

## 【港 湾 局】

### 1. 港湾対策について

- (1) 港湾運営会社が既存事業者(事業者団体)、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないこと。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置すること。

#### 【回答】

港湾運営会社が事業を行うに当たっては、各ターミナルを利用している関係者の理解・協力が不可欠であり、必要な協議が行われるものと認識している。

港湾産別協定については、民民の合意に基づくものであり、国が関与すべきものではなく、協定の順守についても関係者間の判断によるものと考えており、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識している。

- (2) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるために、長期的な視点で港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策をすすめること。

#### 【回答】

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく貢献していると考えています。そのため、地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特長・個性を生かした取り組みに対し、しっかりと支援していくことが重要であると考えています。

- (3) 国際戦略港湾および国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化すること。

#### 【回答】

ご指摘の点については、港湾労働の安定を図りつつ港湾運営が適切に行われるよう、引き続き港湾運営会社を指導・監督してまいります。

- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者および労働組合への事前の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、港湾

労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置を講ずること。

**【回答】**

国際バルク戦略港湾政策は、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、大型船を活用した共同輸送と、複数港寄りや内航船への積み替え輸送により、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成を図るための政策です。

国土交通省としては、地方の港の振興も重要な事項と考えており、引き続き、それぞれの港湾管理者等と連携して取り組んでまいります。

- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナターミナルゲート周辺の渋滞問題は、単に港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題として対処すること。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等の実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や対応について明らかにすること。

**【回答】**

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生は、コンテナターミナルの蔵置容量、コンテナ搬出入処理能力、特定時間帯へのトラックの集中などの複合的な要素に起因していると考えています。

渋滞の緩和に向けて、港湾管理者をはじめとした関係者も問題意識を持って取り組んでおり、トラック協会の海上コンテナ部会による待機時間実態調査結果なども参考に、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、バン・シャーシプールや車両待機場の整備、ゲートオープン時間の拡大などの取り組みを行っています。

国土交通省においては、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指し、各種取り組みを行っています。今後とも、国土交通省としても、関係者と連携しつつ、新規コンテナターミナルの整備や、港湾運営会社への支援制度等の予算をしっかりと確保し、コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向けた取り組みを支援してまいりたいと考えています。

- (6) 港湾の中長期政策「PORT2030」など、将来的な港湾政策について、交通政策審議会港湾分科会で審議されている。港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与えかねない。したがって、地方港湾審議会だ

けではなく、交通政策審議会港湾分科会委員に労働組合の代表を参加させること。

**【回答】**

平成13年1月、港湾審議会が交通政策審議会の一部である港湾分科会に再編された際、簡素化を進めるため委員の数を縮小し、より政策的な議論を行う場としてその役割が見直されました。委員構成についても、物流や産業等の分野にかかわる有識者の方々を中心とし、業界代表の委員については、荷主、海運、港運等の各分野から1名を選任する形とし、港運分野を代表して、日本港運協会会長に就任して頂いております。このような現在の港湾分科会の位置づけを踏まえると、現状の委員構成は適当であると考えているところであります。

いずれにせよ、港湾政策の立案にあたり、港湾労働者の皆様のご意見を伺うことは大変重要と考えており、港湾労組からの年2回の定期的な申入れへの対応に加え、昨年6月以降、国土交通省側からの提案により、2か月に一度、担当課長等による定期的な意見交換を実施することとしたところであり、今後とも港湾労働者の皆様から、ご意見を拝聴してまいります。

## 2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。また、1999年～2015年度の届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金に基づく料金監査実績についての資料を開示すること。

具体的には、料金監査実績については、年度ごと、監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにすること。

**【回答】**

港湾運送事業の運賃・料金制度については、2000年（平成12年）の法改正により旧特定港湾が、2005年（平成17年）の法改正によりすべての港湾が、認可制から事前届出制となったところです。国土交通省としましては、届出運賃・料金が適正に収受されることが重要であると考えております。

昨年の春闘の際に、料金の適正収受を実現するために、港湾運送契約の相手方となる荷主や船社の理解と協力が重要であることから、令和2年度中に港湾労働者不足に関する実態調査を行い、港湾運送事業者の皆様が荷主や船社との料金交渉の際に活用できる資料を作成したいと考えている旨を回答申し上げたところです。この調査のため、昨年12月に調査票を発送し、本年1月に回収しました。回収率は概ね50%でした。調査結果については、本年4月下旬に開催しました全国港湾・港運同盟と港湾経済課の定例意見交換会の際にお示しし、調査結果をどう

見るか、またどう活かしていくかについて意見交換を行いました。

制度の見直しであれ、運用の見直しであれ、その影響を受ける関係者の理解と協力がなければ、実現は困難なものとなります。そして、この関係者の理解と協力を得るためには、現状の問題点を具体的・客観的に把握し、丁寧な説明を重ねていく必要があります。

