

第10回大阪地方労働審議会港湾労働部会議事録

1 日 時 平成23年2月7日(月) 15:00~17:00

2 場 所 中央大通 FN ビル 14階
大阪労働局 会議室

3 出席者

公 益 委 員：石田委員・坂西委員・谷岡委員・藤田委員・横見委員

労働者側委員：大野委員・佐藤委員・佐野委員・三宅委員・横山委員

雇用主側委員：栗田委員・中谷委員・広瀬委員・間口委員

専 門 委 員：近畿運輸局海事振興部貨物・港運課 國府課長(代理出席)
大阪府港湾局 西井次長(代理出席)
大阪市港湾局 丸岡委員

事 務 局：大阪労働局職業安定部職業対策課
安永課長・市山課長補佐・東尾係長・林班長・中村係員
大阪港労働公共職業安定所
佐伯所長・吉田課長

オブザーバー：大阪市港湾局計画整備部
戦略港湾担当 川井田課長
港湾関連団体担当 宮下係長
(財)港湾労働安定協会大阪支部 石田支部長

4 議 題

- (1) 大阪港における港湾雇用安定等計画の取り組み状況について
- (2) 港湾労働者派遣制度の活用状況等について
- (3) その他
 - ・国際コンテナ戦略港湾について

5 議 事 以下のとおり

(市山補佐)

定刻となりましたので、ただいまより、第 10 回大阪地方労働審議会港湾労働部会を開催いたします。

開会にあたりまして、大阪労働局職業安定部職業対策課長の安永より、ご挨拶申し上げます。

(安永課長)

大阪労働局職業対策課長の安永でございます。

本日はよろしく願いいたします。

第 10 回大阪地方労働審議会の港湾労働部会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日出席の皆様方におかれましては、何かとご多忙のところ、本部会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から大阪労働局の業務全般、とりわけ港湾労働行政の推進につきましては、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに、厚くお礼申し上げます。

さて、最近の雇用失業情勢でございますけれども、平成 22 年 12 月の全国の完全失業率は 4.9%と、前月に比べまして 0.2 ポイント改善いたしまして、昨年の 2 月以来 10 ヶ月ぶりに 5.0%を下回ったという状況でございます。

また、近畿におけます完全失業率は 5.2%ということで、前月に比べまして 0.9 ポイント大幅に改善しているものの、依然として 5%台ということで、高水準で推移をいたしております。

また、一方、全国における平成 22 年 12 月の有効求人倍率で見ますと、全国は 0.57 倍、大阪は 0.59 倍ということで、それぞれ前月に比べて、0.01 ポイントずつ上昇し、これは 5 ヶ月連続で上昇しておるとい状況でございます。

このように、依然として厳しい状況ではございますけれども、持ち直しの動きがみられるという状況となっております。

また、港湾を取り巻く状況でございますけれども、昨年 8 月に阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定されて以降、大阪港埠頭株式会社の設立等、国際競争力の強化に向けた取り組みが進められているというふうにお聞きをいたしております。

今後においても様々な取り組みが行われ、大阪港を取り巻く環境も変化していくものというふうを考えております。

このような状況の中、私ども大阪労働局といたしましては、港湾労働行政の視点から、今後の展開を注視するとともに、港湾雇用安定等計画に基づきまして、港湾労働者の雇用秩序の確立と維持に向けた取り組みを継続して行って参る所存でございます。

本日の議事内容でございますけれども、大阪港における港湾雇用安定等計画の取り組み

状況について、それから港湾労働者派遣制度の活用状況についてとなっておりまして、港湾労働者派遣制度の活用状況につきましては、財団法人港湾労働安定協会大阪支部長の石田様からご説明をいただきます。

また、その他といたしまして、国際コンテナ戦略港湾についてということで、大阪市港湾局計画整備部戦略港湾担当課長の川井田様からご説明をいただけるということになっておりますので、よろしく願いをいたしたいと思います。

最後になりますが、本日の部会におきまして、委員の皆様から忌憚のないご意見を賜り、今後の港湾労働行政に反映させて参りたいというふうに考えておりますので、よろしく願いを申し上げまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

本日はよろしく願いいたします。

(市山補佐)

ありがとうございました。

それでは、本日ご出席いただいております委員の皆様のご紹介をさせていただきます。公益代表委員をご紹介します。

坂西委員でございます。

谷岡委員でございます。

石田委員でございます。

藤田委員でございます。

横見委員でございます。

次に、労働者代表委員をご紹介します。

佐野委員でございます。

三宅委員でございます。

佐藤委員でございます。

大野委員でございます。

そして今回よりご就任いただいております、全日本海員組合大阪支部長の横山委員でございます。

続きまして、雇用主代表委員をご紹介します。

栗田委員でございます。

間口委員でございます。

中谷委員でございます。

広瀬委員でございます。

続きまして、専門委員でございますが、村山委員の代理として、近畿運輸局海事振興部貨物・港運課長 國府様にご出席 いただいております。

中尾委員の代理として、大阪府港湾局次長 西井様に出席していただいております。

今回よりご就任いただいております、大阪市港湾局長の丸岡委員でございます。

なお、雇用主代表委員の小林委員につきましては、本日所用のため、欠席となっております。

また、本日は、大阪市港湾局計画整備部戦略港湾担当課長の川井田様、同じく港湾関連団体担当係長の宮下様、財団法人港湾労働安定協会大阪支部長の石田 様、以上、御3名にもオブザーバーとしてご出席いただいております。

なお、事務局職員につきましては、お手元の「出席者名簿」で紹介に代えさせていただきたいと思っております。

次に、定足数につきましてご報告させていただきます。

本日の委員の出席状況につきましては、公益代表委員が5名、労働者代表委員が5名、雇用主代表委員が4名の計14名の委員のご出席をいただいておりますので、大阪地方労働審議会港湾労働部会運営規程並びに地方労働審議会令第8条第1項の規程によりまして、本部会が有効に成立していることをご報告申し上げます。

また、大阪地方労働審議会港湾労働部会運営規程第5条によりまして、本日の会議は議事録の開示を含めまして、原則全て公開となっております。

大阪労働局のホームページに掲載することとしておりますので、併せてご報告申し上げます。

なお、ご発言につきましては、議事録作成の都合上、お手数でございますがマイクを通してご発言いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、この後の部会の議事運営につきましては、石田部会長にお願いいたします。部会長よろしくお願いいたします。

(石田部会長)

皆様、改めましてこんにちは。

石田でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、大阪港における港湾労働者の雇用の安定と福祉の増進という観点から、皆様方よりご忌憚のないご意見を頂戴しながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞご協力の程よろしくお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、大阪地方労働審議会港湾労働部会運営規程第6条第1項の規定による議事録の署名人を指名させていただきます。

公益代表委員からは、私石田が、労働者代表委員からは、三宅委員に、雇用主代表委員からは、栗田委員にそれぞれお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事の方に入りたいと思います。

本日の議題は、お手元の次第にもございますように、「大阪港における港湾雇用安定等計画の取り組み状況について」、そして2つ目に「港湾労働者派遣制度の活用状況等について」となっております。

その議題の終了後は、大阪市港湾局の方から「国際コンテナ戦略港湾について」ということで、ご説明いただけることになっております。

まず、議題の 1 つ目になります「大阪港における港湾雇用安定等計画の取り組み状況について」、事務局の方から説明していただきます。

ご意見とかご質問につきましては、後ほど時間を設けておりますので、その際によりしくお願いします。

それでは、事務局の方でご説明お願いいたします。

(東尾係長)

