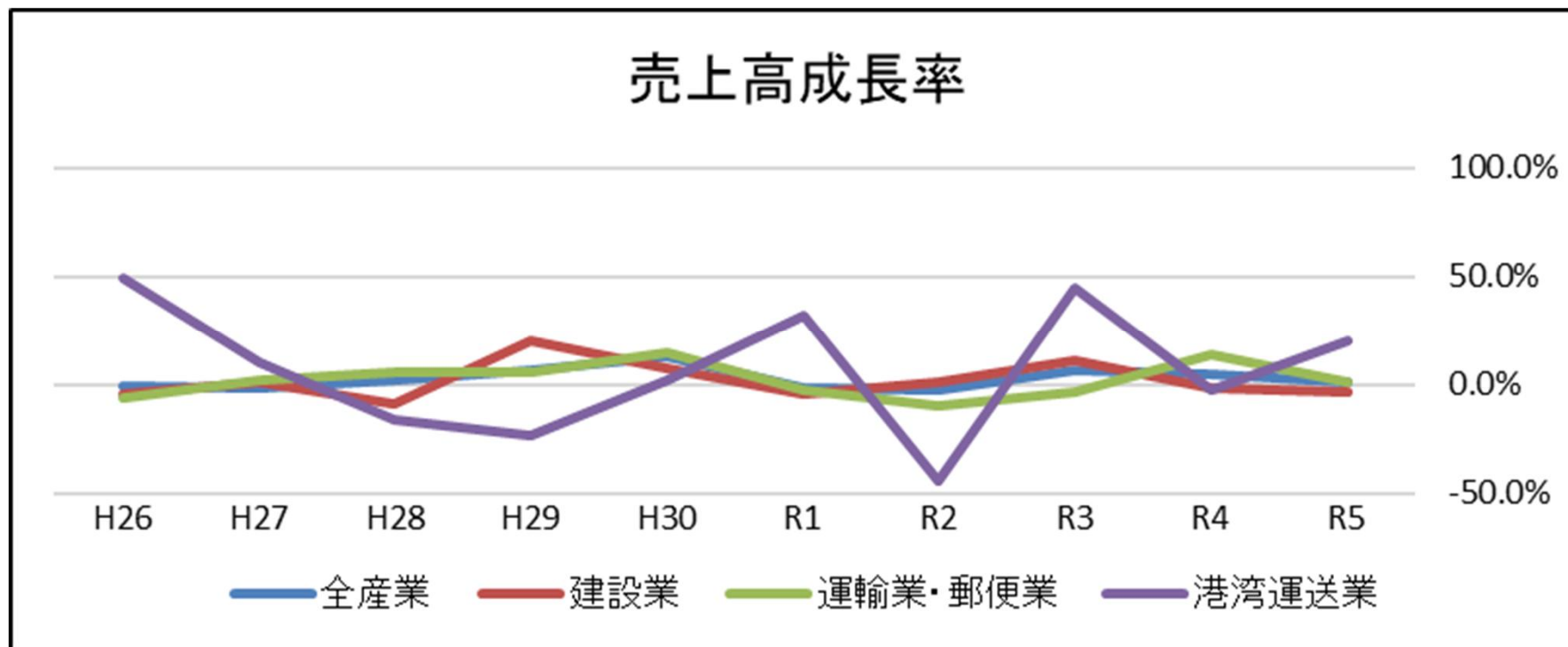


港湾運送事業に関する経営データ

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:

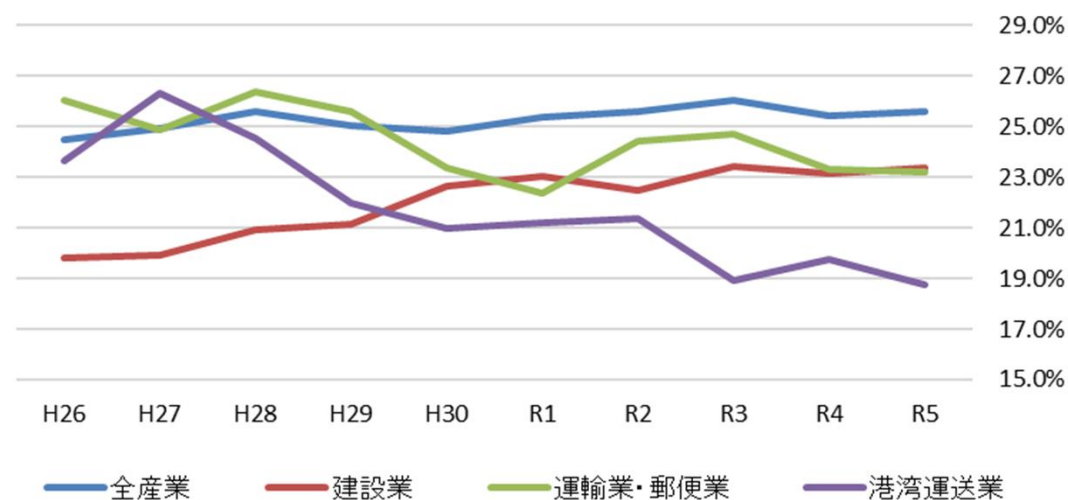
$((\text{当期売上高} - \text{前期売上高}) \div \text{前期売上高}) \times 100(\%)$

