

第五十一回国会 参議院運輸委員会會議録第二十七号

昭和四十一年六月七日(火曜日)
午後一時四十三分開会

委員の異動

六月二日

辞任

六月七日

辞任

瀬谷 英行君

補欠選任

柳岡 秋夫君

補欠選任

森田 タマ君

岩間 正男君

出席者は左のとおり。

委員長

江藤 智君

理事

委員

岡本 悟君

金丸 富夫君

岡 三郎君

吉田忠三郎君

井野 碩哉君

木村 陸男君

源田 実君

谷口 慶吉君

平島 敏夫君

前田佳都男君

森田 タマ君

相澤 重明君

大倉 精一君

木村美智男君

柳岡 秋夫君

浅井 亨君

岩間 正男君

運輸大臣 中村 寅太君

政府委員

運輸大臣官房長 深草 克巳君
運輸省港湾局長 佐藤 肇君
運輸省自動車局長 坪井 為次君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君

本日の会議に付した案件

○港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。
去る二日、中津井真君及び春日正一君が委員を辞任され、その補欠として森田タマ君及び岩間正男君がそれぞれ選任されました。

また、本日、瀬谷英行君が委員を辞任され、その補欠として柳岡秋夫君が選任されました。

○委員長(江藤智君) 港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大倉精一君 まず冒頭にお伺いするのですけれども、今度の港湾運送事業法の一部改正、これの根拠になっておるといふのがいわゆる三・三答申ですね。港湾労働等対策審議会からこの答申が出されておるのですけれども、その答申というものが今度の改正の一つの基準といえますか、根拠になっておる、こういうぐあいに考えていいのでしょうか。

○政府委員(佐藤肇君) そのとおりでございます。

○大倉精一君 それでは私のほうからお尋ねするので

ですけれども、三・三答申の中で今度の改正案で実施ができなかったものはどの点ですか。

○政府委員(佐藤肇君) 答申で述べておりますものは事業の集約というものがおもでございまして、そのほかには運賃料金の適正化ということがございまして、これにつきましては、法律の問題としてではなくて、料金体系につきましては、港湾審議会に設けられます港湾運送部会の審議を経て新しい合理的な体制に改善していきたいと思っております。

○大倉精一君 三・三答申の中で非常に重要な部分というのは、一つの何といひますか道義的なものになるかもしれないけれども、総括の一番終わりに、「しかし、何よりも重要なことは、港湾関係者の自覚であり、遠く、且つ、広い視野に立って、諸対策を実現する原動力となることを要望する。」、こういう最後の総括の部分が非常に大事だと思うのですけれども、これに対する政府の現在までの指導あるいは今後の対策、こういうものについてどういふぐあいに考えておられるか、これをひとつお聞きしたいと思います。

○政府委員(佐藤肇君) 業界に對しましては、この答申を受けまして、従来は元請中心の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国港湾荷役振興協会、さらに全国沿岸荷役協会というふうな、いろいろの団体があったわけでございまして、業界を打つて一丸とする公益法人である日本港運協会というものを設立するに至りまして、業界を一本にしてその意向を反映したいということが一点でございます。

次に、昨年設けられました港湾審議会の中の管理部会におきましては、港湾に関係する方々に委員になっていただきまして、港湾管理者の財政と港湾の効率的運営について審議していただいたわけ

でございますが、その中におきましても、この答申にいわれておりますように、港湾運送事業の現在の体制というものはあまりにも前近代的過ぎるので、これをさらに近代化するために努力することが必要だという答申をいただいております。

さらに、今度審議会の中に新しく港湾運送部会というものを設けまして、各般の港湾に係る方々に委員になっていただきまして、法律改正に伴う具体的な集約化、近代化の措置については、その審議会の意見を聞いて指導していきたい、かように考えておるわけでございます。

○大倉精一君 この答申の中の第一項の(イ)ですが、ここに港運事業者としての適格、不適格者ですね、中身はいろいろ書いてありますけれども、そういうものについては免許の取り消し等の措置をする、あるいは勧告をする、こういうことが出ておりますけれども、現在までそういうことをおやりになったことがありますか。

○政府委員(佐藤肇君) 港運事業法におきましては、職業安定法違反の場合には免許の取り消しまで至ることが書いてございまして、現在までこれに該当する事例がございましてこのために免許を取り消したというところはございません。

○大倉精一君 これは従来ともこの委員会でも問題になったことがあるんですが、かなり最近において非常にクローズアップされたのは、神戸の山口組という暴力団の組織です、これは全国的にある。田岡という人が何か中心になっておるんですが、この港湾運送事業上における過去の実態というものはどういふものですか。これは運輸省として、この山口組というものの実態について、さらにまた港運送事業に及ぼす影響についてどういふぐあいに把握をされているか。

○政府委員(佐藤肇君) 山口組の配下と申しますか、関係ある港運送事業者というものは大体船

内でございます。中心が神戸である。この山口組関係の港湾運送事業者の中で、最近三友企業といふものをほかの恐喝事犯によりまして警察当局が取り調べた。そのような関係から、私どものほうで実態調査をいたしました結果、二、三の違反事件を発見いたしました。その違反につきましては告発をいたしております。その後の行政処分につきましては、県警当局ともいろいろ連絡をとってやっておりますが、まず第一に、企業の現在のいわゆる山口組系統と称せられる方が幹部になっておられるという体制を改めるようにということをお勧めいたしました。その結果を待つて行政処分をいたしたい、かように考えております。

○大倉精一君 この問題は、いまに始まった問題ではなくて、ずっと以前からの問題なんです。かつてこの委員会でもたぶん問題になったことがあるのですけれども、そのときは、一応形式上正規の業者といふか、そこをとおるの処分ができませんでした。ところが、正規の業者の形をとっておくといつても、山口組といふものの実態を見れば、これはもう公益事業として港湾運送事業をやるのに適当ではないというところは、これは十分わかっているわけなんです。今度の法改正でも、特に常用労働者についてちゃんと規制しております。こういうちゃんとした労働者を使わなければいけないということになっている。ところが、山口組の配下の労働者、これがやっておりますのは十分わかっているのですけれども、そういうものを何ら行政処分もしないで今日までできておるといふことは、これは港湾行政上非常に大きな問題ではないかと思つて、したがって、こういう法改正をやつて文章の上でいくらしいものををつくつてみて、結局行政措置ができないというふうなことであつては、この法律は死んでしまふですよ。今度よりやく警察が手をかけて、そしてこれに連

輸省も協力するといふか、ついで調べてみたら、違反行為がいろいろあると云つておられるのですけれども、ちよいちいあるところではないと思つたのです。日本の神戸における暴力といふものは、これは天下周知の事実であつて、世界的にも有名なものですね。そういうものを港湾行政上黙つて黙殺しておつたといふこと、ここに一つの大きな問題があるのじゃないかと思つたのです。こういうものであつては、いわゆる港湾の近代化なりあるいは合理化といふこともできない、こう思ふのですが、こういう点についてこの際徹底的にひとつ強力に調査をされて、そして免許を取り消すものは取り消して大掃除をする、こういうお考えはございませんか。これは大臣にひとつ伺いたいのですが……。

○政府委員(佐藤隆君) 山口組のことについては、いろいろ御指摘もあつたところではございませうが、労働につきましても、職業安定法違反なり労働基準法違反なりといふもの、事例が、これは所管も違つたわけではございますが、具体的にはございませんでした。そういうようなことで、現在までそれを対象とした違反行為に対する処罰といふものは行なわれなかつたわけではございますが、先ほど私が申し上げましたのは、限定免許の範囲をこえてほかの仕事を引き受けておつたとか、また神戸港以外のところで免許がないにもかかわらず船内荷役をやつておつた、こういうようなことでございませう。したがって、このような事例が発見されることに、港湾運送事業法に明示されておりますところの処罰をやつて是正していきたい、かように考えています。

○大倉精一君 いろいろこれは、運送事業法に抵触しておれば、そうしなければならぬでしょうけれども、問題は、今度のねらいといふものは、港湾運送事業者並びにこれに従事する労働者、これの近代化、向上をはからうといふのが大きなねらいなんです。でありますから、現実には、法に違反をしていなくても、働く労働者の質、内容といふものが暴力組織の中に含まれておる、そういう場合に、それじゃこれは一体そのままで黙殺しておつてもいいものかどうか、そういう点ですね。これは港湾運送事業法にひつかかりさえしなけ

ればほうつておいても差しつかえない、こういう考えなのですか、どうですか。そうでないと、これは――神戸の港湾に行つてごらんない、横浜の港湾に行つてごらんない。これはたいへんなもんですよ。これは港湾のほんとうの労働事情を調査しようと思つたら、自分ではつづいて一週間も二十日間も泊まり込んでいなければわからない。変なことを言へば消されてしまふ、そういうものがあるが港にはびこつておる。そういうものをほうつておいて、こういう法律だけを直した、港湾運送事業者なり港湾労働者の近代化と言つてみたつて、それはナンセンスだと思つたのです。そういう点にメスを入れなければならぬと思つたのです。これは大臣どうでしょうか。相当思い切つた決意が要る仕事だと思つたのです。その決意がなければ、こういう法案をつくつてみても、目的を達成することはできないと思つたのです。大臣どうでしょうか。一大決意をもつて、この際、警察と協力して、運輸省としても不適合な者はどんどん大掃除をする、こういうことをして初めて港湾の近代化といふものは達成される、私はこう思つたのです。大臣、お歸りになって早々で恐縮でありますけれども、ひとつお答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎) 港湾運送事業の近代化、合理化に對しましては、これは積極的に当然やらなければならぬ課題であります。運輸省としてもこの問題を取り組んでおるわけでありまして、いろいろいままでの港湾運送の実態がきわめて複雑であることは、大倉委員御承知のとおりであります。運輸省としては、やはり港湾運送事業法に照らしまして、法にもとるような者があれば、それはいかなる場合といふことも、容赦なくこれを適当に処置していく、そして所期の目的を達するよう努力をしてまいりたいと思つておる次第でございますが、この問題は、大倉委員の指摘なさるやうに、運輸省としても決意をもつて、警察当局等々と密接な関係を持ちながら、暴力といふようなものが介在する余地のないような港湾事業に行政指導をしてまいりたい、かように考えて

おります。

○大倉精一君 このことは答申の中にも非常に重要な示唆があるわけですね、それだから私は聞いておるのです。たとえば答申の初めのほうに「港湾の重要性ないし国際性は、必ずしも十分に認識されず、港湾運送事業や港湾労働の近代化は著しくおくれたままに放置されておる」といふことを受けて、「このような見地から、旧慣を打破する抜本的な対策が必要であり、従来の考え方にとらわれぬ」でやつていきたい、こう書かれておるわけですが、こういう抜本的なものにメスを入れなければ、こういうような法律の趣旨といふものは生きてこないと思つたのです。それだから私は聞いておるのです。ですから、これは非常に決意の要ることであるし、あるいはまた困難な仕事であるので、直ちにやれるとは思つておりませうけれども、たとえ一年かかつて二年かかつてこの大仕事をやつてのける、こういう根本的なものがなければ、こういう法律をやつても港湾の近代化はできない、それだから私は大臣に聞いておるのです。ですから、これは運輸省だけではやれませう。警察もやります。各省にもまたがつております。そのうちの一つの担当者が運輸省です。しかも直接の自分の所管事項でありますからして、自分の所管事項をこういう状態に放置しておくといふことは、これは他の省の責任だけでは済まされないと思つたのです。こういう点で大臣に聞いておるのです。この際どうですか、一大決意をもつてそういううみを出してしまふ、こういうお考えはありますか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、港湾運送事業の正常化のためには、近代化、合理化を進め、労働環境等を整備いたしまして、そして労働者が生活の安定を期することが、やはり正常化していくために必要な大きな要素であると思つたのであります。運輸省といつたしましては、いろいろの法令等を整備いたしまして、そして厳重な規制を整えながら、労働者の生活の安定と、それから労働環境等を整備し、そして労働者が働きやすいよう

に正常な環境の整備の方向で行政指導をしていくと同時に、警察当局等とも関連を持ちまして、暴力的な組織の存在する余地のないように、そういう方面でも努力を続けてまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○大倉精一君　まあこの点については、特に私はこの際この法案に関連をして強く要望しておきます。まあ一年、二年かかるかしりませんが、少なくとも、少くとも暴力的な業者あるいはそういうような内容を持つ要素というものを港湾から一掃する、こういう大事業に取り組んでもらうことを要望しておきたいと思つてます。それから、その次には港湾運送料金ですけれども、これはどうでしょう。昭和三十七年のときに問題になったものですけれども、非常にこれは外国関係に比べて安いんですね、日本の港湾料金というものが。特に港湾問題につきましては、一般生活に及ぼす影響というものは数字的にはたいしたことはないのです、これは答申にも書いてある。そこで、現在の日本の港湾運送料金というものは諸外国に比べてどういう程度になっておるのか、数字がおわかりでしたら聞かせてもらいたい。

○政府委員(佐藤肇君)　料金のきめ方その他につきましては、各国ともいろいろ違つておりまして、はつきりした数字ではございませんが、横浜、ニューヨークその他について、ちよつとこれは資料が古いのでございますが、昭和三十七年度現在における数字で申しますと、横浜を一〇〇としたした場合に、ニューヨークが六三九、ロンドンが三三八、ロッテルダムが二七七、大体こういうふうなことで、日本は欧州並びにアメリカと比べて低いということが言えると思つてます。

○大倉精一君　これはいろいろ物価政策等もあると思うのですけれども、港湾料金等に関する問題は、むしろ外国に対して率仕をしておるといふような気がするのです。日本の全港湾の組合あたりからも、せめてフリーピン並みの港湾料金に上げて待遇改善してもらいたい、こういうふうな要望がかねがねあるのですけれども、いま話を

