

第二十六回国会 運輸委員会 議録 第二十七号

昭和三十三年五月七日(火曜日)

午前十一時二分開議

出席委員

委員長 淵上房太郎君
理事今松 治郎君 理事木村 俊夫君
理事井岡 大治君

伊藤 郷一君 永山 忠則君
關谷 勝利君 中嶋 太郎君
濱野 清吾君 堀内 一雄君
米田 吉盛君 小山 亮君
中居英太郎君 松原喜之次君
山口丈太郎君

出席政府委員

運輸事務官 栗澤 一男君
(海運局長)

委員外の出席者

議員 木村 俊夫君
運輸事務官(海運局長) 小田部 康君
運輸事務官(海運局長) 辻 章男君
(調整部長) 志鎌 一之君
専門員

四月二十五日

委員池田順治君辞任につき、その補
欠として小松幹君が議長の指名で委
員に選任された。

同日

委員島山鶴吉君及び早稻田柳右エ門
君辞任につき、その補欠として川崎
秀二君及び山口喜久一郎君が議長の
指名で委員に選任された。

委員川崎秀二君及び山口喜久一郎君
辞任につき、その補欠として島山鶴

吉君及び早稻田柳右エ門君が議長の
指名で委員に選任された。

五月七日

委員下平正一君及び日野吉夫君辞任
につき、その補欠として山口シヅエ
君及び森本靖君が議長の指名で委員
に選任された。

四月三十日

信越線上下、豊野間に気動車運転に
関する請願(植原悦二郎君紹介)(第
二九一九号)

同(松平忠久君紹介)(第二九四〇号)
同(吉川久衛君紹介)(第二九七〇号)
同(下平正一君紹介)(第三〇〇八号)
同(原茂君紹介)(第三〇〇九号)
飯田、中津川、下呂間鉄道敷設に
関する請願(植原悦二郎君紹介)(第
二九二〇号)

同(松平忠久君紹介)(第二九四一号)
同(吉川久衛君紹介)(第二九七一号)
同(下平正一君紹介)(第三〇一〇号)
同(原茂君紹介)(第三〇一一号)
国鉄運賃値上げ反対に関する請願
(松平忠久君紹介)(第二九三九号)
同(吉川久衛君紹介)(第二九七二号)
同(原茂君紹介)(第三〇一二号)

日豊線にデゼルカー運転の請願
(川野芳満君紹介)(第二九六七号)
日の影、高森間に国鉄バス運転の請
願(川野芳満君紹介)(第二九六八号)
日の影、高森間鉄道延長の請願(川
野芳満君紹介)(第二九六九号)

東京、博多間直通特別急行列車運行
等に関する請願(永山忠則君紹介)

(第二九七三号)
の審査を本委員会に付託された。

五月六日

桜島噴火予知観測所設置に関する陳
情書(鹿兒島県町村議会議長長高
野季信)(第八五八号)

北陸線木之本今庄間直通新線敷設に
関する陳情書外三件(草津市長黒川
広太郎外十一名)(第九一三三号)
東北本線電化に伴う電車区設置に関
する陳情書(栃木県議會議長川俣
治)(第九一四号)

国鉄川越線電化促進に関する陳情書
(川越市議會議長水村三郎)(第九一
五号)
小国線肥後小国限府間鉄道敷設費国
庫補助に関する陳情書(熊本県知事
桜井三郎)(第九一七号)
を本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
小型船海運組合法案(木村俊夫君外
二名提出、衆法第二九条)

○淵上委員長 ただいまより運輸委員
会を開会いたします。

小型船海運組合法案(木村俊夫君外
二名提出、衆法第二九号)を議題とし
て、質疑を許します。質疑の通告が
ありますのでこれを許します。井岡大
治君。

○井岡委員 ただいま御提案になりま
した小型船海運組合法案について、若
干の質問をいたしたいと存じます。
御提案の理由にも出ておりますよう

に、いわゆる一ぱい船主の方が今日非
常に困っておる、そういう意味におい
てこれらの業者を救ってあげたいとい
うことでございますので、この御趣
旨についてはわれわれとしては賛成を
いたしたいと思っております。ただ
この法律の中で、問題になっておりま
す十人以上の発起人が地域別あるいは
貨物別あるいは業種別によって組合を
作るというところでございますが、御承
知の通り小型船舶というものは非常に
捕捉ができてにくい、このことは戦時中
においてすら十分捕捉ができなかつ
た、こういう実情を徴してみましても
明らかであります。そこでこれを捕捉
するためにどういう手段をもって捕捉
されるか、この点をまず第一にお伺い
をいたしたいと思っております。

