

25 港湾春闘 ストライキ行動の実施と背景について

1. 労働組合組織及び港湾運送の現況について

- (1) 両労組は、北海道から沖縄までの港湾において港湾運送事業に働く労働者、並びに、港湾運送に係る諸事業で働く労働者で組織している港湾産別労働組合です。
- 全国港湾労働組合連合会(略称：全国港湾) 上部団体：国際運輸労連/ITF
中央執行委員長 竹内 一 組織人員：登録ベース/16,000人
住所：大田区蒲田 5-10-2 日港福会館1階 電話：03-3733-2561
 - 全日本港湾運輸労働組合同盟(略称：港運同盟) 上部団体：連合
会 長 足立 賢次 組織人員：登録ベース/1,200人
住所：大田区蒲田 5-10-2 日港福会館1階 電話：03-3733-5285
- (2) 港湾運送事業(港湾運送事業法で定義)は、港湾において、海上輸送される外・内貿貨物を積載した船舶(寄港する船舶)の船積・卸し、その前後で行う倉庫やターミナルでの荷捌き、貨物量の証明(数・重量・容量など)等を行う事業で、国交省による「許可を受けた」民間事業者とそこに雇用された労働者が担っています。
- 港湾は、四囲を海とする島国である日本にとっては「日本経済の玄関口」と称され、輸出入貨物の99.6%が港湾労働者の手を経て動いています。
- (3) 港湾運送事業は、他人の需要にもとづく「受け渡し行為(事業法)」です。港湾ユーザー(利用する船社・荷主)のオーダー(他人の需要)によって業務が発生することからユーザーと港運事業者との産業立地上の力関係が反映し、物流のパートナーとはいえずユーザー優位のもとで運賃・料金(届出制)が設定される傾向は否定できません。
- (4) 港湾運送は、船舶の寄港や貨物の発着に波動性があり、港湾労働は、これに左右され港湾労働の安定性を確保するためには「波動性」にどう対応し、どう克服するかが古くて新しい命題となっています。したがって、この波動性ゆえに、土曜・日曜出勤や、平日の深夜(徹夜も)労働が常態化しています。これに屋外労働(酷暑・極寒)で、危険性の高い仕事というイメージが先行して入職者(応募者)が少ない、離職者の増加傾向という要件も加わって、人員不足がますます深刻化しています。

2. 港湾産業労使の交渉体制について

- (1) 港湾産業では、1972年以降、(一社)日本港運協会と両労組が「労組法に基づく団体交渉権の行使」であることを確認(産別協定第1条)し、双方の提起するあらゆる課題について団体交渉を行い、労働協約を締結しています。

- (2) 産別協定は、賃金・休日・休暇・安全をはじめとする基本的労働条件の最低限、作業時間や港湾運営の基本的なルールについても確認しています。ただし、産業としての最低賃金や標準者の賃金などは交渉し協定化していますが、各事業所単位の賃金など詳細な労働条件は、加盟する組合が主導的に交渉し、労使協定をしています。

したがって、港湾産業における「賃金引上げ」は、各組合要求・交渉の取り組みを全体としてサポートし、産別として「日港協に各賃金交渉への誠意ある回答の指導性の発揮」を求めるなど、統一的な取り組みで底上げを主導する役割を担っています。

3. 25 港湾春闘の現状・課題について

(1) 25 港湾春闘の概況について

- ① 春闘私たちは、物価高騰を乗り越え、避けられない休日や深夜の勤務も甘受して余りある、大幅賃上げ、労働時間短縮、労働環境整備のための要件を整える 25 春闘として統一要求を取りまとめ、2月に日港協に提出し、これまで3回の中央港湾団交を重ねていますが、日港協の回答は、「努力する」「検討する」との内容ばかりで、誠意あるとみなせるものではありません。人員不足対策をはじめとする深刻な課題に向き合い、港運労使が抱える諸課題に真摯に向き合う姿勢は皆無と言わざるを得ません。港運業界を束ねる事業者団体としての自覚も見えず、むしろ責任を放棄しているとさえ断じざるを得ません。

- ② したがって、賃上げ交渉においては、ゼロ回答(回答できる状況にない)、もしくは低額回答が示されるだけとなっています。また、産別制度・政策要求についても前進できていません