聞いてみますと、大体世界の主要港のは日本に對して二倍ないし六倍、あるいは三倍というふうな数字なんですね。こういう点はどうも、港湾運送料金というものの不合理性、ここに働いている人がいろいろ圧迫を受けている、こういうことが実態じゃないかと思うのです。それで、仄聞するところによりますと、港湾運送料金のごときにも、船主協会あたりから相当圧力がかつてどうにもこうにもならぬというのを聞いています。ですが、私は、港湾運送事業というものを公正に、あるいは正常に公益事業としての機能を果たす、あそこ労働者もいま大臣がおっしゃったように安んじて働くようにできる、これがためには、港湾料金、運送料金というものも考慮に入れなければならぬと思つてます。こういう点についていま考慮されておられるかどうか、これもひとつお答えいただきたいと思います。

○政府委員(佐藤肇君)　料金の実態は、先ほど申し上げましたように、大体外国は自由料金でございます。しかもその内容は秘密でございますから、はつきりした数字はございませんが、大体われわれの聞き得た範囲は、先ほど申し上げましたような差があるわけでありまして。しかし、実際に現在定められておる認可料金がそのまま守られておるかという点、必ずしもそうではない。それから料金の面で港湾運送事業者が企業の経営が成り立たぬかという点、必ずしもそうではない。しかばそれが労働者の賃金を非常に安くしておるかという点でございますが、それはどほかの給与に比べて安いということもないわけでございます。私もやはり、港湾労働法が施行されました機会に、さらに企業会計につきましても今回の法改正で近代的な方式をとることを要請するわけでございます。そういうふうな実態調査の中で、はつきりした労働者が適正な生活が得られるような料金にきめていきたいと考えておるのでございまして、現在すぐこの料金について、まあ公共料金の規制の問題もございしますが、値上げをするという考えは持っておりません。

聞いてみますと、大体世界の主要港のは日本に對して二倍ないし六倍、あるいは三倍というふうな数字なんですね。こういう点はどうも、港湾運送料金というものの不合理性、ここに働いている人がいろいろ圧迫を受けている、こういうことが実態じゃないかと思うのです。それで、仄聞するところによりますと、港湾運送料金のごときにも、船主協会あたりから相当圧力がかつてどうにもこうにもならぬというのを聞いています。ですが、私は、港湾運送事業というものを公正に、あるいは正常に公益事業としての機能を果たす、あそこ労働者もいま大臣がおっしゃったように安んじて働くようにできる、これがためには、港湾料金、運送料金というものも考慮に入れなければならぬと思つてます。こういう点についていま考慮されておられるかどうか、これもひとつお答えいただきたいと思います。

○大倉精一君　いま値上げをするとかせぬとかじゃなくて、先ほどの賃金と関連をいたしまして、港湾労働者の生活なり労働条件なりあるいは港湾運送事業の近代化あるいは合理化というもののの中に、港湾運送料金というものが非常に大きな要素を占めておる。でありますから、そういう面も行政的に考慮をしないといふと、こういう法律も死んでくるんじゃないかといふことを私は杞憂するのです。三・三答申の中にも、料金の問題は答申してあります。特に「作業料金の原価計算は、荷役の近代化、資本の蓄積及び投資受入の可能性並びに労働の近代化等を考慮して適正に行なう。」こうなつておるわけでありまして。そこで、「港湾運送事業の利用者は、認可により定められた料金より低い金額で港湾運送事業者へ港湾運送をさせてはならない。」これも答申に出ておる。でありますから、いまあなたが申し上げたように、この認可料金が必ずしも指示されてない、そこに問題がある認可料金なんです。認可料金であるが、これは港湾ばかりでなく、陸上でも言えることではあります。こういうところにやはり港湾運送事業の近代化の要素があると思つて。それで、いまの料金で十分やつていけるのだと、こつこつやるけれども、港湾労働者の実態をひとつごらんない、実態を。もうその日暮らしの労働者を使つて、どんぶり勘定です。お前どことへ行けと、それでもつて帰りがけに幾らか知らぬけれどももたらつて帰ってくる、こういうことでやつておる。そういうことで港湾運送事業というものは成り立つておるのですけれども、中身はきつめて非近代的なやり方で、もつとひどいものもある。こういう要素を直すことをしなければならぬと思つてます。そういう点が港湾運送料金というものに非常に大きなウエートがあるといふことで聞いておる。きょう上げろあす上げろといふのでなくて、いまの料金が適正であるかどうか——答申に書いてあるように、適正でなければ上げなければならぬ。しかしながら、物価事情等によつ

て、政治的な配慮、政策的な配慮によつて上げないといふならば、それに対応する救済措置を政府は講じなければならぬと思つて。救済措置を講ぜずに、上げなければならぬけれどもしかし物価等の問題があるからいけないのだ、あとは合理化によつてやれと言つて、精神訓話だけやつておる。ますます港湾運送事業の近代化に拍車をかけておる、これが実態であると思つてます。でありますから、港湾運送料金というものはそういうことであるという認識をひとつ持つてもらいたい。さらにまた、国内における影響でなくて、これはむしろ外国に奉仕するといふ、そういう性格を持つておる。でありますから、いまおそろく港湾の国際収支は赤字だらうと思つてます。どのくらい赤字であるか知らないけれども、そういう点について配慮しなければならぬと思つてますが、どうもそういう配慮がないような気がするのです。大臣どうですか。港湾運送料金というものが、港湾運送事業の近代化、正常化、合理化のために非常に大きなウエートを持つておる。しかも、国際的な要素を持つておる港湾の国際収支が赤字である。こういう実態で、この際これを検討する、こういう御意思はありますか。

○政府委員(佐藤肇君)　御指摘のとおりでございますが、私もといたしましては、この答申にいわれておりますことは、やはり労働者というものの常用化を進めていくといふこと、そのためには港湾運送事業が近代化されて、一貫作業ができる体制になつて、規模が大きくなる、そういうことが根底になければならぬといふことを答申がいつておるのだと思つてます。したがうして、今回の法改正におきましては、そういう趣旨の法改正をお願いしておるわけでございます。

なお、具体的に国際収支の問題から、上げるべきではないかといふことでもございまして、これはやはり各国間に労働賃金においても格差があるわけでもございまして、日本は日本として港湾に働く労働者が労働の条件なり労働の質というものに比べて不当に安いといふことはいけないわけござ

います。こういうようなことがないようにもちろんやっていたかなんかと思ひます。で、料金体系全体につきましては、先ほども申し上げましたが、港灣審議會の中の港灣運送部会で十分審議をしていただき、将来はこの答申に沿うような料金体系をつくり上げていきたいと、かように思ひわけであります。

○大倉精一君　そこで、この問題は特にひとつやってももうひとつにすることですけれども、十分審議をして将来はと言われますけれども、三・三答申が出たのは、これは三十九年ですか、九、十、十一と三年たつてもまだ将来となつておると、これはもう一べん答申をもらわなければならぬ事態が出てくるのだと思ひますが、だんだん變つてくるから、日進月歩です。こういうものはそんなに手間はかかるかと思ひます、調査するのには、ですから、この際私はこれも特に要望して大臣からお答え願ひたいのだけれども、港灣運送料金の実施、現在の認可料金並びにその取受料金の実施、それからこれのいわゆる国際収支に及ぼす影響及び今後の対策ですね、今後の何といひますか改正ですか、この調査、検討にさつそく取りかかると、こういうことにしてもいいかと思ひますけれども、運輸大臣どうでしょう、かね、やっぱり将来というふうになりますか。

○政府委員(佐藤肇君)　先ほど申し上げました港灣運送部会の設置期間は二年でございます、二年以内に結論を出したいと、かように考えておるのでございます。

○大倉精一君　これはこれでやめますが、二年も三年もかかるんですよ、こんなものは。あなたたち、これで月給をもらっているんじゃないですか。簡単にわかるのですよ。二年か三年たつてなうて言っているのは、私はおかしいと思ひます。何でも審議會を設ければいいと思ひます。あなたたちは一番詳しいのでしょ、こんな問題については、ですから、二年とか三年とか言わずに、特に流動性の激しい今日ですから、きょうの

状態とあしたの状態は違ひますから、ですからさつそく実態的に調査してもらいたいと思ひます。私は、この二点ですね、暴力組織の問題と港灣運送料金の問題、これは近代化に重要な関係があるもので、これは法律には書いてないが、これはぜひやつてもらいたいということを要望しておきます。

○岩間正男君　いまの問題、非常に重要な問題で、これは港灣労働者の労働力のダンピングだ、日本の海運は非常に隆盛を來たしておるとか、そういうことを言つておられるけれども、労働者の犠牲で行なわれていることは明白だ。したがつて、これは国際的な価格との比較ですね、日本の港灣労働者の賃金、それから世界各國のおも立つたものでいいですから、これとの比較を、いまの大倉委員から要求された資料とあわせて、そのことをぜひ要求したいと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(佐藤肇君)　資料を提出いたします。

○大倉精一君　それから三・三答申には、港灣運送事業というものは非常に多岐にわたつておりますから、総理府に港灣調整審議會というのを設ける、こういう提案が三・三答申にあるわけですね、これはまだできておりませんか。できておつたら、その運用内容についてひとつ聞かせてもらいたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君)　これそのものではございませんが、昨年港灣労働法の施行を機にいたしまして、総理府に港灣調整審議會というものが設けられております。この調整審議會でやりますことは、一つは港灣労働法の施行に伴ひまして労働大臣の諮問にこたえて定数その他について意見を述べること、さらに港灣の問題で各省に關係ある総合調整を要する問題を審議する、こういうことになっております。

○大倉精一君　この港灣調整審議會の中には各界の人が入つておられると思ひますが、これは部外からいわゆる学識経験者ですとか、業者、あるいは労働者、こういう者は入つておられるのですか。入つておるとすれば、割合はどんな割合で

入つておられるか。

○政府委員(佐藤肇君)　委員は七人でございまして、労働代表が二名でございます。あと各界の代表は、港灣の管理者、港灣の關係者、それから港灣運送事業と申しますか港灣の運送の關係者、それから荷主關係者、それから純粋の学識経験者、こういうふうなことで七名になっております。

○大倉精一君　會議の運営はどうなつておりますか。

○政府委員(佐藤肇君)　運営は総理府がやつておるわけでございます。

○大倉精一君　現在まで何回くらい開きましたか。何かきめたことがあつたら報告してください。

○政府委員(佐藤肇君)　先ほど申し上げましたように、運輸省の所管でございせんのではつきりしたことはわかりかねますが、港灣労働法の施行に伴ひ定数の決定その他を議題といたしまして、三回ないし四回昨年の秋以來開かれております。そのほか専門委員会というのがございまして、これはさらに数多く開かれてはおります。

○大倉精一君　これは運輸省は入つていないのですか。

○政府委員(佐藤肇君)　運輸省も入つております。委員ではございせん。専門委員の中でございまして。

○大倉精一君　これはこれでやめますが、いまの答弁から見ても、これは所管が違ひますので云々という話があるが、少なくとも港灣の調整審議會ですね、あなたの所管の調整審議會ですよ、それを運輸省が所管でございせんのかという答弁そのものが、いかに調整審議會なり何なり設けても依然として各省の連絡がとれていないという証拠なんですよ。これはどうでしょう。ですから、何とか審議會、何とか調整審議會、何とか本部といふものがあるけれども、事ほどさういふにばらばらなんです。ですから、こんなものは、大事

な審議會ですから、いままでこれこれ開かれてこういうことを決定しましたと直ちに報告ができなければならぬわけですね。それを、いや所管事項が違ひから云々ということ、依然として各省ばらばらだということ、そういうことで、こういう法律をつくつても、これまたいわゆる近代化あるいは総合調整あるいは総合施策ができないですよ。こんな法律をつくつても、できない。本来、港灣労働法ができると同時にこれなければならぬはずなんです、どうですか。これはいまの総理府にある審議會ですね、この運用についてさらに再検討を加えて、ほんとうに關係各省が入つて名実ともに合同して対策を立てる場にする、こういうことをやつてもらいたいと思ひますけれども、これはいかがでしょう、それはできませんか。

○政府委員(佐藤肇君)　この法律の施行に伴ひるとは、先ほど申し上げましたように、運輸大臣の諮問機關である港灣審議會の部会で足りると思ひます。

なお、総理府に設けられました調整審議會は、各省に關係のある議題につきまして調査審議するわけでございます、私どもはこの法律の施行はあくまでもわれわれの責任でやつていきたいと、かように考えております。

○大倉精一君　また一つどうも疑問が出たのですけれども、あなたのほうで港灣審議會といふものがある、その部会でやれば足りると、さうおっしゃる。その港灣審議會の部会といふものは各省に關係のないことをやるのですか。やはりあるものでしょう。さうすると、あなたのほうにも設けてある、あるいは総理府にも港灣調整審議會といふものがある、これは一体どういふ關係を持つて仕事をやつておられるのでしょうか。

○政府委員(佐藤肇君)　総理府に設けられました審議會は、相当広い範圍で各省に關係ある、要するに総理府で取り上げなければならぬ問題を審議するわけでございます。

○大倉精一君　具体的にどういふ問題を扱うか

言ってください。

○政府委員(佐藤肇君) 一つは、港灣労働法の施行に伴う問題でございます。これは施行される各港における定数の決定でございます。そのほか、私どもとしては、月末集中の問題等が現在以上に激しくなれば、この問題は通産、大蔵その他とも関係のある問題でございますから、運輸省が主になつてやるというわけにはいきませんので、これは総理府にある審議会です。港灣運送事業法の施行に關しますことは、もちろん各省の御協力も要るわけでございますが、私ども固有の事務とすることが多いわけでございますので、私どもの審議会に關係の各省の方も入っていただきましてやっていただきたい、かように考えます。

