

港湾運送事業の在り方に関する懇談会  
これまでの議論の整理

参考資料1

# 目 次

1. はじめに	1
2. 港湾運送事業の規制緩和の経緯	4
3. 主要9港の規制緩和の評価	5
(1) 規制緩和で期待された効果の評価	5
(2) 規制緩和で懸念された問題点の検証	17
4. 地方港の役割及び実態、主要9港との比較	37
(1) 主要9港と地方港の適切な役割分担	37
(2) 港湾運送事業における地方港と主要9港の比較	47
5. 地方港の規制緩和の実施	—
6. 地方港の規制緩和に伴い構すべき措置	53
(1) 主要9港の規制緩和に伴い講じた措置	—
(2) 地方港の規制緩和に当たって講すべき措置に関する基本的考え方	53

# 規制改革三か年計画(改定) (抜粋)

平成14年3月29日  
閣議決定

## Ⅱ 13年度重点計画事項

### 13 運輸

#### (4) 港湾運送事業に係る主要9港以外の港における需給調整規制の撤廃

【平成14年度検討、15年度中に結論】

平成12年11月より、京浜港を始めとする主要9港については、需給調整規制を廃止し免許制を許可制に、運賃・料金の認可制を事前届出制に改めること等を内容とする規制改革を実施している。

このように主要9港を先行して措置したのは、港湾運送事業が「過去混乱の歴史を経験したという事実に鑑み、混乱が生じることのないよう、手順を踏んで段階的に規制緩和を進める必要がある」とする行政改革委員会最終意見(平成9年12月12日)も踏まえてのものである。

主要9港に対する措置が実現するまでには、平成10年3月の閣議決定から2年8か月を要したことに鑑み、段階的实施の第2ステップとして残余の港湾における上記の規制の改革に向けて速やかに検討を開始し、平成15年度中に結論を得る。

## Ⅳ 分野別措置事項

### 11 運輸関係

#### オ その他

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑮ 港湾運送事業に係る規制(国土交通省)	規制緩和を先行して実施した主要9港以外の港についても、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制の改革に向けて検討し、結論を得る。	重点・運輸(4)		検討	結論

# 規制改革三か年計画(再改定) (抜粋)

平成15年3月28日  
閣議決定

## Ⅱ 14年度重点計画事項 (個別分野)

### 11 運輸

#### 1 港湾運送事業に係る規制【平成15年度中に結論、以降速やかに措置】

主要9港以外の地方港については、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成15年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる。(Ⅳ運輸オ⑮)

## Ⅳ 分野別措置事項

### 11 運輸関係

#### オ その他

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑮港湾運送事業に係る規制 (国土交通省)	規制緩和を先行して実施した主要9港以外の港についても、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制の改革に向けて検討し、所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる。	重点・運輸1、ビジネス1(1)①エ(ア)【改定・運輸オ⑮】		検討	結論(15年度中に結論を得て、以降速やかに措置)

# 行政改革委員会最終意見(平成9年12月12日) (抄)

## II 規制緩和の推進

### 【総論】

#### 3 規制緩和を進めるに当たっての基本的考え方(抄)

規制緩和・撤廃は、本質的には国民の自由な選択を基礎とした新たな合理的システムの構築を目指すものである。公正で自由な競争が行われる市場の実現を求めており、無責任な自由放任や弱肉強食を目的としていない。健全な市場で起るのは優勝劣敗であり、企業規模等に係わらず市場の要請に的確に対応できない事業体が敗者となる。敗者が生じるから競争を制限するというのではなく、消費者利益を第一に考えるべきであり、また、仮に一旦は敗者になっても、適切に復活・発展が可能となる道を創ることが健全な経済社会であると考えている。必要な安全対策や弱者対策は、経済的な参入規制などで行うのではなく、それを本来の目的とした直接の施策を講じ、的確に行うべきである。自己責任に基づいた市場による淘汰を基本とし、公正なルールを設定し厳正に適用すべきであると考えている。競争的になれば民間企業は商品・サービスの質を落とすとの懸念については、我が国製造業が、厳しい競争下での創造的発展の中で、世界に通用する高品質を培ってきた事実を示せば十分なのではないか。

(略)

規制緩和が雇用全体への悪影響を与えるのとは異なる。構造改革の中で、産業構造の転換が進むと、新たな就業の増大は、新しい雇用対策は、言えども、必要最小限のものでなければならぬ。弱者を保護するための施策が、仮に中小企業を保護・優遇するたための施策といえども例外でない。

(略)

「中小企業イコル弱者」として、一律・硬直的な保護策を講じることは、効率性の追及を阻害する。中小企業イコル弱者として、必ずしも中小企業均等に仕向けるべき競争力あるものを喪失させるものでない。中小企業イコル弱者として、必ずしも中小企業均等に仕向けるべき競争力あるものを喪失させるものでない。中小企業イコル弱者として、必ずしも中小企業均等に仕向けるべき競争力あるものを喪失させるものでない。

## 物流関係各事業法における諸規制の比較

	港湾運送事業法		内航海運業法(注1)	倉庫業法	貨物自動車運送事業法	航空法	鉄道事業法
	特定港一般港湾運送事業等	地方港一般港湾運送事業等	内航運送業・内航船舶貨運業	倉庫業	一般貨物自動車運送事業	航空運送事業	鉄道事業
規制緩和の時期 (改正法公布日)	平成12年11月1日 (平成12年5月17日)	— —	— —	平成14年4月1日 (平成13年6月8日)	平成2年12月1日 (平成元年12月19日)	平成12年2月1日 (平成11年6月11日)	平成12年3月1日 (平成11年5月21日)
参入規制	許可制	免許制	許可制 (小型:届出) (最高限度制度)	登録制	許可制 (緊急調整措置あり)	許可制	許可制
運賃・料金規制	事前届出制	認可制	なし	なし	事後届出制	事前届出制	事前届出制 (上限認可制)
運賃・料金変更命令制度	あり	—	あり	あり(注2)	—	あり	あり
運送約款	認可	認可	—	事前届出	認可	認可	—
運賃・料金、約款 揭示義務	あり	あり	なし	あり	あり	あり	なし (鉄道営業法にあり)
差別取扱等禁止	禁止	禁止	—	禁止	禁止	—	—
引受義務	あり	あり	なし	なし	なし	なし	なし(営業法にあり)
下請制限	あり	あり	なし	なし	なし	なし	なし
事業計画変更	認可 軽微:事後届出	認可 軽微:事後届出	認可 軽微:事後届出	変更登録 軽微:事後届出	認可 一部事前届出 軽微:事後届出	認可 一部事前届出 軽微:事後届出	認可 軽微:事後届出
事業計画に定める 業務の確保	あり	あり	なし	なし	あり	あり	なし
譲渡譲受、 合併・分割、相続	認可	認可	認可	事後届出	認可	認可	認可
公益命令等	あり	あり	なし	なし	あり(道路運送法)	なし	なし
事業の廃止・休止	届出(30日前)	認可	届出(30日以内)	届出(30日以内) (「休止」はなし)	届出(30日以内)	届出(遅滞なく) (「休止」はなし)	届出(あらかじめ)
事業改善命令	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり
事業停止、免許取消	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり

※注1:内航海運業については、平成14年4月の次世代内航海運ビジョンの具体化のため、平成15年8月に内航海運制度検討会が「事業規制の見直しの具体的制度設計について」をまとめたところ。この中で事業の参入について許可制から登録制への移行といった規制緩和が提言されており、次期通常国会へ内航海運業法の改正法案が提出される予定である。

※注2:事業改善命令の一つとして、料金変更命令を行うことができる。

# 改正法の施行状況について

(平成15年11月1日現在)

		新規許可	業務範囲 変更	運賃料金 届出	事業協同組合設立 又は定款変更
関 東	京 浜 港		14件	30件	11件
	千 葉 港	2件	16件	9件	2件
中 部	清 水 港	1件	1件	4件	
	名 古 屋 港		15件	23件	2件
	四 日 市 港		1件	2件	1件
近 畿	大 阪 港	4件	15件	35件	9件
神 戸	神 戸 港	1件	5件	3件	5件
九 州	関 門 港	4件	12件	26件	4件
	博 多 港	1件	2件	10件	2件
合 計		13件	81件	142件	36件

※1 業務範囲変更とは、許可に付されている条件の拡大・縮小等の変更のことである。

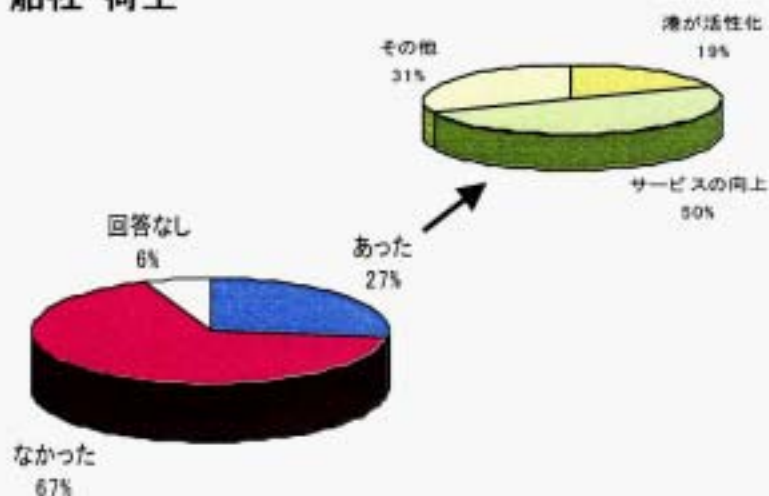
※2 事業協同組合設立又は定款変更認可申請の欄の数は、労働者最低保有基準の1.5倍への引き上げに際して、他の組合員の保有する労働者を自己の保有労働者とみなす特例措置の適用を受けるための事業協同組合の新規設立件数及び既存事業協同組合の定款変更件数を合計したものである。

# 主要9港の規制緩和に関するアンケート調査

## 1. 国土交通省アンケート

○規制緩和の効果はあったか

船社・荷主

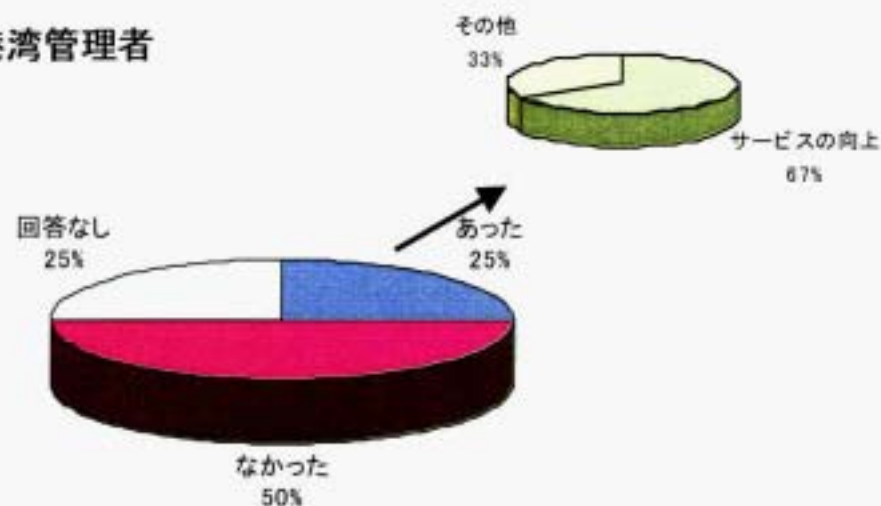


<「なかった」理由>

- ・具体的な効果はまだ見えていない。
- ・料金について期待していたほどの成果がない。

等

港湾管理者



<「なかった」理由>

- ・競合相手がいないので、競争による効率化や合理化が進んでいない。
- ・物流コストは国際的に遜色のない水準のサービスが求められており、料金の引き下げが必要。
- ・荷役の縦割り体制を改め、事業の共同化を進展させる必要がある。

等

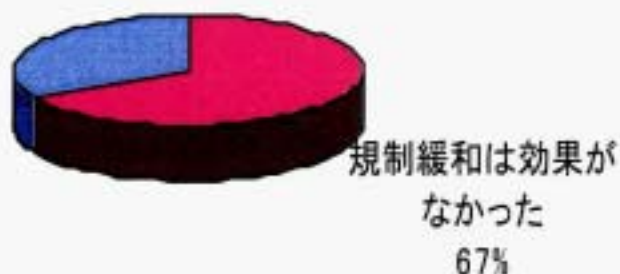
<調査対象>

- 船社：日本船主協会、全国内航輸送海運組合、内航大型輸送海運組合、外国船舶協会のメンバー  
 荷主：日本経済団体連合会企画部会及び物流効率化WGのメンバー  
 港湾管理者：主要9港の港湾管理者



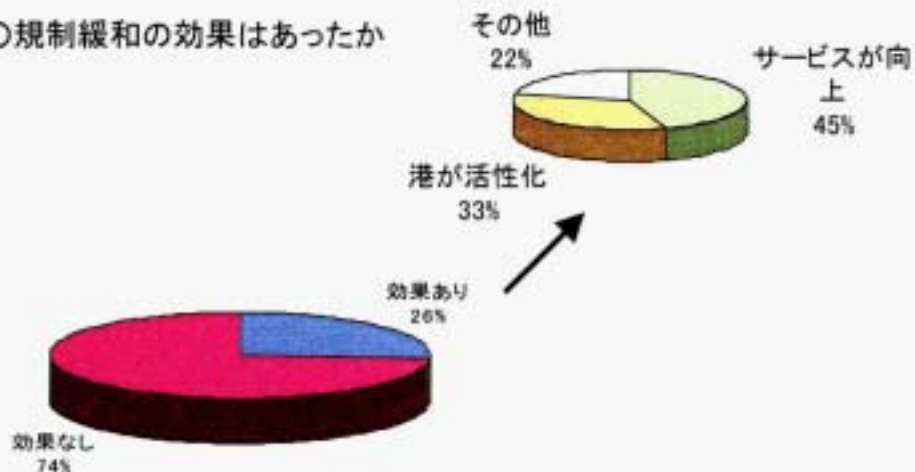
## 2. 外国船舶協会アンケート

効果があったとは  
評価できないが、  
何らかの影響を与  
えた  
33%



## 3. 通産農林団体輸送協議会アンケート

○規制緩和の効果はあったか



## 4. 労働組合の評価

### <全国港湾>

- ① コスト削減のしわ寄せを港運労使に押しつけた結果となった
- ② 港運事業者の過当競争を促進し、港湾労働者の雇用不安、労働条件低下を招いた
- ③ 船社・荷主の協力が不十分
- ④ 規制緩和によって港湾の国際競争力が向上したとは評価できない
- ⑤ ターミナルのフルオープン化は規制緩和によるものではなく、労使合意によるもの
- ⑥ コスト面でC I Q等行政側の問題点が明確化
- ⑦ 事業協同組合は、港運事業者の事業基盤の強化には役立っていない

### <港運同盟>

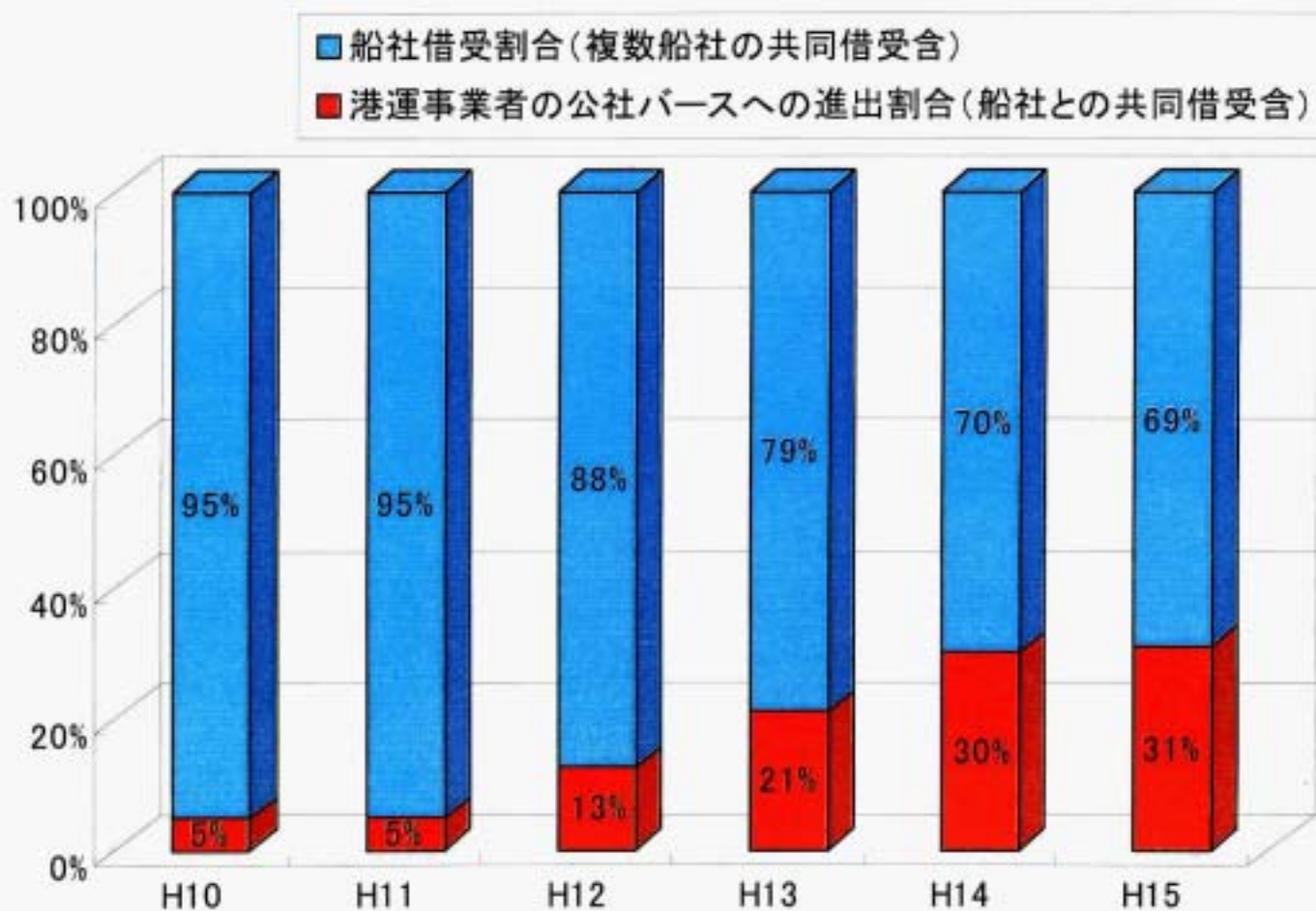
- ① 料金ダンピングがエスカレート
- ② 料金変更命令制度、緊急監査制度が機能せず

第2回「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」ヒアリングより

## 港運事業者が借り受けている 埠頭公社コンテナバース一覧（H15.4現在）

港湾名	バース名	借受者	進出時期
横浜港	本牧A5	6社共同 (東京国際埠頭、三菱倉庫、住友倉庫、ケイヒン、山九、京浜港運) ※運営管理:横浜港ターミナル株式会社(YTL:H9.3.12設立)	H12.4
	本牧A6	7社共同 (東京国際埠頭、三菱倉庫、住友倉庫、ケイヒン、山九、京浜港運、日新) ※運営管理:YTLとYCT共同	
	本牧A7	2社共同 (京浜港運、日新) ※運営管理:横浜港コンテナターミナル事業協同組合(YCT:H3.6.28設立)	
	南本牧 MC1	2社共同 (マースクシーラント、日新(面積の20%、3年間)) (MC1岸壁部分は新方式による整備のため公共バースなので、 定期使用申請により当該2社の優先利用が可能)	H13.9
	大黒C3	3社共同 (日本通運、上組、三井倉庫)	H13.10
名古屋港	鍋田T1・T2	8社共同 (伊勢湾海運、フジトランスコーポレーション、名港海運、三菱倉庫、三井倉庫、上組、東海協和、日本通運) ※運営管理、賃借代理:名古屋ユナイテッドコンテナターミナル㈱(NUCT)	H13.5
	飛島南	10社共同 (旭運輸、伊勢湾海運、上組、東海協和、名港海運、フジトランスコーポレーション、日本郵船、商船三井、川崎汽船、飛島物流サービス)	H17.4 (予定)
大阪港	C3	3社共同 (辰巳商会、エバーグリーン、P&Oネドロイド)	H14.9
神戸港	PC13	2社共同 (APL、住友倉庫) ※住友倉庫はPC2からの再開発計画に伴う移転	H14.7
	PC14・15	4社共同 (商船三井、住友倉庫、山九、ニッケルアントライオンス) ※港運3社はPC2の再開発計画に伴う移転	H14.7
	PC16・17	3社共同 (COSCO、澁澤倉庫、三井倉庫) ※三井倉庫はPC2からの再開発計画に伴う移転	H14.4
	PC18	上組	H15.4

