

海運・港運・物流関係（資料１） <2026年9月1日～30日>

- 9/2 全国港湾、自動化支援「反対」申し入れ書 港湾運営会社・管理者にも（MD）
- 9/2 物流連調査 AI重視は約9割 全社導入は16%にとどまる（海事）
- 9/3 地域未来交付金で港湾整備を支援 戦略産業クラスター計画の実行へ（MD）
- 9/4 国交省・重要港湾管理者等主幹課長会議 労働者不足を解決するのが「港湾ロジ」（MD）
- 9/4 近鉄エクスプレス ドライバー不足で地方港活用を推進 5年で8割増（MD）
- 9/4 港湾ロジスティクス強化 来年度予算概算要求 荷役機械の生産機能など（物流）
- 9/4 循環経済拠点港湾 全国29港を初選定 国交省（物流）
- 9/4 港湾経済学会 地方コンテナ港の課題語る 人手不足・荷役機械導入支援に意見（物流）
- 9/4 中部国際空港利用促進協議会 名古屋港で「Sea&Air」構築へ（MD）
- 9/8 物流の担い手不足対処 スキル・キャリア見える化 国交省、来年度から検討（物流）
- 9/8 国交省港湾局 「自動・遠隔操作化」施策紹介 港湾ロジの人手不足対応（海事）
- 9/11 横須賀港の新突堤 フェリー急増で早期整備を求める声（MD）
- 9/11 全倉運が大会、賃上げ実現へ大会宣言 委員長に三菱倉庫労組の河本氏を再任（MD）
- 9/11 日本港運協会が週休二日制の実態調査 春闘協定で確認、実施状況など把握（MD）
- 9/11 中企庁と公取委 約束手形の利用廃止 支払い適正化推進 業界団体などに要請（物流）
- 9/14 5大港、上半期の外貿コンテナ2.1%増 神戸港増加転換、伸び率首位は横浜港（MD）
- 9/14 全港湾、結成80周で記念祝賀会 鈴木委員長「団結力で権利向上を」（MD）
- 9/14 国交省・原田総括審議官 トラック輸送力不足に対応 就任会見（海事）
- 9/14 25年国内港湾コンテナ取扱貨物量・ランキング（海事）
- 9/14 25年国際フィーダーコンテナ取り扱いランキング（海事）
- 9/15 検数労連、DXが与える雇用への影響抑止 定期大会、石橋覚委員長らが再任（MD）
- 9/15 2025年の世界と日本の主要コンテナ港ランキング（海事）
- 9/15 港湾経済学会、地方港湾の在るべき姿探る（物流）
- 9/16 港湾運営会社の役割拡大に期待 国交省港湾局物流戦略室長 針谷雅幸氏（MD）
- 9/16 全港湾、定期大会で鈴木委員長ら再任 大会宣言で地方港の衰退を懸念（MD）
- 9/16 日港労連、定期大会で運動方針決定 物価上昇に負けない賃上げ実現へ（MD）
- 9/18 全国港湾、竹内委員長ら執行部全員を再任 定期大会が閉幕、運動方針を決定（MD）
- 9/18 商慣行の是正進む 通関業界 立て替え解消・価格転嫁（MD）
- 9/24 体制的合理化は「労使が共倒れに」全国港湾 竹内委員長（MD）
- 9/25 国土交通省港湾局 自動化導入のガイドラインを作成（MD）
- 9/25 都、世界トップ級に改造 大井コンテナ埠頭拡張（日経）
- 9/28 関東トラック協会 海コン運転手の平均年齢52.8歳（MD）
- 9/28 貨物受け渡し証明 電子化 政府法案 国際貿易の効率化上げ（日経）

全国港湾、港湾運営会社・管理者にも 自動化支援「反対」の申し入れ書

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）は、国土交通省港湾局が2027年度予算概算要求に「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・遠隔操作化を加速させる方針を示したことを受け、「港湾労使の合意のない限り進めないこと」などを求めて港湾局に申し入れを行ったが、これを踏まえ、関係する地区港湾に対して港湾管理者や港湾運営会社にも同様の申し入れ文書を手渡し、港湾労組の立場を表明するよう指示した。

全国港湾による申し入れ内容は既報の通りで、国交省港湾局の支援事業について「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、断固反対を表明。

その上で、①「コンテナターミナルにおける自律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」について港湾労使の合意のない限り進めないこと②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——などを要請している。

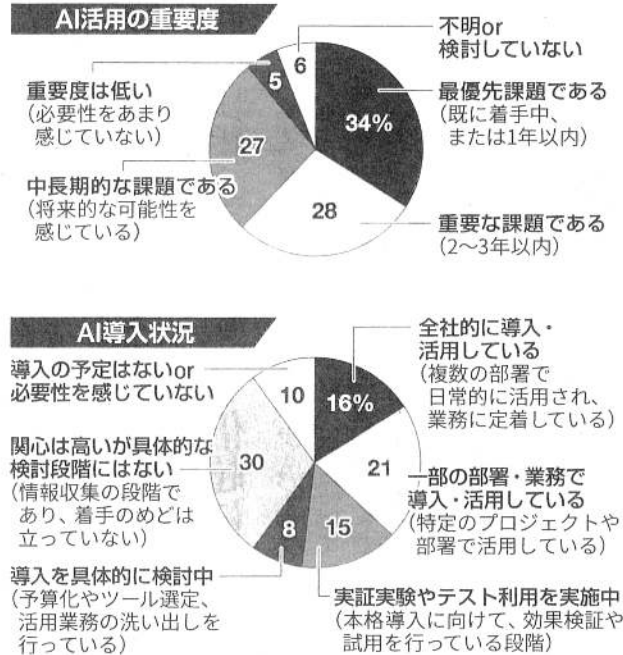
一方、全国港湾では8月31日、関係する地区港湾（東京・川崎・横浜・名古屋・大阪・神戸）に指示文書を送付した。この中で全国港湾は、「国が自動化に向けた支援事業を打ち出しているが、ステークホルダーである

労働者・労働組合の関知しないところで協議の場が設けられ、事業推進を図ろうとする動きも仄聞される。これが事実ならば、重大な労働問題に発展することになると懸念している」と指摘。関係する地区港湾組織に対し、全国港湾の申し入れ文書に関係者に手交して港湾労組の基本的立場を明らかにするよう指示した。

なお、手交先の港湾運営会社は東京港埠頭会社、横浜川崎国際港湾会社、名古屋四日市国際港湾会社、阪神国際港湾会社。港湾管理者は東京都港湾局、川崎市港湾局、横浜市港湾局、名古屋港管理組合、大阪港湾局、神戸市港湾局となっている。

AI重視は約9割

AIの利活用に関する意識調査アンケート



（出所）日本物流団体連合会「AIの利活用に関する意識調査アンケート」

物流連調査

日本物流団体連合会がまとめた「AIの利活用

に関する意識調査アンケート」によると、物流業界でAI（人工知能）活用を重要課題と捉える企業が約9割に達する一方、全社的な導入は16%

制度の不足が主な課題となっている。

AI活用の重要性に関する認識は非常に高い。

「最優先課題（34%）」、「重要な課題（28%）」、「中長期的な課題（27%）」を合わせた89%の企業がAI活用を重視している。

一方、実際の導入状況を見ると全社的な導入は16%にとどまる。一部の部署や業務で導入・活用している企業も21%だった。

「関心は高いが具体的な検討段階にはない」の30%は、導入の予定はない・必要性を感じていない企業は、合わせて40%に上る。

導入の必要性について、省人化や省力化の観点から「必要に迫られている・近い将来迫られると思う」と回答した企業は67%だった。国内外の同業他社との競争の観点でも、42%の企業が「迫られている・近い将来迫られると思う」と答えた。

荷主や取引先からAI導入を求められている企業は1%にとどまるが、「近い将来求められると思う」と答えた企業は19%に達した。

全社導入は16%にとどまる

入は少なく、依然として試験段階にある。

■教育・研修が課題

AI活用に当たり最大の障壁となっているのは「教育・研修制度の不足」だ。次いで「人材不足」「コスト」「データ不足」と続いた。「具体的事例の不足」や「費用対効果の見えづらさ」を指摘する声も多い。

自由記述では、他社の具体的事例や成功事例の共有を求める声が目立った。また、業界共通のプラットフォーム構築やデータ標準化、セキュリティガイドラインの策定については、個社での単独対応には限界があるとの認識が強く、業界全体で

の協調や基盤整備の必要性が浮き彫りになった。AIの導入・対応は業界で協調して進めていくべきで、「協調領域」が存在すると考える企業は63%に上る。特に、標準化や調査研究の領域で調べられると考える企業が多い。

調査は5月下旬から6月末にかけて、物流連の正会員企業・団体およびそれ以外の物流関連企業を対象にウェブで実施した。実運送事業（44%）や倉庫事業（26%）、利用運送事業（フォワーディングなど、16%）を含む物流業界全般から231社・団体が回答。結果を8月31日に公表した。

た物流のコア業務への導入は少なく、依然として試験段階にある。AI活用に当たり最大の障壁となっているのは「教育・研修制度の不足」だ。次いで「人材不足」「コスト」「データ不足」と続いた。「具体的事例の不足」や「費用対効果の見えづらさ」を指摘する声も多い。

地域未来交付金で港湾整備を支援

戦略産業クラスター計画の実行へ

「地域未来戦略に関する関係副大臣等会議」が8月28日に開かれ、高市早苗首相に「地域未来戦略予算パッケージ」について報告した。現行の地域未来交付金の「地域産業構造転換インフラ整備推進型」を基本とする「戦略産業クラスターインフラ整備費（仮称）」を創設し、対象を港湾などの整備にも拡大。戦略産業クラスター計画の実行に必要なインフラ整備を推進していく方針だ。

7月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している。

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。

このうち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産業の集積を図るもの。これまでに▽洋上風力：北海道、東北、九州▽次世代船舶：中国・四国、九州——の各計画が明らかになっている。また、各地方経済産業局がまとめた計画の素案では、九州地域の計画で「港湾ロジスティクス」が選択されていた。

こうした中、8月28日の第6回「地域未来戦略に関する関係副大臣等会議」で、議長を務める黄川田仁志・



地域未来戦略担当大臣が高市首相に対し、「地域未来戦略予算パッケージ」について報告した。地域未来戦略を実行に移す上での課題を踏まえ、必要な予算措置（予算要求の考え方）をとりまとめたもの。

来年度予算の編成に向けて創設された「『強く豊かな日本』投資枠」で、既存の予算とは別枠かつ追加的な予算として「地域未来特別枠」を設置。地方公共団体・企業などによって予見可能性の高い複数年度にわたる事業費・予算規模を明記した「地域未来戦略実現フレーム（仮称）」を年末までに策定するという。

具体的には、産業クラスター計画の実行に必要なインフラ整備を推進する「戦略産業クラスターインフラ整備費（仮称）」を創設する。現行の地域未来交付金のうち、産業拠点の

形成にあたって必要な工業用水や下水道、道路の整備を支援する「地域産業構造転換インフラ整備推進型」を基本とするものの、対象については港湾なども含めた事業全般に拡大する。

一例として、新たな産業立地に合わせて必要となる港湾の荷さばき量の増加や、荷出し貨物に応じた船舶の大型化などに対応するための港湾の機能強化を挙げている。

地域未来交付金も拡充する。新たに設ける「地域未来特別枠」を活用し、地方公共団体が主体的かつ主導権を持って産業や地場産業を中長期的な視点で育成・振興できるよう、企業向けの支援制度に加えて、港湾や道路などの関連インフラ整備に対する支援制度を創設する。

具体的には、地域未来交付金に「産業関連インフラ型（仮称）」を創設。地方公共団体が行う産業振興施策と合わせて必要となる港湾、道路などの関連インフラ整備への支援制度を新たに作り、既存の予算では措置されない分を、既存の予算に追加して地域未来交付金に計上し、各省に移し替えて執行していく。

国交省・重要港湾管理者等主幹課長会議

労働者不足を解決するのが「港湾ロジ」

安部港湾局長、安全な労働環境整備へ

国土交通省港湾局は3日、今年度1回目となる「重要港湾管理者等主幹課長会議」を開いた。安部賢港湾局長は、2027年度予算の概算要求について、「港湾ロジスティクスに関係するものはフルパワーで要求している」と強調。その上で、港湾運送事業における労働者不足について触れ、「これを解決するのが港湾ロジスティクスだ」とし、荷役機械の自動化・遠隔操作化を進め、港湾の機能確保と安全・安心な労働環境の実現に意欲を示した。議事の中でも、港湾経済課が港湾労働者不足に関する取り組みを説明。特に、女性の活躍に主眼を置きながら事業者のニーズを紹介し、トイレや休憩室など環境整備への協力を求めた。

「重要港湾管理者等主幹課長会議」は、港湾管理者の実務を担う職員に対して、国交省港湾局の各課が取り組みなどを紹介するもの。例年、9月と1月に開催している。

一方、政府が戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」を位置づけ、国交省は金子恭之大臣を座長とするワーキンググループ（WG）を1月に設置。4回の会合を経て、5月には「港湾ロジスティクス」の強化に向けた検討のとりまとめを公表している。

とりまとめでは、講じるべき施策の一つに「港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成」が盛り込まれている。

3日の主幹課長会議の冒頭で挨拶した安部賢港湾局長は、対前年度比で1.48倍の3940億4300万円の規模となった港湾局の27年度予算概算要求について、「港湾ロジスティクスに関係する予算はフルパワーで要求している」と強調し、WGのとりまとめに基づいた制度要求を行ったことを説明した。

