

2026年 3月 4日  
全国港湾25発第52号  
港運同盟発26一第4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

日頃より、港湾運送事業及び港湾行政の推進にご尽力されていることに対し、敬意を表します。

また、昨年の秋闘期における貴省との意見交換の場において、港湾現場が直面する諸課題について一定の認識共有が図られたことに対し、改めて感謝申し上げます。

しかしながら、港湾運送事業を取り巻く環境は、依然として過当競争の激化、人手不足の深刻化、労働条件の悪化など厳しい状況が続いており、制度と現場実態との乖離が拡大していることに強い懸念を抱いております。

こうした状況は、港湾運送事業の持続可能性のみならず、港湾労働者の雇用と就労の安定、さらには我が国の港湾機能そのものに重大な影響を及ぼすものであります。

ついては、貴省に対し、下記の事項について責任ある対応を強く申し入れるものです。

### 記

#### 1. 運賃・料金届出制度の実効性確保と制度運用の見直しについて

現行の運賃・料金の事前届出制については、過当競争の抑止や港湾労働秩序の維持という観点から、その実効性に限界が生じていることが明らかになりつつあります。

このため、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を行うとともに、必要に応じて制度の在り方そのものについても検討を行うことを求めます。

あわせて、政府が推進する「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、船社及び荷主（関係団体）に対し強力に推進し、取引の適正化を図ること。

そのうえで、策定された港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドラインについては、単なる努力義務や周知にとどまることなく、港湾運送事業の健全な運営及び魅力ある港湾労働の確立に資する、実効性と拘束力を備えた厳格な運用を実行することを強く求めます。

## 2. 過当競争を招く港湾利用・変更行為への厳正な対応について

過当競争を生み出す港湾運送事業者や異業種等による、一方的な港湾利用の開始・変更等の行為は、港湾労働者の雇用及び就労に重大な影響を及ぼすものであります。

ついては、所管官庁として港湾労働秩序を損なうことのないよう厳正に対応するとともに、港湾運送事業法その他関係法令に違反する事業者に対しては、行政指導にとどまることなく、法令に基づく厳重な処分を行うことを求めます。

特に、港湾運送事業法第34条に規定される無許可事業及び違反行為については、これまでの対応状況を検証したうえで、地方運輸局が所管官庁としての監督責任を明確に果たし、実効性ある監査・指導体制を構築することを強く求めます。

なお、港湾運送事業における取引条件や港湾利用の在り方は、単なる「民・民間の問題」として整理されるべきものではなく、雇用及び就労の安定、港湾機能の維持という高い公共性を有する課題であることを改めて強調いたします。

## 3. 「ヒトを支援するA Iターミナル」等の高度化施策に関する検証と労使参画について

貴省が推進する「ヒトを支援するA Iターミナル」に基づく各種施策・事業については、港湾現場の業務効率化のみならず、当該地域の産業及び経済全体にどのようなメリットをもたらすのかを含め、総合的な検証を行うこと。

併せて、現行の運賃・料金水準の下で港湾運送事業者の事業継続が可能であるのか、導入及び運用に伴うリードタイムやコスト負担の実態についても検証を行い、その結果を踏まえた制度設計及び必要な見直しを行うことを求めます。

また、これら高度化・デジタル化施策については、導入ありきで進められることのないよう、実証実験の企画・実施段階から、港湾運送事業者及び港湾労働者の代表が参画する仕組みを構築し、業務内容の変化、雇用・職域への影響、安全性、労働負荷等について、労使双方の意見を踏まえた検証を行い、その結果を本格導入の判断に反映させることを強く求めます。

## 4. 荷主・ユーザー負担による基金確保に対する国の関与強化

港湾労働安定・生活保障に係る基金については、これまで主として荷主・港湾ユーザーが港湾運送料金の一部として負担する仕組みにより成り立っており、国はこれを容認する立場にとどまってきた。しかしながら、国際競争の激化やコスト削減圧力のもとで、事業者単独の交渉努力のみによって当該負担を維持・拡充することには限界が生じている。

港湾は公共インフラであり、その機能を支える港湾労働の安定確保は、港湾運送事業法の趣旨に照らしても、市場原理のみに委ねられるべきものではない。荷主・ユーザーによ

る一定の社会的負担を前提とした制度運営は、港湾運送事業の秩序維持および港湾機能の安定確保の観点から、合理性と正当性を有するものである。

このため、港湾労働安定・生活保障に係る基金について、単なる「黙認」ではなく、国土交通省が港湾政策の一環として明確に位置づけ、荷主・ユーザー負担が円滑に確保されるよう、制度的・政策的後押しを行うことを強く求めるとともに、基金の収受については、運送料金と別建てとし、監査対象として明確に位置付けられたい。

