

第五十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第三十号

昭和四十一年四月二十八日(木曜日)

午前十時五十四分開議

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 小淵 恵三君

理事 高橋清一郎君

理事 増田甲子七君

理事 井岡 大治君

理事 勝澤 芳雄君

理事 山口丈太郎君

理事 竹谷源太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 福井 勇君

運輸局長 佐藤 肇君

運輸事務官 河毛 一郎君

運輸局参事官 小西 真一君

委員外の出席者

運輸事務官 門 員

四月二十八日

委員小淵恵三君辞任につき、その補欠として一萬田尚登君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員一萬田尚登君辞任につき、その補欠として小淵恵三君が議長の名で委員に選任された。

四月二十八日

道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇九号)(参議院送付)

第一類第十号

運輸委員會議録第三十号

昭和四十一年四月二十八日

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(内閣提出第一一二号)

○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。井岡大治君。

○井岡委員 港灣運送事業法の改正で一番先にお尋ねをしておきたいのは、この前運送事業法を改正したときに、もちろん最初は届け出を免許に改正をしたといういきさつ等もありませんが、實際運営していく上においてほとんどが省令に委任したわけですね。そこに問題があったと思うのです。しかし今回の改正案を見ても、やはり省令委任事項が非常にたくさんあるわけです。したがって、この省令に委任すること自体をここで究明しておかないと、せっかくおやりになってもまた同じようなことになるのではないかとこのように思うのですが、この点を港灣局長からお伺いしたい。

○佐藤(参)政府委員 昭和三十四年の港灣運送事業法の改正のときには、免許制度というものが国会の修正で成立したわけですが、仰せのように省令に委任された事項はもちろんだと思いますが、私どもとして一番重要だと思えます免許の基準のようなものは、法律に基づく省令の委任ではございませんで、私どもが内規としてそれをやらざるを得なかった、こういうことでございまして、今回ははつきり法律にうたうところの省令委任ということで、免許基準なりさらに再下請の禁止を含めまして、直営率の向上ということを今度の改正では提案しているわけでございます。

○井岡委員 内規ということですが、その際にお約束をしたことは、これは三年にする、その三年の間に一応われわれとしては政令あるいは省令等について明確なものを規定をして皆さんにお示しをして、そして皆さんの御意見を聞く。最初私が改正案を出したのは一年ということであつたけれども、一年では準備が足りないから三年にしてもいいという政府の要請に基づいて三年にしたわけなんです。ところが現実には三年たつても昭和三十四年から今日までその内規等についてまだこので発表されておらない。ここに問題があつたわけです。したがって、今回の省令事項等についてはあらかじめ用意をしたものでないかとまた同じような結果になると私は思うが、この点についてお伺いしておきたいと思う。

○佐藤(参)政府委員 前回の改正後、免許切りかえがおくりましたこと並びにまあ話がございまして、その基準につきましても国会において明確にいたさなかつたことはたいへん申しわけないと思ひます。今回の改正にあたりまして第十六条の二項には省令に委任する事項があるわけでございしますが、この内容につきましては、日本港運協会の意見も十分くみまして、一応の成果を持っておるわけでございます。

○井岡委員 では後ほどでけっこうでございますから、その基準と申しますか、あるいは省令にする準備の案、こういうものを出していただきたいと思ひます。

○佐藤(参)政府委員 提出いたします。

○井岡委員 そこで問題は、基準を省令で定めるということとは、私はこゝまで改正をされるのであるが、普通の免許制度と同様に、たとえば道路運送事業法のように、法律の中で明確にしておいたほうがいいと思ひます。省令で定めるだけで、はたしてその省令に違反した場合における罰則がどうなるのか、あるいは準則しない場合どうす

るか、こういう問題が出てくると思うのです。したがって、この点についての御意見をお伺いしておきたいと思ひます。

○佐藤(参)政府委員 ただいまお話がございまして、省令に委任する事項はあるわけでございしますが、これを全部法律で明確化するということとが現在の段階において可能なかどうかという問題があるかと思ひます。これは三・三答申の趣旨をくめば、非常に、何と申しますか、現在の実情から見ても飛躍的な強い線が出なければならぬわけでございます。これを一挙にそういうふうなことに持っていくことは現状に合わないのではないかと、したがって、別に港灣審議會の中に港灣運送合理化部会というものを設けて、そこにおいて具体的な集約なり一貫作業なりについての案を審議していただく、こういうこともあわせて持っておるわけでございまして、実情に合うように基準をきめて指導していくという意味から、省令にゆだねるほうが現段階においてはふさわしいのではないかとこのように考えておるわけでございします。

