

Agenda

1. 外国船舶協会の機能
2. 会員構成
3. 懸案事項に対する回答
4. 料金交渉プロセスにおける港運事業者様への提案

1. 協会機能

中央省庁、地方自治体、関連団体・会社等と会員船社との
窓口業務

2. 会員構成

船社会員数：14 社（外資系船社の日本における現地法人）

- ✓ 会員の殆どは世界有数規模を誇るコンテナ定期船社とRO-RO船社
- ✓ コーポレートガバナンス、法順守等の意識が極めて高い

会員リスト (2025年9月末時点)

	定期コンテナ船社 (アルファベット順)	船腹量世界ランク	日本発着主要航路
1	Ben Line Agencies	(代理店業)	アジア
2	COSCO	4位 (10.6%)	遠洋
3	Evergreen	7位 (5.7%)	遠洋
4	Hapag-Lloyd	5位 (7.3%)	遠洋
5	Maersk	2位 (14.1%)	遠洋
6	MSC	1位 (20.8%)	遠洋
7	OOCL	(COSCO Group)	遠洋
8	Sinokor Seihon	18位 (0.4%)	アジア
9	Swire Shipping	32位 (0.2%)	遠洋
10	Wan Hai Lines	11位 (1.7%)	アジア
11	Yangming	10位 (2.2%)	遠洋
12	Zim	9位 (2.3%)	遠洋

(3位 CMA-CGM, 6位 ONE, 7位 HMM)

出典 : Alphaliner Top 100 Liner Carriers update on Sep 20, 2025

	RO-RO 船社	船腹量世界ランク	日本発着主要航路
1	Wallenius Wilhelmsen Ocean	3位	遠洋
2	Hoegh Autoliners	4位	遠洋

出典 : Clarksons Research "Largest RORO Carriers 2024"

3. 懸案事項に対する回答（第一回検討委員会での国交省、 港運団体、労組からの指摘に対して）

指摘 1：料金値上げ要請を受けない外国船社が多い

回答：殆どの外国船舶協会会員は料金交渉に真摯に向き合い、値上げに応じている。

指摘 2：料金交渉における船社と港運事業者の力関係について

回答：交渉時の力関係は需要と供給に影響されることから、港運労働者不足の中、決して船社に有利な状況ではない。値上げを受けないと作業してもらえないという会員船社の声もある。また、慣習上、船社が港湾事業者を一方的に切り替えることは困難である。

指摘 3：外国船舶の設備不良による労災発生

回答：当協会は年1度の港湾労災防止協会が主催する連絡会議に出席し、協会会員が運航する船舶の設備不良の事例があれば、遠慮なく通報してほしいと声をあげている。同様のことは、全国港湾様にも直接お話ししている。しかしながら、過去に通報を受けたことは無い。

4. 料金交渉プロセスにおける港運事業者様への提案

外地本社を説得するための値上げの根拠となる数値資料の提示：

- ✓ 過去数年に遡る労務、エネルギー、インフラ・機器整備等のコスト上昇率或いは上昇額
- ✓ 当該船社が利用する主要港と地方港の港湾ごとの作業員の平均年齢、給与体系、過去の昇給額実績