

第三十回国会 運輸委員會 會議録 第十三号

昭和三十四年三月五日(木曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事長谷川 峻君 理事堀内 一雄君

理事井岡 大治君 理事久保 三郎君

理事土井 直作君

川野 芳満君 菅家 喜六君

小枝 一雄君 關谷 勝利君

高橋清一郎君 原 健三郎君

福家 俊一君 三池 信君

館 俊三君 杉山元治郎君

出席政府委員

運輸事務次官 中馬 辰猪君

運輸事務官 細田 吉蔵君

(大臣官房長) 運輸技官 中道 峰夫君

(港務局長) 運輸事務官 國田 圭祐君

(港務局長) 運輸事務官 見坊 力男君

(港務局長) 運輸事務官 志鎌 一之君

委員外の出席者

委員小泉純也君辞任につき、その補

欠として福家俊一君が議長の名で

委員に選任された。

三月五日

三月三日

諫早、長崎間平坦線敷設促進に關す

る請願(金子岩三君紹介)(第一九八

〇号)

小野駅、岡谷市間バス運行に關する

請願(増田甲子七君紹介)(第二〇一九号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

大蔵委員会に連合審査會開會申入れ

に關する件

特定港灣施設整備特別措置法案(内閣提出第一四三三号)

港域法の一部を改正する法律案(内閣提出第九二二号)(參議院送付)

港灣運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)

〇塚原委員長

これより會議を開きます。

この際お諮りいたします。目下大蔵

委員会において審査中の揮発油税法の

一部を改正する法律案は、委員各位と

も御承知のごとく、最近における揮発

油の消費の状況及び道路整備財源確保

の必要性に顧み、揮発油税の税率を引

き上げるといふ趣旨の法律案でありま

すが、本委員会といたしましても関

係がありますので、この際、大蔵委員

會と連合審査會の開會の申し入れを行

いたしと存じますが、御異議ありませ

んか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇塚原委員長

御異議なしと認め、さ

よう決定いたしました。

〇塚原委員長

港域法の一部を改正す

る法律案を議題とし、審査を行います。

これより質疑に入りますが、御質疑

はございませんか。――別に質疑もな

いようでございまして、討論に入り

たいと存じます。

討論の申し出もありませんので、こ

れより直ちに採決いたしたいと存じま

すが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇塚原委員長

御異議なしと認め、採

決いたします。

港域法の一部を改正する法律案に賛

成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

〇塚原委員長

起立給員。よつて、本

案は原案の通り可決いたしました。

ただいま可決されました本案の報告

書の作成等につきましては、委員長に

御一任願いたいと存じますが、御異議

ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇塚原委員長

御異議なしと認め、さ

よう決定いたしました。

〇塚原委員長

次に、特定港灣施設整

備特別措置法案を議題とし、審査を行

います。

質案の通告がありますので、これを

許します。川野芳満君。

が、国家的に考えましても、重要な港

灣を、國が特別會計まで設けまして、

そうして緊急に整備する、こういうこ

とをいたします以上は、國といたしま

しても、相當な経費を覚悟して、この

整備をやるのが當然であると思うので

あります。しかるに、本案を見てみま

すると、従来國が臨港法によりまして

六割まで補助をいたしておりましたこ

の制度を、逆に國の出費が四割、地方

の管理者の負担が四割、受益者負担が

二割、こう考えますと、従来六割の

負担をいたしておりました國が逆に四

割に出費率を減らした、こういうこと

になるわけでございまして、こう考えま

すと、国家的に重要な港灣の特定の施

設を國が緊急にやるという大きな旗じ

るしと、實際問題として國の出費率を

減らすということとは、矛盾いたして

おるかのようには考えますが、こ

の点についていかがでございましてか。

〇中道政府委員

港灣の整備に關しま

して、今回特別の措置を講ずることに

相なりました次第でございまして、お

話のように、現在わが國の港灣の状況

を見ますと、政府のきめました新長

期經濟計画によりまして、三十七年度

は三十一年度に比しまして、輸出入貿

易等におきまして相當大幅の増加が予

想されておるわけでございまして。また

濟の發展を妨げるということになるわ

けでございまして。従いまして、國民經

濟上特に重要な港灣の施設、すなわち

特定の輸出港灣、石油、鉄鋼、石炭港

灣等の施設につきまして、急速にこれ

を整備するということに相なつた次第

でございまして、これらの施設を整備

いたしますに最小限度必要な費用と

いたしまして、全体で約二百九十

億、毎年度約七十億程度を必要といた

しますけれども、その全部を一般會計

の財政収入による一般會計予算でこれ

をまかなうということは困難なわけで

ございまして。そこで、港灣施設整備

のために、一般財源を財政の許す限り増

強するということとはもちろんでござい

ますが、それに政府資金を借り入れま

して、また受益者の負担金を投入いた

しまして、この整備の財源に充てよう

という事でございまして、この経理

のために特別會計を設定して、國はこ

れを直轄工事で進めるといふのが趣旨

でございまして。

ただいまお話がございましたように

に、かように國として重要な港灣施設

を整備するに於いて、従来の港灣の負

担率だけでなく、この負担率でさえ

も一部下るのではないかといたしてお話で

ございまして。財源措置といたしまして

は、ただいま申しましたように、政府

資金の借り入れと、それから民間の受

益者の負担金を財源にいたしておるわ

けでございまして、さらに石炭、鉄鋼

等々につきましては、二割の利用料を

徴収することになっております。こ

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の

の二割の利用料が、ただいまお話のございましたように、これを二割取りまして、残りの金額について、これを港灣法の負担率で分担するといいたしますと、お話のように若干地方の負担率が低下するといふように見えるわけでございますが、これはただいま申し上げましたように、特別利用料といたしまして港灣管理者がその財源として特別にこの施設を利用するものから徴収をするという建前でございまして、この徴収をしやすくするために、今回の特別措置法で特段の規定を設けておるような次第でございまして、従いまして、今回の特別措置といたしましては、この重要な港灣の施設を緊急に整備するという趣旨には一応沿うて措置がなされたといふふうにわれわれは考えておるわけでありまして。

