

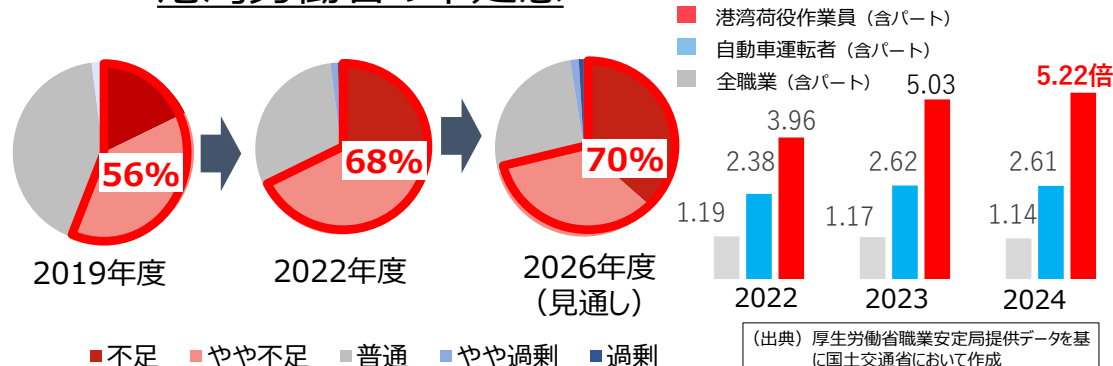
- 国土交通省では2022年7月に、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定し、取組を実施。
- 2025年1月に、港湾運送事業者を対象に、アクションプランのフォローアップとともに、港湾労働者の不足状況や経営実態等についてアンケート調査を実施。

〈調査結果の概要〉

◆ 港湾労働者

- ・**港湾労働者の人手不足の常態化が予想される**

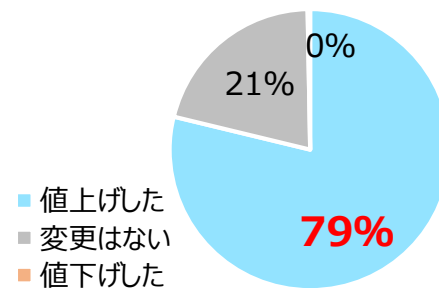
港湾労働者の不足感



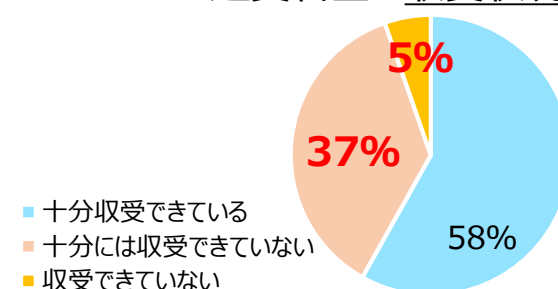
◆ 運賃・料金

- ・**約8割の事業者が直近5年間に運賃料金の値上げを行っているが、収受状況については、約4割が十分ではないとする声**

直近5年間の改定状況



取引先からの運賃料金の収受状況



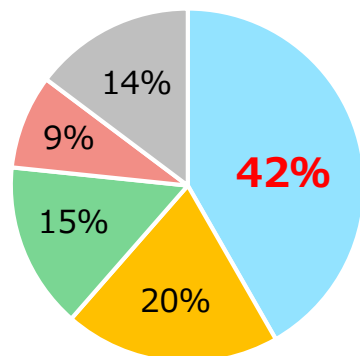
◆ 荷役作業

- ・**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

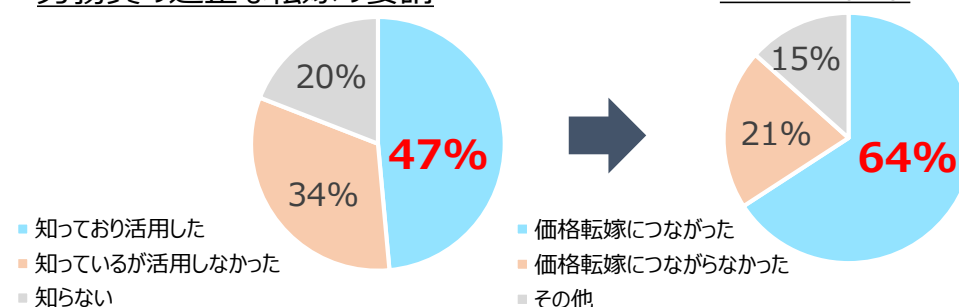
- 自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入
- 教育プログラム（研修）の充実
- 危険な状態を知らせる警報器等の導入
- カメラ等による遠隔監視技術の導入
- その他



