

海運・港運・物流関係（資料1） <2026年3月1日～31日>

- 3/3 緊迫する中東情勢 マスクなど再び喜望峰経由に回帰 (MD)
- 3/4 25年の外貿コンテナ貨物量 5大港1.6%増、2年連続で伸長 (MD)
- 3/5 港湾労組が国交省港湾局などと行政交渉 (MD)
- 3/6 退職代行サービス 物流業界、利用者多く 未払い残業代 セットで請求 (物流)
- 3/10 コンテナ運賃 中東向け7割上昇 主要船社 輸送対応見直し (海事)
- 3/10 通関業 価格転嫁へ機運 (海事)
- 3/11 中東緊迫 空輸・海運に打撃 運賃上昇・航空シフトも (海事)
- 3/12 公取委 独禁法で着荷主に規制 不当な荷待ち・荷役禁止 (海事)
- 3/12 日港協久保会長 機械化の必要性訴え 国の支援に言及 (海事)
- 3/13 港湾政策「産業政策」に転換求める声 港湾分科会、国交省が取り組み説明 (MD)
- 3/13 組合、スト準備が整っていると表明 春闘中央港湾団交は進展ない、次回26日 (MD)
- 3/14 最賃の回答拒否を断罪 東京高裁判決 全国港湾など勝訴 (赤旗)
- 3/14 最賃問題、二審も日港協の請求棄却 東京高裁、組合は上告断念を求める (MD)
- 3/16 港湾労組、高裁判決の履行など訴え 最賃問題、日港協に直接抗議行動 (MD)
- 3/17 着荷主の荷待ち・荷役強要 独禁法違反の対象に (物流)
- 3/17 国交省調べ 海コン陸上運送事故 ドライバー操作不良8割 (物流)
- 3/18 港湾労災防止協会 災害撲滅呼び掛け 都内で経営首脳向けセミナー (海事)
- 3/18 国交省、英語訳をホームページで公開 港湾運送事業の適正取引ガイドライン (MD)
- 3/19 イスラエル沖 拡大危険区域指定 国際船員労使 船員の保護範囲拡大 (海事)
- 3/23 港湾労働者不足 大阪港、直近5年間で常用4.4%減 京浜・神戸港も3.4～3.9%減 (MD)
- 3/24 トラック・物流Gメン「けん引役」離任 持続可能な体制へ刷新 (物流)
- 3/24 国内備蓄石油放出開始 不安解消へ 計1ヶ月半分 (物流)
- 3/24 国交省・港湾分科会「事業評価部会」三島川之江港の複合輸送Tを新規採択 (MD)
- 3/24 中古車・放射線量検査の見直し 議事録確認、今月末で期限切れ (MD)
- 3/24 ONE 釜山CTに出資 東遠と提携で接続強化 (海事)
- 3/26 インタビュー 適正取引、港運から情報提供が鍵 (MD)
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 松田琢磨氏
- 3/26 豪州の港湾労組、DPWのAI・自動化に反対 最大1000人の雇用が脅かされる可能性 (MD)
- 3/27 組合、4月6日以降の平日に行動 春闘中央団交1日にスト通告へ (MD)
- 3/27 ホルムズ通航 停戦・安全は条件 イラン、通航料導入か (海事)
- 3/28 軽油高騰 迫る運送危機 トラック運賃の上昇圧力 (日経)
- 3/30 コンテナ船社 25年全社2桁減益 26年は中東情勢が下押し (海事)
- 3/30 中古車・放射線量検査 4月以降も全量検査が継続へ (MD)
- 3/31 関東港運、田端彰会長「お別れ会」藤木幸夫氏、現場のボスを追悼 (MD)

緊迫する中東情勢

マースクなど再び喜望峰経由に回帰

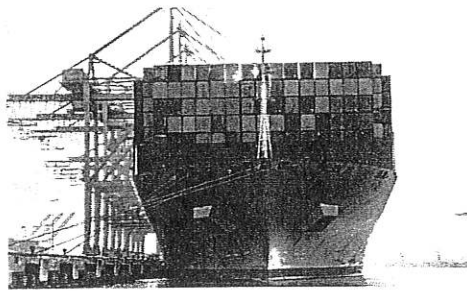
ホルムズ海峡も通航できず

イランに対する米国とイスラエルの軍事攻撃を受け、コンテナ船社は貨物や船員の安全確保を最優先するため、世界の海上物流の要衝である紅海・スエズ運河とホルムズ海峡の通航を断念せざるを得ない事態となっている。このうち紅海・スエズ運河に関しては、マースクなど航行を再開させていた船社が再び、喜望峰経由への迂回ルートに回帰した。ただ、利用を再開させていた船社やサービスは一部にとどまっていたことから、物流への影響は限定的だとの見方もある。一方、アジア～中東航路で通航されるホルムズ海峡については、事実上封鎖されたことで通航ができない状況で、物流への影響は深刻化する可能性もある。

紅海・スエズ運河ルートを巡っては、2023年10月に始まったガザでの衝突以降、フーシ派による商船への攻撃が続き、コンテナ船社は安全な航行ができないなどの理由から喜望峰経由への迂回ルートを選択してきた。一方、一部の船社は試験航行などを経て、サービスを限定してスエズ運河の利用を再開させていた経緯がある。

今回の軍事攻撃を受け、マースクは1日、紅海ルートの利用を当面の間、停止すると発表した。具体的には同社が単独通航する中東・インド～米国東岸航路「MECL」と、ジェミニ・コーポレーションで展開する中東・インド～地中海航路「ME11」を喜望峰経由の迂回ルートに変更させた。

「MECL」については昨年12月～今年1月にかけて、紅海を通航する試験航行を実施。その結果を受け、同社は同サービスを対象にスエズ運河の定期通航を再開させた。また、「ME11」に関しても2月中旬からスエズ運河経由の航行を再開させると発



表していた。

マースクでは「(スエズ運河経由は)顧客に対してサービスを提供する上で、最も早く、持続可能で効率的なルート。情勢が安定し、安全条件が整えば、ME11とMECLはスエズ運河ルートを選択を優先させる」としている。

仏船社CMA-CGMも2月28日、追ってアナウンスがあるまで、スエズ運河経由の通航を停止し、喜望峰経由への迂回ルートに変更させると発表している。

一方、アジア～中東航路で通航されるホルムズ海峡については、事実上の封鎖に伴い、コンテナ船社は通航できない状況となっている。

マースクでは、「中東向けの貨物について引き続き受け入れを行っている」としつつも、ホルムズ海峡を航行

する船舶は全て通航を停止させると発表。「アラビア湾の各港に寄港するサービスは遅延、航路変更、スケジュール調整などが起きる可能性がある」とする。

CMA-CGMもアラビア湾内や湾内に向かう全ての船舶に対し、直ちに避難するよう指示。イラク、バーレーン、クウェート、イエメン、カタールなどの中東地域を対象に、今月2日から緊急割増料金（ECS）を適用すると発表し、これら対象地域へのリーファー貨物のブッキングも停止させている。

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）もホルムズ海峡地域にいる船舶の待避などを実施。同湾発着の貨物の新規受付を一時停止させている。

このほか、独船社ハパックロイドも1日、ホルムズ海峡を通航する全ての船舶の航行を停止すると発表。アラビア湾の港湾に寄港する貨物は遅延や航路変更、スケジュール調整が発生する可能性があり、「混乱を最小限に抑えるよう努める」としている。

25年の外貿コンテナ貨物量

5大港1.6%増、2年連続で伸長

4港が伸伸、神戸港のみ前年割れ

2025年（1～12月）の5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸港）の外貿コンテナ取扱実績が出そろった。港湾管理者が公表している速報値（一部は最速報値など）を本紙が集計したところ、総取扱個数（空コンテナを含む）は、5港合計で前年比1.6%増の1388万TEUと2年連続でプラスとなった。最多の東京港をはじめ4港が伸伸している。一方、神戸港は24年に続いて唯一の前年割れ。11月終了時点で実入りがほぼ前年並みで推移しているのに対し、空コンテナが大幅に減っている。

25年の外貿コンテナは、5港合計で1.6%増の1388万0975TEUと2年連続で増加した。輸出が687万6342TEU（1.6%増）、輸入は700万4633TEU（1.6%増）と、それぞれ2年連続のプラス。このうち輸入は22年以來の700万TEU超えとなった。

各港の取り扱いを多い順にみると、東京港は426万8546TEU（2.4%増）と、1998年から続いている日本一の座を堅持する見通しだ。2年連続で前年を上回るとともに、上げ幅も24年（2.1%増）から若干拡大した。24年にマイナス（0.5%減）だった輸出が190万3487TEU（0.8%増）と増加に転じるとともに、輸入は236万5059TEU（3.7%増）と続伸している。

続く横浜港は281万2820TEU（2.1%増）。前年（2.4%増）に比べて上げ幅は若干縮小したものの、5年連続でプラスとなった。輸出が152万8118TEU（3.5%増）と続伸。輸入は9月終了時点でマイナス（2.6%減）だったが、10月：7.9%増、11月：14.9%増、12月：0.4%増と続伸したことで、通年では128万4702TEU（0.4%増）とプラスを確保した。

名古屋港は263万8533TEU

（1.9%増）と3年連続で伸長。輸出が136万5379TEU（1.7%増）と2年連続、輸入も127万3153TEU（2.2%増）と3年連続で増えている。全国2位となる見通しの横浜港との差は約17.4万TEUと24年（約16.3万TEU）から拡大したが、輸入に限ると約1.2万TEU（24年は約3.4万TEU）まで詰めた。

施設別では、シェア4割を超える鍋田（114万4056TEU・3.9%増）が堅調に推移したほか、飛島南側（62万7658TEU・8.3%増）が過去最多となった。

大阪港は210万2886TEU（3.9%増）と主要5港では最大の上げ幅を記録した。2年連続で前年を上回るとともに、200TEUを超えたのも2年連続となる。輸出が96万9186TEU（6.0%増）と3年ぶりに伸長して全体を押し上げた。輸入も113万3701TEU（2.1%増）と2年連続で増加した。

一方、神戸港は205万8190TEU（3.5%減）と、主要5港で唯一減少した。

前年割れは3年連続のことで、全国4位の座も大阪港に受け渡し見通しだ。輸出が111万0172TEU（3.6%減）、輸入は94万8018TEU（3.4%減）と、それぞれ3年連続で前年水準を割り込んでいる。

大阪港と神戸港の実入り・空コンテナの内訳をみると、大阪港は実入り：147万9473TEU（0.5%増）・空：62万3413TEU（12.7%増）。神戸港は、内訳が公表されている11月終了時点で実入り：160万7754TE（0.04%減）・空：27万8230TEU（15.1%減）となっており、空コンテナの荷動きが両港の明暗を分けた。

他方、25年9月終了時点の各港の増減率（輸出入合計）は、東京港：3.4%増、横浜港：0.5%増、名古屋港：2.9%増、大阪港：4.0%増、神戸港：2.4%減だった。横浜港が上げ幅を拡大したのに対し、東京港と名古屋港は第4四半期にブレーキがかかっており、26年の動向に注目が集まる。

【25年・主要5港の外貿コンテナ個数】

	合計		輸出		輸入	
	前年同期比		前年同期比		前年同期比	
合計	13,880,975	1.6%	6,876,342	1.6%	7,004,633	1.6%
東京	4,268,546	2.4%	1,903,487	0.8%	2,365,059	3.7%
横浜	2,812,820	2.1%	1,528,118	3.5%	1,284,702	0.4%
名古屋	2,638,533	1.9%	1,365,379	1.7%	1,273,153	2.2%
大阪	2,102,886	3.9%	969,186	6.0%	1,133,701	2.1%
神戸	2,058,190	▲3.5%	1,110,172	▲3.6%	948,018	▲3.4%

(単位:TEU)

港湾労組が国交省港湾局などと行政交渉

春闘行動、ガイドライン「厳格運用を」

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）と全日本港湾運輸労働合同盟（港運同盟）は4日、国土交通省や厚生労働省など関係行政機関に対する要請行動を実施した。春闘中央行動として取り組んだもの。

