

平成23年度福岡地方労働審議会関門港湾労働部会 議事録

1 日時

平成24年2月22日(水) 14:00～

2 場所

小倉リーセントホテル「ガーデンホール」
(北九州市小倉北区大手町1-1-17)

3 出席者

(1) 委員

公益代表 高向部会長、湯口委員、男澤委員、野田委員、田中委員

労働者代表 法本委員、服部委員、富吉委員、津々見委員

使用者代表 青山委員、宿輪委員、高崎委員、米田委員

専門委員 安藤九州運輸局次長(代理 川嶋港運課長)

中崎北九州市港湾空港局長(代理 金川港営部長)

梅野下関市港湾局長

(2) 事務局

福岡労働局

金刺職業安定部長、柴田職業対策課長、安河内職業対策課長補佐

阿南雇用指導開発係長、大和雇用指導開発係主任

山口労働局

磯部職業対策課長、徳永高齢・障害者雇用対策係主任

4 議題

(1) 議事録署名委員の指名について

(2) 港湾雇用安定等計画の施行状況について

(3) その他

(阿南雇用指導開発係長)

それでは、只今から平成 23 年度福岡地方労働審議会関門港湾労働部会を開催させていただきます。本日は皆様、足元の悪い中ご出席賜りましてありがとうございます。

私は議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきます福岡労働局職業安定部職業対策課の阿南と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議におきましては、現在公益委員が 5 名、労働者代表委員が 4 名、使用者代表委員が 4 名、合計 13 名の委員の方にご出席を頂いていることをご報告いたします。

これは、福岡地方労働審議会関門港湾労働部会運営規定第 7 条において定められております部会の成立要件であります、委員及び臨時委員の 3 分の 2 以上の出席及び労働者代表、使用者代表及び公益代表の各委員・臨時委員の各 3 分の 1 以上の出席を満たしておりますことをご報告させていただきます。

又、本日、専門委員と致しまして、3 名の委員の方にご出席していただいているところでございます。

では、議事に入ります前に、当部会の運営に関しましてご説明を

させていただきたいと思います。

当部会につきましては、公開の会議となっております。そのため、当部会は傍聴が出来ることとなっており、その議事録等も公開の対象となっておりますのでございます。

そのため、議事録については、発言者の名前を含んで当局ホームページに公開することとなっておりますので、あらかじめご了承をお願いしたいと思います。

それでは、最初に福岡労働局職業安定部長の金刺が委員の皆様にご挨拶申し上げます。

(金刺職業安定部長)

福岡労働局職業安定部長の金刺でございます。

本日は皆様大変お忙しい中、福岡地方労働審議会関門港湾労働部会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、当部会の各委員をはじめ、関係者の方々におかれましては、関門港における港湾労働行政の運営につきまして、日頃から特段のご理解とご協力を賜り、この場をお借りまして厚くお礼申し上げます。次第でございます。

さて、最近の景気動向であります。政府の2月の月例経済報告によりますと、『景気は東日本大震災の影響により依然として厳しい状況である中でゆるやかに持ち直している。先行きについては各種の政策効果などを背景に景気のゆるやかな持ち直し傾向が続くことが期待される。ただし、欧州の政府債務危機が、金融システムに対する懸念につながっていることや金融資本市場に影響を及ぼしていること等により、海外景気が下振れし、我が国の景気が下押しされるリスクが存在する。また電力供給の制約や原子力災害の影響から来る影響、雇用情勢の悪化懸念が依然残っていることに注意が必要である、と判断されています。

実際、雇用失業情勢につきましては、全国の12月の完全失業率が4.6%、前月より0.1%悪化しております。また、全国の有効求人倍率につきましても0.71倍、これは前月より0.02ポイント上回っております。福岡県につきましては0.64倍でございます。0.03ポイント上回ったと、7ヶ月連続で上昇しております。

こうした経済及び情勢の中でございますが、港湾労働対策につきましては、港湾労働法に基づき、平成21年4月に新たに施行された「港湾雇用安定等計画」によりまして、港湾の雇用秩序の維持や

