

# 協約期限まで1カ月、調停を申請

## ■北米東岸港労使交渉、代替利用で西岸運賃上昇も

北米東岸港湾の労使交渉を巡って、現行労働協約の期限切れまであと1カ月を切った。労使は8月下旬に米国連邦調停局（FMCS）に対して調停を申請したが、8月末時点では合意されておらず、10月以降のストライキ突入の可能性が高まっている。こうした中、アジア発北米西岸向けのコンテナ運賃が上昇する兆しが出ている。上海航運交易所のSCFIによると、8月30日付の上海発米国西岸向けの運賃水準は前週比3.1%増の6140ドル/FEUとなり、2週間ぶりに上昇に転じた。米国の消費需要が堅調なのに加え、東岸港湾の代替として一部貨物が西岸にシフトする動きがある中、需給動向が注目されている。

SCFIによると、上海発米国西岸向けの運賃水準は4月中旬から急激に上昇し、一時は8000ドル台まで高騰した。しかし、7月からは下落傾向にあり、その後は8月中旬に一時的に上昇したが、直近では再び下落していた。新造コンテナ船の就航ラッシュに伴う供給量の増加に加え、これまで近海航路を主力としていたコンテナ船社が太平洋航路に新規参入・復帰する動きも出ており、需給が軟化していた。

一方で、足元では労働問題が大きなリスクとして懸念されている。カナダでは8月22日に鉄道大手2社によるロックアウトが行われ、一時的に港湾から内陸への輸送に支障が出た。カナダのスティーブ・マッキノン労働担当大臣が、カナダ労働法107条に基づいてカナダ労使関係局（CIRB）に対して拘束力のある最終的な仲裁を課す指示を出し、CIRBは24日に仲裁に入るとともに、使用者側に対しては鉄道の運行再開を、労働組合側には職場復帰を求める命令を発出した。これを受けて鉄道運行は再開したものの、労働組合は一連の政府の対応を不服としており、連邦裁判所に提訴している。

ロックアウトは短時間で終了したが、米国のシアトル・タコマ港ではカナダからの貨物シフトにより混雑が悪化しており、カナダについても鉄道・港湾の労使交渉が予断を許さない状

況が続いている。

北米東岸港湾においても労使交渉が停滞している。使用者団体である米国海洋連合（USMX）と労働組合の国際港湾労働者協会（ILA）による労使交渉では、主に賃金面での隔たりが大きいほか、6月からはアラバマ州のモービル港におけるオートゲートシステムの導入について組合側が「協約違反」を主張し、交渉から離れている。組合側は9月末の現行協約の期限を延長することはしない姿勢を示しており、仮に妥結に至らなければ、北米東岸・メキシコ沿岸の港湾全域で大規模なストライキが発生する懸念が高まっている。西岸の労働組合である国際港湾倉庫労働者組合（ILWU）も、ILAと連帯する方針を示しており、特に港湾の自動化に対しては妥協しない姿勢を見せている。

東岸全域でのストライキの可能性が徐々に高まる中、リスク回避のため、貨物を西岸経由にシフトする動きも出ているようだ。日本海事センターが8月27日に公表したデータによると、アジア発米国向けのコンテナ荷動きで、今年7月の西岸港湾経由の比率は54.7%となり、前月から1.1ポイント上昇、前年同月比では8.1ポイント増となった。月間ベースでは今年の最高値となっている。西岸向けの貨物が増えることで、直近では運賃上昇の機運も出始めている。

カナダの混乱に伴いPNWの港湾が混雑し、東岸港湾もストライキ発生が懸念される中、ロサンゼルス港やロングビーチ港などのPSWの主要港に貨物が流入する可能性も指摘されている。この場合にLA・LB港での混雑悪化を懸念する声も一部で上がっている状況だ。一方で、10月は中国側の国慶節入りによりコンテナ荷動きが落ち込むタイミングとなっている。加えて、これまでの前倒し出荷の動きにより、足元では在庫水準も高まっており、秋から冬にかけて季節需要とともに荷動きが落ち着くとの見方もある。

北米東岸港湾の労使交渉では、ILAとUSMXが8月下旬にFMCSに対して調停の申請を行った。調停が実現し、交渉が進展するか注目されている。ILAは今週4～5日にニュージャージー州で、USMXとの基本協約が適用されている全ての地区組合と、賃金水準委員会を開催する。ILAとして大幅な賃上げを含む最終的な要求内容を検討するほか、各ローカルに対してストライキ戦略や、ストライキを実施した場合に予想されることなどについて指導する方針だ。対してUSMXは8月30日に声明を発表。スト回避に向けて、「交渉再開へ組合員との協議を継続し、新協約の締結に全力を尽くす」とコメントした。