

22 春闘中央行動行政・

ユーザー申入れ要請行動報告書

申し入れ及び回答書

2022 年

3 月 10 日（木）国土交通省・厚生労働省

3 月 11 日（金）経済産業省・資源エネルギー庁

消防庁・外国船舶協会・日本貿易会

4 月 5 日（月）財務省

全国港湾・港運同盟

目 次

I. 国土交通省への申し入れ	.....	1~12
II. 厚生労働省への申し入れ	.....	13~23
III. 経済産業省・資源エネルギー庁への申し入れ		24~29
IV. 消防庁への申し入れ	.....	30~32
V. 日本貿易会への申し入れ	.....	33~34
VI. 外国船舶協会への申し入れ (リモート形式)	.....	35~36
VII. 財務省への申し入れ	.....	37~38

I. 国土交通省への申し入れについて

1. 港湾運送事業基盤の安定に資する課題

- (1) 認可料金相当の制度確立を目的とした港湾運送料金適正収受に関係してくる労働者不足対策アクションプラン策定を具体的に促進すること。

<回答>

- 現時点で認可料金に相当する制度の確立について予定をしているものではありませんが、港湾運送事業の継続的な発展のためにも、荷主や船社の理解と協力のもと、届出料金が適正に収受される環境の整備が重要と考えております。このため、「港湾労働者不足対策アクションプラン」について2か月ごとの港運労政懇話会の場で意見交換を重ねる中でも、商慣行等に関するアンケート調査を実施していきたい旨申し上げるとともに、同旨、昨年秋の秋闘において回答したところです。
- 商慣行等アンケートの実施に向け、業側の日本港運協会とアンケート項目について検討を重ねてまいりました結果、本年2月に全国の港湾運送事業者宛に依頼を発送したところです。今後、4月までにはアンケート調査結果をとりまとめ、公表したいと考えております。
- なお、今後講ずるべき施策を盛り込んだ「港湾労働者不足対策アクションプラン」は、早期に策定・公表するべく、日本港運協会との調整を重ねているところです。
- 具体的には、「就職先としての港湾運送の認知度・イメージの向上」、「あらゆる人材にとって働きやすい労働環境の整備の促進」、「港湾運送事業における協業の促進」に加え、「働き方改革等を見据えた料金の適正収受と商慣行の改善」の4点を柱として取り組んでいくことを予定しております。
- まず、港湾運送の認知度・イメージの向上は、人手不足解消の入口となります。業界団体において実施すべき広報活動を後押ししてまいりたいと考えております。また、育児世代や女性も含むあらゆる人材にとって働きやすい職場は、離職者を減らすためにも今後必須となりますので、取組事例の周知等を図ってまいります。
- 他方、地方港における労働者不足が深刻化する中、労働力が不足している事業者と労働力に余裕のある事業者との間の協業を円滑化することで、労働力の需給ギャップや業務波動の平準化を図ることを検討しております。関係省令を改正し、一時的な仕事の融通を可能とする制度を構築したいと考えております。
- 引き続き、働き方改革の原資ともなるべき料金の適正収受に関し、港運労政懇話会の場を活用して情報共有を図るとともに、議論を重ね、施策化が可能な段階になったものから、順次、具体化を進めて参りたいと考えております。関係するご意見がありましたら、忌憚なくお寄せくださいますようお願いいたします。(港湾局 港湾経済課)

《労働側質疑》

- ① 認可料金制度確立に係るアンケート調査とりまとめの回答は理解しているが、実態としてアンケート調査で正確な回答が行われているかが懸念される。現時点での企業団体の22春闘回答が芳しくない点や、定年延長(産別確認)を実施する原資も確保できていない状況が見受けられる。国交省から日港協に対し、賃金引き上げに関する文書要請などを願いたい。

- ② 料金問題では地方では料金改定が全く進んでいない。毎年の監査でも文書警告が出されている状況にある。地方港に於ける港湾運送料金は一貫料金に含まれてインクルードされることで低料金となっている。
- ③ 港湾労働者の賃金引き上げに資する対策強化を指導願う。港湾労働者不足対策アクションプランについて、組合側の申し入れ項目の内容に対応する具体策を再度提示願いたい。
- ④ 港湾の人材確保には労働条件整備・賃金向上が不可欠である。未だに長時間労働の削減は進まず、賃金も上がらないのが現状である。認可料金の手立ては難しいとあるが、実質はコンテナ輸送の協議料金が問題でこれを以て届出料金が適正料金とされている。その背景を認識した上でのアンケート調査が必要である。同一ターミナル・同一元請けでの作業料金が異なる構造自体を改善しなければならない。その具体策を国交省と協議していくことが重要になる。
- ⑤ 今年の春闘からみた場合、船社は莫大な利益を上げているが港湾にはその恩恵が得られていない。管轄する国交省から港湾事業団体である日港協に対し、港湾労働者賃金の要求に応えるだけの料金確保、これまでの收受構造から脱却を強く打診してもらいたい。

《国交省回答》

- ① 料金問題では懇話会での意見が貴重な情報源と捉えている。今後の具体策としては業務量がオーバーするとき、既存一種事業者の臨時下請けに一種事業者が入る特例的な時限許可を取る制度を考えている。また隣接する港での扱い量の変動に人員対応するため、1・2・4種事業者が約束された特例的な対応として入る制度の形を考えている。
- ② 届出料金審査に関し、安い料金の場合は原価計算のうえ料金変更命令を出すことは法律となっている。届出料金が用をなさないことは由々しき問題と捉えているが、意見交換や実態を研究し対応していく。
- ③ 料金課題について、料金制度は公取委が関わる部分でもあるが、国交省として、どこまで踏み込んだことができるか、情報共有を行いながら検討し、実効性のある取り組みとしていく。
- ④ 今まさに政府全体となって賃上げ環境を整備していく動きとなっている。賃上げ促進税制や価格転嫁の適正化に伴って、国交省としても適正料金確保を目的とし、届出料金さえ收受できていない実態把握と荷主・船社への交渉材料のためアンケートを直接的に実施している。また、昨年、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取り組みが閣議決定され、日港協にも伝えている。また、港湾審議会の件は要請を行ってきているが、引き続き申し伝えていきたい。

2. 港湾政策に係る問題

- (1) 脱石炭（所謂カーボンニュートラル）は社会的動向を受けたエネルギー政策の転換で、国策として進められることに伴い、それに関わる港の港運事業の存続まで影響を及ぼす。所管する国交省として、該当する地区の港湾労働者の雇用と就労に対する代替案を策定すること。

<回答>

- 令和2年(2020年)7月より、経済産業省資源エネルギー庁に設置されている総合

資源エネルギー調査会において、「非効率石炭火力のフェードアウト」について議論がされているところです。この政策の企画立案及び実施は、経済産業省において行われてまいりますので、国土交通省としても、港湾運送事業を所管する立場から、港湾労働者の皆さんの雇用と就労への影響の発生防止・最小化に十分に留意するよう、要請を継続しております。

- 具体的には、昨年秋の秋闘の際に回答させて頂いたように、国土交通省港湾経済課長と厚生労働省建設・港湾対策室長で資源エネルギー庁の電力基盤整備課長を訪問し、港湾労働者の皆さんが雇用と就労への影響を強く懸念されている旨を伝えるとともに、今後、検討を進めるに当たっては、雇用と就労への影響の発生防止・最小化に十分に留意して頂くよう、要請したところです。
- また、その後、全国港湾・港運同盟から国交省にご要望がありましたので、港湾労組の皆さんと電力基盤整備課の間の直接の意見交換会を設定し、国土交通省と厚生労働省も同席しました。その結果、今後も必要に応じ、直接の意見交換の場を設けることとなりました。現状は、港湾労組の皆さんから資源エネルギー庁に対し、意見書を提出され、対応を資源エネルギー庁で検討されているものと承知しています。
- 直近では、省エネ法等の改正案にかかる資源エネルギー庁からの法令協議に対して、発電所の閉鎖について相談があったときに関係者に前広に情報共有いただきたい旨の意見や、発電事業者が地元の関係者と丁寧に調整を行うよう指導いただきたい旨を正式に提出しております。
- いずれにしても、現時点では、資源エネルギー庁としての方針も決まっていない段階ですので、国土交通省と致しましては、引き続き、港湾労組の皆さんのご懸念を資源エネルギー庁にお伝えするとともに、厚生労働省とも情報共有を継続しつつ、雇用と就労への影響の発生防止・最小化に十分に留意して検討が行われるよう、関係各所に働きかけて参ります。
- また、港運労政懇話会などの機会を活用し、引き続き、港湾労組の皆さんと情報共有・意見交換を行いつつ、この問題に対応して参ります。(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- ① 脱炭素問題に関しLNGの動向もあるが、2022年から14万トン削減し2030年まで継続する計画とされている(新居浜港)が、確実にフェードアウトしていくことになる。エネルギー変革による影響を含め早急に検討し、対応できる港湾運送事業の再構築が不可欠である。
- ② 産業構造の転換は必ず雇用問題を惹起する。要は火力発電所・石炭の問題がそれに当たる。これまでも港湾では様々な問題で大規模闘争となってきた。よって、国交省は港湾事業の保護や労働者雇用維持に係る予算をとって、対応するべきである。
- ③ 石炭火力発電に関する実態として、留萌港では火力発電が2件あり、その1件が2019年3月で休止となり扱い量が半減(60万トン減)した。また砂川(60万トン相当)でも2026年3月までの契約となっていて、老朽化に伴う休止が想定され、ほぼ扱い量がゼロになることから、この事態を関係業者、事業者団体、議員、市長とあらゆるところに出向き要請している。しかし、国策によるところが大きい。港湾労働者雇用はもちろん、街自体が存続できる対策を切望する。

《国交省回答》

- 石炭火力発電の件での地方の実情報告は受け止めている。国交省としてできる範囲に
限界はあるが、エネ庁に対し省エネ法の改正案が出てきた段階で、事前情報の共有や発
電事業者への地元調整の要請は組み込んできた。もう少し社会的な大きなうねりとなる
取り組みが必要と考えている。

2. 港湾政策に係る諸問題

- (2) 国際バルク戦略港湾政策に伴い、その近隣地方港では港運事業者の事業継続と港湾
労働者の雇用・職域が既に脅かされている。2011年3月31日付けの参議院国土交通
委員会の附帯決議では、港湾の機能強化と港湾労働者に、シワ寄せが及ばないよう配慮
すると決議されていることから、これに則った雇用補償や雇用創出対策を早急に協議し
対応すること。

＜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。(港湾局 産業港湾課)
- 港湾労働者の雇用補償、雇用創出等の雇用対策については、それぞれの港が所在す
る地域における取組が必要になってまいりますので、各地域を管轄する地方整備局や
地方運輸局と協働しつつ、都道府県や労働局と連携しながら対応を検討してまいりま
す。
- なお、港湾労働者不足対策アクションプランにおいて、港湾労働需給の急激な変動
に対応するための制度を検討しているところであり、こうした激変緩和措置の活用に
ついては引き続き検討を深めてまいります。(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- 戦略港湾政策では、坂出港が大きな問題となっている。市議会でも取り上げられるこ
とになっているが、ニューポートプランを含めた港湾の発展が必要だが地方だけでは追
いつかない。国策による影響が大きい港は港湾運送事業が持続できる指針を本省が主体
となって示すべきである。

《国交省回答》

- 国際戦略港湾について、坂出港の活性化に向けた検討会は承知している。国交省とし
ても地方港湾管理者との連携を図り取り組んでいく。

- (3) AIターミナル構想などによる港湾の自動化政策や制度導入について、財務省など他
の省庁政策に左右されることなく、前広に全国港湾・港運同盟との積極的な情報共有を
図り、港湾労働者の雇用就労を視点をに於いた政策体制を整えること。

