

# 「これまでの議論の整理」についてパブリックコメント で頂いたご意見と国土交通省の見解

- ・7名の方から、38件のご意見を頂きました。
- ・頂いたご意見については、主旨を変えない範囲で表現を簡略化して掲載致しました。
- ・頂いたご意見のうち、同趣旨のものは事務局で適宜とりまとめました。
- ・「これまでの議論の整理」に直接関係のないご意見は掲載しておりません。

次頁以降の表の見方

頂 いた ご 意 見	意見に対する考え方
<b>頂いたご意見が該当する「これまでの議論の整理」における見出し</b>	
<b>頂いたご意見</b>	<b>意見に対する事務局の考え方</b>

頂いたご意見	意見に対する考え方
3. 主要9港の規制緩和の評価	
<p>料金ダンピングが主要9港だけではなく、規制緩和を実施していない地方港まで広がった。</p> <p>また、料金変更命令制度、緊急監査制度は有効に機能していない。</p> <p>船社・荷主に対する両罰規定の導入及び海陸一貫輸送に対応した同時総合的な監査の実施など監査の体制の強化を図るべき。</p>	<p>港湾運送事業法は、港湾運送事業者に対して一定の規制を行って健全な港湾運送事業の発達を促進することをその法目的としており、その利用者たる船社・荷主に対する罰則を設けることは、他の運送事業法規においてもほとんど例がなく、法体系上困難であります。</p> <p>しかし、監査の結果、船社・荷主の要望により過度なダンピングが行われていたことが判明した場合には、再発防止のための要請を行い、また、繰り返しダンピングの強要を行っていた結果、過度のダンピングが繰り返されていたことが明白な場合には、その旨を公表し、過度のダンピングの防止を図ることとしています。</p> <p>海陸一貫輸送に対応した同時総合的な監査の実施については、法体系が異なるため困難な問題もありますが、頂いたご意見も参考にしながら最終報告の文章を検討させて頂くことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
3. 主要9港の規制緩和の評価	
<p>港湾の364日・24時間フルオープン化は、港運労使の英断によるものである。</p> <p>交代制就労等の労働環境の整備について、船社・荷主・行政による協力支援措置が必要である。</p>	<p>港運労使の英断を尊重し、関係者で連携し、港湾の364日・24時間フルオープンへ協力をしていきたいと考えております。</p>
<p>事業の協同組合化は労働者保有基準をクリアするために結成されたものが多く、ターミナルオペレーター業への進出等は期待されたほど実現されていない。</p> <p>港湾運送事業の自立した発展のためには、事業の集約・協業化とターミナル運営に対する政策誘導措置、それに伴い雇用問題に対する対策が必要である。</p>	<p>事業協同組合は、特例としての労働者保有基準を充足させるためだけでなく、事業の協同化等により、経営基盤の強化等を図り、荷役の効率化等に寄与するものと考えています。</p> <p>港湾運送事業者によるターミナルオペレーターへの進出は14件(平成15年4月)あり、従前と比して着実に進んでいると思われます。</p> <p>今後、スーパー中枢港湾の整備等に伴い、港湾運送事業者のターミナルオペレーターへの進出はさらに進むと考えられ、その育成についても関係者が連携して取り組んでいく必要があると考えています。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
5. 地方港の規制緩和の実施	
<p>規制緩和は時代の流れとしていたしかたないが、セーフティネットを十分考慮していただきたい。</p>	<p>「これまでの議論の整理」において、「規制緩和に伴い講ずべき措置」として「港湾運送事業の安定化策」について記述しておりますとおり、港湾運送の安定化に配慮し、そのための措置（セーフティネット）を講じ、規制緩和を進めていく考えです。</p>
<p>地方港の規制緩和について反対。</p> <p style="text-align: right;">&lt; 他 1 件 &gt;</p> <p>&lt; 理由として &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要 9 港の規制緩和は失政である</li> <li>・ 地方港の規制緩和の必要性が示されていない</li> <li>・ 過当競争を招き、港の秩序の混乱を引き起こす</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<p>地方港の規制緩和につきましては、「これまでの議論の整理」に記述してありますように、平成 9 年の行革審の答申以降、一貫して「規制緩和」が求められており、閣議決定においても明示されているところであります。</p> <p>また、規制緩和による港の秩序の混乱を防ぐため、労働者保有基準の引き上げ等、規制緩和に伴う港湾運送事業の安定化策を講ずることとしています。</p> <p>港における混乱が生じることのないよう、安定化策を講ずるとともに、地方港の特徴等を踏まえ、地方港の活性化を通じてひいては地域の発展につながるような規制緩和を実施する考えであります。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
5. 地方港の規制緩和の実施	
<p>規制緩和を検討するにあたっては「公共性」、 「港湾運送の秩序の維持」という原則を踏まえ、 平成9年12月の「行政改革委員会最終意見」を基 本として行うべき。</p>	<p>「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」に おいては、平成9年12月の「行政改革委員会最 終意見」、公共性、港湾運送の秩序の維持といっ た原則を踏まえながら議論を重ねてきました。</p>
<p>免許制を存続すべき。 許可制にするのであれば、許可基準を厳しくす るとともに、新規の荷主による新たな取扱貨物が 発生した場合にのみ、新規の港湾運送事業者に許 可を与えるべき。</p>	<p>免許制から許可制への規制緩和は、閣議決 定にも明示されているところであります。 また、許可制は、一定の基準を満たすことによっ て、自由に参入ができるというものであり、「新 たな取扱貨物の発生した場合に、新規許可を行 う」というのは、現行の需給調整規制に基づく免 許制と同じこととなってしまう、規制緩和の主旨 にそぐわないものとなってしまいます。 港湾運送事業への参入が容易になることによっ て心配される、悪質事業者の参入等を防止する ため、労働者保有基準の引き上げ等の安定化 策を講じるとともに、港湾運送事業の許可にあ たっては、許可基準に照らし厳格な審査を行う ことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
5 . 地方港の規制緩和の実施	
<p>新規事業者の許可にあたっては、当該港における既存事業者の承認を必要とすることを法制化すべき。</p>	<p>許可制は、一定の基準を満たすことによって、自由に参入ができるというものであるとともに、新規参入にあたって、既存事業者の承認を必要とすることは、独占禁止法に抵触するとともに、規制緩和の主旨にそぐわないものとなります。</p> <p>労働者保有基準の引き上げや、欠格事由の拡充等の安定化策を講じるとともに、許可にあたっては許可基準に照らし厳格な審査を行うことによって、悪質事業者の参入等がないようにいたします。</p>
