

## 【港 湾 局】

### 1. 港湾対策について

- (1) 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、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置すること。

#### 【回答】

港湾運営会社が事業を行うに当たり、それぞれのターミナルを利用している関係者の方々のご理解・ご協力が不可欠であり、そういったことから必要な協議が行われるものと認識している。

2つ目でございます。港湾産別協定について、民・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いので、協定の遵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。

- (2) 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】

地方の港湾については、当該地域の交通拠点として、また産業立地を通じた産業活動の拠点として、地域において大きく貢献しているものと考えている。そのため、特に地方の港湾においても、各地域の産業立地や港湾の特徴・個性を生かした取り組みに対して、しっかりと支援していくことが重要であると考えている。

- (3) 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すること。

#### 【回答】

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。

- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者及び労働組合への事前

の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、港湾労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置を講ずること。

**【回答】**

国際バルク戦略港湾政策は、資源エネルギー等を安定的かつ安価に調達するため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、大型船を活用した共同輸送と複数港や内航船への積み替え輸送により、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るもので、国際バルク戦略港湾政策は、各地域における産業にかかる海上輸送効率化のための政策であって、地域の産業の移転集約のためのものではない。港湾労使間での協定があることは承知しているが、メーカー等の集約はあくまでもメーカー等の経営上の判断に基づいて決定されるものであると認識している。

- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナゲート周辺の渋滞問題は、単に港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題として対処すること。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等の実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や対応について明らかにすること。

**【回答】**

コンテナターミナルのゲート前の渋滞発生については、コンテナターミナルの蔵置容量不足、コンテナ搬出入処理能力など、複合的な要素に起因している。

渋滞の緩和に向けては、港湾管理者をはじめとした関係者が問題意識を持って取り組んでおり、新規コンテナターミナル整備によるターミナル容量の拡大、バンシャープールや車両待機場の整備、ゲートオープン時間拡大などの取り組みを行っている。

国土交通省においては、平成 31 年 3 月末に「A I ターミナルの実現に向けた目標と工程」として 2023 年度中にコンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機を解消することを目指すということを策定・公表し、A I ターミナル実現に向けた各種取り組みを行っている。これに加え、今後も国土交通省としても、新コンテナターミナル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。

- (6) 港湾の中長期政策「PORT 2030」など、将来的な港湾政策について、交通政策審議会港湾分科会で審議されている。港湾の運営や自動化など港湾労働環

境に大きな影響を及ぼすことは明白である。したがって、港湾分科会委員に労働組合の代表を参加させること。

**【回答】**

平成 13 年の省庁再編に伴いまして、港湾審議会が交通政策審議会港湾分科会に再編されたもので、再編以前の港湾審議会は利害関係者の調整の場の色が濃いものになっていた。一方、再編後の港湾分科会については、10 年から 15 年先を見据えた港湾計画を審議するなど、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、その意義は、経済や産業、物流戦略等の分野にかかわる有識者を中心とする委員で構成するのが適当であると考えている。

## 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。また、1999 年～2015 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。

具体的には、料金監査実績については、年度ごと、監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにすること。

**【回答】**

港湾運送事業の運賃料金制度については 2000 年の法改正により旧特例法案、2005 年の法改正より、全ての法案が認可制から事前届出制となったところであるが、国土交通省としては、届出運賃・料金が適正に収受されることが重要と考えている。このため、通常監査において、運賃・料金の収受状況の把握に努めている。また、過度のダンピングが行われている場合には、緊急監査を実施し、是正していくこととしている。

今後とも、運賃料金制度の適切な運用により、ダンピングの防止や適正な料金が収受されるように努めてまいりたい。

料金水準については、日本銀行が公表している港湾運送事業のサービス比較指数によると、2010 年を 100 とした場合、直近の 5 年間は 98.2 とほぼ横ばいで安定して推移しており、規制緩和による大幅な料金水準の低下はないものと認識している。