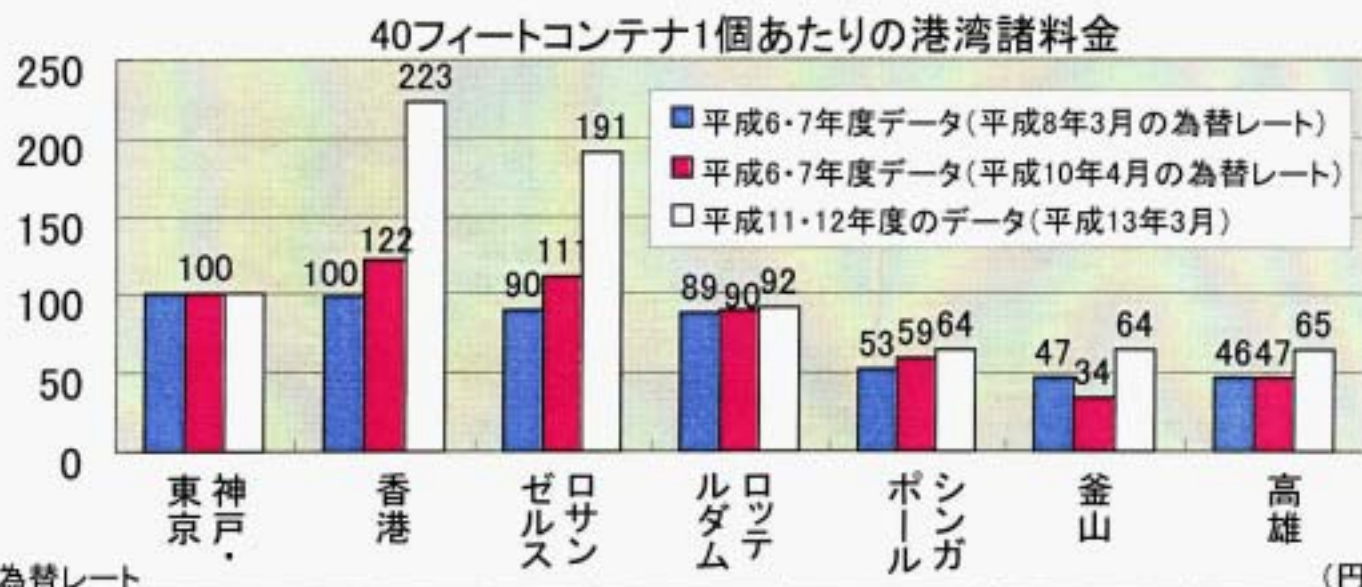
## 港運事業者の公社バスへの進出割合



注) 当該年度における使用中のコンテナターミナルの割合

資料: 国土交通省海事局調査

# 港湾諸料金の国際比較

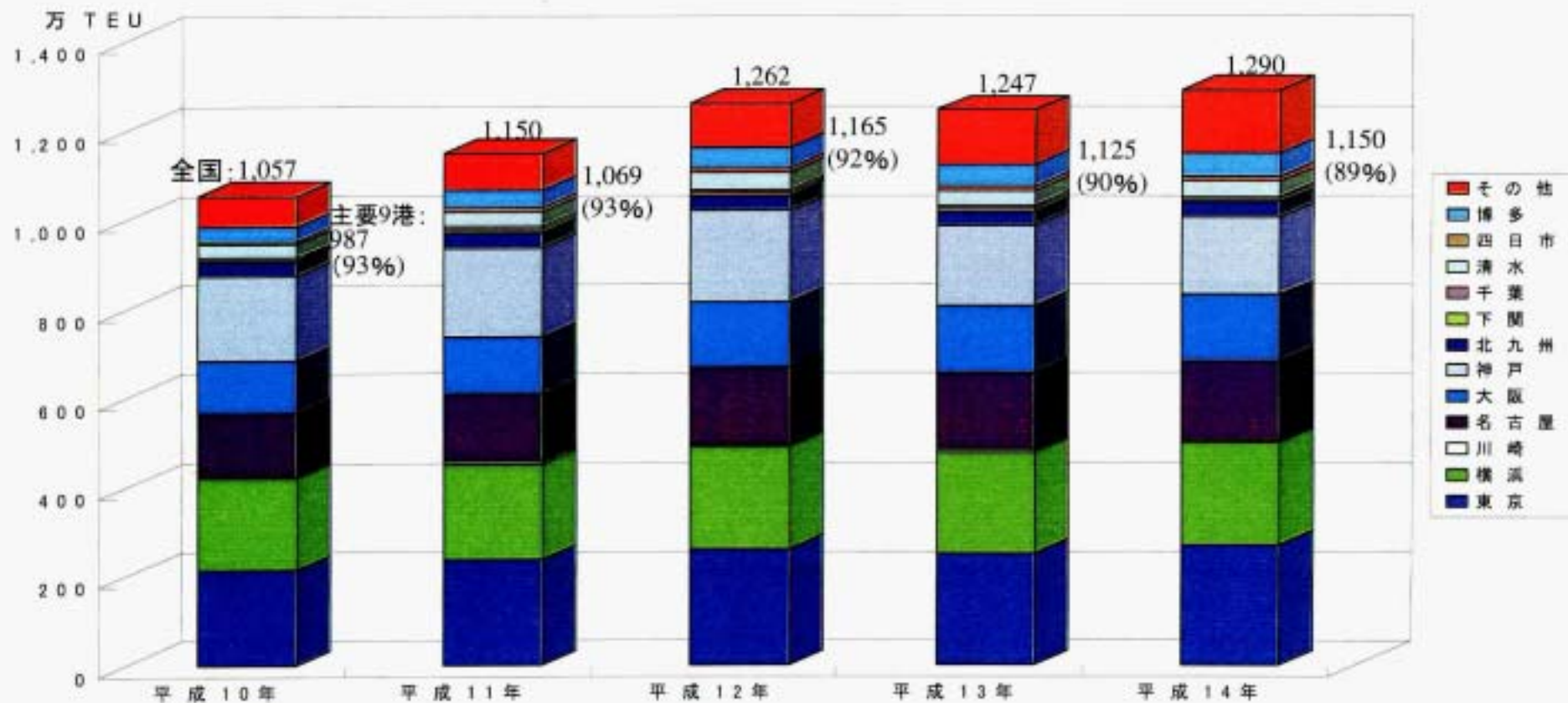


	香港 (HK\$)	ロサンゼルス(\$)	ロッテルダム (キルター)	シンガポール (S\$)	釜山 (ウォン)	高雄 (台湾\$)
平成8年3月	14.18 (100)	107.4 (100)	65.02 (100)	76.30 (100)	0.14 (100)	3.90 (100)
平成10年4月	17.38 (123)	132.4 (123)	65.88 (101)	85.37 (112)	0.10 (71)	3.97 (102)
平成13年3月	16.39 (116)	125.50 (117)	51.68 (79)	69.47 (91)	0.094 (68)	3.78 (97)

( )内は平成8年を100として、各年を指数化

- 1:平成6・7年度データは神戸港、平成11・12年度データは東京港のデータ。
- 2:C/Tオペレータ、利用船社に対するヒアリングにより作成。
- 3:平成6・7年データの入港船型は3,600TEU型=50,000G/T級とし、積卸量300個(600TEU)。入港条件は平日(デイトタイム 着岸離岸)で、同一港に年6回入港することとする。
- 4:平成11・12年データの入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級とし、積卸量1200個(1800TEU)。入港条件は平日(7:30着岸、21時離岸)
- 5:平成11・12年度データの各港の料金は、実際の年間取扱量を前提としたヒアリング結果に基づいており、東京港、釜山港、高雄港については、それぞれ30万TEUを取扱う場合の料金となっている。
- 6:港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。リース料、係留施設使用料、オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力費、オフドックコンテナ料、トン税、入港料、各使用料(パイロット、進路警戒船、タグボート)、綱取放作業料、その他

# 我が国の外貿コンテナ貨物量の推移



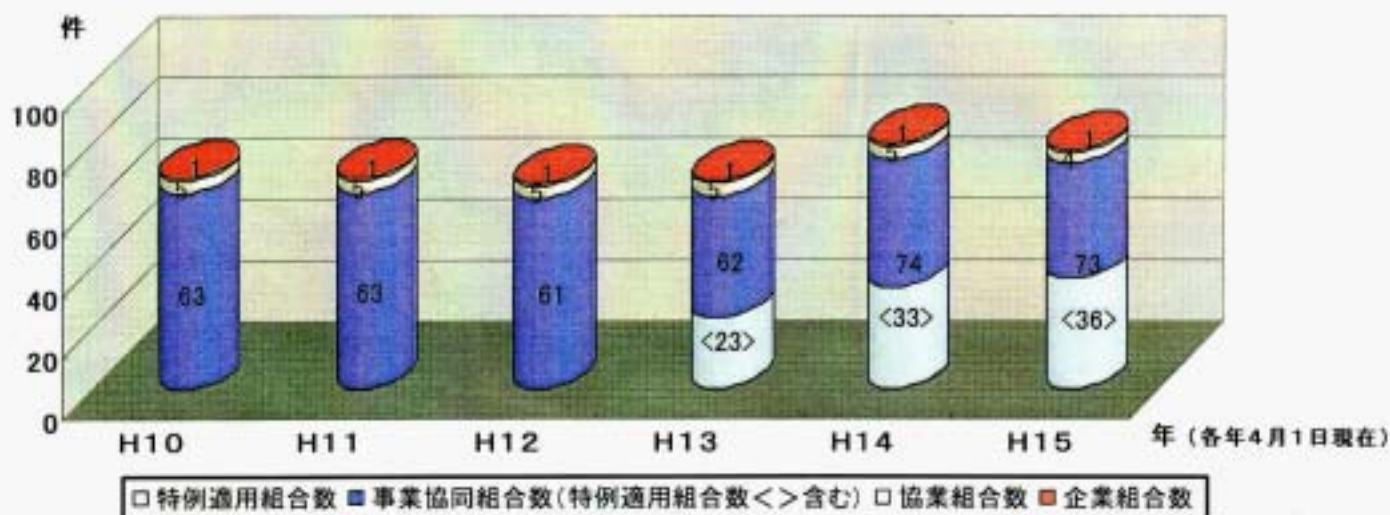
出典: 港湾統計及び港湾局調査

# 事業協同組合による港湾運送事業の共同化の状況

## 1. 協同組合等の結成状況

港湾運送事業法改正後、全国で78件の事業協同組合・協業組合等が結成されている(平成15年8月現在)。うち、特定港湾における港湾運送事業の共同化を行っている事業協同組合は36組合である。

事業協同組合等の推移



運輸局別	関東	中部	近畿	神戸	九州	合計
組合数	13	3	9	5	6	36
対象港湾名	京浜港 千葉港	名古屋港 四日市港	大阪港	神戸港	関門港 博多港	—

※ 一定の要件を満たす事業協同組合に加入する組合員(事業者)については、自ら保有する労働者と同一の行為に従事する他の組合員の保有する労働者を自己の保有する労働者とみなすことができる特例措置を設けている。

## 2. 作業共同化の状況

### ①荷役作業の共同化

- ・組合が、組合員である元請各社(複数社)から荷役作業の斡旋のあった貨物を、組合員である港湾荷役事業者(単独事業者含む)(数社)に沿岸(船内)荷役作業の斡旋を行っている。
- ・港湾労働法に基づく許可を組合員各社が取得の上、労働者派遣の斡旋業務を組合が行っている。

### ②荷役関連施設の共同利用

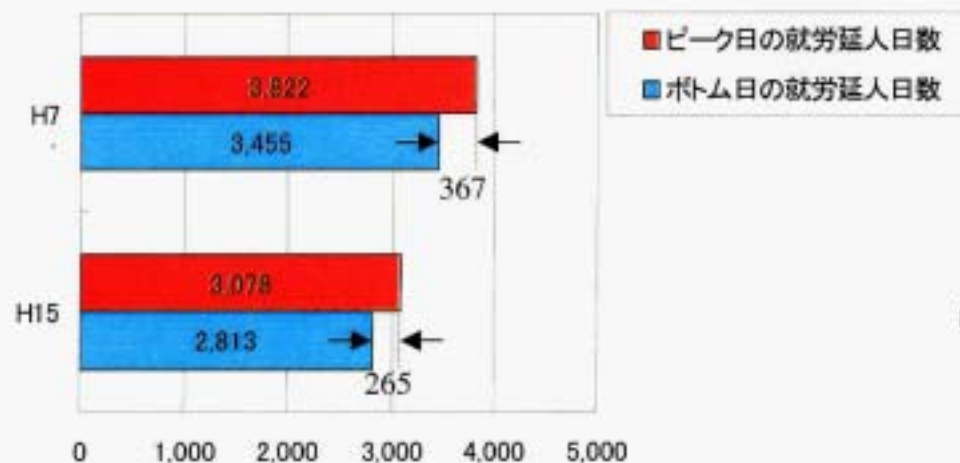
- ・組合が埠頭にある上屋等を所有し、各組合員の利用を斡旋している。
- ・組合が公共港湾関連施設(上屋、野積場、コンテナターミナル、シャーシプール等)を港湾管理者より(一括して)借り受け、各組合員の利用を斡旋している。

### ③荷役機械の共同利用

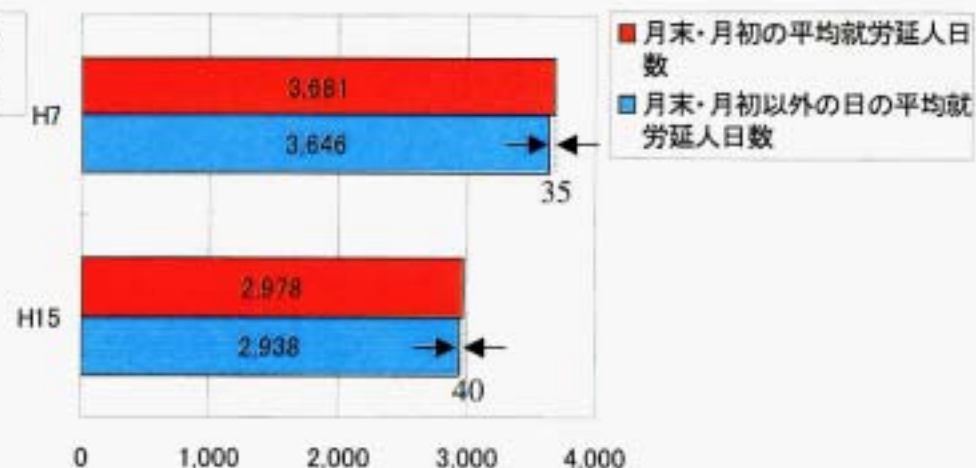
- ・組合が荷役機材(フォークリフト・荷役用具等)を所有し、組合員の利用斡旋(リース契約による貸出及び整備を含むケースもあり)を行っている。
- ・組合が、組合員各社で保有する荷役機械を業務量に応じ、各社間の貸し借りの斡旋を行っている。

# 6大港※<sup>1</sup>における波動性の状況

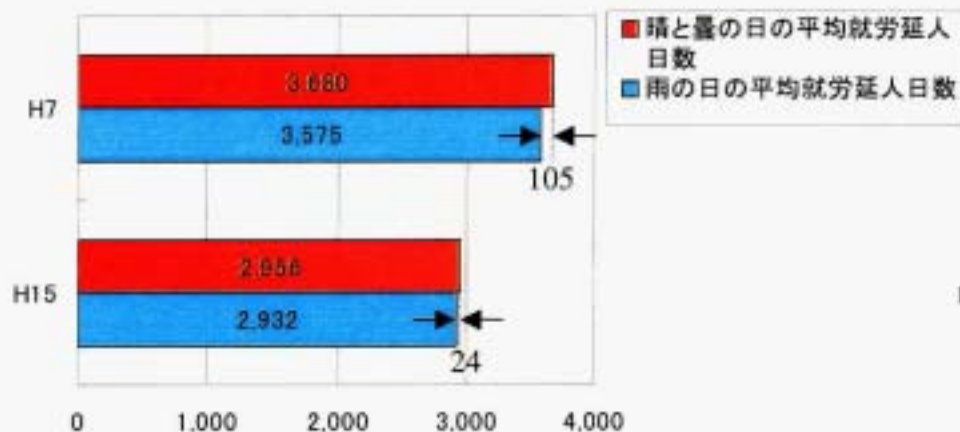
## ピーク日とボトム日の就労延人数



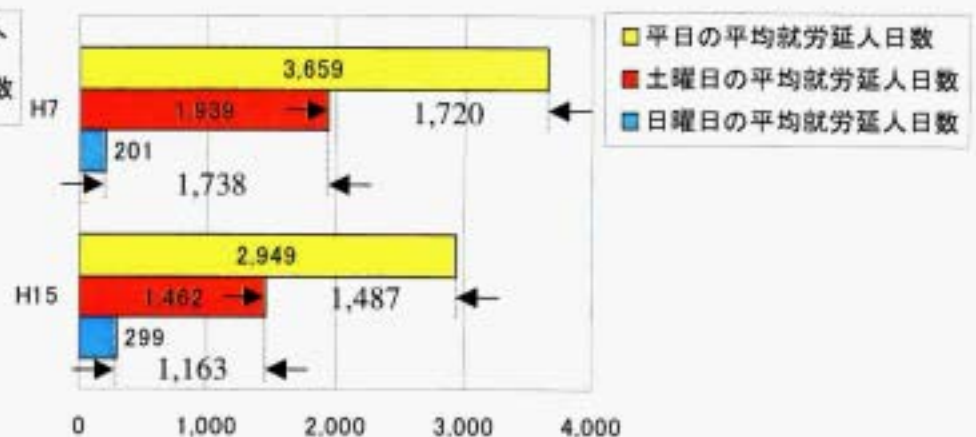
## 月末・月初の波動性



## 天候による波動性



## 土・日の就労状況



※ 6大港 東京港、横浜港(川崎港含)、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港

注 調査対象期間:H7、H15ともに6月中(H15は速報値)

出典 港湾運送事業雇用実態調査(厚生労働省)



# 港湾労働者派遣制度の実施状況

## 1. 港湾労働者派遣制度

平成12年10月1日に施行された「港湾労働法の一部を改正する法律」において、導入された制度。

6大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門)において、港湾運送事業主間における港湾運送の業務に係る港湾労働者派遣制度を導入。

### <概要>

- ・厚生労働大臣の許可制
- ・実施主体は港湾運送事業主に限定(専ら派遣のみを行う事業主の実施は禁止)
- ・常用港湾労働者(公共職業安定所より港湾労働証の交付を受けた者)が対象
- ・許可基準として、適正な派遣料金、派遣日数の上限を設定
- ・港湾労働者雇用安定センターを情報センターとして活用

本制度の導入に伴い、港湾労働者雇用安定センターが従来行っていた港湾労働者派遣業務の廃止し、港湾労働者派遣制度に係る情報収集提供・斡旋業務、港湾運送事業主及び港湾労働者に対する相談援助業務等を行うこととした。

## 2. 実施状況

平成12年度	平成13年度	平成14年度
914人	1,640人	1,542人

※ 平成12年度は、改正法の施行された平成12年10月からの数字。

## 港湾荷役の24時間フルオープン化の進展

新総合物流施策大綱(H13.7閣議決定)に盛り込まれた港湾の24時間フルオープン化については、最近の港運労使間の合意により大きく進展。

	日本	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム（欧州）	ロサンゼルス（米国）
荷役作業	月～土 8:30～翌朝4:00 日・祝 8:30～16:30 [年末年始休暇(12/31～1/4)加-ス*]	24時間可 (釜山は363日 <sup>(注)</sup> )	24時間可 (364日)	24時間可 (357.5日)
ゲート	月～金 8:30～16:30 (12:00～13:00は昼休み) 土 8:30～11:30 日祝日 加-ス* [年末年始休暇(12/31～1/4)加-ス*]	24時間可 (同上)	月～金 5:00～翌3:00 土 5:00～15:00 日 加-ス*	24時間可 (同上)

(注)平成13年国土交通省海事局調査

### 平成13年11月29日の港運労使間の合意

	荷役作業	ゲート
日本	24時間可 [1/1のみ加-ス*]	8:30～20:00 [1/1のみ加-ス*]

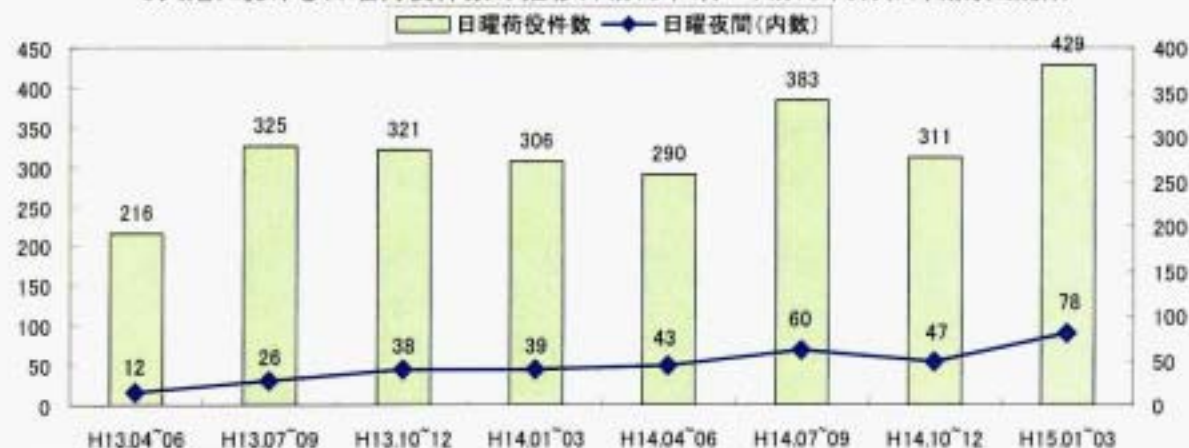
(参考)5大港における年末年始(12月31日・1月2～4日)荷役実施実績(コンテナ船)

京浜港			名古屋港	大阪港	神戸港	関門港	合計
東京港	横浜港	川崎港					
31	52	1	24	34	40	13	195
(22)	(24)	(0)	(15)	(21)	(32)	(12)	(126)

出典：日本港運協会調べ。( )の数値は昨年の実績。

# 日曜荷役実施状況等について

9大港における日曜荷役件数の推移(平成13年4月～平成15年3月(四半期毎に集計))

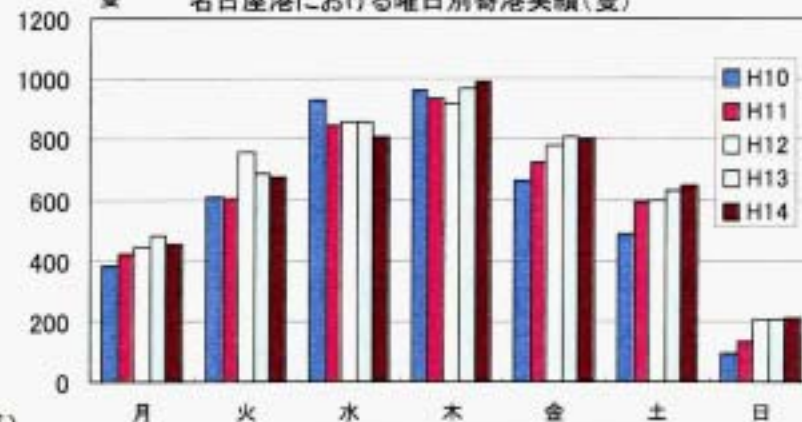


[資料](社)日本港運協会

注1:対象港(9大港)東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港

注2:「日曜夜間荷役」は16:30以降に荷役がスタートしたケースを対象とした。

名古屋港における曜日別寄港実績(隻)



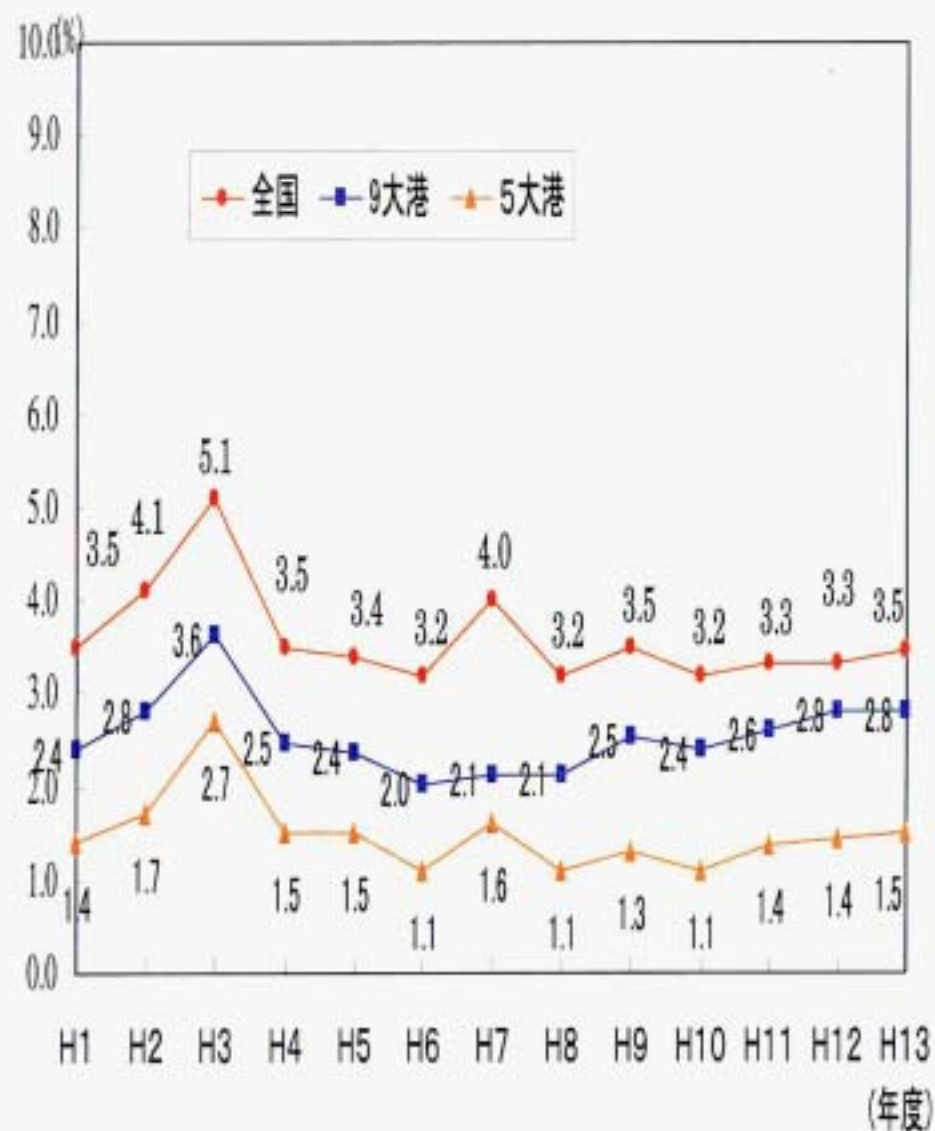
曜日別寄港実績(隻)

名古屋港	月	火	水	木	金	土	日	合計
H10	380 (100)	610 (100)	929 (100)	964 (100)	664 (100)	484 (100)	95 (100)	4126 (100)
H11	418 (110)	601 (99)	846 (91)	934 (97)	722 (109)	594 (123)	130 (137)	4245 (103)
H12	440 (116)	759 (124)	855 (92)	920 (95)	779 (117)	597 (123)	202 (213)	4552 (110)
H13	481 (127)	684 (112)	857 (92)	967 (100)	806 (121)	633 (131)	204 (215)	4632 (112)
H14	452 (119)	675 (111)	805 (87)	992 (103)	801 (121)	647 (134)	211 (222)	4583 (111)