＜回答＞

- 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組は、港湾労働者の労働環境の改善も重要な
目的となっており、港湾労働者の確保・定着にも資するものです。

- また、これらの実現に向けた施策の円滑な実施のためには、関係の皆様のご理解とご協力が重要だと認識しております。
- 港運労政懇話会など、全国港湾・港運同盟の皆様との意見交換の場等を活用し、引き続き積極的な情報共有・意見交換を行うとともに、施策内容の改善を図って参りたいと考えています。(港湾局 国際コンテナ戦略港湾政策推進室)

《労側質疑》

- AI ターミナルについて、財務省の構想プランにターミナル内の構内シャーシ或いはRTG自動化が盛り込まれている。それに対する国交省の見解を確認したい。尚、これまでの組合要求は変わらず、組合との了解を得ずに自動化する政策には反対していく。

《国交省回答》

- AI ターミナル構想に関する財務省との調整状況について、既に港湾労組関係から強い問題意識が提起されていることで要望したい旨は伝えている。更に今、財務省と掛け合っている最中である。また、港湾労組の意見を踏まえた対応は、変わらずに行っていく。

- (4) 港湾政策や運用は、地域と中央(本省)に亘る課題や問題が存在することから、より連携しやすい体制として、地区に於ける港湾審議会に港湾労組を加えた体制を整えること。

<回答>

- 重要港湾以上の港湾管理者は、港湾法に基づき、各港湾に関する重要事項を調査審議するため、関係行政機関職員、学識経験者、地方議会議員、港湾関係団体代表等により構成される地方港湾審議会を設置しています。
- 地方港湾審議会の構成については港湾管理者の判断に委ねられており、昨年11月に頂いた今回と同様の趣旨のご要望については、必要に応じて、港湾管理者に伝えているところです。
- 引き続き、頂いたご要望については、必要に応じて港湾管理者に伝えてまいります。(港湾局 計画課)

《労側質疑》

- ① 地方の港湾審議会に港湾労組を加える体制を申し入れてきたが、女性活用から女性を含める議論だけに終始する状況となっている。港湾政策を真剣に考える港湾労組を加える協議体制を指導願いたい。
- ② 港湾審議会について、横須賀港でのトラブルもあり港湾労働者を審議会に入れる要請を行政及び関係者からも働きかけているが、定員を理由に実現していない。港湾管理者に委ねられているとは故、国交省からの力添えが必要である。

《国交省回答》

- 地方の審議会の体制について、今回の意見を地方に伝える中で対応を図る。

3. 港湾労働者の雇用と職域に係る問題

- (1) 港頭地域に隣接する地区での港湾運送事業行為によるダンピング防止や港湾倉庫内作業の港湾運送事業法適用を行い、港労法との整合性を図るなど同等地域内での公正な競争を保つ措置策を整備すること。

<回答>

- 港湾運送事業法上の港湾となる陸域については、法文上明確な定めがないため、立法趣旨を勘案しながら社会通念によって決めるべきものと捉えております。具体的には、港湾運送の行われる水域と地理的・機能的にみて社会通念上密接不可分に一体となっている陸域がこれに当たるものと解せられ、各港の実情に照らして判断されているところと認識しております。
- こうした一定の線引きをせずに陸域にあまねく港湾運送事業法を適用することは、法の予定するところではありません。態様を勘案し港湾運送に該当すべき行為があれば、その個別具体的な事象をもとに判断すべきと考えております。
- なお、港湾運送事業法の適用対象外の地域におけるダンピング行為であっても、港湾運送事業者の事業活動を困難におそれがある場合は、不当廉売として、独占禁止法の規制が適用される可能性があります。こうした場合には、関係当局に最大限の協力をしてまいります。
- 他方、港湾倉庫をはじめ、港頭地区に立地する倉庫業法に基づく営業倉庫につきましても、そうした倉庫業と港湾運送事業とがこれまで半世紀以上の歴史を重ね、それぞれの実情を踏まえながら一定の境目をつけて運用されてきたところであり、今後とも、互いの秩序の維持を図りながら、諸制度を運用していくことが必要と考えております。
- 港湾運送事業法と港湾労働法をはじめ、一見して類似する法律も、一般にそれぞれの目的や背景に沿って運用されております。隣接する他の法律に基づく既存の雇用と職域の秩序を尊重するためにも、いたずらに整合を図るのではなく、各種実態に応じて対応することが望ましいものと考えております。
- 国土交通省としても、独禁法に照らして公正な競争を保つことは港湾運送事業の健全な発達を図るためにも重要であると捉えており、引き続き、港頭地区の魅力向上をはじめとする諸施策に努めてまいりたいと考えております。(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- ① 名古屋港の港頭地域に隣接する地区で川一本隔てたところでの港湾運送事業実態把握のため、視察等を行うとしていた件で、これが実施されたのか否か。また、今後の対応について説明を求める。
- ② 港頭地区との線引きは必要と理解しているが、かなり前の設定から変わっていないことで、悪ノリ業者が野放しの状態である。よって、線引きの見直しが必要と考えることから実態把握を行った上で対応願いたい。

《国交省回答》

- ① 名古屋港の港頭地区と隣接地域については、一定の線引きは必要と判断している。視察については記録がないため返答できないが、何処かでの線引きは止むを得ないと思う。
- ② 港頭地区と隣接地域の件では、旧い線引きのままでいいわけではない。現地情報を基に検討し、地区とも連携し対応を図りたい。

3. 港湾労働者の雇用と職域に係る問題

(2) コンテナターミナルゲート作業は、実態として受け渡し行為が発生していることから、港湾運送事業行為として、責任が持てる港湾運送事業者が対応できる体制を整える措置を講ずること。

<回答>

- ご要望の「コンテナターミナルゲート作業」とは、例えばダメージチェック、シールチェック等を指すものと考えております。こうした行為が検数、鑑定、検量といった港湾運送にがいとうするには、単なる確認行為にとどまらず取引に関する証明を行うものである必要があり、現状では港湾運送に該当する行為はないものと認識しております。
- 無論、港湾運送に該当する行為が港湾運送事業者以外の者によって行われていることを認知した場合には、実態に応じて適正に対処してまいります。今後とも港湾運送事業法の施行の確保に努めてまいりますので、関連する情報がございましたら、お寄せいただけたらと思います。
- 他方、港湾運送には該当しないと明確に整理される行為についてまで、港湾運送事業者以外の者は行えないようにするためには、事業法の改正が必要となります。この場合、現在、これらの作業を行っている事業者や労働者が、引き続きこれらの作業を行うことは困難になり、廃業や失業の発生も懸念されることから、規制の対象となる事業者や労働者からは強い反発や反対が予想されるところです。そのような反発や反対があっても、なお新たな規制を行わなくてはならない必要性や、規制の内容の妥当性が客観的に立証できるか否かが問題となるものと考えております。
- なお、ご要望に「受渡行為」といありますが、港湾運送事業法における受渡行為は、大まかに荷主と船舶運航事業者との間の責任分界を指し、港湾運送事業法第2条第1項第1号のいわゆる一貫元請行為の要件となる概念です。ご要望の「受渡行為」は、コンテナターミナルゲート作業の現場において、港湾運送事業者とトラック運送事業者との間で事実上の責任分界がなされているという趣旨かと考えておりますが、港湾運送事業法の「受渡行為」はあくまで荷主と船舶運航事業者との間にのみ観念される行為であり、また、同条同項第2号から第5号までの各種の港湾運送が一貫元請行為に該当するか否かを左右する概念に過ぎないため、仮にそうした責任分界を観念できるとしても、何ら港湾運送への該当の判断に影響するものではありません。
(港湾局 港湾経済課)

《労働者側質疑》

- ① コンテナターミナルゲート作業の実態として、荷主と船舶運航事業者の間に立ってダメージチェックを行っている事はゲートでの受け渡し行為に該当すると判断できる。
- ② コンテナターミナルゲート作業について、港湾労働者と海上コンテナ輸送労働者も混在する中、貨物自動車運送事業法の関係で、どこから切り離しになるのかが問題となる。重量オーバーを例に、ゲート内は港湾運送事業でEIRを受け取り一般道に出た瞬間に自動車運送事業者の責任が問われる実態からして、ゲート作業は港湾運送事業従事者が行う方が自然である。それを実現するには法改正の方向でしか解決しないのか問いたい。
- ③ ターミナルゲート作業については、現場の実態に法が追いついていないことで問題と

なっている。それを踏まえた法改正を行う必要がある。

- ④ 受け渡し行為について、荷主と船舶運航事業者の間の場合は石炭や穀物荷役では当てはまるが、沿岸での海貨行為は港湾運送事業者との受け渡し行為の概念があり、船舶運航事業者のみでは無理があると判断する。沿岸でのバンニングには荷主への引き渡し行為があり港湾運送事業の範疇と考えると、船舶運送事業者との間しか当てはまらないとはならないと判断する。

《国交省回答》

- 受け渡し行為があるから港湾運送事業になる訳ではなく、船内・沿岸行為に受け渡しが付くと一貫元請け行為となる。もともと港湾運送事業でないものについて受け渡し行為があっても港湾運送には当たらないと判断している。ダメージチェックなど仮に該当するとすれば、検数・検定・鑑定の行為と考える。また、受け渡し行為について荷主と船舶運航事業者のみは条文上の解釈となる。荷主から元請けが委託を受けるのか、船社から委託を受けるのかの違いとなる。最終的に荷主と船社との受け渡しが一貫元請け行為、受け渡し行為をしないのが、専業の2種から5種と整理している。

3. 港湾労働者の雇用と職域に係る問題

- (3) インランドデポ・コンテナラウンドユース・AEO など、他の省庁が進める政策による港湾通過貨物の拡大は、港湾事業の基盤や機能を狭め、海コン輸送にも影響を与えている。道路など国内インフラの保全、国民の交通環境改善には、港湾で荷捌きし、港湾でチェック（検数・検定作業）する港湾を基点とした港湾運送事業を確保する体制が不可欠である。よって、関係省庁を含めた港湾機能対策会議（仮称）を設置し、必要な施策の改善及び法整備を行うこと。

＜回答＞

- 港湾やその周辺での荷捌きなどの増加を図るためには、荷主などのユーザーが港湾以外の場所で荷捌きなどを行おうとする原因を踏まえた対応が必要であり、そのような改善がない中で、規制によって港湾やその周辺の利用を強制することは適当ではなく、関係者の理解を得ることも困難と考えています。
- 例えば、インランドデポの利用やコンテナのラウンドユースに荷主や船社が取り組んでいるのは、大港湾のコンテナターミナルのゲート前での長時間待機やこれに伴うトレーラーの回転率の低下などを背景に、トレーラーの運転者不足が生じ、安定的なドレージが難しくなっていることなどが大きな原因であり、このような点を改善し、港湾を利用する魅力を取り戻すことが重要だと考えています。
- このため、国土交通省は、コンテナターミナルの整備による処理能力の向上、新・港湾情報システムCONPASの導入によるゲート処理能力の向上などに取り組んでいるところであり、引き続き、港湾の混雑の改善など港湾の魅力の向上や使いやすい港湾になるよう取り組んでまいります。
- 国土交通省としては、港湾運送事業者へ与える影響等を注視するとともに、厚生労働省や経済産業省と連携しながら必要な対策を検討してまいります。

(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- インランドデポに関する回答の中で、荷主や船社が利用する要因として、港湾の待機時間や回転率の低下、運転者不足としている。この原因を解消することで港以外での荷捌きが戻ると判断しているのか問いたい。

《国交省回答》

- インランドデポに関する原因認識について、東京港ではゲート前の長時間待機が問題になっていることは確かだが、その原因について更に分析が必要で、港湾に荷を取り戻すことを基本に根本的な解決に向け、諸課題対応を含め取り組みたい。

