

港湾運送事業の規制緩和について

平成 11 年 6 月 10 日
運輸政策審議会海上交通部会答申

目 次

1 . はじめに	.....	1 頁
2 . 港湾運送事業の沿革と特性	.....	2 頁
(1) 港湾運送事業の沿革		
(2) 港湾運送事業の特性		
3 . 港湾運送事業の現状と将来像	.....	3 頁
(1) 現状の問題点と解決策		
(2) 港湾運送事業の将来像		
4 . 規制緩和の実施	.....	6 頁
5 . 港湾運送の安定化策	.....	6 頁
(1) 基本的考え方		
(2) 悪質な事業者の参入の防止策		
(3) 過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策		
(4) 抛出金の確保		
6 . 港湾運送事業の効率化、サービスの向上	.....	13 頁
(1) 港湾運送事業の集約・協業化等		
(2) 日曜荷役、夜間荷役等の推進		
7 . 規制緩和のスケジュール	.....	15 頁
8 . 終わりに	.....	16 頁
(参考資料)		
行政改革委員会最終意見 (平成 9 年 12 月)		
運輸政策審議会海上交通部会審議状況		
運輸政策審議会海上交通部会委員名簿		
運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会委員名簿		

1. はじめに

平成8年12月、運輸省は、市場原理の導入による事業の一層の効率化、サービスの多様化を図るため、原則として各事業分野において、需給調整規制を廃止する方針を打ち出したが、港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直しについては、平成9年3月の閣議決定（規制緩和推進計画の再改訂について）において、平成9年度に行政改革委員会の審議を行ったうえ、その結論を踏まえて適切に措置することとされた。

この閣議決定を受け、行政改革委員会においては、半年強にわたり審議が行われ、平成9年12月には、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきである、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要である旨の最終意見が内閣総理大臣に提出された。更に、平成10年3月には、行政改革委員会最終意見の内容にしたがって、必要な措置を講ずる旨の閣議決定が行われた（規制緩和推進3カ年計画）。

これを受け、昨年5月より、運輸政策審議会海上交通部会及び同港湾運送小委員会において15回にわたり行政改革委員会最終意見を踏まえた港湾運送事業の規制緩和の具体的進め方や規制緩和に伴う港湾運送の安定化策等についての審議が行われてきたところである。

本答申は、これらの審議結果を取りまとめたものである。

2. 港湾運送事業の沿革と特性

(1) 港湾運送事業の沿革

戦時中の統制解除後、港湾運送事業は無規制となり、荷役量が急増する中で零細事業者が乱立して、荷物の奪い合いなどにより荷役が混乱したり、暴力労務手配師が跋扈するような状況となったため、昭和26年、事業登録制及び料金属出制を内容とする港湾運送事業法が制定された。しかし、その後の経済の再建の過程での荷役量の増大への対応と好不況への対応に関し、港湾運送事業者の経営基盤の安定を図るため、昭和34年、事業免許制及び料金認可制（以下「免許制等」という。）を内容とする港湾運送事業法の改正が行われた。その後数次の改正を経て現在に至るが、同法は、安定的な港湾運送業務の提供を確保し、日本経済の発展に寄与してきた。

(2) 港湾運送事業の特性

重要性

我が国貿易量（トンバース）の99.8%、国内輸送（トンバース）の41.7%が港を経由するなど、我が国を巡る物流の世界で、港湾運送事業は、海陸の結節点である港湾において日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしている。

また、同事業は、港湾という特定の限られた場所で、トラック等と比較して一度に非常に大量の貨物を取り扱うとともに、荷役革新が進んでいるとはいえ要所所で人手を要する事業である。

このため、労働関係も含め港湾運送の安定的運営が阻害された場合、海運事業者は直ちに他の港を利用するということも困難な場合が多く、また、利用することが可能な場合であっても本来の寄港地との間の陸送に相当な費用を要することとなる。

したがって、港湾運送の健全かつ安定的な運営を図ることが強く要請され、港湾運送が不安定化した場合には、直ちに貿易及び経済活動に悪影響を及ぼすことから、諸外国においても、港湾運送の安定化に一定の配慮が払われてきており、日本においても、免許制等によってその健全化と安定的運営の確保が図られてきた。

