

第五十一回国会 運輸委員会 議 録 第三十五号

昭和四十一年五月二十五日(水曜日)

午前十時五十分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 關谷 勝利君

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

草野 一郎平君

高橋清一郎君

山村新治郎君

小川 三男君

泊谷 裕夫君

内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 中村 寅太郎君

出席政府委員

運輸 技官 佐藤 肇君

委員外の出席者

専門 員 小西 真一君

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。野間千代三君。

○野間委員 だいぶ時間が過ぎましたが、港灣運

送事業法の改正について質問を申し上げます。その前に、二、三関連する問題についてお尋ねをしたいと思います。一つは、自家荷役の問題なんです。私は鶴見が地元であります。日本鋼管という会社がございまして、そこでブッシャーはしけというはしけを改造して、それに自社船を接続をして、鉱石原材料を貯蔵した場所から運ぶというのが、いま行なわれておるわけです。この問題について若干質問をしますが、一つは、私も試航をするときに乗船をしてみたのでありますが、運輸の安全性については、引き船と比較してはたして安全性について問題がないのかどうか。私が乗った経験では、積み荷を満載をして、喫水線とい

いますか、その辺までずっと沈んでこれを押しておる場合には比較的安定をしておる。回る場合においてもやや引き船よりも小回りがきくのかないかというふうには見たのでありますが、から船の場合には、ブッシャーの押し船よりも非常に高くなっている。それをうしろから押すわけでありまして、回転をする場合に、波の関係であるとか、あるいは風の関係だとか、そういう関係ではやや不安定——ややといいますが相当不安定な感じを受けました。しかもあの辺は御承知の京浜運河という、非常に船の運航の激しいところでございまして、そこでああいうやや不安定な船が数多く運輸が行なわれると思ひます。そういうこととから考えてみると、まず第一にブッシャーはしけをああいう京浜運河というよりな込んでおるところで使用することは、安定性から考えてみて問題があるのではないかということが一つ言えるのであります。その点についておたたくのはうで調べたことがあれば御回答願いたいと思ひます。

○佐藤(運輸)政府委員 自家運送、自家荷役につきましては、これは港灣運送事業法の対象外であらうと思ひます。ただ、ブッシャー方式につきましては、アメリカまたは欧州では相当使われておる方式でございまして、日本においてはごく最近の新しい方式でございまして、しかしいざいざの安全性というものを、これは私のほうの所管ではございまして、船舶局その他が調べておることと思ひますが、確かに御指摘のように、空船の場合には満載した場合よりも操船上望ましい形ではないように思われますけれども、現在まで、これが危険であるということについては聞いておりません。

○野間委員 担当が違つたわけですね。港灣局ではないわけですね。それで実は、海上保安庁なり、あるいは関東海運局なり、港長なりにもこれは相談をしてみたのでありますが、いま局長の言うように、直接ブッシャーはしけがきつて危険であるとかいうことにはなかなかないという回答ではあつたのでありますが、ただ皆さんが認めておるのは、確かにから船の場合の回送については多少の問題点がありそうだと、たしか実施をする際には四力条くらいの制限規定を会社のほうに通知をして、その中に、いまほくが申し上げた京浜運河の船込みの状況が、午前と午後二回いわばラッシュがあるわけですが、そのラッシュを避けるということ、そういうふうにはやや安全性を考えたがら運送させようというふうにはとっておるようですが、また別の機会に、その安全性の問題については船舶局にも、あるいは保安庁からも来ていただいて質問したいと思ひますから、これはそれで一応終わつておきます。

問題は自家荷役の問題なんですが、いま局長さんがちよつと触れましたように、確かに自家荷役のほうには港灣運送事業法とは関係がないので、会社でやつておるわけですね。いま私が申しました、日本鋼管で行なつておるブッシャーはしけのためには、それまでたしか六社の業者が担当しておりましたのが、この実施のために仕事になつたわけですね。それを担当しておつた業者は、その分だけ仕事がなくならないふうになりました。したがって、そこに働いておる労働者が、それぞれ各会社とも相当な人員がもとの会社に戻つたわけですね。けれども、それはそのまま元員になるわけですね。そういう関係で、その企業が受けておる影響は相当大きいのです。これは現在の法律から見ると、それをどうこうすることはできないわけですね。できないですけれども、ほかの会社などでも自家荷役がどんどん行なわれてくると、港灣運送事業者が受ける影響は相当大きい。したがって、自家荷役をする場合に、たとえばその工場のある周囲であるとか、何かそういうふうには制限規定といひますか、制限をするなりしないと、港灣運送事業者に将来大きな影響を与えて、つまり存立の問題になる危険性があるんじゃないかというふうには想像できるわけですね。それは現在の法体系ではやむを得ないといへばそれまでですが、それは港灣運送事業、しかも港灣という中での運送そのものを担当している港灣運送事業者にやらせるということをして主にして考えれば、自家荷役を野方図に放任することには問題があるんじゃないかというふうには考へるのですが、その辺はどうなんですか。

○佐藤(運輸)政府委員 日本鋼管の場合はおっしゃられましたように、いままで港灣運送事業者がやつていたものを、はだか用船いたしましたしてブッシャー方式に変えたわけでありまして、したがって、船腹が余つたわけでありまして、これはおのおの各社において配置転換をいたしておるよう聞いております。

