

第五十五回国会 運輸委員會議 第二十三号

昭和四十二年七月十一日(火曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長代理理事 進藤 一馬君
理事 大久保武雄君 理事 福井 勇君
理事 古川 文吉君 理事 細田 吉藏君
理事 井岡 大治君 理事 久保 三郎君
理事 河村 勝君

阿部 喜元君 小淵 惠三君
木部 佳昭君 中川 一郎君
福家 俊一君 水野 清君
板川 正吾君 小川 三男君
神門至馬夫君 内藤 良平君
野間千代三君 米田 東吾君
渡辺 芳男君 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣

大橋 武夫君

出席政府委員

運輸省海運局長 堀 武夫君
運輸省港灣局長 佐藤 肇君

委員外の出席者
運輸省海運局次長 高林 康一君
労働省職業安定局長 保科 真一君
局業務指導課長 小西 真一君
専門員

七月六日

委員山村新治郎君、小川三男君及び神門至馬夫君
君辭任につき、その補欠として福永一臣君、米内山義一郎君及び松前重義君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員福永一臣君、松前重義君及び米内山義一郎君
辭任につき、その補欠として山村新治郎君、神門至馬夫君及び小川三男君が議長の指名で委員に選任された。

員に選任された。

七月十日

関西本線久宝寺駅の停車回数増加に関する諸願
(吉田泰造君紹介)(第二七八〇号)
は本委員会に付託された。

七月五日

山陽新幹線超特急列車の姫路駅停車に関する陳情書(姫路市長石見元秀外一名)(第二二七号)
同(姫路市長石見元秀外一名)(第二二五号)
和歌山地方気象台改築等に関する陳情書(和歌山県議會議長山下柳吉)(第二二八号)
伯備線の全線複線化に関する陳情書(米子市弥生町鉄道貨物協会米子支部長坂口平兵衛)(第二二五号)
山陽本線西明石、相生間の複々線化に関する陳情書(姫路市長石見元秀外一名)(第二二五号)
千歳空港の事故防止に関する陳情書(千歳市議會議長吉田信一)(第二二八四号)
は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

外貿埠頭公団法案(内閣提出第一〇三三号)

○進藤委員長代理 これより會議を開きます。

内藤委員長本日所用のため、その指名によりまして、私が委員長の職を行ないます。

外貿埠頭公団法案を議題とし、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 ちようど大臣がけさいらっしゃいますというところ、前回の質問の際に多少不十分な

点があったようでありますので、管理権の問題についてちよつと確かめておきたいのです。

私どもとしては、公団によって建設をされるというところから、現在の港灣法との関連で、管理権が二元化されはしないかというところを中心にして、したがってこの公団法案に対しては賛成しかねるという立場であります。それはそれとして、この法案の中で確かめておきたい問題は、第十二条で管理委員会に参加することから、各条項にわたって、業務の範囲あるいは基本計画、基本計画による工事計画、岸壁等の貸し付け等に対しては、管理者に協議をすることになつていくわけですね。そこで、そうした協議を通じて、つまり合意に達することを前提とした協議ということと思いますが、そういうことを通じて港灣管理者にも——この前の委員会では総括的に港灣管理者が管理権を有するものであるというふうに申し上げて、港灣局長から、そのとおりであるというふうなことがあったのですが、もう一回ひとつ、港灣管理者には包括的、總括的に管理権が、公団が建設をして貸し付けてある埠頭に對しても存在するというふうに考えていいかどうか、この点をひとつ……。

○佐藤(警)政府委員 ただいまの管理権の問題でございまして、管理権はこの前も申し上げましたように、一つは水域なり陸域なりについていろいろな行為をほかの者がやるときに規制するというところ、もう一つは埠頭をつくって、これを一般の人に利用させるという二つの行為があるわけでございますが、前者につきましては、協議その他のによりまして、管理者の同意を得て仕事をしています。それから後者については、埠頭を専用使用させるというところにおいて港灣管理者と同じ立場に立つわけでございますが、これをつくる計画のと

きから協議をいたしてまいりますし、また、だれにこれを貸し付けるかということについても協議をするということ、完全に港灣管理者の管理権のもとで仕事ができる、かように理解しておるわけでございます。

○野間委員 それから償還後の問題ですが、この前の委員会では、償還後はこれは無償である有償であるという問題はありますけれども、償還後は基本的には管理者に帰属する、自治体に帰属するというふうに考えてよろしいということでございますが、それはよろしいですか。

○佐藤(警)政府委員 償還が終わったあとでこの埠頭をどのように処理するかというところは、この法律ではきめてないわけでございます。解散のときの規定は別に法律で定めることになっております。しかし考え得る方法としては、一つは償還が終わったあとで、公団はもうその使命を果たした、こういうときには当然、無償有償ということがあるべきだ。もう一つは、たとえ償還が終わりましたが、今後新しい建設が公団によって行なわれる必要がある、こういう場合には、償還が終わった財産を持つことによつて、より安い使用料でもって今後つくる埠頭を船会社等に供用させることができる、この二つが考えられるというところを申し上げたわけでありまして。

○野間委員 はい、わかりました。

次にあてられている場合の貸し付けなんです、この前は、借りている専用者ですね、専用者がそれは貸すということであつたのですが、それはさうだろうと思ひますが、問題は今度は貸す船ですね。船を選定する場合、一方ではあてられているのを——ある会社が専用貸しで借りているわけですね。その会社が、たとえば船会社がかってに船を選んで貸すということになると、これは港灣管理者の権限を侵犯するということになりますので、当

然どの船をそこに貸すか、つまり選定をするのは港務管理者というふうに考えていいですか。

○佐藤(審)政府委員 港務管理者が、自分の港が船込みでもってバースが不足している。しかも公団のつくった埠頭のバースがあいていてという場合に、公団にどここの船をつけてほしいということをお願いするわけでございます。要請によって公団が専用使用を受けている船会社にその船をつけてやるようにしてやれということで、さらにまた公団から要請できる、そういうことで、実際にそれを受けて貸すのは専用使用を受けている船会社である、こういうことを申し上げたわけでございます。当然、専用使用を受けている船会社が、いまして、第三者に貸すということは、これは禁じなければならぬと思います。そのような方法は業務方法書の中で貸し付けの規定の条件として盛りたい、かように考えております。

○野間委員 ちよつと初めのほう聞き漏らしたのですが、船込みになっている、その中から順番なり何なりで貸すわけですね。入れてやるわけですね。それを運ぶのは港務管理者なんですね。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。

○野間委員 わかりました。

次に四十六条の財産の譲渡、交換あるいは担保とありますが、この場合の財産というのは、公団が建設した一切のものをいうのでありましょうか、どうでしょうか。

○佐藤(審)政府委員 実はこの条文は、ほかにも公団その他について例文があるところでございます。この「重要な財産」というのは、金額をもつて大体政令で定められているようでございます。したがって、私どもはこの重要な財産の処分の中に、公団が本来つくって貸し付けるものはこの条項によって処分するものではない、こういう理解のもとに、これはたとえば不要になった上屋であるとか、あるいは機械が不要になった場合であるとか、こういうものが対象であるというように考えておいたわけでございます。したがって、ここには港務管理者との協議というものは入れてございません。またこの財産を譲渡し交換するということは、事業計画にかかるとございまして、当然管理委員会の議決を経なければならぬ、かように解釈しておるわけでございます。

○野間委員 これはその埠頭に当然固定的に、ずっと長く将来にわたって存在をしているものであるとしますと、私は、いままでずっと確認をしてきた関係と矛盾する点が出てきやしないかというふうに心配をするわけです。ですから、いま局長の言うように、たとえ上屋が不要になった、その場合には、それはこわして、そのこわしたものを譲渡するということはある程度あり得ると思うのです。そういう場合には私も異存がないと思ひます。たとえ交換をするとかも、そういう場合での交換をするのなら問題はいいのですが、ただ問題は、今度は担保の場合ですね。担保の場合には、実際に存在するものを担保にするわけでしょう。そうすると、ある程度重要なものでない、あるいは固定のものではないと担保にしない、のじゃないかというふうになつてくると、多少問題になりやしないかと思うのですが、その辺の、担保にする物件はどういうものなんですか。

○佐藤(審)政府委員 埠頭そのものを担保にするということは考えておりませんが、背後地に隣接して土地を造成することができるとなつております。そういう場合に、金銀りの関係であるいは土地を担保にするということが出てくるかも知れません。

○野間委員 そうすると、いまのお話でまいますと、たとえば譲渡をしてもいいようなものと、あるいは交換ができるものと、それから担保物件になるものと、そういうものがある程度限定をしておかないと、私が申し上げた管理者の権限、そういうものとの間に将来矛盾が生じてくる可能性がある気がすると思ひます。したがって、そういうものをきめられることができれば、かどろかが一つ。

それから管理委員会にかけて、そうしてそれから譲渡、交換、担保などをきめるということであれば、管理者の代表が入つておりますから問題はないのですが、公団の執行機関の権限でやれる範囲というものがあつるとすると、これは多少問題があると思ひます。その辺は私はしつかりしておいたほうがいいのじゃないかと思ひます。

した、たとえば担保にするような場合などには、いま言ったように相当重要な物件があるとするれば、当然管理委員会にかけなければならぬというふうになつてくると思ひますが、じきにこわれてしまひ、したがってこれは払い下げるといふような譲渡ですね、そういうものはあるいは管理委員会にかけない、執行機関で処理するということはあるかと思ひます。したがってその場合に、あるいは港務管理者から見た場合にそれが必要なものであるかもしれない。その想定をしてみたいと思います。港務管理者に全く協議がなしに譲渡、交換、担保というふうなことをすることは、多少やはり問題があるのじゃないかというふうに思ひます。

その辺は港務管理者と協議をするというふうにしておいたほうがいいのではないかと、かように思ひますが、それはどうでしょうか。

○佐藤(審)政府委員 その点につきましては、港務管理者ともいろいろ協議をしたわけでございます。私どもの解釈としては、あくまでも公団は埠頭を建設してそれを貸し付けるのが業務であつて、それが効用を失しない限りにおいては、譲渡したり、自分の持つてゐるものを交換したりして譲り渡すというところは考えられないのだ。したがってここに書いてある「重要な財産」というのは、金額をもつて示されるものである。たとえばほかの公団等では、機械その他を持つておりました、これを払い下げるといふような例がございまして、三千万円とか二千万円以上のものは重要な財産というよりなことを省令で規定しているようでございますが、そういうよりな重要な財産につきましても、当然事業計画に載らなければならぬ財産でございますので、その処分につきましても、事業計画の議決を管理委員会にかけるといふことで、管理者もそれを明らかにしていけると思ひわけでございます。

