


全国港湾Fax通信

No.

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾19FAX第84号
(宛先)	2020年 5月 7日 時 分
各 四役・中央執行委員・地区港湾議長(委員長)	(発信者)
(件名)	全国港湾書記局 

20春闘中央行動行政交渉及び、ユーザーへの申入れの経過について

(本文)3月17～19日にかけて20港湾春闘の一環として中央行動を取り組んだ。今年は新型コロナウイルス感染拡大の影響で、従来の交渉形態がとれず、四役及び在京中執メンバーで取り組んだ。また、毎年行ってきた丸の内デモは中止となった。

国土交通省、厚生労働省、経済産業省、消防庁への申入れは文書回答を基本に行うよう求めた。ユーザー申入れは通常通り行った。それぞれの回答については、行政及び報告者の文章を基本に下記する。

I. 国土交通省への申入れについて

<申入れに対する回答>

1. 港湾運送事業基盤の安定に資する課題

認可料金制度に相当する法整備に繋げることを念頭に、港運專業への下払い、港湾料金の適正収受に係る課題解決など、安定的かつ持続可能な港湾運営を実現するため、貴省を中心に検証委員会を設置すること。

<回答>

ご提案の検証委員会については、現時点において、直ちに設置する状況にはありませんが、港湾経済課と全国港湾・港運同盟との意見交換の際などにお寄せ頂いたご意見なども参考にしつつ、持続可能な港湾運送の実現に向けた施策を順次、具体化して参りたいと考えております。

例えば、運賃・料金の適正収受のため、以前からご要望頂いていた行政処分等のホームページでの公表については、先般、港湾局長通達を改正させて頂き、令和2年度から行政処分等を受けた事業者は必ずホームページで公表とすることと致しました。

また、運賃・料金の適正収受を実現するためには、港湾運送契約の相手方となる荷主や船社の理解と協力が重要であり、トラックの運賃・料金についても、このような観点からの取組が行われています。このため、令和2年度中に港湾労働者不足に関する実態調査を行い、港湾運送事業者の皆様が荷主や船社との運賃・料金交渉の際に活用できる資料を作成したいと考えております。

なお、現在、新型コロナウイルス感染症の感染防止のため、対面での意見交換などを控えさせて頂いている状況ですが、再開が可能な状況になりましたら、本年度の新たな取り組みとして、全国港湾及び港運同盟の皆様と港湾経済課の意見交換を概ね2か月毎に定期的を実施し、港湾運送をめぐる様々な課題について、相互に議論を深めて参りたいと考えております。(港湾局 港湾経済課)

2. 港湾政策に係る諸問題

(1)国際バルク戦略港湾政策により、地方港では既に港湾労働者の雇用・職域が脅かされ、港湾労働者・事業者が不利益を被る事態が生じている為、貴省を含めた四者協議を早急に設置すること。

<回答>

国際バルク戦略港湾政策は、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、大型船を活用した共同輸送と、複数港寄りや内航船への積み替え輸送により、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る海上輸送ネットワークの効率化のための政策です。

一方、地方の港の振興も重要な事項と考えており、引き続き、それぞれの港湾管理者等と連携して取り組んでまいります。

(2)RTG 遠隔操作導入をはじめ、海コン外来トレーラー自動化など一連のAIターミナル高度化実証事業については、港湾労使の合意が整わない限り、これを強行に進めないこと。

<回答>

(1)国土交通省は「ヒトを支援するAIターミナル」政策の一環として、現在、①遠隔操作RTGの導入に対する補助事業と②各種実証事業を実施しています。いずれにつきましても、港湾労働者の皆様の削減を意図しているものではなく、港湾労働者不足の深刻化や、釜山等の近隣諸国の競合港湾との競争の激化等を背景に、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」を実現することを目的に実施している施策です。

(2) これらの施策のうち、①遠隔操作RTGの導入に対する補助事業については、全国港湾・港運同盟の皆様からの秋闘の申入れなどの際に頂いたご意見を踏まえ、令和2年度予算に係る事業から、募集要領の見直しを行いました。

(申請書の記載事項の追加)

- ・申請者は、地元の関係する港湾運送事業者（元請・専業）及び労働組合に対し、申請前に事前説明を行い、説明日時等を申請書に記載すること
- ・これらの関係者の「事業採択申請への態度」（「賛成」・「反対」等）や「今後の調整の見通し」を申請書に記載すること
- ・「遠隔操作RTGの導入に伴う雇用・就労への影響と対応方針」を申請書に記載すること。また、応募事業の補助金の要望額の合計が予算額を上回った場合の優先順位付けの際に勘案する評価項目として、港湾運送事業者（労使）との調整状況等についても評価することと致しました。

なお、遠隔操作RTGの導入に対する港湾労働者の皆様のご懸念は、主として、雇用や就労への影響にあるものと承知しており、遠隔操作RTGの導入によって得られる労働環境の改善を否定されているものではないと認識しています。

このため、今回の募集要領の見直しに際しては、地元の関係者の間での議論の参考として頂く観点から、採択申請書において、「遠隔操作RTGの導入に伴う雇用・就労への影響と対応方針」について、具体的な例示を行わせて頂いたところです。

【参考】遠隔操作RTGの導入により期待される労働環境の改善効果（例）

- ① 港湾労働者の労働環境改善
- ・腰を屈める作業や高所作業からの解放

- ・空調が効いた屋内での操作
- ・労働災害のリスク減少
- ・トイレ休憩等が取りやすくなる
- ・複数の担当者で複数のRTGを操作することにより、作業の割振調整が可能 5