依然として残る波動性への対応等、関係者の皆様のご協力を賜りながら各種対策をすすめているところでございます

本日の関門港湾労働部会では、港湾雇用安定等計画の平成22年度及び23年度における施行状況等について説明を行うこととしております。

関門港の現状や課題等につきまして、委員の方々からご意見を賜りまして、この部会を充実したものにして参りたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

(阿南雇用指導開発係長)

続きまして、委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと思っております。

本日、皆様方のお手元にお配りしております議事次第から3ページ目に名簿をお付けいたしております。

それでは、この名簿の上から順にご紹介させていただきたいと思っております。

私の方からお名前をお呼びさせていただきますので、大変ご面倒

ではございますが、その場でご起立をお願いしたいと思います。

では最初に、公益代表委員の方から、

高向委員 様

湯口委員 様

男澤委員 様

野田委員 様

田中委員 様

続きまして労働者代表委員の方のお名前をお呼びいたします。

本日、労働者代表委員の全日本港湾労働組合の松永執行委員長ですが、体調を崩しておられるということで本日はご欠席されております。

法本委員 様

服部委員 様

富吉委員 様

津々見委員 様

続きまして使用者代表委員の方のお名前をお呼びいたします。

青山委員 様

宿輪委員 様

高崎委員 様

米田委員 様

では、続きまして専門委員の3名の方をご紹介します。

川嶋代理委員 様

金川代理委員 様

梅野委員 様

以上でございます。

続きまして、高向部会長よりご挨拶を賜りたいと思います。

(高向部会長)

皆さん、こんにちわ。関門港湾労働部会長の高向でございます。

よろしく申し上げます。

部会委員の皆様方並びに関係者の方々におかれましては、ご多忙のところ本日の部会にご出席いただきまして、厚くお礼申し上げます。

港湾労働及び港湾運送事業を取り巻く環境につきましては、皆様ご承知のとおり、荷役作業の近代的荷役の進展、港湾運送事業の規制改革、港湾労働など大きく変化しているところであります。このような中で、港湾労働における雇用秩序を維持したうえで、港湾労働の抱える諸問題を解決していく為には「港湾労働法」「港湾雇用安定等計画」に基づく港湾労働対策を確実に推進していくことが重要であります。

本日は、港湾雇用安定等計画の進捗状況について事務局からご説明いただき、その後皆様方のご意見、ご質問を頂戴したいと考えております。

皆様方のご配慮により部会の議事が円滑に行われますようお願い

しまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます
よろしくお願ひいたします。

(阿南雇用指導開発係長)

ありがとうございました。

それでは、議事に入りたいと思いますけども、議事に入ります前
に、本日の部会の傍聴希望者が6名ほどおられます。皆様方、よろ
しいでしょうか

【異議なし】

ありがとうございます。

では早速議事に入りたいと思いますので、高向委員、進行をお願
いします。

(高向部会長)

議事次第に従いまして議事を進めさせていただきます。まず、議
題の(1)「議事録署名委員の指名」でございますが、運営規定第6
条に「部会の議事録については部会長及び部会長の指名した委員及
び臨時委員2名が署名するものとする」とありますので、私のほか

委員2名を指名させていただきます。

労働者代表の服部委員と使用者代表の青山委員にお願いしてよろしいでしょうか。

【異議なし】

(高向部会長)

つづきまして、議題の(2)「港湾雇用安定等計画の施行状況」について事務局からご説明をお願いします。

(安河内課長補佐)

