

24秋年末闘争 中央行動 要綱

ユーザーは巨大な利益を港運に還元せよ！

大幅賃上げ実現！ 港湾を兵站基地にするな！

《行動日時》

- ① 2024年11月6日（水）13時00分～17時00分
- ② 2024年11月7日（木）09時00分～10時00分

《行動内容》

- ① 行政交渉（国土交通省、厚生労働省、経済産業省・資源エネルギー庁）
- ② ユーザー要請（日本貿易会、外国船舶協会）

《時間割》

11月6日（水）行政交渉、

- 13:00 国土交通省前 集合
- 13:10 意思統一（挨拶：全国港湾竹内委員長、港運同盟足立会長）
団結ガンバロー（全国港湾松永委員長代行）
- 13:30 国土交通省交渉
- 15:00 国土交通省交渉終了（移動なし）
- 15:20 厚生労働省交渉
- 16:50 報告（玉田書記長）
団結ガンバロー（全国港湾竹内委員長）
- 17:00 解散

11月7日（木）新橋駅前行動、行政交渉、ユーザー要請

- 08:50 新橋駅前（SL前）集合
- 09:00 行動開始
意思統一（挨拶：全国港湾竹内委員長、港運同盟足立会長）
訴え（連帯の挨拶と訴え：国土交通労組、航空連、各単組）
- 10:00 解散
- 11:00 貿易会
- 13:30 外国船舶協会交渉
- 16:00 経済産業省・資源エネルギー庁交渉

以上



2024年11月 6日
全国港湾24発第30号
港運同盟発24一第53号

国土交通省 港湾局
局長 稲田 雅 裕 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹 内

全日本港湾運輸労働組合同盟
会 長 足 立 賢 次



港湾政策並びに港湾労働に係る申し入れ書

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。また、能登半島地震で被災された国民・県民のためのご尽力に感謝するとともに、港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

周知の通り、私ども港湾労働組合は、コロナ禍に於いても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。

以上の立場から、下記の諸問題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に強く求める。

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を目的とする「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」が設置され、来年5月に2回目の会議を行う予定とされている、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。

(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付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）へ強かに押し進めるとともに、届出料金が適正に収受できるよう、経産省や中小企業庁と協議し、協力を求めること。

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。

(3)「労働条件整備」、「賃金向上」を行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に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されている。

このように他産業で実施されている取り組みに準じて、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。

また、港湾運送事業法による届出運賃制度が形骸化している。そもそも届出料金自体が平成7年（2010年）タリフであり、現状における労務費を反映したものとなっていない。また、前回回答には「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」とあるが、現行制度では監査制度はあるが荷主・ユーザーには罰則もなく、依然として事業者が不合理な商慣習に縛られている。

については、届出料金の全面的な料金改定と監査制度における両罰規定の速やかな実施を求める。

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」から10か月を過ぎようとしているが、いまだに港湾施設に関して完全な復旧には至っていない。

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する。

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。

- (2) 秋田港では、港湾施設内で事業免許を持たない事業者が港湾荷役を行うなど、港湾秩序を乱す事案が発生している。

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。

- (3) 近年、非指定港において材木・チップなどの貨物が輸出入されていることが散見される。また、港によっては、大手商社が荷主となっており、一部では、財務省が後ろ盾となっている案件もあると聞いている。

このことは近隣の指定港から貨物を奪うものとなっており、港湾の秩序はおろか港湾労働者から職域を奪うものとなっている。

については、近隣の指定港の港湾秩序や雇用を守るためにも非指定港が使用されないように、貴省が港湾経済の維持・発展させるために各省庁と連携を取り、対策を講じること。

- (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。

3. あらゆる港湾政策に係る課題

- (1) A I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。

私たちは、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直視すること。

- (2) 貴省が、本年2月にまとめた「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ」では、基本的な取組み方針として、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進し、特に集貨には、物流の2024年問題を踏ま

えた、内航フェリー・RORO 航路や海上コンテナ専用列車（ブロクトレイン）等の多様な輸送モードの活用を目指すとする。

このことは、3大湾港（京浜・名古屋・阪神）に貨物を集貨し、各地方港へは内航フェリー・RORO を利用することを意味している。しかし、これまで外国航路も扱ってきた港が内航航路へ切り替えられることにより、同じコンテナ（実入り・空コンとも）を取り扱うにも拘らず荷役料金は内航航路により半減してしまう。このままでは、地方の運送事業者の事業運営に影響を与えることは明白であり、事業存続までが危ぶまれている。国際コンテナ戦略港湾政策を進めるならば、この状況を的確に把握し、国全体の港湾運送事業者が事業維持・存続、発展できる新たな港湾政策と港湾料金体系を構築することを求める。