② トラック運転者の労働環境改善

- ・外来トレーラーのゲート前待機時間や構内滞在時間の短縮 等

た、②各種実証事業についても、申入れなどの際にお寄せいただいたご意見等を踏まえ、実施内容の見直しなどを行わせて頂いているところです。

なお、昨年11月29日に可決成立した「港湾法の一部を改正する法律」の国会における附帯決議においては、政府に対し、「AI等の最先端技術の活用等によるターミナル運営の生産性向上のための必要な措置を講ずること」（衆議院・参議院）が求められているところであり、国土交通省と致しましても、関連する施策を着実に進めていく必要がありますが、一方で、補助事業や実証事業の円滑な実施のためには、関係の皆様との理解と協力が不可欠だと認識しております。このため、令和2年度におきましては、港湾運送事業の使用者及び労働者の皆様と、できるだけ早い段階から説明や意見交換を行うとともに、施策内容の改善を図り、関係の皆様との理解と協力の下、補助事業や実証事業を実施できるよう、努力して参りたいと考えています。（港湾局 国際コンテナ戦略港湾政策推進室）

(3) 港湾機能を充実するための港湾用地に、カジノを含む、所謂、IR誘致を行わない措置を講ずること。

<回答>

IRに関しては、現在のところ、立地区域が選定されていないと承知しております。仮に臨海部が立地区域として選定された場合には、港湾管理者において適切に対応されるものと考えます。なお、ご要望の内容については、IR制度を所掌する観光庁にお伝えします。

(港湾局総務課/計画課)

3. 港湾労働者の雇用と職域に係る問題

(1) 港頭地域に隣接する地区での港湾運送事業行為によるダンピング防止の為、港頭地区指定範囲見直し(港労法と港頭地域範囲の統一等)検討、港湾倉庫内作業の港湾運送事業法適用を行い、港労法との整合性を図ること。

尚、港頭地区指定については、港運事業者団体及び港湾労働組合と貴省を含めた関係省庁による“あり方検討会(仮称)”を設置すること。

<回答>

- ① ここでいう「港頭地区」は、港湾法の「臨港地区」を想定されているものではないかと思われませんが、臨港地区は、港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域と一体的に機能すべき陸域として港湾管理者が指定するものであるなど、あくまでも港湾管理上の必要により指定されるものです。

さらに臨港地区は、その指定によって、港湾機能を阻害しかねない構築物の建設の制限等の私権の制限を伴うことなどから、当該港湾の管理運営に必要な最小限のものでなければならぬとされています。

以上のような点を踏まえると、港湾労働者の職域拡大を理由として港頭地区を拡大することは、本来の臨港地区指定の趣旨とそぐわないものと思料されます。

② また、港湾倉庫内の作業につきましては、港頭地区における業務は多岐にわたっております。その中で倉庫業と港湾運送事業はこれまで50年以上の歴史を重ね、それぞれの実情を踏まえながら一定の境目をつけて運用されてきたところであり、これらを全て港湾運送事業とすることは困難であると考えております。今後とも、お互いの秩序の維持を図りながら、運用していくことが必要と考えております。(港湾局 港湾経済課)

(2)コンテナターミナルゲートに於ける作業は、港湾運送作業行為が望ましいとする見解を貴省が示していた経緯から、実態として受け渡し行為が発生するゲート作業を、港湾運送事業者の職域として法的整備を行うこと。

<回答>

① ご要望の趣旨が、ダメージチェック、シールチェック等を港湾運送事業者以外の者は行えないようにするというのであれば、港湾運送事業法の改正が必要となるものと考えられます。この場合、現在、これらの作業を行っている事業者や労働者が、引き続きこれらの作業を行うことは困難になり、廃業や失業の発生も懸念されることから、規制の対象となる事業者や労働者からは強い反発や反対が予想されるところです。そのような反発や反対があっても、新たな規制を行わなくてはならない必要性や、規制の内容の妥当性が客観的に立証できるか否かが問題となるものと考えております。

② 法律を改正するためには、国会で過半数の賛成を得ることが必要ですが、そのためには、業界内部のみならず、広く社会的な支持が得られることが必要であり、ご要望のような法的整備を行うことは、現時点で当省として把握している情報や、頂いている情報の限りでは、困難と考えております。(港湾局 港湾経済課)

4. 安全・安心の諸施策

(1) フレキシブルバッグを国内での海上コンテナ輸送等で使用させない措置として、タンクコンテナの推奨を進め、関係省庁と連携のうえ法的整備を行うこと。

<回答>

① 平成26年8月に発生した、フレキシタンクから米油が漏えいした事故については、事業用自動車事故調査委員会が調査を行い、平成27年10月に報告書を取りまとめ公表しております。

② 同委員会の報告書によると、米油を輸送中、急ブレーキをかけた際に、フレキシタンク内の米油が前方に移動してフレキシタンク上面に大きな力がかかったことにより、フレキシタンク上面の一部が損傷した可能性が考えられるほか、当該事業者においては運転者に対し、漏えい事故が起きた際の対処方法についての指導が不十分であったことが、被害の拡大につながった可能性があるとして分析されました。

③ また、報告書には、再発防止策として、国際海上コンテナを輸送する場合、コンテナの重量、品目等の情報を収集し、運転者に対し点呼時にこれら運行に必要な事項を指示するなど、国際海上コンテナの安全輸送における運行指示の徹底が示されました。

④ 国土交通省では、国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策について万全を期すため、関係省庁を含む関係者で組織される「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」において、平成25年6月末に安全輸送ガイドライン及び安全輸送マニュアルを取りまとめ、これに基づく取組を平成25年8月より開始しました。本ガイドライン等では、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニッ

