

【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】

港湾運営会社につきましては、公共財である港湾施設の貸付により、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、港湾運営会社については、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、これに関する事項につきまして、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まして調整が行われるものとおのうに認識している。

- (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、港湾産別協定の遵守をはじめとする港湾のルール・慣行の遵守を図るため、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】

港湾運営会社が事業を行うにあたっては、各ターミナルを利用している関係者の理解及び協力が不可欠であり、必要な協議が行われているものと認識している。港湾産別協定においては、民衆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、協定の遵守につきましても、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】

地方の港湾は、当該地域の物流の拠点として、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影響している。そのために地方の港湾での各地域の二次産業や港湾の特徴、個性を生かした取り組みに対し、しっかり支援して

いくことが重要だと考えている。

- (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ますよう、引き続き港湾運営会社を指導・監督してまいりたい。

- (5) 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際としての責任で措置すること。

【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寄り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。すなわち、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の効率化のための政策であり、地域の産業の移転集約をするものではない。

港湾労使間での協定があることは承知しているが、メーカー等の移転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ものと認識している。

なお、前に話が出ました全農サイロの坂出から水島への移転については、当方より関係者にヒアリングを行ったところ、実態上、ほとんどが港湾運送事業法上の港湾運送事業には当たらない自家荷役であることや、サイロの移転に際して、全農サイロから、従業員や日本港運協会に丁寧な説明が行われているということを確認している。

- (6) 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されたい。

【回答】

コンテナターミナルのゲート前の渋滞の発生については、コンテナターミナルの蔵置容量不足、それからコンテナ搬出入処理能力の不足、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、そしてゲートオープン時間の拡大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、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. 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、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・料金の適正収受については、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、運賃料金の収受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なっている。

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ということになっている。

今後とも、このような制度により、ダンピングの防止や適正料金支払いについて、対応してまいりたい。

また、料金水準については、日本銀行が公表している港湾運送業のサービス比較指数によると、2010年を100とした場合、2015年は98.2と若干低下はしているが、規制緩和による大幅な料金水準の低下はみられないと認識している。

料金監査については、平成26年度は約100件実施しており、文書警告を出した件数は約40件となっており、これまでもほぼ同様の件数となっている。今年度に

についても、例年同様のペースで監査を行っていきたいと考えている。

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、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。

【回答】

三島川之江港の指定港化については、重要な課題と認識しているところである。他方、具体的に指定港化を進めるにあたっては、地元の理解を得て行うことが必要と考えている。

昨年度も担当課長が地元赶赴いて、四国中央市長や関係事業者と意見交換を行っており、今後も引き続き、丁寧に説明することで指定港化について、地元関係者の合意に向け、努力してまいりたいと考えている。

石狩湾新港、常陸那珂港、志布志港については、取扱貨物量などの動向について、注視を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。
- (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】

(1) 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は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と考えている。

(2) 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、これは厚生労働省のほうに要望をしていただきたい。

(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。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、機会をとらえて、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】

港湾政策審議会の委員は、港湾政策審議会令第3条の規定により「学識経験のある者のうちから、国土交通大臣が任命する」という規定になっている。

現在の委任人事が任命権者によって適材適所の観点も踏まえてなされているものでありますので、現在の人事については、適正であるというふうにご理解いただければと思っている。

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) 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】

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生については、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不足、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、ゲートオープン時間の拡大などの取り組みを行っている。

今後とも、国土交通省といたしましても、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「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SOLA S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 条約においては、輸出コンテナの総重量を実入りコンテナの総重量を適切に点検された計量器で計測する方法以外に、適切に点検された計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空のコンテナ重量を足し合わせ算出する方法も認められているところであり、従前からの施設でも十分対応可能な制度となっていると認識している。

一方、偏荷重付き重量計の設置については、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、メジャーでの簡易的測定等々による偏荷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当と考えている。なお、改正ソーラス条約上、偏荷重の対策までは求められていない。

- (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、地方運輸局単位での運用規定の詳細な説明会の実施など、二度と逸走による重大災害が発生しないよう対策実施を行うこと。

【回答】

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平成 28 年 3 月に一部改定しており、この改定により逸走防止をさらに進めるため、風速に応じた逸走防止措置のフロー図の作成の推奨、逸走防止を図るための手順の明確化、あるいは動摩擦力を発揮する逸走防止装置や、風観測、風予測情報など関連技術情報について、記載を拡充したところである。

