

海運・港運・物流関係（資料１） <2026年8月1日～31日>

- 8/4 西日本鉄道 ICD 利用拡大 ドライバー不足対応（海事）
- 8/5 ONE の 1Q 決算 燃料高等、税引き後利益 64%減（MD）
- 8/5 川崎汽船の 1Q 決算 円安効果で経常利益 10.9%増（MD）
- 8/6 日本郵船の 1Q 決算 ドライバルク好調、経常利益 27.3%増（MD）
- 8/6 横浜港で若年層確保の特別プログラム 港湾カレッジと安定協会が連携（MD）
- 8/7 「適正料金確保」主張 運輸労連委員長 政策会議参加に意欲（物流）
- 8/8 海運 3 社、今期業績上振れ 株主還元 割れる判断（日経）
- 8/10 商船三井の 1Q 決算 経常減益、燃料高でコンテナ事業停滞（MD）
- 8/11 適正原価、算定式ベースへ 国交省「モデル運賃表」視野（物流）
- 8/11 環境への適応と限界 神奈川大学名誉教授 齊藤 実氏（物流）
- 8/14 高麗海運 八代市に救援物資 熊本地震の被災地支援（海事）
- 8/14 国交省など、特定事業者公表 発着荷主 指定数に乖離（物流）
- 8/14 政府、サイバー対策 統一基準 10 月に施行（物流）
- 8/14 海運大手 3 社決算 今期予想を上方修正（物流）
- 8/18 台湾 3 船社 2Q そろって増益 運賃回復で業績改善（海事）
- 8/19 全国港湾 賃金交渉停滞解消へ 秋・年末の活動方針案（海事）
- 8/20 資本コスト経営 山九・商船三井など評価 東証、機関投資家調査（海事）
- 8/20 神戸 KICT 5 社で運用を開始 9 月から 国内最大級に（海事）
- 8/20 商船三井、4 パース体制に拡大 神戸港「KICT」、阪神国際港湾と契約（海事）
- 8/21 主張「避難したら戻るな」教訓に！（物流）
- 8/24 国内港の外資コンテナ取扱量 25 年は 1.8%増、2 年連続プラス（MD）
- 8/24 商船・港湾への攻撃影響 黒海発穀物輸出ほぼ停止（海事）
- 8/25 海運大手 3 社、上場来高値（海事）
- 8/25 寸読寸検「なぜ賃金は上がらないのか」首藤若菜著（物流）
- 8/27 東北地方整備局 公共バルク T に PS カード導入を検討（MD）
- 8/27 世界 30 港 地政学で明暗 上期取扱量 寧波が初の 2 位（海事）
- 8/28 国交省港湾局 港湾ロジ強化に 630 億円 自動・遠隔荷役機械統合導入を支援（海事）
- 8/28 港湾労組、国の自動化支援に反対表明へ「労使合意のない限り進めないこと」（MD）
- 8/28 年末年始荷役、交渉が本格スタート 港運労使が労使政策委員会（MD）
- 8/28 横浜港・本牧 D5 ターミナル 港運労使が OCR ゲート導入を了承（MD）
- 8/28 神戸港 KICT の遠隔操作 RTG 稼働を了承（MD）
- 8/28 主張「適正原価設定むけ一枚岩に」（物流）
- 8/28 つながらない権利 物流業界も対応必要 荷主の理解あってこそ（物流）
- 8/31 国交省の自動化支援事業「断固反対」港湾労組、港湾局に申し入れ書（MD）
- 8/31 価格転嫁率 39.9%、再び 4 割を下回る 運輸・倉庫は 28.4%（MD）

西日本鉄道

ICD利用拡大

ドライバ― 荷主も注目
不足対応

西日本鉄道国際物流事業本部は、ICD（インランドコンテナデポ）を活用した海上コンテナのラウンドユース（CRU）を拡大している。トラックドライバ―の不足に対応するため北関東地域で実施しており、今年度は数千TEUの取り扱いを目指す。ドレージ（海上コンテナ運送）コストの抑制に加え、環境負荷低減やBCP（事業継続計画）の観点からも顧客の注目度は増している。同本部は海上コンテナの国内鉄道輸送も提案し、需要の取り込みを図る。

北関東では6カ所のICDを利用している。顧客拠点でデバンニング後の空コンテナをICDに返却し、輸出での利用につなげている。これにより、内陸部と京浜港の間の空コンテナ輸送を削減し、コストも合理化できる。ICDの利用実績は年々

実際に拡大しており、毎年数百TEUの増加を達成している。輸出と輸入の需要をマッチングする鍵となるのが、ドレージ事業者との協業体制だ。双方が緊密に連携しながらタイムラグなどを調整する。白社会では輸入貨物の取り扱い

が多い特性を生かし、ドレージ事業者が輸出で必要とする船社の空コンテナをICDに供給するなど、ドレージ事業者からの要望にも対応する。海運営業部の白石健部長は「ドライバ―不足が進行する中で、ドレージ事業者にとって使い勝手

のいい取引先であることも大切だ。要望にはできるだけ応えたい」と強調する。同部は2018年からドレージの協働会社開拓に力を入れ、ICDの利用を推進してきた。協力会社との関係を深めて輸送力の確保につなげてお

り、他社と比べて優位のあるサービスを目指している。この数年で荷主の意識は大きく変化している。物流分野でのCO₂排出量削減が重視されるようになってきた。国際物流事業本部としてはICDの利用により、24年度に約36万のCO₂（二酸化炭素）削減効果を創出。荷主のニーズの高まりに

応えている。BCPに対する意識も同様だ。ドレージの逼迫に備えて平時から一部の貨物でICDを利用し、京浜港との間のドレージの取扱比率を状況に応じて機動的に増減させる方針を取る荷主もいる。海運営業部としては今後、輸出貨物の取扱量も拡大する。ここでマッチング率を向上したい考え

だ。■鉄道利用も開始 海上コンテナの国内輸送では、昨年度から鉄道の利用も開始した。現状は北関東―京浜港間の短距離帯での利用のためにトラック輸送から若干のコスト増となり、遅延時にトラックの代替手配が必要といった課題もある。それでも環境やBCP対応を重視する荷主は興味を示している。輸入では東京港で揚げたコンテナを手都宮貨物ターミナル駅（栃木県）まで鉄道で輸送する。この荷主は平均して輸入コンテナ貨物の約4割を鉄道へシフトしている。輸

出に關しても、別の荷主の貨物を手都宮から横浜まで鉄道で輸送している。海上コンテナ向けの鉄

道輸送スペースは限られるが、輸送枠の確保状況を見極めながら北関東以遠などへの利用ルート拡大を目指す。

このほか同社では、温室効果ガスの削減に向けた「NRR Green Connect」の取り組みを拡大している。

同サービスは25年に提供を開始した。持続可能な航空燃料（SAF）の利用による温室効果ガス排出量削減の環境価値を、顧客のサプライチェーンの排出量削減に割り当てる。今年4月には、これを海上輸送にも拡大した。持続可能な海洋燃料（SMF）を使用することで、輸送モードの特性やサプライチェーンの構成に応じた脱炭素の選択肢を提供している。

ONEの1Q決算

燃料費高騰、税引き後利益64%減

運賃上昇で通期利益は前回予想比3倍

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）の第1四半期（4～6月）業績は、税引き後利益が前年同期比64%減の3100万ドル（約49億円）だった。旺盛な輸送需要を背景に短期運賃が上昇したものの、中東情勢による燃料価格や運航コストの上昇が影響して減益となった。一方、通期の税引き後利益は運賃上昇などを織り込み、前回予想の3億ドル→9億ドルへと大幅に引き上げた。10月以降にホルムズ海峡が正常化すると想定で、スエズ運河から喜望峯経由への迂回は通期にわたって継続することを前提としている。

ONEが4日に発表した第1四半期の決算によると、売上高は12%増の45億3900万ドル、EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が15%増の7億0700万ドル、EBIT（金利・税引き前損益）は2倍の7600万ドル、税引き後利益は64%減の3100万ドルだった。

旺盛な貨物需要により四半期後半にかけて運賃を押し上げたものの、中東情勢の影響による燃料価格や運航コストの上昇により税引き後利益は減益となった。一方、コンテナ輸送量は前年同期に比べて増加しており、主にアジア～北米航路、アジア～欧州航路、中南米航路が伸びをけん引した。米国による関税政策や燃料価格高騰を見越した駆け込み需要の動きもみられた。

税引き後利益（3100万ドル）を前年同期（8600万ドル）と比較すると、旺盛な輸送需要に伴う輸送量の増加で1億7200万ドル、運賃上昇で2億1000万ドルの利益押し上げ効果がそれぞれあったものの、運航コストの増加で1億0100万ドル、燃料価格の上昇で1億2500万ド

ルの利益押し下げ要因となった。また、輸送需要の増加による変動費も1億3200万ドルの利益悪化を招いた。

主要航路別の積み高をみると、アジア～北米航路は96万9000TEU（前年同期は88万9000TEU）、アジア～欧州航路が76万9000TEU（同70万2000TEU）、アジア域内航路が73万8000TEU（同83万5000TEU）。第1四半期の1TEU当たりの平均運賃は1300ドルで、前年同期の1199ドルから上昇している。

北米航路では7月末に予定されていた関税変更の可能性を見越した駆け込み需要の加速や、小売在庫の補充に向けた動きにより5月以降、輸送量が増えた。欧州航路でも着実な回復がみられたほか、需給の逼迫により運賃水準が上昇した。

こうした状況を踏まえ、通期予想を引き上げた。堅調な輸送需要を背景に、第2四半期にかけて各航路で運賃が高水準で推移する見通しで、売上高は前回予想の185億ドル→194億ドル、EBITDAが30億ドル→36億ドル、EBITが5億ドル→11億ドル、税引き後利益は3億ドル→9億ドルへといずれも大幅に上方修正している。

ティル・オーレ・バレレットCEO（最高経営責任者）は「第1四半期は中東情勢の混乱により燃料費や運航コストが上昇した一方で、四半期を通じて需要が回復したことを受け、運賃水準の改善と高い積載率を維持した。市場環境の変化に対応するため、引き続き機動的な事業運営に注力する」としている。

2026 年度業績見通し

（単位：百万%）

	上期		下期		通期	
	26 年度	前回予想	26 年度	前回予想	26 年度	前回予想
売上高	10,200	9,400	9,200	9,100	19,400	18,500
EBITDA	2,100	1,300	1,500	1,700	3,600	3,000
EBIT	850	50	250	450	1,100	500
税引き後利益	750	-50	150	350	900	300

川崎汽船の1Q決算

円安効果で経常利益10.9%増

ドライバルク事業も堅調

川崎汽船の2026年4～6月期（第1四半期）連結決算は、経常利益が前年同期比10.9%増の240億円だった。中東情勢を背景とする燃料価格の上昇などコスト増加があったものの、ドライバルク事業の市況が堅調に推移したほか、為替レートが前年同期に比べて14～15円ほど円安に振れたことが影響した。一方、通期業績予想は5月公表に比べて経常利益で350億円増の1350億円を見込む。ドライバルク事業の増益に加え、第1四半期後半から第2四半期のコンテナ船運賃の上昇によるコンテナ船事業の収支改善などを織り込んだ。ホルムズ海峡の通航不能は期初想定6月末→9月末まで延長し、スエズ運河の通航は通年で見込まない前提を維持している。

同社が4日に発表した第1四半期の業績は、売上高2868億円（17.1%増）、営業利益195億円（1.3%減）、経常利益240億円（10.9%増）、純利益233億円（21.9%減）だった。

営業損益は堅調な市況によるドライバルク事業の増益や、円安による増益効果などがあったものの、中東情勢による燃料価格の上昇などの費用増もあって前年同期並みで推移。経常損益は主に為替影響などにより増益で着地した。純損益は特別利益の減少により減益となった。

セグメント別にみると、「製品物流」は売上高1660億円（10.7%増）、経常利益108億円（55.3%減）だった。

このうちコンテナ船は売上高186億円（前年同期は163億円）、経常利益54億円（66億円）。中東情勢の影響や港湾混雑による船腹需給の引き締まりを背景に、短期運賃が上昇したものの、燃料価格の急激な上昇などにより運航コストが増加して減益。

また、自動車船は売上高1014億円（929億円）、経常利益21億円（152億円）。中東情勢を背景とする船腹稼働率の低下や、燃料費などの運航費増加などの影響を受けて大幅な減益となった。

このほか、「ドライバルク」は売上高903億円（27.8%増）、経常利益90億円（前年同期は3億円の損失）。「エネルギー資源」は売上高298億円（27.1%増）、経常利益32億円（21.5%増）だった。

ドライバルク事業で市況が堅調に推移していることや、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）のコンテナ船事業で貨物需要や市況が当初予想を上回ったことから、同社は7月24日に通期予想について、売上高1兆0700億円（前回予想比4.9%増）、営業利益850億円（2.4%増）、経常利益

1350億円（35.0%増）、純利益1350億円（42.1%増）へと引き上げたが、4日の決算発表ではセグメント別の業績見通しも示した。

「製品物流」は売上高が前回予想の6285億円→6500億円へと引き上げ。このうちコンテナ船は中東情勢などの不透明な事業環境が続くものの、上期の堅調な市況を背景に、売上高は690億円→705億円、経常利益は260億円→530億円へと大幅に上方修正した。

自動車船は売上高が3920億円→4105億円へと引き上げたが、経常利益は440億円→405億円へと下方修正。中東情勢の悪化を受け、急激な燃料価格の上昇などにより運航費の増加を見込む。

年間配当は中間・期末でそれぞれ1株60円の1株計120円の見通しを据え置いている。

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	574,500	14.8	42,000	△ 2.2	80,000	34.1	86,000	25.3
通期	1,070,000	5.1	85,000	1.0	135,000	23.7	135,000	1.5

