

# 港湾運送事業法の概要

- ・港湾運送事業法の変遷
- ・港湾運送法の概要
- ・港湾運送事業の概要

## 港湾運送事業法の変遷1

明治時代～	昭和16年9月16日 港湾運送業等統制令	昭和26年6月20日 港湾運送事業法施行
<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾運送は自由業であり、これを対象とした事業法的なものはなかった。</li> <li>・関連する法律としては横浜に「舢舨取締規則」「人夫請負営業及び人夫取締規則」等があり、他港も同様であったが、これらはいずれも警察による取締を主眼とするものであった。</li> </ul>	<p>国家総動員法に基づき港湾運送業統制令が発令された</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 許可制</li> <li>2. 1港1社の港運体制 元請及びはしけ業者は、港毎に一つの港運業者統合され、ついで、船内荷役会社、沿岸荷役業者も同様にそれぞれ一つの会社または組合に統合された。</li> </ol> <p>→S21年9月30日廃止 港湾運送事業の営業自由化によって、零細の事業者が乱立した。 S24年ドッジ・ラインのデフレ政策による不況 →料金ダンピング等の過当競争 共倒れ現象が発生</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 対象 4業種 一般港湾運送事業 船内荷役事業 はしけ運送事業 沿岸荷役事業</li> <li>2. 登録制</li> <li>3. 確定料金制</li> <li>4. 全部下請けの禁止</li> <li>5. 事業財団抵当の制度を設ける</li> </ol>

## 港湾運送事業法の変遷2

昭和28年8月 港湾運送事業法改正	昭和30年代前半の状況	昭和34年3月30日 港湾運送事業法の改正
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 木船運送法規定の木船船舶による港湾運送の適用除外</li> <li>2. 独禁法の一部適用除外</li> <li>3. 登録基準の強化</li> <li>4. 対象港湾の拡大</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 朝鮮戦争集結後の反動不況により、港運業は再び過当競争</li> <li>2. S30年代の高度成長期に入ると港運業者の新規開業が活発になる</li> <li>3. このままでは港湾運送秩序の確立と公正な競争は不可能になることから、法改正による強い規制を求める声が業界はじめ各方面から出る</li> </ol> <p>S34年3月 法改正案の自民・社会両党の共同修正理由 「港湾運送事業の現状を見ますと、今後港湾施設が急速に整備されるのに対して、積極的に荷役の近代化、合理化が強く要求されているにもかかわらず、事業者の乱立、不適格事業者の出現等に起因して、荷役の近代化はおろか、秩序は混乱し、労使双方に不安動揺を与えているものであります。係る憂慮すべき事態が生じますのは、事業が単なる登録制であるため、その実態を適格に把握しえないためであることは申し上げるまでもありません。以上のような実情に鑑みまして、この際港湾運送事業法を免許制に改めまして、港湾運送の秩序を確立し、事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に寄与せしめようとするものであります。」</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 法律の目的 「秩序の確立、公正競争の確保、施設の改善」 →「秩序の確立、事業の健全な発達、公共福祉の増進」</li> <li>2. いかだ運送事業、検数事業、鑑定事業、検量事業が規制対象に加えられた</li> <li>3. 事業は登録制→免許制 新たに限定免許制度が設けられる</li> <li>4. 運送の引受け義務、事業計画の実施義務、事業の休廃止の強化申請義務規定が設けられた</li> <li>5. 免許基準 新規免許によって港湾運送供給量が需要量を著しく過剰にならないこと、既定の労働者及び施設を有すること、適切な事業計画を有すること、経営者の責任範囲が明確であること、経理的基盤に確実性があること</li> <li>6. 料金と約款は届出制→免許制</li> <li>7. 独禁法の適用除外が「施設の共用」→「運送条件、事業施設、集荷その他港湾運送に関する協定等」に拡大</li> <li>8. 運輸大臣は業務改善命令を出すことができるようになった</li> </ol>