○野間委員 そうすると、直接この四十六条によつて、港務管理者との間に協議はないが、譲渡あるいは交換、担保などを實際にするときには、当然管理委員会を通するなりあるいはほかの手続を通するなり、間接的には一回は港務管理者との協議の機会があるというふうに考えていいですね。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。

○野間委員 はい、わかりました。それでは管理者との管理権限の関係については大体以上だと思ひます。ちよつと大事な問題ですから、いまの質疑応答がこの法律による公団と管理者の管理権に関する関係であるというふうに、ひとつ大臣のほうでも御確認をいただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 この公団を設立いたしました動機は、港務管理者の財政状態から見まして、当面必要とする新しい港務設備を在来の方法でまかなうことは困難である、こう考えまして、その財政的な面を補充するということが一つ、また従来の公共使用を主体とする港務使用だけでは、今後の海運界の情勢に即応し切れない。そのために新機軸と申しますか、公団による専用使用の承認という制度を導入する、この二点が動機でございます。これを目的として公団を特に設立しようというのがこの法律の主眼でございます。したがって、ただいま申し上げた範囲におきまして、管理者の管理権の至らざるところを補おうという考え方でございまして、これによつて管理者の管理権をそこなうというよりな意図はございしません。したがって今後の運用につきましては、先ほど来局長の申し上げたごとく、管理者と公団は一体となつて港務のより高い効率的な使用を完成しようという次第でございますので、御了承賜わりたいと思ひます。

○野間委員 それでは次に移ります。第五条を

は入れてございせん。またこの財産を譲渡し交換するといふことは、事業計画にかかるとございまして、当然管理委員会の議決を経なければならぬ、かように解釈しておるわけでございます。

○野間委員 これはその埠頭に当然固定的に、ずっと長く将来にわたって存在をしているものであるとしますと、私は、いままでずっと確認をしてきた関係と矛盾する点が出てきやしないかというふうに心配をするわけです。ですから、いま局長の言うように、たとえ上屋が不要になった、その場合には、それはこわして、そのこわしたものを譲渡するということはある程度あり得ると思うのです。そういう場合には私も異存がないと思ひます。たとえ交換をするとかも、そういう場合での交換をするのなら問題はいいのですが、ただ問題は、今度は担保の場合ですね。担保の場合には、実際に存在するものを担保にするわけでしょう。そうすると、ある程度重要なものでない、あるいは固定のものではないと担保にしない、のじゃないかというふうになつてくると、多少問題になりやしないかと思うのですが、その辺の、担保にする物件はどういうものなんですか。

○佐藤(審)政府委員 埠頭そのものを担保にするということは考えておりませんが、背後地に隣接して土地を造成することができるとなつております。そういう場合に、金銀りの関係であるいは土地を担保にするということが出てくるかも知れません。

○野間委員 そうすると、いまのお話でまいますと、たとえば譲渡をしてもいいようなものと、あるいは交換ができるものと、それから担保物件になるものと、そういうものがある程度限定をしておかないと、私が申し上げた管理者の権限、そういうものとの間に将来矛盾が生じてくる可能性がある気がすると思ひます。したがって、そういうものをきめられることができれば、かどろかが一つ。

それから管理委員会にかけて、そうしてそれから譲渡、交換、担保などをきめるということであれば、管理者の代表が入つておりますから問題はないのですが、公団の執行機関の権限でやれる範囲というものがあつるとすると、これは多少問題があると思ひます。その辺は私はしつかりしておいたほうがいいのじゃないかと思ひます。

した、たとえば担保にするような場合などには、いま言ったように相当重要な物件があるとするれば、当然管理委員会にかけなければならぬというふうになつてくると思ひますが、じきにこわれてしまひ、したがってこれは払い下げるといふような譲渡ですね、そういうものはあるいは管理委員会にかけない、執行機関で処理するということはあるかと思ひます。したがってその場合に、あるいは港務管理者から見た場合にそれが必要なものであるかもしれない。その想定をしてみたいと思います。港務管理者に全く協議がなしに譲渡、交換、担保というふうなことをすることは、多少やはり問題があるのじゃないかというふうに思ひます。

その辺は港務管理者と協議をするというふうにしておいたほうがいいのではないかと、かように思ひますが、それはどうでしょうか。

○佐藤(審)政府委員 その点につきましては、港務管理者ともいろいろ協議をしたわけでございます。私どもの解釈としては、あくまでも公団は埠頭を建設してそれを貸し付けるのが業務であつて、それが効用を失しない限りにおいては、譲渡したり、自分の持つてゐるものを交換したりして譲り渡すというところは考えられないのだ。したがってここに書いてある「重要な財産」というのは、金額をもつて示されるものである。たとえばほかの公団等では、機械その他を持つておりました、これを払い下げるといふような例がございまして、三千万円とか二千万円以上のものは重要な財産というよりなことを省令で規定しているようでございますが、そういうよりな重要な財産につきましても、当然事業計画に載らなければならぬ財産でございますので、その処分につきましても、事業計画の議決を管理委員会にかけるといふことで、管理者もそれを明らかにしていけると思ひわけでございます。

○野間委員 そうすると、直接この四十六条によつて、港務管理者との間に協議はないが、譲渡あるいは交換、担保などを實際にするときには、当然管理委員会を通するなりあるいはほかの手続を通するなり、間接的には一回は港務管理者との協議の機会があるというふうに考えていいですね。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。

○野間委員 はい、わかりました。それでは管理者との管理権限の関係については大体以上だと思ひます。ちよつと大事な問題ですから、いまの質疑応答がこの法律による公団と管理者の管理権に関する関係であるというふうに、ひとつ大臣のほうでも御確認をいただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 この公団を設立いたしました動機は、港務管理者の財政状態から見まして、当面必要とする新しい港務設備を在来の方法でまかなうことは困難である、こう考えまして、その財政的な面を補充するということが一つ、また従来の公共使用を主体とする港務使用だけでは、今後の海運界の情勢に即応し切れない。そのために新機軸と申しますか、公団による専用使用の承認という制度を導入する、この二点が動機でございます。これを目的として公団を特に設立しようというのがこの法律の主眼でございます。したがって、ただいま申し上げた範囲におきまして、管理者の管理権の至らざるところを補おうという考え方でございまして、これによつて管理者の管理権をそこなうというよりな意図はございしません。したがって今後の運用につきましては、先ほど来局長の申し上げたごとく、管理者と公団は一体となつて港務のより高い効率的な使用を完成しようという次第でございますので、御了承賜わりたいと思ひます。

○野間委員 それでは次に移ります。第五条を

は入れてございせん。またこの財産を譲渡し交換するといふことは、事業計画にかかるとございまして、当然管理委員会の議決を経なければならぬ、かように解釈しておるわけでございます。

○野間委員 これはその埠頭に当然固定的に、ずっと長く将来にわたって存在をしているものであるとしますと、私は、いままでずっと確認をしてきた関係と矛盾する点が出てきやしないかというふうに心配をするわけです。ですから、いま局長の言うように、たとえ上屋が不要になった、その場合には、それはこわして、そのこわしたものを譲渡するということはある程度あり得ると思うのです。そういう場合には私も異存がないと思ひます。たとえ交換をするとかも、そういう場合での交換をするのなら問題はいいのですが、ただ問題は、今度は担保の場合ですね。担保の場合には、実際に存在するものを担保にするわけでしょう。そうすると、ある程度重要なものでない、あるいは固定のものではないと担保にしない、のじゃないかというふうになつてくると、多少問題になりやしないかと思うのですが、その辺の、担保にする物件はどういうものなんですか。

○佐藤(審)政府委員 埠頭そのものを担保にするということは考えておりませんが、背後地に隣接して土地を造成することができるとなつております。そういう場合に、金銀りの関係であるいは土地を担保にするということが出てくるかも知れません。

○野間委員 そうすると、いまのお話でまいますと、たとえば譲渡をしてもいいようなものと、あるいは交換ができるものと、それから担保物件になるものと、そういうものがある程度限定をしておかないと、私が申し上げた管理者の権限、そういうものとの間に将来矛盾が生じてくる可能性がある気がすると思ひます。したがって、そういうものをきめられることができれば、かどろかが一つ。

ちよつとごらん願いたいのですが、第五条は資本金を増加することができるというふうになっておるわけですね。その第四項で、公団が資本金を増加するときには国と大阪市、神戸市あるいは横浜市、東京都などが出資をすることができ、こうなっておりますが、この公団が資本金を増加するときというのはどういふ場合なのかということが一つ、それから、それがはっきりすれば心配ないと思いますが、地方財政を考えながらこの公団をつくったとすれば、これ以上の、たとえばこの公団による建設についても一〇%の負担があるわけですね。それが資本金の増加のたひによいまた負担がかかるということになる心配がありますので、その辺はどういふ関係になっておりますか。

○佐藤(審)政府委員 五条に書いてございます資本金の額は、ことしの予算による国の出資額でございます。したがって、それと同額のものを京浜公団においては東京都及び横浜市が出資するということになっております。したがって、第四項は来年度の予算におきまして事業費がきまったときに一割ずつをおのおの出資として出して、こういう趣旨でございます。高速道路公団の場合にはさらに納付金という規定がございます。これ以外に追加の出資をしておるようでございますが、この公団におきましては、災害の場合に両者が出資をしようという以外に、納付金の制度は認めておりません。したがって、ここに書いてあります、事業費が追加してまいった場合におのおの一割ずつを出資するという以外の出資は考えておらないわけでございます。

○野間委員 はい、わかりました。それでは次に、倉庫など事務所や店舗などを委託によって建設するというのがあります。三十条の二項の二、三です。第二号では委託に基づいて倉庫などを建設する、第三号では委託に基づいて、港湾施設に関する工事並びにこれに関する調査、測量をする、こうなっておりますが、この「委託」といふのは、つまり専用貸しを受けた会社