監査実績については、2018 年度に 86 件を実施し、文書警告は約 40 件となっており、今年度についても例年と同様の件数で監査を実施したい。

### 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。特に三島川之江港は、2005年に指定港を表明しておきながら、現在まで10年以上見送っている事実から、行政責任による早期適用を行うこと。また、地元関係者への指定港化に向け、合意形成の働きかけについての進捗状況を明らかにされたい。

#### 【回答】

三島川之江港の指定港化については重要な課題として認識している。他方、具体的に指定港化を進めるに当たっては、地元の関係者の理解を得て行うことが必要と考えており、今後とも引き続き地元関係者に対して丁寧に説明することで、指定港化についての合意形成に向け努力してまいりたい。

常陸那珂港、志布志港、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。

### 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などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進すること。

#### 【回答】

港湾の24時間オープン化の実現に際しては、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) 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重要であると考えている。港湾の福利厚生施設の設置、及び管理については、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。

国土交通省としては、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。

## 5. 安全な港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて

- (1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行うこと。  
また、トラック等の渋滞緩和及び輸送の安全性を図るため、港湾局主導で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】

コンテナターミナル周辺の渋滞状況については、港湾管理者等を通じて情報を把握して、今後も引き続き状況を注視していきたい。なお、国土交通省においては、コンテナ搬出入処理能力向上による渋滞解消を図るため、平成 28 年度から平成 30 年度まで横浜港において ICT の活用によるゲート処理の効率化などに取り組む情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業を実施した。

実証事業の実施に当たっては、神奈川県トラック協会、海上コンテナ部会をはじめとしまして、港運事業者、海荷事業者、ターミナルオペレーター、港湾管理者等からなる検討会を開催するなど、多くの関係者にご協力いただきながら進めてきた。また平成 31 年 3 月末には AI ターミナル実現に向けた目標と工程として 2023 年度中にコンテナ船の大型化に関してもその運航スケジュールを遵守した上で外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指すとすといった目標と工程を策定・公表した。

国土交通省としては、AI ターミナル実現に向けた各種取り組みなど、コンテナターミナル周辺の渋滞解消に向け、引き続き関係者と協力して取り組んでまいりたい。

- (2) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」への適応や改正 SOLAS 条約に向けて、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輸入コンテナに疑義がある場合、公道に出さないため、重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

### 【回答】

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・是正することは国際海陸一貫輸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 条約においては輸出コンテナの総重量を適切な計量器で計測する方法と、適切な計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コ

ンテナの重量を足し合わせて算出する方法が認められているところであり、従来からの施設でも十分対応可能であると認識している。

一方で、偏載監視装置付重量計については、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シャーシの左右の高さの測定等による偏荷重の発見及び関係者の協力のもと、是正することについて実践していくことが適当であると考えている。

- (3) 港湾労使は、貴省が策定し推奨する「ガントリークレーン逸走防止のためのモデル運用規定」にもとづき、国内すべてのコンテナターミナルで安全対策を進めることを2015年8月に合意した。よって、実効性を高めるため、ガントリークレーンの仕様変更や突風に対する予測機能を備えた風力測定設備の設置、すべての地方運輸局での運用規定の詳細な説明会を実施すること。また、二度と逸走による重大災害が発生しないよう、レールブレーキシステムや風向・風速情報の法令化などガントリークレーンに特化した基準の改定を行うこと。

**【回答】**

平成28年3月に、国土交通省港湾局では、逸走防止をより着実に推進するため、コンテナクレーンの逸走防止のためのモデル運用規定を一部改定した。具体的には、風速に応じた逸走防止措置のフロー図の作成を推奨し、逸走防止を図るための手順をより明確化、また動摩擦力を発揮する逸走防止装置や、風観測・風予測情報などの関連技術情報について記載を拡充した。

平成28年7月・8月に東京都、北海道、兵庫県、福岡県において、港湾管理者、港湾運送事業者等を対象に、コンテナクレーンの逸走防止のためのモデル運用規定を含めた港湾荷役機械関係ガイドライン説明会を開催し、延べ300名以上にご参加いただいた。

