

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よう港湾運営会社に指導すること。

【回答】

港湾運営会社が公共の財産でございます港湾施設の貸付を受けて、港湾の運営を行うにあたりましては、関係者の皆様方の協力を得ることが重要だと考えているところです。

労使間に関わる事象につきましては、運営会社というよりも、引き続きこれまでもそうですが、今後もですが、港湾運送事業者さんの、港湾労働組合の皆様方との間で、協議が行われているものと認識してございますので、今後もそういう形をお願いしたいと思っております。

- (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、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あたって、各ターミナル関係者の理解、協力が不可欠でございます。産別協定につきましては、民・民の合意に基づくものでございますので、国が関与するというものではございませんので、協定の締結につきまして、関係者間の協議によるものと考えてございまして、必要に応じて適切な調整が行われるものと認識しています。

- (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】（港湾局計画課企画室）

長期的な視点で港湾政策を進めることというご指摘をいただいております。

こちらにつきましては、地方の港湾につきましては、その地域の物流の起点として、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寄与しているというふうに考えてございます。そのため、地方の港湾におきましても、各地域の立地産業ですとか、港湾の特徴、あるいは個性といったような特徴を生かした取り組みに対しまして、しっかりと支援をしていくことが重要であるというふうに考えてございます。

- (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に、引き続き、港湾運営会社を指導、監督してまいりたいと考えてございます。

- (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船舶や外航船への積み換え輸送により、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ります。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、地域の産業の一定の集約ではございません。港湾労使間での協定があることは承知していますが、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ます。

- (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すること。

【回答】（港湾局計画課）

コンテナターミナルのゲート前の渋滞発生の要因でございますけれども、これにつきましては、コンテナ搬出入処理能力、あるいは特定時間帯のトラックの集中など、量的な要素に起因していると考えてございます。

この渋滞の緩和に向けましては、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でありますとか、シャシーの改良、あるいは車両の待機場の整備などの取り組みを行っていくということとともに、ＩＣＰ等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、移動時間の短縮による生産性の向上の効果を高める、そういった取り組みを行ってまいりたいと考えてございます。国土交通省といたしましては、港湾管理者との関係者と連携を図りながら、効果を最大化するソフトの取り組みについても、しっかりと今後取り組んでいきたいと考えております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

- (7) 将来的港湾政策について、交通政策審議会港湾分科会で審議しているが、港湾地域の自動化については、港湾労使の合意が前提であるにもかかわらず、自動化ありきのみが先行していることから、港湾分科会で「労使合意が前提」であることを審議会で確認するとともに、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】（港湾局港湾経済課）

港湾地域の自動化については、港湾労使の合意が前提という部分につきましては、港湾地域の自動化に関しましては、最終的に導入するかいなかについては、労使協定に基づく事前協議における労使間の合意が必要であると認識してございます。

湾分科会委員に労働組合の代表を参加についてであります、平成13年の省庁再編以前の港湾審議会におきましては、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おりますが、再編後の交通政策審議会港湾分科会は、10から15年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をしております。

このような港湾分科会の位置づけを踏まえますと、その委員は、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ところでございます。

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】

港湾運送事業の届け出料金制度については、2015 年の法改正により、すべての港湾が認可制から届出制になったところではありますが、国土交通省といたしましては、届出運賃料金が適正に収受されることが重要と考えております。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ます。また、過度のダンピングが行われている場合等には、緊急監査を実施し、是正させることとしています。

今後とも、運賃料金制度の適正な運用により、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と思います。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価格指数によると、2010 年を 100 とした場合に、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変化はないものと認識しております。

監査実績につきましては、2017 年度に 95 件実施し、そのうち、文書警告数は 42 件となっています。今年度について、例年と同様の件数で監査を実施したいと考えております。

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、重要な課題として認識しています。他方、具体的に指定港化を進めるにあたっては、地元関係者の理解を得て行うことが必要と考えています。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と考えております。

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、注意しているところです。

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おります。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と考えております。

- (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すべく、厚生労働省に助言すること。

【回答】

(所管外のため回答なし)

- (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】

港湾の安定的な運用を確保する上で、港湾労働者の福利厚生への推進は重要であると考えております。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ところであります。国土交通省としては、皆様からご意見をいただいた点について、機会をとらえて港湾管理者に伝えてまいりたいと考えております。

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きましては、港湾管理者等を通じて情報を把握してございまして、今後も引き続き状況を注視してまいりたいと考えてお

