

第1回港湾運送事業における適正取引等推進のための
ガイドライン検討委員会

議 事 次 第

日時：令和7年9月18日（木）14:00～15:30

場所：港湾局会議室

1. 開会
2. 議事
 - (1) 港湾運送事業を取り巻く状況
 - (2) 関係者ヒアリング
 - (3) その他
3. 閉会

「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検討委員会」委員等名簿

<委員> (敬称略・五十音順)

首藤 若菜 立教大学経済学部 教授
松田 琢磨 神奈川大学経済学部 教授
若林 亜理砂 駒澤大学法科大学院 教授

<オブザーバー> (敬称略・五十音順)

加瀬 崇 (一社) 日本船主協会 物流システム幹事会 アドバイザー
兼子 正志 (一社) 日本鉄鋼連盟 業務部長
【代理：加納 呼亜 業務部 原料・物流グループ グループリーダー】
川村 操 (一社) 日本港運協会 業務委員会 副委員長
関 光太郎 日本内航海運組合総連合会 定期船輸送特別委員会 委員長
玉田 雅也 全国港湾労働組合連合会 書記長
角田 和雄 (一社) 日本貿易会 政策業務第二グループ長
永野 岳人 (一社) 日本自動車工業会 サプライチェーン委員会 物流部会 部会長
村瀬 千里 外国船舶協会 専務理事
横山 直彦 全日本港湾運輸労働組合同盟 事務局長
若野 英樹 (一社) 日本港運協会 経営労働委員会 副委員長
【代理：名村 悦郎 参与】

<関係省庁> (敬称略)

武田 雅弘 公正取引委員会事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 企画官
【代理：小林 史典 課長補佐】
丸田 聡 農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課
物流生産性向上推進室長
【代理：細井 隆司 専門官】
平林 孝之 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室長
【代理：新井 和樹 専門官】
小高 篤志 中小企業庁 事業環境部 取引課長
【代理：佐藤 純也 課長補佐】
中川 哲宏 国土交通省 海事局 外航課長
【代理：羽村 孝博 国際海上輸送企画官】
叶 雅仁 国土交通省 海事局 内航課長
【代理：中村 謙太郎 内航海運効率化対策官】

<事務局>

国土交通省 港湾局 港湾経済課

港湾運送事業を取り巻く状況

港湾運送事業における適正取引等推進のための
ガイドライン検討委員会

国土交通省港湾局港湾経済課

令和7年9月

港湾運送事業法について

- **港湾運送は**、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける**不可欠かつ重要な役割を担う**。
- 一方で、景気等に左右される荷動きの動向による影響を受けるほか、船舶の運航も気象・海象により安定的ではなく、荷役の実施自体も天候に左右される。日ごとに業務量の格差が生じやすく(業務量の波動性)、日雇労働者に対する潜在的需要が存在するため、**日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者が参入しやすい**。
- 戦後、**小規模事業者の乱立による過当競争で港湾運送が混乱**する中、朝鮮戦争の特需により港湾運送の能力不足が顕在化。

港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)

目的

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。

規制

- ①参入の許可制
 - ・一定数の施設・労働者を保有すること(許可基準)
 - ・役員に暴力団対策法に係る前科等がないこと(欠格事由) 等
- ②運賃・料金の事前届出制
 - ・運賃・料金の事前届出
 - ・届け出られた運賃・料金が他の港湾運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合等に変更を命ずることができる
- ③下請制限
 - ・再下請けの禁止等

港湾運送事業法の改正【平成12年・平成17年※】
(需給調整規制の撤廃)

(改正前) ①参入の免許制

(改正前) ②運賃・料金の認可制

※平成12年法改正(平成12年11月施行)により9港(千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多)の、平成17年法改正(平成18年5月施行)により9港以外の港湾の規制緩和を実施。

規制の対象港

港湾運送事業法が適用される港湾を政令で指定(指定港: 93港)

港湾運送事業について

○港湾運送事業は、港湾運送事業法に基づき、以下の7事業に分類される。

- ①一般港湾運送事業：船社又は荷主の委託を受けて、船積貨物の受け渡しに併せて、船内荷役等の作業を一貫して行う事業
- ②港湾荷役事業：船積貨物の船舶から(へ)の積み卸し(船内荷役)及び船積貨物の上屋、野積場への搬出入、荷捌き、保管(沿岸荷役)を行う事業
- ③はしけ運送事業：港湾における貨物のはしけによる運送等を行う事業
- ④いかだ運送事業：港湾におけるいかだに組んでする木材の運送及び木材の水面貯木場への搬出入、荷捌き、保管を行う事業
- ⑤検数事業：船積貨物の個数の計算又は受け渡しの証明を行う事業
- ⑥鑑定事業：船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定を行う事業
- ⑦検量事業：船積貨物の容積又は重量の計算又は証明を行う事業

①一般港湾運送事業(一貫元請行為)



②港湾荷役事業(船内荷役・沿岸荷役)



③はしけ運送事業



④いかだ運送事業



⑤検数事業



⑥鑑定事業



⑦検量事業



港湾運送事業者の概要と主な事業者

- ◆ 港湾運送事業者は、全国で約800社（純事業者数）。
- ◆ 多くの港湾運送事業者は、倉庫業、利用運送事業、トラック事業や海運業等の様々な物流事業や通関業等の関係事業を兼業している。
- ◆ 元請港湾運送事業者には、コンテナターミナル運営を主な事業とする者のほかバルク貨物の取り扱い等を主な事業とする者も多く、また、船社やメーカー等の関係会社として特定の船社・荷主の貨物を専属的に取り扱う者もいる。
- ◆ 専業事業者としては、元請港湾運送事業者の下請として専属的な契約を締結して荷役する者のほか、比較的小型な船舶の荷役や庫内作業等を行う者もいる。

主な港湾運送事業者

(株)上組

日本通運(株)

(株)日新

名港海運(株)

山九(株)

鈴與(株)

(株)住友倉庫

三菱倉庫(株)

(株)ユニエックスNCT

日本トランスシティ(株)

三井倉庫(株)

伊勢湾海運(株)

(株)宇徳

(株)フジトランスコーポレーション

東海運(株)

(株)ダイトーコーポレーション

日鉄物流(株)

ナラサキスタックス(株)

(株)辰巳商会

鈴江コーポレーション(株)

- 運輸局別港湾運送事業の許可数及び事業者数(令和5年度)
(検数・鑑定・検量事業を除く)

(令和6年3月末日現在)

運輸局	区分	事業者数 (支店算入)	許 可 数							
			一般	港 湾 荷 役				はしけ	いかだ	合計
				船内	沿岸	一貫	小計			
北海道		38	23	20	27	4	51	1	1	76
東北		27	24	5	7	9	21	0	0	45
北陸	信越	21	14	10	16	0	26	6	9	55
関東	東部	303	156	38	99	55	192	49	3	400
中部	畿部	99	70	18	45	22	85	8	3	166
近畿	畿部	168	83	9	74	23	106	34	4	227
神奈川	戸国	144	69	10	62	29	101	16	1	187
中国	国	119	50	27	66	26	119	12	9	190
四国	国	51	19	21	39	9	69	3	2	93
九州	州	158	64	12	46	75	133	13	2	212
沖縄	縄	15	14	0	1	0	1	0	0	15
合計		1,143	586	170	482	252	904	142	34	1,666

○ 資本金別港湾運送事業者数(令和5年度)

(令和6年3月末日現在)

事業業者数 \ 資本金	1千万円以下	1千万円超 5千万円以下	5千万円超 1億円未満	1億円	1億円超 3億円以下	3億円超 5億円以下	5億円超 10億円以下	10億円超	計
事業者数	154	357	118	50	73	18	23	53	846
構成比率(%)	18.2%	42.2%	13.9%	5.9%	8.6%	2.1%	2.7%	6.3%	100%

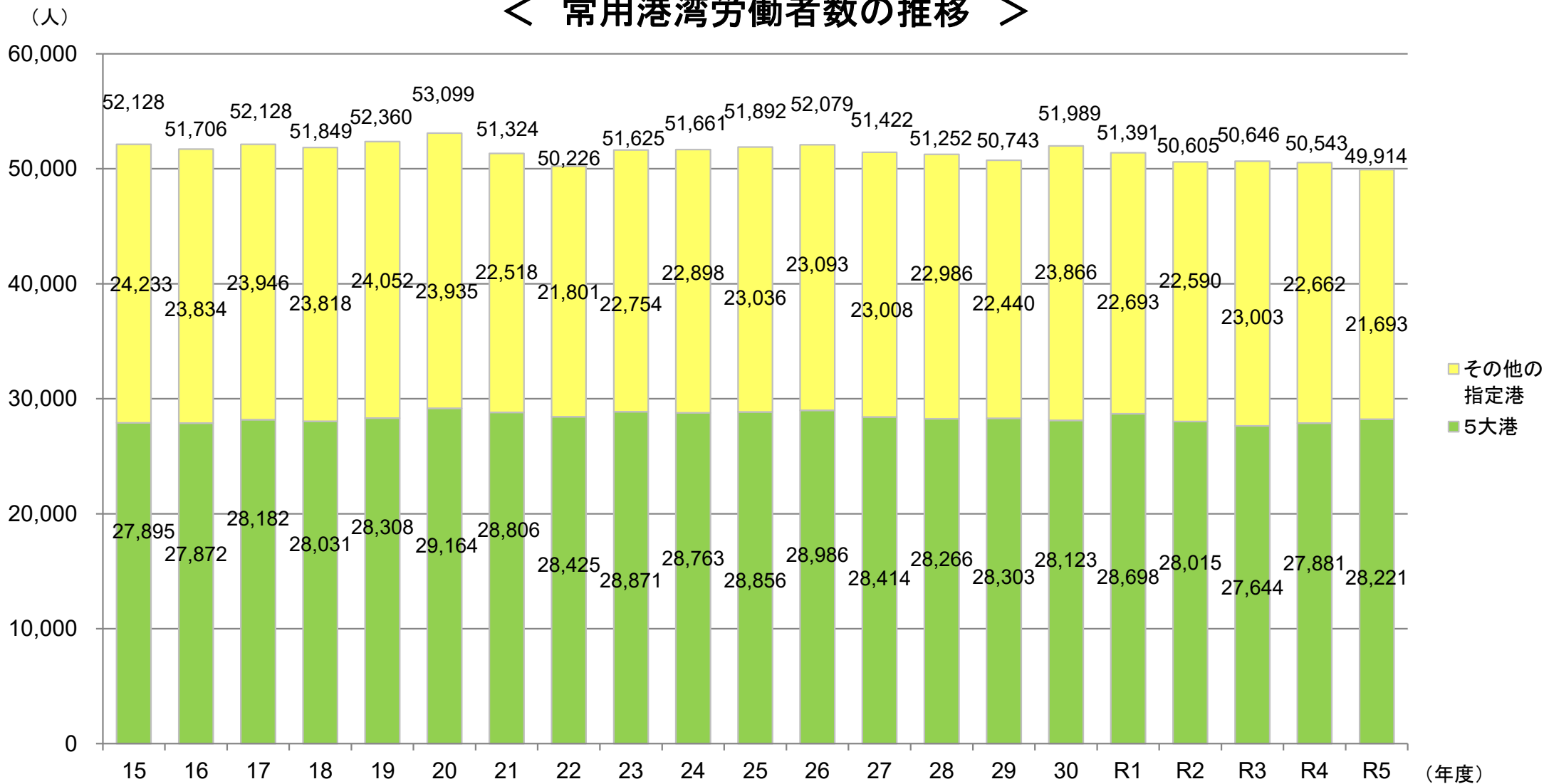
○ 一般港湾運送事業(無限定)に係る資本金別港湾運送事業者数(令和5年度)

(令和6年3月末日現在)