<p>料金を事前届出制にするのであれば、ダンピング防止のために、事前に入念にチェックすべき。</p>	<p>運賃・料金変更命令制度を適切に運用していくことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (3) 港湾運送事業の安定化策  悪質な事業者の参入防止策</p>	
<p>地理的に離れている他港との事業協同組合設立は、小規模事業者にとって負担が大きい。</p> <p>同一地域内の陸上運送事業者等、非港湾運送事業者との事業協同組合の設立も認め、事業者の負担の軽減を図るべき。</p> <p style="text-align: right;">&lt;同様の意見 他2件&gt;</p>	<p>港湾運送事業法上、港湾運送事業に従事する労働者を保有することが要件となっており、他の事業に従事する労働者を港湾運送の労働者とみなすことは認めていません。</p> <p>従って、非港湾運送事業者との事業協同組合の設立は、中小企業等協同組合法上は認められますが、上記により非港湾運送事業者をみなし労働者として扱うことはできません。</p>
<p>労働者保有基準の引き上げは仕方がない。</p> <p>地方港の実情を考慮し、画一的に引き上げ基準を設定するべきではない。</p>	<p>「これまでの議論の整理」でも触れておりますように、原則1.5倍の基準の引き上げを行うこととしておりますが、事業協同組合の特例措置を講ずるとともに、特例措置を適用しても1.5倍を満たすことができない場合には、別途検討することとしています。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (3) 港湾運送事業の安定化策  悪質な事業者の参入防止策</p>	
<p>協同組合の特例について、数港にまたがる事業者間での協同組合化を認めていただきたい。</p>	<p>「これまでの議論の整理」にも記述してありますとおり、1港に4社以上の事業者が存在しない等の地方港につきましては、都道府県単位等、港を超えた事業協同組合の設立を認めるべきであると考えています。</p>
<p>複数港で免許を保有している事業者は、労働者の機動的な配置ができることを条件に、協同組合方式と同様に、労働者保有基準の特例を適用して頂きたい。</p>	<p>港湾運送事業法上、港湾運送事業を的確に遂行するために必要な労働者は港湾ごとに保有することを要件としており、複数港で免許を有していたとしても労働者保有基準上は、労働者は個別の港湾ごとに満足する必要があります。</p> <p>従って、荷役作業の共同化等により事業規模の拡大、経営基盤の強化を図り、港湾運送事業の効率化等を進める観点から特例として事業協同組合に加入している他の事業者の労働者をみなし労働者としてしているところです。</p>
<p>1.5倍に引き上げた労働者保有基準の適用までの猶予期間を最低2年は設けていただきたい。</p>	<p>「これまでの議論の整理」にも記述してありますとおり、主要9港の規制緩和の場合に設けた1年7ヶ月以上の猶予期間を設けるべきと考えており、その具体的な期間については、頂いたご意見も参考に、今後検討していくことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (3)港湾運送事業の安定化策  過度の運賃・料金ダンピングによる港湾運送の混乱の防止策  )緊急監査制度及び料金変更命令制度</p>	
<p>ダンピングに関する排除命令の制度を法制化すべき。</p>	<p>過度の運賃・料金のダンピングにつきましては、運賃・料金変更命令制度や緊急監査制度を通じ、適正な料金の維持に努めていくこととしています。</p>
<p>ダンピング対策として、強制監査機能を有した実効性のあるものとしていただきたい。</p>	
<p>ダンピング対策として独占禁止法の運用強化、改正下請法の適正な発動を盛り込んだことは評価。さらに、所管官庁である国土交通省が責任を持って行政監査するとともに、関係省庁と常設の「連絡会議」を設置し、関係省庁が連携して実行ある措置を講ずるべき。  また、港運業界団体に対する周知徹底と港運業界として集団告発できるよう具体的に指導を行うべきである。</p>	<p>過度のダンピングが行われないう、所管省庁として、監査制度の適正な運用に努めて参ります。  また、関係省庁との連携につきましては、必要に応じ意見交換等を行っており、引き続き、実施して参ります。  なお、独占禁止法第45条の公正取引委員会に対する申告については、集団で行うことを前提としておらず、港運業界として対応するかも含め、自主的な判断に委ねるべきと考えます。</p>
<p>p17の1行目に「また、その発動を可能にするため、総合的かつ効果的な監査の実施を行うべきである」と加えていただきたい。</p>	<p>頂いたご意見を参考に、最終報告の文章を検討させて頂くことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (3) 港湾運送の安定化策  過度の運賃・料金ダンピングによる港湾運送の混乱の防止策  ) 独占禁止法の運用強化及び引受義務の廃止</p>	
<p>引受義務の廃止については、港湾の公共性を損ない、地方住民の生活に影響を及ぼしかねないので反対である。とくに離島航路については、引受義務を存続させるべきである。</p> <p style="text-align: right;">&lt; 他 1 件 &gt;</p>	<p>「これまでの議論の整理」にも記述しておりますが、引受義務は、免許制に基づき港湾運送事業者に一方的に課された義務でありまして、規制緩和により、免許制から許可制となる場合には、引受義務は廃止することが適当であると考えます。</p> <p>なお、引受義務を廃止する場合には、離島航路等における生活物資の安定的な輸送や経済活動を支える円滑な物流などに問題が生じないよう公共性の確保に十分配慮する必要があると考えます。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (3) 港湾運送の安定化策  港湾安定化協議会(仮称)の設置</p>	
<p>「港湾安定化協議会(仮称)」は、是非とも実現すべきである。  港湾運送事業法の改正を待たずに、懇談会の最終報告がまとまり次第、設置を図るべきである。</p>	<p>「港湾安定化協議会(仮称)」の設置時期などの具体的なものについては、今後、関係者で検討していくこととしておりますので、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置  (4) 拠出金の確保</p>	
<p>拠出金の確保について、賛成である。</p>	<p>今後とも、荷主、船社等のユーザーの理解と協力を得て、拠出金を確保していくことといたします。</p>
<p>平成11年6月の運政審答申に基づき主要9港に導入された拠出金の分割支払方式について、同答申でも述べられているとおり、施行後3年を区切りとして、改めて分割支払方式を見直し、事業者・船社・荷主等の関係者から一括支払方式への復帰について意見を聴取すべきである。</p>	<p>主要9港における拠出金の支払方式につきましては、「これまでの議論の整理」にも記述してありますとおり、分割支払方式が既に定着し、一括支払方式への変更は、事業者やユーザーに更なる負担を強いることとなることや、主要9港での分割支払方式について特段の不満や問題も生じていないこと等を総合的に勘案して、当面、引き続き分割支払方式を継続すべきと考えております。</p> <p>なお、今後とも関係者等からの要望等がある場合には、関係者と協議し、適切に対処していくことといたします。</p>