# 港湾運送事業法の変遷3

昭和30年代後半の状況	昭和39年3月3日「3・3答申」 港湾労働等対策審議会答申	昭和41年6月改正10月施行 港湾運送事業法の改正
<p>・昭和30年代に入ると好景気による貨物量の増大したが、これらの貨物は商習慣により概ね月末に集中</p> <p>・S36年6月頃になると高度経済成長政策とオリンピック関連工事のため経済は活発化、設備投資の拡大に伴い見込み輸入の増大、港湾貨物量の急激な増加</p> <p>→港湾施設・港湾労働者は常時不足、入港本船は沖待ち、異常な船混み状態</p> <p>→異常船混みを契機に港湾運送事業、港湾労働力、港湾施設の改善について抜本的対策を求める声が各界からあがる</p>	<p>(目標) 港湾における雇用の安定 港湾運送事業の近代的な育成 (対策)</p> <p>1. 港湾労働</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾労働者の必要数の策定</li> <li>・需給の調整と必要労働力の確保</li> <li>・登録制度の確立</li> <li>・労働条件の向上</li> <li>・福祉施設の充実</li> <li>・資質と社会的地位の向上</li> <li>・労働秩序確立のための行政措置</li> </ul> <p>2. 港湾運送事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の集約化</li> <li>・運賃及び料金の適正化</li> </ul> <p>3. 港湾の管理運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾の統一的運営</li> <li>・港湾関係行政の合理化と行政機関の充実</li> <li>・港湾管理者の財政確立</li> <li>・港湾施設の整備</li> <li>・施設管理の改善</li> <li>・港湾利用の改善</li> </ul> <p>→S40.6.3港湾労働法制定 S41.6.15港湾運送事業法の改正</p>	<p>一般港湾運送事業者の責任体制を確立するためにその経営基盤を拡充強化する</p> <p>1. 免許基準の強化</p> <p>従来「当該事業を適格に遂行するに足る労働者及び施設を有すれば足りる」</p> <p>→「事業者の要取扱年間最低トン数を処理し得る労働者及び施設を有すべきもの」</p> <p>具体的基準数量は各地区海運局長が判定、従来より1.5～3倍になった</p> <p>2. 下請禁止規定の強化</p> <p>従来「全部下請の禁止、すなわち事業者は引受けた港湾運送の一部を自ら行わなければならない」</p> <p>→「下請の制限、すなわち、一般港湾運送事業者は各月中に引受けた港湾運送を船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送の各業種ごとに、その一定率70%を自らおこない」とし、直営率を高めた。</p> <p>【緩和措置】一般港湾運送業者が当月中に受けた船内、舢艀、沿岸、筏のいずれか一つを直営した場合には一定の要件を備えた事業者(関連下請業者)に下請させることができる</p> <p>→「再下請けの禁止」</p> <p>船内・舢艀・沿岸・筏の各事業者は引受けた港湾運送事業の70%を直営しなければならないが、他の港湾運送事業者から引き受けた場合には100%直営しなければならない。</p>

