
海運・港運事業関係等(資料2)<8月1~31日>

- 8/4 徳山下松港で遠隔操作 G クレーン実証(MD)
JFE 港運労使が了承、操作卓から実機稼働
- 8/4 米関税で運賃下落、最終利益 89%減(MD)
ONE の第 1 四半期決算、通期見通し下方修正
- 8/4 6 社で「内航コンテナ船協会」を設立(MD)
- 8/5 国交省港湾経済課長・末満章悟氏「港湾運送事業を 持続可能なものに」(MD)
- 8/6 大手 3 倉庫の第 1 四半期、三井倉庫 HD が大幅増益(MD)
業績に濃淡、住友倉庫は計画通り進捗
- 8/6 港運料金の届け出「厳格な審査を」有識者検討会で 交運労協が要望(MD)
- 8/7 全倉運、定期大会で運動方針決定へ(MD)
適正な賃金カーブの保持目指す
- 8/8 全港湾、外国人「環境整備を条件に了承」(MD)
運動方針の補強案、定期大会で決定へ
- 8/8 特定事業資産の買換特定延長を要望(MD)
日港協、26 年度税制改正要望
- 8/19 横浜市、山下開発で市民検討会 9 月に初開催、対面で意見聴取(MD・海事)
- 8/20 港運上場 22 社の第 1 四半期
物流事業が堅調、営業利益 14%増(MD)
- 8/20 全国 93 港、上半期の外貿コンテナ 3.9%増(MD)
- 8/20 港湾運送は 90 割れ、普通倉庫が続伸(MD)
- 8/22 全国港湾 外国人労働者「雇用に反対しない」(MD)
- 8/25 年末年始例外荷役「基本的に休む」(MD)
全国港湾の 2025 年度運動方針案
- 8/26 日港協は検査廃止を主張も進展得られず(MD)
- 8/27 国交省・26 年度予算概算要求。
遠隔操作ガントリークレーン補助を創設(MD)
- 8/27 全国港湾の竹内委員長「年末年始 9 月に結論」(MD)
- 8/29 価格転嫁率 39.4%で調査開始以来最低(MD)
帝国データバンク「転嫁は頭打ちの可能性も」
- 8/29 経産省、価格転嫁・取引適正の継続呼び掛け(MD)
- 8/29 地方港、人手不足が深刻化(海事)

JFEエンジニアリング

徳山下松港で遠隔操作Gクレーンの実証

港運労使が了承、操作卓から実機稼働

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）の港運労使は7月31日、徳山下松港（山口県）でJFEエンジニアリングが実施を計画しているガントリークレーンを遠隔操作化する技術開発実証について了承した。実証の内容は明らかにされていないが、既存のクレーン（13列5段）にカメラやセンサーを取り付けるなど改造し、遠隔操作卓から実機を操作することでセンサーの働きや通信状況を検証するとみられる。今夏にも工事を行い、秋ごろから実証を開始する計画のようだ。

国土交通省港湾局では、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6件が採択されたが、この中には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」に関する技術開発も含まれている。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。開発期間は23～25年度となっている。



徳山下松港

一方、開発実証とはいえ、遠隔操作卓から実機を操作する計画であることから、同社では港運労使に申請。協議の結果、7月31日に了承されたもの。開発実証の詳細は明らかにされていないが、徳山下松港の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）を取り付けた上で、安全対策機能の動作などを確認するほか、遠隔操作卓から実機操作することで通信機能などを確認する。

例えば、注意エリア（吊荷落下時の影響範囲）や危険エリア（吊荷下）にいる作業員を検知したことが遠隔操作室に通知される機能などを開発するとみられる。また、カメラなどで

コンテナ船上のコンテナ積型状を検出して視覚的に把握し、遠隔操作室のモニターに表示。これによってスプレッド移動経路の判断を支援する。

今夏にも工事を行い、試運転を開始。早ければ秋から実証試験を開始し、来年2月ごろまで続ける。実証では港湾荷役事業者が運転するが、実際の荷役は実施せず、ダミーの空コンテナを使用。船舶なし・船舶あり（借用、内航船）の比較も行う。

JFEエンジニアリングと横浜川崎国際港湾会社（YKIP）は既報の通り、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うと発表している。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開発に活かすもの。徳山下松港で実証に使うガントリークレーンが比較的小型であることから、大型クレーンを使って実施する補完的な実証と位置付けられている。

ONEの1Q決算

米関税で運賃下落、最終利益89%減

通期見通し下方修正

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）の第1四半期（4～6月）業績は、税引き後利益が前年同期比89%減の8600万ドル（約129億円）と大幅な減益となった。新造船の供給圧力や米国の関税政策の影響により運賃市況が下落したことが影響した。米中間の関税引き下げ合意を受け、北米向けのスポット運賃が一時的に上昇したものの、利益貢献は限定的だった。こうした状況を受け、通期の税引き後利益は7億ドルへと修正。米関税政策の影響がない場合を仮定した期初予想の11億ドルから大幅に下方修正されている一方で、影響がある保守的なシナリオで想定した2億5000万ドルからは大きく引き上げられている。

ONEが1日に発表した第1四半期決算によると、売上高は4%減の40億4900万ドル、EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が49%減の6億1600万ドル、EBIT（金利・税引き前損益）が94%減の3800万ドル、税引き後利益が89%減の8600万ドルだった。

荷動きは米国による4月の相互関税発表に伴い減速したが、米中が5月に90日間の関税引き下げに合意したことで増加に転じた。一方、運賃市況は新造船の供給圧力と米国の関税政策の影響により下落。5月の米中間の関税暫定引き下げを受け、北米向けのスポット運賃市況が一時的に上昇したものの、第1四半期の利益貢献は限定的だった。

株主である商船三井が1日に開いた決算会見で、同社の濱崎和也専務執行役員は「第1四半期は（市況や荷動きが）かなり荒い動きをした」と振り返った。

税引き後利益（8600万ドル）を前年同期（7億7900万ドル）と比較すると、積み高の増加により1億3800万

ドルを積み上げたものの、運賃の下落に伴い3億1000万ドル押し下げ。船舶費用などの増加で運航費が3億2200万ドル悪化した。

主要航路別の積み高をみると、北米往航は67万2000TEU（24年第1四半期：67万3000TEU）で、欧州往航が45万6000TEU（同43万4000TEU）。消費率は、北米往航が94%（同100%）、欧州往航が90%（100%）。第1四半期の航路別運賃指数（18年度第1四半期の各航路総平均運賃を100とした指数）は、北米往航が「131」（前年同期は「137」）、欧州往航が「154」（同「201」）だった。

第1四半期の業績を受け、通期業績予想を見直した。売上高は171億ドル、EBITDAが26億ドル、EBITが

4億ドル、税引き後利益が7億ドルを見込む。

期初には、相互関税の影響を考慮しないパターン（売上高：175億ドル、EBITDA：29億ドル、EBIT：7億ドル、税引き後利益：11億ドル）と相互関税の影響を織り込んだシナリオ（売上高：165億ドル、EBITDA：21億ドル、EBIT：1億ドルの損失、税引き後利益：2億5000万ドル）の2パターンを予想していた。

税引き後利益でみれば、関税の影響を受けない場合よりも下方修正された一方で、最悪のシナリオほどまでの落ち込みは回避されるとの見方を示している。商船三井も期初に、独自にONEの税引き後利益を6億ドルと予想していたが、上振れる見通しだ。

2025年度業績見通し

（単位：百万ドル）

	上期		下期		通期	
	25年度	前年同期	25年度	前年同期	25年度	前年同期
売上高	8,800	10,075	8,300	9,158	17,100	19,233
EBITDA	1,500	3,603	1,100	2,364	2,600	5,966
EBIT	400	2,532	0	1,272	400	3,804
税引き後利益	550	2,778	150	1,465	700	4,244

6社で「内航コンテナ船協会」を設立

戦略港湾の国際フィーダー輸送強化など

内航コンテナ船事業者6社が1日、同日付で一般社団法人「日本内航コンテナ船協会」を設立したと発表した。内航コンテナ船事業のさらなる発展に向けて、国際コンテナ戦略港湾における国際フィーダー輸送の強化、「物流業界の人手不足問題」に対する海上コンテナ輸送の拡大といった諸課題について意見を交換し、関係機関への建議などを行う。コンテナ船に特化した団体を設立することで、関係機関への陳情などをスピーディにしたい狙いもある。初代会長（代表理事）には井本商運の井本隆之社長、副会長には鈴与海運の鈴木英二郎社長が就任した。

協会の英文名称は「Nippon Naikou Container carrier Association (NNCA)」。参画するのは、井本商運（井本隆之社長）、近海郵船（関光太郎社長）、山九（中村公大社長）、鈴与海運（鈴木英二郎社長）、丸三海運（荒川和音代表取締役会長）、横浜コンテナライン（久保則之代表取締役）。発足時のメンバーは6社だが、入会を検討している企業もあるようで、さらに会員企業が増える可能性もありそうだ。