4. 安全・安心の諸施策

- (1) フレキシブルバッグの使用やコンテナ情報に関し、周知徹底がガイドラインとして運用されているが、荷主など港湾利用者の性善説だけでは安全は担保できない。よって、タンクコンテナの推奨や港湾事業者による重量や品目などの情報伝達などの体制整備を行うこと。

＜回答＞

- 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(2013 年)6 月末に安全輸送ガイドライン及び安全輸送マニュアルをとりまとめ、これに基づく取組を平成 25 年(2013 年)8 月より開始しております。本ガイドライン等では、コンテナ情報の伝達や荷主を含む全ての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでおります。
- また、フレキシブルタンクからの漏えいを防止するため、本ガイドライン等に、フレキシブルタンクを用いる際に確認すべき内容を明記し、平成 30 年(2013 年)4 月に改訂したところです。
- さらに、荷主が貨物を適切に積付けし、運転者が品目や重量の情報から貨物の状態を推測し、適切に運行を行うようにするため、国際海上コンテナで輸送される主な品目について、積付のポイント、運転の際に気をつけることを一覧にまとめ、ガイドライン等の改訂を令和 3 年(2021 年)4 月にガイドライン等の改定を行いました。
- 国土交通省では、フレキシブルタンクを含む国際海上コンテナの安全輸送のためには、まずはガイドライン等の内容について周知徹底を図ることが重要であると考えており、引き続き関係省庁で連携し、ガイドライン等の内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図って参ります。

(自動車局 安全政策課・港湾局港湾経済課)

《労側質疑》

- 安全・安心施策でフレキシブルバックでも問題となった偏荷重について、SOLAS 条約にも係るが、高知新港では港湾から離れた場所での重量測定しかできない状況である。農機具などの扱もあるため、事故防止を優先した制度対応が重要である。

《国交省回答》

- 偏荷重に関する件で、四国運輸局の方では自治体と連携した対応を行っていることと承知している。意見や情報を基に対応していく。

4. 安全・安心の諸施策

(2) 国際海上コンテナ陸上輸送における「特殊車両通行許可」について、実態は「特殊車両通行許可」の条件を荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反して運送行為をせざるを得ない状況になっている。ついては、関係省庁と連携を図りながら荷主に対して道路交通法など車両制限（車両の幅、長さ、重量等）に関する法令に基づく特殊車両を理解させたくて運送事業者に対して運送依頼をすることを周知させること。

<回答>

- 道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されています。このため、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止する観点から、その規格を超える車両は原則通行できません。
- その規格を超える車両については、申請に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することとされています。
- 荷主関係団体に対して、特殊車両通行確認制度及び新たな通行確認制度について説明するとともに、運送事業者に対して過積載等の法令違反になるような要求はしないなど、安全輸送に必要な対策を講じるよう、周知を行っているところです。
- 引き続き荷主関係団体に対して、特殊車両通行制度の趣旨について周知を行ってまいります。（道路局 道路交通管理課）

(3) 港湾に於ける石綿被災について貴省として国の責任を認め、厚生労働省と連携のうえ、四者協議を早期開催し、港湾労働石綿被災補償制度を確立すること。

<回答>

- 建材等として過去に重用されていた石綿によるものも含め、港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、国土交通省としては、適切な労働環境の確保は大変重要であると認識しておりますので、労働災害に関することを所掌している厚生労働省に対し、港湾運送事業の事業所管省庁として必要な協力を行ってまいります。
- また、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(2009 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聞いており、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す。
- なお、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」につきましては、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ください。（港湾局 港湾経済課）

《労働側質疑》

- 石綿被災について神戸では裁判が行われ、大阪高裁で出された判決では一部企業責任が認められたものの補償額が著しく低額となっている。建設関係は国が責任を認めることで、相応の補償額が示される。港湾は国の指示によって危険貨物(原材料)を取り扱ってきた以上、港湾労働者も同様に国の責任を以て補償するべきである。

《国交省回答》

- 石綿の裁判判決で 300 万円の補償額は疑問視するところだが、申し入れ要望につい

ては受け止めている。厚労省に対する協力や4者協議への取り組みは引き続き対応していく。その上で、正規労働者雇用を進め、日雇い労働に頼らない仕組みや監査を取り組んでいく。

4. 安全・安心の諸施策

(4) 近年、頻発する自然災害の影響で、港湾地区に甚大な被害を及ぼしていることから、被災時の港運事業者及び港湾労働者が持続可能な救済措置制度を確立すること。

<回答>

- 近年、頻発する大規模な自然災害の影響で、港湾運送事業者や港湾労働者の皆様が被害を受けていることは承知しております。
- 我が国の港湾は、貿易量の99.6%が経由し、背後地となる港湾所在市町村は、人口約6,000万人、製造品出荷額等も全国の約半数を占める約150兆円を擁するなど、島国日本の生命線となっています。
- このため、災害発生時においても、港湾及びその背後地の人命防護、資産被害の最小化、また、基幹的海上交通ネットワークを維持することが重要です。
- このような状況を踏まえ、令和2年(2020年)8月には、交通政策審議会より、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」が答申されました。今後は、本答申を踏まえ、令和2年(2020年)12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、港湾で働く皆様の安全・安心にも資する地震・津波・高潮・高波・暴風対策などのハード施策を着実に進めるとともに、高潮・高波を考慮した港湾BCPの策定、訓練による実効性の向上など関係者と連携してソフト施策に取り組んでまいります。
- なお、大規模自然災害が発生した場合においては、政府内において、内閣府、中小企業庁、各自治体などが中心となり、被害者への業種横断的な支援策の検討が行われることが通常です。この場合には、港湾運送事業者の被害状況を踏まえつつ、必要に応じ、対象事業への追加を働きかけるなど、適切に対応して参りたいと考えております。
(港湾局 港湾経済課)

4. 安全・安心の諸施策

(5) コロナ禍にあっても、国民生活維持のためエッセンシャルワーカーとして従事する港湾労働者に、今後のプースター接種の優先や負担にならないPCR検査体制を整えること。

<回答>

- 新型コロナウイルス感染症に係るワクチン接種については、死者・重症者の低減を目的に、医療従事者、高齢者等から接種していくことが、政府全体の方針として、令和3年(2021年)2月9日の新型コロナウイルス感染症対策分科会でとりまとめられたところです。
- 政府の基本的対処方針では、「新型コロナウイルス感染症の重症化や発症等を予防するため、迅速なワクチンの追加接種を進め、接種を希望する全ての方が追加接種を受けられるよう、体制を確保すべく戦略的に取り組む」としてあります。

- 新型コロナウイルスの検査体制については、発熱や咳などの症状がある方や、感染者の濃厚接触者であれば、保健所や医療機関において、自己負担なしで検査を受けることが可能です。一方で、社会経済活動を行うために希望する方については、無症状の場合、検査費用を自己負担することで検査を受けることとされておりますが、検査にあたり利用者へ検査費用やサービス内容等の情報を提供するよう呼びかけております。
- 国土交通省としましては、引き続き、港湾労働者の皆様の感染症対策に努めてまいります。(港湾局 港湾経済課)

・ 課題以外での質疑応答

《労側質疑》

- 秋田港の於ける港湾秩序を維持する事案について国交省の対応を願う。
- トンガでの海底火山噴火による津波警報時に港単位で統一的対応がなされていない。更に、荷主や船社からの圧力がかかる場面がある。災害時等の対応として国が主導する必要がある。

《国交省回答》

- 秋田港の件では要件が整えば受けることになるが、秩序が乱れる業者が入ることは国が問われることになるため、しっかりと施設・労働者の審査していく。
- 津波警報での不統一な対応については、省内関係場所に情報収集し対応したい。

Ⅱ. 厚生労働省の申し入れについて

1. 港湾労働法の順守並びに全港・全職種適用拡大について

- (1) 現行港湾労働法を全港・全職種適用とする法改正を 早急に行うこと。
- (2) 労政審港湾労働専門委員会での「報告書」に基づき、現行港湾労働法の改正で以って適用対象を全港・全職種とすべく、早急に港運労使との三者協議を開催すること。

<回答>

○ 港湾労働法の適用範囲については、平成 30 年(2018 年)度の港湾労働専門委員会等の中で労使双方から様々な意見が出され、相当な時間をかけて議論を重ねた結果、労働者代表委員の意見(※)を記載した上で、報告書を取りまとめました。

※ 港湾労働専門委員会報告書「2. 適用港湾・適用職種への対応について」～こうした前提の下、適用港湾・適用職種の範囲については、港湾労使の合意がなされている という状況も踏まえ、港湾労使による検討が引き続き行われていることにも留意しつつ、港湾労働を取り巻く諸情勢の動向等を見極めながら、行政も含めて議論を重ねる必要がある。～

○ この報告書の中で、適用港湾・適用職種については、港湾労使による検討が引き続き行われていることにも留意しつつ、港湾労働を取り巻く諸情勢の動向等を見極めながら、議論を重ねる必要があるとされています。

○ 港湾労使による「港労法問題労使検討委員会」での議論を前提としつつ、令和 3 年の港湾労働専門委員会の場において、行政としても非適用港に対して調査を行うことで議論が進むのではないかと指摘があったことも踏まえ、関係労働局、貴組合及び国土交通省とも相談し、具体的な問題点を把握して、どの港湾にどのような観点から調査を行うべきかなどの検討を行ってまいります。(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- ① 現在の港労法の適用問題に関する検討の進捗状況を報告願いたい。
- ② 日港協は全港適用に反対ではないと労使で確認しているが、日港協は話を進めると港労法自体が無くなるとの発言があるが、厚労省が圧力を掛けているのか知りたい。
- ③ 港労法適用拡大について、CY 作業が内陸に移りつつあり、臨港地区の概念が崩れつつあるので、港の適用範囲を広げる必要がある。

また、拡大したとしても仕事が年間契約で増え、5年程度でその契約が切れた場合のことも考えなくてはならない、その経過から港運事業者は雇用問題を避けて通れない問題があり、雇用対策も考えていかなくてはならない。

- ④ 全港・全職種適用を検討する場合、近隣の港でコンテナを大量に取り扱っているところもあり、共存できればいいが逆に妨げになっている。

当面、適用範囲を主要 9 港に広げる形で適用することも検討しなくてはならない。

《厚労省回答》

- ① 港労法適用拡大問題については、各都道府県労働局に相談し、これまでの経過を整理して、各適用港湾で個別課題的問題が起きている状況を調査したが非常に掘みづらかった。

この課題については、労使検討委員会のなかで個別具体的な状況をお伺いして、どのような港湾で調査した方がいいか検討していきたい。

また、日港協にも労使検討委員会の開催を働きかけ進めたい。

- ② 港湾等雇用安定計画は令和元年(2019年)度からの計画がありますが、審議会のなかで使側から「港労法定期用拡大を検討すれば、存続意義に関わる」との意見がありました。

厚労省として、圧力は掛けていませんし、存続意義に関わるとの声に対しては繋がると思っておりません。

それは、港湾労働法という法律があって、適用港湾については施行令という法律であります。当時、昭和63年(1988年)からの経過があり、現在の6大港が適用状況にあります。しかし、そこからかなり時間も経過しておりますことから、非指定港湾に適用する理屈を整理していくことがあれば、現行の港労法存続の問題には繋がらないと思っています。

ただ、使側から出た発言は、規制緩和の流れの側面があるなかで注意しながら適用拡大を検討して進めるべき意見として承知しております。

- ③ 職域拡大をしても労働者がいないことについては、現在のセンターの在り方などを含めて考えていかななくてはならないと認識しましたので、引き続きお話をお聞かせいただければと思います。