ります。

なお、国土交通省におきましては、コンテナ搬出入処理能力の向上による渋滞解消を図るため、平成 28 年度より、横浜港において、情報技術の活用によるゲート処理の効率化などに取り組むため、情報技術等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ているところでございます。

実証事業の実施にあたりましては、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、交運事業者、海貨事業者、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をいただきながら進めてきております。国土交通省といたしましては、コンテナターミナル周辺の渋滞解消に向けまして、引き続き関係者と協力して取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

- (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ます。改正ソーラス条約においては、輸出コンテナの総重量を計測する方法と、二つ目、適切な個々の貨物、梱包材等を計測したのち、それらと空コンテナの重量を足し合せて算出する方法が、認められているところであります。従来からの施設も、十分対応可能であると思っております。

一方、偏載監視装置付き重量計については、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、是正の措置について、実施していくことが適切だと考えています。

なお、改正条約では、偏荷重の対策までは求められていないところでございます。

- (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】（港湾局技術管理室）

ガントリークレーンの逸走防止に関しましては、平成 28 年 3 月に港湾局として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訂いたしました。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明確化いたしまして、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も、記載を拡充したところです。

この内容につきまして、平成 28 年 7 月、8 月に東京、札幌、神戸、福岡において、管理者さんと港湾運送事業者等を対象といたしまして、コンテナクレーン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のガイドライン説明会を開催しまして、のべ 300 名以上の方にご参加いただきました。

また、今年度、本年 4 月に改訂いたしました港湾の施設の技術上の基準同解説というものにおいても、逸走による重大災害発生を防止するため、レールブレーキ、またクレーンストッパー等の技術情報の記載を改めて拡充しているところです。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に、必要な対応を実施してまいりたいと考えております。

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うえで、港湾労働者の適切な労働環境の確保が重要であると認識しています。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と可能な範囲で協力を行うこととしています。

先般申し上げたとおり、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、参加してまいりたいと考えております。

7. 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なか、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】

クルーズの動向についてでございますが、昨年の外国船社が運航するクルーズ船、寄港回数につきましては、2,000回を上回るという状況でございます。それから訪日クルーズ旅客数につきましても、253万人を上回って、これらいずれも過去最高でございます。港湾別に見てまいりますと、博多港、長崎港、那覇港、横浜港など、クルーズ専用施設を有する港湾の利用が多い状況になっております。クルーズ客がもたらす観光客消費は、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につきましては、大変重要であると認識をしているところでございまして、将来の動向をみすえながら、必要な予算確保に努めてまいりたいと考えております。

一方で、北海道につきましても、クルーズ船の復興需要の増加に対応して、函館港、小樽港、稚内港におきまして、港湾施設の整備を実施中でございまして、引き続き港湾管理者や地域の自治体と連携を図りながら、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と考えております。

- (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むけた中長期的なビジョンについて説明されたい。

【回答】（港湾局産業港湾課クルーズ振興室）

クルーズ振興のためのワンストップ窓口や、全国クルーズ活性化会議及び受け

入れ環境の整備、そういったものの進捗状況や中長期的なビジョンについてということでございました。国土交通省では、全国 138 の自治体の長からなる全国クルーズ活性化開議と連携しつつ、また、外国クルーズ船社等からの問い合わせに一元的に対応するワンストップ窓口を活用して、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、それから全国の港の岸壁推進延長にかかわる条項や港周辺の観光情報の一元的な発信、それからクルーズ船社と港湾管理者とのマッチングサービスの提供といったことを行っております。

こうした取り組みを通じて、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まいりました。あわせて、既存岸壁の防ゲン剤や、係船中の改良、それから岸壁により、ハード面での受け入れ能力の向上を図ってまいりました。こうした取り組みの結果、昨年、クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で 130 港。また、先ほどもありましたけれども、クルーズ離着数は、前年比 27%増の 253 万人となって、過去最高を記録したところでございます。国土交通省といたしましては、訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人にするという目標達成に向けて、引き続きハード、ソフト一体となった施策を展開して、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と思っております。

- (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】

観光客並びに港湾労働者の安全確保につきましては、まず、港湾のクルーズ船の受け入れの状況でございますが、クルーズ船の寄港回数が多くない港湾におきましては、単発的な寄港需要に迅速かつ経済的に対応するというこのために、貨物寄港等を一時的に活用しまして、クルーズ船を受け入れている、そういった場合がございます。このようなクルーズ船の受け入れにあたりましては、貨物量等の関係者と事前調整を十分に図ることが非常に重要であると認識をしております。

