

第3回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

議事次第

日時：令和7年12月3日（水）13:00～15:00

場所：港湾局会議室

1. 開会

2. 議事

（1）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案について

（2）意見交換

3. 閉会

## 「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」委員等名簿

### <委員>（敬称略・五十音順）

首藤 若菜 立教大学経済学部 教授  
松田 琢磨 神奈川大学経済学部 教授  
若林 亜理砂 駒澤大学法科大学院 教授

### <オブザーバー>（敬称略・五十音順）

加瀬 崇 （一社）日本船主協会 物流システム幹事会 アドバイザー  
兼子 正志 （一社）日本鉄鋼連盟 業務部長  
川村 操 （一社）日本港運協会 業務委員会 副委員長  
関 光太郎 日本内航海運組合総連合会 定期船輸送特別委員会 委員長  
玉田 雅也 全国港湾労働組合連合会 書記長  
角田 和雄 （一社）日本貿易会 政策業務第二グループ長  
永野 岳人 （一社）日本自動車工業会 サプライチェーン委員会 物流部会 部会長  
村瀬 千里 外国船舶協会 専務理事  
横山 直彦 全日本港湾運輸労働組合同盟 事務局長  
若野 英樹 （一社）日本港運協会 経営労働委員会 副委員長

### <関係省庁>（敬称略）

武田 雅弘 公正取引委員会事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 企画官  
丸田 聰 農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課  
物流生産性向上推進室長  
平林 孝之 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室長  
【代理：工藤 さやか 室長補佐】  
小高 篤志 中小企業庁 事業環境部 取引課長  
【代理：高橋 謙 課長補佐】  
児玉 和久 国土交通省 海事局 外航課長  
【代理：羽村 孝博 國際海上輸送企画官】  
叶 雅仁 国土交通省 海事局 内航課長  
【代理：中村 謙太郎 内航海運効率化対策官】

### <事務局>

国土交通省 港湾局 港湾経済課

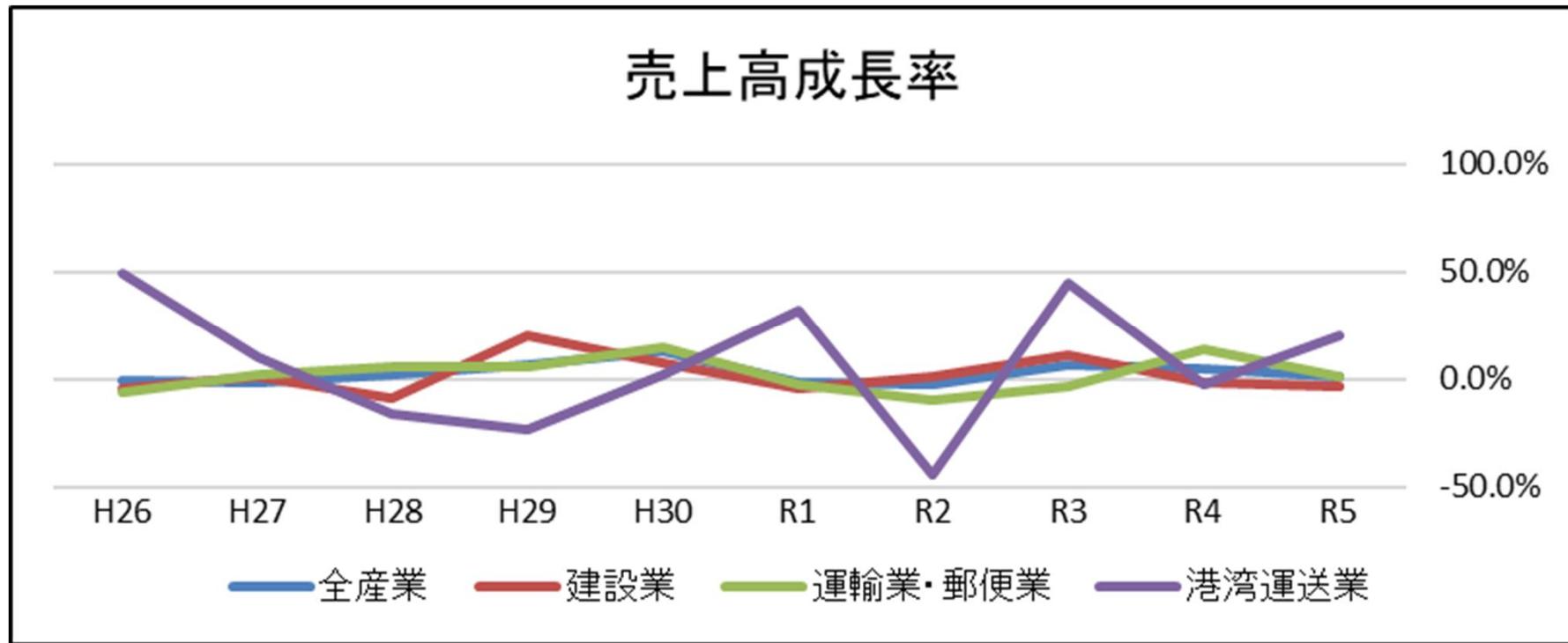
# 港湾運送事業に関する経営データ

---

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12月

- ・中小企業規模の港湾運送業の売上高は安定せず、継続的な成長は認められない。



売上高成長率:

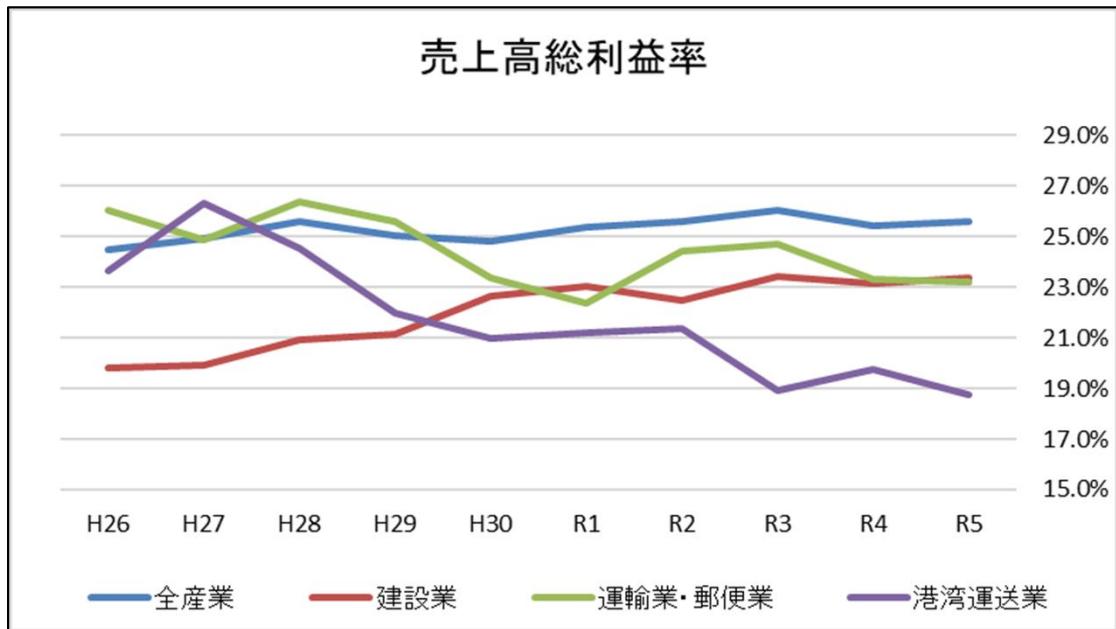
$$((\text{当期売上高} - \text{前期売上高}) \div \text{前期売上高}) \times 100(\%)$$

【注意】

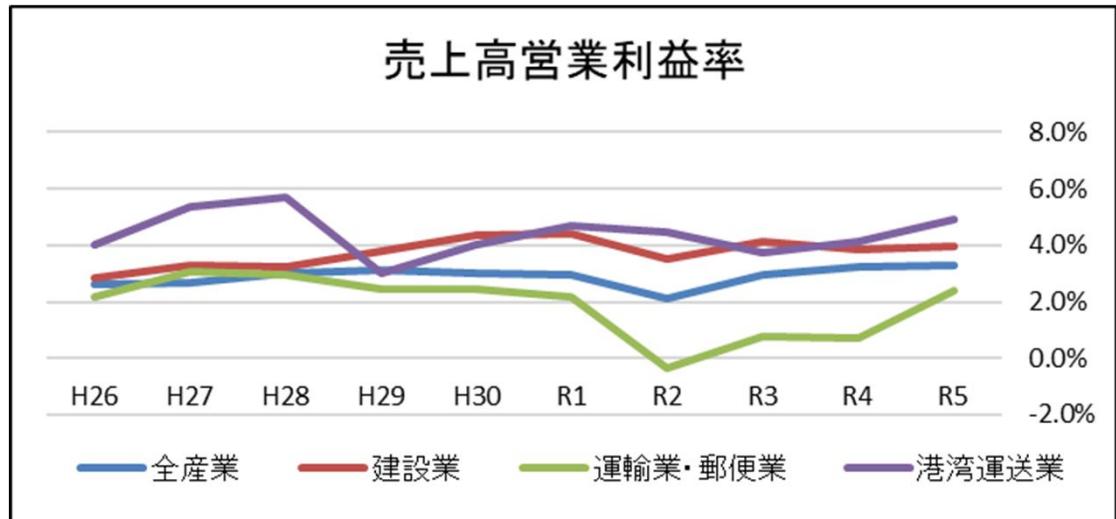
- ・港湾運送業については、各年における有効回答数の変動が大きい(最大187社、最小72社)。