のことなんです。

○佐藤(審)政府委員 この場合の「委託」というのは、倉庫業なら倉庫業を営む者から委託を受けて建設をするということであり、土地をつくるわけでございますから、同時に基礎工事その他をやっておいたほうが便利であるというものがございまして、したがって、その場合には倉庫業者から委託を受けてやるという趣旨でございます。

○野間委員 この三十条の第二項、公団が埠頭に隣接をしていろいろなものをつくるわけですね。つくる中の一つが、いま局長の言われた倉庫であるとか店舗であるとか、そういうものですね。そうすると、たとえば倉庫などは、埠頭を専用貸しを受けた会社として使わなければならない。一体として使わなければならない。その倉庫業者といふのはこの埠頭の中に公団に委託してつくれるのですか、あるいは専用貸しを受けた会社だけが店舗であるとかあるいは倉庫であるとか、そういうものをつくることを公団に頼めるのですか、どちらなんですか。

○佐藤(審)政府委員 専用貸しを受けるのは、上屋の建っている部分でございます。埠頭全体の利用を増進するという意味で、その背後に隣接して倉庫、店舗等の敷地をつくることができるというところがこの第二項に書いてあるわけでございます。したがって、専用使用を受けた船会社なら船会社だけでなく、それが数社ありまして、その背後にやはり倉庫業者といふものが埠頭の利用のために必要になってくる場合があるわけでございます。そういう敷地をつくる場合に、倉庫を建てたいといふものの委託を受けて倉庫をつくってやることもできる、こういう規定でございます。

○野間委員 わかりました。そうするとその倉庫は、その倉庫業者の管理運営をする倉庫ですね。その意味では民業を圧迫することはないわけですね。ちよつとそれだけ……。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。それからたいへんおそれますがちよつと訂

正さしていただきたいのですが、先ほど災害復旧のために国と管理者が金を出す場合に、これを出資と申し上げましたが、これは補助金でございます。

○野間委員 最初のほうの倉庫のほうはそれだけつこうですが、災害が起きて復旧工事をする場合の資金ですね。資金はそれは災害が起きたときに徴収というか、調達をするわけですね。その辺ちよつと……。

○佐藤(審)政府委員 私が先ほど申し上げましたのは、四十四条の補助金という規定でございます。政府と公団とが予算の範囲内において災害が起きたときにその経費の一部を補助することができ、それが出資以外に金を出せる道として規定されているものでございまして、それ以外には納付金その他の制度はこの公団にはございせんといふことを申し上げたわけでございます。

○野間委員 そうですね。わかりました。そうすると資本金を増加するといふ、先ほど私が言った第五項でしたか、資本金を増加する場合というのはどういふ場合なんですか。

○佐藤(審)政府委員 先ほどの五条に書いてございます京阪公団の場合の二億一千万円というものは、ことしの事業費が二十一億円でございますので、その一割でございます。それに見合う同額を港湾管理者たる東京都と横浜市が出資するわけでございます。したがって、来年度の事業費が五十億になりますと、五割ずつおのおの出資して、それが資本金としてふえていく、こういうことでございます。

○野間委員 わかりました。毎年毎年度ごとに増加をしていく部分ですね。はいわかりました。それでは、その部分は一応終わります。

次に資金計画の問題ですが、いま問題になっておられますのは、船会社などに借り入れ金を求めておられます。だいたい難航しているというふうに新聞などで拝見しておるのですが、その見通しですね。二十億円のうち船会社に求めておられるのは十二億ですか、二十億円なんですか。二十億円が

船会社のほうではなかなか負担しきれぬ。そのしかねる事情はこの前の参考人の聴取のときに米田さんから、金融能力を圧迫することになる、あるいは借金なので担保ができないので、それをまた使うということができないというふうな理由で、なかなか応じかねると言っておりましたが、実際はその会社が借りるわけですから、将来の利益があがってくるわけですね。そう考えますけれども、その辺の状況はどうなんですか。

○佐藤(審)政府委員 公団は当初は国と港湾管理者の出資と残りは全部財政投融資に仰ぐ、こういう計画でございます。ところが予算のきまるときに出資するおのおの一割ずつで二割、残り八〇%につきましては、半分は財政投融資で見るが、半分は繰上金という、関係のあるものから長期の借り入れをせよということでございます。その金が四十二年度においては二十億円でございまして、これにつきましては船会社は、自分たちで調達いたしますといふことを申しております。しかし来年度以降事業費がふえていく場合に、自分たちが全部将来調達できるという約束はできない、こういう話でございます。これは私も将来の約束をとりつけるというのは現段階では無理だと思ひますが、縁故者の中には荷主も入っておるわけでございます。さらには倉庫その他の会社も入っておるわけでございます。これらに協力を願えば不可能ではない。ただ公団自体としてもそういう無理な金を集めるということがいいか悪いかということとでございますが、四十二年度においてはもうその金は船会社が調達するといふことを約束しておるわけでございます。

○野間委員 そうすると初年度は、いろいろあったが、まず間違いないというふうに考えていいですね。問題は、先ほどもありましたように毎年度毎年度、現在二十パーセントの建設でも五年でしか継続するわけですね。そうすると第二年度第三年度は、船会社が期待できないとすると、その相手方、対象をたくさん考えなければならぬ、こうなつてまいります。そうすると将来の資金計画は

その部分は相当不安定ではないかという心配があるのですが、それはどうなんですか。

○佐藤(運輸)政府委員 二十億程度の金ならば毎年約束してもいいけれども、要するに事業費というものが仕事に忙しくなるとふえていくわけでございますから、そういうものに追従できるかどうかというところは現段階では約束できない、こういうことでございます。しかし船会社以外に、荷主それから倉庫等の稼働者もあるわけでございますから、公団としてはやはりそのように広く稼働者を募って資金をまわすという努力をすべきではないかと思ひます。これは不可能ではないと思ひます。

○野間委員 私が心配するのは、毎年毎年資金の調達のある部分が不安定だということは一それれがすでに仕事が始まるわけですから、埠頭の建設が始まるわけですから、どうしても予定されている資金は必要なのではないかと、これが将来の支出であるとか、あるいは地方自治体の支出であるとか、そういう方面の支出の増加になる危険はないのかということですが、どうですか、それは。

○佐藤(運輸)政府委員 私どもは、一般に公共事業で、従来の方式で埠頭を建設してまいります場合は、一方においては、国の予算というものは予定どおりにつかないということでございます。また国の予算がついても管理者のほうの財政上、起債が十金にやっついていけないということもございまして、やはり公団ができて借り入れ金をやる場合も同じではないか。したがって、仕事をやるのに見合う資金を調達するということは、いずれの場合においても努力をしなければ成り立ち得ないことであつて、当然これは公団が努力をして資金を確保して仕事を間に合わせるようにすべきではないかと思ひます。

○野間委員 では、これはどうなんでしょう。もちろんこれは、資金調達に努力をしなければ仕事ができない。当初考えておられた国と自治体と財投ということであれば、これはその問題ないと思ひます。

うのですけれども、そうではなくて、ある部分、四〇%ですか、四割民間から調達をする、こうなるわけですか。これは将来も可能ですね。そうなつてまいりますと、その部分はもちろん努力には違ひないが、やはり民間の場合はその経済情勢にも影響があるでしょうから、したがって、その部分はどうしても不安定で、努力が必要である、こうなつてまいります。その場合に、国とかあるいは地方自治体のいまきめられていられる一〇%ずつの負担割合は変わらないというふうに考えていいですか。

○佐藤(運輸)政府委員 私どもは、この一割、一割の出資は変わらないというふうに考えております。と申しますのは、いままである公団で一割という出資は相当高額でございます。これをこれ以上ふやすというところは非常にむずかしいことではないかというふうに考えております。

○野間委員 わかりました。それでは、次の質問に移ります。

今度は港運送事業者のほうから見た場合ですが、いま、これは別段確たる情報というわけじゃないのでありますが、たとえば、郵船と三菱倉庫あるいは郵船と日通などの間に、コンテナヤードの作業についてとか、あるいはコンテナ輸送について新しい港運送会社みたいなものを設立する、これがコンテナ輸送について担当をするというように聞き及んでおるのですが、もしそういう会社ができたり港運送事業者なんですか、あるいは陸上運送事業者になるのですか。それと、その場合には、これは自家運送なんですか。それとも、免許を必要とする会社なのか。そういう点どうですか。

○佐藤(運輸)政府委員 郵船と三菱がおのの資本を出し合つてターミナルの作業をするための会社をつくつておるというところは聞いております。これは当然、ターミナルの作業をするということことは、港運送事業者の免許が必要だと思ひます。

○野間委員 そうすると、このターミナル作業を

する企業は、別段専用貸しを受けた会社がなければならぬということもございませぬね、港運送事業者という独立した事業者ですから。そうすると、この郵船と三菱倉庫がつくつておるといわれるている会社は、新しい会社ですね。したがって、当然免許が必要なんだが、そうなつてまいりますと、専用貸しを受けた会社が、輸送会社あるいは倉庫会社とかの大きな会社、そういうものとの間に新しい企業をどんどんつくつていくとすると、現在の免許をもつておる倉庫業者、いわば港運送事業者、そういうものが入り込んでくる余地が非常に狭くなつてくる、あるいはなくなつてくるというふうに考えられる。そういう意味では、現在の港運送事業者が締め出されてくる、狭まつてくるというふうになるのじゃないでしょうか。

○佐藤(運輸)政府委員 このコンテナにつきましても、船会社は、陸上のヤードの作業というものは、自分の船腹の作業がおもなものであるから、船会社自体がやりたいという希望があつたわけでございますが、やはりそれは港運送という専門家がやる限りにおいては、港運送事業者がやるべきじゃないかという私どもの意見を取り入れたわけでございます。この郵船と三菱との会社につきましても申し上げます、三菱倉庫は港運送事業者でございます。それから、現在コンテナのたのめヤードの設備と申しますとストラッドルキャリアその他の設備がたくさん要るわけでございます。そういうものを資本として確保するために、やはり新しい会社ということで、郵船と三菱との間の話がつかつたようございまして、あくまでも本質的には港運送事業者でございます。

○野間委員 これはコンテナ輸送というもののからいろいろ問題で、直ちに公団の問題ではないと思ひますが、したがって、コンテナ輸送の問題として議論をしなければならぬから、将来まだいろいろな機会にコンテナ輸送問題として取り上げて議論をしてもらわなければならぬと思ひます。

