

24 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

2024 年

3月 6日（水）国土交通省・厚生労働省

3月 7日（木）経済産業省・資源エネルギー庁・

日本貿易会・外国船舶協会

全国港湾・港運同盟

I. 国土交通省との交渉報告

冒頭、全国港湾真島委員長は、「国会開催中にも関わらず時間を取りていただいたことに感謝申し上げ、本日は我々港湾労働者の抱えている問題・課題等を所管官庁である国交省と率直な意見交換ができる有意義な場と考えていると強調した。また本日は北海道から沖縄まで、全国から、16 ブロックから代表者も来ているので、地区・地方の現状、抱えている問題を聞いてもらいたい。」と挨拶した。

足立港運同盟会長からは、「多岐にわたる回答はもちろんではあるが、全国の仲間が来ているので、現場の声を聴いてもらって、港湾整備への取り計らい、更なる後押しをお願いしたい」との挨拶があった。

国交省の澤田課長からは、「本日、貴重な場とのご挨拶がありましたが、我々、国土交通省の職員にとりましても、現地の方々から直接意見を聞く有意義な場だと考えています。前回の申し入れから半年が経ちます。1月1日に発生した能登半島地震ですが、現在我々は精一杯取り組んでいるところです。そういうなか本日の場で皆様の声をしっかりとお聞かせ願いたい。」また、「サイバーセキュリティの問題では、昨年の7月に名古屋港が攻撃を受け、我々としても港湾のセキュリティ強化を取り組んできた。本日は全国の港から代表者の皆様が参加いただいているので、様々な意見をお聞きし、港湾行政に役立てていきたい。」との挨拶を受け、各担当官より以下の回答を受けた。

1. 港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善策について

(1) 2022年(令和4年)7月に貴省が策定された、「港湾労働者不足対策アクションプラン」は、「未来の港湾物流の維持・発展のために」として、港湾運送事業の現状を「人手不足」にフォーカスし、対策として「特定限定許可制度」を講じたが、規制緩和政策から脱却できていないことや、大手事業者の参入を招くことも懸念され、既存事業者間の協業を阻害することになり反対である。

については、「特定限定許可制度」の申請があるなしに拘わらず継続することのないよう強く求める。

また、特定限定許可制度導入後の施行状況をチェックすること目的とする「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」を来年4月目途として設置することの確認を行ったが、この「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」については、中央との連携を取るべく、各運輸局での設置を強く求める。

<回答>

- 特定限定許可制度は、労働者不足により自社では荷役を行うことができず、同じ港の他の事業者も下請けができない場合に限り、近隣港の事業社との一時的な協業を許可するものです。現在地方港において事業者の皆様が問題なく行っている協業を阻害するものではありません。なお、特定限定許可制度の活用は事業者の任意の選択に委ねられているものです。

- また、「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」は、特定限定許可の施行状況や課題を関係者に共有し、必要に応じ対策を検討する場として、制度導入後 1 年を目途に開催する予定です。
- 特定限定許可制度の各地域での施行状況や運用状況等について、各運輸局において港湾労働者を含む関係者の御意見を伺いながら本省において確認・検証を行うことで、当制度をより有効に運用できる、検討を進めてまいります。（港湾局　港湾経済課）

(2) したがって、貴省が港湾労働者不足対策を本気になって進めるためには、港運事業者が「人材確保」、「労働条件整備」、「賃金向上」に資する原資が不可欠となっており、適正料金確保が最重要課題となっている。また、ユーザー負担である福利基金など附加料金さえも港運事業者が負担している。

については、政府のすすめる「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」及び「取引適正化に向けた 5 つの取組」に基づく施策を船社や荷主（団体）へ強力に推し進めるとともに、元凶となっている届出料金を適正な料金収受となるよう、経産省や中小企業庁と協議すること。

また、貴省が物流業界の抱える「2024 年問題」の解決に向けて、2023 年 7 月 21 日に創設した、「トラック G メン」と同様に、港運業界においても、荷主企業や元請事業者の監視を強化する「港運 G メン（仮称）」創設などの対策を具現化すること。

＜回答＞

- 国土交通省としましては、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、届出運賃・料金が適正に収受される環境の整備が重要であると考えております。
- ご指摘の「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組み」につきましては、2021 年（令和 3 年）12 月に閣議決定され、国土交通省からも関係団体に対し、適正取引に配慮するよう要請を行いました。
- これらの取組みを踏まえ、昨年 7 月に策定・公表しました「港湾労働者不足対策アクションプラン」においても、「適正な取引環境の実現」を今後講ずるべき施策の 1 つとして掲げ、働き方改革のための環境整備や賃金引き上げの推進等待遇改善を通じ、港湾を魅力ある職場とするために、料金の適正収受を通じて原資を確実に確保する必要性について盛り込みました。

本趣旨を周知するとともに、船社、荷主からの理解と協力を得るため、同プランの内容について船社団体及び荷主関係団体等に直接説明を行うほか、経済産業省と連携して荷主団体に協力を依頼したところです。

- なお、ご指摘の「トラック G メン」のような他の業界において実施・検討されている取組みを港運業界に導入することは、そもそもその業界規模、下請け構造、時間外労働の差異に加え、荷主企業・元請事業者への勧告、要請等を行うための根拠等、法令上の課題の検討も必要であることから、まずは、同プランに基づき、働き方改革の原資となるべき料金の適正収受に資するよう、関係省庁とも連携し、現在実施している監査

を各種施策を進めています。(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- 東北でも料金監査の結果が出たが、監査対象のどの部分で指導が入ったのか。料金とは思うが、その料金、届け出料金はどれくらい引き上げられているのか。それと全国的にどれくらい届けているのか教えていただきたい。指導というのは認可料金時の料金のままでの指導なのか、引き上げてからの指導なのかも教えてほしい。

《国交省回答》

- 東北運輸局の資料が無いのでお答えできません。各運輸局のホームページに掲載されているので、後ほどご連絡させていただく。全国的にどれくらい届け出料金を引き上げているかも調べないとわかりません。

《労側質疑》

- 建設労働者の標準賃金が出てくると聞いている。港湾には産別最賃があるが、日港協が理由をつけて値上げしてこない。そういう部分が、届け出料金に対して、労務コストがどれだけかかっているかを監査で見ないと価格転嫁ができていないということになる。そういう意味で、きっちりともらうものをもらわないと我々の労働改善につながらない。産別制度賃金を届け出料金に反映させないと本当の意味の価格転嫁にはならない。
- 前回質問した違法事業者の件だが、運輸局、労働局、ハローワーク、事業者も含めて協議を行った。違法事業者の労働者を受け入れてくれる事業者がやっと見つかり、転籍という形となった。結局は我々労働組合と事業者で収めたが、行政としてどういったことができるのかをもう一度考えてほしい。こういう事業者を野放しにしていると、福利厚生分担金にも悪影響が出てくる。その拠出金の問題だが、拠出金（港湾福利分担金、労働安定基金、港湾労働法関係付加金）は荷役料金と別建てで請求しているのか。ほとんどの事業者が日々で料金を受け取り、近代化促進協議会へ支払っているのではないか。だから拠出金を払っていない船社が出てきている。ここに大きな問題があると考える。価格転嫁を言う前にきっちりと拠出金を払えと言いたい。だから、労働者の環境を事業者任せにせず船社・ユーザーがしっかりと拠出金を払う体制を整えるべきだ。不安定な拠出金制度ではなく安定的な制度であれば先ほどの能登半島地震でも、使えるのではないか。そういう意味で、拠出金を対象とした監査体制は取れないものか。教えてほしい。

《国交省回答》

- 監査の時には拠出金関係の書類も見させてもらっている。また、支払いがされているかどうかも確認はしている。

《労側質疑》

- 具体的に書類を出させて、中身をチェックしているということか。

《国交省回答》

- そういうことです。料金の収受率を確認するので、拠出金関係も入っているとの理解です。

《労側質疑》

- 別建てで請求書があり、収受しているわけだとはないと考えるが。料金の中に含まれ、事業者がトン数に応じて月ごとに近促協へ払っているのが実態ではないか。

《国交省回答》

- そこは近促協がどういう会計処理をしているかはわからない。料金から拠出金を控除して収受率を割り出している。

《労側質疑》

- 最近海外へ行ってきたが、海外の港運事業者は料金が取れている。同じ船社が相手なのに、日本だけが取れていないのは、国が悪いのか、事業者が悪いのか、労働組合が悪いのか。

(3)「人材確保」、「労働条件整備」、「賃金向上」を行なわないと人材不足になるという産業は、2024年問題での「トラック産業」、「建設産業」などがあるが、トラック産業では国交省も「標準的な運賃」など積極的に対策を行っている。

建設業界でも国交省は建設業の賃金のもととなる労務費の目安を設け、とび職や鉄筋工などを念頭に職種ごとに標準的な水準を示すとしている。また、ゼネコンなどが下請け企業に著しく低い単価を設定している場合に国が勧告など行政指導する仕組みも検討するとある。

このように他産業で実施されている取り組みについても、港運産業にも適正な料金収受ができ、かつ産別協定を順守できる賃金コストも反映した施策を早急に求める。

〈回答〉

- 国土交通省としましては、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、届出運賃・料金が適正に収受される環境の整備が重要であると考えております。
- このため、港湾運送事業における適正収受に資する対策を検討していく上で参考となる可能性がある他の業界において実施・検討されている取組みについても、情報収集して参ります。
- 引き続き、当省としても料金の適正収受と不合理な商慣行の改善に向けて取組みを進めて参ります。(港湾局 港湾経済課)

2. 港湾運送と港湾労働秩序に係る課題

(1) 2024 年 1 月 1 日に発生した、「能登半島地震」は半島周辺に位置する港湾施設に多大な影響を与え、今現在、事業運営もままならず、港湾労働者も就労する場を奪われている。貴省においての、人命救助や被災者支援など迅速な対応には感謝するが、早期の復旧・復興には港湾施設を利用することが必然となり、港湾運送事業を維持継続するためにも、被災した港湾施設の復旧なしに周辺港への貨物流出はあってはならず、被災港湾施設の早期復旧が最優先されるものと考える。

については、被災した港運事業者や関係行政機関との連携を強め、一日も早い復旧を行い、事業の継続と雇用の場を確保すること。

〈回答〉

- この度の地震により被害が甚大である港湾については、大規模災害復興法に基づき、一部の施設については国が自治体に代わって復旧工事を実施することとしています。
- 関係者と連携し、被災地の早期復旧・復興に尽力して参ります。
(港湾局 海岸・防災課)
- 事業の継続と雇用の場の確保の観点から、今般の能登半島地震で被災された方に対して、政府では「2024 年（令和 6 年）能登半島地震に係る被災中小企業・小規模事業者等支援本部」を設置し、被災された中小企業者等の皆さまが事業の復旧、再開を進めていく際のお力になれるよう、被災自治体とも連携し、最大限努力しているところです。
- 政府系金融機関による特別貸付、中小企業庁が行う施設復旧などの費用を補助する「なりわい再建支援事業」や厚生労働省の雇用調整助成金の特例など、様々な支援メニューを用意しておりますので、必要に応じご活用ください。(港湾局 港湾経済課)

〈労側質疑〉

- 被災地の組合員目線で質問するが、1月 26 日に閣議決定された国交省の予備費の流用だが、240 億円を使って地震災害の応急的な措置に使っていくと聞いている。そのうち港湾には 70 億程度が応急的な措置に使われることとなっているが、現場目線からすると非常にスピード感がない、もっと簡単に言うと何も進んでいない。特に北陸エリアではまったく進んでいない。金沢港でいうと倉庫は被害も少なく稼働できるが、倉庫前のエプロンが液状化により陥没している。応急的な措置は砂利を入れるだとか鉄板を敷くであるとかが可能であるが 2 ヶ月の間手つかずの状態だ。しかし、港運事業者に事情を聞くと市内ではそういった資材が奪い合いの状況となっており、確保が難しいと聞いた。被災者の支援や幹線道路の復旧が優先されるのも理解するが、港湾も重要なインフラであり、経済の玄関口である。そういう意味では港湾も同時に並行に行っていただきたい。

