

【港湾局】

1. 港湾対策について

- (1) 改正港湾法により、効率化を口実とした労働条件の引き下げ、人員削減による合理化を行わないこと。
- (2) 港湾運営の民営化が進められる港湾について、港湾の公共性の確保、産別協定など労働協約の順守すること。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

港湾の運営を行うにあたり、関係者の理解・協力を得ることが不可欠だと考えています。したがって、港湾運営会社が各ターミナルの利用に係る契約を結ぶ際、雇用に関わる事項について引き続き、港湾運送事業者と港湾労働組合の間で必要に応じて、調整が行われるものと認識しています。

- (3) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるために、長期的な視点で港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策をすすめること。

【回答】（担当課：港湾局計画課）

当該地域の物流拠点として、また産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域の経済に大きく寄与していると認識しています。そのため、これらの地方の港湾での取り組みという観点に関しては、各地域の産業や港湾の特徴等々を活かした取り組みに対し、しっかりと支援することが重要と考えています。

- (4) 国際戦略港湾及び国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化されたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

管理体制の強化をされたいという点については、港湾労働の安定を図りつつ、港湾運営が適切に行われるよう、引き続き港湾運営会社を指導・監督したいと考えています。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

港湾運送料金ですが、港湾運送事業の運賃料金制度については、平成12年・平成

17年の法改正により、認可制から事前届出制になりました。運賃料金の適正収受については、当省としても重要だと考えています。このため、通常監査において運賃料金の収受状況の把握を行っています。その他、過度のダンピングが広く行われた場合には、緊急監査を実施することとしています。

また、届け出された運賃料金についても、原価割れしている場合は、運賃料金の変更命令を実施することとしています。今後もこの制度により、ダンピング防止や適正料金支払いについて対応したいと思います。

3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港など、例外扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

三島川之江港については、取り扱い貨物量の多い四国の中心的な重要港湾であり、多目的国際ターミナルが平成24年10月から一部稼働するなど、今後一層の取り扱い貨物量の増大が予想されています。

国土交通省としては、港湾運送事業法の指定港の基準を満たしていると考えており、指定港化を検討しています。

常陸那珂港・志布志港については、現状で指定港の基準は満たしていないと考えています。

4. 港湾労働法の全港・全職種適用について

昨年度末の港湾法改正によって、「選択と集中」や「港格の変更」が進められようとしている。効率化優先による雇用と労働条件への影響、港湾の集約に伴いスクラップ化される港湾における雇用問題など、港湾労働者の雇用と福祉が脅かされる懸念がある。港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せず、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

港湾労働法は所管が厚生労働省なので、本件については厚生労働省でお願いします。

5. 港湾労働対策について

(1) 港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化、適用港拡大などの対策に取り組みを促進されたい。

(2) 港湾労働者の技能高度化、職業訓練制度の充実に向けた対策を促進されたい。

- (3) 雇用保険法の改悪により、港湾労働者の福利厚生施策が後退しています。港湾法に基づき、港湾管理者に港湾労働者の福利厚生を増進するための施設を設置させるよう取り組みを促進されたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

- (1) については、港湾の24時間オープンの実現に際し、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要と認識しています。今後も、厚生労働省など関係省庁と連携し、港湾労働者の適切な労働環境の確保にも配慮しつつ、港湾の国際競争力強化に努めたいと考えています。
- (2) 港湾労働法の所管は厚生労働省のため、大変恐縮ですが、本件については厚生労働省に要請していただければと思います。
- (3) 港湾の安定的な運営を確保する上で、港湾労働者の福利厚生を増進は大変重要なことだと考えています。港湾の福利厚生施設の設置・管理については、各港湾管理者が実地事務として処理しています。各港湾管理者の判断により、逐次改善が図られています。国土交通省としても、皆さまからご意見をいただいたことについて、機会を捉えて港湾管理者に伝えたいと考えています。

- (4) 交通政策審議会港湾分科会委員に、港湾労働者の代表が加えられるよう取り組みを促進されたい。

【回答】（担当課：港湾局計画課）

平成13年の中央省庁再編に伴い、かつての港湾審議会が交通政策審議会の1分科会である港湾分科会に再編されました。再編以前の港湾審議会は、若干の有識者の他、業界団体・行政委員で構成されており、利害関係者の調整の場であったと認識しています。

一方、再編後の港湾分科会は、従来の審議会をよりマスト化するとともに、将来の日本や世界の経済・社会情勢等を踏まえ、港湾法に基づく基本方針や、10～15年後先を見据えた港湾計画など、これからの港湾のあり方について全国的・広域的な観点から審議しています。このような現在の港湾分科会の位置付けを踏まえると、その委員は物流・産業の分野に精通した有識者を中心として構成するのが適切であると考えています。