平成30年度に改定した「港湾の施設の技術上の基準・同解説」において、逸走による重大災害の発生を防止するため、レールブレーキ等の技術情報の記載を拡充した。引き続きコンテナクレーン逸走による重大事故が発生しないよう、必要な対策を実施してまいりたい。

- (4) 福島第一原発事故による放射性物質の拡散が今なお続いている状況から、京浜港での国費による各コンテナゲートに設置されている放射線量測定機と同様に、労働者の健康被害を防ぐために全てのコンテナターミナルに放射線量測定機を設置されたい \* (自動車局要請から移動)

**【回答】**

福島第1原発事故後、海外の港岸では日本発コンテナ船やコンテナ貨物に対して放射線検査の実施をはじめ、それに伴う入港拒否や滞留などの事例が発生した。このため、国際戦略港湾の東北地方からの貨物を多く取り扱う京浜港に対しては、輸出コンテナの全数検査を実施するため、東日本大震災からの復興経費とした23年度補正予算において放射線測定器設置のための補助金を計上し、合計82機が設置されている。

また、平成23年4月に、港湾における輸出コンテナ及び船舶に関する放射線測定のためのガイドラインを定め、測定結果証明書を発行してきており、京浜港以外への放射線測定機の設置については、現時点では港湾管理者より具体的な要望を受けていないが、必要に応じて対応を検討したい。

**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、港湾運送事業を所管している国土交通省としては、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。

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、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相談されたい。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ついては、これまで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。

**7. 港湾地区について**

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港及び京浜港が選定され、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築し、港湾政策を深化するとされている。今後の体制強化に向け、「選択」と「集中」を基軸とした戦略として、日本の港湾地区における物流の円滑化

を図るため、今後のハブ港をはじめとした日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

**【回答】**

我が国は地域ごとに特色ある産業が立地しており、地域の経済や雇用を支えていると認識している。物流の拠点であり、企業活動の場でもある港湾が地域の特色に合わせてその機能を発揮して、地域産業の活性化、ひいては我が国の経済の発展に貢献できるよう取り組んでまいりたい。

## 8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) 外国大型クルーズ船の日本各地への寄港が増大している中、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、早急に整備するよう取り組まれない。

**【回答】**

昨年の訪日クルーズ旅客数は245万人、クルーズ船の寄港回数は2,928回となって過去最高を記録した。訪問別には博多、那覇、長崎、横浜などはクルーズ船用施設を有する港湾の利用が多い状況となっている。クルーズ客がもたらす観光消費は地域活性化の大きな起爆剤となっていることから、クルーズ船の受け入れに対応した港湾整備は大変重要だと認識しており、将来の利用度を見据えつつ、必要な予算確保に努めてまいりたい。

例示に北海道がありますけれども、北海道におきましても、クルーズ船寄港需要の増加に対応するため、機能岸壁の改良等のクルーズ船受け入れ環境の整備を行っていて、具体的にクルーズ船対応岸壁については、昨年7月に稚内港で供用、10月には函館港で暫定供用を開始した。引き続き港湾管理者や地域の主体と連携を図りつつクルーズ船の受け入れ環境の整備に取り組んでまいりたい。

(2) 現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組まれている。これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。

**【回答】**

国土交通省ではワンストップ窓口を活用し、クルーズ船の受け入れを希望する自治体とクルーズ船社との商談会の開催や全国の港の岸壁水深延長に係る情報や港周辺の観光情報の一元的な発信等の取り組みを通じて、各港の連携による寄港誘致の取り組みを積極的に支援し、寄港地の全国展開を図ってきた。

また、これにあわせて、既存岸壁の防舷材や係船柱の改良、岸壁延伸等により、ハード面でも受け入れ能力の向上を図ってきた。このような取り組みの結果、昨年のクルーズ船が寄港した港湾の数は全国で139港、訪日クルーズ旅客数は244万6,000人となった。

