

## 北米西岸労使協約改定の経緯とコンテナ物流への影響

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1503

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

### ポイント

- ・ 労使協約改定をめぐる物流の混乱で 2 月には西岸港内滞在時間は約 5.5 日増
- ・ 東岸揚貨物の東岸港経由シェアは 7~10%ポイント上昇
- ・ 荷役活動通常化も物流活動の混乱は数か月続く見込み

### はじめに

米国西岸港湾での 6 年ぶりの労使協約をめぐる混乱は、昨年来北米航路に関する最も注目されたトピックだった。14 年は、LA を含む米国西岸 29 港の労働組合である北米西岸港湾労組 (ILWU) と使用者団体である太平洋海事協会 (PMA) との間で結ばれていた労使協約の改定年に当たっていたため、その帰趨が注目されていた。かねてより西岸港の労働争議はコンテナ荷動き停滞要因となっており、(公財) 日本海事センターが 13 年に実施した船社・荷主に対するヒアリング調査でも、西岸港利用のリスクの一つに挙げられた (詳しくは (公財) 日本海事センター「パナマ運河拡張後の国際物流に関する調査 (中間報告)」を参照)。実際、今回も労使間の対立が激化し、荷役の遅延や滞船による物流活動への混乱が生じた。改定交渉は 2 月 20 日の暫定合意に至るまで 9 か月を要し、すでに荷役活動は正常化したものの、物流の混乱の解消には数か月を要すると見込まれている。今回の記事では米国西岸港湾における労使協約改定の経緯をまとめ、交渉の長期化による混乱とコンテナ物流に与えた影響について考察する。

### 西岸港湾の労使協約

ILWU は米国西岸 29 港の港湾労働者約 14,000 人が加盟する組合である。PMA は西岸で業務を行うコンテナ船社やターミナルオペレーターなど 72 社が加盟する使用者団体で、ILWU と労使協約を結んでいる。協約は、99 年までは 3 年ごと、02 年以降は 6 年ごとに改定されてきた。08 年 7 月に基本合意された前回の協約は 14 年 6 月末が期限となっていた。

過去にも、02 年の協定改定時に混乱が起こったことが良く知られている。改定交渉の決裂により、ILWU 側の意図的なスローダウンに対抗して PMA 側のロックアウト (港湾封鎖) が実施されるに至り、最終的にはブッシュ大統領 (当時) が、ストライキやロックアウトの差し止めを要求できるタフト=ハートリー法の手続きを取ることでなくなった。

このときにも多くの滞船が起こるなど物流に大きな混乱が生じた。一転して前回 08 年の改定交渉では、米国の景気低迷で荷動きが減少し始めていたこともあり、物流の混乱はほとんどみられなかった。

なお、本件はコンテナターミナルにおける労使協約改定交渉であり、西岸の穀物ターミナルの協約改定についても ILWU と穀物ターミナルの間で 12 年から 14 年にかけてロックアウトを含む激しい労使対立が生じた。

## 改定交渉の経緯

14 年 5 月 12 日に始まった改定交渉の争点は、①ILWU が管轄する職域の問題、②荷役業務機械化、という 02 年以降引き続いて取り上げられてきた問題に加え、③健康保険への課税の負担問題だった。オバマ政権の医療保険制度改革（オバマケア）では、18 年以降、高額な健康保険（家族プランで保険料 27,500 ドル以上）に対して、上限超過分の 40%が課税される。ILWU 加盟労働者の健康保険料は PMA が負担しているが、追加負担が最大 1 億 5,000 万ドルにのぼるため、PMA の単独負担か、ILWU も負担するかで協議が難航した。8 月には健康保険給付金については、暫定合意したと発表されたが、以降交渉に進展はみられなかった（交渉の詳細な経緯は表 1 参照）。

