

2023年2月10日
全国港湾22発第51号

四役・中央執行委員
各 単組委員長 殿
各地区港湾議長(委員長)

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 真 島 勝 重



「お手伝い特例」に関するパブリックコメントの取り組みに関する指示

国土交通省は、「港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等(所謂：お手伝い特例)」の制定に向けて、意見募集(パブリックコメント募集)を2023年2月7日(火)から3月8日(木)の間に行っている。

2月7日(火)～2月8日(水)に開催した第15回中央委員会は、お手伝い特例に反対することを再確認すると共に、同月8日(水)に開催した全国港湾第6回中央執行委員会は、全国港湾、単組・地区港湾はもとより、職場・組合員からお手伝い特例の危険性や懸念、制定反対の声をパブリックコメントとして提出する取り組みを確認した。

については、各単組・地区港湾は、下記の要領にて、この取り組みを進めるよう指示する。

記

1. 国交省が発出した「港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等の制定に向けた、意見募集(パブリックコメント募集)」の要綱は別紙の通り。
2. 各単組・地区港湾は、次の取り組みを行うこと。
 - (1) 各単組・地区港湾は、下記3項に示した「事例①～⑤」を参考に、各々の単組・地区港湾としてのコメントを作成し期日までに国土交通省港湾経済課意見募集担当宛に提出すること。なお、提出したコメントの写しを全国港湾書記局に、メールにて送付すること。
 - (2) 各単組・地区港湾は、加盟組合・支部・分会に対し、上記(1)と同趣旨の内部指示を行い、産別総ぐるみの取り組みとして徹底できるよう取り組むこと。
 - (3) パブリックコメントの送付先・様式は、上記1項の添付資料、または、全国港湾のHPにも掲載しているので、これをデータで読み込み、意見提出を取り組むこと。
3. パブリックコメントの事例として、以下に示すので参考にし、各位にてアレンジして送付のこと。同じものが届いた場合、一括して取りまとめられ、個々の意見として取り扱われない可能性があるため、これを避ける為に、各組合の独自の意見として提出することが重要です。この点はくれぐれも留意のこと。

<事例①>

港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等に対する意見

1. 氏 名 〇〇〇〇労働組合
2. 住 所 〇〇県〇〇市〇〇…
3. 電話番号 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
4. 電子メールアドレス 〇〇〇〇@〇〇…

5. 意 見

(該当箇所) 1. 背景

(意見)

- (1) 港湾事業法第1条は、その目的を「港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」としています。つまり、港湾運送秩序維持することと、公共の福祉の増進を同時追求するのが港湾運送事業法であり、ここに、立脚した港湾運送事業であることが求められています。
- (2) 港湾運送事業法の規制緩和が行われましたが、法の目的は変わっていません。運送秩序を維持するために、「港湾単位での許可事業」で、参入は自由化されても、当該港における運送秩序の混乱が公共の福祉を阻害するに至らないよう、求められる貨物量に対応し得る労働者の保有数など一定の許可基準があります。
- (3) 逆に言えば、当該港の貨物量などに対応した事業の発展と公共の福祉増進に資する要件を規定しており、その港湾で事業(他人の需要に基づく受け渡し行為)を完結させ、ここには、他港から「事業者や労働者」に応援(お手伝い)を依頼することは想定していません。
- (4) 他港からの(他港への)「お手伝い」は、港湾運送秩序を確立するために港湾毎の事業許可とする考え方を緩め(更なる規制緩和)、他港の港運事業者(全国展開する大手事業者が想定される)の参入に道を開くことが懸念されます。

以 上

<事例②>

港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等に対する意見

1. 氏 名 〇〇〇〇労働組合
2. 住 所 〇〇県〇〇市〇〇…
3. 電話番号 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
4. 電子メールアドレス 〇〇〇〇@〇〇…

5. 意 見

(該当箇所) 3. 関係通達の概要
(意見)

- (1) 大手事業者が、お手伝いに行けるようにすることは、大手事業者への新規参入に道を開くことになるという懸念があります。間違いなく、当該港の既存に事業の事業基盤を揺るがし、私たち港湾労働者の雇用不安を増幅させます。大手事業者の参入による港湾運送秩序の混乱、地元事業者の整理淘汰の促進が懸念されます。
- (2) 既存の事業者は、多くが中小零細事業者です。そこに大手の事業者が期間限定付きとはいえお手伝いに言ったらどうなるでしょうか？「廂を貸したら母屋が乗っ取られていた」という事態が想像できます。既存の事業者の事業基盤は揺らぎ、雇用不安が増幅することは間違いのないことではないでしょうか。

以 上

<事例③>

港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等に対する意見

1. 氏 名 〇〇〇〇労働組合
2. 住 所 〇〇県〇〇市〇〇…
3. 電話番号 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
4. 電子メールアドレス 〇〇〇〇@〇〇…
5. 意 見

(該当箇所) 1. 背景 及び、3. 関係通達の概要
(意見)

