

第三十九回国会

参議院運輸委員會會議録第六号

昭和三十六年十月十七日(火曜日)

午後一時四十九分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田佳都男君
理事 天竺 良吉君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員 江藤 智君
重宗 雄三君
鳥島徳次郎君
平島 敏夫君
白木義一郎君
加賀山之雄君

委員外議員 相澤 重明君

國務大臣 齋藤 昇君

政府委員 運輸大臣官房長 広瀬 真一君
運輸省海運局長 辻 章男君
運輸省船舶局長 水品 政雄君
運輸省港務局長 坂本 信雄君

説明員

経済企画庁総合計画局計画官 加納 治郎君
労働省職業安定局調整課長 北川 俊夫君
日本国有鉄道營業局長 遠藤 鉄二君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の會議に付した案件

○モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(港務及び海運に関する件)

○委員長(前田佳都男君) ただいまより運輸委員會を開会いたします。モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

○天竺良吉君 モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案ですが、この内容については大体わかっておりますが、一つ理由の中に、公營競技に関する最近の情勢にかんがみて、という点がございまして、これは提案理由の説明の中にも多少あったかと思っております。この点に關してはお一応の御説明をいたしたいと思ひます。

○政府委員(水品政雄君) 公營競技の当初の目的は、御承知のように、地方財政の健全化、また造船関係事業等の振興ということを目ざしてございまして、振興といふことを目的としたものでは、振興といふことが、一方におきましては、これが大衆娯樂としての役割も相当大きく果たしてあるのをごさいます。しかし、これは始めてからすでに十年たっておりまして、射幸心の刺激等によりまして社会悪の温床というふうな

点についてもいろいろ御指摘も受けている面もございしますので、そういうふうな点を考慮して、この際改正を検討する必要があるんじゃないか、こういう意味でございまして。

○天竺良吉君 それでこの伸長期間は一年になるわけでございますが、そのことをやるといふふうに考えられますか。

○政府委員(水品政雄君) 公營競技につきましては、御承知のように、内閣に審議會を設けまして、公營競技全般について基本的な検討を加えて、これの存廃も含めて検討されたのでございしますが、その答申が七月二十五日付で内閣總理大臣に出されております。そこで私も事務當局といたしましては、その答申を尊重しつつ、実は全面的な法律の改正について検討を進めておりますので、次の通常国会には全面的な改正というものを御審議願うと、こういうふうな準備を着々進めております。しかし、この臨時国会では、とうていその全面改正が間に合いませんので、とりあえず、その面は一年間延長をお願いしたようなわけでございまして。

○大倉精一君 このモーターボートについては、従来からいろいろの問題を含んでおるんですけれども、今、法の改正も検討中であると聞きましたが、具体的にどういう工合にこれをしようというふうに考えておられるか、この際ひとつ運輸省のお考えをお願いしたい。

○國務大臣(齋藤昇君) モーターボート競走法の改正の具体的な内容につきましては、私まだはっきりした腹をきめておりません。ただ答申が出ておりますから、したがって、この答申の線までどこまで健全化できるかというのを十分検討したいと、かように考えております。したがって、廃止をするか、あるいはしないかという点につきましても、私はまだ腹をきめておりません。今事務當局の考えております点は、事務當局から説明をいたさせていただきます。

○政府委員(水品政雄君) 事務當局といたしましては、先般の答申に十三項目ばかり御指摘になつて、いろいろ公營競技の弊害対策のような意味合いにおきまして答申されておりますので、こうした点を十分考慮し、また私どもが経験上改正をすべきと考えられるような点も追加して、実は法案の改正の検討をいたしておるような次第であります。

○委員長(前田佳都男君) 速記やめて下さい。

○委員長(前田佳都男君) 速記中止

○委員長(前田佳都男君) 速記起こして下さい。

○委員長(前田佳都男君) 速記起こして下さい。

○委員長(前田佳都男君) 速記起こして下さい。

○委員長(前田佳都男君) 速記起こして下さい。

事情等に関する調査を議題といたします。

○大倉精一君 この今の件について、委員外發言の要求がありますので、相澤君の委員外發言の要求をひとつお諮りいたしたいと思います。

○委員長(前田佳都男君) 相澤君より、委員外發言を求められております。これを許可することに御異議ございませんか。

○委員長(前田佳都男君) 御異議ないと認め、發言を許します。

○委員外議員(相澤重明君) 運輸大臣に特にきょうお伺ひしたいのは、船混みの問題であります。過般の本會議で私からも船混みの問題についてはどうするかということで、運輸大臣にお答えをいただいたわけでありますが、それによりまして、荷役機械の整備あるいは港務整備等に十億余の資金を投入をして、何とかまあこの現在の隘路を打開したいという御熱意の御答弁をいただいているわけでありまして。しかし、現実にはまあ私は一つ横浜港の例を申し上げたいと思うのでありますが、横浜港ではもう荷役は全然できないような状態に陥つておるわけでありまして。いかに国際収支の改善、あるいはまあ外資の獲得を叫びましても、港における荷役作業もできないというふうなところでは、対外信用の問題もあるし、やはり現実には多くの負担を経営者にも、

相当関心を持ってやるべき問題だと私は思うわけでございます。したがって、はしけ業者、港運業者等にも強く呼びかけておる次第でございますが、何分にも個々の港運業者は力が強くございまして、御承知のとおり。したがって、そのほうの団体等において何らか考へるべき道はないか。また、これらについて助成すべき道があればやっていたい、そういう方向で考へておるのであります。

労務者の待遇は、今の住宅とか厚生施設を除きまして、賃金問題にも大きく影響いたします。先般の港運料金の値上げの際におきまして、もっぱら、そのほうに使うようにという条件をつけて許可したような次第であります。私は、今日の状況をもつてこれと十分と思っております。賃金の面におきまして、なお今後、もつと考へていかなければなるまい。結局、港務労務者の問題がいろいろな面において関係を持っておりますので、したがって、今港務労務者問題の協議会というものを労働省で作っていただいておりますが、この協議会におかれても、もう少し強力な協議会をあるいは内閣のほうに置いて、そうして強力にやるべきだという御意見も出ておりますので、これを参酌をいたしまして、そうして港務労務者の今後福利の増進なり待遇改善なり、またその他万般の問題にわたって解決をはかっているわけでございまして、かように考へておるわけでございます。