6. 海コン安全輸送対策及び渋滞解消のための取り組みについて

- (1) 荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を安全輸送の根幹と位置付け、関係部局と連携を図り速やかに再上程し、成立させるよう努力されたい。

【回答】（担当課：自動車局安全政策課）

国土交通省としてもコンテナの陸上運行の安全確保は、重要な政策課題であると認識しています。しかし本法案については、関係者間でのさらなる理解を得る必要があり検討されています。コンテナ1本ごとの重量情報の伝達に関する SOLAS 条約の改正条約との整合性を図る必要もあります。これらを踏まえ、適切に対応する必要があると考えています。

一方、これまで諸外国の会議に積極的に参画してきました。コンテナの陸上運送の安全確保について、平成 25 年 6 月末に新安全輸送ガイドラインを取りまとめ、これに基づく取り組みを昨年 8 月からさせていただきました。

また、ガイドライン等の取り組み状況などについて調査を実施しています。こちらの結果を基に、必要に応じて見直しなどさらなる対策の検討を行っていきたいと考えています。

- (2) ターミナル混雑状況の実態調査を行い、トラック等の渋滞緩和及び輸送の安全性を図るため、関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

まず、コンテナターミナルのゲート前の渋滞解消は、国土交通省としても重要な課題です。コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向け、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、ゲート前の Web カメラ映像提供による混雑回避などの取り組みをお願いしています。

また、国際コンテナ関連法案においては、港湾運営会社が行う休暇・渋滞対策のための事業に対する支援制度を創設しました。

今後も、国土交通省として関係者と連携し、コンテナターミナルの渋滞解消に向け、総合的に取り組みを進めたいと考えています。

- (3) 改正国際ガイドラインへの適応や SOLAS 条約改正に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の 4 割に重量計が設置されていない実態から、全てのコンテナターミナルに重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）。

過積載のコンテナを発見することは、安全運送の確保で重要であると認識しています。

先ほどの (1) でもお答えしましたが、コンテナ1本ごとの重量情報の伝達に関する SOLAS 条約改正については検討されています。それを踏まえ対応したいと考えています。

一方、偏載監視装置付き重量計については設置コスト等の問題もあり、まずは先ほどお答えした安全輸送ガイドラインに沿い、偏荷重の発見及び措置について関係者の協力の下、実施したいと考えています。

(4) 港湾に通じるアクセス道路の整備など、アクセスの利便性を促進されたい。

【回答】（担当課：港湾局計画課）

港湾に通じるアクセス道路の整備については、必要性・緊急性を踏まえつつ、これからも推進したいと思います。アクセスの利便性の促進には取り組みたいと考えています。

(5) 「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を海上コンテナ輸送事業者に徹底させるため、コンテナターミナル事業者に対しても周知徹底を図られたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

国土交通省としては昨年6月28日に、日本港運協会を含む関係団体に対して通達を発しました。ガイドライン対策の実施、幹部会員に対する周知・運送契約の関係者関連の運送の動向提供をお願いしています。また、ガイドラインに基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、国際海上コンテナの陸上運送に係る関係者からなる連絡会議を各地方において開催。同時に日本港運協会主催の説明会へ、国土交通省としての派遣を実施しています。引き続き、ガイドラインの周知徹底を図りたいと考えています。

7. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OBに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。
- (2) 石綿被災者補償制度を確立されたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

(1) 健康対策と (2) 石綿被災者補償制度の確立について、まとめて回答したいと思います。

港湾の安定的な運営を確保するため、港湾労働者の適切な労働環境の確保は、大変重要であると認識しています。労働災害の救済の観点から、港湾労使により港湾石綿対策が適切にされていることは承知しています。しかし、本件については大変恐縮ですが、労働災害救済を所管する厚生労働省に相談してください。

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備と交通体系、観光受入体制の整備について

2013年はクルーズ元年と言われるほど外国客船の来日が多く、国内クルーズ需要の拡大のみならず、海外からの訪日観光客も多く訪れることとなったが、喫水や港の長さ

などの入船基準や周辺の橋などの設備が障害となり、大型客船が着岸できる港に限られたり、東京の日帰りエクスカージョンを実施しようと考えたと、横浜からでは距離・時間的に困難になるケースが散見されるなど、港 - 都市間の交通手段や港湾周辺の施設がまだ整備されておらず、乗船客が不便を感じる場所がある。

