

海運・港運・物流関係等（資料1） <2026年1月1日～31日>

- 1/2 物流取引への影響大きく（物流）適切な価格転嫁定着へ
- 1/2 大黒天物産に勧告（物流）初の着荷主「長時間荷待ち」疑い
- 1/6 CTゲート高度化補助の公募開始（MD）国交省港湾局、26年度予算分
- 1/6 次期大綱で「物流の持続的成長を期待」（MD）金子国交相、新春インタビュー
- 1/6 コンテナ港 世界総量6%増（海事）
- 1/7 境港・浜田港の被害報告なし（MD）島根県東部で震度5強の地震
- 1/8 日港協ら港運関係5団体の賀詞交換会（MD）久保会長、戦略港湾の環境「厳しい」
- 1/9 小樽港、土曜日のゲートクローズへ（MD）4月から、人手不足に貨物増が重なる
- 1/9 青森県東方沖地震、八戸港埠頭ひび割れ（物流）
- 1/9 特定技能・育成就労受け入れ（物流） 物流倉庫1万8,000人 運送業は2万2,000人
- 1/14 港湾運送事業の適正取引を推進（MD）国交省、第3回検討委員会議事録概要
- 1/14 全国港湾26春闘方針案（MD）15%以上・4万円以上の賃上げ要求へ
- 1/15 北九州・太刀浦CT 日曜荷役休止を決断（MD）苦渋の取捨選択で安定サービス継続
- 1/16 新幹線で即日配達開始（海事） 日本通運 JR東海と連携
- 1/19 東京港「早朝ゲートオープン」本数26%減（MD）
- 1/19 NX総研の貨物輸送見通し（MD）26年外貿コンテナ、輸出1.8%減
- 1/19 マスク、スエズ運河本格復帰（海事）
- 1/20 日港協・年末年始の港湾荷役実績（MD）23年度比で38%減、過去最少に
- 1/23 荷主の戦略港湾転換、輸出はコスト重視（MD）
- 1/27 港湾労働者、5割超が年収に不満（MD）全国港湾が春闘アンケート
- 1/28 港運労使、19年度の産別最賃で仮協定書（MD）
月額18万4,500円、昨年11月の団交踏まえ
- 1/29 港湾運送事業の適正取引推進指針案（MD）
契約書に割増料金の明記「望ましい」 国交省、2月上旬に正式公表へ
- 1/29 中古車の放射線量検査（MD） 組合、4月以降も全量検査維持を主張
- 1/30 夜間・早朝の安全確保（物流） 犯罪・トラブルから守れ

物流取引への影響大きく

適切な価格転嫁定着へ

取適法施行



公取委は、荷役作業や長時間の荷待ちをさせた物流大手に対し、下請法に基づく勧告を初めて行うなど物流取引への監視を強化

1日に中小受託取引適正化法(取適法)が施行された。従来の下請代金支払遅延等防止法(下請法)から名称を改めるとともに、発注者に対する規制を抜本的に強化する。また、新たに運送委託契約を規制対象に追加したほか、関係省庁連携による面的執行を強化

「交渉プロセス」着目 対価決定

(特別取材班)

改正下請法は下請中小企業振興法(下請振興法)とともに、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン(SC)供給網全体で適切な価格転嫁を定着させることを目的に、2025年の通常国会で改正。26年1月1日の施行とともに

に改正下請法は取適法に、下請振興法は「受託中小企業振興法」に改称された。取適法では、時代にそぐわなくなったとして、親事業者を「委託事業者」に、下請事業者を「中小受託事業者」に用語を変更。その上で、SC全体での「構造

的価格転嫁」を図るため、中小受託事業者との協議を適切に行わない委託事業者の代金額(対価)の決定を禁止した。具体的には、「協議の結果として決定された対価が合理的か否か」ではなく、どのように対価が決定され

し、主務大臣による指導・助言、「トラック・物流Gメン」といった他省庁の機関との相互情報提供に関する規定を新設しており、物流取引に与える影響は大きい。

たかの「交渉プロセス」に着目。例えば、対価を引き上げても、コストアップに見合わない引き上げ幅のケースは問題のある行為とみなされる。

また、受託事業者に対する手形払いを禁止することにも、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な電子記録債権やファクタリによる「実質的な期日延長や対価の減額」も禁止している。下請法の適用基準だった資本金に加え、従業員数も基準に追加(300人以下)した。

更に、運送委託を取適法の対象取引に追加。契約がない荷役作業や長時間の荷待ちといった物流の悪しき商慣習の見直しも目的で、これにより、発注主と運送事業者(元請け)による運送委託が規制の対象となる。なお、これまでと同様、独占禁止法の物流特殊指定も適用される。

加えて、法執行の強化に向け、問題のある委託事業者の行為に対する指導・助言、相互情報提供に関する権限について、現行の中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加。これにより、国交省のトラ

ック・物流Gメンに通報、告発した際の荷主や元請事業者からの報復措置も規制対象となる見込みだ。

大黒天物産に勧告

初の着荷主「長時間荷待ち」疑い

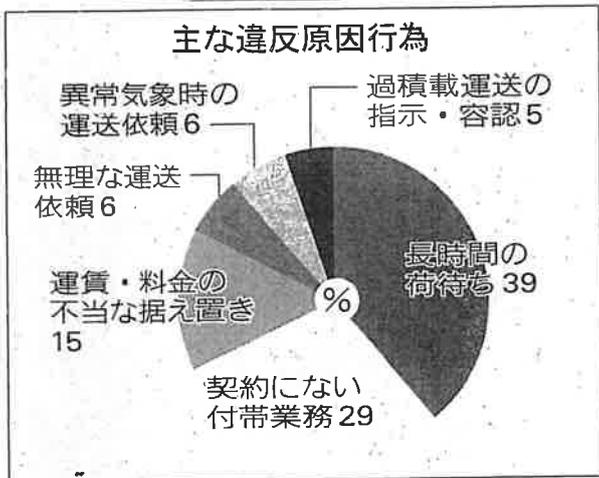
国交省

国土交通省は2025年12月23日、トラック・物流Gメンによる集中監視月間に、長時間の荷待ちをさせた疑いで、大黒天物産(大賀昌彦社長、岡山県倉敷市)に対して勧告を行ったことを明らかにした。勧告を受けたのは今回が5社目で、着荷主としては初めて。期間中、荷主、元請物流事業者に対し、是正指導を371件実施。なお、働きかけを行ったのが363件、要請は7件だった。

(田中信也)

働きかけ363件、要請7件 監視月間

25年10、11月を集中監視月間に位置付け、適正な取引を阻害する疑いのある荷主や元請事業者に対する監視を強化。是正指導を実施した371件のうち、過去(23年5月)に要請を受けたにも関わらず、依然として違反原因行為である長時間の荷待ちをさせた疑いがあるとして、大黒天物産に対し、25年12月23日付で勧告を行った。同社に対しては、要請と、「長時間の荷待ち」が



の对象となった7社とともに、違反原因行為の早急な是正を促すとともに、改善計画の提出を指示した。

勧告の実施は、発荷主としての王子マテリア(新藤恵悟社長、東京都中央区)、吉野工業所(吉野祥一郎社長、江東区)、元請事業者のヤマト運輸(阿波誠一社長、中央区)、NX・NPロジスティクス(金田吉生社長、大阪府摂津市)に次いで5社目だが、着荷主としては初めて。

法的措置を受けた事業者の違反行為を類型別にみる

39%と最も多く、「契約のない付帯業務」が29%でこれに次ぐ。以下、「運賃・料金の不当な据え置き」(15%)、「無理な運送依頼」(「異常気象時の運送依頼」(6%)、「過積載運送の指示・容認」(5%)となっている。

今回の集中監視月間は、25年1月に中小企業等支援正化法(取適法)が施行されることを踏まえ、地方運輸局と公正取引委員会地方事務所などが初めて全国規模で連携した。公取委との合同実施も含め全国で1473件の荷主パトロール(訪問)を実施。10月28、29日には、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公取委の調査員や、全国の適正化事業実施機関(都道府県トラック協会など)の職員によるGメン調査員と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社への周知啓発を行った。

今後の展開として、国交省、公取委、中小企業庁は3省庁合同で貨物自動車運送事業法と取適法の執行情報共有を行う連絡会議を定期的に開催するなど、より一層の連携に取り組んでいく、としている。

また、国交省は、25年1月に中小企業等支援正化法(取適法)が施行されることを踏まえ、地方運輸局と公正取引委員会地方事務所などが初めて全国規模で連携した。公取委との合同実施も含め全国で1473件の荷主パトロール(訪問)を実施。10月28、29日には、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公取委の調査員や、全国の適正化事業実施機関(都道府県トラック協会など)の職員によるGメン調査員と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社への周知啓発を行った。

CTゲート高度化補助の公募開始

国交省港湾局、26年度予算分

国土交通省港湾局は5日、コンテナターミナル（CT）ゲートの高度化に必要な施設整備に対する補助事業について、2026年度の公募を開始した。25年度の公募要件から変更はなく、2月3日まで受け付ける。

コンテナ船の大型化によりコンテナ積卸個数が増加することで、トレーラーの来場時間が特定の日時に集中し、ゲート前での渋滞発生の要因となっている。また、近年は労働力人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者やトラックドライバーの不足が懸念される。今後も将来にわたって働き手を確保するためには、労働環境を改善し、職業としての魅力を向上させることが急務となっている。

これら課題を解決するため、国交省港湾局は、「ヒトを支援するAIターミナル」の取り組みの一環として、CTでのコンテナ搬出入に伴うゲート作業を迅速化・効率化するために必要な施設の整備に対する補助事業を24年度に創設。公募によって、横浜港と大阪港での事業を採択した。

横浜港では、「本牧D5移転に伴う高度化ゲート新設事業」（事業期間：24～26年度）として、CMA CGM JAPANとターミナルオペレーターの住友倉庫がOCRカメラを導



