

港湾運送事業の種類

- ①一般港湾運送事業 : 船社又は荷主の委託を受けて、船積貨物の受け渡しに併せて、船内荷役等の作業を一貫して行う事業
- ②港湾荷役事業 : 船積貨物の船舶から（へ）の積み卸し（船内荷役）及び船積貨物の上屋、野積場への搬出入、荷捌き、保管（沿岸荷役）を行う事業
- ③はしけ運送事業 : 港湾における貨物のはしけによる運送等を行う事業
- ④いかだ運送事業 : 港湾におけるいかだに組んでする木材の運送及び木材の水面貯木場への搬出入、荷捌き、保管を行う事業
- ⑤検数事業 : 船積貨物の個数の計算又は受け渡しの証明を行う事業
- ⑥鑑定事業 : 船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定を行う事業
- ⑦検量事業 : 船積貨物の容積又は重量の計算又は証明を行う事業

①一般港湾運送事業
一貫元請行為（1種）



②港湾荷役事業
船内荷役行為（2種）



②港湾荷役事業
沿岸荷役行為（4種）



③はしけ運送事業
はしけ運送行為（3種）



④いかだ運送事業
いかだ運送行為（5種）



⑤検数事業
検数行為（6種）



⑥鑑定事業
鑑定行為（7種）



⑦検量事業
検量行為（8種）



港湾運送事業の特性について

海上輸送と陸上輸送を結ぶ物流の要

- 海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける不可欠かつ重要な役割を担う。
 - ・我が国貿易量(2020年度:トン数ベース※¹)の99.6%、国内輸送(2020年度:トンキロベース※²)の39.8%が港湾を經由。
 - ・港湾運送が不安定化すると代替措置が講じにくく、直ちに貿易及び経済活動に悪影響。

業務量の波動性

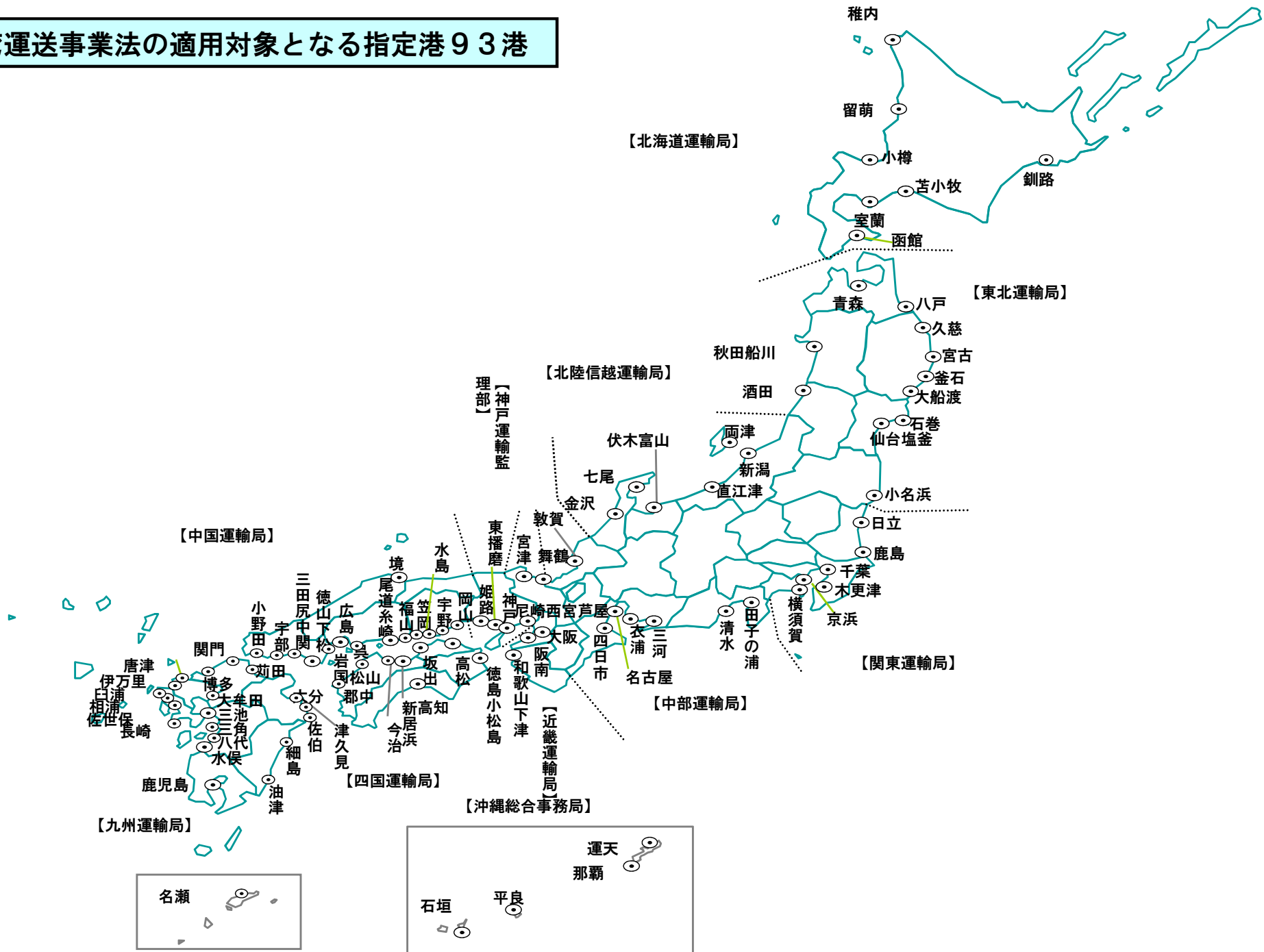
- 日ごとに業務量の格差が生じる。
 - ・景気等に左右される荷動きの動向による影響のほか、船舶の運航スケジュールも気象、海象により必ずしも安定的ではなく、荷役の実施自体も天候に左右。
- 業務が少ない日には、労働力の一部が遊休化し、非効率が生じやすい。
 - ・常時一定規模の労働者が必要である一方、日雇労働者に対する潜在的需要が存在。

