Ⅲ．経済産業省交渉

全国港湾と港運同盟は11月21日に18秋年末中央行動の一環として、経済産業省商務サービスグループ物流企画室に対して、港湾産業が我が国経済と物流を支える産業として、健全に発展し、港湾労働者が安心して働き続けられることのできる環境づくりに向けて「港湾労働政策に関する申し入れ」を行ない、同省の各関係局との協議をおこないました。

その協議経過について要旨下記の通り報告すします。

１．FTA（自由貿易協定）やEPA（経済連携協定）について

FTAやEPAといった貿易協定や通商協定は、物品の関税や非関税障壁の削減・撤廃することを目的とした貿易の自由化に加え、サービスや投資、労働分野での経済関係の強化を目的としている。ついては、港湾運送事業分野に雇用や就労の破壊等の悪影響を波及させないよう荷主団体等に周知させること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　TPPを含め、FTA、EPAによる港湾運送事業分野への影響については、弊省としては把握をしていない。港湾運送事業を所管する国土交通省にお問い合わせ頂くことが適切と考える。TPP11については、本年12月30日の発効が確定した。先日（３月８日）、チリ・サンティアゴにおいて、１１か国の閣僚によって署名に至った。今回署名されたＴＰＰ１１協定は、アジア太平洋に自由で公正な、２１世紀型の高い基準のルールを広める観点等から大きな意義を持つものであり、産業界からも高い評価を頂いているところ。港湾運送事業分野個別への対応は国交省にお尋ね頂きたいが、経済産業省としても、関係者の不安の声に真摯に耳を傾け、寄り添い、その不安を払拭するよう、今後最大限努力してまいりたい。 |

２．港湾物流のＩＴ化に向けた動きについて

　　経済産業省は政府の未来投資戦略およびＩＴ新戦略に基づき、貿易手続円滑化実証事業をすすめている。今日までの進捗状況を報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　現在実証事業の実施に向けて、詳細調整をしているところ。引き続き意見交換させていただきたい。 |

３．港湾運送事業への自動化導入について

政府の未来投資戦略に基づく港湾運送事業への一方的な自動化導入には反対する。なお、自動化が港湾運送事業者および港湾労働者にもたらす影響を調査し、報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　AI港湾等、現在国交省にて検討されている政策と認識。国交省の管轄であり、経産省としてはこの件については回答できないため、担当の国交省にお問い合わせ願いたい。 |

４．港湾運送事業の認可料金制度の確立について

　　港運労使は18春闘において労使の政策課題として認可料金制度の復活に向けて取り組むことを労使協定した。

ついては、港湾運送料金を平成7年度ベースの認可料金に差し戻すべく国土交通省と連携をはかりながら荷主団体等に周知させること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　港湾運送料金については、国交省の管轄であり、経産省としてはこの件については回答できないため、担当の国交省にお問い合わせ願いたい。荷主団体等への周知については引き続き国土交通省と連携をはかりながら取り組んでまいりたい。 |

５．フレキシブルバッグによる液体輸送について

(１)　輸送事故の再発防止に向け、現在までのフレキシブルバッグ使用による液体輸送対策についての進捗状況を報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　フレキシブルバッグの利用については、平成７年から消防関係法令上認められており、安全が担保されているものと認識。また、国土交通省にて、国際海上コンテナの陸上運送の安全性を確保するため、「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」において「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」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」（以下、「ガイドライン等」という。）を策定する等その安全運行の徹底を図っているところ。今後安全対策を進める際に、荷主の果たす役割の重要性を鑑み、荷主事業者に対して、ガイドライン等の周知状況等に関する実態調査を国土交通省にて行っているが、本調査への協力等を経産省としても行っている。 |

(２)　フレキシブルバック使用による液体輸送から液体類専用のタンクコンテナへの使用の促進を荷主団体等に対して徹底指導すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　(１)と同じ回答になってしまうが、フレキシブルバッグの利用については、平成７年から消防関係法令上認められており、安全が担保されているものと認識している。荷主への周知を通じて注意喚起を図っており、今後も安全確保をして参りたい。 |

６．港湾の通過貨物対策について

(１)　経済産業省は総合物流政策大綱に基づく物流施策の取り組みとして、インランドポート事業を推進している。こうした施策は、港湾区域内の倉庫作業の減少に拍車をかけ、港湾の社会的機能を喪失させていると言って過言ではない。事業の推進にあたっては、関係省庁と港湾運送事業者および港湾労働者による「インランドポート職域確保対策会議（仮称）」を設置し、関係団体との充分な協議のうえ対応をはかること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　インランドデポについては、港のない内陸部において税関を含めた港の代替機能として活用されており、ドライポート（税関）として、安全に行われているものと認識している。公正・公平な貿易、安心安全な物流は担保されていると認識している。 　コンテナラウンドユースの推進は、港湾渋滞の緩和やドライバー不足対策、ＣＯ２削減といった社会課題に対応しているものと認識している。港の補完機能として活用されており、一概に港湾運送事業を阻害しているとは言い切れない。 　「インランドポート職域確保対策会議（仮称）」については、国交省と相談の上、検討してまいりたい。  |