波動性

港湾運送事業は、景気などに左右される基本的な荷動きの動向による影響に加え、船舶の運航スケジュールも気象、海象に影響され必ずしも安定的でなく、また、荷役の実施自体も天候に左右される部分がある。

したがって、日ごとにその業務量の格差（波動性）が生じるとともに、特に在来荷役においては、当日の具体的な作業量が前日まで確定されないという状況にある。

一方、港湾荷役はチーム（荷役内容により異なるが、1ギャング（10名～20名程度）～3ギャング程度必要）を組んで行うものであり、ニーズに柔軟に対応するためには常時一定規模の労働者を確保しておく必要があり、その結果、業務が少ない日に労働力が遊休化してしまうという非効率が生じやすい。また、このことから事業者にとっては、波動性に対応するため、企業外の労働力（日雇労働者）に対する潜在的需要が存在しており、悪質な暴力労務手配師が参入してくる余地が残っている。

労務供給的事業（労働集約型産業）

港湾運送事業は、基本的に、船社、荷主からの求めに応じ港湾荷役の労務を提供するという受注型の労務供給的事業である。

また、大規模な設備投資等を必ずしも要しないことから、全コストに占める労働コストの割合が非常に高い労働集約型産業となっている。

その結果、日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者が参入しやすい面や仕事の発注者である船社、荷主の影響を大きく受けるという面を持っている。

また、これらに加え、労働環境が厳しいことや中小事業者が多いということもあって、労働問題が発生しやすいという面を持っている。

3. 港湾運送事業の現状と将来像

(1) 現状の問題点と解決策

2.(1)の沿革で述べたごとく、免許制等は、安定的な港湾運送業務の提供を確保し、日本経済の発展に大きく寄与してきたところであるが、一方

で、免許制等の下では、新規参入が自由でなく、料金も硬直的であるため、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという問題が生じている。

また、港湾運送事業は、戦後、零細事業者が乱立し、その後免許を得たこれらの事業者間の競争が免許制によって制限された結果、現在に至っても多数の中小事業者がそのまま存在する状況となっている。

そのため、波動性や日曜荷役、夜間荷役などについてこれらの事業者が柔軟に対応できないというような問題も生じてきている。

現在、シンガポール、香港をはじめとするアジアの港湾と比較した場合、コンテナの取扱量などにおいて我が国港湾のアジアにおける相対的地位は大きく低下しつつある。その主な要因としては、日本の貨物の発生量、消費量の相対的な伸び率の低さがあげられるが、このような理由のほか、我が国港湾が香港を除く他のアジアの諸港と比較して港湾諸料金が高く（香港及び欧米の各港とは同程度）、日曜荷役など使い勝手に問題があることも指摘されているところである。

日本を巡る海上貨物量が大きく伸びていた時代には、港湾運送の安定化が強く要請され、免許制等がその役割を大きく発揮したわけであるが、日本経済が成熟し、海上貨物量も伸び悩むとともに、アジア諸港の港勢の伸長により従来日本の主要港が扱っていた日本、アジアの貨物の一部がこれらのアジア諸港を経由するようになるなど港湾運送を巡る情勢が大きく変化するなか、免許制等は、その効果よりもその欠点の方がむしろ大きな問題となってきており、それがもはや見過ごすことができないような状況に立ち至っていると考えられる。

従って、免許制等を廃止して、競争原理を導入することにより、効率的でユーザーのニーズに十分応じうる港湾運送事業に脱皮すべきである。

また、先に述べたように日本の港湾運送事業者は中小事業者が多いところからくる構造的な問題も有していることから、規制緩和を行うと同時に、併せて集約・協業化等により事業規模拡大、企業体力の強化を図っていくべきである。

その結果として、今後次のような事業像を目指していくべきであると考えられる。

(2) 港湾運送事業の将来像

港湾運送事業には、その特性や歴史的経緯、中小事業者が多くを占めている状況等から、以下のような問題が生じている。

- ・ 波動性の影響が大きく、労働力が遊休化し、非効率が生じやすい。
- ・ 特定の船社や荷主に依存した体質になりやすい。
- ・ 細分化され、固定化した商権に固執する体制となりやすい。
- ・ 商権の変更が、経営に大きな影響を与え、労働問題につながりやすい。