○井岡委員 港灣局長もよく御存じだと思ひますが、港灣運送事業者というのはかなり手の込んだことをおやりになる業者なんです。したがって、現段階においてそれが無理だ、合理化部会で検討する、こういうふうにおっしゃつておいでになりますけれども、私は、それだけではたしてあの人たちがおやりになるだろうか、この点について非常に不安を感じるわけです。たとえば三十四年のときに、一ぱい業者、はしけ一ぱいを持つてやつてゐる業者、あるいは電話業者、こういうようなものは、いわゆる近代化をする上において大きなネックになるから、これらを整理をするためにも免許制度に初めから入れなければいけない、こういうことにしたわけですが、依然としてそれが行なわれておる。法律自体はどっちを向いておつてもい

いんだ、こういうような考え方の人が多いと思うのです。したがって、合理化部会をおやりになる場合、かなり強制力を持った合理化部会でないといけないと思ふ。ですから、もし省令違反を行なった場合どうするのか、こういうことをお尋ねしておくわけです。

○佐藤(警)政府委員 お話がございましたが省令違反の問題でございますが、省令違反のときはその免許を取り消すということにしたいと思ひます。

○井岡委員 省令違反した場合は免許を取り消す、したがって基準等については一応あらかじめ用意をしておるから、これをお出しを願うということでございますから、その際にこの問題についてはあらためてお尋ねをいたしたいと思ひます。

そこで三・三答申の中で「港灣運送事業者がその能力をこえる荷役需要を受けた時は、同一の港灣内において、事業者間の公正な荷役受注の調整を行なう。」こうなっておるわけですね。そこで問題は、受注の調整を行なう場合における一定の基準というものがなければいけないわけですね。言いかえて申し上げますと、業者としての適格性を持っておるものでないといけない。今回の法律の改正の一番焦点は、そこにあると思ふのです。あなたの方の説明の中で、当該事業を適確に遂行するに足るものであるだけでなく、一定の規模以上のものでなければならぬ、こう言っているのです。

したがって公正な荷役の受注調整を行なうということと、これとどういう関係があるのか、このところを聞いておかないという問題が出てくる。

○佐藤(警)政府委員 ただいまおっしゃいましたことは、この法律の改正におきまして、再下請を禁止しておるわけでございます。もう一つは直営率というものを省令で定めるようにいたしてありますので、その両方からおのずから公正な仕事の量というものがましますし、いま仰せられたような事態というものは防げる、かように思ふわけでありませう。

○井岡委員 そこで問題は、私は直営の問題はあ

とでお尋ねをしたいと思います。思つておりましたが、事業を円滑にはかるために、いわゆる遂行をするために、一定の基準が必要なんですね。したがって常用というものを考えなければいけません。その常用というところをある程度お考えになっておるのかどううか。同時にこの常用の中で港灣運送事業における常用と、それから港灣労働法における常用と、この二つ常用ということがある。これは同一なのかどうか、この点をお伺いしたい。

○佐藤(警)政府委員 常用ということには事業者がみずから雇つておる人間を使うわけでありまして、労働法にいわれておるものも運送事業法にいておるものと同じと解しております。

○井岡委員 同じですね。そこで、規模等において、あるいは港灣の荷役等にも若干の高低はあると思う。そのためにその常用の数等についても若干の違いというものはありますが、たとえば横浜とか神戸とかの大きな重要港灣になっておるところの港灣運送事業者の常用というものはどの程度予定されておるのか、あるいはこれらについても省令で明確にしてあるのかどうか、この点をお伺いしたい。

○佐藤(警)政府委員 今回の法改正におきましては、施設と労働者の保有について基準を高めるわけでございます。これは省令にゆだねられておるわけでございますが、先ほどお話がございました昭和三十四年の法律改正による免許は、たいへん残念なことですが、昨年六月までだった、こういう事情でございます。そのためにはこの法律においても免許されたものとみなすわけでございますが、今後新しいものについては大体五割以上の施設、労働者というものの基準を上げるわけでございます。それから現在あるものについてはどうかということになるわけでございますが、これについては先ほど申し上げました合理化部会の答申によつて逐次集約という形をとつていく、そういうことで常用率というものの規模を大きくしていきたい。それからもう一つは、この十六条の一項にございますような再下請禁止というところを通じ

て企業の規模というものが大きくなるように指導していきたい、それによつて常用率を高めたいと思つております。

○井岡委員 ここで問題となるのは、いわゆる現行法でも下請を禁止しておるわけですね。一応禁止しておるわけですね。しかしその禁止をしておりながら、いま局長から御答弁いただいたように、施設、常用等についての規定がなかったために、いわゆる下請が横行はつてくる、そして今日のような状態になっている。しかもそれを暴力団等がやつておる。こういうようなことからかなり港灣運送事業法それ自体について、あるいは港灣運送荷役それ自体について、世間から注目されておつたと思ふのです。したがってここで考える場合、その常用というものを明確に——いわゆる臨時に雇う、こういうことの常用、たとえば、おまへは忙しいときには来てもらおうという契約をも含めた常用ということになると、これはかなり問題が出てくると思ふのですが、この点はどうなんですか。