このように自家荷役というものがどんどんふえ

ていつたら港灣運送事業というものは圧迫されな
いかということですが、元来この運送事
業というものは一つの分業方式でございまして、
本来ならば自分で荷役をやらなくても、そういう
分業の專業者にやらすほうが経済的に有利である
というのが普通であると思ひます。これが日本鋼
管の場合には、自分でもってブッシャー方式とい
うものをつくり出して、いままで運送事業者
にやらせておつたものを自家荷役に切りかえたわ
けであります。こういうことになることものも
とといふのは、やはり港灣運送事業者自身が新しい、
たとえば鉄石なら鉄石のあつた場合の輸送につ
きまして、自分で近代化した方式というものを
持つて企業努力をする、そのことによって分業の
強みというものが出てくれば、自家荷役という
のはおのずから防げていくのではないかと思ひま
すが、そういう意味からいいたしましても、現在の
港灣運送事業のあり方そのものについては、まだ
まだ近代化そのものがおくれいている面があるわ
けでございまして、一つは経営の基礎としての規模
その他についても、小さいから近代化ができない
という面もございまして、やはり三・三答申に盛
られてゐるような趣旨で、港灣運送事業という
ものの基盤を強化して、しかもみずからの努力で近
代化をやつていく、こういうふうに持つていく以
外には自家荷役を防ぐことはできないのではない
か。また港灣運送事業者については、そのように
近代化を進め得る基盤をつくるように、われわれ
としては行政指導していくべきではないか、かよ
うに考えております。

○野間委員 それは話の筋としてはそういうこと
であらうと思ひます。私もそれは否定をしません。
ただ、港灣運送事業者の持つてゐる資力なり経済
的な能力、企業基盤、それは近代化をしていつて
強化をするのでありますけれども、一方、たとえば
日本鋼管にしても大企業です。その大企業が、自分
の企業能力、財政的な能力によつて、港灣運送事
業者にはない能力で自家荷役を強化していくとい
うことになるわけです。これはいま局長の言うス
ピードの面では、それは近代化をされてから
のスピードではとても間に合わないといふこと
です。したがつて、その過程において、局長の言
う近代化が強化される過程において、すでに自家荷
役でどんどんやられてしまふといふことになるわ
けです。そこに問題があると思ふのです。ですから、
もちろんそれぞれの企業がそれぞれの努力によ
つてコストを下げる。そのために輸送機関を低
廉にする。それがいまあらわれてゐる問題ですけ
れども、そういうふうなことになるのだが、そ
れはやはり野方図に放任した場合には倒産する企
業がふえてくる、こういう犠牲があるわけです。
その犠牲を、多少は何かの方法によつて倒産す
るのを防ぐとか、あるいは、できれば自家荷役
のある程度の規制を加えて、大企業がそういうこ
とをやることによつて受ける小中、零細企業の影響
というものを保護していくといふことが必要じゃ
ないかといふふうに思われるのです。自家荷役
を法的に規制をすることがいいかどうか、これ
は確かに問題があると思ふのです。しかし問題が
あるにしても、多少その辺を考えたおかないと、
大きな社会問題になる危険があるといふふうに思
ひます。そういう意味でひとつその辺は、いま
まで検討したことがあるのでしうけれども、何
らかの方法を検討する必要があるのかどうかとい
うことはちよつと考えてみたいと思ふのです。そ
れはどうでしょう。

○佐藤(審)政府委員 港灣運送事業者の立場を守
る、こういうことから自家荷役を制限するといふ
のは、この港灣運送事業法のもちろん対象外であ
る。現在このようない自家荷役が行なわれてゐるの
は日本鋼管の例、もう一つは八幡にあるように聞
いておられますが、こういう鉄鋼自体の問題も多
いのでございまして。しかし鉄鋼会社といへども、
全部自家荷役にしているわけではございませぬの
で、大体おのおの港灣運送事業者に限定免許とい
うものを与えて、これが鉄鋼関係の荷役をやつて
いるのが通例でございまして、やはり近代化とい
うものに時間がかかるにしても、企業自体が輸送
荷役という面に協力するといふことで、やはり專
業者のほうからそういうことに気を配るのが一番新
しい方式を生み出すのに適當ではないかと思ひま
すので、私どもとしてはやはりこの港灣運送事業
そのものが基盤も強化され、輸送の近代化、合理
化といふことに目を注ぎ得るような形に持つてい
くのが一番いい道ではないか、かように考えるわ
けであります。

○野間委員 この問題はこれをたゞは法律の体
系であらわすとかといふことはなかなかむずかし
い問題だらうと思ひます。したがつていま局長の
言うように、港灣運送事業者を強化することがま
ず前提じゃなからうかといふこともわかります。
ただ私の心配は、いま言ひましたように、それま
での過程のうち、過程のうちにとりより、それ
あるいは近代化——どうしても大企業との争いで
すから、それはなかなか近代化をしても大企業に
は追いつかない、最後まで追いつかないといふこ
とがほらが見通しとしては大きいわけです。した
がつて局長の言われたことだけで進んでいくのな
らば、いまは鉄石の問題だけだけれども、将来
いろいろな問題が起きてくる可能性があると思
へば、いま直ちにどうこうすることはむずかしい
と思ひますが、何かやはり検討をしていく必要が
ありはしないかといふふうにも思ひます。しかし
これはまあ現状では平行線のようにですから、一応
そういう希望だけを申し上げておいて、できれば
何かの機会に検討を始めてもらいたいといふふう
に思ひます。これはそれでは一応要望だけにきよ
うはとめておきます。

