海運・港運・物流関係（資料１）　＜2026 年 2 月 1 日～27 日＞

2/2　荷動き鈍化に運賃下落が重なる　ＯＮＥ、10 月～12 月期は 135 億円の赤字（MD）

2/3　最後のパンダ輸送　上野動物園から中国へ（物流）

2/3　港運事業適正化むけ指針　国交省「望ましい取引」提示へ（日経）

2/3　国交省・公取委・中企庁　初の連絡調整会議　地方機関「人事交流」検討（日経）

2/4　ＯＮＥジャパン「ガイドラインを遵守」　港湾運送事業の適性取引推進で（MD）

2/4　港湾運送の適性取引ガイドライン公表　国交省が周知促進、注目される実効性（MD）

2/4　遠隔荷役機械、通信異常やラグ対処など　国交省、安全モデル運用規定案を提示（MD）

2/6　全国港湾が要求決定、春闘スタートへ　12 日に中央団交、賃上げ 15%以上（MD）

2/6　「春闘インタビュー」全国港湾 竹内一委員長　大幅賃上げ 実現の鍵は料金適正収受（MD）

2/6　四国中央市が 180 度方針転換　三島川之江港「指定港」化めざす（MD）

2/9　マースク　全世界で 1000 人分削減　コスト減　年間 1 億 8000 万ドル（MD）

2/10 日本酒輸出は金額・数量とも前年超える　日本酒造組合中央会、金額トップは中国（MD）

2/10 新物効法 荷待ち・荷役時間削減義務 コンテナターミナル・空港は対象外（物流）

2/10 適正原価に関する調査　実態反映へ回答を　全トラ業者対象　自分事と捉えよ（物流）

2/11 横浜港にデータ拠点続々　郵船、洋上で来月実証　ＪＥＲＡ、発電所内に計画（日経）

2/13 三島川之江港、10 年後の指定港化めざす　今後の課題は労働者保有基準か（MD）

2/13 港湾春闘スタート、組合が要求書提出 第 1 回中央団交、次回は 3 月 12 日（MD）

2/13 ＪＲ東日本 荷物専用新幹線 来月 23 日から定期運行　冷蔵・冷凍輸送可能（物流）

2/13 国交省「遠隔荷役機械」安全確保へ　モデル運用規程案を了承（物流）

2/16 国交省、業界団体や関係省庁に周知　港湾運送の適性取引ガイドライン（MD）

2/16 港湾労組、最賃など「誠意ある回答を」　日港協に再び直接抗議行動（MD）

2/17 日倉協「外国人就労制度」に注力　標準的約款改正などにも対応（海事）

2/17 港運上場 21 社の 4 月～12 月期決算　売上高 2.8%増、物流事業が堅調（MD）

2/17 船戻らぬスエズ運河　通航量なお 5 割　不安定な中東情勢　攻撃警戒で回避（日経）

2/17「物流大転換」運転手不足に挑む　危機回避へ自動運転（日経）

2/17 日本郵便へ処分通知完了 国交省 1862 局の 3333 台（物流）

2/18 ハパックロイド　ジム買収で合意　船腹量 300 万ＴＥＵ超に（海事）

2/26 ＯＮＥ新ＣＥＯにバレレット氏　7 月就任予定　ニクソン氏は退任へ（海事）

2/27 物流、海運シフト進む　港の人材確保、課題に（日経）

荷動き鈍化に運賃下落が重なる

ONE、10～12月期は135億円の赤字

通期予想は回復見込んで上方修正

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）の2025年度第3四半期（10～12月）の業績は、税引き後利益が8800万ドル（約135億円、前年同期は11億5600万ドル）の赤字へと転落した。船腹供給の増加が続く中、北米向けを中心に荷動きが伸び悩み、運賃が下落したことが影響した。一方、第4四半期（26年1～3月）は荷動きの回復を見込むとともに運賃も緩やかな上昇を想定。通期の税引き後利益は3億1000万ドルと前回予想を据え置いたものの、売上高は1億ドル引き上げて166億ドルを見込んでいる。

ONEが1月30日に発表した第3四半期の決算によると、売上高は16％減の40億7400万ドル、EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が66％減の5億3600万ドル。EBIT（金利・税引き前損益）は8400万ドル（前年同期は10億4900万ドルの利益）、税引き後利益は8800万ドル（同11億5600万ドルの利益）とそれぞれ赤字に転落した。

当初伸び悩んでいたアジア～欧州航路の荷動きは緩やかに回復した一方で、アジア～北米航路が米関税政策による上期の前倒し出荷からの反動で荷動きが鈍化した。また、新造船の投入が続いたことで船腹供給が増加し、需給が軟化。短期運賃水準が前年同期と比べて低水準で推移した。

税引き後利益（8800万ドルの赤字）を前年同期（11億5600万ドルの利益）と比較すると、運賃の下落が10億4500万ドルの利益押し下げ要因となった。また、船舶費用と港費の増加で2億2500万ドル悪化した。

主要航路別の積み高をみると、北米往航は67万8000TEU（前年同期は71万3000TEU）、欧州往航が44万4000TEU（同41万8000TEU）。消席率は北米往航が90％（同100％）、欧州往航が81％（同93％）。航路別運賃指数（18年度第1四半期の各航路総平均運賃を100とした指数）は、北米往航が「119」（前年同期は「159」）、欧州往航が「142」（同「218」）だった。

一方、25年4～12月の業績は売上高が16％減の125億7800万ドル、EBITDAが61％減の20億3300万ドル、EBITが93％減の2億3600万ドル、税引き後利益が93％減の2億8300万ドル。総積み高は1％増の973万3000TEUと微増となっている。

第3四半期の荷動きは低調だったが、第4四半期には回復を見込む。また、第3四半期の運賃水準は想定よりも軟調に推移したものの、第4四半期には緩やかな回復を想定している。

こうした予想を踏まえ、通期見通しは税引き後利益こそ前回予想の3億1000万ドルを維持した一方で、売上高は前回予想の165億ドル→166億ドル、EBITDAが26億ドル→27億ドル、EBITが2億5000万ドル→3億ドルへといずれも引き上げている。

2025年度業績見通し

（単位：百万㌦）

	上期実績	下期		通期	
		今回予想	前回予想	今回予想	前回予想
売上高	8,504	8,096	7,996	16,600	16,500
EBITDA	1,497	1,203	1,103	2,700	2,600
EBIT	320	-20	-70	300	250
税引き後利益	371	-61	-61	310	310

最後のパンダ輸送

上野動物園から中国へ

阪急阪神エクスが担当

最終観覧の1月25日には多くの人が来園

日本で最後となる2頭のパンダ、「シャオシャオ」と「レイレイ」が中国への返還のため、1月27日に上野動物園から搬送され、多くの人が見送りに訪れた。空港までのトラック輸送は阪急阪神エクスプレス（谷村和宏社長、大阪市北区）が担当。福田豊園長は「たくさんの人に愛していただいたことに感謝している。これから繁殖へ取り組むことへの期待、いなくなることへのさみしさなど、さまざまな気持ちが交錯している」と話した。（加藤紀之介）

2頭を1台のトラックに積み込んで搬送（27日）

2頭は昼ごろに上野動物園を出発。トラックへの積み込み時には、鎮静剤が投与された。普段から移動用の箱に入る練習を繰り返し行っていたが、興奮気味だったため、落ち着かせるための予防薬として投与。そのほか、ニンジンやリンゴ、パンダ団子が与えられた。2頭はそれぞれおりに入れられ、1台のトラックに積み込まれて搬送された。

福田氏は「パンダは不思議な生き物。竹を食べることや、白黒のツートンカラーであること、繁殖についても発情期が短く、非常に小さく生まれることなど。かわいいだけでなく、生物学的にも魅力的な生き物だ」とした上で、「元気でね。また会えたら会おうね」と心中を語った。

輸送ついて「心配なのは移動中に暴れたり、パニックになったりして体温が急上昇してしまうこと。そういったことにならないように事前に準備をしたり、寒い時期を選んだりしている。動物を扱っている方はよく承知されているとは思うが、ドライバーや関係者の皆さんには念を押す形で、よろしくお願いしますと、確認をさせていただいた」と述べた。

阪急阪神エクスは「生きた動物なので、パンダの刺激にならないよう安全第一で運ぶことを絶対条件として対応した。また、輸出申告などの手続きで止まることがないよう、各所への事前相談や書類の内容確認を徹底し、当日に臨んだ」（東日本輸入営業部営業二課の小林大起氏）とコメント。

その上で、「無事に中国の保護研究センターに到着したことを確認し、大変安堵している。世間の注目が集まる中、業務を完遂できたことを誇りに思う。先に上野動物園から中国へ旅立った家族とともに、現地で元気に過ごしてくれることを心から願っている」としている。

港運事業適正化むけ指針

国交省「望ましい取引」提示へ

国土交通省は、港湾運送事業の適正取引推進に向けたガイドラインで、望ましい取引形態を示した上で、港湾運送業界と船社・荷主の双方の具体的な取り組み例を提示する。1月27日の学識経験者、関係団体などで構成する検討会（松田琢磨委員長、神奈川大学教授）でガイドライン案を審議し、おおむね了承。2025年度末までに策定する。（田中信也）

委・受託者で情報共有

厳しい労働環境や、人口減少などで担い手不足が深刻化している港湾運送事業の適正取引推進に向け、港湾運送事業法、中小受託取引適正化法（取適法）、独占禁止法などの法令を順守した望ましい取引について整理する。

「原価計算を提示したが一方的に低い運賃・料金を設定された」「業績悪化や協力金の名目で運賃・料金を減額された」「付帯作業への対価が支払われない」といった法令違反となり得る問題事例を提示。

その上で、望ましい形態として①運送の委託者、受託者の双方が事業環境や経済状況などについて定期的に情報共有・意見交換を行う②受託者は運送原価だけでなく必要な指標・データなどを活用し、価格転嫁の協議を行い、運送委託者は価格転嫁の受け入れを検討する③一方的な値引き要請に対しては根拠の提示を求め、原価を下回る運賃には応じず、粘り強く交渉する④運送依頼のキャンセルや変更の費用請求を契約書などに明示⑤委託者は所定外労働に対する割増料金を適正に払う必要がある――などを明記する。

また、取引適正化の具体的な取り組み例を港運業界と船社・荷主に分けて提示。港運業界には「運賃・料金協議は適正な原価計算に基づくことを原則とし、各種割増料金などを契約書に明記できるよう協議を行い、人手不足などの課題について運送委託者と日頃から情報共有を図るように努める」「港湾運送の魅力の発信や向上に取り組み、雇用の確保に努めるとともに、労働環境の改善・生産性の向上を図るため自動化・遠隔化された荷役機械の導入などにも取り組む」ことなどを挙げた。

一方、船社・荷主に向けては「港運事業者から運賃・料金に関する協議の申し出があった場合は真摯に応じ、十分な協議を踏まえ適正な運賃・料金を決定。特に船社は、港湾運送の費用を可視化した上で、荷主などに適切な価格転嫁を行うように努める」と規定。

さらに、「協議に当たっては必要な情報を運送受託者に示すとともに、回答に時間がかかる場合には予定時期を示すなど、円滑な実施に努めるほか、所定外日時の荷役の割増料金や貨物の波動性に対応した料金設定、運送依頼のキャンセルや変更時の費用負担関係を契約書などに明記」するよう求めている。

国交省・公取委・中企庁

初の連絡調整会議

地方機関「人事交流」検討

国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁は、1月に施行された中小受託取引適正化法（取適法）に基づく、トラック運送事業の適正取引推進に向けた執行・連携体制の強化を目的とした連絡調整会議を1月28日に初めて開催した。さらなる連携強化に向け、地方出先機関での人事交流を検討していくことを確認した。

1月29日、国交省の石原大物流・自動車局長が定例記者会見で概要などを明らかにした。

同会議は、下請Gメンを配置する中企庁と3機関の情報交換・調整の場として設置。25年10、11の両月のトラック・物流Gメンの集中監視月間で、公取委の調査員と合同パトロールを行い、相乗効果があったことなども踏まえた。メンバーは物流・自動車局のトラック事業適正化対策室長ら各機関の実務責任者クラスで構成する。

初会合では、公取委が取適法の施行前の25年12月、大手物流事業者2社に対し、下請代金支払遅延等防止法（下請法）に基づく勧告を行ったことを報告した。さらなる連携強化に向け、国交省の地方運輸局・運輸支局、公取委の地方事務所、経産省（中企庁）の経済産業局といった地方出先機関の職員レベルでの人事交流を前向きに検討していく方向で一致。ただ、対象となる機関や職員など「具体的なイメージは固まっていない」（石原氏）としている。

なお、定例会見で、石原氏は軽油引取税の旧暫定税率廃止、廃止額と同額への補助金引き上げに伴う燃料価格の下落のみを理由に、一方的に取引価格を引き下げないといった適正取引の徹底について、荷主や元請運送事業者の業界団体に要請したことに言及。「トラック運送事業者から『文書発出はありがたかった』との声を聞いている」と述べた。

また、衆議院解散により、軽油引取税の暫定税率廃止後もトラック・バス事業への運輸事業振興助成交付金を継続する法案が廃案になったことについて、「全党が賛同した議員立法なので、選挙後に各党の党内手続きを経て、再提出されると理解している」との見解を示した。（田中信也）

ONEジャパン「ガイドラインを遵守」

港湾運送事業の適性取引推進で

国土交通省が「港湾運送事業における適正取引推進ガイドライン」を策定したことなどを受け、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンは3日、「コンテナターミナルの港湾運送業務のみならず、新たに法の適用対象となる運送委託を含めたサプライチェーンに関わる全ての調達で、関係法令とガイドラインを遵守することを改めて表明する」との声明を発した。