表 1：PMA と ILWU の改定交渉経緯

2014年5月12日	ILWUとPMAによる交渉開始
6月30日	2008年に締結された協約の失効
7月1日	ILWUとPMAが交渉が継続中であること、オペレーションを継続する旨を発表
8月26日	健康保険給付金について暫定合意が得られたことをILWUとPMAが発表
11月3日	PMAが10月末からILWUによるタコマ・シアトル港でスローダウンが行われていることを発表
11月3日	ILWUがPMAの発表について「メディアを通じた攻撃で、混雑の要因はほかにある」と反論
11月6日	PMAが「ILWUがLA/LBにおいてヤードクレーンの熟練労働者の派遣を拒否している」と発表
11月6日	全米小売協会がオバマ大統領に早期解決を求める書簡を送付
11月10日	ILWUがPMAの発表について「混雑の原因はILWUの責任ではない」と反論
11月17日	PMAが「ILWUがオークランド港でもスローダウンを始めた」と発表
11月23日	ILWUが港湾混雑の原因について「経営者たちが間違った主張を振りまいている」と発表
12月17日	PMAが交渉の状況について「いくつかの問題について両者の隔たりは依然大きい」と発表
12月22日	PMAが米国連邦調停局(FMCS)に仲介を依頼したことを発表
2015年1月2日	PMAが、「ILWUによる熟練労働者の派遣拒否が混雑を限界まで近づける」と主張
1月2日	PMAが夜間の本船荷役に配置する作業員の数の削減を開始
1月5日	FMCSがPMAとILWUからの依頼に基づいて仲介を行うことを発表
1月12日	PMAが「ILWUによるスローダウンがターミナルの活動を停滞させている」と主張
1月13日	ILWUが「PMAの関係者が港湾混雑の主要因は港湾労働者でないことを認めた」と発表
1月26日	Journal of Commerce誌が「PMAとILWUがシャーシの維持管理と修繕に関して暫定合意」と報道
2月4日	PMAがILWUに対して新たな提案を公表
2月4日	ILWUが「合意できていない内容はわずかでロックアウトはすべきでない」と声明
2月5日	ILWUが2月4日の発表を「ロックアウトを行うという脅しだ」と非難
2月6日	PMAが週末の本船荷役作業を一時的に中止することを発表
2月9日	ILWUがウェブサイトでLB港のターミナルの航空写真を公開
2月9日	PMAが「ILWUが紛争時の仲裁人の一方的解雇権を要求している」と公表
2月11日	PMAが休日・祝日の本船荷役作業を中止することを発表
2月14日	米国政府がベレス労働長官を派遣
2月20日	ILWUとPMAが暫定合意

出典：各種報道を基に筆者作成

11月以降、ILWUとPMAの対立が先鋭化した。この時期にPMAは、ILWUによる組織的なスローダウンや熟練労働者の配置拒否が行われていると発表した。これに対してILWUは組織的な関与を否定し、トラックやシャーシの運営方法や鉄道の輸送能力が原因であると反論した。両者の主張は12月になっても隔たりを見せたままで、15年1月には米国連邦調停局（FMCS）が双方の要請に基づいて仲介に入ることを表明した。交渉は2月に入って山場を迎えた。4日、PMAは5年間の年約3%の昇給、健康保険料の支払い（平均35,000ドル）、最大年金受給額引き上げに加えて、オバマケアによる追加負担をPMA側が単独で負うこと、シャーシ維持管理をILWU管轄とすることを含む提案を発表した。その後PMAは2週連続で休祝日の本船荷役を中止するなど、さらに強硬な措置を取るようになった。ロックアウトの可能性も懸念されたが、連邦政府から派遣されたペレス労働長官の仲介により、20日にようやく暫定合意に達し、ILWUの組合員投票を経て正式発効することとなった。合意内容は公表されていないが、4日のPMA提示案に近いものと思われる。

### 物流活動の混乱

ここでいう物流活動の混乱は、荷役効率低下によって港で取り扱える貨物量が少なくなることを指す。この混乱は、本船貨物積み下ろし、コンテナヤードからの搬出、ヤードへの搬入に要する時間が増加することから始まる。これによって①本船貨物をヤードに下ろせない、②ヤード内の実入りコンテナが搬出されずコンテナが滞留する、③輸出用（復航用）空コンテナを確保できない、といった事態が発生する。これが続くと、④ヤード内でコンテナ蔵置場所が確保できず、復航用コンテナ搬入や本船貨物積み下ろしが一層困難になり、⑤次の本船が到着するまでに本船貨物積み下ろしが終わらず、滞船や入港隻数の減少が起こる悪循環に陥る。混乱に拍車がかかった背景として、米国では船社がコンテナシャーシを保有する慣行を取りやめ、シャーシの調達や運営が移行期にあることも指摘できる。

改定交渉をめぐる混乱の状況は、本船の港内滞在時間の増加と入港隻数の減少によって把握することができる。表2では、14年3月から15年2月の西岸主要6港（シアトル、タコマ、ポートランド、オークランド、LA、LB）における、3,000TEU以上のコンテナ船の滞船状況の調査結果を示している。ここでは月別入港隻数、入港船舶の積載可能貨物量（TEU）、港内滞在時間の平均値を直近3年の平均値と比べた。たとえば、14年3月の段では、同月の値と11～13年3月の値の平均値の比較となっている。

