

第2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10月17日（金）10:00～11:30

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
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
【代理：畑本 郁彦 企画調査部長】
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

<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
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
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：工藤 さやか 室長補佐】
小高 篤志 中小企業庁 事業環境部 取引課長
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 (前回委員会における各委員からのご指摘事項について)

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10月

価格転嫁や取引の適正化が難しい背景 (ヒアリング結果)

港湾ユーザー(荷主、船舶運航事業者他)と港湾運送事業者の関係について

- 港湾運送事業者の事業継続には、一定量の貨物の取り扱いを維持することが必要であるため、港湾ユーザーからの要求に対して、どうしても受け身の姿勢になり、港湾運送事業者から強い要求がしづらう。このため、港湾ユーザーとの取引が長きにわたると、「言われたことには対応してくれる」という状況になりがちとなる。
- サプライチェーン全体でのコスト見直しの際は、物流コストの削減が最初にターゲットになり、立場の弱い港湾運送事業者はそのしわ寄せがくる。
- 港湾運送事業者は、安定的に港湾物流を確保することが求められており、価格転嫁が十分ではないからと言って、安易に荷役を断れない。
- 資本金区分により大企業であっても、取引の相手方という関係から価格転嫁や取引の適正化が難しい。(資本金の大小にかかわらず取扱貨物を提供する港湾ユーザーが優位な立場にある)

港湾運送事業者間の元請と下請の関係について

- 港湾運送の元請事業者は、港湾運送事業法上、原則として、引き受けた貨物を自ら行わなければならないが、「密接な関係を有する下請事業者に下請させた場合は、自ら行ったものとみなされる。」と規定されている。密接な関係を有する下請事業者とは、元請事業者が下請事業者「発行済株式の一定割合の保有」、あるいは下請事業者に「役員等の派遣」、その上に「長期専属契約による取扱貨物量の保証」などにより、元請事業者と下請事業者の関係が構築されている。
- 密接な関係を有する下請事業者のケースは、相互補完の関係となるが、その反面、元請事業者による料金の値上げは行われるものの必ずしも下請事業者が満足できるものではない場合がある。
- 港湾ユーザーから元請事業者に対する支払いにおける価格転嫁や取引の適正化が不十分だと、下請事業者への支払いが連動し、港湾労働者へ満足する報酬が支払われにくい要因の一つになっている。

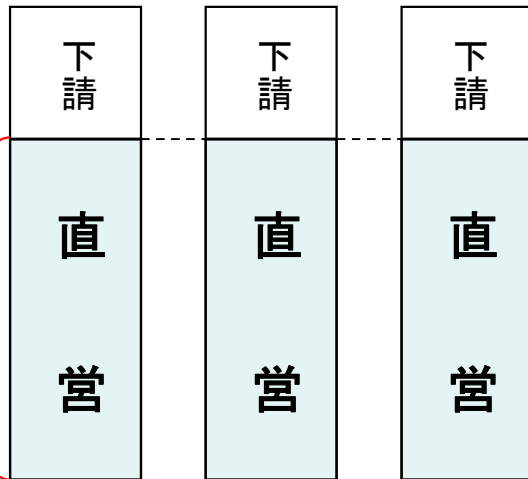
港湾運送事業者における元請と下請の関係

【原則】

(第16条第1項)

元請事業者は行っている業務のいずれの種別においても、70%以上「直営」することが必要。

船内 はしけ 沿岸

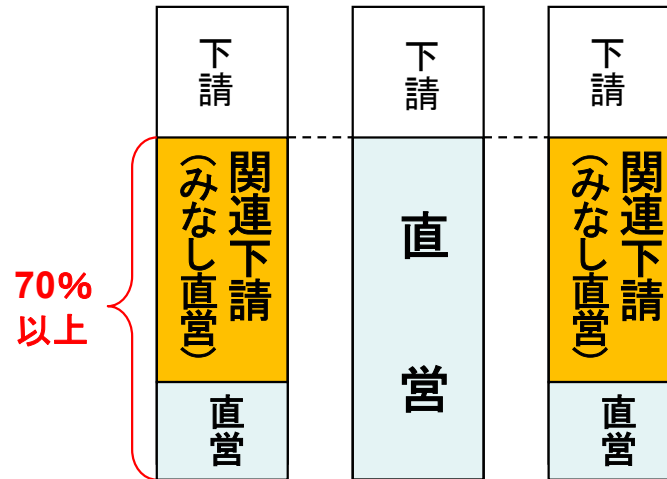


【基盤制度】

(第16条第2項第1号)

元請事業者がいずれか一つの種別において70%以上「直営」している場合は、その他の種別において「関連下請事業者」による行為を「直営」とみなして算入できる。

船内 はしけ 沿岸



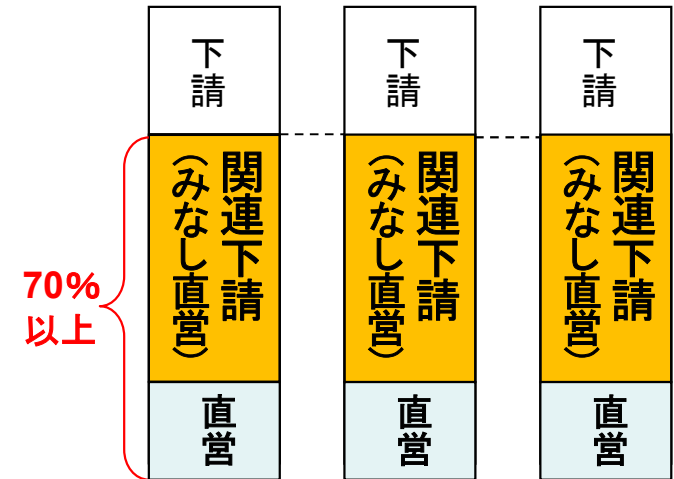
【統括管理基盤】

(第16条第2項第2号)

元請事業者が総引受貨物量の50%以上についてコンテナ埠頭等における「統括管理行為」を行っているときは、いずれの種別においても「関連下請事業者」による行為を「直営」とみなして算入できる。

統括管理行為

船内 はしけ 沿岸



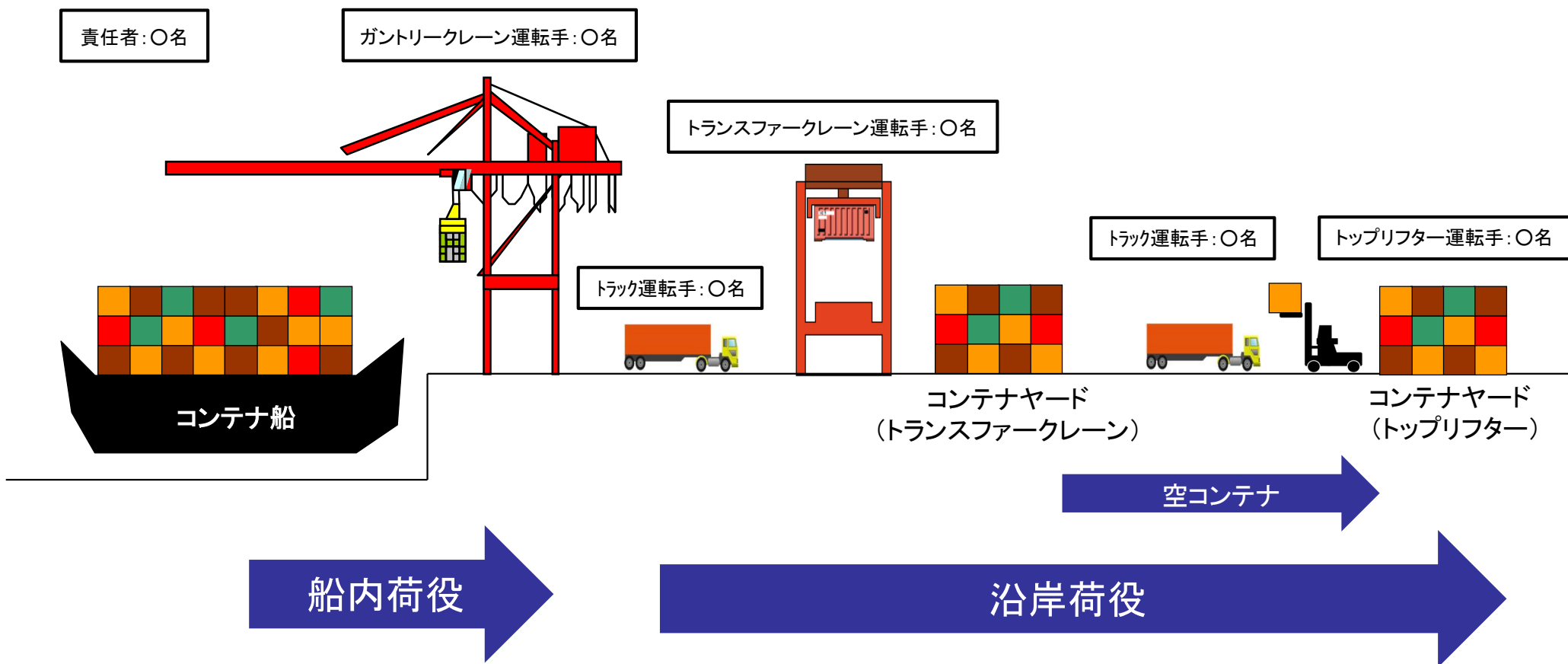
(注1) 関連下請事業者:元請事業者と資本関係、役員派遣の関係、一定の契約関係がある等密接な関係があるとみられる下請事業者

(注2) 統括管理行為:

- ①一般港湾運送事業者が、電子計算機を使用して行う船積貨物の荷役の計画の作成その他の船積貨物に係る情報の処理及び管理。
- ②下請事業者に対する作業の指示及び監督。

原価計算の考え方①

○ 原価計算の対象となる荷役作業(作業費部分)イメージ図(コンテナ荷役の場合)



