

## 海運・港運・物流関係（資料 1） <2026 年 7 月 1 日～31 日>

- 7/1 日本維新の会、片山財務相に提言 港湾運送料金の改定促進を要請 (MD)
- 7/1 「大規模 CT 整備と自動化は両輪」第 4 回港湾ロジ WG・議事概要 (MD)
- 7/3 価格転嫁状況、中企庁 3 月調査 トラック・最下位変わらず(物流)
- 7/7 競争激化していく 3PL 事業 (物流)
- 7/8 海上落失コンテナ 25 年は 1478 本、大規模事故で増加 (海事)
- 7/9 LNG 船、ホルムズで被弾 カタール、イランを非難 (海事)
- 7/9 国土強靱化年次計画 供給網強化や港湾防護 (物流)
- 7/10 ヒト・機械の融合で持続可能な港湾に 国交省港湾経済課長 末満章悟氏 (MD)
- 7/13 海運首位、1120 万円 25 年度産業別平均給与 (海事)
- 7/13 荷待ち・荷役「2 時間以内」達成 国交省調査 改正物効法で前進 (海事)
- 7/14 世界の主要港湾都市ランキング シンガポールが 13 年連続でトップ (MD)
- 7/14 無人自動運転 全国に通信網 車両・交通・遠隔監視に指針 (日経)
- 7/14 コンパス普及、東西で差 渋滞危機感・先行導入 影響 (物流)
- 7/14 オーシャンデポ設置・運用 長時間労働改善へ検討 全ト協海コン部会 (物流)
- 7/16 NX 総研・26 年貨物輸送見通し 外貿コンテナの輸出を上方修正 (MD)
- 7/16 国交省、港湾技術開発制度の公募開始「船内荷役の労働環境改善」を追加 (MD)
- 7/21 物流政策関係者会議が発足「ドライバーの幸せ」追求 (物流)
- 7/22 官民投資ロードマップ「港湾荷役機械」国内生産体制強化で低コスト化へ (MD)
- 7/22 ゲート前待機削減も普及には課題も 運輸総研がシンボ「標準の港湾へ」(MD)
- 7/24 横浜・神戸港で輸出入額が過去最高 5 大港、上半期の貿易概況 (MD)
- 7/24 適正原価設定へ初会合 国交省方針 算定式・単価を提示 (物流)
- 7/24 厚労省公表「過労死など労災補償」運送業、脳心疾患で最多 (物流)
- 7/28 政府、骨太方針決定 物流担い手確保・育成 自動運転対応 法令見直し (物流)
- 7/28 大型車 絶えぬ重量超過 運送事業者に荷主の圧力 (日経)
- 7/29 戦略産業クラスター計画の素案 九州が「港湾ロジスティクス」選択 (MD)
- 7/30 日港協、船社要請前の協議開始を提案 年末年始荷役、組合「内部で検討」(MD)
- 7/30 熊本地震 金子国交相 早期復旧へ全力 対策本部を設置 (海事)
- 7/31 世界 CT 運営 19 社 シェア 5 割に 25 年設備投資 23%増 (海事)
- 7/31 郵船が一転最終増益 コンテナ船運賃、想定超え (日経)

日本維新の会、片山財務相に提言

# 港湾運送料金の改定促進を要請

特性踏まえた賃金体系の改善求める

日本維新の会の港湾議員連盟（会長：井上英孝・衆議院議員）が6月29日、財務省の片山さつき大臣に港湾政策に関する提言書を提出した。港湾や造船を日本の繁栄に向けた「最重要分野の一つ」と強調。港湾運送事業者などの賃上げ・労務費の向上を「最優先事項」の一つとし、必要かつ十分な賃上げ施策を実施するよう訴えた。同時に、労働環境改善に向けて遠隔操作ガントリークレーンなどの自動化・遠隔操作化荷役機械の導入に対する支援も要請。制度改正や政府の「骨太の方針」に提言の内容を積極的に反映するよう求めている。

片山財務相に提出した提言書では、中東情勢の緊迫化や米中対立の深化に伴うサプライチェーン再編、トランプ政権の関税政策による国際物流の混乱、さらには原材料・エネルギー価格の高止まりの継続など、国内の港湾・造船・海運産業を取り巻く環境が厳しさを増す中、「港湾および造船が我が国の繁栄にとり最重要分野の一つ」と強調した。

その上で、法改正を含む制度改正や、7月中の閣議決定が見込まれる「骨太の方針2026」をはじめとする政府の施策に、提言の内容を積極的に反映すると同時に、必要な予算措置を速やかに講じるよう求めている。

主な提言内容を見ると、まずは「現場の賃上げの促進および担い手の育成」を掲げている。人口減少と物価高騰が進む中、港湾運送事業者や港湾建設事業者、海運事業者など港湾事業を支える労働者の賃上げ・労務費の向上は「海洋国家として最優先事項の一つ」と指摘。港湾運送事業の料金改定を促進するための制度的措置を講じるよう要請した。

具体的には、賃上げ施策として、港湾事業を支える労働者が適正な賃金で働ける環境を整備するとともに、



井上会長（右から3人目）が片山財務相（同4人目）に提言書を手渡した

陸運分野での取り組みを参照しつつ、夜間や悪天候作業といった港湾労働の特性を考慮した賃金体系の改善を図ることを要望している。

また、「ヒトを支援するAIターミナル」の取り組みや港湾情報プラットフォーム「サイバーポート」を積極的に展開し、生産性向上に関する施策を実施することで労働環境の改善と賃金の向上を図ることを提案。港湾労働者不足を補い、労働環境の改善と荷役能力の向上を図る観点から、遠隔操作ガントリークレーンなどの自動化・遠隔操作化荷役機械の導入に対する支援を実施することも盛り込んだ。

「海洋国家としての国土開発促進（港湾投資拡大）」では、コンテナ船の大型化を踏まえ、岸壁長1000m以上を一体的に使用できる国際標準の大規模高規格コンテナターミナルの整備推進を

求めた。国際トランシップ貨物の集貨と内航フィーダー網の充実にに向けた支援、船舶を活用した新たなモーダルシフトの導入推進も提言している。

「DX・GX」では、新・港湾情報システム「CONPAS（コンパス）」の導入と早期普及や港湾技術開発、カーボンニュートラルポート（CNP）形成などへの投資拡大を提言。このほか、港湾分野のサイバーセキュリティ対策の強化や、造船業の復活に向けた国土交通省海事局の予算増・体制強化などを盛り込んでいる。

日本維新の会は昨年4月、「港湾議員連盟」を立ち上げた。「港湾を取り巻く現下の状況は、海洋国家である我が国にとり危機的な状況であり、我が国が将来にわたり国際社会で生存および繁栄していくために、時代の先を見据えた港湾政策を立案することが急務」との認識のもと、国政政党として港湾の振興と港湾政策の充実を図ることを目的とする。

馬場伸幸氏（日本維新の会顧問、衆院、大阪17区）、井上英孝氏（同常任役員・選挙対策委員長、衆院、大阪1区）、阿部圭史氏（衆院、兵庫2区）が発起人。馬場氏が顧問、井上氏は会長、阿部氏は事務局長を務めている。

# 「大規模CT整備と自動化は両輪」

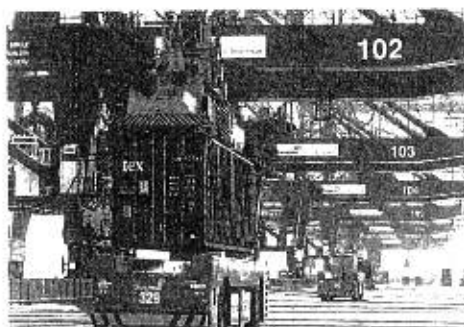
## 第4回港湾ロジWG・議事概要

国土交通省港湾局はこのほど、5月に開催した第4回「港湾ロジスティクスワーキンググループ（WG）」（非公開、座長：金子恭之国交相）の議事要旨を公表した。それによると、港湾ロジの強化に向けたWGのとりまとめ案について意見交換を行ったという。注目される荷役機械の自動化・遠隔操作化について、委員からは「大規模ターミナルの整備と荷役機械の自動化・遠隔操作化は車の両輪」「自動搬送台車（AGV）や自動トレーラーなど、ターミナル内の水平搬送の自動化推進が重要だ」といった意見が出た。

5月20日に開かれた港湾ロジWGでは、「港湾ロジスティクスの強化に向けて」と題したWGのとりまとめ案について議論した。委員からの指摘部分を修正した上で公表されたとりまとめをみると、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化③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成——の観点で様々な施策が列挙されている。

①では、「他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築」として、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・機能強化の着実な推進などが盛り込まれた。これについて、WGでは「大規模なターミナルの整備と荷役機械の自動化・遠隔操作化は車の両輪」との指摘があり、民間投資を促進するためにも必要なインフラ整備を進めることを推奨する意見が出た。

「自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進」は、①の中の「生産性向上、DXや脱炭素化の取り組みによる選ばれる港湾の実現」の施策の一つとなっており、WGでも多くの意見が寄せられたようだ。



主なものをみると、これまでも国内では遠隔操作RTG（ラバータイヤ式門型クレーン）や遠隔操作ガントリークレーンの導入・開発が進んできたが、「今後CT全体の自動化などを考えるにあたっては、自動搬送台車や自動トレーラーなど、ターミナル内の水平搬送の自動化などの推進も重要になる」との考えを述べる委員がいた。

また、有人と無人の荷役機械が混在する可能性を踏まえ、安全な運用のためのガイドラインの必要性や、フィジカルAIの活用を訴える意見があった。

③に盛り込まれた人材育成では、厚生労働省の「港湾カレッジ」について、「求人数が何百人のところにはほんの数十人しか輩出できていない」と指摘し、「国の99%の物流が港なので、必ずそこにビジネスはある。年齢層を問わずしっかりと宣伝すれば、様々な

人材がやってくるのではないかと」の提案もあった。

加えて、「機械が高度化すれば、人はそこまで高度な技術がなくても済むのではないかと。より高度な技術が必要というよりは、求められるスキルの内容が違ってくるところを整理した方がよい」、「新しい時代に対応できる人という意味で、高度な知識を習得するための教育訓練が求められる」などの意見が上がった。

こうした様々な施策については、「これだけのことをやっていけば、ある程度、明るい未来が見えてくるのではないかと」期待の声が寄せられた。一方で、「新たな手を打つなりしていかないと、ここだけの議論で終わってしまう可能性が大きい」とし、定期的な見直しや軌道修正を求める委員もいた。

さらに、「選ばれる港」というキーワードは今の日本にとってはとても重要な概念とし、「国が果たすべき役割、国の指導力が今後ますます重要になっていく」と国の手腕に期待する意見があった。また、「国際情勢の変化や技術革新の速さを考えると、スピード感を持って対応しなければならない」と、早急な施策の実施を要望する声も聞かれた。

価格転嫁状況、中企庁3月調査

トラック 最下位変わらず

全体は微増の54.2%

価格転嫁に依拠していない企業の割合は、元請けのトラック運送事業者が今回も業種別でワースト。中小企業庁が6月26日に発表した、中小事業者の価格交渉に関する3月の調査で明らかになった。価格転嫁の実施状況のうち発注者側の業種別割合で「トラック運送」は34・5%と2025年9月の前回調査時から0・2ポイント下落し、32業種中で最下位だった。

価格交渉促進期間の取り組みの一環で、今回が10回目の公表。中小事業者など30万社を対象に、同月間の終了後、親事業者最大3社との価格交渉や価格転嫁に関するアンケートを4月20日～6月3日に実施した結果、6万9625社（回答率23・2%）から回答を得た。

全業種では、価格交渉が行われた企業の割合は90・7%で、前回調査から1・3ポイント増と、価格交渉できる雰囲気醸成されてきている。

また、価格転嫁率は54・2%で、前回から0・7ポイント増。コスト要素別では労務費の転嫁率が50%を維持したものの、原材料費の55・7%と比較して5ポイント以上低く、エネルギーコストは48・9%と前回に引き続き最

