

海運・港運・物流関係（資料1） <2026年5月1日～31日>

- 5/1 自転車「青切符」開始1ヵ月 トラ事業者、さまざまな対策（物流）
- 5/1 長距離フェリー トラック航送 25年度3%ダウン 荷動き伸び悩み続く（物流）
- 5/1 ONEの25年度決算 税引き後利益92%減も黒字確保（MD）
- 5/1 商船三井 26年度の経常利益17.5%減予想 ホルムズ海峡正常化は「7月」（MD）
- 5/5 物流特殊指定改正案 経団連が「荷待ち除外」要望 運送関係者など反発の声（物流）
- 5/8 ホルムズ海峡 混迷続く 対立泥沼化 コンテナ船攻撃も（海事）
- 5/11 川崎汽船の通期決算 ONEの業績悪化で経常利益6割減（MD）
- 5/11 アマゾン、3PLを本格化 自社物流網を活用（海事）
- 5/12 日本郵船、26年3月期通期決算 定期船の運賃下落で経常利益57%減（MD）
- 5/12 業種横断の荷主連合 データ活用で配送効率化（物流）
- 5/14 遠隔操作「政府重点投資を機に加速を」日本港運協会の久保会長が会見（MD）
- 5/19 改正新物効法が成立 中継輸送へ施設整備促進（物流）
- 5/19 自民倉庫議連、政府に要請へ 軽油・資材高騰への支援（物流）
- 5/19 倉庫大手前期 4社が増収増益 航空貨物で荷量増加（物流）
- 5/27 国交省「港湾技術開発制度」遠隔操作GC、機上と同等の荷役実現（MD）
- 5/29 改正物流効率化法、7割「内容知らない」（MD）
- 5/29 労働時間法制見直し 裁量制で労使対立（物流）
- 5/29 国交省、港湾ロジスティクス強化へ 自立したSC構築推進（物流）

自転車「青切符」開始1カ月 トラ事業者、さまざまな対策



歩道走行を避けるため、車道を走る自転車が多くなれば、トラックにとっても接触事故のリスクが高まる

安全運転義務違反の恐れ

4月から16歳以上の自転車運転者を対象に交通反則通告制度、いわゆる「青切符」が導入された。信号無視や、スマートフォンを見ながら、音楽を聞きながらの「ながら運転」などに反則金が科せられるが、「車道通行」の原則にのっとり歩道通行も対象となったことで、自動車、中でもトラックなど大型車との接触事故が増加することが懸念される。トラック事業者はリスクを回避するため、さまざまな対策を講じている。

(特別取材班)

警察庁が自転車の青切符の導入に踏み切ったのは、取り締まりの実効性確保が狙い。刑事手続きを伴う「赤切符」と異なり、一定期間内に反則金を納めること、刑事裁判や家庭裁判所



の審判を受けずに事件を処理できる。このため、取り締まりに当たる警察官の心理的負担が軽くなり、これまで見逃してきた軽微な違反に対して切符を切りやすくなったと言える。

新制度では、1-1-3の違反

反類型に反則金が設定されており、ながら運転が1万2千円、歩道通行違反と信号無視が6千円、一時不停止が5千円、並走や二人乗りが3千円などとなっている。

ただ、青切符の導入に対しては、さまざまな矛盾点が指摘されている。中でも、歩道通行違反に関しては、自転車の利用者からは「トラックなど大型車も走る車道を走らせるのは危険で怖い」など不安の声が多く上がる。一方、トラックドライバーからも「自転車が車道を堂々と走るように

なり、接触事故が増えそう」といった懸念が出ている。

近畿地方のトラック事業者の広報担当者は「原動機付きバイクで通勤しているが、車道を走る自転車を目にするようになった。フラフラと運転する自転車を見かけると緊張が走る。トラックドライバーの場合は、なおさら神経を使うだろう」と指摘。その上で「全ての違反項目を頭に入れるのは難しい。いきなりではなく移行期間を設けるなどの措置があっても良かったのではないかと話す。

高校生対象に講習実施

こうしたリスクを回避するため、トラック事業者は対策に努めている。出水運輸センター(菊池寅隆社長、鹿児島県出水市)は、制度の開始を受け、3月に全ての営業所でドライバーへの教育を実施した。1-1-3の違反項目を洗い出し、交差点・横断歩道周辺や追い越し時の自転車との接触

事故防止を重点課題として対策を共有している。また、自転車運転者への安全教育として、4月17日に出水中央高校(同市)の全校生徒を対象に安全講習を実施。同社の倉田孝一・安全指導担当課長が新制度のポイントを、生徒と教師に説明。「自転車は車両」であるという認識を促した

上で、違反項目への理解を深めるよう呼びかけた。さらに、一時停止や信号などの標識を確認する習慣を持つよう指導。事故に直結する無灯火や傘差し運転を禁止するよう訴え、青切符制度を悪用した詐欺への警戒も求めた。

警察当局は、道路標識などによって歩道を通行できる場合や、車道の走行が危険なケースでは、車道寄りの部分を徐行するなど状況に応じて判断することを求めているが、逆に利用者の混乱を招いていることも否めない。

また、自動車が自転車を追い抜く時は、原則1.5倍以上の側方確保が義務付けられ、確保が不可能な場合は、時速20〜30km/h以下の低速で通過する必要がある。これに違反すると、ドライバーが安全運転義務違反などに問われる恐れがある。

長距離フェリー トラック航送

25年度3%ダウン

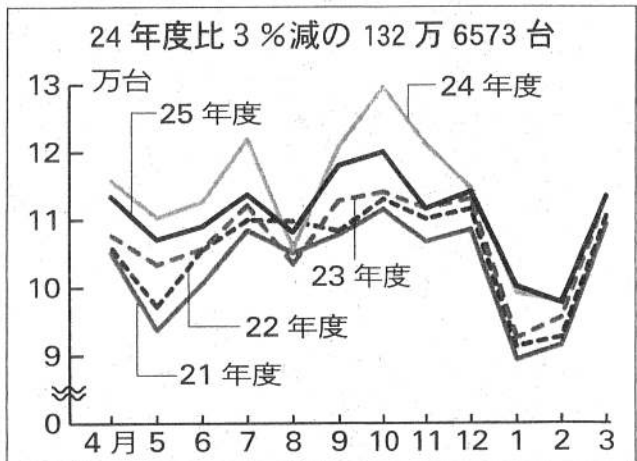
荷動き伸び悩み続く

日本長距離フェリー協会(入谷泰生会長)がまとめた2025年度のトラック航送実績は、132万6573台で、24年度比3%減だった。12の区間別でも減少が目立ち、増えたのは中京―東東北(24年度比6%増)、京浜―東四国(1%

増)、阪神―中九州(3%増)にとどまった。台風などによる欠航や、猛暑による農産物の不作が響いた。荷動きが伸び悩み状況が続いている。

区間別では、北関東―北海道(4%減)、東東北―北海道(6%減)、中京―北海道(6%減)、北陸―北海道(2%減)、北陸―北九州(3%減)、京浜―北九州(1%減)、阪神―北九州(5%減)、東四国―北九州(16%減)の8区間が減少。阪神―南九州は横ばいだった。25年度は荷動きの盛り上がり

に欠けた。4月以降、ほぼ減少した。台風や津波警報による欠航が響いたの



のは8月と1月のみ。足元でも、2、3月は横ばいの状態が続いている。苦小牧―仙台―名古屋航路を持つ太平洋フェリー(猪飼康之社長、名古屋市中村区)は25年度、全区間合計で24年度比3200台

に加え、北海道発の農産物が猛暑による不作で振るわなかった。また「上期は備蓄米の乗船で一部カバーしたものの、下期はひと段落し、減少分をカバーできなかった」(物流営業部)。労働規制の影響などで、トラックから船舶に切り替える機運は高まっている。ただ、物価高による輸送量の低下に加え、メーカーの生産計画など外部環境にも左右されやすい。太平洋フェリーは「札幌駅前再開発関連など、計画が遅れていた案件が動き出し、多少は荷動きが活発化すると見込んでいるが、中東情勢による燃料油高騰がどこまで影響してくるのが不安材料」と見通す。その上で「ホームページをリニューアルした効果で問い合わせは増えているため、引き続き柔軟に取り込みを図っていく」としている。

(土屋太朗)