# 中小企業実態基本調査：収益性

- ・総利益率は近年減少傾向であり、全産業や他産業よりも低い割合。
- ・一方で総利益から販売費・一般管理費を除いた営業利益率は比較的高い数字となっている。



売上高総利益率：  
 $((\text{売上高} - \text{売上原価}) \div \text{売上高}) \times 100 (\%)$



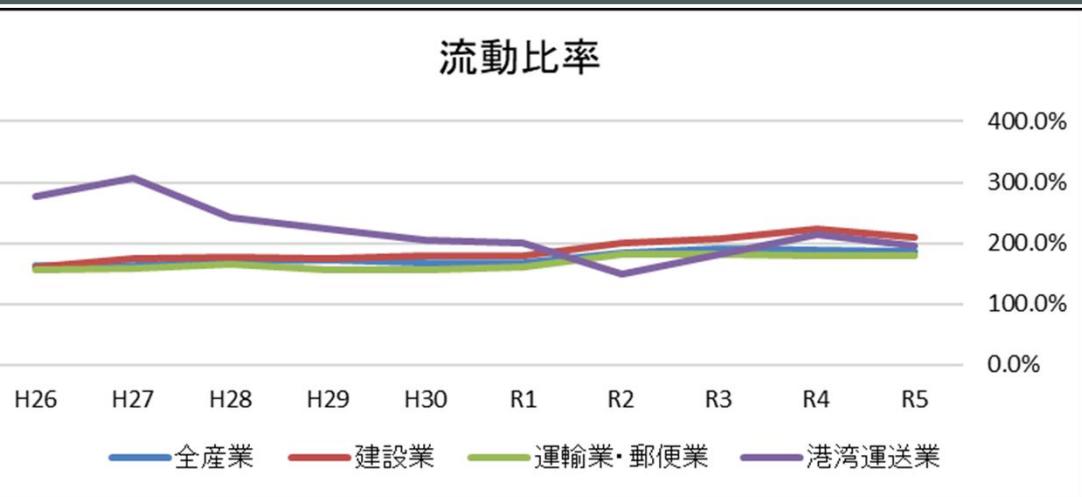
売上高営業利益率：  
 $((\text{売上総利益} - \text{販管費}) \div \text{売上高}) \times 100 (\%)$

#### 【注意】

・港湾運送業については、各年における有効回答数の変動が大きい(最大187社、最小72社)。

- 中小企業規模の港湾運送業は、流動比率及び自己資本比率は概ね高い傾向にあり、短期・長期的に安定した財務体質であるものの、近年、低下傾向にある。

流動比率

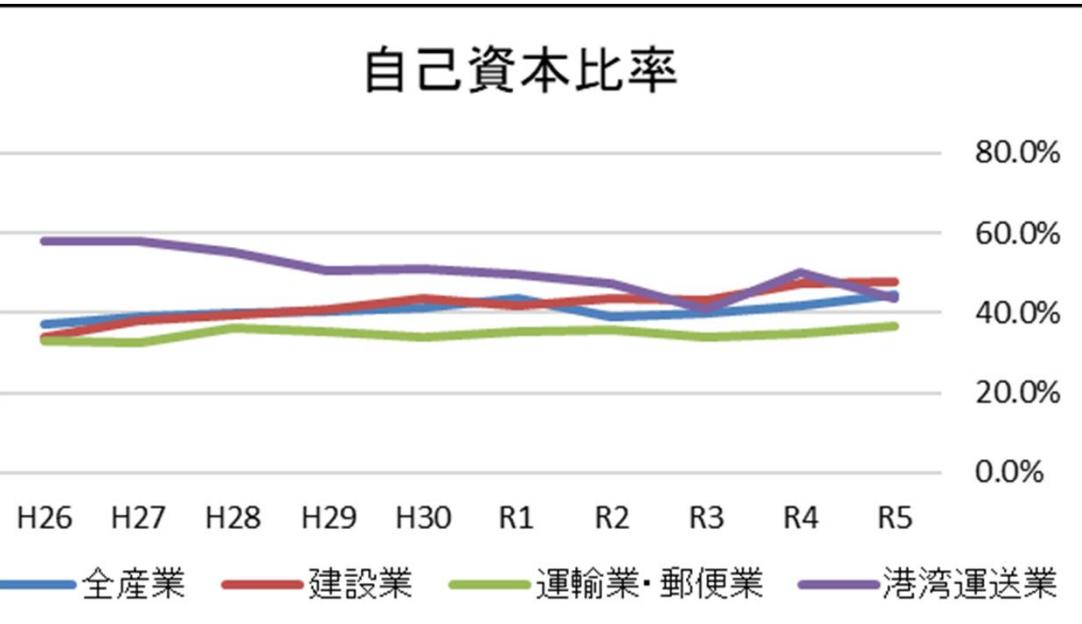


流動比率：

(流動資産 ÷ 流動負債) × 100(%)

※流動資産：1年内に現金化が予定される資産  
流動負債：1年内に支払いを要する負債

自己資本比率



自己資本比率：

(自己資本 ÷ 総資産) × 100(%)

【注意】

・港湾運送業については、各年における有効回答数の変動が大きい(最大187社、最小72社)。

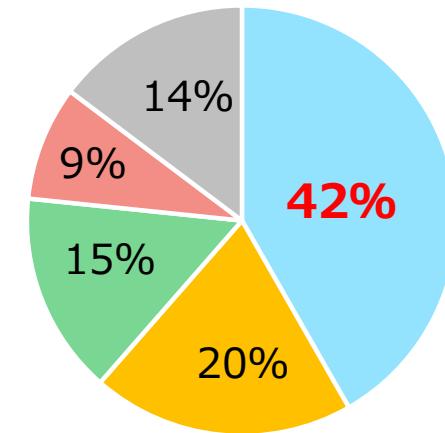
# 港湾運送事業における実態調査(第1回検討委員会資料から一部抜粋)