事業業者数 \ 資本金	1千万円以下	1千万円超 5千万円以下	5千万円超 1億円未満	1億円	1億円超 3億円以下	3億円超 5億円以下	5億円超 10億円以下	10億円超	計
事業者数	6	52	31	18	27	6	10	32	182
構成比率(%)	3.3%	28.6%	17.0%	9.9%	14.8%	3.3%	5.5%	17.6%	100%

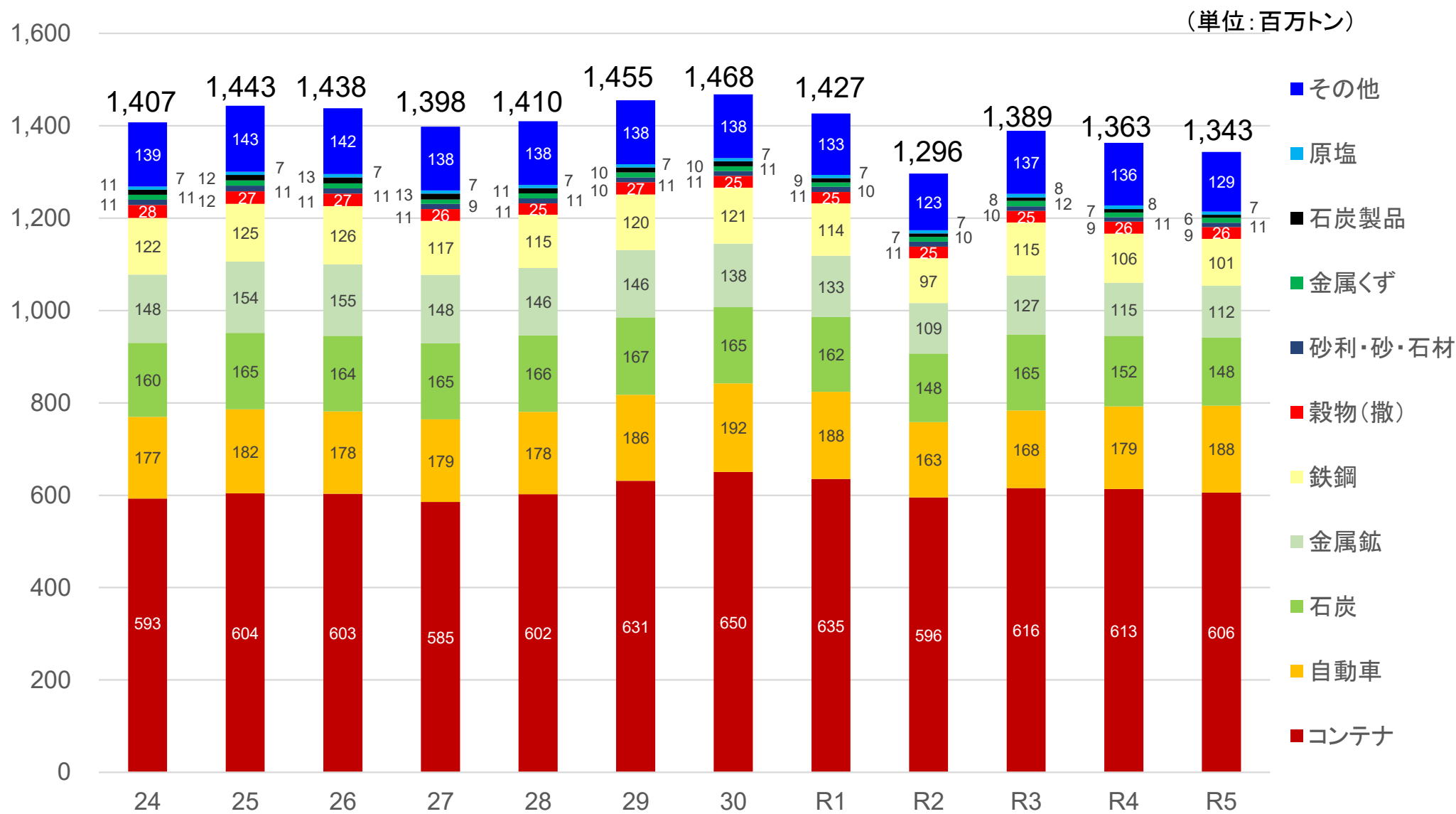
○常用港湾労働者数（一般港湾運送事業等に従事する者）は令和6年3月末現在で約5万人。

＜ 常用港湾労働者数の推移 ＞



注) 1. 常用港湾労働者月間平均＝(各年度の各月末在籍人員の合計数)÷12月
 2. 平成22年度は、東日本大震災によるデータ消失のため、入手可能分のみ計上。

品目別船舶積卸量の推移(全国)



港湾運送事業における実態調査

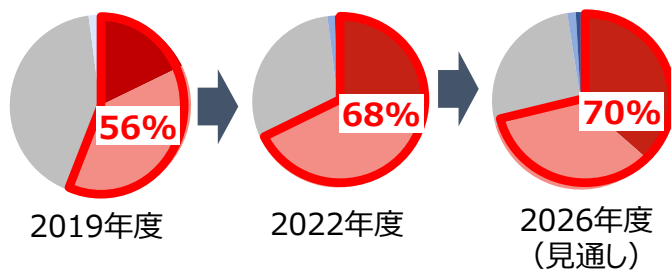
- 2025年1月に、港湾運送事業者を対象に、港湾労働者の不足状況や経営実態等についてアンケート調査を実施。
- 港湾労働者の人手不足が拡大傾向にあることや、労務費等を適切に転嫁した運賃・料金を十分に収受できていない事業者が多数存在することが確認された。

〈調査結果の概要〉

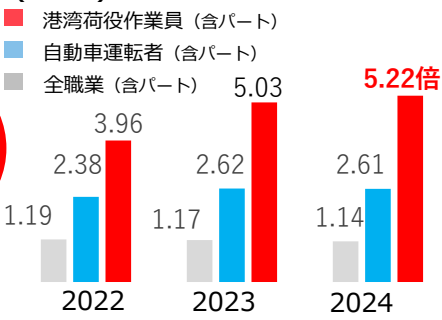
◆ 港湾労働者

・港湾労働者の人手不足の常態化が予想される

港湾労働者の不足感



(参考)有効求人倍率の比較



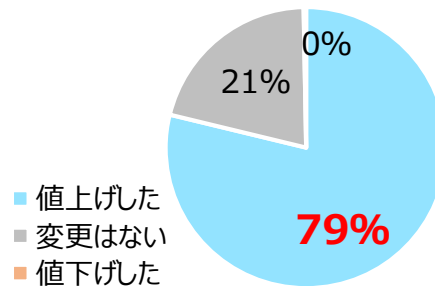
■ 不足 ■ やや不足 ■ 普通 ■ やや過剰 ■ 過剰

(出典) 厚生労働省職業安定局提供データを基に国土交通省において作成

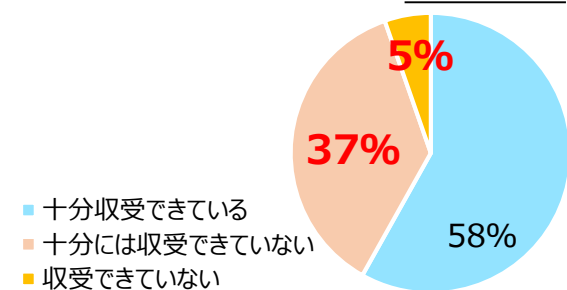
◆ 運賃・料金

・約8割の事業者が直近5年間に運賃料金の値上げを行っているが、収受状況については、約4割が十分ではないとする声

直近5年間の改定状況



取引先からの運賃料金の収受状況

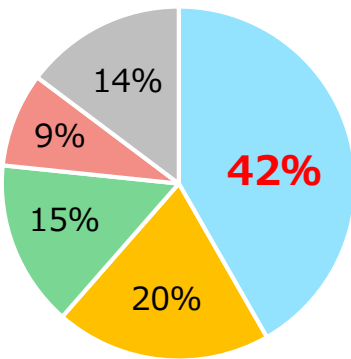


◆ 荷役作業

・安全性向上や労働環境の改善を図る方策として、約4割の事業者から自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入を望む声

荷役作業の安全性向上や労働環境改善に向けた対策のうち、最も有効であると考えられるもの

- 自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入
- 教育プログラム (研修) の充実
- 危険な状態を知らせる警報器等の導入
- カメラ等による遠隔監視技術の導入
- その他



◆ 調査概要

対象者：港湾運送事業法に基づく指定港湾(93港)において港湾運送事業を営む者1,143者

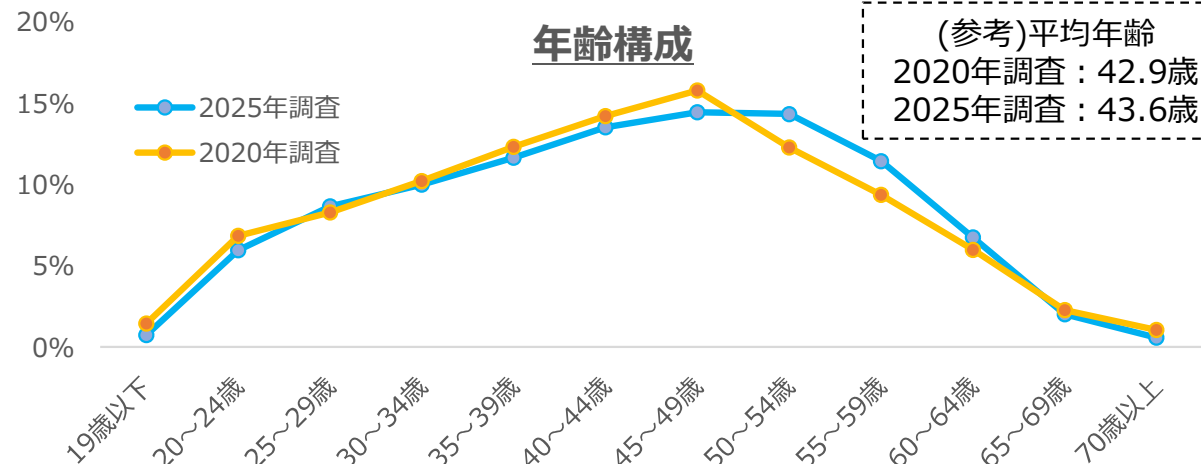
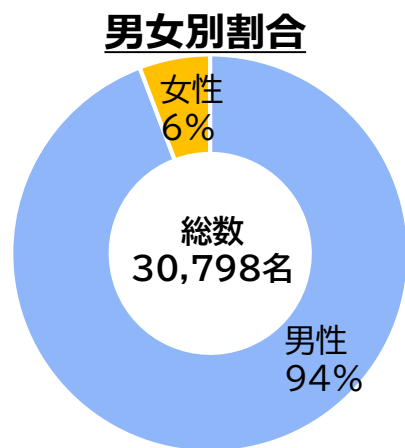
実施期間：2025年1月～2月

回答数(回収率)：529者(46.2%)

元請(一部の荷役作業を下請に委託)	177	専業(下請として荷役作業の全部又は一部を実施)	127
元請(全部の荷役作業を実施)	130	専業(直受として荷役作業を実施)	52
検数・鑑定・検量	33	無回答	10