また、「港湾運送事業の労働者が全国的にも減っている。ある港では、



会議の様子（3日、国交省）

土曜日・日曜日の船の荷役ができなくなっている」とし、コンテナ船の大型化を背景とした国内寄港地の減少とともに危機感を示した。

その上で、「こうした課題を解決するための対応が港湾ロジスティクスだ。港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化を進め、安全で安心な労働環境を形成することで、港湾機能を確保するとともに、労働者が安心して働ける職場を作っていく」と述べた。

主な議題のうち、港湾経済課は港湾労働者不足対策の取り組みについて説明した。今後、国内で労働力人口と同比率で減少した場合、港湾労働者は23～40年までに約6000～1万人減少すると試算される。港湾経済課では「（港湾労働者の）約9割

が男性で、女性の活躍が求められている」との認識を示す。

また、日本港運協会が実施したアンケート調査の結果を紹介した。企業が策定する女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画に掲げる目標では、27%の企業が「女性採用」、22%が「女性役職員・管理職」を掲げる。また、女性職員からの声として、トイレなどの整備に関する要望が突出して多いという。

さらに、港湾経済課は今年3～4月にかけてニーズ調査を実施。32港／47事業者／65事業場から回答があり、要望は90件に上ったが、そのうち「トイレ」が59件、「休憩所」は17件と、「女性の活躍に必要となる施設への要望が多くあった」（港湾経済課）。

これを踏まえ、港湾管理者に対し、トイレなどの施設整備の実施に向けた協力を求めた。港湾経済課では、「予算の制約や整備の優先順位があるのは承知しているが、こうした要望があることを頭に入れつつ、予算の範囲内で目配りいただきたい」と呼びかけた。

近鉄エクスプレス

ドライバー不足で地方港活用を推進

5年で8割増、課題は航路サービス維持

トラックドライバー不足や輸送コスト上昇が続く中、近鉄エクスプレス（KWE）は貨物の出荷元に近い地方港の活用を推進している。同社の2025年度の海上貨物取扱量は、日本発着が20年度に比べて19%増の約40万TEU。このうち地方港が83%増の約6万TEUとなり、全体の増加に寄与しているという。一方、地方港では港湾労働者不足などから定期コンテナ航路の休止につながる例も散見される。同社は今後も積極的に地方港を活用するため、現行の航路サービスの維持を強く求めている。

これは2日に都内で開かれた新潟港セミナーで、近鉄エクスプレス輸出営業部海上営業課の藤田克己氏が明らかにしたもの。

同社の海上貨物取扱量は25年度実績で74万2000TEUに上り、日本発の輸出は19万7446TEU、日本着の輸入は20万9061TEUを占める。この日本発着貨物について20年度と比較すると、伸び率は19%増となっており、特に地方港は83%増と伸長している。

地方港の中でも新潟港の利用に関しては、日本海最大のコンテナ取扱量である点や、主要港までの輸送距離・輸送コスト削減など地理的優位性、スムーズな搬出入、充実したインセンティブ制度といったメリットがあり、韓国航路や中国航路、内航フィーダーを活用して、同港近郊の貨物を「京浜港積み」から「新潟港積み」にシフトしたところ、国内輸送距離を約77%削減可能で、国内輸送費用を約65～75%削減できるという。

こうした利用メリットにより同社の新潟港利用実績は製紙関連の貨物を中心に、24年度に約1万TEUに到達。20～25年度にかけた伸び率は15



活用事例を紹介する藤田氏

倍にも上っている。

一方、新潟港全体の輸出入比率は輸入＝67.7%、輸出＝32.3%と入超に対し、同社の新潟港活用は実入りベースで輸入＝5.0%、輸出＝95.0%と輸出が圧倒的に多い。こうした状況に対して、同一起用船社の選択によるコンテナの有効活用や、コンテナラウンドユース（CRU）による国内輸送の安定化・効率化にも取り組んでいきたい考えを示した。

新潟港の活用事例では、中国やインドなどへの非鉄金属製品の輸出について、横浜港から新潟港に切り替えたところ、倉庫やコンテナヤードの混雑回避による待機時間・待機費用の削減などにつながったという。

一方、近鉄エクスプレスでは、今後も新潟港の活用を推進するためのポイントとして、遠洋航路の強化やダ

イレクトサービスの拡充、内航船サービスの拡大といったサービスラインナップの強化を求めているが、何より「現行の航路サービスの維持」を強く訴えた。

トラック業界に限らず、港湾の人手不足も深刻化している。特に地方港では影響が顕著で、労働者不足から夜間や日曜荷役に対応できなくなっている港も増えている。さらに、港湾設備の陳腐化や港湾管理者の財政的な問題から高騰する荷役機械の更新も先送りするケースも珍しくなく、結果的にコンテナ船社による定期コンテナ航路の見直しや、航路の休止・消滅にもつながりかねない事態に陥っている。

藤田氏は「国内でのトラックドライバー不足が今後も深刻化することが見込まれる。主要港への長距離輸送がますます厳しくなることが予想され、出荷元に近い新潟港の利用を検討するケースがさらに増えるだろう。港湾混雑や他国との貨物の競争によってサービスやアロケーションの減少、ロールオーバー（積み残し）するケースが散見される。ぜひ現行の航路サービスを維持してほしい」と語った。

港湾ロジスティクス強化

来年度予算要求 概算要 荷役機械の生産機能など

国土交通省は、日本成長戦略の戦略分野の一つである港湾ロジスティクスの強化に向け、港湾荷役機械の生産機能の強化や、港湾手続きのデジタル標準化、次世代型倉庫の整備に向けた取り組みを推進する。(田中信也)

8月27日に公表した2027年度予算概算要求で、港湾局は3940億4300万円(26年度当初予算比48%増)を計上。港湾ロジスティクス関係の事業費として753億9500万円を要望した。

世界のコンテナ取扱量が増加する中、特定国の港湾荷役機械が圧倒的な世界シェアを有し、日本のシェアが1割程度にとどまっているのを踏まえ、経済安全保障の観点から港湾ロジスティクス分野での主要な製品に港湾荷役機械を選定。官民投資ロードマップに基づき、生産機能の強化を図る。生産機能の強化に必要な設備投資への支援として、自動化・遠隔操作化された港湾荷役機械の導入支援や、大水深コンテナターミナル整備など国際コンテナ戦略港湾の機能強化、国際

標準化への対応、海外展開への支援などを展開。このため、「港湾荷役機械の生産機能の強化」に116億9500万円、「港湾ロジスティクス強化に資する港湾整備」に630億円を投入する。

また、港湾情報を一元的に管理するデータプラットフォームをサイバー攻撃から防御するために選定したサイバーポートについて、機能強化やデジタル標準化に向けたルール構築、民間のプラットフォーム・システムとの連携を促進。港湾手続きを全てデジタルで実施する「港湾手続きの電子化」を目指していく。この取り組みの一環として、民間のプラットフォームやシステムとサイバーポートのシステム連携を支援。港湾物流手続きの初期段階で発生する貨物情報・

国交省

ブックイング情報といった上バーポートの利用促進を図る情報拡充を図り、サイバーポートの活用促進を図っていく。

次世代型倉庫を整備

「港湾手続きのデジタル標準化推進」として7億円を計上。サイバーポートに機能強化のほか、デジタル標準化に関するルールづくり、システム連携への投資

支援、荷主や物流事業者に対する研修などに充当する方針だ。

さらに、AI(人工知能)やIoT(モノのインターネット)を活用した庫

内作業の自動化・機械化、自動運転車両の乗り入れへの対応などを通じて、保管機能などが高度化された次世代型倉庫を既存倉庫の集約・再編で整備する。

整備に向けては、倉庫の老朽化・陳腐化を解消するために集約・再編に必要な用地が不足しているほか、建設費の高騰、日本の国際

コールドチェーン(低温流通網)物流サービス規格の浸透が不十分といった制約要因を抱える。このため、低利融資や税制特例により倉庫の集約・再編を支援するほか、食品加工・流通、創薬などに貢献できる倉庫を含む高品質なコールドチェーン物流サービス規格の海外展開を促進する。

なお、港湾局の主要施策ではそのほか「国際戦略コンテナ港湾の機能強化」には1073億300万円を、「内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化」に183億800万円を、「防災・減災、国土強靱化」に1831億1900万円をそれぞれ計上している。

循環経済拠点港湾

全国29港を初選定

国交省

国土交通省は8月27日、循環経済（サーキュラーエコノミー）の実現に向け、

物流ネットワーク拠点の形成などに取り組む「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として全国29港を初めて選定した、と発表した。

サーキュラーエコノミーポートは、広域的な資源循環を促進するため、物流ネットワーク拠点の形成や、高度なリサイクル技術を持つ産業の集積に向け、さまざまな社会的要請に取り組む港湾として定義。循環資源の流動・種類の増大、小口の循環経済の輸送ニーズへの対応、周辺環境や他の荷物への影響を防止するための対策などを行う。港湾管理者や物流事業者、リサイクル関連企業、関係省庁

など多様な主体と連携しながら取り組む港湾を指定する。

3月27日～6月30日の募集期間に提出された港湾の選定申請書について審査した。その結果、いずれもサーキュラーエコノミーに関わる港湾荷物の取り扱いや、高度な分別収集、再資源化施設の立地、小口・多種多様な循環資源の輸送などの要件を満たしていることから、申請があった全29港を選定した。

選定された港湾（港湾管理者）は次の通り。

室蘭港（北海道室蘭市）
▽苫小牧港（苫小牧港管理組合）
▽石狩湾新港（石狩湾新港管理組合）
▽八戸港

（青森県）▽釜石港（岩手県）
▽大船渡港（同）
▽秋田港（秋田県）
▽船川港（同）
▽能代港（同）
▽酒田港（山形県）
▽小名浜港（福島県）
▽相馬港（同）
▽千葉港（千葉県）
▽木更津港（同）
▽川崎港（川崎市）
▽姫川港（新潟県）
▽伏木富山港（富山県）
▽三河港（愛知県）
▽舞鶴港（京都府）
▽姫路港（兵庫県）
▽境港（境港管理組合）
▽徳山下松港（山口県）
▽宇部港（同）
▽三島川之江港（愛媛県）
▽須崎港（高知県）
▽宿毛湾港（同）
▽北九州港（北九州市）
▽三池港（福岡県）
▽中城湾港（沖縄県）
（田中信也）

シーゲート・中谷興運

地方コンテナ港の課題語る

人手不足・荷役機械導入支援に意見

シーゲートコーポレーションの金子隆義社長（中国地方港運協会会長）と中谷興運の中谷庄吾社長（同副会長）は3日、日本港湾経済学会が広島市内で開いた全国大会のシンポジウムで地方コンテナ港の課題を巡ってそれぞれ講演した。人手不足の現状や、荷役機械の導入支援策などに対する意見を述べた。

広島港で事業を展開するシーゲートコーポレーションの金子社長は講演で、地方コンテナ港の課題として、港湾労働者不足の顕在化を訴えた。「会員企業に聞いたところ、コロナ禍前にはある程度の採用が確保されていたものの、現在は採用計画を大きく下回っている。地方港は5大港に比べ人手不足が深刻だ」と述べた。

国は人手不足解消に向けて、賃上げや設備投資の原資確保につなげるため、「港湾運送事業における適正取引推進のため

のガイドライン」を策定。金子社長は荷主・船社との交渉を促進するため、標準的な費目と積み上げ手法を同ガイドラインに追加することを要望した。現状について、「荷役料金値上げは立場の弱い地方港運事業者にとってはハードルが高い」と課題を挙げた。

中谷興運の中谷社長は講演で、国際コンテナ戦略港湾政策により主要港への集貨が進むことで、地方港では国際航路の維

持が困難となっている現状に言及した。「地方港の国際コンテナ航路は各地を支えるインフラとなっている」と述べ、主要港とともに地方港の重要性も踏まえた港湾施策を求めた。

国による荷役能力向上を支援する施策に感謝を示す一方で、「国交省には各地方港の現状に合わせた『オーダーメイド型支援』を検討してほしい」と要望した。遠隔操作型荷役機械の導入支援制度が設けられているものの、「取扱量の少ない地方港にとってはコスト高で導入は難しい」と指摘。事業を営む水島港に遠隔操作型RTG（トランスファークレーン）を導入するコストを試算した結果を振り返り、「地方港ではむしろ従来型のほうが有益ということもあるのでは」と述べた。

中部国際空港利用促進協議会

名古屋港で「Sea&Air」構築へ

セントレアの貨物増加めざす

中部国際空港（セントレア）の貨物取扱量の増加に向け、名古屋港に寄港する内航船と航空輸送を組み合わせた「Sea&Air」の新たな物流ルートが構築される。中部国際空港利用促進協議会のSea&Air部会が実施する事業が国土交通省の補助制度に採択されたもの。トラックで首都圏空港などへ転送されている貨物を内航船で名古屋港に集め、名古屋港から中部国際空港にドレージ輸送することで、長距離トラックドライバー不足への対応や、CO2排出量の削減といったメリットが見込め、中部圏はもとより国内の課題への対応につながる事が期待される。

物流業界では担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面している。特に、2024年4月からのトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制や改正改善基準告示の適用により、長距離ドライバー不足が深刻化し、地方部では地場の工業製品や農林水産物の輸送が困難となる事態も予想される。

国交省では、こうした事態に対応するための取り組みに必要な経費の一部を補助する「地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業」を実施している。地域の産業団体・経済団体や荷主、地方公共団体などが参画する協議体による、地域の事業者が連携した共同輸配送、陸・海・空を活用した新たなモーダルシフトなどの検討や、これら取り組みに必要な資機材の導入に関する費用を補助するもの。

