

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)

区分 運輸局			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	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	中部	303	156	38	99	55	192	49	3	400	
近畿	畿戸	99	70	18	45	22	85	8	3	166	
神奈川		168	83	9	74	23	106	34	4	227	
中京	国	144	69	10	62	29	101	16	1	187	
四国	国	119	50	27	66	26	119	12	9	190	
九州	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)

資本金 事業者数	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%

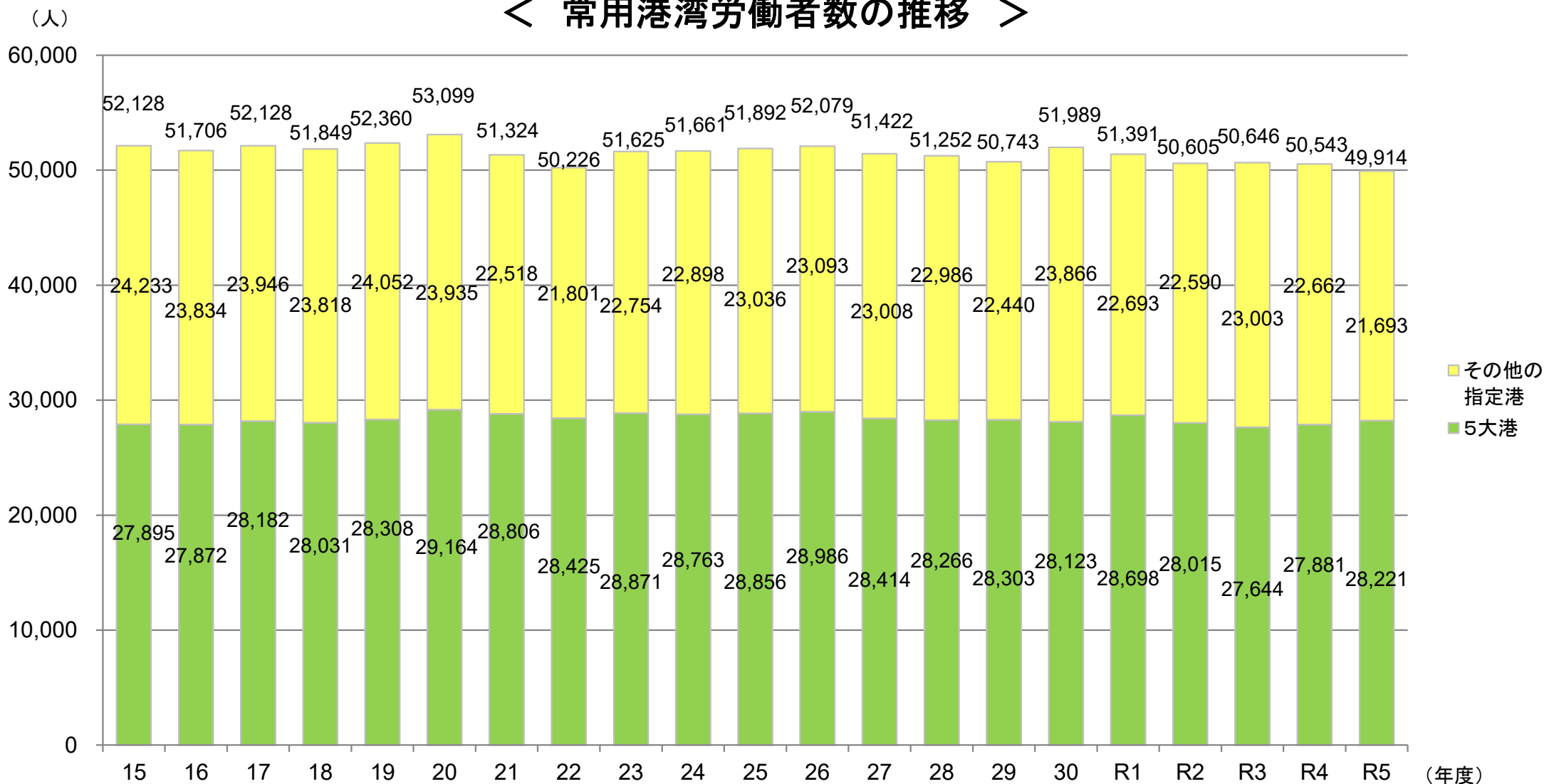
○ 一般港湾運送事業(無限定)に係る資本金別港湾運送事業者数(令和5年度)

(令和6年3月末日現在)