大阪港・夢洲コンテナターミナル

入する計画。

一方、大阪港の「夢洲コンテナターミナルCTゲート高度化事業」（24年度）では、夢洲コンテナターミナル（DICT）がカメラやハンディ端末を導入。ターミナルで搬出入するコンテナや、その輸送を担当するトレーラーの情報確認を、紙の文書や現物の目視で逐一実施していた従来の作業に代わり、「5G」を活用してハンディ端末で行っており、25年2月から運用が始まっている。

また、国交省港湾局は第2回（25年度）公募を昨年1～2月にかけて実施。対象港湾を国際コンテナ戦略港湾（京浜港、大阪港、神戸港）から苫小牧港、仙台湾港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、水島港、広島港、関門港、博多港に拡大していた。

こうした中、5日から26年度の公募がスタートした。要件などは前年度のものを継承しており、ICTを活用

したコンテナ搬出入予約機能を持つ「CONPAS（コンパス）」をはじめ、来場受付・来場予約確認のためのシステムを導入済み、または導入を計画しているCTであることを引き続き求めている。

応募できるのは一般港湾運送事業や、同事業者を含む複数者の出資により設立されたCT運営者、CT仮受者など。①コンテナ番号・シール番号確認②ダメージチェック③ターミナル内行先表示④搬入票の内容確認⑤EIRの発行・返却⑥シールの発行——といった作業を高度化するために必要となる施設の整備に関して、本工事費や附帯設備費、附帯工事費、測量設計費について3分の1以内で支援する。

応募のあった事業は、学識経験者などで構成される有識者委員会が内容を審議し、その結果を聴取した上で採択候補事業を決定する。問い合わせは国交省港湾局港湾経済課港湾物流戦略室（電話：03-5253-8628、メール：hqt-ct-gate@gxb.mlit.go.jp）まで。

なお、今回の公募は、26年度予算成立後に速やかに事業を開始できるようにするため予算成立前に行うもので、補助事業者の決定や予算の執行は26年度予算の成立が前提となる。

次期大綱で「物流の持続的成長を期待」

金子国交相、新春インタビュー

国土交通省の金子恭之大臣（写真）が専門紙の新春共同インタビューに応じた。次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討が進む中、金子国交相は「次期大綱に基づく施策を着実に講じることで、必要な物流の機能が維持されるとともに、物流の持続的成長が実現されることを期待している」と述べた。

2021年3月に閣議決定された現行の総合物流施策大綱（21～25年度）は、今年度が計画期間の最終年度となっている。

一方、次期大綱については、昨年3月に開かれた「我が国の物流革新に関する関係閣僚会議」で、石破総理（当時）から策定に向けた検討を早急に開始するよう指示があった。

このため、国交省などは物流を取り巻く諸課題への対応の方向について検討し、今後の物流施策のあり方について提言を得ることを目的とした



有識者検討会を25年5月に設置。構成員からのプレゼンテーションなどを踏まえ、11月の第7回検討会では提言の素案が提示されている。

今後は2回の検討会を開き、提言を取りまとめる予定。政府は、提言をもとにした総合物流施策大綱を今年度末までに閣議決定する考えだ。

他方、高市政権が立ち上げた日本成長戦略本部では、「造船」が「危機管理投資」「成長投資」の戦略分野の

一つに位置付けられた。

金子国交相は、「四面を海に囲まれ、貿易量の99.6%を海上輸送に依存する我が国において、造船業は経済安全保障の確保に寄与するとともに、我が国の経済や国民の生活を支える重要な産業だ」と強調。

加えて、「昨年10月末のトランプ大統領来日時に、ラトニック商務長官との間で日米造船協力に関する覚書が締結されるなど、日米関係でも造船の重要性が高まっている」と指摘した。

こうした状況を受け、「我が国の造船能力を抜本的に向上するために、設備投資・研究開発などを支援するための基金を設置し、今後10年で総計3500億円規模の支援の実施を目指すこととしている。昨年末には、この基金をはじめとする総合的な施策の絵姿を示した『造船業再生ロードマップ』を策定し、今年からロードマップの着実な実行に力を尽くしていく」と語った。

コンテナ港

世界総量6%増

10月、中東・アジアけん引

英調査会社カルフリーがまとめた世界のコンテナ取扱量指数は、昨年10月に121・5ポイントとなり、前年同月比で6%伸びて増加基調を維持した。前月比では2%減も高水準の推移が続く。米国の追加関税発動をにらんだ前倒し出荷で夏場を中心に好調が続いた北米や、港湾混雑が続く欧州が前年割れ。一方で、中華圏やアジア、中東、南米、アフリカ地域などが引き続き伸びた。世界全体の年初来成長率は5・7%と高水準で、期初の通年予想を大きく上回る取り扱いが続いている。

同指数は世界340以上の港湾のコンテナ取扱量を、19年1月を基準値の100として指数で示したもの。世界のコンテナ取扱量の8割超をカバーし、季節変動要因を調整して月次取扱量の増減を指数化している。

主要地域を見ると、10月の中華圏は前年同月比7%増の124ポイント。前月比は2%減も、主要港が軒並み好調だった。主力の上海は前年同月比9%増。9月に大型台風の影響を受けた珠江デルタ地域は、深圳が12%増、広

州が2%増と10月は回復を見せた。香港は7%減と前年割れが続く。

10月の北米は前年同月比2%減の111ポイントで、前月比では4%減だった。米関税政策の影響で例年のピークシーズンが前倒しで終了し、主要港全てが前月から荷量を減らした。前月比ではロサンゼルス4%減、ニューヨーク2%減、サバンナ7%減、バンクーバー5%減、ラサロ・カルデナス10%減だった。

10月の欧州は前年同月比1%減の105・9ポイントで、前月比では5%減少した。混雑悪化が伝わる

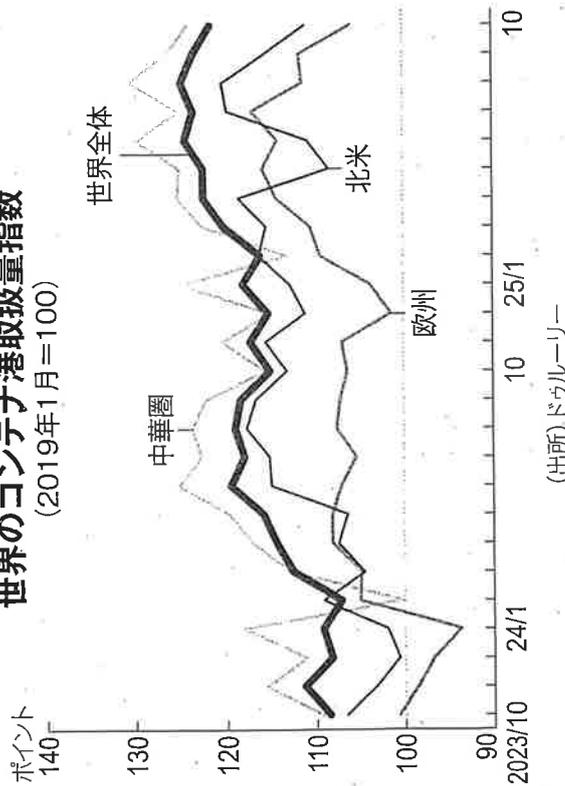
アントワープ・ブルージュ港が前年同月比21%減と落ち込みが大きい。地中海はバルセニアが同6%増、アルクシラス9%増と好調だった。

中国を除くアジアは前年同月比6%増の121・7ポイント。中東・南アジアは同11%増の134・7ポイント。アフリカ、南米はともに11%増、オセアニアは5%増と好調が続く。

ドゥルリーは10月に通年の成長率予測を4・8%に上方修正していたが、その後は成長率予測を示していない。10-12月は8月までの前倒し出荷の反動が予想され、1-10月の年初来成長率5・7%は25年通年では下振れが予想される。

世界のコンテナ取扱量指数

(2019年1月=100)



(出所)ドゥルリー

境港・浜田港「被害の報告なし」

島根県東部で震度5強の地震

6日午前10時18分ごろ、島根県東部を震源とするマグニチュード6.2の地震が発生した。境港（鳥取県）がある境港市では、同地震の最大となる震度5強を観測。境港管理組合では順次点検を行っているが、同日

午後4時時点で港湾施設への被害は報告されていない。

境港・外港昭和南地区の国際コンテナターミナルでは6日に本船の寄港はなかったが、地震後もゲートをクローズすることなく通常の作業体制を

維持した。きょう7日は本船が入港し、荷役が行われる予定だ。

また、震度4を観測した浜田市（島根県）の浜田港でも点検が行われた。浜田港振興会によると、被害の報告は入っていないという。

日港協ら港運関係5団体の賀詞交歓会

久保会長、戦略港湾の環境「厳しい」

広域集貨、保税特区「早期実現を」

日本港運協会・港湾近代化促進協議会・日本港湾福利厚生協会・港湾労働安定協会・港湾貨物運送事業労働災害防止協会による合同賀詞交歓会が7日、都内のホテルで開かれた。国土交通省の金子恭之大臣など来賓を含めて約1000人が参加する中、日港協の久保昌三会長は、欧州航路といった基幹航路が減少する中、「国際コンテナ戦略港湾を取り巻く状況は依然厳しいものがある」と指摘。政策の3本柱のうち「創貨」では、国内外貨物の再混載といった手続きを簡素化するため「保税特別区の早期実現を図らなければならない」との考えを述べた。

主催者を代表して挨拶に立った久保会長は、昨年の国内での大きなトピックとして、10月に憲政史上初の女性首相が誕生したことを上げた。高市総理は、2023年7月に名古屋港がサイバー攻撃を受けた当時、経済安全保障担当大臣を務めており、港湾でのサイバーセキュリティ対策の強化を図る中で指導力を発揮したという。

