

## 港湾運送事業運賃料金と港湾運送近代化 基金について

山 本 長 英  
(社・日本港運協会常務理事)

### 目 次

1. 港湾運送事業の運賃，料金に関する沿革
2. 港湾労働等対策審議会の答申（所謂 3.3 答申）中の港湾運送事業運賃，料金について
3. 港湾審議会の設置と運賃料金に関する基本的問題について
4. 港湾近代化促進協議会の「港湾運送事業の運賃，料金体系に関する具体的事項についての意見書」について
5. 近時における港湾運送事業運賃料金改訂の経過
6. 昭和43年11月16日改訂された認可料金の種類とその改訂率
7. 改訂時における労務賃金の算出根拠について
8. 財団法人港湾運送近代化基金について
9. 港湾運送近代化基金の概要
10. 港湾近代化基金事業計画の資金計画
11. 港湾運送近代化基金の機構
12. 基金関係業務のしくみ

### 1. 港湾運送事業の運賃，料金に関する沿革

戦前における港湾運送事業は自由放任主義であったため，業界は無秩序しかも，群小企業の乱立に委ねられていた。この時代における港運事業者と呼ばれるものの数については正確に把握した資料はないが概ね5,500～6,000店社といわれ，運賃，料金についても勿論何等の規制はなかった。然し乍ら，わが国が戦時経済体制に入るに及んで，あらゆる面で国家統制が浸透し，まず国家総動員法に基づく勅令（「価格等統制令」……昭和41年10月18日）が公布され，港運料金についても例外でなく強い統制をうけることとなった。なお，昭和16年9月には「港湾運送業等統制令」が施行されて，1港1社制度をひき，業者の整理統合を断行したため，全国約80港の港湾において，

125社に集約化され、戦時下の国家方針にそった統制組織が実現された。これらの統制令は、法の庇護により独占的な地位を築き上げることができた。然し乍ら、太平洋戦争の終結により、昭和21年9月に「港湾運送業等統制令」が廃止され、さらに24年1月にはGHQの民間輸送局から運輸大臣に対し、「主要港湾における独占的企業の再編成に関する指令」が発せられたため、このような独占形態は解消されたものの、敗戦という特殊事情によって命令的に遂行されたものであるだけに、業界は再び細分化され、零細な事業規模の群小企業が雑草の如く乱立、無秩序な競争を展開して港運事業の使命を果たし得ない状態と化してしまった。昭和26年5月「港湾運送事業法」が制定、同年6月20日から施行となり、同法によって、これまで自由営業であった業者に対し事業の登録制が実施され一定の要件を具備して登録をうけなければならないこととなった。然し乍ら、依然として業者の乱立、不適格業者の出現を防止する施策もないまま推移したが、このままでは、ますます事業の衰微をもたらす危険があるとし、港運事業の公共性に鑑み、これが規制を強化する必要性が各方面から出され、昭和34年、同法の改正が立案されここに画期的な事業の免許制が実施された次第である。御高承の通り港湾運送事業は、労働力に依存する度合の高い事業であるため、作業の原価にみられる労務費の割合は、船内荷役で約82%、はしけ運送で約55%、沿岸荷役で約70%を示している。このため年毎の労働者賃金の上昇が事業の収支に及ぼす影響は極めて大きなものがあるといえる。近時における港運事業の実態は労働面においては、その賃金が高産業と同様に年々約15%の上昇を示しているとともに、その労働条件が、時間的に不規則な就労のうえ、重労働であり、かつ作業環境が極めて悪いこともあって、労働力の確保が非常に困難となり特に若年労働力の雇用対策に苦慮し、また事業面においても、近代化、あるいは作業の能率化を要求されており、これらの対策のために著しい経費の増加を余儀なくされている実状下におかれていた。一方港運事業者の事業規模は、中小企業が圧倒的多数で全体の約88%を占め、払込資本金についてみて

も、300万円以下が28％、1,000万円以下が約60％であり、事業規模の弱少、経営基盤の脆弱さがうかがいしれるところである。このような背景下におかれている港運事業のため、労働賃金の上昇、諸物価の高騰等の経費増を、事業内の合理化、近代化等による経費節減の努力のみでは到底賄いきれず、港湾運送料金については、1～2年の間に1回の割合で改訂が行われてきた。

表— 1 類港における年代別改訂率（％）

改 訂 年	船 内 荷 役	は し け 運 送	沿 岸 荷 役
31	21.1	14.5	20.2
35	5.0	5.0	5.0
36	7.4	5.4	7.0
38	6.8	—	—
39	8.0	11.6	4.0

## 2. 港湾労働等対策審議会の答申（所謂 3.3 答申）中の港湾運送運賃，料金について

昭和35～36年にかけ、6大港に異状な船混みが発生したが、港運事業の日本経済に及ぼす影響が非常に大きな力を占めているということが、あらためて政府の認識するところとなり、港湾諸施設及びこれらに関連するすべてが不備であることを指摘され、それぞれの関係官庁で緊急対策を講ずるとともに、内閣総理大臣はこの問題は国家にとって重大であり、このまま放置した場合日本経済の発展を根底から覆すことになるとして急拠総理府に「港湾労働等対策審議会」を設置し昭和37年9月、港湾労働問題、港湾運送事業、また港湾の管理、すなわち地方公共団体における港湾管理者の問題等について内閣総理大臣より諮問がだされた次第である。それから2ケ年間、本審議会では優れた学識経験者、業界並びに利害関係人等により慎重審議の結果、昭和39年3月3日、審議会々長より総理大臣に対し答申がなされた。この答申

の中から運賃，料金に関する事項を抜すいすると次の点が指摘されている。

- (1) 港湾運送運賃，料金は原則として広域港湾ごとに定めること。つまり今後の港湾は非常に広い範囲に拡大されるので，広域港湾毎とし，運輸大臣の認可をうけること。
- (2) 今後の労働問題のあり方からみて，港湾労働にたずさわるところの直接作業費と，一般港湾運送事業者の管理料金を別個に切離して明確に区分する必要があること。
- (3) 原価をどのように計算していくかという問題であるが，この計算はあくまでも港湾運送事業の近代化に沿ったものでなければならない。と同時に港運業者は，将来大きな近代的規模に発展するために資金の蓄積が必要であり，この点を十分考慮することが肝要であること，なお，この反面投資受入れの可能性をも反映させなければならない。その上で港湾労働の合理化，近代化を考慮し，これを原価に折り込む必要があろうと述べ，原価方式についての根本方針が示されている。
- (4) 港湾運送事業の集約化の進展に伴ない，その規模が強固なものに固ってくる時点において漸進的に現行の認可料金制度を標準料金制度に変え，料金体系に幅をもたせるという考え方の上にたった構想が打出された。
- (5) 利用者側の立場もいろいろあるが，ごく限られた一部の利用者は認可料金より安い料金で作業を委託しているという実態は現在でも行われているであろうと想像されるが，港運業者としては利用者側に対する規制が皆無であるため，利用者に対する規制を或程度設ける必要があろうと述べている。

### 3. 港湾審議会の設置と運賃料金に関する基本的問題について

このような流れの中で港湾労働法（昭和40年法律第120号）が制定され，引続き港湾運送事業法の一部改正が行われ，事業の集約化に発展していったわけである。そこでこの合理化の流れに沿い3・3答申の骨子がどのように

