

第四十八回国会 衆議院 運輸委員會議録第七号

昭和四十年二月二十四日(水曜日)

午前十時二十八分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 恵三君

佐々木義武君

塚原 俊郎君

勝澤 芳雄君

野間千代三君

内海 清君

出席政府委員

運輸 技官 佐藤 肇君

(港灣局長)

委員外の出席者

専門 員 小西 真一君

二月二十四日

委員勝澤芳雄君辞任につき、その補欠として實川清之君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員實川清之君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君が議長の指名で委員に選任された。

二月二十二日

造船法の一部を改正する法律案(内閣提出第九五号)(予)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二六号)

○長谷川委員長 これより会議を開きます。港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。内海清君。

○内海(清)委員 本法案につきましては、すでに同僚議員から多くの質問がなされておりますが、ごく簡単に若干の御質問を申し上げたいと思ひます。

政府は、三十六年に港灣整備五カ年計画を策定しまして、その実施に入つたのでありますが、その後、貨物量の増大とかあるいは船舶のふくそう、あるいは事故の多発であるとか、さらにはまた地域開発の諸施策の推進等の理由によりまして、これが三十八年度で一応中断される、こういうことと相なつておるのであります。そして三十九年度を初年度といたします新港灣整備の五カ年計画を策定することを見込みまして、三十九年度の子算を計上したはずであるのであります。ところがこの新五カ年計画は実現を見ずに終わつた、こういうこととございまして、そこであらためて四十年年度を初年度とする新港灣整備の五カ年計画が正式に策定されて、そしてこの法案がこの国会に提出された、こういう段取りに相なつております。これら一連の状態を見ますと、どうも運輸省の今日までの港灣整備に對しまする政策といふものがきわめてはつきりしていかなかった。ことに三十九年度の子算は、一応新五カ年計画といふものを見込んで立てられたものであるが、この三十九年度の子算はどういう性格のもので終わつたか、こういう点をまずひとつ伺ひたい。

○佐藤(肇)政府委員 ただいまおっしゃられましたように、当初、三十九年度を初年度とする五カ年計画として発足したわけでございますが、その際容につきましては、中期経済計画の作業がおくられておるといふことから、三十九年度中に決定を見なかつたわけでございます。しかし、三十九年度の事業の内容といたしましては、三十六年度から発足いたしました古い五カ年計画の中には盛り込んでおらないような新しい事業も取り組みまして、実質的には新五カ年計画の一環として発足したわけでございます。

○内海(清)委員 そういたしますと、三十九年度を初年度とする新五カ年計画は中期経済計画に見合つてつくられたものである、こう理解してよろしゅうございませうか。

○佐藤(肇)政府委員 新しい五カ年計画は四十年から四十四年までと、こういうことになつておるわけでございます。三十九年度の事は中期経済計画に沿つた仕事と考えていいと思ひます。当然三十九年から発足すれば四十三年までのものでございまして、三十九年度の事はすでに実施したものでございまして、四十年を初年度として四十四年度までいたしました、こういう経緯でございます。

○内海(清)委員 そのところがどうもわれわれはつきりしてないのであります。そうすると、新五カ年計画の一環として三十九年度の子算は見てもよろしい。その三十九年度の子算の上に新しい新五カ年計画が積み重なる、こう解釈していいわけでございますか。

○佐藤(肇)政府委員 そうです。

○内海(清)委員 それでは、そういう点を考えてみますと、三十九年度の子算というものが今日まではきわめてあいまいな形にあった、こう考へる

のであります。そういたしますと、新五カ年計画といわれておりますけれども、三十九年度を初年度としていわゆる新六カ年計画、こういうふうな考え方に通ずると思ひますが、それでよろしいのでございませうか。

○佐藤(肇)政府委員 實際は三十九年度から発足することを予定いたしました。四十年度予算に際しまして、三十九年度を初年度とする事業量といたしまして、今回決定いたしました六千五百億円というものを要求しておつたわけでございますが、これは諸般の事情があると思つたのでございまして、大蔵当局と最終的に決定いたしましたとき

には、金額のワクとして一年ずらしまして、四十年から四十四年度というようにございまして、四十年から四十四年度といたしまして、河川の五カ年計画も同じような措置が取られたわけでございます。したがって、一応計画としては四十年から四十四年度でございますが、実質的には三十九年から六カ年続いたもの、そういうふうに考えてもいいと思ひます。