ONEの25年度決算 税引き後利益92%減も黒字確保

次年度は3億ドルを予想

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）の2025年度（25年4月～26年3月）決算は、税引き後利益が前年度比92%減の3億3800万ドルだった。第4四半期は低調な荷動きが続いたものの、運賃水準に一定の回復がみられ、前回見通し（3億1000万ドル）よりも2800万ドル上振れした。中東情勢の影響でコスト増を招いているが、第4四半期の影響は限定的だった。26年度は中東情勢の継続的な影響を織り込んでいるものの、通航環境が夏ごろまでに紛争前の水準へ安定化することを前提に、税引き後利益で3億ドルを見込む。

ONEが4月30日に発表した25年度の決算は、売上高が14%減の166億2000万ドル、EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が54%減の27億5200万ドル、EBIT（金利・税引き前損益）が92%減の3億1000万ドル、税引き後利益が92%減の3億3800万ドルだった。

税引き後利益（3億3800万ドル）を前年度（42億4400万ドル）と比較すると、アジア～欧州航路を中心に積み高が増加したことで8億1700万ドルのプラスがあったものの、需給バランスの軟化による運賃下落で37億1500万ドルの下押しがあり、船費と港費の増加により9億7200万ドルの悪化があった。

主要航路の積み高をみると、北米往航は273万8000TEU（24年度は274万8000TEU）で、欧州往航は190万9000TEU（同173万TEU）。北米往航では旧正月前の出荷増が想定を下回り、旧正月後の荷動き回復も鈍い状況が続いた。一方、欧州往航は旧正月前に需要が増加した。消費率は、北米往航が92%（同100%）、欧州往航が89%（同95%）

だった。

25年度の運賃指数（18年度第1四半期の平均運賃を100とした指数）は、北米往航が126（24年度は160）で、欧州往航が154（同230）となった。

26年度の業績見通しは売上高が11%増の185億ドル、EBITDAが9%増の30億ドル、EBITが61%増の5億ドル、税引き後利益が11%減の3億ドル。中東情勢の継続的な影響を織り込んでいるものの、通航環境が夏ごろまでに紛争前の水準へ安定化することを前提にした。

ONEでは「不安定な地政学的情勢による運航コストの増大やネットワーク上の課題に直面するが、強靱かつ競争力のあるサービスを提供し、グローバル・サプライチェーンを支えていくことに注力する」としている。

他方、24年3月に策定した同社の今後の計画「ONE 2030」の進捗状況について、商船三井が同日明らかにした。30年度の利益目標約38億ドルや

投資規模約350億ドルは維持。このうち投資についてはコンテナ船本業に250億ドル以上の計画に対し、計120億ドルの投資を意思決定済み。また、事業拡張のための投資として最大100億ドルを検討することになっているが、M&A（合併・買収）に30億ドルの投資を意思決定済みとなった。

中古船やターミナルへの投資配分を拡大し、競争力のある船隊の構築と持続可能なサービス提供のための投資を継続する。

運航規模も30年に300万TEUとしているが、25年度で223万TEUにまで拡大。一方、配当性向は当該年度の純利益に対して30%以上を予定し、24年度に50%、25年度前期に30%を実施。近年の実績を踏まえて配当性向は40%へと見直した。

2026年度業績見通し

（単位：百万ドル）

	上期	下期	通期	通期増減
売上高	9,400	9,100	18,500	11%
EBITDA	1,300	1,700	3,000	9%
EBIT	50	450	500	61%
税引き後利益	-50	350	300	-11%

商船三井

26年度の経常利益17.5%減予想

ホルムズ海峡正常化は「7月」

商船三井の2025年度（25年4月～26年3月）連結決算は、経常利益が前年度比58.1%減の1758億円だった。中東情勢が25年度の損益に与える影響は限定的だったものの、欧州タンクコンテナ事業の持ち分法適用会社におけるのれん一括償却などの影響で、前回の見通しよりも41億円下振れした。26年度は通年で紅海を航行できない一方、ホルムズ海峡周辺の航行が7月に概ね正常化される前提のもとで、経常利益は1450億円（前年度比17.5%減）を予想。中東情勢に伴う配船への影響や燃料費増などで自動車船、コンテナ船、ケミカル船事業などの損益が悪化しそうだ。

同社が4月30日に発表した25年度連結決算は、売上高1兆8250億円（前年度比2.8%増）、営業利益1270億円（15.8%減）、経常利益1758億円（58.1%減）、純利益2132億円（49.9%減）。営業損益と持ち分法投資利益を合わせた稼ぐ力を示す指標である事業利益は1686億円（59.2%減）となった。

セグメント別にみると、コンテナ船を含む「製品輸送事業」は売上高が6415億円（4.2%増）、経常利益が959億円（68.3%減）。コンテナ船は中国の旧正月前の需要を取り込んだことで収益が改善したものの、自動車船が中東情勢に伴う配船効率の低下や運航費用の増加により、経常利益は前回予想から10億円下振れした。

「エネルギー事業」は売上高5257億円（2.9%増）、経常利益555億円（45.6%減）。ケミカル船で欧州タンクコンテナ事業の持ち分法適用会社におけるのれん一括償却などの影響で、経常利益は前回予想から184億円の

下振れとなった。一方、不動産やフェリー・内航RORO船、クルーズを含む「ウェルビーイングライフ事業」は売上高1222億円

（6.6%増）、経常損失27億円（前年度は81億円の利益）。不動産の物件費用が減少し、経常利益は前回予想よりも2億円上回った。

「ドライバルク事業」は売上高4557億円（1.1%減）、経常利益108億円（29.7%減）。前年度の実績を下回ったものの、パナマックス以下の市況が年明け以降の中国需要増や南米穀物出荷増を受け、経常利益は前回予想よりも68億円上振れしている。

25年度の1株当たりの配当は、期末予想の115円に中間85円を合わせた通期200円を予定する。

26年度の業績は売上高2兆0400億円（前年度比11.8%増）、営業利益1050億円（17.3%減）、経常利益1450億円（17.5%減）、純利益1700億円（20.3%減）を見込む。紅海は通年で航行できないことを想定した一方、事実上の封鎖が続くホルムズ海峡については周辺の航行が7月に概ね正常化することを前提とした。

セグメント別では、「製品輸送事業」は売上高6400億円、経常利益820億円を予想。新たに開示した税前利益は940億円（前年度は1103億円）を見込む。コンテナ船および自動車船で中東情勢に伴う配船への影響や燃料費の増加、新造船の供給増により、経常利益は前年度から139億円の減益となる見通しだ。

4月30日の決算会見で、田村城太郎社長はホルムズ海峡について、「（7月以降も封鎖が続いた場合、）プラスもマイナスも考えられる」と指摘。在庫の回復を各産業が行う点はプラスに働くが、長期化した場合は世界経済への影響や燃料不足などの面ではマイナスとの見方を示し、「（プラス・マイナスの）どちらに振れるかは現状では見立ては困難。実際の事情に即しながら、（業績見通しの）前提のアップデートを重ねる」と語った。

26年度の1株当たりの配当は中間100円、期末105円の通期205円を予定する。

2027年3月期連結業績予想

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
中間	1,100,000	26.5	45,000	△ 37.3	51,000	△ 55.5	77,000	△ 33.7
通期	2,040,000	11.8	105,000	△ 17.3	145,000	△ 17.5	170,000	△ 20.3

※%表示は対前期増減率

物流特殊指定改正案 経団連が「荷待ち除外」要望

運送関係者など反発の声

着荷主の違反行為を規制の対象に追加する独占禁止法上の物流特殊指定の改正案に対し、経団連(筒井義信会長)が「荷待ち」の対象からの除外などを要望した。このことについて、トラック運送関係者などから強い反発の声が上がっている。一方、公正取引委員会が行った改正案に関する公聴会では、トラック業界の労使に

加え発着・着荷主の業界団体なども公述したが、規制自体に反対する意見はなかった。荷主を対象とする矢張り早急の規制強化が実務対応に混乱を来さないよう留意した上で、着荷主への規制という「空白」を埋めるための理解の醸成や連携体制の構築に官民を挙げて取り組むことが必須とされる。(田中信也)

「天災のように語らないで」

2027年4月に施行を予定する物流特殊指定の改正案に対し、経団連は4月13日、意見を提出するにも、公式サイトで公表した。荷主による違反行為の追加に対し、実務上の適切な運用が行われるよう求めるのが意見の趣旨。協議に必要のない荷主による代金の一方的な決定や、運送以外の業務の提供に関する禁止行為を明示することなどにも「荷待ち」を規制対象から外すよう求めた。