また、高市政権は「日本成長戦略会議」で、成長戦略の肝である危機管理投資の戦略分野の一つに「港湾ロジスティクス」を位置付けている。

こうしたことに対し久保会長は、「日本の港湾にとって特筆すべき出来事であり、港湾の重要性について強い認識を持たれていることは心強い限りだ」と期待を込めた。

一方、国際コンテナ戦略港湾については、中南米・アフリカ向けの新たな航路が開設された一方で、欧州直航便が休止・廃止となるなど、「戦略港湾を取り巻く状況は依然厳しいものがある」との認識を示した。

その上で、「選ばれし港とは、世界の潮流、船社の動向、荷主の動向、



挨拶する久保会長（7日、パレスホテル東京）

国際物流の動向を慎重に見極めながら、さらなる成長につながる投資を国、港湾管理者、港運関係者が着実に進めていく港だ」と強調し、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを推進していくことの必要性を語った。

このうち「集貨」では、アジアなどからの広域集貨を進めていく必要があることを指摘。「創貨」では、「新たな工場の誘致に加え、国内外貨物のアッセンブリーの手続きを簡便にできる保税特別区の早期実現を図らなければならない」とし、競争力強化の取り組みも含めて、「引き続き関係省庁に働きかけ、港湾関係者のみならず、荷主・物流事業者も巻き込んだ『オールジャパン』の取り組みを期待する」と述べた。

また、生産性向上に寄与する遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）の

導入に関して、国に対してさらなる支援を要望。港湾の労働者不足への対応策の一つである外国人雇用については、関係省庁に働きかけを行う方針を示した。

さらに、国交省が今年度内の公表を目指して検討を進めている、港運事業の適正な取り引きを推進するガイドラインに関しては、「事業者の皆さんが活用し、船社・荷主との間や、港運事業者間の取引適正化に役立てることを期待する」と語った。

来賓挨拶で金子国交相は、昨年末に名古屋港を訪れ、港湾設備のロジスティクスやサイバーセキュリティの現状などを視察したことに触れ、「改めて四方を海に囲まれた我が国にとって、港湾は経済成長の基盤だとの思いを強くした」と感想を述べた。

そして、「港湾機能の強化に向け、AIの活用による港湾物流のDX化や、港湾のサイバーセキュリティ対策の強化、港湾労働者不足の解消や防災・減災・国土強靱化、そして国際コンテナ戦略港湾政策を通じた基幹航路の維持・拡大を進めていく」と語った。

昨年、2025年は米国のトランプ政権が再登板し、関税政策に翻弄された1年でありましたが、国際物流に及ぼす影響はいまだ不透明であり、慎重に対応を見極めなくてはなりません。

一方、国内に目を転じますと、大きなトピックとして憲政史上初の女性首相が誕生したことが挙げられます。高市総理は、3年前に名古屋港を標的としたサイバーテロが発生した際、当時の経済安全保障担当大臣として、港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を図る中で、港湾という社会インフラに対し、強い問題意識を有しつつ、その指導力を発揮されたと伺っております。

このような経緯もあり、昨年10月に発足した新政権のもとで開催された「日本成長戦略会議」において、戦略分野の一つに「港湾ロジステクス」が組み込まれたことは、日本の港湾にとって特筆すべき出来事であり、港湾の重要性について強いご認識を持たれていることは心強い限りであります。

国力を支えるための港湾政策の柱である国際コンテナ戦略港湾につきましては、昨年、中南米・アフリカ向けの新しい長距離航路が開設されるという明るいニュースがございましたが、一方で激変する海運動向もあり、欧州直航便を含む一部の基幹航路が休止・廃止となるなど、戦略港湾を取り巻く状況は依然厳しいものがございます。

一方、将来に向けてデジタル技術の進展によるターミナル運営・

ゲート管理・手続きの電子化と、関係者間でのデータ連携を加速させ、「スマートポート」への転換を促進しています。



【久保会長の年頭挨拶】

選ばれし港とは、世界の潮流、船社の動向、荷主の動向、国際物流の動向を慎重に見極めながら、さらなる成長につながる投資を国、港湾管理者、そして我々港運関係者が着実に進めていく港だと考えています。日本の港湾が、将来にわたりサプライチェーンの拠点として国民生活や産業活動を支えていくためにも、足を止めることなく、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを進めていくことが重要です。

特に集貨につきましては、戦略港湾と地方港とを結ぶ国際フェイダー航路の充実が図られておりますが、国内貨物だけでは物量に限りがあり、アジアなどからの広域集貨を軌道に乗せていかなければなりません。さらに創貨については、新たな工場の誘致に加え、国内外貨物のアッセンブリーの手続きを簡

便にできる保税特別区の早期実現を図らなければなりません。

港湾の競争力とは、貨物の集積、深い水深やクレーン能力に加え、データの流れと港を利用する人々の協働までを含めた総合力によるものであると考えています。引き続き関係省庁に働きかけを行い、港湾関係者のみならず、荷主・物流事業者も巻き込んだ「オールジャパン」の取り組みに期待しております。

世界の主要港湾は、生産性向上のための取り組みを強めています。我が国港湾もコンテナターミナルの生産性向上で重要な遠隔操作RTGの導入に際して、購入コストが著しく上昇しており、現在の国の補助制度をもってしても、なお大きな負担となっております。昨年末に金子大臣にお会いし、実情を訴えたところでありますが、業界の生産性向上が進み、我が国港湾の競争力強化という国益に叶うようお力添えをお願いいたします。

人手不足は日本の港湾において喫緊の課題となっております。日本は少子高齢化が進行し、労働人口の減少が顕在化していますが、特に港運・港湾業界の人材不足は他業界に比べて顕著です。全国の港の実情を踏まえ、外国人雇用の早期実現に向けて、関係省庁と協議を行ってまいります。

さらに、若い世代が港湾の仕事に誇りを持てるように、デジタル化や安全・教育への投資、女性が活躍できる環境づくりなどの取り組みを、我々日本港運協会も、政府や

港湾管理者をはじめとする関係者と協力し、着実に進めていくべきと考えております。

港湾労働者不足対策では、国交省が昨年策定された「アクションプラン2025」に基づき、港運の魅力発信や取引環境の改善、そして先ほど述べました安全で働きやすい労働環境の形成に取り組んでまいります。

特に取引環境の改善につきまし

ては、国が「適正化取引推進ガイドライン」の策定に着手しており、検討委員会に日港協もオブザーバー参加しております。今後公表されるガイドラインを事業者の皆さんが活用し、船社・荷主との間や、港運事業者間の取引適正化に役立てられることを期待しております。

このほか、港湾における情報セキュリティ対策では、日本の港の安

全・信頼性を内外に示すためにも、国としっかり連携しながら対策に万全を期してまいります。

日本の港を取り巻く環境が日々変化する中で、諸課題の解決のためには、国、関係者間の緊密な連携が不可欠であります。私ども港運業界も、関係団体で力を合わせ、全力で頑張っておりますので、ご理解と変わらぬご支援をお願いいたします。

小樽港、土曜日のゲートクローズへ 4月から、人手不足に貨物増が重なる

港湾労働者不足が深刻化する中、特に地方港では様々な形で荷役作業に影響が生じ始めているが、小樽港の港町コンテナターミナル（CT）も4月1日から土曜日のゲートを終日クローズすることになった。オペレーションを担当するノーススタートランスポートが明らかにしたものの、人手不足による業務体制の見直しに伴う措置だが、土曜日の本船荷役はこれまで通り継続する。

同港のゲートオープン時間は、平日が8時30分～16時30分、土曜が8時30分～12時で、日曜・祝日は終日クローズ。4月以降、平日については変更ないが、土曜・日曜・祝日が



終日クローズとなる。

近隣港である苫小牧港が昨年10月からCTの運営体制を変更した。収支改善を図るため、荷役機械（RTG）1基の稼働を停止し、コンテナ船の荷役作業受け入れ体制も3隻同時から2隻同時へと縮小している。関係者によると、この影響により、同

港で取り扱いきれない貨物の一部が小樽港にシフト。従前からの人手不足に加え、小樽港での取り扱いが増えたことでさらに人員を割く必要に迫られたことも土曜のゲートクローズを決めた要因になっているようだ。

小樽港は大消費地の札幌圏に隣接し、北海道の日本海側の港湾として最大級の貨物量を取り扱う。国交省港湾局の発表によると、2024年（1～12月）のコンテナ取扱貨物量は前年比7.5%増の1万4492TEU（輸出：7220TEU、輸入：7272TEU）。定期コンテナ航路としては、神原汽船による日中航路が週1便就航している。

青森県東方沖地震

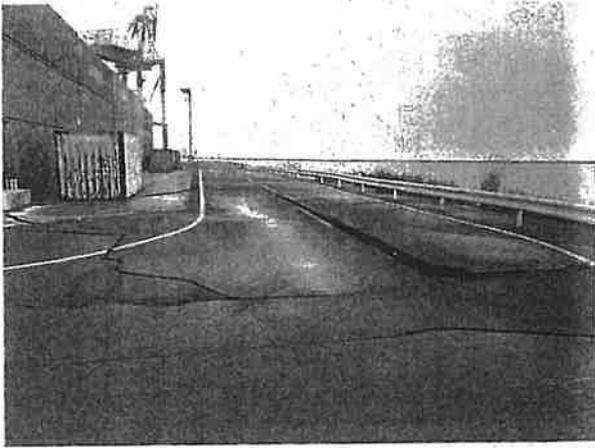
八戸港埠頭ひび割れ

2025年12月8日の青森県東方沖を震源とするマグニチュード7.5の地震により、震度6強を観測した青森県八戸市で、物流への影響が明らかになってきた。八戸港のコンテナターミナルや埠頭でひび割れや段差が確認されたほか、倉庫や工場も設備損壊などの被害が発生。主要幹線の国道45号が約2週間にわたって通行止めになり、トラックは迂回を余儀なくされた。