※%表示は対前期増減率

横浜港で若年層確保の特別プログラム

港湾カレッジと安定協会が連携

港湾業界の担い手確保に向け、港湾職業能力開発短期大学校（港湾カレッジ）横浜校と港湾労働安定協会横浜支部が5日、高校生やその保護者らを対象に特別プログラムを行った。オープンキャンパスと横浜港の見学会を組み合わせて実施したもので、両者が連携した取り組みは今回で3年目となる。当日は港湾の役割や仕事の魅力などを発信するとともに、入職に当たって専門的な知識や技術などを学べる教育機関である港湾カレッジをアピールした。

少子化などの影響で学生募集に苦戦する港湾カレッジ横浜校では、広報活動の一環として定期的にオープンキャンパスを開き、高校生やその保護者らに対して学校説明や施設見学、体験授業などを実施。カリキュラムの内容、取得可能な資格、卒業後の進路などへの理解を促進し、入校者の確保につなげている。

港湾労働安定協会でも、港湾運送業の担い手となる労働者の高齢化や、若年者の入職が低調な実態を踏まえ、2024年度から「港湾運送業若年者理解・入職促進事業（みなとdeワーク事業）」を展開。高校生をはじめとする若者を対象として、港湾運送業の仕事・職場の魅力を発信している。

今回の特別プログラムは、港湾業界の担い手不足対策や若年人材の確保など、同様のミッションを抱える両者が連携して実施。港湾カレッジ横浜校のオープンキャンパスと、港湾労働安定協会横浜支部による「みなとの職場見学ツアー」を組み合わせで行うことで、次世代を担う若手人材の確保を図っていききたい狙いがある。

特別プログラムでは、午前中に港



横浜港本校B/Cターミナルでの見学の様子

湾カレッジ横浜校でオープンキャンパスが開かれた。高校生やその保護者ら約40人が参加する中、港湾カレッジの概要説明や施設見学に加え、クレーンのシミュレーション体験や物流シミュレーションソフトの操作体験などを実施。港湾カレッジの在校生との座談会も行われ、「補講をしてくれたら、先生一人ひとりが真剣に向き合ってくれる」（在校生）といった学校の様子などを高校生に伝えていた。

昼食を挟み、午後からは港湾労働安定協会横浜支部が主催し、鈴江コーポレーションや鈴江組も協力する形で、横浜港・本牧BCターミナルで「みなとの職場見学ツアー」が開かれ、約25人が参加した。

ツアーでは、本牧BCターミナルの概要を説明。その後、管理棟の屋上からターミナルの全体を眺め、植検

レーンに設置されている遠隔操作RTGの操作室も見学した。さらに、ターミナル内に移動し、コンテナ船やガントリークレーンなどを間近で見た。

見学後には質疑応答の時間も設けられ、参加者から「港の休日日数はどれぐらいなのか」や「休みの取り方は」などの質問も出た。特別プログラムを終え、高校生からは「いろいろな職種の人が働いている。魅力的な仕事だと思った」などの声もあがっていた。

港湾カレッジ横浜校の山谷隆則校長は「担い手不足は早期に解決できる課題ではないが、今回の特別プログラムが一人でも多くの高校生が港湾運送業のスペシャリストとして歩むきっかけになれば。今後も港湾業界や地域に根差す港湾カレッジの役割として、継続的に取り組みを行う」とコメント。

港湾労働安定協会横浜支部の神山昌一郎支部長も「港湾の魅力を知ってもらい、就職先の一つの選択肢として港湾業界を考えてもらいたい」と語っていた。

両者は今後も引き続き、港湾業界の担い手確保に向けて連携した取り組みを進めていきたい考えだ。

「適正賃金確保」主張

運輸労連委員長 政策会議参加に意欲

運輸労連の成田幸隆委員長は、トラック適正化2法

を語った。

長は、トラック適正化2法に基づく施策を推進するため政府が立ち上げた物流政策推進関係者会議と適正原価の設定に向けた有識者検討会のメンバーとして「エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的・社会的地位の向上と適正な賃金の確保をしっかりと主張していく」と意欲

を語った。7月31日の記者懇談会で「(7月9、10の両日の)定期大会の際には開催が正式決定していなかったため触れにくかった」とした。その上で、専門委員として参加している有識者検討会の7月17日の初会合に触れ「今回は(オブザーバー参加の経団連へ筒井義信会長)、日本商工会議所へ小

林健会頭)から意見がなかったが、今後、経済界などとの厳しい論戦が予想される」と言及。「この暑い中も現場で働いているドライバーの期待に応えたい」と述べた。



「暑い中も現場で働いているドライバーの期待に応えたい」と成田委員長

関係者会議に関しては「(初回なので)まだ何も言えない」とした上で、「まずは適正原価をつくり上げた上で、関係施策に反映させていくことになるのではないか」と言及。初会合で、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「ドライバーの幸せを追求することが主眼」と強調したことについて「(トラック運送)業界の人手不足を『どうにかしなければいけない』との思いを訴えたのだと思う。いつも『ドライバーの幸せ』と言っていただけのこととは大変ありがたい」と話した。

また、産業政策に関する報告で、適正原価の設定に当たって有識者検討会の議論に反映させるため、入倉裕介書記次長が「全国の意見を集約している」と説明した。

(田中信也)

日本郵船の1Q決算

ドライバルク好調、経常利益27.3%増

コンテナ船も期初想定上回る

日本郵船が5日に発表した2026年4～6月期（第1四半期）連結決算は、経常利益が前年同期比27.3%増の712億円だった。ドライバルク事業の市況が前年同期の水準を大きく上回っており、営業利益でも69.8%増の577億円と大幅な増益となった。通期予想は5月公表時から経常利益で650億円増の2500億円に上方修正。好調なドライバルク事業に加え、コンテナ船の運賃が期初想定を上回っていることを織り込んだ。ホルムズ海峡の封鎖は期初想定第1四半期中→9月末まで延長し、スエズ運河から喜望峯経由への迂回は年度を通じて継続する前提を維持している。

第1四半期の決算は、売上高7276億円（前年同期比21.1%増）、営業利益577億円（69.8%増）、経常利益712億円（27.3%増）、純利益671億円（33.5%増）だった。

物流事業で航空・海上貨物の取扱増加に加え、25年度に実施した欧州地域のヘルスケア物流事業の買収効果もあつて増収を確保。また、ドライバルク事業で各船型の市況良化や円安効果などにより経常利益も増益となった。

経常利益をセグメント別にみると、「定期船」は100億円（前年同期比20億円の減益）。堅調な輸送需要を背景に、運賃市況が前年同期を上回ったが、ホルムズ海峡封鎖の影響による原油価格上昇の影響を受け、燃料価格が上昇した。

「物流」は24億円の損失（56億円の減益）。航空貨物はアジア太平洋地域を中心とした旺盛な需要に支えられ、取扱量が前年同期を上回り、利益水準も向上。海上貨物は取扱量が前年同期を大幅に上回ったものの、仕入れ価格が先行して上昇

したことで利益水準は前年同期を下回った。ロジスティクスは欧州地域のヘルスケア物流事業の買収に伴い、のれん償却費などを計上している。

「自動車」は168億円（120億円の減益）。輸送台数は前年同期並みの水準を維持し、為替も円安に振れたことで増収となったが、ホルムズ海峡封鎖に伴うルート変更や燃料費の増加、港湾混雑による運航コストの上昇などにより減益となった。

このほか、「ドライバルク」は194億円（222億円の増益）、「エネルギー」は239億円（118億円の増益）だった。

通期予想は、コンテナ船の運賃市況が期初の想定を上回り、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）の業績が当初予想を上回る見込みであることに加え、ドライバルク事業が堅調な市況で推移していること、円安なども踏まえ、5月公表時から修正した。

売上高2兆8810億円（5月予想比10.6%増）、営業利益1850億円（27.6%増）、経常利益2500億円（35.1%増）、当期純利益2400億円（23.1%増）といずれも見通しを大幅に引き上げている。

経常利益をセグメント別にみると、「定期船」は830億円（5月予想比340億円上方修正）、第2四半期以降も期初想定を上回る運賃市況を見込む。

一方、「物流」は事業拡大を見据えた費用の増額を見込んで10億円の損失（10億円下方修正）。「自動車」もホルムズ海峡封鎖が期初想定よりも延長することで810億円（30億円下方修正）へと引き下げている。

業績予想の上方修正に伴い、配当予想は中間・期末ともに前回予想から1株当たり20円引き上げ。年間配当は1株200円を→240円に増配する見通しを立てた。

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	1,440,000	21.8	102,000	49.9	160,000	26.1	155,000	51.6
通期	2,881,000	18.9	185,000	33.5	250,000	18.4	240,000	13.3

※%表示は対前期増減率

海運大手3社の決算発表が7日出そろい、全社が2027年3月期予想を上向き修正した。中東混迷で原油船などの航行日数が長期化し、業績改善が進んだ。一方、株主還元への対応は分かれ、日本郵船は増配を決め、商船三井は現時点で追加還元の判断を先送りした。

27年3月期の3社合計の売上高は前期比17%増の6兆1810億円、経常利益は23%増の6100億円、純利益は10%増の6150億円を見込む。3社とも期初時点では27年3月期の最終減益を見込んでいたが、一転して増益予想に引き上げた。

7日の記者会見で商船

海運3社、今期業績上振れ 株主還元 割れる判断

海運大手3社の還元方針

社名	純利益	株主還元
日本郵船	2400億円 (13)	年200円配 → 240円配
商船三井	2400 (13)	年205円配、総還元 性向40%をめどに、 自社株買いの規模や 時期を検討
川崎汽船	1350 (2)	年120円配、最大 1300億円の自社 株買い

(注)27年3月期予想、カッコ内は前期比増減率%

郵船、増配／商船三井は先送り

三井の浜崎和也副社長は「ホルムズ海峡が通れなことで海運市況が上がり、業績にはポジティブに働いている」と話した。三井の浜崎和也副社長は「原油船や化学品などを運ぶケミカル船は、北米などからの代替調達で航行日数が伸び、運賃上昇につながっている」。

ドライバルク（ばら積み船）では、ホルムズ海峡の船舶通航の停滞で、天然ガスや石油の供給が不安定になり、アジアなどで石炭の輸送需要が広がったことが運賃市況を下支えする。ボーキサイトや鉄鉱石の輸送も好調だ。

これらに加えて日用品などを運ぶコンテナ船の運賃も想定より上がった。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を見据え、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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

日本郵船は配当性向を40%とする方針に基づいて、27年3月期の年間配当を前期比10%増の240円にするを発表した。従来予想（30円減の200円）から40円引き上げた。一転して増配になる。「ホルムズ海峡の封鎖が長期化した場合、（燃料価格の上昇などが）収支を下押しする」（伴野拓司最高財務責任者）と、同社はホルムズ海峡周

「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

買物の需給が逼迫した。3社そろって27年3月期の業績予想を引き上げたが、想定通りにホルムズ海峡の通航が再開するかなど不透明な要素は多い。こうした中、現時点での株主還元判断は分かれた。

商船三井の1Q決算

経常減益、燃料高でコンテナ事業停滞

コンテナ船運賃上昇で通期上振れ

商船三井が7日に発表した2026年4～6月期(第1四半期)連結決算は、経常利益が521億円(前年同期は522億円)だった。連結子会社の決算期変更により前年同期と比較できないが、この影響を調整した場合は482億円(7.6%減)となった。ケープサイズや原油船の市況が堅調に推移したものの、コンテナ船や自動車船が燃料コスト増加などの影響を受けた。一方、通期予想は4月公表時から経常利益で800億円増の2250億円に上方修正。旺盛な輸送需要を背景とするコンテナ船の運賃上昇などを織り込んだ。ホルムズ海峡周辺の航行は当初、7月の概ね正常化を見込んでいたが、10月から徐々に可能な状態に戻り、27年1月から正常化する前提へと変更している。

第1四半期の業績は売上高7309億円(前年同期は4327億円)、営業利益385億円(370億円)、経常利益521億円(522億円)、純利益610億円(528億円)。今期から連結子会社384社の決算期を変更したことで、前年同期との比較はできないが、この影響を調整した場合の業績は売上高5235億円(前年同期比21.0%増)、営業利益300億円(18.8%減)、経常利益482億円(7.6%減)だった。

経常利益(521億円)をセグメント別にみると、「製品輸送事業」は70億円(前年同期比237億円減)。このうちコンテナ船や貸し船、国内ターミナルを含むコンテナ事業は52億円(21億円減)となった。コンテナ船が中東情勢を背景とする燃料コスト増加の影響を受けた。また、自動車船事業もペルシャ湾向けの配船停止や燃料高により減益となった。

「ドライバルク事業」は107億円(141億円増)。鉄鉱石やボーキサイトの堅

調な出荷などによりケープサイズ市況が堅調に推移した。

「エネルギー事業」は150億円(69億円減)。中東情勢の影響で原油の調達と同地域から北米に切り替わったことで原油船のトンマイルが増加したものの、ガスインフラ・LNG船が一部契約の終了などの影響を受けた。

このほか、タンクターミナルなどの「ケミカルロジスティクス事業」は84億円(13億円増)、不動産やクルーズ船を含む「ウェルビーイングライフ事業」は19億円(13億円増)だった。

コンテナ船の運賃上昇などを踏まえ、通期予想は4月公表時から上方修正した。売上高2兆2300億円(前回予想比1900億円増)、営業利益1350億円(300億円増)、経常利益2250億円(800億円増)、純利益2400億円(700億円増)を見込む。

経常利益をセグメント別にみると、「製品輸送事業」は1080億円(260億円増)。自動車船事業は中東情勢の正常化遅れに伴う配船への影響で下方修正したが、コンテナ事業は運賃上昇などにより580億円(280億円増)に引き上げた。

また、「ドライバルク事業」は250億円(140億円増)、「エネルギー事業」は550億円(150億円増)、「ケミカルロジスティクス事業」は210億円(130億円増)と、いずれも大幅に上方修正している。

ホルムズ海峡は10月から徐々に航行可能な状態に戻り、27年1月から正常化する前提。紅海は通年で航行できないという期初想定を維持している。

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	1,235,000	42.0	65,000	△9.5	126,000	9.9	137,000	17.9
通期	2,230,000	22.2	135,000	6.3	225,000	28.0	240,000	12.5

