

港湾労働政策研究所 港労研通信

全国港湾労働組合連合会(全国港湾)

港湾労働政策研究所

〒144-0052 東京都大田区蒲田5-10-2日港福会館1F

TEL03-3733-2561 FAX03-3733-2627

http://zenkoku-kowan.jp/

港湾労働者不足、港湾DX、魅力ある港湾労働の行方



【6月1日シーパレスで講演】

第3回中央闘争委員会(第10回中央執行委員会)の2日目(6月1日)に学習会をシーパレスで開催しました。港湾労働政策研究所(略称:港労研)を昨年12月に設立し、最初の仕事になりました。港労研の主任研究員である津守岡山大学教授から、「港湾労働者不足、港湾DX、魅力ある港湾労働の行方」の講演を行いました。

◇講演のテーマ◇

※港湾のDX(デジタルトランスフォーメーション)の展開阻止は困難であるとあることを前提に、港湾DXを港湾労働組合が取り組む仕組みを作るべきとして、

1. 港湾DXの目的と方向の明確化
 - (1) 港湾DXの目的の明確化=魅力ある港湾労働の実現
 - (2) 港湾DXの方向
 - ①現場労働者の技能向上
 - ②様々なタイプの港湾労働者の誘致
2. 港湾DXに取り組む仕組みの構築
 - (1) 既存制度を活用した港湾DXの目的・方向のチェック
 - ①事前協議制度、港湾安定協議会の活用
 - ②港運業界との連携再構築
 - (2) 全国港湾による港湾DXの動向分析と提案機能の確保



講演では魅力ある港湾労働とは、仕事に誇りとやりがいがあり、それに見合った賃金がついてくる。労働組合がその制度を作るべきと思う。研究所が提案・提示していくべきと考えていますとした。

PowerPointの資料を添付します。

【講演する津守貴之教授】※詳細について「所報」にて発表。

自動化・デジタル化の動向

国際運輸労連(ITF)東京事務所代表補佐 福間 滋

ITF東京事務所の福間滋氏が、国際運輸労連(ITF)の活動について講演を行いました。福間氏は、今年3月にITF東京事務所に就任。豊かな経験と知識の持ち主です。

◇講演のテーマ◇

1. 150ヶ国以上、740組合、18.5百万人の交通労働者が集結
2. ITF大会テーマは時代に即して
3. コロナ禍による交通労働者への影響によってテーマ 改編
4. 現在の大会テーマ。2024年大会に向けて！
 - ①仕事の未来(FOW)
 - ②職場の安全(OSH)
 - ③サプライチェーンにおける説明責任(SCA)
 - ④持続可能な交通運輸
5. 世界における港湾自動化の進捗は
6. 港湾自動化に対してITFは、港湾部会を中心に検証
7. NZオークランド港、自動化プロジェクト中止の教訓
8. 港湾自動化に対して政府(OECD)は

最後に、自動化に対するITFの結論(一部編集者修正)
 なお、ITFの活動報告にある「NZオークランド港、自動化プロジェクト中止の教訓」および、国際交通フォーラムが作成した「コンテナターミナルの自動化とその影響」について、Google翻訳により作成した報告書を作成中であり、出来次第発表します。

こくみん共済COOPの取り組みについて

学習会には、こくみん共済COOPから、佐々恵太さん・伊丹祐太郎さんが出席され、現在の取り組みについて報告がありました。伊丹さんから、マイカー共済の無事故



割引について本年11月より全国港湾は25%(従来は22.5%)の割引率になります。加入促進の一環として、こくみん共済coop公式アプリ導入促進の取り組みに関する提案の説明がありました。アプリの活用で、取得者一人250円が当該組合に還元するので、ぜひご活用