○佐藤(警)政府委員 現行法においては、再下請の禁止ということは明確にされておるわけでありませう。

それからもう一つは、事業免許にあたりましては、施設及び保有労働者、これは基幹労働者その他の労働者とございますが、これについても内規として基準をきめて、それによつて免許をしておるわけでございます。ただその場合に、現行法におきましては、責任を持って引き受けた仕事に遂行するに足るということでありまして、一定規模というものを想定してないわけでございます。したがっていまお話しがございましたように、常用化というものが促進されませんので、この際この法律の改正で考えておりますことは、一つの安定した企業を営む規模というものを想定いたしましたして、それを基準化していきたい、こういう考えでございます。

もう一つは、現在常用と申し上げておりますのは、労働基準法その他によつて、事業者が労働者

について、たとえば失業保険を払う、そういうこととで提出しなければならぬ書類がございます。これに基づいて事業計画をわれわれが監査しておるわけでございます。先生が先ほどお話しになったものまでも含めて常用と言つておるわけではございません。

○井岡委員 そうすると、この常用は、先ほど一般論として、港灣運送事業法の常用と港灣労働法の常用は同一のものか、こういうことを私がお尋ねした際に、同様のものだ、こういう御答弁をいただきました。したがつてこの常用というものは、労働法に基づく常用というように、ここに明らかにしておいたほうが省令をつくる上において非常にいいのではないかと、こういうふうに思ひますが、この点いかがですか。

○佐藤(警)政府委員 先ほど申し上げましたとおり、ここで申しておる常用というのは、港灣労働法で述べておる常用と同じものをさしておるわけでございます。

○井岡委員 そこで規模の問題ですが、従来もおそらく規模というものについては、たとえ内規であつたとしてもお考えになっておつたと思ふのです。

〔委員長退席、山田(獨)委員長代理着席〕
それをあえてここで規模ということを出さなければ、今日の港灣運送事業を円滑に遂行することができない、こういうことから考えられて、規模というものを打ち出されたらどうかと思ふのです。そこで、その規模等についてはどういふようなことをお考えになっておるか。これは後ほど資料を出していただくということですから、概念的なことだけついでから、ひとつ……

○佐藤(警)政府委員 大体六大港を中心として考えておりますが、この場合には、現在の事業者が年間に引き受けておる仕事の量、その平均以上というものを一つ一つの適正な規模であると考へまして、それを遂行するに足る施設並びに労働者というものをとつて基準にしたい、かように考えております。

○井岡委員 次にお尋ねをいたしますが、問題は直営でございます。直営の規定をここに新たに設けられたということは、私は非常にけっこうだと思ふのです。しかし一面、一定率とこう書いてあるわけですから、この一定率の中で、どう申しますか、不徹底なことになりますと、これはたいへんだと思ふのです。ですから、せっかく大きく発展させようとなさっておいでになりますから、この際、この一定率ということについての見解をひとつ承りたいと思ひます。

○佐藤(肇)政府委員 港灣の荷役の被動性というものがございまして、一〇〇%の直営ということとは非常にむずかしい。そういう意味から、現在における船内荷役の実情その他を勘案いたしまして、月間の受注量の七〇%というものをもって一定率というようにきめたいと思ひます。

○井岡委員 これも省令に委任をしておりますから、一応お考えになっておいでになると思ひますが、そういうように解釈してよろしいですか。

○佐藤(肇)政府委員 はい。

○井岡委員 したがって、これも一応出していただけませんか。お願いします。そこで七〇%ということでございますから、一定の要件をととのえたものについては、下請制度を利用することを認めております。ここでいう下請制度の利用ということと、下請制度を認めるということ、その利用ということに何か意味があるような気がしてならないのですが、どういふことですか。

○佐藤(肇)政府委員 普通に言っております、自分以外のものを使うということを利用というように表現したわけでございます。特に深い意味は——いまお話がございまして初めて気がついたのでありまして、普通の意味でございます。

○井岡委員 そうすると、利用ということとは別に、そう大きな意味はない、こういうように理解してよろしいと思ひますね。そういうことになる、私は利用ということを書きますが、下請制度を認める、こういうように理解をする。そこでその下請制度というのは三〇%しか認めない、こう