トの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでおります。

⑤ 更に、フレキシタンクからの漏えいを防止するため、本マニュアルに、フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容として、十分な強度を有するものを使用すること、取り付け前に、コンテナ内を清掃しながら、釘などの突起物がないことを確認すること、段ボールでコンテナの床と壁を覆うなど適切な積付けを実施することを明記することなどを、「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」において決定し、平成30年4月に改訂したところであります。

⑥ 国土交通省では、フレキシタンクを含む国際海上コンテナの安全輸送のためには、まずはマニュアル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、マニュアルの内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図って参ります。(自動車局 安全政策課)

(2) 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、四者協議を早期開催し、港湾労働石綿被災補償制度を確立すること。

<回答>

① 港湾労働者の労働災害の防止は重要な課題であり、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ので、国土交通省としては、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行ってまいります。

② また、四者協議につきましても、厚生労働省の主催により、平成21年から開催されたところですが、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きたいと考えており、厚生労働省にもその旨お伝えしているところです。

③ 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「港湾石綿いしわた対策基金」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頂きたいと思っております。(港湾局 港湾経済課)

(3) 新型コロナウイルス感染予防に関し、港湾運送事業自体に影響を及ぼさない対策を講じることとともに、二次・三次感染を防ぐためにも、港湾労働者に対し新型コロナウイルス検査を実施できる環境を整えること。

<回答>

(1) 中華人民共和国で発生した新型コロナウイルス感染症に関しまして、感染が世界的に拡大し、国内においても、すでに感染経路の不明な患者の増加している地域が散発的に発生しているなど、港湾労働者の皆様が不安に思われていることは全国港湾・港運同盟からのご要望などを通じて承知しております。

(2) さて、政府におきましては、これまでに、水際での対策、まん延防止、医療の提供等の新型コロナウイルス感染症への対策を講じてきたところです。

ご要望の新型コロナウイルス検査につきましては、厚生労働省において、PCR検査の拡大に向けた取組が進められており、現状においては、「医師が必要と判断したすべての方がPCR検査を受けることができるよう、かかりつけ医が患者を帰国者・接触者外来へ直接紹介することが可能になっている他、保健所を介する場合でもスムーズに紹介がされ

るよう促しています」(厚生労働省「新型コロナウイルスに関するQ&A(一般の方向け)」)という状況にあります。

(3) また、国土交通省におきましては、ご要望の点に関しまして、これまでに、例えば、以下のような取組を行ってきたところです。

- ① 新型コロナウイルス感染症の感染防止対策や影響を受けた皆様への支援策の周知
- ② 新型コロナウイルス感染症の感染の拡大時の港湾運送の確保についての港運労使への要請

【参考】「新型コロナウイルス感染症の感染の拡大時の港湾運送の確保について(要請)」
(4月13日付け日本港運協会、全国港湾、港運同盟宛て港湾経済課長通知)

- ③ 港湾運送事業者におけるマスクや消毒液の確保の支援
- ④ 全国港湾・港運同盟からの緊急申し入れで示された懸念点の外航船社への伝達(日本船主協会・外国船舶協会を通じ、傘下会員船社に周知)
- ⑤ 外航貨物船の船内荷役時の感染防止のための推奨事項の外航船社とその代理店・港湾運送事業者に対する推奨

【参考】「外航貨物船の船内荷役時の新型コロナウイルス感染症への感染防止のための推奨事項」(4月30日付け日本船主協会・外国船舶協会・日本船舶代理店協会・外航船舶代理店業協会・日本港運協会宛て海事局外航課長・港湾局港湾経済課長事務連絡)

- ⑥ 港湾運送事業の従事者の新型コロナウイルス感染症への感染状況の取りまとめと港湾運送事業者に対する注意喚起。

今後も、全国港湾・港運同盟の皆様のご要望なども踏まえながら、新型コロナウイルス感染症対策の充実・強化に努めて参りたいと考えておりますので、引き続きのご理解・ご協力をお願い致します。(港湾局 港湾経済課)

(4) 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、自然災害時の復旧に際する港運事業者及び港湾労働者に対する救済措置制度を確立すること。

<回答>

- ① 近年、頻発する大規模な自然災害の影響で、港湾運送事業者や港湾労働者の皆様が被害を受けていることは承知しております。
- ② 国土交通省と致しましては、近年頻発している台風による高潮・高波・暴風や多発している地震への対応等を踏まえ、港湾地区に甚大な被害を及ぼすような切迫する大規模自然災害のリスクや気候変動に伴う災害の激甚化への対応を加速する必要があると考えています。
- ③ このような状況を踏まえ、インフラ整備による「公助」に加え、「自助」、「共助」を含めたハード・ソフト一体となった今後の港湾における総合的な防災・減災対策のあり方について「交通政策審議会 港湾分科会 防災部会」において審議いただきながら検討を進めているところです。
- ④ また、台風の接近の際などに、日本港運協会を通じて、情報連絡体制の確立、コンテナの段落とし・固縛などの事前対策の要請などを行っているところです。昨年、京浜港には二度にわたって台風の直撃を受けましたが、事前対策の徹底が図られた二度目の直撃の際には、一度目に比べ、被害の大幅な軽減が図られたところであり、新年度においても、このような事前対策の徹底を要請して参りたいと考えています。

- ⑤ なお、政府内において、大規模自然災害の被害者への業種横断的な支援策の検討が行われる場合には、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、適切に対応して参りたいと考えております。(港湾局 海岸・防災課/港湾経済課)

5. 働き方改革について

港湾労働の特殊性である波動性に鑑み「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」について、港湾運送事業者・港湾労働者に於いては、雇用・職域の観点から適用(罰則)を緩和する措置を講ずること。