資本金 事業者数	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%

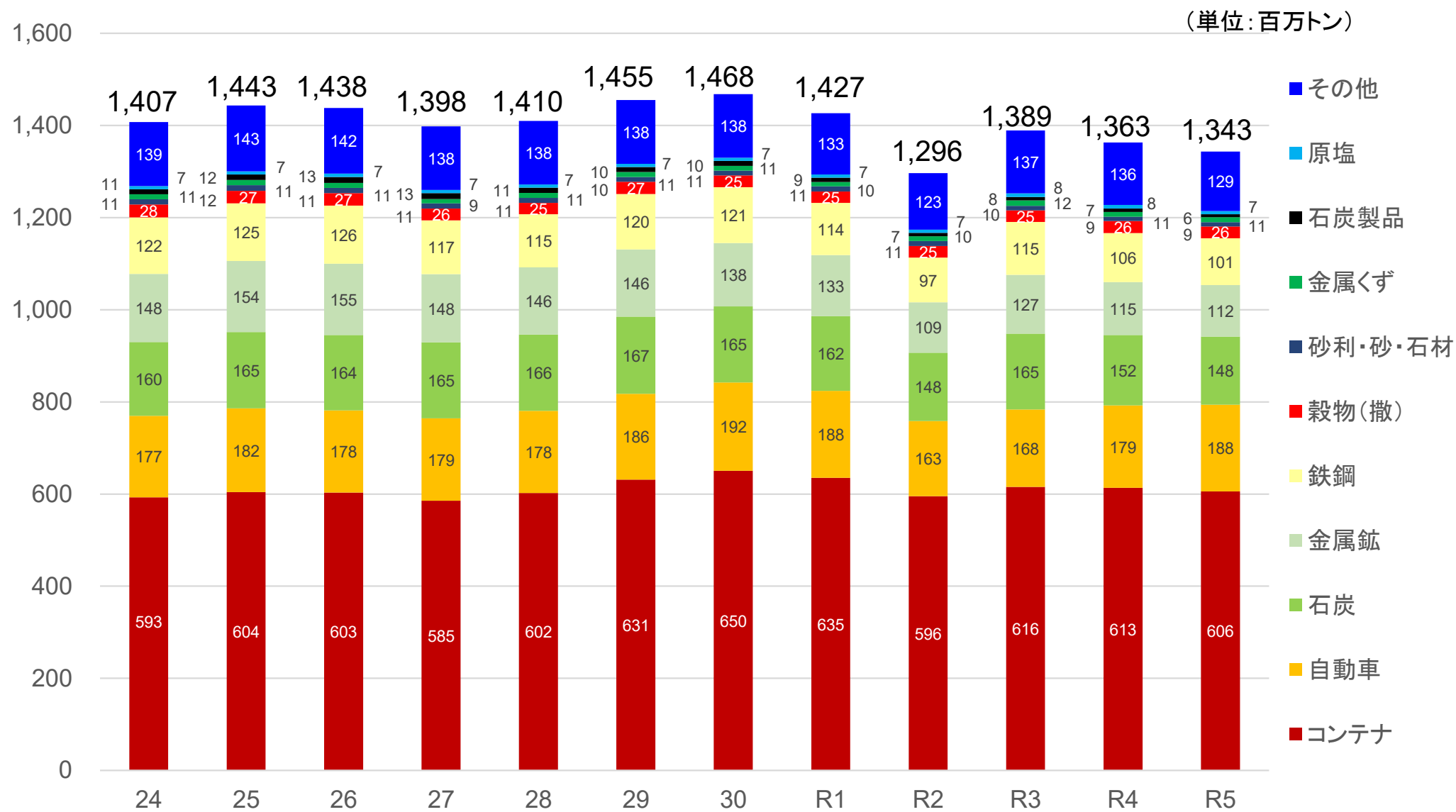
○常用港湾労働者数（一般港湾運送事業等に従事する者）は令和6年3月末現在で約5万人。

＜ 常用港湾労働者数の推移 ＞



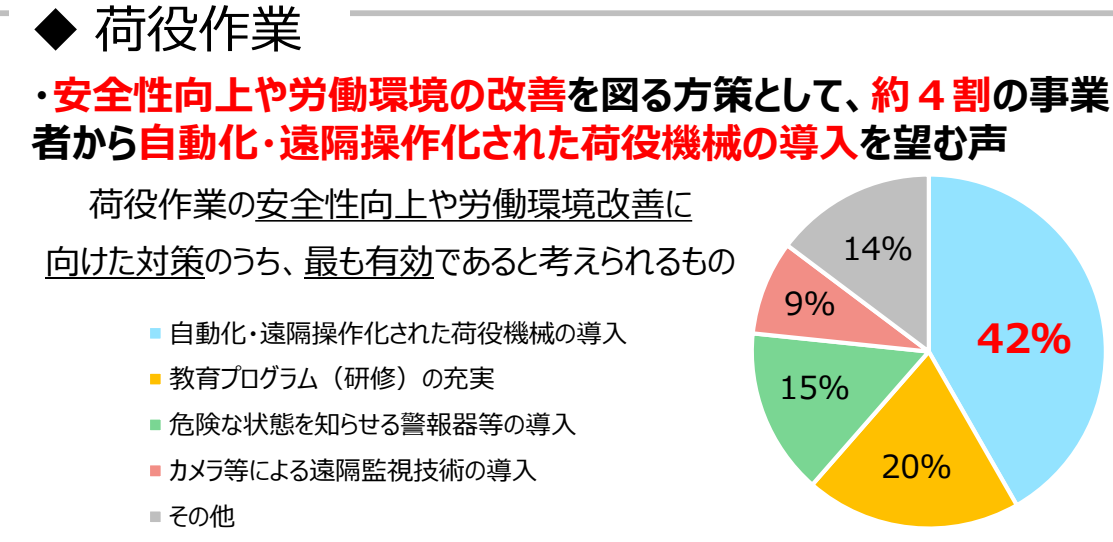
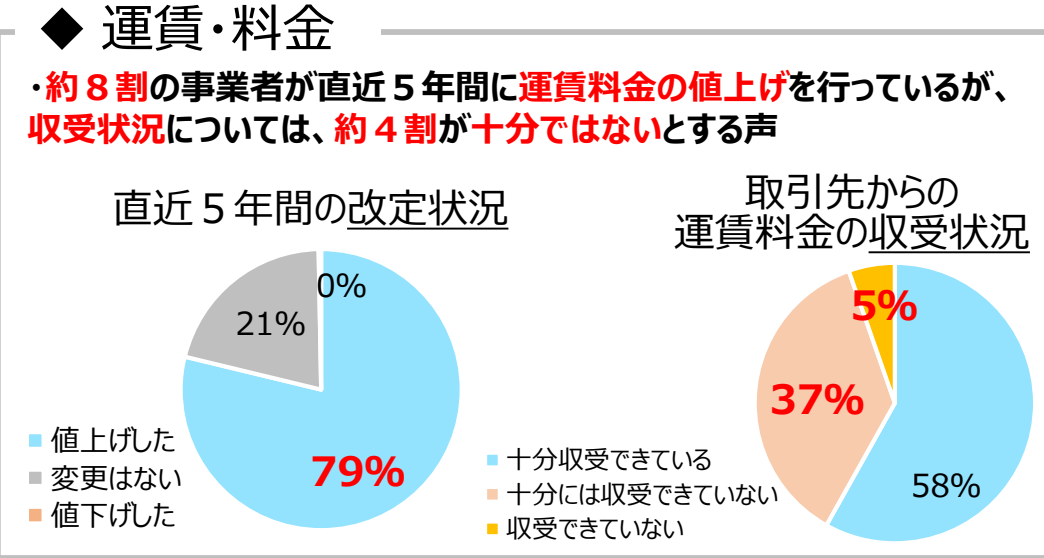
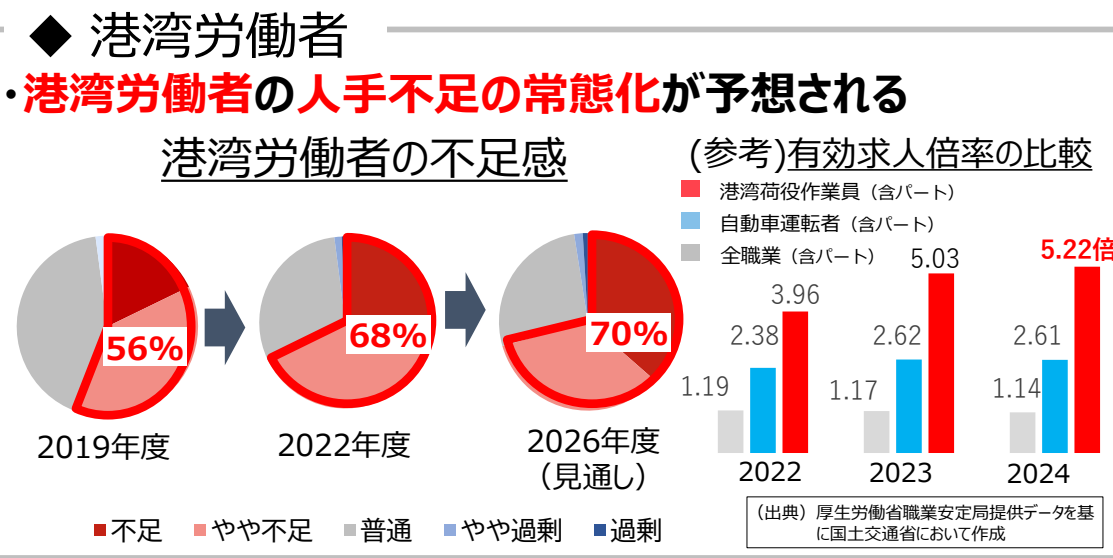
注) 1. 常用港湾労働者月間平均＝(各年度の各月末在籍人員の合計数)／12月
2. 平成22年度は、東日本大震災によるデータ消失のため、入手可能分のみ計上。