職業対策課の東尾でございます。よろしくお願いいたします。

それでは「大阪港における港湾雇用安定等計画の取り組み状況について」大阪労働局説明資料(1)と説明資料(2)というのをお手元にご用意しておりますので、その2つを使いましてご説明させていただきます。

まずですけども、説明資料(1)の方でございます。

こちらの方は、港湾雇用安定等計画が左の方に記載しております。

現行の計画につきましては、平成21年度から平成25年度までの5ヵ年計画となっております。

今年度は2年目にあたります。

この計画における平成22年度の取り組み状況について、ご説明させていただきますが、一部の内容によっては21年度の状況を記載しております。

時間の関係もございまして、大阪港における港湾労働者の雇用の動向に関する事項及び雇用秩序の維持を中心に説明いたします。

まず、説明資料(1)の方でございますが、左側が計画、右側の方に大阪港における取り組み状況を記載しております。

1、2はほとんどございませんので、3ページをご覧ください。

3ページの方に港湾労働者の雇用の動向に関する事項の(1)港湾運送量の動向でございますが、大阪港の船舶積卸量は7,200万トンと2年連続で減少しております。

その下の(2)港湾労働者の雇用の動向のイ、労働者数についてですが、平成22年12月末時点の大阪港における常用港湾労働者数は、5,901人となっており、前年同月の5,855人と比較しまして0.8%程度増加しており、僅かに増加傾向というふうになっております。

もう1つの方の説明資料(2)の方をご覧くださいまして、まず1枚めくっていただきますと、資料1というのがございます。

そちらの港湾労働者数の推移に昭和41年から21年度までの状況を記載した表がございます。

全て各年度末、3月31日現在の数字となっております。

右側の合計欄を見ていただきますと、平成17年度から4年連続で増加しておりましたけ

ども、21年度には減少に転じており、前年度より95人少ない5,837人というふうになっております。

先ほど申し上げました22年12月末現在では5,901人でしたので、今年度に入ってから増加傾向ということになっております。

同じ資料を1枚めくっていただきますと、資料2というのがついております。

これは六大港のデータでございます。

上段の方、常用港湾労働者数ということですが、平成22年3月末現在の数字を記載しております。

東京港が4,421人、横浜港が7,357人、名古屋港5,509人、大阪港5,837人、神戸港5,373人、関門港3,299人となっております。

大阪港は横浜港に次いで、2番目に多い状況となっております。

続きまして、もう1つの方の説明資料(1)の方に戻っていただきます。

先ほどの3ページのところです。

下の方、口就労状況というのがございます。

大阪港における港湾労働者の平成21年度月間平均就労延数でございます。

平成20年度に比べ4.9%減少し、101,606人日となっております。

その内、派遣労働者も含めました常用港湾労働者の占める割合は99.9%となっております。

その詳細につきましては、もう1つの資料に戻っていただきまして、説明資料(2)の方の3枚目、資料3をご覧ください。

上の方に大阪港港湾労働者就労状況表というのがございまして、その中段あたりをご覧くださいまして、網掛けのところ平成21年度となっております。

その下に、月平均というところがございます。

その状況をご覧ください。

21年度の月平均就労延数ということですが、101,606人日、これは先ほども申しました。

その内、常用労働者ですけども、101,295人日、派遣労働者は192人日、日雇は119人日で、その右側の網掛けの比率をみていただきますと、常用労働者が99.7、それから派遣労働者が0.2、日雇労働者が0.1%というふうになっております。

月別の就労延数ということで、今の表の左側に就労延数の合計欄がございます。

括弧内は対前年同月比の増減を表しております。

ご覧のように21年度は全ての月で黒三角が付いておりますので、前年同月に比べまして減少しているということで、そこにはありませんが、平成21年の2月から22年4月まで15ヵ月連続で対前年同月比マイナスとなっております。

リーマンショックの影響を受けたことが要因だと考えられるところでございます。

それで今年度の22年5月から対前年同月比で増加に転じております。

その下の方の真ん中の表でございますが、月別の就労日数の推移を平成22年、21年、20

年度別に折れ線グラフにしております。

折れ線グラフの一番上の白い○が平成 20 年度でございます。

真ん中、11 月までの折れ線で◆が 22 年度、一番下が 21 年度の折れ線グラフということになっております。

20 年度に比べまして、21 年度はかなり就労日数が減少しておりましたが、本年度になってやや持ち直してきたというふうな状況が窺われるところでございます。

月ごとにも波動性があることが窺われるところでございます。

ちなみに同じ資料の 1 枚また戻っていただきます。

資料 (2) の方です。

資料 2 の下の表でございますけれども、21 年度の六大港の就労状況を記載しております。

21 年度の就労形態の比率をその表の右下の六大港合計のところで表しております。

常用労働者の就労形態比率が 97. 5%、派遣労働者が 0. 3%、日雇労働者が 2. 2%となっております。

日雇の割合につきましては、全国が 2. 2%でございますが、大阪港は 0. 1%ということでかなり少ない状況になっております。

後はまたご覧いただけたらと思います。

次に説明資料 (1) ということで、また別の資料、説明資料 (1) の方をご覧ください。

次は二の港湾労働者の年齢構成でございます。

平成 22 年 3 月末現在で 30 歳未満が 1,051 人、30 歳以上 40 歳未満が 1,755 人、40 歳以上 50 歳未満が 1,461 人、50 歳以上が 1,570 人となっております。

対前年比では、40 歳以上 50 歳未満で 10. 5%の増となっておりますが、それ以外の全ての年齢層で減少しております。

よって、全体の平均年齢は 41 歳と、前年度と変わっておりません。

詳細の方ですが、説明資料 (2) の資料 4 というところをご覧ください。

もう 1 つの説明資料 (2) の資料 4、こちらに平成 22 年 12 月末現在の事業の種類別の年齢構成のデータを付けておりますので、こちらの方は説明を省かせていただきますので、参考にしてください。

ただ、下の方の欄に平均年齢の欄を設けております。

22 年度から小数点第 1 位までのデータを入れるようにしておりますので、先程 41 歳と申しましたが、22 年度からは小数点第 1 位まで出すようにさせていただいております。

後はご覧いただけたらと思います。

次に、説明資料 (1) の方の次は 6 ページをご覧ください。

説明資料 (1) の 6 ページ、ホの雇用秩序の維持でございます。

港湾労働法遵守強化旬間を毎年 11 月 21 日から 30 日まで設定をしまして、港湾労働者の遵法意識の一層の高揚を図るとともに、各種の啓発事業を通じまして、違法就労の防止に努めております。

具体的には、そちらの方の○印に記載しております。

旬間が1つ目に書いておりますが、2つ目の○印、雇用管理研修ですが、6月18日と11月19日に港湾労働安定協会主催で実施していただいているところがございますが、その中でお時間をいただきまして、大阪港の安定所の方から港湾労働法遵守を中心に説明を行い、遵法意識の高揚を図っております。

次に3つ目です。

大阪港安定所による事業所訪問指導、延べ193社、その下の現場パトロールが56回、関係行政機関で実施しております合同立入検査を6月25日、9月28日に行っております。

あと1回を2月に予定しております。

その下の労働者代表、雇用主代表、関係行政機関からなる港湾雇用秩序連絡会議を7月14日、10月22日に開催し、その委員によります共同パトロールを7月21日、11月11日、11月24日に実施しております。