経団連は、物流での荷待ちを、発着主、着荷主、トラック事業者など複数主体の関与で発生する「複合的な現象」として「業務の実態に即していない」「過度な規制はかえって実務の混乱を招く」と指摘した。その上で、長時間の荷待ちやX(旧ツイッター)の公式アカウントも、これまで効法やトラック・物流Gメンによる是正指導により「業界全体で改善に向けた取り組みが既に進められて

公聴会では反対意見なく

物流特殊指定の改正案について、公取委は意見公募に加え、公募終了の翌日となる4月14日に公聴会を行った。公聴会には、全日本トラック協会(寺岡洋一会長)、改正案への意見公募に対し、経団連は4月13日、意見を提出するとともに、同日に公式サイトで公表(経団連会館)



いる」と説明。物流特殊指定で同様の規制を重ねるとは「規制の実効性を低下させる恐れがある」として「適用対象から除外する旨を明確化するべき」と言及している。荷待ち除外の要望は、ト

トラック事業者などからの反響が大きかった。概要を紹介した本紙ニュースサイトやX(旧ツイッター)の公式アカウントも、これまで効法やトラック・物流Gメンによる是正指導により「業界全体で改善に向けた取り組みが既に進められて

野々市運輸機工(金沢市)の吉田章社長は「荷待ち」をまるで天災のように語るのにはやめてほしい。荷待ちには人為的な問題であり、解決できる。それを規制対象から外すよう求めるのは完全な責任逃れだ」と厳しく批判した。業界の課題を積極的に発信している兵庫県トラック事業者の運行管理者も「(経団連の傘下企業が受けてきた)無償待機・無償荷役などの恩恵分を支払ってから言っている。『自分のことを棚に上げて』の典型例だ」と主張。「荷待ちの多くは荷主側がコントロール可能で、それを『責任が分散している』で済ませられるならば、誰も責任を取らない構造が残っている」と指摘した。

官民挙げて不合理改善を

貿易商社・団体を中心とする日本貿易会(安永電夫会長)の物流委員会も公取委の意見公募で「荷主に対する法規制が分散して提示されると、結果として規制の全体像が把握しづらくなる、実務対応にも混乱が生じる」と指摘する。一方で、規制除外を求めるのではなく「事業者による適切な理解と自主的なコンプライアンス(法令順守)対応を促進する観点から、各制度の対象取引、規制対象者、禁止事項・義務、相互の適用関係を整理した解説資料の公表」を要望している。

全ト協は平島竜二副会長が改正案に賛成の立場から意見を述べた。国土交通省の調査結果を紹介した上で、トラックドライバーの1日当たりの拘束時間のうち「荷待ちと荷役の時間」で3時間を超えている状況で、こうした長時間の荷待ちや契約のない付帯業務が長時間労働につながっている」と指摘した。その上で、その内容に対

し「着荷主の意識改革や商慣行の改善がなされ、ドライバーの労働環境改善・S C全体の取引適正化が図られることが大いに期待される」として「改正案の内容を進めていただきたい」と要請。そのほかの団体からも改正案そのものに反対する意見はなかった。公取委は公聴会での公述や意見公募に寄せられた意見も踏まえ、6月に物流特殊指定の告示を改正する。荷待ちの規制除外を求める経団連の主張に対し、物流業界からの反発が大きいことは当然だが、着荷主を違反主体として規制の対象とするのは初めてのケースのため、影響の大きさを懸念する荷主企業は少なくない。ある荷主企業のCL O(物流統括管理者)は「物流統括管理法(新効法)に加え、トラック適正化法や、中小委託取引適正化法(取適法)、さらには物流特殊指定まで見直されるのは混乱を招く。制度を整理整頓すべき」と本音を口にする。

ていく機運を醸成する仕組みづくり官民を挙げて取り組むことが求められる。

ホルムズ海峡混迷続く

対立泥沼化 コンテナ船攻撃も

中東ホルムズ海峡の商船通航を巡り、米国とイランの対立が深まり、海峡封鎖の解除の見通しが立たない状況が続いている。米国は現地時間4日朝、米艦艇がホルムズ通航船を護衛する「プロジェクト・フリーダム」作戦を開始したが、わずか48時間で停止。一方、イラン側は商船からホルムズ通航料を徴収する新組織「ペルシャ湾海峡局」を発足させた。混迷が続く中、同海峡周辺では3日から4日にかけてタンカー1隻、コンテナ船2隻が相次ぎ攻撃を受けており、通航の正常化に向けた道筋には暗雲が漂っている。

米トランプ大統領は3日、「プロジェクト・フリーダム」を中東時間4日に開始すると発表。しかし約2日後の6日、「イランとの間で合意に向けた大きな進展があった」

とし、計画を短期間停止。合意が最終決定に至るかどうかを注視するとした。

同日画停止を受け、国際海運団体BIMCO（ボルチック国際海運協

議会）のヤコブ・ラーセン最高安全責任者は6日、「開始直後の停止に驚いた」との声明を発表。イランとの調整なしの通航に大きなリスクが伴うことは明らか」と指摘

した。ペルシャ湾海峡局 トランプ氏の計画停止発表直前の5日、イラン国営メディアは船舶のホルムズ海峡通航を管理する新機関「ペルシャ湾海

峡局」が設立されたと報じた。船主はメールを通じて、イラン革命防衛隊と航行許可の手続きを行うことができる」とされる。一方、米国は、イラン側に通航料を支払った場合制裁対象となるリスクがあると警告しており、船主は深刻なジレンマに直面している。

■米軍、イラン船攻撃 一方、米中央軍は7日未明、Xへの投稿で「米東部時間6日午前9時、イランの港に向けて



オマーン湾を航行していたイラン船籍VLC（大型原油タンカー）「Hasna」を航行不能にした」と明らかにした。「米国の封鎖措置に違反していることを複数回警告したものの、従わなかったため」としている。中央軍は「Hasna」に対し空母から機関砲を数発放ち、舵を破壊したと発表。同船は荷を積んでいなかったという。中央軍は投稿で「イランの港へ出入りしようとする船舶への封鎖措置は、引き続き完全に有効」と強調している。

■複数の乗組員負傷 ホルムズ海峡周辺での一般商船への攻撃も続いている。UAE（アラブ首長国連邦）外務省は3日、国

菅石油会社ADNOC関連のタンカーが、イランのドローンにより攻撃を受けたとの声明を発表した。

CMACGMはコンテナ船「CMA CGM SAN ANTONIO」がホルムズ海峡を航行中に攻撃を受け、乗組員数人が負傷し、船体にも損傷が生じたことを明らかにした。

4日には、韓国船社HMM運輸のコンテナ船「HMM NAMU」の機関室で爆発が発生。鎮火したが航行不能の状態だという。韓国海洋水産部によると、韓国籍船員6人を含む乗員24人全員の無事が確認されている。海外報道では外部からの攻撃を受けた可能性が高いようだ。

川崎汽船の通期決算

ONEの業績悪化で経常利益6割減

今期も減益、中東情勢が自動車船に影響

川崎汽船が8日に発表した2025年度(25年4月~26年3月)の連結決算は経常利益が前年度比64.6%減の1091億円だった。コンテナ船事業を担うオーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)の大幅な減益が影響した。26年度は経常利益ベースで8.3%減の1000億円を見込む。ホルムズ海峡の封鎖が6月末まで続く前提で、減益額91億円のうち半分程度が封鎖によるものと想定しており、自動車船事業が最も影響を受けるとみている。

25年度の連結決算は、売上高1兆0183億円(2.8%減)、営業利益841億円(18.2%減)、経常利益1091億円(64.6%減)、当期純利益1329億円(56.5%減)だった。

自動車船事業の減益により営業利益が減少したほか、コンテナ船事業の大幅減益により経常利益も落ち込んだ。純利益では、保有船舶や子会社株式の売却、繰延税金資産にかかる法人税などの調整額の見直しなどが影響した。

持ち分法による投資利益は227億円。このうち持ち分法適用関連会社であるONEからの投資利益は150億円だった。

セグメント別にみると、「製品物流」は売上高6164億円(0.6%増)、経常利益908億円(69.0%減)だった。このうちコンテナ船は米通商政策や中東情勢の影響を受ける中、新造船の竣工影響などによる船費の増加、運賃の低下により大幅減益。また、自動車船は世界各国の底堅い需要に支えられ、輸送台数は微増となった一方で、運航費の増加や中東情勢などの影響により減益となった。