そのため、私たちは3月30日(日)と4月13日(日)に全港・全職種において荷役を拒否するストライキを決行しました。6年ぶりとなるものです。ちなみに、両労組と日港協との産別交渉の決裂に伴うストライキですから、日港協加盟店社すべてに影響が及びます。

(2) 労使交渉の現状、膠着状態の背景には運賃・料金的问题があります。

- ① 港湾運送は、規制緩和されて以降、料金は認可制から届出制に変わりました。それでもダンピングという問題がありましたが、「認可料金制」であったことで、一定の歯止めがかかっていました。しかし、今はユーザーと協議(契約)して料金を届けることが基本であるため、ユーザーの意向が色濃く反映した料金にならざるを得ないことは明らかです。

- ② 政府・国土交通省は、こうした料金や契約の実態の中で「悪しき商慣習」として表れている「不適切な料金」や「料金不収」に、料金監査を強化するとしています。しかし、ユーザーとの契約で設定された「届出料金」が100%収受されていれば、ダンピングとは見なされず、ユーザーの意向が反映した料金でも、適正か否かの判断は、極めて非常識なものでない限り監査・指導を受けることになりません。

- ③ 政府・国土交通省は、港湾の人員不足対策(有効求人倍率は産業平均の4倍)のアクションプランを発出し、労働環境整備、適正料金の収受と悪しき商慣習の改善を取り組んでいます。そして政府の「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

(23 年 11 月 29 日)」を踏まえ、港湾ユーザーに対し「港湾運送事業者の労務費の円滑な価格転嫁の実行について(お願い)/(24 年 3 月 29 日)」を発出しています。本年 4 月 3 日にも日港協と国交省が連名で同主旨の文書を発出しています(別添)。

- ④ この文書では、「若手世代の入職者を増やし、離職率を低減させるためには魅力ある賃金、物価上昇に負けない賃上げが必要ですが、港湾運送事業者の多くはコスト上昇分を吸収するだけの運賃・料金収受に至っておりません」と明言しています。私たち港湾労働者にとって、これは極めて憂慮すべきことです。労使が港湾運送の安定や港湾労働の魅力を高めようとしても、そのための原資となる「適正な料金が収受されていない」と率直に述べているわけですから、ここに着目した取り組みが重要です。
- ⑤ 本来は港運事業者自ら適正料金の確保に全力を挙げるべきところですが、私たち労働組合としても、魅力ある港湾労働を確立していくための原資の確保には、労働組合としても取り組まざるを得ないと考えています。

港湾を利用することによって巨大な利益を港運に勘化すること、つまり、適正な料金を支払うべく、価格転嫁に誠実に応ずるべきだと考えています。自動車・電気・工作機械・総合商社など主要な荷主が巨大な利益を上げ、途方もない内部留保をため込んでいることは誰もが否定できない事実です。同時に、船会社(海運企業)もまた、巨大な利益を上げています。私たちが報道で見る限りの 24 年の中間決算例を挙げると、以下の通りとなります(24 年秋発表)。

○オーシャンネットワークエクスプレス(ONE)

＝24 年度上半期(4～9 月)の純利益(前年同期比)4 倍の 4250 億円

＝下半期を含めた通期利益でも 4750 億円を見込んでいる。

○日本郵船＝中間決算で経常利益が 2892 億円(前年同期比 81%増)

＝通期で 4100 億円(57%増)

○商船三井＝中間決算の経常利益は 2490 億円(61%増)

＝通期で 3650 億円(40%増)

○川崎汽船＝中間決算で経常利益 1873 億円(230%)

＝通期で 2400 億円(80%増)と公表している。

○マースク＝前年同期比売上/32 億 1 千万\$増(40%増)、111 億 7 百万\$ OCMA-
CGM＝同 28 億 69 百万\$増(250%増)、40 億 2 百万\$

