

第五十一回国会 衆議院 運輸委員会 議 録 第二十九号

昭和四十一年四月二十七日(水曜日)

午前十一時四十五分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 壽原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 有田 喜一君

理事 高橋清一郎君

理事 長谷川 峻君

理事 松浦周太郎君

理事 小川 三男君

理事 五島 虎雄君

理事 山口丈太郎君

理事 矢尾喜三郎君

理事 木村 俊夫君

理事 高橋 禎一君

理事 増田甲子七君

理事 井岡 大治君

理事 勝澤 芳雄君

理事 野間千代三君

理事 竹谷源太郎君

出席政府委員

運輸局長 佐藤 肇君

(港務局長)

委員外の出席者

専門員 小西 真一君

四月二十七日

委員川野芳満君及び泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として砂田重民君及び五島虎雄君が議長

の指名で委員に選任された。

同日

委員五島虎雄君辞任につき、その補欠として泊

谷裕夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員増田甲子七君辞任につき、その補欠として

宇都宮徳馬君が議長の指名で委員に選任され

た。

同日

委員宇都宮徳馬君辞任につき、その補欠として

増田甲子七君が議長の指名で委員に選任され

た。

四月二十六日

小型船舶業法案成立促進に関する請願外六件

(山田彌一君紹介)(第三五九号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

港灣運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二二号)

○古川委員長 これより会議を開きます。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。砂田重民君。

○砂田委員 港灣運送事業法改正、大筋は大体私も理解できておりますが、改正案中の十六条の関連事業のことで政府のお考え方をたじとしておきたいところがございます。

港灣局長にまず伺いたいと思ひますのは、六大港の第一種、いままで分業的な作業で港灣運送の秩序を保ちつつ今日まで来た、それを今度の法改正で一貫的な作業へ、相当革命的な考えを港灣省は持つておられるようですが、その中で第一種い

わゆる元請と称する業種にある量を限って限定されて、最低限は運輸省で定められて、二種から五種までの、いままで直接元請がやっていなかった業種をみずから行なわなければならない。したがって、元請業者というものが非常に重要な任務をこれから帯びてくると思う。それだけに第一種の業者というものについて、運輸省の持つておられる第一種に対する認識について少し伺つておきたい。

その第一種のいわゆる一般港灣運送事業者、こ

れは六大港といつてもたいへんなことですから、代表的な横浜、神戸に大体何社ぐらいずつあるのですか。——時間がかかりますから、私のほうから申し上げます。

横浜で四十四社、神戸港が九十八社、大体五十社ないし百社ぐらいが横浜、神戸にあるのですが、これは港灣局長からちよつとお答えをいたしたいのですが、六大港の中でも代表的な横浜、神戸の二港の一般港灣運送事業者の数はそういうことですが、この企業規模、大きな企業もあれば

小さな企業もあると思うのですが、中小企業基本法に定義されている中小企業の元請業者は一体何社ぐらいありますか。中小企業基本法で定義されている中小企業以外、大企業の元請業者というのは何社ぐらいありますか。

○佐藤(運輸)政府委員 大体八割が中小企業の業者と考へていいと思ひます。

○砂田委員 そういたしますと、今度の法改正では、いままで分業的な作業をしておりましたものを、先ほど申し上げましたとおり、いわゆる元請業者が二種から五種までの、いままで元請の仕事と考へられていなかったそれぞれの段階の仕事をみずから行なわなければならない。そういうことになりま

すと、二種から五種までの事業量というものは、一種の業者が二種から五種までの仕事をみずから行なわなければならないのですから、二種から五種までの事業者の事業量、取り扱ひ量というものは、一種のみならず二種から五種までのものを行なう分だけ減ると考へなければいけないのですか。

○佐藤(運輸)政府委員 この法改正の趣旨は、御承知のように、答申にございます、港灣運送事業が一貫作業として行なわれるようにという趣旨からきています。いまお話をございましたように、しからば、全部元請がやたら、ほかの事業者がやることにならなくなるのではないかというお話