いうように理解していいですね。

○佐藤(肇)政府委員 現行法におきましては、十六条は全部下請を禁止する、こういう趣旨でございます。元請業者が、この法律の二条でいいますと第一項の業者が、二から五までの仕事のうちのひとつにつきまして、その一部を直営すればいいということになっておりますが、この法律ではその一つについては七〇%まで、したがって、先生が言われましたように三〇%は下請になる。しかし元請でございまして、それ以外に、たとえば船内を自分でやれば沿岸、はしけ等が残ります。そういうものについては、二項に書いてあるような基準によつて、下請も直営とみなす、こういう趣旨でございます。

○井岡委員 そうしますと、そこに若干また彼らのはびこる余地が残つておるような気がするのです。一つの事業について七〇%直営なんだ、ですからほかのたとえば船内荷役以外のほうに名をかき、下請がさらに大きくなる、こういう気がしてならないのであります。これらの問題についてどうお考えになっておるのか。このところをはつきりしておかないとややこしくなりますので……。

○佐藤(肇)政府委員 日本の港灣運送というものは、御承知のように、いろいろな部門の事業者がございまして、その総合のような形になっておる。これを一べんに全部元請がやるということとは、非常に現在の段階ではむずかしい問題でございます。しかし答申にもありますように、一貫作業の責任体制ということ、それからそれを系列によつてやるということがございまして、下請制度を利用いたすのことがございまして、それを元請がはっきり責任をとれるように、しかもその系列にあるきり責任がとれるように、しかもその系列にあるきり責任がとれるように、こういうことが省令で定めておる事項でございまして、全面的に下請を禁止するということとは、現在の段階では逆に混乱を起すのではないかとと思ひます。

○井岡委員 私は、現段階で下請制度というものを全部廃止してしまつて、波動性の多い港灣運送

事業を直ちに直営一本でやれ、こういうように申し上げてはならないわけでありまして。ただ将来の港灣運送事業がさらに、どう申しますか、大きくなつてくるでしようし、必要が出てくるだろう、もつとも増大するだろう。その場合、いま改正するにあつて、将来を十分展望して、禍根が残るようなことはこの際禁止をしておかないといけない、こういうふうに思ふのです。ですから、いま局長の言われた現段階における問題というもののについてはかりに理解をするとしても、系列に入れる、あるいは一貫作業に責任を持たす、このことはいいわけですが、その持たせ方自体を明らかにしておかなければいかぬわけですね。これを省令で定める、こういうふうにおつしやつておいでになるんだらうと思ふのです。そこでその省令がまた問題になつてくるわけですが、たとえば一つだけでもおつしやつていただければ非常に幸いだと思います。

○佐藤(肇)政府委員 昨日も申し上げたのでございますが、法律に明記してございまして、二分の一以上の株を持つてその事業を支配し得るに足るもの、これはもう当然だと思ひますが、さらに省令にうたつたおつしやつておるものは、元請業者が下請業者の株式の四分の一以上を保有するのと同時に、役員を派遣しておるということが一つでございます。それから次は、元請業者と下請業者との間に長期の下請契約が結ばれておる、これとともに、元請業者が下請業者に対して、その作業に必要な施設、資金その他の経済的な利益を提供している。それから三番目には、その逆でございまして、下請業者が元請業者の株の二分の一以上を保有して役員を送る。それから下請業者が二分の一以上の株を保有している場合と、四分の一以上の株を保有して役員を派遣しておる場合、こういう場合には非常に密接な結びつきがあつて、責任というものが明確になり得るから、こういうものは直営とみなす、こういう趣旨のものを政府の省令に盛り込みたいと思ひます。

○井岡委員 そうすると、いまお答えいただいた

ようなことが省令で明確になるわけですね。

○佐藤(肇)政府委員 そのとおりでございます。○井岡委員 それでは、直営と下請制度の利用と

いうことについてはわかりました。続いて、たとえば下請の場合、いわゆる株を持つて、こういうようなことから違つた会社の施設を利用する、こういうものにもやはり下請を認めるのかどうか。たとえば具体的に申し上げますと、日通なら日通の下請が日通の施設を利用する、こういうふうになつてまいりますと、それに隠れてまたい

ろんなことが出てくる、こう思ふのです。いわゆる長期の契約ですから、いま日通という一つの固有名詞を出しましたが、日通だけじゃなくて、あるいは三井とか三菱とかいろいろな大きなあれがありますから、それでもいいわけですね。その下請だということ、名義上はそういうことになつても、実際はそうじゃなくて、単なる下請になつてしまふ、こういうおそれはないか、こう思ふわけですね。この点はどういうふうにお考えになりますか。

