

## 【港 湾 局】

### 1. 港湾対策について

- (1) 改正港湾法による国際競争力の向上や港湾運営の民営化等による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。

**【回答】**（港湾局港湾経済課）

港湾運営会社が公共財である港湾施設の貸付を受けて、港湾の運営を行うにあたり、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かか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との間で必要に応じ調整が行われるものと認識している。

- (2) 港湾運営会社が既存事業者（事業者団体）、及び港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないこと。また、当該運営会社に、港湾産別協定の順守をはじめとする港湾のルール・慣行の順守を図るため、民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を設け、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう指導すること。

**【回答】**（港湾局港湾経済課）

港湾運営会社が事業を行うにあたりましては、各ターミナルを利用している関係者の理解、協力が同じく不可欠であり、必要な協議が行われるものと認識している。

港湾産別協定については、民の合意に基づくものであり、国が関与すべきものではなく、協定の順守についても、関係者間の判断によるものと考えており、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識している。

- (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】**（港湾局計画課）

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、また、産業活動の拠点として地

域の経済に大きく寄与しています。

そのため、地方の港湾での各地域の立地産業や港湾の特徴、個性を生かした取り組みに対して、しっかり支援していくということが重要であると考えている。

- (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】**（港湾局港湾経済課）

ご指摘の点については、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てまいりたい。

## 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。また、1999年～2014年度の届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金にもとづく料金監査実績についての資料を開示すること。

**【回答】**（港湾局港湾経済課）

港湾運送事業の運賃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たところであるが、届出運賃料金の適正收受については、国土交通省としても重要と考えている。

このため通常監査において、運賃料金の収支状況の把握を行っているほか、過度のダンピングが広く行われている場合には、緊急監査を実施することとしている。また、届出された運賃料金についても、変動費に比べ原価割れしているような場合には、運賃料金変更命令を実施できることになっており、今後とも長期制度によりダンピングの防止や適正料金支払について、対応してまいりたい。

また、届出料金にかかる資料の改正に関しましては、各社の個別条項もあるため差し控えたいと考えている。料金監査については、各年度とも100件以上実施しており、平成26年度についても、各地方運輸局等において、例年同様のペースで監査実施計画を策定し、実施している。

## 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、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】**（港湾局港湾経済課）

三島川之江港については、取扱量の多い四国の中心的な重要港湾であり、金子地区国際物流ターミナルが平成 26 年度に全面供用されるなど、今後一層の取扱貨物量の増大が予想されることから、国土交通省としては、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。

なお、常陸那珂、志布志、石狩湾新港については、取扱貨物量などの動向について注視しているところである。

#### 4. 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。

**【回答】**（港湾局港湾経済課）

港湾の 24 時間オープンの実現に際しては、港湾労働者の適切な労働環境が確保されることが重要であると認識している。

今後とも厚生労働省等の関係省庁と連携し、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てまいりたい。

- (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。

**【回答】**（港湾局港湾経済課）

港湾労働法の所管は厚生労働省であるため、本件については、厚生労働省へ要望していただきたい。

- (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】**（港湾局港湾経済課）

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が大変重要なことであると考えている。港湾の福利厚生施設の設置または管理については、各港湾管理者が自治事務として処理しているものであり、各港湾の実情に応じ、各港湾管理者の判断により、維持・改善が図られているところである。

国土交通省としては、皆様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てまいりたい。

- (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】**（港湾局港計画課）

平成 13 年の省庁再編に伴い、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をされたところである。

再編以前の港湾審議会は、若干の有識者のほか、多くの業界団体や行政委員で構成され、利害関係者の調整の場という色彩が濃いものとなっていました。

一方、再編後の港湾分科会につきましては、従来の審議会をより簡素化するとともに、将来の日本や世界の経済、社会情勢等を見据え、港湾法に基づく基本方針や 10～15 年後を見据えた港湾計画など、これから港湾のあり方について全国的・広域的な観点から審議をしている。

このような現在の港湾分科会の位置づけを踏まえると、その委員は物流や産業等の分野に精通をした有識者を中心として構成するのが適当と考えているところです。

## 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) 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】**（港湾局港湾経済課）

コンテナターミナルのゲート前渋滞につきましては、コンテナターミナルの装置容量やコンテナ搬出入処理能力、特定時間帯へのトラックの集中など、複合的な要素に起因しているものと考えている。