○内海(清)委員 そういたしますと、三十九年度から新五カ年計画は発足すべきものであつたが、中期経済計画がおくれたためにこれが一年ずれた、こう解釈して差しつかえないと思つたのであります。

そこで、次にお尋ねいたしたいのは、運輸省は昨年の九月ごろでございましたが、昭和三十九年から昭和五十五年に至る十七年間の長期港灣整備計画をつくられた、そしてその必要経費はたしか二兆六千二百億と踏んでおつたように思つたのであります。この三十九年度を初年度として五十五年に至る長期計画、これと中期経済計画、新五カ年計画、これらの関係はどういうぐあいに相なりますか、その点をひとつ伺ひたい。

○佐藤(肇)政府委員 五十五年までの見通しとい

たしましては二兆六千二百億を想定いたしました。そのうち三十九年から四十三年までの間を七千二百億円と想定いたしましたのでございます。その七千二百億円の事業が、今回は四十年から四十四年までの間で六千五百億円と、かよふようになったわけでございます。したがって、当初われわれが予定しておりました事業量よりも、初めの五カ年間の事業量というものが減るわけでございます。これは国全体の経済計画から見ても、この五カ年間でございまして、やむを得ないものと思っております。したがって、私どもは、この中で当面必要とする仕事を五カ年間に割り当ててやってくわけでございます。そこで残ったものは次の五カ年間に繰り越していかざるを得ない、こういうのが実情でございます。

○内海(清)委員 二兆六千二百億というこの十七年間の計画というものは、これはまあ運輸省が中期経済計画の一つの資料として出されたのだと思っておりますが、この計画は現在もまだ生きておるわけですね。

○佐藤(肇)政府委員 この五十五年までの見通しというものは、現在も生きておると思っております。

○内海(清)委員 そういたしますと、この五十五年までの長期計画の一環として新五カ年計画ができたということで、それが先ほどお話しした四十一年から四十四年までに六千五百億ということでございまして、そういたしますと、この十七年間の長期港湾整備計画というものは、非常な膨大な財源が必要であります。十七年でありまして、今回の五カ年計画はまず三分の一ということでありまして、これは資金的に見まして、この十七年間の計画が生きておるとすれば、こういう新五カ年計画の計画で進んでいって、大体これが達成される見込みがあるかどうか、その点をお伺いいたします。

○佐藤(肇)政府委員 五十五年という目標は、いまお話がございましたように十七年も先の計画でございまして、これは個々の計画を積み上げたものではございませんが、われわれとしては、目の前の五カ年というものを想定するに、さらにその先はどういうような姿になるだろうかというようになことから、全体の投資額というものを概算したものでございまして、このものはわれわれだけが現在採用し得るところの経済指標をもとにしてつくったものでございまして、この経済指標自身がお動くことによつて当然変更されるものと考へておるわけでございます。

○内海(清)委員 もちろん経済は生きものでございまして、どんどん動いてまいりますから、この計画が最後まで変更なしにいくということは考へられませんが、その十七年間の長期計画に対して新五カ年計画を策定された現時点においては、なおこの方向において大体いく、こういうことでございますか。

○佐藤(肇)政府委員 先ほども申しましたように、これは見通しでございますので、現在の段階におきましてわれわれがこれをつくるために用いた長期見通しの経済指標というものが、そう変わっていないわけではございませんが、現在もわれわれは五十五年においてはこれだけの投資量が必要ののだというように考へておるわけでございます。

○内海(清)委員 そういたしますと、一応この十七年間の港湾の長期投資計画の五十五年におきまする貨物の見込みのトン数はどのぐらいの荷動きがあるという計画に相なっておりますか。

○佐藤(肇)政府委員 五十五年におきまする貨物量は、二十億トンと予定しております。現在の貨物量は、統計は三十八年よりもできておりませんが、これに比して三十八年が六億三千万トン、現在持っております四十四年の目標といたしましては十億トンでございます。

