海運・港運・物流関係（資料１）　＜2026 年 10 月 1 日～31 日＞

10/1　年末年始荷役、労使協議は合意持ち越し 組合が割増担保に懸念、近く再協議へ（MD）

10/1　国土交通省・日本港運協会 自動化機械導入ガイドラインを公表（MD）

10/1【解説】作業会社の存続と雇用確保を強く意識 ガイドラインの狙いを読み解く（MD）

10/2　海コンドライバー、高齢化進行 50 歳以上 初の 7 割超え（海事）

10/5　日本通関業連合会が初の全国調査　通関料金、4 割超が見直しを実施（MD）

10/5　日港協、会員店社に価格交渉促進を要請 年末年始荷役を巡る組合の懸念に対応（MD）

10/6　通関料金、引上げ進む 大手中心に 20～25% 中小までは浸透せず（物流）

10/6　荷役機械導入へ指針 国交省・日港協 雇用維持・安定に配慮 協議会設置を規程（物流）

10/6　適正原価・事業許可更新制度 奈良大臣官房審議官 円滑な制度設計必要（物流）

10/6　国交省ヒアリング 輸送形態など反映可能に 経団連指摘 柔軟な制度設計重要（物流）

10/6　国際交流協同組合 特定技能人材 ドライバー育成を本格化（物流）

10/8　NX 総研・26 年貨物輸送見通し 外貿コンテナ、輸出見通し上方修正（MD）

10/9　年末年始例外、決着は 10 月中旬以降 組合「割増担保なら協議に応じる」（MD）

10/9　倉庫勤務者 5 割超が連職・離職意識 人材定着の環境づくり 経営課題に（海事）

10/9　公取委が注意喚起文書「買いたたき」範囲広がる（物流）

10/9　主張「物流庁」創設を提起する（物流）

10/21 見慣れない大型荷役機械に興味津々 川崎港運協会が恒例の港見学会

10/22 横浜港 全国初、災害時の行動指針を決定 行政・港運労使が共同で（MD）

10/23 日本港湾協会ら「港づくり全国大会」進藤会長「予算確保へ効果的な運動を」（MD）

10/23 自民党港湾議連連盟が総会　森山会長「切れ目ない港湾予算を」（MD）

10/23 国交・経産・農水省 適正原価設定むけ団体ヒアリング（物流）

10/23 主張「標準的運賃収受を諦めるな」（物流）

10/26 港湾自動化「高い生産性は保証されない」ITF、1TEU 当たり費用を精査すべき（MD）

10/27 港運労使 年末年始例外荷役の実施で合意 昨年と同様「1 人 2 日を限度に」（MD）

10/27 物流倉庫分野 特定技能 1 号試験開始 日本海事協会（NK）出張方式受け付け（海事）

年末年始荷役、労使協議は合意持ち越し

組合が割増担保に懸念、近く再協議へ

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）の港運労使は9月30日に都内で労使政策委員会を開催した。この中で、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巡って協議したが、労側が割増料金などの担保に懸念を示したことから、合意には至らなかった。ただ、業側は「調査して可及的速やかに対応する」とし、労側も「昨年と同様の内容（議事確認）で実施に応じる用意はある」との態度を示していることから、近く再協議が行われる見通しだ。

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。ただ、24年度は条件面を巡って協議が長期化。日港協による再三の要請にもかかわらず、最終的には23年ぶりに年末年始荷役が途絶えた。

このため、25年度については労使とも「早い段階で結論を得る」との方針で一致。従前は船社からの要請を受けてから始まっていた交渉を7月末から交渉を開始。船社側が早い段階で結論を出すよう要請していたこともあり、労使間で精力的に交渉が重ねられた結果、10月になって基本合意。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年度の年末年始例外荷役の合意文書（議事確認）では、従来にはなかった試みとして、対象4日間を「年末年始休日」と規定した上で、特定人員の過重労働を避けるため、荷役実施を1人・2日間に限定した。

今年度は7月27日の労使政策委員会で、日港協側が「年末年始例外荷役については例年、9月頃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」と早期の協議開始を提案。組合側は「持ち帰って検討する」と応じていた。

8月27日の同委員会では、日港協側が今年度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。9月9日にはオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンと外国船舶協会（外船協）が日港協に今年度の年末年始例外荷役の実施について協力を要請していた。

9月30日の労使政策委員会は合意含みの展開も期待されたが、労側が「適正料金収受に関する検証が終わっておらず、年末年始に関しても割増料金の担保などに懸念がある」との見解を示したため、休憩を挟んで交渉が続けられたものの、最終的な決着を図ることはできなかった。

ただ、業側は「調査して可及的速やかに対応する」とし、労側も「他に問題がなければ昨年と同様の内容（議事確認）で実施に応じる用意はある」との態度を示していることから、現時点で日程は確定していないが、早い段階で再協議が行われる見通しとなっている。

国土交通省・日本港運協会

自動化機械導入ガイドラインを公表

協議会で情報共有など推奨

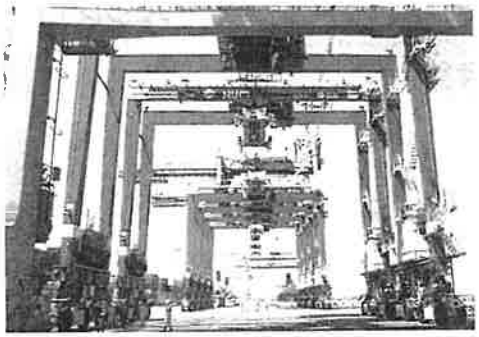
国土交通省は9月30日、日本港運協会と共同でまとめた「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を公表した。「港湾ロジスティクス」の強化に向けて、国が自動化・遠隔操作化荷役機械の導入を推進しようとする中、港湾ターミナルにおける導入の進め方について、関係者が参考とするべき考え方や手続きなどをまとめたもの。導入にあたっては、国が中心となり、港湾運営会社、港湾管理者、借受者、関係する元請や作業会社などで構成する協議会をターミナルごとに設け、必要な協議や情報共有を行うことを推奨している。

世界の主要港コンテナターミナル（CT）で自動化・遠隔操作化荷役機械の導入が進む中、国内では▽名古屋港＝飛島南側CT・鍋田CT▽横浜港＝本牧BC▽清水港＝新興津地区国際CT▽神戸港＝PC18・KICT（PC14～17）▽東京港＝青海公共――と、局所的なものにとどまっている。

今年4月の国会では、こうした状況を生んでいる一因として、「自動化・遠隔化機械の導入を民間任せにしている」との指摘があった。これに対し国交省は、港湾荷役機械の自動化などのDXや国際競争力の強化について、「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」と応じていた。

一方、政府は日本のさらなる経済成長に向けた戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」を位置付けた。この中で、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、将来にわたって強靭かつ持続的なサプライチェーンの維持を図っていく方針が示された。

これを受け、国交省港湾局は2027年度予算の概算要求で新たに「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」を盛り込んだ。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「港湾荷役高度化計画」を策定し、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もの。



さらに、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、自動構内トレーラーやAGVといった自律走行車両を加える考えだ。

こうした自動・遠隔操作荷役機械の導入には、それぞれの現場の実情に応じて、関係する港湾運送事業者の十分な理解と協力の下に進めていくことが重要となる。

このため、国交省港湾局と日本港運協会は共同で、「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を作成した。ガイドラインでも、「関係する港湾運送事業者（元請・作業会社）の十分な理解と協力の下に進めることが肝要」と強調。また、「各事業者の自主的かつ合理的な経営判断を前提とする」と明記する。

その上で、「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、関係する元請および作業会社などで構成する協議会を設け、ガイドラインに沿って必要な協議、情報共有を行う」ことを求めている。

ガイドラインは▽基本的考え方▽協議会の役割▽施策案――などで構成される。

このうちターミナルごとに設置する「協議会の役割」については、自動化荷役機械の導入計画および保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策、非常時対応などに関し、「労働関係法令や関係する労使協定に十分配慮しつつ、必要な協議および情報共有を行い、関係者間の共通理解の形成を図る」、そして自動化荷役機械の導入後も「適時情報共有および意見交換を行い、必要に応じて課題の整理および改善の方向性について認識の共有を図る」ことを明記するなど、重要性を強調している。

【自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン】

港湾労働者の不足により安定的な港湾荷役の継続性が懸念される中、自動化・遠隔化荷役機械（以下「自動化荷役機械」という。）の円滑な導入は、海上輸送に頼る我が国にとって喫緊の課題である。

自動化荷役機械の導入に当たっては、関係する港湾運送事業者（元請・作業会社）の十分な理解と協力の下に進めることが肝要である。

港湾現場における調和ある自動化等の推進の観点から、港湾運送事業者は、それぞれの現場の実情に応じて、以下の基本的考え方及び施策案を踏まえ、作業会社の懸念の払拭に努め、雇用の安定及び円滑な事業運営の両立を図ることが求められる。

なお、本ガイドラインは、港湾荷役の円滑な自動化を目的とするものであり、特定事業者への排他的な取引や競争制限を意図するものではなく、各事業者の自主的かつ合理的な経営判断を前提とするものである。

また、自動化荷役機械の導入は各ターミナル単位で行われることから、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、関係する元請及び作業会社等で構成する協議会を設け、本ガイドラインに沿って必要な協議、情報共有を行うものとする。

【基本的考え方】

●自動化荷役機械の導入は、港湾荷役の安全性・生産性の向上及び港湾機能の持続性確保を目的とするものであり、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。

●元請及び作業会社は、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・安定及び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、十分な説明及び協議を行い、元請及び作業会社の相互理解と信頼関係の構築を図ること。

●導入後においても、協議会において運用状況や課題を適宜把握し、現場の実態を踏まえた柔軟な見直しを行うこと。

【協議会の役割】

●自動化荷役機械を導入しようとする場合は、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、元請及び作業会社その他関係者で構成する協議会を設置する。

●協議会では、自動化荷役機械の導入計画及び保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策、非常時対応等に関する事項について、労働関係法令や関係する労使協定に十分配慮しつつ、必要な協議及び情報共有を行い、関係者間の共通理解の形成を図る。

●自動化荷役機械の導入後においても、適時、協議会において、情報共有及び意見交換を行い、必要に応じて課題の整理及び改善の方向性について認識の共有を図る。

【施策案】

●遠隔操作RTG、AGV、自動運転トレーラー等の自動化荷役機械について、元請と作業会社等が共同して保有すること、元請及び作業会社等で役割分担の上で保有すること、又は第三者（リース会社・SPC 等）で保有することなど、多様な形態を選択肢として検討することが望ましい。共同保有等を採用する場合には、出資比率や設備利用条件等について、透明性、合理性の確保に努める。なお、作業会社の投資余力の確保等の観点から、場合によっては、当事者間の合意に基づき、元請が作業会社に出資することもあり得る。また、共同保有等の枠組みの導入に当たっては、各事業者の経営の自主性及び事業リスクの分担に十分配慮する。