# 港湾運送事業法の変遷4

<p>S42年3月3日「新3・3答申」 港湾審議会答申</p>	<p>昭和44年2月6日 若狭裁定</p>	<p>昭和54年5月30日 事前協議に関する協定締結</p>
<p>事業集約化の方向と集約化に当たって配慮すべき具体的事項を示した</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 事業集約化の意義 <ul style="list-style-type: none"> <li>・3・3答申の趣旨の周知徹底を要請</li> <li>・コンテナ輸送に対応するためにも事業の近代化が必要</li> <li>・料金体系の明確化と良質労働力の確保策の提言</li> </ul> </li> <li>2. 集約化の方向と目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一貫責任体制の推進(縦の集約化)と事業規模の拡大(横の集約化)について中間目標を設定</li> </ul> </li> <li>3. 集約化にあたっての配慮 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の自主的努力</li> <li>・荷役作業面の充実</li> <li>・小規模事業者の具体策</li> <li>・利用者・港湾管理者の協力</li> <li>・国の財政的援助</li> </ul> </li> </ol> <p>→S42.3.9各港ごと新免許基準を設定、4/30までに新計画書(S43.9.30新基準充足)を提出要請</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・S43.3.6答申、集約の具体的大綱が示される</li> </ul> <p>←港運業者の反対運動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・S43.7.19運輸省港湾局長通達により整備計画書の提出をもって集約化は途中で終わる</li> </ul> <p>昭和43年度末には事業法改正前に比べ、5大港において免許数で447件(約23%)、事業社数で184社(約16%)減少</p>	<p>【若狭裁定】</p> <p>「邦船6社は、コンテナ埠頭における港湾運送業務の運営については、既存の港湾運送事業者に委託すること」</p> <p>→・船会社はコンテナターミナルの専用使用权を確保し、港運会社は職域を確保した</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルの共同使用にあたってはチャンピオン方式によりオペレーターが選定されるようになる(この結果CTIに関する港運業務の主導権は港運業者側から船会社側に移行した。)</li> </ul> <p>*チャンピオン方式(S45.12合意) 借受船社系列の元請1社方式</p>	<p>【事前協議制度】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①輸送体制並びに荷役手段等の形態変化に伴い、港湾労働者の雇用と就労に影響を及ぼす事項については、あらかじめ協議する</li> <li>②事前協議は中央及び地方で協議する</li> <li>③事前協議は原則2ヶ月以前に行う</li> </ol> <p>→・コンテナ化等荷役形態の急激な変更については、事前に協議したうえでこれを実施することになった</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・在来船がコンテナ化したり、コンテナ船が配線計画を変更して、他のコンテナターミナルに移行する場合には、従来の契約港湾運送事業者が当該ターミナルに出向いてこれを取り扱うといったルールが樹立される(いわゆる実績尊重主義)</li> </ul>

## 港湾運送事業法の変遷5

昭和58年3月 港湾運送事業法改定	平成8年11月 規制緩和時代の到来	H12年11月 港湾運送事業法改正
1. 船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合して港湾荷役事業とする 2. 一般港湾事業者が一定量以上の貨物をコンテナ埠頭等の施設において自ら統括管理する場合、その引き受けた港湾運送を系列下の港運業者に下請けさせることを認める(いわゆる統括管理基盤の創設) →・一般港湾運送事業者は、すべての港湾運送が集結するターミナルを自ら統括管理すれば、引受けた港湾運送をすべて下請させることができるようになった ・革新輸送時代を迎えて、従来の作業直営体制から統括管理体制に政策が転換した	H8年11月 米国FMC(連邦海事委員会)が日米港湾協議の場で「事前協議」の際、外船社が差別待遇を受けており、対抗上、日本船から課徴金(米国に寄港するたびに10万ドル)を徴収するとの制裁措置を発表 H9年11月一応合意 ・事前協議制度を改善する ・埠頭を借りている外船社に港運の限定免許を付与することを検討する →従来の協議方式(船社～日港協～港湾労使)に新たに(船社～各港湾運送会社～港湾労組)の方式を加え、いずれかを選択できるということで決着	1. 特定港湾における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業の参入規制を免許制から許可制に改めた 2. 需給調整規制の廃止 3. 運賃及び料金の事前届出制に変更 4. 下請制限等必要な規定を特定港湾一般港湾運送事業者等に準用 5. 特定港湾における一般港湾運送事業者等の閥詰社保有基準の引き上げ(現行基準の1.5倍) 6. 港湾労働法の改正により労働者の相互交流の党の安定化策  昭和34年以来続いた港運体制の基盤崩壊 ・事業の免許制→許可制 ・料金の認可制→届出制

# 港湾運送法の概要1

## 1. 事業法の範疇と事業の種類

①他人の需要に応じて行う行為で、営利を目的としないことを問わない

②港湾においてする次の種類の事業

(イ)一般港湾運送事業 (ロ)港湾荷役事業(船内荷役事業、沿岸荷役事業) (ハ)はしけ運送事業 (ニ)いかだ運送事業  
(ホ)検数事業 (ヘ)鑑定事業 (ト)検量事業 (チ)港湾関連事業