国交省は同日、港湾運送事業の適正な運賃・料金の設定・収受などの取引環境を改善するため同ガイドラインを策定したと発表した。また、2026年1月からは下請法の改正に伴う「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（通称：取適法）が施行されるなど、適正な取引推進に向けた法整備が進んでいる。

さらには、労務費や原材料費などのコストが急激に上昇する中、物流の安定性を維持するためには、サプライチェーンに関わる全てのステークホルダーによる公平かつ適正なコスト負担と価格転嫁が不可欠な状況にもなっている。

ONEジャパンでは「私たちは取引事業者の皆さまとパートナー精神のもと強固な信頼関係を築き、相互に発展・成長できる環境作りに努める。皆さまと公正かつ対等な立場で協業し、ともに課題を解決していくことで、持続可能な国際物流インフラを未来へとつないでいく」としている。

港湾運送の適正取引ガイドライン公表

国交省が周知促進、注目される実効性

国土交通省港湾局は3日、港湾運送事業の適正取引を推進するためのガイドラインを策定したと発表した。労働環境改善などのための適正な価格転嫁に向けて、取引環境の改善の必要性や関係する法令、取引上の問題点と望ましい取引形態、具体的な取り組み例などを整理したもの。人手不足が深刻化する中、料金適正収受は大きな課題となっており、国交省港湾局は関係省庁や業界団体と連携してガイドラインの積極的・効果的な周知と活用促進を図っていく方針だ。

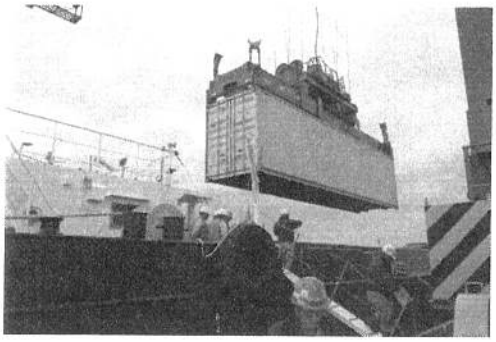
港湾労働者不足が課題となる中、金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上につながる設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要だ。しかし、実際には荷主・船社との“力関係”などにより、港湾運送事業者が主体となった取り引きの適正化が難しい状況にある。

こうした中、国交省港湾局は、港湾運送事業における適正取引など推進するためのガイドラインを策定する方針を決定。学識経験者による検討委員会を昨年9月に立ち上げて検討を重ねてきた。

公表されたガイドラインは4章で構成され、法令違反となりうる取引上の問題点を提示した上で、望ましい取引形態を整理している。

主なものでは、▽運送委託者と運送受託者は双方の事業環境や経済状況などについて定期的に情報共有や意見交換を行う▽一方的な値引き要請に対しては根拠の提示を求め、原価を下回る運賃には応じず、粘り強く交渉する――などを盛り込んだ。

取引適正化の実現に向けた具体的な取り組み例は、港湾運送業界、船社・荷主と分類して記載。このうち



港湾運送業界に対しては、▽運賃・料金協議は適正な原価計算に基づくことを原則▽港湾運送の魅力の発信や向上の取り組みを行う▽労働環境の改善および生産性向上を図るための自動化・遠隔化された荷役機械の導入――などを挙げる。

船社・荷主に関しては、▽港湾運送事業者から運賃・料金に関する協議の申し出があった場合は真摯に応じ、十分な協議を踏まえて適正な運賃・料金を設定▽附帯業務に係る運送受託者の負担を認識し、適切な費用負担を行う▽船舶の遅延や作業時間の変更などが発生する場合には速やかに連絡を行う――ことなどを盛り込んでいる。

さらに、契約書などに明記することが望ましい特記事項として①作業範囲（基本料金の適用される範囲）②割増料金（半夜・深夜、土日祝日など）③待機料金（荷役待機の間の料金）④最低料金（少量貨物時、キャンセル時の料金）⑤その他（契約書などにない事項の協議）――をあげている。

ガイドラインを正式に策定したことを踏まえ、国交省港湾局は「港湾運送に直接関わる船社・荷主・港湾運送事業者だけではなく、港湾経由の物流の恩恵を享受するサプライチェーン全体で理解が促され、適正取引が推進されるよう、関係省庁や業界団体と連携してガイドラインの積極的・効果的な周知と活用促進を図る」としている。

一方、ガイドラインに記載されている内容の実現に向けては、その実効性が大きな課題となっている。港湾運送業界は地方港を中心に深刻な人手不足に陥っており、土曜日のゲートクローズや日曜荷役の休止に追い込まれている港湾も出てきている。こうした中で賃金など労働条件の改善が求められており、成否は港湾運送業界の料金適正収受が鍵を握る。

港湾労組も船社など港湾ユーザーに適正支払いを求める取り組みを強化する姿勢を示しており、今回のガイドラインがどこまで効力を発揮するのか注目される。

遠隔荷役機械、通信異常やラグ対処など

国交省、安全モデル運用規定案を提示

国土交通省港湾局は3日、遠隔操作などで稼働する荷役機械を対象に安全を確保するためのモデル運用規定を検討する有識者検討会を開いた。第3回目となる今回は最終会合の位置付けで、コンテナターミナル（CT）運営者や遠隔操作荷役機械メーカーへのアンケート調査、遠隔操作ガントリークレーン（GC）の現地実証試験の関係差へのヒアリングなどを反映したモデル運用規定（案）を示した。会合での意見を踏まえ、今年度内の策定を予定する。

CTの生産性向上や労働環境の改善を図るため、国交省港湾局は遠隔操作や自働で稼働する荷役機械の導入を促進している。

このうち遠隔操作RTGは2019年3月に「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規定」を策定。遠隔操作RTGの導入に対する補助制度も設けられ、横浜港、清水港、神戸港などで導入が進められている。

また、遠隔操作GCは、JFEエンジニアリングが「港湾技術開発制度」を利用して開発を進めている。だが、遠隔操作に関するモデル運用規定は策定されていない。

さらに、日本で初めて自働化を実現した名古屋港・飛島埠頭南側CT（TCB）では、ターミナル内でAGV（無人搬送台車）が稼働。また、苫小牧港・東港地区のCTでは、TOS（ターミナルオペレーションシステム）から運行管理システムを経由して荷役指示を構内トレーラーに送信し、ドライバーの運転操作を補助する技術の開発が進められている。

これらは遠隔操作化された移動式荷役機械に該当し、法令上は衝突防止のための運用規定の策定が必要だが、モデル運用規定は策定されていない。

会合の様子

こうした状況を踏まえ、前回の会合で示された素案では、現行の「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規定」を参考にする形で、遠隔操作CGやその他の遠隔操作荷役機械などを追加する形で、「遠隔操作等荷役機械の安全確保のためのモデル運用規定」として作成。遠隔操作荷役機械の共通事項を記載した「共通編」、RTGやGCについて具体的な安全方策を例示した「RTG編」と「GC編」の3構成としていた。

今回示された案では、8～9月にかけて行ったCT運営者7社や遠隔操作荷役機械メーカー6社へのアンケート調査、それに12月に実施した遠隔操作GCの現地実証試験の関係者であるJFEエンジニアリングと港運事業者2社へのヒアリング調査などを反映させた。

素案からの主な修正点としては、GCの呼称を使用せず、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」で用いられている「コンテナクレーン」に統一。これに伴い「GC編」ではなく「コンテナクレーン編」に変更した。

また、コンテナクレーン編では、オペレーターが離席中に第三者の操作の可能性があることから、全般・共通の危険性の例に、リスクとして「操作員以外の介入」を追加。

さらに、「通信異常が発生した場合でもリスク回避のためにクレーン稼働させる必要がある場合もあり、安易に緊急停止させることは避けるべき」との意見を踏まえ、コンテナ荷役時の「データ通信環境や遠隔操作システムの不具合による操作のタイムラグ（遅延）の発生」のリスク低減方策の例に、稼働停止の方法として、システムが自動的に停止させる場合だけでなく、操作者が運用規定に従って停止させる場合も記載した。

会議の冒頭、挨拶した阿部雅二朗委員長（長岡技術科学大学技術研究員システム安全系教授）は、JFEエンジニアリングの遠隔操作GCに関する実証に触れ、「実証試験と関連するリスクアセスメントについて紹介いただき、モデル運用規程の公表版に反映したいと思っている」と語った。

全国港湾が要求決定、春闘スタートへ

12日に中央団交、賃上げ15%以上

港湾春闘の本格スタートを目前に控え、港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）は、4～5日にかけて愛知県豊橋市で中央委員会を開き、春闘要求を決定した。12日に都内で行われる第1回中央団交で、日本港運協会に要求書を提出する。竹内一委員長は「大幅賃上げや労働時間短縮で魅力ある港湾労働を確立し、人手不足を解決していく」とし、一致団結を訴えた。

全国港湾は、今年の春闘の柱として大幅賃上げ、労働時間短縮などによる人員確保対策を掲げる。賃上げについては、港湾産業の魅力向上を図るため、所定内賃金15%以上（4万円以上）を要求する。25年春闘要求（10%以上・3万円以上）から大幅に引き上げたが、全国港湾は、「物価高騰を乗り越えていくためにも大幅賃上げは必要不可欠だ。魅力ある港湾労働を確立し、人員不足の解決につなげていきたい」と訴える。同時に、時間外収入が多いという港湾運送業界の特徴を踏まえ、「産別協定が規定する労働時間

で生活できる賃金水準を実現することで、人員不足の解決につなげていきたい」と要求アップの必要性を強調した。

産業別最低賃金（産別最賃）を含む制度賃金の引き上げも要求に盛り込む。制度賃金の回答の是非を巡っては、日港協が現在も国を相手取って係争中だ。一方で、2019年度の産別最低賃金要求（18万4500円）について先に港運労使が仮協定書を締結している。

これを踏まえ、全国港湾では東京地裁の緊急命令発出年次（25春闘）の要求（22万円）に応じること、26年度産別最賃を24万2000円に改定するよう求める。

また、労働環境の改善を進めるため、労働時間短縮にも取り組む。具体的には、全土曜日の休日化によって完全週休2日制の実現を目指すほか、組合が主張している「月1回の日曜日の不稼働」を実現するため、ユーザーに対して日曜作業抑制への理解と協力を求める措置を講じるよう求める。

加えて、港湾福利分担金（5円／トン：ユーザー4円・元請1円）のユーザー負担を1円引き上げて合計6円/トンとすること、港湾労働法関係付加金を0.5円引き上げ2円／トンに、労働安定基金を0.5円引き上げて4円／トンとすることも要求する。

中央委員会では各産別労組から様々な意見があがったが、総括答弁で竹内委員長は、「皆さんの声を真摯に受け止め、直ちに行動していく。大幅賃上げや労働時間短縮で魅力ある港湾労働を確立し、人手不足を解決していく。そのために我々は一致団結することが重要だ。要求実現に行動権の行使も覚悟して、日港協、港湾ユーザーを含めて社会的に訴えを示さなければならないときにきている」と述べた後、団結ガンバローで締めくくった。

【春闘インタビュー】全国港湾　竹内一委員長

大幅賃上げ、実現の鍵は料金適正収受

人手不足、自動化より共同手配で対応を

全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が4～5日にかけて開催した中央委員会で2026春闘方針を正式に決定したことを受け、竹内一委員長が本紙のインタビューに応じた。注目される賃上げについては、昨年要求から大幅に引き上げて「15%以上（4万円以上）」という高い水準を掲げているが、竹内委員長は「今までの妥結の推移から言っても例年以上の要求だ」とし、実現には港運業界による料金適正収受が鍵になるとの認識を示した。その上で、日本港運協会との交渉と併行して船社・荷主など港湾ユーザーへの取り組みを強化していく考えを明らかにした。

また、港湾運送業界で深刻化している人手不足問題については「由々しき問題」とし、魅力ある港湾労働の実現に向けて労働環境の改善を要求する。さらに、人手不足には自動化や外国人労働者の受け入れより「各港における協同手配の在り方をもっと真剣に考えていくべきではないか」と指摘する。（聞き手・髙妻秀聡）

――2026年の春闘で目指すことは。特に賃上げについては、所定内賃金15%以上（4万円以上）の賃上げを求める方針で、これは25年春闘時の要求（10%以上・3万円以上）から大幅な引き上げとなる。

もちろん要求を確立する上で具的な根拠がある。物価上昇分（2.7%）や地域最賃上昇額（おおむね平均6.3%）、さらには定期昇給分（およそ3%）などを積算した結果が15%・4万円という数字になった。この要求基準は、今までの妥結の推移から言っても例年以上の要求だと思っている。この要求が満額獲得できるのか？と問われれば、現在の状況下、個別労使任せでは到底無理な話。そこで重要になってくるのが、業界の料金適正収受ということになってくる。

我々もオブザーバーとして参加しているが、国土交通省では「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン検討委員会」を進めており、取引適正化を図るためのガイドラインを策定した。その会合でも発言したが、荷主や船社など港湾ユーザーにどのようにアプローチしていくかが大事。要求水準は例年以上に高いが、実際、港湾労働者の賃金水準は他産業と比べても決して高いとは言えない。各種データを見ても、結局、トータルではそれなりの賃金水準になるが、多くの部分を所定外、いわゆる残業で稼いでいるというのが実態だ。だからこそ、魅力ある港湾労働を確立するためには基準内の部分で賃上げを実現していかないといけないと感じている。

一方、米国では、デスクワークのAI化が急速に進展し、ブルーカラーがホワイトカラーの年収を超えるケースも出てきている。港湾荷役作業は部分的にAIや自動化できたとしても、本質として人間が作業しなければ成り立たない。米国で発生している現象は数年後に日本にも波及することが多く、今後、日本もそうした状況になる可能性がある。