適正料金收受に関するご要望については、港湾労組と港湾経済課の定例意見交換会の場を活用して議論を重ね、施策化が可能な段階になったものから、順次、具体化を進めてまいりたいと考えております。

料金水準につきましては、日本銀行が公表している港湾運送業のサービス価格指数によると、2015年を「100」とした場合、2020年度平均（速報）は「100.9」とほぼ横ばいで安定して推移しており、日本全体の平均としては、規制緩和による大幅な料金水準の低下はないものと認識しております。

港湾運送料金の監査の実績につきましては、2020年度（令和2年度）には約60件実施し、約30件で文書警告を実施しています。今年度についても、例年と同程度の件数の監査を実施したいと考えております。

### 3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港など、例外扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。特に三島川之江港は、2005年に指定港を表明しておきながら、現在まで10年以上見送っている事実から、行政責任による早期適用を行うこと。また、地元関係者への指定港化に向け、合意形成の働きかけについての進捗状況を明らかにされたい。

#### 【回答】

三島川之江港の指定港化につきましては、引き続き重要な課題として認識しております。そして、具体的に指定港化を進めるにあたっては、港湾運送事業法の円滑な施行を図る観点から、地元関係者の理解を得ることが必要不可欠と考えております。今後とも、引き続き三島川之江港の地元関係者に対して丁寧に説明を重ね、指定港化についての合意形成に向け努力してまいりたいと考えております。

常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港につきましては、取扱貨物量などの動向について注視しているところです。

### 4. 港湾労働対策について

- (1) 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律の施行に伴い、港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進すること。

**【回答】**

港湾の24時間オープンの実現に際しては、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識しております。今後とも、厚生労働省等の関係省庁と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保にも配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めてまいりたいと考えております。

- (2) 雇用保険法の改悪により、港湾労働者の福利厚生施策が後退しています。港湾法に基づき、港湾管理者に港湾労働者の福利厚生を増進するための施設を設置させるよう取り組みを促進されたい。

**【回答】**

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生を増進は重要であるとと考えております。港湾の福利厚生施設の設置および管理につきましては、各港湾管理者が自治事務として処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られているところであります。

国土交通省としましては、皆様からご意見をいただいたことについて、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

**5. 安全な港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて**

- (1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行うこと。  
また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。

**【回答】**

コンテナターミナル周辺の渋滞状況については、港湾管理者等を通じて情報を把握しており、今後も引き続き状況を注視していきたいと考えております。なお、国土交通省では、コンテナ搬出入処理能力の向上による渋滞解消を図るため、2016年度から2018年度まで、横浜港において、「情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業」を実施し、ゲート処理の効率化とセキュリティの向上等を図る新・港湾情報システム「CONPAS」の開発を進めてまいりました。

実証事業の実施にあたっては、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会をはじめとして、港運事業者、海貨事業者、ターミナルオペレーター、港湾管理者等からなる検討会を開催するなど、多くの関係者にご協力頂きながら進めてまいりました。そして、2021年4月より、横浜港南本牧ふ頭において「CONPAS」の本格運用を開始し、コンテナターミナルのゲート前待機の解消や外来トレーラーのターミナル滞在時間の短縮が期待されています。また、今後、阪神港等の他港にも横展開を図る予定としています。

国土交通省としましては、「CONPAS」をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた各種取り組みなど、コンテナターミナル周辺の渋滞解消に向け、引き続き、関係者と協力して取り組んでまいりたいと考えております。

- (2) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」への適応や改正 SOLAS 条約に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の4割に重量計が設置されていない実態から、全てのコンテナターミナルに輸入コンテナに疑義がある場合、公道に出さないため、重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

**【回答】**

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。

SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナの総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせる総重量計を必要としない方法も認められております。一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の課題があります。まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見や、関係者の協力のもと、是正措置について着実に実施していくことが適当と考えております。

- (3) 福島第一原発事故による放射性物質の拡散が今なお続いている状況から、京浜港での国費による各コンテナターミナルに設置されている放射線量測定機と同様に、労働者の健康被害を防ぐために全てのコンテナターミナルに放射線量測定機を設置されたい。

**【回答】**

原発事故以降、海外港湾において、日本発コンテナ船やコンテナ貨物に対する放射線検査の実施およびそれに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生しました。

そのため、国際戦略港湾のうち東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港において、輸出コンテナの全数検査実施のため、放射線測定器を設置する費用の一部補助を行う補助金を 23 年度補正予算にて東日本大震災からの復興経費として計上、計 82 基が設置されました。(R3.5 現在：77 基)

また、平成 23 年 4 月、「港湾における輸出コンテナの放射線測定のためのガイドライン」を定め、測定結果証明書を発行しています。なお、平成 23 年 9 月以降、除染基準値を超えたコンテナは横浜港で 1 個検出されましたが、福島第一原発由来のものではありませんでした。

京浜港以外への放射線測定器設置について、現時点で港湾管理者より具体の要望を受けているわけではありませんが、必要に応じ対応を検討します。

## 6. アスベスト対策について

(1) 全ての港湾労働者 O B に石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。

(2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講ずること。

また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する 4 者協議を再設置し、具体的対策を検討すること。