でございますが、港灣運送事業の、たとえば一番大きな作業の主体をなすものは労働者でございますが、労働者というものは、現在港にいる者以外に求めることはできないと思ひます。したがって、今回の改正も責任体制を明確にして、例外的に、現在の下請でやっておったものを特別な場合においてはこれを直営とみなすということ、責任体制を確立したいという趣旨でございます。

○砂田委員 特別な場合にはというのは、この法律には一つだけ書いてあるわけです。二分の一以上の株を持つてその企業を支配するという、一つだけそういった例外的な規定が法律にはうたつてあつて、その他これに準ずる運輸省令で定め

る——ほかにも幾つかの、みずから行なつたものとみなす例外的な場合を規定されることと思ひますけれども、責任体制をとると非常に抽象的な御説明だったので、元請業者が荷主なり船会社からなりその荷役を注文をとつたときに、責任体制を確立すればするほど、二種から五種までの事業をいわゆる一種のみならず行なうという、そういう気持ちに当然なつてくるだろうと思ひます。

港灣局長は責任体制をとるといふ抽象的な御説明があつたのですが、そういう一種が責任感を持つて持つほど、二種から五種までの仕事を一種が行なうようになつてくるのじゃないか。そうすると、先ほど私が御質問したように、船内、はしけ、沿岸というふうな二種から五種までの業種というものは、いままで自分が行なつたやつを一種のみならず行なうので、少なくとも一種が行なうものは、二種から五種までの分というものは事業量が減ると考へえになりませんか。

○佐藤(運輸)政府委員 従来の一種、一般港灣運送事業者につきましても、直営率を高めるということ、大体七〇〇程度を直営に持つていくように



いうことでございます。したがって、新しく大きな企業が港運送事業に今後進出してくるということも考えられませんが、私どもは現在ある事業を、下請と申しますか二種以下の仕事も含めまして、全体として健全な発達をさせていきたいという趣旨でございます。決して私はこういう改正をしたからといって、大百貨店のようなものが港に出てきて中小企業者が圧迫されるというものではないと思います。

○砂田委員 そんな、三越が港運送事業に出てきたりなんかすることをお尋ねしているのではありませんか、港運事業というのは一種から五種まであるわけですから、その港運送事業の現に一種の事業をやっている大企業が、二種から五種までの仕事をみずから行なうという形で、自分たちの仕事のある程度、あるいは相当量とられるのではないかと。二種から五種までの業種が持つのではないかと。新たに五種から来てやるのじゃないのです。港運送事業の業種の中に、独立した分野を占めている大手業者というものがあ

る。大手業者はいまの御答弁ではわずかに一割ぐらいしかない。その一割ぐらいの大企業が進出してくるのではないかと。二種から五種までの業者が心配している。中小企業団体の組織に関する法律で、二種から五種までの業者が一種の中の大手業者に団体交渉を申し入れるような、そういう港運秩序を破壊するようなおそれ——たとえそれが一時的なものであったにしろ、港運の機能がとまるということは大問題です。そういうおそれを持つ必要がないということ、港運局長としては確信を持っておられるが、その確信はどこからよってきたのか、それを伺っているのです。

○佐藤（憲）政府委員 御指摘のような点がございまして、当初——全国で言う二千八百店社くらいございまして、六六港だけでも千をこえるような多数の店社がある。これを全国一丸としての日本港運協会という団体一本になつてもらったわけでありまして、これは沿岸部会とか船内部会とか、そういう部会を持っております、全体の総意として

私どもの法改正の趣旨というものを説明いたしまして、向こうの意見を聞いてまとめたのが今回の法改正の趣旨でございます。そのまとめる過程を通じて、やはり港運送事業の将来というものは、答申の趣旨に沿うような運営をしていかなければならないのだという自覚が、業界に出ておるわけでございます。したがって、私はこの法律改正によって、業界は答申の趣旨の具現のために努力するであらうし、いまおっしゃられましたような心配というものは出てこないというように確信するわけでございます。

