

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）



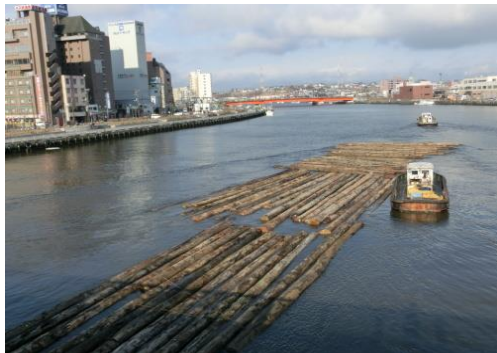
②港湾荷役事業
沿岸荷役行為（４種）



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）



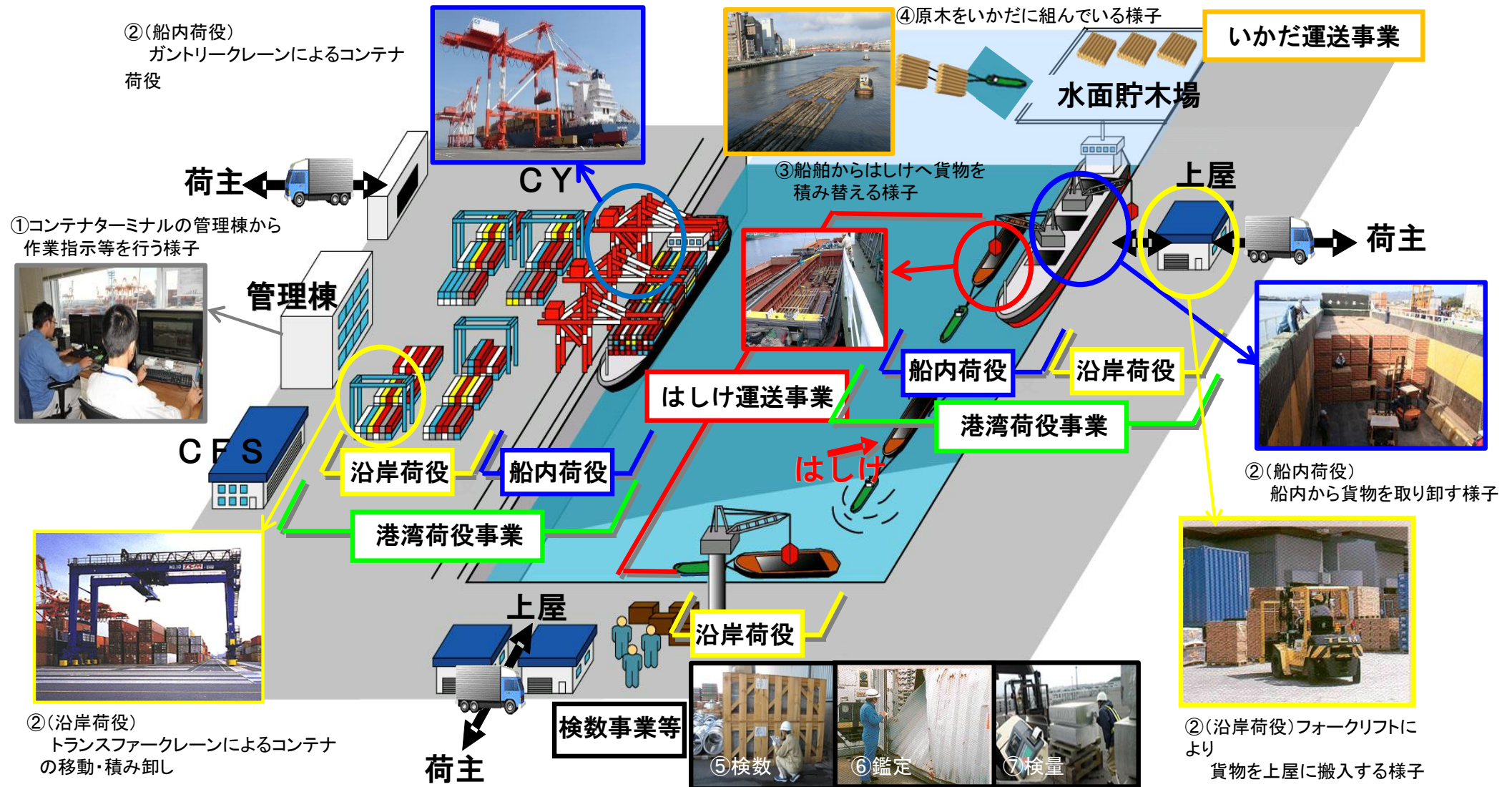
⑥鑑定事業
鑑定行為（７種）



⑦検量事業
検量行為（８種）



(3) 港湾運送事業の事業形態②

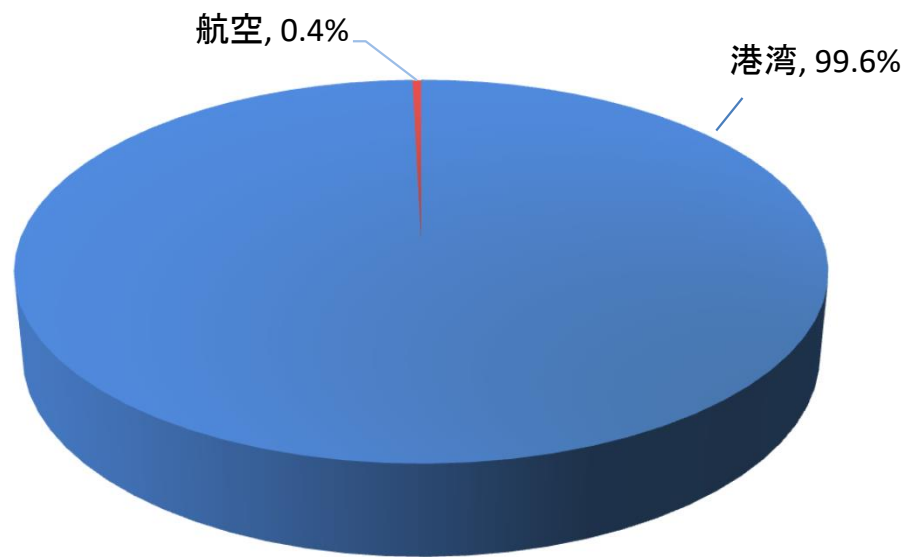