【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)。

- ・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。

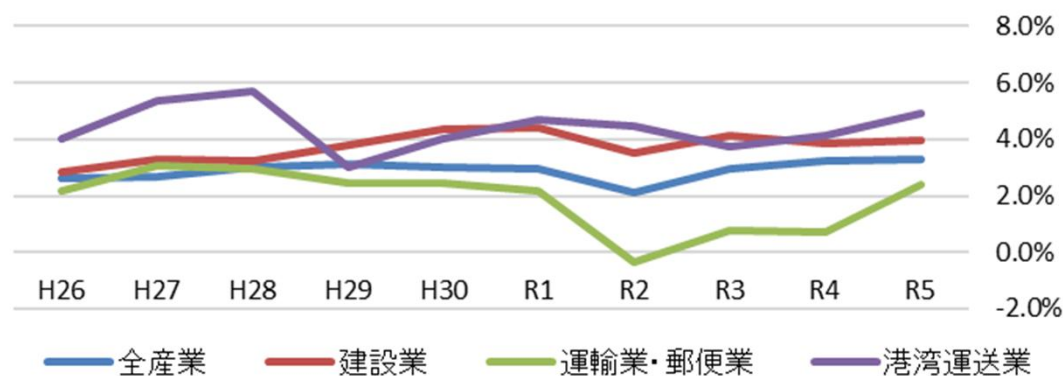
売上高総利益率



売上高総利益率:

$$\frac{((\text{売上高} - \text{売上原価}) \div \text{売上高})}{1} \times 100(\%)$$

売上高営業利益率



売上高営業利益率:

$$\frac{((\text{売上総利益} - \text{販管費}) \div \text{売上高})}{1} \times 100(\%)$$

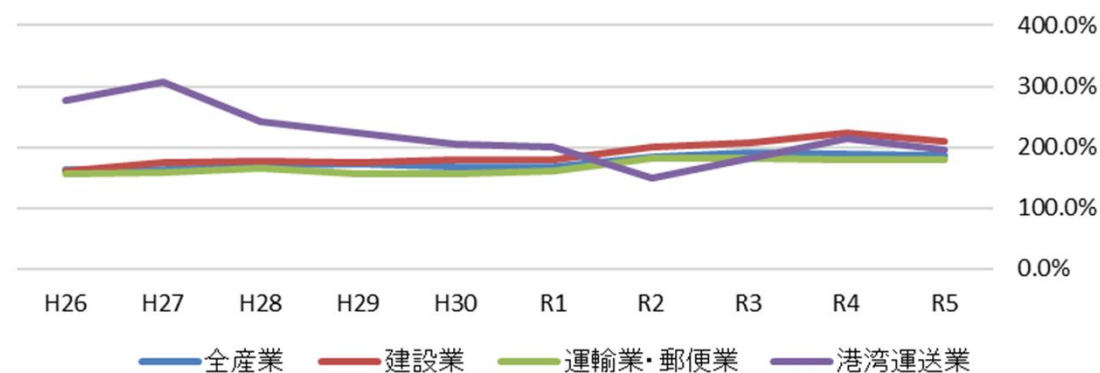
【注意】

・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)。

出典: 中小企業庁「中小企業実態基本調査」の収集データを元に
国土交通省作成

・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

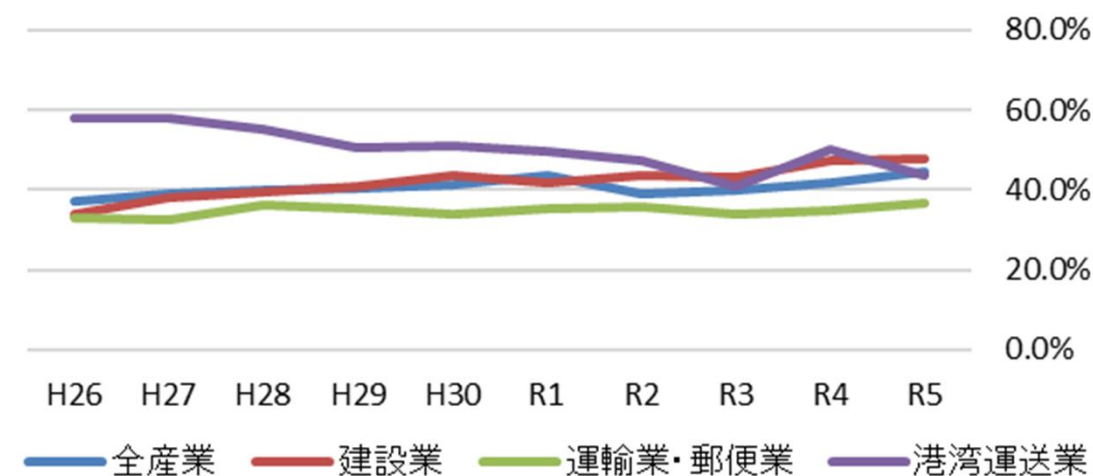


流動比率：

$$(\text{流動資産} \div \text{流動負債}) \times 100(\%)$$

