

第五十一回国会 運輸委員会 議 録 第三十六号

昭和四十一年五月二十七日(金曜日)

午前十時四十分開議

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 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 惠三君

草野 一郎平君

高橋清一郎君

南條 徳男君

増田甲子七君

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

總理府事務官 (公正取引委員 会事務局長) 竹中喜清太君

運輸 技 官 佐藤 肇君

運輸事務官 (港務局参事官) 河毛 一郎君

専門 員 小西 真一君

委員外の出席者

運輸事務官 (港務局参事官) 河毛 一郎君

専門 員 小西 真一君

委員小淵惠三君辞任につき、その補欠として唐澤俊樹君が議長の名で委員に選任された。

五月二十六日

委員小淵惠三君辞任につき、その補欠として唐澤俊樹君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員唐澤俊樹君辞任につき、その補欠として小淵惠三君が議長の名で委員に選任された。

五月二十五日

鹿児島交通南薩線の日本国有鉄道化に関する請

第一類第十号 運輸委員会議録第三十六号 昭和四十一年五月二十七日

願外二件(床次徳三君外十名紹介)(第四九四一

号)

同外三件(床次徳三君外十名紹介)(第五〇二五

号)

臨時行政調査会及び地方制度調査会の答申に基

づく運輸行政の分断反対に関する請願外一件

(床次徳三君紹介)(第五〇九九号)

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

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 前回の委員会、今度の法改正に

よって港灣運送事業を系列化して、強化してい

くという趣旨であることがはっきりしております。

ただ問題は、その反面から見ると、現在の港

灣運送業者の中で、まじめにきちんとした企業で

ありながら、集約、近代化の過程でこぼれる心配が

ありそうだと、観点から質疑をしたわけですが、

そこですす一つは、系列化する際にあまり強い

条件でしておくと、たとえば株の二分の一である

とか、あるいは四分の一、役員は派遣であるとか、

そういうものだけでやったんでは、そういう体系

化は困難である。したがって、もう一つは、現在

の事情に合う条件が必要であるというふうに考

えて、それで、法改正の十六条第二項の規定に基

いて定めようとする省令がある。その省令でその

辺は考よりということになっている。その省令案

の中で「密接な関係」というものを規定している

わけです。そこで救済というふうになっている。

それも私は認める。ただ問題は、その省令案のロ

項の長期下請契約の際にそれも考えようというふ

うになっているわけです。問題は、いま申しまし

た長期契約の中においても、契約だけではなくて、

その背景として設備、資金その他の経済上の利益

を提供しているというものがなければならぬとい

うふうになっているわけです。そうすると施設、

資金その他の経済上の利益というものはどうい

うであるかという問題になったわけです。この前

の局長の答弁では、たとえば負債、そういうもの

を担保をするという方法もあるということまで問

答がいったわけです。

そこですす一つの問題として、下請企業の中で

わりあい脆弱なもの、経済上の利益を提供し

てもらふことによつて、下請契約を結んで系列の

中に入っていくということもあるわけです。そこ

ろが、それはそれでいいわけですが、今度

は、別段経済上の利益を提供してもらわなければ

ならないという必要はない、そういう業者がある。

そういうものはどうするのかというところになつて

きたわけです。そこで、ここで二つあるわけです。

一つは元請単独事業として残り得る。ただ、ほ

くは、元請単独事業として残り得るから、これは

ちゃんと荷主から仕事をもらつていけば、企業と

して存立し得るというふうに考えますが、一つの

問題としては、これは単独としていくんですから、

一貫していいから、仕事がなくなくなる危険性は

ないか、そういう心配がなしとしないという問題

が一つ。

もう一つは、元請単独事業として残っているな

らば、これは答申が示しているように、あるいは

法律改正の趣旨である、一貫作業にしていこうと

いう理論に背反しやしないかという問題が二つ目

にある。

三番目に、そういう意味からいへば、系列化をし

ていきたいと考えているんだけれども、経済上の

そういうきちんとしたものがないと系列化ができ

ないというところでは、せっかくの系列化ができ

ない。したがって経済上の利益ということをもう少

しゆるめてもらつたほうがいい。これは善意の意

見ですね。この大体三つに分かれるんじゃないか

というふうに思ふんです。

そこですすほくのほうでは、最初に、一番最後

の問題のほうに移りますけれども、この場合に、た

とえば免許をもらふ際に事業計画を出しますね。

その事業計画の中には通船であるとか、運送の自

動車、そういうものが含まれていますね。そうい

う事業計画に含まれている、つまり免許の背景に

なっている施設ですね。わりあいこまかいもの

もある。そういうものをお互いに提供し合う。貸

すこともある、借りることもある。具体的に言

うと、船内の人をはしけ業者の船に作業員を乗せて

船内に運んでもらうということが間々あり得る

ものもこの経済上の利益の提供であるというふう

に考えるならば、これは利害の交換であつて、別

段支配ではない。あるいは負債ではない。平等の

立場です。そういうことが契約の内容であれば、

これはこの口項の長期契約による経済上の利益を

提供し合うことの条文に当てはまるのかどうか、

これをまず聞きたい。

○佐藤(警)政府委員 ただいまのお話でございま

すが、下請が非常に大きいというときに、この口

項にいうような経済上の利益の提供、こういうも

のができるかどうか、それをもっと幅広く考

えるためには、逆に通船その他の施設を提供してもら

うことも経済的利益の供与に入るかと、こういう

一

よりなお話だと思いますが、そういうものも、もちろん施設の提供ということがあるわけでございますから、当然入り得ると思います。

○野間委員　いまの私が考えられる範囲では、運輸省側の方針に基づいて考えられるものとしては、それが一つ考えられるかもしれない。それがいいとすれば、第三番目にあるほどの心配をしている部分については、やや系列化に入っていけるんじゃないか。しかも自立をしながら系列化に入るといふことが可能じゃないかというふうに思っています。ですから三番目の問題については、できればなお省令を制定するまでの間に検討をしていただかないと、つまり相互に利害を融通し合おうという面をできるだけ幅広く考えていただくということができれば、一応この問題は解決できるんじゃないかというふうに思っています。その部分について御回答をいただきます。

○佐藤(警)政府委員 この省令でできたいということは、共通の利害に結びつくということで、一体となって責任を負い得る体制をつくっていったという趣旨でございますから、経済上の利益をいという趣旨でございますから、経済上の利益を提供するというものにつきましては、いま御指摘のようなこともございますし、さらに具体的に密接な関係、責任を負い合う、分け合う、利益を共通にするという点を考えまして、十分その内容については幅広く検討していきたいと思っております。

