
海運・港運事業関係等(資料2)<12月1~31日>

- 12/1 雇用破壊する自動化に反対し3~4週間のスト ILA 会長表明(SG)
世界海事連合に参加呼び掛け
- 12/1 港荷労協、竹内氏が議長続投へ(MD) 全国港湾の委員長と兼任
- 12/1 国交省・25年度補正予算案(MD) 港湾運送事業の適正取引対策を前倒し
- 12/2 労務費など通関業務料金へ転嫁進まず(MD) 財務省・関税分科会 WG が中間まとめ
- 12/2 厚労省「作業場近くに設置」呼び掛けも(MD) 港湾作業員の休憩施設、熱中症防止へ
- 12/3 全港湾、冬季一時金交渉は4割妥結(MD) 妥結額平均は昨年上回る53万円台
- 12/3 新日検、サイバー攻撃でシステム障害(MD)
- 12/5 適正取引推進ガイドライン検討会(MD)
中小港運「継続成長は認められず」事務局がデータ提示
- 12/5 全倉運の年末一時金交渉が収束へ(MD) 8割超が妥結、全体加重平均82万円
- 12/8 来年2月から日曜荷役「休止へ」(MD)
北九州港・太刀浦 CT 人手不足が深刻化、他港に波及も
- 12/8 全国港湾、4万円以上の賃上げ要求検討(MD) 2月に春闘方針決定、議論が本格化
- 12/9 専業労組、春闘で基準内4万円要求へ(MD) 1万円引き上げ、産別方針を踏襲
- 12/9 北九州港 太刀浦 CT 2月から日曜完休(海事) 荷役なし 人手不足深刻
- 12/10 八戸港6ヵ所でひび割れなど発生(MD)
- 12/10 全港湾、妥結額全国平均53万5082円(MD) 冬季一時金交渉、昨年を上回る
- 12/11 全倉運、年末一時金交渉が終了(MD) 全体の妥結加重平均81万7294円 12/11
- 12/12 国交省に遠隔操作 RTG 補助の拡充要望(海事・MD)
日本港運協会の久保会長 金子国交省に要請
- 12/12 検数労連、冬季一時金交渉が妥結(MD) + α 除く平均で昨冬上回る
- 12/15 豪州港湾荷役業界、的を絞った改革を(SG) 豪州独禁当局が報告書
- 12/15 英国での自動車船5社運賃談合が終結へ(SG) 日本郵船、商船三井が5,400万ポンドで和解
- 12/16 欧州航路消滅、北米4サービス維持(MD)
プレミアの日本直航サービス 日韓フィーダー新設で欧州向け対応
- 12/16 安部局長、欧州航路の消滅「大変残念」(MD) 国交省港湾局長、PA改編でコメント
- 12/17 全倉運、春闘賃上げ基準「6%+ α 」へ(MD)
- 12/18 港湾労組、日港協に初の直接抗議行動
産別最賃巡る中央団交促進で(MD・海事・赤旗)
- 12/19 全港湾、春闘で基本給一律4万円要求へ
- 12/23 TS貨物比率が上昇、4割に迫る(MD)
日本→米国コンテナ輸送/デカルト・データマイน์まとめ
- 12/24 RC6.7で遠隔操作 GC の実証へ(MD)
神戸港・六甲アイランド 阪神国際港湾26年度予算措置

Shipping Guide



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)

No. 11,325

SHIPPING GUIDE

Monday, December 1, 2025

雇用破壊する自動化に反対し3~4週間のスト

ILA会長表明、世界海事連合に参加呼びかけ

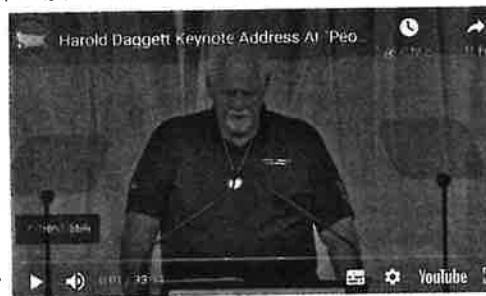
米東岸・ガルフ港湾労組(ILA)は11月21日、11月初旬、ポルトガルの首都リスボンに開催された国際港湾労働者評議会(IDC)の会議でハロルド・ダゲット会長が行った演説の動画を公開、この中ですべての港湾労働者と海事組合に対し、世界中のあらゆる港湾の施設で自動化を導入または拡大する企業を標的にして攻撃する世界海事連合に参加するよう呼びかけ、加盟労組が所在する港湾で、雇用を破壊す

るいかなる形態の自動化を決定した場合、組合側は当該企業に対して3~4週間にわたる世界規模のストライキを実施すると表明した。

IDCの加盟組織は世界41カ国・92団体に及び、加盟組合員数は12万人を超える。米国東海岸のILA、西海岸のILWUをはじめ、ベルギー、スペイン、ポルトガ

ル、英国、カナダ、オーストラリア、アルゼンチン、ブラジル、コロンビアなど多国籍の労働組合が参加している。

同会議には60カ国以上から数百人の労働組合代表が集結し、リスボンサミット決



議に署名、雇用削減を招く自動化の拡大を阻止する国際連合の結成を目指し、連合メンバーは「機械ではなく労働者への投資」を求める企業に対し、集団的な労働行動(job action)を講じることを約束した。

国際的なターミナルズ会社が特定の港湾を運営し、

その港湾の労働組合が同盟に加盟している場合、同社が自動化技術の導入を決定した際には、連合全体による世界規模のストライキに直面する可能性がある。

従来は一時的・地域的なストライキに留まっていた動きが、地域や国を越えた運動へと発展し、港湾労働者の

発言力を高める可能性があり、米東岸や米西岸の複数の港湾をカバーする大規模労組と同様に、雇用者側には世界の主要船社や国際港湾ターミナル運営企業が含まれ、もし抗議運動の範囲が世界規模に拡大すれば、サプライチェーンへの影響が懸念されている。

港荷労協、竹内氏が議長続投へ

全国港湾の委員長と兼任

港湾春闘の個別賃金交渉をけん引する専業（作業会社）労組の港湾荷役事業関係労働組合協議会（港荷労協）は、12月2～3日にかけて愛知県豊橋市で単組代表者会議を開き、2026年春闘方針の原案を巡って協議するが、同時に竹内一議長の続投

も承認される見込みだ。竹内氏は全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の委員長と兼任する形となる。

港荷労協は、日本港湾労働組合連合会（日港労連）の専業関係労働者と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の船内・沿岸部会で構成

し、港湾春闘における個別賃上げ相場の形成に強い影響力を持っている。

そのトップ（議長）はこれまで日港労連の委員長が兼任するのが通例だったが、今年9月の定期大会で竹内氏は日港労連の委員長を退任している。

国交省・25年度補正予算案

港湾運送事業の適正取引対策を前倒し

サイバーセキュリティ対策も加速

政府は11月28日、経済対策の裏付けとなる2025年度の補正予算案を閣議決定した。国土交通省は3兆0557億円の規模で、このうち公共事業が2兆0873億円、非公共事業は9684億円。公共事業は、01年の国交省設置以来、補正予算としては最大となった。港湾局は公共・非公共合計で1210億円(24年度補正予算:1089億円)と増額。来年度予算の概算要求に盛り込んでいた港湾運送事業の取引改善や、港湾でのサイバーセキュリティ対策を前倒しで実施していく考えだ。

国交省では、先月21日に閣議決定した「強い経済を実現する総合経済対策」で取り組む施策として掲げられた①生活の安全保障・物価高への対応②危機管理投資・成長投資による強い経済の実現③防衛力と外交力の強化——の三本柱について、施策の実施に必要な経費を計上している。

港湾局の補正予算案を事業別にみると、港湾整備事業に806億円を計上した。このうち「生活の安全保障・物価高への対応」に96億円を投じ、地方の伸びしろの活用と暮らしの安定を図る港湾整備を進めていく。

具体的には、国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能強化、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を推進。地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備を進める。

「危機管理投資・成長投資による強い経済の実現」には711億円を充当。経済安全保障の観点から、港湾ロジスティクスの強化を図る。港湾関連手続きを電子化するデータプラットフォーム「サイバーポート」のうち、港湾管理分野に6億0300万円(公



共)、港湾物流分野には1億4300万円(非公共)を投じる。

加えて、「ヒトを支援するAIターミナル」の取り組みを推進する一環として、遠隔操作RTGの導入支援にも補正予算を充当したい考えだ。

港湾海岸整備事業には94億円を計上し、海岸保全施設の整備による地震・津波、高潮対策を推進。海岸保全施設の老朽化対策も行う。災害復旧事業には294億円を充て、昨年1月に発生した能登半島地震からの復旧・復興を加速させる。

行政経費(非公共事業)は15億円を確保した。このうち2500万円で、26年度予算の概算要求に新たな調査・検討として盛り込んだ「港湾運送事業の取引改善」を前倒しで進めていく。

港湾運送事業の労働環境改善や

生産性向上による労働者不足へ対応を図るため、取り組みの原資となる運賃料金の適切な設定や料金交渉が行える環境を整備するもの。具体的な原価の計算方法、運賃料金の設定方法を調査し、その結果を踏まえ、適正な原価を含めた運賃料金の具体的な設定、船社などとの交渉方法を検討する。

同様に、港湾でのサイバーセキュリティ対策の強化には7600万円を充てて取り組みを加速させる。港湾運送事業者が使用するTOS(ターミナルオペレーションシステム)の脆弱性を診断し、適切な対策を行えるよう働きかける。また、港湾運送を取り巻く関係者全体でTOSの支障発生時の体制を確認する訓練を実施する。

行政経費ではこのほか、カーボンニュートラルポート形成の一環として、港湾での水素やアンモニアの受入環境の整備に向け、ガイドラインを検討するための経費を計上。国土強靱化を推進するための研究開発体制を構築するほか、大規模地震発生時に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を策定する。

厚労省「作業場近くに設置」呼びかけも

港湾作業員の休憩施設、熱中症防止へ

コンテナターミナル（CT）などの港湾施設で働く作業員の環境改善が課題になる中、厚生労働省では休憩施設の位置について、作業場所から速やかに利用できる場所に設置するよう呼びかけることを検討する。地球温暖化の進行に伴い、夏の暑さが年々厳しさを増す中で、港湾労働者の熱中症予防につなげたい考えだ。

これは11月27日の参議院・厚生労働委員会で、秋野公造委員（公明）の質問に答えたもの。秋野委員は、地元の北九州港・太刀浦CTを視察したことに触れ、「荷さばきの現場からトイレや休憩所が遠く、車で行く状態。熱中症対策に必要なクーリングスポットも遠い」という実情を明かした。

その上で、「港湾で事業を行う場

合、著しく暑熱・多湿の作業場の休憩設備やトイレは、原則的に誰が設置義務を持っているのか。港湾管理者と事業者がどんな調整を行っているのか」と尋ねた。

これに対し、厚生労働省安全衛生部の安井省侍郎部長は、労働安全衛生規則では事業者に対して休憩施設やトイレを設けるよう義務付けていることを紹介。港湾に関しては、「港湾管理者が事業者からの休憩設備の設置申請を受け、港湾施設の安全な管理や水道・電気の整備状況などを考慮して個別に設置可能か判断している」と説明した。

これを受けて、秋野委員は、「港湾の広いところでは休憩所は遠くなってしまふ。労働者が熱中症の危険にさ

らされる可能性があるので、作業場から近い場所に設置させるなど一定の基準を示したらどうか」と提案した。

安井部長は、「休憩設備は、各港で個別に設置の可否について判断しており、著しく暑熱または多湿な作業場での休憩設備の設置にあたって、作業場所からの距離について一律の基準を示すことは困難だ。作業を実際に行う場所以外に設置する場合には、労働安全衛生規則の違反にはならない」との見解を示した。