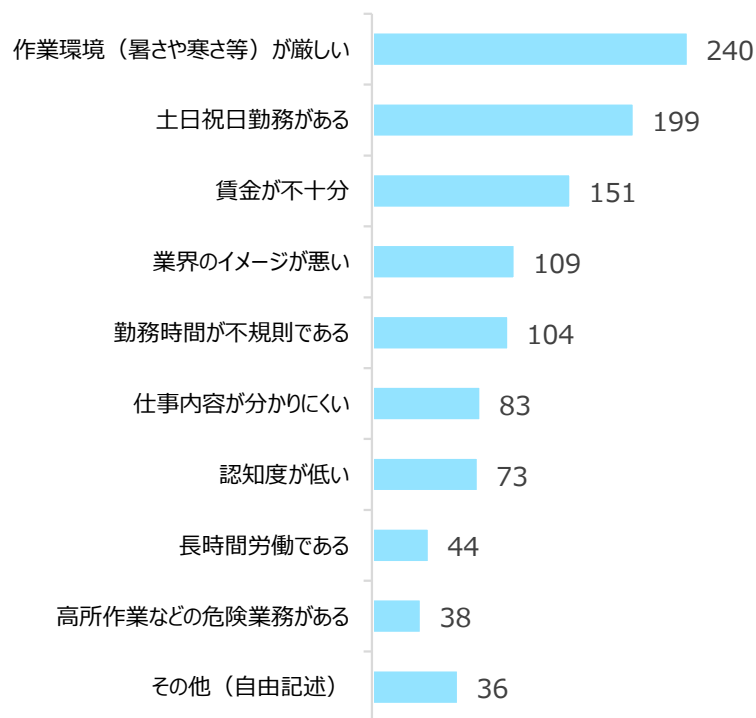
調査結果①-1(港湾労働者)

◆ 労働者の構成

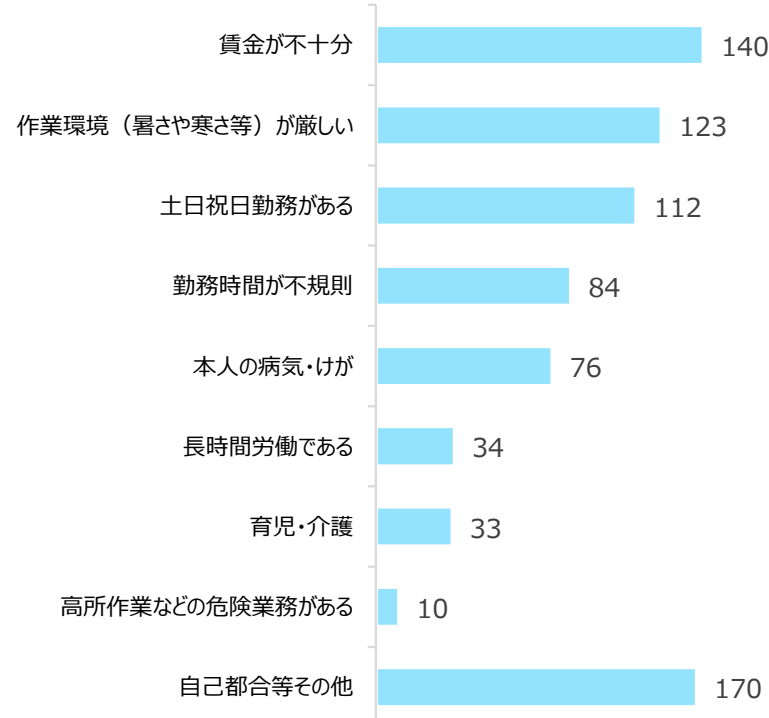


◆ 採用・退職

採用が難しい理由 (複数回答)



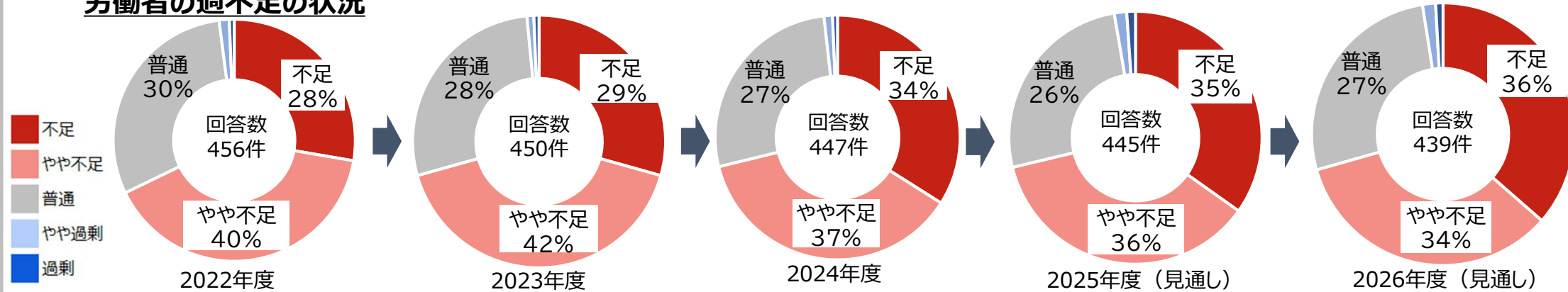
定年退職以外の主な退職理由 (複数回答)



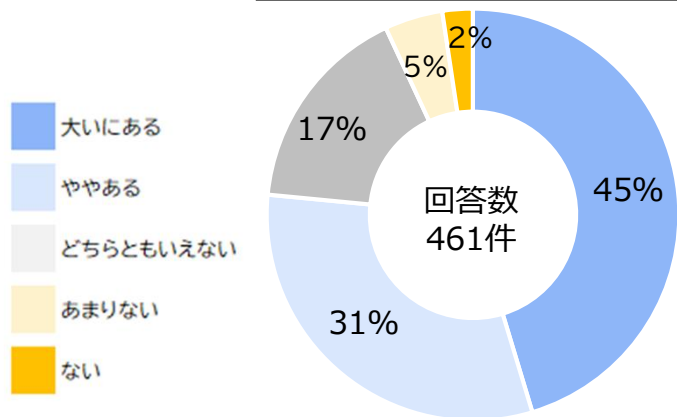
調査結果①-2(港湾労働者)

◆ 労働者の過不足

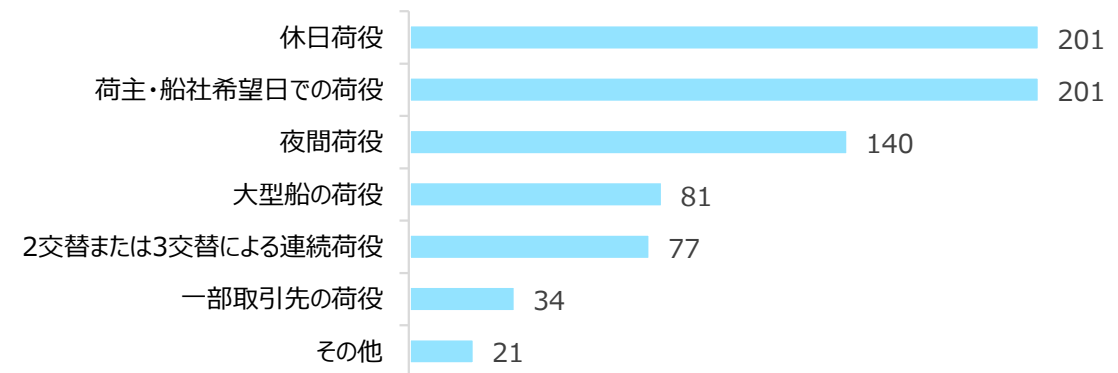
労働者の過不足の状況



労働者不足が及ぼす影響



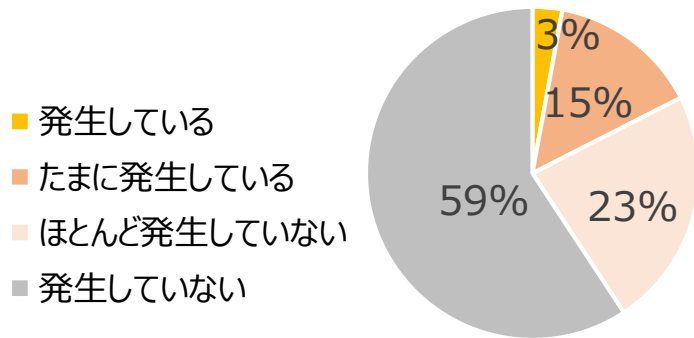
労働者不足によって影響を受ける荷役 (複数回答)



調査結果②(荷役作業)

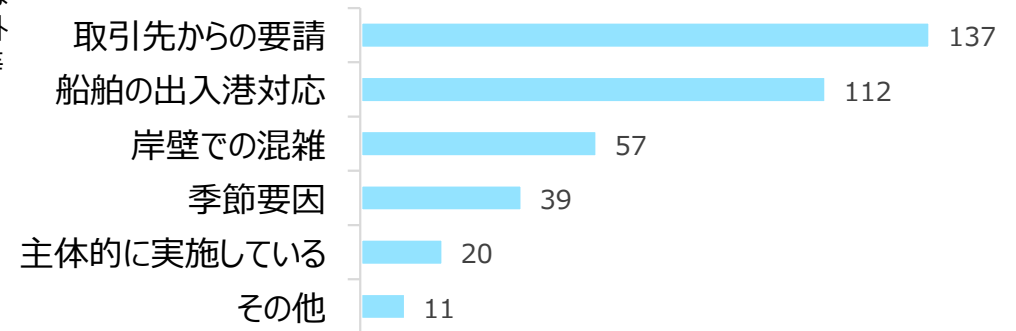
◆ 短時間での荷役作業依頼

短時間での荷役作業※の依頼の発生

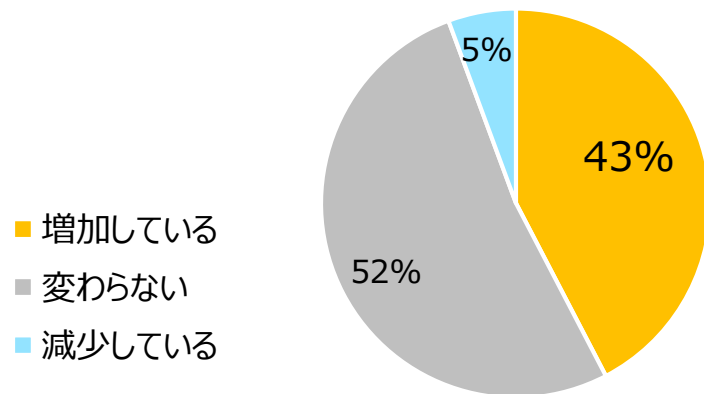


※例えば、通常の営業時間では2日程度かかる作業を、時間外労働や荷役機械の追加投入等により、1日で作業すること。

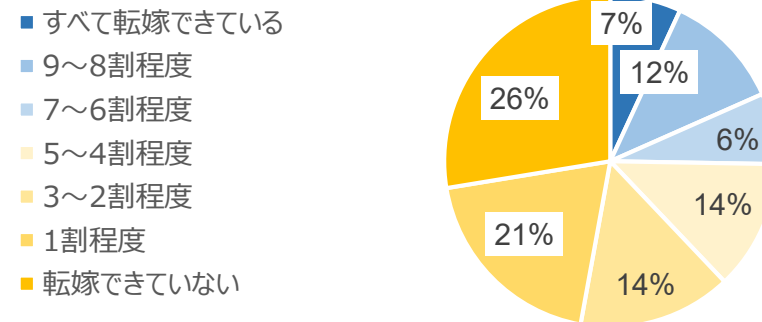
発生する要因 (複数回答)



短時間作業の依頼による従業員の残業時間



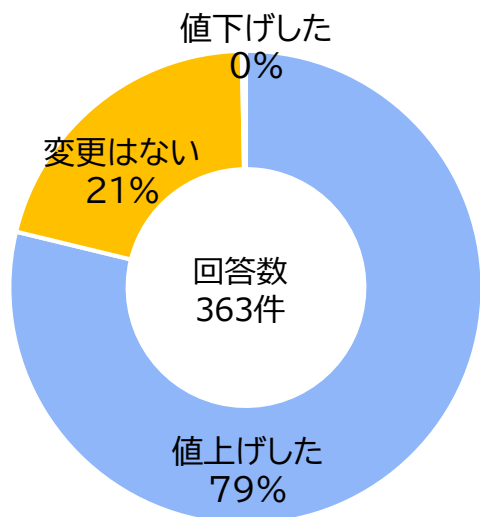
取引先に対して、労働時間増加による追加コストの転嫁状況



調査結果③(運賃・料金等)