【講演する伊丹祐太郎氏】して欲しいと訴えました。



【講演する福間滋氏】

港湾労働者不足、港湾DX、 魅力ある港湾労働の行方

全国港湾労働組合連合会中執会議学習会（2023年6月1日）

報告者：津守 貴之（岡山大学）

本日のテーマ

1. 本日の主張点

※前提＝港湾DXの展開阻止は困難

☆港湾DXを港湾労働組合が取り込む仕組みを作るべき

(1) 港湾DXの目的と方向の明確化

1) 港湾DXの目的の明確化＝魅力ある港湾労働の実現

◆船社・荷主の目的のみに振り回されない体制整備が必要

2) 港湾DXの方向

①現場港湾労働者の技能向上≠機械による労働の置換

②様々なタイプの港湾労働者の誘致

(2) 港湾DXを取り込む仕組みの構築

①既存制度を活用した港湾DXの目的・方向のチェック

：事前協議制度、港湾安定化協議会の活用

→港運業界との連携再構築

②全国港湾による港湾DXの動向の分析と提案機能の確保

港湾労働者不足問題の現在

(1)日本の生産年齢人口の減少

表1：日本の生産年齢人口の減少（万人）

	2020年	2030年	2040年	2050年
生産年齢人口	7406	6895	5978	5276
減少数		531	1428	2130

出所：内閣府資料より作成。

◆絶対的な生産年齢人口の減少の深刻化と定着

①生産年齢人口は2050年には現在の7割に減少

= 7名で現在10名でやっている仕事をする必要がある（？）

→社会を維持するためには生産性向上が必須

②総人口も2070年には現在の人口の7割に減少

港湾労働者不足問題の現在

(2)外国人労働者流入の今後の鈍化（1000人）

	2006年	2010年	2015年	2019年	2020年	2021年	2022年
人数	486	650	908	1659	1724	1727	1822

出所：厚生労働省『外国人雇用状況の届出状況まとめ（2022年3月末）』より作成。

2)日本の賃金水準の低下と外国人労働者流入の今後の鈍化

◆日本経済の実質的な外国人労働者依存

①物流業以外の多くの現場作業は外国人労働者に依存している。

・ 製造業=26.6%、卸・小売業=13.1%、宿泊業・飲食サービス業=11.5%、建設業=6.4%

②在留外国人労働者の上位がベトナム人（25.4%）、中国人（21.2%）、フィリピン人（11.3%）

→中国の少子高齢化、日本の低賃金化による流入鈍化・減少の可能性大

→外国人労働者の日本流入が減少するとどうなるのか？

→異業種における若年労働者争奪の激化=港湾労働者不足の加速

港湾労働者不足問題の現在

(3)働き方改革関連法の施行

①海コンドライバ―不足問題の深刻化

②港湾労働者不足による荷受時間の延長問題の加速

→トラックドライバ―不足問題の深刻化＝**港湾の生産性向上圧力**

(4)日本人若年者の海外出稼ぎの本格化

◆日本の給与水準の低下→やる気のある若年労働者の海外流出

(5)国交省港湾局のアンケート調査結果とアクションプラン

1)港湾労働を敬遠する若年労働者の実態

2)「お手伝い特例」の検討

①**港湾を越えた労働者派遣の実現→新規参入の可能性**

②**「1.5倍の保有基準」の見直しの可能性**

港湾労働者不足問題の現在

◆港湾労働者不足問題加速の悪循環の構図

①港湾に来る若手現場労働者の数の減少と質の低下 ←

⇒ ②現場の生産性低下＝作業品質の低下

⇒ ③現場港湾労働に対する港湾ユーザーの評価の低下

⇒ ④作業料金・賃金の低下

◇港湾労働者の独自性＝港湾の現場作業力の高さ＝熟練度

◇港運事業者の強み＝現場力＝熟練度の高い港湾労働者の確保・育成

◆現状を放置するとこれら2つが消失する可能性あり。

⇒1.5倍の保有基準を設定する根拠の消失

⇒異業種の新規参入の容易化＝港運秩序の解体

◆全国港湾が守るべき「仲間」の減少

DXの進展

(1)港湾ユーザーのDX展開

1)船社：船社間、船社－港湾間、船社－荷主間での貨物・船舶情報共有システムの構築の動き