その一方で、「熱中症予防の観点からは、休憩設備はできる限り作業場が速やかに利用できる場所に設置することが望ましい」と述べ、「今後、関係省庁と連携しつつ、そういったことを示せるよう検討していきたい」と語った。

全港湾、冬季一時金交渉は4割妥結

妥結額平均は昨年上回る53万円台

全日本港湾労働組合(全港湾)の冬季一時金交渉が急激に動き出した。中央本部が1日現在で集計した最新の回答状況によると、153分会中107分会に回答が提示されており、回答率は7割に達している。また、4割の分会が妥結するなど、テンポが早まっている。

全港湾では冬季一時金の要求額に関して「昨冬の率・額以上」とする指針を決定。各地方はこれを踏まえてそれぞれ要求額を設定して交渉を重ねている。

回答が提示された107分会(回答率69.9%)の全国平均は53万0189円。地区別平均額は、北海道

(速報7分会/回答3分会=回答額平均:45万8778円)、東北(11分会/10分会=61万5673円)、日本海(23分会/23分会=50万0653円)、関東(11分会/10分会=41万2430円)、東海(14分会/8分会=49万0362円)、関西(38分会/34分会=53万9988円)、四国(12分会/10分会=37万1153円)、九州(25分会/9分会=46万4076円)となっており、東北や日本海、関東、関西、四国などで回答提示が増えた。

また、このうち66分会の交渉が妥結に達した。妥結率は43.1%、妥結額の全国平均は53万6251円。昨年

12月中旬(妥結率7割)に公表された最終集計の妥結額全国平均(51万1572円月)を上回っている。

地区別の妥結額平均は、北海道(速報7分会/妥結3分会=妥結額平均45万8778円)、東北(11分会/10分会=61万5673円)、日本海(23分会/19分会=50万0442円)、関東(11分会/6分会=58万7257円)、東海(14分会/6分会=48万0516円)、関西(38分会/4分会=55万8984円)、四国(12分会/10分会=37万1153円)、九州(25分会/8分会=47万1244円)。東北、日本海、四国などで妥結が進んでいる。

全港湾 2025 冬季一時金回答状況(12月1日現在)

*は妥結

地方	支部	分会	今年回答額	前年妥結額	支部	分会	今年回答額	前年妥結額		
北海道	釧路	三ッ輪	*457,300	453,100	苫小牧	北荷	*436,115	423,509		
	留萌	留萌港運	*546,828	546,138						
東北	酒田	海陸	*630,000	570,000	塩釜	塩釜	*700,000	609,000		
	秋田	海陸	*450,000	549,576		三陸	*655,000	585,000+α		
	通運	通運	*497,647	459,742	小名浜	海陸	*760,000	625,000+α		
	八戸	港湾	*550,000	450,000		三洋	*712,553	606,431+α		
		新丸港運	*400,000	400,000	ひたち	日立埠頭	*670,000	695,000+α		
日本海	新潟	臨港	*540,000	500,000	伏木	北陸太平洋物流	*360,000	350,000		
		新潟東洋	*340,000	320,000		全日検	511,502	503,728		
		富士運輸	*350,000	310,000		日本海産業	*307,000	303,000		
		日本海倉庫	*450,000	420,000		FKK エンジニアリング	*410,000	410,000		
		リンコー運輸	*430,000	400,000	七尾	海陸	*535,000	500,000		
		港運倉庫	*480,000	450,000		全日検	511,502	503,728		
	伏木	直江津海陸	*500,000	480,000	敦賀	海陸	*500,000	490,000		
		海陸	*567,000	550,000		全日検	511,502	503,728		
		丸共シーランド	*350,000	340,000	舞鶴	飯野港運	*470,000	470,000		
		富山港湾	*540,000	535,000		全日検	511,502	503,728		
		伏木貨物	*420,000	390,000	境港	海陸	*520,000	480,000		
		北陸日本海油送	*400,000	390,000						
		関東	東京	東海運	*650,000	641,000	横浜	日本高速	*640,000	600,000
				ニチウン	*520,000	507,000		菱倉運輸	583,114	607,859
	京濱港運		*366,667	361,667		井住運送	*570,000	515,000		
	浪速通運		*797,364	798,732	鹿島港	鹿島港	290,958			
東海	名古屋	全検	538,418	528,931+α	四日市	三井倉庫	*463,249	454,686		
		日検	540,149+α	526,610+α			三栄	*463,249	454,686	
	四日市	日本トランスシティ	*463,249	454,686		伊勢湾倉庫	*463,249	454,686		
		四日市海運	*463,249	454,686	蒲郡	愛知海運	*720,000	720,000		

地方	支部	分会	今年回答額	前年妥結額	支部	分会	今年回答額	前年妥結額
関西	大阪	大正埠頭	540,000	530,000	築港	商船港運	*600,000+α	600,000+α
		日栄	700,000	680,000		西日鋼	490,000	490,000
		朽木協鐵	660,000	650,000		加藤運輸	*425,000	430,000
		大阪埠頭	763,247	767,177		丸一海運	659,075	648,825
		加藤運輸	540,000	540,000	阪神	大運	620,000+α	600,000+α
		大商	600,000	590,000		日本高速輸送	640,808	675,273
		此花荷役	747,000	737,000		日本包装運輸	222,698	230,245
		大阪機船	400,000	360,000		大阪シティフレイト	289,000+α	282,000+α
		一心	515,000	505,000		共和運輸	60,000+α	59,000+α
		大和運輸	640,000	635,000	神戸	富士テクノトランス	535,951	567,283
		藤井	440,000	440,000		義勇海運	526,242	574,095
		オーエスティ物流	435,000	430,000		早駒運輸	708,296	861,022
		日鉄日新海運	550,000	810,000	建設	後藤回漕店	690,950	690,000
		太陽陸運	400,000	400,000		太平ビル	*	
		築港 全日検	548,440+α			宝塚	*	
四国	香川県	東洋埠頭	*449,500	444,500	新居浜	浜栄港運	*	429,912
		郵船組	*470,000	411,200		浜栄倉庫	*	259,700
		詫間港運	*269,760	224,800	徳島	徳島港湾荷役	*400,000	430,000
	松山	日進海運	*336,000	331,000		共正陸運	*216,000	217,000
		関西運送	*340,000	330,000	高知	徳島トラック	* 90,000	90,000
	新居浜	森実運輸	*440,000	445,000		高知港運	*403,333	351,325
九州	博多	港運	*480,000	480,000	長崎県	NX長崎港運	*342,252	340,650
		井住	*420,000	410,000		長倉庫	*306,790	291,523
		相互	*480,000	480,000		富士港運	*317,343	323,443
	長崎県	佐港湾	424,650	433,266	苅田	港運	*534,500	534,500
		九商コーポレーション	*503,990	483,174				

新日検、サイバー攻撃でシステム障害

現在はバックアップで業務再開

新日本検定協会が11月26日、サイバー攻撃を受けてシステム障害が発生した。社内のサーバーが被害を受けたもので、現在はクラウド上のバックアップからデータを復元し、業務を再開させている。新日検では、さらなる被害の拡大を防ぐため、「サイバー攻撃の詳細に関する情報開示を差し控えたい」としている。

新日検では26日から対策本部を立ち上げて調査を進めた結果、サー

バーが外部からの攻撃を受けたことを確認した。一方、社外からの電子メールについては、攻撃を受けたシステムとは別のシステムを使用しており、受発信は可能となっている。また、現在は情報漏洩の有無など調査を進めているという。

日本企業へのサイバー攻撃は増加の一途をたどっている。9月にはアサヒグループホールディングスでランサムウェア（身代金要求型ウイルス）攻撃

によるシステム障害が発生。個人情報情報が漏洩したほか、出荷作業への影響は現在も続いており、来年2月までの物流業務全体の正常化を目指している。

また、オフィス用品の法人向け通販サイトを運営するアスクルは10月19日にサイバー攻撃を受けてランサムウェアに感染した。12月3日からは一部の商品に限り、同社のWebサイトでの注文受付を再開する。

適正取引推進ガイドライン検討委員会

中小港運「継続成長は認められず」

事務局が経営データを提示

国土交通省港湾局は3日、「港湾運送事業における適正取引等推進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)を開き、運賃料金の適切な交渉に向けたガイドライン案について意見聴取した。ガイドライン案は明らかにされていないが、問題となる取引引きの事例や適正取引の実現に向けた取り組みなどが盛り込まれている模様だ。一方、会合に提出された一部資料が開示された。事務局が港湾運送事業に関する経営データを提示し、「中小企業規模の港湾運送業の売上高は安定せず、継続的な成長は認められない」と分析していることがわかった。

港湾労働者不足が課題となる中、賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上につながる設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要だ。一方で、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係などにより、港湾運送事業者が主体となった取引引きの適正化が難しい状況にある。

こうした中、国交省港湾局は、港湾運送事業における適正取引など推進するためのガイドラインを策定する方針を決定。学識経験者で構成する検討委員会を立ち上げた。

いずれも非公開で行われたが、9月の初会合では、日本港運協会や全国港湾労働組合連合会(全国港湾)、全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)の港運労使からヒアリングを実施。10月の第2回委員会では、船社や荷主団体からも意見を聴取した。

関係者によると、今月3日に開かれた第3回委員会では、事務局が適正な取引引きの必要性を説明した上でガイドライン案を提示した。ガイドライ



委員会の様子(3日、国交省)

ン案には、問題となる取引引きや適正な取引引きの事例、適正取引の実現に向けた取り組みなどが盛り込まれているという。

出席したオブザーバーからは、「規制緩和によって料金が届け出制となったことで今の状況を引き起こしている」、「サプライチェーン全体で応分に負担すべきではないか」といった意見もあったようだ。

一方、今回の委員会では、事務局が「港湾運送事業に関する経営データ」を提示した。この中で、中小企業庁の「中小企業実態基本調査」の収集データをもとに、港湾運送業の成長性や収益性、安定性を分析している。港湾運送業は各年(14～23年)の有効回答数の変動が大きい(最大187社、最小72社)ため、あく

までも参考程度となる。

売上高成長率(当期売上高と前期売上高の差額を前期売上高で割り、それに100を掛けたもの)は、全産業や建設業、運輸業・郵便業がほぼ一定で推移している。それに対し、港湾運送業は14年に50%近かったものが右肩下がりとなり、16・17年はマイナス。その後は回復し、19年には大幅プラスとなったものの、コロナ禍による国際物流の混乱などにより20年は-50%近くまでダウンした。その反動で、21年は50%近いプラスとなった。

こうしたことから、事務局では「中小企業規模の港湾運送業の売上高は安定せず、継続的な成長は認められない」と分析する。

加えて、総利益率は近年減少傾向で、全産業や他産業よりも低い。その一方で、総利益から販売費・一般管理費を除いた営業利益率は比較的高くなっている。また、流動比率や自己資本比率はおおむね高い傾向で、短期・長期的に安定した財務体質であるものの、いずれも近年は低下傾向にあるという。

全倉運の年末一時金交渉が収束へ

8割超が妥結、全体加重平均82万円

全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)の年末一時金交渉が収束に向かっている。中央本部が明らかにした最新の集計状況(12月3日)によると、これまでの交渉で8割を超す単組が妥結に達したもので、回答額は昨年水準を大きく上回っている。

秋闘で交渉を行う33単組のうち、これまでに30単組に回答が提示されている。回答額平均は、単純平均(30単組):70万2523円(例月比2.397カ月)、加重平均(2543人):73万