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

自己資本比率



自己資本比率：

$$(\text{自己資本} \div \text{総資産}) \times 100(\%)$$

【注意】

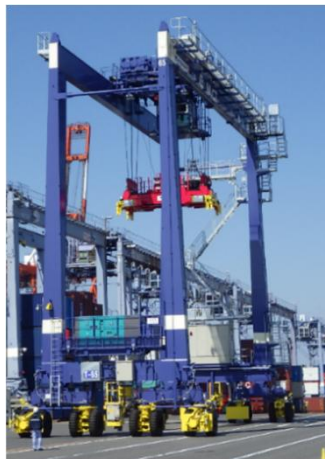
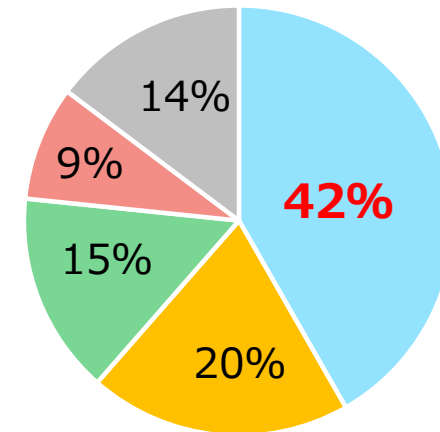
・港湾運送業については、各年における有効回答数の変動が大きい(最大187社、最小72社)。

◆ 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

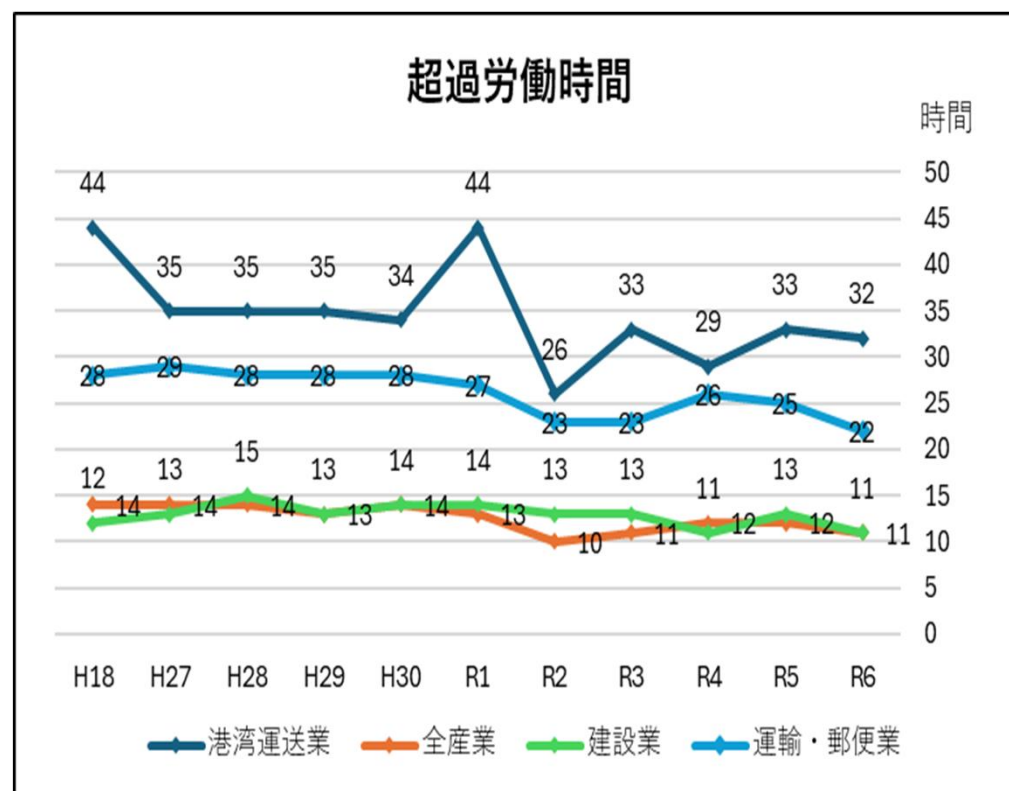
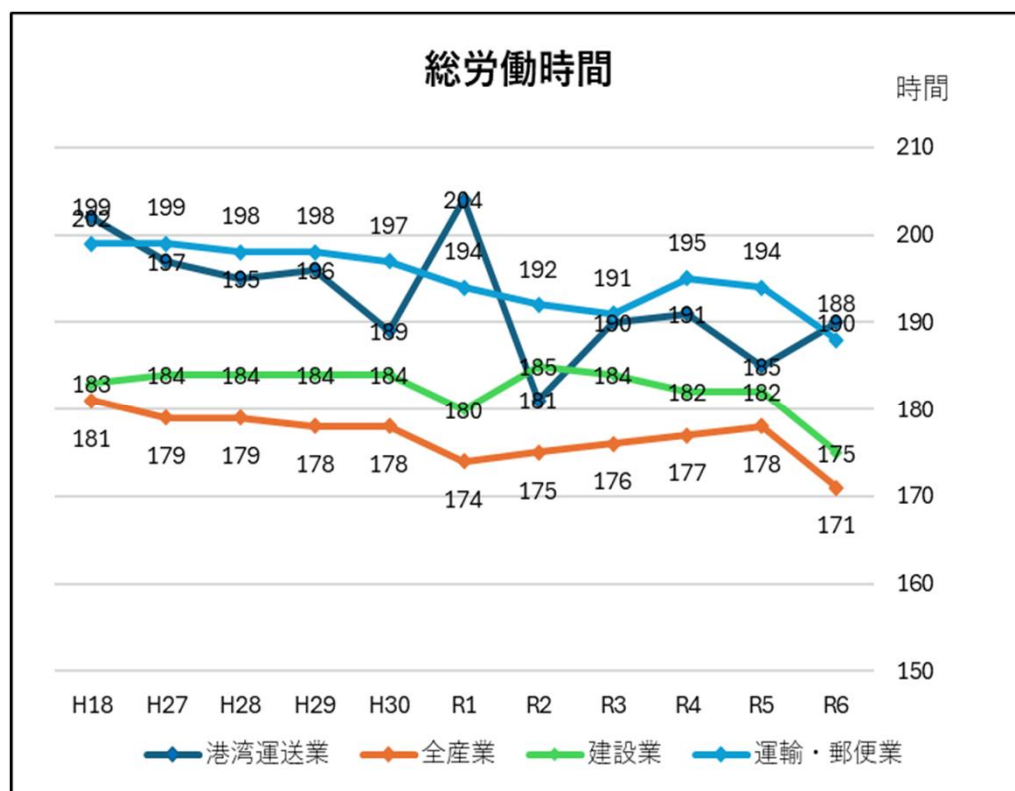


