

【港湾局】

1. 港湾労働対策について

(1) 港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンにともなう労働力を確保するため、交代制導入の促進をはかるための誘導措置に関する財源を確保されたい。

(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は重要であると認識しています。

国土交通省では、平成21年度から平成23年度まで、東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港及び神戸港にてコンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業を実施したが、同モデル事業においては、ゲートオープン時間拡大に必要な事業者の運営コストの一部支援を行ったところです。

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います。

(2) 港湾労働者の福利厚生施策が後退しているため、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するよう指導するなど、港湾労働者の福利厚生施設の維持・改善のための費用を確保されたい。

(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の増進は大変重要なことであると考えています。

港湾の福利厚生施設の設置又は管理については、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す。

国土交通省としては、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います。

(3) 政府が昨年策定した「ガントリークレーン逸走防止のためのモデル運用規定」にもとづき事故対策が進められている。安全対策を実効あるものにするために、全国の港湾作業に安全対策を徹底させるとともに、クレーンの仕様変更や突風に対する予測機能を備えた風力測定設備などが必要である。港湾行政としてガントリークレーンの逸走事故対策のための予算措置を講じられたい。

(回答)

平成24年8月に、国土交通省では「コンテナクレーンの逸走防止のためのモデル運用規程」を策定し、レールブレーキ等の逸走防止装置や風観測・風予測情報の活用

方策を提示するとともに、モデル運用規程により、レールブレーキ等の導入促進を図りました。

平成25年度には、国土交通省に設置した「コンテナクレーンの逸走防止・維持管理検討会」において、モデル運用規程のフォローアップやクレーンストッパーの実証実験等を実施し、逸走防止対策のさらなる強化について検討しています。

逸走防止を図るためには、逸走防止装置等が適切に維持管理されることが重要であるため、平成25年度に技術基準省令及び関連告示を改正し、点検診断に関する事項を規定し、これを受けて、平成26年7月に「港湾荷役機械の点検診断ガイドライン」を策定しました。

これらの検討結果をふまえ、必要な対応を検討していくこととしています。

2. 非指定港の指定港化について

非指定港問題が港湾秩序を脅かしている。非指定港の調査費を十分確保するために予算措置を講じ、指定港化を促進されたい。

(回答)

三島川之江港については、取扱貨物量の多い四国の中心的な重要港湾であり、金子地区多目的国際ターミナル(水深-14m)が平成24年10月から一部稼働するなど、今後一層の取扱貨物量の増大が予想されることから、国土交通省としては、港湾運送事業法の指定港としての基準を満たしていると考えており、指定港化を検討しているところです。

本年に入ってから地元に赴き、四国中央市長や関係事業者と意見交換を行っており、今後も継続して、指定港化について地元関係者の合意形成に向け、努力してまいりたいと考えています。

3. 港湾の津波対策について

東日本大震災から3年半が過ぎようとしているが、被災地である東北・関東各港も含め、津波災害時の避難対策が依然として確立されていない。全国の港湾に、避難警報の充実、避難施設の完備を進められたい。

(回答)

港湾では、港湾労働者等が、防潮堤などの防護ラインの外側で活動している場合が多く、高台に乏しく、液状化の危険があるといった港湾の特殊性を考慮した避難対策の検討が必要です。

国土交通省では、平成25年に有識者委員会を設置し、同年9月に「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」、10月に「港湾の津波避難施設の設計ガイドライン」を策定しました。両ガイドラインについては、港湾管理者あてに通知するとともに、全国10ブロックで港湾管理者等への説明会を実施し、周知したところです。

また、国土交通省では港湾管理者が整備する津波避難施設について、防災・安全交付金等の活用により、整備の促進を図っているほか、平成26年度より、民間事業者が津波からの避難機能を有する倉庫等の施設の整備を行う際に、低利の資金による支援を行っているところです。

今後とも、港湾における津波避難対策の取り組みが推進されるよう、国としても積極的に協力して参ります。

4. 背後地の整備および港湾地区トラックの渋滞解消について

港湾地区に駐車スペースが不足しているため、路上待機している海上コンテナが多く見られ、安全対策上からも問題がある。港湾地区に、待機レーンの確保、シャーシー・プールの設置など、必要な措置を図るための予算措置を講じられたい。

