

年末年始荷役、労使協議は合意持ち越し 組合が割増担保に懸念、近く再協議へ

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9月30日に都内で労使政策委員会を開催した。この中で、2026年度（26年12月31日～27年1月4日、元旦除く）の年末年始例外荷役を巡って協議したが、労側が割増料金などの担保に懸念を示したことから、合意には至らなかった。ただ、業側は「調査して可及的速やかに対応する」とし、労側も「昨年と同様の内容（議事確認）で実施に応じる用意はある」との態度を示していることから、近く再協議が行われる見通しだ。

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たのを契機に本格的に始まり、その後、毎年度、港運労使が協議した上で実施されてきた。ただ、24年度は条件面を巡って協議が長期化。日港協による再三の要請にもかかわらず、最終的

には23年ぶりに年末年始荷役が途絶えた。

このため、25年度については労使とも「早い段階で結論を得る」との方針で一致。従前は船社からの要請を受けてから始まっていた交渉を7月末から交渉を開始。船社側が早い段階で結論を出すよう要請していたこともあり、労使間で精力的に交渉が重ねられた結果、10月になって基本合意。2年連続の年末年始不稼働という事態は回避された。

また、25年度の年末年始例外荷役の合意文書（議事確認）では、従来にはなかった試みとして、対象4日間を「年末年始休日」と規定した上で、特定人員の過重労働を避けるため、荷役実施を1人・2日間に限定した。

今年度は7月27日の労使政策委員会で、日港協側が「年末年始例外荷役については例年、9月頃に船社から要請があるが、それを待つまでもなく協議を開始したい」と早期の協議開始を提案。組合側は「持ち帰って

検討する」と応じていた。

8月27日の同委員会では、日港協側が今年度の年末年始例外荷役を例年通りの条件で実施するよう組合に要請し、実質的な協議がスタート。9月9日にはオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンと外国船舶協会（外船協）が日港協に今年度の年末年始例外荷役の実施について協力を要請していた。

9月30日の労使政策委員会は合意含みの展開も期待されたが、労側が「適正料金収受に関する検証が終わっておらず、年末年始に関しても割増料金の担保などに懸念がある」との見解を示したため、休憩を挟んで交渉が続けられたものの、最終的な決着を図ることはできなかった。

ただ、業側は「調査して可及的速やかに対応する」とし、労側も「他に問題がなければ昨年と同様の内容（議事確認）で実施に応じる用意はある」との態度を示していることから、現時点で日程は確定していないが、早い段階で再協議が行われる見通しとなっている。