具現されてきたかという点と港湾運送事業の近代化、合理化の方策を審議するためには行政的に運輸大臣の諮問機関が必要であるとし、昭和37年夏に、「港湾審議会」が設置され昭和42年4月にその下部機構として港湾運送部会を新たに設けて運賃料金制度の確立を図るとともに、事業の集約化を促進することとなった。なお、運賃、料金面については本部会に「料金体系専門委員会」がこれを取上げたわけである。行政機関としては、港湾運送事業の運賃、料金体系の合理化と埠頭の効率的運営は切り離して考えるべきでなく、埠頭の効率化が図られた上ではじめて運賃、料金の合理化が達成されるべきであるという原則の上にならなければならない、運輸大臣から審議会に対し諮問がなされたわけである。諮問の内容については、

- ① 運賃、料金体系の簡素化、現行の複雑な料金体系をスッキリする基本方針
- ② 運賃、料金に対する制度の建て方の基本方針。よって本諮問をうけた港湾審議会は、直ちにこれを港湾運送部会に移し、港湾運送部会は「料金体系専門委員会」に付議し検討を行なった結果昭和43年1月22日その報告を取組み、港湾運送部会に提出した。報告書の内容は次の通りである。

(1) 運賃料金体系の基本的性格

港湾運送事業の運賃料金体系は明確簡素で且つ現実的なものでなければならない。

すなわち、業務実態の明確な把握に基づいて合理的な原価が算定され、体系の構成は利用者にも正しく理解されうるできるだけ簡素なものであること、また具体的な運賃、料金が決定されるに当たっては、現実には合理的な方法に依ることとし、決定された運賃、料金は関係者が責任をもって確実に守りうるような、現実的なものであること等が必要である。

また、これらの体系の策定や実施に際しては、将来を見通した広い視野に立っての政策的配慮が加味されることも肝要である。

(2) 業務実態のとらえ方について

港湾運送事業の業務実態をより明らかにするため、従来資料に加えて更に調査を行なうことが必要である。この場合には各種荷役作業や関連業務の範囲、分界を明確にし、適正な業務運営の把握がなされるよう充分配慮する必要がある。また今後物的流通技術の革新が大幅に進み、貨物の流通形態が変化するのに伴って、港湾運送業務の実態も現状とはかなり異なったものとなることが予想されるので、この点に関する調査検討もあわせて行なう必要がある。

調査の順序としては、当面の重要問題である労働力確保対策との関連も考えて、

まず港湾荷役の労働実態を綿密に調査することが適当である。

この場合には、労働時間、労働条件、現場労働の構成と管理、安全および厚生福利対策等にわたって実態をよく調査すべきであり、また特に労働時間の問題については、港湾そのものの利用のあり方という基本的問題とも関連づけて考えることが必要である。

ただし、これらの諸問題については、あまりに時間をかけすぎて運賃料金体系全般についての具体的結論が先にのぼされることのないよう充分注意すべきである。

### (3) 諸分類の考え方について

#### ① 品目分類について

運賃料金体系の簡素化および明確化の基本線に則り、各種作業の実状に合わせてできるかぎり現在の品目分類を整理する必要がある。この場合作業能率や作業の危険度等との関連において、荷姿別等新たな分類方法を採用することも考慮すべきであろう。

(荷姿別料金の採用により、荷造包装の合理化や作業の安全度の向上が促進される効果も期待しえよう) 品目の整理、再編成を行なうに当っては、主として原価主義に立脚するのが妥当と考えられるが、急激な変動をさけるためには、品目別の支払い負担力の要素を加味することも必要となろう。

#### ② 港類について

各港における貨物輸送需要の状況、労働力需給状況に即した組み替えを行なう必要がある。この場合、広域港湾の考え方をとり入れることも考慮すべきである。

また、当面の問題としては各港における事業の近代化、集約化の進み具合も考慮に入れてそれらが促進されるような配慮を加味することも必要となろう。

#### ③ 基本およびその他料金の区分について

割増料金等はできるだけ整理簡素化し、可能な限り基本料金に組み入れるとともに、個々のケースによって算定の著しく異なるもの等については自由料金化する必要もあると考えられる。

また、割増料金等として残すものについても、あくまでも実態に則して検討を行ない、確定額のもの、あるいはある程度幅をもたせるもの等に明確に分類して整理すべきである。

### (4) 標準原価のとらえ方および総体額のあらわし方について

(1) 集約目標としての事業の適正規模を明確にし、これを基礎にして標準原価を算定すべきである。この場合には作業の質の向上、能率化、労働環境の充実等をおりこんだ効率的経営が前提となることは勿論である。また従来の原価計算方式はやや理論的にすぎて実態と遊離した面もあったので、この点の是正には充分意を用いて現実的な判りやすい原価計算を行なうことが肝要である。

② 一企業が各種の作業を一貫して行なう際には、特に管理費のとらえ方について従来かなり問題があったので、一貫作業の場合の原価を明確にして、これを一本の運賃料金としてあらわすことを考えるべきである。

#### ③ 作業費と管理費との区分等について

A 作業費と管理費とは原価計算上明確に区分する。



B 管理費中、作業の実施に直接関係するもの（作業管理費）については、これを広義の作業費の中に加えて算定し、その合計総額が現実に作業を行なう部門において確実に収受されるように配慮すること。

C いわば間接的な管理費等（一般管理費、販売費、利払い等の営業外費用その他）は各企業によって千差万別であるので、作業費（作業管理費を含む）に一定歩合をかけて算定する方法は検討すべきであろう。この際元請下請がある場合元請が直営する場合に分けてそれぞれの歩合を算定し、下請の作業会社に算定された管理費分が確実に収受されるような配慮を行なうことも必要であろう。

D 作業費および管理費を含めた総体額の料金表は一本のものとしてあらわす。

#### (5) 運賃、料金に関する協議と決定について

従来港湾運送事業の料金については、決定段階をひかえて関係者間の協議が行なわれておりこれに関する協議体制はかなり整備されているといえる。

今後の問題としては、港湾審議会の審議を通じて運賃料金体系についての基本線が示されることともなるので、かかる協議体制もより高い次元において運用されることが期待される。すなわち関係者が各々の利害関係に立ち、主として運賃料金額をめぐって対立論議するのではなく、示された基本線に則り各々の専門的見地に立って運賃料金体系の細目にわたる検討を行ない、客観的な意見をできるかぎりにつめることによって、体系の実体的構成を補完する役割を果たすことが望みうるのである。

かかる協議段階を経ることにより、実際の運賃、料金額の決定にあたっては合理的な判断の基礎が提供されることとなり、客観的に見ても最も妥当と考えられる一元的な決定が可能となると考えられる。また、このような経過を辿ることにより、決定された運賃、料金について事業者・利用者の双方が自主的にその確実な実施について責任を持ちうる態勢が整うことも期待されるのである。

以上のような体制の整備を前提とし、更に需給の波動性が強く且つ利用者・事業者の関係が複雑多岐な港湾運送の特殊事情を考慮すると、特に集約化をはじめとする事業の近代化を強行せざるを得ない現段階では、運賃料金の決定については現行認可制度の合理的活用を先ずはかることが現実的であると考えられる。

#### (6) 政策的配慮について

① 港湾運送における労働力の重要性和労働力需給の逼迫化については異論のないところであるので、運賃、料金問題についても港湾労働力の確保を重要な目標として問題の検討に当ることが必要である。