東京・霞ヶ関の国交省前に全国から集まった組合員を前に全国港湾の竹内一委員長は、「これまで取り組んできた課題を具現化していくという意味において、今年の春闘は例年以上に極めて重要だ。今、各地域では、職域の問題をはじめとした、本当に様々な重大案件・問題が続々と起こっている。今日の行政交渉でこうした問題の解決につなげていきたい」とあいさつした。

安部賢港湾局長に宛てた申し入れ書では、港湾労働者不足対策として大幅賃上げを目指す中、料金適正収受が課題になっていることを踏まえ、「現行の運賃・料金の事前届出制は、過当競争の抑止や港湾労働秩序の



維持という観点から、その実効性に限界が生じている」と指摘。届出料金の審査方法や監査業務の運用見直し、必要に応じて制度の在り方そのものについても検討を行うよう要請した。

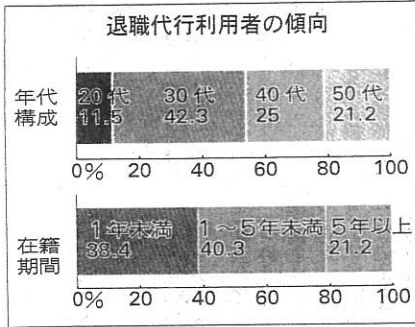
また、政府が推進する「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づく施策を、船社・荷主団体に対して強力で推進し、取引の適正化を図るよう要請すると同時に、先に策定された「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン」について単なる努力義務や周知にとどまることなく、“実効性と拘束力を備えた厳格な運用”を実行するよう強く求めた。

一方、荷役機械の遠隔操作化などを柱とした「ヒトを支援するAIターミナル」に基づく各種施策・事業を巡っては、港湾現場の業務効率化のみならず、当該地域の産業・経済全体にどのようなメリットをもたらすのかを含め、総合的な検証を行うこと。併せて、現行の運賃・料金水準の下で港湾運送事業者の事業継続が可能であるのか、導入や運用に伴うリードタイムやコスト負担の実態についても検証を行い、その結果を踏まえた制度設計を行うよう求めている。

加えて、こうした高度化・デジタル化施策については、導入ありきで進められることのないよう、実証実験の企画・実施段階から、港湾運送事業者・港湾労働者の代表が参画する仕組みを構築し、業務内容の変化、雇用・職域への影響、安全性、労働負荷などに関し、労使双方の意見を踏まえた検証を行った上で、その結果を本格導入の判断に反映させるよう要請した。

物流業界、利用者多く 未払い残業代 セットで請求

退職代行サービス



「この会社の社長は『衝動的に退職代行業者に依頼してしまい、後悔している』と言われた。本

本人に代わって退職の意思を伝える「退職代行」サービスの利用者が多い業界として、物流業界が挙げられている。特に運送会社では、退職代行と残業代の未払い請求をセットで受けるケースがあり、賃金体系や労務管理が未熟な会社は狙われやすい。業界全体で「

「衝動的に依頼した」

「皆さんが、会社を辞めた」と言っています。大阪府の運送事業者は、退職代行業者から不意に電話が掛かってきた。退職代行を依頼した従業員は、直近3カ月の勤務時間も増やしており、熱心に働いていた印象だった。

ただ、その従業員はシングルマザーで、娘を学校に通わせるため、会社から借金をしていた。この会社の社長は「従業員と家族のためにと特別にお金を貸したのに、借金を払い終わらないうちに退職代行を使って逃げようとしたようだ。借金は回収したが、突然の裏切りに、とても悲しい気持ちになった」と嘆く。

北海道のある事業者では、退職代行業者を利用した20代のドライバーが、その後本人の意思で退職を撤回した。別件で本人に電話をしたところ、仕事を悩んでいたことを相談されたという。「やっほの会社に戻りたい」と謝罪されたという。

この会社の社長は「衝動的に退職代行業者に依頼してしまい、後悔している」と言われた。本

対応の必要なし 弁護士以外の代理交渉

しかし、退職代行サービスの法的な課題も無視できない。弁護士法では、弁護士ではない者が報酬を得る目的で弁護士に法律事務を斡旋したり、弁護士が無資格者から依頼人を紹介してもらったりする行為を禁じている。弁護士が行わない退職代行で可能なのは、利用者の意向を勤務先に通知する行為に限られている。

警視庁は2月3日、利用者者を定期的に提携先の弁護士事務所に紹介していた容疑で、退職代行サービスの「モームリ」運営会社のアルバイトロス(東京都中野区)代表ら2人を逮捕した。更に10日、違法に紹介を受けたとして弁護士の入



みを気軽に話せる職場をつくりたいと話し、このような場合以外にも、退職希望者をつつ状態まで追い込むような「ブラック企業」の従業員にとって、精神的負担を軽減する手段として、退職代行サ

「退職代行サービス」を依頼した。ひかり物流(大阪府松原市)の社長で、社会保険労務士としても活動している戸川一秋氏は「違法な退職代行業者の電話にも慌てて応答しがちだが、弁護士ではないのに退職に関する代理交渉をする相手には、対応する必要がない。本人から退職に関する交渉をしてもいいか、弁護士に代わって」と説明する。

前述の大阪府の運送会社では、退職代行業者が弁護士ではないにもかかわらず、このため、結局は会社をドライバーで直接話し合い、退職に至った。

北海道の事業者では、法律上は信書便で送るべき運

使われない環境整備を

業者からの指示であることが判明した。「ドライバーが担当者が受け取ったメールには、貸与物と一緒に宅急便コンパクトで送るよう明示されていた上に、公式が運営するサイトにも、退職届は『追跡番号があるもの』で送ると記載されている。ターゲット以外に宅急便コンパクトを推奨していた。

退職代行業者に問い合わせたが、「問題ないと認識している」と言われ、改める気はないとされた(この会社の社長)

運送会社が退職代行サービスの対象になりやすい原因として、戸川氏は「賃金体系のすさんだことによる未払い残業代の多さや長時間労働の問題があり、退職代行と残業代請求のセットで弁護士に狙われやすい」と指摘する。

「運送会社は歩合制が多い上、様々な手当を支給し、『高い給与を払っているから大丈夫』と思いつ込んでいる会社もあるが、割増賃金の計算ができておらず、適切な給与を算出できていないケースがある。社労士や弁護士に相談して賃金体系と労務管理を見直しなればならない」という。

この人手不足の中、相談する間もなく退職代行で辞められるのは手痛い損失になる。退職代行が使われた場合は、「ミニニケーション」が不足していなかったりなど社内風土を考え直す機会と捉えることで、離職率の低下につながるかもしれない。求人情報と実際の勤務体制・給与が大きく懸けられていても、退職代行を使われやすい要因になるようだ。違法な退職代行サービスに依る必要はないが、事業者はハラスメントの根絶や労務管理・給与体系の適正化に努め、退職希望者が相談しやすく、退職代行サービスを使わなくても口頭に辞められる社内環境を整備すべきだろう。

コンテナ運賃

中東向け7割上昇

主要船社 輸送対応見直し

上海航運交易所(SCFE)がまとめた3月6日付の上海発コンテナ運賃指数(SCFI)は、欧米向けなど主要航路が引き続き上昇した。特に中東向けが前週比7割、南米も5割超の急上昇で、前週に引き続き大幅高。中東向けは米国とイランの緊張を受け、主要船社がペルシヤ湾向け貨物の輸送対応を見直す動きを

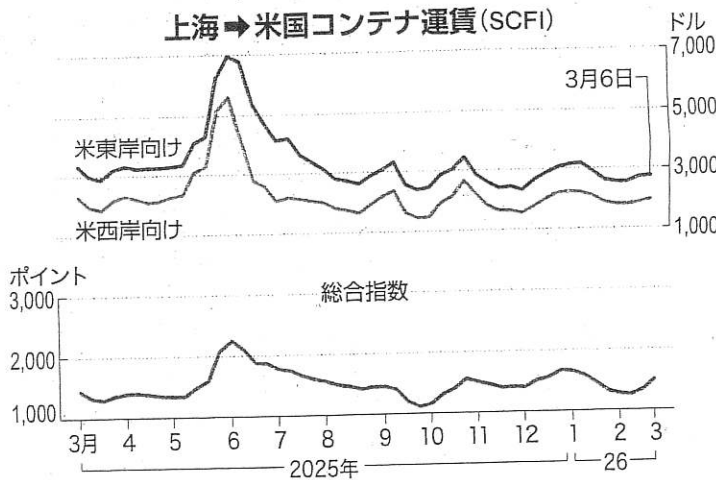
見せた影響が出ている可能性がある。北米や北欧州向けも伸び率は1桁台ながら続伸し、総合指数は前年同週を上回った。6日付のSCFIの総合指数は前週比12%高の1489ポイント。中東や南米向けのけん引で、25年1月10日付以来、1年2カ月ぶりに前年同週(1436ポイント)を上回った。欧米向けが引き続き前年同

週を下回る中、中東が2倍超、南米西岸が7割高の高水準となったため。6日付の上海発・米国内向けスポット運賃(40フィート)は、西岸向けが前週比5%高の1940ポイントと2週連続の上昇。東岸向けは1%高の2717ポイントと2週連続の上昇だった。いずれも底ばい状態が続くものの、下げ止まりが鮮明だ。

北米向けは足元、中華圏の旧正月明けでアジア発の需要が戻っており、下落基調だった運賃が上昇に転じている。2月までは主要船社が欠航などの需給調整で運賃下落を食い止める展開が続いていた。今後はイラン情勢の影響で海上輸送コストの上昇も見込まれ、運賃は底堅く推移しそうだ。6日付の北欧州向けス

ポット運賃(20フィート当たり、以下同)は前週比2%高の1452ポイントと2週連続の上昇。北欧州向けも下げ止まりの様相だが、直近の下落幅が小さかった

上海→米国コンテナ運賃(SCFI)



(出所) 上海航運交易所「SCFI」3月6日発表

こともあってか、旧正月明け後も大幅回復には至っていない。地中海向けは2%高の2360ポイントと2週連続の上昇。中東向けは72%上昇の2287ポイントと3週連続の上昇で、2月前半の1000ポイント割れから一気に2000ポイントを回復した。24年7月以来1年8カ月ぶりの高値となり、直近の中東情勢の影響がうかがえる。2月初旬まで低水準が続いていた南米向けは、東岸が61%高の2618ポイント、西岸が53%高の2592ポイントと急回復が続く。西岸向けは昨年8月末以来半年ぶり、東岸向けは同10月以来の高水準だ。

通関業

価格転嫁へ機運

日本通運で 大綱提言も追い風

通関業界で価格転嫁の機運が生まれている。通関料金は約30年にわたって据え置かれてきたが、1月から基本料金を改定した日本通運では顧客との交渉が進んでいる。同社の値上げ発表により、中堅事業者の取り組みにも弾みがついている。今後通関業を維持していくには料金水準の是正が欠かせない。次期総合物流施策大綱策定への提言に通関業者の事業環境整備が入ったことも、追い風になりそうだ。

「人件費の上昇などに伴い、値上げを宣言して交渉を進めてきた結果、一定の効果が出ている。顧客によっては交渉が4月以降になるが、既に500社程度から何らかの形で了承を得ている。」

日本通運の安藤恒夫常務執行役員は2月20日の会見で、価格改定交渉の手応えを語った。	請の基本料金を平均約25%引き上げた。これは国際物流業界全体から注目を集め、顧客側も「それなりの覚悟を持って交渉に臨んでいた」といっている(安藤常務)。	995年の水準で定着しているといわれている。輸出申告1件当たり5900円、輸入同1万1800円など、通関業法に基づき同年に定められた上限額が料金自由化後もなお、事実上の上限になっている。
---	--	---

間1100億円前後で横ばいが続く。税関の把握している専業の通関業者は1者に限られ、大半は通関と港湾運送、倉庫、フォワーディングなどと併せて利益を確保している。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、事業者の利益は圧迫され、自助努力でのコスト増の吸収が難しくなっている。名古屋通関業会が24年に実施したアンケートでは、「今の料金ではとても業として商売に乗ってこない」との声まで聞かれた。

