

## 【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）、及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】

港湾運営会社は株式会社ですので、どのような方々とどのような協議を行うかは、港湾運営会社の経営判断により決定されるものと考えているが、事業を実施する際には、必要に応じて、施設の借受者をはじめとする関係者の皆様と協議が行われているものと認識している。しかしながら、港湾法に基づく監督命令などの国土交通省に与えられた権限の行使が必要となった場合には、適切に行使してまいりたい。港湾法に基づく権限行使が必要な事実が発生している場合におきましては、随時、その具体的な状況をお知らせ頂きたい。

- (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える。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る。

- (3) 国際戦略港湾及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】

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・監督してまいりたい。

- (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、港湾運送事業者及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網の形成を図る海上輸送ネットワークの効率化のための政策である。一方、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たい。

港湾労使間での協定があることは承知しているが、メーカー等の移転・集約は、あくまでもメーカー等の経営上の判断に基づいて決定されるものであると認識している。

- (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る。

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る。例えば、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を控える東京港においては、東京都港湾局と連絡協議会を開催して意見交換をするなど、円滑な港湾物流の確保に向けて連携しているところである。

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る。

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参りたいと考えている。

- (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年の省庁再編に伴い、港湾審議会が交通政策審議会の一部会である港湾分科会に再編されたところである。再編以前の港湾審議会は、若干の有識者のほか、多くの業界団体や行政委員で構成され、利害関係者の調整の場という色彩が濃いものとなっている。

一方、再編後は、従来の審議会をより簡素化するとともに、港湾法に基づき、10年～15年を見据えた港湾計画を審議するなど、これからの港湾のあり方について、全国的、広域的な観点から審議している。このような現在の港湾分科会の位置づけを踏まえると、その委員は経済物流や産業、物流戦略等の分野に係わる有識者を中心とする委員で構成するのが適当であると考えているところである。

## 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もと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、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あるが、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と考えている。このため、通常監査においては運賃・料金の収受状況の把握に努めており、過度のダンピングが行われている場合

等につきましては、緊急監査を実施し、是正させることに加え、今年度から通達により行政処分等を受けた事業者は必ずホームページで公表することと致しました。今後とも、運賃・料金の適切な運用により、ダンピングの防止や適正な料金が収受されるように努めてまいりたい。

また、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、2010年を「100」とした場合、2019年4月は「98.7」であり、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いる。

上記に加え、運賃料金の適正な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と考えているので、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運賃・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。

監査実績につきましては、2019年度（令和元年度）に約80件実施し、文書警告は約40件となっている。今年度についても、例年と同様の件数で監査を実施したいと考えている。

### 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、重要な課題として認識している。他方、具体的に指定港化を進めるにあたっては、地元関係者の理解を得て行うことが必要と考えている。今後とも、引き続き地元関係者に対して、丁寧に説明することで、指定港化についての合意形成に向け、努力して参りたいと考えている。

常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港につきましても、取扱貨物量などの動向について注視しているところで、指定港化の基準を満たせば指定を検討することを考えているが、三島川之江港と同様に地元関係者の理解を得た上で指定することが重要と考えている。

### 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】**

令和元年 4 月に施行された改正基準法により、時間外労働の上限規制に関しては、36 協定でも超過することができない罰則付きの規定が設けられており、大企業については同年 4 月から、中小企業については令和 2 年 4 月から適用されているところである。

国土交通省としましては、長時間労働の是正のためにも、生産性の向上を通じて、労働者一人・一時間当たりの営業収入を増加させ、労働時間の短縮などの労働条件・労働環境の改善を進めていく方向で関係者が取り組んでいくことが重要だと考えている。また、ご要望の、港湾労働者の交代制度や派遣制度については、制度を所管している厚生労働省に対し、必要に応じ、事業所管省庁として必要な協力を行うことなどにより、労働力確保のための取り組みを促してまいりたい。

- (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】**

港湾の福利厚生施設の設置及び管理については、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により維持・改善が図られるものと認識している。このため、本件については、港湾管理者に直接ご要望頂ければ幸いである。