このほか、「ドライバルク」は売上高2927億円(9.2%減)、経常利益109億円(17.9%減)。「エネルギー資源」は売上高1006億円(1.2%減)、経常利益96億円(96.9%増)だった。

期末配当は2月の公表値を維持して1株60円。中間配当を合わせた年間配当は1株120円となる。

26年度は売上高1兆0200億円(0.2%増)、営業利益830億円(1.4%減)、経常利益1000億円(8.3%減)、当期純利益950億円(28.6%減)を見込む。経常利益では、中東情勢などの地政学的リスクに加え、為替評価損などを織り込んだ。

また、ホルムズ海峡の封鎖は6月末まで継続し、7月以降は通峡を再開できる前提とした。経常利益の減益額91億円のうちホルムズ海峡の封鎖の影響額は半分程度をみており、最も影響を受けるのは自動車船だという。このほか、スエズ運河の通峡は通年で見込まず、26年度末まで喜望峰経由の

迂回ルートが継続するとみている。

五十嵐武宣社長は同日の決算会見で、ホルムズ海峡の封鎖の影響について、現時点では需要への影響は限定的だが、「長期化すれば、世界経済に影響を与え、海運業にも響く」との見方を示した。

26年度の年間配当は中間・期末でそれぞれ1株60円の1株計120円を見込む。

27年度からスタートする次期中期経営計画で取り組む課題についても公表した。現中計で掲げるPBR(株価純資産倍率)=1.0倍達成という目標が未達となる中、次期中計では利益成長と資本効率改善に両輪で取り組み、将来的にはROE(自己資本利益率)15%以上の実現も目指す。

こうした目標に向けて、鉄鋼原料、LNG船、自動車船など強みを持つ事業への集中投資など自営事業の成長を図るほか、ONEの事業競争力の強化などを図る。

2026年度連結業績予想

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
中間	527,000	5.3	38,000	△11.5	35,000	△41.3	36,000	△47.5
通期	1,020,000	0.2	83,000	△1.4	100,000	△8.3	95,000	△28.6

※%表示は対前期増減率

米アマゾン・ドット・コムは先週、自社の物流網を活用しアマゾンの出品者以外にも物流サービスを提供する「アマゾン・サプライチェーン・サービス(ASCS)」を始めたと発表した。貨物の国際・国内輸送、配送と保管・在庫管理・フルフィルメント、宅配の各機能を提供する。3PL(物流一括受託)事業を本格化し、医療・医薬、自動車、小売りなどの企業からの受託を図る。

生産拠点の原材料調達や海外工場からの製品調達に始まり消費者への配送まで、通関を含めて受託する。全米200カ所以上の物流センター、8万台以上の車両、2万4000個以上のコンテナ、100機以上の航空機からなる輸配送網を活用する。

貨物輸送では海上、航空、陸上、鉄道各輸送機能を提供する。輸送状況もエンド・

アマゾン、3PLを本格化

自社物流網を活用

ツー・エンドで可視化する。配送と保管・在庫管理・フルフィルメントでは輸入した商品の在庫を需要地に近い場所へ保管。実店舗や自社EC(電子商取引)サイト、ECモールといった販売チャネルにかかわらず、注文に合わせ出荷する。顧客は在庫を一元管理でき、アマゾンの需要予測機能も利用できる。

宅配では受注後2〜5日で荷物を配達する。週7日サービスを提供する。顧客の自社倉庫やアマゾン以外の委託先倉庫からの集荷にも対応。宅配ラベル作成時点から配達完了までの貨物追跡を提供する。

既に大手メーカーなどが導入を始めている。プロクター・アンド・ギャンブル(P&G)は原材料の調達や製品

の物流にASCSの貨物輸送網を利用している。スリーエム(3M)は生産拠点から世界各地の物流センターに製品を輸送。ランズエンドは在庫を一元管理し複数の販売チャネルの受注に合わせた出荷を行う。アメリカン・イーグル・アウトフィッターズは自社サイトで受注した商品の宅配にASCSの宅配を利用している。

サービスの対象は米国、中国または香港のいずれかに事務所を置き、事業実態のある企業。

アマゾンは2006年からECモールの出品者向けに物流代行を行い、800億点以上の商品を出荷してきた。その仕組みをアマゾン・ウェブ・サービス(AWS)と同様に、外部にも提供する。

日本郵船・26年3月期通期決算

定期船の運賃下落で経常利益57%減

今期も減益予想、中東情勢など影響

日本郵船の2026年3月期(25年4月~26年3月)連結決算は経常利益が前期比57.0%減の2111億円だった。定期船事業が新造船竣工による船腹供給量の増加などの影響を受け運賃が下落し、大幅な減益となった。27年3月期は中東情勢による一時的な収益低下などで、経常利益で12.4%減の1850億円を予想する。ホルムズ海峡の封鎖が第1四半期(4~6月)中は続く前提下、同海峡封鎖により200億円弱の利益下押しを見込む。特に持ち分法適用会社であるオーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)が燃料価格の上昇の影響を大きく受けるとみる。

同社が11日に発表した26年3月期連結決算は、売上高2兆4236億円(6.4%減)、営業利益1386億円(34.3%減)、経常利益2111億円(57.0%減)、当期純利益2117億円(55.7%減)だった。航空運送事業を担う日本貨物航空(NCA)が株式交換完了により連結子会社から除外されたことで減収となった。また、定期船事業で運賃が下落したことにより、経常利益は大幅な減益となった。

経常利益をセグメント別にみると、「定期船」は497億円(前期比2245億円の減益)。新造船竣工による船腹供給量の増加に加え、関税政策や中東情勢などの影響により運賃が下落したことが響いた。

「航空運送」は21億円(同189億円の減益)。25年8月1日を効力発生日としてNCAとANAホールディングスとの株式交換が完了し、NCAが連結子会社から除外されたことが影響した。

「物流」は102億円(同110億円の減益)。海上貨物取扱事業が市況変動の影響を受け収益性が低下した。

「自動車」は979億円(同154億円の減益)。輸送台数は2%減の435

万台と概ね前期並みの水準を維持したものの、為替が前期よりも円高に振れたことで収入が減少した。また、インフレによる荷役費などのコスト上昇も利益を押し下げた。

このほか、「ドライバルク」は95億円(同85億円の減益)、「エネルギー」は544億円(同82億円の増益)となった。

1株当たりの配当は、期末が前回予想から5円引き上げて115円(普通配当90円、創業140周年記念配当25円)。中間と合わせた年間は230円を予定する。

27年3月期は売上高2兆6050億円(前期比7.5%増)、営業利益1450億円(4.6%増)、経常利益1850億円(12.4%減)、当期純利益1950億円(7.9%減)を予想。第1四半期中はホルムズ海峡の封鎖が継続し、7月から正常化すると想定。また、スエズ運河から喜望峰ルートへの迂回が年度を通じて続くことを前提としている。

ホルムズ海峡封鎖の影響については、燃料高によりONEが100億円以上の利益下押しがあり、全社では経常利益ベースで200億円弱の下振れを見込んでいる。

さらに、ロジスティクス事業で25年度に実施した欧州地域におけるヘルスケア物流事業の買収に伴うのれん償却額などの計上も経常利益を低下させる要因となるとみる。

1株当たりの配当は中間・期末で100円ずつの年間計200円を予定している。

同日には23~26年度の中期経営計画の進捗状況についても発表した。このうち投資に関しては4年間で当初1.2兆円としていたが、約1.6兆円にまで拡大。また、4年間平均のROIC(投下資本利益率)=8.1%、ROE(自己資本利益率)=9.9%となり、目標のROIC=6.5%以上、ROE=8~10%を達成する見込みだという。

2027年3月期連結業績予想

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
中間	1,285,000	8.7	69,000	1.4	83,000	△34.6	91,000	△11.0
通期	2,605,000	7.5	145,000	4.6	185,000	△12.4	195,000	△7.9