③港湾は政令で指定する港湾(94港湾)、水域は政令で定めるものを除くほか港則法に基づく港の区域

・港湾運送事業法は、対象とする港湾を指定しているが、この港湾における領域について、水域以外、すなわち陸上の区域に関しては、どこまでが港湾運送事業の範疇であるか明確な線引がない。

## 2. 事業の免許又は許可及び届出等

①・一般港湾運送事業・港湾荷役事業・はしけ運送事業・いかだ運送事業  
特定港湾…国土交通大臣の許可 非特定港湾…国土交通大臣の免許  
・検数事業・鑑定事業・検量事業…種類ごとに国土交通大臣の許可  
\* 特定港湾 千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多の9港

②免許又は許可基準

(イ)当該事業の開始により、港湾運送供給量が港湾運送需要量に対し過剰にならないこと。ただし、特定港湾においてはこの需給調整規制は廃止された。

(ロ)一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業については少なくとも事業の種類及び港湾ごとに国土交通省令で定める施設及び労働者を有すること

(ハ)適切な事業計画を有すること

(ニ)当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営状態であること

(ホ)当該事業の経理的基礎が確実性を有すること

③港湾運送関連事業

あらかじめ国土交通大臣に届け出る

④検数人等

検数人、鑑定人又は検量人になろうとする者はその者の住所を管轄する運輸局に登録せねばならない

## 港湾運送法の概要2

### 3. 運賃及び料金

- ①特定港湾……予定実施日の30日前までに国土交通大臣に届出る
- ②非特定港湾…国土交通大臣の認可(ただし港湾運送関連事業の料金は事前の届け出)
- ③利用者に対し、收受した運賃及び料金の割り戻しをしてはならない
- ④港湾運送事業者は、運賃及び料金を営業所において見やすいよう掲示しなければならない

### 4. 港湾運送約款

- ①一般港湾運送事業者は、港湾運送約款を定め国土交通大臣の認可を受けなければならない

### 5. 下請けの制限

- ①一般港湾運送事業者は、当該月中に引き受けた港湾運送のうち、船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送の各種別毎に、その70%を自ら行わなければならない。
- ②一般港湾運送事業者は、次のいずれかに該当する場合には、その引き受けた港湾運送を密接な関係にある他の港湾運送事業者に下請させても、その下請させた行為は自ら行ったものとみなされる。
  - (イ)当該一般港湾事業者が、当該月中に引き受けた港湾運送に係る船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送のうち、そのいずれかの行為の70%を自ら行ったとき
  - (ロ)当該一般港湾運送事業者が、当該月中に引き受けた港湾運送に係る貨物量の50%以上の貨物量について、コンテナ埠頭等の近代設備において、船内荷役または沿岸荷役を自らの統括管理の下において行った時。

#### \* 密接な関係にある港湾運送事業者

- (イ)一般港湾運送事業者(以下元請と称す)が、下請業者の発行済株式総数の1/2以上の株式を保有してゐる。
- (ロ)元請が下請業者の発行済株式総数の1/4以上を保有し、かつ常勤役員を派遣している。
- (ハ)下請が元請の発行済株式総数の1/2以上を保有している。
- (ニ)下請が元請の発行済株式総数の1/4以上を保有し、かつ常勤役員を派遣している。
- (ホ)元請と下請との間に、長期の専属契約またはこれに類する契約(\*)があり、かつ元請から下請に対し、施設、資金等の経済上の利益の提供がある。
- (\*)これに類する契約  
発行済株式の総数の10%程度の株式保有による資本提携の下に締結されている下請契約

- ③港湾荷役、はしけ運送、いかだ運送の各事業者は、当該月中に引受けた港湾運送の70%を自ら行わねばならない。  
ただし、他の港湾運送事業者から引き受けた港湾運送は、その全部を自ら行わなければならない。