国土交通省としては、引き続きハード・ソフト一体となった施策を展開し、クルーズ船受け入れのさらなる拡充を図ってまいりたい。

- (3) 改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全を確保すること。

**【回答】**

クルーズ船の寄港回数が多い港湾においては、単発的な寄港需要に迅速化、経済的に対応するため、貨物等を一時的に占用してクルーズ船を受け入れている場合がある。このようなクルーズ船の受け入れに当たり、貨物利用等の関係者と事前調整を十分に図ることは重要であると認識している。

特に、クルーズ客の乗下船時の陸上移動ではその導線が港湾作業に近接する可能性がある。今後とも、港湾活動における安全を確保する観点から港湾管理者や関係自治体と連携を図りつつ、移動の環境整備の検討や必要な予算確保に努めてまいりたい。

**9. クルーズ船入国手続きの柔軟な対応について**

地方港においては、出国手続きの際わざわざ乗船者全員を船外に出させ、屋外に長時間待機させたり入船時にさらに旅行者が並ばされ待たされるケースが発生している。パスポート原本は船に預けられており、形式上の手続きなのは明白である。これでは、日本発着クルーズ需要を取り組む際の弊害となるだけでなく、クルーズ旅行に対するイメージ悪化つながることが懸念されるため、クルーズ船出入国手続について柔軟な対応を要請する。

**【回答】**

クルーズ船の外国人旅客にかかる入国審査手続については、簡易な手続で上陸

を認める船舶観光上陸許可制度が設けられ、手続の円滑化が図られている。また C I Q体制については、クルーズ船の寄港増加を踏まえ、関係省庁において体制の強化が図られていると承知している。

国土交通省としても、官民連携によるクルーズ拠点の形成や、大型テント設置等により C I Q 手続等の場となる施設の整備を推進している。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ますので、ご要望については、関係省庁に伝えたい。

## 【質疑・応答】

【質問】 1. (1) の港湾対策の部分ですが、私たちは使用者団体・日本港運協会と、私は全港湾ですが上部団体の全国港湾連合会とで港湾産別協定を締結して様々なルール・慣行でやっておりますが、こういった労使関係については国が関与しないということでこれは当たり前だと思います。ただ、今、私たちが内部的にもめているのは、ウソか本当かわかりませんが、2015年ぐらいに、港湾労使でいわゆる最低賃金制度を取り決めることは限りなく法律に違反するのではないかということ国を指導、関与があったようなことを言っていますが、ありませんよね。そこだけはっきりしてもらいたいですよ。労使でやっていることに対して、そんな国が決めちゃダメだとは言うわけがないと思いますが、一時期、そういうことがよく言われていたので、そこをお聞きしたいと思います。

(4) の国際バルク戦略港湾、(6) のいわゆる港湾の将来的な施策の問題です。先ほど言われたように国際バルク戦略港湾、いわゆる石炭とか穀物の大量輸送時代の中にあって拠点港をつくろうというのはそれなりに私も理解しています。ただ、先ほど言われたように、その後で民間企業が移転するかしないかは、民間の判断から関係ないよみたいなことを言われていますが、もともとこれを政策にするときに、これは何回も聞きましたが、結局、集約したところに穀物を集約して大型船で輸入して、それをトランシップで国内のそれぞれの港に搬出するんだ、だから実際にはそこは関係ないですよということがよく言われていました。残念ながら、議事録が残っていませんので、よくわかりませんが、今回問題になっているのは岡山県に、そういう国の政策によって、巨大な国際バルクターミナルができました。結果として香川県のそれぞれの業者が全部移転しようとしています。それを本当に岡山県の対岸から香川県まで船で持ってくるかといったら、先ほど本四架橋の話がありましたが、トラックで持ってくるのは当たり前の話なんですよ。それは民間事業者が勝手に移転するんだから知ったことではないというのは、ちょっと国としては無責任ではないかなと私は思います。