遠隔操作室



ガントリークレーン

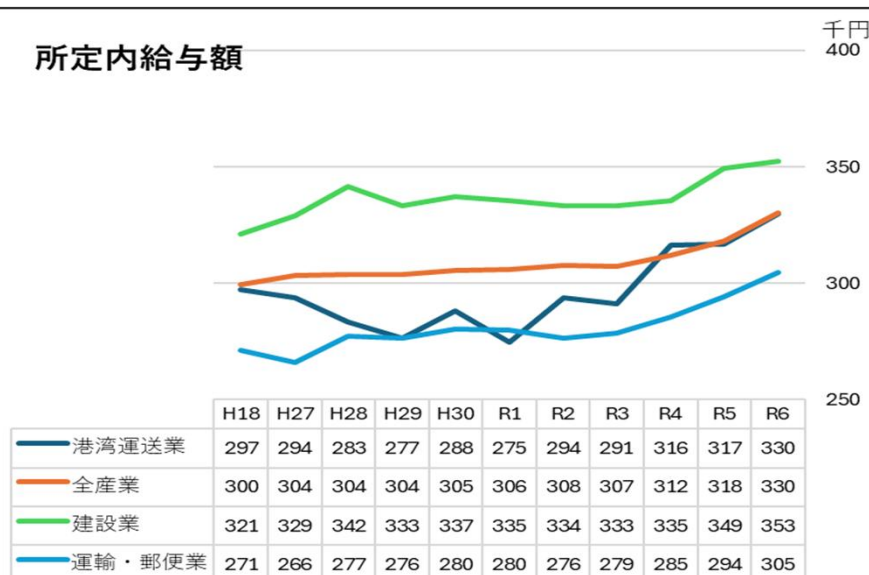
港湾運送業の総労働時間は、他産業同様に低下傾向にあるが、未だに長い傾向。特に超過労働時間は従前から変わらず長い傾向が継続。