それから貿易外収入を、これをその収入をあげたところで使うようにひとつ考へないか、こういう御意見でございますが、これはなかなかむずかしいこと

でございますので、貿易外収入は即国庫収入にもなるわけでもございせんし、貿易外収入の中で、あるいは観光収入、あるいは船の関係の収入、こういうものもございしますが、これらはいくつかの所得の中に入っていくわけでありまして、したがって、公費として国が使う、あるいは公共団体が使うというものは、やはり税金を主にする以外にありません。しかしながら、港務設備の増強、あるいは貿易外収入を上げるということは、日本の経済成長上、あるいはこれを維持していく上から、どうしても必要なことでございまして、特に関税を十分に与えるように努力をいたしたいと、かように考へております。

ことに、今日の日本の運輸の状況、陸上においてもかなりありますが、海の面においてもなおさらであります。いろいろ投資の抑制を考へまして、日本の経済成長があまりに急激にならないように、少しゆるやかにするように施策を今とらうといたしております。来年度の予算編成にもその方針が現われるわけでありますけれども、しかしながら、こういった面につきましても、抑制するよりはむしろ以前よりも増した国費の支出が必要だ、こういうふうに考へて、大蔵当局とも話し合ひをいたしておるわけであります。政府の考へ方も大体これに同調を現段階ではしてもらっておりますので、御了承願いたいと思ひます。

○委員外議員(相澤重明君) 今運輸大臣の御答弁をいただければ、非常に熱意を持ってやっていただけのことと、私ども専門家としても、これは非常に喜ばしいことなんです。しかし、運輸大臣、来月から日米経済合同委員に入りますね。あなたが何かその中に入るとか入らぬとか——入らないような報道も聞くのだけれども、私は運輸委員会でもアメリカとの貿易問題、それから日本の積み取りの問題、こういうもので、同盟の関係の問題もずいぶんこの委員会でも私しつこく政府に常に申し上げておった。これは何と云つても、貿易問題はやはり運輸省が重要な役割をしなければならぬ立場にあるんですよ。ところが、経済閣僚の中に、あなたがそういう重要な問題を持つていられるにもかかわらず入らぬというふうな池田内閣では、私は少し、あなたの答弁だけでやれるかどうかという心配をするわけです。実際、ですから、私は何もあなたがどうこうと云つてゐるのじゃない。そういうふうなやつてもらいたい。だから、ひとつ参議院の運輸委員会の意向というものをぜひ閣僚の中に反映でき、しかも日本経済の中の重要な運輸交通を担当している大臣の意見も聞いてもらえ、こういうふうにしてもらわぬと、私は、やはり話をしただけで終わらぬと、これで困ると思ふんですよ。

で、一つの例が、あとで労働省も答弁をしてもらいたいと思うのだけれども、さっきも職業訓練のことを申し上げましたが、新しい労働者を、たとえば九州から九州へいって連れてくるわけですね。ところが、若い人は来ないですよ。若い人は来ない。今港で働いておるのは中高年層の人ばかりですよ。みな年令者です。それはなぜかという、港務衙門について魅力がな

い。骨ばかり折れる。それで生活は楽ではない。それで今の船取り問題がやはり起きているんですよ。だからやはり国をあげてこういう問題については対策を樹立しなければならぬというのが私どもの持論なんです。運輸委員会においてはなにもそういう頭を持っておると思ふ。ですから、これは運輸省の仕事であるとか、労働省の仕事であるとか、ただでは確保できない。したがって、運輸大臣の意見が閣内で十分採用されて、そういう方向に政策ができるように私は御努力をいただきたいし、特に労働者の問題については、そういう技能養成あるいは確保の問題について、労働省からも一つ意見をこの際運輸委員会でも発表してもらいたい。聞きたい。

それから先ほど大臣から御答弁いただきました日港労運とか、あるいは全港務とか、関係の組合の人もおられますから、業者も含んで、いかにして日本の近代港務関係を整備するか、こういう点について、今までの何ですか、あれは、労働協議会ですか、何かあなたのお話のように、審議会が、内閣直屬ぐらゐにして、そうしてやはり対外的にも、日本へ行った場合にはサビスもいし荷役が早くできる、こういうようなことをやるように、私はこの際一つ政府も力を入れてもらいたいことを希望するわけです。大臣に御答弁をいただくと同時に、労働省からもひとつ御答弁を願つておきたい。以上です。

○国務大臣(齋藤昇君) 先ほど二つばかり答弁が落ちておりましたので、同時に補足をさせていただきます。

職業訓練の問題でございますが、この点もまことに適切な御注意ではなからうかと、かように考へます。労働省と十分協議をして万全を期して参りたいと、かように考へております。

それから荷役機械の問題、これも非常に大事な問題だと思つております。ただ、これを国有にするという点につきましては、やはり日本の企業の今日のあり方から考へまして、やはり私は民有にしておきながら、しかしそれをするに必要があれば資金のあつせん等をいたしまして、そしてそういう機械が民有のものとして使えるようにしていきたい、こう考へております。これらについても国が資金の融資のあつせんを今いたしておるわけでございまして。

今度の日米経済貿易の懇談会にあたりまして、私が出ると出ないにかかわらず、今おっしゃいますように、日本の貿易の面から海運の点が非常に大事であります。シップ・アメリカンの問題にしましても、今度の港務の問題にしましても、したがって、日本の貿易を考へます際に、日本の船を考へないでは、あるいは海外貿易の競争ということを考へないでは日本の貿易ということは考へ得られないわけでございまして、私が出席するとしても、いかかわらず、そういう問題を含めていろいろ話し合ひが行なわれるべきだと、かように考へておるわけでございまして。これらの内容につきましては、御質問があればお答えはいたしますが、しかしながら、今回の日米の経済貿易の懇談会は、個々の問題を解決していくというよりは、大きな見地から日米経済のあり方を話し合つて、そ

して個々の問題を解決をする一つの糸口といえますか、あるいは、ものによつては一歩前進という態勢を整えるという意味の問題でありますから、したがって、貿易の問題あるいは海運の問題等につきましても、この十一月の会合で結論を得るといふ技術的な問題にまでは発展したくないだろう、こういう考え方をいたしておるわけでございます。

○委員外議員(相澤重明君) それでは運輸大臣に、今あなたのお話で私も了解はしますが、しかし、やはり心配なんです。そこで日米合同委員会ですう運輸省の重要な問題をどなたが扱うか知らぬが、関係の關係が出て、それぞれ自分の担当については意見はいふん述べられると思うが、なかなか他の所管ということになるとなおざりになりがちなんだね。そこでそういう点をひとつ、私のほうの社会党からは大倉理事が委員会に出ておりますから、ひとつその資料をあとで、できるだけ合同委員会で討議されるものを知りたい。われわれもひとつ大いにやってみよう、こういう希望を持っておりますから。