- ④ 適用港に関しては、現在の6大港から拡大する必要性を実際に起こっている課題のなかから検討していくことが大事と思っている。

労働局の方に状況の把握を再三お願いしているが、まだ把握できていない状況であり、問題点の整理が非適用港湾を適用していく課題と思っています。また、主要9港についても調査が必要となると考えています。

1. 港湾労働法の順守並びに全港・全職種適用拡大について

- (3) 港湾労働秩序維持のために、6大港に於いてワッペンの斉一化を行うこと。

<回答>

- 常時港湾運送の業務に従事する労働者に対しては、港湾労働者証を交付することとしており、港湾労働者証の交付を受けた労働者には、港湾運送業務に従事する際の携帯義務と公共職業安定所の職員から求められた場合には提示する義務があります。
- 港湾労働秩序維持のためのパトロールにおいて、港湾労働者証の確認を効率的に行うため、一部の港湾では、港湾労使の取決めにより、港湾労働者のヘルメットに港湾労働者証をコピーしたワッペンを貼り付ける運用を行っているところです。
- ワッペン配布の環境整備を図るため、令和3年(2021年)度に引き続き令和4年(2022年)度予算案においても、ワッペン配布に係る経費を要求しているところです。厚生労働省としても実施港の事例を示すなど、引き続き、未実施の港湾において、港湾労使の理解と合意が得られるよう、各港湾の実情を踏まえて、丁寧に対応していく予定としています。

(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- ① ワッペンの未実施が進まない理由について説明して欲しい。
- ② 港湾エリアが拡大して一般派遣が入ってくるのを防止するために違法就労・違法作業

を取り締まっていきたい。

- ③ ワッペンの実施を行っている港に実態調査を行い、実施に向けてはどうかと提案したが、未だアンケートでは行うか否か検討中との内容だったので、本省として労働局に指導して貰いたい。
- ④ 労働局が管理・発行する港湾労働者証と同等ならいいが、各事業者での取り扱いとなると悪質な事業者がでてくる。

《厚労省回答》

- ① 現状は名古屋港・横浜港が未実施ですが、ワッペンを貼付することによって遵法意識を高めることが最大の目的と思っていますので、未実施港の労働局には説明しております。

名古屋港に於いては、アンケート調査を2回行い、1回目より2回目の方が理解の割合が上がった経過があります。これは、各地域の労使と話をし少しづつ浸透してきた結果と思っています。

厚労省としては、令和4年(2022年)度の予算で全港に導入ができるよう確保していますので、引き続き皆さんの意見を踏まえながら取り組んでいきたいと思っています。

- ② 愛知労働局が行ったアンケートに内容については解りませんが、基本的に取り組んで行く方向と認識している。認識の齟齬があった場合は更なる周知徹底を図っていきたい。
- ③ 港湾労働者証の携帯は法律事項であり、パトロールで確認することは重要と考えます。ワッペンを導入することは、いつでも一目瞭然になり、順法意識を高め、登録していない労働者・一般派遣労働者を排除していく主旨だと認識しております。

2. 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定のあり方について

- (1) 六大港における港湾倉庫については、港頭地域の海荷を取り扱う倉庫・物流施設を全て港湾倉庫に指定すること。(港労法改正を含む)マルチテナント型倉庫に対する港湾倉庫適用についても上記同様に指定を行うこと。尚、港湾倉庫指定に係る基準改定協議会(仮称)を設置し、協議をすること。

＜回答＞

- 港湾倉庫業務については、港湾運送業務との間に労働者の相互流動が見られることから、港湾運送労働者と同様の雇用の改善等を図る必要があるという主旨で港湾労働法において適用対象とされているものです。したがって、港湾倉庫は、港湾の水域から一定の範囲内で、一定量の海荷を取り扱う倉庫・物流施設以外については、港湾倉庫とならないため、御理解いただきたいと思います。
- なお、港湾倉庫を具体的に指定するに当たっては、各港湾における倉庫荷役の実態、当該倉庫に近接する同等の倉庫に対する法の適用状況等を総合的に勘案しつつ、公共職業安定所長が管轄運輸局の意見を聴いて判断しているところです。
- また、マルチテナント型の港湾倉庫の指定については、現在、各港湾の実情を把握しながら、これまでの建物毎の指定をテナント毎で指定する方針に変更することを検討しています。各港湾の実情並びに関係各位のご意見を踏まえつつ、引き続き、実態の把握・整理を進めていきたいと考えます。(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- 具体化をしていくのに、港湾倉庫の海荷 10%問題についても基本は重量としているがメジャーでも1平米辺り1トンとして行っているが、その辺も具体的に盛り込んで頂いて早急に取り組んで欲しい。

《厚労省回答》

- マルチテナントについては、1棟では無く、テナント毎に行うという方針が決まっておりますので、近日中に労働局の方に通知したいと思っております。1平米・1トンについても労働局には通知済みですので整理は出来ていると思っております。

2. 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定のあり方について

- (2) 「港湾倉庫・特定港湾倉庫の実態調査委員会（仮称）」の設置を図り、実態把握を共有すること。

<回答>

○ 【港湾倉庫に関する事項】

- (1) 港湾倉庫を指定するに当たっては、各港湾における倉庫荷役の実態、当該倉庫に近接する同等の倉庫に対する法の適用状況等を総合的に勘案しつつ、公共職業安定所長が管轄運輸局の意見を聴いて判断しているところです。
- (2) 引き続き、各港の状況について把握を行なってまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

○ 【特定港湾倉庫に関する事項】

- (1) 特定港湾倉庫については、労働者派遣法施行令において、厚生労働大臣が指定した区域内にある倉庫のうち一定の貨物を扱うものを特定港湾倉庫としており、その区域については厚生労働省告示(※)において定めているところです。
(※)労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律施行令第一条の規定に基づき厚生労働大臣が指定する区域〔平成11年(1999年)労働省告示139号〕
- (2) 労働者派遣法違反が疑われるものがあれば、都道府県労働局需給調整事業部課室へ情報を提供していただくようお願いします。必要に応じて調査を行い、法令違反であることが確認された場合は、適切に指導監督してまいります。
(職業安定局・需給調整事業課)

2. 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定のあり方について

- (3) 地方港における特定港湾倉庫の指定状況について報告すること。

<回答>

- 労働者派遣制度においては、特定港湾倉庫への貨物の搬入等の業務を労働者派遣の禁止業務としているところです。
- この禁止業務については、
 - (1) あらかじめ特定港湾倉庫の定義(※)を定め、
 - (2) 定義に該当する倉庫への貨物の搬入等の業務を一律に労働者派遣の禁止業務とするという仕組みであり、個々の倉庫についての国の指定の有無によって禁止業務の範囲

が変わるものではありません。

(※) 港湾運送事業法上の港湾から港湾労働法が適用される港湾（6大港）を除いた港湾の水域の沿岸からおおむね五百メートル（水島港にあっては千メートル、鹿島港にあっては千五百メートル）の範囲内において厚生労働大臣が指定した区域（特定内にある倉庫であって、船舶若しくははしけにより又はいかだに組んでする運送に係る貨物以外の貨物のみを通常取り扱うものでないもの。

○ このため、制度上個別の倉庫を指定することは行なっておりませんが、労働者派遣法違反が疑われるものがあれば、都道府県労働局需給調整事業部課室へ情報を提供していただくようお願いしていただくようお願いいたします。必要に応じて調査を行い、法令違反であることが確認された場合は、適切に指導監督してまいります

(職業安定局需給調整事業課)

2. 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定のあり方について

(4) 港湾倉庫・特定港湾倉庫で就労する労働者は全て港運事業法でいう許可事業者に雇用された労働者とする。

<回答>

○ 倉庫労働者を港湾運送事業法上の許可事業者雇用された労働者とするについては、国土交通省所管の港湾運送事業法を港湾倉庫の作業にも適用するか否かという問題であると考えられるため、国土交通省の判断となるものです。

○ なお、労使含めた三者による共同パトロールについては、各港で、毎年度、「港湾労働法遵守旬間」において重点的に実施しており、引き続き、港湾区域における適正な雇用管理を推進してまいりたいと考えております。(職業安定局建設・港湾対策室)

3. コンテナターミナルゲート作業の職域について

コンテナターミナルゲート作業を港湾労働者の職域として法的措置（港湾労働の定義改定など）について国交省と連携し講じること。具体的にはコンテナターミナルゲート作業は検数検定・関連労働者・港湾荷役の職域として措置すること。

<回答>

○ 「港湾労働の定義」については、国土交通省所管の港湾運送事業法に定める港湾運送業務などを基にしており、コンテナターミナルゲート作業については、国土交通省からは、港湾運送事業法に規定する港湾運送事業及び港湾運送関連事業の行為には該当しないと聞いております。

○ なお、港湾労働法の適用対象とする業務は、① 事業活動に波動性があるか、② 常用労働者による作業を推進していく必要があるか、といった港湾労働の特殊性を有する業務であるかを勘案して決定すべきものと考えております。(職業安定局建設・港湾対策室)

4. 港湾労働の石綿被災対策について

(1) 特定石綿被害建設業務労働者等に対する給付金制度の改正を踏まえ、港湾労働石綿被災補償制度の確立について国策として救済基金(仮称)の制度を創設すること。

<回答>

- 建設アスベスト訴訟の昨年5月の最高裁判決にて、建設業に従事していた元労働者等と遺族が、国が規制権限を適切に行使しなかったため、アスベスト（石綿）粉じんによる健康被害を被ったとして、国と建材メーカーに対し損害賠償を請求し、国の責任を一部認めるとの判決内容が出されました。
- この最高裁判決等で国の責任が認められた者と同様の苦痛を受けている者について、その損害の迅速な賠償を図るため、昨年6月に特定石綿被害建設業務労働者等に対する給付金等の支給に関する法律が成立しました。
- 厚生労働省としては、建設アスベスト給付金の適切な支給に努めるとともに、現行の労災保険制度に基づき必要な補償等をしっかりとおこなってまいります。
(労働基準局労災管理課) (労働基準局総務課石綿対策室)

4. 港湾労働の石綿被災対策について

(2) 上記(1)をテーマとして、四者協議を直ちに設置し、再開すること。

<回答>

- 港湾アスベスト問題については、平成21年(2009年)と22年(2010年)に港湾労使、国土交通省、厚生労働省をメンバーとして開催した四者協議の場やその後の各種要請等の場において、課題が提示されているところです。
- 当室においては、令和元年(2019年)11月の要請以降、港湾アスベスト問題の課題を整理し、省内の関係部署とともに現状の取扱いを整理し、令和元年末に組合に対して、整理案を提示し、課題別に検討を行うことについて提案したところであり、現在、貴組合からの回答待ちの状況と認識しております。また、日本港運協会及び国土交通省に対しても、同内容の情報提供を行い意見の集約を進めているところです。
- 貴組合からの回答を頂いた上で、当室において、今後の進め方を整理し、関係者に情報提供する予定としています。(職業安定局建設・港湾対策室)

4. 港湾労働の石綿被災対策について

(3) 港湾施設における石綿対策調査実施と曝露防止策の再検証については、引き続き組合との協議を開催し、課題の整理を行うこと。

<回答>

- 労働者が働く場所の石綿対策については、石綿障害予防規則第10条において、その労働者を就業させる建築物に吹き付けられた石綿などが損傷、劣化等により発じんして、労働者が石綿にばく露するおそれがあるときは、除去、封じ込め、囲い込み等の措置を講じなければならないことを事業者には義務づけています。引き続き、この規定の履行確保を図ってまいります。
- なお、本件は、4(2)の四者協議における課題のひとつであり、その中で、今後の進め方を検討することになると考えます。(労働基準局安全衛生部化学物質対策課)
(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- 日雇い労働者2名の判決が大阪高裁で判決が出たが港湾作業で被災された2名が納