○野間委員 その問題についての御回答は、それで了解をいたします。

第二番目に、元請単独事業者として存在をし得るということは、ほくの趣旨の、こぼさないようにするという意味では私はいいと思うのですが、これは一貫体制をとっていくという趣旨からくる、その辺は考え方として、ちょっと強いことばではないえば、背反するというふりになりはしないかと考えるのですが、この辺はどうですか。

○佐藤鑒政府委員 この問題は、いまのこぼれるものを救うために二種以下の業種について単独元請といふことがあるわけではないわけでございます。まして、仕事の種類によりまして、たとえば鉄工

所の鉱石を荷役させる、この場合には荷主としての鉄工所は船内と沿岸だけあればいいわけでございまして、こういうような仕事の種類によつて単独元請というものが生まれてくるわけでございます。したがいまして、これでもってこぼれるものを救うということではなくて、やはり一般港湾運送事業の中の体系としては、私どもは具体的な事例にあたっては、犠牲者が出ないように十分配慮して行政指導をしていく、こういうやり方だと思つております。

○野間委員 第二番目の問題は、いわば概念の問題でございます。そういうお答えでけっこうです。

それから第一番目の、体系に入るものは、体系に組み入れられていく業者は、法十六条の改正によつて支配の關係に入るといふふうに規定されていくわけですね。事業活動を支配するということになるわけですね。これはほとくの心配をするところ、残つてはいるのだけれども、この間例を引いた自分の企業が持つていない、たとえば船内なら船内、そこと系列を組むために連携をするわけです。体系化になるわけです。それが株の支配、そういう条項でなつた場合に、自分の持つてゐる仕事そのものもやはり支配の中に入る、事業活動支配の中に入るということになるわけですね。それはせっかく事業活動をしている企業者の自主的なものを奪うことになりはしないかという心配があるわけです。これはどうなんでしょう。

○佐藤(筆)政府委員 この前お話がございました。一般運送事業免許は受けておらないが、二種、三種、四種という免許を受けているというような事例は、実際はないと思っております。と申しますのは、二、三、四というようなものを自分でやるだけの力を持っているものは、当然一般運送事業の免許も受けているわけでございます。大体実情は船内と沿岸というものをやっているもの、もしくははしけを基盤にして一般運送事業をやっているもの、こういうものが多いわけでございます。て、その場合に、元請とこの十六条でいっており

ます系列で申します場合には、一つが犠牲になるということはありません。と申しますのは、系列の中にあるものに船内を頼んだら、沿岸も一緒にやつてもらえばいいわけでございますし、一方が犠牲になるということではないと思っております。

○野間委員 この問例を引いたのは二種、三種、四種を持つている例で、これはちよつとそりうう実態は確かにないはずですね。ただ、はしけは持つている。そうして、一萬元請を持つている。いまでもありますね。これは十分にある。それは船内なり沿岸なりと一緒に組む、体系化をするというふうにしなければならぬということを出てきますね。そうした場合、第二番目のものと違ふやつ、そりううなつてきます。そりうなれば、これはいまほくの心配した、たとえば船内なら船内を支配されることによつて、自分のはしけも支配されるということになるのじゃないですか。これはそりうなるのじゃないか。

○佐藤(幸)政府委員　ちよつと実情、例を引いて申し上げたいと思いますが、横浜の例で申し上げますと、一般港湾運送事業の免許を受けているものは九十二でございます。それから船内が五十。それからししげが百八、沿岸が九十でございます。船内が五十でございますが、この一般の中にはいわゆる乙仲と称されるものと、船底まで貨物を運ぶだけのものがあるわけでございます。これが約半分ございしますから、そうしますと、大体一般と船内というものが数が合つてまいります。それから一貫作業をやるという点から申しますと、一般とはししげと沿岸というものと大体数が合つておりまして、具体的に横浜を例にとつて考えますと、いまおつしやられたような落ちこぼれ、もしくは一つを持っているために一つが犠牲になる、その余分な分まで系列下に入つたために支配される、こういうことは起り得ないのじゃないか。ただ問題になるのは、やはりここにある乙仲のような場合でございますして、むしろ第十六条の改正は、元請と称するものがほとんど直営をしないで、全部切

り投げをしている。これを責任ある体制で一貫作
業できるようにしようという趣旨からでございま
して、そういう趣旨からいえば、乙仲である場合は、
いまお話がございましてはしけつというようなもの
は、これはあるいは乙仲同士が集約してはしけも一
緒にするというような集約の体制をとらない限り
は、直営率を上げることではできなくなるわけでこ
ざいまして、現実において、簡単に言えば、去年
もよく言われたわけですけれども、電話一本機一
つ、そういうような形というものは是正してい
くべきであつても、実際において先ほどお話がござ
いましたような、自分で力を持って事業をやつて
いる、こういう二種以下の免許を持っている方が
このために犠牲になる、こういうことは考えられ
ないと思ひます。

野間委員　そうです。局長の言はれる通り、
 実態であれば、組み合わせを指導する際に十分に
 配慮をすればいいわけですね。もしかたばくの言
 うようなそういう心配があれば、三番目の部分で
 連係をとることもできる、そうですね。したがっ
 て大体いままでの質疑で、前回の委員会で心配し
 た部分については大体氷解をすると思いますね。
 それでは前回の委員会で私が心配した部分につ
 いては、以上の質疑の中で明らかにしたことを、
 実際に行政指導する際に十分に考えながら指導し
 ていただきたいということをお願いをしたい。た
 だ法律並びに省令の書き方は、やはり一貫という
 ことを趣旨にしてあるから、表現として強いです
 ね。ですからこれはあとで党の方々、皆さん、ある
 いは運輸省とも相談をして、今回の質疑で明らか
 になった点が十分に将来にわたって——これから
 の問題ですから、この二年の間の^{経過}経過なりそうい
 う期間に十分に配慮されるようにひとつ担保した
 いというふうに思いますから、これはそういうふ
 りにいたします。

その次に、船積み陸揚げ代理店業、通称エージェンツトというのですが、そういうのがありますね。この問題についてお尋ねをしたいのですが、今回

の法改正で、このエージェント業というのは、いままでと変わる部分があるのかどうか。取り扱いとして変わっているのかどうか。

○河毛説明員 結論的に申し上げますと、エージェント業は現在も一種の業種でございます。したがって、もちろん十六条その他の関係については一種として必要な措置をとる必要がございますが、変わりはないとさせていただきます。