最後に大阪港ワッペン委員会、10月18日、12月6日と12月27日に大阪港の安定所が出席しております。

詳細の方ですが、もう1つの説明資料(2)の方をご覧くださいまして、資料の5を開けてください。

こちらに大阪港の安定所によります平成22年度の事業所訪問及びパトロールの実施状況を表にしております。

左側の表の左から申し上げますが、事業所訪問数ですけども、平成22年4月から12月までの状況でございますが、一番下に合計欄がございます、193社で、11月は137社と突出しておりますけども、これは港湾労働法遵守強化旬間の行事として実施しております。パトロールの回数ですが56回、そのパトロールに対応する事業所数とその横に書いていまして、137事業所、それで隻数は64隻となっております。

右側の表ですが、港湾パトロールにおける指導状況でございます。

ワッペン未貼付が2件、それからヘルメットを被っていなかったということで、未着が4件となっております。

一番下の港湾労働法関係の指導が1件ということになっております。

1枚めくっていただきまして、資料6の方には平成22年度の港湾労働法遵守強化旬間行事の実施状況を付けております。

実施項目といたしましては、大きく5点ございます。

横断幕等による周知・啓発、2つ目が文書等による周知・啓発、3つ目が陸上それから海上キャンペーン、4つ目が啓発会議、5つ目が共同パトロールを実施して参りました。

詳細につきましては、記載のとおりですので、説明を省かせていただきます。

続きまして、1枚めくっていただきまして、資料の7でございますが、大阪港におけます平成22年12月末現在の派遣許可事業所状況でございます。

派遣許可事業所数ですけども、60事業所で62業務となっております。

昨年と同じ時期に比べましたら、1事業所1業務が増えておるということでございます。それと派遣登録者数につきましては、2,036名ということになっております。

1年前の21年12月末現在は2,057名ということですので、若干減っているということでございます。

後の内訳の方は、またご覧いただけたらと思います。

最後になりますが資料8でございます。

大阪港、堺泉北港における海運貨物取扱トン数の推移を昭和41年から記載しております。平成21年は一番最後ですね。

これは年度ではなくて、1月から12月ということでございます。

平成21年の取扱トン数につきましてはご覧のとおりでございますが、平成になってから21年は最低水準となっております。

こちらの方もリーマンショックの影響が大きかったことが窺えるところでございます。

私からの説明は以上でございます。

(石田部会長)

どうもありがとうございました。

続きまして、2つ目の議題になりますけども、「港湾労働者派遣制度の活用状況等について」、そちらの方も併せてご説明いただきたいと思っております。

港湾労働安定協会大阪支部の石田支部長の方からよろしく願いいたします。

(石田支部長)

安定協会の石田でございます。

私の方からは議題の2番目、港湾労働者派遣制度の活用状況等についてご説明させていただきます。

資料の方は、財団法人港湾労働安定協会説明資料と別冊で平成21年度業務年報、この2つを用意させていただいております。

それでは説明資料の1ページの方をご覧いただきたいと思っております。

平成22年度主要業務取扱状況ということで、派遣状況の活用状況をこの表の方に掲載させていただきます。

表の方のあっ旋申込数、これは派遣先事業所から労働者の派遣を要請のあったあっ旋申込みの延べ数をここへ掲載させていただいております。

次に派遣数でございますが、あっ旋申込みに対する労働者の派遣が成立した延べ数を計上させていただいております。

右の方の派遣不調数というのは、派遣可能者、派遣できますよという事業所の労働者数から派遣成立を引いた残りの数を計上ということになっております。

また、この表には載せていないのですが、あっ旋申込数から派遣数を引いた残りの数字が

日雇の雇用の数字というような状況になってくるということでございます。

それでは 21 年度のところからご説明させていただきます。

あっ旋申込数につきましては、3,736 名ということで内訳は船内が 1,689 名、沿岸が 526 名、関連が 1,521 名というふうになっております。

また、派遣数におきましては、2,307 名、内訳が船内が 1,689 名、沿岸が 526 名、関連が 92 名ということで、この 1 年前の 20 年と比較しますと、大きく減少しているのが表れているところでございます。

これは、先ほど説明のありましたリーマンショック、申し上げますと 20 年の 11 月から派遣制度自体もガクンと 6 割程減少された実績があがってきている状況でございます。

それを受けて、平成 22 年度も同じような形で減少された状況が、引続き毎月のデータを出てきておるとい状況になっておる訳でございます。

それでは 22 年の最近の状況ということで、4 月から 12 月までの月別の内訳もございですが、22 年の状況の方、ご説明させていただきます。

まず左側の方のあっ旋申込数でございますが、あっ旋申込数、月別では 4 月が 487 名、5 月が 345 名、6 月が 325 名、7 月が 516 名、8 月が 448 名、9 月が 460 名、10 月が 340 名、11 月が 468 名、12 月が 331 名と 12 月までの累計が 3,720 名となっております。

これを荷役作業別にみますと、船内が 1,738 名、沿岸が 437 名、関連が 1,545 名となっているところでございます。

21 年度の同じように 12 月までの累計と比較してみますと、人数で 820 名の増加、率で 28.3%プラスと前年度より少し回復してきているような状況になってきているようなところでございます。

次に真ん中のところの派遣数です。

あっ旋申込に対する派遣の成立した数を、これを月別に状況をみますと、4 月が 291 名、5 月が 170 名、6 月が 151 名、7 月が 341 名、8 月が 263 名、9 月が 277 名、10 月が 211 名、11 月が 296 名、12 月が 213 名、これも 12 月までの累計で 2,213 人という状況となっております。

これも荷役作業別にみますと、船内が 1,738 名、沿岸が 437 名、関連が 38 名となっているところでございます。

これも 21 年の 12 月までの累計と比較してみますと、人数で 372 名の増加、率で 20.2%の増加と、成立の方も若干上昇しているところでございます。

それでは、下の方のグラフをご覧いただきたいと思います。

各月別の比較、年度別 20 年、21 年、22 年の状況を表しているグラフでございます。

棒グラフの方があっ旋申込数、折れ線グラフの方が派遣数、成立数となっております。

白抜きの棒グラフが 22 年度でございます。

これをみてみますと、20 年度よりは大きく下がっておる訳でございますが、各月で 21 年度より上回ってきておる状況がこの 4 月からの状況でございます。

同じように成立数につきましても、折れ線グラフでございますが、同じような傾向がでておるとい状況でございますが、若干12月にきまして減少という状況となっております訳でございます。

12月の内容をみますと、21年のあつ旋申込数が538人に対して、22年が331人とマイナス207人減少、率にして38.5%減という状況となっております。

成立数におきましても、同じ傾向で22年12月が減少している状況になっている状況でございます。

次に、右端の派遣不調数でございますが、これにつきましては、22年12月までの派遣不調累計が3,318人と21年に比べまして5,294人の減少、率にしまして61.5%の減少という状況となっております。

これで1の表の方のご説明を終わらせていただきます。

次に2ページの方をめぐっていただきますと、こちらの方の2番に港湾労働者派遣日数別就労状況ということになっておりますが、港湾労働者の派遣制度におきましては、1人の派遣労働者が1ヵ月に就労できる日数が7日と決められているところでございます。

この表につきましては、港湾労働者が1ヵ月間に派遣労働した日数別に計上しておりますので、1日の就労から7日の就労の人数を計上させていただいております。

1ヵ月派遣日数が7日のところをみてみますと、20年が53名、それに対して21年は17名と大きく減少しているのが表れているところでございます。

二重括弧のところの数字につきましては、月別の実人員を表しております。

20年度のところの就労延人数のところにも二重括弧で179.8人ということで、20年度におきましては、派遣労働者の179.8の方が就労されておるとい状況でございます。