――全国港湾の委員長が個別賃金交渉をリードする専業労組（港荷労協）の委員長を兼任するという異例の体制は交渉に影響するのか。

港荷労協の母体である日本港湾労働組合連合会（日港労連）の委員長を退いた状態で全国港湾の委員長が港荷労協の議長を兼任するとい

うのは初めてのケース。正直に言えば、兼任という体制について、自分自身も戸惑いを感じていないと言えば嘘になる。しかし、決まったからには頑張って取り組んでいきたいと思っている。

制度交渉を進める全国港湾の委員長、賃金交渉のリード役である港荷労協の議長を兼任することの意味はあると思う。26春闘では15%以上という高い水準の賃上げ要求を掲げている中で、業種別交渉だけですべて解決するには限界がある。だからこそ、全国港湾として日本港運協会との交渉にあたりながら、港湾ユーザーに対する料金支払いの取り組みを進め、その成果を中央交渉に反映させてもらう。そういう循環を作ることができる可能性がある体制だと感じている。

――賃上げ達成にはユーザーの適正支払いが鍵になるが、現在の状況をどうみるか。

大幅賃上げを確保するには当然のことながらも、いわゆる荷主やユーザーの適正な支払いが大事になってくる。しかし、個人的な見解だが、適正料金は実際に取れてないと見ている。少なくても港湾運送事業者が満足いく内容の料金は収受できていないのではないか。そこには、使う側・使われる側という潜在的で圧倒的な力関係がある。実際、国交省のガイドライン検討会での議論を聞いても、行政はユーザー側に立っているように見える。日本港運協会と港湾労組が似たようなことを主張している中で、出席しているユーザー団体の多くは、しっかり払っていると答えている。本当に払われているなら問題は発生していないわけで、だからこそ、策定されるガイドラインを通して労働運動によりユーザーから取り返さないといけないと考えている。

――制度賃金問題は現在も係争中だが、19年度の産別最低賃金要求に関して日港協と仮協定書を締結した。この意味は非常に大きいのでは。

昨年11月の段階で、中央団交の中で日港協が「応じる」との意思は示していたが、とりあえず仮協定を結ぶところまでこぎつけたという点で言えば、当然、評価できる。とはいえ、これはあくまで最初のステップに過ぎない。組合側は今年の港湾春闘で、東京地裁の緊急命令発出年次（25春闘）の要求（22万円）に応じるよう求めていく。なおかつ、今年の春闘でも、さらに26年分として最賃改定を一応要求に盛り込む。組合が制度賃金の改定にこだわっているのは、今までずっと長きにわたって改定されてこなかったということが、今の現行の賃金水準が抑制されていることにつながっているからだ。簡単に実現できるとは思っていないが、我々も“重大な決意”を持って対応する。何らかの行動を背景にしないと解決できないのではないだろうか。

一方で、以前から純粋に疑問に感じている点がある。19年の最賃について満額回答し、仮協定書を締結しながら、片方で高裁に控訴している。昔の最賃要求とはいえ、それにサインしたのであれば、もう訴訟を取り下げるべきではないのか。単純に矛盾しているように感じてしまう。

――人手不足が深刻化する中で労働環境の改善は待ったなしだ。組合は、全土曜日の休日化による完全週休2日制、「月1回の日曜日の不稼働」を実現するため、ユーザーに対して日曜作業抑制への理解と協力を求める措置を講じるよう要求する方針を打ち出している。しかし、すでに地方港では人手不足を理由に土曜日のゲートクローズ、日曜荷役休止など港湾サービスの低下が顕著になっている。こうした状況下で、組合によるさらなる時短要求が日本抜港につながる可能性はないのか。

ある意味で我々が何もしないで自然に労働時間短縮が進んでいるという状況であり、昨今の港湾運送事業の人手不足は由々しき事態であると深刻に捉えている。現在の人手不足の状況が短期的に改善される可能性は低く、地方港を中心とした土曜ゲートクローズや日曜荷役の休止という動きは今後も拡大していく可能性が高い。

とはいえ、このまま労働環境の改善に組合が着手しなければ、さらに港湾は魅力がない職場になってしまう。そういうジレンマを感じているのも事実ではあるが、トータルで言えば、労働環境改善と人手不足をセットで考えなければいけないとは思う。今後、若い担い手に港湾という職場を選んでいただくためにも、希望すれば休める環境はしっかり作っていかなければならない。要求と現状で少しアンバランスな部分もあるので、バランスを考えながら交渉を進めていきたい。つまり、所定外割増率の根本的改善は基準内賃上げと

併せて必須であると考えている。

――荷役機械の遠隔操作化・自動化に反対する姿勢に変化はないか。人手不足が深刻化する中で、足りない人員を補う意味で、一定の自動化や遠隔操作化は不可避との声は高まっている。

港運企業の人手不足が深刻になっている事態は理解しているが、我々は体制的合理化につながる自動化や遠隔操作化に反対であり、その姿勢は現在も変わっていない。例えば、自動化によって夜間のうちに荷繰りしておけば、次の日の朝の仕事は楽になるという発想も聞いているし、もう自動化が避けられないという声が高まっていることも耳に入ってくるが、組合の姿勢には1ミリの変化もないと申し上げておきたい。

今、主要港でRTGの遠隔操作化が進んでいるが、それは労使確認に基づいて進めていただければ良いこと。しかし、このまま際限なく進めば、専業（港湾荷役）をはじめとした実際の現場で働く部門の基盤がどんどん細くなり、いずれ消滅してしまう。個人的な考えだが、例えば、ある作業会社が従業員100人で荷役をしているなら、子や孫の世代、未来永劫、この体制を維持していてほしいと思う。私は機械化に頼る前に、まずは労働条件と環境を改善し、求人の努力をするべきだと強く申し上げたい。

それに、人手不足対策として外国人労働者の受け入れか自動化しかないような意見を耳にするが、私は違う考えだ。現実的にどこまで実現できるかはわからないが、人材が足りないなら各港における共同手配の在り方について真剣に考えていくべきではないか。誤解がないように言えば、もちろん、積極的に賛成はしないし、究極的な選択という認識。しかし、人手不足対策というなら、長期的な課題として自動化より協議には応じられると思う。

――遠隔操作RTGについては徐々に導入が進んでいるが、機材コストが高い、調達に時間がかかるといった課題もある。そういう状況でRTGの数に比べて遠隔操作卓の数が足りない場合、全ての稼働を認めないというスタンスなのか。

労使確認を踏まえた原則として言えば、操作卓が足りない分のRTGは遠隔稼働を認めることはできない。つまり、有人で稼働ということになる。例えば、10基の遠隔操作可能なRTGに対して操作卓が5台用意されており、5基のRTGは有人で稼働させるという申請があれば、現行協定通りなら「条件付き」で容認する考えだ。

しかし、遠隔機を有人操作すると申請され、その後、実際に遠隔操作されてないことを確認する術が組合にはない。そこで、今後、そういった申請に備えて、Gメンを組織するというアイデアがある。海事関係のPSCのように、抜き打ち検査で本当に人が動かしているか確認する。これが制度として確立できたのであれば、遠隔操作機の有人操作でも承認する方向だ。

四国中央市が180度方針転換

三島川之江港「指定港」化めざす

議会が容認する意見書、時期は未定

三島川之江港（愛媛県）の港湾運送事業法上の指定港化問題が突然、大きく動き出した。国土交通省が最初に指定港化の方針を示してから20年以上が経過したが、最大のハードルであった「地元コンセンサスの形成」に向けた動きも停滞、四国中央市議会も指定港化方針について再考を求める意見書を採択するなど、長期間にわたって膠着状態が続いていた。ところが、これまで指定港化に否定的だった地元企業からの要請などを受け、指定港を容認する意見書を昨年12月の議会で採択していたことがわかった。これまでの姿勢から180度方針転換したことになり、事実上、地元コンセンサスが得られたと解釈できる内容だ。ただ、現時点では指定港化の時期には言及されていないが、「これまで培われた固有の運営基盤を強みとしながら新たな体制へシフトしていくために相応の努力と時間が必要」としており、数年単位での調整期間を想定している可能性がある。同市は指定港化に関して「ノーコメント」としている。

三島川之江港の港湾管理者は愛媛県で、四国中央市に管理委託している。全国でも屈指の製紙・パルプ業、紙加工業の発展によって取扱貨物量も拡大を続け、チップなど原材料の輸入が増加。さらには貨物の“コンテナ化”も急速に進む中、2008年3月に金子地区に四国最大級の－14m岸壁が供用を開始したことを契機に、コンテナ取扱量は増加の一途をたどっている。国土交通省港湾局によると、24年のコンテナ貨物取扱量は11万4665TEU（速報値）で、「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。

港湾運送事業法の適用対象港となる「指定港」については、当該港が混乱しているか否かといった基準などを慎重に判断した上で個別に政令で指定されてきた。指定港の追加に際しては、単に荷役量の多寡というファクターにとどまらず、荷役事業者の乱立や料金ダンピングの有無など、許可制の規制措置を講じてまで荷役の安定化を図る必要性があるのか、という点が主な判断材料とされていた。

三島川之江港

その指定港を拡大する動きが出てきたのは、港湾運送事業の規制緩和がきっかけだ。今後の港湾運送事業のあり方などを港湾管理者・船社・荷主・港湾労使など関係官民で検討した「港湾運送事業のあり方に関する懇談会」の報告書（04年2月）に基づいて、適用港の見直しに関する検討が行われた。

報告書では、規制緩和に伴う法適用対象港の考え方について、事業参入を免許制から許可制へ規制緩和したことで、新規参入を制限しながら事業者の育成と港湾秩序の安定を図るというものから変化した――とし、「適用対象港の考え方についても、港湾の取扱量の推移などを踏まえ、周辺の指定港との競争という観点も加味し、港運事業者への影響なども総合的に勘案しながら、見直す方向で検討する必要がある」との基本的な考え方が示されたためだ。

こうした方向性を踏まえ国土交通省や各運輸局では、国際コンテナポートを持つ複数の非指定港について、現地の事業者などを対象にした実態把握や近隣港とのバランスなど総合的な視点から検討を進めたが、05年当時、すでに年間約1000万トンに達していた貨物取扱実績（当時）なども考慮し、「地元関係者のコンセンサス」を前提として同法による指定港とする方針を固め、地元関係者との意見交換を開始した。

しかし、複数の地元荷主企業や港湾荷役業者との調整は難航した。地元側は、「これまでコストを徹底的に削減し、少ない労働者で効率的に作業をしていきたが、指定されれば港湾労働者保有基準によって新たな労働者の確保が義務となる」「規制緩和の流れに逆行する」などと国交省の指定港化の方針に反発。

荷主40社の署名を添えて計3回にわたって市長らと国交省に撤回を陳情するなど抗議を続け、こうした動き影響したのか、早ければ06年にも実現するとみられていた同港の指定港化は結果的に見送られた。

その後、港湾関係者から「国交省は指定を諦めたのでは」との声も聞かれるようになったが、11年3月の参院国土交通員会の中で林田博港湾局長（当時）が、「三島川之江港は早急に指定港とすべきではないか」との質問に対し、「取扱貨物量も多く、四国の中心的な重要港湾であり、今後も一層の取扱貨物量の増大が予想される。港湾運送事業法の指定港としての基準を満たしているので国として指定港化を検討している」と答弁し、改めて指定港化に向けた調整を継続中であると強調した。

しかし、15年2月には大脇崇港湾局長（当時）が、焦点になっている地元のコンセンサス形成について「まだ途上の段階」などと述べ、早期の指定に慎重な姿勢を示した。これを受けて早期の指定港化をめざしていた港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）と全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）は、「荷役料金などの面で制約を受けない三島川之江港が安い料金で近隣港の貨物を奪っている」などを主張。現地に150人規模を動員して金子地区周辺でデモ行進し、地元関係者に対して早期決断をアピールする事態となった。

ところが、15年3月には四国中央市議会が指定港化の方針について再考を求める意見書を採択した。意見書では、「議会に対して多くの地元企業から指定港化の見直しの要望が寄せられている。指定港化されれば事業許可制や労働者保有基準、料金の事前届出制といった規制で港湾事業者の柔軟で効率的な事業運営の継続が危惧される」と指摘。

さらには「新たな業務ごとに関係団体との事前協議制を求められることで地元産業界には国際競争力低下への不安がある」と説明。指定港化の意義について見直すよう政府・関係省庁に求めた。

こうして長期間にわたって膠着状態が続き、地元コンセンサス形成の流れが遠のく中、関係者からの関心が薄れつつあったが、四国中央市議会が25年12月25日、指定港化を目指す方針を示した意見書を採択したことが明らかになった。国交省をはじめ関係各省庁に提出する方針だ。

意見書では「三島川之江港利用者団体から市議会に対し、産業の国際競争力向上、サプライチェーンの強靭化、脱炭素化および防災・減災対策などに寄与する当港の優位性を生かし、将来に向けて地域に特化した港から広域的な拠点港へのグレードアップを目指すことの重要性に関する説明があった」と説明。

また、「当港が法に則した環境整備を図り、四国を支える『いのちの港』としてのプレゼンスを高めて、次世代に誇れる港湾を引き継ぐという将来像とともに、その具体化には、長年にわたり当港の課題であった港湾運送事業法の適用港（指定港）となり、国によって重要な港湾であるとの認知を得た上で広域的な拠点港としての歩みを始めることが必要であるとの考えが示された」と明かした。

その上で、「市議会においても、当港の将来像が当市における持続的な経済成長の実現に必要と認め、その主旨に賛同するとの認識が共有された」と指定港化に向けて動き出す姿勢を示している。過去に反対する意見書を採択しながら、180度方針転換して指定港化を受け入れる姿勢を示した突然の路線変更には港湾関係者からも驚きの声があがっている。