●自動化に伴い作業量の増加又は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等の港湾区域内で行われる業務や、自動化荷役機械の点検、保守、修理等のメンテナンス業務について、作業会社の雇用の安定に配慮しつつ、当該業務について作業会社が受注できる機会の確保及び継続的な参画が図られるよう努める。

●システム障害、災害等により自動化荷役機械が使用できない場合に備え、各ターミナルの実情を踏まえ、人力による対応が可能となる必要な範囲の設備と港湾労働者を確保する。港湾の事業継続計画（BCP）の観点から、港湾労働者の継続的な確保及びその技能維持に配慮する。

【その他】

●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の要件に、協議会における協議状況、雇用確保への配慮、事業実施体制の透明性等を踏まえた自動化荷役機械の導入計画及び雇用確保策の提出を要件とすることとする。

【解説】

作業会社の存続と雇用確保を強く意識

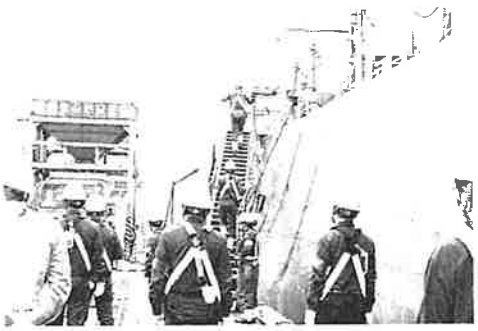
“ガイドライン”の狙いを読み解く

国土交通省港湾局が日本港運協会と連名で作成したガイドラインは、自動化・遠隔操作化機械の円滑な導入を促進するために国があらかじめ基本的な考え方や推進体制などを示すことで具体的な道筋を描きつつ、同時に一番大きな影響を受ける可能性がある専業（作業会社）の業域、そして港湾労働者の雇用の維持に最大限配慮しながら、国内ターミナルの大幅グレードアップを図る上での“将来モデル”を確立しようとする意図も読み取れる。

ガイドラインでは、港湾労働者の不足により安定的な港湾荷役の継続性が懸念される中、自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入が「喫緊の課題」としている。一方で、基本的考え方では、「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」とも明記しており、人手不足～自動化・遠隔操作化～配置転換による雇用確保～港湾荷役（オペレーション）体制の維持――という流れを定着させようとする意図が透けて見える。

また、自動化・遠隔操作化機械の所有権にもスポットをあてている。遠隔操作RTG、AGV、自動運転トレーラーなどの自動化荷役機械について、▽元請と作業会社の共同保有▽元請と作業会社が役割分担して保有▽リース会社・SPC（特別目的会社）など第三者保有▽場合によっては元請が作業会社へ出資――など、現時点で想定できる様々なパターンを具体的に記載している。

自動化設備を誰が所有するのか。例えば元請がRTG、AGVなどを全て所有してしまえば、従来作業会社が担っていた仕事や収益が元請側に移っていく事態も想定され、これは元請と作業会社の力関係を大きく変える可能性を含んでいる。そこでガイドラインでは、作業会社にも自動化後の仕事と経済的な関与を残そうとしているようにも解釈できる。



これを裏付けるように、自動化に伴い作業量の増加・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といった港湾区域内で行われる業務や、自動化荷役機械のメンテナンス業務について、「作業会社の雇用の安定に配慮しつつ、当該業務について作業会社が受注できる機会の確保および継続的な参画が図られるよう努める」と明記した。つまりガイドラインでは、自動化後も「作業会社の仕事の中身を変えて存続させる」というモデルの確立を意識したものと言えそうだ。

最も注目される点は、自動化荷役機械を導入しようとする場合は、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、元請および作業会社その他関係者で構成する協議会の設置を謳っている点だ。港毎ではなく、導入しようとするターミナル毎の設置としたのは、各港・各ターミナルによって関係者の顔ぶれや運営体制が異なることに加え、「雇用や労務問題は港運労使マターなので、協議会では採算や経営問題、具体的な運営計画の協議に特化させるためではないか」との指摘もある。

実際、ガイドラインでは協議会について、「自動化機械の導入計画・保有体制、雇用確保（配置転換を含む）、安全対策・BCP対応について、関係者間の共通理解の形成を図る」とされており、“自動化・遠隔操作化の是非”そのものについて協議することは含まれていない。

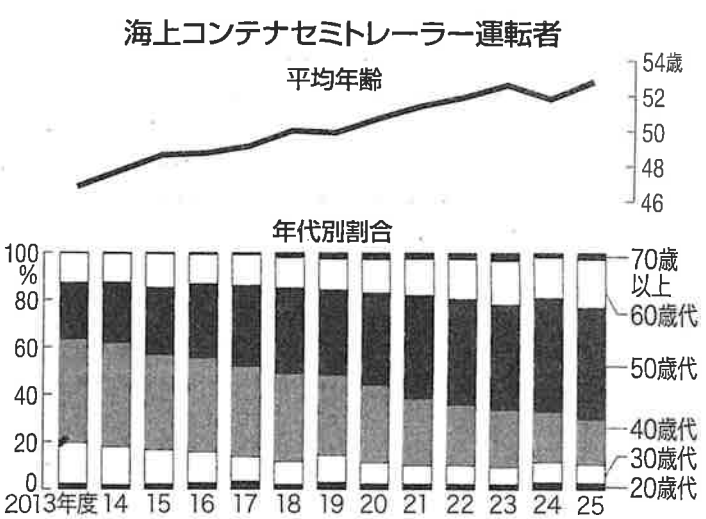
いずれにしても、ガイドラインの存在は、自動化・遠隔化の導入レベル（機械の保有者、導入規模など）に一定の歯止めをかけることも可能になる。「自動化設備を導入する企業が自分で決める」という一方的なやり方ではなく、関係者全体で事前調整できる仕組みを整えたともいえる。ガイドラインの作成を端緒に自動化・遠隔操作化が進むことになるのか――今後の成り行きが注目される。（髙妻秀聡）

海コンドドライバー、高齢化進行

50歳以上 初の7割超え

関ト協海コン部会調査

海上コンテナ輸送ドライバーの高齢化が進行している。関東トラック協会海上コンテナ部会の2025年度調査結果によると、会員事業者102店社に在籍するドライバーの年代別の割合で50歳以上の構成比（3月末時点）が調査結果を公表している13年度以降で初めて7割を超えた。今年度初めて行った別のアンケート調査ではドライバー数や協力会社（委託先）数の減少傾向がうかがえ、海コン輸送業界の将来が危ぶまれている。



（出所）関東トラック協会海上コンテナ部会「海上コンテナセミトレーラ運転者年齢別在籍人数等調査」の結果から作成

50歳以上の構成比は13年度から右肩上がりで増えている。25年度調査では50歳代が前年度から1・1ポイント減の46・9％と2年ぶりに低下したが、60歳代が3・2ポイント増の20・2％、70歳以上が0・9ポイント増の3・0％といずれも2年ぶりに上昇した。

これに対して、20歳代は2・9％、30歳代は7・6％へと、それぞれ2年ぶりに低下。40歳代は19・3％と11年連続で前年度を下回った。

3月末時点の在籍者数は1246人だった。年齢別の在籍者数では56歳が85人で最多となり、次いで55歳が71人、57歳が67人となっている。

平均年齢は52・8歳と全産業平均の44・4歳を大きく上回った。前年度調査と比べると1・0歳上がり、2年ぶりに上昇した。最年少は22歳、最高齢は78歳だった。

調査結果を見た関係者は危機感をあらわにする。「若手が入ってこないので、ボリューム層の高齢化がそのまま反映されている」と解説する。

今年度初めて実施した運転者数と協力会社数の増減に関するアンケート結果では、25年度に自社のドライバーが「減少した」と回答した店社は81店社のうち32％で「増加した」の26％を上回った。

業務を委託している協力会社数が「減少した」は25％、「増加した」は13％。協力会社のドライバー数が「減少した」は31％、「増加した」は5％だった。

ドライバーの年齢などに関する調査と併せてみると、「現状はまだ持ちこたえているが、ボリューム層である50代後半の引退する時期が近づいている。今後ドライバー不足はますます深刻化するだろう」と関係者は危惧している。

日本通関業連合会が初の全国調査

通関料金、４割超が見直しを実施

関税など立て替えは８割以上

日本通関業連合会（JCBA）が全国の通関業会の会員を対象に実施したアンケート調査で、通関業務料金の見直しを実施した企業が44%に達していることがわかった。一方、関税などの立て替え払いに関しては、「行っている」と回答した事業者が86%を示した。その約８割近く（複数回答）が「荷主からの立て替え払いの要請があった」と答えており、月間の立て替え払いの総額5000万円超が４割に達する勢いだ。JCBAが通関業務料金の見直しや関税立替払いについて全国規模で調査し、その結果を公表するのは今回が初めて。

JCBAでは今年８月、通関業会会員の通関業務料金・関税などの立て替え払いに関する実態を把握するため、全国の通関業会会員にWEBによるアンケート調査を実施した。調査対象は1389者、回答者数は379者（回答率27.3%）だった。見直した事業者の多くは「2026年1月以降」と答えており、昨年12月に大手物流企業が通関業務料金を見直した（26年1月から）ことが影響している可能性が指摘されている。改定率は「20%未満」（50.5%）、「20%以上」（49.5%）が拮抗している。

通関業務料金の見直しを決めた理由（複数回答）については、「人件費の上昇」（87.6%）が最多。これに「業務内容の複雑化に料金が旧態依然」（64.1%）、「システム投資など経費の高騰（人件費除く）」（48.8%）が続いている。

関税などの立て替え払いについては、「行っている」（86%）との回答が圧倒的多数で、「行っていない」（14%）は２割に満たなかった。「行っていない」事業者に理由を尋ねたところ、「立て替え払いを断っている」（48.3%）が最多で、次いで「荷主から要請を受けたことがない」（32.8%）も３割超あった。

通関業務料金の見直しについて



立て替え払いを行っている理由では、「荷主からの立て替え払い要請あり」（78.4%）が最も多く、以下、「昔から慣習的に取り引きの条件」（60.1%）、「荷主がリアルタイム口座を持っていない」（59.5%）、「サービスの一環（早期引き取りのため）」（18.2%）、「他社との受注競争に勝つための条件」（17.6%）が続く。