原価計算の考え方②

○ 原価計算イメージ

基礎資料		原価計算（単位：円）				
貨物名		項目		原価	構成比	
1ヶ月取扱量(A)	トン/TEU/REU(※)	作業費(B)	直接作業費	労務費		
作業員構成	責任者 名			作業機材費		
	ガントリークレーン 名			計		
	トランスファークレーン 名		作業管理費			
	トップリフター 名		作業費計			
トラック運転手 名	一般管理費(C)		人件費			
計 名		物件費				
作業機械器具等	トランスファークレーン 台	管理費計				
	トップリフター 台	金融費用(D)				
	フォークリフト 台	原価(E)		B+C+D		
	シャーシヘッド 台	利潤(F)				
作業管理部門	作業管理者 名	合計(G)		E+F		
	計 名	単価		G/A		
作業管理物件	連絡車両 台	届出単価				
一般管理部門						
一般管理物件						

下請事業者に委託する場合の下払費も含まれる。

作業機材費は、所有する機材の減価償却費、修繕費、燃料費のほか、大型機械やバースの施設使用料等が含まれる。

資金調達にあたっての支払利息等が含まれる。

(※)REU:20フィートコンテナを1REU、40フィートコンテナを1.5REUと換算する単位。

港湾運送の適正取引と 価格転嫁について現状と課題 船社の視点

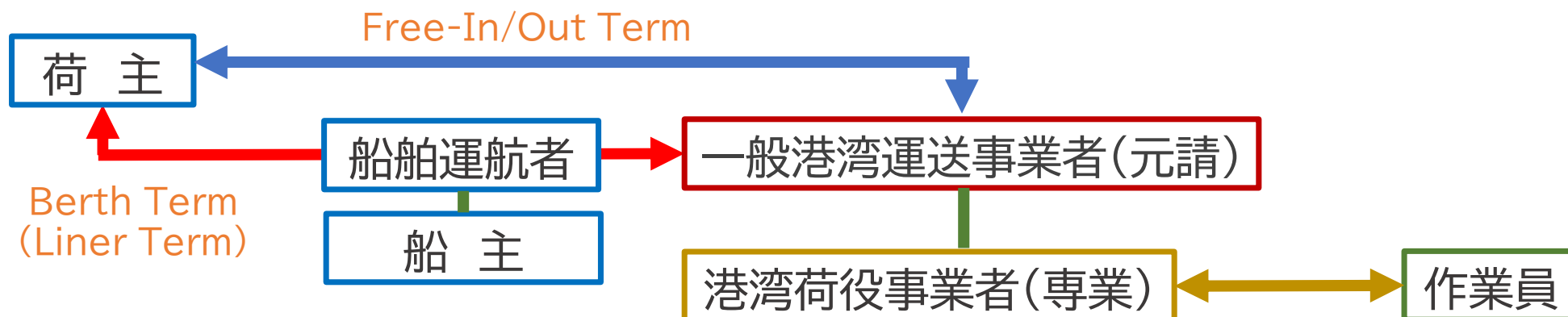
独占禁止法上の観点から、会員各社の個別契約など価格や数量にかかわる機微情報は収集しておりません。本レポートでは一般的な定性的情報をご報告いたします。

一般社団法人 日本船主協会

物流システム幹事会 アドバイザー

契約形態・透明性

港湾運送の契約形態



料金の透明性

- 港運の主なコスト: 労務費に加え、設備利用料・償却・光熱費などの**固定費 + 変動費**で構成
- 一方、船社や荷主からの料金収入: 貨物1トン当たりやコンテナ1本当たりの**従量制**
そのため、料金にどれだけ労務費が反映(転嫁)されているかが見えにくい
- 料金タリフ値上げだけではなく、貨物の増量や荷役効率の向上でコスト上昇を吸収する余地がないのだろうか？

持続性の確保

- 港がなければ海運は成立せず、貨物がなければ港湾は成り立たない
- 船社、港運ともにパートナー選択の自由度が限られている = **相互依存**
船社と港運は一蓮托生のパートナーとして協力し、同業他社との競争のなかで
利便性やサービス品質を向上させてきた
- 持続的な運営のため: 労働力の確保、必要最低限の稼働費用に加え
作業環境の改善、福利厚生の上昇、設備の更新のための再投資が必要
- 船舶の大型化・航路の集約化で作業の繁閑差が大きくなってきている
繁閑差を埋めてリソースを有効活用するため、港運各社の枠をこえた協力体制・
人員融通(プール化・共通シフト)が求められないか？

安全面の貢献 (船社の責任と費用負担)

- 国際条約・規則(例:ISM/ISPS/SOLAS)の遵守や本船コンディション監督に継続的に対応
- 検査・訓練・安全設備対応・セキュリティ体制など、船社は作業料金以外でも応分の負担と貢献
- 安全は共通利益: 荷役中の事故・災害は港運・船社ともに大きな損害を被る

公平性の設計

- 応分の価格転嫁には、優先ウィンドウや優先荷役などのインセンティブを検討
- SLA(サービス水準合意)とKPIに連動したボーナスでフリーライドを抑止するのも一案
KPI例: 荷役効率性、停滞時間、安全指標(休業災害率等)
FIOTでは早出料・滞船料など実際の荷役効率・時間で作業料金を調整するスキームあり
- 「負担＝優遇・効率向上」につながる設計で好循環を作る

ガイドラインの合目的性

- ガイドラインが適正取引を通じて合理的に労働力の確保と持続的な港湾運営に資するか
評価手法が必要
- 総要員数推移、定着率、技能伝承(有資格者)の定量分析、業界内のベンチマーキングなど

ご清聴ありがとうございました

Agenda

1. 外国船舶協会の機能
2. 会員構成
3. 懸案事項に対する回答
4. 料金交渉プロセスにおける港運事業者様への提案

1. 協会機能

中央省庁、地方自治体、関連団体・会社等と会員船社との
窓口業務

2. 会員構成

船社会員数：**14**社（外資系船社の日本における現地法人）

- ✓ 会員の殆どは世界有数規模を誇るコンテナ定期船社とRO-RO船社
- ✓ コーポレートガバナンス、法順守等の意識が極めて高い

会員リスト (2025年9月末時点)

	定期コンテナ船社 (アルファベット順)	船腹量世界ランク	日本発着主要航路
1	Ben Line Agencies	(代理店業)	アジア
2	COSCO	4位 (10.6%)	遠洋
3	Evergreen	7位 (5.7%)	遠洋
4	Hapag-Lloyd	5位 (7.3%)	遠洋
5	Maersk	2位 (14.1%)	遠洋
6	MSC	1位 (20.8%)	遠洋
7	OOCL	(COSCO Group)	遠洋
8	Sinokor Seihon	18位 (0.4%)	アジア
9	Swire Shipping	32位 (0.2%)	遠洋
10	Wan Hai Lines	11位 (1.7%)	アジア
11	Yangming	10位 (2.2%)	遠洋
12	Zim	9位 (2.3%)	遠洋

(3位 CMA-CGM, 6位 ONE, 7位 HMM)

出典 : Alphaliner Top 100 Liner Carriers update on Sep 20, 2025

	RO-RO 船社	船腹量世界ランク	日本発着主要航路
1	Wallenius Wilhelmsen Ocean	3位	遠洋
2	Hoegh Autoliners	4位	遠洋

出典 : Clarksons Research “Largest RORO Carriers 2024”

3. 懸案事項に対する回答（第一回検討委員会での国交省、 港運団体、労組からの指摘に対して）

指摘 1：料金値上げ要請を受けない外国船社が多い

回答：殆どの外国船舶協会会員は料金交渉に真摯に向き合い、値上げに応じている。

指摘 2：料金交渉における船社と港運事業者の力関係について

回答：交渉時の力関係は需要と供給に影響されることから、港運労働者不足の中、決して船社に有利な状況ではない。値上げを受けないと作業してもらえないという会員船社の声もある。また、慣習上、船社が港湾事業者を一方向的に切り替えることは困難である。

指摘 3：外国船舶の設備不良による労災発生

回答：当協会は年1度の港湾労災防止協会が主催する連絡会議に出席し、協会会員が運航する船舶の設備不良の事例があれば、遠慮なく通報してほしいと声をあげている。同様のことは、全国港湾様にも直接お話ししている。しかしながら、過去に通報を受けたことは無い。

4. 料金交渉プロセスにおける港運事業者様への提案

外地本社を説得するための値上げの根拠となる数値資料の提示：

- ✓ 過去数年に遡る労務、エネルギー、インフラ・機器整備等のコスト上昇率或いは上昇額
- ✓ 当該船社が利用する主要港と地方港の港湾ごとの作業員の平均年齢、給与体系、過去の昇給額実績

内航海運と港湾運送との取引環境改善について

令和7年10月17日

日本内航海運組合総連合会

定期船輸送特別委員会

本日の説明内容

1. 内航海運について
2. 内航海運業と港湾運送事業
3. 内航海運業界から見た港湾労働者不足の影響
4. 内航海運業界における船員不足等の課題解決に向けて
5. 港湾労働者不足に対する内航海運業者の取組み