5564円(2.535カ月)となっており、いずれの平均でも70万円台を超えている。同一組合の前年妥結回答との比較では、単純平均で+2万2896円(+0.023カ月)、加重平均で+3万5954円(+0.053カ月)。

このうち27単組が妥結(妥結率81.8%)しており、交渉はいよいよ最終局面に入った。

また、年間型方式(春または夏に決定)など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(38単組):70万7690円(同一組合の前年妥結回答比+2万6098円)・2.412カ月(+0.019カ月)、加重平均(4375人):81万9335円(+4万8019円)・2.699カ月(+0.079カ月)となり、全体加重平均で80万円台に乗せた。

なお、全倉運の2024年・年末一時金の最終平均は、単純平均(40単組)が68万1022円・2.394カ月、加重平均(4029人)が78万8259円(2.631カ月)だった。

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	11/18 ①	12/01	39.6	例月 2.96		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	11/21	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	11/25 ②	11/25	32.9	例月 2.21	589,909 円	例月 2.19	569,490 円
アサガミ	11/13 ②	11/13		例月 2.015+ α		例月 2.015+ α	
東神倉庫	11/11 ②		49.2	例月 2.88	996,300 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	春闘時妥結済		50.7	例月 2.32	762,617 円	例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	11/25 ①	11/25	30.8	例月 2.879	917,753 円	例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11/21 ①	11/27	45.0	例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円 + 福利厚生金 + α		例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/22 ①	12/01	34.0	例月 2.29	626,315 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/22 ①	12/03	35.0	冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/22 ①	11/21	40.28	例月 2.4	586,000 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	11/25 ①	11/25	36.2	例月 1.0+ α		例月 1.0+ α	
中京倉庫	11/12 ②	11/12	40.0	例月 1.762	457,840 円	例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	11/12 ①	11/14	35.0	例月 2.163	592,637 円	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	11/17 ②		37.0	例月 2.4	568,937 円	例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	11/17 最終	11/17	43.9	例月 1.400	387,377 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	11/13 ①	11/20	32.6	例月 2.37	653,507 円	例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	11/28 ③	11/28	42.4	例月 2.0		例月 1.9+ α	
大阪港鉄鋼共営埠頭	11/28 ③	11/28	39.0	例月 2.0		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	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	

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	
				例月	金額	例月	金額
三井倉庫	10/22 ①	11/27	41.0	例月 2.88	955,496 円	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	11/21 ①	11/21	31.0 37.6	事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	725,226 円 678,180 円	事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	11/21 ①	11/26	39.1	例月 1.60+ α		例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	11/21 ①	11/27	34.5	例月 2.1+45,000	722,092 円	例月 2.1+一律 45,000	731,332 円
三井倉庫九州	11/26 ②	12/01	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	11/20	31.0	例月 1.4+ α	315,350+ 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

北九州港・太刀浦CT

来年2月から日曜荷役「休止」へ

人手不足が深刻化、他港に波及も

地方港を中心に港湾労働者不足がコンテナターミナル(CT)運営に影響を及ぼす中、北九州港・太刀浦CT(門司港)が港湾作業時間を短縮する方針を決定、関係者らに通知したことが明らかになった。2026年2月から当面の間、日曜荷役を完休とするとともに、土曜日のゲートを終日クローズする。人手不足の状況が改善しない中で、比較的規模が大きい地方港による今回の苦渋の決断は、今後、他港にも波及する可能性がある。

国土交通省港湾局が今年1～2月にかけて全国の港湾運送事業者1143者を対象に行った港湾運送事業の実態調査(回答率46.2%)によると、港湾労働者について「不足」「やや不足」と回答した事業者は2019年度に56%だったが、26年度には70%へと増加する見通し。有効求人倍率でも港湾荷役作業員は24年に5.22倍となっており、自動車運転者の2.61倍や全職業の1.14倍と比べても高い水準になっている。

また、国交省港湾局の試算では、労働力人口の減少に比例して港湾労働者数も減少していく見通し。20年の港湾労働者数は約5万人。しかし、25年ごろから減少傾向が強まり、40年までに約1万1000～1万2000人の港湾労働者が減少する可能性があるという。

こうした深刻な担い手不足の状況を打開するため、官民が連携して港湾運送業界の魅力を発信する取り組みを進めているほか、退職自衛官の港湾運送への再就職支援といった活動も行われているが、根本的な改善にはつながっていないのが実情だ。

さらに港湾労働者不足は、主要港



に比べて背後圏の人口が少ない地方港でその影響が大きく、既に一部の港では内航コンテナサービスが減便に追い込まれるなど、対応策の検討が急務となっている。

こうした中、北九州港・太刀浦CTでは26年2月から作業時間を短縮する方針を決定し、門司港ターミナルオペレーター会(構成メンバー:東海運、上組、ジェネック、山九、日本通運、三井倉庫九州、門司港運、門菱港運、関門コンテナターミナル)がCT利用者に通知したことがわかった。

具体的には来年2月1日以降、日曜日の本船荷役を行わずに完休とする。さらに、現在、8時半から12時まで実施している土曜日のゲート搬出入について、同7日からは終日クローズ。一方、土曜日の本船荷役は引き続き実施され、生鮮品などの搬出入

に関しては事前予約で対応するという。各社のバンプールについても基本的に土曜日は終日クローズとなるが、「詳細は各社のバンプールに問い合わせしてほしい」(門司港ターミナルオペレーター会)としている。

今回、日曜荷役を休止するという決断には船社サイドなどからも反対や不満の声があったようだが、門司港ターミナルオペレーター会では「太刀浦CTは港湾労働者不足に起因するショートギャングにより港湾荷役作業の遅延が発生するなど、安定した港湾荷役サービスの提供が難しい状況となっており、既にユーザーには大変ご迷惑をおかけしている」と説明。止むを得ない決断であったことを強調した。

その上で、「港湾労働者不足は全国的な課題ではあるが、関門港でも早急な対応が求められおり、作業員の働き方改革の推進についても社会的に対応が求められている」としている。

太刀浦CTは第1ターミナルと第2ターミナルからなる西日本有数のコンテナターミナル。月間約180便ものコンテナ船が寄港するなど国際・国内物流の要衝となっている。

全国港湾、4万円以上の賃上げ要求検討

2月に春闘方針決定、議論が本格化

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾、竹内一委員長）は、2月4～5日にかけて愛知県豊橋市で中央委員会を開催し、2026年春闘方針および要求書を正式に決定する予定だ。第1回中央団交は2月12日を想定している。

一方、現時点で春闘方針案については明らかにされていないが、物価高騰や人手不足を背景に大幅な賃上げの実現が最重要課題になる中、4万円以上（あるいは15%以上）の賃金改定要求を盛り込む方向で調整に入っていることがわかった。正式決

定されれば、25年春闘時の要求（3万円・10%以上）から大幅な引き上げとなる。関係者は「物価高騰を乗り越えていくためにも大幅賃上げは必要不可欠だ。同時に、魅力ある港湾労働を確立し、人員不足の解決につなげていきたい」としている。

専業労組、春闘で基準内4万円要求へ 1万円引き上げ、産別方針を踏襲

港湾春闘の個別賃金交渉をリードする専業（作業会社）労組の港湾荷役事業関係労働組合協議会（港荷労協、竹内一議長）は、12月2～3日にかけて愛知県豊橋市で単組代表者会議を開き、2026年春闘方針案についての審議を開始した。2月5日・6日の中央委員会および拡大幹事会で春闘方針を正式に決定。その後、2月中旬に業側の日本港運協会・港湾荷役事業経営者協議会（港荷経協）に要求書を提出する。

注目される賃上げ要求については、港湾ユーザーである船社などが巨大な利益を確保する中で、「（賃上げ原資を含む）料金が確保できていない、との発言を繰り返させる春闘

にしてはならない」と強調。同時に、物価高騰を乗り切るためにも大幅な賃上げが必要だとし、基準内賃上げ4万円以上／現行産別制度賃金15%以上の改定要求を並列とする。25春闘要求の3万円から引き上げることになるが、「この要求方針案は、全国港湾の産別方針を踏襲したものだ」としている。

一方、制度面では遠隔操作RTGへの対応に関して、「我々は港湾労働の自動化・機械化については論を待たずして断固反対」と改めて強調した。遠隔操作RTGの導入を巡っては、港運労使が20年10月、「港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書」を締結している。このため、「確認書を

遵守できないようなら、これまで通り港湾労働者によるRTG荷役、港湾労働者によるコンテナターミナル就労を引き続き行えばよいのである。中央労使確認書を否定・不履行とするならば、確認書を『破棄』するしかない」との姿勢を示した。加えて、国に対しても「我々を『滅ぼす』ための巨額投資など断じて受け入れられない」と訴えている。

なお港荷労協は、日本港湾労働組合連合会（日港労連）の専業関係労働者と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の船内沿岸部会で構成する協議体組織で、港湾春闘の賃上げ相場の形成に強い影響力を持っている。

北九州港太刀浦CT

2月から日曜完休

荷役なし 人手不足深刻

関門港運協会によると、来年2月から北九州港太刀浦コンテナターミナル（CT）で毎週日曜日に荷役作業を行わない完休日が設定される。土曜日は終日にわたり、ターミナルのゲートを閉鎖し、陸からの搬出入を受け付けないゲートクローズを実施する。人手不足が深刻化し、安定した作業体制を構築できないことに対応した。人員確保の進捗にに応じて通常に戻す予定。同協会は短期的な対策として人手の融通を検討しているほか、今後の人員確保策を模索している。

日曜完休は2月1日、土曜ゲートクローズは同7日から開始する。同CTの第1・2ターミナルいずれも対象。土曜日に限っては、生鮮食品といった特に対応を急ぐ貨物

は事前予約の上で受け入れられる。今回の措置を取ることに伴って、11月半ばごろから寄港船社との間で調整を進めてきた。12月3日現在、日曜日に寄港する船社について、実

施後の寄港曜日は確定していない。

土曜日の本船荷役は作業完了まで行う。ただし、翌日未明の午前3時までに完了できない見込みとなった場合は、午後8時の時点で作業を中止して週明け月曜日から再開となる。

今回の措置は人手不足の深刻化による。同CTで船内荷役に当たる作業員は総勢52人。内訳は元請け8社などで構成し荷役を管理する関門コンテナターミナルの17人

元請け8社から出向した35人となっている。残業時間を抑制する労務管理上の制約が人員確保の難しさと相まって、今年春からは荷役作業を行うギ

ヤングを少人数編成することが多くなった。

関門港運協会の野畑昭彦会長（門司港運社長）は今回の措置の背景について「人手不足により船社に迷惑をかけ、現場でも作業がうまく進まない状況になった。従来の作業を現状の人数で行うこ

とは難しい」と説明する。近年は人員確保に向けた新規採用・定着も難しくなった。野畑会長は、元請け各社の状況につい

て「非常に厳しい。高校生・中途採用を対象に募集を行っているが、人が集まらない。来春、太刀浦CTに入職する高校生新卒者は、元請け8社で3・4人程度の予定だ。

若手の転職も目立つ。休暇が取得できないことを理由に転職する職員も散見されるようになった」と話す。ここ1・2年間は、年間の新規採用者数がゼロの企業もあった。作業体制安定化に向けた短期的な対策として、各社は人手の融通を検討している。ただ、倉庫・沿岸荷役の作業員を船内荷役に回すことについて