それと資材不足は石川県内での事なのか、全国的なことなのか。全国的なことであれば大阪万博を一時中断しても資材を復興へ回すべきと考える。

- 七尾港においては壊滅的な状況であるが、唯一耐震バースが使用可能となっている。しかし、2月の時点では「はくおう」が接岸しており、商船の米材船が入港できない事態となっていた。いまは国や行政、関係者の調整によって北陸電力の専用バースへ移り、3月にも米材荷役ができると聞いた。そこで回答にあるように事業への支援だが、事業収入のない事業者にとって単なる貸付だけでは支援とならないと考える。無償であるとありがたい。労働者のほうは日本海の組合で労働者供給事業を持っているので労使で話し合いながら微力ではあるが、計画支援労供というのをやっている。いま現在七尾港や直江津港の仲間が他港で就労している。しかし、事業者としての仕事がない、収入がないことが一番の問題である。そこで国交省にお願いしたいのは、今後発生するであろうガレキ処理や港湾を利用しなければならない作業が出てくると思う。ぜひ国交省で仕切っていただきたい、地元の港湾事業者へ指示・指導を行っていただきたい。大企業を入れるのではなく、できれば国直轄事業で地元事業者の収入となるようお願いする。

《国交省回答》

- 能登半島地震の災害の状況だが、1月末の予備費での港湾関係は7.8億円、緊急復旧に係るものを計上しています。直近の3月1日付で予備費の使用決定として港湾施設に限って言えば178億円、これは本格復旧に向けてあります。先ほどご要望のあった、「緊急復旧を早くしてほしい」とのことについては、本省としては、事業主体である北陸地方整備局に対して改めてしっかりと伝えます。ただ、水域のところは難航していることも生じているが、陸上において、段差が生じている所には鉄板を敷くなど3月中には完成できるようにしたい。

(2) 秋田港で見られるように、地方行政・港湾管理者及び港湾使用者(船社・荷主)或いは、地域秩序を乱す過当競争を生み出す事業者等による一方的な港湾利用や変更には、雇用や就労に大きな影響を与えることから、所管官庁として港湾労働秩序に影響を及ぼさない対応を行うこと。

<回答>

- 一般論として、行政手続法上、ひとたび申請が行われれば受理を拒否することはできず、審査を開始しなければならないことになっております。
- 港湾運送事業の新規許可等については、法令に基づきその審査を厳正に行なうことが重要であると考えております。
- いずれにしましても、港湾政策の遂行にあたっては、港湾法や港湾運送事業法等の関連法令に基づき、適切に進めて参ります。(港湾局 港湾経済課)

(3) 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は、公共ふ頭である横須賀新港ふ頭におけるフェリー就航問題により、明確となっている。今後の港湾政策や運用が、より連携しやすい体制として行われるように、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、地方議會議員、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参ります。
(港湾局 計画課)

3. あらゆる港湾政策に係る課題

- (1) AI ターミナル構想による RTG 遠隔操作化導入事業によって必然的に人員削減と業域削減が進められようとしている。貴省による、2023 年 11 月 14 日の回答にある、「港湾労働者の確保・定着に資するもの」とは真逆のことが行われており、「コンテナターミナルゲート高度化」においても、定着人数を削減することとなっている。国の一方的な施策による港湾の体制的「合理化」については、断固として反対する立場にあり、「現在と将来の現場と職域・雇用を保障する」ことの出来ない施策は直ちに見直すこと。

〈回答〉

- 「ヒトを支援するAI ターミナル」の取組みは、労働環境の改善が重要な目的の一つとなっており、2024 年（令和 6 年）度予算においては、物流 2024 年問題によるトラックドライバー不足への対応や、労働環境の改善のため、コンテナターミナルゲートの高度化に対する支援制度の創設を予定しているところです。
- 国土交通省としては、「ヒトを支援するAI ターミナル」に関する取組みは、労働者の確保・定着にも資するものであると考えており、関係者の皆様に対して、丁寧な説明のもと、必要な取り組みを進めて参ります。(港湾局 港湾経済課)

《労側質疑》

- 「丁寧な説明のもと」とあるが、我々からすれば強要と映る。RTG 遠隔操作の件では、我々も大変なめにあってる。良い政策だと言われ、日港協からも合意せよと言われ、苦渋の判断を強いられた経過もある。今回のAI ターミナル、高度化に関して、現在、我々の仲間が何人いるか調査中ではあるが、危惧しているのは人員の削減であり、我々労働者にとっても、専業・現業の事業者にとってもろくでもない政策となっている。ということで、丁寧な説明ではなく、労使合意がいるとしていただきたい。勝手に先行して進めることのないように。
- AI ターミナル事業でコンテナダメージチェックシステムについて貴省のHPでレベル3相当まで達したと言っているが、これがどのレベルまでするのか。これが導入

となると我々の検査労働者の雇用が無くなるのではないか。雇用不安を招かないようお願いする。

- 昨年の12月から1月にかけて、対象港を京浜、大阪、神戸とした事業の公募をかけたと思うが、どの事業者が応募したのかを聞きたい。
- 人を支援するという限り、そこには働く労働者が必ずいる。だとしたら、必ずステークホルダーが必要だし、労働者との合意形成が必要だと考える。是非ともその考え方でやっていただきたい。
- 補助事業とあるが、秋田港のトラック自動運転の実証実験を視察してきたが、メーカーの話によると、障害物が数十センチ以下の物には反応しない、子供や小動物が来ても止まれないと聞いた。国交省は詳細を把握しているのか疑問に思う。
いずれの事業も我々エッセンシャルワーカーとして働いているし、日本の物流を止めてこなかったという自負もある。そういう意味では、感染症対策であるとか、石炭荷役、バルクもそうだが、我々のためになる予算をつけていただきたい。

《国交省回答》

- RTG遠隔については労使間で協議確認されていることは承知している。労使間で合意が必要ということであれば、そうでしょうし、我々が必要云々は言えない。
- どこが応募しているかについては、現在、申請を受けて審査中であるので、回答は差し控えたい。いくつあったかについても回答は差し控える。

《労側質疑》

- 繰り返し確認するが、労使合意が必要ということでよいのか。RTG遠隔の時は労使合意が必要と国交省が言ったではないか。
- 人減らしになるから、合理化となるからステークホルダーが欲しいと言っているのだが、それでは回答にならない。

《国交省回答》

- RTG遠隔に関してはそうだが、ターミナル高度化については現時点では必要云々は言えない。労側が危惧していることは承知している。

《労側質疑》

- 承知しているのなら、勝手に進めないでほしい。進めるということは国が合理化に手を貸すこととなる。

- (2) バルク戦略港湾構想により職域・雇用の場が喪失している。四国地域に限らず、バルク戦略港湾構想による地域での現状を貴省として把握し、「民・民間での問題」とせず、2011年3月31日付の参議院国土交通委員会の付帯決議に則り、また、施策の遂行者としての責任において雇用保障や雇用創出対策を早急に協議し対応すること。
そのためにも、集約された港以外の周辺港の第2次輸送について、調査を行い、結果を公表すること。

〈回答〉

- 國際バルク戦略港湾政策は、産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食料について、国全体として効率的な海上輸送ネットワークを形成し、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の雇用と所得の維持創出を図るための政策です。
- 國際バルク戦略港湾政策では、大型船による複数港寄り及び小型船での二次輸送を促進することで効率的な海上輸送網の形成を図る物であり、周辺の港湾の貨物量を減少させるものではありません。
- また、これまでご指摘のあった坂出港については、拠点となる水島港の岸壁が事業中であり未供用となっていることから、整備による変化はまだ発生していないものと考えられます。（港湾局 産業港湾課）

〈労側質疑〉

- 回答にある「坂出港については、拠点となる水島港の岸壁が事業中であり未供用となっていることから、整備による変化はまだ発生していない」とは、何を根拠として言っているのか。

〈国交省回答〉

- 水島港は岸壁の整備が完了していないし、入港船もないことからご懸念されることは起きていない。

〈労側質疑〉

- 起きていないどころか坂出港には貨物はもうない状況だ。西日本飼料はバルク戦略港湾構想が出ると同時に水島港に移転してしまっているのだから。
- 2025年に日清製粉の坂出岡山工場が旧水島港に移転するとの発表があった。政策によって企業の移転集約が行われ、我々の職域、仕事が減るということを十分に理解してほしい。なぜ理解を求めるかというと、北海道における石炭の問題がある。バルク戦略も脱炭素も良い政策だが、影響の出る労働者をほったらかしにしているといい政策も前に進まなくなる。悪影響を出した所についてどういった補償ができるか、手立てが打てるか。それがなければ国民としてもついていけない。石炭問題では留萌港に悪影響が出てくる、国が出した政策ならば国交省としても何らかの補償・手立てを考えてほしい。

〈国交省回答〉

- ご意見は承知しました。

〈労側質疑〉

- 先月、東北地区において安定化協議会を開催したが、そこでも貨物の減少の話が出た、本当に國の政策が変わることによって東北の貨物がなくなってきた。そういった政策はやめてほしいし、地方港に仕事が回るような政策をやってほしい。

- 坂出の問題について、雇用職域が確実に奪われていることを理解し、対応してほしい。

(3) 石炭火力発電施設の廃止に伴い、港湾労働者の雇用・職域を失うことが明確になりつつある。2023年閣議決定された「GX基本法」には、環境問題の解決や対策を実施するうえで、関係する産業分野に従事する労働者や、産業が立地する地域が取り残されることなく、公正かつ平等な方法により持続可能な社会へ移行することを目指す「公正な移行(Just Transition)」が付帯決議とされた。

しかしながら、貴省は我々が求めてきた、「必要な情報交換及び意見交換を行うことを目的に関係省庁・港運労使との官民連携による関係省庁会議の設置を講じること。同時に現時点における石炭火力発電所の休廃止状況等について電気事業連合会等に対して情報交換及び意見交換ができる場の設置を講じること。」について、何ら対応の結果を出せていない。雇用の場の喪失が待ったなしとなっている港湾労働者に対し、前述の求めに応じ、早急に協議の場を設置すること。

また、現状の港湾貨物がエネルギー転換施策の一環で代替エネルギーとなり貨物変化があった場合でも、「公正な移行」の大義の下、引き続き「港湾運送事業の範疇」であることを明確化すること。

<回答>

- 2021年（令和3年）10月に策定された第6次エネルギー基本計画において、2030年度時点で火力発電の比率を現行の76%程度から41%程度まで減少させることになっています。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おりますので、国土交通省といたしましても、港湾運送事業を所管する立場から、港湾労働者の皆様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、厚生労働省と共に経済産業省への要請を継続しております。
- 具体的には、国土交通省港湾経済課長と厚生労働省建設・港湾対策室長及び資源エネルギー庁電力基盤整備課と打ち合わせを開催し、港湾労働者の皆様が雇用と就労への影響を強く懸念されている旨を伝えてきています。先日開催した打ち合わせの場においても、石炭火力発電所の廃止が想定される地元の混乱を避ける観点から、前広の情報共有に要請したところです。
- いずれにしても、国土交通省といたしましては、政策を所管する資源エネルギー庁及び港湾労働を所管する厚生労働省との3者による打合せを通じ、両省庁に対し、港湾労組の皆様のご懸念・ご要望をお伝えするとともに、雇用と就労への影響の発生防止・最小化に関しても十分に留意して検討が行われるよう働きかけて参ります。
- また、電気事業連合等との情報交換及び意見交換ができる場の設置に関するご要望や石炭の代替エネルギーとなる貨物の荷役につきましても、上記3者による打合せ等を通じて資源エネルギー庁にお伝えいたします。（港湾局　港湾経済課）