# 港湾運送事業の概要1

## 1. 一般港湾運送事業

### ①船社元請: 船社元請ステベ(Landing/Shipping Agent)

船内荷役を行うとともにこれに関連する港湾運送の一切を取り仕切る

#### ・船卸し

積荷目録、本船貨物積付図、貨物の種類と量、B/Lの回収状況をもとに船会社又は本船の担当士官と相談のうえ、揚荷計画を立案、受荷主並びに荷役の関係者に連絡し、手配し、計画を実行する。

#### ・船積み

本船に残されている余積、積荷貨物の行先と量と種類、着船状況、本船のトリム、GM等を勘案して、船会社又は本船の担当士官と相談のうえ、船内荷役計画を立案して出荷主並びに荷役関係者に連絡し、手配する。

#### ・コンテナ船

ターミナルが荷役の主体になるので、船内荷役計画に合わせて作成したターミナル荷役計画に基づいて関係者に連絡し手配する。

#### ・総揚げ業務

総揚げ貨物を本船船側フック下で受け取ってから所定の荷主に引き渡すまでの受渡行為と、はしけ運送、沿岸荷役(含上屋保管)、いかだ運送、検数業務並びにこれらに付帯する事務手続きを一貫して行う行為

#### ・総積み業務

総積み貨物を荷主から受け取ってから本船船側フック下で本船に引き渡すまでの受渡行為と、はしけ運送、沿岸荷役(含上屋保管)、いかだ運送、検数業務並びにこれらに付帯する事務手続きを一貫して行う行為。総揚げ、総積みの業務は船内業務と切り離して行うことはほとんど不可能であるため、大抵の場合船社元請ステベが船会社から委託を受けている。

#### ・接続業務

接続は当該貨物を積んだ本船がその貨物の仕向け地に行かない場合、貨物は本来船卸しされるべきでない港でいったん船卸しされ、仕向港向けの他の本船に船移しされること。貨物が積来本船から直接又は、はしけを通じて仕向け本船に船移しされるShip to Ship(船移し)方式と、いったん保税倉庫に陸揚げされ、次の仕向け本船の到来を待って船積みされるOnce Landed(仮陸揚げ)方式がある。船社元請ステベは、ほとんどの場合この接続業務を船会社から委託を受けている。

### ②荷主元請: 一貫元請ステベまたは海運貨物取扱業者(乙仲)

荷主からの委託を受けて船会社側と貨物の受け渡しを行い、これに併せて港湾運送の一切合切を取り仕切っている。

荷主元請が取扱業務には輸出入貨物の通関業務が必ず伴うので、どの業者も通関業者としての資格を持っている。

#### (イ)一貫元請ステベ

・傭船によって運送される穀類、鉱石、鋼材、原木等のFIO貨物に限定、沿岸荷役・はしけ運送・船内荷役を行うことができる

#### (ロ)開運貨物取扱業者(乙仲)

・一般定期船で運送される個品貨物、沿岸荷役・はしけ運送に限定、

・輸出貨物を梱包するための梱包業を兼業しているところもある。

## 港湾運送事業の概要2

### 2. 港湾荷役事業(船内荷役)

①荷役時間 昼間(08:30~12:00、13:00~16:30)、半夜16:30~21:30、後半夜21:30~04:00

#### ②ギャング構成

1船の荷役には作業を総監督する班長(Foreman)がおり、その下に組長(Hatch Boss)(1~2人)がいて、各2~3ギャングを掌握している。

#### 【在来船】

A:9人以下、B:10~13人、C:14~17人、D:18~21人、E22人以上、フォークリフト1~2台

\* 雑貨荷役の場合...一般的にはCサイズ

ギャングボス1人、シグナルマン1~2人、ウインチマン1~2人、作業員13人前後

#### 【フルコンテナ船】

ガントリークレーン1台につき、クレーンオペレーター2名、デッキマン(安全管理兼務)1名、ラッシャー(固縛作業員)5~6名

### 3. 港湾荷役作業(沿岸荷役)

#### 【船側沿岸荷役】

- ・本船船側エプロン又は埠頭ターミナルにおいて、船卸しされた貨物を本船フック下で受取り、荷捌きして上屋(含CFS)又は野積場(含CY)に搬入する行為。(逆も同様)
- ・本線が500トン未満も小型船で岸壁に係留され、岸壁上のクレーンで荷役を行うときは、この小型船の船積身、船卸し行為は、事業法上沿岸荷役である。