役員は、初代会長（代表理事）に井本商運の井本社長、副会長には鈴与海運の鈴木社長が就任。理事は井本社長、鈴木社長、荒川社長の3人となる。



設立時の理事（左から丸三海運の荒川和音会長、井本商運の井本隆之社長、鈴与海運の鈴木英二郎社長）

協会の登記住所は、井本商運内（兵庫県神戸市中央区浪花町59番地）、事務局は鈴与海運内（静岡県静岡市清水区入船町12番1号）に置く。事務局は鈴与海運が務める。

設立目的は、①内航コンテナ船業界のさらなる発展②国際コンテナ戦略港湾における国際フィーダー輸送

の強化③「物流業界の人手不足問題」に対する海上コンテナ輸送の拡大④モーダルシフト推進による環境問題への貢献⑤内航コンテナ船事業に関し、関係官庁その他関係機関に対する建議または陳情⑥会員相互の情報交換——となる。

内航コンテナ船業界では、船員や港湾ターミナルの不足など様々な課題を抱えている。これに対し、タンカー船などの様々な内航海運企業が所属する団体として「日本内航海運組合総連合会（内航総連）」があるが、今回は内航コンテナ船に特化した団体を設立することで、内航コンテナ船に関する諸問題の解決に向けて、関係機関への陳情などをしやすくしたい狙いがある。

New Face

国土交通省港湾局港湾経済課長 末満 章悟氏

港湾運送事業を持続可能なものに

国土交通省港湾局の港湾経済課長に、7月1日付で末満章悟氏が着任した。2001年1月6日の中央省庁再編によって運輸省や建設省などが統合されて国交省が創設されたが、国交省入省者が港湾経済課長に就くのは初めてのことだ。末満氏は港湾局での勤務は初めてで、これまで港湾運送業界とは「あまり接点がなかった」というが、「物流の中で欠かせない重要な業務を担っている」との認識を示した。その上で、「人口減の中でも、港湾運送事業を持続可能なものとしていかなければならない」とし、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づいた取り組みを推進していく姿勢を示した。（古川里絵）

01年1月の省庁再編により、運輸省や建設省、国土庁、北海道開発庁が統合されて「国土交通省」が誕生した。末満氏は02年4月に採用されており、初の国交省入省の港湾経済課長となった。

港湾局は初めての配属となる。末満氏は、「これまで自動車や海運、航空、鉄道と、旧運輸省の4分野を経験してきた。また、出身は大阪府であり、東京都よりも人口減少が著しい島根など地方都市での勤務経験もあるので、それらを活かして取り組んでいきたい」と抱負を語る。

港湾運送業界については、「あまり接点がなかったが、物流の中で欠かせない重要な業務を担っている。人口が減っていく中でも、持続可能なものとしていかなければならない」と強調する。

前職は復興庁で統括官付参事官（23年7月～）を務めた。東日本大震災（11年3月発生）について、風評を払拭して科学的根拠に基づく正確



な情報を伝えるため、全国の中学校で“出前授業”を行った。「今の中学生は、東日本大震災を歴史上の大きな出来事として見ている子たちが多いことに大変驚いた」という。

一方、今の子どもたちはスマホやパソコンが身近にあり、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）で様々な情報を得ることができる。その反面、タイムライン（SNSの主要な画面で、投稿が時系列で表示される部分）に表示されるものは興味のあることに限定される傾向がある。このため、認

知度が低いといわれる港湾運送事業について知る機会が少ない。

末満氏は、「港湾運送事業を持続可能なものとするため、港湾労働者不足対策等アクションプランに基づき、取り組みをしっかりと前に進めていきたい」と意気込みをみせる。アクションプランでは取り組みの柱を3つ提示しているが、一番初めに掲げるのが“港湾運送の魅力の発信”だ。「港は立ち入ることが難しく、子どもにも大人にもあまり知られていない。まずは、港湾運送という仕事があることをPRする必要がある」と語る。

その上で、「多くの港湾で“みなと祭り”のようなイベントを開催し、多くの人が来場している。例えば、この中で、港湾運送という仕事があり、歴史のある企業が多いことや、職種によっては転勤がないことなど、幅広い世代に魅力を知ってもらう機会を作れば」と私見を述べる。

また、「現場の作業員は男性が大半で、女性が非常に少ない。女性や

高齢者が活躍できるような職場環境を整備していくことが重要だ。そのような環境は、現在従事している方々にとっても当然働きやすくなる」と強調。そのために、「荷役の遠隔操作化は進めるべきではないか」との考えを示す。

他方、国交省港湾局の一丁目一番地である国際コンテナ戦略港湾政策については、「集貨・創貨・競争力強化、そのいずれもが非常に重要」とし、政策の目標である国際基幹航路の維持・拡大に向けた取り組みに注力していく方針だ。

仕事をする上で心がけているのは、「みんなで楽しく明るくあきらめず」。

このうち“あきらめず”については、「この仕事は1～2年で異動があり、その期間でできることは限られている。先輩がつかないできたものが、たまたま自分の時に花が開くこともあれば、後任にバトンタッチすることもある」と説明。

先述のアクションプランも、「3代前の課長が調査を行い、それをもとにした初版を2代前の課長の時に策定した。そして、前任者が改定に携わり、今年6月に公表した。自分の在任中に、花を開かせることができれば」と語る。

趣味はランニングとゴルフ。ランニングについては、「おいしいお酒を飲む

ために、夏場でも週2～3日・1時間走る」という。

すえみつ・しょうご ●大阪府岸和田市出身。京都大学法学部を卒業後、2002年に国土交通省に入省。中部地方整備局総務部人事課長、国交省海事局総務課財務企画室課長補佐などを務めた後、島根県に出向。地域振興部交通対策課調整官や土木部土木総務課長などを務めた。その後は国交省航空局航空ネットワーク部航空事業課長補佐、近畿運輸局自動車交通部長、国交省大臣官房総務課企画官(鉄道局併任)、総合政策局政策課政策企画官、復興庁統括官付参事官を歴任。今年7月から現職。1980年2月生まれ、45歳。

大手3倉庫の1Q決算

業績に濃淡、三井倉庫HDが大幅増益

住友倉庫は計画通り進捗

住友倉庫が5日に2025年4～6月期（第1四半期）の連結決算を発表したことで、三菱倉庫と三井倉庫ホールディングス（HD）を含めた大手倉庫3社の決算が出そろった。人手不足などを背景とするコスト増などが利益を圧迫した一方で、三井倉庫HDは航空貨物輸送の取扱増加などに伴い、本業の儲けを示す営業利益で6割を超える増益となった。これにより三井倉庫HDでは中間・通期の利益予想を引き上げた。一方、三菱倉庫と住友倉庫は営業利益で減益。三菱倉庫は米関税政策の影響が軽微としつつも、不透明感が残ることから期初の業績見通しを維持しており、住友倉庫は計画通りの進捗状況を踏まえ、期初予想を据え置いている。

 三菱倉庫

営業収益685億6200万円（前年同期比4.1%増）、営業利益39億6200万円（2.6%減）、経常利益62億2800万円（1.1%減）、四半期純利益185億7100万円（45.3%増）。新たな利益指標として導入した事業利益（営業利益+持ち分法投資損益+資産回転型ビジネス）は44億6300万円（21.5%減）だった。営業収益と純利益は予想通り推移し、営業利益と事業利益は想定をやや下回った。

人件費の増加といった販管費の増加などが影響した一方で、投資有価

証券売却益192億円（前年同期は109億円）を特別利益に計上したことで、純利益は大幅な増益となった。三菱倉庫では、政策保有株式の縮減を進めており、25年度には400億円前後の売却を予定している。

主力の物流事業は営業収益599億1400万円（4.2%増）、営業利益32億0700万円（6.8%減）、事業利益36億8300万円（2.2%増）。このうち倉庫事業はアパレルや自動車部品などの取り扱いが増え、港湾運送事業も前年度に低調だったコンテナ荷役

取扱が回復。また、国際運送取扱事業は米国の通商政策の影響が軽微だった。これにより物流事業全体は増収となった。

一方、米キャパリエ・ロジスティクスグループの取扱減少などの影響を受け、営業利益は減益。事業利益は持ち分法投資利益の増加によって増益を確保している。

1日に開かれた決算説明会で、山尾聡常務執行役員は「第1四半期は米通商政策による影響は軽微だったとみている」と語った。

 三井倉庫HD

営業収益736億2400万円（前年同期比12.2%増）、営業利益63億8500万円（66.8%増）、経常利益65億2900万円（63.5%増）、四半期純利益32億7200万円（10.0%増）だった。

物流事業で主に航空貨物輸送の取り扱いが増え、不動産事業でマル

チテナント化したMSH日本橋箱崎ビルへの新規テナントの入居により増収増益となった。

主力の物流事業は営業収益719億8700万円（11.6%増）、営業利益69億2300万円（49.5%増）。航空貨物輸送で取り扱いが増加したことに加え、欧州で前期に開設した物流

拠点の通期寄与、国内流通小売業向けの新規業務開始により増収増益となった。

不動産事業は営業収益19億5700万円（45.6%増）、営業利益7億7700万円（2.2倍）。マルチテナント化したMSH日本橋箱崎ビルへの新規テナントの入居が収益を押し上げた。



住友倉庫

営業収益478億7500万円(前年同期比3.2%増)、営業利益27億3900万円(14.3%減)、経常利益47億5600万円(7.0%減)、四半期純利益31億5500万円(3.6%減)。港湾運送や国際輸送が増収となったものの、人件費、減価償却費、租税公課の増加などで減益だった。