※1 ( )内は平成10年の値を100とした場合の指数

※2 対象係留施設は76/77/78/79/90/91/92/93/94/R1/R2/T1/T2

# 日雇依存率の推移

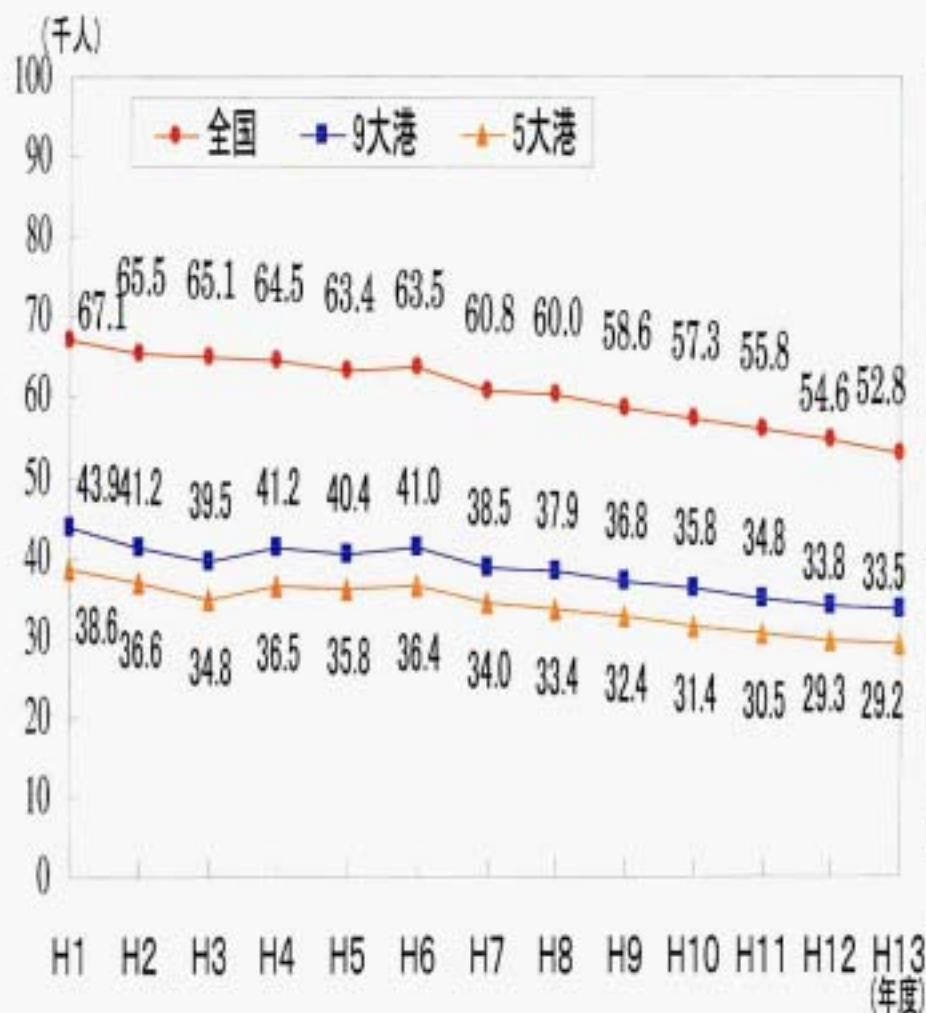


(単位: %)

区分		平成13年度			計
		港湾荷役労働者	はしけ労働者	いかだ労働者	
京 浜	東京	3			3.3
	川崎	3			2.7
	横浜	4	0.3		4.0
	小計	4	0.2		3.6
名古屋	大阪				
	神戸				
	関門	2			1.9
計5港	2	0.1		1.5	
千葉	清水				11.0
	四日市				1.7
	博多				25.0
	計9港	3	0.1		2.8
計84港	5	0.5	2.7	4.9	
全国94港	4	0.2	1.8	3.6	

(注) 日雇依存率とは、 $\frac{\text{日雇労働者雇用延人員 (人日)}}{\text{常用及び日雇労働者雇用延人員 (人日)}} \times 100$

# 常用港湾労働者数の推移



平成13年度月間平均

(単位:人)

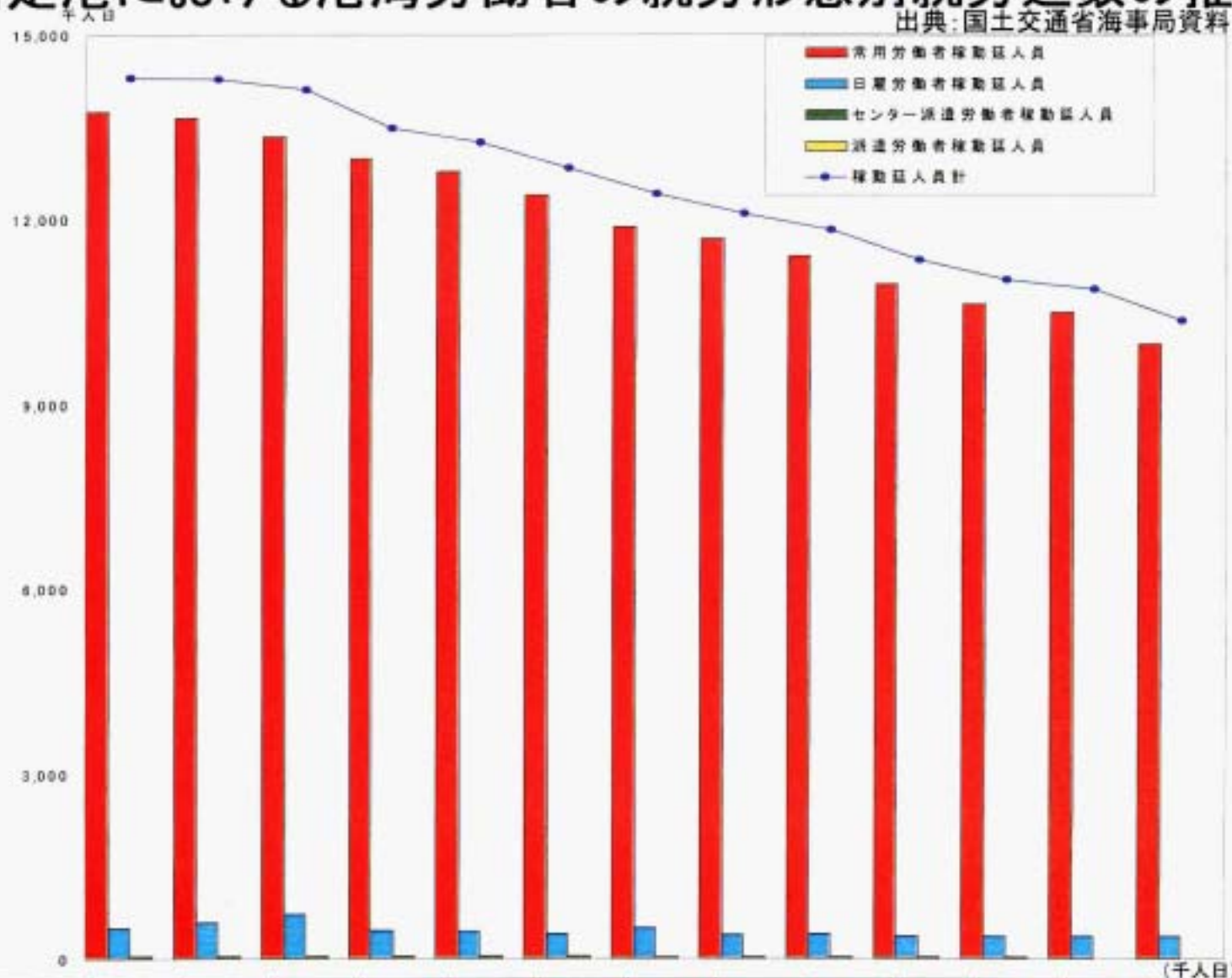
港湾名	現場職員	港湾荷役労働者	はしけ労働者	いかだ労働者	小計	総計	
京 東京	837	3,580	59	58	3,697	4,534	
	川崎	84	972	12	0	984	1,068
	横浜	1,246	3,872	191	0	4,062	5,308
浜 小計	2,167	8,424	262	58	8,743	10,910	
名古屋	603	3,910	86	120	4,116	4,719	
大 阪	863	4,592	145	11	4,747	5,610	
神 戸	959	3,797	121	0	3,918	4,877	
関 門	212	2,790	35	4	2,829	3,040	
計5港	4,802	23,512	648	193	24,353	29,155	
千 葉	264	1,799	40	0	1,839	2,103	
清 水	102	589	3	17	609	711	
四日市	82	522	5	0	527	609	
博 多	61	818	0	13	831	892	
計9港	5,311	27,240	696	223	28,159	33,470	
計85港	1,632	16,963	187	582	17,732	19,364	
全国94港	6,943	44,203	883	805	45,891	52,834	

(注)

1. 常用労働者月間平均=(12年度の各月末在籍人員の合計数)÷12月
2. 現場職員とは、作業全般の企画に関する事務及び貨物の受取り又は引渡しに関する事務に従事する労働者をいう。
3. 端数処理のため一部合計値が一致しない箇所がある。

# 指定港における港湾労働者の就労形態別就労延数の推移

出典：国土交通省海事局資料



	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13
常用労働者稼働延人員	13,750	13,655	13,334	12,976	12,768	12,394	11,880	11,688	11,394	10,941	10,616	10,482	9,967
日雇労働者稼働延人員	501	582	721	464	447	408	502	372	398	363	365	362	356
センター派遣労働者稼働延人員	44	42	42	35	34	32	27	20	19	18	18	—	0
派遣労働者稼働延人員	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5
稼働延人員計	14,294	14,278	14,096	13,474	13,249	12,834	12,409	12,080	11,811	11,322	10,999	10,845	10,329

# 規制緩和影響調査

国土交通省では、平成12年11月に施行された「港湾運送事業法の一部を改正する法律」による主要9港に係る規制緩和を把握し、分析するとともに、地方港の規制緩和の検討に役立てるものとして、全国の全一般港湾運送事業者を対象に「規制緩和影響調査」として、アンケート調査を実施(現在まで2回実施。第1回は、改正法施行後1年を経過した平成13年12月、第2回目は平成14年12月に実施。)

・主要9港の港湾運送事業者のアンケート調査結果(抜粋)  
(平成12年12月実施第2回規制緩和影響調査)

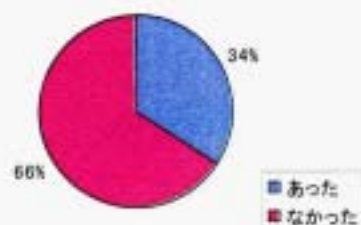
## 1. 規制緩和の影響について

### 規制緩和の影響はあったか

(単位:社数)

あった	118
なかった	228

規制緩和の影響



### 具体的に何が影響を受けたか(複数回答可)

(単位:回答数)

取扱貨物量	63
売上高	88
運賃・料金	98
労働災害の増加	1
労務手配師の介入	0
日雇労働者の増加	2
その他	11

具体的に何が影響を受けたか



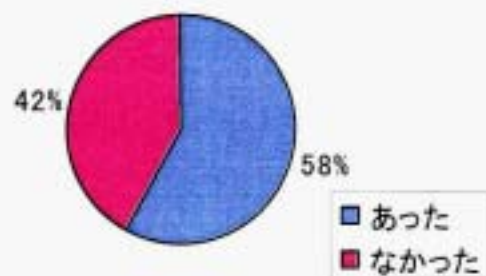
## 2. セーフティーネットの効果について

セーフティーネットは効果があったか

(単位:社数)

あった	199
なかった	145

セーフティーネットの効果



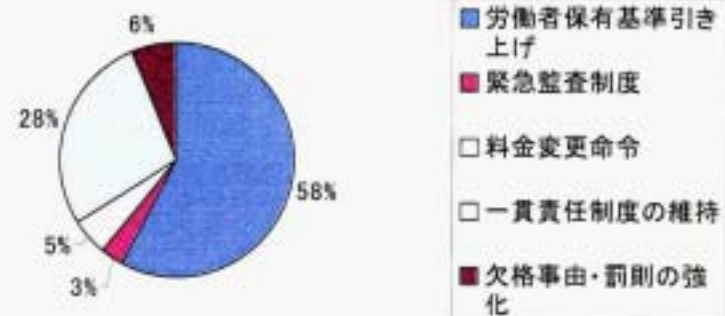
具体的に何に効果があったか(複数回答可)

(対象:あったと回答した事業者)

(単位:回答数)

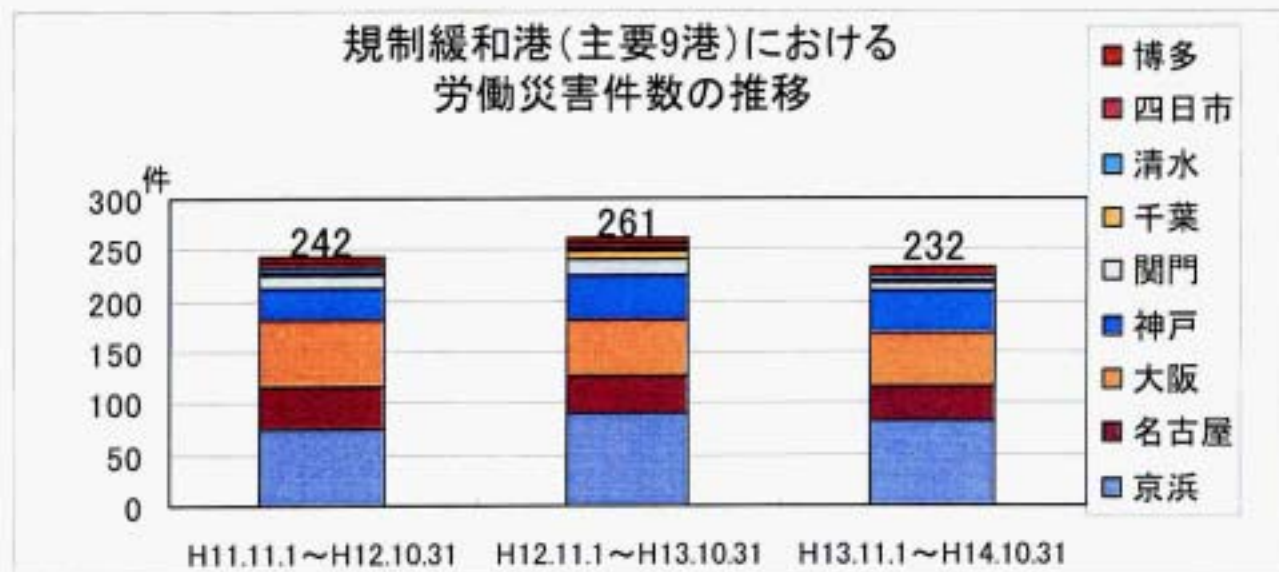
労働者保有基準引き上げ	143
緊急監査制度	8
料金変更命令	12
一貫責任制度の維持	69
欠格事由・罰則の強化	16

具体的に何が影響を受けたか



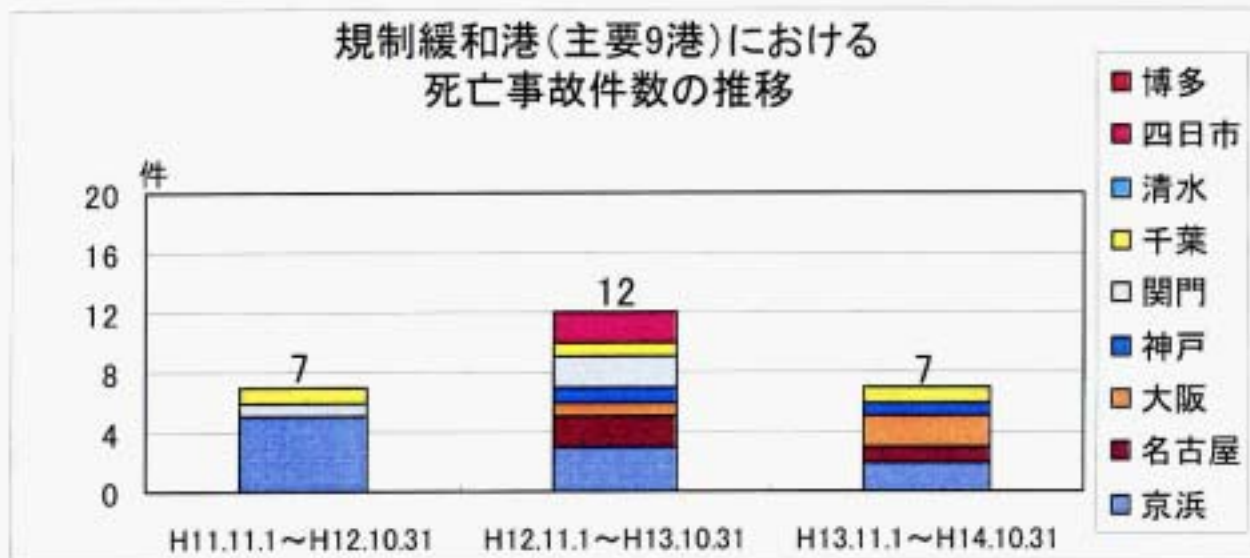


# 労働災害件数の推移

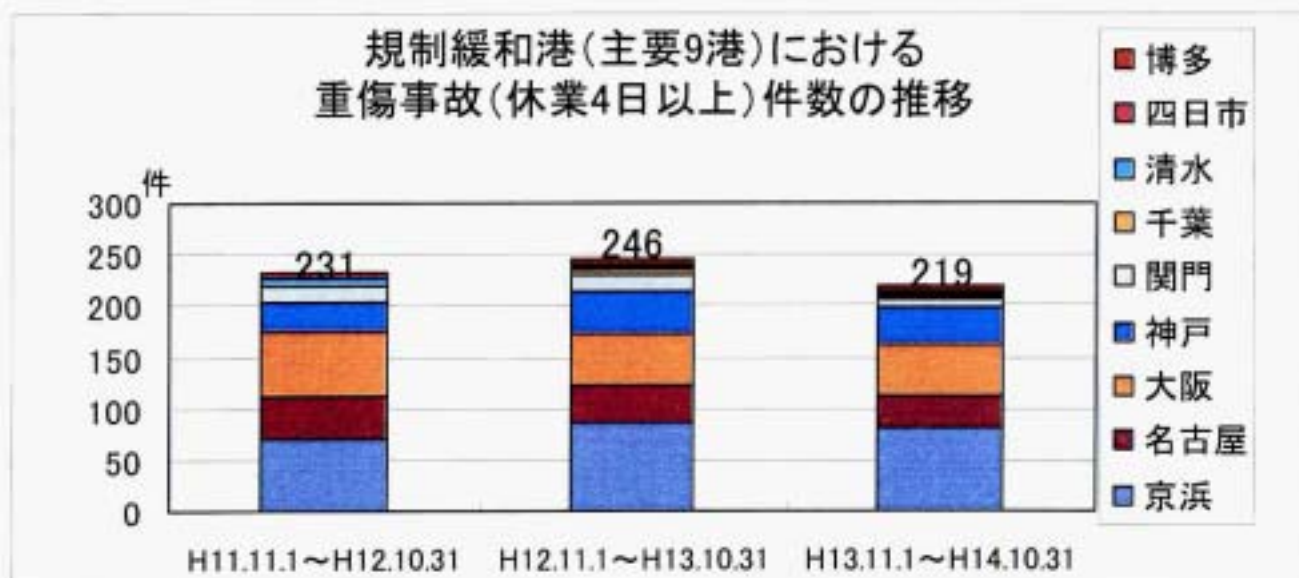


(注)港湾労働災害防止協会調査

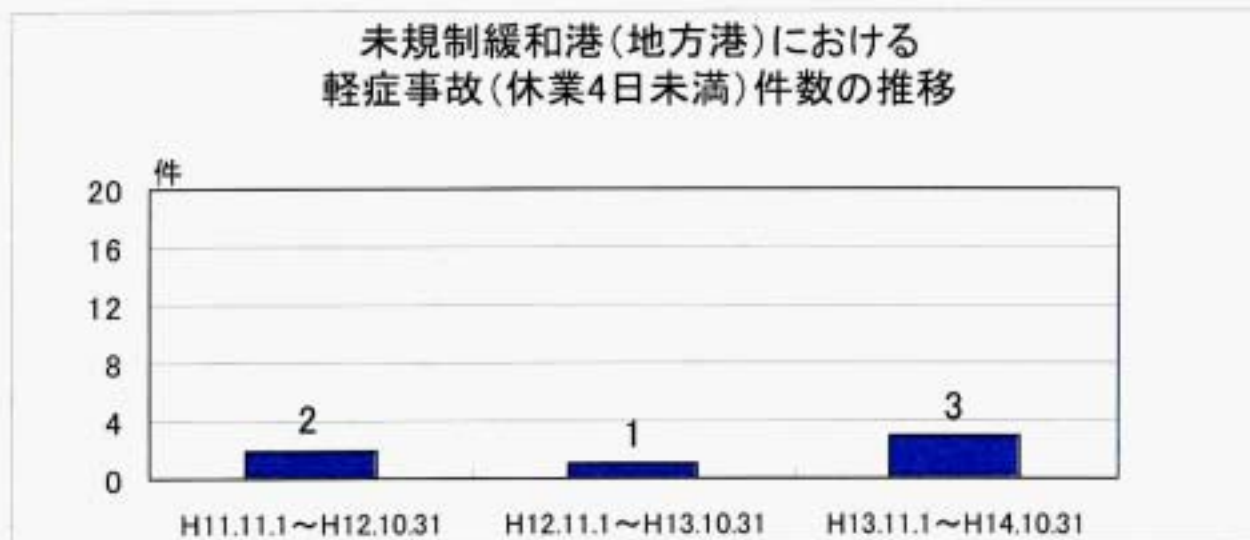
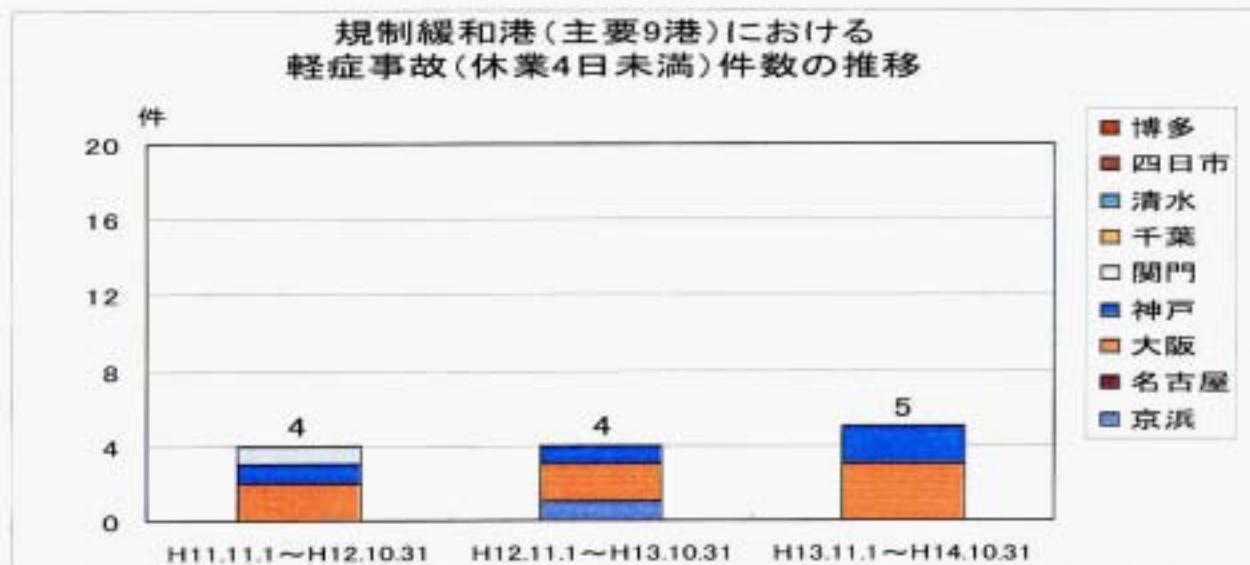
# 死亡事故件数の推移