これが22年の12月までの状況をみてみますと、1ヵ月あたり127.1人という状況となっております。

次に下の方の表につきましては、安定協会が実施しております各種講習会、派遣に係る分を含めての状況でございます。

それでは、次に3ページの方、お開きいただきたいと思ひます。

これにつきましては、六大港の派遣の状況を速報値として計上させていただいております。

上の方の表が派遣許可事業所の派遣対象の労働者の状況ということで計上させていただいております。

下の方の2番目の表につきましては、派遣業務取扱状況ということで、あつ旋申込数と派遣の成立数、派遣数を計上させていただいております。

12月までの状況、全国で申し上げますと、あつ旋数につきましては、153,893人ということで対前年同月比でみますと、27.6%の増加ということになっております。

また、派遣の成立につきましては、右側の方ですが12月までの派遣成立が18,281人と、これにつきましては、率が29.1%のプラスという状況で推移しているところでございます。

4 ページの方をお開きいただきたいと思います。

これは大阪船内荷役協会さんに資料提供いただきまして、大阪港船内荷役取扱状況ということで、この表を掲載させていただいております。

ここには隻数とギャング数、口数ですね。これが革新船のものと在来船荷役ということで、分けてギャング数を計上させていただいておりますが、隻数につきましては、22 年の 12 月末累計、真ん中のところをみていただきますと、6,768 隻ということで、これが同じ 21 年と比較しますと、若干のプラスで 6.7% プラスという状況になっておる訳でございますが、20 年度から比べますと大きく減少しておると、20 年度は 9,404 隻、21 年が 8,393 隻ということで、22 年は 12 月末につきましては、6,768 隻となっております訳でございますが、これは、下の方のグラフをみていただきますと、棒線の方がギャング数で折れ線グラフの方が隻数となっております。

これにつきましても、22 年度の白抜きのところにつきましては、やはり下の方の月別の状況をみましても減少しておるという状況でございます。

ギャング数におきましても、22 年 12 月までのギャング数が 8,425 ということで、21 年度の 7,569 に対しまして 11.3% の増加という状況となっております。

真ん中の方の表にあります荷役の革新船と在来船の荷役の割合、占有率につきましては、22 年度におきましてはギャング数がトータルで 8,425 に対しまして、革新船荷役につきましては 6,196 ということで、革新船荷役の占有率が 73.5% という状況にあるという状況でございます。

以上、簡単でございますが安定協会の方から派遣の活用状況につきまして、ご説明を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

(石田部会長)

ありがとうございました。

それでは、ただいま説明のありました 2 つの議題について、ご意見・ご質問がございましたらお願いいたします。

(佐藤委員)

労働局説明資料 (2) の資料 5 の右下にあります重大違法事象について、説明がなかったと思いますので、説明をお願いします。

(吉田課長)

大阪港公共職業安定所の吉田でございます。

ご質問のありました事項について説明させていただきます。

4 月に港湾作業をノーワッペンの方が行っているとの通報がございまして、パトロールを

行いますと、沿岸作業を雇用届の出していない労働者 2 名にさせていたことが判明いたしました。

事業所に事情聴取を行いますと、自社の常用社員を定年退職した後に再雇用した元港湾労働者であることが判明いたしました。これにつきましては労務管理不足であり、直ちに指導を行いました。

今回は、通報によりパトロールを行っており、違法就労は今回に限ってのことではなく、恒常的に行っているのではないかと考えられ、会社の体質の問題であると通告を行いました。

このような経緯から、関係機関と協議をした結果、重大違反事象として文書指導をいたしました。

引き続きパトロール等を行い、法令遵守に理解を求めて業務を進めて参りますので、よろしく願いいたします。

以上です。

(佐野委員)

港湾労働安定協会から説明のあった資料の 1 ページの派遣事業取扱状況ですが、あっ旋申込数から派遣数を引いた数が日雇労働者数ということでいいんですね。

(石田支部長)

はい、そういうことになります。

資料にあります 22 年の 4 月を見ていただきますと、あっ旋申込数の 487 名から派遣数の 291 名を引いた数が 196 名となり、その数が日雇労働者数ということでございます。

大阪労働局の説明資料 (2) の資料 3 を見ていただきますと、22 年 4 月の日雇労働者数 196 名と合致することになります。

(佐野委員)

その資料 3 の大阪港港湾労働者就労状況表の就労形態比で、日雇が平成 21 年度は 0.1% ということでしたが、22 年度はこのままでいきますと、0.2% になりそうなんですが、比率が高くなるという理由は何が考えられるんですか。

(吉田課長)

日雇労働者の比率の増加につきましては、就労延数が増えたことにより、派遣のみでは就労を確保できない状況になったことから、高くなっているものと考えられます。

(石田部会長)

続きまして、国際コンテナ戦略港湾について大阪市港湾局計画整備部戦略港湾担当の川

井田課長から説明していただきます。

(川井田課長)

大阪市港湾局の川井田でございます。

お手元のパワーポイントの資料をご覧いただきたいと思います。

それぞれスライドごとに右下に番号をふってございますので、スライド番号何番と申し上げました時には、それをご覧いただきたいと思います。

まず 1 枚目のところでございますが、今回のご説明では、我々の戦略港湾の取り組みのところを述べさせていただこうと思っておるんですけども、まずその前提となります世界的なコンテナ貨物の動向の部分をご説明したいと思っております。

スライド番号の 2 番をご覧いただきたいと思います。

委員の方、ご承知のことと思うんですけども、あえて説明をさせていただきますと、日本の食糧の 6 割は海外からの輸入に頼っていると、エネルギーについても 9 割。

特に輸出入の貨物の内の 99. 7%は港から入っているという状況がございます。

海外と共存していかなければ日本が立ち行かなくなるという前提になってございます。

おめくりいただきまして、スライド番号 3 番でございます。

これは世界の海上コンテナの荷動きを示しております。

1999 年と 2006 年の比較でございます。

この数字につきましては、単位としては千 TEU、20 フィートコンテナ 1 本が 1TEU でございます。

この数字はコンテナ貨物の実入りの純輸送になります。

仕出し地から仕受け地への貨物が 1TEU 動くとき 1TEU というカウントとなっております。

ここで世界地図の中にそれぞれ欧米の動きであるとか、アジアとの動きであるとかが出ておるんですけども、特にご覧いただきたいところなんです、アジアとの関係が非常に高まってきているということで、例えば 1999 年ですね。アジアからヨーロッパに行っている部分が 4,741 千 TEU となっておりますのが、2006 年になりますと 10,604 千 TEU。

アジア域内につきましては、6,665 千 TEU が 14,859 千 TEU。

アジアからアメリカ、北米に行く分につきましても、6,483 千が 14,74 万になるということで、この間、中国、インド等の新興国の特に工場化が進んでいる部分が、海上コンテナの荷動きの中でわかっていただけたと思います。

そういった動きが次のスライド番号 4 番でございますが、これは、それぞれの地域の港湾におけるコンテナを取り扱った数の合計でございます。

棒グラフがずっと伸びてございますけども、表の丸四角で囲まれたところをご覧いただきたいのですが、全世界でいきますと、1998 年から 2008 年のコンテナの取扱量の推移でございますが、1 億 6,900 万 TEU が 5 億 0,239 万 TEU。