※%表示は対前期増減率

適正原価、算定式ベースへ

国交省「モデル運賃表」視野

「トラック適正化之法」に基づく義務規定として導入する適正原価の設定について、国土交通省は、標準的運賃のようないくつかの算定式をベースとする方針だ。算定式に対し、トラック運送事業者からは個々の事業者の実態を反映しやすいとの声がある一方、複雑で「分かりにくい」と懸念の声も上がる。同省は、算定式とともに、事業者が参考にできるシンプルな内容の「モデル運賃表」を併せて提示することを視野に入れるなど、適切な設定に向けた検討を進めていく。

設定むけ検討会設置

適正化之法では、国交相 委員とする適正原価の設定が「適正原価」を定め、自社の運送や他の事業者への運送委託について、適正原価を継続して下回らないよう義務付けることを規定。これに違反すると、事業許可の更新が事実上不可能になるため、適正原価の適切な設定に向けて慎重な制度設計が求められている。

同法の施行期限である2028年8月までの適正原価の告示に向け、学識経験者、国交、農林水産、経済産業の各省、全日本トラック協会(寺岡洋一会長)、運輸労連(成田幸隆委員長)、交通労連(織田正弘委員長)の各代表者を専門

更新の要件となることから「一定期間の適正原価の取受状況を確認できる仕組みとする必要性」があるため、標準的運賃のような固定のタリフは「適当ではない」との考えに基づき、一方、標準的運賃が何主との運賃交渉の参考指標として活用されているため、事業者が参考にできるシンプルな内容の「モデル運賃表」も併記する。このことから、タリフではなく「パラメーター(基準となる数値や要件)」(指田徹・貨物流通事業課)と解釈している。

算定式を軸としたのは、同時に創設する事業許可

分けて、原価の構成要素の詳細を詰めていく。運賃には、輸送安全規則など関係法令の順守に必要な点検・車検費、講習費用などが含まれるほか、任意保険、ド



適正原価の構成要素案

運賃原価	固定費	● 減価償却費 ● 全座の労働者1人当たりの賃金 ● 主たる人件費 ● 公租・保険料、※事業許可更新手数料 ● 荷役費 ● 借入金利息 ● 間接費(固定費相当額) ● ※輸送の安全確保のために必要な経費 ● ※事業を継続的に必要不可欠な原価
		● 走行距離に比例して発生する費用 ● 1時間あたりの固定費×走行時間
料金原価など	変動費	● 燃料費 ● オイル費 ● タイヤ費 ● 尿素水費 ● 車検・修理費 ● 間接費(変動費相当分)
		● 待機時間料 ● 積み込み料・取り卸し料 ● 付帯業務料 ● 委託手数料(利用運送手数料) ● 有料道路利用料 ● 実費(フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送の実施に伴う施設使用料など) ● 燃料サーチャージ

(注) ※は標準的運賃には含まれず適正原価で新たに定められる項目

「低コストで安く」懸念 有事や緊急対応で優位

トヨーエキスプレス(東京都大田区)の佐藤文平社長は「全ての事業者が正確に原価計算ができれば算定式でも成り立つと思うが、今でも『原価計算がよく分からない』という声を聞くので、多くが戸惑うのではないかと指摘。『運送や付帯作業、待機時間など項目ごとにタリフを設定し、その積み上げで請求額を算出する仕組みのほうが分かりやすく、実務にもなじみやすい。業界全体を考

として対象になる。さらに「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」も含まれると整理している。

ただ、標準的運賃が、能率的な経営の下で一定の投資なども盛り込まれた原価に適正な利潤(事業報酬)を加えた「荷主などから取受すべき運賃」なのに対し、適正原価は事業報酬を含まない。このため、実務に荷主などから取受すべき運賃・料金は「適正原価に適正な利潤を上乗せした水準」としている。

大手物流企業での勤務経験を持つ、近畿地方のトラック運送会社の経営者は「算定式はスケールメリットでコストダウンが可能だが、大企業に有利にならない心配」と話す。また、「極端に低コストの小規模事業者が『算定式に基づいていいます』と言って安い運賃を算出してアピールすること」も懸念している。

神奈川大学名誉教授 齊藤 実氏

ネット

通販でアマゾンを利用しているが、

先日返品



手続きを行い、そのサービス品質に改めて驚かされた。ネットで申請し、品物をコンビニエンスストアに持ち込むだけで無料で返送できる。数日後には支払額がカードに戻り、煩わしさはほとんどない。返品という面倒な作業で

環境への適応と限界

さえ、顧客満足を損なわないよう丁寧な仕組みを整えている。アマゾンの卓越性を象徴する一例である。

アマゾンは国内のネット通販市場で突出したシェアを持ち、売り上げを伸ばしている。競争力の源泉の一つが、

自前で構

築した物

流網だ。

全国に巨

大なフル

フィルメ



ントセンターを配置し、ラストマイルでは軽貨物運送事業者を大量に動員して独自の配送ネットワークを形成する。短いリードタイムを実現するこの仕組みは、本家アメリカのアマゾンと同様、強力な競争優位を生み出している。

しかし、アマゾンが進出した国々で日本と同じ成功を収めているわけではない。世界最大のネット通販市場である中国では、アリババや京東といった地元勢の厚い壁に阻ま

れ、早い段階で撤退を余儀なくされた。

さらに最近では、シンガポールでもシェアが伸びず、事業縮小や撤退の判断を迫られている。日本やアメリカで圧倒的な強さを見せるアマゾンでも、国が変われば競争環境も大きく異なり、同じ戦略が通用するとは限らない。

アマゾンの成功は規模の大きさだけでなく、環境への適応力に支えられている。しかしその適応力にも限界があり、文化や市場構造が企業の強さを簡単に塗り替える。

救援物資を引き渡した高麗海運ジャパンの
尹代表取締役（左）ら



高麗海運 八代市に救援物資 熊本地震の被災地支援

韓国船社高麗海運の日本
本総代理店・高麗海運ジ
ャパンは10日、熊本地震
で被災した熊本県八代市
に、飲料や食品、衛生用
品などの救援物資を運
び込んだ。現地で必要
とされる生活物資を直
接届け、被災地の復旧・
復興を支援する。救援物
資の総額は150万円相
当。

韓国の薩摩川内港代理
店を務める中越物産の協
力を得て、鹿児島県薩摩
川内市内で物資を調達・
集約。八代市指定の支援
物資受け入れ拠点（八代
熊交）に搬送した。支援
物資にはティッシュや食
品用ラップなども含まれ
る。

（CEO）の意向を受け
て実施した。同氏は「被
災された皆さまに心より
お見舞い申し上げます。一
口も早い復旧・復興を願
い、現地で必要とされる
物資を直接届けたいとの
思いから支援を決めた」と
コメントした。

当日は高麗海運ジャパ
ンの尹基榮代表取締役が
物資の引き渡しに立ち会
った。被害を受けた八代
港と現地代理店も訪れ、
関係者に見舞いの意を伝
えた。

支援は高麗海運本社の
恒備和最高経営責任者

国交省など、特定事業者公表

発着荷主 指定数に乖離

国土交通、経済産業、農林水産の各官は、物流効率化法(新効法)の本格施行で中長期計画の作成・報告などが義務付けられた特定事業者の社名を明らかにした。このうち、物流網管理者(CLO)の選任義務が生じる特定荷主は「第一種荷主(発着主)」「一〇一者」「第二種荷主」「一三六八者(着荷主)」で、四

取り扱う物量不均衡

調達物流 データ把握できず?

着の指定数が乖離するのは、発・着荷主として取り扱う物量の不均衡といった物理的な要件のほか、原材料の調達物流でデータが把握できていないこと起因するとの指摘もある。

(田中信也、根来冬太)

公表事業者数

第一種特定荷主 (発着主)	1701者
第二種特定荷主 (着荷主)	1366者
特定連鎖化 事業者等	15者
特定貨物自動車 運送事業者等	768者
特定倉庫業者	55者

(注) 7月29日時点

しかし、荷主に対する物流コンプライアンス(法令順守)の指導

「軽量物対象外」疑問の声

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトで7月31日、29日時点の指定事業者名を公表。なお、「特定連鎖化事業者等」は15者、「特定貨物自動車運送事業者等」が768者、「特定倉庫業者」は55者となっている。なお、届け出があった事業者の審査は引き続き行われており「今後指定された事業者についても、随時公表していく」(国交省物流・自動車局物流政策課)方針だ。

特定荷主(第一種、第二種)と特定連鎖化事業者は、貨物重量9万ト以上が基準で、7月9日時点で合わせて3299社が届け出た。なお、特定荷主は発・着双方の荷主になるケースが多いため、実際の事業者数は1600者程度になるとみられていた。

公表事業者の業種別の内訳は、第一種、第二種ともに「製造業」が1014者、799者と最も多く、「卸売業・小売業」が439者、321者とこれに次ぐ。特定荷主の公表数を見ると、第一種荷主と第二種荷主で300者以上の開きがある。このことについて、経産省商務サービスグループ物流企画室は「実態を反映した結果」としている。



者を通じて詳細な物量のデータを持っているが、調達物流はどのようなデータを保持していないため、9万ト以上を扱っているかどうか分からないのではないかと分析する。

また、フランチャイズチェーンの本部などが対象の

特定連鎖化事業者は15者と少ない。橋本氏は「コンビニエンスストア大手はほぼそろっている一方、外食産業では有名なE.C.(フランチャイズチェーン)でも公表されていないケースが少なくない」と指摘する。

これに対し、物流企画室は、特定連鎖化事業者の対象となるのは「加盟店への配送を本部が(一括で)仕切っているケース」とする。このため、地域本部などが配送を手配している場合、物量が9万トに満たず、特定事業者に当たらない。

さらには、9万トの指定基準に対しても疑問の声がある。たとえば、薬品は価格が高くて軽量のため、大手医薬品メーカーでも第一種、第二種ともに特定荷主の条件から外れる可能性が高い。

こうした矛盾について、医薬品のメーカー、卸売、物流事業者など53社が加盟するフィジカルインターネッツ医薬品協議会の早田雅彦理事長は「(関係省に対し)特定荷主の対象に軽量物が含まれない制度を改善するよう求めてきた。たとえば対象外でも、CLOを選任するなど業界が対応して

いくべき」としている。

特定貨物自動車運送事業者、特定倉庫業者と比べ、特定荷主・連鎖化事業者の指定基準である物量は把握するのが難しかったことは否めない。ただ、指定基準の在り方や、指定方法などには不合理な面が認められることも確かだ。今後の指定に向けて制度の改善が求められるのではないかと。

統一基準 10月に施行

政府、サイバー対策

重要インフラ 外航海運など位置付け

内閣官房の国際サイバー統括室(NCO)は7月31日、重要インフラのサイバーセキュリティ対策の統一基準を決定した。10月に施行する予定だ。統一基準では、基幹インフラのうち、これまで重要インフラに含まれていなかった「外航海運」「港湾運送」などの分野・事業者を新たに位置付けている。

(田中 信也)

P D C A 進め実効性確保

統一基準の策定は、深刻化するサイバー脅威に対応するため、政府機関が取り組むべき施策について、各分野での基準やガイドラインのばらつきを解消するのが目的。2025年7月のサイバー対処能力強化法と同整備法の公布に伴い、重

要インフラCIS対策推進会議で検討の上、基準案を策定し、意見公募を経て最終決定した。

これまで「物流」「港湾」など重要インフラの各分野では、政府の重要インフラ行動計画を踏まえ、所管省庁・業界団体による基準(ベースライン)の必要



性が高まっていた。
統一基準では、各分野の

基準・ガイドラインや、事業者などの取り組みへの反映を進める。加えて、関係省庁の施策や重要インフラ事業者などの取り組みの評価・改善をPDCA(計画・実行・評価・改善)サイクルで進めることによって実効性を確保する。なお、この際に重要インフラの対象となる分野・事業者の特定が必要、としている。

また、行動計画では、重要インフラ(15分

23年に名古屋港でシステム障害が発生し、全コンテナターミナルの作業が停止。大規模な渋滞が発生した(23年7月6日)

野)と基幹インフラ(同)が位置付けられ、事業者の対象範囲に差異があるという矛盾を解消。これに向け、重要インフラに含まれていない基幹インフラの分野・事業者を新たに重要インフラ分野・事業者に位置付けるなどベースラインの徹底を求めた。

例えば、重要インフラの「物流」では貨物自動車運送事業、船舶運送事業、倉庫業を対象としているが、基幹インフラには「貨物自動車運送(一般貨物自動車運送事業)」「外航海運(貨物定期航路事業、不定期航路事業)」「港湾運送(一般港湾運送事業)」を挙げているが、「港湾」については、TOS(ターミナルオペレーションシステム)によるターミナルオペレーションのみが重要インフラとなっている。統一基準に基づき、こうした矛盾が解消されることが期待される。

大手運海
3社決算

今期予想を上方修正

4～6月、運賃市況↑

海運大手3社の2026

年4～6月期連結決算が出

そろった。コンテナ船の運

賃市況が当初予想を上回る

とともに、ドライバルク事

業が堅調に推移。3社は、

いずれも27年3月期業績予

想を上方修正した。

4～6月期は、日本郵船

が増収増益で、川崎汽船は

増収減益だった。商船三井

は連結子会社の決算期変更

に伴い、増減率を公表しな

面、燃料価格の高騰などに

よるコストアップが減益要

因となった。

一方、ドライバルク事業

が3社の業績をけん引し

た。鉄鉱石や、アルミの原

料鉱石のボーキサイトの荷

動きが堅調で、円安も追い

風となった。

商船三井のフェリー・内

航RORO船事業は、荒天

による便数減少などで輸送

量が減り、燃料価格の上昇

も受けて減益。川崎汽船の

近海・内航事業では、近海

事業はパイオマス燃料の取

り扱いが伸びたものの、銅

材は減少。定期船輸送

は、北海道航路で新規

貨物を取り込み、全体

の輸送量がプラスだっ

た。

通期業績について、

3社はいずれも上方修

正し、増収増益を見込

む。コンテナ船事業

で、運賃市況が想定を

上回って推移している

ことから、ONEの業

績が上向く見通し。ド

ライバルク事業やエネ

ルギー事業も順調に推

移すると予測した。

売上高と純利益の増

減率はそれぞれ、日本郵船

が2760億円上乗せの2

兆8810億円、450億

円増の2400億円、商船

三井が1900億円増の2

兆2300億円、700億

円増の2400億円、川崎

汽船は500億円増の1兆

700億円、400億円増

の1350億円とした。

(土屋太朗)