2)荷主：自社貨物および取引先（サプライネットワーク）の貨物の情報管理システムの構築

◆海陸両方からのDXの進展→港湾DX推進圧力

3)国土交通省港湾局の港湾DX施策の展開

①遠隔操作RTG導入補助事業の創設・実施

②港湾技術開発制度の創設

③その他複数の実証実験の実施

◆港湾労働者不足への対応と港湾ユーザーのDX進展への対応

DXの進展

(3)港湾DXの2つの目的と限界

1)2つの目的

①グローバルなサプライネットワーク管理

②現場労働者不足の解消

2)港湾DXの限界

◆1 機械化・情報システム化投資の負担配分の問題

◆2 少なくとも地方港は全自動化は困難

：貨物量の少なさによる費用対効果の悪さ

→人と機械と情報システムの組み合わせによる現場作業実施

=現場港湾労働者の重要性は不変

DXの進展

(4) 港湾DX展開の必然性=コンテナリゼーションの進展

◆コンテナリゼーションが持つ「規格化」が持つ特徴

1) 省力化・物流統合型技術・システム革新

① 省力化=在来荷役と比べた圧倒的な省力化と迅速化

② 物流統合型=Door to Door での海陸一貫物流システム

⇒前提としての貨物の荷姿の標準化・規格化

2) コンテナリゼーションと港湾DX

◇規格化されたコンテナという荷姿単位で多数の荷主、多数の物流事業者等の間をつなぐ物流システム

: グローバルなサプライネットワークマネジメントの一般化

⇒多数の荷主、物流事業者の間での貨物情報の共有の必要

DXの進展

(5) 港湾ユーザーの通念・認識

◆コンテナリゼーションの延長線上にある港湾DX展開

◆日本の主要港は結果的に「自動化」後発港



◆港運事業者・港湾労働者が持つ既存知識・技能の「陳腐化」

: DX展開による「熟練」の不必要化

◆港運業界=「保護され遅れた業界」

: 1.5倍の保有基準等による新規参入障壁の存在 (ただしまだあまり気づかれていない)



◆港運事業者不要論=港湾労働者不要論顕在化の可能性

DXの進展

(6)港湾DXの2つの方向・可能性

◆港湾労働の機械による置き換え

◇機械化・情報システム導入を使った港湾労働者のサポート

1)港湾労働の機械による置き換えとそれがもたらす悪循環の構図

①港湾労働者不足

⇒②現場作業品質の低下

⇒③自動化による未熟練労働者を前提とした作業体制編成・定着

⇒④港湾労働に対する港湾ユーザーの評価の低下

⇒⑤作業料金・賃金低下 ⇒①港湾労働者不足の定着

◆港湾労働・港運事業者の存在意義・魅力の消失

＝港運業界の自立的再生産体制の解体

2)機械・情報システムを使った港湾労働者のサポートの可能性

①港湾労働者不足

⇒②港湾DXによる新規労働者の技能向上と即戦力化

：港湾労働者訓練プログラムの構築

＋多様な働き方の実現による多様なタイプの労働者誘致

⇒③多様な能力を持つ労働者の組み合わせによる作業体制構築

：港湾労働者の資格・賃金制度の創設

⇒④港湾労働に対する外部の評価の向上

⇒⑤作業料金・賃金上昇

＋⑥労務負担の軽減、労働時間管理の容易化等

⇒⑦港湾労働者不足問題の緩和・解消

◇社会的に評価されるやりがいがあり誇りを持てる仕事

⇒2つのタイプの港湾DXの存在：労働組合が後者を掴むべき

DXの進展

魅力ある港湾 労働の実現に 向けて

1.これまでの対応

(1)遠隔操作RTG

1)名古屋港TCB

①自動化のTCB限定、②雇用の確保

2)名古屋港NUCT

①雇用の確保、②自動化範囲の限定

3)清水港、横浜港等：同様

(2)その他の機械化・情報化投資

①雇用の確保、②当該港湾のみに適用限定

◆個別案件への対応⇒包括的な対応体制の整備が必要

魅力ある港湾 労働の実現に 向けて

2.今後の対応

◇①事前協議制度と②各地区港湾安定化協議会の活用による港湾DXの内容のチェック体制の整備および③全国港湾の研究分析能力強化と④分析結果を踏まえた訓練プログラム、資格・賃金制度創設要求