(6) 番にあったいわゆる港湾の中長期政策「PORT2030」のことで、この間、何年にもわたり有識者、あるいは業界団体を含めて協議してきたと思われます。具体的に言うと労働者の代表者が入っていない。中長期政策なるものを審議して、例えばの話ですよ、将来的にAI、自動化の話も出されています。この間、事業者団体、日本港運協会とこの春闘の中で協議する中で、いわゆるこういった自動化あるいは遠隔操作については港湾労働者、私たちの安全対策が第一であって、ましてや雇用問題の不安を払拭しない限りはなかなか難しいだろうと話が出されています。

そこで問いたいのは、日本で唯一、名古屋で飛島ターミナルで自動化ターミナルが10数年やっています。ここは今までないところにターミナルをつくりましたから、今まで港湾労働者がいたかといったら、いないです。いないからいいとか悪い問題ではありませんけれども、ここではいわゆる自動の搬送の無人トレーラーが30台、本来は30人で運転するところが、コンピューター制御で無人です。これらのトレーラーをターミナル内で積み卸しするクレーン、これが20台。本来であれば1台最低1人要りますから20人、これを遠隔操作で事務所から5人で回しています。そうすると約50人近く宙に浮くわけなんですよ。

今、国が進めているのは横浜の南本牧と神戸のPC18、名古屋飛島ターミナルの隣。ここは既存の労働者が働いている場所です。このように遠隔操作を含めてやったときに、実際に50人分の賃金、労働条件を含めて、将来的にどんなふうに考えているのか。逆に分科会に入れないということであれば、本当に労働者のことを考えて政策しているのか。そこが唯一不安な部分です。

安全対策、確かに先ほど言われたように名古屋飛島コンテナターミナル、この10数年間で重大災害が全く発生していないのは事実。確かに中に人がいないんですから、事故が発生しても人身事故は発生しない。それはわかります。けども、雇用不安がどうしてもついて回るので、そこの部分については考え方をお聞かせ願いたいと思います。

2番の港湾運送料金の関係ですが、先ほど監査実績について2018年に抜き打ちで86件監査を行って40件、警告・指導等を行っていることで、大体半分ぐらいですね。毎年聞いても、いわゆる届け出料金のある程度の数字に満たないところが半分ぐらいあります。ひどい地域になると6割、7割いっていますということで、これ自体がすごく問題だと思います。届け出料金自体がないに等しくて、もともと認可料金だったからそれを下回ってはダメということでしたが、聞くところによると、届け出料金の1割減ぐらいならまあまあいいだろう。いいとは言いませんけどね。ある程度、これはひどいなと言ったら警告しますよという方々が恐らく2割以上です。それが半分近くの事業者が好きこのんでやっているわけではないですよ。荷主さんとか船会社さんの無言の圧力によって下げざるを得ない状況になっているとこ

ろを、むしろ港湾運送事業者を叩くのではなくて、料金に関与する大もとをもっと指導するシステムに変えていただきたい、これは要望になります但お願いいたします。

あとは、先ほど言われた5.(2)のコンテナの重量の関係です。実際に聞くと、全国で6割ぐらいが港湾の施設内に大型の重量計が設置されていません。先ほど言われたSOLAS条約によってきちんと測っているからいいですよというのは輸出の話。SOLAS条約がありますから、日本から発する貨物については荷主さん含めて全てきちんと24トンであれば24トンでやっています。ただし、輸入に関しては非常にアクチュアルなんですよ。特にどこの国とは言いませんが、24トンという記載があっても40トン近くあったり、それを港湾地区にいわゆる重量計がないとトラックドライバーは一般道路に出ざるを得ないですよ。周辺3キロ以内も含めて、それでも5割ぐらいしかない。果たしてそんな危険な状況で一般公道に出していいのかというのは港湾局の責任だと思っています。自動車局の問題ではない。

運転手はちょっと走ればすぐわかるんですよ。明らかにこれは20トンを超しているとか感覚でわかりますけれども、それを勝手に運転手の判断で封印を切って中身を見るわけにはいかない。せめて重量ぐらいは測るべきではないかというのがこの要望ですので、ぜひともご検討をお願いしたいと思っております。