滞在時間の差は14年10月に22.6時間と大きくなっており、次いで11月には入港隻数の差が約20隻に広がったことがわかる。この傾向は交渉が暫定合意に達した15年2月まで強まる傾向にあり、15年2月には滞在時間の差が131.2時間、入港隻数の差が209.7隻に達した。

滞在時間増や入港隻数減は、輸出入貨物の減少に直結しており、経済活動にも様々な

影響を与える。自動車産業では日本からの部品輸出が滞り、生産に影響を与えるケースが出た。本田は2月16日から米国の工場電子部品など主要部品が不足したために生産を縮小した。外食産業でも影響があり、冷蔵・冷凍コンテナ貨物輸送が滞ったため、日本マクドナルドや日本ケンタッキー・フライド・チキンはフライドポテトの販売制限や中止を余儀なくされたことは一般紙でも大きく取り上げられた。

表2：北米西岸主要港におけるコンテナ船（3,000TEU以上）入港隻数、積載TEU、港内平均滞在時間の推移

月	当月の値			過去3年(平常時)の平均値			当月と平常時の入港隻数の差 (単位:隻)	当月と平常時の積載TEUの差 (単位:TEU)	当月と平常時の平均港内滞在時間の差 (単位:TEU)
	入港隻数 (単位:隻)	積載TEU (単位:TEU)	平均港内滞在時間 (単位:時)	入港隻数 (単位:隻)	積載TEU (単位:TEU)	平均港内滞在時間 (単位:時)			
2014年3月	338	1,973,768	39.5	341	2,010,505	49.9	-3.0	-36,737	-10.4
2014年4月	353	2,108,270	38.8	341	2,011,220	45.0	12.0	97,050	-6.1
2014年5月	378	2,248,493	39.3	357	2,098,479	39.6	21.3	150,014	-0.2
2014年6月	355	2,099,902	38.2	357	2,098,740	39.8	-2.0	1,162	-1.6
2014年7月	341	2,039,346	37.8	378	2,214,553	41.1	-36.7	-175,207	-3.3
2014年8月	345	2,081,848	40.3	372	2,198,694	41.8	-27.3	-116,846	-1.5
2014年9月	339	2,081,023	44.3	364	2,132,988	39.6	-24.7	-51,965	4.7
2014年10月	358	2,157,908	62.0	345	2,036,127	39.4	12.7	121,781	<b>22.6</b>
2014年11月	317	1,892,193	79.2	337	2,005,560	42.2	<b>-19.7</b>	<b>-113,367</b>	<b>37.0</b>
2014年12月	330	1,997,283	88.8	352	2,099,132	44.1	<b>-22.0</b>	<b>-101,849</b>	<b>44.7</b>
2015年1月	250	1,489,255	140.4	443	2,642,591	41.3	<b>-193.3</b>	<b>-1,153,336</b>	<b>99.1</b>
2015年2月	223	1,366,097	173.9	433	2,544,058	42.7	<b>-209.7</b>	<b>-1,177,961</b>	<b>131.2</b>

注1：シアトル、タコマ、ポートランド、オークランド、LA、LBの6港

注2：15年2月は26日までのデータを集計・計算したもの

注3：網掛けは労使間の対立が激化した時期

データ出所：IHS データをもとに著者作成

### 代替ルートへの切り替え

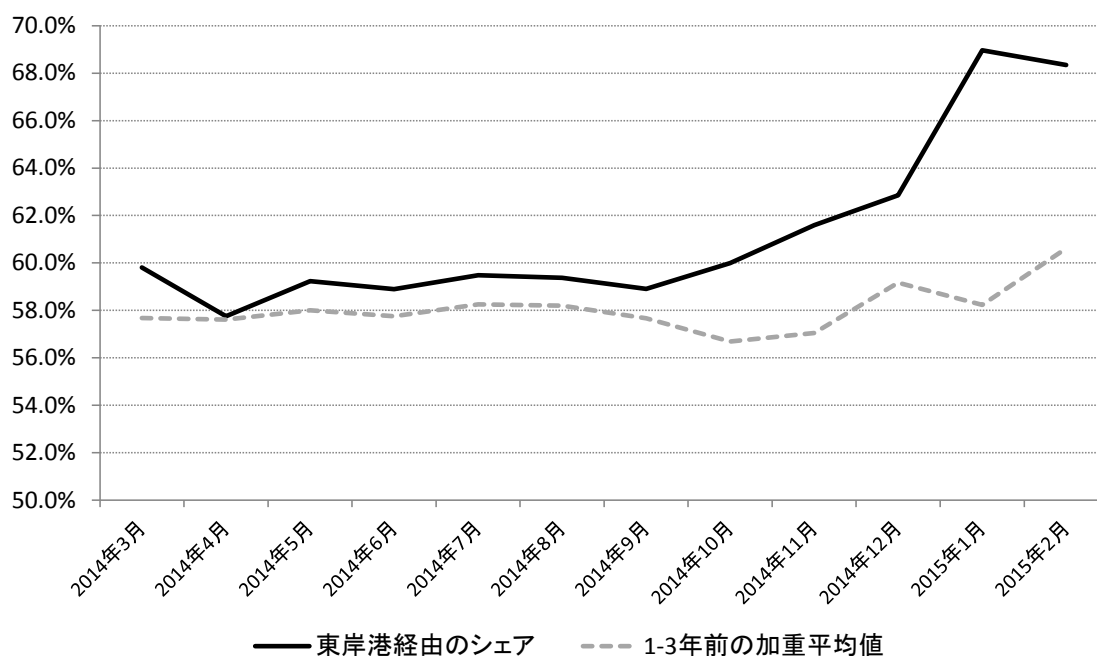
米国西岸港湾での物流の混乱に対応して、①航空輸送、②カナダ西岸港利用、③東岸港利用などの代替ルートへの切り替えも行われている。