◆ アクションプランを踏まえた適正な取引環境の構築

- ・**取引先に対し、労務費の適正な価格転嫁を要請する文書※について、約5割の事業者が活用、そのうち、約6割が価格転嫁につながった労務費の適正な転嫁の要請**

活用した結果



※2024年3月に国交省と(一社)日本港運協会が連名で作成した文書

対象者

港湾運送事業者

※ 港湾運送事業法に基づく指定港湾(93港)において港湾運送事業を営む者1,143者

実施期間

2025年1月～2月

実施方法

Webフォーム

回答数 (回収率)

529者
(46.2%)

(業態別内訳)

元請(一部の荷役作業を下請に委託)	177	専業(下請として荷役作業の全部又は一部を実施)	127
元請(全部の荷役作業を実施)	130	専業(直受として荷役作業を実施)	52
検数・鑑定・検量	33	無回答	10

調査内容

◆ 港湾労働者

～男女・年齢構成、労働時間、不足状況、不足時の対応 等

◆ 荷役作業

～短時間荷役の状況、労働環境の改善・安全性の向上へのニーズ 等

◆ 運賃・料金

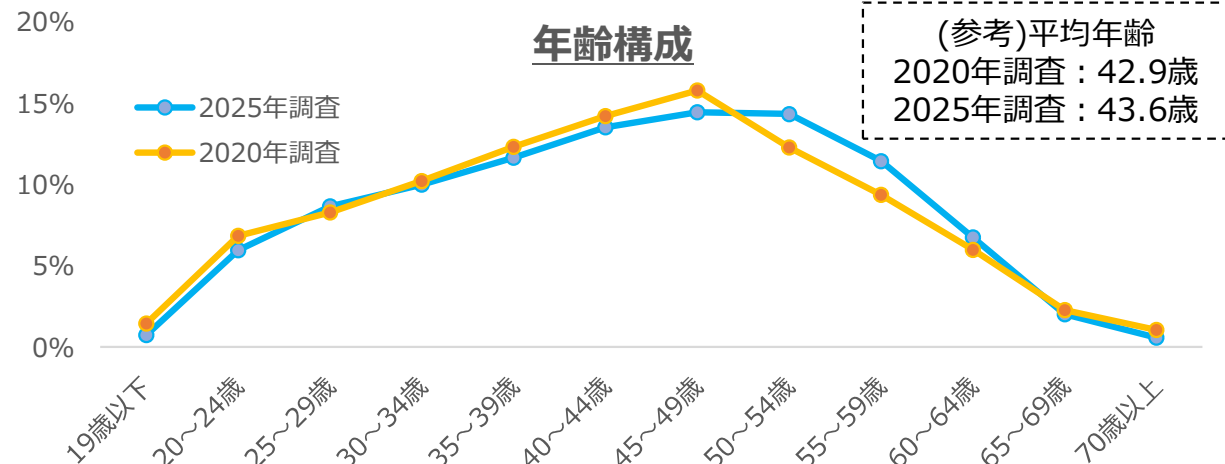
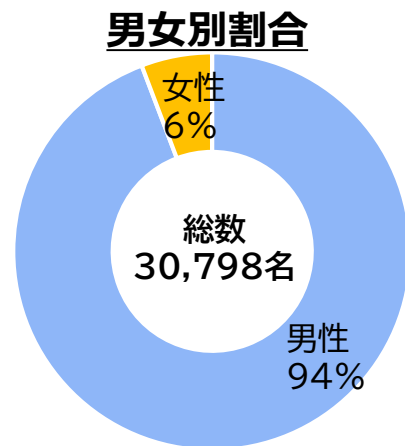
～届出運賃料金の収受状況、下請料金の収受状況 等