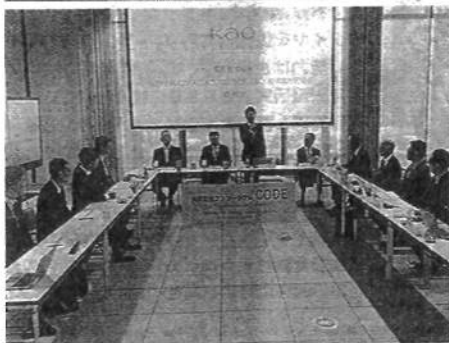
※%表示は対前期増減率

業種横断の荷主連合

CODE データ活用で配送効率化

物流拠点間や物流拠点から小売店までの「ミドルマイル」物流(支線配送)の共同化・効率化に向けた荷主連合がキックオフ。花王と三菱食品(伊藤和男社長兼CEO)最高経営責任者、東京都文京区)を幹事企業とし、業種を横断した9社が参加する共同配送コンソーシアム「CODE」の初会合が7日、東京都で開催された。各社の配送データを活用したデータドリブン(データ主導)での配送効率化に向け、参加企業による「コースマッチング」を開始し、その成果を12月の次回会合で報告することなどを確認した。(田中信也)

物流効率化法(新物効)などの納品を担う支線配送(富樫建社長、千代田区)の本格施行などにより、荷主による物流課題への対応の重要性が高まっている。CODEは、幹線輸送品(竹内孝久社長、高知県)の呼びかけに、旭食(今川国明社長、中央区)品(南国市)、あらた、トーハ(川上浩明社長、東京都)が参加する。CLO(物流統括管理者)



や物流本部長クラスで構成する代表者会議を半年に1

回開催し、運営方針の議論・成果・進捗の共有を行う。その下に実務定例会議を設置し、物流担当の部長・課長クラスが月に1回集まり、情報共有や実務レベルでの確認などをする。活動のキックオフとなる代表者会議の初会合では、幹事企業を代表し、花王の森信介・執行役員ロジスティクス部門統括CLOが「2026年は新物効法(の本格施行)でさまざまなことが変わる『変革の元年』」

事務局が発足の経緯と運営体制、目指す姿と活動概要、共同配送成立までの全体フローなどを説明

第2段階は荷物混載

物流課題は一企業・業界で解決できない段階に入っており、9社の強固なパートナーシップとデータドリブンへの探求心でブレイクスルーを起こそう。三菱食品の田村幸士・取締役常務執行役員SCM統括兼CLOは「荷主企業が能動的に乗りこなさないと物流の苦境は乗り越えられない。異業種・異業態の複数の荷主連合は過去に例がないが、この難しい挑戦に挑んでいきたい」と、それぞれあいさつした。

その後事務局(花王、三菱食品)がCODE発足の経緯と運営体制、目指す姿と活動概要、共同配送成立までの全体フローなどを説明。データドリブンを共同配送のスキームの構築を指し、まず第1段階として、参加企業同士が共配できる可能性の高いコースの組み合わせを可視化するコースマッチングを実現。混載に向けた荷物のマッチングは第2段階に位置付ける。

各社に依頼した。これを受け、参加7社の代表者が自社・業界の物流課題やCODEでの活動、共配実現に向けた意気込みを表明。さらに、オプザイバーとして参加した経済産業省の平林孝之商務・サイバーステック流通政策課長兼物流企画室長、農林水産省の原田達大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長、国土交通省の高田龍物流・自動車局物流政策課長が期待の思いなどを述べた。

遠隔操作「政府重点投資を機に加速を」

日本港運協会の久保会長が会見

日本港運協会の久保昌三会長が13日に都内のホテルで会見し、主要港を中心に導入が進ん



でいるRTG(タイヤ式門型クレーン)など港湾荷役機械の遠隔操作化について、「日本の港湾は先進国に比べて遅れている。政府の重点投資分野に選定されたこの時期に思い切って進めていかないといけない」とし、「職域が失われる」として反対姿勢を示す港湾労組に改めて理解を求めた。

高市政権では、さらなる日本経済の成長を実現するため、17の重点投資分野(危機管理投資・成長投資)を決定している。重点投資分野には「港湾ロジスティクス」も選ばれた。さ

らに、官民投資を優先的に支援すべき技術・製品として自動化・遠隔操作化できるSTS(ガントリークレーン)やRTGなどの港湾荷役機械が対象となっている。

こうした動向を踏まえ、久保会長は「政府の重点投資分野に選ばれたこの時期に、DXなどとともRTGなど港湾荷役機械の遠隔操作化を思い切って進めないといけない。日本の港湾は先進国より遅れている。船社や荷主が利用しやすい港に変えていかないといけない」と訴えた。

一方、港湾労組が雇用喪失を理由に港湾荷役機械の遠隔操作化に反対している点について「港湾の人手不足が深刻化しつつあるが、求人对策の面でも港湾荷役機械の遠隔操作化で近代化をアピールしていく必

要がある」と述べ、港湾労組に対して理解を求めた。

同時に久保会長は、「遠隔操作化された港湾荷役機械の導入にはコストがかかるが、港湾作業の生産性が上がることでコストアップにならないのではないかと。導入促進は(港湾運送企業の)トップの姿勢が鍵になる」との私見を示した。

一方、国際コンテナ戦略港湾政策を巡り、広域集貨を推進するため地方港との内航コンテナフィーダー網の拡充が進む中、久保会長は「内航コンテナ船にとどまらず、ROROやフェリーなども活用して地方港からの集貨をさらに促進すべき」との見解を示した。また、「地方港の港湾運送企業が苦境に立たないように、外・内貿で料金格差が生じないようにすべき」と述べた。

改正新物効法が成立

中継輸送へ施設整備促進

13日の参院本会議で、トラックの中継輸送施設の整備を促進するための計画認定制度創設を規定する改正物流効率化法(新物効法)が賛成多数により可決、成立した。トラックドライバーの不足や物流の効率化に向け、トラック運送事業者間の中継輸送を進めるため、貨物の積み替えなどを行う施設の整備を促す。一部の規定を除き、公布から6カ月以内に施行する。

(田中信也)

公布日から施行 準備行為規定

改正法は、固定資産税などの課税特例や、資金出資

貨物積み替え型を想定

賛成多数により可決



羽田次郎氏(立憲民主党)が「中継輸送には大きく分けて、運転者交代型、コンテナ交換型、貨物積み替え型のパターンが存在する」と指摘。法改正で想定しているパターンについて回答を求めるとともに、普及の見通しを質問した。

これに対し、岡野氏は「貨物の一時的保管機能を要件としており、ドライバーの交代とともに保管していた

貨物を帰り荷として積み込むことを考えている」と、貨物積み替え型を想定していることに言及。その上で、「ドライバーの交代のみや、コンテナの交換も排除するものではない」と付け加えた。

三浦信祐氏(公明党)、初鹿野裕樹氏(参政党)は、中継施設に求める機能について質問した。岡野氏は「整備・運営事業者や利用者にとって負担が過重に

・貸し付けの予算措置、運行経費の支援など総合的な支援措置を規定する。中継輸送施設の整備促進に向けて「貨物自動車中継輸送事業」の実施者が事業計画を策定し、国土交通相が認定する「貨物自動車中継輸送実施計画認定制度」に基づく。公布から6カ月以内に施行するが、中継輸送実施

の基本方針制定などの準備行為に関する規定は公布日から施行する。12日の参院国土交通委員会(辻元清美委員長)の審議では「貨物のマッチングシステムの構築・浸透」に関する意見が複数の委員から上がった。国土省の岡野まさ子・総括審議官兼物流統括調整官は「民間によるマッチングシステムが一定程度普及しているので、中継輸送拠点でもこうしたシステムの導入を促したい」と回答。その上で、中継輸送の実施手引や取り組みの事例集、リーフレットなどの周知を図りつつ「制度の普及に努めていく」とした。

ならぬような要件を今後具体化していく」と言及。また、金子恭之国交相も「法案審議の前に日本最大級の京浜トラックターミナルを視察したが、仮眠施設、入浴施設といった全ての機能を兼ね備える必要はなく、それぞれの拠点で検討していただければよい」と答えた。

磯崎哲史氏(国民民主党)は「生鮮食品の中継輸送は難しいという現場の声がある」と指摘。これに対し、農林水産省の高橋一郎新事業・食品産業部長が「産地と消費地が離れている場合が多く、どうしても長距離輸送にならざるを得ないため、中継輸送は有効だが、鮮度・品質の維持が重要な課題」と言及。その上で、中継共同物流拠点施設緊急整備事業に基づき「長距離輸送に対応した拠点の設置を全国で進めている」と説明した。