価格転嫁状況の業種別ワースト

| 順位 | 発注企業     | 受注企業       |
|----|----------|------------|
| 1位 | トラック運送   | 金融・保険      |
| 2位 | ビルメンテナンス | トラック運送     |
| 3位 | 放送コンテンツ  | 放送コンテンツ    |
| 4位 | 廃棄物処理    | 農業・林業      |
| 5位 | 農業・林業    | 不動産業・物品賃貸業 |

も低水準となった。業種別の集計のうち、価格転嫁の実施状況（発注企業）では、トラック運送は

34・5%で、前回調査時より0・2ポイント悪化した。発注企業の価格交渉の実施状況に関する回答を点数化したランキングでも「トラック運送」は今回も全業種中最下位で、31位の「ビルメンテナンス」と5・7ポイントの差がある。

受注企業の価格転嫁の実施状況では、トラック運送は36・9%と0・4ポイントアップしたが、業種別では前回の27位から31位と順位を落とした。

受注企業の所在地ごとに集計した、都道府県別の価格転嫁率（全業種）のランキングをみると、秋田が60・4%で前回調査から6・3ポイントアップでトップに浮上。次いで北海道（60%）、

高根（58・5%）、広島（57・5%）と続く。一方、ワーストは鳥取の34・2%で、前回から20・9ポイント下落し、宮崎（39・7%）、熊本県（46・1%）と続いている。

サプライチェーン（供給網）の各段階での価格転嫁状況をみると、1次請けの事業者が55・2%に対し、4次請け以降の企業は45・5%。引き続き、取引の階層の深い段階への価格転嫁の浸透が課題と言える。（田中信也）



# 主張

サードパーティー・ロジスティクス(3PL)事業を手がける企業の業績が好調だ。国内輸送量は減少傾向にあるが、ドライバー不足や残業時間の規制で物流維持の重要性は高まっている。運ぶだけでなく、センター運営などを含めたサプライチェーン(供給網)全体を担うことへの需要は増している。とみられ、競争は激化しそうだ。

セイノーホールディングスが、AZ-COM丸和ホールディングスの和佐見勝社長を西濃運輸の会長として招へいた。物流大手による業務提携は珍しくなくなったが、こ

ろした事例は極めて珍しい。セイノーHDの田口義隆社長、和佐見氏は共に、両社の資本提携について現時点で否定的にしているが、将来的な大きな再編の布石となる可能性もある。

ともあれ、短期的には、3

事業や貸し切り事業にも乗りがける近物レックスが3PLのプレーヤーは指をくわえて

ただ、荷主を含む運送以外の見えているわけではない。アマゾングループのように物流に乗

## 競争激化していく3PL事業

り出すケースもあれば、酒類宅配のカクヤスを運営するひとまいるグループのように一般貨物運送に進出するところもある。積極的な提案なしに、この3PL競争は勝ち抜き

PLに強みを持つAZ-COM丸和のノウハウを積極的に取り込みたいとの狙いが、セイノーにはある。特別積合せ

事業での適正運賃の收受やM&A(合併・買収)の効果で売上高は伸びており、3PL

出したことで、グループのノウハウやネットワークの活用にもつながり、好循環を生み出している。

物価高などの影響で国内消費が振るわない状況でも、物流の重要性は変わらない。むしろ、人手不足や人件費の増

事業を強化してさらなる拡大

しる、人手不足や人件費の増

加で、荷主の供給責任に対する危機感は強まっている。こうした中、一括で供給網の取り扱いを任せられる3PLという選択は、効率化に寄与する。

(土屋太朗)

## 海上落失コンテナ

# 25年は1478本、大規模事故で増加

### W S C 報告書

上げ要因となった。一方、回収されたコンテナは128本で、W S C集計では過去最多だった。25年の落失本数は直近3年間の平均を上回ったが、過去の変動幅の範囲内にある。W S Cが調査を開始して以降の最多は13年の578本、最少は23年の21本。長期移動、コンテナスタック崩壊など。25年は世界全体の曇雨発生数が平均を大きく上回ったわけでないが、平年より高い海面水温や、北大西洋・北太平洋での劇しく強い低気圧条件が事故リスクを高めた。

W S Cは、コンテナの府は落失本数を140へ報告する必要がある。W S CはIMO制度と並行して、加盟社分の報告を継続する方針だ。

中貴、本船での積み付け・ラッシング計画の徹底が重要としている。W S Cは25年、危険性の高い貨物を船積み前に検知する「カーゴ・セーフティ・プログラム」を開始した。米ナショナル・カーゴ・ヒューマン・テクノロジー・センターの技術を活用し、キープ・ド分析や貿易パートナー的には世界のコンテナ輸送規模に対し、落失本数は極めて小さい割合で推移している。

落失の主因は、引き続きた報告、船社は現物検査などで中貴内容を確認できると、今年1月からは、IMO（国際海事機関）への海上落失コンテナ報告が義務化された。SOLAは条約第V章規則31、32の改正に基づき、業界は海上で落失したコンテナや漂流が確認されたコンテナを報告し、船籍国政府は落失本数をIMOへ報告する必要がある。W S CはIMO制度と並行して、加盟社分の報告を継続する方針だ。

正確な重量申告、危険物

# LNG船、ホルムズで被弾

カタール、イランを非難

中東のホルムズ海峡付近でLNG（液化天然ガ

攻撃を受けたと公表した。

は6月に出荷された。  
LNG船の往来も

た  
S & Pは「外交的に通

ることが不可欠」と指摘する。

外國

船1隻  
國人船員約100人

## VLCも攻撃を受ける

サウジ国営船社保有

賞金締結を受けて、ホルムズ海峡をING船が通航する回数は回復しつつあったが、再び商船が標的となったことで回復が遠のく可能性がある。

ネギー供給を脅かす容認しがたい攻撃と非難イランに対し安全を脅かすあらゆる行為を直ちに停止することを要求した。

NG船4隻がAIS  
船目動識別装置を  
にした状態でペルシ  
内に進入。その後、  
E（アラブ首長国連  
合）を載せたLNG

オマーン湾で7日、ホルムズ海峡を航行中のV.L.C.C. (大型原油タ

「WEDYAN」はオ  
マーンのリマから東へ約  
800kmの地点で攻撃されたと

なっている日本関係船の  
海外への脱出が進んでいる。  
日本船主協会によると、  
現地に留め置かれてい  
る日本関係船は、7日  
午前11時ごろは26隻たっ

に開かない3月時は日本関係船45隻とそれに乗り組む日本人船人、外国人船員約100人がペルシヤ湾でめになつていたとみ

れ 正 0 24 れ で

カタール外務省の報道官は7日にSNS（交流サイト）で、ホルムズ海峡の近くでLNG船「Arkayyat」が

同船はマレーシャル諸島の船籍の21万6000立方メートル型LNG船で、カタール産LNGの輸送に従事している。

が紛争発生後初めて、  
Sを付けた状態で濟  
出たことも確認され  
ホルムズ海峡の実質  
鎖で、カタルとU

ンカー」が攻撃を受けた。IMO（国際海事機関）の発表によると攻撃された船は「WEDYA」で、船に損傷はある

とみられ、海峽の南側ルートを行中だった可能性がある。

たが、翌8日の同時開  
港(午前11時ごろ)には  
16隻となった。同16隻に  
乗り組む船員は、いずれ  
もフィリピン人などの外

るが、情勢の變化と  
に段階的に出域し、  
規模は縮小。6月19  
は日本人船員はゼロ  
った。

なにも

激震  
イラン  
軍事衝突

NG供給は回復しつつあった。※S&Pグローバルによると、4月以降、計21カ国へのLNGがホルムズ海峡を通り出荷された。そのうち13カ国は

停止した。西国の供給力を合わせると年80万トンに上り、世界の供給能力の2割に上る。

10年建造のリベリア船籍で、実質的な船主はサウジアラビア国営船社バ

際海上安全保障に對する重大な違反であり、世界のエネルギー供給に對する直接的な脅威であり、國際法に對する明白な違反」と非難。「イ

日本関係船は4~6日にかけて5隻が湾外へ出域して以降、同様の動きが続いている。

いて国土交通省海事  
日本籍船▽日本人船  
乗り組む外国籍船▽  
の海運会社の運航船  
いずれかに該当する  
している。

船と日本の関係は

## 国土強靱化年次計画

## 供給網強化や港湾防護



## 「道路啓開」体制整備 災害時

政府は8日、「国土強靱化年次計画2026」を決定した。国土強靱化基本計画に基づき、2026年度に取り組むべき具体的な施策を提示するもので、円滑な支援物資物流の実現や、サプライチェーン(供給網)を途絶させないための道路確保や、港湾、空港などのインフラ強化、気候変動に対応するための官民の港湾関係者による「協働防護」の取り組みなどを列挙している。

## 政府決定

## システム高度化

## 物資調達

被災地での物資・エネルギー供給の停止に対しては、道路と航路の啓開や民間輸送事業者を含む体制を整備。被災地外からの物資の調達・輸送に向け「新物資システム(B-IPLO)」の活用訓練と実践活用を踏まえたシステムの高度化、物資の分散備蓄を図る。

## BCP策定を推進

災害発生時にも物流機能「するため、物流事業者によるやサプライチェーンを維持するBCP(事業継続計画)」

災害時の円滑な支援物資物流の実現などを旨とする

避難所へ物資を運びやすくするために、ラストマイルも含めた円滑な支援物資物流の実現に向けた取り組みを推進。民間企業による救援・支援物資の提供を円滑に行うため、災害時も通信・ネットワーク機能の遮断を防止する対策を進めていく。

食料などの安定供給の確保に伴う経済活動への甚大な影響に対しては、川上から川下までサプライチェーンを一貫して途絶させないため、道路橋りょうの耐震化や、港湾・空港などの物流インフラの耐震化、輸送モード相互の連携を推進。平時での産業競争力強化の観点も兼ね備えた物流インフラ網も構築する。

さらに、災害対応のための人流・物流ネットワークである「命のみならずネットワーク」の形成や、効果的な事前対策、災害発生時の民間企業の活動を円滑に継続。港湾防犯情報の高度化を進めていく。

また、太平洋ベルト地帯の新幹線や高速道路が全て止まった際に人流・物流をどのように維持・体制確保し、いかに代替性(ルート・交通手段など)を担保するかについて計画的に事前検討する、としている。

気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害、切迫する大規模地震の発生に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や、官民関係者が気候変動への適応水準・時期に関する共通目標を規定。その上で、協定などに基づき、ハード、ソフト一体で各種施策を進める協働防護の考え方に基づき、総合的な対策を講じるなど港湾施設の機能強化を図る。

海上輸送機能の停止による貿易への甚大な影響の回避に向けては、協働防護に基づく港湾施設の機能強化。このほか、港湾BCPの実効性を確保するため、関係機関との協働によるBCP訓練へ継続的に取り組む、PDCA(計画・実行・評価・改善)サイクルを通じてさらなる見直しと改善を図る。

空港についても、緊急物資・人員輸送の拠点として機能できるように耐水害性を強化する。



## 戦略分野「港湾ロジ」で自動化推進

## ヒト・機械の融合で持続可能な港湾に

国土交通省港湾局港湾経済課長 末満章悟氏

政府が「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」を位置付けたことを契機に、国土交通省港湾局では“国と港湾運営会社が前面に立って”荷役機械の自動化・遠隔操作化を推進する方針を示している。港湾運送事業者からは重点投資に期待が集まる一方、港湾労組が「労使合意がない自動化には反対する」と表明するなど賛否両論が渦巻いている。こうした中、国交省港湾局の末満章悟・港湾経済課長が本紙のインタビューに応じた。末満課長は、先進国に比べて国内港湾の自動化・遠隔操作化が遅れている背景について、「複数の要因が重なり合っている」としつつ、「これまでターミナルの自主性に任せてきた」と自戒を込めて振り返った。その上で、関係者間の合意形成に向けて、国や港湾運営会社が「交通整理を進めていくというイメージ」との考えを示し、人口減少社会の中でも港湾運送事業を持続可能なものとするために「ヒトと機械の良いところを組み合わせていくことが必要ではないか」との考えを重ねて強調した。(聞き手・高妻秀聡、古川里絵)