渋滞の緩和に向けて、港湾管理者をはじめとした関係者も問題意識をもって取り組んでおり、新規の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、バン・シャーシプールや車両待機場の整備などの取り組みを行っている。

今後とも国土交通省としても、関係者と連携しつつ、新規コンテナターミナルの整備や港湾運営会社への支援制度等を通じて、コンテナターミナルのゲート前渋滞の緩和に向けた取り組みに協力してまいりたい。

- (2) 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】**（港湾局港湾経済課）

過積載や偏過重などの不適切状態にあるコンテナを発見、是正することは、国

際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保する上で重要であると認識している。

改正SOLAS条約につきましては、コンテナ重量計計測方法として、実入りコンテナの重量を計測する方法とコンテナに詰める積荷・梱包材・固定材とコンテナの自重を足し合わせ算出する方法と、2つの方法があり、いずれかの方法で報告すればよいこととされており、必ずしも重量計の設置が求められるような状況ではないと認識している。

一方、偏載監視装置付重量計につきましては、設置コスト等の問題もあるため、まずは安全輸送ガイドラインに沿って、メジャーでの簡易的測定法による偏過重の発見及び是正の措置について、関係者の協力のもと実践していくことが適切と考えている。

## 6. 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) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講ずること。

また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討すること。

### 【回答】（港湾局港湾経済課）

港湾の安定的な運営を確保する上で、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る。このため、石綿健康手帳の交付など、労働者の石綿健康被害について所管している厚生労働省に対し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る実態調査を行うなど、可能な範囲で協力を行っているところである。

労働災害の救済の観点から、港湾労使により「港湾石綿対策基金」が設立されたことは承知しているが、先ほど申し上げたとおり、本件については、労働者の石綿健康被害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。

また、厚生労働省が主催している「アスベスト問題『協議の場』」に、これまでも当省も参加しており、厚生労働省から再開の連絡があれば引き続き参加してまいりたいと考えている。

## 7. 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

- (1) 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が限られたり、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十分な受け入れ体制が図れるよう、港湾施設の老朽化対策に取り組まれない。

**【回答】**（港湾局計画課）

要望内容ですが、少し正確に把握をしかねましたので、こちらで想像してお返ししますが、まず、クルーズ船の寄港改正やクルーズの人口の増加ということについては、港湾局としても認識をしているところで、また東京港、横浜港など橋梁のクリアランスによってクルーズ船の接岸、岸壁に制限が出ることや、大型化による岸壁の施設のスペック不足などによる制限など、課題があることについては認識をしている。

国では、既存バースの十分な活用による受け入れ環境の改善のために、先導的な調査を平成 27 年度から行おうとしており、物流岸壁でもクルーズ船の受け入れがスムーズにできるよう検討を進める予定である。

一方、老朽化対策も急務として、利用効率の低い岸壁の廃止を含めた埠頭再編による既存ストックの有効活用等を含めて戦略的なストックマネジメントが行われることが極めて重要だと考えている。

(2) 寄港地における移動両替所の設置についての方向性や、W I - F I の整備状況について、明らかにされたい。

**【回答】**（港湾局産業港湾課）

移動両替所の設置やW I - F I の整備については、各港湾管理者のほうが必要に応じて取り組んでいると承知をしている。国としても、総務省と連携して実施している「公衆無線LAN整備促進協議会」の取り組みを通じ、全国の港湾管理者等からなる全国クルーズ活性化会議やみなとオアシス全国協議会に必要な情報を提供するなど、公衆無線LAN環境の整備促進に取り組んでいるところである。

港湾局においても、クルーズ船の受け入れ環境改善するため、外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税の許可申請の簡素化や、物流ターミナル等の既存ストックを有効活用しつつ、クルーズを円滑に受け入れるためのクルーズ船とバスの乗り換えの導線の改善等の先導的調査を平成 27 年度から取り組もうとしている。

今後とも、全国クルーズ活性化会議等と連携いたしまして、クルーズ振興を通

じた地方創生に向けて、ソフト、ハード両面から取り組みを進めてまいりたい。

## 8. 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】（港湾局産業港湾課）

クルーズ船の外国人旅客に対する入国審査手続の円滑化については、本年の1月より簡易な手続により上陸が認められる船舶観光上陸許可制度による審査が行われているところである。