品目別船舶積卸量の推移(全国)



- 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〉



◆ 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

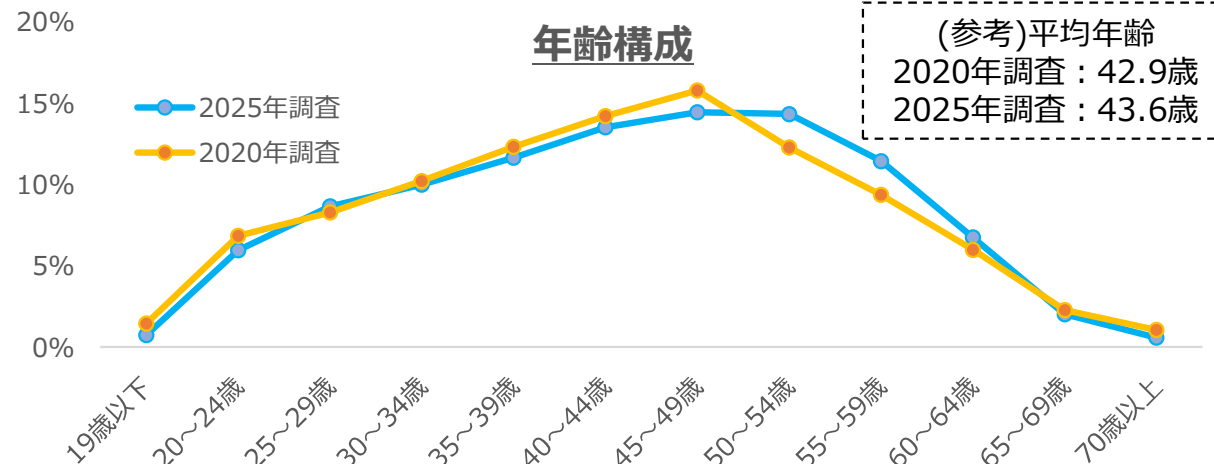
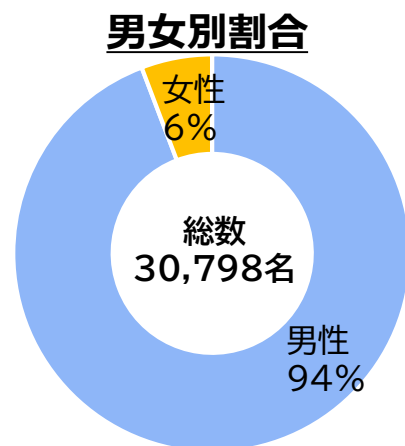
実施期間：2025年1月～2月

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

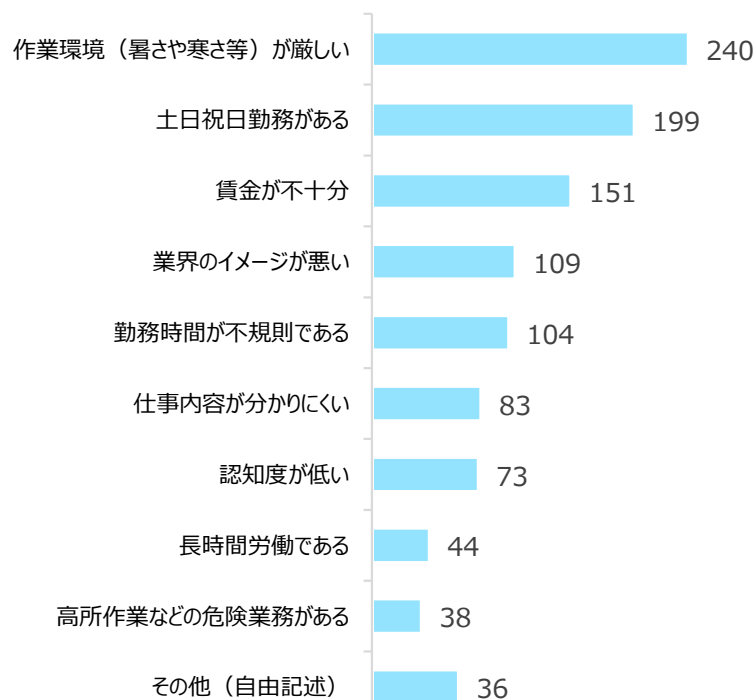
調査結果①-1(港湾労働者)