自民倉庫議連、政府に要請へ

軽油・資材高騰への支援



「倉庫は地域生活と経済活動を支える物流の結節点として非常に重要な役割を担っている」と
浜田会長

自民党の物流倉庫振興推進議員連盟(浜田靖一会長)は13日の総会で、中東情勢の緊迫化に伴う軽油・資材・電気料金の高騰に対応した支援や、軽油引取税の課税免除の堅持、政府備蓄米の緊急放出による定温倉庫の課題を踏まえた対応を政府などへ強力に要請することを決めた。

(田中信也)

放出の課題踏まえた対応 備蓄米

総会では、日本倉庫協会(藤倉正夫会長)、日本冷蔵倉庫協会(大櫛頭也会長)、全国定温倉庫協同組合(太宰榮一理事長)への意見聴取、国土交通、環境、農林水産の各省による政策の説明が行われた。浜田会長が「倉庫は地域生活と経済活動を支える物流の結節点として非常に重要な役割を担うが、エネルギー価格や人件費の高騰に対応した価格転嫁やDX(デジタル)

タルトランスフォーメーション)への対応など重要な課題を抱えている。現場の声を聞き、政治活動により実現すべき取り組みを進めると述べた。

中東情勢の緊迫化とその長期化による影響について、日倉協と日冷倉協が「燃料やストレッチフィルムなどの資材が入手困難となり、事業の継続に支障が生じている事業者も出始めるなどサプライチェーン

(供給網)全体の

機能維持・確保に重大な懸念が生じてきている」「(日倉協の大隅毅人材確保委員長)ことなどに言及。今後は、電力料金の上昇も見込まれることから、資材の安定供給と価格の安定に向けた支援を求めた。

また、物流倉庫分野が特定技能・育成就労制度の対象に追加されたに伴い、両制度で外国人雇用事業者が加入を義務付けられる協議会の設置・運営などの円滑な実施や、中小企業投資促進税制の延長を要望した。

そのほか、日倉協が、軽油引取税の旧暫定税率分は廃止されたものの、本則税率分が存続していることを指摘。26年度末で期限切れとなる軽油引取税の課税免

除特例の延長や、国交省のトラック・物流Gメンと公正取引委員会の連携による倉庫料金の適正収受などを要望。日冷倉協は、冷凍・冷蔵機器の脱フロン・脱炭素化推進事業の継続や、ペロブスカイト太陽電池といった新技術導入への支援などについて要請した。

定倉協の太宰理事長は、備蓄米緊急放出に伴う経費・倉庫の保管料を弁済する予算措置の実現について

「議連の皆さんや、財務当局との難しい予算折衝に取り組まれた農水省の職員に本当に感謝する」と述べた。その上で、年度当初から「空っぽ」の定温倉庫を複数抱えている事業者の経営状況は「非常に厳しい」と強調した。

併せて、放出した備蓄米の買い戻しの早期実施、放出した生産地倉庫への優先的な買い入れ・買い戻し、不作や東アジアの有事に備えた備蓄数量へ回復するための積み増しなどを行うよう要請。さらに、備蓄米保

管体制の改善や、関係する団体、事業者、省庁が参加できる検討会の設置を求めた。

国会議員からも、燃料・原料・電気料金の高騰に対応するための予算確保や税制特例の延長、価格動向などを踏まえた備蓄米の買い戻し・買い入れなどについて、国交、農水、環境の各省の担当者に対応するよう求めた。

最後に、中東情勢の緊迫化に伴う資材・電力高騰に対応した支援や、円滑な価格転嫁といった取引適正化の推進、軽油引取税の課税免除と中小企業投資促進税制の延長、DX・GX(グリーントランスフォーメーション)による物流効率化の実現などを国会・政府へ強力に要請することを決議。このほか、備蓄米の保管に当たって緊急放出で明らかになった課題を踏まえた対応、保管料水準の適正化など持続可能な契約の在り方の検討などを求めることも盛り込んだ。

倉庫大手
期前

4社が増収増益

航空貨物で荷量増加

倉庫大手7社の2026年3月期の連結決算が出そろい、6社が前の期比で増益、うち4社は増収増益となった。海上運賃の下落や、輸入家電製品の荷動きで低迷が見られたものの、航空貨物で荷量の増加が目立った。米国の通商政策や中東情勢で先行きの不透明な状況にあるが、27年3月期は全社が増収を見込む。

(加藤紀之介)

大幅な増益となったのが三菱倉庫、安田倉庫。両社ともに投資有価証券売却益

などを計上した結果、純利益はそれぞれ54.7億73%増、67億2800万円(2.4倍)となった。

三菱倉庫は港湾運送事業の売上高が13.9%増えたものの、国際運送取扱事業は運賃単価の下落を受け、減収。安田倉庫は既存顧客との取引拡大などにより保管料、倉庫作業料、陸送料、国際貨物取扱料が伸び、物流事業、不動産事業ともに堅調に推移した。

三井倉庫ホールディングス、日本トランスシティ、渋沢倉庫は、いずれも増収増益。三井倉庫HDは航空貨物輸送の取扱量が増加した。不動産事業でも新規テナント入居が進み、物流事業とともに好調だった。日本トランスシティは、アメ

リカ現地法人での商流変更による減少や海上運賃の下落の影響を受けた一方、新規センターの稼働、港湾貨物・陸上輸送の取扱量増加が寄与し、前の期並みの売上高を確保した。

また、渋沢倉庫は陸上運送業務で飲料や食品関連が堅調だったのに加え、化粧品などの取扱量が下支えした。国際輸送業務で輸出入航空貨物の取扱量が伸びた一方、倉庫業務は一部顧客の内製化や拠点を編に伴う受託終了等の影響で全体の取扱量が減った。

また、収益基盤拡充に向けた新設拠点の稼働に伴い、減価償却費や賃借料等の初期費用が増加した。

ケイヒンは減収増益となった。国内物流事業は、倉庫保管・荷役、自動車運送の取り扱いが増えたが、国際物流事業での航空貨物の取り扱い減少、海上運賃の下落などが響いた。

住友倉庫は、倉庫業での定温貨物等の高付加価値品の取り扱いが奏功したほか、港湾運送業でコンテナ荷さばきの取り扱いが増えたことで増収となったが、前の期の受取補償金の計上を受け最終減益となった。

27年3月期は全社が増収の見通しを立てており、このうち、三井倉庫HD、日本トランスシティ、渋沢倉庫、ケイヒンの4社が増益を見込む。景気の緩やかな回復が見込まれる一方で、世界情勢の不透明さを懸念する企業もある。

前期決算と今期見通し

社名	売上高	純利益
三井倉庫HD	299,472 (6.7)	11,151 (11.1)
	316,000 (5.5)	12,500 (12.1)
三菱倉庫	273,446 (▲3.7)	54,773 (71.9)
	280,000 (2.4)	23,000 (▲58.0)
住友倉庫	196,244 (1.5)	17,668 (▲11.9)
	200,000 (1.9)	17,200 (▲2.6)
日本トランスシティ	125,517 (0.6)	6,595 (9.2)
	130,000 (3.6)	6,700 (1.6)
渋沢倉庫	79,740 (1.4)	6,333 (29.0)
	83,000 (4.1)	6,500 (2.6)
安田倉庫	80,028 (6.5)	6,728 (2.4倍)
	82,000 (2.5)	6,200 (▲7.9)
ケイヒン	50,309 (▲0.3)	2,537 (16.0)
	51,000 (1.4)	3,400 (34.0)

(注)単位は百万円。上段が26年3月期実績、下段は27年3月期予想。カッコ内は前年同期比増減率%、▲は減

三井倉庫は港湾運送事業の売上高が13.9%増えたものの、国際運送取扱事業は運賃単価の下落を受け、減収。安田倉庫は既存顧客との取引拡大などにより保管料、倉庫作業料、陸送料、国際貨物取扱料が伸び、物流事業、不動産事業ともに堅調に推移した。

三井倉庫ホールディングス、日本トランスシティ、渋沢倉庫は、いずれも増収増益。三井倉庫HDは航空貨物輸送の取扱量が増加した。不動産事業でも新規テナント入居が進み、物流事業とともに好調だった。日本トランスシティは、アメ