<労側質疑>

- 北海道の現状報告として、北海道電力は2027年の3月をもって砂川の発電所の休止を発表した。また、奈井江の発電所も同時期に休止するとなっている。これらの発

電所で使用する石炭は留萌港で荷揚げされており、その石炭荷役が無くなるということで我々の仲間は大変困っている。全国のほかの港を見ると、石炭は減少するが、代替エネルギー、アンモニアやLNGを混焼することで、その貨物は残るが、留萌では仕事がまったくなくなる。今までも国交省やエネ庁にも休止するまでの、フェードアウトするまでのスケジュールを聞かせてほしいとお願いしてきたが、情報の提供は一切なかった。しかし、2月に入って北電は休止をする1年前から石炭の輸入はしない、2026年の5月以降は輸入しないと発表した。これが年に何隻ほど入るのか、どれくらいの取扱量を計画しているのか、国交省からも情報を取っていただきたい。

- 留萌の事業者は扱う貨物が無くなり、事業運営も危うくなっている。組合員の中でも退職届を出して年次有給の消化中という方も出てきている。ただ、事業者に関しては窮状を日港協へ訴えるなり、行政、留萌市や北海道運輸局などへの発信が遅いと考える。
- また、留萌港は特定重要拠点空港・港湾に指定されており、港が整備されるとなっているが、港に指定事業者がいなくなることも想定されるので、そうならないようにお願いする。
- 四国でも石炭が2030年には無くなることとなっており、我々は不安でしかない。本当に国の政策によって雇用が奪われている。政策をすすめるときには労働側に情報を伝えてほしい。

(4) コンテナラウンドユースの進展やインランドデポの拡大によって、通過貨物が増加し、港湾運送事業者の業域と港湾労働者の職域が狭められている。物流コストの削減と港湾での受け渡し行為回避による利便性の追及による荷主・ユーザーのためだけに作られたインランドデポに対し、港湾運送事業法1条の「目的・公共の福祉」に資するものであるか否かの判断と、港湾労働法上での脱法行為か否かの判断を港湾運送事業法を所掌する立場にたって、関係省庁を含めた「港湾機能対策会議（仮称）」を設置し、作業実態など様々な調査の実施を図り、必要な施策の改善及び法整備を行うこと。

<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ます。
- このため、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となっている陸域とは考えられない、内陸部の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。
また、港湾労働法上の判断については、厚生労働省にご確認頂くものと考えております。
- 港湾運送事業者による荷捌きなどの増加を図るために、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。

- このため、国土交通本省は、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の導入やサイバーポートとの連携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ます、引き続き、港湾の混雑の改善等の港湾の利用環境の向上に取り組んで参ります。
- 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させる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、関係省庁に最大限の協力をして参ります。（港湾局　港湾経済課）

《労側質疑》

- 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となっている陸域と書かれているが、P12、(5)の回答とのつじつまが合わないのではないか、説明をいただきたい。

(5) 前項で述べた「受け渡し行為」について、コンテナターミナル内での受け渡し行為はテナ下との見解が示されている。これは過去の在来船型荷役を想定したもので、ターミナル内の現状とは、かけ離れている。テナ下で発生した受け渡しは、コンテナが搬出されるまで完了しておらず、ゲートでチェックした後に荷主に渡されるものであり、搬出後に初めて「受け渡し行為」の完了とされるよう見解を見直すこと。

また、コンテナターミナル内は、安全・安心な労働環境を守る観点からも港湾労働者の職域とすること。

〈回答〉

- 港湾運送事業法における受渡行為（受取若しくは引渡し）は一般港湾運送事業者と荷主又は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け行為の要件となる概念です。
- 一般港湾運送事業者は一般貨物自動車運送事業者から委託を受けているわけではなく、荷主又は船舶運航事業者の委託を受けて港湾運送契約を結ぶものです。仮に、ゲートチェック後に一般貨物自動車運送事業者との「受け渡し行為」が完了すると解釈すると、例えば、トラックがコンテナターミナル内で貨物を棄損した場合、一般港湾運送事業者が責任を負うものと考えられます。
- ご要望の趣旨がコンテナターミナル内のすべての作業を港湾運送事業法の適用対象にすることであれば、港湾運送事業法の改正が必要となり、これには港湾労働者の皆様のみならず、港湾運送事業者やゲート作業を行っている事業者、コンテナターミナル内で働く関係者の方々を含めた幅広い国民の合意形成が必要となります。
- いずれにしましても、港湾政策の遂行にあたっては、港湾関係者のご意見を伺いながら、港湾運送事業法等の関連法令に基づき、港湾の利用の実態を踏まえつつ、適切に進めて参ります。（港湾局　港湾経済課）

《労側質疑》

- 回答で「トラックがコンテナターミナル内で貨物を棄損した場合、一般港湾運送事

業者が責任を負うものと考えられます。」とあるが、当たり前と考える。言い訳にならない。

4. 安全・安心の諸施策における課題

(1) フレキシブルバッグの使用やコンテナ情報の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安全は担保できない。よってタンクコンテナの推奨や港運事業者による重量・品目等の情報伝達体制を整備すること。

<回答>

- 安全輸送ガイドライン等において、港運事業者を含めた運送契約ごとの情報伝達の経路の例などを示しているほか、コンテナへの貨物の適切な固定・積み付けの実施についても盛り込んでいます。
- また、フレキシブルバッグからの漏えいを防止するため、本マニュアル等に、フレキシブルバッグを用いる際に荷主や運転者が確認すべき内容を明記し、2018年（平成30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、2021年（令和3年）4月にガイドライン等の改訂を行いました。
- 国土交通省では、フレキシブルバッグ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、運送事業者のみならず、荷主や労使等の関係者が参加する安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図ってまいります。

（自動車局 安全政策課）

(2) 本船設備について（揚貨装置など）厚労省と連携し、PSC（ポートステートコントロール）に沿って安全点検を行い項目表の開示徹底措置を講じること。

<回答>

- 本邦各港に入港する外国船舶に対しては、安全航行及び海洋汚染の防止等に関する国際基準への適合性を確認するため、海上人命安全条約（SOLAS条約）等の国際条約に基づき、外国船舶監督官がポート・ステート・コントロール（PSC）と呼ばれる立入検査を実施しています。
- これまででもPSCにおいては、SOLAS条約による国際安全管理規制（ISMコード）に基づき、船内の保守点検のマニュアルに従って荷役設備の保守・点検が行われているか等の確認を行っております。
- また、揚貨装置については、国際海事機関（IMO）の海上安全委員会において、船上揚貨装置の設計、製造、保守点検、検査等に関する安全基準を新たに設ける SOLAS 条約付属書の改正案が採択され、改正は 2026 年 1 月 1 日より発効する予定となっております。

- PSC としましては、引き続き荷役設備等が SOLAS 条約等の要件に適合していることを適切に確認して参ります。（海事局 総務課外国船舶監督業務調整室）

《労側質疑》

- 条例改正は大変ありがたいことだが、昨年の秋の行動の時にお願いしたが、さらにこれに抑止力を持たせるために、PSC 査察官と、海員と港湾で合同のパトロールをさせてもらえないかとお願いした。その時の回答は「地元で議論してみてください」というものだった。早速北信越局の首席監督官と話をしてみたが、行政の行うパトロールと違うので難しいとは思うが工夫次第で出来るとのことだった。協議をしながら進めたいと考えている。本省の方からもご指導をお願いする。

(3) 国際海上コンテナ陸上輸送に於ける「特殊車両通行許可」について、実態は荷主が理解していないことから、運送事業者は法令違反をして運送行為をせざるを得ない状況となっている。については、関係省庁と連携を図り、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上で、運送事業者に運送依頼をすることを周知させること。

また、輸出コンテナに関わらず輸入コンテナについても、国際海上コンテナ陸上輸送の安全の観点から、コンテナの重量や偏荷重を公道へ出す前にチェックする必要がある。しかしながら、すべてのコンテナヤードに重量計が設置されているわけではなく、港湾管理者の財政を理由に、設置されていないところもある。いざ横転事故となれば海コンドライバーの生命はもとより、一般車両ドライバーへも損害を与えかねない。

そうならないためにも重量計の設置がない港湾管理者や行政に対し、設置を促し、予算的措置を講じること。

〈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、特殊車両通行許可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違法な重量超過など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）
- 過積載や偏荷重等の不適切状態にあるコンテナを発見・是正することは、国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識しております。
- SOLAS 条約に基づく国際海上輸出コンテナの総重量の確定には、実入りコンテナ

の総重量を計測する方法以外に、個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせる総重量系を必要としない方法も認められています。

- 一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の課題があります。まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでのシャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見や、関係者の協力のもと、是正措置について着実に実施していくことが重要と考えております。
- 国土交通省としましては、皆様からご意見をいただいたことについて、機会を捉えて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。（港湾局 港湾経済課）

《労側質疑》

- 高知港の重量計の設置に関して国の政策として設置するようにすすめてほしい。

（4）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、四者協議での即時対応を図ること。

〈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。このため、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やって参ります。
- また、四者協議につきましても、厚生労働省の主催により、2009年（平成21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くと考えており、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）

（5）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。

また、能登半島地震では、発生日時が1月1日という唯一の不稼働日ということで港湾労働者への被害は最小限に抑えられたが、平日の発生であれば、被災者が多数出ることが予想できる。

については、貴省において再度、港頭地区やコンテナターミナルにおける避難対策等を確認するとともに、避難場所について確保することや耐震岸壁整備について、自然災害の影響を最小限にとどめる措置を講じること。

〈回答〉

- 近年、頻発する大規模な自然災害の影響で、港湾施設の被災とともに、多くの事業者の方々が被害を受けております。
 - 災害発生時においては、港湾及びその背後地の人命防護、資産被害の最小化はもちろんのこと、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、2020年（令和2年）12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靭化のための5か年対策」において「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」について更なる加速化・深化を図ることとされており、重点的・集中的に対策を講じています。
 - なお、大規模自然災害が発生した場合においては、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、適切に対応してまいりたいと考えております。
- (港湾局 港湾経済課)
- 大規模地震等が発生した場合における住民の避難や物資の緊急輸送に対処するため、耐震性を強化した係留施設等の計画的な整備を進めてきております。
 - コンテナターミナル等における避難対策等につきましても、港湾管理者と調整して対応して参ります。(港湾局 海岸・防災課)

(6) 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る。しかし、伝染病や感染症等が流行した場合、現場では人員不足により休暇を取得することや業務を維持することさえ困難な状況に陥る。

したがって、物流機能を止めないためにも、全ての港湾労働者に対して、国費負担による治療・予防接種等の保障体制を関係省庁と連携を図り、貴省として港湾労働者や事業者の負担にならないよう早急に制度を整えること。

〈回答〉

- 国における感染症対策においては「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」(感染症法)に基づき、感染力や危険性などを総合的に勘案して分類し、その分類に応じて医療費の公費負担制度を設けています。
- 今後、伝染病や感染症等が流行した場合においても、物流の停滞を引き起こすことのないよう、国土交通省といたしましても、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)

その他

《労側質疑》

- 冒頭に課長の方からサイバーセキュリティのご報告があるといったが、それに合わせてこれとの関係の中で秘密保護法のなかでセキュリティクリアランス制度を新設して、セキュリティに係る人たちの人物調査、犯罪歴も含めて調査するとして、これまで公務員が対象であったものを民間人まで広げるよというのである。これらがリンクして

いるのかどうかはわからないけど、説明をいただきたい。

《国交省回答》

- 昨年の名古屋港事業を踏まえ、有識者からなる検討委員会の中で、コンテナターミナルにおける情報セキュリティー対策の向上について検討を行った。その結果1月に取りまとめがなされ、3つの方向性というものが示された。一つは港湾運送事業法の観点から、一般港湾運送事業者が参入などに際して、事業計画を作るが、その所に情報セキュリティー確保に関する事項を記載することによって、国が審査をする仕組みとなっている。それからサイバーセキュリティ基本法に基づいて、行動計画というのを作ります。これは港湾という分野は物流の中に位置づけられていたが、新たに港湾分野を独立させて、重要インフラに位置付けて、行動計画を作ることによって官民一致して取り組みをすすめていくとなっている。3つ目が、経済安全保障推進法の観点で、推進法に基づいて、ターミナルオペレーションシステムを導入する際に、しっかりと規制をかける必要があるのではないかと。具体的には変なウイルスが仕組まれていないかに関して、しっかりと国がチェックする仕組みを入れていく必要がある。これに関しては先般閣議決定を行い、国会に提出している所です。