は、作業内容の違いが実現への課題になる。関門港で従事する各社の船内荷役作業員を派遣する手

だても、同港の在来船荷役に人手がかかる事情もあり、大きな人数規模の確保は難しい。

採用活動に関して、これまで消極的だった縁故者採用に乗り出す企業も出るなど、各社が模索している。関門港運協会は今後、北九州市と連携して官民による取り組みを打ち出したい考え。求職者にはマイカー通勤を好まない傾向があることから、通勤用のシャトルバス運行などの支援を求めることも検討している。

このほか、港湾労働安定協会と共に実施してきた若年層向けに港湾運送事業の魅力発信する活動も継続する。これまで学校での出前授業などを

北九州港太刀浦CTは、同港の2024年コンテナ取扱量52万TEUのうち、45万TEUを扱う主力ターミナル。第1・2ターミナルでガントリークレーン計7基を備えるなど、西日本有数の規模を誇る。

港湾労働者の人手不足は全国的な課題。他港でも荷役に影響する事例が出始めた。国土交通省による今年1・2月の調査では、回答した港湾運送事業者の7割が、人手について「不足」や「不足

としている。



北九州港太刀浦CT

八戸港6カ所でひび割れなど発生

青森県東方沖で震度6強の地震

8日午後11時15分頃、青森県東方沖を震源とする震度6強の地震が発生した。気象庁によると、震源の深さは約54kmで、地震の規模を示すマグニチュード7.5。北海道や東北沿岸では、津波警報も出される事態

となった。

青森県によると、この地震により八戸港では八太郎2号埠頭コンテナヤード、八太郎4号埠頭P岸壁、河原木C岸壁、河原木B岸壁、八太郎1号埠頭E・F岸壁、八太郎N岸壁

の計6カ所で、ひび割れや段差といった被害が発生したという。

また、国土交通省の発表によると、八戸港以外では9日午後1時現在で、北海道、青森県、岩手県の各港で点検を実施中となっている。



MARITIME DAILY NEWS <http://www.maritime.co.jp/>

全港湾、妥結額全国平均53万5082円

冬季一時金交渉、昨年を上回る

全日本港湾労働組合（全港湾、鈴木誠一委員長）の中央本部が冬季一時金交渉の最終集計結果を公表した。それによると、これまでに約5割の分会が妥結した。妥結額の全国平均は昨年を約2万円回る約53万円で、全港湾は「出足は遅かったが、粘り強い交渉で昨年を上回る成果を得られた。この流れを2026年春闘に繋げていきたい」としている。

全港湾では冬季一時金の要求額に関して「昨冬の率・額以上」とする指針を決定した。各地方ではこれを踏まえ、それぞれ要求額を設定。11月から順次要求書を提出して交渉を重ねてきた。

中央本部が5日時点でまとめた最終集計によると、速報対象153分会のうち111分会に回答提示があった。回答額平均は52万9299円。このう

ち、76分会の交渉が妥結に達した。妥結率は49.7%で、妥結額の全国平均は53万5082円。昨年同時期の最終集計（妥結率69.9%、妥結額の全国平均51万1572円）を金額面で大きく上回った。

地区別の妥結分会数および妥結額平均をみると、▽北海道地区（速報対象7分会／妥結7分会：妥結額平均45万2459円）▽東北地区（11

分会／10分会：61万5673円）▽日本海地区（23分会／23分会：50万0653円）▽関東地区（11分会／6分会：58万7257円）▽東海地区（14分会／8分会：49万0362円）▽関西地区（38分会／4分会：55万8984円）▽四国地区（12分会／10分会：37万1153円）▽九州地区（25分会／8分会：47万1244円）▽沖縄（12分会／-）となっている。

全港湾 2025 冬季一時金回答状況 (12月5日現在)

*は妥結

地方	支部	分会	今年回答額	前年妥結額	支部	分会	今年回答額	前年妥結額	
北海道	釧路	三ッ輪	*457,300	453,100	小樽	大同倉庫	*503,540	495,720	
		釧路港運	*150,000	130,000		小樽開発埠頭	*632,126	592,788	
	留萌	留萌港運	*546,828	546,138	苫小牧	北荷	*436,115	423,509	
	小樽	ノーススタートランスポート	*461,615	418,800					
東北	酒田	海陸	*630,000	570,000	塩釜	塩釜	*700,000	609,000	
	秋田	海陸	*450,000	549,576		三陸	*655,000	585,000+α	
	通運	通運	*497,647	459,742	小名浜	海陸	*760,000	625,000+α	
	八戸	港湾	*550,000	450,000		三洋	*712,553	606,431+α	
		新丸港運	*400,000	400,000	ひたち	日立埠頭	*670,000	695,000+α	
日本海	新潟	臨港	*540,000	500,000	伏木	北陸太平洋物流	*360,000	350,000	
		新潟東洋	*340,000	320,000		全日検	*511,502	503,728	
		富士運輸	*350,000	310,000		日本海産業	*307,000	303,000	
		日本海倉庫	*450,000	420,000		FKK エンジニアリング	*410,000	410,000	
		リンコー運輸	*430,000	400,000	七尾	海陸	*535,000	500,000	
		港運倉庫	*480,000	450,000		全日検	*511,502	503,728	
		直江津海陸	*500,000	480,000	敦賀	海陸	*500,000	490,000	
		伏木	海陸	*567,000	550,000		全日検	*511,502	503,728
			丸共シーランド	*350,000	340,000	舞鶴	飯野港運	*470,000	470,000
			富山港湾	*540,000	535,000		全日検	*511,502	503,728
		伏木貨物	*420,000	390,000	境港	海陸	*520,000	480,000	
		北陸日本海油送	*400,000	390,000					
関東	東京	東 海運	*650,000	641,000	横浜	日本高速	*640,000	600,000	
		ニチウン	*520,000	507,000		菱倉運輸	583,114	607,859	
		京濱港運	*366,667	361,667		井住運送	*570,000	515,000	
		浪速通運	*797,364	798,732	鹿島港	鹿島港	290,958		
東海	名古屋	全検	*538,418+α	528,931+α	四日市	三栄	*463,249	454,686	
		日検	*540,149+α	526,610+α			伊勢湾倉庫	*463,249	454,686
	四日市	日本トランスシティ	*463,249	454,686	蒲郡	愛知海運	*720,000	720,000	
		四日市海運	*463,249	454,686					
関西	大阪	大正埠頭	540,000	530,000	築港	商船港運	*600,000+α	600,000+α	
		日栄	700,000	680,000			西日鋼	490,000	490,000
		朽木協鐵	660,000	650,000			加藤運輸	*425,000	430,000
		大阪埠頭	763,247	767,177			丸一海運	659,075	648,825
		加藤運輸	540,000	540,000		阪神	大運	620,000+α	600,000+α
		大商	600,000	590,000			日本高速輸送	640,808	675,273
		此花荷役	747,000	737,000			日本包装運輸	222,698	230,245
		大阪機船	400,000	360,000			大阪シティフレイト	289,000+α	282,000+α
		一心	515,000	505,000			共和運輸	60,000+α	59,000+α
		大和運輸	640,000	635,000	神戸	富士テクノトランス	535,951	567,283	
		藤井	440,000	440,000			義勇海運	526,242	574,095
		オーエスティ物流	435,000	430,000			早駒運輸	708,296	861,022
		日鉄日新海運	550,000	810,000			後藤回漕店	690,950	690,000
		太陽陸運	400,000	400,000		建設	太平ビル	*	
		築港	全日検	548,440+α		宝塚	*		
	四国	香川県	東洋埠頭	*449,500	444,500	新居浜	浜栄港運	*	429,912
			郵船組	*470,000	411,200			浜栄倉庫	*
詫間港運			*269,760	224,800	徳島	徳島港湾荷役	*400,000	430,000	
松山		日進海運	*336,000	331,000		共正陸運	*216,000	217,000	
		関西運送	*340,000	330,000		徳島トラック	*90,000	90,000	
新居浜		森実運輸	*440,000	445,000	高知	高知港運	*403,333	351,325	
九州	博多	港運	*480,000	480,000	長崎県	NX長崎港運	*342,252	340,650	
		井住	*420,000	410,000			長倉庫	*306,790	291,523
		相互	*480,000	480,000			富士港運	*317,343	323,443
	長崎県	佐港湾	424,650	433,266	苅田	港運	*534,500	534,500	
		九商コーポレーション	*503,990	483,174					

全倉運、年末一時金交渉が終了

全体の妥結加重平均81万7294円

全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)が10日、年末一時金交渉の最終集計を明らかにした。秋闘で交渉していた33単組が全て妥結したものの、

33単組の妥結平均は、単純平均(33単組):70万1240円(例月比2.398カ月)、加重平均(2595人):

73万4046円(2.530カ月)。同一組合の前年妥結回答との比較では、単純平均で+2万6111円(+0.021カ月)、加重平均で+3万6211円(+0.050カ月)と昨冬を大きく上回った。

また、年間型方式(春または夏に決定)などですでに年末一時金が確

定している8単組を加えた全41単組の妥結平均は、単純平均(41単組):70万6279円(同一組合の前年妥結回答比+2万8451円)・2.411カ月(+0.016カ月)、加重平均(4436人):81万7294円(+4万8123円)・2.694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	11/18 ①	12/01	39.6	例月 2.96		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	11/21	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	11/25 ②	11/25	32.9	例月 2.21	589,909 円	例月 2.19	569,490 円
アサガミ	11/13 ②	11/13		例月 2.015+ α		例月 2.015+ α	
東神倉庫	12/05 ③	12/05	49.2	例月 2.88	996,300 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	春闘時妥結済		50.7	例月 2.32	762,617 円	例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	11/25 ①	11/25	30.9	例月 2.879	917,753 円	例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11/21 ①	11/27	45.0	例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円 + 福利厚生金 + α		例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/22 ①	12/01	34.0	例月 2.29	626,315 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/22 ①	12/03	35.0	冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/22 ①	11/21	40.28	例月 2.4	586,000 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	11/25 ①	11/25	36.2	例月 1.0+ α		例月 1.0+ α	
中京倉庫	11/12 ②	11/12	40.0	例月 1.762	457,840 円	例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	11/12 ①	11/14	35.0	例月 2.163	592,637 円	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	11/25 ③	11/25	37.0	例月 2.4	568,937 円	例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	11/17 最終	11/17	43.9	例月 1.400	387,377 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	11/13 ①	11/20	32.6	例月 2.37	653,507 円	例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	11/28 ③	11/28	42.4	例月 2.0		例月 1.9+ α	
大阪港鉄鋼共営埠頭	11/28 ③	11/28	39.0	例月 2.0		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	12/08 ②	12/08	39.7	例月 2.50		例月 2.5	
東洋埠頭青果センター	12/04 最終	12/04	42.1	例月 1.85+ α		例月 1.85+ α	
三井倉庫	10/22 ①	11/27	41.0	例月 2.88	955,496 円	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	11/25 ①	11/25		例月 1.923+ α	545,500 円	例月 1.923+ α	
岡山土地倉庫	11/21 ①	11/21	31.0 37.6	事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	725,226 円 678,180 円	事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	11/21 ①	11/26	39.1	例月 1.60+ α		例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	11/21 ①	11/27	34.5	例月 2.1+45,000	722,092 円	例月 2.1+ 一律 45,000	731,332 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	
三井倉庫九州	11/26 ②	12/01	34.8	例月 2.2	561,818 円	例月 2.3	561,819 円
西九州倉庫	11/28 ②	12/03	38.6	例月 2.150	555,900 円	例月 1.675+ α	
長崎倉庫	11/06 ①	11/20	31.0	例月 1.4+ α	315,350+ 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