最後に、同じく5.(4)のところの放射線測定、東日本大震災のときにすぐに京浜港、横浜・東京を含めて放射線測定機がコンテナターミナルに設置されました。当時から言っていますが、ほとんど東北地区、確かに来るのはありますよ、ありますけれども、今の状況を考えると仙台とかああいうところから本線、トランシップで横浜に持ってきていますので、ゲート通過しないトラックも多々あります。風評被害とは言いませんけれども、正直、私も大丈夫だと思っています。現在、東京でも横浜でもここ数年間で規制値を超えたのはほんの数えるほどしかありませんから、逆にそれは相手国にストップかけただけでもよかったと思っていますけれども、少なくとも近隣の東北の主たる港には、仙台や福島のコテナがどのぐらいあるかわかりませんが、その辺に不安とか対策のためには、全国に設置しろとは思っていませんが、東日本の主要な部分には設置すべきではないかなと思いますので、その辺の考え方もお聞きします。

**【回答】**

1.(1)で、2015年ごろに最低賃金の決定に当たって国の関与があったのではないかということですが、そういった事実は存じ上げていませんし、また、誰かに聞いたこともございません。そんな状況でございます。

**【回答】**

1. (4) のバルク戦略港湾の話です。ご指摘のことは従前から伺っておりますので、適宜対応してまいります。

2 番の港湾運送料金について、2018 年、86 件やって、文書警告が 40 件、これが料金の届け出収受ですが、収受率 9 割を切ったら文書警告とかなり厳しくやっています。

**【質問】** 要するに 1 万円で仕事しますとあって 9,000 円で仕事をしてもらっても何ら問題ないけれども、9,000 円を下回ったら警告で、2 割引、3 割引になったら問題あるんじゃないということですね。

**【回答】**

料金は認可時代から 9 割というのがあったので、それは維持しているということですね。あと、ご要望の荷主に働きかけてくれということですね。

**【質問】** 正直、法律を考えたら私は無理だと思っていますよ。実際に国土交通省の管轄の荷主というのは、そうないと思う。経済産業省の管轄になったりして、お互いに連携していかないと、幾つかの荷主は明らかに大企業だから数がいっぱいあるからどうのこうのと聞いていますけれども、それを特にトラックも港湾もそうですけれども、中小企業が圧倒的で、ものを言うことができるかといって、理屈はわかっていらっしゃるかと思いますが、そこはもうちょっとお互いに知恵を絞って何らかの方策を練っていかねければと思っています。

**【質問】** 何か仕組みをつくってやっているんですか。現状の段階で。先ほどから出ている港運の関係で働いている若い人が少ないので、言葉で、産業として維持していかなければいけない、適宜対応するとおっしゃっているけれども、現場ではそういう状況ではないという中で、海運だけでなく、陸上の宅配便でも大変大きな問題になってきてやっとな動き出した気がするけれども、国土交通省として取り組みとしては何かありますか。

**【質問】** いわゆる運賃、運送料がダンピングされていけば当然働く人の賃金が下がっていくわけで。大きな会社、力関係という言い方がいいかわからないけれども、支配関係の中でなかなか大変だというお話だったと思いますが。資本主義社会といっても、最低のものは、権利というか生きていくあれは守っていくのは憲法で保障されているわけだし、そこはどうですか。