(1)作業体制変更全般の事前協議制度への取り込み

◇事前協議制度の本来的な機能

=作業体制の安定化（それによる安定的な港湾荷役作業の提供）

※在来船⇒コンテナ（革新）船への変更とコンテナ船の航路・港湾変更等の船社による一方的決定の抑止

↓

◆事前協議制度の形骸化⇒事前協議制度の立て直し

◆労使協調体制の大幅後退⇒労使協調体制の再構築

魅力ある港湾 労働の実現に 向けて

(2)港湾安定化協議会におけるチェック体制の整備

◇各地区安定化協議会の役割＝新規参入のチェック

：2000年代に進められた港湾運送事業法のセーフティネット

①各地区における港運事業者による港湾DX推進主体の確認

②各地区港湾労働組合による港湾DXの目的のチェック

+

③中央における事前協議制度による原則の確認

◇事前協議制度と地区港湾安定化協議会によるダブル・チェック体制の整備

魅力ある港湾 労働の実現に 向けて

(3)全国港湾のDX分析能力の強化

◇港湾労働政策研究所によるDXおよび制度分析

①DX全般の動向に関する情報収集とその分析

②好循環を生み出す港湾DXのあり方の分析・提案

(4)港湾労働者訓練プログラムおよび資格・賃金制度創出要求

◇港湾労働者が持つ技能とその習得コストの可視化

→技能・コストを根拠とした賃金制度の創出提案

◇そのための訓練プログラム構築への参加

※これらについても港湾労働政策研究所が関与

※アンケート・ヒヤリング調査への協力をお願い

まとめ

◆港湾労働者不足問題の深刻化とそれがもたらすもの

- ①港運事業者の強みの消失→異業種事業者による港運市場の摘み食い
 - ②全国港湾が守るべき仲間＝港湾労働者の減少→組合の存在意義の消失
- ⇒新しい仲間を迎え入れることができる体制の自主的整備が必要

◆港湾DXの目的と方向の明確化

- ①目的＝魅力ある港湾労働の実現による港湾労働者不足問題の解消
- ②方向＝現場港湾労働者の能力をサポートする機械化・情報システム
：安全でやりがいがあり誇りを持って十分な基本給を受け取れる仕事

◇「魅力ある港湾労働」の実現に向けた具体的な制度的対応

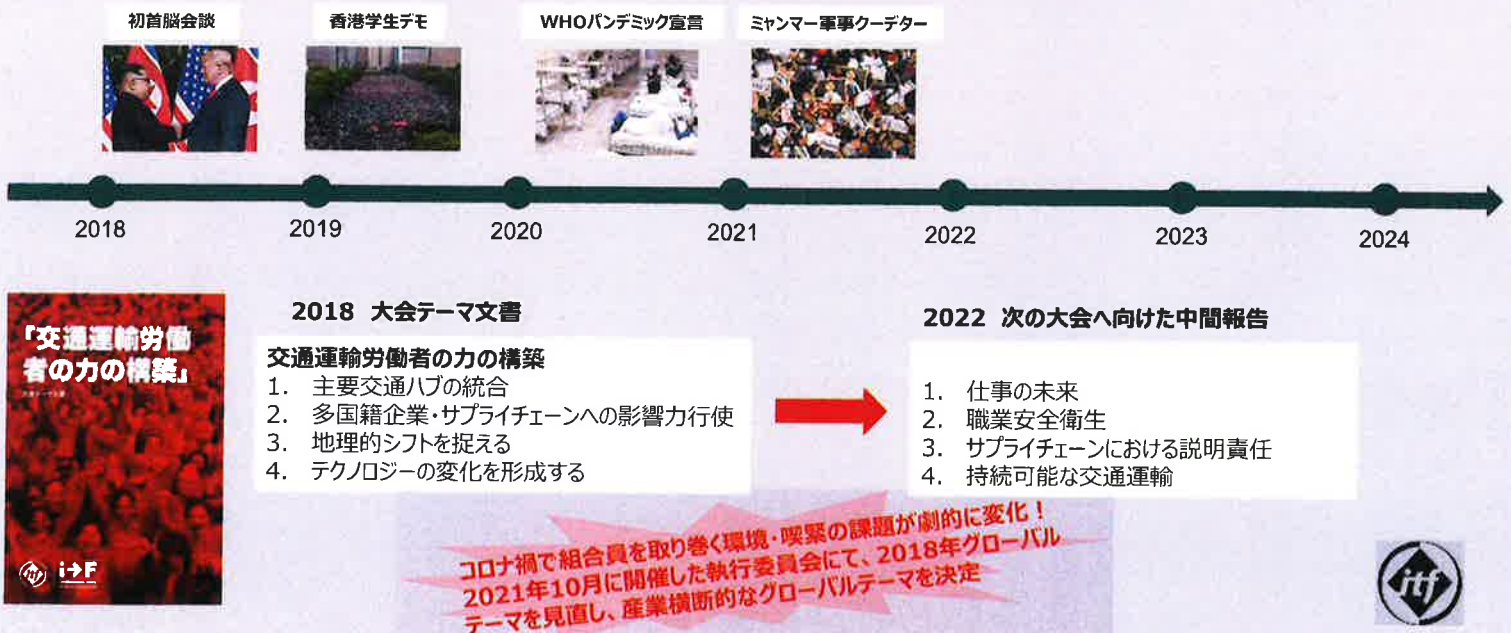
- ①既存制度の活用：事前協議制度＋安定化協議会によるチェック
- ②新規制度の創設：訓練プログラム＋資格・賃金制度