一方、現時点で指定港化の具体的な時期については言及されていない。意見書では「これまで培われた当港固有の運営基盤を強みとしながら新たな体制へシフトしていくために相応の努力と時間が必要であることも当然考慮されるべきであり、関係機関と協調しながら取り組みを進めることが有効である」と指摘。調整には一定の期間が必要との見解が示されている。調整に要する期間をどの程度想定しているのかは不明だが、ある港湾関係者は「早くて数年、長ければ10年程度とみているのでは」と指摘する。

いずれにしても、最初の指定港化の方針から20年以上にわたって地元側が容認姿勢を一切見せていなかった中、突然の方針転換には様々な見方があり、今後、四国中央市がどのような対応を見せるのか注目されるところだ。

日本海事新聞　2026年（令和8年）2月9日

マースク 全世界で1000人分削減

コスト減 年間1億8000万ドル

デンマーク海運大手マースクは、効率的な運営体制の確立とコスト削減を図るため、大規模な人員削減を実施する。5日の2025年12月期の決算発表に合わせて公表した。具体的には本社を含めた世界全体のコーポレート部門で1000人分の職位を削減する。これにより年間1億8000万㌦のコストを削減する方針。

（3面に関連記事）

マースクが発表した26年通期の業績見通しは、EBITDA（金利・税引き・償却前利益）が45―70億㌦になると見込み、25年12月期のEBITDA95億㌦から大幅減益を予想する。また26年のEBIT（金利・税引き前利益）は、15億㌦の赤字から10億㌦の黒字の範囲とするなど、かなり厳しい業績見通しとなっている。

26年が厳しい業績になるとの予想は、紅海情勢の変化で主要コンテナ船社によるスエズ運河通航再開の動きが活発化することを想定したもの。スエズ通航再開で船腹需給が大きく軟化して運賃市況が下落するとマースクは予想。そのため人員削減に加え、船舶の耐用年数変更で減価償却費用も圧縮する。

人員削減では、全世界で6000人分あるコーポレート部門の職位のうち、15％もしくは最大で1000人分を廃止するなど、かなり大規模なものとなっている。これから削減に向けた協議のプロセスを進めていく。

日本酒輸出は金額・数量とも前年超える

日本酒造組合中央会、金額トップは中国

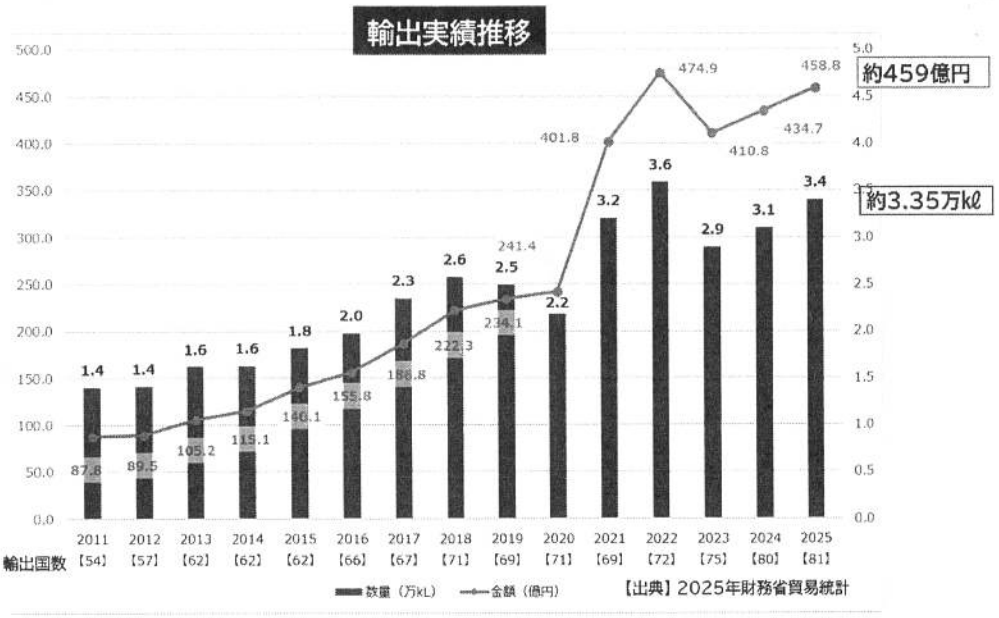
全国約1600の酒類メーカー（日本酒、本格焼酎・泡盛、本みりん）が加盟する日本酒造組合中央会（中央会）は6日、2025年の日本酒輸出総額が約459億円（前年比6％増）、数量約3.35万キロリットル（8％増）と前年を上回ったと発表した。米国の追加関税措置などの影響を受ける中、輸出金額・数量ともに好調に推移した。

国別の輸出金額では、中国が第1位（約133億円・14%増）となった。輸出数量でも約6660キロリットル（25%増）と大幅な伸びを示した。一方、輸出数量ではアメリカが第1位(約7720キロリットル・３％減)。輸出金額は約111億円（3%減）と2位だった。

また、近年輸出が好調な韓国は、輸出金額が約44億円（17％増・第４位）、輸出数量が約5483キロリットル（12％増、第３位）となり、金額・数量ともに過去最高を記録した。このほか、カナダとフランスが過去最高金額・数量となった。フランスでは、ファインダイニングと呼ばれる非和食の高級レストランにおける日本酒の提供機会が拡大しているという。

日本酒の輸出先国数についても過去最多となる81カ国に拡大しており、日本酒の海外展開は着実に広がりを見せているといえそうだ。

中央会では「現在、日本酒輸出金額の約64％は、中国、アメリカ、香港の３カ国で占められているが、近年は韓国が香港に迫り、過去最高水準となるなど、市場構成にも変化が見られる。輸出先国・地域の多角化を進め、安定的かつ持続的な輸出拡大を図っていくことが重要だ」としている。

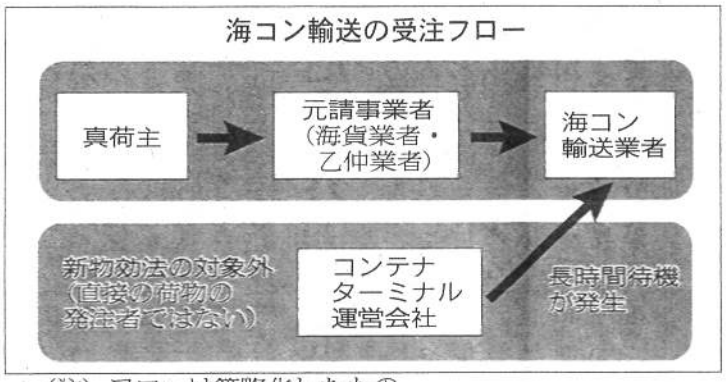


物流ニッポン　2026年（令和8年）2月10日

新物効法 荷待ち・荷役時間削減義務

CT・空港は対象外

海コン事業者「対象にすべき」の声



（注）フローは簡略化したもの

コンテナターミナル（CT）や空港の運営会社は、物流効率化法（新物効法）の規定の対象にならない――。一部のCT、空港では長時間の荷待ち時間が発生し、トラック運送事業者の「2024年問題」への対応を難しくしている。しかし、新物効法の荷待ち・荷役時間削減の義務が直接課されているわけではない。海上コンテナ輸送事業者からは「CTの待ち時間の長さを国は軽視しているのか。新物効法の対象にすべきだ」との声が上がっている。（根来冬太、田中信也）

新物効法では基本方針として「5割の運行で1運行当たりの荷待ち・荷役時間を計2時間以内に削減」などの目標を29年度までに達成することを掲げている。26年4月以降には、中長期計画の策定、定期報告などの義務規定が施行される。

しかし、運送契約者ではないCTや空港は直接的な荷主ではないため、新物効法の規定の対象からは外れる。新物効法の対象とすることは、現行の法制度の立て付け上、非常に困難と言わざるを得ない。

ただ、東京港や神戸港などの一部のCTでは、長時間待機が常態化しており、荷待ち時間が2時間を超えることも珍しくない。直接の荷主ではないにしても、CTが荷待ちを発生させている当事者ではある。

具体的な規定なく 「効率化」へ「責務」も…

火曜リポート

兵庫県トラック協会海上コンテナ部会の小西保美部会長は「5時間以上待つようなケースもあり、ドライバーの拘束時間が長引く要因となっている。道路で待たされるので、事故のリスクもある。早急に改善すべきなのに、国からCTへの規制や指導が足りていない」と指摘する。

兵ト協海コン部会では長年、神戸港の各CT運営会社へ個別に申し入れ活動を行っているが、国や神戸市も入れた関係者一体の会議は、要望を重ねても実現していない。

国土交通省の担当者は、「CTや空港はトラックドライバーの運送・荷役などの効率化に関する『責務』に関する規制が掛かる」（物流・自動車局物流政策課）と説明。新物効法の基本方針では「港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管理者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないが商取引に影響のある者も含め、経済界全体でトラック運送サービスの持続可能な提供を確保することの重要性に関する理解を深めるとともに、その実現に役立つ措置を講じるよう努める必要がある」とされている。

だが、このような抽象的な表現では、事業者に具体的な義務が課されているとは考えにくく、荷待ち時間削減に向けた取り組みを促す効果はあまり感じられない。荷待ち時間改善に向けた中長期計画の策定、定期報告などの義務規定もなく、実効性に疑問が生じる。

港湾や空港は、輸出入が多い島国の日本で重要な物流拠点で、日々膨大な貨物が行き交っている。長時間待機がトラック運送事業者のコンプライアンス（法令順守）の徹底を妨げ、人手不足を引き起こす中、荷主ではないが荷待ち時間を発生させている港湾や空港といった施設側を規制する法律をつくるなど、対策が必要なのではないか。一方で、CTと空港の人手、土地不足などの課題には支援を行うべきだろう。

適正原価に関する調査

実態反映へ回答を

全トラ業者対象　自分事と捉えよ

国土交通省は「トラック適正化2法」の規定に基づき、2028年度にも導入する適正原価の設定に向け、トラック運送事業者の原価構造把握を目的とした実態調査を行っている。全てのトラック事業者に調査票を発送しており、回答が義務付けられる。ただ、設問が膨大・詳細で、企業秘密に触れる内容のため、特に中小零細規模の事業者が協力を拒否したり、適当に回答したりする懸念がある。実態に即したものにするため、事業者には自分事と捉えて包み隠さず回答することが求められるとともに、関係官民の伴走支援の強化が必要だ。

（田中信也）

ニュース深掘り

伴走支援強化が必要　関係官民

25年6月に議員立法で成立・公布されたトラック適正化2法のうち、改正貨物自動車運送事業法では、公布から3年以内に施行される措置として、事業許可更新制の導入や適正原価を継続的に下回らない運賃・料金の義務化を規定した。トラックドライバーへの適切な賃金の確保とトラック業界の質の向上を図り、持続可能な物流を実現するのが目的。

このうち、適正原価の設定に当たってはトラック事業者の原価構造の実態などを把握する必要があるため、適正原価に関する実態を調査。このため国交省は1月16日、全てのトラック運送事業者に「トラック運送事業適正原価調査のお願い（調査票）」を発送した。

「できるだけ実態に即した内容にしたい」（物流・自動車局貨物流通事業課）として、貨物運送事業法と貨物自動車運送事業報告規則に基づく臨時の報告という位置付けで、回答の義務がある。提出しない場合は報告義務違反となり、「法令に基づき必要な措置（罰則など）を講じる場合がある」としている。

調査票はドライバン（霊柩車を含む）、特殊車両、フルトレーラ（クレーン付きフルトレ、ダブル連結車両を含む）に分類。回答期限はドライバンが2月20日まで、特殊車両とフルトレは27日までとなる。

記入項目には収支の内訳や、過去1年間の輸送の安全確保に必要とした経費、トラック事業を継続して行うのに必要不可欠な投資などを設定。なお、事業実績報告書の事業損益明細表、貸借対照表、損益計算書を参照した上での回答を求めている。

また、契約、料金収受の実態把握に向け、付帯作業料の収受の実態、主な取引次数とその比率、傭車手配の手数料、回送料金などについて回答を要請。車両情報に関しては、ドライバンを例に見ると単車、トラクタ、シャシーに分け、車両の形状、調達形態（購入、リース）、主な運行距離帯、平均的な燃費・積載率・輸送距離、運行の所要時間・距離の平均値などを記入する。

このように膨大で詳細、かつ企業秘密にも触れる内容のため、人員が少ない、業務が多忙、業務スキルが乏しいといった理由から、提出できない、したくないといった事業者が少なくないことが予想される。

中小零細が放置する恐れ

業界の課題を積極的に発信している兵庫県のトラック事業者の運行管理者も「中小零細の事業者が頑張ってくれているおかげで運送事業が回っている。回答義務となっていても、こうした事業者が放置する恐れも大いにある」と危惧。「多くの現場実態を反映させることで、適正原価がより現実感を持つ。一社でも多く現場実態の『数字』を報告し、実状に即した原価を出してもらい、適正な運賃を収受できるようにすべき」と強調する。

国交省は適正原価に関する実態調査の特設サイトに質疑応答集を掲載。関係法令に基づき報告を求める調査のため、業務多忙や企業秘密などを理由とした回答不可は認めない、としている。また、「一部の回答を控える」ことについても、可能な限り全ての項目に答えるよう要請。その上で、「回答は関係法令に基づき適切に管理し、全て統計的に処理される。個別の事業者の情報が外部公開されることはない」としている。

義務措置である適正原価は、現行の標準的運賃以上に、大多数の事業者が納得できる制度でなくてはならない。限りなく回答率100%を目指すためにも、国交省、全日本トラック協会（寺岡洋一会長）、都道府県トラック協会などは、周知はもちろん、取りこぼしを減らすための伴走支援も強化すべきではないか。