○野間委員 変わりがないとすると、いままでどおりエージェントの免許をもらい、船内荷役の免許をプラスしてもらうというふうになるのですか。

○河毛説明員 大体そのとおりでございます。

○野間委員 そうすると今度の第六条の別表の、単独の船内荷役事業としての内容を持たなければならぬのかどうかです。

○河毛説明員 そのとおりでございます。

○野間委員 そうすると、エージェントは企業の状態として法の第二条に書いてある作業ですね、一貫作業というのですか、それと同じ仕事をしている、それがエージェントですね。そのエージェントがまたプラスして船内の別の免許を持たなければならぬのか、いまの御答弁によると、そうじゃないですか。

○河毛説明員 これからのエージェントは現在全部船内の免許を持っております。その事業につきましてはあらためて船内免許も必要であるということには相ならないと思っております。

○野間委員 それはそうなんです。だからぼくの聞いているのは、まず最初に、エージェントはちゃんと第二条に規定した仕事をしているわけですね。ところがそういう仕事をしながら、いままでもあるが、船内業者の免許を別にもらわなければならないという取り扱いがされていたわけですね。まず最初、それはどういうわけかということですね。

○河毛説明員 エージェントは単独で船内の免許を持っておりまして、フォアマンを保有しておると同時に、大部分のケースはそれをさらに船内業者が下請としておるといのが実情でございます。

○野間委員 それは、下請におろしているかどうか

かというのは、それは実情であって、ぼくは免許の問題とは関係ないと思う。運輸省の免許として一貫して仕事をするようになっていく。そういう事業を営んでいる。その中の一つの船内事業について、実際の作業は下請におろしているかもしれないが、仕事は一貫してやっておるわけですね。そういう免許をやっているが、もう一つ船内荷役事業の免許をもらわなければならぬ、プラスしなければならぬというの、それはなぜか。

○河毛説明員 これはいままでの実際のエージェントの実態を見ると、別に船内免許を持っておったというところがございますが、今後新たにエージェントが必ず船内免許を持たなければならぬのだというところには相ならないと思っております。

○野間委員 そうすると次の問題で、エージェントはいままで免許を持っておったが、今度の法改正からは船内の免許は要らない、免許は特別にもらう必要はないということなんですか。

○河毛説明員 はい、それはいい。沿岸の基盤を持っておれば、必ずしも船内は必要でございせん。

○野間委員 それは第六条の別表のどれに当たるわけですか。

○河毛説明員 第六条の私どもが出しました別表の中の作業の免許基準は、全く同じでございます。ただエージェントとしての免許を受ける場合に、その基盤である作業について、船内を選ぶか、沿岸を選ぶか、はしけを選ぶかということが違ってくるわけでございます。あとの部分は、自分で船内を直営する場合ももちろんそれでけっこうでございますが、たとえば船内が直営できないという場合には、たまたま御審議願いました省令の例外規定で何らかの関係を付けていただく、こういうことに相なると思っております。

○野間委員 ぼくの聞いているのは、これからはエージェントはあらためて船内の免許をもらう必要はない、いままでのようなことは要らない、これは確認ができた。そうなってくると、いままでの免許の区分ではエージェントの免許、一貫元請の免許、そういうふうに四段階に分かれておりましたね。今度は、エージェントの免許というものは一貫元請の免許と同じ性格になるということなんですか。

○河毛説明員 従来はそういう区分をいたしておりましたが、改正法が施行されたあとは、エージェントも含めまして新しい法律の趣旨に従いまして、たとえば必要最小限度の要件としては、エージェントの場合でありまして、はしけならばしけ、沿岸なら沿岸というものを直営できる体制をとっておる、あとの船内なり沿岸につきましては、相当部分を省令の規定に定める例外規定によりまして行ない得る体制が整っておれば免許する、こういうことでございます。

○野間委員 わかりました。そうすると、そういう点では今度の法改正でエージェントに関する限り変わったわけだな。つまり、いままでは補助者というふうなふうに考えていたわけでしょう。だから船内は別に免許を持たなければならぬというふうにしていただけた。今度は、一般港湾運送事業者であるというふうに見るわけだね。そう思っているのですか。

○河毛説明員 そういふふうに考えていただけてけっこうであります。

○野間委員 そうすると、三十六年の何月かに出したフォアマンによる認可、その通達には要らなくなるのですか。

○河毛説明員 船内を基盤としない限り不必要であると思っております。

○野間委員 そうすると、エージェントについては申請をする際に新しい申請の方式、手続、そういうものは必要ですね。

○河毛説明員 今後エージェントを新しく免許申請しようという方につきましては、新しい考え方によってやっていただきたい、こういうふうに考えます。

○野間委員 それは運輸省の中で規則、そういうものの立案はできているのですか。

○河毛説明員 まだ具体的な通達あるいはその他の段階には至っておりませんが、たまたま御答弁

いたしましたような方向で今後事務手続を進めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○野間委員 そうすると、エージェントの業者がたくさんありますね。それが今後は、ぼくが心配をした十六条改正の、枝問題じゃないが、かきに入ることになりますね。十六条改正の範疇に入ってくる、そうですね。

○河毛説明員 そのとおりでございます。

○野間委員 そうすると、エージェント問題もさっきの一般のものと同じような取り扱いをするというふうにしてきて、今日まで議論をした内容を適用してくる、そうですね。それはどうなんですか。エージェントをやっておる業種は、今度の法改正のどこでそれを見るのですか。今度は、極端に言えは一つの変化ですからね。どこでおれたちはそういうふうに変化したということがはっきりするのですか。

○河毛説明員 エージェントの作業内容といたしましては、船内も必要でございまして、はしけも必要でございまして、沿岸も必要の場合があります。それからまた、そのうち二つしか必要がない場合もあるわけでございます。あるいは一つの場合も、非常に極端な場合はあると思うのでござい

ます。そのそれぞれについて直営体制ができておれば問題はございません。ただ、それ以外の点について直営体制ができていない場合には、今度の改正法の十六条の趣旨に従って、作業能力を系列化によって高くしていくことは必要でございまして、これは業界はその点ははっきり了解いたしておる、こういうふうには考えております。

○野間委員 業界というのは別段、業者の集まりには違いないが法律はどうであるということ強制したり何かする必要はないのですよ。運輸省が法律を出したり省令を出したりする際に、おまえたちはこうなるぞということとかにはつきりしてなければ、十六条の改正や省令ではそれがはつきりしてないと思うのです。はつきりしてないのだ。だからエージェントの連中は、おれたちは

どっちにいくのか。いままでどおり補助者であれば、今度はこの法律改正によってどうしなければならぬかということになってくる。別の問題が出てくる。今度変わって、おれたちは一般運送業者になったということになれば、これはどうなっているか、いかなければならぬということを考えなければならぬ。それがここに示されていないです。それを何か示す方法をとらなければ、法案の中なり省令の中に示さなければはつきりしないのじゃないですか。