☆港湾DXの成果を港湾労使に適正に配分される仕組みの構築

3. ITF大会テーマは時代に即して決定！



4. コロナ禍による交通労働者への影響によってテーマ改変！



5. 現在の大会テーマ。2024年大会に向けて！

仕事の未来(FOW)

現状課題

- 職場のデジタル化や、テクノロジー企業、労働者、顧客、消費者を仲介するデジタル労働プラットフォームが、さらに拡大している
- 新技術は、生産性の向上、安全性の強化、仕事の快適性向上、労働時間短縮、所得拡大を秘めているが、この恩恵は、労働者に自動的に分配されるとは限らない

対応方針

- 加盟組合と協力して、自動化を含むデジタル化によってもたらせられる課題に対応していく
- テクノロジー企業や規制当局(政府)と対話しながら、労働者の権利と安全でディーセントな仕事を保証するデジタル化の枠組みを形成していく

職場の安全衛生(OSH)

現状課題

- 職場の安全衛生は組合活動の中核を成すはずが、コロナ禍において、国、地域、産業それぞれでガバナンスに差があることが明確になった

対応方針

- OSHを基本的な権利として認識させる運動を展開していく
- 加盟組合におけるOSH活動を支援すべく、ITF全体の包括的なOSH政策の策定や、研修用教材の作成、OSH担当者ネットワークを構築する

サプライチェーンにおける説明責任(SCA)

現状課題

- 「ジャストインタイム」ベースの考えにより、サプライチェーンの全ての段階で、従来の雇用関係から生じる義務を排除した不安定労働が活用されている
- 海事以外でも、サプライチェーンにおけるITFの影響力(国際的枠組み)を増大させていく必要がある

対応方針

- 政府、企業、資産所有者が、自身の事業やサプライチェーン全ての運営、労働者、基準に責任を負うことを意味し、全ての労働者がディーセントワークや労働者の権利を享受できるように
- 経済的使用者やグローバル企業との協約を求めていく
- 人権デューデリジャンス(HRDD)義務化を進める

持続可能な交通運輸

現状課題

- 気候変動の問題に直面
- 交通運輸産業は、二酸化炭素排出量の21%を占める
- 持続可能な未来に向けた労働者主導による公正な移行を実現する必要がある

対応方針

- 職場、国内、国際レベルで、ITFと加盟組合が気候正義について活動する能力を強化する
- 代替えとなる持続可能な経済モデルのビジョンを明確に打ち出す
- 公正な移行と経済の再建におけるITFと加盟組合の役割を確保することで、組織拡大につなげる

6. 仕事の未来(FOW)