◆ 労働者の構成

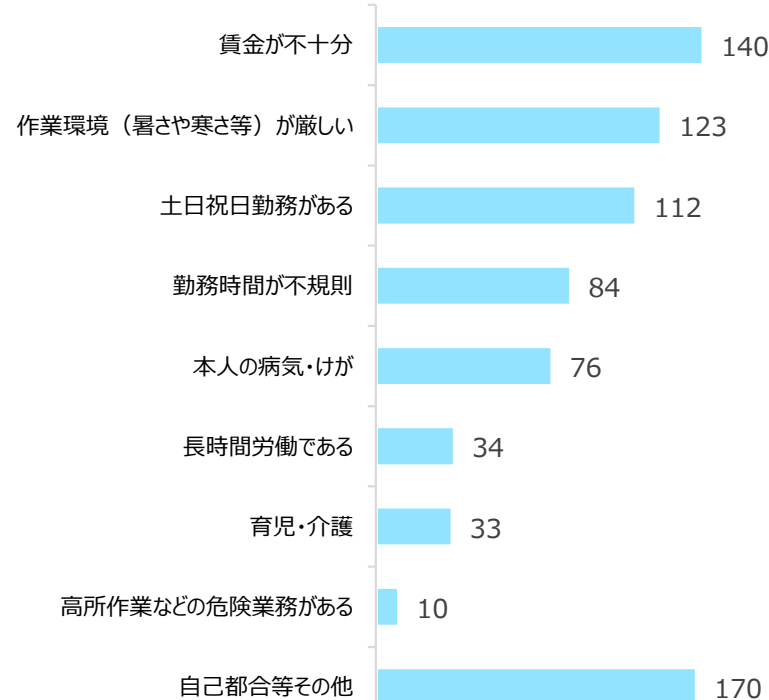


◆ 採用・退職

採用が難しい理由 (複数回答)



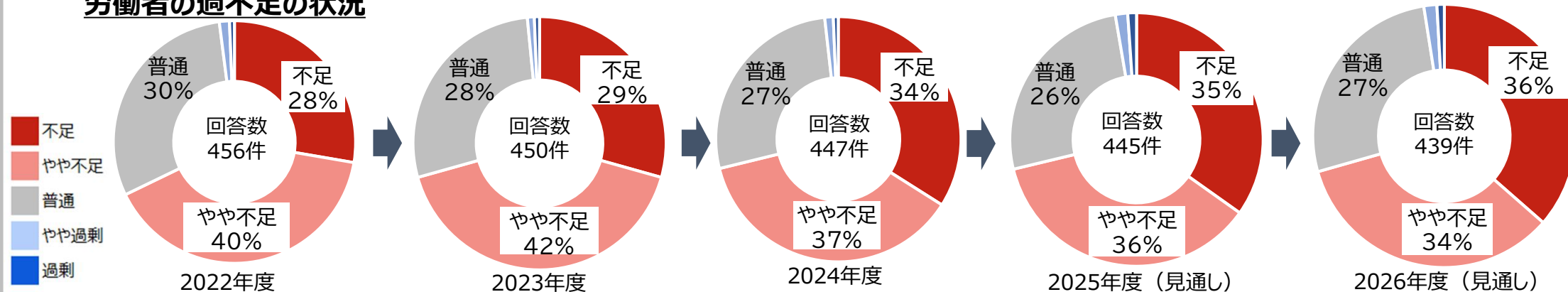
定年退職以外の 主な退職理由 (複数回答)



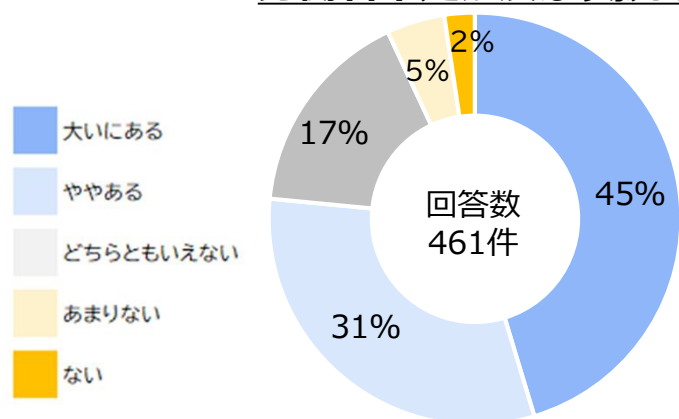
調査結果①-2(港湾労働者)