○木村(俊)委員 今お話のありました
木船海運業の実態から申しますと、確
かにこの組合員たる資格者を捕捉する
方法が非常にむずかしいという点は私
も同感でございます。これは地方海運
局の機構も相当充実しておりますし、
またこの海運組合を作る際にいろいろ
行政指導上の点も勘案いたしますと、
今おっしゃった通り必ずしも捕捉する
ことが絶対困難とは考えられません。
そこでこの小型船海運組合法を実施す
る場合におきまして、従来以上に地方
海運局の行政指導を強化する意味で、
あるいは現存しております協同組合あ
るいは任意組合の海運組合を指導いた
しまして、極力その捕捉をしようとい
う方針でございます。

○井岡委員 御答弁は非常にけっこう
なことでございますが、現実には海運
局の方がお仕事をなさるようござい
ますから、海運局長にお尋ねをいたし
たいと思っております。海運局長としては、
今の御答弁のようになさって、現実の
問題としてどういふ結果が生まれてく
るか、こういう点について一応お伺い
をいたしておきたいと思っております。

○栗澤政府委員 私どももただいま考
えておりますのは、木村先生がおつ
しゃったように大体地方の海運局を通
じまして実施されるというように考え
ております。なお現在木船運送法とい
う法律がございまして、登録制度を
とっております。従いまして現存の組
合員たる資格を持っておる業者とい
ふようなものは、登録制度によりまして
相当把握が進んでおるのでありまし
て、その点では木船運送法施行前のよ
うな把握に非常に困難であるという点
は、相当緩和されておると考えます。
またこの組合を設立いたしました場合
には、当然その組合の設立の発起人と
なりあるいは参加するというふうな手
続をもって、業者が参加してくるわけ
でございます。これらは明らかに把握
ができる、こういうふうな考えでお
ります。

○井岡委員 今のお話でありますと、
設立をした際に当然組合に加入してく
るだろう、こういうふうな御希望のよ
うであります。私は必ずしもそうで
はないと思っております。と申しま
すのは、いわゆる小型船舶の業者とい

す。ただ機帆船業界おきましては、いわゆる運航業者に相当する者がきわめて零細でありまして、その九割に相当するものは、大いゆる船主船頭という一ぱい船主であります。そこでこの一ぱい船主というものは、なかなか海上生活が多いのでありまして、陸上で荷主と直接タッチいたしまして集荷をするという機能は非常に薄いというので、どうしても運航業者の陸上機関としてこの回漕業者が不可欠な存在になっておるのが現状でございます。

さらに回漕業者の実態を見ましても、完全な荷主の代弁者というものは、回漕業者の中にはきわめて少いのでありまして、ごく少数の荷主代弁機能的な回漕業者のために、全体の回漕業者の実態を、この小型船海運組合の中かから除外するということは不適当じゃないか、こういう観点に立ちまして、ただいま仰せの通りでありますけれども、この小型船海運組合におきましては、せひとも木船回漕業者をこの法律の対象にしたい、こう考えておる次第でございます。

○井岡委員 そこで私はやはり若干疑問が生まれてくるわけです。と申しますのは、九割七分までが木船回漕業者である。いわゆる荷を取り扱っているということになると、この人たちが、お前たちに荷をやらぬぞ、そういう組合に入つてわれわれをおかすなら荷をやらぬぞ、こういうことで、荷主側に立ってこれをおかして参るといふことになる、これは一ぱい船主の諸君といえども、なかなか入りにくい、こういうことにならうかと思つて、従つて現実の状態は、九割七分までをその取扱ひによって行なつてお

るとしても、あるいはまたそれがごく少数な純然たる回漕業者だけをやつておるとしても、その人方の発言というものはかなり船主等に影響を持つ、こういう点、さらにお話のように一ぱい船主というものは、家がどこにあるやら、ほとんど海の上で生活をしていゝ。ひどいと言へば語弊があると思ひますが、場合によつては家族ぐるみ船に乗つて生活をなさつておる、こういうふうな状態等を考えれば、私はこのところに少し考慮を払うべきではないか、こういうふうに思つておるが、この点はいかがですか。

○木村(後)委員 今お話がありました通り、多少私どもも回漕業者が小型船海運組合の運営上、非常に悪影響のある場合は確かにあると思ひます。そこでこの回漕業者をどの程度海運組合の上において力を持たせるかという点であります。これを自然の關係に置けば、確かに回漕業者が海運組合の実態上非常に大きな支配力を持つことは当然なんです。そこでこの海運組合の建前といたしましては、あくまでこの組合員は全部平等である。議決権、選挙権においては一票制を採用しておる。それ以上は運輸省の行政指導と組合員の組合意識の向上に待つよりほかはないと思つておるが、とにかくこの回漕業者が機帆船海運業界におきましては非常に大きな力を持つておることは、事実その通りでございます。その実態を把握した上で、しかもこの小型船海運組合法の運用を通じて、非常に零細な気の毒な、九割に相当する一ぱい船主の地位を向上いたしまして、その力を団結力によって向上させた上において、この運航業者の実態を

漸次改善さしていくというのが、この法律の大きな目的なのであります。○井岡委員 この点について提案者は行政指導と、こういうふうに申されておるわけでございますが、海運当局はどのような行政指導をなさろうといたしておるか、この点お伺いをいたしておきたい。