26年4～6月期決算と今期見通し

	売上高	純利益
日本郵船	727,656 (21.1)	67,109 (33.5)
	2,881,000 (18.9)	240,000 (13.3)
商船三井	730,987 (—)	61,056 (—)
	2,230,000 (22.2)	240,000 (12.5)
川崎汽船	286,842 (17.1)	23,394 (▲21.9)
	1,070,000 (5.1)	135,000 (1.5)

(注) 単位は百万円。上段は26年4～6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。—は比較できず

材は減少。定期船輸送は、北海道航路で新規貨物を取り込み、全体の輸送量がプラスだった。通期業績について、3社はいずれも上方修正し、増収増益を見込む。コンテナ船事業で、運賃市況が想定を上回って推移していることから、ONEの業績が上向く見通し。ドライバルク事業やエネルギー事業も順調に推移すると予測した。

売上高と純利益の増減率はそれぞれ、日本郵船が2760億円上乗せの2兆8810億円、450億円増の2400億円、商船三井が1900億円増の2兆2300億円、700億円増の2400億円、川崎汽船は500億円増の1兆700億円、400億円増の1350億円とした。(土屋太朗)

台湾3船社

2Q そろって増益

運賃回復で業績改善

台湾コンテナ船社の業績(百万台湾ドル)

◆26年4—6月期

	エバー グリーン	陽明海運	ワンハイ ラインズ
売上高	105,160 (22%)	45,923 (19%)	42,900 (23%)
営業利益	19,357 (34%)	5,684 (46%)	11,133 (29%)
純利益	16,033 (46%)	5,733 (5.8倍)	11,534 (約10.7倍)

◆26年1—6月期

	エバー グリーン	陽明海運	ワンハイ ラインズ
売上高	191,672 (▲2%)	84,583 (0.5%)	76,541 (6%)
営業利益	28,306 (▲35%)	6,432 (▲42%)	16,958 (▲5%)
純利益	24,337 (▲36%)	7,169 (▲18%)	19,206 (96%)

(注) カッコ内は前年同期比増減率、▲は減、倍率は前年同期比が大幅増の場合に表示

(出所) 各社発表資料

台湾主要コンテナ船社3社の2026年4—6月期決算が出そろった。エバーグリーン・マリン、陽明海運、ワンハイラインズはいずれも純利益が前年同期を上回り、3社そろって増益だった。1—3月期から業績が改善した。5月下旬以降、米関税政策の変更をにらんだ前倒し出荷で前期比46%増、陽明が5・

8倍、ワンハイが10・7倍となった。営業利益も3社そろって2桁の増益。1—3月期は3社とも売上高、営業利益、純利益が前年を下回っており、4—6月期に収益環境が一転して改善した。

陽明によると、4—6月期は関税政策の変更やエネルギーコストの上昇を背景に、アジア・欧州、太平洋横断航路で輸入予約需要が増加。例年より早くピークシーズンが到来し、運賃上昇を支えた。上海航運交易所(SSE)がまとめる上海コンテナ運賃指数(SCFI)は5月22日の221.8倍

増だった。今後は船腹供給の増加が市況の重しとなる可能性がある。陽明が引用した7月時点の予測では、今年の世界のコンテナ船需要は海事調査会社のアルファライナー、ドゥルリーがともに前年比4%増を見込む一方、コンテナ輸送需要は2%程度の増加にとどまる。陽明は欧米航路の伝統的なピークシーズン需要が7—9月頃の市況を支えること、一方、地政学情勢や関税政策、上海や欧州の主要港の混雑による市況への影響を注視していくとしている。

全国港湾

賃金交渉停滞解消へ

秋・年末の活動方針案

全国港湾労働組合連合会(全国港湾)は9月の定期大会で審議する今年秋・年末の活動方針案を公表した。最大の課題として、制度賃金の交渉がなされていない状態を解消し、労使協定上の交渉権行使との位置付けに戻すことを掲げた。日本港湾協会が独占禁止法に抵触すること

を懸念して交渉が停滞しているところ、産別労使関係の再構築を図る。このほか、日本成長戦略を契機として自動化などの要請が強くなっていると、労働合意のない施策は認めない立場を示した。方針案は9月16、17日に愛知県内で開催される全国港湾第19回定期大会で審議され、決定する。制度賃金の交渉について、今秋に最高裁が最低賃金要求の回答留保を巡る訴訟への判決を下すと想定。判決を踏まえた「断固たる闘いが不可欠」と呼び掛けている。

自動化などの要請に関し、日本成長戦略で港湾ロジスティクスが重要分野とされたことで、「AI(人工知能)・機械化・自動化をはじめとする『合理化』の圧力が高まっている」との認識を示した。さまざまな施策が発表される中で、労働者のケアや事業者へのフォローについて言及がないと指摘。配慮がない一方で、労働組合に理解を求めようとする姿勢に反発した。

このほか、適正料金確保に向けて、港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドラインの活用を促進する取り組みを労使政策委員会として進めるとした。また、完全週休2日制の確立も目指し、実態把握のためのアンケート結果を踏まえて、実現に向けた協議の促進を図る。

山九・商船三井など評価

資本コスト経営

東京証券取引所が国内外の機関投資家を対象に行ったアンケート結果によると、資本コストや株価を意識した経営の観点から「取組みの進展が見られる企業」として海運・物流関連企業で評価を受けたのは、山九や商船三井、三菱倉庫などだった(表)。特に山九は5票を獲得、プライム市場上場・時価総額1000億円以上の企業区分で投票数が4番目に多かった。

東証の業種分類の陸運業では山九に加え、センコーグループホールディングス(HD)、ニッコンHD、福山通運が投資家の票を受けた。

海運業では商船三井のほかにも栗林商船・倉庫・運輸関連企業では三菱倉庫と三機海運が評価を受けた。

アンケートは6月12日から7月24日にかけて実施。取組みの進展した企業と評価するポイントなどを聞き、43機関・74人から回答を得た。投資家が取り組みの進展を評価した企業数は延べ30

東証、機関投資家調査

0社。東証がこうした調査を行うのは初めて。プライム市場上場・時価総額1000億円以上の企業区分で最も票を受けたのはTDK、日立製作所でそれぞれ7票だった。

全体としては、資本配分方針の明確化と進展、事業ポートフォリオ改革の進展、資本コスト・資本効率を意識した経営管理の進展、経営トップ・取締役会の強力なリーダーシップ、情報開示・IRの進展、対話を通じた取組みの改善などを評価する声が多かった。

海運・物流関連企業で投資家が評価する「取組みの進展が見られる企業」

業種	会社名	市場区分	時価総額区分	票数	評価コメントの概要
陸運業	山九	プライム	1,000億円以上	5	- 外部人材の登用や社長直下の企業価値向上タスクフォースを設置するなど、経営の実効性向上と構造改革を加速させている。また、社外取締役との対話機会を設けるなど、ガバナンスの透明性向上に取り組んでいる。 - ROE目標やキャッシュアロケーション方針を明確に示し、事業別収益性管理の強化、政策保有株式の売却や資産圧縮によるB/S最適化、成長投資と株主還元との両立を進めるなど、資本効率と企業価値向上に邁進。
海運業	商船三井	プライム	1,000億円以上	2	22年3月期以降の好調な業績を背景としたキャッシュの使い方(安定・市況への配分)が重要かつ不透明要素があったが、対話で改善を求め、新中期経営計画では事業ポートフォリオ、キャッシュアロケーションの軽微度が上がった。 - 成長と安定の両立を目指して取り組んでいるポートフォリオの質的強化に対して、取締役会が実効的な議論・監督を行っている。
サービス業	日本郵政	プライム	1,000億円以上	1	「JPプラン2028」において株主資本コストの前提を従来の5%程度から7～8% (CAPMベース) に引き上げ、ROE目標も7%超に上方修正。郵便・物流セグメントはROE目標をレンジ開示とするなど開示の工夫もみられる。
陸運業	センコーグループHD	プライム	1,000億円以上	1	不採算事業への取り組みを開示。
陸運業	ニッコンHD	プライム	1,000億円以上	1	中期経営計画にて財務戦略が進展。DOE6%と財務規律を高めた上で、バランスシートの見直しやキャッシュアロケーションの開示、投資基準の明示など、ROE10%以上達成に向けた施策を実施。
陸運業	福山通運	プライム	1,000億円以上	1	26年3月期第2四半期に新CEOが就任し、市場環境やコスト上昇の実態を反映した値上げを実施。 - 月次データの導入により情報開示を改善。ROE目標および利益率ベースのガイダンスを導入し、アセットベースの見直しを進めた。自社株買いプログラムを開始し、配当性向目標を引き上げ。
海運業	栗林商船	スタンダード	—	1	25—27年度中期経営計画では、RORO船を中心とする国内物流事業の収益力強化や海運周辺分野へのM&Aを進め、28年3月期に経常利益35億円、ROE8%を目標としている。 - 営業キャッシュフローを事業基盤の維持・強化、成長投資、株主還元へ配分する方針を明示。設備投資負担の大きい海運会社でありながら、利益額だけでなく資本収益性と資金配分を明示した点を評価。
倉庫・運輸関連業	三菱倉庫	プライム	1,000億円以上	1	IR部門を新設し、機関投資家へ向き合う姿勢が見え始めた。開示資料も改善してきており、資本効率(特に政策保有株)に関する意識向上を評価したい。
倉庫・運輸関連業	三機海運	スタンダード	—	1	株主からの関心の高まりを踏まえ、還元を大幅に強化し、資本コストを意識した経営方針の開示を拡充。時価総額数十億円クラスでも資本市場との対話が株価評価の切り上げに直結することを示した例。

神戸港KICT

5社で運用を開始へ

9月から 国内最大級に

【阪神国際港湾会社と商船三井、川崎汽船の3社は19日、神戸国際コンテナターミナル(KICT、PC14-17)の運営に新たに参画した川崎汽船が9月1日からオペレーシ

ョンを開始すると発表した。これによりKICTは5社体制での運用により神戸港の外貿コンテナの約4割を取り扱う日本最大級のターミナルとなる。

KICTを含む神戸港ポートアイランド(第2期)地区南埠頭(PC13-17)は6月末に拡張・機能強化工事が完了していた。

商船三井は阪神国際港湾会社とPC14-17の賃貸借契約を締結。KICTを3バース体制から4バース体制に拡大した。これまで商船三井が山丸、生友倉庫、ニッケル・エンド・ライオンズ

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

KICTの岸壁延長は拡張により、1050尺から1750尺に延伸された。本船着岸枠(バースウインドウ)の提供や、他航路への接続(トランシップ)に関する利便性が向上する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟からの遠隔操作を可能とした。

このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟か

らの遠隔操作を可能とした。このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コ

ンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟か

らの遠隔操作を可能とした。このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コ

ンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟か

らの遠隔操作を可能とした。このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コ

ンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟か

らの遠隔操作を可能とした。このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コ

ンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

と共同で運営していたところ、川崎汽船が新たに参画した。現在利用している六甲アイランドRC4・5から移転する。

DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進し、拡張したエリアには遠隔操作機能を搭載したタイヤ式トランスフアーレーン(RTG)計12基を導入。ターミナルに設置された作業棟か

らの遠隔操作を可能とした。このほか、今年3月末からは新・港情報システム「COMPAS(コンパス)」の常時運用も開始しており、ゲート前混雑による待機が国内物流の課題になる中、コ

ンテナ物流の効率化と生産性向上を目指す。G

商船三井、4バース体制に拡大

神戸港「KICT」、阪神国際港湾と契約

PC14~17、DXで効率化・安全性向上

商船三井は19日、阪神国際港湾会社が実施していた神戸港ポートアイランド(第2期)地区南埠頭の拡張整備工事が完了したことを受け、同社との間でPC14~17バースの賃貸借契約を締結したと発表した。これにより、現在同社が山九、住友倉庫、ニッケル・エンド・ライオンズと共同で運営する神戸国際コンテナターミナル(KICT)は、新たにPC14を加え、これまでの3バース体制から4バース体制に拡大した。9月1日からは六甲アイランドRC4・5を借り受けていた川崎汽船が新たに参画し、遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)や新・港湾情報システム「CONPAS(コンパス)」など最新鋭の設備を備えた、神戸港の外貿コンテナの約4割を取り扱う日本最大級のターミナルに生まれ変わる。

拡張後のKICTは、岸壁の総延長が従来の1050mから1750mに延伸され、より柔軟な本船着岸枠(バースウインドウ)の提供や、他航路へのコンテナの接続(トランシップ)に関する利便性が向上する。拡張エリアには遠隔操作機能を搭載した電動式トランスファークレーン(RTG)計12基を新たに導入するなど、コンテナターミナルのDX化を積極的に推進している。

従来、クレーン運転員は荷役機器に直接乗り込んで操作していたが、新型RTGの導入によりターミナルに設置された作業棟からの遠隔操作が可能となった。これにより、天候や気温の影響を受けにくい快適な作業環境が実現し、オペレーター(運転員)の身体的負担の軽減とともに、オペレーションの生産性・安全性の一層の向上が期待される。

ターミナルオペレーターの商船港運、それに山九、住友倉庫がKICTに導入した遠隔操作RTGについては、中央の港運労使に稼働を申請済み。すでに地区労使が合意し、組合



ポートアイランド(第2期)

の現地視察も完了していることから、特に問題がなければ近く正式に承認される見通しとなっている。

さらに、KICTでは今年3月末からは「CONPAS」の常時運用も始まっている。コンテナターミナルのゲート前混雑によるトレーラーの長時間待機が国内物流の課題となる中、最新のDX技術を活用したターミナル運営を通じて、コンテナ物流の効率化と生産性向上を実現していく。