2025年年末一時金春闘・夏闘時妥結単組の内容

新=春闘賃上げ後の例月賃金比、旧=春闘賃上げ前の例月賃金比

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 年末一時金妥結内容	
三菱倉庫	05/29 ①	05/29	37.3	新 3.2+ α		新 2.8+ α	1,000,000 + α
住友倉庫	04/22 ②	05/09	33.2	新 2.93+ α		新 2.93+ α	
澁澤倉庫	05/16 ①	05/26	33.0	旧 2.75		旧 2.75	
安田倉庫	03/26 ①	04/16	33.7	旧 2.6+ α		旧 2.9	
テイソウ	06/20 ①	06/20	33.0	年間] 新 4.5		年間] 新基本給 4.5	
帝蚕倉庫	03/26 ①	04/14	35.0	新 1.75	453,353 円	新 1.95	517,220 円
大阪倉庫	03/26 ①	05/29	47.1	新 1.9	522,319 円	新 1.9	511,043 円
阪菱企業	03/13 ①	03/31	44.0	新 1.975 + α		新 1.95 + α	

(注) 平均年齢のうち一部単組は昨秋闘時

日本港運協会の久保会長

国交相に遠隔操作RTG補助の拡充要望

機材価格高騰「制度の効果を薄める」

港湾労働者不足が深刻化する中、就業環境の改善に向けて主要港を中心に遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)の導入が進んでいる。ただ、国土交通省の補助制度があるとはいえ、世界的に機材価格が高騰しており、港湾運送事業者の投資負担は非常に大きくなっている。こうした状況を踏まえ、日本港運協会の久保昌三会長が10日、金子恭之国土交通大臣に対して、「導入価格高騰が補助制度の効果を薄める状況を招いている」とし、支援拡充を求める要望書を手渡した。

国交省が推進している国際コンテナ戦略港湾政策について、「官民連携のもと着実に推進されてきた政策だが、目下の取り組みで重要なのが、国内からの集貨に加え、アジアなど広域からの集貨を進めるために、ハブ(中継点)となる戦略港湾で円滑な積み替えができる環境整備だ」と指摘。同時に、「戦略港湾のコンテナターミナル(CT)では、国と連携しつつターミナルの一体利用の実現に向けた取り組みが進んでいるが、ターミナル機能高度化の肝となるのが生産性向上だ」との考えを示した。

一方、国内では主要港を中心に労働環境改善や生産性向上を図る観点から、遠隔操作RTGの導入が進んでいる。国交省港湾局もこうした動きを後押しするため、遠隔操作RTGとその導入に必要な施設の整備費用を3分の1以内で補助する「港湾機能高度化施設整備事業」を2019年度に創設した。

こうした国の対応に久保会長は「顕在化している人手不足問題や、労働環境改善への処方箋としても有意義な取り組み」と評価しながらも、調達に際しては、国内メーカーの減少や世界的な資材高騰に伴う導入価格の急激な上昇が「各事業者の生産性向上に向けた取り組みの障壁となっ



金子大臣に要望書を手交する久保会長(右)

ている」と訴え、遠隔操作RTGなど港運事業者による大型荷役機械導入への一層の支援拡充を求めた。

前述の通り、遠隔操作RTGの導入に際しては、導入コストのうち最大3分の1を補助する国交省の補助制度があるが、久保会長は「近年の導入価格高騰は、補助制度の効果を薄める状況を招いている」と強調。その上で、支援拡充は「荷役機械の更新・高度化が推進されることで、CTの生産性向上、労働環境の改善に弾みをつけ、港湾の競争力強化につなげていくことが期待される。これは我が国の国益にもかなうものであり、戦略港湾政策に係る制度・予算両面での支援をお願いしたい」と重ねて要望した。

遠隔操作RTGを巡っては、05年に開業した名古屋港・飛島埠頭南側コ

ンテナターミナル(TCB)で、国内で初めて導入された後、国交省港湾局が補助事業を開始したことで導入の動きが加速している。

補助事業で初めて採択された名古屋港・鍋田埠頭(事業者:名古屋ユナイテッドコンテナターミナル)では、24年3月末までに40基(改造8基、新規32基)が整備された。

20年度に採択された3港のうち、神戸港・ポートアイランドPC18の「荷役システム高度化整備事業」(上組)は、新規で18基を導入するもので、今春には第一弾となる3基が稼働を開始した。横浜港・本牧BCターミナル「遠隔操作RTG導入事業」(鈴江コーポレーション)でも、植検レーンに2基導入されている。

また、清水港・新興津地区での導入事業(鈴与)では改造:5基、新規:17基が整備される。

23年度には3年ぶりに2件を新規採択。東京港・青海公共ターミナル「遠隔操作RTG導入事業」(青海再整備共同事業体)は30年3月末までに新規で26基を整備する計画。今年6月に初弾となる8基が搬入された。神戸港・ポートアイランド地区PC14-17での導入事業(商船港運)では、新規で12基が導入される。

久保・日港協会長 金子国交相に要請

はコンテナ船との見方がある。

造船各社の手持ち工事量拡大などで、船価が高止まりする中、今年に入っても受注は継続。10月に開かれたIMO（国際海事機関）のMEPC（海洋環境保護委員会）臨時会合で、GHG（温室効果ガス）排出削減のためのIMOネットゼロフレームワーク（IMONZF、中期対策（技術的手法と経済的手法）の最終合意（採択）が見送られた。バルカーでは特に中小型船で、当面は従来燃料船を志向する動きが一部船主でみられ、MEPC臨時会合の結果がさらに従来燃料船発注を後押ししている可能性がある。

11月の受注隻数は18隻で、船種別内訳はコンテナ船2隻（17万3000総トン）、ハンディサイズバルカー13隻（32万9300総トン）。

検数労連、冬季一時金交渉が妥結

+ α 除く平均で昨冬上回る

港湾労組の冬季一時金交渉が大詰めを迎える中、全国検数労働組合連合（検数労連）の交渉がこのほど妥結し、10日に一時金が支給された。

妥結額は、全日検が全国一人平均53万8418円+ α （昨冬比+9497円）、日本貨物検数協会が全国平均54万0149円+ α （+1万3539円）と

なり、+ α を除いた平均額では昨年水準を上回っている。

検数労連では、11月7日の第1回交渉で要求を提出。一時金交渉を「生活防衛闘争」と位置付け、諸物価高騰から生活を守るための一時金を強く求めて交渉を重ねてきた。その結果、全国平均で昨冬実績を上回る回

答を引き出すことができたことから、今月4日の第7回交渉で妥結を表明。9日に調印したもの。

また、一時金の妥結に際しては、業側に対し「検数事業を支える労働者が希望を持って働ける賃金・労働環境整備に向けて取り組んでいくことが重要だ」と提起した。

Shipping Guide



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)

No. 11,331

SHIPPING GUIDE

Monday, December 15, 2025

豪州港湾荷役業界 的を絞った改革を

豪州独禁当局が報告書

豪州の独禁当局、競争消費者委員会 (ACCC) は12日、豪州のコンテナ荷役業界についての年次報告書「Container Stevedoring Monitoring Report 2024-25」を発表、港湾荷役業者が記録的な港湾料金を徴収、歴史的な利益を上げていると報告し、港運業界の「的を絞った改革」を呼びかけた。

報告書では、2024-25年度の荷役業者の利益は5年連続で増加し、ACCCが測定するほとんどの指標で過去最高を記録、港湾荷役業者は現在、実質ベースでコンテナ1個あたりの総料金を、ACCCが27年前に同業界の監視を開始して以来、過去最高水準で請求しているとし、効果的な競争規制を

荷役業者に課し、サプライチェーンを支えるためには、対象を絞った改革が必要となる可能性が高いと結論づけている。

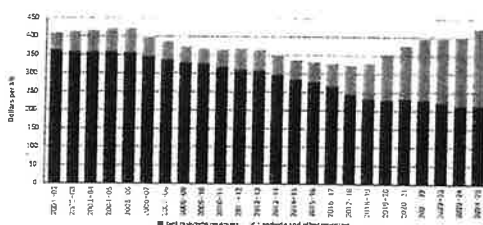
報告書によると、ACCCは、コンテナ1回当たりの総実質収益を、コンテナ1個当たりに支払われる総荷役料の代用指標として使用、荷役業界の1回当たり実質収益総額は、2024-25年度に21.93豪ドル (5.5%) 増加し、2019-20年度以降では68.88豪ドル (19.4%) 増加し、2024-25年度にはコンテナ当たり423.11豪ドルの過去最高を記録した。

過去5年間の営業利益は4億5,780万ドル (130.5%) 増加し、2024-25年度には過去最高となる8億860万ドル

に達し、営業利益率は14.5ポイント上昇し、2024-25年度には過去最高の34.8%を記録した。

港湾に大幅な余剰能力があり、コストと生産性が安定している業界としては、これは非常に高い短期収益だと指摘、通常であれば、ターミナルの過剰設備が荷役業者の価格と短期利益に下落圧力をかけると予想されるが、Hutchison 参入前 (業界が設備制約のある二大独占状態にあった時期) よりも荷役業者の業績が良好である事実は、この市場の運営状況に深刻な懸念を抱かせるとしている。

Stevedoring industry total revenue per lift



Shipping Guide

月

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)

No. 11,331

SHIPPING GUIDE

Monday, December 15, 2025

英国での自動車船5社運賃談合訴訟が終結へ

日本郵船、商船三井が5,400万ポンドで和解

自動車海運大手5社の運賃談合を巡る英国での集団訴訟において、主任弁護士であり原告代表のMark McLaren氏はこのほど、日本郵船、商船三井と5,400万英ポンド(約112.6億円)で和解に達したと発表した。同和解案が英国競争審判所(Competition Appeal Tribunal:CAT)で承認されると、被告の5社全てと和解が成立し同訴訟は終結、和解額は合計9,275万ポンド(約193.4億円)となる。控訴

裁判所での和解審理は来年1月15日の予定だ。

この問題は、2020年3月、英国で日本郵船、商船三井、川崎汽船、WWL/EUKOR(ノルウェー・韓国)、CSAV(チリ)の自動車船運航大手5社を相手取り、英国の消費者・企業を代表しScott & Scott法律事務所がWoodford Litigation Fundingから訴訟費用の資金提供を受け、2015年消費者権利法違反でCATに提訴、2006年10月～

2015年9月の9年間にフォード(米国)、フォルクスワーゲン(独)、プジョー(仏)、トヨタを含む大手自動車メーカーの新車・バン1,700万台の海上輸送において5社の運賃談合で英国の消費者・企業が被害を受けたとし、総額1億5,000万英ポンド(約285億円)の支払いを求めている。

すでに5社のうち3社はWWL/EUKORが1,325万ポンド、CSAVが150万ポンド、川崎汽船が2,450万ポンドの合計3,875万ポンドを

支払うことで昨年末までに和解、残る日本郵船、商船三井の2社との裁判と協議が続いていた。

原告代表のMcLaren氏は「運賃談合の結果新車購

入・リースにおいて高額な輸送費を払わなければならなかった英国の消費者・企業にとって多額の補償を保証する重要な節目」と述べ、特に集団訴訟において被害を

被った全消費者・企業が自動的に訴訟の対象者に含まれるオプトアウト制度で英国企業に損害賠償が支払われるのは初めてで画期的なケースと評価している。

プレミアの日本直航サービス

欧州航路消滅、北米4サービス維持

日韓フィーダー新設で欧州向け対応

プレミア・アライアンスが来年4月に開始する新たな日本直航サービスが15日に明らかになった。紅海情勢に伴う喜望峰への迂回などの影響で、スケジュールの遅延や貨物シェアの低下が続く北米・欧州の振り子「FP1」は、日本と北米間のシャトル便「PS1」と、国内不寄港の欧州航路「FE4」に分離。「FE4」には、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）が新たに開設する日韓航路などの寄港地である釜山港で接続する。こうした改編に伴いスケジュールの順守率改善を進め、遅延により逸失していた貨物の取り込みも図る。また、北米・欧州の振り子「FP2」でも日本への寄港を休止し、代わりに北米「PN3」で国内港に追加寄港する。こうした改編により同アライアンスによる日本直航の北米航路は4サービスと現状を維持するが、欧州航路は消滅する。