このような状況にあることに鑑み、これからの港湾運送事業者は、事業規模を拡大し、企業体力をつけるとともに、必要に応じ、自らターミナルを借り受け、ターミナルオペレーターとして事業展開を図っていくことが必要である。

そうすることによって、船社、荷主からの求めに応じて単に労務を供給するということではなく、競争原理の下、自らの責任において、リスクを負担しながら、ビジネス（ターミナルオペレーター業等）を行っていくという体質に転換していくことが期待される。

また、規模拡大、企業体力強化の結果、

- ・ 波動性を企業内に吸収することができ、効率性を高めることができる。
- ・ 船社、荷主とバランスのとれた関係を構築していくことができる。
- ・ 商権への固執も弱まり、商権の変更に伴う労働問題も発生しにくくなるとともに自社内での吸収が容易となる。

このような規模の大きいターミナルオペレーター業が育つことにより、こういった業態の事業者が中心となっている欧米やアジアの主要港にコストやサービスの面で比肩しうる港湾運送の体制をとることができると思う。

もちろん一挙に規模拡大や体力強化を実現することは困難であるが、後述のように、事業協同組合から取りかかるなど集約・協業化を一步、一步着実に進めていき、上記のような事業像に早期に近づける努力を行っていくことが重要と考える。

4．規制緩和の実施

3.(1)で指摘したように、現在の港湾運送事業が抱える問題を解決し、日本の港を効率よく、使いやすいものにしていくためには、事業免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）、料金認可制を届出制にすることを内容とする規制緩和を実施すべきである。

ただし、その実施に当たっては、行政改革委員会最終意見においても指摘されているように、港湾運送事業がその特性から過去混乱の歴史を経験したという事実を鑑み、混乱が生じることのないよう、段階的に規制緩和を進める必要があると考える。具体的には、コンテナ輸送などを中心に内外の物流において大きな役割、機能を担っている^(注)京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港及び博多港の9港について規制緩和を先行して実施すべきである。

（注）これらの港で日本の外貿コンテナ取扱量の約95%（TEUベース）、輸出入貨物の約80%（金額ベース）を占めている。

なお、具体的には、これらの港における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業の事業免許制を許可制（需給調整規制の廃止）に、料金認可制を届出制にすべきである。

5．港湾運送の安定化策

（1）基本的考え方

行政改革委員会最終意見においては、「港湾運送事業においては、港湾運送の効率化（コスト削減、サービス向上）を求めれば、港湾運送の安定化（労働関係の安定化等）が損なわれるという懸念がある」旨指摘されているが、規制緩和が行われ、事業免許制が許可制になり、料金認可制が届出制になると、港湾運送事業者間の競争が促進される結果、事業の効率化が図られ、サービスも向上し、船社、荷主等の港湾ユーザーにとって大きなメリットが生じる。

一方、後述のように港湾運送事業者間の競争が激化する等の結果、労働

関係が不安定化し、雇用不安、労働争議が生じる可能性や、再び悪質事業者が参入してくる懸念が生じてくる。

仮に、そのような事態に立ち至れば、効率化を求めた結果、かえって全体としての効率化が達成されなくなることとなってしまう。

従って、行政改革委員会最終意見にも指摘されているとおり、効率化のみを求めるのではなく、労働関係等港湾運送の安定化に一定の配慮を払いながら、規制緩和を進めていくことが重要であると考えます。具体的には、次のような方策（港湾運送の安定化策）を講じていくべきである。

（２）悪質な事業者の参入の防止策

我が国の港湾運送事業は、過去、専ら下請事業者との間に介在して手数料等を収受することを業としたり、専ら日雇労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質な事業者の存在を許した一時代があった。

このため、港湾運送事業法の改正を通じ、需給調整規制（免許制 法第4条、第6条）、欠格事由（法第6条）、労働者保有義務（法第6条）及び一貫責任制度（法第16条）の各制度により、これら悪質な事業者を排除してきたという歴史を持っている。