追い風を捉えて  
課題の解決を

——国交省港湾局では今年2月、港湾運送事業における適正取引などを推進するためのガイドラインを策定した。検討にあたって感じたことは。

港湾運送事業者が、荷主や船社などとの料金交渉をきちんと行っているのかと疑問に思った。港湾運送の運賃料金は、現在は事前届け出制だが、以前は認可制だった。料金交渉のノウハウが会社にあるのか、また適切な原価計算が行われているのかも課題だと感じた。

適正取引を行うには、取引先に理由を説明できるよう、港湾運送事業者が適切な原価計算を行わなければならない。しかし、我々が実施したアンケートでも、半分弱の事業者が取引先と運賃料金を決定する過程で原価計算を活用していなかった。ガイド



ラインの検討委員会の中でも、コストの可視化を求める意見があった。

取引先と平時からコミュニケーションをとった上で、求められる作業を行うためにはどの程度のコストがかかるのかをきちんと示し、粘り強く交渉していくことが重要だ。

ガイドラインの策定後は、関係省庁の協力も得て、荷主や船社など1000団体以上に周知を行っている。港湾運送事業者に対しては、ガイドラインの内容を解説する説明会を複数回開いている。また、検討委員会

の委員から提案があったように、ガイドラインの英語版を、本編・概要版ともに作成した。業界団体に加盟していない船社に対しては個別に訪問して理解を求めている。

検討委員会が終わった直後には、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス (ONE) ジャパンが「関係法令とガイドラインを遵守することを改めて表明する」との声明を出した。個別の船社訪問でも、物流の「2024年問題」を背景に、「物流」が単なるコスト要因から持続可能なサービスとして適切な対価が必要なものというように意識が変わりつつあることを感じている。

話を聞いてもらうための環境づくりと、実際に適正な運賃料金を収受するのは別の話で、後者には先ほど申し上げた適切な原価計算やコストの可視化が必要になる。このため、今年度は事業者へのヒアリングも踏まえて望ましい運賃料金の設定方法を検討し、原価計算を支援するようなツ

ルを作成していく。

——政府の成長戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」が位置付けられた。

日本は輸出入貨物の99%以上が海上輸送されているため、港湾の重要性はこれまでも認識されてきたはずだが、成長戦略分野の一つに入ったことはとても大きな出来事で、港湾に追い風が吹いていると思う。港湾関係者と会うたびに「港湾ロジスティクス」に対する注目度の高さを感じる。

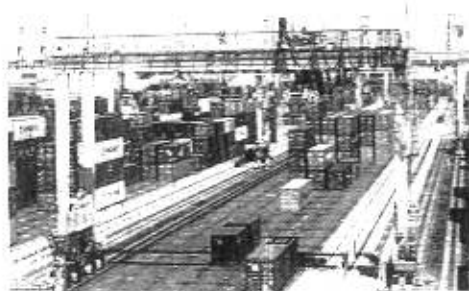
この追い風に乗って、自律的な港湾ロジスティクスの実現やサイバー・フィジカル両面での強化、港湾労働者不足など、これまで課題になっていたものを解決していければと思う。

#### 「港湾ロジスティクス」

——国会でも「港湾ロジスティクス」に関する議論が活発化している。成長投資や競争力確保の視点から、金子恭之国交相は「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」と語ったが、その真意は。

世界の主要港では自動化・遠隔操作化が進んでいる。それに対して、残念ながら日本の港湾は遅れていると言わざるを得ない状況だ。

世界のコンテナ貨物はこの10年で1.3倍、2億TEU増加している。それに対して、日本は6万TEUしか増えていない。加えて、これから人口が減少することが



遠隔操作RTG

予想される中で、投資をしても回収できるか不透明な部分がある。また、海外に比べて国内港湾の既存ターミナルは狭隘で、コンテナを多く蔵置できない中で自動化・遠隔操作化しても、却って生産性が低下するという懸念もある。労使合意のみならず、こうした複数の要因が重なり合っているのだと思う。

国内では港湾労働者不足が深刻化している。一方で、日本は輸出入貨物の大部分が港湾を経由していることから、持続可能な港湾運送の実現は不可欠だ。これを踏まえると、機械に任せられるところは任せていくことが必要ではないかと思う。荷役機械の自動化は、安全性の向上に寄与するし、労働環境の改善にも大きな効果がある。

これまで自動化・遠隔操作化の導入は各ターミナルの自主性に任せていた。そこに一歩踏み込み、関係者の合意形成に向けた環境整備が必要だと考えている。

——関係者の合意形成に関しては、安部賢港湾局長が6月の会見で、国際コンテナ戦略港湾で自動化・遠隔操作化機器を導入するにあたり、「国が出資する港湾運営会社が関係者の合意形成に入っていく、荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入を推進していきたい」とコメントした。

「港湾ロジスティクス」のワーキンググループで示された施策の一つに、

「港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化」が盛り込まれている。具体例として、ターミナルの一体利用などに向けた関係者調整のコーディネーターの役割を担うことが記載されている。

港湾運営会社は、我々に比べて現場に近いところにいる。また、ガントリークレーンを所有しており、遠隔操作ガントリークレーンを整備する場合には、関係者と連携して実施することになる。そのための話し合いの場を設けることなどを想定している。そもそも港湾運営会社は、港湾運送の事業者側でも労働者側でもない。だから、労使の合意形成に加わっていくことは想定していない。関係者の合意形成に入っていくというのは、関係者の協議を促していくような、あくまでも「交通整理係」というイメージだ。個々の港の状況に応じてとなるだろうが、港湾運営会社がない港は、国の地方部局や港湾管理者が連携して同様の役割を果たすことをイメージしている。

荷役機械の自動化・遠隔操作化は難しいミッションであるが故に、これまで進んでこなかったのだと思う。この「港湾ロジスティクス」の流れに乗って、丁寧に取り組まなければいけないし、元諸事業者、作業会社（専業）などの十分な理解と協力のもとで進めることが肝要だと考える。

——国は遠隔操作RTG・ガントリークレーンの導入に対する補助事業を実施している。安部局長は、補助率に関して「もう少し検討が必要だ」と言及したが、具体的にどのような検討を進めているのか。

現在検討しているところで、現時点で具体的なことを申し上げることはでき

ない。いずれにしても、「港湾ロジスティクス」のワーキンググループで示された施策にも「A1ターミナル2.0」として明示されているように、これまでのA1ターミナルの取り組みをさらに進めて、自動化・遠隔操作化荷役機械などの統合的な導入といった機能強化に集中的に取り組んでいきたい。「選ばれる港湾」を目指して、様々な関係者としっかり話をしていきたいと考えている。

——遠隔操作RTGなどを大量に導入した場合、作業会社(専業)の職域・業域が縮小することが懸念される。「港湾ロジスティクス」の施策を進めるにあたり、この問題が今までよりもクローズアップされる可能性がある。

雇用の安定と円滑な事業運営の両立を図る必要があると思う。荷役機械1基当たりの効率性をみると、日本の港湾労働者はとてもレベルが高い。自動化された機械を使うよりも生産性が高い状況だ。その一方で、世界の主要港で一般的になっている「24時間荷役」は、労働者の減少もあって困難になりつつある。

こうした現状を踏まえれば、ヒトと機械の良いところを組み合わせることが必要なのではないか。そういった工夫をしながら、社会情勢の変化に対応して、持続可能な港湾の体制を構築していくことが重要だと考えている。

——日本の港湾でも「364日24時間」オープンについては労使合意が存在するが、実際には交代制が導入されておらず、実現していない。こうした中でも一部の船社からは、24

時間荷役の実施を求める声がある。

船社側として、着岸してから可能な限り早く荷役を終えて出港したいと思うのは当然だ。ただ、人口減少によって労働力が減っていく中で実現するには工夫が必要になる。ターミナルの状況にもよるが、先ほども触れたように、ヒトと機械の長所をうまく組み合わせることも選択肢の一つではないか。

364日24時間フルオープンといっても、労働者数の関係で交代制の導入が難しい中で、実際には多くの港湾が午前4時半～8時半は荷役の空白時間となっている。それに例えば昼休みの1時間など細かいものを加えると、一日の3分の1は非稼働となる。これをどこまで少なくして稼働率を上げていけるかだ。

例えば、労働者を集めづらい深夜や土日の割増料金をしっかり収受するなど、実現に向けては適切な交渉を行うことも求められる。こうした面で、港湾運送事業者には頑張ってもらいたい。

——港湾労組は、国が荷役機械の自動化・遠隔操作化を一方向的に推進しているとして不快感を示している。

これまでも労使合意を得ながら導入しているものであって、我々が言うだけで進むことではないということは承知している。当然、関係者の理解を得て進めていく必要があると思っている。実際にはすでに一部の港湾(ターミナル)で遠隔操作RTGも導入されて稼働しているわけだし、労働組合も全てを反対しているわけではないはず。それに、労働者不足というものの深刻さを一番感じているのは現場の方々だと思う。労働組合も国と向っている方向に大きな違いはないのではないか。

自動化・遠隔操作化というのは、

全てのターミナルが一律ではなく、あくまでもターミナル単位で行われることだ。意欲のあるターミナルで関係者がしっかり話し合っていくことが重要で、我々としてはその話し合いをしてもらうための環境整備を丁寧に進めていきたいと考えている。

——一方で、労働組合は国や元請事業者、専業、組合といった全てのキーパーソンが集まって話し合うべきだと主張している。

繰り返しになるが、荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入はターミナル単位で行われ、そのターミナルの関係者がターミナルの状況を踏まえてしっかり話し合っていくべきものだ。例えば、新しい荷役機械を整備したばかりのターミナルと、荷役機械の更新時期を間近に控えているターミナルでは事情が違う。

「港湾ロジスティクス」という追い風が吹いている中で、自動化・遠隔操作化を進めたいというターミナルがあれば、ターミナル内の関係者間でしっかり話し合ってもらうことが大切だ。その話し合いを喚起していく必要はあると思っているし、そのための環境整備を進めたい。

すえみつ・しょうご ●大阪府岸和田市出身。京都大学法学部を卒業後、2002年に国土交通省に入省。中部地方整備局総務部人事課長、国交省海事局総務課財務企画室課長補佐、島根県地域振興部交通対策課調整官、島根県土木部土木総務課長、国交省航空局航空ネットワーク部航空事業課長補佐、近畿運輸局自動車交通部長、国交省大臣官房総務課企画官(鉄道局併任)、総合政策局政策課政策企画官、復興庁統括官付参事官を歴任。25年7月から現職。1980年2月生まれ、46歳。

# 海運首位、1120 万円

## 25 年度産業別平均給与 伸び率も高水準

上場企業の 2025 年度の平均年間給与は前年度比 3・2% 増の 692 万 6000 円となり、データのある 03 年度以降で最高を更新した。産業別では外内航を中心とした海運業が 6・4% 増の 1120 万 1000 円と最も高く、全業界で唯一、1000 万円を超えた。前年度からの伸び率も、ゴム製品、保険業に次いで高かった。

帝国データバンクは 9

日、上場企業の「平均年間給与」動向調査を発表した。有価証券報告書に「平均年間給与・従業員平均年齢・勤続年数」の記載がある企業を対象に調査した。

25 年度決算期の上場約 3700 社の平均年間給与は 5 年連続で前年度を上回った。前年度の 671 万 1000 円に比べて 21 万 5000 円増え、増加額・伸び率ともに過去最高だった。

産業別に見ると、製造業で平均 702 万 6000 円 (3・1% 増) と初めて 700 万円台を超えた。非製造業は平均 686 万 8000 円 (3・3% 増) とサービス業を中心に平均給与が上昇した。

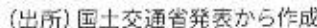
海運業では、25 年度に日本郵船や商船三井が高水準のベースアップを実施。「海運各社は好業績を背景に、人材確保や物価高に対応した賃金改善を続けており、全産業でも特に平均給与額の上昇ペースが高い」とした。

帝国データバンクは「決算が減益や赤字でも人手不足による採用競争激化を背景に、新卒新入社員給与を引き上げる『初任給インフレ』が平均給与額を強く押し上げる要因となった」と総括。