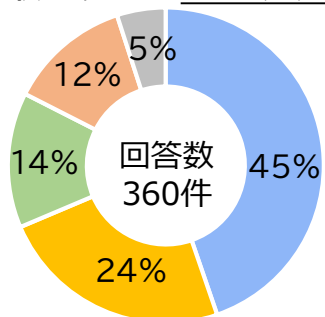
◆ 運賃料金の改定状況

直近5年間の改定状況

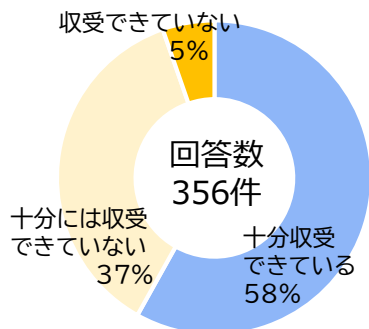


◆ 運賃料金及び下請料金の收受状況等

運賃料金について取引先との主な決定方法



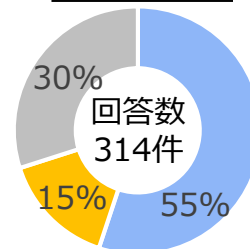
取引先からの運賃料金の收受状況



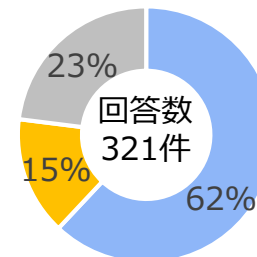
■ 原価計算 ■ 過去に国が認可した運賃料金
 ■ 取引先から提示されたもの ■ 同業他社の運賃料金を参考 ■ その他

◆ 割増・追加料金の收受状況

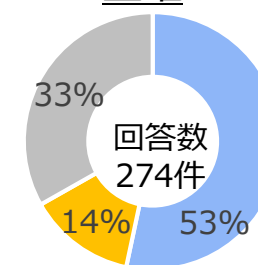
半夜・深夜



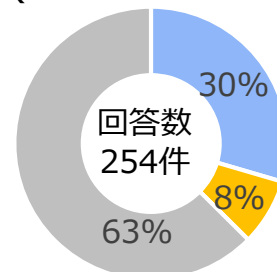
日曜祝日



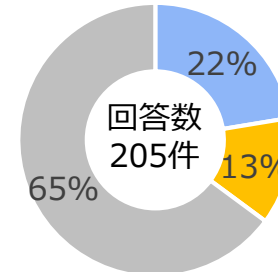
土曜



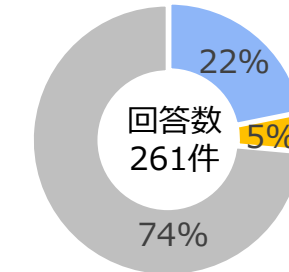
附帯業務
(ハッチ蓋開閉等)



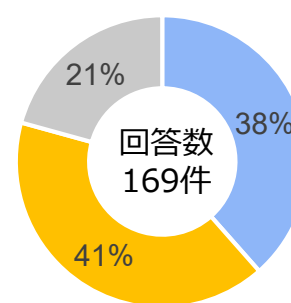
悪天候時



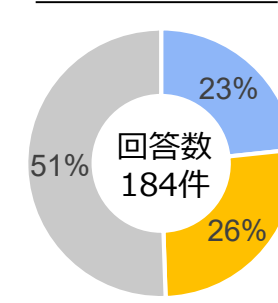
特殊品目
(貴重品、危険品等)



コンテナ保管

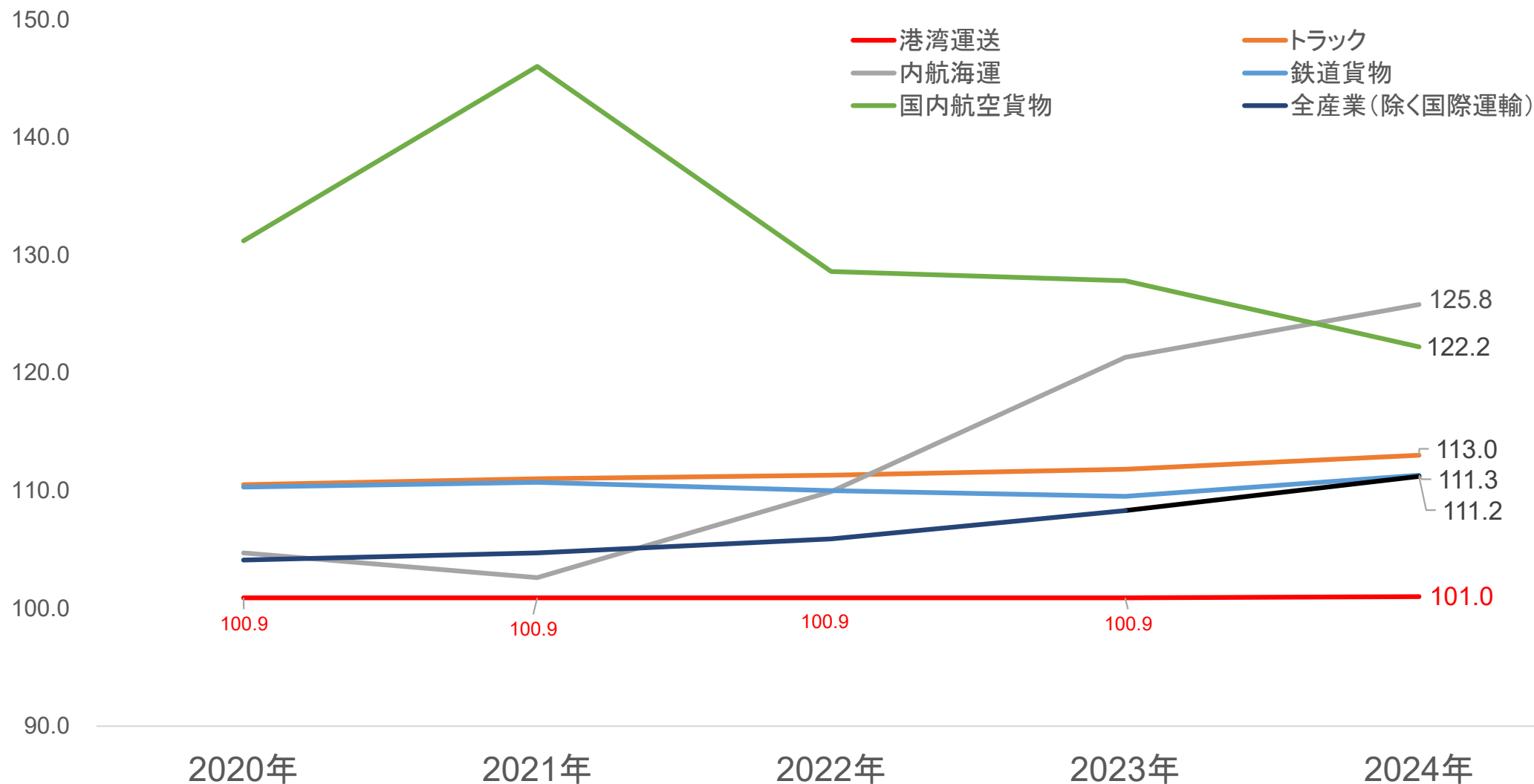


空コンテナ回送



■ 收受できている ■ 十分には收受できていない ■ 該当なし

運輸関係サービス価格指数の推移 (2015年度を100とする指数)



「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の概要

- 今般、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。

港湾労働者不足対策等アクションプラン2025

1 港湾運送の魅力の発信等

- ・港湾運送の魅力を伝えるPR素材の充実を図るとともに、見学会・職業紹介等のPR活動を、関係者が連携して実施。
- ・港湾運送業への退職自衛官の再就職を支援。

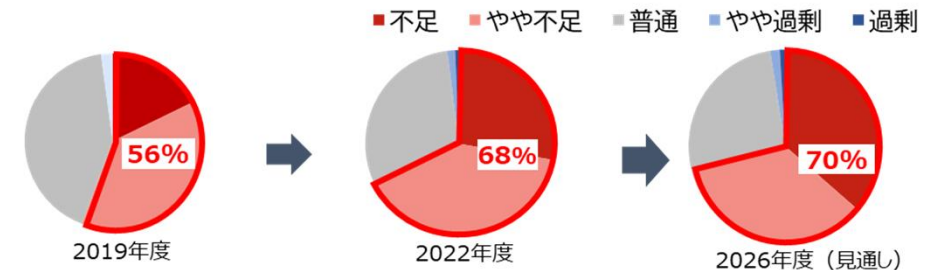
2 取引環境の改善

- ・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。

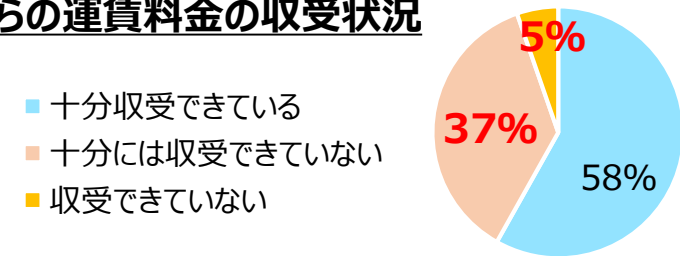
3 安全性向上・労働環境の改善

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境整備の推進。
- ・荷役機械の遠隔操作化等につながる技術開発を行うとともに、開発された技術の社会実装を推進。
- ・コンテナターミナルの一体利用の推進。
- ・安全対策や労働環境改善等の先進的な海外事例を調査。

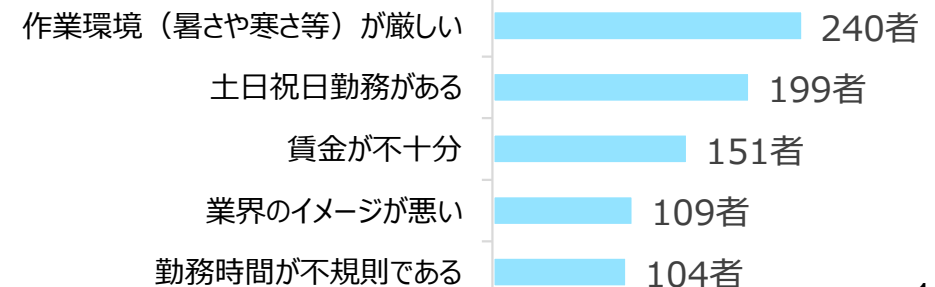
港湾労働者の不足状況



取引先からの運賃料金の收受状況



採用が難しい理由(上位5項目)



- 生活の安定及び経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要。しかし、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化。
- 賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・收受などの取引環境の改善が必要。一方、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係等により、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しい状況にある。
- このため、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(仮称)を作成し、荷主・船社と港湾運送事業者及び港湾運送事業者間で交わされる取引において、下請代金支払遅延等防止法や独占禁止法、港湾運送事業法等の関係法令に抵触するおそれがある行為類型を整理し、望ましい取組事例等を具体的に示す。

ガイドライン構成(案)

第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性

第2章 ガイドラインについて

ガイドラインの位置付けを整理するとともに、荷主・船社と港湾運送事業及び港湾運送事業者間の取引について、類型を整理する。

第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態

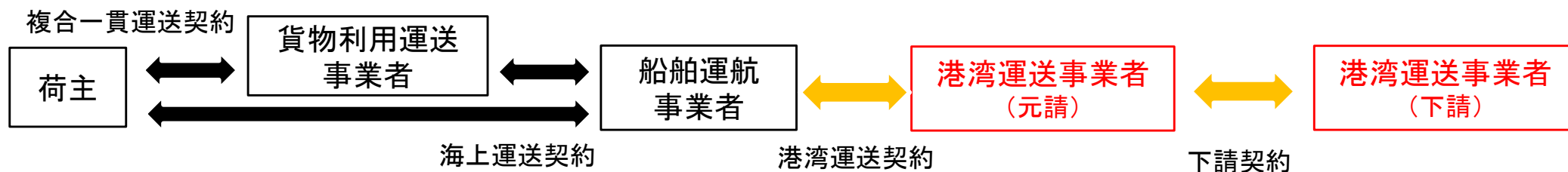
取引項目ごとに、①問題となり得る具体的行為類型、②関連法規の留意点、③求められる取引慣行、④望ましい取引事例を整理する。