<回答>

- ① 令和元年4月に施行された改正労働基準法により、時間外労働の上限規制に関しては、36協定でも超過することができない罰則付きの規定が設けられており、大企業については同年4月から、中小企業については令和2年4月から適用されているところです。
- ② ご承知のように、労働基準法は厚生労働省の所管であり、国土交通省は港湾運送事業の事業所管省庁として、労働基準法の施行に協力する立場になります。
- ③ また、あらゆる業種・職種が長時間労働の是正への取組を進めている中で、港湾運送事業や港湾労働者においても働き方改革を進めていかなければ、就業先としての魅力が相対的に低下し、港湾労働者不足が一層深刻化することも懸念されるところです。
- ④ このため、港湾運送の将来の担い手を確保するためにも、長時間労働を維持する方向ではなく、生産性の向上を通じて、労働者一人・一時間当たりの営業収入を増加させ、労働時間の短縮などの労働条件・労働環境の改善を進めていく方向で関係者が取り組んでいくことが重要だと考えております。
- ⑤ 政府としては、過労死等の防止対策に全力を挙げて取り組んでいるところであり、港湾運送事業者においても、時間外労働の上限規制に対応できるよう、対応を進めて頂きたいと考えております。(港湾局港湾経済課)

II. 厚生労働省への申し入れについて

<申入れに対する回答>

1. 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。
- (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、早急に港運労使との三者協議を開催すること。

<回答>

- ① 港湾労働法の適用範囲については、昨年度の港湾労働専門委員会等の中で労使双方から様々な意見が出され、相当な時間をかけて議論を重ねた結果、労働者代表委員の意見(※)を記載した上で、報告書を取りまとめたところです。
 - ② この報告書の中で、適用港湾・適用職種については、港湾労使による検討が引き続き行われていることにも留意しつつ、港湾労働を取り巻く諸情勢の動向等を見極めながら、議論を重ねる必要があるとされています。
 - ③ 現時点においては、港湾労使による「港労法問題労使検討委員会」で議論されていると聞いています。(職業安定局建設・港湾対策室)
- (3) 港湾労働秩序維持のために、6大港に於いてワッペンの斉一化を行うこと。

<回答>

- ① 常時港湾運送の業務に従事する労働者に対して港湾労働者証(以下「労働者証」という。)を交付することとしており、交付を受けた労働者には、港湾運送業務に従事する際の携帯義務と公共職業安定所の職員から求められた場合の提示義務があります。
- ② 港湾労働秩序維持のためのパトロールにおいて、労働者証の確認を効率的に行うため、一部の港湾では、港湾労使の取決めにより、港湾労働者のヘルメットに労働者証をコピーしたワッペンを貼り付ける運用を行っているところです。
- ③ 当該運用の拡大を図るため、昨年10月25日に開催した港湾労働専門委員会において、事務局より「6大港における港湾労働者証の交付に併せたワッペンの配付について検討」する旨の説明を行ったところです。
- ④ ワッペン配布の開始について、各労働局を通じて6大港の労使の意向を確認したところ、未実施の港湾においては、合意に至らなかったため、来年度においては、引き続き、港湾労使の理解と合意が得られるよう、各港湾の実情を踏まえて、丁寧に対応していく予定としています。(職業安定局建設・港湾対策室)

2. 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定のあり方について

- (1) 6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)を設置すること。

<回答>

- ① 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の適用対象としているものです。したがって、港湾倉庫は、港湾の水域から一定の範囲内で、一定量の海貨を取り扱う倉庫・物流施設以外については、港湾倉庫とならないことについてご理解いただきたいと思えます。
- ② なお、港湾倉庫を具体的に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、公共職業安定所長が管轄運輸局の意見を聴いて判断しているところです。
- ③ また、マルチテナント型の港湾倉庫の指定に当たっては、倉庫の状況に対応した課題の整理が必要であると考えます。このため、各港湾の実情並びに関係各位のご意見をも踏まえつつ、引き続き、実体の把握・整理を進めていきたいと考えます。(職業安定局建設・港湾対策室)

- (2) 「特定港湾倉庫指定のあり方に関する三者懇談会(仮称)」を設置すること。

<回答>

- 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。(※)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(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きたい。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いく。(職業安定局需給調整事業課)

(3) 港湾倉庫・特定港湾倉庫で就労する労働者は全て港運事業法でいう許可事業者に雇用された労働者とする。尚、労使行政(貴省)との三者による雇用秩序パトロールを断続的に行うこと。

<回答>

① 倉庫労働者を港湾運送事業法上の許可事業者に雇用された労働者とするについては、国交省所管の港湾運送事業法を港湾倉庫の作業にも適用するという問題で、国交省の判断となるものです。

② また、労使含めた三者による共同パトロールについては、各港で「港湾労働法遵守旬間」において重点的に実施しております。引き続き、同パトロールを実施していくとともに、港湾区域における適正な雇用管理を推進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)

3. 港湾通過貨物対策について

港湾を通過する貨物は全て港湾労働の職域であることについて認めること。

<回答>

① 「港湾労働」の定義は港湾労働法及び港湾労働施行令によって定められており、これは、国交省所管の港湾運送事業法に定める港湾運送業務などをもとにしています。

② 厚生労働省としては、港湾労働法の趣旨に応じて、港湾労働者の雇用の安定等を図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)

4. 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>

① 先ほどの間で「港湾労働の定義」は国交省所管の港湾運送事業法に定める港湾運送業務などをもとにしていると回答しましたが、当該作業については、国交省からは、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は該当しないと聞いております。

② 厚生労働省としては、本件については、国交省の解釈が重要と考えております。(職業安定局建設・港湾対策室)