それから、これから新しくエージェントをつくらうとしている人もいます。いままでは両方の免許をもちあうとしたわけです。今度はそれが要らなくなってくるのだから、変わってきますね。そういうことがはつきりしなければならぬのじゃないですか。

○河毛説明員 エージェントの問題につきましても、確かに御指摘のように、非常にわかりにくい点がございますが、私どものほうの考えといたしましては、現在十六条なり、提出いたしました省令案をしっかりと読めば、そういう、先ほどから御説明いたしましたような点がわかり得る、こういうふうな考えでおりますが、御指摘のとおり、業界は必ずしも法律その他の専門家ではないと考へますので、私どもといたしましては、通牒によりまして、ただいまお答えいたしましたような線を、誤解のないようにいたしたいと思っておりますのでよろしく。

○野間委員 そうすると、いままでのエージェントは免許をもらってあるわけだから、免許はそのままでいいわけですね。そうして十六条の法改正の体系に乗るように企業を考えればいい、こういうわけなんですね。それから新しく免許を取ろうとするものは、いままでの手続ではだめ。そうすると新しい形の免許申請手続、そういうものがなければならぬのです。それはあるのですか、ないのですか。

○河毛説明員 それは当然私どものほうで、今後

そういうものをつくっていくということになります。

○野間委員 いま参事官が、これを眼光紙背に徹するのには見ればわかるはずだ、こう言っているのだから、これと一緒に手続がついていなければならぬのじゃないですか。

○河毛説明員 実際これは申請の手続の問題、あるいは申請手続の指導方針の内容になりますので、おつけすればよかったわけでございますが、実はそこまで私どものほうといたしましてやっておりますので、まことに申しわけございませう。そういうことの誤解のないように、今後省令を出す場合に一緒につけるということをお約束いたします。

○野間委員 あやまられてはしょうがない。しかし、これはものの考え方として、エージェントというのは全国に相当の数があるわけでしょう。役所としては、親切に出すならば、やはり申請手続もつけるというふうにするべきです。そういうふうになりきつてはほしいと思います。

もう一つは、今度のエージェントは、これから第六条の別表のどれに当てはまることになるのか。これは勉強なんだけれども、どれに当てはまりますか。

○河毛説明員 第六条の別表の普通一般港運送事業という項に該当いたします。

○野間委員 そうすると、一般港運送事業という業種の中の態様としては、どれをとつてもいいわけですね。

○河毛説明員 業種としてはこの別表の普通一般港運送事業の基準が当てはまるわけでございますが、このうち船内、はしけ、沿岸それぞれについて基準が示されております。したがって自分が直営する作業部分につきましては、ここに書いてございませう要件が必要でございます。その他の部分につきましては、省令の例外規定で系列化を行なっていくということを認める、こういうことでございます。

○野間委員 わかりました。次にエージェントと

いうのが、免許の関係ではいま参事官が答えたような免許をもらいうるふうになって、そうするといままでの船積み陸揚げ代理店業という免許は要らなくなるのですか、免許の関係では。

○河毛説明員 これはそういう区分は必要がなくなるのではなからうか。ただその場合に一つ問題になりますのは、依頼者がだれであるか。荷主であるか、船会社であるかということによって、従来限定をやっておりますそういうものは残ります、こういうふうな考えでおります。

○野間委員 エージェントの特性は船会社ですね。船会社と契約をしておることです。そうすると限定だね。

○河毛説明員 限定でございます。

○野間委員 限定の、いま参事官の言った船内かはしけか、そういうものの免許というふうになるのですか。

○河毛説明員 そういうことでございますが、免許の内容は、ただいま御説明いたしました六条の基準によってやる、こういうことでございます。

○野間委員 そうすると、仕事の内容そのものは限定なんだが、免許そのものは第六条の免許なんだということですね。

○河毛説明員 そういうことになると思います。

○野間委員 そうすると免許の上では特定の船会社の仕事でなくて、ほかの仕事でもできるというふうになりますね。

○河毛説明員 これは主として需給関係その他の要素も考へまして免許をおろしますので、免許の上では限定がついた以上は、それは限定範囲に限られる、こういうことでございます。

○野間委員 いまの答えはちよつと入れ違いがある。

○河毛説明員 いまの点ちよつと補足いたしますが、限定免許で、たとえば船会社から依頼を受け、たのみに限るといふのはございませうが、さらにそれをこまかく分けまして、たとえば日本郵船からとかそういう限定はいたしておりません。

○野間委員 ただ限定ということでの船内荷役事

業という免許があるという意味ですね、いまの答えは。そうするといままでのものは、エージェントは日本郵船なら日本郵船とつながるということなんだから、それが別段記載がされない。いままでの船積み陸揚げ代理店業の免許はそれがあつたわけでしょう。

○河毛説明員 これは実際問題といたしまして具体的エージェントは具体的な船会社と結びついておられますが、限定免許、そういうものをさらに限定するという措置は、いままでのところやっております。

○野間委員 そうすると限定という意味は、荷主は除かれる、船会社だけだということとははつきりするのですか。

○河毛説明員 それは明瞭でございます。

○野間委員 それは免許ではつきりしておるのですね。そうすれば、ほかの船会社とは幾ら協定してもいい、日本郵船以外に。

○河毛説明員 それはやはり得るということでございますが、実際は、いろいろな商習慣もございませうし、船会社との関係もございませうので、さらに業務を拡張していくというところは、技術上相当むずかしい問題を惹起いたします。

○野間委員 わかりました。ただものの考え方としてはよく言つたようなことはいわけてですね。

○河毛説明員 そのとおりでございます。

○野間委員 わかりました。エージェントの問題は大体それでいいわけですね。いままで免許の区分がありましたね。なかなかそれらについてはいせんけれども、船積み陸揚げ代理店業が一つ、それから一貫元請というのが一つ、それから海運貨物取り扱い業というのが一つ、それからいかだ運送というのが一つ、こういう四つの区分の免許をおろしておつたわけですね。そうすると、さっきのお話のいろいろな手続、そういうものからくると、この免許区分は変わりますね。

○河毛説明員 この免許区分は再検討を必要とする、こういうふうに思います。

○野間委員 わかりました。それでエージェント

の問題は大体一貫されると思います。これはたいへん長い間、補助者であるとか一般運送であるとかいうようなことで見解が分かれておたり何かかりたいというふうに思っています。

○中村(實)國務大臣 港務局事務に携わっておる人たちのその面における体制を近代化し、合理化いたしまして、その使命が有効適切に行なわれていくように行政指導を続けてまいりたい、かように考えておる次第であります。

