

国土交通省

【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当たり、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わる契約を港湾運送事業者と結ぶ際には、雇用にかかる事項について、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て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】 港湾経済課

港湾運営会社が事業を行うに当たっては、各ターミナルを利用している関係者の理解・協力が不可欠であり、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・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。

- (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】 計画課

地方の港湾についても我々は非常に大切なものと認識している。特に地方の産業立地とか産業活動の拠点として大きく寄与しているものと考えており、地方の港湾についても、今後も引き続き、各地方の立地企業あるいは港湾の特徴等を活かして、しっかりと対応策を考えてまいりたい。

- (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】 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。

- (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】 港湾経済課

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ある。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ネットワークの効率化のための政策であり、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と認識している。

- (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】 計画課、港湾経済課

コンテナターミナルのゲート前の渋滞発生は、コンテナターミナルの蔵置容量の問題やゲートなどのコンテナ搬出入処理能力の問題、また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と考えている。

渋滞の緩和に向けて、コンテナターミナル整備によるターミナル容量の拡大、バンプールやシャーシプール、車両待機場の整備など、ハード面での取り組みを行うとともに、ICTを活用したコンテナターミナルゲート前の混雑の緩和など、営業時間短縮による生産性向上の効果を高める取り組みを行っている。

国土交通省としては、関係者と連携しつつ、ハードの整備効果を最大とするソフトの取り組みにつきましてもしっかりと進めることにより、物流効率化に向けた取り組みを一体的に進めてまいりたい。

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だと考えている。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となっている。今後とも、上記制度によって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事業サービス比較指数によると、2010年を100とした場合、2016年は98.2と若干低下しているものの、規制緩和による大幅な料金水準の低下は見られないものと認識している。さらに料金監査については、平成27年度は約100件実施し、文書警告は約40件、これまでとほぼ同数の件数となっている。これについても例年同様のペースで監査を行ってまいりたい。

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。

【回答】 港湾経済課

三島川之江港の指定港化につきまし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、地元の理解を得て行うことが必要と考えており、今後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て努力してまいりたい。

また、石狩湾新港、常陸那珂港、志布志港については、取扱貨物量の動向について注視してまいりたい。

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】 港湾経済課

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は重要であると認識しており、今後とも厚生労働省等の関係省庁との連携を密にして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】 港湾経済課

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については、港湾労働法の所管は厚生労働省であるため、この件については厚生労働省のほうに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て、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】 計画課

平成13年の省庁再編に伴いまして、従来の港湾審議会が交通政策審議会の一部会である港湾分科会に再編された。再編以前の港湾審議会において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た。一方、再編後は、従来の審議会をより簡素化するとともに、港湾法に基づきまして港湾計画を中心に審議するなど、これからの港湾のあり方とか全国的な観点、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ますと、その意義は、物流や産業分野の関係者を中心にした委員で構成するのが適当であると考えている。

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】 港湾経済課

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生に起因する部分が大いわけですが、このゲート前の渋滞発生はコンテナターミナルの蔵置容量不足、あるいはコンテナ搬出入処理能力不足、特定時間帯へのトラック集中など、複合的な要素に起因している。

先ほど1.の6番と若干、説明が重複するが、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持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しても、新規コンテナターミナルの整備、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。国土交通省においては、「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」を取りまとめ、「IMO/ILO/UNECE貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」に定められたコンテナへの積付方法にかかる所用な改定を講じている。なお、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簡易的測定等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切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、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】 技術企画課技術管理室

ガントリークレーン逸走防止については、平成28年3月に、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程」を一部改訂して、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した。また、併せて、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。その後、平成28年7月・8月に東京、札幌、神戸、福岡において、港湾管理者、港湾運送事業者を対象に、港湾荷役機械関係ガイドラインの説明会を開催して300名を超える方にご参加いただいた。

現在、平成30年をメドに、港湾の施設の技術上の基準の改訂を10年ぶりに作業を進めており、逸走による重大事故が発生しないよう、この作業とあわせて必要な対応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、港湾運送事業所管省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。

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、本件にお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方も参加しており、厚生労働省から再開の連絡があれば、引き続き今後も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、港一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】 計画課

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いることから、クルーズ船の受入れに対応した港湾整備は大変重要であると認識している。近年のクルーズ船の増加や船舶の大型化に対応するため、既存岸壁の防舷材、係船柱の改良や岸壁の延伸などにより、大型クルーズ船の受入れが可能になるものと認識している。

