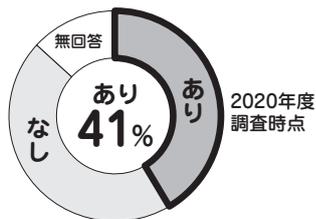
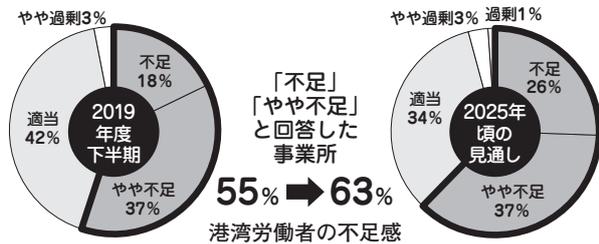


港湾労働者不足対策

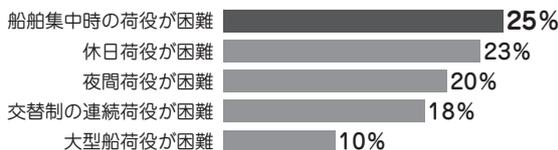
港湾労働者不足の実態

「港湾運送」とは、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、船舶への貨物の積み卸し等を行うことであり、事業としては、港湾運送事業法において一般港湾運送・港湾荷役・はしけ運送・いかだ運送・検数・鑑定・検量の7事業に分類されています。このような法的枠組を土台として日々行われている港湾運送は、物資の輸出入の99.6%が港湾を経由している我が国に不可欠な事業ですが、近年、港湾における物流の担い手不足が急速に顕在化してきています。

このような状況を踏まえ、国土交通省港湾局では、2020年12月から翌年1月にかけて、全国の港湾運送事業者を対象に、港湾荷役の担い手不足の実態について、その背景や理由などを含んだ総合的な調査を実施し、2021年5月、その結果を公表しました。過半数の事務所で労働者の不足感があるとの回答があり、2025年頃及び2030年頃の見通しは63%の事業所で不足感があるとの結果が得られ、今後、港湾荷役の担い手不足が更に加速していくことが予想されています。

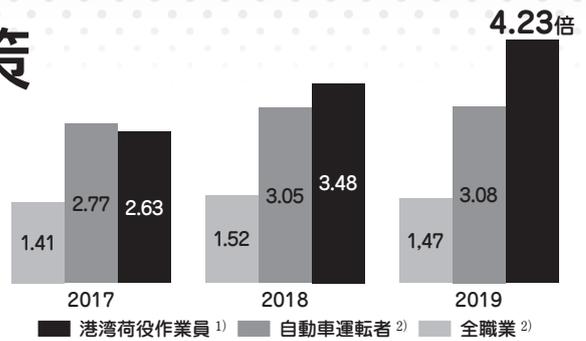


港湾労働者の不足による港湾運送への影響



港湾運送への具体的な影響 ※上位5項目を抜粋(複数回答可)

また、厚生労働省提供データを元に国土交通省で集計したところによると、有効求人倍率が他産業と比べても非常に高いことが確認されました(港湾4.23倍、全産業1.47倍、自動車運転者3.08倍)。トラック運転者不足が社会問題化していますが、港湾荷役の担い手の有効求人倍率は更に高く、また、その差も徐々に拡大しており、実際の採用の現場で人手不足に直面している状況が伺えます。

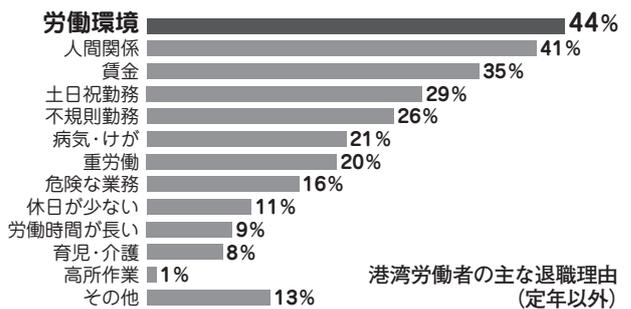


有効求人倍率の比較(除パート)

1) 厚生労働省職業安定局提供データを元に国土交通省において作成
2) 厚生労働省「職業安定業務統計」を元に国土交通省において作成

それでは、港湾荷役の現場への就職が人気がないのは何故でしょうか。最も多く理由として挙げられたのは労働環境(暑さ、寒さ等が厳しい)であり、次に、土日祝日勤務があること、魅力的な職種とされていないこと、世間での認知度が低いこと、という理由が上位を占めました。また、女性職員の割合も4%とまだ低い水準にあります。

また、土日祝日や深夜早朝の荷役に従事する労働者の確保が困難になっていることから、労働力の需給ギャップや業務波動の平準化の必要性についてもご意見を頂きました。



「港湾労働者不足対策アクションプラン」の策定

これらの課題に対し、2022年7月に策定した「港湾労働者不足アクションプラン」では、港湾運送サービスを船社や荷主に対して持続的に安定して提供できるよう、官民一体となって取り組んでいく項目をお示ししております。

国土交通省港湾局としましては、港湾が魅力ある職場となり、またそのことが周知され、将来にわたり持続的に発展していくよう、船社・荷主等の関係者の方々とも連携しながら必要な施策に取り組んでまいります。