○砂田委員 港運局長は、各港運の実態をよく調べておられると思います。それから港運局長は、業界が今度の法改正については協力するのに非常に意欲的だ、こういう御答弁をいただいたので、私の心配も少々それではなくなりました。ただ先ほど港運局長のお話にも出ました、法律には「株式の総数の二分の一をこえる株式を保有することによりその事業活動を支配するものその他当該一般港運送事業者とこれに準ずる運輸省令で定める密接な関係を有するもの」その「密接な関係を有する」というものを省令で定めることになるのですか。それはどういった場合を考えておられるか、それを承っておきたい。

○佐藤（憲）政府委員 先ほど来申し上げておるのでございますが、一つは元請業者が下請業者の株式の四分の一以上を保有し、かつ役員を派遣している。二番目は、元請業者と下請業者との間に長期、大体これは五年以上を考慮していますが、長期の下請契約が締結されておまして、かつ元請業者が下請業者に対し、その事業活動を支配するに足る資金、事業施設その他経済上の利益を提供しておる者。ただし当該下請業者が二つ以上の元請業者と下請関係がある場合には、その下請業者の種類のついて、作業能力が免許基準で想定している当該事業の種類についての規模を越えておる。さらに、その下請業者が元請業者の一社の引き受けた当該事業の種類にかかる運送事業のすべてを下請しても、なおその能力に余裕がある場合

に、こういうように二社以上の下請をさしてもいいのではないかと。

三番目といたしましては、下請業者が逆に元請業者の株を二分の一以上持っている。または、下請業者が元請業者の株の四分の一以上を保有し、かつ役員を派遣しているという逆の場合、こういう場合を想定して省令に盛り込みたいと考えております。

○砂田委員 それでは法律に例示規定にうたわれている「二分の一をこえる株式を保有することによりその事業活動を支配するもの」、それからそのほか四項目ばかり言われたのですが、その省令で定められる四項目というものは、この法律の本文に書いてある「事業活動を支配するもの」というものに準じたものではないわけですね。ここに書いてあるのは、「事業活動を支配するものその他当該一般港運送事業者とこれに準ずる運輸省令で定める」とある「これに準ずる」ということは、いま港運局長が言われたのは、下請業者のほうに元請業者の株式を持って、逆に下請業者が元請業者の株を支配する、その「四項目もいま港運局長のお話にあったのですが、そうすると、この法律に書いてあります「これに準ずる」ということは、元請が下請を過半数の株を持つことによって支配してしまう。それに準ずるという意味ではないわけですね。

○佐藤（憲）政府委員 法律にも書いてございまして、元請業者と下請業者との間に長期、大体これは五年以上を考慮していますが、長期の下請契約が締結されておまして、かつ元請業者が下請業者に対し、その事業活動を支配するに足る資金、事業施設その他経済上の利益を提供しておる者。ただし当該下請業者が二つ以上の元請業者と下請関係がある場合には、その下請業者の種類のついて、作業能力が免許基準で想定している当該事業の種類についての規模を越えておる。さらに、その下請業者が元請業者の一社の引き受けた当該事業の種類にかかる運送事業のすべてを下請しても、なおその能力に余裕がある場合

に、こういうように二社以上の下請をさしてもいいのではないかと。三番目といたしましては、下請業者が逆に元請業者の株を二分の一以上持っている。または、下請業者が元請業者の株の四分の一以上を保有し、かつ役員を派遣しているという逆の場合、こういう場合を想定して省令に盛り込みたいと考えております。

ているやに私は聞きもするし、またそういうことはもつとどと考えるのですが、いま港運局長の言われた省令のほうを考えてみれば、その心配も私はそんなに深く心配する必要がないのじゃないかという気がするので、一項目だけ、その株式を二分の一以上持つてしまつて、事業を完全に支配してしまうということだけは法律にうたわれていて、その他の、あまり心配しなくてもいいのじゃないかという項目は、全部省令のほうにゆだねられている。法律というものはこへ持つてこなければならぬけれども、省令のほうはかつてに変わることがある。そういうふうに法律に書いてあることが例外の一つであるとするならば、省令に書いてある例外が二から五項まである。これは当然同じウエートで考えるべきだと思う。ただ、おそらく法律の書き方として、例示規定的に、この株を保有して企業を支配するといふ一項目だけが法律の上に浮かんでいて、他の項目は、省令で定めていこうとされることと、そこに軽重をつけておられるのか。