5. 港湾産別協定である「日雇い不使用協定」について現在、港運労使で取り組みを進めている労使委員会に貴省も参加すること。

<回答>

① 港湾運送業務には波動性が依然として存在することから、港湾派遣労働者や日雇労働者に依存せざるを得ない場合もあると認識しております。

② 厚生労働省としては、引き続き、日雇労働者の就労状況の推移について注視していく

とともに、「常用労働者の使用を原則とする」という港湾労働法の趣旨を事業者に粘り強く説明してまいりたいと考えております。

- ③ 加えて、日雇労働者の減少に資するため、昨年4月から適用を開始した新たな港湾雇用安定等計画の下、国をはじめ、事業主・団体・安定センター含め港湾労働者派遣制度の更なる活用促進の方策について検討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)

6. 港湾労働の石綿被災対策について

- (1) 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）の制度を創設すること。

<回答>

- ① これまで業務に起因して石綿の健康被害を受けた労働者については、労働者災害補償保険法に基づく必要な保険給付を行うとともに、労働者災害補償保険法に基づく保険給付を受けることができない者については、石綿による健康被害の救済に関する法律に基づく必要な給付を行っているところです。
- ② 厚生労働省としては、現行の制度に基づき、必要な補償等をしっかりと行っていきます。(労働基準局労災管理課)

- (2) 所謂、四者協議を直ちに設置し、再開すること。

<回答>

- ① 港湾アスベスト問題については、平成21年と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。
- ② 当室においては、昨年11月の要請以降、港湾アスベスト問題の課題を整理し、省内の関係部署とともに現状の取扱いを整理し、昨年末に組合に対して、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ところであり、現在、回答待ちの状況となっています。同様に日本港運協会及び国土交通省に対しても、情報提供を行い意見の集約を進めているところです。
- ③ 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)

- (3) 港湾施設における石綿対策調査実施と曝露防止策の検証を行い、国策として講じること。

<回答>

- ① 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¹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。
- ② なお、本件は、上記1のとおりであるが、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. 異常気象による災害発生時に於ける救済策について近年の異常気象に起因する港湾労働に係る災害について「異常気象による港湾労働における救済制度(仮称)」を国交省と連携のうえ確立すること。四者における協議委員会を設置すること。

<回答>

- ① 厚生労働省においては、自然災害等により被災された労働者の方々や事業主の皆様方に対して、雇用・労働関係の相談窓口の開設、各種支援制度のご案内などを実施しているところです。
- ② 引き続き、災害発生時における港湾労働者の雇用の安定並びに港湾事業主に対する支援のため、必要に応じて各関係部局等と連携を図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

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が、一部、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さら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)

9. 働き方改革について

港湾労働の特殊性である波動性に鑑み「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」について、港湾運送事業者・港湾労働者においては、雇用・職域の観点から適用(罰則)を緩和すること。

<回答>

- ① 昨年4月に施行された働き方改革関連法において、時間外労働の上限規制については、36協定でも超えてはならない、罰則付きの上限を設けました。具体的には、原則として、月45時間、かつ、年360時間を上限として定め、臨時的な特別の事情がある場合に該当すると労使が合意しても、上限は年720時間であり、その範囲内において、・複数月の平均では、休日労働を含んで80時間以内・単月では、休日労働を含んで100時間未満・原則としての延長時間を超えることができる回数は、1年について6か月以内に限るとしており、これらに違反する場合には罰則が科されることとなっております(大企業については平成31年4月1日から、中小企業については令和2年4月1日から適用)。
- ② その上で、上限規制の範囲内であれば長時間労働を安易に認めるものではなく、時間外労働をそもそも認めるかどうかも含め具体的な時間数は各事業場の労使が定めるものです。
- ③ 政府としては、過労死等の防止対策に全力を挙げて取り組んでいるところであり、港湾労働者の方々の働き方についても、時間外労働の上限規制に対応できるよう、労

使において十分に話し合いをしていただいた上で、対応を進めていただきたいと考えております。(労働基準局労働条件政策課)

10. 所謂、新型コロナウイルス感染予防について、港湾労働者の安全・安心が担保しうる措置を講じること。

- (1) 外貿船(革新船・在来船)における港湾荷役(船内、沿岸、倉庫、検数、検定、関連等)の際、感染予防を期すべく港湾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>

- ① 新型コロナウイルス感染症の主要な感染経路は飛沫感染と接触感染であると考えられています。このため、業務の各段階で、労働者の体調管理やこまめな手洗い、アルコール等による手指の消毒、咳エチケットなど、一般的な感染予防が重要となります。新型コロナウイルスの感染予防については、厚生労働省ホームページ等で公表している情報を参考として対策を行うようお願いします。
- ② なお、港湾労働者の業務に特化した対策については、必要に応じて具体的な業務の内容を確認しつつ、国土交通省と連携の上検討してまいります。(職業安定局建設・港湾対策室)

- (2) 港湾荷役に携わる全ての港湾労働者に対し、医療機関による感染検査を常時行えうる措置を講じること。

<回答>

かかりつけ医など、身近にいる医師が必要と考える場合には、すべての患者がPCR検査を受けることができる十分な検査能力を確保するとしています。また、患者が検査を受けやすいように、PCR検査の医療保険適用をはじめました。最新の状況については、厚生労働省ホームページをご参照ください。

(職業安定局建設・港湾対策室)

- (3) 新型コロナウイルスの影響により、中国、韓国からの貨物が急激に減少しており、休業を余儀なくされた場合、雇用調整助成金の特例実施を行うこと。

<回答>

雇用調整助成金の特例については、「新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ雇用調整助成金の特例を追加実施します」のリーフレットをご参照ください。(職業安定局建設・港湾対策室)

