
海運・港運事業関係等(資料2)<10月1~31日>

- 10/1 組合「このままなら休まざるを得ない」(MD)
年末年始例外荷役で労使折衝、次回は9日
- 10/3 荷主、年末年始荷役の動向を注視(MD)
京浜港物流高度化推進協議会が意見交換会
- 10/3 名古屋港「ワッペン」の導入開始(MD) 雇用秩序維持、6大港が出揃う
- 10/7 日港協、制度賃金訴訟で高裁に控訴(MD)
- 10/8 全国港湾の竹内委員長「非常に残念」(MD)
- 10/9 港湾運送の適正取引ガイドライン検討委(MD)
運賃交渉で「抜港」提示の事例も
- 10/9 年末年始、きょう実施可否の判断も(MD)
港運労使が折衝+労使政策委員会
- 10/14 年末年始例外荷役の実施で合意(MD)
港運労使、異例のロングラン交渉
- 10/14 行政や船社・荷主関係者も「安堵」
- 10/15 国交省、17日に第2回ガイドライン検討委(MD)
港運の取引適正化、荷主・船社にヒヤリング
- 10/16 中古車の放射線検査、期限まで2週間(MD)
暫定確認書の見直し、行方は不透明
- 10/20 港湾運送の適正取引ガイドライン検討委(MD)
船社「値上げ根拠の数値資料提示を」
- 10/20 中央団交、11月26日開催で調整へ(MD)
港運労使、注目される制度賃金回答
- 10/22 暫定確認書、月内の見通し困難か(MD)
中古車の放射線検査、29日に労使折衝
- 10/22 全倉運、年末一時金要求が出そう(MD)
要求基準3.0ヶ月、きょう指定回答日
- 10/23 年末年始例外荷役で合意文書作成(MD)
港運労使、緊急貨物は地区で決定
- 10/24 自民党港湾議員連盟が総会(MD) 森山会長「補正予算の増額に注力」
- 10/24 港湾機能の発揮に「十分な財源を」(MD) 港づくり全国大会、要望を採択
- 10/27 日本港運協会特集(海事) ※別添
- 10/28 全倉運、単純平均で70万円台に迫る(MD) 年増一時金交渉。好調な出足
- 10/28 日本内航船コンテナ船協会が総会(MD)
船員不足で情報共有/今年8月に設立
- 10/30 中古車の放射線量検査を巡る労使折衝(MD)
協議期間を来年3月末まで延長 安全対策を検討

組合「このままなら休まざるを得ない」

年末年外荷役で労使折衝、今回は9日

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、懸案となっている年末年始例外荷役の取り扱いを巡って折衝を行ったが、進展を得ることはできなかった。10月9日に次回の折衝および労使政策委員会を開くことを確認したが、折衝後に取材に応じた全国港湾の竹内一委員長は、「現在の状況では今年度も休まざるを得ない」と話すとともに、「次回の折衝が実施可否を決める最大の山場」との認識を示しており、

今後の成り行きが注目されている。

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9月10日、日港協に実施について協力を要請した。

一方の組合は「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。

全国港湾の竹内委員長は「遅くも9月中旬に結論を得たい」としていたこと

もあり、9月30日の折衝の行方に注目が集まったが、3時間以上にわたって協議が続けられたものの、結局、この日も進展は得られなかった。

竹内委員長は「今の段階で交渉の詳細については明らかにできない」としながらも、2年連続の見送りにも言及するなど、労使間の主張に乖離があることをうかがわせた。船社側は年末年始例外荷役の実施について協力を要請した際、「実施可否について早めに結論を出してほしい」と求めており、労使双方の出方に関心が集まりそうだ。

荷主、年末年始荷役の動向を注視

京浜港物流高度化推進協が意見交換会

国土交通省関東地方整備局港湾空港部は2日、「第17回・物流効率化に関する荷主意見交換会」をこのほど開催したと発表した。京浜港の関係産学官でつくる「京浜港物流高度化推進協議会（委員長：二村真理子・東京女子大学教授）」の活動の一環で開催されているものだが、荷主企業が横浜～宇都宮間で実施されている海上コンテナの鉄道輸送について課題や効果を報告。また、注目されている港湾の年末年始例外荷役について「去年は休止となつて12月中旬から荷待ちが生じた」とし、今年の動向を注視しているとの声が上がった。

京浜港物流高度化推進協議会では、京浜港の競争力強化や背後圏での物流の高度化に向けた課題解決を図るための様々な活動を展開しているが、京浜港における物流の効率化・高度化に向けた取り組みを効果的に進めるべく、京浜港を利用する荷主企業との意見交換会を2007年から実施している。

今回の意見交換会は9月24日に開催され、荷主企業9社（いすゞ自動車、花王、キヤノン、キリングループロジスティクス、クボタ、サントリーホールディングス、スリーエムジャパンイノベーション、日産自動車、ニトリ）、関連する物流事業者5社（いすゞロジスティクス、三井倉庫、みなと運送、吉田運送、サントリーロジスティクス）の計14社、それに関東運輸局、関東地方整備局、東京都港湾局、川崎市港湾局、横浜市港湾局、横浜川崎国際港湾会社（YKIP）も参加した。

意見交換会では、事務局が京浜港における物流を取り巻く状況について説明し、認識を共有。横浜～宇都



意見交換会の様子

宮間の国際海上コンテナの鉄道輸送を行っている荷主企業3社（花王・クボタ・日産自動車）が、鉄道輸送を実施した経緯や課題、効果などについて発表した。

荷主企業からは、トラック輸送と比較してCO2（二酸化炭素）排出量を大幅に軽減できるほか、「鉄道輸送距離が短いため、コスト面でのメリットが出にくい、短距離陸上輸送の回転数を上げることでコストメリットが見込める」「鉄道輸送は、1回当たりの輸送本数に上限があるため、輸送本数の増加に期待している」との意見もあった。

また、サイバーポートや新・港湾情報システム「CONPAS（コンパス）」といった港湾DXについては、「サイバーポートの利用拡大は、利用する

ことのメリットをより明確化することが必要。利用することにメリットを感じれば利用者は拡大する。荷主企業がサイバーポートを活用することで、コンパス予約がとりやすくなるなどのメリットがあれば利用拡大につながる」「コンパスの原則予約化が実現したとき、遠方から来る車両については、予約時間まで港近傍で待機できる場所が必要になると懸念している」といった指摘があった。

一方、物流の2024年問題などを始めとした物流全般の課題では、港湾の年末年始例外荷役で「去年の年末年始は、コンテナターミナルの港湾荷役が休止となった。このため、12月中旬から混雑し、荷待ちが生じた。今年の年末年始の港湾荷役の動向を気にしている」という声があった。

このほか、港頭エリアの渋滞解消が課題となる中で「コンテナターミナルのゲート前待機が負担となり、海上コンテナドライバーの離職が進んでいる」との指摘もあった。

名古屋港「ワッペン」の導入開始

雇用秩序維持、6大港が出揃う

名古屋港で今月1日から常用港湾労働者の証となる「ワッペン」が正式に導入された。雇用秩序を維持する観点からワッペン導入は長年の懸案だったが、これで港湾労働法の対象となる6大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門)全てに導入されたことになる。