立て替え払いに対する意識は、「出来れば止めたい」（74%）と回答した事業者が８割に迫る勢いで、「止めたいが力関係でやめられない」（12%）という切実な回答もあった。一方で、「サービスの一環でやめる考えはない」（８%）という回答もみられる。立て替え払いに向けた解消の申し入れの状況について、「申し入れた」（68%）とする事業者は約７割、「申し入れていない」（32%）と回答した事業者の２倍に達している。

関税などの立て替え払い解消に向けた荷主側の変化を尋ねたところ、「変化があった」（29.2%）に対し、「変化なし」（70.8%）と回答が多かった。

月間の立て替え払い総額は、「1000万円～5000万円未満」（31.4%）、「5000万円～１億円未満」（16.3%）、「１億円～５億円未満」（16.7%）、「５億円～10億円未満」（5.0%）、「10億円以上」（2.1%）となり、5000万円以上が約４割を占めている。

立て替え払いに伴う資金管理などについては、「大きな負担」（30%）、「負担」（51%）との回答が合計８割を占めた。会員事業者からは「制度的な解消・禁止を求める」「業界の機運の高まりを実感」「輸入者による直接納税を求める」「中小・地方業者の交渉力格差への懸念」といった意見も聞かれた。

日港協、会員店社に価格交渉促進を要請

年末年始荷役を巡る組合の懸念に対応

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巡る労使協議は、既報の通り、組合側が割増料金の担保などに懸念を示したことから、合意は持ち越された格好となっている。こうした事態を受けて日本港運協会が1日、会員店社に向けて、さらなる価格交渉の促進を要請する文書を発出したことがわかった。日港協は10月の早い段階での決着を目指しており、組合の主張に対して速やかに対応した格好だ。

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9月30日に都内で労使政策委員会を開催し、年末年始例外荷役に関する協議を行った。この中で組合は、政府が労務費や諸コストの上昇について価格転嫁を促しているにもかかわらず、「価格転嫁交渉が十分に進んでおらず、料金面で厳しい状況下に置かれている事業者が相当数あるとの報告を受けている」と指摘。

その上で、「現状では年末年始例外荷役に協力したとしても割増料金の原資などが確保できるのか懸念している。このまま原資の確保が見通せないようでは年末年始例外荷役を行うための検討のしようがない」との考えを示した。

こうした組合の主張を受け、日港協も「調査して可及的速やかに対応する」とし、休憩を挟んで交渉が続けられたものの、9月30日の協議で最終的な決着を図ることはできなかった。

こうした状況を踏まえ、日港協が1日、会員店社に対して価格交渉を速やかに促進するよう要請した文書を発出したことがわかった。日港協では船社の要請などを踏まえ、10月の早い段階での決着を目指しており、今回の要請文書を発出後、詳しい状況を把握して近日中にも再度、労使政策委員会を開くよう求める方針だ。

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。今年度は7月27日の労使政策委員会で、日港協側が「年末年始例外荷役については例年、9月頃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」と早期の協議開始を提案。8月27日の同委員会で日港協側が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。9月9日にはオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンと外国船舶協会（外船協）が日港協に年末年始例外荷役の実施について協力を要請している。

通関料金、引き上げ進む

大手中心に20～25%

中小までは浸透せず

火曜リポート

物流企業の通関業務料金の値上げ発表が相次いでいる。その一方、日本通関業連合会（岡藤正策会長）の調査によると、料金を見直した通関業者は44%。東京通関業会（中村剛喜会長）の実態調査では、通関料金の値上げを求めない理由で「契約を切られる恐れがある」とする回答が多数を占めた。しかし、近年の人件費の上昇などを背景に、大手企業を中心に20～25%の引き上げが進む。大手の流れを追い風に、業界全体で底上げを図る必要性が高まっている。（土屋太朗）

2017年の改正法で、通関料金の上限金額は撤廃された。だが、撤廃後も業界で値上げに向けた目立った動きは進まなかった。その一方で、通関士やシステムに関するコストは上昇基調にあった。

ころした中、25年12月、日本通運（竹添進二郎社長、東京都千代田区）が26年1月からの通関料金の改定を発表。従来比25%の増額とした。これに追随するかのように、各社で20～25%増を中心とした値上げの発表が相次いだ。

4月から上組や大東港運が、5月からはナカムラロジスティクス（中村剛喜社長、港区）などが、それぞれ改定。倉庫大手も続き、三菱倉庫が6月から、三井倉庫（鳥井宏社長、中央区）と住友倉庫は7月からの値上げに動いた。足元でも、東海運や川西倉庫が10月からの見直しを公表している。

値上げの機運は確実に高まっているものの、この流れが中小までは浸透していない。

東京通関業会が9月にまとめた会員の実態調査によると、通関料金の上限撤廃後に価格転嫁（通関料の値上げ）を求めたのは、回答した117者（回答率41・3%）のうち50%（57者）と半数だった。このうち、値上げに応じた荷主の割合は「2～5割」が33・3%（19社）でトップだった。

値上げできなかった理由（複数回答）は「価格交渉の結果、値上げ理由に理解を得られなかった」が64・3%（36者）で最多。次いで「価格交渉のテーブルについてもらえなかった」が10・7%（6者）だった。

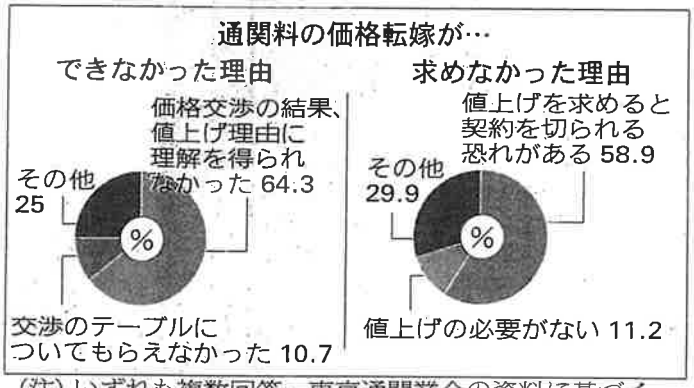
半面、値上げを求めなかった理由（複数回答）は「値上げを求めると契約を切られる恐れがある」が58・9%（63者）で半数を超えた。

回答者から「価格転嫁には積極的に取り組むべき」「手間や時間がかかる案件の価格を上げるなど、案件ごとに料金設定していくべき」といったコメントが出た。

一方、通関連がまとめた調査によると、料金を見直した通関業者は44%。見直しを決めたのは「25年以前」が16%だったのに対し、「26年1月以降」は84%だった。見直し率は「20%未満」が50・5%、「20%以上」は49・5%と半々に分かれた。

見直しの理由（複数回答）は「人件費の上昇」87・6%、「業務内容の複雑化に料金が旧態依然」64・1%、「システム投資等経費の高騰（人件費除く）」48・8%、「働き方改革に伴うコスト増加」38・8%、「通関業の収支が赤字」22・4%と続いた。

荷主交渉の課題としては「同業他社との受注競争で単独での値上げが困難」「既存の顧客や取扱量の多い荷主には交渉の申し出が難しい」などが挙がった。



（注）いずれも複数回答。東京通関業会の資料に基づく

「立て替え払い」89%

荷主から要請続く

東京通関業会がまとめた会員の実態調査では、荷主に代わって関税や消費税を立て替え払いしているのが89・5%（102社）に上ったことも明らかになった。その理由（複数回答）では「荷主からの要請」が86・3%（88者）で最多。2025年調査と比較して立て替え払いが「減少した」のは56・1%（64者）と半数を超えたものの、依然として荷主の求めによって通関業者が一時的に負担する構図が続いている。

立て替え払いへの対応方法（複数回答）については「リアルタイム方式・延納などの紹介」が90・4%（85者）と最多。「関税などの前受けの依頼」56・4%（53者）、「立て替え払いをしないように依頼」35・1%（33者）、「手数料などの徴収」7・4%（7者）と続いた。

回答者からは「通関業者口座の利用不可といった立て替え払いができない仕組みづくりが必要」「古くからの商慣習が残り、業界全体で解消を望む」「金利上昇が見込まれ、負担がさらに大きくなっている」といった意見があった。（土屋太朗）

荷役機械導入へ指針

国交省 日港協 雇用維持・安定に配慮

協議会設置を規定

国土交通省は9月30日、現場での港湾荷役機械の自動化を推進するため、日本港運協会（久保昌三会長）と共同で「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を取りまとめた、と発表した。関係者の理解・協力の下、荷役機械の導入が円滑に進むよう、港湾ターミナルでの導入の進め方について、国と、港湾の運営会社、管理者、運送事業者などが参考とすべき事項を取り上げている。

（田中信也）

政府が日本成長戦略として掲げた17の戦略分野の一つである「港湾ロジスティクス」では、港湾労働者の不足で安定的な港湾荷役の継続性が懸念される中、港湾での自動化・遠隔化荷役機械の導入を進めることを打ち出している。

ガイドラインでは、導入に当たっては、それぞれの港湾現場の実情に応じて、港湾運送事業者の十分な理解と協力の下に進めていくことが重要と指摘。

その上で、基本的な考え方として「港湾荷役の安全性・生産性の向上および港湾機能の持続性確保を目的とするもので、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」ことを強調。

元請事業者と作業会社に対しては、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・安定および円滑な配置転換に配慮する」よう要請している。

さらに、一方的な判断を行うことなく、十分な説明・協議を行い、元請事業者と作業会社の相互理解と信頼関係の構築を図り、導入後も運用状況や課題を適宜把握し、「現場の実態を踏まえた柔軟な見直しを行う」ことを求めている。

また、国が中心となり、機械を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、元請事業者、作業会社、その他関係者で構成する協議会の設置を規定。

必要な協議や情報共有を行い、関係者間の共通理解の形成を図ることや、導入後も適時、協議会での情報共有と意見交換を通じ、必要に応じて課題の整理・改善の方向性について認識を共有することを役割として示している。

さらに、自動荷役機械の保有について多様な選択を可能にすることや、共同保有での出資比率・設備利用条件の透明性の確保、システム障害・災害時に機械が使用できない場合に備え、必要な設備と港湾労働者の確保などを施策案として列挙している。

