Ⅰ．国土交通省交渉

国交省交渉は、11月21日(水)13:30から国交省会議室に於いて開催された。全国港湾・港運同盟の18秋年末中央行動として、港湾労働政策に関する諸課題として事前に申し入れた要請に対し、行政側から港湾対策室をはじめ関係部署が対応、回答する形で行われた。以下、要旨交渉内容について報告する。

１．船社アライアンスに係る件について

船社アライアンスや定期コンテナ船事業統合など、今後更に船社による再編が進んでくることを踏まえ、貴省として港運使用者団体と連携のうえ、対策協議の場を港湾労働組合との間に設置すること。

＜回答＞ライアンス再編」など、海運業界を取り巻く環境がめまぐるしく変化するなか、港湾運送事業への影響について、港湾労働者が懸念を持たれていることは認識している。国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾の政策目的にあるとおり、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大が、我が国の経済、ひいては雇用と所得の維持・創出につながると考えている。今後もアライアンス再編など海運業界の動向に＜回答＞　「韓進海運の経営破綻」「邦船３社による定期コンテナ船事業統合」「アついて注視しつつ、政策を進める。

２．港湾運送事業基盤の安定に資する諸課題

(１)　貴省を中心とする関係省庁と連携のうえ、港運労使団体が参加できる港湾運送料金適正収受に関する検証委員会(仮称)を設置させること。

＜回答＞港湾運送事業の運賃・料金制度については、平成１８年５月１５日から地方港においても事前届出制が実施されることとなり、その直前の同月１２日に経済産業省及び農林水産省へ「港湾運送事業法に係る届出等の遵守について」という協力依頼を発出したところである。なお、発出している文書は回答を求めている文書ではない。荷主・船社によるいわゆる「優越的な地位の濫用」については、公正取引委員会所管の下請法等に基づき、その防止が図られているものと承知している。

(２)　港運専業・現業部門(検数･検定･関連･港湾荷役)に対する下払い作業料金を適正収受できるよう港運元請事業者(団体)に対し指導すると同時に、下払い料金監査制度を新たに創設すること。

＜回答＞　港湾運送事業法は下請けに係る行為等については規定しているが、下払費に係る不公正な取引関係については、港湾運送事業法ではなく下請法（下請代金支払遅延等防止法）が適用されている。国土交通省としては、公正取引委員会から調査協力依頼を受けて、元請事業者、又は下請事業者に対して報告聴取、又は立入調査を行うことができる。（下請法第９条３項）

（3）料金等の事業監査で違法行為勧告を受けた事業者公表について、掲示板のみでなく、各運輸局に対してHPで公開するよう指導すること。尚、経産省と連携のうえ、両罰規定等を設立すること。

＜回答＞　事業監査に基づく行政処分等の公表場所については、各運輸局のホームページへの掲載、掲示板への掲示等、各運輸局において、適切に対応することとしている。また、料金等の事業監査は、あくまでも港湾運送事業法に基づき港湾運送事業者に対して行うものである。

（4）上記、港湾料金に係る課題解決、安定的かつ持続可能な港湾運営を実現するためにも、認可料金制度の復活に向けた法整備を行うこと。

＜回答＞　規制緩和前から現在までの港湾運送事業者の経営状況を見ると、取扱貨物量、売上高及び利益は、リーマンショックの影響等による一時的な減少を除けば、概ね横ばいにあり、運賃料金水準の大幅な低下は見られていないことから、規制緩和による影響が発生しているとは認識していない。

３．港湾政策に係る諸問題

(１) 国際バルク戦略港湾政策により、地方港では意図しない形で港湾労働者の雇用・職域が狭隘化している事態を踏まえ、港湾法改正付帯決議に則り、港湾労働者・事業者が不利益を被る事案であると港湾労働組合、港運事業者団体の何れかが判断した場合、貴省を含む四者協議を設置すること。

＜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である。各地域における産業に係る海上輸送ネットワークの効率化のための政策であり、バルク貨物の荷主の拠点移転計画などは、あくまで荷主企業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。

(２)　港湾運営会社や港湾管理者が、国際競争力向上策を理由にゲートオープンを申請しないよう指導すると共に、緊急時のゲートオープン時間拡大にあたっては、港湾労働者にしわ寄せとならない措置を講ずること。

＜回答＞　今般の台風２１号により、国際コンテナ戦略港湾においては、一部のコンテナターミナルが被災したことで、他のコンテナターミナル周辺でゲート前渋滞が発生していると伺っている。

コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生は、重大な問題であると認識している。しかしながら、ゲートオープン時間の拡大は、本来民間であるターミナル事業者自らの判断で行われるものであると考えている。