② 集約化をはじめとする港湾運送事業の近代化が促進されるよう運賃、料金体系の内容、適用方法、実施時期等について慎重な配慮を行なうことが肝要である。

③ 埠頭の効率的使用が速やかにはかられるよう輸出貨物船積料金については、その適用のあり方をはじめ問題の検討を早急に行なう必要がある。

港湾審議会は、料金専門委員会の報告を受理したもののその前提となる「港湾運送事業の合理化に関する方策について」の諮問に対する検討が当面

の急務であり、事業の集約態勢の整備を緊急に実施する必要があるとし、①昭和41年港湾運送事業法の一部改正により免許基準の引上げ、下請制限の強化を図ったこと、②港湾審議会からの事業の集約に関する答申等に基づいて近代化の前提となる集約についての諸施策が次々に打出されていること。等により港運業界は挙げて近代化への動きが活潑化し、関係各方面の協力のもとに一応の目標時期とされている昭和43年9月末をもって5大港を中心にひとまず所期の成果を収めたわけであり、この結果港湾審議会はこの成果を意義あるものと考え昭和43年9月30日「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」のうち運賃料金体系の合理化に関し次の内容の答申がなされるとともに審議会としては、かかる重要施策を中途半端に終わらせないためには、関係諸官庁や、港湾管理者のほか各港湾関係事業者、利用者が一致して之に当る必要があることを指摘し次の建議が運輸大臣宛になされ「港湾運送近代化基金」の必要性が強調された次第である。

港審第118号

昭和43年9月30日

運輸大臣 中曾根 康 弘 殿

港湾審議会会長 秋 山 竜

昭和42年4月14日付け港政第39号をもって諮問のあった「港湾運送事業の運賃料金体系の合理化及び埠頭の効率的使用について」に対し、港湾運送事業の運賃料金体系の合理化に関し、別紙のとおり答申する。

#### 港湾運送事業の運賃料金体系の合理化について

港湾運送料金体系の合理化については、本年1月22日付けで本審議会港湾運送部会専門委員会から部会あて報告がなされているが、以後同報告においてその必要性が述べられている関係者間の協議体制の設立運営や諸調査の実施も順調に進められておりこれらの成果をとり入れて当審議会としての所要の検討を行なった結果、下記のとおり意見をとりまとめた。

#### 記

##### 1. 運賃料金体系の基本的性格について



- ① 港湾運送事業の運賃料金体系は明確簡素で且つ現実的なものでなければならぬ。

即ち、業務実態の明確な把握に基いて合理的な原価が算定され、体系の構成は利用者にも正しく理解されうる出来るだけ簡素なものであること。又、具体的な運賃料金が決定されるに当っては、現実には合理的な方法に依ることとし、決定された運賃料金は関係者が責任をもって確実に守りうるような現実的なものであること等が必要である。

又、これらの体系の策定や実施に際しては、将来を見通した広い視野に立っての政策的配慮が加味されることも肝要である。

## 2. 標準原価の算定に関する主要事項について

### (1) 原価算定の対象港

標準原価の算定は五大港の事業者を対象として行なう。なお、決定料金額については、五大港を含む全港湾を港類別に分類してその間に適切な料金格差を設けることとする。

### (2) 標準事業規模

運送責任体制の強化、作業の能率化、労働環境の充実等をおり込んだ効率的経営を行いうる適正事業規模を想定する。これらについては、本年3月6日付けの本審議会答申にかかげられた5大港無限定1種事業者の集約目標規模を基準としこれに実態を加味して5大港他業種事業者の標準事業規模を定める。

### (3) 作業費

#### イ 直接作業費

作業実態に基づき現場作業単位ごとに標準化した直接作業費を算定する。この場合上記標準事業規模における高能率の作業を前提とする。

労務関係費の算定にあたっては、労務実態の把握を基礎とし、更に今後の労務者確保に資するよう就労条件、諸経費の算入について、所要の配慮が加えられるべきものとする。又、労務費の標準単価は一本化して算定する。なお、この標準労務費が各種労務者に対する個々の給与額の決定を拘束するものでないことは勿論である。

#### ロ 作業管理費

現場作業に直接関連する管理費については、作業形態別（荷姿別）に数分類して直接作業費に対する一定割合を算定する。

### (4) 一般管理費

作業費に対する一定割合を各業種ごとに算定するが、合理化要素をおり込むため算定にあたっては一貫直営体制における管理費割合を勘案するものとする。

### (5) 支払利子及び利潤

上記標準事業規模の借入額及び資本金額に対し妥当な利払い及び配当が可能となる額を算定する。

### (6) 算定対象期間

安定料金を定める見地から相当期間を考慮するものとする。この場合、労務費

単価については、一般的に行われている方式により期間中の値上り分を算入することとするが、物件費単価については、合理化要素を考慮して据置きとする。

#### (7) 港湾公共福利施設分担金

港湾における労務者用厚生福利施設等は一層拡充の要があるので、資金運用効率化のための中央プール化を前提とした増額を考慮すべきである。

#### 3. 三品目分類について

簡素化及び明確化の基本線に則り、従来の品目を作業の形態に基づいて「散」「包装品」「有姿」の三荷姿別に大別し、これを包括的な物資別に中分類し、これを更に荷役の難易、汚損度等を考慮して小分類する。この場合、個々の品目名は例示品目とし、記載のないものは類似貨物として処理する。

#### 4. 基本料金及び割増料金等の区分について

簡素化及び明確化の基本線に沿って整理する。

このため、基本料金、割増料金、適用条項等に大別し、可能なものは出来るだけ基本料金に組入れ、割増料金として存続するものは、不可欠のものみに止め、これを、確定額のもの、ある程度幅をもたせるもの、個別に協議し定め得るもの（一種の自由料金化）等に分類して整理し、簡略化をはかるものとする。

#### 5. 港類について

港類については、各港における今後の輸送需要状況、労働事情等を勘案して、主として原価面の差異に基づいて再編成を行なうべきである。この場合、広い域地にわたる標準原価を想定すること等により、出来るかぎり分類を整理する必要がある。

ただし、この港類の再編成については、今後の地方港の集約化、近代化との関連もあるので、更に相当期間の調査研究を行なった上で実施に移す必要がある。従って差し当っては現行通りの分類及び料金格差を適用することは止むを得ないものとする。

#### 6. 体系の適用実施に関する重要事項について

##### (1) 近代化の促進と近代化資金のプール

合理化された運賃料金体系の適用実施が集約化をはじめとする事業近代化の促進に資するよう十分配慮する必要がある。特に、急を要する近代化に対して、事業者個々の支出のみを以てしては、到底十分な効果を期待し得ない現状にあるので、各事業者の近代化支出の一部を中央にプールし、これに国の助成を加えて効率的な資金運用をはかる方法を確立すべきである。

##### (2) 下払いの確保

作業部門の経費が不当に削減されることのないよう、直接作業費の全額下払いの確保及び作業管理費、一般管理費の元請、下請間における協議配分の適正化については、適切な方策の実施をはかるべきである。

##### (3) 認可制度の合理的運用

関係者間の協議体制を今後一層充実することにより、運賃料金認可制度の合理的運用をはかることが重要であるが、更に又、専用埠頭における荷役、専用大型荷役機械を使用する荷役及びこれらに準ずるものであって、一般的基本料金によ