国土交通省港湾局は、クルーズ振興のための政府全体のワンストップ窓口を担っているところであり、ご要望については、関係省庁のほうにお伝えたい。

## 9. 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】（港湾局港湾経済課）

東京港の渋滞の緩和に向けては、国土交通省は、中央防波堤外側における新規コンテナターミナルの整備（Y1平成29年内共用開始予定、Y2平成28年度内供用開始予定）によるターミナル容量の拡大、従来よりコリンズによりまして、ホームページで提供しておりますゲート前の混雑時状況のウェブカメラ映像の機能強化などを行っており、混雑回避など取り組みを行っている。

また、東京都は平成26年2月に「東京港総合渋滞対策」を策定しまして、大井埠頭におけるバン・シャーシプールの整備や大井車両待機場の整備、コンテナ埠頭周辺の台切りシャーシの取り締まり強化による違法駐車対策等を実施するとしている。

今後とも国土交通省としては、東京都など関係者と連携し、東京港の渋滞の緩和に向けて、取り組みを進めてまいりたいと考えている。

## 10. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

船内廃棄物について、MARPOL条約の批准に伴う国内法の改正により海上投棄や焼却が制限され、陸揚げせざるを得ない状況にある。国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者は船舶からの廃棄物について受入義務が求められているにもかかわらず、国内の多くの公共バースや私設バースでは、廃棄物処理業者の

紹介などの対応を行っているが、船内廃棄物を陸揚げできる施設が整備されておらず、船内生活に支障をきたしている。

国内の港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設の早期充実に向けて、回収施設の設置などを講ずるよう関係自治体に対しての指導勧告を講じられたい。

**【回答】**（港湾局海洋・環境課）

MARPOL条約附属書V及び海洋船防止法の改正を受け、国土交通省港湾局において平成24年12月に『港湾における船内廃棄物の受け入れに関するガイドライン(案)』を策定し、港湾において求められる対応をまとめ、港湾管理者へ周知したところです。

港湾管理者においては、わが国における民間の廃棄物処理事業者等による処理の実態を踏まえ、船舶運航事業者が適切に民間の廃棄物処理事業者に船内廃棄物の処理を委託できるよう、必要な情報提供や支援を行うことにより、港湾における円滑な受け入れを確保することとしている。

また、国土交通省としても、船内廃棄物の適切な受け入れの推進を図るために、船舶代理店との連携を密にし、船舶運航事業者に適切な情報が伝達されるよう、港湾管理者に対して指導したところである。

以上を踏まえ、個別港湾において船内廃棄物の受け入れに関する具体の問題等がありましたら、港湾管理者にご相談いただきますようお願いいたします。

**【質疑・応答】**

**【意見】** ご多忙の中、ご質問に答えていただきまして、ありがとうございます。まず、いくつか意見なんですけれども、先ほどありましたとおり船員をとにかく増やしてくださいと、これが一番の問題です。

皆様、船員が重要であるというご認識でありますので、これを何としてもやっていただきたい。確かに教育機関、人間を拡大しまして390名増加しますが、内航船は既に2,000名も不足するわけです。このままでは、内航船は高齢化ばかり進んで、必ずこのままでは船は止まります。

しかしながら、カボタージュは堅持しますとおっしゃっておりますから、外国籍船を入れるわけにはまいりません。したがって、どうやって内航の物流を維持するのか、外航の船を維持するのか。船員が止まってしまえば、国際物流の99.7%は必ず止まってしまいます。したがって、船員増加のために対応することをぜひとも国として、最優先でやっていただきたい。

そのために、デジタルディバイドが解消され、選挙ができ、税制を整えば船員もますます増えていくのではないかと思います。ロンドンにおいては、未だに事の是非は別としましても、トラガルーのたたかいを必ず小学生から教育して、この



国は島国であって、船というのが大事でありますよという教育をしております。そのようなことも考えていただいて、積極的に海事思想普及を国交省としてもしていただきたいと思います。

また、それにつながりまして、「海の日」の20日、これ海事振興連盟、衛藤会長も推進されておられると思いますけれども、これを推進していただきたいと思いません。7月20日が何であるのか、という日の意義がわからないと。説明していただいても、これは海開きの日ですか、もしくは夏休み開始の日ですかという程度の問題であります。

いずれにしても、海事思想を普及していただいて、欧州並みの税制を導入していただいて、デジタルディバイドを解消することによって、確実な船員が増えていく一助になると思いますので、ぜひとも船員の増加についての取り組みをしていただきたいと思います。