(今松大)

八戸港ではコンテナターミナルや埠頭にひび割れや段差が発生し、コンテナを運び出せない状況になっ

た。12月12日から一部施設の利用を制限しながら各船舶の運航を再開。八太郎地区1号埠頭の応急復旧を行



埠頭にひび割れが発生(一部画像処理)

倉庫で破損や荷崩れ 国道も一時通行止め

12月12日から一部施設の利用を制限しながら各船舶の運航を再開。八太郎地区1号埠頭の応急復旧を行

ったものの、全体の被害状況を確認するには26年1月までに滞留している400以上のコンテナを移動させた上で、地盤や舗装の下などの状態を把握する調査が必要になるとい

1日でも早い完全復旧に向け、国と県が合同で対策を検討した。東整局港湾空港部の山本貴弘部長は「早期に全体の本格復旧を実現させたい」と強調。県土整備部の新屋孝文部長も「物流を止めるわけにはいかな

倒、壁の破損など建物への被害を確認。7事業者で荷崩れなどの貨物被害が発生した。共同物流サービス(河野敏也社長、八戸市)では、八戸総合卸センターの倉庫で棚の倒壊や荷崩れが発生。復旧まで4日ほどかかったという。

東北地方整備局と青森県は2025年12月24日、八戸市で八戸港復旧検討会を開き、被災状況の全容把握や現状と課題、復旧に当た

型車と特車に別々の迂回ルートが示された。
八戸港復旧検討会
被害調査を継続
東整局&青森県

る。取引のある八戸通運(角田徹社長、同市)は「ストップしている部分に関しては大きな影響が出ている」としている。

道路交通網にも影響があった。鉄塔にひびが入るなどの被害があったNTT青森八戸ビル付近では、道路交通の安全確保の観点から国道45号の約1.5区間がおよそ2週間にわたって通行止めになった。その間は

3月までに方針を固めることを目標とする。(今松大)

物流倉庫1万8000人

28年度末 運送業は2万2000人

特定技能・育成就労受け入れ

政府は2025年12月23日、外国人在留資格の特定技能、育成就労の両制度の分野別運用方針を作成し、2028年度末までの対象分野の受け入れ見込み数を提示した。制度の対象分野に新たに追加する「物流倉庫」は特定技能1万1400人、育成就労6900人の分野合計1万8300人に設定。「自動車運送業」は、生産性向上や国内人材確保のための取り組みによる人手不足が一定程度緩和されることを前提にトラック、バス、タクシーの3モード全体で現行の設定から2400人減の2万2100人に見直している。

(田中信也)

日本語能力A2相当以上

同日の有識者会議で、厚生労働省と出入国在留管理庁が新設を含む特定技能、育成就労制度の対象19分野の分野別運用方針と受け入れ見込み数を示した。

物流倉庫の運用方針では、一定の成果が出ているが、各企業、業界団体、国土交通省が生産性向上や国内人材確保、賃金引き上げに向けた価格転嫁といった処遇改善に取り組んだこと

で、一定の成果が出ていることを説明。それでも28年度に5万5100人の不足が見込まれるとして、更なる生産性向上や女性・高齢者の追加的雇用を行っても

なお足りない想定される1万8300人を見込み数として設定した。

その上で、特定技能(1号特定技能外国人)が26年度からの3年間で1万1400人、育成就労(育成就労外国人)は制度開始の27年度から2年間で6900人をそれぞれ受け入れ見込み数とする。

また、運用方針では、技能水準について、特定技能が物流倉庫分野特定技能1号評価試験合格、育成就労は同分野育成就労技能評価試験(初級)合格とし、対象期間終了までに特定技能評価1号評価試験に合格する

ることが要件となる。

在留外国人の受け入れ見込み数

分野	特定技能	育成就労	合計
自動車運送	22,100 (現24,500)	—	22,100
物流倉庫	11,400	6,900	18,300
分野全体	805,700 (現820,000)	426,200	1,231,900

(注) 単位は人

法」の施行や中小受託取引適正化法(取適法)の公布をはじめとする各モードでの取り組みの結果、人手不足が26万6千人程度緩和されたことに言及した。

それでも、24年度の自動車運送分野の有効求人倍率が約3倍と人手不足が深刻な状況は変わらないことから、一定の専門性・技能を有する外国人の受け入れが事業分野の基盤を維持し、発展させていくために必要不可欠と強調。24、28年度の5年間の受け入れ見込み数を2万2100人に設定した。

一方、自動車運送の運用方針では、トラック運送業での標準的運賃の引き上げや、トラック・物流Gメンの組織拡充、「新物流2

港湾運送事業の適正取引を推進

ガイドラインのフォローアップ求める声

国交省、第3回検討委員会議事概要

国土交通省港湾局はこのほど、昨年12月に開いた第3回「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」の議事概要を公表した。事務局が港湾運送事業に関する経営データやガイドライン本文案などを提示して意見を聴取したが、委員やオブザーバーからは、ガイドラインの運用状況の継続的なフォローアップや検証を求める声が上がったようだ。国交省港湾局では、今月下旬に次回の委員会を開き、今年度中にガイドラインを公表することになっている。

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。一方で、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係などにより、港湾運送事業者が主体となった取引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を推進するため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月に立ち上げた。港湾労使や船社団体、荷主団体、関係省庁もオブザーバーとして参加している。

12月3日の第3回委員会では、事務局が港湾運送事業に関する経営データやガイドラインの概要・本文案を提示した。このうち経営データに関しては、中小企業庁や厚生労働省のデータをもとに、中小企業規模の港湾運送業の売上高成長率、売上高営業利益率、自己資本比率、労働時間や給与などを示した。

これに対し、あるオブザーバーは「客観的なデータを提示いただいたが、



第3回港湾運送事業適正取引推進ガイドライン検討委員会(12月3日、国交省)

窮状の実態が明らかになったとまでは言い難い」と指摘。事務局は、「(取引相手と)運賃交渉の時だけやり取りするのではなく、日ごろからコミュニケーションを取ってお互いの状況について理解を促進し、価格転嫁につなげていくことが重要」との考えを述べた。

一方、ガイドラインについて、委員から「実効性を持って運用されるためには、関係者への周知徹底、相談体制の整備、契約内容の明確化の徹底に加え、運用状況の継続的なフォローアップが不可欠」との意見があった。オブザーバーからも「ガイドラインの公表後、一定の期間を置いて検証を行う場を設けるべき」と提案された。

これを受けて事務局は、「まずは港湾運送事業者でガイドラインに沿って

進めていただく必要があるが、そのも踏まえつつ、港湾局の取組全体としての『港湾労働者不足対策等アクションプラン2025』のフォローアップをしかるべきタイミングで行っていききたい」と応じた。

適正な取り引きに向けては、外国船社など海外企業との交渉の難しさが足かせになっているという見方もある中、委員は「海外の事業者も含めて広く周知を図るためには外国語への翻訳が必要」、「仮訳でも構わないので、概略だけではなく本文も翻訳していただきたい」と提案。事務局も検討する方針を示している。船舶団体非加盟で運賃単価が低いアジア域内航路の船社に対する周知に関しては、「日本代理店宛への周知などが必要と考えている」との認識を示した。

他方、オブザーバーからの「届出料金への規制緩和によりユーザーが優越的地位に交渉の状況が大きく変わったと考えている。この点について検証を行うべき」との意見に対し、事務局は「今回の検討会の議論の対象外であり、規制緩和と現在の状況との因果関係も明らかでない」と述べるとどめている。

全国港湾、26年春闘方針案

15%以上・4万円以上の賃上げ要求へ

2月12日に第1回中央団交

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾、竹内一委員長）が2026年春闘方針案を明らかにした。2月12日に開催する第1回中央団交で日本港運協会に要求書を提出する。所定内賃金の15%以上（4万円）の大幅賃上げを要求する方針で、労働時間短縮などと合わせて“魅力ある港湾労働”を実現することで人員不足対策につなげていきたい考えだ。懸案となっている制度賃金についても要求に盛り込む方針で、25春闘要求（22万円）に応じるよう求める。

全国港湾の春闘方針案では、26春闘の大きな柱として大幅賃上げ、それに労働時間短縮などを含む人員確保対策を掲げた。人員確保・港湾産業の魅力向上を目指すため、所定内賃金15%以上（4万円）の賃上げを求める。25年春闘時の要求（10%以上・3万円）から大幅な引き上げとなる。

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。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」

強調。同時に、「8時間拘束／7時間労働／時間外45時間／深夜労働は月3回まで——の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し、人員不足の解決につなげていきたい」としている。

賃上げには原資確保、換言すれば適正料金収受が鍵を握るが、全国港湾は「ポイントになるのが、中小受託取引適正化法（取適法）の施行、そして各地で顕在化している港湾労働者不足問題だ」と指摘。特に、人手不足に関しては「仕事があってもギャングが立たないという事態は、船



社や荷主にとっても事業の不安定要素。適正支払いの回避は適切な海運・港湾物流の阻害要因になる」と訴えた。

労使間で懸案となっている産別制度賃金の引き上げについても要求に盛り込む。制度賃金問題を巡っては、一審判決を不服とした日港協が東京高裁に控訴しているが、25年11月26日の中央団交で「19年度の産別最低賃金要求（18万4500円）に応ずる」と回答した（休会中）。この回答を再確認の上、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円に改定するよう求める方針だ。全国港湾は、「制度賃金が改定されてこなかったこ

とが、現行賃金水準を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」との考えを示した。

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、全土曜日の日曜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。

一方、中古自動車（建機）の放射線検査問題に関しては要求に盛り込まない見通しだが、「3月末までに労働者の安全確保の観点から協議を行う」との方針が示された。竹内委員長は「すでに委員会の枠を超えており、可能であれば中央団交で議題にした