一方、中部地域で発生する航空貨物の約8割（約14.3万トン、トラックで年間3万6000台相当）が主に成田空港（千葉県）など首都圏空港にトラック輸送される。また、セントレア島内で通関される一般貨物の4分の3（約8.5万トン、年間2万1000便相当）が主に首都圏空港などにトラックで運ばれている。



名古屋港のフェリーターミナル
（写真提供：名古屋港管理組合）

こうした状況の中、「中部の貨物は中部」からの考えのもと、中部国際空港利用促進協議会（構成員：愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部経済連合会、中部国際空港、近鉄エクスプレス、日本通運、三井倉庫エクスプレス、ヤマト運輸、郵船ロジスティクス、アイシン、デンソー、トヨタ自動車、豊田通商）は昨年度、国交省の補助を得て、他空港利用の貨物が中部国際航空利用のネットワークに切り替えるための検討を行った。

①トラック→航空機②トラック→混載トラック③トラック→船舶——にシフトするための事業計画案について検討したもので、このうち「トラック→船舶」に関しては、名古屋港に寄港する内航RORO船、貨客フェリーの船社（2事業者）に対してヒアリン

グ調査を実施したという。

これを踏まえ、今年度は中部国際空港利用促進協議会のSea&Air部会（構成員：愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部経済連合会、中部国際空港、太平洋フェリー、フジトランスコーポレーション）が、内航船と航空輸送を組み合わせた新たな物流ルートの構築に取り組む。同事業は今年度も「地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業」に採択されている。

具体的には、内航フェリー・RORO船が寄港する地域の港湾から名古屋港に貨物を内航船で集め、同港から中部国際空港にドレージ輸送する。これにより、各地域から首都圏空港などへのトラック輸送が不要になるとともに、国内有数のSea&Air輸送拠点として中部国際空港の強みを発揮していく。

同分科会では、事業の実施効果として▽大量輸送によるコスト削減▽長距離トラックドライバー不足解消▽災害・混雑時の代替サプライチェーンの確保▽CO2排出量削減——といったメリットを想定。その結果、中部圏はもとより日本国内の各種課題への対応につながるかとみている。

物流の担い手不足対処

スキル・キャリア見える化



建設業界で稼働している「CCUS」をモデルとして想定

国交省、来年度から検討
「建設のシステム」モデル

国土交通省は、物流の担い手不足に対処するため、業界でのスキル・キャリアの「見える化」に取り組み。ドライバーなど従事者の技能・経験に応じた適切な処遇につながるシステムの構築を目指し、物流と同様に労働力不足が深刻で、現場での労働がほとんどを

占める建設業界で稼働している「建設キャリアアップシステム（CCUS）」をモデルとして想定。システムの具体化や運営体制構築に向けた調査と検討に2027年度から着手する方針だ。

(田中信也)

8月27日に発表した27年度予算概算要求で、物流・自動車局は「持続可能な物流の実現に向けた人材の確保・育成」のための事業に3億5千万円を計上。エッセンシャルワーカーとして物流の中核を担うトラックドライバーや倉庫作業員など、物流業界でのスキル・キャリア可視化に向けて調査、検討する。業界内や他業界の状況を整理し、産業政策の観点から在り方を検討する方針で、具体像は示されていないが、事業を所掌する貨物流通事

業課は「（建設）『CCUS』が発想の元で（検討に当たっての）参考にしていく」としている。建設業界は、現場を担う技能者の不足の解消、特に

データに基づき処遇改善

蓄積されたデータに基づき、経験や資格に応じた能力評価が可能になることで、適正な賃金の支払いなど技能者の適切な処遇が可能になる。こうしたシステムの運用によって処遇改善を進めることで、若い世代がキャリアパスの見通しを持ち、技能者を雇用して育成する事業者が人集まるようにすることを目指している。

また、社会保険加入の確認や施工台帳の作成といった現場管理の効率化による生産性向上も目的で、労働者と事業者の双方の能力を可視化できる枠組みと位置付けられている。

CCUSの登録者数は26年2月時点で180万1449人と、全建設技能者（300万人）の6割に達しており「稼働から7年間で半数以上に達したことは順調」（不動産・建設経済局建設振興課）と評価する。ただ、登録者一人当たり平均の月間履歴数（リーダーにタッチした日数）は「3、4回」で「しっかりと履歴が反映できていない」といった課題も浮き彫りとなっている。

こうした課題は「カードリーダーを設置できない現場環境や、高齢のためキャリアパスに関心がなく技能者が少なくない」ことが要因とみられる。現場環境に関しては、システムを提供するベンダー各社が端末の無償提供、スマートフォン対応のシステム開発を進めるといった利用向上のための取り組みを推進している。

物流業界でのスキル・キャリアの可視化に当たり、CCUSの設計思想やプロ

若年層の就業を進めるため、生涯を通じて魅力的な職業・産業であることを目に見る形で示していくことが課題となっている。しかし、異なる事業者のさまざまな現場で働いている個々の技能者を評価する業界横断的で統一的な仕組みがなく、個人のスキルアップが処遇の向上につながっていないという業界の構造的課題が存在する。

このため、国交省不動産・建設経済局と建設業界団体は15年に官民コンソーシアムを立ち上げ、建設技能者の経験が蓄積されるシステムの構築を表明。建設業振興基金（谷協曉理事長）が運営主体となり、システムの開発に着手した。19年4月に「CCUS（Construction Career Up System）」を本格稼働させた。

CCUSは、技能者の保有資格や社会保険加入状況、現場の就業履歴などを業界横断的に登録・蓄積して活用するシステム。本人情報、保有資格、加入する社会保険などの情報を登録した技能者にカードを交付し、技能者が現場へ入場する際、リーダーにカードをタッチすることで履歴が蓄積される。

セス、さらには運用により表出した課題を参考にしていくことで、労働者の処遇改善と業界の魅力向上に貢献するシステム構築につながるとみられる。

国土交通省港湾局

「自動・遠隔操作化」施策紹介

港湾ロジの人手不足対応

国土交通省港湾局は8日、国際物流総合展のセミナーで、日本成長戦略の港湾ロジスティクス分野の取り組みなどについて講演を行った。港湾経済課の針谷雅幸港湾物流戦略室長が登壇し、港湾の人手不足などの課題を説明し、荷役機械の自動化・遠隔操作化に向けた施策案を紹介するなどした。

講演で日本成長戦略に位置付けられた港湾ロジスティクス分野の取り組みについて、港湾労働者不足に伴う物流サービス低下・機能停止リスクへの対応を含むことを紹介。国内の港湾労働者数について、2024年から40年までに約60001万人減少するとの試算とともに、物流への影響が生じる見通しを示した。

対策として、自動化・遠



講演する針谷室長

隔操作化荷役機械などを導入し、安全性向上や労働環境改善に取り組み。次年度に向けた予算要求に、ターミナルのゲート高度化や荷役機械の自動化・遠隔操作化を見据えたパッケージ支援を盛り込んだことを紹介した。国際コンテナ戦略港湾政策に関して、国際フィ

565者出展過去最大規模

最新事例・製品が集結

日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) や日本能率協会など7団体が開催する「国際物流

総合展2026 (17回) は8日、東京ビッグサイト (東京都江東区) で開幕した。「知恵と技術で、物流の未来を切り拓く。」をテーマに、物流機器やシステム、情報分野などの国内外の最新技術が展示されている。565社・団体が出展し、最終日 (11日) までに8万5000人の来場を見込む。同展としては過去最大規模での開催となる。

日本郵便、日本通運、ロジスティド、SBSグループ、三菱倉庫、鈴与、日新、SHKライン、東海運などの主要物流企業のほか、物流プラットフォーム事業者や物流機器メーカーなどが最新の事例や製品を披露している。このほか、博多、苫小牧、新潟、川崎、伏木富山、下関、石狩湾新港、舞鶴、横須賀など各港湾関係者も出展。それぞれの強みを紹介する。

「ロジスティクスフォーラム2026」や「Global Logistics Conference」出展者プレゼンテーションセミナーといった講演も併催する。9日には鴻池運輸やサイバーポート、BUICO (バィコ) などが登壇。10日には神奈川大学経済学部の松田琢磨教授や双日テックイノベーション、トリードワルツ、ビザ・ワールドワイドなども講演する。11日はNX総合研究所やハービット、project 44などの講演が行われる予定。



8万5000人の来場を見込む

横須賀港の新突堤

フェリー急増で早期整備を求める声

MS需要で既存埠頭が手狭に

横須賀港の港湾計画に新たな埠頭として位置付けられた「第2突堤」の早期の整備着手を求める声が高まっている。既存の第1突堤では、完成自動車の輸出のための自動車船やマグロ輸入のための貨物船に加え、2021年からは定期フェリー航路も就航。特にフェリー貨物は就航以降、右肩上がりで推移しており、第1突堤のスペースが手狭な状況が続いている。こうした状況を踏まえ、横須賀市では26年度から4カ年の「横須賀再興プラン」で、第2突堤について29年度の着工を目指す方針を打ち出した。今年度は事業の概略設計などを進めるという。

横須賀港では21年7月に、東京九州フェリーによって新門司港（福岡県）と結ぶ定期フェリー航路が開設された。しかし、フェリーが利用する第1突堤は、従前から完成自動車の輸出やマグロの輸入で利用されており、フェリーとの共存を求める横須賀市と、自動車やマグロ荷役など仕事量の減少を懸念する横須賀港運協会が対立。国土交通省が仲介する形で、市と港運協会が協議を行い、新たに第2突堤の整備に向けて本格的な検討を進めることなどで合意した。

その後、24年6月に横須賀港港湾計画が改訂され、新港地区に水深－12m岸壁（延長290m）と－9.0m岸壁（260m）を持つ第2突堤、その間に埠頭用地（11.4ha）などが新たに位置付けられた。－12m岸壁には自動車専用船（PCC）と冷凍貨物船をシフト。－9.0m岸壁は当初、西日本方面と結ぶ新たなフェリー航路の開設に備える想定だった。

一方、フェリー貨物が航路の就航以降、右肩上がりで推移している。実際、フェリーで取り扱う車両台数（東京湾フェリーも含む）は就航直後の21年に13万4209台だったのが、22年には20万6638台へと急増。23年＝22万5645台、24年＝22万



横須賀港・新港埠頭

2526台と好調な水準となっている。

東京九州フェリーの担当者によると、物流の「2024年問題」への対応や、東京～九州間の長距離輸送について道路事情や渋滞に左右されずに安定的に輸送できることでフェリー輸送への需要が増加。また、横須賀～新門司間をトラック輸送からフェリー輸送に切り替えることで、CO2排出量を約8割削減可能で、環境負荷低減の観点からも利用が増えているという。

特に横須賀港からはリードタイムのシビアな宅配貨物のほか、冷凍食品の貨物が多く、新門司からは野菜や肉といった輸送も増加。24年からは半導体部品の輸送も増えている。

こうした状況を背景に、第1突堤は手狭な状況が続いており、第2突堤の早期整備を求める声が高まっている。背景には、輸送需要だけでなく、ドライ

バー不足を背景とするトラックの無人輸送が加速していることも影響しているようだ。無人輸送の場合は入港後、一時的な駐車スペースが必要となり、曜日によっては第1突堤以外に仮置きせざるを得ない状況もあるようだ。

無人輸送の割合は22年度＝58%、23年度＝63%、24年度＝68%、25年度＝72%と上昇を続けており、今後も増加が見込まれる中で、「第1突堤の手狭解消が急務だ」（東京九州フェリー）。

こうした状況を踏まえ、横須賀市では26～29年度を期間とする「横須賀再興プラン」で、29年度の第2突堤着工という方針を掲げた。26年度は事業の概略設計、環境アセスメント手続き、27年度は施設の基本設計、環境アセスメント手続きを行い、28年度は実施設計、公有水面埋立免許願書作成に入る見通し。

市の担当者は「自動車船の大型化に対して第1突堤では水深が不足するケースもある。第2突堤の整備によって大型の自動車船もスムーズに入港できるようにする狙いもある」とする。ただ、新突堤の整備が完了するまでには一定の時間を要するため、それまでの間、スペース不足にどう対応するのか、という課題は解消されていない。

委員長に三菱倉庫労組の河本氏を再任

全倉運が大会、賃上げ実現へ大会宣言

港湾労組の全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）は、7日～8日にかけて愛知県豊橋市で第81回定期大会を開き、新年度の運動方針を正式に決定した。

任期満了に伴って行われた役員の改選では、新委員長に三菱倉庫労組の河本愛樹氏が選出されたほか、脇を固める副中央執行委員長には長谷部里奈氏、南将太氏、下川潤氏、小泉淳也氏の4人が就任した。

一方、大会の閉幕にあたっては「私たちの働く倉庫、港運業は、国民の生活物資を安全に保管し、流通を円滑に保持するという国の経済にとって



不可欠で重要な基幹産業であり、私たちはその担い手としての位置にふさわしい労働環境にあることが必要だ。組合員の結束を基礎にして、賃金、一時金水準の引き上げと労働条件の向上をめざす運動を展開する。同時に、国が進める物流効率化政策への対策

と倉庫産業の健全な発展のための運動を進めるとともに、港湾運送業の秩序と職域を守る運動に取り組む」などとした大会宣言を採択した。

【全倉運の新役員体制】（敬称略）

▽中央執行委員長 河本愛樹（三菱倉庫労組、再任）▽副中央執行委員長 長谷部里奈（東洋埠頭労組、再任）▽副中央執行委員長 南将太（日東物流労組、再任）▽副中央執行委員長 下川潤（三井倉庫HD労組、再任）▽副中央執行委員長 小泉淳也（住友倉庫労組、再任）▽書記長 中辻浩二（書記局、再任）▽書記次長 瀬川剣吾（書記局、再任）