### 【回答】(1)、(2)について

港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としても、適切な労働環境の確保が重要であると認識しております。石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害については厚生労働省が所管しております。港湾運送事業を所管している国土交通省としても、厚生労働省と連携・協力を行ってまいります。労働災害の救済の観点から港湾労使により設立された「港湾石綿（いしわた）対策基金」が設立されたことは承知しております。本件の詳細につきましては、所管している厚生労働省にご相談ください。

四者協議につきましても、厚生労働省の主催により、平成 21 年から開催されていたところですが、現在、厚生労働省において港湾におけるアスベスト問題の課題に関する整理等を行っていると考えております。今後、厚生労働省から協議の再開に関する連絡があった場合は、国土交通省としても、引き続き参加していきたいと考えております。

## 7. 港湾地区について

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港および京浜港が選定され、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築し、港湾政策を深化するとされている。今後の体制強化に向け、「選択」と「集中」を基軸とした戦略として、日本の港湾地区における物流の円滑化を図るため、今後のハブ港をはじめとした日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

### 【回答】

我が国には、地域毎に特色ある産業が立地しており、地域の経済や雇用を支えています。物流の拠点であり企業活動の場でもある港湾が、地域の特色に合わせてその機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては我が国の経済の発展に貢献できるように、脱炭素化にも配慮しつつ港湾機能高度化等を図ってまいります。

## 8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) 外国大型クルーズ船の日本各地への寄港が増大している中、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、早急に整備するよう取り組まれない。

### 【回答】

昨年の訪日クルーズ旅客数は速報値で12.6万人、クルーズ船の寄港回数は353回となりました。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、我が国への外航クルーズ船の寄港がゼロとなるなど、大変厳しい状況が続いています。一方、クルーズ客のもたらす観光消費は、地域活性化の大きな起爆剤となっていることから、クルーズ船の受入に対応した港湾整備は大変重要であると認識しております。

このため、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上および物流機能の効率化を図るために、補助制度により旅客上屋や屋根付き通路の整備等への支援を行っております。

例えば、北海道においては、各港湾管理者により、



- ・小樽港中央地区の貨物上屋の旅客施設への改修
- ・室蘭港のクルーズ旅客の動線確保のための上屋の撤去

等を行っているところであり、国としても上記補助制度で支援を行っております。引き続き、港湾管理者や地域の主体と連携を図りつつ、クルーズ船の受入環境の整備に取り組んでまいります。

(2) 現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組まれている。これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。

**【回答】**

クルーズ船の寄港は、寄港地周辺にクルーズ客による観光消費等の大きな経済効果をもたらします。新型コロナウイルス感染症の影響により、クルーズについても、大変厳しい状況が続いておりますが、本格的なインバウンド回復に向けて、安全・安心を最優先に、受入環境整備を着実に進めてまいりたいと考えております。具体的には、地方整備局等が事務局となり衛生主管部局等も参画する「水際・防災対策連絡会議」を開催するなど、関係機関との緊密な情報共有を通じて受入体制の強化を進めているところです。

我が国の寄港地としての魅力はクルーズ会社等から高く評価されています。国土交通省といたしましては、今後とも、クルーズ船の寄港を通じて地域活性化に貢献できるよう、ハード・ソフト両面でクルーズを安心して楽しめる環境整備を推進してまいります。

(3) 改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全を確保すること。

**【回答】**

クルーズ船の寄港回数が多くない港湾においては、単発的な寄港需要に迅速かつ経済的に対応するため、貨物埠頭等を一時的に占用して、クルーズ船を受入れている場合があります。このようなクルーズ船の受け入れにあたっては、貨物利用等の関係者と事前調整を十分に図ることが重要と認識しています。また、クルーズ客の乗下船時の陸上移動では、その動線が、港湾作業エリアと近接、競合する可能性が考えられます。

これに対し、港湾局では、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上および物流機

能の効率化を図ることを目的として、屋根付き通路や植栽等の整備等への支援を行っております。今後も、港湾活動における安全を確保する観点から、港湾管理者や関係自治体等と連携を図りつつ、埠頭の環境整備への支援や、必要な予算の確保に努めてまいります。

#### 9. クルーズ船入国手続きの柔軟な対応について

地方港においては、出国手続きの際わざわざ乗船者全員を船外に出させ、屋外に長時間待機させたり入船時にさらに旅行者が並ばされ待たされるケースが発生している。パスポート原本は船に預けられており、形式上の手続きなのは明白である。これでは、日本発着クルーズ需要を取り組む際の弊害となるだけでなくクルーズ旅行に対するイメージ悪化つながることが懸念されるため、クルーズ船出入国手続について柔軟な対応を要請する。

##### 【回答】

クルーズ船の出入国手続きについては、関係省庁において体制の強化が図られていると承知しています。ご要望については、関係省庁に伝えたいと思います。