#### 【はしけ沿岸荷役】

- ・貨物をはしけから荷揚げ(水切り)し、上屋又は野積場に搬入したり、又は上屋又は野積み場から搬出して、舢に積む行為。
- \* 沿岸荷役に先行又は後続して行うトラック積卸し作業は、沿岸荷役ではない。

### 4. はしけ運送事業

- ・舢により貨物運送したり、また曳船により舢もしくは筏を曳航する行為
- ・舢の種類 機帆船、ダルマ船(曳き船により曳航)
- ・運送形態 ①河岸から本船(輸移出貨物) ②本船から河岸(輸移入貨物) ③本船から本船(接続貨物、荷繰貨物)  
④工場河岸から倉庫河岸又はその逆(工場原料、製品等)

### 5. いかだ運送事業

木材を筏に組んで運送したり、又は水面貯木場に搬入したり、そこから搬出したり、もしくは水面貯木場において、荷捌きもしくは保管したりする行為

## 港湾運送事業の概要3

### 6. 検数事業

- ・貨物の数量を計算したり、受け渡し証明を行ったりする行為。
- ・引渡側と受取側がとの双方が、それぞれ検数人を立て、貨物の受け渡し現場に立ち会い、貨物の数量を計算するとともに、貨物の状態確認を行う。その事実をTally Sheetに記入してサインし交換する。
- ・検数事業は公益法人であることが事業免許の条件
- ・Tally Sheet  
貨物受渡時点における引き渡し側と受取側との責任関係を明確にする。輸入貨物にあつては通関手続き等の基になる。

### 7. 検定事業(鑑定、検量事業)

#### 【鑑定事業】

- ・貨物状態検査・・・輸出貨物が、輸出時に契約通りの状態(含梱包)であつたかどうかを検査する
- ・積付検査・・・検査員が本船に常駐し、本船の担当仕官及び元請ステベに適正な積付を指導しそれを証明する
- ・倉口検査・・・本船が目的港に到着した時における各船倉の貨物の状態を検査する
- ・吃水検査・・・喫水を測定して、本船備えつけの諸スケールから貨物の積揚重量を算出し、受け渡し数量を証明する
- ・貨物損害検査・・・貨物に損害が発生した場合、その損害の発生原因、損害の額などを調査し査定する
- ・船体、機関、属具等に関する検査・・・船舶売買、傭船、海難事故、本船荷役中の事故、堪航性の調査、安全曳航の指導監督
- ・船体、機関その他の価格鑑定・・・船舶の売買、譲渡、担保、解体、登記等
- ・コンテナ貨物及びコンテナ自体の検査
- ・製品検査等・・・理化学試験分析、輸出プラント等の輸出前検査証明
- ・政府代行各種法定検査・・・危険物、穀類などの特殊貨物の積付検査

#### 【検量事業】

- ・輸出貨物の容積、重量などの検定
- ・輸入貨物の重量、容積などの検査
- ・一般計量証明国内貨物のトラック積卸時の計量証明、輸出入貨物の入庫から出庫までの一貫した検定など