り難いものについては、当事者間の協議に基き特殊な料金を別途認可を受けて定めるものとし、認可制度の弾力的運用を前向きにはかるべきである。

(4) 労務者の確保対策

港湾運送における労働力の重要性和労働力需給の著しい逼迫化にかんがみ、運賃料金体系の適用実施に当っては、近代的な労務管理の実施と相まって、巾広い労務者確保対策が推進されるよう所要の配慮を加える必要がある。

(5) 埠頭の効率的使用

輸出貨物船積料金については、埠頭の効率的使用が促進されるよう、事業者利用者間の関係や業務分野の明確化等の方向に沿って、適正な料金体系の策定、実施をはかることが必要であり、特に従来の料金の種類及び原価項目の整理を出来る限り行なうべきである。

港審第 120 号

昭和43年9月30日

運輸大臣 中曾根 康 弘 殿

港湾審議会会長 秋 山 竜

港湾運送事業の集約化に関する国の助成に関し、次のとおり建議する。

建 議

港湾運送事業の近代化・集約化については、当審議会は数次にわたって答申したところであるが、これが実施にあたっては、答申において述べているとおり、業界の自主的努力を前提として、集約化に伴う諸施設の整備拡充・事業基盤の強化等に関する国の助成の強化を図ることが必要であると考える。

かかる意味において、現在運輸省の重要施策とされている港湾運送近代化基金の構想に盛られた助成は、是非とも実現すべきであって、これを強く推進されるようここに建議する。

港湾運送近代化基金の必要性

近年における我国経済の目ざましい発展は、主として臨海地帯に配置された大工場群を軸とし、原材料輸入の大量化と、輸出の飛躍的増大とを相乗的に回転させた経済発展策の成功に負うものであり、かかる発展の原動力として急速に大型化・近代化された海上輸送力の活躍があったのである。

然しながら、今、日本を中心として世界をおおう海上輸送網と世界一流の水準に達した近代工場群とを大観した場合、その間にあって特に立遅れが目立っているのが港湾における荷役機能の近代化である。この中、港湾の基礎施設については累次の長期計画によってその整備が急がれているが、これを実際に利用し動かす港湾運送は、長年の間前近代的な労働力依存の作業形態に止っており、ようやく最近に至ってコンテナ輸送等の革命的事態に直面して業界の中でも体制の抜本的改善が叫ばれ出している状況である。更に最近の労働力不足は、特に港湾において甚しくなっており、労働面

からの荷役能率の低下が避け難い状況にあるので、この際、経営基盤の強化をはかりつつ、大幅な機械化や荷役施設の拡充を進めなければ、遠からず港湾機能の広汎なまひ状態を招くことは必至であり、この事は、我国経済発展の前途に重大な暗影を投げかけるものと言えるのである。かかる状態にあって、運輸省としては、先ず経営基盤強化のための事業集約を強力に進め、今後は、更に事業内容の充実を物的・人的両面にわたってはかるべく、諸般の施策を打ち出している。

この場合、最も重要な資金面の手当については、個々の事業者のみの努力に頼っては、到底大きな効果を期待しえないので、各事業者に相当額の近代化資金を拠出させて、これをプールしこれに国の大幅な援助を加えて業界全般のレベルアップを図ることがどうしても必要となる。即ち、焦眉の急を要する港湾運送近代化のために、業界の自主的努力を集中して、これを国が強力に助長することの必要性からここに「港湾運送近代化基金」の構想が固められたのである。

#### 港湾運送近代化基金について

- (1) 港湾運送事業の集約化・近代化は、予定のとおり、目下強力に推進されているがさらに将来にわたって、港湾運送の近代化を促進するためには、業界の自主的努力と相まった国の大きな助成がどうしても必要となるので、来年度予算における重要事項として、港湾運送近代化基金の設立をはかることとした。
- (2) この基金構想は、自民党交通部会の申入れ及び港湾近代化促進協議会の要望に則り、「国の助成は、業界の近代化への自主態勢を基盤とし、近代化に積極的に努力する者（特に小規模事業者）に対する前向きの助成として考える。」という基本的な方針によるものであり、特別法に基づく法人としての「港湾運送近代化基金」を考えている。

- (3) 基金の事業内容は、概ね次の三本柱である。

#### ① 共同荷さばき施設整備

5大港、地方港を通じ、公共岸壁の背後地に共同使用（公共施設ではない。）の上屋や固定式荷さばき設備等を基金が建設して、事業者（小規模事業者の協同組合等）に長期間貸し付ける。貸付け期間中に使用料の形で建設費を償還させ、期間経過後に譲与する。（44年度事業費約3億円）

#### ② 荷役機械整備

船舶整備公団による整備分の中、相当部分について、個人の事業者でなく基金が公団と共有することとし、これらの荷役機械を事業者に有利な条件で貸し付ける。（44年度事業費約4億円）

#### ③ 保証準備金

他の事業者を合併した事業者が、被合併会社の旧債の整備や退職金の支払いについて、新たな借入金に頼らざるをえない場合等に、その債務に関し、金融機関に債務保証するための準備金を積み立てることとする。（44年度約8億円）

#### (4) 資金計画

- ① 事業費は、年間概ね50億円程度とする。

- ② 当初の資金源には、事業者納付金及び資金運用部資金をもってあてることとする。

事業者納付金制度の趣旨は、個々の事業者が近代化の為に支出する資金をプールして、最も効率的に運用し、あわせて小規模事業者のレベルアップが促進されるように配慮したというものである。

44年度については、納付金額は約15億円を予定しており、資金運用部資金の要求額は35億円である。

#### 4. 港湾近代化促進協議会の「港湾運送事業の運賃、料金体系に関する具体的事項についての意見書」について

運賃、料金の合理化は「客観的に最も妥当と考えられる一元的な決定」という答申の主旨に基づき、かつ「合理化された運賃料金体系の適用実施が集約化をはじめとする事業近代化の促進に資するよう十分配慮する必要がある」との大綱に沿い、昭和43年9月17日近促協会長より運輸大臣に対し意見の具申がなされこれが前記の港湾審議会答申の骨子となったわけである。

##### 港湾運送事業の運賃料金体系に関する具体的事項についての意見書

当協議会は港湾審議会港湾運送部会専門委員会報告の線に沿って、港湾運送事業の運賃料金体系の具体的事項について、発足以来鋭意その根本的な検討を行なってきたが、この度、一応関係者間の協議が整ったので、各項目について次のとおり意見を具申いたします。なお、今回の料金体系は相当近代化の進んだ事業形態を基礎として考えることとなるので、事業近代化の現実の進行状況と見合った実施を図ることが料金体系の現実性を確保するためにも重要であると考えられます。

#### 1. 原価算定方式等について、特に配慮すべき事項

##### ① 事業規模

効率的な経営規模を考慮する建前から、港湾審議会答申の集約目標基準にかかげた無限定一種事業の規模を前提とし、これに実態を加味して一種業以外の各業種の標準事業規模を定める。

##### ② 作業費の算定

##### ④ 直接作業費

現場作業単位毎に標準化した直接作業費を算定する。

④ この場合、上記標準事業規模における高能率なものを採用する。

⑤ 労務関係費については、基本的には実状を基礎とするが、今後の労務者確保の重要性を考慮すると共に、算定対象期間中の労務費の値上り分を算入するものとする。なお、原価計算上は一本化した標準原価で算定する。

