

海運・港運・物流関係（資料1） <2026年4月1日～30日>

- 4/1 次期「総合物流施策大綱」閣議決定 港湾運送の価格転嫁と適正取引を推進 (MD)
- 4/1 ONEの事前協議、港運労使が了承 2026年度の日本発着サービス (MD)
- 4/2 入社式 / 日本郵船・川崎汽船・JMU 創立記念日/商船三井 (海事)
- 4/2 入社式メッセージ / KWE・郵船ロジ・三菱倉庫・三井倉庫・住友倉庫 (海事)
- 4/2 通関業者に立て替え強要 参議院 小池議員が是正求める (赤旗)
- 4/3 関税立て替え・価格転嫁 国会で質疑 財務相ら「通関業の経営環境整備」(海事)
- 4/3 国交省、燃料高騰を受け荷主に要請 上昇分転嫁への理解 (物流)
- 4/6 荷役機械の遠隔操作化導入促進 国・港湾運営会社が前面に立って支援 (MD)
- 4/7 運輸労連「賃上げ交渉」1万円増も上げ幅鈍化 大手10単組、出そう (物流)
- 4/7 低運賃・多重下請け構造 「適正原価」順守義務化 (物流)
- 4/9 NX総研の26年貨物輸送見直し 輸出上方修正も3年連続マイナス (MD)
- 4/10 港湾春闘 ストライキ行動を20日に1週間延期 (MD)
- 4/10 新卒採用 「増加」「同数」で6割超 6割が計画より少なく (物流)
- 4/16 港湾春闘、中央団交で基本合意 港運労使が仮協定書、ストは長期延期 (MD)
- 4/17 中東情勢把握を徹底 幹部会議立ち上げ 国交省 (物流)
- 4/17 課題解決へ連携 運輸労連大手労使懇 燃料高騰や運転者不足 (物流)
- 4/17 港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化 国交省「より一層関係者との協議推進」(MD)
- 4/19 スエズ航路 全面再開遠く「戦争保険料の負担重い」仏海運大手CEO (日経)
- 4/21 物流特殊指定改正案 荷待ち「対象から除外」経団連 公取委に意見提出 (物流)
- 4/23 25年度貿易統計 輸出が過去最高 米国向けは5年ぶり減 (海事)
- 4/24 全ト協 税制改正要望結果 交付金、30年度末まで継続 (物流)
- 4/27 神戸港で遠隔操作GCの実証へ 六アイ RC6・7で27年早々にも (MD)
- 4/27 遠隔操作RTG 神戸港 KICTの12基稼働を申請 (MD)
- 4/28 全港湾、賃上げ回答平均4%に到達 加重平均1万2136円 4割が妥結 (MD)
- 4/28 全倉運の春闘交渉は4割が妥結 加重平均1万945円、4%は維持 (MD)
- 4/30 港湾春闘 制度要求を巡る中央団交が妥結 (MD)

次期「総合物流施策大綱」閣議決定

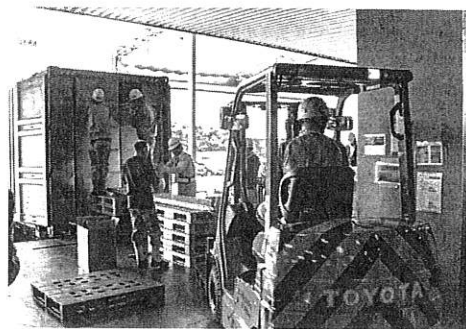
港湾運送の価格転嫁と適正取引を推進

「総合物流施策大綱（2026～30年度）」が3月31日、閣議決定された。30年度までの物流革新の「集中改革期間」で、物流を単なるコストではなく、新たな価値を創造するサービスとして捉えなおし、より上質で魅力ある産業へと転換させることを目指す。港湾運送関係の主な取り組みをみると、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、適正な運賃収受に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化、港湾運送の魅力発信による労働者の確保などに取り組んでいく。

新たな総合物流施策大綱では、今後の物流政策を①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化②物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換③持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善④物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進⑤厳しさを増す国際情勢や自然災害などに対応したサプライチェーンの高度化・強靱化——と分類している。

主な施策をみると、適正な運賃収受に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化を推進する。港湾運送業に関しては、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、法令上問題となり得る取引事例などを具体的に記載したガイドラインを策定し、その活用を促す。

また、港湾労働者の不足に関しては、「実態調査（25年1月）で港湾労働者の不足の常態化が懸念されている」と指摘。その上で、「担い手の確保に向けた港湾運送の魅力の発信や労働環境の改善などが求められている」と強調する。



これを踏まえ、アクションプランに基づく見学会や職業紹介など、PR活動を通じた港湾運送の魅力発信の取り組みを促進して担い手不足の改善を図る。

「厳しさを増す国際情勢や自然災害などに対応したサプライチェーンの高度化・強靱化」の中に、「国際コンテナ戦略港湾政策の推進」が盛り込まれた。「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを、港湾管理者や港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。

このうち「競争力強化」では、人口減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナルとターミナルゲートの処理能力不足やターミナル前混雑などの課題に対応し、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、新・港湾情報シ

テム「CONPAS」や港湾技術開発制度などを活用した「ヒトを支援するAIターミナル」を一体的に推進する。

一方、越境ECが拡大し、通関業の役割の重要性が増す中で、「専門性豊かな人材の維持・確保と人材育成に取り組むことが可能となるよう、その高度な業務に相応する通関業務料金を設定する必要がある」と強調。労務費などのコストを通関業務料金へ適切に転嫁することの必要性を広く周知するなど、通関業者の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方針だ。

大綱にはKPIも設定された。主なものをみると、▽港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数：44港湾（24年度）→100港湾（30年度）▽サーキュラーエコノミーポートの選定数：0港湾（25年）→22港湾以上（30年）▽サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な法人数：928社（24年度）→5500社（30年度まで）▽港湾におけるシステム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合：0%（23年度）→100%（毎年度）——などと定めている。

ONEの事前協議、港運労使が了承

2026年度の日本発着サービス

2026年度の新サービス体制への移行を前に「プレミア・アライアンス」に参加するオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）らの日本寄港サービスに関して、3月30日の港運労使の中央事前協議会で了承された。北米・欧州航路「FP1」から分離後の日本～北米シャトル「PS1」がスタートするほか、日本とインドを直接結ぶ「JTI」が開始される。また、日本から欧州航路につなぐ新たな日韓フィーダー「JKS」（東回り：JAPAN SHUTTLE EAST、西回り：JAPAN SHUTTLE WEST）も始まる。

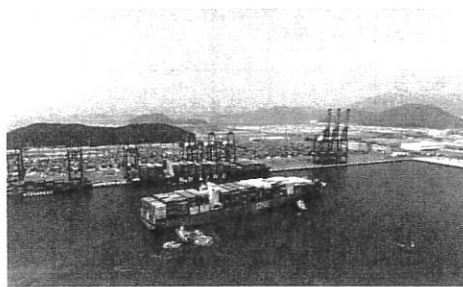
ONEは2月の中央事前協議会に申請したが、中央・地区平行で協議を進めていくことが確認された。その後、各地区協議が完了したことから、3月30日の中央事前協議会で正式に了承されたもの。

ONE、陽明海運、HMMが参加するプレミア・アライアンスでは、日本寄港サービスとして北米「PS1」「PS3」「PN1」「PN3」を提供していく。

詳細は別表の通りだが、このうち「PS1」は、北米・欧州の振り子「FP1」を分離した後の日本～北米のシャトル便として提供するもので、アジア側では東京港、名古屋港、神戸港の日本のみ寄港する。

「PS3」は国内寄港地に変更はなく、引き続き東京港に寄港する。一方、これまでは投入船11隻のうちONEが9隻、陽明海運が2隻を運航していたが、26年度からはONEが10隻に増配し、陽明海運が1隻へと減配するようだ。また、利用ターミナルに関しても一部変更されるとみられる。

「PN1」も国内寄港に変わりはなく、東京港、名古屋港、神戸港の3港に寄港する。ただ、投入船7隻のうちONEが5隻、陽明海運が2隻だった運航体制について、今後はONEが3



隻、陽明海運が2隻、HMMが2隻となり、新たにHMMが運航に加わる形となる。利用ターミナルについては、神戸港で変更がある。

「PN3」ではこれまで国内港湾に寄港していなかったが、新たに東京港と神戸港に寄港を開始する。投入船は計7隻で、このうち陽明海運が3隻、HMMが4隻を運航する。利用ターミナルは、東京港が大井3・4号、神戸港が六甲RC6・7号となる。

他方、プレミア・アライアンスの枠外で、ONEでは複数のアジア域内航路を展開する。このうちフィリピン航路「JPH」や韓国航路「HAS」「JKX2」は運航船社や投入船隻数、利用ターミナルなどは現状を維持するとみられるが、インドネシア航路「JID」では、投入船について4隻→5隻へと増配。利用ターミナルも一部変更される。

海峡地航路「JSM」は神戸港の利用ターミナルが変わり、ベトナム航路

「JVH」は東京港の利用ターミナルが変更される。

既存の日本～タイ航路「JTV1」「JTV2」とタイ・海峡地～インド航路「TIP」は統合され、日本とインドを直接結ぶサービス「JTI」として新たにスタートする。国内では5大港と清水港に寄港し、インド亜大陸側ではナバシェバ港、ピババブ港、カラチ港などに寄港。投入船は9隻となる。

日韓航路「JKS」も新たに開設される。プレミア・アライアンスによる26年度のサービス改編で、欧州航路の日本直接寄港がなくなったため、釜山港で欧州航路に接続するために同サービスが開設されることになった。ONEが3隻のコンテナ船を投入する。

ローテーションは、東回りの▽JAPAN SHUTTLE EAST＝釜山～神戸～名古屋～東京～釜山、それに西回りの▽JAPAN SHUTTLE WEST＝釜山～東京～名古屋～神戸～釜山となる。

このほかのサービスをみると、ONE、マースク、コスコが運航するニュージーランド航路では、東京港と神戸港の利用ターミナルが一部変更されるようだ。

入社式

日本郵船・曾我社長

国際社会
再興に貢献

日本郵船は1日、東京丸の内の本社で入社式を開いた。新卒、キャリア採用を合わせて85人が入社。曾我貴也社長は現在、米国とイスラエル、



あいさつする曾我社長

イランの軍事衝突など地政学リスクが高まっている点に触れ、「私たちは世界中の人々の幸せを国際海運・国際物流の立場から支えてきた。私たちがなっていることをしっかりと行い、人々が平和に暮らせる国際社会の再興に貢献していく」と語った。