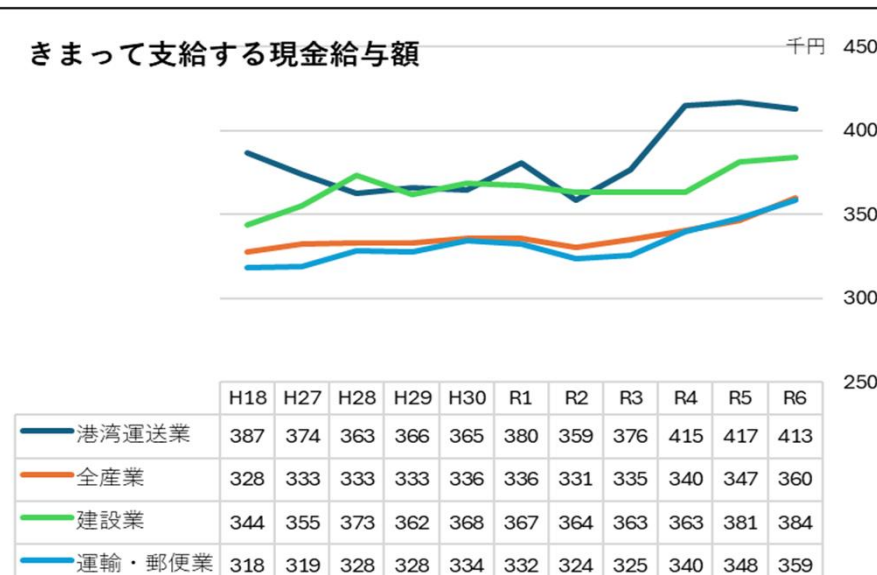
注意:「港湾運送業」とは、本調査の職種区分上、「船内・沿岸荷役従事者」(R2~R6)、「港湾荷役作業員」(H18,H27~R1)を示す。次ページにおいて同じ。

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。

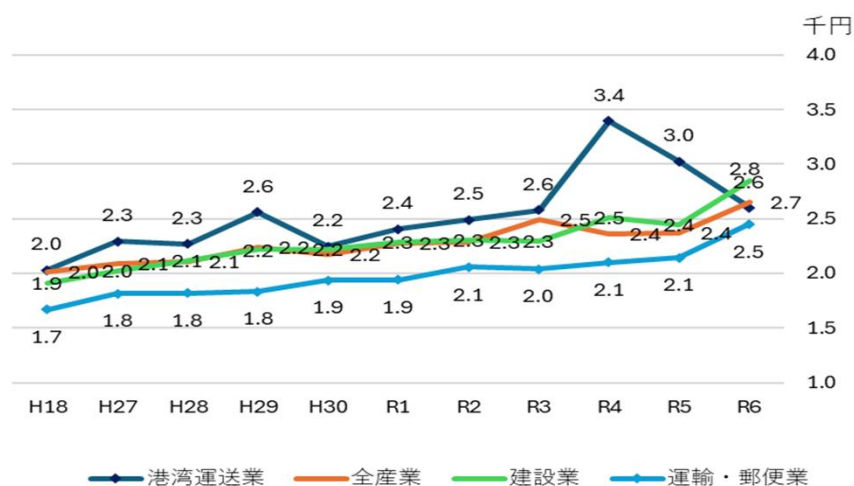
所定内給与額



きまって支給する現金給与額



超過労働給与額／時間



平成18年からの伸び率

	平成18年からの伸び率		
	きまって支給する現金給与額	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

きまっ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か月を超え、3か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：

きまっ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。

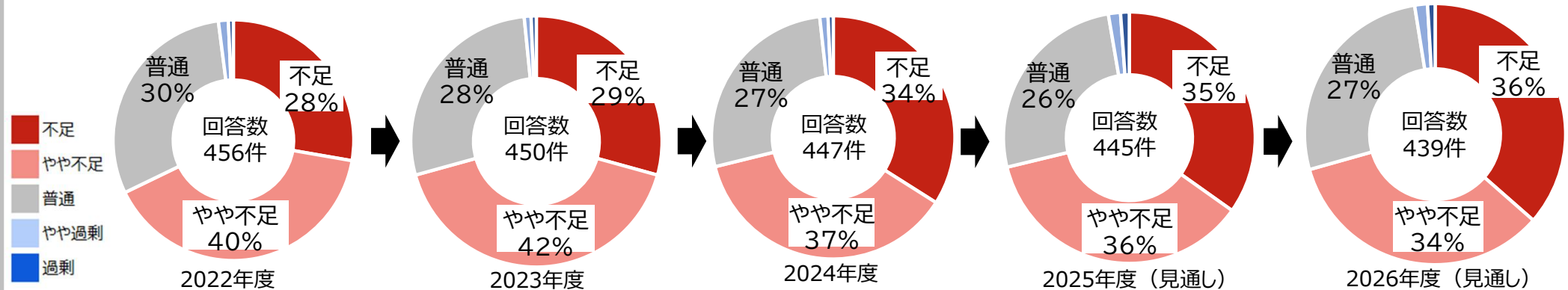
- ア 時間外勤務手当 所定労働日における所定労働時間外労働に対して支給される給与
- イ 深夜勤務手当 深夜の勤務に対して支給される給与
- ウ 休日出勤手当 所定休日の勤務に対して支給される給与
- エ 宿日直手当 本来の職務外としての宿日直勤務に対して支給される給与
- オ 交替手当 臨時に交替制勤務の早番あるいは後番に対して支給される交替勤務給など、労働時間の位置により支給される給与