のです。きよりは実は時間もございませぬので、コンテナ輸送全体の問題としてはまた別の機会にいたしますが、問題はただ、先ほど大臣が言われましたように、コンテナ輸送という輸送体系ができ上がつてきた、将来これが大きく発展をしていくところから、この公団の必要性も生まれてきたというふうに言えると思ひます。

それで、当然調連をするのですが、もう一つは、コンテナ輸送というものは大まかにいつて国際的な輸送ですね。したがって海から港から陸にわたつて、コンテナ輸送のいわば一貫的な輸送が行なわれてくることになると思ひます。そこでいろいろ問題が起きてくるのですが、まず第一に、国際的な輸送体系、国際的に一貫した輸送体系というふうになつてくると思ひます。したがって、たしか、これは国際条約が輸送上の条約としてあつたというふうに思ひますが、最近言われておることは複合輸送ということばが使われておりますが、この複合輸送に關しては国際的な条約が必要ではないかというふうに思ひますが、そういう方面はどうなつておりますか。

○高林説明員 コンテナ輸送は海陸を通しますところのいわゆる複合輸送であるということでございます。いまして、この国際条約の現状をいたしましては、海上輸送につきましては、一九二四年の船荷証券統一規約によりまして、それぞれ国際的な規約がございまして、一九五二年のベルン条約というものがございまして、それから道路運送につきましては、一九五六年のジュネーブ条約がございまして、ただこれらのものは、それぞれ鉄道あるいは道路あるいは海上というふうに、その部分だけについてのいろいろな体系について規定したしてあるわけでございます。コンテナにつきましても、先ほど先生御指摘のように、陸海陸というふうになつてくるようにおそくおそくと思ひますが、これらの全体をつなげますところのコンテナに關する国際複合輸送につきましては、現在万国海法会におきまし

るだろりというふうに想定をしておる資料もござ
います。国鉄でまとめたものによると、品目別に
見て相当多数の品目が、コンテナ輸送として適
正であるというのと、可能性があるというふうに
分けて考えておるようですが、その表を見ると
おそらく七〇％以上に達するのではないかと
いうふうにも推定ができるわけです。そうなつてま
いますと、将来のコンテナ輸送というのは、まあ
五〇％から七〇％くらいまでは可能性があるとい
うふうに言えると思います。したがって、コンテ
ナ輸送が経済上きわめて有効であるというふうに
考えられるとすれば、次第にその割合は増加して
くると考えられるので、そうなつてまいります
と、いま申しました三つの経路のうち、港湾運送

ト・ステジョンにおける経路ですね。そうしてあと船に積み込む場合には、これは全部荷役を必要としませんし、倉庫業者も必要としません。したがって現在ある港灣運送事業者のうち、きわめてそれは制限をされるといいますが、数が少なくなってくるというふうに想定ができるのですが、その想定は間違ひありませんか。

○佐藤(鑑) 政府委員 コンテナ化につきまして、大體昭和五十年を目標にして私ども考えておりますのは、北米、欧州、濠洲の航路については七〇％程度の貨物がコンテナ化に適するであらう、そのうち七〇％程度がコンテナ化する。ですから、半数はコンテナ化するだろうということでございます。一方貨物の伸びを比較してみます

と、東京湾だけで申し上げますが、昭和三十九年の九百十万吨、これは定期船による雜貨でございます。それが五十年には二千五百十万吨というように、二倍半くらいに伸びるわけでございます。その場合にコンテナはどれくらいになるかと申しますと、二千五百万トンのうち五百八十万トンでございますして、それからコンテナを引いても現在以上に貨物量がふえるわけでございまして、この前ここで参考人にいろいろお尋ねなされたときに、港運協会会長が申し上げましたように、

現在の問題はむしろ、コンテナ化が進むにしても労働力が不足するということが問題ではないかと思ひます。

○野間委員 この前の参考人の陳述を伺つたのですが、多少私はあの陳述には問題があるというふうに思ふのは思ふのです。それは労働力の不足という分と、それから貨物量が増大をする分、その分はたえばコンテナ化が進んでいったにしても大体つり合ひがとれていくという希望の観測をだいたい述べておられたが、たとえば最近のアメリカのコンテナ輸送に進んでいく状況を見てみると、その私はコンテナというものを軽視すべきじゃない、相当将来輸送問題について革命的な変革といつてもいいくらい状況になり得るというふうに思ふのですが、その場合にはおそらく労働力の問題なり、あるいは貨物量がふえたにしても、コンテナとの関係が、その私は現在港運送事業あるいは港運送労働者、そういうものとのつり合ひは、バランスがとれていくというふうに見て樂觀をしておつては間違ひじゃないか。むしろコンテナ輸送の急速な進歩のほうが発展が早く、労働問題なりあるいは港運送事業に与える影響が起きてくることのほうが大きいというふうに見ておいて、対策を立てる必要があると思ふのです。現在港運送事業十六条改正によつて集約が進められてきて、それはそういう意味で一つの方向でもある。そして集約をし系列化をして、将来の影響をできるだけ抑へようから少なくしていくという一つの、一つの力になるだろうというふうに見るのです。ですから、それはそういうふうに見ながら、港運送事業の今後の対策をつくっていく必要があるというふうに考えるべきじゃないかというふうに思ひます。

そこで、現在の十六条改正による集約あるいは系列化、そういうものについてはいま事業整備計画を提出をさせて、その事業整備計画に基づいていま整理が行なわれております。来年の九月三十日です。それまではそれを完了しようというふうに行なわれておりますが、これは別の問題として質疑

をさせてもらいたいと思ふのですが、その方向は私どももその方向として進めていきながら、かつコンテナ輸送に進んでいく状態を推定しながら、港運送事業を考へていかなければならぬ。そこで、どうしてもこれは港運送事業のうちに、いわば整理の段階で転換をしなければならぬという企業が生まれてくるというふうに見える。したがって、港運送労働者もある部分は整理をしなければならぬというふうになるかもしれない。経済情勢としてそうなるかもしれないというふうに考へるとすると、これは国の財政を基本にして、そういう企業に対する転換の助成、あるいは労働者の救済といふことが、そういう方面に対する対策も正確に立てて、それだけの受ける体制をつくつて、コンテナ輸送体系に変わっていくものに対して受け客ができるような処置をしていく必要があるのじゃないかと思ふのです。そういう面に対してはどう考へておるか。

○佐藤(憲)政府委員 実はコンテナの問題は非常に早く起こつてまいりまして、われわれの考へておる集約の問題に、さらにもう一つ新しい問題を提起したものと思ひます。しかしコンテナをやるにしても、労働者もいままでの単純労働から技能的な労働に転換するといふことが必要でございすし、この問題は先ほど申し上げました労働力不足といふことから考へて、コンテナ以外のものについても当然考へなければならぬわけでございす。したがっていま機械化といふものを中心にして、労働者を技能者にするといふようなことで、近代化促進法の対象にもいたしますし、また中小企業の近代化資金の対象にもなつておるわけでございす。近代化計画に沿つて、また十六条による系列化、集約化という過程において、機械化その他についても資金援助をする、それから零細企業については協業方式によつてさらに資金援助をしていくという方法で、少数精鋭な業者が確立されるように指導していかなければならぬわけでございす。一番問題なのは、やはり統合した場合赤字が残つて、その赤字をどういうふう

するか。これに対して中小企業金融公庫その他からの運転資金の貸し出しという例はあるのでありますが、そういう赤字の処理がその対象にできるかどうかという問題は残つております。私どもは、犠牲者がなく集約していくというふうになれば、この問題にも真剣に取り組まなければならぬわけにございす。中小企業庁も現在その問題について手当ての方法を検討しておる、こういう状態にございす。

○野間委員 一人だけで時間をとれないので、最後に大臣にちやうと御見解を伺ひたいのです。いま港運局長が言われたことなんです。実はこれは来年の十月一日から十六条改正が発効するわけなんです。私は改正十六条の問題から港運送事業に取り組んでみて、港運送事業法という法律ができて港運送事業を混乱させておるという部分がだいたい感じられる。もちろん放任をするとは、弱小企業あるいは一ぱい船主という零細、微細な企業の乱立によつてかえつて港が混乱する、暴力の温床になる、そういう問題がありま

す。そこに港運送事業法の効果があると思ふのですが、一面また、港運送事業法というもので限定免許であるとか、あるいは一般免許であるとか、いろいろな免許の性質があり、しかもその免許の中に、また企業によつてはいろいろな免許に変わつておるのです。たとえば限定免許だけをとりてみても、無数に種類があるわけですね。そういうふうな、港運送事業法によつてたいへん企業が窮屈になつたり、混乱をしてる部分もなしとしないのです。したがって、そういう問題についてわれわれはもう少し詳細に取り組んで、港運の秩序を確立する点について、もっとわれわれ考へる必要があるというふうに最近考へておるのです。したがつて来年の十月一日に発効するまでに、いま行なわれてる事業整備計画、それによつて港運送事業全体を整備しようといふことで全体の振りを調べておるわけですね。この機会にこの問題についても少し取り組んでみたいのですが、その際にまた申し上げますけれど

も、港運送事業ですね、港運送事業を法律の力によつていま整理をしよう、こうなつてゐるわけですね。それは善意の意味で、港運送事業の中から、経済競争だけによつて整理していったのは当然こぼれていくものがたくさんある、それを救うために、救うという観点から、港運送事業法の改正、つまり国家権力によつて整理統合をして、こぼれていくものを少なくしていくといふ、まあそういうふうな理解をしながら、この法律の運用をしていかなければならぬといふことだと思ひます。したがつて、そういうことからくるこぼれ方もあるわけですね。そういうこぼれ方もまた生まれてくる。そこで、法律の力によつて整理をしていくことは国策です。それから、これはいまの整備計画、つまり十六条改正からくる、こぼれていくものがある。これはやはり国の政策によつて拾ひ上げて、これはいま協業組合であるとか、そういう方法もあるわけですね。なおかつそれにも、その方向にもつくことができないというものもあり得るわけですね。したがつて、そういうものに対する国の援助、補助、そういうものによる救済といふことが、それも必要ではないかというふうに考へるわけですね。これは経済の自然の競争によつてこぼれていくのなら、これはまああつていただけども、いま法律の規制によつて整理をしていくというのですから、当然いま私が言つた、それからこぼれていくものがあるとするれば、やはり政策によつて拾ひ上げていくなり、転換をさせていく、そういう方面の財政的な措置も必要じゃないかというふうにも見える。これは現在における、現在の港運送事業に対する取り扱いですから、これはまあ別の機会でもつけようですが、そういう状態にまず港があるということが一つですね。