これは3倍に増えておるということです。

これはやはり、これまでの垂直的な産業の分業というのが水平的なものに変わってきているということを示していると思われま。

1つ飛ばしましてアジア。全世界のその2つ下のアジアでございます。

これは日本を含まない分でございますが、これが6,500万TEUのところから2億3,300万TEUになっておるということで、全世界的に3倍になっておるところが日本を含まないアジアが3.6倍になっておると、こういった世界的なコンテナの貨物量の荷動きというのが活発になっていく中、日本の貨物量が真ん中でございますが、1,052万TEUが1,800TEUということで、1.8倍に留まっているということになってございます。

そういったことを受けまして、次のスライド番号5番をご覧くださいなのですが、非常に日本の港湾の取扱というのが、特に伸長著しいアジアの新興国の港湾に比べて相対的に地位が落ちてきているというのを、これは北米、欧州航路の変遷ということで示させていただきます。

青い線ですが、これが1970年代に基幹航路、北米と欧州の間とアジアを結んでいた航路図なんですけど、これでいきますと、香港に寄った後、阪神に行って横浜行き、それからまた北米に行くという流れで、釜山なり上海の取扱貨物量が非常に多い。

それぞれ船社は、貨物量の多いところに集約的に寄港するというのが非常に効率的になりますので、そういったかたちで航路の変遷ができたということで、2000年の赤い線でございますが、上海を出て釜山に行って、津軽海峡を通過して北米に行っているというふうな流れになっております。

こういったことで、日本の主要な港に、いわゆる基幹航路が寄港するという寄港回数が非常に減ってきたということになっております。

こういった相対的な港湾の地位の低下というのもありまして、後ほど説明させていただきますけども、スーパー中枢港湾の政策があり、戦略港湾の政策があるということでございます。

少し大阪港の港勢についてご説明をしたいと思います。

下のスライド番号6番をご覧くださいと思います。

特に大阪港の場合は下のグラフをご覧くださいなのですが、1990年から非常にコンテナ貨物の扱い量でございますが伸びてございます。

特に神戸港の震災を受けて以降の貨物が流れてきた結果で、非常にコンテナ貨物量も安定して、200万TEUぐらいを推移している状況となっております。

それと大阪港の特性といたしましては、アジアとの結びつきが非常に強いということで、2009年の棒グラフをご覧くださいなのですが、コンテナ貨物の取扱量の内、86%がアジアとの取扱になります。

特に中国につきましては、56%というふうに、非常にアジアとの結びつきが強いというふうな特徴がございます。

あと、スライド番号7番の方で輸出入コンテナ貨物の取扱の推移を示しております。

先ほどからのご説明にもありましたように、リーマンショック以降、若干貨物量が低下しておるんですけども、大阪港の港勢の一番最初の速報知になるんですが、コンテナ貨物の取扱個数でございますね、これが2010年には史上最高になるのではというふうに見込まれております。

198万TEU取り扱えるような状態になるのではないかとというふうに思っております。

そういうことで、リーマンショック以降の若干の回復もあるということをご紹介させていただきました。

それとスライド番号8番をご覧いただきたいのですが、近畿2府4県との関わりの中で、大阪港の役割が増えてきたことをご紹介している資料でございます、平成5年には近畿2府4県で生産・消費されるコンテナ貨物全体の内、大阪港を経由する分が27%であったんですけども、これが20年度になりまして49%になっているということで、近畿の中でも大阪港の貨物の取扱の重要性が増してきたということでございます。

それではスライド番号9番をご覧いただきたいのですが、先ほど世界のコンテナ貨物の動向をご説明させていただいた折に少し触れさせていただいたんですけども、相対的な港湾の低下をみる中で、スーパー中枢港湾という政策が示されました。

これで我々大阪港は、神戸と阪神港として、スーパー中枢港湾の指定を受けました。

これが2004年になります。

指定を受けて以後、特に写真の右下をご覧いただきたいんですけども、大阪湾諸港との連携施策ということで、2007年4月は入港料の低減を図りまして、大阪湾のそれぞれの港で何港か寄った折に、全体として入港料が1回分で済むような取り組みをさせていただきまして、それと国の方でも一開港化ということで港則法を改正していただきまして、この部分でトン税とか特別トン税の税負担が軽減されてございます。

そういったスーパー中枢港湾の施策を展開する中で、大阪湾諸港との連携に努めてきました。

それと、実際にスーパー中枢港湾の実現ということで、必要な施策整備の推進のところをご覧いただきたいのですが、今写真が大阪港の夢洲、Cの10番から12番のコンテナターミナルでございます。

この3バースの運営を2009年の10月に開始をいたしました。

それで、咲洲と夢洲を結ぶ夢咲トンネルにつきましても、その2ヵ月前の8月に開通をしております。

そこのハード整備もしましてですね、実際にターミナル運営につきましても、2009年の10月から夢洲コンテナターミナル(株)のDICTさんがコンテナターミナルの運営を開始していただいております。

非常に一体運用として効率的な運営をしていただいているところでございます。

夢洲で3バースの一体運営をしていただいておりますんですけども、スライド番号10番をご

覧いただきたいのですが、これは大阪港の大きな港湾計画の中で、埠頭再編を目指しております。

実際に再編を手掛けているところでございます。

基本的な考え方でございますけども、コンテナ貨物の取扱を咲洲のCの1から4というのが右下に見えるかと思うんですが、赤丸で囲っているところでございます。

その左上のところのCの8、9というコンテナ埠頭があるんですけども、この咲洲の東側のコンテナバースと夢洲のコンテナバースでそれぞれコンテナの取扱を分担しようということで、これまでコンテナ貨物を取り扱っておりましたR岸壁、Rの2の4というところでございますけども、それとCの6、7のコンテナ埠頭につきまして、それぞれRにつきましては、フェリー対応化ということで、特にRの4番の隣の5番が今、関西汽船さんでフェリーが発着されているということで、若干、埠頭再編も手掛けているところでございます。

Cの6,7番につきましては、今後寄るであろう多目的船でありますとか、RORO船とかの専用船埠頭に変換していこうというふうに考えてございます。

こういう埠頭再編もしつつ、夢洲のコンテナ埠頭の効率化に努めて参りたいというふうに考えてございます。

スライド番号11番をご覧いただきたいのですが、スーパー中枢港湾の政策が出て以降、夢洲のコンテナターミナルの整備でありますとか、DICTさんによります一体運用というようなことをこれまで手掛けてきたんですけども、特に政府の方の動きがございまして、さらにここから国際戦略港湾へというふうに施策が進んできております。

11番のスライド番号のところには、政府の新成長戦略を紹介させていただいております。

それぞれ戦略分野の内の(3)でアジア経済戦略というのがございまして、その下の抜粋でございまして、ヒト・モノ・カネの日本への流れを倍増させることを目標とし、国際コンテナ戦略港湾の整備等により、モノの流れを作り出すということでございます。

これはどういうふうなことなのかということでございますけども、スライド番号12番をご覧いただきたいのですが、これまでのスーパー中枢港湾施策、この中からさらに選択と集中を図って国際競争力を強化しようということでございます。

これまで、スーパー中枢港湾につきましては、京浜と伊勢湾と阪神という3つの湾が指定されておったんですけども、さらにこれを選択と集中を図りまして、1つか2つに絞り込むということで、これも2009年の10月に当時の国交大臣が発言されて以降、進んでおります。

そういったことをすることによって、国際コンテナ戦略港湾を選定していこうというふうな政策が打ち出されました。

あと、その選定までの経過を書いてご紹介しております。

2009年の12月に検討委員会を設置されて、実際には公募したのが、我々阪神港と京浜港と伊勢湾と北部九州が応募しました。

結果として、8月に阪神港と京浜港の2港の選定というふうになってございます。

今、国の方の政策としては、選択と集中ということで、コンテナ貨物につきましても、コンテナ戦略港湾ということになりましたが、この他にも国際バルク戦略港湾を選定するでありますとか、日本海側拠点港を選定しようというふうな動きがございます。