○大倉精一君 そりうものをあつちでもこつちでもつくりますと、われわれ外部から、第三者から見ておりますと、かえつてそりうものがあるがためにいろいろな障害が起つていっているんじゃないでしょうか。あつちでもある、こつちでもある、それはおれの所管じゃないというふうなことで、たとえば運輸省でつくつたものを、どういふ内容のものを審議するかわりませんけれども、少なくとも港灣関係の問題は、たとえばこの港灣運送事業法にしましても、港灣労働法と密接に關係がある、あるいは労働者の福祉厚生に面にも關係がある、あるいは職業病という問題にも關係がある、あらゆるものに關係があるんですよ。運輸省だけでというのはいつものと思ひますね。ですから、この港灣運送事業法並びに三・三答申というのは、石井照久さんはこう言つておつたんですね。その当時、三十二年の七月十九日に一応答申出したんだが、政府の総合政策がないから、こつちのほうでつくつてやつたのだ、こりうことを、まあ簡単に言つて、そりう意味のことを言つてみえんだ。それほどこさうに総合的な施策というものが、ないということはいま言つたように、審議会がほろほろいふところ、こりうにできていること自体がかえつてそのじやま

になつていふのじやないか。ですから、港灣運送事業といふものは、港灣輸送にしても、海上輸送にしても、非常に複雑多岐にわたつておるものであり、しかも伝統があり、歴史があり、非常に困難な問題をかかえておるの、あらゆる部門を総合した対策の場をつくる、こりうことが必要じゃないかと思ひますが、これはどうでしょうね、大臣、どうですか、こりう問題について閣議においてこりうものをひとつ少し審議される意思はありますか。港灣問題きわめて重要ですよ、これは日本の支那ですからね。

○国務大臣(中村寅太郎君) 現在政府でいろいろ審議会の整理問題等検討しておる途中でございまして、いま大倉委員が言われるように、運輸省に移したらどうかというふうな意見等もございまして、そりうものを含めまして前向きで検討してまいりたいと、かように考えております。

○大倉精一君 なお、質問続けていきますけれども、大臣お帰りのなつたばかりで非常にお疲れだと思ひます。しかし、少なくとも法律を運すというのですから、これはやっぱりものを言つてもらわないと困るんですが、どうしてぐあいが悪ければきつと通さなくても、この次の委員会、大臣の頭脳明快なところでひとつ御答弁を願つて、それから通していきたい、こりうふうですかね。

○委員長(江藤智君) 運輸大臣、明快な答弁でございましょう。

ちよつと速記をとめて。

「速記中止」

○委員長(江藤智君) 速記をつけて。

○大倉精一君 じゃあらためて大臣にお伺ひいたしますけれども、いま問題になつていふのは、総理府にも審議会ができていふ、運輸省にもこれと同じようなものができている、こりうことじやなくて、どこでやるにしろ港灣問題といふものはきわめて多岐多様にわたつていふわけですから、しかもなかなかむずかしい、伝統もあり、歴史もあるの、一応三・三答申のように、従来の慣習

にとらわれないで、抜本的にということになると、政府が一本のまとまつた場をつくらなければできないと思ひますね。そりうまとまつた場をつくるようにひとつ御努力を願ひたいと思ひますが、いかがでしようね。

○国務大臣(中村寅太郎君) 審議会の問題は、直接運輸省でやつておりますものはそりう専門の審議会です。港灣労働の問題がいろいろ非常に複雑でございます。たとえば港灣労働関係の労働省所管の問題もありまして、あるいは厚生省所管、その他いろいろ各省にまたがっておりますので、そりうものを総理府で統一的にやつておるの、こりうでございます。先ほど私が申し上げましたように、各種の審議会を整理統合しようという政府の方針によつて、この問題は運輸省に移したらどうかという行管の勧告等もございまして、そりう方向で検討してまいりたいと、かように考えておる次第でございます。

○大倉精一君 まあ先へ進みますけれども、港灣の問題といふのは、たとえば通産省にも關係があります。あるいはまた各省全部關係あると言つて差しつかえないですね。ですから、これはまあ専門事項は専門事項でやりなるとして、もつと強力な一つの総合的な場をつくる、こりうこととで、大臣ひとつその方向で御努力願ひたいと思ひます。まあ内閣改造があるかもしれませんけれども、そりうこともひとつ申し送つていただいて、そりうしてせつかくこの法案が生きるように、その基礎固めをつくつてもらひたい、こりう思ひますね。まあこれはもつとはかの委員からも御質問があるかもしれませんけれども、私は一応先へ進みます。

そこで、具体的な問題についてお伺ひするのだけれども、今度の法律によるといふと、いわゆるこの荷役の受注の調整をするとなつておりますね。受注の調整をする。つまり荷役能力に應じた仕事を受ける、こりうなつていふですね。そりうして、労働者の相互融通はいけなかつた、こりうなつてい

る。これは非常にきびしい規制ですよ。非常にきびしい規制なんです。具体的にどういふぐあいに指導をなさるんですか、具体的にです。つまり、常用労働者はこれだけいなければいけなかつた、したがつておまえのこりうの作業能力はこれだけだ、だから仕事を引き受けるにはそれ以上引き受けちゃいけない、そしてよそから労働者を借りてきてはいけなかつた、貸してもいけない。これは具体的にどういふぐあいに指導なさろうとするのか。具体的にひとつ運輸省としての意向をこの際聞かしてまいりたい。

○政府委員(佐藤肇君) ただいまのお話は、十六条によります再下請の禁止、それからもう一つは直営率を省令できると、この問題だと思ひます。で、従来は一部を直営すればあとは全部下請にまかせてもいいと、それから再下請につきましては事実上私どもは行政指導として禁止しておりましたが、再下請を禁止する規定が明示されておりました。そこで、いま先生がおっしゃられたような事態が起つたわけでございますが、業自身が健全であるためには、やはりこの一定の規模といふものを持つて、その規模で直営できるものだけを受注する、こりうこととでいく以外にはない。それがまた再下請を禁止することになります。常用化といふものを高めていく。すなわち、幾らでも仕事をこつて日雇いにまかすといふことがなくなるわけでございますから、そりう形でもつて答申にこたえたいと、こりう趣旨でございます。

○大倉精一君 その趣旨はけつこりうなんですけれども、具体的に問題として、季節的に、あるいは一時的に荷役作業の要求がたぐさふ来たと、こりう場合に、港灣の荷役能力といふのはきまつてくるわけですね。大体きまつていふ、その業者の能力がきまつちやうんだから、その港灣能力以上にいふ荷役需要が殺倒してきた場合、そりう場合を想定する場合に、こりう指導をされるかと、こりうことを聞いていふんです。

○政府委員(佐藤肇君) 直営率は七〇%でございます。

ます。で、七〇%にいたしましたのは、一つは、いまおっしゃられましたように港の波動性というものを考えまして、一〇〇%の直営というのは無理だということでございます。それからもう一つは、どういう期間でそれを押さえるかということでございますが、これは月単位にしたわけでございます。月間の仕事量というものが七〇%を直営でなきゃならぬと、そこでもおっしゃられましたような波動性というものが吸収されると、その弾力性でやっていけると、かように考えたわけでございます。

○大倉精一君 まあ現在でも、はしけにしろ何にしろですよ、このいわゆるやみばしけというのたくさんありますね。各港にですよ。そういうようなものが、これによって行政指導を誤るという、かえって助長されるような結果になりはしないか、こういう心配もあるのじゃないかと思うのですが、行政指導うまくいかないかと思う。これは画期的なものだと思ひますが、今度の規制というものは、ですから、現在でも帆船というものがあつた。たとえば、木船を帆船に切りかえた。ところが、これも今度は帆船のほうで、いままでは内航のほうでやっておつただけけれども、今度はしけのほうでやっておつただけで業者を圧迫するといふような状態。あるいはまた木船を、かえたはずの木船をさらにまたはしけに使つておる。こういうやみ行為がますますはしけに使つておる。こういうやみ行為の取り締まりといふことが、行政指導措置といふものは、これはこの規制によつて今後ますます必要になつてくると思ひますけれども、そういう点についての見通しと対策ですね。

○政府委員(佐藤肇君) やみばしけといふことをいろいろ言われるわけでございますが、港運送事業によると、自分の持つておるはしけについては、はつきりした標示をつけることになつております。それをチャーターしたはしけについて標示をしていないといふことが、やみばしけといわれ

ばしけについては、具体的な事例があれば、私どもとしてはどしどしこれは取り締まっていけるわけでございます。さらに、先ほどおっしゃられましたようなやみの運送事業、すなわち無免許の行為といふものがふえていく限りにおいては港の正常化といふものがないわけでございます。一方においては無免許のものを強力に取り締まると、こういうことによつて、われわれが考えている、集約化された、系列化した運送事業者がその規模に応じた仕事を引き受けていくと、こういうような指導をする以外に、現在の港の状態を正常化していく道はないのではないかと思います。

○大倉精一君 ここにも一つの非近代化の要素があるわけですね。つまり、言うならば、そういうぐあいに荷役能力を規制し、常用七〇%というぐあいに規制してみても、そういうやみの業者がはしけに規制していると、いわゆるワグ外の者によつて港荷役といふものがどんだん行なわれておる、あるいははしけ作業が行なわれておる、こういうような現状といふものを何らかの方法によつてチェックしないといふと、こういうりっぱな法律をつくつても、これはいよいよザル法になるわけですね。これは陸上運送でも言えるわけなんです。ですから、こういう免許する、認可するといふその業種にとつてですね、いわゆるやみ行為でもって業界を混乱させるという、こういうことについて、特に行政上の考慮をしなければならぬと思ひます。いまその事例があればならぬと、りましたけれども、やはり船込み時になりまして、木船とか何となくといふものをチャーターして、そうして船込みのときはチャーター料が高い、ひまになれば安い、こういうやみ行為がはしけを雇つてやつておる事例、これはそういう事例があればいいのじゃないかと、こういうことこそ、たまには港に行つてやっぱり実態をつかんでこなきゃならぬと思ひます。ですから、今度こういうような規制をしますという、こういうやみ行為といふものがさらに助長されるという傾向にはしないか、こう思ひますね。です

から、こういうやみ行為に対する行政指導といひますか、そういうものに対する方針というか、そういうものをひとつこの際われわれが安心できるような御説明を願ひたい。これは業界も労働者も心配しているんです、そういうことじゃないかと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) 従来のように、多数の小さい業者がたくさんありまして、その間に結びつきがない。すなわち荷主なり船主から引き受けた貨物が、一貫作業体制になつていない。ここにわれわれが取り締まる上においても非常に取り締まりにくい。したがつて、やみばしけその他といふものが発生する原因があるんじゃないかと思ひます。今回の改正におきましては、一定規模以上に集約をする、そのもとで直営を七〇%義務づけるわけでございますが、さらに自分で直営できない業種につきましては、一つの株の持ち合いであるとか、長期の下請契約といふものによる結びつきとか、そういうようなものの中での業界といふものをすっきりした形にするわけでございます。それから、そういうようなものに入余地もなくなるし、また、もしそういう行為をしても直ちに発見できる、こういうことにはしないかと思ひます。

○大倉精一君 そういうこと自体はちつとも反対しませんが、けつこうなんですけれども、現実の問題としてこういうものがあるんです。将来もあると思ひます。これは私はそういう措置をしたからやみ行為はなくなるのだ、そういうのはちよつと私は甘いと思ひます。ですから、いわゆる近代化といふような要素、第四番目の要素がこういう規制外のものの跳梁といふもの、これはぜひともひとつこれを契機にして、画期的な行政指導をしてもらわないうと、これまたせつかつの構想といふものが混乱をしてくるんじゃないかと思ひます。これはぜひひとつ今後とも具体的に港運何とか審議会ですか、それに議題にのせてもろうて、この二、三年といわず、さつそくひとつやつ

てもらいたいと思ひます。それから次は、検査の問題でお尋ねをするんですけれども、検査努力といふものが非常に不足をしておるといふことを聞いております。たとえばドックとシップが別々に立つて、そして管理しなければならぬやつと一緒に立つてしまふ、そういうことでもつてちよつと何といひますか一時金、つかみ金でもつてお札を出してやらせる、こういうことをやつておるんですけれども、これはやっぱり免許検査人としての登録がある労働者をそういうやみ働きをさせているということ、ここにも一つの大きな問題があると思ひます。こういう検査の問題については、これに関連してどういふ現状打開の方策を持つておられるのか、これをひとつ聞かしていただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) 検査につきましては、外国では必ずしも日本と同じことをやつていないようでございますが、日本ではシップ・サイドとドック・サイド別々の検査を依頼すると、こういうやり方を従来からとつております。ところが月末、月初の船込みになると、人が足りなくなる。その関係で、いずれか一方の検査人に他のほうの検査をお願いする、こういうようなことがあつたようでございます。こういうようなことをいまダブル検査といふようなことで言つておりますが、こういうものがなくないように、私どもとしては行政的な指導はやつておるわけでございますが、やはり先ほど御指摘のように、検査人が足らないといふことが、こういうことになるんじゃないかと思ひます。そういう検査事業そのものの、検査業そのものの整備につきましては、私ども大体いまドック・サイドとシップ・サイドと、大体二つの公益法人でやつておるのでございまして、これらにつきまして、強くその事業の整備について要請をしておる、こういう段階でございます。

○大倉精一君 公益法人の検査業自体の現状は、非常にこれまで問題があります。私はもう少しやっぱり公益法人としての資格要件といふものを、しっかりと監督してもらわなければならぬと

てもらいたいと思ひます。

思ふのですよ。この検数人が海運局に検数人登録をしておるんですね。一体これは検数登録をすれば、何か特別の恩恵なり、義務なり、権利なりというものがあつたんですか、検数人登録というものは。

○政府委員(佐藤肇君) 港務運送事業法によりまして、登録をしない者は検数の業務ができないわけでございます。

○大倉精一君 登録をすれば検数の業務をする権利、資格がある、ところが両方やつてゐるんですね、いまさき言ったシップサイドとドックサイドのダブル検数といふ事ですね。これは非常に權威のないものじゃないですか、登録検数人にそういう法律に書いてないことをやらせるということ。これはほつておくわけにいかぬと思ふんですが、検数人の数の養成といふ事ですね、確保、これはどういふことが立つておられますか。足らぬままですか。