○川野委員 わが国の国策として輸出貿易を伸展せねばならぬことは論を待たない点でございますが、それについては工業生産の増産をはからなければならぬ。工業生産の増産と貿易の伸展と相俟って、そうしてわが国の国威を発揚したい、これには重要港灣を政府直轄の手で至急に整備せねばならない、こういうような大きな目的を掲げてこの法律案が提案されたのでございまして。しかるに、従来国が六割負担いたしておりましたのを、負担率を四割にして、そうして受益者負担を逆に六割にするといふことが、今申しました大きな旗じるしと矛盾いたしておると私は考えますから、実はこの質問をいたしておるような次第でございまして。

ただいま二割の受益者負担は特別利用者から取って、そして負担させる、

こういう説明でございましたが、実は地元負担の四割も、やはり利用者から負担金を取って地元負担金を納める、こういうことにならうかと考えます。こう考えますと、実際問題といたしましては四割の地元負担金と二割の受益者負担金とは同じような目的のものに徴収される、こういう結果になります。と、受益者負担は特定の人からお取りになるという話でございまして、実際問題といたしましては、今後の利用者から取るということになりますから、不特定の利用者から取る、こういうことになりまして、四割の地元負担金と同じような意味で徴収する、こういう結果になります。と、この質問を申し上げておるのでございまして、重ねて港灣局長の御答弁を求める次第であります。

○國田説明員 川野先生の御質疑はまことにごもっともな御質疑でございまして、実は港灣法の原則で申しますと、国が五割を持ちまして、地元の港灣管理者が五割を持つのが原則でございまして。それにもかかわりませず、石炭等の港灣につきましては、国は四割しか持たない、地元の港灣管理者が六割を持つといふふうになっておるのは逆じゃないかという御質疑かと存じますが、この点につきましては、先ほどお話が出ましたように、実は特別利用料というものを港灣管理者が取ることでございまして。特別利用料を港灣管理者が取ることでございまして、計算上港灣法の原則通り五割、五割になるような次第でございまして。ただし、その特別利用料なるものは一般使用料と同じではないかという御質疑があつたのでございまして、その点に

つきましては若干違ひまして、一般使用料であります。港灣法によりまして、いろいろ使用料を取られます利用者の方から異議の申し立てであるとかいふようなことがございまして、地元の港灣管理者といたしましては、取ろうと思ひしても取れないような場合があるわけでございますが、この特別利用料につきましては、港灣法のそういう規定にかかわりませず、必ず取ることでございまして、必ず取ります点が違ひわけでございます。ただし、それにもかかわりませず、荷動き等の関係で取れなかつたような場合がございまして。その場合は港灣管理者が損をするわけでございますが、そういう場合には、実はこれは法案に現れておりませんけれども、大蔵省と自治庁と運輸省の間で覚書を締結しまして、予定通り特別利用料による収入がない場合は、港灣管理者の負担が困らないように、三年ごとに実績を見まして、もし足りない場合は、港灣管理者が政府に納めます借金の返済の期間を延長してやろうといふような覚書等がございまして、それによりまして、なるべく予定通り取れるように、港灣管理者が困らないように、覚書によつてやるといふことになっております。ただし、一般論といたしまして、これは国家的な要請に基づく事業でもあり、港灣法の原則よりもっと港灣管理者に有利にしてやつたらどうかという御意見につきましては、そういう御意見もごもっともであります。本年度は財政の都合等もありまして、原案のようになつておりますが、将来これは研究すべきものではないかというふうに思つております。

○川野委員 国の政治というものは公平でなければならぬと存じます。ところが、私は建設省の道路の補助率を調べてみたのでありますが、一級国道で国が直轄で事業をやるといふ工事に對しましては、国が四分の三の経費を持つておるのです。さらに、二級国道にいたしましても、四分の三の経費を国が持つて道路を作つておるといふのが現在の姿であります。さらに、農林省の土地改良でございまして、これは国が直轄でやるものに対しましては、受益者負担が地方二割、県が二割であります。合計四割でございまして、国が出す分が六割、あるいは県単による土地改良にいたしましても補助率が六割、あるいは千拓にいたしますと、国が直轄でやる国営工事につきましては全額国が負担しておる。あるいは団地営にいたしましても、四割ないし五割の補助を出しておる。また林道を調べてみますと、一号、二号の林道は国が六割負担しておる。すなわち、国が直接工事をやつておるものにつきましては、全額国が負担しておるか、あるいは六割以上の負担をしておるといふのが現在の実情であります。そういういたしますと、運輸省がやられます港灣に限つて、あるいは五割五、あるいは四割六、そういうことはあまりにも不公平な取扱ひをこの港灣特別会計でされておるのではありませんか、かように私は考えておりますが、この点についての御答弁を承りたいのであります。