◆ 労働者の過不足

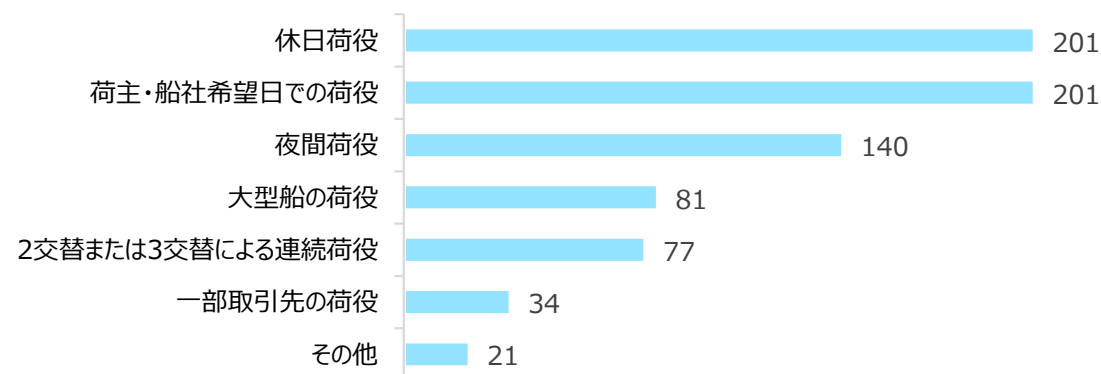
労働者の過不足の状況



労働者不足が及ぼす影響



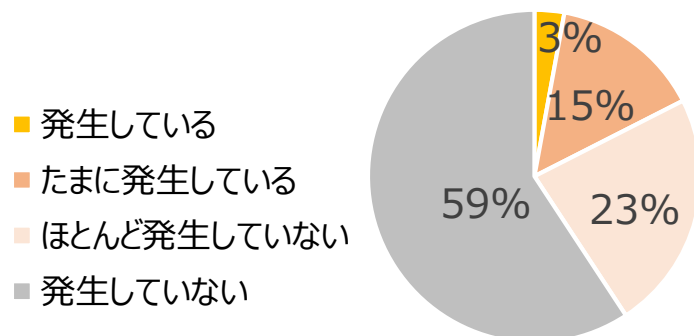
労働者不足によって影響を受ける荷役 (複数回答)



調査結果②(荷役作業)

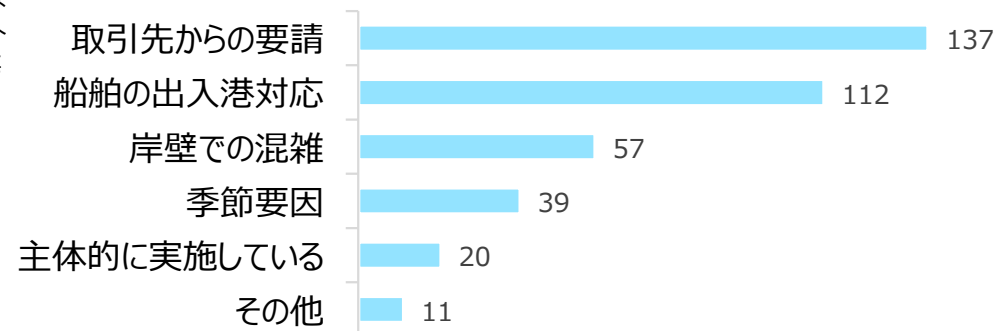
◆ 短時間での荷役作業依頼

短時間での荷役作業※の依頼の発生

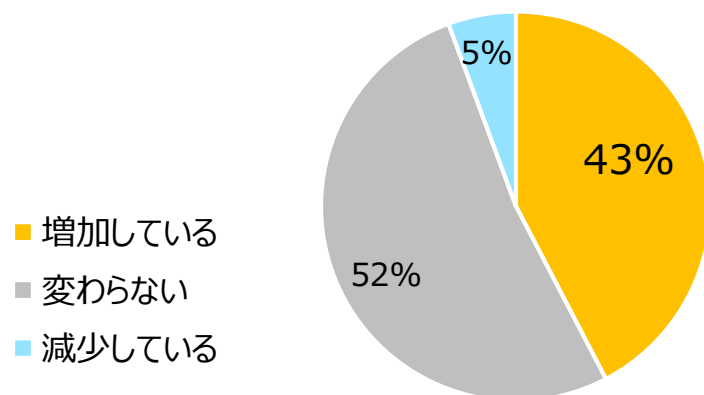


※例えば、通常の営業時間では2日程度かかる作業を、時間外労働や荷役機械の追加投入等により、1日で作業すること。

発生する要因 (複数回答)

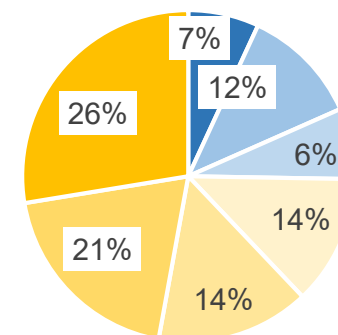


短時間作業の依頼による従業員の残業時間



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

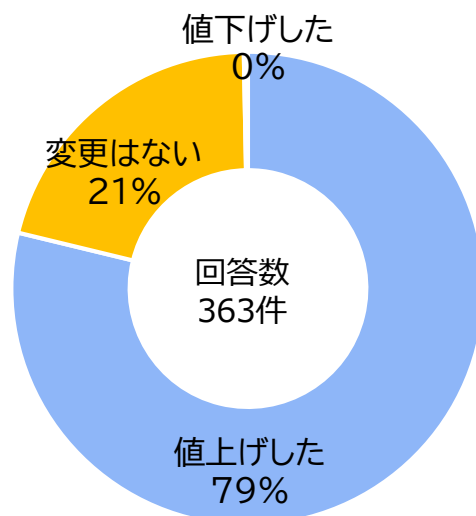
- すべて転嫁できている
- 9～8割程度
- 7～6割程度
- 5～4割程度
- 3～2割程度
- 1割程度
- 転嫁できていない



調査結果③(運賃・料金等)