リカ現地法人での商流変更による減少や海上運賃の下落の影響を受けた一方、新規センターの稼働、港湾貨物・陸上輸送の取扱量増加が寄与し、前の期並みの売上高を確保した。

また、渋沢倉庫は陸上運送業務で飲料や食品関連が堅調だったのに加え、化粧品などの取扱量が下支えした。国際輸送業務で輸出入航空貨物の取扱量が伸びた一方、倉庫業務は一部顧客の内製化や拠点を編に伴う受託終了等の影響で全体の取扱量が減った。

また、収益基盤拡充に向けた新設拠点の稼働に伴い、減価償却費や賃借料等の初期費用が増加した。

ケイヒンは減収増益となった。国内物流事業は、倉庫保管・荷役、自動車運送の取り扱いが増えたが、国際物流事業での航空貨物の取り扱い減少、海上運賃の下落などが響いた。

住友倉庫は、倉庫業での定温貨物等の高付加価値品の取り扱いが奏功したほか、港湾運送業でコンテナ荷さばきの取り扱いが増えたことで増収となったが、前の期の受取補償金の計上を受け最終減益となった。

27年3月期は全社が増収の見通しを立てており、このうち、三井倉庫HD、日本トランスシティ、渋沢倉庫、ケイヒンの4社が増益を見込む。景気の緩やかな回復が見込まれる一方で、世界情勢の不透明さを懸念する企業もある。

国交省「港湾技術開発制度」

遠隔操作GC、機上と同等の荷役実現

25年度終了案件の成果を公表

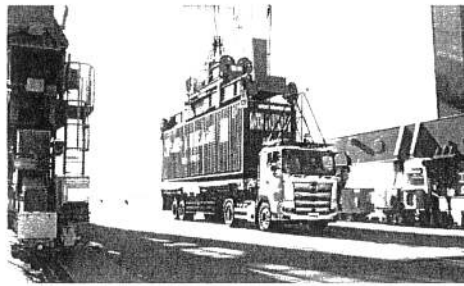
国土交通省港湾局が、コンテナターミナルの生産性向上や労働環境の改善につながる民間事業者の技術開発を支援する「港湾技術開発制度」について、2025年度に開発期間を終了した5案件の成果概要を公表した。ガントリークレーン（GC）の遠隔操作化に関する技術開発では、▽遠隔操作卓▽映像・音声通信方式▽安全機能▽操作支援機能▽クレーンシミュレーター——を開発。徳山下松港（山口県）での実証試験によって、遠隔操作による荷役作業が現場側と連携しながら機上運転と同等に実施できることを確認したという。

JFEエンジニアリングによる「GCの遠隔操作化に関する技術開発」は23～25年度に実施された。管理棟などからGCを遠隔操作することで、クレーン昇降時のリスクや横行時の衝撃・振動、長時間の前傾姿勢といった身体的負担を軽減するほか、荷役操作の支援機能を付加することで生産性向上や労働環境の改善を図ることが目的。

遠隔操作に必要な機能要件を具体化し、▽遠隔操作卓▽映像・音声通信方式▽安全機能▽操作支援機能▽クレーンシミュレーター——の開発を行った。

このうち遠隔操作卓は、ボタン・スイッチを着座で操作可能な配置とし、操作手順は機上運転室と同一にした。GC本体には複数のカメラを設置し、①吊荷操作用②周囲監視用▽機械状態監視——と映像を分類。運転席にはマイクを設置し、機械音やコンテナを掴むときの衝撃音を遠隔操作室に伝送した。

安全機能としては、カメラなどによって岸壁・船舶側それぞれの作業員を検知。また、操作支援機能では、GCのレーザーセンサーで船舶を照射し、積まれ



たコンテナの高さなどを検出する。

実証試験は徳山下松港で行われた。GCを遠隔操作し、ダミーコンテナの船舶への積み下ろし、水平輸送機械（ストラドルキャリア）との陸上での受け渡しを検証。コンテナの積みパターンを複数設定し、遠隔操作による荷役作業が現場側と連携しながら機上運転と同等に実施できることを確認した。

一方、苫小牧栗林運輸が日野自動車、三井E&Sとともに行った「コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発」（23年度～）では、▽TOSと車両管制システムの情報連携機能の開発▽苫小牧港において運転補助機能で走行可能な横持ちトレーラーの開発——などを行った。

システム開発や構内運行ルート・交通ルールの設定などを経て、25年1月と同9～10月の計2回、苫小牧

港で走行試験が行われた。港湾労組をはじめ、計198人（49企業・団体）の視察を受け入れており、関心の高さがうかがえる。

これにより、特定の条件下であれば運転補助機能による運行が可能な車両開発が完了した。具体的には、TOSや管制システム、車両、作業者端末が連携して既存オペレーションを実現できることを確認。また、精緻な正着精度が求められるガントリークレーン、RTG下での停止精度向上に関する技術検証も完了した。製品として提供が可能な水準まで開発を継続し、CTへの導入を進めていくという。

このほか、▽AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化に関する技術開発（研究開発事業者：日立製作所・三井E&S・三井倉庫、期間：23年度～）▽TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発（JFEエンジニアリング・正興ITソリューション、23年度～）▽不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発に関する技術開発（正興ITソリューション・マリンソリューションズ、23年度～）——の成果概要が公表されている。

改正物流効率化法、7割「内容知らない」

TDB調査、認知度トップ「運輸・倉庫」

民間調査会社の帝国データバンク（TDB）は28日、今年4月1日から全面施行された改正物流効率化法に関するアンケート調査（対象：全国2万3083社）の結果を公表した。それによると、「内容を知っている」企業の割合は16.8%だった一方、「内容を知らない」企業は69.7%にのぼった。物流停滞に対して重要と考える対策は「関係事業者間での連携の強化」が約4割で最も高くなり、物流量やタイミングの調整など運用面での対応も上位に並んだ。業界別では「運輸・倉庫」の認知割合が6割と高いが、主要な荷主事業者では2割以下にとどまっている。

4月1日から「改正物流効率化法」が施行され、一定規模以上の特定事業者には中長期計画の作成や定期報告が義務付けられた。これに先立ち、2025年4月には、すべての荷主および物流事業者に対し、物流効率化に向けた取り組みが努力義務として課されている。

改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は2.8%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は14.0%となった。両者を合わせた「内容を知っている」企業は16.8%と、2割に満たない低水準にとどまった。一方で、「名前も聞いたことがない」は35.9%となり、合計すると「内容を知らない」企業は69.7%と7割近くに達した。

「内容を知っている」と回答した企業を業界別に見ると、トラック運送など物流事業者が多くを占める「運輸・倉庫」が61.8%と突出して高かった。他方、原材料調達から出荷まで物流依存度の高い荷主側である「製造」（20.2%）のほか、「卸売」（18.7%）も全体を上回ったものの、いずれも2

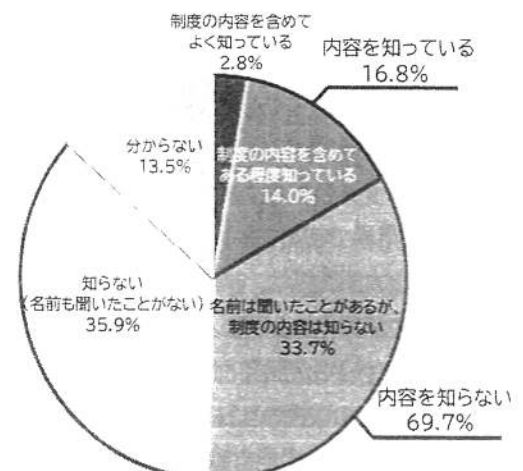
割前後にとどまった。「小売」は9.2%と全体を下回り、主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、認知は低水準だった。

働き方改革に伴う2024年問題やドライバー不足による物流停滞が懸念されるなか、重要と考える対策・取り組みについて尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が39.3%でトップとなった（複数回答）。「運輸・倉庫」「製造」「卸売」のいずれも4割に達しており、当事者にとって物流課題は自社単独では解決しにくいとの認識が広がっている。

次いで、混雑日時の回避、発送量・頻度の見直し、復荷など「配送・運行計画の最適化」（24.4%）や「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」（23.5%）といった物流量やタイミングを調整する運用面での対応が続いた。さらに、これらを支える手段としての側面を持つ自動化など「デジタル技術の活用による業務の効率化」（21.7%）も上位に位置した。物流事業者である「運