①については、12月以降輸出・輸入双方で航空輸送急増がみられた。たとえば、14年12月、アジアから輸出された自動車部品航空貨物輸送量は前年同月比28.7%増となった。輸入側でも航空輸送の急増がみられ、たとえば、通常は航空輸送されない日本向け冷凍ポテトは14年12月には単月で890トンが航空輸送された。

②については、14年12月にバンクーバー、プリンスルパート両港で取扱量が増え、それぞれ単月で6.3%増、50.6%増となった。

③についても、東岸港経由のシェアが増えている。図の実線は直近1年のアジア積米国東岸向けコンテナ貨物の東岸港経由の利用シェアを示している。近年のトレンドとの

差を確認するため1年前から3年前の東岸港利用シェアの加重平均値(図の点線)と比較している。14年9月までは過去の平均を約1%ポイント上回っていた。しかし10月以降、東岸港経由利用シェアは過去の平均との乖離を広げ始め、15年1月には10.7%、2月には7.7%となった。東岸港利用シェアは近年増加傾向にあり、9月までの推移はその傾向を反映したものとみられる。したがって、東岸向け貨物については、東岸港経由へ貨物がシフトして、直近の乖離から約1%ポイントを引いた、7~10%ポイント程度シェアを高めたと考えられる。その結果、アジア・北米東岸航路の運賃が急騰し、上海発北米東岸港向けの運賃は2月13日に5,000ドル/FEUを突破する事態となった。



注1：東岸向けと確認できた貨物について計算

注2：2015年は2月18日までの値

データ出所：Zepol "TradeIQ"

図：北米東岸向け貨物の東岸港経由シェア（2014年3月～2015年2月と2011年3月～2014年2月までの月別加重平均値）

## まとめ

今回は、北米西岸でのILWUとPMAの労働協約改定交渉の経緯と交渉をめぐる混乱によるコンテナ物流への影響をまとめた。暫定合意を受けて各港湾の荷役やオペレーションは通常に戻ったものの、滞船していた本船や滞留コンテナの処理は始まったばかりで、完全復旧までには数か月程度を要する見込みだ。滞在時間増加や入港隻数減少など

物流の混乱による影響を受けてコンテナ貨物輸送量は大きく減少し、15年1月には北米往航コンテナ輸送量が前年同月比14.6%減となった。14年には北米往航で史上最高の輸送量に達し、米国経済が堅調であることから15年も荷動き自体は旺盛と見込まれているが、今回の混乱がどの程度荷動きを阻害されたか、検証していく必要がある。

今回検討したデータからは、荷主が物流活動の混乱を回避するために航空輸送や東岸港経由といった代替ルートを利用していることが確認された。ただし、航空輸送を利用できるのは運賃負担力が高い自動車部品などに限られ、サプライチェーンを維持するための一時的対応にとどまる。主に選択される代替ルートは東岸港経由ルートだった。

西岸利用リスクを軽減する中長期的な対策として、東岸港経由のルートへのシフトは有力な選択肢の1つだ。ジャーナル・オブ・コマース誌が2月23～24日に行った荷主調査（138社）では、15～16年に西岸経由貨物のルート切り替えを考えている荷主の約4割が東岸港経由を切り替え先として挙げ、カナダ西岸港経由は約15%にとどまった。船社や荷主は、以前よりも強く労働争議を西岸港利用時のリスクと認識している。東岸向け貨物が東岸港経由へ全面的にシフトすることまでは想定されないものの、今後もリスク回避目的の東岸港経由へのシフトは一段と進展することとなるだろう。

以上