次に、大体いままでの質疑で、現在港務にあるいろいろな事業者の、法改正による変動に対して、運輸省はどうか指導することが事業の安定と港務の近代化になっていくか。しかもそれが現在一生懸命にやっている業者を十分に育成しながら一貫体制に持っていくということが、大体明らかにしたと思えます。したがって、いままでのお答えのとおりにぜひ実施をしていただけるようにしなければならぬと思うので、これは運輸大臣、いかがですか。

前回と今回までの質疑の過程によつて、いま港務局長あるいは河毛参事官がお答えになったとおり行政指導をし、省令を制定するというふうになれば、しかもそれが現地そのものに手が届くように、いわば非常にきめこまかく指導をされれば、近代化を目的としている法改正が、港務事業者あるいは港務労働者に不安を与えないで円滑に近代化、集約化、一貫体制がとれるというふうに思います。

そこで、最後に大臣として、この質疑の過程で運輸省が答弁をされた方向に基づいて慎重に配慮をしながら、二年間の猶予期間なんだけれども、これは港全体を見ると、たとえば免許の問題だけでも、新しい免許制度に切りかえるのに相当かかりましたね。あれだけでもそうです。ですから、実際に今度は個々の企業を統廃合をし、しかもさっきの話で、単独として残るだけの値打ちのある状態にしなければならぬということになりますから、二年の猶予期間では非常に困難じゃないかというふうにも思えます。したがってこの二年間という期間にとらわれないで、十分な手だてを尽くしていただきたいというふうに存じます。そうい

う意味で、そういう趣旨の大臣の御決意なりがいただければ、私の質問はこの部分については終わりたいというふうに思っています。

○野間委員 大臣の言明をいただきましたので、その問題については、以上で打ち切ります。

次に別の問題ですけれども、日本港運協会というのがあります。これはたしか四十年五月二十一日に再編成を行なって社団法人になって、社団法人日本港運協会ということになっておりますね。そこで実はこの法律改正が、もちろん答申に基づいて出てきたと思うのですけれども、どういう経過で法律の改正案が考えられ、それから省令が考えられたのかという経過を少し調べてみたのですが、それで参りますと、四十年の七月に運輸省のほうから、港務運送の近代化ということについて、港政第六百九十六号というものが、この社団法人日本港運協会に諮問をされております。この諮問の内容は、一つが港務運送事業法の改正について、それから埠頭運送事業法の制定について、それから港務運送合理化審議会の設置について、という三項目について諮問をされておる。

第二番目に、その諮問に対して四十年の九月二十二日に、港運協会会長の名前で港務局長あてに公式の文書で、これは港運協会の四十・第八十二号というものが四十年九月二十二日に、港務運送事業の近代化についてということで、港政第六百九十六号の照会に対しての答えが出ています。

第三番目に、四十年十月十五日に港務局港政課長さんが、日本港運協会の合理化委員会、今度の法改正の問題について御説明をされている。第二回合理化委員会における港政課長の説明ということで、これは速記録ができていますね。最後に、これは十一月ごろまでに御意見をまとめていただくというところで港政課長さんは説明をしてお

る。これが四十年十二月二十四日に、日本港運協会会長の名前で港務局長あてに回答がされている。これは港務運送事業法の一部改正についてということで、社団法人日本港運協会会長小川脩三さんの名前で出ているわけですね。ここで港務局が諮問をされた内容、その四十・第八十二号の回答の中身として審議をして回答をしている、これが経過ですね。まず、ほくの言っていることが間違いないかどうか、ひとつ……。

○佐藤(憲)政府委員 ただいまお話のございましたとおりでございます。

○野間委員 そうすると、これはいままでの質疑で明らかなおとりに、事業者が株の支配を受けるとか、あるいは事業者の事業活動をどうするとか、あるいは事業者の数が減るとかふえるとか、つまり事業者の数を制限をするとか、そういうことを日本港運協会が審議をした、論議をしたということとなつておる。それはどうですか。

○佐藤(憲)政府委員 日本港運協会が昨年六月に発足いたしました経緯は、それまで先ほど来のお話のございましたいわゆるエージェンツを中心とした元請関係の、これは社団法人その他の法人格を持ったものでございまして、任意団体としての日本港運協会というものがございまして、そのほかに船内を中心とする全港振とか、また沿岸を中心とする全沿岸とかいうようなおのの協会があつたわけでございますが、答申を受けてまして、その答申を実現するためには、そのようならばならぬものではなくて、日本の港務運送事業者全体の総意が反映されるようなものをつくってほしいというわけの要望で、業界が社団法人日本港運協会というものをつくつたわけでございます。

その法人の協会の中には沿岸部会であるとか船内部会であるとかいうおのの部会を持まして、答申を受けての今後の業界自体の近代化というのについて研究を重ねるようになったわけでございます。したがって、私どもは、この港務運送事業法の改正につきまして、この日本港運協会にわれわれの考えを述べて意見を聞いた、こういう経過でございます。

○野間委員 わかりました。それはそれでけっこうです。

公取委の方、日本港運協会というものは、いわゆる独占禁止法の第二条第二項にいう事業者団体の社団法人であるのかどうか、お尋ねします。

○竹中(喜)政府委員 おっしゃるとおりでございます。

○野間委員 そうすると、独禁法第二条第二項の事業者団体であるということになると、その事業者団体が、いま私の質問でお答えになったように、将来の事業者数を制限したり、あるいは構成事業者の機能や活動に対して制限になるというふうなことを論議をしたことになるわけですね。そうするとそういう行為は独禁法第八条の事業者団体がしてはならないという条項に違反することになるのじゃないですか。

○竹中(喜)政府委員 おっしゃる通りに事業者団体は、現在または将来の事業者の数を制限すること、あるいは構成事業者の機能、活動を制限することは禁止されております。しかし、いまお話を伺っておりますところによりますと、運輸省の諮問にこたえてどういう方策がよろしいかということを決して、結局それは法律に基づいてそういうことになるのでございまして、事業者団体が現在または将来の事業者の数を制限する、あるいは構成事業者の機能、活動を制限するということはできないのじゃないかと思えます。

○野間委員 いや、あれですよ、いま私が申し上げましたような経過で、これはまだ法律を制定されてないのですよ。したがって、それは港務局が諮問を聞いたにはしても、事業者団体みずからがその構成員の活動や数を制限するという内容について討議をしてきめて、しかも運輸省で諮問している問題とは別に法律の内容、省令の内容、希望事項というふうな自分の意思をきめているのです。きめるという行為をしているわけですね。そういう行為をするというところを、独禁法の第八条は禁止しているのじゃないですか。