**【回答】**

過度のダンピングは緊急監査が入って是正するという措置をとっています。

**【質問】** では、機能しているのか。

**【意見】** 実際には、本音の話はできませんけれども、事業者には幾ら是正しなさいと言っても、是正した時点で仕事がなくなるんですよ。建設業界と同じシステムで、荷主さんがいて、大手元請け建設事業者がいて、港湾でいうと、当然荷主さんがいて、大手港運事業者がいて、専業で働く人たちがいて、専門の関連する人たちがいて、要するに、料金ダンピングの術中にはまっているんですよ。一番でかいところを叩いていくという語弊があるけれども、きちんと届け出した料金を、90%はきちんと払ってくださいよ、ダメですよとこっちに言われても、上げてくれよといって上げてくれればいいよ、でも、何を言っているのかということ隣に行く。どンドングルグル。トラックも今はどうかわかりませんが、今はきちんとやっているかもしれないけれども、建設とかそういうところは下請け構造みたいになっているから、私は経済産業省さんとタッグを組んで、きちんと、ものを言える雰囲気を持っていかないと、この構造は直りにくいと私は個人的に思っているんですよ。

幾らうちの事業者を責めても、そんなこと言ったってお客様にどう言えばいいのという話で、逆に労働組合はこう言っていたよと。事業者団体からもきちんとヒアリングなり話を聞いて、何で2割、3割、届け出料金から落ちているの。ここの荷主はどこなんですかと。どこに荷主かというのは全国共通でわかっていると思うんですよ。そこを蓄積していけば、事業者団体とかに言って、ここはおかしいよねというのを共有していけばいいと私は思うんですけど。

**【質問】** 私は、出し方が悪いとかとも思うんですが、昨年の回答と一字一句、同じような回答の中で、意見交換の中でも去年もありましたが、審議会の参加なんかは、いろいろご意見を聞いていると。ここ2年聞いているんですよ、ご意見を踏まえながら検討しますと。検討された結果、どうなんですかということです。

それから、三島川之江の問題も含めて、地元の反対があるから軽々に進められないとおっしゃいますけれども、国として地方自治体が反対したらできないんですか。去年は地方自治体が反対するからできないと。では辺野古はどうなんです。その辺の整合性はどうかといつも疑問に思います。

検討するというのであれば、少しでもいいから、前進することにしていきたい。審議会も前に言われました。ぜひ意見を受けて、より建設的な意見交換にしたいということです。それらも踏まえて、我々も要請の出し方が悪いのであれば変え

ていかなければいけないのですが、全然進まないのでもうそこを今後ともよろしく願います。審議会について回答はありますか。

**【回答】**

審議会に関しまして、港湾実務の事情は、現場現場でそれぞれ異なると考えています。ですので、港湾労働組合や他の港湾関係者の方のご意見については、現場や、地方港湾審議会の場合などで受け取っていただくのが適当であると考えています。

**【質問】** 地方審議会、それぞれ労働組合、海員組合とか全港湾の方が入られて審議されていると聞いています。確かに港湾計画で建設の部分が多いのも存じております。その中で、PORT2030とか国が大もとで進めていく中で雇用に影響するのではないかと我々は非常に懸念しています。それなのになぜ意見を聞かないのか。地方で上がってきたことをつくるわけではない、中長期的。地方で審議されているのは、何々港でこういう港湾計画を変えます、こういう建設しますという審議がほとんどですよ。だから、そういうことはわかるんだけど、大もとの、政策の中でなぜ国の中で地方からは入っているのに、入っていないのかが不思議。

**【回答】**

地方港湾審議会では扱った議題について我々が指示を出すという立場ではないわけですが、港湾計画以外のことも地方港湾審議会では現場ごとの実情に応じた議論がなされ、その内容をしっかりと我々が吸い上げて、それを踏まえて検討していきたいと思っていますので、港湾計画のみ地方港湾審議会では議論するとは考えていませんので、現場ごとに意見を吸い上げることをしていただきたいと思っています。

**【要望】** わかりました。政策によって労働者に影響するということはこれまでの歴史的な今までの国の政策の中でもいろいろあった。さっき言われた本四架橋の問題もそうになっている。そのときは本四特措法というのができて、明確に労働者に対する補償の問題が議論されました。それも国の政策によってこういう影響が出るからということが原点だった。そういうことであれば、労働者についてもどういったリスクがあるのかということもきっちり議論していただくためにも、審議会を進めていただくために、労働者の代表をぜひ参加させていただきたいということを要望して終わります。