◆ アクションプランのフォローアップ

～2022年7月に策定した「港湾労働者不足対策アクションプラン」の認知状況、評価 等

調査結果①-1（港湾労働者）

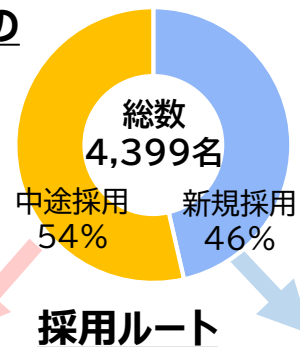
◆ 労働者の構成



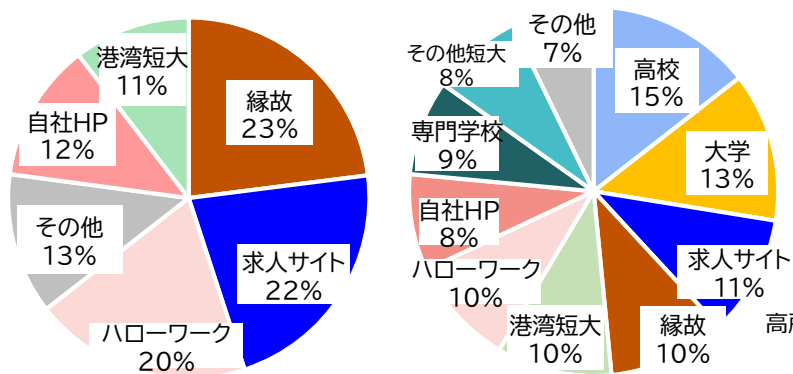
◆ 採用・退職

直近3年間の

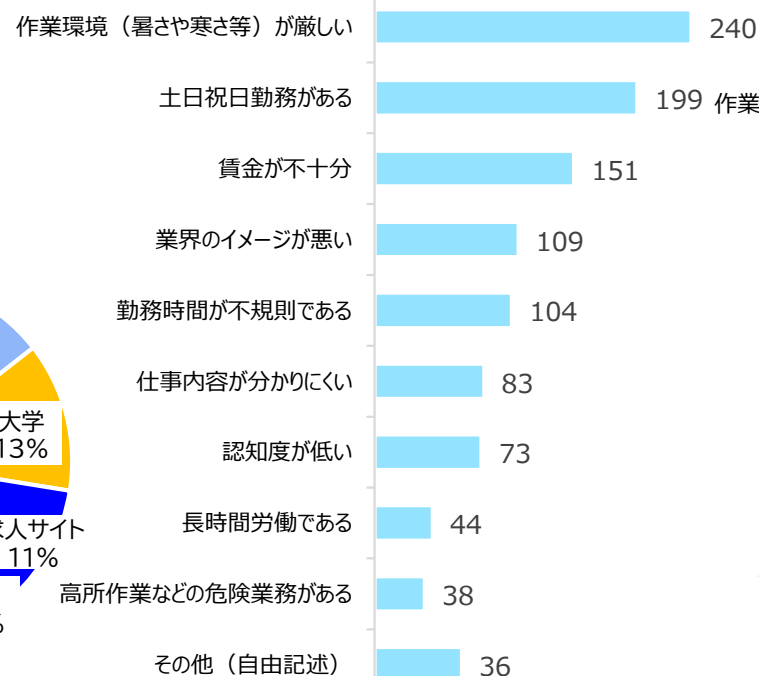
採用者数



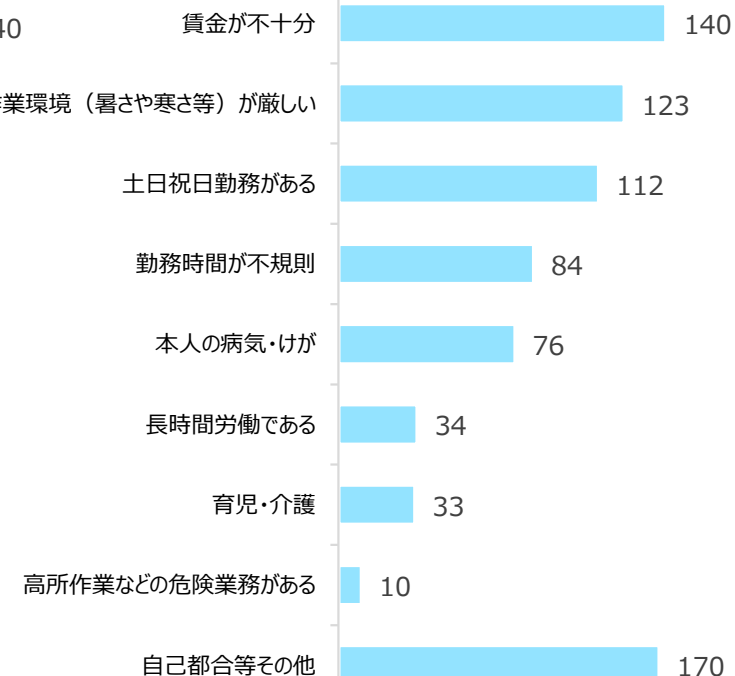
採用ルート



採用が難しい理由（複数回答）



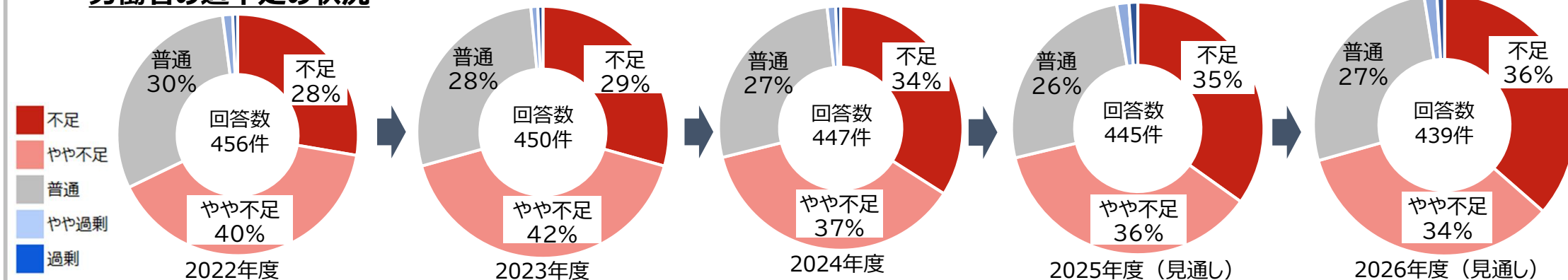
