

第2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 議事概要

■日時：令和7年10月17日（金）14:00-15:30

■場所：中央合同庁舎第3号館10階港湾局会議室

■議事：（1）港湾運送事業を取り巻く状況

（2）関係者ヒアリング

（3）その他

■出席者

（有識者）

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）

（一社）日本船主協会 物流システム幹事会 アドバイザー

（一社）日本鉄鋼連盟 業務部長

（一社）日本港運協会 業務委員会 副委員長

日本内航海運組合総連合会 企画調査部長

全国港湾労働組合連合会 書記長

（一社）日本貿易会 政策業務第二グループ長

（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

外国船舶協会 専務理事

全日本港湾運輸労働組合同盟 事務局長

＜関係省庁＞

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

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

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 室長補佐

中小企業庁 事業環境部 取引課長

国土交通省 海事局 外航課 国際海上輸送企画官

国土交通省 海事局 内航課 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

■ 議事要旨

- 事務局（港湾局）、（一社）日本船主協会、外国船舶協会、日本内航海運組合総連合会、（一社）日本鉄鋼連盟。（一社）日本自動車工業会、（一社）日本貿易会から資料を説明し、委員からの質疑応答を実施。

《主な意見等》（○委員、●オブザーバー、関係省庁）

【1. 港運事業者の取引について】

- 第1回の港運業界からのプレゼンでは「値上げ困難」という声が強かったが、今回は「必要に応じて対応している」という意見もあり、齟齬がある。港運事業における価格転嫁がどの程度できているのか教えていただきたい。また、客観的なデータやコストの可視化について可能なのか教えていただきたい。
- アンケート調査によると、ここ5年で8割が価格改定できている一方、4割が十分に収受できていないという状況。客観的なデータやコストの可視化については、持っているデータを出していかなければならないと思っている。例えば人手不足の状況については更に分かりやすい形にできないか考えていく。コストの可視化については、実際には交渉を行う各社においてしっかりと原価計算を行って説明していくことが重要。
- 第1回の国交省資料にあったように、港湾運送事業は需要に応じて事業を行う受注産業であり、その取引にはユーザーの優位性が存在することを前提に議論を進めていただきたい。ユーザー目線では個別の荷役を効率的に行ってほしいという意見になりがちであるが、港運事業者の立場では待機時間や波動性の問題も存在するため、それらを踏まえた料金の考え方を整理していただきたい。また、港湾運送事業法の中で差別的取扱の禁止や、公共の利益を阻害してはならないことが定められており、港運事業者側に断る選択肢はない。
- 資料1の「原価計算のイメージ」は港運事業者が港湾ユーザーとの交渉に使用する原価計算のたたき台になり得るか。
- FIO契約は原価計算に基づいて交渉しているが、コンテナは荷主と船社間の契約であり、荷主が支払う海上運賃は市況に応じて大幅に上下するため、その中における港湾運送料金が見えてこない。運賃を分解してコストを可視化したうえで、荷主と船会社が交渉をする必要がある。
- 荷主から港湾運送料金が見えないというのはその通り。コンテナ輸送の運賃交渉の場合は、まずは港運事業者と船会社の間でしっかり話をしていく必要がある。
- まず荷主と船社間での海上運賃交渉があり、その後に船社と港運事業者間で荷役料金の話し合いがある。サプライチェーン上、港運事業者にしわ寄せが集中する傾向にある。

- 資料 1 の港運事業者の元請下請関係において、みなし直営とされる条件の中で「長期専属契約による取扱貨物量の保証」とあるが、取扱貨物量の保証がされていれば契約内容や運賃は行政として確認はしないということか。
 - 「長期専属契約」の条件である期間や割合という点を見ており、契約内容については元請と下請の間で合意して結んでいるため、行政が見るべきところではないと考えている。
 - 会社によるが、長期専属下請契約には物量について設定されているが、料金については設定されておらず、別で契約している。
-
- 資料 2 の 2 ページ目にコスト上昇の吸収策として「貨物の增量」とあるが、実現性はどの程度あるのか。
 - 輸送ルートの拠点化による積み替えや三国間輸送における日本での積み替えなどにより、全体の貨物量が大きく増えなくても取扱量が増えることは考えられる。貨物の增量と併せて荷役効率の向上も重要なポイントであり、その 2 点でもってコスト上昇を吸収する余地があるのではないかと考えている。

【2. 港湾ユーザーの実態について】

- 外国船舶協会の会員以外の外国船舶が日本に入ってくることはあるのか。
 - 任意団体であり、加盟外のオペレーターが配船していることもある。
-
- 内航における Berth Term と FIO の割合はどの程度か。また、内航船の荷役は外航船の荷役の後に行なわれるとのことだが、それはなぜか。
 - 不定期船では FIO 契約が多く、内航輸送の 9 割を占める産業基礎物資であることから考えると感覚的に、FIO が 9 割程度ではないかと思う。また、特にコンテナについて内航船は外航船からの二次輸送という役割を担っており、外航船の揚荷役が終わらないと内航船の荷物がないことがある。
 - それは外航船から積み替える先の内航船が遅れるという話であって、内航船全ての話ではないという理解でよいか。
 - そのとおり。内航専用バースがあるところは、それで対応している。
-
- 日本鉄鋼連盟の行っている物流研究会には、港湾運送事業者も今後参加した方がよいということか。
 - 相互で課題等について状況を認識することが重要と考えており、要望があれば検討に参加いただくことは問題ない。
-
- 日本貿易会は自主行動計画を立てているとのことだが、これに関する検証は計画している

か。

- 業界団体として、自主行動計画に強制力を持たせることは難しく、一つの課題と認識している。自主行動計画をWebページに継続して掲載することで会員企業への認識徹底を図るとともに、各種ガイドラインの周知徹底や、会合を開催し各社の対応状況の確認、意見交換を行うなどによりフォローアップを行っている。

【3. その他】

- 標準化を進めていくべきとのことだが、これは港運事業者のみならず、荷主や船社等の協力が必要になるのか。
- 港のシステムを司る行政にも標準化を進めていただきたいと考えている。例えばNACCSのような標準化されたシステムはあるが、CONPAS その他のシステムではさらに標準化の余地があると思うし、危険品の申請などは港ごとにフォームが異なる実態があり、電子化も行われていない場所もある。
- 標準化・電子化すべき点の洗い出しが必要であると感じた。