得できる判決にはならなかった。

建設関係では国が補償しているが、港湾関係は何故補償されないのか疑問を感じる。

国交省と厚労省で連携を図り港湾に於いて石綿作業に従事した方に一刻も早く制度の確立を強く要請する。

《厚労省回答》

- 何故、出来ないのかの問いに対しましては、強いご要望があることを担当部署にお伝え致します。

5. 港湾の通貨貨物対策について 近年、海上コンテナ輸送は、コンテナ対策・地球温暖化対策などにより内陸地でのインランドデポやコンテナ ラウンドユース事業が拡大し続けています。このことは、港湾労働者の職域・業域を奪うものであり、社会悪物資を水際での排除を担ってきた港湾運送事業者を否定するものです。よって、関係省庁を含めた港湾機能対策会議（仮称）を設置し、必要な施策の改善及び善及び法整備を行うこと。

<回答>

- コンテナラウンドユース事業は、物流の効率化及び二酸化炭素の排出量削減を図る取組であるとともに、物流業界の労働力不足対策に資するものと承知しています。
- また、当該事業は、インランドデポ（一般的に「開港や税関空港から離れた内陸部に設けた土地や建物に対し、税関長が保税蔵置場として許可した場所」）を活用することにより効率的な運用を行っていることと承知しています。
- 厚生労働省としては、当該事業により、直ちに海外に対する水際対策に与えることとは認識していないものの、港湾運送事業者へ与える影響等を注視するとともに、国土交通省や関係機関と連携しながら必要な対策を検討してまいります。
(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- ① インランドデポは、海外に対してではなく、国内の水際対策である。
外来種などの問題であり、港湾を素通りすることは海外より国内に目を向けなくてはならない。
- ② 関係機関と連携をしているが、インランドデポが設置されて港湾にどのような悪影響を及ぼすのか協議の場を開催して貰いたい。
- ③ インランドデポは6大港の港労法適用課題と労働者の働き方に関わる問題で、現地で働いている労働者は、過去に港湾で人付リース問題が発生し取り締まったが、それが流れていると聞いている。

規制緩和によって、インランドデポが内陸部に作られ、港湾では縛りがあるが内陸では全く見えない部分がある。厚労省として視点を変えて頂きたい。

《厚労省回答》

- ① コンテナラウンドユースに関して、認識が不十分なところもありました。
協議会の設置については国交省にも同様の要請をしていると認識していますので、国交省と相談して問題をどのように把握していくか検討していきたいと思っております。
- ② 元々あった仕事が入ランドデポに移ったことによって流れてしまい、そこで働く労働者の雇用形態を把握しなくてはならないとの趣旨だと思うので、国交省と相談しても

う一度現状把握していくうえで引き続き考えていきたい。

6. ILO(国際労働機関)条約・勧告批准について

ILO第137号条約(港湾における新しい荷役方法の社会的影響に関する条約)を批准すること。また、これら条約を補足する各勧告(第145・160号)についても同様の措置を講じること。

<回答>

○ ILO第137号条約とそれに伴う勧告第145号の内容については、現行の港湾労働法により、おおむね満たされているものと考えております。

その上で、・雇用保障に関する考え方、・港湾労働者の登録(届出制)に関する考え方などで更に議論が必要な事項があると認識しております。(職業安定局建設・港湾対策室)

○ (※安衛部は160号のみ該当)ILO第160号勧告の内容について、労働安全衛生法その他関係法令によって、おおむね実施されているところですが、玉掛用具に対する規制など一部について、さらに議論が必要な事項があると認識しております。

(労働基準局安全衛生部計画課)

7. 新型コロナウイルスについて、港湾労働者の安全・安心が担保しうる措置を講じること。

(1) 外貿船(革新船・在来船)における本船荷役の際、感染予防を期すべく本船荷役に携わる全ての港湾労働者に対し「安全マニュアル」について労使三者で以て早急に策定すること。

<回答>

○ 新型コロナウイルス感染症の主要な感染経路は飛沫感染と接触感染であると考えられています。このため、業務の各段階で、労働者の体調管理やこまめな手洗い、アルコール等による手指の消毒、咳エチケットなど、一般的な感染予防が重要となります。新型コロナウイルスの感染予防については、厚生労働省ホームページ等で公表している情報を参考として対策を行うようお願いいたします。

※厚生労働省「新型コロナウイルスに関するQ&A(一般向け)」をご参照ください。なお、ホームページは日々更新されておりますのでご確認ください。

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000121431_00094.html#pictogram

○ なお、港湾労働者の業務に特化した対策については令和4年1月に国土交通省より(一社)日本港運協会等に対し「外航貨物船の船内荷役時の新型コロナウイルス感染症への感染防止のための推奨事項」が示されております。(職業安定局建設・港湾対策室)

7. 新型コロナウイルスについて

(2) 本船荷役に携わる全ての港湾労働者に対し、医療機関による感染検査を常時行える措置を講じること。また、港湾労働者が感染した恐れがある場合に感染拡大防止の観点から当該者以外の全の港湾労働者にもPCR検査を受診できるように国策として講じること。尚、費用については国庫負担とすること。

<回答>

- 新型コロナウイルス感染症については、軽症者の方も含め症状が現れた場合に、早期に陽性者を発見することによって感染拡大を防止することが重要であると考えており、これまでも、発熱がある方などが、地域の身近な医療機関（診療・検査医療機関）において迅速かつスムーズに検査を受けられる体制の整備を進めてきました。
- また、軽症状者に対して、直ちに受診ができない場合などに検査を受けていただけるよう、・職場において、医療機関と連携しながら、抗原検査キットを活用するよう促すとともに、・家庭等で、体調が気になる場合等に、チェックできるよう、薬局における抗原検査キット販売を可能としたところであり、陽性者発見時には、幅広い接触者に対して、PCR等を実施するよう要請しています。この場合には、行政検査として公費で検査を受けることが可能です。
- 引き続き、感染状況等を踏まえて、必要な検査が迅速かつスムーズに実施されるよう取り組んでまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

7. 新型コロナウイルスについて

- (3) 港湾労働者はエッセンシャルワーカーとしての社会生活維持のために従事していることを鑑み、全ての港湾労働者に対してPCR検査の徹底並びに予定されている三回目の新型コロナウイルスに対するワクチンを優先的に予防接種できるよう貴省として体制を整えること。

<回答>

- 新型コロナワクチンの3回目接種については、2回目接種完了から6か月以上の一定の間隔が空いた方から順次受けていただくこととしています。
- 政府としては、3回目接種の予約に空きがあれば、ワクチンの有効活用の観点から、港湾労働者を含め6か月の間隔が空いた方に、順次できるだけ多く前倒しを行っていくよう、自治体に対して要請しています。
- こうした取組を通じて、港湾労働者の方々を含め、国民の皆様が一日も早く接種できるよう、引き続き、全力を尽くしてまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

8. 港湾労働者の安全が担保できるよう措置を講ずること。すべての在来船のクレーン搭載船（揚貨装置）について、国内を寄港する本船は船社責任の基に安全点検実施を徹底させるよう図ること。

<回答>

- 港湾労働者の労働災害を防止するためには、港湾貨物運送事業者が船主や港湾管理者が船主や港湾管理者と連携を図り、クレーン搭載船（揚貨装置）等の設備の点検や補修等の安全措置を講じた上で作業を実施することが重要であると認識しています。
- こうした状況を踏まえ、これまでも国土交通省、港湾貨物運送事業労働災害防止協会と協力して、船主、港湾管理者等に設備の適切な点検や補修等の実施等の要請（※参考一別掲一）を行ってきたところです。
- 厚生労働省としては、引き続き、関係機関と協力して、周知徹底を図るとともに、指導を行ってまいります。（労働基準局安全衛生部安全課）

※参考

平成 22 年(2010 年)3 月 17 日付けで港湾貨物運送事業労働災害防止協会（以下「港湾防災」という。）会長から日本船主協会、外国船舶協会会長あてに「船舶設備の安全確保措置等労働災害防止のご協力をお願いについて」を、港湾管理者あてに「港湾施設の安全確保措置等労働災害防止のご協力をお願いについて」を発出し、港湾防災が策定している「港湾貨物運送事業労働災害防止規程」に基づき、各港湾運送事業者は「荷役機械、設備等の管理者に対して、その安全措置の状態を照会するとともに、荷役機械、設備等の整備、補修等の実施について要請する」よう定められている。

これを踏まえ、港湾防災では、安全衛生パトロールの積極的な展開、本船側との緊密な連携による安全対策の徹底や点検・整備の励行について、傘下の会員に対する指導を行っているところである。

また、港湾貨物運送事業者が船主や港湾管理者と連携を図り、設備等の点検や補修等の安全措置を講じた上で作業を実施することが重要であり、国土交通省が連携して取り組むため、平成 22 年(2010 年)3 月 18 日付けで国土交通省あてに「船舶設備等の安全の確保について」を発出した。

9. 老朽化石炭火力発電所の削減政策（経産省）に伴い、港湾労働者の雇用・職域が失われることについて国策として安定的措置を講ずること。

<回答>

- 令和 2 年(2020 年)11 月の申し入れにおける議論を踏まえ、令和 2 年 11 月末に国土交通省とともに資源エネルギー庁に対し、非効率石炭火力のフェードアウトによる港湾労働者の雇用や就労への影響の発生防止・最小化に十分に留意するよう、働きかけを行ったところです。
- また、国土交通省と連携して影響を受ける可能性の高い港を情報収集・共有するとともに、当該港を管轄する労働局に対して建設・港湾対策室から問題意識を伝達することで意識共有を図っていきます。
- 引き続き、貴組合からお話しを伺いながら、資源エネルギー庁及び国土交通省と連携して、厚生労働省としても必要に応じた対策を講じる等、労働者の雇用の安定に努めてまいります。(職業安定局建設・港湾対策室)

《労働者側質疑》

- ① 新居浜港では年間 200 万トン挙げる予定のなかで 179 万トンの実績しかなかった。雇用調整助成金を活用しながら労働維持を図っている。計画によって再来年度から 14 万トン減の計画があり 2030 年にはゼロになる方針とある。
若い労働者は 2030 年以降一体どうなるのか不安を抱えている。このフェードアウトの中で国が政策によって雇用が失われる状況に新たに国が雇用安定政策を具体的に取り組み、助成金を立ち上げるような検討をして頂きたい。
- ② 厚労省だけが頑張っていて何とかなる問題ではないと考える。
エネルギー問題は地域経済・地域雇用と大変な問題が発生することから、全省がパッケージ型の政策を作って行かなくてはならないと思っているので、政策を考えて頂きたい。

《厚生省回答》

- ① 一昨年に話を聞き、具体的に問題が起きているか把握をして、ハローワークや労働局に連携をしながらしっかりと雇用対策をしていくと申し上げていました。

しかし具体的にどのような問題が起きているかなどについては本省の方で調べても始まらないことがあり、今回皆さんから話を頂きました。

国交省から石炭取り扱いの割合を聞いたうえで、個別的に問題が起きえる港湾があるとして、直接所管する労働局に連絡をしてこの問題について伝えました。

労働局ではアンテナを張ってハローワーク・関係自治体とも連携を図り迅速に対応が図れるようにと指示を行いました。しかし、現時点での問題は発生していないとの回答であったことが現状です。

ただ、老朽化石炭問題についての一環の方針でありますので、影響を受ける港湾労働者の方々には早くから問題提起されていますので、本省の室長として対応していくべきと思っております。