曾我社長は、イラン攻

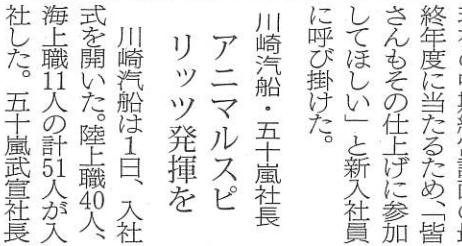
撃で現在同社の運航する船舶が複数ペルシャ湾内にとどまっていることについて「戦況の長期化は乗組員に極度の緊張を与えており、精神面での疲労を心配している。国際海運の民間船舶が一日も早く1隻でも多く、海外に退避できることを祈る」と話した。

郵船が創業からの140年以上、こうした有事でも貿易を通して人々のライフラインを守ってきた歴史を振り返り、「グループが存在し続けてこられたのは、その時々々の社会からの要請に応えてきたから」と述べた。

2026年度は郵船の現在の中期経営計画の最終年度に当たるため、「皆さんもその仕上げに参加してほしい」と新人社員に呼び掛けた。

川崎汽船・五十嵐社長
アニマルスピ
リッツ発揮を

川崎汽船は1日、入社式を開いた。陸上職40人、海上職11人の計51人が入社した。五十嵐武宣社長は「当社が大切にしてい



あいさつする五十嵐社長

た「安全」「誠実」「チームワーク」という価値観を土台にしながら、「アニマルスピリッツ」を発揮していただきたい」と呼び掛けた。

五十嵐社長は冒頭、川崎汽船グループが100年以上にわたり、海上輸送を通じて世界経済と人々の暮らしを支えてきたことに言及。「自分たちの仕事が世界のどこかで人々の暮らしにつながっていることを心に留めてほしい」と話した。

続けて、川崎汽船グループの強みは専門性の高い事業を通じて世界中の顧客から信頼を積み重ねてきたことにあるとし、「その信頼を支えてきたのは現場で考え、判断し、行動してきた『人』の力

これからは皆さん一人一人がその力の担い手になる」と新人社員を鼓舞した。

また、五十嵐社長は現在の海運業界が地政学的リスクや世界情勢の悪化、脱炭素化といった大きな変化の中に置かれていることに触れ、「答えが用意されていない時代には、自ら考え、学び、行動できる人が必要。失敗を恐れず挑戦してほしい」と述べた。

JMU・廣瀬社長
日本の造船
産業けん引



あいさつする五十嵐社長

こと」を目指し、「今治造船グループとの連携を一段と深化させ、日本の造船産業の核として業界をけん引する」と語った。

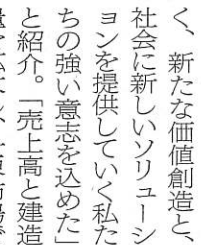
廣瀬社長はこのほか、「私たちJMUが手掛ける『造船』と『防衛』、そして『海洋』は、日本の産業と安全保障を支える極めて重要な領域。今後、政府の成長戦略で、われわれの事業が明確に重点分野として位置付けられたことにより、社会から寄せられる期待はこれまで以上に大きなものになっている」と説明。

「私たちは確かな技術と誠実なもののづくりを通じてこの期待に応え、国家と社会に貢献していく使命がある」との考えを示した。

さらに重点項目として、技術力の強化による商品価値の向上▽生産性向上と事業規模拡大▽人材への積極投資▽スマートファクトリー・スマー

トワークの実現▽事業間・グループ間シナジーの最大化▽安定調達を実現する強固なサプライチェーンの構築」を挙げた。

「資本配分」については「直近3年間で計画を前倒し実行した投資のペ



あいさつする田村社長

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

創立記念日

商船三井・田村社長

フェーズ2初年度
実り多きものに

商船三井の田村城太郎社長は1日、創立記念日の役員向けメッセージで「私たちが、私たちの強みを存分に発揮して創業142年目の本年度、経営計画BIBI A2025(BA2025)フェーズ2の初年度を実り多きものにしていく」と呼び掛けた。

田村氏は「BA2025フェーズ2の3つの重点テーマ「稼ぐ力」「資本配分」「経営基盤強化」の主眼について説明。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。

「稼ぐ力」を巡る外的環境については「総じて直線的だったグローバル化が既に数年前に転換点を迎えており、これまでのやり方に決して安住できないチャレンジの精神が一層求められる時代に入っている」と指摘した。



あいさつする田村社長

入社式メッセージ

目への仕事に
全力で向き合う



■山中哲也・KWE
社長 近鉄エクスプレ
ス(KWE)は1日、2
026年度入社式で41
人の新入社員を迎えた。

山中哲也社長は、目の
前の仕事に全力を尽く
すことが次の機会を呼
び込む鍵になると語っ
た。

自分自身の体験を交え
ながら、新入社員に挑
戦を楽しむようアドバ
イスを贈った。「最初の
一歩として重要なのは、
『いま目の前の仕事』に
真摯に向き合うことだ。
その積み重ねが、5年
後、10年後、20年後の
皆さんの姿をつくる。

自分の可能性に限界を
設けず、大きな志を持っ
て歩んでほしい」と呼び
かけた。

周囲との連携、社会人
としての基礎力の重要性
も強調した。「信頼は、
日々の小さな行動の積み
重ねから生まれる。テク
ノロジーが進化しても
最後に選ばれるのは『こ
の人と仕事がしたい』と
思われる人柄だ」と助言
した。

責任もって自分
ならではの価値を



■原秀則・郵船ロジス
ティクス社長 郵船ロジ
スティクスは1日、20
26年度の新入社員64人
の入社式を開いた。

原秀則社長は「今年度
からは新しい中期経営計
画の下で、これまで以上

に強い意志を持って、『世
界に認められ続けられ続
けるサプライチェーン・ロ
ジスティクス企業』を自
指す」と意欲を見せ、業
務をする上で覚えていて
ほしいこととして「お客
さまが本当に必要な
価値は何かを考え続け
ることを」を挙げ、「直面
する課題に真摯に向き合
い、(経営理念を集約し
た)『Create Better Con
nections』を通じて、社
内外で信頼関係を築いて
いってほしい」とメッセ
ージを送った。

「どのような経験でも
学びとして受け止め、皆
さんならではの価値を創
出するための糧にしてほ
しい」とも説き、「自身
の行動と結果に責任を持
ち、グループの仲間と共
に当社ならではのサー
ビスを提供することで、
人を、ビジネスを、社
会をより良い未来へつ
ないでいこう」と呼び掛
けた。

パーパスを
胸に抱いて



■斉藤秀親・三菱倉庫
社長 三菱倉庫は1日、
2026年度の入社式を
開いた。斉藤秀親社長は
新入社員45人に対するあ
いさつでグループのパー
パス(存在意義)「いつ
もを支える。いつかに挑
む。」に触れ、「物流事業
と不動産事業を通して社
会の基盤を支えることが
私たちの社会的使命だ」と
話した。その上で、「こ
のパーパスを常に胸に抱
いて仕事に取り組んでほ
しい」と求めた。

失敗を恐れずに挑戦す
ることの重要性について
も話し、「大切なことは、
失敗しないことではな
く、失敗から学び、次に
生かしていくこと」と強

調した。「どんな小さな
ことでも、皆さんの挑戦
一つ一つが三菱倉庫の未
来につながっていく。皆
さんの力で、是非、イノ
ベーションを起こしてほ
しい」と新入社員に期待
を寄せた。

25-30年度の経営計画
と、足元の取り組みにつ
いても説明し、「次の『い
つも』を、ぜひ一緒に創
っていく」と呼び掛け
た。

真っ先に声か
かる会社へ



■古賀博文・三井倉庫
グループCEO 三井倉
庫グループは1日、20
26年度の新入社員65人
の入社式を開いた。古賀
博文グループCEO(最
高経営責任者)は、この
4月から施行される「C

LO(物流統括責任者)の
選任義務化を受け、三
井倉庫ホールディングス
に新組織「CLO連携事
業推進室」を設立したこ
とに触れ、「お客さまの
相談相手として真っ先に
声がかかる『ファースト
コールカンパニー』を自
指す」と決意を語った。

新入社員にはまず、「失
敗を恐れず、誇りを持っ
て挑戦、チャレンジする
こと」を求めた。「初め
から完璧を目指すのでな
く、何々にも情熱を持
って真剣に取り組む、ま
た失敗や挫折にも大きな
価値があると信じて、行
動してほしい」と語った。
加えて、社内外の多様
な価値観に触れること
や、自立したキャリアに
向け行動・勉強を継続す
ることの重要性を強調し
た。

「初めから完璧を目指すのでな
く、何々にも情熱を持
って真剣に取り組む、ま
た失敗や挫折にも大きな
価値があると信じて、行
動してほしい」と語った。
加えて、社内外の多様
な価値観に触れること
や、自立したキャリアに
向け行動・勉強を継続す
ることの重要性を強調し
た。

未来志向で
ともに挑む

■永田昭仁・住友倉庫

社長 住友倉庫は1日、
2026年度の入社式を
開いた。永田昭仁社長は
あいさつで物流の社会的
意義について触れ、「自
らの仕事に対して誇りと
使命感を持って取り組ん
でほしい」と話した。
社会人生活を始めるに
当たり、「仕事の基本を
正しく身に付ける」「未
来志向でともに挑む」の



2点を意識するよう呼び
かけた。AI(人工知能)
の普及などデジタル化が
進む時代だからこそ、「仕
事の本質や仕組みを理解
するための基本をまず
しっかりと身に付ける
ことが、高い水準で仕事
を成し遂げる人材へと成長
するために必要」と説
いた。

3月31日に発表した中期
経営計画に関して「期

間は30年度までの5年
間だが、われわれの目
はもっと遠い将来を見
据えており、さまざま
な布石をこの中計期間
中に打とうとしている」と
話した。その上で、「一
時的な動きに惑わされ
ることなく、物事を長
期スパンで、未来志向
で考えてほしい」と述
べた。