一方で、今、特定秘密保護法のことを言われたと思うが、経済安保の情報というのは、特定秘密保護法の中には含まれていない。これから先は私の所管外ですから、責任のある回答ではないが、重要経済安保情報の保護及び活用に関する法律案というのも今通常国会に内閣官房から提出されている。それは重要経済基盤保護情報というものを保護するためのものとなっている。

質問のあったのは、勝手に身辺調査されるんではないかというご懸念だと思うが、そういうことはない。あくまでも重要経済安保情報というものに関して、国が調査する際には本人の同意を得たうえで、となっているので、本人の同意なくして、調べられるということはありません。

《労側質疑》

- 事業計画の変更ということは17条のことを指していると思われるが、そうなのか。どういう風に変更するのかがわからない。また、施行規則の変更も伴うと思うが、どんな案文になっているのかがよくわからない。

《国交省回答》

- 今回は施行規則の改正をしており、施行規則の中で記載事項として、新たにTOSの概要等、サイバーセキュリティ確保に関する事項というものを事業計画の中に記載していくこととなっています。記載事項の中身に関しては日港協と現在調整を行っているところであります。

そういうことで、例えば、名古屋港のサイバー事案であれば、IPアドレスの固定がなされていなかったであるとか、そういったところが脆弱であったため、そこから入られた可能性があったと言われている。ですから、そういったところがしっかりと対策されているかといった所を確認していきたいと考えています。

《労側質疑》

- 法改正までなると、セキュリティ担当者が身辺調査の対象となってくるのではないか。

《国交省回答》

- これは、TOS の概要等、サイバーセキュリティ確保のためであり、経済安全保障推進法での扱いとなり、重要経済基盤保護情報というものを保護するためとは違い、身辺調査されることはありません。

経済安全保障での情報は会社内での情報となるが、重要経済基盤保護情報は国が持っている、秘さなければならないような情報、外国政府からもらった情報を言っており、その情報に民間が関与する場合に、セキュリティクリアランスを受けてもらうこととなっている。

《労側質疑》

- ナックスの場合でも、その中にはマニュフェストも入っているが、どこまでが国が持つべき情報、秘密にする情報となるのか線引きはできていないのではないか。

《国交省回答》

- 繰り返しとなるが、経済安全保障での情報は会社内での情報となるが、重要経済基盤保護情報は国が持っている、秘さなければならないような情報、外国政府からもらった情報を言っており、その情報に民間が関与する場合、例えば国が秘匿にして持っている情報で民間と国が一緒に研究するといった場合に、セキュリティクリアランスを受けてもらうこととなっている。

最後に

《真島委員長》

日本港運協会は1月末に中央労働委員会から命令書を交付されたが、それを不服として国を相手取って裁判をしようとしている。こういう団体には、国土交通省として表彰とかをするべきではないと考える。民間企業であればブラック企業と言われてもおかしくない。考えてほしいことをお願いする。本日は貴重な場をいただき感謝します。

II. 厚生労働省との交渉報告

1. 2024年1月1日に発生した、「能登半島地震」は半島周辺に位置する港湾施設に多大な影響を与え、今現在、事業運営もままならず、港湾労働者も就労する場を奪われている。については、被災した港運事業者や当該労働局との連携を強め、一日も早い復旧を行い、事業の継続と雇用の場を確保すること。

〈回答〉

- 厚生労働省においては、雇用調整助成金の支給要件の緩和、助成率の引上げ、支給日数の延長のほか、雇用保険の基本手当の支給について特例措置を講じています。
- また、こうした特例を丁寧に説明するため、石川・新潟・富山・福井・各県の労働局等に特別労働相談窓口を設置し、事業者や労働者からの相談に応じています。
- 厚生労働省としては、支援施策等の丁寧な周知に努めるとともに、引き続き、被災した事業者及び労働者に対する支援を実施してまいります。

(職業安定局建設・港湾対策室)

《労側質疑》(日本海)

- 雇用調整助成金の助成率の引き上げについて、コロナの時は全国規模で1日100%支給だった。しかし今回は限定的な地域の話である。一時的でも何故100%支給して頂けないのか。新年度予算が成立した際は100%支給を想定されているのか。

《厚労省回答》

- いろんな所からそういった声も出ている。職業安定局の中でも雇用調整助成金をやっているが、本日改めてご意見を頂いた中で伝えたいと考えている。

《労側質疑》(日本海)

- 返答は求めないが、これに関して半年なのか一年なのかそれ以上の可能性があり生活が出来ない。港湾は基本賃金が安く時間外や休日出勤で稼いでいる。重ねて是非とも100%にして頂きたい本当に切なる願いである。

2. 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。

また、国交省が進めている2022年(令和4年)7月に策定した「港湾労働者不足対策アクションプラン」にある「特定限定許可制度」については、大手事業者の参入を招き、既存事業者間の協業を阻害することになり反対であり、貴省としても労働力不足対策を進める立場から港湾労働法の適用の拡大をはかり、一般派遣への道筋を認めないこと。

(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、早急に関係省・関係労働局・港運労使との四者協議を開催すること。

〈回答〉

- 全港・全職種適用に係る検討につきましては、これまでの港湾労働専門委員会にお

ける議論を踏まえ、港運労使による「港湾労働法適用問題労使検討委員会」の場において議論がなされることとなっていることから、厚生労働省としても、当該検討委員会に参画し、労使の皆様とともに議論を重ねてまいりたいと考えています。

- また、国土交通省の「特定限定許可制度」については、真に必要な場合に限り、下請に係る要件が緩和されるものであり、従前の港湾運送事業の枠組みが変更されるものではないと認識しています。
- 厚生労働省としては、引き続き、当該制度の施行による影響について注視するとともに、労働関係法令違反が疑われる事案が発生した場合には、適切に調査・指導監督等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》(大阪)

- 大阪港でも線引きをすると川・道路を隔てて少しの距離でも、範囲が違う実態がある。港労法の適用場所でない所は料金が安い。違法派遣や違法就労を無くすためにも全国適用が必要である。適用港の中でもそういう事情が存在する。港の事情が異なる中で、港労法の適用港の問題と港労法の適用範囲の問題は考えるべきである。港湾運送事業法と港湾労働法を遵守してない業者が海荷を扱っている。違法な業者は届け出がなく抜け穴になっている。均等な公平公正な取引が出来て公正な企業間競争が出来るために我々労働組合は、所謂港労法・港湾運送事業法の正合性を以ってパトロールしている。もう少しあまめな対応をし、線引きをきっちりするようお願いしたい。

《厚労省回答》

- 大阪の件で順法のためにしっかりやっていくのが公平な競争であり、価格転嫁に繋がるという話で、順守している事業者を守らないのはおかしいというご指摘でした。区域の線引きなり整理の件も労働局・ハローワークを含めてしっかりと対応していく必要がある。

《労側質疑》(中執)

- 10年以上前になるが検数労働における指定事業体の問題で厚生労働省から「専ら派遣になる」ゆえ派遣法違反になると是正指示が出た。24春闘においても継続課題として取り組んでいるが、未だに問題がデットロックてしまっている。いつ港湾が止まるか分からない緊迫した状況である。とりわけ検数についても港湾労働法の適用にならなければいけない。当初の指導を改めて日港協と全国港湾に行ってほしい。指定事業体の料金に触れると50%オフという実態がある。再度厚生労働省のお力添えのもと「専ら派遣はダメ」である事を日港協に行政指導して頂きたい。

《厚労省回答》

- 全港全職種適用の中で違法派遣という話もある。今回、需給調整事業課は来ていないが、当時の資料や指導状況を確認しながらこういった観点もあると認識し、検討や議論を重ねていく問題と認識している。

《労側質疑》(中執)

- 当時の指導状況を確認しながら議論して頂くという趣旨の回答があったが、おそらく24港湾春闘において労使紛争になる可能性がある。本日の段階で何とも言えないが、労

使紛争に入った場合に指定事業体の点だけでも貴省に相談に行かせていただきたい。議論に入って頂き、場合によっては貴省が仲介して日港協に「間違っている」と言ってもらわなければならぬので相談をさせて頂く可能性があるという事を付け加えておく。

(3) 港湾労働秩序維持のために、六大港に於いてワッペンの斉一化を行うこと。

〈回答〉

- 港湾労働法第9条第3項の規定に基づく港湾労働者証の携帯義務について、港湾労働者証の紛失防止や港湾労働者の安全確保等の観点から、港湾労働者証のコピーを所持している場合又は港湾労働者証をコピーしたワッペンを貼り付けている場合には、港湾労働者証を携帯しているものとみなすこととしています。
- 港湾の雇用秩序維持のためのパトロールにおいて、ヘルメットに貼り付けられたワッペンを目視により確認することで、港湾労働者の確認について効率的な運用が図られているところであります、厚生労働省としては、港湾における雇用秩序維持及び運用の効率化の観点から、ワッペンの使用を好事例として捉えています。
- 未実施の港湾においても、導入を前提とした検討が行われているものと承知しており、労使の合意がなされた場合には、行政としてもワッペンの導入及び運用に協力してまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

《労側質疑》（名古屋）

- お陰様で業の方が導入を前提としたワッペン委員会を立ち上げることになった。引き続きご協力を願いたい。
- 《厚労省回答》
- 我々も必要な支援をしていきたいと考えている。

3. 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）を早急に設置し、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あり、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・物流施設に限り、港湾倉庫の指定の対象としております。
- また、港湾倉庫を具体的に指定するに当たっては、港湾労働法施行令第2条第3号の規定及び関係通達に基づき、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、場合により管轄運輸局の意見を聴いた上で、公共職業安定所長が判断することとなっています。
- なお、マルチテナント型の港湾倉庫の指定については、2022年7月から建物単位での指定を原則とする取扱いをテナント単位での指定を原則とする取扱いに変更しました。（職業安定局建設・港湾対策室）

《労側質疑》（大阪）

- 悪質な業者がいたため出向いたが門前払いをされた。港湾倉庫に指定するかしないかの議論が出来ない。港湾運送事業法の関係なので運輸局・労働局・出先の職業安定所が取り締まりを強化してもらわないと困る。港湾労働法が適用される区域について具体的にやっていただきたい。適用範囲の問題であるが、川筋ひとつ隔てただけで違法なことが行われている。どのように行政指導していくか各省庁に通達するようお願いする。

（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】

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、場合により管轄運輸局の意見を聴いた上で、公共職業安定所長が判断しているが、必要がある場合には、実態について関係各位と共有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）

○【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（1999年〔平成11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）

《労側質疑》（名古屋）

- 当地域でも2～3メートルのどぶ川を挟んで、右側と左側での扱いが違う状況が続いている。実際地域の公共職業安定所長から意見が来ているのか。継続するとは言ったが実態が見えない。もし取り組んでいるのであれば、何故その部分が変わっていないのか説明が欲しい。

《厚労省回答》

- 港湾区域内で該当する疑わしい倉庫があるという情報が得られた場合は、調査をしている。現行の制度ならば、港湾区域外になると調査の対象にはならない。違法なものがある場合はしっかりと対応していきたい。

《労側質疑》（関門）

- 以前より「ひびき港」の港労法の独自の線引きについて発言している。地元では曖昧な線が残っている事で今後の雇用秩序が乱れる不安を抱えている。長州出島の件では早

急な対応にて問題解決を図って頂いた。今回の「ひびき港」についても同様に問題が起きた前に対応して頂きたい。また今後どのように検討されているのか分かる範囲で教えて欲しい。

《厚労省回答》

- 頂いたご意見を踏まえながら検討していきたい。

《労側質疑》（関門）

- 「ひびき港」の件について検討して頂くのは、非常にありがたいが急いでほしい。福岡の労働部会でも「倉庫等が建つ予定がない」と発言があったが、現にタイヤ工場が出来て発電所もある。「洋上風力発電所」の拠点基地もあり、法案を改正してまで特区として作った港であり、前例があるのに予定がないというは違うのではないか。そういう地域であるため、ほとんど埋め立てが進んで行って何故その線だけがずっと残っているのか、意図的に残したのか線を移し忘れたのかは分からぬが、問題が起きてから対応するのには非常に困る。労働局への情報通達が最後のため、労働局も困っている。問題が起きる前に対応することを検討願う。