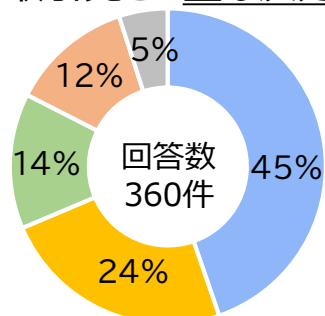
◆ 運賃料金の改定状況

直近5年間の改定状況

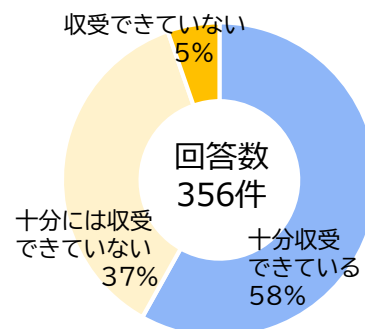


◆ 運賃料金及び下請料金の収受状況等

運賃料金について
取引先との主な決定方法



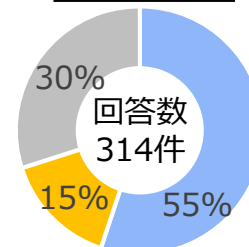
取引先からの
運賃料金の収受状況



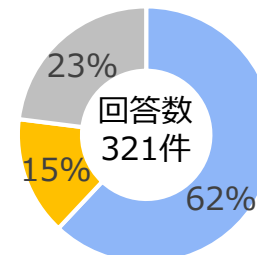
■ 原価計算 ■ 過去に国が認可した運賃料金
■ 取引先から提示されたもの ■ 同業他社の運賃料金を参考 ■ その他

◆ 割増・追加料金の収受状況

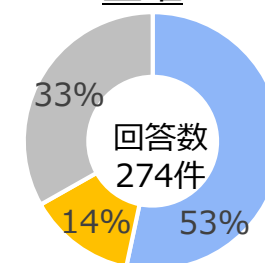
半夜・深夜



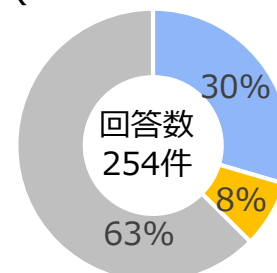
日曜祝日



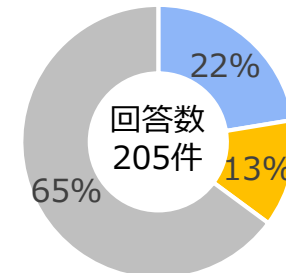
土曜



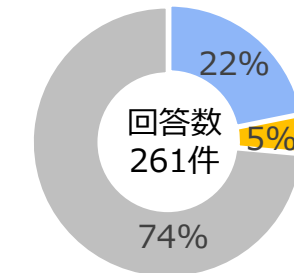
附帯業務
(ハッチ蓋開閉等)



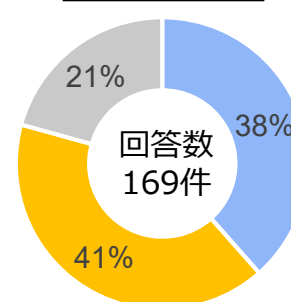
悪天候時



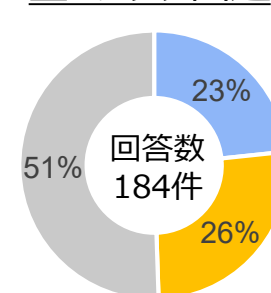
特殊品目
(貴重品、危険品等)



コンテナ保管

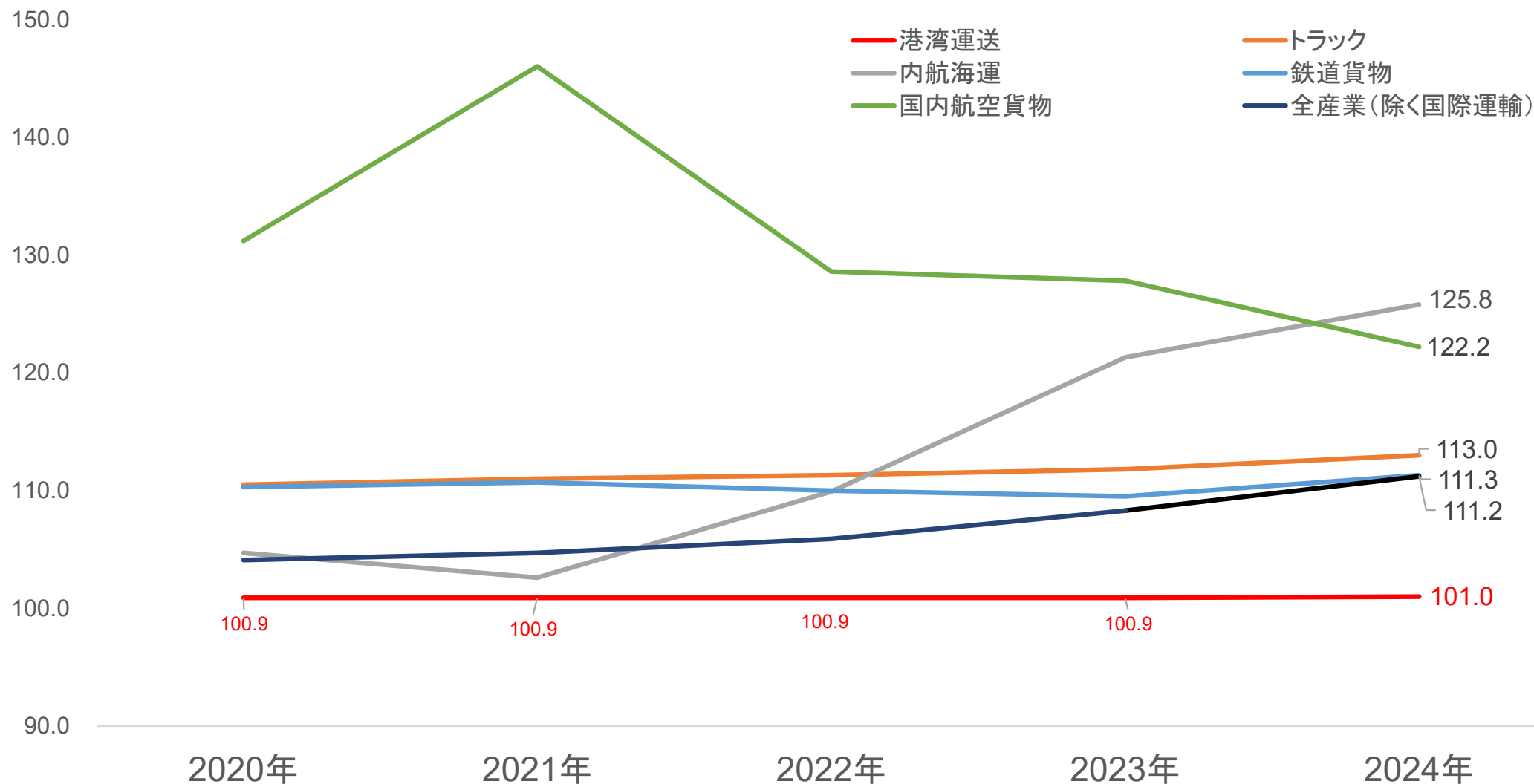


空コンテナ回送



■ 収受できている ■ 十分には収受できていない ■ 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。