港湾労働法が適用される6大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門)の港湾区域で常時業務に従事する労働者には、ハローワークが交付する「港湾労働者証」の携帯が義務付けられている。

一方、実際の現場パトロールの際、



名古屋港で導入されたワッペン

港湾労働法や港湾運送事業法違反の疑いのある事案を発見した場合でも、作業中のため労働者証の提示を求めて事実確認するのが困難なケースがあるという。

こうした事態を回避するため、法的な根拠はないものの、一部の港では

港運労使の合意に基づき、登録された港湾労働者を「ワッペン」貼付の有無で確認している。港頭地域に様々な業種の物流施設などが相次いで整備される中、事業主が気付かずに登録外の労働者を従事させるケースも少なくないことから、ワッペンが港湾労働秩序の維持を図る有効な手段の一つとされている。

名古屋港でもワッペンの導入に向けた労使による話し合いが進められ、2024年11月に開かれた公労使による“ワッペン委員会”で導入が正式に決まっていた。

日港協、制度賃金訴訟で高裁に控訴 都労委の救済命令取消を求める

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）を巡って東京都労働委員会の救済命令を不服とした日本港運協会が国を相手取り命令の取り消しを求めた裁判で、一審で請求が棄却されたことを受けて、日港協が9月24日に東京高裁に控訴したことがわかった。

東京地裁で先月16日に言い渡された判決では、「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ない」とした緊急命令も発した。

このため、日港協の対応に注目が集まっていたが、請求棄却を受けて

日港協は、これまで「様々な角度から検討中」として具体的な方針を明らかにしていなかった。

一方、一審判決を踏まえて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）では既報のように、日港協に対して控訴しないよう申し入れていた。

全国港湾の竹内委員長「非常に残念」 制度賃金訴訟、日港協の控訴でコメント

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た日本港運協会が国を相手取って命令の取り消しを求めて裁判で、このほど東京高裁に控訴したことが明らかになったが、これを受けて全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の竹内一委員長は7日、「控訴しないよう申し入れていただけに、

非常に残念であり、遺憾だ」とコメントした。

東京地裁の一審判決（9月16日）では、「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

ている。

一審判決を踏まえて港湾労組では、日港協に対して控訴しないよう申し入れるとともに、中断している制度賃金を巡る中央団交の開催を要請した。竹内委員長は「中央団交の開催については9日の労使政策委員会でも改めて追及していきたい」との考えを示した。

港湾運送の適正取引ガイドライン検討委

運賃交渉で「抜港」提示の事例も

議事概要、海外企業に値上げ「困難」

国土交通省港湾局は、9月に開いた第1回「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」（座長：松田琢磨・神奈川大学経済学部教授）の議事概要を公表した。既報の通り、オブザーバー参加の3団体が港湾運送事業の現状などを説明し、質疑応答を実施したという。船社などと港湾運送事業者の取引力の格差についての質問については、「抜港を提示される事例もある」との実情を明かす声や、海外の企業が相手では「値上げの理解が得難い」と訴える意見もあった。

港湾運送事業者の労働者不足が顕在化する中、賃金の引き上げなどのためには、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。その一方で、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引の適正化は難しい状況にある。

このため、国交省港湾局は、港湾運送事業での適正取引などを推進するガイドラインの策定に向けて、学識経験者による検討委員会を9月18日に設置した。関係団体などもオブザーバーとして参画している。

議事概要によると、事務局（国交省港湾局）、日本港運協会、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）が港湾運送事業の現状などを説明。委員からの質問にオブザーバーや関係省庁が回答した。

主なやりとりをみると、委員から「港湾運送事業者には大手事業者が多いように思うが、船社・荷主と港湾運送事業者間の取引力の格差はなぜ起きているのか。他事業者に流れることを懸念しているのか」との質問があった。

これに対し、「同港内で仕事の取り合



初会合の様子

いはないと認識しているが、抜港を提示される事例もあると聞いている。抜港となると事業者にとってはかなり影響が大きい。また、海外の方を相手にしている場合は値上げの理解が得難い点や、当該ユーザーの仕事がなくなるとどうしようもなくなるという事情がある。特定のユーザーと長期の契約関係の場合は、値上げを言い出しづらいという傾向もあると思われる」と応じた。

その一方で、「全ての外国船社が悪質なわけではないことは申し上げたい」との回答も出た。

港湾運送事業者での元請・下請関係には優越的地位に関する質問についても、二通りの見解が示された。「港や会社によっても状況が異なるため一概には言えないが、元請と下請は一体となって事業を行っている。優越的地位はないとは言えないが、そこ

まで存在するものではないと思う」と否定的な声が聞かれた。

それに対して、「元請下請関係は資本や人的要件など法令で厳しい要件があり、優越的地位は存在する。元請の売り上げが増えても、下請は値上げもできていない」と訴える意見も出された。

一方、同委員会では検討の対象外ではあるものの、委員から「将来の課題として、トラックの世界のように荷主の義務についても今後検討していく必要があるのではないか」との指摘があった。

これについては、「トラックは一般公道を走行し、事故を起こした場合、一般国民に直接被害を与えることから、無理な運転を荷主に強いられることを防ぐため、荷主警告制度ができた」との認識が示された。その一方で、「港湾労働者の安全についても軽視せず、港湾労働者の安全が、ひいては一般国民の安全につながるという発想をしていくべき」との意見が出た。

今回の委員会は今年にも開かれる見通し。来年1月1日に改正下請法（取適法）が施行されることから、ガイドラインは年内に策定される予定だ。

年末年外荷役、きょう実施可否の判断も

港運労使が折衝＋政策委員会

2年ぶりの復活となるのか——。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）の港運労使は、懸案となっている今年度の年末年始例外荷役や中古自動車（建機）の放射線検査などを巡って、きょう9日に折衝と労使政策委員会を開く。中でも年末年始例外荷役については、昨年度は11月に入ってから不稼働が決まったこともあり、実施協力を要請した船社側が「早めに結論を出してほしい」と求めており、配船スケジュールの都合からリミットは10月上旬と見られていることから、きょうの交渉で実施可否に関する判断を下す可能性がある。

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9月10日、日港協に実施について協力を要請。これに対して組合は、「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月中旬に結論を得たい」としていたこともあり、9月30日に行われた折衝は「一定の方向性が出るのでは」と注目が集まった。休憩を挟みながら3時間以上にわたって協議が続けられるなど、折衝としては異例の長時間交渉となったが、結局、この日も双方の溝を埋めることはできなかった。

折衝後、取材に応じた全国港湾の竹内委員長は、「現在の状況では今年

度も休まざるを得ない」と2年連続の見送りにも言及するなど、労使間の主張に乖離があることを伺わせている。

その上で、「次回の折衝が最大の山場」との認識を示し、9日にも実施可否の最終決断を下す可能性を示唆しているが、その成り行きは予断を許さない状況だ。

組合内部では、地区組織を中心に「今年度は実施すべき」との声も高まっているが、「運動方針では“休む”というのが基本方針だったはず。手の乗るような成果（割り増し増額など）がない状態で安易に応じるべきではない」との慎重論も根強い。とはいえ、2年連続で見送りとなれば、貨物量が落ち込む中で日本パッシングの加速が懸念され、港運労使がどこまで歩み寄れるのか注目されるところだ。