今般の規制緩和の結果、港湾運送事業者間の競争が激化すると、全体のコストに占める労働コストの割合が非常に高いため、価格競争の結果が労働コストにしわ寄せされやすく、港湾運送事業者は常備労働者に代えて日雇労働者への依存を強める可能性が高まる。この結果、労働関係が不安定化するとともに、再び日雇労働者の労務供給を業とする悪質事業者の参入を招くおそれが生じてくる。

こうした悪質な事業者の参入等を防止するため、新たに、欠格事由の拡充、罰則の強化や労働者保有基準の引き上げを行うべきであるとともに、一貫責任制度を従来どおり維持すべきである。

欠格事由の拡充、罰則の強化

建設業法等の例にならい、欠格事由に「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律」（暴対法）、「労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律」（労働者派遣法）等の違反者を新たに含めるとともに、これら違反者が刑の執行等が終わ

ってから港湾運送事業の免許（許可）が受けられない期間の延長も行うべきである。

また、港湾運送事業法に違反した際の罰則についても強化する方向で見直しを行うべきである。

労働者保有基準の引き上げ

専ら下請事業者との間に介在して手数料を収受すること（いわゆるピンハネ）を業としたり、専ら日雇労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質な事業者の参入を防止するとともに、事業者の経営基盤強化にも資することから、各港湾運送事業者が一定の人数以上の労働者を常備することを確保するため、規制緩和を行う9港における労働者保有基準^{（注）}を既存事業者の労働者の保有状況やそれぞれの事業の内容も勘案して、1.5倍程度に引き上げるべきである。

（注）労働者保有基準：港湾運送事業者が常備しておかなければならない労働者の最低保有基準（人数）

また、この労働者保有基準の引き上げについては、これを円滑に実施できるよう、港湾運送事業者が、作業の共同化等の斡旋などを行う事業協同組合に加盟している場合には、当該事業協同組合の他の組合員（港湾運送事業者）の常備労働者を自己の労働者とみなしたうえ、労働者保有基準に係る基準の適否の確認を行うことができるようにすべきである。

なお、既存の事業者については、激変緩和措置として、新基準を適用しない猶予期間（答申後3年間程度）を設けるべきである。

一貫責任制度（法第16条）の維持

一般港湾運送事業者（元請事業者）が引き受けた港湾運送につき、実作業も含め、責任を持って遂行する体制を確保し、専ら下請事業者との間に介在して手数料を収受すること（いわゆるピンハネ）を業とするような悪質な事業者の参入を防止するため、一貫責任制度（法第16条）を維持すべきである。

(注) 一貫責任制度：一般港湾運送事業者（元請事業者）は、請け負った貨物量の70%以上を、自ら行うか、又は、当該荷役の実施に自らが責任を持つようにするため、当該元請事業者と一定の資本関係や契約関係にある港湾荷役事業者等（関連下請事業者）に行わせるかしなければならない（法第16条）。

(3) 過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策

規制緩和の実施により、参入が容易となり、価格規制も緩和される結果、事業者間の競争、特に価格競争が激化する。この結果、事業の効率化が図られ荷役料金が弾力化され、船社、荷主等の港湾ユーザーにとってはメリットが生じるが、一方、価格競争が行き過ぎると労務供給的色彩が強い港湾運送事業の場合、全体のコストに占める労働コストの割合が非常に高いため、労働コストが切り下げられたり、日雇労働者の雇用が増えるなど労働関係が不安定化し、雇用不安、労働争議が生じる可能性が出てくる。また、小規模事業者の多い港湾運送事業者と船社、荷主との間の力関係の差が行き過ぎた料金引き下げを引き起こす可能性もある。

従って、規制緩和による港湾運送事業者間の競争激化や中小企業が多い港湾運送事業者と大企業が多い船社、荷主との力関係の差を原因とする過度のダンピングが広く行われることにより、港湾運送の安定が害されるおそれがあるところから、料金変更命令制度及び緊急監査制度を導入すべきである。

料金変更命令制度

港湾運送事業者から届出を受けた料金が著しく原価割れ（過度のダンピング）をしている場合等において、運輸大臣が、料金の変更を命ずることができる制度。

緊急監査制度

個々の港において過度のダンピングが広く行われているおそれがある場合において、当該港の港湾運送事業者に対して緊急に監査を行う制度。
緊急監査制度は以下の手続きに従い行うものとする。