その中で、国際物流最大手の日本通運が値上げに動いたインパクトは大きい。実際、首都圏の堅海貨業者の幹部は「日通さんの発表を見て、当社も25%程度の値上げを目標に顧客にアプローチを始めた」と声を弾ませる。大手海貨業者の関係者は「日通さんが殻を破ってくれた。動くはずばいまいかない」と意気込む。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、政府には事業者が価格転嫁に踏み出すためのさらなる後押しが望まれるという。既に関税局は24年12月、関税・消費税などの立て替え問題や価格転嫁について荷主団体に注意喚起する文書を出した。公正取引委員会も目を光らせている。昨年からは値上げに取り組む大手フォワーダー

通関業務の原価の多くを占める人件費は上昇の一途をたどる。例えば、2025年度の最低賃金(全国平均)は95年度の2倍近い。働き方改革の推進などもコストを押し上げる。輸入貨物の増加や申告1件当たりのアイテム数の増加、EPA(経済連携協定)や他法令確認の複雑化などで業務負荷も増しているほか、システム関連費用などもかさむ。

ところが、財務省関税局が昨年9月に公表した資料によると、事業者の通関業務収入は過去20年間1100億円前後で横ばいが続く。税関の把握している専業の通関業者は1者に限られ、大半は通関と港湾運送、倉庫、フォワーディングなどと併せて利益を確保している。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、事業者の利益は圧迫され、自助努力でのコスト増の吸収が難しくなっている。名古屋通関業会が24年に実施したアンケートでは、「今の料金ではとても業として商売に乗ってこない」との声まで聞かれた。

その中で、国際物流最大手の日本通運が値上げに動いたインパクトは大きい。実際、首都圏の堅海貨業者の幹部は「日通さんの発表を見て、当社も25%程度の値上げを目標に顧客にアプローチを始めた」と声を弾ませる。大手海貨業者の関係者は「日通さんが殻を破ってくれた。動くはずばいまいかない」と意気込む。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、政府には事業者が価格転嫁に踏み出すためのさらなる後押しが望まれるという。既に関税局は24年12月、関税・消費税などの立て替え問題や価格転嫁について荷主団体に注意喚起する文書を出した。公正取引委員会も目を光らせている。昨年からは値上げに取り組む大手フォワーダー

の関係者によると、昨年9月の関税局の資料も顧客の理解を得るのに役立つという。

加えて、3日に公表された26-30年度物流大綱策定への提言には「越境ECが拡大する中で通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保」の項目が盛り込まれ、価格転嫁の必要性の周知など「適正な業務運営を確保するための環境整備に向けた取り組みを推進する」と明記された。

「どうした考えの下で次期物流大綱が策定され、通関業の現状がクローズアップされれば各社が動きやすくなり、相場が徐々に上がっていくのではないかと」先の業界関係者は期待している。

通関業務の原価の多くを占める人件費は上昇の一途をたどる。例えば、2025年度の最低賃金(全国平均)は95年度の2倍近い。働き方改革の推進などもコストを押し上げる。輸入貨物の増加や申告1件当たりのアイテム数の増加、EPA(経済連携協定)や他法令確認の複雑化などで業務負荷も増しているほか、システム関連費用などもかさむ。

ところが、財務省関税局が昨年9月に公表した資料によると、事業者の通関業務収入は過去20年間1100億円前後で横ばいが続く。税関の把握している専業の通関業者は1者に限られ、大半は通関と港湾運送、倉庫、フォワーディングなどと併せて利益を確保している。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、事業者の利益は圧迫され、自助努力でのコスト増の吸収が難しくなっている。名古屋通関業会が24年に実施したアンケートでは、「今の料金ではとても業として商売に乗ってこない」との声まで聞かれた。

その中で、国際物流最大手の日本通運が値上げに動いたインパクトは大きい。実際、首都圏の堅海貨業者の幹部は「日通さんの発表を見て、当社も25%程度の値上げを目標に顧客にアプローチを始めた」と声を弾ませる。大手海貨業者の関係者は「日通さんが殻を破ってくれた。動くはずばいまいかない」と意気込む。通関以外の業務と合わせて料金を設定している顧客に対しては、各業務内容や収支を考慮し、目標とする上げ幅を決めて交渉する。

このため、政府には事業者が価格転嫁に踏み出すためのさらなる後押しが望まれるという。既に関税局は24年12月、関税・消費税などの立て替え問題や価格転嫁について荷主団体に注意喚起する文書を出した。公正取引委員会も目を光らせている。昨年からは値上げに取り組む大手フォワーダー

公取委

独禁法で着荷主に規制

不当な荷待ち・荷役禁止

公正取引委員会と中小企業庁は10日、着荷主が契約にない荷待ちや荷役

などをトラックドライバーに強いる行為を禁止する考えを示した。物流分野の不正な取引方法を定めた独占禁止法上の告示「物流特殊指定」を改正し、規制対象を発荷主から着荷主に広げて物流業界の商慣行の是正を促す。運送事業者と運送契約を結ぶ発荷主または着荷主は、契約にない荷待ちや荷役の対価を支払わなければならないと違反になる。

10日に開いた有識者会議「第4回企業取引研究会」で方針を取りまとめた。今後は意見公募や公聴会を実施後、来年春ごろの施行を予定する。運送契約を結ぶ発荷主との関係では、運送事業者は物流特殊指定や取適法(中小受託取引適正化法、改正下請法)により一定程度保護が図られている。これに対して、着荷主とは直接契約関係にないため、規制が難しかった。発荷主が荷待ちや荷役などの改善を着荷主に働きかけようにも、買い手で立場の強い着荷主に対しては難しいという課題もある。

そこで発荷主と着荷主との間の契約関係に着目した。発荷主の利益を不当に害する行為として、契約にない運送以外の付帯業務、荷待ちや運送のやり直しなどを禁止し、料金が適正に支払われるようにする。着荷主が発荷主に対価を支払い、発荷主が運送事業者に対価を支払うよう求める。

改正案では、適用対象は「事業規模(資本金・従業員)が一定を超える着荷主(または取引上優越した地位にある着荷主)であって、事業規模が一定を下回る発荷主(または取引上の地位が劣っている発荷主)との間で継続的な取引(物品の販売、製造請負、修理、情報成果物の作成請負)の相手方としてその物品の引き渡しを受けるとなる。荷待ちや荷役については国土交通省のトラック・物流Gメンも是正指導を行っている。公取委・中企庁は国交省とも連携し、サプライチェーン全体での取引適正化に取り組む。

協 港 日
会 保 久
長

機械化の必要性訴え

国の支援に言及



日本港運協会の久保昌

三会長 写真 II は 11 日、東京都内で記者会見を開き、港湾労働者の人手不足を踏まえて、業界内でターミナルの機械化を推進していく必要性を強調した。一方で、地方港では投資が難しい状況があるとし、国の支援が港の

集約が求められるとの考えを示した。また最近の話題として、日本発欧州直航コンテナ航路が維持された一件を好意的に受け止めた。

久保会長はターミナルの機械化について、欧州や中国の自動化ターミナルを引き合いに、国内港湾での技術導入の遅れに懸念を示した。労働組合は雇用確保などのため反発しているものの、人手不足や将来の

技術革新も念頭に協力を求めたい考えを示した。

人手不足が深刻化する地方港に関して、サービスの質低下を避けるため機械化の必要性が高いとした。その一方で、設備投資の体力がない実情がある。久保会長は国の支援に言及し、「地方港を置くのであれば、国費を出すべき」と拡充を求めている。反対に、国が十分に支援しない場合

は「近隣の港へ集約していくべき」と述べた。

久保会長は船社目線で見た国内港湾の課題として、日本全体として貨物量はあるものの港湾が分散している点を挙げ、国際コンテナ戦略港湾についても集約が不十分との見方を示した。「国際コンテナ戦略港湾として選ばれた港に、貨物を集中させる方策を考えなくてはならない」と強調した。

最近の話題として、ONE（オーシャンネット）ワークエクスプレスの欧州直航便休止の発表から、それに代わってCMACGMが新たにサービス開設を決めたこ

とを振り返った。結果として日本発欧州直航航路が維持されたことに
ついて、「業界にとつて好ましい動きだった」と述べた。

港湾政策「産業政策」に転換求める声

港湾分科会、国交省が取り組み説明

国土交通省港湾局は12日に開いた交通政策審議会・港湾分科会（分科会長：多々納裕一・京都大学防災研究所教授）で、「港湾ロジスティクス」や国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況、港湾労働者の人手不足対策などについて報告した。委員からは、荷主や船社から選ばれる港湾となるための“創貨”施策について「本丸は産業集積だ」とし、産業政策として取り組むべきだとの提案があった。

政府は昨年11月4日に開いた日本成長戦略本部で、「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」を位置付けた。これを踏まえて、港湾局は金子恭之大臣を座長とし、有識者などで構成される「港湾ロジスティクスワーキンググループ（WG）」を1月20日に設置して初会合を開いている。

港湾分科会の開催にあたり安部賢港湾局長は、日本における港湾分野のリスクとして、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）による欧州直航航路の撤退など「港湾ロジスティクスが維持できなくなっていること」、災害の頻発化・激甚化やサイバー攻撃に対する「港の強靱化」、そして「港湾労働者が不足することによる港湾サービスの低下」の3つを挙げた。

こうしたリスクに対し、「日本成長戦略本部の大きなテーマは、民間投資によって解決するような政策を打ち出すことだ」と指摘。一例として、荷役機械の高度化や海外展開、物流情報のDX化のほか、「コンテナターミナルだけではなく、周辺の倉庫を高度化することによって、港湾に貨物が円滑に集まるような環境を作ることなどを議論していく」と語った。



挨拶する安部局長（12日、国交省）

議事では、計画課の古土井健課長が「港湾ロジスティクス」について報告した。具体的には、「高市政権では“経済安全保障”というキーワードが色濃く出ている」とした上で、WGの初会合で示した論点や意見を説明。さらに、10日の日本成長戦略会議で官民投資を優先的に支援すべき製品・技術の中に「港湾荷役機械」が選定されたことも解説した。

港湾分科会の委員からは、「日本の港が選ばれるための“創貨”について、本丸は産業集積だ。港からの産業政策という位置付けにするなどの仕組みは作れないか」と提案があった。これに対し古土井課長は、「港湾ロジスティクスの議論は港湾周りのものが中心となるが、それが何に役立っているのかを忘れずに進めていきたい」と述べた。

続いて、港湾経済課国際コンテナ

戦略港湾政策推進室（港湾物流戦略室）の清水崇室長が、政策の取組状況として、1月に開いた「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」の概要を説明した。それによると、委員からはONEの欧州航路の抜港に関して、「直航喪失に対する荷主の声や懸念が社会に届いていない」との意見があったという。

これについて港湾分科会の委員から対策を問われ、清水室長は「荷主を中心にヒアリングして影響の把握に努めている。最新の状況を整理して公表したい」と応じた。

港湾労働者の人手不足対策についても清水室長が説明した。港湾労働者の不足によって、小樽港（北海道）や北九州港で、土日の荷役停止やゲートクローズなど作業時間の変更という事態が起こっていることを報告。その上で、昨年6月に策定した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」や、先月公表した「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」の概要を解説した。

このほか海洋・環境課の馬場智課長は、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況を説明した。

最賃の回答拒否を断罪

東京高裁判決 全国港湾など勝訴

全国港湾労働組合連合会（全国港湾、中立）と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟、連合加盟）は13日、東京都内で会見を開

き、事業者側に対して産別最低賃金改定について団体交渉の回答を拒否してはならないとする判決（12日）が、東京高裁で出されたと

発表しました。回答拒否への断罪は、東京都労働委員会、中央労働委員会、東京地裁に続いて4回目。

全国港湾と港運同盟は、事業者団体の日本港運協会（日港協）との間で、企業横断で適用される産別最賃



立ってあいさつする竹内委員長 13日、東京都内

をはじめとする労働協約を締結しています。ところが、日港協側は産別最賃に独禁法上問題があると主張し、2019年の春闘要求の回答を拒否しました。

高裁判決は、公正取引委員会の「労働協約にかかるものは原則として独禁法違反とならない」との見解に照らして「独禁法に違反すると判断されるおそれがあったと認められない」と認定しました。