それといま一つは、さつき貿易外取引の問題をお話ししましたが、今後これは確かにむずかしいです。むずかしいけれども、現在は港務について特別トン税というのがある。これについてはやはりわれわれ運輸関係の者としては長い間の懸案事項で、そして特別トン税等の問題も解決をした。しかしまだ不満がある。私がいつも言っているのは、もっと地方の港務に交付額を増額すべきだ、こういうことを主張しているわけだ。三年くらい前

で、すかね、大蔵委員会でもそのことは取り上げられて検討することになった。それ自体が、しかし今日ではなおやはり検討されねばならぬ答えが出ていない。港務に対してはそれほど実はいない。港務に力を入れない。ほかのほうにやういふ重点がいつてしまふ。こういうものが今日の事態を招く一つの問題点ではあると思うのです。ですから貿易外収入を直ちにそのまま還元しろということは私も言いません。やはりそれだけの特別措置を講じなければならぬと思うのですが、しかしこれは努力の仕方ですから、したがって、運輸大臣が閣僚として閣議でそういう点も十分一つ御相談をいただいて、何らかの形で貿易外収入というものは有効にそういう港務問題に使えるように私は御努力をいただきたい。このことはやる気になれば必ずしもかじりかじりと思ふ。私はいろいろ数字を持っておるのですが、委員外発言ですから、きょうはこのくらいにしますけれども、ぜひこれは運輸大臣に御努力を期待するのですが、ひとつ御答弁だけはいただいておきたい。

○國務大臣(齋藤昇君) 私は日本の港が、戦後相当さびしかったというために、今日急に問題が大へんな問題になってきて、そして今先ほどからおっしゃいました荷役の問題にいたしましても、港務労働者の問題にいたしましても、極端にいえば、港に閑古鳥が鳴いておったというので、したがって、港務行政は設備の点はある程度やっておったにいたしましても、機能發揮という面からいって、やはり非常になおざりになっておった、欠けておったという感じがいたします。したがって、

港務に働く労働者の方々も、あまり張り合いがないということになっておつたろうと思ひます。日本の海運においてもまたしかりで、今日のような海運界には、進んで大学の卒業生は入るといふのは少ない、あるいは船員になつてという人も少ない。しかしながら、これは捨て置けない、日本の国として大事な産業でありますから、したがって、海運の面においても海運業の基盤の強化をはかり、港務におきましても、今言つたような意味合いにおきまして、どうしても建て直しをしていかなければならぬというところになってくる。これは日本の経済の安定した成長といふことから欠くことのできない問題でありますので、したがって、政府におきましても、そういう考えは十分バック・アップをしてもらえる問題だと、また現実にもうあります。したがって、今おっしゃいましたような御意見を中心にいたしまして、今後さらに努力をいたして参りたいと思ひますので、当委員会におかれましても、できるだけひとつ建設的に御鞭撻をいただきたいと存じております。

○大倉精一君 大臣が今度運輸大臣に御就任になってから、海運、港務の問題について特に関心を持って御発言になつておいでになり、それで私は心強く思つておるものであります。これは歴代の大蔵大臣も港務問題については関心がなかったことではない。やはりおありになったと思ひますが、しかし、港務問題は今日の事態になつて、奥が深く、あるいは間口が広い、だからどこから手を付けたらいいかわからない、こ

う実態じゃないかと思うのであります。でありますから、港務の問題は言うべくして、そう一朝一夕に解決がつかない、たくさん問題があると思ひます。したがって、港務の問題は、単なる運輸省なら運輸省、あるいは労働省、通産省だけでこれを解決できるものではないと思ひます。したがって、今の労働の問題を一つとてみても、あるいは施設の問題を一つとてみても、あるいは背後の關係を一つとてみても、各省に全部關係がある、これは各省が一致して協力してやらないと、どんな小さい問題でも行き詰まってしまう。こういうところから今日の港務行政の行き詰まりができて、い

じやないかと思ふ。きょうは通産省はおいでになつておりませんが、労働省並びに経済企画庁もおいでになつておりますから、そういう観点からひとつお尋ねしたいと思ひます。

まず、第一番に、労働者の問題が日ごろからいろいろ話題になつておりますけれども、これも私は労働省だけではなかなか解決つかない問題があると思ふ。たとえば、横浜においては最近関西系の工場がどんどん進出して、こういふ關係で、せっかく地方から人を集めてきても、この横浜の近くにあるところの近代工業、産業に全部吸収されてしまふ、肝心の人口の、当面最も人を必要とするところの港務部門における人というものは集まつてこない。逆にひっこ抜かれてしまふ、こういう状況であります。だから、こういう人の問題を一つとてみても、これは運輸省と労働省だけでは解決がつかない問題があるので、いわゆる総合的な施策が必要だ。そういうよ

うな観点から、先ほどから住宅の問題あるいは賃金等の問題をお述べになつておられますが、そのほかにこういうような、これは横浜の特別な現象かもしれないませんが、大なり小なり、港の背後關係にはこういう問題があると思ひます。こういう問題を含んでの解決策といふものは、何か当面の解決策、あるいはこれから先の解決策があれば伺いたい。それから労働省のお考えも伺いたい。

○國務大臣(齋藤昇君) 労働の問題といたしまして当面の問題は、先ほど申し上げましたような事例を強く推進していく以外にないかと思つて、い

ざいします。しかしながら、そこで労働条件の問題や、いろいろな点もございまして、先ほどお話しになりました、できるならば内閣に強力な総合的な委員会でも設けて、そうして各方面の意見を聞いて参りたい。私は、港務の労働者の組合の方々の意見も一度聞かせてほしいと言つてゐるわけでありまして、最近非常に忙がしいものでありますから、まだその機会を得ませんが、できるだけ早い機会にそういった労働組合の方々の御意見も伺ひ、各方面の意見も聞いて参りたい。おっしゃいますと、かように考へております。

○説明員(北川俊夫君) 労働力の確保につきましても、従来大港を中心として置かれておりました港務専門の職業安定所の機能の強化によりまして、いろいろ対策を講じておりますけれども、先生御指摘のとおり、最近の船混み状況から見ましてまだ不十分な点がございまして、したがって先ほど運輸大臣がおっしゃいましたけれども、