また、国土交通省港湾局では、平成 30 年をめどに、ガントリークレーンを含む港湾の施設の技術上の基準の 10 年ぶりの改定を予定しており、この改定の際に逸走防止に関するこれまでの技術的な検討結果を踏まえ、必要な対応を検討していく所存である。逸走による重大事故が発生しないよう引き続き必要な対策を実施してまいりたい。

6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者 O B 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、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くところである。

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。

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、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、引き続き港湾施設の老朽化対策に取り組まれない。

【回答】

クルーズ客の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おり、クルーズ船の受入に対応した港湾整備は大変重要であると考えている。

クルーズ船の受入には、岸壁の水深の延長のほか、船の係留のための係船柱や防舷材が必要となるが、全国の多くの貨物ふ頭では、水深・延長については着岸可能であっても、係船柱や防舷材機能が足りないといったものが多くあり、改良することにより、大型のクルーズ船は受入可能となるものと考えている。

また、本日、改正港湾法が成立いたしまして、クルーズ船旅客施設の整備について、民間事業者に対する無利子貸付の制度が創設されている。国としても、民間の活力を活用しつつ、クルーズ船の受入の整備に努めてまいりたいと考えている。

一方で、供用後、長期間経過した港湾施設は、その増加は全国的な課題であり、

国においても、予防保全型の維持管理への転換、もしくは既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化など、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する必要があるというふうに考えております。今後も引き続き老朽化対策の適正化推進に必要な予算の確保に努めてまいりたい。

貨物ふ頭の老朽化対策の実施に際して、クルーズ船の受入可能となるような係船柱や防舷材の改良を行ってまいりたい。

- (2) 寄港地におけるC I Qの体制をはじめ、移動両替所の設置についての方向性やW i F iの整備状況などクルーズの受け入れ態勢振興策について、関係省庁との連携の進捗や、全国クルーズ活性化会議などでの議論を踏まえ明らかにされたい。

【回答】

C I Qの体制につきましては、これはC I Q官庁が担当になるわけですが、近年のクルー船の寄港回数の増加を踏まえまして、当該関係省庁において体制の強化が図られてきているというふうに承知している。また、移動両替所、WiFiの整備、各港湾管理者が旅客の利便性を向上するであるとか、今後のクルーズ船の寄港を誘致するといった観点から、必要に応じて取り組んでいると承知している。

港湾局においても、先ほどの回答の中にもありましたC I Q手続の場となる旅客施設の整備を促進するとか、また、現在クルーズ船が貨物用のふ頭に寄港するというケースも増えてきている。そういった場合に、旅客と貨物をしっかり分離するなどクルーズ船を貨物ターミナルにおいてもしっかり円滑に受け入れるための動線の改善等に取り組んでいるところである。今後も全国クルーズ活性化会議等と連携し、クルーズ振興を通じた地方創生に向けて、ソフト面、ハード面、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】

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、これを担当しております法務省のほうで進めており、昨年1月から通常の入国に比べて簡易な手続で上陸を認めるという船舶観光上陸許可制度が始まっている。これにより円滑な審査が行われているところと認識しています。

港湾局としても、C I Q手続の場となる旅客施設を整備することによって、C I Q手続を円滑化するという観点から、無利子貸付制度によって整備を促進する取り組みを進めているところである。港湾局はクルーズ振興のための政府のワン

ストップ窓口という役割を担っているのですが、ご要望の点については、関係省庁にも伝えてまいりたい。

9. 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】

MARPOL条約附属書V及び海洋汚染防止法の改正を受け、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取りまとめ、港湾管理者へ周知したところである。

わが国においては、船舶運航事業者が適切に民間の廃棄物処理業者に船内廃棄物の処理を委託できるよう、港湾管理者が船舶代理店等に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体制を確保することとしている。

国土交通省といたしましては、船内廃棄物の適切な受け入れの推進を図るため、港湾管理者に対して、船舶代理店等との連携を密にし、船舶運航事業者に適切な情報が伝達されるよう指導しているところである。引き続き港湾管理者に対しまして、それぞれの港湾の事情に応じた対応を行うよう指導してまいりたい。

