

国土交通省・日本港運協会

自動化機械導入ガイドラインを公表

協議会で情報共有など推奨

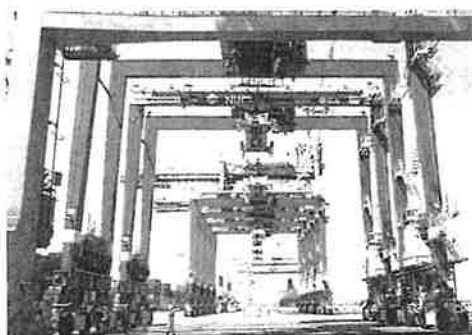
国土交通省は9月30日、日本港運協会と共同でまとめた「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を公表した。「港湾ロジスティクス」の強化に向けて、国が自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を推進しようとする中、港湾ターミナルにおける導入の進め方について、関係者が参考とするべき考え方や手続きなどをまとめたもの。導入にあたっては、国が中心となり、港湾運営会社、港湾管理者、借受者、関係する元請や作業会社などで構成する協議会をターミナルごとに設け、必要な協議や情報共有を行うことを推奨している。

世界の主要港コンテナターミナル（CT）で自動化・遠隔操作化荷役機械の導入が進む中、国内では▽名古屋港＝飛島南側CT・鍋田CT▽横浜港＝本牧BC▽清水港＝新興津地区国際CT▽神戸港＝PC18・KICT（PC14～17）▽東京港＝青海公共——と、局所的なものにとどまっている。

今年4月の国会では、こうした状況を生んでいる一因として、「自動化・遠隔化機械の導入を民間任せにしている」との指摘があった。これに対し国交省は、港湾荷役機械の自動化などのDXや国際競争力の強化について、「国はもとより、国が出資する港湾運営会社が前面に立って推進していきたい」と応じていた。

一方、政府は日本のさらなる経済成長に向けた戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」を位置付けた。この中で、国内港湾の自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を促進することで労働環境の改善や生産性を向上させ、将来にわたって強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図っていく方針が示された。

これを受け、国交省港湾局は2027年度予算の概算要求で新たに「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支



援」を盛り込んだ。港湾運営会社と港湾運送事業者などターミナル関係者が共同で「港湾荷役高度化計画」を策定し、国がそれを承認した場合に、自動・遠隔操作荷役機械などの統合的導入へのパッケージ支援を行うもの。

さらに、遠隔操作RTG・ガントリークレーンの導入などを補助する「コンテナ荷役システム高度化支援施設」の対象に、自動構内トレーラーやAGVといった自律走行車両を加える考えだ。

こうした自動・遠隔操作荷役機械の導入には、それぞれの現場の実情に応じて、関係する港湾運送事業者の十分な理解と協力の下に進めていくことが重要となる。

このため、国交省港湾局と日本港運協会は共同で、「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を作成した。ガイドラインでも、

「関係する港湾運送事業者（元請・作業会社）の十分な理解と協力の下に進めることが肝要」と強調。また、「各事業者の自主的かつ合理的な経営判断を前提とする」と明記する。

その上で、「導入検討に当たっては、国が中心となり、港湾運営会社、港湾管理者、借受者、関係する元請および作業会社などで構成する協議会を設け、ガイドラインに沿って必要な協議、情報共有を行う」ことを求めている。

ガイドラインは▽基本的考え方▽協議会の役割▽施策案——などで構成される。

このうちターミナルごとに設置する「協議会の役割」については、自動化荷役機械の導入計画および保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策、非常時対応などに関し、「労働関係法令や関係する労使協定に十分配慮しつつ、必要な協議および情報共有を行い、関係者間の共通理解の形成を図る」、そして自動化荷役機械の導入後も「適時情報共有および意見交換を行い、必要に応じて課題の整理および改善の方向性について認識の共有を図る」ことを明記するなど、重要性を強調している。

【自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン】

港湾労働者の不足により安定的な港湾荷役の継続性が懸念される中、自動化・遠隔化荷役機械（以下「自動化荷役機械」という。）の円滑な導入は、海上輸送に頼る我が国にとって喫緊の課題である。

