

第五十一回国会 運輸委員會 議 録 第三十二号

昭和四十一年五月十三日(金曜日)

午前十時三十九分開議

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 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

川野 芳満君

増田甲子七君

井岡 大治君

勝澤 芳雄君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 寅太君

出席政府委員

警視庁刑事局長 日原 正雄君

運輸技官 佐藤 肇君

委員外の出席者 専門員 小西 真一君

五月十二日

委員泊谷裕夫君、野間千代三君及び竹谷源太郎君辭任につき、その補欠として久保田鶴松君、井手以誠君及び西村榮一君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員井手以誠君、久保田鶴松君及び西村榮一君辭任につき、その補欠として野間千代三君、泊谷裕夫君及び竹谷源太郎君が議長の指名で委員に選任された。

同月十三日

第一類第十号 運輸委員會議録第三十二号 昭和四十一年五月十三日

委員泊谷裕夫君及び野間千代三君辭任につき、その補欠として久保田鶴松君及び井手以誠君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員井手以誠君及び久保田鶴松君辭任につき、その補欠として野間千代三君及び泊谷裕夫君が議長の指名で委員に選任された。

五月十二日

国鉄第三次長期計画工事に地元業者の入札参加に關する請願(小川平二君紹介)(第四一九九号)

同(唐澤俊樹君紹介)(第四三〇〇号)

同(小坂善太郎君紹介)(第四三〇一號)

同(羽田武嗣郎君紹介)(第四三〇二號)

同(吉川久衛君紹介)(第四三二六號)

同(下平正一君紹介)(第四三二七號)

同(中澤茂一君紹介)(第四三二八號)

同(倉石忠雄君紹介)(第四三三三號)

同(原茂君紹介)(第四三四四號)

同(増田甲子七君紹介)(第四四三五號)

鹿兒島県山川町に九州海運局鹿兒島支局の出張所設置に關する請願(上林山榮吉君紹介)(第四三四九號)

小型船造船業法案成立促進に關する請願(高橋清一郎君紹介)(第四四一五號)

湖西線建設に伴う江若鉄道買収に關する請願(草野一郎平君紹介)(第四四四五號)

東海道新幹線の騒音防止対策に關する請願(草野一郎平君紹介)(第四四四六號)

本日の會議に付した案件

港灣運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二二號)

○古川委員長 これより會議を開きます。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。山口丈太郎君。

○山口(文)委員 私は、ただいま議題となった港灣運送事業法の一部を改正する法律案に關連をいたしまして、主として港灣事業及びその港灣の秩序の現状についてお伺いをいたしたいと思ひます。

今回の港灣運送事業法の改正案によりまして、港灣業務の秩序を維持することを主といたしまして、事業の統合、合併、それに伴います登録制から許可制への転移等が主たるものと思ひますが、

それが、従来からこの港灣事業の許可につきましては、その事業の事業主の性格及び常備労働者の状態、基準等が政令もしくは省令等において定められ、その基準に合っているかどうかということ

が許可条件の最たるものであったかということがあります。ところが、現在はその状況は一体どういふこと

になつておるか、いわゆる常備労働者もしくは臨時の労働者等の關連において、従来から手配師その他の、いわゆる公機關の承認しないものの介在による港灣労働の提供等がなされ、港灣秩序を著しく混乱せしめ、かつまた労働条件につきましても非常な悪条件をしいるなど、およそ港灣の労働条件につきましても憂うべき現象があつたのであり

ますが、これにつきましても当局において非常に努力をされて改訂のあとが見られるのでありますけれども、なお今日におきましても、港灣に努められるような不祥事を伴うようなことがない

とはいえないのであります。一体これらの総合的な施策につきましてもどういふ見解で臨まれておるか、あわせてひとつその見解を明らかにしていただきますかと思ひます。

○佐藤(審)政府委員 港灣運送事業法によりまして港灣運送事業の免許を与えます場合は、第六条に免許基準がござります。これによりまして、

「当該事業の開始により港灣運送供給量が港灣運送需要量に對し著しく過剰にならないこと。」

「当該事業を適確に遂行するに足る労働者及び施設を有するものであること。」

「三番目としまして、当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。」

四番目は、当該事業の経理的基礎が確実性を有すること。こういうことになつておるわけでありまして、私どもは、昭和三十四

年の改正で届け出制が免許制に切りかえられまして、この基準に基づく内規をつくりまして、施設及び労働者というものの数を港灣の種類に応じてきめまして、免許制に切りかえてまいりましたわけ

でございますが、いま御指摘のように、港灣における労働問題はいろいろ問題がございまして、それで内閣に港灣労働等対策審議会というものが設置されるに至りました。その審議会の答申が昭和三十

九年三月三日に出されまして、これに基づきまして、昨年港灣労働法が成立したわけでござい

ます。この港灣労働法に基づいて港灣労働者の登録制度というものが確立いたしました。それがこの七月から全面的に実施されることに相なりました。

もう一つは、この労働者を確保し、または常用化をはかつていくという上には、港灣事業というものを近代化させなければならぬということが答申においても指摘されておりました。これに基づきまして今回港灣運送事業法の改正案を提案して

いるわけでございます。この案におきましては従来よりも事業の規模というものを安定させるという意味で、免許の施設及び労働者についての基準を上げることが一点、先ほどお話がござい

ましたように、全部下請というものを禁止するということによつて、事業を系列化していく

ということと秩序を立てていきたいということ、再下請を禁止するということによって、いままでのように自分の力以上に仕事を引き受けて、労働者の雇用についてもいろいろな問題を生じたというのを少なくしていきたい、かように考えておるわけでございます。

なお、この事業の近代化を進めていく上には、別途港務審議会の中に港務運送部会というものを設けて、ここに各界の代表者を集めて、その意見に基づいて近代化を進めていきたい、かように考えておるわけでございます。

