

【港湾局】

1. 港湾対策について

- (1) 改正港湾法の施行にあたって、港湾労働者の雇用不安や労働条件低下をもたらさないように求める。そのためにも、港湾産業別労使協定を遵守されたい。
- (2) 港湾運営会社は港湾の秩序を維持し、既存の港湾運送事業労使の業域・職域を守ることを求める。そのためにも、港湾産業別労使協定を遵守されたい。

【回答】（港湾経済課）

港湾運営会社は、公共財である港湾施設の貸付けを受けて港湾の運営を行うにあたって、各ターミナルを利用している関係者の理解・協力を得ることが不可欠であると考えている。したがって、港湾運営会社が各ターミナルの利用に関わる契約を港湾運送事業者と結ぶ際には、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ことになるものと認識している。

- (3) 港湾運営にあたって、労働者の意見を反映させるために、労働組合が参加する港湾運営のための協議会を、政府または地方自治体の責任で常設されたい。合わせて、港湾運営に関する審議会への労働組合の参加を求める。

【回答】（港湾経済課）

港湾の発展及び安定のため、港湾運送事業者、地区労働組合組織、港湾管理者などの関係者の意見交換の場として、地区安定化協議会が既に各地に設置されている。港湾運営会社の指定を行う港湾管理者も当該協議会の構成員となっており、今後ともこのような場を活用していただきたいと考えている。

- (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】（港湾経済課）

港湾労働の安定を図りつつ、港湾運営が適切に図られるよう港湾運営会社を指導・監督してまいりたいと考えている。

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】（港湾経済課）

港湾運送事業の料金制度については、平成 12 年及び平成 17 年の法改正により、認可制から事前届出制となっているところであるが、届出料金の適正収受については、国交省としても重要と考えている。このため、監査において料金の収受状況の把握を行っているほか、届出された料金についても、変動費に比べ原価割れしているような場合には料金変更命令を実施することとしている。

今後とも料金監査体制を維持し、港湾運送事業者に対して、監査を通じて料金の適正収受を図るよう厳正に対処してまいりたいと考えている。

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、石狩湾新港など、異例の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。

特に三島川之江港は、金子地区コンテナターミナルの供用開始によって、近隣港などへの甚大な影響が懸念されている。早急に港湾運送事業法の適用指定港とされたい。

【回答】（港湾経済課）

三島川之江港については、取扱貨物量の多い四国の中心的な重要港湾であり、金子地区多目的国際ターミナルが昨年 10 月から一部稼働するなど、今後一層の取扱貨物量の増大が想定されることから、国交省としては、港湾運送事業法の指定港として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るところである。

なお、常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港については、現状では指定港の基準を満たしていないと考えている。

4. 港湾労働法の全港・全職種適用について

2011 年 3 月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に、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。

【回答】（所管外として未回答）

5. 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海上コンテナ安全輸送法（仮称）を早期に制定すると同時に、国際基準の条約

化に向けて積極的に取り組みを図られたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

本法案は、コンテナの陸上輸送安全確保のための重要な法案であると認識している。現時点においては、IMO（国際海事機関）において、コンテナ1本ごとの重量情報の伝達について、SOLAS条約の改正等が検討されており、この検討の内容も踏まえて対応していく必要があると考えている。

また、そうした国際ルールの整理に向けては、これまでも日本で実証実験等を含む調査も行い、積極的な意見等も提供してきたところであるが、今後とも国際ルールの整備に向けて積極的に取り組んでまいり所存である。

(2) 海上コンテナ・ドライバーは、駐車スペースの不足などから、極めて長時間の路上待機を余儀なくされており、劣悪な労働環境に置かれている。港頭地区の待機レーンの確保に加えて、シャーシー・プールの設置など長時間の荷待ち解消のための処置を、早急に講じられたい。

【回答】（計画課）

東京港の大井埠頭、青海埠頭等をはじめとして、コンテナターミナル周辺の道路において、トレーラーの交通集中による道路混雑が発生していることについては承知している。

コンテナターミナル周辺の道路の交通混雑の解消は、物流の効率化、安全性の確保の観点から重要な課題であると認識している。これまでも道路混雑への対策として、貨物の積み替えやコンテナまたはシャーシの蔵置を行うための施設である共同デポの整備、待機レーンの確保、コンテナターミナル周辺の渋滞状況の監視・情報提供を行うための施設の整備を図っているところである。各港で生じている課題を把握した上で、個別具体の対応についてはしっかり検討してまいりたいと考えている。

