

第4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
議事概要

- 日時：令和8年1月27日（火）14:30-16:00
- 場所：中央合同庁舎第3号館10階港湾局会議室
- 議事：（1）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案について
（2）その他

■出席者

（有識者）

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）

（一社）日本船主協会 物流システム幹事会 アドバイザー
（一社）日本鉄鋼連盟 業務部長
（一社）日本港運協会 業務委員会 副委員長
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
全国港湾労働組合連合会 書記長
（一社）日本貿易会 政策業務第二グループ長
（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
外国船舶協会 専務理事
全日本港湾運輸労働組合同盟 事務局長
（一社）日本港運協会 経営労働委員会 副委員長

<関係省庁>

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
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
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 室長補佐
中小企業庁 事業環境部 取引課長
国土交通省 海事局 外航課 国際海上輸送企画官
国土交通省 海事局 内航課 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

■ 議事要旨

- 事務局（港湾局）から資料を説明し、委員からの発言の後、オブザーバーから意見を聴取し、質疑応答を実施。
- ガイドライン案の修正は座長一任となった。

《主な意見等》（○委員、●オブザーバー、関係省庁、◎事務局（港湾局））

- ガイドライン公表後、然るべきタイミングでの効果検証は必要と考える。
- ◎ 本ガイドラインは「港湾労働者不足等アクションプラン 2025」に基づいて策定しているところ、今後アクションプランのフォローアップを行う中で、どういった効果を発揮したのかという点は確認していきたい。また、実効性を持たせるためにも、周知をしっかりと実施していきたい。

- 2 ページに委員、業界団体、関係省庁が並列で挙げられた上で「策定したところである」との記載があるが、業界団体はオブザーバーであり、委員とは立場に明確な違いがあり、策定にあたっての責任も異なるため、このように記載するべきではない。
- ◎ 委員以外はオブザーバーであると明確に分かるように記載する。

- 本ガイドラインの改訂を行うタイミングは一定の目途を付けるべきではないか。
- ◎ 一定の目途を付けて改訂を行うのではなく、必要に応じて適宜改訂すべきと考えている。

- 港湾運送事業法において、違反があった場合の指導対象は港湾運送事業者のみだが、取引相手であるユーザーの会社名の公表制度を創設いただきたい。
- ◎ ガイドラインは現行の法体系を記載しているものであるため、現行の記載のとおりとさせていただきます。

- 21 ページに「過度な検査の実施」とあるが、削除いただきたい。港運側で必要な経費について事業者はしっかりと説明している。あえて「検査」という言葉を使う必要はない。そう簡単に安全についての問題は扱えないし、実際に行われている検査が過度だとは思わない。
- ◎ 当該項は「購入・利用強制の禁止」の事例であり、何が禁止されているのか具体的に示すため、現行の記載のとおりとさせていただきます。正当な理由がない過度な検査を問題とする事例として挙げているのであって、正当な理由がある必要な検査まで問題とする趣旨ではない。
- 何が過度かというのは難しい議論になるが、正当なものである根拠を示さなければならぬ。適正な取引を行うためには、そういったことが相互に求められてくる。

- 23 ページに「自動化・遠隔化」についての記載があるが、この点については労使協議が必要であり、記載すべきではない。
 - ◎ 自動化・遠隔化等の技術革新への対応は一つの事例であり、現行の記載のとおりとさせていただきます。
 - 自動化・遠隔化の話は、雇用が失われることに直結する話であり、一般的な事例として認められるものではない。
 - ◎ 前段の部分で「雇用の確保に努める」としており、労働環境改善等を図るためには技術革新への対応が求められる旨を記載しているところ、問題ないと考えている。
 - 自動化による雇用の喪失という論点は重要。一方で、労働力不足の状況において、一定の機械化を行い労働者の負担を減らすことも必要になってくると考えており、現行の記載は必要以上に自動化・遠隔化を推し進めるための記載とは読めず、問題ないと考えている。
-
- ガイドライン上、自主行動計画は港湾運送事業者にのみ作成が求められているが、適正取引の実現のためには荷主・船社も作成すべきではないか。
 - ◎ 本ガイドラインは、港湾運送事業者が主体となって適正取引を推進することを目的に作成しているものであるため、港湾運送事業者に自主行動計画を作成していただくことが求められる旨を記載している。なお、他業界のガイドラインにおいても同様であり、その業界が自主行動計画を作成することが望ましいとされている。
-
- 港湾ユーザーにおいては、価格転嫁や適正取引への理解と協力をお願いしたい。一方、国交省においては、関係者への周知や適正取引等推進について指導力を発揮してもらいたい。
-
- ガイドラインにおいて、料金届出の際に、国土交通省の求めに応じて原価計算書及び見積書を添付することとなっているところ、現行制度では一定の基準を下回る場合には添付不要となっている。事業者の過度な負担とならないよう、ご配慮願いたい。
 - ◎ 必要な場合に国交省からの求めに応じて提出するという運用は現行と変わらない。ガイドラインの一番の目的は、港湾運送事業者において原価計算を行い、船社・荷主と交渉いただくことであり、国は周知や助言・サポート等を実施していきたいと考えている。