一方で、供用後、長期間経過した港湾施設の老朽化については、全国的な課題であり、国においては、予防保全型維持管理への転換や、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考えており、引き続き老朽化対策の適切な推進に必要な予算確保に努めてまいりたい。

なお、貨物ふ頭の老朽化対策の実施に際しまして、クルーズ船の受入れが可能となるような係船柱や防舷材の改良については可能であり、こういった取り組みにより改善してまいりたい。

- (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】 港湾経済課

C I Q体制については、クルーズ船の寄港増加を踏まえ、関係省庁におきまして体制の強化が図られていると認識している。国土交通省としても、民間事業者に対して無利子貸付制度や官民連携によるクルーズ拠点の形成等により、C I Q手続等の場所となる旅客施設の整備を推進している。

移動両替所の設置やW i - F iの整備につきましては、各港湾管理者などが必要に応じて取り組んでいるものと認識しており、国土交通省としても、訪日外国人旅行者の受入環境整備に呼応する補助金などにより、地方公共団体等が港湾等によって無料W i - F iの整備や案内標識の多言語化等を支援している。

今後とも、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・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】 港湾経済課

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、簡易な手続で上陸を認める船舶観光上陸許可制度が設立され、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認識している。

国土交通省としても、先ほど申し上げましたように、民間事業者に対する無利子貸付制度や官民連携によるクルーズ拠点の形成等により、C I Q手続を円滑化する旅客施設の整備を推進している。国土交通省港湾局としては、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おり、皆様からいただいたご要望については、関係省庁に伝えてまいりたい。

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、M A R P O L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スや私設バスでは、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】 海洋・環境課

MARPOL条約附属書及び海洋汚染防止法の改正を受け、港湾局においては、平成24年12月に「港湾における船内廃棄物の受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、港湾管理者に周知したところである。

わが国におきましては、船舶運航事業者が民間の廃棄物処理業者に船内廃棄物の処理を適切に委託できるよう、港湾管理者が船舶代理店等に必要な情報提供、支援を行うことにより、港湾における円滑な受入体制を確保することとしている。

国土交通省としては、船内廃棄物の適切な受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。引き続き、港湾管理者に対し、それぞれの港湾の事情に応じた対策を行うよう指導してまいりたい。

10. 港湾地区について

- (1) 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】 計画課

わが国の港湾においては、それぞれの港湾が地域の経済や雇用を支え、あるいは物流の拠点としての企業の活動を支えている。地域の特色に合わせ、それぞれの港湾についてその機能を発揮し、地域の産業の活性化、ひいてはわが国経済を支えるものとなるよう、しっかりと引き続き取り組んでまいりたい。

- (2) 一部のふ頭では、港湾地区の整備がトラックを中心に考えていると思われるため、通勤者など徒歩利用者をあまり想定しておらず、歩道も未整備の為、通行に危険を感じる。ついては安全対応の観点から対策を講じられるとともに、美化についても検討願いたい。

【回答】 計画課、総務課

臨港道路については、一般道路と同様に道路交通条例に準じて港湾関連車両や一般車両、自転車、歩行者との交通量に応じて必要な幅員を設定している。また、

植樹帯についても同様に道路構造令に準じて沿道環境等に配慮しまして設定している。また、臨港道路の清掃については、港湾管理者の日常的な管理の一環として実施されるもので、個別の事案は各港湾管理者にお申し出いただきたい。国土交通省としては、皆様からいただいたご意見については機会を捉えて管理者に伝えてまいりたい。

11. SOLASについて

記載が必要とされる項目や、BLへの記載が求められるか否かなど仕向国や船会社により対応が異なることから、国際条約として作業内容の統一を図るなどの対応を講じられたい。

【回答】 (回答なし)

【質疑・応答】

【要望・質問】

1点目の港湾対策(2)の必要な協議等々、いわゆる労使協定の遵守は、当然民・民で当然私も考えています。ただ1999年の港湾運送事業法の規制緩和によって、そのときに港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定に資するために、港湾安定化協議会が各運輸局単位でされました。今、実際それを継続的にやっている地区もありますけれども、できれば、港湾産別協定云々がどうだこうだではなくて、これから港で運営会社とともに発展していくために、機会があれば、そこに民間運輸会社も入っていただいて、港湾管理者並びに関係労使で、今言ったような、その地域の港湾運送の秩序の維持と、港湾労働の安定に資するために積極的な話し合い、そこで何かものを決めるわけではありませんが、意見交換の場にぜひとも参加していただくように、当然窓口は各地区の交運協会になりますから、そこから出先の運輸局さんなりに連絡がいくわけですが、働きかけを行っていただきたいというのが一つの要望であります。