そして、現場の組合に成り代わりまして海上保安庁、自衛隊の方々におきまして、海賊対策をしていただきまして、無事船員が安心して航海ができております。今後ともこれを維持存続していただきまして、船員が安心して国際航海できますように、どうぞご協力のほどよろしくお願いいたします。以上です。

#### 【回答】

船員対策についてお話がありましたけれども、皆さんご案内のように、これからの日本が向かう社会というのは、労働人口が減っていく環境の中で、言ってみると国内のどの産業も人手の問題を抱えることになるということです。違った角度から見ると産業間で若い優秀な人を取り合うという時代が、これからやってくるという時代になりますので、そういう意味では、大きな産業を支える交通の機能をどうやって確保していくのかという大きな問題だろうと、われわれも思っております。

そういう意味で、単なる船員対策という側面だけではなくて、今おっしゃるように、そもそもまず海運の重要性を国民にもっとよく知ってもらうところから始まり、そういう意味では、事業者経営をもっと改善をしていかないと、いろいろな待遇面での比較ということも当然出てまいりますし、いわゆる働く職場の環境という問題もございます。

そういう面で、海事政策全般を通じてやはりきちんと海運業が持続をして、この国を支えていける産業であり続けるように、あらゆる対策を海事局としても講じていきたいと思っておりますので、ぜひまた皆さんと議論をしながらやっていきますのでよろしくお願いいたします。

【質問】 港湾局の関係で、若干4点ほど、お聞きしたいところがありますけれども、1

点目は、2の港湾運送料金関係のところ、今ほど、監査制度の実施を引き続きやっていると、ご回答ありましたけれども、端的に言うと、大体毎年100件ぐらい監査していますというご報告がありますけれども、私が知っている限りでは、日本港運協会加盟している港湾事業者だけでも1,800社ぐらいありまして、そこにプラスアルファするとおそらく2,000近くの港湾運送事業者があって、年間100件だけしか監査していないと多分20年ぐらいかかると思う。

実際このところ、料金ダンピングの関係でいうと、国交省からも、日銀がオープンしている資料でも、例えば2013年を料金体系100とすると、既に2014年の時点で98ぐらいまで下がっていて、1990何年から見るとさらに下がっている状況にあって、過度のダンピングがないというお話がありますけれども、実際去年の緊急監査した実績と変更命令が出されたような実績があるのかどうなのかというのを、若干一つお聞きしたいのがあります。

2点目は、3番の非指定港の指定港化の問題であります。四国、愛媛県の三島川之江港ということで、はっきり言って四国全部の貨物を集められるような状況で、近隣のいわゆる指定された港、港湾運送事業法に基づいて、港湾運送事業のいわゆる定数であるとか、料金であるとか、適正が守られているところと、フリーパスのところと、正直言って私は個人的に取扱のごく小さい港で、そのような実績については、やむを得ないと思っています。

ただ、現在、四国で六つ、七つ港がある中で、一番取扱が大きい港が、いわゆる港湾運送事業法の免許に引っかけられないで、無免許運転していいですよという状況になっています。先ほどの話だと、すでに三島川之江港については、全国的な一定の取扱の基準は満たしているというふうにお話しされています。であれば、厳格な審査を行って、港湾運送事業法の適用を受けて、同じ指定された港と同一のいわゆる料金体系を含めてやるのが、私は本来国土交通省、港湾局が進めるべき政策だと思っていますので、これは要望になりますけれども、基本的な考え方は、私はすべての港を港湾運送事業で縛れとは言っていない。ごく小さな漁港だとか、年に1回ぐらい材木が入ってくる港、そういうところまで、港湾運送事業法の免許がいるとは決して言いませんけれども、一定の取扱がある港については、同じ競争政策の中でやらなければ何の意味があるのだという部分がありますので、その辺要望としてお伝えしておきます。

あと、海上コンテナの関係で今ほど言われまして、いわゆる来年の6月か7月か、ソーラス条約が改正されます。港湾局の関係から言うと、既に去年の全国の133のコンテナターミナルをすべて調査しまして、ここにも書いてある。約4割の港で、ターミナル半径5キロ以外に、いわゆる重量計を測定するトラックスケールを持っていないターミナルが全国に多々あります。言われたように、一つは、トラックス