それからその次にもう一点、法改正の問題に入
る前の問題として、これは今度の法改正の問題に
も直接関連をするのですが、木造船のはしけを鋼
船にかへますね。そして、それが内航業になる。
これを今度はそのものをはしけ運送業者にするわ
けですね。これは実例として名古屋の港灣にあつ
た例なんです。いままで木造船のはしけに乗つて
おつた従業員を鋼船にかへて、その場合に、い
わばその会社の命令どおりといふか、つまり組合と
の関係ですけれども、労働組合に加入しない者あ
るいは脱退した者だけを鋼船のほうに乗せる、こ
うなつてきたものですか、木造船に乗つておつ
たはしけの労働者はそのために失業をするとい
ふふうになつたわけですか。こういう争ひがあつた。
これが名古屋の港灣であつたことは、おそらく御
承知だと思ひます。そのあと労働の間で、それは
変則であるといふことで協定をいたしました。そ
の協定は、組合としては現在まであつたことにつ
いてはやむを得ない、認めよう、そしてその鋼船
が正常な運航をすることは妨げないといふ前提を
置いて、ただしこれから鋼船のふえる分について
は、組合に加入非加入の問題は別にして、どの従
業員であらうともちゃんと乗せるといふふうに協
定をしたわけです。昨年の七月十七日に協定され
ました。ところがその協定をそのまゝ守らないで、
組合を脱退すること、あるいは組合に入らないと
いうこと、そういうことを条件にして鋼船のほう
には乗せる、そしてなるべく木造船のほうも修繕
をして、使える部分は使つていくといふことだつ
たのにもかかわらず、それとほとんどスクラップ
にしちやつて鋼船にかへていく、こういうことが
いまだに行なわれてゐる実例があるのです。今度
それが港灣運送事業法でいう港灣運送事業になつ
てまいりますと、一そうそれは強化されてきはし
ないか、あるいは新しくそういう問題が起る可
能性がありはしないかといふように考えられるの
ですね。これは労働問題といへばもちろん港灣局
の担当でありませぬけれども、労働問題だけで始
末のつく問題ではなさそうだとどういふように考
へるのです。それからいまの名古屋の例ですが、そ
の後組合側で提訴をして、裁判所の命令では、それ
はやはり不当である、したがつて組合員であらう
とも他の者と平等に扱ふべきだ、したがつて、八
人か十人解雇になつたのですが、その解雇は撤回
すべきだといふ判決が出て、一応撤回にはなりま
したけれども、給料は払つておるが、その鋼船の
ほうには、あるいは木船のほうにもその首になつ
た者を乗せない。給料を払つて、帰つただけれ

ども、乗せないという事例が行なわれておる。私が心配するのは、こういう例を見ると、今度の法改正によってそういうことが行なわれる危険性がありはしないかというふうに考えられる。そういう問題について、もし名古屋の問題で多少皆さんのほうで御調査があればその結果なり、またこういう問題に關する将来の取り扱いなり、そういう問題をちよつとお答えを願いたい。

○佐藤(憲)政府委員 今回の法改正で百トン以上の鋼船につきましても、現実に港灣運送事業をやっておる者についてはこの法律の対象にすることを明確にしたものでございますが、これは港灣運送事業者として免許を受けた者が使う船の種類の問題でございまして、従来から当然対象となるべきところが抜けておつたのを改正したわけでございまして、ただ、いま御指摘のように、たまたま名古屋におきましては労使の間の紛争が、鋼船というもののへ切りかえを一つの理由にして行なわれたというようにございまして、今回の改正とこの問題とは全然關係がないと思ひます。御指摘のように、名古屋において労使の間にトラブルがあつたことは聞いております。私も聞いておりますのは、昨年の七月に円満に妥結したということでございますが、その後いまだお話しがございましたようなことにつきましては全然聞いておりませんし、また調査もしておりませんので、即刻調べたい、かように思ひわけでございまして。

○野間委員 昨年の七月十七日に一応これは協定をしたわけですが、ですからその時点では局長の言うように解決をしたのですが、その後のほうがかえつて問題が多い。これはいまだに解決をしてない問題ですから、あらためてひとつ調査をしていただいて、また別の機会に一般の質問のときにでも御質問を申し上げますから、ぜひ正確に調べていただいて、できれば何かの方法で解決をして名古屋港灣の問題が正常化されるように、私も努力したいというふうに存じますから、もし調査がしてないのであればやむを得ませんので、ぜひ調査を願つて、あらためて別の機会に問題にした

と思ひます。これはそういうふうにお願ひをいたします。

次に法改正の問題ですが、いろいろありますけれども、簡単なやつから申し上げますと、今度運送事業というのを届け出制にするというふうになるわけですね。これは私も賛成なんです。ただ清掃業が原案では入っていませんが、清掃業のほうも運送事業に加えるというふうにしてもらいたいということですが、これはたしか共同修正案が出ていますと思ひますが、そういう關係なんですけれども、この運送事業が届け出制になった場合に、これは届け出をするだけで、そのあと、たとえば料金の問題であるとかそういう面についてはどう取り扱ひになるのですか。

○佐藤(憲)政府委員 港灣運送運送事業につきまして届け出制を法改正の中に盛り込んだわけでございまして、これは答申にもありますように、港灣運送の運送する事業についても規制、指導するようになり、これが提案されております。この趣旨に基づいたものでございまして、運送事業そのものの重要性はわかつてはいるわけでございまして、実際につきましてはわれわれは知るころが少ないものでございまして、届け出によつて実態をまづ把握して、その上で料金その他についても規制をすることが必要であれば次回にその改正をいたしたい、こういう趣旨であつたわけでございまして、これにつきまして、この前の委員会の際に修正案の御意見を拝聴いたしております。

○野間委員 この運送事業が御承知のように、いままで放任されておつたわけですね。やたらにやられておつたわけですが、そういう關係で、したがつて料金の問題にしても、あるいは労働条件の問題にしても、非常に乱雑の状態だと言つてもいいと思ひます。そういう關係がありますから、届け出によつて実態を把握されたならば、ぜひ早急に料金問題、労働条件問題等について資料をつくらせていただいて、何とか整備をしていくというふうに指導していただいたほうがいいと思ひますが、それではその届け出制によつての調査の結果

によつてまた御報告いただくというふうに願ひたいと思ひます。

それからもう一つは、船積み貨物の位置の固定をしたり、荷づくりをしたり、荷直しをしたりという事業が運送事業としてあります。これと、梱包業者というのがあります。この梱包業者というのは、まず一つは、運送事業に入るのかどうか。それから入つた場合に、位置の固定あるいは荷づくり、荷直し等との關係はどうなのか。つまり一緒のものなのか、あるいは別に考えるかということですが。