プレミア・アライアンスには、ONE、HMM、陽明海運（ヤンミン）が参加する。現在、日本直航サービスとして、北米・欧州の振り子サービス「FP1」「FP2」、北米西岸航路「PS3」「PN1」を提供している。

同アライアンスによる2026年度の日本直航サービスの一覧は別表の通りだが、北米航路は「PS1」「PS3」「PN1」「PN3」を提供していく。このうち「PS1」は、北米・欧州の振り子「FP1」を分離した後の日本～北米のシャトル便。また、「FP2」では国内港への寄港を休止する代わりに、「PN3」で国内港に追加寄港する。

現在、日本発着の主力サービスとして展開している「FP1」（運航会社：ONE）は、紅海情勢の悪化に伴う喜望峰への迂回、喜望峰ルートでの悪天候、ロッテルダム港やシンガポール港での港湾混雑などの影響を受け、欧州側でスケジュールの遅延が常態化。この欧州側での遅れが北米側のスケジュール遅延にも波及するなど悪循環が続いており、貨物シェアを落とすとともに、荷主からもサービス品質



の改善を求める声が高まっていた。

また、「FP1」のスケジュール遅延が日本発着のアジア域内航路にも悪影響を及ぼしている。例えば、ONEが運航する日韓航路「JK1」では、東京港で「FP1」の投入船を優先的に寄港させるため、同港で遅延が発生。その後の寄港地の遅れにもつながることから、今年6月から「JK1」の寄港地を、東京港から川崎港に変更させている。さらに、ベトナム航路「JVH」でも博多港を抜港してきた。

こうした各航路の調整により「FP1」のスケジュール改善に一定の効果を発揮したものの、現状のままでは日本発着サービスの品質を抜本的に改善することは困難と判断。「FP1」を北米航路「PS1」と欧州航路「FE4」に

分離することで、スケジュール順守率の改善を図ることを決めた。

「PS1」のローテーションは、神戸～名古屋～東京～ロサンゼルス／ロングビーチ～オークランド～東京（輸入貨物のみ対応）～神戸。日本のみに寄港する北米シャトル便となることで、欧州側での港湾混雑を回避することが可能となる。スケジュール遅延の改善により、これまで逸失していた貨物の取り込みも図れるようになる。

「PS1」の投入船型は明らかにされていないが、日本専用の北米航路に切り替わるため、投入船のサイズは現在、「FP1」に投入されている9000TEU型よりも小型化される可能性もある。一方、日本貨物を輸送するスペース自体は25年度よりも増える見通しだという。

「PS1」の国内寄港地は東京、名古屋、神戸の3港がこれまでと同じく維持される一方で、「FP1」の清水寄港は休止される。これにより清水港では、ジェミニ・コーポレーション、オーシャン・アライアンスも含めてアライアンスによる東西基幹航路の直航便が消滅

することになる。

一方、「FE4」のローテーションは、上海～釜山～喜望峰～ロッテルダム～ハンブルグ～アーヴル～喜望峰～上海。釜山港とロッテルダム港をノンストップで結ぶ最速のトランジットタイムを提供するとともに、シンガポール港を不寄港とすることでスケジュールの安定化も図る。

「FE4」では、日本への直接寄港はなくなるものの、ONEが新たに日韓フィーダー航路を開設。既存の同社運航サービスである日韓航路「JK2」とともに、釜山港で「FE4」に接続する。釜山港では、「FE4」と同じターミナルを利用することで確実な積み替えを図る。CYカットベースでは、欧州まで現行の「FP1」とほぼ同等のトランジットタイムを実現する。

新設する日韓フィーダー航路は、▽

東回り＝神戸～名古屋～東京～釜山
▽西回り＝東京～名古屋～神戸～釜山で、国内港として東京港、名古屋港、神戸港の3港に寄港する。また、投入船に関しても現在の「FP1」で輸送される欧州間との貨物量をカバーできるサイズのコンテナ船が投入される。

これら3港以外の主要港から欧州航路への接続は、例えば清水港であればアジア域内航路「JSM」のシンガポール港接続で「FP2」サービスに、四日市港であればアジア域内航路「JID」のシンガポール港接続で「FP2」につなぐ。

また、ONEは現在、日韓航路「JK1」も展開しているが、来年度も同サービスを継続するかどうかは検討を進めている。

来年度のサービス改編で「FP1」が分離され、欧州と日本間の貨物輸

送が釜山港経由に切り替わった。これによりONEの釜山港トランシップ比率がさらに高まることが予想される。一方、スエズ運河の航行が再開された場合は「FP1」が復活する可能性もあるという。

このほかのプレミア・アライアンスによる26年度の日本直航サービスをみると、「PS3」と「PN1」の国内寄港地に変更はないが、「PN3」で新たに東京港と神戸港に追加寄港する。

こうした改編により、日本発着の北米航路は4サービスと現状を維持するが、欧州航路での日本直接寄港はなくなる。

これによりプレミア・アライアンス以外のアライアンス（ジェミニ・コーポレーション、オーシャン・アライアンス）やMSCも含めると、日本への欧州航路の直接寄港は消滅することになる。

プレミア・アライアンスの日本発着航路一覧

サービス名	改編後	改編前	国内寄港地の変更点
欧州航路			
FP 1	—	清水-神戸-名古屋-東京-シンガポール（喜望峰）-ロッテルダム-ハンブルグ-アーヴル（喜望峰）-シンガポール-神戸-名古屋-東京	欧州・北米の振り子「FP1」は日本寄港の北米「PS1」と日本不寄港の欧州「FE4」に分離
FP2	釜山-高雄-上海-寧波-塩田-シンガポール（喜望峰）-サウサンプトン-ロッテルダム-サウサンプトン（喜望峰）-シンガポール-レムチャバン-カイメップ-塩田-釜山	東京-神戸-上海-寧波-塩田-シンガポール（喜望峰）-サウサンプトン-アントワープ（喜望峰）-シンガポール-レムチャバン-カイメップ-ハイフォン-塩田-釜山	東京港、神戸港への寄港を休止
北米航路			
FP 1	—	シンガポール-神戸-名古屋-東京-ロサンゼルス-オークランド-東京-清水-神戸-名古屋-東京-シンガポール	欧州・北米の振り子「FP1」は日本寄港の北米「PS1」と日本不寄港の欧州「FE4」に分離
PS1	神戸-名古屋-東京-ロサンゼルス / ロングビーチ-オークランド-東京-神戸	—	欧州・北米の振り子「FP1」分離後の北米シャトル便として開設
FP2	シンガポール-レムチャバン-カイメップ-塩田-釜山-タコマーバンクーバー-釜山-高雄-上海-寧波-塩田-シンガポール	シンガポール-レムチャバン-カイメップ-ハイフォン-塩田-釜山-バンクーバー-タコマー-東京-神戸-上海-寧波-塩田-シンガポール	東京港、神戸港への寄港を休止
PS 3	ナバシェバ-ピババ-シンガポール-カイメップ-塩田-ロサンゼルス / ロングビーチ-オークランド-東京-釜山-上海-寧波-蛇口-シンガポール-ポートケラン-ナバシェバ	ナバシェバ-ピババ-コロンボ-ポートケラン-シンガポール-カイメップ-ハイフォン-塩田-ロサンゼルス-オークランド-東京-釜山-上海-寧波-蛇口-シンガポール-ポートケラン-ナバシェバ	特になし
PN 1	厦門-高雄-寧波-名古屋-東京-タコマーバンクーバー-東京-神戸-名古屋-厦門	厦門-高雄-寧波-名古屋-東京-タコマーバンクーバー-東京-神戸-名古屋-厦門	特になし
PN 3	青島-寧波-上海-釜山-バンクーバー-タコマー-東京-神戸-青島	青島-寧波-上海-釜山-バンクーバー-タコマー-釜山-青島	東京港、神戸港に追加寄港
AHX (ONE)	釜山-横浜-ホノルル-釜山	釜山-横浜-ホノルル-釜山	特になし

プレミア、26年4月のサービス改編発表

スケジュールの順守率改善進める

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）、HMM、陽明海運（ヤンミン）が参加するプレミア・アライアンスは15日、2026年4月からスタートする東西基幹航路のサービス改編を発表した。紅海情勢などを背景とするスエズ運河から喜望峰経由への迂回によってスケジュールの遅延が続く中、グローバルネットワークの最適化を通じてサービスの信頼性向上などを図る。

新たなサービスは別表の通りだが、アジア～北米西岸航路＝12サービス（ONEが提供するハワイ航路「AHX」も含む）、アジア～北米東岸航路＝5サービス、アジア～北欧航路＝7サービス、アジア～地中海航路＝6サービス、アジア～中東航路＝3サービス——を提供する。

寄港地のローテーションは、現在と同様に喜望峰経由のルートを前提としている。プレミア・アライアンスでは引き続き、紅海、バブ・エル・マンドブ海峡、スエズ運河を巡る情勢を注視し、サービスに変更が発生した場合には顧客に対して随時、最新

情報を提供していく。

現在、スエズ運河からアフリカ喜望峰経由への迂回に伴いスケジュールの遅延が起きている。スケジュールの順守率改善を進めることも来年度のサービス改編の大きな特徴の一つだという。

例えば、日本に直接寄港する北米・欧州の振り子サービス「FP1」では、日本に寄港しない欧州航路「FE4」と日本と北米のシャトルサービス「PS1」に分離し、スケジュールの改善を図る。

一方、日本から欧州航路への接続には新たに日韓航路を立ち上げ、シー

ムレスで信頼性の高い接続を確保できるようにしていく。

ONEのジェレミー・ニクソンCEO（最高経営責任者）は「今回公表した2026年度の新サービスは、地政学的な不確実性が高まる中でも安全性と安定性を最優先にしながら、顧客に世界貿易を支える信頼性と柔軟性の高い接続を提供できるよう戦略的に設計されている」とのコメントを発表している。

プレミア・アライアンスは、独船社ハパックロイドのザ・アライアンス離脱後に3社で結成された。期間は25年2月からの5年間となっている。

プレミア・アライアンスの新サービス

Asia-Pacific Southwest Service	
PS1 (Pacific South 1)	Kobe—Nagoya—Tokyo—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Tokyo—Kobe
MS2 (Mediterranean Pacific South 2)	Singapore—Laem Chabang—Cai Mep—Yantian—Pusan—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Pusan—Shanghai—Ningbo—Kaohsiung—Shekou—Singapore
PS3 (Pacific South 3)	Nhava Sheva—Pipavav—Singapore—Cai Mep—Yantian—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Tokyo—Pusan—Shanghai—Ningbo—Shekou—Singapore—Port Klang—Nhava Sheva
PS4 (Pacific South 4)	Yantian—Kaohsiung—Keelung—Shanghai—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Keelung—Kaohsiung—Yantian
VSE (Vietnam Shuttle Express)	Singapore—Cai Mep—Haiphong—Los Angeles/Long Beach—Pusan—Shanghai—Shekou—Singapore
PS6 (Pacific South 6)	Shanghai—Ningbo—Kwangyang—Pusan—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Pusan—Kwangyang—Incheon—Shanghai
PS7 (Pacific South 7)	Haiphong—Cai Mep—Shekou—Xiamen—Taipei—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Haiphong
PS8 (Pacific South 8)	Qingdao—Ningbo—Los Angeles/Long Beach—Oakland—Qingdao
AHX (Asia Hawaii Express)	Pusan—Yokohama—Honolulu—Pusan