○山口(文)委員 そこで運輸大臣にお伺いをいたしますが、ただいまの答弁によりますと、従来からの下請の悪弊をこの際排除して、元請、中請あるいは下請、こういったような従来の業態のあり方を変更する重要な政治的施策の一つとして今回の法案を策定されたものと思ひますし、私もその点につきましては賛成であります。しかしその系列化には、私はただ一片の法規を必要とすることはもちろんでありますけれども、それだけをもちて私にこれを近代化していくのはあまりにも機械的であると思ひます。したがって、この実現には高度なやはり政治性というものを持たなくてはならないと思ひますが、運輸大臣の所見を承りたい。

第二には、運輸大臣は十二時に出来るようでありますから申し上げますが、その場合におきましては、今日の港の運送業者の中には昔ながらの存在している、いわゆる社会に相いれないような業者の存在しておりますことは、これはどなたも認められるところであると思ひます。当局のいままでの非常な努力にもかかわらず、いまだお港の暴力はあつたを断ちません。しかもその暴力こそは、この港務運送事業の近代化あるいはそれに伴う重要な要素である下請、中請もしくは元請の一貫系列化の促進のために努力されているにもかかわらず、港の暴力組織というものは当局の施策に先行して全国に広がり、かつこれが港の秩序に重大な支障を来たしておることは、自他ともに認め

られるところであると思ひます。これが根絶こそは、今日の港の近代化になくはならぬ重要な施策であると思ひます。そのためには、政策的にもその衝に当たる運輸大臣として異常な決意を持たなければこれは実現しないと思ひます。ですが、御決意のほどをひとつ承りたいと思ひます。

○中村(實)国務大臣 港務運送事業の持つております一つの特殊性と申しますか、これは事業の性格から、やはりいろいろな長年の伝統といふか因襲といふか、そういう点に改めなければならぬ点が多々あることは山口委員の御指摘のとおりであります。特に運送事業の持つ性格から、相当強力な体力も要するし、あるいはそういう関係から、いわゆる暴力というものに結ばつておるというふうな伝統が今日まで世評のぼつてきておることは、私もそのとおりだと思ひますが、これをやはり改めまして、系統的な体制をつくり上げて、そして所得の安定あるいは労働環境を整備する、そういうことを整へまして、労働者の生活の向上をはかり、品性の陶冶をいたしまして、そしていわゆる世間にいわれるような暴力的な行為等が起らないように、そういうことに政策の方向を強く進めてまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○山口(文)委員 大臣の答弁の中にもありました、港務運送事業、それに従事いたします従業者等は、港務施設の近代化にもかかわらず、特殊の状態にあること、しこして肉体的にも体力的にも非常に忍耐の要することであり、かつ労力を要しますことは他の産業に見られない特殊なものであることも認めます。だからといって、およそその業に携わる業者そのものが非近代的な存在であつてよいといふことは許されませんことである。しかも、その張つておられます根といふか、これは全国的に根を張つた異常な組織を持つた強力なものであります。したがって、事務当局がいかにこの事業法の法規の示すところに従つて審査をし、免許をするといふにしても、ただ通り

一べんの事務的処置では解決できないきわめて重大なものを含んでおるのであります。したがうして、これらに対するわれわれ政治に携わる者としての責任は、きわめて重大であると思ひます。したがつて、容易な決意をもつてしてはほんとうに港の近代化、あるいは港の平和を維持し、近代労働による港の秩序を維持することは困難だと私は思ふ。その根を断ち切るという方法は、これは何といつてもわれわれの責任でなければならぬと思ふのです。したがつて、この点について運輸大臣に異常な決意を迫つておるわけでありす。いかがでしょうか。

○中村(實)国務大臣 私は、現在の港務荷役そのものが、全国的に全部が全部そういう好ましくない体制であるとは考えられないと思ふのであります。しかし、いま山口委員が指摘をされるような弊害が多分にあるということも現実でございます。しかしながら、この荷役の性格から考えまして、現実の実態を押えながら、この立場にある人たちは必ずしもみずから好んでそういう暴力行為というふうなものをやるわけではございません。で、そういうことのないように労働環境等を整備しながら、さらに業者を選挙するといふときも特別にそういう点に配慮いたしまして、そして港務荷役の中が正常な姿で、正常な労働のあり方に変つてまいるように力強く指導していかなければならぬ。同時に、組織等の点もいろいろ心を配りまして、そして労働者の生活の安定をはかるということが、やはり私は労働者が正常化していく一つの大きな要素である、かように考えますので、そういう方向で力強く指導してまいりたい。あるいは、心配せられるような弊害につきましては、これは運輸省だけでなく、政府自体が各関係各省と連携を保ちまして、港務等の中に暴力行為等が起ることがないようにあらゆる処置を力強く実施してまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○山口(文)委員 運輸大臣も私も同意見であります。大臣のおっしゃる通りに、必ずしも港務業者が不当な行為をやる者ばかりというのでは決しないのであります。ごく一部の者でありますけれども、その一部の者が存在するがゆゑに、正常な、すなわち、正直な、いわば善良な業者までがその影響を受けて、心ならずも社会の批判を買うというふうなことが往々にして起こつておるのであります。現に起つておる。したがうして、その根を断つということが、ひとり港務の秩序を維持するといふ重要な役割りを果たすだけでなく、港務事業者の信用を社会に問う大きな問題である。したがつて、それらの善良な人々を保護するためにも、この際そういう世の指導を受けるような人々たちに対しては異常な決意をもつて行政に当たらなくては、私は正常化することはできないと考える。この港務事業者の正常化のために——もう私が関係をして以来でもすでに十年を化されないのであります。いまにしてそれがまだ正常化されないといふことは、きわめて遺憾であります。と同時に、ただ遺憾といふことは済まされず、私は大きな政治的責任を痛感するのであります。したがつて、港の善良な人々に対して悪影響を及ぼすことのないような処置をとるよう、この際毅然とした態度をもつて対処しなければならぬと思ひます。これが強く要請されておる今日の姿であると思ひます。大臣に決意を促したのであります。そういう点につきまして、どういふのであります。そういう点につきまして、もう一度決意を伺いたいと思ひます。