特に、クルーズ客の上下船や陸上移動におきましては、その動線が、港湾作業エリアを気にせず、あるいは競合する可能性が考えられます。今後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等と連携を図りながら、予算の確保に努めてまいりたいと考えてございます。

8. 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とえ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】

クルーズ船入国手続きの柔軟な対応について、ということでございます。クルーズ船の外国人旅客に関わる入国審査手続きについては、簡易な手続きで上陸を認める船舶参考上陸許可制度が設けられまして、手続きの円滑が図られてまいりました。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て、関係省庁において、体制の強化が図れていると承知しております。国土交通省といたしましても、民間事業者に対する無利子貸付制度や、官民連携によるグループ拠点の形成等によって、C I Q手続き等の場となる旅客施設の整備を推進しているところでありまして、また、国際クルーズ受け入れ機能高度化事業を創設しまして、クルーズ旅客の利便性、安全性の向上を図っているところでございます。

国土交通省港湾局は、先ほども申しましたが、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ます。ご要望については、関係省庁に伝えてまいりたいと思っております。

9. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

MARPOL条約附属書Vの改正により、2013年より原則として廃棄物の洋上投棄が禁止され、「締約国は廃棄物の受け入れ施設を港及び係留施設に確保しなければならない」とされている。また、国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者には船舶からの廃棄物について受け入れ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では廃棄物処理業者の紹介などの対応にとどまっている。焼却灰、期限切れ医薬品、救命備品などのほか、船内廃棄物を陸揚げできる施設・体制が整備されておらず、衛生面を含めて船内生活に支障をきたしていることから、国内の港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設を早期に充実していただきたい。

【回答】

港湾局海上環境課です。どうぞ、よろしくお願いいたします。

船内廃棄物の受け入れ施設の充実について、ご要望をいただいております。MARPOL条約附属書及び海洋汚染防止法の改正を受けまして、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いたしました。こちらにおいて、港湾において求められる対応をまとめ、港湾管理者へ周知をしたところでございます。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いたしております。

国土交通省としては、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示をしているほか、廃棄物受け入れ施設等の設置を支援する補助金制度を設けているところでございます。引き続き、港湾事業者に対し、補助金制度の活用を含め、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と考えております。

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】

日本の港湾運送の発展について、今後の展望を明らかにされたいというご指摘をいただいております。日本では、港湾が地域の特色に合せた機能を発揮し、地域産業の活性化、ひいては日本経済の発展に貢献できるよう、しっかり取り組んでまいっている所存でございます。

- (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】

臨港道路につきましては、一般道路と同様に、道路構造令に準じて、港湾関連車両や一般車両、自転車、歩行者等の交通に応じて必要な幅員を設定しているところでございます。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て設定をしているところでございます。また、臨港道路の清掃につきましては、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ございますので、個別の事案につきましては、各港湾管理者に申し出いただければと思います。

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】

【質問】 去年も返答いただいた交通政策審議会の問題でありますけれども、お答は、いわゆる港湾、長期的な展望の中で専門的な部分の審議会なので、働く者の代表が参加するような場面ではないのではないかとということを受け止めたんですけれども、確かにそういう将来的な長期の部分なのかもしれませんけれども、やはりそういう中で様々港湾のあり方等々についての課題が同時に出てくると思うので、ぜひ労働者の側の代表を参加させていただいていきたいということを改めて要望いたします。

【回答】

一つの考え方としては、港湾の場合、個別の港湾計画等の話については、それぞれの地方でやっていたりとか、その過程でいろいろ労働組合の皆さんの意見もお伺いしながらまとめているというところがあるものですから、それから中央の審議にかかるような事項は、どちらかということと中長期の産業政策と連携しているような形にさせていただいているということがあるものですから、むしろ、関係者というよりは、第三者でやっていくほうが良いのではないかと、そういう仕立てになっているものですから、組合の方が悪いというつもりではないのですけれども、むしろ利害関係人者という形で整理をされていないということで、委員を選任していないというところから起因している話なのかなと思います。