○ハパックロイド＝同 13 億 3 百万\$増(30%増)で 57 億 6 千 7 百万\$

○コスコ＝同 42 億 6 千 6 百万\$増(81%増)で 95 億\$

○HMM(旧：現代商船)＝同 1 兆 4260 ~~₩~~ 増(67%増)で 3 兆 5520 億 ~~₩~~

○ZIM＝同 14 億 92 百万\$増(117%増)で 27 億 6 千 5 百万\$

○エバグリーン＝同 799 億 7 千 6 百万台湾\$増(109%増)で 1527 億 8 千 8 百万台湾\$

○陽明海運＝同 369 億 3 千 7 百万台湾\$増(102%増)で 728 億 3 千 8 百万台湾\$

○ワンハイライズ＝同 294 億 4 千 6 百万台湾ドル増(117%増)で 544 億 9 千 3 百万台湾\$

(3) 政府による施策に起因する課題

- ① 政府の推進する「ポート 2030 政策」に起因する内航フィーダー料金の低廉さが大きな課題となっています。この政策は、釜山港などで積み替えられる外貿貨物を日本に呼び戻すことを念頭に、3 大湾に位置する主要港(京浜・阪神・名古屋)に外航船の寄港を増やし、外航貨物を集荷・創貨し、ここから、内航船に積み替え国内各港へフィーダー輸送しようというものです。

脱炭素といった課題の対策でもあるのですが、外航船が寄港し、外航貨物を取り扱っていた地方の港湾にとっては、内航貨物を扱うようになることで、同じ作業をしても運賃・料金は半分にまで減少しています。これでは労務費の確保どころか、事業の継続すら危ぶまれるという事態に直面しています。

ここにメスを入れなければ、地方港の事業が立ちいかない、労働者の賃上げすら原資がないということになります。業務を請け負えば赤字になるから夜間入港・夜間作業は断らざるを得ないというような悲鳴が上がり、これを、船社・荷主は「オーダーしても受けてくれない港がある」と国交省に駆け込んだということも仄聞しています。払うべきものは払い、そのうえでオーダーするという当たり前の契約が内航フィーダーではやられていないのではないかと考えざるを得ません。

- ② 第二には、石炭荷役の問題があります。老朽石炭火力発電施設の休廃止で石炭荷役がなくなり、事業が立ちいかななくなるという問題です。気候変動対策によるエネルギー転換それ自体は理解しますが、だからと言って、石炭荷役を主な生業としている事業者・労働者を何の手当もせず切り捨てていいものではありません。

世界では「公正な移行」という社会的なルールが定着し、そのもとで化石燃料の抑制を進め、雇用をはじめとした地域経済全般に及ぶ対策を講じています。この問題では、国会質問でも取り上げられ、国土交通大臣も「公正な移行」の重要性を指摘しています。政府の責任で「公正な移行」の実践に踏み出し、政策は政府、実行は民間に丸投げでは無責任すぎます。事業者は存続の危機にあり、労働者も先が見えないために転職を決断せざるを得ないのか、混乱が起きています。

ましてや、当該港湾が事業法上の指定港であるなら、事業の存続と労働者の確保など、国土交通省が国庫の支出も含めた対策を講じなければならないことは明瞭です。

- ③ 第三は、バルク戦略港湾政策による港湾の整理淘汰の進行という問題が深刻になっていることです。これは、所謂バルク貨物(鉱石・石炭・穀物・チップ・セメントといった粒状の貨物をそのままの形状で本船に積む)を国内の拠点港に集約して、集約した港湾から国内各地のユーザーに内航やトラックで搬送するというもので、大型バルク船がいくつもの港で少しずつ卸すことを不効率と考える政策です。しかし、これでは、バルク貨物を扱っていた多くの港への本船寄港が減少し、港運作業のオーダーがなくなるために、港湾は整理淘汰されることになります。

- ④ こうした、政府の施策によって問題を抱えた港湾では賃上げ交渉すらままならない事態に直面しており、政府の責任で「公正な移行」に徹する救済を行うべきです。また、港運事業者もまた労働者の賃上げも含めた原資を確保のための価格転嫁を推進すべきで、ユーザーがこれに応えるのは社会的責任とも言えます。

4. 25 港湾春闘の今後についての考え方

- (1) 前述した通り、価格転嫁・料金改定・適正料金収受が進んでいないことと、政府施策によるフィーダー貨物運賃の低廉さ、石炭荷役の危機、バルク戦略による港運の整理淘汰という条件下で、港湾の 25 春闘は前進はおろか、むしろ厳しい事態に直面しているとも言えます。

こうしたことから、3 月 30 日(日)と 4 月 13 日(日)には各々 24 時間のストライキを全国の港湾で決行し、日港協に交渉の促進、回答の修正を迫りましたが、進展がみられていません。