**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及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、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や港湾管理者等を通じて情報を把握しており、今後も継続的に実態を注視していきたいと考えている。また、例えば、国土交通省では、平成 28～30 年度に、横浜港において、トラック協会、港運事業者、海貨事業者、ターミナルオペレーター、港湾管理者等の関係者から構成される検討会

を開催し、ICTの活用によるゲート処理の効率化などの実証事業を実施した。

これを通じて開発した新・港湾情報システム（CONPAS）は、コンテナの搬出入予約機能などを備えている。

国土交通省と致しましては、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標に、CONPASの本格導入や、人工知能（AI）や遠隔操作技術などの活用による荷役能力の向上などによる「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取り組みを、関係の皆様のご意見も伺いながら、着実に進めてまいりたい。

- (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いる。

改正SOLAS条約においては、輸出コンテナの総重量を、実入りコンテナの総重量を適切な計量器で計測する方法と、適切な計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナの重量を足し合わせて算出する方法が認められているところであり、従来からの施設でも十分対応可能であると考えます。

一方、編載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、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及び関係者の協力の下、是正の措置について実施していくことが適当と考えています。

- (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及びそれに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生した。

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基が設置された。(現在：77基)

また、平成23年4月、「港湾における輸出コンテナ及び船舶に関する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る。

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個検出されたが、福島第一原発由来のものではなかった。

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ないが、必要性に応じ対応を検討したい。

## 6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OB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

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の適切な労働環境の確保は重要であると認識している。

港湾運送事業を所管している国土交通省としては、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所管している厚生労働省に対し、アスベストの荷役に係る実態調査を行うなど、可能な範囲で協力を行っているところである。また、労働災害の救済の観点から港湾労使により「港湾石綿対策基金」が設立されたことは承知している。本件については労働者の石綿健康被害について所管している厚生労働省にご相談下さい。

なお、四者協議につきましても、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、厚生労働省にもその旨お伝えしているところである。

## 7. 港湾地区について

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港及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る。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、しっかりと取り組んでまいりたい。

**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215.3万人、クルーズ船の寄港回数は2,867回となりました。港湾別では、那覇港、博多港、長崎港などをはじめ、クルーズ専用施設を有する港湾の利用が多い状況である。

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環境整備は大変重要であると認識しており、将来の利用動向を見据えつつ、必要な予算確保に努めてまいりたいと考えている。

北海道においても、クルーズ船寄港需要の増加に対応するため、既存岸壁の改良等のクルーズ船受入環境の整備を行っており、クルーズ船対応岸壁について、平成30年7月に稚内港で供用、10月に函館港で暫定供用を迎えたところである。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たい。

- (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】**

新型コロナウイルス感染症の発生後、全国でクルーズ船の寄港のキャンセルが相次ぎ、本年4月には我が国への寄港がゼロになるなど、厳しい状況が続いているところである。しかしながら、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おり、このことは、今般の事案で変わることはありません。

国土交通省としても、クルーズの再興に向けて、クルーズ船利用者の安全・安心の確保という観点から、有識者への意見聴取等を開始したところである。

これらの検討を踏まえつつ、クルーズを安心して楽しめる環境を再び整えることができるよう、取り組みを加速してまいりたい。

- (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専用して、クルーズ船を受入れている場合がある。このようなクルーズ船の受入れにあたっては、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る。特に、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る。

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、埠頭の環境整備の検討や、必要な予算の確保に努めてまいりたい。

## 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】**

出国手続を行う出入国在留管理庁からは、「具体的にどこの港でそのような運用がなされているのか不明ではあるが、一般的に乗客の出国手続漏れを防止する観点から、クルーズ船社等の要請により、乗客全員を下船させた上で、出国手続を行う（所謂「ゼロカウント方式」）ことはあり得る。」と聞いているところである。

国土交通省港湾局としては、クルーズワンストップ窓口として、引き続きご要望頂いた内容について関係省庁に共有をさせていただきます。