(イ)ダンピング調査

ダンピング申告や当該港の荷役量の減少などを契機として、当該港においてダンピングが広く行われているおそれがないか調査を行う。

(ロ)緊急監査

ダンピング調査の結果、当該港において、ダンピングが広く行われているおそれがある場合に、事案に応じ必要な範囲の事業者に対し、緊急監査を実施する。緊急監査の結果、港湾運送事業者が過度のダンピングを行っていた場合には、文書警告、改善実施計画の提出要求等を行う。

(ハ)改善状況報告

文書警告後、3ヶ月後ないし1年後に改善状況報告を求める。

(ニ)再度の監査

改善状況報告に問題等があり、再度の監査を行った結果、事態が改善されていないような場合には、直ちに事業停止処分等の行政処分を行う。

ダンピング調査や文書警告、行政処分などを行う場合には、必要に応じ、船社、荷主への、ヒアリング、文書警告等を行った旨の通知、ダンピング再発防止の協力要請のほか、同一の船社、荷主の要請により過度のダンピングが繰り返されていたことが明白なような場合にはその旨の公表などを行う。

なお、料金変更命令制度及び緊急監査制度の運用に当たっては、あらかじめ、運用基準を明らかにするなど透明性や公平性の確保に努めるべきである。

(4) 拠出金の確保

拠出金は港湾労働年金や港湾労働者の現場施設、宿舍等の維持、整備など港湾労働者の福利厚生の実現のため使われており、労働関係の安定化に重要な役割を果たしている。

拠出金制度の導入は、戦後の港湾運送の混乱を解決するため、日雇労

働者から常備労働者への切り替えが急務とされるなか、日雇労働者中心の時代には重要視されなかった福利厚生の実が強く求められたことによるものである。

しかし、港湾運送事業者は中小零細事業者が多く、これらの福利厚生事業について個々の事業者任せでは、その整備、充実が進まないとともに、港湾という限られた空間の中で、個々の事業者が個別に福利厚生施設などを整備することは、非効率であるため、港湾運送事業者がそれぞれ拠出金を拠出し、共同して福利厚生事業を行うという現行制度ができたわけである。

このような拠出金制度の重要性に鑑み、運輸省は、認可料金制度のもと、拠出金を適正なコストとして認めるとともに認可料金の内訳として拠出金部分を明示（透明化）することにより、船社、荷主の理解と協力を得やすくしていたところである。

また、これに応じ、船社、荷主も、全体として、その内訳として拠出金部分を含むことを明示した荷役料金（認可料金）を支払うという形で拠出金の制度に理解と協力を行ってきたところである。

ただ、拠出金の使途である港湾労働者の福利厚生施設の整備運営等に要する資金は、一般には労働者を雇用する事業者が自己の責任と判断の下、自己の収益のうちから支出する性格のものであり、港湾労働者と直接の雇用関係にない船社、荷主がこれを負担するということには必ずしもなじまないと考えられる。

しかし、認可料金制度が届出料金制度に変更になるに伴い、以下のような状況が生じることが懸念される。

- (イ) 認可料金で事実上裏打ちしている拠出金が根拠を失うことにより、現在の各拠出金の額が、船社、荷主（当該船社、荷主の顧客企業も含む。）から荷役料金の中の費用の一部として認められなくなるおそれがある。
- (ロ) 港湾運送事業者は、中小事業者が多く、規制緩和による競争の激化により経営が悪化し、従来どおりの拠出金の額を負担できなくなるお

それがある。

このような状況となると、従来どおりの拠出金額が確保されなくなるおそれが生じる結果、労働関係が不安定化し、行政改革委員会最終意見や船社、荷主が要望している「港湾運送の安定化を害することなく規制緩和を進める」という命題が達成されなくなるおそれがある。