日本港運協会が週休二日制の実態調査

春闘協定で確認、実施状況など把握

日本港運協会が地区港運協会を通じて週休二日制の実施状況に関するアンケート調査を実施している。今年の制度要求を巡る春闘協定に基づく措置で、調査結果を踏まえ、港湾運送事業の週休二日制の導入促進に向けて努力を促す。

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）は今年の港湾春闘で、全土曜日の休日化などをはじめとした労働時間短縮などを要求した。

交渉の結果、締結された春闘協定（3）では、「港運労使は、週休二日制は日本社会に定着している労働条件であり、人員確保・労働環境備の必須の要件であるとの認識を共有する」とした上で、「賃金労働時間問題専門委員会、週

休二日制の実施状況に関する調査を26年9月末までに行う」ことを確認している。

この春闘協定を踏まえ、7月27日に開催された労使政策委員会で調査の実施を決定したもの。アンケート調査では、週休制度の内容、週休の増加に関する意向、週休を増やす場合・増やさない場合の理由などを尋ねており、報告期限を9月30日としている。

中企庁と公取委

約束手形の利用廃止

支払い適正化推進

業界団体などに要請

中小企業庁、公正取引委員会は2日、約束手形の利用廃止などを踏まえたサプライチェーン（供給網）全体での支払いの適正化を推進するため、業界団体などに対して要請を行った、と発表した。

中小受託取引適正化法

（取適法）に基づき、2027年4月から独占禁止法上の「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の公正な取引方法」（支払告示）が施行される。

支払告示では、供給網全体での支払いの適正化を一層推進するため、取適法の

対象とならない取引でも製造委託などを行った事業者が受託事業者に対し、商品・サービスを受けてから代金を60日経過後も支払わないことを禁止。加えて、3月31日には電子交換所での手形・小切手の利用交換が廃止されることを踏まえ、

多くの金融機関が26年9月末を手形・小切手の最終振り出しの期限に設定している。

このため、取適法、支払告示の対象外の取引も含め、供給網全体でのサイト短縮の取り組みや、取引組む事業者の資金繰りへの影響にも配慮する必要がある。そのことから9月1日付で各業界団体などに要請書を発出した。

委託事業者、受託事業者間で協議し、支払告示の内容を十分に理解した上で、適正な支払期日を設定し、とりわけ、建設工事、大型

機器の製造など発注から納品までの期間が長期にわたる取引に関しては、委託事業者が支払いを適正化するとともに、前払い比率、期中支払い比率をできる限り高めるなどといった条件の改善に努めるよう要請。また、電子交換所での手形・小切手の交換廃止や、多くの金融機関において、金融機関が設定している最終振り出し期限を踏まえ、委託事業者・受託事業者で協議し、電子的決済サービスへの移行に対応することを求めている。

（田中信也）

5大港、上半期の外貿コンテナ2.1%増

神戸港が増加転換、伸び率首位は横浜港

5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸港）の2026年上半期（1～6月）の外貿コンテナ取扱実績が出そろった。港湾管理者が公表している速報値（一部は最速報値など）を本紙が集計したところ、5大港合計で前年同期比2.1%増の696万TEU（空コンテナを含む）となり、同期としては3年連続で増加した。最多の東京港など4港が続伸するとともに、前年同期に5大港で唯一の前年割れとなっていた神戸港がプラスに転じている。

上半期の外貿コンテナ個数は、5大港合計で696万0756TEU（2.1%増）と、3年連続で前年同期を上回った。輸出が341万9837TEU（1.7%増）と、3年ぶりにプラスを確保した25年上半期に続いて増加。輸入も354万0919TEU（2.6%増）と3年連続で伸長している。

取り扱いの多い順にみると、東京港は212万8563TEU（0.3%増）。3年連続のプラスを確保したが、前年同期（5.0%増）に比べて上昇率は縮小した。輸出が96万0388TEU（2.5%増）、輸入は116万8175TEU（1.4%減）と、25年上半期（7.1%増）に好調だった輸入がマイナスとなっている。

続く横浜港は142万2622TEU（4.7%増）。前年同期（0.5%増）は微増にとどまっていたが、今期は5大港で最大の上昇率を記録した。前年超えは4年連続となる。輸出が74万6140TEU（0.8%増）、輸入は67万6482TEU（9.2%増）とそれぞれ続伸しており、特に輸入が1割近く伸長するなど好調に推移する。

名古屋港は131万2177TEU（2.1%増）と3年連続で伸長した。輸出が67万3476TEU（1.3%増）、輸入は63万8700TEU（3.0%増）といずれも堅調だ。その一方で、輸出は前年同期（3.1%増）の増加率を下回っており、今後の推移が注目される。

大阪港は105万2628TEU（3.1%増）と、4年ぶりに増加した25年上半期に続いてのプラス。輸出が48万1259TEU（2.8%増）、輸入は57万1370TEU（3.3%増）となっており、主力の輸入は前年同期の上昇率（3.1%増）を上回っている。

神戸港は104万4766TEU（0.6%増）。前年同期（1.3%減）は5大港で唯一のマイナスだったが、今期は4年ぶりに増加に転じた。輸出は55万8574TEU（0.9%減）と続落している一方で、輸入が48万6192TEU（2.4%増）と全体を下支えする。

一方、今期中には基幹航路の再編が相次いだ。オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）は、北米西岸・欧州と東京・名古屋・神戸港を振り子輸送でつないでいた「FP1」について、北米西岸～日本のシャトル便「PS1」に分離。日本と欧州を結ぶ航路は取り止めた。

その一方で、仏CMA-CGMが横浜・名古屋・神戸港に欧州航路「OCR」を4月に開設。5月には、横浜港

に輸入で寄港していたアジア～北米航路「EX1」について、輸出でも横浜・名古屋・神戸港への寄港を開始している。

こうした動きのあった4港の北米西岸航路と欧州航路について、現時点で公表されている1～5月の取扱個数（輸出入合計）をみると、▽東京港＝北米西岸：17万3688TEU（8.1%減）／北欧・地中海：8万9410TEU（24.5%減）▽横浜港＝北米西岸：12万8356TEU（11.5%増）／欧州・地中海：7483TEU（24.6倍）▽名古屋港＝北米西岸：4万4353TEU（11.1%増）／北欧・地中海：12万3019TEU（4.4%減）▽神戸港＝北米西岸：2万6461TEU（28.2%減）／北欧・地中海：13万8335TEU（7.9%減）。

東京港と神戸港でいずれも減少した一方で、横浜港はどちらも大きく増加。これが通年でどう変化するか、下半期の推移に注目が集まる。

【2026年1～6月・主要5港の外貿コンテナ個数】

	合計		輸出		輸入	
		前年同期比		前年同期比		前年同期比
合計	6,960,756	2.1%	3,419,837	1.7%	3,540,919	2.6%
東京	2,128,563	0.3%	960,388	2.5%	1,168,175	▲1.4%
横浜	1,422,622	4.7%	746,140	0.8%	676,482	9.2%
名古屋	1,312,177	2.1%	673,476	1.3%	638,700	3.0%
大阪	1,052,628	3.1%	481,259	2.8%	571,370	3.3%
神戸	1,044,766	0.6%	558,574	▲0.9%	486,192	2.4%

（単位：TEU）

全港湾、結成80周年で記念祝賀会

鈴木委員長「団結力で権利向上を」

全日本港湾労働組合（全港湾、鈴木誠一委員長）が10日、結成80周年を記念した祝賀会を群馬県安中市で開いた。全国の港湾関係者や国土交通省、厚生労働省の幹部のほか、北米西岸港湾の労働組合であるILWUの幹部など海外からの来賓を含めて約330人が出席した。

全港湾は、1946年（昭和21年）7月に「全日本港湾労働組合同盟」として発足。49年の定期全国大会（第4回）で組織の単一化を決定し、現在の全日本港湾労働組合となった。港湾産業で働く人、さらに港湾に関連する事業で働く人が結集した“全国単一組織”という組織形態をとる。

他の多くの労働組合は企業・地域ごとに労働組合をつくり、それらが集まって全国組織になるが、全港湾へ加入する場合は地域・企業を問わず、個人が各地方本部を通して東京にある全港湾中央本部に加入手続きを行う。

祝賀会で挨拶した鈴木委員長は、全港湾の歴史を振り返った上で、「現在の我々には想像することも難しい戦後の混乱期、全港湾草創期の港湾



祝賀会の様子（10日、ホテル磯部ガーデン）

の秩序を求める壮絶な港湾の民主化の戦いや港湾労働者解放の戦いは、全港湾に団結した先輩諸氏のまさに血のにじむような戦いだった」と先人に思いを馳せた。

その上で、「80周年を迎え、私たちは結成時の原点を再確認し、団結を強く固め、組合員の団結の力を持って労働者の権利向上を目指す」と決意を新たに示した。

来賓では港湾貨物運送事業労働災害防止協会の藤木幸太会長、国交省港湾局港湾経済課の末満章悟課長、厚生労働省職業安定局雇用開発企画課建設・港湾対策室の和田山純一室長、全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の竹内一委員長、

辻元清美参議院議員（立憲民主）、浅野哲衆議院議員（国民民主）、畑野君枝衆議院議員（共産）が祝辞を述べた。

このうち藤木会長は、「全港湾が結成された当時は、辛い大変な時代だったと思う」と先人に感謝の意を示した。また、労働災害の撲滅に協力を求めた上で、「今後の100周年に向けて、皆さんともう一度力を合わせて、一緒に私も汗をかいていきたい」と語った。

竹内委員長は、港湾産別労働運動への尽力に感謝の言葉を述べ、「全港湾のさらなる発展、さらなる100年に向けて、輝かしき新たな歴史を築くことを祈念する」と挨拶。全港湾政策推進議員懇談会の会長や参議院国土交通委員会の委員長を務める辻元議員は、「皆さんの地域地域の課題を、しっかり国政とつなぎ、解決していくために力を尽くしていきたい」と述べた。

その後は、鈴木委員長と来賓の代表者が鏡割りを行って80周年を祝い、全港湾前委員長の真島勝重顧問が乾杯の音頭をとって歓談に移った。

国交省・原田総括審議官

トラック輸送力不足に対応

就任会見 適正原価「重要なツール」

国土交通省の原田修吉大臣官房総括審議官兼物流統括調整官は10日の就任会見で、「2024年問題」を契機に物流には追い風が吹いている。この流れを加速して2030年度に予想されるトラックの輸送力不足にしっかりと対応し、輸送力を持



会見する原田総括審議官

適正原価制度は有識者会議で検討が進んでいるが、制度によって運賃が極端に上がることは望ましくないとの認識を示した上で、「さまざまな関係者の意見を踏まえ、分かりやすい形で現実的な着地点を見いだしていきたい」と話した。

同制度はトラック事業者には荷主との運賃交渉の武器になり、運賃水準の上昇とドライバーの賃上げにつながることも期待される。

一方で、適正原価を割る運賃・料金での輸送を続けられ許可更新が認められなくなるため「事業者が自らを律さなければならぬ」と指摘。許可更新制により、不当な安売りを監視する考えを示した。

国土交通省の半田新一朗大臣官房審議官(物流・自動車局担当)は11日の就任会見で、物流の「2024年問題」対策と自動車輸送の推進に力を入れ

は自動車輸送を着実に進めていきたい」とし、「高速道路での幹線輸送に自動運転で対応できればドライバーの負担が減り、コストもいずれ下がる」と期待をにじませた。

はらだ・しゅうご 94(平成6)年東大法卒、運輸省入省。自動車局総務課長、鉄道局総務課長、九州運輸局長などを経て、25年7月大臣官房審議官(公共交通政策、物流・自動車局担当)。8月7日から現職。55歳。

国交省・半田審議官

24年問題、意識改革に注力

物流・自動車局で安全対策などを担当する。警察庁入庁後、交通企画課勤務時に当時の運輸省自



会見する半田審議官

る考えを示した。「物流事業者、荷主、一般消費者の意識改革に向け、モノの流れのトータルで対策を考えていくことが重要だ」と話した。

物流・自動車局で安全対策などを担当する。警察庁入庁後、交通企画課勤務時に当時の運輸省自

防犯意識を高めるために活動し、共に安全を作る構えで取り組み例を挙げ、「物流の円滑化、効率化への考え方の浸透に貢献したい」と話した。

自動運転については「特に地方では高齢者にとって車の移動手段がなくなるのは厳しい。安全面だけでなく、ほかに貢献できるような学びを深めたい」と語った。

はらだ・しんいちろう 95(平成7)年東大法卒、警察庁採用。刑事局組織犯罪対策部国際捜査管理官付としてICPO(国際刑事警察機構)事務総局で3年勤務するなど、国際畑の経験が長い。22年鳥取県警本部長、24年警察大学校教務部長などを経て、8月7日から現職。53歳。

25年国内港湾コンテナ取扱貨物量

25 年外貿コンテナ取り扱いランキング

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

速報値。単位は TEU。カッコ内は対前年増減比で%、▲は減。増減比の 24 年データは確定値 (24 年に取扱量がない港湾の貨物も含む)。
 港湾管理者の集計を国土交通省港湾局が取りまとめた。2025 年の「港湾別コンテナ取扱貨物量一覧」から外貿コンテナ分を抜き出し、並び替えた。コンテナ取扱貨物量には空コンテナも含まれる。