- (4) 本船入港の際、船員の検疫検査を行い、港湾荷役を行う港湾労働者の感染予防の措置を講じること。

<回答>

海外から入港する全ての船舶に対して、検疫法に基づき、各検疫所において検疫を実施しているところです。(医薬・生活衛生局検疫所業務管理室)

Ⅲ. 経済産業省への申し入れについて

<申し入れに対する回答>

1. FTA(自由貿易協定)、EPA(経済連携協定)について

物流の結節点である港湾運送事業分野にサービス貿易の自由化による影響（港湾運送料金の低廉化、雇用や就労の破壊等）を波及させないよう国土交通省と連携をはかりながら状況等を把握し、荷主団体等に指導すること。

<回答>

- ① TPP を含め、FTA、EPA による港湾運送事業分野への影響については、弊省としては把握をしていない。港湾運送事業を所管する国土交通省にお問い合わせいただくことが適切と考える。
- ② TPP11 については、2018 年 12 月 30 日に発効した。TPP11 協定は、アジア太平洋に自由で公正な、21 世紀型の高い基準のルールを広める観点等から大きな意義を持つものであり、産業界からも高い評価を頂いているところ。
- ③ 港湾運送事業分野個別への対応は国土交通省にお尋ねいただきたいが、弊省としても、関係者の不安の声に真摯に耳を傾け、寄り添い、その不安を払拭するよう、今後最大限努力してまいりたい。

2. 港湾物流の円滑化に向けた「貿易手続円滑化実証事業」について

官民連携によるブロックチェーン（取引履歴のデータ化）を利用した「貿易手続きデータ連携システム」の開発と実証事業については、各港湾運送事業者や現場の実践課題等を充分聞き入れながら事業の促進を図るとともに、今日までの具体的な進捗状況を報告すること。

<回答>

貿易手続円滑化実証事業は、新規技術であるブロックチェーン、貿易手続における有効性を検証した事業である。ブロックチェーン技術は現在、諸外国にて金流分野で貿易の活性化のため着目されており、貿易の活性化に資するブロックチェーン技術利用については、引き続き、関係者の意見を踏まえながら検討したい。

3. 港湾運送事業の認可料金制度の確立について

労使の港湾施策として「適正港湾運送料金の確保(仮称)」に向けて行政通達の発出に向けた取り組みすすめている中で、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荷主団体等に周知させること。

<回答>

港湾運送料金については、国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通省にお問い合わせ願いたい。荷主団体等への周知については、引き続き、国土交通省と連携をはかりながら取り組んでまいりたい

4. 港湾の高度化事業について

港湾への「AIターミナル」導入は港湾運送事業者、とりわけ専業事業者の事業基盤の弱体化と港湾労働者の雇用不安という性格を持っている。今後、「AIを活用したターミナルオペレーター最適化実証事業」「熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業」「外来トレーラーの自動化実証事業」の導入については、国土交通省と連携をはかりながら状況等を把握し、一方的な導入ではなく関係者の意見を充分聞きながら丁寧に対応するよう進

言すること。

<回答>

AIターミナルについては、国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通省にお問い合わせ願いたいですが、弊省としても、関係者の不安の声に真摯に耳を傾け、寄り添い、その不安を払拭するよう、今後最大限努力してまいります。

5. 港湾の通過貨物対策について

インランドデポやコンテナラウンドユース事業の拡大などの影響による通過貨物の拡大で港湾運送事業者の業域や港湾労働者の職域が狭まっている。事業の推進にあたっては「港湾機能対策会議（仮称）」を設置し、関係団体と十分な協議を図ること。

<回答>

- ① インランドデポについては、港のない内陸部において税関を含めた港の代替機能として活用されており、ドライポート（税関）として、安全に行われているものと認識している。また、公正・公平な貿易、安心安全な物流は担保されていると認識している。
- ② コンテナラウンドユースの推進は、港湾渋滞の緩和やドライバー不足対策、CO2削減といった社会課題に対応しているものと認識している。
- ③ 「港湾機能対策会議（仮称）」については、国土交通省と相談の上、検討してまいります。

6. 安全・安心の諸施策について

(1) フレキシブルバッグ等による液体輸送について

フレキシブルバッグ等を国内での海上輸送等で使用させない措置として、液体輸送専用タンクコンテナへの推奨をすすめ、関係省庁と連携のうえ法的整備をおこなうこと。

<回答>

- ① フレキシブルバッグの利用については、平成7年から消防関係法令上で認められており、安全が担保されているものと認識している。
- ② また、国土交通省にて、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」において「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」を策定する等その安全運行の徹底をはかっているところ。
- ③ 今後、安全対策を進める際に、荷主の果たす役割の重要性を鑑み、荷主事業者に対して、ガイドライン等の周知状況等に関する実態調査を国交省にて行っているが、弊省としても、周知等の協力を行ってまいります。

(2) 危険物輸送時の緊急対処について

国際海上コンテナの危険物輸送時における安全データシート（SDS）は、緊急対処時に重要な情報となることから、国際海上コンテナの国内輸送においては、安全データシートの日本語での交付を義務付けること。

<回答>

- ① 「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律（化管

法)は、特定の化学物質の環境への排出量等の把握・届出に関する措置(PRTR制度)や、その性状や取扱いに関する情報の提供に関する措置(SDS制度)を講じることにより、事業者による化学物質の自主的な管理の改善を促進し、環境の保全上の支障を未然に防止することを目的としている。

② 化管法のSDS制度につきましては、同法第14条において「指定化学物質等取扱事業者は同法施行令において指定された指定化学物質及び含有する製品を他の事業者に対し譲渡し、又は提供するときは、その譲渡し、又は提供する時まで、その譲渡し、又は提供する相手方に対し、当該指定化学物質等の性状及び取扱いに関する情報を提供しなければならない」と規定されている。一方で、譲渡先や提供先ではない輸送業者に対するSDS交付義務については化管法の規定はなく、法目的に照らし対象外となっている。