- ② 石炭問題の課題は、且つて行なったような炭鉱離職者対策を全省庁的に行わないと解決しないことと思っております。引き続き、エネ庁が中心となると思っておりますが、タックを組んで対応して行きたいと思っております。厚生省としては、雇用調整助成金については、このまま続けていいのかと逆に議論もありますので、その辺も含めて全体的に対策をしています。

10. 国際バルク戦略港湾政策に伴い、港湾労働者の雇用（近隣港を含む）が既に失われている実態が広がっていることに鑑み、港湾労働者の雇用安定を図る貴省として、その実態把握を早急に図り対策を講じること。

○ 国土交通省の国際バルク戦略港湾政策は、資源・エネルギー・食糧の安定的な輸入を実現すべく、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、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あることは承知しています。

○ 厚生労働省としては、当該政策に伴い、仮に、港湾労働者の雇用が既に失われている実態があるのであれば、港湾労働法の適用港のみの問題でないため、各地域における雇用対策として、国土交通省、都道府県、市町村や関係機関と連携しながら必要な対策を検討してまいります。(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》

- 2025年には坂出港では全部撤廃となっている状況に陥っている。

企業は解雇しないから問題ないと言われるが、実際は港湾労働者の年収は減り、賃金が下がっている実態がある。実態を把握するにはどこを信用して貰えるかお聞きしたい。

《厚生省回答》

- 坂出港での問題は今回初めて認識しましたので、具体的な問題を把握して管轄の労働局・ハローワークに指示を行い、対応を図っていきたいと思っております。

Ⅲ. 経済産業省・資源エネルギー庁への申し入れ

1. 非効率石炭火力発電の廃止・縮小政策について（資源エネルギー庁）

(1) 近年、地球温暖化対策への関心が世界的に高まっている中でカーボンニュートラルやESG投資に関する取り組みが世界各地で行われています。日本は、2020年10月に「2025年までにカーボンニュートラルの実現」を宣言しました。2021年4月には気候サミットにおいて「2030年度までに温室効果ガスを2013年度比で46%削減することを目指す」と発表しました。現時点でのカーボンニュートラルの実現に向けた課題と対応、温室ガスの削減に向けた政策対応、石炭関連の荷役を生業としている港湾運送事業者の存続と港湾労働者の雇用への影響について、どのような内部検討が進められているのか説明を求めます。

(2) 当該政策や計画の策定過程において、直接的な政策所管官庁である資源エネルギー庁との情報交換、意見交換を国土交通省、厚生労働省、港湾労働組合という枠組みの中で協議を行ない、対策の検討および施策の具体化を図ることを求めます。その際、港湾運送事業者団体である日本港運協会の参加も視野に入れての対応を求めます。

同時に電気事業連合会及び各電力会社に対して石炭火力発電所の休廃止状況等について日本港運協会及び港湾労働組合との協議会を開催するよう求めます。

<エネ庁/回答>

昨年秋の申し入れ回答からの変更点や政策の動向について回答する。

- カーボンニュートラルの取り組みが進む中での石炭火力の位置付けは、カーボンニュートラルを目指すうえでも重要な電源であると考え。再生可能エネルギーを進めるうえで再生エネルギー単独では電力の安定供給は十分に果たすことは出来ない。特に調整力や慣性力をしっかりと再生可能エネルギーのしわを吸収できるようなことが重要であると考えている。その観点で火力をどのような形で使用していくのかを考えている。単純に再生可能なエネルギーを石炭火力に置き換わるということではなく、どのような形で火力発電を維持させていくのかなど再生可能なエネルギーだけでは電力の安定供給は難しいと考える。
- 資源エネルギー庁としては、将来にわたって必要な供給力を確保するための市場を用意し、その中で石炭火力をどのように活用するのかを検討している。石炭火力の調整力や慣性力の役割として、火力発電所から排出されるCO²削減するために石炭や液化天然ガス（LNG）に代わり、アンモニアや水素を燃焼する方法の議論を重ねていくことが重要である。液化天然ガス（LNG）が火力の中心になっているが、昨今、ロシア・ウクライナ情勢を見てもLNG一本で供給していくのは難しい部分である。しかし、石炭資源は供給面で見れば極めて安定的なツールであると考えている。その中で供給バランスを念頭に置いて考えていくことが必要となる。したがって、石炭火力の活用にあたっては「経済や雇用」などを含めて検討していくことが重要であると思っている。
- このような方向性のもとで資源エネルギー庁が取り組んでいるアンモニアの取り扱いでは、アンモニアを燃焼する方法はコスト高となっており、いかにしてコストを下

げていくのかを考えていく必要がある。こうした中でサプライチェーンの確立を行うために官民による協議会を立ち上げて議論している最中であり、2月中旬に「中間とりまとめ」を行った。また、エネルギー庁の審議会の中でもアンモニアの利用ポテンシャル調査を公表したところである。最大のポテンシャルでは1,100万トン程度使用する見通し。今後は具体的な調達量や調達先（産出国）などとの連携が必要となる。また、日本と同様に石炭火力を多く使用している国との連携が必要となる。また、日本と同様に石炭火力を多く使用している国との連携が必要となる。利用にあたっては、資源エネルギー庁だけでの対応は出来ないことから、すでに国交省が取り組みを進めている港湾全体でのカーボンニュートラルポートへの取り組みにも参画し、カーボンニュートラルコンビナートとポートを連携しながらのカーボンニュートラルの達成、アンモニア調達、港湾間の連携のあり方、火力発電の係わり方などを議論しているところである。

- ロシア、ウクライナの情勢では、今後のロシアの経済制裁の動向は不透明な部分もあるが、こうした中でも燃料を確保することが安定供給を確保することであり、電力会社とも情報交換を効果的に行っている。引き続き、電力を途絶えさせることなく迅速に対策を講じていく。その意味において火力発電の位置付けは単にカーボンニュートラルのためだけではなく、安定供給のためにも極めて重要であるとの認識で資源エネルギー庁としては取り組みを進めていく。

組合からの意見や要望に耳を傾けながら政策を進めていく。

〈回答に対する協議経過〉

組合：組合が主張しているのは、エネルギーが石炭からアンモニア、LNGに置き換わることによって、港湾運送事業者や港湾労働者に大きな影響を及ぼすことであり、雇用面への説明がない。

エネ：石炭は必要であり、重要であると考えている。引き続き、石炭は安定供給のベースになっており、単純に減らすことではない。CO²の削減を上手にミックスさせていくことが必要である。

組合：エネ庁からの説明を聞く限り、石炭からアンモニア、LNGに置き換えながらカーボンニュートラルに移行しようとする。組合は、石炭が無くなることによって港湾労働者の生活の糧が無くなることを資源エネルギー庁としては、将来的にどのように考えているのかを問いたい。肝心な部分の説明がない。

エネ：引き続き、石炭は重要である。これまでの説明の中で石炭からすべてを置き換えるという説明ではなく「石炭を活用するベースがあった上での話」をしている。ただ、そこには新たな産業や雇用が生まれていくことになることも含めて検討していくところである。

組合：エネルギー政策の転換によって石炭が減少し、そうなれば失業等が発生する。雇用創出に向けた新たな教育訓練等も必要であるとの認識である。その視点が見えてこない。港湾労働者から見れば「将来不安」が募るだけである。だから、将来に向けてのプロセスがどのように進捗しているのかを聞きたいから申し入れを行なっている。説

明はカーボンニュートラルに向けての計画案を説明されているだけに過ぎない。組合の申し入れに対する回答をしていない。

エネ：火力発電政策についての議論を始めたところであり、組合からの意見を踏まえたいうえで人材活用や地域との係わりなどについて議論を深めていきたい。

組合：四国では、基本計画の中で低効率の古い火力発電所は2030年までに9割程度削減する一方で高効率の火力発電所については2050年までに削減するという問題がある。企業もこの政策に沿って動き始めている。新居浜港では2030年までに段階的に削減していくとしており、当然、地元では雇用不安が発生することになる。雇用不安を起こさないよう事前に国交省、厚労省、経産省が連携を図りながら、政策協議同様に雇用不安解消に向けた協議を重ねていくことが重要である。したがって、石炭火力発電所削減による雇用不安を引き起こす前にしっかりと協議を行なうこと。

エネ：今回のロシア、ウクライナの情勢変化により石炭の重要性はエネ庁としても強く認識しているところである。エネルギーの安定供給に向けての施設の有効活用なども合わせて議論していくこととする。

組合：石炭荷役とLNG荷役では荷役料金構成は大きく異なる。当然、トン当たりの料金作業から一作業あたりの料金作業に変化した場合、企業利益が大幅に減収し、ひいては労働者の賃金や働き方、雇用など様々な負の影響が出て跳ね返る問題になる。こうした状況のもとでエネルギー政策の転換は企業収益にも大きく影響し、労働者側にも影響を与えることになることから、労働者側の意見をしっかりと聞くよう強く要望する。企業側だけの意見交換だけでは理解できない部分である。何れにしても将来にわたり雇用不安が起こらない状況を作ることが求められる。

組合：北海道では、留萌港で北海道電力の2ヶ所の火力発電所の石炭を取り扱っていたが、2019年3月に奈井江火力発電所が休止し、現在は砂川発電所の1ヶ所だけになった。石炭の取り扱いでは、奈井江、砂川の両発電所ともに年間約60万トンの取り扱いがあったが、現在は砂川発電所の60万トンのみの取り扱いになっている。ただ、砂川発電所での石炭取り扱い契約については当面2026年3月までになっている。石炭荷役が中心となっている留萌港では石炭荷役が無くなれば企業存続はもちろん街の衰退にも繋がるのが想定される。国家政策によって事業継続や雇用が脅かされることのないようしっかりと対応を強く求める。

組合：東北地方では、東北電力、東京電力の火力発電所が多く存在し、地元港湾ではほぼ石炭荷役に依存している状況下にある。こうした中で電力会社からは、今後の状況などの説明もなく推移しており、港湾運送事業者は将来計画すら立案できないまま不安な状況がある。こうした状況を克服するためにも、電力会社に対して港運事業などへの説明会等を開催するよう強く求める。

組合：カーボンニュートラルポートなど国家政策として進めていくなら、港湾運送事業者の事業存続、港湾労働者の雇用など省庁間での連携を図りながら具体的な方針を持って政策を進めてもらいたい。

組合：最終的に石炭の取り扱いについては電力会社が一定の判断することになる。国策により新たな産業に移行する際は「計画」「インフラ整備」などが必要となることから、しっかりとした対応をするよう求める。石炭の取り扱いが全く無くなる港湾にしてみれば、まさに港湾のみならず街を挙げての死活問題にも繋がることを改めて強調しておく。

可能ならエネ庁から電力会社に対して、港湾運送事業者、労働組合との意見・情報交換が出来る場を設置していただくことを願います。何れにしても、港湾運送事業者は他人の需要に応じて発生する事業であり、電力会社との意見・情報交換は必要であり、重要であると考えます。また、国交省、厚労省、経産省、エネ庁との省庁間会議を積み上げて欲しい。

エネ：本日の様々な切実な意見については、しっかりと受け止めていく。

2. 港湾の通過貨物対策について（経産省）

近年、企業の競争力強化の一環として官民一体となって港頭地区に滞留するコンテナ対策、地球温暖化対策、ドライバー不足対策等の解消に向けた取り組みとして内陸地でのコンテナラウンドユース事業及びインランドデポ事業を拡大させています。一方で国際戦略港湾政策により「集貨」「創貨」「競争力の強化」の3本柱で国際競争力の強化等を通じて雇用と所得の継続、創出を目指しています。このような港頭地区と内陸地区のどちらに機能集積を進めるつもりなのかの物流政策の取り組みについて所管行政は明らかにしていません。事業の推進にあたっては、貴省と国土交通省が連携を図りながら「港湾機能対策会議（仮称）」を設置し、関係諸団体と十分な協議を図るよう求めます。

