

2面 第1回中央交渉  
〈日本カーフェリー労務協会 /  
内航二団体 /全内航〉  
4面 海員春闘・大衆討議 〈長崎〉

# 船員しんぶん

◆ホームページアドレス <https://www.jsu.or.jp> ◆Eメールアドレス [kaiin@jsu.or.jp](mailto:kaiin@jsu.or.jp)  
全日本海員組合発行第3111号 (昭和25年8月24日第三種郵便物認可)

2026年(令和8年)  
3月5日  
本紙は毎月5・15・25日発行  
〒106-0032 東京都港区  
六本木7丁目15番26号  
全日本海員組合本部  
発行人 齋藤 洋  
TEL 03-5410-8329  
FAX 03-6910-5339  
定価1部50円  
(組合員の購読料は組合費に含む)

## 2026 海員春闘

# 組合員と家族の生活を守る 中央交渉スタート

### 海上を魅力ある職場に！人が育つ船に未来がある

3月2日、13時30分から、海員福祉研修会館(ホテルマリナーズコート東京)で、日本カーフェリー労務協会との第1回交渉(呼称「日本カーフェリー交渉委員会」)が開催され、押し寄せる物価高騰の波から、組合員とその家族の生活を守るための海員春闘の中央交渉が始まった。海員組合と各船主団体(日本カーフェリー労務協会・内航二団体・全内航)で行われる労働協約改定の中央交渉は、わが国の船員社会の賃金水準を引き上げるけん引役としての役割を果たしている。今次春闘を取り巻く状況は、4年という年月を過ぎてなお、停戦への兆しが見えないロシアのウクライナ侵攻、緊張の度合いを増し予断を許さない中東情勢など先行き不透明な状況にあり、終わりの見えない物価高から労働者の生活が破綻することがないよう、そして日本の海上物流を中心とした経済活動が停滞・破綻しないよう交渉の舵取りは難しい。海運業・水産業の業界の将来を見据えての判断が求められる。



松浦満晴組合長のあいさつ



日本カーフェリー交渉委員会(右が組合側)

第1回中央交渉は日本カーフェリー労務協会との交渉を皮切りに、内航二団体、全内航と交渉を行い、各交渉で組合要求の趣旨説明を行い各船団は真摯に検討したいとした。

松浦満晴組合長あいさつ

日本カーフェリー労務協会との令和8年度労働協約改定交渉を開始するにあたり、組合を代表して一言(あいさつ)

申上げます。現在の世界情勢は依然として停戦の兆しが見えないロシアによるウクライナ侵攻、米、国とイスラエルによるイランへの攻撃により中東情勢は混

迷っており、世界のエネルギー需要にも大きな影響を及ぼしています。一方、トランプ政権による相互関税は、米連邦最高裁が違憲と判断したことから世界

貿易における新たな不確実性が生まれ、今後の関税政策に対して各国は慎重な姿勢でその状況を見極めることが予想されます。

### ペルシャ湾周辺海域の情勢

## 日本船主協会外航労務部会と協議会(安全)を開催

関連記事は3面に掲載

外航職場委員連絡会議の様子

ております。そのことがいって消費の拡大につながり、国内海運の発展に寄与するものと確信しております。

カーフェリー業界は、国内物流の「2024年問題」から、更なるモーダルシフトへの転換や受け皿として期待が寄せられ、その効果は航路事情により徐々に現れてきているものの、更なる進展に向けて国の支援および荷主の理解が必要であります。

国内物流の安定的な輸送を維持・継続していくためには、その産業を担う後継者の確保・育成は業界における最重要課題の一つであり、海上輸送は国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラであり、その安定輸送を担う船員なくては業界が成り立たないことは言うまでもありません。

今次労働協約改定交渉は昨年以上に大幅なベースアップの機運が高まる社会情勢の中で、陸上とは違い海上労働という特殊な環境下で従事している組合員に対し、正当な評価となるよう高水準の賃金改善を行い、魅力ある業界としていかなければなりません。これまで築き上げてきた労使の信頼関係に基づき、期限内に円満解決に向けた真摯な協議をお願いし、組合を代表してのあいさつと致します。

少子高齢化が進み生産年齢人口が減少する中、人材不足が顕在化し、後継者の確保・育成はあらゆる産業において喫緊の課題となっている状況下、人材の奪い合いは激化しており、カーフェリー業界においても優秀な人材の確保・育成を図っていかなければなりません。

日本カーフェリー労務協会(船団側委員)



日本カーフェリー労務協会との第1回中央交渉は、13時30分から開催した。労使双方の交渉委員を確認した後、船団側を代表し猪飼康之会長がそれぞれあいさつを行った。続いて交渉委員会運営の確認の後、組合側から要求の趣旨説明を、船団側幹事から船団側申し入れ事項の趣旨説明を行った。

