


全国港湾 Fax 通信

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾24FAX第51号
(宛先) 各 四役、中執、単組委員長、地区港湾議長 殿	2024年 1月 17日
	(発信者) 全国港湾書記局 

(件名)

適正料金收受関係プロジェクトチームの経過について

標記について、下記の通り報告する。

記

- I. 日 時 2025年1月16日(水) 10時00分～11時00分
- II. 場 所 港運会館 3階会議室(蒲田)
- III. 出席者 全国港湾：鈴木(誠)、松永、古澤、光部、園田、中辻、玉田、高島
港運同盟：松島副会長、横山事務局長
日港協：若野、清瀬、川村、宗、長田

IV. 討議経過

1. 業側より、組合側から11月22日の事務折衝で提案された料金問題P/Tを具体的に動かすための問題提起(メモ)が提出されており、その中で2項「今後のP/Tの取り組みで具体化すべきことについて」の提案に関して議論したいとしたうえで、12月16日に国交省港湾経済課と届出料金や監査の内容等について協議した結果を報告した。
 - (1) 国交省からは、料金監査について組合側からも意見をうかがっているとし、文書警告の内容については個々の企業情報に係ることになるので開示することは出来ないが、書類の不備を指摘されたのが多いというのが現状であると報告された。
 - (2) 届出料金と収受料金との間に差異があるのは、認識している。特にターミナル料金はお互いに納得してもらっている料金(相対)料金が(協議料金)ではないかと念押しをされた。実勢料金ではターミナル料金をあげ、手に乗る料金を上げるのが効果的ではないか。日港協が、外船社・邦船社に対して意見交換をしてはどうかとのアドバイスを受けた。
 - (3) また、外航船と内航船との料金格差を国交省は気にしていた。何故、料金の格差が生まれたのか聞きたいと言われた。経緯については、元々、外航船に積み込むためのトランジットとして派生したものでその時は料金が内包されていたことを説明した。そのため、サービス料金みたいのところから派生したことも話した。
 - (4) 組合の指摘とおり、外航船と内航船との料金格差があるのは承知している。
2. その後、意見交換を行った。

(労側) コンテナは相対料金であり、届け出料金だけをターゲットにしていない。労務費のコストが上がっている。それなのに届け出料金が上がっていない。元請が船社・

荷主に請求していないことに矛盾を感じる。わが身に降りかかってくる。ここを質さないで労働条件はあげられないし人員不足の根本になる。

(業側) 実際は、協会全体で料金のことでもまとめて行動するのは出来ない。

(労側) 日港協の約款に調査、研究が謳われている。方法とか仕組みを工夫して考えることは出来るのではないか。

(労側) そもそも料金問題は、業側の問題であると我々の先輩から関知すべきことでないと教えてきた。しかしながら、我々の賃金が30年止まっている状態である。世界の港湾の賃金水準と同様にしたい。そのためにも料金を船社や荷主・ユーザーに取りに行かないとダメである。

内航の料金が内包されたのは、貨物を取りに行くための苦肉の策であった。業側は、料金について公取委に行って業界団体としてどこからどこまでできるのか聞きに行ってもらいたい。個別に文書警告を受けた事業者の対処の仕方を業界団体として出来ないのか、業界団体としての役割、発揮をお願いしたい。

米国の東岸・西岸の両方の港湾労組を知っているが、双方の賃金は我々の2.5~3倍の賃金をもらっている。船社が料金の還元を実施をしているということである。

(業側) 確かに賃金は高いがそれだけではなく、物価も高くて例えばラーメン1杯の値段も日本より2~3倍する日本と米国とは単純に比較できない。ただし、組合から言われた料金の研究をすることは了解した。東京港運協会の賀詞交歓会の挨拶で中小事業者が荷主・ユーザーが料金交渉のテーブルに乗ってくれないことを東京商工会議所が話を聞いてくれて国に働きかけをしてくれたことが、ホームページに掲載されている。元請として、労務費の転嫁について、個々の努力を全体の動きとして何が出来るか模索すべきと思う。

