港運労使

年末年始例外荷役の実施で合意

昨年と同様「１人２日を限度に」

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26日、都内で労使政策委員会を開き、今年度の年末年始例外荷役（2026年12月31日～27年1月4日、元旦除く）を実施することで合意した。これに伴って締結された議事確認では、昨年度と同様に「1人2日を限度として例外荷役を実施することができる」「当該4日間を日中荷役とし、1月4日は取り切り船に限り原則18時までとする」ことなどが確認された。早期決着も期待された中で協議日程がずれ込んでいたが、10月中に決着したことで船社関係者からは歓迎する声も聞かれた。

今年度の年末年始例外荷役を巡っては、日港協が「例年なら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」と組合に提案。8月27日の同委員会で、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した。9月9日には、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）ジャパンおよび外国船舶協会（外船協）が日港協に対して、今年度の年末年始例外荷役の実施について協力を正式に要請している。

一方、組合は今年度の実施に否定的な立場は示さず、「昨年度の労使議事確認の内容をベースに労使協議を行っていく」との見解を示していたことから当初は早期決着の期待も高まっていた。

しかし、9月30日の労使政策委員会の中では、組合が「政府が労務費や諸コストの上昇について価格転嫁を促しているが、価格転嫁交渉が十分に進んでおらず、料金面で厳しい状況下に置かれている事業者が相当数あるとの報告を受けている」と指摘。その上で、「年末年始例外荷役に協力したとしても割増料金の原資などが確保できるのか懸念している。このまま原資の確保が見通せないようでは検討のしようがない」との考えを示した。このため、日港協も「調査して可及的速やかに対応する」としたものの、この日の交渉で最終的な決着を図ることはできなかった。



組合の反応を受けた日港協も異例のスピード対応で応えた。船社の要請などを踏まえ、10月の早い段階での決着を目指していたことから、協議翌日の10月1日付で会員店社に対して、価格交渉を速やかに促進するよう要請した文書を発出するなど、早期決着に強い意欲を示した。しかし、その後、スケジュール調整などに時間を要し、最終的に26日に労使政策委員会を開くことで落ち着いた。

一方、26日の協議では双方に大きな見解の相違はなく、今年度の年末年始例外荷役を実施することで合意し、議事確認を締結した。確認事項は基本的に昨年度と同様で、▽当該4日間を「年末年始休日」とする。但し、その間は、1人2日を限度として例外荷役を実施することができ、地区（港）労使の合意により例外荷役を実施する日を特定することも可とする▽当該4日間を日中荷役とする。但し、1月4日については、取り切り船に限り原則18時までとする▽例外荷役は、本船作業およびその作業に係る倉庫・物流倉庫に限定する。但し、公共性に鑑み、緊急貨物に係る作業については、地区（港）労使でその取扱いについて協議し決定した上で実施することが出来る――などとされた。合意後、取材に応じた組合側は「諸物価の上昇なども踏まえ、精励金をしっかり確保してほしい」と話した。