
海運・港運事業関係等(資料2)<11月1~30日>

- 11/4 大港労協、定期大会で小嶋議長ら再任
「適正料金収受で魅力ある港湾労働に」
- 11/5 拡張整備が進む神戸港「KICT」(MD)
遠隔操作 RTG、第一弾の6基到着 DX化で最新鋭 CT へ
- 11/5 港運は受注産業、「ユーザーに優位性」(MD)
第2回ガイドライン検討委に議事概要
- 11/6 国交省、遠隔操作 GC 実装に意欲(MD)
- 11/6 AI や港湾ロジなど17分野に重点投資(MD)
- 11/6 適正取引ガイドライン「厳格なものに」(MD)
港湾労組、国交省・厚労省などに要望活動
- 11/6 物流倉庫議連、税制や予算で緊急決議(MD)
備蓄米放出で逸失保管料を再要望
- 11/10 6割近くが交渉テーブルにもつかない状況(SG)
日本倉庫協会 価格転嫁の実態調査結果で明らかに
- 11/10 自動車船 米入港料停止へ(海事) 10日から1年間 海運、損益改善
- 11/11 全横浜港湾、委員長に浜港労連の堀内氏(MD) 定期大会で運動方針を決定
- 11/12 自民・港湾議員連盟の総会
森山会長「港湾にいい風吹いている」高市政権の重点投資対象評価(MD)
- 11/12 港湾はサイバーセキュリティや電子化推進(MD)
重点投資17分野、総合経済対策に反映
- 11/12 港湾作業員不足を補う仕組みが必要(MD)
国交省、次世代高規格 ULT 会議
- 11/13 全倉運の年末一時金交渉は模様眺め(MD)
一部で修正回答も大きな動き見られず
- 11/14 港湾運送事業者に賃上げ施策を(MD)
自民・維新、首相に経済対策で提言
- 11/17 年末年始、従前通りの運用ルールで(MD)
全国港湾の竹内委員長、昨年度は協定違反なし
- 11/17 物流事業堅調で営業利益5.9%増(MD)
港運上場21社の中間決算
- 11/17 価格転嫁、道半ば/日倉協調査(海事)
- 11/19 全倉運の年末一時金交渉に動き(MD) 単純平均で70万円台に迫る
- 11/25 国交省港湾局と港運労使が現地視察へ(MD)
徳山下松港の遠隔操作 GC 実証
- 11/27 中央団交、日港協が19年春闘最賃に満額回答 組合は「一定の評価」も休会扱い

大港労協、定期大会で小嶋議長ら再任 「適正料金収受で魅力ある港湾労働に」

大阪港の港湾関係労組で組織する大阪港湾労働組合協議会（大港労協）が10月22～23日にかけて、大阪府池田市で第68回定期大会を開き、2025年度の運動方針を正式に決定した。

また、任期満了に伴って行われた役員の改選では、議長の小嶋敏弘氏（大港労組）が再任されたほか、副議長には藤本弘和氏（全港湾）、畠山昌悦氏（全港湾）、佐竹義昭氏（大港労組）、事務局長には三宅肇氏（全倉運）、事務局次長に住本真人（大港労協）、事務局次長兼財務部長には渡辺達也氏（検数労連）、特別幹事には河野照宣氏（全港湾）がそれ



挨拶する小嶋議長

ぞれ選任された。

大会の閉幕にあたっては、「魅力ある港湾労働を追求する上で必要な労務費を含めた価格転嫁や、適正料金の確保が出来ているとはいえない状況だ。近畿運輸局が行う事業監査でも、届け出料金違反の事業者が散見

され、行政による文書警告が出されている。荷主・ユーザー・船会社などへの料金に対して、港湾産別協定の完全履行および適正料金の完全収受を行わなければならない」などとした大会宣言を採択。

加えて、「大阪万博に関連して進められる統合型リゾート（IR）構想に対し、断固として反対の意思を表明する。IR計画は大型開発による短期的な経済効果が強調されているが、持続可能性の欠如、地域社会への悪影響、労働環境の不安定化など、多くの深刻な課題を孕んでいる」としたIR構想に対する反対決議も満場一致で採択された。

拡張整備が進む神戸港「KICT」 遠隔操作RTG、第一弾の6基到着 DX化で最新鋭CTに変貌へ

神戸港ポートアイランド(2期)の神戸港のKICT(PC-15~17、神戸国際コンテナターミナル)に3日、遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)が初めて搬入された。計画されている全12基のうち第一弾となる6基(三井E&S製)が搬入されたもの。KICTでは新たにPC14バースと背後地を借受対象に加え、2025年度末の完工を目指して拡張工事が進行中。来年1~2月には残り6基も到着する見通しで、今後、関係者との調整を進めて遠隔操作による運用を目指す。

神戸港ポートアイランドの中核的な港湾物流施設がKICTだ。商船三井が現在、山九、住友倉庫、ニッケル・エンド・ライオンズと共同でPC15~17を借受けているが、新たにPC14バースと背後地を借受対象に加えることになり、現在、拡張整備が進められている。拡張整備が完了すれば、岸壁の総延長は従来の1050mから1750mへと大幅に延伸され、ターミナル面積が約88haという日本最大級のコンテナターミナルとなる。

また、工事が完了した後は、六甲アイランドのRC4、5コンテナターミナルを三菱倉庫とともに借り受けている川崎汽船もKICTに移転する予定。拡張工事については、25年度の完工、26年度の開業を目指して急ピッチで準備が進んでいる。

一方、国交省港湾局では世界最高水準の生産性と労働環境の改善を同時に実現する「ヒトを支援するAIターミナル」の構築を目指しており、その一環として遠隔操作RTGの導入を促進している。深刻化している港湾労働者不足に対応すると同時に、大型コンテナ船の寄港増加で着岸時間が長期化する中、コンテナターミナル



神戸港のKICTに到着した遠隔操作RTG

の労働環境の改善や荷役能力の向上を図るのが狙い。

ただ、遠隔操作RTGの導入には多額の投資が必要になり、民間企業にとっては大きな負担になる。このため国交省では19年度、遠隔操作RTGとその導入に必要となる施設の整備に対する支援を行う補助事業「港湾機能高度化施設整備事業(コンテナ荷役システム高度化支援施設)」を創設した。

遠隔操作RTGの導入費、既設RTGを改良する場合の経費や必要となる施設の整備費用などを1/3以内で補助しており、これまでに名古屋港(鍋田CT)、横浜港(本牧BC)、清水港(新興津)、神戸港(PC18)に遠隔操作RTGが導入され、稼働を開始している。

KICT(商船港運)は23年度の導入事業として採択されており、合計12基の遠隔操作RTGを新規導入する計画。事業期間は23~26年度。そのKICTに第一弾となる遠隔操作RTG6基が3日、搬入された。担当者によれば、今後、来年1~2月頃に残り6基も到着する見通し。今後、関係者との調整を進め、遠隔運用の開始を目指すことにしている。

なお、KICTでは26年1月19~30日(土日を除く)にかけて、新・港湾情報システム「CONPAS(コンパス)」の試験運用が初めて行われる。順調に進めば、今年度中に常時運用を開始する予定だ。

CONPASは、貨物情報とPSカード情報、車両番号などの搬出入情報を紐付け、ゲート入場時にPSカードをリーダーで読み取ることで、自動的にTOS(ターミナルオペレーションシステム)と照合し、ゲート通過時間を大幅に短縮するとともに、搬出予約によって海コン車両の到着時間の平準化を図るシステム。拡張整備に加え、遠隔操作RTGやCONPASの導入などより、KICTはDX化された最新鋭のコンテナターミナルに生まれ変わる。

港運は受注産業、「ユーザーに優位性」

第2回ガイドライン検討委の議事概要

国土交通省港湾局は4日、10月に開いた第2回「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（座長：松田琢磨・神奈川大学経済学部教授）」の議事概要を公表した。それによると、船社や荷主団体からヒアリングをした上で、質疑応答が行われたという。国交省の調査では、近年、8割の港湾運送事業者が価格改定できていると回答している一方で、4割が十分に収受できていない状況が明らかになっているが、「港湾運送事業は受注産業で、ユーザーの優位性が存在することを前提に議論を進めてほしい」との要望が出された。