日港協は現在、19年当時の産別最賃は仮協定を結んだものの、最新の要求には「係争中」としています。

会見で竹内一全国港湾委員長は「日港協が上告を考えているとの情報もある。容認できない。全国の仲間、団結の力を束ねたい」と平日のストライキも視野に

闘う姿勢を示しました。

最賃問題、二審も日港協の請求棄却

東京高裁、組合は上告断念を求める

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）を巡り、東京都労働委員会の救済命令を不服として日本港運協会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、東京高等裁判所は12日に判決を言い渡し、一審に続いて原告の請求を棄却した。これを受けて港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）、それに弁護団が13日に都内で会見した。組合側は「日港協は判決を真摯に受け止め、最高裁への上告はすべきではない」と述べた。

産別最賃を巡っては、日港協が「独占禁止法に抵触するおそれがある」などとして統一回答を回避したことから、港湾労組が2020年2月、中央労働委員会に不当労働行為の救済を申し立てた。

中労委は東京都労働委員会に審査を移管したが、都労委は21年8月、救済命令書を交付した。命令書では産別最賃に関する団体交渉で、日港協が独禁法に抵触するおそれがあるとの理由で回答を拒否したことを不当労働行為と認定。「独禁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、誠実に応じること」とされた。

日港協はこの裁定を不服として中労委へ再審査を申し立てたが、これが棄却されたことから24年4月、国を相手取って中労委の命令の取り消しを求める訴訟を東京地裁に起こしていた。

しかし、昨年9月の地裁判決では、「独禁法に抵触するおそれがあるとの理由で組合要求に回答しないことは、正当な理由のない団体交渉拒否に該当する」として請求を棄却。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



会見する港湾労組と弁護団

実に応じなければならない」とした緊急命令も発した。

一方、一審で請求が棄却されたことを不服とした日港協は、9月24日に東京高裁に控訴。その控訴審判決が12日に東京高裁であり、「産別最賃について統一回答をすることが独禁法に違反すると判断される具体的なおそれがあったとは認められず、そのように考えることの合理的な理由があったとも認められない」とし、原告である日港協の請求は再び棄却された。

この高裁判決を踏まえて港湾労組と弁護団が13日に都内で会見した。全国港湾の竹内一委員長は、「19年度の産別最賃についてすでに仮協定を締結しているにもかかわらず、今年の春闘要求（産別最賃）に対して係争中を理由に回答しないことは容認

できないし、強い憤りを感じる」と述べた。

港運同盟の足立賢次会長も「我々の主張が認められた。ある意味で想定内の判断だが、判決を真摯に受け止めてほしい」と最高裁への上告の断念を強く訴えた。

弁護団は「最高裁への上告期限は判決を受け取ってから2週間。日港協が上告に踏み切るか否かは私たちには判断できない。仮に上告したとしても、一審、二審で主張が認められていないことを考慮すると、結論が出るまでに時間はかからないのではないか」との見解を示した。

また、一審判決を踏まえて港湾労組が「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要請。今年1月には19年度の要求（月額18万4500円）について仮協定書を締結しているが、この日の会見で組合側は「本協定化すると聞いている」との認識を示した。

現時点で日港協はどのような対応を検討しているのは不明だが、港湾春闘の行方にも大きな影響を与える可能性があり、今後の行方が注目される。

港湾労組、高裁判決の履行など訴え

最賃問題、日港協に直接抗議行動

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が13日、日本港運協会（日港協）に対して抗議行動を行った。制度賃金（産業別最低賃金）を巡る裁判で、前日の東京高裁の判決履行などを訴えたもの。港湾労組が直接、日港協が入る港運会館（港区新橋）の前で抗議活動を行うのは昨年12月17日、今年2月13日に続いて3回目となる。

抗議行動では、約30人の組合員



抗議行動の様子

を前に全国港湾の竹内一委員長が「日港協は19年の最賃について満額回答し、係争中にもかかわらず仮協

定を締結した。これが出来るならば、我々の26港湾春闘の最賃の要求にも回答できるはずだ」と訴えた。

その上で、第2回中央団交で係争中を理由に制度賃金に関する回答をしなかった対応について「到底容認できるものではない」と批判した。

参加した組合員らも「日港協は我々の要求に誠意ある回答を行え」「東京高裁判決を守れ」などとシュプレヒコールを上げた。

着荷主の荷待ち・荷役強要

独禁法違反の対象に

公正取引委員会は、着荷主によるトラックの実運送事業者への無償の荷待ち・荷役作業などの強要について、独占禁止法違反の対象とする。10日の企業取引研究会(神田秀樹座長、東京大学名誉教授)の会合で、サプライチェーン(SC、供給網)全体での価格転嫁・取引適正化の方向性として合意。物流特殊指定の対象を拡大し、着荷主による特定の違反行為(発荷主の利益を不当に害する行為)に追加する。12日に意見公募を開始。4月14日の公聴会開催を経て、6月ごろに物流特殊指定の告示を改正。来春にも施行する。(田中信也)

物流特殊指定 来春にも

適切な価格転嫁・取引適正化を定着させるためには、中小受託取引適正化法(取適法)の対象となる取引に限らず、SC全体の取引の実態や商慣習にも目を向け、実効的な取り組みを進めることが不可欠。このため、公取委と中小企業庁は、SC全体での適切な価格転嫁の環境整備や支払い条件の明確化とともに、物流に関する商慣習の問題に對するさらなる対応について、有識者で構成する企業取引研究会で2025年7月から検討を重ねてきた。物流の商慣習に関しては、着荷主による実運送事業者への不当な荷待ち・荷役の強要といった、契約関係がないため取適法の対象外となる問題行為の是正に向け検討してきた。発荷主と着荷主間の取引関係に着目し、物流分野のSC全体の取引適正化の観点から「物流事業者が発荷

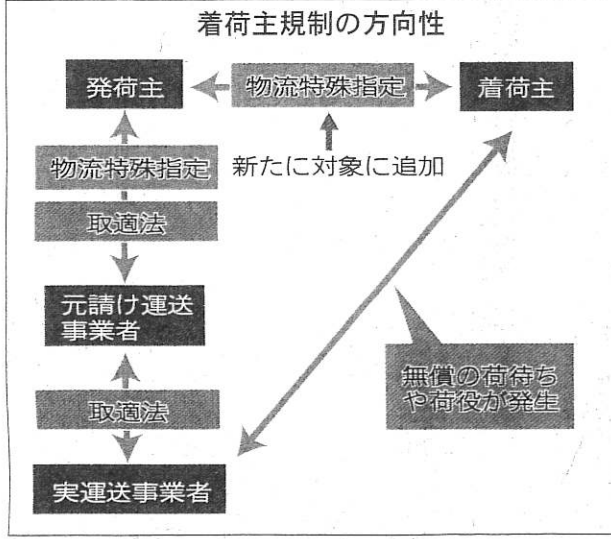
することを打ち出した。「建設業での元請け・下請け構造や、小売業者と卸売業者の関係といった発注者(着荷主)の事業規模が受注者(発荷主)を上回るケースで物流の問題行為が多く発生している」ことか

する。主側のグループの一員と捉えることで、発荷主の利益を害する行為(公取委経済取引局取引部の柴山豊樹企業取引課長)と規定。「優越的地位の乱用の観点から取り組みを講じるべき」との結論に至った。これを踏まえ、現行の独禁法上の物流特殊指定の対象を拡大する。着荷主による発荷主に対する特定の行為を新たに対象とするため、物特指定の告示を改正

ら、着荷主の事業規模が発荷主を超える継続的な取引が対象となる。対象とする事業規模は、取適法の資本金(3億円超)や従業員(300人超)の適用基準を参考にする。禁止行為は「運送以外の不当な役務やその他の経済上の利益提供要請(付帯業務)」「不当な運送の変更及びやり直し(荷待ち・やり直しなど)」を規定。また、現行の物流特殊指定に従業員基準の追加、手形払いの禁止、協議に応じない一方的な代金決定の禁止規

定の追加など、取適法での改正点を反映させる。なお、価格転嫁に向けては、独禁法上の優越的地位の乱用に関する考え(優越ガイドライン)にある「取引の対価の一方的決定」の想定例に「実効的な価格協議が行われず対価が定められている場合」を追加。支払い条件の適正化では「製造委託等」の取引を対象に、支払期日に関する

具体的基準を定める特殊指定を新たに策定する。意見公募を経て4月14日に公聴会を開催。その後、再度意見公募を行い、6月ごろに特殊指定の告示と優越ガイドラインを公表。物流特殊指定の改正と支払い条件適正化の特殊指定新設の告示に関しては「対応に向けた一定の準備期間が必要」なことから、27年春に施行される。



る。着荷主の事業規模が発荷主を超える継続的な取引が対象となる。対象とする事業規模は、取適法の資本金(3億円超)や従業員(300人超)の適用基準を参考にする。禁止行為は「運送以外の不当な役務やその他の経済上の利益提供要請(付帯業務)」「不当な運送の変更及びやり直し(荷待ち・やり直しなど)」を規定。また、現行の物流特殊指定に従業員基準の追加、手形払いの禁止、協議に応じない一方的な代金決定の禁止規

国交省調べ

国土交通省が、国際海上コンテナの陸上輸送で2016～25年に発生した事故を分析したところ、ドライバーの運転操作不良によるものが8割を占め、積載、偏荷重・荷崩れなど積載状態とドライバーの操作不良が重なった事故を含めると9割近くに上ることが分かった。

10日の国際海上コンテナの陸上運送にかかわる安全対策会議の会合で報告された。事故報告規則に報告された16～25年に発生した計202件の事故を原因別に集計した。

海コン陸上運送事故

ドライバー操作不良8割

このうち、速度超過、ハドル誤操作、コンテナロック不良、体調不良など運転者の操作不良が160件(79・2%)と8割を占めた。過積載、偏荷重・荷崩れの積載状態のみによるものが14件(6・9%)、積載状態とドライバーの操作不良の双方が原因による事故が13件(6・4%)。その他(パンク、路面凍結など)が15件(7・4%)だった。

なお、積載状態を原因とする27件の内訳をみると、過積載が9件(33・3%)、偏荷重・荷崩れが18件(66・6%)となっている。会合では、25年10～12月に実施した安全確保に関する調査結果と優良事例についても報告。国際海コンの安全輸送ガイドライン・マニュアルの周知について、荷主は59%と年々向上しているものの、トラック運送事業者の91%とはいまだ懸け離れている。

重量や品目、梱包などの情報伝達に関しては、偏荷重・荷崩れ防止に有効な梱包情報について、回答した全ての荷主が取次業者やトラック事業者に対して「実施している」とした。これに対し、トラック事業者は「ほぼ毎回実施」「されることが多い」を合わせて約8割にとどまる。

ドライバーへの梱包情報の伝達では、事業者は75%が実施していると回答したのに対し、伝達されていると答えたドライバーは31%だった。

不適切状態のコンテナの発見・是正のための措置の実施状況に関しては「車両に傾きの恐れがある場合のメジャーによる傾きの簡易計測」については、ドライバーの6割が行っていない。情報伝達の優良事例では、「破損があった荷物の様子などを収めた写真の送付・確認」(荷主)、「側面と天井がないフラット・ラックコンテナでの輸送依頼で、積み地での固縛状況を写真で確認」(トラック事業者)などを紹介した。

(田中信也)

港湾労災防止協会

災害撲滅呼び掛け

都内で経営首脳向けセミナー



あいさつする藤木会長

港湾貨物運送事業労働災害防止協会（港湾労災防止協会）は17日、東京都内で、安全衛生を巡る最新情報を提供する「経営トップセミナー」を開いた。会員事業場の経営首脳約200人

が参加した。日本港運協会が後援した。冒頭で港湾労災防止協会の藤木幸太会長があいさつし、労働災害撲滅に向けた取り組みを呼び掛けた。

藤木会長は、「今年はずでに死亡災害が発生しており、死亡災害ゼロを達成できないことになった」と述べ、改めて、合図の実施や、作業手順の順守などを徹底するよう呼び掛けた。

大雨や突風による

労働災害を念頭に置いて、防災関係機関が連携して、防災行動、実施主体を時系列で整理した「タイムライン計画」をまとめることも必要とした。BCP（事業継続計画）の継続的な見直しと改善も求めた。

藤木会長は「港湾運送事業に関わる港湾人にとって最も大切なのは『安全』。労働災害の撲滅に向けてリーダーシップを強力に発揮してほしい」と促した。セミナーでは、エコノミストの崔真淑氏による講演「アメリカ経済と日本経済の行方について―マクロとミクロの視点から―」などが行われた。