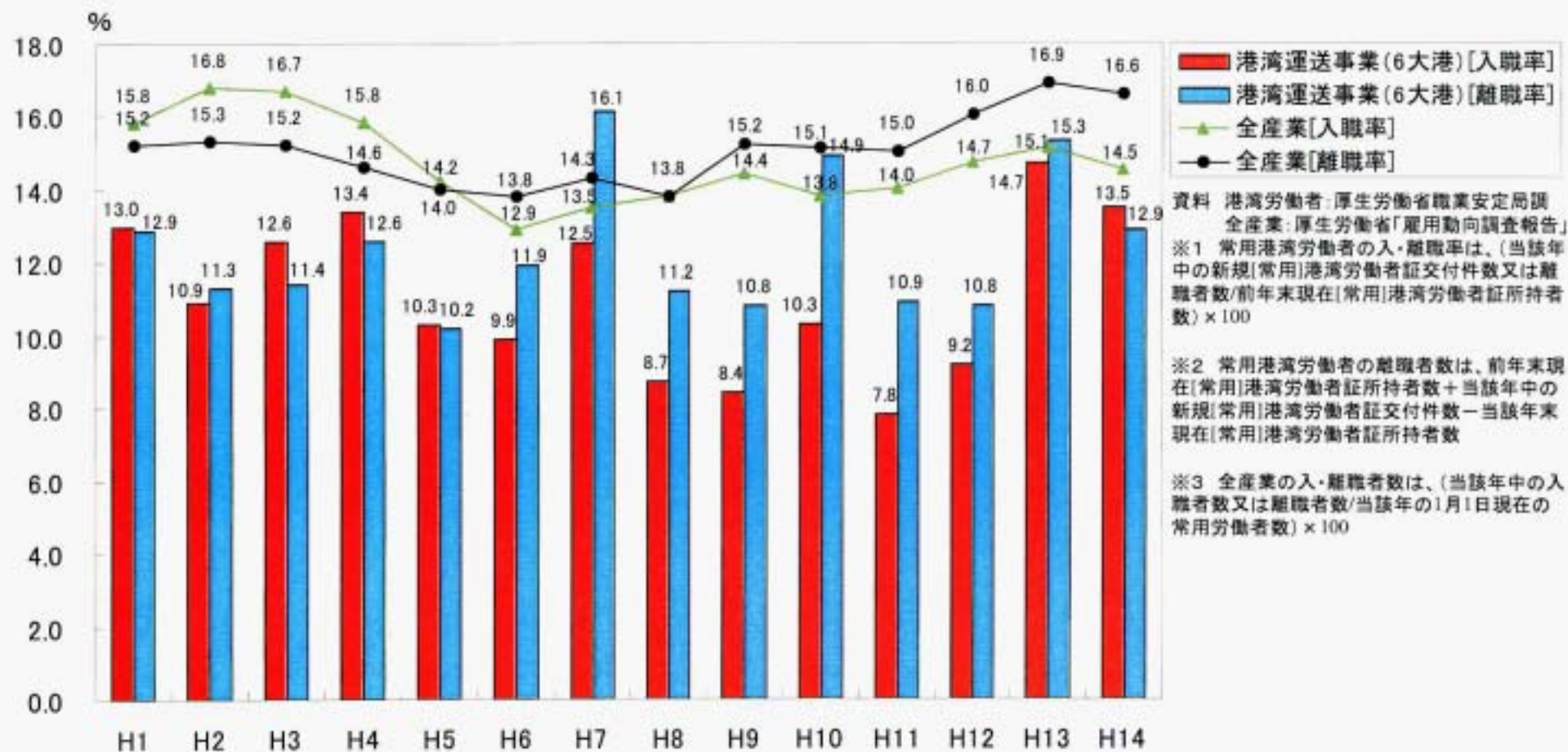
## 重傷事故(休業4日以上)件数の推移



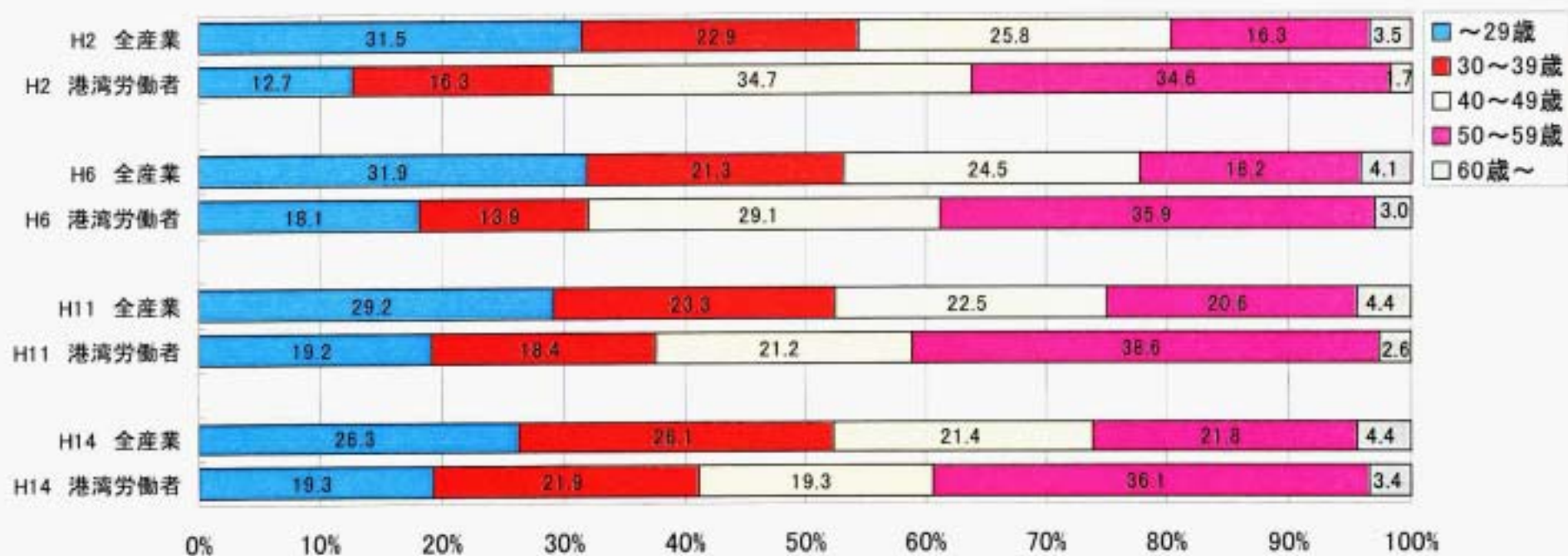
## 軽傷事故(休業4日未満)件数の推移



## 常用港湾労働者の入職率・離職率の推移



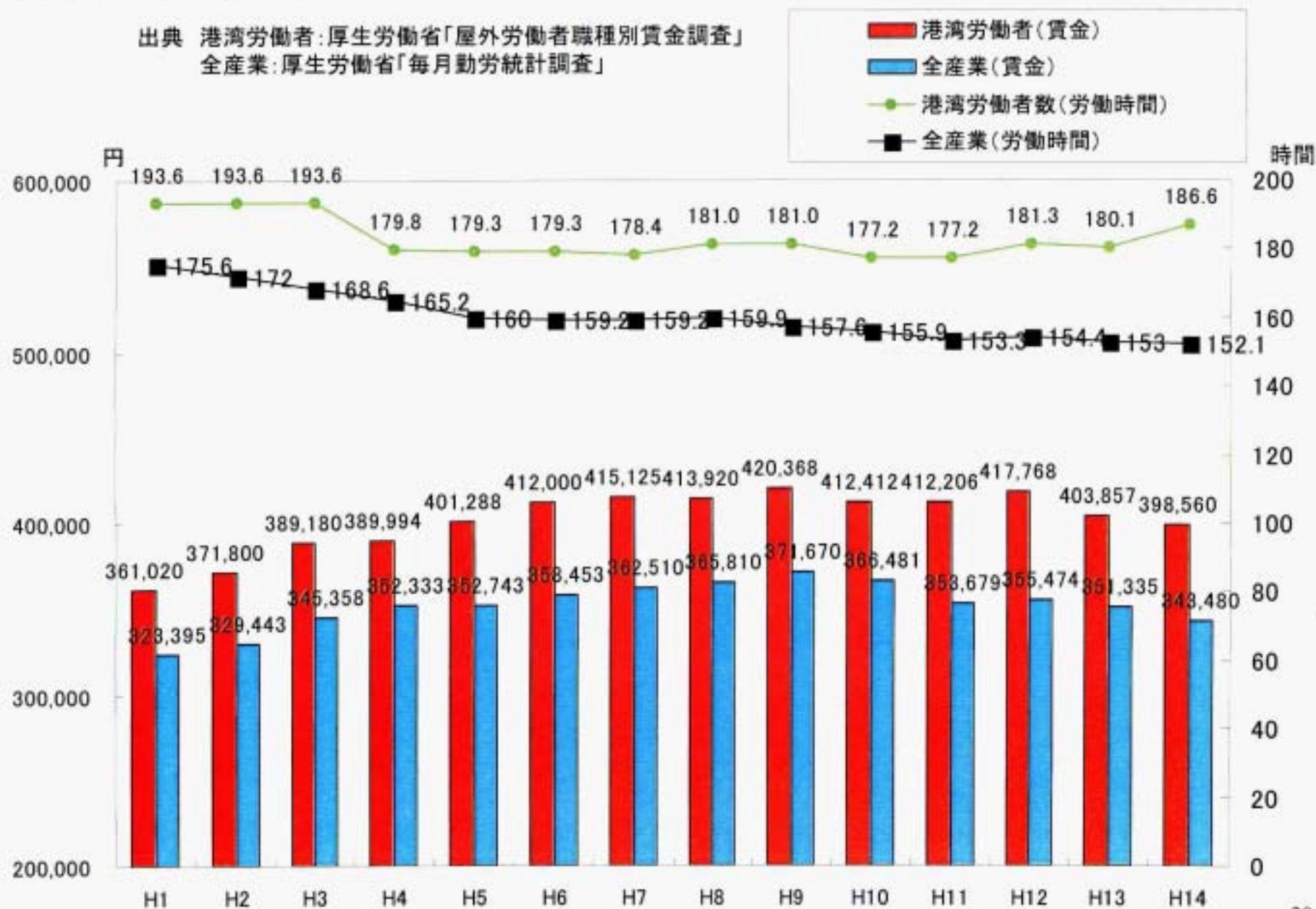
## 港湾労働者の年齢階級別構成比率の推移



資料 港湾労働者：厚生労働省「屋外労働者職種別賃金調査」  
全産業：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

# 港湾労働者の月間推計給与額及び月間推計実労働時間の推移

出典 港湾労働者:厚生労働省「屋外労働者職種別賃金調査」  
全産業:厚生労働省「毎月勤労統計調査」



## 全労働争議件数と港湾労働争議による影響船舶数

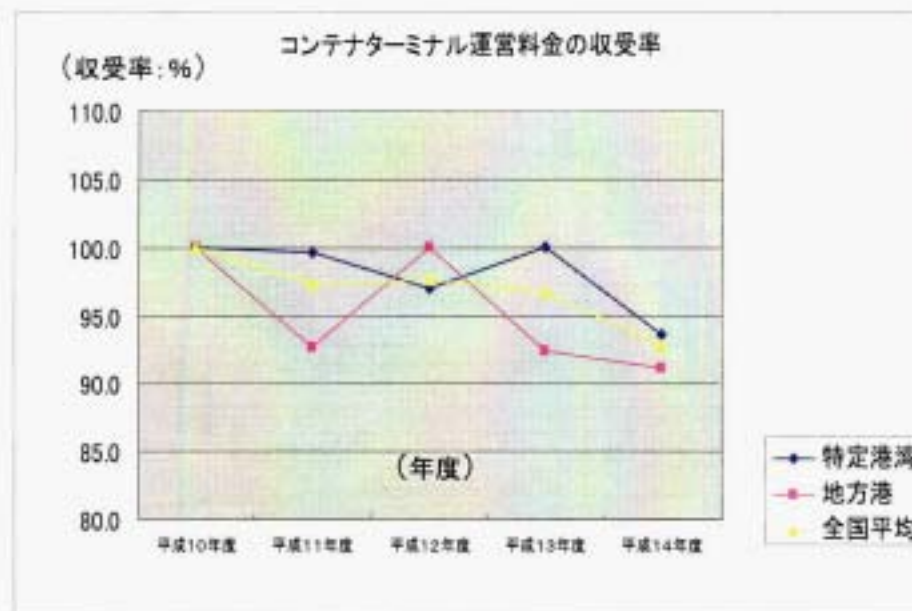
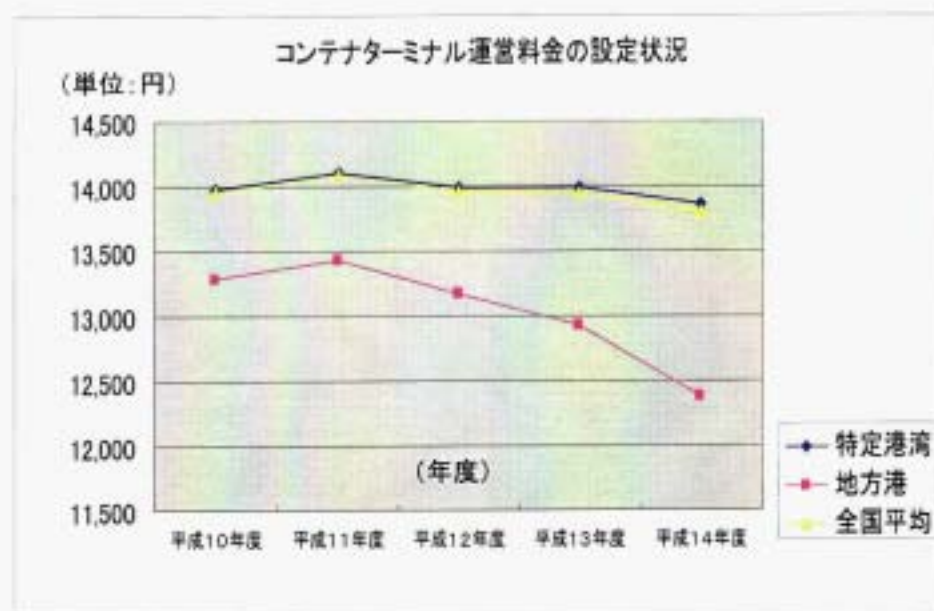


(注)

1. 「港湾労働争議による影響船舶数」については、国土交通省調査より
2. 「全労働争議件数」については、「平成13年労働争議統計調査年報告(厚生労働省)」より
3. 「全労働争議件数」は、総争議件数中、ストライキ、サボタージュ等を行った「争議行為を伴う争議件数」



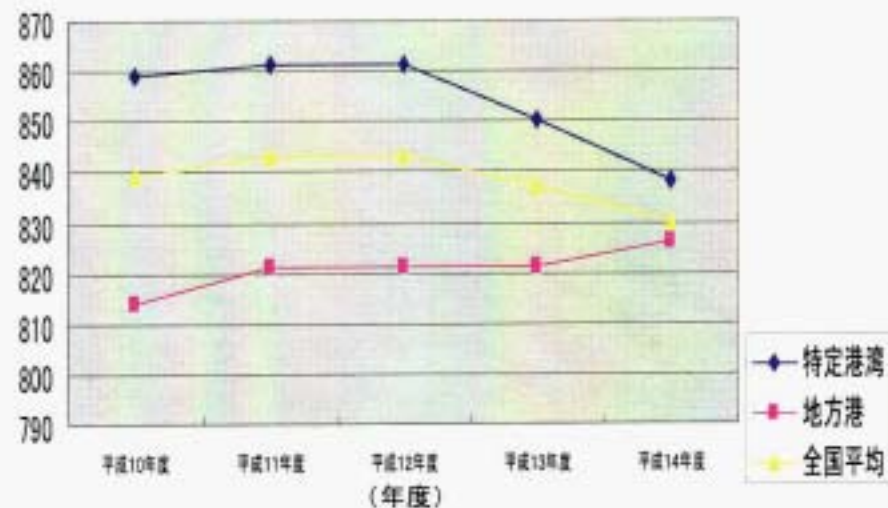
## 港湾荷役料金の設定・收受状況



		平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
規制緩和港	監査件数	3(100.0%)	3(100.0%)	4(100.0%)	4(100.0%)	8(100.0%)
	文書警告数	0( 0.0%)	0( 0.0%)	1( 25.0%)	0( 0.0%)	3( 37.5%)
地方港	監査件数	0( 0.0%)	2(100.0%)	1(100.0%)	3(100.0%)	4(100.0%)
	文書警告数	0( 0.0%)	0( 0.0%)	0( 0.0%)	1( 33.3%)	3( 75.0%)
計	監査件数	3(100.0%)	5(100.0%)	5(100.0%)	7(100.0%)	12(100.0%)
	文書警告数	0( 0.0%)	0( 0.0%)	1( 20.0%)	1( 14.2%)	6( 50.0%)

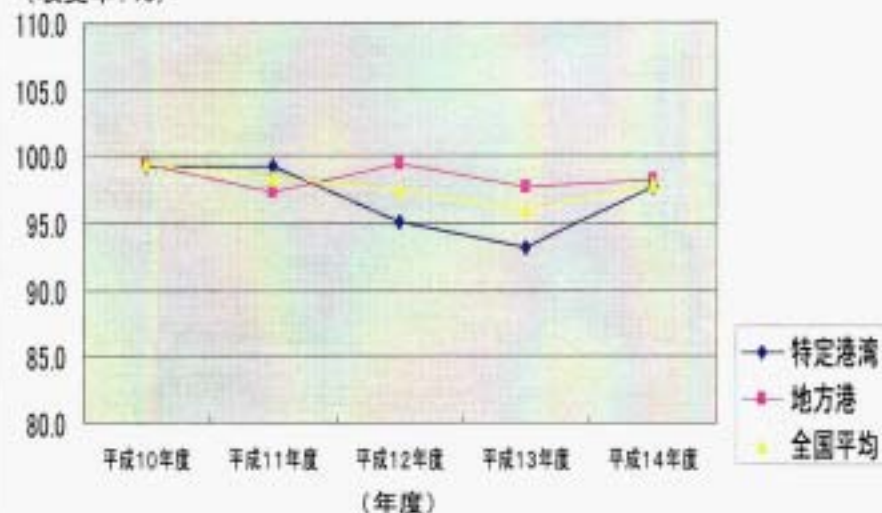
機械荷役料金(鋼材)の設定状況

(単位:円)



機械荷役料金の収受率

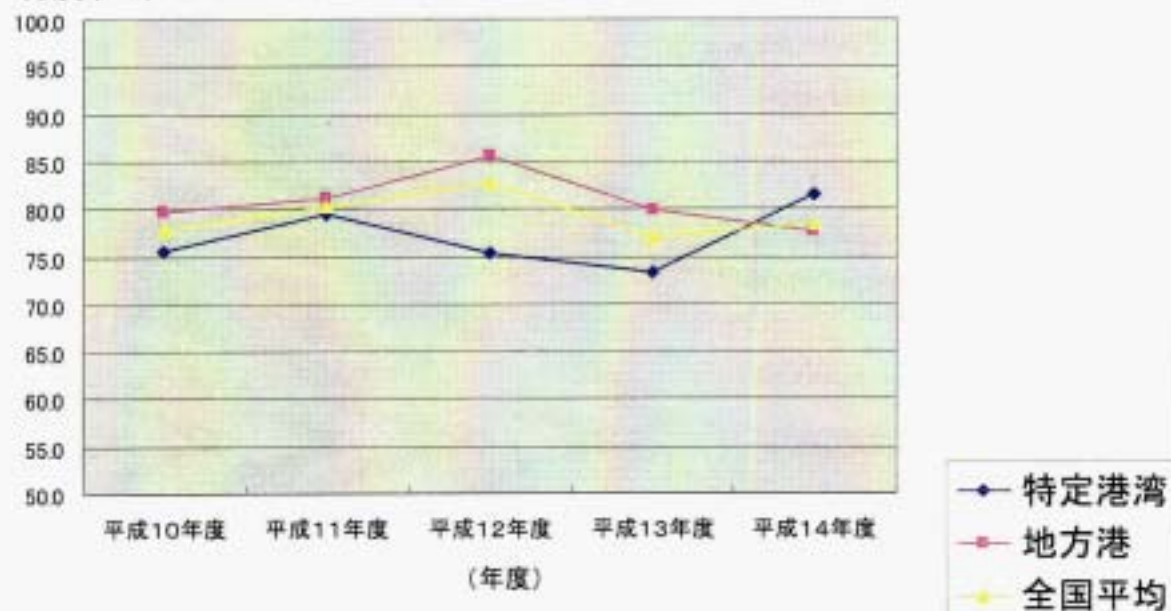
(収受率:%)



		平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
規制緩和港	監査件数	12(100.0%)	7(100.0%)	7(100.0%)	6(100.0%)	11(100.0%)
	文書警告数	0( 0.0%)	0( 0.0%)	1( 14.2%)	3( 50.0%)	1( 9.0%)
地方港	監査件数	8(100.0%)	5(100.0%)	9(100.0%)	10(100.0%)	15(100.0%)
	文書警告数	1( 12.5%)	1( 20.0%)	4( 44.4%)	6( 60.0%)	4( 26.6%)
計	監査件数	20(100.0%)	12(100.0%)	16(100.0%)	16(100.0%)	26(100.0%)
	文書警告数	1( 5.0%)	1( 8.3%)	5( 31.2%)	9( 56.2%)	5( 19.2%)

### 一般料金(港湾荷役料金)の收受率

(收受率:%)



		平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
規制緩和港	監査件数	16(100.0%)	25(100.0%)	9(100.0%)	30(100.0%)	9(100.0%)
	文書警告数	10( 62.5%)	12( 48.0%)	2( 22.2%)	17( 56.6%)	4( 44.4%)
地方港	監査件数	22(100.0%)	22(100.0%)	24(100.0%)	38(100.0%)	30(100.0%)
	文書警告数	11( 50.0%)	12( 54.5%)	11( 45.8%)	22( 57.8%)	15( 50.0%)
計	監査件数	38(100.0%)	47(100.0%)	33(100.0%)	68(100.0%)	39(100.0%)
	文書警告数	21( 55.2%)	24( 51.0%)	13( 39.3%)	39( 57.3%)	19( 48.7%)

# 関係者ヒアリング概要

## 1. 主要9港の規制緩和の影響について

組合関係	船社	荷主	港湾管理者
<p>&lt;全国港湾&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 一定の環境整備を行った上で規制緩和を実施すべきであった</li> <li>② コスト削減のしわ寄せを港運労使に押しつけた結果となった</li> <li>③ 港運事業者の過当競争を促進し、港湾労働者の雇用不安、労働条件低下を招いた</li> <li>④ 船社・荷主は協力していない</li> <li>⑤ 規制緩和によって港湾の国際競争力が向上したとは評価できない</li> <li>⑥ ターミナルのフルオープン化は規制緩和によるものではなく、労使合意によるもの</li> <li>⑦ コスト面でC/Q等行政側の問題点が明確化</li> <li>⑧ 事業協同組合は、港運事業者の事業基盤の強化には役立っていない</li> </ul> <p>&lt;港運同盟&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 料金ダンピングがエスカレート → 船社・荷主に対して、港湾運送料金の支払催告制度を設けるべき</li> <li>② 料金変更命令制度、緊急監査制度が機能せず → 料金変更命令制度、緊急監査制度が有効に機能するよう再検討を</li> </ul>	<p>&lt;船主協会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 港湾のサービス・効率性改善に向けた官民一体の取り組みを加速させたことを評価</li> <li>② ターミナルのフルオープンを実現を評価</li> <li>③ 規制緩和を通じて「スーパー中核港湾」構想等港湾構造改革の機運が熟成された</li> </ul> <p>&lt;内航総連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① ターミナルのフルオープン化が地方港へ波及したことを評価</li> <li>② 内航フィーダーに係る港湾施設料の特例措置の進捗等、規制緩和の効果が内航海運業界にも現れてきている</li> </ul> <p>&lt;外船協&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① アンケートの結果、67%は規制緩和は効果がなかったとしているが、33%は港湾運送事業法改正が港湾運送事業者に何らかの影響を与えたとしている</li> <li>② ターミナルの364日、24時間体制を確立した港運労使に敬意</li> </ul>	<p>&lt;通商協&gt;</p> <p>アンケートの結果、規制緩和の効果があったとするのは、26%であったが、効果ありの理由として、サービス向上(45%)、港が活性化(33%)を挙げている。</p> <p>&lt;経団連&gt;</p> <p>具体的な効果はまだ見えてきていないが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス等での港運業者の柔軟な対応</li> <li>・港運業者の意識の変化</li> <li>・料金の適正化、ターミナルのフルオープン化等を評価</li> </ul> <p>&lt;日本貿易会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 規制緩和は、港湾、物流全体の視点で競争力維持のための総合施策として行うことが重要</li> <li>② 日常業務で具体的な効果が現れるには至っておらず、規制緩和による変化は感じられない</li> <li>③ 港湾のフルオープン化は歓迎するが、関税や割増料金等のため週末等の利用度はまだ上がっていない</li> </ul>	<p>&lt;横浜市&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 事業者の経営効率の強化に資することができ、港湾の競争力アップに向けた施策の展開につながっている</li> <li>② 共同化等を通じたターミナル作業の効率化の実現に向けて、関係業界の機運が高まっていることを評価</li> </ul>