主な意見をみると、委員から「第1回の港運業界からのプレゼンでは『値上げ困難』という声が強かったが、今回は『必要に応じて対応している』という意見もあり齟齬がある」との指摘があった。これに対し、「アンケート調査によると、ここ5年で8割が価格改定できている一方、4割が十分に収受できていないという状況」と改めて説明した。

また、「港湾運送事業は需要に応じて事業を行う受注産業であり、その取引にはユーザーの優位性が存在することを前提に議論を進めていただきたい」と要望があった。

今回の委員会では日本船主協会、外国船舶協会、日本内航海運組合総連合会、日本鉄鋼連盟、日本自動車工業会、日本貿易会といった、いわゆる“港湾ユーザー”がそれぞれの立場から港湾運賃・料金に対する考えを説明した。

それを念頭に、ある出席者は「ユーザー目線では個別の荷役を効率的に行ってほしいという意見になりがちだが、港運事業者の立場では待機時間や波動性の問題も存在するため、それらを踏まえた料金の考え方を整



理していただきたい」と強調。また、「港湾運送事業法の中で差別的取扱の禁止や、公共の利益を阻害してはならないことが定められており、港運事業者側に断る選択肢はない」と訴えた。

港湾運送料金については、オブザーバーなどから「コンテナは荷主と船社間の契約であり、荷主が支払う海上運賃は市況に応じて大幅に上下するため、その中における港湾運送料金が見えてこない」と指摘された。

加えて、「コンテナ輸送の運賃交渉の場合は、まずは港運事業者と船会社の間でしっかり話をしていく必要がある」「まず荷主と船社間での海上運賃交渉があり、その後に船社と港運事業者間で荷役料金の話し合いがある。サプライチェーン上、港運事業

者にしわ寄せが集中する傾向にある」との意見があった。

一方、今回の検討会で日本鉄鋼連盟は、物流に関する会議体として物流研究会、製品物流小委員会を毎月開催していることを説明。「港湾に関しては議論が全くできていないので、深い議論を積み重ねる必要がある」としたものの、その大前提として「国交省による客観的・定量的な現状の分析による港湾事業者の窮状の構造の相互認識なしにはガイドラインの議論に進むことはできない」との見解を示した。

質疑応答で物流研究会への港湾運送事業者の参加を問われ、「相互で課題などについて状況を認識することが重要と考えており、要望があれば検討に参加いただくことは問題ない」と述べている。

また、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づく自主行動計画について問われた日本貿易会は、「業界団体として、自主行動計画に強制力を持たせることは難しく、一つの課題と認識している」と応じたという。

国交省、遠隔操作GC実装に意欲

安部局長「港湾のデジタル強化」

政府の2026年度予算案の編成に向けた動きが加速する中、国土交通省港湾局の安部賢局長は「特にデジタルについて強化していく」と述べ、遠隔操作ガントリークレーンの実装に意欲をみせた。遠隔操作ガントリークレーンの導入によって、港湾労働者の安全・安心の確保につなげる考えだ。5日に開かれた交通政策審議会・第98回港湾分科会の開会挨拶で述べた。

安部局長は、「現在、港湾局では26年度予算、25年度の補正予算について全力を挙げている」とし、▽経済成長を支える



挨拶する安部局長（5日、港湾分科会）

港湾▽安全・安心に貢献する港湾▽地域・日本の元気に貢献する港湾——の3本柱で施策を展開する方針を説明した。

その上で、「26年度は、特にデジタルについて強化していく」と強調し、「ガント

リークレーンの遠隔操作化に関する実装を進めたい」と意欲をみせた。安部局長は、今年度まで横浜港で実証が進められることに触れ、「これらの知見のもと、主要な港で労働者の安全・安心にも貢献する作業体制の確保に取り組む」と語った。

加えて、国交省港湾局がフェリー・RORO 船ターミナルで実証したシャーシ・コンテナの位置情報などを管理するシステムについても、「今まで人的作業で取り組んでいたところを、これまでの実証の知見を活かして実装し、IT化していきたい」と述べた。

AIや港湾ロジなど17分野に重点投資

首相が新会議、来夏に成長戦略を策定

政府は4日、高市早苗首相が掲げる「強い経済」の実現に向け、全閣僚による「日本成長戦略本部」の初会合を首相官邸で開いた。人工知能(AI)や港湾ロジスティクスなど17分野を重点投資対象と決定。関係閣僚と有識者で構成する「日本成長戦略会議」を設置し、官民投資の促進策を検討する。来年の夏に新たな成長戦略をまとめる方針だ。

重点投資するのは、▽AI・半導体▽造船▽量子▽合成生物学・バイオ▽航空・宇宙▽デジタル・サイバー



会議のとりまとめを行う高市総理

セキュリティ▽コンテンツ▽フードテック▽資源・エネルギー安全保障・GX▽防災・国土強化▽創薬・先端医療▽フュージョンエネルギー▽マテリアル（重要鉱物・部素材）▽港湾ロ

ジスティクス▽防衛産業▽情報通信▽海洋の17分野。造船および港湾ロジスティクスは国交相が担当する。

戦略本部の会合に出席した高市首相は「日本の供給構造を抜本的に強化して、『強い経済』を実現するための成長戦略を強力に推進していく。成長戦略の肝は、『危機管理投資』だ。リスクや社会課題に対して、先手を打って供給力を抜本的に強化するために、官民連携の戦略的投資を促進する」と述べ、積極的に財政出動を行う考えを改めて強調した。

適正取引ガイドライン「厳格なものに」

港湾労組、国交省などに要望活動

港湾労組の全国港湾労働組合連合会(全国港湾)および全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)が5日、秋年末闘争の中央行動として国土交通省や厚生労働省など関係省庁に対する申し入れ行動を行った。

霞が関の国交省前に集まった組合員を前に全国港湾の竹内一委員長は「全国から集まった皆さんこそ“主人公”であり、今日は地域での日々の奮闘を中央省庁に届ける場である」と強調。その後、国交省港湾局の担当者に対し申し入れ書を手渡した。

申し入れ書では、取引適正化のためのガイドラインの策定に向けた検討が進む中、国交省では監査業務の運用の見直しについても検討する方針を明らかにしているが、「政府の推進す



参加した組合員に挨拶する竹内委員長

る“パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ”に基づく施策を船社や荷主(団体)へ強力に推し進め、取引適正化のためのガイドラインが魅力ある港湾労働につながる、厳格なものとしてほしい」と訴えた。

さらに、国交省が昨年2月にまとめた「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会・最終とりま

とめ」で、物流の2024年問題を踏まえて内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)などの多様な輸送モードの活用を目指す方針を盛り込んでいる点について「これは3大湾港(東京湾・伊勢湾・大阪湾)に貨物を集貨し、各地方港へは内航フェリー・ROROを利用することを意味している。しかし、これまで外国航路も扱ってきた港が内航航路へ切り替えられることにより、同じコンテナ(実入り・空とも)を取り扱っても荷役料金は半減してしまう。このままでは、地方港の港湾運送事業者の事業運営に影響を与えることは明白であり、事業存続までが危ぶまれている」と指摘。内航船に関する根本的な料金見直しを行える体制を構築するよう求めた。

発行所/株式会社 マリタイムデーリーニュース社
〒101-0032 東京都千代田区岩本町 3-1-7 中村ビル2階
TEL.03-3865-2828(代) FAX.03-3865-2861

購読料: 1ヵ月/ ¥17,600
(本体価格¥16,296、消費税¥1,304)
<http://www.maritime.co.jp>

マリタイム
デーリーニュース

物流倉庫議連、税制や予算で緊急決議 備蓄米放出で逸失保管料を再要望

自民党の物流倉庫振興推進議員連盟（物流倉庫議連、浜田靖一会長）は5日、都内の自民党本部で総会を開いた。倉庫関係3団体からの要望を踏まえ、現行の倉庫税制に代わる新たな税制支援措置の導入などに加え、備蓄米放出に伴う保管倉庫への支援などを求める緊急決議を採択した。

冒頭、同議連の上野賢一郎幹事長、国土交通省の永井学政務官が挨拶。続いて、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会、全国定温倉庫協同組合がそれぞれの業界の現状を訴え、課題解決に必要な支援などを要望した。