2番の港湾運送料金について、私も若干、勉強不足なのでお聞きしたいのですが、先ほど平成27年で監査実績からいうと100件ぐらい監査を行って、40件ぐらい文書警告が発せられたということですが、基本的には届出料金からかなり下回った料金収受でないと文書警告までには至らないと私は思っています。口頭警告ぐらいで済むと思いますが、逆に言うと、4割近くが文書警告を受けるということ自体が港湾運送料金収受に関して深刻な状態に至っているのではないかと個人的に思っております。その考え方をお聞きしたい。

【回答】

今、お話がございましたように、港湾運営に当たっては、各ターミナルを利用している関係者のご理解・ご協力、そういった関係の調整が必要だと考えていますので、そういったことが引き続き、より一層、そういった形になるように、必要なことに取り組んでいきたいと考えております。

【回答】

2つ目のご質問の港湾運送料金監査における文書警告数の話ですが、27年度100件実施して、そのうち文書警告が約40件ですが、警告なのか口頭指導なのかは、どの程度だったかということですが、料金の収受率が90%ぐらいであれば口頭注意等で済みますが、例えば割増料金とか、本来、割増料金を取らなければいけないところを割増料金を取っていなかったということが文書警告の対象になっておりまして、割増料金であれば、本来、取らなければいけないのを取らなければゼロ%になりますから、そういうことで文書警告になっているのが多いと認識しています。

【質問】

非指定港の指定港化の関係について、特に早急にどうしたこうした、本来は早急にしていただきたい問題ですが、特に四国の三島川之江港の問題ですが、実際に現地にいろいろお聞きすると、今は港湾の貨物取扱量において、四国地区において8つの指定された港がありますが、そのほかにいま指定されていない三島川之江港があって、三島川之江港が断トツで四国の中では一番の取扱量を誇っています。日本全体でいっても20番目の取扱いですから、かなり中心的な港の取扱いになっております。

問題は、港湾運送事業法が適用されていませんから、言い方は非常に悪いですが、けれども、港湾労働者の最低保有基準なんてありませんし、派遣法も港湾労働ではありませんから適用されますから、パートでもアルバイトでも何でもオーケー。並びに、届出料金制も全く関係ありませんし、監査も関係ありませんよね。だからデタラメをやっても何してもいいわけですよ、正直言って。なおかつ、指定されると、港湾運送事業の拠出金が発生するわけですから、それも払わなくていい。ここまですぐと、地元の理解を丁寧に説明しながら受けていくという段階のレベルまでで果たしていいんだろうかと私は思っているんですよ。

いろいろ聞くと、おととい、先日もトラックのほうでいろいろと話をしましたが、四国でいうと、8つの港というのはごく小さい港なんですよ、はっきり言って。トラックの緑ナンバーで5台ぎりぎりぐらいでやっているところが、100台ぐらいの白ナンバートラック事業者に全部持っていかれているみたいな話なんですよ。その

辺は、何で法律があるのに、基準は満たしていますということで、2011年の国会の国土交通省、時の局長が答弁しているんですよ。なおかつ、地元の理解が得られないから無理なんですと。そういうと、逆に8つの港の事業者に聞いてみてくださいよ。多分、事業免許からおろさせてくれという話ばかりですよ。あんなにいっぱいやっているところが無法地帯でやっていいんだったら、俺らも同じ土俵に上がらせてもらいたいという変な理屈になっているんですよ。そこはちょっと正していただかないと、これから私はまずいだろうなと思っています。そうは言いながらも、地元のいろいろありますので、ぜひともご尽力をお願いしたいということでありませう。

あとはアスベスト対策がありました。これは厚生労働省さんの、6. アスベスト対策、もともと従来、4者協議というのがありまして、厚生労働省さんに音頭を取っていただいて、そこに港湾労使と国土交通省さんのほうでということで、厚生労働省が一生懸命、汗をかいてと言いましたけれども、了解が得られれば再開して、そこに参加していただいていろいろ協議していただきたいということでありませう。

