＜経産省への申し入れに対する回答＞

１．FTA（自由貿易協定）、EPA（経済連携協定）について

現在、FTAおよびEPAの輸出は着実に利用が拡大しているとの報道がされている。国際物流と国内物流の結節点であり貿易の要としての役割を果たす港湾運送事業分野に効率化とコスト削減による悪影響（料金の低廉化、雇用や就労の破壊等）を波及させないよう港湾を利用する船社や荷主団体等に指導すること。

|  |
| --- |
| ＜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いただくことが適切と考える。 ・　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。 ・　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、港湾を利用した輸出量が増加する中、政府の貿易改革手続きに沿って、効率化をはかり、競争力強化に向けた動きが加速している。貿易関係手続の簡素化・電子化等を通じた「貿易手続円滑化実証事業」について、官民連携での情報共有によるプラットフォーム構築の今日までの具体的な進捗状況を報告すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　貿易手続円滑化実証事業は、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した事業である。ブロックチェーン技術は現在、諸外国にて金流分野で貿易の活性化のため着目されており、貿易の活性化に資するブロックチェーン技術利用については引き続き、関係者の意見を踏まえながら検討したい。 |

３．自由貿易政策に基づく港湾運送事業への政策導入について

いま、世界各国で「自由貿易主義」の傾向は強くなっている。その背景には外国企業との自由競争の促進となっており、諸外国で起きる政治的、経済的な動きが国内経済にも大きな影響を及ぼしている。ついては、自由貿易政策に基づく港湾運送事業への一方的な政策導入には反対するとともに、自国の保護貿易への政策転換を熟考すること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞　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。 |

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19春闘において労使共通の政策課題として「認可料金制度の復活」に向けての調査等を含めて共同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

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。ついては、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＞・　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はかっているところ。 ・　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、弊省としても、周知等の協力を行ってまいりたい。 |

６．中古自動車及び建機等の放射線量検査体制の維持、確保について

現在、日本から海外に輸出されるすべての中古自動車等は船積作業をする港湾労働者の安全確保のため、港湾労働者が作業する前の時点で放射線量の測定検査をすることが港運労使間で確認書（2011年8月17日付）を締結している。ついては、港湾労働者の安全確保および日本から出荷する当該車輛の万全な安全対策を講じること。

|  |
| --- |
| ＜回答＞・　港湾労働者の安全確保のための検量体制については、日本港運協会と全国港湾労連による労使間協議にて検討される内容と認識している。 |

７． 港湾の通過貨物対策について

貴省は物流施策の取り組みとして、コンテナラウンドユース等の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。事業の推進にあたっては、関係省庁と港運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＞・　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。 |

８．改定SOLAS条約の改正に伴う「重量証明」について

施行後、３年余が経過し、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。しかし、荷主が影響力を持つ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。ついては、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。 |

９．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＞　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。  |