【出典】厚生労働省ホームページ

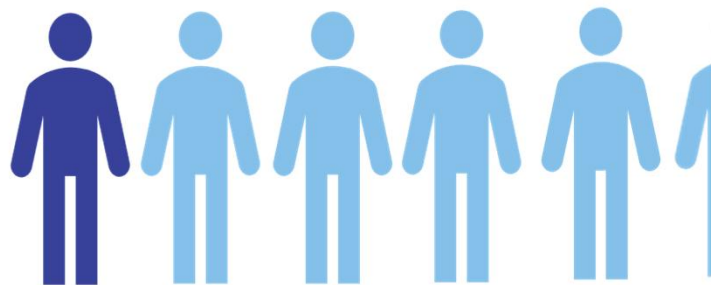
港湾運送事業における実態調査(第1回検討委員会資料から一部抜粋)

◆ 労働者の過不足

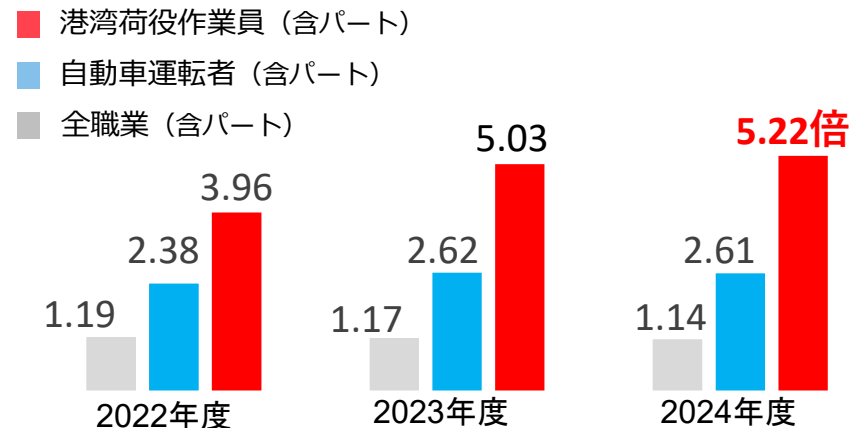
労働者の過不足の状況



港湾運送事業の有効求人倍率



5.22 倍



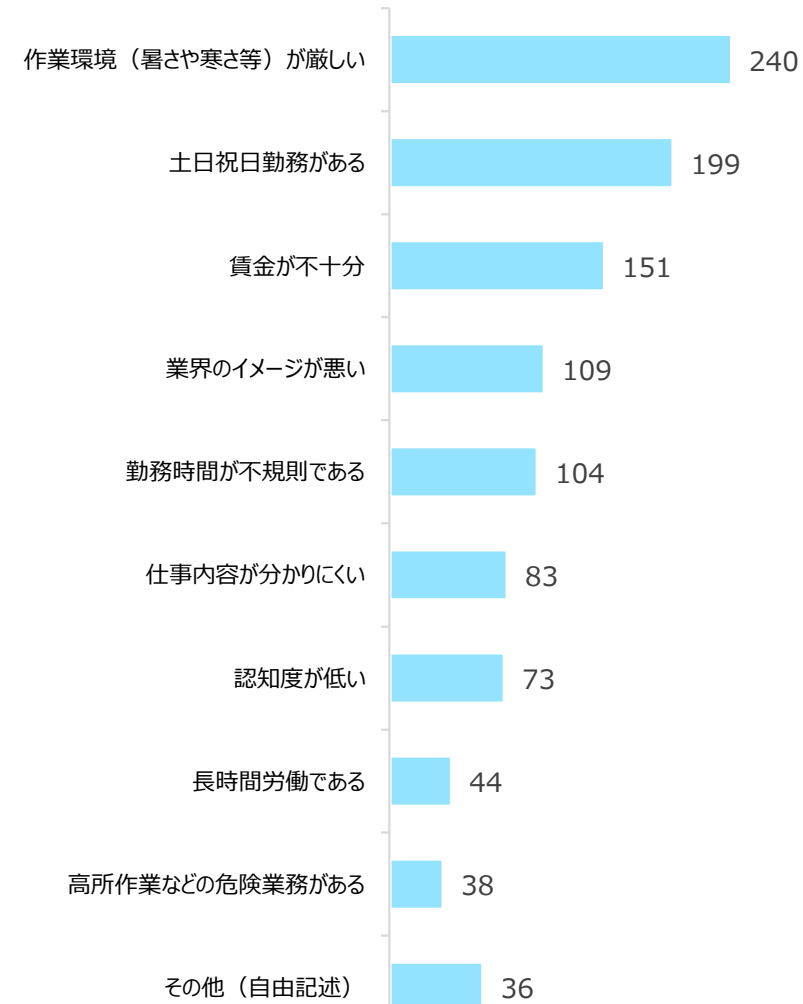
※港湾荷役作業員：厚生労働省職業安定局提供データを基に国土交通省において作成

※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

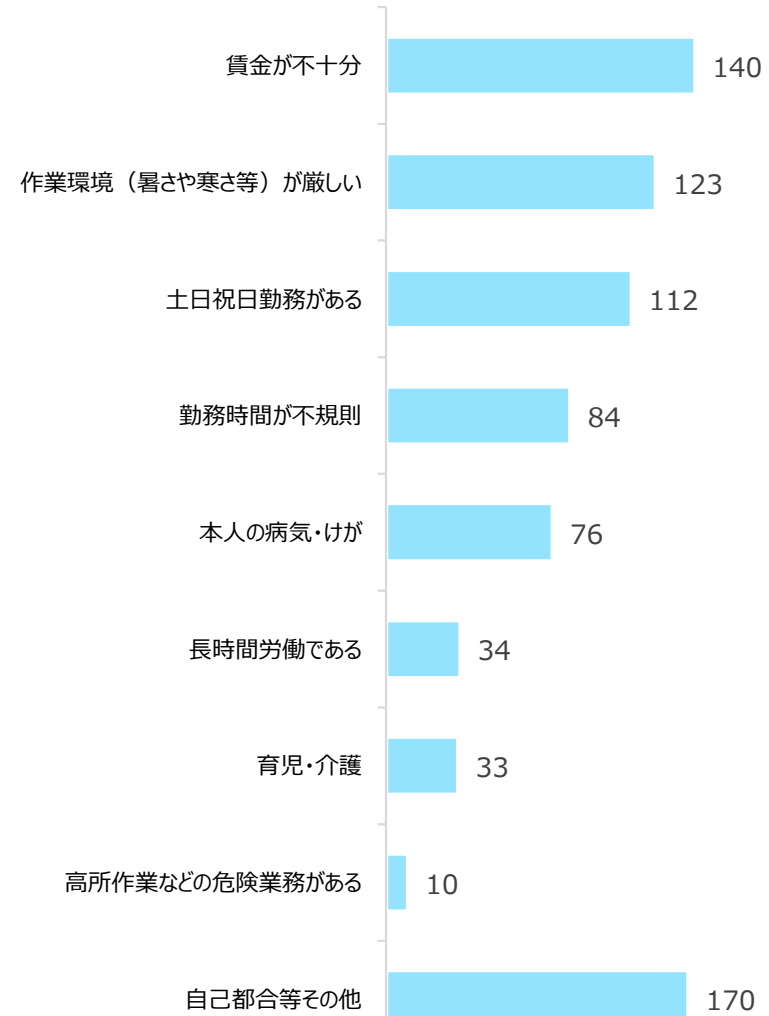
港湾運送事業における実態調査(第1回検討委員会資料から抜粋)