加えて、コンテナゲートや物流施設屋上への太陽光パネルの設置などを通じて、ターミナルのGHG排出の削減にも取り組んでいる。

ポートアイランド(第2期)は、ポートアイランドの南に隣接して、2010年に埋立が完了した総面積390haの人工

島。国際化・情報化など新たな時代のニーズに対応した港湾施設および都市施設を整備し、ポートアイランドや神戸空港などと連携する一体的な都市空間の形成を目指している。

特に、国際コンテナ戦略港湾としての主要施設である水深-15~16mの大水深高規格コンテナターミナル(6バース)をはじめ、208haにもおよぶ広大な埠頭用地と港湾物流機能用地を備えるなど最新鋭の総合物流基地として整備が進められている。

なお、ONE(オーシャン・ネットワーク・エクスプレス)ジャパンでは既報の通り、六甲RC4・5に寄港しているアジア域内サービスのJSMとJTIの運航船について、9月からKICTにシフトすると発表している。同社では、「西日本最大級となるコンテナターミナルに運航本船を集約し、荷役作業の効率化、バースの融通、同一ターミナル内でのトランシップの実現、空コンテナの引き渡し・返却場所の集約など、一体的な運営を図ることで、顧客へのさらなるサービスの拡充に努めていく」としている。

LOGISTICS NIPPON

主張

熊本県で7月28日に発生した大規模地震。被害は広範囲に及び、多くの命が失われたが、テレビニュースで繰り返して流されたショッピングモールの爆発映像は、誰もがショックを受けたのではないか。

地震が起こった午後4時30分ごろ、館内には客と従業員を合わせて4千人以上がいたものの、屋外への避難誘導が行われ、5時に避難がいったん完了した。その後、5時50分に建物の2階で爆発が発生。運営会社の指示などで建物に戻ったテナント従業員ら7人が巻き込まれて亡くなった。

爆発の原因や地震との因果

関係は調査中だが、外壁が吹き飛び、離れた道路にいた福山通運のトラックを大破させるほどの衝撃で、もし客などの避難誘導が遅れていたなら、さらなる大惨事になっていた恐れもあった。ショッピングモール側が避難後の再入館を

新の耐震基準を満たしているが、自動荷役装置、自動ラック、DPS(デジタル・ピッキング・システム)などの導入が進む大型物流機器の存在も、考慮する必要がある。東日本大震災以降、BCP(事業継続計画)に取り組む

因で、大型機器や崩れた荷物の下敷きになる恐れもある。ある倉庫会社では、コメなどの穀類を定温倉庫内に積み上げているが、大きな地震の発生後24時間は入らないルールにしている。ショッピングモールの爆発自体は予見できなかったかもしれないが、地震の後は何が起こってもおかしい。

「避難したら戻るな」教訓に

と従業員を合わせて4千人以上がいたものの、屋外への避難誘導が行われ、5時に避難がいったん完了した。その後、5時50分に建物の2階で爆発が発生。運営会社の指示などで建物に戻ったテナント従業員ら7人が巻き込まれて亡くなった。

認めたことが明らかになったものの、初動の誘導は評価されるべきだろう。

このショッピングモールは敷地面積が22万4平方メートルで、全国最大の収容能力を誇る。全国的に物流施設も大型化と多層化が進む。近年竣工した施設は最も

物流企業は増えている。大規模地震発生時はまず、施設スタッフ全員の迅速な避難と安全確認に全力を尽くしてほしい。そして、いったん揺れが収まって絶対建屋内に戻らないよう周知徹底すること。報告装置などの作動チェックをお願いしたい。

(星野誠)

国内港の外貿コンテナ取扱量

25年は1.8%増、2年連続プラス

国交省、上位4港が前年超え

国土交通省港湾局が21日に発表した「2025年の国内港湾のコンテナ取扱貨物量」をもとに本紙が集計したところ、外貿コンテナ取扱量は前年比1.8%増の1780万TEUと2年連続で伸長した。主要5港の中では神戸港のみが減少して5位に後退、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港の上位4港は前年を上回った。港別にみると、上位10港の顔ぶれに変化はなかったが、大阪港が4位に浮上した。11位以下では、広島港が12位→11位、志布志港が17位→16位、福山港が20位→18位へとランクアップしたほか、堺泉北港も36位→29位へと大きく順位を上げている。

国内港湾のコンテナ取扱貨物量は、国交省港湾局が全国の港湾管理者から得た速報データを集計したもの。全国で外貿コンテナ貨物の取り扱いがあったのは24年と同じく61港で、総計は1.8%増の1779万9027TEUだった。輸出は2.0%増の887万1798TEU、輸入は1.6%増の892万7229TEUとそれぞれ前年を上回った。

公表されたデータをもとに本紙が集計した外貿コンテナ取扱量の港別ランキングでは、東京港が2.4%増の426万8615TEU(輸出:190万3547TEU/0.8%増、輸入:236万5068TEU/3.7%増)となり、25年も首位の座をキープした。

2位の横浜港は2.1%増の281万3277TEU(輸出:152万8400TEU/3.5%増、輸入:128万4877TEU/0.5%増)、3位の名古屋港は1.9%増の263万8533TEU(輸出:136万5379TEU/1.7%増、輸入:127万3153TEU/2.2%増)と、それぞれ前年を超える取り扱いとなった。

4位の大阪港は4.3%増の211万1185TEU(輸出:97万6039TEU/



6.7%増、輸入:113万5146TEU/2.2%増)で、前年よりもランクアップ。一方、5位の神戸港は2.7%減の207万5303TEU(輸出:112万7558TEU/2.1%減、輸入:94万7746TEU/3.4%減)となり、順位を一つ下げている。

6～10位までは前年と同じ港がランクインした。6位の博多港は5.3%増の84万9858TEU(輸出:42万6233TEU/7.0%増、輸入:42万3625TEU/3.6%増)と前年超え。7位の北九州港も0.7%増の42万3727TEU(輸出:21万4196TEU/2.1%増、輸入:20万9531TEU/0.8%減)と小幅ながらもプラスとなった。

8位の清水港は1.1%増の40万7788TEU(輸出:20万1581TEU/2.6%増、輸入:20万6207TEU/0.3%減)と増加したが、9位の苫小牧港は

1.4%減の17万5551TEU(輸出:8万5065TEU/1.5%減、輸入:9万0486TEU/1.3%減)とマイナス。10位の四日市港は0.2%減の16万8557TEU(輸出:9万3091TEU/1.3%減、輸入:7万5466TEU/1.2%増)と僅かに前年割れとなった。

上位10港以外をみると、広島港は3.8%減の14万7270TEU、新潟港は8.9%減の14万4572TEUだった。両港ともに前年を下回ったが、下げ幅が小さかった広島港が前年の12位→11位へとランクアップし、新潟港は11位→12位へと後退した。

また、13位=仙台塩釜港(13万9655TEU/11.4%増)、14位=水島港(10万9372TEU/4.6%減)、15位=川崎港(8万7750TEU/7.9%増)は前年と同じ順位だったが、志布志港(7万6341TEU/6.6%増)は17位→16位へと順位を上げた。福山港(7万0430TEU/8.9%増)も取扱量が拡大し、20位→18位へとランクアップしている。

それ以外では、堺泉北港(3万4597TEU/49.0%増)が取り扱いを伸ばしたことで、36位→29位へと順位を大きく上げている。

国内港の外貿コンテナ取扱量ランキング

順位	25年	24年	港湾名	2025年外貿コンテナ取扱量(速報値)					
				合 計		輸 出		輸 入	
				TEU	前年比(%)	TEU	前年比(%)	TEU	前年比(%)
1	1		東京	4,268,615	2.4	1,903,547	0.8	2,365,068	3.7
2	2		横浜	2,813,277	2.1	1,528,400	3.5	1,284,877	0.5
3	3		名古屋	2,638,533	1.9	1,365,379	1.7	1,273,153	2.2
4	5		大阪	2,111,185	4.3	976,039	6.7	1,135,146	2.2
5	4		神戸	2,075,303	▲ 2.7	1,127,558	▲ 2.1	947,746	▲ 3.4
6	6		博多	849,858	5.3	426,233	7.0	423,625	3.6
7	7		北九州	423,727	0.7	214,196	2.1	209,531	▲ 0.8
8	8		清水	407,788	1.1	201,581	2.6	206,207	▲ 0.3
9	9		苫小牧	175,551	▲ 1.4	85,065	▲ 1.5	90,486	▲ 1.3
10	10		四日市	168,557	▲ 0.2	93,091	▲ 1.3	75,466	1.2
11	12		広島	147,270	▲ 3.8	78,253	▲ 5.9	69,017	▲ 1.4
12	11		新潟	144,572	▲ 8.9	71,664	▲ 7.8	72,908	▲ 9.9
13	13		仙台塩釜	139,655	11.4	68,382	11.1	71,273	11.7
14	14		水島	109,372	▲ 4.6	55,972	▲ 3.8	53,400	▲ 5.3
15	15		川崎	87,750	7.9	41,946	12.9	45,804	3.7
16	17		志布志	76,941	6.6	36,243	7.1	40,698	6.2
17	16		那覇	75,600	2.3	36,522	▲ 0.8	39,078	5.4
18	20		福山	70,430	8.9	34,395	11.7	36,035	6.3
19	18		三島川之江	70,389	▲ 0.7	33,101	0.8	37,288	▲ 2.1
20	22		徳山下松	69,740	15.6	41,434	5.8	28,306	33.6
21	19		伏木富山	69,356	1.8	35,515	2.9	33,841	0.6
22	21		金沢	62,204	2.0	31,320	2.4	30,884	1.6
23	24		伊万里	47,613	12.1	23,162	11.3	24,451	12.9
24	23		石狩清新	47,281	▲ 2.6	22,873	▲ 4.3	24,408	▲ 1.0
25	25		千葉	39,065	▲ 5.6	22,419	▲ 8.7	16,646	▲ 1.0
26	29		松山	36,409	11.4	17,523	▲ 2.3	18,886	28.1
27	26		下関	36,134	2.2	18,177	1.6	17,957	2.7
28	30		茨城	35,096	14.3	16,463	12.8	18,633	15.7
29	36		堺泉北	34,597	49.0	16,444	46.8	18,153	51.1
30	28		大分	34,389	2.3	17,944	0.0	16,445	4.9
31	32		秋田	32,829	7.7	19,799	6.3	13,030	9.9
32	27		敦賀	31,795	▲ 6.2	15,547	▲ 6.2	16,248	▲ 6.2
33	31		高松	31,781	3.8	14,714	7.7	17,067	0.6
34	34		岩国	28,387	9.5	18,008	2.9	10,379	23.1
35	35		八戸	25,384	▲ 1.2	12,201	▲ 11.9	13,183	11.3
36	33		直江津	24,759	▲ 4.6	11,006	0.8	13,753	▲ 8.5
37	38		今治	20,515	7.0	10,221	10.5	10,294	3.7
38	41		小名浜	19,431	10.3	8,672	16.3	10,759	6.0
39	40		三田尻中関	19,336	9.5	10,251	20.9	9,085	▲ 1.0
40	39		堺	18,571	▲ 2.8	11,886	▲ 7.3	6,685	6.6
41	43		三河	17,491	4.3	8,677	8.9	8,814	0.1
42	42		川内	16,653	▲ 1.7	10,082	▲ 2.6	6,571	▲ 0.4
43	44		八代	16,515	▲ 0.4	8,398	▲ 7.5	8,117	8.1
44	46		小樽	16,272	12.3	8,117	12.4	8,155	12.1
45	37		細島	14,767	▲ 29.8	8,192	▲ 26.7	6,575	▲ 33.2
46	45		釧路	14,192	▲ 10.3	7,763	▲ 3.3	6,429	▲ 17.6
47	49		舞鶴	13,187	10.9	8,352	11.1	4,835	10.6
48	48		御前崎	12,202	▲ 8.6	10,181	2.0	2,021	▲ 39.8
49	47		徳島小松島	11,492	▲ 18.8	5,650	▲ 21.2	5,842	▲ 16.3
50	50		高知	11,014	▲ 4.6	5,276	▲ 10.3	5,738	1.3
51	51		酒田	6,979	▲ 17.4	3,380	▲ 13.4	3,599	▲ 20.9
52	53		浜田	5,992	11.9	3,410	13.8	2,582	9.5
53	54		熊本	5,446	2.6	2,253	▲ 11.5	3,193	15.6
54	57		鹿島	5,116	62.8	2,459	56.9	2,657	68.7
55	55		長崎	5,066	▲ 4.5	1,806	▲ 3.3	3,260	▲ 5.1
56	56		釜石	2,427	▲ 37.1	1,642	▲ 35.4	785	▲ 40.6
57	59		鹿児島	1,790	▲ 16.6	845	▲ 19.9	945	▲ 13.4
58	60		和歌山下津	1,276	▲ 31.0	630	▲ 30.8	646	▲ 31.3
59	52		三池(福)	1,079	▲ 82.9	602	▲ 79.2	477	▲ 85.9
60	58		室蘭	606	▲ 73.5	517	▲ 73.1	89	▲ 75.7
61	61		石垣	420	▲ 9.9	420	▲ 9.9	0	—
総合計				17,799,027	1.8%	8,871,798	2.0%	8,927,229	1.6

商船・港湾への攻撃影響

黒海発穀物輸出ほぼ停止

BIMCO「世界の輸送量 8 % 減」

ロシアとウクライナが相互に商船や港湾インフラへの攻撃を強めている影響で、黒海からの穀物の積み出しが事実上停止

している模様だ。ボルチック国際海運協議会（BIMCO）は 20 日発行したレポートで、攻撃が本格化した 7 月中旬から 8 月中旬にかけての 5 週間、世界の穀物輸送量が前年同期比 8 % 減少したと分析した。

情勢悪化の背景には、ウクライナが 7 月 6 日、ドローン（無人機）を用いてロシア関連船に攻撃を開始したことがある。当初アゾフ海で始まった攻撃は黒海へと拡大。これに対しロシア側もウクライナの商船や港湾への報復攻撃を強め、原油などのエネルギー輸送や穀物を含む黒海の海上物流全体が停滞している。