い」と話している。

中古自動車の放射線検査については、全量検査の実施を義務付けた暫定確認書を25年10月末までに見直すことを確認していたが結論は先送りされ、協議期間を26年3月末まで延長

し、その間、暫定的に現在の検査体制を継続するとした新たな議事録確認書を締結している。

春闘のスケジュールとしては、2月12日の第1回中央団交で要求書を提出。2月16日～27日を地区統一行動

旬間に設定し、地区単位で行政交渉や地区港運協会などとの交渉に取り組む。3月4日～5日を中央統一行動日と位置づけ、内外に港湾労働者の要求をアピールする行動や行政交渉などを展開する。

北九州港・太刀浦CT

苦渋の取捨選択で安定サービス継続

人手不足で日曜荷役休止を決断

港湾運送の担い手不足が深刻化しており、特に地方港では荷役作業体制に影響が生じる事態も散見される。こうした中、北九州港・太刀浦コンテナターミナル（CT）では既報の通り、2月から土曜日のゲートクローズに加え、日曜荷役の休止に踏み切る方針を固めた。比較的に需要が限定されていた日曜荷役を取りやめることで、ウィークデーに作業人員を集中させ、持続的で安定した荷役サービスを提供するのが狙いだ。今回、苦渋の決断を下した背景について、関門港運協会・コンテナ委員会の太田和浩委員長は、求人難に陥っている現状を率直に認めた上で、「行政などと連携して港にもっと興味を持ってもらえるような取り組みを進めたい」と語った。とはいえ、「日曜荷役休止」というワードが全国の港湾関係者に与えたインパクトは大きい。これが364日・24時間体制の「終わりの始まり」になるのか、今後の各港の動向に注目が集まっている。

同CTは2003年から船内荷役作業の共同化が開始されている。現在は元請け8社などが出資する関門コンテナターミナルのプロパー17人、元請け8社から出向する35人の計52人が荷役作業に従事している。

だが、最近は少子高齢化などを背景に高卒者の採用が年々難しくなっている。元請けでも各社とも毎年、減少傾向となっており、1～2人の採用にとどまる会社もある。関門コンテナターミナルに至っては今年度の船内作業員の採用者数がゼロだったという。

太田氏によれば、人手不足によって、4～5年前からショートギャング（作業員が通常数より少ないギャング構成）が頻発して荷役作業の遅延が発生していたという。作業員が足りない場合には、元請けが派遣で追加の作業員を出しているが、最近は在来貨物の多さから、コンテナ船の荷役



太刀浦コンテナターミナル

に対して作業員を出すことができず、安定した港湾荷役サービスの提供が難しい状況になっていたようだ。

短期的な対策として倉庫・沿岸荷役作業員を船内荷役作業に回すといった人出の融通についても検討しているが、倉庫・沿岸と船内では作業内容の違いから実現へのハードルは高いという。実際、以前は沿岸作業を担当していたが、荷役作業への配置転換を打診されたというある関係者は、「同じ港湾作業というが、必要とされるスキルも異なり、場合によっては免許も必要になるため、一般の人がイメージするほど簡単なことでは

ない」と話している。

こうした深刻な人手不足の状況を踏まえ、関門港運協会では、昨夏から荷役作業体制の抜本的な見直しについても検討を開始。その結果、2026年2月1日から当面の間、日曜の本船荷役を行わずに完休とする方針を決定し、12月初旬までに船社など関係先に通知した。また、現在8時半から12時まで実施している土曜のゲート搬出入についても、事前予約された生鮮品などを除いて同7日から終日クローズとする。

太田氏は「日曜作業に従事した作業員には平日に代休を付与しなくてはならない。これでは肝心の平日に必要な人員を確保できなくなる。日曜荷役を休止することで、全ての人員を平日に集中させることが継続的に安定した荷役サービスの提供につながる」と今回の決断の意図を説明した。

さらに、港湾関係者によれば、政府による「働き方改革」に関連して始

続く

まった時間外労働の上限規制(中小企業は2020年4月～、原則として月45時間・年360時間)も影響しているという。

一方、今回の決定に港湾ユーザーからは「人手不足が背景にあるため仕方がない」と理解を示す声が聞かれる反面、船社からは「休み明けである月曜日の混雑という状況につながる恐れがある」と懸念を示す意見もあったようだ。

太田委員長は「土曜日の搬出入実績を集計しているが、平日に比べてそれほど多くなく、金曜日の前倒しでも対応できる見込みだ。さらに言えば、従前から日曜日を定時スケジュールとして寄港していたのは2航路だけで、寄港日を前後にずらすことで対応できるだろう」と説明。

その一方で、「日曜完休という措置が実際の日曜日定時スケジュール本船を対象とすれば、影響は深刻ではないと思われるが、スケジュール遅れでやむなく日曜日に入港する本船や土曜日の荷役が取り切れない本船など

に及ぼす影響は大きい」とも強調した。

他方、深刻な人手不足という状況について港運各社も手をこまねいているわけではない。以前から人材不足への対応を急ピッチで進めていたが、昨年からの動きをさらに加速させている。まず、高卒採用者数を増やすため、元請店社によっては基本給の引き上げを実施。加えて、現場である太刀浦CTまでのマイカー通勤を好まない高卒者が多くいることから、4～5年ほど前から北九州市に対してシャトルバスの運行を要望している。シャトルバスの運行は現時点で具体化していないが、太田委員長は「将来的には民間でシャトルバスを運行する必要に迫られるかもしれない」と語り、早急に検討を進める考えを示した。

こうした対策が実を結ぶまでには相応の時間が必要だ。尚且つ、港運業界による独自の取り組みだけでは限界もあり、行政や船社、荷主の理解・協力が必要だとの指摘もある。太田氏も「港湾についてもっと興味を持ってもらえる取り組みが必要で、

行政などと協力していきたい」と話す。

港湾管理者である北九州市港湾空港局は本紙の取材に対して、「太刀浦CTはこれまで24時間364日体制でサービスを提供してきた。今回の決定(日曜荷役休止)は、現場における人手不足という厳しい現実を踏まえた苦渋の決断であり、安定したサービス提供を維持するためには、状況が改善するまでのやむを得ない措置であると理解している。市としても、ターミナルのサービス維持と人手不足解消に向け、引き続き港運各社や荷主などと密接に連携していく」と話し、港運業界に寄り添っていく姿勢を示しているが、現時点で効果的な動きは見えていない。

各産業で人手不足が深刻化しているが、現時点で劇的に解消したケースは非常に少ない。港運業界の人手不足が続けば、一部荷役の休止といった事態が今後も他港に広がる可能性がある。今回の決断が364日・24時間体制の“終わりの始まり”となるのか、今後の成り行きが注目される。

新幹線で即日配達開始

日本通運 JR東海と連携

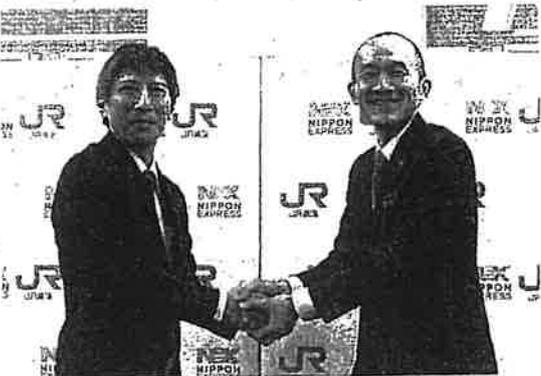
NIPPON EXPRESSホールディングスとJR東海は15日、日本通運がJR東海と連携し、新幹線を利用した即日配達サービス「NXスーパーエクスプレスカーゴ」の提供を開始したと発表した。

同日に都内で会見を行い、日本通運事業統括本部ネットワーク商品企画部の宮田光揮専任部長、JR東海事業推進本部の梶谷育郎担当課長が事業内容を説明した。

JR東海の即日配達サービス「東海道マツハ便」「東海道超ウルトラ」マツハ便」を活用する。対象は、東京駅―名古屋駅間▽東京駅―新大阪駅間▽名古屋駅―新大阪駅間。日本通運が顧客からの集荷・配達、全体の一貫輸送管理を行う。

輸送の状況をウェブで確認できるほか、輸送単位のCO₂(二

●宮田氏(左)と梶谷氏●「マツハ便」サービスを活用する



酸化炭素)排出量の確認などのサービスも付加する。

新幹線の高速性、定時性を生かして、ドライバーの拘束時間やリードタイムの短縮、CO₂排出量の削減を図る。サプライチェーンの効率化やBCP(事業継続計画)対応にも貢献する。例えば東京―名古屋間をトラックで即日輸送する場合、運

時間は270分ほどになる。休憩や荷扱いの時間も含めると、リードタイムは約310分になる計算だ。これを、新幹線輸送を挟んだドライバー2人体制にすることで、運転時間を約60分に短縮。新幹線輸送・荷扱いを含めたリードタイムは約240分になる。

医療機器・医薬品の即日供給

や生鮮品の即日流通、機械修理対応パーツの緊急供給や精密機器の輸送といった、即時性、付加価値性の高い荷物などの利用を想定する。日本通運が羽田空港内に持つCFS(コンテナフレートステーション)と連携して、国際便との複合輸送も視野に入れる。

NXスーパーエクスプレスカーゴは昨年2月にJR東日本エリアで開始。同7月にJR九州エリアに対象を拡大していた。同12月までに、東日本・九州エリアを合わせて約1200個の荷物を取り扱った。2028年度には、取扱数を10倍以上にすることを目標にする。