○佐藤(肇)政府委員 ただいまのお話は、下請の能力が一つだけではなくてもとある場合に、よその仕事もやるんではないか、こういう御趣旨だと思ひますが、これはお話がございましたように、確かに下請の能力のほうはるかに大きいものがございまして、そういうものは、一つの下請の年間の規模というものがきまるわけでございますから、その規模を越えてなお下請をするに足る能力があるものは、二つ以上の会社の下請をして、いいわけでございますが、その量というものは、今度は逆に下請の規模からきまつておるわけでございます。そういうことを省令にうたつて、審査してこの系列をというものをきめていきたい、かように考えております。

○井岡委員 これらの問題については、またあとでお尋ねしたいと思ひます。

最後に一点だけ伺ひますが、従来総トン数二百トン以上ですか、小型鋼船を除外しておつたわけですね。今度ははしけとしてこれを使う、こう

いうことになりまして、この小型鋼船それ自体が運送事業をやるのじゃないか、同時に海上運送のほうも兼ねるのじゃないか、こういう危険があるんじゃないかと思いますが、この点はどうか。

○佐藤(肇)政府委員 これは船自体から見ますと、内航海運も港湾運送事業を行なえるわけでありまして、港湾運送事業を現に行なっているものが内航海運法の中だけにあるということはおかしいわけでありまして、木船等ではそういうことがないわけでありまして、鋼船だけがそういう取り扱いを受けるのはおかしいので、この港湾運送事業を管轄するものは港湾運送事業法の対象にするということをお願いしたい、こういう趣旨でございます。

○山田(彌)委員長代理 久保三郎君。

○久保委員 私も二、三お尋ねをするのでありますが、いままでそれぞれお尋ねされた方と内容が多少重複するかどうかと思いますが、重複した際には答弁のほうは省略してけっこうであります。

この改正案はいわゆる三・三答申に基づくものだと考えておりますが、そのとおりでありますかどうか。

○佐藤(肇)政府委員 三・三答申の具現の一つとして考えたわけでございます。

○久保委員 そうしますと、港湾運送事業そのものの中で一番大きいものは、問題の発端と言つては語弊がありますが、その大きいものは港湾労働の問題が一つございます。港湾労働は三・三答申を踏まえて先般制定されました一応のコースができたと思うのであります。いま御提案になりましたのは、運送事業の体系を整えるということだと思つておりますが、そうだとするならば、端的に言うならば集約合併ということだと思つておられます。それだけじゃありませんが、一つには企業を集約合併していく。そうして港湾運送事業の質を高めていくことだと思つては、いまますが、御提案になった改正案によつては、いまま私が申し上げた二点について適確にこれを担保す

ることができるとかどうか、いかがでしょうか。

○佐藤(肇)政府委員 答申におきましては、港湾運送事業の近代化ということで、第一には事業の集約化の方向というところがございます。これは一貫作業として運送事業が行なわれるように集約をしていきたいと思います。これは貨物の流れる経路とか、海運の認可等の状況を考慮して、系列ごとの集約を考えております。こういうこともいつておるわけでございます。これに基づいて、第十六条にあるように、一定の系列的な下請を認めることによつて、一貫作業の責任体制をとっていききたい、こういうことでございます。

次に、「集約化の促進」という項目の中に、「事業の集約化を進めるため、暫定的に港湾運送事業者に対する共同免許を考へるほか、免許基準の改訂を検討する」ということとございますが、これに基づきまして省令にゆだねてございまして、免許基準のうち、施設及び労働者については基準を高めよう、こういうこととございまして。それから「その他」というところに、「港湾運送事業者は、近代的な企業会計を採用する」ということとございまして、このことも法律に盛っております。省令にゆだねられた、省令に定められた会計方式をとるということをこの法律で提案しているわけでございます。

さらに、港湾運送に関連する事業につきましても、必要に応じ規制指導を行なえということがございまして、ワッチマンとか、荷物の荷直し、それから位置の固定、こういうような仕事につきましても届け出ということと規制をして実態を確かめていきたい、こういうことを考えておるわけでございます。大体この答申に盛り込まれた趣旨によつて今回の法律改正を提案したわけでござい

ます。それともう一つは、これによつて集約合併ができるかということとございますが、集約合併の具体的な措置は法律だけではできませんので、さらに港湾審議会の中に港湾運送合理化部会というものを設けまして、この部会でもつて具体的な集約

の方法、すなわち規模とかそのやり方について審議をしていただく、そしてそれを軌道に乗せていきたい、この二本立てでいくことを考えておるわけでございます。

○久保委員 いまの答申の中で、最後にお述べになりました港湾合理化審議会が実務として合併集約というか、そういうものをやっていくということとありますが、この港湾合理化審議会がそれじゃどういふふうにしておやりになるのか。われわれとして考えれば、この集約合併というのは非常にむずかしいことだと思つし、港湾運送事業をして近代化的なものにしていくというには、いまやっている大体五種類にわたる港湾運送事業、それにこの法案で追加されるころのいわゆる関連事業、こういうものを含めて、これは近代的な方向に持っていくかばなぬと思うのであります。それはそれはそれ相応の政府の誘導すべき政策というか、そういうものが、ビジョンともになくはならぬと私は思ふのであります。はたしてその港湾合理化審議会なるものの手によつて、