日本倉庫協会からは藤倉正夫会長（三菱倉庫会長）が、2026年度の税制改正に関して、「いわゆる倉庫税制として2年ごとに延長を実現してきたが、現行税制の延長は認められないということで、今回は公共性の高い倉庫施設に対する支援制度の措置がなされるよう要望す



挨拶する浜田会長

る」と、新たな税制措置の導入を求めた。

また、新物効法に基づく規制的措施に関して荷主の協力の徹底を求め、「新たな商慣習として定着するようお願いする」と語ったほか、労務費などのコスト上昇分の円滑な価格転嫁の推進も要望した。

さらに、備蓄米制度に関しては全国定温倉庫協同組合との連名で、「契約期間内に在庫トン数が大幅に減少するなどした場合の補償（例えば違約金などの取り決め）について、実倉庫事業者に配慮した、実倉庫事業者を守る制度の新設」も求めた。

一方、全国定温倉庫協同組合はこれまで、備蓄米の放出により発生した逸失保管料に関する支援措置を求めてきたが、「政府からは何の支援措置も実現していない」とし、改めて今年5月の議連の総会で決議した「1万トン当たり月額750万円の逸失保管料の支援措置の実現」を要望。加えて、緊急出庫に伴う全ての追加経費の実費精算も求めた。

こうした備蓄米に関する支援について、総会に出席した農林水産省の担当者は「要望事項にかかる経費は当初の契約書に明示されていなかったものであるため、現在、財務省と協議をしながら検討している。今後、協議が整い次第、速やかに関係者に連絡する」と応じた。

要望などを踏まえ、議連は「物流倉庫のさらなる発展に向けた緊急決議」を採択。国会や政府などに対して、新たな税制支援措置の導入、備蓄米放出に伴う保管倉庫への支援などを要請していく。

Shipping Guide

25 11/10



基本発行日：祝日を除く月、水、金曜日 1部499円

発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013東京都港区浜松町1丁目2番11号(葵ビル)

TEL: (03) 3435-7470(編集)・7510(広告・スケジュール)・7630(販売・総務)

FAX: (03) 3435-7892(編集・広告・スケジュール) ☎: 0120-827-773(購読・書籍のお問い合わせ、申し込み)

(4)

SHIPPING GUIDE

Monday, November 10, 2025

6割近くが交渉テーブルにもつけない状況

日本倉庫協会

価格転嫁の実態調査結果で明らかに

日本倉庫協会は、会員事業者を対象に「価格転嫁（値上げ）の状況に関する実態調査」を公表、荷主に対して交渉テーブルにつけた割合は41%に留まっており、いまだテーブルにもつけない状況が存在している。

同調査は9月8日～26日にかけて、全会員に依頼メールを発信するウェブアンケート形式で、調査回答件数は487件だった。調査ではコスト増についても質問、コスト増を感じた企業が90%以上と、多くの事業者がエネルギー価格・人件費などのコス

ト増を実感している。また価格転嫁（値上げ）を求めるにあたり、100%求めた事業者もいれば、「求めている」との回答もあり、総じて対応は多様だった。一部の企業では「競合他社が価格転嫁をしないため、価格競争力を維持する必要がある」などを理由に転嫁を見送る企業もあった。

値上げ率は、6～10%が多数を占め、目標額についても希望額の2割以下が回答多数を占めており、目標達成には道半ばである。目標額を下回った理由に「顧客離れ

のリスクや同業者間の競争への警戒」「荷主の理解不足」などを挙げた。今後も8割以上の企業が価格転嫁を求めると回答した。

自動車船

米入港料停止へ

10日から
1年間

海運、損益改善

米通商代表部(USTR)が非米国建造自動車船を対象に導入した入港料制度は、徴収が1年間停止される見込みだ。

USTRは6日、10月30日に韓国で開催された米中首脳会談を受けて、米通商法301条に基づき中国の海事、物流、造船分野の支配に対する措置を今年10日から1年間停止する案を発表した。停止が正式に決まれば、海運会社の



自動車船事業の損益改善につながる可能性が高い。

同停止案では非米国建造自動車船に対する入港料を規定した付属書Ⅲに關しても、「停止期間中はいかなる当事者も支払

い義務を負わない」としている。米国東部標準時間で7日午後5時までパブリックコメント(意見公募)を受け付ける。

海運会社の自動車船関係者は、USTRが入港料の徴収停止案を公表したことを受けて、「正式決定はまだだが、徴収が停止されることになる」と理解している。とコメントした。支払い済みの入港料の扱いなどは不明。

日本郵船は6日発表した2026年3月期の通期業績予想に、米国の自動車船入港料による収益への影響を70億円の減益要因として織り込んだ。徴収停止が正式に決まれば、利益上振れ要因になりそうだ。

USTRは中国の海事、物流、造船分野の支配に対する措置の一環で、10月14日から非米国建造自動車船に対する入港料制度を導入。中国と

の関連性ではなく、米国が輸入する自動車運ぶ船舶が対象になるため、海運会社は困惑していた。

さらに、1航海当たりの入港料が1億円超に引き上げられたため、

自動車船事業を手掛ける海運会社は収益への影響も懸念していた。海運会社は1航海ごとの入港料は90万—150万円(約1・4億—2・3億円)に上ると試算していた。

全横浜港湾、委員長に浜港労連の堀内氏

定期大会で運動方針を決定

横浜港の港湾関係労組で構成される全横浜港湾労働組合連合会（全横浜港湾）が10日、横浜市中区の波止場会館で第14回定期大会を開き、2025年度の運動方針を正式に決定した。一方、任期満了に伴う役員改選では、德里則之委員長が退任し、新委員長に横浜港湾労働組合連合会（浜港労連）の委員長である堀内秀紀氏が選出された。

挨拶に立った德里委員長は、「世界情勢が混沌とする中、グローバルサプライチェーンは停滞し、日本を取り巻く環境も厳しくなっている。これによって、我々港湾労働者の生活は苦しくなる一方だ」とした上で、「労働組合としての社会的役割は以前に増して重要になっている」とし、産別運動の必要性を強調した。

また、港湾の人手不足を巡っては、「担い手不足で長時間労働や過重労働が常態化している。新しい人材の入職を促進するためにも労働環境の改善が第一だ」との考えを示す一方、



挨拶する堀内新委員長

「労働者人口の減少が続く中で将来的には外国人労働者の受け入れに関する議論が行われると思うが、ある意味で致し方ないと感じる部分もある」と率直な感想を述べた。

来賓として出席した全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の副委員長である遠藤一幸氏（検定労連）は、「今年の春闘を振り返ると、日本港運協会は適正料金確保、価格転嫁の促進を約束してくれた。また、国土交通省も取引適正化を図るためガイドライン策定に動いており、これは我々が春闘で頑張った成果だ」と訴えた。

港湾労働政策研究所の糸谷欽一郎副所長も「私が皆さんに言うべきことは一点だけ。闘わなければ成果は得られないということだ。そのためにも、団結を強化していく必要がある」と話した。

一方、任期満了に伴って行われた役員改選では、德里委員長が退任し、新たな委員長に堀内氏を選出。副委員長には三宅洋氏（港湾労組・再任）、石井和正氏（検数共闘・再任）、渡邊直人氏（検定地連（海事職組）・再任）、書記長に荒井一美氏（全港湾横浜支部・再任）が選任された。堀内新委員長は「諸問題の解決に向けて全力で取り組んでいきたい」と抱負を述べた。

なお、閉幕にあたっては、「山下ふ頭再開発をはじめとする港湾機能の再編、新技術導入の動きが進む中で、雇用と職域を守り、労働者の安全と権利を侵すあらゆる施策に対して断固として立ち向かう」などとした大会宣言を満場一致で採択した。