(3) 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】（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適切に整備を推進して、アクセスの利便性の促進に取り組んでまいりたい。

(4) 横浜港湾地区の道路について、凹凸面が多く、車線が消えているところもあり安全性の確保から道路整備に取り組まれたい。

【回答】（計画課）

凹凸面が多くて車線が消えている箇所というのが不明なので、対策については

お答えしかねるところだが、凹凸面があったり、車線が消えている場所が、港湾施設（臨港道路）であれば、港湾施設の維持管理を行う横浜市に個別にご相談いただければと考えている。

(5) 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コンテナ引取り時間の短縮にむけ取り組まれない。

【回答】（港湾経済課）

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だと認識している。国土交通省では、東京湾等において、トラック事業者がゲート前の渋滞状況を把握することができるよう、ゲート前のウェブカメラ画像の提供を行う取り組みを行っている。

また、現在、東京港の中央防波堤外において新規コンテナターミナルの整備を進めているところであり、当該ターミナルの完成によるコンテナ蔵置スペースの増加は、コンテナの引渡しの円滑化にも資するものと考えている。

その他、東京都及び東京港埠頭株式会社により、中央防波堤外側地区にコンテナ車両待機場が供用されている。それから、現在原則8時30分からのゲートオープン時間についても7時30分からに拡大する取り組みが行われている。

今後とも国土交通省としては、関係者と連携しつつコンテナターミナルのゲート前の渋滞解消に向けて総合的に取り組みを進めていきたいと考えている。

(6) 適切なコンテナの積み付けの検討が行われているIMO/ILO/UNECEの「貨物ユニット（CTUs）の収納のためのガイドライン改正に向けて、即時対応できるよう各港への偏荷重付重量計の設置と偏荷重を認識した場合の適切な処理を実施するための関係者による協議会を設置すること。

【回答】（自動車局安全政策課、港湾経済課）

過積載や偏荷重などの不適切状態にあるコンテナを発見、是正していくことは、コンテナの陸上輸送の安全確保をする上で、極めて重要なものであると認識している。

ただ、一方こうした偏荷重を測定するための重量計などの設置については、設置コストや場所の問題もあり、まずは簡易的な測定等による偏荷重の発見や是正について、今後、関係者の協力のもとそうした措置を実践していくことを検討することとしたいと考えています。

6. アスベスト対策について

港湾石綿対策基金に国からも支出すること。

【回答】（港湾経済課）

港湾石綿対策基金について、労働災害の救済の観点から、港湾労使により設立されたものと承知しているが、本件については、労働災害の救済について所管している厚生労働省にご相談いただきたいと考えている。

国土交通省としては、港湾運送事業の所管官庁として、アスベストの荷役にかかわる実態調査を行い、厚生労働省に対して当時の実態を説明するなど、可能な範囲で対応を行っているところである。

【質疑・応答】

（海員組合）まず、1番目の船員の後継者確保・育成についてですが、これについては、「船員の確保・育成に関する検討会を開催して、今取り組んでいる最中である」という説明がありました。まさに、今月その確保・育成検討会のフォローアップ会議が予定されているところです。しかしながら、われわれは、この検討会や部会の中で、質の向上の問題ばかりでなく、量的確保の問題についても討議が重要であるということについて、会議のたびに申し上げてきました。最後の取りまとめの中には、文書という形では残りませんでした。コメントの中で、量的確保についても非常に大事な問題であると、今後取り組まなければいけない問題であるということの説明があったと理解しています。

おそらく今月開催されるフォローアップ会議の中身については、その検討会での取りまとめの中の間接報告という形になると思いますが、まず1点、量的確保については、どういう形で取り組まれているのか、または、これに対するフォローアップ会議、中間報告のような会議については、いつ頃開催される予定なのか、その辺について聞きたいと思います。