(2) また、港湾倉庫・特定港湾倉庫で就労する労働者は全て港湾運送事業法でいう許可事業者に雇用された労働者とすることを目的に貴省を含めた関係省との協議会設置を図ること。

〈回答〉

- 港湾運送・倉庫業の業務については、港湾労働者の雇用の安定等の観点から、港湾労働者の適切な雇用管理を行うことができる港湾運送事業者等の常用労働者が行うことが適切であると考えています。
- 港湾倉庫・特定港湾倉庫における荷さばきについては引き続き、各関係者を通じ、港湾運送関係事業者等に行わせるよう周知してまいります。
- なお、国土交通省とは今後も連携を図り、港湾労働者の雇用管理改善のため、情報共有を行ってまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

(3) 地方港に於ける特定港湾倉庫の指定状況について報告されたい。

〈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

(特定港湾告示で指定した区域)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)

4. 港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善策について

港湾運送料金については、深夜・土日祝日等の割増料金、待機料金、長期蔵置貨物の保管料金等を充分に収受できていない港湾運送事業者が一定数あるなど、人件費、設備費、燃料費等の原価に見合った適切な料金が収受できていない実態があります。については、関係所管官庁である国交省と連携を図りながら船社・荷主(団体)に対し、港湾運送料金を産別協定が順守でき、適正な労務コストを繰り入れた原価計算による港湾運送料金の設定と不合理な商慣行の改善への周知を強く求めます。

＜回答＞

- 港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善については、国土交通省が2022年(令和4年)7月に公表した港湾労働者不足対策アクションプランに基づき、船社・荷主(団体)に対する周知と協力要請が実施されるものと承知しております。
- 厚生労働省としては、賃金や労働時間等、港湾労働者の雇用の安定や労働環境の改善を図る観点からも、適正料金の収受は重要な課題であると考えており、引き続き、国土交通省に対し必要な協力をやってまいります。(職業安定局建設・港湾対策室)

5. 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＞

- 港湾労働法の定義については、国土交通省所管の港湾運送事業法に規定す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、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該当しないと承知しております。
- 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います。
(職業安定局建設・港湾対策室)

6. 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)の制度の創設すること。

〈回答〉

- アスベスト被災者については、これまで、労災保険による保証制度や、労災保険の対象外の方に対する石綿健康被害救済制度、特定石綿被害建設業務労働者等に対する給付金制度により、補償を行ってきたところです。
- 労働基準局としては、引き続き、現行の制度に基づき、必要な補償をしっかりと行ってまいります。 (労働基準局労災管理課)

《労側質疑》(神戸)

- 秋闇とは異なる回答だが求めている回答ではない。なぜ港湾労働者に適用されないのか。またそういった救済制度がないのか。我々の思いは伝わっているのか、回答を見る限り伝わってこない。労働者が事業者を訴えて事業者が労働者に対し支払う事で、事業の運営に関わってくる。石綿に関しては労使ともに被災者である。当然賃上げにも関わってくる部分であり、原材料として取り扱った港湾労働者には国としての補償がないのか。労災認定者は高齢になって年々減少してきており、そういった方が亡くなるのを国は待っているのか、一刻も早く国が石綿に関してミスを認め、港湾労働者に対しても救済制度の設立を願う。

《厚労省回答》 〈労災管理課担当者より回答〉

- 港湾労組からの強い要望だと認識している。前提的な話として建設の給付金については、最高裁判決や基本合意書が設けられた経緯のもと、国の責任が認められた範囲において給付をしている。現行の基金の対象の範囲とするのは難しいと考える。一方で例として、建設アスベストの基金があるが補償・救済のアプローチの仕方はこの基金に限った所ではないと考える。これまでの経緯をみると裁判でという事ではなく平和的に解決したいとみえる。どのようなアプローチが可能なのかという所を踏まえ、今後4者協議の話があったがそういった場で考え方協議をしていく。

《労側質疑》(神戸)

- 裁判をしなかったら申し入れの回答は変わらないのか。もう少し真摯にこの問題を聞き入れて欲しい。四者協議の中でこの問題が前進し、且つ厚生労働省のほうでも考えて頂きたい。

(2) 上記(1)をテーマとして、国交省と連携のうえ、四者協議を念頭に組合との協議を図ること。

〈回答〉

- 港湾アスベスト問題については、2009年(平成21年)と2008年(平成22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、2019年(令和元年)11月の要請以降、省内の関係部署とともに港湾アスベスト問題の課題及び現状の取扱いを整理し、2019年(令和元年)年末に貴組合に対して、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こと

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ったところです。

- 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）

《労側質疑》（中執）

- 確かに 2019 年（令和元年）12 月 25 日に厚生労働省から一定のお考えが示された。諸事情もあり頓挫していたのは事実である。つきましては貴省から出してもらった考え方について折衝の場を設けて頂きたい。

《厚労省回答》

- 関係者で議論していく中で一度打ち合わせを出来ればと、積極的に考えている。

《労側質疑》（中執）

- 折衝の申し入れについて快く返事して頂いたと理解する。確かに四者協議を開催し、その後うやむやになったのは事実。当時、国賠の動きは組合の方にあったが、日港協はそういう姿勢ではなかった。全国港湾が訴訟への動きがあったが、一旦真摯に四者協議にて港湾労働者に対する補償を考えるとして労使が集まった経緯がある。現在、延び延びになってはいるが、あたかも四者協議が出来ていないというのは逃げの回答にしか聞こえない。厚生労働省の方から「建設ではこうだが港湾はどうしましょうか」という相談くらいあっても良いのでは。怒りをこめて回答に対するコメントとさせて頂く。

（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、6(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）

7. 港湾の通過貨物対策について

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）を早急に設置し、作業基準など様々な調査の実施を図り、必要な施策の改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の対策ツールの1つと承知しています。
- 具体的には、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と承知しています。
 - 厚生労働省としては、当該事業が港湾運送事業者へ与える影響等を注視しつつ、国土交通省と連携し、情報共有を行っ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）

8. ILO（国際労働機関）条約・勧告批准について

- （1） 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・第 145 号勧告に関する事項】
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、条約の批准に当たっては、
 - ・法の適用範囲に関する考え方
 - ・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）
- 【ILO 第 160 号勧告に関する事項】
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、玉掛け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）

《労側質疑》（四国）

- 港湾労働法の全国適用をし、地方港も港湾労働者の登録を行うことによって特に石炭荷役に携わる港湾労働者が、どのように直接的な被害を受けるか充分把握をして、批准を受けた中で今後石炭荷役からパイプライン作業・アンモニア・水素へと荷役形態が変わることが想定される。公正な移行が出来るか厚生労働省が中心となり、港労法全国適用・ILO 批准について議論を進めて頂きたい。

《厚労省回答》

- ILO 勧告に関しては出来ていない状況である。政労使でしっかりと対応していく事が必要だと我々も考えている。

《労側質疑》（四国）

- 石炭の問題は、四国地域にも影響がある。また事業が終了した後に「失業保険・雇用調整助成金」の対応で済む問題ではない。国際機関の条約があるのだから厚生労働省が率先し、「石炭に替わる新しい荷役方法についても雇用確保出来るよう」に各省庁に言

ってほしい。強く言うためには批准すべきである。厚生労働省が言ってくれるという期待を込めて発言する。

《労側質疑》（中執）

- 石炭バルクの問題もそうであるが、批准について厚生労働省だからこそ言える面がある。その政策を行うと港湾運送事業が潰れる事を言ってほしい。そういう文脈で問8は読んでいただきたい。関係省庁とも連携の上云々とあるのだから「公正な移行」の原則に基づき、地元に仕事があるのか、電力会社は留意しているのか、エネ庁も考えているのかという考え方をしてほしい。同じ事を繰り返さないで頂きたい。

（2）なお、労働分野において、政策決定にあたっては、公益（政府）・労働者・使用者の3者が対等の立場で構成し協議することが、国際基準とされている（ILO 三者構成の原則）。

したがって、石炭荷役の課題などについては、政・労・使の3者に加え、電力会社などの関係者を加えて協議し、対策を講じること。

〈回答〉

- ILO の諸条約において、雇用政策の立案等多くの分野について労使参加のもとで政策決定を行うべき旨が規定されていることを踏まえ、労働分野における法律改正等の政策決定については、公労使三者構成による労働政策審議会において諮詢・答申等を行っています。
- 厚生労働省としては、引き続き港湾労使の皆様と議論を重ねつつ、関係省庁とも連携の上、港湾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）

《労側質疑》（日本海）

- 3者構成による労働政策審議会を実施しているので完結しているように聞こえる。「公正な移行」に関してドイツの例を学習したが、企業や有識者や労働者を交えて協議し、最終的にはまとまっている現状がある。日本も批准をして政策決定において労働者の意見を聞き進めていく、タイミングに来ている。批准を強く切望する。

《厚労省回答》

- 本日の意見を聞き思う所はある。色々な形で労政審を通じてというのが現状であるが、意見を聞いていく必要がある。

《労側質疑》（中執）

- 労働政策に関わっては世界の常識では政・労・使が対等に話をするというのが原則中の原則。先ほどのバルク戦略港湾の例を上げると、その結果について失業が起り、転職せざるを得ない事態になり、厚生労働省がサポートをしますよと言われた、その時点でこの政策は失敗である。すでにエネ庁はこういう見解であるという前に、厚生労働省として想定できるのは失業問題である。雇用が無くなることを踏まえた上で政策設計しなければならないことを、エネ庁に言うべきである。

（3）本船設備について（揚貨装置など）国交省と連携し、PSC（ポートステートコントロール）に沿って安全点検を行い項目表の開示徹底措置を講じること。

<回答>

- PSC（ポートステートコントロール）については、地方運輸局等において、日本に寄港する外国船に対し、条約が定める安全基準等を満たしているかについての確認を実施されているものであると承知しています。
- 厚生労働省としては、国土交通省と連携しつつ、引き続き港湾労働者の安全確保に努めてまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

9. 伝染病・感染症について、港湾労働者の安全・安心を担保する措置

- (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」について政・労・使三者で以て早急に策定すること。

<回答>

- 感染症等に対する一般的な対策については、厚生労働省ホームページ等において必要な情報が公表されている所です。
※厚生労働省「感染症情報」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適宜ご確認ください。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryou/kenkou_kekkaku-kansenshou/index.html
- 厚生労働省としては、外貿船における本船荷役業務に特化した対策について、引き続き国土交通省と情報共有を図ってまいります。
(職業安定局建設・港湾対策室)

(2) 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る。しかし、伝染病や感染症等が流行した場合、現場では人員不足により休暇を取得することや業務を維持することさえ困難な状況に陥る。

したがって、物流機能をとめないためにも、全ての港湾労働者に対して、国費負担による治療・予防接種、罹患後遺症とワクチン接種による後遺症などの保障体制を関係省庁と連携を図り、貴省として港湾労働者や事業者の負担にならないよう早急に制度を整えること。

<回答>

- 感染症対策については、内閣感染症危機管理統括庁が創設されるなど、政府としても感染症危機への対応の強化を図っているところです。
- 厚生労働省としては、感染症等が流行した場合においても物流の停滞を引き起こすことのないよう、国土交通省と情報共有しつつ、港湾労働者の労働環境の改善に努めてまいります。（職業安定局建設・港湾対策室）

10. 国際バルク戦略港湾構想に伴い、港湾労働者の雇用が既に失われている四国地域に限らず、国際バルク戦略港湾構想による地域での現状把握を目的に関係省庁・関係する都道府県と連携を図り雇用補償や雇用創出対策を図るよう早急に協議の場を設置すること。