また、港湾地区の渋滞状況の実態調査を行い、トラック渋滞緩和について、物流の円滑化を図るため、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うこと。

(回答)

コンテナターミナル周辺のヤード不足や道路の交通混雑の解消は、物流の効率化、安全性の確保等の観点から重要な課題であると認識しています。これまで、港湾管理者、港湾運営事業者等との協力体制のもと、道路混雑への対策として、貨物の積替やコンテナ又はシャーシーの蔵置を行うための施設である共同デポの整備や待機レーンの確保、コンテナターミナル周辺の渋滞状況の監視・情報提供を行うための施設の整備等を促進してきました。

個別具体の対応については、引き続き港湾管理者等と協力しながら、各港で生じている課題を把握した上で、検討を進めて参るとともに、その対策に必要な予算の確保に努めて参ります。

コンテナターミナルのゲート前の渋滞解消は、国土交通省としても重要な課題と認識しています。コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向けて、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、ゲート前のウェブカメラ映像の提供による混雑回避などの取り組みを行っています。また、国際コンテナ戦略港湾において、港湾運営会社が行う集貨・渋滞対策のための事業に対する支援制度を創設したところです。

今後とも、国土交通省としては、関係者と連携しつつコンテナターミナルのゲート前の渋滞解消に向けて、引き続き総合的な取り組みを進めていきたいと考えています。

5. 海コン安全輸送対策について

荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する海コン安全輸送法(仮称)を早期に制定すると同時に、国際基準の条約化に向けて積極的

に取り組むための予算措置を図りたい。

(回答)

コンテナの陸上運送の安全確保は重要な政策課題であると認識しています。しかしながら、本法案については、関係者間での更なる理解を得る必要があるとともに、IMO（国際海事機関）において検討されている、コンテナ1本毎の重量情報の伝達に関するSOLAS条約の改正状況等との整合性を図る必要があり、これらを踏まえて適切に対応する必要があると考えています。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に新安全輸送ガイドラインをとりまとめ、これに基づく取組を平成25年8月より開始したところです。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割等について定めているところであり、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めているところです。

また、ガイドライン等の浸透・取り組み状況等についてフォローアップ調査を実施したところであり、今後とも関係者の理解増進に努めるとともに、必要に応じて見直しを行う等、国際海上コンテナ陸上運送の更なる安全性確保を図って参ります。

6. 偏載監視装置付重量計の設置について

改正国際ガイドラインへの適応やSOLAS条約改正に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付重量計の設置をおこなうこと。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、すべての港湾ターミナルに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ます。コンテナ1本毎の重量情報の伝達に関するSOLAS条約改正については、現在、IMO（国際海事機関）において検討されているところであり、これを踏まえて適切に対応して参ります。

一方、偏載監視装置付重量計等については、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等に沿って、メジャーでの簡易的測定等による偏荷重の発見及び是正の措置について、関係者の協力の下、実践していくことが適当と考えています。

7. アスベスト対策について

港湾労使によって設立された港湾石綿対策基金に対し、国も基金を拠出されたい。

(回答)

港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の適切な労働環境の確保は大変重要であると認識しています。このため、国土交通省としては、港湾運送事業の所管官庁として、アスベストの荷役に係る実態調査を行い、厚生労働省に対して当時の実態を説明するなど、可能な範囲で対応を行っているところです。

「港湾石綿対策基金」については、労働災害の救済の観点から港湾労使により設立されたものと承知していますが、本件については労働災害の救済について所管している厚生労働省にご相談いただければと思います。

8. 放射線測定器の設置について

福島第一原発事故による放射性物質の拡散は今なお続いています。京浜港においては国の予算で各ゲートの放射線量測定機が設置されることになっています。

荷役に従事する港湾労働者の安全はもとより、港湾の環境と港湾貨物の安全を確保するために、海上コンテナを扱うすべての港湾に放射線量測定器を設置する予算計上を行うこと。

(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し、計82基が設置されました。

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的な要望を受けているわけではありませんが、必要性に応じ対応を検討したいと考えています。