通関業者に立て替え強要

参院委 小池議員が是正求める



質問する小池晃書記局長
11月31日、参院財金委

日本共産党の小池晃議員は3月31日の参院財政金融委員会、通関業者が納税義務者である輸入者に代わって関税や消費税を立て替え払いさせられている問題を取り上げ、是正を求めま

した。片山さつき財務相は、優越的地位の乱用にあたるとの認識を示しました。東京通関業会が昨年加盟店社に行ったアンケートでは、立て替え払いを行っているとの回答が87・1%

で、理由は荷主からの要請との回答が90・1%でした。小池氏は、立て替え払いとあわせて荷主が物流事業者に手数料など経済的な負担をさせているケースが

あるとして、今年1月に施行された中小受託取引適正化法に照らして許されるのかとただしました。

公正取引委員会の向井康二官房審議官は、対象取引



だから対米約束の内容は秘密

白川ただし

に「特定運送委託」が新たに追加されたとして、違反行為に対しては厳正に対処するなど適切な価格転嫁や取引の適正化がはかられるよう取り組むと答弁。手数料を負担させる行為については「中小受託事業者の利益を不当に害する場合は、取適法上の問題となる恐れがある」と答弁しました。

小池氏は「弱いものにしわ寄せが行くような業界の慣行を改めることが必要だ」として、原油をはじめ輸入物価の上昇が深刻な中、経費や労務費の転嫁の重要性を強調しました。片山財務相は立て替え払いが優越的地位の乱用になることを輸入者に認識させ、適正な転嫁が行われるようにしたいと応じました。

関税立て替え・価格転嫁

国会で質疑

財務相ら「通関業の経営環境整備」

通関業者の関税や消費税の立て替え払い問題や労務費の料金への転嫁に関して、片山さつき財務相、寺岡光博関税局長は3月31日、参議院財政金融委員会にて通関業者の重要性に言及し、経営環境の改善を図る考えを示した。公正取引委員会の向井康二官房審議官は荷主が立て替え払いと併せて手数料なども中小業者に負担させる行為は、1月に施行された取適法(中小受託取引適正化法)上の問題になる恐れがあると答弁。踏み込んだ質疑が交わされた。

日本共産党の小池晃議員が東京通関業会のアンケート調査も引用し、立て替え払いなどの問題をとり上げ、是正を求めた。片山財務相はこれまでの政府見解通り「立て替え払いには商慣習として行われており、基本的には民間の契約」と前置しながら、「独占禁止法上の問題につながる恐れのあることは承知している」と応じた。

片山財務相はこれまでの政府見解通り「立て替え払いには商慣習として行われており、基本的には民間の契約」と前置しながら、「独占禁止法上の問題につながる恐れのあることは承知している」と応じた。

片山財務相も「通関業者の役割は増えており、業務も複雑化している。しかし、収入が伸びていないというところは適正に労務費が転嫁されていない」ということだ」との見解を示し、「輸入者に理解してもらって適正に転嫁していく流れを作らなければならぬ。通関業者が適正に業務を運営できる方向を確保できるよう、改善に向けて一所懸命に努力していきたい」と強調した。

片山財務相も「通関業者の役割は増えており、業務も複雑化している。しかし、収入が伸びていないというところは適正に労務費が転嫁されていない」ということだ」との見解を示し、「輸入者に理解してもらって適正に転嫁していく流れを作らなければならぬ。通関業者が適正に業務を運営できる方向を確保できるよう、改善に向けて一所懸命に努力していきたい」と強調した。

片山財務相も「通関業者の役割は増えており、業務も複雑化している。しかし、収入が伸びていないというところは適正に労務費が転嫁されていない」ということだ」との見解を示し、「輸入者に理解してもらって適正に転嫁していく流れを作らなければならぬ。通関業者が適正に業務を運営できる方向を確保できるよう、改善に向けて一所懸命に努力していきたい」と強調した。

片山財務相も「通関業者の役割は増えており、業務も複雑化している。しかし、収入が伸びていないというところは適正に労務費が転嫁されていない」ということだ」との見解を示し、「輸入者に理解してもらって適正に転嫁していく流れを作らなければならぬ。通関業者が適正に業務を運営できる方向を確保できるよう、改善に向けて一所懸命に努力していきたい」と強調した。

片山財務相も「通関業者の役割は増えており、業務も複雑化している。しかし、収入が伸びていないというところは適正に労務費が転嫁されていない」ということだ」との見解を示し、「輸入者に理解してもらって適正に転嫁していく流れを作らなければならぬ。通関業者が適正に業務を運営できる方向を確保できるよう、改善に向けて一所懸命に努力していきたい」と強調した。

■公取委とも連携

財務省としては貿易事業者団体を通じて、輸入者に優越的な地位を利用した立て替え払いは不正な取引にあたる恐れがある点を周知していく。輸入者指定の一般口座から自動的に関税などを納付できるリアルタイム口座振替方式の周知にも取り組む。

加えて、同省が不適切な取引に関する情報を得た場合には、公取委に連絡するなど「適切に対応する」(寺岡関税局長)。

立て替え問題が国会で取り上げられるのは3回目とみられる。2005年の参院の質問主意書に對しては、当時の内閣は独禁法に違反する可能性に触れながらも、通関業者が他社との競争上取っている営業手段との見解を示していた。

それが24年の衆議院財務金融委の質疑では、当時の鈴木俊一財務相は公

取委の答弁を受け、「是正される必要がある」と発言。今回は関税局長も同様の考えで、公取委との連携にも言及していることから、通関業者からは「大きなインパクトがある。通関業の重要性に對する認識が浸透し、立て替え払いの解消や料金値上げの追い風になりそうだ」と歓迎する声が上がっている。

取委の答弁を受け、「是正される必要がある」と発言。今回は関税局長も同様の考えで、公取委との連携にも言及していることから、通関業者からは「大きなインパクトがある。通関業の重要性に對する認識が浸透し、立て替え払いの解消や料金値上げの追い風になりそうだ」と歓迎する声が上がっている。

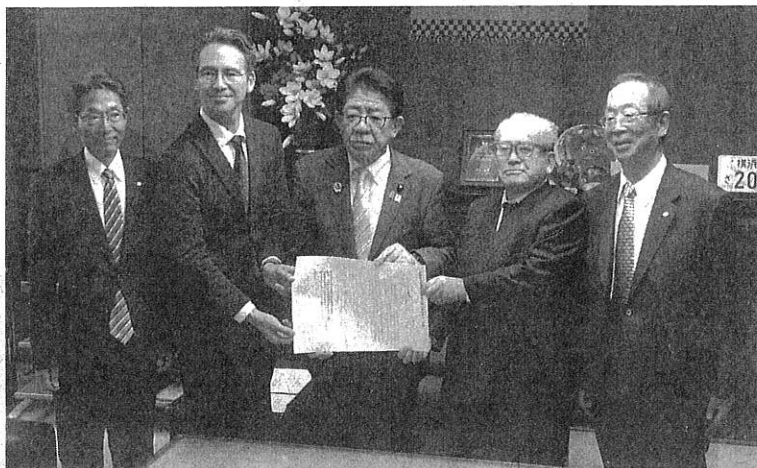
国交省、燃料高騰受け荷主に要請

上昇分転嫁への理解

公取委・中企庁と連名 トラ運送 事業継続むけ

国土交通省は、イラン情勢の緊迫化に伴う原油価格高騰や、石油製品の供給制限による影響の解消に向け、公正取引委員会、中小企業庁と連名で3月27日、荷主団体などに対し、トラック運送事業者が軽油価格を含めたコスト上昇分を適正に運賃へ転嫁できるよう理解・配慮を要請した。

(田中信也)



実運送事業者との適切な料サーチャージ制の導入を協議による価格決定や、燃料求める内容。サーチャージ制については、タンクローリーによる大口購入への軽油の供給が停止し、やむを得ず購入先を切り替えたため購入単価が上昇したケースなどは、中東情勢が悪化する前の2月28日からの価格上昇を含め、燃料費負担が増えた客観的事実がある場合に「上昇分を負担するよう配慮する」ことを求めている。

3月27日の記者会見で、金子恭之国交相は「燃料価格が高騰する状況でも、わが国の物流を支えるトラック運送事業者が安定的に事業を継続する必要がある。他業種と比較して価格転嫁が進んでいないため、今般

全ト協の総決起大会の決議内容について報告を受けた後、価格と供給が安定するよう万全の体制で取り組んでいくことを金子国交相が約束(左から瀧バス協副会長、川鍋全タク連会長、金子氏、坂本全ト協最高顧問、寺岡全ト協会長)

の燃料価格の変動分も含めて、荷主や元請事業者に対する構造的な価格転嫁を実現することが必要不可欠」との認識を示した。

朗会長、日本バス協会(清水一郎会長)の瀧修一副会長らが金子氏を訪問。大会の決議内容を報告した。

これを受けて金子氏は、荷主・元請事業者に対し公取委、中企庁と連名で要請することを説明。トラックなどに関しては「全国的事業者が(燃料価格高騰で)大変な苦勞をされている状況を受け止め、価格と供給が安定するよう万全の体制で取り組んでいく」ことを約束した。

また、同日に燃料価格等高騰危機突破総決起大会を開催した全日本トラック協会の寺岡洋一会長、坂本克己最高顧問、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一

ト協最高顧問、寺岡全ト協会長)

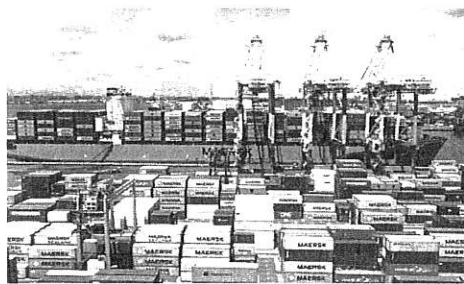
荷役機械の遠隔操作化導入促進 国・港湾運営会社が前面に立って支援

国交相、効率化施策を全力で展開

欧州直航コンテナ航路の消滅危機という嵐は去ったものの、日本の産業を支える基幹航路の維持や拡大に向けた戦略港湾の機能強化という課題が改めてクローズアップされている。こうした中、参院予算委員会では地方公共団体による港湾管理体制を見直し、成長投資や競争力確保の視点から、より国の関与を強めるべきだとの指摘があった。これを受けた金子恭之国土交通大臣は「国、そして国が出資する港湾運営会社が前面に立って、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入促進を支援するなど効率的な港湾運営に向けた施策を全力で展開していく」と力強く語った。