外貿 2% 増 1779 万^{T E U}

2 年連続プラス

25 年国際フィーダーコンテナ取り扱いランキング

順位	港湾名	国際フィーダーコンテナ		
			出	入
1	広島	115,688 (▲ 2.9)	54,194 (1.7)	61,494 (▲ 6.6)
2	仙台塩釜	95,597 (▲ 3.3)	50,556 (▲ 2.3)	45,041 (▲ 4.5)
3	清水	57,282 (22.6)	38,810 (20.0)	18,472 (28.6)
4	苫小牧	53,207 (▲ 4.0)	26,865 (▲ 6.7)	26,342 (▲ 1.0)
5	博多	48,115 (▲ 16.8)	19,049 (▲ 28.2)	29,066 (▲ 7.2)
6	三島川之江	33,262 (▲ 6.6)	19,787 (▲ 3.0)	13,475 (▲ 11.3)
7	新居浜	31,807 (▲ 11.5)	16,704 (▲ 11.2)	15,103 (▲ 11.9)
8	水島	31,580 (8.9)	15,827 (12.6)	15,753 (5.5)
9	千葉	23,615 (4.7)	10,035 (24.3)	13,580 (▲ 6.3)
10	志布志	20,728 (▲ 2.6)	8,572 (15.5)	12,156 (▲ 12.3)
11	三田尻中関	14,329 (▲ 20.1)	7,950 (▲ 34.6)	6,379 (10.4)
12	八戸	13,468 (19.4)	6,542 (15.4)	6,926 (23.3)
13	徳山下松	13,031 (▲ 21.6)	9,008 (▲ 7.6)	4,023 (▲ 41.4)
14	姫路	12,098 (18.7)	5,624 (10.4)	6,474 (27.0)
15	松山	10,871 (2.6)	6,164 (5.2)	4,707 (▲ 0.6)
16	小名浜	9,550 (258.9)	1,963 (191.2)	7,587 (281.8)
17	茨城	8,266 (▲ 13.2)	3,841 (5.4)	4,425 (▲ 24.8)
18	境	7,491 (11.8)	3,195 (16.3)	4,296 (8.6)
19	福山	7,481 (▲ 21.9)	4,356 (▲ 27.3)	3,125 (▲ 12.9)
20	高松	7,475 (4.5)	3,751 (3.4)	3,724 (5.6)
21	北九州	7,391 (▲ 27.7)	4,617 (▲ 42.9)	2,774 (29.7)
22	細島	7,031 (69.7)	3,546 (72.6)	3,485 (67.0)
23	熊本	6,635 (28.5)	3,203 (87.2)	3,432 (▲ 0.6)
24	釧路	6,308 (114.9)	3,249 (137.7)	3,059 (95.1)
25	大分	6,183 (▲ 9.8)	4,449 (▲ 1.1)	1,734 (▲ 26.3)
26	大船渡	4,712 (38.1)	2,153 (24.7)	2,559 (52.0)
27	和歌山下津	4,247 (33.3)	2,041 (27.2)	2,206 (39.4)
28	今治	4,058 (12.1)	2,081 (8.4)	1,977 (16.4)
29	宇部	3,874 (19.6)	2,887 (19.4)	987 (20.2)
30	鹿島	3,485 (▲ 3.2)	2,117 (▲ 17.2)	1,368 (30.9)
31	釜石	3,342 (87.5)	1,658 (99.3)	1,684 (77.3)
32	油津	3,068 (5.6)	1,520 (4.5)	1,548 (6.8)
33	大竹	2,940 (▲ 14.4)	1,401 (▲ 22.5)	1,539 (▲ 5.4)
34	敦賀	1,937 (▲ 7.5)	224 (32.5)	1,713 (▲ 11.0)
35	東播磨	1,877 (55.9)	933 (59.8)	944 (52.3)
36	岩国	1,619 (10.2)	1,151 (14.8)	468 (0.4)
37	舞鶴	1,499 (▲ 21.1)	744 (▲ 22.9)	755 (▲ 19.2)
38	十勝	1,421 (489.6)	262 (1278.9)	1,159 (422.1)
39	徳島小松島	1,380 (1.3)	701 (▲ 12.2)	679 (20.4)
40	伊万里	1,300 (▲ 49.7)	855 (▲ 36.7)	445 (▲ 63.9)
41	直江津	1,169 (684.6)	1,080 (629.7)	89 (8800.0)
42	新潟	834 (259.5)	752 (224.1)	82 (-)
43	川内	540 (▲ 12.5)	199 (26.8)	341 (▲ 25.9)
44	三池	282 (-)	230 (-)	52 (-)
45	三河	211 (▲ 85.3)	4 (▲ 95.1)	207 (▲ 84.8)
46	御前崎	136 (▲ 91.0)	124 (▲ 91.5)	12 (▲ 79.3)
47	長崎	20 (▲ 89.5)	2 (▲ 97.8)	18 (▲ 81.8)
48	四日市	18 (▲ 94.3)	0 (-)	18 (▲ 94.3)
全国計		692,458 (▲ 0.3)	354,976 (▲ 0.2)	337,482 (▲ 0.3)

速報値。単位は TEU。カッコ内は対前年増減比で%、▲は減。増減比の 24 年データは確定値（24 年に取扱量がない港湾の貨物も含む）。
国土交通省港湾局作成の、2025 年の「港湾別国際フィーダーコンテナ取扱貨物量一覧」を並び替えた。コンテナ取扱貨物量には空コンテナも含まれる。国際フィーダーコンテナ取扱貨物量とは、内貿コンテナ取扱貨物量の内数であり、国際コンテナ戦略港湾で積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量である。港湾管理者から可能な限り調査・提供されたものであり、全量を把握できないため、参考値であることに注意。

国土交通省港湾局は 8 月 21 日、2025 年（1—12 月）の国内港湾のコンテナ取扱貨物量（速報値、空コンテナ含む）を発表した。外貿コンテナの取り扱い港湾は 61 港で、取扱個数は前年比 2% 増の 1779 万 TEU だった（端数切り捨て）。2 年連続のプラス。輸出入別では輸出が 887 万 TEU、輸入が 892 万 TEU と、いずれも 2% 増だった。

外貿コンテナを取り扱った港湾は 61 港で 24 年と同数だった。

5 大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）の動向は、神戸のみ輸出入とも前年を割った。神戸を除く 4 港で輸出入がいずれも増加した。物量で 5 大港に続く、博多港は輸出入がいずれも増加。北九州港と清水港は輸入が前年割れとなったが、輸出入計でプラスだった。

■国際フィーダー 0.3% 減

国際フィーダーコンテナ取扱貨物量は 0.3% 減の 69 万 TEU。そのうち、首位の広島港が 11 万 TEU、続く仙台塩釜港が 9 万 TEU を占める。

25 年に三池港（福岡県）で航路が開設されたため、対象港は 48 港と前の年から 1 港増えた。

国際フィーダーコンテナは、内貿コンテナのうち、国際戦略港湾で積み替えられて輸出入されるコンテナ。国交省では取扱貨物量について「港湾管理者に可能な限り調査・提供いただいた」「全量を把握できないため、参考値であることに注意」とする。

■外内貿計 2% 増

外貿・内貿を合わせた貨物量は前年比 2% 増の 2236 万 TEU。国内港湾のコンテナ取扱貨物量はコロナ禍以前の 18 年に 2347 万 TEU、19 年に 2337 万 TEU と高い水準で推移していた。20 年に 2167 万 TEU に減少し、22 年には 2248 万 TEU まで回復。しかし、23 年に再び減少して 2179 万 TEU に落ち込んだ。24、25 年は 2 年連続で増加した。



検数労連、DXが与える雇用への影響抑止

定期大会、石橋覚委員長らが再任

全国検数労働組合連合（検数労連）が9日～10日にかけて、愛知県豊橋市で第58回定期全国大会を開き、2026年度の運動方針を正式に決定した。また、任期満了に伴う役員の改選では、石橋覚委員長らが再任されたほか、新たな中央副執行委員長に木原國博（九州・全日検）が選出された。

一方、大会閉幕にあたっては「政府が掲げた成長戦略の17の重点投資分野に港湾ロジスティクスが選ばれた。遠隔操作RTGの導入やコンテナターミナルゲート高度化など、技術



再任された石橋委員長

革新の進展が検数労働者の業務や雇用に大きな影響を及ぼすことのないよう産別運動とリンクした取り組みを強化する。そして、大会で確立した26年度運動方針を着実に進めていくた

め、中央・地域・職場が強固に連携し、“仕事と収入の維持・確保”を運動の柱として、組合員の生活と権利を守るため全力で取り組む」などとした大会宣言を採択した。

【検数労連2026年度役員】※敬称略
▽中央執行委員長 石橋覚（東京・日検、再任）▽中央副執行委員長 木原國博（九州・全日検、新任）▽中央副執行委員長 神保大輔（横浜・日検、再任）▽中央書記長 高木正一（名古屋・日検、再任）▽中央書記次長 石渡周二（東京・全日検、再任）

2025年の世界と日本の主要コンテナ港ランキング

(1面に記事)

順位	(前年)	港	国・地域	取扱量	前年比
1	(1)	上海	中国	55,062,500	6.9%
2	(2)	シンガポール	シンガポール	44,660,000	8.6
3	(3)	寧波舟山	中国	43,872,000	11.6
4	(4)	深圳	中国	35,408,400	6.1
5	(5)	青島	中国	32,893,000	6.6
6	(6)	広州	中国	28,050,900	7.6
7	(7)	釜山	韓国	24,881,000	2.0
8	(8)	天津	中国	24,032,900	3.2
9	(9)	ドバイ	UAE	15,552,000	0.1
10	(10)	ポートクラン	マレーシア	15,138,772	3.4
11	(15)	ジョホール	マレーシア	15,110,050	13.5
12	(11)	ロッテルダム	オランダ	14,245,000	3.1
13	(13)	アントワープ・ブルージュ	ベルギー	13,630,000	1.0
14	(12)	香港	中国	12,995,000	▲ 9.8
15	(14)	廈門	中国	12,507,700	2.1
16	(17)	タンジェメド	モロッコ	11,106,164	8.4
17	(20)	レムチャバン	タイ	10,542,417	10.3
18	(16)	ロサンゼルス	米国	10,239,318	▲ 0.6
19	(18)	蘇州 (太倉)	中国	10,215,000	5.7
20	(23)	北部湾 (欽州)	中国	10,063,000	11.6
21	(19)	ロングビーチ	米国	9,881,595	2.4
22	(22)	ホーチミン	ベトナム	8,922,818	14.5
23	(24)	ニューヨーク&ニュージャージー	米国	8,897,500	2.3
24	(21)	高雄	台湾	8,885,854	▲ 3.7
25	(25)	ムンドラ	インド	8,377,663	2.0
26	(29)	ハイフォン	ベトナム	8,323,043	16.4
27	(27)	ハンブルク	ドイツ	8,323,017	7.3
28	(26)	タンジュンプリオク	インドネシア	8,300,000	6.0
29	(28)	コロンボ	スリランカ	8,291,178	6.4
30	(31)	ジャワハルラール・ネルー	インド	7,944,257	12.6
31	(30)	カイメップ	ベトナム	7,605,205	7.4
32	(32)	日照	中国	7,370,000	9.8
33	(33)	連雲港	中国	7,160,000	7.0
34	(39)	アブダビ	UAE	6,593,800	21.6
35	(36)	マニラ	フィリピン	6,032,400	9.6
36	(37)	サントス	ブラジル	5,910,952	7.8
37	(34)	營口	中国	5,846,000	5.1
38	(41)	コロン	パナマ	5,810,487	7.7
39	(35)	サバンナ	米国	5,691,500	2.6
40	(38)	バレンシア	スペイン	5,662,700	3.4
45	(45)	東京	日本	4,856,680	3.3
72	(70)	横浜	日本	3,182,607	3.5
78	(76)	名古屋	日本	2,786,446	1.1
81	(75)	神戸	日本	2,705,127	▲ 2.4
92	(87)	大阪	日本	2,412,611	4.2

(注) ロイズリスト調査から本紙まとめ。取扱量はTEU。▲は減。UAE = アラブ首長国連邦。順位は上位40港と日本港湾(東京・横浜・名古屋・神戸・大阪)を抜粋

New Face

港湾運営会社の役割拡大に期待

国土交通省港湾局 港湾経済課港湾物流戦略室長
国際コンテナ戦略港湾政策推進室長

針谷雅幸氏

国土交通省港湾局の国際コンテナ戦略港湾政策推進室長（港湾経済課港湾物流戦略室長）に針谷雅幸氏が着任した。これまで横浜川崎国際港湾（YKIP）や茨城県に出向した経験を持ち、国交省の職員とは違う立場で様々な関係者と話をしたことについて「非常に有意義な経験だった」と振り返り、「港湾には多くの関係者がいて、それぞれ立場が違う。相手の立場にとって何が大切かという観点で話を聞いていきたい」と抱負を語る。戦略港湾政策の担い手である東西の港湾運営会社（YKIP、阪神国際港湾）に対しては、「国際基幹航路の維持・拡大に向けて、船社・荷主など港湾利用者のニーズに合致した港湾サービスを提供することが大事な使命であり、活動の幅を広げてほしい」と期待を示した。（高妻秀聡・古川里絵）

針谷氏は国交省に入省後、主に港湾行政に携わってきた。2019年7月には港湾運営会社の横浜川崎国際港湾（YKIP）に出向。「在籍したのは9カ月で、その間にコロナ禍に入ったことで実質的にはもっと短い期間だったが、企画部長として民間企業相手に営業したことは良い経験になった」と振り返る。当時は、船社に対してLNGバンカリングに関する営業を行っていた。「民間企業の物事の見え方、一緒に営業に回った商社の発想など、本省の職員として対峙するだけではわからないことを知ることができた」という。