定年退職以外の 主な退職理由（複数回答）



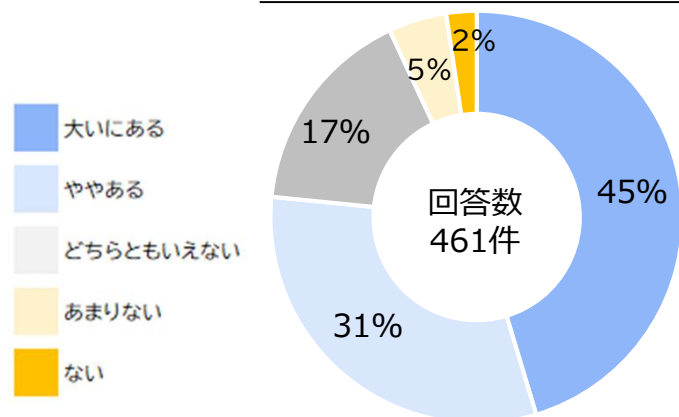
調査結果①-2（港湾労働者）

◆ 労働者の過不足

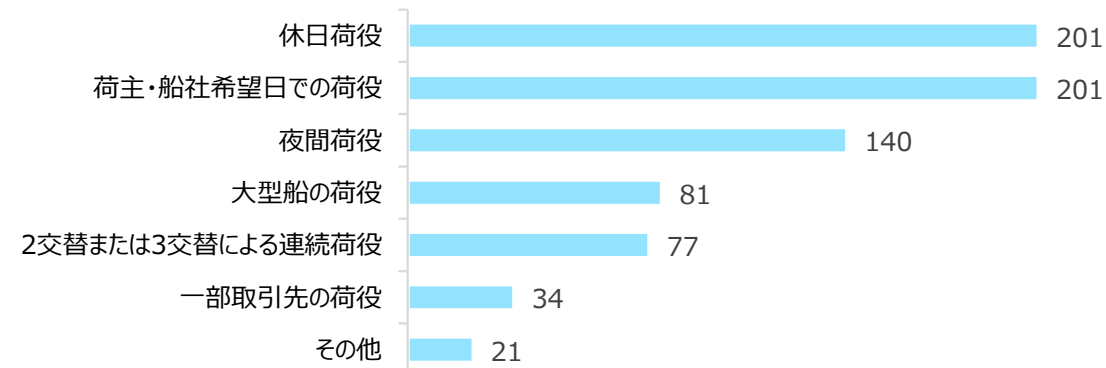
労働者の過不足の状況



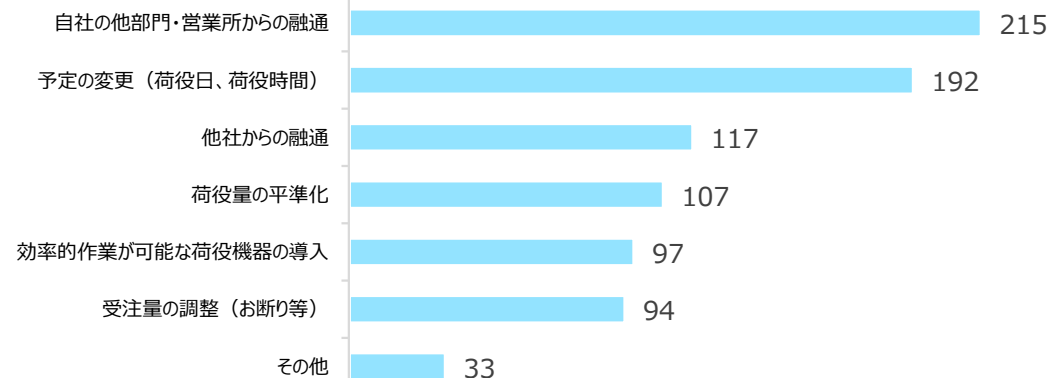
労働者不足が及ぼす影響



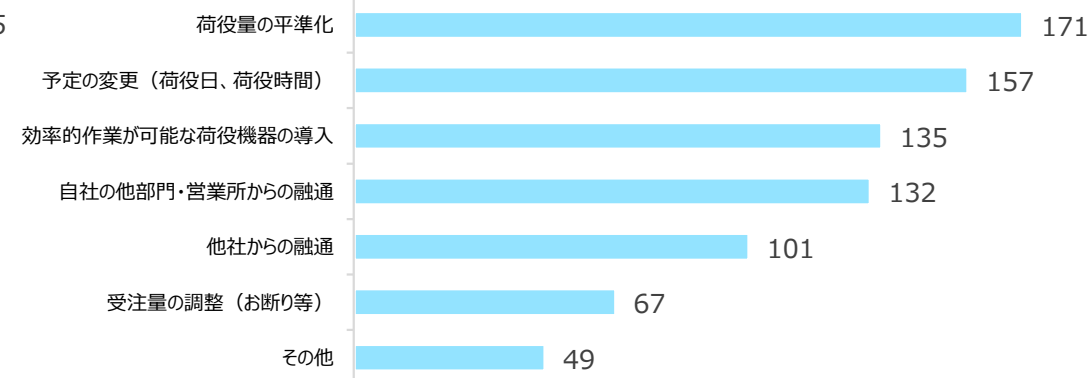
労働者不足によって影響を受ける荷役（複数回答）



労働者不足対策として、**現在**取り組んでいること（複数回答）



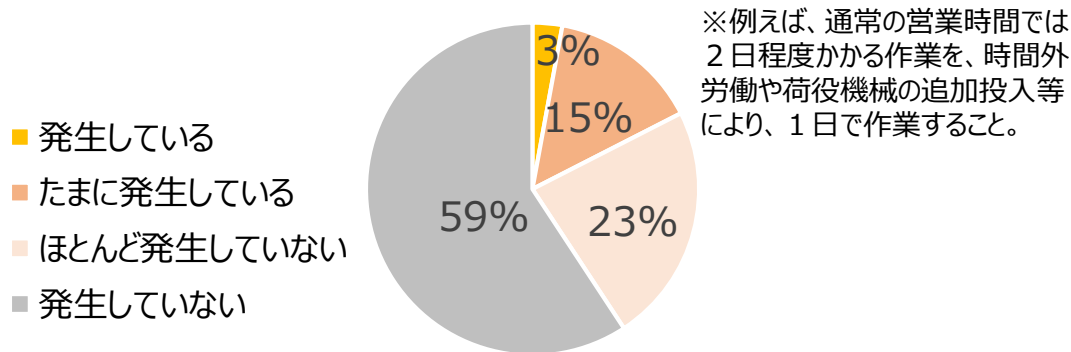