そういう中で、これからコンテナ輸送が始まる。公団による専用貸しという新しい状態、新しいしかたによる港の使い方が生まれてくる。これは大きな会社である船会社によつて専用貸しを

させられる。そうするとその場所では機械化という面でも、それと船会社という力によって、港運送事業が非常に狭められるということが当然生まれる。したがって、その狭められてくる港運送事業に対する取り扱いとして財政的な援助をやつて転換をさせるなり、あるいは労働者がいるとすれば、アメリカでやっている方法があるやうですけれども、事業者と労働者と政府なり自治体なりが参加した将来に対する共済制度、あるいは保険制度、救済制度、労働者に対する救済制度、そういうものもちゃんと考えておいてやっていかないと、おそらく日本では短時間のうちに急速にコンテナ輸送に切りかえていかなければならぬといふことになる時期もあると思うので、そういう体制をつくっておかないと、私は大きな社会問題になる可能性があるというふうに思うのです。したがって、これは運輸大臣、私が言っているのが杞憂に終わるならいいんですけど、私はおそろしく杞憂でないというふうに感ずるので、その方面に關する運輸省なり、あるいは関係各省の協力による政府機関としての体制をつくってもらいたいというふうに思うのですが、それはいかがでしょう。

○佐藤(肇)政府委員 大臣が答弁になる前に、私ちょっといままでの経緯を申し上げたいと思ひます。港運送事業法を改正したということ、かつてマイナスの面もあるのではないかと、お話をございましたが、私どもの港運送事業法の改正というものは、一つは三・三答申を受けているわけでありまして、その中では労働者の福祉ということが一つ、企業の効率性ということが要求されているわけがございます。企業の効率性ということと労働者の福祉というものは、これは一体であります。強い企業でなければ労働者の福祉というものは確保できないという、こういう趣旨だったと思ひます。したがって、そういう中で、しかも現実的にどういふように集約していくかということが、この間港運送事業法を改正していったいた趣旨であらうと思ひます。で、それをやっていく上において、もしコンテナ化その他が急速に進んだために犠牲者が出たらどうするかというところであらうと思ひますが、それは私どもとすれば、この集約というものはあくまでも、一つのルールはわれわれが敷くし、できるだけ行政指導その他力をかすにしても、精神はやはり業界が打って一丸となつて犠牲者をなくする方法以外にないのじゃないかと思ひます。そういう意味で港運協会というのも一本化したしまして、おのおの部会を持つて現在ものごとを進めておるわけでありまして。その犠牲者が出たときにどういふやうにそれを救済していくかということも、転業資金その他をどう与えるかということも、関連しているのだと思ひますが、私どもはその前にいまの企業というものを落さなければならぬやうに集約していくかということに全力を注ぐべきではないかと思ひます。

それからもう一つ、アメリカの例がございましたが、それは労使の間でございまして、仲裁裁定のやうなもので、どう申しますか転業資金と申しますか、そういうファンドを積んでおくという制度が設けられたやうでございまして、企業と企業との間では、ああいう制度はどうであるか。したがって、むしろ集約の過程において犠牲者がなないように私どもが行政指導をしていくというの、一番いまの日本の現実に合っているのではないかと思ひます。

○大橋国務大臣 野間委員が企業集約の過程において起こりますいろいろなこまかい点にまで行き届いた御留意をなさつておられることは、まことに敬意を表する次第でございまして。私どももある考案のものと進んでおるのでございまして、お話しになりませんでしたように、いざとなつて、いろいろ不行き届きの点も生じてくるかもしれません。これはこまかく注意して、そしてできるだけ対策を講じて、落ちこぼれを拾っていくといふたてまえでございまして。今後ともそういう面でするよう注意をしていきたいと思ひます。

○野間委員 終わります。

○進藤委員 渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 まず、事業計画から少しお伺いをいたします。

昭和四十二年度から四十九年度までに総額千四百億を投じて、まあいわばコンテナ公園をつくる。対米貿易をとにかくい目標としてこれをつくられることは私が申し上げるまでもありませんが、先日、参考人の米田さんから、ことしはとてんえすわれわれ船会社の関係については、資金関係の二十億圓というものについてどうやら調達はできました、しかしまあ将来についても努力をいたしますが、という陳述があつたわけでありまして、これはもういままで再三うたがはれておりました。また、船主団体なども打ち合わせしたときに、必ずしも一・一・四・四という割り振りの資金計画の四〇〇％について、船会社関係についてはいさぐず自信を持てるというふうなことは言ひ切れません、こういうことを言つておるのです。この点は私は、この計画を策定するにあつた、当然のこととして三者がそれぞれ話し合つたと思つておりましたが、この点はどうでありましたか。

○佐藤(肇)政府委員 先ほども申し上げましたが、当初は国と港運管理者の出資以外は全部財政投融資に仰ぐつもりであつたわけでありまして。それが予算のきまりますときに、財政資金が足りなというところから、半分は繰越債というところで船会社等に持たせるということになりました。その結果、いま御指摘もございましたように、船会社としてはこの分は何かかなるだらうけれども、将来の分については努力はしても約束はできかねる、こういうやうに現在なつておるのが実態でございまして。

○渡辺(芳)委員 大臣、そうしますと、この事業計画、相対的にいわば割り振りが切れていく、ち分が足りませんね。繰越債のほうは切れていく、そうすると当然、政府の財投のほうの増加を仰がなければならぬ、これはそういう結果になると思ひますが、それを想定をしてやられておりますか。

○大橋国務大臣 私どもの希望をいたしましたは、将来財投にできるだけ切りかえてまいりたい、さう思ひます。また財投にも切りかわらない、さらに船会社等においてもこれ以上は困難だといふ空白の部分でございましたなら、それについてはまたいろいろな金融機関等も考へて、ぜひ消化をはかつていきたい。しかし、これは明年度以後の予算措置の際に、具体的にその年のその年の概じりを合わせるやうにしてまいりたいと思ひます。

○渡辺(芳)委員 最近の貿易事情などからいって、船会社の収益というものは非常に好転をしておる、こういう事情から、繰越債の關係について当初相当ウエートを重くして、こういふやうに計画を立てられておるわけですね。ところが、完全にはいかないといふことになつてまいりますと、完全に従来の政府がつくつておるほかの公団と同じやうな形態になつていくという可能性があらう。当然その受益者負担というものは、いままで公団をつくる場合、あるいは鉄道建設をやる場合にもやられておることでありまして、将来展望としてコンテナ輸送が相当な利益を生むであらうといふことでありますから、この点の關係について、やはり計画どおりに相当折衝をしていく必要があるではないか。政府がこれを保証するかどうかというところは一つの問題点になると思ひますが、この点だけ冒頭に要望いたしておきたいと思ひます。

昭和三十三年でしたか、国鉄の東海道新幹線の建設計画が出されまして、議論になりました。私が記憶する限りでは、当時三千億の建設計画だと言われておりましたが、その後数年たちますと、土地買収費の値上がりとか、あるいは物価の値上がりとか、あるいは土盛りの手手が橋脚になつたとか、いろいろ理由はありましようが、出てまいりまして出資が多くなつたと思ひます。結果論として、当初の建設計画よりも一千億程度費用が増大されたわけでありま

すね。この関係について関連をして、八カ年計画で行なり今回の外貨埠頭公園の投資は相当な目安といひますか、将来展望を見て資金計画をされたと思ふのですが、この点について、ひとつだけいじやうぶされるか、こゝういふうなことは考へていらつしやると思ふのですが、多少こまかくなつてもよろしうございませうから、コンテナターミナルの関係、あるいは埠頭の関係、いろいろあると思ひますが、若干説明を願ひたいと思ひます。

○佐藤(審)政府委員 この千百十四億圓が今後相当大幅に変わることはありはしないかという御質問かと思ひますが、東海道新幹線の場合と違ひまして、用地買収というのではないわけでございます。これは、土地は大體埋め立て地でございますが、東京につきましては、すでに東京都がやっておりますし、大阪についても、おおむね土地はできております。それから横浜も神戸も、この埠頭公園が対象としてゐる地域は、漁業補償も解決いたしてあります。したがひまして、新幹線のような、土地についての不測の値上がりといふことは考へられせん。また岸壁その他につきましても、すでにその周辺で工事をやっておりますものを参考として準備をきめて予算を組んでおりますので、今後大幅な物価騰貴その他があれば別でございますが、それが無い限りにおいては、おおむねこの千百十四億圓程度の仕事でやつていけるというように確信いたしております。

○渡辺(芳)委員 当面十月からコンテナの取り扱いを始めた。それで、とりあへず、できていないから、品川とか、神戸では摩耶埠頭を暫定的に使用したい。いすれにいたしまして、その後建設をしていくことになりますが、資料にいわれておりますように、大井埠頭に八バース、横浜の本牧に三バース、それから阪神の関係では大阪に五バース、神戸の新埠頭に六バース、合計二十二バースつくることになっていますが、第一点として、先ほど野間委員のほうから質問のありました背後地との関係ですね。輸送の関係について、当然のこととして道路事情なども十分に検討されて

やられておると思ひますが、これらの建設については当然建設省と話をすることにならうかと思ふのです。

それから定期船バースの関係ですが、これはコンテナバースと一緒につくるのかどうか。二十六バースつくることになっておりますね。この点の関係をはっきりと明らかにしていただきたい。

○佐藤(審)政府委員 定期船バースとコンテナバースは一緒につくつていくわけでございます。コンテナバースの供用開始は昭和四十四年、それから一般外貨埠頭のほうは昭和四十五年度から供用開始できるようにいたしたいと考えております。

○渡辺(芳)委員 それから背後地の関係……。これは、建設省、さらには、これは都市計画道路といわけでございますので、港湾管理者である市自体と十分打ち合わせをいたしておるのであります。大井埠頭につきましては、都内は環状七号線を使うことによつて、板橋等のトラクタターミナルまたは輸出産業のある地域と連絡することができまして、さらに首都高速一号が、これは都内並びに横浜まで至つておるわけでございます。