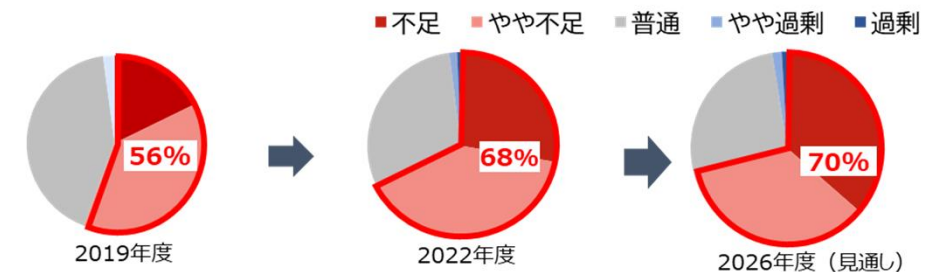
2 取引環境の改善

- ・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。

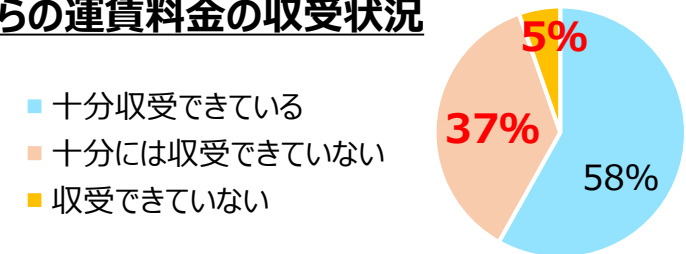
3 安全性向上・労働環境の改善

- ・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。

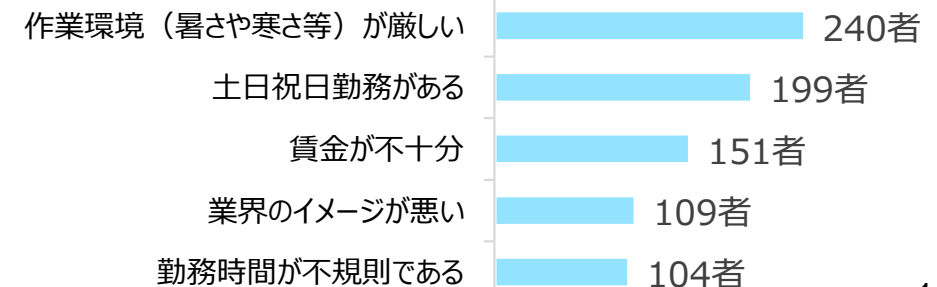
港湾労働者の不足状況



取引先からの運賃料金の収受状況



採用が難しい理由(上位5項目)



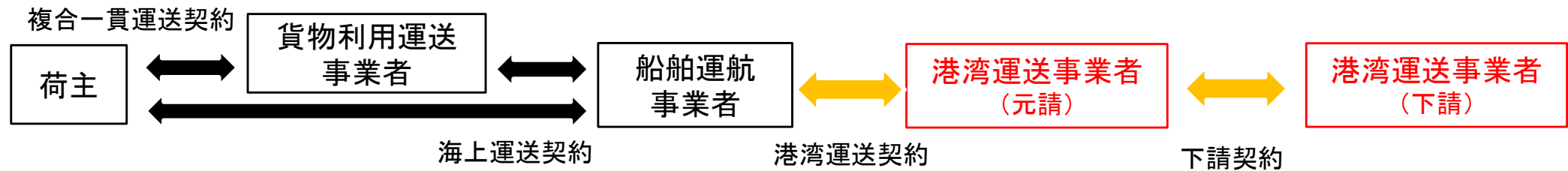
- 生活の安定及び経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要。しかし、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化。
- 賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要。一方、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係等により、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しい状況にある。
- このため、港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン(仮称)を作成し、荷主・船社と港湾運送事業者及び港湾運送事業者間で交わされる取引において、下請代金支払遅延等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)

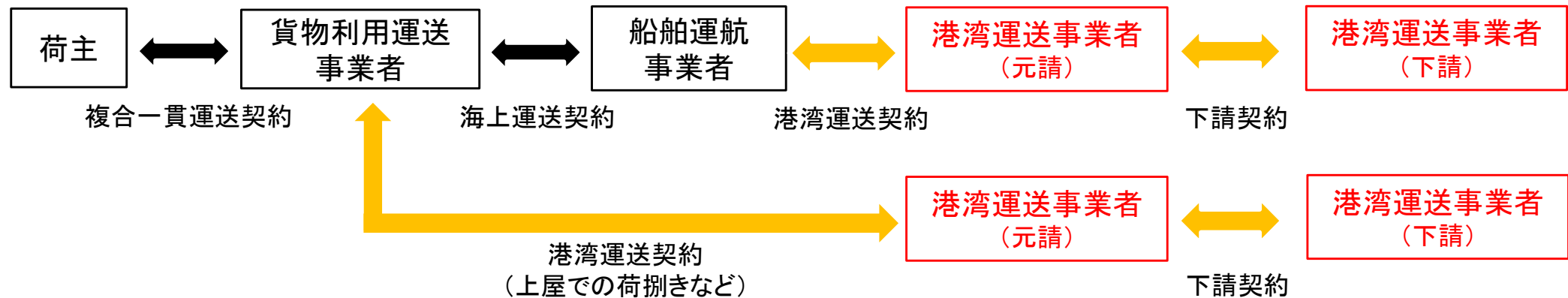
第1章 港湾運送事業における適正取引推進の必要性
第2章 ガイドラインについて ガイドラインの位置付けを整理するとともに、荷主・船社と港湾運送事業及び港湾運送事業者間の取引について、類型を整理する。
第3章 取引上の問題点と望ましい取引形態 取引項目ごとに、①問題となり得る具体的行為類型、②関連法規の留意点、③求められる取引慣行、④望ましい取引実例を整理する。
第4章 その他 荷主・船社にご協力いただきたい具体的取組例