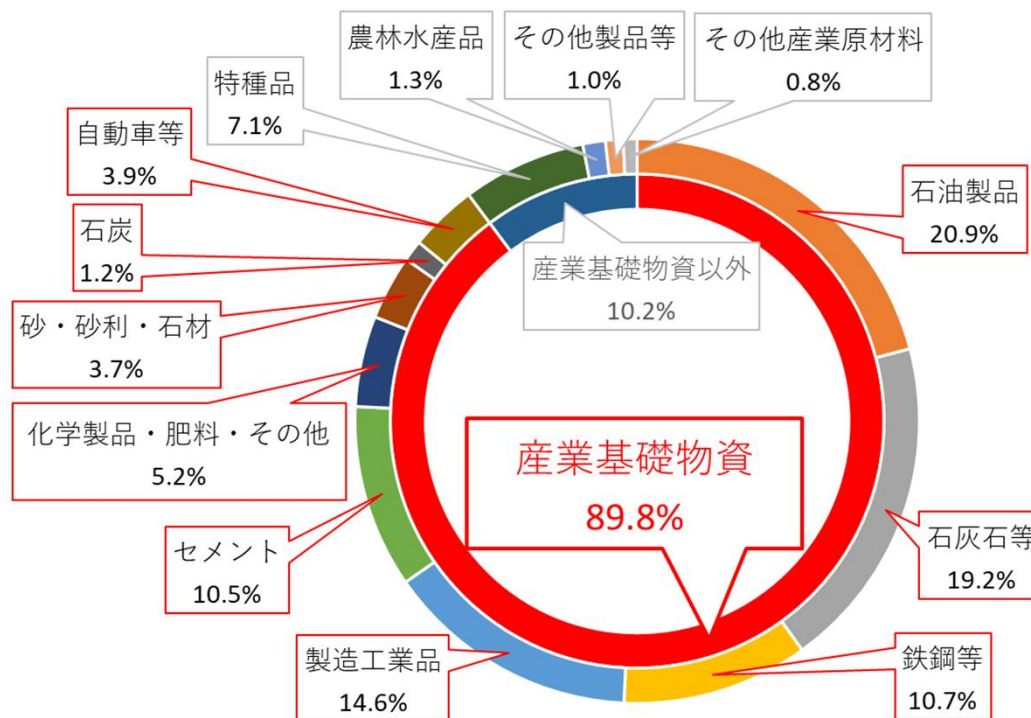
1. 内航海運について(内航海運の役割)

- 内航海運の輸送活動量シェアは約4割

国土交通省資料より(2023年度)

	輸送量(万トン) ✖	平均輸送距離(km)	輸送活動量 (百万トンキロ) =
航空	66(0.02%)	1,079	712(0.18%)
鉄道	3,829(0.93%)	465	17,802(4.43%)
自動車	378,050(91.67%)	61	229,180(57.05%)
内航海運	30,440(7.38%)	506	154,015(38.34%)

- 内航海運の輸送の約9割は産業基礎物資



出典:国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(2023年度)

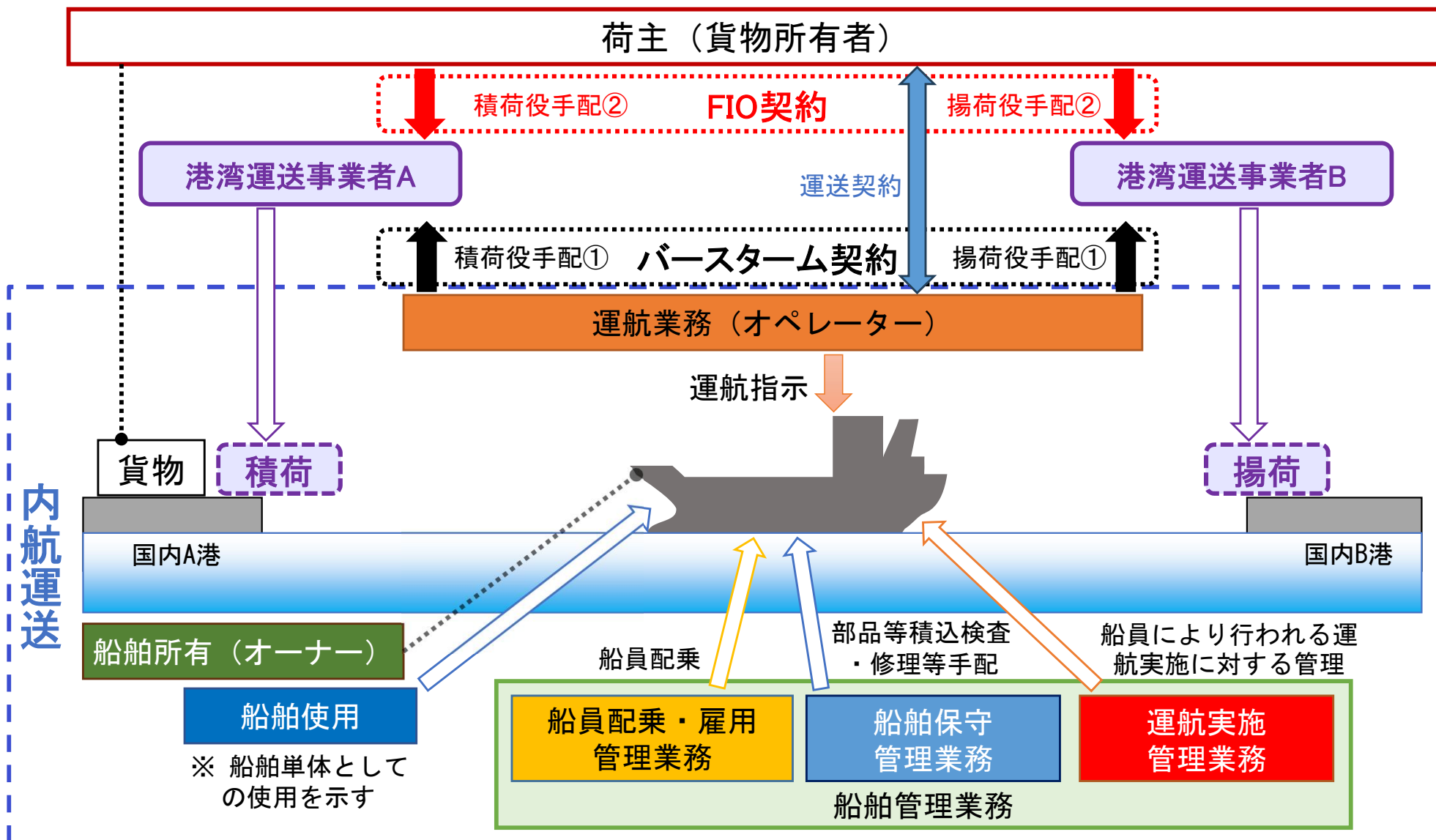
- RORO船・コンテナ等は全体の約6%

船種	RORO船 コンテナ船	その他 貨物船	タンカー	曳船	合計 (隻)	割合 (%)
総トン数						
100トン未満	6	37	52	14	109	3.7
100トン以上 500トン未満	26	1,162	493	121	1,802	60.9
500トン以上 750トン未満	25	243	179	0	447	15.1
750トン以上 1,000トン未満	2	35	78	1	116	3.9
1,000トン以上	113	195	177	2	487	16.4
合計(隻)	172	1,672	979	138	2,961	100.0
割合(%)	5.8	56.5	33.0	4.7	100.0	

日本内航海運組合総連合会組合員データベースより
(2025年9月20日現在)

2. 内航海運業と港湾運送事業

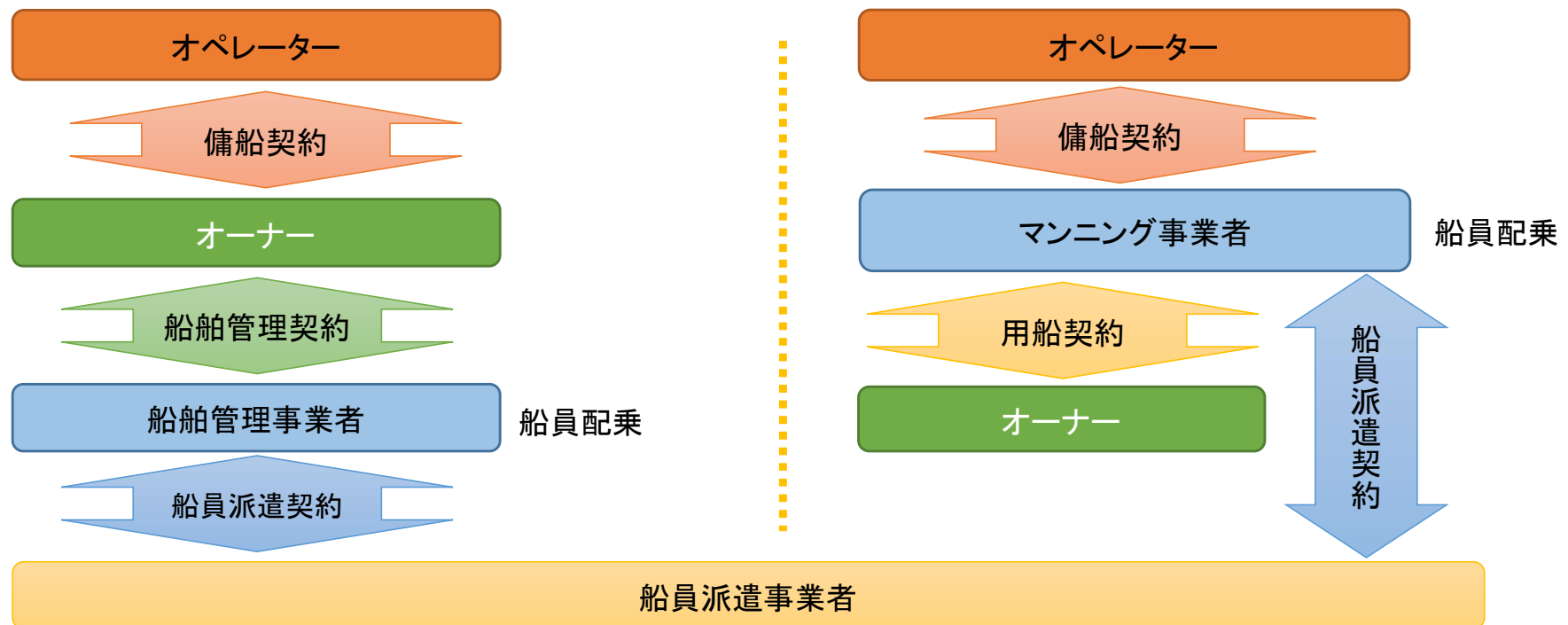
契約形態	船積作業の費用	陸揚げ作業の費用	荷役の手配
バースターム(Berth Term)契約	○(運賃に含まれている)	○(運賃に含まれている)	内航海運業者
FIO (Free In Out)契約	×(運賃に含まれていない)	×(運賃に含まれていない)	荷主



2. 内航海運業と港湾運送事業(参考資料)

