


2017年11月21日
全国港湾 17 発第32号
港運同盟発 17-第98号

経済産業省 大臣官房
商務・サービス審議官 藤 木 俊 光 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 糸 谷 欽一郎



全日本港湾運輸労働組合同盟
会 長 新 屋 義 信



港湾物流政策に係る申し入れ書

貴職におかれましては、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。

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のできる環境を整えるべく日夜努力しています。

ついては、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. TPP(環太平洋経済連携協定)、FTA(自由貿易協定)、EPA(経済連携協定)について
物品の関税やサービス貿易の障害等を削減・撤廃することを目的とした TPP への参加や米国との FTA 交渉、そして、貿易の自由化に加え、投資、人の移動など様々な分野での経済関係の強化を目的とした EPA 交渉による港湾運送事業分野への悪影響（雇用と就労の破壊等）を波及させない立場で対応すること。
2. 経済産業省が推進する「AI（人工知能）」や「IoT（モノのインターネット）」の活用についてあらゆる事業・情報がデータ化、ネットワークを通じて自由にやりとりが可能となる「IoT」、機械が自ら学習し、高度な判断ができる「AI」の港湾運送事業への積極的な導入については、労働力を機械に置き換えることが目的であり、社会実験等の実施は慎重に対応すること。
3. 外国人研修・技能実習制度の導入政策について

これまで外国人研修・実習制度を巡っては、パスポートの取り上げや軟禁問題等などが社会問題化したこともあり、5年ぶりに企業自身のコンプライアンスの強化に努めるなどの制度見直しがおこなわれたところである。しかし、低賃金就労の温床になっていることは否めない。したがって、港湾運送事業分野に外国人研修や技能実習制度を導入しないこと。

4. 港湾運送事業の認可料金制度の確立について

- (1) 港運労使では、港湾運送の適正料金の収受はもとより、認可料金制度に差し戻すことの意義については、労使一致した認識である。港湾運送料金を平成7年度ベースの認可料金に差し戻すべく国土交通省と連携をはかりながら取り組みをすすめること。
- (2) 荷主等による港湾運送料金ダンピングの実態把握と改善措置について、ダンピング防止に向けて、どのような対策を講じるのか、また、その結果について報告すること。

5. フレキシブルバッグによる危険物貨物輸送について

- (1) 輸出入に関わらず、輸送の際に破損、発火など危険性のあるフレキシブルバッグ使用による液体輸送については、使用を禁止する措置を講ずること。
- (2) 現在までのフレキシブルバッグ使用による液体輸送対策についての進捗状況を報告すること。
- (3) 荷主団体等に対しては輸送事故の原因となりうるフレキシブルバッグの使用を禁止するよう指導徹底をおこなうとともに液体類専用のタンクコンテナへの使用の促進をはかること。

6. インランドデポやコンテナラウンドユース（CRU）の施策について

- (1) インランドデポやCRUは、港湾運送行為を港湾エリア以外の山側でおこなうという港湾運送秩序を阻害する要因になっている。このことは、可能な限り「港湾手続き」や「港湾作業」を削減し、港湾以外で港湾作業を完了させる施策でもある。こうした動きは「水際チェックによる安全・安心の確保」という港湾の社会的機能を弱めることにつながることから。施策の推進にあたっては、国交省など関係省庁と関係団体との十分な協議のうえ、対応をはかること。
- (2) 現時点でのコンテナラウンドユースの実情（CRU拠点、デポ地の数、面積、取扱実績、TEUベースの個数、参入事業者数と利用事業者数）について報告されたい。

7. SOLAS条約の改正に伴う「重量証明」について

- (1) 2016年7月1日から施行後、当初は、荷主責任による「重量証明」は「第三者証明」

によって効力が期待されたが、荷主物流企業が独自証明したものを「証明」としている。これでは、改定 SOLAS 条約が求める船舶や海上、港湾物量の安全措置としての「重量証明」に至っていないのが実情である。したがって、「第三者証明」については、港湾運送事業者である4つの検査証明機関（日本海事検定協会、（株）シンケン、日本貨物検数協会、全日検）に実施させるよう荷主団体等に指導すること。

- (2) 重量証明の費用負担については、海貨事業者や港湾元請事業者に立て替えさせることや港運料金に含ませるなどの負担を強いることはあってはならない。このようなことが発生しないよう荷主団体等に指導すること。

8. 45 フィートコンテナの公道走行について

具体的には、国道・都道府県・市町村の海上コンテナ走行の許可当事者に、車輛制限令の趣旨に則り、特殊車両通行許可（長さ）C条件に緩和にないよう、国土交通省と連携をはかり指導徹底すること。

9. クルーズ船の受入れについて

現在、官民連携でのクルーズ船の受け入れ環境の整備を加速させているが、港湾作業地域と客船入港地域を区別した環境整備、観光客および港湾労働者の相互の安全確保に向けた取り組みへの情報開示をおこなうこと。

以上