○中道政府委員 道路整備につきましては、ガソリン税等の特別の財源が考へられておるのでございまして。港灣の整備につきましては、負担率についてはいろいろの種類がございまして、防波堤、浚渫等の外郭施設につきましては全額国が負担する、特定重要港灣につきましては、接岸施設につきましては七割五分の負担をする、重要港灣につきましては接岸設備は五割・五割といふふうに、いろいろ種類があるわけでございますが、今回の特別会計によりまして重要港灣の整備につきましては、その港灣は、特定重要港灣及び重要港灣の特に重要な施設に関するものでございまして、その負担率は比較的高額になつておるわけでございます。しかしお話がございましたように、特に国が重要な政策として取り上げ、緊急に港灣の整備をするという趣旨にかんがみますときには、さらに土地あるいは荷役機械、臨港交通施設等について、この施設と一体的にこれを早期整備したいと、考えまして、運輸省といたしましては、関係の省とも折衝をいたして参つた次第でございまして。従いまして、それらの点について、地方財政の問題、また国家資金の増強という点については、今後さらに努力をいたして、御趣旨に沿いたいといふふうに考えておる次第でございまして。

○川野委員 実は私の質問は大蔵当局にいたしたい、こう考へて、大蔵当局の御出席を要望しておるのでございまして、いまだに御出席がございませぬ。委員長は本日この本案を採決する、こういうようなお考えのようでございまして、大蔵省に対する質問はまた機会がございましたらいたしたいと思ひますが、私の質問の要旨については、おそろく運輸省御当局としては御賛成しておられると私は考えるので

あります。従いまして、今年度はすでに予算が通過しておりますので、やむを得ませんが、来年度の予算編成に当りましては、従来六割国が負担いたしておった、これが臨時法の結果であるにいたして、六割負担しておつたというこの現実の事情を、よく大蔵省に御説明いただきまして、地方負担率というものを幾分減らす、こういう方針で大蔵省に強く交渉されんことを要望申し上げまして、私の質問を終る次第であります。

○塚原委員長 ほかに御質疑はございませんか。——他に質疑もないようでございますので、これにて質疑は終局いたしました。

これより討論に入りますが、別に討論の申し出もございませんので、直ちに採決いたしたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、採決いたします。

特定港灣施設整備特別措置法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○塚原委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決いたしました。

この際井岡大治君より発言を求められておりますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 ただいま可決されました特定港灣施設整備特別措置法案に対し、私は自由民主党並びに日本社会党を代表して、附帯決議を付すべしとの動議を提出いたしたいと存じます。まず附帯決議の本文を朗読いたします。

第一類第十号 運輸委員会議録第十三号 昭和三十四年三月五日

特定港灣施設整備特別措置法案に対する附帯決議案

本法案は、重要な港灣施設を緊急に整備し、もつて経済基盤の強化に資することを目的とするものであるが、港灣の機能を完全に發揮させるためには施設の整備と相まって、その円滑な管理、運営を図らねばならない。

よつて政府は、所期の目的を達成するため、左記事項につき特段の措置を講ずべきである。

一、港灣管理者の自主性を確保すること。

二、港灣管理者の財政負担の軽減を図ること。

三、上屋埠頭用地等を本法案の對象施設とすること。

右決議する。

港灣が貿易の重要な窓口であることは、私が申し上げるまでもありません。従つて、政府が、最近の港灣の施設の整備状況等にかんがみまして、本法案を御提出いただいたことは、まことに時宜に適したものと存じます。しかしながら、港灣の整備に当つて、ただいま申し上げましたように、従来の港灣法との関係を調整しつつ所期の目的を達成しなければ、決して港灣を整備することができません。従つて、政府は、私が今申し上げました附帯決議案の趣旨を十分尊重されて、整備並びに管理、同時に運営等に十分に配慮あらんことを切に望みまして、皆さんの賛成を得たいと存じます。

○塚原委員長 ただいま井岡君より提出された動議のごとく、本案に附帯決議を付するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。中馬運輸政務次官。

○中馬政府委員 ただいまの附帯決議の御趣旨につきましては、特にその内容における三つの措置についての御要望がございましたが、私どももいたしませんでした。本法案が今回初めて提案いたすものであるし、不備な点もあるように存じますから、今後十分に誠意を持って研究し、本決議の趣旨に沿うように努力いたしたいと思ひます。

○塚原委員長 なお、ただいま可決いたしました本案の報告書の作成等につきましても、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○塚原委員長 次に、港灣運送事業法の一部を改正する法律案について審査を進めます。

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 港灣運送事業の整備については、さきにわが党は、二十六国会に港灣運送事業法の全面的な改正を提出いたしましたのでありますが、昨年の四月の解散によつてこれが廃案になりました。そこで政府は、港灣運送事業の目的を達成するために、今回本法案を提出されたものと存じますが、私は、この法案に対して若干私の考へておる意見等を申し述べつつ、政府の御

所信をただしたいと思ひます。まず第一に、運送事業法の目的でございます。ほとんどの運送事業法においては、公共の福祉を増進するというのが入つておるわけですが、この法案には遺憾ながら公共の福祉ということが載つておりません。港灣運送事業というのは公共の福祉に寄与するものでないのかどうか。私の見解から申し上げますならば、十分公共の福祉に寄与しておるのだ。にもかかわらず、なぜこれを入らなかったのか。せつかく改正しようとするのであるが、なぜお入れにならなかったのか。この点についてまずお伺ひいたしたいと思ひます。