奈良大臣官房審議官

円滑な制度設計必要

トラック・荷主と意思疎通

適正原価・事業許可更新制度

国土交通省の奈良和美大臣官房審議官（54、物流・自動車局）は9月30日、就任インタビューに応じた。物流効率化法（新物効法）や「トラック適正化2法」が段階的に施行され、特定事業者の指定やトラック事業の委託次数の制限といった制度が次々に導入され、トラックの適正原価や事業許可更新制度の検討が進む中で「制度をしっかりとしたものにするため緊張感を持って臨んでいる」と所信を表明した。



「物流は日本経済・国民生活を支える重要インフラで、物流に関わるポストをやりたいと言い続けてきた」と奈良審議官

関東運輸局自動車交通部長や港湾局港湾経済課長を務めるなど物流分野との関わりが深かった同氏は「物流は日本経済・国民生活を支える重要インフラで、物流に関わるポストをやりたいと言い続けてきた」と明かした。港湾経済課長時代に港湾運送事業者の労働環境改善に取り組んだ経験を披露し「今回も同じ気持ちで仕事ができればうれしい」と抱負を語った。

担当分野に対する所見では、2028年6月までに施行される適正原価と事業許可更新制度に関して「現下最大のトピック」と位置付け、「円滑な制度設計を行わないと、実効性のある制度にはならない。こうした制度にするために今できることを一生懸命に取り組んでいる」と述べた。

このため「トラック運送や倉庫の業界の皆さんとしっかり意見を交わしながら進めていきたい。サプライチェーン（供給網）を支えるという観点から、荷主業界にも並行して話を聞くことも重要」と強調。その上で「ただ、（制度の）軸足はトラックドライバーの処遇・環境改善を図ることとの思いはあるので、ブレずに制度設計を進めていきたい」と意欲を示した。

新物効法の全面施行で義務付けられた特定事業者の指定に関しては「当初想定していた通り順調に進んでいる」と話した。特定荷主を対象に義務化されたCLO（物流統括管理者）の選任については「供給網全体の品質を上げるには各企業が提供するサービスと直結する必要がある。CLOの皆さんの話を聞いて、10年以上前から高い意識で物流・供給網改革を行っていることを知り感銘を受けた」ことを強調。一方、制度化されたことで、各社の取り組みの温度差も浮き彫りになったとして「成功事例の横展開や、取り組みへの支援を考えていかなければならない」とした。

このほか、当面の課題として、物流のDX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）・自動化、トラック・物流Gメンの活動推進、災害支援輸送への支援強化などを挙げた。

（田中信也）

国交省ヒアリング

輸送形態など反映可能に

経団連指摘 柔軟な制度設計重要

適正原価

国土交通省が1日開いた、適正原価の設定に向けた有識者検討会の会合では、日本新聞協会（中村史郎会長）のほか、経団連（筒井義信会長）、全国中小企業団体中央会（森洋会長）、全国通運連盟（齋藤充会長）、交通労連（織田正弘委員長）へのヒアリングが行われた。

経団連は、荷主企業と物流事業者の双方から寄せられた意見を踏まえ、可能な限り双方が納得できる内容となるよう整理した上で、意見を表明した。

適正原価の算出方法の検討に当たっては、業界や地域で異なる輸送形態・商慣行といった「特殊要因を適切に反映できる柔軟な制度設計をすることが極めて重要」と指摘。具体的には、特別積合せ運送の別途検討や、特殊車両の車型・車種ごとの算定などを挙げた。

また、事業者の創意工夫を阻害することなく、効率化や生産性向上に取り組むインセンティブが働く制度設計を要望。実車率の向上や空車回送の削減を実現した場合には効果を適正原価・運賃に反映し、荷主に還元することなどを提案した。



新聞協、経団連、全国中央会、通運連盟、交通労連へのヒアリングを実施

さらに、取引の適正化を前提に、荷主、物流事業者が相互に納得できる持続可能な制度にするため、荷主の配慮義務の明確化や、交渉猶予の確保、実運送事業者への支払い対価を荷主が把握できる仕組みなどを求めた。

全国中央会は、民間と官公需の価格転嫁の状況を説明した上で、サプライチェーン（供給網）全体での価格転嫁への満足度向上と周知、地域事情・取引実態への配慮、荷主への周知期間の確保などを要望した。

通運連盟は、鉄道貨物輸送を単なるトラック集配部分として捉えるのではなく、鉄道幹線輸送、駅作業、集配、コンテナ運用など一貫輸送ネットワーク全体の原価を適切に反映する制度とすることを要請。待機や荷役、検品、遅延・運休に伴う費用の適切な評価、コンテナ単位での取引・届け出タリフ（料金表）の制度反映を求めた。

交通労連は、ブロックごとの原価設定に賛成した上で、物流事業者ではなく発荷主の所在する地域を対象とすることを提起。安全コストに管理者の人件費を含めることや、全産業平均比較指標として1時間当たり賃金額を用いることなどを主張した。（田中信也）

国際交流協組　特定技能人材

ドライバー育成を本格化

ルール・マナー 現地で5カ月間

準中型免許 来日後、早期取得

特定技能人材の登録支援機関、国際交流協同組合（金崎勝理事長）は、ミャンマー出身者を中心とする特定技能人材をトラックドライバーとして育成し、人手不足に悩む運送会社への採用につなげる取り組みを本格化させる。来日前の5カ月間に日本語や日本の交通ルール、生活上のルール・マナーなどを集中的に教育。来日後、早期に準中型自動車免許を取得できるようにすることで、特定活動期間の短縮につなげる。10月には運送会社を対象とした無料説明会も開催する。

来日前の特別プログラムでは、日本語能力試験（JLPT）N3（日常的な場面で使われる日本語をある程度理解できる）レベル合格をベースに、ドライバーとしての実践的な会話力を身に付ける。日本語の教本を使って交通法規を学び、日本語による自動車免許の模擬試験に合格できるレベルまで育成する。

実技試験対策では、試験動画による学習と8時間の実技教育を行う。右ハンドルのトラックを使い、試験で間違えやすい箇所を重点的に練習。コースや試験のポイントを理解するとともに「右左折」「一時停止」といった教習所で使われる言葉も日本語で学び、来日後に教官の指示へ適切に対応できるようにする。

要望に応じて教育内容をカスタマイズし、来日前から入社後の業務を想定した教育を行うことも可能。来日後は、同協組が技能実習や特定技能外国人の監理・支援で培ったノウハウを活用し、経験豊富なミャンマー出身スタッフが生活や職場への定着を支援する。

11月には1期生として20人を受け入れる予定。先立って既に3人が来日し、入国後1カ月で合宿を通じて準中型免許に一発合格している。現在は関東の運送会社で、2027年1月の独り立ちを目指して研修を受けている。1期生も来日後の早期の免許取得に向け、現地で学習を続けている。

さらに、同協組は現地ミャンマー側との連携を強化し10月から、50人が参加する2期生のクラスをミャンマーで開校する。27年に日本の運送会社で外国人ドライバーの採用が本格化するとみて、採用企業の開拓を進める。

今月22、28の両日には、運送会社向けの無料説明会を開催する。日本在住で、既に自動車免許を取得済みのミャンマー出身者などの「国内人材」と、現地で事前教育を受けてから来日する「海外人材」の双方を紹介し、運送会社への採用支援を強化していく。（吉田英行）

NX総研・26年貨物輸送見通し

外貿コンテナ、輸出見通し上方修正

３年ぶり前年超え、トランプ関税緩和

NX総合研究所が発表した「2026年度の経済と貨物輸送の見通し（改訂）」によると、国内主要8港の26年（1～12月）の外貿コンテナ貨物輸送量（実入り）は、輸出が1.4%増となる見通しを示した。7月の前回予想から0.8ポイント上方修正しており、3年ぶりにプラスへと転換する見込みだ。米トランプ関税の影響が緩和・一巡し、中東・イラン情勢の長期化による下押しも限定的とみる。一方、輸入は4～6月期の伸び率が前期から低下し、通年の見通しは1.8%増と前回発表時から0.9ポイント下方修正した。ただ、依然として3年連続でプラスとなる予想を維持している。

今回公表された改訂は7月に発表された貨物輸送の見通しについて、その後の経済環境の変化などを踏まえて見直し、今月6日に発表したもの。

それによると、国内主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）の26年（1～12月）の輸出は前年比1.4%増の479.9万TEU（上期：235.7万TEU／1.8%増、下期：244.2万TEU／1.0%増）を見込む。前回予想は0.6%増だったため、上方修正されており、3年ぶりのプラス転換を見込む。

欧米向けは前期から増勢が継続・拡大。中国向けが2桁減へと減速したものの、アジア向けは増加基調を維持した。円高基調への転換の後ずれや円安の長期化も下支えの要因となっている。

一方、自動車関連は海外自動車やEV市場の減速・競争激化の中で、引き続き低調な荷動き。対米などの海外投資やサプライチェーン再編関連の新たな荷動きも大きな期待ができず、通年の伸び率は1％台前半の増加にとどまり、貨物量はコロナ禍前（19年度）の水準を下回る見込みだ。

また、トランプ関税の影響が緩和・一巡し、中東・イラン情勢の長期化による下押しは限定的だが、中国の対日輸出規制強化・拡大により工場生産の縮小・停止の動きが広がると、下振れの可能性もはらんでいる。

輸入をみると、26年（1～12月）は1.8%増の743.0万TEU（上期：364.7万TEU／1.3%増、下期：378.3万TEU／2.4%増）を想定する。前回予想は2.7%増だったため下方修正されたものの、3年連続のプラスを見込む。

4～6月期は9四半期連続のプラスとなったものの、前期（1.8%増）から伸び率が低下。生産財は一般機械・電気機械が堅調に推移し、自動車部品も好調が持続したが、消費財は鈍化・失速した。

消費財は物価上昇圧力が継続・長期化し、円高基調への転換が後ずれする中で、個人消費の伸びが前年度から低下し、「増勢が鈍化する見込みだ」という。

一方、生産財に関しては、代替調達や備蓄拡充を含む調達先の分散・多元化、国内生産拠点の整備・稼働が進み、部品・部材類や機械類は堅調に推移するとみる。

26年（1～12月）の輸出入合計は1.7%増の1222.9万TEU（上期：600.4万TEU／1.5%増、下期：622.5万TEU／1.8%増）の見通し。前回発表時の1.9%増から0.2ポイント引き下げている。