##### ⑥ 作業管理費

現場作業に直接関係する管理費については、作業形態別（荷姿別）に数分類して、それぞれに標準的な経費を定め、作業費に対する割合を算定する。

③ 一般管理費の算定

合理化要素をおり込むため、各業種の一般管理費割合と一貫直営体制の一般管理費割合とを勘案して一本化した割合を算定する。

④ 利 潤

上記標準規模の資本金に対し、適正な配当可能な利潤率を算定する。

⑤ 算定対象期間

安定料金を定める見地から相当期間を考慮するものとする。この場合、上記の期間中の労務費値上り率については、一般的に行なわれている方式によるものとするが、物件費の値上りについては合理化要素を考慮して据置とする。

⑥ 近代化資金のプール化について

個々の企業の近代化努力のみを持ってでは充分とは言えないので、近代化支出の一部を中央にプールし、これに国の助成をも加えて効率的な資金運用をはかる方法を確立すべきである。

⑦ 港湾公共福利施設分担金について

港湾公共福利施設を拡充の必要があるので、資金運用効率化のための中央拠出を前提とした増額を考慮すべきである。

⑧ 下払いの確保について

A 直接作業費は全額下払いを確保するよう措置すること。

B 作業管理費と一般管理費の元請下請間の割賦割合については、個々のケースにより異なるものがあるので、個別の協議に委ねざるを得ないであろう。ただし、この場合、著しく不当と思われるものについては、個別の是正措置を考慮すること。

⑨ 認可制度の合理的運用について

専用埠頭における荷役、専用大型荷役機械を使用する荷役およびこれらに準ずるものであって、一般の基本料金により難しいものについては、特殊な料金として別途認可を受けて定めるものとし、認可制度の弾力的運用を前向きにはかるものとする。

2. 品目分類について

簡素化および明確化の基本線に則り、従来の品目を作業の形態に基づいて「撒」「包装品」「有姿」の三荷姿別に大別し、これを包括的な物資別に中分類し、これを更に荷役の難易、汚損度等を考慮して小分類する。この場合、個々の品目名は例示品目とし、記載のないものは類似貨物として処理する。

3. 適用条項、割増料金、その他の料金等の整理について

割増料金等はできるだけ整理簡素化し、可能なかぎり基本料金に組み入れるという基本線に沿って検討し、(1) 基本料金に組み入れる事項 (2) 割増料金として確定額で残す事項 (3) 割増料金として巾のあるもので残す事項 (4) 個別に協議して料金を定める事項（一種の自由料金） (5) 適用条項として残す事項 (6) その他の料金として残す事項 (7) 簡素化のため削除する事項 (8) 特殊



な料金として別途認可を受けて定め得る事項等の各項目に分けて整理する。

#### 4. 港類について

港類については、各港における貨物輸送の需要状況、労働力の需給状況等を勘案して、主として原価面に立脚して再編成を行なうべきである。この場合、広い地域範囲にわたって標準原価を算定すること等により、できるだけ分類を整理する必要がある。

この港類の再編成については、複雑な諸事情もあるので更に相当期間の調査研究をしたうえで実施に移す必要がある。

#### 5. 近時における港湾運送事業運賃、料金改訂の経過

昭和41年12月に約10%の改訂が認められたが、この改訂は当初、約30%程度の値上げを内容とした申請を行ったところ当時は①港湾運送事業の近代化に対する諸施設が打出された直後のことでもあり一部にその成果を見極めた上で本格的な料金の合理化に取り組むべきであるという意見が多かったこと。②運賃料金の全般に亘って、その体系上の基本的な問題が港湾審議会で審議されることとなっており、その結論を俟って、本格的な改訂に取り組む気構えが行政面からもでていたこと。③他方では労務賃金の上昇と、諸物価の高騰により事業の経営が悪化の傾向をたどっていること、④年末を控えて輸送需要の著増が想定されること、等の理由から、かかる緊急事態に対処するため労務賃金の高騰分を或程度考慮することにより約10%の改訂が暫定的に認められたわけである。このあとをうけて出された港湾審議会の答申という形で最終的な纏りができるとともに（社）日本港運協会は最近における港湾労働の需給関係の逼迫化は、労働力に依存の高い当業界にとって深刻な問題を引き起している。港湾労働はその作業の後進性から重労働でありかつ極めて危険度の高いものとなっているが、之に対する厚生施設等の整備は著るしく立遅れているために、低賃金と相俟って労働者の定着率が低く、また新規若年労働者の雇入れは極めて困難で、高年令者が高率を占めている。これに加えて他産業の労賃値上げは当業界に大きな影響を与え、現有労働力を維持するためには労賃の急激な上昇は避けられない事実となっている。このよう

なことから最近の物価事情と併せて当業界の企業経営が悪化の方向に急速に進展しつつあるので当界としては、過般来機械化・近代化の推進によって労務賃金上昇の経費を企業内で吸収する方針を押し進めてきたものの労務費の支出割合が高いためにその吸収力は極めて弱く、資金調達力の低いことと相俟って、その効果が全くみられないだけでなく、益々経営を圧迫するに至った。かかる現状をこのまま放置するときは、労働者の未足充等に基因する港湾の滞船状態を益々増加せしめることとなり、港湾運送の漸増には到底対処することができず、そのためわが国の経営活動に悪影響を及ぼす虞れがあり一日も早く港湾運送の円滑化を推進する必要性を痛感する。このためには現在甚しく不適正となっている港湾運送運賃、料金を合理化して、企業基盤の強化を図ることにより労働環境を改善し、労働者の確保定着を促進するとともに、機械力の導入を図り、速やかに港湾運送の能率的円滑化を推進し利用一般の要請に応える必要がある。なお、今回の料金改訂は、港湾審議会の答申及び近代化促進協議会の意見に基づいて明確簡素でかつ現実的な料金表を作成することを主眼として利用者団体と細部に亘り折衝を行った結果、妥結をみるに至ったので、本料金の改訂を申請する運びとなった次第である。

この結果、昭和43年11月2日、全国92港、約1,500事業者による平均26%の値上げをその内容とする改訂認可申請を行った次第である。之に対し当局は慎重審議の結果①港湾審議会からだされた「港湾運送料金体系の合理化に関する答申」の主旨に沿ったものであること、②利用者側も料金の合理化に応ずる構えを示し、改訂額についても、原則的に了承したこと、③港湾運送事業は、労働者の不足と労働賃金の高騰のため、著しい操業困難に直面しており、物価の抑制方針下ではあるが、或る程度の合理化は止むを得ないものがあると判断されたこと、④港湾運送事業の近代化、集約化に関する態勢の整備については、関係各方面の協力を得て一先づ、所期の成果を収めることができたこと等により、昭和43年11月16日付で認可の運びとなった次第である。

## 6. 昭和43年11月16日改訂された認可料金の種類とその改訂率

認可料金の種類	改訂率		
船内荷役料金	(揚荷) 27%	(積荷) 28.2%	平均27.6%
はしけ運送料金			20.4%
沿岸荷役料金	(戸前) 25.4%	(出入) 25.1%	平均25.3%
上屋保管料金			15.6%
公共上屋保管料金			18.6%
いかなり運送料金			14.0%
水面木材保管料金			13.5%
大型機械荷役料金			14.1%
サイロ港湾作業料金			17.4%
輸出貨物船積料金	(A表) 16.9%	(B表) 11.4%	平均14.1%
貨物陸揚料金			20.0%
貨物接統料金(神戸)	(シップーシップ) 26.8%	(ワンスランデット) 25.5%	平均26.2%
検数料金			15.1%
鑑定料金			16.7%
検量料金	(船積) 12.6%	(陸揚) 17.8%	平均15.6%
特定(特殊)料金	(新設のもの) パレタイズ貨物, 自動車専用船等		