○見坊説明員 お答えいたします。第一条に公共の福祉という字句が入つておりませんが、事業法ができるということの裏には、当然港灣運送を利用する利用者の利便を増進するという目的が含まれておるものと考へます。他の運送法規を見ますと、公共の福祉を増進するためという字句が入つておる場合、これは免許制がとられておるわけでございます。その意味は、免許制が公衆の日常生活に非常に密接な関係があるという意味において、大衆の日常生活の利便を増進するという意味が直接の目的として規定されておるものと解釈いたしております。従いまして、この港灣運送事業法が規定しておりますところの港灣の利用者の利便を増進するということは、当然のこととして考へておるわけでございますが、ただ港灣運送事業の性格が、免許制ではなくて、登録制をとられておるということです。これは、やはり港灣運送事業が

本来自由な事業であるという考へ方がここにもあるものと考えております。

○井岡委員 ほかに運送事業が直接公衆の利便を考へておる。従つて免許制をとつておる。それでは港灣事業が直接公衆の利便あるいは利害に關係がないかというところ、私ははたか運送事業と何ら異なるところが無いと思ふ。むしろそれよりは、国家的な見地から見ると、港灣運送事業の方がより国家的なものを持つておるのじゃないか。たとえば、これは最近の郵船が発表した数字でありますから、間違いないと思ひますが、これは平均であります。雑貨とか石炭とか鉄鉱とか、こういうものの荷扱いのいわゆる賃金をここに出示しておるわけ。ニューヨークではトシ当りに掲げ荷で八ドル九セント、積みでは六・六九ドル、サンフランシスコでは六・五三ドル、積み荷では八・五二ドル、ロンドンでは掲げの方が二・三〇ドル、積みでは一・〇四ドル、シドニーでは四・三三ドル、掲げは八・九九ドル、ロツテルダムでは一・三二ドル、掲げが一・五四ドル、マニラでは掲げも積みも一・〇四ドル、カルカッタでは掲げが〇・八一ドル、積みが〇・九五ドル、日本の神戸では掲げが〇・六九ドル、積みが〇・六八ドル、大阪は掲げが〇・四六ドル、積みが〇・六八ドル、名古屋は掲げが〇・四五ドル、積みが〇・七二ドル、こういうふうになっておる。これはすべて労働力によつて外貨を獲得しておるものなのです。アメリカあるいはイギリスと比較しましたら、日本の労賃が安いから若干の差異があることは私は認めますけれども、少くともフィリピンであるとか、インドであ

るといふようなところと比較いたしまして、日本の労働賃金はそれほど安くはないと思う。にもかかわらず、これだけの開きを持つておるわけです。しかも、これは外貨を入れるわけなんです。国がもたらうわけなんです。政府は一方において港灣の整備をやつて、そつうして輸出貿易の振興をはかつて外貨を獲得すると言つておりますが、こゝろいう直接港における外貨の吸収について何ら考慮を払われない。これはだれでもやれるから免許制にしないんだ、こゝろいうことでは、私は大きな国家的な損失だと思ふ。單に公衆の利便につながらつておるからというのでなくつて、国の見地から考へて、そつうしてよゝりこれが重要であるかどうかという比重を考へてみるならば、なぜここに公共の福祉といふことを入れないんだ。せつかく改正しようとするならば、なぜこれを入れないか。私はその点第一点としてお伺いします。

同時に、日本の港湾における年間の外国船の荷役の取扱ひ、これは何トンくらいになっておるか、これを考えれば、莫大な損失を日本がしておるといふことなのです。なぜ外国にそれだけ低廉な労働力で作業をやらなければいけないのか。こういう点を考えれば、外貨の獲得ということを政府は声を大にしておるけれども、末端組織においては、何らそういうことは考えられておらない。この点についてお伺いしたい。

○見坊説明員 目的の中に、公共の福祉という字をなぜ入れなかったかという点でございます。港灣運送事業が国民経済に直接に関連しまして、また経済的にも社会的にもきわめて重要な事

業であるということは、言うまでもないわけでございますが、国民の日常生活に直接關係を持つておるといふ意味における公共性の度合いということになりますと、たとえば鐵道とか定期旅客船事業、そういう事業に比べますと、この港灣運送事業は、いわば商取引の世界にある事業であるというふうに考へることができると思つております。従つて、商取引の世界の外にある国民の日常生活に対しては、いわば間接的な關係になるわけでございます。この法律の第一条の中に公共の福祉という字句を入れてはございませんが、この事業法が制定されました趣旨は、單に事業者の保護をはかるというだけではなくて、荷主、船会社等の港灣運送を利用する利用者の利便を増進するといふことが考へられておりますことは、當然のことであると考へております。

第二点は、外国船の荷役の量についてのお尋ねだつたと思います。これは、港運統計資料でござりますが、毎月各港灣運送業者から私の方に報告が参つたものを集計いたしましたものでございます。三十三年の八月分の資料によりますと、船内荷役実績のうち、汽船の輸出入貨物についての船内荷役の実績を申し上げますと、邦船が二百二十三万七千二百七十トン、外国船が百四十八万八千五百八十三トン、こういう数字になっております。

○井岡委員　これは一カ月の数字です。から、私は必ずしもこれを概念的に十二倍しようとは思いませんけれども、これを十二倍にして、今のいわゆる荷役量のトン当りの労賃格差を見ると、一年間幾らになりますか、私の概算によりまして、これはロツテルダムに