○内海(清)委員 先般のごときの御答弁では十億五千万トンじゃなかったですか。

○佐藤(肇)政府委員 十億五千万トンでございます。

○内海(清)委員 これはわが国の港湾行政の基本的な姿勢に相なると思つておりますが、わが国の

の今日の経済の発展の状況を見ますと、港湾の設備というものは早急に改善されていかなければならぬ、こう思つております。ところが、これに必要な財源は、先ほど申しましたような長期の計画から見ても非常に膨大なものである、こういうふうに見るのであります。これに對して今日まで政府がとつてまいりました港湾整備の姿からいいますと、主として国が予算を捻出している方法であります。国が主として責任をもつてやつてきたこととありますが、このままではたして経済の成長に見合うような港湾の整備が今後においてもできるかどうか、こういうことを実は心配するわけでありまして、

外国の例を見ますと、外国では、一部民間の投資によつてそういうものの計画が確保されていくという姿もあるように思つております。わが国におきましては、今後とも従来の方針をそのまま続けられていく考へであるか、それとも今後の経済の成長と港湾整備というものが見合はない場合には、あるいはいままでの方向を若干変えて、ある程度民間資金も活用するといふような方向にいかれるような考へがあるかどうか、これらの点についてちょっと伺いたい。

○佐藤(肇)政府委員 昭和四十年から四十四年までのこの五カ年計画の六千五百億円というのを見ますと、そのうちの一千億円というのは起債にございまして上屋とか荷役機械をつくるにございまして、五千五百億円が基本的な施設をつくるものでございまして、その五千五百億円のうちの六百五十億円というものが地方で単独に港湾の基本施設をつくる資金でございます。ですから、残りの部分が国の補助する事業となつておるわけでございます。このほかに一般に工場その他が専用するものについては、現在このほかの事業として民間がやつておる分があるわけでございます。

今後この投資がふえてくるにつれて民間資金を活用するかどうかということでございますが、われわれは港湾の企業が民間において成り立つもの

であるならば、決してこの民間資金を押えてまで公共団体がやるというつもりはないわけでありまして、何ぶんわが国の港湾におきましては、貨物を取り扱うまでに至る施設を完成するということには相当多額の資金を要するわけでございます。それを民間がつくつてペイする料金を取るということがございまして、したがって、なかなか民間資金が活用できないというのが実情でございます。決して民間資金を入れるのを拒んでおるというわけではないのであります。

○内海(清)委員 そうすると、現在までは民間が投資してこれをやつても結局ペイできない、したがって民間の保護の意味からもこれは国でやるべきだ、したがって、そういうことになりますれば、今後やはりそういう方向でいく、こういうこと、ございましてか。

○佐藤(肇)政府委員 この一つの例といたしまして、三池港のように三井の石炭を出すというふうなことから始まったと思つて、私營でやつておる例もございまして、これはきわめてまれな例でございます。ただ、今後の考へ方といたしましては、六六港等におきましてリースをたくさんつくりなればならぬという場合には、四十年年度予算において考へていたのは、財政投資によつて長期低利な資金を活用するということと事業量も伸ばそうということを考へたわけでございますが、そういうような考へ方をさらに発展させて、公共的な資金、すなわち国、港湾管理者の資金にさらに私企業の資金もプラスでき、資金量がふえるというような形が新しい方式として考へられれば、われわれはそういうものも今後検討していきたい、かように考へておるわけでございます。

○内海(清)委員 このことは将来の港湾の整備計画の上ではやはり重要な一つのポイントだと思つて、今日のようにわが国の経済が非常な成長をいたしますと、なかなか港湾の整備もこれに伴つたのが現状です。したがって、港湾の整備計画もだ

んだんと改めていかなければ、これに追いつけないという状況であります。改めてまいりましてもお追いつかぬというのが現状であるのであります。もし、これは民間ではペイがでない、わが国の経済の状態からいへば当然国がやるべきであるというのであるならば、今後の港湾の整備にはここに国も思い切った施策をやつていかなければ、わが国の経済の発展を阻害すると思つております。外国ではいろいろ大きい会社では、相当民間資金が出されておるようでありませう。したがって、今後そういう方面を十分ひとつ研究されて、わが国の経済の成長と港湾整備というものが相伴うて遂行されていく、こういう体制にならなければならぬと私は思つております。これらにつきましましては、いずれまたお伺いする時期もあると思つておられます。十分ひとつ御研究いただきたい、こういうふうにお考えのであります。