3日の参院・予算委員会で質問に立った宮本和宏氏（自民・滋賀県）は、「我が国の成長戦略を考える上で、港湾はとりわけ重要なインフラだ。一方で港湾法に基づき、地方公共団体が行うこととしている港湾管理のあり方は、高度経済成長期には機能していたと思うが、近年は激しい競争にさらされ、我が国の港湾は近隣諸国である韓国やシンガポールに比較して大きく劣後している」と指摘し、日本の国際コンテナ戦略港湾、国際基幹航路の現状と課題について説明を求めた。

国土交通省の安部賢港湾局長は「国際コンテナ戦略港湾である京浜・阪神両港の合計に比べ、コンテナ貨物量、水深16m以上の岸壁の数、国際基幹航路の便数のいずれも釜山港は約2倍、シンガポール港は約3倍の差がある。我が国と欧州を結ぶ国際基幹航路が、コンテナ船社の航路再編に伴いゼロとなる恐れも生じた。結果として別の船社が新規就航することで回避されたが、国際基幹航路の確保のためには大型コンテナ船へ



の対応も含め、寄港地として重視される貨物量、コスト、利便性の点でさらなる競争力強化が課題だ」との認識を示した。

この答弁を受けた宮本氏は、「日本の国際戦略港湾また国際基幹航路は危機的だ。日本の持続的な成長を図るためにも、港湾機能強化が不可欠。地方公共団体による港湾管理が行われている現状を見直し、成長投資および競争力確保の視点から、より国の関与を強化する必要があるのではないかと訴え、国交相に見解を質した。

金子国交相は「港湾は国民生活および経済活動を支えており、国際基幹航路の維持・拡大は経済安全保障の観点から重要だ」と述べ、改めてインフラとしての港湾、経済を支

える基幹航路の重要性を強調した。

その上で、「私が座長を務める日本成長戦略会議・港湾ロジスティクスワーキンググループでも、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築や“選ばれる港湾”の実現に向けて議論をしている。特に国際コンテナ戦略港湾については、これまで地方公共団体や民間事業者に管理運営の多くを委ねていたが、国、そして国が出資する港湾運営会社（横浜川崎国際港湾会社／阪神国際港湾会社）が前面に立って港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入促進を支援するなど、効率的な港湾運営に向けた施策を全力で展開していく」と力強く語った。

なお、既報の通り国交省の金子大臣、それに佐々木紀副大臣、永井学政務官という政務三役が今週末の11日、横浜港を訪れる。海上視察などに加え、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が行われている南本牧埠頭コンテナターミナルなどを視察する予定だ。

1万円増も上げ幅鈍化

大手10単組、出そろう

運輸労連「賃上げ交渉」

運輸労連(成田幸隆委員長)加盟の大手労働組合(全国単組)の賃上げに向けた2026年春季労使交渉の結果が3月31日までにそろった。妥結額は10単組の単純平均が1万752円、前年実績からは1659円のマイナス。加重平均は8547円で5379円減となっており、高水準は維持しているものの上、幅は鈍化した。

10単組中5単組(回答ベース)が1万円台を達成。丸全昭和運輸は5305円増の1万9475円で妥結し、運輸労連の統一要求額に対して満額回答。ロジスティード(中谷康夫会長兼社長、東京都中央区)は2113円のマイナスも1万

8791円(要求額は2万3798円)の高水準となった。

残る8単組は統一要求基準には達せず、日本通運(竹添進二郎社長、東京都千代田区)が1万2千円(1千円増)、新潟運輸(坂井操社長、新潟市中央区)が1万5500円(9314円減)、トナミ運輸(高田和夫社長、富山県高岡市)が1万円(増減なし)。エスラインギフ(堀

江繁幸社長、岐阜県岐南町)は9302円で前年度から3763円のプラス、JPロジステイクス(安達章社長、東京都千代田区)は9086円で1085円増だった。

一方、ヤマト運輸(阿波誠一社長、中央区)は8483

円減の7017円、名鉄NX運輸(吉川拓雄社長、名古屋市中区)は4500円減の3千円、愛知陸運(牛島信宏社長、愛知県小牧市)は3334円減の8300円だった。(田中信也)

「適正原価」順守義務化

運転者 タクシー会社へ転職も

低運賃・多重下請け構造

物流課題

運送事業者

荷主

考え方の食い違い

運送業界には、さまざまな課題が山積している。ドライバー不足が年々深刻化する中、商習慣の改善を一刻も早く進めなければならないが、荷主側も難しい事情を抱えている。運送事業

者、荷主の双方が歩み寄るにはどうすれば良いのか。両者の連携・コミュニケーション不足や、立場の違いからくる考え方の食い違いが浮き上がっている。



全運送事業者に送付された適正原価調査の用紙(一部画像処理)

これ以下の運賃で受注するのは禁じられています。運送事業者が、いや応なしにそう断らざるを得なくなりそうな未来が、すぐそこまで来ている。2025年6月に成立したトラック適正化之法で「適正原価」の順守が義務付けられる。また、26年4月から2次以降の下請け制限が適用され、運賃水準の低調を招いていた多重下請け構造の抜本的な改革が始まっている。

大阪府の中小運送事業者の社長は「現状受け取っている運賃では、ドライバーの給料を上げられず、応募しても人がほとんど来ない。当社のベテランドライバーも『子どもが生まれたのもっと稼ぎたい』とタクシー会社へ転職してしまった。人件費や車両代金の

値上がりや荷主に説明しても『うちも厳しい。検討しておきます』と言われる。前に進まない上、肩を落とす。このような厳しい現状を打破するために成立したのが、トラック適正化之法だ。具体的には①事業許可更新制の導入②国土交通相が定める「適正原価」を継続的に下回らないことの確保③委託回数(再委託の回数)の2回以内への制限④違法な白トラック(自家用自動車)利用を行う荷主の取り締まり——で構成されている。

このうち、委託回数の制限と白トラ利用の規制は26年4月1日に施行。委託回数の制限は、荷主から受けた運送について、元請けのトラック事業者からの2段階以上の委託を制限するため必要な措置を講じるよう努めなければならない。事業許可更新制の導入と適正原価の義務化は、早くても28年度からになりそうだ。適正原価は、減価償却費や輸送の安全確保に必要な経費など、運送事業を適正に運営するための費用を踏まえ、国交相が運賃・料金の基準を告示する。「適正原価」最低運賃」という解釈は安易だが、義務規定のため、この基準を下回る額で輸送を発注・受注するのは避けなければならない。荷主、元請事業者からの「買いたたき」や、保険未加入など必要経費を削ってダンピングする悪質な同業者に苦しんでいた運送事業者にとって、恩恵の大きい施策と言える。ただ「荷主・元請けがその料金を守ってくれるのか」と不安視する声は多い。

一方、運送事業者側は、適正原価に違反すると、事業許可更新の際に審査の対象とされ、事業継続できない

阪神港で海上コンテナ輸送を手掛ける事業者は「適正原価に罰則がなければ、結局これまで通りの運賃で運ばれるのではないかと、過積載が一気に減ったのは罰則を設けてからだった」と指摘する。

運送事業者が廃業したり、他の荷主の仕事で手いっぱいになったりして、運び手を探るのが難しくなっていくという状況に気づかない。先を見据えている荷主は、既に運賃の引き上げに「運送事業者の困り込み」に力を入れている。

(根来冬太)

NX総研の26年貨物輸送見通し 輸出上方修正も3年連続マイナス

外貿コンテナ、輸入は引き下げ

NX総合研究所が8日に発表した「2026年度の経済と貨物輸送の見通し（改訂）」によると、国内主要8港の26年（1～12月）の外貿コンテナ貨物輸送量（実入り）は、輸出が1.1%減となる見通しを示した。前回発表時（1月）の予想から0.7ポイント引き上げたものの、3年連続のマイナスとなる見込みだ。中東・イラン情勢の悪化などによる下押しの可能性もはらんでいる。一方、輸入は2.8%増と前回発表時から0.5ポイント下方修正したが、3年連続のプラスを予想。伸び率も前年の2.4%増を超える荷動きを予想している。

今回公表された改訂は1月に発表された貨物輸送の見通しについて、その後の経済環境の変化などを踏まえて見直し、今月8日に発表したもの。

それによると、国内主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）の25年（1～12月）の輸出は前年比0.2%減の473.1万TEU（上期：231.6万TEU／0.4%減、下期：241.4万TEU／0.1%増）となったようだ。前回予想は0.7%減だったため、下期に盛り返した格好となった。

25年の下期は世界経済の減速懸念がいくぶん後退し、前年水準並みに回復。トランプ関税発動の影響・下押しが想定よりも小さく、円安基調の継続・長期化も寄与した。

26年（1～12月）の輸出は1.1%減の467.7万TEU（上期：227.4万TEU／1.8%減、下期：240.2万TEU／0.5%減）と、前回発表時の「1.8%減」から0.7ポイント引き上げた。世界経済の低成長・減速懸念が続く中で、マイナス基調を抜け出せずにいる。

26年はトランプ関税の影響が上期まで継続し、前年における関税発動前の前倒し輸送の反動減も見込む。また、緩やかに円安是正が進む中で、

円安効果が剥落し、輸出への逆風が徐々に強まる見通しだ。

機械類は米国など海外向け投資やサプライチェーンの再編に伴う新たな荷動きが期待され、自動車関連はEVシフト遅れの挽回やHV・PHVによる代替で減少基調が緩和するとみる。

一方、貨物量はコロナ禍前（19年）の水準に届かない見通し。米国の工作機械関税導入、中国の対日輸出規制強化、中東・イラン情勢の悪化による下押しもはらむ。

輸入をみると、25年は2.4%増の729.0万TEU（上期：360.1万TEU／3.9%増、下期：368.9万TEU／0.9%増）と、前回予想から0.7ポイント引き下げた。下期は前年の大幅増の反動により、増勢は鈍化した。

26年は2.8%増の749.5万TEU（上期：366.9万TEU／1.9%増、下期：382.6万TEU／3.7%増）と、前回発表時の「3.3%増」から0.5ポイント下方修正した。消費財は物価上昇による下押しが緩和・一服し、円安の揺り戻しが緩やかに進む中で、個人消費の回復基調が続く、前年以上の伸び率になるとみる。

