

2025 年 9 月 18 日

港 運 同 盟

1. 港湾運送事業は「届出料金」となっているが、収受料金が届出料金を大きく下回った場合、行政指導を受けるのは、届出料金を支払わない船社等ではなく、受け取ることの出来ない港湾運送事業者である。国土交通省が毎年実施している監査において、届出料金を一定の割合以下しか収受できない事業者は、毎年一定の割合で行政指導を受けていると聞く。
2. 船社等から国土交通省に対し「港湾は 364 日 24 時間オープンと言っているが、夜間荷役を、人手不足を理由に行わない港がある。」との抗議が来たと聞く。これに関し、当該の港湾運送事業者に確認したところ「決まった届出料金の夜間割り増しを支払わず夜間荷役を強要されている。人手不足の中で、夜間割り増しが貰えないのであれば人員の補充すらも難しく、次の日の作業に影響を出さないためにも夜間作業を行う事が出来ない。夜間割り増しを受け取れるのであれば夜間荷役を無理してでも行う。」との事であった。届出料金を受け取ることができない上、届出料金が収受できなければ、行政指導の対象になるにもかかわらず、夜間割り増しを支払わず夜間作業を強要される上、意に従わなければ、船社が次に言う言葉は「港に船を入れない」との恫喝である。仕事を奪われる不安を感じながら日々事業を行っている現実を知って頂きたい。
3. 港湾運送料金は「届出料金」であり、国土交通省は料金改定を把握している。ここ数年は人件費上昇分を料金に反映させるべく料金交渉が行われているべきであり、国土交通省に対し、「届出料金が人件費上昇分改定されたか検証すべき」との要請を行ったが、「行わない」との回答であった。収受料金が人件費上昇分改定されていなければ賃金の改善は望めない。是非とも国土交通省として届出料金の改定状況の確認と、人件費上昇分の改定がされているのかの検証は行うべきである。
4. 25 春闘において、地方の港湾運送事業者と意見交換を行った際に料金改定の状況を聞くと、「船社から料金改定を言うてくるのはあなたの会社だけだ」と言われたとのことであり、まともに料金交渉の席にもつかない船社を相手に料金交渉は出来ない。このような状況を改善するには、料金改定を拒否する企業名の公表しかない。

5. 港湾運送料金は、①大手国際コンテナ航路の船社、②中国・韓国を中心とした外航船社、③内航フィーダーを中心とした内航船社で大きな格差があると聞く。中国・韓国を中心とした外航船社は、日本の法律をどの様に考えているかは不明だが、先に記載したように料金交渉にまともにつかない企業も存在する。また、内航フィーダーは特に料金が安いと聞く。本来、届出料金で大きな格差があるはずは無いが、これが現実であり、国土交通省に指摘したところ「各港運事業者は料金を納得し届け出ているものであり、国土交通省が関与する問題ではない」との回答を受けた。最近、国土交通省は、「届出料金は人件費等、適正な料金であるかチェックを行う」との表現に変えてはきているが、では「新たに届出料金の改定を提出している企業はあるか」と質問しても回答は無い。つまり、実体の無い回答であり、非常に残念である。有言実行をぜひとも願います。

6. 日本内航コンテナ船協会を今年8月1日付で発足したとのニュースが出た。このニュースの中には、「地方港での作業員不足は深刻だ。ある港では作業員不足のため荷役作業が1日では終わらず2日もかかってしまう。内航コンテナ船では停泊時間が長くなると配船効率が極端に悪くなり採算悪化を招いてやむなく減便した経緯がある。このため、当社のハブ港から地方港フィーダーサービスを利用していた外船社は一部、その地方港への輸送を釜山フィーダーにシフトした。」との記載がある。これは、先に説明した内容を裏付けるものである。ただし、このまま読むと「当該港の荷物量は変わらない」と思われるかも知れないが、現実には港湾運送事業者が同一とは限らず、減便された港湾運送事業者は更に厳しい状況に追いこまれる。また、このニュースには「非常に安い料金で夜間割り増しも払わないため夜間荷役を行って貰えず荷役に2日も係った。」ことが省略されていると思われる。減便は船社の経営上の判断だが、サプライチェーンの中で内航船・港湾作業の料金が経費に見合う料金となっていないために起こる現実だと推察する。これらを解消のためにも「運送にはコストがかかる」事を理解し、サプライチェーンを担う産業として成り立つ料金収受のための施策が必要である。