自動化荷役機械の導入に当たっては、関係する港湾運送事業者（元請・作業会社）の十分な理解と協力の下に進めることが肝要である。

港湾現場における調和ある自動化等の推進の観点から、港湾運送事業者は、それぞれの現場の実情に応じて、以下の基本的考え方及び施策案を踏まえ、作業会社の懸念の払拭に努め、雇用の安定及び円滑な事業運営の両立を図ることが求められる。

なお、本ガイドラインは、港湾荷役の円滑な自動化を目的とするものであり、特定事業者への排他的な取引や競争制限を意図するものではなく、各事業者の自主的かつ合理的な経営判断を前提とするものである。

また、自動化荷役機械の導入は各ターミナル単位で行われることから、導入検討に当たっては、国が中心となり、港湾運営会社、港湾管理者、借受者、関係する元請及び作業会社等で構成する協議会を設け、本ガイドラインに沿って必要な協議、情報共有を行うものとする。

【基本的考え方】

- 自動化荷役機械の導入は、港湾荷役の安全性・生産性の向上及び港湾機能の持続性確保を目的とするものであり、作業会社の排除や港湾労働者の縮減を目的とするものではないこと。
- 元請及び作業会社は、自動化の進展による業務内容の変化を共有し、役割分担の見直しや新たな業務の創出を通じて、港湾労働者の雇用の維持・安定及び円滑な配置転換に配慮すること。
- 自動化荷役機械の導入に当たっては、一方的な判断を行うことなく、十分な説明及び協議を行い、元請及び作業会社の相互理解と信頼関係の構築を図ること。
- 導入後においても、協議会において運用状況や課題を適宜把握し、現場の実態を踏まえた柔軟な見直しを行うこと。

【協議会の役割】

- 自動化荷役機械を導入しようとする場合は、国が中心となり、導入するターミナルに関係する港湾運営会社、港湾管理者、借受者、元請及び作業会社その他関係者で構成する協議会を設置する。
- 協議会では、自動化荷役機械の導入計画及び保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策、非常時対応等に関する事項について、労働関係法令や関係する労使協定に十分配慮しつつ、必要な協議及び情報共有を行い、関係者間の共通理解の形成を図る。
- 自動化荷役機械の導入後においても、適時、協議会において、情報共有及び意見交換を行い、必要に応じて課題の整理及び改善の方向性について認識の共有を図る。

【施策案】

- 遠隔操作 RTG、AGV、自動運転トレーラー等の自動化荷役機械について、元請と作業会社等が共同して保有すること、元請及び作業会社等で役割分担の上で保有すること、又は第三者（リース会社・SPC 等）で保有することなど、多様な形態を選択肢として検討することが望ましい。共同保有等を採用する場合には、出資比率や設備利用条件等について、透明性、合理性の確保に努める。なお、作業会社の投資余力の確保等の観点から、場合によっては、当事者間の合意に基づき、元請が作業会社に出資することもあり得る。また、共同保有等の枠組みの導入に当たっては、各事業者の経営の自主性及び事業リスクの分担に十分配慮する。
- 自動化に伴い作業量の増加又は業務内容の変化が見込まれるラッシング作業、荷役機械やゲートの遠隔監視等の港湾区域内で行われる業務や、自動化荷役機械の点検、保守、修理等のメンテナンス業務について、作業会社の雇用の安定に配慮しつつ、当該業務について作業会社が受注できる機会の確保及び継続的な参画が図られるよう努める。
- システム障害、災害等により自動化荷役機械が使用できない場合に備え、各ターミナルの実情を踏まえ、人力による対応が可能となる必要な範囲の設備と港湾労働者を確保する。港湾の事業継続計画（BCP）の観点から、港湾労働者の継続的な確保及びその技能維持に配慮する。

【その他】

- 一定規模以上の自動化荷役機械の国からの導入支援補助の要件に、協議会における協議状況、雇用確保への配慮、事業実施体制の透明性等を踏まえた自動化荷役機械の導入計画及び雇用確保策の提出を要件とすることとする。