今後とも、ターミナル事業者、港湾運営会社、港湾管理者等関係者と連携しつつ、新規コンテナターミナルの整備等を通じて、ゲート前渋滞の緩和に向けた取り組みに協力したいと考えている。

（3）RTG遠隔操作をはじめ、港湾への自動化導入は行わないこと。

＜回答＞コンテナ船の大型化に伴い、荷役作業に係る波動性が増大しており、また、少子高齢化に伴う労働力不足から、港湾における良好な労働環境の確保も求められている。このような中、RTG の遠隔操作化の導入は、労災の防止のみならず、快適な室内での作業が可能となることに伴う作業環境の改善にもつながると考えている。なお、最終的にRTG 遠隔操作を導入するか否かについては、労使協約に基づく事前協議における労使間の合意が必要であるものと認識している。

（4）三島川之江の指定港化に於いて、水準を満たしていることや周辺港と不公正な関係が長期化している中で、地元関係者の合意形成ができない根拠を具体的に提示すること。

＜回答＞　三島川之江港の指定港化については、着任以来、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。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形成に向け、努力していきたい。

４．港湾労働者の雇用と職域に係る問題

(1)　インランドデポ・コンテナラウンドユース・AEO等、他の省庁が進める政策による港湾通過貨物に関し、港湾労働の職域とした対策会議(四者)を設置し、就労政策及び港湾機能を基点とした整備を行うこと。

＜回答＞関税を巡る制度に関わって、港湾運送事業を取り巻く環境が変化していることは承知している。平成１２年（2000 年）の規制緩和から現在までの沿岸荷役量については、リーマンショックの影響等による一時的な減少を除けば、概ね横ばいにあり、検数の取扱量についても、リーマンショックの影響等はあるものの、概ね横ばいで推移している。検数の取扱量については、平成１２年以降、微減傾向にあったが、近年はほぼ横ばいで推移している。

常用の港湾荷役労働者数及び検数人等人数についても、近年はほぼ横ばいとなっており、通関制度の規制緩和等が港湾労働者の雇用を狭めているとは認識していない。また、荷主等が、インランドデポや港頭地区などで営業活動を行うことについては、あくまで当該荷主等の経営判断により行われるものであり、行政サイドとしては指導等を行う立場にない。

(2)　港頭地域に隣接する地区での港湾運送事業行為によるダンピング防止の為、港頭地区指定範囲見直し(港労法と港頭地域範囲の統一等)検討、港湾倉庫内作業の港湾運送事業法適用を行い、港労法との整合性を図ること。港頭地域指定については、港運事業者団体及び港湾労働組合、貴省を含めた関係省庁との“あり方検討会(仮称)“を設置すること。

＜回答＞「港頭地区」が港湾法でいう「臨港地区」であると解したうえで、臨港地区は、港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域と一体的に機能すべき陸域として港湾管理者が指定するものであるなど、あくまでも港湾管理上の必要により指定されるもの。さらに臨港地区は、その指定によって、港湾機能を阻害しかねない構築物の建設の制限等の私権の制限を伴うことなどから、当該港湾の管理運営に必要な最小限のものでなければならないとされている。以上のことから、港湾労働者の職域拡大の観点から、港頭地区を拡大することは、本来の臨港地区指定の趣旨とそぐわないものと思料される。

また、港湾倉庫内の作業については、港頭地区における業務は多岐にわたっている、その中で倉庫業と港湾運送事業はこれまで５０年以上の歴史を重ね、それぞれの実情を踏まえながら一定の境目をつけて運用されてきたところであり、これらを全て港湾運送事業とすることは困難である。今後とも、お互いの秩序の維持を図りながら、運用していくことが必要と考えている。

(３)　港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定に懸かる資料要請が労働局から依頼があった場合、すみやかに資料提供を行うよう各運輸局に対し指導すること。

＜回答＞　港湾労働法の適用となる「港湾倉庫」の指定に際し、公共職業安定所より依頼があった場合はすみやかに対応するよう、関係運輸局へ指導していく。

(４)　港湾運送事業に於ける鑑定事業等への新規参入及び品目限定事業免許の解除は、港湾秩序を乱すダンピングを招くことから、これを認めないこと。

＜回答＞　港湾運送事業に関する許認可等につきましては、港湾運送事業法に則って適切に対応していく。なお、一般港湾運送事業等の許認可の権限は地方運輸局に職権が委任されている。

(５)　コンテナターミナルゲートに於ける作業(ダメージチェック、シールチェック等)は、港湾運送作業行為が望ましいとする見解を貴省が示し、また、実態として受け渡し行為が発生することから、港湾運送事業者の職域として指導できるよう整備すること。