年末年始例外荷役の実施で基本合意

港運労使、異例のロングラン交渉

ライフライン→公共性に変更へ

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日、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）などを巡って折衝および労使政策委員会を開き、実施することで基本合意した。8時間を超える異例のロングラン交渉となったが、時間を要した要因の一つとなったのが、組合側の「12月31日・1月2日は不稼働とするべき」との主張だ。業側は4日間稼働の確保を主張した上で粘り強く交渉を重ね、その結果、休暇と稼働を両立する落としどころとして「1人・2日間以内の就労に限定する」ことを提案。最後は組合もこれを受け入れた。

年末年始例外荷役は、船社の要望を受けて「例外措置」として行われているもの。2001年に「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意を契機に本格的にスタート。その後、毎年度、港運労使が協議した上で継続されてきたが、24年度については、組合が労働環境の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途切れた。

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。従前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、今年は要請を受ける前の7月から交渉を始めていた。年末年始例外荷役を巡って夏から交渉がスタートするのは異例だ。

こうした中、9月10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が、日港協に年末年始例外荷役の実施について協力を要請。同時に「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。

これに対して組合は、「今年も基本的に休日とする」とのスタンスを示しながらも、出勤者への精励金・割増賃金を含めた500%支給を要求。全国港湾の竹内一委員長は「遅くも9月中旬に結論を得たい」との考えを示し、精力的に折衝を重ねたが、労使の溝を埋めることはできず、組合は「現在の状況では今年度も休まざるを得ない」と2年連続の見送りにも言及するなど、労使間の主張に乖離があることを伺わせていた。

ただ、船社の配船スケジュールの

関係からタイムリミットは10月上旬と見られていたことから、この9日の交渉で実施可否について最終的な判断が下される可能性が高まっていた。

9日午前中の折衝では、日港協の対応に若干の変化があったようだが、進展を得るまでには至らず、協議のテーブルは午後の労使政策委員会に移った。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について「不稼働を認めたわけではない」と主張。「日本の港の灯」を絶やさないため、原則として4日間すべて稼働させたい」とし、組合に協力を求めるとともに、精励金についても「社会通念の範囲内での改定なら検討の余地はある」と述べた。

これに対して組合側も「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」と訴え、同時に、12月31日・1月2日は不稼働、1月3日・4日を稼働としたいと提案した。

その後、休憩を挟んで内部検討し、

業側はフルオープン協定を踏まえ、再び4日間の稼働を主張しながらも、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ないのではないか」と提案。事務折衝に切り替えて調整した結果、今年度の年末年始例外荷役を実施することで基本合意した。

現時点で文書は作成されておらず、今後事務局間で調整する。関係者によると、文書には「日中荷役（データ

イム）の原則を順守する」「年末年始4日間のうち、1人あたり2日を限度に例外的に稼働できる。この場合、地区（港）労使協議で稼働日を特定することができる」といった内容が盛り込まれる模様だ。さらに、これまで明記されていた「ライフライン関連」などの緊急物資という表現は、「公共性」という言葉の変更される見通し。

日港協のまとめによると、23年度の年末年始（22年12月31日～23年1

月4日、元旦除く）の荷役実績隻数は前年比6%減（49隻減）の762隻だった。実施港は全国で61港。荷役実施船の内訳をみると、「コンテナ船」が217隻（44隻減）、「RORO船」が50隻（13隻増）、「自動車専用船」が10隻（4隻減）、「在来船」が240隻（53隻減）、「その他船」が245隻（39隻増）。期間中に取り扱った外航コンテナ個数は9万6000TEUとなっている。

行政や船社・荷主関係者も「安堵」

年末年始荷役の基本合意で

港運労使が2025年度の年末年始例外荷役を実施することで基本合意したことを受け、国土交通省や港湾管理者など行政関係者、それに船社・荷主関係者からは安堵の声が聞かれた。

国交省港湾局は、24年度の年末年始例外荷役が行われなくなった際、港湾局長名で日港協や港湾労組、船社、荷主、トラック事業者団体などに対して「年末年始に港湾荷役が行われないことに伴う対応」について協力要請する文書を発出した。

文書では「物流に影響を及ぼすことが懸念される」とし、国民生活に対する影響が極力小さくなるよう、▽年

末年始期間中のライフラインが途切えないよう必要な荷役の実施▽年末年始前後の本船荷役および取扱貨物の集中に対する柔軟な対応——を求めたが、労使慣行の問題で国が協力的文書を発出するのは異例で、港湾労組が「民間労使の合意に介入すること自体、驚きであり、怒りさえ禁じ得ない」とする抗議文書を送る事態となった。

今年度も最後まで実施可否を予想することが難しかったが、国交省のある関係者は「船社が配船スケジュールを変更できるギリギリのタイミングだが、とにかく実施が決まったことを歓迎したい」と話す。同時に「日本の港

湾を取り巻く環境が厳しさを増す中、国益を考えれば2年連続で年末年始が不稼働となれば、その影響は計り知れなかった。正直、基本合意を聞いて安堵した」と述べた。

また、大手船社関係者も「今回の港運労使の基本合意を歓迎したい。仮に2年連続で不稼働となっていたら、26年度以降はクローズを前提としたシナリオも具体的に検討しなければならなかった」と強調。ある荷主企業も「昨年の年末年始は12月中旬ごろから混雑が発生し、荷待ちが生じた。今年の動向を注視していたが、10月上旬に決まったことで今後の計画に目途が立った」と話した。

国交省、17日に第2回ガイドライン検討委

港運の取引適性化、荷主・船社にヒアリング

国土交通省港湾局は17日に第2回「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（座長：松田琢磨・神奈川大学経済学部教授）」を開催する。今回は荷主や船社関係者などからのヒアリングが予定されている。

国交省港湾局が今年1月に実施した、港湾運送事業の実態調査では、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。

こうした状況を踏まえ、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先月18日に開いた。前回は港運労使（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）から意見を聴取した。

国交省では改正下請法（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だ。

中古車の放射線検査、期限まで2週間

暫定確認書の見直し、行方は不透明

中古自動車（建機）に放射線検査の実施を義務付けた暫定確認書について、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、10月末までに見直すことを確認しているが、検査の廃止を主張する業側と、港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を訴える組合の溝は埋まっておらず、交渉は停滞している。9日に開かれた労使政策委員会では、「断続的にあらゆる協議を続けていく」ことを確認しているが、タイムリミットまで残り2週間程度。この短期間にどこまで実務者協議を重ねて互いの距離を縮めることができるのか——成り行きが注目される。

2011年3月に東京電力・福島第一原発で発生した事故による影響で、日本から海外に輸出する中古車から高い値の放射線量が計測されるケースが相次いだ。このため、中古自動車や中古建機を輸出する際の船積み業務などを担う港湾労働者の安全を確保する観点から、港運労使は11年8月、国内全港を対象に、ヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書を締結した。