Asia-Pacific Northwest	
PN1 (Pacific North 1)	Xiamen—Kaohsiung—Ningbo—Nagoya—Tokyo—Tacoma—Vancouver—Tokyo—Kobe—Nagoya—Xiamen
FP2 (Far East Pacific North 2)	Singapore—Laem Chabang—Cai Mep—Yantian—Pusan—Tacoma—Vancouver—Pusan—Kaohsiung—Shanghai—Ningbo—Yantian—Singapore
PN3 (Pacific North 3)	Qingdao—Ningbo—Shanghai—Pusan—Vancouver—Tacoma—Tokyo—Kobe—Qingdao
Asia-East Coast North America	
EC1 (US East Coast 1)	Kaohsiung—Yantian—Shanghai—Ningbo—Pusan—New York—Savannah—Charleston—Rodman—Kaohsiung
EC2 (US East Coast 2)	Singapore—Cai Mep—Yantian—Shanghai—Pusan—Manzanillo—Savannah—Norfolk—New York—Halifax—(Cape of Good Hope) —Singapore
EC3 (US East Coast 3)	Pusan—Shanghai—Laem Chabang—Cai Mep—Singapore—Colombo—(Cape of Good Hope) —New York—Jacksonville—Savannah—Charleston—Manzanillo—Pusan
EC4 (US East Coast 4)	Cai Mep—Yantian—Ningbo—Shanghai—Pusan—Houston—Mobile—Rodman—Kaohsiung—Cai Mep
WIN (West India North America)	Jebel Ali—Nhava Sheva—Mundra—Colombo—(Cape of Good Hope) —New York—Norfolk—Savannah—Jacksonville—Charleston—(Cape of Good Hope) —Jebel Ali
Asia-North Europe Service	
FE1 (Far East-Europe 1)	Laem Chabang—Cai Mep—Singapore—(Cape of Good Hope) —Rotterdam—Hamburg—(Cape of Good Hope) —Singapore—Laem Chabang
FP2 (Far East Pacific 2)	Pusan—Kaohsiung—Shanghai—Ningbo—Yantian—Singapore—(Cape of Good Hope) —Southampton—Rotterdam—Southampton—(Cape of Good Hope) —Singapore—Laem Chabang—Cai Mep—Yantian—Pusan
FE3 (Far East-Europe 3)	Qingdao—Ningbo—Yantian—Singapore—(Cape of Good Hope) —Algeciras—Felixstowe—Hamburg—Antwerp—(Cape of Good Hope) —Qingdao
FE4 (Far East-Europe 4)	Shanghai—Pusan—(Cape of Good Hope) —Rotterdam—Hamburg—Le Havre—(Cape of Good Hope) —Shanghai
FE5 (Far East-Europe 5)	Qingdao—Ningbo—Shanghai—Yantian—Singapore—(Cape of Good Hope) —Le Havre—Hamburg—Rotterdam—Antwerp—Le Havre—(Cape of Good Hope) —Singapore—Qingdao
FE6 (Far East-Europe 6)	Pusan—Ningbo—Shanghai—Xiamen—Yantian—Singapore—(Cape of Good Hope) —Felixstowe—Antwerp—Hamburg—Felixstowe—(Cape of Good Hope) —Port Klang—Singapore—Shekou—Pusan
IOX (Indian Ocean Express)	Karachi—Hazira—Mundra—Nhava Sheva—Colombo—(Cape of Good Hope) —Southampton—Rotterdam—Hamburg—Antwerp—(Cape of Good Hope) —Karachi
Asia-Mediterranean Service	
MD1 (Mediterranean 1)	Kaohsiung—Ningbo—Shanghai—Shekou—Singapore—(Cape of Good Hope) —Damietta—Piraeus—Istanbul—Izmit—Mersin—Damietta—(Cape of Good Hope) —Singapore—Kaohsiung
MS2 (Mediterranean Pacific South 2)	Pusan—Shanghai—Ningbo—Kaohsiung—Shekou—Singapore—(Cape of Good Hope) —Tangier—Valencia—Barcelona—Genoa—La Spezia—Fos—(Cape of Good Hope) —Singapore—Laem Chabang—Cai Mep—Yantian—Pusan
MD3 (Mediterranean 3)	Dalian—Xingang—Pusan—Ningbo—Shanghai—Shekou—Singapore—(Cape of Good Hope) —Izmit—Istanbul—Mersin—Damietta—(Cape of Good Hope) —Singapore—Xiamen—Dalian
MD4 (Mediterranean 4)	Pusan—Ningbo—Shanghai—Nansha—Yantian—Singapore—(Cape of Good Hope) —Gioia Tauro—Genoa—La Spezia—Fos—Barcelona—Valencia
MD5 (Mediterranean 5)	Valencia—Barcelona—Gioia Tauro—(Cape of Good Hope) —Singapore—Shanghai—Qingdao—Pusan—Ningbo—Xiamen—Yantian
IOM (Indian Ocean Mediterranean)	Nhava Sheva—Karachi—Mundra—(Cape of Good Hope) —Algeciras—Valencia—Barcelona—Genoa—Piraeus—Algeciras—(Cape of Good Hope) —Karachi—Mundra—Nhava Sheva
Asia-Middle East	
AG1 (Asia Gulf Express 1)	Dalian—Xingang—Qingdao—Pusan—Shanghai—Ningbo—Kaohsiung—Shekou—Singapore—Jebel Ali—Dammam—Jubail—Hamad—Abu Dhabi—Jebel Ali—Sohar—Singapore—Pusan—Dalian
AG2 (Asia Gulf Express 2)	Pusan—Qingdao—Xiamen—Dachan Bay—Port Klang—Jebel Ali—Dammam—Bahrain—Pusan
AG3 (Asia Gulf Express 3)	Shanghai—Ningbo—Shekou—Singapore—Jebel Ali—Sohar—Port Klang—Shanghai

安部局長、欧州航路の消滅「大変残念」

国交省港湾局、P A改編でコメント

プレミア・アラ
イアンスの来春の
航路改編（2026
年サービス）が15
日に発表され、
日本寄港の欧州
航路が消滅することが明らかになった
が、国土交通省港湾局の安部賢局長
（写真）は同日、「大変残念で遺憾に思
う」とコメントした。港湾局では、国際
基幹航路の維持・拡大に向け、国際
コンテナ戦略港湾政策の取り組みに
一層注力していく考えを示した。

安部局長は、北米・欧州の振り子
サービス「FP1」「FP2」が欧州への寄
港を取り止め、日本から欧州へのコン
テナ貨物は韓国・釜山港でのトラン



シップ（TS＝積み替え）で対応するこ
とになったことについて、「地政学リスク
による喜望峰への迂回、シンガポール
などの混雑などにより航路の遅れが発
生している中で、北米航路への影響を
回避し、荷主に対するサービス向上
が背景にあると聞いている」と語った。

その上で、「しかし、我が国のサブ
ライチェーンの強靱化の観点から、
国際基幹航路の維持・拡大を進めて
きた我々にとって大変残念で遺憾に
思う。当該航路を含めて国際基幹航
路の早急な再開・拡大を期待してい
る」と述べた。

さらに、国交省港湾局も「港湾運
営会社や港湾管理者と連携し、当該
航路の再開をはじめとする国際コンテ

ナ戦略港湾の基幹航路の維持・拡大
に向け、『集貨』『創貨』『競争力強
化』の3本柱の取り組みを一層強力に
進めていきたい」と巻き返しを誓った。

ただ、今回の改編は港湾関係者に
衝撃を与えている。基幹航路が釜山
港TSに切り替わることは、TS貨物
の奪還を目指す日本の戦略港湾には
大きな痛手になる。同時に、北米航
路に関してはシャトル化に伴って投入
船型の小型化が濃厚で、コンテナ船
の大型化を前提とした港湾整備（大
水深コンテナターミナル）に将来的に
どのような影響を与えるのかは未知数
だ。今後、国交省港湾局が未来を
見据えた長期戦略を打ち出せるのか
注目される。

全倉運、春闘賃上げ基準「6%+α」へ

25年から据え置き、直近の経緯考慮

全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）はこのほど、賃金専門委員会を開催して2026年春闘の賃上げ統一要求基準について協議し、25年と同じく「6%+α」で検討を進めていく方針を確認した。

専門委員会では他産業の動向や経済情勢などを踏まえ、要求基準案の検討が行われた。その結果、春闘ア

ンケート集計の要求額、要求率の平均と中央値を念頭に、増税による負担増（世帯）、物価上昇、さらに実質賃金の減少や直近数年の経緯も考慮。6%+α（定昇平均換算：1万7182円）で検討していくことになった。

なお、全倉運が6月（妥結率8割）の時点で集計した25年の春闘回答平均は、未解決の単組を含む全体（金

額の算出可能な36単組）の回答額平均で、単純平均（36組合）：1万3889円・4.98%、加重平均（4102人）：1万5992円・5.64%だった。

全体の回答額平均（妥結組合を含む）を前年妥結回答（同一組合）と比較すると、単純平均+3108円（+1.02p）、加重平均▲598円（▲0.22p）となっている。

港湾労組、日港協に初の直接抗議行動

産別最賃を巡る中央団交の促進で

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が17日、日本港運協会に対して、産業別最低賃金（産別最賃）を巡る中央団交が休会になっているにもかかわらず、その後、折衝や協議の申し入れがないとして抗議行動を行った。港湾労組が直接、日港協が入る港運会館（港区新橋）の前で抗議行動を行うのは初めてのこと。

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問題で、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



抗議活動の様子（17日、東京都港区）

中央団交の開催を申し入れ、2019年2月19日付け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。

こうした状況を踏まえ、11月26日に中央団交が開催され、日港協は「2019年2月19日付けの要求（18万4500円）に応じる」とし、満額回答したほか、「地裁判決を受け止め、誠意を持って履行する」と応じた。

その後、大きな進展がなかったことから中央団交は「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。

しかし、組合は「協議の促進のための折衝を含めた協議には応ずるとしたため、休会とした。それにもかかわらず、16日時点で折衝や協議の申し入れがなく、不誠実な対応だ」とし、17日朝に日港協が入る港運会館前で直接抗議行動を行ったもの。

約60人の組合員を前に全国港湾の竹内一委員長は、中央団交の再開の目的が立っていないことについて、「判決および緊急命令に対するアリバイ作りだ。我々の産別最賃要求について、中央港湾団交という土俵にすら立てない事態に陥っている」と日港協の対応を批判した。

その上で、「本日の抗議行動を皮切りに、あらゆる抗議行動を展開するとともに、少なくとも25春闘での産別最賃要求に対して中央港湾団交で満額回答させるべく全国の仲間とともに改めて立ち上がろう」と呼び掛けた。

参加した組合員らも「産別労使関係を壊すな」「東京地裁判決・緊急命令を守れ」とシュプレヒコールをあげて交渉促進を訴えた。

25 12/18

全国港湾 最賃巡り抗議行動

港運会館前に60人

全国港湾労働組合連合会(全国港湾)は17日朝、日本港運協会(日港協)が所在する東京都港区の港運会館前で、日港協に対する抗議行動を行った。約60人が参加。産別最低賃金を巡り、団体交渉開催や、日港協が提起した関連訴訟の控訴取り下げ