最後にもう1点だけ、7番のクルーズ活性化に向けての話で若干かぶってくる部分があるんですが、今回、港湾法の一部が改正される法律案が出されて、訪日クルーズ船の旅客拡大に向けた法改正ということでありませう。具体的には、私たちは旅客じゃなくて貨物のほうなので、6つぐらい拠点形成港が選定されていますが、ひとつ気になるのは、以前、戦略港湾構想のときに港湾運営会社、いわゆる民間運営会社を設立するに当たって、私もちょっと忘れたんですが、3～4年前の話ですが、大口株主の保有制限であるとか、外国資本の制限をどうするかといろいろ、具体的には資料に載っていませんが、20%とか30%ぐらいが民間出資比率云々とありませうが、今回の官民連携による国際クルーズ拠点港の港湾形成を見ると、岸壁は官でやって、内側の旅客ターミナルのような施設に関しては民間のほうでやってくださいよと。名前が挙がっているのがカーニバル・コーポレーションとかカリビアンクルーズとか世界有数の旅客船クルーズ会社なんですよ。私のイメージですけれども、岸壁は、国の設備で、その岸壁の内側に旅客ターミナルとかつくって、そこは100%皆さんで出資して使いなさいということで、100%外資ということで規制はかけないんですかというのが疑問なんですけど。別にいいの、悪いのではないですが、いざ、そういう話が、国際戦略港湾のときにあったものですから、今回、その辺はどうなっているかお聞きしたいんですが。

【回答】

三島川之江港の件とアスベストの件についてお答えいたします。三島川之江港については、ちょうど今週、国会の答弁で大臣からもお答えさせていただいたわけですが、三島川之江港の指定につきましては、当港の円滑な運用を確保していくため

にも、地元関係者の理解を得ながら進めることが必要と考えておりますと大臣からも答弁しております。このスタンスは基本的には地元との協議が大事だということで答弁させていただいたところでして、おっしゃったご要望については持ち帰って我々もみんなで共有していきたいと思えます。

【質問】

今のことで1点いいですか。大臣の答弁はわかるんだけど、10年以上前から指定港化の条件を満たしましたよ、地元にも丁寧に説明します、では説明されているんですか、説得されているんですかと。不信感しかありませんよ、はっきり言いまして。で、その中で、私も在任して2年だけど、毎回この答えを聞くんだけど、思っているのにできないという理由は何なんですかとお聞きしたい。地元が理解していない、誰が理解しないのか。大きな力があってしないのか。そんな話でしょう。

【回答】

地元というのは地元自治体。

【質問】

自治体に上げている、そこを利用している人たちで利益を受けている人たちが反対しているんでしょう。

【回答】

地元自治体のほうが反対しているんですよ。

【質問】

それでいいんですか。同じルールで競争することは否定しないですよ。でも、周りの経済に波及しているわけですから、そのおかげで。周りが疲弊しているわけなんです。そこを行政としてどう捉えているんですかということです。大臣が言われているから、それなりにまた、こちらでも要望を変えてやらなければいけないんでしょうけれども、所管行政としては、当然指定港にすべきですよという考えがあるのにできないわけでしょう。条件は十分満たしていますということで。なぜできないのか私は聞きたいんですけど。

【回答】 地元の理解が必要だからということでお答えしているわけですが。

【質問】

まともなことを言うこと聞かないなら規制をかけなきゃいけないんじゃないですかというのが一つなんですけど。全然進んでいないということでしょう。私が来てから3回目だけど、同じ回答。地元には丁寧に説明します理解を求めますと。言うこ

と聞かないということでしょう。言うこと聞かなかったらどうするかという話じゃないですか、普通なら。決まりがあって、条件を満たしてというふうになっていくんじゃないかなと私は思いますけどね。最後は地元自治体の意見を聞くことになっているんですか。

【回答】

はい。地元の合意を得てということになっております。

【要望】

一人勝ちなら、地元は自分のところはしないでくれと言いますよ、一人勝ちだから。そこだけの意見を聞けば、ですよ。でも周りの意見も聞かなければいけないんじゃないですか。公平なルールの中でやるのが普通じゃないですかという思いですので、よろしくお願いします。

【回答】

アスベストの件に関しましては、お答えしたとおり、再開されましたら私どもも参加してまいります。

【回答】

現在、かなりクルーズ船の数がふえておりまして、特に西日本につきましては、クルーズ船を岸壁につけたくてもなかなか岸壁の予約がとれないとか、そういう状況もあり、我々としてはそれを受入れる許可を取らなければいけないという背景がまずございます。ご承知のとおり、物流の岸壁を物流の業者の方々と調整してつけさせていただいている状況もあり、このクルーズ拠点につきましては、物流と旅客併用ではなくて、旅客専用の場所をつくらなければいけないというのがございます。そういう中で出てきた取り組みということをご理解いただければと思います。