設問が膨大・詳細、かつ企業秘密に触れる内容のため、中小零細規模の事業者が協力を拒否したり、適当に回答したりする懸念も（一部画像処理）

横浜港にデータ拠点続々

郵船、洋上で来月実証

JERA、発電所内に計画

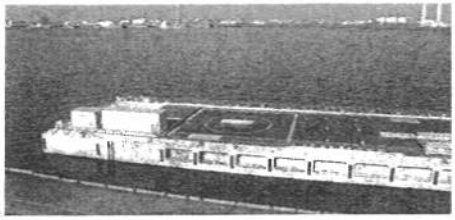
脱炭素とのバランス課題

News・潜望展望

横浜港の臨海エリアでデータセンターの整備計画が相次ぐ。日本郵船は海の上に、JERAは火力発電所内に計画する。情報の大消費地である都市部近くに新設する試みだが、施設は大量の電力も消費する。脱炭素とのバランスをどう取るのか。自治体も企業も慎重な舵（かじ）取りが求められる。

観光客でにぎわう横浜港大さん橋。豪華客船が寄港する埠頭の先端には箱形の船が浮かぶ。幅25㍍、長さ80㍍の浮体には、太陽光発電設備と蓄電池、コンテナ型のデータセンターが載る。郵船がユーラスエナジーホールディングス（東京・千代田）や横浜市など4者と共同で取り組む「再生可能エネルギー100%で稼働する洋上浮体型データセンター」の実験場だ。

機器の搭載と準備を終え、3月下旬に運用を始める。実証実験では「再エネによる稼働の安定性」や「塩害による影響」など様々な項目をチェック。結果を踏まえNTTファシリティーズがデータセンターを設計し、三菱UFJ銀行が金融面で支援する。洋上風力からの電力調達を想定し、2030年ごろの商用化を狙う。


日本郵船などが3月に運用を始める洋上データセンター（横浜港）

洋上データセンターは米国やフランス、シンガポールなどでも計画が浮上。郵船はアジアで先行する。「電力源の隣まで運べる。洋上風力で廃棄されていた余剰電力もその場で使え、電力網に負担もかけない」（イノベーション推進グループ）。

データセンターは門外漢だったが、海上での設備管理や運搬は得意分野。センターの冷却も海水利用でコストを抑えられる。

もう一つの計画は臨海工業地帯にある。国内火力最大のJERAが横浜港にある2カ所の自社発電所のどちらかの構内に整備する。25年10月に横浜市と覚書を結んだ。「事業者を決定するため複数の企業と協議している」（同社）という。

データセンターは大量の電力を消費する。送電網にかかる負担も大きく、人口密集エリアの新設はハードルになってきた。発電所内であれば送電線はほとんど必要ない。住宅地から一定の距離もある。「工期も短い立地には競争力がある」（同）

生成AI（人工知能）の急速な広がりで、データセンターの需要は急増している。総務省によると28年の国内関連市場は5兆8812億円と5年で8割以上伸びる見込みだ。地方にも建設計画はあるが、都市型の需要は大きい。自動運転や金融サービスなど瞬時に膨大な情報を処理する際に遅延が抑えられるからだ。

首都圏では水素関連産業を推進してきた川崎市の臨海エリアでも大手商社と鉄鋼メーカーによる新設計画がある。変電設備が充実し地盤が強い千葉県印西市周辺にも集積する。東京都内ではヒューリックが25年秋に日本橋で稼働させた。「オフィスより収益性が高いケースもある」（不動産関連会社）という。

臨海エリアは世界から大な工業地帯だった。時エネルギーと原材料を輸を経て、最新の技術と資入し、製品を造り出す巨本、そして膨大なデータ大な工業地帯だった。時を受け入れることでAI代の様々なサービスを時代の様々なサービスを支える新たな役割を担う船の入港料を減免する制ようになるのか。期待も度も始めた。

膨らむが、課題もある。巨大な需要に応える産脱炭素社会への対応だ。業と脱炭素社会へ導き横浜港は温暖化ガスの排出量を実質ゼロにする「カーボンニュートラルポート」に取り組む。データセンターの活動で電力消費が増えるほど、グリーンエネルギーへの転換や企業の対策が欠かせない。多彩な脱炭素プロジェクトに挑戦する横浜港は「脱炭素の万博」ともいわれる。1月には日本初となるメタノール燃料船とバイオ燃料を使う船の入港料を減免する制度も始めた。

巨大な需要に応える産業と脱炭素社会へ導きたい行政。企業も脱炭素に向けた事業戦略は欠かせず、自治体も経済の活力は最大限引き出したい。海のデータセンター構想は互いに微妙なバランス感覚を求められている。

（高橋祐司）

市・商工会議所・港運事業者が合意

三島川之江港、10年後の指定港化めざす

今後の課題は労働者保有基準か

三島川之江港（愛媛県）の港湾運送事業法上の指定港化問題を巡り、最大のハードルとなっていた“地元コンセンサス”の形成という課題がクリアされた。四国中央市、四国中央商工会議所、それに地元港湾荷役業者で構成する三島川之江港港運協議会は12日に連名で、「緩やかな指定港化」に向けた取り組みを開始することで合意したと発表した。10年後の指定港化を目指すもので、今後、港運事業者は定期的に国土交通省などと進捗状況を共有し、具体的な取り組みを計画的かつ着実に進めていくとしている。

2024年のコンテナ貨物取扱量が11万TEUを超えるなど、「四国一」のコンテナポートとして存在感を高めている三島川之江港だが、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。三島川之江港については、国交省港湾局が最初に指定港化の方針を示してから20年以上が経過しているものの、遅々として進んでいなかった。

国交省では、指定港化にあたって「地元関係者のコンセンサス」を前提とする方針を示していたが、同港の港湾荷役事業者らが「規制緩和の流れに逆行する」などと反発。加えて、15年3月には四国中央市議会が指定港化の方針について「議会に対して多くの地元企業から指定港化の見直しの要望が寄せられている」などとして再考を求める意見書を採択するなど、長期間にわたって膠着状態が続いていた。

ところが、昨年末に潮目が変わった。これまで指定港化に否定的だった地元企業からの要請などを受け、四国中央市議会が25年12月25日、

三島川之江港・金子地区の国際ターミナル

指定港化を容認する意見書を議会で採択。これまでの姿勢を180度方針転換した。

意見書では「三島川之江港の利用者団体から市議会に対し、産業の国際競争力向上、サプライチェーンの強靭化、脱炭素化および防災・減災対策などに寄与する当港の優位性を生かし、将来に向けて地域に特化した港から広域的な拠点港へのグレードアップを目指すことの重要性に関する説明があった」と説明。

その上で、「当港が法に則した環境整備を図るためには、長年にわたり課題であった港湾運送事業法の適用港（指定港）となり、国によって重要な港湾であるとの認知を得た上で広域的な拠点港としての歩みを始めることが必要であるとの考えが示された」と明かし、「市議会も、三島川之江港の将来像が当市における持続的な経済成長の実現に必要と認め、その主旨に賛同するとの認識が共有された」とし、指定港化に向けて動き出す姿勢を示していた。

こうした中、四国中央市、四国中央商工会議所、三島川之江港港運協議会（三島運輸、川之江港湾運送、日本興運、大王海運、尼崎運輸の地元荷役業者5社で構成）が12日、10年後に港湾運送事業法上の指定港となり、新たなる飛躍を目指すため、「緩やかな指定港化」に向けた取り組みを開始することで合意したと発表した。四国中央市の担当者は「今回の合意が国交省の指している地元コンセンサスと受け止めていただいて構わない」と話しており、指定港化に向けた最大のハードルをクリアしたことになる。

さらに、昨年末の意見書では「これまで培われた当港固有の運営基盤を強みとしながら新たな体制へシフトしていくために相応の努力と時間が必要であることも当然考慮されるべきであり、関係機関と協調しながら取

り組みを進めることが有効である」とし、調整には一定の期間が必要との見解が示されていたが、今回、初めて具体的な目標時期が示された格好だ。

一方、地元コンセンサスが形成されたにもかかわらず、10年後という指定港化を目指す時期については様々な見方がある。丁寧に調整を進めていくという姿勢の表れとも取れるが、次の課題となる港湾運送事業許可の取得に相応の期間が必要になるためとみられる。港湾運送事業法では、安定した労務供給と悪質事業者の排除を目的に、一定数以上の常用労働者を保有する義務「労働者保有基準」が課されている。港湾運送業界では全国的に人手不足が深刻化しており、こうした状況下で許可基準に定められる労働者保有基準をクリアするためには労力と時間が必要になるのは明白で、10年はそのためのバッファ（余裕）だと推測される。

他方、今回の発表では「今後、港運事業者は“緩やかな指定港化”に向けて定期的に国交省などと進捗状況を共有の上、指定港化に向けた取り組みを計画的かつ着実に進めていく」としている。国交省港湾局では「三島川之江港の港湾荷役事業者から運輸局を通じて色々な照会があった。四国中央市からも意見書の採択後にその旨の連絡を受けている」とし、「今回の動きは非常に良いことという受け止め。引き続き地元自治体や港湾荷役企業の動きを見守りたい」としている。

なお、港湾運送事業法の指定港は全国で93港にのぼる。ちなみに、1975年（昭和50年）に指定を受けた鹿島港、金沢港、木更津港、豊橋港が最後の指定港となる。

港湾春闘スタート、組合が要求書提出

第１回中央団交、次回は３月12日

2026年の港湾春闘がスタートした。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12日、都内で第１回中央団交を行い、日本港運協会に対して15%以上（4万円以上）の賃上げ実現などを柱とした制度要求書を提出し、要求趣旨について説明した。次回の中央団交は3月12日に行われる。

組合が提出した要求書は以下の通りで、港湾産業の魅力向上を図るため、所定内賃金15%以上（4万円以上）の賃上げを求めた。25年春闘要求（10%以上・3万円以上）から大幅に引き上げたことになるが、組合は、「物価高騰を乗り越えていくためにも大幅賃上げは必要不可欠。魅力ある港湾労働の確立し、人員不足の解決につなげていきたい」と訴える。

労使間で懸案となっている産業別最低賃金（産別最賃）を含む制度賃金の引き上げも要求に盛り込んだ。制度賃金の回答の是非を巡っては、日港協が現在も国を相手取って係争中。一方で、19年度の産別最低賃金要求（18万4500円）について先に港運労使が仮協定書を締結している。

これを踏まえ、東京地裁の緊急命令発出年次（25春闘）の要求（22万円）に応じるよう求めている。同時に、26年度産別最低賃金を24万2000円に改定するよう要求書に盛り込んだ。組合は、「制度賃金が改定されてこなかったことが、現行賃金水準の抑制にもつながっている。産別制度賃金の改定を26春闘の大きな焦点として取り組む」との考えを示している。

第１回中央団交の様子

また、労働環境の改善を進めるため、労働時間短縮にも取り組む。具体的には、全土曜日の休日化によって完全週休2日制の実現を目指すほか、組合が主張している「月1回の日曜日の不稼働」を実現するため、ユーザーに対して日曜作業抑制への理解と協力を求める措置を講じるよう求める。

さらに、港湾福利分担金（5円／トン：ユーザー4円・元請1円）のユーザー負担を1円引き上げて合計6円/とすること、港湾労働法関係付加金を0.5円引き上げ2円／トンに、労働安定基金を0.5円引き上げて4円／トンとすることも要求する。

竹内委員長は交渉の席上、「職業選択の際に初任給の多寡が大いに関心事になる。港湾の特性である波動性があるが故に、不規則で長時間労働を強いられている現状を踏まえ、これを甘受できるような賃金水準にしていかなければ先行きは暗くなるばかりだ」とし、大幅賃上げが人員不足対策につながることを強調した。

一方、業側は「各地区の意見を集約し、次回の中央団交で回答したい」と答えるにとどまった。

JR東日本 荷物専用新幹線

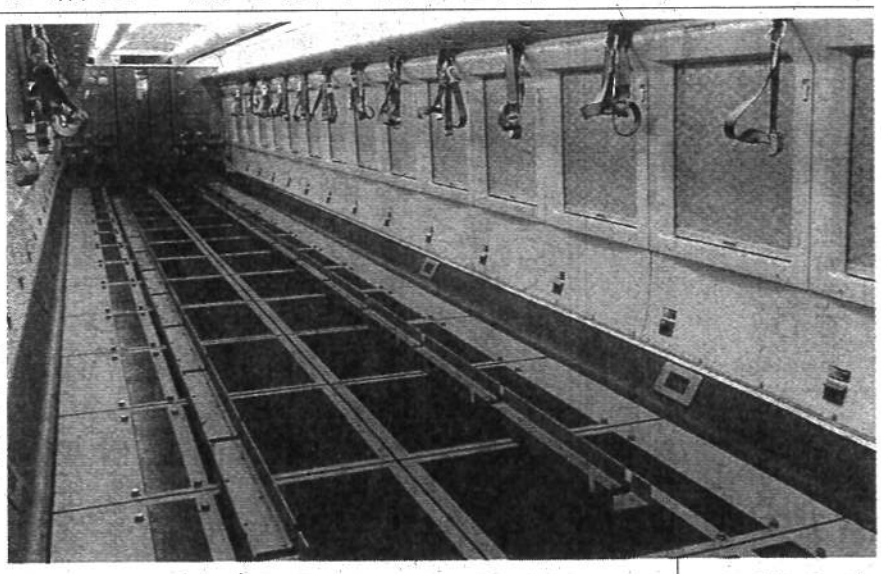
来月23日から定期運行

冷蔵・冷凍輸送可能 盛岡―東京

JR東日本は6日、盛岡新幹線車両センター（岩手県盛岡市）で、全車両を荷物輸送専用に改造したE3系（7両編成）を初公開した。東北新幹線の盛岡―東京で、3月23日からの平日に定期運行を開始する。新幹線の速達性、定時性、安定性に加え、揺れの少ない低振動の特性を最大限に活用。深刻化するドライバー不足による輸送力低下を鉄道で補完し、長距離輸送の負担軽減と脱炭素、地方創生を加速させる。