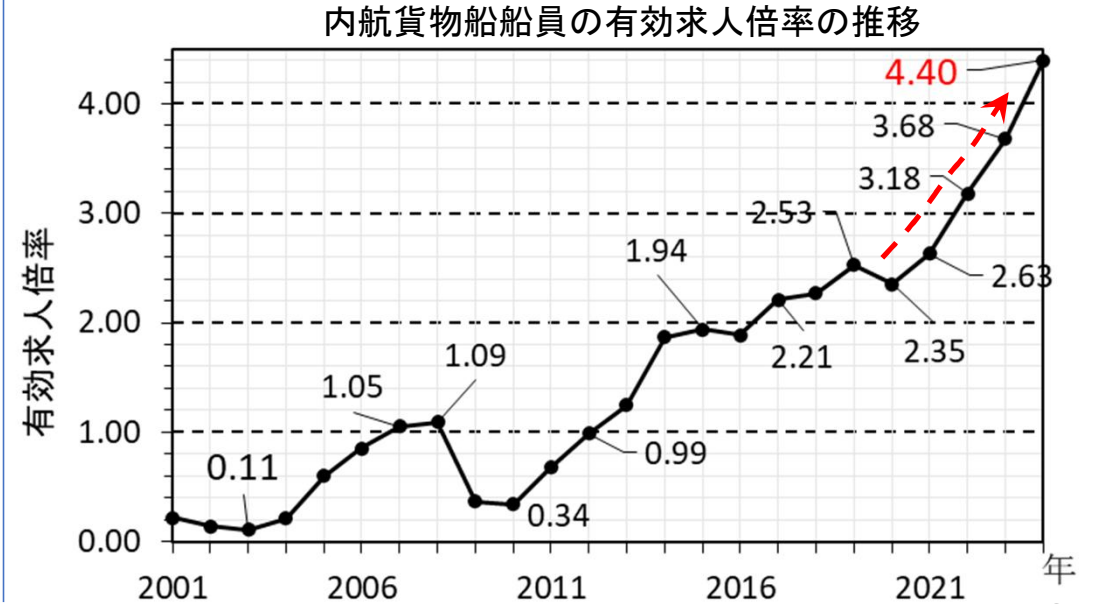
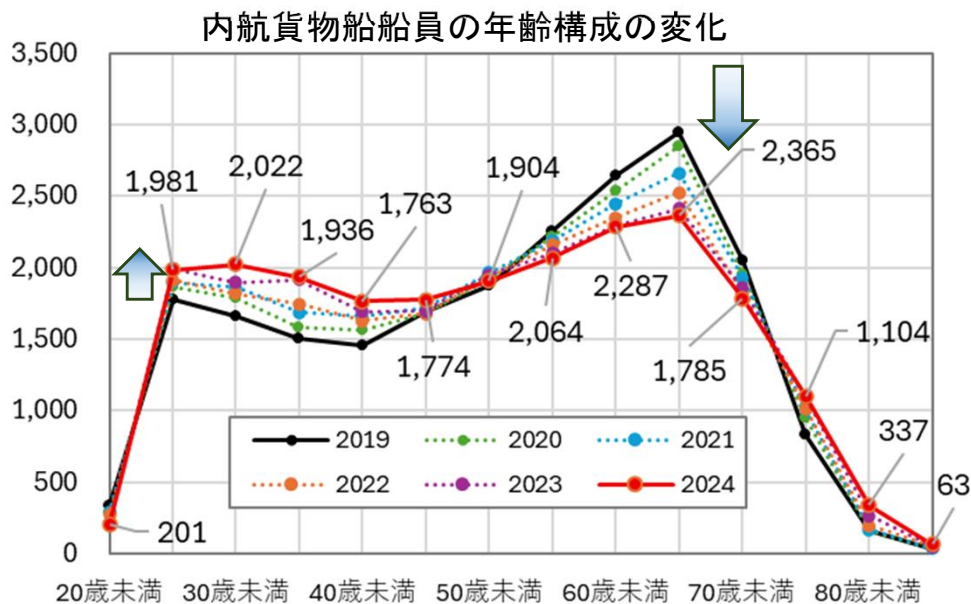
・内航海運業務の分業化

法律上の区分	一般的な名称	オペレーション	船舶所有	内航運送への船舶使用	船舶管理業務
内航運送を行う事業者	オペレーター	○			
	オーナーオペレーター	○	○	○	○
貸渡しをする事業を行う事業者	オーナー		○	○	○
	オーナー		○		
船舶の管理を行う事業者	マンニング業者			○	○
	船舶管理事業者				○



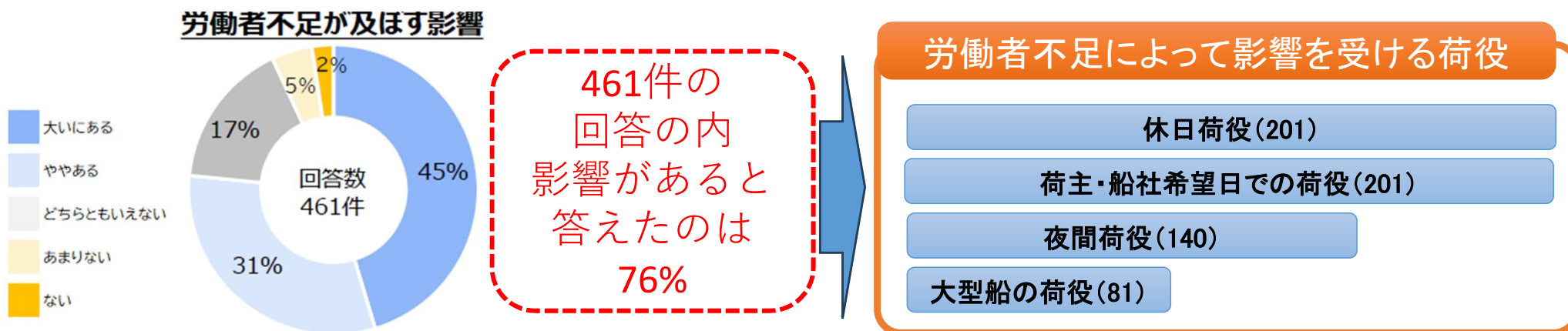
3. 内航海運業界から見た港湾労働者不足の影響

- 内航船員の不足：船員数は平衡状態だがベテラン船のが引退等により有効求人倍率は4倍を超える



3. 内航海運業界から見た港湾労働者不足の影響

・ 港湾労働者不足が国内海上貨物輸送に与える影響



出展: 検討会資料(労働者過不足に関する調査結果)

内航船への影響

内航船の荷役は外航船の後に行われるため外航船が遅れると内航船は更に遅れる

少しい入港・荷役の遅れでも夜間荷役が行われないと1日の遅れに繋がることもある

必要な人員が確保できないと荷役時間の長時間化を招く

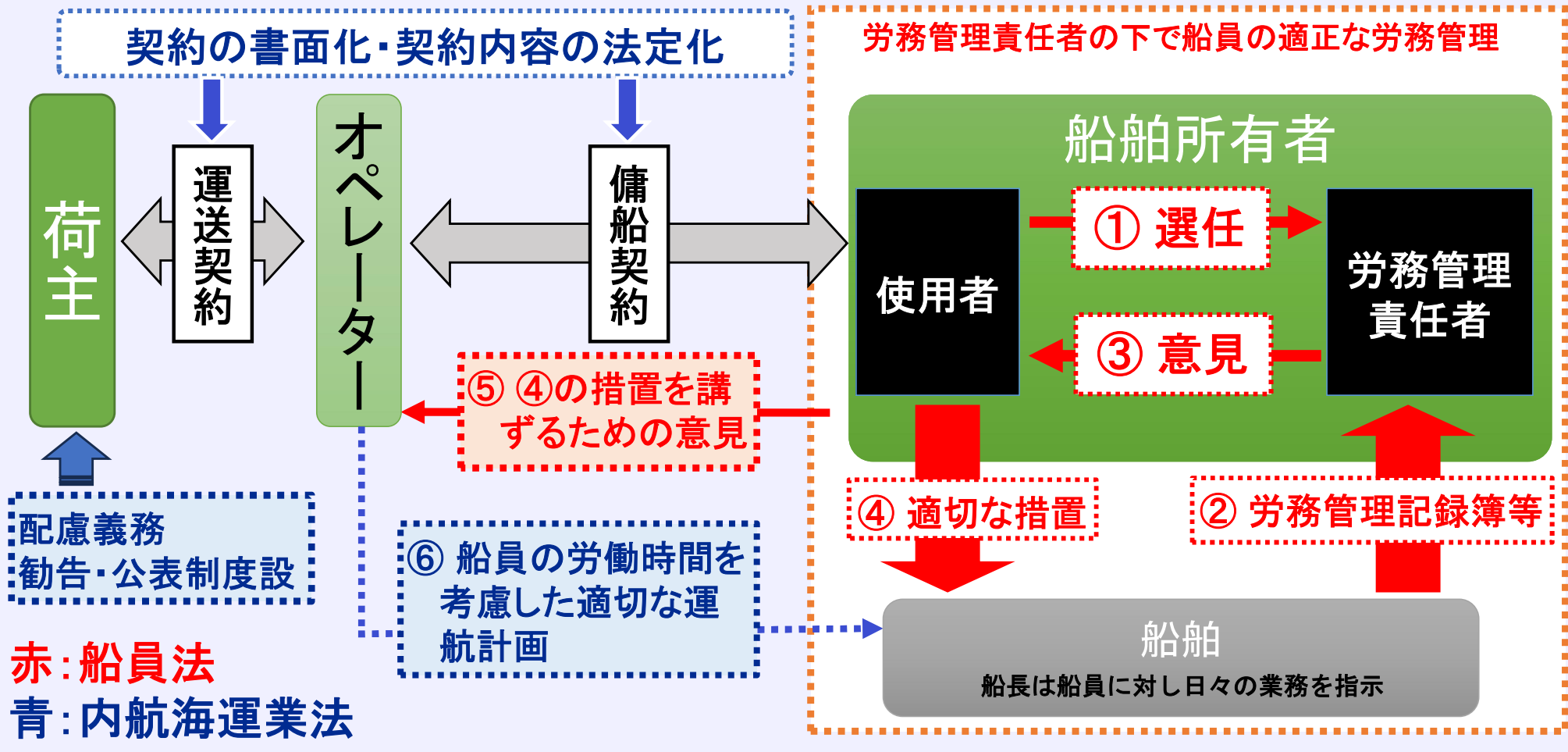
希望する日・時間帯に荷役に応じてもらえないことは内航船スケジュールに影響

これらの影響から

船員の労務負担増大、安全運航への懸念

4. 内航海運における船員不足等の課題解決に向けて

船員の働き方改革(労務管理の適正化)