今後も多くの外国客船の来日が想定されることから、国際競争力の強化とクルーズ需要のさらなる拡大に向けた取り組み状況や方向性を明らかにされたい。

【回答】（担当課：港湾局産業港湾課）

クルーズの振興は、観光立国の実現や地域の振興に資する重要な取り組みだと認識しています。

このため、我が国への寄港を検討する外国船社からの問い合わせに、一元的に対応する窓口を設置しました。また、全国の港湾管理者が参画し、全国レベルでのクルーズの振興・誘致を図る「全国クルーズ活性化会議」の取り組みを支援しています。さらに、港湾施設や寄港地周辺の観光情報を提供する Web サイトの開設、クルーズ船の寄港増や大型化に対応した旅客ターミナルの整備を進めています。

引き続き、クルーズ船の寄港促進のため、ハードと両面にわたる環境整備を推進したいと考えています。

9. 保安検査の迅速化と接遇向上について

クルーズ船出発・着岸時の保安検査に時間を要するため、迅速な対応が図れるよう柔軟な検査官の配置など、利便性の向上に取り組まれない。

【回答】（担当課：港湾局産業港湾課）

クルーズ船の外国人に関する入国手続の円滑化については、法務大臣で指定するクルーズ船の外国人乗客を対象とし、簡易な手続きで上陸を認めるような、新たな特例上陸許可制度（船舶観光上陸制度）を創立するといった、入管法の一部改正案が今国会に提出されています。

10. 東京港湾地区の渋滞解消について

渋滞解消について、早朝ゲートオープン等の対策が取られているが、未だ、改善されているとは言い難い状況である。東京港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞を緩和し物流の円滑化を図るため、東京都などの関係者との連携状況や、対応について明らかにされたい。

【回答】（担当課：港湾局港湾経済課）

東京港江東地区の渋滞対策については、港湾管理者である東京都港湾局が本年2月に「東京港総合渋滞対策」を策定しました。国としても、東京港総合渋滞対策に位置付けられている直轄事業・交通事業を、東京都と連携し鋭意取り組んでいます。

【質問】

1点目は、外航海運における船員政策の(1)です。認識のズレというか差異があるように思います。

先ほどのご説明では「日本船舶船員の確保に関する基本方針に基づいて、計画的に増加が図られている」とありました。先に開催された海事分科会での状況については、ご説明があったと思います。

確かに、日本籍船については計画通り、もしくは計画以上に増加が図られていると認識しています。しかし、それに伴って日本人船員がどのような状況かといえば、基本的には5年で1.5倍、10年で2倍という計画に基づき、計画に則った形で実際に増加傾向にあるのかといえば、若干、日本人船員については鈍化していると私たちは認識しています。

今後、さらに増加させるべく、先ほどご説明がありましたが「関係者間で相談しつつ」ということについては、もちろん私たち海員組合もそのメンバーだと認識していますので、最大限の協力をしますので、早急に実効ある対策についてご検討いただければと思います。

もう1点は、海上デジタル・ディバイドの解消についてです。

先の国会でデジタル・ディバイド関係について質問され、政務官から私たちにとって非常に心強い答弁がなされました。内容はご存じだと思います。その中で、総務省から「船員の確保・育成」というワードが答弁に含まれ、「船員行政を司る国交省とも、関係省庁とも連携」という形で答弁がなされました。

そうした状況で、私たちも船員政策課の皆さんを中心に、いろいろと連携をさせていただいているので、先ほどから繰り返しになりますが、私たちもできる限りの協力・努力をしますので、国交省さんも海上デジタル・ディバイドの解消に向け、今後ご協力をお願いします。以上です。

【回答】

日本人船員の確保育成については、私たちもできるだけ建設的な議論ができるよう、関係者と現在調整中です。

デジタル・ディバイドの問題は、今のご発言の通り、必要な協力関係を保ちながら、実態調査等の検討をしたいと考えています。

【質問】

海コンの安全輸送の関係です。先ほどのSOLAS条約の改正です。

実際、現在のコンテナの危険性は十分に認識されていると思います。海上コンテナの事故は、市民・国民を巻き込むことがあります。それを解決するには、法律によって解決する、法律によって安全を守るということが必要ではないかと思います。ぜひ、改め

て安全を守る努力を引き続きお願いします。

【回答】

ご指摘いただいた通り海コンの事故は、一度起きると甚大な被害を及ぼすと認識しています。引き続き、SOLAS 条約の改正状況や、現在作成中のガイドラインを着実に実施させていただきながら、法案についても含め検討を進めたいと思います。

【質問】

まずは、内航・旅客船における海運・船員政策についてです。説明・回答で、燃料費の高騰に対し「運賃交渉力が弱い」と国内海運事業を説明されていました。その通りです。内航海運事業者の構造上、運賃交渉が非常に弱く、この燃料高騰も非常に大きくかぶっている事業者さんが多くいます。事業者団体へバンカーサーチャージ導入の要請をされたそうですが、やはり運賃は事業者努力でどうしようもない部分について、国の支援がいただけるようお願いします。

