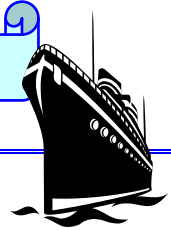


MS&AD Marine News

トピックス



北米西海岸における労使交渉と物流への影響について

2022年7月1日に北米西海岸の労働協約が期限を迎えるにあたり、2022年5月12日から労使交渉が開始されました。2014年に行われた前回の交渉では、労働協約の失効から暫定協約の締結までに8か月を要しました。労使交渉が長引けば、本船荷役作業が一定期間中止される等、物流に混乱が生じることが見込まれます。本稿では、北米西海岸における労使交渉の経緯と物流への影響についてご案内します。

1. 北米西海岸における労使交渉の経緯

北米西海岸における労働協約は、太平洋海事協会（注1）と国際港湾倉庫労働組合（注2）によって締結されています。過去にも労使協約更新の度に、下表のような紛争が生じており、物流に大きな混乱と影響を与えてきました。

<2002年以降の経緯>

年	経緯
2002年	交渉が難航した結果、ILWU（注2）が意図的に作業遅延をおこなったとして、PMA（注1）が10日間の港湾閉鎖（ロックアウト）に踏み切った。連邦政府がタフト・ハートレー法（注3）を発動して港湾を再開する騒動にまで発展。貨物の滞留により世界経済に大きな影響を与えた。
2008年	ストライキには至らなかったが、ILWUの作業遅延戦術により港湾作業が滞った。
2014年	協約失効の7月1日から暫定協約締結まで8か月を要し、ロサンゼルス港とロングビーチ港で入港を待つ貨物船が当時過去最大の28隻となった。
2017年	2019年7月1日に失効予定だった協約を2022年7月1日まで3年間延長。
2022年	7月1日に失効予定。新たな協約の締結に向けて5月12日に交渉開始。

（注1）PMA（Pacific Maritime Association）。西海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等72社が加盟する使用者団体。

（注2）ILWU（International Longshore and Warehouse Union）。西海岸29港の港湾労働者約15,000人が加盟する組合。

（注3）労使紛争に連邦政府が介入する目的で1947年に成立した法律。ストライキ等が発生し労使紛争の影響が大きいと判断される時に、連邦政府が最長80日間の中断命令を行使できる。

新たな協約の締結に向けた交渉では、賃金と福利厚生、新型コロナウイルスに関する安全対策だけでなく、荷役作業の自動化が重要課題として議題に上がると見込まれています。ILWUは荷役作業の自動化は雇用の喪失に繋がることを理由に強く反対しており、労使交渉は長期化する可能性が高くなっています。

2. 物流混乱に対する備えについて

新型コロナウイルスによる物流混乱や輸送コストの高騰等を背景に、ロサンゼルス港やロングビーチ港では100隻を超える沖待ちが発生する等、北米西海岸の港湾では輸送の遅延が常態化しています。

これに加え、労使交渉が長期化すると更なる輸送の遅延や滞貨が生じる可能性があります。北米西海岸を経由する貨物の輸出入をご検討されている場合、労使交渉に起因する輸送遅延等のリスクがあることを念頭に最新の動向をご確認いただくとともに、物流混乱に対する備えについて前広にご検討されることをお勧めします。

<物流混乱に対する備えの例>

- ①輸送計画や在庫確保のスケジュールに余裕を持つ
- ②北米東海岸、メキシコ経由等の代替ルートの輸送を検討する
- ③航空機による代替輸送を検討する

3. 弊社へのご連絡のお願い

今後、労使交渉の長期化によって貨物の滞留等が発生し、外航貨物海上保険の保険期間の延長等が必要になった場合、取扱代理店または弊社営業担当にご連絡いただきますようお願いいたします。

- ①仕向港で貨物が滞留し、最終仕向港での荷卸完了後 60 日を経過する場合。（注）
→事前に取扱代理店または弊社営業担当にご連絡ください。
（注）ICC(AIR) (excluding sendings by Post)の約款を適用する場合は最終荷卸地における保険の目的物の航空機からの荷卸完了後 30 日を経過する場合。
- ②運送契約が打ち切られるような事態となった場合、または中継港で貨物を引き取り、被保険者の意向により仕向地を変更して輸送を再開される場合。
→遅滞なく、取扱代理店または弊社営業担当にご連絡ください。

<参考文献一覧>

日本貿易振興機構（ジェトロ）HP <https://www.jetro.go.jp/>

以 上