港湾運送事業の取引例

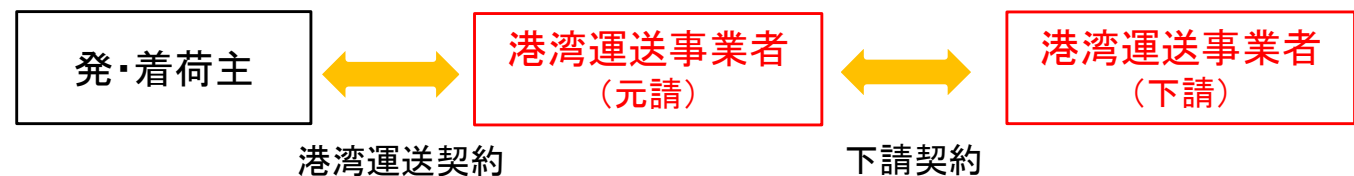
<パターン①>



<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。

適用される関係法令

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、買いたたき、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、買いたたき、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

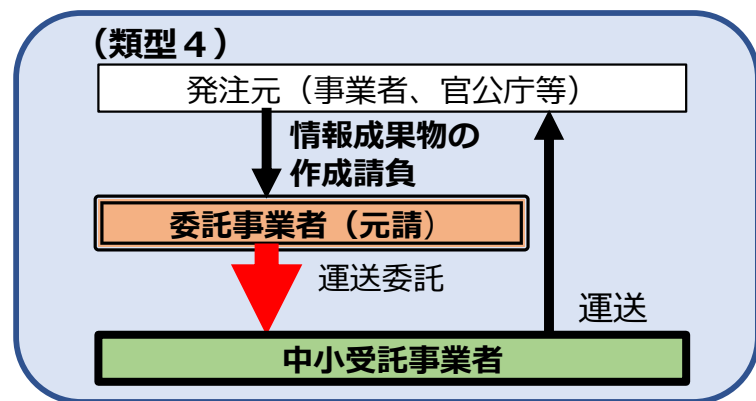
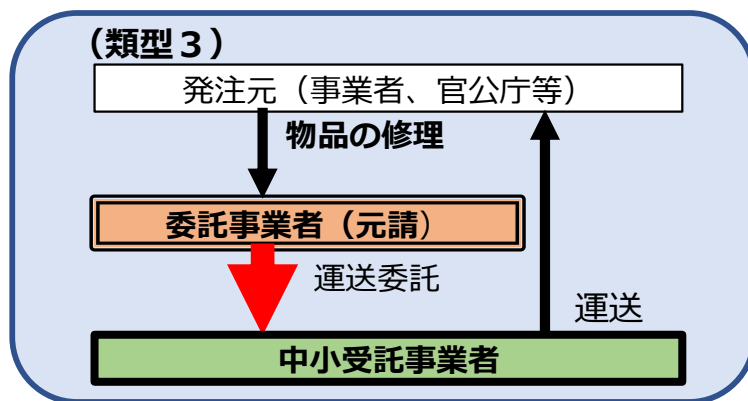
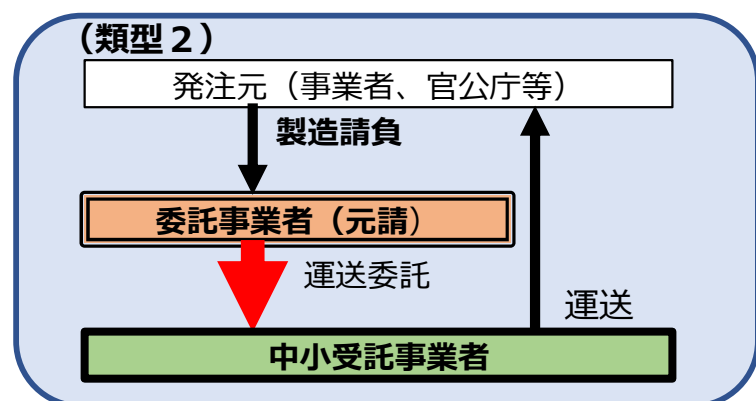
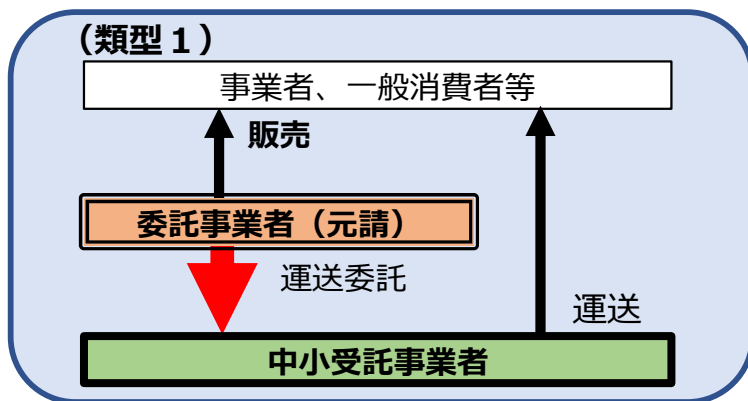
特定運送委託とは

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

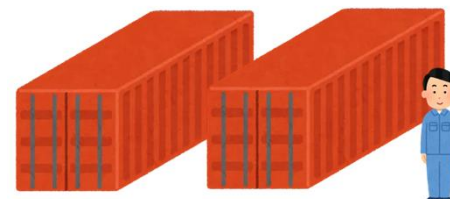
BT (Berth Term)

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うにも拘わらず、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。