また2点目の外航船員政策の部分ですが、そこについては、先ほど国交省としても、注視していくという話でしたが、スキームの問題を若干触れられていました。このスキームにつきましては、これまでここ数年間実施してきたが、最初の1年、2年につきましては、外航船社への就職者の数もほどほどはいましたが、ここ最近に至っては、外航船社よりも内航船社のほうが圧倒的に多いという状況が生まれてきている状況です。このスキームの効果的かつ効率的な運用については、推進協議会の中でいろいろ論議させていただいていますが、このスキームに関わらず、外航船員制度について国としても一定の考え方を示して、指導していく形で取り進めたいと思っています。

また2.(2)の海賊の問題でございますが、これにつきましては、先ほどの説明の中で、日本籍船についても、民間の武装警備員を乗船させるという話でした。しか

しながら、われわれとしては、武装警備員云々という問題より以前に、国交省並びに海上保安庁、関係省庁に申入しております。リキャップと言われるアジア地域海賊協力協定を拡大・延長することによって、日本籍船、船員の確保、安全の担保が保てるのではないかということで、関係各国との連携強化などについて取り組んでいただきたいという申入れを数度させていただいています。この辺の進捗状況についても、今わかっている範囲で教えていただければと思います。

また3番目の内航海運関係でございますが、今、内航海運業界がかなり厳しい状況という事もあって、省エネ、コスト圧縮によって体制強化をしていかなければいけないということでしたが、もちろん各船社としては、そのようなことは既にやっている中で、今後は政策として船員を確保していかなければいけないし、内航についてはかなり高齢化が進んでいる状況ですので、それに対する国としての施策等、取り組みを示していただければと思います。

続きまして、3.(2)プリンセス・クルーズのカボタージュ関係ですが、このプリンセス・クルーズの日本発着という問題については、これは昨年から大きな問題になっています。外航客船協会のほうから、既に何回も申入れ、陳情にいつているとは思いますが、それについては海事局としての一定の整理がされていると思います。

ただ、外航客船協会は今現在、内航とは比較にならないほどの厳しい状況におかれているという状況です。そこで、さらにこの安価な大量輸送という部分でのプリンセス・クルーズの参入となると、大打撃になるというのは本当に目に見えているという状況です。また、国内フェリー、旅客船にも大きな影響を与えるというのも目に見えていますので、カボタージュ規制の緩和・堅持だけではなく、何らかの対応というのも必要かと、われわれとしては考えています。

最後に4. デジタルディバイドの件ですが、われわれとしては総務省のほうには、もう既に申入れしています。しかしながら、なぜここに入っているかということ、船員政策行政をつかさどっております国交省に対しても、何らかのアプローチをしていかなければいけないということが入っているわけですが、かなりハードルが高いとか、簡単な問題ではないと十分理解しています。

しかしながら、津波等の緊急災害時などの情報源としても、テレビ、携帯電話またインターネットについては、かなりの情報収集としての能力はあると理解していますし、まさにデジタルディバイドの考え方、陸上との情報格差という面においては、まさに船員の確保・育成につながる部分です。今の若い人たちの船員確保・育成、若い方々の海の世界に目を向けていくためには、こういう部分での環境整備も必要だと考えていますので、これについてのお力添えをいただければと思っています。以上でございます。

(全港湾) 指定港の指定港化の問題で、4月3日に日本港運協会と私ども全国港湾の中央団体交渉の中で、業界としても国交省にきちんと申入れをしていくと確認をしました。同じ法律がありながら、一つの港は法律によって規制がかかり、隣の港が全く規制がかからないというようなことがあってはならない。その点、国土交通省もご理解いただきたいと思います。

もう一つ、港湾労働法の全港全職種適用ですが、これについても同様に業界と確認をさせていただきました。これは、労働者の登録の問題、ILO137号とも関連する問題ですが、実は港湾の参入に関わる港湾運送事業の港湾労働者の定義が、6大港の中で全く港湾と関係ない事業の労働者が、港湾労働者として登録をされる、そういう時代が来ているんです。だから決して、これは厚生労働省だけの問題ではなくて、港湾運送事業に影響が出ているということを理解いただいて、一つ行政同士の意見交換もしていただきたいと思います。私どもは、厚生労働省を交えた業界とわれわれ三者の会議を開催する予定ですので、ぜひ、行政のほうとしてもお願いしたいと思います。