第4章 その他

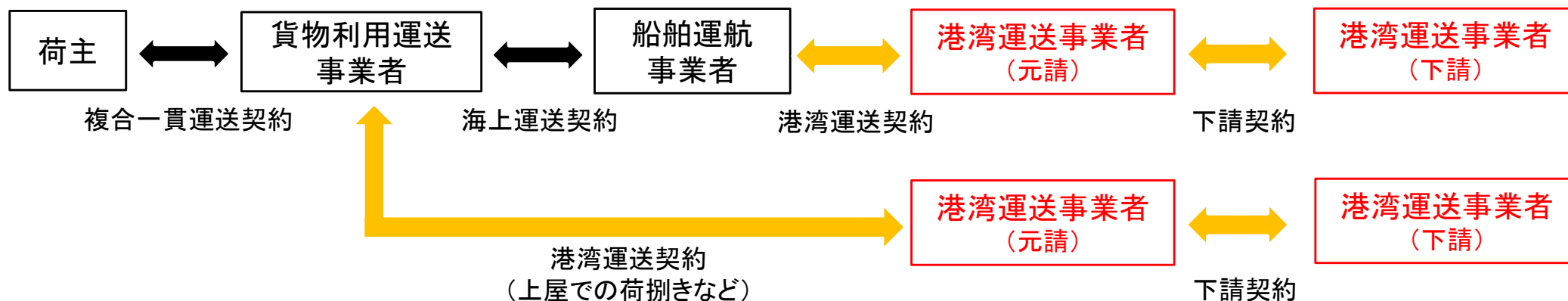
荷主・船社にご協力いただきたい具体的取組例

港湾運送事業の取引例

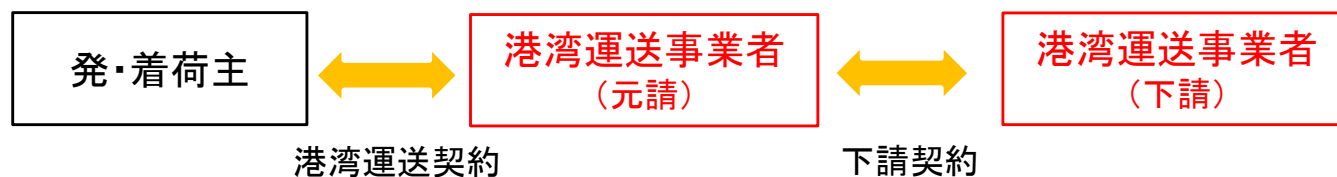
<パターン①>




<パターン②>



<パターン③>



 港湾運送事業に関する取引

※取引関係者には海外事業者や外資系事業者も存在

- ・再下請は禁止
- ・元請事業者は下請契約を行わず、自ら雇用する労働者により荷役する場合もある。

優越的地位の濫用規制(独占禁止法)

- 対象となる取引
民間事業者間におけるすべての取引
- 規制対象行為
取引上の地位が相手方に優越(取引依存度や市場での地位等から総合的に判断)している一方の当事者が、取引の相手方に対し、その地位を利用して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えるもの

 物品の運送・保管の委託
(物流特殊指定)

 物品の特定運送委託
(取適法)

 物品の運送・保管の再委託
(取適法)

物流特殊指定(独占禁止法に基づく告示)

- 対象となる取引
資本金規模や取引上の地位に応じて定められる一定の事業者と物流事業者の間において、継続的に物品の運送又は保管を委託する場合の取引
- 規制対象行為(荷主によるもの)
 - 禁止行為 支払遅延、減額、買ったたき、購入・利用強制、割引困難な手形の交付、報復措置、不当な経済上の利益の提供要請、不当な給付内容の変更・やり直し

中小受託取引適正化法(取適法)

- 対象となる取引
資本金規模、従業員数や取引の内容に応じて定められる「委託事業者」と「中小受託事業者」の間の取引
- 規制対象行為(委託事業者によるもの)
 - 義務 発注内容等の明示、取引に関する書類等の作成・保存、支払期日の設定、遅延利息の支払い
 - 禁止行為 支払遅延、減額、買ったたき、購入・利用強制、報復措置、不当な経済上の利益の提供要請、不当な給付内容の変更・やり直し、協議に応じない一方的な代金決定 等

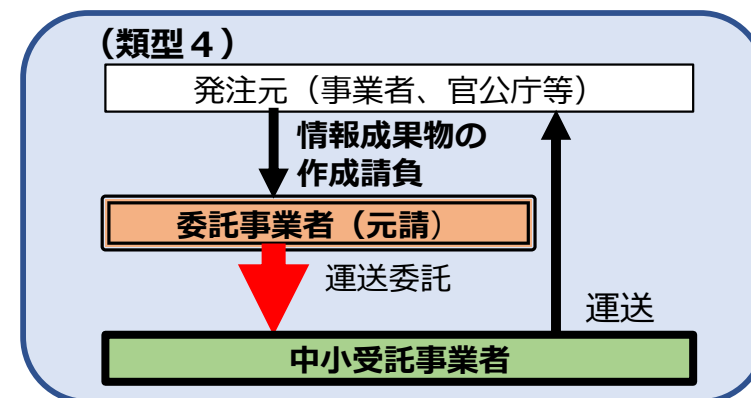
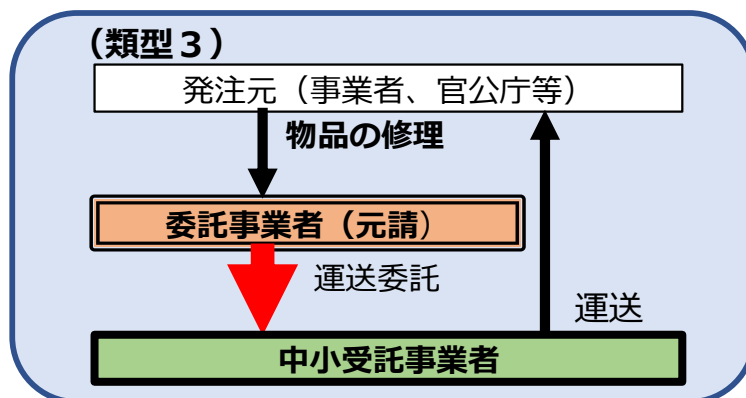
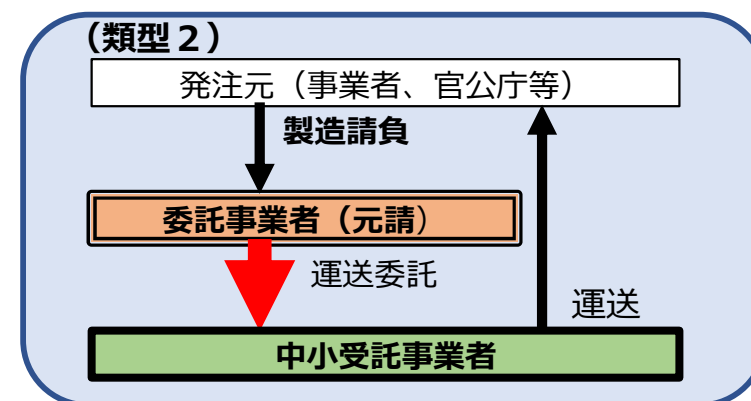
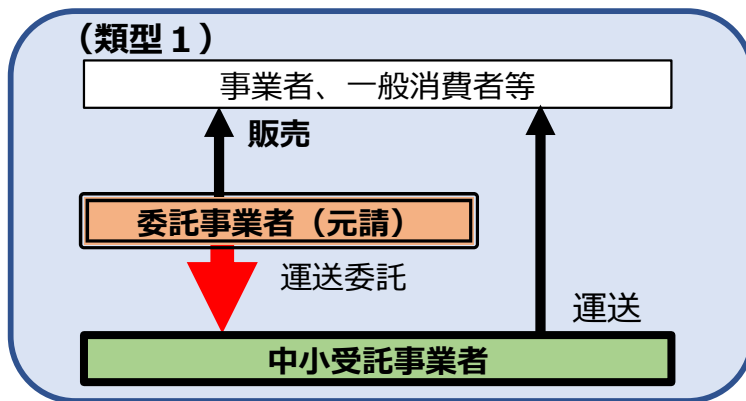
特定運送委託とは

事業者が業として、

- 販売する物品（類型 1）
- 製造を請け負った物品（類型 2）
- 修理を請け負った物品（類型 3）
- 作成を請け負った情報成果物が記載・記録・化体された物品（類型 4）

について、

その取引の相手方（当該相手方が指定する者を含む。）に対して運送する場合に、その運送の行為の全部又は一部を他の事業者へ委託すること



港湾運送における契約形態等

BT (Berth Term)

海上運送において荷役費用を船会社が負担する条件。港湾運送事業者は船会社と運送契約を結び、船会社は負担分を運賃に含めて荷主に請求する。コンテナ船などの定期船ではこのような契約形態が一般的。



FCL (Full Container Load)

コンテナ貨物において荷主がコンテナを一個単位で借りる契約。船会社が港湾運送も一貫して荷主と契約をすることが一般的。



LCL (Less Than Container Load)

コンテナ貨物において複数の荷主が少量の貨物を一つのコンテナに混載する契約。海貨上屋での荷捌き作業が必要になるため、通常の港湾運送契約とは別途契約が結ばれることが一般的。



FIO (Free In and Out)

海上運送において荷役費用を船会社が負担しない条件。港湾運送事業者は荷主と直接運送契約を結ぶ。バルク貨物等の在来船において行われる場合がある。



港湾運送事業者からのヒアリング結果

- 港湾運送事業者約50社に対して、取引状況についてのヒアリングを実施。
- 船会社・荷主と港湾運送事業者間における望ましくない取引事例の回答の一部を紹介する。

<運賃交渉時>

- 近年の人件費上昇等の社会情勢を踏まえた政府の取り組みにより、運賃の値上げを行える環境にはなりつつあるものの、希望通りの値上げとなることは少なく、未だに値上げに応じてもらえない取引先もある。
- 国内荷主と直接交渉を行う場合は比較的値上げ交渉にも応じてもらいやすいが、コンテナ貨物などにおいて船会社との交渉の場合は特に交渉が難しい。
- 外国船社の場合は、日本の代理店経由で本社と交渉する形になるため、非常に時間がかかり、回答を貰えない場合もある。
- 各社毎に原価の適正な水準が違っても拘わらず、他の港湾と同一料金を求められる。
- 燃料費高騰等により値下げの要請を受けることもあるが、その費用の詳細の説明はない。
- 自社の原価計算ではなく、一般的な指標により運賃の変動が決められた。

<役務提供時>

- 船舶の入港に遅れがあった場合に、待機時間が発生したり、他の船舶の荷役作業と重なり必要な作業員数が増える場合もあるが、追加作業・割増料金に応じてもらえない場合があり、また、同料金を契約に設定させてもらえない場合がある。
- 時間外、休日、悪天候時の作業に係る割増料金に応じてもらえない場合がある。
- 事前に取り決めのない附帯作業を行ったが、適切な費用の請求に応じてもらえない。

<その他>

- 荷主の業績悪化や集荷手数料の名目で減額されたことがある。
- 貨物の保管料のフリー(無料)期間が長すぎる場合がある。コンテナの場合、蔵置個数が増加して、荷繰りに余計な時間がかかり、円滑なコンテナターミナル運営に支障がでている。

港湾運送事業における現状や課題認識

2025年9月18日

一般社団法人 日本港運協会

1. 港湾運送事業と業界の特色

我が国の輸出入貨物の99%以上は、海上輸送で運ばれています。港湾運送事業は、海陸の結節点である港湾荷役作業を通じて、我が国の暮らしと産業を支え、日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしています。

(1) 港湾運送とは . . .