セグメント別にみると、主力の物流事業は営業収益453億4900万円(3.5%増)、営業利益32億5700万円(2.6%減)だった。事業全般で適正

料金の収受に努めた一方、倉庫業では、輸送機器用部品の取り扱いなどが増加したことから、収入は82億1400万円(3.4%増)と増収。

また、港湾運送業は一般荷捌きとコンテナ荷捌きの取り扱いが増加したことで、収入は83億6600万円(9.1%増)となった。国際輸送業では、国際一貫輸送と航空貨物の取扱増加により収入は129億7200万円(3.7%増)と増加した。その他の業務は情報システム子会社の業務が好調に推移

し、陸上運送ほか収入は157億9600万円(0.7%増)。

不動産事業は営業収益26億7000万円(2.4%減)、営業利益9億9400万円(21.9%減)。前期に取得した賃貸用不動産の寄与があったものの、受取補償金の対象となった自社建物からのテナント退去に伴い賃貸料が減少した。こうした減収に加え、取得時一時税金の発生もあり、営業利益は2割以上の減益となった。

【業績見通し】

三井倉庫HDは中間・通期ともに期首の利益予想を上方修正した。自動車関連貨物の物量増により航空貨物輸送の取り扱いが想定を上回ったことが背景にあり、通期では営業利益210億円(期首予想比

5.0%増)、経常利益200億円(2.6%増)、純利益103億円(1.0%増)を見込む。

一方、三菱倉庫は期首予想を据え置いた。米通商政策による物流事業への影響はこれまでのところ軽微

だが、今後の見通しは不透明で、事業環境をしばらく見極める必要があると判断した。住友倉庫も第1四半期の業績が概ね計画通りに推移していることから期初予想を維持している。

第1四半期決算(連結)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	前年同期比(%)	百万円	前年同期比(%)	百万円	前年同期比(%)	百万円	前年同期比(%)
三菱倉庫	68,562	4.1	3,962	△2.6	6,228	△1.1	18,571	45.3
三井倉庫HD	73,624	12.2	6,385	66.8	6,529	63.5	3,272	10.0
住友倉庫	47,875	3.2	2,739	△14.3	4,756	△7.0	3,155	△3.6

2026年3月期連結業績予想(中間)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)
三菱倉庫	140,000	3.8	9,400	4.5	12,000	3.1	32,000	95.6
三井倉庫HD	146,000	5.3	10,800	14.2	10,400	9.4	5,000	△14.5
住友倉庫	97,000	1.8	5,300	△16.8	7,300	△11.8	7,820	51.6

2026年3月期連結業績予想(通期)

	営業収益		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)	百万円	前期比(%)
三菱倉庫	290,000	2.1	20,000	△1.5	24,400	31.0	40,400	26.8
三井倉庫HD	294,000	4.7	21,000	17.8	20,000	10.9	10,300	2.6
住友倉庫	197,000	1.9	12,000	△9.6	16,300	△6.8	17,400	△13.3

港運料金の届け出「厳格な審査を」

有識者検討会で交運労協が要望

国土交通省が次期「総物流施策大綱」の策定に向けた4回目の有識者検討会を先月28日に開き、構成員がブレゼンテーションを行った。この中で、港湾労組の全日本港湾労働組合（全港湾）も加盟する全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）で事務局長を務める慶島譲治氏は、トラックドライバー、港湾や貨物鉄道に従事する労働者の確保に向けて処遇改善を訴えた。特に、注目されている「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」策定にあたっては、下請代金支払遅延等防止法の改正を踏まえ、「協議を適切に行わない代金額の決定の禁止」について周知徹底するよう求めた。

少子高齢化に伴う労働力人口の減少を背景に、物流業界では様々な分野で労働者の不足が懸念されている。そのうちトラック事業に関しては、2024年4月からドライバーの時間外労働に上限規制が設けられたことなどにより輸送力が不足する「2024年問題」が一般メディアにも取り上げられるなど、社会問題として周知された。

このため、こうした労働の供給制約という課題に対し、トラック事業では貨物自動車運送事業法が改正されて「適正原価」が定められるなど、ドライバーの処遇改善に向けた取り組みが着実に進んでいる。

しかし、港湾は国際物流の結節点として重要な役割を果たしているものの、港湾労働者の確保に向けた処遇改善の取り組みが進んでいるとは言えない状況だ。

一方、国交省港湾局は6月、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を公表した。22年7月に策定したアクションプランを改定したもので、持続的かつ安定的な港湾運送サービスの提供に向けて、①港湾運送の魅力の発信②取引環境の改善③安全



性向上・労働環境の改善——を柱に、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策をとりまとめている。

策定に先立ち港湾運送事業者に対して実施したアンケートでは、多くの事業者が運賃料金の値上げを実施しているものの、約4割の事業者は取引先から運賃料金を十分に収受できていないと回答。より詳細な実態把握や、運賃料金の適正収受に向けた取り組みの強化が求められている。

これを背景に、アクションプランには「取引環境の改善」として、今年度から届出運賃料金の設定状況などの実態調査を行うことが盛り込まれた。その結果を踏まえ、適正取引の推進のためのガイドラインの策定について議論する検討会を設置し、関係省庁と連携して関連法令の解説や、下請代金支払遅延等防止法などで問題となり得る取引事例を具体的に記載し

たガイドラインを策定していく。

同時に、適正な運賃料金の設定・収受を推進することを目的に、運賃料金の届け出に際し、適正な原価を伴った設定であることを把握するための審査方法の見直しと、実効性のある監査の実施に向けた監査業務の運用の見直しを検討する。

こうした状況を踏まえ、慶島氏はブレゼンテーションで、港湾での担い手確保に向けて▽港湾労働者不足対策等アクションプラン2025▽港湾労働環境整備——の2点について要望した。このうちアクションプランに関しては、適正取引推進のためのガイドラインの策定にあたり、下請代金支払遅延等防止法の改正を踏まえ、「協議を適切に行わない代金額の決定の禁止」について周知徹底を求めた。

加えて、運賃料金の届け出に関しては、適正な原価計算に基づくものであるか審査を厳格に行うとともに、実効性のある監査の実施を要望した。

港湾労働環境の整備に向けては、「港湾福利分担金」での港湾運送事業者の上乗せ拠出額の引き上げについて、行政の支援を求めている。

全倉運、定期大会で運動方針決定へ 適正な賃金カーブの保持めざす

港湾労組の全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）が2026年度の運動方針案を明らかにした。9月4日～5日にかけて愛知県豊橋市で開く第80回定期大会で正式に決定する。

全倉運の春闘賃上げを振り返ると、1990年代初めの5%水準から漸減して、2000年代の大半は2%に届かない状況が続き、04年は過去最低水準まで落ち込んだ。しかし、様々な産業で人手不足が深刻化する中で潮目が変わった。この数年は小幅な増加傾向を見せて21年には、07年の水準を回復。23年、24年には加重平均で4%台、5%台にまた、25年には単純平均でも5%にまで回復した。

また、年間一時金は、10年度に過去最低水準まで落ち込んだが、11年

度以降は小幅な上昇を続けて加重平均では、07年水準、年間例月比5カ月分を回復したが、単純平均ではこの間の減少分を埋める水準までには至っていない。

全倉運では「倉庫業の賃金水準は、他産業と比較して低位に位置しており、とくに30歳代以降から伸び悩みが始まって、生涯賃金では大きな格差が生じている」と分析している。

こうした状況を踏まえ、26年度の賃金引き上げに関しては①定昇制度の維持と完全実施によって適正な賃金カーブを保持する②定昇額が既存の年齢間の差額に達しない場合は、年齢間差額分を「定昇相当額」として確保することで賃金カーブを保持する③定昇制度が不明確な単組は、賃金体系の

整備を進めて「標準モデル賃金」を制度化し、賃金カーブを保持する④ベースアップを実現して賃金水準の向上を図る——ことなどを目標に掲げる。

また、一時金に関しては年末・夏季とも「例月賃金の3.0カ月分」を要求基準とし、例月比指数の回復と引き上げを図る。年末一時金は「秋季年末闘争」、夏季一時金は、春闘時に要求を提出する「春夏型」を基本とする。加えて、すべての単組が例月賃金の2.5カ月分以上を確保する運動を進める。

差し当たって年末一時金交渉については、統一要求提出日を10月9日、統一回答指定日を10月22日に設定。11月4日の週を秋闘のヤマ場と位置づけて交渉を進めるが、具体的な戦術は拡大中央闘争委員会で協議する。

全港湾、外国人「環境整備を条件に了承」

運動方針の補強案、定期大会で決定へ

港湾労組の全日本港湾労働組合（全港湾、鈴木誠一委員長）はこのほど、2024・2025年度運動方針の補強案を明らかにした。9月11日、12日の定期大会で正式に決定する。補強案で注目されるのは、外国人労働者の受け入れを巡る対応方針だ。人手不足が深刻化する中で港湾運送業界の一部関係者からも受け入れ体制の整備を求める声が聞かれるが、全港湾では法整備と港湾労組への加入などを条件として容認する姿勢をみせた。