10. 港湾地区について

- (1) 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】

わが国に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。港湾は物流の拠点であり、また企業活動の場でもありますので、その港湾がしっかりと機能を発揮することで地域の産業を後押しして、地域の活性化やわが国経済の再生に貢献できるように取り組んでまいりたい。

- (2) 大型連休前後の予定の把握などに時間を要する状況にあり、顧客への案内などに支障をきたす場合があることから、税関同様に早期に稼働予定を公表されたい。
- (3) 台風上陸に伴い、荷役や配送業務に多大な影響が発生し、当日の配送・集荷・荷役が不可になり、日程が変わる為、配送箇所では通常の2～3倍の業務になる。また、天災とはいえ日程調整や変更により顧客にも大きな影響を及ぼしている。顧客への案内の迅速化や、情報の錯そう防止のためにも、天災等に関する情報収集は各港・空港などで個別に収集させず各省庁のHPなどで台風上陸に伴う港湾（ヤード）状況のリアルタイムの情報をとりまとめの上発信するなど、検討されたい。

【回答】

- (2) 物流関係者間における連休前後のターミナル稼働予定に関する情報共有の必要性については、国土交通省としても認識している。運送事業者、ターミナルオペレーター等の関係者間における情報共有を目的として、国土交通省では平成22年度より、コンテナ物流情報提供サービス（C o l i n s）を運営している。

ターミナルオペレーターからの情報提供に基づき、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港、新潟港、四日市港のコンテナターミナルのゲートオープン時間に関する情報提供の取り組みを行っており、連休前後のターミナル稼働予定に関する情報の提供が可能である。

今後とも国土交通省としても、関係者等々と連携しつつ、コンテナ物流情報の共有化に向けた取り組みを進めてまいりたい。

- (3) 天災時等におけるターミナル稼働状況に関する情報共有の必要性については、国土交通省としても認識している。コンテナ物流情報提供サービスにおきましては、ターミナルオペレーターからの情報提供に基づき、コンテナターミナルのゲートオープン時間に関する情報提供の取り組みを行っている。自然災害の発生時、悪天候、そういったときにおけるターミナルの稼働状況に関する情報も提供可能である。今後とも国土交通省としても関係者と連携しつつ、コンテナ物流情報の共有化に向けた取り組みを進めてまいりたい。

【質疑・応答】

【要望】

1点目の港湾対策の関係で、いわゆる港湾の国際競争力の関係についてでありますけれども、当然ながら、国際競争力の中で港湾運営発展・維持されていくべきものというふうに十分認識はしております。ただ、その法律の下に、私たち関係労使の中で

は、いわゆる港湾産別協定なるものの中で、労使で合意形成を得ながら、何とか国際競争力の中でやっている。やっぱり危惧されるのは、いわゆる戦略港湾、拠点港湾云々あって、今のところ、いわゆる京浜、中部、阪神における、いわゆる港湾運営会社なるものも、もともと港湾管理者の関係からいって、それをそのまま推移していますので、特に私は問題ないというふうに思っていますけれども、ただ1点だけ、バルク戦略港湾の関係で言わせてもらおうと、確かに飼料関係で、北海道の釧路であるとか、あるいは岡山の水島であるとか、そこを拠点としながら、これは既に数年前から説明を受けながら、いわゆるそこに拠点を集約して、海上輸送で輸入カーゴをもってきて、その中から振り分けを行いながら内航船でそれぞれの港に持っていくということなので、物量的な総量からいえば当然大型化の船の中で持ってきて、コスト削減しながらということで、そのように私も理解しておりましたけれども、結局のところ、そこに集約的な拠点の港をつくと、そこにメーカーさんとかどうしてもみんな入ってきますので、具体的に言うと、今までそれぞれの港で行っていたいわゆるメーカーが、結局最後は釧路であったり、水島であったり、そこに飼料工場が全部集約されると、結局は輸送モードの関係からいったら、内航輸送ではなくて、実際には製品による国内のトラック輸送とか鉄道輸送の関係にすり替わってくるというふうに思っております。

そうすると、そこはやっぱり既存のいわゆる地方の港で働いている港湾の関係、あるいはそれを取り巻く港湾に関係するようなトラックの関係とかいろいろありますけれども、そういったところの特に将来不安定にならないように、目を光らせて見ておいていただきたいと思っております。