労務供給性・労働集約性

- 特定の船社、荷主に依存した体質になりやすい。
 - ・船社、荷主からの求めに応じ港湾荷役の労務を提供するという受注型の労務供給的事業。
- 日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者が参入しやすい。
- 労働問題が発生しやすい。労働環境が厳しく、中小事業者が多い。

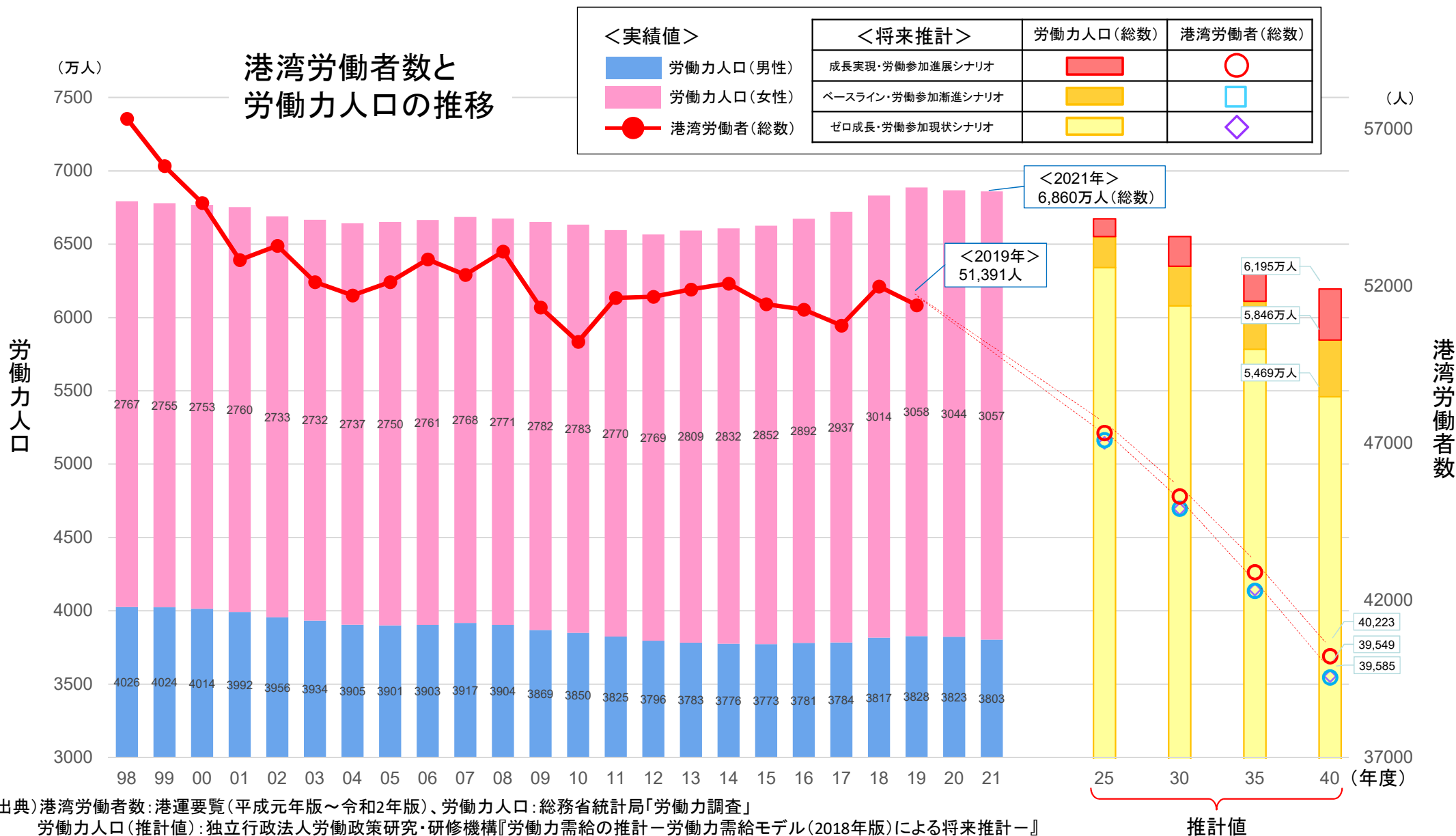
港湾運送事業法の適用対象となる指定港について

港湾運送事業法の適用対象となる指定港93港



港湾労働者数と労働力人口の推移

○我が国の港湾労働者数は減少傾向にあり、今後、労働力人口と同比率で港湾労働者が減少する場合、港湾労働者は2019年から2040年までに約11,000～12,000人減少すると試算される。