○中村(實)国務大臣 港務荷役の世界から暴力的な行為あるいは暴力的な行為のあるような雰囲気を除くためには、勇気を持って対処してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○山口(文)委員 そこで、大臣の行政的な決意については承りました。これは港務にまつて以来のいわゆる深い根を持つたものであります。したがつて、さきに指摘をいたしましたように、今後とも善良な業者の信用を回復し、かつその地位を向上せしめるためにも、ひとつ非常な努力を私は要請したいと思ひます。

直接問題になっております港灣における暴力という問題も、これも前から申し上げておるわけで

あたえてなしておるにもかかわらず、**重大な港灣**

ういうことが荷役事業そのものに影響をすることと

こゝろいう人は。ですから私は、こゝろいうような業

者に対しては断固たる免許取り消し等の処置をも考慮すべきだと思ふのです。手ぬるいことでは、これはおさまらないんですよ。これがいかに港の秩序を破壊し、いかに運送業者の信用を社会的に失墜させておるかわかりませんよ。そういう点を考へて十分の処置をしなければ、この法案を通して、そして先に申されたように元請から下請までを系列化していくということになれば、いよいよ暴力の系列化と相通じてしまふ、そういう結果にもなりかねないですよ。全国にその系列化をしていくということになったら、一体どうなるのです。だから、これは系列化していく場合においても、その主宰者の性格なり、従来とってきた実績等を考慮して、再編成をやる場合にもしるべき処置を考へていくのかどうか、これについていかがですか。

○中村(参)國務大臣 正常な荷役制度の系列化をはかつていくのでありまして、それに支障を生ずるような組織とか、あるいは行為等があった場合には、認可制度の中にちゃんとありますような制裁の規定を適用して、そういう不正な組織が荷役制度の中に入らないように厳重に処置してまいりたい、かように考へます。

○山口(参)委員 いまの答弁どおりひとつ取り運んでもらいたいと思ひます。

それから、刑事局長に一つお伺ひいたしますが、今日の港の暴力組織といふものは、こういうものがやはりその使われている労働者に対しても非常なならみをきかしている。いわば脅迫的存在としての業務をやっているといつても過言ではない。必死の努力で当局はこれに対して万全の警備やら取り締まりをしておられるのであります。しかし、そうしてせっかく検査されましたも、何だかんだとまたすぐ出てしまふ。あるいは保釈金等を積んですぐ一般社会に出る。一向に当局の威圧、取り締まりというものはこたえないことになる。これでは私はどうにも警備の目的を達することができないと思ふ。したがって、こういうものに対しては峻厳な態度をとっていかなければなら

ぬと思ふのですけれども、保釈等につきましましては、これは裁判所の所管でありまして、警察や検察当局は切齒扼腕いたしてもどうにもならない。これは一体現在どういふことになっているのですか。ひとつその現状を御説明願ひたいと思ひます。

○日原政府委員 お話のように、暴力団全体といつたしまして年間約五万人を検査いたしているわけですが、その大部分は軽い処置で済むた社会に属するというのが現状でございます。そういう面もございますが、最近やはり暴力団放の世論の影響もあつたことと思ひますが、だんだんに保釈の条件あるいは科刑というものが重くなつてきつた傾向がございます。さらにこれを進めていってもしなければならない。そういう点を進めていってもしなければならない。私どものほうも、その被疑者の悪性というものをできるだけほかの面から立証をしてつけ加えて、裁判官に認識してもらふといふことが必要だといふことで、私も、検査いたしましてからはできるだけその被疑者の悪性を立証することに重点を置いております。その悪性の立証をいたしまして、やはり被害者がおつて、犯罪が何件も出てまいりますと非常に榮でございまして、それ以外の面ですと、なかなか私どもも苦勞しているわけでございます。そういうことで、だんだんよくはなつてきつたありますが、もちろんまだ私どもの満足する状態ではございません。毎年相当たくさん的人员を検査しながら、やはり大部分のものがすぐに戻つてくる。先ほどハエを追うようなものだとお話しもございましたけれども、私も、私どものほうは、ハエを追う状態でもしかなかった。とにかく入れて、また出てくる、また入れるという覚悟でやるよりしかたがないといふこと、もう一つは、幹部級の検査といふことによつて打撃を与える。いま一つは、資金源をだんだん封鎖していくという面で、これが甘い汁を吸えないような状態にしていかなければならなくなつていかない。いま一つは、この機会に凶器をうんと取り上げていくという意味で、捜索の

範囲をできるだけ広げて、一人でも検査した機会に凶器を取り上げていく手段を講じていく。こういう三つの手段を併用していくことによつて、それ以外の面では現在科刑が低ければハエを追うような状態になつても、とにかくこれをやつていかなければならない。そして、これをだんだん追い詰めていく以外に道はないという覚悟でやつておるわけでございます。

○山口(参)委員 これは私も現地の警備の苦勞等をつぶさに見まして、実際には気の毒なんです。せっかく意気込んでやつても、さっぱりその実効はあがらない。これではもう、山口先生、どうもわしらは手をつけられませんかと言つてくる人もある。だからといって私は何人も人を厳罰に処することだけが能ではないと思ふので、少なくともそういうような人々を改変させて善良な人間にすることを、いへば警察官や検察官といふのはドクター役目を果たすものであつて、刑務所や拘留所といふものは、これはそういう精神異常者を入れる、まあいへば病院のようなものだ。したがつて、ここへ入れて、ほんとうに正常な人間にする。あなた方はそのドクターの役を果たしているのだからといつて勵ましていくのですけれども、しかしながら、今日のような現状ではどうにもならないといふのが、それらの衝に当たつては人の偽らざる考へです。そこで思ふのですけれども、もちろんその検査されるような人々は、これはいへばもう小ものである。ほんとうに大きなものは、あとに控えていて巧妙にその網をのがれておるのが現状である。したがつて、むしろ何々組とかあるいはそういう組織にあつて秩序を乱しておる者、その背後関係といふものをやはりついていくといふことが、いま言われたように重大であると思ふのですけれども、それがうまくいっていない。今後警備方針として秘密にする必要はごうもない。いよいよゆる交通の公開取り締まりのごとく、大つぱらにその所信を社会に示して、検査前に反省を求め、こういう強い態度がこういう特殊の場合特に必要なではないかと私は思ふのでありますけれども