また、各都道府県や国土交通省との連携がみえるようにすること。

〈回答〉

- 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、各地域において雇用対策が必要と考えられる場合には、国土交通省、都道府県、市町村や関係機関と連携しながら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）

《労側質疑》(四国)

- 2014年に国際バルク戦略港湾政策の影響を受けて水島港に貨物が移った事を長年問題提起をしているが、何を努めていただいているのか具体的にどのような手立てがあるのか、取り組みの経過を含めて教えて頂きたい。

《厚労省回答》

- 雇用調整助成金や失業給付なり新たな職場への斡旋など、そういったような形でこれまで対応してきた。

《労側質疑》(四国)

- 失業保険や雇用調整助成金を払っているという発生主義はやめて欲しい。失業保険は貰っていない。会社と協議して賃上げも抑制しながら、誰一人失業しないよう自然減の定年延長者で調整しながら努力しやっている。組合組織としては組合員の減少により、我々の力も弱くなり大きな打撃を受けている。何も総括ができない現状があるので前向きに検討を願いたい。

11. 石炭火力発電施設の廃止に伴い、港湾労働者の雇用・職域が失うことにおける必要な情報交換及び意見交換を行うことを目的に関係省庁・港運労使との官民連携による関係省庁会議の設置を講じること。

また、10項と同様に各都道府県や国交省との連携がみえるようにすること。

〈回答〉

- 石炭火力発電施設の廃止等の状況については、資源エネルギー庁、国土交通省及び厚生労働省の3者で定期的に意見交換を行っています。
- 先日開催した意見交換の場においても、資源エネルギー庁に対し、雇用への影響について懸念を伝えるとともに、発電施設の休廃止等に関する情報の早期提供や、港湾運送事業者・港湾労働者に対する電力会社からの事前の説明について要請したところです。
- また、取扱貨物に占める石炭貨物の割合が大きい港を管轄する労働局に対して建設・港湾対策室から指示を行い、雇用への影響が懸念される事業者について情報収集を行うとともに、労働局において地元自治体との意見交換等を行っています。
- 厚生労働省としては、引き続き、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）

《労側質疑》（中執）

- 石炭火力発電の件での回答「先日開催した意見交換の場」についてだが、いつ開催したのか教えて欲しい。明日エネ庁への申し入れをさせて頂くが、いつもエネルギー政策に特化した回答であり雇用問題等に関しては他人行儀な動きである。三者協議の中で国土交通省・厚生労働省は非常に前向きな回答だがエネ庁には、我々の思いが伝わっていない。開催日時の回答についてお聞きしたうえで明日の意見交換に反映させたい。

《厚労省回答》

- 先週、国土交通省・エネ庁と意見交換、情報共有をさせて頂いた。回答したように、港湾運送事業者・港湾労働者に対して事前説明をしてほしいと要請した。労働局にも自治体の取り組みや、どこまで自治体が情報を把握しているか情報収集するよう指示した。国土交通省・厚生労働省がしっかりとエネ庁に伝達・情報共有・事前説明をして我々も把握しながら対策を進めていく必要があると考える。粘り強くエネ庁にも理解頂き、しっかりと対応して貰えるようにしていこうと思っている。

《労側：真島委員長総括答弁》

- 石炭の関係だがそもそも「公正な移行」という事で、2009年COP15の時に初めて「公正な移行」という言葉が使われた。将来的にカーボンニュートラル・化石燃料からの脱却が当たり前の話である。ただし、そこの石炭に関連する労働者を支援するための「公正な移行」がないとダメであると確認されている。日本の外務省も参加をして理解をし、それに基づきドイツ・カナダ・オーストラリアで港湾労働者も支援されて、次のステップに踏んでいる。日本だけが肝心な部分である「犠牲者を出さないようにしよう」という所が出来ていない。
- ここ10年で建設と港湾の立ち位置が逆転したと考えている。トラックは標準的な運賃ができていて、建設は標準労務費があってそれに基づいた給料を払わなければ、行政で注意勧告すると縛りを掛けている。港湾だけ独禁法の抵触が云々と騒いでいる一部事業者団体があるが、港湾の賃金体系がかなり落ち込んでいる。事業者団体に対しても、しっかりとやるように話をして頂きたい。様々な課題があり労働者が頼れるのは厚生労働省しかないので、今後も、よろしくお願ひしたい。

III. 経済産業省および資源エネルギー庁との協議経過

資源エネルギー庁（14時～14時45分）

1. 石炭火力フェードアウトに向けた状況について（資源エネルギー庁）

- (1) 現在、ロシア・ウクライナ戦争の長期化、中東紛争の激化により原油や天然ガスの価格が高騰し、世界各国では、エネルギー政策の転換が進んでいます。つきましては、日本における脱炭素化に向けた電力需給政策及び火力発電を取り巻く状況、石炭の安定供給確保に向けた進捗状況の説明を求めます。

〈資源エネルギー庁/回答〉

(第59回電力・ガス基本政策小委員会/2023年3月1日 資料3一部改)

① 足下の電源構成

直近（2022年度）の電源構成を見ると、火力発電（石炭、LNG、石油）は発電電力量の7割以上を占めている。発電電力量の内訳は、石炭火力31%、天然ガス34%、石油等8%、再エネ22%、原子力6%となっている。火力発電が大部分を占めている。（第66回電力・ガス基本政策小委員会/2023年10月31日 資料5）

② 電源のゼロエミ化に向けた検討の方向性（基本的な考え方）

電源のゼロエミ化の促進を進めるにあたっては、ゼロエミ電源の新規導入促進等のため、電源の性質等を踏まえながら、必要な施策ツールについて整備してきたところ。

既存の施策ツールを最大限活用しつつ、電源のゼロエミ化を更に誘導していくためには、今後の制度的措置の在り方に関して、どのように考えていくべきかということで、FIT/FIP、長期脱炭素電源オーケーションの仕組みを通じて脱炭素電源を増やしていく取り組みを進めている。

（第70回電力・ガス基本政策小委員会/2024年2月27日 資料10）

③ 今後10年の電力需要の想定

電力広域的運営推進機関は、一般配電事業者から提出された電力需要の想定を取りまとめ、毎年公表している。

電力を取り巻く新たな状況として、本年1月24日に公表された想定では、人口減少や節電、省エネ等により家庭部門の電力需要は減少傾向だが、データセンターや半導体工場の新增設等による産業部門の電力需要の大幅増加により、全体として電力需要は増加傾向となった。

（第69回電力・ガス基本政策小委員会/2024年1月22日 資料3）

④ 石炭価格の推移（2010年以降）

最近の石炭動向については、輸入側では、Covid-19からの経済回復と需要増に加え、ロシアに対する制裁として石炭輸入のフェーズアウトや禁止などから、市場構造に変化が生じ、輸入側としては、供給力が不足するという構造的な背景の中、2022年は一般炭、原料炭とともに高騰を見せた。足下の石炭のスポット価格については、天然ガス価格の値下がりも受け下落している。

（2）これまで資源エネルギー庁は「電力の安定供給は大前提」と説明していますが、非効率石炭火力への依存度が高い地方の電力会社はすでにフェードアウトに向けた施策を表明しています。つきましては、石炭荷役作業を引き受けている港湾運送事業の存続や港湾労働者の雇用問題などに向けた具体的な説明が重要視されることから貴庁を通じて、石炭供給を担う企業（商社等）及び地元電力会社に港湾労働組合の意向を伝えることを強く求めます。

〈資源エネルギー庁/回答〉

- 組合からの申し入れ内容を地元電力会社等に伝えることについては、引き続き、電力会社に都度伝えているところである。

（3）今後、直面しかねない混乱に対する現実的な解決策など円滑に協議をすすめるため

の取り組みが求められます。つきましては、脱石炭に向けた代替的な政策等の情報交換及び意見交換ならびに、公正な移行（GX 基本法案に対する付帯決議）を実現することを目的に政策所管官庁である資源エネルギー庁、港湾運送所轄官庁である国土交通省・厚生労働省、港湾運送事業者団体である日本港運協会、港湾労働組合との官民連携による「政労使会議」を設置し、具体的な対策を講じることを求める。

〈資源エネルギー庁/回答〉

- 「政労使会議」の設置については、具体的な話が出た時点で参加していくことを考える。

協議経過（要旨）

組合/北海道 北海道留萌港での石炭の取り扱いについて、電力会社を通じて今後の石炭の取り扱いの詳細が港運事業者に対して説明がされた。具体的には 2026 年 5 月をもって石炭の買い付けをしないとの発表であった。組合はエネ庁の動きに対して感謝する。しかしながら、2025 年度分の石炭の買い付け量についても教えて欲しいところである。実際に現場では離職者が始めており、2026 年までの石炭の買い付けなどの情報提供をお願いする。可能なら国交省とエネ庁と連携を図りながら事業継続および雇用確保に努めてもらいたい。

組合/四国 脱炭素に向けた化石電源のゼロエミ化は進行していく。今後、GX 推進法による影響は益々出てくる可能性が想定される。同時に雇用破壊が起きる状況になる。

今後、地域経済を含めて公正な移行が求められることから、すべての責任を電力会社に任せるのではなく、政府の責任で対応していくことが重要となる。しかしながら現状を見るならば、無責任な対応であると言わざるを得ない。政府の責任で公正な移行を成し遂げることを強く求める。ドイツの事情を眺めると、脱原発、脱炭素に向けた動きについては公正な移行になっている。特に石炭の取り扱いについては、事業者や労働者への補償を政府がリーダーシップをは発揮しながら明確なフェードアウトへのスケジュールを出して雇用問題への影響などのデータを取りながら対応してきている。一方、日本では電力会社に任せて「仕方がない」の一辺倒で対応している。こうした問題は政府がリーダーシップを持ちながら問題点等を出し合っていくことが重要であり、これが公正な移行であると思う。

石炭を直接扱うエネ庁が中心になっての意見交換が出来る場の設置を強く求めたい。

エネ庁 日本は石炭火力を辞めるということではなく、ゼロエミッション、カーボンニュートラルを目指している。これは日本だけではなく、欧州でも将来的には天然ガスと CCS の併用も選択肢として含まれており、化石燃料を使用しないわけではない。ドイツの場合、国として石炭火力を辞めるという法律を作つて政策を進めている。他方、今のままで電力需給に影響を及ぼすので、やや新しい措置として、火力も持つ必要があるという話も出てきているが、石炭への姿勢は変わらないと感じている。

組合/四国港湾 石炭は辞めない方向であることは一定理解出来るが、単にゼロにならないだけの話である。石炭の取り扱いを辞める地域では当然、事業継続や雇用、将来不安が発生する。ただ、石炭に代わるエネルギーがあれば、少しでも将来不安は解消できる。そのことを3者協議（国交省、厚労省、エネ庁）の中で見い出して欲しい。

工ネ庁 石炭を減らす方向であることは間違いない。それに伴い、火力発電所が老朽化により休止していく際、雇用問題等を懸念している地元自治体は多い。そうした中で、火力発電所の跡地の有効活用という話も聞いており、どのような形で跡地再利用や新しい産業の誘致の取り組みがなされていくか、全国を見て検討していきたい。

組合/中央 エネルギー転換政策は政府が出したものである。組合は政府の責任を求めている。電力会社が石炭を辞めると言ったわけではない。石炭荷役に従事している人たちの雇用、地域産業をどのようにしていくのかなど政府主導で対応して欲しいと言うのが組合の要望である。

工ネ庁 国が主導していくことは間違ってはいない。ただ、日本の場合は、必ずしも法律を作つてがむしゃらに移行する形にはなっていない。ある程度、電力事業者の自由度の中でやっていく形となっている。

組合/中央 なぜ、組合が3省（国交省、厚労省、工ネ庁）との合同対応を要望しているのかは、例えば石炭の取り扱いが無くなる地域に対しては、例えば離職者のための職業訓練、雇用促進住宅対策、失業対策など省庁を超えてのエネルギー政策の転換によって発生する様々な影響等を3省で考えるべきである。