○栗澤政府委員 ただいま回漕業者等も入りまして、各地区に任意組合が相当できておりますが、そういう方面の意見もいろいろと昨年、一昨年あたりから徴しておるのでございますが、回漕業者におきまして、こういう組合を作るといふことにつきまして非常に賛成をいたしております。こういうものを作つては困るというふうな意見を持つておるものは、現在のところはほとんどなくなつてきております。従つて回漕業者も運航業者と一体になつて、とにかくお互いに団結をして、荷主に何とか當つていきたいという気持は最近盛り上つておるもので、そういう方面では私どもは相当期待を持つていいというふうに考へるのであります。なお回漕業者が現在小型船海運業界において、相当の力を持つておるといふことは事実でございます。またこの力がある程度海運運航業者のためにもなつておるといふことも事実かと思つておるが、この実態を見まして、私どもはこの組合においては回漕業者と運航業者と一緒にして考へておられるという点につきましては、現実には即した考へ方かと思つておるが、なおその上で運航業者につきましても、自分たち独自の利益というものをどういふふうにしていくかという問題は、今後のむずかしい問題でござ

います。先ほどもお話がありましたように、まず組合というものを作つて、自分たちの自主的な団結によつて逐次地位を向上さしていくという気分をどうしても盛り上げさしていくかなければいかぬ、こういうふうにお考へるのでありまして、いたずらに回漕業者に對してたてををつくつておるふうな考へ方でなくして、運航業者としての独自の利益をどういふふうにして守つていくかという認識と申しますか、気持を組合を作ることによつてまた一そうもり立てていくのじゃないか、こういうふうにお考へておられます。具体的に申しましても、今当面にこうすればすぐに役に立つというふうな案はまだ持ち合せておりませんけれども、できるだけそういうふうな私ども努力したい、こういうふうにお考へておられます。

○井岡委員 そこで私はお話を承わつておきますと、回漕業者というものは要らなくなつてくるのじゃないか、こういう気がするので、と申しますのは、おそれるこの組合は団体交渉をして荷主と直接交渉をなさる。従つて従来はそういう機関がないから、あるいは一ぱい船主であるがゆえに、ほとんど交渉なんかを持つことができないから、自分の船の集荷を回漕業者に依存して、回漕業者から荷を受けておつた、こういうことになるわけですが、今度はそうでなくて、組合の代表機関である執行機関が直接荷主と交渉する、こういうことになつてくると、回漕業者というものはもう要らなくなつてくる。別途に回漕業者みずから利益を守る道をお考へするならば、これは雑貨等のごく小さいものになつてきはないかと思つておる。こういう点を考

慮するならば、私はお説の点はわかないでもございせんが、必ずしも現在のより実態に即した姿というものは、組合結成後の姿としてはあり得ないのだ、こう思つておるが、この点はどうか。

○木村(後)委員 私自身の意見といたしましては、将来の機帆船業の理想形態としては、現在一ぱい船主である船主船頭がだんだん力を持つてきて、一個の運航業者として成り立つというところまでいけば、確かに今回作ります海運組合が共同集荷機関となつて、回漕業者は不要だという事象が必ず私はくると思つておる。しかしこれはあくまで理想形態であつて、現在の実態上はまだ一足飛びにそこまでいきません。そこで私はこの段階におきましては、今この小型船海運組合法の対象として木船回漕業者を入れるべきだと思ひます。将来のこの小型船海運組合の目的である一ぱい船主の地位の向上が実現された時におきましては、今井岡さんから御指摘のような状態が必ず招来するのではないかと、こういう考へは私を持つておられます。

○井岡委員 それではこの項については了承することにいたしました。次に第八条の事業の中に項目がいろいろ並べておられます。この中で私はどうしても入れていたかなくてはならないと思つておるが、これは海運組合の法律でありますから、海運組合の事業としてこれではよろしいかと考へるのでございますが、しかし現実にはこの事業を行なつていく上においては、従業員の生活の問題も考へてやらなければいかぬ。従つてこれがだんだん発展して参ります。労働組合等のことも考へ

考慮するならば、私はお説の点はわかないでもございせんが、必ずしも現在のより実態に即した姿というものは、組合結成後の姿としてはあり得ないのだ、こう思つておるが、この点はどうか。

ていかなければならない状態が必然的に起ってくる。しかるにこれではそういうものがうたわれておられないわけなんです。そこで提案者は、この事業の中にそういう組合員の労働関係と申しますか、いわゆる待遇の問題について、この組合と組合の委任を受けた団体と、それから従業員との間に調整をする団体協約とかいうようなもの交渉を持ち得る一つの機関を設けてやらないと、これが個々において行われるということになると、せっかく作った海運組合が、個々の労働問題のために混乱に陥ってしまうのではないかと、こう思うのですが、この点は提案者はどう思うようにお考えになっておられますか。