『内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン』

内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

5. 港湾労働者不足に対する内航海運業者の取組み

- 港湾作業員の勤務体制を維持する為、航海速度の調整など運航面で工夫して定曜日・定時の運航に努める。
- 荷役効率に最善の貨物積付けプランを作成し、荷役中はバラストの調整を行い船体の傾斜を最小限に保つ。
- 安全荷役を達成する為、荷役中の港湾作業員を本船乗組員が支援・連携を強化(例、船内危険箇所を明示するなど)。
- 安全荷役に支障をきたす貨物が発見された場合、本船乗組員から運航者(オペレーター)に報告、オペレーターから当該荷主に改善要請を行う。
- オペレーターは港湾運送業者と荷役安全会議を定期的に行い、安全に向けたお互いの取組みを確認。



日本鉄鋼業界の 持続可能なサプライチェーンの構築・効率化を 港湾関係者の皆様とともに

2025年 10月17日
一般社団法人 日本鉄鋼連盟

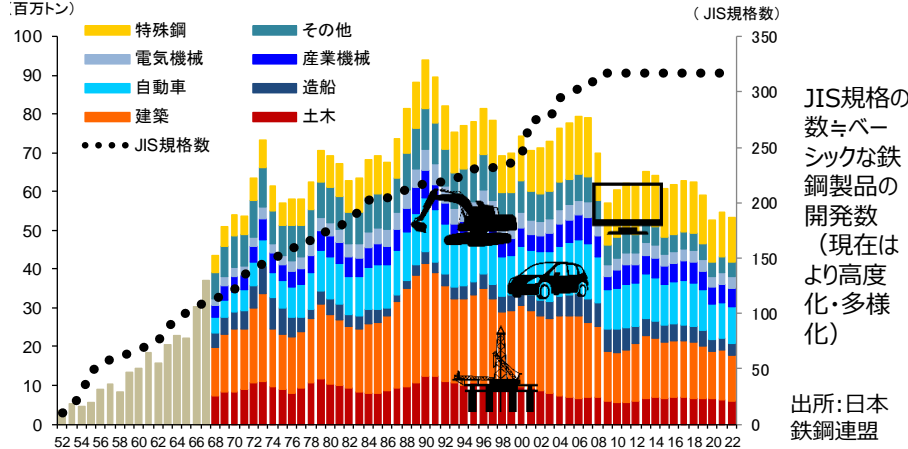
< 目次 >

1. 鉄鋼業界の物流に関する概要
2. 日本鉄鋼連盟の物流に関する活動のご紹介
3. 結論

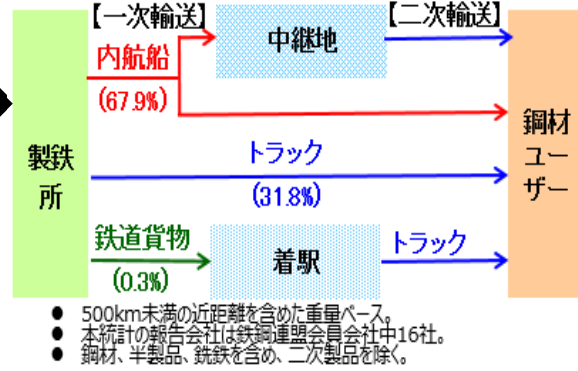
1.鉄鋼業界の物流に関する概要

0.イントロダクション

日本の鉄鋼業は、日本の鋼材ユーザー各位の厳しい要求に応じられる製品を開発し、安定した供給（デリバリー）を通じ日本の鋼材ユーザー業界各位と共に発展。



鋼材は主に内航船とトラックで輸送。多数の拠点が港湾立地という強みを活かし、原料の入荷だけでなく、製品においても内航船を用いた輸送の割合が多い。



地域別受注統計2022年度

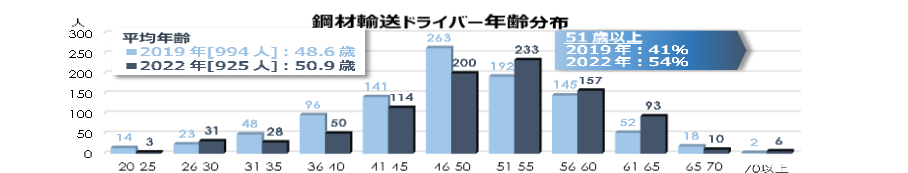
北海道地区	約83万ト
東北地区	約140万ト
関東地区	約1,044万ト
東海地区	約717万ト
北陸地区	約123万ト
関西地区	約681万ト
四国地区	約116万ト
中国地区	約306万ト
九州地区	約325万ト

出所:日本鉄鋼連盟

鋼材はサイズが長大で荷姿も特殊な重量物。大型特殊車両であるトレーラーの比率が他産業と比べ高く、免許の関係もあり対応できる運送会社とドライバーが限られている。



特に高齢化が課題と認識。2019年と2022年の東京都の鋼材ドライバーの年齢構成の調査をしたところ、時間の経過分平均年齢が上昇。



よって2024年問題が騒がれる以前から業界課題として物流の効率化に取り組んできた。

モーダルシフトの推進

「輸送トンキロ」ベースでみると **96.7%** を内航船で輸送！
(500km以上の一次輸送。2023年度実績、高炉3社・電炉2社にて集計)
※輸送した貨物の重量(トン)にそれぞれの貨物の輸送距離(キロ)を乗じた数値

物流研究会での活動

- 研究テーマ例
- ✓ トラック装備品(積付資材・スペアタイヤ等)の軽量化等の改善研究
 - ✓ トラック乗務員の作業負荷軽減に係る研究等

トラック受渡条件におけるルールの徹底に関する理解活動

受渡条件『トラック持込乗渡』では、受渡場所に到着後、製品が受取れる状態にするまでがトラックドライバーの作業であり、以降の荷卸作業は受入側(受渡場所)の作業となる。

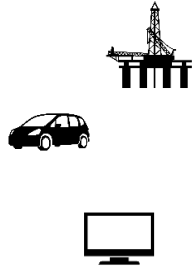
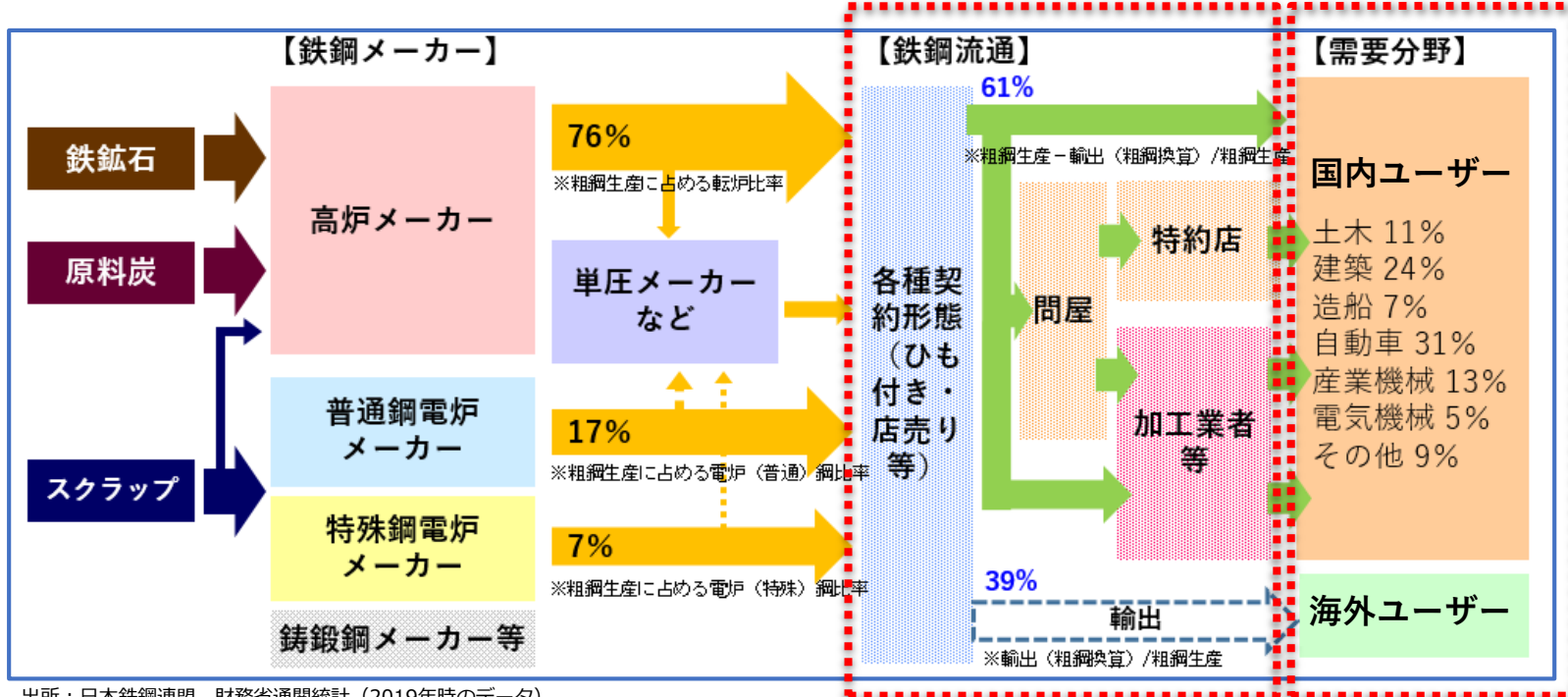
2024年問題対応で取組を深化!