一方、シニア・ミドル世代が総人件費の調整対象となるケースが頻発するなど、恩恵を受ける若手としわ寄せを受ける中堅社員・管理職といった構図も生まれている。

「平均給与額の『見栄え』や初任給の高さを競うフェーズから、賃上げの恩恵が薄れがちな中堅・管理職層も含めた『評価・報酬制度の再設計』の必要性が問われる局面にきている」と指摘する。





調査は25年11月から12月にかけて、一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者を対象に実施した。同年4—8月の通常期での代表的な1日の運行について①運転時間②荷待ち時間③荷役時間④付帯作業時間⑤点検・点呼に要した時間⑥休憩時間一を調べた。

## 世界の主要港湾都市ランキング

## シンガポールが13年連続でトップ

## 15位に東京、水素RTGなど評価

バルチック海運取引所と新華社通信傘下の中国経済情報社が世界の主要港湾都市をランク付けした2026年版「国際海運センター発展指数（ISCDI）」を発表した。それによると、シンガポールが13年連続で首位となった。今回は43都市が対象となっており、日本からは東京が15位にランクインした。順位は前回の14位から下げたものの、東京港が日本最大のコンテナ取扱量を誇っている点や、昨年6月から青海公共コンテナターミナル（CT）で搬入が始まった水素燃料電池換装型の遠隔操作RTGといった環境対応などが評価された。

今月10日に発表されたISCDIは、港湾や海運サービス、ビジネス環境の3項目を総合的に評価し、世界の主要港湾都市をランキング化したもの。配点はコンテナやバルクなどの取扱量、クレーン数、コンテナバースの延長、水深などの港湾指標が全体の20%、金融や保険などの海事サービス関連指標が50%、行政による海運向けのデジタルサービスなどのビジネス環境関連指標が30%を占める。

26年版のランキングをみると、シンガポールが100点のうち99.32点を獲得し、13年連続で1位となった。金融、保険、海事法務などの高度な海事サービスに加え、代替燃料や技術革新での取り組み、地理的な優位性などが高く評価された。

2位の上海は84.27点を獲得し、ロンドン（3位、81.80点）を上回って2位に浮上した。14年は7位だったが、コンテナ物流を中心とした海事機能の強化を背景に順位を着実に上げている。

4位は香港（80.87点）、5位はドバイ（77.13点）。シンガポール、上海、ロンドン、香港、ドバイの5都市は9年連続でトップ5を維持した。

6位には寧波・舟山（71.09点）がラ

ンクインし、ロッテルダム（7位、70.22点）を抜いた。ニューヨーク・ニュージャージー（69.50点）は8位となり、アテネ・ピレウス（9位、68.76点）とハンブルク（10位、67.36点）を上回った。

日本からは東京が15位にランクインした。レポートでは「順位は（前回よりも）一つ下げたが、東京港は依然として日本最大のコンテナ取扱量を誇り、世界で最も人口の集中する都市圏の主要な海上玄関口としての役割を担い続けている」と評価。

また、「この1年間で環境対応に関しては大きな進展がみられた」と指摘。その一つとして昨年6月に東京港初となる遠隔操作RTG（住友重機械搬送システム製）を青海公共CTに搬入したことを挙げた。

同RTGは水素燃料電池換装型の

RTGでFC換装することでCO2排出量ゼロを実現。換装前でも従来の「SYBRID SYSTEM（蓄電装置と小型エンジン発電機の組み合わせ）」を高性能化した「SYBRID SYSTEM+（蓄電装置を大容量化しエンジン発電機をさらに小型化）」を搭載しており、従来比約7割のCO2削減が可能となっている。

このほかにも、昨年9月のシップ・トゥー・シップによるバイオ燃料供給事業の開始や、同10月に東京都による世界で初めて国際認証を得たレジリエンスボンドの発行なども評価されている。

他方、上海、寧波・舟山に加え、広州（11位）、青島（12位）、天津（17位）も順位が上昇。中国の海運ネットワークや海事サービス機能の向上が鮮明となったという。

国際海運センター発展指数（2026年版）

| 26年 | 25年 | 都市名      | 26年 | 25年 | 都市名          |
|-----|-----|----------|-----|-----|--------------|
| 1   | 1   | シンガポール   | 11  | 12  | 広州           |
| 2   | 3   | 上海       | 12  | 13  | 青島           |
| 3   | 2   | ロンドン     | 13  | 11  | ヒューストン       |
| 4   | 4   | 香港       | 14  | 15  | 釜山           |
| 5   | 5   | ドバイ      | 15  | 14  | 東京           |
| 6   | 7   | 寧波・舟山    | 16  | 16  | アントワープ/ブルージュ |
| 7   | 6   | ロッテルダム   | 17  | 18  | 天津           |
| 8   | 10  | NY/NJ    | 18  | 17  | 深圳           |
| 9   | 8   | アテネ/ピレウス | 19  | 19  | ロサンゼルス       |
| 10  | 9   | ハンブルク    | 20  | 20  | バンクーバー       |

# 無人自動運転

## 全国に通信網

総務省は無人自動運転に必要な通信網を全国に整備する。2030年度に1万台を走らせる政府目標に合わせる。車両の監視機器の設置や規格の標準化を進める。

自動運転向けの通信インフラ戦略を14日に公表する。特定の条件下で運転手が不要となるレベル4の自動運転を想定し、27年度の概算要求に実証費用を盛り込む方針だ。

道路交通法はレベル4の自動運転について車両や交通状況の遠隔監視を義務づけている。普及には安定した通信インフラが欠かせない。27年度までにガイドラインをまとめる。伝送速度やリアルタイム性といった条件を整理し、企業の開発を促す。

現在、交差点や合流地点

## 車両・交通、遠隔監視に指針

総務省「30年度に1万台」の基盤に

### 無人自動運転実装への行動計画

#### 通信インフラの拡充

- ・5G基地局の高度化
- ・高度道路交通システム（ITS）インフラの整備

#### 事業者間の連携

- ・関係者会合の設置

#### 事業モデルの構築

- ・需要の多い地域での実証支援
- ・通信性能のガイドライン策定

などで活用する高度道路交通システム（ITS）の規格はメーカーごとに異なる。関係団体と連携して年度内に標準化する。

自動車メーカーと通信会

社の連携も促す。関係事業者を集めた作業部会を新設し、課題や情報を共有する。

政府は23年、無人自動運転の移動サービスを27年度までに100カ所以上で実現する方針を示した。26年

1月に閣議決定した交通政策基本計画は30年度に自動運転の路線バスやタクシー、トラックを1万台とする目標を据えている。

自動運転技術は高市早苗政権が掲げる戦略17分野の重点投資技術の一つだ。6月末に示した経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）の原案は「早期実現に向けた環境整備」を明記した。

海外では米ウェイモや中国の百度（バイドゥ）が既にレベル4の自動運転タクシー（ロボタクシー）を事業化している。国連は6月、レベル4を含む自動運転に関する安全基準を策定した。

## コンパス普及、東西で差

## 渋滞危機感・先行導入 影響

コンテナの搬出入予約システム「CONPASS(コンパス)」の導入が京浜港、阪神港で進んでいるが、普及状況や運用方法に両港で差が開いている。横浜港ではコンパスによる予約を原則とするコンテナターミナル(CT)も出てきているが、阪神港では利用率を伸ばす段階。京浜のほうで渋滞が深刻で危機感が強かったことや、先行して導入へ取り組み始めたことなどが影響しているとみられる。

(根来冬太、吉田英行)

## システムへの信頼高まる 京浜港

京浜港では、横浜港で2018年にコンパスの試験運用を開始。21年3月から南本牧ターミナル(横浜市中区)で一部予約の常時運用をスタートさせた。そ



の後、実証実験を重ね、26年7月13日からは本牧BC2ターミナル(同)で予約必須の「原則予約」の常時

運用を始めた。東京港では22年に試験運用を開始し、25年8月から大井コンテナ頭(東京都品川区)の1、2号ターミ

ナル、26年1月からは3、4号ターミナル、3月には大井6、7号ターミナルでそれぞれ一部予約制の常時運用を行っている。

加えて、横浜港本牧ふ頭(横浜市中区)のD4、東京港の青海コンテナ頭4号(東京都江東区)、中央防

波堤外側ふ頭Y1(大田区)でも三期導入を目指して調整中で、D4では原則予約の常時運用とする方針。また、26年度は横浜港本牧ふ頭BC1、D1、D4の各ターミナルで、原則予約の試験運用を行う予定だ。

京浜港のコンパス利用登録済み陸運事業者数は、常時運用が開始された21年3月時点で58者だったが、25年12月末時点で過去最多の450者に増加。特に、24年12月からの1年間は128者増えている。一方、阪神港

のみの登録店社は25年12月末時点で59者にとどまる。京浜港で普及が進んでいることについて、関東地方整備局港湾空港部の古川雄大・港湾高度利用調整官は「18年から先行して試験運用を始めており、歴史がある。海コン事業者も慣れてきており、システムへの信頼も高まっていることが要因と考えられる」と分析。

## メリットより負担大きく 阪神港

阪神港のコンパスは、24年3月から大阪湾夢洲CT、9月に神戸港PCR18CT、26年3月には神戸国際コンテナターミナル(KICT)でそれぞれ実運用が始まった。

近畿地方整備局と阪神国際港湾(木戸貴文社長、神戸市中央区)は、将来的に阪神港の全CTで運用したい考え。ただ、海コン輸送

## 手を取り合って対応を 関係者

近畿地整局の担当者も「原則予約にする予定は現在ない。利用料金について

も有料化するかどうか決まっているわけではなく、現在は無料で活用できる。引き続き利用者増加に取り組んでいく」という。

阪神港の海コン輸送事業者は、コンパスの利用に慎重な態度を示していた。兵庫県トラック協会海上コンテナ部会の小西保美部会長は「実際に自分がコンパスを利用した時に、非コンパス利用者とターミナルを出る時間は変わらなかった」と指摘。

海コン輸送ではCTでの待機が問題となっており、車両の到着時間を把握し、荷役を効率化する取り組みは有効と考えられる。先行する京浜港の知見を阪神港

で取り入れ、効果を紹介するなど、輸送事業者がよりメリットを感じやすくすることが重要になりそうだ。

輸送事業者も「利用者が増えることで機能が一層発



京浜港では原則予約の運用拡大を見込む(横浜港本牧ふ頭)

のメリットは、待機時間がさらに減るという将来の可能性を見据え、関係者と手を取り合って対応を進めていくことが課題解決には必要ではないだろう。

「コンパスの予約が必須となるCTは阪神港には現在なく、将来的にそうなる方針も今のところ出ていない。現在は普及促進に努めている」と説明する。

「原則予約にする予定は現在ない。利用料金について

も有料化するかどうか決まっているわけではなく、現在は無料で活用できる。引き続き利用者増加に取り組んでいく」という。

阪神港の海コン輸送事業者は、コンパスの利用に慎重な態度を示していた。兵庫県トラック協会海上コンテナ部会の小西保美部会長は「実際に自分がコンパスを利用した時に、非コンパス利用者とターミナルを出る時間は変わらなかった」と指摘。



オーシャンデポ設置・運用

# 長時間労働改善へ検討

全ト協海コン部会

全日本トラック協会の海上コンテナ部会(藤木幸二部会長)は7日、福岡市で開いた総会で、ドライバーの長時間労働改善に向け、コンテナをシャシーに積載したまま仮置きする「オー

「部会員が一致団結し、足並みをそろえて進めていきたい」と藤木部会長



シャンデポ」の設置と運用について検討を行うなど、事業計画を決めた。

藤木部会長は、課題であるターミナル周辺の待機時間削減に向けて実証を進める「シャシーシェアリング」の進捗を報告。現行の車検証ルールがシャシーシェアリングの足かせになっているとし、関東運輸局への要望書提出を起点に、国土交通委員会での問題提起や、港湾視察につながったことを説明した。

首都高速道路の料金値上

げに伴う他社への波及を危惧し「首都高に続き、阪神高速道路、福岡の都市高速と全国で値上げの嵐が来る」ことが予想される。われわれはお客さまからの道路使用料という形で対処していく必要がある。部会員が一致団結し、頂くものはしっかり頂くという意識を共有し、足並みをそろえて進めていきたい」と述べた。