全港湾は2年に1度の頻度で運動方針を策定しているが、今年は中間年にあたることから、昨今の港湾を取り巻く情勢変化や新たに浮上した課題などを反映させるため、運動方針の内容を一部補強するもの。

25年賃金引き上げ要求は、「地域別最低賃金の引き上げと地域格差是正のための全国一律を求め、企業間格差を打破し、誰もが人並みの生活ができるようにたたかわなければならない」と強調。一律の要求額を基本として、12月2日、3日に開催する予定の中央執行委員会で確認後、職場討議を行った上で、来年1月29日、30日の中央委員会で決定する。2月中旬に要求書を提出し、3月下旬に第1回統一回答指定日および回答ゾーンを設定する。

一方、補強案で注目されるのは、外国人労働者を巡る対応だ。港湾運送業界でも人手不足が深刻化しつつあり、一部から外国人労働者の受け入れに向けた法整備を求める声が強まっている。



全港湾では、「基本的な法制度を守ることや“同一労働・同一賃金”、これを担保させるための組合員資格の取得、特に港湾職種では産別協定の履行など外国人労働者も安心・安全で働ける雇用環境を整備することを条件として了承する」との見解を示し、関係する法整備と港湾労組への加入などを条件として容認する姿勢をみせた。

政府の「骨太の方針（経済財政運営と改革の基本方針2025）」では、様々な分野で人手不足が顕在化する中、外国人との秩序ある共生社会の実現を目指す方針が示された。同時に、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外

国人材の一層の活用を推進するとの目標が掲げられている。

また、日本港運協会の久保昌三会長も会見で、「一部の産業ではすでに始まっているが、（港湾運送業界も）外国人労働者の受け入れも検討すべきではないか」と問題提起している。

他方、政府が外国人労働者を受け入れる在留資格「特定技能」の対象分野として、「物流倉庫」「リネンサプライ」「資源循環」の3分野の追加について検討を進めており、12月の閣議決定を目指している。

仕事内容は物品の搬入・搬出、仕分け、流通加工、入出庫、検品、積み降ろし、積み直し、在庫管理、物流機器・施設の操作・点検・管理、作業全般の管理などを想定しているという。

加えて、技能実習を廃止し、27年4月からスタートする新たな外国人の受け入れ制度である「育成就労」にも物流倉庫などの3分野も追加し、計17分野とすることも検討する。

特定事業資産の買換特定延長を要望

日港協、26年度税制改正要望

日本港運協会（久保昌三会長）が2026年度税制改正に関する要望をまとめ、6日に中野洋昌・国土交通大臣宛てに提出した。「特定の事業用資産の買換特例の延長」を求めている。

要望書では、日本の輸出入貨物の99%が海上輸送で運ばれる中、港湾運送事業は海陸の結節点である港湾で、荷役作業を通じて暮らしと産業を支え、日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしている点を強調。

その上で、「港湾運送事業者として

も港湾物流の円滑化、効率化に全力を尽くす」と決意を述べる一方、「港湾運送事業者の88.9%が中小企業者という経営基盤が極めて脆弱な事業であるため、燃料効率や大量の荷さばきを行う効率の良い機会などの導入といった事業環境の整備を図るのが難しい状況にある」と窮状を訴えた。

こうした状況に対応するため、港湾運送事業に対する税制支援措置に関する26年度の税制改正では、「特

定の事業用資産の買換特例の延長（所得税・法人税）」を求めた。

要望書では、「一定の要件を満たす土地・建物などを買い替えることにより、物流施設に起因する都市部での交通混雑や環境問題への対応を図ることが重要」と指摘。同様に、「港頭地区などでの施設・荷役機械などの適切な立地や効率的かつ環境性の高い荷役機械などへの代替などが可能な事業整備を図ることも重要」としている。

横浜市、山下再開発で市民検討会

9月に初開催、対面で意見聴取

横浜市港湾局は9月27日に市庁舎で、山下埠頭の再開発に関する市民検討会の第1回会合を開く。無作為抽選で選ばれた市民から対面で直接意見を聞き、事業計画案の作成を進める。市民検討会は複数回の開催を

計画する。

市港湾局は6月27日、山下埠頭再開発の新たな事業計画の策定に向け、昨年12月の検討委員会の答申を踏まえた基本的な方向性の取りまとめを発表した。

新たな街の将来像として、「世界に誇れる、魅せる「緑と海辺」空間」「持続可能なまちを支える明日へのイノベーション」「活気に満ちあふれ、周辺へと広がる新たな賑わい」といった3つのテーマを掲げている。

海 25年8月18日

横浜市港湾局
山下埠頭再開発へ
市民参加の検討会
9月27日に初回会合
横浜市港湾局は15日、山下埠頭再開発を巡って、市民の意見を聞く新設の会議「市民検討会」を開くと発表した。初回は9月27日で、複数回の会合を行う予定。参加する市民は無作為抽出で選ばれ、市は再開発の方向性に対する意見を対面方式で直接聞く。意見を集めながら再開発に向けた議論を進め、事業計画案を作成する方

針。
市は6月に再開発の基本的な方向性を発表。世界に誇れる水際線を形成することや、企業や研究機関などを呼び込み、イノベーションに取り組み拠点を創出することなどを盛り込んでいく。
7月1日から9月9日の日程で市民意見募集も実施。事業計画案は年度内に作成することを予定している。

港運上場22社の1Q決算

物流事業が堅調、営業利益14%増

人手不足、コスト増が業績を圧迫

港湾運送関連の上場企業22社の2025年4～6月期（第1四半期）連結決算（一部は非連結）が出そろった。本業の儲けを示す営業利益は22社合算で前年同期比14.0%増の467億円と2桁の増益となった。多くの企業で主力の物流事業が前年水準を超える業績となっており、港湾運送関連の収入も増えた。一方、人件費などをはじめとする諸コストの増加が利益を圧迫している状況が続いており、一部の企業では減益要因となった。通期業績の見通しは1社を除く20社（日新が上場廃止予定のため非公表）が前回予想を据え置いており、総じて計画通りに推移しているようだ。

本紙の集計によると、22社合算の売上高は5.7%増の6482億3800万円となり、22社のうち21社が増収となった。主力の物流事業が総じて前年を上回る業績となっており、ほとんどの企業で港湾運送関連の収入も増えた。また、21社のうち三井倉庫ホールディングス（HD）、伊勢湾海運、櫻島埠頭の3社は2桁の伸び率をみせている。

売上高の上位5社をみると、1位＝山九（1539億5400万円／7.6%増）、2位＝三井倉庫HD（736億2400万円／12.2%増）、3位＝上組（726億9700万円／6.8%増）、4位＝三菱倉庫（685億6200万円／4.1%増）、5位＝住友倉庫（478億7500万円／3.2%増）と続いており、いずれも増収となった。

増収となった21社について増加率が大きい順では、三井倉庫HDと櫻島埠頭がともに12.2%増で首位。これに、3位＝伊勢湾海運（11.2%増）、4位＝山九（7.6%増）、5位＝上組（6.8%増）、トレーディア（同）が続いた。

営業利益は22社合算で14.0%増の467億7900万円で、約7割に当たる16社が増益を確保した。ただ、人手不足などを背景とする諸コストの増加により利益が圧迫されており、減益となった企業もあった。

営業利益額の上位5社をみると、1位＝山九（96億2300万円／9.9%増）、2位＝上組（96億2100万円／12.0%増）、3位＝三井倉庫HD（63億8500万円／66.8%増）、4位＝三菱倉庫（39億6200万円／2.6%減）、5位＝丸全昭和運輸（36億2000万円／10.4%増）。

増益となった16社のうち伸び率が高いのは、1位＝櫻島埠頭（270.6%増）、2位＝伊勢湾海運（97.5%増）、3位＝トレーディア（79.7%増）、4位＝三井倉庫HD（66.8%増）、5位＝タカセ（51.7%増）と続いている。

22社合算の四半期純利益は9.2%増の519億2100万円だった。22社のうち8割近い17社が増益となっており、14社が2桁増を示した。

純利益額の上位5社は、1位＝三

菱倉庫（185億7100万円／45.3%増）、2位＝上組（79億7900万円／10.8%増）、3位＝山九（62億9600万円／11.4%増）、4位＝三井倉庫HD（32億7200万円／10.0%増）、5位＝住友倉庫（31億5500万円／3.6%減）。

伸び率の上位5社は、1位＝トレーディア（169.3%増）、2位＝櫻島埠頭（106.2%増）、3位＝東陽倉庫（57.9%増）、4位＝三菱倉庫（45.3%増）、5位＝名港海運（34.1%増）となった。

通期の業績見通しは、三井倉庫HDが自動車関連貨物の物流増により航空貨物輸送の取り扱いが想定を上回ったことから利益予想を上方修正した一方で、残りの20社（日新は上場廃止予定のため非公表）が前回予想を据え置いた。

日新を除く21社合算の業績見通しは、売上高が前期比2.3%増の2兆4323億9900万円、営業利益が0.9%減の1723億8300万円、当期純利益が3.6%増の1622億4300万円となっている。