国交省、英語訳をホームページで公開 港湾運送事業の適正取引ガイドライン

国土交通省港湾局はこのほど、今年2月に公表した「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」の英語訳を作成し、ホームページに概要・本文を掲載している。担当者は「外国船社など海外企業との交渉に役立ててほしい」と話している。

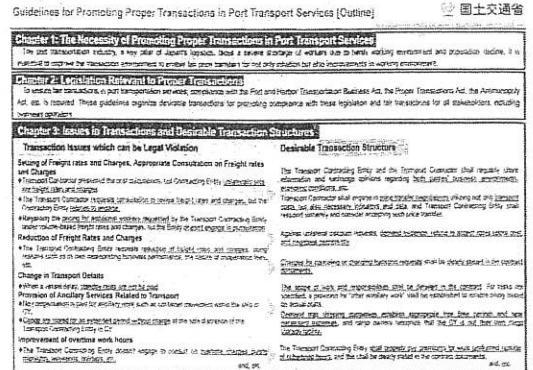
港湾労働者不足が深刻化する中、賃金の引き上げをはじめとする処遇改善、生産性向上につながる設備投資のためにも、適切な運賃料金の設定・收受などの取引環境の改善が重要な鍵を握る。しかし、実際には荷主や船社との力関係などを背景に、港湾運送事業者が主体となった取り

引きの適正化が難しい状況にある。

こうした状況を踏まえ、国交省では適正取引などを推進するガイドラインを策定した。ガイドラインは4章で構成され、法令違反となりうる取引上の問題点を提示した上で、望ましい取引形態を整理している。

一方、外国船社など海外企業との交渉の難しさが足かせになっているという見方もある中、ガイドラインの策定作業にあたった「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」の会合

では、委員から「海外の事業者も含めて広く周知を図るためには外国語への翻訳が必要」「仮訳でも構わないので、概略だけではなく本文も翻訳してほしい」と提案があり、事務局の国交省も検討する方針を示していた。



拡大危険区域指定

イスラエル沖

国際船員労使 船員の保護範囲拡大

国際運輸労連（ITF）と使用者側団体交渉団（JNG）の国際船員労使はこのほど、東地中海のイスラエル沿岸から12浬（約19キロ）の海域（港湾・停泊地を含む）を「拡大危険区域」に指定することと合意した。同海域で船員の保護範囲が拡大することになる。

国際船員労使が13日発表した。米国とイスラエルによるイラク・オペレーション



るイランへの軍事攻撃以降、両者はホルムズ海峡とその周辺海域をハイリースクエリアに指定。その後、さらに危険度が高い戦闘作戦地域（ウォーライク・オペレーション

ズ・エリア、WOA）に格上げするなど船員の保護範囲の拡大に努めてきた。これに続き、イスラエル沖も危険な海域に指定した格好だ。

「拡大危険区域」への指定により、イスラエル沖で船員は船舶が攻撃を受けた場合、「基本給と同額のボーナスの支給

告している。一方、輸送インフラが攻撃されたり、国際空港が閉鎖されたりする中でも、一部の海運会社は船員を安全に故郷へ帰国させることに成功しているという。

「死亡または障害に対する補償金の倍増」などの追加の保護を受ける権利を有する。ITFは船員から、帰国や航海拒否権などに関する助言や支援の要請を毎日受け取っていると報告している。

港湾労働者不足

大阪港、直近5年間で常用4.4%減

京浜・神戸港も3.4~3.9%減

港湾労働者不足が叫ばれる中、データからもその傾向が確認できた。厚生労働省のまとめによると、2024年度末の6大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港）の常用港湾労働者数は3万3483人で、直近5年間で過去最少となった。港別に見ると、大阪港は20年度末に比べて4.4%減と6大港で最も減少率が高かった。また、東京港や横浜港、神戸港も3%台の減少幅を記録するなど、確実に人手不足が進行していることがわかる。過去10年前まで遡れば、6大港全体の常用港湾労働者数は3万3403人（15年度末）と、24年度末と同水準ではあるものの、港湾荷役作業員の有効求人倍率は年々上昇し、24年度は5.22倍と全職業（1.14倍）と比較しても突出して高いのが現状だ。

厚労省が公表している各年度末の常用港湾労働者数について、6大港別に過去5年間の推移を見ると、東京港は20年度末=4629人で、翌年の21年度末=4530人と100人近く減少した。22年度末=4582人と若干盛り返したが、23年度末=4559人と再び減少に転じた。24年度末=4450人で、20年度末と比べると3.9%減（179人減）となった。

6大港の中で最も常用港湾労働者数が多い横浜港では、20年度末=8234人だったが、21年度末=8131人と100人ほど減少。東京港と同様に22年度末=8222人と増えたが、23年度末=8097人と再び減少し、24年度末=7957人となり、8000人を下回った。24年度末と20年度末を比べれば減少率は3.4%（277人減）に上る。

横浜港に次ぐ常用港湾労働者を抱える大阪港では、20年度末=7134人、21年度末=7072人となり、22年度末=6863人と7000人を割り込んだ。その後も23年度末=6862人、24年度末=6822人と減少傾向が続いており、20年度末との比較では4.4%減（312人減）と、6大港の中で最も減少率が高かった。

神戸港も20年度末=5517人、21年

度末=5437人と減少。22年度末=5489人と増加したものの、23年度末=5454人と再び減少。24年度末=5316人と前年に比べて100人以上も減少した。24年度末と20年度末の比較では3.6%減（201人減）となっている。

関門港も他港と同様の傾向で、20年度末=3447人、21年度末=3432人、22年度末=3382人、23年度末=3394人、24年度末=3310人となり、総じて減少傾向が続き、過去5年間の減少率は4.0%（137人減）に上る。

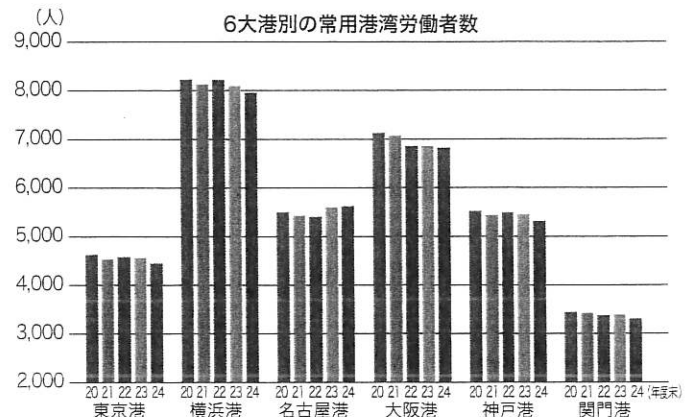
一方、名古屋港は20年度末=5505人、21年度末=5430人、22年度末=5404人と減少を続けていたが、23年度末=5603人と増加。24年度末=5628人と増え、20年度末との比較では

2.2%増（123人増）となる。

他方、10年前まで遡れば、6大港全体での常用港湾労働者数は3万3403人（15年度末）

で、24年度末の3万3483人と然程変わらない人数にみえる。厚生労働省の担当者は「確かに10年前との比較では横ばいに見えるが、現場からは入出が足りないとの声が強まっている。また、直近5年間では実際に減少傾向があり、人手不足であることは間違いない」（建設・港湾対策室）と指摘。

加えて、国交省がまとめた「港湾労働者不足対策等アクションプラン」の中でも、港湾荷役作業員の有効求人倍率が22年度=3.96倍、23年度=5.03倍、24年度=5.22倍と増加傾向にあり、全職業平均=1.14倍（24年度）と比べても突出していることから、「港湾の人手不足は深刻だと言わざるを得ない」（同）としている。



トラック・物流Gメン「けん引役」離任

持続可能な体制へ刷新



独自企画のジェンダー主流化推進懇談会で発言する田中課長(12日)

トラック・物流Gメンが新たな局面を迎えようとしている。けん引役を3年にわたり務めてきた中国運輸局の田中孝久貨物課長が、人事異動により2025年度末でGメンの役割から離れる。トラックライバーの労働環境改善はこれからは正念場なだけ

全運輸局の仲間に期待 荷主訪問継続

Gメンの草創期から、全国に先駆けて多様な取り組みを推進してきた同氏。アポなしの荷主訪問をはじめ、毎月開催のオンライン説明会、他プロックの運輸局との合同パトロール、ドライバーへのヒアリングなどを、トラック事業者に向けて、毎月のメールが変わった

中国運輸局のGメンはこれら独自の活動が評価され、行政サービスや国民生活に顕著な功績を上げた国家公務員を対象とする人事院総裁賞を受賞、代表して天皇、皇后両陛下に謁見した。田中氏は、そのときのスピーチについて「陛下からねぎらいと励ましの言葉を頂いた。物流全体へのエールと解釈した」と語る。

直近でも、新たな動きをいくつも見せていた。これまで各県で行ってきたトラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会を、全国で初めて中国5県の合同協議会に拡大し、2月16日にオンラインで各地を結んで開催した。その狙いについては「ルーティ

ンに、行動力と発信力を発揮してきたリーダーが抜けるのは痛手だが、田中氏が担ってきた役割を分担するなどの持続可能な体制へ刷新。荷主訪問に関しては、全国の運輸局との交流を通じてできた仲間による継続が期待される。(大野孝明、宮本晶子)

「諦めず伝え続けて」

3月12日には、トラック運送事業に特化したジェンダー主流化推進懇談会を初めて行った。国土交通省が進めている座談会とは別

に、田中氏が発案したもので、対面とオンラインを合わせて中国エリア全域から女性経営者や幹部ら29人が出席し、活発に意見を交わしながら課題や改善点を共有した。

高社長、広島市西区SCM部の小田孝広部長は「実態を知ることでいい。荷主の立場で物流全体をもっと把握し、取り組んでいかなければならない」と述べた。また、スーパーマーケットチェーンを展開するイズミの杉田尚物流事業部長は

「官公庁だけでなく荷主側が現状を理解することで、できることがある。いかに同じ方向を目指して取り組めるかが重要で、今後もこうした情報交換の機会があるといい」と話した。

広島県トラック協会(小丸成洋会長)の森井茂人専務は「県によって事情や背景が違う中、意見を交換でき大変有意義だった。県との協議も必要だが、中国エリア特有の課題解決のために、今後も広域的観点で物流を考えていければいい」と、合同開催を前向きに受け止めた。

3月12日には、トラック運送事業に特化したジェンダー主流化推進懇談会を初めて行った。国土交通省が進めている座談会とは別に、田中氏が発案したもので、対面とオンラインを合わせて中国エリア全域から女性経営者や幹部ら29人が出席し、活発に意見を交わしながら課題や改善点を共有した。

また、象徴でもあった荷主訪問やパトロールについて、同氏は「他の運輸局と交流することで、仲間ができた」と実感している。人と人がつながる仕組みができたので、続いていくと思

同氏は「会社を変えるのが男性だけでももったいない。女性だけをつなげてみたら、新たなムーブメントが起り、スタックが解消するかもしれないと考えた。定期的が集まれる場になれば、トラック事業者の女性組織がない県でも、おのずとメンバーが構成されていくのではないかと展望する。」

1カ月余りの間に相次いで打ち出した三つの取り組みを「3年間の集大成」と位置付ける田中氏、Gメンとしての自身の活動をソフトランディングするのではなく、最後の最後にギアをもう一段上げた格好だ。その原動力については「公務員はやるぞと思えば物事を変える力があり、法律や予算をつくる起点となる。わずかな数年の赴任期間に、後悔を残したくなかったと力を込める。

また、象徴でもあった荷主訪問やパトロールについて、同氏は「他の運輸局と交流することで、仲間ができた」と実感している。人と人がつながる仕組みができたので、続いていくと思

トラック事業者だけでなく荷主にも物流改革が求められる中、Gメンの役割はますます大きくなる。そこで注目されるのが、シンボリックな存在が抜けた後の活動だ。19日で38回を数えたオンライン説明会は次回から、中国運輸局が担ってきた事務局の運営を本県や各地方運輸局、Gメン・アシスタント事務局に移行する。これまで田中氏が一身に背負っていた業務に関して、役割を分散して持続させる構えだ。

また、象徴でもあった荷主訪問やパトロールについて、同氏は「他の運輸局と交流することで、仲間ができた」と実感している。人と人がつながる仕組みができたので、続いていくと思