も、いかがでしようか。そういう現状についてはどういふ処置をしておりましようか。

○日原政府委員 やはり暴力取り締まりという事柄であります。組織を根絶するといふことが中心でなければならぬわけでございます。そういう意味で、首領、幹部級の検査といふことに特に重点を置いておるわけでありまして、だんだん首領、幹部級の検査がふえてまいりまして、従来は百人のうち八人ぐらいが首領、幹部級であつたものが、最近では一割二割くらいのところまで首領、幹部級の検査が伸びた。ただ、御承知のように、刑事責任はやはり個人の責任でございます。したがつて、内部的にどういふ事情にあれば、その犯罪そのものについて教唆その他の共犯関係がなければ検査できないといふのが実情でございます。その面では首領、幹部級が直接手を下していない事件については、なかなか検査しにくい。末端の者ばかり検査できまして、それを使つておる者は検査できない、こういう悩みがあつたわけでございます。これをどうして打開していくかといふ点については、結局、私どもの情報内偵の強化といふことをそのために特に取り上げて、暴力団の内部をできるだけ十分な内偵をして検査する、こういう方策を特にとおるわけでございます。しかし、こういう犯罪行為といふことになりまして、なかなかこれもつかみにくいのでございまして、今後ともそういう面でも努力をしていって、組織の根底からくつがえすという形をとつていかなければならないと考へております。いま一つの面は、組織をつぶすといふためには、正業につくといふ問題もございまして、これは関係各機関がなるべく正業につけるように努力していただかなければ、私どもの手では何ともできないわけでございます。しかし、また、それからいって、大量にそれがすぐに正業につくようなこともなかなか不可能なようでございます。そういう意味で、正業につけるといふことは非常にむずかしいのでございますが、とにかく私どもの仕事としては、組織が資金繰りの面か

ら締めつけられるという形をとっていくことによつて、だんだん組織が縮小していき、最後にそれぞれ正業につかざるを得ないような状況に持っていくという意味から申しますと、やはり資金源をできるだけつぶしていかねばならないわけでございます。ところが、その資金源になつております者が、個々の人にとつてみればまあこれだけの金ならばということで暴力団に渡してあります、これはいつまでだつてもその組織は温存されるわけでございます。そういう面では、資金源になつておるような人たちがそれを拒否していく形をとらないと、私どもの検査だけではなかなかむずかしい。拒否していくことによつてまた犯罪が起これば私どものほうで検査できる、こういうことで、そのほか税金とかいろいろな面がございますけれども、資金源というものと組織の内情の強化、この二つの面に対処してまいりたいというふうに考へておるわけでございます。

○山口(文)委員 これは私は非常な努力をされておることに感謝しておるわけでございます。今後ともひとつ、運輸省あるいは関係各省一体になつて、こういう港の正常化に努力をするということでは、法律によつてだんだんと規模が系列化し大きくなっていく、それに従つて、さきに申したように、そういう暴力組織もだんだんとまた大規模化する、しまいに手がつけられないというふうなことになるはたいへんである。したがつて、いまのうちに、この法案を成立させるこの機会にこそ、そういうことの起こらないような、そうして、そういう人々にも深い反省を求めらるような行政措置をしなくてはならぬと思ひますので、あえて質問をいたしました。刑事局長、御苦勞さまでした。

それから一つ局長にお尋ねをいたします。これもいやな話でございますが、暴力行為等に関連をいたしまして、港運協会等があるわけでございます。その港運協会等は、今後ますますあらゆる面に重要な役割りを果たしていくようになると思ひます。その主要なる役員の性格というものを、こ

れはまた直接介入できないで非常にむずかしいのじゃないかと思はれるのですけれども、何らかの方法でそういう好しからざる人が介入するといふことを防ぐような処置をしなければならぬ、あるいはまた審議会の中にそういう人々が入つていたといふことは、これはどうも運輸省当局の行政措置について不信の念を持たれるようになっておるのです。これはまことに遺憾なことでありまして、いま警察のほうで一生懸命やつておられるのに、政府の認める半公機関的な機関にそういう人々が幹部として存在をする、こういう矛盾は容易ならざるものであると思ひます。いままでいかなる処置をとつておられたのか。非常に私は残念に思ひます。その経過についてひとつ御説明をお願いしたい。ついでに、今後これらについてどういふ処置をされますか。私がいままで言つたのは、ただそういう個々の人々が悪いといつて責めておるわけじゃないのです。むしろそういう人々が反省をして正しい社会人として、正しい経営者として、港運業者の社会的な信用を回復するためにぜひとも必要であると思ひから言つておるのです。したがつて、当局もその気になつて協力をしてもらいたい。そういう意味において、これは一体どうなつておるかお聞きしたいと思ひます。

○佐藤(憲)政府委員 ただいまお話がございましたのは社団法人日本港運協会のことではないかと思ひますが、この港運協会は昨年の六月でできたものでございます。その以前におきましては法人格を持つておりませんでした。日本港運協会という大体元請を中心とする団体でございます。そのほかに全国の荷役を中心とする全国港運協会の興会、いわゆる全港振と呼ばれるもの、それから全国沿岸荷役協会、こういうふうなものがあるからにあらうわけでございます。で、先生がさっきおっしゃられました山口組の田岡氏がこの全国港運協会の役員で、全港振の副会長をしておりまして、しかし私どもは、先ほど来先生からいろいろ御指摘がございましたように、内閣に港運労働等対策審議会が置かれましたのも、やはり前近代