○佐藤(憲)政府委員 梱包業者がこの運送事業の対象になるかどうかということでございますが、港灣において荷役に伴つて行なわれるところの梱包につきましましては、荷づくり、荷直しという中で説める、かように考えているわけでございまして。

○野間委員 そうすると、梱包業者のうち、梱包業者もたくさんあるのです。すでに船に積む前に梱包をしてきて、それから積むという業者と、それから船の中で梱包するといふ、いま局長の言う業者と、それから陸で梱包を多少して置いて、それから船に積んで本格的に梱包するといふ業者もあるわけですが、これはそれぞれ協同組合をつくらせておるのですか、それと、いま局長の言われた、船の中で梱包をする者が梱包業者で運送事業になる。もう一つ、陸だけで、これは埠頭などで用地がある場合にはやつておつたりしますが、そういうところで梱包をしている業者はどうか。大体同じ梱包業者がその三つを運送をしながらやつていられる場合があるのですか。そういう關係があるのですか、これは何か区切りをするのですか、どうなんですか。

○佐藤(憲)政府委員 私が先ほど申し上げましたのは、港灣においてということでございますが、船の中だけではございせん。したがひまして陸上で、上屋の中もしくは上屋の外で行なう荷づくりそれから船の中で行なうもの、両方とも含まれているわけでございまして。

○野間委員 大体わかりました。

そうすると今度届け出をするのは、大体船に積み込む品物の梱包をしていられる業者は一応やはりみんな届け出するということになります。それから、それはたしてその業者が運送事業に該当するかどうかは、またおたくのほうで調べる、こういうことになるのですか。

○佐藤(憲)政府委員 御指摘のとおり、作業の実態について届け出をしてもらひまして、それによつて該当するかどうかということを決めていけばいいと思ひます。

○野間委員 わかりました。それから次の問題は、今度は免許基準の改正が行なわれた。免許基準が、それぞれの割合によつて引き上げられたのです。一種港等、港の別によつて割合が違ふというふうなことで、免許基準の改正が行なわれたわけですが、たしかことしの三月に港灣調整審議会のほうから定数の答申がありました。あれに基づいてまず第一に定数がそれぞれ港別に定められたわけですね。そうするとこの定数とそれから今度の免許基準の改正等の中には關係はつけられておるのですか、どうなんですか。これをひとつお尋ねします。

○佐藤(憲)政府委員 この間港灣調整審議会では、規模といふものをきめます場合に、四分の三といふものが常用である、四分の一が日雇いであるといふ答申の線を守つて基準をきめたい、かように考えておるわけでございまして。

○野間委員 これは概念的でしかたなく、免許基準によつてそれぞれの労働者の数が出てくるわけですね。そうすると、その数がきめられた定数とちゃんと關係をしていないと、余る場合と足らない場合が出てくるというふうになると思ひます。したがつて定数が妥当であるという前提に立てば、それが常用の定数に満てるだけの企業の基準がなければならぬと思ひます。それはやはりそういうふうに関連をつけて基準をきめ、基準その

ものは今度は企業の内容の問題ですから、それはそれとして独立した問題ですね。したがって必ずしも関連をしなければならぬことではないのでありますけれども、しかし三・三答申によつてちゃんと定数をきめて、それはそれぞれの企業が常用は常用で確保するということが一つの趣旨になつていますね。したがって免許基準と定数との間にそういう関連がちゃんとつかなければならぬというふうに、答申の趣旨からすると考えられると思います。やはりそういうふうなことになるか、かなければならぬのじゃないですか。それはどうなんですか。

○佐藤(鑑)政府委員 今回免許基準の引き上げの法律改正をいたしましたのは、新しく免許をしよというものについては、従来よりも高い基準で免許をしていきたいという趣旨でございます。その場合に、労働者につきましては常用が七五％になるように考えたわけでございますが、いまお話がありまして港ごとの定数につきましては、これは貨物量と現在登録される常用労働者、その足らず前を日雇い労働者でもって確保していくという現実の問題を取り扱っているわけでございまして、今回の基準の改正と定数のきめ方は、直接は関係がないわけでございます。むしろ今後新しく免許をしていく場合におきましては、いま御指摘がございまして定数というものの関係で、それ以上には免許をすべきであるかどうかという需給の問題として考えるべきではないかと思ひます。

○野間委員 今度の免許基準の改正は、これから認可をする場合に使うわけですね。したがって、旧来免許をしてあるものは、これは今度の改正によつて認可したものだといふふうになつていくわけですね。しかしその意味では、ぼくが言うのは、定数が大体きまつてきた、これはその程度までの常用とその程度までの日雇いはなければならぬ、それでないといふ港の仕事はついていかないぞということですね。ですから、まず第一に定数がいいかどうか、これは検討の余地があると思うが、一応これを是認した場合に、いまの話で免許基準が改

正になったのだけれども、ぼくは改正をしたときは、それはこの定数に関連がなければならぬと思ひますね。そうでないと、免許はした、ところがその免許の基準でいけば定数は足らない、常用も足らないといふふうになつてくると、そこにちよつと問題があると思ひます。したがって、その分だけ日雇いが多くなつていく。日雇いの定数よりも多い日雇いが入つてくると危険性が、基準が低いと出てくると思ひます。今度の基準の改正は、そういう意味では定数に近づいて企業は強化されたのだけれども、旧来の免許をしてあるものは旧来のままなんですからね。そうすると、きめられた定数よりも企業というものはなるべく少ない人数でやりたがるから、きめられた定数よりも低い常用の人によつてやられてくるという危険性——旧来の免許はそのままでということはそのうち危険性が起きてきやしないかという気がするのですけれども、それはどうなんですか。

