

2025年11月 5日
全国港湾25発第18号
港運同盟発25-第52号

国土交通省 港湾局
局長 安部 賢 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 竹内

全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 足立賢次



港湾政策並びに港湾労働に係る申入れ書

貴職に於かれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、能登半島地震で被災された国民・県民のためのご尽力に感謝するとともに、港湾運送事業や港湾労働に對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。

以上の立場から、下記の諸問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. 港湾運送料金の適正収受と商慣行の改善策について

(1) 2022年(令和4年)7月に貴省が策定された、「港湾労働者不足対策アクションプラン」は、「未来の港湾物流の維持・発展のために」として、港湾運送事業の現状を「人手不足」にフォーカスし、対策として「特定限定許可制度」を講じたが、規制緩和策から脱却できていないことや、大手事業者の参入を招くことも懸念され、既存事業者間の協業を阻害することになり反対である。

については、「特定限定許可制度」の申請があるなしに拘わらず継続することのないように強く求める。

また、特定限定許可制度導入後の施行状況をチェックすることを目的とする「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」が設置されたが、この「特定限定許可に係る運用状況検討委員会」については、中央との連携を取るべく、各運輸局での設置を強く求める。

(2) 貴省は、本年1月に実施した港湾運送事業における実態調査において、港湾労働者不足の常態化が予想されるなど、さらなる取組の強化が求められる結果であったこと

から、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた、「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」を策定・公表した。

なかでも、取引環境の改善として、「荷主団体・船社団体に対して、適切な価格転嫁を要請」、「港湾運送事業の取引実態に関する調査を踏まえ、取引適正化のためのガイドラインを策定」、「運賃料金の届出における審査方法の見直し及びより実効性のある監査を実施するため、監査業務の運用の見直しを検討」とあるが、特に、運賃料金の届出における審査方法の見直し及び監査業務の運用見直しの検討については、政府のすすめる「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく施策を船社や荷主（団体）へ強力に推し進め、取引適正化のためのガイドラインが魅力ある港湾労働に資する、厳格なものとなるように求める。

また、「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」で、取引環境の改善が行われなかった場合、早急な認可料金の復活を求める。

2. 港湾運送と港湾労働秩序に係る課題

(1) 2024年1月1日に発生した、「能登半島地震」から約2年を経過したが、いまだに港湾施設に関して完全な復旧には至っていない。

港湾運送事業を維持継続するためにも、被災した港湾施設の復旧なしに周辺港への貨物流出はあってはならず、被災港湾施設の早期復旧が最優先されるものとする。

については、被災した港運事業者や関係行政機関との連携を強め、一日も早い復旧を行い、事業の継続と雇用の場を確保すること。

(2) 地方運輸局・港湾管理者及び港湾利用者（船社・荷主）、或いは地域秩序を乱し、且つ、過当競争を生み出す港湾運送事業者等による一方的な港湾利用や変更には、雇用や就労に大きな影響を与えることから、所管官庁として港湾労働秩序に影響を及ぼさない対応と違反事業者へは厳重な処分を行うこと。

(3) 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（港湾労働の定義改定など）を講じること。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。

3. あらゆる港湾政策に係る課題

(1) AIターミナル構想によるRTG遠隔操作化導入補助制度によって必然的に人員削減と業域削減が進められようとしている。貴省による、2023年11月14日の回答にある、「港湾労働者の確保・定着に資するもの」とは真逆のことが行われており、「コ

ンテナターミナルゲート高度化補助制度」においても、定着人数を削減する事態を招いている。

国の一方的な施策による港湾の体制的「合理化」については、断固として反対する立場にあり、「現在と将来の現場と職域・雇用を確保する」ことの出来ない施策は直ちに見直すこと。また、貴省が行う「ヒトを支援するA1ターミナル」に基づいた各事業が、その地域の産業や経済も含めてどういったメリットがあるのか、果たして現状の料金で港運事業者の事業が存続できるのか、リードタイムやコストはどうなっているのかの検証を行うこと。