福岡労働局職業安定部職業対策課長補佐の安河内と申します。

どうぞ宜しくお願い致します。

それでは、議題2「港湾雇用安定等計画の施行状況について」
最初に

- ・ 関門港における港湾労働の状況について、次に、
 - ・ 関門港における雇用秩序維持関係の取組について
- の2点につきまして御説明申し上げます。

港湾雇用安定等計画については、平成21年から平成25年まで

の5年間の計画が示されているところです。今回は平成22年度及び平成23年度11月までにおける港湾雇用安定等計画に基づく施行状況についてご説明します。

お手元の資料12ページをご覧くださいませでしょうか。

「港湾労働関係適用事業所の状況」をまとめた表であります。

これは平成23年12月末現在の関門港における事業免許ごとの適用事業所数を計上したものであります。

門司港、小倉港、若松港、戸畑港、八幡港の北九州港で

事業免許数は125件、

実事業所数では68事業所となっております、

下関港で

事業免許数は29件、

実事業所数は14事業所、

関門港全体で

事業免許数は154件、実事業所数は82事業所となっております、

昨年度と同じ状況でございます。

次に13ページを御覧ください。「港湾労働者派遣事業許可事業所の状況」でございます。

門司港、小倉港、若松港、戸畑港、八幡港の北九州港で

事業免許数は36件、

実事業所数は33事業所となっております、

下関港で

事業免許数は1件、

実事業所数は1事業所、

関門港全体で

事業免許数は37件、実事業所数は34事業所と前年度と同じ状況でございます。

次に14ページをお願い致します。

「関門港における港湾労働者就労状況」について御説明いたします。

各港ごとの企業常用、派遣労働者及び日雇労働者の就労延べ数について、上から、平成17年度～平成22年度については各年度の平均値を、平成23年度については、4月から11月までの平均値を

計上し、また、その下段には平成22年度については各月ごと、平成23年度については、同じように11月までの状況を計上しております。

企業常用の港湾労働者の平均就労延数について、でございますが、平成21年度平均と平成22年度平均値を各港ごとに比較すると、

下関港は マイナス 115

門司港は マイナス 305

小倉港につきましては、平成21年度平均9,245に対し、平成22年度平均は6,963と2,282の大幅な減少となっております。

つづきまして、若松港は プラス 205

戸畑港は プラス 119

八幡港は プラス 273

関門港全体では、小倉港の大幅な減少が影響しておりまして、マイナス2,106 4.7パーセントの減少となっております。

また平成22年度平均と平成23年度11月までの平均値を各港ごとに比較すると、

下関港は プラス 27

門司港は マイナス 1.4

小倉港は マイナス 7.6

若松港は プラス 56.5

戸畑港は プラス 1.5

八幡港は プラス 6.6

関門港全体では、若松港の就労延べ数の増加により、

プラス 58.3 1.4パーセントの増加となっております。

続きまして、派遣労働者の平均就労延数について、ご説明致します。

平成21年度平均と平成22年度平均値を各港ごとに比較しますと、

下関港は プラス、マイナス 0

門司港は プラス 1.4

小倉港は マイナス 1.7

若松港は プラス 2.0

戸畑港は プラス、マイナス 0

八幡港は プラス 3.6

関門港全体では、プラス 5.3 1.3.4パーセントの増加

となっております。

また平成22年度平均と平成23年度11月までの平均値を各港ごとに比較すると、

下関港は	プラス、マイナス	0
門司港は	マイナス	8
小倉港は	プラス	24
若松港は	マイナス	5
戸畑港は	プラス、マイナス	0
八幡港は	プラス	13

関門港全体では、プラス 23 5.1%の増加

となっております。派遣労働者の平均就労延べ数は、平成20年度をボトムに平成21年度、22年度そして23年度は11月までの数字ですが増加傾向にあるところでございます。

続きまして、日雇労働者の平均就労延数について、平成21年度平均と平成22年度平均値を各港ごとに比較すると、各港別の状況についてご説明しますと、

下関港は	プラス	112
------	-----	-----

門司港は プラス 62

小倉港は プラス 12

若松港は プラス 55

戸畑港は プラス、マイナス 0

八幡港は マイナス 50

関門港全体では、プラス 191 19.4%の増加

となっております。

また平成22年度平均と平成23年度11月までの平均値を各港ごとに比較すると

下関港は プラス 3

門司港は マイナス 73

小倉港は プラス 71

若松港は マイナス 35

戸畑港は プラス、マイナス 0

八幡港は プラス 28

関門港全体では、マイナス 7 0.6%の減少

となっております。日雇労働者の就労延べ数につきましては、平成21年度と平成22年度の比較では若干の増加が見られたものが、

平成22年度と本年度11月までの比較では減少に転じているところでございます。

以上、関門港における港湾労働者の就労状況を各雇用形態における就労延数との関係で見ますと、平成22年度の企業常用の就労延数は前年度に比べ2,106人日、4.7%の減少となっており、企業常用の減少を反映し各雇用形態合計の就労延数も1,863人日、4%の減少となっております。本年度の月平均就労延数は前年度の月平均に比べ1.3%増となっており、企業常用と派遣労働者の就労延数が増加し、日雇労働者の就労延数が減少している状況でございます。