労働者不足対策として、**今後**取り組みたいこと（複数回答）



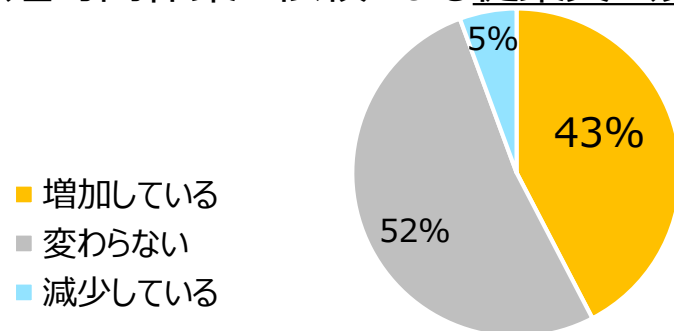
調査結果②（荷役作業）

◆ 短時間での荷役作業依頼

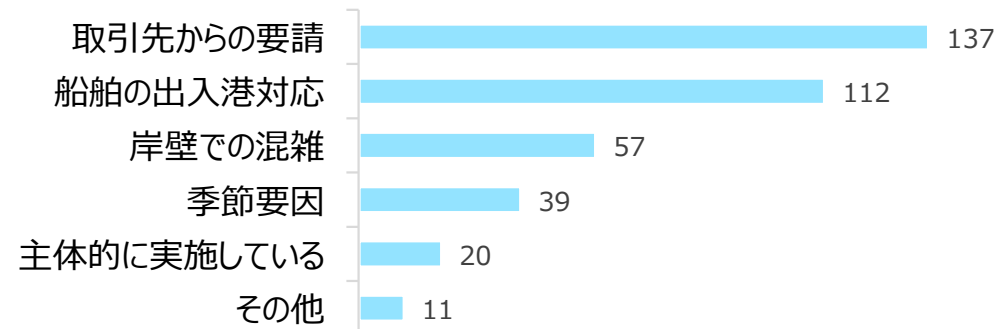
短時間での荷役作業※の依頼の発生



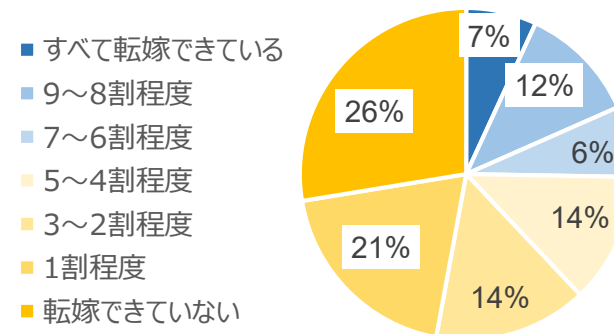
短時間作業の依頼による従業員の残業時間



発生する要因（複数回答）



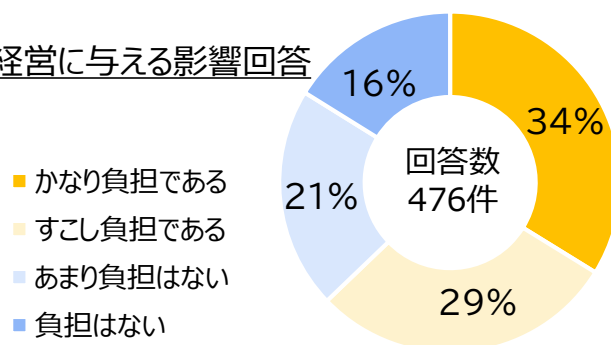
取引先に対して、労働時間増加による追加コストの転嫁状況



◆ 荷役機械の所有基準※を満たすことの負担感

