
海運・港運事業関係等(資料2)<9月1~30日>

- 9/1 自民党・港湾議員連盟が総会 森山会長「海洋国家に相応しい予算を」(MD・海事)
- 9/1 港運労使、懸案の2課題で5日に折衝 放射線検査・年末年始例外荷役(MD)
- 9/2 英ロイズリスト 国内5港ランクイン東京45位浮上
2024年の世界100港ランキング(MD)
- 9/3 日港労連、外国人労働者に慎重姿勢(MD) 運動方針案、9月11~12日に定期大会
- 9/4 国交省、港湾運送事業の適正取引推進 近くガイドライン検討会を設置へ(MD)
- 9/5 京浜・阪神港、国際フィーダー便数が4割増(MD)
国交省「重要港湾管理者主管課長会議」
- 9/5 京浜・阪神港、国際フィーダー便数が4割増(MD)
国交省「重要港湾管理者主管課長会議」
- 9/7 海コンドライバターの年齢調査、平均51.8歳(MD)
関東トラ協調べ、高齢化が進展 50歳代が5割に迫る
- 9/7 国交省、改正下請法の周知を要請(MD) 日本港運協会に文書発出
- 9/10 全倉運、委員長に三菱倉庫労組の河本氏(MD)
- 9/10 年末年始荷役、船社「9月中に結論を」(MD)
2年連続で中止なら「港の信用力低下」
- 9/11 日港労連、新委員長に浜港労連の德里氏(MD) 委員長代行には神港労連の吉岡氏
- 9/11 大阪港、16日~来月3日にゲートOP延長(MD) 万博終盤に向けて混雑対策
- 9/12 日港労委員長德里則之氏のインタビュー(MD) 労使関係は「是々非々」で対応
- 9/12 船社、日港協に年末年始荷役の協力要請(MD) 今年は「早めに可否決定を」
- 9/16 国交省、港運企業の取引環境改善へ(MD)
18日に取引改善ガイドライン検討委初会合を開く
- 9/17 制度賃金を巡る訴訟、日港協の請求棄却(MD)
東京地裁、港湾労組は中央港湾団交を要請
- 9/17 検数労連、関税や放射線検査など課題山積(MD) 定期大会、仕事と収入確保に全力
- 9/18 日港協「今後の対応を検討中」(MD) 制度賃金訴訟、控訴期限は2週間
- 9/18 国交省、継続事業への補助金交付を決定(MD) 遠隔操作RTG導入支援
- 9/18 全港湾、定期大会で運動方針を補強(MD)
- 9/19 全国港湾、運動方針を決定(MD)
定期大会で竹内委員長らを再任、控訴断念求める決議
- 9/19 国交省、港湾運送の取引適正化へ始動(MD) ガイドライン検討会が初会合
- 9/22 港湾カレッジ横浜港が座談会(MD)
OBが助言、女子校での広報や英語教育充実など
- 9/24 組合、日港協に中央団交をあらためて申入れ(MD)
- 9/26 全国港湾、当面の課題で傘下組織に指示(MD)
年末年始・放射線検査は重要局面へ
- 9/29 港湾労組 勝訴確定 会社の「名誉棄損」棄却(赤旗)

自民党・港湾議員連盟が総会

森山会長「海洋国家に相応しい予算を」

港湾運営会社、財務強化で支援要請

自民党港湾議員連盟が8月29日、党本部で総会を開いた。同日に2026年度予算概算要求の財務省への提出期限を迎える中、森山裕会長は、「海洋国家として恥ずかしくない予算が獲得できるよう頑張っていかなければならない」と強調し、港湾予算の満額確保に向けて議連一丸となって取り組んでいく姿勢を示した。議事では、国土交通省港湾局の安部賢局長が来年度の港湾関係予算概算要求について説明。また、港湾運営会社連絡協議会の中井拓志会長（横浜川崎国際港湾社長）が、急激な価格高騰が続く荷役機械の導入や港湾運営会社の財務基盤の強化に対する国の支援を訴えた。

開会にあたり森山会長は、7月に着任した安部局長について、「初めての予算編成に臨むが、しっかりと支える」とした上で、「海洋国家として恥ずかしくない予算が獲得できるよう頑張っていかなければならない」との考えを述べた。

加えて、7月30日にカムチャツカ半島東方沖で発生した地震により、日本でも太平洋側沿岸に津波警報・注意報が出されたことに触れ、「どこで何が起きるかわからない状況だから、港湾の果たしている役割を強く認識しながら、来年度予算の獲得に皆さんと一緒に頑張っていく必要がある」と重ねて強調した。

国交省の高橋克法副大臣は挨拶で、8月にオランダのロッテルダム港を視察したことを報告。「世界最先端の自動化ターミナルを視察し、我が国の港湾物流を維持発展させるためにも、作業員の安全、担い手の確保、生産性向上につながるDX技術を積極的に取り入れていく必要があると実感した」と感想を述べた。

その上で、「海洋国家としての我が国になくてはならない港湾の整備を進



挨拶する森山会長

めていくには、何よりも港湾関係予算の十分な確保が必要だ」と語り、議連に協力を求めた。

安部局長は26年度の港湾関係予算概算要求について説明した。港湾局では港湾整備事業：2928億円（前年度比1.19倍）、港湾海岸事業：182億円（1.20倍）、災害復旧事業：14億円（1.00倍）を要求。安部局長は「物流機能の強化、DX・GX、クルーズ、能登半島地震からの復旧・復興、国土強靱化、地域の基幹産業の競争力強化などに継続して取り組む」と語った。

さらに、25年度の港湾整備事業予算が3385億円（24年度補正予算を含む）だったことを挙げ、「各港湾管理者の要望や必要な施設を計上したところ、大体4000億円が必要で、まだまだ予

算が不足している状況だ」と訴えた。

その後は、三菱商事らが先月27日に撤退を表明した洋上風力発電について説明。「経済産業省と連携し、要因をよく検証し、さらなる事業環境の整備を整えたいうえで再公募する予定」との方針を述べた。

総会には日本港湾振興団体連合会の中原八一会長（新潟市長）、日本港湾協会の大脇崇理理事長、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会長も出席した。

このうち大脇理事長は概算要求について、「協会の会員、全国の港湾管理者、港湾所在の市町村などの総意を反映していると思う。満額を確保してもらえよう、支援と協力をお願いする」と挨拶した。

また、中井会長は協議会として要望書を提出し、国際標準のコンテナターミナルの整備推進を求めた。特に、「価格高騰が進む遠隔操作ガントリークレーンなどの荷役機械整備にかかわる支援の拡充、港湾運営会社の財務基盤の強化について、さらなる国の支援をお願いする」と述べた。

自民党の港湾議員連盟
(森山裕会長) は8月29

日、東京・永田町の党本部で総会を開き、港湾に関する予算確保に向けて結束を強めた。国土交通省港湾局が2026年度予算概算要求について説明。三菱商事が洋上風力発電計画から撤退することを受けて、再公募を行う方針も報告した。港湾運営会社連絡協議会の中井拓志会長(横浜川崎国際港湾会社社長)が出席し、港湾運営会社に対する支援強化を求めた。

会合の冒頭、森山会長があいさつ。「海洋国家として恥ずかしくない予算が獲得できるように努めていこう」と呼び掛け、予算確保に向けた強い姿勢を示した。国土強靱化実施中期計画に言及し、港湾での災害対策の重要性を強調した。

国土交通省港湾局の安部賢港湾局長が出席し、26年

自民党港湾議連総会

予算確保へ結束

度予算概算要求について説明。浮体式洋上風力発電の最適な海上施工方法の技術開発の推進に向けて、浮体式洋上風力建設システム技術研究組合(FLOWCON)などの民間に対する公募を行い、技術開発を支援する方針を示した。

資機材価格の高騰についても報告。消波ブロック(12ノ型)の1個当たりの製作価格が、今年度は21年度の1・6倍の約20万円に上がったとし、予算確保に向けた支援の必要性を訴えた。

三菱商事と関係会社の洋上風力発電計画撤退への対応も説明した。今後、経済産業省と連携し、開発中止に至った要因を検証した上で、さらなる事業環境の整備や再公募に取り組む予定とした。

三菱撤退対応の説明も

港湾運営会社連絡協議会の中井会長は港湾運営会社に対する支援強化について要望。要請書では、今後、大量に更新時期を迎えるガントリークレーンやRTG(タイヤ式トランスファークレーン)などの整備・更新・高度化に関する支援制度拡充を求めた。このほかに、港湾運営会社の財務基盤強化を図るよう訴えた。



総会の模様

港運労使、懸案の2課題で5日に折衝

放射線検査・年末年始例外荷役

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、当面の懸案となっている中古自動車(建機)の放射線検査問題、さらに今年度の年末年始例外荷役の取り扱いについて5日に折衝する。

港運労使では既報の通り、9月25日に労使政策委員会を開き、諸問題について協議した。このうち放射線検査問題を巡っては、日港協が検査(暫定確認書)の廃止を主張したが、

組合側も安全担保を理由に、港湾ユーザーへ費用負担を求めた上で検査の継続を訴えたことから、一致点を見出すことはできなかった。

一方の年末年始例外荷役については、日港協が「今年度は是非実施していただきたい。組合側の求める条件についても最大限努力する」との考えを示したが、組合は「基本的には休日とする立場で交渉に臨む」と改めて表明。同時に、例外扱いである「ライフライン」の規定を見直し、「離島・

生活航路」「電気・水道・ガスなど生活必需品」「青果は内貨の出庫のみ」「新聞紙(巻き取り紙)」などに限定すると同時に、コンテナ船も例外には含めないとの考え方を披歴。その上で、例外荷役の出勤者には精励金・割増賃金を含めて500%支給を求めた。

なお、年末年始例外荷役の協議について全国港湾の竹内一委員長は「遅くも9月中に結論を得る」との姿勢を示している。



英ロイズリスト

国内5港ランクイン、東京港は45位浮上

2024年の世界100港ランキング

英ロイズリストがまとめた2024年の世界トップ100港のコンテナ取扱量ランキング「One Hundred Ports 2025」によると、中国の上海港が15年連続で世界1位となった。上位10港をみると、9位のドバイ港まで23年と同じ顔ぶれとなったものの、10位にはポートケラン港がランクイン。近年、減少傾向をみせていた香港が12位となり、ついにトップ10圏外へと後退した。日本の港湾では前年と同様、東京港をトップに、横浜港、神戸港、名古屋港、大阪港の順でランクイン。このうち、東京港は46位→45位へと一つ順位を上げている。