22年4月には茨城県に出向して土木部港湾振興監を務め、県内港の利用促進を図るセミナーにも度々登壇した。また、茨城港・常陸那珂港区では在籍中にハード整備が進んだ上、退任直前には新たな外貿定期コンテナ航路が就航。利便性が増し、近年はコンテナ貨物量も増加傾向にある。



針谷氏は、「元々『北関東のゲートウェイ』と言われていたが、この数年で存在感が増した。セミナーも含めて荷主の皆さんとやり取りできたのはとても楽しい経験だったし、それが成果として表れるやりがいのある仕事だった」と語る。

こうして様々な立場で様々な人と話をしたことは、「本省の職員にとって非常に有意義なこと。この経験を、今のポジションで活かしていきたい」と抱負を語る。「港湾には港湾運営会社、

荷主、船会社、港湾運送企業、現場で働く方など多くの関係者がいて、それぞれ立場が違う。こうした中で、国の押し付けにならないよう、相手の立場にとって何が大切かという観点で話を聞いていきたい」とコミュニケーションを大切にする。

国際コンテナ戦略港湾政策については、「すべてが重要な施策で、全部推進していかなくてはならないもの」と前置きした上で、「今やるべき仕事という意味では『AIターミナル』だ」とキッパリ。「港運をはじめとしたターミナル関係者の声を聞きながら、どのようにAIターミナルの形成を進めていくか、DXでどう効率を上げていくかが大事」。さらに、「ハード整備以上に事前の調整をしっかりやらなければならない。導入することではなく、導入してフル活用していくことが重要だからだ。きちんと話をし、皆さんが喜ぶような形で導入する必要がある」。

一方、政府は戦略分野の一つに「港

湾ロジスティクス」を位置付けており、安部賢港湾局長も「追い風だ」と強調する。針谷氏は、「戦略港湾政策の後押しをもらった」と表現した。「戦略港湾政策は産業競争力の強化という観点で始まったものだが、これに加えて経済安全保障という観点からも必要性があると認識されたのだと思う」と述べ、「大事な政策だけにプレッシャーはあるが、しっかり実現していかなければならない」と意気込む。

「港湾ロジスティクス」に関しては、国交省が金子恭之大臣を座長とするワーキンググループ（WG）を1月に設置。4回の会合を経て、5月には「港湾ロジスティクス」の強化に向けた検討のとりまとめを公表した。とりまとめには、講じるべき施策パッケージの一つに「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。針谷氏は「国際基幹航路の維持・拡大に向けて、船社・荷主などの港湾利用者のニーズに合致した港湾サービスを提供することが港湾運営会社の大事な使命」と指摘。

その上で、「その使命を成し遂げるための手段をどうしていくかだ。現在も海

外港湾への出資やバンカリング事業などを行っているが、今後どのように手段を拡大していくかは、様々な選択肢を排除せずに検討するべきだ」と話す。

加えて、「港湾運営会社なしには戦略港湾政策の推進はあり得ないし、港湾運営会社は重要なキーパーソンだ。今後も使命は変わらないが、目標達成に向けた手段として活動の幅を広げていってほしい」と今後の役割拡大に期待を示した。

戦略港湾の競争力強化に向けては、コンテナ船の大型化が進展する中で、より深い水深を持つ岸壁整備も必要になる。針谷氏は、「京浜港について言えば、現状では大水深バースを持つ南本牧（横浜港）をフル活用しなければならないし、新本牧（同）の整備も着実に進捗させることが前提となる。船舶の大型化を予見するのは非常に難しいことだが、海外港の状況をしっかり把握しつつ、船社の動向をみながら検討していく」方針だ。

他方、戦略港湾政策では地方港からの集貨が鍵になるが、Win-Winの関係を築くことが課題だ。「地方港のコンテナ貨物を釜山トランシップで北米

や欧州向けの本船に載せるのは戦略港湾政策に合致していないが、例えば中国との輸出入コンテナを地方港で取り扱うのは全く問題ない。戦略港湾政策は、戦略港湾と地方港の利害関係を生むものではない」と説明する。

同時に、「地方港での課題の解決に、戦略港湾政策がどう貢献していくかを検討することも大事。こうした観点から、地方の港湾管理者などの声もしっかり聞いていきたい」と語る。「港ごとに背景や置かれた状況は異なっている。課題が同じだとしても、それが生まれた問題点までが同じだとは限らない。そこまで紐解いていかなければ、正しい政策はとれない」。

はりがい・まさゆき●2003年4月に国土交通省に入省。港湾行政を中心に、本省港湾局以外では近畿地方整備局や四国地方整備局、横浜川崎国際港湾（企画部長）、茨城県（土木部港湾振興監）で勤務してきた。前職は本省港湾局港湾経済課港湾経済企画官。今年7月31日から現職。趣味は飼い犬の散歩。また、「平日に妻に負担をかけているため」、土日には料理を作るといふ。1979年1月生まれ、47歳。埼玉県出身。

全港湾、定期大会で鈴木委員長ら再任

大会宣言で地方港の衰退を懸念

全日本港湾労働組合（全港湾）は9～10日かけて、群馬県安中市で第97回定期大会を開催し、2026・27年度の運動方針を正式に決定した。また、役員改選では鈴木誠一委員長ら執行部全員が再任された。

全港湾は2年に1度の頻度で運動方針を策定し、中間年に港湾を取り巻く情勢変化、新たに浮上した課題などを反映させる補強を行っている。運動方針では、27年の賃上げ要求について「組合員が結集してたたかえる体制を確立するためにも“一律の要求額”を基本とする」と従来方針を踏襲した。

具体的には、12月1～2日に開催する予定の中央執行委員会で確認後、職場討議を行って年明け1月27～28日の中



央委員会で決定する。要求書については提出を2月上旬とし、2月下旬にスト権の確立、3月初旬には闘争体制を整える。

また、月給制の確立、定年延長と高年齢者雇用対策、労働時間短縮、退職金の引き上げ——といった課題にも積極的に取り組んでいく。

一方、任期満了に伴う役員改選では、鈴木中央執行委員長をはじめ、副中央執行委員長の鈴木龍一氏（日

本海）、畠山昌悦氏（関西）、橋崎正伸氏（四国）、書記長の松永英樹氏（九州）と執行部全員が再任された。

さらに、大会の閉幕に際しては「国内では、物価高騰が長期化する一方で実質賃金は低迷し、労働者の生活は一層厳しさを増している。また、港湾政策ではデジタル化や遠隔操作技術の導入、港湾の選択と集中が進められているが、地方港湾の衰退や雇用への影響が懸念される」とし、すべての労働者の大幅賃上げと労働条件改善、産別協定の前進、月給制確立と定年延長を目指す運動を強化する——などとした大会宣言を採択。加えて、「港湾の軍事拠点化・兵站基地化に反対する特別決議」も採択された。

日港労連、定期大会で運動方針決定 物価上昇に負けない賃上げ実現へ

専業関係（作業会社）の港湾労働者を中心に組織する日本港湾労働組合連合会（日港労連。德里則之委員長）は、9～10日にかけて新潟県で第74回定期大会を開催し、新年度の運動方針を正式に決定した。

運動方針の主な内容は既報の通りで、注目される基準内賃上げ要求については、基本的にこれまでの要求内容を踏襲する方針。特に、産別制度賃金のなか

で傾向曲線（定昇・年間ピッチ）が存在する「あるべき賃金」を要求根拠のなかで最も肝要な制度賃金と位置づけていく。

その上で、27港湾春闘では「一気に統一協定・金額明記協定を再開すべき」としながらも、港運労使間で懸案となっている独禁法問題が決着していない現状を考慮し、26春闘同様（各単組労使間確認）の対応を暫定措置として継続する。

大会の閉幕にあたっては「物価上昇

に負けない賃金の引き上げと生活向上を実現するため、春闘での賃上げ獲得ならびに労働諸条件の向上改善に全力で取り組み、港運現業労働者とその家族の暮らしを守り抜く。さらに、港湾で働く次世代の育成を進め、組織の活性化と拡大強化を図るとともに、全国の仲間が各組織の仲間と連帯を一層深め、港湾産業の健全な発展と社会的役割の向上に努める」とした大会宣言を採択した。

全国港湾

竹内委員長ら執行部全員を再任

定期大会が閉幕、運動方針を決定

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が愛知県豊橋市で開催していた第19回定期大会が17日、2026年度の運動方針などを決定して幕を閉じた。また、任期満了に伴う役員の改選も行われ、竹内一委員長ら執行部全員が再任された。自動化問題など課題が山積する中、竹内委員長は、「組合員の皆さんの活発な質疑が運動の源泉だ。組合員の期待に応えられる運動を展開していきたい」と述べ、団結を訴えた。

2日間にわたった定期大会では、執行部が提案した運動方針案を巡って議論された。適正料金確保と認可料金制復活、大幅賃上げの取り組み、人員不足対策などが主な柱だが、最大の注目点は、政府の戦略分野に「港湾ロジスティクス」が選定されたことを契機に、国が加速させようとしている港湾の自動化・遠隔操作化への対応だ。

全国港湾は「港湾労働者不足の深刻化で“機械化導入もやむを得ない”との見方も生まれざるを得ない現実直面している」としながらも、導入促進にあたって①雇用確保②事業者の業域確保③生産性向上による仕事量減少＝賃金減少——という3つの課題を列挙。「こうした課題を解決する方策がなければ、労働者と事業者にシワ寄せが来ることは間違いない」と断言し、「こうした課題の解決が先にあるべきだ」と強く訴える。

運動方針を巡る組合員との質疑応答では、指定港化が注目される三島川之江港について、「指定されれば、これまで以上に貨物が集中する。過度に貨物が集約されれば、四国内の他の港湾の港湾労働者に不利益が



全国港湾の定期大会（17日、愛知県豊橋市）

生じる。港湾政策の進展で特定の港湾だけが繁栄する事態は避けるべきだし、既存の指定港と同等以上の労働者保有基準の適用などを図り、四国全体の港湾労働者の雇用を守るべきだ」との意見があった。

三島川之江港（愛媛県）は、「四国一」のコンテナポートとして存在感を高めているが、現在も港湾運送事業法の適用を受けない“非指定港”となっている。

これに対して執行部は、「施設整備が進み、四国全域から貨物が集まっているのは矛盾している。保有基準、料金収受体制などをしっかり確立し、四国全体の皆さんと相談しながら取り組みの方向性を打ち出していきたい」と応じた。その他にもいくつか質疑あったが、最終的に運動方針案が満場一致で了承された。

また、任期満了に伴って行われた役員改選では、竹内委員長（専従・日港労連）をはじめ、委員長代行には松永英樹氏（全港湾）、副委員長には鈴木誠一氏（全港湾）、德里則之氏（日港労連）、石橋寛氏（検数労連）、書記長の玉田雅也氏（専従）、書記次長の高島弘司氏（専従・日港労連）など執行部全員が再任された。顧問には真島勝重氏が再任され、柏木公廣氏は退任した。

一方、大会の閉幕にあたっては「港湾の職場では、政府・財界主導の体制的合理化が急速に進められ、AI・自動化・DXの強行導入や、過酷な波動性による長時間・不規則労働、重大労働災害など、労働者の雇用・安全・生活の根本が脅かされている」とし、▽最高裁判決を見据え、「独禁法抵触論」に終止符を打たせ、制度賃金要求の正当性を認めさせ、労使交渉体制を再構築する▽大幅賃上げ・完全週休2日制の実現と人手不足の根本的打開▽成長戦略に乗じた一方的なAI化・自動化・DX推進に対し、雇用と労働条件を守る産別協定の労使合意の原則を徹底して貫徹する——などとした大会宣言を採択した。

商慣行の是正進む

通関業界 立て替え解消・価格転嫁

関税や消費税の立て替え払いの解消に向け、通関業者の取り組みが前進している。東京通関業会のアンケート調査で、全輸入申告件数に占める立て替え払いの割合が減少傾向を示した（グラフ1）。立て替え払いが減少したとする割合も5割を超えた。また、通関料の値上げに応じた荷主の割合が大きく上昇（グラフ2）。長年の商慣行の改善、労務費などコスト上昇分の価格転嫁が浸透しつつある。

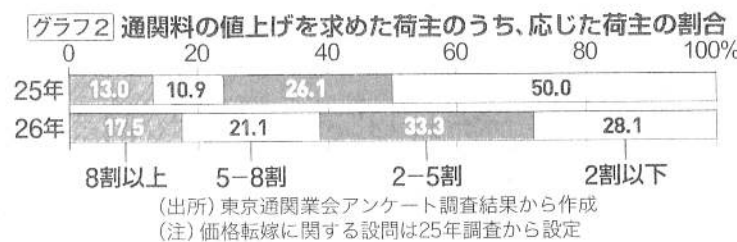
アンケートでは関税などの立て替え払いを「している」との回答が89・5%を占めた。昨年調査の87・1%とほぼ同水準だが、中身は大きく違う。全輸入申告件数に占める立て替え払いの割合が「3割未満」とする店社が61・8%と昨年の47・9%から大きく増加し、半数を超えた。代わって「3割以上5割未満」とする店社は昨年の31・0%から19・6%、「5割以上7割未満」は14・1%から12・7%、「7割以上」は7・0%から5・9%にそれぞれ減少した。