※ 港湾運送事業の許可にあたっては、基準となる取扱量の1/2以上を処理できる荷役機械を所有すること等が必要

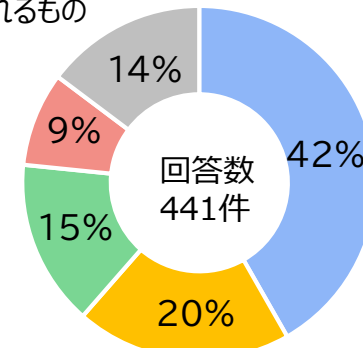
荷役機械の所有条件が経営に与える影響回答



◆ 労働環境の改善や安全性向上が望まれる業務内容と必要な対策

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

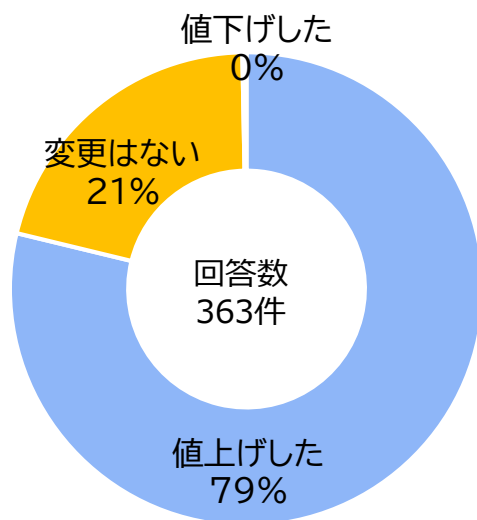
- 自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入
- 教育プログラム（研修）の充実
- 危険な状態を知らせる警報器等の導入
- カメラ等による遠隔監視技術の導入
- その他