(山田(彌)委員長代理退席、審議委員長代理着席)

そういうものが十分行ない得るのかどうか、この点、どうなんでしょうか。

○佐藤(肇)政府委員 港湾運送部会に私どもが審議をお願いしたいと思つております事項は、一つは港湾運送事業の集約化のための具体的方策です。それからもう一つは、港湾施設の効率的運営及び港湾における流通経済の合理化をはかるための港湾運送機能の改善についての具体的方策、それから三番目には、港湾運送運賃及び料金制度についての改善策、こういうことを審議していただきたい。それから次に、どういふ人をメンバーになつていただくかということとございまして、それは港湾運送事業者の代表として五名、船舶運航業者の代表として二名、荷主関係の製造業者から二名、貿易関係業者から二名、港湾労働者の代表として二名、港湾管理者が二名、学識経験者が二名、そのほかに行政機関の代表として四名、計二

十一名ということで、港湾に関係する各界の人を網羅して、ここで具体的な方策を考えてもらいたい。そういうことを私どもは現在考えているわけでございます。おっしゃられるように集約合併の問題は非常にむずかしい問題でございますが、こういう方々が衆知を集めて積極的に討議していただくことによつて可能である、かように考えるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、この港湾合理化審議会なるものは、これから集約合併というか、そういうものの作業をしていくというのでありましようね。そうだとするならば、無原則と言つては語弊があるが、港湾合理化審議会がなまのままで扱ふのはいいかと思つておるのです。言ひ方がちよつと悪いのでありますが、ある程度の基準というか、ある程度のコースというか、ビジョンというか、そういうものが政府自体においてあるべきだと思つて、今度是个々の企業についてどうなのか、こう思ふのですが、そういう手順を踏むのが当然ではなからうかと思ふのだが、それはどうなんですか。

○佐藤(肇)政府委員 先ほど申し上げましたように、法律におきましては基準を高めておるわけでございます。それから御承知のように一貫作業の責任体制といたしまして、十六条にございまして、責任に相当する系列化ということを考えておるわけでございます。それから、そのことを一つのビジョンと申しますか、指針といたしまして、それに合うように現実の業界というものをどのように集約していったらいいかということとをこの審議会が検討していただきたい、こういう趣旨でございます。

○久保委員 そうしますと、免許をするにはそれぞれの基準があつて、基準に照らして運輸大臣が免許をするかいかを決定するという手順だが、その手順の一コマとして港湾合理化審議会に一応おはかりをするわけですか、それは違つたのですか。

○佐藤(肇)政府委員 新しい事業の免許につきましては、その港の需給状況というか仕事の需給

り扱い貨物などの集荷計画、それから事業施設の整備計画の確実性、作業の遂行方法、労働者の構成、作業能率、事業計画上の事業所、上屋その他の配置、こういうものを含めて計画という文字を使っているわけでございます。

○久保委員　これはいまのお話だと、何か二号の施設及び労働のような意味にもとれるのでありますが、本日は時間もございませぬから、港湾局長、いまお答えになったものが何か書きものにしてあるなら、その写しをこの機会にお願いしたいと思うのです。二と三が、今のお話と何かダブっているような感じがいたします。

○佐藤（憲）政府委員　片方においては量的なもの、片方においてはその運用の計画、こういう趣旨で申し上げたわけでございます。

○久保委員　これはまことにしろうとらしい質問で恐縮ですが、元請、下請というのは、資格においては同じでありますか。いわゆる港湾運送事業者としての資格は何も変わりはありませんね。――変わらないだろうと思うのです。そこで、なぜその下請を認めるのだろうかということと、同じ資格者が……。荷主そのものからいけば、全部元請のほうが話はしやすい。一般の通念からいくなら、元請の責任で下請がやり、下請がやったことは元請の責任である、これは変わらないのでしょうか、一般の場合。だけれども、港湾運送事業者としては対等なんですね。何か下請という一番下のような感じがするのですが、そういう感じがしてもそうではないですか。

それからもう一つ。この場合、元請から下請が請け負った仕事については、タリフは同じなんですかタリフについては七割渡すとか八割でいいとか、そういう取りきめも別になくて、元請と下請との間の任意契約によってこれは成立するもののかどうか。いかがですか。

○佐藤（憲）政府委員　いま元請、下請につきましては、運送事業者としての法律的地位については同等でございます。しかし港湾運送事業を営む場合には、一種業者が船舶運航事業者もしくは荷主