な労使関係というふうなことに端を発しているわけでございます。港運を近代化しなければならぬといふことで、答申が港運労働の問題、港運荷役、運送事業の問題、港運管理の問題について改善案を提出されたわけでございます。これを具現するためには従来のようなばらばらな、専業者だけの協会ではやはり得ないのではないかと、この中で、われわれが昨年業界にお願いたしました。全国が一本になつて体質改善、近代化をやつていただくという母体として日本港運協会というものを社団法人として設立していただいたわけでございます。この会長は東京港運協会の会長をやつておりました小川三氏でございます。現在その社団法人の中には田岡氏の名前も役員としてはいません。したがつて私どもとしてはこの答申を受けまして以来といふものは、先ほど来先生がおっしゃいましたことは正のためにつとめておるわけでございます。今後この方針で業界を指導していきたい、かように考へておるわけでございます。

○山口(文)委員 いまお話を聞きまして安心をいたしました。たしか三月ごろでしたか神戸で事件がありまして、そういう人々の名前が新聞に出ておる、それで現地では、半分政府の管掌する機関じゃないか、そういうものにいろいろの承認するといふのでは、運輸行政なんというものは信用できないといふまで極言する人があるのです。そうして業者の中にも、これだからわれわれとしても正常化したくても、あの人がばつと来てのしかかられると、どうしても断るわけにいかない、したがつてこういう信用のないことでは困る、こういう話が痛切にわれわれのほうにやつてくるのです。いま刑事局長が言われたように、これでは警察のほうで一生懸命やつておるのに、片一方の行政措置はこれを容認して、しかも役職につけていばらしておる。こんなちぐはぐな行政をされたら、一体国の一貫行政といふものになつてないじゃないかといふ非難を受けて、むしろわれわれとしては政治面から非常な責任を感じるわけ

です。いわんやその周辺から出ておる代議士なんといふものは、率直に言うときそまに言われておる。何をしておるのだ。一般の人は、これは代議士が悪いといふようなことを言う人もある。なぜこれを正してくれないかという痛切な叫びがある。ひいては、これは政治的信用を失墜する非常なことになる。そこで私はお伺いをしておるわけなんです。一体港の関係するものには、政府の干渉する団体もありましようし、またそうでない純然たる民間団体もありましよう。しかし、それらはすべてやはり港運行政に協力をするという根本精神がたてまえであり、港の近代化とその秩序を維持し、かつ往々にして認められる前時代的な存在を改めていこうという熱意によつてできたものでなくてはならぬと思ひます。これらの団体について今後指導するためには、届け出制度ぐらいはとるべきではないか。野放しの、適切な名称の団体をつくらせて君臨をするといふこと自体が、私はそこに間違ひがある、そういうふうに考へるわけでありまして、団体の規制をしようといふのじゃありませんけれども、少なくともその適否をその行政当局が指導するくらいなことではやはり必要だと私は思ふのですけれども、いかがですか。

○佐藤(憲)政府委員 先ほど先生がお話ございましたのは、これは先ほど刑事局長からお話ございましたのは、これは神戸の台風のとときの恐喝でございます。それから、それで検査された岡という人が、職業安定法の施行規則に基づく地区職業安定審議会の委員になつておつた、これが新聞に出ておりました。すぐ辞任をさせたはずでございますが、そのことではないかと思ひます。私も当然これは、公益法人の役員である者は懲役以上の刑罰に処せられた者は排除されるわけでございますが、先ほど来申し上げましたように日本港運協会というものは、そういうことがなくなるように全体の意思でもつて近代化をはかつていこうといふことのでつていたから、現在われわれも個々の業者と話すといふのじゃなくて、この日本港運協会を、われわれの考へている、たとえばこの法律の

改正にいたしましたも、われわれの案をこの協会にはかつて、協会の意見でいれ得るものはいれられ、いれられぬものは十分議を尽くしてわれわれの言うことを聞いていただくという事で、十分意思を疎通し合うようにやっております。これは私自身の感じでございますが、昨年この協会ができて以降というものは、そういう意味において私が当初予想したよりも業界自身のほうが先を見て、この際近代化をしなければならぬのだという強い決意に燃えているように感ぜられました。私はその点非常に頼もしく思っておりますのが現状でございます。

○山口(主)委員 私はこれで質問を終わります。いま指摘をいたしてまいりました諸事項につきましては、いま申し上げますように、その業者の不法行為を糾弾するということはもちろん当然でありましようけれども、同時に私は、ごく一部の人が存在するために、大多数の港海運事業者がやはりそういう一部の人々と同じような目で見られ、著しく社会的信用を落とすつつある。これに対してはあくまでもやはり一般業者、業界のために私は強くそれらの人々に対して反省を求めるとともに、一そうこれが正常化のために当局にためまぬ努力をしていただきたいことを特に希望いたしました。質問を終わりたいと思います。

○古川委員長 内海清君。
○内海(清)委員 大臣がおられませんが、また出席されましたらそのときに御答弁願いたいと思います。

一応お尋ねしておきたいと思ひますのは、御承知のような港海運に関するいろいろな問題、その解決がわが国では非常におくれておるという事はいないない事実だと思ひます。特に港海運そのもののあり方につきましては、これは港海運事業者の近代的な育成ということ、それから港海運施設の計画的な拡充、さらには港海労働力の確保、労働条件の向上、それらがこの港海運の近代化、港海運の近代秩序の確立の基本になると思ひます。ところが政府では昨年、港海整備五カ年計画をきめ

られまして、これにすぐ着手されておる。さらにまた、問題の港海労働力については港海労働法が成立を見た。こういうことで確かにかなり前進の形をとつておることは、まことにけっこうであると思ひのであります。そこで今度は今回の港海運事業の一部改正、この法律を出されまして、昨年成立した二つの施策、これを含めて総合的な港海運政策というものをここで確立しようというふうな意図であると思ひのであります。昨年成立いたしましたこの二つの施策、それにさらに今回のものを含めまして、基本的な三つの問題が大体出そろふと思ひのであります。港海対策、港海運の未来像といひますか、前二つの施策を含めて、そういう点についてどういうふうな総合的に考えておられるか。これは大臣にお伺ひしたほうがいいかもしれませんが、一応御説明願ひたい。