7. 苫小牧港に関し、今年7月9日の日本海事新聞には「CT 運営会社が苦境」「取扱量減で赤字転落」とのニュースがでた。内容は、2023年度はコンテナ取扱量が23%減少し、大幅赤字となり債務超過となった。2024年度はコンテナ取扱量がプラスに転じたものの若干の増加にとどまり運営会社の収支は依然厳しいため利用料金値上げで黒字転化を図った。利用料金値上げでユーザーである港湾運送事業者の負担は増した一方、事業者としては、現下の情勢下、

労務費など他のコスト上昇分も含め対船社への価格転嫁が不可欠だが、これが一向に進んでいない」この結果、「苫小牧国際コンテナターミナル(TICT)では、株主である港湾運送事業者のコンテナ部門収支悪化に対し、利用料金を元に戻して行かざるを得ない状況だが、その場合は再度赤字転落となる」ため、「(赤字額を圧縮するため)会社の事業規模縮小もある得る」、更に「苫小牧港の機能縮小は北海道経済にとっては致命傷になりかねない」との記載まである。苫小牧港は、北海道の港湾別取扱量ではシェア 5 割超、コンテナ取扱量で 8 割を占め、名実ともに北海道経済を支えるハブ港として機能している。その港ですら「規模縮小もあり得る」との表明を行わなければならない状況を鑑み、必要な港湾の規模が継続して維持できる料金の設定方法も含めた届出料金の在り方も検討する必要がある。

8. 地方港でよく耳にするのが、「届出料金さえ貰えれば」との言葉である。つまり、本来、届出料金を収受できていなければならないものが、収受できていないことを意味する。国土交通省に確認すると、「1 円でも収受できなければ法律違反であり、港湾運送事業者を指導している。」との回答である。ただ、受け取れないところに「ちゃんと収受しろ」と言われ、言われた事業者が支払わない事業者に「国土交通省に言われた」と言っても、全く相手にされないのは先述の通りである。先ずは、料金交渉があたりまえに出来る体制づくりが必要である。

9. 最近、国土交通省からの説明に「港湾運送事業者も下請法の対象である」と聞く。であるのならば、前述のような悪質な船社・荷主の「会社名公表」も他産業同様に行うべきとの主張を行うと、「下請法は所管外」であり、例えば知り得た情報を他省庁に資料提出することは出来ないとの回答を受けた。政府は 2021 年 12 月 27 日付で「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化に関する事業者団体に対する要請」を行い、併せて内閣府も含めた 5 省庁連名による「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を発出している。このような状況の中でも適正料金収受が遅々として進まない現実を直視し、先述の発信文書を意義あるものとするための適切な対応を要請する。

10. まとめ

連合は昨年度に引き続き、今年度も 5 %以上の賃金改定が行われたことを公表している。しかし、残念ながら港運関係の作業会社は遠く及ばない賃金改定となっている。嘗て港湾労働者は長時間労働ではあるものの賃金の優位性

もあり就職希望者は多かったが、賃金の優位性もなくなり、ただ長時間労働・休日労働のみが残され、更に夜間労働・休日労働を避ける風潮の中で、特に地方港に於いて人手不足が急速に進んでいる。港湾労働が魅力ある職場となるようにするには、シフト制、交代制等も採用していかなければならない。これらを進めるには、これらが実現できる料金の収受は不可欠であるが、現在は会社存続すら危ぶまれる状況に直面している。これらは縷々説明しているように価格転嫁が進まない現実がある。これらを改善し、各港の機能・役割を永続的に確立するためには

- ① 対等な立場での届出料金の設定及び改定
 - ② 届出料金を支払わない企業への指導
 - ③ 指導に応じない企業の企業名公表
- 等、断固たる措置を行う必要を強く感じる。

先述の通り日本の港には、大手国際コンテナ航路の船社、中国・韓国を中心とした外航船社、内航フィーダーを中心とした内航船社と多種多様な船舶の荷役作業を行っている。本来、どの船社・貨物でも係る経費はほぼ同程度であるにも係わらず、収受する料金に大きな格差があること自体が問題である。

日本は島国であり、外国との輸出入の 99%以上(トンベース)は港湾を経由している。更に国内貨物量の 40%は港湾を経由している。国土交通省の施策である「モーダルシフト」は、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換を促している。これらを鑑みると港湾の果たす役割は今後も更に重要性が増してくる。港湾機能を今後も継続して維持するためにも適正料金収受が出来るよう適切な対応策を講じて戴きたい。

また国土交通省は、必要だからこそ多数の港湾を各地域に建設してきた。この港の機能を正常に維持するのは国土交通省の責任であり、港湾を作るだけ作り、後は民民との対応はあまりにも無責任である。国としての責任を果たすべく、港湾の機能を損なわないための施策を強く求める。

以 上