【22社の2026年3月期第1四半期連結決算】

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		
	25年3月期	前期比		25年3月期	前期比		25年3月期	前期比	
山九	153,954 (143,020	7.6%)		9,623 (8,754	9.9%)		6,296 (5,653	11.4%)	
三井倉庫HD	73,624 (65,620	12.2%)		6,385 (3,828	66.8%)		3,272 (2,975	10.0%)	
上組	72,697 (68,096	6.8%)		9,621 (8,587	12.0%)		7,979 (7,198	10.8%)	
三菱倉庫	68,562 (65,877	4.1%)		3,962 (4,069	-2.6%)		18,571 (12,784	45.3%)	
住友倉庫	47,875 (46,396	3.2%)		2,739 (3,194	-14.3%)		3,155 (3,273	-3.6%)	
日新	47,796 (47,114	1.4%)		2,473 (2,001	23.6%)		1,498 (6,083	-75.4%)	
丸全昭和運輸	35,847 (35,143	2.0%)		3,620 (3,278	10.4%)		2,868 (2,574	11.4%)	
日本トランスシティ	31,002 (30,282	2.4%)		2,105 (1,878	12.1%)		1,632 (1,634	-0.1%)	
名港海運	20,388 (19,372	5.2%)		1,767 (1,376	28.5%)		1,630 (1,215	34.1%)	
澁澤倉庫	20,022 (19,470	2.8%)		1,011 (1,263	-19.9%)		1,817 (1,629	11.5%)	
伊勢湾海運	13,870 (12,469	11.2%)		868 (439	97.5%)		555 (421	31.6%)	
ケイヒン	12,274 (11,988	2.4%)		936 (850	10.2%)		743 (673	10.4%)	
東海運	9,737 (9,832	-1.0%)		1 (101	-98.6%)		26 (63	-57.8%)	
東洋埠頭	9,417 (8,996	4.7%)		452 (410	10.3%)		411 (319	28.8%)	
東陽倉庫	7,364 (7,137	3.2%)		355 (264	34.7%)		560 (354	57.9%)	
川西倉庫	6,598 (6,301	4.7%)		285 (293	-2.6%)		179 (168	6.1%)	
大東港運	4,485 (4,250	5.5%)		252 (178	41.6%)		163 (140	15.9%)	
トレーディア	4,067 (3,807	6.8%)		58 (32	79.7%)		203 (75	169.3%)	
リンコーコーポレーション	3,447 (3,383	1.9%)		59 (117	-49.3%)		146 (143	2.4%)	
大運(非連結)	2,188 (2,080	5.2%)		99 (88	12.6%)		102 (109	-6.3%)	
タカセ	1,987 (1,955	1.6%)		16 (11	51.7%)		12 (14	-14.1%)	
櫻島埠頭	1,037 (924	12.2%)		92 (24	270.6%)		103 (49	106.2%)	
22 社合計	648,238 (613,512	5.7%)		46,779 (41,035	14.0%)		51,921 (47,546	9.2%)	

※カッコ内は25年3月期第1四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	618,000 (606,791	1.8%)		41,000 (43,945	-6.7%)		29,500 (30,747	-4.1%)	
三井倉庫HD	294,000 (280,742	4.7%)		21,000 (17,831	17.8%)		10,300 (10,040	2.6%)	※
三菱倉庫	290,000 (284,069	2.1%)		20,000 (20,310	-1.5%)		40,400 (31,864	26.8%)	
上組	282,000 (279,182	1.0%)		32,000 (33,095	-3.3%)		26,200 (26,935	-2.7%)	
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	79,000 (78,620	0.5%)		4,200 (4,668	-10.0%)		5,100 (4,908	3.9%)	
伊勢湾海運	55,000 (55,739	-1.3%)		2,900 (3,096	-6.3%)		2,300 (2,663	-13.6%)	
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	4,100 (4,338	-5.5%)		200 (203	-1.5%)		220 (232	-5.6%)	
21 社合計	2,432,399 (2,377,346	2.3%)		172,383 (173,864	-0.9%)		162,243 (156,644	3.6%)	

※26年3月期通期連結決算(25年4月1日～26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

全国93港、上半期の外貿コンテナ3.9%増

2年連続プラス、9カ月連続で伸長

国土交通省港湾局が公表した全国93港の6月の外貿コンテナ取扱実績（速報）は、前年同月比4.6%増の151万9000TEUだった。前年を上回ったのは9カ月連続となる。

内訳をみると、輸出が5.8%増の75万1000TEU（実入り：3.4%増・45万9000TEU、空：9.8%増・29万2000TEU）と5カ月連続で伸長。輸入は3.6%増の76万8000TEU（実入り：3.0%増・68万6000TEU、空：8.0%増・8万1000TEU）と4カ月連続で増えた。

これをもとに本紙が集計したところ、上半期（1～6月）は前年同期比3.9%増の886万8000TEUと、同期としては2年連続で伸長。前年同期（1.3%増）に比べ伸び率も上昇している。

輸出が5.0%増の432万3000TEU

（実入り：2.3%増・266万TEU、空：9.8%増・166万3000TEU）とプラスに転換。輸入は2.9%増の454万5000TEU（実入り：4.1%増・406万TEU、空：6.6%減・48万3000TEU）と堅調だ。

このデータは全国の港湾運送事業者から毎月提出されている「港湾運送事業報告」を活用したもの。港湾運送事業法の非指定港湾である志布

志港、石狩湾新港、三島川之江港、御前崎港、茨城港（常陸那珂港区）、川内港、熊本港、浜田港、大竹港は含まれない。

港湾運送事業法が適用される指定港湾93港が集計対象となっているが、国交省総合政策局が発表する「港湾調査」（港湾統計）や各港湾管理者が発表する統計情報とは異なる。

【外貿コンテナ取扱実績速報】

（単位：万TEU）

	外貿コンテナ取扱個数							前年 同月比
	輸出			輸入			総計	
	実入	空	合計	実入	空	合計		
24 年累計	529.1	318.7	874.8	804.4	99.9	904.4	1752.2	1.6%
25 年 1 月	32.4	27.2	59.6	69.6	6.0	75.6	135.2	1.9%
2 月	44.5	23.9	68.4	57.8	8.0	65.9	134.3	2.9%
3 月	47.0	27.0	73.9	70.2	9.4	79.6	153.5	0.7%
4 月	52.8	29.6	82.4	69.8	9.1	78.9	161.3	8.0%
5 月	43.4	29.4	72.9	70.0	7.7	77.7	150.6	5.2%
6 月	45.9	29.2	75.1	68.6	8.1	76.8	151.9	4.6%
25 年累計	266.0	166.3	432.3	406.0	48.3	454.5	886.8	3.9%

※四捨五入の関係で合計数値が一致しない場合がある

港湾運送は90割れ、普通倉庫が続伸

6月の第3次産業活動指数

経済産業省が18日に発表した6月の第3次産業活動指数（季節調整済み、総合）は、前月比0.5%上昇の105.0だった。上昇したのは3カ月連続となる。一部業種で足踏みがみられる一方、全体として持ち直している状況を踏まえ、基調判断は「一部に足踏みがみられるものの、持ち直しの動き」に上方修正した。

この指数は小売や運輸業などの売上高や取扱量などをもとに、生産活動の動向を指数化したもの。今年2月分から、指数の基準を2015年→20年に改定している。

6月の指数をみると、対象10業種中、運輸業・郵便業、電気・ガス・熱供給・水道業、小売業、金融業・保険業、事業者向け関連サービス（リース業を含む）、医療・福祉、卸売業の7業種が上昇。情報通信業、不動産業、生活娯楽関連サービスは低下した。

上昇した業種のうち寄与度が高かったのは運輸業・郵便業（3.3%上昇）。物流の増加から一般貨物自動車運送業が好調だった。電気・ガス・熱供給・水道業（4.1%上昇）は、全国的に気温が高かったことが奏功した。

一方、情報通信業（0.9%低下）はソフトウェア業などの情報サービス業が低調に推移。不動産業（1.0%低下）は戸建て住宅やマンションの売買仲介が振るわなかった。

倉庫業の指数は0.1%上昇の99.4。このうち普通倉庫業は0.2%上昇の98.2と続伸した一方、冷蔵倉庫業が0.7%低下の104.2と前月を下回った。

運輸に附帯するサービス業は0.9%上昇の104.8。こん包業が6.1%上昇の98.1と好調だったが、港湾運送業は1.2%低下の89.2と続落している。

全国港湾

外国人労働者「雇用に反対しない」

日本語習得や組合加入など前提か

人手不足が深刻化する中で港湾運送業界の関係者から外国人労働者の受け入れ体制の整備を求める声が高まる中、港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が条件付きで「雇用に反対しない」との考え方を2025年度の運動方針案に盛り込む模様だ。外国人労働者の受け入れを巡っては、全日本港湾労働組合（全港湾）も法整備と港湾労組への加入などを条件として容認する姿勢を示しており、今後、具体的な議論が加速する可能性もある。

国土交通省港湾局の調査によると、19年度に56%だった港湾労働者の不足感（「不足」「やや不足」の合計）が、24年度に71%に達するなど、港湾運送業界でも人手不足が深刻化している。今後の見通しについても、25年度（見通し）：71%、26年度（見通し）：70%となっており、労働者不足の常態化が予想されている。