2026年度は、一般貨物自動車運送事業と港湾運送事業にまたがる新たな許可などの制定、東京港や阪神港などでの待機時間解消と待機時間料の収受について、国土交通省物流・自動車局、港湾局に積極的に働きかけることで、実効性のある施策による課題解決を目指す。

また、横転事故防止に向け、安全輸送講習会をはじめ、新規事業者へ安全輸送のガイドライン、マニュアルを重点的に周知するなど働きかける。

役員の一部改選を行い、副部会長に北野篤氏(NX日本通運門司海運支店)、鈴木邦彦氏(国際コンテナ輸送)、加瀬澤正義氏(鈴与自動車運送)がそれぞれ就いた。

27年度の総会開催地も承認され、大阪府に決定した。

(園川萌子)

## NX総研・26年貨物輸送見通し

## 外貿コンテナの輸出を上方修正

## 3年ぶりプラス、輸入は引き下げ

NX総合研究所が発表した「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0.6%増となる見通しを示した。4月の前回予想から1.7ポイント引き上げており、小幅ではあるものの、3年ぶりのプラスに転換する見込みだ。1～3月期は前年からの反動増もあり前期(0.1%減)から3%台のプラスに転じた。ただ、中東・イラン情勢悪化の長期化などにより伸び率は下振れする可能性もはらんでいるという。輸入は2.7%増と前回発表時から0.1ポイント下方修正したが、3年連続のプラスを予想。消費財・生産財とも増加基調を維持し、伸び率も前年の2.4%増を超える荷動きを想定している。

今回公表された改訂は4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14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26年(1～12月)の輸出は前年比0.6%増の476.2万TEU(上期:234.2万TEU/1.1%増、下期:242.0万TEU/0.1%増)を見込む。前回予想は1.1%減だったため、上方修正されており、3年ぶりのプラス転換を見込む。

建設機械・産業機械などの一般機械や機械部品は、海外設備投資需要が広がり欠け、小幅な増加にとどまる見通し。自動車関連は海外自動車・EV市場の減速・競争激化が続く中で、引き続き低調な荷動きになると予想する。日系製造業のEVシフト対応遅れの挽回や、HV・PHVによる代替・リカバーは限定的とみる。

貨物量は前年よりも増えるものの、コロナ禍前の19年度の水準を5%近く下回る見通し。また、中東・イラン情勢悪化の長期化や、中国のレアアース

などの重要物資の対日輸出規制強化を受け、輸出企業の工場生産縮小・停止の動きが広がると、伸び率は下振れ・前年度水準割れの可能性もある。

輸入をみると、26年(1～12月)は2.7%増の749.5万TEU(上期:369.0万TEU/2.5%増、下期:380.5万TEU/3.0%増)を想定する。前回予想は2.8%増だったため下方修正されたものの、3年連続のプラスを見込む。

1～3月期は前期(1.7%増)からプラス幅が拡大し、3%台の増加を示した。

食料品・衣類などの消費財は、下期から物価上昇圧力が徐々に緩和・一巡し、円安の是正・揺り戻しが緩やかに進む中で、個人消費の回復基

調が継続し、増勢を維持する見込み。

生産用部品・部材類や機械類などの生産財は生産拠点の国内回帰、国内生産拠点の整備・稼働や、代替調達先の確保を含む調達先の分散・多元化が進み、堅調な荷動きとなる見通しだ。

中国の経済減速・内需不振が長期化する中で、中国の過剰生産・デフレ輸出による中国・アジアからの低価格品の流入増も続き、「前年度以上の水準の伸びが見込まれる」という。

26年(1～12月)の輸出入合計は1.9%増の1225.8万TEU(上期:603.2万TEU/1.9%増、下期:622.5万TEU/1.8%増)と、前回発表時の1.3%増から0.6ポイント引き上げた。

## 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 | 11,861<br>( 1.9) | 5,917<br>( 2.2)  | 6,113<br>( 0.7) | 12,031<br>( 1.4) | 6,032<br>( 1.9) | 6,225<br>( 1.8) | 12,258<br>( 1.9) |
| 輸出 | 4,738<br>( △0.8) | 2,316<br>( △0.4) | 2,418<br>( 0.2) | 4,734<br>( △0.1) | 2,342<br>( 1.1) | 2,420<br>( 0.1) | 4,762<br>( 0.6)  |
| 輸入 | 7,122<br>( 3.9)  | 3,601<br>( 3.9)  | 3,696<br>( 1.1) | 7,297<br>( 2.4)  | 3,690<br>( 2.5) | 3,805<br>( 3.0) | 7,495<br>( 2.7)  |

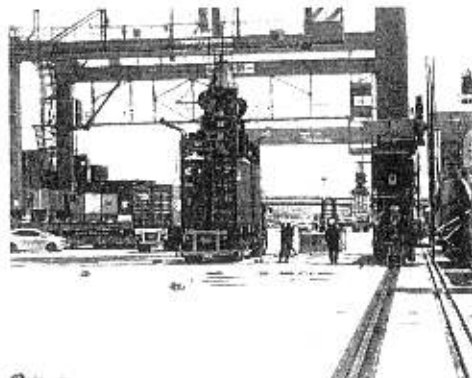
- 注) 1. 主要8港(東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港)における外貿コンテナ貨物量の合計である。  
2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で88.1%、輸入で87.3%であった(2024年)。  
3. 2025年度まで各港港湾管理者資料による実績値。  
4. 暗数の関係などで合計が合わない場合がある。

# 国交省、港湾技術開発制度の公募開始

## 「船内荷役の労働環境改善」を追加

「ヒトを支援するAIターミナル」を深化させるために2023年度に創設した「港湾技術開発制度」について、国土交通省港湾局が15日、4回目となる公募を開始した。港湾の生産性向上と労働環境改善に向けて民間企業の技術開発を支援するもので、今年度から新たに「船内荷役における労働環境改善」に関する技術開発をテーマに加え、ラッシングなど屋外作業の環境改善につながる技術の開発を目指す。応募は8月19日まで受け付ける。船内作業は長年の経験や訓練で培われた高度な技術が求められるケースも多く、労働環境の改善につながる「新技術」についてどのような提案があるのか注目される。

コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加に対応するため、世界のコンテナターミナル（CT）では自動化やICT技術により、高効率なCTの構築が加速的に進展している。また、日本では近年、労働者人口の減少や高齢化の進行で、港湾労働者不足が懸念されており、港湾労働



の将来の担い手の確保のためにも労働環境の改善が急務な状況だ。

こうした中、国交省港湾局は港湾技術開発制度を創設。港湾分野の生産性向上や労働環境改善につながるテーマを設定し、技術開発を公募してきた。これまで10件（初回：6件、第2回：1件、第3回：3件）が採択され、25年度末までに6件の案件が終了している。

今回の公募では、①ターミナルオペレーションの高度化②荷役機械の高度化③ターミナル内のコンテナ輸送の高度化④港湾労働者の安全性や作業効率の向上⑤船内荷役における労働環境改善——という技術開発

テーマを設定した。

船内荷役に関しては、今年度の行政事業レビューの「公開プロセス」で外部有識者から意見を聴取した際に、技術開発が進んでいないことから新たにテーマに加える予定であることが明かされていた。

国交省によると、「船内荷役における労働環境改善」では、ラッシングやスタッピングコーン脱着作業といった、屋外における船内での荷役作業の労働環境改善につながる技術の開発を行うという。

技術開発の実施期間は原則3年以内。1課題あたりの各年度の支援額は上限1億5000万円（消費税込み）を上限とする。契約形態は単年度毎の委託契約で、複数年度にわたる技術開発課題でも毎年度、評価を実施し、その結果によって継続の可否を判断する。

公募の締め切り後は8月中旬に書面審査結果を通知。8月下旬（予定）のヒアリング審査を経て、9月中旬に技術開発課題を採択する。

# 物流政策関係者会議が発足

## 労働力消滅危機 解決に先べん

国土交通省は14日、トラック適正化2法に基づく施策の推進に向け、関係省庁、トラック運送業界労使などで構成する物流政策推進関係者会議(関係者会議、岡野まさ子議長、国交省大臣官房総括審議官)を立ち上げた。全日本トラック協会(寺岡洋一会長)の坂本克己最高顧問が「ドライバーに誇りと自信を持ってもらえる業界にすることが同法の趣旨」と強調。「世界に冠たる質の高い物流の実現とともに、次世代の労働力が消滅危機にある社会問題解決に先べんをつける。国益の観点で政官労使で取り組んでほしい」と力を込めた。(田中信也)

## 「ドライバーの幸せ」追求

適正化2法のうちの適正化体制整備推進法に基づき、会議は、物流施策の総合的かつ集中的な推進を図るため「物流の革新に関する関係閣僚会議(閣僚会議)」を発展的に改組し、2026年3月に関係閣僚クラスで構成する「物流政策推進会議(推進会議)」を立ち上げた。同会議で関係者会議の設置が了承された。

国交省大臣官房総括審議

官が議長、農林水産省大臣官房総括審議官(新事業・食品産業)と経済産業省大臣官房商務・サービス審議官が副議長を務め、政府側は公正取引委員会事務総局長、経済取引局長、警察庁交通局長、消費者庁次長、厚生労働省労働基準局長、中小企業庁次長、国交省道路局長、環境省水・大気環境局長で構成する。

業界からは、全ト協の坂



本氏と寺岡会長、運輸労連

の成田幸隆委員長がメンバーとなった。オブザーバーとして、日本物流団体連合会(長澤仁志会長)、交運労協(池之谷潤議長)、経団連(筒井義信会長)、日本商工会議所(小林健会

頭)が名を連ねる。

14日の初会合で、国交省の加藤竜祥大臣政務官が「物流効率化や商慣習の見直しなどの施策の推進に最も重要な役割を担うのが適正化2法であり、同法に基づく事業許可更新制度や適正原価の導入に向け、物流の現場を熟知した皆さんによる実りある議論が行われることを期待する」と述べた。

続いて、適正化2法成立の立役者である坂本氏があいさつに立ち、憲法13条で定める「幸福追求権」に基づき「ドライバーの幸せ」を追求することが主眼であることを説明。その上で

「ドライバーに誇りと自信を持ってもらえる業界にする」と全ト協の坂本最高顧問

「ドライバーの経済的・社会的地域の向上はとにかく給料を上げることだ」と主張した。

さらに「非正規雇用が約2100万人を数え、次世代の労働力を再生産できない深刻な事態」と問題を提起。「こうした大きな社会問題の解決に向け、まずはドライバーから始めたい」として、大局に立った検討の必要性を訴えた。

議事では、適正化2法と「新物流2法」の施行状況、適正原価制度の施行に向けた今後の対応、総合物流施策大綱を踏まえた施策の進め方について、木村大臣官房審議官(物流・自動車局担当)が報告。農水省の河南健大臣官房総括審議官、経産省の井上博雄大臣官房商務・サービス審議官、厚労省の岸本武史労働基準局長が関係施策推進に注力することを約束した。



## 官民投資ロードマップ「港湾荷役機械」

## 国内生産体制強化で低コスト化へ

## 日本成長戦略本部が正式決定

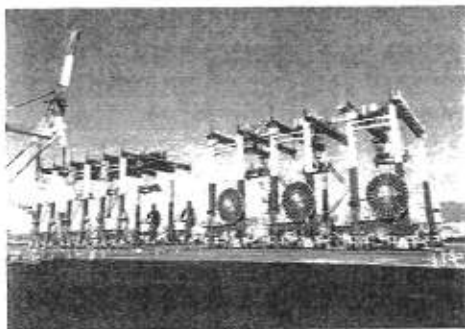
日本成長戦略本部（本部長：高市早苗首相）が21日、戦略17分野の主要な製品・技術などの「官民投資ロードマップ」を決定した。「港湾ロジスティクス」では、「港湾荷役機械」「サイバーポート（港湾物流DX）」「次世代型倉庫」が選定されており、このうち港湾荷役機械では国内生産機能を強化して供給体制の強化と低コスト化を図る。また、国内港湾で自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を促進し、労働環境の改善や生産性を向上。将来にわたって強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図っていく。一方、同日に閣議決定された「日本成長戦略」では、戦略分野を中心に官民連携の危機管理投資・成長投資を徹底する方針が盛り込まれた。