↑ 港湾関係でもこのようにご説明するための資料が必要

解説1.日本鉄鋼業と物流の概観

鉄鋼製品は多種多様な原料・資材、多岐に渡る需要分野・品種・流通経路が存在。

様々な流通経路 様々な需要分野



様々な品種



ユーザー各位の厳格な要求に応え、日々安定的に鋼材を供給(デリバリー)させて頂くことが素材産業としての“使命”。

解説2.鋼材の形状と輸送形態（一例）

< 荷姿 >

- ✓ 重量物、長大物、そして特殊な形状が多い。
- ✓ 1つで20トンを超える製品もある。

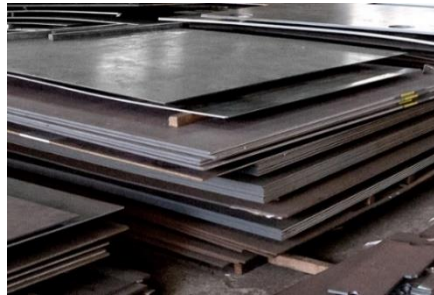
< 輸送形態 >

- ✓ 製品の形状に合わせた、内航船(鋼材船)やトラック(特殊車両等)を主に使用。

【薄板（コイル）】



【厚板】



【形鋼】



【鋼管】



船舶輸送



出所：JFE STEEL MONTHLY
2017年1-2月

H型鋼輸送
(スタンション型セミトレーラ)



幅広厚板輸送
(傾動車両)



(ポルトレーラ)



出所：全日本トラック協会「鋼材等重量物輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」

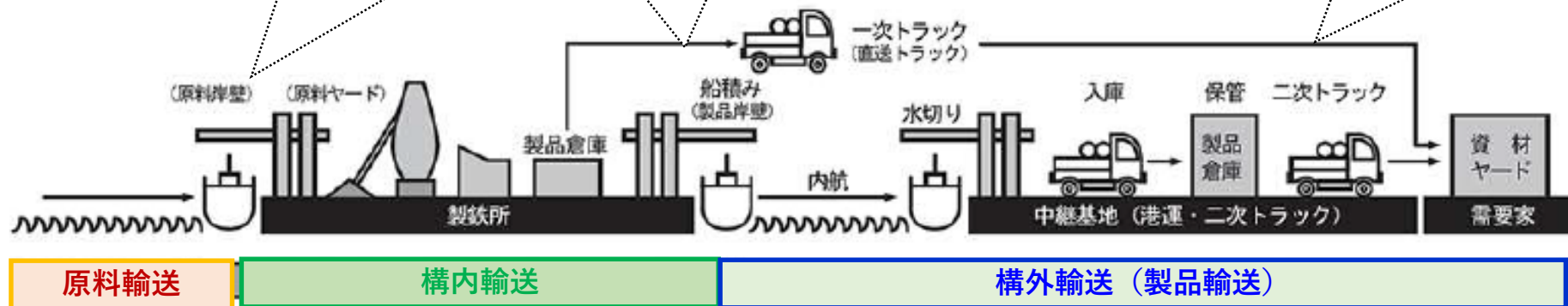
**鉄鋼業は、輸送に関する制約が大きいなかで、
供給し続けるという業界特性。**

解説3. 鋼材輸送の構造

鉄鋼業は臨海立地で工場に専用岸壁を保有している企業多し。うち、高炉メーカーの原料輸送は船舶での輸送が太宗を占める。

工場から出荷される国内向けの一次輸送は、船舶が約7割。早期からモーダルシフト化!

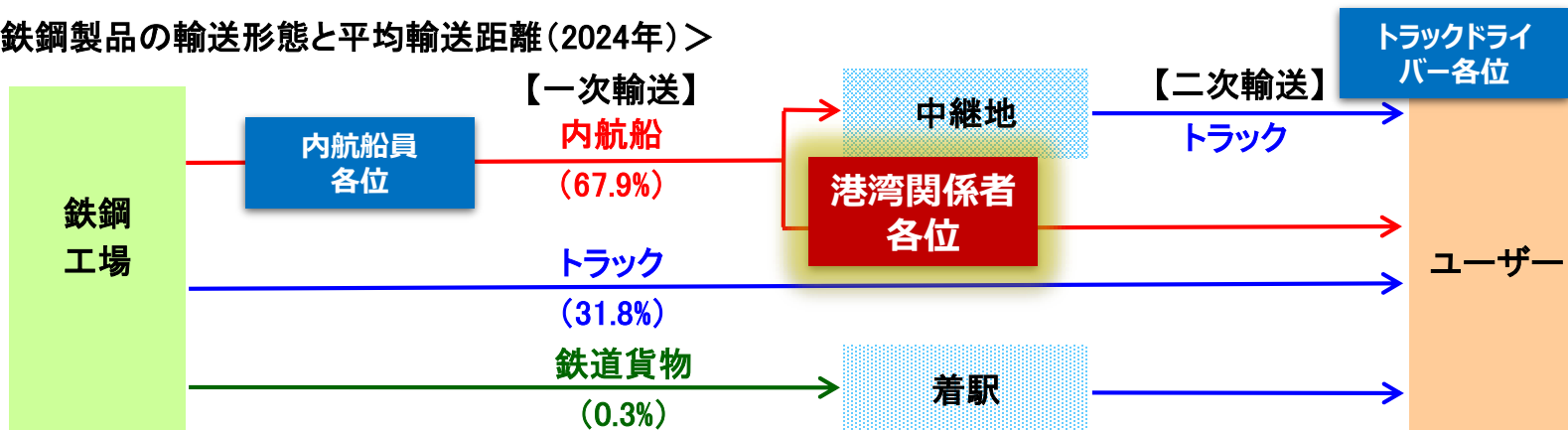
ユーザーの近隣の中継地からユーザーまでトラック輸送を組み合わせ効率的な物流/CO2排出量の大幅な削減を実現!



出所：日本製鉄ファクトブック2021

鋼材物流は、様々な物流事業者の皆様に日々支えて頂いている。

< 鉄鋼製品の輸送形態と平均輸送距離 (2024年) >



- 本統計の報告会社は鉄鋼連盟会員会社中16社。
- 鋼材、半製品、銑鉄を含め、二次製品を除く。

出所：日本鉄鋼連盟

2.日本鉄鋼連盟の物流に関する活動のご紹介

(1)鉄連 物流研究会

物流事業者と連携し昭和51年から**約50年近く鉄鋼物流に関わる効率化等諸課題に関し調査・研究**。月一回開催。

◆トラック装備品の軽量化等の改善研究

- ・資材品（シート・間接材・アルミスタンション・固縛用スリング）の軽量化・軽労化に係る分析
- ・スペアタイヤの非搭載による軽量化（販売店によるスペアタイヤ備蓄）
- ・幌車や、軽量車の活用による軽量化・軽労化

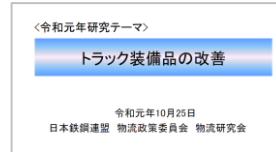
これまでの研究テーマ例

◆トラック乗務員の作業負荷軽減に係る研究

- ・荷台上での危険作業に関する対策研究
- ・固縛・シート掛け等の作業負荷に関する対策研究
- ・拘束時間の長さに関する対策研究

◆製鉄所構内における自動化・省力化に関する改善研究

- ・鋼材品種別、地点別(倉庫・岸壁)での自動化・省力化に係る改善視点の研究



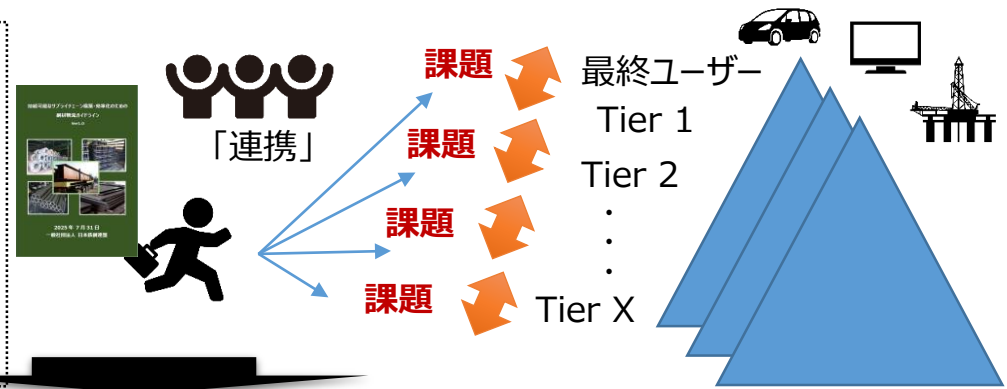
今年度のテーマ:「**直営基地での水切り**」

- ◆8月 関東地区の直営物流基地見学会
- ◆9月 中部地区の直営物流基地見学会
- ◆12月 関西地区の製鉄所にて研究会大会を開催予定

(2)鉄連 製品物流小委員会

物流に関する政策的な課題への対応等を議論。
月一回開催。

- ◆活動例として、足元では、鋼材トラックの課題解決のため、物流改善に向けた業界統一のガイドラインを策定し、鋼材のサプライチェーン全体(業界団体・企業)に連携を呼びかける「発着連携」を積極展開。