ロイズリストがまとめたのは、24年のコンテナ取扱量で上位となった100港のデータ。総取扱量は前年比8.1%増の7億4360万TEUとプラスとなった。引き続き、アジアが多くのシェアを占めており、中国の港湾だけで世界のコンテナ取扱量の40%以上を占めた。

北米では、中国との通商政策を巡った前倒し輸送や旺盛な消費者需要が影響し、特に米国東岸・西岸、メキシコ湾岸での成長が目立った。また、ロシア・ウクライナ情勢などの不確実性が続く中、欧州の港湾も増加傾向をみせたほか、インドやベトナム、トルコといった新興市場はサプライチェーンの再編や地域貿易協定を追い風に成長を遂げた。

港湾別にみると、首位には15年連続で上海港がランクイン。コンテナ取扱量は前年比4.8%増の5151万TEUと過去最高を更新するとともに、世界で初めて5000万TEUを突破した。今年も1～7月累計で前年同期比4.4%増の3168万TEUと過去最多のペースで推移している。

2位は前年に続きシンガポール港で、コンテナ取扱量は5.4%増の



順位を上げた東京港

4112万TEUと2年連続で前年を上回り、同港としては初めて4000万TEUを超えた。今年は1～7月の累計で前年同期比7.4%増の2558万TEUと好調な荷動きとなっている。

3位の寧波・舟山港は11.4%増の3931万TEUと2桁の伸び率をみせた。今年は1～7月累計で前年同期比9.4%増の2462万TEUとなっており、このペースで推移すれば4000万TEUを突破しそうだ。

以下、4位＝深圳港(3338万TEU/11.7%増)、5位＝青島港(3087万TEU/7.3%増)、6位＝広州港(2607万TEU/2.6%増)、7位＝釜山港(2440万TEU/5.9%増)、8位＝天津港(2329万TEU/5.0%増)、9位＝ドバイ港(1554万TEU/7.4%増)と続いており、順位

に変動はなかったが、いずれも前年を上回る取り扱いとなった。

一方、23年は10位にランクインしていた香港は5.1%減の1367万TEUと7年連続のマイナスとなり、12位に転落。かつては華南を代表する港として取扱量を伸ばしてきたが、ついにトップ10圏外へと後退した。代わって、ポートケラン港が4.1%増の1464万TEUと増加し、前年の11位→10位へと浮上している。

このほか、ロサンゼルス港(1030万TEU/19.3%増)やロングビーチ港(965万TEU/20.3%増)などの米国港湾は米通商政策を巡る前倒し輸送に伴い大幅に増加した。

日本の港湾に目を向けると、国内トップの東京港(470万TEU/2.9%増)は46位→45位へと順位を一つ上げた。一方、横浜港(308万TEU/1.8%増)は前年を上回る取り扱いとなったものの、68位→70位へと後退。神戸港(277万TEU/2.2%減)は72位→75位、名古屋港(276万TEU/2.1%増)は75位→76位、大阪港(232万TEU/3.4%増)は84位→87位と、いずれも順位を下げている。

【2024 年世界コンテナ取扱量ランキング】

順位	港 湾 名	国 名	2024 年	2023 年	増減	順位	港 湾 名	国 名	2024 年	2023 年	増減
1(1)	上海	中国	51,506,300	49,158,300	4.8%	51(54)	ジオイア・タウロ	イタリア	3,940,500	3,540,000	11.3%
2(2)	シンガポール	シンガポール	41,124,100	39,010,000	5.4%	52(53)	マンザニエロ	メキシコ	3,924,501	3,698,600	6.1%
3(3)	寧波/舟山	中国	39,308,000	35,301,000	11.4%	53(47)	ポートサイド	エジプト	3,905,266	3,977,031	-1.8%
4(4)	深圳	中国	33,380,000	29,880,000	11.7%	54(61)	バルセロナ	スペイン	3,885,736	3,280,035	18.5%
5(5)	青島	中国	30,870,000	28,770,000	7.3%	55(32)	ジェッダ	サウジアラビア	3,722,865	5,586,074	-33.4%
6(6)	広州	中国	26,070,000	25,414,400	2.6%	56(56)	南京	中国	3,710,000	3,461,000	7.2%
7(7)	釜山	韓国	24,402,000	23,035,734	5.9%	57(58)	嘉興	中国	3,703,800	3,404,400	8.8%
8(8)	天津	中国	23,290,000	22,187,200	5.0%	58(63)	カルタヘナ	コロンビア	3,701,044	3,176,300	16.5%
9(9)	ドバイ	UAE	15,536,000	14,472,000	7.4%	59(62)	フェリックスストウ	英国	3,611,000	3,246,082	11.2%
10(11)	ポートケラン	マレーシア	14,644,527	14,061,000	4.1%	60(55)	福州	中国	3,587,400	3,496,200	2.6%
11(12)	ロッテルダム	オランダ	13,820,000	13,447,000	2.8%	61(57)	仁川	韓国	3,558,455	3,450,500	3.0%
12(10)	香港	中国	13,668,000	14,401,000	-5.1%	62(60)	バーミニア	米国	3,523,512	3,287,546	7.2%
13(14)	アントワープ・ブルージュ	ベルギー	13,500,000	12,500,000	8.0%	63(65)	バンクーバー	カナダ	3,473,822	3,126,559	11.1%
14(13)	廈門	中国	12,254,700	12,553,700	-2.4%	64(66)	メルボルン	オーストラリア	3,396,000	3,104,637	9.4%
15(15)	タンジュンペラバス	マレーシア	12,253,309	10,480,537	16.9%	65(69)	シアトル / タコマ	米国	3,340,734	2,974,416	12.3%
16(18)	ロサンゼルス	米国	10,297,352	8,634,500	19.3%	66(52)	サララ	オマーン	3,304,700	3,790,000	-12.8%
17(19)	タンジェ	モロッコ	10,241,392	8,614,400	18.9%	67(82)	ダンマーム	サウジアラビア	3,290,538	2,305,811	42.7%
18(20)	蘇州	中国	9,670,000	8,039,100	20.3%	68(67)	チッタゴン	バングラデシュ	3,275,627	3,050,793	7.4%
19(21)	ロングビーチ	米国	9,649,724	8,018,700	20.3%	69(76)	ハロバ	フランス	3,100,000	2,630,000	17.9%
20(16)	レムチャパン	タイ	9,554,673	8,868,239	7.7%	70(68)	横浜	日本	3,075,369	3,021,068	1.8%
21(17)	高雄	台湾	9,228,417	8,833,830	4.5%	71(74)	カヤオ	ペルー	3,063,000	2,757,400	11.1%
22(25)	ホーチミン	ベトナム	9,158,193	7,397,718	23.8%	72(64)	イスタンブール	トルコ	3,009,700	3,170,430	-5.1%
23(30)	北部湾	中国	9,020,000	6,210,000	45.2%	73(73)	マルサシュロック	マルタ	2,860,000	2,800,000	2.1%
24(22)	NY/NJ	米国	8,697,767	7,810,005	11.4%	74(77)	シドニー	オーストラリア	2,847,572	2,620,820	8.7%
25(24)	ムンドラ	インド	8,217,055	7,400,000	11.0%	75(72)	神戸	日本	2,771,879	2,835,518	-2.2%
26(26)	タンジュンプリオク	インドネシア	7,827,000	7,290,000	7.4%	76(75)	名古屋	日本	2,755,490	2,698,118	2.1%
27(23)	ハンブルク	ドイツ	7,800,000	7,700,000	1.3%	77(86)	唐山	中国	2,720,000	2,093,600	29.9%
28(27)	コロンボ	スリランカ	7,780,000	6,940,000	12.1%	78(89)	南通	中国	2,719,000	2,042,000	33.2%
29(33)	ハイフォン	ベトナム	7,150,581	6,341,396	12.8%	79(78)	ダーバン	南アフリカ	2,650,400	2,544,100	4.2%
30(34)	カイメップ	ベトナム	7,082,570	5,482,642	29.2%	80(81)	キングストン	ジャマイカ	2,549,698	2,331,875	9.3%
31(28)	ジャハハル・ネルー	インド	7,052,689	6,354,400	11.0%	81(79)	チャールストン	米国	2,497,143	2,482,080	0.6%
32(29)	日照	中国	6,710,000	6,260,400	7.2%	82(80)	ジェノバ	イタリア	2,447,815	2,394,335	2.2%
33(31)	連雲港	中国	6,690,700	6,140,000	9.0%	83(94)	ラサロカルデナス	メキシコ	2,406,980	1,869,300	28.8%
34(35)	營口	中国	5,560,000	5,331,000	4.3%	84(-)	バンダレ・アッバス	イラン	2,388,600	2,137,100	11.8%
35(39)	サバンナ	米国	5,545,557	4,927,654	12.5%	85(83)	グアヤキル	エクアドル	2,356,803	2,254,000	4.6%
36(36)	マニラ	フィリピン	5,502,927	5,209,027	5.6%	86(85)	コジャエリ	トルコ	2,322,100	2,159,160	7.5%
37(43)	サントス	ブラジル	5,484,829	4,783,897	14.7%	87(84)	大阪	日本	2,315,531	2,238,674	3.4%
38(42)	バレンシア	スペイン	5,475,773	4,796,985	14.2%	88(87)	オークランド	米国	2,262,921	2,065,709	9.5%
39(40)	アブダビ	UAE	5,421,201	4,910,000	10.4%	89(88)	グダニスク	ポーランド	2,242,401	2,050,287	9.4%
40(38)	大連	中国	5,400,000	5,028,000	7.4%	90(-)	アレクサンドリア	エジプト	2,211,851	1,627,800	35.9%
41(41)	コロソ	パナマ	5,395,134	4,868,759	10.8%	91(-)	アリアガ	トルコ	2,119,200	1,585,800	33.6%
42(45)	煙台	中国	5,090,000	4,627,700	10.0%	92(93)	ロメ	トーゴ	2,060,435	1,907,439	8.0%
43(37)	ピレウス	ギリシャ	4,792,199	5,100,917	-6.1%	93(92)	泉州	中国	2,042,500	1,919,300	6.4%
44(44)	アルヘシラス	スペイン	4,712,793	4,733,400	-0.4%	94(100)	テキルダ	トルコ	2,032,700	1,700,928	19.5%
45(46)	東京	日本	4,700,678	4,570,000	2.9%	95(95)	麗水光陽	韓国	2,010,000	1,860,000	7.8%
46(48)	ブレーマーハーフェン	ドイツ	4,444,800	4,181,000	6.3%	96(97)	揚浦	中国	2,002,200	1,833,500	9.2%
47(49)	タンジュンペラック	インドネシア	4,300,000	4,100,000	4.9%	97(-)	シーネス	ポルトガル	1,909,700	1,665,308	14.7%
48(51)	ヒューストン	米国	4,139,911	3,824,600	8.2%	98(91)	メルスィン	トルコ	1,889,900	1,942,069	-2.7%
49(50)	東莞	中国	4,017,700	3,901,500	3.0%	99(-)	アシュドッド	イスラエル	1,848,000	1,597,000	15.7%
50(59)	バルボア	パナマ	4,013,685	3,370,009	19.1%	100(-)	サンアントニオ	チリ	1,814,488	1,540,538	17.8%