生産財は国内生産拠点の整備・稼働や、調達先の分散・多角化が進み、部品・部材類や機械類が活発な荷動きとなる見通しだ。

この結果、26年の輸出入合計は1.3%増の1217.2万TEU（上期：594.4万TEU／0.4%増、下期：622.8万TEU／2.0%増）と、前回予想の伸び率を据え置いている。

外貿コンテナ貨物輸送量の見通し

単位：千TEU（実入り）、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2024年度	2025年度			2026年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計 Total	11,861 (1.9)	5,917 (2.2)	6,104 (0.6)	12,021 (1.4)	5,944 (0.4)	6,228 (2.0)	12,172 (1.3)
輸出 Export	4,738 (△ 0.8)	2,316 (△ 0.4)	2,414 (0.1)	4,731 (△ 0.2)	2,274 (△ 1.8)	2,402 (△ 0.5)	4,677 (△ 1.1)
輸入 Import	7,122 (3.9)	3,601 (3.9)	3,689 (0.9)	7,290 (2.4)	3,669 (1.9)	3,826 (3.7)	7,495 (2.8)

- 注) 1. 主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計である。
2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で88.1%、輸入で87.3%であった（2024年）。
3. 2025年度上期まで各港湾管理者資料による実績値。
4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

港湾春闘

ストライキ行動を20日に1週間延期

中央団交、次回交渉は15日

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9日、春闘制度要求を巡り都内で第4回中央団交を行った。業側は新たに3つの項目について回答を示し、労側も「一定の前進が見られた」としながらも、回答内容について再考を促すため、13日（月）から構えていた無期限ストライキ（夜間荷役拒否＝18時～翌日始業時まで）を20日（月）に1週間延期した。次回の中央団交は15日に開催される。

3月26日の中央団交（第3回）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。

しかし、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日の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。その後、今月2日に労使が折衝を行い、業側は回答修正に前向きな姿勢を示したものの、労側が13日（月）から無期限の夜間荷役拒否（18時～翌日始業時まで）を通告したことから、これを受けた業側が9日の中央団交開催を申し入れた。

9日の中央団交では、スト回避を目指す業側が①産業別最低賃金（産別最賃）②基金③適正な運賃・料金収受に向けた価格転嫁の取り組み——という3つの点について回答を提示した。産別最賃に関しては最高裁に上告した

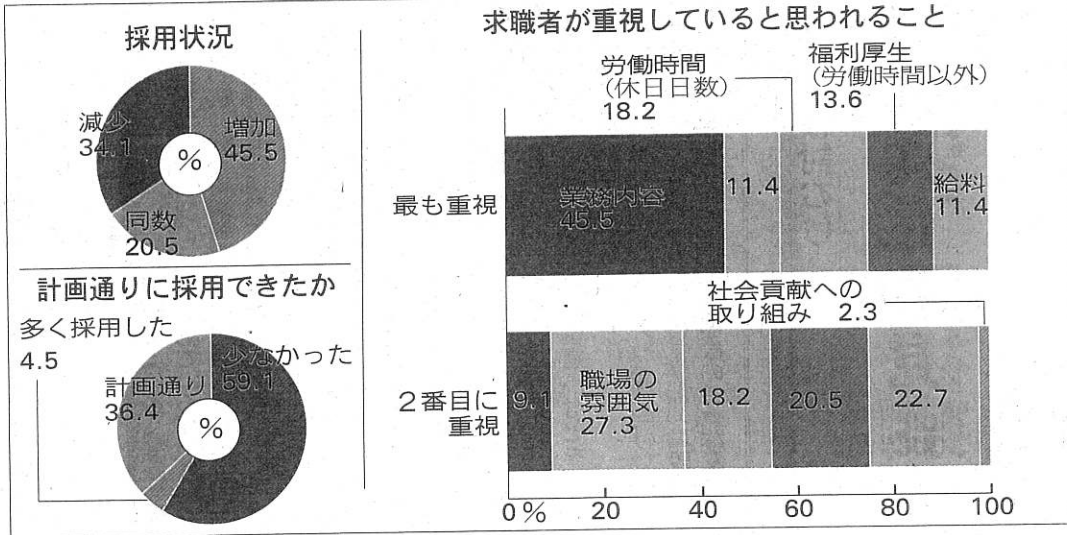
ことを踏まえ、「その結果を待ちたい」との考えを示したほか、基金についても「引き上げ必要なのか精力的に委員会を開催して検討していく」とした。さらに、価格転嫁に関しても国土交通省との連名文書を、組合が要請した21団体を中心に配布する考えを示したという。

こうした回答を踏まえ、労側は「一定の前進はあった」としながらも、強く再考を求め、そのための時間を確保する観点から、13日から構えていたストライキを20日（以降、無期限）に1週間延期した。次回の中央団交は15日に開催されるが、その前日である14日に折衝を行うことを確認した。

新卒採用

「増加」「同数」で6割超

6割が計画より少なく



物流企業の2026年春の新卒採用実績を本紙が調査したところ、25年実績と比べ「増加」もしくは「同数」と回答した企業が6割を超えた。また、採用人数が「計画より少なかった」と答えた企業は6割で、「計画通りだった」は4割、「計画より多かった」は1割を下回った。27年春の採用計画では、「増やす」「前年並み」が合わせて9割以上を占め、学生の売り手市場は次年度も続きそうだ。||5面(高清水彩)



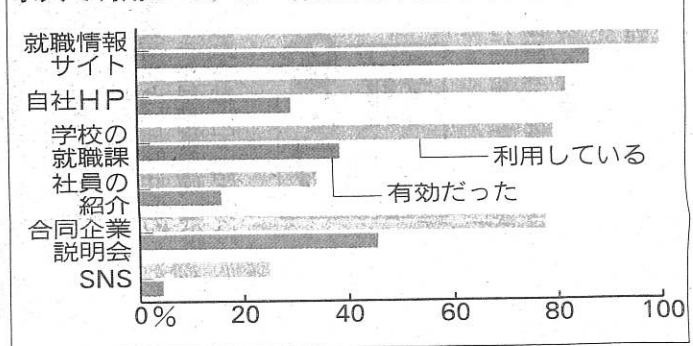
調査は陸運、運輸・倉庫、航空フォワーダーなどの上場物流企業を中心に、地域の有力企業などに加え実施。採用実績、求職者

が就職活動で重視していると思われること、有効だった求人告知手段、27年春の採用計画など20項目について聞き、3月19日までに回答のあった44社分を集計、分析した。

採用数では「増加」が20社(45.5%)と最も多

「求職者が就職活動で最も重視していると思われる点」は、「業務内容」が20社(45.5%)で最多。次いで労働時間(休日日数)が8社(18.2%)、福利厚生(労働時間に関するもの以外)が6社(13.6%)だった。一方、「職場の雰囲気」と「給料」は

求人を利用して・有効だった主な手段(複数回答)



また「求職者が2番目に重視していると思われる点」は、「職場の雰囲気」が12社(27.3%)、「給料」が10社(22.7%)、「福利厚生(労働時間に関するもの以外)」が8社(18.2%)、「同数」が4社(9.1%)、「計画通り」が3社(6.8%)、「減少」が3社(6.8%)だった。

「自社ホームページ」36社(81.8%)、「学校の就職課」35社(79.5%)、「合同企業説明会」34社(77.3%)と続いた。このほか、「社員の紹介」が15社(34.1%)、「SNS

「求職者が就職活動で最も重視していると思われる点」は、「業務内容」が20社(45.5%)で最多。次いで労働時間(休日日数)が8社(18.2%)、福利厚生(労働時間に関するもの以外)が6社(13.6%)だった。一方、「職場の雰囲気」と「給料」は

するもの以外」が9社(20.5%)、「労働時間」が8社(18.2%)となり、業務内容に加え、労働環境や余暇を重視していることがうかがえる。

就職情報サイトの活用が依然として主流で、合同企業説明会や学校の就職課なども重要な役割を果たしている。ホームページや社員の紹介も一定の効果が見られた。一方、SNSや動画サイトを活用する企業は増加しているものの、採用に直結した例は限定的で、若者向けコンテンツの拡充が今後の課題となりそうだ。

港湾春闘、中央団交で基本合意

港運労使が仮協定書、ストは長期延期

長期休会、28日の交渉まで賃上げ検証

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15日、春闘制度要求を巡って第5回中央団交を行い、修正回答を労側が受け入れたことから大筋合意に達した。仮協定書を締結したが、中央団交については“長期休会”の扱いとなった。次回の中央団交を28日に開催することとし、労側はその間に適正料金の収受状況（賃上げ回答）を見極める。これに伴って20日（月曜日）から予定されていたストライキ（無期限の夜間荷役拒否）は長期延期とされたが、労側はスト体制を維持することとしている。

今年の港湾春闘は、2月12日の第1回中央団交で幕を開けた。労側は港湾産業の魅力向上を図るため、所定内賃金15%以上（4万円以上）の賃上げを求め、「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。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」と訴えた。

さらに、港湾福利分担金（5円／トン：ユーザー4円・元請1円）のユーザー負担を1円引き上げて合計6円／トンとすること、港湾労働法関係付加金を0.5円引き上げ2円／トンに、労働安定基金を0.5円引き上げて4円／トンとすることも要求している。

しかし、交渉は目立った前進が見られず、3月26日の第3回中央団交では、業側から基金などについて一定の回答が示されたものの、労側は回答内容を不満とし、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。今月2日の労使折衝の席上、13日（月曜日）から無期限の夜間荷役拒否（18時～翌日始業時まで）を通告した。

一方、通告文書ではストライキについて「回答を促進するための行動」



15日に都内で開催された中央団交

とし、“実行行使が目的ではない”点を強調。業側が示す回答次第でスキップする可能性を示唆した。9日に開催された前回（第4回）の中央団交では、スト回避を目指す業側が回答内容を一部修正したことから、労側は「一定の前進はあった」としながらも、強く再考を促し、そのための時間を確保する観点から、13日から構えていたストライキを20日（以降、無期限）に1週間延期していた。