引き続き、日本カーフェリー

最後に、次回交渉を3月9日13時30分から、組合本部地下大会議室で開催することを確認し、14時に第1回交渉委員会を終了した。

**船団側あいさつ(概要)**  
われわれフェリー業界を取り巻く経営環境は、まだまだ厳しいものがあります。地方の人口減少に伴う生活航路維持の難しさも年々重くのしかかっており、加えて長引く円安や国際情勢の不安定化により、燃料価格の高騰はもとより、船舶の建造費、さらには定期点検に伴う修繕費が上昇し続けています。このような厳しい収支構造の中にあっても、安全運航を維持し、国民生活の足を守り抜くためには、激動する内外の情勢と、極めて厳しい経営実態を正確に注視した上での検討が必要となり、真摯に議論を行いたい。

最後に、「有効期間」については本日段階で仮合意として、次回交渉については3月11日13時30分から、関西地方支部で開催することを確認し、15時に第1回内航交渉委員会を終了した。

**船団側あいさつ(概要)**  
内航海運を取り巻く環境に目を向けますと、過去3年間にわたる賃上げにもかかわらず物価上昇の影響により実質賃金の伸びは限定的で、国内消費の拡大にまでは至っておりません。この消費低迷を反映し、荷動きは依然として低調で厳しい状況が続いております。さらに安全運航に必要な不可欠な船員費、燃料費、修繕費、船用品費などのコストの急激な上昇を受け、収益が悪化し苦境に立たされている会社もあり、内航海運の現状を理解していただき、本交渉が平和的解決できるよう願う。



最後に、「有効期間」については本日段階で仮合意として、次回交渉日程については3月11日の15時30分から、関西地方支部で開催することを確認し、16時に第1回全内航交渉委員会を終了した。

**船団側あいさつ(概要)**  
昨今の大幅な物価高の影響は、船舶に関わる全ての諸経費に大きな重圧となっており、経営を圧迫し続けています。経営を維持し安全かつ安定的な輸送を行うために、適正な運賃・用船料の収受が不可欠であります。

また、われわれ全内航船団は環境整備の改善を目指し3年間連続で貴組合の要求に対して満額回答を行ってまいりました。各社の置かれている状況が異なる中で判断することは困難を極めることですが、社会情勢また内航海運業界の現状を把握し、慎重に検討を行い交渉に臨みたい。

日本カーフェリー労務協会

第1回

日本カーフェリー交渉委員会

概要

日本カーフェリー労務協会との第1回中央交渉は、13時30分から開催した。労使双方の交渉委員を確認した後、船団側を代表し猪飼康之会長がそれぞれあいさつを行った。続いて交渉委員会運営の確認の後、組合側から要求の趣旨説明を、船団側幹事から船団側申し入れ事項の趣旨説明を行った。

引き続き、日本カーフェリー



日本カーフェリー労務協会 猪飼康之会長

内航二団体(内航労務協会・一洋会)

第1回

内航交渉委員会

概要

内航二団体との第1回中央交渉は、14時30分から開催した。交渉委員会は組合側幹事の司会で始まり、労使双方の交渉委員を確認した後、船団側を代表して内航労務協会の福田和志会長、組合側を代表して松浦清晴組合長がそれぞれあいさつを行った。

次に交渉委員会運営を確認の後、組合側から要求について趣旨説明を行い、船団側から、今次労働協約改定に関する申し入れはないとの報告がなされた。

交渉では組合側から、組合要求に対する考え方を質したところ、船団側は、世間の状況を踏まえながら組合要求を真摯に受け止め、期限内内自主円満解決を図りたい。また、年間臨時手当の同時決着について、船団側は異論ないとした。

最後に、「有効期間」については本日段階で仮合意として、次回交渉については3月11日13時30分から、関西地方支部で開催することを確認し、15時に第1回内航交渉委員会を終了した。



内航労務協会・福田和志会長

全内航

第1回

全内航交渉委員会

概要

全内航との第1回中央交渉は、15時30分から開催した。労使双方の交渉委員を確認した後、船団側を代表して関田拓生全内航会長(交渉委員長)、組合側を代表して松浦清晴組合長がそれぞれあいさつを行った。次に交渉委員会運営を確認の後、組合要求に関する趣旨説明を行い、船団側から、今次労働協約改定に関する申し入れはないとの報告がなされた。

交渉では組合要求に対する考え方を質したところ、船団側は、船員の労働条件・労働環境を改善しなければならぬことは理解しており、社会情勢や内航海運業界の現状を踏まえ、期限内解決に向け交渉に臨みたい。また、年間臨時手当交渉の同時決着について、船団側は異論ないとした。

最後に、「有効期間」については本日段階で仮合意として、次回交渉日程については3月11日の15時30分から、関西地方支部で開催することを確認し、16時に第1回全内航交渉委員会を終了した。



全内航・関田拓生会長

ペルシャ湾周辺海域の情勢

# 日本船主協会外航労務部会と協議会(安全)を開催 ペルシャ湾、ホルムズ海峡およびオマーン湾就航船舶に関する労使確認



ハイリスクエリア海域図

2月28日、米国とイスラエルによるイラン攻撃が開始され、イラン革命防衛隊が米英のタンカー3隻へのミサイル攻撃を行ったことから、ホルムズ海峡は事実上の封鎖状態となった。こうした事態を受け、国際局から日本船主協会外航労務部会に対し申入れを行い、3月2日11時より協議会(安全)を開催した。協議会において組合側から、ペルシャ湾周辺海域の情勢が極めて緊迫していることから、当面の間、関係船舶の就航を見合わせるよう、また、ペルシャ湾内にある船舶の情報を随時共有するよう要請した。