次の15ページをご覧ください。

各年度ごとの関門港全体の平均就労延数をグラフで表したのですが、全体的に見て平成19年度までは緩やかに増加していたところですが、リーマンショックがございました平成20年度以降、平成21年度は微減でございましたが、平成22年度は前年度の比べ4%程度減少し、東日本大震災が発生致しました本年度の11月末迄の数値は若干の持ち直しが見られるところでございますが、平成17年度とほぼ同水準となっている状況です。

続きまして16ページをご覧ください。

「関門港における日雇労働者就労状況」について御説明いたします。

日雇労働者就労状況のうち【安定所紹介】及び【直接雇用】について計上しております。

【直接雇用】の各港別の平成21年度平均と平成22年度平均値についてご説明しますと、

下関港は	プラス	80
門司港は	プラス	62
小倉港は	プラス	12
若松港は	プラス	55
戸畑港は	プラス、マイナス	0
八幡港は	マイナス	50

となっております。

次の17ページをご覧ください。

各年度ごとの平均就労延数をグラフで表したのですが、平成20年度までは増加傾向にありましたが、平成21年度に急激に落ち込み、平成22年度は前年度と比べまして19%増となり、平成23年度においては平成22年度とほぼ同じような水準となっております。

ます。

次に18ページをご覧ください。

平成22年度「常用港湾労働者就労状況調」でございます。

港湾運送の業務に従事される常用労働者の方につきましては、氏名や期間などをハローワークに届け出ていただきまして、ハローワークはこの常用港湾労働者の方に港湾労働者証を交付し携帯をお願いしているところですが、この常用港湾労働者の就労実人員、就労延べ数、平均就労日数を掲載しています。

平成16年度から平成21年度は各年度別の月平均を、平成22年度は各月別に港ごと及び北九州港計を一覧にしたものであります。次の19ページは同様に下関港、関門港全体について表にしたものであります。

18ページに戻りまして、平成22年度の平均就労日数を、平成21年度の日数と各港別に比較してみますと、

門司港は平均18.9日で前年度の18.7日と比べると0.2日増加しております。

小倉港は14.0日で前年度と比べると3.3日減少しております。

若松港は12.7日で前年度と比べると0.5日増加しております。

戸畑港は19.0日で前年度と比べると1.5日増加しております。

八幡港は13.8日で前年度と比べると0.4日増加しております。

北九州港では15.2日で前年度と比べ0.3日減少しております。

19ページに移りまして、

下関港は18.3日で前年度と比べると0.5日増加しております。

関門港全体で見ると平均就労日数は15.5日で前年度と比べると0.3日減少となっています。

次に20ページをご覧ください。

こちらは平成23年11月までの「常用港湾労働者就労状況調」
でございます。

先ほどの説明と同じように就労実人員、就労延べ数、平均就労日
数を掲載しています。

平成16年度から平成22年度は各年度別の月平均を、平成23
年度は11月までの各月別に港ごと及び北九州港計を一覧にしたも
のであります。

次の21ページは同様に下関港、関門港全体について表にしたも
のであります。

20ページに戻りまして、平成23年度の平均就労日数を、平
成22年度の日数と各港別に比較してみますと、

門司港は平均21.9日で前年度の18.9日と比べると3.0
日増加しております。

小倉港は14.5日で前年度と比べると0.5日増加しておりま
す。

若松港は12.6日で前年度と比べると0.1日減少しておりま
す。

戸畑港は19.8日で前年度と比べると0.8日増加しております。

八幡港は13.6日で前年度と比べると0.2日減少しております。

北九州港では15.8日で前年度と比べ0.6日増加しております。

21ページに移りまして

下関港は18.2日で前年度と比べると0.1日減少しております。

関門港全体で見ると平均就労日数は16.0日で平成22年度の平均就労日数と比較すると0.5日の増加となっています。

次に22ページをご覧ください。「常用港湾労働者数の推移」でございます。

先程の説明と重複いたしますが、これはハローワークが交付いたしました港湾労働者証の枚数をカウントしたものでございまして、常用港湾労働者として関門港で港湾業務に従事していらっしゃる方