- (2) 貴省が、本年2月にまとめた「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ」では、基本的な取組み方針として、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力で推進し、特に集貨には、物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車（ブロックトレイン）等の多様な輸送モードの活用を目指すとする。

このことは、3大湾港（東京湾・伊勢湾・大阪湾）に貨物を集貨し、各地方港へは内航フェリー・ROROを利用することを意味している。しかし、これまで外国航路も扱ってきた港が内航航路へ切り替えられることにより、同じコンテナ（実入り・空コンとも）を取り扱うにも拘らず荷役料金は内航航路により半減してしまう。このままでは、地方の運送事業者の事業運営に影響を与えることは明白であり、事業存続までが危ぶまれている。国際コンテナ戦略港湾政策を進めるならば、この状況を的確に把握し、全国の港湾運送事業者が事業維持・存続、発展でき得る内航船における根本的な料金の見直しを行える体制を構築することを求める。

- (3) バルク戦略港湾構想により職域・雇用の場が喪失している。バルク戦略港湾構想による地域での現状を貴省として把握し、「民・民間での問題」とせず、2011年3月31日付の参議院国土交通委員会の付帯決議に則り、また、施策の遂行者としての責任において雇用保障や雇用創出対策を早急に協議し対応すること。

そのためにも、バルク戦略港湾から周辺港への第2次輸送について、調査を行い、結果を公表すること。

- (4) 石炭火力発電施設の廃止によって影響を受ける港運事業者や港湾労働者に対し、港湾運送事業の健全な運営を前提とした、救済や補償など対策を早急に講じること。

また、現状の港湾貨物がエネルギー転換施策の一環で代替エネルギーとなり貨物変化があった場合でも、「公正な移行」の下、引き続き「港湾運送事業の範疇」であることを明確化すること。

4. 安全・安心の諸施策における課題

(1) 国際海上コンテナ陸上輸送に於ける「特殊車両通行許可」について、荷主が法令を理解していないことから、運送事業者は法令違反を犯して運送行為をせざるを得ない状況となっている。ついては、関係省庁と連携を図り、荷主に対して道路交通法など車両制限（車両の幅、長さ、重量等）に関する法令に基づく特殊車両を理解させた上で、運送事業者に運送依頼をすることを周知・指導すること。

また、輸出コンテナに関わらず輸入コンテナについても、国際海上コンテナ陸上輸送の安全の観点から、コンテナの重量や偏荷重を公道へ出す前にチェックする必要がある。しかしながら、すべてのコンテナヤードに重量計が設置されているわけではなく、港湾管理者の財政を理由に、設置されていないところもある。いざ横転事故となれば海コンドライバーの生命はもとより、一般車両ドライバーへも損害を与えかねない。

そうならないためにも重量計の設置がない港湾管理者や行政に対し、設置を促し、予算的措置を講じること。

なお、偏荷重について、事前にチェックできる仕組みを構築すること。

(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、港湾における給付金制度を念頭に港運事業者にも働きかけ四者協議での即時対応を図ること。

(3) 23年24年と連続して本船設備による災害が発生した。よって、本船設備について（揚貨装置など）、PSC（ポートステートコントロール）に沿って安全点検を行い項目表の開示徹底措置を早急に講じること。

(4) 外国船舶監督官の増員及び民間による準監督官（旧労災防止指導員制度）の設置などの対策を講じること。

(5) 本年、2025年6月に「災害対策基本法等の一部を改正する法律」が施行され、その中で、国及び地方公共団体が災害の発生を予防し、又は災害の拡大を防止するため特に実施に努めなければならない事項として、「防災上必要な情報通信技術その他の先端的な技術の活用（新設）」が、追加されている。

貴省として、港湾エリアでの人的損失・港湾施設損傷による物流への大きな影響を及ぼすことがないように、防災無線の設置や情報通信を使つての情報伝達、共有など、国の施策と地方自治体、港湾管理者に対する指導の徹底を関係省庁と連携を図り実施すること。

以上