「立て替え払いが減少した」とした店社も56・1%となり、昨年の49・1%から改善傾向が見られた。「変わらない」は34・2%で昨年の41・1%から低下した。

リアルタイム方式・延納などの紹介、関税などの前受けの依頼など立て替え払いに関して「対応している」と回答した店社は82・5%。昨年の78・0%から上昇した。

長く業界の懸念だった問題で業界が大きく動いたきっかけは、日本通運が抜本的に取り組む方針を示したことだ。同社は昨年12月に通関料金の値上げを発表したのに続き、今年6月に立て替え払いを9月末までに取りやめると発表した。

「キャッシュフローへの影響を考えれば立て替えを続ける選択肢はない」（大手フォワーダー幹部）と取り組みを始める事業者が増えている。「動くと思えば今しかない」（大手海貨業者関



係者）と、荷主と通関料の値上げ交渉を進め、成果を上げる事業者も多い。

東京通関業会のアンケートでは昨年、値上げを求めた荷主のうち、応じた荷主の割合が「2割以

下」となった事業者が50・0%を占めていた。それが今年は28・1%に急減した。応じた荷主の割合が「2-5割」「5-8割」「8割以上」とも比率が上昇した。そもそも昨年は「値上

げを求めた」とした事業者が28・2%に過ぎなかったが、今年は50・0%に急増した。

荷主の姿勢にも変化が見られる。値上げができなかった理由として、交渉にすら応じない「価格交渉のテーブルについてもらえなかった」は昨年19・2%だったが、今年は10・7%に減少した。

「粘り強く交渉」

立て替え払いも価格転嫁の問題も解消するには荷主と相対の交渉が必要だ。事業者の取り組み意欲には荷主との力関係や他社との競合状況が影響する。

それでもアンケートの自由回答では「業界全体での立て替え払いの解消を望む」「通関料改定の動きが定着してきており、粘り強く交渉して通関料を改定したい」など、両問題の解決に積極

的な声が目立った。立て替え払いについては「金利上昇が見込まれ費用負担がさらに大きくなっている」と事業者にとって重要性が増していることもうかがえた。

政府も2026-30年度総合物流施策大綱に通関料金への適切な価格転嫁の必要性を盛り込むなど、通関業者の適正な業務運営を確保するための環境整備に向けた取り組みを推進する方針を示している。公正取引委員会も監視を強めている。

水面下で綱引きが続くながらも、業界全体で徐々に改善が進んでいくそう

アンケート調査は7月2日-8月10日に東京通関業会加盟店社276者（本社・営業所）を対象に実施。回答店社は114者で回答率は41・3%だった。

地方港湾の在るべき姿探る

全国大会 講演や討論

港湾・空港の総合的研究を行う日本港湾経済学会（男澤智治会長、九州国際大学教授）は2、4日、広島市で全国大会と総会を開催した。講演やパネルディスカッションなどを通じて、地方港湾の今後の在るべき姿を探った。

同学会は学識経験者、物流会社、行政、港湾関連団体などが加入し、60年以上の歴史がある。

2日に、広島港の出島コンテナターミナル（広島市南区）の視察や港内の船上見学を実施。3、4日は講演や研究発表、パネルディスカッションなどを行った。

4日は、中国地方港湾協会の金子隆義会長が、地方コンテナ港の現状と課題を踏まえた今後の生き残り戦略について講演。また、中国運輸局の今岡俊之海事振興部長と中国経済産業局の佐渡克利参事官が、港湾行

政や地方経済活性化についてそれぞれ話した。

パネルディスカッションでは港湾経済学会の津守貴之理事がコーディネーターを務め、金子氏、中国港協の中谷庄吾副会長、中国地方整備局の林健太郎港湾空港部長らが登壇。貨物量減少や航路の不安定化、人手不足、デジタル化、港湾政策といった地方コンテナ港が直面する課題について意見を交わした。

金子氏は「主要港のような貨物量や、海外への基幹航路を持たない地方港は、DX（デジタルトランスフォーメーション）やサービス強化を進め、荷主への利便性を高めることで勝負していくべきだ」と方向性を示唆。

また、港湾政策について、中谷氏が「地方港と主要港では課題・目標が違う。それぞれに対応した政策が必要」と強調した。これを受け、津守氏も「DXでも人手不足でも、課題への対応は一律ではない。そ

れぞれの役割を明らかにすることが、港湾運送業界の課題解決の足がかりになる」と締めくくった。

併せて開いた総会で、任期満了に伴う役員改選を行い、男澤会長（63）の後任に河野公洋副会長（62、岐阜聖徳学園大学・大学院教授）が就いた。（木村玲哉）



パネルディスカッションに参加する中谷（左から）中国港協の金子会長、中国地整の林部長＝3日

Interview

全国港湾 竹内 一 委員長

体制的合理化は「労使が共倒れに」

自動化「労使合意が前提」の姿勢貫徹

全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が愛知県豊橋市で16日から17日にかけて開催していた定期大会は、新年度の運動方針を正式に決定して幕を閉じた。港湾の人手不足が深刻化するとともに、働く港湾労働者の環境改善が大きな課題になる中、国は自動化・遠隔操作化を推進する姿勢を強めている。また、賃金の大幅な引き上げや労働時間短縮の実現も待ったなしの状況だ。港湾運送事業を巡る環境が大きな転換点を迎える中、こうした課題に港湾労組としてどう対峙していくのか。定期大会を終えたばかりの竹内一委員長に話を聞いた。（聞き手・高妻秀聡）

——2027年の港湾春闘で重要課題に位置付ける課題は。

やはり「魅力ある港湾労働の確立」、これに尽きる。その上で、実現には様々な課題が山積しているが、その中で重要になってくるのが賃金の引き上げ、それに労働時間短縮ということになる。加えて、港湾の人員不足が深刻化している状況下、人員確保の具体化、そして現在、港運労使で協議している各種基金の拡充。これらの課題は避けて通れないと考えている。さらに、石炭荷役・バルク戦略港湾対策について、国に対し、労使が一体となって取り組まなければならないと思っている。

一方、港湾労働者にとっての「真の安心と安全」という問題もある。港運労使では現在も安全に係る項目について協議しているが、とりわけ特定利用港湾のような国の動きがある中、我々港湾労働者の生命と安全をどのようにして担保していくべきなのか、大きな課題であると考えている。こうした取り組みを強化していくことで、持続可能な港湾労働の実現、港湾



運送事業という仕事と産業の未来発展につなげていきたい。

——いよいよ3期目に入るが、就任時に「正常な労使関係の構築を目指す」との方針を打ち出していた。その鍵を握る独禁法問題を巡っては、最高裁判決が早ければ秋にも出る可能性がある。判決内容によっては労使関係が変化すると考えているのか。

基本的には私は以前から申し上げているように、労使関係は非常に大事な。

この考え方は変わっていないが、現在、関係が正常化しているかと問われれば、まだまだ改善していくべき点が多いと思う。そうした中で、独禁法問題を巡る最高裁判決が早ければ秋にも出るのではないかとされている。その判決の結果によるところはあるが、仮に我々の主張が認められた場合、最も肝要な課題の一つである産別制度賃金について具体的な交渉ができるようになるのではないかと期待している。そうなれば、全国港湾に加盟する仲間にとっても非常に影響が大きいし、各地方の交渉にも良い意味で影響があると考えている。結果として自然に労使関係も変化してくると思うが、とはいえ、労使関係が正常化しても我々引き続き業界に対して「是々非々」で臨んでいく。

——政府の戦略分野に「港湾ロジスティクス」が選定され、いよいよ国が自動化・遠隔操作化を推進しようとしている。国土交通省港湾局が公表した27年度予算概算要求にも「コンテナターミナルに

おける自律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」などが盛り込まれたが、改めて、自動化を推進しようとしている国の動きをどう見ているか。

政府が港湾ロジスティクスを戦略分野の一つに選定したことで、いよいよ積極的に自動化、遠隔操作化を推進しようとしている。私が6月に海事専門紙の取材に応じた時、そして今回、国交省港湾局や日港協、港湾運営会社などに港運同盟と連名で文書を提出したわけだが、従前から考えは一切変わってない。全くもって何のブレもない。確かに今、国は矢継ぎ早に自動化の動きを推進しようとしてきている。これに対して、私が申し上げているのは、「労使合意のない自動化・遠隔操作化には反対」ということ。この一言に尽きるし、今後この姿勢は不変だ。今後は業側（日本港運協会）にも当然言っていく。

労使合意のない自動化に反対、それは現行の労使協定を遵守するということだ。ある意味で非常にシンプルなことではないだろうか。

——運動方針の中では、自動化推進にあたっての3つの課題（雇用縮小、業域縮小、作業量減少に伴う賃金低下）を指摘した。

仮に国や使用者側が一方的かつ独善的に自動化などの体制的合理化を強

行してきた時、我々はまず当然、実力行使しか選択肢はない。本当に国、業界関係者はこれらのことを理解されているのだろうか。このまま体制的な合理化を進めれば、結果的に労使双方が同時に倒れてしまうのですよ、と警鐘をあらかじめ鳴らすつもりで盛り込んだ。

——地方港を中心に人手不足がさらに深刻化している。早急な人員確保が難しい中で組合はこの現状をどう乗り切るべきだと考えるか。

今、人員不足が深刻化していることは理解している。主要港はもちろんだが、地方港はさらに深刻だ。例えば、若い人を呼び込もうと色々なイベントをやったりしているようだが、劇的な成果はまだ出ていないようだ。さらに、土日クローズの港が増え、夜間荷役も対応しきれない状態。こうした状況も把握している。その上で、まだ具体的なことは言及できないが、あくまでも産別協定遵守の枠組みの中で、対応策を内部検討している。組合も非常に深刻に捉えていることだけは重ねて申し上げたい。

一部で外国人労働者の受け入れという考えもあるようだが、法制度や現実的な状況を踏まえると、今すぐに受け入れに舵を切ることは難しいのではないかな。

——今年度の年末年始例外荷役について交渉にどのようなスタンスで

臨むのか。

先の労使政策委員会で業側から例年通りの内容で実施を要請されており、いよいよ交渉が始まったところだ。労側は持ち帰って検討すると回答しており、これから機関会議を通して具体的な検討を進めていく段階だが、委員長としては、昨年度の労使議事確認の内容をベースに労使協議を行っていくべきではないかと考えている。一番特徴的だったとも言える内容は、過重労働などへの配慮から初めて1人・2日間に限定するなど、そういう縛りをつけたわけだが、こうした内容をベースに協議を進めるべきではないだろうか。

——中古車の放射線検査の現状は。

中古自動車（建機）の放射線検査の見直しを巡っては、業側は11年8月に締結した、国内全港を対象にヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書の廃止、即ち検査の撤廃を主張している。しかし、港湾労働者の健康や安全面を考えると、現行の全量検査体制を継続したいと考えている。内航船の自社検を認めるなど、一部で譲歩している部分もあり、検査撤廃には反対だ。労使交渉において、今、ボールは組合側にある。定期大会も終了したことから、今後は組合から投げ返したいと思っている。

国土交通省港湾局

自動化導入のガイドラインを作成

ターミナル毎に「協議会」設置

高市政権の成長戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」が選定されたことを踏まえ、国土交通省港湾局は2027年度予算概算要求に「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」を盛り込むなど、港湾荷役機械の自動化・遠隔化を強力に推進する姿勢に打ち出している。こうした中、国交省が円滑な導入のための“ガイドライン”を作成したことが複数の関係者への取材でわかった。近く公表される見通しだ。ガイドラインの具体的な内容は明らかになっていないが、導入検討に当たっては、国が中心となり、港湾運営会社、港湾管理者、借受者、関係する元請・専業（作業会社）などで構成する協議会をターミナル毎に設け、必要な協議や情報共有を行うことなどを促すという。さらに、一定規模以上の自動化荷役機械の国からの導入補助に当たり、雇用確保への配慮、事業実施体制の透明性などを踏まえた自動化荷役機械の導入計画や雇用確保策の提出を要件とすることも明記されているようだ。

政府は昨年11月の日本成長戦略本部で、「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野17の一つに「港湾ロジスティクス」を選定した。これを受けて国交省は今年1月、「港湾ロジスティクスワーキンググループ（WG）」を設置し、官民投資ロードマップなどの検討を開始した。

さらに、政府は国内の経済安全保障など様々なリスクの低減、海外市場の獲得の可能性、関連技術の革新性などの観点から、各戦略分野で官民投資を優先的に支援することが必要と考えられる61（6月に一つ追加され現在は62）の主要な製品・技術を選定。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」が選定された。

これを踏まえ、港湾ロジスティクスWGでも三つの分野で官民投資ロードマップ案を作成。さらに、「港湾ロジ



スティクスの強化に向けて」と題し、講じるべき施策などを盛り込んだWGのとりまとめを5月に公表した。

一方、今年4月の衆院・国交委員会で山田瑛理氏（チームみらい）は、日本の港湾の自動化の遅れについて指摘。その一因について「政府が主導的に旗振りせず、民間任せにしていたことにもあるのではないか」とし、港湾ロジスティクスが高市政権の成長戦略で重点投資対象の一つに掲げられた中、政府が前面に立ってテコ入れを図るべきだとの考えを示した。

これに対して金子恭之国交相（当時）は、港湾荷役機械の自動化などのDX（デジタルトランスフォーメーション）や国際競争力の強化について「港湾管理者や民間事業者任せにせず、国はもとより、国が出資する港湾運営会社が前面に立って推進していきたい」と答弁。港湾労働者不足や環境改善が課題になっている中、これまで以上に導入推進の施策を加速させる姿勢を示していた。