外貿コンテナ貨物輸送量の見通し

単位：千ＴＥＵ（実入り）、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2024年度	2025年度 上期	2025年度 下期	2025年度 計	2026年度 上期	2026年度 下期	2026年度 計
合計 Total	11,861 (1.9)	5,917 (2.2)	6,113 (0.7)	12,031 (1.4)	6,004 (1.5)	6,225 (1.8)	12,229 (1.7)
輸出 Export	4,738 (△0.8)	2,316 (△0.4)	2,418 (0.2)	4,734 (△0.1)	2,357 (1.8)	2,442 (1.0)	4,799 (1.4)
輸入 Import	7,122 (3.9)	3,601 (3.9)	3,696 (1.1)	7,297 (2.4)	3,647 (1.3)	3,783 (2.4)	7,430 (1.8)

注）1．主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計である。
2．全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で88.2%、輸入で86.9%であった（2025年）。
3．2025年度まで各港港湾管理者資料による実績値。
4．端数の関係などで合計が合わない場合がある。

年末年始例外、決着は10月中旬以降

組合「割増担保なら協議に応じる」

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）の港運労使による今年度の年末年始例外荷役（2026年12月31日～27年1月4日、元旦除く）を巡る協議再開が遅れそうな気配だ。前回の協議で合意こそ持ち越していたが、楽観的な見方もある中で近日中の再協議が期待されていた。しかし、組合側が割増料金の担保などに懸念を示したことを受け、日港協では会員店社に価格交渉促進を要請しているが、合意は10月中旬以降に持ち越されそうな情勢にある。

今年度の年末年始例外荷役を巡っては、日港協が「例年なら9月頃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」と提案。8月27日の同委員会で、日港協側が今年度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。9月9日には、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンおよび外国船舶協会（外船協）が日港協に対して、今年度の年末年始例外荷役の実施について協力を要請している。

一方、組合は今年度の実施に否定的な立場は示さず、「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」としたことから、早期決着の期待も高まっていた。ところが、9月30日の労使政策委員会の中では、組合が「政府が労務費や諸コストの上昇について価格転嫁を促しているにもかかわらず、「価格転嫁交渉が十分に進んでおらず、料金面で厳しい状況下に置かれている事業者が相当数あるとの報告を受けている」と指摘。



その上で、「現状では年末年始例外荷役に協力したとしても割増料金の原資などが確保できるのか懸念している。このまま原資の確保が見通せないようでは年末年始例外荷役を行うための検討のしようがない」との考えを示した。このため、日港協も「調査して可及的速やかに対応する」としたものの、この日の交渉で最終的な決着を図ることはできなかった。

船社の要請などを踏まえ、10月の早い段階での決着を目指していた日港協は、労使政策委員会での対応を踏まえ、今月1日付で会員店社に対して、価格交渉を速やかに促進するよう要請した文書を発出した。しかし、8日時点で次回協議の日程は決まっておらず、10月上旬の合意は難しくなった。

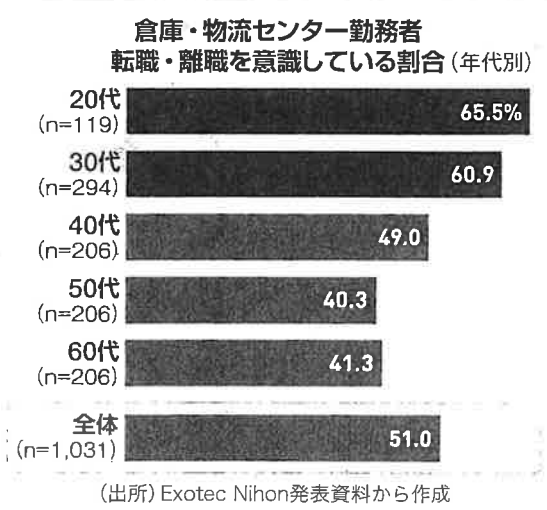
船会社の関係者は「紅海情勢などの影響で特に北米など基幹航路は航海日数が長くなっている。今後の配船スケジュールを考えると10月後半には結論を出してほしい」と話す。ただ、組合も「昨年と同様の内容（議事確認）で協議に応じる用意はある」との態度を示しており、再協議が決まれば一気に合意に達する可能性もある。

5割超が転職・離職意識

倉庫勤務者

人材定着の環境づくり　経営課題に

倉庫内物流の自動化ロボットシステムなどを手掛けるExotec Nihon（エグゾテックニホン）の調査によると、倉庫・物流センターの勤務者のうち転職・離職を意識する割合は51%に上ることが分かった。働き続けられる環境をどう作るかが、安定した倉庫運営と事業成長に直結する大きな課題になっている。辞めたい理由や負担の感じ方は雇用形態や担当業務によって違いがあり、同社は特定の課題を改善しただけでは人材の定着につながるわけではないとしている。



（出所）Exotec Nihon発表資料から作成

年代別の転職・離職を意識する割合はグラフの通り。20代では66%、30代では61%に達し、特に若年層の定着に課題があった。40代は49%、50代は40%、60代は41%だった。

転職・離職を考える理由を聞くと、全体では「身体的負担が大きい」が40%、「給与・待遇面に対する不満」が39%などだった。

雇用形態別ではパート・アルバイトの転職・離職理由は「身体的負担」が46%で1位となり、「給与・待遇面」の34%を大きく上回った。これに対して、会社員層の1位は「給与・待遇面」の43%、「身体的負担」は36%だった。

負担の感じ方にも差が見られた。日ごろ大変だと感じる業務として「重い荷物の持ち上げ・運び出し」を挙げたのはパート・アルバイト層で57%だったのに対し、会社員層では39%。女性は53%、男性では44%だった。

一方、長期就業の理由は仕事への積極的な評価よりも、立地や慣れ、転職の負担感が大きかった。5年以上働き続けている人に理由を尋ねると、上位は「業務に慣れていて楽」の35%、「自宅からの通勤アクセス」の35%、「転職するのが面倒だから」の33%。「給与に満足している」は9%、「身体的負担が少なく働きやすい」は4%にとどまった。

ロボットの導入についてはおおむね前向きな評価だった。ロボットに任せたい作業の1位だったのは「重いものの持ち上げ・移動」で、パート・アルバイト層の66%、会社員層の59%が挙げた。ロボットの導入に反対する人は両層とも14%だった。

調査は厚生労働省の「全国労働衛生週間」に合わせ、マクロミルのインターネットリサーチを利用して行った。調査期間は8月21―27日。全国の倉庫・物流センターで週3日以上勤務する20―69歳の男女を対象とし、1031人から有効回答を得た。回答者のうちパート・アルバイトは43%。そのうち61%が女性だった。

公取委が注意喚起文書

「買いたたき」範囲広がる

運賃協議の場、荷主が自ら設けず

踏み込む対応に慎重意見

荷主が物流コストの上昇について気づいていた場合、運賃引き上げの協議を自ら設けなければならない――。公正取引委員会による「2025年度の物流特殊指定に関する調査結果」で示された買いたたきの恐れがある主な事例から、「荷主から主体的に運賃アップを促さなければならない」という方針が読み取れる。運賃水準向上の強力な後押しになり得る一方で、さらに踏み込んだ公取委の対応に対する慎重な意見もある。

（根来冬太、北原秀紀、佐々木健）

買いたたきの恐れのある事例の変化

調査年度	事例
23年度	物流事業者から労務費などの上昇分の運賃引き上げ、すなわちコスト上昇分の運賃引き上げを求められたにもかかわらず、荷主が回答することなく運賃を据え置いた
25年度	労務費などのコストが上昇局面にあることを認識していたにもかかわらず、物流事業者から運賃引き上げの要請があれば協議に応じるつもりだったが、要請がなかったため協議の場を設けることなく運賃を据え置いていた

この調査では、荷主と物流事業者との物品の運送または保管にかかる継続的な取引を対象とし、荷主と物流事業者向けのアンケートを実施した上で、荷主105者に立ち入りを行った。その結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながる恐れのある行為をした荷主79者に、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付した。

買いたたきの恐れがある事例の中には「労務費などのコストが上昇局面にあることを認識していたことから、物流事業者から運賃引き上げの要請があれば協議に応じるつもりだったが、要請がなかったため協議の場を設けることなく運賃を据え置いていた」というものがある。

これによると、運送事業者からの要請がなくとも荷主側から協議の場をつくり、運賃を上げなければならず「交渉をしない運送事業者のほうが悪い」という風潮は崩れるかもしれない。

湯浅コンサルティング（湯浅和夫社長、東京都台東区）の内田明美子コンサルタントは「今までの買いたたき規制は値下げへの規制だったが、現在は値上げの話をしている。かつては、荷主からの値下げ要請への規制で、悪質な支払い遅延や減額に限られていた」と指摘。

さらに「ドライバーの賃金を上げる原資となる運賃を上げるという目標をバックボーンにして、経費が『上がる』のではなく『上げる』ことへ変化している。これを国がバックアップするのは新しく、極めて珍しいように思う」としている。

調査結果をさかのぼると、買いたたきとして例示される範囲が広がっていることが読み取れる。

金曜リポート

交渉のしにくさ考慮？

買いたたきの事例が深化しているのは、運送事業者が荷主から仕事をもらう側であるため立場が弱く、交渉しにくいことが考慮されたのかもしれない。運送業界にとってはありがたいものの、内田氏は「本来的には民間企業同士の価格交渉の是非は行政が判断する性質のものではなく、運送事業者が意思を持って交渉するのがあるべき姿だと思う。『分かっていながら見て見ぬふりをする荷主』への注意喚起は、『2030年までの物流革新の集中改革期間』で意識変革を促すためのもので、実名公表で勧告されるまでの内容ではないだろう」と説明する。

23年度の同調査で買いたたきの恐れのある主な事例に挙げられていたのは「物流事業者から労務費などの上昇に伴うコスト上昇分の運賃引き上げを求められたにもかかわらず、荷主が自助努力で解決すべき問題であるとして協議を拒否した」だった。

この事例では運送事業者が運賃引き上げを求めることが前提となり、荷主がそれに回答しなかったり協議を拒否したりといった行動が問題視されている。

なお、25年度の調査で「荷主による独占禁止法上の問題につながる恐れのある行為を行わないための積極的な取り組み」の例も記されている。その中の一つは「少なくとも年1回、物流事業者と運賃交渉を実施し、運賃の引き上げを求めない物流事業者に対しても『この価格で大丈夫か』などと声をかけて必要性の有無を確認している」となっている。

また、高山行政書士事務所（千葉市美浜区）の高山正孝代表も「運送事業者にとって、その荷主の売上割合がどの程度か、関連取引の有無などで判断が変わる部分がある。公取委が運送行為のみの関係だけで、ドライバー賃金の引き上げに対応した運賃値上げをしないと判断し、注意喚起をしたのかが分からない」と慎重な考えを示す。