こうした中、港湾運送業界の一部関係者からは「外国人労働者の受け入れ体制を整えてほしい」との声が聞かれ、日本港運協会の久保昌三会長も「一部の産業では既に始まっているが、（港湾運送業界も）外国人労働者の受け入れを検討すべきではないか」と問題提起している。

こうした情勢なども踏まえ、外国人の入職・雇用について組合側の基本スタンスを運動方針案に盛り込むことになったようだ。現時点で詳細な内容は明らかにされていないが、全国港湾の関係者によると、「人員不足を無前提で補う、さらに技能研修の名目で安い労働力を活用するといった発想は受け入れられるものではない」としながらも、「人手不足の深刻化に伴



い、持続可能な港湾運送への道筋をつけていくために外国人労働者が焦点化している」と指摘した上で、「一般的な意味で外国人労働者の雇用に反対しない」との姿勢を打ち出すようだ。

さらに、受け入れの前提条件として「既存の港湾労働者と同じく無期雇用で、労働条件は産別制度を最低基準として、当該職場の雇用条件と同等とする」「安全と集団作業の安定を担保するために、最低限の日本語の習得と安全教育を受けていること。人権尊重の範囲内での人物評価で就労要件を満たしていることの証明が確認できていること」「当該職場の労働組合との合意、本人の意思確認を経て労働組合への加入を承認すること」などを想定しているという。

外国人労働者を巡っては、全港湾

も24・25年度運動方針の補強案の中で、「基本的な法制度を守ることや“同一労働・同一賃金”、これを担保させるための組合員資格の取得、特に港湾職種では産別協定の履行など外国人労働者も安心・安全で働ける雇用環境の整備を条件として了承する」との見解を示している。

政府の「骨太の方針（経済財政運営と改革の基本方針2025）」では、様々な分野で人手不足が顕在化する中、外国人との秩序ある共生社会の実現を目指す方針が示された。同時に、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外国人材の一層の活用を推進するとの目標が掲げられている。

他方、政府が外国人労働者を受け入れる在留資格「特定技能」の対象分野として、「物流倉庫」「リネンサプライ」「資源循環」の3分野を追加について検討を進めており、12月の閣議決定を目指している。加えて、技能実習を廃止し、27年4月からスタートする新たな外国人の受け入れ制度である「育成就労」にも物流倉庫などの3分野も追加し、計17分野に拡大することも検討されている。

全国港湾の2025年度運動方針案

年末年始例外荷役「基本的に休む」

中古車放射線検査「不安全除去が前提」

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が2025年度の運動方針案を明らかにした。9月17日～18日に愛知県豊橋市で開く第18回定期大会での議論を経て正式に決定する。注目が集まる今年度の年末年始例外荷役については、「（正月休日は）基本的に休むこととして対応し、ライフラインの規定を見直して厳密化する。その場合でもコンテナ船荷役は行わない」とのスタンスを打ち出した。同時に、例外的に荷役を実施する場合は、精励金・割増賃金を含めた500%支給を求めて協議する。一方、10月末までに暫定協定を見直すことで労使合意している中古自動車の放射線検査を巡っては、「不安全の除去を前提とした見直しを進める」との考えを示している。

■価格転嫁の促進と原資確保

港湾労働者不足や大幅な賃上げを背景に、価格転嫁の促進と原資確保が大きな課題となっている。今年の春闘協定では、「適正な取引のためのガイドライン」作成を労使で行政に働きかけることを確認したほか、国土交通省が「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定し「悪しき商慣習」の事例を挙げるなど、必要なキャンペーンを検討していることから、港運労使としての「適正取引キャンペーン」の具体化に向けた取り組みを進める。具体的には、25春闘で荷主18団体に申し入れを行ったが、改めて、この動きを労使共同の取り組みにするよう検討していく。

一方、国交省は、新プランの中で「約4割の事業者が取引先から運賃料金を十分に収受できていない」と回答しているとして、適正料金収受に向けた取り組み強化を明記している。同時に、適正な原価を伴った料金設定であることを把握するための審査方法の見直しについても検討する意向を示すなど、「届け出料金が適正化に踏



み込む姿勢を明らかにしている」と指摘。「相対料金であるコンテナ荷役料金の適正さをも視野に入れたものであり、料金P/Tとして、その進捗を見極め、必要な場合は労使が行政との協議を進め、適正化への取り組みを進める」との姿勢を示した。

■荷役機械の遠隔操作化

主要港を中心に荷役機械の遠隔操作化が進んでいるが、こうした動向について組合は「政府は、RTG（タイヤ式門型クレーン）やガントリークレーンの遠隔操作化、ターミナルのAI化の推進など港湾技術開発制度に基づく新たな技術の港湾への導入を進めている。その背景に、安全や労働環境整備、人手不足対策をあ

げているが、ここには常に“雇用”への影響の問題があり、加えて、“事業基盤を揺るがすに至る要因”が内包していることに着目しておかなければならない」と強調。これまでの労使協定を踏まえ、今後、自動化をはじめとした合理化が計画された場合、その導入には“労使合意を前提とする”との態度で臨む。

組合は「AI化の推進や人員不足が深刻化していることもまた厳然たる事実」としたが、「港湾労働者の雇用を守る施策の構築は待ったなしの課題だ」と訴え、特定の港湾における実験や導入、試験的な動きであっても、常に先に挙げた産別協定の立場、港湾労働者の雇用を守る立場を堅持し、中央・地区が一体的に取り組みを進める方針を打ち出している。

■外国人労働者

港湾運送業界の人手不足が深刻化する中、一部の関係者からは外国人労働者の受け入れに向けた体制整備を求める声がある。組合は「この課題を検討するにあたっては、安全、協定適用（労働条件）、語学を含む

研修と雇用形態の視点を押きえることが重要だ。人員不足を無前提で補う、あるいは、“技能研修”の名目で安い労働力を活用するといった発想は決して受け入れられるものではない」との認識を示した。

とはいえ、港湾労働者不足が深刻化する中、その対策の一つとして、外国人研修制度の活用が議論の俎上に上っていることについて、「現行制度の下では港湾運送事業は、その対象とされていない。それでも、この課題が着目されるのは、人手不足の深刻化に伴い、持続可能な港湾運送への道筋をつけていくために外国人労働者が焦点化しているからだ」と分析。

その上で、①一般的な意味で外国人労働者の雇用に反対しない②既存の港湾労働者と同様に、無期雇用（将来的にも港湾で働いてもらえる）で、労働条件は産別制度を最低基準として、当該職場の雇用条件と同等とする③安全と集団作業の安定を担保するために、最低限の日本語の習得と安全教育を受けていること、並びに、人権尊重の範囲内での人物評価で就労要件を満たしていることの証明が確認できていること④これらを産別労協定として確認することを前提とするとともに、当該職場の伝統的なモラルにも融合した働き方を担保するために、当該職場の労働組合との合意、（本人の意思確認のうえで）当該労働組合への加入を承認することが不可欠——との基本スタンスを示した。

■年末年始例外荷役

注目が集まる今年度の年末年始例外荷役についても基本原則を示している。2001年に「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意

が実現して本格的にスタートした年末年始例外荷役は、毎年度、港運労使が協議した上で続けられてきたが、24年度（24年12月31日～25年1月4日、元旦除く）は協議が整わず23年ぶりに途絶えた。組合が労働環境整備を理由に年末年始を不稼働とする方針を決定。日本港運協会が「年末年始がクローズとなれば結果として船社の日本寄港が減り、日本パッシングが一層進む恐れがある」として強く実施を要請したものの、最後まで折り合いがつかなかった。

こうした背景を踏まえ組合は、「25年度の“正月休日”は、基本的には休むこととして対応し、荷役を認めざるを得ない『船舶・貨物』の定義を“ライフライン”とする規定を見直し、厳密化する。その場合でもコンテナ船は荷役を行わない立場で対応する」としている。例外の定義として、「例えば公共性が認められる電気・ガス・水道などの国民生活に不可欠なもの、『離島航路・生活航路』や『生乳』など保存性が低いものなど、詳細、且つ共通の認識が図れる規定を設けたい」としている。

年末年始例外荷役を巡ってはすでに7月から実質的な労使協議が始まっているが、「これは船社の意向は別として、実施する場合の条件を早めに確認し、“時間切れで条件協議のないまま実施”という事態を避ける意味だ」と説明。25年度は、昨年度に要求した「精励金・割増賃金を含めて、出勤者に500%を支給する」ことを求めて協議していく姿勢を示している。

■中古自動車の放射線検査

今後の協議の成り行きに注目が集まっている中古自動車（建機）荷役に係る線量検査については、労働者の

安全確保を前提として暫定協定の見直しを進める姿勢を示した。この問題を巡っては、当初、組合が7月以降は検査済を証明するステッカーのない中古自動車（建機）の荷役作業に就労しないと日港協に通知したものの、労使協議の結果、今年6月末に「暫定確認書を10月末までに見直すこととし、その間は現行の放射線検査体制を維持する」ことなどを確認している。