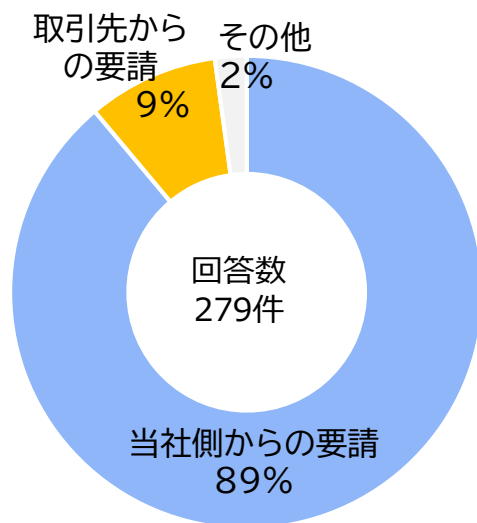
調査結果③（運賃・料金等）

◆ 運賃料金の改定状況

直近5年間の改定状況

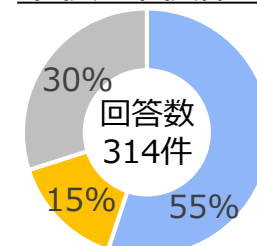


改定の要因

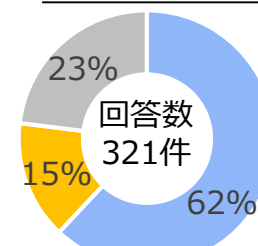


◆ 割増料金の収受状況

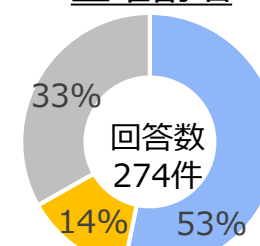
半夜・深夜割増



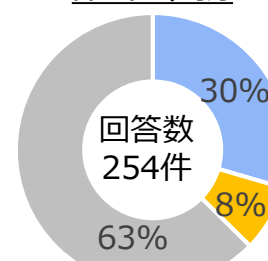
日曜祝日割増



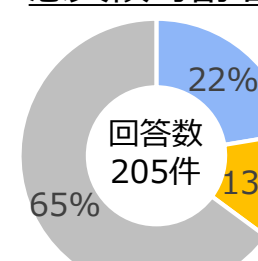
土曜割増



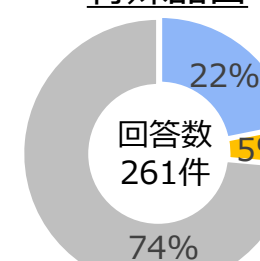
附帯業務



悪天候時割増



特殊品目

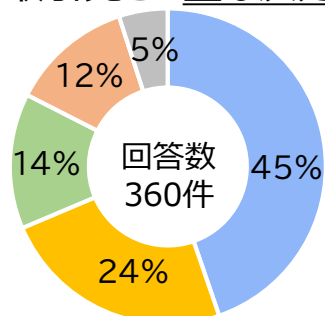


■ 収受できている ■ 十分には収受できていない ■ 該当なし

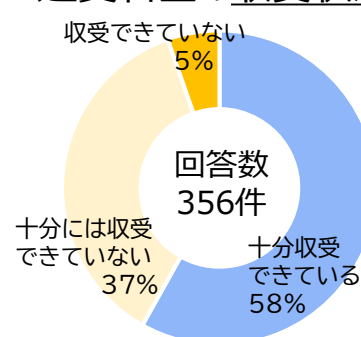
◆ 運賃料金及び下請料金の収受状況等

<元請>

運賃料金について取引先との主な決定方法



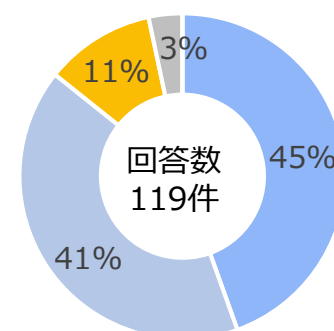
取引先からの運賃料金の収受状況



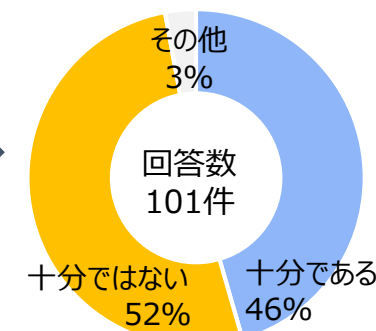
■ 原価計算 ■ 取引先から提示されたもの
■ 過去に国が認可した運賃料金表 ■ 同業他社の運賃料金を参考 ■ その他