の人数の推移につきましては、平成16年度から22年度までは、各年度末現在の港湾労働者証所持者数を、平成23年度は11月末時点までの数を計上しております。

平成21年度末と平成22年度末の数字を比較してみますと、関門港全体では3,303人から3,353人となっており、プラス50人、率にして1.5%の増加となっており、平成22年度末と平成23年11月末の数字を比較しますとプラス62人、率にして1.9%と、こちらも増加となっています。

各港別に平成22年度末と平成23年11月末を比較してみますと、

門司港はプラス	10人	
小倉港はマイナス	2人	
若松港はプラス	41人	
戸畑港はマイナス	2人	
八幡港はマイナス	5人	
下関港はプラス	20人	となっております。

また、常用港湾労働者数の横の（ ）に派遣対象労働者数を内数で計上しております。

常用港湾労働者数と同様に派遣対象労働者数を平成21年度末と平成22年度末の数で比較してみますと、関門港全体ではマイナス25人で2.4%減少しており、平成22年度末と平成23年11月末を比較しますと、プラス48人で4.8%増加となっております。

各港別に平成22年度末と平成23年11月末を比較してみますと

門司港はプラス	39人	15.7%の増加
小倉港はプラス	4人	5.7%の増加
若松港はプラス	17人	5.6%の増加
戸畑港はマイナス	1人	3.5%の減少
八幡港はマイナス	10人	3.0%の減少
下関港はマイナス	1人	9.1%の減少となっております。

23ページ左側に関門港全体の常用港湾労働者数の推移を平成16～22年度は年度ごと、平成23年度は月ごとに棒グラフにしたものを、右側には平成23年11月末現在の関門港全体に対する各港の常用労働者数の割合を円グラフにしたものを載せています。参考までに後ほどご覧ください。

24ページから25ページにつきましては、「港湾労働者派遣状況一覧」となっております。

24ページは「平成22年度」、25ページは「平成23年度」について「派遣締結数」及び「日雇労働者雇用数」をそれぞれ計上しております。

また、「日雇労働者雇用数」については、「安定所紹介」と「直接雇用」に分けて各港別に計上しております。なお、港別の項目のなかに、洞海港とありますが、これは若松港、八幡港、戸畑港の3港をまとめたものとなっております。

24ページに戻りまして御説明いたします。

港湾労働法では、事業主に雇用される常用労働者による荷役処理を

原則としておりますところ港湾運送の波動性に対応した企業外労働力につきましては、港湾労働者派遣制度に基づき派遣される他の事業主に雇用される常用労働者による労働力の需給の調整が原則とされているところでございます。