自民党・港湾議員連盟の総会

森山会長「港湾にいい風吹いている」

高市政権の重点投資対象を評価

自民党港湾議員連盟が11日、都内で総会を開いた。新政権が立ち上げた「日本成長戦略本部」で、重点投資対象分野に「港湾ロジスティクス」が盛り込まれたことについて、森山裕会長は「港湾に向けてもいい風が吹いてきている」と評価。同様に「造船」も選ばれており、「いくら船ができて港がないとどうしようもない。この二つのプロジェクトをしっかりと進めていくのが大事だ」と語った。一方、総会には2市の市長が出席。このうち小松島市（徳島県）の中山俊雄市長は、国際フィーダー航路の増便などに対応する徳島小松島港の岸壁整備の推進を訴えた。

開会にあたり森山会長は、編成作業が進む2025年度の補正予算について、「極めて大事だと認識している」と強調。6月に閣議決定された「国土強靱化実施中期計画」（26～30年度）では20兆円規模の予算を投じることを想定しており、「物価や人件費の高騰を考えれば、何としても補正予算を増やしておかなければいけない」と力を込めた。

一方、政府は4日、高市早苗首相が掲げる「強い経済」の実現に向け、全閣僚による「日本成長戦略本部」の初会合を開き、「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野として17分野を決定。その中に「港湾ロジスティクス」も盛り込まれた。

これについて森山会長は、「港湾に向けても、いい風が吹いてきている」と指摘。同様に「造船」が選ばれた中で、「造船にも非常にいい風が吹いているが、いくら船ができて港がないとどうしようもない。この二つのプロジェクトをしっかりと進めていくということが大事だ」と述べた。

国土交通省の佐々木紀副大臣の



挨拶する森山会長（11日、自民党本部）

挨拶に続き、安部賢港湾局長が港湾行政の最近の動向を説明した。国際コンテナ戦略港湾政策については、「競争力強化として、船舶の大型化などに対応した施設整備や、DX・GXを推進していく」と語った。

また、港湾関係団体の幹部が、それぞれの立場から要望などを述べた。港湾運営会社連絡協議会の中井拓志会長（横浜川崎国際港湾社長）は、「国交省と連携し、DXやサイバーセキュリティ、カーボンニュートラルポート対策など、国際戦略港湾などの機能強化につながる取り組みを推進していきたい。港湾運営会社の立場から港湾の活性化などを通じ、国民生活や経済活動を支えていく」とし、引

き続き支援を求めた。

総会には、留萌市（北海道）の中西俊司市長（留萌港）、小松島市の中山市長が出席し、地元港湾での整備促進の必要性などを述べた。このうち中山市長は、小松島市と徳島市にまたがる徳島小松島港について説明した。

同港・小松島港区の赤石地区は、外貿定期コンテナ航路や国際フィーダー航路が就航する物流拠点。世界的な自動車のEV化や半導体需要の高まりを背景に、市内外の化学企業などの増産計画を踏まえ、複数の大型倉庫が建設されるなど、急増するコンテナ貨物への対応が期待されている。

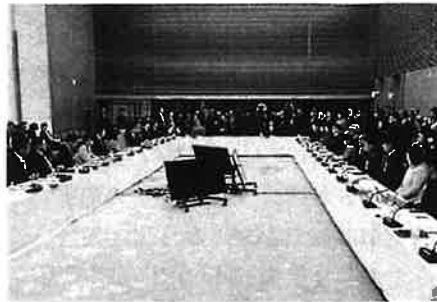
こうした状況のもと、24年度から国直轄で水深－13m岸壁（延長121m）を80m延伸する「国際物流ターミナル整備事業」が進められている。中山市長は、国際フィーダー航路の増便への対応が可能になるなど「地域を支える基幹産業の競争力強化はもとより、港湾都市としてのさらなる発展が期待される」とし、港湾整備予算の確保を要望した。

港湾はサイバーセキュリティや電子化推進

重点投資17分野、総合経済対策に反映

政府は10日、「日本成長戦略会議」（議長：高市早苗首相）を開き、総合経済対策に盛り込むべき重点施策について議論した。「危機管理投資」、「成長投資」の重点投資分野に選ばれた「港湾ロジスティクス」については、サイバーセキュリティ対策の強化、港湾関連手続きの電子化や「ヒトを支援するAIターミナル」の取り組みを推進していく。

リスクや社会課題に対し、先手を打った官民連携の戦略的投資を促進し、世界共通の課題解決につながる製品、サービスやインフラを提供することで、さらなる日本経済の成長を実現するため、政府は全閣僚で構成する「日本成長戦略本部」（本部長：高市首相）を設置。4日の初会合で



は、関係閣僚や有識者で構成する日本成長戦略会議を設置するとともに、重点投資分野（危機管理投資・成長投資）を決めた。

重点投資する17分野は▽AI・半導体▽造船▽量子▽合成生物学・バイオ▽航空・宇宙▽デジタル・サイバーセキュリティ▽コンテンツ▽フードテック▽資源・エネルギー安全保障・GX▽防災・国土強靱化▽創薬・

先端医療▽フュージョンエネルギー▽マテリアル（重要鉱物・部素材）▽港湾ロジスティクス▽防衛産業▽情報通信▽海洋。

一方、日本成長戦略会議の初会合では、17の戦略分野の危機管理投資・成長投資に関して、総合経済対策に盛り込むべき重点施策が提示された。

「港湾ロジスティクス」に関しては、港湾ターミナルオペレーションシステム（TOS）におけるサイバー攻撃への対処能力向上を通じ、港湾のサイバーセキュリティ対策を強化。また、「サイバーポート」を活用した港湾関連手続きの電子化や、「ヒトを支援するAIターミナル」の取り組みを推進することが盛り込まれた。

港湾作業員不足を補う仕組みが必要

国交省、次世代高規格ULT会議

国土交通省港湾局はこのほど、10月に開いた第1回「次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議」の議事要旨を公表した。構成員からは、内航フェリー・RORO船ターミナルの荷役効率化を図るシステムについて、車番認識率の向上など、港湾作業員の減少を背景に改良を促す意見があった。また、今年度末の策定を予定するシステムの導入に関するガイドラインについて、普及に向けた取り組みの推進を述べる構成員もいた。

物流の「2024年問題」やトラックからのCO2(二酸化炭素)排出量の削減などを背景としたモーダルシフトが求められている。

こうした中、内航フェリー・RORO船ターミナルの荷役効率化に向け、国交省港湾局は2024年度、カメラ撮影などによる技術を活用し、「入退場管理機能」「車両損傷確認機能」「シャーシ・コンテナ位置管理機能」を持つシステムを開発。昨年12月から今年3月にかけて、敦賀港・鞠山南地区のROROターミナル、大阪港・南港地区のフェリーターミナルで現地技術検証を行った。

国交省港湾局は今年度も技術検証を継続する考えで、これらで得られた知見を活かし、船社や港湾管理者を対象としたガイドラインを策定する方針。こうした検討を進める場として、「次世代高規格ユニットロードターミナル導入推進会議」を立ち上げ、先月20日に初会合を開いた。

公表された議事要旨によると、昨年度の現地技術検証結果や今年度の検証の方向性、ガイドラインの骨子について説明し、構成員からの意見を聴取したという。

主な意見をみると、システムについ



初会合の様子

て「カメラの設置位置や台数の見直しに加え、トレーラーの港湾内走行速度制限などの運用面も含めた改善が必要」と指摘された。また、「シャーシの荷繰りが必要となり、港湾労働者に余分な労力が生じるケースもある。港湾労働者のマンパワーが年々厳しくなっていることも踏まえて、今後の方向性を見出せるといい」との声があった。

また、港湾労働者不足を背景とした意見は複数上がった。「港湾作業員の人材は減少しており、早急な省人化が必要と認識している」、「車番認識率は100%にならないと、現場の港湾労働者を減らすことができない。省人化を進めるためには、システム導入だけでなく港湾（ハード）の整備も含めて一体的に取り組む必要がある」など、担い手不足を補う仕

組み作りの必要性を訴える声が多かった。

システムに関しては、カメラによって車番を撮影・認識することで入退場管理を行うが、この仕組みについては賛否両論あった。車番認識率について100%を望む声がある一方、「100%でなくても、認識できない場合のみチェックすれば良いので、認識作業量は大幅に減るのではないか。シャーシと車番の照合や画像データ、予約情報など他の情報で補うことで精度を高めることもできる」との提案もあった。