あと、海コン安全輸送法の関係ですが、海上コンテナというのは、全く中を点検できないまま輸送されるわけです。積み込んだまま。そのことによって船積みされた海コンが崩れて大きな船舶事故まで起きるということが起きていたわけです。

今、道路の中でどれだけ片荷になっている海上コンテナが走っているかわからないということなので、これは本当に人の命を守るために、海コン安全輸送法の制定というのは、絶対に必要なことだと思っていますので、ぜひ、国土交通省のほうで再度、閣議決定されていないという状況らしいのですが、働きかけを強めていただきたいと思います。以上3点だけ。よろしくお願いします。

【回答】 (海事局)

船員の教育機関の充実並びに後継者確保・育成についてですが、昨年3月に船員確保・育成検討会を取りまとめるにあたりまして、全日本海員組合から指摘がありましたとおり、質だけではなくて、量的な部分もということは重々認識をしています。取りまとめ以降、使用者サイドともいろいろ意見交換をしながら、何とか官労使で何らかの会合の場を持とうと、今尽力をしてきているところですが、まだテーブルまで設けるところまで至っていませんが、今後も引き続き使用者サイドと意見交換をしながら、官労使で量的な部分について、どういう検討の方向性をもって取り組むべきかという、その提供の場を考えさせてもらっていますので、もう少し時間をいただいてご理解いただきたいというところがございます。

船員の確保・育成スキームの国の施策の運用条件についてですが、労使ともに外航日本人船員確保・育成スキームについて、いろいろな問題等があるということは

認識していきまして、今、全日本海員組合あるいは船主協会と国と三者で検討会を開いています。今後どうしていくべきなのか、どう見直していくのかということを見意見交換させていただいているところですので、その見直しの検討の中でどのような人材確保・育成をしていくのかというのを議論させていただければと思っています。

海賊対応につきまして、武装ガード以前に関係国との協力、リキャップの話がありました。これにつきましては、リキャップの情報センターというのが既にあるわけで、リキャップの仕組みといいますか、それを活用しつつ、ソマリア海賊への対応ができていると考えています。

内航旅客船における海員政策、船員の雇用計画関係ですが、船員計画雇用促進事業というものを引き続き25年度で予算措置していますので、これを地道に支援していきたいと思っています。

デジタルディバイドの改善に関しまして、国交省がアプローチすべきではないかというご指摘の点ですが、若い人が携帯が繋がらないとか、テレビのいろいろな状況があって、せっかく船員になったのに生活環境が整っていないということで辞めたりする、船の世界から離れてしまっている事例もあるということは認識していますので、昨年来から全日本海員組合といろいろな意見交換をさせていただいていますので、引き続きどういふふうにも総務省に持っていったらいいのかということもいろいろ意見交換をしながら進めていきたいと思っています。

【回答】（港湾局）

海上コンテナの陸上輸送の安全対策の関係について、国際条約や国際ガイドライン、2種類の動きがありますが、これは今年の秋に大体内容が固まって、来年以降発効するという状況で、日本が議論を積極的にリードして行って、当然それが成立、発効、実施されれば当然やっていくということで考えています。それに先だってさらに安全対策をするべきではないかという観点から、これまで二度ほど法案を閣議決定して、国会に提出しているところですが、残念ながら国会情勢の関係で二度とも廃案になっています。そういった中で、現時点では法案自体については、重量の測定の仕方といいますか、決定の仕方や、誰が責任をもって量るのかというところを、今議論しているので、この内容を踏まえて法案の修正についてもしていくべきではないかと考えています。

そうはいっても法案だけ、条約の動きを待っていても時間かかってしまいますので、われわれとしては、先行して安全対策を実施していきたいと考えていて、それにあたっては、例えばすぐにすべての港に重量計全部そろえるというのは現実的ではありませんので、われわれのほうの実証実験におきまして、メジャー等を使って

測定することによって、これ以上片荷状態がひどい状態になると法定速度を守っていても転倒する危険性があるということで、そういうものをどういうふうにできるだけ完璧に量るかという方法を、まずは実験結果として導き出したところです。これについて現場で実際に皆さんが量って必要に応じて是正をしていただくように、25年度に関係者の協力を得て実施していきたいと思っています。皆様のご協力をいただければありがたいと思います。