具体的には、荷主・ユーザー負担による基金確保の必要性について、国としての政策的考え方を明確に示すことと、荷主・ユーザーに対し、港湾労働の公共性および安定確保の重要性について、国として理解促進を図ること。

## 5. 令和 6 年(2025 年)能登半島地震並びに青森県東方沖地震により被災した港湾について

被災港湾は、地域経済・物流機能のみならず、災害時の物資輸送や復旧活動の拠点として極めて重要な社会インフラであり、その機能回復の遅れは地域全体の復興に重大な影響を及ぼす。国土交通省をはじめとする関係機関においては、必要な財政措置および人的支援を講じ、現場の実情を踏まえた迅速かつ着実な復旧・復興を図ること。

## 6. あらゆる港湾政策に係る課題について

- (1) 国際コンテナ戦略港湾政策を進めるにあたって、内航料金および外航料金について、事業者の裁量に委ねる現行の仕組みを改め、国が責任をもって適正な料金設定に関与する制度の構築を求める。

港湾運送および海上輸送に係る料金は、物流の安定確保、港湾労働者の適正な労働条件の維持、さらには公正な競争環境の確保に直結するものであり、過度な価格競争や不透明な料金決定は、現場の疲弊と安全性の低下を招いている。

このため、内航・外航を問わず、標準的なコスト構造や必要な労務費、安全対策費等を踏まえた料金水準について、国が基準を示し、必要に応じて設定・調整を行う仕組みを整備することを強く求める。

- (2) 国際バルク港湾政策については、国が主導して推進してきた政策であることを踏まえ、その成果および課題を検証するとともに、国の責任において必要な見直しと支援策の強化を行うことを求める。

国際バルク港湾は、我が国のエネルギー・資源の安定供給を支える基幹インフラであり、その整備・運営の方向性は、国の港湾政策そのものとして位置付けられるべきものである。しかしながら、港湾間競争の激化や取扱量の変動、荷主主導によるコスト圧力の下で、現場には過度な効率化が押し付けられ、港湾機能の維持や労働環境の確保に深刻な影響が生じている。

このため、国は国際バルク港湾政策を単なる「選択と集中」にとどめることなく、

港湾機能の持続性、災害対応力、港湾労働者の安全と雇用の安定を含めた総合的な観点から再構築し、必要な財政措置および制度的支援を講じる責任があることを明確にすべきである。

- (3) 石炭火力発電所の休止・廃止に関しては、事業者の個別判断に委ねるのではなく、国のエネルギー政策としての責任を明確にした上で対応することを求める。

石炭火力発電所は、我が国の電力安定供給を支える基幹電源の一つであると同時に、石炭輸送を担う港湾機能や関連産業、港湾労働者の雇用と密接に結び付いている。休廃止の進行は、電力供給のみならず、港湾の取扱量減少や地域経済、雇用に深刻な影響を及ぼすものである。

昨年6月に開催した、「第3回連絡対策会議」では、発電事業者に対し、情報提供や必要な説明を要請されたが、石炭を利用し、製品を作る製造事業者においても石炭輸送を担う港湾機能や関連産業、港湾労働者の雇用と密接に結び付いていることは明白であることから、同様の措置を早急に取り組むように求める。

よって、石炭火力発電所の休廃止を進める場合には、国がエネルギー政策全体の中で位置付けを明確にし、港湾機能の維持、関連労働者の雇用確保、代替輸送・代替産業への円滑な移行を含めた総合的な対策を、国の責任において講じることを強く求める。

- (4) 特定利用港湾の指定および運用に関しては、国の判断と責任に基づくものであることを明確にし、その影響について国が主体的に対応することを求める。

特定利用港湾は、国の安全保障や重要政策に位置付けられる港湾であり、その指定や利用の在り方は、港湾管理者や事業者、港湾労働者の業務内容や労働環境、さらには地域社会に大きな影響を及ぼすものである。

にもかかわらず、その具体的運用や現場への影響について、地方自治体や関係事業者、労働者に負担や責任が転嫁されることがあってはならない。国は、特定利用港湾の指定に伴う施設整備、安全対策、労働環境への影響、地域住民への説明等について、最終的な責任主体として必要な財政措置および制度的対応を講じることを強く求める。

以 上