- (1) 私たちは、現場で港湾の実情や、企業間競争やユーザーと港運事業者の契約の諸展開を見てきています。
- (2) 例えば、全国展開する大手事業者A社にお手伝いをして貰うことになった。そのA社が抱えている大量の貨物を当該港で取り扱うことを誘致してきたとすると、荷主からすれば、その港でA社にやってもらう方がよいという選択肢が生まれます。1年のお手伝いを複数年繰り返して取り扱い実績を積み、労働者も保有しているので、許可基準である労働者の保有と取り扱い実績が認められ、新規許可へとつながるでしょう。
- (3) 例えば、全国展開する大手事業者A社にお手伝いをして貰うことになった。取扱貨物がオープンになる。A社は、お手伝いをする一方で、船社・荷主に「わが社でやればもっと効率的ですよ」と営業展開する。それならば、A社が許可を持っている港に寄港するように変更する、或は、当該港で取り扱っていた貨物(荷主)もA社が許可を持っている港でやってもらおうという選択肢が生まれる。手伝いを頼んだら、船も港もA社に持っていかれたという事が起こるのではないのでしょうか。
- (4) 例えば、全国展開する大手事業者A社が、荷主の代行としてお手伝いを依頼してきた港で貨物を取り扱うよう営業をかける。しばらくすると、荷主代行でいるより「その港の元請事業者となった方が、荷主も便利」との判断が生まれ、荷主とA者が一体的に元請け事業許可申請をして参入を伺うという事態も起こり得ます。このパターンは、私たちの経験の中にある事実です。
- (5) 例えば、「お手伝い」の業務は二種(船内)、四種(沿岸)に限定するとされています。現行法では「当該元請事業者が70%を自ら行い、株式の保有など密接な関係にある下請事業者に下請させる場合は元請け事業者の行為とみなす(下請制限)としています。そのため、「お手伝い」に行く場合は、株式保有などの密接な関係にある事業者ではないので30%しか業務出来ないこととなります。そこで、この基準をなくし、「お手伝い」をする事業者を下請事業者とみなし、港湾荷役(船内・沿岸)事業は全て下請事業者(お手伝いに言った事業者)に委ねてよいとしています。既存の元請事業者からすべての荷役事業(船内・沿岸)を請け負うことができ、先に指摘した事例1~3の懸念が一層深まることとなります。

以 上

<事例④>

港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等に対する意見

1. 氏 名 〇〇〇〇労働組合
2. 住 所 〇〇県〇〇市〇〇…
3. 電話番号 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
4. 電子メールアドレス 〇〇〇〇@〇〇…

5. 意 見

(該当箇所) 1. 背景

(意見)

- (1) 国土交通省のいう問題意識と対策、その実効性に疑問があります。殆ど期待できないというのが、現場で働く私たちの実感です。波動性(仕事が忙しい時と余裕のある時)の波は、おおよそいずれの事業者・港湾も同じような周期であるというのが実態です。手伝ってもらいたくても手伝いに出せる余裕はない、その逆もしかりで、これが実態ですから、「お手伝い特例」があっても使いようがないのではないのでしょうか。
- (2) 労働力不足、港湾労働の安定的供給というなら、「港湾労働法」に着目すべきです。港湾労働には、6大港に限定されていますが、港湾労働の安定と福祉の向上を目的とした港湾労働法があります。この法律に沿えば、事業者間の常用派遣制度がありますので、仮にこの法律を全国適用すれば、事態は大きく変わるでしょう。プランは、労働対策の基本を担う厚生労働省と連携して検討したようには思えません。政府として、両省が一体的になって対応するなら、港湾労働法の活用も検討されたと思います。

以 上

<事例⑤>

港湾運送事業法施行規則の一部を改正する省令案等に対する意見

1. 氏 名 〇〇〇〇労働組合
2. 住 所 〇〇県〇〇市〇〇…
3. 電話番号 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
4. 電子メールアドレス 〇〇〇〇@〇〇…
5. 意 見

(該当箇所) 1. 背景

(意見)

- (1) 国交省は、港湾運送事業における人手不足の解消のための施策と説明しています。港湾運送は「他人の需要に基づく受け渡し行為」ですから、船社や荷主のオーダーがあってはじめて事業契約が発生します。つまり、需要を自らコントロールすることが困難な事業です。平たく言うと、「土曜や日曜の作業を遠慮してくれ」、「深夜作業は翌日に回してくれ」とは港運事業の側から言い出すことが困難なのです。それを言えば、「他社や他の港にシフトする」、「御社との付き合いはやめる」と切り捨てられることは目に見えています。したがって、土日や深夜の作業も、ユーザーの要請で受けざるを得ず、労働者もこれに応じて不規則勤務や長時間労働に就かざるを得ないことになるのです。
- (2) 私たちは、波動性が宿命的で、土日や深夜の作業が避けられないものであるとするなら(港湾の仕事が世界的に昼間作業に限定されるなどの劇的変化があれば別ですが)、土日や深夜作業、不規則勤務を受け入れても余りある労働条件を整備すること、つまり、苛酷な労働条件を受け入れても納得できる賃金などを確保することで、仲間の苦勞に報いるべきだと考えています。そのためには、国交省のアクションプランのデータでも明らかなように、適正な料金を収受することが第一です。しかし、プランでは、国土交通省が「荷主や船社に協力を要請する」に留まっています。これでは不十分です。港湾運送料金は届出制で、これに違反すれば国土交通省が港運事業者を処分することになっていますが、ダンピングを強要する、適正な料金を支払わないユーザーに対する罰則はありません。ここにも、料金収受ができず、労働条件の向上に原資を回せない深刻な理由があります。労働力対策が進まない根本はここにあるとも言えます。
- (3) ここにメスを入れるには、料金ダンピングや悪しき商慣習を温存しようとする港湾ユーザーの責任も問う施策が不可欠です。それは、料金を支払うユーザーの側にもダンピングを強要した場合などに罰則委を設けることではないで紹介」必要です。

以 上