船主側からは、現状、当該海域への入域は現実的ではないため、通航は見合わせていること、安全な航行が可能になるまでの間は通航を見合わせるの考えが示され、ペルシャ湾内にある関係船舶の情報については随時共有を受けることを確認した。

同日の14時30分からは、組合本部で外航本・支部合同職場委員連絡会議を開催し、協議会(安全)での協議の概要や確認内容、ならびにペルシャ湾内にある船舶の状況などについて説明し、各社職場委員との情報共有を図った。また、同日、国土交通省海事局を訪問し、ペルシャ湾内にある船舶ならびに乗組員の安全確保に向けた取り組みと適時の情報共有を強く求めると共に、「イラン情勢を踏まえた航行船舶の安全確保」に関する国土交通大臣宛の申入れ書を提出した。



緊急開催した外航職場委員連絡会議

翌3月3日、国際船員労使においてペルシャ湾、ホルムズ海峡およびオマーン湾におけるHigh Risk AreaおよびExtended Risk Zoneが指定されたことを受け、日本船主協会外航労務部会および国際船員労務協会との間で、日本人組合員および非居住特別組合員に対しても同様の指定を適用することを確認した。

感謝状贈呈式(金子太郎さんが代表して受け取った)



西日本海運株式会社  
**岸壁で海中転落者を人命救助  
門司消防署から感謝状**



救助活動のようす

昨年10月30日の午前7時ごろ、北九州市門司区太刀浦31号岸壁で、入港船の綱取り作業中、西日本海運株式会社の作業船「はやとも」が入港船の船首綱取りを終えた直後、陸上の綱取り作業員が海中に転落したのを目撃し、陸上からの救助活動とともに「はやとも」での引揚げを試みた。また、近くで作業待機していた同社の作業船「まんじゅ」、「せいじゅ」にも連絡し、バース入港船のパイロットに人命救助の旨を連絡し、入港時間の調整を行った。

救助活動では「せいじゅ」と「はやとも」で要救助者を引揚げたが、意識がなかったため金子太郎さんが心臓マッサージを実施し、命を取り留めた。また陸上では119番に通報し、駆け付けた救急隊を誘導し迅速に引き継いだ。今回の現場組合員の皆さん、素晴らしい連携での人命救助活動をたたえ、2月2日に北九州市門司消防署で、感謝状贈呈式が開催され、西日本海運株式会社の井上亨さん(船長)、濱川弘一さん(船長)、下岸寛さん(船長)金子太郎さん(船長)、岡音響さん、真田翔磨さんが表彰され、金子太郎さんが代表し、感謝状を受け取った。

(九州門司地方支部)発信



救助活動のようす



まんじゅ



めかり



はやとも



せいじゅ



九州商船(椿)



九州商船(万葉)



浜崎海運(第二崎陽丸)



長崎支部は、大衆討議での現場組合員の意見を踏まえ、3月から始まる労働協約改定交渉に精一杯、取り組む。

# 海員春闘 大衆討議 長崎支部 船員を確保・定着させるため 魅力ある労働条件は必須



エムエスケイ(第十二松丸)



野母商船(太古)

長崎支部は水産・内航・旅客船・港湾・陸上部門の計21社を担当している。1月6日～16日までの大衆討議期間中、訪船や現場集会以現場組合員と意見交換を行い、共通理解を深めた。令和8年度労働協約改定案に対する各部門の主な意見・要望は次の通り。

### 水産部門

▽漁船で働く魅力を向上するためには安定かつ高水準の労働条件を確保することが必要不可欠。  
▽大仲制度の撤廃に関する組合の考え方は理解した。組合員の賃金体系そのものを見直す要求もあるため、時間をかけてじっくりと協議してほしい。  
▽漁業無線局においては、加

### 内航部門

▽内航船員として働く魅力を引き上げるためにも、大幅なベースアップを期待する。  
▽今年も物価の変動に併せて食料金が改定されたが、物価の上昇はとまるところを知らないため、今後も引き続き協議し改定してほしい。  
▽各社が抱えるさまざまな課題の解決に向け、船団加盟会社であっても個別での要求を検討してほしい。

### 旅客船部門

▽物価の上昇はとまっていない状況であるなか、今年も大幅なベースアップに向け全力を尽くしてもらいたい。  
▽司厨部は限られた予算の中で食事を提供しているが、食材の高騰によって買い出しやメニューの決定に苦慮してい

### 港湾・陸上部門

▽港湾部門においては時間外に頼らざるを得ない賃金体系であるため、時間外がなくなると一定水準の賃金が確保できない。  
▽長崎港内の作業量が減少しているなか、港湾船であっても海外での作業やえい航に従事する機会が増しているため、港外手当などの手当関係の充実化を図ってもらいたい。

