**Ⅲ．経済産業省への申し入れについて**

**＜申入れに対する回答＞**

１．FTA（自由貿易協定）、EPA（経済連携協定）について

特定の国や地域間での物品の関税やサービス貿易の削減・撤廃を定めることを目的とするＦＴＡ。投資、人の移動、知的財産の保護、労働政策、競争政策におけるルール作りなど様々な分野での経済関係の強化を目的とするのがＥＰＡとなっている。ついては、物流の結節点である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指導すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　①TPP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いただくことが適切と考える。 ②　TPP11については、昨年12月30日の発効が確定した。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。 ③　港湾運送事業分野個別への対応は国土交通省にお尋ねいただきたいが、弊省としても、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．港湾物流の円滑化に向けた動きについて

　　近年、経済産業省は多国間での自由貿易を円滑にすすめることをサポートする取り組みの一環として、貿易関係手続の簡易化・電子化等を通じた国際物流の効率化・物流事業の生産性向上を目的とした貿易手続円滑化実証事業をすすめている。実証事業の実施については慎重に対応することとし、今日までの進捗状況を報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　本実証事業は、新規技術であるブロックチェーン技術について、貿易手続における有効性を検証するもの。現在はブロックチェーン技術を使用したシステムについて、関係者にシステムに関するヒアリングを実施し、有効性や効果について確認しているところ。今後も事業を進める上では、関係者の意見を踏まえて、慎重に実施させていただく。 |

３．港湾運送事業への自動化や電子化導入について

自由貿易政策に基づく港湾運送事業への一方的な自動化や電子化導入には反対する。導入する場合は港湾運送事業者および港湾労働者にもたらす影響等を調査し、報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　AIターミナル等の自動化については、現在、国土交通省にて検討されている政策と認識。国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通省にお問い合わせ願いたい。他方、サイバーポート推進委員会は弊省も関係省庁として出席しており、関係者のご意見を踏まえて進めていけるよう、国土交通省や関係省庁と共に取り組んでまいりたい。 |

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である「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、国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通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＞　①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。 ②　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はかっているところ。 ③　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、弊省としても、周知等の協力を行ってまいりたい。 |

(２)　海上コンテナの安全輸送に向けて、フレキシブルバッグの使用については、安全を確保する港運労使の社会的な責任を重視し「日本の港湾は安全な貨物しか扱わない」との立場である。したがって、国土交通省、厚生労働省、消防庁の各省庁と連携して、フレキシブルバッグによる液体輸送を禁止する法的整備をおこなうこと。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　法的整備については、消防庁等の管轄であり、弊省としてはこの件については回答出来ない。他方、荷主への周知を通じて注意喚起を図り、今後も安全確保をしてまいりたい。 |

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、コンテナラウンドユースおよびインランドポート事業を推進している。こうした施策は本来「港湾で荷捌きし、港湾でチェック（検数・検定作業）する」という視点でとらえるならば、港湾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「港湾機能対策会議（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＞　①　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。また、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。 ②　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。 ③　「港湾機能対策会議（仮称）」については、国土交通省と相談の上、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、弊省では情報を持っていないため税関にお問い合わせ願いたい。 |

７．改定SOLAS条約の改正に伴う「重量証明」について

施行後、2年6ヶ月が経過し、現在多くの荷主や物流事業者が独自に重量証明したものを「証明証」として提出している。荷主が影響力を持つ証明機関が証明行為をおこなうことは、条約の趣旨をゆがめることになると言っても過言ではない。したがって、港湾運送事業者による検量証明こそが、その客観性、正確性を担保することになる。この立場から、港湾の証明機関である4検査事業者（海事検定、シンケン、日検、全日検）に重量証明を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、国土交通省の管轄であり、弊省としてはこの件については回答できないため、担当の国土交通省にお問い合わせ願いたい。 |

８．国際海上コンテナ陸上輸送における「特殊車両通行許可」について

　　海上コンテナ輸送をおこなう場合は、運送業者が「特殊車両通行許可」を各地方整備局国道事務所に申請し、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、運送業者は法令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、国交省と連携し、荷主に車両制限令を理解させたうえで運送業者に対して運送依頼することを周知徹底すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　①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。 ②　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。 |

＜経産省回答に対する協議経過＞

１．FTA（自由貿易協定）、EPA（経済連携協定）について

港湾労働政策においては、これまで労使で議論を重ね一定のルールを策定しながら運営している。過去、港湾政策に踏み込んできた事例もあるが、このルールに一方的に踏み込むことは許さない。他の輸送業界でも言えることだが、とりわけ港湾は受け身の産業であり、即雇用に影響する部分があるから様々なルールによって働く秩序を維持している。