自動化・デジタル化の課題と機会

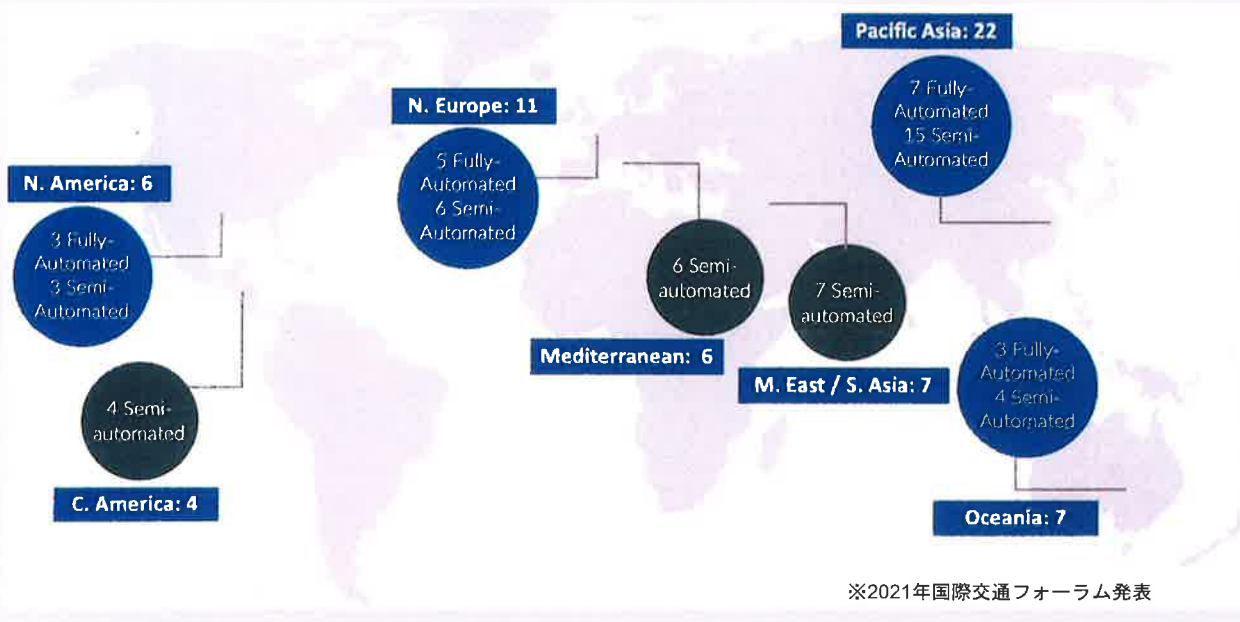
- 企業は、自動化で仕事がなくなるといった誤った、メッセージを伝えている。しかし自動化や新技術は、むしろ新しい職場、職種、会社、部門、技術、雇用形態に仕事を移行させるものである
- 技術革新に伴う失業の問題は新しい問題ではない。産業革命以降、労働者は常にスピードアップやコストダウンを実現する新しい機械・手法に立ち向かってきた。技術革新が特定の労働者グループに深刻な影響を及ぼすことはあっても、大規模な失業や貧困を生み出したことはない。
- 自動化は大きな課題ではあるが、女性労働者、青年労働者にとっては機会でもある。女性労働者の業務は、自動化可能なもの不釣り合いなものが多く、自動化は、体力的負担を軽減してくれる。

労働者に直接、影響を及ぼす

部門	影響
航空	遠隔操作やロボットの広範囲利用が可能に。パイロット、管制官、支援業務が影響
鉄道	都市部の地下鉄では自動運転技術がリード。運転手、カスタマーサービス、運航管理、保守、通信が影響
路面運輸(貨物・旅客)	道路貨物運送のプラトーニング(隊列走行)、自立走行車両、自動運転シャトルが実用化。運転手、保守、通信が影響
海運・内陸水運	船舶の遠隔操作は、自動化技術の適用事例として短絡的にも可能性が高い。
港湾	荷役機器やシャトル輸送の自動化の影響を大きく受ける。他産業と比較して巨額な集中型の資本投資や管理体制が必要とされる港湾は、生産システムの迅速な自動化が可能だった。今後、より多くの港湾が自動化され、コンテナヤード、インターモーダル設備、その他補助業務の自動化が進み、クレーン運転士、荷役作業員、コントロールシステムスタッフが等が影響を受ける
宅配・倉庫	高度な設備投資が行われた環境(アマゾン)では倉庫ロボットや労務管理システムが普及