あともう1点は、特に京浜、阪神でありますけれども、コンテナヤード周辺の渋滞問題について、これは私たち関係労使でも非常に悩んでいます。正直言って社会問題化していて、これは決して手をこまねているわけではなくて、ロケーションからいって、どうしようもない状況になっている中で、要するに輸入・輸出取扱量が飛躍的に伸びている結果によって、残念ながら今早朝にゲートオープンしたり、お昼休みにオープンしたり、引き続き夕方まで全部労使の関係の中できちんと話しながらオープンしてやっておりますけれども、正直言って、これもほぼ限界があるなというふうに私は率直に感じております。

そういった意味で、今後の対策として、特にこれは港湾関係じゃなくて、トラックの労働者にも言えることでもありますけれども、一回、例えば東京の某ターミナルなんか並ぶと、昼頃並んだって夜まで通れないとか、労働環境から言ってむしろ港湾以上にトラックの関係も含めて全体の問題として考えていかないと、非常に危惧される問題というふうに思っていますので、当然そこを取り巻く港湾管理者の皆さん、あるいは港湾労働者の皆さん、トラック含めて行政と一体となって、何らかの方策を含めて対応していただきたいと思っています。

2点目は、港湾運送料金の関係でありますけれども、今ほど言われたように、2000年のときに、いわゆる認可料金から届出料金に改定されて、率直に言うと、認可料金イコール届出料金としてスタートしておりましたけれども、多分直近の調べで言うと、2000年から比べて既に7、8%ぐらい届出料金はダウンしているというふうに私は感じておりますけれども、いかがでしょうか。多分、そのまま並行ということはないと思いますよ。微々たるものだと思いますけれども、先ほど言われたとおり、その中で、なおかつ平成26年にいわゆる各社、100の事業所通常監査を行って、約4割の方が文書警告ですよ。もっと軽いものに口頭警告がありますから、いわゆる届出料金があつて、2000年の時代から比べると、約1割ダウンの届出料金であつて、そこでさらにまた1割ダウンした文書警告を受けたやつが全体の4割あるということになりますので、既に2014年の時点で相当料金の届出があつて、そこからまた料金ダンピングが発生しているということで、非常に落ち込んでいる状況が率直にあると思っております。一部の中では、普通の支局の関係でいったら、大体半分ぐらいは文書警告受けています。20件ぐらい監査すると、大体半分ぐらいは文書警告、そのようなひどい状況になっています。これはほとんどの港の港湾事業自体が中小という中で動いていますので、その辺はきちんと監査を行って、いわゆる料金ダンピングを規定の関係の中で適切に対処していただきたいと思っておりますし、引き続き、監査を行って、届出料金のあり方を含めて、お願いしたいと思っております。

以前から疑問に思っているのが、交通政策審議会の関係なんですけれども港湾の分科会なるものがあつて私がさっき言ったその中にいわゆる学識経験者で構成されるということでもありますけれども、交通政策審議会の輸送モードの分科会の中で、いわゆる鉄道なり航空なりトラックなりバスなりいろいろありますけれども、それらも別に学識経験者だけで労働者代表が参加していなければ別にそういうものなんだろうなと思っておりますけれども、少なくとも今言ったように、港湾の場合は特に港湾労使で一定の労働に関する協議を行ったり、今いったようにゲートの延長問題含めてどうやって対応してやっているかの部分があつたりするので、現時点ではどうのこうのということではありませんけれども、少なくとも港湾の労働を代表するような方が参加される中で、政労使一体となって、港湾を発展させていくために、どうあるべきかということに議論していくべきだと思っておりますので、ひとつよろしく願いしておきます。

あと、先ほど言われたとおり、ガントリークレーンの逸走防止の関係でありますけれども、おかげさまで昨年の8月に、一応、日本港運協会加盟全社におけるところのガントリークレーンを動かしていた、運転する企業については、すべてのターミナルでモデルに沿って全部統一で、一応労使で調印しました。ただ、そうは言っても、何百社もあるもので、それぞれ地域ごとに東京だったら東京の港運協会があつたり、労働組合があつたり、そこでいろいろ話し合いしていこうということをやっていますけれ