＜回答＞コンテナターミナルゲートにおける、ダメージチェック、シールチェックなどの作業は、港湾運送事業法に規定する港湾運送事業及び港湾運送関連事業の行為には該当しないと認識している。

実態としまして、コンテナターミナルオペレーターの指揮命令のもとで、港湾運送事業者、作業会社、関連事業者、検数事業者等により行われており、各地域様々である。法律上の港湾運送行為に該当しないことから、指導を行うことは困難と思料する。

５．安全・安心の諸施策と港湾機能の活用

(1)　SOLAS条約改定に伴う重量測定は輸出貨物の重量証明、港湾運送事業行為に値する。また、現行の膨大な登録事業者による測定では差異があると疑問視されていることから、港湾運送事業者で行うよう再整備すること。

＜回答＞平成２８年７月に発効した改正SOLAS条約においては、輸出コンテナの総重量を同条約で定められた２つの方法として、①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、②個々の貨物・梱包材等の重量を足し合わせる、といったいずれの方法も認められており、国土交通省としては、国際コンテナ物流の円滑化を阻害せず、かつ国際的に調和する制度構築を進めてきたところである。

コンテナ総重量の確定制度においては、自ら重量確定を行う荷送人や荷送人に代わり委託を受けて確定する者に対する届出・登録制度を施行しており、当該確定行為にあたっては、従前より多岐に亘る関係者により行われていることから、対象とする業種を特定することは市場原理の観点からも馴染まないものと考えられる。

(２)　国内道路などの交通インフラの保全、輸入コンテナの過積載や偏荷重による安全対策として、海上コンテナ安全運送法(仮称)の制定を進めると同時に、「貨物ユニットの収納のための行動規範」を、国際条約として規範機能を引き上げる措置を講ずること。

＜回答＞　平成２４年の通常国会に提出された「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」については、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けては、関係者間での更なる理解を得る必要があり、改めて関係者間の理解・浸透状況等を踏まえて適切に対応する必要があると考えている。

一方で、コンテナの陸上輸送の安全対策について万全を期すため、国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議に於いて、平成25年6月末に安全輸送ガイドライン・マニュアルをとりまとめ、これに基づく取組を平成２５年８月より開始した。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含むすべての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込み、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めている。また、「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」については港湾経済課長もメンバーであり、今後も引き続き同会議を通じて、コンテナ輸送の安全確保に努めていく。

(３)　45ftコンテナの公道走行を認めないこと。国道・都府県道・市町村道の海コン走行の車両制限令の趣旨に則り、特殊車両通行許可(長さ)Ｃ条件を緩和しないこと。

＜回答＞道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されている。このため、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止する観点から、その規格を超える車両は原則通行できない。その規格を超える車両については、申請に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することとされている。審査は、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認するものであり、45ft国際海上コンテナの積載車両を通行させる場合も、個々の車両と通行経路の物理的関係を確認し、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することになる。

(４)　フレキシブルバッグを国内での海上コンテナ輸送等で使用させない措置を、関係省庁と連携のうえ法的整備を行うこと。

＜回答＞平成２６年８月に発生した、フレキシブルタンクから米油が漏えいした事故については、事業用自動車事故調査委員会が調査を行い、平成２７年１０月に報告書をとりまとめ公表している。

同委員会の報告によると、漏えいの原因は、急ブレーキによる減速度や車両の運動特性、内容物の液体の積載量・性状など、幾つかの条件が競合した場合に発生するものであると分析されている。一律にフレキシブルタンクによる液体輸送を禁止することに関しては、物流の国際競争力確保、コストの削減等の観点から、慎重な検討が必要である。

国土交通省において自動車運送事業者等に対して実施した調査では、交通事故を誘発した漏えい事案は確認されなかった一方で、コンテナヤードでの作業中等にフレキシタンクの損傷による漏えいが見つかった事案が複数件確認された。フレキシタンクからの漏えいを防止するためには、荷主側が十分に強度のあるものを使用することや、適切に積付けを実施することが重要であると認識しており、これらについて「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」に発荷主及び受荷主が取り組むべきものとして追記することを、関係省庁を含む関係者で組織される「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」において決定し、マニュアルの改訂を本年４月に行った。引き続き関係省庁で連携し、マニュアルの内容について、安全対策会議や地方連絡会議等を通じて周知を図り、液体輸送のより一層の安全確保に努めていく。

(５)　港湾に於ける石綿被災について貴省として国の責任を認め、厚生労働省と連携し、港湾労働石綿被災補償制度を確立すること。

＜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。労働災害の救済の観点から港湾労使により設立された「港湾石綿対策基金」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頂きたい。

国土交通省としては、港湾運送事業の所管官庁として、引き続き厚生労働省に対し協力していく。