それから本牧埠頭につきましては、国道一号線、それからいまの首都高速が、昭和四十四年と思ひましたが、高速一号線が通ることになれば、さらに東のほうとの連絡がとれるようになります。

それから大阪につきましては内環状線、中央環状線との連絡道路が昭和四十四年にはできます。それができると、あと阪神、第二阪神なり国道二号線、一号線、名神高速と、その環状線を通じて連絡ができることになります。

それから神戸におきましては、これは埠頭が島にある関係上、橋をかけるわけでございますが、それから港の地帯に入りますと、阪神高速一号線、浜手幹線等を通じて第二阪神なり国道二号線に通することになっております。

○渡辺(芳)委員 参考人の供述の中に、アメリカのマートン方式でやりたい、いわば内陸輸送の関係も一貫した方向でやりたい、アメリカとは事情が違ひますから、そう言つてもなかなか一〇〇%うまくいくとは思ひませんが、八・八・二〇フィートのサイズが中心になつてこのコンテナはやられるわけですね。まあ土地の狭いのがこのことですから、道路事情も、いま港湾局長が話をされるように、現状ではそうスムーズにいくとは思つていないわけですね。そこで内航コンテナなども將來、たとえば名古屋港などはできたばつくりたという希望があるやに聞いておるわけです。しかし集荷の関係、貿易の関係がどういふふうになるかという見通しがなければ投資もできないと思ひますが、便宜的にはそういうことも考へてよいんじゃないか、内航コンテナの関係ですね、この点はどうでしょう。

○佐藤(審)政府委員 おつしやられましたように、道路事情ということもありますし、日本の港が非常に多いということ、産業が海岸にあるというところから、当然コンテナ化が進めばフィダーポートと申しますか、港を通じてコンテナを運んでくるという方法は考へられてくると思ひます。ただ現在輸出の工場がある地域、生産地というものは、大部分が阪神なり京浜の周囲でございます。とりあへずやはり陸上交通といふものに重点を置いたような集荷方法がとられてくるのではなにか、かように考へるわけでございます。また名古屋屋につきましては、これは京浜と伊勢湾とを合わせると、日本の輸出の九〇%程度というものがこの三港で扱つていくことになるので、名古屋をフィダーポートにするのがいいのか、名古屋を寄港港にするのがいいかといふことは、今後検討して態度をきめていかなければならぬと思ひます。

○渡辺(芳)委員 これは今後の対策として十分頭の中において考へていただきたいと思ひます。それから一般的に外貨埠頭公園で取り扱う関係が非常に多くなつてくる、そうしますと、いまま

で的一般公共埠頭の関係がきわめて、数字的にはいろいろ言われておりますが、私はあいてくるような気がいたします。現在は非常に詰まつておりますから、ある意味では港湾荷役が促進されていくことは非常にいいことだと思つてゐます。しかし将来展望として、現状の対米貿易が主に行なわれているのが国の貿易から、それは必ずしもこれが半永久的にいくというには私は私考えておりませんが、いすれにいたしまして、阪神とそれから京浜関係については、それでもまだ貿易量が予想どおりに増大をして、港が非常に込んでいくという場合、定期船バースなどは臨時に使うといふとおかしいけれども、公園のほうでそういう融通性といふものは、これから内部規則や何やらつくると思ひますが、考へておると思ひますが、その点はどうでしょう。

○佐藤(審)政府委員 私どもがいままで貨物を推定して五カ年計画をつくり出す場合に、いつも実績のほうを上回つてゐるわけでございます。今回の昭和五十年の見通しにつきましても、公園埠頭だけでは足らないで、さらにこれ以上に一般の公共埠頭いわゆるオーブン埠頭をもつていかなくてはならないと思つてゐるわけでございます。その場合に、いまお話をいたしましたように、公園埠頭の融通性の問題でございますが、どうしても公園埠頭のほうで先行するであろうと思ひます。したがひまして、現在のような船込みが解消されない限りにおいては、専用埠頭があいておりますときには、先ほど野間先生からお話がありましたように、あいてゐる専用埠頭については、港湾管理者の申し出によつて専用使用してゐるものが一時、一般のその他の船にも使わすといふことを、業務方法書その他で定めることによつて、貸し付けの条件として、それを履行していかなければならないということになると思ひます。

○渡辺(芳)委員 法の三十四条に岸壁等の貸し付け料などについては政令で定めるとありますが、この貸し付け関係は専用埠頭ですから、期限をつけて貸せると思ひますが、いま想定をされてゐる考

で、その点はどうでしょう。

○佐藤(審)政府委員

で、その点はどうでしょう。

で、その点はどうでしょう。

え方というものが明らかにできまして、ひとつ明らかにしてもいいと思います。

それから融通性の関係について、たとえば、私は理解しておるのですが、少し明らかにしてもいいので、少くとも、外国貿易をやっている船会社はすべて外貨埠頭公団に、端的にいえば、船を出すか、こういうことになっておるのかどうか、船会社のほうでそれは了解しているかどうか。そうしないと、外国貿易時に対米貿易などをやっている船会社について、臨時に使わしてくれ、おまへは資格がない、仲間じゃないじゃないか、銭を出してないじゃないか、こういうふうなことが起こりがちですから、その二つの点をひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○佐藤(審)政府委員 いまの、貸し付け料を政令でどういうふうにするかということでございますが、これは建設費の利子負担、諸税の額、減価償却費、維持管理費、それから引き当て金等を基準として、パース相互の均衡等を考慮して考えていくわけでございますが、大体三十年償還というところで計画を立てておりますし、それから二割が出資で、この分は金利がゼロでございます。それから財投は七分三厘でございます。問題は残りの四割の長期借入れ金の金利がどれくらいであるかということによってきまるわけでございますが、大体いまもこの船会社等から借り入れる金利が八分二厘であるとして、コンテナ埠頭の場合は、年間のパース貸し付け料が約二億円、それから一般の定期船埠頭につきましては、約四千万円というものを予定しております。

それからもう一つの、外国の船会社等、要するに借りる船会社が全部長期の借入れ金を負担するのかわりかというお話でございますが、日本側の船会社としては六社がこれを共同して持ち合おうというふうでございます。

その他外国船主についてどうであるかということでございますが、現在私どもが阪神なり京浜に二十六パースの一般埠頭を考へました場合には、月間に十回以上寄港する会社を対象にして、十回

以上寄港するものであれば一パース専用貸したほうが有利である、こういうことから船会社を選んだわけでございますが、そういういたしますと、外国の船会社でそうたくさん寄港しているものはほとんどないわけでございます。したがって、外国の船会社がどういふ借入方をするかということはいまははっきりできませんが、港運送事業者が教社の外国の船会社の代理店として、自分で埠頭を借りたいという申し入れがございます。これらのものにつきましては、船会社と同じように長期借入れにに応じてほしいというのを要望いたしております。港運送事業者はこれに対して考慮するというのを言っておりますので、そういう形になっていくのではないかと思います。

○渡辺(芳)委員 せっかくつくるのでありますから、効率的な使用をしないと借金のほうは返されません、こういうことになることは私が言うまでもありませんが、この二億四千万円といわれているいまの御説明は、一パースについてですか。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。○渡辺(芳)委員 そうしますと、三十年間で一応借金だけは返済を完了したい、こういうことですね。事業計画の総事業費千四百億円を見て、そういうふうになされておるわけですね。

○佐藤(審)政府委員 そのとおりでございます。○渡辺(芳)委員 わかりました。

少し質問を変えて、大臣にお伺いしますけれども、公団の役員ですね。理事長、副理事長、理事、監事、計七人を法案ではきめることになっておりますが、この任命について、関係者の中からそれぞれ選任をされると思いますが、具体的に何人かありますから、一応考へられておる役員構成について、それからこれは港運局長のほうにかけようかと思ひますが、当面発足をする場合における職員数、四十九年度における、完成したときの公団の職員の数、こういう関係について一応考へられている点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 公団埠頭の整備に際しましては、安い金利の資金を調達して、低廉かつ良質の埠頭をつくる必要がございます。また、地上が埋まりました埠頭は法の目的を達成するために、船会社等の利用者によって円滑に運営されなければならぬわけでございます。したがって、公団の理事長以下の役員の人選にあたりまして、次のような点に主眼を置いて人選することといたしたいと存じます。

まず第一には、金融事情に明るい人にぜひ役員のうちに入ってもらいたい。第二は、埠頭建設技術について相当の学識経験のある方をお願いしたい。第三には、港運管理者あるいは直接利用者の関係で円滑な調整をはかることが期待できるような方、こういう方に入ってもらいたいと思ひます。具体的な人選につきましては、法案成立後早急に進めたいと思ひます。

○佐藤(審)政府委員 公団の組織の構想でございますが、これはまだ大蔵省とこれから折衝する問題でございますが、大体総務、経理、業務、計画、港務という五つの部を考へまして、四十二年度においては両方の公団のおの百五十名程度の定員を予定しております。

○渡辺(芳)委員 終わります。

○進藤委員 長代理 久保三郎君。

○久保委員 それぞれお尋ねがありましたから、簡単に二、三お尋ねをしたいのであります。

一つには、いまの御質問あるいはその前の野間委員の御質問の中で、船会社の形を変えた出資というか、あるいは公団債のようなこともあったし、だんだんやってくるうちに長期借入れ金のよりな形にもなってきたと思いますが、最終的に船会社に出してもらう金の性格は何であるか。

○佐藤(審)政府委員 これは長期借入れ金でございます。

○久保委員 そうしますと、それは三十年とか二十年とか、そういう長期ですか。短期なら大体三年というのが普通なんですか、それ以上は長期とすれば、非常に短い長期もございませうけれども、それはどんなものですか。