それから次に伺いたいと思つておられるのは、港湾関係の収支であります。貿易外収支で、港湾関係の収支が非常に赤字が大きい、こういうことが非常に問題になっておる時期でございます。従来までわが国では港湾行政というものは公的の管理行政としてやつてこられた、こう考へるものであります。特にわが国では、そういう公的の管理というところからして、最初から赤字が出ることを見込んでやる、こういうふうな傾向があると思つておられます。これもひとつ考へてみる必要があるのではないかというふうにお考へておられます。すなわち經常収支を独立採算制にする、そしてその機能を強化していったらどんなものだろうかという一つの考へ方でございます。これにつきましましての御所見をひとつお伺いしたい。

○佐藤(義)政府委員 確かにおっしゃられますように、わが国の港湾は企業会計的に見ないで、一つの行政の手段であるというふうなことから一般会計で取り扱つておる、そういうふうなことから、おのずから赤字が出ておつたというのが実情でございます。しかし最近港湾に対する投資がふえましたために、赤字をこれ以上大きくするとい

うことが、公共団体にとつて非常に負担になつてまいつたわけでございます。したがつて、使用料値上げその他赤字を少なくするということが非常に強い要望になつてまいりました。われわれといたしましては、そういう要望に対応いたしまして、今回港湾審議会の中に管理部会というものを設けたわけでございますが、この管理部会に大臣が諮問して現在検討してらつておる一番大きな問題は、いかにして赤字を解消するかというところ、財源を強化する問題でございます。この考へ方を貫くためには、どうしても、いまお話がございましたような独立採算制すなわち企業会計方式を採用することが必要だということでございます。それを前提にして經常収支の独立採算的な取り扱ひをする方法をいま検討しておるという段階でございます。

○内海(清)委員 政府においてもいまこれを研究されておればけっこうでございますけれども、ただここで注意しなければならぬのは、その独立採算制にしたためにいろいろな支障が出てきてはまたマイナスである。したがつて、港湾行政については十分ひとつそういう審議会の管理部会等で研究されて、合理化されると同時に、そういう方向に行かせる、機能を強化することが最も必要だと思つておられる、この点を十分御勸告の上で御研究願ひたいと思つておられます。いずれこれが管理部会での議がまとまりましたら、またお伺いする時期もあると思つておられます。

次に港湾の關係業者の問題であります。港湾關係業者の数はいまだのくらくらしてございませうか。○佐藤(義)政府委員 港湾關係業者の数は、現在、と申しますのは三十九年十一月末でございますが、全国で千八百五十九店でございます。○内海(清)委員 業者が全国で千八百五十九業者あるやうでございますが、私どもの調べたところによりますと、この業者の大体九〇％は資本金が五千万円以下、しかもその九〇％の中のさらに六〇％は資本金が五百万円以下というきわめて零細な、いわゆる中小企業と申しますか、こういうもの

のが多い。したがつて、このことが勢い今日まで港湾業務が非常に非効率になつておる一つの大きな原因だと思つておられます。今後は港湾業務というものが経済の成長に見合ひまして、非常に効率化されていかなければならぬ、同時に合理化もされていかなければならぬことは言うまでもないことでございます。そういうことから考へますならば、これらの、ことに資本金五百万円以下というふうな中小の業者はやはり集約化される、あるいは系列化される、こういうふうになつていかなければ、これが能率化、合理化というものはなかなか進んでいかなないのである、こう考へるのではありません。しかし、こういう零細中小業者でありますから、そういうことを呼びかけただけではなかなか進まぬことも当然であります。政府としましてはひとつ特別な助成措置を講じて、この集約化あるいは系列化ということも進めていかなければならぬのじやなからうか、こういうふうにお考へをひとつお伺いしたい。

○佐藤(義)政府委員 たいにお話があつたとおりにございませう。免許に切りかえす前は二千七百四十四店あつたわけでございますが、登録制が免許制に切りかわりました、免許基準というものを守るといふこと、いま申し上げましたように若干減つたといふこと、ございませうが、なおまだ五百万円以下という非常に弱小なものが多いわけでございます。これを統合して強力なものにしていくことが必要であります。このことは昨年三月三日でございますが、内閣に置かれておりました港湾労働等対策審議会の答申にもうたわれております。われわれもその方向に沿つてこれから努力していくわけでございます。実情は千八百五十九店社のうち五大港において千四百四十四店というものがあつたわけでありまして、地方の港湾はわりと店社が多くないが、五大港は非常に多いというのが実情でございますから、まず五大港を中心にしていくことをぜひやりたいといふことで、現在そ