把握するということとは非常にむずかしいことでございますが、実際にわれわれが公式の席でなしに聞くとくでは、業種によって相当差別がございますが、やはり完全収受は行なわれておられない面が相当あると私は思われます。船内荷役のほうは割合に収受されておると思いますが、沿岸はしけ等において裏であるいは返したりなんかしてゐるようなことを聞いておるわけでございます。これをぜひ何とか完全に収受するように、業界のほうにも申し入れておきまして、業界でも今の機会をのりましてはなかなかこれを実行に移すことはむずかしいということで、しゅちゅう集まって相談をいたしておるよう

うでございませう。現在もやっております
 と思ひますが、大きい業者におきま
 しては割合にやりやすい面もあるから
 思ひますが、非常に業者の数が多いの
 でございまして、下のほうに、下と申
 しますか規模の小さいほうに参ります
 と、なかなか統制がとれにくい、どこ
 してもこの小さい業者をもうう少し大
 きな規模にして統制のとれるような、そ
 ういう業態にしないと、一方でそうい
 うことをやりましても違反が続出し
 非常にむづかしいということを強く
 われわれ聞いていたわけでございます
 そういう面からわれわれとしまして
 は、何とかこの小さい業者を組合を
 作るなりあるいは合併するなりして、ま
 う少し大きな規模に持っていきたい
 というふうに現在考えております。

○大倉精一君　まあ今経営の規模の話を
話が出たんですけれども、確かにそ
いう点はあると思いますね。大体聞
ておるところによると全国では七七
までが五百万円以下の零細企業で

る。そういうことも聞いております。こういうところから、これに加えて歴史的な隷属性あるいは下請性というのがある、なかなかこうやるというのでもできない面があるのである。この前横浜に行つてこの点について聞いたところ、やっぱり荷主を前にし、当局を前にして業者は完全にいたいておりましてということしか言えないのです。それほどかようにわれわれは弱いと思つたのです。こういう点をやはり抜本的に直すような行政指導をするなり措置をしないと、ただ単に大臣が要望すると言つてもこれは百年河清を待つがごとしだと思つたのですが、そういう点について零細企業を何とか規模の大きいものにするというお話があったのですが、これは具体的にどういう工合に進んでおりますか。零細企業を直ちにつぶしてしまふというわけにもいきまいし、どういう方法がありますか。

○政府委員(坂本信雄君) 今の港灣運送事業法ではまだ登録でございまして、これが先般の法律改正で来年の九月だったと思つたのですが、認可制になるわけでございます。その認可をする場合に認可の基準というものがあつたわけでございますが、これを少し高めまして、それによつてその基準に合わないものは振り落とすというだけでなしに、一緒に落つてしまふという基準に合うような形態にしたいといふことを今申しております。で、その一部は神戸ですで行なわれまして相当数が減つておるといふことでございます。それだけでは十分じゃないと思つたので、今はそういうことです。

規模が適当かといふことをお伺いすることはたいへんむづかしいと思つたのですが、それを推進される場合に非常に慎重に推進をされないと、零細といひながら、今まで営々として営んできた自分の家業といふものをなくしてしまふことになるわけですから、その点はひとつ十分気をつけながら、考慮を払いながら、そういう点についての措置をされるときに、それだけでなくてやはり企業の隷属性なり下請性というものは、この際そういう性格というものはやはり近代的なものにしていくという、こういう指導もあわせてする必要があると思つたのですが、その点についてのお考えはありますか。

○政府委員(坂本信雄君) 今まではちよつとお出入り商人的なところが港灣荷役業にはあつたと思つたのですが、先般の法律改正のときに公明会といふところまでいきまして、初めて公開の席で港灣荷役業者が荷主あるいは船主に對して堂々と所見を述べたといふことがありまして、あの當時からだと思つた。港灣業界の空気が変わつてきたように思つた。で、昨日でしたか、数日前でしたか、荷役業者が今集まつて完全取受の対策をやつておるわけでございますが、そのときに全国的に一つの、ばらばらではなしに統一ある行動として鉄鋼会社にひとつ当たつてみようといふことを今検討しておるようでございします。そういうような行き方で順次自主性を取り戻していつてもらいたいといふように考えております。

げたのですけれども、昭和二十八年當時のことを思い出したのであります。輸入食糧に關してあの當時はばらばらであつたのですね、公示等がきまつておるにかかわらず、輸入食糧に關する収受料金といふものが下回つておつた、それがために港灣の労働者がストライキをやつたと、こういう時代もあつたのです。そのときにこの委員会でも取り上げて、これはもう外国の船員の前に、外国人の前で日本の労働者がストライキをやる、そのストライキの目標が法律を守れといふことで、これは国辱だといふようなことでもつて委員会である議論をしたことがあるのですけれども、その結果収受料金の窓口を一本にする、六者會議をやつて窓口を一本にする、こういう措置を講ぜられて以來、輸入食糧に關する限りはもう一本の運賃になつたといふ、こういうこともその當時あつたように私は記憶しておるのです。でありますから、収受料金の窓口を一本にするなり何なり、料金の收受方法についても具体的に考えないと、觀念的にはなかなかできなかつたと思つた。これもひとつあわせて御検討願ひたいと思つた。と同時にまあ運輸大臣が割引をやつちやいけな、あるいは払い戻しをやつちやいけなといふ、こういうふうにおつちやつておるのであります。そうなるというのと現実に割引戻しをしない、払い戻しをしない、鉄鋼、石炭に關する限りは二、三割の運賃値上げといふことに現実になる、これは容易ならぬことではあります。これは鉄鋼業者はうんと途上にある石炭産業については、これは二割の運賃値上げ、三割の運賃値上

げたのですけれども、昭和二十八年當時のことを思い出したのであります。輸入食糧に關してあの當時はばらばらであつたのですね、公示等がきまつておるにかかわらず、輸入食糧に關する収受料金といふものが下回つておつた、それがために港灣の労働者がストライキをやつたと、こういう時代もあつたのです。そのときにこの委員会でも取り上げて、これはもう外国の船員の前に、外国人の前で日本の労働者がストライキをやる、そのストライキの目標が法律を守れといふことで、これは国辱だといふようなことでもつて委員会である議論をしたことがあるのですけれども、その結果収受料金の窓口を一本にする、六者會議をやつて窓口を一本にする、こういう措置を講ぜられて以來、輸入食糧に關する限りはもう一本の運賃になつたといふ、こういうこともその當時あつたように私は記憶しておるのです。でありますから、収受料金の窓口を一本にするなり何なり、料金の收受方法についても具体的に考えないと、觀念的にはなかなかできなかつたと思つた。これもひとつあわせて御検討願ひたいと思つた。と同時にまあ運輸大臣が割引をやつちやいけな、あるいは払い戻しをやつちやいけなといふ、こういうふうにおつちやつておるのであります。そうなるというのと現実に割引戻しをしない、払い戻しをしない、鉄鋼、石炭に關する限りは二、三割の運賃値上げといふことに現実になる、これは容易ならぬことではあります。これは鉄鋼業者はうんと途上にある石炭産業については、これは二割の運賃値上げ、三割の運賃値上