(出典) 港灣労働者数: 港運要覧(平成元年版～令和2年版)、労働力人口: 総務省統計局「労働力調査」

労働力人口(推計値): 独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計—労働力需給モデル(2018年版)による将来推計—」

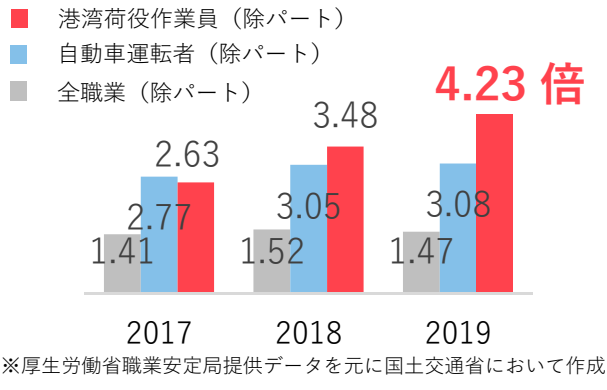
※2025年度～2040年度の港灣労働者数は、2025年度～2040年までの労働力人口の推計値を基に試算。

港湾労働者不足に関する現状

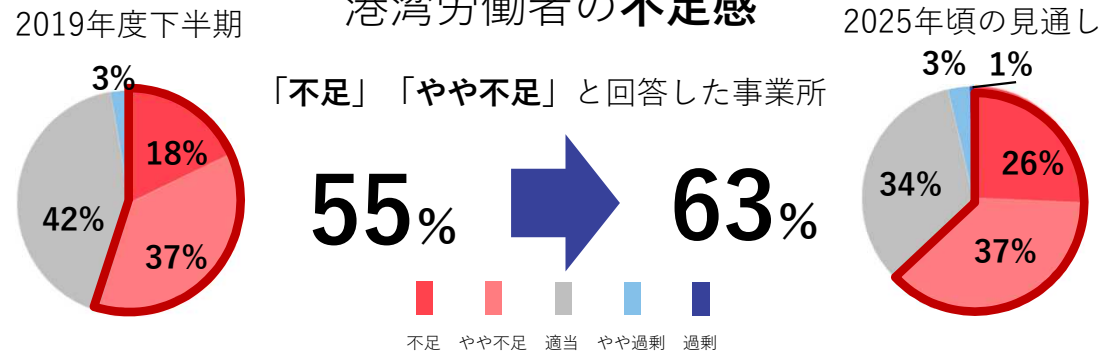
港湾労働者不足に関する実態

○近年、港湾運送事業において労働者不足の深刻化が指摘されていることを受け、令和3年1月にかけて全国の湾運送事業者を対象に初めての「港湾労働者不足に関する実態調査」を実施。