「日本成長戦略」は、同日に閣議決定された「骨太の方針2026」で掲げられた成長を実現するための分野別の施策・実行計画。政府は昨年11月、「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野として17を選定し、所管する省庁がワーキンググループ（WG）を設置して官民投資などについて検討してきた。

その一つとなった「港湾ロジスティクス」では、国土交通省港湾局が、金子恭之大臣が座長を務め、有識者などで構成されるWGを今年1月に立ち上げ、戦略分野の中で官民投資を優先的に支援するべき62の製品・技術のうち、港湾ロジに関する「港湾荷役機械」「サイバーポート（港湾物流DX）」「次世代型倉庫」の「官民投資ロードマップ」について検討を行っていた。

正式に決定された官民投資ロードマップをみると、港湾荷役機械では、国内市場を維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に、年間で約200～300億円の国外市場の拡大を目指す。これにより、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。

「達成すべき戦略的な目標」として、



国内生産機能を強化して供給体制の強化・低コスト化を図る。加えて、ISOでの自動化コンテナターミナル（CT）の国際標準化に向けた動向に対して、同盟国や同志国との連携を図りながら日本企業の強みを活かした標準化を推進。国内港湾では自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を促進し、労働環境の改善や生産性の向上によって将来にわたって強靱かつ持続的なサプライチェーンを維持する。

講じるべき政策パッケージをみると、「港湾技術開発制度」による研究支援のほか、生産ライン、出荷岸壁や製品運搬船など、生産機能の強化に必要な設備投資を支援。自動化・遠隔操作化荷役機械の導入補助、港湾荷役機械への投資に対する無利子資金貸

付など、導入のための支援も行う。

さらに、国際コンテナ戦略港湾の機能強化を通じて需要を創出。CTの利便性向上、ターミナル運営の一体化や港湾運営会社の役割の拡大などにも取り組む。

投資額は40年度までで4000億円と想定。投資による経済波及効果は1兆円とみている。

このほか、▽サイバーポート（港湾物流DX）＝投資額：2000億円・経済波及効果：4000億円▽次世代型倉庫＝投資額：6000億円・経済波及効果：1.4兆円——と想定している。

日本成長戦略では、官民投資ロードマップについて、「絵に描いた餅に終わらせないためのさらなる改善を前提」としている。誰が、何を、いつまでにといった“5W1H”を念頭に置いた上で、今後の概算要求段階を含めた予算編成過程などで、複数年にわたる施策の具体化と施策の実行状況や技術の開発動向などを踏まえたブラッシュアップや見直しを行う「PDCAメカニズム」を、日本成長戦略会議の下で定期的に繰り返していくという。

# コンテナ「降ろし取り」 ゲート前待機削減も普及には課題も

## 運輸総研がシンポ「港湾の標準へ」

運輸総合研究所は21日、都内で第2回「物流シンポジウム—コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化—」を開き、主に「降ろし取り」による港湾物流の効率化について議論を深めた。降ろし取りは、ゲート前待機時間の短縮や車両の稼働率向上などのメリットがある一方、普及にはターミナル側のシステム改修などの費用負担やスペースの確保、安全面、情報共有など課題が多いことも指摘された。また、東京港・大井埠頭のような再編を契機とした降ろし取りの導入や、新・港湾情報システム「CONPAS」での機能実装を「検討してはどうか」などの声もあがった。

運輸総合研究所の宿利正史会長の挨拶に続き、辻本秀行研究員が港湾物流の効率化に向けてコンテナターミナル(CT)で「降ろし取り」の普及を目指すための「コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言」について報告した。

トラックのゲート前の長時間待機などが課題となる中、東京港・中防外Y2ターミナルをモデルに、降ろし取り(1回のCTへの入場につき搬入・搬出の2本の作業を行うこと)の実施率を現状よりも10ポイント上積みしてシミュレーションした結果、1コンテナ当たりのターンタイム(並び始めからゲートアウトまでの総待機・滞留時間)が7.4%削減されることなどが判明したという。

こうした報告を受け、パネルディスカッションでは、加藤浩徳氏(東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授、運輸総合研究所研究アドバイザー)をモデレーターに、今井久氏(オーシャン・ネットワーク・エクスプレス・ジャパンP&N本部港湾部部長)、岩戸和寛氏(東京都トラック協会海上コンテナ専門部会副部会長)、渋谷実氏(ダイトコーポ



パネルディスカッションの様子

レーションターミナル事業部大井事業所所長)、西村海知氏(国土交通省港湾局港湾経済課港湾物流戦略室課長補佐)、和田武氏(国際フレイトフォワードーズ協会国際交流委員会委員長)、大森孝生氏(運輸総合研究所特任研究員)がパネリストとして登場。▽「降ろし取り」によるコンテナターミナルの効率化▽陸海の情報連携とCONPASの活用▽日本の港湾の将来像と再編の戦略的活用——をテーマに議論を深めた。

渋谷氏は2015年から東京港・大井ターミナルで実施している降ろし取りについて、「事前申し込みを通じて手作業で集計している。TOSとの連携を検討しているが、システムの構築などで高額の費用がかかるため、なかなか導入には至っていない。他ターミナルでも(同様の課題があり)導入に

至っていないのではないか」と説明。例えば、インセンティブ制度の導入など「降ろし取りを導入するためのハードルを下げる必要があるのでは」と提案した。

今井氏は「船会社が一般的に港湾に求めるものは本船の停泊時間をどれだけ短縮できるか」と説明。降ろし取りだけでなく、本船の停泊時間の短縮につながる取り組みに対しては歓迎の意思を示した。

和田氏は海側と陸側での情報共有の必要性を指摘。「降ろし取りができるチャンスがあっても情報がバラバラのためできないのは残念」とし、関係者が同じ土俵に立ったプラットフォームを構築すべきとの考えを示した。また、大井埠頭の再編を機に、「降ろし取りが日本の港湾の標準になるよう我々も積極的に関わっていききたい」と語った。

このほか、「新・港湾情報システム「CONPAS」への降ろし取り機能の実装も必要ではないか」といった声もあがったほか、降ろし取り以外にもターミナルにトラックが集中するピークとオフピークの平準化に向けた取り組みの必要性を指摘する意見もあがった。

# 横浜・神戸港で輸出入額が過去最高

## 5大港、上半期の貿易概況

国内主要5港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸港）の輸出入額が軒並み増加している。各税関がまとめた2026年上半年（1～6月）の貿易概況（速報）によると、横浜港と名古屋港、神戸港の輸出入額が、いずれも1979年以降の半期別で過去最高を記録。東京港の輸入額、大阪港の輸出額も過去最大となった。世界的な半導体関連需要の拡大や円安などが全体を押し上げたとみられる。

港別にみると、東京港は輸出が前年同期比10.7%増の4兆2815億円、輸入は9.2%増の9兆2152億円。国・地域別では、対米国は輸出：7.2%減・9383億円／輸入：5.3%増・8119億円、対EUは輸出：12.1%増・5028億円／輸入：4.3%増・9886億円、対中国は輸出：19.4%増・1兆0266億円／輸入：7.9%増・3兆8211億円。半導体等製造装置などの減少により、米国向けの輸出入額は3期連続で前年同期を下回った。

横浜港は輸出が12.9%増の4兆8678億円、輸入は15.7%増の3兆7550億円といずれも3期連続で増加した。輸出入ともに、金属鉱・くず（輸出：80.7%増／輸入：2.4倍）が過去最高を記録している。

対米国は輸出：15.3%増・7280億円／輸入：46.2%増・3476億円、対EUは輸出：31.9%増・3452億円／輸入：0.4%増・4401億円、対中国は輸出：22.2%増・1兆0854億円／輸入：27.3%増・1兆1777億円。このうちEUからの輸入額、中国の輸出入額と輸入額が過去最大だった。

名古屋港は輸出が5.8%増の8兆5375億円、輸入は9.6%増の4兆

輸出入額増減率（26年1～6月）

|      | 輸出    | 輸入    |
|------|-------|-------|
| 東京港  | 10.7% | 9.2%  |
| 横浜港  | 12.9% | 15.7% |
| 名古屋港 | 5.8%  | 9.6%  |
| 大阪港  | 34.9% | 11.0% |
| 神戸港  | 7.2%  | 8.6%  |

（対前年同期比）

2887億円と、それぞれ2期ぶりに増加した。差引額は2.2%増の4兆2488億円と、上半期としては最大の黒字を計上。輸出は重電機器（23.0%増）、輸入では絶縁電線および絶縁ケーブル（15.4%増）が過去最高額だった。

対米国は輸出：5.9%増・1兆7575億円／輸入：24.2%増・3101億円、対EUは輸出：19.3%増・1兆1663億円／輸入：3.7%減・1705億円、対中国は輸出：10.7%増・1兆0809億円／輸入：20.4%増・1兆5694億円。

大阪港は輸出が34.9%増の3兆0299億円、輸入は10.0%増の3兆5309億円と、それぞれ5期連続で前年同期を上回った。主要品目をみると、半導体等電子部品の輸出入額が2.8倍に増えている。対米国は輸出：3.2%増・3482億円／輸入：6.4%増・1288億円、対EUは輸出：15.9%増・2074億円／輸入：0.5%増・1357

億円、対中国は輸出：62.1%増・1兆0093億円／輸入：11.2%増・1兆9204億円。EUからの輸入額が、わずかとはいえ2期ぶりに増加した。

神戸港は輸出が7.2%増の3兆9435億円と3期連続、輸入は8.6%増の2兆6475億円と4期連続で伸長した。対米国は輸出：0.4%減・7293億円／輸入：14.2%増・2460億円、対EUは輸出：17.4%増・4385億円／輸入：0.9%減・4408億円、対中国は輸出：14.9%増・8669億円／輸入：17.5%増・7587億円。対中国について、輸出は上半期として、輸入は全体を通じて過去最大だった。

同時に公表された各港の6月単月の貿易概況（速報値）は、▽東京港＝輸出：前年同月比14.5%増・7649億円／輸入：16.0%増・1兆6734億円▽横浜港＝輸出：15.7%増・9122億円／輸入：14.3%増・6777億円▽名古屋港＝輸出：16.1%増・1兆5687億円／輸入：26.8%増・7897億円▽大阪港＝輸出：43.8%増・5769億円／輸入：24.6%増・6440億円▽神戸港＝輸出：10.9%増・6983億円／輸入：12.1%増・4816億円——となっている。



# 適正原価設定へ初会合

## 国交省方針 算定式・単価を提示



委員・専門委員から「ドライバーの給与水準向上への担保」などの意見が上がる

国土交通省は17日、適正原価の設定に向けた有識者検討会(山内弘隆委員長、一橋大学名誉教授)を立ち上げ、トラック運送事業者の総労働時間や総走行距離などから算出する算定式を示すとともに「時間当たりの固定費や1.5当たりの変動費」などの単価を地域、トラック適正化2法(トラック新法)に基づき、2028年度までに義務規定として導入する適正原価の設定に向け、学識経験者、国交、農林水産、経済産業の各省の担当審議官を委員、全日本トラック協会の寺岡洋一会長と馬渡雅敏副会長、運輸労連の成田幸隆委員長、交通労連の織田正弘委員長を専門委員とする有識者検討会の初会合を開

### 提言案 12月に取りまとめ

車種、車格ごとに示す方針を打ち出した。トラック労働、荷主など関係者への意見聴取を経て、制度設計に向け、事業種別や車型・車種・地域の単位といった個別論点について検討。12月に提言案として取りまとめる。(田中信也)

催。キックオフに当たり、国交省物流・自動車局の指田徹貨物流通事業課長が適正原価の設定に向けた論点を提示した。

適正原価について、トラック事業者がこれを下回る運賃・料金の収受を継続的行った場合には法律違反となり、事業許可更新の要件となることも踏まえるとして「事業を法令にのっとり適正に運営するために最低限必要となる原価」と解説。加えて、適正原価の制度化により、運賃・料金のダンピングを行う事業者の退出を促す必要があることから「安全投資や人件費などの適正な水準が確保され、かつさらなるコスト削減を行った場合に、法令にのっとり適正な事業運営に支障が生じることとなる程度」の水準に設定する必要性に言及した。