## 2. 港湾運送事業に対する要望

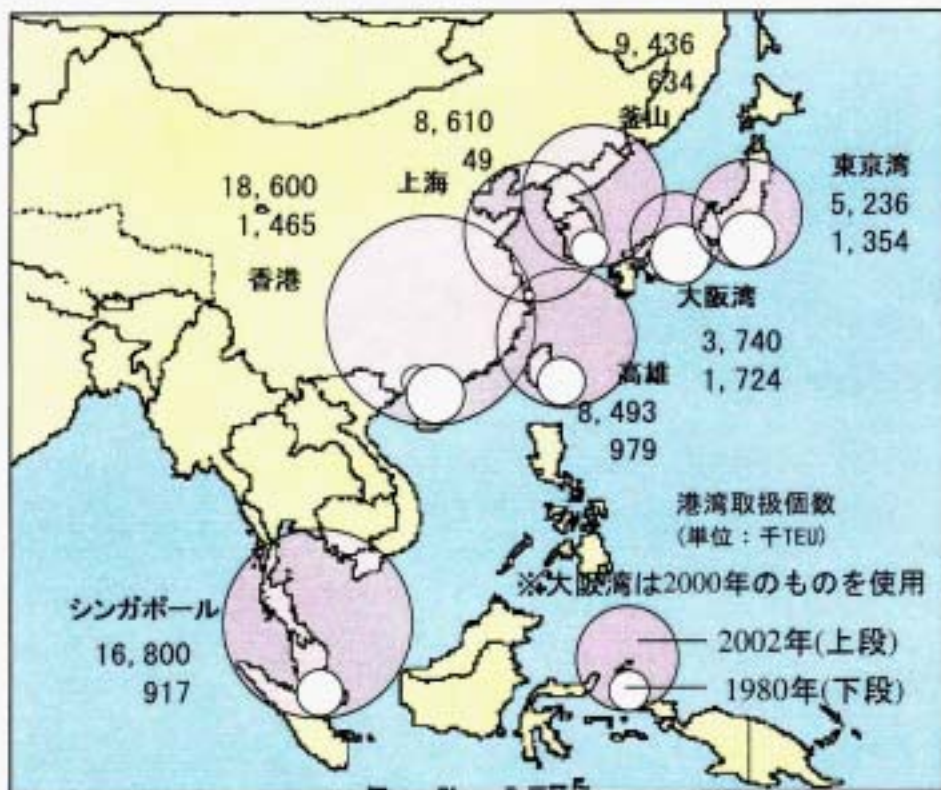
船社	荷主	港湾管理者
<p>&lt;船主協会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① ユーザーのニーズに正確に応え、使い勝手のよい港湾、ニーズにあったサービス提供を行うべき</li> <li>② 外航船と内航船、母船とフィーダー船等への柔軟な対応が必要</li> <li>③ 自由で公正な市場競争原理と自己責任原則の導入が必要</li> <li>④ 規制緩和は、国内のあらゆる分野で取り込まれており、阻むことができない流れ</li> </ul> <p>&lt;内航総連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 外航コンテナのフィーダー輸送関連               <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾オペレーション、横持ち費用等のコスト削減が不可欠</li> <li>・一部の地方港における外航船への特例措置の是正</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;外船協&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 荷役作業料の低減</li> <li>② シングルウィンドウ化の推進</li> </ul>	<p>&lt;通農協&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 港湾運送サービスに対する問題の有無についてアンケート               <ul style="list-style-type: none"> <li>44%：問題あり</li> <li>56%：問題なし</li> </ul> </li> <li>－問題ありの理由として               <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間外の搬入、引き取りができない</li> <li>・時間外の割増料金が低い</li> <li>・輸出入手続きの簡素化 等</li> </ul> </li> <li>② 港湾サービス以外の意見要望として、               <ul style="list-style-type: none"> <li>・税関を含めた24時間化 等</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;経団連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 料金低減化に関する要望               <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金が全体的に高い</li> <li>・時間外割増料金の低減 等</li> </ul> </li> <li>② 時間的な対応に関する要望               <ul style="list-style-type: none"> <li>・24時間オープン化を準主要港でも</li> </ul> </li> <li>③ IT化の推進に関する要望               <ul style="list-style-type: none"> <li>・システム化の進んでいないヤードでのコンテナ搬出入に時間がかかる</li> <li>・手続・作業のIT化の促進</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;日本貿易会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 輸出入関連手続きのシングルウィンドウ化</li> <li>② 港運業者の新規参入を推進して、競争による適正な港湾諸料金の設定</li> <li>③ コンテナターミナルの公設民営化等、民活による競争力の向上</li> <li>④ 競争原理の導入や透明性の向上を</li> </ul>	<p>&lt;横浜市&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① メガターミナルオペレーター化において、スケールメリットを生かした生産性の向上を図る観点から、オペレーションの高効率化への取り組み</li> </ul>

### 3. 地方港の規制緩和について

組 合	船 社	荷 主	港湾管理者
<p>&lt;全国港湾&gt;</p> <p>① 地方港の位置付け、役割、セーフティネット対策等今後の議論の中で提案</p> <p>&lt;港運同盟&gt;</p> <p>① 事業者数も少なく、中小事業者が多いことから、市場に全てをゆだねるのではなく、緊急調整措置の導入が必要</p> <p>② 労働者保有基準について、 ・事業協同組合の場合は、特定港湾と同様 1.5 倍 ・単一事業者の場合は、弾力的、段階的な実施をすべき</p> <p>③ 地方港の規制緩和の実施は経済環境好転（実質経済成長率が 2～3%）後に</p>	<p>&lt;船主協会&gt;</p> <p>① 主要 9 港での規制緩和影響等を考慮し、地方港の担うべき役割を整理した上で、地方港の活性化を図る方向での検討をすべき</p> <p>② 効率化の推進、競争力向上が図られることが重要であり、新たな競争の土壌が生まれ、地方港の活性化が図られることを期待</p> <p>&lt;内航総連&gt;</p> <p>① 効率化の遅れている地方港は、効率化を通じ競争力の向上を期待</p> <p>② 大手船会社相手の料金体系が小規模な内航業者の地方港にそのまま持ち込まれることのないように配慮</p> <p>&lt;外船協&gt;</p> <p>① 地方港の緩和は早急に実施してほしい</p> <p>② 主要港のさらなる規制緩和を優先すべき</p>	<p>&lt;通農協&gt;</p> <p>① アンケート結果 63%：早急に実施すべき 34%：慎重に実施すべき 3%：実施は慎重であるべき</p> <p>－早急に実施すべき ・特性に合わせた料金体系の構築 ・国際競争力強化 等</p> <p>－慎重に実施すべき ・各方面に偏りなく実施するため ・安定的な物流のため事業者との十分な調整 ・主要港の更なる規制緩和を先に実施した後にすべき 等</p> <p>－実施については慎重であるべき ・早急な規制緩和は混乱を招く 等</p> <p>&lt;経団連&gt;</p> <p>① 実施すべきという意見が過半数</p> <p>② 地域の特殊性や実情を十分把握し、混乱のないよう配慮の上、できるだけ速やかに逐次実施へ</p> <p>&lt;日本貿易会&gt;</p> <p>① 地方港の規制緩和だけでなく主要 9 港の一層の規制緩和を</p> <p>② 将来的には港湾の統廃合も視野に</p>	<p>&lt;広島県&gt;</p> <p>① 中国運輸局主催「地方港の規制緩和に係る懇談会」でのヒアリング結果として、広島港関係者の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者             <ul style="list-style-type: none"> <li>－港運事業のみならず全体の規制緩和についての議論が必要</li> </ul> </li> <li>・事業者             <ul style="list-style-type: none"> <li>－賛否両論あり</li> </ul> </li> <li>・荷主             <ul style="list-style-type: none"> <li>－肯定的</li> </ul> </li> <li>・船社             <ul style="list-style-type: none"> <li>－基本的に賛成だが、慎重に検討の上実施すべき</li> </ul> </li> <li>・労組             <ul style="list-style-type: none"> <li>－時期尚早</li> </ul> </li> </ul>

# アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾

## 【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK, March 2003, Containerisation International 他

## 【我が国の主要港の相対的地位の低下】

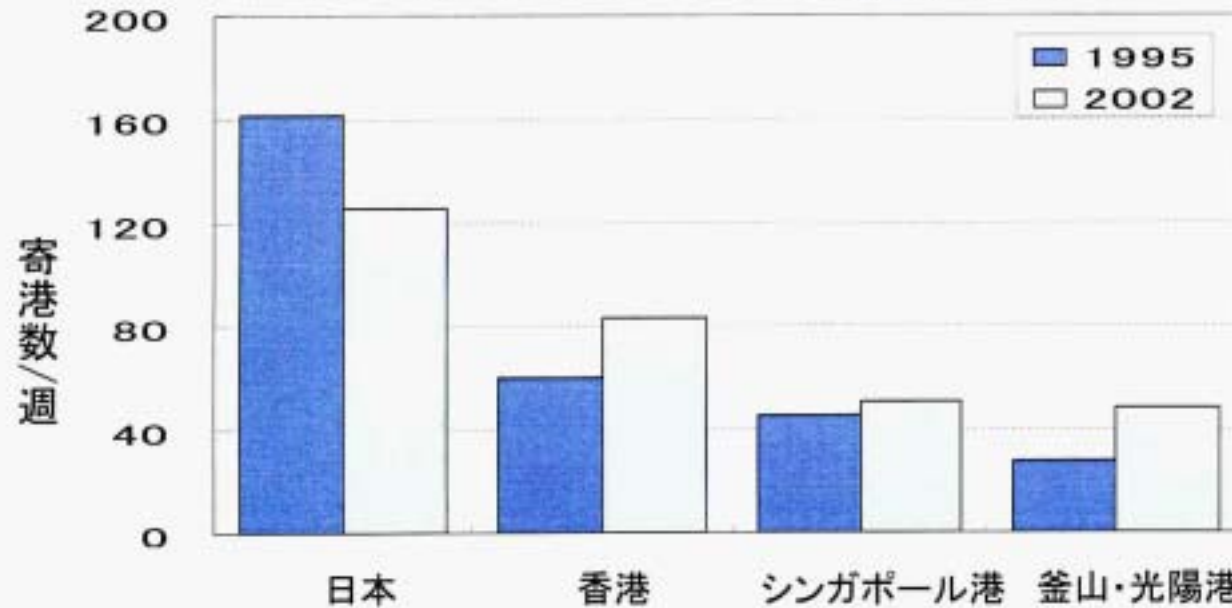
(単位: 千TEU)



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年データ)  
 March 2002, Containerisation International (2001年データ(速報値))  
 March 2003, Containerisation International (2002年データ(速報値))

# 我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少

【アジア主要港における基幹航路寄港便数】



出典：国際輸送ハンドブック  
 注1：基幹航路：北米、欧州航路  
 注2：日本は主要5港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）

【国別大型コンテナ船寄港回数（5,000TEU以上）】

順位	1999年		2001年	
	国名	寄港回数	国名	寄港回数
1	日本	839	中国	2,055
2	中国	692	日本	1,246
3	米国	609	米国	973
4	シンガポール	388	シンガポール	753
5	オランダ	334	台湾	696

出典：国土技術政策  
 総合研究所資料



# スーパー中枢港湾の育成

相対的地位が低下している我が国港湾の国際競争力の強化

目標: アジア諸国の主要港湾を凌ぐ港湾コストとリードタイム(時間コスト)の実現

- ・港湾コストは釜山港・高雄港並みに約3割低減
- ・リードタイムは現状3~4日をシンガポール港並みの1日程度まで短縮

《 スーパー中枢港湾において展開する施策 》

## 臨海部国際物流拠点の形成

- ・ロジスティクス産業の集積
- ・生産・研究開発拠点と海外事業所を結ぶ原材料、部品等の最適輸送体制の形成(サプライチェーンマネジメント)

## コスト競争力の確保

- ・ターミナルコストの低減
- ・国内フィーダーサービスコストの低減
- ・タグ等船舶サービスコストの低減



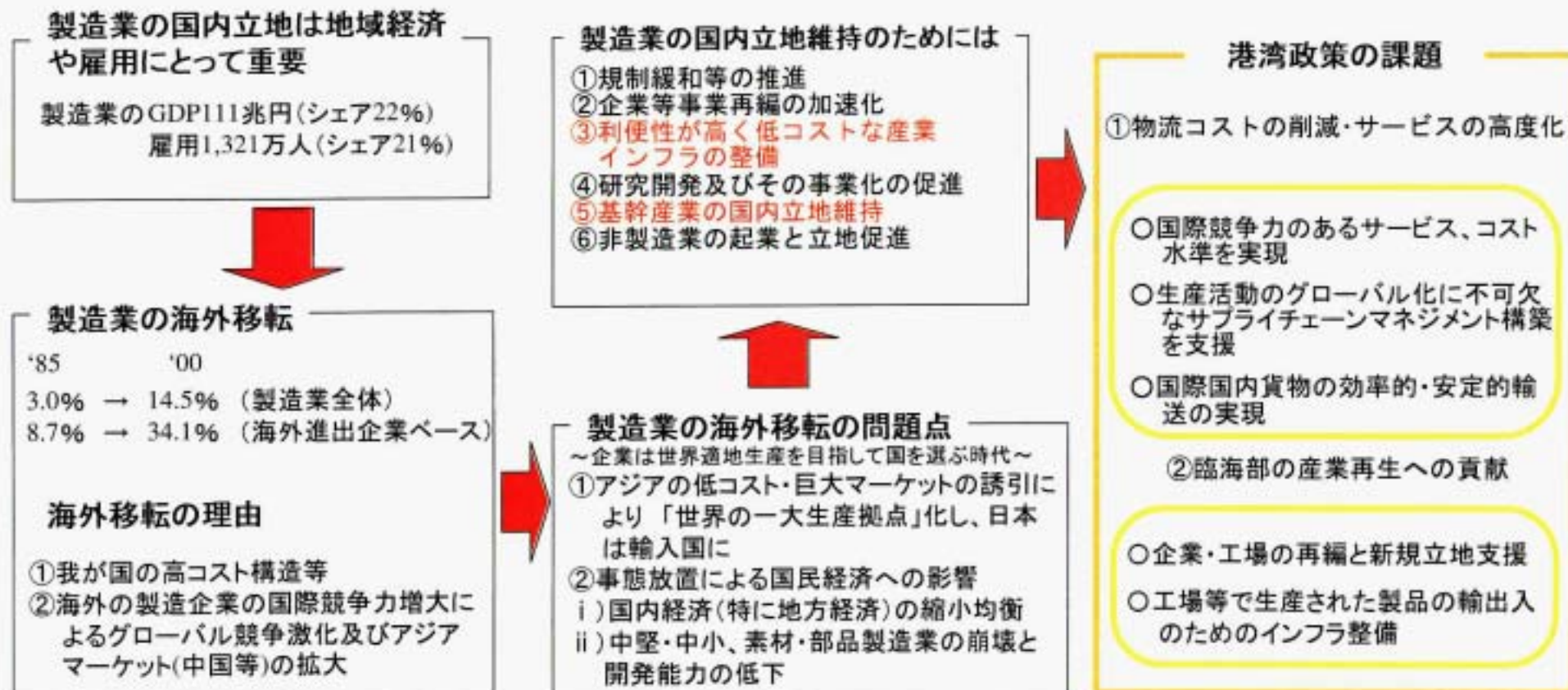
## 世界水準の港湾サービスの提供

- ・大水深かつ大規模の岸壁整備
- ・港湾物流情報プラットフォームの構築
- ・CIQを含めた港湾のフルオープン化
- ・ターミナルシステムの統合、IT化・自動化
- ・ターミナル施設の大規模化

## ターミナル経営の改革

- ・港湾施設の長期リース制度の導入等〔制度化済〕
- ・大規模ターミナルオペレーターの設立

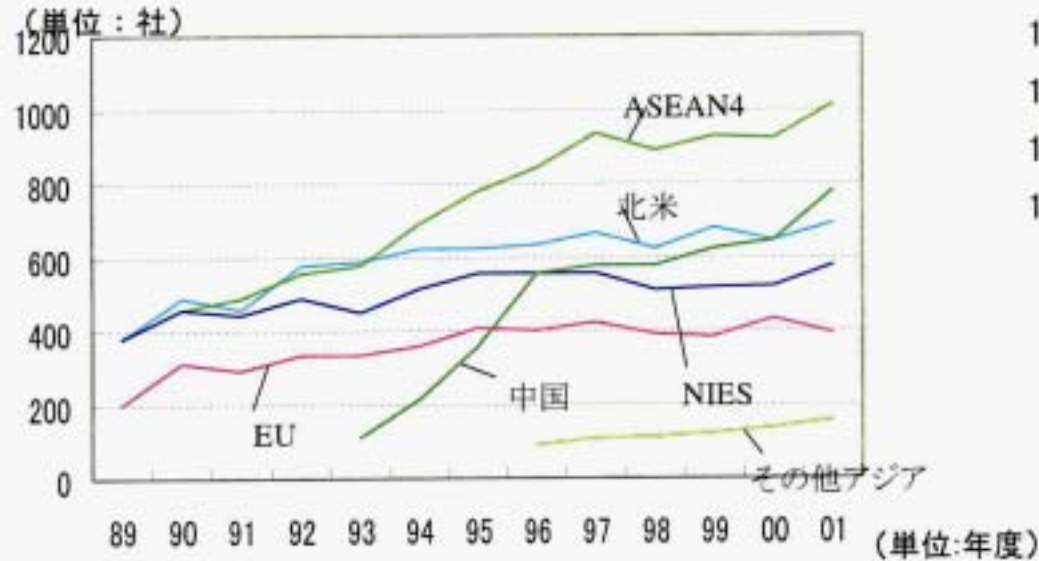
# 我が国の製造業を中心とした経済活性化と港湾政策の課題



# 日本企業の海外進出動向

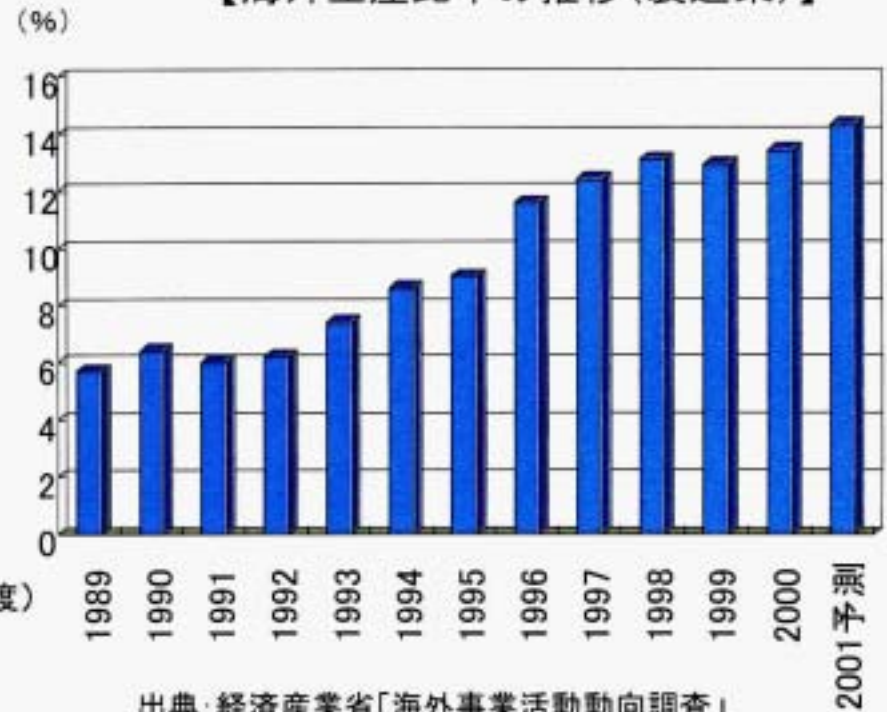
■ 1990年代中ごろから、中国に生産拠点を移す企業が目だって増加。2001年には、生産拠点数で北米を上回り、年間約800件の進出がある。