- 港湾においては、船舶への貨物の積卸しなどを行う荷役をはじめ、貨物の仕分け等を行う上屋等への搬出入及び一時保管、さらには船積み貨物の重量の検査や証明等が行われており、これらをまとめて港湾運送と呼んでいる。
- 港湾運送は、港湾運送事業法により、他人の需要に応じて行う行為として定義され、法律に基づく規制が行われている。

(2) 港湾運送事業法

- 目的：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
- 規制：①参入要件（事業の許可制）
②運賃・料金の事前届出制
③下請制限
- 規制の対象港：港湾運送事業法が適用される港湾を政令で指定（指定港：93港）

(3) 港湾運送事業の事業形態①

- ①一般港湾運送事業 : 船社又は荷主の委託を受けて、船積貨物の受け渡しに併せて、船内荷役等の作業を一貫して行う事業
- ②港湾荷役事業 : 船積貨物の船舶から（へ）の積み卸し（船内荷役）及び船積貨物の上屋、野積場への搬出入、荷捌き、保管（沿岸荷役）を行う事業
- ③はしけ運送事業 : 港湾における貨物のはしけによる運送等を行う事業
- ④いかだ運送事業 : 港湾におけるいかだに組んでする木材の運送及び木材の水面貯木場への搬出入、荷捌き、保管を行う事業
- ⑤検数事業 : 船積貨物の個数の計算又は受け渡しの証明を行う事業
- ⑥鑑定事業 : 船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定を行う事業
- ⑦検量事業 : 船積貨物の容積又は重量の計算又は証明を行う事業

①一般港湾運送事業
一貫元請行為（1種）



②港湾荷役事業
船内荷役行為（2種）



②港湾荷役事業
沿岸荷役行為（4種）



③はしけ運送事業
はしけ運送行為（3種）



④いかだ運送事業
いかだ運送行為（5種）



⑤検数事業
検数行為（6種）



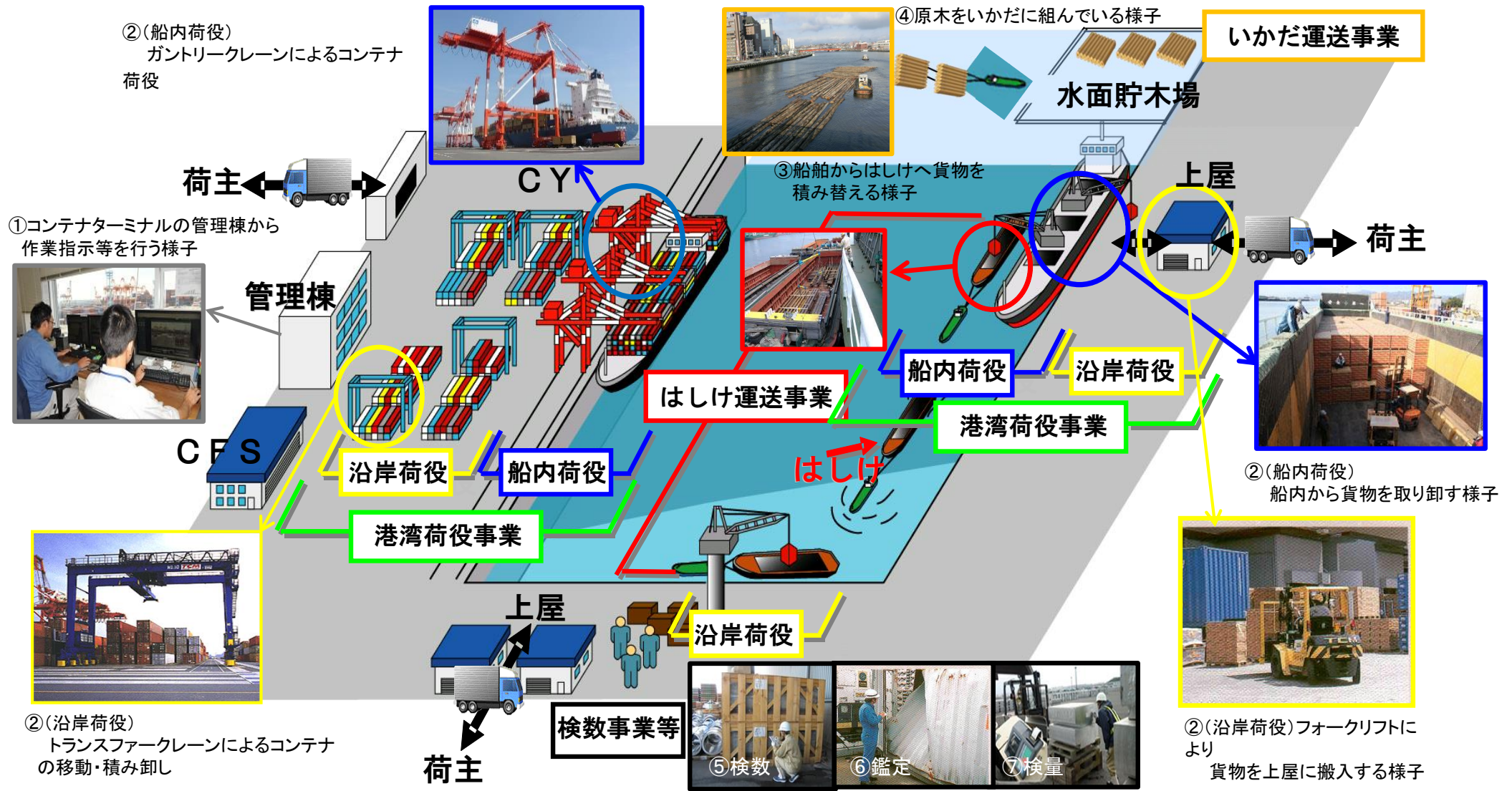
⑥鑑定事業
鑑定行為（7種）



⑦検量事業
検量行為（8種）



(3) 港湾運送事業の事業形態②

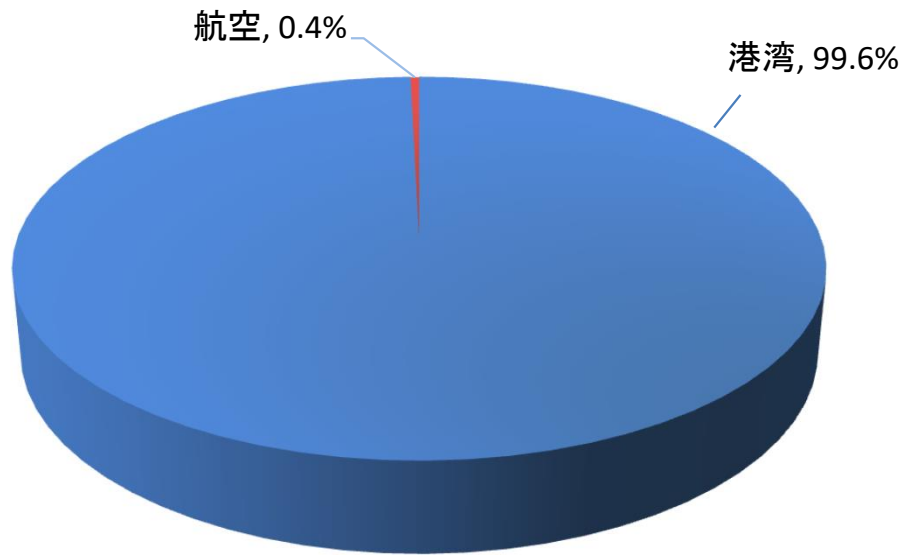


(4) 港湾運送の特性

①重要性（海上輸送と陸上輸送を結ぶ物流の要）

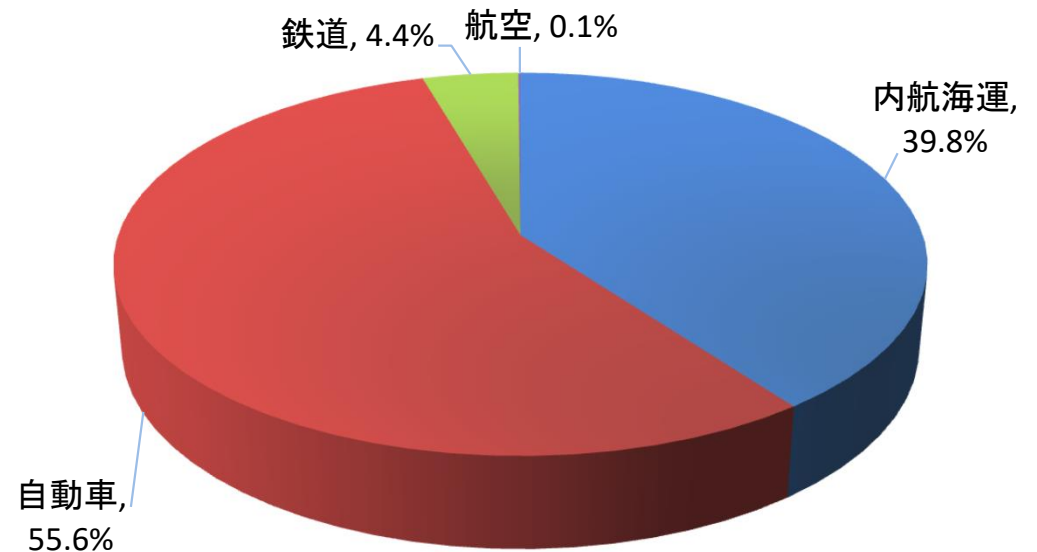
- 海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける不可欠かつ重要な役割を担う。
 - ・ 我が国貿易量（トンベース）の99.6%、国内輸送（トンキロベース）の39.8%が港湾を經由。
 - ・ 港湾運送が不安定化すると代替措置が講じにくく、直ちに貿易及び経済活動に悪影響を及ぼす。

海上貿易量の割合(2022年度)



出典：(公社)日本港湾協会(監修：国土交通省港湾局)
「数字でみる港湾2024」

国内輸送機関別シェア(2022年度)

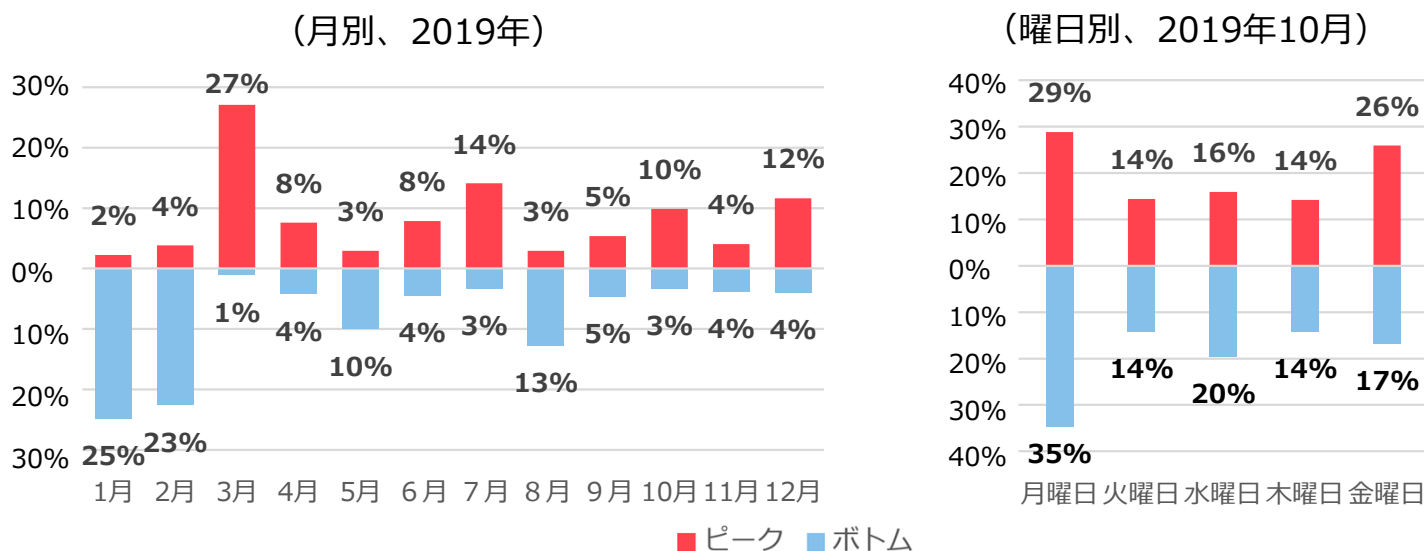


出典：国土交通省海事局
「数字で見る海事2024」

②業務量の波動性

- 日ごとに業務量の格差が生じる。
 - ・ 景気等に左右される荷動きの動向による影響のほか、船舶の運航スケジュールも気象、海象により必ずしも安定的ではなく、荷役の実施自体も天候に左右される。
- 業務が少ない日には、労働力の一部が遊休化し、非効率が生じやすい。
 - ・ 常時一定規模の労働者の雇用が必要である。