## 7. 改訂時における労務賃金の算出根拠について

## (1) 算出根拠

労務賃金	賞 与	退 職 金	有給休暇	計	
66,977円	13,953円	5,555円	3,125円	89,610円	
法定福利費	健康保険	失業保険	厚生年金	労災保険	計
	2,380円	566円	1,650円	4,451円	9,047円
一般福利費	報 酬				

$$89,610円 \times 9\% \quad 1 \text{ヶ月当り計} \frac{8,064円}{106,721円}$$

イ 作業場における労働時間を一日8時間（休けい1時間を含む）とする。ただし作業場までの往復時間は実情により別に時間外として加算する。

ロ 労務賃金は常用労務者に対する日給月給の考え方で二日稼働とする。

ハ 労務賃金は43年3月現在の実勢を基礎とし、毎年7%アップとした場合の3年間をプールした額とする。

a 初年度62,500円 + 2年度66,875円 + 3年度71,556円 ÷ 3 = 66,977円

b 指数 (1 + 1.07 + 1.1449) ÷ 3 = 1.07163 (平均)

ニ 賞与は2.5ヶ月とする。

ホ 退職金は勤務50年で200万円とした。

ヘ 有給休暇補填費は10年勤続者を基準に休暇日数年14日で算出した。

ト 福利費を法定と一般に分け、法定は法定率により、一般は報酬の9%とした。

## (2) 船内荷役料原価算入要素

イ 1日の稼働時間 7時間（拘束8時間）

ロ 作業場との往復時間 1時間（時間外賃金支払対象）

a 賃金月額	62,500円 × 1.07163 = 66,977円（基準内賃金）	} 89,610円
賞与	66,977円 × 2.5ヶ月 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 13,953円	
退職金	66,977円 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 5,555円	
有給休暇補填費	66,977円 × $\frac{1}{25\text{日}}$ × 14日 × $\frac{1}{12\text{月}}$ = 3,125円	

時間外賃金 10,017円

1時間の賃金単価  $66,977円 \div \frac{1}{175\text{時間}} = 382円$

1時間の時間外単価  $382円 \times 1.25 = 477円$

1ヶ月の時間外賃金  $477円 \times 21\text{日} = 10,017円$

b 法定福利費

健康保険	76,000円(第31級標準報酬月額) $\times \frac{35}{1,000} = 2,660$ 円	} 9,048 円
失業保険	(66,977円+10,017円+13,953円) $\times \frac{7}{1,000} = 936$ 円	
厚生年金	60,000円(第23級標準報酬月額) $\times \frac{27.5}{1,000} = 1,650$ 円	
労災保険	(66,977円+10,017円+13,953円) $\times \frac{55}{1,000} = 5,002$ 円	
c 一般福利費	89,610円 $\times \frac{9}{100} =$	8,064円
計		117,639円

## 8. 財団法人港湾運送近代化基金について

### 設 立 趣 意 書

わが国内外の経済情勢の著しい変動並びに労働力事情等社会情勢の変化を背景として、物的流通体系の革新は、最近急速に進展しつつあるが、かかる中において、港湾運送事業者は、港湾運送近代化資金の拠出を行ない、政府は、これに関連して、財政資金の確保を図り、急速に進展する港湾運送近代化の要請に対処することとなった。

かかる情勢のもとに、このたび「財団法人港湾運送近代化基金」を設立し、港湾運送事業の近代化のための施設の整備、資金の調達、調査研究等に関する助成を行ないもって港湾運送事業の近代化に寄与せんとするものである。

(6) 前各号の事業に附帯する事業

#### 第2章 資産及び会計

##### (資産の構成)

第5条 この法人の資産は、次の各号をもって構成する。

- (1) 財産目録に記載された財産
- (2) 港湾運送事業者から拠出を受けた港湾運送近代化資金
- (3) 資産から生ずる収入
- (4) その他の収入

##### (資産の種別)

第6条 この法人の資産を分けて、基本財産及び普通財産とする。

2 基本財産は、次の各号をもって構成する。

- (1) 基本財産として、指定して寄附された財産
- (2) 理事会で、基本財産に繰り入れることを議決した財産

3 普通財産は、基本財産以外の財産とする。

##### (資産の管理)

第7条 この法人の資産は、会長が管理し、その管理方法は、理事会の議決を得て

会長が定める。

2 この法人の資産のうち基本財産は、これを処分し又は担保に供することはできない。ただし、やむを得ない理由があるときは、理事会において、出席理事の3分の2以上の議決を得、かつ、運輸大臣の承認を得て、その一部に限り処分し、又は担保に供することができる。

(経費の支弁)

第8条 この法人の経費は、普通財産をもって支弁する。

# 財団法人港湾運送近代化基金寄附行爲

## 第1章 総 則

(名 称)

第1条 この法人は、財団法人港湾運送近代化基金という。

(事 務 所)

第2条 この法人は、事務所を東京都港区に置く。

(目 的)

第3条 この法人は、港湾運送事業の近代化のための施設の整備、資金の調達、調査研究等に関する助成を行ない、もって港湾運送事業の近代化の促進に寄与することを目的とする。

(事 業)

第4条 この法人は、前条の目的を達成するため、次の事業を行なう。

- (1) 港湾運送事業の用に供する共同荷さばき施設の拡充整備に関する助成
- (2) 港湾運送事業の用に供する荷役機械の拡充整備に関する助成
- (3) 港湾運送事業の近代化に要する資金の借入れに係る債務の保証その他港湾運送事業者の経営基盤の強化施策の実施
- (4) 港湾運送事業の近代化に関する調査研究、指導等の事業に対する助成
- (5) 港湾運送近代化資金の受入及び管理

(事業年度)

第9条 この法人の事業年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(事業計画及び収支予算)

第10条 この法人は、毎事業年度開始前に、その事業年度の事業計画及び収支予算を作成し、理事会の議決を得て、運輸大臣の認可を受けるものとする。これを変更しようとするときも同様とする。

(剰余金の処分)

第11条 毎事業年度の決算において、剰余金を生じたときは、理事会の議決を得てその全部又は一部を基本財産に繰り入れるか若しくは翌年度の普通財産に繰り越すものとする。

(会計書類等)

第12条 会長は、毎事業年度終了とともに、次の書類を作成し、監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書



(2) 収支に関する決算書類

(3) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受理したときは、これを監査し、監査報告書を作成して理事会に提出しなければならない。

3 会長は、前項の書類及び報告書について理事会の承認を得た後、これを事務所に備え付けておかなければならない。

### 第 3 章 役 員

(役 員)

第 13 条 この法人に、次の役員を置く。

(1) 会 長 1 名

(2) 専務理事 1 名

(3) 理 事 2 名以内（会長及び専務理事を含む。）

(4) 監 事 2 名以内

(役員を選任)

第 14 条 会長は、理事会で互選する。

3 理事及び監事は、理事会の同意を得て会長が選任する。

4 専務理事は、会長が指名する。

4 前 3 項の役員の選任については、運輸大臣の認可を受けるものとする。

(役員の職務)