比較しまして、少くとも三億ドルから四億ドルの違いが出てくるだろうと思ふ。それだけ日本が損をしておることになるのです。こういうふうに考えるならば、これは単にあなたの、いわゆる商取引の世界の中におけるものだとして、われわれは看過できますか。私は看過できないと思う、国家的に見て。やはりこの点については、十分政府当局は目を開いて、そうしてあらゆる面においてドルの吸収をはかるようにしなければいかぬ、こういうふうに考える。そういう意味からも、今度港灣の整備をおやりになろうと考へてお

観光業法のようなものも、これまた同様の考え方から出発しているものです。そうすれば、これを単に商取引として考えるということは、大きな間違いだと思ふ。今あなた方は、これは商取引の世界のものであつて、直接われわれの生活との結びつきがないから、これをやらなかつたのだというお話ですが、私はそれは大きな考え間違いだと思ふ。日本の国は資源がないので

す。すべてのものを外国から仰がなければならぬ。それによつてわれわれは生活している。言いかえて申しますならば、汽車の荷物にしても、あるいは自動車の荷物にしても、これは自分のところで着物もできる、あるいは魚もとれる、野菜もできる、リンゴもできる、木材もあるというものではないから、国内のあるところから輸送してきて、そしてその人は生活している。これと同じではないか。たまたま日本と外国との違いではないか。こういふことを考えてみますと、あなたが直接

關係がない」というようにお考えになることは大きな間違いだと思う。この点についてもう一度御答弁を願いたい。

○見坊説明員　關係がないということではございませんので、この事業が先ほど申し上げましたように国民経済に直接関連し、経済的にも社会的にも非常に重要な産業であるということとは、申すまでもないことではないです。

ただ国民の日常生活に直接関連するかどうかという点において、鉄道事業あるいは旅客定期航路事業等に比べますと、いわば間接的な關係に立つものと考ええます。

○井岡委員　その考え方が私と違うというのです。直接というのと間接というのと、日本の国というものを考えた場合、これが間接でこれが直接だという区別が付きまつか。私の着ているこの服にしても、あなたの着ている服にしても、日本ではできないんですね。そうすれば、これは直接関係があるのじゃないですか。私はそのように考える。あなたがそれは関係がないとおっしゃるのは、なぜ関係がないか。その理由をはつきり言つて下さい。

○見訪説明員 私も関係がないといふことを申し上げているのではございません。非常に重要な関係はございますが、この港灣運送事業は、いわば商取引の世界における事業である、言いかえますならば、荷主と船会社との間において貨物の受け渡しが行われる、その受け渡しに関する作業でございますので、一般大衆の日常生活と直接は関係がないといふことを申し上げたわけでありました。

○井岡委員 それではもう一度お伺いしますが、この事業がなかったら積ん

できたものはどうして揚げるのですか。

○見坊説明員 港灣運送は他に代替性
がございませんので、もし港灣運送が
なければ、貨物は揚らないということ
になります。

○井岡委員　そうすると、商取引の世界における事業でなくて、いわゆる海と陸との媒介の役をしておるわけですから、この事業というものは、これがなかつたら媒介しないのですから。これが直接に關係がないかどうかといったら、私は關係があるというのです。あなたが見解の相違だと言われればそれまでです。しかし一方において、これがなければ、日本の国の經濟というものは成り立つていかないのです。日本に貿易がなかつたらどうなります。この小さい島で九千万をこえた人口が生存しておる。貿易というものを日本から切っちゃつてごらんさい、われわれはどおりして生活するのです。この点をもう一度お伺いいたしたい。

○見訪説明員 港灣運送事業が果している機能といえますか、その重要性については、先生のおっしゃる点と私も全く同感でございます。ただ重要性があるということと、日常生活に直接関係があるかどうかという点は別ではなないかと思えます。もちろん港灣運送事業がストoppをしたり、あるいはそこに非常な障害があつた場合には、国民経済に影響を及ぼすということは当然のことでございます。しかし、先ほど申し上げましたように、これは大衆の毎日の生活に直接つながっているかどうかという点になりますと、間接的な関係ではないかというふうに考えております。

運送事業をあなた方が野放しにしにしておくものだから、たとえば、しんちゅうのふたを日本に入るときにはわざわざ木のふたにかえて入るといふじやないですか。ホースはみな隠してしまふ。五百円、六百円の人夫賃ではやってい

けないから、しんちゅうのふた、甲板を洗うホースをみな取って、ポケットに入れて逃げてしまふ。だから水上署に一年間に何件かという事件が起きておるか、あなた方はお調べになったことがありますか。今私はこれを水上署の方に問い合せておきますから、出てきたらあなたを責めますよ。こういう国際的にも非常に重要なものを、単に商取引だから行政官庁がいわゆる行政指導だけやっておつたらいの、というふうな考え方でこの問題を取り扱われるという事は、私はどうしても了解できない。この点もう一回聞きたい。

○中道政府委員 この港湾運送事業法が、お話のように単に国内的だけでなく、国際的にも重要な関連を持つておることは、私も御説の通りだと考えております。ただ現在の状況におきまして、港湾運送事業法を一段と整備いたしまして、事業の健全化、内容の整備という観点から、お話がございましたような国内的また国際的な重要な点を十分考えておるわけではございますが、それらのことをこの港湾運送事業法によってその目的を達するようにわれわれは最善の努力を尽そうと考へまして、この改正案を提出しておる次第でございます。