※（ ）内は 2023 年の順位

日港労連、外国人労働者に慎重姿勢 運動方針案、11～12日に定期大会

専業（作業会社）労働者を中心に組織する港湾労組の日本港湾労働組合連合会（日港労連、竹内一委員長）が2025年度の運動方針案を明らかにした。今月11～12日にかけて北海道旭川市内で開催する第73回定期大会で正式に決定する。

注目される基準内賃上げ要求については、基本的これまでの要求内容を踏襲する。同時に、産別制度賃金のなかで傾向曲線（定昇・年間ピッチ）が存在する「あるべき賃金」について要求根拠のなかで最も肝要な制度賃金と位置づけていく。その上で、

26春闘交渉のあり方については「一気に統一協定・金額明記協定を再開すべきだ」としながらも、制度賃金を巡る労使間の問題が払拭されていないことを踏まえ、「25春闘と同様、各単組労使間確認の対応を暫定措置として講じていくべきではないか」と提案している。

RTG遠隔操作に関しても、「我々は港湾労働の自動化・機械化については論を待たずして断固反対」との姿勢を打ち出しているが、「導入するなら“港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書”（20年10月29

日）の履行が前提。確認書が履行できてはじめて遠隔操作に踏み切ればよいとする極めてシンプル且つわかりやすい対案を掲げている」とし強調した。

一方、外国人労働者の受け入れについては、全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が条件付きで容認する姿勢を示しているが、日港労連では「産別方針どおり対応しつつも、外国人労働者を直接雇用し、且つ使用するのは港運専業・現業事業者であり、それに沿って対応していく」と慎重な姿勢を見せた。

国交省、港湾運送事業の適正取引推進 近くガイドライン検討会を設置へ 港運労使や船社・荷主団体はオブ参加

船社などと港湾運送事業者間の取引環境の改善に向けて、国土交通省港湾局がガイドラインを策定する方針だが、早ければ今月中旬にも検討会を開催する方向で調整に入っている模様だ。運賃料金交渉について、下請法（下請代金支払遅延等防止法）に抵触する可能性のある事例などを整理して収録し、取り引きの適正化につなげていきたい考えだ。来年1月に施行される改正下請法にあわせ、年内にガイドラインを公表する。

運賃料金の適正収受は、働き方改革推進のための環境整備や賃金の引き上げをはじめとする処遇改善のためにも重要となっている。そのため、国交省と日本港運協会は昨年3月に続き、今年4月にも連名で取引先である荷主団体と船社団体に対し、労務費などの適正な転嫁を要請する文書を発出している。

一方、国交省が港湾運送事業者に対して実施したアンケート調査によると、多くの事業者が運賃料金の値上げを実施しているものの、約4割の事業者が取引先から運賃料金を十分に収受できていないと回答。より詳細な実態把握や、運賃料金の適正収受に向けた取り組みの強化が求められている。

こうした中、国交省は今年6月、持続的かつ安定的な港湾運送サービスを提供できるよう、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を発表した。この中で取引環境の適正化に向けて、届出運賃料金の設定状況などについて実態調査を行うとともに、その結果を踏まえ、港湾運送事業におけ



る適正取引の推進を図るため、下請法で問題となり得る運賃料金交渉など具体的な取引事例を収録したガイドラインを策定する方針が示されていた。

そのガイドラインを策定するための検討会が近く立ち上げられ、早ければ今月中旬にも第1回会合を開く方向で調整に入っていることがわかった。検討会の詳細は明らかにされていないが、学識者ら3人が委員となり、オブザーバーとして港運労使（日本港運協会・全国港湾労働組合連合会・全日本港湾運輸労働組合同盟）のほか、船社団体、荷主関係団体、さらには公正取引委員会や経済産業省ら関係省庁の担当部門が参画する模様だ。

委員会の中で関係者からのヒアリングを行い、年内に最終とりまとめを行った上で、来年1月に施行される

改正下請法にあわせ、年内のガイドライン公表を目指す。

改正下請法では、協議を適切に行わない代金額の決定を禁止することが盛り込まれた。対象となる取り引きで、中小受託事業者から価格協議の求めがあったにも関わらず、協議に応じないことや、委託事業者が必要な説明を行わないなど、一方的に代金を決定して中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設。

また、これまでは発荷主から委託を受けた運送事業者が下請運送事業者に再委託する「物品の運送の再委託」が規制対象となっていたが、改正法では、発荷主から元請運送事業者への委託（物品の運送の委託）も規制対象に追加した。

さらに、法律名の「下請代金支払遅延等防止法」は、「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」（略称：中小受託取引適正化法、通称：取適法）に変更。用語についても、「下請事業者」→「中小受託事業者」、「親事業者」→「委託事業者」に改めている。

京浜・阪神港、国際F便数が4割増

国交省「重要港湾管理者主幹課長会議」

国土交通省港湾局は4日、今年度1回目となる「重要港湾管理者等主幹課長会議」を開いた。港湾管理者の実務を担う職員に対して、各課が取り組みなどを紹介するもの。港湾経済課は国際コンテナ戦略港湾政策について説明し、地方港と戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が、阪神港・京浜港ともに約4割増加したことを報告した。特に昨年から寄港便数が増えたのは、いずれも阪神港を結ぶ航路だった。

開会の挨拶で安部賢港湾局長は、「港の将来像が大切だ」と強調した。「本省の立場で言えば、予算や港湾計画といった視点で喫緊の需要と確実な将来推計のもと、厳しく審査せざるを得ないが、それだけを考えないと明るい将来像にならないと思う」との私見を述べた。

その上で、「地域を元気にする、その中心が港。地域の港が将来、地域の経済、生活にどう貢献していくかを、(地元の)市や町、経済界とも共有してほしい」と呼びかけた。

議事では、計画課が2026年度予算概算要求について説明した。港湾局は3156億7300万円（前年度比1.19倍）の規模で、このうち港湾整備事業に2928億4100万円（1.19倍）を要求している。

新規制度は5項目、新規調査・検討では2項目を要求する。このうち新規制度には、「技術開発によって目途がついたため」（計画課）、「遠隔操作ガントリークレーンの導入支援」が盛り込まれている。このほか内航フェリー・RORO船ターミナルでのシャーシ・コンテナ位置管理の高度化への支援、港湾運送事業の取引環境の改善に向けた調査・検討が新規に要



会議の様子

求されている。

国際コンテナ戦略港湾政策については、港湾経済課の清水崇・港湾物流戦略室長（国際コンテナ港湾政策推進室長）が説明した。この中で、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路について、今年5月時点での寄港便数を報告した。阪神港は68便／週（14年4月時点）→98便／週、京浜港では39便／週（16年3月時点）→54便／週と、それぞれ約4割増加している。

前回調査（24年11月時点）から寄港便数が増加したのは、▽秋田港▽京浜港▽新潟港▽直江津港▽伏木富山港▽名古屋港▽四日市港▽和歌山下津港▽境港▽水島港▽広島港▽大竹港▽三田尻中関港▽徳山下松港▽宇部港▽門司港▽北九州港▽博多港▽伊万里港▽八代港▽

川内港——となっており、いずれも阪神港と結ぶものだった。

また、これら国際フィーダー航路網を活用した民間事業者による国際・国内一貫海上輸送サービス（Sea&Sea輸送）も紹介。日本通運やONEジャパンなど内航コンテナ船を活用したサービスについて、清水室長は「主要港まで空コンテナを返却する必要がなく、荷主にもメリットがあると聞いている」と強調した。

参事官（技術監理・情報化）室は、港湾関連手続きを電子化するデータプラットフォーム「サイバーポート」について説明した。主な4つの機能のうち「調査・統計」は、「統計業務の省力化」「港湾のEBPM（エビデンスに基づく政策立案）推進」を目的としたもの。機能開発中の▽各種レポート出力機能の提供▽各種統計情報の可視化機能——は、今年度末に運用を開始する予定だ。

一方、国交省への提出が求められている港湾調査規則に基づく集計表・調査票情報は、昨年1月以降のものはサイバーポートに保存する必要がある。しかし、一部では未着手法の港湾もあるため、参事官室では対応するよう呼びかけた。

海コンドライバーの年齢調査

平均51.8歳、50歳台が5割に迫る

関ト協調べ、高齢化が進展

関東トラック協会・海上コンテナ部会（宮治豊部会長）がこのほど、海上コンテナセミトレーラーのドライバー年齢調査の結果を公表した。それによると、今年3月末時点の平均年齢は51.8歳だった。前年同時期調査から0.8歳低下したものの、依然として全産業平均（44.1歳）を上回っている。また、50歳台の割合が48%と5割寸前にまで上昇しており、ドライバーの高齢化がさらに進展している。

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

公表された最新のデータによると、今年3月末時点での87店社（前回調査＝2024年3月末：137店社）の海コンセミトレーラー運転者（在籍者）は1185人（同2077人）。平均年齢は51.8歳と、過去最高だった前年同期（52.6歳）を0.8歳下回り、4年ぶりに低下した。一方で、全産業平均（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）は44.1歳となっており、依然として大きく上回る。

近年の推移をみると、19年3月末に初めて50歳台（50.0歳）に到達。翌年（20年3月末：49.9歳）は若干低下したものの、21年3月末：50.7歳、22年3月末：51.4歳、23年3月