黒海の各港湾は世界のドライバルク海上輸送量の 3 %、穀物輸送量の 14

% を積み出す。BIMCO のフィリペ・グベイア海運分析マネジャーは、「ロシアとウクライナは世界最大級の小麦とトウモロコシの輸出国。混乱が続けば食料価格や供給に重大な影響を及ぼす可能性がある」と懸念する。

ロシアは代替輸送ルートとして貨物を陸路やカスピ海、バルト海、極東の港へ振り向け始めたと言われているが、これらのルートも容量不足に直面する可能性もある。特に極東への鉄道路ルートは石炭輸送で既にボトルネックが発生しており、十分な輸送能力を確保できない見通しだ。

ウクライナも自国のドナウ川沿いやルーマニアの港からの代替輸送を模索しているが、輸送能力

の制約から、これらのルートも黒海沿岸の港からの輸送量を完全に代替することは困難とみられる。

ウクライナの農業政策・食料省の試算によると、引き続き黒海からの穀物輸送が滞れば、同国は 11 月までに穀物 1100 万トンの保管容量不足に直面する可能性がある。これは今年予想される同国の穀物・油糧種子収穫量の 13 % に相当する。

グベイア氏は「現在ウクライナでは小麦、大麦、セイヨウアブラナの収穫が続いており、今後数週間ですもモロコシ、ヒマワリの種、大豆の収穫も始まる。保管能力の不足が深刻化すれば、品質劣化のリスクが高まる」と懸念を示す。

なぜ賃金は上がらないのか

首藤 若菜著

物価高を受け、ここ数年の春季生活闘争(春闘)で高い賃上げ率を実現しているのに、なぜ実質賃金の停滞が続いているのか。労使関係を専門とし、物流・トラック運送事業の労働問題に詳しい立教大学経済学部的首藤若菜教授が労働の現場、政策、学問の間を往復しつつ、日本が陥った、働けども働けども労働者も企業も楽にならず、むしろ厳しい状況に追い込まれていった罠を丁寧に解き明かしている。

ここ数年、春闘での賃上げ率、最低賃金が大きく引き上げられ、名目賃金は緩やかに上昇している。しかし、実質賃金は低下に転じており、両者の動きは年々かい離している。こうした状況について、円安やエネルギー価格・物価の高騰が要因とされていることに対し、筆者は重要な要因としつつも、欧米諸国のケースと比較し「これだけでは日本の状況を説明できない」と指摘する。

「労働生産性が上がれば、実質賃金も上がる」。経済学の常識が日本では通用しなかった。1990年代のバブル経済の崩壊と金融危機の影響による業績の悪化や、輸入コストの上昇でも企業は商品・サービスの価格には転嫁せず、賃金が調整弁となる。2000年代以降、企業業績が回復しても賃金がそれに比例して回復してこなかったことが日本特有の問題と分析する。



講談社現代新書・1千円

(税別)

日本が陥った「罠」解明

や、日本の労働関係が企業別労働組合で構成されるため、産業・社会全体での賃金引き上げの仕組みが限定的であること、雇用維持を優先する観点から賃金抑制が制度・政策的に正当化されてきた、と指摘。

価格が上がらない日本経済の構造を典型的に示している産業として、時間外労働の上限規制に伴う物流の「2024年問題」でも十分に運賃が上がらないトラック運送業界を事例に検証。過当競争の下「価格を引き上げれば契約を切られる」との不安感から価格転嫁できず、運送コストの増加分を経営努力で吸収。そのしわ寄せが労働条件や人材育成に集中した、と解説している。

日本企業の「現場力」は成長を支えてきた半面、現場が頑張るほど構造的な課題が表面化しにくくなり、価格と投資の不足を補う制度的装置へ変わってきた、と指摘。現場をたたえるのではなく、現場に何を背負わせたのかを見直すことを問いかけている。

(田中 信也)

海運大手3社、上場来高値

日本郵船、商船三井、川崎汽船の海運大手3社の株価が24日、上場来最高値(株式分割考慮ベース)を相次ぎ記録した。中東不安に伴うトレード遠距離化などを背景に、堅調なコンテナ船、タンカー、ドライ市況が続いていることが主因とみられる。自社株買いなど株主還元を積極的に進める川崎汽船は8月中旬以降、東京証券取引所が上場企業に求めるPBR(株価純資産倍率)1倍超を維持している。

海運大手の株価は東証の24日午前のマーケットで日本郵船7219円、商船三井7397円、大引け直前に川崎汽船3470円とそれぞれ最高値を更新した。終値は日本郵船7200円(前営業日比99円高)、商船三井

7275円(3円安)、川崎汽船3465円(60円高)に落ち着いている。

3社の株価は7月中旬まで日本郵船と商船三井が5000円台後半、川崎汽船が2000円台後半を付けていたが、各社が今期業績の上方修正を公表した7月下旬―8月初め以降、上昇の勢いを強めた。中東ホルムズ海峡と紅海の通航正常化の見通しが立たず、引き続きトレード遠距離化が市況を下支えするとみられている。

さらに日本郵船は7月31日にNSユナイテッド海運へのTOB(株式公開買い付け)による子会社化も発表している。

各社の24日時点のPBRは日本郵船0.93倍、商船三井0.84倍、川崎汽船1.21倍。

東北地方整備局

公共バルクTにPSカード導入を検討

作業効率化とセキュリティ向上へ

国土交通省東北地方整備局は、管内のバルクターミナルを対象にPSカードの導入について検討を始める。すでに導入されているPSカードとカードリーダーによる埠頭への出入管理は、基本的にコンテナターミナル(CT)を想定したものだが、これを公共のバルクターミナルにも応用できるか検討するという。実現すれば、ターミナルへの出入時の手続きが効率化されるとともに、セキュリティの向上も期待される。

2001年9月の米国同時多発テロの発生を契機に、国際的な保安の確保のため、海上人命安全条約(SOLAS条約)が改正され、04年7月に発効された。また、これに対応した国内法として「国際船舶・港湾保安法」が成立し、同様に04年7月に施行されている。

これに伴い、国は国際埠頭施設の管理者(港湾管理者や借受者、管理する民間会社)との連携・協働に基づき、港湾の保安対策を強化した。具体的には、全国のターミナルゲートで、ターミナルに立ち入る際の3点確認(本人確認・所属確認・目的確認)の100%実施を義務付けた。

3点確認の確実かつ円滑な実施に向け、国は出入管理情報システムの導入を推進。あわせて、出入管理情報システムを利用するために不可欠なPSカード(Port Security)カードの発行を開始した。

PSカードは、偽造防止対策が高度に施されている本人確認が容易な写真付きのカード。氏名や所属企業が記載されるほか、ICチップを内蔵しており、識別番号や暗号キーなどを格納している。10年度末から、全国の地方整備局などを窓口として発行を開始した。

出入管理システムでは、ゲートでカードリーダーにPSカードを読み取らせるこ



とで、制限区域への人の出入りを管理する。セキュリティが強化されるとともに、ゲートでの書類記入などがなくなるため、トラックドライバーや警備員の負担軽減や作業の迅速化を実現している。

国は主要港のCTにカードリーダーの設置を推進。実際に設置するのは国際埠頭の保安管理者などとなるが、国交省港湾局では設置費用の3分の1を支援する補助制度を実施しており、これまでに14港(苫小牧、東京、横浜、川崎、清水、新潟、名古屋、四日市、大阪、神戸、高松、下関、北九州、博多)で導入されている。

東北地方整備局でも、管内港湾のCTにカードリーダー設置を港湾管理者らに呼び掛けてきたが、「現状の出

入管理で特段問題が発生していない」(港湾空港部)ことから、実現には至っていないという。PSカードも発行しているが、利用しているのは出入管理システムを導入している首都圏港のCTを利用するドライバーに限られているようだ。

こうした中、東北地方整備局が、管内港湾のバルクターミナルを対象に、PSカードやカードリーダーの導入に向けた検討を進める方針だ。対象は、八戸港(青森県)や仙台塩釜港の石巻港区と仙台区、小名浜港(福島県)、酒田港(山形県)で外貨貨物を取り扱う公共バルクターミナルを想定する。

各施設でバルク貨物の取扱状況やSOLASゲートを通行する運搬車両の交通量、出入管理の実態などを把握するとともに、関係者にヒアリングを実施。その上で、導入に向けて効果やコストを含めた課題を整理する。抽出した課題を解決するための具体的な方策について検討。これらをもとに、公共埠頭の保安管理者である港湾管理者を対象とした資料を作成していく。

東北地方整備局では、「CTに特化したものをバルクターミナルに応用できないか検討していきたい」(港湾空港部)と話している。

世界30港

地政学で明暗

上期取扱量

寧波が初の2位

仏海運調査会社アルファライナーは、2026年上期(1～6月)の世界主要コンテナ港30港の取扱量ランキングをまとめた。中国鉄鋼が輸出先の多角化や米国の在庫補充を背景に好調で、寧波舟山が6カ月間の実績で初めてシンガポールを抜き2位に浮上した。一方、中東ではホルムズ海峡の閉鎖で取扱量が急減し、前半末10位のジユベラルがトップ30圏外に落ちた。

上期の取扱量は表の通り。首位の上海は前年同月比6%増の2,874万TEUだった。寧波舟山は9%増の2,290万TEUとなり、5%増のシンガポール(2,274万TEU)に次ぎ、深圳(1,856万TEU)を抜いて3位に浮上した。香港は1.6%増の604万TEUで15位、厦門は1.1%増の604万TEUで16位、天津は8.1%増の1,300万TEUで7位、釜山は0.7%増の1,260万TEUで8位、LA/LBは2.8%増の997万TEUで9位、ポートクリン(マレーシア)は770万TEUで10位、タンジュンペラバス(マレーシア)は700万TEUで11位、ロッテルダム(オランダ)は702万TEUで12位、アントワープ・ブルージュ(ベルギー)は680万TEUで13位、香港は635万TEUで14位、厦門は604万TEUで15位、タンジール(モロッコ)は537万TEUで17位、レムチャパン(タイ)は457万TEUで18位、北部湾港(中国)は457万TEUで19位、ホーチミン(ベトナム)は444万TEUで20位、コロombo(スリランカ)は440万TEUで21位、ナバシェバ(インド)は443万TEUで22位、NY/NJ(米国)は430万TEUで23位、ジャカルタ(インドネシア)は428万TEUで24位、高雄(台湾)は428万TEUで25位、ハイフォン(ベトナム)は410万TEUで26位、ムンドラ(インド)は410万TEUで27位、ハンブルク(ドイツ)は404万TEUで28位、日照(中国)は396万TEUで29位、カイメップ(ベトナム)は390万TEUで30位、運営港(中国)は340万TEUで31位。

中国の港湾全体の取扱量は6%増の1億6,110万TEUと、上期より過去最多を更新した。ハイテク製品や工業製品の輸出が増加。中国発貨物は米向けが4%増にとどまる一方、アフリカ向けが30%増、中東向けが14%増、欧州向けが10%増、東南アジア向けが9%増と、輸出先の多角化が進んだ。寧波舟山では、金塘港の第2期拡張が7月に12%増の4,444万TEUで26位から20位に浮上。ジャカルタは10%増、ベトナムのカイメップは9%増と、南・東南アジア港湾の伸びが目立った。一方、トップ30港のうち取扱量が1%増減したのは、アンタワープ・ブルージュ、高雄、ハンブルクの5港だった。欧州港湾は域内の産業需要の低迷や関税を巡る不透明感が響いた。釜山は1%減、ロッテルダムは横ばい。中東では、3月以降のホルムズ海峡の閉鎖が継続し、取扱量が少なくとも5割減少したとみられ、前半末の32位からトップ50圏外に落ちた。

2026年上期のコンテナ港ランキング(万TEU)

順位		港	国・地域	取扱量	前年同期比	25年通年
1	(1)	上海	中国	2,874	6.2%	5,506
2	(3)	寧波舟山	中国	2,290	8.8	4,387
3	(2)	シンガポール	シンガポール	2,274	4.7	4,466
4	(4)	深圳	中国	1,856	7.7	3,541
5	(5)	青島	中国	1,756	7.2	3,289
6	(6)	広州	中国	1,403	2.9	2,768
7	(8)	天津	中国	1,300	8.1	2,403
8	(7)	釜山	韓国	1,260	▲0.7	2,488
9	(9)	LA/LB	米国	997	2.8	2,012
10	(11)	ポートクリン	マレーシア	770	—	1,514
11	(13)	タンジュンペラバス	マレーシア	700	—	1,403
12	(12)	ロッテルダム	オランダ	702	▲0.1	1,424
13	(14)	アントワープ・ブルージュ	ベルギー	680	▲1.5	1,363
14	(15)	香港	中国	635	▲3.5	1,299
15	(16)	厦門	中国	604	1.6	1,251
16	(17)	タンジール	モロッコ	—	—	1,111
17	(18)	レムチャパン	タイ	537	5.1	1,045
18	(19)	北部湾港	中国	457	▲4.0	1,006
19	(20)	ホーチミン	ベトナム	—	—	892
20	(26)	コロombo	スリランカ	444	11.9	830
21	(28)	ナバシェバ	インド	440	13.6	794
22	(21)	NY/NJ	米国	443	0.2	890
23	(27)	ジャカルタ	インドネシア	430	10.3	830
24	(22)	高雄	台湾	428	▲5.4	889
25	(25)	ハイフォン	ベトナム	—	—	832
26	(24)	ムンドラ	インド	410	—	836
27	(23)	ハンブルク	ドイツ	404	▲3.8	836
28	(30)	日照	中国	396	8.1	737
29	(29)	カイメップ	ベトナム	390	9.2	761
30	(31)	連雲港	中国	340	0.3	716

(注)1位のカッコ内は25年末。取扱量は四捨五入。▲は減。ポートクリン、タンジュンペラバス、ムンドラの26年上期は推計。タンジール、ホーチミン、ハイフォンの26年上期は未公表。LA/LBはロサンゼルス/ロングビーチ、NY/NJはニューヨーク/ニュージャージー
(出所)仏アルファライナー調べ