運行は1日片道1便。上り「やまびこ56号」に併結して、盛岡新幹線車両センターから東京新幹線車両センターまでをダイレクトに結ぶ。車両基地間で積み下ろしを行うことで、一般客との接触を避け、安全性の確保と作業効率の大幅な向上を両立させた。

公開された車両は、山形新幹線「つばさ」として活躍した車両がベース。外装には東北の地域産品をあしらった特別ラッピングを施した。全座席を撤去した車内は、最大積載量17・4㌧（カゴ台車換算で千箱）を確保。AGV（無人搬送車）による自動積み下ろしに対応するほか、車内電源を活用した冷温管理機器に



全座席を撤去し、最大積載量17・4㌧を確保

国交省「遠隔荷役機械」安全確保へ

モデル運用規程案を了承

対象範囲や用語定義

国土交通省は、コンテナターミナル（CT）の生産性向上や労働環境の改善を図るため、遠隔操作などで稼働する荷役機械のモデル運用規程の方向性を固めた。3日の有識者、関係者による検討委員会（阿部雅二朗委員長、長岡技術科学大学教授）で最終案を審議し、おおむね了承。3月中に公表する。

遠隔操作または自動化された荷役機械の設置に当たっては、港湾管理者など設置者が安全な状態を維持するために運用規程を整備する必要がある。このため、国交省は、立案の参考にできるよう「遠隔操作等荷役機械の安全確保のためのモデル運用規程」の策定に向け、2025年2月に検討委を設置。26年2月3日の会合では、CT運営者や荷役機械メーカーへのアンケートも踏まえ、前回会合で提示された素案の検討結果を基に、最終案が審議された。

対象範囲、用語の定義のほか、対象となる全ての荷役機械に共通する内容をまとめた「共通編」、各論となる「RTG（タイヤ式門型クレーン）編」「コンテナクレーン編」で構成する。それぞれ、概要、安全確保の基本的な考え方、設置者が実施すべき事項を記載。RTG編とコンテナクレーン編では、記載例と解説を明示した。

安全確保の基本的な考え方では、港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示や労働安全衛生法など関係法令での位置付けについて整理。設置者が実施すべき事項として①安全確保の責任者の決定②リスクアセスメントに基づく措置の実施③危険性のリスクの見積もり④リスクの低減方策の検討⑤施設の維持管理⑥教育・研修――などについて解説している。

RTG編では、コンテナを引き取るトラックのドライバーとの意思疎通が必要との指摘を踏まえ、関係者の義務として、RTGの操作員が無線、手合図、笛などの手段を用いて、構内トレーラのドライバーと意思疎通を行うことを記載。コンテナトレーラ編に関しては運用区域への立ち入り禁止の対象から「スタッキングコーンの着脱の作業員などは除く」としている。

（田中信也）

国交省、業界団体や関係省庁に周知

港湾運送の適正取引ガイドライン

国土交通省では港湾運送事業者による適正な価格転嫁に向けて、取引環境の改善の必要性や関係法令、取引上の問題点と望ましい取引形態などを整理した「港湾運送事業の適正取引を推進するためのガイドライン」を取りまとめたが、春闘時期を迎えるにあたって周知の取り組みを進めてる。これまでに6つの業界団体に周知したほか、経済産業省と農林水産省にも周知を依頼しており、今後は関係者から要望されていた英語による発信などの調整も進めていく。

港湾労働者不足が課題となる中、賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上につながる設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要だ。しかし、実際には荷主と船社との“力関係”などにより、港湾運送事業者が主体となった取り引きの適正化が難しい状況にある。

こうした中、国交省港湾局は港湾運送事業におけるガイドラインを策定する方針を決定。学識経験者による検討委員会を昨年9月に立ち上げて検討を重ねてきた。

その後、国交省港湾局は今月3日にガイドラインを策定したと発表した。ガイドラインでは、労働環境改善などのための適正な価格転嫁に向けて、取引環境の改善の必要性や関係する法令、取引上の問題点と望ましい取引形態、具体的な取り組み例などを整理している。

このうち具体的な取り組み例としては、港湾運送業界に対しては▽運賃・料金協議は適正な原価計算に基づくことを原則▽港湾運送の魅力の発信や向上の取り組みを行う▽労働環境の改善および生産性向上を図るための自動化・遠隔化された荷役機械の導入――などを挙げた。

また、船社・荷主に関しては▽港湾運送事業者から運賃・料金に関する協議の申し出があった場合は真摯に応じ、十分な協議を踏まえて適正な運賃・料金を設定▽附帯業務に係る運送受託者の負担を認識し、適切な費用負担を行う▽船舶の遅延や作業時間の変更などが発生する場合には速やかに連絡を行う――ことなどが盛り込まれた。

さらに国交省港湾局では、港湾運送に直接関わる船社・荷主・港湾運送事業者だけでなく、港湾経由の物流の恩恵を享受するサプライチェーン全体で理解が促され、適正取引が推進されるようにするため、関係省庁や業界団体と連携してガイドラインの積極的・効果的な周知と活用促進を図る方針を示していた。

そのガイドラインの周知に関しては、これまでに国交省関係団体として日本港運協会、国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）、日本内航運送取扱業海運組合、日本船主協会、日本内航海運組合総連合会（内航総連）、外国船舶協会の6団体に発信。また、経済産業省と農林水産省にも依頼し、両省の関係団体に対して周知を図っているという。

港湾労組、最賃など「誠意ある回答を」

日港協に再び直接抗議行動

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が13日、日本港運協会に対して抗議行動を行った。前日に26港湾春闘がスタートした中で、懸案となっている産業別最低賃金（産別最賃）や中古自動車（建機）の放射線検査問題など、いわゆる継続協議事項の解決促進などを求めたもの。港湾労組が直接、日港協が入る港運会館（港区新橋）の前で抗議行動を行うのは昨年12月17日に続いて2回目となる。

制度賃金の回答の是非を巡っては、日港協が現在も国を相手取って係争中。一方で、2019年度の産別最低賃金要求（18万4500円）について先に港運労使が仮協定書を締結している。

2月12日の第1回中央団交で組合側が提出した要求書では、東京地裁の緊急命令発出年次（25春闘）の要求（22万円）に応じるよう求めた。同時に、26年度産別最低賃金を24万2000円に改定するよう要求している。

抗議行動の様子

中古自動車（建機）の放射線検査に関しては、福島第一原発での事故発生から14年が経過し、放射線が検出される中古自動車が皆無となる中、輸出事業者などから全量検査体制の見直しを求める声が高まっていることなどを背景に、港湾労使が昨年6月30日、暫定確認書を同10月末までに見直すことを確認した。

以降、協議が進められたものの、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したのに対し、組合側は港湾労働者の安全・健康確保を理由に、港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を求めるなど、両者の主張が対立。期限が迫った10月29日、協議期間を今年3月31日まで延長する新たな議事録確認書を締結している。しかし、現時点で目立った前進はない状況だ。

13日の抗議行動は、26港湾春闘の要求実現、継続課題の解決促進などを訴えたもの。約40人の組合員を前に全国港湾の竹内一委員長は、賃上げの原資となる適切な運賃料金の収受に向けて「港湾労使が協働しなければならない」と強調。参加した組合員も「我々の要求に誠意ある回答を行え」「東京地裁判決を守れ」「良好な労使関係に戻せ」などとシュプレヒコールを上げた。

日倉協

「外国人就労制度」に注力

標準約款改正などにも対応

日本倉庫協会広報委員会の福西康人委員長（杉村倉庫会長）らは13日、東京都内で会見した。人材不足を重要課題として挙げ、外国人就労制度への対応に力を入れる。標準倉庫寄託約款の改正など制度面の変更にも対応していく。来年度の事業計画や、広報活動についても報告した。

会見する福西委員長

倉庫業界の深刻な課題として福西委員長は、人手不足への対応を挙げた。今年1月の閣議決定により、物流倉庫分野が特定技能・育成就労制度の対象分野に追加されたことを「大きな転機」と評価した。国内人材の確保とともに、中長期的な人材育成が必要になるとした。

2026年度には、改正物効法（物流効率化法）に基づく新制度の本格運用をはじめ、標準倉庫寄託約款の改正・施行など制度面での動きが加速する。制度や環境の変化を会員事業者に適切に提供し、円滑な事業運営を支援する。

適正料金の収受、価格転嫁については「報道で取り上げられることが増え、価格交渉しやすい環境になってきた」と話した。一方で、十分な転嫁が完了したとは言えず、「今なお重要なテーマ」と位置付けた。

続いて、米田浩理事長が26年度の事業計画案について説明した。

重点課題としては、物流の「2024年問題」等への対応▽人材不足への対応▽カーボンニュートラルへの取り組み▽災害対策および危機対応力の強化▽地域貢献―の5項目を挙げた。昨年度と大枠は変わっていないものの、標準倉庫寄託約款や外国人就労への対応を強化する。

外国人就労について米田理事長は「ようやくスタートラインに立てた」と話した。特定技能の資格試験などを適正に実施し、制度運営に必要な取り組みを行う。

協会の広報活動についても紹介した。25年度は学生に向けた倉庫見学会やフォトコンテストを開催した。若年層に向けたパンフレットや、事業者向けの入会案内も制作。新たなPR動画も今年度中に公開する。近年は小学校の副教材の監修やパネル展の開催など子どもを対象とした活動も積極的に行っている。

会見後の懇談会には、藤倉正夫会長（三菱倉庫会長）も出席した。新制度の施行や次期「総合物流施策大綱」の策定などに触れ、「物流事業を取り巻く環境は大きく変化しているが、今年も新たなイベントが多く控えている」と話し、協会の取り組みを広く発信することの重要性を訴えた。

港運上場21社の4～12月期決算

売上高2.8%増、物流事業が堅調

通期利益予想引き上げ

港湾運送関連上場21社の2025年4～12月期連結決算（一部非連結）が出そろった。多くの港運企業が物流関連事業の業績を伸ばしており、21社の合算売上高は前年同期比2.8%増の1兆8368億円、本業の儲けを示す営業利益も合算で1.8%増の1377億円と堅調だった。一方、中間決算（4～9月）と比べると、売上高・営業利益ともに伸び率がやや鈍化しており、年度末に向けた推移が注目される。通期の見通しは、三菱倉庫などが利益予想を上方修正したことで、合算の営業利益は前回予想から約8億円増、純利益も約67億円増とそれぞれ引き上げられている。

本紙では、昨年10月に上場廃止となった日新を除く21社を対象に業績データを集計した。それによると、21社合算の売上高は2.8%増の1兆8368億0700万円だった。中間決算（4～9月）は3.8%増だったため、やや伸び率が鈍化した格好となる。

売上高の上位5社をみると、1位＝山九（4723億7600万円／3.7%増）、2位＝三井倉庫ホールディングス（2258億3900万円／6.5%増）、3位＝上組（2224億6300万円／5.9%増）、4位＝三菱倉庫（2050億8900万円／4.3%減）、5位＝住友倉庫（1467億8000万円／2.1%増）で、三菱倉庫を除き増収を確保した。

21社のうち増収となったのは19社。このうち増加率が大きい順は、1位＝東洋埠頭（10.2%増）、2位＝大東港運（7.1%増）、3位＝三井倉庫ホールディングス（6.5%増）、4位＝上組（5.9%増）、5位＝伊勢湾海運（5.4%増）となっている。

営業利益は21社合算で1.8%増の1377億0200万円だった。中間決算は5.9%増だったことから、売上高と同様に伸び率が縮小している。21社のうち15社が増益で、このうち8社が2桁以上の大幅な増益となった一方で、3社が2桁の減益となった。

営業利益額の上位5社をみると、1位＝山九（320億5200万円／2.5%減）、2位＝上組（287億9100万円／12.7%増）、3位＝三井倉庫ホールディングス（179億6700万円／20.4%増）、4位＝三菱倉庫（120億9600万円／25.1%減）、5位＝丸全昭和運輸（116億2800万円／6.5%増）で、上組と三井倉庫ホールディングスは2桁増となった。

増益となった15社について増加率が大きい順にみると、1位＝タカセ（120.3%増）、2位＝東洋埠頭（73.0%増）、3位＝大東港運（34.9%増）、4位＝大運（29.4%増、非連結）、5位＝伊勢湾海運（27.8%増）と続いた。

21社合算の純利益は25.1%増の1429億9800万円だった。大幅な増益となったものの、中間決算時の30.3%増からは鈍化した形となる。19社が増益となり、このうち6社が4割以上の伸び率となった。特に政策保有株式の縮減を進める三菱倉庫が9割近い増益となっている。

純利益額の上位5社をみると、1位＝三菱倉庫（422億8300万円／89.4%増）、2位＝山九（235億9900万円／5.9%増）、3位＝上組（226億9500万円／10.6%増）、4位＝住友倉庫（104億4700万円／12.6%増）、5位＝丸全昭和運輸（90億7700万円／2.3%増）と続く。

増益となった19社について伸び率の大きい順では、1位＝三菱倉庫（89.4%増）、2位＝澁澤倉庫（46.3%増）、3位＝トレーディア（43.4%増）、4位＝東洋埠頭（41.5%増）、5位＝タカセ（40.9%増）と続いている。

通期業績予想は5社（三菱倉庫、日本トランスシティ、ケイヒン、東洋埠頭、東陽倉庫）が見直した。このうち三菱倉庫は政策保有株式の追加売却により純利益を上方修正している。

これによって合算の売上高は中間決算発表時の2兆4370億9900万円を維持するが、営業利益は1733億6300万円→1741億1300万円、当期純利益が1713億3300万円→1780億3300万円と、それぞれ引き上げられている。