○佐藤(肇)政府委員 御指摘のように、昨年五カ年計画が成立いたしました。その全体の事業費は五千五百億円でございまして、そのうち地方単独事業がございまして、これを除きまして、四千八百五十億円でございまして、これに對しまして、四十年年度には六百六十五億円の事業をいたしまして、四十一年度は七百六十八億円の事業をいたすわけでございまして、四十一年度末における進捗率は大体三〇%ということになるわけでございまして、私もこの五カ年計画によりまして施設の整備をはかつていくという事は、今後の港海運の発展というものにマッチし得るものではないかという事で非常に喜んでおるわけでございまして。

これ、御指摘のように、これを運営する港海運送のあり方と申しますか、それと、さらに港海運送によつて使われる労働者の問題というものが、やはりうらはらの問題としてあるわけでございまして。

もう一つつけ加えますと、港海運の管理の問題といふものがあると思ひます。答申におきましては、管理と施設の建設といふものを一本にして、管理の中に含めて話しておるわけでございまして、この管理の問題につきましては、港海審議会

の中の管理部会におきまして、財政の確立ということ、効率的運営ということについて中間的な答申をいただきました。さらにこれをなお発展させまして、広域的な港海運として今後どうあるべきかという事を現在検討していただいておりますわけでございまして。今回提案いたしました港海運送事業法の改正は、三・三答申を受けたものでございまして、あそこにございますように、港海運送事業の近代化といふものは、一貫体制の強化といふことと、集約といふことに主として尽きるのじやないかと思ひまして、それを現実に現状に合うように前進していきたい、こういう趣旨でこの法案を提案したわけでございまして。

なお、これを提案いたしましたのは、先ほど御指摘ございましたように、港海労働法がこの七月から全面的に施行になるわけでございまして、やはりこの港海運送事業の近代化といふものも急がれる問題だということで今回提案をした、こういう次第でございまして。

○内海(清)委員 もちろんいま局長が述べになりましたような管理体制の確立、これは当然のことであると思ひますが、これはまだ最終的な段階に至つておりません。これが出てまいりますと、港海行政としては一応ていさいが整う。要はその後、その内容がほんとうに意図するように確立されるかどうかということになってくると思ひます。この管理体制につきましても、できるだけ早く成文を得て、ほんとうに港海秩序が確立されるように願ひたい、こう思ひます。

それで、次にお尋ねしたいと思ひますのは、今度の改正案を見ますと、港海運送事業者は一定率以上の直営をやらなければならぬ、こういうことです。これが一つの改正のあらになると思ひますが、これが義務づけられておる。ところが今日は、先ほど港海労働の近代化について山口委員からいろいろ御質問があったとおり、この港海労働といふようなものはなかなか前近代的なものも残つておるという実情なんです、そこで

尋ねたいのは、今日、六大港を見まして、港海事業を行なつておる業者の数は一体どのくらいあるのか。

○佐藤(肇)政府委員 これは京浜、名古屋、大阪、神戸、関門の五大港についてでございますが、免許の数が申しますと、無限定のものが千二十一、限定免許のものが七百九十八、こうなつておるわけでございまして。

○内海(清)委員 五大港で限定免許を受けておるものが七百九十八、無限定が千二十一ということでございますが、それではお尋ねしたいのですが、これの中で、大体今度意図するようない形態、それに近いようなもの、そういういわば直営を現に行なつておるといひますか、そういうものがどの程度ございまして。

○佐藤(肇)政府委員 私の申し上げた免許の数は一般、船内、はしけ、沿岸それからいかだといふものを全部含めておるわけであります。大体これらを全部含めたところでは、一般につきましては、これは元請でございまして、いづれか一つについてその一部を直営すればいいことになつておるわけでございまして。その他のものについてはいほとんど直営とみなすことができるわけでございまして。大体一般についてその一部をみずからやるものにつきましては、直営しておるものが六割程度ではないかと思ひます。

○内海(清)委員 それは現行の制度においてですね。いま私がお尋ねしたのは、今度の改正の大体七〇%程度が直営という、これが出てきておるわけですか。それに近いものがどの程度あるかということですか。

○佐藤(肇)政府委員 ただいま申し上げましたのは、今回七割程度義務づけようと思つておるものが、大体平均して申し上げますと、六割程度を直営しておる。一般運送事業者の場合でございまして。

○内海(清)委員 そうすると、これはかなりの数になつておると思ひますが、これはこういうことになる、今度意図されておるものもある

ので、この点ひとつお考えを伺いたいと思ひます。現在の実態については、先ほどありまして重複いたしますから申しませんが、その点を私は非常に心配しております。せっかく法案をつくって、二年の猶予期間でこれをはっきり規制していくことであるが、はたしてそのときになつてできるかどうかというふうに考えるわけがあります。その点についてはつきりしたお考えをお伺いしておきたい。

○佐藤(鑑)政府委員 この十六条の改正にありますような下請関係の規制の省令にゆだねられたものにつきましては、省令案をお手元に差し上げてあると思いますが、現状を申し上げますと、これも先ほど申し上げました五大港についてでございますが、元請業者が下請業者の株の二分の一以上を持つてゐる、こういうものは三十六ございませう。それからまた、五〇％ないし一〇〇％の株を持つておいて役員を派遣してゐる、こういうようなものは三十二ございませう。実際にそういうような形で運営されてゐるものが多いわけでございます。二カ年の猶予があれば、私はこの省令案に基づくような系列化ができる、かように考えるわけでございます。