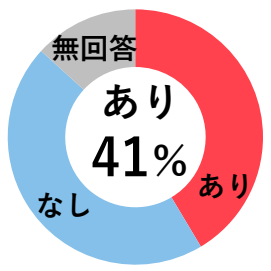
有効求人倍率の比較



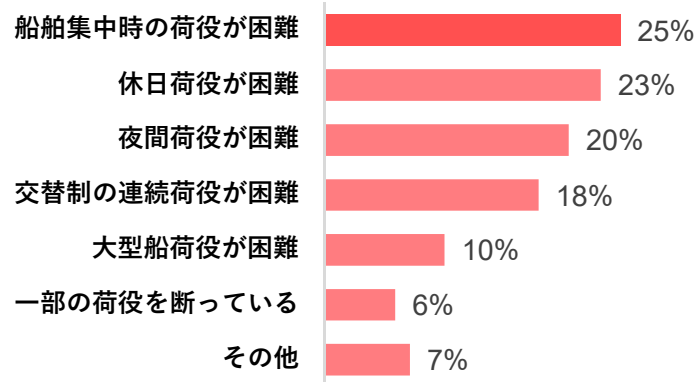
港湾労働者の不足感



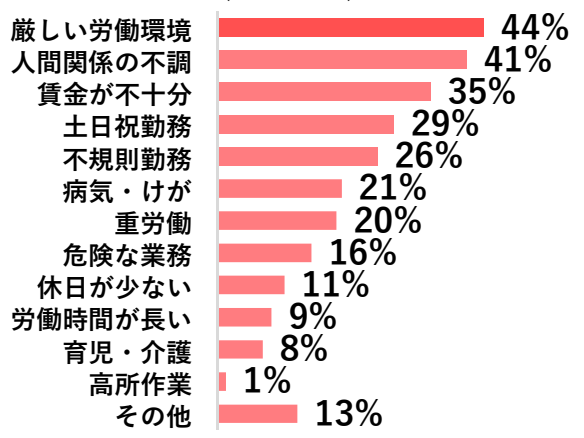
港湾労働者の不足による港湾運送への影響 (2020年度調査時点)



港湾運送への具体的な影響



港湾労働者の主な退職理由 (定年以外)



現場の主な声

「求人を出しても応募が少ない」「職場のイメージが悪い」「若年層に敬遠されている」「離職率が高く定着しない」「女性も労働環境の問題から長続きしない」「労働者不足により夜間、休日荷役が困難」等