【21社の2026年3月期・第3四半期連結決算】

単位：百万円（未満は切り捨て）、%

社名	売上高／営業収益			営業利益			当期利益		
		前年同期	前年同期比		前年同期	前年同期比		前年同期	前年同期比
山九	472,376(	455,679	3.7%)	32,052(	32,870	-2.5%)	23,599(	22,278	5.9%)
三井倉庫HD	225,839(	212,004	6.5%)	17,967(	14,925	20.4%)	9,036(	8,961	0.8%)
上組	222,463(	209,974	5.9%)	28,791(	25,551	12.7%)	22,695(	20,517	10.6%)
三菱倉庫	205,089(	214,245	-4.3%)	12,096(	16,159	-25.1%)	42,283(	22,320	89.4%)
住友倉庫	146,780(	143,753	2.1%)	8,565(	10,124	-15.4%)	10,447(	9,275	12.6%)
丸全昭和運輸	110,836(	108,276	2.4%)	11,628(	10,920	6.5%)	9,077(	8,871	2.3%)
日本トランスシティ	94,490(	94,154	0.4%)	6,634(	6,363	4.3%)	5,145(	5,066	1.6%)
名港海運	61,869(	60,378	2.5%)	5,108(	4,832	5.7%)	4,866(	4,190	16.1%)
澁澤倉庫	60,340(	59,712	1.1%)	3,152(	3,779	-16.6%)	6,032(	4,122	46.3%)
伊勢湾海運	43,625(	41,403	5.4%)	2,924(	2,287	27.8%)	2,031(	2,011	1.0%)
ケイヒン	38,415(	38,367	0.1%)	2,838(	2,390	18.7%)	2,092(	1,791	16.8%)
東海運	29,861(	29,836	0.1%)	559(	572	-2.3%)	409(	491	-16.6%)
東洋埠頭	29,103(	26,399	10.2%)	1,293(	747	73.0%)	1,100(	777	41.5%)
東陽倉庫	22,677(	22,077	2.7%)	1,040(	1,013	2.7%)	1,331(	1,237	7.6%)
川西倉庫	19,757(	19,384	1.9%)	823(	875	-5.9%)	505(	582	-13.2%)
大東港運	13,788(	12,880	7.1%)	875(	648	34.9%)	654(	525	24.5%)
トレーディア	12,528(	12,641	-0.9%)	239(	235	1.9%)	362(	252	43.4%)
リンコーコーポレーション	10,487(	10,256	2.3%)	417(	384	8.5%)	628(	448	40.1%)
大運（非連結）	6,955(	6,618	5.1%)	293(	227	29.4%)	262(	250	4.9%)
タカセ	6,321(	6,196	2.0%)	162(	73	120.3%)	121(	85	40.9%)
櫻島埠頭	3,208(	3,206	0.1%)	246(	228	7.9%)	323(	245	31.7%)
21社合計	1,836,807(	1,787,438	2.8%)	137,702(	135,202	1.8%)	142,998(	114,294	25.1%)

※カッコ内は25年3月期第3四半期の実績とその対比
※2：対比は少数第2位を四捨五入した

【2026年3月期（通期）業績予測】

単位：百万円（未満は切り捨て）、%

社名	売上高／営業収益			営業利益			当期利益			
山九	624,500(	606,791	2.9%)	42,000(	43,945	-4.4%)	30,000(	30,747	-2.4%)	
三井倉庫HD	294,000(	280,742	4.7%)	21,500(	17,831	20.6%)	10,500(	10,040	4.6%)	
上組	287,100(	279,182	2.8%)	35,000(	33,095	5.8%)	29,400(	26,935	9.2%)	
三菱倉庫	280,000(	284,069	-1.4%)	16,000(	20,310	-21.2%)	50,000(	31,864	56.9%)	※
住友倉庫	197,000(	193,398	1.9%)	12,000(	13,275	-9.6%)	17,400(	20,065	-13.3%)	
丸全昭和運輸	153,000(	144,572	5.8%)	16,000(	14,648	9.2%)	12,000(	9,804	22.4%)	
日本トランスシティ	126,000(	124,765	1.0%)	7,900(	7,805	1.2%)	6,100(	6,041	1.0%)	※
名港海運	81,000(	81,485	-0.6%)	5,900(	6,271	-5.9%)	5,200(	5,380	-3.3%)	
澁澤倉庫	80,000(	78,620	1.8%)	4,200(	4,668	-10.0%)	6,100(	4,908	24.3%)	
伊勢湾海運	57,000(	55,739	2.3%)	3,350(	3,096	8.2%)	2,450(	2,663	-8.0%)	
ケイヒン	51,000(	50,452	1.1%)	3,400(	2,898	17.3%)	2,500(	2,188	14.2%)	※
東 海運	42,299(	39,399	7.4%)	773(	688	12.5%)	563(	578	-2.5%)	
東洋埠頭	38,000(	35,100	8.3%)	1,400(	1,155	21.2%)	1,300(	1,124	15.6%)	※
東陽倉庫	29,500(	29,186	1.1%)	1,250(	1,241	0.7%)	1,500(	1,495	0.3%)	※
川西倉庫	27,300(	25,542	6.9%)	1,120(	1,027	9.0%)	760(	746	1.8%)	
大東港運	17,500(	16,761	4.4%)	920(	660	39.2%)	670(	617	8.5%)	
トレーディア	16,800(	16,646	0.9%)	320(	253	26.3%)	280(	267	4.6%)	
リンコーコーポレーション	13,500(	13,542	-0.3%)	390(	473	-17.7%)	590(	526	12.0%)	
タカセ	8,600(	8,345	3.1%)	200(	79	151.8%)	180(	155	16.1%)	
大運（非連結）	8,800(	8,672	1.5%)	260(	243	6.7%)	280(	269	3.9%)	
櫻島埠頭	4,200(	4,338	-3.2%)	230(	203	13.3%)	260(	232	11.6%)	
21社合計	2,437,099(	2,377,346	2.5%)	174,113(	173,864	0.1%)	178,033(	156,644	13.7%)	

※26年3月期通期連結決算（25年4月1日～26年3月31日）の業績予測
※カッコ内は25年3月期連結決算実績（24年4月1日～25年3月31日）とその対比
表右側の※は通期予想を修正した企業

船戻らぬスエズ運河

通航量なお5割

不安定な中東情勢 攻撃警戒で回避

中東情勢の不安定な状況が続き、エジプトのスエズ運河の船舶通航量の回復が遅れている。通る船の数は情勢悪化前の5～6割にとどまる。2025年10月にイスラエルとハマスが停戦に合意した後も商船攻撃を警戒した回避傾向にある。大手コンテナ船会社による部分的な通航再開も伝わるが、全面的な正常化はまだ時間がかかりそうだ。

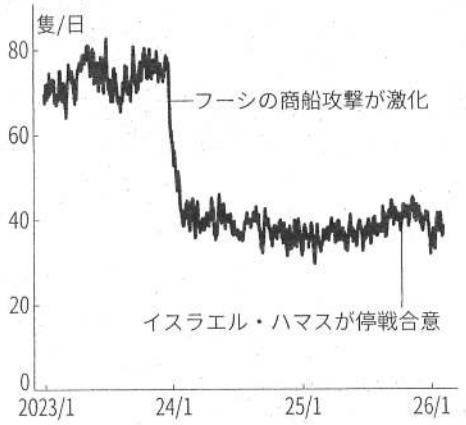
スエズ運河に通じる紅海で23年末からイエメンの武装組織フーシによる商船攻撃が相次いだ。海運大手の多くが紅海・スエズ運河を避け、アフリカ大陸南端の喜望峰を遠回りするようになった。

国際通貨基金（IMF）が衛星からの情報を基に船舶の運航を監視する「ポートウオッチ」のデータによると、スエズ運河を通航した船は2～8日の平均で1日あたり38・5隻。情勢が悪化する前である23年1～3月には1日に70隻程度が通り、通航量は正常時の5～6割にとどまっている。

スエズ運河はアジア―欧州間の海上交通の要衝だ。インド・中東地域と欧州や米国東岸を結ぶ航路などにも使われる。喜望峰経由になって航海日数が伸び、世界で船不足などの影響が出た。

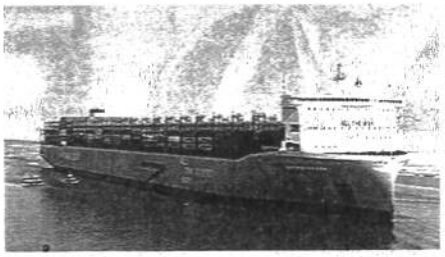
特にコンテナ船市場では、24年夏にかけてスポット（随時契約）運賃が急騰する場面もあった。自動車船など他の船種でも市況を押し上げる要因となったほか、輸送にかかる日数が読みづらくなったことで、企業が平時より多く在庫を積み増す動きも出た。京都大学の赤倉康寛特定教授は、追加で発生する輸送コストが在庫費用も含め「月あたり40億ドル（6120億円）規模にのぼる」と試算する。

スエズ運河の通航量は回復していない



（注）通航量は7日移動平均、出所はIMF

停戦合意以降、海運業界では通航再開を模索する動きも出ている。1月にはデンマークのコンテナ船大手APモラー・マースクがインド―米国東岸航路でスエズ運河の通航を再開すると公表。今月3日には、提携関係にあるドイツのハパックロイドと共同で運航する一部の航路でもスエズ運河を通るルートに変更すると発表した。他の海運会社でも試験的に通航しているケースがある。



一部の船会社はスエズ運河の通航を再開した（2月）＝スエズ運河庁提供

足元は部分的な通航にとどまり、運航再開への進捗には企業ごとに濃淡がある。日本貿易振興機構（ジェトロ）の担当者によると「日本の荷主企業も様子見を続けているようで、再開の是非に関する問い合わせは増えていない」という。

米国とイランとの間で緊張関係が続いていることもあり、全面的な通航には時間がかかりそうだ。京大の赤倉特定教授は「中東地域の情勢は流動的で、順調に復帰が進むかは見通しにくい」と指摘する。

情勢が安定すれば、いずれ全面再開に至るとの見方が主流だ。再開直後は船の到着が重なるなどで港湾で混雑が悪化し、一時的な輸送障害が起きるとの見立てがある。

そうした混乱が収まれば、迂回に必要だった船が余剰になるため、中長期的な海運市況の下げ圧力となる。コペンハーゲンの海運業界団体BIMCOは「完全な正常化が実現した場合、コンテナ船の需要は約10%減少すると見込まれ、他の船種でも2～3%の需要減少が起こりうる」としている。

（佐藤日菜子）

物流大転換

運転手不足に挑む ㊦

危機回避へ自動運転

「システムは休憩が不要だ。2032年度には運転手4000人分に相当する輸送が可能となる」。自動運転システム開発のT2（東京・千代田）の熊部雅友社長は力を込める。

T2は三井物産が出資し、22年に設立されたスタートアップだ。NIPPON EXPRESSホールディングス（HD）やセイノーホールディングスの投資ファンドからも出資を受ける。関東と関西を結ぶ長距離トラックの自動運転を手掛けており、27年度に特定の状況下で完全な自動運転が可能な「レベル4」を目指す。

運転手が運転に切り替える「レベル2」では既に商用運行を実現。1月末には日本郵便の郵便物やゆうパックの輸送を受注した。32年度には2000台の自動運転トラックを運行する計画だ。

長距離輸送は、時間外労働時間の規制が強化された「物流2024年問題」による影響を最も受けやすい。長時間の運転が難しくなり、これまで関東―関西間などで一人の運転手が運んでいた荷物を、複数人で運ぶ必要に迫られたためだ。

人繰りがつかなければ、物流網の維持は危うい。荷主としてT2と実証実験に取り組むセブン―イレブン・ジャパンの山口繁執行役員は「コンビニにとって物流は生命線だ。輸送力不足に強い危機感がある」と話す。

それだけに自動運転への期待は高まる。ヤマト運輸も三菱ふそうトラック・バスや自動運転技術のティアフォー（東京・品川）と2月から実証実験を始める。いすゞ自動車や日野自動車など商用車メーカー4社による実証も始まった。

郵便物を運ぶT2の自動運転トラック（神奈川県）

長距離輸送、相次ぎ実証実験

ただ、物流の自動化に詳しいNX総合研究所のコンサルタント、川本文一氏は「長距離輸送だけ自動運転になっても、効果は薄い」とみる。荷物を運ぶには運転手以外にも倉庫の荷役など幅広い人が関わっており、物流網全体で人手不足の解消策が欠かせない。

「ロボット1台で5人分の倉庫作業員の業務を担ってくれる」。パソコン周辺機器メーカー、サンワサプライ（岡山市）の担当者はこう語る。SGホールディングスの支援の下、25年5月からトラックが運んだコンテナの荷物をロボットが取り出すシステムを導入した。

手作業では一日でコンテナ3本が限界だった処理能力が倍になった。コンテナ内は暑く作業員の採用が難しかったが、今後は別の倉庫にもシステムを入れる予定だ。

横浜市内にある野村不動産の大型倉庫。1月末、無人フォークリフトがトラックに荷物を積んでいた。国土交通省による実証実験で、出庫から積載までを無人で済ませられる。国交省は30年代半ばまでに実現を目指す。

経済産業省なども、荷物を消費者に届ける「宅配ロボ」において民間企業が岡山県や神奈川県などで実証するのを支援している。

人手不足の問題は複雑に絡み、特効薬はない。刻々と迫る危機回避へ官民挙げた実効性ある対策が求められる。

阿部晃太朗が担当しました。

日本郵便へ処分通知完了

国交省 1862局の3333台

国土交通省は10日、全国的な点呼の未実施などの違反をしていた日本郵便（小池信也社長、東京都千代田区）に対し、軽貨物車両の使用停止処分の通知が完了した、と発表した。処分した郵便局は1862局（車両33333台）で、総日車数は15万5千日車に上り、前例のない大規模な処分となった。6月1日までに、全ての郵便局の処分期間が終わるが、同社には依然として、再発防止策の徹底が求められる。（土屋太朗）