行政改革委員会最終意見においても「現在、関係当事者間の拠出により、労働者の福利厚生が図られているが、規制緩和後も、関係者間で継続した取組みがなされることが重要である」旨の指摘がなされているところであるが、港湾運送事業のコストの一部としての拠出金は常備労働者による労働関係の安定化に大きな役割を果たしていることに鑑み、に指摘するような事態を避けるため、従来どおり、船社、荷主全体としての拠出金制度に対する理解と協力が望まれるところである。

従って、規制緩和により認可料金制度が廃止されるに当たり、以下のように、港湾運送事業者の要請に応じ港湾運送約款に基づき荷役料金の分割支払を行うことについて、船社、荷主の理解と協力が得られるならば、拠出金を確保する方法として効果的であるところから、船社、荷主に対し、港湾運送の安定化のため、このような支払方法の変更について理解と応分の協力を要請せざるを得ないと考える。

また、これにより港湾運送の安定化を確保しつつ、円滑に規制緩和を推進することは、船社、荷主にとっても望ましいところであると考えます。

(荷役料金の分割支払)

- ・各拠出金の拠出は、従来どおり、基本的には港湾運送事業者の責務であり、荷役料金等の収入のうちから自ら拠出するものであることを前提に、船社、荷主に対し以下のとおり、荷役料金の分割支払を要請するもの。
- ・港湾運送事業者は、運輸大臣の認可を受けた港湾運送約款に基づき、船社、荷主との間で契約した荷役料金の支払に関して、拠出金額に相当する荷役料金の一部の金額については(財)港湾近代化促進協議会に、荷役料金のうち残りの金額については当該港湾運送事業者に分けて支払うことを船社、荷主に対して請求(従来どおり、請求書に荷役料金の内訳として拠出金額に相当する金額とそれ以外の金額とを分けて明示)。

- ・港湾運送事業者は、拠出金額に相当する荷役料金の一部の受取及び(社)日本港湾福利厚生協会等に対する拠出金の納付を(財)港湾近代化促進協議会に委任。

なお、この荷役料金の分割支払が行われる場合には、運輸省は、その適正化が図られるよう(財)港湾近代化促進協議会等を指導すべきである。

また、荷役料金の分割支払への変更が行われる場合には、船社、荷主の負担ができるだけ少なくなるようにすべきであるとともに、運輸省も含めて3年後に荷役料金の分割支払について見直しを行うべきである。

6. 港湾運送事業の効率化、サービスの向上

港湾運送事業の効率化やサービスの向上が我が国の港における喫緊の課題であることに鑑み、規制緩和を行うのと同時に、以下のような方策をとることによって、効率化やサービスの向上を一層促進すべきである。

(1) 港湾運送事業の集約・協業化等

「港湾運送事業の将来像」において指摘したように港湾運送事業の集約・協業化等による規模拡大、体力強化や、効率化のための作業の共同化等を図ることが急がれるところから、以下のような方策をとるべきである。

労働者保有基準の引き上げに連繋した事業協同組合化の促進

労働者保有基準の引き上げに連繋して事業協同組合化を進め、事業協同組合内における共同就労や、検討されている常備労働者の融通制度の活用などを進めることによって、実質的に規模拡大を図り、効率的な労働者の就労体制を築くことによって、港湾運送事業の効率化を図っていくことが重要である。

集約・協業化の方法は他にも合併、協業組合化があり、どの方法をとるかは港湾運送事業者の任意であるが、合併等が進まない状況に鑑みると、まず、事業協同組合から始めることにより、着実に規模拡大を積み重ねていくことが現実的であると考えらる。

なお、具体的な集約・協業化の推進に当たっては、各港において過去

の経緯、事業の状況等がそれぞれ異なると思われるので、各港ごとにそれぞれの主体的な取組が必要と考える。

作業の共同化等の推進

各港において効率的な作業実施体制を築くため、共同受注を進めたり、以下のような作業の共同化等を進めるべきである。

- ・ 荷役作業の共同化（特に、効率化が急がれ、かつ、比較的導入が容易であるコンテナ作業の共同化）
- ・ 荷役機械、ターミナル、上屋、荷捌場、バンプール、シャーシプール等の共同所有、共同借受、共同使用
- ・ 物流情報システムの共同開発、共同利用