待ちの姿勢でいても、荷主から運賃アップを提示される保証はない。公取委の方針は運賃水準向上を後押しするものだが、運送事業者からコスト上昇の内訳を伝え、積極的に交渉する姿勢も求められている。

主張

「物流庁」創設を提起する

「物流危機」のフレーズが声高に叫ばれるのと比例して、物流の社会的な位置付けは日に日に高まっている。記者として物流に携わるようになった2000年代後半までは、ほぼ経済性の観点でのみしか物流の課題は取り上げられていなかった。だが、いまや社会問題の縮図といった文脈で語られる。

その転換点といえるのが、11年3月に発生した東日本大震災。物流が重要な社会インフラの一つであることが意識されるようになった。さらには、20年からの新型コロナウイルス禍によって、トラックドライバーをはじめとした物流従事者が「エッセンシャルワーカー」として明確に位置付けられた。

こうした中、24年4月からのドライバーへの時間外労働上限規制の適用を前にした「2024年問題」への危機感によって、物流に対する意識・重要性が官民ともに大転換した。政策面では「新物流2法」「トラック適正化2法」「中小受託取引適正化法」といった構造改革につながる法改正が相次いで行われ、荷主の違反原因行為を対象とした「トラック・物流Gメン」が創設された。

また、所管の国土交通省に加え、経済産業、農林水産、厚生労働の各省なども物流の政策立案・執行に関与するようになった。

話はそれるが、11月に防災庁が発足する。南海トラフ地震や首都直下型地震など国難級の災害の発生が切迫する中、平時から復旧・復興まで一貫した司令塔を担う。災害対策基本法に基づき、内閣に設置される行政機関で、組織としては府省と同列の扱いだ。

特定の分野を専門的に扱う「庁」は、公害問題の高まりを受けて誕生した「環境庁（現環境省）」、東日本大震災の発生をきっかけに発足した「復興庁」、デジタル社会の進展に対応した「デジタル庁」など、時代の変化や要請を受けて設置されてきた。

そこで、関係行政の縦割りを解消し、政策の司令塔とするため「物流庁」の創設を提起したい。物流が国家の重要政策の一つに位置付けられるまでになった今、荒唐無稽な構想とは言い切れないのではないか。

（田中信也）

見慣れない大型荷役機械に興味津々

川崎港運協会が恒例の港見学会

川崎港運協会（会長＝西修一・東洋埠頭専務取締役川崎支店長）が13日、川崎市内の小学生を対象とした恒例の川崎港見学会を開いた。かわさき市民活動センターが協賛、日本船主協会、川崎海事広報協会、川崎港振興協会の協力を得て実施したもの。当日は川崎市幸区の3カ所のこども文化センターから児童28人を含む46人が参加し、二葉東扇島冷凍センター、POSCO Japan PC川崎工場、川崎港コンテナターミナル（CT）の物流施設を見学した。

川崎港運協会は、市内の小学生を対象に、港湾施設などを「単に見るだけでなく、実際の仕事を見聞きして港の仕事に興味を持ってもらいたい」という趣旨で、川崎港見学会を開催している。今回も10月13日の「かわさき家庭と地域の日」に行った。

二葉東扇島冷凍センターでは、事務所で冷蔵冷凍倉庫の構造や取扱貨物の説明後に作業現場に出て、コンテナの搬出作業を見学。また、冷凍倉庫に



倉庫内で濡れたタオルを振る実験の様子

入って－20℃の冷たさを実感した。

倉庫内では濡れたタオルを振る実験を実施。すぐにタオルが凍ってしまったことに驚き、「こんなに寒いところではどれだけの時間入っていられるのか」、「温度はどうやって保っていられるのか」、「物を取り出すのにどこにあるかがどうやって判るのか」など、貨物や作業についての多くの質問があり、普段は滅多にできない体験に喜んでいた。

川崎マリエンでの昼食後、展望室で川崎港全体を一望し、POSCO Japan PC川崎工場に向かった。事務所では、取扱貨物の説明や物流についての説明を受け、倉庫で輸入されたコイルの保管や積み込み、加工作業を見学。子どもたちは大きなコイルが象5頭分の重さだと聞いて驚き、天井に設置されている大型クレーンで貨物が運ばれる様子に感激していた。

川崎港CTでは、事務所でのターミナルの仕事についての説明後、構内をバスで回った。荷役機械やコンテナの説明を受け、実際にリーチスタッカーへの乗車や、空コンテナの中に入り、その大きさを実感した。子どもらからは、「コンテナには何がはいっているのか」や「コンテナの大きさには決まりがあるのか」といった質問が上がり、リーチスタッカーの運転席のレバーやボタンなどの動かし方にも興味津々だった。

川崎港運協会では「子どもたちは普段見慣れない港の機械や施設を見学できて大満足の様子であり、川崎の港が生活になくてはならないところであることを知ってもらえたと思う。当会では今後も川崎7区の児童を対象に継続して川崎港見学会を実施する予定だ」とコメントしている。

横浜港

全国初、災害時の行動指針を策定

行政・港運労使が共同で

気候変動などを背景に災害が激甚化している。技術的な進歩で予測情報も精密化しているが、港湾を職場とする労働者は常に災害リスクを抱えて業務にあたっているのが実情だ。こうしたなか、横浜市港湾局、横浜港運協会、全横浜港湾労働組合連合会（全横浜港湾）という横浜港の行政と港運労使がこのほど、「悪天候・地震・津波等災害時の港湾労働者及び港湾関係者の行動指針」を共同で策定した。政労使が一体となって災害対応の指針を策定した全国で初めてのケースだ。指針の基本理念を「人命最優先」とし、それぞれが取るべき行動を定めた。また、気象庁などが発表する警戒レベルを災害対応の判断基準の一つとして活用し、危険度に応じた行動の目安を定めており、現場が最も判断を迷いやすい「荷役作業の中止」について、「レベル3（警報）」以上と定義している。3者は、指針策定後も現場で実際に活動する港湾労働者や港湾関係者の意見・提案を尊重し、実効性及び実務性の向上を図っていく。

近年、台風や集中豪雨、高潮、地震、津波などの自然災害は激甚化・頻発化しており、港湾でも災害への備えと迅速な対応がこれまで以上に重要となっている。ただ、港湾には様々な業種・機関が携わっており、港湾管理者、港運事業者、港湾労働者が、それぞれの役割と責任を果たしながら連携して取り組むことが不可欠だ。

こうした情勢下、災害発生時の円滑かつ実効性のある対応を推進するため、横浜市港湾局、横浜港運協会、全横浜港湾が共同で、災害時の港湾労働者や港湾関係者の行動指針を策定した。横浜港で働くすべての人々の生命と安全を最優先に確保するとともに、災害発生時に関係機関が共通の認識と行動基準の下で迅速かつ的確に対応できる体制を構築するもの。港単位で行政と港運労使が一体となってこうした災害時の行動指針を策定したのは全国でも初めてのケースとなる。



行動指針の基本理念は「人命最優先」。災害時は、港湾物流機能の維持・継続よりも、港湾労働者や港湾関係者の生命・身体の安全確保を優先する。また、防災気象情報、地震・津波情報その他の災害情報を活用し、危険が顕在化する前に行動する「早期判断・早期避難」を基本として、迅速かつ適切な災害対応を実施する。

同時に、今回の指針は①人命及び安全の確保を最優先②災害発生前の予防的対応を重視③防災気象情報などを活用した早期判断及び早期避難を徹底④関係機関が情報共有及び相互連携を図る⑤安全確保を前提として港湾物流機能の維持及び早期復旧に努める⑥災害対応後の検証及び継続的改善を実施する――という基本方針を踏まえて運用する。

さらに、災害による被害を最小限に抑えるためには、「自助」「共助」「公助」の考え方に基づき、「それぞれが適切な役割を果たすことが重要」と指摘している。▽自助＝一人ひとりが災害リスクを理解し、自らの生命を守るために適切な行動をとる▽共助＝事業者、労働組合及び港湾関係者が相互に協力し、安全確認、避難誘導及び情報共有を行う▽公助＝行政機関及び関係機関が防災情報の提供、避難支援、施設復旧その他必要な災害対応を実施する――と位置づけ、「それぞれの役割を理解し、相互に補完しながら災害対応に取り組む」としている。

その上で、それぞれが担う役割として、「港運事業者・港湾施設管理者」

は▽気象情報、津波情報その他災害関連情報の収集及び共有▽気象状況及び現場状況を踏まえた荷役作業の実施、中止及び再開の判断▽コンテナクレーンその他荷役機械の安全確保及び必要な安全措置の実施▽コンテナ、シャーシなどの固縛及び飛散防止対策の実施▽港湾労働者などへの迅速かつ確実な情報伝達▽港湾BCP（事業継続計画）に基づく事業継続及び港湾機能の早期復旧への対応▽総括責任者及び作業判断責任者の配置、荷役作業の中止・再開の判断、逸走防止装置による固定措置、逸走防止装置の点検及び維持管理（コンテナクレーン使用事業者）――などを定義。

一方、「港湾労働者」は▽防災気象情報及び避難情報の確認▽危険を感じた場合の速やかな報告▽避難指示などへの迅速な対応▽安否確認への協力▽防災教育及び防災訓練への参加――といった役割を担う。

他方、最大のポイントは、気象庁や地方公共団体が発表する警戒レベルを港湾でも災害対応の判断基準の一つとして活用し、危険度に応じた対応を列挙している点だ。

具体的な行動の目安としては、▽レベル1（早期注意情報）＝気象情報の収集開始、防災体制の確認／関係機関との情報共有▽レベル2（注意報）＝荷役作業中止の検討／荷役機械及び設備の点検／コンテナなどの固縛確認／連絡体制及び避難体制の確認▽レベル3（警報）＝荷役作業の中止／必要資機材の退避／港湾利用者への注意喚起▽レベル4（危険警報）＝荷役作業の中止／港湾労働者及び港湾関係者の避難／危険区域への立入り禁止▽レベル5（特別警報）＝命を守るための最善の行動／災害応急対応への移行／関係機関による緊急対応――としており、基本的にレベル3以上を荷役作業中止の判断目安としている。

特にコンテナクレーンを使用する荷役作業については、法令や国土交通省「コンテナクレーンの逸走防止のためのモデル運用規程」（2016年3月一部改訂）を踏まえ、作業判断責任者が荷役作業中止を判断するとともに、逸走防止装置（レールクランプ、ストームピン、アンカーなど）による固定措置を確実に実施する。