の企画を進めておる段階でございます。○内海(清)委員 現在、これに手をつけておられるといふことでございますが、これはただ行政的な指導だけで、何か特別の助成措置といふものが講じられておられますか。○佐藤(義)政府委員 そのために特別助成をすることは非常にむずかしいことだと思つてございませうが、通産省の所管でございます中小企業近代化資金助成法というものがございまして、これは中小企業に資金を貸し付けるというところでございませう。もう一つは、中小企業近代化促進法というものがございまして、これは合併をする等々ときに登録税を減免する、特別償却の特例を認める、そういうようなものが盛り込まれておるのでございます。

これらの法律の指定事業といたしまして、港湾運送事業を追加することによって合併を促進するといふのも一つのこと、その追加をいま折衝しておるということでございます。そのほか金銭的な助成といふことではございませうが、新しくできる埠頭につきまして、そういうものを統合した一つの会社に運営させるといふのも一つの案ではないかといふことで、そういうような案を検討してはどうかと思つておられます。

○内海(清)委員 これにつきましましては、従来ありますいろいろな中小企業等に対する助成を適用しようといふことであるし、同時に、新しい港湾整備をいたします際、これらを中心にして統合していきうことであると思つておられます。これはたしてどういふものだけでそういう業者の集約系列化ができるかどうかといふことで、これは一つの特殊な業態でもありませんし、なかなか困難な問題があるんじゃないかといふふうにお考へるのであります。特に運輸省として、特別にこのほうに対しまして、今後集約系列に強い行政指導を行なうとするならば、運輸省独自の一つの助成措置が物心両面から行なわれていかなければならぬのであります。そうならなければ、これはなかなか容易なことではないであらう。ただ、認可制から免許制に

第一類第十号 運輸委員会議録第七号 昭和四十年二月二十四日

いったために、業者が非常に数が減ったというところ、あるいはそういうふうな集約あるいは系列ということが行なわれたかもしれませんけれども、そういうふうな法的な規制のみでやることはいかか、こう考えるのであります。今後のこの問題につきましても、ひとつそういう面から運輸省独自の立場において特に指導される必要があるのではないか、こういうことを強く要望しておきたいと思ひます。

それから次であります。先ほど申しました港灣取支の問題であります。わが国の港灣取支というものは外国に比べて非常に安いのではないかと一般的に見ましても、政府はこの点についてどう考へておるか。

○佐藤(兼)政府委員 国際的に見て、港灣取支が安いということは御承知のとおりでございます。特にニューヨークとかロンドンとかそういう先進港と申しますか、一流港に比べて安いわけでございます。これに近づけるということよりも、むしろ、先ほど申しましたように、赤字を少なくして、少なくとも經常収支をまかなえるということとを前提にいたしました使用料の適正化をはかる、かように考へておるわけでありませぬ。なお、値上げにつきましては三十八年、三十九年と二年かかりまして、岸壁の使用料、ブイの使用料というものを、岸壁については二倍、ブイについては二・五倍にいたしました。だいたいこれは国際水準といえますか、そういうものに近くなつてきておるわけでございます。

○内海(清)委員 もし、これが諸外国に比して安いとするならば、三十八年、三十九年に岩壁あるいはブイ等に関して値上げされましたが、昨年はまたトン税の値上げもあつた、こういうふうなことも行われてきておるわけでありませぬ。それでも、なおかつ、港灣取支というものの赤字が大きいです。それが港灣の料金が安いということが特に顯著であるならば、これはまた値上げという方向に向いていくと思ひますが、新たに値上げをされる

考へてありますか、どうですか。

○佐藤(兼)政府委員 これはいまの管理部会の結論を得た上で値上げも実施する、こういうことを考へておるわけでございますが、先ほど申し上げたように、国際的に高い安いと申しまして、実際の安いもので、日本の船会社なり荷主というものが、一つの経営の収支を考へておるときに、一度に上げるということはやはり苦痛でありますので、管理部会の結論を得た上で、逐次、利用者があまり苦しまないような形で値上げを実施していくべきであると思つております。