このような作業の共同化等を進めていくことにより、事業協同組合等への集約・協業化も促進されたと考える。

また、関係機関は、このような作業の共同化等に関し、その推進が図られるよう、必要に応じ、支援措置を講じることも検討すべきである。

（２）日曜荷役、夜間荷役等の推進

日曜荷役、夜間荷役は、外航コンテナ船を中心に実施されているところであるが、それ以外の部分においては、必ずしも円滑な取組が行われていない面もある。

日曜荷役、夜間荷役に関しては、基本的に労働者の交代制が取られていない現状の下、その実施のために必要となる時間外手当等の追加的労働コストをどのように負担するか、また、労働者の労働条件の悪化防止をどのように図るか等解決が困難な点があるのは事実である。

ただ、港湾運送事業のサービス改善のためには、船社、荷主等港湾ユーザーのニーズがある場合には、労使双方が柔軟にその実現のための条件を探っていくという対応も必要になってくるものと思われる。

特に、地球環境問題からその利用が促されているRORO船等のモーダルシフト船並びに全体の荷役量の増加や国内主要ハブ港の活性化に役立つ内航フィーダー船に係る日曜荷役や夜間荷役など弾力的な荷役の実施に向けての取組が重要であると考えられる。

また、その際には、必要な荷役量が継続して存在することが前提である

が、荷役量に応じて交代制の導入も検討されるべきであると考える。

また、日曜荷役や夜間荷役の割増料金の問題に関しては、休日や夜間の労働者の割増賃金を料金体系の中でどのように織り込んでいくかという問題と考えるが、必要に応じ、港湾運送事業者と船社、荷主間でフラット料金など柔軟な料金制度の導入の可能性を探っていくことも必要と考える。

さらに、夜間荷役の実施に関しては、必要に応じ、港湾労働者の待機、購買、飲食等のための施設整備や通勤手段の確保も重要と考える。

また、コンテナヤードのゲートのオープン時間の弾力的運用も望まれるところである。

7. 規制緩和のスケジュール

最終答申後、改正法案の作成作業を行い、2000年1月から始まる通常国会に2000年内に改正法を施行することとする港湾運送事業法の改正案を提出すべきである。

なお、4.の「規制緩和の実施」に関しては、法改正が必要であるところから、2000年内の改正法の施行日（以下「施行日」という。）から実施すべきであり、5.の「港湾運送の安定化策」に関しても、規制緩和の実施に伴う措置であり、一部法改正も必要であるところから、基本的に4.と同様に施行日から実施すべきである。

また、6.の「港湾運送事業の効率化、サービスの向上」に関しては、施行日を待つことなく、実現に向けて努力すべきである。

8 . 終わりに

港湾運送事業は、戦後一時期大きな混乱の時代を経験したこともあり、その安定化が重要視された結果、ややもすると他産業と比べ、その近代化、効率化に遅れを取ってきた面があることは否めない事実であると考えます。

しかし、戦後の経済発展に大きな役割を果たした様々な制度が、日本経済の成熟等時代が大きく変化するなか、21世紀に向け抜本的に見直されつつある現在において、港湾運送事業に関する制度だけが今のまま変わらないということは許されない状況となっている。

昨今の日本の物流の変化や近隣アジア諸港の港勢の著しい伸長をみると、このまま手をこまねていると港の関係者全員が共倒れになるおそれがあるとの指摘も、あながち否定できない重みを持っている。今こそ、一時の痛みは伴うが、規制緩和により競争原理を導入して、心機一転、港湾運送事業の構造改革に果敢に取り組んでいくことが是非とも必要であり、また、その結果として、最終的に規制緩和の果実が、事業者や労働者を含めた港の関係者全員のものになると信ずるものである。

港湾運送事業の規制緩和については、過去からの様々な歴史的経緯もあり、本審議会の議論を進めるに当たって、意見が対立し、合意形成が難しかった点が多々あったことも事実である。そういった意味で、本答申により、あくまで港湾運送事業の構造改革の第一歩が踏み出されたにとらえるべきであり、今後、関係者のたゆまざる努力により、改革を継続していくことが必要と考えます。

本答申が道しるべとなり、21世紀に向け、港湾運送事業が時代のニーズに応え大きく生まれ変わっていくことを切に望むものである。