ガイドラインについては、「ガイドラインの実効性・普及のためには、長距離フェリー協会や日本旅客船組合、日本内航海運組合総連合会などの業界団体にも幅広く意見を聞き、取り組みが広まるようにしていくといい」、「車番認識率や車両追跡率を高めるための要素を、各港湾の特性と紐づけければ、ガイドラインとしてもより価値が高まるのではないか」などの意見があった。

国交省港湾局では、今年度中のガイドラインの策定を目指している。次回会合は来年1月以降に行われる見通しだ。

全倉運の年末一時金交渉は模様眺め

一部で修正回答も大きな動き見られず

全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)の年末一時金交渉は、要求提出から1カ月が経過したが、これまでのところ大きな動きは見られない。回答を保留されている単組も目立ち、一部では修正回答も提示されたが、全体的に模様眺めの状況が続いている。ただ、今月中旬以降は交渉が活発化すると予想されており、今後の成り行きが注目されている。

現在、年末一時金交渉を進めているのは、秋闘で交渉を行う33単組。中央本部が定めた統一要求基準は

「例月賃金の3.0カ月分」で、10月9日に単組が一斉に要求を提出し、同月22日に統一回答指定日を迎えている。

全倉運の中央本部が集計した最新の回答状況(11月11日現在)によると、これまでに15単組に回答が提示されており、単純平均(15単組):68万9527円(例月比2.354カ月)、加重平均(1182人):66万2038円(2.307カ月)。

同一組合の前年妥結回答との比較では、単純平均で+1万1538円(+

0.011カ月)、加重平均では+2万7881円(+0.046カ月)と、金額・例月比指数とも昨年を上回る水準だ。

また、年間型方式(春または夏に決定)ですでに年末一時金が確定している8単組を加えた全体の回答平均は、単純平均(23単組):70万2583円(同一組合の前年妥結回答比+2万0777円)・2.392カ月(+0.007カ月)、加重平均(3023人):82万8051円(+5万0452円)・2.685カ月(+0.090カ月)となっており、加重平均では80万円に到達している。

2025年 年末一時金秋年末闘争方式の回答内容

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年 年末一時金回答内容		2024年 年末一時金回答内容	
三井倉庫HD	10/22		39.6	回答保留		例月 2.97	965,963 円
川西倉庫	11/05 ②		34.0	例月 2.65	697,061 円	例月 2.4	607,337 円
東洋埠頭	10/22 ①		33.5	例月 2.40+ α	724,300 円 + α	例月 2.30+ α	682,500 円 + α
鈴江コーポレーション	調整中		32.9			例月 2.19	569,490 円
アサガミ	10/22 ①			例月 2.0		例月 2.015+ α	
東神倉庫	10/22 ①		49.2	例月 2.85	985,900 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	集約中					例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	10/22		30.9	回答延期		例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11/21		45.0	(要求・例月 1.5+ 年功)		例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/22 ①		34.0	例月 2.29	626,315 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/22 ①		35.0	冬] 例月 2.874 夏] 新 2.82		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/22 ①		40.28	例月 2.4	586,000 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	10/23		36.2	回答延期		例月 1.0+ α	
中京倉庫	10/22 ①		40.0	例月 1.750	454,840 円	例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	集約中					例月 1.749	454,686 円
東海倉庫	10/21 ①		34.0	例月 2.4		例月 2.415	
中央倉庫	調整中					例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	10/21 ①		43.9	例月 1.380	381,843 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	10/22		32.6	回答延期		例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	10/22 ①		42.4	例月 1.9		例月 1.9+ α	
大阪港鉄鋼共営埠頭	10/22 ①		39.0	例月 1.9		例月 1.9+ α	
丸二倉庫	11/06 ②	11/06	42.0	例月 2.6		例月 2.6	
大阪梱包運輸	10/22		39.7	回答延期		例月 2.5	
東洋埠頭青果センター	10/22 ①		42.1	例月 1.85+ α		例月 1.85+ α	
三井倉庫	10/22		41.0	回答保留		例月 2.85	883,408 円
日東物流	10/22		38.0	回答延期		例月 2.791	941,738 円

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年 年末一時金回答内容		2024年 年末一時金回答内容	
川西港運	集約中					例月 1.923+ α	
岡山土地倉庫	調整中					事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	10/22		39.1	回答延期		例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	10/22		34.5	回答延期		例月 2.1+ 一律 45,000	731,332 円
三井倉庫九州	集約中					例月 2.3	561,819 円
西九州倉庫	10/22		38.6	回答延期		例月 1.675+ α	
長崎倉庫	11/06 ①		31.0	例月 1.4+ α		例月 1.4+ α	

※年末一時金要求・・・秋年末闘争方式32単組、冬夏型1単組

(注) 平均年齢のうち一部単組は夏闘時

港湾運送事業者に賃上げ施策を

自民・維新、首相に経済対策で提言

政府が近くまとめる総合経済対策について、自民党と日本維新の会が11日、高市早苗首相に提言を渡した。政府は両党の提言内容などを踏まえて政府案をまとめることにしている。注目されるのは、人手不足が深刻化している物流業の適正取引環境、賃上げに両党が言及している点だ。維新は「港湾運送事業者をはじめ港湾事業を支える方々の必要・十分な賃上げ施策を実施すること」を要請しており、こうした声が政府案にどのような形で反映されるのか注目される所だ。

自民の提言では、▽物価高対策▽危機管理投資・成長投資による強い経済実現▽防衛・外交力の強化という三つの取り組みが必要だと主張。首相が「責任ある積極財政」を目指す中、「今こそ大胆、かつ実効性のある経済対策を早急に策定すべきだ」と訴えた。

国土交通・港湾関連の提言をピックアップすると、経済安全保障分野では、基金の創設を通じた建造能力の増強などにより我が国造船業の再生、サプライチェーンにおけるリスク調査、国際物流の多元化・強靱化、港湾などの重要施設のサイバーセキュリティ強化の推進を求めた。

未来に向けた投資の拡大（DX）では、サイバーポートによる港湾関連手続きの電子化、まちづくりのデジタル化をはじめインフラ・交通分野のDXを推進するよう要請。地方成長施策として、次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革を推進するため、モーダルシフトや中継輸送、自動運転トラック、物流拠点の機能強化による物流の効率化、改正物流法やトラック適正化2法を通じた商慣行の見直し、荷主・



消費者の行動変容を実現するための施策を強力に支援するよう求めている。

物流分野の人手不足対策では、持続可能な産業の維持発展に向けた担い手の確保・育成が喫緊の課題である建設業や物流業に関して、賃金の原資となる労務費の行き渡りの実効性確保による賃上げ、生産性向上に向けた環境整備を推進するよう提言。インフラ・交通分野（建設、鉄道、自動車運送・海運・造船、港湾運送など）における人材の確保・育成や生産性向上を推進するよう提

言した。

一方、維新の提言は、行財政改革や物価高対策、さらに社会保障改革、経済成長戦略、国土強靱化などが柱。国土強靱化では、インフラ整備・機能強化の必要性を強調。その上で、「港湾運送事業者、港湾建設事業者および海運事業者ら港湾事業を支える方々の必要・十分な賃上げ施策を実施すること」を求めた。同時に、AIターミナルおよびサイバーポートを積極的に展開するなど、生産性向上に関する施策を実施するよう要求している。

さらに、船舶大型化への対応の整備をはじめとする国際戦略港湾の競争力確保を実施し、▽我が国港湾への国際基幹航路の寄港数を維持・拡大する施策を実行すること▽国際トランシップ貨物の集貨および内航フィーダー網の拡充に向けた支援を実施すること▽従来のバース単位の整備から、最低でも岸壁長1km以上を一体的に使用できる国際標準の大規模高規格コンテナターミナル整備に向けた事業を推進すること——を要請している。

年末年始荷役、従前通りの運用ルールで

全国港湾の竹内委員長、昨年度は協定違反なし

今年度の年末年始例外荷役（2025年12月31日～26年1月4日、元旦を除く）を巡る日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の港運労使による交渉は、異例の長時間交渉の末、10月9日にようやく合意に達した。昨年度は労使協議が整わず23年ぶりに途絶えたものの、今年は2年ぶりに復活する。紆余曲折があった交渉について、全国港湾の竹内一委員長に振り返ってもらった。