げでたいへんなことになる。これはこの前にも大臣にお尋ねしたとおり、あるいは石炭関係については國鉄運賃同様に、その部分だけ國家で負担をするという方法もあるでしょう。あるでしょうが、そういう点も具体的に考えあわせないと、なかなかこれは容易じゃないと思つた。しかも今まで長期、大量貨物の割引といった事態がこの公示料金の値くずしをやつてきた原動力になつたといふ、こういう点もあると思つたのです。でありますから、そういう貨物に對して割引や割り戻しをやつちやいけなといふので、長年の歴史、商習慣といふものを打破するものであつて、これはもう相當の決意と施策を施さないと実現ができません。と同時に早くやつてもらわなければこの秩序の維持ができません、こう考へるのですが、運輸大臣のこの点いかがでしょう。そういう現実が私はあると思ひます。

○國務大臣(齋藤實君) まことにごもつともな御意見だと思ひます。幸いと申します。とにかく昨今の様子は港灣の運送業者の方々が比較的強い立場に立てるようになってきたわけですね。港がさびしいときには弱い立場になります。今は逆に強い立場になりつつあります。それで今後の見通しを見ましても、今日より以上に港灣の運送がしづくなつてくる、大事になつてくる、これはこれはみな大體感じて參つたわけでございます。で、したがつて今おつちやうな方策を強力に進めていくには非常ないい機会になつておる。かように考えますから、この機会をつかまえてひと

つおつちやうな方向に推し進めて參りたい、かように思ひます。

○大倉精一君 まあ運賃收受の問題については、特に具体的に御検討願つて指導をしてもらいたいと思ひます。そういうことが結局ひいては労働条件の問題にも関連をしてくると思ひます。統計等を見ましても倍増計画によつて三十五年九千九百萬人の人口に對して、四十五年に一億二、三百万の人口になる。で、そのうち生産人口の中で就業人口といふものが四千九百万から四千万人といふことになつてふえない、こういうことでますます労働力の問題は非常に大きな問題になつてくる。しかもその中で港灣労働といふ条件の悪いところに労働者を確保するといふことは、これはなかなか容易なものじゃないと思つた。でありますから先ほど労働者が言つたように、そういう形式的な問題ばかりじゃなくて、先ほど来私が言つておるこれは一例なんですけれども、そういうものを含めて、各省と協力して港灣関係の労働者確保については格段なひとつ御努力を願ひたいといふけないと思つた。特に、一言にして言うならば、港灣労働者の近代化です、これなくして港灣労働者の確保はあり得ないと思ひます。そういう点、この機会に、この港灣のふん詰まりといふ非常に世間の関心の深いこの機会に、抜本的な、ひとつ施策を講ずるよう、これは切に要望しておきたいと思ひます。

それから次にお伺いしておきたいことは、そういう事情のもとに、この際、港灣で非常に大きな問題は、月末の集中配船といふ問題がある。この問題についても、これは運輸省だけでは

私は解決つかないと思う。まあこれは簡単に一口で言うならば、商取引の習慣をこの際、直すような、抜本的な考え方をしないという、月末の集中配船という問題は解決しないと思う。信用状の切り方等につきましても、そういう問題があると思う。できればこれは月の半ばと月末と、つまり、そういう配船の山を二つに持ってくるような、そういう方途を講じないと、これは百年河清を待つごとしでもって、結局、港灣のふん詰まりの事情というものは解消しないと思う。しかも、これから先、池田内閣の政策が続くとするならば、どんどん輸入もふえてくるだろうし、抑えるといっても、なかなか簡単に含めて、やはり商取引の習慣を変えろという、こういう容易なことではないけれども、努力をすべきだと思う。運輸大臣、これに対して御所見を伺いたい。

○国務大臣(齋藤昇君) 月末の、いわゆる船が混んでくるという問題でござい

ますが、これもおっしゃるとおり、日本の港においては一つの悩みの種であります。おっしゃる通りに、これは手形の関係、商習慣の関係、ことに金融がこういうように詰まって参りますと、できるだけ、そのぎりぎり一ぱいまで置いておいて、そうして荷物を出す。早く手形の割引をして、そうして約束は何月までとなっているから、その月の末ということになって参って、これには非常に弱っているわけですね。通産省その他この問題について話をいたしておるんでありますが、具体的にはまだ展開をいたして参りません。通産、大蔵、その他とも十分協議

をいたしまして、何らかの方途を講じて参りたいと思うのでございますが、これは非常にむずかしい問題だと思っております。

○大倉精一君 おっしゃる通りに、非常にむずかしいと思う。むずかしいと思えますけれども、これは何としてでも解決をするなり、あるいはその方向に近づけるなり、こういう努力をしないと、私は港のふん詰まりというものは解消しないと思う。特にランナーあたりは大体港にたむろしておりますのが三分の一、それから航海するものが三分の一という、そういう事実だそうなんです。これは現在では、船がどんどんスピード化されてくると同時に港が混んでくる。したがって、今、港に入っている割合が半分になっている。一年のうち半分は港に入っている。ランナーというものは、船が動いていなければ商売にならない。仕事にならぬわけですから、これが一年のうち半分は港に入っている。こういう状態が続いたら、一体これは、どういうことになるか、こういうことになるのですけれども、原因は、月末あるいは月初めに對する集中配船、こういうものがガンになってくる。この前ちょっと統計を見ましたところ、この月初め、月終わりの配船状態が大体、六〇%、あとのおの二〇%、二〇%、こういうような統計が出ている。ですから、一月で六〇%が月末と月初めに集中してくる、こういう状態が続く限りは、これはなかなか解消できない。しかも、労働者に関する限り、月末に向かつて外部から集めてくる。で、月末が終われば、外部に放出する、こういう不安定な状態では、これは労働力の確保もあり得ない。であ