<経産省/回答>

コンテナラウンドユースについて、ドライバー不足対策等の意義は否定するものではなく、一つの手段としてはあり得るものと考えます。その上で、インランドデポについては一定の要件のもとで、税関長において許可等がなされており、全体像については国交省や関税局との意見交換は必要であるとの認識です。経産省としては、モーダルシフト等の取り組みも実施しており、国交省が進めるカーボンニュートラルポートの実施に向けた検討会にもオブザーバーとして関わっており、港湾運送事業の社会的機能は重要であるとの認識です。

国際コンテナ戦略港湾政策については、昨年「中間とりまとめ」が行われたことは承知しているが、経産省としては政策メンバーに入っておらず、具体的な議論には参加していない。ただ、サイバーポートに関する検討会には検討メンバーに入っており、主に情報等の意見交換を行ってきたが、具体的なインフラ整備については国交省が中心であり経産省としては議論に参加していない。

組合：インランドデポは港湾機能を内陸に移行させたものである。現在、CRUでの取り扱い貨物量は全体を通して多くはないが、今後増加傾向で推移するならば、内部検討していかなければならない課題と考える。

3. 海上コンテナ（ドライコンテナ）による液体輸送について（経産省）

依然として、ドライコンテナによる液体輸送がコスト削減を理由に一般化しています。

とりわけ、ドライコンテナでのフレキシブルバッグを使用しての液体輸送については、安全を重視する立場から液体類専用タンクコンテナに切り替えて輸送すべく荷主関係団体に対して強く推奨するよう求めます。同時にフレキシブルバッグを使用しての液体輸送を実施している荷主等を特定すべく「対策会議等」の設置を求めます。また、関係省庁と連携のうえフレキシブルバッグの使用を禁止する法的整備をおこなうよう求めます。

<経産省/回答>

過日「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」が行われ、そのアンケート調査の結果が披瀝され、生の実態や課題が見えてきた。具体的には国交省ホームページに掲載されているが「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の認知度について輸送事業者は高いが荷主や運転者の認知度は低い結果となった。こうした部分のさらなる分析は必要であると判断している。また、輸送情報の伝達についてのアンケートでは、荷主は伝達したとしているが運転者にまでには伝達されていない実態が分かった。引き続き、分析を深堀していくためにも運送側からの情報が頂ければ有難い。そのうえでアンケート結果のさらなる分析を進めていきたい。

組合：全港湾のアンケート調査では、組合員以外の関連事業者や協力事業者の運転者からもアンケートに協力してもらった。そこで見えてきたのは、多重構造下での伝言ゲーム的（荷主、運送事業者、運転手）になっていることである。また、インボイス内容の多くは英語表記になっていることが多々あり、運転手が理解できない事実があった。こうした場合は運行計画書やインボイス内容の統一性がないことが問題である。そこを統一化させシステム化を普及させていくことが極めて重要である。何れにしても、荷主責任を明確にしていく必要がある。

組合：この問題は日本の法律を変えないと解決できない問題である。欧米諸国は事故が起きた場合、荷主責任が問われることになる。一方、日本では運転者責任になることが多い。

過去、罰則付きの安全輸送法の制定に向けた動きも経済界の猛反対により実現出来なかった経過がある。輸送の安全に係わる法律の制定に向けて意見交換会の場を考えていきたい。

4. 国際海上コンテナ陸上輸送における「特殊車両通行許可」について（経産省）

海上コンテナ輸送を行う場合は運送事業者が特殊車両通行許可制度に基づき、一定の寸法や重量を超過する車両は事前に「特殊車両通行許可」を各地方整備局国道事務所に申請し、通行許可条件（A～D）で輸送試案ければなりません。しかし、実態は「特殊車両通行許可」に条件を荷主が理解していない事から、運送事業者は法令違反して運送行為をせざるを得ない状況になっています。ついては、貴省と国土交通省が連携を図りながら荷主に対して道路交通法など車両制限（車両の幅、長さ、重量等）に関する法令に基づく特殊車両を理解させたいうえで運送事業者に対して運送依頼をすることを周知するよう求めます。

<経産省/回答>

重要なインフラである道路使用と輸送の安全確保のためにも改めて荷主へ周知していく。また、違反現任行為があった場合、貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働くかけ等の制度の対象となるため、国交省と連携を図りながら対応していく。

組合：組合は「安全第一」である。荷主が輸送の効率ばかりを追い求めるがあまり、安全が完全に形骸化されている。

5. 新型コロナウイルス対策について（経産省）

海陸運送の結節点として機能する港湾運送事業に従事する港湾労働者は、社会機能や国民生活を現場から支えるエッセンシャルワーカーとして港湾業務に従事しています。現在、オミクロン株の全国的な感染拡大を踏まえ、港湾に関係するすべての労働者に対して国庫負担による PCR 検査の徹底並びに3回目のワクチンの職域接種ができる体制を整えるよう求めます。

<経産省/回答>

経済産業省としては、所管事業者との職域接種に係わる整備は実施しているところであり、港湾運送事業の検査及びワクチンの整備検査体制については、港湾運送事業の所管省庁である国土交通省が考えるべき課題である。

組合：港湾労働者は、日本の経済を支えるエッセンシャルワーカーとして位置づけられているが、現場では人員不足で休暇すら取得できない状況下にある。

何時でも PCR 検査がけられる体制を作るようお願いする。

組合：港湾作業は密な状況の中で業務をさせられる部分が多々ある。特殊な作業体制の中での業務を理解した上で政府としては PCR 検査キットの無料配布や補助を出すなどを検討するよう求める。

IV. 消防庁への申し入れについて

全国港湾22春闘中央行動での行政交渉として、消防局危険物保安室との交渉を行った。冒頭、真島委員長代行より今回の申し入れ行動についての説明の後、申し入れ書の主旨説明を行い、回答を求めた。

〈消防庁の回答〉《要旨》

- ① 組合からの問題提起もあり、今年度に「危険物輸送の動向を踏まえた安全対策の検討委員会」を開催している。第2回を21年12月に開催し、第3回を22年3月下旬に予定している。本年度中のまとめを予定していたが、23年度での「とりまとめ」になると考えている。
- ② 危険物情報の適切な伝達について検討をおこなっており、特に港から陸送への伝達が不十分だと考えている。そのため、SDS・イエローカードなど既存のツールを使っただけの活用が出来ないかを検討している。
- ③ 要望のあったフレキシブルバックでの問題については、残念ながら危険物そのものから始めているので、今回は入っていない。
- ④ 今回はイエローカードの普及を目指し、荷主にも普及促進をお願いしている。

〈組合側からは要旨次の意見が出された〉

- ① フレキシブルバックについては、荷主よりも運送事業者、ひいてはドライバーでの責任が重い。海外では荷主責任がまず問われ、責任も重大である。使用の禁止を取り組んでほしい。
- ② 3月10日に国交省による「国際海上コンテナ安全輸送対策会議」が開催されたが、そこでも荷主から運送事業者への伝達状況が不十分との調査結果が出ている。消防庁としても国交省や経産省とも連携をとって対策を考えていただきたい。
- ③ 昨今、COMPASやNAXなど海上コンテナの受け渡しのデータ化が進んでいるが、危険物貨物のデータとの連携は出来ないのか。中国ではデータの一元化が出来ており、ドライバーが一目で危険品をスマホで把握できる仕組みとなっている。

〈これに対し消防庁からは、以下の回答があった〉

- ① ご意見は理解するとともに、今後も引き続き情報を入れてほしい。
 - ② 第3回の検討委員会は傍聴での参加ができるので、事前に連絡を入れる。
 - ③ 検討委員会での取りまとめを注視してほしい。
とのことであった。
- 組合側は、検討委員会の取りまとめが出来上がれば、組合側で精査し、意見交換の場を要望する。今後も相互での連絡や情報を共有していきながら、協力していくことを申し合わせ申し入れ行動を終了した。

〈申し入れに対する回答〉

1. フレキシブルバックによる危険物貨物輸送の禁止について

依然として、ドライコンテナによるフレキシブルバックを用いた輸送がコスト削減を理由に行われている。消防法による危険物(液体)自体のドライコンテナでの輸送は無いと思われるが、動植物油(液体)に関しては行われており、フレキシブルバック自体も再利用されていて劣化による流出事故の報告も多数ある。

いかに発火点が高い動植物油であっても、流出事故ともなると車両火災や重大災害が発生し、運転手や一般市民が危険な事故に巻き込まれる状況となるため、動植物油(液体)のISOコンテナでの輸送についてはタンクコンテナでの輸送に限るように国土交通省自動車局と連携して改正するとともに、危険物の液体輸送におけるタンクコンテナ輸送推進に向けた具体的な取り組みの進捗状況を示されたい。また、貴庁においては「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」が設置されているが、検討事項にある「海外製の特殊な容器、国連規格や機械器具等における危険物の運搬に関する事項」にフレキシブルバックでの運送も加えること。

〈回答〉

フレキシブルバックによる液体の輸送については、国土交通省が主管する部分が大であると考えますが、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルを危険物の輸送に係る事業者等に周知し、また、危険物の輸送におけるタンクコンテナ輸送推進に向けた取り組みも今後考えていきたい。

2. 危険物貨物輸送の安全について

- (1) 現状、ISOコンテナの危険物輸送に関して、外航海運・内航海運ともに国際基準にて運用されているが、港頭地区で陸上輸送となった時点で危険物そのものの定義に差異が発生することにより、港頭地区での引き渡しに際し、混乱が生じていることなどの現状を把握し、国際基準への統一化とその危険性に応じた規制を早急に整備すること。そのために所管に委ねることなく、連絡会議を設置し、具体的対応を図ること。

〈回答〉

ISOコンテナ等の危険物輸送に関する港頭地区での引き渡し状況などの現地調査や情報収取を引き続き行い、課題の整理、危険性の応じた規制等、具体的な対応策を「危険物輸送の動向を踏まえた安全対策の検討会」の中で考えていきたい。

- (2) 輸入コンテナにおける危険物貨物について荷主からの情報伝達が遅いため、ターミナル内の仮蔵置申請が遅れている状況にある。また、仮蔵置許可についても自治体ごとの違いはあるが、日数を要することから実際には輸入コンテナが通過扱いされ仮陸揚げされている実態もある。さらには申請費用も事業者が負担している実情も見受けられる。

貴庁においては「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」が設置されているが、物流にたずさわる労働者のためにも、安全・安心の港となるように荷主からの情報伝達の義務付け、もしくは荷主による仮蔵置申請をさせるように申請基準の改正を行うこと。

(3) ISO コンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて、現状はタンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインの ISO コンテナシャーシでは手続き上の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態が報告されている。ついては、法令順守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理基準を改善すること。

(4) 安全データシート(SDS) は、危険物輸送時における緊急対応における重要な情報であることから、ISO コンテナの国内輸送においては、SDS の日本語での交付を義務付けるよう経済産業省へ働きかけること。

また、消防法上の SDS 義務付けは無く、危険物取扱者同乗で事足りるとのことであるとしているが、危険物従事者の事故時対応において、連絡体制に不測の事態となった場合においても、緊急対応できるよう ISO コンテナ輸送に限り、SDS の義務付け等の法整備を図ること。

(5) 積載する危険物の事故処理対応について、重大事故において運転手からの積載危険物詳細等の伝達が不可能な場合があることから、車外に国連番号の表示を義務化するとともに、国連データベースを整備し、PC やスマートフォンなどの通信端末で、事故処理方法などイエローカードの内容を検索できるように改善すること。

(6) イエローカードについては依然として車上に常に複数枚常備されていることが多く、緊急時に戸惑いが出るなど極めて深刻な状態となっている。日本化学工業協会の自主的運用であるイエローカードについては、指導にとどまらず他省庁との連携を図るとともに、都度の運行時に日付入りの文書として荷主責任として交付するよう法制化すること。