しかし、汚染中古車は検査開始の翌年以降から急激に減少。19年以降、 $5.0\mu\text{Sv/h}$ 以上の汚染車は発生しておらず、中古車輸出などを手がける事業者の団体は、日港協に検査体制の見直しを要請した。

要請を受けた日港協では、組合にこの旨を伝達して見直しを提案したが、組合は「港湾労働者の安全が担保されない」として拒否。このため日港協は、検査の実施は各店社の判断で行うよう通知したが、その後も全量検査の状態が続いており、輸出中古車を取り扱う事業者から見直しを求める声がさらに強まっていた。



こうした状況も踏まえ、国土交通省は今年1月、今後は輸出先国からの放射線検査や放射線検査証明書の添付の要求がある場合に限り放射線検査を実施するなど適切な措置を講じるよう港湾運送事業者に要請。これが政府による事実上の見直し要請として注目を集めた。

一方、中古自動車などへの放射線検査については、7月から東京電力ホールディングスによる検査費用の補助が打ち切られることから、今後の検査のあり方が課題になっていた。一部では検査廃止を前提とした流れも見られていたことから、全国港湾は6月20日、日港協に「検査済ステッカーのない中古自動車（建機）の荷役作業に就労しない」「東電が検査費

用の助成を行わないとする7月以降、ステッカーを貼付していない中古自動車（建機）の強行荷役が実施された場合、産別協定の不履行であり、スト権行使も念頭に行動方針を具体化して実行する」と通知していた。

このため7月以降の中古自動車（建機）の荷役について、「どのように対応するべきか判断できない」と港湾運送企業には困惑が広がっていたが、日港協と全国港湾・港運同盟は6月30日、①暫定確認書は、2025年10月末日までに見直しを行う。その間は、現行の放射線検査体制を維持する②内航船については、自社検を認める。その際、当該事業者は、検査済みステッカーを作成貼付する——ことを確認。日港協は会員店社に対して確認事項を事務連絡すると同時に「港運事業者は、当該放射線検査費用を荷主側が払わないことを理由に、荷役を拒否してはならない」とあわせて通知した。

8月25日には労使政策委員会を開催し、改めて今後の方針を協議し

たが、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したのに対し、組合側も「安全は金銭に変えられない」として港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を主張したことから、一致点を見出すことはできなかった。

こうした中で国交省港湾局は8月27日、日港協に対して文書を発出。港湾運送事業者が検査の実施を求めた場合、荷役拒否を行うか否かにかかわらず、港湾運送事業法第15条（不当な差別的取扱）、第21条（利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき）に抵触する恐れがあると通知した。

その後、数回にわたって折衝が行われているが、廃止を主張する業側と、検査継続を訴える組合との間で溝は埋まっていない。加えて、この間

の折衝では、年末年始例外荷役を巡る協議にほとんどの時間を割いたこともあり、放射線検査に関して突っ込んだ議論が行うことができなかった事情もあった。

その後、9日の労使政策委員会もほとんどの時間が年末年始例外荷役を巡る協議に割かれたこともあり、10月末の見直し期限が迫る中、「断続的にあらゆる協議を続けていく」ことを確認。今月末に向けて協議を加速させることにしている。詳細は明らかにされていないが、実務者レベルの協議を想定しているようだ。

ただ、見直し期限である今月末まで、残された時間は少ない。組合側は今週、中央委員会などを予定していることから、実際に協議に入ることができるのは20日以降。つまり、残り時間は約2週間だ。この間に実務者レベルの協議を行うとしても「調整

しても2回程度が限界ではないか」との声も聞かれる。

9月17～18日にかけて開催した全国港湾の定期大会では、放射線検査について「検査料金を不当として中古自動車輸出組合が一方的な論理で廃止を主張しているが、『労働者の安全確保』を一義とすべきだ」との運動方針を確認した。参加した組合員からも「検査体制は維持するべき。抜き取り検査などで安全は守れない」「検査費用の一部を元請が負担すれば賃上げへの悪影響が予想される」「国が労使関係に介入してきていることに危機感を覚える」といった声が相次いだ。約2週間という短期間で、労使がどこまで歩み寄れるのか。そして、暫定確認書をどのような形で見直すのか。労使協議の行方に不透明感が広がっている。

港湾運送の適正取引ガイドライン検討委 船社「値上げ根拠の数値資料提示を」 応分の価格転嫁に優先荷役など求める

港湾運送事業者と船社などとの間の取引環境改善に向け、国土交通省港湾局は17日に第2回「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（座長：松田琢磨・神奈川大学経済学部教授）」を開いた。会合は非公開で行われたが、今回は船社や荷主団体から意見を聴取した。船社団体からは、港湾運送料金の交渉の際、外地本社を説得するために「値上げの根拠となる数値資料の提示」を求める意見が出た。また、応分の価格転嫁には優先ウィンドウや優先荷役などの「インセンティブ」を検討するべきだとの指摘もあった。

国交省港湾局は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。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。

さらに、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、関係団体などもオブザーバーとして参画する形で、学識経験者による検討委員会を9月18日に設置。同日



17日に開かれた第2回会合の様子

の初会合では、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）から意見を聴取した。

17日に開かれた2回目となる会合では、松田琢磨座長が冒頭の挨拶で、「前回事務局から港湾運送事業に関する課題を説明していただくとともに、日本港運協会、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）から、港湾運送側からみた適正取引のあり方について説明していただいた。今回は荷主、船社側から適正取引のあり方について説明してもらう」と語った。

その後、会合は非公開で行われたが、公表された資料によると、日本船主協会は料金の透明性に関して、「港湾運送の主なコストは労務費に加え、設備利用料・償却・光熱費などの固定費と変動費で構成される一方で、船社や荷主からの料金収入は貨物1トン当たりやコンテナ1本当たりの従量制。そのため、料金にどれだけ労務費が反映（転嫁）されているかが見えにくい」と指摘。

また、「港がなければ海運は成立せず、貨物がなければ港湾は成り立たない」「船社、港運ともにパートナー選択の自由度が限られている」などと、港運と船社は相互依存の関係にあることを説明しつつ、「船舶の大型化・航路の集約化で作業の繁閑差が大きくなってきている。繁閑差を埋めてリソースを有効活用するため、港運各社の枠を超えた協力体制・人員融通（プール化・共通シフト）が求められないか」と提案している。

これに加え、「応分の価格転嫁に

は、優先ウィンドウや優先荷役などのインセンティブを検討すべき」などと指摘したほか、ガイドラインについても「適正取引を通じて合理的に労働力の確保と持続的な港湾運営に資するか評価手法が必要」とした。

外国船舶協会は、初回の会合で挙げた港運団体・港湾労組からの指摘に回答する形で資料を提出した。例えば、「料金値上げ要請を受けない外国船社が多い」との意見には、「ほとんどの外船協会員は料金交渉に真摯に向き合い、値上げに応じている」と反論。