末：51.9歳と、上昇傾向で推移している。

年齢別の在籍者数をみると、トップは52歳：84人。以下、54歳：67人、50・53・55歳：61人、56歳：56人、59歳：52人と続く。最高齢は78歳だった。

年齢別の構成比を前回調査と比較すると、20歳台：前回調査＝2.2%→今回調査＝3.1%、30歳台：7.1%→8.4%、40歳台：24.4%→21.4%、50歳台：44.4%→48.0%、60歳台：18.4%→17.0%、70歳以上：3.6%→2.1%。20・30歳台の割合が若干増えている一方で、50歳台が3.6ポイント上昇しており、半数に迫る勢いだ。

10年前の調査結果（15年3月末、

回答者数：207店社、平均年齢：47.7歳）をみると、20歳台：1.9%、30歳台：15.9%、40歳台：44.1%、50歳台：25.6%、60歳台：11.9%、70歳以上：0.7%。当時は40歳台が約半数を占め、50歳台が2割台だった。

現在はこれが逆転したほか、60歳台の割合も上昇。それに対して30歳台が10%を割り込んでおり、海コンドライバーの高齢化が進展していることがわかる。

一方、24年4月～25年3月末までの新規採用者数は05人（前年同期：198人）で、平均年齢は46.3歳（同47.1歳）と前年同期から0.8歳低下した。新規採用者の最高齢は68歳。退職者数は97人（156人）で、平均年齢は50.5歳（50.3歳）、最年少は24歳だった。

新規採用者数と退職者数の差をみると、20歳台：+6人（前年同期：+10人）、30歳台：+1人（+2人）、40歳台：+4人（+16人）、50歳台：-2人（+12人）、60歳台：-5人（-9人）、70歳以上：-6人（-10人）。前年同期に比べ、どの年代でも増減が小さくなっている。

国交省、改正下請法の周知を要請

日本港運協会に文書発出

国土交通省がこのほど、日本港運協会に対し、「価格転嫁と取引適正化に関する今後に取り組みについて」と題した要請文を発出した。政府が各大臣に所管する業界団体に周知するよう求めたことを受けてのもので、改正下請法の周知を要請したほか、諸コストが上昇する中で適正な価格転嫁を阻害する商慣習の一掃を改めて求めている。

賃上げの流れを中小企業の労働者、そして取り引きの上流から下流まで広く行き渡らせるためには、賃上げ原資確保の重要な要素である価格転嫁と取引適正化を進めることが重要だ。また、サプライチェーンの隅々まで価格転嫁を浸透させることは、サプライチェーン全体で利益を共有、賃上げや投資を促し、取引先に支えられている発注者自身の製品・サービスの競争力強化につながる。

今年1月には石破総理が、中小企業が価格転嫁できるような仕組み、価格転嫁を阻害する商慣習の一掃に向けた各種の取り組みを、政府が各

業界・企業と連携して進めるよう指示している。

こうした状況の中、要請文は中野洋昌国交相名で久保昌三会長宛てに8月29日付で発出された。①下請法・下請振興法の改正内容に関する加盟企業への周知②商慣習の見直し、パートナーシップ構築宣言、自主行動計画の策定③警備、ビルメンテナンス、広告などの間接的な経費に関する価格交渉対象化の検討——を要請している。

今年5月16日に「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」が成立し、同23日に公布された。今後、下請法は「中小受託取引適正化法（取適法）」、下請振興法は「受託中小企業振興法（振興法）」が通称となり、ともに来年1月1日に施行される。

主な改正点をみると、取適法では、対象取引で代金に関する協議に応じないことや、協議で必要な説明や情報提供をしないことによる一方的な代金額の決定を禁止。対象取引に、製

造や販売などの目的物の引き渡しに必要な運送の委託を追加した。

要請文では、「改正内容について早期に理解を深めていただくことが重要」と強調し、加盟企業への周知を求めた。

加えて、「重ねてのお願い」として、価格転嫁を阻害する商慣習の一掃と「パートナーシップ構築宣言」の推進などに向けて、引き続き取り組みの充実・改善を要請。取引適正化と付加価値向上に向けた自主行動計画の策定についての検討も求めている。

一方、企業への調査・ヒアリングでは、「近年の物価上昇を受けて、警備、ビルメンテナンス、広告などの間接的な経費が上昇しているが、交渉で価格転嫁が認めてもらえない。」との声が多く寄せられているという。

これを踏まえ、すでに要請しているエネルギー価格や労務費の転嫁に加え、こうした間接的な経費についても「取引実態などに照らし、傘下企業で価格転嫁・交渉の対象とするかの検討をお願いする」としている。

全倉運、委員長に三菱倉庫労組の河本氏

定期大会「安易な値下げ要請に反対」

港湾労組の全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）が3日～4日にかけて愛知県豊橋市で第80

回定期大会を開き、新年度の運動方針を正式に決定した。

任期満了に伴って行われた役員の改選では、新委員長に三菱倉庫労組の河本愛樹氏（写真）が選出されたほか、脇を固める副中央執行委員長には長谷部里奈氏、南将太氏、下川



潤氏、小泉淳也氏の4人が就任した。

また、大会閉幕にあたっては「私たちの働く倉庫・港運業は、国民の生活物資を安全に保管し、流通を円滑に保持するという国の経済にとって不可欠で重要な基幹産業であり、私たちはその担い手としてのふさわしい労働環境にあることが必要だ。荷主・利用者による物流経費の安易な削減や過剰サービスの要請には反対し、そのしわ寄せを労働者に転嫁して、利益の確保を図ろうとする経営姿勢にも厳しく対処していく」などとした大

会宣言を採択した。

【全倉運の新役員体制】（敬称略）

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

年末年始荷役、船社「9月中に結論を」

2年連続で中止なら「港の信用力低下」

今年度の年末年始例外荷役（2025年12月31日～26年1月4日、元旦除く）の実施を巡る港運労使の協議が続いているが、船社や荷主関係者からは「実施可否は9月中に決めて欲しい」との声が多く聞かれる。同時に、2年連続で中止となれば「日本の港の信頼や信用という重要な価値を失う危険性がある」と指摘する船社関係者も少なくない。日本の港湾を巡る環境が厳しさを増す中、今後の労使協議の成り行きが注目されるどころだ。

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て本格的にスタートし、その後、毎年度、港運労使が協議した上で実施されてきた。

しかし、24年度については、船社団体からの要請を受けた日本港運協会が、例年通りの条件（割増賃金・精励金、デertime基本）で実施するよう港湾労組に申し入れたものの、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「若年労働者が不足しており、労働環境を整備するためにも世間並みの休みが必要だ」とし、年末年始を不稼働とする方針を決定。

その後、数度にわたって協議が重ねられたが、日港協が「年末年始がクローズとなれば船社の日本寄港が減り、日本パッシングが一層進む恐れがある」として粘り強く実施を要請したが、結局、11月に入っても協議が整わなかったことから、年末年始荷役が23年ぶりに途絶えた。



一方、今年の港湾春闘では、年末年始例外荷役に関して早急に協議を開始することを確認。7月末から交渉が始まった。この問題を巡って夏から労使交渉が始まるのは異例のことだ。

日港協は、「今年度は是非実施していただきたい。組合側の求める条件についても最大限努力する」とし、改めて年末年始例外荷役の実施を強く要請。これに対して組合は、「基本的には休日とする立場で交渉に臨む」とのスタンスを示しながらも、出勤者には精励金・割増賃金を含めて500%支給を要求している。

これまでに2回の協議と1回の折衝を行ってきたが、現時点で具体的な進展は得られていない。こうした中、船社や荷主の関係者からは「配船ス

ケジュールやサプライチェーンの関係もあり、実施可否は早期に、できれば9月中にはっきり決めて欲しい」との声が多く聞かれる。実際、ある外船関係者は「昨年は荷役不実施の発表が非常に遅いタイミングであったため、顧客対応や抜港によるスケジュール調整などに苦慮した」と振り返った。さらには「年末のクローズに間に合わせるため、さらにスケジュール回復を図るために速度アップしてコストが嵩んだ」という船社もいた。

加えて、昨年に続いて中止となれば「日本の港が持っている信頼や信用という金銭的な価値には代えられない重要な価値を失う危険性がある」と指摘する船社関係者も少なくない。

全国港湾の竹内一委員長は本紙の取材に「船社など港湾ユーザーへの影響、地域の混乱を避けるためにも、個人的には遅くとも9月中に結論を得たいと考えている。可能な限り早い時期に判断することが社会的にも大事なことではないか」と早期決着に強い意欲を示しており、関係者は例年以上に精力的な労使協議の行方に期待を寄せている。

社
年
末
年
始
荷
役船
日
港
協
に
協
力
要
請

オーシャンネットワーク
クエクスプレス(ONE)
ジャパンと外国船舶協
会(外船協)は10日、日
本港運協会に対し、20
26年度の年末年始例外
荷役(年末年始荷役)の

実施について協力を要請
した。年末年始荷役は例
年、船社からの要請を受
け、日港協が全国港湾労
働組合連合会(全国港湾
・全日本港湾運輸労働組
合同盟(港運同盟)と交
渉し、実施してきた。24
年度は労使間での協議が
調わなかったため年末年

始荷役は行われなかった
が、物流への影響が大き
いため25年度も船社側は
要請を行った。

01年から本格的に始ま
った年末年始荷役はこれ
まで、12月31日から1月
4日までの元旦を除く4
日間、船社からの要望を
受ける形で例外措置とし
て行われてきた。しかし、
24年度は組合側が「仕事
を求める労働者を選んで
もらえる港湾」を主張し、
年末年始の不実施を強く
要求。労使間の協議がま
とまらず実施されなかつ
た経緯がある。

つたほか、輸入貨物を中
心に少なくない影響が出
たという。船社側では配
否を決めてほしいと要望
船計画の関係もあり、少
している。

24年度は年末年始荷役
が行われなかったことに
よる目に見える深刻な物
流混乱は生じなかった
が、船社や荷主などでは
調整や臨時倉庫の急な確
保や船積み手配の変更な
ど一時的な負担が大きか

大阪港

16日～来月3日にゲートOP延長

万博終盤に向けて混雑対策

大阪・関西万博の会期が終盤を迎える中、大阪港のコンテナターミナル（CT）で今月16日～10月3日（平日）にかけて、ゲートオープン時間が延長されることになった。大阪市が10日に開いた第3回「大阪市道路交通円滑化対策会議」で明らかにしたものだ。5月に実施した際には、夢洲CTで待機車両台数が減少するとともに、来訪台数の平準化が図られており、会期終盤での万博来場者・来場車両の増加に備える考えだ。