○井岡委員 その善意は私認めるのです。今のままでいいけない、少しでもよくしようという善意は認めておるのです。しかし改正案をずっと見てみると、ほとんど重要なところというのは賠償能力の規定を設けた第七条のところだけじゃないですか。ほかにはどれだけ大きなことがあるのですか。はい、しつけくらいでしょう。現在港湾運送事

業というものが混乱していることをお認めになつてゐる。しかも日本の港湾運送、内陸運送というものにのついて外国からかなり批判されている。犯罪は依然として連続して行われている。こういうものを改正しよう、よくしようというのであれば、なせもつと根本的にお考えにならないのか、こう言つてゐる。あなた方の善意は認めますよ。しかしその善意は足りないのじゃないか、その足りないことをとさらに理屈をつけられるから、私は尋ねておるのです。もう一度その点をはつきり言つて下さい。

○中道政府委員 この港湾運送事業法の重要性につきましては、お話の通り、全くその通りと考えております。従いまして、その趣旨によつてこの運送事業法を整備しようというところを考へておるわけでございます。ただ現在の運送事業の情勢等を考へまして、これらの事業が、各事業者の自主的な意欲、またさらに行政の一段の行政指導、あるいは監督等の点において、なお措置すべき点が多々あるというふうにお考へております。従いまして、この法律はそういった点も勘案いたしまして、現在の段階でお話の趣旨に沿うようにできるだけ努力しつつ、この整備をいたしたい、そしてそれによつてこの法案の改正をいたしたいというふうにお考へて、提案をいたしておるような状況でございます。

○井岡委員 それではもう一度お伺いしますが、そのあなたのほんとうの気持は、この問題を、今のこれにとらわれずに、こういう事業は免許制の方がいいのか、今の方がいいのか、どっちなのですか。

○中道政府委員 先ほど申しましたように、現在の段階では、ただいま提案いたしましたようなことでございまして、お話の点につきましては十分承知をいたしておりますから、今後港湾の整備が進み、港湾事業がそれに伴つて合理化し、進展をいたして参ることと考へますので、趣旨に沿ひまして十分検討をいたし、その目的を達するよう努力いたしたいと考へておる次第でございます。

○井岡委員 それでは私は一つの例を申し上げましょうか。門司の港で、あの関門で、サイロがあるのに、サイロを使われたのは港湾事業者が干渉しなくなるというので、それを使わないで、わざわざしげを持つていつて、麦の積み出しをやつておる。これは今までのあなた方が届け出にして、そしてそれをむやみやたらに認めていつてゐるから、こういうことになつてゐるのです。今もほとんどお認めになつてゐるじゃないですか。自主的に規制をするのだと言ひながら、何が規制なのですか。大阪の港に、きのうお伺いしたら、業者が四百なんぼあるというのです。こんなばらばらなことを野放図に認めておいて、規制するなんていつたつて、できっこないのです。それよりは、現実のものを直視して、そして免許制にする。しかし免許制にしたからといって、免許基準に合わないものは直ちにこれをシャット・アウトするのだということではなくて、一年なり二年なり三年の余裕期間を設けて、そして自主的に企業合意をやらすなり、あるいはあなた方が指導してやらすという方が、より効果的であるし、より近代化を促進することになるの

じゃないですか。先ほど可決いたしました特定港湾施設整備特別措置法では、四年によつて日本の重要港湾はみな整備されるはずですよ。そういうことであつた方は特別にこれを出しておいでになつたのです。本年は七十七億という金をお使いになる。四年後のことを考へて、今から手を打たないで、どうするのですか。だから、私は必ずしも免許制にしたから、今直ちに業者をぶつた切つてしまふ、こんなやばなことは申しません。現に話によると、神戸なんかで自主的にやつてゐる。あれは、ここで免許制に切りかえていただければ、われわれは自主的に合同をして、もつと近代化をしようじゃないかという話し合いが、業者の中で進められておる。にもかかわらず、こういうなまぬるい法案を出してきて、これでまだいけるんだという錯覚を起して、そしてどんどんやつていく。港湾は整備され、港の中の設備はきれいになつたけれども、港の空気というものが、どす黒い、灰色の空気になつたらどうするのです。そういう点は考へになりませんか。

○中道政府委員 神戸等で業者が自主的に合同しておるという事は、私も承知いたしておるわけでございますが、ほうつておいたら、どんどんそういうふうによつていくだろうというよりなことは、毛頭考へておらないわけでありまして、それで今回の、先ほど可決いただきました特定港湾施設整備特別措置法によりまして、港湾が四、五年のうちに近代化され、その整備が進んでくるというふうにお考へますが、現在のところでは、この整備はまだ若干時日を要するわけでございます。

す。従いまして、われわれといたしましては、できるだけ早い機会に、そういった港湾の近代化された姿、そしてそれに伴つて行われる港湾の運送事業、そういったものを検討いたしまして、港湾が近代化され、そしてわが国の経済に貢献するような運営、あるいは港湾運送事業者がそれに伴つて進んでいくように考へるというふうになつておるわけでございます。従いまして、このままでほうつておいて、自主的に進めろということでは絶対にない次第でございます。