【海外進出日系企業数の推移】



出典:国際協力銀行

【海外生産比率の推移(製造業)】

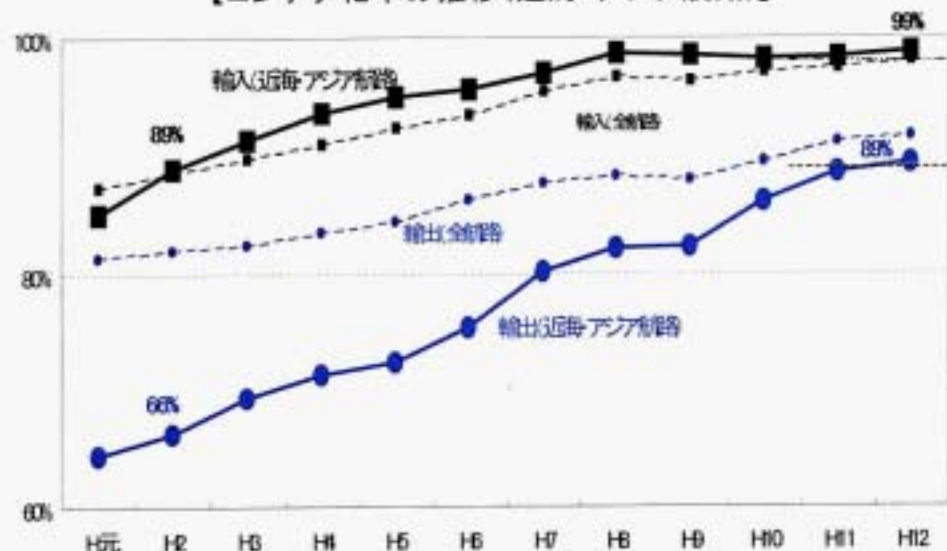


出典:経済産業省「海外事業活動動向調査」

# コンテナ化の進展

定期船の輸送形態は、雑貨輸送からコンテナ輸送へ

【コンテナ化率の推移(近海・アジア航路)】



※) コンテナ化率 (%) = (外貨定期コンテナ貨物量 / 外貨定期船貨物量) × 100 (%)  
「港湾統計」及び港湾局計画課調べ



【従前、バラ貨物荷役】

雑貨輸送から  
コンテナ輸送へ



【コンテナ中身】

【現在、コンテナ荷役】

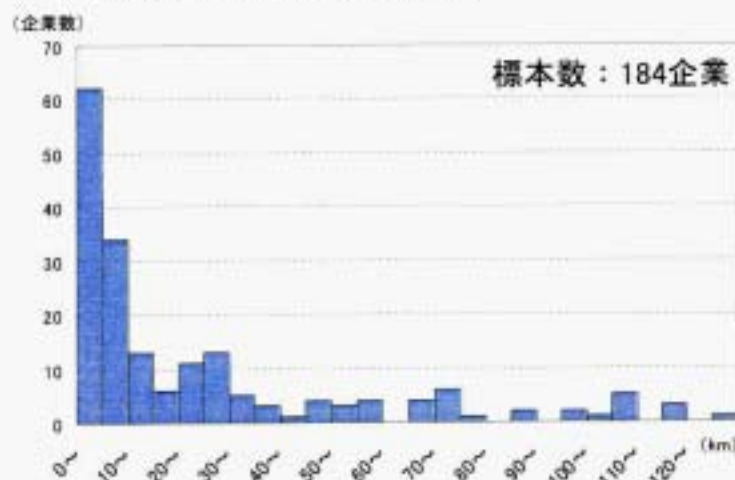
# 地域の外貿コンテナ港湾と主な利用企業

## 【地域の外貿コンテナ港湾と利用企業の実態】

地域の外貿コンテナ港湾は、  
地域の企業活動を支える物流拠点

→ 利用企業は、利用港湾から  
50km以内に約80%が集中。

## ○地域の外貿コンテナ取扱港湾における 主な利用企業までの距離



— 参 考 —

利用企業から利用 港湾までの距離	立地企業の 割合
15km以内	約60%
30km以内	約75%
50km以内	約80%

出典：国土交通省港湾局調べ

## ○地域の外貿コンテナの取扱い港湾と主な利用企業

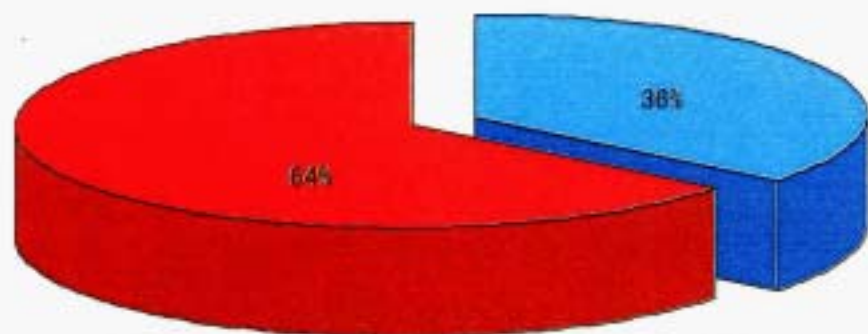
港名	コンテナ貨物 (TEU)	主な利用企業	大宗品目
千葉	57,775	重機会社、化学会社、電子会社など	鉱産品、金属機械など
水島	57,138	自動車会社、製鉄会社、ビール会社、化学会社など	合成樹脂、鋼材、非鉄金属など
岩国	40,144	アクリル会社、製紙会社など	石油化学製品、紙など
伏木富山	38,345	化学工業会社、アクリル会社など	化学品、非鉄金属など
徳山下松	35,243	化学薬品会社、鉄鋼会社、製鉄会社など	化学薬品、原綿など
秋田	29,282	木材会社、製紙会社など	林産品など
八戸	24,425	金属会社、化学工業会社、製紙会社、木材会社など	軽工業品、化学工業品など
細島	22,131	化学薬品会社など	化学薬品、合成樹脂など
松山	19,837	化成品会社、鉱産会社など	化学工業品、鉱産品など
直江津	19,329	電気機械会社、化学品会社など	化学品、電気機械品など
金沢	18,216	産業機械会社、合繊会社など	産業機械、糸など
鹿島	18,044	石材会社、化学薬品会社など	鉱産品など
伊万里	17,399	家具会社、食品会社など	農林水産品、軽工業品など
石狩洞新	15,845	住宅建築会社、インテリア会社など	軽工業品、靴工業品など
敦賀	15,325	電気機械会社など	テレビ、ブラウン管など
小名浜	15,162	化学工業会社など	化学工業品など
境	13,966	製紙会社、農機会社など	板紙など
高松	12,563	衣料会社、自動車関連会社など	自動車エンジン、衣類など
福山	12,204	アパレル会社、漬物会社など	繊維製品、野菜など
大分	11,317	印刷製品会社、製紙会社など	トナーカートリッジ、ロール紙など
八代	10,469	製紙会社、材木会社など	新聞ロール紙
今治	10,275	化学工業会社、電気機器会社など	化学工業品、電球、照明器具等
三島川之江	9,984	製紙(株)など	ラテックス、古紙、製紙原料など
小松島	9,252	アパレル会社、食品会社、化学工業会社など	繊維製品、野菜類など
酒田	9,176	豆会社など	落花生など
舞鶴	8,776	ガラス会社、衣料会社など	軽工業品
三河	8,583	化学工業会社、ゴム会社、電機機器会社など	化学工業品、金属機械など
高知	8,853	電化製品会社、農業生産資材会社など	軽工業品など
日立	8,665	製紙会社など	鉱産品、林産品など
宇部	5,767	ガラス会社、物産会社など	ナイロンチップ、ケミカル製品など
和歌山下津	5,515	化学品会社、精製会社など	化学工業品など
熊本	4,750	電気製品会社、家具会社など	金属機械、靴工業品など
長崎	3,737	造船会社、食品会社など	鉱産品など
三田尻	3,639	金属機械会社、化学工業会社など	金属機械、化学工業品など
粟蘭	2,104	鉄鋼会社など	
合計	12,617,266		

※) 地域の港湾で、外貿コンテナ定期航路が開港されている港湾

出典：「平成12年港湾統計」(国土交通省総合政策局情報管理部)を元に国土交通省港湾局作成

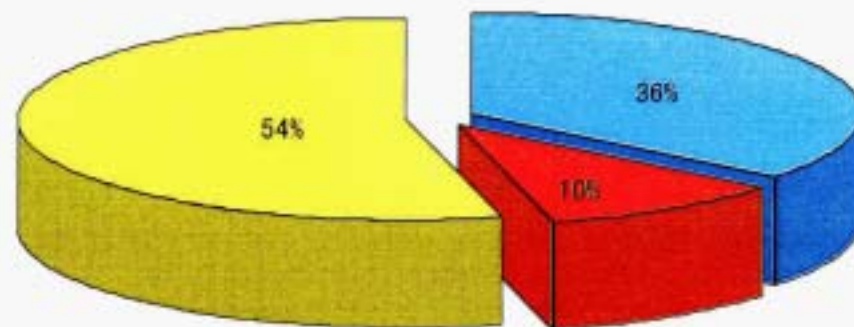
## 地域の外貿コンテナ港湾における貨物取扱の現状

地域の外貿コンテナ港湾における  
コンテナ取扱ターミナルの利用の現状



■ コンテナのみを取扱うターミナルを有する港湾  
■ コンテナとバルク貨物の両方を取扱うターミナルを有する港湾

コンテナとバルク貨物を取扱うターミナル  
におけるコンテナの取扱比率



■ 50%以下    ■ 50~80%    ■ 80%以上

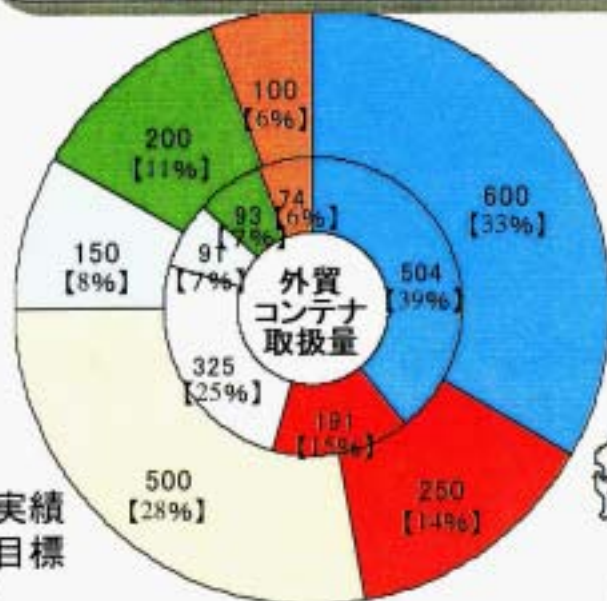
# 日本の外貿コンテナ貨物取扱量

日本の外貿コンテナ取扱港は61港あるが、そのうち主要9港(京浜、名古屋、大阪、神戸、関門、千葉、清水、四日市及び博多)で全体の90%・1,151万TEU、その他49港で全体の10%・128万TEU程度を取扱っている。(2002年実績)

## 《 中枢・中核国際港湾 》

**中枢国際港湾**: 東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州

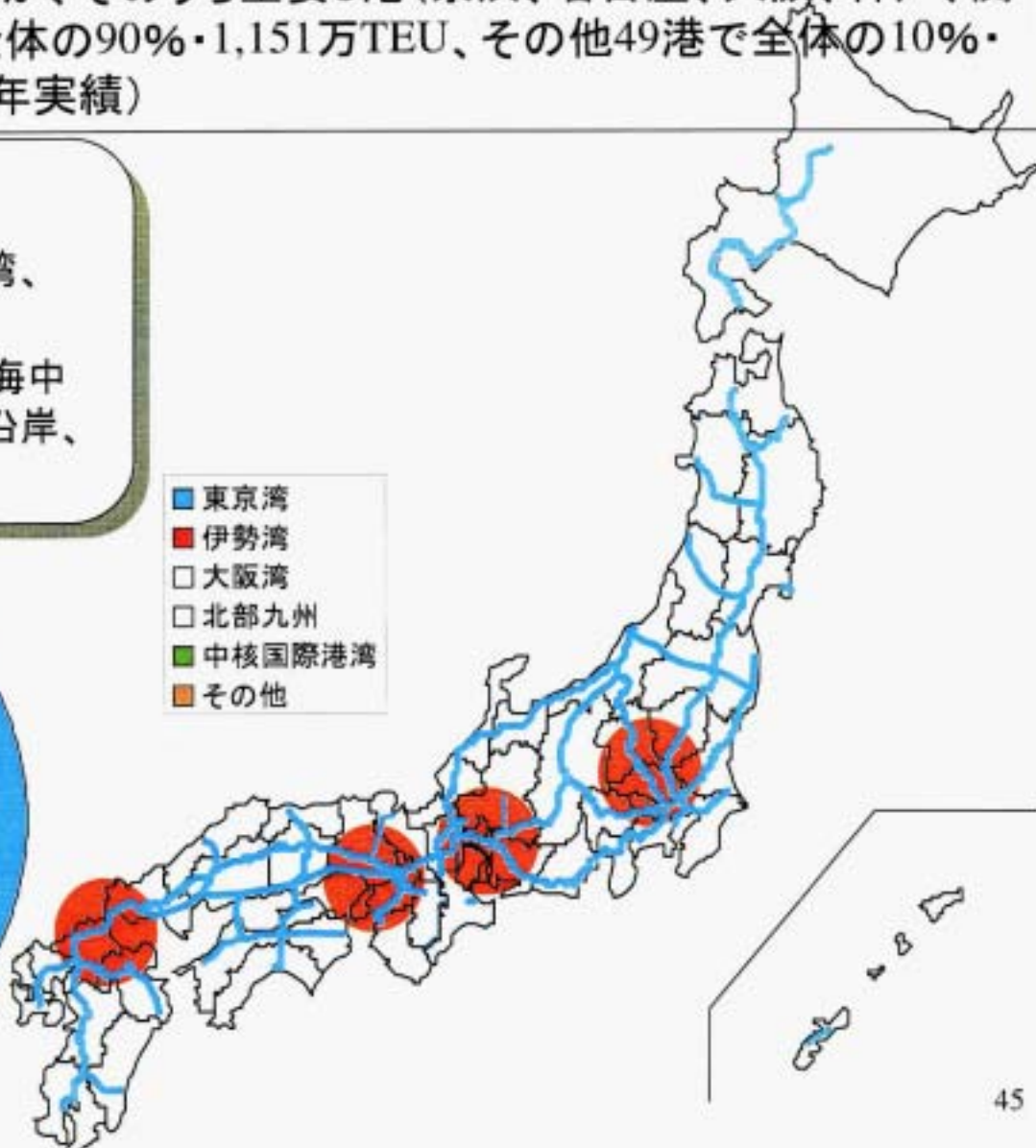
**中核国際港湾**: 北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域



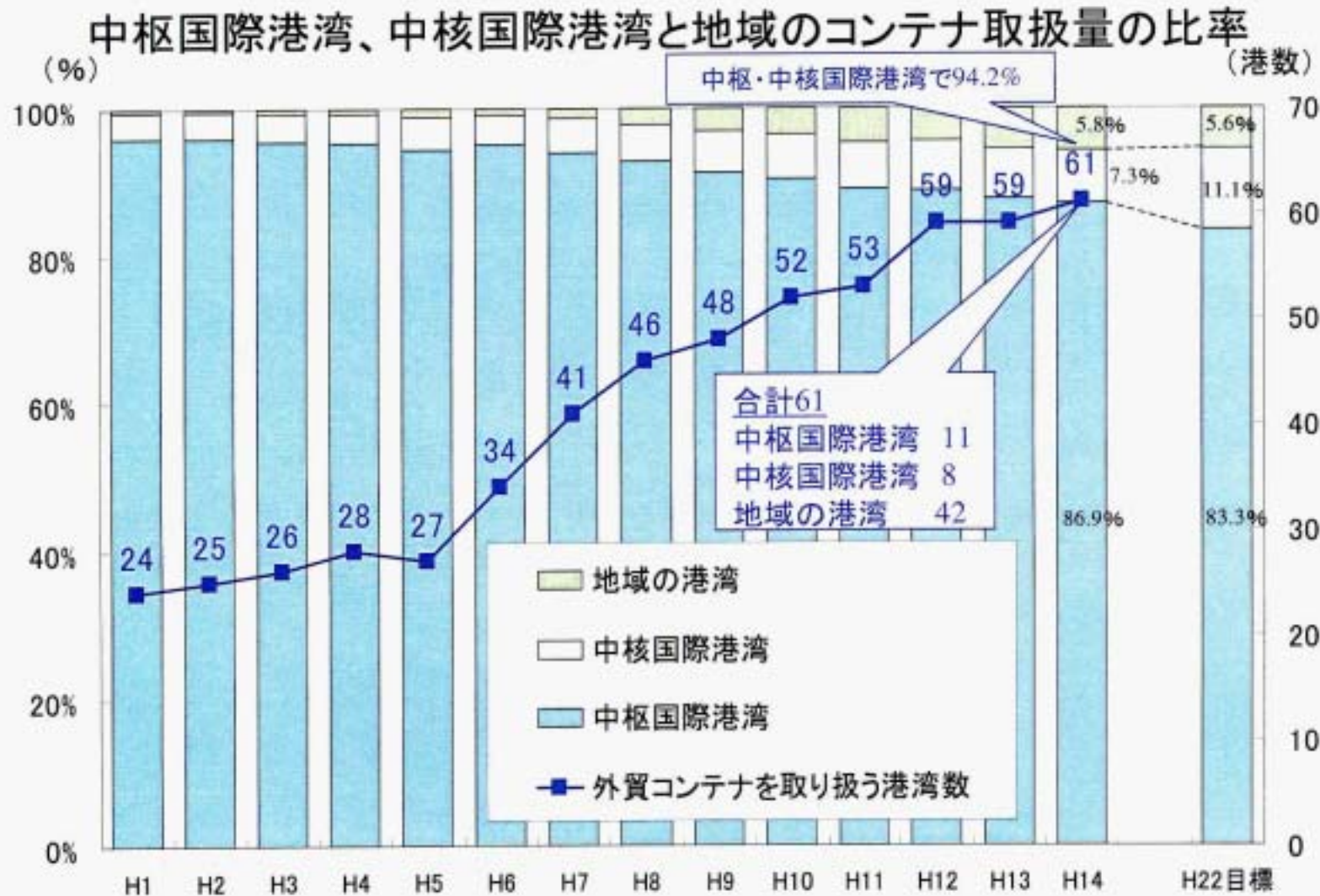
内側: 2002年実績  
外側: 2010年目標  
単位 千TEU

※パーセント表示は端数処理のため合計が100にならない場合がある

- 東京湾
- 伊勢湾
- 大阪湾
- 北部九州
- 中核国際港湾
- その他



# 地域の外貿コンテナ貨物量の推移



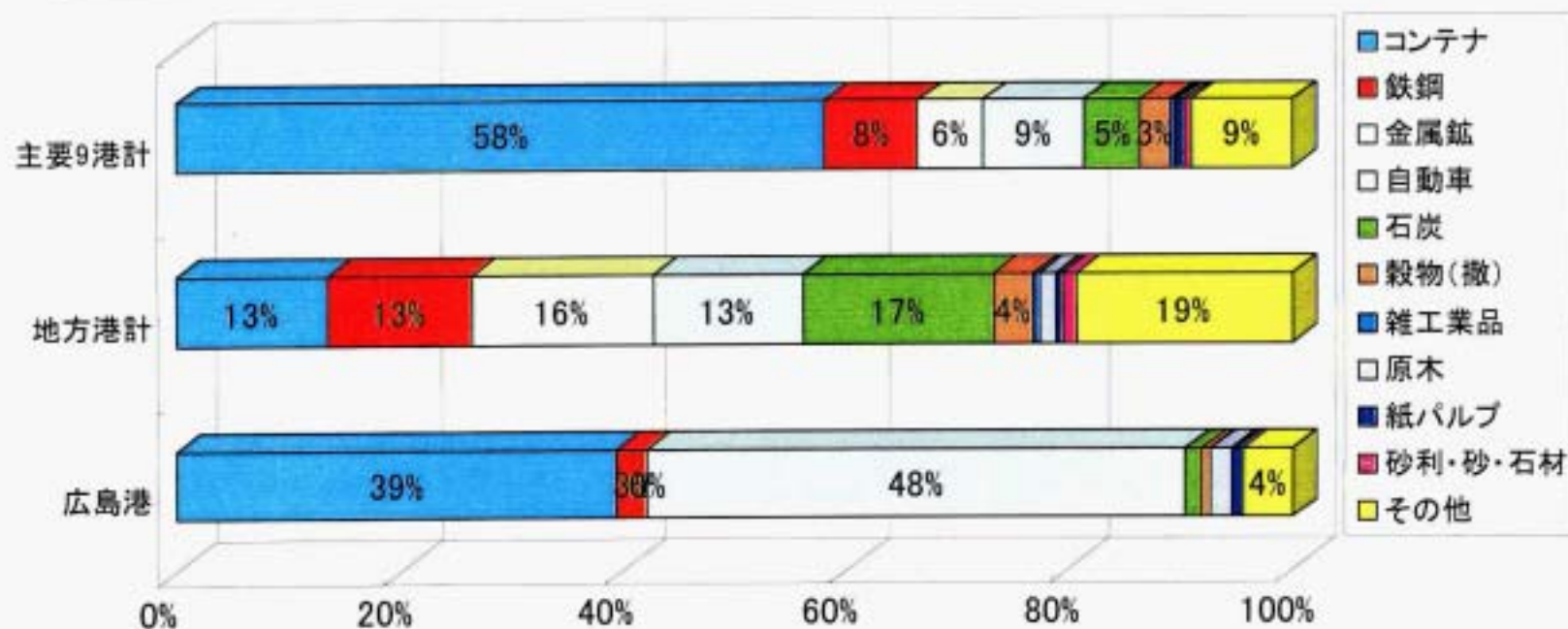
中枢国際港湾:京浜、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多  
 中核国際港湾:苫小牧、仙台塩釜、新潟、常陸那珂、清水、広島、志布志、那覇  
 出典:「港湾統計」及び国土交通省港湾局調べ



# 港湾運送事業における地方港と主要9港の違い

## ①コンテナ貨物か在来貨物か

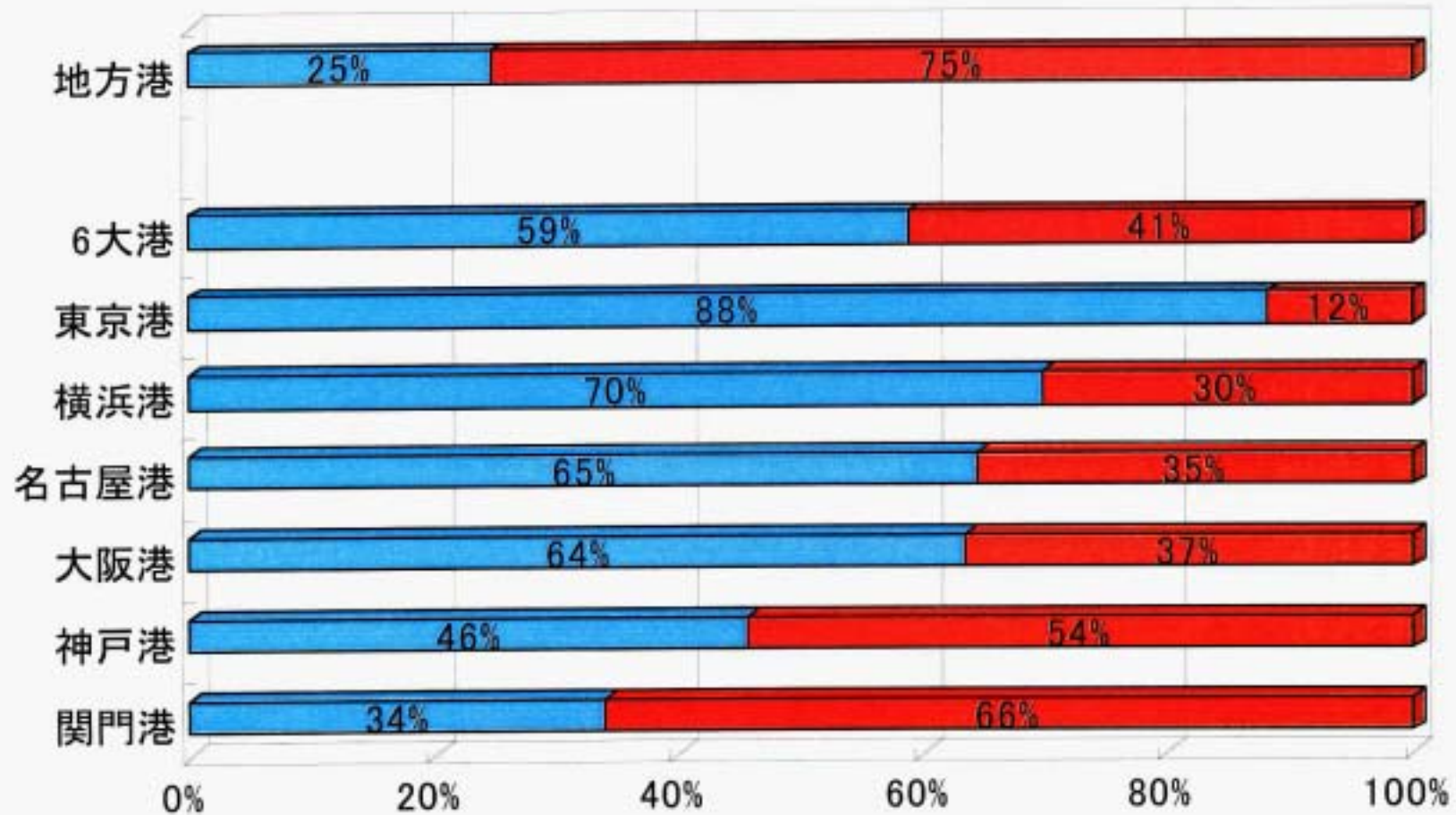
地方港は、主要9港と比較すると、コンテナの割合が小さく、在来貨物の割合が高い。しかし、コンテナ貨物の割合が高い地方港も存在する。



資料 平成13年度版 港運統計資料(国土交通省海事局港運課)

