


全国港湾 Fax 通信

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾24FAX第54号
(宛先)	2025年 1月 28日
各 四役、中執、単組委員長、地区港湾 議長殿	(発信者) 全国港湾・安全専門委員会 

(件名)

労使安全専門委員会の経過について

標記委員会の経過について、下記の通り報告します。

(本文)

I. 日 時：2025年1月27日(月) 13時30分～14時30分

II. 場 所：新橋 港運会館地下会議室

III. 組合側：(全国港湾) 鈴木(誠)、松永、徳里、光部、園田、赤松
(港運同盟) 松島、黒木、横山、熊谷、青木
[オブザーバー] 古澤 [日港労連]、高島
業 側：大塚委員長、他18名

IV. 議 題：

1. シアナミド輸送形態に関する要望について

(1) 冒頭、業側より上記の関係者である日本カーバイト工業(株)の担当者から要望書の説明が行われることへの了解が求められ、組合側は了承して以下の内容が行われた。

① 2013年8月に名古屋港において中国からのシアナミドを輸入したコンテナが爆発を起こした。

② それを受けて中国からのシアナミドが入っている輸入コンテナは禁止をして、ドイツからの輸入コンテナだけとなった。

③ 12年が経過した中で、情勢が変化してきたので、以下を要望するとした。

ア. ポリドラムではなく、タンクコンテナでの輸入を許可してもらいたい。

(理由) ドイツのメーカーより、インドなど暑い地域に20 m³のISOコンテナ(リーファーではない)で出荷している実績が多数あるとのことなので許可を頂きたい。また、SDGsの観点から再利用可能なコンテナで輸送したい。

イ. 現在、ドイツ品のみの輸入が許可されているが、他国からの輸入も許可してもらいたい。

(理由) シアナミドは日本国内大手メーカーの半導体材料の原料や医薬品に使用されており、メーカーからBCPやサプライチェーンの強靱化の観点から、別メーカー(中国・インド等)の物も使用できるようにして欲しいとの要求があるため。

ウ. 爆発が起きた時は、8月の炎天下にターミナルに長期蔵置されたのが一因とさ

れている。改善できる余地がある。

(2) 説明を受けて、労使で議論を行った。

(労側) 現在、2013年以降、事故がないのはルールを守っているからではないのか。これまでと同様の措置が前提であるが、一度、検討する時間を頂きたい。そのためにも判断材料が少なすぎる。例えば、シアナミドを扱っている港は限定されているのか等々。

(労側) 何故、これまで事故が起きていないのか。改善した点などを明確にしてほしい。今回は、要望書を受け取るにとどめる。

(労側) シアナミドは、国際海上危険物規定では「毒物」とされているが、国内の消防法上では、毒物としていない。国内のヤードで毒物扱いでなければどこでも蔵置すれば、12年前と同じことが起きるのではないのか。

(業側) 業側も説明が不十分として、労使双方、質問事項を取りまとめて、再度、メーカーに説明を受ける事としてはどうか。

(3) 結果として、労使双方、メーカーに説明を受ける前に質問事項を取りまとめて実施することとした。

2. 電離放射線健康診断について

(1) 組合側からの要望を受けて、2011年8月から2012年7月の間、放射線量の数値が高い(0.3 μ Sv以上)中古自動車・建機等の放射線検査に直接携わった労働者の2024年12月末時点での放射線健康診断の結果について報告があった。

① 具体的な対象者である全日検116名の内、110名と日検32名の内、32名の計142名が受診されて特段今のところ問題がなかったと報告を受けている。

② 全日検の6名の方は、退職されている方である。

③ 検診費用については、ここにバラつきがあるが、高い人で6,457円、安い人で1,375円であり、全員の平均が4,488円であった。

(2) 報告を受けて、労使で意見交換を行った。

(労側) 退職者の6名の方についても受信できるようにしてほしい。これまで組合が主張している「第二のアスベスト」にならないように全員を受診させてほしい。

(労側) 24年7月3日の「中央安全専門委員会議事確認」にあるとおり、電離放射線健康診断の費用は、当該事業者(元請事業者・専業事業者)と日本港運協会との折半となっているが、どうなっているのか?

