

交運労協 FAX ニュース NO. 39

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階 発行日 2012年10月2日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570 発行人 交運労協 関 政治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

[2013年度予算概算要求説明会]

国土交通省海事局・港湾局と交渉！

「船員税制」や「海コン安全輸送対策」等を要請！

9月26日14時より、国土交通省会議室において、「2013年度予算概算要求」について説明を受けた。交運労協からは事務局をはじめ関係構成組織担当者が出席した。

議事の進行は、海事局及び港湾局の各担当者から予算要求に関する特徴的な説明を受けた後、各構成組織担当者から説明内容等に関わる疑問点等を質し、再回答を受ける形で進行した。

〈海事局〉

1. 船員税制の確立について

外航海運産業ならびに遠洋水産業における諸外国とのイコール・フッティングを求め、船員の確保・育成を促進し、海洋基本法の目的を実現するための具体策の一つとして、また、海洋・島嶼国家である我が国の経済安全保障・食糧安全保障に果たす船員に対する政策減税として、「船員税制」の確立を図りたい。

【回答】

平成24年度税制改正要望の船員の住民税に係る内管においては、地方団体に対する助言に過ぎず拘束力を持たないものであり、地方税法に則って各自治体の判断で可能であることが確認され、その旨総務省から自治体に周知がされた。これにより、今後、自治体による自主的な減税の取り組みが進むことを期待している。

2. 外航海運・船員政策について

(1) 日本人船員の確保・育成に向けた官公労使の取り組みとして、平成23年5月に国土交通省内に立ち上げられた「日本人船員(海技者)確保・育成に関する検討会」でとりまとめられた内容について、フォローアップのための予算を確保し、フォ

ローアップの一環として、外航日本人船員の総数と増加数の定期的な確認・モニタリングを含めた、外航日本人船員の「量的確保策」の確立に向けた対策を講じるための予算措置を図られたい。

【回答】

船員(海技者)の確保・育成については、近年、海運業界が船員教育に求めるニーズの変化、独立行政法人改革など船員教育訓練を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ、昨年5月に、「船員(海技者)の確保・育成に関する検討会」を設置して検討を進め、本年3月に報告書を取りまとめられた。国としても、でき得る限り、本検討会で取りまとめた方向性を反映させた施策を講じて行く所存である。

(2) 日本船舶・日本船員を増大させるため、外航日本人船員確保・育成スキームに関する予算を確保するとともに、外航船社における日本人船員の採用拡大等、船員政策確立に向けた対策を講じるための予算措置を図られたい。

【回答】

「外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム」は、外航海運事業者による日本人船員の採用・社内育成を補完するものとして、官労使一体となって運営しているところであり、その実効を図るため、引き続き予算の確保に努めていく。また、我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす外航海運について、その安定的な活動を支える上で日本人船員の確保・育成を図ることは、大変重要な課題であると認識しており、平成20年より日本船舶・船員確保計画認定制度を実施し、外航日本人船員の確保・育成に努めているところである。今後とも安定的な国際海上輸送の確保を図るために必要な外航日本人船員の確保・育成を図っていく。

(3) ソマリア沖海賊対策について、海賊略奪行為が、広域化・凶悪化する同海域の安全確保対策として、護衛艦・哨戒機の派遣に次ぐさらなる対策の実現に向けた予算措置を図られたい。

【回答】

ソマリア沖海賊の安全確保対策については、海賊対処法に基づく護衛活動を引き続き実施していく。護衛対象船舶に対する襲撃は一件もなく、護衛活動は有効に機能していると認識している。また、ソマリア周辺沿岸国の法執行能力の向上が重要であることから、当該沿岸国の海上保安機関の法執行能力向上支援を実施するとともに、IMO(国際海事機関)を通じた国際的連携協力への貢献も行うなど、関係省庁との調整を踏まえ、今後とも船舶航行の安全に万全を期す。

3. 内航・旅客船における産業・船員政策について

(1) 環境対策としてのモーダルシフトを促進し、安定的な国内海上輸送を確保する

ため、国内海運の経営安定化、船員計画雇用促進等事業、燃油価格の適正化・安定化対策の継続・拡充に加え、船員に係る緊急雇用対策の継続・強化のための予算措置を図られたい。