○内海(清)委員 いま十六条の問題で御答弁になりましたが、実は私はこの十六条の問題について疑問を持つてゐるわけです。これは私の考え方が間違つてゐるのか知りませんが、間違つておつたら御訂正願ひたいのですが、この十六条、特に二項ですが、いまお話しになりましたようないろいろな問題があるわけですが、いわゆる通常に考へる親会社と子会社の関係、これがこの二項によりましますと、直営とみなされるといふことなんです。われわれが普通に考へる親会社、子会社という関係が出てくると思ひます。それが直営とみなされる。こういうものを直営として見ていくのであれば、これは現在ありますような港湾運送事業というものは、すべて——すべてと言つて強いかもしれませんが、大部分は形の上では法に準じたものになる。ところが実際上は現状とあまり変わ

らぬものが出てくるのではなからうか、この点を私は心配いたすのであります。そういう点から考へると、この十六条の二項の問題、これがあることによつて、むしろ今度のこの法案が骨抜きになるのではなからうかという心配がある。その点いかがです。

○佐藤(鑑)政府委員 理想をいたしましては、ただいま先生がお話しになりましたように、二分の一以上の株を持つて支配するに足るといふ形が一番いいわけでございますが、先ほど来お話し申し上げましたように、五大港においても千百近い業者がすでにある。こういうような実態の中で、いかにして一貫作業の責任体制というものをとらうか、これによつて利用者の便宜をはかつていくか、こういうことになりましますと、やはり私はここにあるような、元請が下請に対して責任をとれる、こういうような形の系列をつくつていく、これが一番現実的に客申の趣旨を果したるのではないかと考へるわけでございます。こういうやり方がやがて、先生が言われたような理想に近づいていく、そういうふうにやはり指導していくべきではないかと思ひわけでございます。

○内海(清)委員 私の心配いたしましたのは、今度せっかく一定率以上の直営というものをここにはつきり規定しながら、こういう形で親会社、子会社的な関係のものもこれを認めていく、これを直営と認めるということ、ここに私は非常に問題があると思ひます。それはその中にいろいろ規制も出ておられますけれども、これは実際やる分には、こういういろいろ規制がありますが、実際問題としてはこれが名目的になる非常な危険がある。そして実態は従来と変わらぬ。こういうものが私は出てくると思ひます。その点を私は一番心配するのですが、それらについてはどういふふうにお考えになつておられますか。

○佐藤(鑑)政府委員 どのように法律をつくつても、もぐり方といひますか、そういうことで、のがれるということに完全に防ぐということは必ず

かしいことだと思ひますが、現在業界におきましても、いまのような形では将来の企業の健全性というものが無いのだ、やはりこういうような一つの資本的な結びつき、人的な結びつきで、系列化した作業形態をとつていかなければならぬ、そういう集約の方法をやるべきだという意見を持つてゐるわけでございます。私もこれは現実にはこの答申に書いておるような一貫責任体制の具現というものは、これ以外にないし、これによつて十分果たし得る、かように思ひわけでございます。

○内海(清)委員 そういう考へも生まれてくると思ひますが、結局、法で定めましても、それが現実に行なわれなければ意味がないということなんでしょう。先ほど来私も申しましたけれども、現在の港湾運送事業というものは非常に複雑多岐である。いわば前近代的なものが残つておる。そういう際に、これがはたしてうまくいくかというところ。形の上ではいいと思ひます。ところが実際問題として、そこまで十分指導監督してやれるかどうか。ことに港湾労働等の審議会のあれを見ましても、これはこの港湾運送事業の集約化の方向として、系列ごとの集約を求めておるのであります。系列による従属ということに戒めておると思ひます。これはそういう従属化という形が生まれてくるのではないか、実際問題として。その点は私はほとんど真剣に考へぬと、せっかくこうやってたけれども法案そのものは骨抜きになつてしまふ、実質的には従来とあまり変わらぬじゃないか、こういうことを心配いたすのです。これは他

のすでに市場の十分確立された業界であるならば、私はそれほど心配いたしません。ことに港湾運送であるだけに、私はその点心配いたすのです。それらにつきましても少しお伺ひいたします。

○佐藤(鑑)政府委員 先生のおっしゃられますのは、この省令で定めておる条項というものは、一つの形としてはいいが、これは実際にいまの港湾運送事業の現状よりして、そのとおりいくかどうかという点の御心配だと思ひますが、私も、

それを担保すると申しませうか、それを確実に行なうものとして、一つは日本港運協会というものが、技術的に責任を持つて自分たちが近代化をやつていくという気がまえてあります。もう一つは、港湾審議会に設けられる港湾運送部会におきましては、具体的に、当事者だけでなく、関係業界、労働組合等も入つて、どういふ集約の方法がいいかというのを検討するわけでございます。それから、そういう情勢の中で、やはり業界としても前向きでこの省令案の趣旨とおりのものをつくつていかざるを得なくなる、そういうところにも担保があるのではないかと考へております。

○内海(清)委員 そういう御答弁でございますが、これはさつき言つた答申の趣旨からいって、系列ごとの集約を求めるけれども従属しては相ならぬという、その従属の姿が残る、その点で答申の趣旨にも私は反するのではないかと思ひます。この十六条二項の問題は、私一人の疑問でないと思ひます。これは形の上でできた従来どおりじゃ何にもならぬのであつて、骨抜きになつてしまふということでもあります。その点はこれ以上は水かけ論になりましようが、私は十分そこは注意を喚起して——これはもちろん港運協会でもやりますし、港運協会そのものが従来港運業者の人が大部分だらうと思ひます。これはいろいろな因縁情実があり、従来のやり来りがある。だから、こういう抜本的な改正の場合には、もちろんそういう業者が自主的に法の精神に従つて十分やらなければならぬことでもありますけれども、どうしたつてこういう場合には、監督官庁である運輸省の最も強力な行政指導がないと、なかなか私はいかならないと思ひます。だから単に、港運協会も自主的にやつていくから、運輸省としてはこういうものに対しては十分この法の趣旨に沿うようにやらせろというだけでは、なかなかこれは、私は、従来のいろいろな問題から考へて、信用が十分置けぬ面があるのではないか、こう心配いたすわけがあります。でありますから、これは今後、これはあとでも出てまいりますけれども、こうい