運輸局ごとの車両使用停止処分

運輸局	車両使用停止処分を受けた局数	処分期間が終了した局数（10日時点）
北海道	214局	149局
東北	269局	78局
関東	206局	133局
北陸信越	172局	65局
中部	220局	142局
近畿	162局	79局
中国	167局	64局
四国	73局	49局
九州	369局	104局
沖縄	10局	4局
計	1,862局	867局

（注）沖縄は沖縄総合事務局

再発防止へ取り組みを

点呼の未実施や点呼記録簿の改ざんを受け、国交省は2025年6月、同社に対し、一般貨物自動車運送事業の許可を取り消した。10月からは軽貨物車両の使用停止処分を進めていた。

一般貨物運送事業の許可取り消しに加え、軽貨物車両も一部使用できなくなったことで、同社はグループ会社や同業への委託を進めて物流維持を図った。マッチングシステムを提供するCBcloud（松本隆一社長、同）のサービスも利用。委託が難しい離島などの地域では、軽貨物車両の増車も実施した。

日本郵便が26年2月10日開いた記者会見で、五味儀裕執行役員は「年末の最繁忙期を含め、顧客にご迷惑をお掛けすることなく対応できたと考えている」と言及。一部車両への処分は継続しているため、「他社のリソースにも引き続き協力いただきながら、オペレーションを確保していく」と語った。

同社の持つ郵便局（集配局）は3200局で、軽貨物車両は3万2千台。25年10月1日から今年2月10日までに1862局（3333台）に処分が下された。総日車数は15万5千日車に上る。

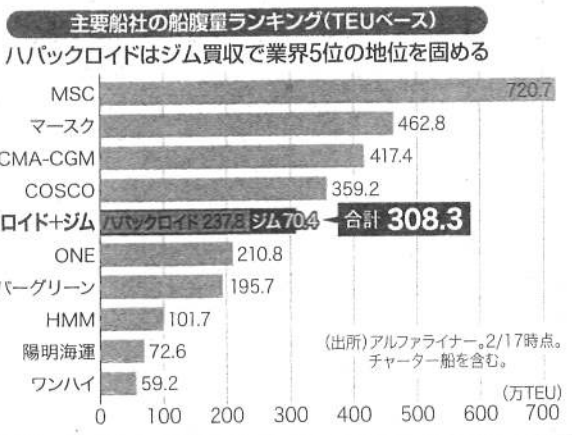
ただ、その郵便局のうち867局（1895台）については、2月10日時点で既に処分期間が終了。他の郵便局も、3月末で40局を除いて処分が完了する。6月1日に、最後の1局となる茨城県の郵便局で1台分の処分が終わる予定だ。

2月10日の定例会見で、金子恭之国交相は「輸送の安全確保は、事業者にとって最も基本的かつ、最も重要な使命。日本郵便には、このような認識に立って、再発防止実施計画に基づく取り組みを着実に実施していただきたい。国交省も、しっかりとその実施状況をモニタリングする」と述べた。

日本郵便の五味氏も、会見で社員に対する意識改革の研修やデジタル点呼システムの導入といった再発防止策を示し、「点呼を確実に実施して全社一丸となって取り組みを進める。輸送の安全、運転者や顧客の安全を確保する体制の維持・向上を図り、信頼回復に全力で取り組む」とした。

ハパックロイド
ジム買収で合意
船腹量300万TEU超に

独海運大手ハパックロイドは16日、イスラエルのコンテナ船社ジムを総額約42億㌦（約6300億円）で買収することで合意したと発表した。ハパックはジムの全株式を1株当たり35㌦の現金を投じて取得する。これにより、ハパックの運航船隊は400隻・船腹量で300万TEU（20フィート換算）を超え、年間輸送能力は1800万TEU超と世界5位のコンテナ船社としての地位を強固にする。



今回の買収により、世界5位のハパックは同6位のオーシャンネットワークエクスプレス（ONE）との競り合いから抜け出す。統合後の船腹量は約300万TEU超に達し、4位COSCO（約359万TEU）に大きく近づく規模になる。

買収価格にはハパックのジムに対する高い評価がうかがえる。提示額の1株35㌦はジムの直近2月13日終値に対して58%、買収観測が出る前の15・5㌦に対して126%のプレミアムを乗せた。

イスラエル政府が保有する「黄金株」の扱いには特例措置を講じて政治的な課題も突破する。イスラエル最大の投資ファンド「FIMI」が、ジムの事業の一部を切り離した新会社「ニュージム」を設立し、黄金株とジムブランドを継承する。

新会社は、ジムが現在運航する約130隻の船隊から、国家戦略上重要な航路を担う16隻のコンテナ船を引き継ぐ。イスラエルと欧米、地中海、黒海を結ぶ独立したイスラエル船社として運営する。ハパックは新会社に対し、営業支援やマースクとの協調体制「ジェミニ」へのアクセスを提供し、同国の海上物流網を支援するとしている。

ジムは2021年の新規株式公開（IPO）以降、累計約57億㌦の配当を実施するなど、強力な株主還元を実施。今回の買収でも高額なプレミアムを獲得した。同社のエリ・グリックマン社長兼CEO（最高経営責任者）は「今回の買収は株主と従業員、イスラエル国家にとって最良かつ最も有益な選択肢だ」とコメントした。

ジムは近年、46隻の新造船導入や運航能力の約4割を占めるLNG燃料船の採用、AI（人工知能）を活用したデジタル化などを推進していた。

ハパックのロルフ・ハッペン・ヤンセンCEOは「イスラエルと世界各地の優秀な人材を結集し、長期的かつ大規模なイスラエルでのプレゼンス構築を約束する。業界で品質ナンバーワンとしての地位を確固たるものにする」とコメントした。

買収手続きはジム株主の承認や規制当局の認可を経て、今年後半の完了を見込んでいる。買収発表を受け、16日の米株式市場でジムの株価は前週末比約5%上昇の1株22・2㌦で取引を終えた。イスラエル国内では政治家や労働組合の反発が報じられており、当局の承認プロセスにかかる不透明感も手伝い、現時点では買収提示額35㌦との間に乖離が生じているとみられる。

日本海事新聞　2026年（令和8年）2月26日

ONE 新CEOにバレット氏

7月就任予定 ニクソン氏は退任へ

海運大手3社のコンテナ船事業統合会社オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）は25日、ジェレミー・ニクソンCEO（最高経営責任者）が退任し、後任にエミレーツ・シッピングライン（ESL）でCEOを務めたティル・オレ・バレット（Till Ole Barrelet）氏が就任するトップ人事を発表した。バレット氏は2026年5月にONEに入社し、7月1日付でCEOに就任する。トップ交代人事に合わせた体制強化のため、新CEOのほか各部門から選出された7人で構成する経営管理チームが経営を主導する体制に移行する。ONEはサービス開始8年目に入る26年4月から、トップを含めた新経営体制で事業展開を図っていく。

バレット氏

バレット氏は5月1日付で次期CEO候補者としてONEに入社。ニクソン氏などからの引き継ぎを経て7月1日付で正式にONEの新CEOとなる。ニクソン氏はCEO退任後、シニアアドバイザーとなる。

バレット氏はドイツのベルリン経済法科大学を卒業後、IBMや欧州海運会社ベルンハルト・シュルテ、欧州域内船社OPDRで海運業に従事。OPDRがCMA－CGMに買収されたことをきっかけに同社に入社した。17年にCMA－CGMのアジア域内船社CNC（チェンリー・ナビゲーション）のマネージング・ダイレクターに就任。22年6月からはESLのCEOとして活動するなど20年以上にわたって海運業界、とりわけコンテナ船ビジネスで経験を積んできた。

ONEはトップ交代で新経営体制に移行する

バレット氏は今回の就任について、「この重要な時期にONEを率いることを大変光栄に思っている。私はONEの中期経営計画『ONE2030』の戦略的優先事項を推進しつつ、ONEの卓越したサービスと成長に全力を尽くしていく」とコメントした。

ONEは17年7月、大手3社のコンテナ船事業統合会社として発足したが、当時はコンテナ市況が低迷して業界再編が相次ぐなど苦しい時期だった。3社のコンテナ船部門をスピンアウト（事業分離）して新会社ONEが立ち上がったが、短期間での統合作業のためサービス開始直後は混乱するなど、苦戦を余儀なくされた。そうした中、ニクソン氏を中心とした経営チームが一丸となってONEの舵取りに取り組んだことは、結果としてコロナ禍の混乱を乗り切り、発足間もない同社の基盤を強固なものにした。

ONEの持ち株会社、ONEホールディングスの田村城太郎会長（商船三井専務）は「ジェレミー（ニクソン氏）はONEをゼロから築き上げ、企業文化と市場の地位を確立した。彼のリーダーシップとビジョンに深く感謝する」と高く評価。退任するニクソン氏も「ONEを創設期から率いたことはキャリアの決定的な節目。次期CEOが前進させることに強い確信を持っている」と述べた。

新経営体制に移行

ONEは17年7月の発足当初から、経営体制はニクソンCEOを中心に3人のマネージング・ダイレクター（MD、24年から呼称をグローバル・チーフ・オフィサー（GCO）に変更）が支える体制を取ってきた。CEOを支える3人の体制は現在、岩井泰樹氏が管理部門などのアドミニストレーション全般、辻井廣喜氏が航路企画や船隊整備などを、栗本裕氏がコマーシャル全般をそれぞれ担当している。

4月からの新体制では部門担当を3人から7人に増員・再編し、CEOの下で新たな経営管理チームを再構築する。CEOを支える7部門の責任者と担当部門は次の通り。

道田賢一／グローバルストラテジー&アドミニストレーション▽和田浩介／デジタルストラテジー&イノベーション▽和田浩介／ファイナンス&アカウンティング▽野田道政／アセットインベストメント&テクノロジー▽小山和人／ネットワーク&オペレーション▽小寺誠／コマーシャル&イールド▽マウリシオ・カンペロ（Mauricio Campello）／トレードマネジメント（和田氏はデジタルストラテジーとファイナンスを兼務）

新経営体制では7部門トップのほか、6地域本部長もCEOの直下となる。各地域本部のトップ体制は次の通り。

保坂朋宏／欧州&アフリカ地域▽榊田高志／北米地域▽ルイス・タン（Luis Tang）／東アジア地域▽ルイス・タン／南アジア地域▽コリン・デ・ソウザ（Colin De Souza）／南米地域▽サンディープ・シバル（Sindeep Sibal）／西アジア地域（ルイス氏は東アジアと南アジアを兼務）

物流、海運シフト進む

24年問題、トラック運転手不足

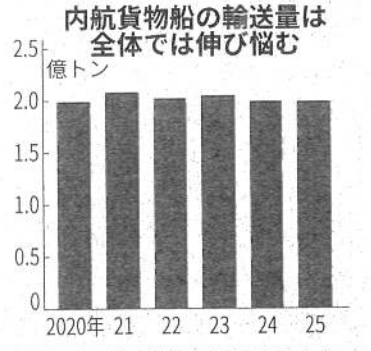
港の人材確保、課題に

トラック運転手の不足感が強まるなか、内航海運へのモーダルシフトが進み始めている。運転手の時間外労働を制限する「物流の2024年問題」を契機に、トラックでの長距離輸送は担い手不足への警戒が強まった。大量輸送に適した海運によって物流網を維持する意識が高まっているようだ。

トラックや荷台（シャシー）をそのまま積み込める「RORO船」を運航する栗林商船は25年10月、定期航路に投入する船舶を1隻増やし、全6隻体制とした。北海道から仙台や東京などに寄港し大阪までを結ぶ同社の定期航路では、海運を使わなくても陸上で運べる本州内での利用が伸びているという。

従来トラックで運んでいた貨物のほか、車両運搬車で運んでいた中古車や自走して納品していた新車トラックの輸送などでも引き合いがある。「ここ数年、トラックで運べなくなるリスクに備えて海運を使いたいという問い合わせが増えた」（栗林良行常務）。既存の顧客が海上輸送の割合を増やす動きもあるという。

内航コンテナ船を運航する井本商運にもモーダルシフト関連の問い合わせが増加している。内航コンテナ船はもともと、大型港から地方港へ中継輸送するフィーダー船としての役割が大きいが、近年は国内物流での利用も増えているという。既存の航路網や港のインフラを活用できる点が強みだ。ただ国内の物流では国際規格サイズのコンテナが普及していない点が課題になっている。井本隆之社長は「現段階では輸出入業務でコンテナの利用経験がある荷主企業からの引き合いが中心だ」と話す。



（出所）日本内航海運組合総連合会

栗林商船は定期航路の船を増やし、6隻体制にした

海運シフトという下支えはあっても、全体の内航の荷動きは足元で一進一退の情勢だ。日本内航海運組合総連合会（東京・千代田）がまとめた2025年の内航貨物船輸送量は前年から微減の1億9807万㌧だった。

モーダルシフト需要の主な受け皿となる「雑貨」は前年を1%下回った。個人消費が落ち込んだほか、北海道産の農作物の不作も響いた。新車や中古車の輸送が含まれる「自動車」は4%増だった。

海運でも人手不足がボトルネックになっているとの指摘がある。船員だけでなく、港で荷役などの作業を担う港湾労働者の不足感も強い。ある内航海運の関係者は「航路を増やしたくても、港との調整が難航するケースも増えるだろう」と話す。

国はモーダルシフトを推進し、30年代半ばまでのおよそ10年で内航海運の輸送量を倍増させる目標を掲げている。輸送量の伸びを支える人材の確保が今後の課題となる。

（佐藤日菜子）