第 15 条 会長は、この法人を代表し、会務を総理する。

2 専務理事は、会長を補佐してこの法人の会務を掌理し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を行なう。

3 理事は、理事会を組織して会務を執行する。

4 監事は、民法第 59 条に定める職務を行なう。

(役員の任期)

第 16 条 役員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠により就任した役員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 役員は、任期満了後でも、後任者が就任するまでは、なお、その職務を行なうものとする。

(役員の解任)

第 17 条 役員は、次の各号の 1 に該当するときは、理事会においてその役員を解任することができる。

(1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。

(2) 職務上の義務違反その他役員たるに、ふさわしくない行為があると認められるとき

(役員報酬)

第 18 条 役員は、有給とすることができる。

2 役員の報酬は、理事会の議決を得て、会長が定める。

### 第 4 章 理 事 会

(構 成)

第 19 条 理事会は、理事をもって構成する。

(招 集 等)

第 20 条 理事会は、会長が必要と認めたとき招集し、会長がその議長となる。

2 会長は、理事の 3 分の 1 以上から又は監事から会議の目的である事項を示して理事会の請求があったときは、その請求のあった日から 30 日以内に招集しなければならない。

3 理事の招集は、会議の目的である事項、日時及び場所を示した書面をもって、開催日の 7 日前までに通知しなければならない。

(議決事項)

第 21 条 理事会においては、この寄附行為に別に定めるもののほか、次の事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算

(2) 事業報告及び収支決算

(3) その他の重要事項

(定足数等)

第 22 条 理事会は、理事総数の過半数の出席がなければ議事を開き議決することができない。

2 理事会の議事は、この寄附行為に定めるもののほか、出席理事の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(書面表決)

第 23 条 理事会に出席できない理事は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の出席理事に表決権の行使を委任することができる。この場合には、その理事は、出席したものとみなす。

(議 事 録)

第 24 条 理事会の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、議長が作成し、少なくとも次の事項を記載し、議長及び議長が指名した出席理事 2 名以上がこれに署名押印するものとする。

(1) 会議の目的である事項、日時及び場所

(2) 理事数及び出席数

(3) 議事の経過の概要及びその結果

3 前項の議事録は、事務所に備え付けて置かなければならない。

## 第 5 章 審査委員会

(審査委員会)

第 25 条 この法人に、審査委員会を置く。

2 審査委員会は、会長の諮問に応じて、この法人の行なう港湾運送事業の近代化の助成の事業の実施に関して必要な審査を行なうものとする。

3 審査委員会の委員は、学識経験者及び監督官庁の職員のうちから会長が委嘱する。

## 第 6 章 事務局

(事務局)

第 26 条 この法人に、事務局を置く。

2 事務局に関する規定は、理事会の議決を得て、会長が別に定める。

## 第 7 章 寄附行為の変更及び解散

### (寄附行為の変更)

第 27 条 この寄附行為は、理事会の議決を得、かつ、運輸大臣の認可を受けなければ変更することができない。

2 前項の議決は、出席理事の 3 分の 2 以上の多数による。

### (解 散)

第 28 条 この法人の解散については、理事会の議決を得、かつ、運輸大臣の許可をうけるものとする。

2 前条第 2 項の規定は、前項の規定は前項の議決について準用する。

### (残余財産の処分)

第 29 条 この法人の解散に伴う残余財産の処分については、理事会の議決を得、かつ運輸大臣の許可を受けるものとする。

2 第 27 条第 2 項の規定は、前項の議決について準用する。

## 第 8 章 雑 則

### (細 則)

第 30 条 この寄附行為に定めるもののほか、この法人の事業の運営上必要な細則は理事会の議決を得て、会長が別に定める。

### 附 則

1 この法人の設立当初の事業年度は、第 9 条の規定にかかわらず、設立の日に始まり、昭和 45 年 3 月 31 日に終わるものとする。

2 この法人の設立当初の事業年度の事業計画及び収支予算については、第 10 条中「毎事業年度の開始前に」とあるのは、「この法人の設立後遅滞なく」とする。

3 この法人の発起人会において、設立後役員となるべきものとして指名された者は第 14 条の規定にかかわらず、設立時において役員に選任されたものとする。

4 この法人の設立当初の役員の任期は、第 16 条第 1 項の規定にかかわらず、昭和 45 年 3 月 31 日までとする。

5 この法人の設立時における基本財産は、次のとおりとする。

金 100,000 千円

## 9. 港湾運送近代化基金の概要

- |                      |               |
|----------------------|---------------|
| 1. 44年度 財政援助(港湾運送関係) | 24億円          |
| 内「港湾運送近代化基金」関連資金     | 22億円          |
|                      | 2億円(公団、はしけ関係) |

(「港湾運送近代化基金」44年度から民間機関として発足)

- |            |          |             |
|------------|----------|-------------|
| 2. 基金固有の資金 | 事業者納付金   | 15億円        |
| 3. 財政資金    | 中小企業金融公庫 | 15億円(上屋その他) |
|            | 船舶整備公団   | 7億円(荷役機械)   |
|            |          | 22億円        |

2.3の組合せ  
資金運用条件  
納付金の損金算入  
金利等の運用条件 } 等全般の諸条件は関係省庁等で協議決定される。  
年度を追って改善される。

4. 基金の事業 ④ 事業者の借入金の債務保証  
⑤ 荷役機械の整備  
⑥ 上屋等共同荷さばき施設の整備等  
(固有の資金はできるだけ業界全般の近代化に役立つよう配分される)

項 目	予算額	整備項目 上屋等共同 荷さばき施 設の整備	荷役機械の 整備	借入金の債 務保証	計
1. 財 政 援 助 (港 運 関 係)	億円 (2.2)	億円 (15)	億円 (7)	億円	億円 (22)
2. 中小企業金融公庫		15			15
3. 船舶整備公団			7		7
小 計	(22)	(15)	(7)	0	(22)
4. 基金固有資金 (納 付 金)	(15)	5	2	8	(15)
5. 自 己 負 担		5	1		9
合 計	(37)	25	10	8	43

## 10. 港湾近代化基金の事業計画の資金計画

[基本的な考え方]

- ① 拠出金は年間15億円をメドとする。
- ② 拠出金の対象事業ごとの配分は、概ね共同荷さばき施設5億円、荷役機械3億円、その他7億円程度をメドとする。
- ③ 拠出金は地区ごとの拠出額を勘案して配分されるよう配慮する。この場合においては、3年程度の期間で考える。
- ④ 財政資金(中小公庫15億円、船舶公団7億円、計22億円)は、拠出金と

リンクさせて使用される。

- (5) 助成にあたっては近代化に積極的に努力した者を優先する。

〔共同荷さばき施設関係〕

- (1) 対象・事業協同組合の行なう共同荷さばき施設の整備

- (2) 中小公庫の融資

- ① 使途上屋その他共同荷さばき施設及び附属設備

- ② 貸付金の限度 1 組合あたり 3 億円とする。融資比率の考え方はないが概ね75%をメドとする。

- ③ 利 率 8 分 2 厘（ただし次年度以降は特利を要求する\*）

- ④ 償還期間 10年\*（据置期間 2 年を含む）

- ⑤ 担 保 出来上り担保とする\*。保証人は、基金及び組合員が連帯保証人となる。ただし基金の持分はなしとする\*\*。

注 \*いずれも中小企業庁と折衝中のものであり確定ではない。

\*\*基金及び組合員が連帯保証人となるが、持分は基金はなく、各組合員 100 %が持つという特約を結ぶものとする。各組合員相互間の割合については、case by case でとり決めさせる。