＜回答＞　組合主張は理解する。特に陸送分野では過剰サービス等により厳しい状況になっている面がある。こうした状況にならないためにも官民が力を合せて対価に対する料金収受に努め、過剰なサービス合戦になっていかないようにしなければならない。

２．港湾物流の円滑化に向けた動きについて

実証実験をすすめているとの報告を受けたが、そこには輸送（港湾）分野も入っているのか。

＜回答＞　ターミナルオペレーターが実証の中で入っている。ターミナル運営について外部の手続きの実証である。

３．港湾運送事業への自動化や電子化導入について

具体的にターミナルの中での自動化導入に向けた対応はしているのか。

＜回答＞　国交省がすすめているＲＴＧ遠隔操作を含む「ＡＩ港湾」というパッケージの中での会合にはオブザーバーとして参加している。

５．フレキシブルバッグによる液体輸送について

経産省がよく主張する業界団体等に「周知」するということは具体的に文章等を提示して「周知」させていくことなのか教えていただきたい。

＜回答＞　例えば業界団体の会合等の中で講演する機会を通じて安全問題等を話していく。また、文章等を提示していくことは、案件にもよるが国交省との関係で難しい面があるのは事実である。

過日、行った国交省港湾局交渉においてもフレキシブルバック輸送の件は運輸局の管轄である旨の説明を受けたが、組合としては水際での案件として港湾局で対応するよう強く申し入れたところである。また、荷主関係への対応については、経産省の力添えを大きい。したがって、本日以降、国交省港湾局港湾経済課の坂本氏に連絡していただき、フレキシブルバッグの件について情報交換をお願いする。いずれにしても、その結果等を全国港湾に連絡していただきたい。

＜回答＞　国交省側の方には連絡をしてみるが、直近のフレキシブルバック輸送の事故案件を調査したが見当たらなかった。組合の方でも事故等の情報が入ったら当局に連絡願いたい。

今回組合から申し入れがされたことを受け、例えば経産省として荷主団体に申し入れ内容を早期に連絡することは可能なのか教えていただきたい。また、可能ならば、荷主団体が発行している会報にフレキシブルバック輸送は専用タンクコンテナへの利用を促すことも手法としてはある。

＜回答＞　経産省の持っているネットワークの中に輸出関連の荷主団体も含んでいるのでメール等での情報伝達は可能である。また、会報等への掲載については分からないが、ただ組合から安全上の問題として強い要望が出ている旨を説明していくことは可能である。

いずれにしても、フレキシブルバック輸送の危険性を業界紙等通じて掲載し、社会的にアピールしていくことが大事なことである旨を貴省から荷主団体に発信していくことが大事である。さらに、輸送の件では、経産省、国交省、厚労省、農水省、消防庁との間で責任の所在や管轄を巡り省庁間においてはっきりしていないとの国会議員からの説明もある。まずは荷主団体との距離が近い経産省がトップとなり安全上問題を前面に対応していくことが求められる。

＜回答＞　荷主団体には連絡していくこととする。

７．改定SOLAS条約の改正に伴う「重量証明」について

国交省から重量確定事業者は数千社あるとの報告を受けている。そもそも、輸出貨物重量測定については港湾運送事業者だが、荷主団体から物流の阻害になるとの点から重量確定事業者を増やしてきた経過ある。荷主団体から経産省に対して何らかのアクションがあったのかを問いたい。

＜回答＞　荷主団体からの報告等は受けていない。

現時点において、一部船会社から重量測定に関し、積地と揚地との間において重量が相当違っている旨の報告が上がってきている。こうした事実については、荷主が子会社などを通じて重量測定をしているとの見方も当然考えられるなどずさんな測定事実が明るみになってきている。こうしたトラブルについて経産省として把握しているのか。

＜回答＞　そのような報告は受けていない。

いま、事業者は約1,500社にまで膨れ上がっている。中には製品パンフレットに記載してある重量をそのまま確定する事業者も考えられる。船に積載する場合、重量によって積載位置も変動することから極めて重要な部分である。こうしたことから、港湾運送事業者である4検査機関を使用することが適切であると判断する。ただ、経産省として荷主団体に対し4検査機関を使用する旨の「誘導」はできると思う。したがって、こうした状況報告を受け止めた対応を願いたい。