○佐藤(鑑)政府委員 この答申に盛られてあります常用化の促進という問題は、今回の法律改正だけで片づく問題ではないと思ひます。したがって、この問答で定めた定数につきましても、とにかくこの問答で定めた定数に近づいて、私ども、これは数回重ねていかなければ妥協な数字は出ないと思ひます。むしろこの法律でねらつておられますのは、新しい免許につきましては、先ほど申し上げましたように、企業の安定性ということから基準を高めていく、また常用率を高めたもので免許をしていきたいということでございますが、従来のもものは基準はそのままでございすけれども、別に再下請の禁止という規定を設けておりますし、十六条の改正で系列化ということ直営率を高めるようにいたしておりますから、そういうように、業界の再編成といふものを通じて直営率を高めていくような集約といふ行政指導を行なうことによつて、ただいまお話がございましたような定数と常用率をさらに高めていくというこ

とが解決されていくのではないかと考えております。○野間委員 わかりました。そうですね。ただ、十六条の問題は実はあとで問題になるのですが、十六条の問題でいま局長さんが言われたようなことになつていくのだけれども、これはやや時間がかるのではないかと思ひます。したがって、定数の問題だけをとらえて考えてみれば、新しい基準によつても一回旧来免許してあるものをさつてみる。そしてそれが新しい基準に到達しない、その幅が大きいものは引き上げるということを考える。何かそういう方向でやらないと、定数と業者との間に相当大きな開きが残つたままになつていく。これでは労働法の定数は全然関係しないことになつてしまふわけですから、できるだけこの定数の問題は早くしなければならぬ問題ですね。そういうことですから、いま局長の答弁されたことではどうも不十分ではないかといふふうに思ひますので、もう少し定数の問題とそれだけの企業の実態との関連の検討のしかたを強化したほうがいいのじゃないかといふふうに思ひます。これは希望になると思ひますが、この法改正の機会に、定数との関係について一回ひとつ検討願ひたいといふふうに思ひます。

○佐藤(鑑)政府委員 新しい免許にだけこの基準を上げるのを適用いたしました、従来は免許はそのままにしたわけでございますが、これは集約といふこと、近代化といふことにつきまして、別途港灣運送部会といふものを港灣審議会に設けて、そこで検討していただくわけでございます。この場合には当然におつしやられましたように実態といふものを調べて、港灣運送事業のあり方といふものをその実態の上で原則をつくつて、そして具体的な集約もしくは系列化といふものを進めていく資料にしなければならぬと思ひます。○野間委員 大体そういうふうによつていただきたいと思ひます。それからもう一つ、木造船を廃船にして鋼船をつくつていくことをやっていますね。とこ

ろが実際にはその木造船を、名目は廃船になつたのだけれども、第三者に売つちやつて、それをまた業者に貸すといふことが行なわれていくようなんです。したがって、その廃船になつた木造船をまた業者に使われることによつて、しかもそれがダンピングといふことも、そういうことに使われてくるということになるわけですね。こういう実例がだいたいあるように聞いておるのですが、これは何かそういうことのないようにならぬのですか。

○佐藤(鑑)政府委員 特定船舶整備公団によるはしけの建造の場合でございますが、この廃棄すべきはしけにつきましては、焼却するか、もしくはキールを切断するといふことを確認してやつておるわけでございます。したがっていま御指摘のようなことはないのではないかと思ひます。○野間委員 これは私も伺つたことですから、正確にはもちろんよく自身調べてないのですが、局長の言われることが筋なんです。そういうふうにしなればならぬことになつておるのだけれども、実態は廃棄すべき木造船が第三者に売られていく形跡がある。それをまた業者が、足らない場合に借りてくるということが行なわれておるといふように伺つておるのです。ですからよく自身直接には調べておりませんが、もしそういうことがあれば、鋼船にかえる趣旨としてはきつめて不当といひますか、不法なことですか。これはもう少し詳しくは調べなければならぬと思ひますが、これは容易に調べられるはずですから、一回調査をしてくれませんか。ひとつこれは調査をするようにお願ひをしたいと思います。

もう一つは、今度は少し原則的な問題なんです。港灣運送事業者のほうには公示料金を守るといふふうになつていくわけですね。これは当然の措置です。ところが荷主のほうは、もちろんそれをそのとおり払うべきが当然なんですけれども、必ずしも実態としてはそうでない。それは業者が悪いのです。業者のほうが悪いからそうなるのでしょ。うが、しかしそれは必ずしも業者が悪いとも言い切

れないですね、実態の問題は。たとえば、最初申し上げた日本鋼管の例なども、第二段階ではピストン輸送というのをやっておる。その際にだいたい問題があつて、値段を下げられておる。下げたものですから追及をした結果、またもとへ返したということがあるのです。これは一つの例ですけども、そういうことがおそろくほとんど行なわれているというふうに思ひますね。しかしこれは、その場合には、能動的に荷主のほうから行なわれた場合でも、公示料金を守らなかつたというのでやられるほうは、問題にされるほうは業者のほうですね、実問題として、結果としては。そこで何か荷主のほうでもやはり料金を守れというか、守る義務がある。これは当然でしょうけれども、しかしそれは法律上はないですね。ですから、そういう意味では片手落ちじゃないかというふうに思ひますが、まずその辺はどうなんでしょう。

○佐藤(運輸)政府委員 おっしゃれるとおり、この法律は港灣運送事業者が違反した場合にこれを取り締まるわけでございまして、荷主のほうまで及ばないわけでございまして、しかし秩序を守るというところは、荷主と港灣運送事業者と両方にとつて必要なことでございまして、私も昨年監査いたしましたところでも、料金が守られていないという例はあつたわけでございまして、これについて私も強く指摘をいたしまして、現在自主的に港灣運送料金というものを確実に收受するための方法につきまして、日本港運協会が特に委員会をつくつて検討しておるといふことで、そういう秩序は保たれていると思ひます。

