

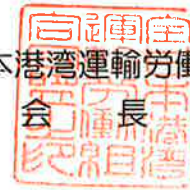
2024年 3月 6日
全国港湾23 発第67号
港運同盟発23—第9号

国土交通省 港湾局
局長 稲田 雅 裕 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 真 島 勝 重



全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 足 立 賢 次



港湾政策並びに港湾労働に係る申入れ書

貴職に於かれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、能登半島地震で被災された国民・県民のためのご尽力に感謝するとともに、港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

周知の通り、私ども港湾労働組合は、コロナ禍に於いても港湾産業が我が国経済と物流を支える産業として健全に発展し、港湾労働者が安心して働き続けることのできる環境を整えるべく日夜努力しています。

以上の立場から、下記の諸問題について貴意回答を示され協議することを申し入れます。

記

1. 港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善策について

(1) 2022年(令和4年)7月に貴省が策定された、「港湾労働者不足対策アクションプラン」は、「未来の港湾物流の維持・発展のために」として、港湾運送事業の現状を「人手不足」にフォーカスし、対策として「特定限定許可制度」を講じたが、規制緩和政策から脱却できていないことや、大手事業者の参入を招くことも懸念され、既存事業者間の協業を阻害することになり反対である。

については、「特定限定許可制度」の申請があるなしに拘わらず継続することのないように強く求める。

また、特定限定許可制度導入後の施行状況をチェックすることを目的とする「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」を来年4月目途として設置することの確認を行ったが、この「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」については、中央との連携を取るべく、各運輸局での設置を強く求める。

(2) したがって、貴省が港湾労働者不足対策を本気になって進めるためには、港運事業者が「人材確保」、「労働条件整備」、「賃金向上」に資する原資が不可欠となっており、

適正料金確保が最重要課題となっている。また、ユーザー負担である福利基金など付加料金さえも港運事業者が負担している。

については、政府のすすめる「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」及び「取引適正化に向けた5つの取組」に基づく施策を船社や荷主（団体）へ強力に押し進めるとともに、元凶となっている届出料金を適正な料金収受となるよう、経産省や中小企業庁と協議すること。

また、貴省が物流業界の抱える「2024年問題」の解決に向けて、2023年7月21日に創設した、「トラックGメン」と同様に、港運業界においても、荷主企業や元請事業者の監視を強化する「港運Gメン（仮称）」創設などの対策を具現化すること。

(3) 「人材確保」、「労働条件整備」、「賃金向上」を行わないと人材不足になるという産業は、2024年問題での「トラック産業」、「建設産業」などがあるが、トラック産業では国交省も「標準的な運賃」など積極的に対策を行っている。

建設業界でも国交省は建設業の賃金のもとになる労務費の目安を設け、とび職や鉄筋工などを念頭に職種ごとに標準的な水準を示すとしている。また、ゼネコンなどが下請け企業に著しく低い単価を設定している場合に国が勧告など行政指導する仕組みも検討するとある。

このように他産業で実施されている取り組みについても、港運産業にも適正な料金収受ができ、かつ産別協定を順守できる賃金コストも反映した施策を早急に求める。

2. 港湾運送と港湾労働秩序に係る課題

(1) 2024年1月1日に発生した、「能登半島地震」は半島周辺に位置する港湾施設に多大な影響を与え、今現在、事業運営もままならず、港湾労働者も就労する場を奪われている。貴省においての、人命救助や被災者支援など迅速な対応には感謝するが、早期の復旧・復興には港湾施設を利用することが必然となり、港湾運送事業を維持継続するためにも、被災した港湾施設の復旧なしに周辺港への貨物流出はあってはならず、被災港湾施設の早期復旧が最優先されるものとする。

については、被災した港運事業者や関係行政機関との連携を強め、一日も早い復旧を行い、事業の継続と雇用の場を確保すること。

(2) 秋田港で見られるように、地方行政・港湾管理者及び港湾使用者(船社・荷主)或いは、地域秩序を乱す過当競争を生み出す事業者等による一方的な港湾利用や変更には、雇用や就労に大きな影響を与えることから、所管官庁として港湾労働秩序に影響を及ぼさない対応を行うこと。

(3) 港湾政策や運用は、地域と中央(本省)に亘る課題や問題が存在することは、公共ふ頭である横須賀新港ふ頭におけるフェリー就航問題により、明確となっている。今後

の港湾政策や運用が、より連携しやすい体制として行われるように、地区に於ける港湾審議会に港湾労組を加えた体制を整えること。

3. あらゆる港湾政策に係る課題

- (1) AIターミナル構想によるRTG遠隔操作化導入事業によって必然的に人員削減と業域削減が進められようとしている。貴省による、2023年11月14日の回答にある、「港湾労働者の確保・定着に資するもの」とは真逆のことが行われており、「コンテナターミナルゲート高度化」においても、定着人数を削減することとなっている。

国の一方的な施策による港湾の体制的「合理化」については、断固として反対する立場にあり、「現在と将来の現場と職域・雇用を保障する」ことの出来ない施策は直ちに見直すこと。

- (2) バルク戦略港湾構想により職域・雇用の場が喪失している。四国地域に限らず、バルク戦略港湾構想による地域での現状を貴省として把握し、「民・民間での問題」とせず、2011年3月31日付の参議院国土交通委員会の付帯決議に則り、また、施策の遂行者としての責任において雇用保障や雇用創出対策を早急に協議し対応すること。