○木村(俊)委員 提案者といましては、今御指摘の点も考慮に入れてはおりましたけれども、今回の小型船海運業の実態からいいますと、労働問題は非常に特殊の場合がありまして、乗組員全員が無給の家族労働者である場合も非常に多いのであります。しかしながら今後の小型船海運業の発達過程を考えると、どうしても今お話のありましたような労働関係の調整という面も、海運組合の一つの事業として必要になってくるのではないかと、こう考へは持つておられますので、提案者としても、今御指摘の点については同感でございます。

○井岡委員 同感ということでございますから、あえてだめを押す必要もないのでございますが、この中にわれわれが修正をして挿入をする、こういうことをごえればその修正に際する、こういうふうな理解してよろしいのでございませうか。

○木村(俊)委員 今申し上げました通り、提案者としては、私は賛成をいたしたいと思っておりますが、当委員会というまた事務的に御調整願った上で、御修正願いたいと思っております。

り、提案者としては、私は賛成をいたしたいと思っておりますが、当委員会というまた事務的に御調整願った上で、御修正願いたいと思っております。

○井岡委員 それからこれは字句の問題でございますが、第九条の三項に「前項の交渉の申出を受けた者は、誠意をもってこれに応じなければならぬ」とこの点は先ほどの陸上の中小企業団体組織法では、若干の字句の修正が行われておるのであります。従ってそれを見合うような方法を講じられることが妥当ではないかと、こういうふうにお考えですか。

○木村(俊)委員 私まだ中小企業組織法の改正案の内容を存じておりませんが、けれども、ただ漏れ承りますと、この誠意をもつてこれに応じなければならぬという点で少し主観的な判断が多過ぎ、これでは非常にたよりない。それでもう少し客観性を持つて、正当な理由がなければこれに応じなければならぬというふうな修正されるように聞いておられます。もしそういう事態になりましたら、中小企業組織法と平仄を合せた方がよろしいという意見を持つておられます。

○井岡委員 これはそういうように提案者も御了解いただいたようでございますから、その他に私はかなりそういう問題が出てきようかと思っております。そういう点でこれは単に一つの問題だけでなくて、提案者の御答弁のように平仄を合わす、こういうふうな理解をいたします。

それから次にこの理事会の運営の問題であります。二十八ページの三十二

条の四に「理事の定数の少くとも三分の二は、組合員又は組合員たる法人の役員でなければならぬ」というふうなうたわれたいおわけです。そういういたしますと、三分の一は組合員または組合員たる法人の役員でない者が理事になることがあり得るわけですが、これは観念的なお尋ねにならうかと思ひますが、三十四条の二に「理事会の議事は、理事の過半数が出席し、その過半数で決する」ということになっておる。そうしますと九名の理事が設けられるということになって、その過半数は五名でありまして、その過半数に組合員でない理事が三名そろって出てくる。たまたま組合員たる理事が二名しか出てきておらない、こういうときでも議事は成立するわけなんです。そうしてその過半数でございませうか、これを三人で議事が議決されるわけですね。そうなりますと、いわゆる組合員または組合員たる法人の役員は都合によって出られないということ、そういうすきをねらって組合員でない者が重大な議決をしたとするならば、これは大へんなことになると思ひます。しかも理事会は執行機関でありまして、私はおそらくそういうことはあり得ないと思ひます。思ひます。意識的な場合がないとも限らないことではございませうか、こういう点についてどういふ考慮をお払いになるか、その点を一つお伺いしておきたいと思ひます。

○木村(俊)委員 今お話のありました「理事の定数の少くとも三分の二は、云々」という規定でございますが、これはほかの組合法の大体一つの定型になっておられますので、実はそれを採用

したわけでありまして、確かに理論的には今おっしゃった御懸念もまことにごもつともだと思ひます。ただ理事は定款で定めるところによって總會で選任するということになっておりますので、今おっしゃったような非常に非常識な理事選任は私はやりませうか。それにこの「組合員又は組合員たる法人の役員」外のものというものは、大体専務理事とか常務理事のような専任的な役員を想定しておりますので、「少くとも三分の二は」というところに御着目願ひまして、大体三分の一以下のた

とえば一人か二人が専務理事ないし常務理事として選任されるというのが、私は普通であらうと思ひます。

○井岡委員 一応私はそれでよいと思ひますが、非常識なことではやりますまいと、こういうことではございませうか、提案者のごにお名前を出されておられるような方々は、もうでもございませうか、世の中には白木屋を取つてみた

り、いろいろ百貨店を取つてみたことを考える人までいるような状態でございますから、私は必ずしも安心ができません。ただ「少くとも」といふところは力をお入れになりましたか、これは二人ぐらいいましたら、あとこのところは三分の一というところをそこら削つてもらうか、この点ができるわけで、これはもしそういうことになる場合、いわゆる行政官庁、指導官庁である運輸省としては、十分提案者の意思をくんで一つおやりいただくようにしてもらいたいと思ひますが、この点運輸当局の御意見を伺つておきたい。