- (3) 基金の助成

- ① 用地の確保 港頭地帯における用地の確保が最大の問題であり、業界の要望も強いと考えられるので、原則として、用地の確保は基金が行なう。（買取、貸付の場合は権利金等の支払）

- ② その他の助成 基金による用地の確保が港湾管理者の条例、取扱等により困難な地区、用地の確保に要する金額が次項の限度額に満たない地区であって、限度額の範囲内での助成の増額を希望する地区等については、用地の確保に代えて（用地の確保にあわせて）、荷さばき施設の建設費についての助成を行なう。（ただし、25%以内）

助成の方法としては、さしあたり金融機関を通じての事実上の融資とする。

- ③ 助成の限度額

地区ごとに概ね（年間拋出額×3年分× $\frac{5 \text{ 億円}}{15 \text{ 億円}}$ ）により算出される額をメドとする。

#### ④ 助成金の償還

中小公庫の償還が終ったあと3年間で基金に償還させることとする。

用地を基金が取得した場合については、中小公庫の償還が終ったあと3年間で買い取らせる。この場合の買取価格は時価とする。用地を基金が借受けした場合については、同様に3年間で権利金等の肩替りをさせる。

建物等について基金が実質的な融資を行なった場合については、同様に3年間で償還させる。

#### ⑤ 助成金の金利

無利子とする（用地買取の場合は地代無料、用地借受の場合は借地料は負担させるが権利金等に対する利息は取らない。建物等に対する融資については利息については利息は取らないが銀行利子の差額は組合負担となる。）

〔荷役機械〕

#### (1) 公団との関係

公団7割（7億円）、基金3割（3億円）の共有とし、事業者に貸渡する。基金は貸渡事業者の指定を受ける。

#### (2) 貸渡条件

##### (1) 公団持分（7割）については従来と同様

基金持分（3割）については償却分＋金利分（利率2.4%程度）

実質総合金利 5.97%

注 2.4%程度の金利分により、公団持分に対する保険料（公団負担の残余分）及び集金委託料をまかなう。

##### (2) 貸渡期間 共有機械の償却期間とし、期間満了後残存簿価で買い取らせる。



- (3) 貸渡先の選定 既にこの方式による貸渡を受けている者は後順位とする。荷さばき施設、その他において基金制度を利用している者も後順位とする。
- (3) 3類港の取扱い
- (1) 3類港は基金無関係とし、公団と事業者の共有とする。
- (2) 公団における選考は、1・2類港と同列に選考するものとする。
- (4) 従来の貸渡会社、振興会社の取扱い
- (1) 貸渡会社は、基金の代行機関として活用することは可能である各港で定めるものとする。
- (2) 振興会社は、はしけ従来の機械があるので、当然残ることとなるが、基金関連分も扱う方向で考える。

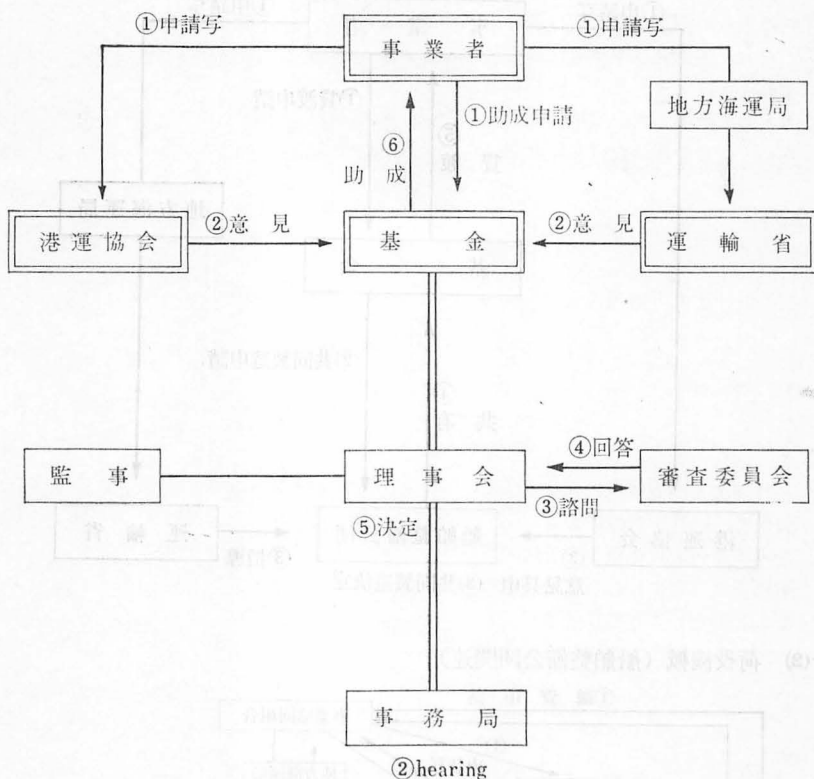


## (基本的な考え方)

1. 基金は中立的な機関とし、外部からの意見と指導によって運営される。
2. 荷さばき施設と荷役機械については、財投とリンクするので、夫々運輸省の推薦に基き、中小企業金融公庫と船舶整備公団が選衡を行うが、基本方針については、基金と充分協議する。
3. その他については運輸省、学識経験者等の代表者からなる審議委員会を設けて、ガラスばりの運営を期する。
4. 港運業界の意見は、(社)日本港運協会を通じて基金に伝達され、基金はこれを尊重する。
5. 利用者側(荷主、船社等)の意見は近促協を通じて基金に伝達され、基金はこれを尊重する。
6. 運輸省は地区段階において地方海運局、中央においては、本省が相互に連絡しつつ、夫々指導監督に当る。



## (3) その他（財投なし）



## 別添参考

(その一)

昭和44年8月25日

各 国 税 局 長 あ て

国 税 庁 長 官

港湾運送事業者が港湾運送近代化資金に充てるため財団法人港湾運送近代化基金に対して拠出する負担金の法人税および所得税の取扱いについて

港湾運送事業者が港湾運送近代化資金に充てるため財団法人港湾運送近代化基金（財団法人港湾運送近代化基金が設立される日前においては、財団法人港湾近代化促進協議会）に対して拠出する負担金の額は、その支出の日の属する事業年度または年分の損金の額または必要経費に算入することに取り扱われたい。

なお、港湾運送事業者がこの通達の日付の日の属する事業年度または年分（以下「通達年度」という。）前の事業年度または年分に拠出した当該負担金の額を仮払金等として経理している場合には、その仮払金等として経理している金額は通達年度において損金の額または必要経費への算入を認めて差支えない。

（その二）

昭和44年8月27日

財団法人港湾運送近代化基金

会 長 佐 藤 肇 殿

運輸省港湾局長

# 基金の運営について

財団法人港湾運送近代化基金は、港湾運送事業の近代化促進のため、政府をはじめ関係者の総意を背景に設立され、港湾運送事業者の拠出する多額にして、かつ、貴重な港湾運送近代化資金を管理運用するものであるから、その責務の重大性を自覚して業務運営全般にわたって公正的確を期するものとし、いささかの疑念も差しはさまれることのないよう特に役職員の綱紀の厳正の確保には最大の努力を払われたい。