【解説】

作業会社の存続と雇用確保を強く意識

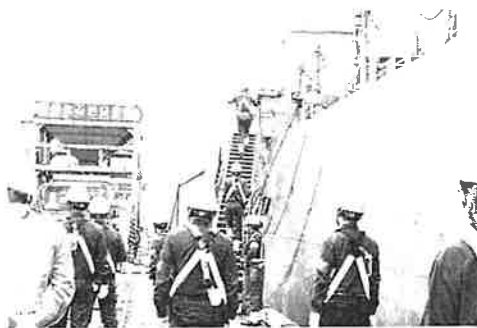
“ガイドライン”の狙いを読み解く

国土交通省港湾局が日本港運協会と連名で作成したガイドラインは、自動化・遠隔操作化機械の円滑な導入を促進するために国があらかじめ基本的な考え方や推進体制などを示すことで具体的な道筋を描きつつ、同時に一番大きな影響を受ける可能性がある専業（作業会社）の業域、そして港湾労働者の雇用の維持に最大限配慮しながら、国内ターミナルの大幅グレードアップを図る上での“将来モデル”を確立しようとする意図も読み取れる。

ガイドラインでは、港湾労働者の不足により安定的な港湾荷役の継続性が懸念される中、自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入が「喫緊の課題」としている。一方で、基本的考え方では、「作業会社の排除や港湾労働者の縮減を目的とするものではない」とも明記しており、人手不足～自動化・遠隔操作化～配置転換による雇用確保～港湾荷役（オペレーション）体制の維持——という流れを定着させようとする意図が透けて見える。

また、自動化・遠隔操作化機械の所有権にもスポットをあてている。遠隔操作RTG、AGV、自動運転トレーラーなどの自動化荷役機械について、▽元請と作業会社の共同保有▽元請と作業会社が役割分担して保有▽リース会社・SPC（特別目的会社）など第三者保有▽場合によっては元請が作業会社へ出資——など、現時点で想定できる様々なパターンを具体的に記載している。

自動化設備を誰が所有するのか。例えば元請がRTG、AGVなどを全て所有してしまえば、従来作業会社が担っていた仕事や収益が元請側に移っていく事態も想定され、これは元請と作業会社の力関係を大きく変える可能性を含んでいる。そこでガイド



ラインでは、作業会社にも自動化後の仕事と経済的な関与を残そうとしているようにも解釈できる。

これを裏付けるように、自動化に伴い作業量の増加・業務内容の変化が見込まれるラッシング作業、荷役機械やゲートの遠隔監視といった港湾区域内で行われる業務や、自動化荷役機械のメンテナンス業務について、「作業会社の雇用の安定に配慮しつつ、当該業務について作業会社が受注できる機会の確保および継続的な参画が図られるよう努める」と明記した。つまりガイドラインでは、自動化後も「作業会社の仕事の中身を変えて存続させる」というモデルの確立を意識したものと言えそうだ。

最も注目される点は、自動化荷役機械を導入しようとする場合は、国が中心となり、導入するターミナルに関係する港湾運営会社、港湾管理者、借受者、元請および作業会社その他

関係者で構成する協議会の設置を謳っている点だ。港毎ではなく、導入しようとするターミナル毎の設置としたのは、各港・各ターミナルによって関係者の顔ぶれや運営体制が異なることに加え、「雇用や労務問題は港運労使マターなので、協議会では採算や経営問題、具体的な運営計画の協議に特化させるためではないか」との指摘もある。

実際、ガイドラインでは協議会について、「自動化機械の導入計画・保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策・BCP対応について、関係者間の共通理解の形成を図る」とされており、“自動化・遠隔操作化の是非”そのものについて協議することは含まれていない。

いずれにしても、ガイドラインの存在は、自動化・遠隔化の導入レベル（機械の所有者、導入規模など）に一定の歯止めをかけることも可能になる。「自動化設備を導入する企業が自分で決める」という一方的なやり方ではなく、関係者全体で事前調整できる仕組みを整えたともいえる。ガイドラインの作成を端緒に自動化・遠隔操作化が進むことになるのか——今後の成り行きが注目される。（高妻秀聡）