○政府委員(佐藤肇君) 検数人の登録は別にシップ・サイド、ドック・サイドということはないのでございまして、荷主、船主はおのづから二人に頼む、こういうのが実情でございまして。検数人の養成につきましては、日本貨物検数協会なり、全日本検数協会、おのおのが独自で検数人の養成をやつております。

○大倉精一君 それで、これはどうもかねがね私はふしぎに思つてゐるんですけれども、港務労働法による登録になつていないんですね、検数人といふのは、これを港務労働法からははずした理由といふのは、どういふわけなんですかね。

○政府委員(佐藤肇君) 労働省の所管ではございまして、検数をやるのは常用だけでございまして。港務労働法をつくりましたのは、常用化ということもありましたけれども、法律のしぼつてゐるのは、むしろ日雇いの労働者の登録制度でございまして、そういう意味から対象からははずしたのだと思ひます。

○大倉精一君 いまのような現状ですと、なかなか急に検数人の養成もできないでしょう。足らぬ

ままではばらばらかなければならぬと思ふんですが、結局港務労働法の中へ含めてやつたほうがいいと思ふんですが、そういうふうにするのは都合が悪いんですか。

○政府委員(佐藤肇君) 検数人は港務運送事業法によつて登録を要することになっております。したがつて、これは常用であるのがたてまえでございまして、港務労働法の対象とするのはどうかという気がいたします。

○大倉精一君 それならそれとしておきまして、検数については特にひとつ同じように考慮を払つてもらいたいと思ふ、港務運送事業と同じように。

それで検数業者があるいは港務運送業者も同じですけれども、非常に港務運送事業といふものを混乱におとしめるような状態を自分でやるといふ實際を見ているんですけれどもね。たとえば名古屋における事例を申し上げます、港務業者が何か協会が何かをつつて、そうして別のしつけ会社みたいなものをつつて、そうしていままでの業者と別のはしけ行為をやつてゐる。このときに労働者がストライキをやつてゐる、そのスト破り会社ですかね。そういうものをつつてやつたという事例があり、さらにまた名古屋の検数会社も前時代的な労働者の取り扱いをした。これはもう御承知のとおりだと思ふんですが、そういうものに対する行政指導といふのは、どういふふうにおやりになつてゐるんですか。これは先ほど申し上げたように、暴力団なんかと同じように、前時代的な頭、感覚、こういうのか社団法人、財団法人となつてゐる。こういう中身をほつたら

かして、文字だけでものを始末しようと思つてもなかなかいかぬと思ふんですが、そういうふうな好ましくない業者に対して行政指導といふものは、どういふふうにおやりになつてゐるか、またおやりになるおつもりか、これをひとつ聞かしていただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) 名古屋のはしけの問題につきましては、昨年七月に出先の海運局が中に入

りまして、労使間に協約ができたはずでございまして、ところが、その後この協約について、この協約どおりやつていないというふうなことが労働者側から申し出られた事例がございまして。それを受けて出先の海運局が中に入つたわけでございますが、労働組合側としては、春闘が終わつたあとで交連協会と交渉に入りたいということで、そういう段階になつております。もう一つの、検数関係で不当解雇といふ事ですが、解雇があつたわけでございますが、それにつきましては訴訟の段階でございまして、一方、労組と全検の本部との間では、おのおのが条件を出し合つて、現在話し合いを進めておる、こういう状態でございます。

なお、港務運送事業における労使の関係といふものは、先ほど御指摘があつたように、前時代的な部門が多いわけでございますが、私どもは、やはり業自体の近代化といふことによつて、労使の関係といふものを近代化していくように指導していきたい、かように考えます。

○大倉精一君 まあこの問題であります多くの時間を費やしませんけれども、たとえば労働協約を結んでも、協約どおりになつていない。あるいは時間外手当もほとんど払つていない。あるいはまた、八時間労働といつても、実質は十時間になつてゐたり、そういう業者の実態であり、その中で港務労働者が自分たちの労働条件を近代化しようといふ動きがある。当然これはふつかります。でございまして、港務運送事業の場においては、そういう労働問題はこれから発生するだろうと思ふが、そのつど経営者といふものが、この問題をいかに近代化の感覚といふ事か、正常に評価をせよ、暴力団を使つてみたり、それからそういう労働者の当然の権利を破壊するやうな、何といふ事か、別会社をつくらせたりするやうな、そういう悪質な手段に出たり、そういうものがあると思ふんですが、これも今後、この法律には書いてないけれども、近代化の大きな要素であり、格段の関心を払つてもらいたいと思ひます。

それから、最後にお尋ねするのであれば、今度の法律は、非常に政令が多いですね。大体この基準についてお伺いしておきたいと思ひますけれども、今度は、一定の規模以上でないといふ許可をしない、こうなつており、その基準といふものは政令で定めると、こうなつてゐるんですね。これは、どういふ規模を想定なさつてゐるのか、この際、お伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) 省令にゆだねましたのは、港におきまして、大きな港、地方の港によりまして、おのおの基準の考え方がいろいろの差を違へていかなければならぬので、省令にゆだねたわけでございます。現在考えておりますのは、六六港におきましては平均の年間受注量、一店社当たりの平均の年間港貨物取り扱量、これは船内で押えるのが一番はつきりしておるわけでございますが、それをもつて適正な規模と、最小限の適正な規模とを考えますが、その七割を直営で行なり、そのために必要な施設及び労働者といふものを基準としたわけでございます。六六港で申し上げますと、大体現行の免許基準の一・五倍ないし三倍になつております。

○大倉精一君 一・五倍といふと五〇%増しということですね。これも念のために申し添えておきたいと思ふのでございます。そういう取り扱ひの数量ばかりではなくて、冒頭申し上げたように、質の問題も十分ひとつ勘案してやつてもらいたいといふことを、この際つけ加えておきます。

それから下請の禁止の項で、一定の要件のもとに下請制度を利用することを認める。この一定の要件といふのは、どういふ要件をお考えになつておりますか。

○政府委員(佐藤肇君) 法律的には、株式の五〇%以上を保有することによつて支配するに足る密接な関係、その他省令にゆだねるということになつておりますが、その省令の考へておりますのは、元請業者が下請業者の四分の一以上の株を保有する、さらに役員を派遣している、それが一つでございまして。次に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。これを五年契約と考へてゐる。それで元請業者が下請業者に対してその作業に必要な施設、資金その他の経済上の利益を提供していること。逆に下請業者が元請業者の株の二分の一以上を保有している。それから下請業者が元請業者の株の四分の一以上を保有する。同時に、役員を派遣している、こういう逆の場合があるわけでございます。この四つを考へてゐるわけでございます。

○大倉精一君 大体わかりましたが、それからもう一つ、船内と船外との区分に関連して船の大きさをきめるのに、その大きさを省令できめる、こういうことになっている。大体どういうようなことか、これもこの際明らかにしておいてもらへませんか。

○政府委員(佐藤肇君) 現在五百トン未満というように考へております。

○大倉精一君 これで終わりますけれども、要するに、きょうは私は冒頭から抽象的なお尋ねをしましたけれども、抽象的ではあるけれども、そういう技術的な分野に新たな決意と構想がなければ、港湾の近代化というものは私はできぬと思う。ですから、暴力の組織なり、港湾運送料金なり、やみ行為なりその他きょう質問しましたこういうことを、ぜひともこの際心を新たにしておつてもらいたいと思う。特にいままでのように、役所にばらばらに審議会なりあるいは本部なりということも、けつこうかもしれないけれども、やはり総合的に、抜本的に答申にあるような旧来の慣例を破つた抜本的な対策を考へる場をつくる、こういうことでほんとうにこの法案が生きていくようにしてもらいたい、こういうことを要望して質問を終わります。

○岩間正男君 私は二、三点簡単にお聞きしたいのですが、第一に、この法律の提案理由によりますと、事業規模の拡大とか、一貫責任体制の確立をはかるとか、こういうことをうたつてゐるわけですね。その結果は言ひまでもなく、これは企業合同を推進する、系列化を促進する、こういうこと

になると思ふのです。当然このしわは、これは港湾労働者に最終的には当然押しつけられてくると思うのです。この点についてどういふ対策を考へてゐるのか、この点をお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) ただいまお話がございました集約化、一貫責任体制化というのが答申にございますその趣旨でございます。答申はそういうことによつて、企業規模が拡大することによつて、労働者の常用率も高まるし、労働者の福祉施設その他整備されて雇用が安定する、こういう方針をとつてゐるわけでございます。私どもはその方針に従つて今回の法改正をいたしたわけでございます。

○岩間正男君 そういう答弁で結構でございます。私をほんとうに把握すれば、簡単にそういう形にはならぬと思ふ。企業の合同化、系列化を促進する、そういうことで答申がなされた。しかし、結局そのしわは、私は最終的にはこれは労働者に押し寄せられてくるのは、当然だと考へます。

第一に、それならお伺ひしますけれども、これはどうですか。輸送量は、海上輸送量というものが最近年々ふえておる。ことに高度経済成長政策になつてから、非常に膨張してゐると思ひます。それから最近のベトナム戦争の特需問題なんか当然出てくるわけですが、それから東南アジア開発、これに対して日本政府は国民所得の一分というものを援助して送りたいということがありますけれども、これは金じやない、やはり物です。こういうことになりましたという、貿易額は非常に拡大されてくる。当然これは統計にあらわれていくと思ひますが、ここ数年間の、ことに高度経済成長政策になつてからの伸び率というのは、どういふふうなものでしょうか。

○政府委員(佐藤肇君) 港湾運送量の推移を申し上げますと、昭和三十年を一〇〇といたしました場合に、三十六年が二二六、三十七年が二三四、三十八年が二六四、三十九年が三〇九、四十年はわかつておりません。

○岩間正男君 いま説明がありました、当然こ

れに対する港湾労働者の数というのは、どうですか。

○委員長(江藤智君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(江藤智君) 速記を起して。

○政府委員(佐藤肇君) 労働者が申し上げますと、常用労働者でございますが、これは三十一一年が二〇〇でございますが、三十一一年を二〇〇といたしまして三十六年が二二〇、三十七年が一四四、三十八年が一三五、三十九年が一四九でございます。

○岩間正男君 私はなぜそういうことをお聞きしたかといふと、これは近代化とかなんと言つて機械化、合理化というのを推進する。そういうことでこれを埋めるといふことだと思ひます。が、運送量のほうはこれは大体三十年の三倍に伸びておる。労働者の数はどうかといふと、これは一・三倍くらいですね。ほとんどこれは伸びがないうわけでしょう。そうすると、そこからのしわといふものは、非常に重大な問題だと思ふ。近代化とかなんと言つておられますけれども、これをどういふふうにして政策的にこのところを埋めていくか、どう考へておるか、その点についての方策をお聞きたいのです。

○政府委員(佐藤肇君) 先ほど申し上げました指数の中でさらに申し上げますと、沿岸労働者の数はさうふえておりません。船内労働者の数はふえております。と申しますのは、沿岸のほうは機械化が非常にしやすいわけでございます。私どもはやはり企業規模というものが大きくなつて企業が協力することにより機械化を促進するということ以外には、手がありません。と申します。

○岩間正男君 そこでお聞きしたいのですけれども、これはどうですか。港湾労働法で運送の近代化でまかなうというふうなことも、いま当然政策としては進めるといふことなんです。しかし、この結果はどういふふうになつてくるかといふ実態について、これは把握をされておるか、私はこ

ましたけれども、これは十日くらい泊まり込んで、そして実際労働者の末端の労働の姿といふものをとつとらふ必要があるんじゃないか、こ

か、ここのだけのプランでやつてゐるという、いかにもそれはもつともらしい答弁をされてゐるけれども、実際は必ずしも合つてゐない。そのしわが、実際に労働者にかぶつてゐるというものが現在である。そして近代化、近代化と言つてゐるけれども、それは非常にやはり大資本本位の都合のいい近代化で、労働者の面にはしわとして大きくこれはあらわれてゐるというふうにお聞きしたい。

○岩間正男君 実態を把握といつても統計とか、それから業者の報告とか、それから港湾局のそういう報告ぐらいでつかんでおる。この前のタクシーの問題もさうなんです。表面はうまくいっているのだが、実際の実態はさうはいつてゐない。私は最近、これは名古屋の例ですが、名古屋の例を聞いても船内、沿岸を含めて約一万人の労働者がある。ところが、非常に最近事故が続出してゐる。死亡、重傷者がずいぶんふえておる。たとえば最近すごい例があります。三月二十四日ですか、朝の九時ごろに中央埠頭沖合に停泊中の大阪商船、三井船舶の貨物船の羊毛の荷揚げ作業をやつてゐた。そして大正海運の船内労働者が

そのときに起重機の支柱が突然に倒れてきて、そこで二人下敷きになって一人が即死、一人が頭部を強打して重傷、こういう例がある。ところがそれだけではない。さかのぼって三月十五日に同じように太平洋海運の労働者がイタリア貨物船から荷おろしのためはしけで作業をしていたところ、四十キロもあるアルミ粉末の積み荷が落つて腹にぶつかって、内臓を押しつぶされて死亡した、こういうことがある。それから同じ日に藤本海運、仕事は大体南ベトナム向けの弾薬、ジープ等の軍需物資の輸送をやっている、これを一手に引き受けている業者のようであるが、この船内労働者二十人が荷おろし作業のために接岸中のベトナム貨物船に、乗船の際突然タラップがへし折れて五メートル下の固いコンクリートに重なつて転落した、三人が頭部を強打して重傷を受け、七人が負傷しておる、こういう事態が繰り出しておるのです。三月一カ月の間で三人が死亡して十数人が重傷を負つておる。そうしてこれも統計的に見ると、平均一日二件以上の傷害事故が起つておる。一カ月に一人以上の死亡者が出ておる。これは名古屋の例ですが、しかし、このような事態というのは、その他の重要港の神戸、横浜、東京ではほとんど起つておるのじゃないか。これは合理化のいわば犠牲なんですよ。こういう事態をどうつかんでいくかという問題なんですけれども、この事故の把握というものは、どういふふうになっておるのか。これに対する対策はどうか。