協議の経過について組合は「日港協は、経済産業省の風評被害対策の経過説明や放射線量検査の相当性はないとする司法の判断、検査料金を不当とする中古自動車輸出組合の一方的な論理を前提に、放射線量検査を廃止しよう組合に申し入れてきた。そこには『労働者の安全確保』を一義とすべき事業者の恥ずべき姿勢があるといわざるを得ない」と強い拒否反応を見せた。「何万台の内の数台から放射線が検出されたという事実は、危険性の低下もしくは安全と言えるとの論理を裏付けるものではなく、“放射線は放出されている”という事実を物語るもの。その量が問題ではなく、出ているという事実が重要で、そこに立脚した論理であるべきだ」と主張する。

今後の協議に臨むスタンスとしては「10月末までの暫定協定の見直し（建機の検査は継続）を確認し、その間は現行の検査体制（検査済のステッカーの貼付、建機は現行のまま）を維持することを確認している。『不安全』の除去を前提とした暫定協定の見直しを進める」とし、「必要であれば、労使で現地視察を行い、“社会通念と実態の乖離”を想定し、真に安全なのかを現認する取り組みを検討。現実に応じた覚書の見直しを進める」とした。

日港協は検査廃止を主張も進展得られず

港運労使が協議、中古車の放射線検査

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25日、都内で労使政策委員会を開催した。この中で中古自動車（建機）の放射線検査を巡って議論し、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したが、組合側も「安全は金銭に変えられない」として港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を主張したことから、一致点を見出すことはできなかった。

中古車に対する放射線検査は、2011年3月に東京電力・福島第一原発で発生した事故の影響で、日本から輸出する中古車から高い値の放射線量が計測されるケースが相次いだことから始まったもの。一方、今年7月で東京電力ホールディングスによる検査費用の補助が打ち切られたことから検査のあり方が課題になっていたが、港運労使は「暫定確認書を10月末までに見直すこととし、その間は現行の検査体制を維持する」こと

などを確認している。

他方、年末年始例外荷役の取扱いについても議論されたが、日港協が「今年度は是非実施していただきたい。組合側の求める条件についても最大限努力する」との認識を示したようだが、具体的な条件提示がなかったことから、進展はなかった。ただ、「早めに結論を得る」との認識で労使とも一致しており、引き続き精力的に協議を重ねていくことにしている。

全国港湾の竹内委員長「9月中に結論」

年末年始例外荷役「地域の混乱避ける」

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）の港運労使は既報の通り、25日に都内で労使政策委員会を開き、この中で、2025年度の年末年始例外荷役について意見を交わした。具体的に進展はなかったが、「早めに結論を得る」との認識で一致しており、全国港湾の竹内委員長は本紙の取材に対して「遅くも9月中に結論を出したい」との考えを示した。

年末年始の港湾荷役は、船社の要望を受けて「例外措置」として行われているもの。01年に「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意が実現したことで本格的にスタート。その後、毎年度、港運労使が協議した上で実施されてきた。しかし、24年度（24年12月31日～25年1月4日、元旦除く）は組合が労働環境の

整備などを理由に不稼働とする方針を決定。日港協側は粘り強く実施を働きかけたが、11月に入っても協議が整わなかったことから23年ぶりに途絶えた。

一方、今年の港湾春闘では、年末年始例外荷役に関して早急に協議を開始することを確認。7月末から交渉が始まった。この問題を巡って夏から労使交渉が始まるのは異例のこと。25日の労使政策委員会は、実質的に2回目の協議となった。

この日の協議で日港協は、「今年度は是非実施していただきたい。組合側の求める条件についても最大限努力する」とし、改めて年末年始例外荷役の実施を強く求めた。

これに対して組合も「基本的には休日とする立場で交渉に臨む」とのスタンスを示すとともに、例外扱いであ

る「ライフライン」の規定を見直すべきだと主張。「離島・生活航路」「電気・水道・ガスなど生活必需品」「青果は内貨の出庫のみ」「新聞紙（巻き取り紙）」などに限定し、コンテナ船もライフライン（例外）には含めないとの考え方を披歴した。その上で、例外荷役の出勤者には精励金・割増賃金を含めて500%支給を求めた。

その後、日港協から具体的な条件提示がなかったことから進展は得られなかったが、「早めに結論を得る」との認識で労使とも一致している。全国港湾の竹内委員長は「船社など港湾ユーザーへの影響、地域の混乱を避けるためにも、個人的には遅くとも9月中に結論を得たいと考えている。可能な限り早い時期に判断することが社会的にも大事なことはないか」と話している。

国土交通省・26年度予算概算要求

遠隔操作ガントリークレーン補助を創設

戦略港湾の機能強化に799億円

国土交通省港湾局の2026年度予算の概算要求は、25年度比1.19倍の3157億円となった。主要施策のうち「国際コンテナ戦略港湾の機能強化」には1.25倍の799億円を要求。これまでの支援制度を拡充し、新たに遠隔操作ガントリークレーンの導入に対する補助制度を創設する考えだ。また、港湾運送事業の取引環境を改善するため、運賃料金の適切な設定や料金交渉が行えるよう調査・検討を実施する。

国土省全体の予算概算要求は、一般会計で公共事業関係費が1.19倍の6兆2820億円、非公共事業が1.18倍の7992億円、合計で1.19倍の7兆0812億円の規模となった。

港湾局の要求をみると、公共事業が1.19倍の3124億7000万円。内訳は、港湾整備事業が1.19倍の2928億4100万円、港湾海岸事業が1.20倍の182億2700万円、災害復旧事業などが1.00倍の14億0200万円となっている。前年度まで「非公共事業」と「行政経費」で示されていたものは「行政経費」に一本化されており、合計で1.21倍の32億0300万円。

「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取り組みや、労務費確保の必要性と資材価格の高騰などを考慮した公共事業などの実施に必要な経費は事項要求とし、予算編成過程で検討していく。

主要施策をみると、「国際コンテナ戦略港湾の機能強化」に1.25倍の799億3300万円（港湾整備事業：791億9400万円、行政経費：7億3900万円）を要求。この中で遠隔操作ガントリークレーンの導入支援を創



横浜港・南本牧埠頭のガントリークレーン

設する。

これまで港湾局は、コンテナターミナル（CT）での労働環境の改善や荷役能力の向上・安定化を図るため「ヒトを支援するAIターミナル」の実現を目指し、遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）の導入や、CTゲートの高度化に対する補助を実施してきた。

いずれも対象としている港湾は苫小牧港、仙台湾港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、水島港、広島港、関門港、博多港で、補助率は3分の1以内。遠隔操作RTGに関しては、新設の場合は本体全体、改良の場合には遠隔操作化に必要な改良部分を補助対象としている。遠隔操作ガントリークレーンについても、このスキームを見据えた内容が検討されて

いるようだ。

大型ガントリークレーンの遠隔操作化を巡っては、横浜川崎国際港湾会社（YKIP）とJFEエンジニアリングが、横浜港・南本牧埠頭で、国内初の実証実験を開始している。

港湾局として導入を後押しすることで▽運転手が腰をかがめる操縦姿勢や振動がなくなるなど操作環境の改善▽天候などによる作業効率のばらつきの低減▽危険状況の検知や警報などの対策による安全性の向上——などの効果が期待されている。

また、来年度も遠隔操作RTGの導入やCTゲートの高度化に対する補助を継続。「ヒトを支援するAIターミナル」を深化させ、さらなる労働環境改善と安全性・生産性向上に向けた民間の技術開発への支援も引き続き実施する。

「国際戦略港湾競争力強化実証事業」には0.83倍の7600万円を要求し、これまでの取り組みを継続する。国際コンテナ戦略港湾への集貨促進のため、複数ターミナルの一体利用に向けた調査・検討を進めるとともに、保税地域での再混載など多様な輸送形態に対応したコンテナ取り扱いの

円滑化を図っていく。

一方、港湾運送事業では労働者不足が常態化しており、一部港湾ではサービス提供に影響が生じている。港湾運送サービスの利便性が低下すると、サプライチェーンが脆弱化し、安定的な企業活動や地域経済に影響を及ぼすことが懸念される。

労働者不足の対応としては、労働環境の改善や荷役効率化による生産性向上を進める必要がある。そのための原資として、適正な原価を含めた運賃料金の価格転嫁が必要だが、港湾運送事業者が主体となった料金設定・交渉が十分ではない状況だ。

こうした中、港湾局が6月に公表した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」では、港湾運送事業の適正取引を推進するためのガイドライン策定について議論する検討会を設置し、従来の「下請代金支払遅

延等防止法」で問題となりえる事例などを記載したガイドラインを策定することが盛り込まれた。

港湾局によると、「下請代金支払遅延等防止法」を改正した「中小受託取引適正化法」が施行される来年1月を目途にガイドラインをとりまとめることにしている。

このような状況のもと、26年度予算概算要求では、新規で「港湾運送事業の取引環境改善に向けた取り組み」に3億0100万円を充てた。具体的な原価の計算方法や運賃料金の設定方法を調査するとともに、調査結果を踏まえ、適正な原価を含めた運賃料金の具体的な設定・交渉方法を検討する方針だ。港湾局では、「運賃の設定や交渉の好事例などを取りまとめて公表できれば」と展望を述べている。

モーダルシフトの受け皿となる内航

フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取り組みも拡充する。港湾局は昨年度、ターミナルへの入退場や、ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置情報を管理するシステムの現地実証を、大阪港と敦賀港（福井県）で実施した。港湾局は「実証を経て、効果を確認できた」との認識を示しており、システムの導入に向けた支援を行っていく。