そのような再度のご意見をいただいたということは、われわれ持ち帰って、研究させていただきたいと思いますが、原則的な立場は、そういうことであります。一方で、海事局のほうは、同じ審議会ですが、これは個別の話もするものですから。労働組合さんにもお入りいただいて、もともと公益、それから事業者、使用者、労働者という昔の審議会の政策立案機能を引き継いでいるということもありますので、いろいろな場から、そういうことを排除しているというわけでは全くなくて、やっぱり何を審議しているか。それにふさわしい人選をさせていただいているというところがございますので、ご理解賜ればというところがございます。

【質問】 去年は、七尾審議官がおられて、要望したときは前向きにというか、それぞれご意見いただきながら検討していくと。ご回答いただいた、確かに事務的なご回答で、毎年同じようなご回答なのですが、ではお聞きしますけれど、港湾審議会で、3

月 13 日に審議会がなされ私も傍聴に来て、お話を聞かせていただきました。その中で確かに港湾計画については、旧建設省の問題で、港をつくるとか、受け入れ側の整備だったりしているのですが、港湾政策のポート 2030 の審議もされたというふうに思っています。その中で、ここに書いていますけれど、自動化については、経済産業省や内閣が進める中で、自動化について推進していくことは否定はしませんけれど、これは必ず光と陰があって、労働者や雇用の環境に影響を与えることも経済産業省も発表しています。そういう中で、審議会の中で政策について、審議をされている中で、港湾労働者に対して影響はないと思われているのですか。

【回答】

基本的には、まず今回、ポート 2030 としてのまとめ方という中での話になりますけれども、今回については、中間報告ということで、中間報告を秋にやって、それから最終案の審議というのを 3 月にやっております。それに際しては、まさしくご意見のパブリックコメントといいますか、一般的な募集みたいな形でやっております。そういった中でも幅広く意見を吸い上げながら、今回最終案の取りまとめというふうにさせていただいているということで、そういう意味では広く意見を聞きながらやっているのかなというふうに思います。

【質問】 パブリックコメントだけで十分だと思われているのか。さっき審議官からもありましたけれど、ほかの審議会とか部会と違う性格もあるということだったのですが、交運労協の議長は、大元の交通政策審議会の委員であります。その中で自動車、それから航空、鉄道、それぞれ入っております。残念ながら入っていないのが港湾と観光だけです。そこをなぜ、労働者に関係がないというふうにとらえられて、いつも答えが事務的な話は、あなたたち関係ないでしょうというふうに私聞こえてくるんですけれど、そうじゃないと思うんです。例えば海事では、イノベーション部会、ここなんかはどっちかというところ、技術的なこととか、いろんな技術革新の話なんだけれど、そこでも委員として入っています。航空の場合は技術安全部会ということで、安全に資するところにも入っています。

そういうことも踏まえて、審議官答えられましたけれど、拒否しているわけじゃないと言われるけれど、なぜそれが無理なのかということが、私たちは理解ができないということなので、ここ数年ずっと議事録も見ていますけれど、全く一字一句同じ回答なんです。だから、そういうことも踏まえて、去年は七尾審議官が少し考えましようとして最後に言われました。この意見交換がより進展して、良いものにしましようということまでいただいております。そういう意味ではこの場を生かしていただいて、すぐには無理でしょうけれど、前向きにご検討していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【回答】

一言だけ。働く方に関係ないんだということは、もちろんない。お答えはさっきも申し上げたとおりなのですが、重要なご指摘であるということは、十分認識しております。

【質問】 いろんな自動化について、交運労協別に否定してはおりませんし、これからの労働力不足の対応の一方策として、各モードでも自動化が進められていることは十分承知しております。ただ、やっぱりいろんなそれぞれモードごとの自動化を進める上で、一番地域の実態も含めてわかっているのは、労働者の現場で働く者だろうと思っておりますので、ぜひともよりよい自動化を推進する意味でも、われわれ労働者の代表を入れてもらうことについても、決してマイナス面にはならないだろうと思っておりますので、今、審議官が言われたように、ぜひ前向きにご検討いただければありがたいのかなということだけ、ちょっと申し添えておきたいなと思います。

【質問】 港湾、海事以外、ほかにも多分審議会があると思うんですけども、そこには労働組合参加されているんですよね。

【回答】

結構な割合で参加されています。

【質問】 そこには労働組合が参加されているのに、なぜ港湾にはないのか。

【回答】

先ほど、申し上げていることではあるのですが、それぞれで審議している内容がだいぶ違うということだと思います。

【質問】 例えばそこに労働組合が参加されている審議の内容というのは、どういうことなのですか。審議の内容によっては、利害関係だったりとかと、今おっしゃっていましたが、そこに参画される労働組合の方は、利害関係がないということですか。