(7) ISO コンテナ輸送における危険物国内輸送における実態調査を行い、港頭地域での蔵置状況や管理状況、また陸上輸送となるまでの間、港湾運営会社や港湾労働者等あらゆる関係者に対し、危険物であることが分かるような仕組みを構築すること。

そのうえで運転手に対する SDS やイエローカードの携帯状況や危険品類の品名、数量の把握状況等の徹底を図ることを荷主はじめ関係諸団体に周知徹底すること。

〈回答 2.(2) から2.(7) まで〉

ISO コンテナ等の危険物輸送に関する港頭地区での引き渡し状況などの現地調査や情報収集を引き続き行い、課題の整理、危険性の応じた規制等、具体的な対応策を「危険物輸送の動向を踏まえた安全対策の検討会」の中で考えていきたい。

3. 危険物輸送に関する諸問題について、貴庁による検討会等が進められるとされていることから、現場の実情を把握出来る労働者の代表を検討会等に参加させること。

〈回答〉

現在、検討会の体制についてはスタートしたが、今後も危険物輸送に関する港頭地区での引き渡し状況などの情報収集等を労働組合と情報共有を図り対応したい。

V. 日本貿易会への申し入れ

1. 港湾運送事業の持続的で健全な発展のために、港湾運送料金を認可料金（国の関与する料金制度）に戻すよう取り組んでいることにご理解いただくこと。

その間は、現行届出制のもとでの適正料金の支払いにご協力いただくこと。

また、港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定に混乱をきたす価格競争（ダンピング）の防止と多重構造化している港湾産業全体に適正料金が収受出来る様に、ご協力いただくこと。

2. 港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定に資するため、港湾産別協定・港湾労使のルール及び諸慣行を遵守していただくこと。

3. 港湾運送の安全、国民経済の安心・安全を担保するための措置について

(1) 改正 SOLAS 条約によって「重量証明」が荷主に義務付けられるようになりましたが、証明行為の実態は、荷主物流企業によって行われています。条約の趣旨にそった海上、港湾物流の安全措置としての「証明」効力が図られるよう、「第三者機関」による「証明」行為の徹底と港頭地域における重量検査（台貫場利用、庫前検量等）が即されるよう周知していただくこと。検査機関については、港湾運送の検査に精通する事業者（日本海事検定協会、(株)シンケン、日本貨物検数協会、全日検）を起用していただくこと。

(2) 「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」は、取次事業者等にコンテナ貨物の情報等を確実に伝達することを求めています。「同ガイドライン」を履行する立場から、重量、品目、梱包等の貨物情報が、港湾運送事業者、トラック事業者（運転者）に確実に伝達されるようご協力いただきたい。

(3) フレキシブルバックによる液体貨物輸送は、その危険性からも直ちに禁止すべきと考えており、荷主に同バックの使用禁止と液体輸送用のタンクコンテナの使用を啓蒙し、関係官署にもその旨を強く働きかけていただくこと。

〈労側〉

① 組合側より、要請書の主旨説明を行った。

② 港湾運送料金を認可料金に戻すよう取り組んでいることに理解と協力をもとめ、現行届出制のもと、多重構造化している港湾産業全体に適正料金収受ができる様に協力していただくよう要請した。

③ 陸上における安全輸送、貨物の重量・積みつけに関して、「重量証明」が荷主物流企業によって行われているが、港湾物流の安全措置としての効力が図られるよう、「第三者機関」による「証明」をお願いしていただくよう、会員商社に周知していただくのとフレキシブルバックによる液体輸送の禁止と液体輸送用のタンクコンテナの使用の啓蒙をしていただくよう要請した。

〈回答〉

① 労働力不足でインフレになれば、賃金が上がるはずだが日本はそうになっていない。

港湾の長時間労働等についても、我々の業界も適正なキャンペーンや社会的責任を

になっている以上、そういう事を強いると一発でアウトになるし、無理強いをする事は無いはずである。

- ② (料金等) 制度とかガバナンスとかの観点から、下請け業者に対して「きつい事」をやっていく事は基本的に無いはずである。力関係の中でそういう事があつたら指摘して頂きたい。今回の要請書をお預かりし、周知徹底をしていきたい。

〈労側〉

- これらの回答を受け、貿易会の立ち位置は理解しており、今後もこのような要請を行っていくので、理解と協力を求めた。

VI. 外国船舶協会への申し入れ（リモート形式）

1. 新型コロナウイルス感染拡大の影響より港湾労働者・トラック労働者不足や、サプライチェーンの寸断と物流の扁平を背景として、異様とも思えるコンテナ不足が招来したことにより海上運賃は数倍に高騰し、その結果、海運企業(定期船事業分野)の収益は数十倍に膨れ上がった。

また、政府は日本の経済・物流を継続させるため各企業に要請を行い、我々、港湾労働者(エッセンシャルワーカー)は、感染リスクを背負いながら作業に従事している。

海運企業各社は料金競争を要件とせず、港湾事業者に適正料金の支払いを強く要請する。

〈回答〉

各船会社については、長年経営状況は悪かったが、今年度は思った以上の収益が出ている。船会社に対し、当協会から適正料金の支払いの要請は出来かねない為、組合からの申し入れ要請については、会員船社には、周知徹底を図ります。

2. 港湾運送の安全・安心を確保する措置について

- (1) SOLAS 条約の改定により 2016 年 4 月から荷主責任において「重量証明」が義務化された。その実態は荷主が荷主関連証明機関で承認して、荷主自らが重量証明を行っている状況である。安全な陸上輸送・海上輸送・港湾運送を行うため、第三者証明で港湾運送の証明機関である事業者（日本海事検定協会・(株)シンケン・日本貨物検数協会・全日検）を荷主に要請すること。また、外船協として関係行政・団体にも強く要請すること。

〈回答〉

各船社から荷主に対し、四検使用の要請は難しい。申し入れの趣旨は、伝えるとした。四検以外の重量証明において、海外でのトラブル発生していないか、会員船社に調査依頼をお願いしたい。

- (2) フレキシブルバッグによる危険物貨物輸送で、2016 年 10 月 30 日付事業用自動車事故調査報告書は、事故の原因は運転手のブレーキによるものと報告されている。この報告は、事故自体がドライバーの責任によるとの見解であり、容認できない。これら危険物液体輸送については海上輸送にも重大な事故をもたらす危険があり、タンクコンテナを使用する旨、船社として荷主に対し強く要請し、フレキシブルバッグの使用禁止を強く要請すること。

〈回答〉

3 月 8 日に国土交通省の安全対策会議に外船協も参加していて、ドライバーの過失がなかった場合(偏荷重・フレキシブルバッグ等)荷主の責任であると主張した。警察によると、ドライバーだけでなく使用者(荷主)にも責任があるが、海外の荷主にも責任があるとしている。

外船協の会員で、フレキシブルバッグを使用しているコンテナは受付をしていない船社もある。

- (3) コンテナ船のラッシング・アンラッシングをする際に足場が悪い箇所があり、ラッシングするのが大変危険な作業を強いられる。また、足を滑らすと転落・墜落の危険があり重大事故を及ぼすことになり、足場の悪い本船については船社の責任において、改善修理・足場の悪い箇所についてはコンテナの積み付けを行わないように強く要請する。

〈回答〉

労働者の安全対策は最優先であり、足場の悪い箇所・不具合がある箇所がある場合は、外船協に改善要請をして頂きたいとの事。

港湾防災より、昨年9月に本船の足場の悪い箇所や・不具合のある場合報告する旨の通達があり、会員各社に周知している。

- (4) 在来船の門型クレーン搭載船・本船ギア(揚貨装置)搭載船については、国内寄港する全港で、船社側の責任において船員による作業前点検の実施を行い安全確認の徹底を図ること。

〈回答〉

会員各社に、周知徹底致します。

- (5) 新型肺炎コロナウイルス対策として、本船が日本に入港する際、船員の検疫検査を行い異常がないことを確認してから、荷役作業を行わせること。また、航海中に船員に異常がある場合には、当該、船社・代理店(元請)・保健所などに連絡すること。

本船が着岸し作業を行っているときには、船員にマスクの着用を義務付けること。

〈回答〉

船員がコロナ対策(マスク着用等)をしていない場合、報告して頂きたい。

3. アライアンスの再編と雇用・職域問題について

アライアンスの再編、海運企業の合従連携・航路の再編は港運事業者並びに港湾労働者に深刻な雇用不安を惹起するものである。したがって、アライアンスの再編・船社の統合・航路の再編などについては船社の一方的な都合で強行することなく、産別協定をはじめとした港運労使のルールを厳守し対応すること。

事前協議制度の規範を尊重し、船社の一方的な申請など、港湾労働者の雇用と影響を及ぼす案件については慎重な対応で行うこと。

〈回答〉

アライアンスの再編・航路改編等は、海外で行う為、日本では決定事項として情報が流れることになる。

- 最後に、組合の申し入れについては、会員各社に周知するとの事とした。

Ⅶ. 財務省への申し入れ(4月4日)

22 春闘中央行動の日時とは別に、独自の取り組みとして進めたが、団体交渉や港湾の自動化「合理化」に係る課題であり、本報告書に掲載し、活用していくこととした。

1. 財務省が、AIターミナル推進・自動化促進政策の下に「構内シャーシの自動化」を盛り込んでいることについて、港湾労組と国交省港湾経済課との協議経過を逸脱するものであるとの認識から、港湾経済課が仲介する形式で、4月4日(月)14時より、財務省主計局第六係(港湾部門担当)と協議した。協議には、組合側は、柏木委員長、玉田書記長、日吉会長(港運同盟)が対応し、記録担当として高島次長が同行した。
2. 協議は、15分と制限されていることから、申し入れの主旨説明とともに直接的な財務省との協議の場の設置を要求した。財務省は、予算措置について現場の声に耳を傾けることは重要で、名古屋港や東京港の視察もしてきた経緯を説明すると共に、「今回は、関係省庁の意見もあって特別に設定したもの」であり、今後については、「港湾局を通じた協議であれば検討することは否定するものではない」と回答した。
3. 組合側は、「政策と予算措置には現場で何が起こるかを想定し、働く者や中小事業者を結果として切り捨てることがあってはならない」とし、その場合は「ストライキも辞さない」としたうえで、港湾局を通じたものであっても協議をすることを求めた。
財務省は、「現場の声に耳を傾けること」の姿勢は大事にしたいとした。

4. 申し入れ内容

貴職に於かれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

私ども港湾労働組合は、港湾産業が我が国経済と物流を支える産業として、健全に発展し、港湾労働者が安心して働き続けることのできる環境を整えるべく日夜努力しています。

また、オミクロン株の急速な感染拡大により、常に不安を抱えながらも港湾運送の社会的役割を自覚し、深夜を問わず働いているところです。

さて、貴職は2021年12月3日付財政制度等審議会における「令和4年度予算の編成等に関する建議」の中で、民間事業者による港湾業務の自動化の取組を促進し、主要港湾における業務全般の自動化を早急に進めていくべきであると謳っています。

これは、労働者不足に名を借りた港湾労働者の削減であり、私たちの仕事を機械に代え、雇用不安に陥れるものと言わざるを得ません。

このような港湾労働者の雇用を奪う合理化政策については認めることが出来ないとし、「反対」です。

以上の立場から、下記の事項について貴意回答を示され協議することを申し入れます。

記

1. 港湾労働者の雇用を奪い、港湾運送事業基盤を揺るがすコンテナターミナルの自動化政策を進めないこと。
2. なお、港湾労働組合との協議も合意もない、自動化政策を進めないこと。

以 上