①国内海運の経営安定化、燃油価格の適正化・安定化対策の継続・拡充について

【回答】

内航海運業は、貨物輸送量の約4割、産業基礎物資の約8割を輸送するなど、社会インフラとして必要不可欠であるが、近年輸送量が低迷している。このため、燃料油価格の高止まりに関しては、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力の強化を図っていくことが重要であり、平成23年度に海上交通低炭素化促進事業(約4.5億円)、24年度当初予算(約3.4億円)を通じて船舶の省エネや環境性能の向上につながる改造等を支援しているところであり、25年度予算要求においても所要額の確保に努めて参りたい。また、燃料油価格の高止まりや景気低迷等により懸念される国内海運の資金繰り対策として、これまで金融機関からの融資時の保証額が拡大される中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証制度の適用業種となっている。モーダルシフトの促進については、平成24年度予算において、モーダルシフト等推進事業として約0.8億円が計上されており、また、船舶共有建造制度の活用などを通じた環境性能に優れた船舶への代替建造の促進等を進めている。更に、船舶管理会社の活用を通じた内航海運業者の経営基盤の強化等を図るため、船舶管理会社の定義や船舶管理会社が行うべき業務を体系的に示した「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定したところ。引き続き、内航海運業の経営基盤強化・競争力向上に資する施策の実現に努めていく。

②船員計画雇用促進等事業及び船員に係る緊急雇用対策の継続・強化について

【回答】

船員計画雇用促進等事業については、船員の確保・育成を着実に推進するため、引き続き必要な予算の確保に努めていきたい。船員に係る緊急雇用対策については、経済情勢の悪化等の影響により離職を余儀なくされた船員が発生する場合には、給付金の支給に必要な予算の確保に努めていく。

(2) 地域活性化実現のため、交通基本法の制定を視野に入れつつ、離島航路補助制度の抜本的改善を含む海上インフラストラクチャーの整備・拡充を図り、持続的なフェリー・旅客船・内航海運を確立するため、必要とする予算措置を講じられたい。

【回答】

離島航路は、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段であるが、人口減少、高齢化等による輸送人員の減少により、欠損が年々増大し厳しい状況にある。離島航

路に対する支援については、平成23年度に「地域公共交通確保維持改善事業」の創設により、①従来、航路の補助対象収支差の4割程度を国が補助しているところを原則5割に拡充②離島航路の構造改革促進に資する公設民営化等のための船舶建造費等への支援(建造費の3割補助等)③さらに、島民向け運賃について、地方バス等の運賃水準を限度として割引を行う場合の支援を行うこととし、24年度には全体予算額約332億円のうち離島航路支援に約68億円を確保したところである。引き続き平成25年度予算要求においても所要額の確保に努めて参りたい。また、改正離島振興法において「格差是正」や「定住促進」の方向性が打ち出されたことを踏まえ、新たなメニューとして「便数利便性改善支援補助」を25年度予算要求に盛り込んだところである。また、フェリー・旅客船、内航海運についても、平成21年度以降、海上交通低炭素化促進事業(23年度当初予算(約4.5億円)、24年度当初予算(約3.4億円))を通じて船舶の省エネや環境性能の向上につながる改造等を支援しているところであり、25年度予算要求においても所要額の確保に努めて参りたい。

(3) 高速道路等の料金無料化社会実験をはじめとする架橋・高速道路の大幅値下げ、無料化に伴う経営悪化や雇用不安などの影響を受けたフェリー・旅客船に対し、公平・公正の観点から損失補てんを含め、日本列島災害時における災害対策としたフェリー・旅客船の維持・存続に向け、国費投入による支援策発動に必要とする予算措置を講じられたい。

【回答】

我が国のフェリー船は、地域の人流や全国的な物流ネットワークにおいて重要な役割を担っているが、近年、長引く景気低迷に伴う輸送需要の減少や燃油価格の高止まり、さらには、精査が必要なものの、休日千円といった高速道路料金による見られる影響もあって、厳しい経営状況が続いている。このため、一層の省エネによるコスト縮減等を通じて、輸送モードとしての競争力向上や体質強化を図っていくことが喫緊の課題となっている。このような認識に基づき、先に説明した予算額を確保し、必要な支援を行っているところである。加えて、大規模災害発生時の救援活動などにおけるフェリーの有用性を踏まえ、平時には地方自治体から各種支援を受け、災害発生時には航路から離脱させて被災地での救援活動等に派遣・専従させる取り組みに対して国費で支援を行う「公民連携型災害救援フェリー支援事業」を25年度予算要求に盛り込んだところである。