○藤澤政府委員 お話よくわかりましたので、そういうふうに十分行政指導

をいたしたいと思ひます。

○淵上委員長 中居英太郎君。

○中居委員 大体先ほど来井岡君の質問で戻きかかると思ひますが、私も念のために二、三提案者並びに運輸当局にお伺いしたいと思ひます。

本法の提出に当りまして、提案者は本法の制定によって小型船の組織化を行なつて業界の安定をはかることを目的としておられる、こういうことを申されているわけでございませうか、この法律案を制定しなくとも、今日現在定められておられるところの海上運送法あるいは木船運送法あるいは中小企業団体法等のより正確な運用によつて、目的が達せられるのではないか、こういうふうにも考えられるわけではございませうか、この点いかがお考えですか。

○木村(俊)委員 今お話のありました木船運送法のよりの確な運営によつて、この小型船海運組合が不要になるのではないかと、お話でもありますが、私も木船運送法なるものは木船運送業に関する基本法律であつて、その実態を把握してそれに政府が直接監督を与えるという意味において存在するのであります。この小型船海運組合法はむしろ業者の自主的活動によつて、その業界の安定をはかるという観点におきましては、木船運送法とそ

の目的が違ふと思ひます。その意味におきましては、木船運送法の強化は別問題といたしまして、それは別として小型船海運組合法の存在理由は十分あると考へておられます。

○中居委員 もちろん業界の自主的活動によつて、経営の安全化のための努力をするということは必要だと思ひますが、そのためにあえて屋上屋を重

ねるような本法のごとき立法の処置を講じなくては、現在の法律の運用で、そういった業界の自主的な活動を期待できるかどうか、現在の法的な根拠があるのか、どうか、こういうことを伺いた

御指摘の木船運送法はありまして、やはりこの海運組合法はぜひ必要じゃないかと思っております。

争というふうな、いろいろの理由があるけれども、これは朝鮮事変以後の不況時代に非常に不況になりまして、いろいろの関係をありまして、

が石炭につきまして一トン六百十五円というのが標準運賃でございます。これはデーターはまだ少しあれでございますが、

理由は、この標準運賃が安いためなんですか。もしも標準運賃があまりにも現在の市況と調和しない不当な安い価格にあるということでありまして、

御指摘の木船運送法はありまして、やはりこの海運組合法はぜひ必要じゃないかと思っております。

○中居委員 現在の法律で標準運賃の変更もできませんし、この運賃体系を乱した場合には命令、勧告もできる、

○中居委員 全国的な調整運賃ですか、その情勢を聞きたいのです。九州における石炭の問題だけではなく、

○中居委員 標準運賃が六百三十円、現在大体五百円くらいだろうと思ひます。次に高知―阪神間の木材、

○中居委員 私はこの今度の海運組合法が出たとしても出なかつたとしても、現在のこの経済情勢というものは変化はないと思ふのです。もし海

○木村(後)委員 木船運送法によりまして、御承知の通り標準運賃というものをきめて、これが守られないときは運輸大臣が勧告をするという規定もござい

○中居委員 運輸当局に伺いますが、現在定められておる標準運賃、この標準運賃を中心としたしまして、

○中居委員 標準運賃が六百三十五円、これは昨年の十二月の数字であります。これは昨年十二月の数字であります。

○中居委員 たいま御答弁がございまして、標準運賃と実施運賃、これは大体二割程度下回っておりますが、

○中居委員 私はこの今度の海運組合法が出たとしても出なかつたとしても、現在のこの経済情勢というものは変化はないと思ふのです。もし海

運といったようなものの経済情勢が、この法律によって左右せられないというところであるといえます。ならば、私は何もこういう法律を現在作って、そのことによつて運賃の問題をどうしようとするようなことは要らぬ処置ではないか、現在すでにこの運賃は守らなければならぬ、こういう法律があるのですから、現在の法律の運用によつてこの標準運賃を守らせるように、こういう統制的な処置を講じていくということがまず第一番にとられるべき処置ではないか、こういうふうにか考へるわけなんです。昭和二十八年にこの標準運賃が制定になつて、そうしてそれ以来据え置きのままになつておるのだが、なかなかこの運賃というものが守られてこなかった。そうして業界が経営上非常に困難に陥つておる、こういうことを四年も五年も海運当局は放任しておきまして、こういうことは現在の法律でもできるのですよ。それを放任しておいて、そうして新たにまた別個の法律というものを作つて、この標準運賃を守らなければならぬのだ、こういうことは私は前に作り出した海上運送法にいたしましたも、木船運送法にいたしましたも、そういう法律を無視しておるのではないかと。まず現在までに作られておる既存の法律によつて適当な処置を講ずることが、当面必要なことではないか、私はこう考へておるわけでありませう。しかも今回のこの法律を見ますと、わが国の木船業の占めておる地位というものに対する根本的な対策というものは講ぜられていないと私は思ふのです。わが国の国内航路の六五%がこの小さい木船によつて主として運送されておるのです