料金交渉における船社と港運事業者の力関係についても、「交渉時の力関係は需要と供給に影響されることから、港運労働者不足の中、決して船社に有利な状況ではない。値上げを受けないと作業してもらえないという会員船社の声もある。加えて、慣習上、船社が港湾事業者を一方的に切り替えることは困難だ」と訴えた。



応分の価格転嫁には優先ウィンドウなどを検討すべきとの意見もあがった

その上で、料金交渉プロセスについて港運事業者に対し、「外地本社を説得するための値上げの根拠となる数値資料の提示」を提案。具体的には過去数年に遡る労務、エネルギー、インフラ・機器整備などのコスト上昇率または上昇額、それに船社が利用する主要港と地方港の港湾ごとの作業員の平均年齢、給与体系、過去の昇給額実績を提示するよう求めている。

一方、日本内航海運組合総連合会（内航総連）は、「港湾作業員の勤務体制を維持するため、航海速度の調整など運航面で工夫して定曜日・定

時の運航に努める」「荷役効率に最善の貨物積付けプランを作成し、荷役中はバラストの調整を行い船体の傾斜を最小限に保つ」など、港湾労働者不足に対する内航海運事業者の取り組みを説明。

荷主側も「毎年、春および秋に実施される全国港湾労働組合連合会と全日本港湾運輸労働組合同盟による港湾運送料金の適正価格収受および価格転嫁政策などに関する申し入れに対して、物流委員会企業に周知している」（日本貿易会）や「持続可能なサプライチェーンの維持・効率化は日本経済への貢献に直結。共に連携していこう」（日本鉄鋼連盟）などと述べるにとどまったようだ。

今後、国交省では改正下請法（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だ。

なお、今回の会合では日本自動車工業会も意見を述べた模様だが、資料は非公開となっている。

中央団交、11月26日開催で調整へ

港運労使、注目される制度賃金回答

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）は、11月26日に中央団交を開く方向で最終的な調整に入っている。

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）の回答を巡っては、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、東京地方裁判所は9月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。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。

判決を受けて港湾労組は、「中断している制度賃金交渉を再開して誠意ある対応を望みたい」とし、日

港協に中央団交の開催を申し入れていた。

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。

ただ、制度賃金を巡っては、既報の通り日港協が東京高裁に控訴しており、係争中の案件についてどのような回答を示すのか注目される。

暫定確認書、月内の見直し困難か

中古車の放射線検査、29日に労使折衝

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）は、29日に中古自動車（建機）の放射線検査を巡って折衝を行う。港運労使では検査の実施を義務付けた暫定確認書について、10月末までに見直すことを確認しており、今回の協議は期限ギリギリのタイミングで行われることになる。ただ、折衝は実務者レベルの協議で、意思決定する会合ではないことから、物理的に今月末の見直しは事実上、困難な情勢だ。また、組合は「全量検査は譲れない」とのスタンスを崩しておらず、今後も協議の難航が予想されている。

東京電力・福島第一原発で発生した事故による影響で、日本から海外に輸出する中古車から高い値の放射線量が計測されるケースが相次いだ。このため、中古自動車や中古建機を輸出する際の船積み業務などを担う港湾労働者の安全を確保する観点から、港運労使は2011年8月、国内全港を対象に、ヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書を締結した。

しかし、事故発生から14年が経過し、放射線が検出される中古自動車が皆無となる中、輸出事業者などからは全量検査の継続に不満の声が高まっていた。さらに、今年7月から東京電力ホールディングスによる検査費用の補助が打ち切られたのを契機に今後の検査のあり方が課題になっていたが、港運労使は6月30日、①暫定確認書を10月末までに見直す。その間、現行の検査体制を維持する②内航船の自社検を認める。その際、当該事業者は検査済みステッカーを貼付する——ことを確認した。

これに伴って8月下旬の労使政策委員会でも改めて協議したが、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したのに対し、組合側も港湾労働



者の安全・健康確保を理由に、港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を求めるなど、両者の主張は真っ向から対立している。

こうした中で国交省港湾局は8月27日、日港協に対して文書を発出。港湾運送事業者が検査の実施を求めた場合、荷役拒否を行うか否かにかかわらず、港湾運送事業法第15条（不当な差別的取扱）、第21条（利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき）に抵触する恐れがあると通知した。

その後、数回の折衝が行われたが、直近の懸案であった年末年始例外荷役に関する協議に終始したため、放射線検査については協議の進展がなく、今月9日の労使政策委員会では、10月末の見直し期限が迫る中で「断続的にあらゆる協議を続けていく」こと

を確認していた。

一方、放射線検査を巡って29日に港運労使が折衝することが明らかになった。ただ、折衝は事務レベル協議であり、意思決定会議ではないことから、仮に相応の進展があったとしても期限とされている10月末の見直しは事実上、困難な情勢だ。

全国港湾の竹内一委員長は21日、取材に対して「組合側は“検査済みステッカーのない中古自動車は荷役しない”と改めて内部確認しており、このスタンスをベースに引き続き協議に臨む。全量検査は譲れない部分だ」と話した。同時に「暫定確認書の見直しが10月末までに実現しなかった場合、引き続き労使協議を行っていくが、結論が出るまでの間、現行の放射線検査体制が維持されるものと理解している」と語った。

いずれにしても、廃止を求める日港協と、従来通り全量検査の継続を訴える労使間の主張は乖離しており、現時点で落としどころが全く見えない状況にある。期限ギリギリで行われる折衝で労使双方がどのような主張を展開するのか、成り行きが注目されるところだ。

全倉運、年末一時金要求が出そろう

要求基準3.0カ月、きょう指定回答日

港湾労組のトップを切って全日本倉庫運輸労働組合同盟(全倉運)の年末一時金交渉がスタートしたが、中央本部がこのほど、各単組の要求内容について集計した。今月9日、単組が一斉に要求を提出しており、きょう22日には統一回答指定日を迎える。

今回交渉を進めているのは、年間方

式などを採用せず、秋闘で交渉を行う単組。要求基準は「例月賃金の3.0カ月分」とされており、各単組はこの基準を踏まえながら独自に要求額を決定している。

各単組の要求内容は以下の通りで、ほとんどの単組が要求基準に沿った内容が多いが、一部単組では3.5カ月、4.0カ月を求めている。

全倉運では、11月4日の週を秋闘のヤマ場と位置づけて交渉を進める方針だ。

なお、2024年の年末一時金の最終平均(全40単組の回答額・妥結額含む)、単純平均(40単組)が68万1022円・2.394カ月、加重平均(4029人)が78万8259円(2.631カ月)となっている。