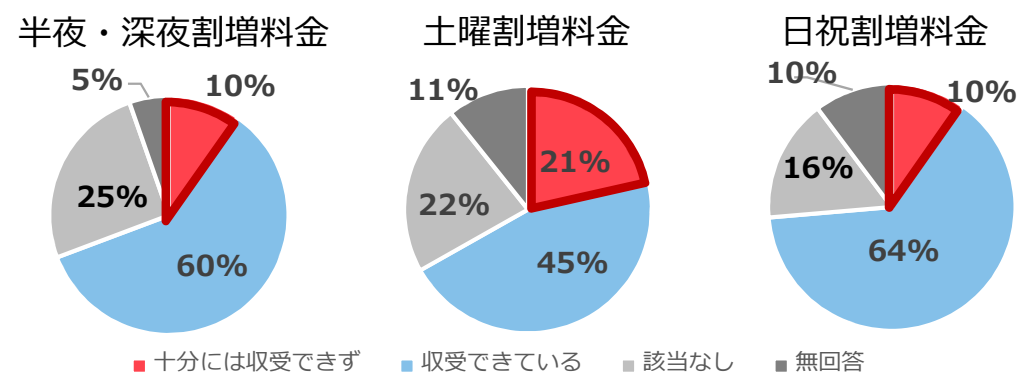
※業界との意見交換の場における意見より国土交通省作成

港湾運送事業の経営実態

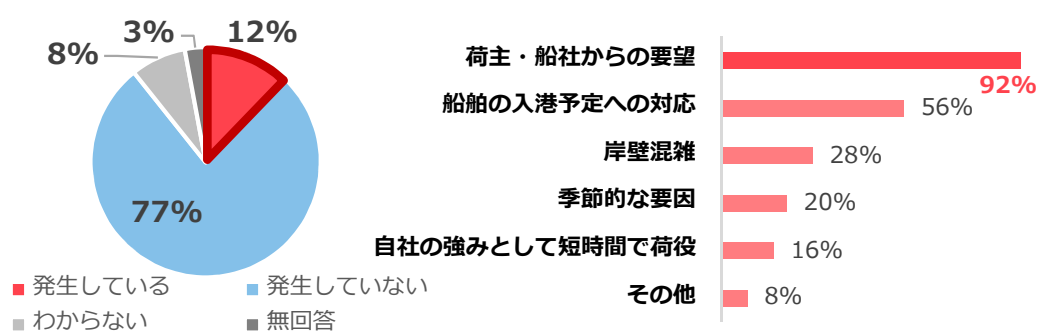
港湾運送事業の経営実態

○港湾労働者不足対策アクションプラン（後述）の一環として、**港湾運送事業における運賃・料金の收受の状況を含む経営状況の実態を把握**するため、令和4年2月から3月にかけて全国の港湾運送事業者を対象に、**アンケート調査を実施**。

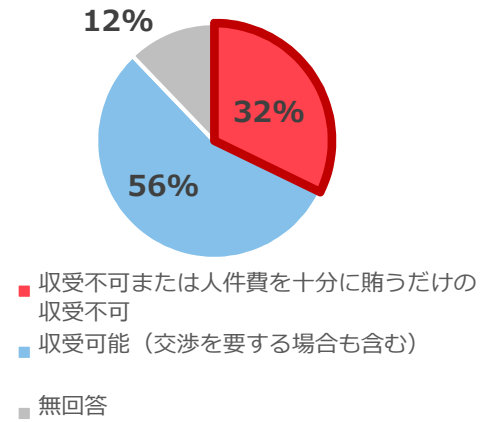
荷役料（運賃）の收受状況



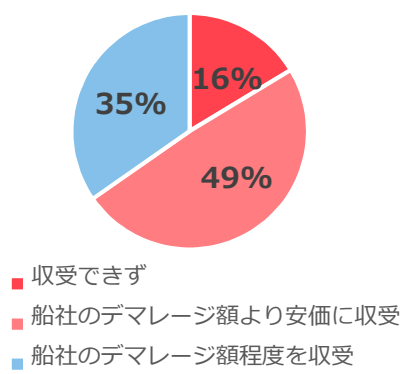
通常より短時間での荷役作業とその理由



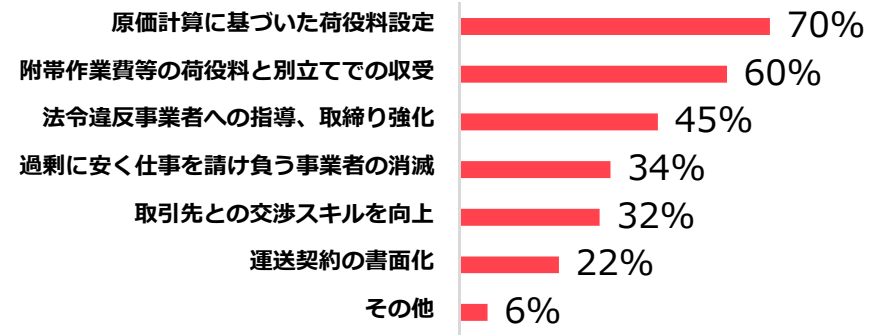
悪天候による作業中止時の待機料金又はキャンセル料金



長期蔵置貨物の保管料（無回答を除く）



「十分な荷役料（運賃）・料金の收受」のために効果のあるもの（3つ選択）



事業者の声

- ・荷主が人員数を無視した作業計画を組むため、作業員の休みを振り替えたり、休日出勤が日常的となっている。
- ・コストがUPしても中々料金に反映されない。
- ・身に覚えのない修理を要求される事がある。
- ・台風の接近情報などの防災気象情報を無視したオーダー有り。
- ・荷役料金の適正收受について、荷主への要望をお願いします。
- ・まだまだ古い荷姿が多い