と契約をいたしまして、その作業のうちの一部につきまして船内業者もしくは沿岸業者、はしけ業者というものに下請をさせるわけでございますから、仕事の場合ではやはり元請、下請という関係が生ずるわけでございます。

タリフの問題でございますが、これは確定料金として定められておりますものは、元請一貫作業料金にきめられておるわけでございますから、下請につきましては、元請と下請との協議によつて下請料金というものがきめられるのが現状でございます。ただし、それがそのとおりでいいかどうかという点については問題がございます。といつて、下請料金と元請料金というものをきりきりさせるというところは、いろいろなケースが複雑でございますので、現在のこの制度をにわかに変えるということも現実にはなかなかいけません。として、先ほど申し上げました審議会においてはこの料金、運賃の体系についても基本的な検討をいたしました。かように思つておるわけでございます。

○久保委員 いま港運送事業法の法律全体を手元に持っておりますからよくわからぬのでありますが、タリフというものは元請にのみ適用があつて、下請は適用はないのですか。

○佐藤(鑒)政府委員 その現行の港運送事業法でいっております料金というのは、発注者、要するに利用者から引き受ける人がトン当たり幾らで引き受けるかという料金でございますので、先ほど申し上げたような趣旨になるわけであります。

○久保委員 そうしますと、元請と荷主との間のものがタリフであつて、下請、元請の間のものはタリフには関係なし、任意の契約によつてやるということでは了解してよろしいですか。

○佐藤(鑒)政府委員 形式的にはいまおっしゃつたとおりでございますが、料金には算定基準もございまして、現在まで行なわれてまいりましたいろいろな慣習もあるわけでございますから、ただ契約だけということでは不当にたたかれるということはないと思ひます。

○久保委員 港務局長は自信を持って不当にたたかれることはないと言つたが、荷物がなくなれば不当にたたかれるんじゃないか。荷物がなくなれば、たたかれるというのには語弊があるが、安くなるとは経済の原則でありますから、表現を変えればたたかれるということでは、表現では下請が困るのであります。元請は何ら痛痒を感じないというところにあると思ふのです。これは港運送事業全体としてプラスではないだろうと私は思ふのです。だから、でき得べくんば下請、元請の間のいわゆる引き受け関係の全体について、もつと筋を立ててやるべきではないだろうか。しかもあなたが当初お答えになつた元請が一種である、たとえばそれだけのしき、沿岸、そういうものは自分でやつていないというか、少しはやつていゝるやうなことで、あと下請に出すやうな場合が多いんだらうと思ふのであります。この文句からいへば、たとえば沿岸荷役の免許だけ持つてゐる者もあります、その単独の業者が元請となつて下請に沿岸荷役を渡すわけですよ。そういう場合、それは元請と荷主の間に引き渡しという契約の中には、タリフというものが介在して料金の公正が期し得られる。それは当然その企業にとつても、ある程度マージンという利益もある。そういうものを含んだ公正な値段だと私は思ふ。これは認可料金だから知れませんが……

ところがそれを今度は、その値段で荷主から引き受けた元請が下請に渡す場合には、当然のごとくその値段では渡さぬわけですね。それ以下の値段、そういった場合に、同じ港運送事業を営む下請は、その料金では経営の安定は期し得られないという、これは仮定の計算ですが、算術計算でいへば、そういうことになつて思ふのです。これはいままでもそうでありましたが、港運送事業の不健全といつては語弊があるが、前近代的な要素はそういうところにも私はあつたと思ふのです。言うならば、下請といふのは全部なくなつて、元請、しかもこの十六条の、七割自分でやつて三割を下請に出すといふのは、下請じゃなく

て、これは港運送事業の調整という文句がありましたが、自分のところで引き受けたんだが、その能力以上でありますというので、そのほかの業者に引き渡すといふことをやる、そういう形式でこれは当然あるべきだと私は思ふのであります。この際下請制度といふものを廃止して、もうしていわゆる港三・三答申で出てゐるやうな方向に持っていくことが事業者のためであり、事業自体の近代化でもあるだろうと私は考えるんだが、そういうふうなことは誤りであるのかどうか、いかがですか。

○佐藤(鑒)政府委員 現在の、と申しますか過去からの港運送事業の発達した過程から見まして、答申が言つておられる一貫体制を元請が全部やれ、こういうことは私は非常に無理であつて、かえつて混乱を起すと思ひます。ただし先ほど先生が御指摘になつたやうな、下請と元請間の関係といふものが正常でないということも、これはそのとおりだと思ひます。