○井岡委員 このご答弁だけでは、それは幾らでも言えますよ。ところがこの法律、あなた方の改正を讀んでみましようか。「資産の合計金額から負債の合計金額を控除した金額が港湾運送に關して負うべき損害賠償の責任を考慮して運輸省令で定める一定の金額に達しない者」これだけを拒否するんだ、こういうのです。そうすると、書類の上でこの条件に適合しておれば、あなた方は通さなければならぬことになるじゃないですか。今は港政課がなくなつて——どういふのですか、何人おいでになるのですか、本庁に何人おいでになるのですか、これに携わつておる人が、あなた方、一々調べられますか。あなた方、調べられないと言つてゐるじゃないですか。運輸省の港湾整備審議会においてこのことを追及されますまい、こう言つてゐるじゃないですか。ここでの答弁は幾らでもよいことは言えますよ。しかしながら、現実に行われておらないということなんです。しかも、書類の上でこうい

は、あなた方は通さなければならぬことになるじゃないですか。今は港政課がなくなつて——どういふのですか、何人おいでになるのですか、本庁に何人おいでになるのですか、これに携わつておる人が、あなた方、一々調べられますか。あなた方、調べられないと言つてゐるじゃないですか。運輸省の港湾整備審議会においてこのことを追及されますまい、こう言つてゐるじゃないですか。ここでの答弁は幾らでもよいことは言えますよ。しかしながら、現実に行われておらないということなんです。しかも、書類の上でこうい

う条件が満たされたものが現われてくれば、あなた方はこれを否定できますか。どうしてやるんです。お前、借金があるとかないとか、私があるかないか、あなた方聞きますか。私でもこれでやれるんだと出したら、顔と形を見てそれで通すより仕方がないじゃないですか。お前の負債と事業をやろうといういわゆるなにとが条件に適合すればいいんだ、こういうことであつた方おやりになつておる。同時に、今の港灣は十分じゃない、こう言う。十分じゃないから、四年間でおやりになろうと言つておる。それに見合つた施設を今考へておかないで、どうするのです。一たん法律を出したら——あなた方、この次の国会でも一回再提案しますか。できないでしよう。それとも、あなた方、今度の臨時国会に私の言うやうにするとするやうな、この質問をやめますよ。どうですか。

○中道政府委員 お話の点は十分了承いたしてゐるわけでございます。従ひまして、今の行政指導の点、あるいは運輸省の内部また地方の出先におきまする指導の強化等につきましても、一段とこれを強化する方向にたたいま検討いたしておるわけでございます。従つてお説の趣旨に従ひまして、一段と努力してこの港灣の近代化に違反しないやうに、これとマッチしていくやうに努力いたしたいと考へております。

○井岡委員 了承するといふのですから、じゃこの次出すのですね。出さなかつたら、あなたはどししますか。私は質問をやめるといふのですから、この点だけはつきりして下さい。

○中道政府委員 私の申ししたのは

言葉が足らなかつたと思ひますが、御趣旨に沿うていきたいという意味でございます。

○井岡委員 そんなばかなことはないですよ。私は質問をやめる、こう言つてゐるのですよ。あなた方がこの点をつきりするのなら、やめると言つてゐるのです。従つて、あなた方がこれでやれるという自信があるなら、こうしますということを言ひなさいよ。言ひなさいよ。私はやめませんよ。何日でもやりなさいよ。(「それなら議員提案にすればいい」と呼び、その他発言する者あり) まじめに考へて言つてゐることを、そんなばかなことを言うなら、自民党だけで勝手にやつたらいいじゃないか。それならこんな審議しませんよ。

○堀内委員 長代理 原健三郎君。原(健)委員 時間がありませんので、簡単に質問いたしたいことは、農林省の許可しておる財団法人日本穀物検定協会についてであります。これは昭和二十七年三月に創立されて、当時は内地米の検定を行なつていて、昭和二十八年四月から輸入食糧を取り扱うことに食糧庁に指定されておる。これについて聞きたい点は、この当時、農林省のやつた検数の問題であるが、これは港灣局でわかつておるわけだ。それでお尋ねいたしたいのだが、今言つた日本穀物検定協会というのは、運輸省と農林省との話し合ひで、その場合においては政府扱いの輸入食糧及び内地米の検定を行うという趣旨でやつておつたか、その了解が両者にできておつたか、できていなかったのか、まずそれをお聞きしたい。

○見坊説明員 昭和二十八年の三月に

食糧庁と運輸省の間で話し合ひが行われまして、これは、当時穀物検定協会が扱う作業につきまして、それが海上運送法の「船積貨物の積込又は陸揚を行ふに際し」という言葉が検数、検量の定義の中に入つておりましたが、その「船積貨物の積込又は陸揚に際し」という言葉に該当するかどうかという点についての解釈の明確化をはかつたという点がございまして。

○原(健)委員 それでお聞きいたしたいのは、そのときに食糧庁との話し合ひにおいては、政府扱いの輸入食糧及び内地米の検定を行うというのであるから、いわゆる運輸省関係で扱つておる社団法人の検数協会というものが四つもありまして、それらとは性質も違ふし、特別のそういうものを扱うのであるというやうに了解して話ができたと、こゝう承つておる。

○見坊説明員 当時の書類を見ますと、港政課長から地方海運局運輸部長に出した通牒の中にこゝういふ点がございまして。「なお、同協会が海上運送法上の検数、検量業務を行う場合には、当然同法による事業の届出及び検数人、検査人の登録が必要となるが、その場合には農林省が許可した公益法人が運輸省所管の事業を行う点と、公益法人が海上運送法上の検数、検量業務を行う点で問題があるので、事前に本省に連絡されたい。」こゝういふ点がございまして。