○佐藤（憲）政府委員 いまおっしゃりましたことは、法律技術的な問題が非常に多いのでございまして、私も法制局と再三この法律の提案までに接触いたしました。その過程においていまのような表現になったわけでございます。密接の度合いが一番大きいものが例示としてあがるのは当然だと思ひますが、このために運用にあたつてウエートをつける、こういう趣旨ではないわけでございます。

○砂田委員 それじゃ、軽重の差がないのでありましたが、何かそこをもう少し港運局長はつきり言明していただかないと、この二分の一以上の株を持って企業を支配してしまつて、このことだけが法律にあげられている。これは法律です。ここへ持つてきてもらわなければ、運輸省でかつてに変わるわけにいかないけれども、ほかの例外規定というものは、必ずしも元請業者が下請を支配してしまふのではない、そういうことがき



なものが業界その他に、審議会が何かで、こういうものを渡しておいたら安心するだろうからというふうなことで、港運送審議会というふうなもので決議をして、そしてその一札を業界にやるというふうな方法でもとれば、情勢は固定したものであるのではない、おおいに進展してまいります。港運送法その他もできておるのですから、おおいに変わってまいります。変わった場合も、業界が納得するような方法でやるのだから安心をし、そのためにはこれをやるぞよというふうな、何かそういう方法がとれないものであろうか、こういうことなんです。

○佐藤(警)政府委員 従来も日本港運協会の合理化委員会と相談してまいりましたわけでございまして、いまの御意見につきましては、合理化委員会の意見もよく聞いて善処したいと思っております。

○關谷委員 これ以上押し問答もどうかと思いたしますが、私たちはこの法案を通過成立せしめます場合には、附帯決議をちよつとつけておきたいと思つたやうな気持ちもいたしておりますが、附帯決議はややとすれば踏みこじられることがありますが、それ以外の方法で何か業界を安心させて、そうして心配は要らぬのだ、自分たちがいまやっておる仕事をいよいよ充実させて、そうして一生懸命港運送の能率をあげればいいのだということにしてやる方便なんです。その方便を考えていただいて、それもこの御答弁だけより、もうひとつ業界が安心のいくような方法をとっていただきたいということなんです。これは善処とか適当なという政治的な用語でなくて、ここに何か形のあらわれたものでやっていただきたい、こういうことなんです。よく御相談をせられまして、次の委員会のときまでに、こういうことをするんだ、おまえが聞いたことについては、こうしてやるから業界も納得するだろうと思うが、これでどうかというふうな、いまお考えがあれば御答弁願えればけっこうです、いまこれという具体案がないので、局議でもしてこういうことをするからというふうなことがありましたならば、それは次の委員会でもけっこうでございますが、御答弁を願いたい。