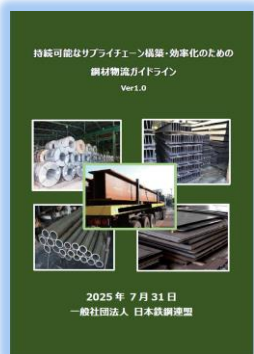


本検討委員会へのオブザーバー参加により港湾に関する議論が加速することを期待。

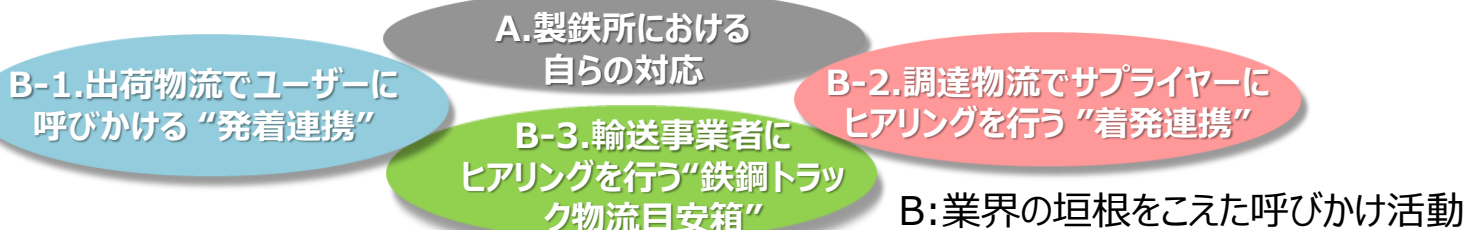
(参考) トラック分野における持続可能なサプライチェーンの維持・構築・効率化に向けた鉄連の取組のフレームワーク・パッケージ展開

- 2018年12月～
2023年7月～
トラックドライバーの安全に関わる「受渡要件の徹底」の鋼材ユーザーへの呼びかけ
物流2024年問題への対応として、「リードタイムの確保」「納入時間の緩和」等の総合的・網羅的な鋼材ユーザーへの呼びかけ
- 2023年12月～
「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画(以下、自主行動計画)」を策定。「出荷物流」「調達物流」双方において、自らの対策、連携して問題解決を図る事項を理・体系化。

自主行動計画で体系化されたサプライチェーン全体の効率化に資する取組のパッケージ



「持続可能なサプライチェーン構築・効率化のための鋼材物流ガイドライン」



➤ 2025年8月21日、**業界団体として初めて、“発着連携”で呼びかける事項を業界統一ルールとして整理した“鋼材物流ガイドライン”を公表。**改めてサプライチェーン全体への呼びかけを推進する。

* 本ガイドラインを基に、鉄連事務局として約30のユーザー団体に呼びかけを行い、各社が連動して個々に呼びかける。なお、本取組の着手にあたっては、競争法上の疑念がないよう公正取引委員会に確認済み。

“現場知”に根差した積み上げ型の業界活動

改正物効法

2026年度以降本格運用開始

改正下請法

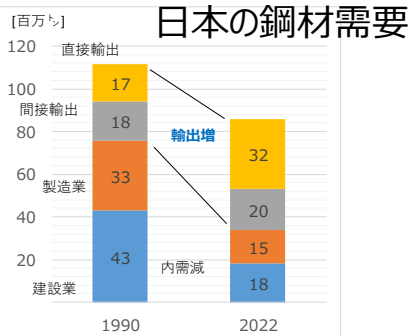
2026年1月施行

総合物流施策大綱

26-30年度版を25年度内に策定

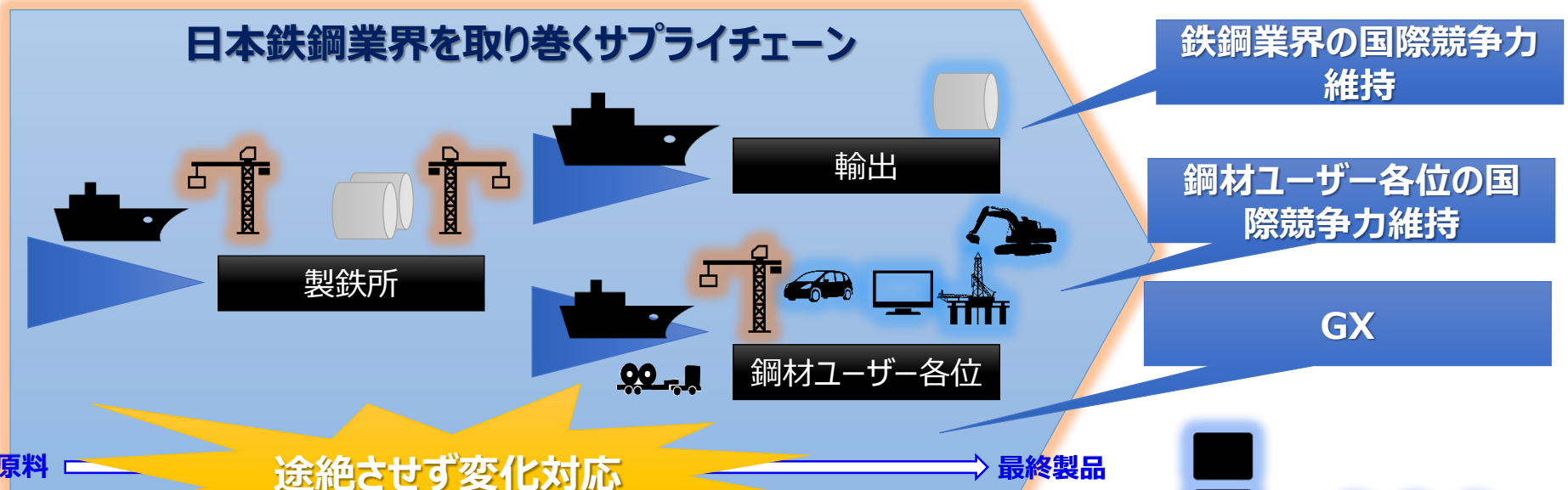
- ◆ 鉄鋼業界における“現場知”に根差し業界の垣根をこえた活動の要素の一部は改正物効法に取り入れて頂いており、今後、他産業や物流に関する他の諸政策に関する制度設計・運用に取り入れて頂くことが期待。
- ◆ トラックで出来たなら、他分野へ安易に展開できるだろうとの議論があるが、**このような活動を展開するには深い議論の積み重ねが必要。**

3.結論



「鉄」は国際貿易財。鋼材ユーザー各位の高度・厳格な要求に応じ、きめ細やかな品質管理を行っており、国際優位性を保持。

日本鉄鋼業界を取り巻くサプライチェーン



鉄鋼業界の国際競争力維持

鋼材ユーザー各位の国際競争力維持

GX

原料 → 途絶させず変化対応 → 最終製品

GX(グリーントランスフォーメーション)による生産構造の変革 (例:革新大型電炉転換には鉄スクラップ・還元鉄の調達が必要)

厳しい経営環境に対応するための強靱な生産体制の構築

- 持続可能なサプライチェーンの維持・効率化は日本経済への貢献に直結。
- 共に連携して参りましょう!!

日本貿易会の活動紹介

2025年10月1日現在



一般社団法人 日本貿易会
Japan Foreign Trade Council, Inc.

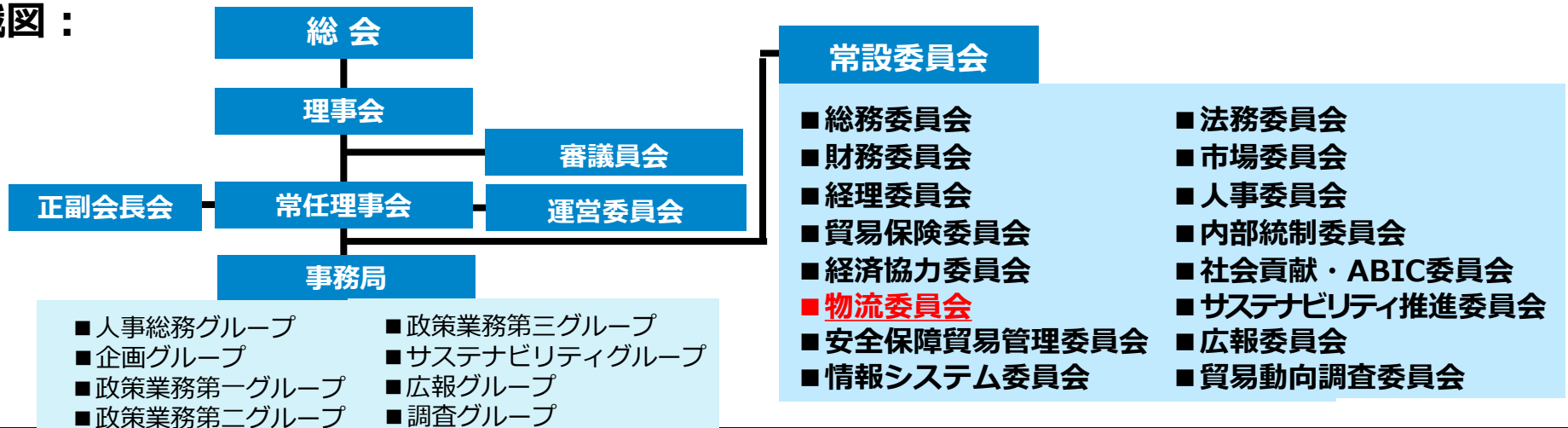
日本貿易会の組織概要

- **設立** : 1947年6月25日
- **代表者** : 会長 安永竜夫 (三井物産株式会社 代表取締役会長)
- **所在地** : 東京都千代田区霞が関3-2-1 霞が関コモンゲート西館20階
- **会員数** : 計137 うち正会員 (法人42社※、団体18団体)、
賛助会員 (法人49社、団体28団体)

※法人正会員 (42社)

伊藤忠商事、伊藤忠丸紅鉄鋼、稲畑産業、岩谷産業、MNインターファッション、岡谷鋼機、兼松、極東貿易、興和、三洋貿易、CBC、JALUX、JFE商事、神栄、神鋼商事、スマイル、住友商事、西華産業、全日空商事、双日、茶谷産業、蝶理、帝人フロンティア、東京貿易HD、東商アソシエート、豊田通商、長瀬産業、長田通商、日星産業、日鉄物産、野澤組、野村貿易、阪和興業、ホンダトレーディング、丸紅、三井物産、三菱商事、明和産業、メタルワン、森村商事、八木通商、ユアサ商事

● 組織図 :



日本貿易会の機能等

- 日本貿易会は商社の業界団体として、わが国貿易及び貿易業界全体の健全な発展を図り、わが国経済の繁栄と国際経済社会の発展に寄与することを目的としています。(定款3条)