- (3) 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。

- (4) 石炭火力発電施設の休・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。

ついては、貴省が中心となり、石炭火力発電施設の廃止によって影響を受ける港運事業者や港湾労働者に対し、港湾運送事業を健全な運営を前提とした、救済や補償など対策を早急に講じること。

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。

- (5) 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。

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。

(2) 本船設備（揚貨装置など）について、近年、重大（死亡）災害までではないが、切断事故が多発している。ついては、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。

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いるが、現状の PSC 外国船舶監督官の人員では対応が難しいことが各地方運輸局から上がっている。ついては、国交省での予算請求を行い監督官の増員並びに民間による準監督官（旧労災防止指導員制度）の設置など、厚労省と連携を図り対策を講じること。

(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。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。

(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、港湾における給付金制度を念頭に港運事業者にも働きかけ四者協議での即時対応を図ること。

(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。

(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発生した場合、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、すべての港湾労働者に対して、国庫負担による治療・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「港湾における伝・感染症対策制度（仮称）」を整えること。

以上



2024年11月6日
全国港湾24発第31号
港運同盟発24一第54号

厚生労働省 職業安定局
局長 山田雅彦 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹内



全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 足立賢次



港湾政策並びに港湾労働に係る申し入れ書

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。また、能登半島地震で被災された国民・県民のためのご尽力に感謝するとともに、港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

周知の通り、私ども港湾労働組合は、コロナ禍に於いても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。

以上の立場から、下記の諸問題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. 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、今現在も、完全な復旧には至っていない。については、各港運事業者や各当該労働局との連携を強め、引き続き雇用調整助成金率100%を続け、事業の継続と雇用の場を確保すること。

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。

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)

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、協議を行うこと。

(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、実態把握の結果を共有すること。

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を目的に貴省を含めた関係省との協議会の設置を図ること。

(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。

4. 港湾運送料金の適正收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十分に收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收受できていない実態があります。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。

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。

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)制度の創設を目的に港運事業者にも働きかけ四者協議の開催を図ること。

(2) 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。

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、物流コストの削減と港湾での受け渡し行為の回避や利便性の追求のため、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。

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 号〔港湾における新しい荷役方法の社会的影響に関する勧告〕第 160 号〔港湾における職業上の安全及び衛生に関する勧告〕)についても同様の措置を講じること。
- (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。
- (3) 23・24 年と連続して本船設備による災害が発生した。よって、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早急に講じること。
- (4) これらを踏まえ、外国船舶監督官の増員及び民間による準監督官(旧労災防止指導員制度)の設置など国交省と連携を図り対策を講じること。

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・使三者で以て対策を図ること。
- (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、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港湾における伝・感染症対策(仮称)制度を整えること。

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連携を図り具体的な経過を示すこと。

11. 石炭火力発電施設の休・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り、必要な対策を講じること。

また、10 項と同様に各都道府県や国交省と連携を図り具体的な経過を示すこと。

以上



2024年11月7日
全国港湾24発第32号
港運同盟発24-第55号

経済産業省 商務・サービスグループ
商務・サービスグループ長 南 亮 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹 内



全日本港湾運輸労働組合同盟
会 長 足 立 賢 次



港湾政策並びに港湾労働に係わる申し入れ書

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。また、能登半島地震で被災された国民・県民のためのご尽力に感謝するとともに、港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

周知の通り、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重要な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。

以上の立場から、下記の諸問題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. 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) 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。

(2) いま、石炭火力発電施設の段階的な休・廃止に伴い、全国的に石炭荷役作業を引き受けている港湾運送事業の継続や港湾労働者の雇用が喪失する事態に陥っていることから、このほど行政、電気事業者、港運事業者、労働組合の4者による「第1回連絡対策会議」が開催されました。引き続き、石炭火力発電のフェードアウト、公正な移行に向けた情報交換、特に港湾運送事業の継続と雇用対策を最優先に講じることを求めます。

2. 港湾運送料金の適正収受について（経済産業省）

(1) 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」施策を荷主団体へ強力に推し進めるとともに事業者間の競争激化や港運事業者と船社・荷主（団体）との力関係や港湾荷役料金が平成7年（1995年）認可タリフが引き上げられていないためにダンピングが行われています。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）に対して港湾運送料金の適正収受を「後押し」していただきますよう求めます。