7. 世界における港湾自動化の進捗は

1993年に世界初のターミナルがロッテルダム港にオープンして以来、効率化を謳い、世界各地で推進されてきた



7. 世界における港湾自動化の進捗は

Terminal	Port	Since	Quay cranes	Transfer	Yard
ECT Delta	Rotterdam	1993		AGV	ARMG
Pauw Panjang	Singapore	1997			
APMf R	Rotterdam	2000		AGV	ARMG
Thamesport	London	2000			ARMG
Airberwerder	Hamburg	2001	DTCK	AGV	ARML
Fishermans Island	Brisbane	2002		Auto SC	Auto SC
Wai Hui	Tokyo	2003			ARMG
Evergreen Marine	Kaohsiung	2005			ARMG
DPW Gateway	Antwerp	2007			ARMG
Virginia International	Portsmouth	2007			ARMG
Korean Express Busin.	Rotterdam	2008		ARMG	ARMG
Euroamas	Rotterdam	2008		AGV	ARTG
Itochu P&S	Busan	2009			ARMG
Newport (Hanjin, HMM)	Newport	2009			ARMG
Newport (DPW)	Busan	2009			ARMG
Jda Verde	Algeiras	2010			ARMG
Tapei Port CT	Tapei	2010			ARMG
Kao Ming	Kaohsiung	2010			ARMG
Bur Khalifa	Hamburg	2010			ARMG
Khalifa CT	Abu Dhabi	2012			ARMG
BST	Barcelona	2012			ARMG
London Gateway	London	2013		ALV	ARMG
Global Terminal	New York/New Jersey	2014			ARMG
TraPac	Los Angeles	2014		Auto SC	ASC
SSA Scaenzano Int	Cebu	2014			ARMG

Yuan Hai	Xiamen	2014		AGV	ARMG
DP World	Brisbane	2014			ARMG
HPH Brisbane	Brisbane	2014			ARMG
SICT-HPH	Sydney	2014			ARMG
Lanjong Bay	Surabaya	2014			ARMG + ARTG
Jebel Ali 3	Dubai	2014			ARMG
APMT MV2	Rotterdam	2015	Remote	Lift AGV	ARMG
Rotterdam World Gateway	Rotterdam	2015	Remote	AGV	ARMG
Patrick Stevedoring	Sydney	2015			Auto SC
PPT	Singapore	2015			ARMG
Middle Harbor	Long Beach	2015			ARMG
Ariake	Osaka	2016			ASC
Manjin Incheon CT	Incheon	2016			ARMG
APMT	Lazaro Cardenas	2016			ARMG
Liverpool 2	Liverpool	2016			ARMG
Victoria International CT	Melbourne	2016		Auto 5HC	ARMG
Yangshan Phase 4	Shanghai	2017	Remote	AGV	ARMG
Qianhai CT	Qingdao	2018	Remote	AGV	ARMG
AMPT	Vado Ligure	2019			ARMG
Tanger Med 2	Tanger	2019			ARMG
Ferguson Terminal	Auckland	2019		Auto SC	
Belfast Container Terminal	Belfast	2019			ARTG
Vishnjam Port	India	2019			
Tianjin FICT	China	2019			
Norfolk International Terminal	Virginia	2021			ASC
Halla Bay Terminal	Halla	2021			
Long Beach CT	Long Beach	2021			
APMT	Los Angeles	2021		Auto SC	Auto SC

2021年時点 世界53以上のコンテナターミナルで自動化が進む!