③ なお、化管法の施行のための制定された「指定化学物質等の性状及び取扱いに関する情報の提供の方法等を定める省令」では、その第4条において「指定化学物質等取扱事業者は、性状及び取扱いに関する情報について、日本産業規格に適合する記載を行うよう努めるものとする、情報は邦文で記載するものとする」と規定しており、国内事業者の自主管理促進等同法の目的を達成するための措置が講じられている。

(3) 新型コロナウイルスによる感染拡大について

港湾荷役(本船、沿岸、倉庫荷役等)に携わるすべての港湾労働者の安全・安心が担保しうる措置を講じること。

<回答>

港湾事業は国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通省にお問い合わせ願いたい。もちろん、弊省としても、関係者の不安の声に真摯に耳を傾け、寄り添い、その不安を払拭するよう、今後最大限努力してまいりたい。

7. 輸出中古自動車及び建機の安全対策について

日本から出荷する輸出中古自動車及び建機については、船積前に放射線量測定をすることが港運労使間で確認されている。については、当該車輛の万全な安全対策と港湾労働者の安全確保に努めること。

<回答>

港湾労働者の安全確保のための検量体制については、日本港運協会と全国港湾労働組合による労使間協議にて検討される内容と認識している。

8. 東京五輪対策について

五輪期間中、港湾物流の混乱を避けるための措置が港湾運送事業と港湾労働へのしわ寄せとなって措置されることがあってはならない。については、関係省庁および東京都、五輪組織委員会などの関係者に物流対策を講じるよう働きかけること。

<回答>

① 弊省としては昨年10月から、東京都や関係省庁とともに、交通需要の多い業界団体を中心に東京2020オリンピックパラリンピック大会期間中における物流対策について検討いただくよう、協力依頼を行ってきたところ。

- ② 今後とも東京都や関係各省と連携しつつ、これらの業界団体や中小企業に対し、引き続き協力要請を行っていく。

9. カジノを含む総合型リゾートの誘致について

現在、総合型リゾート(IR)誘致に向け、複数の自治体が誘致を表明。とりわけ、横浜市、大阪市においては、一方的に港湾エリアへの誘致を宣言している。については、これまでの港湾エリアへの開発を無駄にすることのなく港湾へのIR誘致はしないよう関係機関に働き掛けること。

<回答>

IR誘致については、国土交通省(観光庁)がその事務を所管しており、弊省からは回答できないため、当該事務を所管している省庁にお話しをしていただきたい。

IV. 消防庁への申し入れについて

<申し入れに対する回答>

1. フレキシブルバックによる危険物貨物輸送の禁止について

依然として、ドライコンテナによるフレキシブルバックを用いた輸送がコスト削減を理由に行われている。消防法による危険物(液体)自体のドライコンテナでの輸送は無いと思われるが、動植物油(液体)に関しては行われており、流出事故の報告も多数ある。

いかに発火点が高い動植物油であっても、流出事故ともなると車両火災や重大災害が発生し、運転手や一般市民が危険な事故に巻き込まれる状況となるため、動植物油(液体)のISOコンテナでの輸送についてはタンクコンテナでの輸送に限るように国土交通省自動車局と連携して改正すること。

<回答> フレキシブルバックによる一般的な液体輸送の安全対策については、主として国土交通省が所管しているものと認識しているが、国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアルを危険物の輸送に関係する事業者等に周知し、また、危険物の液体輸送におけるタンクコンテナ輸送推進に向けた取り組みも今後考えていきたい。

なお、国土交通省自動車局にはフレキシブルバックで事故が発生した場合等の情報共有をする旨を担当者間で確認しているところ。

2. 危険物貨物輸送の安全について

(1) 現状、ISOコンテナの危険物輸送に関して、外航海運・内航海運ともに国際基準にて運用されているが、港頭地区で陸上輸送となった時点で危険物そのものの定義に差異が発生することにより、港頭地区での引き渡しに際し、混乱が生じていることなどの現状を把握し、国際基準への統一化とその危険性に応じた規制を早急に整備すること。そのために所管に委ねることなく、連絡会議を設置し、具体的対応を図ること。

<回答> ISOコンテナ等の危険物輸送に関する港頭地区での引き渡しや、また陸上輸送時の問題点等の情報収集を引き続き行い、その問題点の整理、また危険性に応じた安全対策等、具体的な方策を考えていきたい。

(2) ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて、現状はタンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのISOコンテナシャーシでは手続き上の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態が報告されている。については、法令遵守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理基準を改善すること。

<回答> ISOコンテナ等の国際輸送用タンクコンテナを積載する移動タンク貯蔵所の手

続については、コンテナの追加に係る手続を郵送やファックス等による方法も可能とする等、国際間の流通の一層の円滑化を図る観点から、コンテナに係る完成検査等の事務の簡素化等について、運用基準を示している。引き続き、本運用の周知を図るとともに、国際間の流通の実態把握に努め、必要に応じ、手続の合理化等について検討してまいりたい。なお、適正な手続を実施していない事業者に対しては、今後も立入検査等を通じて、法令遵守の徹底を求めていきたい。

(3) 安全データシート（SDS）は、危険物輸送時の緊急対応における重要な情報であることから、ISO コンテナの国内輸送においては、SDS の日本語での交付を義務付けるよう経済産業省へ働きかけること。また、消防法上の SDS 義務付けは無く、危険物取扱者同上で事足りるとのことであるとしているが、危険物従事者の事故時対応において、連絡体制に不測の事態となった場合においても、緊急対応できるよう ISO コンテナ輸送に限り、SDS の義務付け等の法整備を図ること。