国交省港湾局

港湾強化に630億円

自動・遠隔荷役機械 統合導入を支援

国土交通省港湾局は27日、公共事業関係、行政運営など総額630億円の計画(国交・今年度予算は48%増)から成る2027年度港湾強化事業を公表した。日本港湾機構に所管し、港湾コンテナ・クレーンの強化に資する港湾整備のため160億円の、遠隔荷役機械の主要機材強化に110億円の予算を配した。港湾コンテナ・クレーンの強化では、国際コンテナ搬送効率を向上し、自動化・遠隔操作荷役機械などの統合的な導入を支援する施策を打ち出す。

27年度概算要求

港湾強化の概算(国交)
は港湾整備事業360億
円(44%増)、港湾維
持事業110億円(39
%増)、港湾施設事業など
は80億円(増ばり)。

港湾コンテナ・クレーン強
化に向け、国際コンテナ
搬送効率を向上し、自
動・遠隔操作荷役機械
などの統合的な導入への
支援を行う。ターミナル
ゲートの電装化、自動化
など導入のためのターミ
ナルオペレーションシス
テム改修、R/G(タ
ヤとコンテナ・クレー
ン)の自動化、遠隔操作
化などを一体的に進める
ことにより、集中的な機
械化を図る。

支援はターミナルごと
に計画して進められて
いる。港湾整備会社および
港湾施設事業などの関
係者が共同で、国際標準
化の維持・向上に向け
た「港湾施設強化計画」
を策定し、国が承認した
場合に、支援が行われる
仕組みとなる。

このほか、一貫航路の
取り扱い機構がある港湾

を対象として、コンテナ
ターミナルを活用する自
律化行革の導入促進も
盛り込んだ。ターミナル
内でコンテナを自動・遠
隔操作で水平搬送する自
動トローラーやAGV
(無人搬送車)などの導
入を支援する。これまで
も遠隔操作型のR/Gと
ガン・クレーンへの
補助制度を設けており、

対象を拡大する。
遠隔荷役機械の生産機
械強化に向けた施策で
は、国内メーカーを支援
する。国内市場を引き続
き維持しつつ、米国や
アジア太平洋地域を視野に
国外市場の拡大を目指
す。

■運営会社に特別要
求 規制改正に備えては
政府が用意する業務運
営

会社を対象として特別指
引の創設を要求する。港
湾日本国交省港湾局は、販
売日本国交省港湾局に運用さ
れる。港湾の円滑な、近
人事業従事者に対する当
り、資本制の課題解決
となる資金などの額が
、政府および地方公共
団体の出資額を算定する
もので、財務省確保に
つなげ、設備投資を促す。

助する。

大規模な導入の導入促
進の「際として、物流機
械のR/G(タヤとコン
テナ・クレーン)の
港湾施設事業などに
取り組む。物流施設のシ
ステム構築・構築、自動
化・機械化機械の導入経
費の一部を補助する。特
に港湾周辺の港湾の円
滑な自動化・機械化を促
した港湾施設の強化な
どを重点的に支援する。

物流革新の加速に向け
ては、機械・資材調達や
物流施設「物流革新機
械」(仮称)の新設を
求める。改正貨物自動車
運送事業法などから成る
上り下り運送法改正の制
行と船舶荷役、貨物自動車
運送事業法などの運
送体制の強化、拡大など
を図り、定額を算定す
る。

物流・自動車局

物流革新加速、209億円

発着荷主の商慣習変革

国土交通省物流・自動
車局は2027年度予算
の概算要求で、物流関係
に209億円を計上し
た。26年度当初予算の8
・0億、26年度当初予算
と27年度補正予算の合計
も比べても、2倍にな
る。そのうち6億円を宛
て荷主の商慣習変革に充
てるなど、20年度までの
総合物流政策大綱を踏ま
えて物流革新に力を入
れ、自動化・遠隔操作
を加速させる。大規模
倉庫の導入促進にも、26
年度当初と27年度補正予
算の合計の1・7倍を計
上した。

これまで補正予算で
の要素が多くを占めてい
たが、27年度からは政府
全体の方針の下、必要な
施策の予算は当初予算で
賄える。

政府の成長戦略に関わ
る施策などについては策
定を一定程度抑えるシ
ステムもなくされたた
め、物流・自動車局とし
ては物流の生産性向上・
商慣習の改善として人材の
確保、自動運転関連の地
域に関する要素額を大き
く盛り込む。

物流の生産性向上・商
慣習の改善として人材の確
保のための要素額は16

9億円。26年度当初・27
年度補正予算合計の2・
3倍となる。

一方、発着荷主の商慣
習変革は新規に盛り込
んだ。改正物流法(物
流効率化法)の全面施
行を支援し、物量が一定規
模以上の特定貨物の物流
効率化への取り組みを支
援。物流革新の推進を図
る。

物流事業者と連携し、
集約回数の減少や共同輸
送などによるコスト削減
の活用などを行うのには
重要なシステム改修経費
新たに導入する物流施設
の27年度利用料などを補

港湾労組、国の自動化支援に反対表明へ

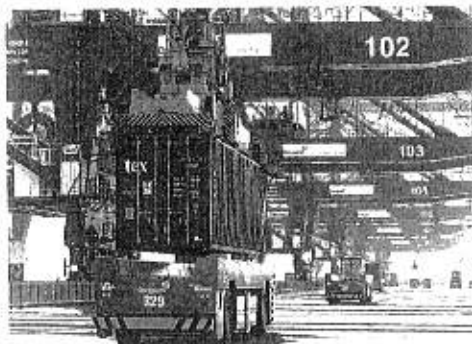
「労使合意のない限り進めないこと」

コンテナターミナルの荷役機械の自動化・遠隔操作化を加速させようとする国の姿勢に組合が反発している。政府が「港湾ロジスティクス」を戦略分野に選定したことを踏まえ、国土交通省港湾局の2027年度予算の概算要求では、戦略港湾を対象に統合的なパッケージ支援を盛り込んだ。これを受けて港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）は、きょう28日に国交省に対して、「港湾労働者の職域、港湾運送事業者の業域に重大な影響を及ぼす」とし、支援事業に断固反対するとした文書申し入れを行う。文書では、自動化施策について港運労使の合意のない限り進めないよう釘を刺しており、今後の成り行きが注目されることだ。

高市政権が掲げる17の戦略分野に「港湾ロジスティクス」が選定されたことを契機に国が自動化・遠隔操作化した港湾荷役機械の導入促進に向けた動きを加速させている。こうした中、全国港湾の竹内一委員長が6月、海事専門紙の取材に応じ、「労使の合意のない自動化・遠隔操作化には反対だ」と明言し、国の一方的な動きに不快感を示した。

こうした中で国交省港湾局が27日に発表した27年度予算の概算要求は、政府の戦略分野の一つである「港湾ロジスティクス」について、シーリングのない「『強くしなやかな日本』投資枠」を活用したことで大幅に増加。戦略港湾を対象に自動・遠隔操作荷役機械などの導入に関して、「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」を実施。統合的なパッケージ支援によって自動・遠隔操作荷役機械などの導入を加速させる方針を示した。

これを受けて港湾労組は、「港湾労働者の職域、港湾運送事業者の業域に重大な影響を及ぼし、とりわけ、港湾労働者の雇用が深刻な危機に



組合は「自動化によって労働者の雇用が深刻な危機に陥る」と危機感を募らす(写真は釜山新港の自動化ターミナル)

陥ることに直結するものだ」とし、支援事業に断固として反対する申し入れを文書で行う方針を決定。27日に日本港運協会に事前説明し、きょう28日に国交省港湾局に申し入れることになった。

文書では、国交省の機械化・自動化導入施策を巡り、「雇用と仕事を確保する立場から、“港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書”を締結。その後、自動化に備えて労使協定を締結している」と説明。また、国交省は遠隔操作RTG導入支援の公募に際しては、「関係者の合意がとれていること」が明記され、募集要綱では、「港湾運送事業者（労使）との調整状況の記載」、「関係者と文書に

よる合意しているなど、取り交わした文書がある場合は、当該文書の添付」を求めている点を指摘した。

その上で、▽「コンテナターミナルにおける自立走行車両の導入支援」「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」の施策について港湾労働組合はもとより、港湾労使の合意のない限り進めないこと▽港湾政策は、港湾労働者・港湾労働組合も重要なステークホルダーであり、港運事業者や港湾管理者だけとの協議は、遠隔操作RTG導入の経緯にみる、国交省の基本姿勢を逸脱するもので、労働組合の理解と納得を欠いた施策の推進を行わないこと。そのために、労働組合を重要なステークホルダーとして、真摯な協議に応ずること▽港湾労使の協議に際して、行政として不当な介入を行わないこと——などを要望。協議の場を設けてこうした要望に対する回答を示すよう求めている。

さらに、誠実な対応がなされない場合は、「労働組合として可能な行動を決断せざるを得ない」とし、様々な形の行動で反対する姿勢を強く打ち出している。

年末年始荷役、交渉が本格スタート

港運労使が労使政策委員会

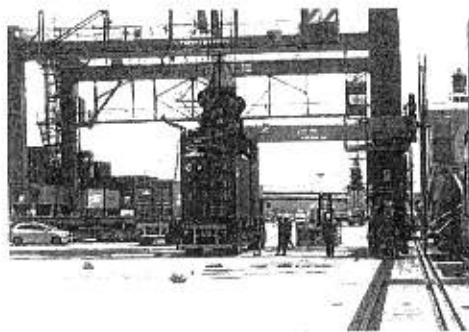
日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の港運労使は27日、都内で労使政策委員会を開いた。この中で日港協は、2026年度（26年12月31日～27年1月4日、元旦除く）の年末年始例外荷役を例年通りの条件で実施するよう組合に要請し、実質的な協議がスタートした。ただ、組合側は「持ち帰って検討したい」とし、次回の委員会（9月30日）から本格的な議論が始まることになりそうだ。

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」との認識で一致。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月末という早い段階から開始した。

ところが、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。

また、25年度は初めての試みとし

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、7月27日に開催した前回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。

こうした経緯を背景に27日に開催された労使政策委員会では、日港協が例年通りの条件で今年度の年末年始例外荷役を実施するよう組合に要請し、実質的な協議がスタートした。

一方、組合側は「持ち帰って検討したい」とし、9月には定期大会を控えているということもあり、議論は次回の委員会（9月30日）から本格的な議論が始まることになりそうだ。

横浜港・本牧D5ターミナル

港運労使がOCRゲート導入を了承

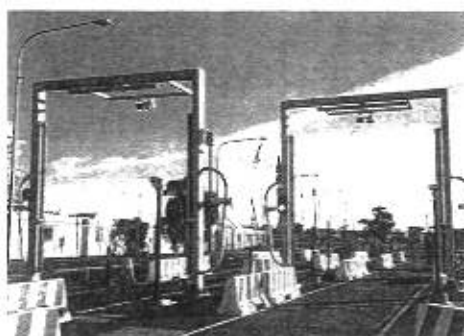
自動化・機械化協、確認書も締結

仏CMA-CGMが移転する横浜港・本牧D5コンテナターミナル(CT)に導入される計画の「OCRゲートシステム」について、港運中央労使が了承した。ターミナルを運営する住友倉庫、三井倉庫、鈴江コーポレーション、丸全昭和運輸の元請4社が27日の中央事前協議会に申請したもので、直後の「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」で正式に了承され、中央確認書が締結された。2027年3月の本格稼働を目指す方針で、OCRカメラがコンテナ番号などをターミナルシステム(TOS)に転送し、予約情報と照合。外装のダメージチェック機能なども同時に行うことが可能だという。海外ターミナルなどでは活用されているが、国内のターミナルに導入されるのはこれが初めてとなる。

横浜港・本牧埠頭では再編工事が進んでいる。このうちD5ターミナルについては、従前の借受者だった商船三井が南本牧MC2にシフトしたことを契機に、一体的な運用を図るための再整備がスタート。岸壁やCYがおおむね完成したことから、25年9月から一部供用を開始している。現在はD4の借受者であり、D5への移転が決まっているCMA-CGMが追加で使用する形で運用されている。

一方、国交省港湾局ではCTでのコンテナ搬出入に関するゲート作業の迅速化・効率化に必要な施設の整備に対する補助事業(コンテナターミナルゲート高度化に対する補助制度、対象は国際戦略港湾の京浜港・大阪港・神戸港)を24年度に創設。横浜港に関しては、「本牧D5移転に伴う高度化ゲート新設事業」が採択されている。

こうした中、7月の労使政策委員会では運営元請を代表してOCRゲートの導入計画の概要を事前に説明。次回の中央事前協議会に申請する意



海外のOCRゲート

向を明らかにしていた。OCRゲートの仕組みとしては、①突入りコンテナを積載した車両が車両待機場からOCRゲートシステムを通過→②通過時にOCRカメラでコンテナ外装の画像、コンテナ番号などが読み取られTOS(ターミナルオペレーションシステム)に転送、予約情報と照合される→③予約情報と合致していればインゲートに進んで入場受付を行う→④積置場所の指示書を受け取ってヤード内へ進入し、コンテナ受渡→⑤アウトゲートから退場——という流れ(突入りコンテナ搬入時)になるようだ。

OCRゲートシステムの導入によって、ターミナル前待機時間の削減やターミナル労働者全体の作業負荷軽

減、ゲート作業従事者の作業環境の改善といった効果が期待される。また、ゲート作業従事者数はシステム導入後も従前と変わらない体制(人数)が見込まれ、雇用問題は発生しない点を強調したようだ。

27日の中央事前協議会には事前説明通り、横浜港・本牧D5の運営元請4社が「OCRゲートシステム」導入計画を申請。その直後に開催された「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」で正式に了承され、同時に▽システム導入が人員削減を目的としたものではない▽システム導入でターミナル作業人員は減じない▽システム導入を理由とした労働者への不利益扱い、労働条件切り下げを行わない——ことなどを確認する「横浜港本牧D5ターミナル/OCRゲートシステム導入に関する中央確認書」が締結された。