(4) 港湾運送の特性

①重要性（海上輸送と陸上輸送を結ぶ物流の要）

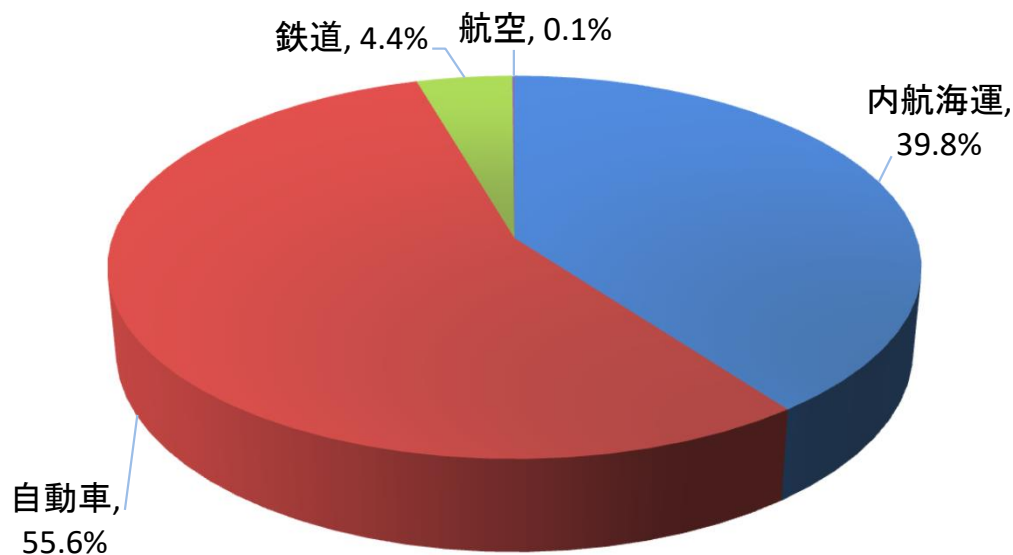
- 海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける不可欠かつ重要な役割を担う。
 - ・ 我が国貿易量（トンベース）の99.6%、国内輸送（トンキロベース）の39.8%が港湾を経由。
 - ・ 港湾運送が不安定化すると代替措置が講じにくく、直ちに貿易及び経済活動に悪影響を及ぼす。

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)