工ネ庁 現在、3省との連携は図っているところである。様々な業種がある中で、炭鉱のように、国の方針として法律などで決まれば動くことにもなるが、そこまで行かない中では、厚労省も一般的な離職者対応に留まっているのかもしれない。お伺いしていると、石炭を辞めることとしないと出てこないということかもしれないが、電力供給の観点からは避けたいというバランスの中での悩み。組合側が指摘する、エネルギー政策を進めるなら、離職者対策等もしっかりと整理して欲しいというご意見、ご要望はよく分かる。

組合/中央 特に留萌港では火力発電所の休廃止の時期が近づきつつあり、早めの対応をお願いする。

組合/中央 組合からの要望等を電力会社に伝えると言う説明は受けているが、この先、会社や仕事が将来的にどうなるのかなどの状況が分からぬから離職者が増加している。この部分が明確になつてないから将来不安につながっているのが事実である。工ネ庁側からの説明にあるように火力発電所の跡地の再利用やデータ取りなどをしている場合ではないと思う。

工ネ庁 火力発電所跡地をどのように形で再利用していくのか、事例を整理していくということ。なるべく早く電力会社から情報提供を出してほしいという点は難しいところで、電力会社も決められておらず、決めるにあたっては、関係する自治体や事業者との相談などの対応が急がれるところ、伝達に時間がかかる点は悩み。電力会社も決めかねているところが多い点はご理解いただきたいが、発電所の寿命も来る中で、それも見越しながら、どのような形で方針付けをしていくのか考えていく必要がある。

組合/中央 今後、企業の存続、労働者の雇用が失われる可能性があることから、電力会社に対して将来に向けた方向性などを説明するよう工ネ庁から伝えてもらいたい。

工ネ庁 組合からのご要望については、電力会社には伝えていく。

組合/四国港湾 石炭を取り扱う港湾運送事業者や港湾労働者は電力会社の下請けではない。輸入石炭の荷役がなければ、電力はできない。その意味では、港湾運送事業者は電力会社と同じグループと言っても過言ではない。しかしながら、電力会社は港湾運送事業者を単に下請けとの認識で動いていると思う。だから、通達だけで完結されると非常に困る。せめて、港湾運送事業者には明確な情報伝達をお願いしたい。港湾運送事業者や港湾労働者を犠牲にさせない努力を要請する。繰り返すが現在の政府施策は無責任である。

エネ庁 かつて非効率石炭のフェードアウトの議論をするときには、石炭に係わる関連雇用についても取り上げてきた。引き続き、関連の広がりを示していくことも大事だと思っている。

組合/日本海地区（舞鶴） 当面、火力発電はゼロにはならないと思うが、将来的に時の政
府がゼロにすることを大変危惧する。現在、火力発電の休廃止に伴う影響等について政
府は責任を持とうとしているように感じる。いずれにしても火力発電所はゼロにはな
らないにしても、休廃止する地域で働いている労働者としては不安しかなく、このよう
に要請にきているところである。火力発電所の存在は長年にわたり地域経済に大きく寄
与している。当然、廃止すれば当該自治体は大打撃を被ることになる。何よりも電力と
いう公共的なエネルギーが無くなることは無責任でしかない。そうならないためにも政
府は責任を持った対応をしてもらいたい。同時に電力会社は休廃止の計画があるならば、
将来を見据えたフェードアウトの計画表を関係自治体、国に対して提出し確認していく
作業が重要となる。このような部分の情報提供を要請する。また、能登半島地震で被災
した七尾港の現状が分かれば教えて欲しい。

エネ庁 七尾港の情報については、エネ庁としては持ち合わせていない。全体のインフラ
が被害を受けている中、相当大変で時間も要すると聞いている。また、火力発電の休廃
止については、全国目線で捉えがちになっているが、地域ごとということは仰る通り。
それぞれの地域実態、自治体の例を含めてしっかりと想えていきたい。

組合/東北地区（小名浜） 酒田港の港運事業者の経営者が 2030 年までに石炭の取り扱
いが無くなる旨の話をしてきた。いま、港湾エリアに数十年前に撤退した鉄鋼メーカー
の広大な跡地にメガソーラー会社によるソーラーパネルの増設が行われている。なぜ、
港湾貨物の蔵置に特化した土地の有効利用が出来ないものか、石炭の取り扱いが無くな
ることは仕方がないということで港湾貨物の蔵置以外の用途に土地を取り扱われること
に不満である。石炭の取り扱いがなくなれば、石炭の取り扱いに依存している会社は労
働者を削減しなければいけない状況に追い込まれるのは事実である。現時点において、
具体的な計画等を提示しながら事業存続や雇用を最優先に考えていくような説明をして
いくことが重要である。火力発電所の撤退ありきの説明では地元としては納得できない。

経済産業省（14時45分～15時30分）

◎ 近年の物流政策について

- ・ 経済産業省として、重要な社会インフラである物流機能を維持するためには、物流事
業者だけではなく、荷主事業者における商慣行を含めた改善や適切な設備投資が必要と

なることから、荷主企業の多くを所管する省庁として、様々な取り組みを行っている。

- 具体的な直近の動きとして、目前に迫った「物流の2024年問題」への対応に向けては、荷主企業による物流効率化の取組が重要であり、今般、国土交通省等と連携して、荷主企業への規制的措置の導入等を含めた改正法案をまとめた。2月13日には「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が閣議決定されたところである。具体的には、発荷主企業や着荷主企業等に対し、荷待ちや荷役(にやく)作業等の時間の短縮や積載率の向上のためのリードタイムの延長について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対しては、当該措置に関する中長期計画の作成や定期報告、物流統括管理者の選任を義務づけることとしている。また、経済産業省においては、令和5年度補正予算「物流効率化に向けた先進的な実証事業」において、荷主企業が物流効率化のための設備投資やシステム導入を行う費用を補助する制度も用意しており、まさに本日公募が開始されたところである。こうした規制的措置や支援的措置を前提として、既に取り組み始めている対策や、中長期的に継続して取り組む対策を講じながら、荷主企業に対して物流効率化に向けた適切な行動を促しながら、持続可能な物流の確保に努めていく。

2. 港湾運送料金の適正収受について（経済産業省）

- （1）令和4年7月に国交省港湾局は港湾運送サービスを船社や荷主に対して持続的に安定して提供できるよう港湾荷役の実態や適正な取引環境の実現を示した「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定しました。とりわけ、同アクションプランの中で「港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善のためには船社・荷主の協力が必要」が不可欠であるとしています。つきましては、貴省と国土交通省、中小企業庁と連携を図りながら船社・荷主（団体）に対し、港湾運送料金の適正収受を「後押し」していくだきますよう求めます。

〈経産省/回答〉

- ご指摘の通り、「港湾労働者不足対策アクションプラン」において、荷主企業との協力は不可欠という記載はあり、経済産業省としてもその認識でございます。経済産業省においても、国土交通省と連携を図りながら、荷主等関係事業者団体に対し、本アクションプランについて周知を行ったところであります。船舶運航事業者のみならず、荷主やフオワーダーといった物流事業者の皆様にも協力いただけるよう取組を進めてまいります。

- （2）「人材確保」「労働条件整備」「賃金向上」を行なわないと人材不足になるという産業は2024年問題での「トラック産業」「建設産業」などがあります。トラック産業では、国交省が「標準的運賃」などの対策を行なっています。建設産業でも国交省は建設業の賃金のもととなる労務費の目安を設け、とび職や鉄筋工など職種ごとに標準的な水準を示しています。このように他産業で実施されている取り組みを港運産業にも適用させるなど、港湾運送料金の適正収受を反映させるための施策として、港湾運送業界においても2023年7月21日に創設した「トラックGメン」と同様に荷主の適正料金支払いの監視を強化する「港運Gメン（仮称）」創設を求める。

〈経産省/回答〉

- トラック G メンの新設についても国土交通省が主導していることから、港湾 G メンの導入についても国土交通省が判断することであると考えています。経済産業省としては、国土交通省とも連携しながら、同プランに基づいた料金の適正収受が推進されるよう、荷主企業に対して適切な周知を行っていきたい考えです。

(3) 港湾運送料金については、依然として深夜・土日祝日等の割増料金、待機料金、長期蔵置貨物の保管料金等を充分に収受できていない港湾運送事業者が一定数あるなど、人件費、設備費、燃料費等の原価に見合った適切な料金が収受できていない実態があります。つきましては、貴省と国土交通省、厚生労働省と連携を図りながら船社・荷主（団体）に対し、港湾運送料金を原価計算に基づく荷役料（運賃）の設定と不合理な商慣行の見直し、同施策に応じない船社・荷主（団体）に対しては会社名を公表させるなどの行政指導を求めます。

〈経産省/回答〉

- 原材料価格やエネルギー価格、労務費等の上昇を上、下請中小企業へのしわ寄せを解消し、これらコスト上昇による負担をサプライチェーン全体で適切に分担するためにも、価格転嫁の実現は喫緊の課題であると認識しています。

こうした中で、政府では、価格交渉が頻繁に行われている時期である9月と3月を「価格交渉促進月間」と定め、発注側企業と受注側企業の価格交渉を促進しているところです。更に、下請け企業との取引で価格交渉や価格転嫁に後ろ向きな企業については、企業名の実名公表も中小企業庁で行っているところ。

9月にも関係事業者団体に対し「価格交渉促進月間」の周知を行いました。また、今後フォローアップや下請振興法に基づく指導・助言の着実な実施等を行うことで、価格交渉や価格転嫁を促進していきます。

※なお、貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（1947年〔昭和22年〕法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となります。

3. 港湾の通過貨物対策について（経済産業省）

近年、コンテナラウンドユースの進展やインランドデポの拡大によって、港湾を通過する貨物が増加し、港湾運送事業者の業域と港湾労働者の職域が狭められています。

つきましては、コンテナラウンドユースやインランドデポの事業推進にあたって、港湾運送事業者へ与える影響等を注視したうえで貴省と所轄官庁である国土交通省・厚生労働省、港湾運送事業者団体である日本港運協会、港湾労働組合との政労使による「港湾機能対策会議（仮称）」を設置し、必要な施策の改善と法整備を求める

〈経産省/回答〉

- トラックドライバーの高齢化や人手不足等の課題が深刻化している中で、共同配達

等を含め、物流の効率化は喫緊の課題です。このような中で、コンテナラウンドユース等についても、空コンテナ輸送の削減による輸送の効率化や港湾のゲート前における渋滞や待ち時間の解消といった、物流課題解消のための一手段として実施されているものと考えております

- 物流分野における労働力不足への対応としては、トラック輸送から船舶等へのモーダルシフト等の取組も実施しており、港湾運送事業の重要性や社会的機能を否定するものではありません。また、港湾地区、内陸地区いずれについても、経済産業省として何らか実施している施策はありません。
- 国土交通省における港湾整備等による待ち時間の解消などの取組も実施されているところと承知しており、御指摘も踏まえ、国土交通省をはじめとする関係省庁及び関係団体と連携し、物流分野における様々な課題にどのように対応していくか、検討してまいりたいと考えております。

4. 海上コンテナ（ドライコンテナ）による液体輸送について（経済産業省）

依然として、ドライコンテナによる液体輸送が一般化しています。これまでの液体漏れ事故や横転事故を踏まえ、安全輸送を重視する立場から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「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。

〈経産省/回答〉

- フレキシブルタンクの利用については、国土交通省において、国際海上コンテナの陸上運送の安全性を確保するため、「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」にて「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」（以下「ガイドライン等」という。）を策定する等、安全運行の徹底を図っています。
- 液体等の輸送に係る安全対策を進めるに当たっては、荷主を含む関係者の果たす役割も重要であり、引き続き、国土交通省等の関係省庁と連携してガイドライン等の周知を行っていきたいと考えています。また、国際海上コンテナの輸送に関しては、発荷主となる他国企業、受荷主となる自国企業、取次事業者等、様々な事業者が関わっており、ガイドライン等の周知を進めるとともに、輸送品目や取引の態様等、実態把握を進めています。

5. 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（経済産業省）

海上コンテナ輸送を行う際「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ます。つきましては、貴省と国土交通省が連携を図りながら荷主団体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うえで運送依頼をするよう求めます。