大阪港・夢洲地区では現在、大阪・関西万博（4月13日～10月13日）が開催されている。夢洲にはコンテナ物流拠点である夢洲CT（DICT）が配置されており、一般車両と物流車両の輻輳などが懸念されていた。

このため、大阪港湾局では様々な対策を実施。その一つが、早朝や昼休みにゲートを開ける「ターミナルゲートの時間延長」だ。

港運関係者の協力を得て4月14日から5月10日まで早朝・昼休みゲートオープンが実施された。その結果、「早朝」では夢洲CTに来場した車両241台（5月7・8日平均）のうち206台を処理することができた。ゲートを開けなければ、来場車両は全て待機車両となることから、ゲートオープンによって待機車両を35台にまで削減した。「昼休み」でも来場した359台のう

ち163台が処理され、待機車両は196台にとどまった。

時間帯別のコンテナ車両の来訪台数（夢洲CTに来場する車両、5月調査）をみると、早朝オープンにより6時台：1％増、7時台：2％増、8時台：4％増と増加。その一方で、以降の時間帯は9時台：11％減、10時台：15％減、11時台：15％減と減少した。

同様に、12時台は5％増と昼休みオープンによって増えたが、14時台：16％減、15時台：16％増となり、全体として来訪台数の平準化が図られた。

一方、万博の閉幕が近づく中で、来場者の増加が見込まれている。また、パーク&ライド駐車場の利用に伴う万博小型車両の増加傾向にあるほか、団体バスの増加も想定されている状況だ。

こうした中、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7月29日、大阪港運協会が申請していた渋滞対策事業（早朝・昼休みゲートオープン）を了承している。

このような状況のもと、10日に開かれた第3回「大阪市道路交通円滑化対策会議」（第4回同幹事会）で、万博閉幕前の来場者の集中が予想され、祝日を挟みコンテナ車両の来場増加が想定される今月16日（火）～10月3日（金）の3週間（平日）に、港湾関係者の協力のもと、早朝と昼休みにゲート時間を延長することが明らかにされた。

詳細は別表の通りだが、万博の最終盤となる10月6日（月）～11日（土）については、中国の大型連休「国慶節」の影響でコンテナ貨物やコンテナ車両台数の減少が見込まれる時期であることから、現時点では行われぬ見通し。

大阪・関西万博開催にかかるコンテナターミナルゲートオープン時間延長について 実施期間：2025年9月16日（火）～10月3日（金）※土曜日実施なし

ターミナル		早朝（平日）		昼休み（平日）	
		延長時間帯	種 別	延長時間帯	種 別
C-1	辰巳商会	7:30～8:30	引取（実入）、搬入（空）	11:30～13:00	搬入（空）
C-1	山九	7:30～8:30	搬入（空）	11:30～13:00	搬入（空）
C-2	商船港運	8:00～8:30	搬入（空）、引取（空）	11:30～13:00	搬入（空）
C-2/4	辰巳商会	7:30～8:30	引取（実入）、搬入（空）	11:30～13:00	搬入（空）
C-6	住友倉庫	—	—	11:30～13:00	搬入（空）
C-7	山九	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	—	—
C-8	日東物流	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	11:30～13:00	搬入（空）
C-8	上組	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	12:30～13:00	搬入（実入・空）
C-9	三井倉庫港運	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	12:30～13:00	搬入（実入・空）
C-9	三菱倉庫	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	12:30～13:00	搬入（空）
C-10～12	DICT	8:00～8:30	搬入（実入）	11:30～13:00	搬入（空）
C-11	辰巳商会	8:00～8:30	引取（実入・空）、搬入（実入・空）	11:30～13:00	搬入（空）

日港労連が定期大会 新委員長に浜港労連の德里氏 委員長代行には神港労連の吉岡氏

専門関係(作業会社)の港湾労働者を中心に組織する日本港湾労働組合連合会(日港労連)の第73回定期大会が10日、北海道旭川市内のホテルで開催された。新年度の運動方針を正式に決定したほか、役員改選では竹内一委員長が退任、新委員長に德里則之氏(浜港労連)が選出された。さらに、新設ポストの委員長代行には吉岡幸治氏(神港労連)が副委員長と兼任する形で就任した。德里委員長は「懸案事項が山積しているが、これまで通り是は是、否は否の考えで対応したい」と抱負を述べた

運動方針の主な内容は既報の通りで、注目される基準内賃上げ要求については、基本的にこれまでの要求内容を踏襲する。その上で、変則的な交渉が続く春闘交渉のあり方については「一気に統一協定・金額明記協定を再開すべきだ」としながらも、制度賃金を巡る労使間の問題が払拭されていないことを踏まえ、25春闘と同様、「各単組労使間確認」の対応を暫定措置として継続する。

質疑の中では、組合員から輸出中古車の放射線検査を巡って「検査はいつまで続くのか。10月以降の検査体制はどうなるのか」との質問があり、全国港湾労働組合連合会(全国港湾)の委員長を務める竹内委員長は「安全確保の観点から、今まで通り検査をやって欲しいと訴えている。10月末が見直し期限であり、民民の取り決めにもかかわらず国土交通省からの介入もあるが、主張を変えるつもりはない」と強硬な態度を示した。

一方、年末年始例外荷役については、組合員から「昨年は完休となったが、組織内で行ったアンケートで



挨拶する德里委員長

は賛否が半々だった。ただ、若年層などからは割増賃金や精励金など大切な収入源が無くなるのは痛いといった声も聞かれた。執行部はどう考えるのか」「社内ではアンケートしたが、やりたいという人が約6割で、特に40代以下はほぼ全員がやりたいということだった。若い人の要望を聞く機会も大事だ」との意見があがった。

竹内委員長は「意見は承った。全国港湾の内部でも意見が割れている。こちらは出勤者に対する500%を要求しているが、先日の折衝でもゼロ回答であり、現在の交渉状況ではどうにもならない。いずれにしても9月中には実施可否を判断したい」との考えを改めて示した。

任期満了に伴う役員改選も行われ、全国港湾の委員長を兼任してき

た竹内一委員長が退任。これまで副委員長を務めてきた德里則之氏(浜港労連)が新委員長に選出された。また、委員長代行ポストが新設され、吉岡幸治氏(神港労連)が就任(副委員長兼任)。副委員長には山田敏也氏(東港労組)、中山好孝氏(川港労連)、稲田年弘氏(全検労協)、書記長に古澤隼実氏(神港労連)、書記次長に金井翼氏(浜港労連)が選任された。

また、特別中央執行委員に糸谷欽一郎氏(浜港労連)、柏木公廣氏(浜港労連)、高島弘司氏(神港労連)、竹内一氏(神港労連)、特別顧問に西川憲一郎氏(神港労連)が選任されている。

新委員長に就任した德里氏は、「私が好きな言葉に『和』という言葉がある。和の意味は、調和、和解、平和、均衡。今後、委員長として各組織、組合と膝を突き合わせて運動を進めていきたい。懸案事項が山積しているが、これまで通り是は是、否は否の考えで対応したい」などと抱負を述べ、組合員に団結を強めるよう訴えた。

船社、日港協に年末年始荷役の協力要請

今年は「早めに可否決定を」

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10日、日本港運協会に2025年度の年末年始例外荷役の実施について協力を要請した。この中で船社側は、労使協議が難航したことで昨年は11月まで結論が出ず、結果として実施されなかったことなどを踏まえ、今年度は実施可否について「早めに結論を出してほしい」と求めた模様だ。

年末年始荷役は、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て本格的にスタートし、その後、毎年度、港運労使が協議した上で実施されてきた。しかし、24年度については、船社団体からの要請を受けた日本港運協会が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）との交渉を開始したものの、組合が労働環境整備を理由に年末年始を不稼働とする方針を決定したことから交渉は難航。11月に入っても協議が整わなかったことから、23年ぶりに年末年始荷役が実施されなかった。

一方、今年は春闘段階から課題となり、労使とも「早い段階で結論を得る」との方針で一致。これまで年末年始荷役を巡っては、船社からの要

請を受けた段階で労使交渉が始まっていたが、今年是要請を受ける前の7月から交渉を開始している。

ただ、これまで2回わたる交渉と1回の折衝が行われてきたが、現時点で進展は見られない。組合側は「基本的に休む」という昨年同様の基本スタンスを示す一方、出勤者に対し、精励金・割増賃金を含めて500%を支給するよう求めていることから、なかなか接点を見出せずにいる。

このため、10日の船社による要請に対して、日港協も早い段階から労使交渉を開始していることなどを説明。船社は「足が長い航路もあり、顧客への説明や配船スケジュールなどを考慮すると、早い段階で実施可否を決めてほしい」と求めたようだ。実際、本紙の取材でも多くの船社や荷主関係者から「実施可否は9月中に決めて欲しい」との声が多く聞かれた。

全国港湾の竹内一委員長は、10日に北海道旭川市で開催された日本港湾労働組合連合会（日港労連）の定期大会に出席し、今年度の年末年始荷役について「全国港湾の内部でも意見が割れている。こちらは出勤者に対する500%を要求しているが、先日の折衝でもゼロ回答であり、現在の交渉状況ではどうにもならない。いずれにしても9月中に実施可否を判断したい」との考えを示している。

全国港湾は17～18日に定期大会を控えているが、地区組織などからは「若年層などからは割増賃金や精励金など大切な収入源が無くなるのは痛いといった声も聞かれる」「社内で40代以下はほぼ全員がやりたいという回答だった」という声もあがっている。定期大会の終了後、今月下旬以降に交渉が何かしらの動きが出てくるのか——関係者は成り行きを見守っている。

Interview

労使関係は「是々非々」で対応

日本港湾労働組合連合会 委員長 德里則之氏

日本港湾労働組合連合会（日港労連）の新委員長に選出された德里則之氏（63）が11日、定期大会が開かれている北海道旭川市内で本紙のインタビューに応じた。德里氏は「現場からの声を聞き、力を合わせて着実に活動を進めていきたい」などと抱負を述べた。また、日本港運協会や港湾荷役事業経営者協議会（港荷経協）など業側団体とは「是は是、非は非の考え方で対応を図っていきたい」との認識を示した。（聞き手・高妻秀聡）