15日の中央団交では、翌週に控えているストライキを回避するため、業側がさらに踏み込んだ修正回答を提示。労側もこれを受け入れたことから基本合意し、仮協定書を締結した。ただ、妥結はしておらず“長期休会”となり、次回の中央団交を28日に開催することを確認。労側はこの間に適正料金収受の状況、賃上げ回答

の検証期間と位置付けている。これに伴って労側は、20日から構えていたストライキを長期延期としたが、スト体制は維持する。

仮協定書の内容は以下の通りで、最大の争点である賃上げについては、日港協と各加盟店社が「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」や国交省との連名文書（港湾運送事業の適正な運賃・料金収受に向けた価格転嫁のお願い）を活用し、労務コストを含む適正な原価計算に基づく適正料金確保の促進を図ることを確認。同時に、「経済界では賃金引上げが当然のように叫ばれている」ことを十分に考慮して、日港協が全国港湾・港運同盟加盟組合の賃金要求に誠実に応えることを牽引・後押しすると明記した。

基金など拠出金の引き上げを巡っては、福利厚生に係る3者の専門委員会（日港協・労働組合・日本港湾福利厚生協会）の設置を再確認。各地区福利厚生協会の実態（施設者化・経営状況・労働環境など）を把握するとともに、福利厚生に拡充を図るため、財政面も含め今後必要な措置を精力的に検討することとなった。

中東情勢把握を徹底

幹部会議立ち上げ

国交省

国土交通省は10日、中東情勢の緊迫化に伴う情報把握を徹底するため「中東情勢に関する国交省幹部会議」を立ち上げた。金子恭之国交相は「供給状況に関する正確な情報提供に努めつつ、流通の目詰まりの解消や価格高騰の抑制などに取り組む」よう指示した。

同日開催された中東情勢に関する関係閣僚会議で、高市早苗首相が全閣僚に対し「これまで以上の緊張感とスピード感をもって対応に当たる」よう指示があったことを踏まえて設置。政



流通の目詰まりの解消や価格高騰の抑制に取り組むよう指示する金子国交相

務三役と局長クラス以上の幹部で構成する。

まず、本省の各局と地方支分部局による軽油、重油、ジェット燃料、シンナーといった石油製品など重要物資の供給確保に向けた取り組みを共有。軽油などの燃料に関しては、9日時点でバス8社、トラック3社、旅客船社4社など19社・団体で目詰まりが生じたことを確認。同日時点では、トラック1社など13者で供給が再開した。その他の事案についても、供給再開に向けて調整を進めていることを報告した。

中部地区のトラック事業者から2日に「8日までの軽油は確保できているものの、それ以降の見通しが立っていない」と連絡を受けた中部経済産業局が経済産業省に報告。3日に同省が石油元売り・販売業者と調整を行い、当面の供給を確保したケースなどを事例と

して紹介した。

金子氏は、ペルシャ湾内の日本関係船舶について安全確保を最優先に情報収集

の徹底を要請。重要物資の供給確保について「日本全体で必要な量は確保できて

いる一方、一部で供給の偏りや流通の目詰まりが生じている」と指摘し、業界団体を通じた聞き取りや、国交省の相談窓口の活用を通じて「燃料や石油製品の供給制限、価格高騰の状況把握に、本省、地方支分部局

が一体となって取り組む」よう求めた。

さらに「現場の声をしっかりと聞き、所管業界などでの供給不足や供給不安の解消に向け、関係省庁と連携」して、正確な情報把握、流通の目詰まり解消、価格抑制などの取り組みを要請した。

（田中信也）

課題解決へ連携

運輸労連大手労使懇

燃料高騰や運転者不足

運輸労連加盟の大手物流事業者の労使による懇談会

（全国単組労使懇談会）が10日、東京都で開催された。中東情勢の緊迫化に伴う燃料価格高騰や、トラックドライバー不足などが懸念される中、労使が連携して課題解決に取り組んでいくことを確認した。

全国10単組の委員長と、その事業者側役員クラスによる懇談会。日本通運（東京都千代田区）の竹添進二郎社長、ヤマト運輸（中央区）の阿波誠一社長、トナミ運輸（富山県高岡市）の高田和夫社長らが顔をそろえた。

運輸労連の成田幸隆委員長が「2026年春闘（春季労使交渉）では、中小事業者の組合が好結果となり、単純平均で7922円増と前年度から1027円増のプラスとなった。ただ、

連合加盟の組合平均で、賃上げ額は1万6392円増で、産業間格差はさらに広がった」とした。その上で、物流が持続可能な産業で在り続けるため「引き続き労使で汗をかき、知恵を出し合い、改革・改善にチャレンジしていく」と力を込めた。

また、原油価格高騰の動向や代替エネルギーの問題に触れた上で「安定的な供給と価格転嫁に向けた取り組みの強化が必要」と強調した。

さらに、相次いだ物流関係の法改正も含めて「物流に関わる課題の解消に向けて、官労使一体となって取り組んできた」ことに言及。「トラック運送業界の抱える構造的な課題に対し、経営者の皆さんとの懇談の場を通じて解決の糸口

を一緒に探っていきたい」と呼びかけた。

使用者側を代表し、JPRロジステイクス（東京都千代田区）の安達章社長が「中東の緊迫化した情勢が長引けば、現場の自助努力だけで吸収できる限界を超えていく」ことを危惧。この過酷な状況を乗り切るためには「増えたコスト分をいかに適正に価格へ転嫁していくかが大きな課題」と指摘した。

また、荷主の規制を強化した物流効率化法（新物効法）の本格施行や、トラック適正化2法の施行による委託回数制限といった4月からの法改正、特定技能制度による外国人の雇用拡大、新技術の活用などの動

向に触れた。その上で「適正な運賃を確保し、ドライバーの処遇改善や、若者をはじめ多様な人材の確保を進めて魅力ある産業にするため、労使がスクラムを組んで課題解決に取り組まなければならぬ」と強調した。

また、ごみ清掃員としても働いているお笑い芸人、マシンガンズの滝沢秀一さんが講演。その後、労使代表による懇親会が行われた。（田中信也）

港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化

国交省「より一層関係者と協議推進」

金子大臣「国・港湾運営会社が前面に」

金子恭之国土交通相は15日の衆院・国交委員会で、港湾荷役機械の自動化などのDX（デジタルトランスフォーメーション）や国際競争力の強化について「港湾管理者や民間事業者任せにせず、国はもとより、国が出資する港湾運営会社が前面に立って推進していきたい」との考えを示した。国土交通省の安部賢港湾局長も「我が国の港湾では荷役機械の自動化、遠隔操作化技術の導入が喫緊の課題であると認識している」とし、「国交省としては、これまで以上に関係者と協議を進め、自動化・遠隔操作化技術のさらなる導入を進めていく」との決意を語った。

これは山田瑛理氏(チームみらい)の質問に答弁したものの。日本の港湾の自動化の遅れについて質問した山田氏は、「世界の主要港では労働集約型モデルをすでに脱却し、24時間・365日の安定稼働がグローバルスタンダードになりつつある。港湾労働者の減少も見込まれる日本は自動化設備の導入が喫緊の課題だ」と強調。さらに、民間の調査結果を示しながら「日本では52港のうち42港が自動化を考えていないか無回答だったというデータがある。この構造的な遅れにはどのように対応していくのか」と政府の姿勢を質した。

国交省の安部賢港湾局長は「我が国の港湾では荷役機械の自動化、遠隔操作化技術の導入が喫緊の課題であると認識している」とし、港湾の競争力強化や労働力不足に対応するため、コンテナヤード内で使用するRTG(タイ式門型クレーン)の遠隔操作化の導入に向けた支援、民間による技術開発を支援する港湾技術開発制度の開始、今年度から始まる遠隔操作ガントリークレーンの導入支援といった施策展開を説明。その上で、「国交省としては、これまで以上に関



係者と協議を進め、自動化・遠隔操作化技術のさらなる導入を進めていく」との決意を語った。

さらに山田氏は、「東京港の利用コストはシンガポールの約1.6倍で、国際コンテナ戦略港湾政策は10年以上続けているが、成果がまだ十分には表れておらず、日本の港はアジアの主要港に大きく溝を開けられ、経済安全保障の観点からも危惧をされる状況だ」と指摘。「その一因は、政府が主導的に旗振りせず、民間任せにしていたことにもあるのではないか。港湾ロジスティクスは高市政権の成長戦略においても、重点投資対象の一つに掲げられている。DX化、自動化、国際競争力という3つの遅れを同時に取り戻すためには、基本政策を抜本的に見直し、政府が前面に立ってテコ入れを図る必要があるのではな

いか」と大臣答弁を求めた。

金子国交相も「問題意識としては全く同じ。これまでも国際コンテナ戦略港湾政策を踏まえて、荷役機械の遠隔操作化やサイバーポートの導入といった港湾のDX、自動化、国際競争力強化に関する取り組みを進めてきたところ。しかしながら、我が国の港湾は、荷役機械の自動化などのDX、インフラなどの国際競争力の面で海外主要港と比較して、残念ながら遅れをとっていると認めざるを得ない」と率直に日本港湾のDX化の遅れを認めた。

その対応策として「現在、日本成長戦略会議・港湾ロジスティクスワーキンググループで、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築、生産性向上やDX、脱炭素の取り組みによる“選ばれる港湾”の実現に向けた施策について議論を進めているところ。指摘を受けた点については、このワーキンググループの議論を踏まえて、港湾管理者や民間事業者任せにせず、国はもとより、国が出資する港湾運営会社が前面に立って、港湾におけるDX、国際競争力の強化を推進していきたい」と答弁した。

スエズ航路 全面再開遠く

「戦争保険料の負担重い」

仏海運大手CEO



CMA CGM のサードCEO

運河・紅海ルートについて「安全の確認は取れている」とする。同社の船舶は仏海軍の護衛がある場合にのみ同ルートを通過している。

足元でスエズ運河経由が2割、迂回路の喜望峰経由が8割だ。輸送比率について「スエズ運河経由の輸送は一時5%まで落ち込んだが、現在は20%に上昇した」と説明する。

に挙げた。サードCEOは中東情勢の緊迫化により、「コストが上がっており、転嫁しきれない。条件の再交渉やサブライヤーとの交渉が必要だ」と話した。CMA CGMは燃油特別付加運賃(燃油サーチャージ)も導入している。