そのためにも、集約された港以外の周辺港の第2次輸送について、調査を行い、結果を公表すること。

- (3) 石炭火力発電施設の廃止に伴い、港湾労働者の雇用・職域を失うことが明確になりつつある。2023年閣議決定された「GX基本法」には、環境問題の解決や対策を実施するうえで、関係する産業分野に従事する労働者や、産業が立地する地域が取り残されることなく、公正かつ平等な方法により持続可能な社会へ移行することを目指す「公正な移行(Just Transition)」が付帯決議とされた。

しかしながら、貴省は我々が求めてきた、「必要な情報交換及び意見交換を行うことを目的に関係省庁・港運労使との官民連携による関係省庁会議の設置を講じること。同時に現時点における石炭火力発電所の休廃止状況等について電気事業連合会等に対して情報交換及び意見交換ができる場の設置を講じること。」について、何ら対応の結果を出せていない。雇用の場の喪失が待たなしとなっている港湾労働者に対し、前述の求めに応じ、早急に協議の場を設置すること。

また、現状の港湾貨物がエネルギー転換施策の一環で代替エネルギーとなり貨物変化があった場合でも、「公正な移行」の大義の下、引き続き「港湾運送事業の範疇」であることを明確化すること。

- (4) コンテナラウンドユースの進展やインランドデポの拡大によって、通過貨物が増加し、港湾運送事業者の業域と港湾労働者の職域が狭められている。物流コストの削減と港湾での受け渡し行為回避による利便性の追及による荷主・ユーザーのためだけに作られたインランドデポに対し、港湾運送事業法1条の「目的・公共の福祉」に資するものであるか否かの判断と、港湾労働法上での脱法行為か否かの判断を港湾運送事業法を所掌する立場にたって、関係省庁を含めた「港湾機能対策会議(仮称)」を設置し、

作業実態など様々な調査の実施を図り、必要な施策の改善及び法整備を行うこと。

- (5) 前項で述べた「受け渡し行為」について、コンテナターミナル内での受け渡し行為はテナードとの見解が示されている。これは過去の在来船型荷役を想定したもので、ターミナル内の現状とは、かけ離れている。テナードで発生した受け渡しは、コンテナが搬出されるまで完了しておらず、ゲートでチェックした後に荷主に渡されるものであり、搬出後に初めて「受け渡し行為」の完了とされるよう見解を見直すこと。

また、コンテナターミナル内は、安全・安心な労働環境を守る観点からも港湾労働者の職域とすること。

4. 安全・安心の諸施策における課題

- (1) フレキシブルバッグの使用やコンテナ情報の周知徹底がガイドラインとして運用されているが、荷主など港湾利用者の性善説だけで安全は担保できない。よってタンクコンテナの推奨や港運事業者による重量・品目等の情報伝達体制を整備すること。
- (2) 本船設備について（揚貨装置など）厚労省と連携し、PSC（ポートステートコントロール）に沿って安全点検を行い項目表の開示徹底措置を講じること。
- (3) 国際海上コンテナ陸上輸送に於ける「特殊車両通行許可」について、実態は荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反をして運送行為をせざるを得ない状況となっている。ついては、関係省庁と連携を図り、荷主に対して道路交通法など車両制限（車両の幅、長さ、重量等）に関する法令に基づく特殊車両を理解させた上で、運送事業者に運送依頼をすることを周知させること。

また、輸出コンテナに関わらず輸入コンテナについても、国際海上コンテナ陸上輸送の安全の観点から、コンテナの重量や偏荷重を公道へ出す前にチェックする必要がある。しかしながら、すべてのコンテナヤードに重量計が設置されているわけではなく、港湾管理者の財政を理由に、設置されていないところもある。いざ横転事故となれば海コンドライバの生命はもとより、一般車両ドライバーへも損害を与えかねない。

そうならないためにも重量計の設置がない港湾管理者や行政に対し、設置を促し、予算的措置を講じること。

- (4) 港湾に於ける石綿被災について貴省として国の責任を認め、厚生労働省と連携のうえ、四者協議での即時対応を図ること。
- (5) 近年、頻発する自然災害の影響で、港湾地区に甚大な被害を及ぼしていることから、被災時の港運事業者及び港湾労働者が持続可能な救済措置制度を確立すること。

また、能登半島地震では、発生日時が1月1日という唯一の不稼働日ということで港湾労働者への被害は最小限に抑えられたが、平日の発生であれば、被災者が多数出ることが予想できる。

ついては、貴省において再度、港頭地区やコンテナターミナルにおける避難対策等を

確認するとともに、避難場所について確保することや耐震岸壁整備について、自然災害の影響を最小限にとどめる措置を講じること。

- (6) 港湾労働者は社会機能や国民生活を現場から支えるエッセンシャルワーカーとして港湾業務に従事している。しかし、伝染病や感染症等が流行した場合、現場では人員不足により休暇を取得することや業務を維持することさえ困難な状況に陥る。

したがって、物流機能を止めないためにも、全ての港湾労働者に対して、国費負担による治療・予防接種等の保障体制を関係省庁と連携を図り、貴省として港湾労働者や事業者の負担にならないよう早急に制度を整えること。

以 上