が、これに対する根本的な処置というものが講ぜられないで、ただ単にカルテル運賃を構成することによつて、これらの業界の安定をはかろうというような考え方に、私はまず第一番に不満を抱くものであります。こういう法律を作るならば、これと並行いたしまして根本的なこういう小型船の振興対策というものを、政府は樹立しなければ私は片手落ちだと思ふのですが、これらの点について運輸当局はいかにお考へになつておられますか、伺いたいと思ひます。

○粟澤政府委員 先ほどの御説明がちょっと不足したかと思ひますが、標準運賃と申しますのは、やはりある程度の標準でございまして、一定の幅を持ったネゴシエーションの余裕を見ておるわけでありませう。従いまして実際に運賃の談判をいたします業者の方で相当の発言力があり、あるいは団結をして交渉にも実力があるということ、が、やはりその根底にあると思ふのでありませう。ただ標準運賃があるからそれだけで守られるという点は、なかなか実際上はむずかしいというふうにか考へられるのであります。なお運賃問題につきましても、経済情勢のお話がございまして、やはり船腹の需給問題その他もございまして、船腹調整につきましても自主的にこれを考へながら、自分たちの運賃交渉の発言力を強めていくことが、やはり運賃を維持していく上には大事な要素ではないかと思ひます。従いまして標準運賃制度というものだけでは、なかなかむずかしいのでありませう。やはり船主の自覚と申しますか、自主的な団結あるいは自主的な力による船腹の調整その他の方法を考えての運賃の折衝でなければならぬ、こういう点を申し上げたかったのでございませうが、若干その点は説明が足りなかつたかと思ひます。

○木村(俊)委員 ちよつと私が説明した中に足りない部分がありましたので、補足的に御説明したいと思ひます。この小型船海運組合法でねらつております目的は、第一は今中居さんからおっしゃつた通りですが、運賃を安定させるといふことが第一の条件ではありませうけれども、その他におきましては、船腹の調整とかあるいは対策的な問題になりますけれども、もしもどうしても船腹が余つて困るといふ場合には、自主的に船腹の調整までやるというものが、この組合法の目的にもなつております。その点について御説明が多少足りなかつた点がありますので、補足的に御説明したいと思ひます。

とを私聞いておるのですが、この法律ができたといつたしましても、その公文書は有効なんですか。今後の調整規程の策定に当つては、一体どういう考へのもとに、これを運輸大臣が認可しようとするのですか、これを伺いたいと思ひます。

○粟澤政府委員 標準運賃の設定の場合には、荷主側の通産当局あるいは農林当局と十分協議いたしまして、設定をいたすつもりでございませう。なお御質問の第二の点のこの法律ができました場合にも、そういう両省の申し合せはそのまま有効かという問題がございませうが、これは私もその通りと存じます。

○中居委員 そうすると調整規程の策定に当つても、通産省と話し合ひをして、合意の上で認可する、こういうことなんでしょうか。

○粟澤政府委員 その点は先ほども御質問がございまして申し上げましたが、事実上は荷主関係その他の意見を十分徴したいと思つておりますが、あるいは荷主官庁につきましても、十分な連絡をいたしまして認可をいたしたい、こういうふうにか考へております。

○中居委員 大体その点は了解いたしました。私はさらに先ほどもちよつとお伺ひいたしました。調整規程を運輸大臣が認可する場合には、この認可に当つてはそれぞれ関係者と協議して決定して、それに基づいて海運組合が運賃の問題等について団体交渉を行う、そういう場合に団体交渉の相手になる者は荷主の個人なんでしょうか、それとも荷主団体と団体交渉するのですか。

○粟澤政府委員 私どももまだ了解しておりませう。個人と申しますか、個々の企業体である荷主もございませうし、あるいは荷主団体もある、こういうふうにか了解いたしました。

○中居委員 もしも個人なり団体なりと団体交渉しまして、この調整運賃の協定の話し合ひがつかかなかつた、そしてその場合に海運組合が出航を拒否した、そういう事態をもしも惹起した場合には、運輸大臣は現在の海上運送法に基いて出航の命令ができるのですか、できないのですか。——答弁して下さい、それは現在のこの法律にあるのですよ。拒否した場合は出航の命令ができるのです。航海命令というものが、海上運送法第二十六条です。

○粟澤政府委員 お話の出航命令と申しますのは、海上運送法の航海命令のことをおっしゃつておるものと思ひますが、海上運送法の航海命令につきましましては、災害救助その他公共の安全の維持のためというふうないろいろな条件がついておまして、この条件を満たします場合には、運輸大臣は航海命令を発動できるといふふうにか了解をいたしております。

○中居委員 そうすると緊急の場合を除くほかは、航行を拒否した場合には処置は全然とれない、こういうわけですね。

緊急を要するのです、一週間か十日のうちに目的地に持っていかなければならぬ、こういう場合に荷主にとってそれを運送するという事は、事業の経営に關係する緊急な事態なんです、そういう場合にも命令を出すわけにはいかぬのですか。