○政府委員(佐藤肇君) 遺憾ながら、港湾におきましては労働災害が多過ぎます。で、全産業の大体約七倍、それから陸上貨物取り扱い業の約二倍、大体鉄業と同じくらいの労働災害の率になっております。で、これは私どもは改善をもちろししなければならぬということで、労働省とも一緒になりまして、現在日本港湾労働災害防止協会というものがつくられて、それが中心になって災害防止をやっておりますが、さらに私どもは、先ほど来申し上げておりますように、企業と

いうものもひとつ健全化して、災害防止にさらに力を入れ得るようになり、また適正な労務管理をできるように指導していかなければならないと思ひます。

○岩間正男君 港湾労働法が通つたのはいつです、去年でしょうか。そのあとです、ことしの三月です。これは少しもこういう事故の解消には役立っていないのじゃないか。安全的にはこれは関係ないというふうになつておるんじゃないですか。いまの報告によりますと、労働災害は全産業の七倍、これは聞き捨てにならない問題でしよう。やすやすとこの現場で七倍と云つておるけれども、これはたいへんなものじゃないですか。これに対する根本的な対策というものを、もう少しやはり実態に即応して、これは私はやらなければならぬというふうに思ふのですけれどもね。これに対する対策というものはほとんどないのじゃないですか。これは港湾労働法が通つた役には立たない。そしてまた、この問題は非常に今度の法改正と深い関係があるのです。この問題を解決しないでおいて、これを何というか、ふたをして、そして近代化と言つてみた話にならないう。近代化によって逆に犠牲が起つておる。いま言つたように、はしけが折れたとか、それからもうクレーンでけがをするとか、積み荷に押しつぶされとか、近代化、近代化という名前の労働強化じゃないか。先ほど申しましたように、非常にこれは輸送量と労働者のバランスというものはとれていなくなつておる。一方は三倍にふえておる、労働者の数はほとんど同じ、こういうところに、もっと根本的な対策を講ずることなしに、私はこの問題を基本的な解決することはできないと思ふのです。そういう点についての一体行政指導というものは根本的になされておるか。

中村運輸大臣に伺います。私はこの前タクシールの問題をやりました。タクシールもほんとうに前近代的なものだ。全部労働者のやつぱりそこところの問題を解決しなければ、全くこれはほんとう

に能率化と言つたつて、真の正しい意味でのそういう発展を遂げることは私はできない。この点どういふふうにかえておられますか。この点ももう少し、切実な問題ですから、運輸大臣から行政指導面としてはつきり答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) 先に私から申し上げたいと思ひます。港湾労働法の施行は、この七月から全面的に見るわけでございます。登録制度というものは七月から取り入れられるわけでございます。で、まあこの事故の原因でございますが、私どもは、やはり日雇いが多くて非熟練であるということが大きな原因ではないかと思ひます。で、これにつきましては、今回の改正で業というものを強くしていくというところは、常用化というものを進めていくという答申の趣旨でございます。また、港湾労働法におきましては、日雇い労働者が仕事につかない場合には訓練をするということになつております。このようにして熟練度を高めるということによって、事故を防いでいかなければならなうと思ひます。

○岩間正男君 大臣どうですか。

○国務大臣(中村實太君) 近代化、合理化の内容の中には、労働者の安全というものが、当然重要な視された内容でなければならぬと思ひますが、労働者みずからやはり十分安全に気をつけて、で、きるだけ、いま局長が言いましたように、他産業に比べて七倍というふうな、そういう災害率にならなければならぬ、かように考へておるわけでございます。

○岩間正男君 この保安対策というやつはどうか、実態を知らぬのですか。これは先ほど災害防止協会をつくつてやつておるの言ひましたね。しかし実態は申しわけのないものじゃないですか。名古屋の実態を私聞いておるのですが、経営者たちは確かに会をつくつた。しかし何をやっておるかという、毎月十五日に安全日というものをきめておいて、それで週一回の港内パトロール

で何をやっておるかという、安全帽をかぶれというのをマイクでがなり立てておるだけです。こういうふうなことは、実態はこういふことだけで、そんなパトロールで注意するくらいのことでは、基本的な問題は解決しないと思ふ。これは労働強化によってほんとうにすこいところに迫り込めておる。名古屋の場合を見ますと、これはピークのときには一日約二百数十隻の貨物船があつて、荷さばきのために労働者は早朝七時から継続して四十八時間あるいは七十二時間の徹夜連続作業をいられておる。十分な休憩時間もない。食事は夜中の十二時に一回補食が出て、一日四回ということになります。これにはお茶の設備も十分でない。こういうことが現地の実情のようであります。そうしますと、一方ではいまのようにマイクでがなり立てるといふようなことを何回やつたつて、実態に即応しないわけですよ。全然問題は、そこところの労働条件に對してもっと徹底的にメスを入れ、これに對しての施策というものがなされなければならぬと思ふ。こんな災害防止協会なんというものは、全く申しわけない、事態を翻轉する、そういう機関にしかたない。これが実情だ。この点どうですか、つかんでおられるのか。

○政府委員(佐藤肇君) 根本は、やはり港湾運送事業そのものが前近代であるということではなうかと思ひます。で、この労働災害防止協会にいたしまして、決して申しわけではないので、むしろもっと早くこういうものが当然できているべきものが、できるのがおくれたというのが実態ではないかと思ひます。しかし協会をいたしましては、安全規則をさらに検討するとか、労働者の指導のもとに各港ごとに具体的な安全対策を立てておるわけでございます。私どもはやはりわれわれのやることとすれば、港湾運送事業そのものを近代化することによって、労働者の福祉施設をつくり、また労働環境をよくしていく、こういうことを進めていくのが、やはり根本対策じゃないかと思ひます。

○岩間正男君 私お聞きしたいのですが、いまのような七十二時間連続作業あるいは四十八時間連続作業、そういう実態をあなたたち、いままでつかんだことありますか。知っておりますか。

○政府委員(佐藤肇君) その実態については聞いておりません。

○岩間正男君 その問題なんです。いつでも行政の面と実態がそれるのです。そうして実際の問題を解決するということをおっしゃるけれども、かゆいところに手が届かない。そのしわがどこにいくかという、労働者にいつてしまふ。これは明らかに労働基準法違反じゃないですか。いまのよりなことはどうなんですか。これは労働基準法でははつきり重量荷物を扱う危険作業は二時間を超えてはならない、こういう規定が基準法の中にははつきりされておると思うのです。こんなものは無視されておるのじゃないですか。ここには基準局長きよは見えておられませんけれども、これは単に基準局長だけの問題じゃございません。港務局役行政として非常に重要な問題なので、これをあなたたち知らないと言ふことはできない問題なんです。これはどうなんですか。こういう実態、当然これは直接監督に任ずる労働基準局が調査をしなればならぬ。この実際の直接監督に当たっているのは、これはあなたたち御存じかどうかかわりませんが、これは南労働基準監督署というのです。それで、三カ月に一回調査をするだけだということです。三カ月に一回の調査だといつたら、その間、すき間を何ぼでも抜けていくわけですね。そうしていまのような事態がもつとつとこれは繰り返されていく可能性が十分ある。これは大臣どうです。大臣にお聞きしたい。基準局長きよ呼んでおられませんけれども、基準局長からも見解は当然求めるべき問題なんです。が、呼んでいないから大臣に伺いたい。労働行政の面としてこれはどうですか。これはタクシーのときにも全く労働基準法の違反があったわけですが、もつとひどいわけですね。前近代のというよりも、前々近代のというくらいな問題だ。労働者

に対しては最も日本の古い、そうして顧みられない、そうして全くくさいものにはふたをされていふという実態がここにある。これはどうですか。中村運輸大臣も空をすつと歩いてこられて、まだそのながに抜けられないかもしらぬけれども、もう少し地上を見て下さい。現実を見て下さい、海上を見て下さい。そうして責任のある答弁をしてください。どうなんですか。

○国務大臣(中村實太君) ただいま岩間委員から仰せられるような過重な労働状態が実は行なわれているというところは、調査しなければ何とも言えないのでございますが、そういうことが行なわれているとすれば、それはやはり基準法違反ということになるので、そういうことのないようにやっていかなければならぬ、かように私としては思ふ次第でございます。

○岩間正男君 あなたはこの前、東南アジア閣僚会議で、海上輸送の問題で演説されております。ね。こういうことを言われているでしょう。東南アジアの港を整備し、輸出振興の基礎をつくらなければならぬということ。——思い出したか、こういうあなたは演説をされていると思うのだが、これと非常に関係があるのだ。どうですか。ここにいま政府の政策としては、どうですか。対外援助が非常に大きな問題になっているでしょう。年間もう現在輸出輸入八十一億ドルですか、年々これは激増しているような状態です。そこへもつてきて、最近の東南アジア向けの軍事物資の輸送が、これが非常に大きな問題になっている。特需の問題が起つてくる。それからいまの海外援助の問題です。これなんかは別名を大東亜共栄圏というよりなかつたところで言われている。そういう一環としての港務づくりというものとこの法案は無関係ということはできない。こういう点についていま独占本位の、私は、系列化、企業合理化、こういうものをやっておりますけれども、これで一体ほんとうにいまの港務労働者の問題が解決される、そういうふうにはこれは考えられないのです。ここが非常に重大ですよ。日本の最近の

産業経済の体制がそういうような大きな一つの何といひますか、アメリカの核戦略体制の中にどんな組み込まれて、そういう一環としての経済進出なんだから、そういう体制からやはり私はこの問題を明確にしなければならぬと思う。どうですか、この点について。あなたの演説されたのは、いかにもそれだけ聞いていると、もつともらしいことになっておるが、いまの置かれておる日本の現実との関連、そうしてこの法案との関連というものが、私は明らかに浮かんできるとは思ふかと思ふのですが、いかがですか。

○国務大臣(中村實太君) 私が東南アジア方面の港務整備あるいは荷役等の整備をせなければならぬと申しましたのは、後進国が大きな商船隊をつくりたいという希望がございまして、大きな船舶等をたいそうそえた商船隊をつくらせてみて、港務の整備等ができておらないと、後進国の経済的発展のためには直接つながらない。それで、日本が持つておられますような海運の体制、そういう大きな体制をつくる前に、やはり港務等の整備が必要である、こういうことを申し上げたのでございまして、いま、岩間委員が仰せられるような、そういう政治的な含みがあつて申し上げたものではございません。

○岩間正男君 海外進出をするためには、基地が必要ですよ。土台が、体質が弱くてはできないのですから、独占本位の体質をここで強化する。それが大きな踏み台になって東南アジアを含めた、そういうアジア経済進出体制というものををつくることとができる。そういうことをあなたの御答弁は裏書きされておるように思ふ。政治的であるかないかなどというものは、それはもつと背後で大きなそういう構想のもとに動いている人がないということは、言えないわけですね。

それから、これは局長にお伺いしておきますが、私はこれで終わりますが、それに当たって確かめておきたいのだが、さっきの四十八時間、七十二時間というものは、これは基準局長に聞くまでもなく明らかに基準法違反です、こういうふう

に思ふのですが、こういう実態を把握されたら、一体どういうふうにあなたたちは処置をとるか、この点何って私の質問を終わります。

○政府委員(佐藤肇君) 労働大臣の所管でございますが、そういう違反事例があれば、当然これは労働省が労働基準法に基づいて処罰すると思ふ。私どもはそれを受けて行政的な処分をし、かつ指導をしていかなければならぬと思ふ。

○相澤重明君 港務運送事業法の一部を改正する点について、運輸大臣はじめ関係者にちよつと聞きたいと思ふのですが、まずこの法律をつくることによつて、全国でどの程度の港が近代化され、合理化されるという考えであるか。実際に法律はつくつたけれども、資金面、あるいはそれらした計画面というものが示されないという、運輸省は法律さえ国会を通せば能事終りというところになって、私はたいへんと思ふ。政府が考えておる、この法律を通したとするならば、一体どういうふうになるのかというひとつプログラムを、まず最初に御説明いただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) この法律の対象になっておりますのは、九十二港でございます。中でも問題の多いのは六六港でございます。それは全国で経営者の数が約千八百程度だと思ふますが、そのうち千二百程度というものが六六港にあるわけでございます。やはり六六港を中心にしてこの法律の趣旨を運用していかねばならないと思ふ。これをやっていきますには、別に、港務審議会の中に港務運送部分というものを設けてありまして、各界の学識経験者に寄つていただきまして、具体的な各港の実態調査から、一つの集約の方向というものを原則的につくつていただきます。これに基づいて行政指導をしていきたい。法律におきましては二年間の猶予がございしますが、二年以内にこの問題を解決していきたい、かように思つておるわけでありまして。

○相澤重明君 その次に、この合理化、近代化による施設等の資料が出てくるようですが、この法律を通してそういう合理化、近代化ができたなら

ば、これは関係港務においてどのくらいの総トン数が一体輸送できるのか、これをちょっと説明してください。

○政府委員(佐藤肇君) ただいまの資料は免許基準の改定でございますが、これは先ほど申し上げたのでございまして、大体六大港におきましては、現在の免許基準におきまして施設及び労働者が一・五倍ないし三倍の規模になるわけでございまして、その数字をここに書いてあるわけでございまして。

○相澤重明君 佐藤君の言うのは何……、労働者の数が一・五倍にふえるということか。いま一回言ってくれ。

○政府委員(佐藤肇君) 法律の改正によりまして、免許基準というものを省令にゆだねられたわけでございまして、省令案としてここにあげたわけでございまして、いまお話がございましたように、いままでの免許基準よりも一・五倍ないし三倍の施設及び労働者がない限りにおいては、今度は免許できないということになるわけでござい