## ◆ 荷役作業

・**安全性向上や労働環境の改善を図る方策として、約4割の事業者から自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入を望む声**

荷役作業の安全性向上や労働環境改善に向けた対策のうち、  
最も有効であると考えられるもの

- 自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入
- 教育プログラム（研修）の充実
- 危険な状態を知らせる警報器等の導入
- カメラ等による遠隔監視技術の導入
- その他



遠隔操作RTG



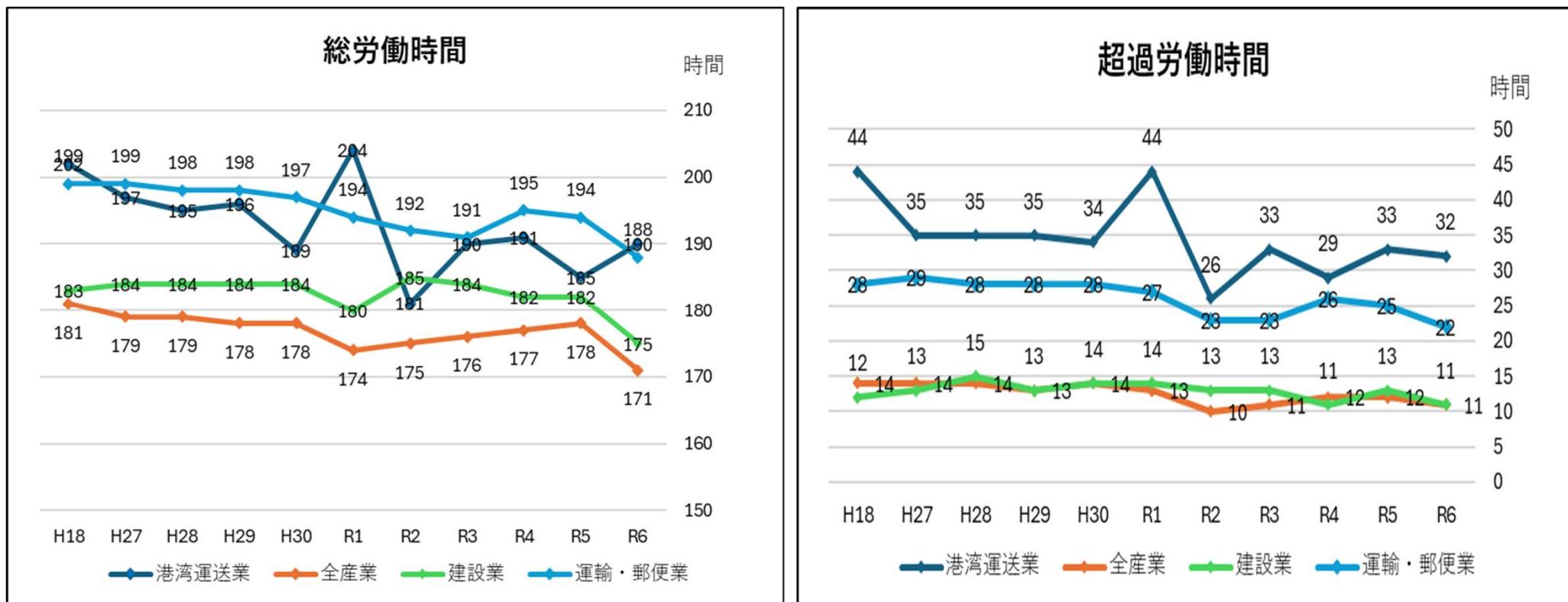
遠隔操作室



ガントリークレーン

# 賃金構造基本統計調査:労働時間

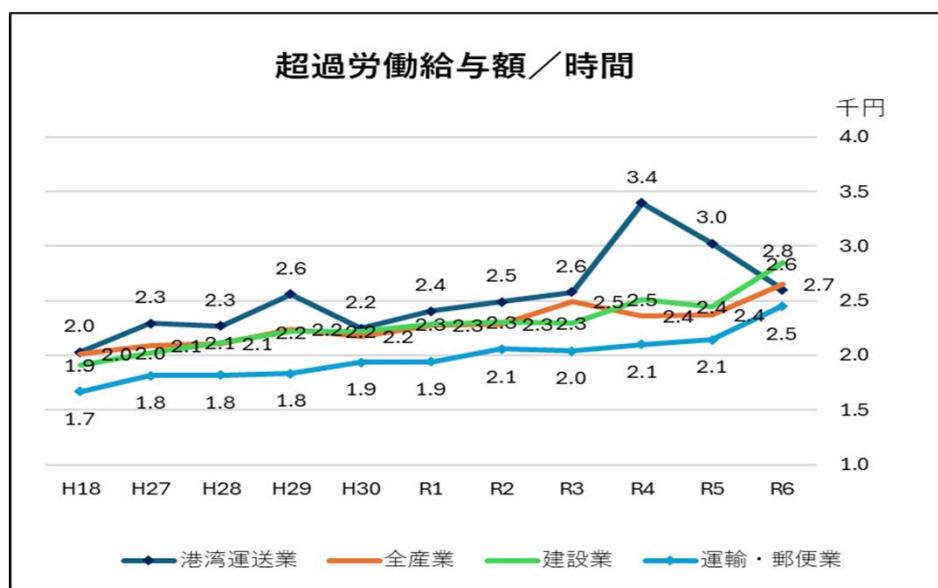
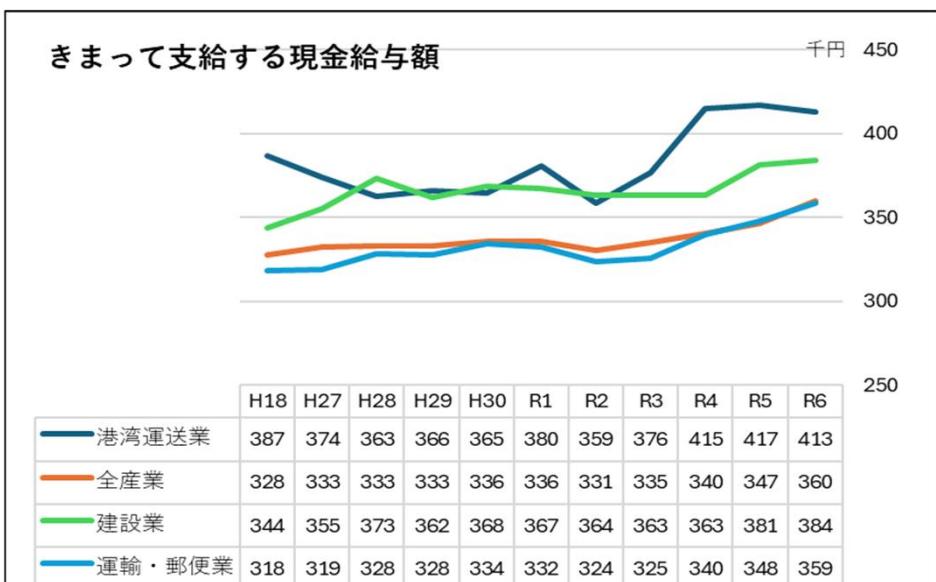
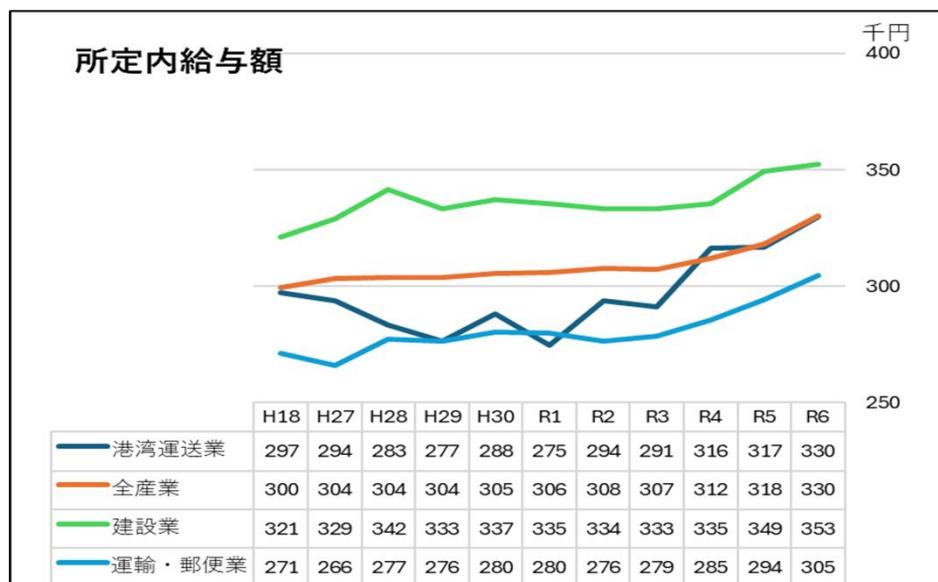
港湾運送業の総労働時間は、他産業同様に低下傾向にあるが、未だに長い傾向。特に超過労働時間は従前から変わらず長い傾向が継続。



注意:「港湾運送業」とは、本調査の職種区分上、「船内・沿岸荷役従事者」(R2～R6)、「港湾荷役作業員」(H18,H27～R1)を示す。次ページにおいて同じ。

# 賃金構造基本統計調査：給与

港湾運送業の「所定内給与額」は、令和初めまで停滞していたが、近年、全産業と同じ水準までに上がる。一方、「きまって支給する現金給与額」は、H18 比で6.8%増と低い伸び率。これは時間当たりの超過労働給与額が伸びていないことが要因と考えられる。



|       | 平成18年からの伸び率       |        |           |
|-------|-------------------|--------|-----------|
|       | きまって支給する<br>現金給与額 | 所定内給与額 | 超過労働給与額/h |
| 港湾運送業 | 6.8%              | 10.9%  | 28.0%     |
| 全産業   | 9.7%              | 10.3%  | 31.8%     |
| 建設業   | 11.6%             | 9.8%   | 49.1%     |
| 運輸業   | 12.7%             | 12.3%  | 46.9%     |