2025年 年末一時金秋年末闘争方式の要求内容

単組名	要求提出日	回答指定日	平均年齢	2025年年末一時金要求内容		2024年年末一時金妥結内容	
三井倉庫HD	10/09	10/22	39.6	例月 3.0		例月 2.97	965,963 円
川西倉庫	10/09	10/22	34.0	例月 3.00		例月 2.4	607,337 円
東洋埠頭	10/09	10/22	33.5	例月 3.0		例月 2.30+ α	682,500 円 + α
鈴江コーポレーション	10/09		32.9	例月 3.0		例月 2.19	569,490 円
アサガミ	10/09	10/22		例月 3.0+ α		例月 2.015+ α	
東神倉庫	10/09	10/22	49.2	例月 3.2	1,104,710 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	集約中					例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	10/09	10/22	30.9	例月 4.0		例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11 月以降					例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/09	10/22	34.0	例月 3.0	820,500 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/09	10/22	35.0	年末] 例月 3.0+ α 夏季] 新 3.0+ α		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/09	10/22	40.3	例月 3.0	749,250 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	10/09	10/22	37.1	例月 3.0		例月 1.0+ α	
中京倉庫	10/09	10/22	40.0	例月 3.0		例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	集約中					例月 1.749	454,686 円
東海倉庫	10/09	10/22	34.0	例月 3.0		例月 2.415	
中央倉庫	調整中					例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	10/09	10/22	43.9	例月 3.0	830,094 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	10/09	10/22	32.6	例月 3.0	824,130 円	例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	10/08	10/22	42.4	例月 3.5	1,220,965 円	例月 1.9+ α	
大阪港鉄鋼共営埠頭	10/08	10/22	39.0	例月 3.5		例月 1.9+ α	
丸二倉庫	10/09	10/22	42.0	例月 3.3	1,024,494 円	例月 2.6	
大阪梱包運輸	10/09	10/22	39.7	例月 3.0		例月 2.5	
東洋埠頭青果センター	10/09	10/22	42.1	例月 3.0		例月 1.85+ α	
三井倉庫	調整中					例月 2.85	883,408 円
日東物流	10/09	10/22	38.0	例月 3.0	1,037,166 円	例月 2.791	941,738 円
川西港運	集約中					例月 1.923+ α	
岡山土地倉庫	調整中					事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	集約中					例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	10/07	10/22	34.5	例月 2.5+45,000	781,788 円	例月 2.1+ 一律 45,000	731,332 円
三井倉庫九州	10/09	10/22	34.8	例月 3.0	732,807 円	例月 2.3	561,819 円
西九州倉庫	10/09	10/22	38.6	例月 3.0		例月 1.675+ α	
長崎倉庫	調整中					例月 1.4+ α	

※年末一時金要求・・・秋年末闘争方式 3 2 単組、冬夏型 1 単組

(注) 平均年齢のうち一部単組は夏闘時

年末年始例外荷役で合意文書を作成 港運労使、緊急貨物は地区で決定

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）の港運労使は既報の通り、今月9日に開いた労使政策委員会で、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）を実施することで基本合意しているが、このほど合意内容に関する文書（議事確認）が正式に作成された。

それによると、対象4日間を「年末年始休日」と規定した上で、その間、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とした。また、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ができるとしている。

同時に、就労は「本人の意思を尊重する」と明記。当該4日間は日中荷役とし、1月4日は、取り切り船に限り原則18時までとしている。

一方、緊急貨物に係る作業については、これまで「ライフライン」と表記されていたが、組合の主張を取り入れる形で「公共性に鑑み」という表現に変更。地区

（港）労使でその取り扱いについて協議し、実施することができるとしている。

年末年始例外荷役は、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年の「港湾の364日・24時間フルオープン」に関する労使合意を契機に本格的に始まった。しかし、24年度は組合が労働環境の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、23年ぶりに年末年始荷役が途切れた。このため、今年度は2年ぶりに復活することになる。

自民党港湾議員連盟が総会

森山会長「補正予算の増額に注力」

港湾運営会社の財務基盤強化求める声

自民党港湾議員連盟が23日、都内で総会を開いた。新内閣が発足し、補正予算案の編成が進むとみられる中、森山裕会長は、近年の港湾関係の補正予算額に触れた上で、「これにいくら上積みできるかだ」として、予算獲得に意欲をみせた。一方、今回の総会には4市の市長が出席し、港湾整備について要望を述べた。このうち愛媛県四国中央市の大西賢治市長は、三島川之江港の国際物流ターミナルに隣接する形で、新たな複合一貫輸送ターミナル整備の新規事業化を求めた。

積極財政を目指す高市内閣が発足した直後の総会ということもあり、森山会長は、「今日の総会はとても大事だと思っている」と切り出し、「新しい内閣が発足して経済対策を指示したが、わかりやすく言えば、補正予算をしっかりと組むという方針だろう」と述べ、経済安全保障と国民の生活を支える要の“港湾”予算の増額に期待を寄せた。

その上で、防災・減災・国土強靱化のための補正予算が2023年度は1048億円、24年度は1084億円の規模だったことに触れ、「ここからいくら上積みできるかだ。しっかりと対応しなければならぬ」とし、補正予算、そして来年度予算の獲得に向けて意欲をみせた。

続いて、国土交通省港湾局の安部賢局長が港湾行政の最近の動向について説明。この中で、内航フェリー・RORO船の新規就航や投入船の大型化が進んでいることに触れ、「港湾もこれにしっかりと対応していく」と語った。

総会には港湾関係団体の幹部も出席した。日本港湾振興団体連合会の中原八一会長（新潟市長）は、「全国津々浦々の港湾が、地域発展のため、港湾の整備・機能強化を望んでい



挨拶する森山会長（23日、自民党本部）

る」、港湾都市協議会の鈴木寿明副会長（愛知県蒲郡市長）は「港湾は持続的な経済成長、国民の安全・安心の確保に不可欠なインフラで、港湾なくして日本の成長はない」と強調し、港湾関係予算の確保に支援を求めた。

■三島川之江港、新複合一貫輸送ターミナルの新規事業化を要望

一方、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＝YKIP・社長）は、世界標準のコンテナターミナル（CT）の整備推進を要望した上で、「特に価格高騰が進む遠隔操作ガントリークレーンなど荷役機器整備に関わる支援の拡充、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したい」と訴えた。

その後は意見表明として、秋田県男鹿市の菅原広二市長（船川港）、

石川県輪島市の坂口茂市長（輪島港）、四国中央市の大西市長、鹿児島県志布志市の下平晴行市長（志布志港）が、地元港湾の現状を説明した上で要望を述べた。

このうち大西市長は、地域の基幹産業である紙産業を支える三島川之江港について説明した。村松地区には、千葉や大阪、和歌山、岡山を結ぶRORO船航路が週6便就航。物流の「2024年問題」を背景に、物量は増加傾向にあり、「船舶の大型化が期待される」。

一方で、「岸壁（水深－7.5m）のスペック不足が船舶大型化の阻害要因となっている」と実情を明かした。金子地区のCTでも、貨物量の増加によって岸壁（－14m）の利用が逼迫し、「国際フィーダー貨物のさらなる増加に伴う増便が困難な状況だ」と述べた。また、四国の重要港湾で唯一、耐震強化岸壁が整備されていないという。

こうした状況を背景に、CTに隣接する形で耐震機能を持つ複合一貫輸送ターミナル整備の新規事業化を要望。大西市長は「整備されれば、モーダルシフトの促進、国際フィーダー航路の増便などが期待される」と整備効果を強調した。