こうした中、7月下旬の日本成長戦略本部（本部長：高市早苗首相）では、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。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方針が示されている。国内港湾の自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を促進することで労働環境の改善や

生産性を向上させ、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という戦略も盛り込まれた。「港湾荷役機械」の官民投資額は4000億円、投資による経済波及効果は1兆円を見込む。

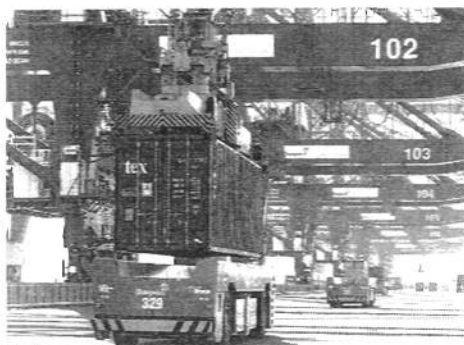
こうした政府方針を踏まえ、国交省港湾局は8月27日、27年度予算の概算要求を公表した。戦略港湾を対象に自動・遠隔操作荷役機械など統合的な導入や24時間荷役など機能強化を集中的に推進するため、これまでのAIターミナルの取り組みを拡充した「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」を盛り込んだ。

具体的には、港湾運営会社と港湾運送事業者などターミナル関係者が共同で、国際基幹航路の維持・拡大に向けた「港湾荷役高度化計画」を策定。国がそれを承認した場合に、自動・遠隔操作荷役機械などの統合的導入へのパッケージ支援を行う。

支援対象は▽ゲートの高度化▽自動化など導入のためのTOS（ターミナルオペレーションシステム）改修▽RTG（タイヤ式門型クレーン）の自動化・遠隔操作化▽ガントリークレーンの自動化・遠隔操作化▽自律走行車両（自動構内トレーラー・AGVなど）の導入——などを想定している。

また、遠隔操作RTG・ガントリークレーンの導入などを補助する「コンテナ荷役システム高度化支援施設」の対象に、自律走行車両を加える考えだ。

国が自動化・遠隔操作化の導入を加速させようとする中、既に港運労使では遠隔操作RTGなどの導入に関



世界の主要港湾では自動化・遠隔操作化された設備の導入が進んでいる（写真は釜山新港）

して確認書を締結済み。「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」を設置し、雇用確保や作業基準の遵守などを確認するための仕組みを確立しているが、政府方針を背景にした今後の大規模な官民投資に備え、国交省港湾局が日本港運協会と連名で、円滑な導入のための「ガイドライン」を作成したことが複数の関係者への取材でわかった。既に日港協会の会員企業や港湾労組にも内容の説明を終えており、近く公表される見通しだ。

現時点でガイドラインの具体的な内容は明らかにされていないが、実際の導入に関しては民間事業者の自主的な経営判断が前提となるため、その流れを円滑にするための手引書のような位置づけになるという。

自動化や遠隔操作機械の導入には労働者の雇用縮減、作業会社の業域縮小にもつながりかねないセンシティブな問題も付きまとうが、この点についても「（ガイドラインが）作業会社の排除や港湾労働者の縮減を目的とするものではないこと」「元請・作業会社は、自動化の進展による業務内容の変化を共有し、役割分担の見直しや新たな業務の創出を通じて、港湾労働者の雇用の維持・安定、

円滑な配置転換に配慮すること」「自動化荷役機械の導入に当たっては、一方的な判断を行うことなく、十分な説明および協議を行い、元請と作業会社の相互理解と信頼関係の構築を図ること」などと記載することで配慮する。

加えて、自動化荷役機械を導入する場合、国が中心となり、導入するターミナルに関係する港湾運営会社、港湾管理者、借受者、元請・作業会社など関係者で構成する「協議会」の設置を指針として盛り込んだ。その協議会で、自動化荷役機械の導入計画や保有体制、配置転換を含む雇用確保などに関して協議・情報共有を行うことで、関係者間の共通理解の形成を図っていくのが狙いだと見られる。

一方で、自動化に伴い作業量の増加や業務内容の変化が見込まれるラッシング作業、荷役機械やゲートの遠隔監視などの業務、自動化荷役機械の点検・保守・修理といったメンテナンス業務について、「作業会社が受注できる機会の確保・継続的な参画が図られるよう努める」とし、作業会社の雇用・業域確保に十分に配慮するよう促す。

さらに、一定規模以上の自動化荷役機械の国からの導入支援補助に際しては、前出の協議会での協議状況、雇用確保への配慮、事業実施体制の透明性などを踏まえた自動化荷役機械の導入計画および雇用確保策の提出が要件になるという。戦略港湾などで大規模な自動化・遠隔操作化を推進する場合、協議会が非常に重要な意味を持つことになる。

東京都が国内の海上物流を支える大井コンテナ埠頭(品川区)の改造に乗り出す。2035年度までに面積を拡張、大水深化で超大型船も入港できるようにし取扱個数を大幅に増やす。デジタルトランスフォーメーション(DX)と脱炭素も進め、世界トップ級の港にアップグレードする。

都、世界トップ級に改造

大井コンテナ埠頭拡張

海外からのコンテナ貨物の4分の1ほどを取り扱う東京港。都は8月、その中核を担う大井コンテナ埠頭の将来像を公表した。「世界トップクラスのコンテナターミナルを構築」と打ち立て、抜本的な機能強化のほか最新技術の導入や脱炭素を大きく進めるとした。28

年度に着工し、35年度までの完成を目指す。機能強化の一つは、ターミナルの拡張だ。隣接する民有地などを活用し、現在の95畧から120畧に面積を広げる。一部岸壁の水深を現在の15畧から1畧増深し、世界で就航する超大型コンテナ船が入港できるようにする。



大水深化で超大型船対応

DX・脱炭素進め競争力

2035年度の大井コンテナ埠頭のイメージ―東京提供

大井コンテナ埠頭は拡張する



大井コンテナ埠頭の25年度のコンテナ取扱個数は240万TEU(1TEUは20畧コンテナ1個)だった。計画が完了すれば、年間の処理能力は330万TEUに高まる見込みだ。

東京港のコンテナ取扱量は増加傾向にあるが、処理能力が追いついていない。約100万TEUが不足している。グローバルなサプライチェーン

(供給網)の深化で世界のコンテナ貨物の輸送需要は増えており、韓国の釜山港やシンガポール港では大規模な整備が進む。東京港も取り残されないように進化させる。拡張と合わせてコンテナ搬出入の効率化を進める。東京港を出入りするトラックは1日あたり1万台ほどで、夕方ごろに荷受けのトラックが集中する。運転手らが並んだ順で搬出入を行っており、ピーク時は待ち時間が1時間超になっている。

この渋滞を解消するため、搬出入を完全予約制にする。国土交通省が開発した港湾情報システム「CONPAS(コンパス)」を通じて、コンテナを搬出入する日時を事前

予約してもらう。搬出入の手続きなども紙から完全デジタルにし、待ち時間なく運搬できるターミナルを目指す。脱炭素にも力を入れる。20年度は温暖化ガスを約2・6万ト排出していたが、35年度には約300トと9割以上削減する。ターミナル内で稼働する荷役機械を電動化し、再生可能エネルギーを使う。車両動線の見直しも進めることで、トラックの走行距離の削減にもつなげる。薄くて軽く、曲げられる「ペロブスカイト太陽電池」も導入する。脱炭素を進める背景に

は企業ニーズがある。温暖化ガスの削減を経営計画に掲げる事業者は多い。物流で発生する温暖化ガスを少しでも減らしたい企業にとって港の脱炭素は重要な要素の一つだ。欧米やアジアの主要港では脱炭素の動きが急ピッチで進んでいる。対応が遅れた港は船舶から敬遠され、国際物流の競争力を失うリスクがある。港湾局の小野沢太一課長は「利用を控える企業が出ないようにグリーントランスフォーメーション(GX)を進めていく必要がある」と話す。最新の荷役クレーンを採用し、ターミナルの安全対策を進める。これまではコンテナを積み上げたブロックを等間隔に置き、その隙間をトラックや重機が行き交う通路にしていた。船から運ぶ車両と荷受トラックが同じ道を走っており、接触するリスクがあった。新型クレーンはコンテナを縦1列に整理して高く積み上げる。コンテナの間を車道にせず、搬出エリアを別につくって交差しないようにする。コンテナの保管スペースを増やす効果も期待できるという。

(篠原卓佑)

関東トラック協会

海コン運転手の平均年齢52.8歳

過去最高、2割超が60歳代

関東トラック協会・海上コンテナ部会（部会長＝亀山正明・盛運代表取締役）は24日、海上コンテナセミトレーラーのドライバー年齢調査の結果を公表した。それによると、今年3月末時点の平均年齢は52.8歳と2年ぶりに上昇し、調査を開始した2014年以降で最高となった。また、60歳以上のドライバーの割合が2割を超えるなど、依然として高齢化が進んでいる。一方、同部会では部会員に対する運転者数と協力会社数の増減に関するアンケート結果も公表。自社の運転者数、協力会社数、協力会社の運転者数のいずれも「減少した」との回答が「増加した」を上回っている。

関東1都7県（東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・山梨県）の各トラック協会の海上コンテナ部会で組織する関東トラック協会・海上コンテナ部会では、部会員事業者を対象に毎年3月末時点での海上コンテナセミトレーラー運転者の年齢別在籍人数の調査を実施。年齢別の在籍者数のほか、平均年齢、最年少・最高齢、新規採用者・退職者数などを集計している。

公表された最新のデータによると、今年3月末時点での102店社（前回調査＝25年3月末：87店社）の海コンセミトレーラー運転者在籍者は1246人（同1185人）だった。

運転者の平均年齢は52.8歳と2年ぶりに上昇し、全産業平均（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）である44.4歳を大きく上回った。回答した店社が全て同じではないことに留意は必要だが、前年同時期より1.0歳上昇するとともに、調査開始以降で最高齢となり、高齢化が着実に進展している模様だ。最年少は22歳、最高齢は78歳だった。

年齢別の割合を前年同期と比較する



と、▽20歳代＝25年3月末：3.1%→26年2月末：2.9%▽30歳代＝8.4%→7.6%▽40歳代＝21.4%→19.3%▽50歳代＝48.0%→46.9%▽60歳代＝17.0%→20.2%▽70歳以上＝2.1%→3.0%。50歳代以下が軒並み減少した一方で、60歳代と70歳以上がいずれも増えている。

このうち40歳代は、14年3月末時点では43.8%と半数弱を占めていた。しかし、減少が続いており、今回は初めて2割を下回った。50歳代は14年3月末：23.9%から増加を辿り、昨年3月末時点で48.0%まで達していたが、今回は減少に転じている。

それに対して、60歳代は初めて2割に到達した。また、14年3月末に0.4%にとどまっていた70歳以上は、19年3月末以降は2.1～3.0%となっている。

一方、同部会は部会員を対象に、

25年度の運転者数と協力会社（委託先）数の増減に関するアンケートを実施。81社から回答を得た。

自社に在籍する運転者数の増減について尋ねたところ、「増加した」：26%（21社）、「減少した」：32%（26社）、「変わらない」：42%（34社）と、「変わらない」が最も多かったものの、「減少した」も3割を超えた。

業務を委託している協力会社数は、「増加した」：13%（11社）、「減少した」：25%（20社）、「変わらない」：62%（50社）となっており、「減少した」が「増加した」を上回った。

また、協力会社の運転者数は、「増加した」：5%（4社）、「減少した」：31%（25社）、「変わらない」：26%（21社）、「よくわからない」：38%（31社）。「よくわからない」を除くと、「減少した」と認識している店社は半数に達する。

東京都トラック協会・海上コンテナ専門部会（鈴木邦彦部会長）が8月に公表した海上コンテナ車両の運行稼働台数調査の結果によると、今年3月の1社・1日当たりの平均稼働台数は61.5台と過去最低となった。高齢化と同時に、運転者の不足も引き続き大きな課題となっている。

貨物受け渡し証明電子化

政府法案 国際貿易の効率上げ

政府は国際貿易で貨物の受け渡しに必要な「船荷証券」を電子化できるようにする。秋の臨時国会に商法などの改正案を提出する。貿易業務の負担を軽減するとともに、書面の到着の遅れなどに

よる取引の遅滞を防ぎ、物流の効率性を高める。船荷証券は貨物を運送する船会社などが荷主に発行する商法上の有価証券だ。貨物を受け取り、船に積み込んだり、輸出企業や輸入企業、船会社、銀行などの間を

主側は証券を元に船会社などの運送者に引き渡しを請求できる。現行法は紙の証券を前提とする。貿易代金の決済や融資の担保にも使われ、輸出企業や輸入企業、船会社、銀行などの間を

行き来する。貨物を積んだ船が港に着いても証券の原本が届かず、貨物の引き取りが遅れるケースが出ていた。

改正案は電子化した証券を「電子船荷証券記録」と位置づける。記載事項を電磁的に記録し、作成者や改ざんの有無を確認できるようにする。紙の証券と同様に貨物の引き

取りなどに使えるようにする。紙による紛失リスクも防げる。

船荷証券と同様、倉庫業者が保管する物品に関する「倉荷証券」も電子化できるようにする。陸上・海上など複数の輸送手段を組み合わせた「複合運送証券」も対象となる。

海外は電子化が先行する。国連国際商取引法委員会は2017年、電子的移転可能記録モデル法を策定した。海運国の英国やシンガポールは法整備されている。

日本も法制審議会(法相の諮問機関)が24年、モデル法との国際的な調和を意識した商法改正要綱を全会一致で採択し法相に答申した。25年にも商法を改正する構えだったが、法案が提出されていなかった。