それからもう一つ、先ほど日本鋼管のお話がございましたが、あれにつきましても、特殊な荷役の方式でございまして、特別な料金というものは当然あるわけでありまして、そういうものについて認可をすればよかつたのではないかと、ただ画一的に公示料金をまけていたのじゃないか、こういうような指摘はしてないようでございますが、そういう点の取り扱いについても今後さらに指導する必要があるのではないかと思ひます。

○野間委員 これは港灣運送事業をやっている企業の人たちの自主的な体制によつて、いま局長の言うように、公示料金を守つていくということではあるんだけれども、それは当然なんです。ただ問題は、片方は全然法律上義務がないものから、しかも荷物を受けるほう、運ぶ業者のほうは弱いんですよ、それで商売が成り立っていくわけですから。したがつて、弱いほうの者が、協会の申し合せなり自主的な力によつて守つていくというだけでは、何かささへになるもの——いまのささへは、守らないとおまを罰するぞというささへ方ですね。そうではなくて、荷主のほうでもこういうものがある、こういう規制がある、したがつて、うちのほうで守つていい、そして向うからまけろというふうに言われた場合には、それはうちのほうで自主的に守つていくということになれば、これはやや平等ですね。完全平等はできないでしょうけれども、何かやはり運送業者のほうにも相手に対してよりどころがある、そういう関係がないと、これはなかなか実態として——いままでつと問題があつたのですから、何十年となく。これがようやく協会ができて、協会の体制が強くなつてきたから、いま局長の言うようなことができるのだが、しかしこれはなかなか協会の自主的な能力だけでは、まだやはり問題が出てくる。今度は協会内では、表面上は問題がない、ところが内容はそうではないというのが実態ですから、そこまできなかな、いかに協会であつてもできないのじゃないかというふうに想像できますね。したがつて、ぼくは荷主のほうでもやはり、罰則まではどうかと思ひますけれども、何らかの法律上の義務があるというふうにしてあげれば、ささへないかというふうに思ひますが、それはどうなんでしょうかね。

○佐藤(運輸)政府委員 法律的には非常にむづかしい問題と思ひますが、荷主関係につきましても、農林、通産等関係十四団体があるわけでございます。この団体につきましても料金の決定のときにもいろいろ意見を聞いているわけでございますが、こ

ういふ団体に強く料金の順守というものについて協力を要請しております。私も考えますのに、やはり根本的に料金が守られにくいと思ひます。港灣運送事業者が弱いという先ほどのお話のものと、これは、過当競争ではないかと思ひます。したがつて、答申にもいっているような一定規模以上に集約して力を強めていくということで過当競争を少なくするというのが、やはり根本的な解決策ではないかと思ひます。

○野間委員 もちろんこの料金の問題は過当競争からきていることは明らかです。そのために答申もそういう意味で出ておるわけですが、したがつて、局長の言つておることは理解がつくのですが、争が全くないということにはなりません。また答申でもやはり公正な、自由な競争と、こうなつておるのですから、競争がなくなるというところは、自民党の政府である以上はないといえますね。したがつて、そうなつて、しかも値段をきめるときには、いま局長の言うように、荷主のほうの協会とも相談はあるのだが、その相談は、荷主のほうは下げろ下げろという相談ですね。公示料金を安くしろという相談ですね。ですから、それよりもつと下がつてくるということが実際の仕事の中へ起きてきたら、これはなかなかいま局長の言つたようなことだけでは解決がつかないですよ。ですから、それはもちろん運輸省だけの問題ではありませんが、それはもちろん官庁があるわけですから、これはいろいろ別の機会に問題にしなければならぬと思ひますけれども、まず港灣運送事業を担当している港灣局長あるいは運輸省、そういうところからそういうことについて、つまり港灣運送事業者という弱い立場の者を幾らかでも保護する、そして公示料金というやつを認可をする料金が、両者の協力によつて守られるというふうにしななければならぬです。そういう責任が運輸省にはあると思ひます。しかしそれがそれぞれの自主的な体制では守られていないというのが、今日の歴史なんです。これはやはり荷主のほうを

何らかの方法で義務づけるということをする以外にはないのじゃないかというふうに思ひますが、そういう意味での検討をすることは非常に価値のある検討じゃないかと思ひます。そういう検討をするということは、たとえば運輸省のどこかで荷主の協会との話し合いをするとか、あるいは法律として問題にするとかいうようなことは運輸省でやつていいでしょう。どうなんですか、それは。

○佐藤(運輸)政府委員 荷主、船主との関係につきましても、料金改定のつど、先ほど申し上げましたように、話し合いをしておるわけでございますが、これらの団体に私どもとしては料金の順守というものを強く呼びかけて協力を求めておるわけでございまして。しかし一つは、いまおっしゃられたように、競争というものがございまして、この競争というものは、やはり料金というものが公示確定料金であるという立場の上に立つてサービス競争することと一つだと思ひます。もう一つは、料金の内容についてよく利用者にのみ込んでもらつていくこと。これにつきましては現在の料金制度、料金の立て方そのものがいいとは思つておりません。したがつて、今度港灣審議会に設けられます港灣運送部会で審議していただく事項の一つとしていたゞくわけでございまして。この中には利用者、船主ももちろん入つておるわけでございまして、こういう中でやはり合理的な料金体系というものもきめて、守られやすくしていくという努力もやつていく、そういうことでこの料金制度というものが港灣運送事業者を保護し、また荷主に對してもいい影響を与えるものにしていくべきじゃないかと思ひます。

○野間委員 なかなかむづかしい問題ですから、きょう直ちに局長から結論はもらえないかもしれせん。ただいま言うように荷主に對してサービスをするのじゃないのです。内容によつてサービスをすべきです。それが運送事業が持つてくる仕事の内容でサービスをするよりも、一番手っ取