就労延人員のピーク・ボトム



出典：国土交通省港湾局「2022年 港湾労働者不足対策アクションプラン」

③労働集約性

- 船社、荷主からの求めに応じ港湾における貨物の積卸し等のために港湾荷役の労務を提供する。
- 労働問題が発生しやすい。
 - ・ 労働環境が厳しく、中小事業者が多い。

2. 港湾における主な荷役形態

コンテナ船荷役

コンテナ貨物を輸送するコンテナ船の荷役は、高度に機械化された専用のコンテナ・ターミナルで行われています。機械化や自動化が進むようになり、作業時間の大幅な短縮や、輸送効率の飛躍的な向上が実現しました。



自動車専用船荷役 (RO/RO船荷役を含む)

自走式の完成車を取り扱う自動車専用船では、完成車をドライバーが運転して船内外へ輸送する荷役方式がとられています。



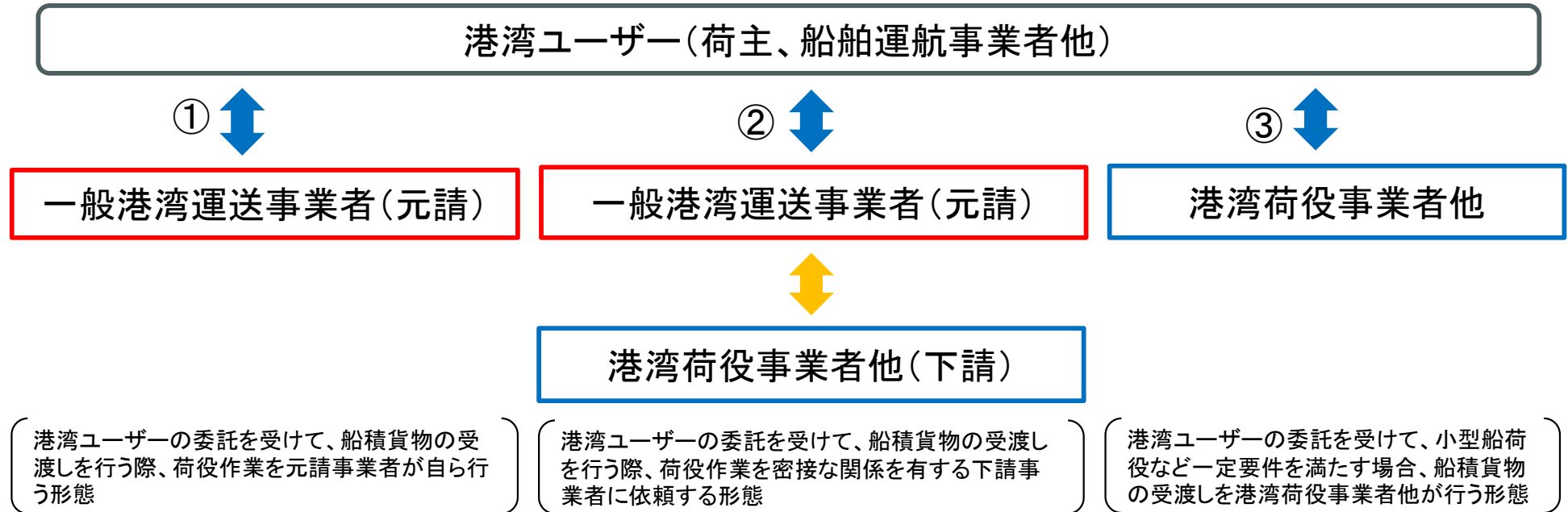
バルク船荷役

鉄鉱石や石炭等の鉱石船の荷役は、巨大なグラブを装備したクレーンが使われ、小麦や大豆等の穀物類の荷役は、船倉内から直接穀物を吸い上げるニューマチック・アンローダーが使われています。



3. 港湾運送における主な契約形態

- 作業形態などにより、主な契約形態は、①「港湾ユーザーと一般港湾運送事業者との契約」、②「港湾ユーザーと一般港湾運送事業者、及び一般港湾運送事業者と港湾荷役事業者他との契約」、③「港湾ユーザーと港湾荷役事業者他との契約」に分類される。



- 「港湾ユーザーと元請」、「元請と下請」との契約項目例（各社の状況による）

- ・ 基本条項（業務内容、責任の範囲等）
- ・ 基本料金（「トン当り、個当り、台当り」、「個建、トン建、人頭建」）
- ・ 割増料金（土日祝、半夜・深夜、悪天候等）
- ・ 付帯料金（荷操作業や仕訳作業などの基本料金に含まれない料金）
- ・ その他（契約等に記載がない事項の対応他）

4.課題認識

近年、港湾運送では、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の根幹を担う担い手の不足が急速に顕在化してきている。

その要因として、労働環境（暑さ、寒さ等が厳しい）、労働条件（土日祝日勤務等）、労働賃金等が考えられ、魅力的な職種とされていない状況にある。

港湾労働者不足対策には、これらに対する総合的な取組が必要になるが、ガイドライン検討委員会の趣旨に鑑み、取引の適正化に関する課題等を整理した。

(1) 課題

- 港湾運送事業者は、安定的な港湾物流を確保することが求められ、土日祝日の勤務や不規則な勤務時間が生じている。一方、2019年6月に働き方改革関連法が成立し、時間外労働については罰則付きの厳格な規制が導入されたことから、このままの労働力を前提とすれば、従来の荷役サービスの提供に大きな支障が生じるとの懸念がある。
- 内閣府及び公正取引委員会より労務費、エネルギーコスト、原材料費の上昇に対してサプライチェーン全体での適切な価格転嫁や取引適正化が求められているが、港湾運送事業の運賃・料金における価格転嫁は十分なものとは言い難い状況である。
- 港湾運送における人手不足は深刻であり、その対策として魅力ある賃金、物価上昇に負けない賃上げが必要だが、港湾送事業者の多くはコスト上昇分を吸収するだけの運賃・料金収受に至っていない。

(2) 港湾運送事業者の主な声

- 港湾ユーザーによる運賃・料金の値上げは行われているが、港湾運送事業者の収受状況は十分でない。
- 外資系の港湾ユーザーへの運賃・料金の値上げ要請に対して、「理解が得られない」あるいは「十分な協議に応じてもらえない」ケースが多い。
- 港湾ユーザーと元請事業者との運賃・料金値上げ交渉結果が、下請事業者の労働者の賃上げを左右する。
- 港湾ユーザーの要請による急な対応が発生した場合の追加コストの価格転嫁が十分ではない。
- 料金体系の見直しを申し入れも応じてもらえない。
- 元請事業者と下請事業者との間で上昇したコスト等の価格交渉がスムーズに行われていない。
- 適切な価格転嫁のため、港湾ユーザーへの国の指導力を発揮してもらいたい。
- 主要港湾と地方港湾では、取扱貨物や港湾ユーザーに違いがあるので、適正取引の推進にあたってはこれらの違いを踏まえて対応してもらいたい。
- 下請法の資本金区分で下請法の適用対象とならない場合でも、ユーザーとの力関係により価格転嫁が難しいので、何らかの措置が必要である。



港湾運送事業者の声等を踏まえた実効性のあるガイドラインの策定

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検討委員会

提出資料

全国港湾労働組合連合会2025年9月18日

○全国港湾とは

全国港湾の組織概要（2025年版）

- * 全国港湾労連は港湾運送事業・関連事業に従事する労働者で組織
- * 6単組 + 1オブ組合、15地区港湾で構成
- * ITF加盟、国内上部団体未加盟
- * 組織人員：約16,000人

○全国港湾とは

加盟組合員の業務

* 港湾運送事業法の1種～7種に従事

1種 = 一般港湾運送事業(元請) 2種 = 港湾荷役事業 3種
= はしけ運送事業 4種 = いかだ運送事業 5種 = 検数事業
6種 = 艦艇事業 7種 = 検量事業関連 = 固縛・荷直し・清掃
など

* 関連分野：コンテナ輸送、海貨事業、フォワーダー等

○職場実態①人員不足

人員不足アクションプラン2025及び全国港湾アンケートより

- * 事業者の7割が「人員不足」と回答
有効求人倍率：5.22倍（2024年度）
- * 労働者の80%が最大の課題を「人員不足」と回答
結果：休日が取れない（50%）、安全確保に支障

○職場実態②長時間・低賃金

人員不足アクションプラン2025及び全国港湾アンケートより

- * 週45時間超勤務が35% → その7割は50時間超
- * 有給休暇10日以内が50%、夏季休暇0～3日が50%
- * 年収600万円以下が45%（残業代込み）
- * 実質的な所定内賃金は400万円程度
- * 残業代に依存せざるを得ない構造

職場実態③ 過酷で危険な環境

人員不足アクションプラン2025及び全国港湾アンケートより

- * 屋外労働：酷暑・極寒の影響
特に近年は異常気象による熱中症
- * 労働災害（休業4日以上）：162人（2024年）
うち死亡：4人
- * 危険な作業環境は依然改善されず
- * 外国船の整備不良によるものも

○問題意識

「港湾労働者不足対策アクションプラン2025」での指摘事項

- * 料金が**原価に見合わない**／**下請法・独禁法違反の可能性**（アクションプラン2022年7月）
「人件費、設備費、燃料費等の原価に見合った適切な料金が収受できていない実態が伺え……下請法や独占禁止法に抵触する可能性も」と指摘している。
- * 魅力ある職場にするため、**適正収受と商慣行改善が不可欠**
「港湾を魅力ある職場とするためには、料金の適正収受を通じて原資を確実に確保するとともに、不合理な商慣行を改善する必要があります」
- * **適正取引等推進のためのガイドラインの確立**が「**港湾労働の魅力**」向上に直結
悪しき商慣習の一掃、適正取引の確立によって「**港湾労働の魅力**」を高める重要な役割を果たすものと期待します。

課題①：荷役料金（労務コスト）

* 適正原価計算・料届出が疑問視される

賃上げや労働条件向上の交渉の経緯から、適正な(世間並みの)労務費の引き上げ分が届出料金及び収受料金でカバーされているとは考えにくい。

* 内航船と外航船の料金格差 → 合理性なし

外航船(外貨)と内航船(内貨)は、港湾作業(労務費)は「同じ」であるにも関わらず、内航船(内航貨物)の作業料金は極端に低く設定されている。

* 「政府PORT2030」と内航フィーダー料金問題

地方港に入っていた外航船が施策により三大湾港へ集中！内航フィーダーによりコンテナ料金がダウンしている。

課題②：料金設定の実態

- * 届出料金制度（規制緩和後25年）の**限界**
少なくとも、賃上げや労働条件改善の推移をみる限り、これができているとは考え難いといえます。
- * 「原価計算」**45%も内容に疑義**／「ユーザーの言い値」**14%**
これは、対等な商関係で決められていないことを物語るものです。
- * コンテナ荷役 = **協議料金** → **言い値反映の可能性**
不適正な料金設定が港湾荷役の主要部分(コンテナ荷役)で行われていると見ざるを得ません。