ます。

○相澤重明君 そこで労働者の数がふえる、施設がよくなるということになると、たいへんよいことになっていくわけなんです。しかし、港務の労働問題というものはしきく簡単ではない。私は特に横浜港の地元でありますから、いつも港務の荷役問題については、強く指摘をしておるところであります。従来、港務の常務関係だけでは、これは全くいざというときに仕事ができない。そこで港務労働法という問題が出て、労働者をいわゆる完全雇用の方向に進めなければ、ほんとうの仕事というものはできない、こういうことが指摘をされておったのであります。この法律の精神からいって、一・五倍ないし三倍という人を必要とする、こう言っておるが、この扱いトン数あるいはその船舶の数、そういうものと港務の施設との関係において、人間の数というものはきまつてくると思う。そこでそういう最大のピークのときを押えて、いわゆる人間というものを考えられるのか、それとも最低の基準をもっている一・五倍ないし

三というものを考えているのか、これは重要な分岐点になりますから、その基準をどこにとったのか、ひとつお答えをいただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) 従来の免許基準で申し上げますと、荷主もしくは船主から委託を受けた業務が、円滑に遂行されれば足りるという精神でございまして。今回それを基準を上げましたのは、一つの企業の規模として最低これだけの規模はなくてはならないというふうに大きくしたわけでございまして。それは港務三・三答申でも言っているように、適正な規模ということをおっしゃるの

でございますが、それはどのようにきめたかと申しますと、六大港におきましては、年間の一店社当たりの平均の取り扱い量、これは船内荷役で押えたわけでございまして。それをもつて最低の規模であるというふうに押えたわけでございまして。

○相澤重明君 やつぱり政府の考えは最低を抑えていると思うのです。私は、ところが最低なるものが、実はどうも最低になっていないんで、むしろ労働者側から見れば、これが最高に押えられているというふうに思うわけで。この点は私は各国の港務等を見ても、日本はまだまだおくれ

ているというところを言わざるを得ないわけなんです。私は法律改正にあたっては、むしろ近代化、合理化というものはもう最低限必要なものはやらなきゃいかぬ、そういうことはそれだと思っております。ただ近代化、合理化をやらなければならぬけれども、そのために労働者がしわ寄せを受け

ない、労働者が犠牲になる、これは許すことができない、という点が政府の見解と違ってくる。いまの基準を最低にとつたか、最高にとつたかという問題が出てくるわけなんです。

いま一つ聞いておきたいのは、この港務運送事業に関連をした仕事を、今度は規制ということになると、関連をした仕事というものは、われわれが従来主張しておった清掃の問題であるとかあるいは今度は船の場合、沿岸に施設をしたクレーンであるとか、そういうものが、今度は船自身がつかうておるクレーンであるとか、あるいは英国や

アメリカでいま進められている船自体によるコンテナ輸送というよりなもので、たとえばこれは例示だが、そういうものまで政府としては考慮に入れた港務運送事業法の関連ということに指摘をされているのか、どういうものなのか。そのこともあわせて御報告をいただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) 今回の法改正におきましては三・三答申に言われておりますように、一方においては労働者を確保する、もう一つは業務を集約して一貫体制を整える、この趣旨でございまして、特にこのコンテナとか、そういうものを対象にして考えたものではございません。

○相澤重明君 運輸省ではそういう考えはないのかね。ほんとうのいわゆる国際競争に耐えて、国際収支を改善するということには、私はなまじつかのことでございまいと思ふ。もつと日本の将来のいわゆる海上運送なり、港務運送事業というものの根本的な検討が、私は要請をされるのじゃないか。むしろ世界のそういう海運界の中におけるわが国の海運事業といわれるものを、いま一歩私は検討して進んでいくのがほんとうにこれから国際収支の問題をはじめ、私はひけをとらないことになると思ふんです。だから、いまの話聞いてみると、人を確保することをまず第一条件として、そして港務の合理化、近代化を進めるのが今回の法改正だと言ふが、私はそんな程度では、実際の港務運送の近代化や、合理化ということにいかぬのじゃないかと思ふ。むしろそういう感を深くするわけなんです。そこで爆弾的な動議になるかもしれないが、これは運輸大臣からひとつ答えてもらいたいと思ふんだが、いまの港務の、たとえば船内荷役にしても、一ギヤング十五名ないし十六名ですね。こういう労働者の確保というそのこと自体が、非常に日本の労働者の常用というものを少なくし、俗に言ひ、港の雇われていない労働者を低賃金で引っ張ってきて、いざというときに働かせる。こういう形でやっていって、低賃金で人を雇うのは、実は職安法で禁止をされてい

る。人集め事業をやっているいわゆる港務の労働者を扱っているのは、何々組という、実は私どもから言ひ、右翼暴力団的な存在のものが多い。こういうことで、実は兵庫における山口組なるものが摘発され、現在はかなり大きな世論の関心になっている。こういう連中がばつこをする限り、正しい意味の私は労働者を確保することはできないだろうし、また、いわゆるそういう政府の方針、政策を進めようとしても、妨害が起り得るのじゃないか。かつて神戸市議会では、この港務事業の問題について、市議会自身も非常に迷惑におちいったというところは、本院の決算委員会においてもそういうことが指摘をされたわけです。こういう面では、いわゆる港務の明朗化、近代化あるいは合理化ということを進めるとするならば、私は、ほんとうに局長が答弁する、まず人権を尊重して、人間のいわゆる労働条件をよくする、こういうことでいくならば、何々組なんというよりなものは、これはどうしても追放しなければならぬ。そういうものの入集めというよりなものは、やめなければならぬ。つまり正しい意味のは、労働者を確保する、労働者と経営者との契約と常用ですね。いわゆる労働者と経営者との契約といふものがなくてはいかぬ、こう私は思うのだから、一つの例で——これは法務省がやっていることだが、そういうたとえば山口組といわれるものがいま摘発されつつあるんだが、そういうものを運輸省自体が港の明朗化についてやる気があるのか、ないのか。これはもう法務省の關係だから法務省にまかしておけばいい、こういうことでは、私は実際に人といふものは集まつてこない、こう思うので、ひとつこれは運輸大臣の所信をお尋ねしておきたい。

○国務大臣(中村寅太郎) 港務荷役の実情につきまして、相澤委員が指摘をなさいましたように、いろいろの問題を含んでいると思ひます。きわめて正常ならざる姿等も多いという実情でございまして、港務荷役の近代化、合理化によって、ある程度労働者の生活の安定と労働環境を整備していくというふうな、いわゆる行政指導等とあわせて、暴力行為等につきましましては、警察当局

と打ち合わせながら、正常な労働、港務荷役の場の中に暴力が入る余地のないような環境をつくり上げていく、そういう方向でまず意見はやつてまいりたい。違法な行為あるいは暴力行為等に対しましては、政府は力をあげてそれをなくして、守つていくという方向で努力を続けてまいりたい、そういう決心をもつて対処してまいりたいと、かように考えております。

○相澤重明君 なかなかいい答弁だと思うのです。答弁としてはいい。しかし、それが実際にいられるかどうかということが、われわれ議会側にとっては大事なわけですね。

そこで、それでは実態をひとつ聞いてみたいと思ふのです。たとえば港の常用労働者というのは現在どのくらいの賃金をもらつておられるのか、これがまた、外国の港務労働者と比較してみれば、日本はどの程度なのか。それから、忙しきといふのは、いわゆる非常用ですね、つまり、忙しいとき、何々組が集めてくる、そういう人々には、いまだのくらい金を払つておられるか、これをひとつ説明してください。

○政府委員(佐藤肇君) 港務労働者の賃金でございますが、平均で申し上げまして、昭和三十九年が千二百五十円でございまして、これは現在は大體千六百円程度というふうに考へております。なお、外国の労働者の賃金でございますが、これにつきましても、先ほど岩間先生から資料を提出するようになつておられますので、後刻提出したいと思ひます。

○相澤重明君 そのぐらいのことを説明できなくてどうするのだ。調べてなんというところでどうするのだ。法律の提案をする立場の者が、いまから資料を取り寄せ、調べて報告しますなどという、そんなお粗末なことがあるか。やはりちゃんとそれは、たとえばアメリカと比較したならば七分の一とか二とかいふ、そういう資料はあるのじゃないですか。そのくらいのことを答弁できなくてどうするのだ。

それからいふ一つ、いまの常用の場合が千二百円が千六百円になつておつたとすれば言つても、それでは非常用の場合は幾らで集めておられるか、それを言えないのか、いまそれを答へぬといふかぬよ。

○政府委員(佐藤肇君) 先ほど労働省の賃金というお話でございまして、荷役労働でございましては……。

○相澤重明君 荷役労働じゃないよ。非常用者の賃金だよ。

○政府委員(佐藤肇君) それは先ほどの千六百円に對應するものといひまして、大體日雇いの場合は千二百円程度でございまして……。

○相澤重明君 だからだめだといふのだよ。逆なんだよ。そうじゃない。無理に人を集めてくる場合、たとえば、いま横浜港でやる場合には二千円以上出すのだよ。常用の者は賃金が安いのだ。それが組合の者が集めるから、高く払つてもできるのだ。なぜかといふと、そういう仕事を自分たちがとれば、それだけの金はとれるのだ。上をつむぐことができるのだよ。まるで大蛇が酒を飲むやうなものだ。みんな業者が仕事をあなたがやつてやると言つて、うんと先にいひゆるつてしまひしやうのだよ。そういうところがわからないから、低賃金じゃありません、普通の給料払つていまして……。

しかも、常用のほうは千五百六十円、そういう非常用は千二百円くらいで済む——千二百円くらいで港の常用者が来るところがあるか。そういう認識だからだめだといふのだ。そういう認識だから、二千円くらい出すから、おれは常用でなくていい、という組の者、そのほうがいい、中には、そういう盛んに肩たたきをやつてそういう常用化をこわさせる方向もあるのだよ。そういう点をわれわれ考へていかないと、実態というものをつかんでいない、港の近代化とか、特に何々組をやめさせようなど言つてもできないです。これはそういう権力も握つておられるし、金の力もあるのだよ。これが日本の港の前時代的だといふことが実はなかなか直らぬところなんだ、これでは、港の労働者が一番苦勞しているし、かわいそうです。

だから、せめて三・三答申を受けて今回の法律改正をするならば、そういうときにやはりメスを入れる、そして労働者の労働というものを確保し、生活を守るといふ立場がなければ、そんなものは、法律なんといふものは、ただ大臣が読んでよろしく願ひします、ああそうかとやつて通るだけの話だ。そんなもの何にもならぬ。大臣以下氣をつけて提案をしなければならぬ、そういうことを——これは答弁は要らぬわ。わからないのだから要らぬ。

そこで私は、そういう点をひとつやつてもらうために、そこで実態調査をやる必要があるのじゃないか。そこで、私はおそく来たからどの程度同僚議員が言つておつたか知らぬが、そこで、せめてこの法律が通つて、そういうことをやるというならば、どうだ、六六港くらい、重要港くらいはひとつ実態調査をやること、いま一つは、そういう港の運営について、どういふふうに政府が協力を求めるか、これは業者、地方自治団体、学識経験者も入ると思ふのだが、そういうやうなもの、をまず発足をさせてやる必要があるか。これは実際に歌だけ歌つておつてもカナリヤは鳴くかも知れぬけれども、仕事にはならぬ。そこで私は、運輸省がせめて全国の十幾つか——この話の中でこの重要港くらい、そのくらいのこととは当面発足をさせる。それから実態調査を政府がやると同時に、われわれ、これは運輸委員長にも注文をつけておきたいのだが、運輸委員長も委員長理事打合会などでどこを見るかといふことを早急にきめて、それで政府が言つておられることがほんとに実施をされるという確信を持たなければ私はいかぬと思ふのです。予算というものは、単につくつただけで予算がとれたからそれで使つてしまふといふことでは、国民の血税といふものは何の役に立たぬ。私は特に決算委員だから、予算がいかに適正に使つておられるかを調べるのが私の役目だから。そういう意味で、運輸大臣がどう使つておられるかといふことは、これは一度

監査しなければならぬ。そういう意味で、いまの実態調査をやるしかた、それから何力所ぐらいやるか、それから今度は、そういう重要港について当面協力を求めるにしても、どうしたらそういうふうなことができるかといふ、その考え方があるのかないのか、その二つをお答えいただきたい。あとの委員長から……。

○政府委員(佐藤肇君) 三・三答申を出す前に現地を調査した結論がこの三・三答申でございまして、先ほどの労働に關するいろいろな問題も、港務労働法の施行によつて、手配師等が排除されると思ひます。私も、この法律の施行につきましても、現在すでに実態調査の結果について審議会にはかつて、具体的な集約の方途を原則的にきめてもらつて、それによつて行政指導をしていきたい、かように考へております。

○委員長(江藤智君) 次に、委員長からお答えいたします。

ただいまの相澤委員の御提案につきましては、委員長及び理事打合会において、十分御趣旨に沿うように検討をいたします。

○相澤重明君 委員長の答弁、それでたいへんよろしい。

そこでその次は、いまの局長の答弁で、実態調査を終わし、そして審議会にかけて進めるといふ話だが、それはいつごろにそういうことを行なうのか、その時期の目標をお示しいただきたい。

○政府委員(佐藤肇君) 実態調査は現在もうすでに始めております。実態調査は六六港を中心に行なつております。その結論を得次第に、すみやかに港務部会にかけたいと思ひつてございまして。結論は二年以内にしたいと思ひます。

○相澤重明君 いまの最後の二年以内に結論を出すといふことは一体どういふことなのか。私は先ほどから言つておられるように、まあ、あまりふだん運輸委員会でしゃべらないからあとになつてしまつたのだが、とにかく、二カ年以内になつていふマンマンデーな話をしておつて、それで、この