国内備蓄石油 放出開始

不安解消へ 計1カ月半分



12日以降、軽油やガソリンの価格は30円前後上昇（横浜市のスタンド）
15日

軽油供給制限・価格上昇

補助金、19日から随時反映

燃料の供給不安解消などに向け、国内の備蓄石油の放出が始まった。12日以降、軽油やガソリンの価格も30円前後上がっており、トラック運送業界では今後の燃料不足、価格高騰への不安が広がっている。ただ、

一部地域ではインタンクへの供給が維持され、サービスステーション（SS）へのローリーによる燃料輸送も充足している。

（特別取材班）

経済産業省は16日から、民間備蓄15日分の石油を順次放出するとともに、当面1カ月分の国家備蓄の放出も決定し、計1カ月半分を

本に到着するのは、20日ごろまでと予想される。それ以降は、中東から日本への原油輸入量の大幅な減少が懸念され、代替調達も課題となる。

経済産業省は、緊急的な激変緩和措置として19日から元売りにガソリン、軽油、重油、灯油、航空機燃料への補助を開始。ガソリンの全国平均小売価格を170円程度に抑制し、軽油などにも同様の補助を行う。同省はインタンクへの供給制限の問題についても注視しており、「どういった対応が必要かを省を挙げて

検討しているところ」（商社が大口購入者向けの軽油販売の停止や数量制限を行っており、従前通りの軽油の調達が難しくなっている」と聞かせる）と発言。また、海運関係でも、一部の事業者が利用する重油などの供給に対して「石油販売会社が販売制限を行う動きが見られている」と報告した。

国交省は、全日本トラック協会（寺岡洋一会長）と日本貨物運送協同組合連合会（御手洗安会長）に対し、13日、軽油や重油などの供給制限などを受けている事業者の状況報告を依頼。実

態を把握した上で「報告内容を資源エネルギー庁とも共有し、事業者への燃料の安定供給に向けた対策を検討する」としている。

国交省・港湾分科会「事業評価部会」

三島川之江港の複合輸送Tを新規採択

国際F増便に対応、博多港も事業化へ

国土交通省港湾局は23日、交通政策審議会・港湾分科会の事業評価部会（第20回、部会長：多々納裕一・京都大学防災研究所教授）を開き、三島川之江港（愛媛県）と博多港（福岡市）で実施される「複合一貫輸送ターミナル整備事業」の新規採択時評価が妥当と認められた。いずれも今月12日の港湾分科会で認められた港湾計画（一部変更）で新たに位置付けられた岸壁などを整備するもの。このうち三島川之江港では、金子地区の既設コンテナターミナル（CT）に連続する形で岸壁を整備し、国際フィーダー航路の増便や内貿RORO船の大型化に対応する。

三島川之江港では、金子地区に定期コンテナ航路（週11便）、村松地区に内貿RORO航路などが就航する。2024年には国際フィーダー貨物量が過去最高を記録したが、CTの既設岸壁（金子1号＝水深－14m×延長280m）は利用が逼迫しており、週1便の国際フィーダー航路は狭隘な村松地区での荷役を余儀なくされている。このため、韓国航路と国際フィーダー航路の寄港が重複した場合には沖待ちも発生している。

村松地区ではRORO船の貨物量が増加している一方で、岸壁（村松1号＝－7.5m×260m）は老朽化が進展。また、ヤードが狭隘なため、港内に分散してシャーシを蔵置するなど、非効率な荷役を強いられている。

こうした状況の中、東南・東アジアで紙製品の需要が増加しており、背後に製紙関連企業が立地する同港では国際フィーダー航路の増便が見込まれる。加えて、モーダルシフト需要により、今後はRORO船の大型化も想定され、港湾機能の強化が必要な状況だ。



第20回事業評価部会（23日、国交省）

これらに対応するため、三島川之江港の金子地区の「複合一貫輸送ターミナル整備事業」では、CTに隣接する複合一貫輸送ターミナルを整備し、地域の基幹産業の競争力強化や国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図る。新岸壁は耐震強化とし、サプライチェーンの強靱化や災害対応力の強化も図る。

具体的には、国が岸壁（水深－9m×240m、耐震）や泊地、航路・泊地、港湾管理者である愛媛県が新岸壁背後の埠頭用地を整備する。事業期間は令和10年代半ばまで、総事業費は232億円（うち港湾整備事業費127億円）を見込む。

一方、博多港・箱崎埠頭地区には東京方面や敦賀（福井県）方面のRORO船に加え、一般貨物船など多

くの船が利用し、同港の内貿貨物拠点となっている。

このうちRORO船は近年、積載率が高水準で推移しており、さらなるモーダルシフト需要の増加を受けて船舶の大型化が見込まれるものの、現在の岸壁（東京航路：箱崎6・7号／同8・9号＝各－7.5m×260m、敦賀航路：箱崎11号＝－7.5m×230m）では寄港が困難だという。

こうした状況を受け、「複合一貫輸送ターミナル整備事業」として、国が箱崎6・7号、同8・9号、同10号岸壁（－7.5m×130m）を－9m×260mの2バース（耐震）に改良するとともに、泊地や航路・泊地を整備。福岡市が背後の埠頭用地を整備する。事業期間は令和10年代半ばまで、総事業費は195億円（うち港湾整備事業費192億円）を見込んでいる。

これにより、RORO船の大型化に対応するとともに、段階的に埠頭用地を拡充・再配置して荷役の効率化を図る。さらに、耐震岸壁とすることで、大規模地震発生時でも幹線貨物の取り扱いを可能とする。

中古車・放射線量検査の見直し 議事録確認、今月末で期限切れ

労使協議が難航、次回の団交議題に

中古自動車（建機）の放射線検査の見直しを巡る港運労使の協議が難航している。これまでのところ「検査の廃止」を主張する日本港運協会、「4月以降も従前通りの全量検査体制の維持」を訴える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）の主張に変化は見られない。一方、昨年10月に労使間で締結した議事録確認（暫定の暫定確認）に基づく協議期限が3月末に迫っている中、26日の春闘中央団交でも議題に上がる見通しだが、不調に終われば全量検査を義務付けた最初の暫定確認が継続される可能性もあり、労使協議の成り行きが注目されている。

東京電力・福島第一原発で発生した事故による影響で、日本から海外に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ため、中古自動車や中古建機を輸出する際の船積み業務に従事する港湾労働者の安全を確保する観点から、港運労使は2011年8月、国内全港を対象に、ヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書を締結した。

しかし、原発事故の発生から時間が経つにつれて放射線が検出される中古車は年々減少。日港協の調べによれば、汚染車両は17年に100台を下回り、未検出が続いたことから19年以降は公表されなくなった。こうした状況を背景に輸出事業者などからは全量検査体制が見直されないことに不満の声が高まっていた。さらに、昨年7月から東電による検査費用の補助も打ち切られた。

これを契機に検査体制のあり方が課題になっていたが、港運労使は25年6月30日、①暫定確認書を10月末



までに見直す。その間、現行の検査体制を維持する②内航船の自社検を認める。その際、当該事業者は検査済みステッカーを貼付する——ことを確認した。

その後、港運労使が協議を進めたが、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したが、組合も港湾労働者の安全・健康確保を理由に全量検査を継続するよう求めるなど、両者の主張は真っ向から対立。こうした中で国交省港湾局が「港湾運送事業者が検査の実施を求めた場合、荷役拒否を行うか否かにかかわらず、港湾運送事業法第15条（不当な差別的取扱）、第21条（利用者の利便その他公共の利益を阻害し

ている事実があると認めるとき）に抵触する恐れがある」と日港協に通知した。

こうした動きに反発した組合は、「港湾労働者の安全が確実に担保されるまで全量検査は譲れない」と主張。交渉は膠着状態に陥ったが、最終的には25年10月29日、6月の労使確認を事実上、延長する形で新たな議事録確認を締結した。主な内容は▽全量検査に替わる新たな安心・安全対策を労使で作成する。その協議検討の期間を26年3月末までとし、それまでの間は暫定的に現行の放射線量検査を継続実施する▽内航船は自社検を認める——となっている。

ところが、その後も労使間の協議は不調が続いている。全国港湾の竹内一委員長は「3月末で暫定の暫定確認書（議事録確認）は期限切れとなるが、引き続きユーザー負担で全量検査を継続すべき。全量検査に代わって港湾労働者の安全・安心を担保する対策は難しい」と訴える。直近では19日に事務レベルで労使折衝が

行われた模様だが、両者の主張に変化はなく、何ら進展がないまま終了したようで、協議が難航していることを物語っている。

いわゆる“暫定の暫定確認書”が今

月末の期限切れを迎えるのを前に、26日には春闘中央団交（第3回）が行われる予定であり、組合側はこの席上、改めて放射線検査問題についても議題に上げる方針だ。ただ、現

時点で大きな進展が期待できる情勢にはなく、全量検査を柱とした本来の暫定確認書に戻るのか、“暫定の暫定確認書”を再び延長するのか——協議の行方が注目される。

Interview

適正取引、港運からの情報提供が鍵



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 琢磨氏
(神奈川大学経済学部教授)

港湾労働者不足が深刻化する中、賃金の引き上げをはじめとする処遇改善、さらには生産性向上につながる設備投資のためにも、港湾運送事業者は適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が課題になっている。こうした中、国土交通省港湾局は2月、「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」を公表したが、ガイドライン検討会の座長を務めた松田琢磨・神奈川大学経済学部教授が本紙のインタビューに応じた。海運のスペシャリストである松田氏は、「港湾コストが高い港、低い港があるなら、低い港に寄港するのは船社の正当な経済活動だ」とする一方、「日本の港湾労働者が高い賃金をもらっているわけではない。こうした状況がユーザーサイドに正しく伝わっていなかったのではないかと指摘。今後はガイドラインの実効性を高めていくためにも、フォローアップに加えて港運サイドからも情報の公開を進め、ユーザーの間で理解を促進するために積極的にコミュニケーションをとっていく必要があるとの見解を示した。(古川里絵)

—これまで港湾運送業界で適切な取引環境が実現しなかった原因をどうみていますか。

一つに港湾間の競争があると思う。港湾コストの高い港と低い港があった

場合、低い港に寄港して高い港を敬遠するのは、船社にとって正当な経済活動だと思う。しかし、そこを逆手にとって港運料金を下げざるを得ないような交渉が見過ごされてきた部分があるのではないだろうか。

また、近隣国の港湾に比べて、日本の港湾はトータルでみてコストが高いと言われている。それが巡り巡って「日本の港運企業は苦境にはいない」という印象になったのではないかと。国際的に港湾コストが高くても、日本の港湾労働者

働者が高い賃金をもらっているわけではない。こうした状況が正しく伝わっていなかったのではないかと思う。

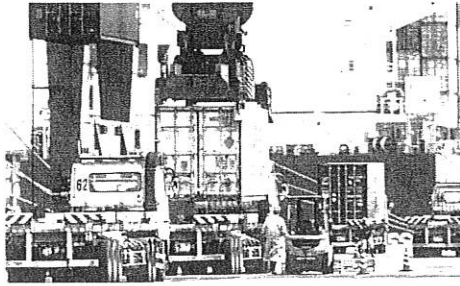
加えて、日本の貨物量の伸び率は世界と比べて高くない。つまり世界シェアが落ちているということ。例え高い港運料金が提示されても、それに見合う貨物量があれば船は寄港する。貨物量という強みが、今の日本の港湾にないということは否定できない。こうした課題は、港運事業者が自ら解決できない部分も多い。マクロな課題としてこのような現状がある中で、適正取引のための取り組みを進めていかなければならない。

——検討会を通じて改めて感じた港運業界の現状や課題について。

やはり港湾労働者が減少しているということだ。港湾労働者が減り、荷役作業が滞り、船の寄港に影響を及ぼすなど、大きな困りごとになっていることを改めて感じた。

また、港運事業者とユーザーとの間で情報交換が密接にできていないこともある。検討会の中でも、港運事業者が経営的にどう困っているかを示す資料が提供されたが、利用する側のユーザーからは「不十分だ」との意見が出し、率直に言えば我々委員も同じように思うことがあった。港湾労働者不足に関しても同様で、もう少し状況を把握できる資料を提供するよう求められることがあった。