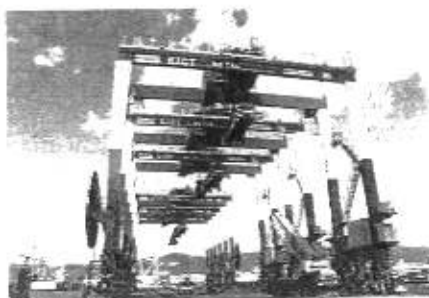
詳細な導入スケジュールは明らかにされていないが、設置工事の後、TOSとの連携テストや試験運用などを経て、27年3月の本格稼働を目指すという。

神戸港KICTの遠隔操作RTG稼働を了承

港運労使、拡張工事完了で本格運用へ

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）による中央事前協議会および「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」で、神戸港ポートアイランド（2期）「KICT（神戸国際コンテナターミナル、PC14～17）」に導入された遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）12基の稼働が正式に了承された。神戸港で遠隔操作RTGが導入されたのは、PC18（上組）に続き2例目となる。

コンテナターミナルの生産性向上を後押しする国土交通省では、2019年度に遠隔操作RTGの整備費用などの3分の1以内で補助する「港湾機能高度化施設整備事業（コンテナ荷役システム高度化支援施設）」を創設。23年度に「神戸港ポートアイランド地区PC14-17遠隔操作RTG導入事業（新規12基、申請者：商船港運）」



KICTに導入された遠隔操作RTG

が採択された。

昨年11月には、第1弾として6基（三井E&S製）の遠隔操作RTGがKICTに到着。今年1月には残りの6基も搬入された。こうした中、4月には商船港運が「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」のワーキンググループ（WG）に遠隔操作RTG12基の稼働を申請。6月末の中央事前協議会で地区労使が合意したことが報告されていた。

これを踏まえて組合は8月中旬に神戸港KICTに赴き、実際の機材を現地

視察したが、特に問題が見られなかったと27日の中央事前協議会に報告。続いて「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」で正式に了承された。また、これに伴ってKICTの遠隔操作RTGに係る暫定作業基準確認書を確認したとした港運中央労使の「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会確認」が締結されている。

商船三井が社内、住友倉庫、ニッケル・エンド・ライオンズと共同で運営するKICTは、新たにPC14と背後地を借受対象に加えて、これまでの3バース体制から4バース体制に拡張。6月末には工事が完了し、三菱倉庫と共同で六甲アイランド・RC4・5を借り受けていた川崎汽船もKICTに移転して9月1日から本格供用を開始する。岸壁の総延長は従来の1050m→1750mに延伸され、ターミナル面積約88haという国内でも最大級のCTに生まれ変わった

主張

「トラック適正化2法」に基づく義務規定として2028年度に導入される適正原価制度。トラックドライバーの賃金と労働条件改善に向けた適正な運賃・料金収受を目的とするが、同時に創設される事業の許可更新制とともにトラック運送事業の在り方を大きく変革することから、事業者

は期待と不安が相半ばする思いで設定に向けた動向を注視している。

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、経団連、日本商工会議所など経済団体をオブザーバーとする有識者検討会を設置。年末までに提言を取りまとめる。

初会合では、関係省庁の担当官、有識者、専門委員が適正原価へのスタンスや考え方を表明。ただ、オブザーバーとして参加した経済団体は意見を促されたものの、発言しなかった。議論の方向性が固まる前に、手の内を見せないためだろう。

適正原価設定むけ一枚岩に

検討が進む中、業界労使と経済団体が

7月の初会合では、標準的運賃のようなタリフ(運賃表)ではなく、算定式をベースとする方針を確認した。適正原価は事業許可更新の要件となるため一定期間の収受状況を

確認できる必要性があり、固定のタリフは不相当との考え

業者が参考にできるシンプルな「モデル運賃表」を併せて提示することを視野に入れている。ただ、パラメーター(基準となる数値や要件)としての補助的なツールに過ぎず、むしろ運賃交渉などの場で混乱を招く恐れもある。

真っ向から対立する可能性が高い。ヒアリングも行われるが、まずは業界内・労使間で個々の利害を越えた全体最適の観点で譲れないスタンスを固め、一枚岩になることが求められる。

適正原価の基準や適用対象など条件の設定に向け、国土交通、農林水産、経済産業の各省などに関係分野の学識経験者に加え、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、経団連、日本商工会議所など経済団体をオブザーバーとする有識者検討会を設置。年末までに提言を取りまとめる。

初会合では、関係省庁の担当官、有識者、専門委員が適正原価へのスタンスや考え方を表明。ただ、オブザーバーとして参加した経済団体は意見を促されたものの、発言しなかった。議論の方向性が固まる前に、手の内を見せないためだろう。

検討が進む中、業界労使と経済団体が真っ向から対立する可能性が高い。ヒアリングも行われるが、まずは業界内・労使間で個々の利害を越えた全体最適の観点で譲れないスタンスを固め、一枚岩になることが求められる。

(田中信也)

2026年の通常国会へ送会社の経営者。記者がつの提出が見送りとなった労働基準法の改正案。連続勤務日数に上限を設定するなど、労働者保護をより強化する内容だが、改正案には「ドライバーで会社を急成長させてきた経営者は、プライベートルな時間を犠牲にしない権利」も盛り込まれて

つながらない権利

いる。フランスでは16年の労働法改正で法制化されており、日本でも導入に向けた議論は続いている。物流業界でも早めの対応が必要だ。

「そんな法律ができるのか。寂しい世の中になったものだな」と嘆くのは、中国地方に本社を置く中堅運

物流業界も対応必要

荷主の理解あってこそ

が「制限する必要がある」と答えている。

フランスの改正労働法では、国が一律に規制内容を決めるのではなく、デジタル機器などによる連絡制限について、労使が話し合っ

てルールを定めることを義務化する一方、業種や職種の実情に合わせて企業ごとに運用方法を委ねている。また、勤務時間外や休日に労働者が連絡に応じなかったことを理由とする不利益な取り扱いを禁止している。日本でも罰則付きの強

制法規となることは考えにくく、フランスと同じ方向で議論が進むとみられる。

決定件数では道路貨物運送業が68件と、介護や医療に次ぐワースト3位。本当の意味で働きやすい職場を実現しようと思えば、勤務時間外や休日は肉体的にだけでなく精神的にも解放され



スコープ

るためのルールづくりは必要だろう。

「運送事業の場合、荷主次第になる。荷主が営業時間外に無理な依頼をしてくれば、勤務時間外にドライバーに連絡を取らざるを得ないこともあるだろう。こ

うした荷主にはき然と対応すべき」と話すのは別の運送会社の経営者。この会社では配車の指示は全て勤務時間内にメールで送信しているが、これも荷主の理解と協力があってこそだ。スポットで急ぎの仕事などを受けている下請けの運送会社はそうはいかない。

「2024年問題」対策で、多くの運送会社が労働時間短縮に努力している。しかし、運転日報などに記録する労働時間は適法でも、業務とプライベートな時間の垣根が曖昧なままで、若手労働者から選別されることにもなりかねない。

(江藤和博)

国交省の自動化支援事業「断固反対」

港湾労組、港湾局に申し入れ書

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）は28日、国土交通省港湾局に「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援等港湾政策に係る申し入れ書」を手渡した。国交省港湾局の2027年度予算概算要求に「コンテナターミナルにおける自立走行車両の導入支援」「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」などを盛り込み、自動化・遠隔操作化をさらに加速させる姿勢を鮮明にしたことを受け、「これらの支援事業は、港湾労働者の職域、並びに港湾運送事業者の業域に重大な影響を及ぼし、とりわけ、港湾労働者の雇用は深刻な危機に陥ることに直結するもだ」とし、断固として反対であると表明した。

申し入れ文書では、「港湾機能高度化施設整備業（コンテナ荷役システム高度化支援施策）」の遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）導入支援について、公募の「評価・審査の観点」として「遠隔操作RTGの導入について関係者の合意がとれていること」が明記され、事業募集要綱では、「港湾運送事業者（労使）との調整状況について記載すること」、「関係者と文書による合意しているなど、取り交わした文書がある場合は、当該文書を添付すること」とまで注記していると指摘。

また、公募文書や募集要綱の取りまとめに当たっては、国交省と労働組合は真摯な協議を重ねてきた。並行して、雇用と仕事を確保する立場から、真摯な労使協議も重ねた結果、「港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書」を締結。その後、港湾労使は、国交省が港湾の機械化・自動化推進

を企図することに備え、労使協定を締結していると説明した。

さらに、21春闘協定では「港運労使はAI化、機械化などの案件が生じた場合は、港湾労働者の雇用に影響を及ぼさないよう最大限の配慮を行い、中央労使における協議・検討を前提として、誠意ある対応を進める」とし、22春闘協定では「港湾の労使関係を無視した、一方的な港湾『合理化』には反対であることを産別労使の基本スタンスとして確認する。今後、自動化をはじめとした『合理化』が計画された場合、その導入には労使合意を前提とする」と確認していると、自動化は労使が大前提である点を強調した。

こうした経過を踏まえ、港湾労組では①「コンテナターミナルにおける自立走行車両の導入支援」、並びに、「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成

支援」の施策について、港湾労働組合はもとより、港湾労使の合意のない限り進めないこと②港湾政策は、港湾労働者・港湾労働組合も重要なステークホルダーであり、港運事業者や港湾管理者だけとの協議は、前述した遠隔操作RTG導入の経緯にみる、国交省の基本姿勢を逸脱するもので、労働組合の理解と納得を欠いた施策の推進を行わないこと。そのために、労働組合を重要なステークホルダーとして、真摯な協議に応ずること③本件に当たっての港湾労使の協議に際して、行政として不当な介入を行わないこと——を要請。協議の場を設けて回答を示すよう求めた。

加えて、「誠実な対応がなされない場合は、労働組合として可能な行動を判断せざるを得ないことを付言する」とし、今後の対応如何では何らかのアクションを起こす可能性を示唆している。

価格転嫁率39.9%、再び4割を下回る

TDBの7月調査、運輸・倉庫は28.4%

帝国データバンク（TDB）は28日、価格転嫁に関する実態調査（7月）の結果を公表した。それによると、7月調査時点の価格転嫁率は39.9%となり、再び4割を下回った。サプライチェーン別に価格転嫁の状況をみると、「化学品卸売」や「鉄鋼・非鉄・鉱業製品卸売」の転嫁率は5割を超えているが、「運輸・倉庫」は3割を下回っている。

TDBは全国2万2350社を対象に、「価格転嫁」に関するアンケート調査を実施した。調査期間は7月17日～31日（インターネット調査）、有効回答企業数は1万0518社（回答率47.1%）だった。価格転嫁に関する実態調査は今回で8回目。

自社の主な商品・サービスにおいて、コストの上昇分を販売価格やサービス料金にどの程度転嫁できているかを尋ねたところ、コストの上昇分に対して「多少なりとも価格転嫁できている」と回答した企業は75.8%となった。前回調査（26年2月）の76.9%から1.1ポイント低下している。

内訳をみると、「10割すべて転嫁できている」企業は3.4%、「8割以上」は13.0%、「5割以上8割未満」は17.5%となり、「5割以上転嫁」できている企業の割合は33.9%だった。一方で、「2割以上5割未満」は17.4%、「2割未満」は24.5%、「全く価格転嫁できない」企業は11.9%となり、「転嫁が5割未満」の企業の割合は53.8%となった。中でも、およそ8社に1社がコスト上昇分を販売価格に全く反映できていない。

価格転嫁を実施できている企業が多いことと、コスト上昇を十分に反映できていることは同義ではなく、「2割未満」が最大の回答層となり、「10割

すべて転嫁できている」は3.4%に過ぎない。価格転嫁は広く行われているものの、実態としては小幅な値上げや一部費目のみの転嫁にとどまる企業が多いと考えられる。

また、コスト上昇分に対する販売価格への転嫁度合いを示す「価格転嫁率」は39.9%だった。前回調査の42.1%から2.2ポイント低下し、再び4割を下回った。25年7月に実施した前々回調査の39.4%は上回ったものの、前回みられた改善の動きは続かず、価格転嫁には頭打ち感が表れている。

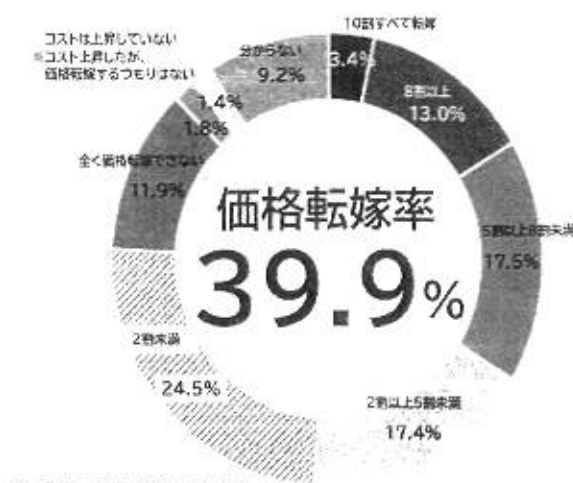
企業規模別の価格転嫁率は、大企業が41.6%、中小企業が39.7%、小規模企業が38.3%となった。規模が小さくなるほど価格転嫁率が低下している。とりわけ、小規模企業は、取引先との力関係や競合他社との価格競争に加え、原価計算や交渉資料の作成を担う人材に限られるなど、交渉の準備面でも制約を抱えやすい。価格転嫁の格差は、価格決定力や

交渉力の差を反映したものとみられる。

サプライチェーン別に価格転嫁の状況をみると、「化学品卸売」（63.2%）や「鉄鋼・非鉄・鉱業製品卸売」（53.5%）、「機械・器具卸売」（51.3%）など、卸売業の業種を中心に、転嫁率は5割を超えたものの、全体的に前回調査と比較して低下している様子が表れた。

さらに、消費者に近い川下に位置する業種の「各種商品小売（食品スーパー）」（33.1%）や「飲食店」（28.7%）、「旅館・ホテル」（23.0%）などでは、継続的な価格転嫁が難しくなっている。「運輸・倉庫」は28.4%と3割を下回っている。

価格転嫁の転嫁状況



注1: 母数は、有効回答企業1万0518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