(２)　現時点でのコンテナラウンドユースの実情（ＣＲＵ拠点、デポ地の数、面積、取扱実績、TEUベースの個数、参入事業者数と利用事業者数）についての報告を求める。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　 実情については、当省では情報を持っていないため税関にお問い合わせ下さい。 |

７．改定SOLAS条約の改正に伴う「重量証明」について

2016年7月1日から施行後、2年余が経過し、荷主や物流事業者が独自に重量証明したものを「証明証」としている。これでは、改定SOLAS条約が求める第3者による「重量証明」に至っていないのが実情である。安全を徹底するためにも、港湾運送事業者である検査証明機関（日本海事検定協会、（株）シンケン、日本貨物検数協会、全日検）に実施させるよう荷主団体等に指導すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　ＳＯＬＡＳ条約については、国交省の管轄であり、経産省としてはこの件については回答できないため、担当の国交省にお問い合わせ願いたい。 |

８．国際海上コンテナ陸送輸送における「特殊車両通行許可」について

　　国際海上コンテナ陸上輸送をおこなう場合は、運送事業者が「特殊車両通行許可」を各地方整備局国道事務所に申請し、特殊車両通行許可証の条件（Ａ～Ｄ）で輸送しなければならない。しかし、「特殊車両通行許可」の条件を荷主が理解していないことから、運送事業者は法令に違反して運送行為をせざるを得ない状況になっている。ついては、国土交通省と連携し、荷主団体に車両制限令を理解させたうえで運送事業者等に対して運送依頼することを周知徹底すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　荷主団体等への周知については引き続き国土交通省と連携をはかりながら取り組んでまいりたい。 個別の事案があれば、優越的地位の濫用の話になるため、公正取引委員会にご相談いただきたい。 |

９．経産省回答に対する協議経過について　（行＝経産省　組＝組合）

(１)　港湾運送事業の認可料金制度の確立について

近年、認可料金に対する港運事業者の考え方については、労使が一体となって認可料金を収受していかなければならないとの認識に変化してきた。したがって、認可料金制については港運労使の共通の考え方であることを経産省としても認識していただきたい。

(２)　フレキシブルバッグによる液体輸送について

①フレキシブルバッグの液体漏れ事故は、運転手の急ブレーキによりコンテナ内の植物油入りバッグが破損し、油が道路に飛散して後続車がスリップ事故を起こしたとの報告であった。問題は急ブレーキによって破損するようなフレキシブルバッグを容認するのはいかがなものか考える必要がある。荷主は繰り返し安全性を主張するが、経産省としては、事故の事実を踏まえたうえで荷主を指導する側の立場で対応してもらいたい。同時に所管する部分の違いもあることから、経産省、国交省、消防庁の3省庁間での協議をすすめていただきたい。事故の責任はすべて運転手が背負うことになることを分かってもらいたい。

＜回答＞　フレキシブルバッグの液体輸送について消防庁が安全である旨を主張している以上、経産省としては、それ以上言及していくことは難しい面がある。いずれにしても、フレキシブルバッグ輸送をどのような形で安全性を確保し、安全運行に努めていくかのかが重要である。したがって、運送事業者に対して輸送の際は細心の注意を払いながら、余裕を持った輸送計画等を策定させるべく安全運行が求められる。

②　すべて料金につながるものである。安全に対する料金の付加が極めて大事であることから、経産省は荷主等に対して声を大にして国交省と連携をはかりながら対応していただきたい。

③　そもそもフレキシブルバッグはどのような目的で使用されることになったのか聞きたい。

＜回答＞液体類を安価に運びやすいという特徴を備えた包装容器であるとの認識である。

③　フレキシブルバッグの使用については基本的には一回限りの使い捨てであると思われるが、複数回使用しているか否かの調査はしているのか、今後、調査しようとする考えはあるのか聞きたい。

＜回答＞　事故直後に複数回使用を含めたヒアリングがおこなわれたとの議事録は見たことがある。

④　本来、安全が確保されて輸送すべきものが、運転手が注意しながら運転すれば良いとの考え方であるように聞こえるが、本当にそのような位置付けで良いのか疑問である。いずれにしても、輸送前に安全対策を講じるのが行政の役目であることを強調しておきたい。

＜回答＞　フレキシブルバッグの安全性についての判断は消防庁にあり、経産省では何も言えない部分である。しかし、運送事業者に対して余裕を持った運行計画の策定や料金等について荷主に要望するところまでである。

⑤　安全や運び方など自助努力をしても、公道を走行する以上、外的要因により事故が発生するケースがある。単に安価だからとの理由で使用することは安全性をおざなりにしている以外何者ではないことを強調する。