〔審議会委員長代理退席、委員長着席〕

したがうして、下請といふものをどういふ言葉で言つたか、たとえば料金の面についてたたかれるといふことは、下請と元請の関係がアトラダムであるといふことに原因があると思ひますので、今回の法改正によつて元請と下請の関係といふものを秩序立てる、あるいは株の持ち合いによつて、また役員を派遣することによつて、おの責任とまた利益といふものがびしやりと合つてゐる、または長期的な下請契約によつて、元請が下請に対して施設その他の経済的な援助を与へてゐる、こういうものだけが下請であるといふ形にすれば、現実にも合つて下請を活用もできますし、いま先生が御指摘のやうな秩序とか混乱、搾取といふものが防げる、こういう趣旨で今回の第十六条の改正を提案申し上げた次第でございます。

○久保委員 これは非常に大事な点であるし、われわれもまた研究という検討も不足でありますので、これは十分検討を加へていきたいと思ひます。

す。そこで本日はこの問題については一応保留しておきまして、別な問題に、ちよつと食ひ散らしたいと思いますが、一応御了解いただきましてお願いしたいと思ふのです。

この改正の第二条の一項四号の「運輸省令で定める総トン数未満のものに限る。」と書いてあるが、これは何トンに大体するつもりでござい

か。

○佐藤(鑒)政府委員 関東、関西でいささか違ひがあるやうでございしますが、現在私どもは五百トン未満といふやうに考えております。

○久保委員 ちよつと、お話をすから、さらに詳しく聞きたいのですが、関東と関西ではどんなふうに違ふのでしょうか。

○河毛説明員 ただいまの点でございしますが、これは大体従来小型船としてこのやうな扱いをしております船の大きさが、地区によりまして三百トン程度の場合と五百トン程度の場合がございします。したがうして、省令によつてその辺をどのように調整していくかということは今後研究してまいりたい、こういうふうに考えます。

○久保委員 それからこの第二十條の三項「当該法人の解散によつて利用者の利便が著しく阻害されるおそれがある」と認める場合を除くほか、第一項の許可又は前項の認可をしなければならぬ。」と書いてあるのだが、利用者の利便が著しく阻害されない限りは認可するといふのは、これはそれだけでいいのかどうか。これは結局それ以外は全部認可しなければいかぬといふことですね。よくわからぬけれども、たとえば悪いことをやつたといふのはどうなんですか。そういうのはどこに書いてあるか。——これは休業止の認可の場合ですね。ところがこの休業止を認可する場合、集約合併の過程においては利用者以外に当たりの場合がある。さきさき一つの例として申し上げた、そこに働く労働者が、廃止すれば非常に不当なことになるわけですね。だけれどこれは利用者じゃないから、運輸大臣は廃止を認可しなければいかぬ。こういうのはどう考えますか。さきさき名古屋と神

戸の話をしましたが、神戸のほうはやっていくのだが、名古屋のほうはやめていく。これは利用者には関係ないから、あなたのほうは認可してしまふ。こうなった場合どうするか。

○佐藤(肇)政府委員 この休業止の場合も、ここに書いてございますのは、地方の港におきまして一つより事業者がないというときに、これが自分の都合でやめられるということになれば港の機能はとまる、こういうようなことを想定した条項でございます。いまお話がございましたように、事業規模の縮小その他によって労働者が困るではないかということは確かにあると思いますが、これは法律でもって規制するということは非常にむずかしいと思う。私どももいたしましては行政指導によって、そういうような縮小もしくは廃止というようなことによって労働者が困るという事態が生じないように、別途これは努力すべき問題だと思います。

○久保委員 飛び飛びになって恐縮だが、第十六条の六項「運輸大臣は、港湾運送事業者が第一項、第三項又は第四項の規定に違反していると認めるときは、当該港湾運送事業者に対し、その是正のために必要な事業施設の改善その他の措置をとるべきことを命ずることができる。」これは勧告に類するような命じ方だと思ふのでありますが、そういう命令を発すればすべて解決するものではないだろうと思う。そうなった場合、言うなら、これは免許取り消しによって担保されなければいかぬと思うのだが、それはどういうふうになっていきますか。

○佐藤(肇)政府委員 この六項によって、違反者に対しては改善命令を出すわけでございますが、この命令に違反する場合には、三十五条の罰則の適用があるわけでございます。

○久保委員 これは罰金ですか。

○佐藤(肇)政府委員 なお聞かない場合には、この法律違反として二十二条の適用、すなわち免許取り消しまでいき得るわけでございます。

○久保委員 本日はまだ検討が十分ではありません

から、次会に回すことにして、本日はこの程度で終わらしていただきます。

○古川委員長 次会は来たる五月六日、午前十時理事会、午前十時三十分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。

午後零時六分散会

昭和四十一年五月六日印刷

昭和四十一年五月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局