日本貿易会のミッション

業界の課題を解決し、
会員の価値創造に寄与することで、
豊かな世界の実現に貢献します

ありたい姿

I 提言・要望活動

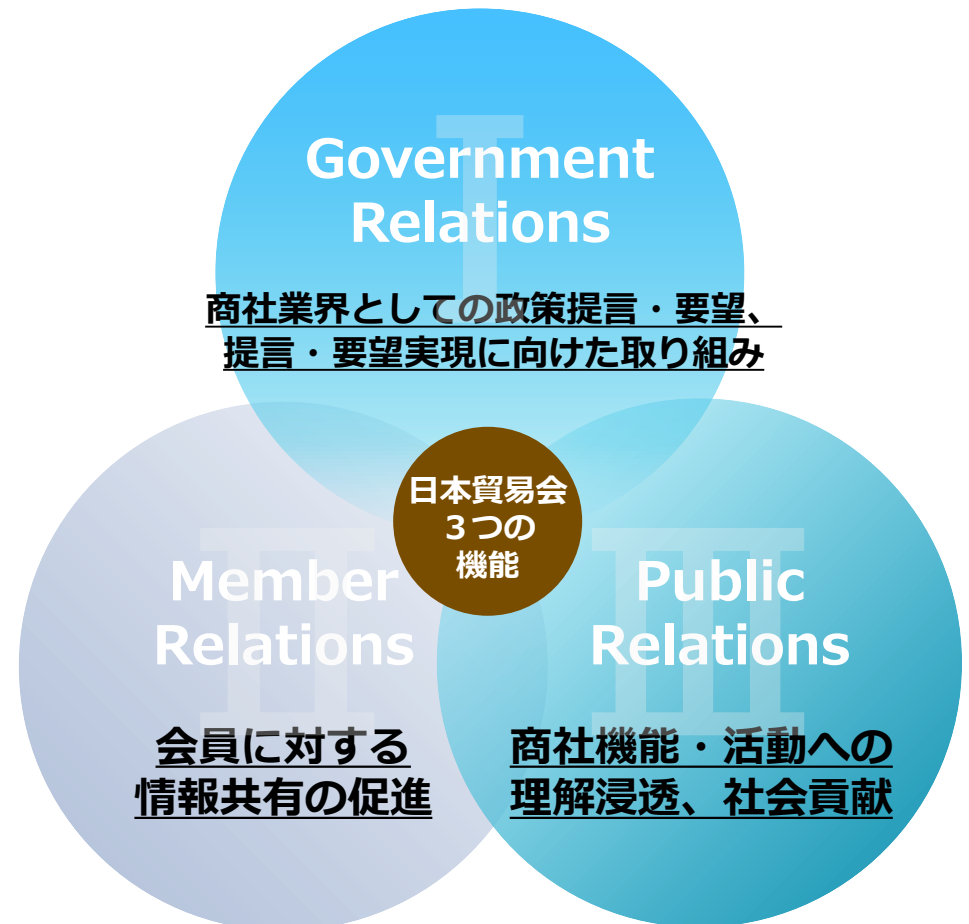
- ・ 内外の課題に対してプロアクティブに提言・要望活動を行う
- ・ その実現に向けた十分な働きかけを行う

II 会員向け情報提供・調査研究活動

- ・ 会員に質量・スピードともに十分な情報共有を行う
- ・ 規模・専門性、メーカー系等で異なる会員ニーズを把握し、これに対応する

III 商社活動の理解浸透・社会貢献活動

- ・ 商社活動の理解浸透に向け、対象を意識した内容・手段を創造し、実行する



物流委員会

1. 委員会活動方針・目的

運輸物流に関連する法制度上の問題につき審議するとともに必要に応じ意見・提言の対外発信を行う。

2. 組織体制

委員長 : 渡邊義久
(三菱商事(株) 法務部 部長代行)
構成会社数 : 24社
体制 : 下部組織に物流委員会WG、NACCSタスクフォースを設置
主要関係先 : 財務省、経産省、国交省 他関係省庁
経団連、日機輸 他関係団体

物流委員会

(24社)

- ・活動方針／活動内容決定
- ・要望等意見発信

物流委員会WG

(7社)

- ・実働作業の実施(関係省庁への要望取り纏め、要望交渉等)
- ・委員会への提案の策定

NACCSタスクフォース

(7社)

- ・NACCS仕様の改善交渉
- ※ NACCS : 輸出入・港湾関連情報処理センター(株)が運営する「輸出入・港湾関連情報処理システム」

3. 2025年度活動計画

- (1) 国際物流関連制度および手続等の効率化・簡素化・高度化の推進
 - ・規制制度改革に係る各省庁との意見交換
 - ・物流の2024年問題への対応
 - ・貿易手続き電子化に向けた対応 等
- (2) 国際物流関連情報の収集と共有
 - ・貿易手続に係る情報共有
 - ・関係省庁との連携を通じた情報提供 等
- (3) 会員間の情報・意見交換の促進
 - ・委員会・WG・実務者情報交換会等を通じた情報交換

4. 2024年度活動主な実績

●「物流の2024年問題」への対応

- ・関係省庁が公表した関連法案に基づく判断基準、特定事業者の指定基準等の取りまとめ(案)に対するパブコメ募集に対し、商社業界の観点から意見を提出(10月)
- ・改正物効法に係る荷待ち時間・荷役等時間の算定方法、トラック及び貨物自動車関連事業者の判断基準などを取り纏めた物流の2024年問題に関連する政省令(案)に対するパブコメ募集に対し、商社業界の観点から意見を提出(12月)
- ・関係省庁にて取り纏めた実例を含めた実務的な内容を記載した「解説書」に関し、制度の明確化や実務面での負担等の観点から意見を提出(2月)

●各省庁に対する規制制度改革要望

委員会各社から提出された各種要望について検討・調整・取り纏め、関係官庁に提出し、10月以降に財務省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国土交通省、外務省、公正取引委員会等と意見交換を実施した結果、4項目が実現。

●委員会各社の情報収集・交換の促進

物流2024年問題に関連した施設見学会、実務担当者のグループで者情報交換会の実施。

5. 2025年度上半期活動主な実績

●「物流の2024年問題」への対応

- ・関係省庁が公表した商社業界にも関連する①特定第一種/第二種荷主指定に係る重量等の項目が含まれている政令案、②特定荷主に係る重量の計測方法等の項目が含まれている命令案及び省令案に関するパブコメ募集に対し、商社業界の意見を提出(6月)

●その他の法制度への対応

- ・次期総合物流施策大綱策定、KS/RA(=Known Shipper/Regulated Agent)制度の厳格化などの日本の物流政策に関して、関係官庁と意見交換し、商社業界の意見を発信。

●各省庁に対する規制制度改革要望

委員会各社から提出された各種要望について検討・調整・取り纏め、関係官庁に提出。

物流委員会における具体的な取組

1. 物流の2024年問題に関連する自主行動計画の策定

【日本貿易会「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づく自主行動計画(2023年12月策定)より抜粋】 [plan20231211.pdf](#)

(3) ガイドラインに基づく取組

上記の基本方針に基づき、以下の通り取り組んで参ります。

■ 物流業務の効率化・合理化・安全確保

① 荷待ち時間・荷役時間等にかかる時間の把握

委託先物流事業者、出荷・着荷業務に携わる仕入先・販売先と連携し、可能な範囲で荷待ち時間及び荷役作業に係る時間の把握に努めます。

② 荷待ち・荷役作業時間 2 時間以内ルール

委託先物流事業者、仕入先・販売先と連携・協力し、荷待ち、荷役作業等にかかる時間の短縮に向けて改善が必要な場合は協働して取り組みます。

③ 物流管理統括者の選定

ガイドラインの主旨に基づく物流の適正化・生産性向上に向けた取組を統括管理する者の選任は各社の状況に応じて対応することといたします。

④ 異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者等の安全確保の為の物流事業者の判断を尊重します。

⑤ 物流の改善提案と協力、その他

商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがある場合は物流事業者及び取引先と協議し、改善に向けて取り組みます。また、物流事業者から物流の合理化等について提案や要請があった場合は、真摯に協議に応じると共に、自らも積極的に提案を行います。

物流委員会における具体的な取組

【日本貿易会「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づく
自主行動計画(2023年12月策定)より抜粋】

(3) ガイドラインに基づく取組

■ 運送契約の適正化

⑥～⑩について契約の相手方となる委託先物流事業者との契約において取り組みます。

⑥ 運送契約の書面化

契約は書面又はメール等の電磁的方法での締結を原則とします。

⑦ 荷役作業等に係る対価

運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対して当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払います。

⑧ 運賃と料金の別建て契約

運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則とします。

⑨ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の運賃・料金への反映

委託先物流事業者から相談や要請があった場合には協議に応じ、コスト変動分の実費を運賃・料金に適切に転嫁します。

⑩ 下請取引の適正化

契約の相手方となる元請事業者に対し、特段の事情なく多重下請けによる運送が発生しないように留意を求めます。

物流委員会における具体的な取組

2. 改正下請法（取適法）に関する講演

公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部 企業取引課を講師にお招きし、「中小受託取引適正化法の概要」と題して、2026年1月に実施される下請法改正の内容(価格据え置き取引への対応、運送委託の対象取引への追加、従業員基準の追加等)につきご講演いただき、商社として対応が必要になるポイントにつき、会員企業の理解を促進。

ご参考：日本貿易会 第94回物流委員会 [142061fc52c87e70480c418bf1b3b4e2.pdf](#)

3. 港湾労働政策に関する申し入れの周知徹底

毎年、春及び秋に実施される全国港湾労働組合連合会様及び全日本港湾運輸労働組合同盟様による港湾運送料金の適正価格收受及び価格転嫁政策等に関する申し入れに対して、物流委員会企業に周知。

4. 関係官庁からの周知徹底

内閣官房及び公正取引委員会より公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(2023年11月29日)を踏まえ、関係官庁から展開される周知依頼に対応し、都度物流委員会企業に周知。



上記の取組を通じて、当会物流委員会企業においても問題意識が浸透している。