○栗澤政府委員 ただいまのところは、そういう運送命令を出す方法はな

いと考えております。○中居委員 それで了解しました。先

ほど井岡君の質問の中にあつたのですが、重ねて回漕業を海運組合の構成員にする、こういうことについて私は伺つてみたいと思つてます。大体回漕業というものは運賃の高とか安いかということには経営上大した關係がないのでして、どうして多く荷物を取り扱ふかということが回漕業としての事業の生命だと思つてます。そういう場合に本法を作つて、そして調整運賃なり標準運賃なりというものを自主的に守らう、組合が自主的に守つていかなければならない、こういうことで法律を作つても、その構成員の中に、とにかく運賃は安くとも高くとも荷物をたくさん集めなければならぬ、荷主の言うことを聞いてたくさん運送しなければならぬ、こういう利害に立つところの業者が組合員として構成されておるといふことになりまして、本法の運賃を自主的に守つていかなければならぬという立法の精神が内部からくずれてくるとは、懸念するのですが、この点について提案者はいかに考へておられますか。

○木村(後)委員 先ほど井岡さんの御質問に答へたのでありますが、今中居

さんのおっしゃつた回漕業者はただ運送数量だけが関心事であつて、運賃についてはさほど考へないということについては、私は必ずしもそうではないと思つてます。回漕業の実態から申しますと、必ずしも運賃が二次的な問題ではなくて、もちろん貨物の運送数量は、回漕業の性格から申しまして非常に重要なポイントではあるかもしませんが、やはり回漕量というものは運賃の重大要素であります。回漕業者も運賃が非常に悪くなることについては大きな關係があります。そこで回漕業を小型船海運組合法の対象にせむともしなければならぬというのは、今申されたような運賃問題は確かに重要な要素にはなつておられますけれども、それよりもその以前の問題、すなわち運航業者と申しますか、一ぱい船主船頭が今後の組合意識の向上によりまして、みずから一個の運航業者として成り立つような事態をなるべく早く招来するといふことが、小型船海運組合法の第一の目的であります。しかしながら一足飛びにはそこへ行けないから、回漕業者も同一の場においていろいろ運送条件その他を決定するのが、現在の事態には最も適当した実態であろうといふので、私は回漕業者をこの法律の対象にしなければならぬといふ説明をしたのでございます。その意味におきましては、先ほど申された通り確かに回漕業者が小型船海運組合の中に

おいて、そういう法律の目的と逆行したような動き方をするといふことは、警戒すべきことではあると思つてます。しかしながら現在の実態から申しましては、遺憾ながら回漕業者をこの小型船海運組合から除外しては、かえつて

この組合法制定の目的に反するのではないかといふ意味合いにおきまして、必ずしも中居さんの御趣旨には賛成いたしかねるのであります。○中居委員 大体地方に参りますと、この回漕業者というものがまた船主でもあるという例が私は多いと思つてます。東京地方あるいは京阪地方あるいは北九州地方、こういうところに参りますと、回漕業者というものはほんとうのカバン一つの業者があらまして、店舗も持っていないといふような悪徳業者があると思つてますが、そういう人たちをも合せて構成することによつて、海運組合というものは内部から崩壊していくのではないかと、内部からこの規程というものが乱れていくのではないかと、こういうことを私は非常におそれるわけでありまして、東北とか北海道の実態を見ますと、回漕業者は大体その地方におけるところの模範的な小型船の船主なんです、こういう人たちは私は異議はないと思つてます。東京地方、横浜地方の実態を見ますと、必ずしもそういう人たちが回漕問屋をやつていない。むしろ悪質な、電話一本、カバン一つで、ブローカー的な業を主体にしている者が回漕業の看板を掲げておる、こういうことを私は現実を知つておるわけです。従いましてそういう人たちは、こういう法律が出、そして小型船主を守つていかなければならぬ、こういうような法律があるにもかかわらず、そういうことにはとんとおかまひなく、ただ単に自分たちは荷主と妥協して、そして内部からこの運賃の問題というものを崩壊させて、そして自分たちが有利な立場に立てばいいのだ、こういうような事

態といふものが必ず起つてくるのではないかと、こういうことを私は憂へておるわけなんです。提案者は、回漕業者を加えないと組織上まずい、こういう説明をさせていただきますが、これは地方におけるところの実際の正直な回漕業者の方々をさして言つておると思つてます。従いまして回漕業を除外するといふ規定を設けましても、私は実質的に回漕業者イコール船主であつて、何らそこに提案者が杞憂しておられるような事態といふものは招いてこない

と、こういうふうには考へておるわけですが、いかが考へておるわけですか。もう一つ重ねて伺つたいことは、もしもそういう不良な、不徳な、不正な回漕業者というものが組合に入つて参りました場合に、それを法的に除名することができるとは、この点について御答弁を願つたいと思つてます。