○佐藤(審)政府委員 まだ具体的には詰めておりませんが、政保債の場合も七年で借りかえていくわけでございます。おそく船会社の場合も七年度程度の長期の借入れをいたしまして、それを借りかえて三十年ということになると思ひます。○久保委員 そこで海運局長にお尋ねするわけですが、外貨埠頭あるいはコンテナ埠頭、こういう形をつくるというのは、これは当然時代の要請でもあるし、そうせねばならぬということでもあります。しかしいままでお話のあったように、船会社は専用貸しを受けるという特権がございすから、それに対して資金的な、出資というか、そういうものがあつてしかるべきではないか、当然かと私は思ひます。ところが、先般もお話があったようにありますが、コンテナ船は来年の十月からという計画で計画造船の中に織り込んである。かたがた、大体一ぱいの船で千個くらいのコンテナを用意せねばならぬ、この金もかなりのものであるということですが、そういうものを含めて、船会社の再建計画というのはたしか四十四年までですね、その間にこういう仕事をせねばならぬということですが、先般どなたかの質問に対して、再建計画を変更することは必要ないというふうな御答弁があつたと記憶するのであります。再建計画としてはどういふことになるのか。

○堀(武)政府委員 再建整備期間というのは、先ほど先生おっしゃいましたように、五年間でございまして、四十四年の中ごろで一応終わるわけでございます。そこで、先般の砂田先生の御質問でしたか、五カ年間の再建計画を変更する必要はないかというふうには私は了解いたしましたものから、そうしますと、コンテナが実際に運営されましますのは来年の秋からでありますから、整備期間とダブるのは一年というふうに見たわけでございます。そうすると、その当初の一年の間でどのくらい赤字が出るかという問題でございます。それで長期的に見ればコンテナ船というのは十

分採算の合算船でありますけれども、当初は思ふような荷物がおそくこれないのじゃないか。最初のインシアル・コストも高くないわけでございますので、最初の一年というのはいくらも赤字があるというのを覚悟しなければならぬ。それでいろいろ船会社におきましては、最初の一年どれくらい赤字が出るかというところを見積もりをいたしておりますけれども、何ぶんにもアンノーン・ファクターが非常に多いわけでございますが、各社いろいろ見積もっておる様子を見ますと、ある社では六億といい、ある社では五億といい、ある社では七億といい、それで最悪の場合を考へてみても、まあ十億とまではあるまいかというふうに考へたわけでありまして、そうしますと、六社で一年に六十億、こういうふうな考へたわけでございます。一方、六中核体の再建整備法に基づき償却の状況等を見ますと、六社につきましては償却不足額を全部解消済みでございます。さらに会社によつては実施額に差異はありますけれども、再建整備法に基づき償却不足額以上の償却を行なつてゐる。そういうことから見ますと、この六十億程度の赤字によつて再建整備計画全体を変更するという必要はないのではないかと考へて先般申し上げたわけでございます。

○久保委員 そうしますと、六十億程度のものがあるから再建整備計画全体を変更する必要はない。そうですね。そうしますと、もう一ぺん。しろうとで非常に間違つて理解してゐるのかしれません。かなりいまのお話からいっても、船の建造、コンテナをつくる、あるいは埠頭公園に金を出して行く、もちろんこれは形がちょっと変わつておるようですが、そういうふうなことで、それから荷物が最初集まらぬであらう、私もその思つてゐるのではありません。そういう悪い条件があつて、この計画が変更なくいけるものかどうか、非常に疑問に思つてゐるんです。しかしあなたが責任ある立場から計画の変更がないと言ふのは、もう一つ形を変えて言へば、全然心配はないというふうに——心配という用語があるか

もしないけれども、まあ心配はあるけれども、いままでの法律制度の中で変更を加へることはない、こういうことですね。

○堀(武)政府委員 私が申し上げましたのは、再建整備期間の最後の一年だけについて申し上げておるのであります。まあその一年は何とかしのげる、問題はそれ以後である、以後には問題はいろいろあります、こういうことを申し上げておるのであります。将来ずっとにわたつて心配ないというふうなことをいま申し上げておるのじゃないと

る。最後といつたらこれつきりなんです。事情の変更というなら、これは毎年変わつてくるのでありますから、それはどうかと思ふ。私はきつちり言つておくが、再建整備計画の中で十分これは繰り込んでやらなければいかぬといふことです。そういう努力をしなければいかぬ。一年間ダブるなら、その間は熱い湯に入つたと思つてじつとがまんして、その次の年から水でもうめてもらおうじゃないか、そういうような思想があると思へば、これはとんでもない話である。それからもう一つ、たとえばコンテナをつくるにしても、船会社だけの責任といふか、そういうことでやる必要は私はないと思ふ。むしろ第二次に利益を受けるころの荷主、そういうものがまず第一にやる。船会社に金を貸して、あるいは保険をかけておいて利益を得られるようなものが、これをカバーしていくといふのは当然であります。そういうものを度外視して、船会社の直截的な形からそれを何とかめんどろを見なければならぬといふのは、おおよそ意味のない話である。そういう努力をした結果どうなるか、そのときに初めて国民的な立場に立つてものごとを判断していく、そう思ふが、いかがですか。

漸次赤字に転じてくる、そして累積赤字を消すのは九年目くらいにはなりはしないかという試算を一応いたして、いろいろな前提を置いてやつておるのでございますが、十年間の平均コストといふものを試算をいたしてみますと、約三十ドル弱といふことになりまして、当初の五年間は、最初の年なんかは七十六ドルぐらゐに、二年度は五十ドルぐらゐに、三年度は四十ドルぐらゐに、四年度は三十ドルぐらゐに、五年度は二十ドルぐらゐに見えておるわけでございます。下がる、こういうふうに見えておるわけでございます。現在の運賃は平均三十ドルぐらゐでございますので、大体五年目に二十ドルぐらゐになればその線を下回る、こういうことでございます。こういう点から考へますと、長期的に見れば、ほかに特別な事情がなければ採算に乗つてくるだらうといふことは言ひ得ると思ふのです。もちろん世界海運といふものはいろいろな要素によつて左右されておりますので、この再建整備期間後の政府の助成策といふものをどうしていくかということも、大きな要素になつてくると思ひます。

○久保委員 一年間ダブりだから、その間はそれはそれでよい。それくらいのことではがまんできませんよ。ぬるい湯に入つたか、熱い湯に入つたかの違いでありますから。その時期を聞いてゐるのじゃない、しろうとでありますから、先ほど断つたように、私が再建整備計画に狂ひはないかと聞いているのは、そんなコンテナをつくらせたり、金を出したりたいへんでしょう、その借金をなされるんでは——最近アラブとイスラエルの関係でタンカーなどは十倍以上の料金を取れるようになったが、長く続くわけではないし、これはたいへんでしょう。たいへんでしょうという意味をお尋ねしてゐるのです。なるほど期間は一年ダブりだから心配ない、そんな答弁、と言つては失礼だが、そういう答弁はあんまりなさらないでください。質問をしてゐるほうはそんなことを聞いてゐるのじゃないのです。だから私はつきり言つて、そうだとするならば、その再建整備期間が終わつたあとでもまた心配だといふのでは、それはちょっとおかしいのじゃないですか。日本の海運に対して政府の政策でめんどろを見るのは、これが最後だ——最後は二度あつたのです。政府がこの前にやつたのは中途はんばなもので、国会の審議もはぐれてしまつてこれは流産になつた。このときはこれは最後だといつて、それで足りないといふので最後のものをやめにしてもう一ぺん出したのが、いまの再建整備の方策なんです。だから、それは最後なんです。国民はだれでも知つてい

る。最後といつたらこれつきりなんです。事情の変更というなら、これは毎年変わつてくるのでありますから、それはどうかと思ふ。私はきつちり言つておくが、再建整備計画の中で十分これは繰り込んでやらなければいかぬといふことです。そういう努力をしなければいかぬ。一年間ダブるなら、その間は熱い湯に入つたと思つてじつとがまんして、その次の年から水でもうめてもらおうじゃないか、そういうような思想があると思へば、これはとんでもない話である。それからもう一つ、たとえばコンテナをつくるにしても、船会社だけの責任といふか、そういうことでやる必要は私はないと思ふ。むしろ第二次に利益を受けるころの荷主、そういうものがまず第一にやる。船会社に金を貸して、あるいは保険をかけておいて利益を得られるようなものが、これをカバーしていくといふのは当然であります。そういうものを度外視して、船会社の直截的な形からそれを何とかめんどろを見なければならぬといふのは、おおよそ意味のない話である。そういう努力をした結果どうなるか、そのときに初めて国民的な立場に立つてものごとを判断していく、そう思ふが、いかがですか。

漸次赤字に転じてくる、そして累積赤字を消すのは九年目くらいにはなりはしないかという試算を一応いたして、いろいろな前提を置いてやつておるのでございますが、十年間の平均コストといふものを試算をいたしてみますと、約三十ドル弱といふことになりまして、当初の五年間は、最初の年なんかは七十六ドルぐらゐに、二年度は五十ドルぐらゐに、三年度は四十ドルぐらゐに、四年度は三十ドルぐらゐに、五年度は二十ドルぐらゐに見えておるわけでございます。下がる、こういうふうに見えておるわけでございます。現在の運賃は平均三十ドルぐらゐでございますので、大体五年目に二十ドルぐらゐになればその線を下回る、こういうことでございます。こういう点から考へますと、長期的に見れば、ほかに特別な事情がなければ採算に乗つてくるだらうといふことは言ひ得ると思ふのです。もちろん世界海運といふものはいろいろな要素によつて左右されておりますので、この再建整備期間後の政府の助成策といふものをどうしていくかということも、大きな要素になつてくると思ひます。

○堀(武)政府委員 先ほど再建整備計画を変更する必要はないかという御質問でございましたので、再建整備計画は五年間というふうに私は観念しておるものだから、あゝいふ答弁をしたわけでありまして、将来の問題につきましては、このコンテナ船自体が長期に見て採算に乗るか乗らないかといふことについてお答えをすれば、このコンテナ船に關連してこの問題についての答へになる。その他の要素にかかわらず、これは海運市況なり今後の助成策がどうなるか、いろいろな問題が關連してくるわけでありまして、これはこのコンテナ船をやるやらないにかかわらず問題でありますので、これは一応別にかかちまして、コンテナ船自体の採算といふことを見ますと、前にもお答えをいたしましたように、最初の五年間くらいはおそらく赤字である。それで六年目くらいから

○久保委員 そうしますと、定期船の総体の計画は幾らでありますか。

○堀(武)政府委員 経済社会発展計画によりまして、四十六年度までに約九百万トンの船舶の建造をすることになっておりますが、その中で定期船をいたしましては約百五十万トンの予定になつて