## 用語の説明

### きまつて支給する現金給与額:

労働契約、労働協約あるいは事業所の就業規則などによってあらかじめ定められている支給条件、算定方法によって6月分として支給された現金給与額をいう。手取り額でなく、所得税、社会保険料などを控除する前の額である。

現金給与額には、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当などが含まれるほか、超過労働給与額も含まれる。1ヶ月を超え、3ヶ月以内の期間で算定される給与についても、6月に支給されたものは含まれ、遅払いなどで支払いが遅れても、6月分となっているものは含まれる。給与改訂に伴う5月分以前の追給額は含まれない。

現金給与のみであり、現物給与は含んでいない。

### 所定内給与額:

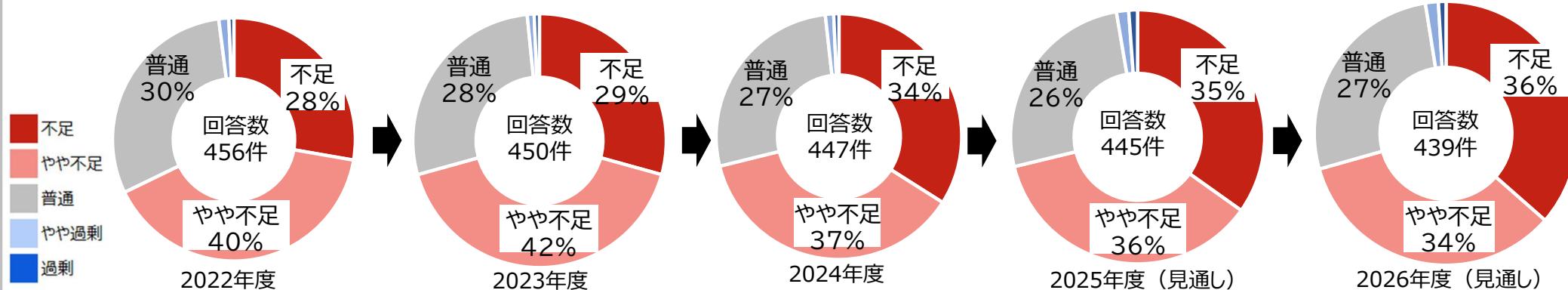
きまつて支給する現金給与額のうち、超過労働給与額を差し引いた額をいう。超過労働給与額とは、次の給与の額をいう。

- ア 時間外勤務手当 所定労働日における所定労働時間外労働に対して支給される給与
- イ 深夜勤務手当 深夜の勤務に対して支給される給与
- ウ 休日出勤手当 所定休日の勤務に対して支給される給与
- エ 宿日直手当 本来の職務外としての宿日直勤務に対して支給される給与
- オ 交替手当 臨時に交替制勤務の早番あるいは後番に対して支給される交替勤務給など、労働時間の位置により支給される給与

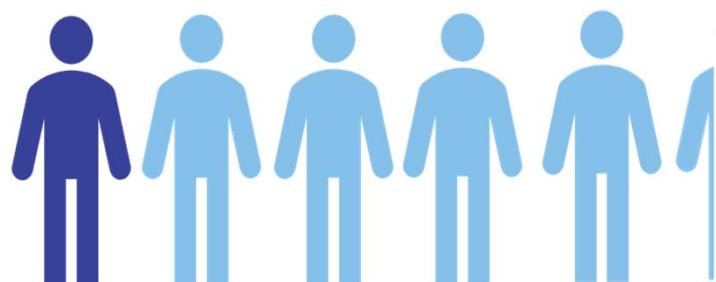
# 港湾運送事業における実態調査(第1回検討委員会資料から一部抜粋)

