

年末年始荷役、従前通りの運用ルールで

全国港湾の竹内委員長、昨年度は協定違反なし

今年度の年末年始例外荷役（2025年12月31日～26年1月4日、元旦を除く）を巡る日本港運協会と全国港湾労働組合連合会（全国港湾）および全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）の港運労使による交渉は、異例の長時間交渉の末、10月9日によろやく合意に達した。昨年度は労使協議が整わず23年ぶりに途絶えたものの、今年は2年ぶりに復活する。紆余曲折があった交渉について、全国港湾の竹内一委員長に振り返ってもらった。



——夏からスタートしていた年末年始例外荷役を巡る労使交渉がようやく合意した。改めて経緯を教えてください。

昨年は11月に入っても日港協との協議が整わず、結果として23年ぶりに年末年始荷役の実施を見送ることになった。ただ、社会的な影響があったと認識しており、今年は春闘段階から課題と取り上げ、「早い段階で結論を得る」との方針で労使が一致していた。このため、これまで船社からの要請を受けて労使交渉が始まっていたが、今年は要請を受ける前の7月段階から交渉を開始した。

我々は、「今年も基本的に休日とする」との基本方針を持ちつつ、出勤者への精励金・割増賃金を含めた500%支給を要求。船社の配船スケジュールも考慮し、遅くとも9月中旬に結論を得たいと考えていた。

ところが、精力的に折衝を重ねたものの、労使の溝を埋めることができず、業側から受けた条件も変化がな

かったため、一度は2年連続の見送りも検討した。業側は、昨年度に年末年始例外荷役が実施されなかったことが「不稼働を認めたわけではない」と訴え、「日本の港の灯を絶やさない」ため、原則として4日間（12月31日～1月4日、元旦を除く）すべて稼働させたいと要請してきた。

しかし、港湾の人手不足が深刻化する中で我々も「港湾労働に魅力を感じない若者が増え、人手不足も常態化している。年末年始は日本の文化として休暇を確保するべきだ」と強調し、12月31日・1月2日は不稼働、1月3日・4日を稼働したいと提案した。

その結果、業側がフルオープン協定を踏まえ、再び4日間の稼働を主張してきたが、「個人ごとに2日以内の稼働に制限することで、休暇と稼働の両立を図ることができるのではないか」と提案してきたので内部検討した結果、今年度の年末年始例外荷役を実施することで合意した。

これから荷役申請が始まると思う

が、基本的な運用ルールは一昨年の状態、つまり従前通りとする考えだ。地区労使の協議や調整を前提とし、余程の疑義が生じない限り、中央が改めて審査や確認をすることは基本的でない。

——その運用ルールについて、昨年度は年未直前になって組合が手続きを変更したことで混乱が生じたと聞いている。

昨年度の年末年始例外荷役に関しては、経過はどうあれ、全て休日とすることとなったことから、ライフラインに係る緊急貨物に限って荷役をすることとなった。したがって、コンテナ船など通常の本船や貨物は扱わないことで対応してきた。しかし、組合の調査では1件の実施が確認されたが、その後の調査で中央労使の議事録確認に対する理解に「齟齬」があったことが原因だとわかり、結果として協定違反はなかったと結論付けた。今後はこうした「齟齬」や混乱が起らないよう気を引き締めて対応していきたい。