(労側) 料金監査を受けた事業者が報告することは出来ないものか。

(業側) 正直に言うとお互いがライバル会社でもあるので守秘したいことはある。

(労側) 日港協として出来ることはないか。

(業側) 料金の引上げ・底上げをしないとしんどくなっている。例えば、荷役機器が高騰してきており、買い替えがままならない状況になってきている。荷役機器を買い替え出来ないと使用できなくなる恐れが現実になりつつある。元請事業者も苦慮している。しかし、如何せん制約がある。

(労側) トラックの業界団体は「トラックGメン」を作って料金を取ろうとしている。個別で取れないなら、認可料金の復活を求めていくべきではないか。

トラック業界の労使は一丸となっているが、一般貨物運送事業者では歯止めがきいていない。しかし、港湾運送は新規参入を認めていない中、個々でなく団体として料金を引き上げていく手立てを考える必要があるのではないか。島国という日本で主要産業、基幹産業という位置付けがあるのに料金がもらえていない。これからどうするのか、日港協の指導力が求められるし、取組みをお願いする。

日港協として加盟事業者がどう飯を食っていくのかが問われている。このままだと指定港93港の事業者が淘汰されることになる。価値観を共有しないとどんどん港離れが起きてくる。

- (労側) これらを回避するのに一つのヒントがあると思う。届け出料金との乖離を無くし手に入る料金が大事である。1995年のタリフで現状は料金を押さえつけられている。
- (業側) 届け出料金が低い、低いではなく、届け出料金を高くしないと各事業者は成り立たないと認識している。
- (労側) 適正料金を労使で作っていききたい。
- (業側) 船社・荷主・ユーザーは、抵抗するだろう。届け出料金では苦しい。
- (業側) 外船社・邦船社は料金問題が主題となると拒否するだろう。
- (労側) 公取委のことを言うかもしれないが、一社だけでなく、届け出料金を一斉に上げることを考えたらどうか。
- (業側) 国交省は、民・民の問題であると逃げてしまう。
- (労側) 東京港の事例を全国版として日港協が発信するような取り組みはできないのか。
- (労側) 日港協として税制改定の要請は発信できるのに、料金問題は発信出来ないのか？P/Tとして発信出来ないのか？
- (業側) 出来ない。
- (労側) 料金P/Tは意見交換の場として国交省を交えて出来ないか。二ヶ月に一回、国交省と組合で「港運労政懇話会」を行っている。その場に、オブザーバー参加でも出席出来ないか。
- (労側) 内航、外航の料金格差と地方港の外航に対するインセンティブをどう考えているのか。国際戦略構想から見ると少し方向性が違うように思うが。そもそも国策と違ったことをやっている。外航に地方誘致している。労使でもっと具体的な話をしたい。この問題を料金P/Tで調査、検証する必要がある。
- (業側) 国の政策は矛盾している。お金の事だけを考えれば理解できるが、配船や日本海などから見て地理的な事から見れば、違ったことになる。
- (労側) 改めて、一般貨物運送事業者は中小事業者が多い中、料金が低いためにトラックの交換が出来ない。タイヤの交換時期を遅らせるなどで、安全対策が疎かになり、一般市民を巻き添えに繋がる。危険性が高まることになる。そういう意味でも業界として発信してほしい。
- (労側) 監査を受けて文書警告を発出された事業者にヒアリングは出来ないのか。
- (業側) 出来ない。
- (労側) 東京港の取り組みを共有してほしい。ホームページにトピックでもいいから発信してほしい。
- (業側) 商工会議のホームページに掲載されている。
- (労側) あらためて日港協から発信してほしい。料金を取れる手立てとしてお願いする。

3. 議論を深めた後、組合側より以下の点を要請し、日港協は検討すると返答した。

(1) 国土交通省を交えた意見交換会を行う。

- 届け出料金について国と事業者団体で船社・荷主・ユーザーにどう話を持っていくのか。

- (2) 内航・外航の料金の差異格差の検証を労使で行う。
- (3) 東京港運協会の内容をトピックス等で全国に発信する。

以 上

〈添付〉料金P/T（折衝）に対するメモ