港湾機能の発揮に「十分な財源を」

港づくり全国大会、要望を採択

「経済と暮らしを支える港づくり全国大会」が23日、都内の砂防会館別館で開かれた。全国の港湾所在地の首長や国会議員らが多数出席する中、日本港湾協会の進藤孝生会長は、港湾を取り巻く課題が山積する中で、「港湾が十分な機能を発揮していくための財源の確保が必要だ」と指摘し、国に対する要望を積極的に進めていく考えを述べた。大会では、国際コンテナ戦略港湾のハブ機能の強化などを盛り込んだ「港湾の整備・振興に関する要望」が満場一致で採択された。

全国大会は日本港湾協会、全国港湾知事協議会、港湾都市協議会、日本港湾振興団体連合会、港湾海岸防災協議会の主催。

開会挨拶で進藤会長は、「港湾は島国の国力の源泉だ。一方で、コロナ禍で浮き彫りとなったサプライチェーンの標準化、そして脱炭素化、被災化への対応、また、国民生活や経済活動の安全・安心の確保、総合的な防災・減災、国土強靱化の推進が課題となっている」と指摘した。

その上で、「これらの要請や課題に応えるためには、港湾が十分な機能を発揮していくための財源の確保が必要だ」と強調。「我々港湾関係者は効果的に運動を展開していく必要がある。我々の思いを集約して、関係当局に要望していきたい」と力強く語った。

日本港湾振興団体連合会の中原八一会長（新潟市長）に続き、21日に発足した高市内閣で16年ぶりの自民党出身の国土交通大臣となった金子恭之氏が挨拶した。金子大臣は、「16年前の金子一義大臣の時、わたしは副大臣として国土交通行政に携わっ



全国大会の様子（23日、砂防会館別館）

ている。皆さまとともに、港湾行政を全力で進めていく」と抱負を述べた。

さらに、「総理より経済対策の指示があったが、港湾はまさに強い経済の実現を支えるインフラだ。地方の暮らしの安定や地域の基幹産業の活性化、サプライチェーンの強化、防災・減災、国土強靱化など港湾施策をしっかりと盛り込み、日本の強さを取り戻すための経済政策を作り上げたい」と語った。

自民党港湾議員連盟の森山裕会長（港湾海岸防災協議会会長）は、「我が国は未来永劫に海洋国家で、海洋国家によって港湾とはまさに玄関であり床の間だ」と重要性を強調した。そして、「新しい内閣がスタートして経済対策の指示があり、いよいよ補正予算の議論が始まるのだろう。まず

は補正予算をしっかりと獲得していくことが大事だ」と語り、港湾関連予算の確保に意欲をみせた。

続いて、国交省港湾局の安部賢局長が最近の港湾行政の動向を報告。また、北海道苫小牧市の金澤俊市長、静岡県南伊豆町の岡部克仁町長（手石港）、宮崎県日南市の高橋透市長（油津港）、沖縄県渡嘉敷村の新里武広村長（渡嘉敷港）が意見発表を行った。

このうち金澤市長は苫小牧港の概況を説明。この中で、「近年ではコンテナターミナルの労働者不足やその他の諸問題も顕著になっており、ターミナル運営事業者とともに課題解決策を検討しているところ」と明かした。このほか脱炭素の取り組みなどを紹介した上で、「今後も苫小牧港に求められる役割を果たせるようしっかりと努めていくので、必要な港湾整備予算の確保を強くお願いする」と訴えた。

その後、広島県三原市の岡田吉弘市長が登壇。尾道糸崎港での老朽化対策などの推進を求めた上で、「港湾の整備・振興に関する要望」を提案。満場一致で採択され、進藤会長が安部局長に要望書を手渡した。

全倉運、単純平均で70万円台に迫る

年末一時金交渉、好調な出足

主要な港湾労組の年末一時金交渉が相次いでスタートする中、全日本倉庫運輸労働組合同盟（全倉運）の一次回答が出始めた。まだ一次集計ながら単純平均で70万円に迫る勢いを見せるなど好調な出足となっている。とはいえ、倉庫業も人手不足が深刻化しており、全倉運では労働条件の改善を図る観点からも引き続き大幅な修正を求めている。

今回交渉しているのは、秋闘で交渉を行う33単組。中央本部が定めた統一要求基準は「例月賃金の3.0カ月分」で、今月9日に単組が一斉に要求を提出し、22日には統一回答指定日を迎えていた。

全倉運の中央本部が集計した最新の回答状況によると、これまでに14単組で回答提示があり、単純平均（14単組）：68万7354円（例月比2.309カ月）、加重平均（1174人）：65万8349円（2.290カ月）。同一組

合の前年妥結回答との比較では、単純平均で+1万1028円（+0.004カ月）、加重平均では+2万4698円（+0.033カ月）と、金額・例月比指数とも上回る好調な出足となっている。

一方、▽三菱倉庫▽住友倉庫▽澁澤倉庫▽安田倉庫▽テイソウ▽帝蚕倉庫▽大阪倉庫▽阪菱企業の8単組は、年間型方式（春または夏に決定）で既に年末一時金が確定している。妥結平均は、単純平均（8単組）：72万7063円（同一組合の前年

妥結回答比+3万8099円）・2.462カ月（▲0.005カ月）、加重平均（1841人）：93万4639円（+5万8465円）・2.901カ月（+0.100カ月）。大手が中心とはいえ、加重平均では90万円に乗せている点は注目される。

なお、2024年の年末一時金の最終平均（全40単組の回答額・妥結額含む）、単純平均（40単組）が68万1022円・2.394カ月、加重平均（4029人）が78万8259円（2.631カ月）となっている。

2025年 年末一時金秋年末闘争方式の回答内容

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年年末一時金 回答内容		2024年年末一時金 回答内容	
三井倉庫HD	10/22		39.6	回答保留		例月 2.97	965,963 円
川西倉庫	10/22 ①		34.0	例月 2.60	683,909 円	例月 2.4	607,337 円
東洋埠頭	10/22 ①		33.5	例月 2.40+ α	724,300 円 + α	例月 2.30+ α	682,500 円 + α
鈴江コーポレーション	調整中		32.9			例月 2.19	569,490 円
アサガミ	10/22 ①			例月 2.0		例月 2.015+ α	
東神倉庫	10/22 ①		49.2	例月 2.85	985,900 円	例月 2.87	963,800 円
三倉	集約中					例月 2.2+ α	726,816 円 + α
丸八倉庫	10/22		30.9	回答延期		例月 2.879+ α	816,860 円
福住運送	11 月以 降					例月 1.5+ 年功 + 物価手当 2 万円	
鹿島東洋埠頭	10/22 ①		34.0	例月 2.29	626,315 円	例月 2.29	626,315 円
三井埠頭	10/22 ①		35.0	冬] 例月 2.874 夏] 新 2.82		冬] 例月 2.874+ α 夏] 新 2.82+ α	
東陽倉庫	10/22 ①		40.28	例月 2.4	586,000 円	例月 2.30	524,900 円
名古屋港鉄鋼埠頭	10/23		36.2	回答延期		例月 1.0+ α	
中京倉庫	10/22 ①		40.0	例月 1.750	454,840 円	例月 1.635	433,810 円
日本トランスシティ	集約中					例月 1.749	454,686 円
東海倉庫	10/21 ①		34.0	例月 2.4		例月 2.415	
中央倉庫	調整中					例月 2.4	550,063 円
京神倉庫	10/21 ①		43.9	例月 1.380	381,843 円	例月 1.400	373,573 円
杉村倉庫	10/22		32.6	回答延期		例月 2.0+ α	534,734 円 + α
大阪埠頭倉庫	10/22 ①		42.4	例月 1.9		例月 1.9+ α	