——夏からスタートしていた年末年始例外荷役を巡る労使交渉がようやく合意した。改めて経緯を教えてほしい。

昨年は11月に入っても日港協との協議が整わず、結果として23年ぶりに年末年始荷役の実施を見送ることになった。ただ、社会的な影響があったと認識しており、今年は春闘段階から課題と取り上げ、「早い段階で結論を得る」との方針で労使が一致していた。このため、これまで船社からの要請を受けて労使交渉が始まっていたが、今年は要請を受ける前の7月段階から交渉を開始した。

我々は、「今年も基本的に休日とする」との基本方針を持ちつつ、出勤者への精励金・割増賃金を含めた500%支給を要求。船社の配船スケジュールも考慮し、遅くとも9月中旬に結論を得たいと考えていた。

ところが、精力的に折衝を重ねたものの、労使の溝を埋めることができず、業側から受けた条件も変化がな

かったため、一度は2年連続の見送りも検討した。業側は、昨年度に年末年始例外荷役が実施されなかったことが「不稼働を認めたわけではない」と訴え、「日本の港の灯を絶やさない」ため、原則として4日間（12月31日～1月4日、元旦を除く）すべて稼働させたいと要請してきた。

しかし、港湾の人手不足が深刻化する中で我々も「港湾労働に魅力を感じない若者が増え、人手不足も常態化している。年末年始は日本の文化として休暇を確保するべきだ」と強調し、12月31日・1月2日は不稼働、1月3日・4日を稼働したいと提案した。

その結果、業側がフルオープン協定を踏まえ、再び4日間の稼働を主張してきたが、「個人ごとに2日以内の稼働に制限することで、休暇と稼働の両立を図ることができるのではないか」と提案してきたので内部検討した結果、今年度の年末年始例外荷役を実施することで合意した。

これから荷役申請が始まると思う

が、基本的な運用ルールは一昨年の状態、つまり従前通りとする考えだ。地区労使の協議や調整を前提とし、余程の疑義が生じない限り、中央が改めて審査や確認をすることは基本的にない。

——その運用ルールについて、昨年度は年末直前になって組合が手続きを変更したことで混乱が生じたと聞いている。

昨年度の年末年始例外荷役に関しては、経過はどうあれ、全て休日とすることとなったことから、ライフラインに係る緊急貨物に限って荷役をすることとなった。したがって、コンテナ船など通常の本船や貨物は扱わないことで対応してきた。しかし、組合の調査では1件の実施が確認されたが、その後の調査で中央労使の議事録確認に対する理解に「齟齬」があったことが原因だとわかり、結果として協定違反はなかったと結論付けた。今後はこうした「齟齬」や混乱が起らないよう気を引き締めて対応していきたい。

港運上場21社の中間決算

物流事業堅調で営業利益5.9%増

19社が増収、5社は通期上振れ

港湾運送関連上場21社の2025年4～9月期(中間)連結決算(一部非連結)が出そろった。多くの企業で主力の物流関連事業を伸ばしていることもあり、21社合算の売上高は前年同期比3.8%増の1兆2123億円となり、本業の儲けを示す営業利益も合算で5.9%増の889億円と堅調に推移した。中間決算の状況を踏まえ、6社が通期予想を見直したが、このうち5社が上方修正している。これにより第1四半期時点の見通しと比べると、合算の売上高は約47億円増、営業利益も約10億円増とそれぞれ引き上げられている。

本紙では、10月15日で上場廃止となった日新を除く21社を対象に業績データを集計した。それによると、21社合算の売上高は3.8%増の1兆2123億4000万円。21社のうち19社が増収となった。減収となった2社もともに0.1%減のため、ほぼ前年並みの水準だった。

売上高の上位5社をみると、1位＝山九(3155億3900万円/5.5%増)、2位＝三井倉庫ホールディングス(1470億0900万円/6.0%増)、3位＝上組(1465億1600万円/6.4%増)、4位＝三菱倉庫(1361億1600万円/0.9%増)、5位＝住友倉庫(966億9000万円/1.5%増)で、いずれも増収となった。

増収となった19社について増加率が大きい順では、1位＝櫻島埠頭(11.8%増)、2位＝大東港運(7.4%増)、3位＝伊勢湾海運(6.5%増)、4位＝上組(6.4%増)、5位＝三井倉庫ホールディングス(6.0%増)となっている。

営業利益は21社合算で5.9%増の889億3600万円だった。21社のうち17社が増益となり、このうち12社が2桁以上の大幅な減益となった。

営業利益額の上位5社をみると、1位＝山九(205億5900万円/2.6%増)、2位＝上組(192億9200万円/14.3%増)、3位＝三井倉庫ホールディングス(116億2800万円/22.9%増)、4位＝三菱倉庫(75億4100万円/16.2%減)、5位＝丸全昭和運輸(75億1800万円/9.3%増)で、上組と三井倉庫ホールディングスは2桁の伸び率をみせた。

増益となった17社について増加率が大きい順にみると、1位＝タカセ(131.0%増)、2位＝櫻島埠頭(104.9%増)、3位＝東洋埠頭(58.0%増)、4位＝大東港運(45.7%増)、5位＝トレーディア(39.8%増)と続いた。

21社合算の純利益は30.3%増の956億1800万円だった。16社が増益となっており、このうち13社が2桁以上の伸び率となった。特に政策保有株式の縮減を進める三菱倉庫が利益を伸ばしたことが3割増につながったとみられる。

純利益額の上位5社をみると、1位＝三菱倉庫(328億5100万円/100.8%増)、2位＝上組(152億4500万円/12.8%増)、3位＝山九

(135億0700万円/2.1%増)、4位＝住友倉庫(69億円/33.8%増)、5位＝丸全昭和運輸(59億8000万円/1.5%増)と続く。

増益となった16社について伸び率の大きい順では、1位＝タカセ(167.0%増)、2位＝リンコーコーポレーション(120.1%増)、3位＝櫻島埠頭(110.4%増)、4位＝三菱倉庫(100.8%増)、5位＝トレーディア(84.3%増)と続いている。

通期業績予想については6社(山九、三井倉庫ホールディングス、上組、三菱倉庫、濫澤倉庫、伊勢湾海運)が見直した。このうち三菱倉庫は米通商政策の影響で米子会社のキャバリエ社が苦戦を強いられたことから下方修正したが、残りの5社は想定を上回る上期業績などを踏まえ、見通しを引き上げている。

これによって合算の売上高は第1四半期発表時の2兆4323億9900万円→2兆4370億9900万円、営業利益は1723億8300万円→1733億6300万円、当期純利益が1622億4300万円→1713億3300万円へと、いずれも上振れする。

【21 社の 2026 年 3 月期第 2 四半期連結決算】

単位: 百万円 (未満は切り捨て)、%

社名	売上高/営業収益			営業利益			四半期純利益		
	前年同期	前期比		前年同期	前期比		前年同期	前期比	
山九	315,539 (299,098	5.5%)		20,559 (20,038	2.6%)		13,507 (13,231	2.1%)	
三井倉庫HD	147,009 (138,672	6.0%)		11,628 (9,459	22.9%)		5,589 (5,847	-4.4%)	
上組	146,516 (137,656	6.4%)		19,292 (16,875	14.3%)		15,245 (13,519	12.8%)	
三菱倉庫	136,116 (134,890	0.9%)		7,541 (8,995	-16.2%)		32,851 (16,359	100.8%)	
住友倉庫	96,690 (95,286	1.5%)		5,424 (6,368	-14.8%)		6,900 (5,157	33.8%)	
丸全昭和運輸	72,239 (71,237	1.4%)		7,518 (6,881	9.3%)		5,980 (5,892	1.5%)	
日本トランスシティ	62,117 (61,625	0.8%)		4,285 (4,035	6.2%)		3,213 (3,193	0.6%)	
名港海運	40,605 (40,235	0.9%)		3,206 (2,974	7.8%)		2,899 (2,483	16.8%)	
澁澤倉庫	40,045 (39,589	1.2%)		2,178 (2,678	-18.7%)		3,285 (2,645	24.2%)	
伊勢湾海運	28,780 (27,030	6.5%)		1,841 (1,345	36.9%)		1,177 (1,273	-7.6%)	
ケイヒン	25,398 (24,911	2.0%)		1,849 (1,510	22.4%)		1,365 (1,099	24.1%)	
東海運	19,662 (19,688	-0.1%)		213 (283	-24.6%)		166 (248	-33.0%)	
東洋埠頭	18,572 (17,537	5.9%)		781 (494	58.0%)		672 (468	43.5%)	
東陽倉庫	14,935 (14,449	3.4%)		665 (593	12.1%)		899 (694	29.5%)	
川西倉庫	13,147 (12,731	3.3%)		590 (543	8.8%)		344 (352	-2.4%)	
大東港運	9,036 (8,411	7.4%)		543 (372	45.7%)		393 (301	30.2%)	
トレーディア	8,223 (8,181	0.5%)		151 (108	39.8%)		271 (147	84.3%)	
リンコーコーポレーション	6,863 (6,652	3.2%)		180 (148	21.7%)		390 (177	120.1%)	
大運 (非連結)	4,474 (4,313	3.7%)		194 (151	29.1%)		175 (187	-6.2%)	
タカセ	4,150 (4,156	-0.1%)		87 (37	131.0%)		61 (23	167.0%)	
櫻島埠頭	2,224 (1,988	11.8%)		211 (103	104.9%)		236 (112	110.4%)	
21 社合計	1,212,340 (1,168,335	3.8%)		88,936 (83,990	5.9%)		95,618 (73,407	30.3%)	