——就任の抱負について。

成長なき日本経済の低迷は、私たちの暮らしにも影響を与えている。円安による物価高騰、物流停滞、人手不足が深刻化する中で、港湾労働者への負担が増大している状況だ。さらに、近年は実質賃金は低下しているが、今も状況改善には至っておらず、生活不安が増している。日港労連は港湾で従事する港湾荷役（船内沿岸）・関連・検数・事務職員の仲間である、いわゆる「港運専業・現業労働者」を中心として組織された労働団体になる。特に港湾の現場では、人手不足による長時間労働、安全で安心な職場環境の確保、適正作業料金の収受、協定履行の徹底などの構造的な課題が依然として山積している。こうした状況下で、日港労連の労働運動の基本方針はこれまで「賃金値上げ」と「労働環境改善」、「雇用職域確保拡大」などの多岐にわたる改善要求課題について、運動に創意工夫を以って取り組んできた。



山積している課題解決に向けて日港労連が重要な役割を果たし、各地区・職場の組合員の現場からの声を聞き、力を合わせ「団結」し、今後もこれまでの労働運動方針を踏襲しながら、着実に活動を進めて行きたいと考えている。

——日本港運協会、さらには港荷経協とどのような労使関係を築いていきたいと考えているのか。

日港協との関係で言えば、全国港湾へ加盟している関係から日港労連の加盟組織組合員の雇用・職域の維持・向上の観点から様々な事案に

ついて、事前協議会や安全専門委員会などを通して、「是は是、非は非」の考え方で対応を図っていききたい。

直接的な交渉相手となる港荷経協に対しては、日港労連・港運同盟と港荷労協として、毎年春闘で要求書を提出しているが、2017年度以前は「賃金値上げ」「労働条件の改善」についての統一要求、統一交渉、統一妥結、統一協定を前提とした交渉体制を構築してきた。しかし、産別最賃を巡る問題で、現在は「各単組労使間確認」という変則的な交渉が続いており、本来あるべき交渉体制に戻して、良好な労使関係で育んでいければと考えている。

——専業の職域・業域に大きな影響を及ぼすと懸念されているRTGの遠隔操作化が進んでいるが、新委員長としてどのように対応をしていくのか。

RTGの遠隔操作化に限らず、ガントリークレーンやトレーラーなど様々

な形で大型荷役機械などの自動化や遠隔操作に関する社会実験や実証実験が行われている。日港労連としてはこれまで通り、港湾労働者である専門の職域・業域に大きな影響を及ぼすと懸念されている事案については、労働者の雇用と職域、安全を守ることを第一に考えていかなければならない。遠隔操作を巡ってはすでに労使確認が存在しており、これを遵守することが大前提となる。これからも全国港湾と連携し、労使確認書履行の立場を堅持して対応を図っていききたい。自動化や遠隔操作は過重労働の軽減になるかもしれない。しかし、民間企業が採算が合わないものは導入しないだろうから、そういう意味で根底には警戒感を持っている。

——港湾運送業界の人手不足が深刻化している中、外国人労働者の受け入れを求める声があるが、どの様に対応するか。

日本の総人口が減少し続け高齢化社会を迎え、港湾に限らず様々な職種で労働人口が激減していることが顕著となっている。どこの港湾企業も人手不足を解消するため求人を行っているが、十分な労働力の確保には至っていない。原因としては、人口減少と職業の多様化が進む中で、港湾で働く魅力が薄れてきていることは事実としてある。しかし、国による港湾政策で、様々な試みとして大型機器の自動化、遠隔操作化が進められ、日本の港湾全体で実証実験や社会実験が行われている。我々港湾労働者は、人減らしにつながる施策には「断固反対」の立場で、これまで創意



工夫をもって様々な港湾政策のあり方について、国や業界団体と協議し、難局を乗り越え、雇用と職域確保を守ってきた。

今も積極的な賛成ではないけれども、否定はしないという感じ。そもそも港湾労組は外国人労働者の受け入れに反対だった。ところが、港湾労働者不足が深刻化し、労働集約型産業である港湾運送事業の持続性を考えた時、強い危機感を持つようになった。実際、求人しても応募者が集まらない状況が続き、既存労働者の高齢化も進んでおり、外国人に頼らざるを得なくなってきたという部分があると思う。

我々は、あくまでも港湾労働者が主役である港湾において、全ての作業が機械化・自動化につながるとは考えてはいないが、背景には港湾で働く人の過重労働の負担軽減があり、労働環境を改善・向上させるには、全ての港湾物流で働く港湾労働者が働きやすい環境を作ることが大切なことと考えている。

こうした中、将来的には外国人労働者の受け入れについて検討・議論が必要だと考えているが、言葉の壁や国による法整備、安全教育、企業の受け入れ態勢など様々な課題があると思う。それをクリアして制度導入に向けて一つひとつきちんと課題解決

を図り、労働環境が同一にしなければならない。そのうえで、外国人労働者の受け入れに限らず、賃金も含め人材不足による長時間労働や過重労働の解消は必要不可欠なことと考える。

——今年度の年末年始例外荷役について。

24年度(24年12月31日～25年1月4日、元旦除く)の年末年始例外荷役は、労使協議が整わなかったことから、23年ぶりの休日となった。日港労連としてまずは、各港の各加盟組織の組合員の意見を聞き、検証・議論することが大事だと考えている。そのうえで、25年度の年末年始特別例外荷役については各地区で混乱が起きないように、船社からの年末年始の要請がある前に、労使政策委員会や小委員会・折衝を開催し、きちんと全国港湾と連携を取りながら、早急に対応を図っていきたいと考えている。まだ労使交渉は始まったばかりで、今の時点で年末年始を休日とするのか、労働条件の確認が労使間で確認できるのか、今後の成り行きは全く予想できないが、可能な限り早い段階で結論を出したいと思う。

とくさと・のりゆき●1962年(昭和37年)3月生まれ、横浜市出身。1981年4月笹田組入社。2009年笹田港湾労働組合執行委員長、12年横浜港湾労働組合連合会(浜港労連)書記長、20年浜港労連中央執行委員長を歴任。その後、日労港連の副中央執行委員長に就任し、9月10～11日の定期大会で日港労連の中央執行委員長に選出された。

18日に取引改善ガイドライン検討委

国交省、港運企業の取引環境を改善へ

港湾運送事業者の取引環境を改善するためのガイドラインの策定に向けて、国土交通省港湾局が有識者委員会を立ち上げ、18日に初会合を開く。ガイドラインには下請法で問題となり得る料金交渉の事例などが盛り込まれる見通しで、複数回の委員会を経て、今年12月にも公表される模様だ。

国民生活の安定や経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要となる。しかし、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化している。

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を推進するためのガイドラインを策定する方針を決定。12日に、国交省や関係団体などによる検討委員会を18日に開催すると発表した。初会合では、港湾運送事業を取り巻く状況について共有するとともに、関係者からヒアリングを行う予定だ。

ガイドラインには、下請法で問題となり得る運賃料金交渉など具体的な取引事例などが収録される見通し。国交省港湾局では、年内に委員会の最終とりまとめを行った上で、来年1月に施行される改正下請法に合わ



せ、年内のガイドライン公表を目指しているとみられる。

港湾運送事業者の運賃料金の適正収受に向けては、国交省と日本港運協会が昨年3月に続き、今年4月にも連名で取引先である荷主団体と船社団体に対し、労務費などの適正な転嫁を要請する文書を発出している。

一方、国交省が港湾運送事業者に対して実施したアンケート調査によると、多くの事業者が運賃料金の値上げを実施しているものの、約4割の事業者が取引先から運賃料金を十分に収受できていないと回答。より詳細な実態把握や、運賃料金の適正収受に向けた取り組みの強化が求められている。

※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(五十音順、敬称略)

【委員】▽首藤若菜(立教大学経済学部教授)▽松田琢磨(神奈川大学経済学部教授)▽若林亜理砂(駒澤

大学法科大学院教授)

【オブザーバー】▽加瀬崇(日本船主協会物流システム幹事会アドバイザー)▽兼子正志(日本鉄鋼連盟業務部長)▽川村操(日本港運協会業務委員会副委員長)▽関光太郎(日本内航海運組合総連合会定期船輸送特別委員会委員長)▽玉田雅也(全国港湾労働組合連合会書記長)▽角田和雄(日本貿易会政策業務第二グループ長)▽永野岳人(日本自動車工業会サプライチェーン委員会物流部会部会長)▽村瀬千里(外国船舶協会専務理事)▽横山直彦(全日本港湾運輸労働組合同盟事務局長)▽若野英樹(日本港運協会経営労働委員会副委員長)

【関係省庁】▽武田雅弘(公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課企画官)▽丸太聡(農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室長)▽平林孝之(経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長)▽小高篤志(中小企業庁事業環境部取引課長)▽中川哲宏(国土交通省海事局外航課長)▽叶雅仁(国土交通省海事局内航課長)

【事務局】▽国土交通省港湾局港湾経済課

制度賃金を巡る訴訟、日港協の請求棄却

東京地裁、港湾労組は中央団交を要請

港運労使間で懸案となっている制度賃金（産業別最低賃金）を巡り、東京都労働委員会の救済命令を不服として日本港運協会が国を相手取り命令の取り消しを求めて裁判を提起していた問題で、東京地方裁判所で16日に判決が言い渡され、「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した。これを受けて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）は同日に会見し、「中断している制度賃金を巡る団体交渉を再開して誠意ある対応を望みたい」として、全国港湾の竹内一委員長は日港協に中央団交の開催を申し入れたことを明かした。

産業別最賃を巡っては、日港協が「独占禁止法に抵触する恐れがある」など



会見する港湾労組（9月16日）

として現在も統一回答を回避しているが、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）が2020年2月、中央労働委員会に不当労働行為の救済を申し立て、中労委は東京都労働委員会に審査を移管した。

一方、都労委は21年8月、救済命令書を交付した。産別最賃に関する団体交渉で、日港協が独占禁止法に抵触するおそれがあるとの理由で

回答を拒否したことを不当労働行為と認定。「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、誠実に応じること」とされた。