関門港全体の派遣締結数については先程14ページにてご説明いたしました【派遣労働者】の就労延数と同じでありますので、各港別に派遣締結数をみてみますと、

門司港におきましては、

平成21年度は 3, 298

平成22年度は 3, 457 となっており、

差し引き プラス159

小倉港におきましては、

平成21年度は 1, 242

平成22年度は 967 となっており、

差し引き マイナス 275

洞海港におきましては、

平成21年度は 225

平成22年度は 968 となっており、

差し引き プラス 743

下関港におきましては、

平成21年度は 0

平成22年度も 0 となっており、

差し引き プラス、マイナス 0 となっております。

25ページをご覧ください。

平成23年度の派遣状況について4月～11月の状況を計上しております。

最下段の平成22年度11月末時点の合計と平成23年度11月末時点の合計を先ほどと同様に各港別に派遣締結数をみてみますと、

門司港におきましては、

平成22年度 2,386

平成23年度 2,237 となっており、

差し引き マイナス 149

小倉港におきましては、

平成22年度 677

平成23年度 836 となっており、

差し引き プラス 159

洞海港におきましては、

平成22年度 545

平成23年度 699 となっており、

差し引き プラス 154

下関港におきましては、

平成22年度 0

平成23年度 0 となっております。

25ページ右欄をご覧ください。

センター派遣あつ旋申込を行う港湾労働者派遣制度を利用したにもかかわらず、あつ旋が不調に終わるなど必要な労働力を確保できない場合には、安定所の紹介による日雇労働者の雇入れが認められておりますが、その安定所の紹介数は、平成22年度 1,512 となっており、平成21年度の 1,128 より

プラス 384 34.0%の増加となっております。

また、最下段の平成22年度11月末時点の合計の安定所の紹介件数と平成23年度11月末時点の合計の紹介件数をみてみますと、

平成22年度11月末時点の合計は1,002、平成23年度11月末時点の合計は1,238、プラス236の増加となっております。

ただ今、安定所の紹介数をご説明申し上げましたが、安定所の的確な紹介が受けられない場合に限り日雇労働者の直接雇用が例外的な措置として認められているところでございます。

手続きといたしましては、安定所に所定の届出をしていただき、日雇労働者の直接雇用が例外的に認めておりまして、表の一番右側、直接雇用数とその数になります。

平成22年度は 12,594 となっております、

平成21年度の10,693よりプラス1,901、17.8%の増加となっております。

また、先ほどと同様に最下段の平成22年度11月末時点の合計の直接雇用数と平成23年度11月末時点の合計の直接雇用数をみ

てみますと、

平成22年度11月末時点は 8,642、

平成23年度11月末時点は 8,117と、マイナス525
の減少となっております。

26ページから31ページについては平成22年度及び平成23
年度11月までの各港及び各月ごとのセンターあっせん数、安定所
紹介数、直接雇用数を掲載したものです。

参考資料として添付しておりますので、後ほどご覧下さい。

派遣実績については、関係者の皆様の御協力により、一定の数字
を残しているところでありますが、港湾雇用安定等計画では、港湾
労働者派遣制度による効率的かつ的確な労働力の需給調整を実施す
るため港湾労働者雇用安定センターが行う労働者派遣契約の斡旋に
協力するよう努める旨の項目がございますところ、今後とも港湾労
働者派遣制度の積極的な活用について、御理解・御協力をお願いい
たします。

次に32ページ、33ページに、平成22年度及び平成23年度

1 1月までの港湾運送に係る荷役機械（小型フォークリフト）の借受状況をまとめたものを掲載しておりますのでご覧ください。

関門港におきましては平成12年度以降人付きリースはなかったところですが、18年10月に1件発生しております。

人付きリースについては、その作業の状況によっては、職業安定法又は労働者派遣法に違反すると考えられる等問題がある旨関係者の皆様に説明しており、その後、関門港において人付きリースは発生しておりません。

この人付きリースに関しましては、昨年の本部会におきまして、ここ関門港においては、事業者の皆様方の遵法意識の高さ等から人付きリースが存在しないが、他港では人付きリースの問題があると聞いているところ、6大港の問題として行政の全国的な対応を行うよう中央にあげるようにとのお話を頂いたところでございます。

このことに関しまして、43ページをご覧くださいませでしょうか。横浜港の人付きリースの状況でございます。横浜港では関係者の取り組みにより大幅に改善されているところでございます。

また、港湾雇用安定等計画の策定期間短縮のご要望につきまして、本省に報告しましたところ、「港湾雇用安定等計画は告示という

法形式で適用されていることから、一定程度の法的安定性が確保できるよう中長期的な視点から策定することが重要であるため5年間という期間を短縮することは非常に困難である。」との見解でありましたことを併せてご報告申し上げます。