また、適正原価には適正な利潤(事業報酬)は含まれないため、実際に荷主から収受すべき運賃・料金は「適正原価に適正な利潤を上乗せした水準となる」との考え方を示した。

適正原価の設定期間の考え方については、個別の運送契約で収受した運賃・料金がこれを下回ったとしても、直ちに違法とならないものの、こうした取引が継続

### 「モデル運賃表」別途示す

一方、標準的運賃が荷主との運賃交渉の参考指標として活用されている状況を踏まえ、トラック事業者が参考にできるシンプルな内容の「モデル運賃表」などを別途示す必要性にも言及した。

こうした考え方にに基づき、適正原価の告示について、事業者の総労働時間や総走行距離などを代入して適正原価を計算できる算定式を示すとともに、時間当たり固定費やキロ当たり変動費などの単価について、地域、車種・車格ごとに別途提示する方針を示した。

さらに、適正原価の構成要素として、運賃原価の固定費・変動費、料金原価に分けて整理。適正原価で変動費として新たに定められる「輸送の安全確保のた

継続され「一定期間、運賃・料金が下回る状態が認められる場合には違法となる」と整理した。

これらの考え方を踏まえ、適正原価制度は、トラック事業者・荷主による円滑な対話を担保するため、基本的には「標準的運賃」を踏襲した設計とする一方、標準的運賃で取引実態と著しい乖離がある前提条件の見直しや、事業者と荷主双方の物流効率化のインセンティブを損なわないように、必要な経費に関して、法令の順守に必要な点検・車検費、講習費用などに加えて、任意保険、ドライバー・デジタルタコグラフの導入など安全確保に欠かせない費用、「事業継続に必要な不可欠な投資の原資」については「人材確保・育成や労働環境改善、事業継続計画に関する投資」が、それぞれ含まれると整理した。

これらの基本的な方向性をベースに①事業種別②車型・車種の単位③地域の単位④実車率・回送料金の扱い⑤物流効率化のインセンティブ⑥物流変動への対応・改定の頻度の運用(実務面での対応、ドライバーへの適正な賃金の支払い、原価の算定期間)——などについての論点を示した。

委員・専門委員からは「ドライバーの給与水準向上への担保」「荷主荷運賃設定の是非」「標準的運賃からの移行に伴う下限運賃固定化防止の対応」などの意見が上がった。

有識者検討会は今後、5回程度開催。今回提示した基本的な方向性や主な論点を中心に8、9月に関係者ヒアリングを行い、有識者検討会の会合で適正原価の制度設計・運用について議論。10月に開催予定の会合から論点整理に着手し、12月の最終会合で提言案を取りまとめ、成案の上、運輸審議会に諮問する。



厚労省公表「過労死など労災補償」

運送業、脳心疾患で最多

脳・心臓疾患の労災請求件数  
上位10業種・職種

|    | 業 種            | 件数  | 職 種         | 件数  |
|----|----------------|-----|-------------|-----|
| 1  | 道路貨物運送業        | 179 | 自動車運転従事者    | 215 |
| 2  | その他の事業サービス業    | 118 | 建設従事者       | 78  |
| 3  | 社会保険・社会福祉・介護事業 | 73  | 一般事務従事者     | 70  |
| 4  | 総合工事業          | 66  | その他の保安職業従事者 | 67  |
| 5  | 職別工事業          | 65  | 商品販売従事者     | 67  |
| 6  | 飲食店            | 58  | 営業職業従事者     | 66  |
| 7  | 各種商品小売業        | 45  | 運搬従事者       | 53  |
| 8  | 道路旅客運送業        | 39  | 介護サービス職業従事者 | 46  |
| 9  | 情報サービス業        | 37  | 清掃従事者       | 44  |
| 10 | 医療業            | 35  | 飲食物調理従事者    | 42  |

(注) 職別工事業は設備工事業を、建設従事者は建設躯体(くたい)工事従事者をそれぞれ除く

運転従事者も 職種別

厚生労働省が15日公表した2025年度の「過労死等」の労災補償状況によると、業務災害に関わる脳・心臓疾患の労災請求件数と支給決定件数で最大の業種

が道路貨物運送業、職種は自動車運転従事者だった。全産業の請求件数は前年度比21・7%増の1254件、支給決定件数は9・9%減の217件で、このうち道路貨物運送業は、請求が全体の14・2%に当たる179件、支給決定では23%の50件。職種別の自動車運転従事者では、請求が17・1%の215件、支給決定は24・4%の53件となった。

請求件数の多い業種を見ると、2位がサービス業、3位は社会保険・社会福祉・介護事業となり、サービス業は全体の9・4%となる118件、介護事業は5・8%の73件だった。支給決定件数では、2位のサービス業が6・9%の15件、3位の飲食店は5・9%の58件、支給決定件数は2・4%増の108件だった。それらのうち自殺は請求件数で6・4%増の215件、支給決定件数は13・6%減の76件となった。脳・心臓疾患での死亡による請求は、18・8%増の303件で、支給決定件数は横ばいの67件だった。

過重労働による労働災害の認定は、脳・心臓疾患では発症前1カ月間の時間外は休日労働が100時間超、もしくは発症前2ヶ月間の平均時間外労働時間が80時間超であることが認定基準となる。

(佐々木健)

# 物流担い手確保・育成

## 政府、骨太方針決定

### 自動運転対応 法令見直し

政府は21日、2026年度の経済財政運営と改革の基本方針(骨太の方針)を閣議決定した。高市早苗首相が経済政策の基本理念に掲げる「責任ある積極財政」に基づき、危機管理投資や成長投資のための施策を全面に押し出している。

(田中信也)

### 危機管理や成長へ投資

交通・物流に関しては、成長投資を支える基盤であり、国土軸となる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港などのネットワークの早期整備・活用を推進。併せて、渋滞対策、モーターコネクトの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化を進め、担い手

の確保・育成に取り組む。具体的には、成田空港の機能強化、道路・鉄道アクセス整備、周辺の産業集積、農林水産物輸出拠点化を府省庁横断的に推進。そのほか、陸海空の新モーターシフトや中継輸送、自動物流道路の推進といった物流効率化、脱炭素化などを加速させる、としている。

また、規制改革を通じて自動運転社会の早期実現と移動の足不足の解消に取り組む。安全・安心の確保や適切な労働環境の確保を前提に、諸外国の事例・各地域のニーズを踏まえて必要な施策を進め、関連法令の見直しなどを行う。

経済安全保障の強化では、懸念されるあらゆる事は、懸念されるあらゆる事

態を念頭に、エネルギー、食料・医薬品・医療機器、生活必需品など国民生活・産業活動の維持に必要な物資、海上輸送の物流も含めた社会インフラ基盤について、包括的なアプローチでリスクを総点検。その結果、明らかとなったぜい弱性を解消するための措置を講じる。

また、日本のサプライチェーン(供給網)・製造基盤を上流から下流まで強じん化するため、汎用品も含む重要な基盤的物資や、将来重要性がさらに高まる物資を支える部素材、資源循環などへ支援対象を拡大するとともに、包括的な取り組みを進める。経済合理性に委ねると安定供給確保が困難になる領域については、国によるさらなる支援の方策についても検討する。

方針案を議論した同日の経済財政諮問会議で、高市氏は「27年度を『責任ある積極財政元年』として、骨太方針を速やかに実行に移していく」と述べた。

# 大型車 絶えぬ重量超過

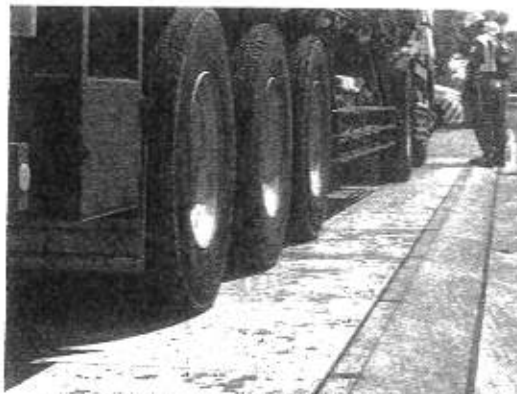
## 運送事業者に荷主の圧力

### 運転手不足、運賃上がらず

法令の重量制限を超えた大型車両の違反走行が後を絶たない。国道だけで年間14万回以上、事故や道路損傷の恐れがある。同年度内に取り締まりを強化するが、荷主に荷主側の圧力もあるとみられ、官民を悩ませる対策が欠かせない。

### 国、取り締まり強める

大型トレーラーの荷台に積まれた巨大な赤いクレーン車。中口本高道路(NEXCO中口本)などは8月、名古屋高速道路で大型車両を無許可で走らせたとして運行会社と別件運転手を道路法違反の疑いで刑事告発した。車両の重量は58・



全国各地で車両の重量を測定するなど取り締まりも強化している(2025年9月、兵庫県明石市)

#### 警告発出基準の見直し後のイメージ (無許可の場合)

|     | 違反数 | 累積 |
|-----|-----|----|
| 4月  | 1回  | 1回 |
| 5   | 0   | 1  |
| 6   | 3   | 4  |
| 7   | 4   | 8  |
| 8   | 6   | 14 |
| 9   | 3   | 17 |
| 10  | 2   | 19 |
| 11  | ↑   | 20 |
| ... |     |    |
| ... |     |    |

異種罰則を3カ月から2年に  
(注)取材に基づく

な違反者には100万円以下の罰金が科せられる。だが、国土交通省によると、重量超過した車両の走行は2021〜23年度に直轄国道だけで年14万15万回確認された。傾向は24年度以降も変わらないという。違反車両を運行していた事業者も23年度に約9000あり、うち半数以上が一度も許可を受けていなかった。

トレーラーなどの車軸「警告発出のハードルも下げた。無許可車両に関する刑罰は3カ月経過でリセット

にかかる重量が10トンから20トンに増える。道路橋にかかる負担は4000トンになる。この試算がある。違反走行を見逃せば重大な事故や道路の劣化につながる恐れはない。国は事態を重くみて、取り締まりを強化する方針を決めた。道路法に基づき規定を改め、年度内に各地方整備局に通知を出す。

23年には荷主と運送事業者の取引を監視する「トラックGメン」も創設した。事業者向けの通達を所管する国土交通省は、荷主らによる違反行為の指示が疑われる場合、国が荷主に直接働きかけや要請、勧告を行う。

それでも違反走行が後を絶たない背景に「24年問題」がある。同年4月にトラック運転手の残業規制が強化され、人手不足が深刻化した。東日本で強化していく必要がある。ある事業者は「運転手」の人員数が高騰し、1台に少しでも多くの荷物を積み込まないと利益を確保できなくなった」と明かす。

国土交通省はこれまで違反走行の抑止を図ってきた。22年度にオンラインで経路の確認をすれば通行できる「特殊車両通行確認制度」を導入。平均で30日程度かかっていた手続きを即時可能にした。

国土交通省は25年8〜9月にトラック事業者を対象にした実態調査で「荷主側が運賃を上げないから運送事業者にしわ寄せが行く」「交渉に行くと荷主から契約を解除・打ち切られるリスクがある」などの声が上がった。

また、国土交通省は23年度に約9000あり、うち半数以上が一度も許可を受けていなかった。

また、国土交通省は23年度に約9000あり、うち半数以上が一度も許可を受けていなかった。

また、国土交通省は23年度に約9000あり、うち半数以上が一度も許可を受けていなかった。

また、国土交通省は23年度に約9000あり、うち半数以上が一度も許可を受けていなかった。

## 戦略産業クラスター計画の素案

## 九州が「港湾ロジスティクス」選択

## 横浜市は地域計画に盛り込む方針

強い地域経済の構築に向けて、政府はこのほど「地域未来戦略」を閣議決定したが、産業クラスターの形成に伴う高付加価値型の創出に向けた各地方の「戦略産業クラスター計画」の素案をみると、日本成長戦略で掲げられた17の戦略分野のうち「港湾ロジスティクス」を選択したのは九州地域のみだった。一方で、都道府県や政令指定都市が策定する「地域産業クラスター計画」に関しては、横浜市が港湾ロジを選択する方針を示している。今後国が計画を認めれば、実行に向けた支援が受けられる見込みであることから、各地の計画内容について注目が集まっている。