## ②荷役構造の差

地方港は、主要9港と比較すると、革新荷役貨物の割合が低い。



地方港:事業者アンケート(平成14年度国土交通省実施)より作成  
6大港:厚生労働省「平成15年港湾運送事業雇用実態調査」

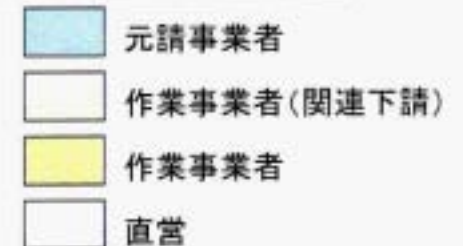
革新荷役 在来荷役

### ③荷主との関係

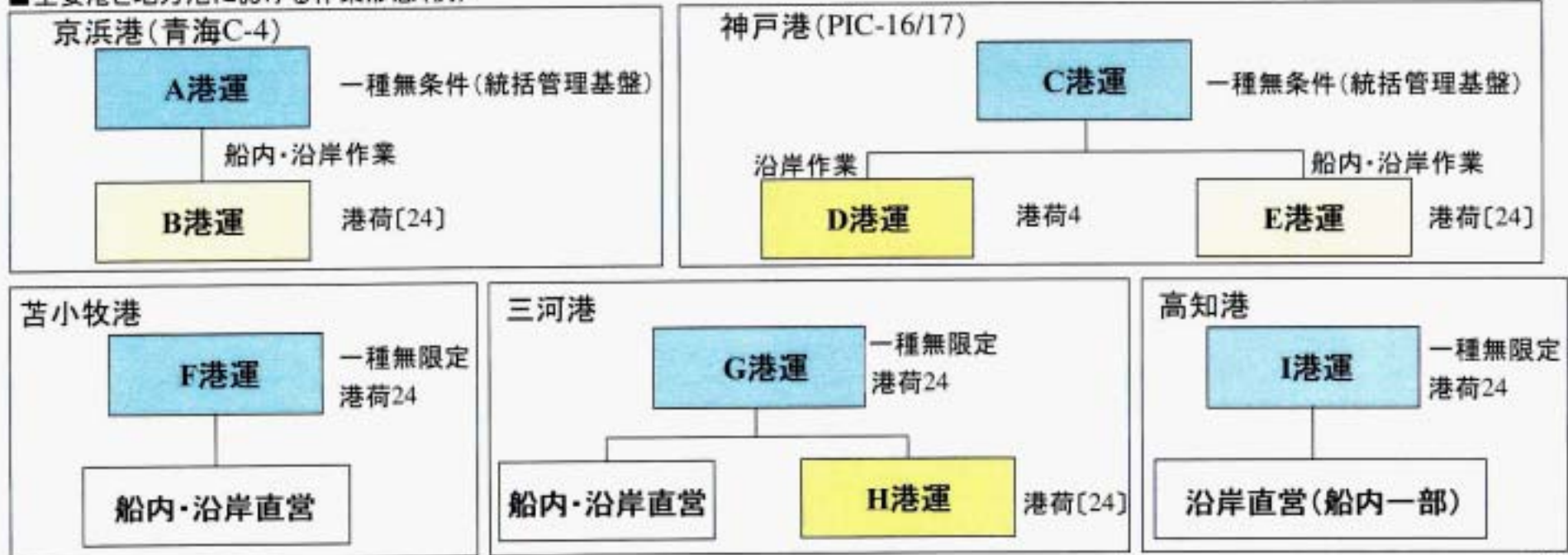
地方港は主要9港と比較して単独事業者に依存する割合が高い。また、一般的に取引事業者も少ない。したがって、地方港における事業者の作業形態は、関連下請事業者を抱えるほどの運送量がないため、直営かあるいは一部下請事業者を利用する形となっている。

■もっとも売上の多い取引先への売上高が70%を超える比率

	依存率7割を超える事業者比率	備考
地方港	約3割	アンケート回答237社
主要9港	約1割	平成13・14年度事業監査実施27社



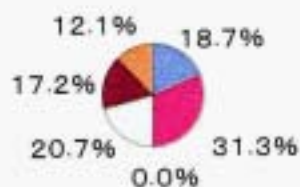
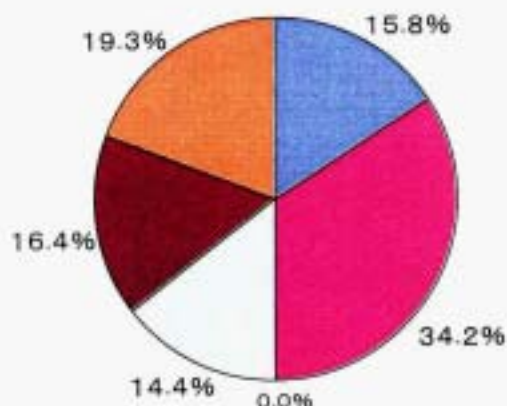
■主要港と地方港における作業形態(例)



## ④ 地方港は規模が小さい事業者が多い

【事業者の資産等の状況(1社平均)】

■ 流動資産 ■ 固定資産 □ 繰延資産 □ 流動負債 ■ 固定負債 ■ 自己資本等



一般港湾運送事業者(5大港) [61社] 一般港湾運送事業者(地方港) [93社]

【平成13年度】

(単位:百万円、%)

区 分	一般港湾運送事業者			
	5大港(構成比)		地方港(構成比)	
資産の部計	49,001	-	4,801	-
流動資産	15,490	15.8	1,795	18.7
固定資産	33,508	34.2	3,003	31.3
繰延資産	3	0.0	3	0.0
負債・資本の部計	49,001	-	4,801	-
流動負債	14,083	14.4	1,983	20.7
固定負債	16,041	16.4	1,652	17.2
自己資本等	18,877	19.3	1,166	12.1

## ⑤事業者の数が少ない

4社未満しか港湾運送事業者が存在しない港が多い

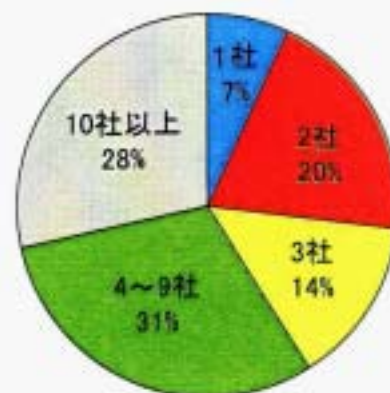


中小企業協同組合要件の弾力化が必要

平成15年3月末現在

	主要9港	地方港	全国計
事業者数(1港あたり)	80.4	6.7	13.8

地方港における事業者数別港数内訳



	1社	2社	3社	4~9社	10社以上
主要9港	0	0	0	2港	7港
地方港	6港	17港	12港	26港	24港

# 港湾運送事業における地方港と主要9港の共通点

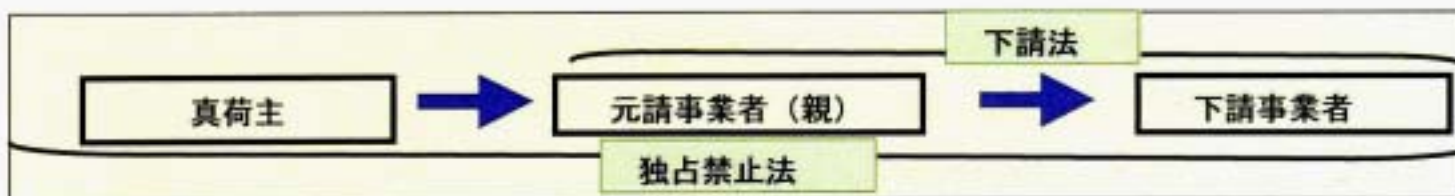
## 【目標】

## 【政策課題】

- |              |   |   |
|--------------|---|---|
| ①港湾の安定が必要    | → | <ul style="list-style-type: none"><li>・労働者保有基準1.5倍化</li><li>・料金変更命令、緊急監査制度</li><li>・一貫責任制度の維持</li></ul>       |
| ②悪質事業者の排除    | → | <ul style="list-style-type: none"><li>・欠格条項の強化</li><li>・労働者保有基準の1.5倍化</li></ul>                               |
| ③事業者の体力強化が必要 | → | <ul style="list-style-type: none"><li>・協同組合の結成等による共同化、規模拡大</li><li>・労働供給事業的性格から<br/>ターミナルオペレーターへの転換</li></ul> |

# 独禁法と下請法の適用関係について

下請代金支払遅延等防止法(下請法)は、下請取引の公正化を図るとともに、下請事業者の利益を保護することを目的として、昭和31年に制定。今回の改正で、運送業の委託取引も規制対象に追加(平成16年4月1日施行)。



独占禁止法	下請法(運送)
(目的) 私的独占、不当な取引制限及び不公正な取引方法の禁止等	(目的) 下請取引の公正化、下請事業者の利益保護
(定義・対象) 対象:全業種 <b>不公正な取引方法の禁止(独禁法19条)</b> 不公正な取引方法(公正取引委員会告示) ○一般指定(全業種に適用される指定) ○特殊指定(特定の業種に適用される指定) ■役務の委託取引 役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針(ガイドライン)	(定義・対象) 対象:製造業、情報産業、 <b>運送業</b> 等 <b>対象資本金区分</b> (元請) 3億円超 3億円以下~1000万円超 (下請) 3億円以下~1000万円超 1000万円以下
	(義務・罰則) <b>【義務】</b> ○注文書の交付義務 ○書類作成・保存義務 ○支払期日の設定義務 ○遅延利息の支払義務 <b>【義務違反の罰則】</b> 30万円以下の罰金
(禁止行為) <b>不公正な取引方法</b> ○代金の支払遅延 ○代金の減額要請 ○著しく低い対価での取引の要請 ○やり直しの要請 ○協賛金等の負担の要請 等	(禁止行為) <b>親事業者の遵守事項</b> ○下請代金の支払遅延 ○下請代金の減額 ○買いたたき 等
(禁止行為を行った場合の措置) 排除勧告 → 審決確定後も勧告に従わない場合 → 2年以下の懲役又は300万円以下の罰金	(禁止行為を行った場合の措置) 勧告 → 勧告に従わない場合 → 必要に応じ公表

# 下請代金支払遅延防止法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、本法施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講ずるべきである。

- 一 親事業者と下請事業者を画する資本金基準等の在り方については、事業者間の委託取引の実態把握を踏まえ、受託者に対する優越的地位の濫用行為について迅速に対処できるよう、検討すること。  
また、**本法の対象とならない取引における優越的地位の濫用行為に対しては、独占禁止法に基づき厳正に対処すること。**
- 二 **貨物運送事業分野については、真荷主と元請事業者との間の取引においても荷主が優越的地位に立つ傾向が高いことを踏まえ、荷主の優越的地位の濫用行為の防止を図る観点から、独占禁止法に基づく特定の不正な取引方法の指定など所要の措置を講ずること。**
- 三 物品の製造のために使用される治具等の特殊工具等については、製造する物品との密接不可分な関連性、転用可能性の有無及びその製造委託の実態把握に努め、金型の製造委託と同様の状況があると認められる場合には本法の対象とすることについて検討すること。
- 四 下請取引の公正及び下請事業者の利益の保護を一層促進する観点から、附則に定める5年後の見直し規定にかかわらず、情報成果物作成委託及び役務提供委託に係る本法の施行状況を踏まえ、検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずること。
- 五 本法の円滑かつ実効性のある運用を図るため、下請取引検査官の増員及び資質の向上を含め、執行体制を早急に強化するよう努めるとともに、関係省庁・機関との緊密な連携体制を整備すること。
- 六 本法の周知徹底を図るため、親事業者及び下請事業者に対する一層の広報の充実に努めること。



# 港湾運送事業者と荷主、船社間における 独禁法と下請法の適用関係について

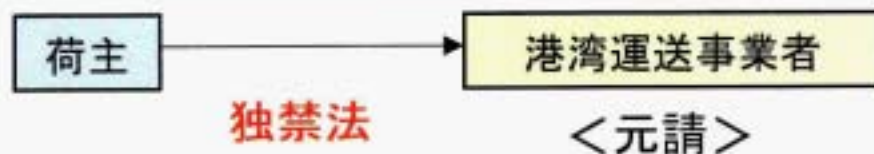
## 基本的な考え方



(注) 下請法は、一般法である独禁法の特別法である。

下請法の適用に関しては、資本制限等があり、下請法が適用されない場合には、独禁法が適用されることとなる。

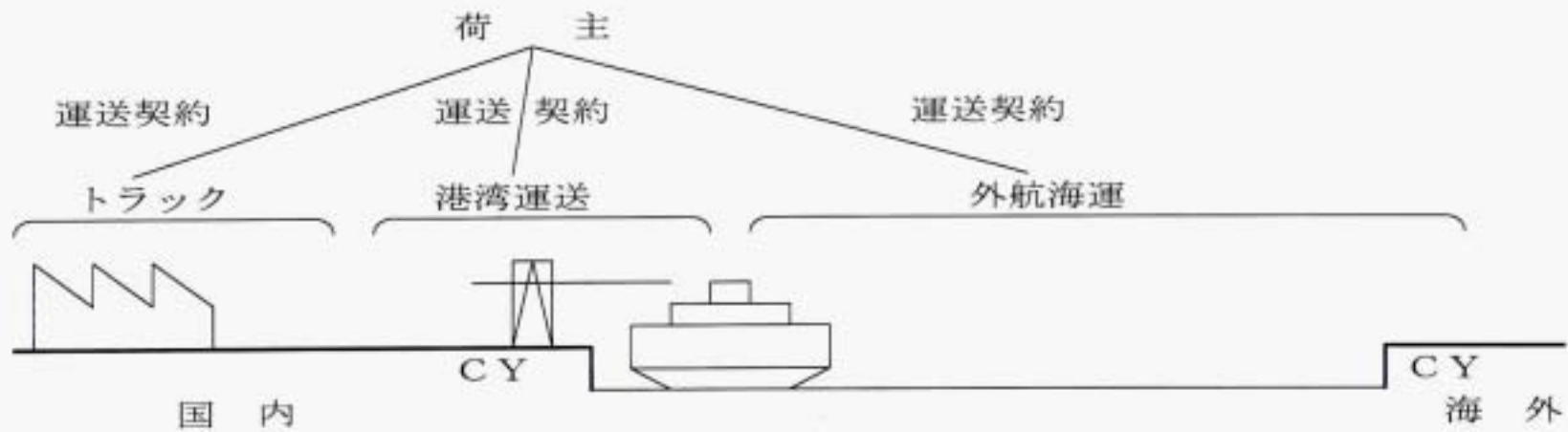
## 1. 荷主が直接、港湾運送事業者に運送委託する場合



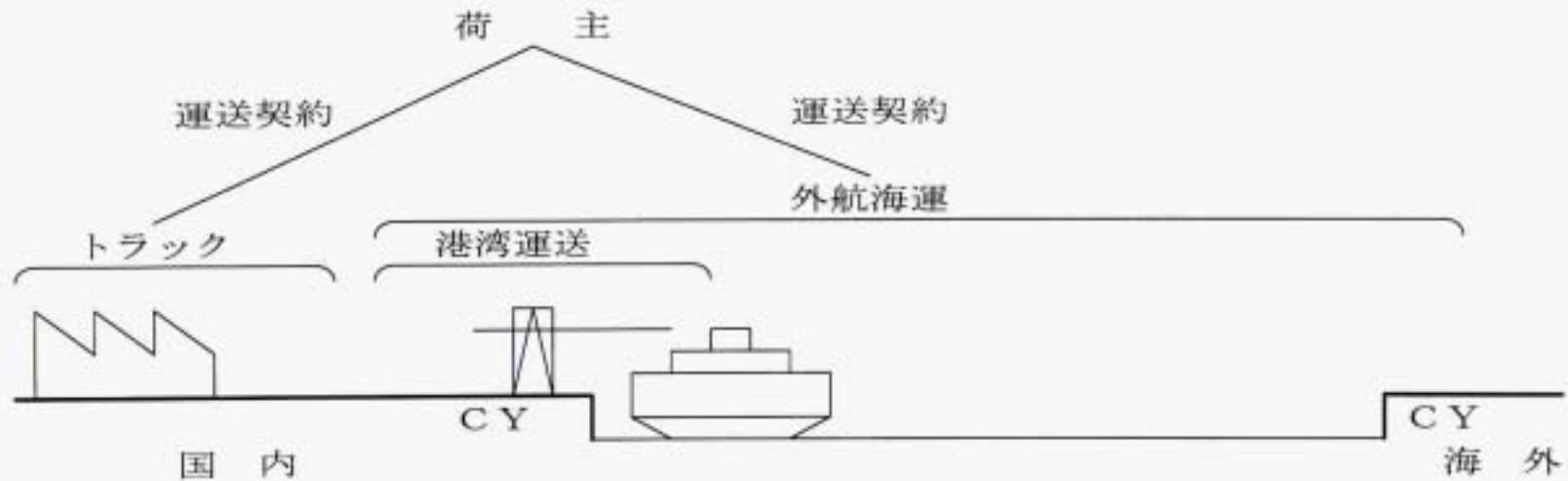
## 2. 荷主が船社を通じて運送委託する場合



1. 荷主が直接、港湾運送事業者に運送委託する場合



2. 荷主が船社を通じて運送委託する場合



## 規制緩和に伴って引受義務を廃止した運送事業法

### 道路運送法（抄）

（運送引受義務）

第十三条 一般旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く。次条において同じ。）は、次の場合を除いては、運送の引受けを拒絶してはならない。

- 一 当該運送の申込みが第十一条第一項の規定により認可を受けた運送約款（標準運送約款と同一の運送約款を定めているときは、当該運送約款）によらないものであるとき。
- 二 当該運送に適する設備がないとき。
- 三 当該運送に関し申込者から特別の負担を求められたとき。
- 四 当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき。
- 五 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき。
- 六 前各号に掲げる場合のほか、国土交通省令で定める正当な事由があるとき。

（運送の順序）

第十四条 一般旅客自動車運送事業者は、運送の申込みを受けた順序により、旅客の運送をしなければならない。ただし、急病人を運送する場合その他正当な事由がある場合は、この限りでない。

### 貨物自動車運送事業法（抄）

（公衆の利便を阻害する行為の禁止等）

- 第二十五条 一般貨物自動車運送事業者は、荷主に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない。
- 2 一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。
  - 3 一般貨物自動車運送事業者は、特定の荷主に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない。
  - 4 国土交通大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、当該行為の停止又は変更を命ずることができる。。

貨物自動車運送事業（トラック）については、規制緩和（免許制→許可制）に伴い、差別的取扱の禁止規定は残したが、引受義務は廃止。

○一般乗合旅客自動車運送事業（バス）

○一般常用旅客自動車運送事業（タクシー）

については、現在も引受義務規定が存在する。

・差別的取扱の禁止はなく、運送の順序規定あり。

## 海上運送法（抄）

（運送の引受義務）

第十二条 一般旅客定期航路事業者は、指定区間においては、次の場合を除いて、旅客、手荷物及び小荷物の運送並びに自動車航送をする一般旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送を拒絶してはならない。

- 一 当該運送が法令の規定、公の秩序又は善良の風俗に反するとき。
- 二 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき。
- 三 当該運送が第九条の規定により認可を受けた運送約款に適合しないとき。

（不当な差別的取扱いの禁止）

第十三条 一般旅客定期航路事業者は、旅客、手荷物及び小荷物の運送並びに自動車航送をする一般旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送をする場合において、特定の利用者に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない。

（準用規定）

第十九条の六の三 第十条の二、第十三条、第十九条第二項及び第十九条の二の規定は、人の運送をする貨物定期航路事業について準用する。

2 （略）

貨物定期航路事業等については、規制緩和（免許制→許可制）に伴い差別的取扱いの禁止は残したが、引受義務は廃止した。

なお、離島航路等、大臣が指定する旅客航路については、現在も引受義務が存在する。

## 鉄道営業法（抄）

第四条 伝染病患者ハ国土交通大臣ノ定ムル規程ニ依ルニ非サレハ乗車セシムルコトヲ得ス

2 附添人ナキ重病者ノ乗車ハ之ヲ拒絶スルコトヲ得  
第五条 火薬其ノ他爆発質危険品ハ鉄道カ其ノ運送取扱ノ公告ヲ為シタル場合ノ外其ノ運送ヲ拒絶スルコトヲ得

第六条 鉄道ハ左ノ事項ノ具備シタル場合ニ於テハ貨物ノ運送ヲ拒絶スルコトヲ得ス

- 一 荷送人カ法令其ノ他鉄道運送ニ関スル規定ヲ遵守スルトキ
- 二 貨物ノ運送ニ付特別ナル責務ノ条件ヲ荷送人ヨリ求メサルトキ
- 三 運送カ法令ノ規定又ハ公ノ秩序若ハ善良ノ風俗ニ反セサルトキ
- 四 貨物カ成規ニ依リ其ノ線路ニ於ケル運送ニ適スルトキ
- 五 天災事変其ノ他已ムヲ得サル事由ニ基因シタル運送上ノ支障ナキトキ

2 前項ノ規定ハ旅客運送ニ之ヲ準用ス

第七条 運送ニ付特別ノ設備ヲ要スル貨物ニ関シテハ鉄道ハ其ノ設備アル場合ニ限り之ヲ引受クルノ義務ヲ負フ

第九条 貨物ハ運送ノ為受取りタル順序ニ依リ之ヲ運送スルコトヲ要ス但シ運輸上正当ノ事由若ハ公益上ノ必要アルトキハ此ノ限ニ在ラス

- ・引受義務あり
- ・差別的取扱いの禁止なく、運送の順序規定あり

## 航空法（抄）

（運賃及び料金）

第百五条（略）

2 国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該本邦航空運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。