課題③：安全コストの扱い

* 安全装備・危険品対応・健康対策も「作業コスト」

労働者の安全を確保するための法律、とりわけ安全衛生法は労働者の安全を確保する義務を雇用主(事業者)

* 料金原価に積算すべきだが現実には十分反映されていない

危険品のチェックや対応措置にも労働者の安全確保に特別なコストを要します。この安全確保コストも、作業料金の原価に積算されるべきです。

課題④：料金收受の問題

- * 新プラン調査：37%が「**收受できていない**」と回答
労働者には割増賃金が支払われているから、その原資は「事業者の手出し」と考えられます。
- * 深夜・休日割増料金 → **約15%が未收受**
これをオーダーしたのはユーザーですから、自ら要請した作業に料金を払わないというのは不合理、且つ異常です。
- * ユーザーが発注した作業なのに**不払い → 不合理**
届出料金を收受するのは、港運事業者の責任です。しかし、適正に收受できていない場合は「**收受できていない港運事業者が罰せられる**」という建付けは合理性を欠いています。
- * **罰則が港運事業者にのみ** → 力関係を無視した**不合理**
ユーザーの「言い値」で請け負うことや、「力関係で要請されるダンピング」も事業者の責とされるのは不合理です。

具体的対策（提案）

- * 労務コスト上昇分・労働環境整備費の反映をチェック
その根拠も含めて適正か否かのチェックの上で受理すること。
- * 安全作業コスト（安全装備・危険品対応・健康対策）を原価に含める
安全作業を担保するコストを届け出料金の原価に組み入れること。
- * 届出料金・協議料金の情報開示徹底
届け出料金と協議料金(コンテナ荷役)など、すべての港運料金の開示の徹底を図ること。
- * 港運事業者の「苦情窓口」を設置し、悪質ユーザーに行政指導（両罰規定）
「苦情窓口(非公開)/仮称」を設け、これを慎重に運営して情報収集を行い、不合理で悪質な商習慣を続けるユーザーにも「罰則付きの」行政指導をおこなうこと。
- * 内航フィーダー作業料金の抜本改善
内航フィーダーの作業料金(原価割れが想定できる)を抜本的に改善するよう指導し、外航と同様の作業料金の設定へと行政措置を講ずること。

まとめ

港湾労働は人員不足!! 長時間労働・低賃金!! 過酷で危険な環境!!



労働者の安全確保と持続可能な人材確保が急務!!



不合理的慣行の是正のためのガイドライン作成は急務!!

適正取引確立により、労務費の確保・労働条件改善で
港湾労働の魅力向上を実現!!

2025年9月18日
港 運 同 盟

1. 港湾運送事業は「届出料金」となっているが、収受料金が届出料金を大きく下回った場合、行政指導を受けるのは、届出料金を支払わない船社等ではなく、受け取ることの出来ない港湾運送事業者である。国土交通省が毎年実施している監査において、届出料金を一定の割合以下しか収受できない事業者は、毎年一定の割合で行政指導を受けていると聞く。
2. 船社等から国土交通省に対し「港湾は364日24時間オープンと言っているが、夜間荷役を、人手不足を理由に行わない港がある。」との抗議が来たと聞く。これに関し、当該の港湾運送事業者を確認したところ「決まった届出料金の夜間割り増しを支払わず夜間荷役を強要されている。人手不足の中で、夜間割り増しが貰えないのであれば人員の補充すらも難しく、次の日の作業に影響を出さないためにも夜間作業を行う事が出来ない。夜間割り増しを受け取れるのであれば夜間荷役を無理してでも行う。」との事であった。届出料金を受け取ることができない上、届出料金が収受できなければ、行政指導の対象になるにもかかわらず、夜間割り増しを支払わず夜間作業を強要される上、意に従わなければ、船社が次に言う言葉は「港に船を入れない」との恫喝である。仕事を奪われる不安を感じながら日々事業を行っている現実を知って頂きたい。
3. 港湾運送料金は「届出料金」であり、国土交通省は料金改定を把握している。ここ数年は人件費上昇分を料金に反映させるべく料金交渉が行われているべきであり、国土交通省に対し、「届出料金が人件費上昇分改定されたか検証すべき」との要請を行ったが、「行わない」との回答であった。収受料金が人件費上昇分改定されていなければ賃金の改善は望めない。是非とも国土交通省として届出料金の改定状況の確認と、人件費上昇分の改定がされているのかの検証は行うべきである。
4. 25春闘において、地方の港湾運送事業者と意見交換を行った際に料金改定の状況を聞くと、「船社から料金改定を言うてくるのはあなたの会社だけだ」と言われたとのことであり、まともに料金交渉の席にもつかない船社を相手に料金交渉は出来ない。このような状況を改善するには、料金改定を拒否する企業名の公表しかない。

5. 港湾運送料金は、①大手国際コンテナ航路の船社、②中国・韓国を中心とした外航船社、③内航フィーダーを中心とした内航船社で大きな格差があると聞く。中国・韓国を中心とした外航船社は、日本の法律をどの様に考えているかは不明だが、先に記載したように料金交渉にまともにつかない企業も存在する。また、内航フィーダーは特に料金が安いと聞く。本来、届出料金で大きな格差があるはずは無いが、これが現実であり、国土交通省に指摘したところ「各港運事業者は料金を納得し届け出ているものであり、国土交通省が関与する問題ではない」との回答を受けた。最近、国土交通省は、「届出料金は人件費等、適正な料金であるかチェックを行う」との表現に変えてはきているが、では「新たに届出料金の改定を提出している企業はあるか」と質問しても回答は無い。つまり、実体の無い回答であり、非常に残念である。有言実行をぜひとも願います。

6. 日本内航コンテナ船協会を今年8月1日付で発足したとのニュースが出た。このニュースの中には、「地方港での作業員不足は深刻だ。ある港では作業員不足のため荷役作業が1日では終わらず2日もかかってしまう。内航コンテナ船では停泊時間が長くなると配船効率が極端に悪くなり採算悪化を招いてやむなく減便した経緯がある。このため、当社のハブ港から地方港フィーダーサービスを利用していた外船社は一部、その地方港への輸送を釜山フィーダーにシフトした。」との記載がある。これは、先に説明した内容を裏付けるものである。ただし、このまま読むと「当該港の荷物量は変わらない」と思われるかも知れないが、現実には港湾運送事業者が同一とは限らず、減便された港湾運送事業者は更に厳しい状況に追いこまれる。また、このニュースには「非常に安い料金で夜間割り増しも払わないため夜間荷役を行って貰えず荷役に2日も係った。」ことが省略されていると思われる。減便は船社の経営上の判断だが、サプライチェーンの中で内航船・港湾作業の料金が経費に見合う料金となっていないために起こる現実だと推察する。これらを解消のためにも「運送にはコストがかかる」事を理解し、サプライチェーンを担う産業として成り立つ料金収受のための施策が必要である。

7. 苫小牧港に関し、今年7月9日の日本海事新聞には「CT 運営会社が苦境」「取扱量減で赤字転落」とのニュースがでた。内容は、2023年度はコンテナ取扱量が23%減少し、大幅赤字となり債務超過となった。2024年度はコンテナ取扱量がプラスに転じたものの若干の増加にとどまり運営会社の収支は依然厳しいため利用料金値上げで黒字転化を図った。利用料金値上げでユーザーである港湾運送事業者の負担は増した一方、事業者としては、現下の情勢下、

労務費など他のコスト上昇分も含め対船社への価格転嫁が不可欠だが、これが一向に進んでいない」この結果、「苫小牧国際コンテナターミナル(TICT)では、株主である港湾運送事業者のコンテナ部門収支悪化に対し、利用料金を元に戻して行かざるを得ない状況だが、その場合は再度赤字転落となる」ため、「(赤字額を圧縮するため)会社の事業規模縮小もある得る」、更に「苫小牧港の機能縮小は北海道経済にとっては致命傷になりかねない」との記載まである。苫小牧港は、北海道の港湾別取扱量ではシェア5割超、コンテナ取扱量で8割を占め、名実ともに北海道経済を支えるハブ港として機能している。その港ですら「規模縮小もあり得る」との表明を行わなければならない状況を鑑み、必要な港湾の規模が継続して維持できる料金の設定方法も含めた届出料金の在り方も検討する必要がある。

8. 地方港でよく耳にするのが、「届出料金さえ貰えれば」との言葉である。つまり、本来、届出料金を収受できていなければならないものが、収受できていないことを意味する。国土交通省に確認すると、「1円でも収受できなければ法律違反であり、港湾運送事業者を指導している。」との回答である。ただ、受け取れないところに「ちゃんと収受しろ」と言われ、言われた事業者が支払わない事業者に「国土交通省に言われた」と言っても、全く相手にされないのは先述の通りである。先ずは、料金交渉があたりまえに出来る体制づくりが必要である。

9. 最近、国土交通省からの説明に「港湾運送事業者も下請法の対象である」と聞く。であるのならば、前述のような悪質な船社・荷主の「会社名公表」も他産業同様に行うべきとの主張を行うと、「下請法は所管外」であり、例えば知り得た情報を他省庁に資料提出することは出来ないとの回答を受けた。政府は2021年12月27日付で「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化に関する事業者団体に対する要請」を行い、併せて内閣府も含めた5省庁連名による「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」を発出している。このような状況の中でも適正料金収受が遅々として進まない現実を直視し、先述の発信文書を意義あるものとするための適切な対応を要請する。

10. まとめ

連合は昨年度に引き続き、今年度も5%以上の賃金改定が行われたことを公表している。しかし、残念ながら港運関係の作業会社は遠く及ばない賃金改定となっている。嘗て港湾労働者は長時間労働ではあるものの賃金の優位性

もあり就職希望者は多かったが、賃金の優位性もなくなり、ただ長時間労働・休日労働のみが残され、更に夜間労働・休日労働を避ける風潮の中で、特に地方港に於いて人手不足が急速に進んでいる。港湾労働が魅力ある職場となるようにするには、シフト制、交代制等も採用していかなければならない。これらを進めるには、これらが実現できる料金の収受は不可欠であるが、現在は会社存続すら危ぶまれる状況に直面している。これらは縷々説明しているように価格転嫁が進まない現実がある。これらを改善し、各港の機能・役割を永続的に確立するためには

- ① 対等な立場での届出料金の設定及び改定
 - ② 届出料金を支払わない企業への指導
 - ③ 指導に応じない企業の企業名公表
- 等、断固たる措置を行う必要を強く感じる。

先述の通り日本の港には、大手国際コンテナ航路の船社、中国・韓国を中心とした外航船社、内航フィーダーを中心とした内航船社と多種多様な船舶の荷役作業を行っている。本来、どの船社・貨物でも係る経費はほぼ同程度であるにも係わらず、収受する料金に大きな格差があること自体が問題である。

日本は島国であり、外国との輸出入の99%以上(トンベース)は港湾を経由している。更に国内貨物量の40%は港湾を経由している。国土交通省の施策である「モーダルシフト」は、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換を促している。これらを鑑みると港湾の果たす役割は今後も更に重要性が増してくる。港湾機能を今後も継続して維持するためにも適正料金収受が出来るよう適切な対応策を講じて戴きたい。

また国土交通省は、必要だからこそ多数の港湾を各地域に建設してきた。この港の機能を正常に維持するのは国土交通省の責任であり、港湾を作るだけ作り、後は民衆との対応はあまりにも無責任である。国としての責任を果たすべく、港湾の機能を損なわないための施策を強く求める。

以 上