○内海(清)委員 もちろん値上げということ考へるならば、利用者がそのために大きく圧迫を受けることは、これは大きな問題であります。この点は十分勘案しておかなければならぬと思ひますけれども、やはり大体の国際水準といふところまでは考へてもいいのではないかと。そのために、港灣だけ行政上においていろいろ赤字があるということは、港灣行政上においていろいろの支障を来たして、そのことがひいてはわが国の経済の伸びと港灣施設の整備が伴わぬために、貿易業者の他にいろいろの支障がくるということでございます。こういう点は大きい立場から全般的に考へて処置されるべきである、かように考へるのであります。この点もいづれ管理部会で結論が出るようでありませぬから、その節に譲りたいと思ひます。

次に公共上屋であります。これが現在では大部分が特定の業者への専用貸し、こういうふうになつておるのではないと思ひます。この専用貸しといふものは、計画性を持って行なわれておれば、たいして支障ないと思ひますけれども、その点が十分行なわれなかつた、かえつて滞貨というやうなことができて、非常に非効率になつておるのが現状ではないかというふうに考へるのですが、それらの点はいかがでございますか。

○佐藤(兼)政府委員 港が新しくできました場合には、利用者の数が少ないわけでございます。また、できる必要性といふものは特定の企業が利

用するといふことが動機となる場合が多いわけでございますので、当初においては、もっぱらそれら二、三の業種のために埠頭が利用されるというやうなことがございまして、公共施設が占有されたやうな形をとつておるわけでございますが、事實上制度として専用は公共施設については認めておらないわけでございます。それからまた、六大港等におきまして、上屋等がある業者に面積を区切つて、また期間を区切つて貸す、こういうやうなことは実情としてあるわけでございますが、やはりそういうことではなくて、埠頭というものが一番よく利用されるのはどういふやうな運営のしかたがよいのか。それから埠頭そのものは、やはりそこに着く船に積む荷物が集まつていふことが一番理想的なわけでございますから、そうするとそこに着く船会社の貨物が多く集まる、これも一つの専用のような形をとるかもしませんが、やはり本船の速発に役立つやうな運営のしかたといふものを、公共物であるという規制の中で考へていくのが一番いいんじゃないか、こういうことで埠頭の運営のしかたも、やはり管理部会の問題の一端として考へていただいているわけでございます。

○内海(清)委員 この問題もいろいろあります。管理部会にすべて問題を持ち越されておるやうであります。いづれにいたしましても、この上屋にいたしまして、これが最も能率的に利用されておるといふことであらなければいかぬと思ひますが、われわれが現在聞いておるところでは、そういうふうな専用貸しという制度はないのでありますけれども、そういう形になつて滞貨等のためにきつめて非効率である、こういうことをしばしば聞いておるのであります。これらにつきましても、今後行政上の十分な指導をひとつしていただいで、そういうことのないよう願ひしたい。もしそういう弊が出るならば、何らかの規制をすべきじゃないかというふうに考へるのであります。

委員長、大臣も政務次官も来られませんか。

○長谷川委員長 きょうは来ませんから、この次のときに、もしそういう大臣と政務次官に対する御質疑があれば、その分だけ留保していただいで……。

○内海(清)委員 きょうは分科会があるからやむを得ないかもしれないけれども……。それでは、もう一つお伺ひしまして、きょうは終りにしたいと思います。

実は、いま管理部会であるいろいろな問題を審議されておるやうであります。この運営あるいは構成といふふうなことにたいしてお伺ひしたいと思ふのであります。

輸出入の貨物量が非常に増大する、あるいは邦船が大量に建造されている、あるいはまた内航海運が近代化されていく、そういうふうなすべて海運、さらに貿易の面が増大してまいりますと、港灣の設備が十分整つていかなければならぬといふことは当然であります。これが今度新五カ年計画が策定された一つのゆえんでもあると思ふのであります。ところが、そういうふうなことに伴ひまして、港灣審議会の目的が、港灣の開発ばかりでなしに、さらにその機能強化、こういうことも含め、こういうふうな方向に向つておるやうであります。これは一歩前進である、たいへんけっこうであると思ふのであります。この際、ひとつ港灣関係者の審議会参加を求めて、そして抜本的な港灣対策を講じられなければならぬと思ひます。港灣関係者、すなわち港灣の労働者、さらに海運関係の船員、こういうふうな者の代表をこの審議会に加えるべきではないか、そして港灣行政の円滑なる運営が今後行なわれていくということにすべきではないか、こう思ふのであります。この点につきましても、お考えをひとつ……。