なお、このペーパーを含め38ページから参考資料をお付けしております。

内容は「六大港における港湾運送量の推移」や、「六大港における港湾労働者数及び就労形態別就労状況の推移」などでございますが、後程ご覧頂ければと思います。

続きまして、34ページから36ページは港湾労働雇用秩序関係資料となっております。

34ページをご覧ください。

1 「立入検査、現場パトロールの実施状況」について、平成19年から平成23年12月末までを計上しております。

この数字は主に現場パトロールの数となっており、平成22年の実施回数は、190回、実施事業所数は495事業所、平成23年の実施回数は、164回、実施事業所数は469事業所となって

おり、現場査察に重点を置き取り組んでいるところでございます。

2 「事業所訪問指導の実施状況」につきましても同様に、平成19年から平成23年12月末までを計上しております。

この数字は事業所訪問により事業所を指導した結果をあげております。

平成22年は延べ 19回、12事業所、

平成23年は延べ 12回、8事業所に対して行っております。

3 「雇用管理者の選任届の状況」です。

関門港におきましては、平成23年12月末現在、82事業所、100%の事業所に選任していただいております。

4 「雇用管理者研修等の開催状況」です。

平成18年度から平成23年度を計上しております。なお、本年度1回と記載していますが、昨日、第2回目が開催されておりますので、平成23年度につきましては、開催回数2回、門司38、小倉10、若松19、戸畑4、八幡12、北九州計83、下関12、関門港計95に訂正させていただきたいと思っておりますので宜しくお願い致します。

す。

続きまして、35ページをご覧ください。

5「共同パトロールの実施状況」です。

共同パトロールは年2回実施しており、平成22年度は9月16日と、港湾労働法遵守強化旬間中の11月25日に、平成23年度は7月5日と、港湾労働法遵守強化旬間中の11月24日に実施いたしました。

内容でございますが、関門港港湾雇用秩序連絡会議委員及び関係行政職員等により各港運協会の協力を得まして、資料に挙げております各地区の岸壁をパトロールしたところであります。

36ページに移りまして、港湾労働法遵守強化旬間行事一覧です。

平成22年度と平成23年度の旬間中に実施した行事等を掲載しておりますのでご覧いただきたいと思っております。

次に37ページ、各会議開催状況であります。

まず、福岡労働審議会関門港湾労働部会であります。平成22年度につきましては、平成23年2月8日に開催いたしました。

次に、関門港港湾雇用秩序連絡会議でございますが、平成22年度、「第42回」は平成22年11月11日に実施しております。

平成23年度についてですが、「第43回」を平成23年6月20日に実施しております。

以上をもちまして「港湾雇用安定等計画の施行状況について」説明を終わらせていただきます。

(高向部会長)

ありがとうございました。

只今の説明に対して、質問ご意見がございましたら、

今の説明についてのご意見ご質問ございませんか

無いようでございますので、次の議題に行きたいと思いますが、よろしいでしょうか

議題3につきましては、その他ということにしておりまして、特に議題は設けておりません。港湾労働対策に関するご意見やご質問などがございましたら、何でもかまいませんのでご発言願います。

(法本委員)

昨年労働部会でも質問させていただいた、港湾法の改正に伴う労働環境への影響ですが、昨年3月31日に閣議決定された港湾法の一部改正ですが、今ではガイドラインも出されるなど進んでいます。また、京浜港や阪神港が国際コンテナ戦略港湾に指定され、実は名古屋も指定されたと聞いています。これらの港については、具体的に運営会社の設立への動きが見られています。ここ関門港は指定から漏れましたが、日本海側拠点港湾に北九州港として新たに選定されました。

名称は変わっても、国からの予算の配分はあまり変わらないと聞いていますので、まず1点目に「港湾空港局としてそこをどう考えているのか」お聞きしたいと思います。それから2点目に、「その政策によって労働環境がどういった影響を及ぼしてくるのか、対策を労働局がどのように考えているのか」をお聞きしたいと思います。それから最後ですが、「このような港湾の業界における編成が急激に起きている現状を踏まえても、労働対策としての指針が5年という長期にわたるもので本当にいいのか」と我々は考えております。昨年同様、期間の短縮をお願いし、発言を終わりたいと思います。

(高向部会長)