〈経産省/回答〉

- 共通財産であり、重要なインフラでもある道路を正しく使用するためには、特殊車

両通行許可制度についての理解が重要です。

- また、道路管理者による特殊車両通行許可制度に関する周知に加え、その運用のためには通行許可のために必要な依頼期間を確保することなどが必要です。
- 改正後の道路法により、寸法、重量等に係る一定の限度を超える車両（限度超過車両）を通行させようとする者が、あらかじめ国の登録を受けた車両（登録車両）について、従来の許可申請手続に代えて、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる制度が新たに創設され、令和4年4月1日から運用が始まったところであり、この制度改正に合わせて、改めて荷主に対し、特殊車両通行許可制度に関する周知を行いました。
- 運送事業者が「法令違反して運送行為をせざるを得ない状況」が課題であり、運送のプロとして、法令違反をまねくような行為をいかにきっぱり断れるような取引環境を作ることができるかが重要であり、道路関係の制度整備だけでなく、違反原因行為のおそれがある行為については貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」の対象となることなど、荷主規制と合わせて機を捉えて周知を図っていきます。

6. 自然災害対策について（経済産業省）

- (1) 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ます。港湾機能を停滞させないためにも貴省と国土交通省が連携を図りながら港運事業者及び港湾労働者が持続可能な救済措置を受けるべく制度の確立を求めます。
- (2) 能登半島地震では、発生日時が1月1日という唯一の不稼働日ということで港湾労働者への被害は最小限に抑えられましたが、平日の発生であれば、被災者が多数出ることが予想できます。つきましては、貴省と国土交通省が連携を図りながら、港頭地区やコンテナターミナルにおける避難対策等を確認するとともに、避難場所の確保や耐震岸壁整備などについて、自然災害の影響を最小限にとどめる措置を講じるよう求めます。

〈経産省/回答〉

- 港湾運送事業者への被害状況への把握や、港頭地区やコンテナターミナルにおける避難対策等は国土交通省と港湾事業者の連携により対策が実施されるものと認識しています。他方、大規模災害が発生した場合には、様々な行政機関が協力しながら、被害者への業種横断的な支援策の検討を行うことが必要となりますので、経済産業省としても、適切に対応してまいりたいと考えます。

※国交省において防災部会や「港湾における気候変動適応策の実装に向けた技術検討委員会」といった検討会を行っている。

7. 商品発送時における「送料無料」表示について（経済産業省）

「送料無料」の表示については、物流産業に従事するすべての労働者の地位を低下させるものです。近年インターネット販売が増加傾向のもと「送料無料」の表示を全面に掲げながら販売促進をしている通販業者が増加していることから「送料込み」など費用負担を認識できる表示への見直しに向けた取り組みを求めます。

〈経産省/回答〉

○ 商品発送時における「送料無料」表示について

ご要望の点については、2023年6月2日の「第二回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、「運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。」との文言がしっかりと記載されており、まさに現在、消費者庁において「送料無料」表示の見直しに関する意見交換会が開催され、議論・検討が進められていると認識している。したがって、現時点で、経済産業省として詳細なお答えすることは難しく、検討状況等については消費者庁にお尋ねいただきたいが、消費者庁における議論・検討の結果を踏まえ、経済産業省として実施すべきことがあれば、前向きに協力をしてまいりたい。

協議経過（要旨）

組合/日本海地区（伏木） 今回の行政申し入れ（国交省、厚労省、経産省、エネ庁）を通じて感じることは、総じて能登半島地震の被災を過去のことのように、被災者を置き去りにしているような回答になっている。経済産業省としての役割、被災地の復旧・復興に向けた進捗状況についてスピード感を持って対応して欲しい。

経産省 エネルギーをどのように復旧させていくのか、どのように支援物資を輸送するのかを各企業に要請を行ってきたが、結果的に被災地まで物資輸送が行き届かなかった。また、普段からの備蓄状況などの対応に困難性が生じた。このような部分については、状況等を振り返りながら今後の対応に生かしていくことが重要であるとの認識に立っている。

組合/中央 価格転嫁について、3月と9月が「価格交渉促進月間」であることは承知している。リストに上がった企業名は文書警告などのペナルティはあるのか教えていただきたい。

経産省 企業に対するペナルティまでは踏み込んでいない。実名公表までである。

組合/中央 港湾運送事業者は荷主や船社のオーダーにより料金を収受している。その料金をもとに港湾運送事業者からの料金が原価割れ（ダンピング）をしている場合は文書警告を受けることになる。ところが、低料金を押し付けてくる大元の荷主・船社に対しては何の罰則規定がない。だから組合は料金を支払う大元である荷主や船社にも両罰規定が必要であると申し上げているところである。中小企業庁には、もう少し踏み込んだ対応をして欲しい。周知だけで荷主は料金を支払うことにはつながらない。まずは、料金収受状況（届け出料金の3割引き）などを徹底的に調査していただきたい。

経産省 組合からの強い要望等を受け、中小企業庁には伝えていく。

組合/四国港湾 四国では、トラック関係の「2024年問題」で労働局、運輸局、経済産業局、公正取引委員会による荷主向けの説明会が開かれた。この説明会は各省庁による連携で行われており、港湾関係にも説明会が行われないか疑問視するところである。また、地方港では、平成7年の認可料金のタリフを基に監査が行われている状況である。それをダンピングされて文書警告を受けることになる。港湾労働者の賃金がいかに低額か分

かるところである。このような実態のもとで港湾は人手不足に陥り、魅力のない港湾になっている。適正な料金収受については、国交省と連携を図りながらしっかりと対応してもらいたい。

経産省 港湾運送事業については、国交省と連携を図りながら対応していきたい。

組合/中央 港湾を利用する荷主・船社は強い立場にある。料金収受に係わっては単に実名公表だけではなく、ペナルティを科すべく厳しい対応で臨む体制作りを要請する。

組合/中央 能登半島地震での被災対策について、大阪万博の資材を被災地に回すなど、被災地の復興・復旧を第一に考えるべきである。そのうえで万博は延期するなどの措置を経済産業省として考えるべきである。

組合/中央 港湾には産別最低賃金というものがある。しかし、港湾運送事業の経営者団体である日本港運協会は「賃金交渉は独占禁止法に抵触する恐れがある」とのことから、現在団体交渉に応じない状況にある。この間、東京都労働委員会や中央労働委員会から「団体交渉に応じなさい」という命令書が出たにも係わらず、不服として本年2月に国を相手取って訴訟を起こした。現在、最低賃金は164,000円に留まっており、この部分の引き上げがないと全体の賃金が引き上がらない状況があることを伝えておく。経済産業省からも後押し願いたい。

IV. 日本貿易会への申入れ報告について

日本貿易会への要請書申し入れは、中央行動二日目、3月17日(火)13時30分から日本貿易会の会議室で行った。その協議経過について要旨下記の通り報告する。

1. 組合側より、要請書の主旨説明を行った。
2. 港湾運送料金の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、政府が推し進めている「価値創造のための転嫁円滑化施策」と「港湾労働者不足対策アクションプラン」に基づき、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。

【回答】

- 関係官署から「周知依頼」としてきている。各会員に周知はしているが、その後の結果の回答までは求められていない。
商社としては中々能動的には動けないので、現場から賃上げをしたいところは荷主や、メーカーに対して要求して頂く事が大事であり、今の状況であれば声を上げていただければ反応は出ると思う。

3. 火力発電に使用する石炭等を扱っている協会加盟店社を通じて各電力会社に対して、情報交換及び意見交換の場を設定するよう働きかけていただくよう要請した。

【回答】

- 組合と電力会社と情報交換の場を提供するよう事務局として周知する。

4. 荷主に対してフレキシブルバッグによる液体貨物輸送禁止と液体輸送用のタンクコンテナ使用の啓蒙の要請について

【回答】

- 毎回要請としていただいているが、逆に使用しているところがあれば、言っていただければこちらとしても言いやすい。

5. これらの回答を受け、貿易会の立ち位置は理解している。、
毎年、春と秋に要請をおこなっていることに理解と協力を求めた。

V. 外国船舶協会への申入れ報告

1. 港湾の適正料金について

国土交通省港湾局は港湾運送サービスを船社・荷主に対して持続的に安定して提供できるよう港湾荷役の適正な取引環境の実現を示した「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定した中で、深夜・休日の割増料、待機・長期蔵置保管料等或いは人件費、設備費、燃料費等の原価に見合う料金収受ができていない港運事業者の実態が明らかにされ、「港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善のためには船社・荷主の協力が必要」と記載されている。

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）の防止と政府が推し進める「価値創造のための転嫁円滑化施策」「取引適正化に向けた5つの取り組み」に基づき、多重構造化している港湾産業全体の職場環境整備や港湾労働者の待遇改善ができる料金の適正収受を行えるよう、関係官署と共に周知を行っていくこと。

【回答】

- 運賃は一時期に比べ、既に落ち着いてきたが、中東情勢などの不安定要素から航路変更によるコスト増はあるものの、昨今の社会的動き（春闘）も理解している。船社側からは適正料金とするものが見えない側面があり、一定の料金改定は行われている認識はあるが、各店社の料金自体に関する詳細情報は外船協には入ってこない。しかし、港湾労組からの申し入れ内容については、各店社に周知していく。

※ 料金に懸かる港湾労働の賃金に関し、米国等の差は何かと質したところ、米国西海岸にみる港湾労働組合の強さはあるとしながら、圧倒的な背景のマーケットから抜港する判断とはならないところが、日本の港湾と違うところと見える。

2. 港湾運送の安全・安心を確保する措置について

(1) SOLAS 条約改定（2016年4月）による重量証明の義務化では、荷主自らの証明となっていることで、道路などインフラへの影響が危惧されている。陸上に限らず、

港湾作業や海上輸送を担う船舶の安全を担保するためにも、港湾運送事業者である第三者機関の証明を以て対応するよう荷主団体及び関係行政への働きかけを要請する。

【回答】

- 前回と同じ回答になるが、船社としては直接関知できない課題で、荷主対応になる。港湾労組の意向は各店社に伝える。

(2) 荷主による液体物のフレキシブルバック使用は、陸上輸送で多数の事故を引き起こしている。危険物を含む輸送もあり、海上輸送に於ける船舶が大事故に巻き込まれる恐れがある。したがって、荷主に対し液体貨物に特化したタンクコンテナの使用を要請することと共に、関係行政と連携を図った周知を行っていくこと。

【回答】

- 安全対応とした、港湾労組の考えは理解している。タンクコンテナはリース会社で運用されていて、リース代が高額となっているために、ドライコンテナでの使用が多くなる要因と思われる。

(3) 横浜港(2021年)に本船の揚貨装置(スプレッター)落下事故が発生し、人身災害は免れているが、重大インシデントとして安全点検活動を取り組んできた。しかし、2023年に入り4件のワイヤー切断による荷役機器落下事故が立て続けに発生している。命に関わる重大事故を招く可能性が非常に高いことから、船舶の運行管理者としての再発防止対策を徹底するよう要請する。

【回答】

- 一部在来船を扱っている船社もあり、揚貨装置等の落下は重大事故に繋がることは想定できるため、該当店社には周知するが、外船協店社では、コンテナ定期船と自動車専用船がほとんどを占めている。

3. アライアンス再編に伴う港湾就労について

船会社の合従連衡によるアライアンス再編や航路再編には、港湾運送事業並びに港湾労働に深刻な事態を惹起させることを認識し、一方的な都合で再編を強行することが無いよう港湾産別の協定を遵守した対応を構築すること。日港協を介した事前協議制度を尊重し、港湾労働者雇用に影響する案件は慎重に対応すること。

【回答】

- 船社だけに責任を問うものではないが、メガターミナル構想での事前協議課題について説明を行い、船社側からも、その認識に立った対応を申し入れに対し、船社にとってスケジュールは重要な要素であり、港湾との協議は必要と捉えている。
- 石炭船を運行する店社があるかの質問に対し、外船協加盟店社は11社だが、石炭船を運行する店社は無いと認識している。