港運事業者と現場責任者は、「気象警報・注意報が発表された場合」「関係機関から荷役作業の中止又は避難指示があった場合」「コンテナクレーンその他荷役機械の安全な運転が困難となった場合」「視界不良、浸水、飛来物その他の要因により、安全な作業環境を確保できない場合」「地震を感じた場合または津波情報が発表された場合」「現場責任者が作業の継続は危険であると判断した場合」については、荷役作業の中止または港湾労働者らの避難を速やかに判断しなければならない。

荷役作業の再開に当たっては、港湾施設、荷役機械、逸走防止装置、作業環境の安全を確認するとともに、気象状況の改善を確認した上で、作業判断責任者が再開の可否を判断するものとしている。

今回、横浜港の行政と港運労使が連携して行動指針を策定したことについて業界関係者は、「港湾の安全確保に向けた一つの大きなステップだ。同時に、全国初の取り組みであり、港湾における安全確保の観点からも、大変意義深いものと受け止めている。この取り組みが先例となり、今後、全国の港湾にも広く波及し、港湾で働く労働者の安全確保につながっていくことを願っている」としている。

森山会長「切れ目ない港湾予算を」

自民党港湾議員連盟が総会

自民党港湾議員連盟が22日、都内で総会を開いた。森山裕会長は、資機材価格などが高騰する中で、「事業費の確保に向け、多くの予算、そして切れ目のない継続的な予算が必要だ」と訴え、全力で来年度の港湾関係予算の獲得に取り組む姿勢を示した。議事では、国土交通省港湾局の安部賢局長が港湾行政の動向を説明したほか、徳山下松港、三島川之江港など港湾所在の自治体の市長などが意見表明を行い、港湾整備の推進を求めた。

開会にあたり森山会長は、今月15日に開かれた全国港湾知事協議会と国土交通省の意見交換会について、「熱のこもった要望書をいただいた。改めて港湾への地方自治体の期待の高さを感じた」と振り返った。

その上で、「海洋国家である日本にとって、港湾は欠かすことができない重要なもの。防災、減災、国土強靭化をしっかり行うには、資材などの価格を踏まえた事業費の確保に向け、多くの予算、そして切れ目のない継続的な予算が必要だ」と強調し、来年度の港湾関係予算の獲得に向けて全力で取り組む姿勢を示した。

国交省の井林辰憲大臣は、「港湾行政は非常に重要で、成長17分野のうちの一つに『港湾ロジスティクス』も入っている。経済安全保障の観点からも、総力を挙げて取り組んでいく必要がある」と指摘。そして、人件費や資材費が高騰する中、「必要な事業量を確保するために、予算の総額を昨年以上に確保しなければいけない」として、概算要求額の満額確保を目指す考えを示した。

議事では、国交省港湾局の安部局長が港湾行政の動向を説明した。この中で、国交省が日本港運協会と共同で「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」を9月30日に公表したことを報告。検討・とりまとめにあたっては、「神戸港や横浜港で実際に作業している専業の港運事業者も入っている」と説明した。



挨拶する森山会長

また、「国が出資した港湾運営会社の機能、財務基盤を強化して、会社がより積極的にサービス・生産性向上に取り組むようにする」とし、来年度の税制改正で要望している、港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置の必要性を訴えた。

続いて、港湾都市協議会の久元喜造会長（神戸市長）、日本港湾協会の大脇崇理事長、日本港湾空港建設協会連合会の津田修一会長、港湾運営会社連絡協議会の中井拓志会長、設立準備が進められている港湾荷役機械メーカー連絡協議会の高橋岳之・設立発起人代表が挨拶した。

今回の総会では、東京都八丈町の山下奉也町長、山口県周南市の藤井律子市長、愛媛県四国中央市の大西賢治市長、そして中井会長が横浜川崎国際港湾社長として意見表明を行った。

このうち藤井市長は、「大型船での効率的な輸入のため、港湾機能を強化するよう産業界から強く求められている」とし、徳山下松港・徳山地区や新南陽地区で進められている岸壁延伸などについて、早期の完成を要望。加えて、徳山地区での岸壁（水深－14m×延長280m）など港湾施設整備の新規事業化を求めた。

大西市長は「地域産業を将来にわたって支え、そして発展させていくためには、物流機能の強化は必要不可欠」と強調し、三島川之江港の機能強化を要望した。同港・金子地区では、既設のコンテナターミナルに連続する形で、国直轄による耐震強化岸壁（－9m×240m）の整備が今年度に新事業化された。

大西市長は、「コンテナ貨物の増加に伴い、国際物流ターミナルの既存岸壁が逼迫し、国際フィーダー貨物のさらなる増加に伴う増便への対応も困難な状況となっている」と実情を説明して事業の推進を求めた。

日本港湾協会ら「港づくり全国大会」

進藤会長「予算確保へ効果的な運動を」

港湾整備・振興の要望採択

「経済と暮らしを支える港づくり全国大会」が22日、都内の砂防会館別館で開かれた。主催者挨拶で日本港湾協会の進藤孝生会長は、政府が来年度から補正予算に頼らない当初予算編成とする方針を示す中、「必要な港湾関係予算が確保されるよう、今まで以上に効果的に運動を展開していく必要がある」とし、港湾所在自治体の首長らに協力を求めた。大会では4市の市長が港湾整備・振興に関する意見を表明。それを踏まえた要望を満場一致で採択した。

全国大会は日本港湾協会、全国港湾知事協議会、港湾都市協議会、日本港湾振興団体連合会、港湾海岸防災協議会で構成する実行委員会の主催。全国の港湾所在自治体の首長のほか、国会議員、国土交通省の幹部ら来賓を含めて多くの出席者を集めた。

開会にあたり進藤会長は、「港湾が機能を発揮していくためには、十分な財源の確保が必要」と強調。国交省港湾局の概算要求額に触れた上で、「これまで補正予算により実施してきた恒常的な施策も含め、必要な港湾関係予算が確保されるよう、港湾関係者は今まで以上に効果的に運動を展開していく必要がある」との考えを示し、出席者に協力を求めた。

全国港湾知事協議会の花角英世会長（新潟県知事）、港湾都市協議会の久元喜造会長（神戸市長）の挨拶に続き、自民党港湾議員連盟の森山裕会長（港湾海岸防災協議会会長）は、「港湾の整備や機能強化を計画的かつ継続的に進めるには、切れ目のない安定した予算の確保が何よりも重要だ。各地から集まった皆さんの声をしっかり受け止め、必要な予算の確保と港湾のさらなる振興・発展に向け、力を結集して全力で取り組んでいく」と決意を語った。



全国大会の様子

井林辰憲国交相は、ターミナル運営機能の強化や港湾荷役機械の生産機能強化などの施策に触れ、「実現のためには、港湾関連予算の確保が必要。特に来年度当初予算は、補正予算依存から脱却する方針が示されている中で、予算の安定的な確保とともに、地方財政措置への配慮、事業の発注、施工時期の平準化について、関係省庁と連携しながら全力で取り組んでいくことが重要だ」との考えを述べた。

国交省港湾局の安部賢局長による港湾行政報告の後、宮城県石巻市の齋藤正美市長、三重県四日市市の森智広市長、大阪市の横山英幸市長、沖縄県うるま市の中村正人市長が、港湾整備・振興に関する意見表明を行った。

このうち森市長は、四日市港・霞ヶ浦地区北埠頭で進められている「国際物流ターミナル整備事業」について、「東海環状自動車道の全線開通と合わせて、非常に大きな効果を発現することが期待されている」として、事業の重点的な推進を求めた。また、来年の日本港湾協会の総会が四日市市で開催されることを紹介し、来訪を呼び掛けた。

横山市長は、大阪港の港湾計画で新たに位置付けられた夢洲地区のフェリーターミナルの新規事業化などを要望。「副首都・大阪を目指しており、関西経済全体を支えている港湾として、整備を力強く進めていきたい」と語った。

その後、森市長が再度登壇し、▽日本成長戦略の推進～港湾ロジスティクスの強化～▽持続的な経済成長の実現▽国民の安全・安心の確保▽個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり――などを柱とする要望を提案。満場一致で決議され、進藤会長が安部局長に要望書を手渡した。

国交・経産・農水省

適正原価設定むけ団体ヒアリング

業界特性踏まえ設計を

19日の適正原価の設定に向けた有識者検討会の会合で、国土交通、経済産業、農林水産の各省が関係団体へのヒアリング結果について公表した。適正な取引環境の形成に向けて適正原価を設定する趣旨にはおおむね賛同を得ているが、設定や運用面の「各論」については多種多様な指摘や意見が上がった。＝1面参照

国交省は、運送業界（貨物運送事業、利用運送事業）と、建設業、住宅産業といった荷主側の業界それぞれでヒアリングを実施。どちらの業界でも、制度の趣旨を理解・賛同した上で「業態実態・特性を反映した制度設計」を求めていることが分かった。

運送業界は、ドライバーの人件費、安全対策費用、人材確保・育成費用、車両・設備更新費用などの必要な費用を適切に反映させることや、各費目の変動を踏まえた適正原価の一定期間ごとの見直しを要請。また、算定方法やモデル運賃の明確化、適正運賃が運賃の上限として扱われないよう配慮することを要望した。

特別積合せ運送関係では、貸切運送とは別に適正原価を設定すること、霊柩運送は24時間対応のための待機といった固有の費用の反映、さらに「軽貨物でも適正原価の設定」を求める声などが上がった。建設・住宅関係では、建設重機・建築資材の輸送は、一般貨物とは輸送条件や料金体系が大きく異なることが指摘された。

経産省は、適正な運賃・料金が収受される環境整備には賛同する一方、原価と運賃を明確に区別し、各業界の輸送形態・地域の特殊性、物流実態を反映できる柔軟な制度設計、荷主の予見可能性確保に向けた確認事項と責任範囲の明確化、効率化へのインセンティブ、車両償却の適切な年数設定、原価変動を適切に反映できる仕組みの構築などヒアリングで上がった意見を報告。

これを踏まえ、物流の生産性向上と取引適正化を両立できる制度とすることや、柔軟な制度設計、消費者を含むサプライチェーン（供給網）全体の理解促進などを求めた。

農水省は、荷主、トラック運送、消費者の相互理解や、農林水産業の特殊性を踏まえた制度設計、実勢運賃・実際の運送原価との関係の十分な検証、制度設計が具体化した段階で関係業界の事業者・団体が改めて意見できる機会の設置などをヒアリング結果として総括した。