○砂田委員 もう時間が時間ですから……。たまたまの関谷委員のお話は、これはまた私の一番不安な点で、そのほかにも二種から五種までの免許基準の引き上げも考えられておられるし、七月から実施される港運送法とのかみ合わせの問題、そういうことで、港運局長が港運の秩序が乱れるようなことはないという太鼓判を押されもしましたし、港運協会も全面的に賛成しておられるという話もありました。協会で賛成しておられる、私自身は若干不安が残る。ただきょうは時間がございませぬから、また次回に時間をいただいてもう少し詰めていきたいと思つて、一つだけきょう触れておきたいと思つて、今度は法改正では、港運送関連事業というものを届け出制に改正されようとしておる。その港運送関連事業というのは「港運において、船舶に積み込まれた貨物の位置の固定若しくは積載場所の区画又は船積貨物の荷造り若しくは荷直し」それにウオッチマンのことをここにあげておられますけれども、私は大事な事業を一つ忘れておられると思つた。それは船内清掃です。この法案に書かれた事業は、いずれも港運送法の対象の事業になつておると思うのですが、港運送法に規定をされた事業の中で、船内清掃だけが落とされてしまつておる。しかも今後の政府の改正案で定められた荷物の位置の固定とか、あるいは区画、荷づくり、荷直し、ウオッチマン、こういった事業よりは、むしろ船内清掃というものが一番たくさんある労働者を使つていくのじゃないか。事業者も、船内清掃という企業が一番多いのじゃないかと思う。ちよつと調べてみましたけれども、ラッシング、シャーリングの業者が三十一業者で、これも兼務しておられますけれども、荷づくり、荷直しが十、そこへ船内清掃関係は七十社も事業をやつておる。しかもほかの、今度の改正案に港運送関連事業とはこういうものだといつて規定されている事業のどの事業よりも、労働者はたくさんいる数を使つていかなければならぬ。しかし港運送事業の中で、船内清掃のない船積みあるいは船からのおろしというのとはちよつと考えられない。ほとんどの場合、荷物を一べんおろせばその次の船積みまで船内の清掃をやるわけでありまして、その船内清掃をここに入れるべきだと思つたのですが、落としておられるのは何かはつきりした理由があることですか。

○佐藤(警)政府委員 おっしゃられるとおり、船内の清掃というものは非常に重要な仕事でございまして、多数の労働者を使うということで、港運送法で政令指定事業になつておるわけでございます。ただ、その事業が必ず運送事業に密接な関連のあるものであるのか、また船舶の運航上必要なるものであるのかということに多分の疑点がございます。したがつて、法制局その他ともいろいろ打ち合わせをいたしました結果、港運送関連事業とはみなしなさいと申しますか、そこにあげておられますものとはだいぶ性格的に違いがあるのではないかとこのことで落としたわけでございます。検討は十分いたしております。

○砂田委員 私はいまの港運局長の御答弁とちよつと違つて見解を持っております。港内で荷役をするのに、船内清掃のない荷役なんというものはほとんどない。船舶航行のための必要ではなくて、やはり貨物を船へ積み込む前に、その前に積んでおける貨物のいろいろな残骸や何かを清掃しなければ船積みができない。したがつてこれは当然港運送事業に関連した事業である、こういうふうには私は解釈しております。どうも港運局長の解釈と少し違つたのですけれども、きょうは時間ありませんから、位置の固定とか区画とか、それから船積み貨物の荷直し、これらちよつとも変わることはない港運送の関連事業だと解釈すべきだ、これはどうしても入れるべきだ、私はそう考えるのです。

○關谷委員 関連して。私も砂田委員と全く同一意見であります。もし港運送につながりが薄いというのでありましたならば、これより検数、鑑

定、検量というものはなおつながりが薄いのであります。それはむしろ別の法律にすべきものが、六、七、八でございまして、専門業種として港運送事業法の中に含まれておる。それから言いますならば、私は、この船倉の清掃というものは当然港運送事業法のある九、十というふうなところへ入れて、そしてすべての法律を同じように適用するのがいいのではないかと思つて、すでにでき上がつておりますが、私たちはこの港運送関連事業という中へそれは最小限含めなければならぬと思つて、それに対します修正案はすでに私たち用意をいたしております。修正案をいづれ適当な機会に出しますので、出るといふことを前提としての御検討を願つておきたいと思つております。

○砂田委員 若干まだ私には不安があるのですが、次回にまたお時間をいただければ質問させていただきます。きょうはこれで終わります。

○古川委員長 次回は明二十八日木曜日、午前十時理事會、午後三十分委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時三十六分散會

運輸委員會議録第十二号中止誤

ハシ 段 行 誤 正

五 三 日本国民 日本固有

昭和四十一年五月四日印刷

昭和四十一年五月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局