会見で宮田氏は、「東海道新幹線という旅客輸送の大動脈に新たな貨物輸送機能が加わり、今後の物流業界の変革が進むだろう」と強調した。

NX総研の貨物輸送見通し

26年外貿コンテナ、輸出1.8%減

米関税前倒し輸送の反動減も

NX総合研究所が発表した「2025・2026年度の経済と貨物輸送の見通し」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、輸出が前年比1.8%減と3年連続のマイナスとなる見通しだ。世界経済の低成長や緩やかな減速が続く中で、減少幅も前年（0.7%減）から拡大するとみている。前年は米国関税政策を踏まえた前倒し輸送があったため、その反動減による下押しの可能性もありそうだ。一方、輸入は3.3%増と3年連続のプラスを予想。物価上昇や円安による下押し要因が一巡し、前年（3.1%増）以上の伸び幅になると予想した。

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25年（1～12月）の輸出は前年比0.7%減の470.3万TEU（上期：231.6万TEU／0.4%減、下期：238.7万TEU／1.0%減）と、昨年10月に発表した前回予想から1ポイント上方修正した。

7～9月期は4～6月期（2.2%増）から伸び率が鈍化したが、2四半期連続でプラス。下期は上期からマイナス幅が拡大し、1%前後の減少となるとみる。方面別では、米国向けは7～9月期まで5四半期連続のマイナスとなり、EU向けも減少基調を脱し切れないと予想。アジア向けは増加基調を維持するが、中国向けは6四半期連続のマイナスを予想する。

品目別では、自動車部品が総じて低調で、米国向けは7～9月期に減少幅が縮小したが、中国向けは2桁台の大幅減が継続。機械類は一般機械が堅調に推移する一方で、電気機械が失速している。

25年の輸入は3.1%増の734.3万TEU（上期：360.1万TEU／3.9%増、下期：374.2万TEU／2.3%増）と、前回予想から0.5ポイント引き下

げた。7～9月期は4～6月期（4.2%増）からプラス幅が縮小。下期は上期から伸び率が2%台に鈍化するが、4期連続で増加する見込みだという。

この結果、25年の輸出入合計は1.6%増の1204.6万TEU（上期：591.7万TEU／2.2%増、下期：612.9万TEU／1.0%増）と、前回予想から0.1ポイント上方修正している。

26年は輸出入合計で1.3%増の1219.9万TEU（上期：594.4万TEU／0.5%増、下期：625.5万TEU／2.1%増）を見込む。

このうち輸出は1.8%減の461.7万TEU（上期：225.3万TEU／2.7%減、下期：236.4万TEU／1.0%減）。世界経済の低成長や緩やかな減速が続く中で、減少幅は前年から拡大し、1%

後半のマイナスとなる見通しだ。貨物量は引き続き、コロナ禍前（19年）の水準を回復できないとみる。米関税発動の影響が上期にかけて拡大し、前年の前倒し輸送の反動減による下押しの可能性もある。

輸入は3.3%増の758.2万TEU（上期：369.1万TEU／2.5%増、下期：389.1万TEU／4.0%増）。食料品・衣類などの消費財は、物価上昇や円安による下押しが一巡する見込み。生産用部品・部材類や機械類などの生産財は、生産拠点の国内回帰や調達先の分散が進んで増勢を維持しそうだ。国内生産拠点の整備・稼働の本格化を受け、建設用資機材や部品・部材類の調達増による押し上げの可能性もある。

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			2026年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計 Total	11,861 (1.9)	5,917 (2.2)	6,129 (1.0)	12,046 (1.6)	5,944 (0.5)	6,255 (2.1)	12,199 (1.3)
輸出 Export	4,738 (△0.8)	2,316 (△0.4)	2,387 (△1.0)	4,703 (△0.7)	2,253 (△2.7)	2,364 (△1.0)	4,617 (△1.8)
輸入 Import	7,122 (3.9)	3,601 (3.9)	3,742 (2.3)	7,343 (3.1)	3,691 (2.5)	3,891 (4.0)	7,582 (3.3)

- 注) 1. 主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計である。
2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で88.1%、輸入で87.3%であった（2024年）。
3. 2025年度上期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。

マスク スエズ本格復帰

中東・印・米東岸 「品質回復」

デンマーク海運大手マスクは15日、中東・インド・米東岸を結ぶ自社単独コンテナサービス「MECL」を、アフリカ南端の喜望峰経由からスエズ経由に戻すと発表した。紅海情勢の安定化を背景に、従来のサービス航路に戻す。同社がスエズ航路への本格的な復帰に踏み切るのは今回が初めてとなる。

MECLは紅海周辺の安全懸念を受け、これまで一時的に喜望峰経由に切り替えていた。スエズ回帰により、輸送日数の短縮に加え、燃料消費や運航効率の改善が見込まれる。同社は「顧客にとって最も効率的な輸送日数を提供する」とし、サービス品質の回復を重視する姿勢を示した。

一方で、同社は中東地域の治安動向を引き続き注視している。紅海情勢が再び不安定化した場合には、個別航海または試験通航を実施。スエズ

運河庁との戦略的パートナーシップも復帰判断を後押ししたとしている。MECLのスエズ通航再開の初便は、西航が「コーネリア・マスク」で、1月15日にジユベラルリを出港。東航は「マースク・デトロイト」が10日に米ノースチャールストンを出港済みで、スエズ

経路で通航する計画だ。スエズ通航再開を巡っては、仏CMARC Mはじめ主要船社が昨年から部分的な試験通航を実施。スエズ

いる。米海運紙ジャーナル・オブ・コマース(JOC)は15日、マスクとハバックロイドの協働体制「ジェミニ」がインドー中東・地中海航路で

近くスエズ通航を再開すると報道。エジプトではソクナ港に同国初の半自動化ターミナルが開設され、主要船社の紅海回帰後の貨物量増加に対応

する体制を整えつつある。■紅海情勢は再悪化も一方で、紅海情勢を巡っては新たな懸念材料も浮上している。イランでは反政府抗議活動に対する治安当局の強硬な弾圧が続き、国内の緊張が一段と高まっている。人権団体などは、治安部隊の介入によって多数の死傷者が出ていると指摘しており、欧米諸国からはイラン政府に対する批判や制裁強化の動きが相次いでいる。米国はイラン当局の対応を強く非難し、状況次第では軍事的選択肢を排除しない姿勢を示すなど、外交・安全保障面での緊張も高まる。今後、米国がイランに対し直接的な軍事介入に踏み切った場合、イランを後ろ盾とするイエメンのフーシ派武装勢力が、政治的な報復措置として紅海で商船攻撃を再開する可能性も指摘される。JOCによれば、世界荷主団体(GSF)は安全保障上のリスク回避の観点から、海運各社の紅海回帰は時期尚早との認識を示している。

日港協・年末年始の港湾荷役実績

23年度比で38%減、過去最少に

在来船やコンテナ船など減少

日本港運協会のまとめによると、2025年度の年末年始（25年12月31日～26年1月4日、元旦除く）の荷役実績隻数は472隻で、調査を開始した01年度以降で最小となった。24年度は年末年始荷役が実施されなかったため、23年度との比較では290隻減（38%減）となった。6大港は85隻減となり、その他主要港と地方港も205隻減少している。船種別でみると、自動車専用船は増加したものの、在来船やコンテナ船、RORO船などの減少が目立った。外航コンテナの取扱個数は約8万3000TEUで、23年度比で約1万3000TEU減少した。

年末年始例外荷役は、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年の「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意を契機に本格スタートしたが、24年度は労使協議が整わなかったことから23年ぶりに途切れた。25年度は2年ぶりに復活したが、対象4日間を「年末年始休日」と規定した上で、1人2日を限度として実施することなどが労使確認された。

調査データによると、25年度に年末年始荷役が実施された港は全国45港で、23年度よりも16港少なかった。荷役実施船の内訳をみると、「コンテナ船」は174隻（43隻減）、「RORO船」は19隻（31隻減）、「自動車専用船」が11隻（1隻増）、「在来船」が132隻（108隻減）、「その他船」が136隻（109隻減）だった。

日にち別の具体的なデータは公表されていないが、日港協では「25年12月31日は平日であったが、31日が日曜日であった一昨年の実績を下回った。1月4日については日曜日であったため、一昨年より大幅減となった」としている。

港別にみると、6大港（東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、神戸、関門）の荷役実績は208隻（85隻減）で、このうちコンテナ船が144隻（21隻減）

と23年度の実績を下回った。

コンテナ船の荷役実績を港別で見ると、東京港=33隻（±0隻）、横浜港=31隻（1隻増）、川崎港=1隻（2隻減）、名古屋港=24隻（3隻増）、大阪港=21隻（11隻減）、神戸港=26隻（10隻減）、関門港=8隻（2隻減）。千葉港=1隻（1隻増）、清水港=8隻（2隻増）、四日市港=3隻（3隻減）、博多港=5隻（10隻減）、その他港湾=13隻（12隻減）だった。

外航コンテナ船の取扱個数をみると、25年度は173隻／約8万3000TEU。隻数は23年度よりも44隻下回り、取扱個数は約1万3000TEU減少した。

6大港のコンテナ船入港隻数は144隻（23年度比21隻減）だったが、横浜港と名古屋港が隻数、取扱個数ともに微増。1船当たりの個数については大阪港が23年度を上回った。また、その他主要港と地方港は隻数、取扱個数とも減少したが、1隻当たりの取扱個数は23年度より増加した。「中国航路船が全体の約46%を占めており、

割合としては一昨年より微増となった」（日港協）。

一方、コンテナ船以外の船種（RORO・自動車・在来船・その他）の荷役実績を港別で見ると、東京港=10隻（7隻増）、横浜港=26隻（11隻増）、川崎港=8隻（9隻減）、名古屋港=3隻（14隻減）、大阪港=12隻（16隻減）、神戸港=5隻（14隻減）、関門港=0隻（29隻減）。千葉港=8隻（12隻減）、清水港=0隻（横ばい）、四日市港=5隻（横ばい）、博多港=0隻（4隻減）、その他港湾=221隻（167隻減）だった。

年末年始の本船荷役実績(25年12月31日～26年1月4日)
(1月19日現在、単位：隻)