（田中信也）

主張

標準的運賃収受を諦めるな

燃料や車両、資材、修理代などさまざまなコストが高騰する中で、運賃値上げは物流業界にとって最重要課題。だが、満足のいく運賃を収受できているとは言えず、多くの経営者が「まだ道半ば」と口をそろえる。国土交通省の実態調査によると、運賃交渉を行ったトラック事業者は90％に上り、うち荷主から一定の理解を得られた事業者は78％に達している。しかし、標準的な運賃の8割以上の運賃を収受できた運送会社は35％にとどまり、交渉の継続が不可欠となっている。

特に、大手荷主企業ほど「運送会社同士の競争が激しく状況は厳しい」との声をよく聞く。先行して運賃を上げても「ライバルに仕事が流れるのではないか」という懸念が付きまとい、協力会社の間で「腹の探り合い」が続く。

大手メーカーと取引する中小運送会社の経営者は「スケールメリットを生かせる大手運送会社は、車両の調達コスト一つを取っても中小より安く抑えることが可能で、割安な運賃で仕事を奪っていく。これが中小運送会社の値上げ交渉をけん制する要因の一つになっている」と指摘する。

だが、割安な運賃に合理性があり、法外なものでなければ一方的に責めることもできない。大手ディスカウントショップが業績を伸ばしているように、企業努力による低価格は立派なサービスの一つないだろう。一定の基準をクリアできていれば行政はそれ以上何も言えず、生産性を高めて割安なサービスを提供し、差異化を図るのも可能だ。

ただ、2017年に事業許可更新制の始まった貸切バスは、23年度までに更新できずに撤退した事業者が16％に達している。トラックも間違いなく競争相手は減り、今より運賃交渉がしやすくなる。中小運送会社は標準的運賃の収受を諦めてはならない。同時にデジタル化やAI（人工知能）によって生産性やコスト競争力を高める努力も続けなければならない。

（江藤和博）

港湾自動化「高い生産性は保証されない」

ITF、１TEU当たり費用を精査すべき

国際運輸労連（ITF）はこのほど、レポート「港湾自動化は、誰のための投資なのか？」をまとめた。港湾荷役機械の自動化・遠隔化について、「国や事業者は生産性が上がると主張しているが、指標を定義して具体的に比較する必要がある。投資・運用・保守・更新コストを含めて１TEU当たりの費用を精査すべきだ」と訴え、導入による生産性向上や費用対効果を十分に検証する重要性を強調した。国が港湾物流の高度化を成長戦略に位置付け、官民による大規模な投資が想定される中、自動化の利益と負担のあり方が課題となっている。

レポートによれば、世界の港湾で2021年に全面的または部分的に自動化されたのは約53ターミナルだったが、25年には約76ターミナルに拡大。コンテナ取扱量上位20港のうち18港で何らかの自動化技術が導入されている。OECDの報告では、この自動化されたコンテナターミナルの能力シェアは、世界のコンテナターミナル能力の約４％を占めているという。

その上で、OECD／ITF国際交通フォーラム（21年）の結論を引用し、「自動化だけで高い生産性は保証されない」との見方を示す。「自動化港は実務上、従来港より生産性が低い傾向にある。17年に実施されたマッキンゼー調査では、自動化施設の生産性が従来型より７～15％低いと報告されている」と指摘した。

また、「人件費は下がっても、設備費と維持費は増える。自動化設備は価格が高く、人件費の削減につながるが、設備投資・運用・保守・更新費と処理実績を含め、総コストが下がるかを検証する必要がある」と分析している。

こうした情勢下、日本では港湾荷役の自動化・遠隔操作化が加速されそうな気配だ。政府の日本成長戦略本部が「港湾ロジスティクス」を戦略分野として位置づけた。国土交通省港湾局も27年度予算の概算要求で、戦略港湾を対象に自動・遠隔操作荷役機械などの導入や24時間荷役など機能強化に向けて、これまでのＡＩターミナルの取り組みを拡充した「港湾ロジシティクス拠点ターミナル形成支援」を盛り込んだ。ターミナル関係者が共同で「港湾荷役高度化計画」を策定し、国が承認した場合に統合的なパッケージ支援を実施するもの。



レポートでは「国、事業者は生産性が上がると主張しているが、指標を定義して比較する必要がある」と指摘。▽荷役は速くなるか（クレーンの荷役回数／船舶の荷役時間）▽全体の流れは改善するか（ヤード・ゲートの待ち時間／滞留）▽安定して動くか（停止時間／故障復旧／繁忙時の対応）を確認すべき事項として列挙した。加えて、「総費用は本当に下がるのか」と疑問を投げかけ、投資・運用・保守・更新を含む１TEU当たり費用を算出して精査すべきだと訴えている。

他方、雇用と安全を守る確認すべき導入条件として①新しい仕事に現在の労働者が移れるか（訓練後の配置・賃金まで保障されるか要求・確認が必要）②危険の減少と新たな危険を評価したか（遠隔操作・監視・異常対応を伴うリスクを含め、だれが検証・評価していくか確認する必要）③訓練は企業負担・勤務時間内・修了後配置（賃金・労働条件の維持まで含めて拘束力ある計画にする必要がある）④成果を賃金・労働時間・雇用保障に還元（賃金を減らさない労働時間短縮、雇用の維持に結びつける必要がある）という４点を指摘。

国交省・日本港運協会がまとめた「自動化・遠隔化荷役機械の円滑な導入のためのガイドライン」では、「雇用の維持・安定および円滑な配置転換に配慮を求め、BCP（事業継続計画）の観点から人力対応の設備とそのための港湾労働者の確保も明記している」とし、「このガイドラインの文言を、港湾労組の拘束力ある要求にするべきではないか」との見解を示している。

港運労使

年末年始例外荷役の実施で合意

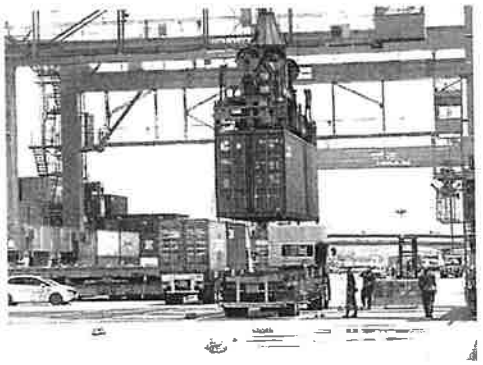
昨年と同様「１人２日を限度に」

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26日、都内で労使政策委員会を開き、今年度の年末年始例外荷役（2026年12月31日～27年1月4日、元旦除く）を実施することで合意した。これに伴って締結された議事確認では、昨年度と同様に「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」「当該4日間を日中荷役とし、1月4日は取り切り船に限り原則18時までとする」ことなどが確認された。早期決着も期待された中で協議日程がずれ込んでいたが、10月中に決着したことで船社関係者からは歓迎する声も聞かれた。

今年度の年末年始例外荷役を巡っては、日港協が「例年なら9月頃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」と組合に提案。8月27日の同委員会で、日港協側が今年度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。9月9日には、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンおよび外国船舶協会（外船協）が日港協に対して、今年度の年末年始例外荷役の実施について協力を正式に要請している。

一方、組合は今年度の実施に否定的な立場は示さず、「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」との見解を示していたことから当初は早期決着の期待も高まっていた。

しかし、9月30日の労使政策委員会の中では、組合が「政府が労務費や諸コストの上昇について価格転嫁を促しているが、価格転嫁交渉が十分に進んでおらず、料金面で厳しい状況下に置かれている事業者が相当数あるとの報告を受けている」と指摘。その上で、「年末年始例外荷役に協力したとしても割増料金の原資などが確保できるのか懸念している。このまま原資の確保が見通せないようでは検討のしようがない」との考えを示した。このため、日港協も「調査して可及的速やかに対応する」としたものの、この日の交渉で最終的な決着を図ることはできなかった。



組合の反応を受けた日港協も異例のスピード対応で応えた。船社の要請などを踏まえ、10月の早い段階での決着を目指していたことから、協議翌日の10月1日付で会員店社に対して、価格交渉を速やかに促進するよう要請した文書を発出するなど、早期決着に強い意欲を示した。しかし、その後、スケジュール調整などに時間を要し、最終的に26日に労使政策委員会を開くことで落ち着いた。

一方、26日の協議では双方に大きな見解の相違はなく、今年度の年末年始例外荷役を実施することで合意し、議事確認を締結した。確認事項は基本的に昨年度と同様で、▽当該4日間を「年末年始休日」とする。但し、その間は、1人2日を限度として例外荷役を実施することができ、地区（港）労使の合意により例外荷役を実施する日を特定することも可とする▽当該4日間を日中荷役とする。但し、1月4日については、取り切り船に限り原則18時までとする▽例外荷役は、本船作業およびその作業に係る倉庫・物流倉庫に限定する。但し、公共性に鑑み、緊急貨物に係る作業については、地区（港）労使でその取扱いについて協議し決定した上で実施することが出来る――などとされた。合意後、取材に応じた組合側は「諸物価の上昇なども踏まえ、精励金をしっかり確保してほしい」と話した。

日本海事新聞　2026年（令和8年）10月27日

特定技能1号試験開始

物流倉庫分野

NK 出張方式受け付け

国土交通省、日本海事協会（NK）は26日、特定技能制度の対象に1月に追加された「物流倉庫分野」の特定技能1号評価試験を始めると発表した。NKが国交省などの関係省庁から試験実施機関として指定を受けた。まずは申請者が一定数以上の受験者を集め、指定した会場でペーパーテストを行う出張試験方式で始める。

同日、業界関係団体や企業などを対象に組織単位での出張試験の申し込み受け付けを開始した。試験日程などは事前に調整する。

テストセンターでコンピューターを使って行うCBT方式の試験は、12月をめどに始める計画。同試験は個人で申し込みが可能。

試験実施国は日本国内のほか、インド、インドネシア、ウズベキスタン、カンボジア、キルギス、スリランカ、タイ、ネパールなど16カ国。受験料は国内が6500円（税別）、海外が45ドル、証明書発行手数料が1万5000円（同）。

国交省によると、物流倉庫業界では生産性向上や人材確保の取り組みを進めても2028年度には約1万8300人の人手不足が見込まれる。一定の技能と日本語能力を備えた外国人材を受け入れられる特定技能制度は、人材確保の新たな選択肢の一つとして期待されている。

評価試験は外国人材が物流倉庫分野の対象業務に従事するために必要な在留資格「特定技能1号」を取得する要件の一つ。必要な知識や技能を備えているか確認する。

NKは「造船・舶用工業分野」の特定技能試験、「自動車運送業分野」の特定技能1号評価試験を国内外で行ってきた。8月末までの受験者数は累計1万人を超えた。