○原(健)委員 それでわかりました。その後この日本穀物検定協会というものが、話し初めの約束通り以外に逸脱して、一般民間貿易物資に対して検定の業務をやつておるといふ事実を知つておるか、知つていないか。

○見坊説明員 最近穀物検定協会が、民貿のトウモロコシ、ふすま等に出てきておるといふことを関係の業界から聞いております。

○原(健)委員 それを聞いておる場合に、いわゆる両者の了解を得てやるならいいが、勝手にやつておるのに対して運輸省はそのまま放任しておくとおるのはいくらもいふことです。

○見坊説明員 穀物検定協会がとるべき手続もとらないで、民貿に出ておるといふことは、まことに遺憾な点でございます。私の方も関係の業界からその話を詳しく聞いたわけでございます。まずそういうことをやめてもらふやうにということを、関係の業界で穀物の方と折衝をされておるのでございまして、その折衝の経過等については報告も受けております。今後当事者間の話し合ひがどうなりますか、まだ最終的にきまつてはおりませんが、やはりわれわれもいたしまして、その間の法的な手続あるいはその取締り等についてさらに注意を喚起し、措置をいたしたいと考へております。

○原(健)委員 それで当然であること、向うの日本穀物検定協会が勝手にそういう逸脱した行為をやつておるものであるから、私どもの申し上げたい点は、すみやかに農林省当局とも話し合ひをつけて、嚴重に抗議を申し込んで、とにかくそういうことをさせないやうにしてもらひたい。

○見坊説明員 御趣旨に沿つて十分農林省と話し合ひをいたします。

○原(健)委員 もう一つお聞きをいたしたい点は、この検数協会は私は数年前に類されて——この類された人は、社団法人にしろなくても、株式会社でも

よろしいと言つた。社団法人にするくらいなら全部免許制にでもするとか、そういう強力なものにしなければ、社団法人であつても、株式会社であつても何の違いもない、名前だけで。そういうような趣旨において、運輸省の当時の港政課へも嚴重にねじ込んだ。そんななまはんなことではだめだ、もつと、免許制にするならつこうであるが、ただ株式会社と社団法人を名前を変えただけで何の利益があるか、こゝういふことを私は言つたのだ。その後いつの間にかだんだん社団法人がふえて参りました。そして運輸省の港灣局の意向としては、社団法人とする意向であるといふことを明らかにして、強引に株式会社であるものも社団法人にされた。それならそれで、それだけ——これは公益性があるから、社団法人にすることという趣旨である。公益性があることは私も認める。申し上げたい点は、名前だけだとか、形式だけだとかそんな社団法人とかいふものになつて、実質が伴わなければ何にもならぬ。私の言ひは実質を伴ふやうにしなければならぬ。公益性を認めるといふ運輸省の趣旨には賛成である。それが社団法人をたくさん認めて、こしらえておきながら、現在においては、まだそんなものに入らぬ株式会社も既存のものが入らぬ個人商店、そんなものが検数をやり出す。これに何も手を打たぬ。これでは何にもならぬ。これが実情です。それはどうですか。

○見坊説明員 検数、検量、検査につきましては、その事業の持つておる公益性から、これらの事業についてさらに監督規制の法律を整備すべく、以前

から研究をいたしておつたわけでござ
います。まだわれわれのところでは結
論を得るまでに至っておりませんが、現
在関係業界等とも研究会を作りまして
実態調査をし、あるいは資料を集めて検
討を進めておるところでございます。

○原(健)委員 研究したり、検討する
のはけっこうですが、私の申し上げた
い点は、社団法人にまでそういうふう
に公益性を認める趣旨は、私は賛成な
んだ。それなら今のようにはうってお
くと、せっかく運輸省はその趣旨に
よつてやつてみたわ、民間では勝手に
ちつぽけな個人商店でやつてみたり、
株式会社で検数とか、検定をやつてみ
たりする。これでは何もならぬので、
将来はこれを全部社団法人にして免許
制にする意思で進んでおるかどうか。

○見坊説明員 免許制がいいか、許可
制がいいか、登録制がいいか、これら
も研究事項の重要な部分になつており
ます。まだ免許制にすべきであるとい
うほどの結論は出ておりません。それ
らの点も十分考えて、検討を進めてい
こうと思つております。

○原(健)委員 申し上げたい点は、す
みやかにそういう趣旨に沿うてやつて
もらいたい。私がこれを聞いてから三
年にも四年にもなるが、こんな調子で
は全く成績が上らぬだけでなく、なま
はんかな中途半端では、かえつて弊害
が出てくるから、すみやかに出せるよ
うにやつてもらいたい。

○堀内委員長代理 次会は明六日午前
十時より委員会を開会することとし、
本日はこれにて散会いたします。

午後零時十七分散会

【参照】
港域法の一部を改正する法律案(内
閣提出第九二号)に関する報告書
特定港灣施設整備特別措置法案(内
閣提出第一四三号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

運輸委員會議録第八号中正誤

ベシ段 行 誤 正

五五 二業務用 事業用

運輸委員會議録第十号中正誤

ベシ段 行 誤 正

三一 三三 下げる 下る

運輸委員會議録第十一号中正誤

ベシ段 行 誤 正

八五 二貸車 貨車

三三 三貸車 貨車

三三 三行監 行管