また、大きな港運企業は、港運だけでなく倉庫や通関、代理店など「総合物流企業」として事業を展開している。だから、純粹に港運事業だけの経営状況がどうなっているのか見えにくい部分があるし、そうでない企業であればデータをそろえるのが大変という側面があり、



検討会でも資料を提供するのが難しかったのではないかと理解している。もちろん個々の企業データまでは求められていないので、この点は業界団体がとりまとめてユーザーにわかるようにすることを考えてもいいのではないか。

ところで、検討会にはオブザーバーとして港運事業者と利害関係のある荷主団体や船社団体が参画していたが、予想以上に協力的だったのは印象に残っている。必要だということが理解できれば、相応のコストはきちんと払うというスタンスだった。適正取引の重要性がしっかり浸透しているのだと思う。

——今後、港運業界に求められることは。

まず、前提としてガイドラインが実効性を持って運用されるためには、関係者への周知徹底、相談体制の整備、契約内容の明確化の徹底に加え、運用状況の継続的なフォローアップが不可欠だろう。

港運業界に関しては、先ほども触れたが、情報公開が大事になっていくと思う。ガイドラインを踏まえて取り引きの適正化が進み、港湾労働者の待遇が改善されたり、ターミナルの生産性が向上した際には、業界団体などがそれを積極的に船社や荷主に伝えていくべきだ。

“適正化”というのは決して一方通行ではない。港運業界が船社や荷主から適切な料金を収受することだけではなく、船社や荷主が港運業界からきちんと情

報を提供されることも“適正化”だと思う。港運業界にはユーザーとのコミュニケーションが求められていだろう。

一方で、取り引きの適正化が進めば、ユーザーにとっては寄港コストが上昇するわけで、港湾間の競争はますますシビアになっていく可能性は否定できない。先ほどお話ししたように、今の日本にはコストが高くても寄港せざるを得ないだけの貨物量がない点は指摘しておきたい。

——ガイドラインには、雇用の確保に努めながら、労働環境の改善や生産性の向上を図るため自動化・遠隔化された荷役機械の導入に取り組むことが盛り込まれました。港運企業が荷役機械の自動化・遠隔化を進めるにあたっての課題は。

検討会の中でも、この記述については削除を求める意見があったように、雇用が失われることに直結する話で簡単にはいかないことだと認識している。しかし、人手不足が深刻化している現状を踏まえば、新たな労働者を呼び込み、同時に現在働いている港湾労働者の負担を軽減するためにも自動化・遠隔化は重要だと思っている。それによって女性や高齢者、障害のある方が港湾で働きやすくなるという側面もある。港湾の競争力を高めるとか、生産性を高めるとか、そのような観点だけでは決していない。

一つの課題は導入費用。特に規模の小さい港では、地元の企業が荷役機械を自動化・遠隔化する投資ができるのか。導入しても赤字続きとなってしまうのでは厳しい。地方では自治体の規模も大きくないが、港湾管理者がどこまで自動化・遠隔化に財政的な支援を行えるかも一つの鍵になるのではないか。

豪州の港湾労組、DPWのAI・自動化に反対

最大1000人の雇用が脅かされる可能性

豪州海事労働組合（MUA）は23日、豪州の主要4ターミナルを運営するUAEのメガターミナルオペレーターであるDPワールドが推進するAIや自動化の計画に反対し、政府に対して早期にAI規制を導入するよう求める声明を発表した。

DPWはブリスベン、シドニー、メルボルンに4つのターミナルを運営しており、事実上、豪州のコンテナターミナル市場における二大寡占の片翼となっている。一方、DPW豪州ではAI・自動化計画を推進している。

MUAは「DPWは豪州の企業や消費者から年間数億ドルもの収益を上げているが、豪州ではほとんど税金を納めていない。豪州企業への収益と手数料が長年にわたり増加しているにもかかわらず、10年以上にわたって

豪州で法人所得税を納めていない。これは従業員の賃金と税金（2025年時点で約7000万ドル）が、同社の主要な経済貢献となっているのが実情だ」と指摘する。

労働組合などの視点から多国籍企業の適正な納税と透明性を監視する調査機関のCICTARがMUAと共同で、「DPWのAI自動化が豪州の経済繁栄をいかに脅かすか」と題する報告書を作成している。報告書では、DPWの大規模なAI自動化の導入により、最大1000人（従業員の60%以上）の雇用が脅かされる可能性がある」と試算。「提案されている自動化は、熟練した組合員の仕事を、無人車両や遠隔操作クレーンに置き換えるものだ。この自動化推進は、労働者と労働組合との協議を義務付けている豪州政

府の国家AI計画と矛盾している」としている。

MUAのジェイク・フィールド氏は「DPWの豪州港は2年前、同社が大規模かつ深刻なサイバー攻撃の標的となった際に混乱と麻痺状態に陥った。侵入や妨害を受けやすいAIや自動化ソフトウェアを組み込むことで、重要な港湾インフラへの外国からの干渉リスクをさらに高めることは、まさに狂気の沙汰だ」と批判する。

その上で、「外国多国籍企業による港湾のAI自動化は、露骨に自社の利益のためであり、豪州の国家安全保障と経済的ニーズに反している。港湾会社がコンテナターミナルネットワークでAIを自由に導入しようとしていることは、我々が容認できない国家リスクになる」と警告している。

組合、4月6日以降の平日に行動

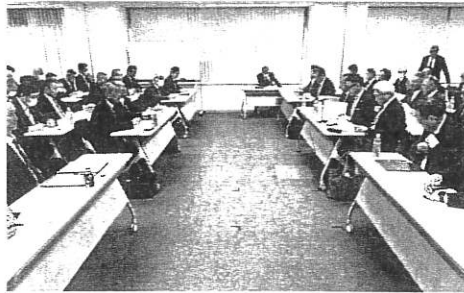
春闘中央団交、1日にスト通告へ

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）と日本港運協会の港運中央労使は26日、春闘制度要求を巡って都内で第3回中央団交を行い、業側から基金などについて一定の回答が示されたが、労側がさらなる回答促進を図るため、4月6日以降の平日を対象に何らかの行動に入る用意があると通知した。具体的な行動内容は4月1日に全国港湾・港運同盟が合同会議を開いて決定し、即日、争議通告する。次回の中央団交は決まっていないが、翌2日には労使折衝を行う予定だ。

今年の春闘で労側は、所定内賃金15%以上（4万円以上）の賃上げをはじめ、労働環境の改善に向けた全土曜日の休日化による完全週休2日制の実現、港湾福利分担金、港湾労働法関係付加金、労働安定基金の引き上げなどを要求している。

今月12日の第2回中央団交では、業側が懸案となっている制度賃金（産業別最低賃金）について、2019年度の要求（月額18万4500円）に関して合意していることを踏まえ、「東京地裁の緊急命令は履行している」と主張。加えて、労働時間短縮に関しては「個別各社で違うので統一回答は難しい」として具体策には言及しなかった。

こうした回答内容に労側は強く抗議。「要求を実現するにはユーザーから適正料金を収受することが重要。ガイドラインに基づいて労使協調で（料金を）とりに行くべき」と主張するなど、回答の再考を求めた。



26日の第3回中央団交

さらに、すでに労働関係調整法（労調法）の手続きを終えていることにも言及。「我々はいつでも行動できる。これから具体的な行動の中身について検討に入る」と明言。ストライキ準備が整っている状態にあることを表明。その後、労側は18日の合同会議で、次回（第3回）の中央団交が不調に終わった場合、回答促進のため実力行使を通告する方針を確認していた。

26日の中央団交では、業側が産別最賃や基金関係に絞って回答。特に基金や分担金については「労働環境の整備促進は重要であり、用途・配

分の仕方などを検証した上で検討の余地はあるかもしれないが、まだその段階にない」との認識を示した。

また、賃上げに関しても国土交通省と連名で、昨年に続き労務費の適切な価格転嫁の実現に向けた港湾ユーザー（荷主・船会社）宛ての要請文を作成したことを明らかにした。

これを受けた労側は「満足できる回答ではない」とし、当初、通告する予定だった4月5日（日曜日）の24時間ストライキには言及せず、4月6日以降の平日を対象に何らかの行動に入る用意があると通知した。4月1日に全国港湾・港運同盟が合同会議を行って具体的なスト内容を決定、直ちに争議通告する。その際、昨年12月に青森県八戸市で発生した地震で被害を受けた八戸港は除外する方針だ。

次回の中央団交の開催は決まっていないが、4月2日午後折衝を行うことを確認しており、今後の成り行きが注目されている。

ホルムズ通航

停戦・安全が条件

イラン、通航料導入か

中東のホルムズ海峡を通航する船舶が確認されている一方、邦船勢を含む大部分の船会社は引き続き通航を見合わせている。通航再開には停戦と安全の確保が条件になる見込みだ。イランがホルムズ海峡の通航料制度を導入し航行を管理しているとの情報もある。



日本船主協会の長澤仁志会長は25日の定例会見で、ホルムズ海峡の通航再開に関して「まずは戦

闘状態が停止することが大前提。その上で航路を確保し、機雷などがなく、安全に航行できるようにする」と述べた。欧州のデータ分析会社Kpler(ケプラー)の推計によると、今月1日以降に147隻の貨物船がホルムズ海峡を通過した。内訳はタン

カー80隻(原油船・プロダクト船・ケミカル船含む)、LPG(液化石油ガス)船11隻、ドライ船56隻、LNG(液化天然ガス)船はゼロだった。同隻数はペルシャ湾から出ていく船と同湾に入る船を合わせた数字になる。イラン関連船が大部分を占める模様だが、

イラン関連ではない船舶の通航も確認されている。インド、パキスタン、マレーシア、トルコ、中国の関連船が通航したと伝えられるほか、タイのイラン大使館は24日にSNS(交流サイト)で、タイ関連船1隻がホルムズ海峡を通過したことを明らかにした。英ロイブリスト紙は25日、イランがホルムズ海峡に実質的な通航料制度を導入したと報じた。通航する船は事前にイラン革命防衛隊(IRGC)の許可を得て、IRGCが管理する特定航路を航行することが義務付けられる。

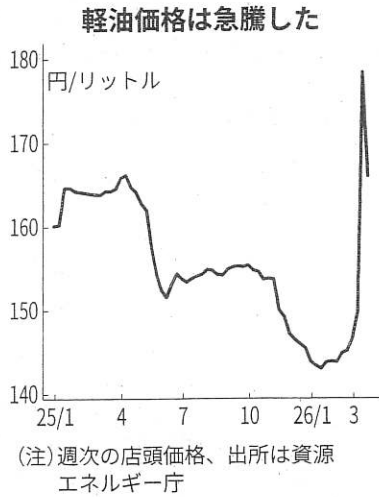
船主や運航会社は通航する前に、IRGCの関連組織にIMO(国際海事機関)番号、所有構造、積み荷、目的地、船員名簿などの書類を提出する。審査を通過した船舶は通航料の支払いが要求される場合がある。

長澤会長は「ペルシャ湾内に日本関係船45隻がとどまっており、3分の2以上をエネルギー輸送船が占める。それらを機雷に接触する恐れがある海域を通すことはできない」と述べ、安全確保の重要性を強調した。

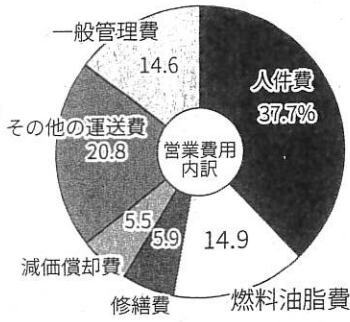
軽油高騰迫る運送危機

トラック運賃に上昇圧力

中東情勢の悪化にともなう軽油価格の急激な上昇と調達難がトラック物流網を直撃している。運送会社からは燃料を通常のように確保できなくなっているとの声が上がっており、年度末の輸送需要期以降の物流が滞りかねない事態となっている。運送会社の経営が厳しくなり、トラック運賃相場の上昇圧力となる可能性がある。



運送会社にとって燃料価格の変動は影響が大きい



(注) 構成比の合計は100にならない
出所は全日本トラック協会
「経営分析報告書令和5年度版」

運送会社などをつくる全日本トラック協会は27日、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会と共同で、燃料価格の高騰などにもなう経営危機を突破するための総決起大会を東京都内で開いた。