このほか新規・拡充事項として▽浮体式洋上風力発電の最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発の推進（拡充）▽防災拠点の迅速な利用可否判断のための事前解析に係る支援（新規）▽海岸保全施設における気候変動を踏まえた長寿命計画の変更支援（拡充）▽大規模地震発生時における防災拠点を活用した海上輸送支援体制構築のための計画策定（新規）——を盛り込んでいる。

価格転嫁率39.4%で調査開始以来最低

TDB「転嫁は頭打ちの可能性も」

帝国データバンク（TDB）は28日、価格転嫁に関する実態調査（7月）の結果を公表した。企業がコスト上昇をどの程度販売価格に上乗せできたかを示す「価格転嫁率」は39.4%（前回比1.2ポイント減）で、調査開始以来最低となった。定量的な説明が難しい人件費などの上昇分に対する転嫁が進んでいないことに加え、川下産業を中心に度重なる値上げに対する抵抗感からさらなる価格転嫁に踏み切れずにいることが考えられ、「転嫁状況は頭打ちの可能性」（TDB）との見方もある。

自社の主な商品・サービスにおいて、コストの上昇分を販売価格やサービス料金にどの程度転嫁できているかを尋ねたところ、コストの上昇分に対して「多少なりとも価格転嫁できている」と回答した企業は73.7%となり、前回調査（2025年2月）から3.3ポイント低下した。内訳をみると、「2割未満」が23.9%（前回24.7%）、「2割以上5割未満」が17.0%（17.2%）、「5割以上8割未満」が17.1%（18.6%）と部分的な転嫁にとどまる企業が大部分を占めている。一方で、「8割以上」転嫁できている企業は11.9%（13.1%）、「10割すべて転嫁」できている企業は3.8%（3.5%）だった。

価格転嫁の状況は鈍化しており、「全く価格転嫁できない」と回答した企業も前回調査より1.3ポイント増えて12.5%となった。8社に1社は全く価格転嫁ができていないことになる。

また、コスト上昇分に対する販売価格への転嫁度合いを示す「価格転嫁率」は39.4%となった。これはコストが100

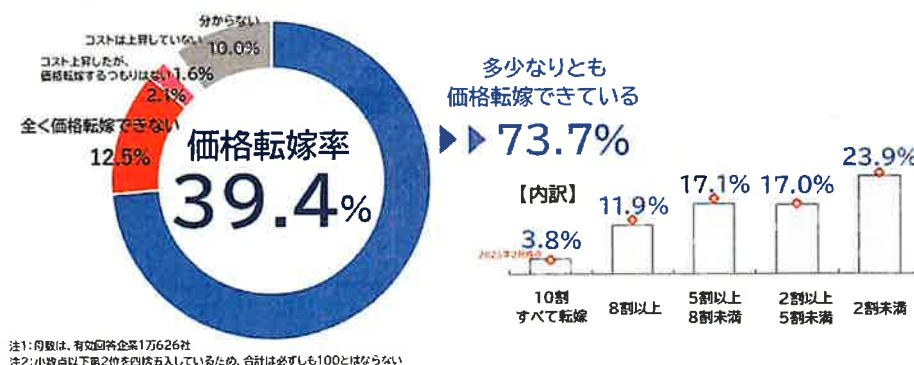
円上昇した場合に39.4円しか販売価格に反映できず、残りの6割超を企業が負担していることを示している。前回調査（価格転嫁率40.6%）と比較すると1.2ポイント低下し、およそ2年半ぶりに4割を下回った。

サプライチェーン別に価格転嫁の状況を見ると、一部を除き前回調査と比較して、価格転嫁は後退している様子がうかがえた。「化学品卸売」（53.8%）や「鉄鋼・非鉄・鋼業製品卸売」（52.3%）など、比較的価格転嫁がしやすい卸売業であっても、転嫁率が5割を超える業種は一部にとどまり全体として低下傾向を示した。

さらに、価格転嫁が難しい背景には、業種特有の要因も存在する。「運

輸・倉庫」（28.8%）では、「2024年問題を通じて、従来通りの物流を提供していくためには、値上げが必要であることを顧客に理解してもらった」（運輸・倉庫、兵庫県）といった意見もあるように、2024年問題を契機に徐々に業界内でも価格転嫁を進める動きもみられている。しかし、今回の調査では3割を下回り、依然として燃料費の高止まりや重層的な取引構造が値上げ交渉を難航させている現状がうかがえる。

なお、今回の調査は全国2万6196社を対象に、「価格転嫁」に関するアンケート調査を実施した。価格転嫁に関する実態調査は、前回2025年2月に実施し、今回で6回目となる。



価格転嫁・取引適正の継続呼びかけ

経産省、9月の価格交渉促進月間で

経済産業省は27日、9月の「価格交渉促進月間」を目前に控え、サプライチェーン全体での取引適正化の取り組みを継続するよう関係事業者団体らに文書を発出した。今年3月のフォローアップ調査によれば、コスト上昇分の価格転嫁率は未だ約5割にとどまっており、「継続的な賃上げが実現する成長型の経済に転換するためには、価格転嫁、取引適正化の取り組みを続けていく必要がある」と協力を呼び掛けた。

政府は、労務費の上昇などが取引価格に適切に反映されることを促すため、2021年から毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」と位置付けており、「月

間」終了後に、受注側中小企業を対象に、価格交渉・転嫁の状況についてアンケート調査を実施し、その結果を公表している。価格転嫁などによる取引適正化は、特に中小企業の賃上げを通じて、社会全体での構造的な賃上げを実現するうえで重要な鍵を握っている。

武藤容治・経済産業大臣の名前で発出された文書では、「物価高が継続する中、物価上昇に負けない大幅な賃上げを成し遂げていくため、原資の確保が不可欠であり、より一層の価格転嫁、取引適正化が重要だ」と強調。

同時に「9月は、25年度下期の価格改定時期を迎える企業も多く、価格交渉・

価格転嫁にとって大事な時期。官民を挙げて推進してきたサプライチェーン全体での取引適正化の取り組みを続けていけるよう、引き続き十分な配慮をお願いしたい」とした上で、「価格交渉および価格転嫁への積極的な対応」「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針の周知、積極的な活用」などを訴えた。

3月の「価格交渉促進月間」フォローアップ調査によれば、直近6カ月間の価格転嫁状況について尋ねたところ、コスト全体の価格転嫁率は52.4%となり、昨年9月より約3ポイント上昇（前回49.7%→52.4%）しているが、依然として5割程度にとどまっている。

海事 25年 8月29日

地方港

人手不足が深刻化

滞船で定時性低下 収益に打撃

港湾労働者不足が一段と深刻化している。作業員の高齢化や退職、採用難が重なり、地方港を中心に荷役に必要な人員の確保が難航。本船が入港しても荷役作業ができない事態が相次いでいる。船社関係者によると、2024年4月の働き方改革関連法の適用以降、人員不足は一段と顕在化し、大型連休や悪天候などが重なり、最大で2週間の滞船を余儀なくされたケースも出ていた。関係者からは「スケジュールの安定性が維持できず、ウィークリーの定期運航が計画通り回らない。収益にも大きな痛手となっている」との声も聞かれる。

地方港は従前から、コロナ後の需要回復の遅れや、岸壁・水深などインフラ面の制約が課題とされ、人手不足による影響が一段と大きく、苦小牧や清水、門司、博多など比較的に規模の大きい準メインポート級の港湾においても、船料ベースでは1日当たり数百万円規模のコストを生み、荷主にとつ



本船の大型化も人手不足に拍車をかけている

ても納期の遅延につながる。長期の滞船を余儀なくされたケースでは「抜港して外地まで

貨物を持ち帰り、輸出貨物は積み残した。顧客に大変な迷惑をかけた」と外船関係者は振り返る。

「海上輸送は天候の影響を受けやすいが、基本的にはウィークリーの定期サービスとして採算を立てている。計画通り月4便運航できていたものが2便に減れば、採算が合わない」との指摘もある。

さらに、船社の収益性にも直結する空コンテナのポジショニングにも影響が出ている。作業時間の制約やスケジュールへの影響を避けるため本来荷降ろし

する予定だった空コンテナの本数を大幅に減らしたり、回送を断念したケースもあるという。

こうした状況を受け、各港湾では人手不足解消に向けた取り組みを急ピッチで進めている。事業者間の作業員の調整や増員など、関係者が連携してサービス維持に努めている。人繰りの工夫により一部で改善も見られるとの声がある一方、今後も人員不足は深刻化する見通しで、抜本的な解決は難しいとの見方もある。

最近ではメインポートに準じる港湾においても、メガキャリアの寄港増加や本船の大型化に伴い、1隻当たりの荷役本数が増えている。また、近隣港の夜間荷役の一部中止により寄港が集中し、人員確保が難しくなったという声もあり、こうした複合的な要因が人手不足やサービス遅延に拍車をかけている模様だ。

ある外航船関係者は、「かつて港湾混雑の緩和を目的に共同配船化を実施したこともあったが、便数の減少で荷主の利便性が損なわれ、地元事業者も作業量が減少し、結果的に誰も得をしない状況となった」と振り返る。