ケールによって、テラウエイ含めて全体の重量を調べなさい。もう一つは今言われたように、単体の中に積める貨物と梱包資財とコンテナのテラウエイと空コンの重量と全部足して証明すればいいですよということになってはいますが、実際聞いた限りでは、メーカーのいわゆるカートのパッケージならいいですが、100キロ、200キロ単位のフォークリフトで積むような貨物を、そんな重量計も持っていないのに、本当に今度、例えばソーラスが改正されると、荷送人から船長に対してそういった情報提供をしなければ、コンテナに積めないという話なんです。

そこで、本当に4割の港からどうしたらいいんだというような荷主を含めて、正式にはまだ決まっていないという話ではありますけれども、このままいくと、かなりの港で輸出の貨物が滞ったり、あるいは近隣のそういったトラックスケールのところで走ってシフトして積まざるを得ないような状況が出てくると思われましますが、そのところは、大手荷主さんは自前でそういったトラックスケールを持っていますけれども、実際、地方の港であるのは、スクラップとかあいつた重量通関をするような港は確かにスケールを持っていますけれども、そうでないところは、正直言って今までアバウトでみんな申告していたんでしょうけれども、いわゆる重量ではなくて、容量で通関を切るようなところの貨物は、非常に将来的に心配だという声もたくさん上がっていますので、その辺のご検討のほうもよろしくお願ひしたいと思っております。

あと、これも要望ですけれども、アスベストの関係です。先般厚労省にも行きましたけれども、正直言ってなかなかあまり積極的に乗り気でないみたいですが、少なくとも民主党政権時代にいわゆる港湾労働者のアスベスト対策ということで、厚労省と国交省と、それを取り巻く港湾の業界団体と労働者団体と4者で協議をしながら、適切にアスベストを調査しながらやっていこうという実績をつくって、これは新たにつくれというのではなくて、実績があるわけですから、当然港湾労使も厚労省を通して働きかけますけれども、国交省としても一緒になって、私はこうやって具体的な改革を検討する場を、メインは厚労省ですから、厚労省も再び言いますけれども、国交省のほうからもお力添えをいただきたいということで、要望になりますけれども、以上4点よろしくお願ひします。

**【回答】**

まず、料金に関しましてですが、去年は緊急コミッター、それから運賃料金の変更命令は実施しておりません。それ以外のところにつきましては、ご要望ということですので、上司にご報告したいと思っております。

**【質問】** 本日はご答弁ありがとうございました。こちらからは要望でございます。先ほどクルーズと貨物に関連する港湾設備、交通体系受け入れ体制の向上についての答弁

をいただきまして、ありがとうございました。ぜひ、実現に向けた取り組みを引き続きお願いしたいというのが1点です。

あと一方で、訪日外国客の増加に伴いまして、港湾エリアの懸念というのも一方であると思っております。そういったところの対策に関しましての各省庁との連携を通じました取り組みを引き続きお願いしたいということで、ご要望とさせていただきます。以上です。

**【回答】**

要は、クルーズ振興、訪日外国人客2,000万人を目指して進んでいるところでございますので、その中にクルーズ振興もしっかりと位置づいて取り組みを進めていくことになっていきますので、今ご指摘いただいた、人が増えてくればいろいろとまた講じなければいけない対策というのは、各省庁のご支援もいただきながら、やらなければいけないことが増えてまいりますので、海事局・港湾局関係、観光庁もありますし、しっかりと取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

**【質問】** 本日は、このような場を設けていただきありがとうございます。1点だけ、要望でございます。

港湾の労働対策の問題で、交通政策審議会の港湾分科会にということで、先ほどご回答いただきました。それにつきまして、港湾政策審議会の他の分科会においては、労働者の代表ということで、それぞれいくつかの分科会の中に入れていただいております。特に環境問題とか、安全とか、やはり先ほど冒頭、坂下審議官のほうから、こういう現場の声を聞いて行政に反映をしていきたいということでありますので、ぜひこの問題は、先ほどのご回答いただいた中で、有識者で十分だとお伺いしましたけれど、安全や環境の問題等には、ぜひ労働者の意見を反映させていくためにも、さらにご検討をお願いしたいという要望をしたいと思っております。よろしくお願いたします。

**【回答】**

ご要望承りました。基本的には、ご回答申し上げたとおりではありますけれども、それとおっしゃったように、ほかの分科会で労働団体の方が入っておられるのも承知してございます。現状につきましては、ご回答申し上げたとおりですけれども、いろいろな情勢変化する中で、そういった事情が生じれば対応してまいりたいと考えています。