日港協はこの裁定を不服として中労委へ再審査を申し立てたが、これが棄却されたことから24年4月、国を相手取って中労委の命令の取り消しを求める訴訟を東京地裁に起こしていた。16日の地裁判決では、日港協の請求を棄却。判決理由で「独占禁止法に抵触するおそれがあるとの理由で組合要求に回答しないことは、正当な理由のない団体交渉拒否に該当する」としており、労働委員会の命令が維持された格好だ。ただ、日港協が今回の判決を不服として今後、高裁に控訴する可能性もあり、今後の成り行きが注目されている。

検数労連、関税や放射線検査など課題山積

定期大会、仕事と収入確保に全力

全国検数労働組合連合（検数労連）が11日～12日にかけて、横浜市内で第57回定期全国大会を開き、2025年度の運動方針を正式に決定した。また、任期満了に伴う役員の改選も行われ、石橋寛委員長が再任されたほか、書記長の光部泰宏氏が退任し、代わって高木正一氏が就任した。

一方、大会閉幕にあたって採択された大会宣言では「米国の関税措置が主要貨物である自動車や鉄鋼関係への影響を左右する大きな懸念材料となっ



ており、さらには中古自動車の放射線量測定も不透明な状況になっている。同時にコンテナターミナルゲートのAIによる高度化などが加速するなど、検数職域が狭められようとしている。」と検数事業を取り巻く厳しい状況を指摘。事

業基盤と労働環境整備に向けた“仕事と収入の維持・確保”を最重要課題と位置付け、中央と地域が連携を図りながら取り組みを進めていく決意を示した。

【検数労連2025年度役員】※敬称略
▽中央執行委員長 石橋寛（東京・日検、再任）▽中央副執行委員長 山田拓（横浜・全日検、再任）▽中央副執行委員長 神保大輔（横浜・日検、新任）▽中央書記長 高木正一（名古屋・日検、新任）▽中央書記次長 石渡周二（東京・全日検、再任）

日港協「今後の対応を検討中」

制度賃金訴訟、控訴期限は2週間

制度賃金（産業別最低賃金）を巡って東京都労働委員会の救済命令を不服として日本港運協会が国を相手取り命令の取り消しを求めている裁判で、東京地方裁判所が16日、「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したが、この結果を受けて日港協は「あらゆる可能性を排除せずに今後の対応を検討中」としている。

産別最賃を巡っては、日港協が「独占禁止法に抵触するおそれがある」な

どとして統一回答を回避しているが、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）が2020年2月、中央労働委員会に不当労働行為の救済を申し立て、中労委は東京都労働委員会に審査を移管した。

こうした中、都労委は21年8月、救済命令書を交付。日港協が独禁法に抵触するおそれがあるとの理由で回答を拒否したことを不当労働行為と認定した。

日港協はこの裁定を不服として24年4月、国を相手取って中労委の命令の取り消しを求める訴訟を東京地裁に起こしていた。しかし、16日の地裁判決では、日港協の請求を棄却。「独禁法に抵触するおそれがあるとの理由で組合要求に回答しないことは、正当な理由のない団体交渉拒否に該当する」としている。

なお、控訴期限は、判決書の送達を受けた日の翌日から起算して2週間以内となっている。

継続事業への補助金交付を決定

国交省、遠隔操作RTG導入支援

国土交通省港湾局が実施している遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）の導入に対する補助について、今年度は東京港（1件）と神戸港（2件）の計3件の継続事業に対して補助金を交付する。既報のとおり、新規公募の実施は2年連続で見送っている。

世界最高水準の生産性と労働環境の改善を同時に実現する「ヒトを支援するAIターミナル」政策の一環として、国交省港湾局は2019年度に、遠隔操

作RTGとその導入に必要となる施設の整備に対する支援を行う「港湾機能高度化施設整備事業（コンテナ荷役システム高度化支援施設）」を創設した。

公募によって、これまで▽19年度＝名古屋港鍋田埠頭（事業者：名古屋ユナイテッドコンテナターミナル）▽20年度＝清水港新興津地区（鈴与）、横浜港本牧BC（鈴江コーポレーション）、神戸港PC18（上組）▽23年度＝東京港青海公共（青海再整備共同企業体）、神戸港PC

14－17（商船港運）——を新規で採択。

21・22年度は公募を行ったものの、新規事業の応募がなかった。また、24年度は制度の創設以降で初めて新規公募を見送り、継続事業についてのみ補助金の交付を決定していた。

こうした中、国交省港湾局が今年度も新規公募を行わず、継続事業への交付を決めたことがわかった。現在、導入のための事業が継続しているのは神戸港の2件と東京港の1件となっている。

全港湾、定期大会で運動方針を補強 賃上げと労働条件改善に注力

全日本港湾労働組合（全港湾、鈴木誠一委員長）は11日～12日にかけて、愛知県豊橋市で第96回定期大会を開催し、2024・25年度の運動方針補強案を正式に決定した。

全港湾は2年に1度の頻度で運動方針を策定しているが、今年は中間年にあたることから、港湾を取り巻く情勢変化や新たな課題などを反映させるため、運動方針の内容を一部補強したもの。

25年賃金引き上げ要求は、「地域別最低賃金の引き上げと地域格差是正のための全国一律を求め、企業間



格差を打破し、誰もが人並みの生活ができるようにたたかわなければならない」と強調。一律の要求額を基本として、12月2日、3日に開催する予定の中央執行委員会で確認後、職場討議を行った上で、来年1月29日、

30日の中央委員会で決定する。2月中旬に要求書を提出し、3月下旬に第1回統一回答指定日および回答ゾーンを設定する。

また、大会の閉幕にあたっては、「すべての労働者の賃金引き上げと労働条件の改善、定年延長や月給制の確立」「港湾・運輸産業の特性を踏まえた産別協定の強化と非正規・中小企業労働者との連帯を目指す」などとした大会宣言を採択した。

なお、今期は役員の改選期に当たらないため、引き続き現執行部体制で活動を展開する。

国交省、港湾運送の取引適性化へ始動

ガイドライン検討会が初会合

船社などと港湾運送事業者間の取引環境の改善を図るため、国土交通省港湾局がガイドラインの策定に向けた検討委員会を立ち上げ、18日に初会合を開いた。港湾経済課の末満章悟課長は、海上輸送が機能を発揮するには「安定的な港湾物流の確保が重要」と指摘。改正下請法（中小受託取引適正化法、通称：取適法）が施行される来年1月までにガイドラインを策定する考えを述べた。

国交省港湾局は今年1月、**港湾運送事業の実態調査**を実施した。その結果、**港湾労働者**について「不足」「やや不足」と回答した事業者が2019年度：56%→22年度：68%→26年度（見通し）：70%と増加しており、人手不足の常態化が予想されることが明らかになった。

運賃料金については、約8割の事業者が直近5年間に値上げを行っているが、収受状況については約4割から「十分ではない」とする声が上がっているという。



挨拶する末満課長（18日、国交省）

こうしたことを踏まえ、国交省港湾局は6月に「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」を策定。取り組みの3本柱の一つに「取引環境の改善」を盛り込んだ。

このような状況の中、国交省港湾局は適切な運賃料金の設定・収受など、港湾運送事業者の取引環境を改善するためのガイドラインを策定する方針を固め、学識経験者で構成する検討委員会の初会合を18日に開いた。

開会にあたり末満課長は、実態調査やアクションプランについて触れ、「ガイドラインの策定は、取引環境の

改善に向けた取り組みの一つと考えている」と強調し、「日本の貿易のほとんどを海上輸送が担っている。これをきちんと機能させるためには、安定的な港湾物流の確保が重要だ」との考えを述べた。

その上で、「ガイドラインは、可能であれば来年1月の改正下請法の施行までに策定したい」として、委員らに協力を求めた。

座長に任命された**松田琢磨氏**（神奈川大学経済学部教授）は、「ほとんどの貿易貨物が海を通り、内貿貨物の半分近くが海で運ばれており、港湾にきちんと働ける環境があるということが重要。担い手不足と言われている中で、充実した議論をし、少しでも有用な結論を出せるようにしていきたい」と挨拶した。

その後、委員会は非公開で行われたが、港湾運送事業を取り巻く状況について共有するとともに、オブザーバーとして参加する港湾関係者からヒアリングを行った模様だ。

日港労連）が再任されたほか、委員長代行には松永英樹氏（全港湾）が、副委員長には鈴木誠一氏（全港湾）、德里則之氏（日港労連）、遠藤一幸氏（検定労連）、石橋寛氏（検数労連）が就いた。書記長の玉田雅也氏（専従）、書記次長の高島弘司氏（専従・日港労連）、顧問には委員長経

験者の柏木公廣氏、真島勝重氏が再任された。

なお、大会の閉幕にあたっては「魅力ある港湾労働の確立・人員不足対策を前進させる」「産別労使が一体となって共通政策課題を追求することを掲げてたたかう」「機械化・自動化・港湾の体制的“合理化”に断固反対

の姿勢でたたかう」などとした大会宣言を採択。

さらに、制度賃金裁判を巡って「中央港湾団交を申し入れ、①控訴しないこと②緊急命令を履行すること③産別最低賃金要求に回答することを求める」などとした「港湾産別労使関係の再構築を目指す決議」も採択された。

放射線検査や年末年始外荷役で30日に折衝

港運労使、歩み寄り見られるか

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）の港運労使が9月30日、懸案となっている中古自動車（建機）の放射線検査問題や年末年始例外荷役の取り扱いを巡って折衝する。

放射線検査問題に関しては、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張しているが、労働者の安全担保を

理由に検査の継続を訴える組合と折り合いがつかない。10月末としている見直し期限に向けてどこまで歩み寄れるのか注目される。

今年度の年末年始例外荷役を巡っては、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が今年10日、日港協に実施について協力を要請した。組合は「基本的に休日とする」とのスタンスを示し

ながらも、ライフライン規定の見直し、出勤者への精励金・割増賃金を含めた500%支給を求めている。

全国港湾の竹内一委員長は「遅くも9月中に結論を得る」との姿勢を崩していないが、業側の対応について「交渉は行っているが、まだ具体的な条件などの提示はなく、ある意味で土俵に上がっていない状態だ」との認識を示している。

政府が育成就労の転籍制限期間案

物流倉庫は1年に設定

政府は17日に開いた特定技能や育成就労に関する有識者会議で、2027年4月に開始する育成就労制度について、転籍が可能となるまでの期間（案）を示した。それによると、業務内容を踏まえて17分野ごとに1～2年で設定。このうち「物流倉庫」は1年とされた。