り早いのが料金だというのが実態ですから、そういうこともなかなか将来にわたって解決するのはむずかしいと思います。したがって、せっかく運送部会などで料金の体系、内容等について検討がされるのならば、その機会にただ単に業界に呼びかけるのではなくて、荷主、船主等に対して、料金をまかせさせるような圧力、そういうものを幾分でも解消するという措置は、やはり検討するに値するものだと思います。したがって、せっかくそういう検討の機会があるのならば、いまほくが言ったようなことも検討の一つの素材としてのほせていくという点についてはお答えがいただけると思いますが、どうでしょう。

○佐藤(審)政府委員 港務審議会に設けられます港務運送部会におきまして料金制度について検討していただきますときには、御意見を十分入れまして荷主、船主が順守し得るものというものを一つの要素として加えて審議していただきたい、かように思います。

○野間委員 では、それはそういうふうにぜひお願いをします。

それでは十六条の問題なんです、これは今まで当委員会が質疑をされている問題に多少関連をしますが、私はこういう立場で聞いてみたのです。三・三答申で、一つは港務運送事業者を系列化、体系づけで強化をしたい、それから港務を整備したい、それから労働力を確保しておきたい、大体そういうことで答申が出て、港務労働法がつくられ、今度の事業法の改正が行なわれておる。そういう意味では、私も労働法の制定と今度の法改正については、三・三答申の趣旨に基づいて進んでいるという点については別に異議はないのです。むしろ賛成をして、これで進んでいってもらいたいという立場でおるのですが、今度の十六条の改正によって体系づけ、集約をしていて、そうしていわば企業として存立が不可能であるべきは、あるいは労働力を確保するに足りないもの、そういう不安定な企業はできるだけ集約をしていって強化をしていく、そういう趣

旨なんです。そういう意味で私も別に異議はありません。ただ問題は、それはそうなんだけれども、その反面、それではどういふ企業がこれから集約をされるのであろうか、あるいはどういふ企業は集約をされないでこぼれてしまふのであろうかという面が出てくるわけですね。したがって私は、せっかく今日まで数十年間営々として港務運送事業をやってきたものの中で、いま運輸省が考えておるようなぐあいに進んでいけない、したがってこぼれてしまふというものとあるとすると、その業者は気の毒だと思ふのです。ですから、そういうこぼれる業者がやはり出ないようにしなければならぬ。ただそのために、いわゆる合理化なり集約化なり体系づけが行なわれないということでは困ると思ふますけれども、そこに非常にむずかしい関連性があると思ふますが、私は一べん、今度の法改正の内容でこぼれてしまふ企業がありはしないかという面から検討をしてみ、その面から見詰めて、そうしてそれはどういふふうに救つていくのかという点をひとつ運輸省のほうの指導方針を聞きたいという立場で伺つていきたいのですが、そういう意味でひとつお聞きをいただきたいと思ひます。

それです第一に、通常一種から四種までの免許をもちあつておつて、二種、三種、四種の実際の仕事をもちあつておる。船内、はしけ、沿岸の労働者を持ち、設備をもちあつておるという企業は、これは完全に問題なく存在をしていく。そうですね。これは間違いないと思ひます。その次に、一種の免許は持つておる、しかし二種は持つていない。船内は持つていない。しかし、はしけは持つておる。今度四種も持つていないという企業がありますね。そういう企業は、いまは船内と沿岸は下請に出している。一種をもちあつておる。下請に出している。そうですね。そうしてはしけはやつておるといふ企業があるわけですね。これは私の選出の横浜では相当たくさんあるのです。これは二種というのをいま例にとりましたが、四種をもちあつておつてほかはない、あるいは二種をもちあつて

てほかはないと同じつもりで聞いてもらいたいです。そういう業種はたくさんございます。たくさんというか、ほとんど大多数だと思ひます。これは一番先に言つたやつはあまり多くない。いわゆる大企業というやつですね。そこで問題になるのは第二番目の業者なんです、これが存在をしていくためには、二種と四種は下請に出しているという場合には、まず自家営業してしまへば完全ですね。自分でその体制をつくつてしまへば、最初やつと同じですからこれは完全存立になりますね。しかしそれは実際にはできない。企業能力からいって自家営業ということはできない。したがって、いままでどおり下請をしていくといふふうになつてきた場合に、この法律でいくと大体五つくらいの方法がありますね。存立していく方法としては五つくらいの方法があると思ひます。一つは株で支配するといふことですね。株の支配の関係を置くのです。これが一つです。こうすれば存在できるわけですね。一つ一つ言つてみますと、株の支配の關係によつて存在をしていく方法がある。ただこれは現在の状況では、あるいは将来にわたつて株の売り買いをするわけですから、実際にはこれは無理です。したがつてその方法ではできないといふふうに私は考へます。

第二番目に、今度はまあ半分の株ではたいへんだけれども、四分の一の株を売り買いをして、そうして役員を交換するといふ方法ではどうかといふことですね。それが第二番目。これも役員を交換等、あるいは株をかうとかといふ手続が必要なのわけですね。これもやはり二分の一の株と大体同じようなことではないか。したがつて、そういう意味でこれは今後存立をしていくといふことはまず無理だといふふうに考へていくといふことはまず無理だといふふうに思ひます。そうすると第二番目はだめですね。第三番目としては、長期の契約を結ぶ。これはいわば前のが両方あるわけですから第五番目ですね。長期の契約を結ぶといふことで、あり得る。これだけが残された唯一の道だろつと思ひます。それ以外にありませんか。

○佐藤(審)政府委員 お話がございましたように株支配、二分の一以上を持つて、役員を派遣する、これは相互にあるわけでございます。そのほかに、長期の契約を結ぶといふのが第五番目というようなお話がございましたが、それ以外のものは考へておりません。