一 特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものであるとき。

二 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがあるものであるとき。

三 他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき。

3～4（略）

・差別的取扱いの禁止のみ  
・引受義務なし

## 倉庫業法（抄）

（差別的取扱いの禁止）

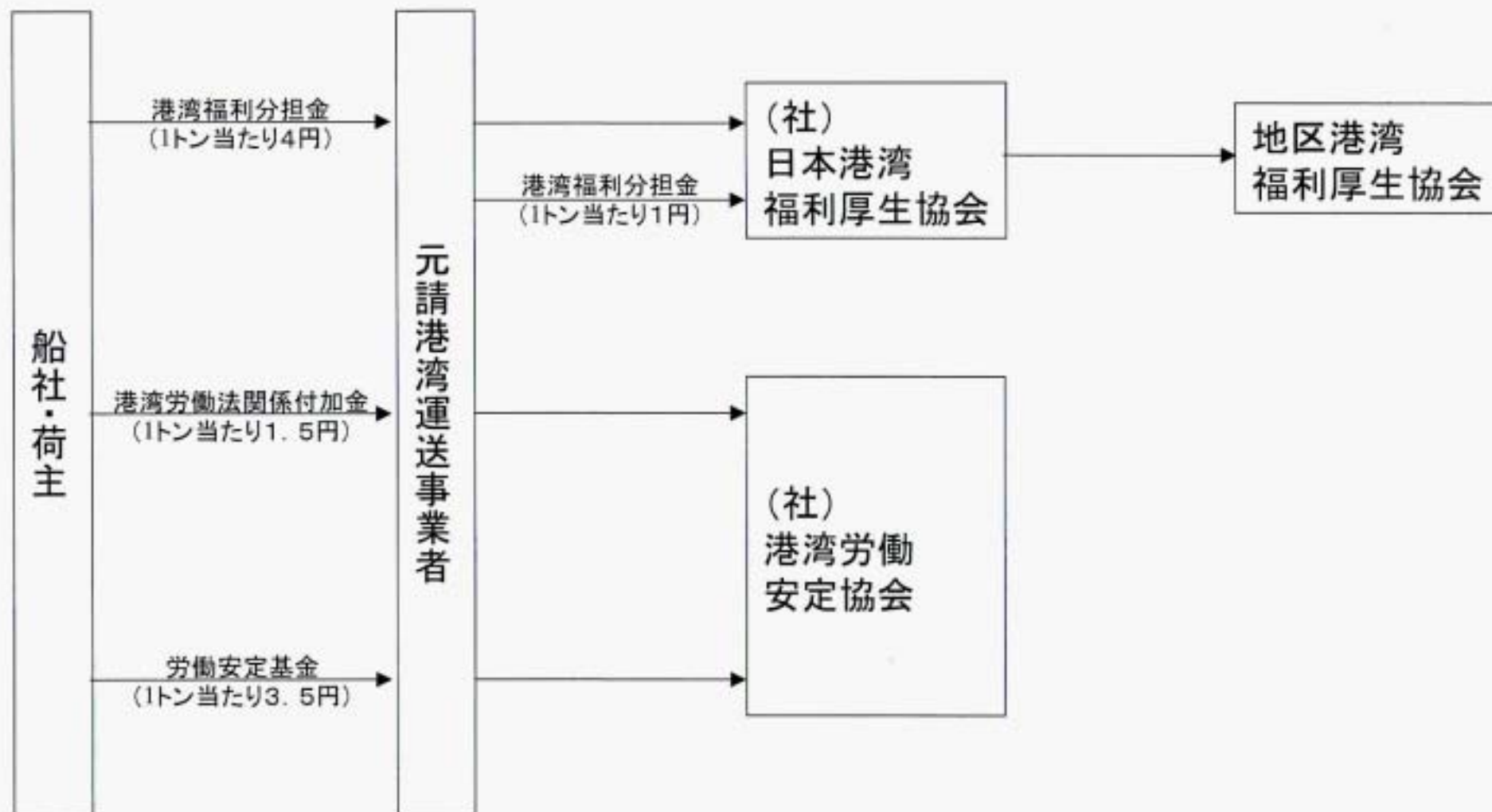
第十条 倉庫業者は、特定の利用者に対して不当な差別的取扱いをしてはならない。

・差別的取扱いの禁止のみ  
・引受義務なし

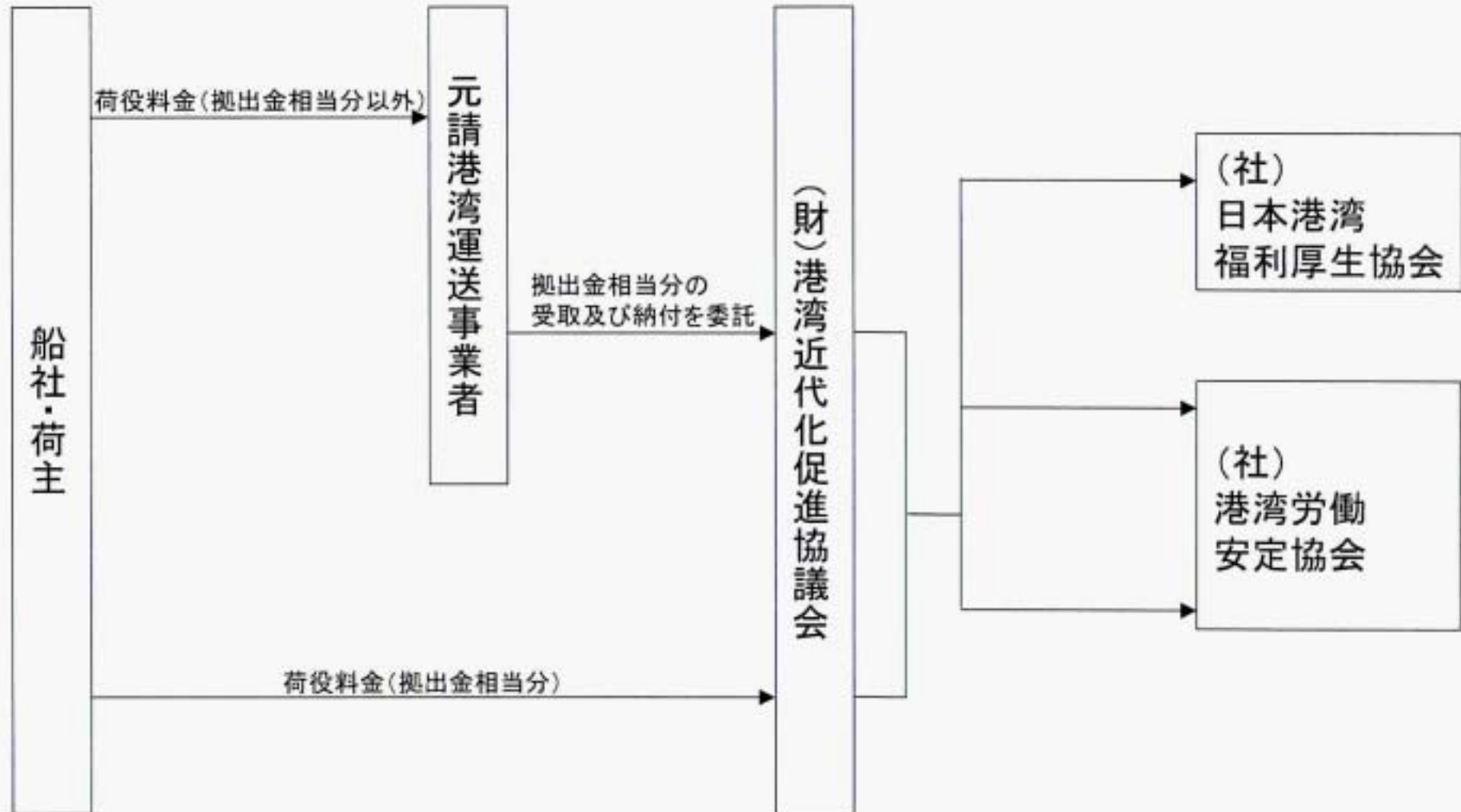
## 拠出金の種類

	港湾福利分担金	港湾労働法関係付加金	労働安定基金
使途	港湾労働者の福利厚生施設の整備・運営	港湾荷役の波動性対応のための港湾労働者派遣事業に対する事業主支援	港湾労働者年金制度の運営及び職業訓練施設の整備・運営
設定	昭和35年9月	昭和41年7月	昭和60年8月
対象港	全指定港(94港)	六大港 (東京、横浜(川崎を含む)、名古屋、大阪、神戸、関門)	全指定港(94港)
拠出額	1トン当たり4円を料金に付加して收受し、港運事業者が1円上乗せして5円を拠出	1トン当たり1.5円を料金に付加して收受し、拠出	1トン当たり3.5円を料金に付加して收受し、拠出
納付先	(社)日本港湾福利厚生協会	(財)港湾労働安定協会	(財)港湾労働安定協会

## 拠出金の支払フロー



## 分割方式の支払フロー



注)平成12年11月から、主要9港において上記方式を採用している。



# 検数事業等の規制の変遷について

## 1. 海上運送法(昭和24年6月1日公布)

事業届出制、運賃料金属届出制、検数人等登録制

### (1)関係条文

第2条第8項(定義)	検数・検数事業・検数人
第9項(定義)	鑑定・鑑定事業・鑑定人
第10項(定義)	検量・検量事業・検量人
第23条(事業の届出)	事業開始の日から30日以内に、届出
第35条(登録)	検数人等の登録

## 2. 港湾運送事業法(昭和26年5月29日公布)

荷役事業、はしけ事業等の港湾運送事業について運輸大臣の登録制

## 3. 港湾運送事業法の一部改正(昭和34年3月30日公布)

港湾運送事業について、登録制から免許制に変更するとともに、検数事業等を港湾運送事業の一種として免許制に移行

### (1)関係条文

第2条第1項第6号(定義)	検数
第1項第7号(定義)	鑑定
第1項第8号(定義)	検量
第6項(定義)	検数人、鑑定人、検量人
第3条第5号(事業)	検数事業
第6号(事業)	鑑定事業
第7号(事業)	検量事業
第5条(免許)	事業の免許
第7条(登録)	検数人等の登録

\* 事業の届出制から免許制へ、運賃料金の届出制から認可制への変更以外は、条文の書き振りを含め際立った変更はない(検数人等の登録・欠格事由・登録の抹消・登録料の納付・氏名の明示・検数人等の禁止行為)。

### (2)港湾運送事業法に規定されることとなった理由

海上運送法が制定された昭和24年当時は、港湾運送事業法が制定されていなかったため、同法で規定された。しかしながら、検数事業等は、港湾運送事業法と極めて密接な関係を有し、所管が港湾局となっていること、検数事業等が公共性を有し、対外取引上信用を保持する上で適正な監督を行う必要があるため、昭和34年の港湾運送事業法の大改正で、事業の免許制になった際に、港湾運送事業法で規定することが適当とされた。

# 現在の港湾運送事業法施行令第2条に係る指定港湾一覧

都道府県	港湾
北海道	稚内
北海道	留萌
北海道	小樽
北海道	函館
北海道	室蘭
北海道	苫小牧
北海道	釧路
青森	青森
青森	大湊
青森	八戸
岩手	久慈
岩手	宮古
岩手	釜石
岩手	大船渡
宮城	石巻
宮城	塩釜
福島	小名浜
秋田	秋田船川
山形	酒田
新潟	新潟

新潟	両津
新潟	直江津
茨城	日立
茨城	鹿島
千葉	木更津
千葉	千葉
東京	京浜
神奈川	
神奈川	横須賀
静岡	田子の浦
静岡	清水
愛知	三河
愛知	衣浦
愛知	名古屋
三重	四日市
富山	伏木富山
石川	七尾
石川	金沢
福井	敦賀
京都	舞鶴

京都	宮津
和歌山	和歌山下津
大阪	阪南
大阪	大阪
兵庫	尼崎西宮芦屋
兵庫	神戸
兵庫	東播磨
兵庫	姫路
徳島	徳島小松島
香川	高松
香川	坂出
愛媛	新居浜
愛媛	今治
愛媛	松山
愛媛	郡中
高知	高知
岡山	岡山
岡山	宇野
岡山	水島

岡山	笠岡
広島	福山
広島	尾道糸崎
広島	呉
広島	広島
鳥取	境
山口	岩国
山口	徳山下松
山口	三田尻中関
山口	宇部
山口	小野田
山口	関門
福岡	
福岡	苅田
福岡	博多
福岡	大牟田
福岡	三池
佐賀	唐津
佐賀	伊万里
長崎	

長崎	臼浦
長崎	相浦
長崎	佐世保
長崎	長崎
熊本	三角
熊本	八代
熊本	水俣
大分	大分
大分	津久見
大分	佐伯
宮崎	細島
宮崎	油津
鹿児島	鹿児島
鹿児島	名瀬
沖縄	運天
沖縄	那覇
沖縄	平良
沖縄	石垣

# 指定港湾一覧(平成15年4月末現在)



# 指定港データ

指定港名	地方運輸局	港湾法			関税法 開港 <sup>※4</sup>	港則法 適用港 <sup>※5</sup>	船舶積卸量 <sup>※6</sup>		外貨取扱量 <sup>※7</sup>		コンテナ取扱量 <sup>※8</sup>		港湾運送事業者数 <sup>※9</sup>			備考
		特重 <sup>※1</sup>	重要 <sup>※2</sup>	地方 <sup>※3</sup>			(H13:千トン)	(H13:千トン)	(H14:千TEU)	一般	港湾荷	計				
京浜	関東	○			○	○	218,402	18.72%	164,980	16.09%	5,038	39.72%	126	128	254	特定港
名古屋	中部	○			○	○	111,642	9.57%	102,799	10.03%	1,790	14.11%	31	41	72	特定港
大阪	近畿	○			○	○	65,050	5.57%	60,466	5.90%	1,497	11.80%	78	102	180	特定港
神戸	神戸	○			○	○	72,729	6.23%	37,819	3.69%	1,748	13.78%	63	71	134	特定港
関門	九州	○			○	○	41,213	3.53%	31,039	3.03%	404	3.19%	16	44	60	特定港
千葉	関東	○			○	○	50,286	4.31%	93,009	9.07%	50	0.40%	33	48	81	特定港
清水	中部	○			○	○	16,799	1.44%	10,204	1.00%	344	2.71%	6	7	13	特定港
四日市		○			○	○	12,655	1.08%	39,523	3.85%	118	0.93%	7	9	16	特定港
博多	九州	○			○	○	24,600	2.11%	11,979	1.17%	510	4.02%	9	18	27	特定港
主要9港計	-	-	-	-	-	-	613,377	52.6%	551,820	53.8%	11,499	90.7%	369	468	837	
苫小牧	北海道	○			○	○	34,804	2.98%	20,088	1.96%	165	1.30%	6	13	19	特重
室蘭		○			○	○	8,554	0.73%	11,204	1.09%	4	0.03%	6	10	16	特重
仙台塩釜	東北	○			○	○	9,370	0.80%	8,550	0.83%	71	0.56%	3	2	5	特重
新潟	北陸・信越	○			○	○	7,042	0.60%	14,438	1.41%	114	0.90%	6	10	16	特重
伏木富山		○			○	○	5,890	0.49%	6,589	0.64%	38	0.30%	4	10	14	特重
和歌山下津	近畿	○			○	○	12,727	1.09%	20,613	2.01%	9	0.07%	4	14	18	特重
姫路	神戸	○			○	○	8,563	0.73%	19,152	1.87%	2	0.02%	6	15	21	特重
広島	中国	○			○	○	10,218	0.88%	4,354	0.42%	109	0.86%	7	27	34	特重
水島		○			○	○	50,970	4.37%	51,712	5.04%	75	0.60%	8	18	26	特重
徳山下松		○			○	○	14,379	1.23%	17,840	1.74%	43	0.34%	7	19	26	特重
19港計	-	-	-	-	-	-	775,694	66.48%	726,359	70.84%	12,130	95.64%	426	606	1,032	

- ※1 特定重要港湾 :重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾(港湾法)
- ※2 重要港湾 :国の利害に重大な関係を有する港湾(港湾法)
- ※3 地方港湾 :重要港湾以外の港湾(港湾法)
- ※4 開港 :貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して定める港(関税法)
- ※5 港則法適用港 :港則法施行令に定められている港湾(別表第一)
- ※6 船舶積卸量 :港運要覧平成13年版より
- ※7 外貨取扱量 :港湾統計年報平成13年版より
- ※8 コンテナ取扱量 :港湾近代化促進協議会の集計による(外資コンテナ取扱港)
- ※9 港湾運送事業者数 :平成14年3月末現在の事業者数
- ※10 取扱貨物量 :港湾統計年報平成13年版より

指定港名	地方運輸局	港湾法			関税法 開港 <sup>※4</sup>	港則法 適用港 <sup>※5</sup>	船舶積卸量 <sup>※6</sup> (H13:千トン)		外貨取扱量 <sup>※7</sup> (H13:千トン)		コンテナ取扱量 <sup>※8</sup> (H14:千TEU)		港湾運送事業者数 <sup>※9</sup>			備考	
		特重 <sup>※1</sup>	重要 <sup>※2</sup>	地方 <sup>※3</sup>			一般	港湾荷	計								
那覇	沖縄		○		○	○	10,396	0.89%	1,189	0.11%	77	0.61%	7	0	7	コンテナ取扱港	
岩国	中国		○		○	○	3,428	0.29%	3,486	0.34%	45	0.35%	3	10	13	コンテナ取扱港	
福山			○		○	○	○	35,681	3.06%	34,333	3.35%	43	0.34%	5	15	20	コンテナ取扱港
秋田船川	東北		○		○	○	3,365	0.29%	2,864	0.28%	37	0.29%	2	3	5	コンテナ取扱港	
八戸			○		○	○	○	9,293	0.80%	7,268	0.71%	27	0.22%	2	2	4	コンテナ取扱港
松山	四国		○		○	○	2,493	0.21%	1,109	0.11%	26	0.21%	2	13	15	コンテナ取扱港	
大分	九州		○		○	○	32,497	2.78%	34,376	3.35%	25	0.20%	4	11	15	コンテナ取扱港	
伊万里			○		○	○	○	798	0.07%	663	0.06%	24	0.19%	1	2	3	コンテナ取扱港
敦賀	中部		○		○	○	4,742	0.41%	2,863	0.28%	24	0.19%	2	4	6	コンテナ取扱港	
直江津	北陸・信越		○		○	○	1,245	0.11%	801	0.08%	22	0.17%	3	6	9	コンテナ取扱港	
綿島	九州		○		○	○	3,235	0.28%	2,129	0.21%	20	0.16%	4	4	8	コンテナ取扱港	
金沢	北陸・信越		○		○	○	1,399	0.12%	482	0.05%	19	0.15%	1	2	3	コンテナ取扱港	
境	中国		○		○	○	2,091	0.18%	1,910	0.19%	19	0.15%	3	1	4	コンテナ取扱港	
高松	四国		○		○	○	2,052	0.18%	269	0.03%	19	0.15%	3	12	15	コンテナ取扱港	
徳島小松島			○		○	○	○	1,993	0.17%	1,720	0.17%	14	0.11%	3	10	13	コンテナ取扱港
今治			○		○	○	○	911	0.08%	211	0.02%	14	0.11%	2	6	8	コンテナ取扱港
小名浜	東北		○		○	○	6,010	0.52%	4,720	0.46%	13	0.10%	3	3	6	コンテナ取扱港	
三河	中部		○		○	○	16,823	1.44%	11,504	1.12%	14	0.11%	12	20	32	コンテナ取扱港	
八代	九州		○		○	○	2,108	0.18%	1,594	0.16%	12	0.10%	2	6	8	コンテナ取扱港	
長崎			○		○	○	○	770	0.07%	500	0.05%	10	0.08%	3	8	11	コンテナ取扱港
酒田	東北		○		○	○	2,246	0.19%	2,044	0.20%	8	0.06%	2	0	2	コンテナ取扱港	
舞鶴	近畿		○		○	○	1,153	0.10%	601	0.06%	8	0.06%	2	3	5	コンテナ取扱港	
三田尻中間	中国		○		○	○	2,931	0.25%	2,399	0.23%	7	0.05%	4	8	12	コンテナ取扱港	
日立	関東		○		○	○	3,162	0.27%	1,092	0.11%	6	0.05%	1	4	5	コンテナ取扱港	
高知	四国		○		○	○	1,077	0.09%	294	0.03%	6	0.05%	2	13	15	コンテナ取扱港	
宇部	九州		○		○	○	13,234	1.13%	12,437	1.21%	5	0.04%	2	8	10	コンテナ取扱港	
油津			○		○	○	○	576	0.05%	693	0.07%	3	0.02%	2	0	2	コンテナ取扱港
釧路	北海道		○		○	○	20,118	1.72%	4,511	0.44%	3	0.02%	3	8	11	コンテナ取扱港	
小樽			○		○	○	○	779	0.07%	537	0.05%	1	0.01%	4	12	16	コンテナ取扱港
鹿島	関東		○		○	○	31,799	2.73%	37,311	3.64%	1	0.01%	12	10	22	コンテナ取扱港	
呉	中国		○		○	○	15,797	1.35%	8,250	0.80%	0	0.00%	5	12	17	コンテナ取扱港	
50港計	-	-	-	-	-	-	1,009,896	86.55%	910,497	88.80%	12,683	100%	532	822	1,354		

指定港名	地方運輸局	港湾法			関税法 開港 <sup>※4</sup>	港則法 適用港 <sup>※5</sup>	船舶積卸量 <sup>※6</sup> (H13:千トン)	外貨取扱量 <sup>※7</sup> (H13:千トン)	コンテナ取扱量 <sup>※8</sup> (H14:千TEU)	港湾運送事業者数 <sup>※9</sup>			備考	
		特選 <sup>※1</sup>	重要 <sup>※2</sup>	地方 <sup>※3</sup>						一般	港湾荷	計		
稚内	北海道		○		○	44	0.00%	72	0.01%	0	2	2	4	
留萌			○		○	374	0.03%	421	0.04%	0	2	3	5	
函館			○		○	276	0.02%	672	0.07%	0	2	10	12	
青森	東北		○		○	759	0.07%	836	0.08%	0	3	6	9	
久慈			○		○	243	0.02%	78	0.01%	0	0	1	1	
宮古				○		○	527	0.05%	428	0.04%	0	3	0	3
釜石				○		○	1,326	0.11%	455	0.04%	0	2	2	4
大船渡				○		○	1,413	0.12%	652	0.06%	0	3	2	5
石巻				○		○	3,885	0.33%	3,327	0.32%	0	3	2	5
美津		北陸・信越		○			3	0.00%	0	0.00%	0	1	3	4
七尾			○		○	2,821	0.24%	3,159	0.31%	0	1	2	3	
木更津	関東		○		○	34,513	2.96%	37,221	3.63%	0	5	25	30	
横須賀				○		○	7,097	0.61%	2,263	0.22%	0	2	10	12
田子の浦	中部		○		○	2,542	0.22%	1,770	0.17%	0	1	2	3	
衣浦				○		○	20,004	1.71%	10,530	1.03%	0	9	7	16
阪南	近畿		○		○	635	0.05%	307	0.03%	0	4	11	15	
尼崎西宮芦屋	神戸		○		○	1,853	0.16%	1,046	0.10%	0	4	18	22	
東播磨				○		○	28,169	2.41%	20,949	2.04%	0	3	17	20
岡山	中国		○			325	0.03%	0	0.00%	0	2	5	7	
宇野				○		○	454	0.04%	1,018	0.10%	0	2	7	9
尾道糸崎				○		○	1,048	0.09%	866	0.08%	0	3	16	19
坂出		四国		○		○	10,865	0.93%	11,670	1.14%	0	3	10	13
新居浜				○		○	4,696	0.40%	2,307	0.23%	0	3	13	16
小野田	九州		○			1,312	0.11%	0	0.00%	0	0	4	4	
苅田				○		○	13,262	1.14%	5,501	0.54%	0	3	6	9
三池				○		○	697	0.06%	1,217	0.12%	0	1	6	7
唐津				○		○	61	0.01%	264	0.02%	0	1	4	5
相浦			港湾法上特選港と同一種				68	0.01%	0	0	0	0	2	2
佐世保				○		○	575	0.05%	308	0.03%	0	2	6	8
三角				○		○	108	0.01%	68	0.01%	0	2	0	2
津久見				○		○	8,378	0.72%	3,445	0.34%	0	0	6	6
佐伯				○		○	568	0.05%	1,138	0.11%	0	1	3	4
鹿児島				○		○	3,886	0.33%	1,306	0.13%	0	5	9	14
名瀬				○		○	293	0.03%	0	0.00%	0	3	1	4
瀬天		沖縄		○			27	0.00%	0	0.00%	0	2	0	2
平良				○		○	1,205	0.10%	239	0.02%	0	3	0	3
石垣				○		○	975	0.08%	8	0.00%	0	3	0	3
大湊	東北			○		6	0.00%	0		0	1	0	1	
宮津	近畿		○		○	985	0.08%	997	0.10%	0	1	3	4	
笠岡	中国			○		33	0.00%	0		0	0	1	1	
郡中	四国			○		7	0.00%	0		0	0	2	2	
大牟田	九州			○		99	0.01%	0		0	0	3	3	
臼浦				○		262	0.02%	0		0	0	2	2	
水俣				○		○	246	0.02%	274	0.03%	0	1	2	3
地方港計	-	-	-	-	-	553,483	47.4%	473,511	46.2%	1,184	9.3%	255	588	843
34港計	-	-	-	-	-	1,166,660	100%	1,025,330	100%	12,683	100%	624	1,056	1,680

## 非指定港データ

非指定港名	地方運輸局	港湾法			関税法 開港 <sup>※4</sup>	港則法 適用港 <sup>※5</sup>	取扱貨物量 <sup>※6</sup> (H13:千トン)	外貨取扱量 <sup>※7</sup> (H13:千トン)	コンテナ取扱量 <sup>※8</sup> (H14:千TEU)	港湾運送事 業者数 <sup>※9</sup>
		特重 <sup>※1</sup>	重要 <sup>※2</sup>	地方 <sup>※3</sup>						
石狩湾新	北海道		○		○	○	3,439	675	26	9
十勝			○		○	○	962	248	-	2
柏崎	北陸信越			○	○	○	1,000	21	-	2
姫川				○			4,075	820	-	4
常陸那珂	関東		○		○	○	994	159	14	8
福井	中部			○		○	1,689	190	-	1
浜田	中国		○		○	○	1,188	314	1	1
三島川之江	四国		○		○	○	9,708	5,245	12	7
志布志	九州		○		○	○	9,541	3,497	34	4
中城湾	沖縄		○		○		6,228	3,447	-	3

- ※1 特定重要港湾 : 重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾(港湾法)
- ※2 重要港湾 : 国の利害に重大な関係を有する港湾(港湾法)
- ※3 地方港湾 : 重要港湾以外の港湾(港湾法)
- ※4 開港 : 貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して定める港(関税法)
- ※5 港則法適用港 : 港則法施行令に定められている港湾(別表第一)
- ※6 取扱貨物量 : 港湾統計年報平成13年版より
- ※7 外貨取扱量 : 港湾統計年報平成13年版より
- ※8 コンテナ取扱量 : 港湾近代化促進協議会の集計による(外貨コンテナ取扱港)
- ※9 港湾運送事業者数 : 平成14年3月末現在の事業者数