◆ 採用・退職

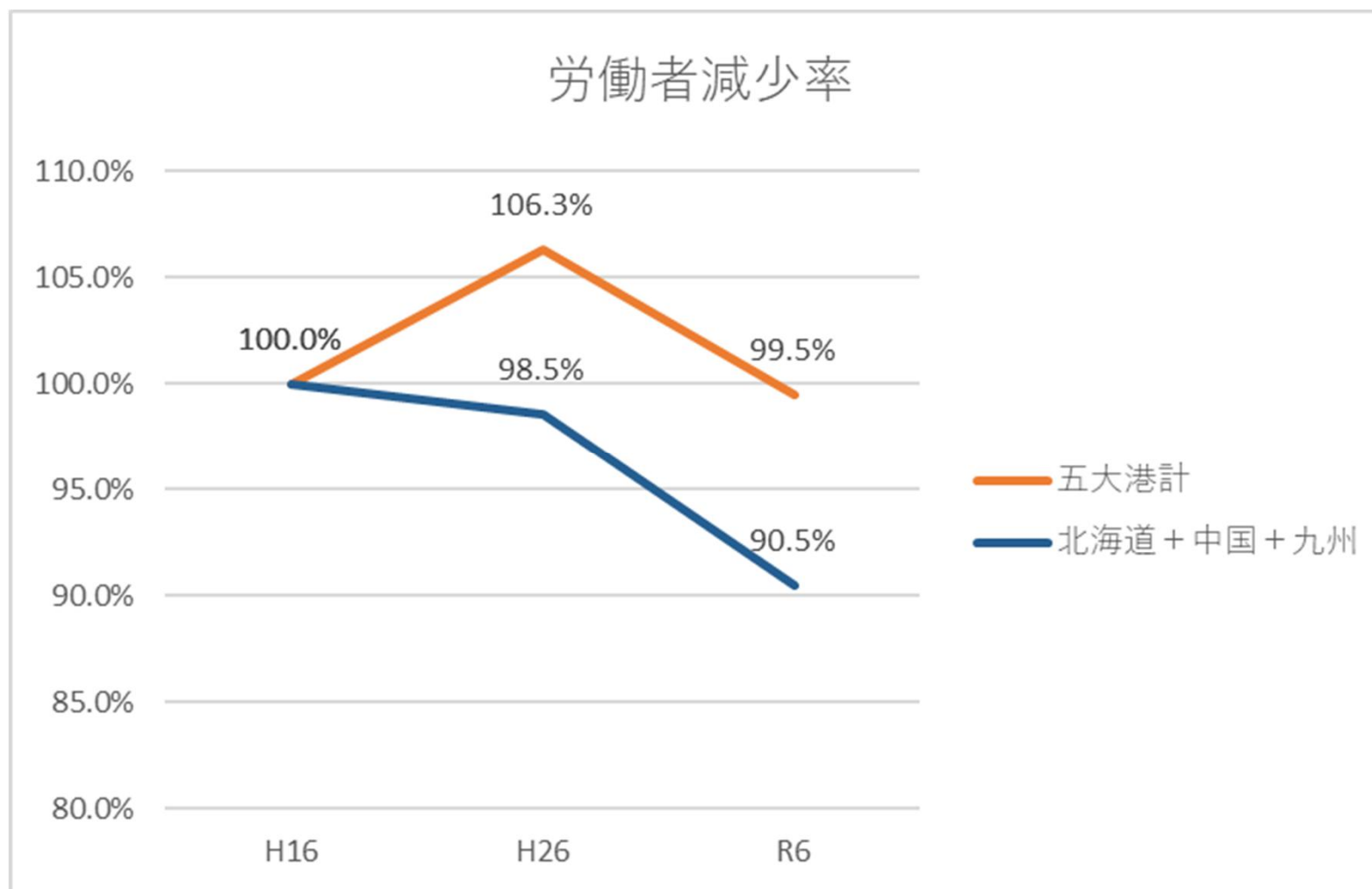
採用が難しい理由 (複数回答)



定年退職以外の
主な退職理由 (複数回答)



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。

【苫小牧港の例】「CT運営会社が苦境。取扱量減で赤字転落。料金転嫁が不可避」

2023年度、中国の日本水産物の禁輸等によるコンテナ取扱量が大幅減となり、従前から顕著となってきた諸物価高騰も相まって、苫小牧港国際コンテナターミナル運営会社（港運事業者4社で構成）の経営が厳しくなっている。港運事業者としては、船社へコスト転嫁を依頼しているが進まず、さらに人手不足も深刻化。船社側は理解を示すものの、バースの沖待ちの常態化、夜荷役ができず停泊時間が長くなりスケジュール維持が苦しい等の不満の声を漏らす。

「苫小牧東港 荷役縮小」

苫小牧港東工区の国際コンテナターミナルの運営会社が（略）外航コンテナの受け入れ体制を縮小する。（略）現状はコンテナ船が3隻同時に入港できたが、10月以降は同時に2隻までとなる。道内外の物流に影響する可能性がある。

出典：日本海事新聞（2025/7/9）、北海道新聞（2025/9/30）から国土交通省作成

【酒田港の例】県産木材の輸出拡大「迅速な積み込み課題 酒田港の態勢強化 不可欠」

山形県森林組合連合会などが、昨年始めた県産木材の輸出事業に力を入れている中、課題となっているのが、バルク船への積み込み時間の短縮。複数の丸太をクレーンで積むが、人手などに限りがあり、同様の輸出事業に取り組む他県の港より時間がかかる。船の滞留は輸送コストの増加につながる。

出典：山形新聞（2025/8/16）から国土交通省作成

【博多港の例】「京浜九州航路－博多減便」

京浜港/阪神港より博多へ週2便の定期配船を運航していたが、昨今のターミナル作業員不足からの博多港をはじめとして各港での荷役遅延が発生していることから、定曜日サービスを継続することが難しい事態。

4月より京浜九州航路での博多寄港は当面のあいだ週1便に減便。

＜京浜九州航路 運航スケジュール＞

変更前 京浜(土)－神戸(月)－博多(火)－神戸(木)－京浜(土)
京浜(水)－神戸(金)－博多/門司(土)－神戸(月)－京浜(水)
変更後 京浜(土)－神戸(月)～神戸(木)－京浜(土)
京浜(水)－神戸(金)－博多/門司(土)－神戸(月)－京浜(水)

出典：井本商運株式会社HP プレスリリース（2025/3/4）から国土交通省作成。