○木村(後)委員 今お話の非常に質のいい回漕業者、あるいは質の悪い回漕業者が存在することは、これはまた事実その通りであります。ただ悪質の回漕業者につきましては、これは今後の組合運営上、組合員の意識の向上によりましてこれを排除するといふふうにしていくことこそ、私は望ましいと思つておるのですが、なお木船運送法なる法律が、現在非常に不満足な運営しかしておらぬといふことも考へておられます。そういう非常に悪質な回漕業者の取締りも申しますか、そういう面につきましては、むしろ小型船海運組合法よりも木船運送法の将来の改正に待つ方が、より適當ではないかと考へておられます。

それから第二の御質問の、そういう悪質な組合員はこの組合から除名することができるとかという問題であります。これはこの法律の建前上は除名はできないと思つてます。除名はできませんが、漸次この組合意識の向上によりまして、この組合からそういう悪質な、あるいはボスの存在を排除するといふことは、私は段階的には考へなければならぬし、またそのようになるように運輸省にも強い行政指導をしていただきたいと、こういうふうに考へておられます。

○中居委員 時間もだいぶ経過しましたから、私の質問は大体終了しますが、私どもはこの海運組合法に決して反対の立場をとつておるわけではないのでありまして、むしろこういつた小規模の海運業者といふものが団結することによりまして、自分たちの地位の向上をはかる、こういう立法の趣旨に對しまして、私ども心から敬意を表したいと思つておるわけです。ただこの法律がこの額面通り実施された場合のこと

を考へまして、私どもは非常に心配に思つておるわけでありまして、と申しますのは、先ほど私が申し上げましたように、この小型船舶それ自体の振興対策といふものが政府においては何らな

い。そしてただ単にカルテル運賃を構成することによつてのみこの業界の振興をはかつていこうと、こういう便宜の考へ方が私どもには非常に不満なわけなんです。従いましてもそういう考へただけによりまして、この小型船業界といふものの振興をはかろうとするならば、必然的にそこには当然いろいろ弊害が出てくると思つてます。さつきも私が申し上げましたような、調整規程の運輸大臣の一方的な許可であるとか、あるいはこの調整規程の調整

が、先ほど私が申し上げましたように、この小型船舶それ自体の振興対策といふものが政府においては何らない。そしてただ単にカルテル運賃を構成することによつてのみこの業界の振興をはかつていこうと、こういう便宜の考へ方が私どもには非常に不満なわけなんです。従いましてもそういう考へただけによりまして、この小型船業界といふものの振興をはかろうとするならば、必然的にそこには当然いろいろ弊害が出てくると思つてます。さつきも私が申し上げましたような、調整規程の運輸大臣の一方的な許可であるとか、あるいはこの調整規程の調整

が、先ほど私が申し上げましたように、この小型船舶それ自体の振興対策といふものが政府においては何らない。そしてただ単にカルテル運賃を構成することによつてのみこの業界の振興をはかつていこうと、こういう便宜の考へ方が私どもには非常に不満なわけなんです。従いましてもそういう考へただけによりまして、この小型船業界といふものの振興をはかろうとするならば、必然的にそこには当然いろいろ弊害が出てくると思つてます。さつきも私が申し上げましたような、調整規程の運輸大臣の一方的な許可であるとか、あるいはこの調整規程の調整

運賃を一方的に取り上げて、そうして団体交渉という強い力によってこの運賃を不当につり上げはしないか、そういうことがわが国の経済にどのような影響を及ぼすか、こういうことを私どもは非常に憂慮いたしておるわけでありませう。従いまして先ほども運輸当局から答弁がありましたように、調整規程の作成、ことにも調整運賃の許可に当りましては、従来通り通産当局とよく話し合ひまして、業界の意見も十分に聴取いたしまして、かりにも一方的な調整運賃の決定認可、こういうような事態が参らないように、十分に注意をしてこの法の運営をはかってもらいたい、こういうことを私は希望いたします。私の質問を終わりたいと思ひます。

○木村(後)委員 先ほど中居さんからの御質問に対して、私答弁に誤りがありましたので、訂正したいと思ひます。非常に悪質な回漕業者があれば除名できるかというお問いに対して、私は除名できませんと答えましたが、これは私の答弁の誤りでありまして、第二十五条の第二項に、「海運組合の目的の遂行を妨げる行為をした組合員は除名できる。」(こう)いうことになっております。その悪質さが、この項に該当するに至れば除名できるというふうに、私は答弁を訂正したいと思ひます。

○淵上委員長 本日はこれをもって散会をいたします。次会は公報をもってお知らせいたします。

午後零時二十七分散会

第二十六号中正誤

六頁五段二行より二四行「第十四条第二項(第十条第二項及び第五十八条において準用する場合を含む。)の処分をし、又は」は削るべきの誤

昭和三十一年五月十日印刷

昭和三十一年五月十一日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局