法律を通過せば港の近代化、合理化ができて、労働者の雇用条件もよくなり、よくもぬけぬけと言ったものだ。この二年先にはどんなに日本の経済事情の変化があるかは予測できない。これはいまだ政府が、たとえば国鉄の問題にしても、道路の問題にしても、住宅の問題にしても、五カ年計画を策定したって、満足に五カ年計画をやったことがあるか。そんなことはできやしないじゃないか。その事情の変化というものは実に大きいものです。それを、いまこの法律を通してもらって、それで二カ年かかって答申をまとめるという頭の古さ、全く頭でも刈ってこい。実際にほんとうに、こんな二カ年に出せばいいという事になってしまふ。だから、そんなことではなくて、これはもつと、いまの実態調査はじき終わるでしょう、そうしたら、君、実態調査が終わったら、部会にかけて、一週間に一回やったらいいじゃないですか。一年に一回やらなければいけないということではない。そういうことをやれば、具体的にいくことなんです。そんな二年なんというものは、私がしゃべった以上は了承できないです。運輸大臣の答弁は何を言っているのだ。

○国務大臣(中村實太君) できるだけ早くやることにいたします。

○相澤重明君 できるだけ早くじゃだめだ、そんなこと言っておっちゃだめだ。大臣、もつと誠意を持って答弁しろよ。二年というものは、できるだけ早くなんと言ったって、二年というものは、一年九カ月も一年半もある、そんなことはだめです。すみやかにもつと——この法律を実際に移す時期はさつき示されたのでしょ。その実施の時期が来たならば、それに合わせるようなことを考えないでやるなんというものは、全く二カ年というのは、それはもう終わりのほうの実際にどうにもならないものを何とか生かしていくということなんです。これは、まず法律は、少なくとも、できたらならば、その実施の第一段階が一番大事なんです。

す。それがたまたまするから長引いて、しかも、先へいけば事情変更によってこの法律をいまだ少し延期しなければならぬということが出てくるわけなんです。そういうことであつては私はいかぬと思ふ。そういう意味で、これはもう少なくとも一年以内、そのくらいで答申がまとまらないでどうするかと私は言いたい。そこで、その時期を運輸大臣にいま一度答弁してもらつと同時に、注文があるわけなんです。

いまの労働組合について、一体どういふふうに考えて、どういふふうに労働組合に協力を求めようとするのか。これは、この港務関係について全港務があり、日港労働組合、その他の中立もあり。そういういわゆる労働組合の連合体なり労働組合の単一団体なり、そういう労働組合が港の運動については、きわめて経営者側よりもむしろ熱心に私は進めてきていると思う。これら労働組合の意見というものを十分尊重して、そうして生かすことにならなければ、これはこの法律の精神といふものは生きていかない、こう思うのだが、労働組合についてどう考えているか。また、労働組合の団体について、どう現状を把握し認識しているか。これは大事なことから、わからなければあとで教えるけれども、とにかく先に答弁してください。

○政府委員(佐藤肇君) 港務労働法の施行の場合も、二年という期間が過ぎまして、一年三カ月を経ましてこの七月施行ということになっております。私どもはそれに負けることなく、できるだけすみやかに施行するようにいたしたいと思ひます。

それから、もう一つは、いまの労働組合の協力の問題でございますが、労働組合は全港務と日港労働と二つございしますが、そのおののから、港務委員会、港務連送部会の委員になつていただいて、その審議を通じて協力していただきたいと思ひております。

○相澤重明君 たいへんよく答弁ができるようになりました。いま少し早くすればよかった、私

も、四時が会議だからもうやめないと……。そこで、次に聞いておきたいのは、いまの労働組合の団体の二つは説明されたのだが、審議会なり部会にそれぞれの組合が代表を出すようですが、その審議会の人数ですね、人数は幾人なのか、そのうち、労働組合は何名なのか、それを言つてもらわぬと、労働組合を形式的に一人出したからそれでいいのだというのでは、これはお粗末過ぎるから。人数が少なければこれは別だけれども、全体の人数と、それに占める労働組合の者は幾人か。

○政府委員(佐藤肇君) 港務連送事業者の代表は、元請、船内、沿岸、はしけ、それに全体の代表として一名でございます。おのの一名でございます。全部で五名になります。それから船舶運航業者が二名でございます。それから製造業者が二名、貿易関係業者が二名、港務労働者が二名、港務管理者が二名、学識経験者が二名、行政機関は、運輸、大蔵、通産、労働各一名、計二十一名でございます。

○相澤重明君 あとは、審議会に労働組合側の代表も出て、その意見もまたわれわれも聞く時期があると思うから、まあ労働組合の代表が参加すれば、先ほどの政府の答弁も実際によくつくとお思いますから、それを期待しておきます。

そこで、運輸大臣歸つてきたばかりでたいへん恐縮ですが、一つだけ注文をしておきます。この運送事業と関係があるから私申し上げるのですが、横浜港は、浦賀水道を通じてないところ東京湾に入ることができないたいへん港が複雑なところなんです。海水汚濁の問題については、産業公害委員会なり運輸委員会なり、関係の委員会でもやつておりますから、私はそのことを進めてもらいたいと思うのだが、海水汚濁の防止に関する条約、これを運輸大臣が責任大臣でありますから、次の国会に提案されることを望んでおりますし、そう政府も答弁しておりますから、私ども見守っております。

そこで、それはそれとしていいが、先日この浦

賀水道を通つて横須賀に原子力潜水艦が寄港したわけなんです。そのときに、私は朝六時四十分横須賀へ行つてみたところが、全く、いまだ横須賀の港が非常に事故が多くて困つておるのに、ふだん、はしけとか、国内船、国外船、国際船を含んで非常に困難をしておる、この港の中に、原子力潜水艦が横須賀に入つてきた、そのときに海上保安庁の船がこれを誘導したとか護衛をしたとかいう話が出ておつたが、確かに船がずつと一ぱい並んで出てきたわけなんです。私は、ああいうことは国の方針として、いわゆる事故を起こされてはいけません、こういうことで、いわゆる原子力潜水艦が入るのを誘導した、しかも、運輸省所管の海上保安庁の警備艇を出した、こういうことなのかどうかということが一つ。

そういうふうにもしやつてもらへるならば、横浜の港に常時いて、ひとつ私は整理をしてもらいたい、こう思うのだが、そういうことができないのか。

それから、いま一つは、原子力潜水艦が寄港するについて、いわゆる海水の汚染調査というものをやつたはずであります。この汚染調査というものを科学技術庁で進めるなり、運輸省で進めるなり、厚生省で進めるなり、関係政府機関がやるとするならば、それは一体どういふ結果になつておるか、これはいますぐここで大臣に答弁しろと言つても無理だから、これは資料を提出してもらいたい。

それから、もちろん、原子力潜水艦が寄港して、もし一たん事故があつたら、これはたいへんなことです。たいへんだから、それだけ政府も大事をとつて警備もし誘導もしたと思う。しかし、そのあとの原子力潜水艦が帰つて後、どうなつたかというところについても、これは明らかでないから、その点の調査も、いま言った汚染調査というのがあるから、そのデータを出してもらいたい。それから海上保安庁に、原潜が横須賀に入港した時間、これは海上保安庁にとれるわけですから、全部われわれとてありますから、それをひ

とつ記録を出してください。接岸をした時刻、何時何分に接岸をしたか。

それから海水汚染調査というものは、これはアメリカ大使館から日本政府に通告があった時点をもって、その航行をするところを調査をしたものなのか、単に横須賀のこのベースに停泊する時点だけを調査をしたのか、これはきわめて重大なことでありますから——なぜかという、潜水艦の原子炉が活動するかもしれないという事はきわめて重大な問題なんです。これはつまり原子炉から出る廃水の問題がありますから、そういう意味で、二十四時間以内ということで日本政府は受け入れておるんだけれども、その航行する規制区域がありますから、そういうものまで行なったのかどうか、これはひとつ大事なことでありますから、資料を海上保安庁に命じて提出してもらいたい。

以上、これは爆弾動議的になつたけれども、港をきれいにしたいから申し上げている。横浜港はきわめてよれが目に付くし、特に東京湾なんか、先日この瀬谷委員が産業公害では、東京湾はふん尿投棄でもつてたいへんだ、こういうことが言われておりますから、そういう点をひとつ要求して終わりたいと思うのですが、大臣の所見があると思ひますから、大臣の所見を承つて私の質問を終わります。

○政府委員(深草克巳君) 最初の質問の、海上保安庁の船が誘導したという点でございますが、お尋ねのように、安全のために誘導をしました。

それから汚染調査でございますが、これは入る前、相当数日前からの状態を調べること、それから入つてきてからの状態を調べて、その差があるかどうかということを見つめるために調査をいたしておるわけでございます。入港時間、接岸時間及び汚染の調査の結果につきましては、後ほど海上保安庁から資料を提出いたします。

○岡三郎君 一つずつ簡単に聞いていきますが、この「港湾運送事業の現状」にいろいろ書いてありますので、これはあとでよく読ましてもらいます

し、いままでも各委員から質問があつて重複する面もあるようですから、あまり時間がかかつては、委員長もたいへん急いでおるようではないかと思ひますけれども、最小限度やはり聞いておきたいことがあります。

先ほど臨時質問があつたわけですが、最近における港湾のいろいろな仕組みというものが、前から比べるとかなりよくなりつつあるということ、これは認めるのにやぶさかではないですが、ただやはり技術的な問題が残つていような気がするわけなんです。それは、先ほど大倉さんなり相澤さんから言われたように、各主要港の労働の実態ですね、こういうものについては時々刻々変化するので、一様にここで断定的なきめつけ方はできないにしても、やはり現在の近代化がおくれている港においては、かなり臨時雇用という形の労働者が必要でありますし、それに乗じて、やはり組織的な暴力団ということに当たるかどうか、これがうわべだけは近代化されてやつていような形ですが、実態はなかなか本質的に改まつておらぬじゃないかという気持ちがあるわけなんです。こういう点について、これはあとで委員長理事打合会で実態調査ということになっておりますので、これは重複を避けます。

次に、労働者の需給関係で、主要港において慢性的な滞船現象が生じている。慢性的な滞船現象で、かなり経済的なロスというものがあつてあります。これは月末集中の問題とも関連するわけですが、滞船による損害、こういうものについて、どういふふうに運輸省は考えておられるか、つまり、船込みとかそういうことによつて船の荷さばきがでない。そのために、ある期間船をここにどめておくという形で、荷さばきが円滑にいかないという現象がよく見られるわけです。こういう点の損害というものは、ある程度円滑に荷さばきがいふ場合における問題と、その損害がどこが受けているのか、こういう点についてひとつお答えを願ひたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) 大体一日滞船いたします

と、一万トン級の船でございますと、六十万ないし七十万の損失になります。これは船主の損失になるわけでありまして。ひいては、これが海上運賃というものを高くするということになりまして、私どもは鋭意ベースをつくつておりまして、滞船をなくするには係留施設を整備しなければならぬのであります。この増強をはかつていくのが一番大切なことじゃないかと思つております。

○岡三郎君 これはどの程度影響があるかお聞きいたしますが、つまり、港における労働条件というものは、しばしば言われておるけれども、非常に浮動性がある。そういう点で、たとえばいま言ったような滞船の問題は、施設の整備、拡充とあわせて、労働者の技能訓練とか、やはり充実した労働条件というのか、そういうふうなものが兼ね備わつていけば、かなり円滑にいく面が出てくるのじゃないか。そういう面でも、港の施設ができて、労働者のほうにそれに伴つて近代化されていかなければ、片手落ちになると思ひます。そういう面でも、運送事業の料金の値上げという問題は非常に問題点があります。ありますけれども、全体的な経済効率からいって、そのことによつて国民生活に波及しないということになつてそれが吸収されていくというなら私はいいと思ひますが、先ほどもしばしば指摘されたように、諸外国の例と比べて安し、そういうことで、港の労働者自体が、非常に希望に満ちた生活というのか、職場ということにはほど遠いんじゃないか。そういう点で、やはり港の労働者というものが、希望に燃えて労働者が集まる、そして、そこに定着するといふ要素を考へていったときに、総合的な経済効果と労働条件というものを考へたときに、もう少し考へ方を進めてもらつていいんじゃないか。つまり、労働者自身が、運送業者もそうですが、やはり、ある程度張りのある方向というものを、つくつてもらわなければ、幾ら理屈をこねても、実態は改善されていかないんじゃないか、こういうふうに考へるわけです。とにかく、零細業者がやつ

ていかなければならぬような形に置いておかれているわけですが、実際は、そうして近代化、近代化と口では言うけれども、実際の運賃状況はどうしても下請というものを使わなければできないような形になつていける。これをどういふふうに改善していくかという問題で、運輸省の考へ方をお伺ひしたい。

○政府委員(佐藤肇君) 労働問題につきましては、今回、七月一日から港湾労働法が全面的に施行されるわけでありまして。ここに労働秩序というものができるわけでございますが、やはり、おつしやられましたように、企業も労働者も張りのある生活ができる、そこに定着性というものも生まれてくることは、御指摘のとおりでございます。そして、港湾運送料金のあり方につきましても、今後、前向きに検討していきたい。さらに労働生産性を高めるように、機械化その他ということもあわせて考へていく。そうすれば、それによつて吸収されるものもできてまいりますので、そういうことをあわせて前向きに検討していきたいと思ひます。

○岡三郎君 そういう面でも、料金についても逐次改善されている面があると思ひます。だから、そういう点で、やはり私は、物価の問題について一がい全部上げてはいかぬという考へ方は持つていない。それはなぜかという、いまの公共料金というものが非常に一つの指標になりますから危険だけれども、これも一つの公共料金として抜本的に港の近代化を進めるといふ場合に、一休料金体系はどうあるべきかという一つの方向というものをやつぱり運輸省が考へていかなければならぬと思ひます。しかし、これは政治的にすぐ施行ができるかできないかは別にして、やつぱり具体的に、今言つた料金とかそういうものを考へていってほしい。特に、料金はきめても、荷主のほうにきまつた料金を払わない、まことに荷主のほうに取上げてある業者が文句を言うという、自分のほうで、自分で荷さばきをするという、こういう傾向があつては、それを専業にしている業者というものは食つ