育成就労とは、人手不足分野での人材の育成・確保を目的としたもので、技能実習制度に代わる新たな外国人材の受け入れ制度。3年間の就労を通じて特定技能1号水準の技能を持つ人材を育成・確保する。

計画的な人材育成の観点から、育成就労は3年間を通じて同一の育成就労実施者で行われることが効果的とされる。その一方で、暴行やハラスメント、重大な法令・契約違反など、やむを得ない事情がある場合のほか、同一の育成就労実施者の下で一定期間就労するなど、要件を満たす場合には外国人本人の意向で転籍できる。

また、転籍に当たっては、技能検定基礎級や所定の日本語能力の試験に合格していることが求められている。

今回示された案では、転籍制限は1年とすることを目指しつつも、17分野のうち「介護」「工業製品製造業」「建設」「造船・船用工業」「自動車整備」「食料品製造業」「外食業」「資源循環」の8分野は2年に設定。「ビルクリーニング」「リネンサプライ」「宿泊」「鉄道」「物流倉庫」「農業」「漁業」「林業」「木材産業」の9分野は1年とされている。

なお、特定技能や育成就労を巡っては、新たに物流倉庫、リネンサプライ、資源循環の3分野の追加について検討が進められている。

各ターミナルにおける試験運用の概要(案)

	本牧 D1	本牧 D4	本牧 BC1	本牧 BC2
実施時期	2025年11月13日(木)～27日(木)の平日10日間 ※土日祝は除く			令和7年11月26日(水)、27日(木)の2日間
目的	トレーラーの分散・平準化	トレーラーの分散・平準化 CY内荷役効率化	トレーラーの分散・平準化 PSカード活用	トレーラーの分散・平準化 【原則予約】 CY内荷役効率化
対象コンテナ	搬出(実入・空)・搬入(実入・空)			
予約枠設定時間	【全種別】08:30-11:30、13:00-16:30			
予約枠数	【基本枠】 ・搬入(実入・空):0.25-1台/3分 ・搬出(実入・空):0.25-1台/3分 ※追加枠の設定も検討	【基本枠】 ・搬入(実入・空):1台/3分 ・搬出(実入・空):1台/3分 ※追加枠の設定も検討	【基本枠】 ・搬入(実入・空):0.5台/3分 ・搬出(実入・空):0.5台/3分 ※追加枠の設定も検討	【基本枠】 ・搬入(実入・空):6-8台/3分 ・搬出(実入・空):8-9台/3分 ※追加枠の設定も検討
入場可能時間	予約時間枠の前後30分以内に予約状況確認場所へ来場			
予約期限	搬出入日の3営業日前の14:00から入場可能時間終了まで			
ペナルティ	適用対象※BC2は、利用制限のみ			
参加店社	神奈川県トラック協会海上コンテナ部会加盟店社を含む 各ターミナルで搬出入する全てのCyberPort・CONPAS利用登録店社			神奈川県トラック協会 海上コンテナ部会加盟店社を含む BC2ゲートで搬出入する 全ての利用店社

※今後の調整状況によって内容が一部変更となる可能性がある。

川内港、キャパ不足で外貿コンテナ急減

国際物流Tの早期完成を望む声

川内港(鹿児島県)の外貿コンテナ取扱量が急減している。2024年は過去最高だった22年に次ぐ高水準を記録したが、今年1～7月は前年同期を2割近く下回る。コンテナヤードが手狭になっており、空コンテナの蔵置を抑えながらヤード内作業に対応しているため、効率が低下していることなどが要因だ。このため、同港のユーザーからは、整備中の国際物流ターミナルの早期完成が望む声が高まっている。

これは薩摩川内市貿易振興協会が集計した速報値を、薩摩川内市が市議会の中で報告したもの。25年1～7月の外貿コンテナ取扱量は18.5%減の1万1409TEUと大きく減少している。輸出が5726TEU、輸入は5683TEU。



川内港

市は議会で「京泊埠頭内でコンテナスペースが手狭で、輸送を控えていることも考えられる」と要因を説明する。本紙の取材に対しては、「蔵置能力がいっぱいで、作業スペースが取れず、特に空コンテナの蔵置数を抑えながら、何とか乗り切っている」(経済シティセールス部産業戦略課)と話す。

同港の外貿コンテナ取扱量は右肩上がりに推移しており、22年に2万

3952TEUと過去最高を記録。これに伴い、京泊地区のコンテナターミナル(CT)外での蔵置も常態化しているという。

加えて、原木の輸出量の増加も背景に、同港では「国際物流ターミナル整備事業」が進行中。唐浜地区の西端に直轄で岸壁(水深12m×延長230m・耐震)、航路・泊地(12m×22.0ha)、泊地(12m×1.1ha)、起債で埠頭用地(5.0ha)荷役機械(1基)を整備するもので、完成した際にはCTが京泊地区から移転する予定だ。25年度末に岸壁が10mで暫定供用する見通し。

CTのキャパシティが限界を超えていることから、市は議会で「唐浜埠頭の日も早い完成が望まれている」と強調した。

組合、日港協に中央団交を改めて申し入れ

制度賃金の回答要求、控訴断念を訴える

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22日、日本港運協会に対して文書で中央港湾団交を開催するよう改めて申し入れ、控訴を思いとどまるよう訴えらるとともに、制度賃金（産業別最低賃金）に関する要求について誠実に回答するよう求めた。

港運労使間で懸案となっている制度賃金（産業別最低賃金）を巡り、東京都労働委員会の救済命令を不服として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ていた問題で、東京地方裁判所で16日に判決が言い渡され、「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。

これを受けて港湾労組は、「中断している制度賃金を巡る交渉を再開し、誠意ある対応を望みたい」として、日港協に中央団交の開催を申し入れたことを明かしていたが、全国港湾の竹内一委員長ら幹部が22日に日港協を訪れ、申し入れ文書を直接手渡したもの。

申し入れ書では①東京地裁の判決を誠実に受け止め控訴しないこと②緊急命令を誠実に履行し、産別交渉体制

を維持して良好な労使関係の再構築を図ること③2019年2月19日付けで申し入れた産別最低賃金に関する要求について、誠実に回答した上で、25春闘の産別最賃引き上げ要求に誠意をもって回答すること——を求めている。

労働組合からの団体交渉の要請については、使用者側が正当な理由がなく拒否すれば不当労働行為となるため、原則として応じる義務がある。一方、今回の請求棄却を受けて日港協は、22日も「様々な角度から今後の対応を検討中」としているが、仮に控訴後の日程で中央団交が設定されれば、係争中を理由に制度賃金の回答は引き続き回避するとみられている。

全国港湾、当面の課題で傘下組織に指示

年末年始荷役・放射線検査は重要局面へ

今月17～18日の定期大会を終えた全国港湾労働組合連合会（全国港湾、竹内一委員長）は、各単組・地区港湾に対して大会決定事項を踏まえた当面の取り組みについて指示文書を発出した。このうち喫緊の課題である中古車（建機）の放射線検査問題、今年度の年末年始例外荷役については、既報の通り30日に港運労使が折衝することになっており、その成り行きが注目されている。

指示文書では、放射線量検査について「継続するよう求めていく」とし、「10月末を目途として協議を続けているが、合意に至らない場合は、港湾労働者の安全確保の立場から検査済ステッカーのない中古車（建機）の荷役は行わないとの立場で迫る」と強硬な姿勢を崩していない。

一方、年末年始例外荷役を巡っては、「基本的に休日とする立場。その休日に例外荷役の対応が必要な場合

は、精励金を含め1日当たりの労働単価の5倍（500%）の賃金を要求して協議に臨んでいる」とした上で、「何らかの条件提示がない限り“休日のあり方”の検討に入れないのが現状だ」と説明。30日に労使折衝を行うが、現地で常任中執を開催し、折衝に参加するメンバーと常任中執での協議も並行して行うよう指示していることから、実施可否の判断時期が迫っていることが伺える。

港湾労組 勝訴確定

倉庫業などを営む「帝蚕（ていさん）倉庫」（本社＝横浜市鶴見区）が港湾労働組合（三宅洋執行委員長）に対し、団体交渉に関わって組合が掲げた横断幕の表現が名誉毀損（きそん）に当たるとして損害賠償を求めた訴訟で、横浜地裁（高木勝己裁判長）が4日に出した、帝蚕倉庫の請求を全面棄却した組合側全面勝訴の判決は、同社が18日の期限までに控訴しなかったため、確定しました。

会社の「名誉毀損」棄却



勝訴を受け喜ぶ三宅氏（左から2人目）ら＝4日、横浜地裁

横浜地裁

判決などによれば、帝蚕倉庫の子会社である「帝蚕運輸」（本社＝横浜市鶴見区）の従業員が加入する港湾労組は、帝蚕運輸に賃上げを求める団体交渉を行っていた昨年8月26日、「帝蚕運輸は帝蚕倉庫の収奪に抗議し、利益を労働者に還元しろ」と記載した横断幕を設置しました。その後組合と帝蚕運輸の賃上げ交渉が妥結し、組合が横断幕を同9月25日に撤去しましたが、親会社である帝蚕倉庫は同10月23日、「収奪」の表現が名誉毀損に当たるとして、損害賠償と謝罪などを求め提訴。組合側は、横断幕は「意見論評」であり、「労働組合としての正当な活動」だと主張していました。

判決は、▽横断幕の表現は意見の論評であり、その

労組「春闘への妨害、通らず」

前掲とする事実には異議がある▽行為は組合が団体交渉に関して行ったもので、公益を目的とするものだった一などとして、名誉毀損には当たらないと判じました。

帝蚕倉庫は、横断幕設置が偽計業務妨害罪に当たるとして組合を刑事告訴もしていました。が、検察は不起訴としました。

組合と弁護士は、「帝蚕倉庫の訴えは組合の活動を萎縮させるものであって不当」だとする声明を共同で発表。組合は帝蚕倉庫に対し、一連の行為に対する謝罪と正当な労使関係をつくることを前提とする全面解決を要請し団体交渉を求めましたが、拒否されました。組合は対応に抗議し今後交渉を継続するとしています。

組合の三宅委員長は取材に対し、「労働組合活動、春闘に対する妨害で、民事も刑事も会社の主張が通らなかったことは、社会的に大きな意義がある」と強調。「運輸産業は今賃上げを含む適正料金が必要だという社会的流れにあり、組合が適正料金をもらうべきだと主張するのは当然。個別に支配介入することは許されるべきではない」と話しました。