五

○竹中(喜)政府委員 独占禁止法第八條は、あくまでも現実に事業者の数を制限する、あるいは機能、活動を制限するということでございまして、港灣運送事業者がいかにあるべきかというものを検討する、それを答申する、その段階で独占禁止法違反としてこれを問題することはできないと思ひます。

○野間委員 これは独禁法の八条を正確にそのまゝ考えれば、それはもちろん港運協会自身が、いまあなたの言うように制限をしてしまつたり、現実に減らしてしまつたりすることではありません。ありませんが、それは実際に自分で制限をしたり数を減らしたりしなくても、将来はこういうふうに制限をするという事を審議すること自体、そういう審議という行為そのことが、第八條違反になるのじゃないですか。

○竹中(喜)政府委員 お話のような審議をするという事はないと思ひます。

○野間委員 そうすると、実際にその審議によつて数が減る、制限をしたという実効が出てこなければ、八条違反にならないのですか。

○竹中(喜)政府委員 あくまでも八条は、現実にそういう結果が出るということで初めて問題になると思ひます。

○野間委員 独禁法の第八條は「事業者団体は、左の各号の一に該当する行為をしてはならない。」といふことで、第三号が「一定の事業分野における現在又は将来の事業者の数を制限すること。」となつてゐるわけですね。そうすると、一番これに該当すると思われるのは、第三号で「将来の事業者の数を制限すること。」といふふうになつておる。この場合、現在を制限してないが、将来の数を制限するといふことを審議をしたわけですね。それは結果的には法律が施行されて、その法律によつて制限をされるという手続になるのだけれども、その将来の数を制限するといふことを審議をした行為、そのことはこの八条違反にはならないのですか。

○竹中(喜)政府委員 先ほどもお答え申し上げましたように、その段階では八条違反として問題することはできません。

○野間委員 そうすると、たとえば法律の問題を抜きにして、第三号で言う将来の数を制限するという審議をしただけでは八条違反にはならないのですか。

○竹中(喜)政府委員 重ねて申し上げますが、審議の段階だけでは八条違反にはなりません。

○野間委員 そうすると、四十年何月にそういう審議をした、それが四十一年何月何日に実際に制限が行なわれたということにならないと——それはそのときに初めて八条違反になるのですか。

○竹中(喜)政府委員 そのとおりでございます。

○野間委員 そこで、条文はちよつと忘れましたが、予備行為といふのがありますね。

○竹中(喜)政府委員 ございせん。

○野間委員 それでは予備行為のほうはちよつと不勉強で調べてありませんでしたが、法改正に直接関係はないのですから、また調べてから別の機会にもう一回質問をしたいと思ひます。

以上で、私の質問を終わります。

○古川委員長 久保君。

○久保委員 簡単に二、三お尋ねをいたします。大事な点で、いまの問題で公取の話は大体わかつた。いまの答弁を聞いていて港灣局長はどう思ひますかといふことになるのだが、ちよつと待て。といふのは、そういうことになる、それでなくてもやはり力の強い者が残つて、しかもそれが役員とか何かなるというものが当然です。そこで、そういうことになりまして、いままでの審議の中で整備されつゝある、二年の間に集約合併といつたのはいいと思ひますが、そういう方向をとる。そういう場合に、われわれとしてはもちろん適正規模にすることがねらいである。これには異存がございせんし、またそうすべきだと思ひます。ところが発言権がないばかりに、あるいはそういうものから不当に排除されるということがあつてはいかぬという気持ちがあると思ひます。

そのために港運協会といふか、そういうものが、いままでは方針について諮問があり答申をしたといふ段階だから、公取の説明とおりでまあいと思ひます。しかしこれからこの法案が通つて、実際の作業に入るわけですね。そうなつた場合に港運協会と政府といふか、そういうものとの関係は、この法律にいう具体的な措置について、特定の港灣の問題について、特定の事業者の問題について、港運協会との間にいままでのような仕組みといふか、諮問した、答申したといふようなことが予想されるのかどうか。予想されるとすれば、これは明らかに独禁法違反といふことで、うまくないといふことは思ひます。それはどういふふうな作業をしますか。

○佐藤(肇)政府委員 日本港運協会が審議いたしました内容といふのは、三・三答申に盛り込んでおる集約一貫作業体制といふことについてやつたわけでございます。別に事業者の数を制限するといふことではないわけでございます。

それから今後の具体的な、十六条を中心とする集約合併もしくは系列化といふ問題につきましては、港灣審議会の中に設けられます港灣運送部会

の意見を聞いて行政指導をしていきたいと思ひます。おるわけでございます。この港灣運送部会の構成は、もちろん港灣運送事業者も入りますが、これは一種、二種、三種、四種といふような各部門の事業者の代表を入れますし、その他荷主、船主の代表もしくは貿易業者、学識経験者、それから労働組合の代表も入れます。こういうものを委員とい

たしました審議会の審議に基づいて、具体的な十六条の施行の方針をきめて、それに基つて行政指導をするようにしたいと思ひます。

○久保委員 そうしますと、港運協会といふものはそこに介入する余地は、これからはないといふふうにとつてよろしいのかどうか。介入といつてはおかしいが、運輸省として、港灣運送協会なるものに具体的な集約合併といふか、そういう方向なり具体的な手続作業の進め方、そういうものについて全然さわらぬ。いまあなたが述べたところだけたような港灣審議会の中の部会といふところだけ

で作業するものであるのか。

○佐藤(肇)政府委員 私どもはそのように考えております。

○久保委員 それではあまり心配せぬでいいかと思ひますが、ただ心配なのは、独禁法違反になるかどうかは別にしまして、先ほど来申し上げたように、この業界の実態からいふと、やはりこの業界でも同じでありまして、特

にこの港灣運送業界には、大小さまざま、しかも零細なものも御案内のとおりあるわけですね。零細なものは、仕事の量も小さいかわりに、発言権はほとんどないといふ場合も予想される。そうなつた場合には、この事業者として、いふならば正當に扱つてもらえない場合が予想されるわけであり

ますから、その辺もやはり十分考へていく必要はあると思ひます。

そこでもう一つお尋ねしたいのは、検査の制度であります。この検査の制度は、御案内のとおり検査人の集まりじゃなくて、検査協会とかなん

とかいって二つぐらいあるものであります。その協会と検査人の関係はどうなつてゐるのか。

それからもう一つは、ダブル検査は大体日常茶飯事のごとくやつてゐる。いわゆるシップサイドと岸壁との間、本来ならば両方のサイドにそれぞれ検査人がいて初めて、正しい検査といふことが証明されると思ひますが、それが、それでなくてダブル検査といふて、一人の者がそれぞれ業務をしてやつてゐるというふうなものがあるものであります。これは本来の検査制度からいって正しくないのではないかと、こ

