

# 港湾運送の適正取引と 価格転嫁について現状と課題 船社の視点

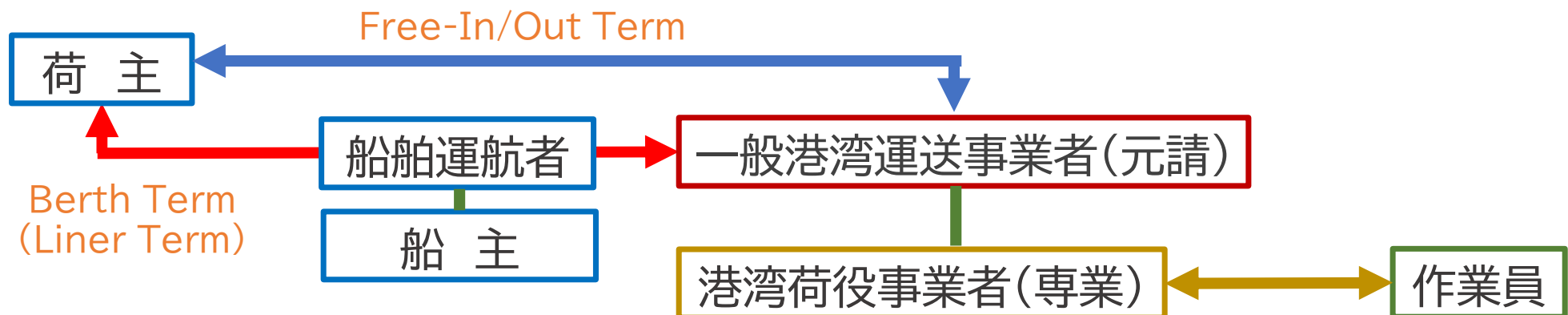
独占禁止法上の観点から、会員各社の個別契約など価格や数量にかかわる機微情報は収集しておりません。本レポートでは一般的な定性的情報をご報告いたします。

一般社団法人 日本船主協会

物流システム幹事会 アドバイザー

# 契約形態・透明性

## 港湾運送の契約形態



## 料金の透明性

- 港運の主なコスト: 労務費に加え、設備利用料・償却・光熱費などの**固定費 + 変動費**で構成
- 一方、船社や荷主からの料金収入: 貨物1トン当たりやコンテナ1本当当たりの**従量制**  
そのため、料金にどれだけ労務費が反映(転嫁)されているかが見えにくい
- 料金タリフ値上げだけではなく、貨物の増量や荷役効率の向上でコスト上昇を吸収する余地がないのだろうか？

## 持続性の確保

- 港がなければ海運は成立せず、貨物がなければ港湾は成り立たない
- 船社、港運ともにパートナー選択の自由度が限られている＝**相互依存**  
船社と港運は一蓮托生のパートナーとして協力し、同業他社との競争のなかで  
利便性やサービス品質を向上させてきた
- 持続的な運営のため：労働力の確保、必要最低限の稼働費用に加え  
作業環境の改善、福利厚生向上、設備の更新のための再投資が必要
- 船舶の大型化・航路の集約化で作業の繁閑差が大きくなってきている  
繁閑差を埋めてリソースを有効活用するため、港運各社の枠をこえた協力体制・  
人員融通(プール化・共通シフト)が求められないか？

## 安全面の貢献（船社の責任と費用負担）

- 国際条約・規則(例:ISM/ISPS/SOLAS)の遵守や本船コンディション監督に継続的に対応
- 検査・訓練・安全設備対応・セキュリティ体制など、船社は作業料金以外でも応分の負担と貢献
- 安全は共通利益：荷役中の事故・災害は港運・船社ともに大きな損害を被る

## 公平性の設計

- 応分の価格転嫁には、優先ウィンドウや優先荷役などのインセンティブを検討
- SLA(サービス水準合意)とKPIに連動したボーナスでフリーライドを抑止するのも一案  
KPI例: 荷役効率性、停滞時間、安全指標(休業災害率等)  
FIOTでは早出料・滞船料など実際の荷役効率・時間で作業料金を調整するスキームあり
- 「負担＝優遇・効率向上」につながる設計で好循環を作る

## ガイドラインの合目的性

- ガイドラインが適正取引を通じて合理的に労働力の確保と持続的な港湾運営に資するか  
評価手法が必要
- 総要員数推移、定着率、技能伝承(有資格者)の定量分析、業界内のベンチマーキングなど

ご清聴ありがとうございました