- (2) したがって私たちは、さらなる行動の強化を図り、事態の進展を図るために、次のストライキ行動(全港・全職種対象)を日港協に通告しました。

- ① 4 月 20 日(日)の 24 時間ストライキ
- ② 4 月 26 日(土)から 27 日(日)における 48 時間ストライキ

- (3) 私たちは、魅力ある港湾労働を確立し、港湾運送の安定的サービスの向上を図るには、ユーザー各位の価格転嫁へのご協力が不可欠と考えており、適正な価格転嫁が実現することで労使交渉が進展することを望んでいます。

いうまでもなく、私たちは物流の混乱を望むものではありません。ストライキによって、一時的には物流が止まり、内・外貨貨物の滞留をはじめとした影響が出ることは必定です。

しかし、適正な価格転嫁が行われ、大幅賃上げをはじめとする魅力ある港湾労働の確立への端緒が切り開かれることは、ユーザー各位のみならず日本の物流へのメリットにもなると確信しています。

このことを、物流事業者に限らず、より多くの方々に理解いただきたいと考えています。

以 上

<添付>① 港湾運送事業の運賃・料金における適切な価格転嫁に向けたお願い

(2025 年 4 月 3 日付け/日港協・国交省発)

② 魅力ある港湾労働確立のための価格転嫁・適正料金の確保に関する要請

(2025 年 4 月 30 日/全国港湾・港運同盟発)

③ 港湾物流に係る皆様へ

～我々の窮状とこれを打開する未来に向けての取り組みへの掘会を訴えます～

(2025 年 3 月 26 日/春闘勝利全国決起集会決議/全国港湾・港運同盟発)

2025 年 4 月 3 日

港湾ユーザー（荷主・船会社）の皆様へ

一般社団法人 日本港運協会
国 土 交 通 省

港湾運送事業の運賃・料金における適切な価格転嫁に向けたお願い

経済界においては労務費、エネルギーコスト、原材料費の上昇に対してサプライチェーン全体での適切な価格転嫁推進や価格転嫁の商習慣定着が提唱されています。

内閣官房及び公正取引委員会より公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（2023 年 11 月 29 日）を踏まえ、「港湾運送事業者の労務費の円滑な価格転嫁の実行について（お願い）」（2024 年 3 月 29 日）を発出致しましたが、港湾運送事業の運賃・料金における価格転嫁は十分なものとは言い難い状況となっております。

また、港湾運送業界においても人手不足が深刻であり、わが国輸出入貨物の 99% 以上が経由する港湾でのサービス提供を継続し、サービス品質の低下を避けるため、人手不足の状況改善は業界全体で取り組むべき最重要課題と捉えています。

特に、若手世代の入職を増やし、離職率を低減させるためには魅力ある賃金、物価上昇に負けない賃上げが必要ですが、港湾運送事業者の多くはコスト上昇分を吸収するだけの運賃・料金収受に至っておりません。

つきましては、港湾運送業界の現状をご賢察の上、港湾運送事業の運賃・料金における適正な価格改定について格別なご配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

（添付）「港湾運送事業者の労務費の円滑な価格転嫁の実行について（お願い）」

2025 年 4 月 10 日

港湾ユーザー(荷主)関係団体 各位

全国港湾労働組合連合会

中央執行委員長 竹 内 一 (公印略)

全日本港湾運輸労働組合同盟

会 長 足 立 賢 次(公印略)

魅力ある港湾労働確立のための価格転嫁・適正料金の確保に関する要請

私どもは、日本全国の港湾で働く労働者で組織する労働組合で、魅力ある港湾労働の確立を目指して、賃金引き上げをはじめ労働諸条件の向上に向けた諸制度の改定などを課題として、(一社)日本港運協会(日港協)と団体交渉を行っています。

政府は経済の好循環と公正な商慣行への改善を目指し、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を示し、経済界も、労務費や原材料費の上昇に対して、適正な価格転嫁の促進を提唱しているところです。

しかし、港運の現状は労務費の原資確保はおろか「大型荷役機器のリブレースすら賄えない」「オーダーに応じるだけ赤字になる」等の声があがるほどで、港湾運送が「受注産業」であるが故にユーザー優位のもとで価格転嫁どころか適正な運賃・料金すら収受されていないことを示していると推察せざるを得ません。したがって、賃上げ交渉においては、ゼロ回答(回答できる状況にない)、もしくは低額回答が示されるだけとなっています。