ていけない、どうしてもダンピングをするという形で、荷主のほうから強制される。だから、荷主がそういうふうなことをすることについて、業者の規制をするというふうなことも必要じゃないかと思うのですが、この点どうですか。自家荷役に切りかえるということについて、ある程度はつきり規制していかないとやならぬのじゃないですか。これはどうですか。

○政府委員(佐藤肇君) 確かに、従来は、そういうような荷主から強制されたというような点がありました。これはやはり企業が弱小であるということと、過当競争であるということが一つの大きな原因をなしておるかと思えます。今回の集約にあたりましては、企業それ自身が強力であるというところによって、荷主に隷属させないようにならなければならないというところが一つござります。もう一つは、現在、日本港運協会の中にも秩序を立てていくということ、いまの料金を確実に収受しようというこの委員を設けておまして、自主的に料金を正確に収受するというところで強力に働きかけております。また、私どもも、通産省並びに荷主に対しては、確定料金であるからこれを順守してほしいということを強力に呼びかけております。

○岡三郎君 私は、中小企業に対する金融でも、歩積み兩建てについていふん国会でも取り上げられてやっております。しかし、実態はそれになかなか即応していかない。これはやはり需要供給の關係というものがありますから、金を借りるほうは、のどから手が出るほどほしい、大きいほうは金はいま余ってぶくぶくしている。ところが、小さいほうはやはり依然として資金が苦しい。そういうところにやはり歩積み兩建てを廃止していかない一つの根本問題があると思うのです。だから、いまの料金の問題についても、やはり業者の過当競争というものがここに潜在的にある限りにおいては、幾ら指示、通達を出しても、表はそれに従っているごとくにして、内容的にはやっぱりダンピングしなければ仕事してもらえない

い、こういう現状というものは改められていないわけですね。だから、少なくとも、そういう中において、自己の都合で自家荷役をするというふうなことにいつてやはり規制をする、まず一つの問題を取り上げて、やるならやる。總体的に、やはり健全な業者がとにかく常用を置いて、ある程度食っていくという見込みを立てていかない限りにおいては、なかなかうまくさばき切れないんじゃないか。そういう点で、いま、そういう方向で業者の団体が自主的にやられるということが一番好ましいことだと思ふのですが、そういう点について特段の措置をしてもいいかと思うが、自家荷役というものについて何か規制をする考え方はないでしょうか。

○政府委員(佐藤肇君) 先ほど自家荷役について答弁しましたが、自家荷役の実例としては、日本鋼管が扇島で鉱石のしけ荷役を事業者にやらせておりましたのを、自家荷役としてプッシュ方式でもってやり出したということがござります。本来私も考えますのは、分業と申しますが、事業者がやらしたほうが安いはずなんです。ざいですが、事業者自身が力がな、そこでプッシュ方式のような新しい方式というものを取り入れ得ない、そこに、日本鋼管なら日本鋼管というものが自家荷役というものをやるものとがある。この自家荷役自身は港運送事業法で取り締まるというところは不可能だと思います。私どもやはり企業自体が強くなって、自分の専門の面においては技術革新というものをみずからやっていた、こういう体制をとるのが一番いいのではないかと思います。

○岡三郎君 それはもう一つは、船舶のときにも起こるのです。しばしば船舶というところで、自分の岸壁を持っていけば、味の素のように、船を持ってきて、そこでほとんど自家荷役をする、いろいろな形で原因があると思ふ、単純ではないと思ふますが、その点について、事業法で取り締まりは無理かと思われるけれども、やはり港のそういう生存にかかわることですから、

これは行政的にもできる限りひとつ連絡をとって、まあ、いま言ったように、近代化されて企業ががっちりして、そして低廉なるコストでいけば、自動的にそういう面は解消するということはおくわかるわけですから、そういう点については、大きくひとつ指導してもらいたいというふうに考えるわけですね。

それから時間がありますが、事業団体の組織強化という面について、事業者の自覚を強く求めているわけですが、この日本港運協会が大同団結してできた、これがまあ合理化推進母体として、運輸省の行政指導とまっぴらからやろう、昨年六月に社団法人として発足した、その下に、いま「港運送事業の当面する諸問題について真剣な検討、努力を行なっている」と、こう言っておりますが、これは一体どの程度になっているわけですか。つまり、検討とか努力をしているというところの報告が昨年の六月だから、もう一年経過してきているわけですから、その点どういうふうになつておりますか、具体的にひとこと。

○政府委員(佐藤肇君) 三・三答申ができて以来、業界といたしまして、必ずこの答申に沿うような改革というものが行なわれなければならぬというところを考えておりました。六月以来、今回の法改正につきましてもいろいろと私どもの考えを述べ、また、業界の意見も聞いて今回の法改正まで持ってきたわけでございます。したがって、いままでやってまいりましたことは、一番大きな問題は、この法改正の趣旨というものをどのように業界が受けとめるかということをやつてまいりましたわけでございます。さらに、先ほど申し上げましたような料金の問題、料金を確実に収受するといふような問題について、この協会が部会を設けてやっておりますのでございます。

○岡三郎君 それから次に、港運審議会の港運送部会の設置の問題についてお尋ねいたしますが、これは臨時に二年間の期間をもつて設けたわけですね。これはもう発足しているわけですか。何か聞くところによると、五月二十日ごろに発足

したというのですが、その点はどうなっていますか。

○政府委員(佐藤肇君) これは、この間の運輸省設置法の改正によって設けられたものでございまして、まだ発足はいたしていません。

○岡三郎君 その組織、機構及び大体の運送部会の委員ですね、どういふふうにお考えになつておりますか。

○政府委員(佐藤肇君) この審議会をやつていただきますことは、港運送事業の集約化のための具体的方策、それから埠頭の効率的運営及び港運における流通経済の合理化をはかるための港運送機能の改善についての具体的方策、それから港運送運賃及び料金制度についての改善策、この三つを主たる議題としておりまして、組織としては、二十一名の委員を考へておりまして、この委員は、日本港運協会の代表が一名、それから一般港運送事業者、船内港運送事業者、しけ運送事業者、沿岸、おのおの代表が一名、それから船舶運航業者が二名、製造業者が二名、貿易関係者が二名、港運労働者が二名、港運管理者が二名、学識経験者二名、それに行政機関といたしまして、運輸、大蔵、通産、労働各一名、計二十一名でございます。

○岡三郎君 で、いつこれは発足いたします。

○政府委員(佐藤肇君) できるだけ早く発足させたいと思つております。実はまだ私ども、法案をかかえておるわけでございますので、法案の上がり次第、できるだけ……。

○岡三郎君 いまの答弁はわかりましたけれども、これは運輸大臣の諮問機関ですからね、運輸大臣のほうとしても、すみやかにこれは発足させて、やはり具体的な集中方策といふものを考へていかなきゃならぬと思う。それで、いまの御答弁でいうと、この法律を通してければ、すみやかに構成して発足させるというふうな聞いていたんですが、運輸大臣のひとつこれは見解を伺いたい。思つております。

○国務大臣(中村寅太郎君) 七月には発足したいと思つております。

○岡三郎君 少なくとも、これは臨時にとにかく四十一年度から二年間ですからね、早くやっつけたいというところ、これはまた延期延期という形になると思うが、七月というのを聞いて、それでは大体間に合うと、こういうふうに考えます。

そのほか、労働者の問題もあるわけですが、まだ質問もありませんが、運輸大臣もせっかくお帰りになってお疲れのところと思うので、以上をもって質問を終わります。

○委員長(江藤智君) 他に御発言なければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○岩間正男君 私は、日本共産党を代表して、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に反対するものであります。

本法改正のねらいとするところは、明らかに一貫責任体制の確立を口実とする中小零細港湾運送事業者の整理統合、大企業本位の系列化促進であります。このことは、佐藤自民党政府が現在各産業にわたって推し進めている中小零細企業切り捨て政策と軌を一にするものであり、その目的は、ほかならぬ独占資本主義の復活強化であります。

また、本法の改正によって、合理化と低賃金、さらには、生命の不安にさせられるかされて、下請企業の労働者を含めた港湾運送労働者の労働条件を改善するどころか、むしろ悪化させることが火を見るより明らかであります。

このような港湾運送事業に対する大企業の支配権の確立と強化は、現在政府の進めている東南アジア諸地域への侵略のための海上輸送基盤の整備と無関係ではありません。政府は、四月の東南アジア開発閣僚会議で、東南アジア地域の港湾及び付随する水陸運送施設の整備を提案し、アメリカ帝国主義のベトナム侵略、中国封じ込め、植民地支配維持に積極的に協力する施策を明らかにして

おります。

したがって、日本共産党は、アジア侵略と、それに伴う独占資本本位の港湾運送事業の整備を目的とする港湾運送事業法の一部を改正する法律案に反対し、港湾労働者の労働三権と生活権の確立により、港湾運送事業の正しい発展を促進するものであります。

○委員長(江藤智君) 討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

港湾運送事業法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(江藤智君) 多数と認めます。よって本案は、多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを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〕

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○相澤重明君 運輸大臣と官房長がいるが、さっき港の話をしたが、実は港湾災害もさることながら、海上災害を私も非常に心配をしているわけですが、それで、海上保安庁のいわゆる消火艇、いわゆる火災が起きた場合に消火艇のいいのがないと困るわけだ。これはまあ新潟の火災の問題ばかりでなくて、京浜間においては、そういうことが何回もあって、私どもは政府に化学消火艇の配置を要望してきたところなんです。昨年の話では、四十一年度になつたら古いやつを改造して、そしてこの処置をする、できれば将来はいいものをつくって配置をする、こういうような話だったのだ。が、その際に私は、横浜に大型消火艇を一隻少ない

くとも配置してもらいたい、こういうことを言っておいたのだが、それはどうなっているか。これはひとつ答弁をしてもらいたい。

○政府委員(深草克巳君) 化学消火艇の港この配備につきましては、まだ、私が承知いたしている範囲内では、決定をいたしておらないというふうに考えております。先生の御要望は常々伺っておりますので、その点、重ねて海上保安庁のほうに通知をいたしたいと思ひます。

○相澤重明君 きょうは突然だから、その程度のお答えでしかしようがないと思うけれども、私は、少なくとも、四十一年度と言つたつて、もう六月です。効率的に使用しなければいかぬのだから、きまつているものだったら、早くやるべきだと思うので

す。そういう意味で、きょうは運輸大臣に申し上げておきますから、海上保安庁長官に、一体横浜の大型化学消火艇はどうなつたか、それで、その答弁いかんによつては、そういうわけにいかぬぞと、そういうことをあなた自身が言わなければだめですよ。海上保安庁長官にやはりそれを言わないと、役人というのは黙つていては嫌になるから、それはきちつと言つてもらいたいということ、希望を付して私の質問を終わります。

○委員長(江藤智君) なお、運輸大臣お歸りになりましたから、一言ごあいさつでもございますか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、先般、月末から、ノルウェー・オスロの海運関係の閣僚会議に出まして、いろいろ会議の中に参画いたしました。

日本、日本の立場も主張してまいりましたのでございすが、昨日無事に歸つてまいりました。皆さま方に留守中いろいろお世話をおかけいたしました。その間、議案の審議等にきわめて誠意を持って対処していただきましたこと、厚く感謝を申し上げる次第でございます。いすれまた、そのうち御報告は申し上げたいと思ひます。(拍手)

午後四時三十分散会

六月三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願(第二五八七号)(第二五八八号)(第二五八九号)(第二五九〇号)(第二五九一号)(第二五九二号)(第二五九三号)

第二五八七号 昭和四十一年五月十九日受理
神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願(十九通)

請願者 神奈川県川崎市市長尾八三三 井田 順登外十八名

紹介議員 岡 三郎君

市民を不測の災害から守るため、川崎市臨海工業地帯の上空を、即刻、飛行禁止区域に指定された。

理由

一、石油化学等の一大工場群を有する本市臨海工業地帯は、羽田空港に隣接するため、その上空において航空機の低空飛行が繰り返されているが、これは、最近の続発する航空事故等にかんがみ、まことに寒心に堪えない。

二、周知のとおり、石油化学工場においては、無数の危険物施設がきわめて有機的な関連性をもつて作動しているため、万一の一角に航空機が墜落した場合に引き起こされる惨事は想像を絶するものがある。

三、本市および神奈川県において関係当局に対して陳情を行つた結果、本市石油コンビナート上空の飛行制限の措置が講ぜられるに至つたものの、いまだこの地域上空を飛行する航空機の数は減少していないのが実情である。

第二五八八号 昭和四十一年五月十九日受理
神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

請願者 神奈川県川崎市砂子二丁目川崎市

議院内 原三喜

紹介議員 大倉 精一君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

第二五八九号 昭和四十一年五月十九日受理

神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

請願者 神奈川県川崎市砂子一丁目川崎市

議院内 井口隆時

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

第二五九〇号 昭和四十一年五月十九日受理

神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

請願者 神奈川県川崎市宿河原八四 水谷

介知

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

第二五九一号 昭和四十一年五月十九日受理

神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

請願者 神奈川県川崎市砂子一丁目川崎市

議院内 泉明男

紹介議員 木村美智男君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

第二五九九号 昭和四十一年五月十九日受理

神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

請願者 神奈川県川崎市藤崎町三ノ一二

○ 石井武治

紹介議員 河野 謙三君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

第二六二三号 昭和四十一年五月二十三日受理

神奈川県川崎市臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する請願

する請願(二十通)

請願者 神奈川県川崎市上作延一二六 久

多良木賢利外十九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第二五八七号と同じである。

昭和四十一年六月十三日印刷

昭和四十一年六月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局