○佐藤(兼)政府委員 港灣審議会は、委員の数が三十五名以内ということになっておりますが、現在三十四名が任命されております。そこで、その内容を申しますと、この中には政府職員が八名、それは関係各省の次官でございます。それに国鉄の職員、これは副総裁でございますが一名、計九

名が行政機関並びに公社という事でござい
ます。それ以外の方は、民間の学識経験者でござい
ますが、その中には日本港湾協会の会長とか、日
本港湾荷役機械化協会の会長、そのほかに経団連
の運輸委員会委員長とか、それから日本海難防
止協会、日本船長協会、日本倉庫協会、それから
日本貿易会、それから船主協会、そのほかに新聞
記者、大学の教授、そういった方々が入っている
わけでございします。先ほど御指摘がありました船
員とか労働者の代表が入っておりますわけでござ
いしますが、現在やっておりますことの性質が、港湾
の開発の技術的な問題、すなわち新しい港湾をど
のように開発していくかという開発計画の問題、
もう一つは、先ほど来申し上げました港湾管理の
問題でございします。さらにこれが運営の問題まで
入ってくるという事になれば、当然そういう労働
者の代表の方も入れることを検討しなければなら
ないと思ひます。

○内海(清)委員 そういふ港湾の運営の問題も今
後審議会で審議されていく、こういふことは相
なるのでございしますか。

○佐藤(肇)政府委員 現在のところは、まだ港湾
財政を主とした管理の問題が結論を得ておりませ
んので、そこまでは考えておらぬわけでございま
すが、港湾の貨物の増大、またそれに伴ったいろ
いろと運営の問題、たとえば先ほど来お話がござ
いしました企業の集約化というような問題があるわ
けでございします。これにつきましては、この審議
会でやるべきか、新たにそういう運送事業の合理
化という事を対象にして審議会を設けるべきか
ということも現在検討しているわけでございしま
して、いずれとも申しかねるわけでございします
が、そういう問題があるという事はわれわれも考
えて検討しているわけでございします。

○内海(清)委員 現在港湾の整備等につきまして
主として行なわれておるようでございしますけれ
ども、なかなか経済の成長に港湾整備が伴わぬとい
う現状においては、私はことに運用の面が重視さ
れなければならぬと思ふ。そういう現状から考え

ましても、当然運用の面というものが審議会等
において取り上げられていくということが港湾行政
が円滑に進んでいく一つの大きい要素になると思
うのであります。そういう意味からいたしまして
て、そういう港湾の労働者の代表であります
か、あるいは船員の代表でありますか、こういう
ふうなものも含めまして、そして審議会というも
のは構成されるべきじゃないか、こう思ふのであ
ります。ことに、ただいま、いろいろ審議会の管
理部会でも多くの問題を持つておることがありま
す。まして港運業者の集約系列化ということが緊
要な問題になっておるときに、少なくともこうい
うものに携わるのには、こういう労働者の代表で
あるとかあるいは船員の代表であるとか、こうい
うふうなものを含めて行なうべきである、こう思
うのであります。このことにつきましての御所見
をもう一度特にお伺いしたいと思ひます。

○佐藤(肇)政府委員 ただいまおっしゃられまし
たことは、そのとおりでございしますので、これら
の問題の検討のしかたとあわせて委員の構成につ
いても御趣旨を尊重して御検討いたしたいと思ひ
ます。

○内海(清)委員 いまの点は、審議会の構成メン
バーの点につきましては早急に御検討いただいて、
ぜひそういうふうにもっていつていただきたい。
実現さしていただきたい。このことを強く要望い
たしまして、きょうは、とりあえず以上で質問を
終わります。

○長谷川委員長 次会は、公報をもってお知らせ
することとし、本日は、これにて散会いたしま
す。

午前十一時二十二分散会

運輸委員会議録第五号中正誤

ページ 段行 誤 正
二 四 三 運航路 巡航船

昭和四十年二月二十七日印刷

昭和四十年三月一日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局