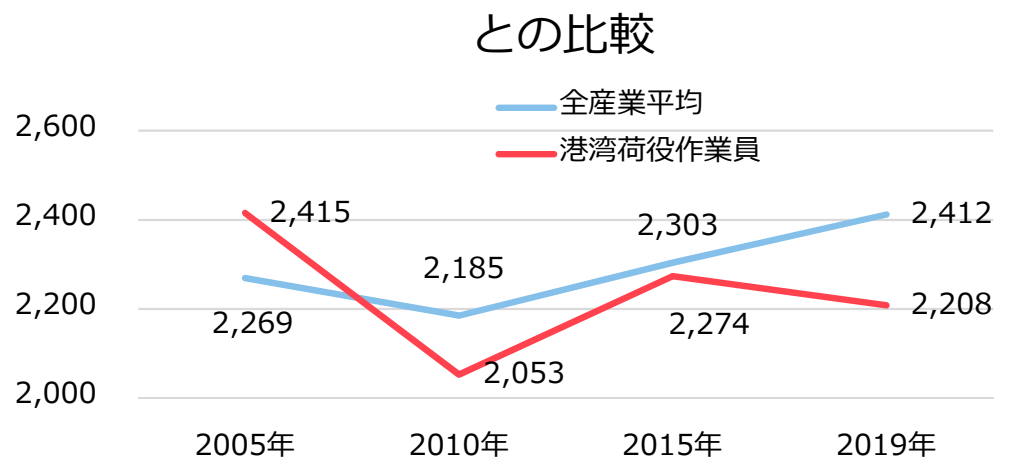
※本調査結果については有効回答の速報値であり、今後、精査の結果数字が変動することがある。

港湾荷役作業員の賃金と労働時間

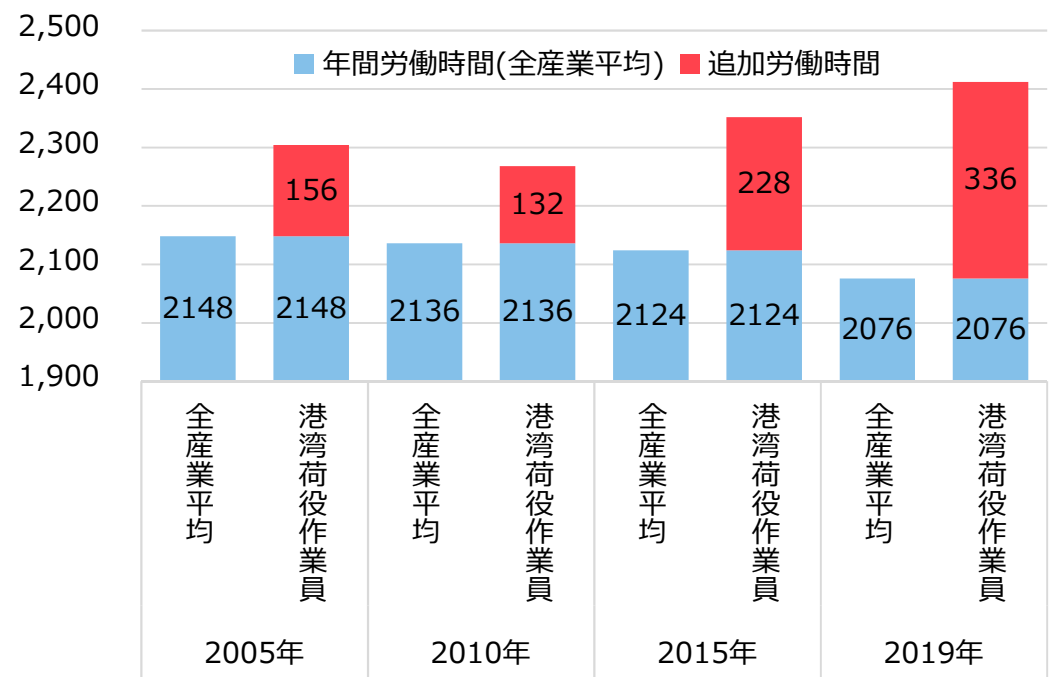
賃金と労働時間の現状

- ・港湾荷役作業員の時間当たりの収入は、かつては全産業平均より高かったが、最近では全産業平均より低い。
- ・港湾荷役作業員の年間労働時間は、全産業平均と比較して高く、近年著しく増加している。
- ・港湾荷役作業員の年収は、かつては全産業平均と比較して高かったものの、年間労働時間の高さもあり、その差は縮小している。