頂いたご意見	意見に対する考え方
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置 (5) 検数・鑑定・検量事業</p>	
<p>検数等事業の公益性を維持し、検数人等の質の向上にむけ、行政の関与のもとに研修制度や資格制度を徹底する措置を図るべきである。</p>	<p>「これまでの議論の整理」でも記述しておりますとおり、検数等及び検数人等の質を確保するための許可基準を検討し、許可にあたっては基準に照らし厳格な審査を行うべきと考えております。</p>
<p>6.地方港の規制緩和に伴い講ずべき措置 (6) 港湾運送事業法適用対象港</p>	
<p>競合する事業者が存在しない一港一社で、かつ、1 荷主の貨物しか取り扱いのない子会社が港湾運送事業を実施しているような場合には、指定の解除を検討すべき。</p> <p style="text-align: center;">&lt;同様の意見 他2件&gt;</p>	<p>「これまでの議論の整理」にも記述していますとおり、現在法適用対象港となっている港の指定の解除につきましては、今後、検討することとしていますので、頂いたご意見をご参考とさせていただきます。</p>
<p>新たな指定港の基準として、周辺港への影響や港湾整備計画等を総合的に勘案するとした考え方は評価する。</p> <p>ただし、既に指定港となっている港の指定解除については、港湾労働者の雇用に十分配慮して慎重に検討すべきである。</p>	