○野間委員 わかりました。したがつて、私の考へていくと、長期の契約を結ぶ、つまり法改正でいう密接な關係を持つといふ事項、そう言つては悪いが、その事項を使つて残るといふ以外にないと思ひます。そこで、この前の委員会でも、省令の中身についていただいたわけですが、それでまゐりますと、四の口に該当するわけでございます。

ここでちょっとお尋ねしておきたいのですが、「長期(五年程度)の下請契約が結ばれており、」ですから、まず、長期契約が結ばれておるだけではだめなのですね。それはどうですか。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。○野間委員 したがつて、結ばれておつて、かつ元請業者と下請業者との間に「施設、資金その他の経済上の利益を提供していること。」、これは元請業者が下請業者に提供してなければならぬのですから、これは前の例と同じように、その逆もあり得るのですか。どうなのですか。

の他」ということでも存在はできる。ですから、これは私も存在できると思います。しかし、大きい企業に下請をおろしていることがあり得るので

れを維持するためには系列下に入らなければならぬ。経営権的なもので向こうは支配することによって当然になります。そうなってくると、先祖伝来や

いうふうにちゃんと書いてある、それを運輸省のほうでは考えながらつくられたのでしょうから、ぼくがいま心配するようなことについて相当お考

正によって、ちゃんと自信を持つて残れる業者はまず第一に十二だ。これは完全に残る。あとの業者は、たとえば株主支配を受けるとか、いろいろ

な苦勞をしながら残れるかもしれない。しかし五百以上の業者の中で、いま私が申し上げた例のほうに圧倒的に多いことは明らかです。この資料を見せるまでもなく、もうこれは港務局だって知っていると思うのです。これが港の実態です。そうなるてまいりますと、せっかく港運送事業を強化してあげようという趣旨が、この法改正では実は残念ながらこぼれていく企業のほうが多いというふうになってくると思うのです。したがって、それを救うためには、運輸省なりあるいはわれわれ政党なりが直接、港の一つ一つの業者について、一つの業者と一つの業者とを組み合わせる、マージャンじゃないが、すべて組み合わせしていくというふうにして、はたして残れるのかどうかという、これは非常にたいへんな事業です。これが二年の期限の中でできるかどうかという、非常に疑問です。そういう問題があります。したがって、これはきょう直ちに港務局長からどうしますかというふうなことはなかなか答えられないとぼくは思うのです。答えるとしたら、二年間のうちに何とかします、指導しますと言以外にないと思う。それでは答弁になりませんよ。したがって、もしこれをやるのなら、ちゃんと答申にあるように——答申は、国で融資をすべき資金もちゃんと持ち、援助をする資金も持ちなさいといっていますね。いまそういうものをちゃんと持っていないでしょう。こういう場合には中小企業近代化促進法だつて適用されませんね。したがって、そういうものをちゃんと持っていて、この例について金が足りないならこうしましょうという体制までちゃんとつくつてやらなければ、この十六条の改正のおりにはできない。もしできるとすれば、つぶれていく企業が非常に多いという結果になるのです。ですから、きょうは長時間になりましたからこれは答弁はもらいませんが、ひとつ検討しておいていただいて、この次のときにもう一回論議をしたいと思っています。

第二番目は、その次の、二以上の元請業者との間に余力があった場合に、それは存在し得るとい

うふうになつています。これは答えてもらいましょう。その余力というのは、たとえばAの会社が、B、C、D、Eといまやつておる、そのうちの一番大きいものと比較するわけですね。相手のB、C、D、Eのうち、Bが一番大きかった。そうするとAとBを考えた場合には余力がある。その余力はちょうどBの会社の分と同じだということになれば、これはこの条文でいけばAの会社はBとは連携を保てるということになりますね。そうするとC、D、Eはどうなるか。それといままでの仕事の関係は保っていただけるのか、これはどうなんでしょうか。

○佐藤(審)政府委員 いまの問題は、今度の法改正で申しますと、たとえばはしけ基盤の元請でございまして、はしけの能力で七〇％は直営をしなければならぬことになるわけでございますから、そういう元請の能力は十万吨であつたといいたします。二十万吨を持った船内業者がある。その場合には十万吨の元請と契約いたしましたも、あと十万吨の能力が余るわけがあります。これについてはほかの業者と契約をしてもいい、別な系列に入つていい、こういうことを書いてあるわけがあります。

○野間委員 そうすると、つまり余力一ぱいのものは契約を結んでいいわけですね。いままではそれ以外のものとも契約を結んでやつておりましたね。それはできなくなつてしまふということになるのですか。となると、これはまた前の問題と同じに、いま二つの業者とは契約が結べる、それ以外とは契約が結べないという趣旨でこれが書いてあるということになると、企業にとってはたいへんな問題になる可能性があるのです。そうではなくて、多少余裕があつて、その程度のAという企業であるならばB、C、D、Eとも、いままでどおり契約を結んでもいいだけの力を持つておるなら、結んでもいいということであれば、それはほくはそう問題はないと思うのですが、そうではないということだと問題があると思うのですが、その点はどうですか。

○佐藤(審)政府委員 先ほど申し上げましたように、系列化というのは、やはりそういうおのおの能力で、再下請が禁止されておるからには、自分の能力でもって一社以上に能力があれば二社と系列に入つてやつてもいい、こういうことになるわけでございます。ただ、いまお話のございました、さらに大きな能力のあつた場合に、その関係をどうするかということにつきましては、先ほどお話がありましたこととあわせてもう一べん検討いたします。

○野間委員 それでは、きょうはこの程度で終わります。

○古川委員長 次会は、来たる二十七日金曜日午前十時より理事会、午前十時三十分より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。

午後零時三十二分散会