

今回の Topics は、米国西岸の港湾労使協約についてです。西岸労使協約は、2014年6月末に現行協約の期限切れを迎えますが、2002年の更改時には交渉が難航し、港湾閉鎖(ロックアウト)に至った経緯があることから、注目が集まっています。ぜひご一読下さい。

I. 米国西岸港湾の概況

(1) 取扱貨物量について

米国西海岸には、29の港湾(主要8港は下記地図ご参照)があり、コンテナ貨物取扱量は全米コンテナ貨物取扱量の約60%を占めています(2012年)。特にロサンゼルス港(LA港)、ロングビーチ港(LB港)におけるコンテナ取扱貨物量は、全米の約40%(コンテナ取扱貨物量1,413万TEU/2012年実績)を占めています。また、LA港で荷揚げされたコンテナ貨物の6割は鉄道やトラックで内陸部へ輸送されています。

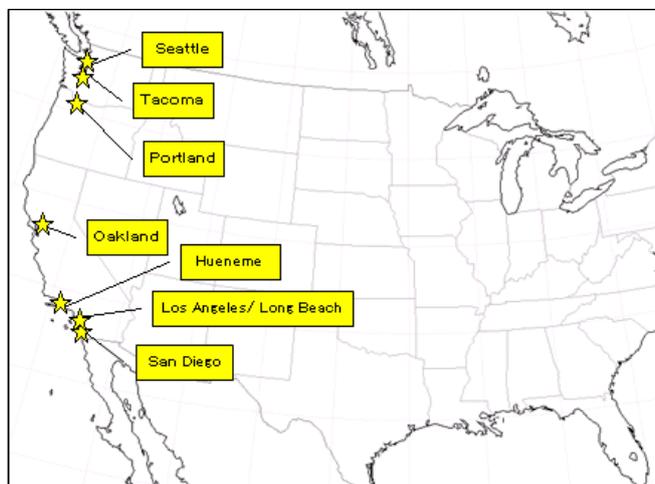
(2) 米国西岸港湾組合について

米国西岸港湾の労使関係については、北米西岸労組のILWU(International Longshore and Warehouse Union(*1))とその使用者団体であるPMA(Pacific Maritime Association(*2))とで労使協約(*3)が交わされており、現在は6年を期限として更新されています。

(*1)国際港湾倉庫労働組合。カリフォルニア州等に所在する60以上の組合を統括している。

(*2)太平洋海事協会。船社やターミナルオペレーターで構成されている。

(*3)西岸29港で働く、約20,000人の港湾労働者をカバーしている。



II. 過去2回の労使交渉経緯

1. 2002年:

港湾作業における機械化・IT化を巡っての労使協約交渉が不調に終わり、29の港湾が10日間閉鎖(ロックアウト)される事態に発展、世界経済がパニックに陥りました。閉鎖に至るまでも、労組側が荷役を故意に遅らせるスローダウン戦術をとるなど、200隻以上の船が港に停泊、大量の貨物が滞留しました。このため、当時のブッシュ大統領が労使紛争に介入する目的で、タフト・ハートレー法を発動させてロックアウトを解除、港湾の荷役作業が再開されました。



2. 2008 年:

港湾閉鎖等の最悪の事態を回避すべく、2008 年 3 月から協議を開始しましたが、協約期限の 7 月 1 日を過ぎても合意に至らず、サボタージュの戦術もとられました。しかし、最終的にはスト突入には至ることなく、労使協約は合意に至りました。

Ⅲ. 2014 年労使協約現状

新協約に向けた労使交渉は、本年 5 月 12 日よりサンフランシスコで開始されました。本交渉を巡っては、全米小売業協会が早期決着を求めており、他の業界団体からも物流が中断した場合の代替案を検討すべきとのコメントがなされています。

ILWU 幹部は、安全条項の強化や賃金等を重要な争点としていますが、特にオバマケアによる健康保険改革に伴い PMA に発生する課税負担が大きな争点になると見込まれており、予断を許さない状況です。

なお、両団体の合意により現協約の期限延長が可能なため、7 月からすぐにストライキに突入するわけではありませんが、6 月以降の交渉経緯には注視が必要です。

Ⅳ. 荷主様の対応策

荷主様にとって現実的に対策できることは限られているものの、以下のステップが考えられます。

1. タイムリーに労使協約の進捗情報を入手し、事前対策についての必要性を検討。
2. 交渉が長期化し、スト突入が見込まれる可能性が高いと考えられる際には、在庫積み増しを確保できる輸送計画を検討。
3. スト突入が確定し、長期化も見込まれるようであれば、カナダ(バンクーバー)やメキシコ(エンセナダ)の代替港、あるいはパナマ運河経由での東岸港湾活用の検討。
4. 貨物の特性によっては、航空機による代替輸送の検討。

※ロサンゼルス港のコンテナターミナル



※ロサンゼルス港とロングビーチ港の位置関係イメージ図



本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら弊社営業担当までお寄せくださいますようお願い申し上げます。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html