

交運労協外発 9 号  
2023年3月16日

国土交通省港湾局長  
堀田 治 殿

全日本交通運輸産業労働組合協議会  
議 長 住 野 敏 彦  
交運労協政策推進議員懇談会  
会 長 近 藤 昭 一

### 「港湾労働者不足対策アクションプラン」に係る要請

政府の重責を担う、貴職のご奮闘に敬意を表します。また、日頃より私ども交運労協の活動に御理解賜り、感謝申し上げます。

さて、2022年7月22日、国土交通省港湾局は、港湾労働者不足の実態を踏まえ、今後講ずるべき施策の4本柱として、「①港のしごとを知ってもらう、②働きやすく働きがいのある職場の確保、③事業者間の協業の促進、④適正な取引環境の実現」を盛り込んだ「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定しました。

しかし、この施策のうち「事業者間の協業の促進（お手伝い特例）」については、1951年の施行以降、長年に亘って培われてきた「港湾運送事業法」の根幹を揺るがしかねない重大な政策転換となりかねず、地方港を中心とした中小零細事業者の経営悪化や経営不安を来たしかねない事態を招くことが懸念されます。とりわけ、この施策は、本来の目的とは逆に、大手元請事業者の事業展開に主軸が置かれ、中小零細事業者の経営基盤を揺るがすことにより、港湾労働者の労働条件の低下や、さらには雇用不安につながるものが危惧されます。

つきましては、港湾運送事業の健全な発達と、港湾労働者の雇用確保および労働条件の維持・向上に向けて、下記のとおり要請いたしますので、早急にご対応頂きますよう、お願いいたします。

#### 記

##### 1. 「事業者間の協業の促進（お手伝い特例）」について

これまで、港湾運送事業は、港湾運送事業法の第1条にある目的に則り、港湾運送の秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図ることをもって、公共の福祉を増進するために、港湾ごとの事業認可として取り扱われてきた。しかし、本アクションプランにある「事業者間の協業の促進（お手伝い特例）」が導入されることにより、指定を受けていない港へ新規参入する元請事業者の許可申請が承認され

ることになれば、当該港の既存事業者の経営基盤を揺るがすとともに、港湾労働者の賃金をはじめとする労働条件の低下や、雇用不安を増幅しかねない。さらに、「お手伝い」を行う事業者が趣旨を外れて当該の港に居座り、荷主を独占的に取り扱う可能性も危惧される。

については、「事業者間の協業の促進（お手伝い特例）」を、本アクションプランから削除するとともに、既存の港湾事業者の経営基盤強化に努め、港湾労働者の雇用確保をはじめとする施策を実行されたい。

## 2. 取引環境の改善および適正料金の収受について

- (1) トラック運送事業と同様に、荷役料金の適正収受に向けた荷主対策の徹底に努めるとともに、料金ダンピングを強要する荷主と船社への指導を強化されたい。
- (2) 本船入港日のスケジュール調整を行いながら、平準化を目指すよう船社への指導を強化されたい。

## 3. 労働力確保に向けた取り組みについて

- (1) 「働き方改革」の一環として、業務の波動性に伴う休日労働や長時間労働を是正し、労働者にとって魅力ある賃金・労働条件に改善されたい。
- (2) 労働力確保に向けて、安全・安心で働きやすい職場環境の整備に努めるとともに、港湾運送事業のイメージアップに向けたPR活動を推進されたい。

## 4. 行き過ぎた規制緩和への対応について

2000年（地方港は2006年）に実施された港湾運送事業法の改正に伴い、事業免許制から許可制に、認可料金制から届出制へと変更となった。この規制緩和が実施されて以降、港湾労働者の労働条件は低下を来し、港湾秩序を混乱させる要因となってきた。については、港湾運送事業に係る事業免許制および認可料金制を復活されたい。

以 上