区分	コンテナ船	RORO、自動車 在来船、その他	合計	
主要港	東京	33 (33)	10 (3)	43 (36)
	横浜	31 (30)	26 (15)	57 (45)
	川崎	1 (3)	8 (17)	9 (20)
	名古屋	24 (21)	3 (17)	27 (38)
	大阪	21 (32)	12 (28)	33 (60)
	神戸	26 (36)	5 (19)	31 (55)
	関門	8 (10)	0 (29)	8 (39)
6大港計	144 (165)	64 (128)	208 (293)	
その他主要港	千葉	1 0	8 (20)	9 (20)
	清水	8 (6)	0 0	8 (6)
	四日市	3 (6)	5 (5)	8 (11)
	博多	5 (15)	0 (4)	5 (19)
	その他主要港計	17 (27)	13 (29)	30 (56)
11港計	161 (192)	77 (157)	238 (349)	
その他の港湾(34港)	13 (25)	221 (388)	234 (413)	
合計(45港)	174 (217)	298 (545)	472 (762)	

※()内の数値については一昨年実績。数値は外航船、内航船の合計値

荷主の戦略港湾転換、輸出はコスト重視

国交省、プロモーションPでアンケート

国際コンテナ戦略港湾政策を推進する国土交通省港湾局では、戦略港湾への集貨を図るため、全国の地方整備局と連携し、トラック輸送から船舶へのモーダルシフトや国際フィーダー航路の活用を荷主企業などに働きかける「Sea&Seaプロモーションプロジェクト」を昨年開始しているが、このほど実施したアンケート調査によれば、荷主が戦略港湾経由に転換するための条件について、輸出はコスト、輸入はリードタイムを重視していることがわかった。

国交省港湾局は、戦略港湾への効率的な集貨やモーダルシフトを促進するため、地方整備局のネットワークを活用し、全国の荷主企業などに内航・外航の円滑な接続によるSea&Sea、さらに地元港湾からの内航輸送の積極的な活用を促すプロモーションプロジェクトを2025年6月から開始している。

戦略港湾への効率的な集貨に取り組むにあたっては、①戦略港湾から海外港湾を経由して基幹航路を利用する貨物②戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して基幹航路を利用する貨物③東南アジアから北米向け

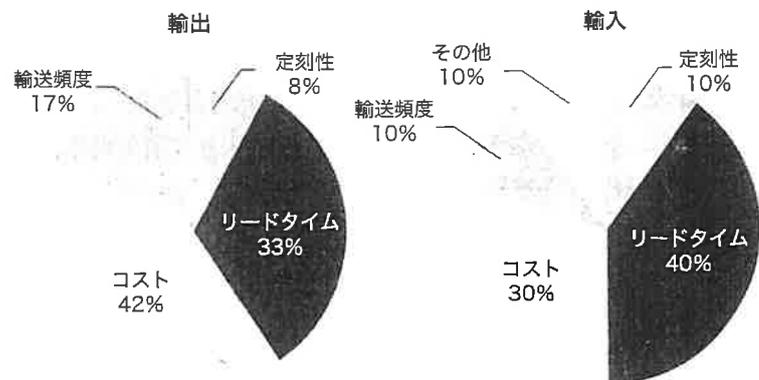
のトランシップ（積み替え）貨物——という輸出貨物をターゲットに選定。各地方整備局が地元港湾の主要な利用企業をピックアップし、戦略港湾政策を説明したり、企業が直面する課題の解決手段としてモーダルシフト、国際フィーダー航路の利用を促すもの。プロモーションの実施にあたっては、港湾運営会社、関係業界団体とも連携しているという。

一方、海外港湾トランシップの有無やモーダルシフトの状況などを把握するため、プロモーション対象企業にアンケートを実施していたが、20日に開催された「重要港湾管理者等主

幹課長会議」の中で国交省港湾局がその結果を明らかにした。

それによると、海外港湾経由で基幹航路を利用している荷主・フォワーダーが戦略港湾経由に転換するために満たされる必要があると考える条件について尋ねたところ、【輸出】で最も多かったのが「コスト（42%）」で、それに「リードタイム（33%）」「輸出頻度（17%）」が続いた。【輸入】では「リードタイム（40%）」の回答が最多で、「コスト（30%）」を10ポイント以上上回っている。今回の調査結果については、今後のプロモーション活動などに活用することとしている。

アンケート結果（海外港湾 T/S から戦略港湾経由に転換するために必要な条件）



(注) アンケート（複数回答可）の回答に基づき、海外港湾経由で基幹航路を利用している荷主・フォワーダーが戦略港湾経由に転換するために満たされる必要があると考える条件を整理。

港湾労働者、5割超が年収に不満

全国港湾が春闘アンケート

港湾労組の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）がこのほど、2026年春闘要求職場アンケートの調査結果をまとめた。それによると、現在の年収について5割を超える人が不満を感じていると回答しているほか、「今後、港湾で何が問題になるか」との質問には、「人手不足」(42%)を挙げた人が最も多かった。また、人手不足の解消策としては、多くの人が「労働条件の改善」や「職場環境の改善」と回答。「機械化・自動化」「作業の協業化」を挙げた人はそれぞれ5%程度と少数にとどまった。

現在の年収に尋ねたところ、「6000万円以下」(23%)、「500万円以下」(23%)が同率で最多。それに「700万円以下」(15%)、「400万円以下」(13%)が続いており、年収のボリュームゾーンが概ね400～700万円であることがわかる。一方で「800万円以下」(10%)、「300万円以下」(6%)も一定数存在しており、地域や職種による格差も生じているようだ。

その年収について“満足しているか”との質問には、「普通」(29%)と回答した人が最多だったが、「やや不満」(25%)、「不満」(18%)、「多いに不満」(12%)と、不満を感じている人の割合が55%に達しており、「満足」(10%)と回答した人は全体の1割に過ぎなかった。

また、「春闘賃上げ以外で重視して欲しい制度問題は」との質問には、「時間外割増率の引き上げ」(28%)と答えた人が最も多いが、それに「完全週休2日制」(20%)、「時間外・休日労働の削減」(15%)が続き、労働時間の短縮を求める声が3割超に上っていることがわかった。

さらに、「今後、港湾で何が問題に



なると思うか」との問いには、「人手不足」(42%)と回答した人が最多で、以下、「熱中症などによる職場環境の悪化」(13%)、「適正料金がもらえない」(12%)、「残業時間の規制で実入りが減る」(11%)が続く。

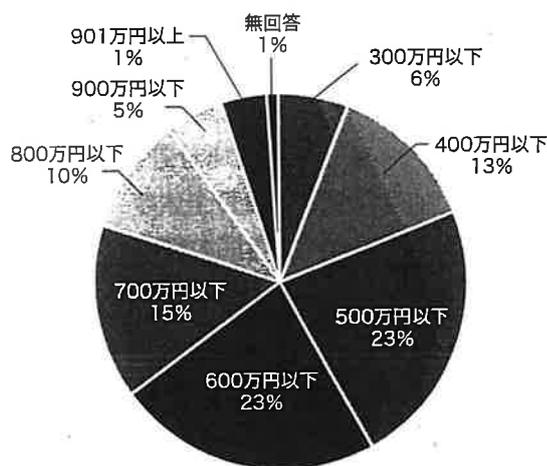
一方、業界内で関心が高まっている「機械化・自動化問題」(8%)、「ターミナル集約」(2%)を選択した人は1割に満たなかった。

組合員から今後の最重要課題と指摘された人手不足について、「解決するためには何を優先すべきか」との問いには、「労働条件の改善」(28%)を挙げた人が最も多く、これに「職

場環境の改善」(25%)、「初任給賃金の引き上げ」(24%)がほぼ同じ割合で続いた。人手不足対策として関係者から大きな役割を担うと期待されている「機械化・自動化」(6%)、「作業の協業化」(4%)と回答した人は1割に満たなかった。

なお、春闘アンケートは組合員が求める要求をより具体化するために24春闘時から始まったもの。26春闘調査については6697人が回答しており、これまでの3回の調査で最も多かった。職種別の回答者比率は「元請」(21%)、船内作業(20%)、沿岸作業(17%)などとなっている。

アンケート調査「あなたの年収は？」



港運労使、19年度の産別最賃で仮協定書

月額18万4500円、昨年11月の団交踏まえ

産業別最低賃金（産別最賃）の回答を巡る訴訟が続く中、日本港運協会が2019年度の要求（月額18万4500円）に応じる意向を示していたが、日港協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）は27日、仮協定書を締結した。

港運労使間で懸案となっている制度賃金の回答については、東京都労働委員会の救済命令を不服とした日港協が国を相手取り命令の取り消しを求めて裁判を提起。しかし、東京地方裁判所は2025年9月、「正当な

理由のない団体交渉拒否に該当する」として原告の請求を棄却。同時に「独占禁止法に抵触するおそれがあるとの理由で回答を拒否してはならず、誠実に応じなければならない」とした緊急命令も発した。

判決を受けた港湾労組は、「中断している制度賃金交渉を再開して誠意ある対応を望みたい」とし、日港協に中央団交の開催を要請。昨年11月26日に開催した中央団交で、日港協は「2019年2月19日付の要求に応じる」と満額回答していた。

その後の成り行きが注目されていた

が、27日に産別最賃について港運労使が「月額18万4500円（日額8022円）」とする仮協定書（2025年11月26日付）を締結した。産別最賃を巡る中央団交は休会中の扱いとなっており、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る構えだ。

全国港湾では、「制度賃金が改定されてこなかったことが、現行賃金水準を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」としている。