【回答】

私が担当しているのは、海事のほうもやっておりますから、海事の場合は、もともと船員労働そのものを扱う審議会ですから、これは。船員法という法律があって、そこに要は海の上の労働基準法のようなものですから、直接関係するような議論をしているところでありますので、これは制度的に使用者、それから労働組合の

代表、それから公益、学識経験者が入って議論するというのが、一つセットされているということなんです。港湾政策、今私どもは、長期の港湾政策などもやっていますけれど、それはやっぱりだいぶ中身と性格が違うんじゃないかなと思っています。第三者的な方に幅広い分野で入っていただいて、港湾政策そのものは、日本経済の基盤をなすものでもありますから、いろいろな有識者の方に入っていただいて、どういう方向性を持てばいいのか、あるいは選択集中もいろいろな議論もありますけれども、大所高所の議論をしているということだと思います。船員のほうは、個別の制度をあげさせていただいていますから、そこはだいぶ違うのではないかと思います。

さらに先ほど、自動化のような議論ありましたが、実際に現場で適用する場合というのは、それはやっぱり絞りがないと、うまくいかないというのは、歴史も証明するところでもありますので、それはそれで十分にされるものだと思います。

【質問】 例えば横浜の自動化に向けての実証実験もそうですけれど、労使合意に至る前に、予算が組まれていたんですね。

【回答】

そのいきさつは私は把握していないので、申し訳ないのですが、予算措置は適宜やっておかないと、なかなかうまくいきませんので、実際に、実施のときは合意がないと実施できないということではないかと思いますけれど。

【要望】 自動化ありきでという部分で、港湾労使で名古屋の飛島を経験して、自動化によって結果的には雇用の問題が発生したということの経験から、自動化にあたっては、国の政策であってもという部分で労使間の合意を前提とするという約束がつけられたはずなんです。

でも、一部、業側では国の政策によってと、予算化もありという言い方もされますし、実際合意がなければ、進めないという言い方もされます。両方のスタンスで話が出るわけです。でも、結果的には、世界の港の自動化の結果、必ず雇用に影響が及んでいるんです。自動化の安全対策という部分では、当然必要な措置なんですけれども、やはりその影響を受ける労働者、雇用の影響を受ける現場があるということは、やはり十分念頭に置いて、それに対しても政策を進める上では、国としても意味を持って、それに対する立場をつくってほしいというのが、正直なところなんです。

選択と集中と今おっしゃられましたけれども、今水島にバルクで広くつくっています。水島玉島地区。選択と集中が国際コンテナ重要拠点、またバルクということで、選択と集中、選定された港は、運営会社を設立しながら、活気づいていますけれど

ども、それによって、近隣、他府県の既存の港、結局取扱い貨物が減少しているのが今の実態です。例えば四国で言えば、徳島、香川では、向かいの水島に、大手メーカーが移転するという話もあって、事実上、向こうにサイロもできながらも、一部は移転するということになってしまって、既存の港では、取扱い貨物量が減る。それに対して、業界からは、貨物量が減るので、労働条件の将来的な維持という部分には、不安をいただかざるを得ないと言われているのが現実なんです。先ほどありました港湾の地域事情に応じて、また地域の発展というところから見た場合、やはり既存の港をどういうふうに地域と連携して生かす、その経済の拠点にするのかというところは、もう一度、国内全体の地域の港をごらんになって、政策や必要な規制なども考えてほしい。

選定された港はいいですね、確かに。でも、それによって、まわりの地域、近隣の港は必ず影響を受けます。三島川之江の話もありました。三島川之江では、昨年、うちの組織内も含めて、地域で港湾事業者を集めて、改めて指定港化に向けた、協議体という部分が改めて設置できたと。これから時間をかけて既存港運業者、また労働組合も含めて話を進めていきたいというふうな条件が整ったらしいんです。それは報告もありました。ですから、ぜひ国としても、国交省さんとしても、そういった背景がつけられたという事情を踏まえて、ぜひとも指導していただきたい。お願いしたいと思います。

【意見】 産業政策の考え方、戦略的な重要性もよく、もちろん重要だと思います。

ただ、こうしてお声がよく出るというのは、その中でいろいろと現場で皆さんにかなり影響が大きいことではないかと思うんです。そういう意味で、よくいろいろとご考慮というか、お考えいただければと思っています。