単組名	回答日 回答数	妥結日	平均 年齢	2025年年末一時金 回答内容		2024年年末一時金 回答内容	
大阪港鉄鋼共営埠頭	10/22 ①		39.0	例月 1.9		例月 1.9+ α	
丸二倉庫	10/22 ①		42.0	例月 2.5	776,132 円	例月 2.6	
大阪梱包運輸	10/22		39.7	回答延期		例月 2.5	
東洋埠頭青果センター	10/22 ①		42.1	例月 1.85+ α		例月 1.85+ α	
三井倉庫	10/22		41.0	回答保留		例月 2.85	883,408 円
日東物流	10/22		38.0	回答延期		例月 2.791	941,738 円
川西港運	集約中					例月 1.923+ α	
岡山土地倉庫	調整中					事務] 例月 3.0 作業] 例月 2.8	721,746 円 671,306 円
井友港運	10/22		39.1	回答延期		例月 1.60+ α	
住友倉庫九州	10/22		34.5	回答延期		例月 2.1+ 一律 45,000	731,332 円
三井倉庫九州	集約中					例月 2.3	561,819 円
西九州倉庫	10/22		38.6	回答延期		例月 1.675+ α	
長崎倉庫	調整中					例月 1.4+ α	

(注) 平均年齢のうち一部単組は夏闘時

日本内航コンテナ船協会が総会 船員不足で情報共有

内航コンテナ船事業者によって今年8月に設立された「日本内航コンテナ船協会」は20日、都内で第1回総会を開いた。協会に加盟する9社が参加する中、国際コンテナ戦略港湾の強化、物流業界の人手不足（港湾・トラック・船員）への対応、内航業界の環境問題への取り組み、外国人船員採用制度などが議題として挙げられた。

総会の冒頭、挨拶に立った井本隆之会長（井本商運社長）は「内航コンテナ船を専門とした業界団体を新たに立ち上げることで、モーダルシフトや国際コンテナ戦略港湾政策、内航船員不足など、内航コンテナ船社が抱える諸課題について各社と横の連携を取り、内航コンテナ船の課題解決に向けて迅速に動いていきたい」と強調。



総会の様子

その上で、「国内で競争すべきところは引き続き競争していくが、内航コンテナ船業界発展のために協業できる部分は協業していく必要がある。協会が今後5年、10年と継続し、日本のコンテナ船業界の発展につなげたい」などと語った。

総会では、深刻化する内航船員不足などについて情報共有するとともに、外国人船員採用に関して制度などの勉強会も行ったという。また、今

後の予定では、11月18日に仙台市内で開かれる「横浜川崎港湾セミナー in 宮城」（主催：横浜市・横浜川崎国際港湾会社）で、井本会長が講演する。

同協会は8月1日に内航コンテナ船事業者6社（井本商運、近海郵船、山九、鈴与海運、丸三海運、横浜コンテナライン）で発足。その後、追加で3社（ナラサキスタックス、マツダロジスティクス、ユニエックスNCT）が加盟している。

同協会では、内航コンテナ船事業のさらなる発展に向けて、国際コンテナ戦略港湾における国際フィーダー輸送の強化、物流業界の人手不足問題に対する海上コンテナ輸送の拡大といった諸課題について意見を交換し、関係機関への建議なども行う。

中古車の放射線量検査を巡る労使折衝

協議期間を来年3月末まで延長

全量検査に替わる安全対策検討

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）は29日、中古自動車（建機）の放射線検査を巡り都内で折衝を行った。全量検査の実施を義務付けた暫定確認書を10月末までに見直すことを確認していた中、ギリギリのタイミングでの協議となったが、結局、結論は先送りされ、協議期間を2026年3月末まで延長し、その間、暫定的に現在の検査体制を継続するとした新たな議事録確認書を締結した。6月の確認内容を事実上、延長した格好だが、一方で、全量検査に替わる新たな安心・安全対策を労使で作成することを確認しており、その代替策の内容に注目が集まりそうだ。

福島第一原発で発生した事故による影響で、日本から海外に輸出する中古車から高い値の放射線量が計測されるケースが相次いだことから、港湾労働者の安全を確保するため、港運労使では中2011年8月、国内全港を対象に、ヤード搬入前の中古自動車（建機）に放射線検査を義務付ける暫定確認書を締結した。

しかし、事故発生から14年が経過し、放射線が検出される中古自動車が増える中、輸出事業者などからは全量検査体制の見直しを求める声が高まっていたことなどを背景に、港運労使は6月30日、①暫定確認書を10月末までに見直す。その間、現行の検査体制を維持する②内航船の自社検を認める。その際、当該事業者は検査済みステッカーを貼付する——ことを確認した。

これに伴って8月下旬の労使政策委員会でも改めて協議したが、日港協が検査（暫定確認書）の廃止を主張したのに対し、組合側も港湾労働者の安全・健康確保を理由に、港湾ユーザーに費用負担を求めた上で検査継続を求めるなど、両者の主張は真っ向から対立。その後も折衝が重



ねられたが、懸案であった年末年始例外荷役に関する協議に終始したため、放射線検査の問題については進展が見られない状態が続いていた。

見直し期限を目前に控えた29日の折衝でも、検査廃止を求める日港協と、「港湾労働者の安全が確実に担保されるまで全量検査は譲れない」とする組合の主張が真っ向から対立。一時は膠着状態に陥ったが、最終的には「これまで協議の時間が足りなかった」との認識を共有。さらに検討を続けるため、10月末までに見直すとした6月の労使確認を事実上、延長する形で新たな議事録確認を締結した。意思決定機能を持たない折衝レベルの交渉で議事録確認が作成されるのは稀なケースだ。

新たに締結された議事録確認書で

は▽放射線量の全量検査に替わる新たな安心・安全対策を労使で作成する。その協議検討を行う期間を2026年3月末までとし、それまでの間は暫定的に現行の放射線量検査を継続実施するものとする▽ただし、内航船については、自社検を認める。

なお、その際、当該事業者は、検査済みステッカーを作成貼付する——ことを確認した。10月末までに見直すとした6月の労使確認を事実上、延長した恰好で、その間に港湾労働者の安全を確保できる、全量検査に替わる新たな対策の検討を進める。

ただ、協議検討を行う期間を26年3月末までとしており、見直し期限と断定していないことから、結論が出ない場合、全量検査がどのような取り扱いになるのか明らかではないことから、中古自動車団体などからの反発も予想される。さらに、来年3月末は港湾春闘が本格化する時期と重なるため、展開によっては難しい局面を迎える可能性もある。いずれにしても、今後5カ月にわたる協議で、労使双方の姿勢に変化が見られるのか注目されるところだ。