### 8. 港湾関連事業

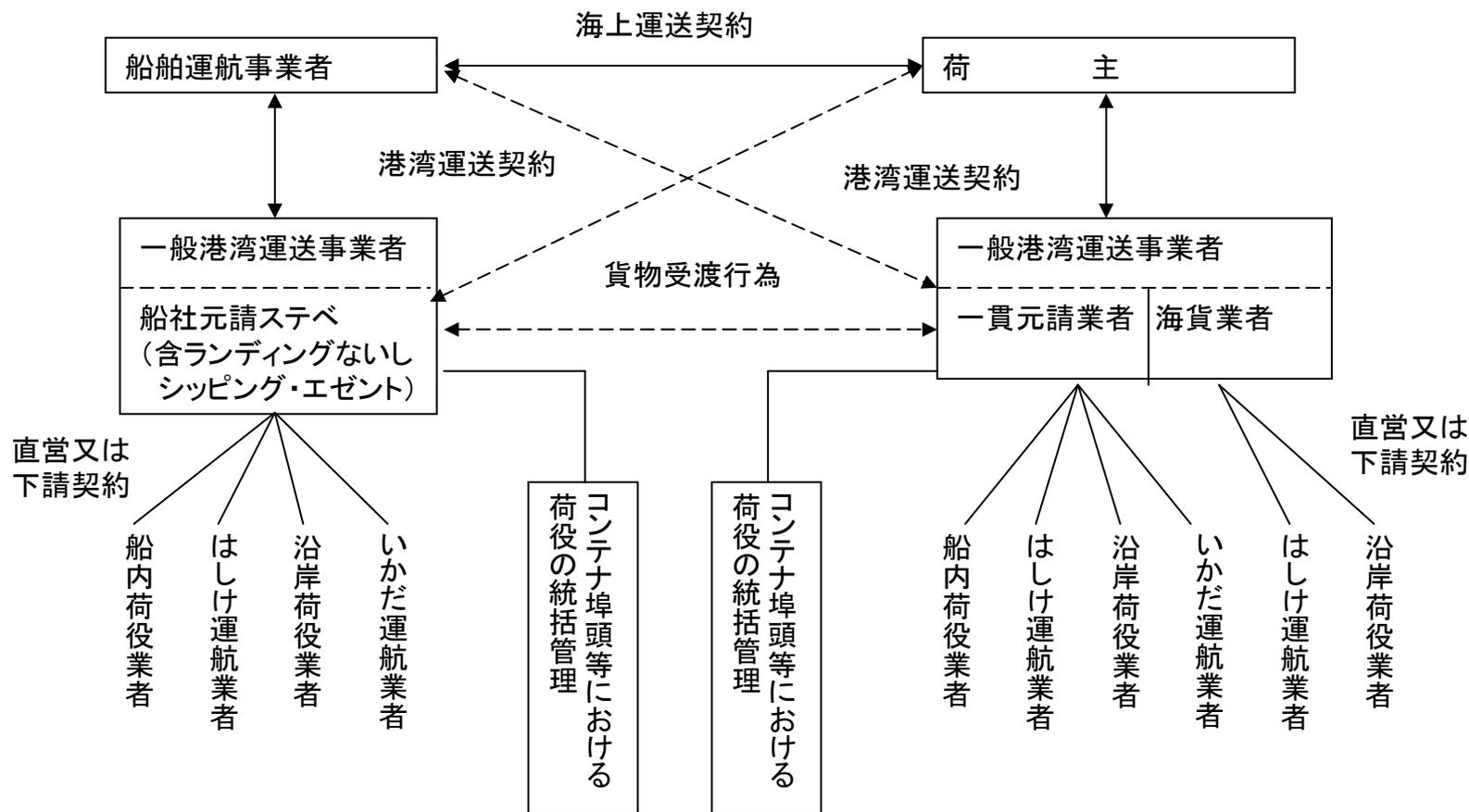
#### 【船舶整備事業】

- ・船積貨物の固定区画業務
- ・船積貨物の荷造り・荷直し業務
- ・船倉清掃業務

#### 【船舶警備事業】

- ・船舶貨物の盗難、災害事故防止等のための警備業務

# 港湾運送荷役業務の引受け形態1



(注)

1. 船内荷役事業、沿岸荷役事業はともに港湾荷役事業の中の一業種である。
2. 一般港湾運送事業者は、船内荷役、船運送、沿岸荷役、筏運送のうち、いずれか一つの行為を自ら行うか、又は引受けた貨物量の50%以上をコンテナ埠頭等において船内荷役、沿岸荷役を自ら統括管理すれば、他の行為を密接な関係にある他の港湾運送事業者の下請させることができる。

# 港湾運送荷役業務の引受け形態2