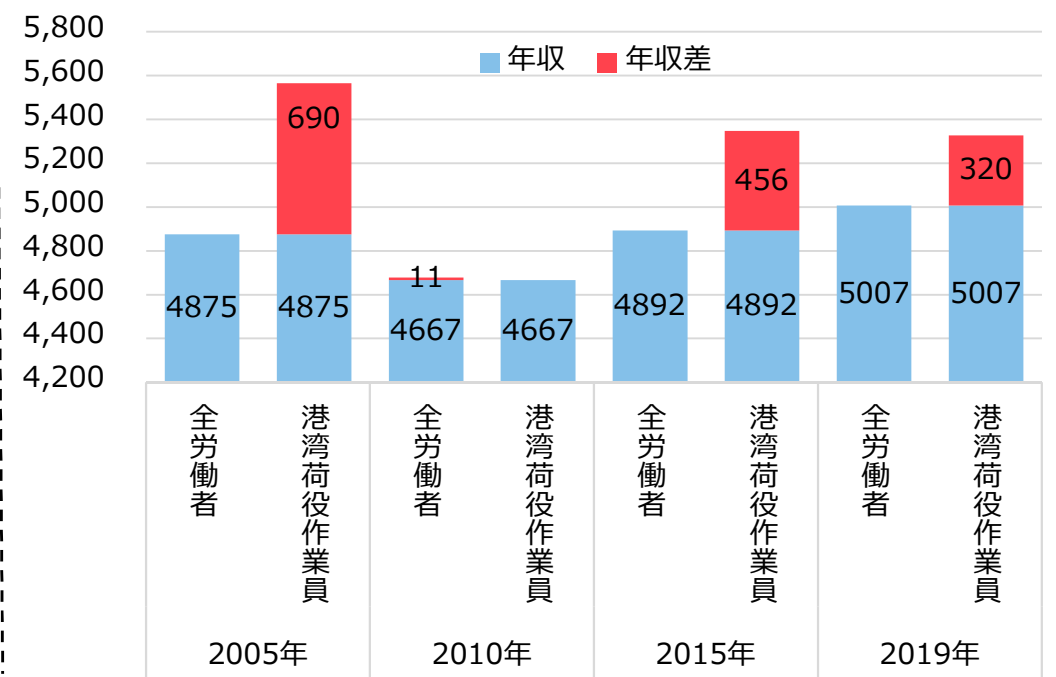
時間当たりの収入の推移と全産業平均との比較



年間労働時間の推移と全産業平均との比較



年収の推移と全産業平均との比較



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

港湾労働者不足対策アクションプラン

2020年度港湾労働者不足に関する実態調査の結果を踏まえ、業界関係者との意見交換等を実施するとともに、今後講ずるべき施策の方向性を取りまとめ、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定・公表。

アクションプラン

1 港(みなと)のしごとを知ってもらう

- ・日本港運協会が動画・PR素材を作成し、国土交通省が後援名義や協力名義等を発出し、官民連携して周知。
- ・港で働く方々と国の職員との懇談会を開催し、情報発信。

2 働きやすく、働きがいのある職場の確保

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境の整備に係る取組事例集を作成し、周知。
- ・遠隔操作RTGの導入支援等、AIを活用したコンテナターミナルの生産性向上・労働環境整備を実施。

3 事業者間の協業の促進

- ・他の港湾の事業者との協業を容易にするため、協業を目的に新たに港湾運送事業の許可を受ける場合の基準を弾力化。
- ・事業協同組合の活用や荷役機械の共同化による協業の促進。

4 適正な取引環境の実現

- ・港湾・港湾運送料金と取引条件・商慣行のアンケート調査を実施。
- ・調査結果を踏まえ、令和4年度中に通達の改正等の必要な措置を講じるとともに、船社・荷主に対する周知と協力要請を実施。