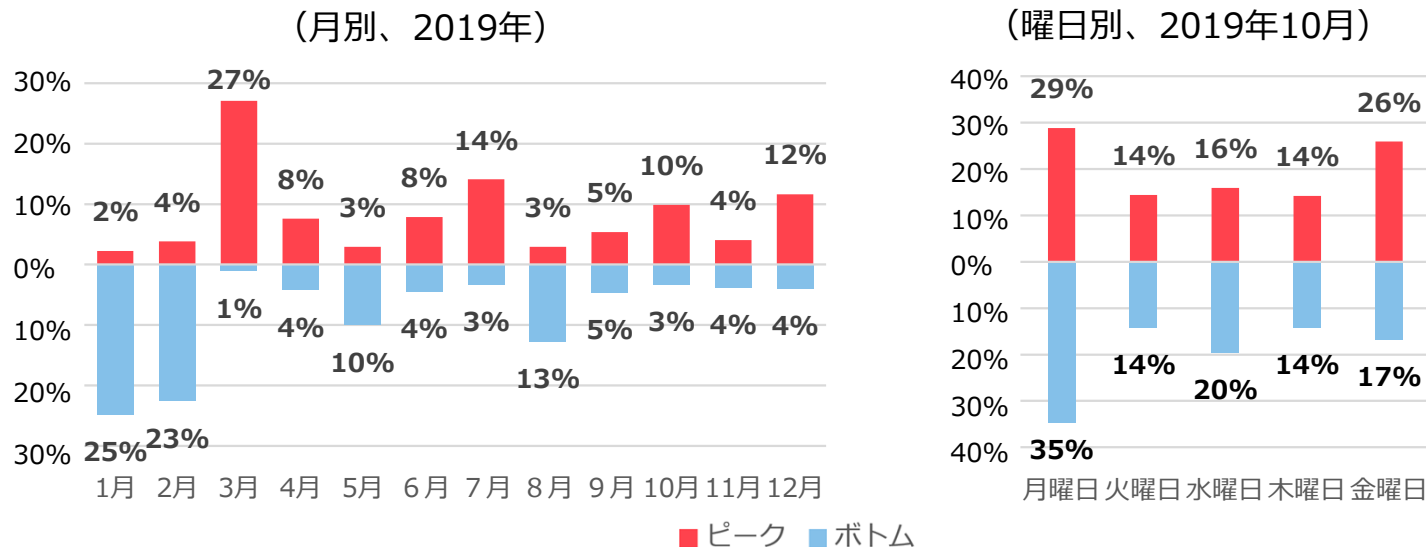


出典：国土交通省海事局
「数字で見る海事2024」

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。



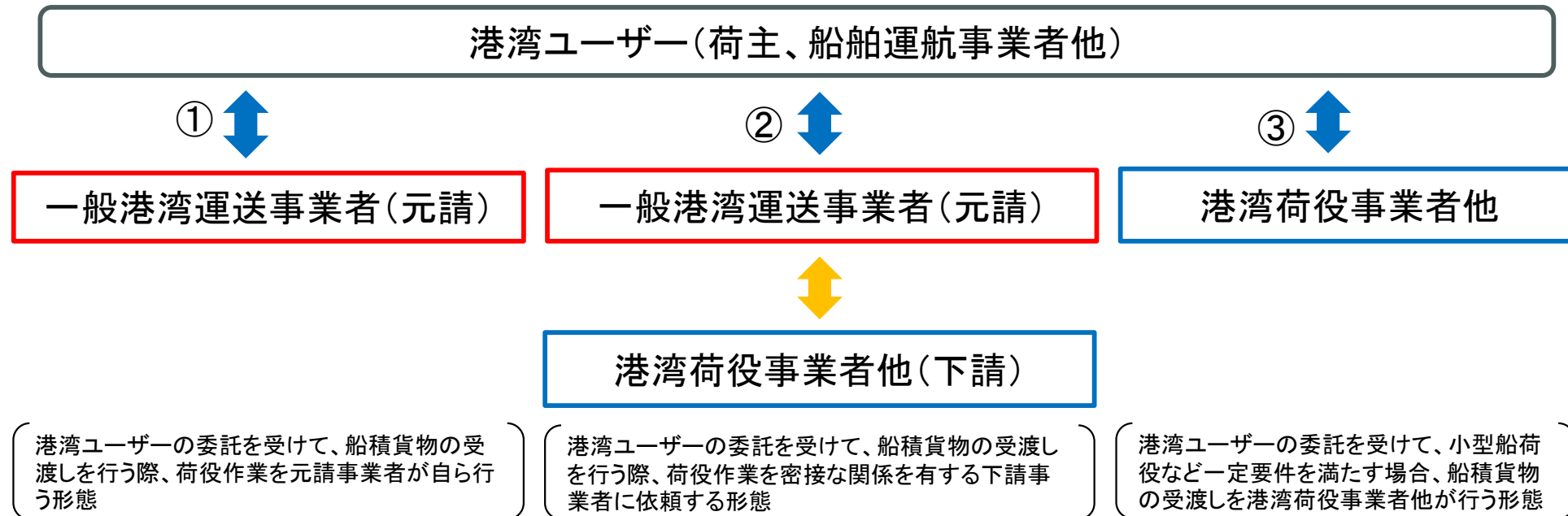
バルク船荷役

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