スライド番号13番をご覧いただきたいのですが、8月に選定された時の評価結果でございます。

阪神港は、4港の中で一番高い評価を受けでございます。

特に評価されたポイントでございますけれども、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約について具体性があるということと、戦略的な港湾経営の実現についての部分での評価をいただきました。

選定にあたりまして、我々が提案しました計画書の方をご紹介させていただきたいと思っております。

めくっていただきまして、スライド番号15番をご覧いただきたいのですが、阪神港の国際コンテナ戦略港湾としての必要性ということで、日本が東西に非常に長くなっているということと、それぞれの集荷範囲というのが京浜と阪神で大きくあるということ、日本では2つの戦略港湾が必要ではないかなということ、提案をさせていただいております。

我々の目指すべき姿と戦略でございますが、スライド番号16番をご覧いただきたいんですけども、目指すべき姿といたしましては、まず1つ目といたしまして、西日本の産業と、国際物流を支えるゲートポートとして機能拡大していく。

基幹航路の維持・拡大を図るということで、今、日本貨物が釜山などを経まして欧米に貨物が流れていっているということで、結果的にそういったことで我々の物流というのが、日本発着の貨物が海外の他港を中心として展開されるということになりますと、日本の産業自身が国際競争力の低下を招くということになりますので、日本発着の貨物がそれぞれの仕出し地であり仕受け地と直結することによって、日本の産業の国際競争力を強化していこうということをやっておりますので、そういった意味で釜山等に流れている日本発着の貨物を日本からダイレクトに出すようにするということが、機能を拡大していくということでございます。

これが、ちょっと触れましたですけども(2)となっております、釜山港等との対峙できる港湾サービスを確保して、まず、国内から海外に流出しているトランシップの貨物を日本から出すということで、国内のハブ機能を再構築していこうということが2つ目の目指すべき姿でございます。

さらに基幹航路を拡大することによって、取扱貨物量を確保して次の段階でございますけれども、東アジアからトランシップ貨物がくるような国際ハブポートとして機能していくということが、我々の目指すべき姿となっております。

その下に集荷の目標の取扱量を書いてございます。

現状といたしましては、これは阪神港でのコンテナ貨物の取扱ですけども、400万TEU

で、この内日本の各港からフィーダー貨物としてくる貨物が 38 万 TEU でございまして、海外からトランシップでくる貨物は 0 になってございます。

北米航路については 47 万 TEU。内数でございます。

これを 2015 年の段階では、490 万 TEU にしよう。

これにつきましては、フィーダーの貨物を 38 万 TEU から 110 万 TEU に、さらにトランシップについても 20 万 TEU を持ってくると、その結果として北米航路が大体 70 万 TEU に増えるのではないかと、2020 年につきましては、590 万 TEU、それぞれフィーダー貨物、トランシップ貨物もさらに集荷をしようというのが、集荷の目標取扱量でございます。それをどういうふうな戦略で取り組んでいくのかというのが、主な戦略のところ書かせていただいております。

まず、集荷機能の強化としまして、特に阪神港の場合は瀬戸内海を挟んで西日本諸港と結ばれているということで、非常に晴朗な海域を抱えているということで、その集荷を強化、フィーダーも強化することによって、釜山等に流れている貨物を取り戻す。そうということが、1 つ目の集荷機能の強化でございます。

2 つ目でございますが、産業の立地促進による創荷ということで、特に夢洲の下に写真がでておりますけども、コンテナターミナルの背後に非常に広大な立地用地がございます。

その部分に物流拠点でございますとか、産業を誘致することによりまして、貨物を取り戻す集荷という部分と、貨物を作り出す創荷という 2 つ目の取り組みを掲げていこうというふうに考えております。

戦略の 3 つ目でございますけども、これにつきましては、民の視点から阪神港のコンテナターミナルを一元的に経営する港湾経営主体の確立ということで、これは何を言っておるかということなんですけども、それぞれ大阪、神戸に埠頭公社がございます。

それぞれ株式会社化するんですけども、さらに経営統合して、民間からの人材であるとか資本を導入しながら、ポートセールス等の部分に力を入れていただいて、阪神港のコンテナターミナルを一元的に経営することで効率化を図っていこうというふうに考えているというのが戦略でございます。

戦略の詳細について少しご紹介をしたいと思います。

スライド番号の 17 番でございますが、西日本の貨物を阪神港へ集約ということで書かせていただいております。

まず、日本の港湾物流の仕組みを変えるということで、阪神港は日本港湾全体の今、釜山に流れているというフィーダー化の防波堤として機能を果たしていく必要があるのではないかと、我が国の港湾の現状ということで書かせていただいております。

釜山港に流出している日本からのトランシップコンテナは、年間約 100 万 TEU あると、特に九州の北部であるとか、瀬戸内の方から釜山というのは非常に地理的にも近いということもありまして、釜山にとって格好の市場になっているということと、韓国の船社に対抗できない国内法による構造的な格差があるということです。

そういうふうな状況を受けまして、具体的な取り組みといたしまして、コンテナターミナルそのもののコストの低減を図る。

それと、西日本諸港から荷物を集めるような補助制度を確立していこうということと、日本海とか北陸地方からの集荷もしていこうということで、インランドポートの整備を図っております、これについては次のスライドで説明させていただきます。

鉄道フィーダーの強化等にも努めていこうということでございます。

国際競争力強化に向けてということで、これは計画書の中で国への提案も含めて書かせていただいております。

一定実現している部分もございますし、実現が見込まれる部分もございますけども、この段階で提案させていただいた部分でございますが、内航フィーダー船に対する支援ということで、大型化に対する補助制度を創設しております。

内航の暫定措置事業の納付金制度の廃止ということと、ボンド油の利用規制緩和等ということを国に向けて提案をさせていただいております。

それと、西日本のそれぞれ地方港がコンテナを取り扱っている港がございまして、その部分、海外に出ていく貨物について、それぞれ補助制度を出しているというふうな実情がございまして、それらに対抗できるような支援措置を提案ということでさせていただいております。

先ほど少し触れましたインランドポートでございますが、スライド番号 18 番をご覧くださいいただきたいのですが、これにつきましては、日本海側の貨物をそれぞれ船で阪神港に集めるというのは非常に無理がありますので、トラック輸送で集められないかなということで、滋賀県湖東地区で栗東あたりということで考えてございますけども、インランドポートということで、いわゆる港の出張所を整備できないかなというふうに考えてございます。

それをすることによりまして、日本海の事業主の方が釜山を経由して運ぶコストと同程度のコストをもって、いわゆるインランドポートに貨物をもってくると、そこから阪神港から出していくということで、新たな集荷の取り組みとしてそういうことができないかなというふうに考えております。

スライド番号の 19 番をご覧くださいいただきたいのですが、主な戦略の中で、民の視点に立った港湾経営主体ということでご紹介させていただきましたんですけども、それについてご紹介しております。

先ほども少し触れましたけども、神戸港と大阪港の埠頭公社の統合ということで、提案させていただきます。

2011 年の 4 月には、それぞれの埠頭会社の株式会社化が実現いたします。

一元的な経営の実現ということで、経営統合につきましては 2015 年に目指していこうということで考えております。

そのために、負債の圧縮であるとか、遊休資産の処分を進めまして、強靱な財務体質に転換していくとともに、民間の人材の方を投与して、ポートセールスの機能を集約していくこ