只今、法本委員のほうから3点についてのご意見なりご質問がありました。

第1点目につきましては、北九州市の港湾空港局にてお訪ねしたいという趣旨でございますね。

その点について北九州市の方、お願いできますか。

(北九州市港湾空港局)

北九州市の港湾空港局でございます。

今ご質問にございましたけども、昨年4月1日から港湾法が改正されておりまして、港湾の民営化ということで港湾の運営会社制度というのが昨年の12月15日から施行されております。

北九州市でございますけども、コンテナに限りますと、コンテナを扱っているのは、関門の方で大刀浦に2岸壁ありますが、私どもの稼ぎ頭とでもいいでしょうか、非常に北九州市の産業にとっての大事な部分でございます。特に力を入れております。取扱量も20年のリーマンショック以降落ち込みまして、今は回復基調でございます。51万TEU位いの量まで回復してきているところでご

ざいます。

ところが、もう一つ洞海地区港にコンテナターミナルを整備して平成17年にオープンいたしておりますが、こちらの方の取扱いもまだまだ非常に低くてですね、この二つを一緒にしても中々、戦略的に一体化して拠点港として取り組めるかという、そこまではちょっと行かないという状況にございまして、なかなか難しい問題でございます。

かつですね、この港湾運営会社制度というのは、コンテナだけでなくフェリー、新門司のほうにありますけど、さらにRORO船につきましては、小倉地区旧小倉コンテナターミナルというところに、内航のRORO船がございます。

そのほかに、田野浦のほうに外航のRORO船がございまして、こういったものも一体的に取り込んで北九州港として一つの会社を作りなさい、こういうような制度でございまして、これはですね、ここ2～3年でできるものではございません。

実は私どもも、港湾の民営化の中で、どういった会社ができるのかということで、内部で検討はしておりますが、なかなか非常に難しい問題がございまして、直ぐにできるという問題ではなかろうか

と思っております。

かつ、これは取り組まなければいけないという規制ではございませんので、取り組むことはできますと、なっておりますので、この辺を世界の港に対抗する為にどのように進んでいくのがいいのか、といったことをみながらこの制度の運用については検討していきたいと思っております。また、何年先になるかわかりませんが、将来的にそういう方向でいこうということになりましたら、当然、ここにいらっしゃる労働関係の皆様も関係企業の皆様も含めまして一緒になって取り組んでいかなければならないな、というふうに考えております。以上です。

(高向部会長)

ありがとうございました。

それでは、第2点目、3点目につきましては、福岡労働局からのご説明を聞きたいということですね。

(安河内課長補佐)

事務局の方から答えさせていただきます。

昨年の港湾法改正の御指摘をいただきまして、本省に報告しているところでございます。

只今、北九州市の方から詳しいご説明をいただきました。

私どもと致しましても、港湾労働者の雇用対策の観点からどのような対応ができるのかについて、北九州市さんを初めとして関係機関の皆様からいろいろと情報を頂きながら検討を進めていきたいと思っております。

それからもう一点でございます、「港湾雇用安定等計画の期間について」でございます。

関係法律の改正を含め、5年は非常に長すぎということでございますが、改めまして本省に伝えてまいります、以上でございます。

(高向部会長)

今のご説明でよろしいですか。

他にご意見、ご質問はありますか。

(青山委員)

先ほど、法本委員のほうから港湾運営会社の話しができましたけれども、一方で日本海側拠点港というのは北九州港のみならず下関港

も、両方とも新運営会社の申請をして両方が合格した、選定されたというふうに理解してはいますが、そういう意味では港湾運営会社的な管理をするのは、下関側と北九州側で一緒に考えるとかそういうことはあり得るのでしょうか、有り得ないのでしょうか。

(下関港湾局)

下関市の港湾局でございます。

先ほど、北九州市側からも話がありましたけれども、一つの管理者で考えるのは難しい問題ですから、二つ同時になると、もっと難しいというふうに考えておりますので、そんな直ぐにという話ではないと考えております。

(高向部会長)

他にございませんか。

無いようでしたら、本日の部会はここで終了させていただきたいと思えます。

皆様お疲れ様でした。