※カッコ内は 25 年 3 月期第 2 四半期の実績とその対比

【2026 年 3 月期 (通期) 業績予測】

単位: 百万円 (未満は切り捨て)、%

社名	売上高/営業収益			営業利益			当期純利益		
山九	624,500 (606,791	2.9%)		42,000 (43,945	-4.4%)		30,000 (30,747	-2.4%)	※
三井倉庫HD	294,000 (280,742	4.7%)		21,500 (17,831	20.6%)		10,500 (10,040	4.6%)	※
上組	287,100 (279,182	2.8%)		35,000 (33,095	5.8%)		29,400 (26,935	9.2%)	※
三菱倉庫	280,000 (284,069	-1.4%)		16,000 (20,310	-21.2%)		45,000 (31,864	41.2%)	※
住友倉庫	197,000 (193,398	1.9%)		12,000 (13,275	-9.6%)		17,400 (20,065	-13.3%)	
丸全昭和運輸	153,000 (144,572	5.8%)		16,000 (14,648	9.2%)		12,000 (9,804	22.4%)	
日本トランスシティ	126,000 (124,765	1.0%)		7,500 (7,805	-3.9%)		5,800 (6,041	-4.0%)	
名港海運	81,000 (81,485	-0.6%)		5,900 (6,271	-5.9%)		5,200 (5,380	-3.3%)	
澁澤倉庫	80,000 (78,620	1.8%)		4,200 (4,668	-10.0%)		5,500 (4,908	12.0%)	※
伊勢湾海運	57,000 (55,739	2.3%)		3,350 (3,096	8.2%)		2,450 (2,663	-8.0%)	※
ケイヒン	51,000 (50,452	1.1%)		3,150 (2,898	8.7%)		2,200 (2,188	0.5%)	
東海運	42,299 (39,399	7.4%)		773 (688	12.5%)		563 (578	-2.5%)	
東洋埠頭	38,000 (35,100	8.3%)		1,300 (1,155	12.5%)		1,000 (1,124	-11.1%)	
東陽倉庫	29,500 (29,186	1.1%)		1,250 (1,241	0.7%)		1,300 (1,495	-13.1%)	
川西倉庫	27,300 (25,542	6.9%)		1,120 (1,027	9.0%)		760 (746	1.8%)	
大東港運	17,500 (16,761	4.4%)		920 (660	39.2%)		670 (617	8.5%)	
トレーディア	16,800 (16,646	0.9%)		320 (253	26.3%)		280 (267	4.6%)	
リンコーコーポレーション	13,500 (13,542	-0.3%)		390 (473	-17.7%)		590 (526	12.0%)	
大運 (非連結)	8,800 (8,672	1.5%)		260 (243	6.7%)		280 (269	3.9%)	
タカセ	8,600 (8,345	3.1%)		200 (79	151.8%)		180 (155	16.1%)	
櫻島埠頭	4,200 (4,338	-3.2%)		230 (203	13.3%)		260 (232	11.6%)	
21 社合計	2,437,099 (2,377,346	2.5%)		173,363 (173,864	-0.3%)		171,333 (156,644	9.4%)	

※ 26 年 3 月期通期連結決算 (24 年 4 月 1 日～25 年 3 月 31 日) の業績予測

※カッコ内は 25 年 3 月期連結決算実績 (24 年 4 月 1 日～25 年 3 月 31 日) とその対比

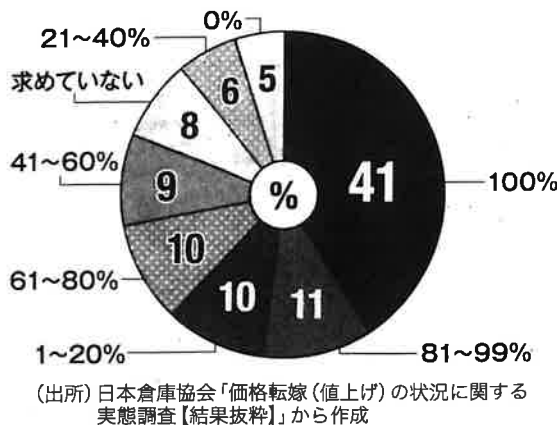
表右側の※は通期予想を修正した企業

価格転嫁、道半ば

日倉協調査

日本倉庫協会が会員事業者を対象に実施した価格転嫁（値上げ）に関するアンケート調査によると、価格転嫁を求めた荷主の全てが交渉に応じたとは回答した事業者の割合は約4割にとどまった。料金項目別の値上げの目標額に対して達成できた割合は「100%」との

価格転嫁を求めた荷主企業総数（100%）に対して、交渉のテーブルにつけた荷主の割合



「全荷主と交渉」4割

値上げ、目標の2割以下

回答が41%で最多だった「0%」は5%、そもそも「求めているない」は8%（グラフ）に上った。「1~20%」も10%、「21~40%」も6%などとなっており、いまだに交渉に応じてもらえない状況があることがうかがえる。

荷主企業総数に対して「20%」が各料金で2割と最多だった。それ以外にはばらつきがあったが、「0%」が保管料、荷役料、運送料で約1割、その他料金で25%に上った。

目標を下回った理由は「顧客離れのリスクや同業者間の競争への警戒」「荷主の理解不足」とする回答が多かった。

事業者は燃料費、人件費、資材費、運送費などさまざまな費用の上昇を感じている。今後については8割以上が価格転嫁を求めると回答した。日倉協は「引き続き動向を注視し、行政機関などと連携して価格転嫁が進む環境改善に向けた対応策を検討していく」としている。

調査は9月8~26日に実施した。対象期間は2024年4月~25年3月。回答件数は487件。回答事業者の規模は資本金3億円以下が83%、3億円超が18%、従業員数300人以下が82%、300人超が18%。

値上げの目標額に対して達成できた割合は、「1

全倉運の年末一時金交渉に動き

単純平均で70万円台に迫る

全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）の年末一時金交渉は、統一指定回答日から1カ月が経とうとする中でようやく動きが見え始めた。

年末一時金交渉を進めているのは、秋闘で交渉を行う33単組。中央本部が定めた統一要求基準は「例月賃金の3.0カ月分」で、10月9日に一斉に要求を提出、同月22日に統一回答指定日を迎えている。ただ、全体的に模様眺めの状況が続いていたが、12月突入の前に修正回答が出始めて

いるもの。

全倉運の中央本部が集計した最新の回答状況（11月17日現在）によると、これまでに20単組に回答が提示されている。回答額平均は、単純平均（20単組）：69万5567円（例月比2.372カ月）、加重平均（1497人）：67万5086円（2.339カ月）となっており、一週間前の集計に比べて両平均ともやや上昇した。