りますから、こういう点につきましても、通産省あるいはその他、これは連絡をとらなければならぬが、そういう面からいっても、私は、この際、港の問題は、経済企画庁あたりが総合担当官庁として総合的な計画を立て、これにおのおの責任担当官庁が協力するなり、あるいは責任を追及するなり、こういう工合に総合的な計画を立てる、それには経済企画庁あたりが乗り気になって、やる気になって乗り出してくるべきだと思いますが、企画庁おりますか。企画庁の人。

○委員長(前田佳都男君) 経済企画庁計画官加納治郎君。

○説明員(加納治郎君) 大へんむずかしい問題でございまして……

○大倉精一君 そういう計画があるかないか。

○説明員(加納治郎君) 昨年の倍増計画のとき以来、港灣の問題につきましても、非常に重要な問題として扱ってはおりますが、船繰りの問題は、その後の問題でありまして、これに関連して、にわかに取り上げようというようない具体的な動きは今のところないようであります。

○大倉精一君 これは、経済企画庁はこういう問題を軽視しておるといふことは、これは私は非常な手ばかりだと思ふ。たとえば船舶状態を見ても、五月ごろまでは大体横濱で、せいぜい沖待ちで半日ぐらいついていれば、大体パスに入ってきたという状態だった。そして滞船というものは十五隻が山であった。これは五月ごろの統計です。それからぐっとこちらに急にふえてきた。こういう見通しは経済企画庁になかったということはないと思う。

つまり、言うならば、池田内閣の倍増計画によって、こういう輸入の増加というものは、これは設備投資の急増からいって、原材料の輸入の増加ということ、これは当然見通しがつくはずなんです。それが、経済企画庁でもって港に関する限りは総合計画を持っていない。これは私は非常に手ばかりだと思ふ。この点についていかがですか。

○説明員(加納治郎君) 問題の重要性を全然認識していなかったということ、は、ちょっと違つたのでございますが、たとえば倍増計画のときにも、貨物取り扱ひ量が巨大な重要港灣を重点的に整備することが必要であるというように、あるいは、これはちょっと別の場所でございますけれども、準ずることとして――海運の關係は、経済活動の消長によって、貨物に著しい増減が生ずるというようにことを理解しております。

そのようないろいろな観点から、港灣についての方針も重点的に見て、そうして特に十年計画期間中の前期に重点を置いてやるというように、こと、當時から重点的な重要な問題である、というところは十分考へております。そういう長期的な方向を一応長期計画で出しまして、個々の具体的な問題、あるいは、そのときどきの情勢によつて起こつた問題は、なるべく各省で御処理を願ひたいというふうな考え方になっておりますものだから、具体的にこの問題をまだ御相談を受けておりませんし、まだ取り上げるという段階になっていないということでありまして、取り上げることがあり得ない

というふうにも考えられないことかと思ひます。

○大倉精一君 これはまあ藤山さんに、とくと一ぺん見解をお伺ひいたしたいと思ひますけれども、先ほどから言つておる通りに、港灣の問題は、それほど単純なものじゃない。これは各省庁が全部集まつて協力しないと解決しません。ふん詰まりになつてくると、港灣何とか協議会を作るとか、何とか対策委員会を作る、審議会を作るといふ、まあ方々、いろいろな、名前の通つておる人を集めてきて審議会をおやりになる、協議会をおやりになる、そんなことだけじゃ、これは解決しませんよ。たとえば現在いろいろな刷り物を見ましても、このパス待ちの大部分が外国船であるということから、大体船舶料を支払つておるのは毎月百万ドルか百五十万ドル支払つておる。そこへもつてきて、スクラップ船の運賃がどんどん上がつておる。この値上がりだけでも毎月百万ドル以上の損失になっておる。こういう実態があるんで、合計二百万から二百五十万か三百万ドルというものは、どんどん消えてなくなつていってしまふ。そういう事情を、あなたの方では別に輕視するわけじゃないとおっしゃいますけれども、私は、どうも港灣の關係については経済企画庁は、少し関心が足りなかつたんじゃないか。あるいはまた、同じ国内の経済成長に伴つたところの輸送事情というもののについては、特にこれは何はおいても、優先して企画庁あたり総合的に考慮してもらわなければならぬと思う。たとえば国鉄の貨物輸送との関連につきましても、たとえば鋼路等については、まあ荷物がふ

ん詰まりになって、困れば、今度は海へ回すんだと。海へ回すんだといつたって、なるほど船腹はあるかもしれないけれども、こんなような状態でもって、鉄道の貨物が今度は海へ来ればどうなるか。こんなようなことで、全然そこに計画性がない。

でありますから、この際経済企画庁としては、経済の成長度の見直し、これに伴うところの輸送の見直し等をちゃんとつけて、ふん詰まりになってから計画するんじゃないかと、こうなるであろうという見通しのもとに事前に対策を立てないと、これはもうしょうちゅうふん詰まりになってしまう。

ですから、きょう企画庁に来ていただいたのは、一体、こういう各省庁間に大きな影響を持つ港の事情について、どれほど関心を持っておるかというのを伺いたかったわけなんです。今の御答弁ですと、どうも港の問題は、各省庁間にまかせて——各省庁間にまかせておいてやれることじゃない。港事情というものは、そんなものじゃないんです。どうですか。認識を新たにしてみませんか。

○説明員(加納治郎君) 先ほどのお答えは、現在まだそういう段階になっていないということでございます。経済企画庁の建前といいますか、過去の例から見ても、交通関係関係懇談会を初めて設置いたしました昭和三十三年でございますが、当時一番最初に港の問題を取り上げて、輸出港の政府の方向につきまして検討したような例もございまして、今後事情によつては、そういうことも十分考えられるのではないかと思いますけれども、今の段階は、かような実情であります。

○大倉精一君 これは経済企画庁の役割が、どの程度か私はよく詳しくは中へ入ってみませんけれども、これはひとつ運輸大臣のほうから、総合的に経済企画庁あたりが中心になって動いてもらうように、そういう原動力になつてもらうことが少なくとも私は必要だと思ふ。何々審議会とか何々委員会とか設ける前に、経済企画庁あたりが総合的な見地から、高いところの見地から、こういう問題に対して動き出してもらうという、こういうことが必要だと思ふんです。これはひとつ、藤山さんにも一ぺん来ていただいでやってもらわぬという、いかに、数字の上でうまくいっても、港がふん詰まり、駅の構内がふん詰まり、道路がふん詰まり、これじゃあな、動きがとれぬじゃありませんか。ですから、そういう問題については、ひとつあとから藤山さんにも来ていただいで、ここで伺いたいと思ひますが、運輸大臣、この際、そういう問題について総合的な動きについて、担当大臣としての御所見をひとつ承つておきたいと思ふ。