また、この中で触れられませんでした。モーダルシフトの促進も適切に進めていただくようお願いします。

それから、高速道路の関係です。地域の協議会を設置し、運輸局と地方自治体で公共交通維持のため協議しているとの説明がありました。現在、本四でも立ち上げられました。できれば海運事業者と海員組合も、協議会の委員として参画できるように、国土交通省からお力添えをいただきたいと思います。実際、四国で立ち上げられている協議会の参画について、内航課にも何回かお願いしました。しかし、現地の運輸局・自治体から、なかなか理解が得られません。ぜひ航路存続に向け、私たちも協力できる部分は協力する考えですから、協議会への参画についてご理解いただきたいと思います。

最後に、離島航路の補助事業についてです。説明によると、従来の政策を踏襲することだったと思います。確かに、いろいろと政策的な補助をいただいております。ありがたいことです。しかし、適用条件や補助の内容など、せっかく補助をいただいているのですが、使い勝手が悪い部分があり、できれば改善をお願いしたい事業があります。詳細については、具体的なものは持ち合わせていませんが、せっかくの予算ですから使い勝手の良い制度にさせていただけるよう、今後、担当課と相談させていただければと思います。

【回答】

燃油対策安定の支援をお願いしたいという要望についてです。先ほど申し上げたとおりです。

モーダルシフトについても、税制・予算等で対応したいと考えています。

協議会については、内航課に何度かご相談いただいていると承知していますが、これについては上司に報告したいと思います。

離島航路の補助制度についてですが、使い勝手の良い制度にとのご要望でした。ご提案がありましたら、私たち内航課までご相談いただければと思います。

【質問】

コンテナの爆発事故など、いろいろな事故が起きます。その場合、危険物の取り扱いの問題で、厚生労働省の問題と、国土交通省の危険物の規則の関係との問題と、消防法との関係の問題、これらに整合性がありません。

海を運んできて陸上に揚げた途端、危険物でなくなるということが、法の適用から問題があります。この問題を解消するには、どうしたらいいのでしょうか。縦割りだから仕方がないのでしょうか。情報伝達ならできるのですが、「これは危険物」「これは危険物ではない」と、同じものが海の上と陸上で取り扱いが違います。これは国連の考え方で統一するとか、今の消防法の考え方とか、あるいは毒物等の厚生労働省の考え方とか、どのように、どこに話をしたらいいのでしょうか。

いつも縦割りの答弁しかいただけません。これは省を超えた問題になると思っています。どうしたらいいのか教えてください。紋切型の縦割りの答弁ではなく、どのようにこの問題を解消したらいいのか教えてください。

私たちも今までいろいろ努力して、イエローカードをつくり、厚生労働省まで一応の制度はできました。それは厚生労働省の話になります。そうすると、船の上では国連で、陸に揚がった途端に消防法で「これは危険物ではない」ということがあります。これは、どのような対策をとったらいいのでしょうか。情報伝達だけではできない問題の対策は、どうしたらいいのか悩んでいます。

【回答】

昨年、名古屋港において事故が起き、私たちにいつも要請いただいている秋闘のとき、初めてご要望をいただきました。この間の3月に春闘でも、同じような要望をいただきました。

私たちも実際、全国港湾ですが、調べていただいて、実態というか「なにが問題なのか」、海上を運ばれてきたものが剥がされるというお話ですが、どこが剥がしているのか、現在、調べさせていただいています。

今回、法律や所管によって変わってきているという問題として、私たちも認識しています。私たちだけではどうしようもない部分がありますが、皆さまとご相談しながら、私たちでもなにか働きかけができるようなことができればということで、進めさせていただいています。今後ともご相談いただければと思います。

【質問】

私たち運んでいる側としては、コンテナが海の上でも陸の上でも、同じように1つの

物として動いて欲しいですね。

例えば、製品に表示をしなければならないことになれば、「コンテナの中に入っているのだからコンテナにラベルをしなくていい」と日本ではなっています。そういうことが実際に行われています。私たちは20年以上前からずっと提起しています。

情報伝達のルールづくりは少し進んだと思います。法的にはまったく解消されていません、この問題は今回出している内容とは違いますが、省を超えた問題を解消したらいいのか、私も悩んでいます。

【回答】

昨年の名古屋港の爆発事故は、まず原因はなにかということと、爆発した物質が危険物にあたるのかなど、いろいろ聞かせていただいています。確かに、消防法は危険物ではないものとか、国連では危険物になっているものとか、その辺の整合性が取れない部分はあります。

私たち港湾運送の立場として、皆さまと港湾の地域でなにか事故等が起こったら大変という認識です。私たちが、なにか規定するとかなかなか難しい部分がありますが、私たちから適宜働きかけを行い、問題に対応したいと思います。