港湾労働は、船舶の寄港や輸出入貨物の発着に波動性があり、日曜・祝日や平日深夜の作業が常態化しています。これが人員不足に拍車をかけ、長時間・過密労働を余儀なくされる悪循環から脱却できなくしています。これを一刻も早く克服すべく、日港協との交渉に臨んでいますが進展はなく、やむなく6年ぶりのストライキを決行するに至りました。

魅力ある港湾労働を確立し、港湾運送の安定的サービスの向上を図るには、ユーザー各位の価格転嫁へのご協力が不可欠です。私たちは、適正な価格転嫁が実現することで労使交渉が進展することを望んでいますが、そうならない場合は、3月30日、4月13日に続き、4月20日の24時間スト、及び4月26・27日の48時間ストを決断せざるを得ないと考えています。

いうまでもなく、私たちは物流の混乱を望むものではありません。適正な価格転嫁が行われ、大幅賃上げをはじめとする魅力ある港湾労働の確立への端緒が切り開かれることは、ユーザー各位のメリットにもなると確信しています。このことを理解いただき、大幅賃上げ、労働条件改善に資する価格転嫁・料金改定に応じて頂くよう要請いたします。

以 上

港湾物流に関係する皆様へ

～ 港湾労働者の窮状を打開する未来に向けた取り組みへのご理解を訴えます ～

諸物価の高騰の中、大幅賃上げを獲得する必要性

私たち港湾労働者は、貿易立国たる我が国にあって物流を止めることなく、夏は酷暑、冬は厳寒の中での厳しい労働環境で働いています。島国である我が国は、様々な物資・資源・製品ならびに加工品を輸出入しています。私たちは、国民の暮らしを支えていることに誇りを持って日夜仕事をしています。

しかしながら、港湾で働いている私たちの賃金や労働条件は、そうした仕事の価値に見合ったものになっていません。しかも産別最低賃金は2017年以降上がっておらず、初任給は低レベルのままというのが現状です。

このままでは、人員不足が更に深刻化し、仕事が回らなくなり、国民生活に支障をきたすことに不安と危惧をいただいています。

日港協の「不誠実な姿勢」を許さない決意を固めています

私たちは25春闘での産別交渉を日本港運協会（略：日港協）と行っています。ご承知のとおり、政府が大幅賃上げを経団連や労働組合に求めて10%以上の賃上げを、中小企業庁は、価格転嫁を求めて賃上げを後押しする取り組みも行っています。

しかしながら、港湾産業は受注産業の弱点として料金の引き上げが進まず、ユーザー（荷主・船会社）に物価高騰分や労務コストが転嫁できない状況が続いています。

これを打開するためにも、我々港湾労働者の賃金や労働条件の改善に向けて重大な決意をもって、交渉にのぞんでいます。

日港協は、港湾物流を支える港湾労働者の汗と労苦に誠意をもって応えよ！

〔3月30日(日)を第一次統一行動として24Hストライキを通告！〕

職場は人員不足が常態化し、過密・過重労働が続いています。日港協は、「組合要求を真摯に受け止める」と前置きしますが、回答は不誠実極まりないものです。

個別の労使協議で環境を整えようとすれば、企業間競争とユーザーの圧力で、結果として労務コスト切り下げへと向かうことは、火を見るより明かです。だから、産別労使が集団的な労使関係の中で働くルール、港湾労働秩序の規範をつくってきました。

全国港湾と港運同盟は、第2回・第3回中央港湾団交での不誠実な回答に大幅修正を求めて、24Hストライキを通告し、実施します。

港湾に関係する皆さん、私たちの24Hストライキによって一時的に不便さが出ることがあります。しかし、港湾労働者の労働環境が向上し、安定した仕事を成せばユーザーの皆さんのメリットにつながると確信しています。船社が莫大な利益を上げている中、今春闘で大幅賃上げを獲得するには、日港協として適正料金確保や不当に低い内航フィーダー料金の改善や港湾福利の拡充のための基金の増額で労働環境を充実せしめることが不可欠であると考えています。そのためにも、皆さん方のご理解とご協力が必要です。港湾労働者の未来に向けて、25春闘の前進に向かってストライキの決行を決意し、ここに宣言致します。

2025年3月26日

全国港湾労働組合連合会

中央執行委員長 竹 内 一

全日本港湾運輸労働組合同盟

会 長 足 立 賢 次