21日に閣議決定された「地域未来戦略」（計画期間：2030年度まで）は、強い地域経済の構築に向けて、同日に閣議決定された「日本成長戦略」との連携のもと、大規模な投資を呼び込み、各地に産業クラスターを戦略的に形成することを目標とする。地方の大きな伸びしろである、多様で魅力ある地域資源を最大限に活用し、地場産業を含む地域の産業や経済の持続的な成長を図る。

具体的な施策の一つとして、産業クラスターの形成によって高付加価値型産業を創出するため、「戦略産業クラスター計画」「地域産業クラスター計画」「地場産業成長プラン」という3つの計画を作成。それぞれの特性や課題に応じた支援策を講じることにしている。

「戦略産業クラスター計画」は、17の戦略分野に関連する企業の大規模投資を起点として形成される産業クラスターの計画。経済産業省の各地方経済産業局が中心となり、自治体や経済団体、民間企業、有識者などと構成する検討会で素案を作る。これをもとに、都道府県は候補プロジェクト案件を国に提案し、それを踏まえて



国が正式に策定する。

一方、「地域産業クラスター計画」は、国の確認を得た上で都道府県・政令指定都市が策定するもの。この中で、注力する産業領域分野が特定される。「地場産業成長プラン」は、市町村または都道府県が、地域資源を最大限活用する地場産業を含む地域の産業について、付加価値向上や販路拡大を目指して策定する。

このうち「戦略産業クラスター計画」は、これまでに各地方の素案が公表されている。それをみると、「港湾ロジ」を選択しているのは九州地域の計画のみだった。

素案では、モーダルシフトの受け皿としてフェリー・RO-RO船が注目される一方で、半導体や自動車などで世界的なサプライチェーンが形成され、全国

の原木輸出货量でも7割強を占める九州の港湾について、「様々な貨物輸送のニーズに対し、ターミナルの利便性や容量の確保が喫緊の課題」と指摘。

加えて、港湾労働者不足によって荷役作業が遅延するケースも発生し、これに対応するため土日荷役の停止やゲートクローズといった作業時間の変更などを行う港湾もあることを踏まえ、「危機管理投資・成長投資の観点から、港湾ロジスティクス機能を強化することが必要」と強調している。

他方、横浜市は今年7月に開いた「横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会」の中で、「地域産業クラスター計画」の検討を進めていることを明らかにした。同計画で成長を促す産業は戦略17分野から選ぶことを要件としていないものの、CNP・海洋都市を目指す横浜市として、17分野から「造船」「海洋」、国際コンテナ戦略港湾である横浜港として「港湾ロジ」を選択している。

市によると、計画はすでに国に提出しているという。国から認められた後、これら産業にどのような支援が行われるのか注目が集まる。



# 日港協、船社要請前の協議開始を提案

## 年末年始荷役、組合「内部で検討」

日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の港運労使は、既報の通り27日に労使政策委員会を開催したが、この席上、日港協から組合に対して、2026年度（26年12月31日～27年1月4日、元旦除く）の年末年始例外荷役について、「船社の要請を待たずに議論を開始したい」と提案したことが明らかになった。組合側は「内部検討する」と応じており、近く基本的な対応方針やスタンスについて検討することになっている。

年末年始の港湾荷役は、船社の要望を受けて「例外措置」として行われているもの。01年に「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意が実現したのを契機に本格的に始まり、その後、毎年度、港運労使が協議した上で実施されてきた。

24年度は、組合が「若年労働者が不足しており、労働環境を整備するためにも世間並みの休みが必要だ」とし、年末年始を不稼働とする方針を決定したことから協議が長期化。日港協による再三の要請にもかかわらず、最終的には23年ぶりに年末年始荷役が途絶えた。

このため、25年度については労使とも「早い段階で結論を得る」との方針で一致。従前は船社からの要請を受

けてから始まっていた交渉を7月末から開始した。

しかし、組合側は「基本的に休む」という前年同様の基本スタンスを示すと同時に、出勤者には精励金・割増賃金を含めて500%を支給するよう要求したことから協議は難航した。

船社側が荷主への周知や配船スケジュールの変更などに要する時間を踏まえ、早い段階で結論を出すよう要請していた中、労使がギリギリの交渉を重ね、10月になって基本合意に達した。これによって2年連続の年末年始不稼働という事態は回避された。

25年度の年末年始例外荷役の合意文書（議事確認）では、従来にはなかった試みとして、対象4日間を「年

末年始休日」と規定した上で、その間、1人2日を限度として例外荷役を実施することができるとした。

一方、27日の労使政策委員会では、日港協側が「年末年始例外荷役については例年、9月ごろに船社から要請があるが、それを待つまでもなく協議を開始したい」とし、早期の協議開始を提案した。組合側は「持ち帰って検討する」と応じており、近く例外荷役に関する基本的な対応方針やスタンスについて内部検討すると見られている。

全国港湾は9月の定期大会で新年度の運動方針を決定することにしており、年末年始例外荷役についてどのようなスタンスを打ち出すのか注目されるところだ。

金子国交相

# 早期復旧へ全力

## 対策本部を設置

### 熊本地震

国土交通省は29日、熊本県熊本地方を震源とする地震に関する非常災害対策本部会議の第3回会合を開いた。金子恭之国土交通相は各局長ら同省幹部、海上保安庁、

九州地方整備局、九州道輸局などに早期の被害の全容把握などを指示。その上で、一国交省の現場力を最大限発揮し、被災者・被災地域に寄り添い、災害対応に全力で取り組む」と強調した。

28日午後4時27分ごろに震度7を観測した熊本地震の発生を受け、国交省は同対策本部会議を設け、現地の被害状況などの把握や、復旧に向けた方策の検討などを実施してきた。

29日午前10時半ごろ開かれた第3回会合で、金子国交相は被害状況の把握に向けて、海保庁の巡視船5隻、航空機1機や九州地整の防災ヘリコプターを投入していることを報告。引き続き早期の全容解明に向けて全力を挙げるよう求めた。

所管する交通インフラの復旧状況にも言及。航空については「熊本空港の復旧に努め、現在運航を再開している」と述べた。港湾については、「八代港や熊本港で施設の被害が確認された。当該施設の早期復旧に努めてほしい」と指示した。

今会合で確認した海事分野の被害は、熊本県内の一部の造船所の工場の壁のひびや、フェリー事業者の船舶の船体損傷など。フェリーに関して

## 熊本・八代両港に被害

CTIエプロン・クレーンが損傷

### 熊本地震

28日夕方に熊本県で発生した地震により、八代港・熊本港のほか、県内の水俣港・三角港・田浦港で被害が確認された。

熊本港では熊本フェリーが使用している県財産のフェリー渡橋が、着岸中の船体と接触し、先端部が損傷して使用不可となった。ガントリークレーンが損傷したほか、臨港道路で破損や亀裂が発生した。

国土交通省は、午後1時時点で八代港のくまもんポート・コンテナターミナルの岸壁エプロンなどに被害を確認。岸壁背後にも段差、液状化、陥没などがあつた。耐震強化岸壁（水深10メートル・延長180メートル）背後に延長40

メートルにわたって段差が生じていたが、29日未明に20メートルを応急復旧した。

岸壁法線や上部工に目立った異常はなく接岸可能な状態と九州地整が判断し、海保の巡視船を受け入れている。

世界CT  
運営19社

シェア5割に  
設備投資23%増

25年

英海事コンサルタンズのドナルド・リーは17日、概数・地域でコンテナターミナル（CT）を運営するグローバルターミナルオペレーター（GTO）の2025年動向調査を発表した。GTO19社の出資比率調整後の取扱量は前年比9%増の4億910万TEU。世界の港湾コンテナ取扱量は占めるシェアは、24年の49%が60%に拡大した。好調な業績を背景に、調査対象企業の設備投資額も23%増加した。

世界全体の港湾コンテナ取扱量は7%増の9億9400万TEUだった。続く中でも堅調に推移。

| 順位       | 企業           | 取扱量   | 前年比  | 世界シェア |
|----------|--------------|-------|------|-------|
| 1位       | PSAインターナショナル | 69.9  | 5.3% | 7.0%  |
| 2        | 中国招商局港口      | 66    | 7.8  | 6.6   |
| 3        | APMターミナルズ    | 59.3  | 11.4 | 6.0   |
| 4        | COSCOグループ    | 58.2  | 7.3  | 5.9   |
| 5        | MSCグループ      | 51.1  | 14.8 | 5.1   |
| 6        | DPワールド       | 49.4  | 11.6 | 5.0   |
| 7        | ハチソンボーツ      | 46.9  | 1.5  | 4.7   |
| 上位7社合計   |              | 401   | 8.3  | 40.3  |
| 他のGTO    |              | 95.1  | 11.3 | 9.6   |
| GTO19社合計 |              | 496.1 | 8.9  | 49.9  |

（出所）ドナルド・リー。数値は出資比率調整後ベース

GTOの伸び率は世界全体を2倍以上回り、8社が2桁成長を達成した。

新開闢発案作は能力純増分の23%を占める要通

GTOの25年取り扱い量は表の通り。首位はGM、印タマ、ハバックロイド系のハンサラインターミナルで、5%増の690万TEU。2位は中国招商局、APMターミナルズ（APMT）、COSCOグループ、MSCハンシンボーツの順。Aリーは、船主系の同社は自社貨物を確保しやすい、新開闢で優位にあると分析している。

1990年代後半から2000年代初頭の港湾区画化で安定された長期運賃権は更新期を迎えつつあり、各社は港湾当局との調整を前倒ししている。M&A（合併・買収）も活発だが、投資規制の強化が大型案件の障壁となり、MSC終了と米アマゾン・ロジスティクスによるハンシンボーツの買収など一部買収が含まれる。

値には一部買収が含まれる。買収案件があるため、数値と予測する。共同出資と米アマゾン・ロジスティクスによるハンシンボーツの買収など一部買収が含まれる。

# 郵船が一転最終増益

## コンテナ船運賃、想定超え

今 期

日本郵船は30日、2027年3月期の連結純利益が前期比13%増の2400億円になる見通しだ

と発表した。8%減の1950億円とする従来予想から一転増益となる。日用品などを運ぶコンテナ

船の運賃が想定を上回って推移することが大きい。

売上高は19%増の2兆8810億円、経常利益は18%増の2500億円と従来よりそれぞれ2760億円、650億円上振れた。

トランプ米政権の代替関税が7月下旬に期限切れとなるのを見据えて、新たな関税を警戒した「駆け込み輸送」が急増した。年末商戦向けの出

荷が前倒しされ、コンテナ貨物の需給が逼迫するなか運賃が上がった。鉄鋼原料などを運ぶドライバルク(ばら積み船)やエネルギー輸送の運賃市況も堅調だ。

ドライバルクでは鉄鉱石やボーキサイトの輸送需要が底堅い。ホルムズ海峡の船舶通航が滞り天然ガスや石油の供給が不安定になったことでアジアや欧州で石炭の需要が拡大したこと

も市況を下支えしたとみられる。円安も業績を押し上げる。同社は今期の想定為替レートを1ドル115.5円としているものの、足

元は160円台半ばで推移している。円換算ペー

スの利益を押し上げる。1円円安が進めば通期の経常利益を約21億円押し上げる計算だ。

日本郵船は30日、液化天然ガス(LNG)の開発を手がける英ミッドオリシャン・エナジーに2億2100万ポンド(約360億円)間接出資すると発表した。LNG関連事業の領域を広げつつ、本業である輸送面での協業も進める。

ミッドオリシャン・エナジーは米エネルギー系投資会社が設立・運営し、豪州などのLNGの権益を保有している。3月に

は出光興産や静岡ガスも出資を発表した。

日本郵船はミッドオリシャン・エナジーに出資している三菱商事の完全子会社が実施する第三者割当増資を8〜9月をメドに引き受ける。出資比率は87.4%となる見通しで、三菱商事も株主として残る。

兆円 日本郵船の連結業績