(2) 港湾運送料金の適正収受については、依然として労務費や燃料費等に係る適切な料金が収受できていません。つきましては、港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善に向けて港湾を利用する悪質な船社や荷主に改善を促し、改善策に応じない場合には是正勧告を出すとともに社名を公表するよう求めます。同時に両罰規定を適用させるなどの法整備を求めます。

(3) 物流業界が抱える「2024年問題」の解決に向けて、港湾運送事業にしわ寄せが来ることがないように「トラックGメン制度」と同様に港湾運送業界においても港湾を利用する船社や荷主、港運元請事業者の監視を強化する「港運Gメン制度（仮称）」の創設などによる実現可能な対策を検討するよう求めます。

(4) コスト上昇分の円滑な価格転嫁について、港湾運送事業はトラック運送のような「標準的な運賃や制度」が存在しないため、労働条件整備が遅れ、港湾荷役の担い手不足に拍車がかかっています。湾運送料金の適正収受、慣習・慣行の順守を図るため、貴省と所轄官庁である国土交通省・厚生労働省、事業者団体である日本港運協会、港湾労働組合との対策会議を設置し、必要な施策と法整備を求めます。

3. 港湾の通過貨物対策について（経済産業省）

内陸の港として拡大しつつあるインランドデポやインランドポートはコンテナラウンドユースだけではなく、保税などの通関機能も有しており、事実上の「港湾運送事業」が行われています。港湾運送事業への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、事業者団体である日本港運協会、港湾労働組合等の関係機関による「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）

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。

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）

貴省と所轄官庁である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。

6. 自然災害対策について（経済産業省）

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、今現在も港湾労働者は就労する場を奪われています。つきましては、港湾機能を停滞させないためにも貴省と所轄官庁である国土交通省が連携を図りながら港湾運送事業の継続と港湾労働者の雇用の場を確保するよう求めます。

以上



2024年11月7日
全国港湾24発第33号
港運同盟発24-第56号

一般社団法人 日本貿易会
会長 安永竜夫 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹内

全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 足立賢次

港湾労働政策に関する申し入れ書

貴台におかれましては、益々ご隆盛のこととお慶び申し上げます。また、日頃より、港湾運送事業、港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

さて、私たちは、港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定は不可分一体のものと考えているものであり、そのために港湾利用者のご理解とご協力が必要不可欠と考える次第です。

周知の通り、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ができる環境を整えるべく日夜努力しています。

以上の立場から、下記の課題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. 港湾運送料金の適正価格收受と価格転嫁政策について

- (1) 令和4年7月に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收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收受と商慣行の改善のためには船社・荷主の協力が必要」と記載されています。つきましては、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收受を行えるよう、関係官署と共に貴協会加盟店社に強く呼びかけていただくこと。
- (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に港湾運送料金の適正料金收受を継続的に行える様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. 火力発電施設を2030年度までに段階的に休・廃止する政府方針に対応するために、各電力会社は次々と火力発電施設の廃止を地元で説明のないまま発表しました。これにより、石炭関連の荷役作業を主に事業展開している港湾運送事業者および関係企業の存続、またそれらに携わっている港湾労働者の雇用問題について、関係団体との連絡会議が開催されています。つきましては、火力発電に使用する石炭等を扱っている貴協会加盟店社を通じて各電力会社に対して、引き続き情報交換及び意見交換を誠意をもって行うよう働きかけていただくこと。
4. 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（台費場利用、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) フレキシブルバッグ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、荷主に同バッグ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。

以上



2024年11月7日
全国港湾24発第34号
港運同盟発24一第57号

外国船舶協会
会長 甲斐 督英 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹内

全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 足立 賢次

港湾労働政策に関する申し入れ書

貴台に於かれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、日頃より港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

私たちは、港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定は不可分一体のものとして捉え、そのために港湾利用者のご理解とご協力が必要不可欠と考える次第です。周知の通り、私ども港湾労働組合は、港湾産業が我が国の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。

以上の立場から、下記の諸課題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適正な料金収受が行えるよう、関係官署と共に周知を行っていくこと。

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。
- (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重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。
- (3) 今年6月、大阪港に於いてコンテナ荷役作業中に二酸化炭素中毒で3名が救急搬送された。Reefer as Dry 扱いコンテナにドライアイスが積載され、オンデッキではなく、本船ホールド内に積付けされていたことや、ホールド換気ファンが稼働していない状況が要因にある。荷役作業関係者に内容貨物の具体的情報が伝達されない現状もあることから、荷役時の安全確保対策を徹底すること。

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至っては、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十分認識した上で、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図り、日港協を介した事前協議制度を尊重し、港湾労働者の雇用や職域に影響する案件は慎重に対応していくこと。

以上