が、徐々に再開してきた経緯がある。CMA CGMはホルムズ海峡の事実上の封鎖を受けて、陸路などを組み合わせた代替輸送ルートを構築した。「中東の輸送需要は取り込めているが、中東の市場自体が縮んでいる」(サードCEO)という。

CMA CGM関連の船舶1隻が4月上旬までにホルムズ海峡を通過した。サードCEOは、イランに対して「通航料は支払っていない」と語った。(聞き手は片山志乃)

ホルムズ海峡をめぐる不透明な状況が続く中、代替として注目されるスエズ運河・紅海を経由する航路の回復が遅れている。仏海運大手CMA CGMのロドルフ・サーデ最高経営責任者(CEO)は同航路を迂回するルートがいまだに8割あると明かした上で、「顧客の戦争保険料の負担が重い」として全面再開は遠いとの見通しを示した。

テナ貨物取扱量で世界3位の位置に付ける。サードCEOがこのほど日本経済新聞のインタビューに応じた。

イエメンの親イラン武装組織フーシ派の攻撃を避けるため、世界の海運大手はスエズ運河・紅海ルートを避けてきた。アジアと欧州を結ぶ航路などでは従来のスエズ運河経由でなく、南アフリカ・喜望峰ルートが主流になっている。

CMA CGMはコン

サードCEOはスエズ

25年度貿易統計

輸出が過去最高

米国向けは5年ぶり減

財務省の貿易統計(速報)によると、2025年度の輸出総額は前年度比4%増の1兆13兆2423億円だった。5年連続で増加し、過去最高を記録した。アジア向けの半導体等電子部品などが伸びた。地域別では米国向けが5年ぶりに減少した。輸入総額は0.5%増の1兆14兆9568億円。貿易収支は1兆7145億円の赤字で5年連続のマイナスだったが、前年度から7割近く減少した。

数量指数は輸出が0.6%増の103.6で4年ぶりのプラスになった。輸入は4%増の101.4と4年ぶりに増加した。国・地域別の輸出額を見ると、米国向けは7%減の20兆2091億円だった。自動車は16%減、半導体等製造装置が27%減、自動車の部品が10%減に落ち込んだ。EU(欧州連合)は8%増の10兆5618億円だった。自動車が14%増、建設用・鉱山用機械が35%増などとなった。

アジアは7%増の6兆9375億円、中国は2%増の19兆2793億円となり、それぞれ過去最高を記録した。半導体等電子部品、原料品が大きく伸びたほか、アジア向けは非鉄金属、中国向けは原動機が好調だった。輸入では主要国・地域がいずれも過去最高を更新した。米国出しは4%増の13兆2103億円、原油、LPG(液化石油ガス)、航空機類が大幅に増加した。

EUは4%増の12兆9480億円となり、原動機、医薬品などが伸びた。アジアは4%増の5兆1292億円、中国は6%増の27兆5127億円。半導体等電子部品や周辺機器含む電算機類、通信機が実績を押し上げた。3月単月では、輸出総額は前年同月比12%増の1兆33億円だった。中国、アジア向けの半導体等電子部品、非鉄金属といった品目が好調だった。輸入総額も中国、アジア出しの通信機などが増え、11%増の10兆3363億円。輸入とも3月としての過去最高を更新した。貿易収支は6670億円の黒字。

■国・地域別輸出入額(速報値)

国・地域	2025年度		
	3月	2025年度	
輸出	米国	1,940,598 (3.4)	20,209,106 (▲ 6.6)
	EU	1,055,245 (18.2)	10,561,808 (8.1)
	アジア	6,130,020 (15.9)	61,937,471 (6.7)
	(中国)	1,958,306 (17.7)	19,279,333 (2.1)
	総額	11,003,319 (11.7)	113,242,271 (4.0)
輸入	米国	1,213,581 (17.7)	13,210,310 (4.3)
	EU	1,177,399 (16.7)	12,947,981 (4.4)
	アジア	5,219,233 (13.6)	57,129,243 (3.5)
	(中国)	2,302,682 (8.8)	27,512,711 (6.0)
	総額	10,336,342 (10.9)	114,956,769 (0.5)

単位：百万円、カッコ内の数字は前年同期比増減率(%)、▲は減。中国はアジアの内数出所) 財務省発表資料から作成

全日本トラック協会（寺岡洋一会長）は15日、2026年度のトラック関係予算・施策と税制改正の要望に対する結果を公表した。

税制改正要望は、与野党が軽油引取税の暫定税率の廃止に合意。これに基づき、税制改正関連の地方税法などの一部改正案が26年3月31日の参院本会議で可決・成立し、軽油の暫定税率が廃止された。

一方、暫定税率廃止で根拠が失われる運輸事業振興助成交付金については、全ト協が与野党の関係議員に対して積極的に要望活動を展開するなどした結果、3月31日の参院本会議で改正交付金法が成立し、交付金制度が31年3月31日まで継続されることになった、としている。

全ト協 税制改正要望結果

交付金、30年度末まで継続 軽油引取税 暫定税率が廃止

として、国土交通省が25年度補正予算と26年度当初予算に関係事業費を計上。

施策の3本柱である「物流の効率化」「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容」に向けた各種施策や、財政投融资を活用した物流施設のDX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）投資、先進安全自動車の整備環境の確保などに充当している。道路関係では、高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長に補正予算で78億円を措置している。

また、環境省は、経済産業省、国交の両省と連携する商用車などの電動化促進事業として、25年度補正予算で300億円（内数）を投入。さらに、国交省との連携事業である環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業に33億200万円を計上した。

（田中信也）

神戸港で遠隔操作GCの実証へ 六アイRC6・7で27年早々にも 港運労使が了承、労働環境改善

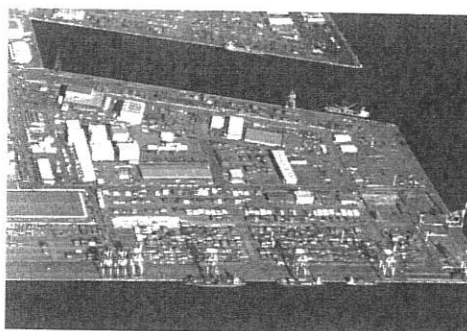
神戸港で計画されていた遠隔操作ガントリークレーン(GC)の実証がいよいよ動き出す。六甲アイランドのRC-6・7ターミナルに設置されているGG1基を改造によって遠隔操作化し、動作確認を行うとともに、オペレーター(運転手)の労働環境の改善効果などを確認する。港湾関係者らと調整しながら準備が進められており、阪神国際港湾会社が年内にもクレーンの改造工事および操作卓の設置を終え、早ければ2027年の早い時期から実証試験を開始する見通しだ。国際コンテナ戦略港湾で遠隔操作GCの実証が行われるのは、昨年の横浜港に続いて2港目となる。

少子高齢化などを背景に様々な産業で人手不足が深刻化している。港湾運送業界も例外ではなく、官民が連携して業界のイメージアップや見学会・就職相談会といった地道な活動を続けているが、大きな成果を上げるまでには至っていない。

こうした中、労働環境の改善は待ったなしの状況で、港湾荷役作業時の労働者へのサポートが重要な課題となっている。特に大型荷役機械であるGC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を長時間強いられることから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。

その解決策の一つとして注目されているのがGCの遠隔操作化だ。エアコン完備の事務所内の操作卓からモニターとジョイスティックで操作可能で、労働環境が劇的に改善する技術として期待されている。

一方、国土交通省では既存の遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)導入への補助を拡充する形で、26年度から遠隔操作GC導入への支援を創設した。



この動きを踏まえ、阪神国際港湾会社の木戸貴文社長が本紙の取材に、神戸港で遠隔操作GCの実証に向けた準備を進めていることを明らかにしていたが、24日に港運労使が開催した「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」ワーキンググループ(WG)で実証実験の実施が了承された。

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。オペレーターの労働環境の改善効果を確認するとともに、試運転や動作確認でデータを収集するもの。

関係者によると、専門関係者や港湾労組などの意見も考慮しながら遠隔操作化の設計業務が進められ、年内に操作卓の製作・設置、クレーン改造を終え、早ければ27年の早い時

期に実証試験を開始するようだ。試験終了後は撤去し、神戸・港湾技能研修センターでの活用も検討している模様だ。

政府の日本成長戦略会議は高市政権が掲げる17の戦略分野の中で、官民投資を優先的に支援すべき61の製品・技術を選定。このうち「港湾ロジスティクス」の分野では、自動化・遠隔操作化できる港湾荷役機械が選ばれ、40年ごろを目途に米国市場の3割程度のシェア獲得を狙うとの目標が掲げられた。同時に、日本の港湾労働者不足が懸念される中で、「我が国港湾の競争力が相対的に低下する中、将来にわたって我が国のサプライチェーンを維持するためには、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化などが重要」とし、機械の更新を機に、自動化・遠隔操作化などの導入を進める方針が打ち出されている。

遠隔操作RTGについてはすでに国内の主要港を中心に実装が進み始めている。現時点で遠隔操作GCが実装された港はないが、横浜港・南本牧埠頭で国内初となる大型GCの遠隔操作化に関する実証実験が実施されるなど、実装に向けた取り組みが加速している。

遠隔操作RTG

神戸港KICTの12基稼働を申請

商船港運、港運労使の自動化WG

日本港運協会と全国港湾労働組合連合会(全国港湾)および全日本港湾運輸労働組合同盟(港運同盟)の港運労使が24日に開いた「港湾の自動化・機械化に関して協議するワーキンググループ(WG)」に、神戸港「神戸国際コンテナターミナル(KICT)」での遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)12基の稼働が申請された。申請者は商船港運で、今後、港湾労組の現地視察などが行われる予定。最終的に承認されれば、神戸港ではPC-18に続き2例目となる。

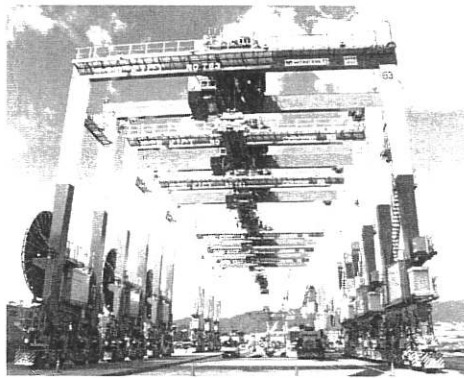
遠隔操作RTGの導入を後押しする国土交通省では、2019年度に整備費用を3分の1以内で補助する事業を創設。これを契機として、主要港を中心に遠隔操作RTGの導入が相次いでいる。