4. 船員関係法令の遵守について

船員法、船舶職員法および船員職業安定法等の船員関係法令を遵守させるため、外国船舶監督官ならびに運航労務管理官の増員を含め、実効ある監査体制を確保するとともに、ILO 海上労働条約の批准に向け、外国船舶への監督体制を拡

充するなど、強力な指導・監督を図るための予算措置を講じられたい。

【回答】

地方運輸局に配置する外国船舶監督官及び運航労務監理官が担う業務は、我が国周辺海域における船舶の安全運航の維持を図るため、重要なものであり、必要な要員及び予算の確保を図ってきた。IMO関連条約に係る新たな規制に対応するため外国船舶監督体制の強化が必要なこと、及び、今般のILO海上労働条約の批准に伴う船員法改正において、新たな業務として船員の労働条件に関する外国船舶監督や旗国検査が生じることから、平成24年度においても、外国船舶監督官4名及び運航労務監理官1名を増員している。

5. 国際条約への対応について

ILO 海上労働条約、ILO 第 185 号条約(船員身分証明書条約)、ILO 第 188 号条約(漁業労働条約)の早期批准、発効に必要な予算措置を講じられたい。

【回答】

ILO海上労働条約に対応した改正船員法及び本条約の国会承認手続き(外務省)については、ともに先の通常国会において可決され、成立又は承認が図られたところである。本条約については来年8月20日の発効が見込まれるところであり、引き続き、条約に対応した関係政省令等について整備を進めるとともに、外務省と連携して、条約の早期批准に取り組んでいきたい。なお、本条約の発効に伴う旗国船舶及び外国船舶の監督業務が円滑に実施できるよう、25年度概算要求においても努力していく。ILO185号条約については、船員の出入国を容易にするための条項が盛り込まれており、本条約と我が国の出入国管理政策との整合性の観点から課題があるため、引き続き検討していく。ILO188号条約については、引き続き批准動向等今後の状況を見守りつつ水産庁と連携を図り、対応していく。

〈港湾局〉

1. 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時間オープンにともなう労働力を確保するため、交代制導入の促進をはかるための誘導措置に関する財源を確保されたい。

【回答】

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。国土交通省では、平成21年度から平成23年度まで、東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港及び神戸港にて実施したコンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業を実施したが、同モデル事業においては、ゲートオープン時間拡大に必要な事業者の運営コストの一

部支援を行ったところである。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いきたい。

(2) 港湾労働者の福利厚生施策が後退しているため、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するよう指導するなど、港湾労働者の福利厚生施設の維持・改善のための費用を確保されたい。

【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又は管理については、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認識している。

2. 背後地の整備について

港湾地区に駐車スペースが不足しているため、路上待機している海上コンテナが多く見られ、安全対策上からも問題がある。港湾地区に、待機レーンの確保、シャーシー・プールの設置など、必要な措置を図るための予算措置を講じられたい。

【回答】

東京港の大井埠頭、青海埠頭等をはじめ、コンテナターミナル周辺道路の交通混雑の解消は、物流の効率化や安全性の確保等の観点から重要な課題である。道路混雑への対策として、貨物の積替やコンテナ又はシャーシーの蔵置を行うための施設である共同デポの整備や待機レーンの確保、コンテナターミナル周辺の渋滞状況の監視・情報提供を行うための施設の整備等を図っている。各港で生じている課題を把握した上で、個別具体の対応についてはしっかり検討していきたい。

3. 海コン安全輸送対策について

荷崩れ、片荷などによる事故防止のため、荷主責任による情報伝達を義務化する海コン安全輸送法(仮称)を早期に制定すると同時に、国際基準の条約化に向けて積極的に取り組むための予算措置を図られたい。

【回答】

本年3月6日に国会に提出した「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」は9月7日に継続審議とされた。引き続き、国土交通省としても早期成立に向けて全力で取り組んでいきたい。また、国際海上コンテナの自動車運送の安全確保のため、国際ルールづくりに係る調査研究の予算を確保し、本年度調査を実施している。ILO（国際労働機関）、IMO（国際