※2021年国際交通フォーラム発表



8. 港湾自動化に対して労働者(ITF)は、港湾部会を中心に検証

NZオークランド港における港湾自動化プロジェクト中止の時系列

オセアニア地区
最優秀港湾受賞

オセアニア地区
最悪港湾に・・・

- 2016 POALは、港湾自動化に向けたコンサルタントを活用
- 2017 POALが、2019年までに港湾自動化することを発表
- 2018 自動ストラドルキャリア導入。テスト開始
トラック運送会社がPOALに渋滞料を請求
- 2019 テストエリア形成。手動エリアと自動エリアに完全分割
- 2020 COVID-19により国境閉鎖。港は継続稼働
ソフトウェア障害で一時停止
- 2021 マスクが混在チャージを発表。他の港湾会社も追随
自動ストラドルキャリア転倒。一時停止
ソフトウェアのクラッシュ発生。自動ストラドルキャリア停止
- 2022 POALが港湾自動化プロジェクトの中止を発表
オークランド市長がレビュー指示
POALとMUNZ(NZ海事組合)が新労働協約を締結

2011 組合つぶしが加速
POALは荷役作業を外注化
労働者名簿を削除
企業組合設立、非正規労働に置き換える
最終的に会社が敗訴

自動ヤード停滞 = 手動ヤード圧迫

死亡事故

作業員不足

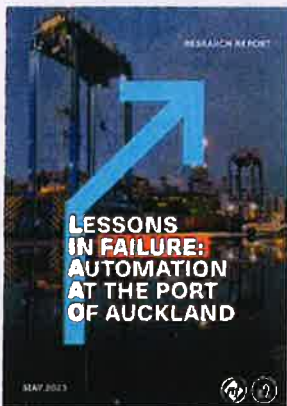
死亡事故

死亡事故



9. NZオークランド港 自動化プロジェクト中止による教訓！

2023港湾部会レポート



港湾管理者

- 包括的なリスクと影響に対する評価を実施する
- 厳格で透明性のある公的な政策を実施すること
- 開始前に新しいテクノロジー導入を確認すること
- 導入前に労働組合と協議すること

労働組合

- 交渉権確保のためにも、検討と導入計画の論議に参画すること
- 組合員へ技術に関する教育を提供すること

政府・規制当局

- 労働者の権利を守ること
- 港湾における新技術の検討と導入を監督する権限を公的当局や監督機関に与えること
- 包括的なリスクと影響を検証すること
- 厳格で透明性のある公開性を確保すること

投資家

- コスト削減を目的とした自動化計画は、環境、社会、労働者の権利をふくむガバナンスを崩壊させる懸念があることに留意すること
- 労働組合、地域社会を含む幅広い利害関係者の連携を指導すること

9. 港湾自動化に対して政府(OECD)は

経済開発協力機構

国際交通フォーラム

…欧州運輸大臣会合がグローバルな組織に改組する形で設置。加盟国64か国

サミット会議

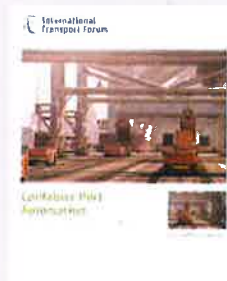
調査研究

各国の交通担当大臣が著名な有識者・経済人を交えてハイレベルな議論



交通政策に関する国際的なシンクタンク。交通研究委員会(TRC)では、各国の学識経験者や実務者が様々な政策課題について調査・研究

2021年、港湾自動化について報告書を発出



【結論】

港湾自動化は、効率的な運用を実現する特效薬ではない。自動化導入は、しばしば社会的軋轢を引き起こす。重要なのは、事業者だけでなく、労働組合や政府を含む幅広い利害関係者が会合し、コンセンサスをもって取り組むことが重要である



自動化に対するITFの結論

新技術は、生産性の向上、安全性の強化、仕事の快適性向上、労働時間短縮、所得拡大を秘めているが、この恩恵は、労働者に自動的に分配されるとは限らない

- ITFと加盟組合は、連帯・協力して、自動化をふくむデジタル化によってもたらせられる課題や影響について常に注視していく必要がある
- テクノロジー企業や規制当局(政府)との対話に参画し、労働者の権利と安全でディーセントな仕事を保証するデジタル化の枠組みを形成していく