神戸港では、上組がPC-18に全18基を導入する事業が20年度に採択された。すでに一部が稼働を開始している。

一方、23年度には、商船港運がKICTに新規で12基を整備する「神戸港ポートアイランド地区PC14-17遠隔操作RTG導入事業」が採択された。事業期間は26年度末まで。

昨年11月には、第1弾として6基(三井E&S製)が到着。今年1月には残りの6基も到着していた。

こうした中、中央労使の遠隔操作



KICTに到着した遠隔操作RTG

RTG(タイヤ式門型クレーン)の導入などを巡る労働問題について協議する「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」のWGが24日に開催され、商船港運が遠隔操作RTG12基の稼働を申請した。

関係者によると、遠隔操作RTGはターミナル内の一部に導入される計

画で、4レーンで各3基が荷役に対応するとみられる。

24日のWGでは、労使で申請内容を確認した。今後、港湾労組が現地視察で機材などの状況を確認する見通し。その結果を踏まえ、最終的に承認されて稼働が開始されれば、神戸港では2例目となる。

KICTについては、現在、国や阪神国際港湾会社により拡張工事が進められており、完成後は日本最大級のコンテナターミナルとなる。三菱倉庫と共同で六甲アイランドのRC-4・5を借り受ける川崎汽船もKICTに移転する予定だ。

6月末の全体完成が見込まれており、仮受者の移転作業などを経て、秋ごろの供用開始を目指している。

全港湾、賃上げ回答平均4%に到達

加重平均1万2136円、4割が妥結

港湾春闘の個別賃金交渉をリードする専門労使の交渉が基本合意したことで主要労組の交渉にも動きが出始めた。全日本港湾労働組合（全港湾）が27日に集計した最新の回答状況によると、北海道・東北・日本海、東海、沖縄地区を中心に妥結が進んでおり、約4割の分会の交渉が妥結したことがわかった。全体の回答額の加重平均（定期昇給+ベア）も1万2000円台に到達、上げ率も4%に乗せた。

全港湾の集計によると、27日現在で回答が提示されているのは151分会のうち117分会で、回答率も77.5%まで上昇した。賃上げ回答の全国平均は1万2136円（4.10%）で、一気に1万2000円を突破し、上げ率も4%に到達。昨年の春闘最終集計の回答平均（5月27日時点＝1万1956円・3.88%／妥結率70.0%）を上回っている。

各地方の回答額平均をみると、北海道（速報分会7／回答分会7＝6388円・2.04%）、東北（11分会／11分会＝1万0097円・2.31%）、日本海（23分会／19分会＝8806円・3.47%）、日本海（23分会／18分会

＝1万0426円・3.57%）、関東（10分会／9分会＝4754円・1.22%）、東海（13分会／11分会＝1万2522円・3.37%）、関西（38分会／31分会＝6787円・1.80%）、四国（12分会／9分会＝5750円・2.03%）、九州（25分会／9分会＝5180円・1.92%）、沖縄（12分会／12分会＝8270円・4.01%）となっている。

一方、回答を受けた117分会のうち63分会が妥結した。現時点の妥結率は41.7%。地方別の妥結額平均は、北海道（速報分会7／妥結分会7、妥結額平均6388円）、東北（11分会／10分会＝1万0191円）、日本海（23分会／17分会＝1万0473

円）、東海（13分会／9分会＝6862円）、九州（25分会／8分会＝4929円）、沖縄（12分会／12分会＝8270円）で、北海道および沖縄地方は全ての分会の交渉が妥結した。

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労使は、きょう28日に春闘制度要求を巡り、長期休憩となっている中央団交（第5回）を再開する。すでに大筋合意して仮協定書を締結しているが、次回交渉までの間を個別賃金交渉の検証期間と位置付けており、主要港湾労組の妥結状況についてどのような判断を下すのか注目される所だ。

全倉運の春闘交渉は4割が妥結

加重平均1万0945円、4%は維持

全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)は27日、最新の春闘賃上げ回答状況(27日15時現在)を公表した。大型連休を目前に交渉の加速が期待されていたが、これまでに4割の単組が妥結したことがわかった。ただ、全体の回答平均は1万円台にとどまるなど昨年を大きく下回っており、まだ保留が続く大手の回答内容に注目が集まっている。

有額回答が提示されているのは26

単組(回答率:約63.4%)で、単純平均(26組合):1万0801円(3.83%)、加重平均(2186人):1万0945円(4.01%)となっている。

同一単組の前年妥結回答との比較では、単純平均▲2769円(▲1.08p)、加重平均▲2039円(▲0.91p)。いずれの平均でも昨年実績を2000円以上下回っている。

26組合の回答内容をそれぞれ前年妥結内容と比較すると、「増加」が8

組合(前年最終24組合)、「同率」が2組合(1組合)、「減少」が16組合(13組合)で、増加した組合数が昨年の半数以下に落ち込んだ。ベアを確保したのも15組合(30組合)と半減している。

一方、これまでの交渉で16単組の交渉が妥結した。妥結率は39%にとどまっているが、今週末から来週にかけて、さらに交渉が進展しそうな気配だ。

2026年春闘賃上げ回答内容 別=ベア、込=定昇込み

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2026年春闘 回答内容		2025年春闘 妥結内容	
三菱倉庫	03/25		37.3	回答保留		別 14,000円	
三井倉庫HD	03/25		39.6	回答保留		込 20,500円	
住友倉庫	03/25		34.1	回答保留		別	4.5%
澁澤倉庫	03/25		32.0	集約中		込	5.7%
川西倉庫	04/15③	04/16	34.89	込 8,550円	3.25%	込 11,541円	4.60%
東洋埠頭	03/25①	04/16	33.84	別約 12,000円		別約 10,000円	
鈴江コーポレーション	04/20③	04/20	33.6	別 5,000円		別 3,000円 管理職+ 100,000円	
アサガミ	03/25①		42.8	込 4,379円	1.21%	込 9,000円	2.8%
安田倉庫	03/25①		33.7	込	6%以上	込	6%以上
テイソウ	02/24①	02/24	33.0	込 14,772円	4.8%	込	5.4%
東神倉庫	04/09②		48.0	別 3,000円	0.9%	別 6,300円	1.88%
三倉	03/18①	03/24	50.6	込 8,116円	2.77%	込 10,556円	3.18%
丸八倉庫	04/02①	04/02	30.0	込	8.457%	込	12.254%
福住運送	03/06①	03/31	45.0	定昇 1,000円+ベア 2,000円		定昇 1,000円+ベア 1,000円	
鹿島東洋埠頭	03/25①	04/22	36.0	込 4,750円+α		込 3,340円+α	2%+α
三井埠頭	03/24①		35.0	込 20,485円	6.0%	込 20,146円	6.0%
帝蚕倉庫	03/25①		32.8	込 5,334円	2.087%	込 4,801円	1.884%
東陽倉庫	03/25①		40.28	込 11,787円	4.94%	込 12,752円	5.53%
名古屋港鉄鋼埠頭	03/25		34.7	回答延期		定昇のみ	
中京倉庫	03/26①		40.0	込 10,541円	3.907%	込 21,027円	8.721%
日本トランスシティ	集約中					定昇 5,242円	1.87%
東海倉庫	04/14②	04/14	34.0	込 12,746円+α		込 11,510円	
中央倉庫	03/25②	03/25	37.0	込 5,200円	2.3%	込 10,600円	4.7%
京神倉庫	04/09②	04/09	44.3	込 10,294円	3.752%	込 12,000円	4.502%
杉村倉庫	03/26①	04/09	32.6	込 11,947円	4.3%	込 14,243円	5.41%
大阪埠頭倉庫	04/06②		42.10	定昇のみ		別 500円+インフレ手当 15,000円/月	
大阪港鉄鋼共営埠頭	04/06②		39.0	定昇のみ		別 500円+インフレ手当 15,000円/月	
丸二倉庫	04/06②	04/06	41.0	込 11,671円	3.8%	10,689円	3.5%
大阪梱包運輸	03/25①		38.0	込 7,947円		込 9,128円+生活応援手当	
大阪倉庫	03/26		48.2	集約中		込 9,050円	3.29%
東洋埠頭青果センター	03/25		42.1	定昇実施予定		定昇+α	
阪菱企業	集約中					定昇 1,300~2,300円	

港湾春闘

制度要求を巡る中央団交が妥結

賃上げ「概ね納得できる水準」

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28日、春闘制度要求を巡る第5回中央団交を再開した。すでに前回の交渉で大筋合意に達しているが、懸案となっていた個別賃金交渉の結果などを検証の結果、労側が「おおむね納得できる水準」と判断、正式に妥結したもの。労側は長期延期していたストライキ（無期限の夜間荷役拒否）を直ちに解除したが、年間スト権を維持し、引き続き未解決組合の賃金交渉をバックアップする考えを示した。

今月15日に開催された中央団交では、翌週（20日から）のストライキを回避するため、業側がさらに踏み込んだ修正回答を提示。労側もこれを受け入れたことから基本合意し、仮協定書を締結した。

ただ、長期休会として正式な妥結は持ち越し、28日に中央団交を開く（再開）することを確認。労側は、中央団交までの間を個別賃金交渉の検証期間と位置づけた。同時に、20日から構えていたスト（無期限の夜間荷役拒否、18時～翌日始業時まで）を長期延期としていた。



28日に再開された中央団交では、労側が産別の賃金交渉の状況について精査したが、「おおむね納得できる水準を確保できた」と判断したことから、正式に妥結した。

これに伴って傘下の各単組・地区にストライキ体制の解除を直ちに指示した

が、「賃上げ交渉については現時点で未解決の組合もある」とし、全国港湾ではすでに確立している年間スト権を維持しながら、中央として個別交渉をバックアップしていく姿勢を示した。

また、労側は積み残し課題などについて協議するため、5月22日に労使政策委員会を開催するよう要請。同時に、仮協定書で基金など拠出金の引き上げを巡り、福利厚生の拡充に係る3者の専門委員会（日港協・労働組合・日本港湾福利厚生協会）の設置を再確認したことを踏まえ、早期の開催を求め、業側も了承した。