海事機関)等の場において国際ルール策定に向けた働きかけを行っていく。

4. 偏載監視装置付重量計の設置について

コンテナ・ヤードのゲートに片荷がわかる偏載監視装置付重量計を設置するための予算措置を講じられたい。

【回答】

継続審議とされた「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」において、重量計の整備については、港湾管理者は必要に応じ港湾計画等に定めなければならない旨が規定されている。一方で、重量計の整備主体については、本法律案において特段の規定はなく、関係者間の調整により決定されるものと考えているが、国としても重量計整備のニーズ等があった場合には、その内容を精査した上で、所要の支援を講じられるよう検討していく。なお、コンテナ内貨物の重心の偏りに関する情報は、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な情報であるが、まずは本法律案の施行後、国際ルールの整備や偏荷重の測定に関する技術開発等の状況を注視し、その上で必要な対応を検討していきたい。

5. アスベスト対策について

港湾労使によって設立された港湾石綿対策基金に対し、国も基金を拠出されたい。

【回答】

国土交通省は、港湾運送事業の所管官庁として、アスベストの荷役に係る実態調査を行い、厚生労働省に対して当時の実態を説明するなど、可能な範囲で対応を行っているところである。「港湾石綿対策基金」については、労働災害の救済の観点から港湾労使により設立されたものと承知しているが、本件については、厚生労働省が労働災害の救済に関して所管している。

6. 震災復興対策費の拡充について

(1) 被災地復興対策について

政府はこれまで四次にわたる補正予算を組み、東日本大震災の復興に取り組んできたが、物流の拠点である港湾の復興はいまだ十分とはいえない。各港湾の復興対策会議を再開し、これまでの物流機能の復旧のための予算措置を講じられたい。

【回答】

東日本大震災からの復旧・復興の取り組みにより、被災地の21港湾にある373の公共岸壁の約8割の293岸壁が暫定利用可能となっているところであるが、引

き続き港湾の本格復旧に鋭意取り組んでいる。地域の物流の拠点である港湾の復旧は、被災地域の復興に貢献するものと認識しており、一日も早い復旧の実現に努めていきたい。また、港湾の復旧に併せ、物流機能の回復が順調に図られるよう各港湾の復興会議を活用するなどにより、必要な措置を講じていく。

(2) 港湾の耐震化整備促進等について

被災地の復興に向け、大量の資材運搬が行われる主要な港湾における荷捌きスペース、港湾へのアクセス道路の整備とともに、国内主要港湾の防災対策としての耐震化整備事業の促進に必要とされる予算措置を図られたい。

【回答】

被災地の本格復興のためには、被災した港湾施設の復旧を加速するとともに、我が国全体における港湾の災害対応力を向上させ、経済活動や暮らしにおける安全と安心を確保することが必要である。特に、大量の物資輸送に必要となる港湾機能を被災時においても確保するため、既存ストックを活用しつつ、地震の切迫性や港湾機能の重要度に応じた対応を図って参りたい。その際、地域経済の維持・継続の観点から、被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的なバックアップ体制の構築を図り、雇用と所得の維持・創出に貢献していく。

7. 津波対策について

交通政策審議会港湾分科会防災部会において「港湾における地震・津波対策のあり方(答申)」がとりまとめられました。津波被害を直接に受ける港湾における船舶、港湾労働者の避難体制の確立をはじめとし、港湾における津波対策を確立するための予算措置を図られたい。

【回答】

港湾における避難計画については、各港湾の状況に応じて港湾管理者が策定することとなるが、国土交通省としては、港湾における避難に係る情報連絡体制の構築や津波避難施設の適切な規模・配置などを内容とするガイドラインを早急に策定し、港湾管理者が避難対策を計画的に推進することを支援していきたい。また、港湾機能が集積している東京湾等の地域において、津波が発生した際における避難船舶の安全を確保するため、平成25年度予算要求において、大型船舶の避難場所の確保に係る制度の創設を要求しているところである。

8. 羽田空港と成田空港間における道路渋滞解消に向けた整備について

羽田空港国際化以降は、羽田・成田空港間における保税運送車両の増大が想定され、幹線道路の整備が求められる。首都高速湾岸線や東京港臨海道路をは

じめ、主要幹線道路の渋滞解消に向けた道路整備に向けた予算を確保されたい。

【回答】

東京港においては、臨海道路（Ⅱ期：東京ゲートブリッジ）を整備し、平成24年2月に供用開始しているところである。

※紙面の都合で概要のみ。文責は交運労協事務局にある。

以 上