います、実際は検数につきましてシブサイド、ドックサイドというようものが取り扱われておるの、日本の特有の事情のようでございます。ただ船込み等の場合に、本来荷主側または船主側からおのおの委託されたにもかかわらず一人でやるというところは適当でないわけでございまして、こういうものにつきましては正しく依頼者から受けたとおりに検数するようにという行政指導をやっております。

○久保委員 これは今日ただいまどうしようもなつたてなかなかなかいじらうと思つたのでありますが、私どもの考えを申し上げますれば、検数制度というのは一ぺん検討し直してみたらどうか、こういうふうな一つは考えます。というのは、いまの協会というものがあつたが、実際の検数人に対する資格というものは、運輸省自身が一人々々の検数人の資格を認定しているわけですね。検数協会というものは全然そういう能力はないはずであります。だから、その個人だれだれが検数人の資格を持つていて、これが検数のいわゆるオートライズできる者だと思つたのです。これに似通つたものにはパイロットのシステムがあります。パイロットも協会という組合といふものがありますけれども、これは別にいまの検数協会のようなこととはしてない。だからできるならば、検数人そのものはやはり運輸省で認定するとするならば、検数人組合といふかそういうものに置きかえて、それぞれの責任は検数人そのものが直接負う仕組みにしたらいかがか。その場合は、別に西サイドに一人ずつの検数人は置かぬで済むのではないだろうかと思つてゐるのです。しかしこれは非常にむずかしいことではあります、少なくとも検数人といふものの実態——私ははっきり申し上げてよくわかりませんけれども、現行の制度の中においては、やはりダブル検数というふうなものはこのためをくすすものであり、うまくないと思つてゐる。御答弁で、実はそれぞれ間違いないように指導してゐるというのでありますが、それぞれの協会に対しては具体的にやはりあなたのほうで監

督をして、いまのようなかきしなかつたところのダブル検数というものは取りやめるようにきちつと指導してほしい、こういうふうに思ひます。これは要望であります。

それからもう一つは、いままでそれぞれの向きから改正のポイントでありますところの集約合併といふものについて審議がなされましたが、言ひなれば、この港灣運送事業者といふものの中には二つ種類があると思つたのです。一つの種類は、先ほど来お話がありましたようなエージェンツであるいは乙仲であるいは一貫元請、そういうのは純然たる港灣運送事業のほかに、これに付随する事務的な手続、あるいはそういうものの空領、こういうものをそれぞれが取りわけですね。港の機能と運送の実態からいふならば、そういう業態はこれまた必要だと思つたのです。そのほかに港灣運送事業者としてのもう一つ、純然たるはしけ、あるいは船内、こういうものを単独でやつてゐる——おそろくそういうものを単独でやつてゐるというものは数少ないのじゃなからうかと私は思つたのであります。が、もしそういうふうな区別で、エージェンツ、乙仲、そういうものと、それ以外の港灣運送事業者といふものが今日ただいまはつきりあるとするならば、この法案が通つたあと二年間に集約、系列化といふか適正規模に置きかえるという場合には、いま申し上げた一貫元請とかあるいはエージェンツ、乙仲、そういうものの事業といふか中身というものは変わらぬという前提に立つて集約合併をするのか、あるいはそれは全部御破算だ、港灣運送事業といふ面であつて、全部いままで説明があつたような方式でやられるのか、その辺はどうなんでしょうか。

○佐藤(義)政府委員 結論を申し上げます、たゞいまお話が出ました後でございまして、私どもはあくまでも管申に沿つた集約合併もしくは一貫作業体制の確立といふものを現実の姿に合致してやつていきたい、こういう趣旨でございまして、十六条はそういう意味におきまして、いまお話がございましたような一貫元請港灣運送事業者、そ

の中の乙仲のような場合、先ほど申し上げましたのが非常に数が多い。そういうことで、過当競争また労働者の管理についても適正を欠くというやうな問題があるわけでもございまして、そういうものをやはり、全体として港灣運送事業といふものが合理的に、かつ責任を持つて仕事ができる、そういう体制に持つていきたいという趣旨でござい

○久保委員 最後に、これは要望も交えてありますが、この前も申し上げたと思つたのであります。この法案が通つて二年の間に、それぞれいままでのお話のとおり集約していただくわけですね。その問題は、あるいは近代化あるいは集約、合理化といつても、当たりがくるのは御承知のように、そこに働く労働者が一つございまして、これは先般の例として申し上げたように、たとへば今日ただいま横浜と名古屋で、それぞれ港灣運送事業をやつてゐる。そこでどうもこつちがぐあいが悪いから向こうだけにしようといふことで、早いところ横浜のほうに店じまいにして、名古屋のほうを大きくやる、こういうやり方一つは例として出てきておるやうであります。その場合、当然のごとくそこに雇用されるところの港灣労働者、こゝろの労働者の始末も何も考えずにこういうことを進めていかれるとするならば、これはたいへん問題だと思つた。ついでにはこの法案による方針が具体化される段階においては、そこに働く労働者の立場といふか、そういうものに対して特別な配慮は当然すべきだと思つたが、具体的にどういふふうな考えられておるか御説明いただきたい。

○佐藤(義)政府委員 この三、三答申そのものの趣旨は、港灣荷役の面におきまして非常に業者の数が多く、労働者は不足しておるというところが一番根本ではないかと思ひます。そこで、この集約合併していくのも、やはり企業といふものが強くなつて、労働者なかならず常用労働者の確保といふものがはからなければならないという趣旨でありますので、私どもは港灣運送部会の委員の中に労働者の代表を入れまして、十分審議を尽

くした上で今後の方針をきめて、それに基づいて行政指導をしていきたい、かように考えます。

○久保委員 もう一つ最後に、だめ押しというよりも、計画を聞きたいのですが、間もなくこの法案は会期中には少なくとも参議院に回つて、それぞれ議決されるだろうと私は思つておられますが、そうしますと、法案が成立後は二年間という期限はございまして、主としてどういふ準備をしてこれをやっていくのか荒筋をお話しいただきたい、かように思ひます。

○佐藤(義)政府委員 今回の設置法の改正によりまして、審議会に港灣運送部会を置くことが認められました。したがうして、私どもが各港の実態を調査した上で、このやうな案で集約合併もしくは系列化による一貫作業といふものをつつていきたいといふものをつくりまして、この案を運送部会にかけて、そこで十分審議をしていただく。なお、この運送部会の置かれる期間は二年間の臨時のものでございまして、したがうして、その中でなるべく早く結論を出していただきまして、それに基づいて具体的に港ごとに指導して、この法律改正の趣旨を具現していきたい、かように考えるわけでありまして。