う法の改正をすれば、運輸省の作業量もふえるであらうし、したがって人員の問題も起るであらう。そういうところの管理監督については運輸省がほんとうに責任を持つ、この体制までいかなければなかなか安心ならぬと私は思っております。それらの点についても一度御答弁をお願いいたします。

○佐藤(案)政府委員 確かにそのとおりでございます。私も、私も審議会の港運送部会の意見も十分反映いたしまして、いまおっしゃられましたように、この業の監督の分野の組織というものを強化いたしまして、私どももいたしまして、も当然、この法律がわれわれの考えた趣旨どおりに施行されるように強力に行政指導すべきだと思っております。

○内海(清)委員 それでは次へまいります。

六条関係で、これは六条の一項になるかとも思いますが、ちょっとお伺いしておきたいことは、免許基準につきましては当該事業の免許と港運の運送量、この関係で一定の規制が行なわれるということになるのだと思うのですが、今日運輸省が五大港でしか六大港でしか、これで荷動きと港運送事業の相関関係から割り出して、どの程度の過剰と考えるか、あるいは過小と見るのか、そういう基準があればひとつお示しをいただきたい。

○佐藤(案)政府委員 一般的な基準というものを持っておりませんが、現在の実情から見まして、六大港におきましては年間の船内荷役量というものが四十万トン、これが大体平均の一種港の荷役量でございます。この程度が最小限の適正量ではないか、かように考えるわけでございます。

○内海(清)委員 いまお話ししたのは一種港でございます。その他の港運については別にかういう基準というものはお考えになりませんか。

○佐藤(案)政府委員 二種港におきましては、同じような考えに基づきまして、大体年間の港運送貨物量が二十五万トン、これが最低の基準ではないかと思っております。それから三種以

下につきましては、港の性格がだんだん小規模になってまいりますので、それに準じて考えてまいります。三種港は十七万トン、四種港は八万トン程度、かように考えるわけでございます。

○内海(清)委員 そうしますと、この基準というものは一種港で大体四十万トン、二種港で二十五万トン、三種港以下につきましては、いろいろ港運によって違つてまいりましょうが、そういうものによつてこれはお考えになる、かういふことですね。

それから、この六条の二項の二号の問題であります。この「運輸省令で定める施設及び労働者を有するものであること」この「施設及び労働者」の内容についてひとつお示し願いたいと思ひます。

○佐藤(案)政府委員 これは、先ほど申し上げました年間の船内荷役取り扱量というものが四十万トン、かういふことになりまして、それを直營で扱うために必要な労働者の数、それから施設の量ということになるわけでございまして、一種港で申し上げますと、上屋または野積場につきましては、上屋が千四百八十五平方メートル、それから野積場二千九百七十平方メートル、それから現場職員が十六名、船内といひましては、現場監督が三名、基幹労働者が三十二名、一般労働者が八十八名、さらに通船二隻を有する。それからしげにつきましては、現場監督一名、しげは四千トン以上、引き船は三隻、沿岸で申し上げますと、現場監督が二名、労働者は六十五名、荷役機械十五台、かういふようになるわけであります。

○内海(清)委員 それでは大体一応これで終わりますが、せっかく大臣がおいでになりますので、大臣にちょっとお伺いしておきたいと思ひます。実は最初に局長にお尋ねしたのですが、この港運問題が今日まで一番おくれであるというところで、それに対処して昨年、港運の整備五カ年計画でありましたか、あるいは港運労働法が成立した。かういふことでだんだんと緒についておるのでありますが、今回この港運送事業法の一部改正、こ

ういふことでこれが近代的に育成されていかなければいかぬだろう。さらにいま一つは、管理部門の整備拡充といふことが、これがいかなければ港運行政はうまくいかぬだろうということでありまして、ことにこの港運の管理の問題につきましては、答申にもあるわけでありまして、今回多少改正とかその他について出ておりますけれども、これは根本的な港運管理に対する施策ではまだない、足りないといふことは考える。これについてはひとつ早急に——ここまでやってきたのでありますから、運輸省においてこの面を考慮されて、至急この港運における管理体制が確立するようにお考えいただくかなければならぬ、こう思ふのであります。その点についての大臣の御所見を——べんお伺いしたい。

○中村(實)國務大臣 審議会の意見等も十分聞きまして、内海委員の仰せられるような方向で検討してまいり、万全を期してまいりたいと思つております。

○内海(清)委員 審議会の意見を十分聞いていふことでありますけれども、審議会の答申にもすでに一部あるわけですが、その部分については今回少し手をつけられたようであるけれども、もっとこの面における根本的なことが考えられなければならぬと思ふのですが、それが今回行なわれなかつた。これは港運行政の中で、港運秩序の確立という面からいへば、まだ一つ足りない面が出てきておるといふことだと思ふのです。それを今回お考えにならなかつたといふことは、どういふことでしよう。

○中村(實)國務大臣 港運管理の点につきましては、内海委員の言われるように、いろいろ根本的に改革しなければならぬ点が多々あることは事実でございます。いろいろいままでのいきさつ等があった、困難さのあることも御了承していただけたことと思ひます。政府といたしましては、逐次勇氣を持って万全を期して対処していきたい、かように考えておる次第でありまして、いま言われるような方向でだんだん進んでまいる所存でございます。

います。

○内海(清)委員 もうやめますが、この点については運輸省としてもひとつ積極的に審議会の答申を求めてできるだけ早くやらなければ、これは私はいわば港運行政に対する画竜点睛を欠くかと思うのです。なぜそれだけがいま残されたかということについても、私は非常にふしぎに思ふのです。審議会に答申を求められるならば、そういう面もあわせて当然行なわれるべきであると思ふのであります。この点はひとつ早急にこれが実現を見るように要望したい、こう思ひます。

○古川委員長 次会は来たる十七日火曜日、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。

午後零時三十三分散会

昭和四十一年五月十九日印刷

昭和四十一年五月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局