そういった中で、先ほどおっしゃいましたように、岸壁のほうは公共ということでやりまして、背後のターミナルとかを民間の活力を使ってやる方法というのを実は昨年は民間事業者がターミナルをつくるときに、国が支援しようということで無利子貸付という制度をつくっております。それでもなかなかクルーズの急増に対して日本の港での旅客施設の整備はなかなか進まない状況です。従来は、地方公共団体がお金を出してターミナルをつくってやっていたという状況ですが、それではなかなかスピードとか増加の状況に対応できないということで、民間の活力が生かせないかということでやっております。

先ほどご質問のあった外資の話ですが、今回のクルーズ拠点については、今、法案を出していますが、国のほうで、港湾管理者とクルーズ船社がタッグを組んでやろうというところに対して、国のほうが指定していこうということですが、まだ整

備主体とか運営方法というのは、これからクルーズ船社と港湾管理者のほうで協定を結んで決めていくということになっております。様々な運営の仕方だったり、投資の仕方だったりが出てくると思います。

先ほど言った外資が 100%だという話は、今、指定されている 6 港がどういう形になるかが正直決まっていない状況です。おっしゃるとおり、名前の挙がっているカーニバル・コーポレーションとかカリビアンクルーズというのは直接投資しているのか、その子会社の日本支社もございますので、そこが投資していくのか、そういうスキームというのはこれからになってきます。この辺については、先ほど戦略港湾のときの議論も踏まえながらしっかり議論していきたいと思います。

現時点ではここまでしかお話しすることはございませんけれども、ご理解をよろしくお願いします。

【意見】

私もクルーズ拠点港湾の関係で私は出たんですけれども、たまたま清水と佐世保とか沖縄の関係で労働者がいますので聞きましたけれども、特に岸壁自体についても、貨物とほとんどバッティングしないという関係があって、港湾労働者の貨物の立場からは余りそう思わず、すべき筋合いでもないんですが、危惧するのは、旅客ターミナルができて、15 年から 20 年のスパンでそこを優先的に使用権を与えてやれといったときに、余りにも外国資本ばかりどんどんふえていっていいのかなというのが、全然別の観点から、意見として申し上げます。港湾労働者がどうしたこうしたという話ではありませんので、よろしくお願いします。

【要望】

交通政策審議会について、地方の港湾審議会にはここに来られる海員組合の代表の方とか全港湾の代表の方とか入って、地方の整備にかかる問題にかかわっていると私は存じています。一つ先ほど言われましたが、港湾計画にかかわる問題なのでということで、旧建設省の関係がほぼほぼ議題になっていると思う。

ただ、クルーズ船の法案一部改正ということについても、地方のでの審議会が開かれて報告があったと聞いています。そういう中では、これはややもすると、港湾計画によって港湾労働者の雇用にかかわる問題、並びに、例えば、荷役施設、荷役機械なんかの設置の問題というのはまさに運用する方は港湾労働者でありますので安全の問題、それから環境の問題というのは我々にとって非常に密接な関係だと思います。有識者という概念がどうなのかということも踏まえて、中央での審議会の計画も踏まえて、交運労協としても、海事局並びに自動車局、それからほかの地域公共交通の審議会は議長が審議会の委員として入っておりますので、その辺も含めて

有識者、計画が建設にかかわる問題だけでなく、雇用に影響するような問題にかかわってくることも認識していただいた上で、ぜひ労働者の代表者をその議論の中に入れていただきたいという要請でありますので、その辺も踏まえてご検討をお願いしたいと思います。

【意見】

ありがとうございました。いろいろとやりとりしていただいているので感謝申し上げます。最後に出た、いろいろなところでそうだと思うんですが、現場で働いている皆さんの声をどういうふうに代表というか、審議会にぜひ参加させていただくことが大事だろうなと思ひまして、改めてそのことをお願いして、また感謝申し上げますとお開きとしたいと思います。

【回答】

現場の声は不可欠だと思いますし、いろいろな形で声を酌み取っていけるような仕組みを考えていきたいと思ひます。この進め方も大分最初のほうにおっしゃられたように、来年さらに、いい方向に改善できればなと思ひますので、それは、進め方は考えさせてください。