港湾運送事業の適正取引推進指針案

契約書に割増料金の明記「望ましい」

国交省、2月上旬に正式公表へ

国土交通省港湾局は27日に第4回「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」(座長: 松田琢磨・神奈川大学経済学部教授)を開き、事務局がガイドライン案を提示した。取引適正化に向けた具体的な取組例として、港湾運送業界では、適正な原価計算に基づくことを原則に、各種割増料金なども契約書に明記できるよう協議することや、業界団体として「自主行動計画」を速やかに策定することなどを盛り込んでいる。また、契約書などに明記することが望ましい特記事項も列挙する。国交省港湾局では、今回の会合を踏まえてガイドラインの文言を修正し、2月上旬をめどに正式に公表することになっている。

27日に公表されたガイドライン案の概要をみると、▽第1章: 港湾運送事業における適正取引推進の必要性▽第2章: 適正取引に関する法令について▽第3章: 取引上の問題点と望ましい取引形態▽第4章: 取引適正化の実現に向けた具体的な取組み——の4部構成としている。

このうち第3章では、運賃・料金の設定や適切な協議、運賃・料金の減額、運送内容の変更、運送に係る附帯業務の提供、所定外労働時間の改善について、法令違反となりうる取引上の問題点を列挙。それに呼応する形で、望ましい取引形態を整理している。

第4章では、港湾運送業界、船社・荷主ごとに、具体的な取組例をあげる。港湾運送業界に対しては、適正な原価計算に基づくことを原則に、各種割増料金なども契約書に明記できるよう協議することや、人手不足といった課題について運送委託者と日ごろから情報共有を図ることを明記。

港湾運送の魅力の発信・向上に



第4回委員会の様子(27日、国交省)

に向けた取組みを行い、雇用の確保に努めるとともに、労働環境の改善や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に取り組むことも盛り込まれた。

さらに、港湾運送業界団体に対しては、業界内の商慣習の見直し、船社・荷主との関係も含めた適正取引の推進や生産性・付加価値向上を図るため、「自主行動計画」を速やかに策定することをあげている。

船社・荷主の望ましい取組例では、運賃・料金に関する協議の申し出に真摯に応じ、十分な協議を踏まえて適正な運賃・料金を決定することを提示。運送委託を行う船社は、港湾運送の費用を可視化した上で荷主などに対して適切な価格転嫁を行うよう

努めることも列挙する。

協議にあたって回答に時間がかかる場合には、予定時期を示すなど協議の円滑な実施に努めることを推奨。加えて、附帯業務に係る運送委託者の負担を認識し、適切な費用負担を行うことや、船舶の遅延などで労働者の確保が困難な時間帯の作業が発生する場合は、運送委託者と協議の上、作業時間の調整といった対応を図ることをあげる。

また、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(荷役待機のための料金)④最低料金(少量貨物時、キャンセル時の料金)⑤その他(契約書などにはない事項の協議)——をあげている。

一方、こうしたガイドライン案については、今回の会合で文言の修正などを行うこととなった。事務局によると、細部を修正した上で、“座長一任”でとりまとめるという。2月上旬をめどに正式に公表される見通しだ。

中古車の放射線量検査

組合、4月以降も全量検査維持を主張

協議期限は3月末、春闘で争点化も

東京電力・福島第一原発で発生した事故による影響で、日本から海外に輸出する中古車から高い値の放射線量が計測されるケースが相次いだため、中古自動車や中古建機を輸出する際の船積み業務に従事する港湾労働者の安全を確保する観点から、港運労使は2011年8月、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を締結した。

ところが、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は全量検査の継続に不満の声が高まっていた。また、昨年7月から東電による検査費用の補助が打ち切られることも決定。これを契機に検査体制のあり方が課題になっていたが、港運労使は25年6月30日、①暫定確認書を10月末までに見直す。その間、現行の検査体制を維持する②内航船の自社検を認める。その際、当該事業者は検査済みステッカーを貼付する——ことを確認した。



その後、港運労使が協議を進めたが、日港協が検査(暫定確認書)の廃止を主張する一方、組合も港湾労働者の安全・健康確保を理由に、全量検査を継続するよう求めるなど、両者の主張は真っ向から対立。こうした中で国交省港湾局は8月27日、日港協に対して文書を発出。港湾運送事業者が検査の実施を求めた場合、荷役拒否を行うか否かにかかわらず、港湾運送事業法第15条(不当な差別的取扱)、第21条(利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき)に抵触する恐れがあると通知した。

こうした動きにさらに態度を硬化させた組合は、「港湾労働者の安全が

確実に担保されるまで全量検査は譲れない」と主張し、交渉は膠着状態に陥ったが、最終的には25年10月29日、6月の労使確認を事実上、延長する形で新たな議事録確認を締結した。

新たに締結された議事録確認書では▽放射線量の全量検査に替わる新たな安心・安全対策を労使で作成する。その協議検討を行う期間を2026年3月末までとし、それまでの間は暫定的に現行の放射線量検査を継続実施するものとする▽ただし、内航船については、自社検を認める。なお、その際、当該事業者は、検査済みステッカーを作成貼付する——ことを確認している。

他方、27日に中央団交が行われ、既報ように産別最賃(19年)などについて協議したが、この中で組合が3月末に協議期限を控える中古車の放射線検査問題について、「暫定の暫定確認書は期限切れとなるが、その後も全量検査維持を主張する方向で協議に臨むつもりだ。検査費用も港湾運送事業者には負担させないの

が前提になる」と表明したことがわかった。

中央団交終了後に取材に応じた全国港湾の竹内委員長は「4月以降も全量検査を継続するよう表明した。ただし、港湾運送事業者の負担のないような方法が前提になる。全量検査に代わる安全・安心を担保する対策は難しい。港湾労働者の健康を考

えると、全量検査以上のものはないと思っている。それにユーザーからも検査のニーズは相応にあると聞いている」と全量検査の意義を強調。その上で「一度、現在の暫定協定をやめて本協定にまた戻すのか、暫定をそのまま継続していくかは、まだ内部でも議論が足りていないが、全量検査体制の維持という基本姿勢に変わり

はない」と述べた。

ただ、検査廃止を求める中古車団体は、「検査は廃止される方向だと思っていたが、港湾労組が検査継続を求めていることで予断を許さない状況。検査費用の助成も廃止され、輸出業者の負担がさらに大きくなっている」と反発しており、今後の労使協議の成り行きが注目される。



トラックの現場では対策が進んでいないのが実情

夜間・早朝の安全確保

犯罪・トラブールから守れ

「特別な対応なし」多く

運送業界の人手不足がますます深刻化する中、人材の確保・定着の観点から、配送中のドライバーの安全を確保し、犯罪やトラブールから守るための取り組みの重要性が増している。1月は、1年の中で全国的に日の出が最も遅くなる時期だ。暗い時間が長ければ、交通事故対策に加え、夜間・早朝時間帯のドライバーの安全確保も重要となる。ただ、タクシーなど比べ、トラックの現場では対策が進んでいないのが実情。運送事業者に現状や事例などを聞いた。(特別取材班)

事業者の主要な対策事例

Table with 2 columns: 防犯責任者の設置, 防犯マニュアルの作成, 乗務員への防犯訓練, 防犯仕切り板の設置

カーテンレールを設置

タクシ業界では2009年に警察庁が「タクシーの防犯基準」を示し、これに基づき各事業者が防犯責任者の設置、防犯マニュアルの作成、乗務員への防犯訓練などを実施している。タクシ業界では2009年に警察庁が「タクシーの防犯基準」を示し、これに基づき各事業者が防犯責任者の設置、防犯マニュアルの作成、乗務員への防犯訓練などを実施している。

訓練、防犯仕切り板の設置といった対策を講じている。タクシ業界と同様に人材の確保・定着が大きな課題となっているトラック業界でも、ドライバーが安心して働ける環境を整える防犯対策の重要性は高まっている。

また、トラック業界では特定技能制度の整備などで外国人採用の動きが広がっているものの、中小事業者にとっては受け入れのハードルは高い。現実的な人手不足対策として、まずは女性や高齢者の活用を重視する。タクシ業界では2009年に警察庁が「タクシーの防犯基準」を示し、これに基づき各事業者が防犯責任者の設置、防犯マニュアルの作成、乗務員への防犯訓練などを実施している。

秋山氏は「プライバシー配慮にも防犯にも有効だ」としている意見があり、これを採用し全車に導入した。

秋山氏は「プライバシー配慮にも防犯にも有効だ」としている意見があり、これを採用し全車に導入した。

早期配送の防犯対策はますます求められると言えらる。タクシ業界と同様に人材の確保・定着が大きな課題となっているトラック業界でも、ドライバーが安心して働ける環境を整える防犯対策の重要性は高まっている。

ドラレコ活用・夜間配送減

食品輸送をメインに手掛けている会社もある。高野運輸(横浜市鶴見区)の東海林憲彦社長は「ウェアラブル端末をドライバーに付けてもらい、緊急時に通報できるような仕組みを構築したい」と、デジタル活用による対策を進めていると話す。

納品先での対策も必要

また、夜間・早朝ではないが、納品先でのトラブール防止対策の必要性を指摘する声もある。関東のある事業者は「以前、女性ドライバーを採用したが、荷役先でトラブールに遭い、双方の安全のためそのドライバーを蹴ってしまった」と明かす。

また、夜間・早朝ではないが、納品先でのトラブール防止対策の必要性を指摘する声もある。関東のある事業者は「以前、女性ドライバーを採用したが、荷役先でトラブールに遭い、双方の安全のためそのドライバーを蹴ってしまった」と明かす。

業務そのものの見直しに踏み切った事業者もある。以前は夜間配送が少なくなかった新横浜運送(石井力社長、港北区)は、ドライバー不足が深刻化していることから労働環境改善が急務と考え、数年前から夜間配送を伴う仕事からは撤退し、早めに終わる業務にシフト。現在では9割が午後6時に終業できている。

石井和博専務は「時間外労働や不規則なシフトが多い運送事業の中で、一般並みの時間帯の業務にしている。今後は適正運賃収受の交渉で一層の待遇改善を図り、人材確保につなげたい」と話す。