うと、資本につきましても、一定の導入を図っていくというふうに考えてございます。

そういうことをすることによりまして、運営の効率化が図られて、港勢拡大に資するというふうなことを考えてございます。

また、民の視点での自立的経営とか経営責任の共有というのを図っていこうと考えてございます。

先ほどから、集荷、創荷、民の視点に立った港湾経営ということで、戦略を説明させていただきましたけれども、スライド番号 20 番をご覧いただきたいのですが、今、国が進めております総合特区制度に提案をさせていただいております。

その 20 番のところでご紹介させていただいているんですけども、それぞれ我々の施策の取り組みに対して、税制上の支援であるとか、制度上の支援であるとか、財政上の支援ということを提案させていただいております。

国の総合特区制度につきましては、今回の国会で審議されて、4 月には順調にいきますと法案成立後、それぞれの総合特区の募集がされるということで、早い場合には 7 月に総合特区の指定がされるということでございますので、今後、特に大阪港の機能強化が図れるようなかたちで総合特区の指定に向けて取り組みを進めて参りたいと思っております。

最後になりますが、21 ページのスライドのところがいわゆる総合特区のエリア的なもの、大阪港の部分を書かせていただいております。

特に臨海業の企業進出とか、新たな貨物を作り出す創荷の部分で特区制度を利用いたしまして、企業誘致が図れますと、さらに大阪港の取扱貨物量が増加すると、そのことによりまして、大阪港の港湾機能が強化されることを目指していきたいというふうに考えてございます。

説明につきましては以上でございます。

ありがとうございました。

(石田部会長)

どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明につきまして、ご質問とかあるいはご意見がございましたらお願いします。

(三宅委員)

今、説明をいただいた川井田さんも昔からよく知っているし、言いたくはないのですが、ここで受けた説明を公益委員の皆様方も運輸局の皆様方もおるから、港湾局が悪いという話じゃないんです。

実は使いやすい大阪港という部分については、差分に現実とかけ離れた問題点がたくさんありますね。

1 つは過大な評価をいただいているスーパー中枢港湾での阪神港。

これにつきましても、基本的に今日この場で労働審議をするという際について、港運事業者、それ以下の労働者もどういうふうになるのかという視点が全くないということが第1点ですね。

それから2点目には、ここに書いてありますとおり、10のところね。埠頭再編計画の推進、それから貨物の増進を図るという分については、全く言葉が見つからないから言いますけど大ウソです。

要は、これでいきますとたぶん、今、社会問題になっている海上コンテナの道路に関する渋滞、滞留問題、そして、付近住民に対する渋滞等による騒音なり環境エコ、そういう問題について非常に問題がある。

多分に10、11、12につきましても、これは3バース一体共用というのはウソですな。

真ん中に台湾船社が1社あって、非常に非効率な運営になっておるといことです。

あと、Cの1から4、Cの8、9、これを合わせても今言ったような海コンの滞留問題でありますとか考えますと、私は200万が限界であろうと思います。

それから株式会社化される埠頭公社の皆様方、それから各港湾運送事業の元請けと言われる皆様方が努力した貨物を持ってこよう、船を持って来よう、そういうことをございますから、着けるところがない。

490万に2015年にするのであれば、これはもう阪神港として神戸港に持っていくんですかと。

つまりこういう話になりますから、その説明をここでされたらちょっと待ってくれと言わざるを得ないことがありますから、この辺の部分については、いろいろ考えてもらわんといかん部分がいっぱいあるかなというふうに思っております。

ですから、たぶんこれから京浜と阪神の2港については、少なくとも言いたいのは、もう少し労働問題、労働環境、福利厚生関係のところもきっちりやっていただくということと、それから営業努力が報われる港にさせていただく。それによって我々とすれば安定した雇用を得られるであろうし、それからいわゆる雇用秩序も議論しやすくなるのではないかというふうに思っておりますから、個人的な見解も述べましたが、ちょっとこの説明だけを大阪市の皆さんが全部聞いてしまうと、なんか大阪港は豊になるなど。ちょっと待ってくださいよという意味で発言をさせていただいた次第です。

(石田部会長)

今の意見についてお願いします。

(川井田課長)

いろいろご意見をいただきまして、1つ1つお答えするのもなんですんで、いろんな機会があると思いますんで、またその時に三宅さんの方からも私にいろいろご意見をいただきましたら、その都度真摯に対応させていただこうと思いますのでよろしくをお願いします。

(石田部会長)

他にご意見ございませんか。

(佐野委員)

13番で国際コンテナ戦略港湾の計画書の評価で阪神港が769点という高い評価を得たということで、何が高いのかと言うたら一番高いのが119点の基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約ということで、それ以降、西日本の中心の阪神港。あと、今400万のやつを490万に、フィーダー38万のやつを110万にする。トランシップ0のやつを20万にする。

釜山にはトランシップ年間100万TEUがいているという数字上は間違いないんやろなと思うし、実際にあるんやろなと思うしね。阪神港を中心に赤いマークを付けてあるんやけどね、あまりにも大きすぎるんちがうかなというふうに思うし、この間に兵庫、岡山、広島、山口、瀬戸内海ね、香川、愛媛とずっと港があって、そこでいろんなコンテナ船をいらっしておるんですが、その内2015年までにトランシップ20万を引っ張ってくるということになりますと、数字上は簡単に書くこともあれなんですけども、今2011年でフィーダー船がいつ動くのかというと、予定としては今年の秋ごろから動くんですかね。

たぶん非常に難しいし、それぞれ事情があって韓国に行っている船社さんとお付き合いやってるやつがね、阪神港でそんな計画があるから釜山とのお付き合いをやめて阪神港に行こうかと急になるのかなというふうに実際に思いますね。

非常に難しい課題ではないかなと思います。

197万TEUと言われてますね。最後の1ヵ月くらいみたら200万を超えるような220万くらいのペースであるような取扱量になってますから、200万超えていくんやろなというふうには思うんですけどね、計画としては15年度490万、20年度590万というのはなかなかものすごい数字ではないかと思えますね。

頑張ってもうて、計画どおりやってもうて、計画になるようにやってもうたらいいやろなと思えますけどね。

そこで、やっぱりそれを誰がやっているんやというのを考えてもうて、民営化して集中化すりゃ、これだけ見たら阪神港は無茶苦茶よくなるように見えるんですが、そこで働いている人がおるということと、そこで働く人たちがちゃんと仕事ができる。心に不安を抱かない。そういうことがあってこそ港が発展していくんやろなと思うんで、なかなか港湾労働のことや、港湾労働者のことを書けと言ってもなかなか書かへんけどね、そういうことが必要だということを認識をされて計画が進められるようお願いをしておきたいというふうに思います。

あともう1つ言うたらフィーダーで集めるということと、インランドポート集めると言っているが、日本海の各地のインセンティブで無茶苦茶なことをして予算を計上して、釜山に行く航路を無理やり作って荷物持ってきたら何万円貸しますよとやっている現状の中で、

大阪港まで回ってくるのは難しいやろし、僕はこの間九州に行ってきたんですが、九州の方からわざわざ釜山に行っているやつを九州のそっちの方はあんまり関係ないかもわかれへんけど、やっぱり地理的には九州の方が強いですよ。

実際にハブと言われているやつを何処に日本で一番作ったらいいかという、九州の端が一番いいですよ。

関西で抱えているのは、関西 2 府 4 県に何百万人か何千万人かの人数がおるその消費が絶対に必要やということで、阪神港が必要なだけであってね、ハブ港といえばハブ港やろなと思うんやけど、日本を 2 分するような大きな港になるように思わんです。