<下請>

元請からの割増料金の収受状況



原価計算等と照らして必要な経費を賄うのに十分か

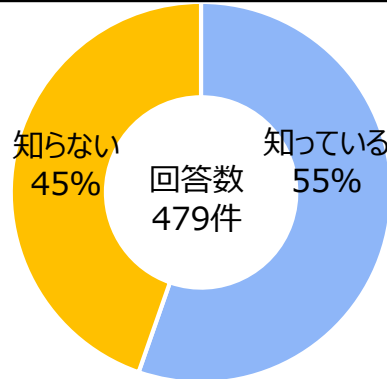


■ 契約単価に含める形で収受できている ■ 別建てで収受できている
■ 収受できていない ■ その他

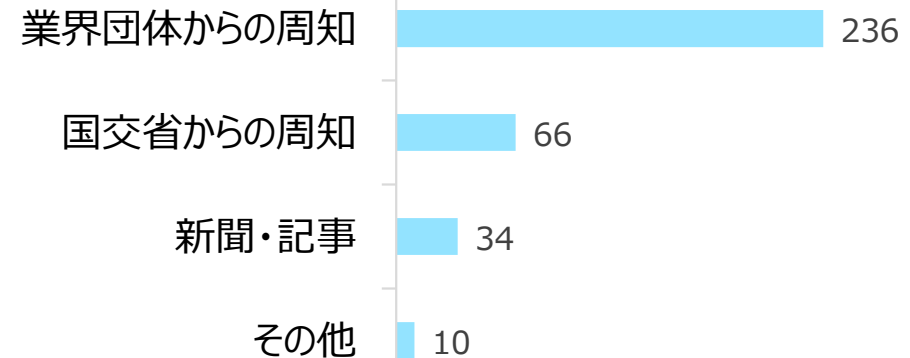
調査結果④（アクションプランの評価）

◆ アクションプランの認知状況

アクションプランを知っているか



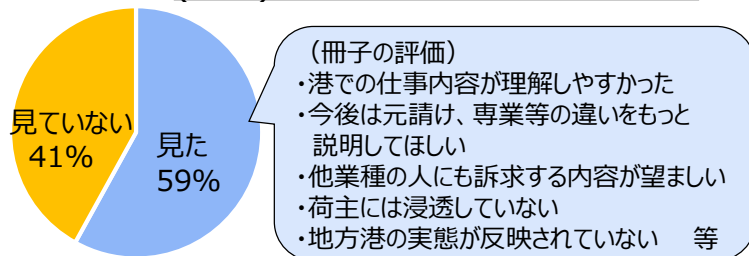
どこで知ったか（複数回答）



◆ アクションプランに盛り込まれた施策の評価

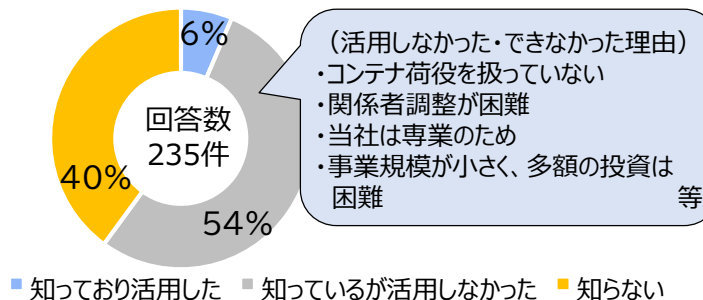
➤ 港の仕事をしてもらう取組

国交省が作成した冊子、
(一社)日本港運協会が作成した動画



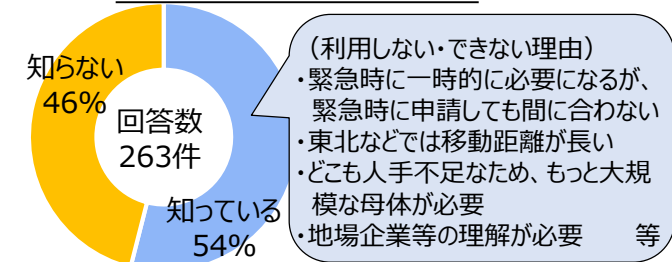
➤ 働きやすい職場環境の確保

遠隔操作RTG導入支援



➤ 事業者間の協業の促進

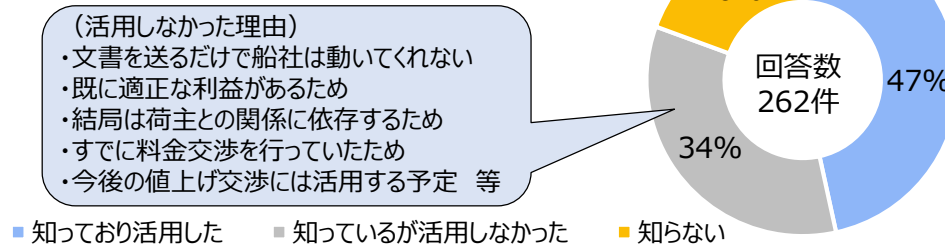
特定限定許可制度※



※事業者間での協業を円滑に行うことができるよう、港湾運送事業法令を改正し、許可基準及び下請制限を弾力化

➤ 適正な取引環境の実現

取引先に対し、国交省と(一社)日本港運協会が連名で、
2024年3月に、労務費の適正な転嫁を要請する文書を通知



活用した結果