同一組合の前年妥結回答との比較では、単純平均で+1万0334円（+

▲0.001カ月）、加重平均で+2万3325円（+0.027カ月）と、金額ベースでは昨年を上回っている。

また、年間型方式（春または夏に決定）で既に年末一時金が確定している8単組を加えた全体の回答平均は、単純平均（28単組）：70万4566円（同一組合の前年妥結回答比+1万8267円）・2.398カ月（▲0.001カ月）、加重平均（3338人）：81万8237円（+4万6130円）・2.664カ月（+0.077カ月）となっている。

2025年 年末一時金秋年末闘争方式の回答内容

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年 年末一時金回答内容		2024年 年末一時金回答内容	
三井倉庫HD	10/22		39.6	回答保留		例月 2.97	965,963 円
川西倉庫	11/11 ③	11/12	34.0	例月 2.67	702,322 円	例月 2.4	607,337 円
東洋埠頭	10/22 ①		33.5	例月 2.40+ α	724,300 円 + α	例月 2.30+ α	682,500 円 + α
鈴江コーポレーション	11/07 ①		32.9	例月 2.19		例月 2.19	569,490 円
アサガミ	10/22 ①			例月 2.0		例月 2.015+ α	
東神倉庫	10/22 ①		49.2	例月 2.85	985,900 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	集約中					例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	10/22		30.9	回答延期		例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11/21		45.0	（要求・例月 1.5+ 年功）		例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/22 ①		34.0	例月 2.29	626,315 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/22 ①		35.0	冬] 例月 2.874 夏] 新 2.82		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/22 ①		40.28	例月 2.4	586,000 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	10/23		36.2	回答延期		例月 1.0+ α	
中京倉庫	10/22 ①		40.0	例月 1.750	454,840 円	例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	集約中					例月 1.749	454,686 円
東海倉庫	11/06 ②	11/06	34.0	例月 2.41		例月 2.415	
中央倉庫	調整中					例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	10/21 ①		43.9	例月 1.380	381,843 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	11/13 ①		32.6	例月 2.37	653,507 円	例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	10/22 ①		42.4	例月 1.9		例月 1.9+ α	
大阪港鉄鋼共営埠頭	10/22 ①		39.0	例月 1.9		例月 1.9+ α	
丸二倉庫	11/06 ②	11/06	42.0	例月 2.6		例月 2.6	

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年 年末一時金回答内容		2024年 年末一時金回答内容	
大阪梱包運輸	11/14 ①		39.7	例月 2.50		例月 2.5	
東洋埠頭青果センター	10/22 ①		42.1	例月 1.85+ α		例月 1.85+ α	
三井倉庫	10/22		41.0	回答保留		例月 2.85	883,408 円
日東物流	11/13 ①	11/13	38.6	例月 2.723	929,298 円	例月 2.791	941,738 円
川西港運	集約中					例月 1.923+ α	
岡山土地倉庫	調整中					事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	10/22		39.1	回答延期		例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	10/22		34.5	回答延期		例月 2.1+ 一律 45,000	731,332 円
三井倉庫九州	11/10 ①		34.8	例月 2.2	561,818 円	例月 2.3	561,819 円
西九州倉庫	10/22		38.6	回答延期		例月 1.675+ α	
長崎倉庫	11/06 ①		31.0	例月 1.4+ α		例月 1.4+ α	

(注) 平均年齢のうち一部単組は夏開時

※ 年末一時金要求・・・秋年末開争方式32単組、冬夏型1単組

国交省港湾局と港運労使が現地視察へ

徳山下松港の遠隔操作G C実証

JFEエンジニアリングが徳山下松港（山口県）で実施しているガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発実証について、国土交通省港湾局、それに日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の港運労使が12月8日に現地視察を行う。港湾荷役の新技術開発を行政と港運労使が揃って視察するのは初めてのことだ。

国交省港湾局では、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現を目指し、AIなどを活用したターミナルオペレーションの最適化、遠隔操作RTG導入の促進などに取り組んできた。

この取り組みを深化させ、CTでのさらなる生産性向上と労働環境改善に向けた技術開発を推進するた

め、2023年度に「港湾技術開発制度」を創設し、民間から技術開発課題を公募。採択した課題について、国の委託研究開発として集中的に研究開発（原則3年以内）を推進している。

第1回公募（23年3～4月）で計6件が採択されたが、このうちの1件が、JFEエンジニアリングが単独で実施する「ガントリークレーンの遠隔操作化」に関する技術開発だ。

高所運転室内でのオペレーターの前屈姿勢を伴う長時間操作といった身体的負担を軽減するための遠隔操作化と、荷役の安全性を高める操作支援を開発するもの。

一方、遠隔操作卓からの実機操作にあたって同社では、港運労使に実験内容を申請。労使協議の結果、今年7月末に了承されている。実証には徳山下松港・7号岸壁に据え付

けられている1号クレーン（13列5段）を使用する。カメラやセンサー、三次元センサー（LiDAR）を取り付け、安全対策機能の動作確認、遠隔操作卓から実機操作することで通信機能の確認などを行う。

実証試験は来年2月ごろまで続けられる予定。実証では港湾荷役事業者が運転するが、実際の荷役では実施せず、ダミーの空コンテナを使用する。船舶なし・船舶あり（借用、内航船）の比較も行う予定。

なお、JFEエンジニアリングと横浜川崎国際港湾会社（YKIP）では、横浜港・南本牧埠頭で遠隔操作可能な大型ガントリークレーンの開発に向け、国内で初めて実証実験を行っている。国内最大級のガントリークレーン1基（24列9段対応）にカメラやセンサーを取り付け、映像やデータを取得し、それを解析することで今後の開発に活かす。

中央団交、日港協が19年最賃に満額回答

組合は「一定の評価」も休会扱い

日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）は26日、都内で中央団交を開催した。産業別最低賃金（産別最賃）を巡る行政訴訟で日港協の請求が却下されたことを踏まえ、組合が改めて2019年当時の要求に回答するよう求めているもの。これに対して日港協は、18万4500円の要求に満額回答した。日港協が控訴審を控える中で制度賃金について回答したことに「一定の評価ができる」（全国港湾・竹内一委員長）としたが、今後も制度賃金の回答をするのかとの組合の問いには「回答を持ち合わせていない」としており、中央団交は「休会」とされ、今後も折衝を続けていくことになった。

港運労使間で懸案となっている制度賃金（産業別最低賃金）の回答を巡っては、東京都労働委員会の救済命令を不服として日港協が国を相手取り命令の取り消しを求めて裁判

を提起していたが、東京地方裁判所が9月16日、「正当な理由のない団体交渉拒否に該当する」として原告の請求を棄却。同時に「独占禁止法に抵触するおそれがあるとの理由で回答を拒否してはならず、誠実に応じなければならない」とした緊急命令も発した。

判決を受けて港湾労組は、「中断している制度賃金交渉を再開して誠意ある対応を望みたい」とし、日港協に中央団交の開催を申し入れ、19年2月19日付で申し入れた産別最賃に関する要求について、誠実に回答した上で、25春闘の産別最賃引き上げ要求に誠意をもって回答するよう求めている。

26日の中央団交は、3回の休会を挟むなど白熱した議論が交わされたが、日港協は「19年2月19日付の要求（18万4500円）に応じる」とし、満額回答した。控訴審を控える係争中の案件で日港協が回答したことには組合関係者からも驚きの声があがったが、加えて「地裁判決を受

け止め、誠意を持って履行する」と応じた。

ただ、課題もある。5年前の産別最賃要求は、その後の賃上げですでにクリアされている水準で、組合は「25年要求（22万円）には応じてくれなかった」と不満を示した。

さらに、組合が「今回制度賃金の回答をしたのなら、なぜ控訴したのか。取り下げて正常な労使関係の中で中央団交を行うべきだ」と訴えたが、この問いかけには言及しなかった。

その後、今回の中央団交は「休会」とされ、制度賃金問題を巡って引き続き交渉を行っていくことを確認した。

中央団交終了後に取材に応じた竹内委員長は「今日の中央団交は争議通告の一手手前まで行ったが、19年の最賃に満額回答したことを評価したい」と述べた。一方で「控訴を取り下げるべきだ」と重ねて強調。「今日の回答を持ち帰って内部検討したい」と話した。