全日本トラック協会の寺岡洋一会長は、出席した国会議員や政府関係者らに「エッセンシャルワーカーとしての責務は、適正な価格で適正な量の燃料を確保できなければ実現できない」などと訴えた。

運送業界の喫緊の課題は燃料の価格上昇と調達難だ。

決起大会に参加した運送関係者からは「自社タ

ンクへの供給が滞っており、希望する量が入らないこともある」「普段取引がある複数の石油販売会社のうち、いまは1社からしか調達できていない」といった声が上がった。全日本トラック協会には「全国から供給制限があるとの報告が上がっている」とする。

野々市運輸機工(金沢

市)の吉田章社長は「軽油の調達価格は16日の週に1リットあたり30円(約3割)上がった。記憶にない急騰だ」と話す。政府の補助金が再開されたことで足元では10円ほど値下がりしたものの、「普段は毎週、翌週の価格の通知があったが現在は通知がなくなった。納期も直前まで確定しない」という。

補助金が復活したとはいえ、3月以前と比べ軽油価格は高水準で推移する。運送会社は軽油を大口で仕入れることで価格を抑制するのが一般的だ。自社タンク向けのローリー渡し価格は、ガソリンスタンドでの店頭価格に比べ1リットあたり10〜20円安いとされる。タンクの軽油が尽きてしま

い、スタンドまで行って店頭価格で給油せざるを得ない運送会社もあるという。

帝国データバンクの試算によると、燃料費が2025年比で30%上昇した場合には運輸業の営業利益は約80%減るとい

く。運送会社にとっては運賃への転嫁が重要になるが、先行きに対する不透明感が強く、いまのところ運賃への転嫁は鈍い。トラック輸送の仲介システム「トラボックス」によると、登録された貨物の件数や成約運賃の水準は前年同月と同水準だという。燃料高を運賃に転嫁できていない実態を示している。

運送会社トラボックス(東京・渋谷)の皆川拓也社長は「政府の抑制策を上回るペースで燃料価格の上昇が続けば、コスト増を吸収しきれない運送会社の倒産が急増することは避けられない」と指摘する。

長距離輸送を手がけるフジトランスポート(奈良市)の松岡弘晃社長は「4月から運んでもらいたいという問い合わせが増えている」と明かす。

「人手不足に燃料高が重なり、長距離を減らしたり撤退したりする運送会社が増えているようだ」という。目先の燃料高の転嫁だけでなく、中長期的に運送の供給者が減れば運賃には上昇圧力となる可能性もある。

(佐藤日菜子)

コンテナ船社 25年全社2桁減益 26年は中東情勢が下押し

主要コンテナ船社の2025年12月期通期業績は、荷動きが底堅く推移した一方で、主要船社が全て2桁減益となった。前年は紅海情勢の混乱に伴う需給逼迫で高収益を確保したが、25年は新造船の流入による供給圧力や米トランプ政権による関税政策を背景とした荷量の平準化などで、運賃水準が低下。数量増では埋め切れないほど、運賃下落の影響が大きかった。さらに足元では中東情勢の緊迫が再びコストとネットワーク運営の重荷となり始めており、各社は26年の事業環境を慎重にみている。

コンテナ船事業の規模が大きい主要9社の25年12月期業績は表の通り。船社MSCは決算数値を開示しない。参考にはONEの

主要コンテナ船社の業績		25年12月期		
		発表通貨 (単位参照*)	円換算 (億円)	前期比 (%)
マースク(オセアニック) *単位100万*	売上高	34,975	54,210	▲6.5
	EBITDA	6,298	9,760	▲31.4
CMA CGM(ロジック) *単位100万*	売上高	34,280	53,130	▲6.1
	EBITDA	7,880	12,210	▲29.9
COSCO SHIPPING HD (OOCL含むコンテナ船) *単位100万*	売上高	29,517	45,750	▲7.1
	EBIT	5,295	8,200	▲40.2
	純利益	4,132	6,400	▲41.3
ハバックロイド *単位100万*	売上高	21,051	32,630	2.0
	EBITDA	3,602	5,580	▲28.4
エバーグリーン *単位100万台*	売上高	379,068	18,950	▲18.2
	営業利益	74,123	3,700	▲53.7
ジム *単位100万*	純利益	68,580	3,430	▲50.8
	売上高	6,904	10,700	▲18.1
HMM(コンテナ船) *単位10億*	EBITDA	2,171	3,360	▲41.2
	純利益	481	750	▲77.7
陽明海運 *単位100万台*	売上高	9,243	10,160	▲8.9
	営業利益	1,294	1,420	▲61.7
ワンハイラインズ *単位100万台*	売上高	163,558	8,180	▲26.6
	営業利益	14,812	740	▲78.1
	純利益	17,096	850	▲73.4
	売上高	140,353	7,020	▲13.3
	営業利益	33,214	1,660	▲34.3
	純利益	31,464	1,570	▲33.6

▼参考(※25年4-12月期)		25年4-12月期		
ONE *単位100万*	売上高	12,578	19,490	▲15.7
	EBITDA	2,033	3,150	▲60.8
	税引後損益	283	440	▲92.8

(注)各社の発表を基に本紙集計。円換算は足元の為替相場(1ドル=155円、1台湾ドル=5.0円、1ユーロ=0.11円水準)で本紙が簡易換算した概算値。前期比増減率は発表通貨ベース。▲はマイナス

25年4-12月期業績を付けたが、決算期が異なるため単純比較できない。25年の荷動きそのものは堅調に推移する一方、運賃市況が好調だった前年から純利益が5割超の減益となった会社が多かった。また、24年の利益水準が高かったことから、自社の25年業績を健康したと評価した会社が多い。運賃水準の低下に伴い、増収を確保できたのはハバックロイドのみだったが、コンテナ取扱量については同社やマースクなど複数社が前年超えとなったほか、横ばいから微減に抑えた会社が多

かった。マースクとハバックは同年始動の新協調体制「ジェミニ」の高い定時運航率が取扱量の増加につながったようだが、CMA CGMも、25年決算では不透明な経済・地政学環境の中で堅調な業績を維持したと総括した。

■中東情勢でコスト増 26年は新造船流入による供給圧力がなお続く上、足元では中東情勢の緊迫が燃料や配船、内陸輸送、保険にまで影響を及ぼす。各社は航路を問わず緊急燃料サーチャージを設定するなど、内陸輸送を含め増加分のコストを荷主に転嫁する動きを見ているが、26年は運航コストの増加が避けられない情勢。荷動きもエネルギー供給の不安定化などから、少なくとも大幅増は見通しにく

い。米・イスラエルによるイラン攻撃後の3月に決算発表した各社は、一様に地政学的な不透明感の高まりを指摘。直近、決算発表したハバックロイドは、26年の見通しについて「相当の地政学的不確実性」があると強調した。中東紛争がネットワークの混乱と運航コストの急上昇を招いていると説明し、26年は前年

割れの業績見通しを示した。マースクは決算発表が2月上旬だったこともあり、26年は紅海の通航が段階的に再開する想定で、需給の緩和が強まるシナリオを意識した。世界のコンテナ荷動きの伸びを2-4%と見込む一方、過剰供給と紅海・スエズ情勢の変化を織り込む必要があるとしている。

中古車・放射線量検査

4月以降も全量検査が継続へ

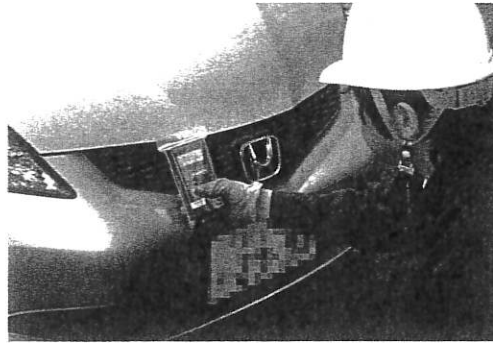
組合は協議期限延長を主張

中古自動車(建機)の放射線検査の見直しを巡る港運中央労使の協議が難航しているが、昨年10月に締結した議事録確認に基づいた見直し協議が期限である3月末までに合意することが困難となり、4月1日以降も当面、全量検査が続くことが確実となった。港湾労組は26日、日本港運協会に対して議事録確認(協議期限)の延長を求めたが、結論を得ることはできなかった。

東京電力・福島第一原発によって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ため、中古自動車や中古建機を輸出する際の船積み業務に従事する港湾労働者の安全を確保する観点から、港運労使では2011年8月に国内全港を対象に、ヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書を締結している。

しかし、原発事故から時間が経過する中で放射線が検出される中古車がゼロの状態が続き、輸出事業者などからは全量検査体制が見直されないことに不満の声が高まっていた。

また、昨年7月から東電の検査費用の補助も打ち切られたことから、これを契機に検査体制のあり方が課題になっていたが、港運労使は25年6月30日、①暫定確認書を10月末までに見直す。その間 現行の検査体制を維持する②



内航船の自社検を認める——ことを確認(いわゆる暫定の暫定確認)した。

その後、港運労使は協議を重ねたものの、検査廃止を求める日本港運協会に対し、組合は港湾労働者の安全・健康確保を理由に全量検査の継続を強く主張するなど、両者の主張は真っ向から対立していた。

暫定の暫定確認で見直し期限とされた10月に入っても事態が動かない中、港運労使は期限ギリギリの10月29日に新たな議事録確認を締結。▽全量検査に替わる新たな安心・安全対策を

労使で作成する。その協議検討の期間を26年3月末までとし、それまでの間は暫定的に現行の放射線量検査を継続実施する▽内航船は自社検を認める——ことを確認している。

ところが、その後も労使協議はほとんど進展がない状態が続く。今年19日には事務レベルで労使折衝が行われたが、全く進展がないまま終了したため、26日の春闘中央団交(第3回)の中で改めて協議された。

組合側は議事録確認、即ち協議期限の延長を求めたが、日港協は対応方針について言及しなかったという。このため、31日までに議事録確認が延長されなければ、「暫定の暫定確認」の体制に戻ることになる。ただ、いずれのパターンでも4月1日以降、見直しに関する結論が出るまで全量検査体制が継続されることになり、今後の労使双方の動きが注目される。

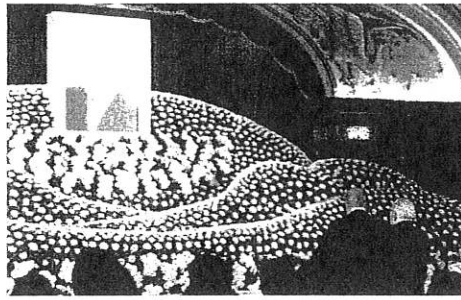
関東港運、田端彰会長「お別れの会」

藤木幸夫氏、現場のボスを追悼

京浜港を拠点とする作業会社、関東港運（東京都港区）の代表取締役会長で、今年1月12日に94歳で死去した故田端彰さんの「お別れの会」が30日に横浜市中区のホテルニューグランドで執り行われ、港湾関係者ら約400人が参列し、別れを惜しんだ。

この日の「お別れの会」では参列者が黙とうをささげた後、発起人代表である藤木幸夫氏（藤木企業取締役相談役）が追悼の辞を述べた。

藤木氏は、「戦後の横浜港を立て直した実行力の源泉は“社長でも政治家でもなく現場のボス”だった。その中核にいたのが田端彰さんだ」と故人



遺影の前で弔辞を述べる藤木氏

との思い出を振り返った。

その上で「私が何かやろうとすると、田端さんが根回ししてくれた」と長年支えてくれたことに感謝の意を示し、「改めて本当にありがとうと言いたい。二人で話し合った“人間を作ろう”という約束は決して忘れない」と語り、冥福を祈った。

喪主である関東港運の田中由香志

社長も「発起人代表の藤木幸夫さん、そして発起人の飯泉牧太郎さん（東横商船代表取締役会長）、お二人に見送っていただけることは、故人にとってもこの上ない喜びだと思います」とあいさつした。

田端氏は1950年に関東船舶荷役（現関東港運）に入社。取締役、常務取締役、専務取締役を歴任後、73年に代表取締役社長に就任、2009年6月から代表取締役会長。日本港運協会では、1978年6月～92年9月に労務委員会委員長、86年6月～98年6月に副会長を務めるなど、業界の発展に尽力した。89年4月に藍綬褒章、2010年11月に旭日双光章を受章。