○国務大臣(齋藤昇君) ただいまの御所見に対しては、全く同感でございます。したがって、経済関係懇談会の際にも、関係各省に協力をお願いを申し上げ、個々の今お取り上げになりましたような項目等も明示をいたしまして、各省に協力を求めておるわけでありまして、ただその項目の推進の仕方という点につきましては、実を申し上げますと、非常に忙しい問題がたぐさんあるものですから、私一々チェックをしておるひまもないわけでありまして、しかし今の月末あるいは月初における集中配船の問題、これを中心

いたしまして、あるいは荷主の早期引取の問題、あるいは急がない荷物は、あまり早く持つてこないような指導の仕方、その他につきまして、さらに強力に進めていきたいと思つております。

○大倉精一君 これは単なる港関係じゃなくて、非常にテンポの早い経済成長に伴うところの輸送交通部門は、何にも増して優先的に、優先というよりはむしろ先行して考えてもらわなければならぬと思ふ。場合によつては池田さんに来てもらつて、こういう点については、ひとつ総理の所信を一ぺん聞きたいと思ひます。ともすれば物は作ればいいのだ、あるいはどうすればいいのだということでもって、これを運ぶことに一向関心がない、こういうことでは、大へんなことになると思ひます。場合によつてはこれは総理大臣の所見を聞かなければならぬと思ひます。まあそういう点については担当大臣としてひとつ特に関心を持って御努力をお願いしたいと思います。

次にお伺いしたいのは、そういうような港の状態の中で、定期航路船の定期維持という問題が非常にこれは重大な問題になってきているのではないかと、思ひますけれども、この点についても、現在の事情をひとつ御説明をお願いしたいと思ふのであります。つまり言うならば、定期船の出港予定日の変更なり、そういう事情はほとんど出てきています。一港によるところのそういう変更は、次の港に対するバースの手当なり何なり狂ってくるわけですね。これが重なつてくれば、国際信用にもかかってくるような状態になる。現在定期船を優先的にバースに着けるといふ関係

から、不定期船が、特にスクラップ船を筆頭に非常に大きな犠牲を払っている、こういう点から、ますますアンバランスが出てくる、こういう点、定期船の定期維持については、どういう対策であるか。あるいはこれによるところの不定期船の今の犠牲ですね、これは、いつまでも待つておられなければならぬという点、そういう点に対する対策は、当面どういう対策を持っておられるか。御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(辻堂男君) ただいま御質問になりました港荷役の能力の不足によりまして定期船の問題でございますが、これは各重要港におきまして、一般の船混みのために不定期につきましても、ある程度荷役がおくれるということとは事実でございます。しかし定期船につきましては、各港ともやはり優先的に荷役をして参るといふことで、それがために定期の何と申しますか、スケジュールが著しく狂つて混乱しているという情勢には幸ひなっております。

しかし御指摘ございましたように、そういうふうな定期の荷役につきまして優先しているというところは、定期船以外の人たちは犠牲にしていることでもございまして、そういう点が、定期船以外のほうにシワ寄せになつて一そう船待ちを多くしているということは事実でございます。

○大倉精一君 そういうことがだんだん重なつてくると、定期船にも、やはり狂いが生じてくる。同時に定期船に狂いが生じてくるといふことは、定期船以外の船の犠牲がますます多くなつてくる。そうしてやはり船待ち料とい

いますか、何か罰金があるのですか、そういうものの支払いの犠牲も経済的に大へんに犠牲が多くなつてくる。そういうものに対する対策というものは、別に今のところは具体的にないわけですか。

○政府委員(辻堂男君) これは所管は港務局でございますが、やはり一般的な荷役の増強以外にはないと考えております。

○大倉精一君 これまたきめ手がないようでありまして、これは総合的なもので、この船混みの中の一つの、そういう現象として、特に私は関心を持たなければならぬ問題と思ふんですから、この点につきましても、ひとつ関心を持って具体的に措置をするように御検討願ひたいと思ひます。

そこで最後に一つ。港とその背後関係ですね、背後との関係について、お伺いしておきたいのですけれども、今でも、この港と背後地の輸送関係は非常に逼迫している。配車関係も十分でない、こういうような事情も現地で聞いているんですけれども、これから秋冬繁忙期になつて、ますますこの状態がひどくなると思ふんですけれども、これに対する格別の手当てに対して、何かお考えがあるようだったらお聞かせをお願いしたいと思います。国鉄さんのほうですか、これは。

○説明員(遠藤鉄二君) ただいま港務局に対する貨車の配給が足りないというお話でございましたが、この前の委員会で御説明申し上げましたと思ひますが、港務につきましては、国鉄とい

たしましては最重点に配車をいたしておるのでございまして、最近の事情を

お伺いして、最近の事情を

申し上げますと、年度の初めから八月ごろまでは、あまり御不満を私どもも聞いていないわけでございます。大体、各港とも順調にございますか、推移をしておたように思いますけれども、ごく最近、ちょっと陸上輸送力が弱くなっております。その事情は九月に入ってからでありますけれども、第二室戸台風とか日通のストとかいうような関係も大きな原因になっておるのでありますけれども、全国的に輸送が混乱いたしました、九月は輸送力といたしましては、計画面ではふえておるのでありますけれども、実際は四月に對しまして一割減送——減っておりますような状態でございます。

これは、たとえば横浜の例で申し上げますと、横浜に對します空車の注入は、大きなところでは汐留でおろした貨車を空車列車としてすぐ横浜へ回すという手配になっておるのでありますけれども、汐留の荷役が止まりましたりました関係上、空車が不十分であるというふうなことで、これはストとか天候とか、いろいろな関係がございまして、十分に、ごく最近ではいさかかっているというふうな実情でございます。それから十月に入りましてからは、上旬ほとんど雨天でございまして、また台風二十四号もありました。そういうふうな関係で、輸送力はふやしておるのでありますけれども、実績は十月に入りましてから、こしばらくまだ上がっていないような状態でありまして、荷役に対しては、多少御迷惑はかかっていると思っておりますけれども、けさ、現在の状態で申しますと、天候も回復いたしました