【質問】 実は茨城は、おかげさまで、3.11以降、だいぶご配慮いただきまして、茨城港がかなり充実したことによって、群馬県のスバルが茨城港から輸出が始まったりとか、かなり圏央道、北関東自動車道、及び港湾、しかも二つ港と茨城港と鹿島港、産業コンビナートの復活ということで、大変おかげさまでいい効果が上がっているんですけれども、その際に、どういう形で、今日質問が出ていたようなんですけれども、決定をされ、それから実際に働く皆さん、関係の皆さんと連携をしながら進めていたのかということが非常に重要だなと感じております。いろいろな意味で連携をしながら、プロセスを明らかにしていただいて、それからいわゆるステークホルダー、労働組合、働く方々の皆さんも連携をしながらやっていただくということが非常に重要だろうと思っておりますので、その辺について、どういうふうにお考えなのか、お聞かせいただければありがたいと思います。

【回答】

実は、われわれも、例えば先ほどご説明しましたように、中長期の港湾政策の見直しをやっています。ポート 2030 でやっています。かなりわれわれとしては、いろんなところに情報発信しながら、しかもパブリックコメントって、普通役所のパブリックコメントって大体木で鼻をくくったようなところもないわけではないのですけれども、かなり丁寧にお伺いもし、それからご意見いただいたところには、お答えを差し上げるような形で、かなり気を遣ってやらせていただいているというところが、あるのは事実です。

ただ、いろいろなご意見もいただいていますので、さらにいろんな方々、組合の皆さんもそうですけれども、いろんな方々の意見を吸い上げながら、よりよい政策をまとめられるように努力していきたいと。かなり他の分野に比べても、意を用いているつもりではありますが、引き続きやらせていただきます。

【質問】 ターミナルの渋滞の話があったと思うのですが、正直なところ、ロケーションに限ると思うんですね。横浜も東京もそうですけれども、港湾産業エリアと生活エリアがあまりにも近すぎて、港湾の取扱量が多すぎるところで、表に出て行く前に、リードタイムがなくて、どうしてもはききれなくて、渋滞せざるを得ないという状況なんです。今、バンプールでシャーシとシャーシプールと増設されて、ちょっと奥側につくっているはずなんですけれども、やはりターミナルの作業、早朝ゲートコンであったり、昼間の時間帯の一時間、もしくは二時間以上だったりという部分は、限られているんですね。あくまでもその時間帯をどうにかクリアすることだけであって、やはり根本的には、生活エリアからもう少し距離をもって、ちょっと海側にそういった施設の移動もしながら、道路も拡張しながら、さらには待機場も少し遠くに持っていくと、今よりも渋滞の緩和に貢献できるのではないかなと思います。

というのは、この間、中国に行ったときに生活エリアとターミナルエリアまで、距離がだいぶあるわけですね。あの貨物量があっても、これだけの距離がありますから、ということで、港湾整備を重点にやるべきということです。

【質問】 期限切れの医薬品、いわゆる医療ゴミというか、そういったものの処理とか、特に火薬を使っている備品もありますので、この辺の受け入れ業者がなかなか追いついていないのではないかと。ということで、今回また同じ内容で出させていただいているのですけれども、この辺に関しまして、わかる範囲でお教えいただきたいなと思います。というのが、ガイドラインで、区分けされている、定義づけされている中に、この項目に当たるものが見当たらないんじゃないかなというふうに思っていま

すので、それも含めて、今回回答できないのであれば、後日でもいいと思いますので、どうぞ、よろしくお願いいたします。

【回答】

おっしゃるとおり、ガイドラインのほうには、こういった項目というのは、現状、設けられておりません。こちらについては、今後の課題ということで、検討してまいりたいということで考えてございます。

【質問】 クルーズ船ということじゃなくなると思いますが、CIR という言葉が出ましたので、キューについて教えてもらいたいのですが、まず入国してこられる方が、われわれの国民と検疫を受ける前に接触するなどということは、まずあり得ないと思うのですが、そういった旅客ターミナル等で、検疫を受ける前の外国人と日本人が接触した場合、こういった人たちはどういう扱いになるのか。そこら辺の考え方について、教えてもらいたい。

【回答】

基本的には検疫を受けてから日本に入国していただくというふうに認識しています。

【質問】 日本人と接触することはあり得ないですね。

【回答】

はい。ただ、成り代わって接触してしまった場合というのは、ちょっと厚生労働省なりに問い合わせ確認して回答いたします。