(業側) 今は、日港協からはまだ支払っていない。

3. 24春闘協議課題について

(1) 熱中症対策について

(労側) 現場からは、熱中症対策について元請事業者の対応が濃淡があると仄聞している。24春闘仮協定では「導入については、各個別(専業・検査・関連)任せとすることなく、元請事業者も積極的に携わっていく」と確認しており、日港協の会員店社への指導をお願いする。また、熱中症警戒アラートの対応は、大きな指針と

なり得るのではないか。港湾全体のルール作りが求められるのではないか。例えば、警戒アラート用の腕時計を常時携帯するとかを定めたりするとか。

(労側) 組合として熱中症対策に関するアンケートを実施して実態調査を行いたい。その際、業側にアンケートの内容を確認してから実施したいと考えているが業側として賛成してもらいたい。

(労側) 熱中症対策は、行政の協力が要ると考えている。例えば、強風の時に1ターミナルだけで判断せず、港全体でストップをかけている港がある。熱中症警戒アラートが発令された際に個々の事業者任せにせずその港の行政(港湾管理者)がストップさせる等の対応が求められる。その意味でもアンケートを実施したい。

(労側) 安全を配慮して荷役(作業)を一斉にストップすることを考えていきたい。安心して働ける職場を作っていきたい。抜け駆けを作りたくない。根底には、港湾から熱中症を出さないことである。

(業側) 主旨は理解したが、アンケートの内容をみて検討したい。議論を否定するものでなく、継続課題としたい。

(2) フルハーネスについて

(労側) 現在、労側は地区の事業者と協力を得ながら、メーカーと共に港湾にあったフルハーネスの装着検証を行っている。昨年、横浜で実施し、今年3月に北海道で行う予定。あと、神戸でフルハーネスの装着検証を予定しており、それが終われば、結果をとりまとめてこの場で報告したいと考えている。

ご承知のとおり、フルハーネスは高価なもので、財政負担或いは、港湾で大量購入して割引が出来ないものなのか、前向きに検討していただきたい。

(業側) 本件について議論していきたい。

(3) 本船揚貨装置・ガントリークレーン事故について

(労側) 本船揚貨装置の主巻ワイヤーの切断事故が相次いで起きている。事故防止策として外国船舶監督官の増員を国交省へ労使連名で申し入れが出来ないか。厚労省へは、民間による準監督官または旧労災防止指導員制度の導入を申し入れしてはどうか。また、外国船のクレーン(揚貨装置など)点検表の開示ができないか。何れにしても、労使で安全への取り組みを具体化させてほしい。

(業側) 具体化していきたい。

(4) ヤシ殻荷役について

(労側) 昨年5月に発生した「ヤシ殻荷役における酸欠事故」は、労使双方の情報共有が要ると考える。石炭に代わるあるいは混合燃料として、ヤシ殻や木質ペレットなどの新しい燃料が海外・国内で流通されてきている。このような燃料は、燃焼効率が高いが故に取り扱いや安全対策が必要であり、各港での情報共有を行うことにより、事故の防止に繋がると考える。ついては、各港代表に新しい貨物、荷役方法について情報共有し、対策をお願いしたい。その意味で、次回の安全専門委員会までに各港がどのような対策を実施されているのか、日港協として取りまとめをお願いする。

(業側) 了解した。

(5) コンテナ船における酸欠事故について

(労側) 本来、デッキ上に積むべきコンテナを船倉内へ積み付けされたと聞いているが、ポピュラーなものなのか、イレギュラーだったのか教えてほしい。

(業側) 常識的には、ドライアイスが入っているコンテナは、デッキ上に積んでいる。船倉内に積むことはないのが、誤って積んできたと報告を受けている。改善点ではデータ上でドライアイスが入っているコンテナは、デッキ上に積むようにデータを入れるとプランニングがなるようにしたと聞いている。

(労側) 今日の報告を受けて、今後の対応策、改善策を文書で提出出来ないか。

(業側) 類似災害が起きてはならないので、報告は必要と思う。ただし、船社のプランニングシステムは千差万別があるので、一律的には出来ないがこういった対処をしていると報告は出来ると思う。

以 上