## ◆ 労働者の過不足

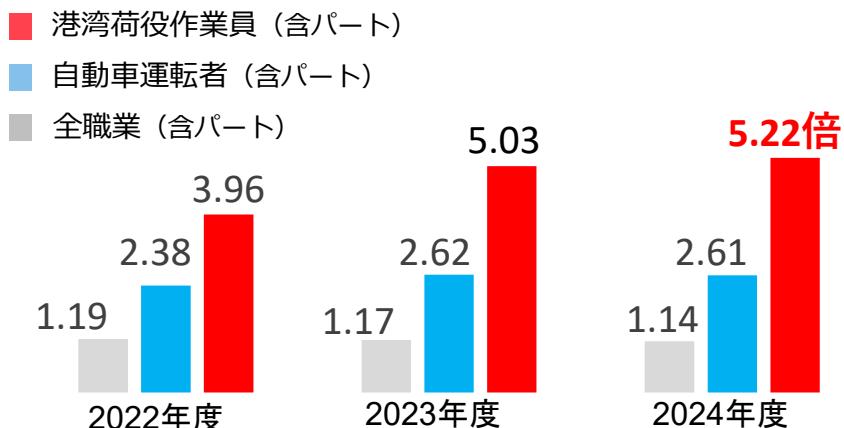
### 労働者の過不足の状況



### 港湾運送事業の有効求人倍率



**5.22 倍**



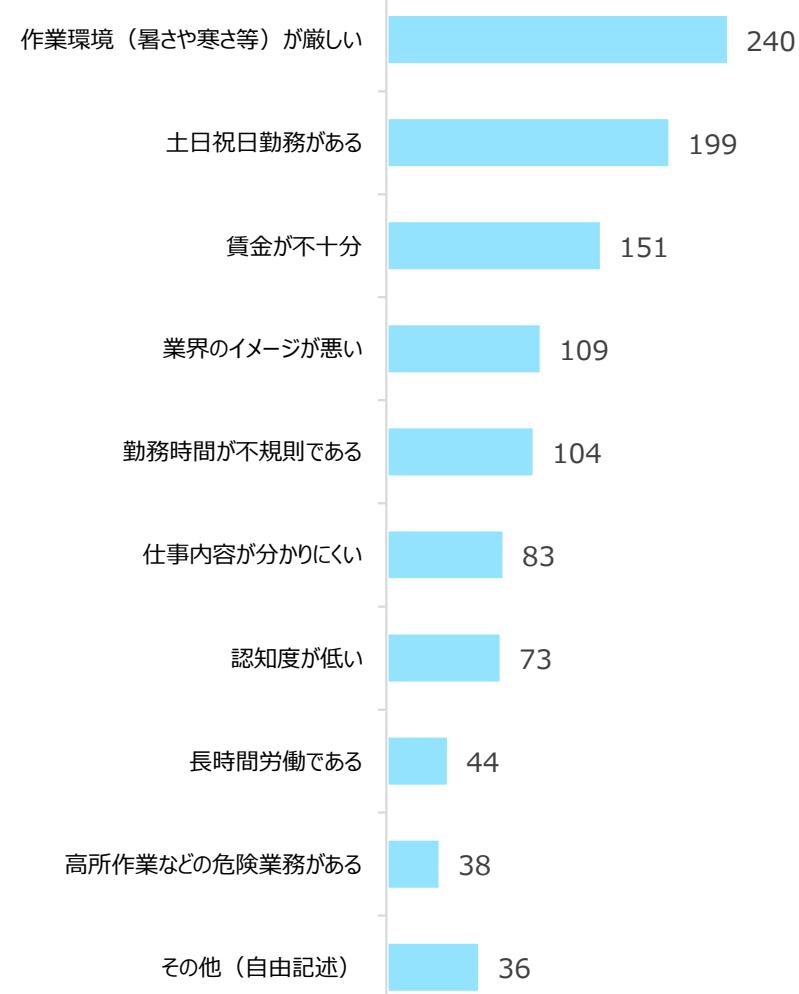
※港湾荷役作業員：厚生労働省職業安定局提供データを基に国土交通省において作成

※自動車運転者、全職業：厚生労働省「職業安定業務統計」を基に国土交通省において作成

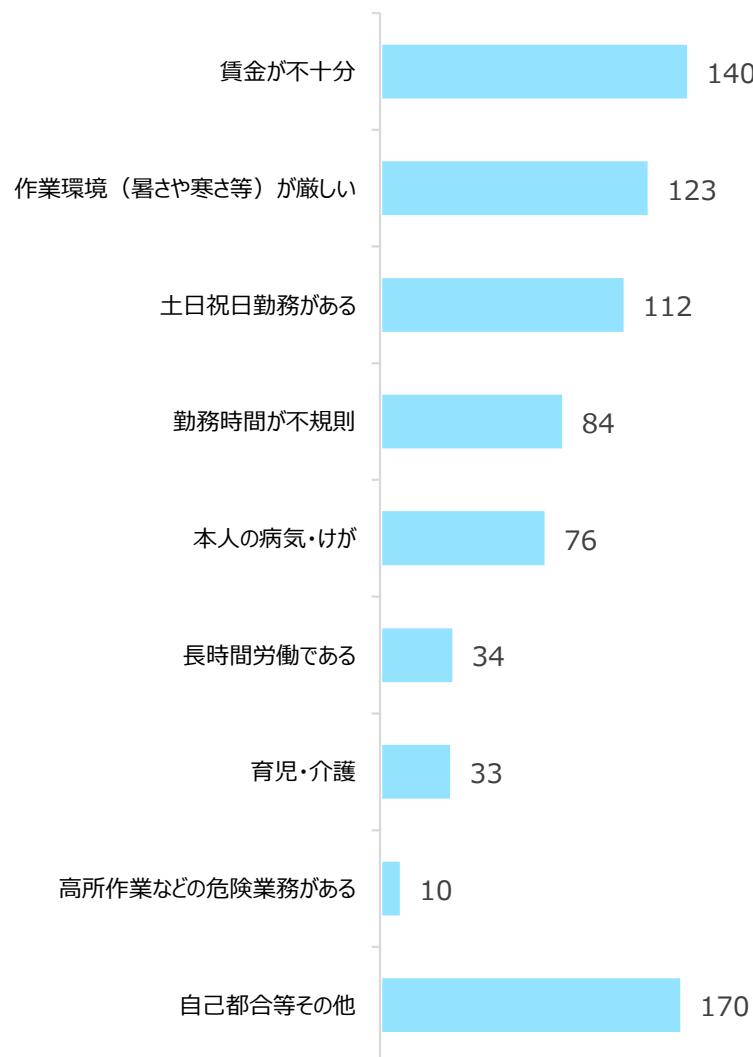
# 港湾運送事業における実態調査(第1回検討委員会資料から抜粋)