(4) イエローカードについては依然として車上に常に複数枚常備されていることが多く、緊急時に戸惑いが出るなど極めて深刻な状態となっている。日本化学工業協会の自主的運用であるイエローカードについては、指導にとどまらず他省庁との連携を図り法制化すること。

(5) ISO コンテナ輸送における危険物国内輸送の実態調査を行い、港頭地域での蔵置状況や管理状況、また陸上輸送となるまでの間、港湾運営会社や港湾労働者等あらゆる関係者に対し、危険物であることが分かるような仕組みを構築すること。

そのうえで運転手に対する SDS やイエローカードの携帯状況や危険品類の品名、数量の把握状況等の徹底を図ることを荷主はじめ関係諸団体に周知徹底すること。

<回答/(3)(4)(5)> 危険物を運搬する場合、その物質の危険性情報を如何に伝達するかは重要です。港湾地域を有する消防局等と意見交換をし、情報伝達手段の改善を図っていききたい。また、危険物物流団体協議会等に対し、危険物品情報を荷主や通関事業者と適切に共有することを要請している。

V. 日本貿易会への申し入れについて

日本貿易会への要請書申し入れは、中央行動二日目の午後、3月19日(木)に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. 港湾運送料金を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、現行届出制のもとでの適正料金の支払いに協力していただくよう要請した。
3. 陸上における安全輸送、貨物の重量・積みつけに関して、「重量証明」が荷主物流企業によって行われているが、港湾物流の安全措置としての効力が図られるよう、「第三者機関」による「証明」をお願いしていただくよう、会員商社に周知していただくのとフレキシブルバックによる液体輸送の禁止と液体輸送用のタンクコンテナの使用の啓蒙をしていただくよう要請した。
4. 日本貿易会から、物流の流れを安全に行うには賃金、料金を含めた適正な対価の担保が必須だと認識している。要請書の内容は会員の皆様に周知している。今回の要請書についても報告をさせていただく。日本貿易会としては、会員の皆様に指導をする立場ではない事は、

ご理解いただきたい。

5. これらの回答を受け、貿易会の立ち位置は理解しており、今後もこのような要請を行っていくので、理解と協力を求めた。

VI. 外船協への申し入れについて

1. アライアンスの再編と雇用・職域問題について

アライアンスの再編、海運企業の合従連携・航路の再編は港運事業者並びに港湾労働者に深刻な雇用不安を惹起するものである。したがって、アライアンスの再編・船社の統合・航路の再編などについては船社の一方的な都合で強行することなく、産別協定をはじめとした港運労使のルールを厳守し対応すること。

事前協議制度の規範を尊重し、船社の一方的な申請など、港湾労働者の雇用と影響を及ぼす案件については慎重な対応で行うこと。

＜協会の回答＞アライアンスの再編・航路再編については、外地で行われるため、決定された内容が日本に伝えられるだけで日本には決定権がないため、協会としては難しい立場である。しかし、組合の言われることは理解しているので、加盟各社には、報告するとの事であった。MSCの問題については、組合から説明があったことについて船会社に報告するとした。

2. 港湾運送の安全・安心を確保する措置について

- (1) SOLAS 条約の改定により 2016 年 4 月から荷主責任において「重量証明」が義務化された。その実態は荷主が荷主関連証明機関で承認して、荷主自らが重量証明を行っている状況である。安全な陸上輸送・海上輸送・港湾運送を行うため、第三者証明で港湾運送の証明機関である事業者（日本海事検定協会・(株)シンケン・日本貨物検数協会・全日検）を荷主に要請すること。また、外船協として関係行政・団体にも強く要請すること。

＜協会の回答＞重量証明については、船社から荷主に対し四検を指名することは難しいが、協会としては、陸上・海上・港湾運送の安全面からも四検での重量証明のついては理解する。

- (2) フレキシブルバッグによる危険物貨物輸送で、2016 年 10 月 30 日付事業用自動車事故調査報告書は、事故の原因は運転手のブレーキによるものと報告されている。この報告は、事故自体がドライバーの責任によるとの見解であり、容認できない。これら危険物液体輸送については海上輸送にも重大な事故をもたらす危険があり、タンクコンテナを使用する旨、船社として荷主に対し強く要請し、フレキシブルバッグの使用禁止を強く要請すること。

＜協会の回答＞フレキシブルバッグによる重大事故については、協会としても容認できるものではないと理解する。また、船社から荷主に対しフレキシブルバッグの使用禁止についての要請は困難ではあるが、行政・関係協議などに対しこの問題について進言するとした。

- (3) コンテナ船のラッシング・アンラッシングをする際に足場が悪い箇所があり、ラッシングするのが大変危険な作業を強いられる。また、足を滑らすと転落・墜落の危険があり重大事故を及ぼすことになり、足場の悪い本船については船社の責任において、改善修理・足場の悪い箇所についてはコンテナの積み付けを行わないように強く要請する。

＜協会の回答＞コンテナ船の足場の悪い場所でのラッシング・アンラッシングと本船上での事については、容認できるものではなく、組合の要望により本船の不具合がある場合写真(本船名・不具合のある場所)を撮っていただければ、船社に対し改善する旨報告する

とした。

(4) 新型肺炎コロナウイルス対策として、本船が入港する際、船員の検疫検査を行い異常がないことを確認してから、荷役作業を行わせること。

〈協会の回答〉現在加盟船社からコロナウイルスに感染した乗組員は無い。日本寄港する際、無線検疫が主体である。また、港によっては、簡単なチェック用紙による、乗組員の体調管理を行っているとの説明があった。

以 上