○古川委員 野間君。

○野間委員 独禁法の問題ですが、さつきちよつと勉強が不足してゐたので、休憩時間中に勉強してもらつたのだが、第八条第一項の「一定の取引分野における競争を実質的に制限すること。」、そういう行為は八条違反になる。これは法律ではつきりしてゐるわけですね。しかし、先ほどの公取委の方の御説明では、それが実行の段階に入らないと実際の独禁法違反にはならないといふことであつたと思つたのですが、それはさうですね。

○竹中(喜)政府委員 そのとおりでございまして。○野間委員 そうすると、この法改正十六条の問題は、法律で数を制限をしたりすることをねらつてゐるわけですね。したがうて、法律が施行になつて初めて、協会が論議したことが法律の効力によつて実行されていく。この限りにおいては明らか

かに私も独禁法違反にはならないというふうに思っています。ただ問題は、法律が施行される、そうして猶予期間がある、その猶予期間において、運輸省の指導によって実施の段階に入っていくわけだが、先ほどの久保先生の御質問なり、あるいは私が質問をした経過の状況を見ていくと、実施の段階で港運協会がその実施を手伝う、あるいは実施していくようにしていくという、そういう実行段階があり得るというふうに思っています。そうすると、そのときにその協会が、法律はそうであるに違いないけれども、協会としてその法律に当てはまるように具体的に強制をしたり何かすると、これは独禁法違反に当てはまるのじゃないかというふうに思っています。それはどうなんでしょうか。

○竹中(書)政府委員 先ほど港運局長のお答えでは、港運協会をお使いにならぬというふうなことでございましたが、ただいまの御質問のように、港運協会が実行の段階において、何らかの経済上の利益を与えるというふうなことをもって事業者の合併なり何なりを強制するということになれば、独禁法上問題になる場合もあるのではなからうかと思ひます。

○野間委員 わかりました。それでけっこうです。

それからもう一つ。これは別の問題ですが、答申では、国が、集約あるいは体系づける、そういう際に資金の援助などをして、誘導方式を持ってやらないというふうな書いてあるのです。今度、十六条改正で実質的にやってもらうのだけれども、この答申でいっているようなことが必要になってくるというところは、これは想定ができます。したがって、そういう準備をしておかなければならぬのじゃないかというところは、前回の質問のときにもしたのですが、そういう準備はどういうことをしてあるのですか。

○佐藤(重)政府委員 港運送事業は、中小企業近代化促進法の指定の業種になりまして、したがって、港運送事業の実態は現在調査中でございまして、この十六条によっていろいろ集約合

併をしていくというふうなことも出てまいりました。場合によっては、中小企業近代化促進法の対象として、税制上の優遇であるとか、そういうふうな財政的援助などとかいうような利益を受けやすうにしていきたい。なお、共同で機械化をやっていくというふうな場合は、従来もやっておりまして、特定船舶整備公団によって機械を貸与していくとか、さらには日本開発銀行の融資によって機械を設備していくとか、そういうふうなことで援助していきたい、かように考えております。

○野間委員 それはちよつと問題があるのです。中小企業近代化促進法では、中小企業が設備を拡張したり、そういうことで近代化をしていくという場合に、その設備資金を貸す、融通をするというところで、今度の十六条改正では、設備の問題では、もしそういう必要があれば借りない、そうして一貫体系にしない、こういっているわけですから、だから、むしろそうではなくて、運営資金というか、労働者を雇うとか、そういう運営資金のなもので借りなければならぬとか、そういうふうな近代化促進法に規定していない部分で必要になってくるというところのほりが多いのじゃないか。ぼくはそれを心配しているのです。そういう体制は何であるかということなんです。

○佐藤(重)政府委員 中小企業近代化促進法の対象で援助し得るものは相当あると思ひますが、そのほかに、いまお話しがございましたような運営のための資金というものは、ほかの中小企業におきましても特別の措置はないわけでございますが、集約する、合併するということによって規模が大きくなれば、銀行その他から融資を受けるということについても、おのずから力が出てくるわけでございますし、われわれとしてできる限りの陰の、要するに法律に基づかない援助は十分やっています。

○野間委員 そういふことでかくなれば、それはいいです。自力でできるのだから問題はないのです。そうでないことを心配しているのが、先刻からの問題なんです。だから、いまず起きるのではないのだから、それはいいですよ。もう少しそれぞれの分野で相談をしていただいて、必ずそういう要素が起きてくるのだから、そういうことの体制がとれるような検討をしておいてもらいたい。そう思ひます。

以上で終わります。

○古川委員 本案に対する質疑はございせんか。――ほかに質疑もないようでありますので、これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。砂田重民君。

○砂田委員 私は、自由民主党、日本社会党、民主社会党を代表いたしまして、ただいま議決されました港運送事業法の一部を改正する法律案に対し、附帯決議を付することを提案いたします。

案文を朗読いたします。

港運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

一、政府は、港運送事業法に基づき、港運送の新秩序を確立するに当つては、真にその合理的、能率的運営を期し得るよう、各港の実情にそつて、事業者の企業規模を適正化し、これを育成して、その能力の活用を図るべきである。

二、省令の制定に当つて、事業者間の「経済上の利益の提供」の内容については幅広い考慮を払ふべきである。

三、港運送事業法第二条第三項第一号に掲げる港運送事業は、同法第三条第二号及び第四号に掲げる事業と密接不可分に、その作業の実体がそれ等の事業と何等差異なきことに鑑み、出来得る限り、近い将来これを本来の港運送事業として規制を強化すべきである。

右決議する。

以上でありますので、御賛同あらんことをお願いいたします。

○古川委員 以上をもちまして趣旨説明を終わりました。

これより採決いたします。本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古川委員 起立総員。よつて、本案は附帯決議を付することに決しました。

この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。中村運輸大臣。

○中村(實)国務大臣 ただいま決議をなされました附帯決議につきましては、政府といたしまして

はその趣旨を尊重いたしまして、十分決議の趣旨の実現に向かつて努力してまいりたいと存じます。

○古川委員長 おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○古川委員長 御異議なしと認め、よつてさよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古川委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

小型船造船業法案について参考人より意見を聴取することとし、参考人の人選、意見を聴取する日時等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○古川委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次回は来たる三十一日火曜日、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。

午後零時二十四分散会

昭和四十一年六月一日印刷

昭和四十一年六月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局