し、現在事故の影響も大してございせん。北海道で北海道炭の輸送が、室蘭本線が単線運転をいたしておりますので支障を来しておりますけれども、あと全国では、そう支障なく運行をいたしておりますので、今後は、秋冬繁忙期輸送対策といたしましては、私も国鉄が立てました、これは毎日の、全国でいいますと六十万トン・ベースの輸送でございますが、この線に近づいていくことと思ひますので、港灣につきましては、また最初に申し上げましたように、特に重点的な配置をいたしたいと思ひますので、その御迷惑からず輸送できるものだと考えております。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

し、現在事故の影響も大してございせん。北海道で北海道炭の輸送が、室蘭本線が単線運転をいたしておりますので支障を来しておりますけれども、あと全国では、そう支障なく運行をいたしておりますので、今後は、秋冬繁忙期輸送対策といたしましては、私も国鉄が立てました、これは毎日の、全国でいいますと六十万トン・ベースの輸送でございますが、この線に近づいていくことと思ひますので、港灣につきましては、また最初に申し上げましたように、特に重点的な配置をいたしたいと思ひますので、その御迷惑からず輸送できるものだと考えております。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

し、現在事故の影響も大してございせん。北海道で北海道炭の輸送が、室蘭本線が単線運転をいたしておりますので支障を来しておりますけれども、あと全国では、そう支障なく運行をいたしておりますので、今後は、秋冬繁忙期輸送対策といたしましては、私も国鉄が立てました、これは毎日の、全国でいいますと六十万トン・ベースの輸送でございますが、この線に近づいていくことと思ひますので、港灣につきましては、また最初に申し上げましたように、特に重点的な配置をいたしたいと思ひますので、その御迷惑からず輸送できるものだと考えております。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

○大倉精一君 大臣お急ぎのようですから、一言だけ伺ひしておきたいのですけれども、この背後関係の輸送等については、要するにふえた貨物の輸送、入れ場所というふうな問題になるわけですね。特に入れ場所について、倉庫の不足が非常に目立っております、これをどうするかということでございますけれども、先般横浜に行きまして、業者の間では床面積をふやしておいても、将来の景氣の見通しがつかないで不安で、これはそう簡単にはやらない。こういうまあ無理からぬ意見があったのです。

なかこれは混乱が多くなるばかりで、容易ならぬ事情になるのではないかと心配するのですが、その間の事情について御説明願いたい。

○説明員(遠藤鉄二君) ただいまのお話のように、この冬は、汐留に相当大きな負担をかけております。現状といましては陸運業界の方等の御協力を得まして、この冬は作業が順調にいけば、あれだけの数量は何とかまかない得るだろうという見通しを立てております。

しかし、これがそれではそのままいけるかという、今後は非常にむずかしい問題になるわけでございまして、駅の設備の方も、拡張を計画してすでに工事にかかるわけであります。新しい分でございますが、しかしそれよりも大きな問題は、道路交通、つまり車の回転、自動車の回転が悪くなるという事でございまして、これにつきましては、必ずこうなるという対策、名案が目下のところないような状態で、非常に苦慮いたしておるような実情であります。

○大倉精一君 これも私は、港湾と同じ事情だと思つてゐます。やはり汐留なら汐留に設備をたくさんしても、そこへ集まってくる人間の問題がまずあると思うのです。東京鉄道管理局長さんの角さんですね。あの方も指摘しておられたけれども、構内の作業の通運の従事者ですね、これが大体固定したもののじゃなくて、臨時従業員がたくさんおる。これは非常に労働力が不安定だという指摘がありました。こういう事情も、私は非常に輸送力の増強について大きな問題じゃないかと思うのです。しかも港湾と同じように、

外部の状態あるいは条件というものが非常にいいものですから、どんどんそっちの方に行つてしまふ。由來、労働者の労働強化の見本というものは、石炭に港湾に仲仕ですよ。そういうところに、なかなか来ないのです。こういう点についても、当局としてはやはり民間のことといひながら関心を持たなければならぬと思うのです。

それから駅構内にしても、やはり施設だけをふやしたらいいかという、そこにトラックをふやしたら、何台放り込めるか。たとえば五百台が限度であれば、それ以上トラックをそこへ持つてきても、かえつて仕事は低下するのです。だから車さえたたくさん持つてくればいい、人間さえたたくさん持つてくればいいということではな

い。そういう点につきましては、私は輸送力増強につきましては特に御協力を願わないと、やはりふん詰まりの状態になつてくると思つてゐます。汐留ばかりではなくて、道路もそうですけれども、ホームの上屋の状態なりあるいは野天の状態、そういう作業上の設備というものが伴わない。そういうところが一番困難を持つておる。こういう事情であり、かたがた今の集配関係もある。そういうものも総合的にあなたの方でもつて頭の中に入れてお考えにならないという、輸送力を増強する増強するといつても、いたずらに混乱を招くばかりじゃないかと思うのです。

○説明員(遠藤鉄二君) 自動車交通が、そういう点について局長どうですか、両方のはうの事情を、もう少しやり頭にお入れになる必要があるんじゃないかと思つてゐます。

だんだんと混雑の度を重ねて参ります中で、大都會については、貨物輸送の方法をどう変えるか、これはいろいろ検討中でありまして、ただいままだ將來の決定的のプランまではいつておりませんけれども、一例を申し上げますと、たとえば駅の周辺、これはたとえば地方では、小さい駅の集約をやっております。しかし大都市、東京、大阪等におきましては、集約ということではなくて、考えを変えまして、ある駅を方面別とかあるいは品物別とか、道路交通の方も考えあわせて、総合的にどう活用するのが一等効果的であるか、そういう方向を研究しておる次第でございます。

○大倉精一君 この問題は、国鉄さんだけに注文をつけても、これは無理だと思つてゐます。思つけれども、やはりレールの上の輸送力増強ということになれば、これに並行して関連してくるところへは、国鉄として関係方面にやはり要請をしていただく、それに並行したものをやはり作つていただくかないと、あわせて努力もしてもらわなければならない。これは大へんな混乱になると思つてゐます。こういうところから港湾関係ばかりでなくて輸送方面全体について、総合性がないというところに私は問題があると思つてゐます。

これは、きょうは大へん時間も長くなるので、この辺でやめますけれども、これは委員長、さらに検討いたしまして、

まして、港湾関係の問題については、さらにひとつ、後日あらためてお聞きすることにして保留いたします。

○理事(天竺良吉君) それでは本日は、これにて散会いたします。
午後三時二十七分散会

十月十三日本委員会に左の案件を付託された。

一、モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は九月二十五日)