## ◆ 採用・退職

**採用が難しい理由** (複数回答)

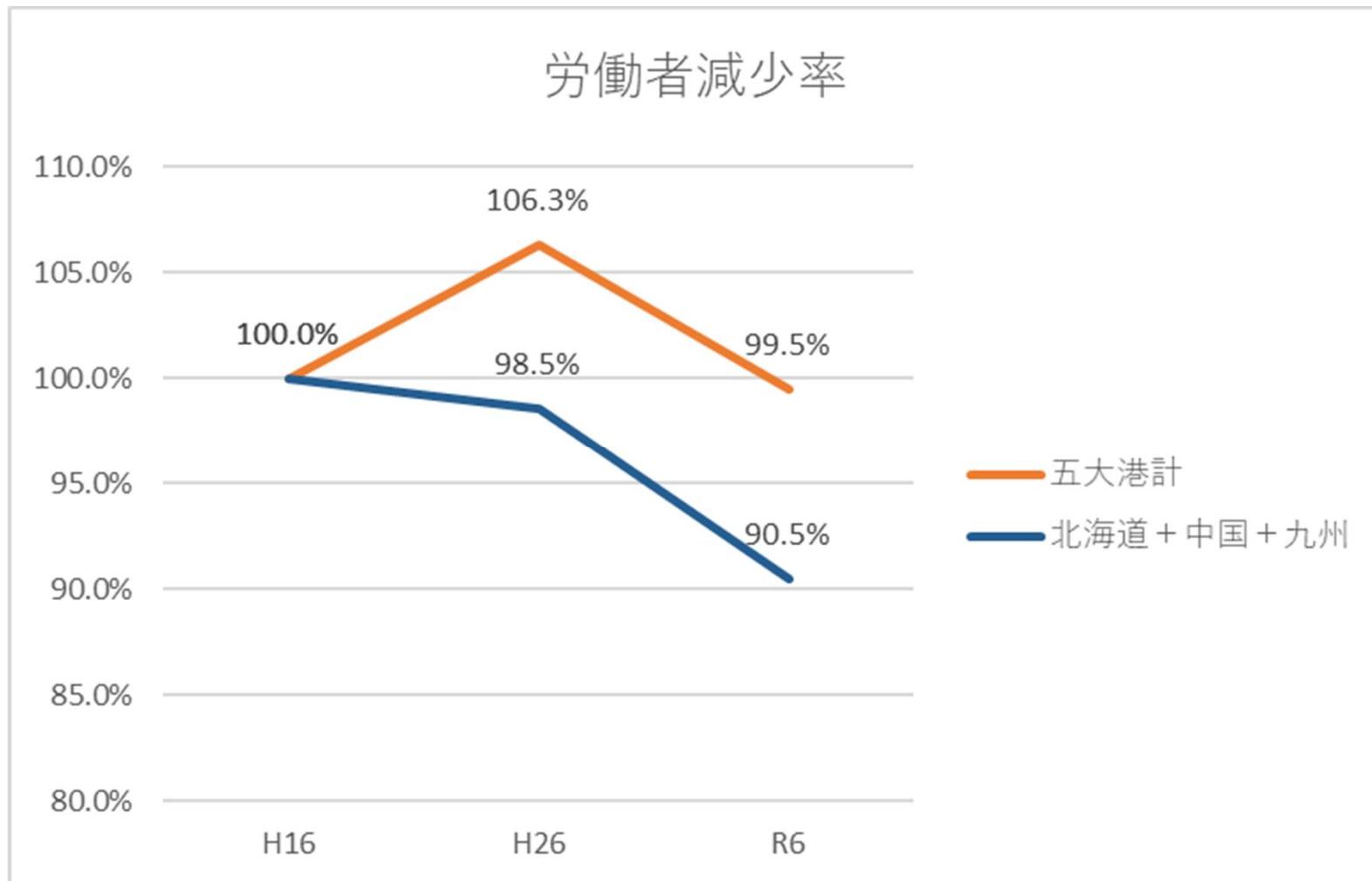


**定年退職以外の  
主な退職理由** (複数回答)



# 港湾荷役労働者の推移

平成16(2004)年の港湾荷役(船内・沿岸)労働者を100%としたとき、五大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)は20年間で0.5%の減少に留まる一方、特に人手不足の激しい北海道・中国・九州地方は10%近く減少している。



【注意】北海道・中国・九州は、各運輸局の管轄都道府県に所在する事業者の抽出。