輸・倉庫」と、主要な荷主である「製造」「卸売」「小売」（荷主事業者）を比較すると、「運輸・倉庫」では多くの項目で重要とする割合が相対的に高く、課題意識の高さが幅広い分野でみられた。なかでも、「運輸・倉庫」も割合が「荷主事業者」すべてを10ポイント以上上回ったのは、「繁忙期と閑散期の平準化」「荷役作業が円滑に行える環境整備」「社内教育体制の整備」だった。

「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」のみは「荷主事業者」を下回っており、物流事業者と荷主事業者との間で、重要と考える対策に違いがみられた。



注1：母数は、有価証券企業1万3083社
注2：小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計は必ずしも100とはならない。
また、内訳も必ずしも一致しない



「労働時間法制」見直し

裁量制で労使対立

高市早苗首相の指示に基づき、政府は「裁量労働制」など労働時間法制の見直しに向けた議論を進めている。これを受け、経団連(筒井義信会長)や日本商工会議所(小林健会頭)など経済団体は、労働生産性の向上や、柔軟で自律的な働き方を表現できるとして制度の拡大・要件緩和を支持。一方、連合(芳野友子会長)など労働団体は長時間・過重労働につながるなどの観点から安易な拡大や要件緩和に反対している。今夏にも方向性を打ち出す方針だが、労使の見解が対立する中、検討の出口が見通せない状況だ。(田中信也)

生産性向上・柔軟化を実現

長時間・過重労働つながらる

高市氏は2026年10月の政権発足に当たって、上野賢一郎厚生労働相に対し「心身の健康維持と従業者の選択」を前提とした労働時間規制の緩和を検討するよう指示した。



本成長戦略会議(高市本部長)の下に設置された労働市場改革分科会(上野分科会長)を中心に、上限規制

の緩和、裁量労働制や「変形労働時間制」の拡大を視野に入れた制度の見直しが議論されている。

26年4月の日本成長戦略会議では、良好な労働環境の整備、働く人の意欲向上・能力発揮のため、心身の健康維持と従業者の選択を前提に、労働時間法制などの政策対応の在り方について多角的に検討し、今夏に進ちよくを整理する方針を確認。高市氏は、制度対象

の在り方を含めた裁量労働制の見直しの検討を加速するよう指示した。こうした状況を受け、経団連は5月19日、裁量労働制の拡充に関する提言を発表した。労働生産性の向上が重要との観点から「労働



労政審の会合でも労使双方が意見

時間法制をアップデートすべき」と言及。「創造的かつ非定型な業務などは、労働時間と成果が必ずしも合致しない」とした上で「労働時間をベースとしない裁量労働制の拡充が必要」と主張する。

裁量労働制の拡充に向けは、対象業務の範囲の狭さを指摘し、対象となる企画・立案・調査・分析に、プロ

運輸業、最も影響 時間上限規制

日商は、東京商工会議所(小林会頭)とともに行った、対労外労働上限規制への対応状況や課題に関する実態調査の結果を26日に公表。事業運営に制約が生じている企業は全体で19.1%で、特に運輸業(35.7%)、建設業(28.7%)、宿泊業(24.5%)への影響が大きいことを強調。「大

先からの要請など他律的な要因による負担を訴える声は多い」と指摘している。一方、連合は18日、労働者の声を十分に踏まえた労働時間法制の見直しを求める緊急要請書を上野厚労相に提出。働き方改革関連法の施行から7年がたった現在も過労死が減っていない状況を踏まえ、労働時間規制の段階的な強化を求めた。その上で「裁量労働制の

シエクト型業務や安全衛生委員会への出席など一部裁量のない業務が限在するケースや、交渉を含めた課題解決型提案、シェアードサービスへの適用を求めた。なお、拡充に当たっては、現在適切に運用している企業の取り組みを参考に「長時間労働防止、処遇確保の乱用防止策を組み込んで見直す」ことが前提としている。

適用労働者が長時間労働になる割合が高く、(自身)の裁量と適切な処遇が必ずしも確保されていない」とした。その上で、長時間労働を助長しかねない対象業務の安易な拡大や、導入手続きの要件緩和は「行わない」ようクギを刺した。業務の繁閑の大きい場合に所定労働時間を変動できる変形労働時間制に関しても「長時間労働の常態化や生活時間の設計を損ねかねない」と指摘し「行うべきではない」としている。22日の労政審の会合でも使用者代表委員からは「より働いて稼ぎたい」という潜在的な労働力を活用しない手はない、「適正運用が前提だが、裁量労働制は労働者にとっても満足度の高い働き方を表現できる」「中小企業は自社の努力だけで

は業務調整が難しく、約7割の事業者が時期や業務に対応できる柔軟な労働時間制度を求めている」といった意見が多く上がった。これに対し、労働者代表委員は「柔軟で多様な働き方はフレックスタイム制をはじめとした現行制度でも十分表現が可能で、依然として労使間で交渉力に格差のある中、緩和すべきではない」「時間外労働に必要な三六協定の認知度の低きを踏まえれば、まずは現行制度の正しい理解と適正な運用に向けて見直すべき」などの声が上がった。

これらの意見を受け、厚労省労働基準局は「柔軟な制度と労働者の生活への影響のどちらも重要」と労使双方の意見を踏まえるとし

た上で「成長戦略会議での議論、高市首相の発言などを受け止め、具体的な対応を検討したい」と見解を述べた。ただ、労使の妥協点を見いだせない中、双方が納得できる結論を出すのは現時点で困難とみられる。

自立したSC構築推進

サイバーと両面の強靱化も

国交省、港湾ロジスティクス強化へ

国土交通省は、高市早苗内閣が成長戦略17分野の一つに位置付ける「港湾ロジスティクス」の強化に向け、他国に過度に依存しない自立したサプライチェーン(SC)、供給網構築や、サイバー(デジタル・仮想空間)・フィジカル(物理的空間)両面での港湾の強靱化、担い手の確保・育成に向けた施策を推進していく。21日の「港湾ロジスティクスワーキンググループ(WG)」(金子恭之座長、国交相)の会合で議論の取りまとめを行い、講じるべき施策パッケージとして掲げた。(田中信也)

取りまとめでは、国内と送、生産、保管、流通に至海外、海上と陸上の輸送のるまでのロジスティクスや結節点・積み替え拠点としSCの一連の流れを支えるて、原材料の調達から輸基幹インフラであることを

国際標準化に対応



「港湾政策の在り方について継続的な議論と不断の見直しを行い、経済成長や経済安全保障に貢献できるよう全力で取り組んでいく」と金子国交相

強調。このため、リスクを最小化する「危機管理投資」として、他国に依存しない戦略的な自律性を確保するとともに、国際社会での日本の優位性・不可欠性を高め、国際競争力を強化する「成長投資」の観点から「民間投資を促進し、他の戦略分野の成長にも貢献することが必要不可欠」とした。その上で、厳しさを増す経済安全保障環境に伴う非常時の物流遅延・途絶、サイバー攻撃の脅威増大による物流機能停止、少子高齢化・労働人口の減少によってもたらされる物流サイ

ビスの低下といったリスク回避に向け、①自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成——を講じるべき施策のパッケージとして打ち出した。

自律的な港湾ロジスティクスの実現では、他国に依存しないSCの構築に向け、大水深・大規模コンテナターミナル(CT)の整備や既存ターミナルの再編・機能強化に加え、CTのさらなる生産性向上「AIターミナル2.0(仮称)」を標ぼう。港湾運営会社、港湾運送事業者、船社などが連携し、自動化・遠隔操作化荷役機械の統合的な導入などの機能強化に集中的に取り組んでいく。

動きに対応する。また、「選ばれる港湾」になるため、自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入促進に加え、サイバーポートを中心としたデータプラットフォーム構築による港湾手続きのデジタル標準化などを促進。さらに、物流SCの強靱化に向け、次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化を挙げた。

サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化では、港湾運送事業者、サイバーポートとNACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)のサイバーセキュリティ対策の強化や、CTの大規模停電対策、港湾の災害対応力の強化を列挙。担い手の確保・育成は、港湾労働者不足対策等アクションプラン2025の実施による港運事業者の取引環境改善・人材育成などを掲げている。

WGの会合での取りまとめに当たって、金子国交相は「港湾ロジスティクスの強化については、(政府の)日本成長戦略会議で高市首相が『リミッターを外して真に必要な施策をちゅうちよなく提案してやり抜く姿勢が必要』と発言した。昨今の国際情勢の変化なども注視しつつ、国際コ