を求め、参加者が要求を示す声を一斉に上げた。日港協は9月、最賃の回答留保を巡る訴訟で、第一審が請求棄却となり、2019年時点での最賃に関する団体交渉に応じるよう緊急命令を受けた。11月26日に開かれた団交で19年時点での

の用意もめども立っていない」と不満をあらわにした。複数の幹部の発言やシユプレヒコールに続き、竹内委員長は終盤、25年春闘要求額22万円の満額回答を実現する方針を示し、今後の抗議行動も示唆した。



抗議行動冒頭で発言する竹内委員長(右から2人目)

最賃要求額については満額回答した。組合側は日港協のその後の対応について問題視。今回の抗議行動冒頭で竹内一中央執行委員長は、「団交開催に向けて折衝について、実施

しんぶん 赤 旗

25年12月18日



全国港湾事業者側に抗議 産別最賃引き上げよ

東京・新橋

全国港湾労働組合連合会(全国港湾)は17日、東京・新橋の港運会館前で、事業者団体の日本港運協会(日港協)へ抗議行動を実施し、産別最低賃金引き上げの団体交渉に誠実に応じるよう命じた中央労働委員会命令、東京地裁判決を受け入れるよう訴えました。

2019年の春闘で日港協側は、産別最賃に独占禁止法抵触の恐れがあるなどと主張し回答を拒否。2023年12月の中労委命令で回答拒否は不当労働行為だ

日港協に抗議する全国港湾の人たち17日、東京・新橋

と認定され、今年9月の東京地裁でも中労委命令を支持する判決と、団交承諾の緊急命令が出されました。日港協は東京高裁に控訴しています。

11月26日の団交で、日港協側は19年時点の要求、最賃月額18万4500円を受け入れると言ったものの、その後、組合側に折衝・協議の連絡をしていません。

抗議行動で、竹内一委員長は、「日港協は一番で結論が出れば鼻を引くと言っていた」と控訴を批判。「19年レベルの回答は、判決と緊急命令へのアリバイづくりとしかいようがない。(物価高騰を踏まえた)25年春闘の最賃要求に満額回答させるために、全国の仲間とともに立ち上がる」と強調しました。

松永英樹委員長代行は、「日港協は人手不足になっている現場を見ていない」と批判しました。

全港湾、春闘で基本給一律4万円要求へ

昨年から据え置き、魅力ある職場に

港湾労組の全日本港湾労働組合（全港湾、鈴木誠一委員長）が2026年春闘方針案を明らかにした。来年1月29～30日に開催する中央委員会で正式に決定する。

要求の柱である賃上げについては、物価上昇分（2.7%）、地域別最低賃金引き上げ率（6.3%）、25春闘での他産業との格差分（連合集計5.25%－全港湾妥結平均4.40%＝0.85%）、定期昇給分（3.0%）を含めて12.85%程度を目指すため、要求額は昨年から据

え置き「基本給一律4万円」とする。

同時に、政府が進める「価値創造のための転嫁円滑化」施策の取り組みを早い段階で企業側に求め、大幅賃上げに必要な適正料金確保につながる取り組みを展開していく。

26年港湾春闘に向けて鈴木委員長は、「大幅賃上げ・諸労働条件向上・魅力ある労働環境の構築を目指していく」とした上で、「特に賃上げと労働条件向上は組合の使命だ」と強調。「賃金と労働条件は他産業と比較してまだまだ

低いのが現状。失われた30年を取り戻すために結果を追求していく」と述べた。

また、港湾の人員不足については「日本では港湾物流の停滞を懸念し、政策で自動化・機械化が推進されているが、本末転倒と言わざるを得ない。日本の港湾労働者の高度なハンドリングと安全への緻密な取り組みで世界一の効率性と安全性を実現している。我々が誇りをもっている仕事として魅力ある港湾労働の実現するためにも大幅な賃上げが必須になる」と語った。

日本→米国コンテナ輸送

TS貨物比率が上昇、4割に迫る

デカルト・データマイน์

米調査会社「デカルト・データマイน์」のまとめによると、11月の日本→米国向け海上コンテナ輸送実績（実入り・速報値）は、海外港経由を含む荷受け地ベースで前年同月比8.4%減の4万8675TEUだった。自動車関連が2割ほど落ち込んだことなどが影響した。輸送実績のうち直航分は19.5%減の2万9894TEU、海外港経由のトランシッブ（TS）貨物量は17.2%増の1万8781TEUで、直航減少とTS増加の傾向が続く。これにより全体に占めるTS貨物の割合は38.6%と4割に迫る水準となっており、10月（29.5%）から上昇している。

デカルト・データマイน์のデータは、米国税関B/Lデータおよび米国商務省貿易統計データをベースに輸送実績をまとめたもの。

TS貨物を国・地域別にみると、最大シェアの韓国経由が13.2%増の1万2104TEUと8カ月連続のプラス。中国経由は2.4倍の4221TEUとなり、ジェミニ・コーポレーションによる上海港のハブ利用拡大が影響しているとみられる。これに台湾経由が33.1%減の1547TEU、シンガポール経由が54.7%減の380TEUと続く。

韓国経由を港別にみると、大阪港が2.7倍の1705TEU、博多港が2.1倍の1897TEUと伸長。このほか、名古屋港＝1848TEU／35.6%増、神

戸港＝2020TEU／7.3%減、東京港＝929TEU／41.5%減、横浜港＝906TEU／11.4%減、清水港＝467TEU／1.9%減となっている。

一方、アジア域内からの貨物を含む日本→米国向けの母船積み地ベース（日本積み直航分と海外からの日本経由分の合計）は19.4%減の3万0007TEUだった。

この母船積み地ベースの輸送量を港別にみると、シェア1位の東京港は29.8%減の1万0596TEU、2位の名古屋港は20.4%減の8938TEU、3位の神戸港は21.2%減の5969TEUと、いずれも2割ほど減少。東京港と名古屋港の減少は自動車関連貨物の減速が原因だという。

これに、4位＝横浜港（3481TEU／59.1%増）、5位＝大阪港（353TEU／47.1%増）、6位＝清水港（292TEU／36.1%減）と続く。

11月の日本→米国向け輸送量（荷受け地ベース）を品目別にみると、タイヤを含むゴム製品は21.9%増の6641TEUだったが、自動車関連は20.4%減の9355TEUと減少。また、農機・建機などを中心とした機械類は2.3%減の1万2470TEUだった。

1～11月累計の日本→米国向けの輸送量（荷受け地ベース）は前年同期比3.0%減の57万7146TEU。このうちTS貨物は9.8%増の20万1885TEU、直航分は8.7%減の37万5261TEUと明暗がわかれている。

日本発米国直航分の貨物量

（母船積み地ベース、実入り・FROB含まず）

日本港湾 母船積港	2025年11月			2025年累計	
	11月 TEU	前年比 (%)	前月比 (%)	累計 TEU	前年比 (%)
東京	10,596	▲29.8	▲24.1	145,485	▲13.6
名古屋	8,938	▲20.4	▲26.0	114,004	▲4.7
神戸	5,969	▲21.2	▲20.3	78,506	▲7.0
横浜	3,481	59.1	29.0	26,543	▲6.3
大阪	353	47.1	▲24.9	4,021	36.1
清水	292	▲36.1	▲23.4	3,685	1.9
6港合計	29,629	▲19.4	▲20.1	372,244	▲8.6
その他港湾	378	▲18.0	▲38.6	4,469	▲13.0
日本発母船直航分合計	30,007	▲19.4	▲20.4	376,713	▲8.7

出典：デカルト・データマイน์

日本発韓国TS分の貨物量

（荷受地ベース、実入り・FROB含まず）

荷受港	2025年11月			2025年累計	
	11月 TEU	前年比 (%)	前月比 (%)	累計 TEU	前年比 (%)
神戸	2,020	▲7.3	16.8	20,404	▲10.4
名古屋	1,848	35.6	▲1.7	19,870	38.7
博多	1,897	112.0	10.7	16,181	18.2
大阪	1,705	165.2	10.0	13,850	55.8
東京	929	▲41.5	39.3	14,062	▲13.7
横浜	906	▲11.4	▲0.1	12,217	5.6
清水	467	▲1.9	17.6	5,278	▲14.0
7港合計	9,772	19.7	10.5	101,862	8.8
その他港湾合計	2,332	▲7.9	4.3	26,940	3.3
日本発韓国TS分	12,104	13.2	9.3	128,802	7.6

出典：デカルト・データマイน์

神戸港・六甲アイランド

RC6・7で遠隔操作GCの実証へ

阪神国際港湾、26年度に予算措置

神戸港で遠隔操作ガントリークレーン（GC）の実証が計画されていることがわかった。阪神国際港湾会社の木戸貴文社長が本紙の取材で明らかにしたもの。六甲アイランドのRC-6・7ターミナルに設置されているGC1基を改造して遠隔操作化する。現在、港湾関係者らと調整しながら操作卓の設置や改造に向けた準備が進められており、2026年度に予算措置をした上で、実証運転を開始する方針だ。

国内港湾では、少子高齢化の進展に伴う生産年齢人口の減少により、港湾荷役作業における労働者へのサポートが重要な課題となっている。特にガントリークレーンの操作は、荷役前後や休憩時に地上から数十メートル上の操作室への移動に時間を要するほか、操作時は無理な姿勢で長時間労働を強いられることから操作者への身体的な負担が大きく、優先的に解決すべき課題となっている。

こうした中、横浜川崎国際港湾会社（YKIP）とJFEエンジニアリングは今年7月、東の国際コンテナ戦略港湾である横浜港の南本牧埠頭で、国内初となる大型ガントリークレーンの遠隔操作化に関する実証実験を開始したと発表した。国内最大級の大型ガントリークレーン（24列9段積み対応タイプ）にカメラやセンサーを取り付けてデータ収集を行い、大型コンテナ船に対応したクレーンの遠隔操作化に係る課題検証を行うもの。

さらに、JFEエンジニアリングは徳山下松港（山口県）でも技術開発実証を開始する。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



六甲アイランドRC6・7

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している。

一方、西の国際コンテナ戦略港湾である神戸港の動向にも関心が集まっていたが、技術開発が進む遠隔操作GCについて神戸市港湾局の長谷川憲孝局長は、市会で「来年度の予算概算要求で、国がGCの遠隔化に対する導入支援を盛り込んだ。我々としても積極的に導入が進むように国や阪神国際港湾会社、ターミナルオペレーターなど関係者と議論を重ね、積極的に取り組みたい」と述べ、将来的な遠隔操作GC導入に意欲を見せていた。

このため、その後の動向が注目されていたが、阪神国際港湾会社の木戸社長が本紙の取材に対して「神戸港でも遠隔操作GCの実証に向けた

準備を進めている」と明らかにした。木戸社長の説明によると、六甲アイランドのRC-6・7ターミナル（借受者：日本郵船、TO：ユニエックスNCT・三菱倉庫）に設置されているGC1基を改造して遠隔操作化するという。

また関係者によると、すでに遠隔操作化の設計業務に着手している模様で、専門関係者や港湾労組など現場従事者の意見を最大限取り入れたいとしている。26年度に予算措置を具体化し、クレーンの改造と操作卓の設置を完了させた上で、実機で運転を行い、阪神港における現場従事者が納得できるシステムになるよう、現場データをもとに遠隔設計を進めたい考え。さらに、試験終了後は、遠隔システムは撤去するが、将来を見据え神戸港ポートアイランドにある港湾技能研修センターでの活用も検討しているようだ。

すでに欧米やアジアの主要港湾では珍しくない遠隔操作GCだが、日本国内ではまだ実用化されておらず、東西の国際コンテナ戦略港湾で実証が進むことで導入が一気に加速する可能性がある。