それぞれ特徴があるんちゃうかな。

地方港は地方港で特徴があるし、地方港の人達は一生懸命地方港の特徴を出して、そこで生きていこう、そこで特徴ある港作りをしようと考えていますから阪神港だって考えてんねんけど、よその港のことも多少考えながらやらなあかんところかなというふうに思います。

というのは、大阪港を阪神港を良くする。大きくすることについては一生懸命やってもらいたいと思います。

なんか嫌味になったかどうかわかれへんけど。

(石田部会長)

ありがとうございました。

(川井田課長)

佐野さんがおっしゃっていただいたように、特に今日本のコンテナを扱う港というのが、60 港以上ありまして、それぞれの港がそれぞれ外国の貨物を扱うことを目指していると、その中で西日本とか日本海の港が外国の船社とタイアップして特に流れていっていると、非常に難しいというところは認識させていただいているつもりです。

そういったこともありながらできることをやっていきたい。

それと先ほどの三宅さんのお話しの中にも、今の現状の中で限界もあるのではないかと、いうご指摘もありますし、その方面につきましては結局できないようなことというのは当然あり得ないことですので、それぞれの集荷に取り組みながら、その部分についても実際に取り扱えるという部分の中で、確かなものをしっかりやっていきたいというふうに考えてございますので、とにかく今は集荷を、23 年度からいろんな補助制度も取り組んで参りますので、これからやっていきたいなと思っております。

その都度いろんなことでご意見いただくところがある場合については、その都度お聞かせいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(三宅委員)

川井田さんの話だけで、実は今実際に荷積がきました。荷物がきました。原則ないのよ。

そこに我々の総量が拡大させる要素があるにも、入れるところがない。

入れるところを1から4に割ったら、行ったら金とられまんねん。

港湾の管理の仕方の中でこれは埠頭公社株式会社になる。

1本4,000円とられますねん。

現実的にそれがあるから23年度だけの問題じゃない。

そのところだけは努力じゃなしにやりますというやつをしてもらわないと、大阪港にはそこらの入れる貨物より倉庫がない。

船会社だって、もうこれ以上は大阪港に寄せない。神戸港に寄せる。名古屋に行こう。こういうことになる。

それから言われたように、フィーダーポート化する、ハブポート化するとかいろんなことも含んで、お題目だけになって現実がついていってないという現実、お願いをしたい。

ここはそういう場じゃないから、そういうご意見という中で申し上げたいというふうに、我々はあくまでも労働実態というか雇用環境という部分について、申し上げさせていただきます。

(石田部会長)

他にご意見はございませんか。

(佐野委員)

私は前回、2月にやるんじゃなくて、3月の締めを受けて4月、5月にやったらどうですかというふうに申し上げて、事務局の方も気を使って2月にやるんですけどいいですかというふうに言われて、流れとしてしゃあないかなと思いつつながら、2月にやるというのは、5年に1回の安定計画を検討するについて、3月、いわゆる4月1日から実施する分の安定計画を検討するについて、中央、地方でこの安定計画はどうやねんというやつを出さなければならない、検討しなければならないという日程で、2月にやってるんであって、そういうやつを受けて、今後5年間のやつを1年ずつチェックするについて、先ほども19年度20年度の取扱で、少なくなっていると言いつつながら、現実には回復していて多なっているにも関わらず、そういう統計を出さざるを得ない状況と言うのは、僕は今23年度で出てくるのが19年度、20年度、21年度のやつが出てくるというのは、いいことないというふうに思うんです。

したがって、23年度で締めたやつをどうするかという方が、僕はその方が検討し易いやると、これも1回じゃなくて会社組織みたいに、2回総会みたいなやつをやってというふうにするんであったら、2月にやってもらってあんなこと言うてたけど、新しい年度から問題はどうかやねんという論議が出来るんやけど、これ年に1回しかやらへんでしょ。

大阪的に大阪の会議として、3月に締めた分をどういうふうチェックするかというやつをやるべきやというやつを全国に挙げてもらったら、変わるのかなと思うねんけど、大阪だけ変える訳にもいかないし、全国的に変えてもらいたいというふうに思いますね。

それで、計画の年度がきたら港湾等雇用安定計画を新しい雇用安定計画をどうするかという議論の時には、2月とか1月とかやってもらったらいんやろなというふうに思っています。

もう1つ言うたら、みんな大体どういうやつが出されるか分かってるんですが、去年のやつもありますし、去年と同じようなやつが出てくるんですけどね、手間暇かかるんですが、見てからみんなそれぞれ意見をいうのではなくて、できたら見てからではなくて、何日か前にそれぞれの委員のところ今年度の資料についてはこうですということがわかっていたら出席をして意見を出し易いというところがあるんだと思うんで、事務局の方大変かもわかりませんが、年に1回のことなんで、資料についてはそれぞれの委員のところ前もって配ることができたらなというふうにお願いを言うときたいなと思います。

検討をお願いします。

(石田部会長)

ありがとうございます。

(東尾係長)

資料につきましては、出来るだけ事前にお手元に届くように来年度に向けて検討させていただきます。

それから、開催時期につきましては、前回、佐野委員の方から今おっしゃってたようなことを指摘受けたのですが、中央の審議会が今年度は12月24日にございまして、大阪の方の地方労働審議会の本審の方が10月26日にございまして、それを受けて開催する方が好ましいということになりまして、この時期にさせていただきます。

ちなみに、名古屋と神戸だけに聞いたんですが、名古屋は同じ今日開催しております。

神戸は先週の2月2日に開催しているということで、一応そういうご意見を賜りましたので、厚生労働省の方にご意見あったということで、上げるようにさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

(佐野委員)

ならんのかなと思うけど、21年でしょ。もうすぐ3月で締めたら出来るんですよ。

今23年ですね。

2年前の資料が出てくるというのは、どうも私体的に、体質的というか、ここだけではなくて、変えないといけないんじゃないかなと思います。

スケジュールがそういうふうになっているから、元のスケジュールを厚生労働省のスケ

ジュールそのものを変えてもらわないといけないんじゃないかなと思うので、そういう意見があったということを出してもうて、厚生労働省の方もそやなというふうになってもうたらしいと思うので、僕は中央の委員会の日程の採り方おかしいですよと言ってあって、もっと後にせいやと言ってあるんですが、なかなか理解がない。

僕は、従来の慣行やからというやつについては、慣行であろうがなかろうが、悪いやつについては悪いというようにすべきと思うので、私の意見は間違っているのかなと言いながらしゃあないと思いながら、実は変えてほしいなというのがありますね。

変えてほしいなというふうに言っていたということだけで、終わりたいと思います。

(石田部会長)

先ほどおっしゃっていました資料につきましては、出来るだけ早く委員の方に行くように、もし可能であればご検討いただけたらと思います。

よろしいでしょうか。

よろしいでしょうか、委員の皆様。

予定している時間もやって参りましたので、それではこれで第10回大阪地方労働審議会港湾労働部会の議事を全て終了したということにいたしたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

それでは進行をこの後事務局の方をお願いいたします。

(市山補佐)

ありがとうございました。

各委員の皆様、ご議論頂戴いたしまして、ありがとうございました。

感謝申し上げます。

それでは、以上をもちまして、第10回大阪地方労働審議会港湾労働部会を閉会させていただきます。

本日は長時間ありがとうございました。

お疲れ様でした。