ども、そこに平成30年目途に、それでも別に結構ですけれども、そのときに労使間ではなくて、そこに港湾管理者が入ったり、行政が入ったりして、日本の港で二度と強風時における、強行荷役じゃないですけれども、たまたま運悪く荷役はストップしたけれども、強風のために逸走したとかという事例の中でありませぬけれども、少なくともそういうことがないようにということで、労使で確認しましたので、そこはまたもう一つ押し込む意味でも、ぜひともそういった対策の協議会なるものを設置していただきたいというふうに思っております。

あと、クルーズ船の関係ですけれども、一点だけ、港湾法が改正されて、国際競争力の観点から、私は港湾の物流のほうなので云々言う立場にありませんけれども、基本的には国際的視野の中で海外から旅行者の方が大勢日本に来られることについては大賛成です。この間言われているのは、港湾労働の立場で言わせてもらうと、確か横浜とか神戸は大きな旅客船ターミナルがありますので問題ありませんけれども、九州とか、特に博多であるとか、沖縄であるとか、今後予測されるのはおそらく関西圏の隣接する金沢であるとか、そういうところに要するに大型旅客船ターミナルがありませんから、そうすると接岸しているのが大体ほとんどコンテナターミナルなるものの近辺に接岸して、それ自体別に当然コンテナ船が入港しているとき、接岸するのは全然問題ありませんけれども、大型旅客船になりますと、観光バスが要するに200台、300台ということで渋滞するようなこともしばしば見受けられるという話も聞いておりますし、その辺きちんと、国際船の誘致は大事だというふうにも思っていますし、貨物と旅客の共有という部分で、変に競合してバチバチするような考えはありませんけれども、きちんとしたすみ分けをしていかないと、どっちつかずになってしまいますので、きちんと明確に引き続き老朽化対策、あるいはターミナル対策含めてお願いしたいと思います。

【要望】

今とほぼほぼ同じなんですけれども、クルーズ船の受入については、やはりこれはわれわれ交通運輸産業にしても、今後非常に大きな課題だと思っています。やはり昨年策定されました交通政策基本計画並びに発表された交通白書の中でも、交通運輸産業に関わる問題として観光が非常に重要視されていると私も認識しております。

拠点港、観光の拠点として指定をされた港湾あたりの整備が非常にまだ滞っているのではないかと私も思っています。貨物専用のふ頭に、先ほど渋滞の問題もありましたけれど、実際、いろんところで聞きますと、荷役を止めてでも観光を受け入れなければならないような状況があると聞いております。

また、その中で非常に危険な環境というか作業場でありますので、その中にお客様を受け入れるということで、安全対策等々にもかなりの費用がかかっていると聞いて

ていますので、その辺も含めて、今後とも旅客船のバースといいますか、その整備を推進していただきたいなと思っています。

あと一つ、交運労協の住野議長が交通政策審議会の中の審議委員として入っています。港湾局だけが入っていないというふうに思います。

確かに港湾の審議会の審議される内容については、港湾計画、旧建設省時代の関係の議題が非常に多くございまして、そういう観点はわかっておりますが、交通基本法の理念に基づいて考えていくと、モーダルシフトの問題や、今後各モードの連携が必要になってくると思うので、ぜひとも、港湾局の審議会にも参加をお願いしたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと、要望でございます。

【要望】

残念ながらという表現が非常に適切なのかもしれませんが、過去数年、何年さかのぼって調べたわけではございませんけれども、われわれの政策に対する要望という内容も変わっていない。また、海事局さんからの回答内容というのもほぼほぼ変わっていないという状況をとらえれば、われわれが要望している政策が停滞しているという形で認識せざるを得ないと考えています。

冒頭、ご説明ありました選挙権の担保の問題については、回答もご説明ももちろんございません。というのも、もちろんこれは私どもが十数年来取り組んできた内容でございますが、今通常国会において、われわれの要望が盛り込まれた一部改正法案が無事成立したという状況でございます。そういう形で、この成立についての関係、党派を超えて関係する国会議員の先生方のご尽力の賜だと思っておりますが、関連して技術的な検証を含めまして、担当省庁の担当者も非常にご尽力いただいたという形でございます。

このように、一つの政策にとりまして、同じベクトルをもって大きなエネルギーは必要であります。真摯に取り組めば、一歩でも二歩でも前進するという形でございますので、今回要望した各項目が、次年度には一歩でも二歩でも前進するべく取り組んでいただければと思いますので、よろしくお願ひ致します。