○久保委員 そうしますと、六十億程度のものがあるから再建整備計画全体を変更する必要はない。そうですね。そうしますと、もう一ぺん。しろうとで非常に間違つて理解してゐるのかしれません。かなりいまのお話からいっても、船の建造、コンテナをつくる、あるいは埠頭公園に金を出して行く、もちろんこれは形がちょっと変わつておるようですが、そういうふうなことで、それから荷物が最初集まらぬであらう、私もその思つてゐるのではありません。そういう悪い条件があつて、この計画が変更なくいけるものかどうか、非常に疑問に思つてゐるんです。しかしあなたが責任ある立場から計画の変更がないと言ふのは、もう一つ形を変えて言へば、全然心配はないというふうに——心配という用語があるか

○久保委員 そうしますと、定期船の総体の計画は幾らでありますか。

○堀(武)政府委員 経済社会発展計画によりまして、四十六年度までに約九百万トンの船舶の建造をすることになっておりますが、その中で定期船をいたしましては約百五十万トンの予定になつて

○久保委員 そうしますと、六十億程度のものがあるから再建整備計画全体を変更する必要はない。そうですね。そうしますと、もう一ぺん。しろうとで非常に間違つて理解してゐるのかしれません。かなりいまのお話からいっても、船の建造、コンテナをつくる、あるいは埠頭公園に金を出して行く、もちろんこれは形がちょっと変わつておるようですが、そういうふうなことで、それから荷物が最初集まらぬであらう、私もその思つてゐるのではありません。そういう悪い条件があつて、この計画が変更なくいけるものかどうか、非常に疑問に思つてゐるんです。しかしあなたが責任ある立場から計画の変更がないと言ふのは、もう一つ形を変えて言へば、全然心配はないというふうに——心配という用語があるか

○久保委員 そうしますと、定期船の総体の計画は幾らでありますか。

○堀(武)政府委員 経済社会発展計画によりまして、四十六年度までに約九百万トンの船舶の建造をすることになっておりますが、その中で定期船をいたしましては約百五十万トンの予定になつて

○久保委員 そうしますと、六十億程度のものがあるから再建整備計画全体を変更する必要はない。そうですね。そうしますと、もう一ぺん。しろうとで非常に間違つて理解してゐるのかしれません。かなりいまのお話からいっても、船の建造、コンテナをつくる、あるいは埠頭公園に金を出して行く、もちろんこれは形がちょっと変わつておるようですが、そういうふうなことで、それから荷物が最初集まらぬであらう、私もその思つてゐるのではありません。そういう悪い条件があつて、この計画が変更なくいけるものかどうか、非常に疑問に思つてゐるんです。しかしあなたが責任ある立場から計画の変更がないと言ふのは、もう一つ形を変えて言へば、全然心配はないというふうに——心配という用語があるか

○久保委員 そうしますと、定期船の総体の計画は幾らでありますか。

○堀(武)政府委員 経済社会発展計画によりまして、四十六年度までに約九百万トンの船舶の建造をすることになっておりますが、その中で定期船をいたしましては約百五十万トンの予定になつて

○久保委員 そうしますと、六十億程度のものがあるから再建整備計画全体を変更する必要はない。そうですね。そうしますと、もう一ぺん。しろうとで非常に間違つて理解してゐるのかしれません。かなりいまのお話からいっても、船の建造、コンテナをつくる、あるいは埠頭公園に金を出して行く、もちろんこれは形がちょっと変わつておるようですが、そういうふうなことで、それから荷物が最初集まらぬであらう、私もその思つてゐるのではありません。そういう悪い条件があつて、この計画が変更なくいけるものかどうか、非常に疑問に思つてゐるんです。しかしあなたが責任ある立場から計画の変更がないと言ふのは、もう一つ形を変えて言へば、全然心配はないというふうに——心配という用語があるか

○久保委員 そうしますと、定期船の総体の計画は幾らでありますか。

○堀(武)政府委員 経済社会発展計画によりまして、四十六年度までに約九百万トンの船舶の建造をすることになっておりますが、その中で定期船をいたしましては約百五十万トンの予定になつて

おります。

○久保委員 ちよつと説明が中途ですね。まだあるんですね。

○堀(武)政府委員 ただいま申し上げました定期船の百五十万トンのうち、コンテナ船は三十六万トンぐらいを予定いたしております。

○久保委員 コンテナ船が三十六万トン、そうしますと、差し引き定期船は百十四万トンですね。これは百十四万トンに計算していいんですか。

○堀(武)政府委員 定期船全体を百五十万トンと見ておりますから、そのとおりでございます。

○久保委員 それで、ことしの定期船は何万トンやっておりますか。

○堀(武)政府委員 十九万トンだと思います。

○久保委員 そのコンテナ船が幾つでした、いま船台に上がろうとしているやつは。

○堀(武)政府委員 二十三次船では六隻の十万トンでございます。

○久保委員 そうしますと、定期船の計画というのは年次計画に割ってみると、ちよつと足りないようです。そうでしょう。百十四万トンでありますから、いまのお話では少ないじゃないですか。それはそれでいいんですか。いいんですか。というとおかしいが、そういうふうに少な目にしたのはいかなる理由。それから、コンテナというのは、あとから押し込んで差引きの形跡があるようにすけれども、形跡というが、そうじゃなからうかというふうにも思うのであつて、しかもコンテナの分野というものと一般定期船との間のシニアの問題が確立してないんじゃないか。確立というのは、びつりとしてなくても、およその展望もつきりしないのじゃないかというふうにも思うのですけれども、それはきつちりきめて、この期間中にはコンテナは六隻である、こういふふうにはきちんときめた、あるいは、それを含めて定期船は百五十万トンときめた、そこらところが私は問題じゃないかと思うのですがね。これは予想でありますから、どうもいまは目がさめるとコン

テナ、眠るときにもコンテナというふうなことで海運界を取り巻いているのじゃないかと思うのです。そういう際には、言うならば、いろいろな資料も拝見いたしますが、大体定期船のうち相当部分がコンテナで、みんなコンテナらしくひっくり返してしまふというふうに予想している向きが私は多いと思うのです。それは貨物のロットの問題も関係してきましようから、八・八・二〇のコンテナでそんなにうまくこの全部が——全部といつてはおかしいが、予想するのとりにいくという見方も非常に危険じゃないかというふうにも思うのであります。だから、定期船のほうにいままでの予想どおり食い込みが可能であるというならば、かなり定期船のほうは控え目にしていかなければならぬと思うのですが、そういう問題についてはどうなんですか。やはり私が迷つてい

るように迷ひながらそばをばはじいている段階なんですか、どうなんですか。

○堀(武)政府委員 仰せのとおり、百五十万トンのつくるというペースから見ますと、二十三次船の十九万トンというのは非常に少ない率でございます。今後相当なハイペースで定期船をつくるという勘定になるわけでありまして、

それで、いま先生いろいろ御疑問の点、いままでのこの計画をつくつてきたいきさつ等につきまして、ずつとそれを担当してきております高林次長からその間の事情を御説明させたいと思ひます。

○高林説明員 二十三次船で大体定期船につきましては、十九万トン程度を建造いたします。そのうち、先ほど申しましたように、約十万トンばかりがコンテナであり、その他が在来の定期船でございます。このように全体の経済社会発展計画におきまして、百五十万トンという定期船を大体勘定しております。年割りにいたしましたら、大体三十七、八万トン、これは社会経済発展計画は建造ペースでは四カ年になります。大体年割りにいたしましたら三十七、八万トンという建造が必要でございまして、この点二十三次船におきま

して比較的少なかったのは、確かに先生御指摘のございましたように、コンテナ化というものの対します。在来定期船の影響というのにつきましては、やはり各海運会社におきましてもかなり判断が困難であつた点が多かつた。そういう点で、二十三次船に在来定期船を希望いたしましたものは、わりに少なかったということは事実でございます。

そこで今後のコンテナ化の伸展に伴ひまして、在来定期船がどの程度に必要になるか、あるいは必要になるかという問題でございますけれども、全体といたしまして、日本の輸出貨量のうちでコンテナの対象になりますところのものが、先ほど御説明がありましたように、欧州、豪州、それから北米太平洋、大西洋、この四航路でございます。この四つの航路の持つ比重というものは、日本の定期航路の中では四十数%でございます。したがって、五〇%以上のものはコンテナの対象にならない、在来の定期船によつて運ばざるを得ないというふうな考えられるわけでございます。

それから経済社会発展計画におきましては、四十五年度目標でございますので、その間四十五年度までにおきましてのコンテナ化率というものは、必ずしもそんなに大きくないというふうにも想定され、われわれとしてはコンテナ適合貨物の大体五〇%程度というふうなものが、その年度までにコンテナ専用船に載せられるというふうな考えております。そういうふうなことで、経済社会発展計画におきましては大体二十隻のコンテナ船というものを考えたわけでございます。

そこで、全体といたしまして、先ほど申しましたように、輸出貨物の半分以上が在来定期船によるところの輸送である。それからコンテナ化率は、四十五年度の時点におきましては、航路によつて若干の違いはございますけれども、ほぼ五〇ないし六〇%であるということにいたします。在来定期船というものはやはり今後とも相当程度建造せざるを得ないというふうな考えております。それを考えに織り込みましたものが、大体

百五十万トンからコンテナ船を引きましたところのものでございます。したがつて大体百五十万トンの在来定期船というものを建造する必要がありというふうな、われわれ経済社会発展計画において想定いたしましたとおりに、現在一応は考えておるわけでありまして、ただ二十三次船は非常に少なかったために、今後はさらに在来定期船の建造を相当大幅に進めていく必要があるだろうというふうな、二十四次以後においてはこれを実施していくつもりでございます。

○久保委員 確かに資料も持つておりませんから一応御意見として承つておきたいと思つたのであります。ついでには港務局長にお尋ねしますが、いまのお話では、さしあたりは六ばいのコンテナ、外国というかアメリカからどの程度のものが来るかという、いま予定されているのはマトソンのものだけでありまして、これは将来は、いまの次長の説明ではコンテナは二十ばいですが、二十ばいを予想して、欧州航路、豪州航路、いろいろありましようが、そういうところを含んで二十ばいだと思つております。そうした場合にいま法案審議中でありましてこのコンテナのバースの数というが、そういうものは将来計画の二十ばいというか、そういうものは将来計画の二十ばいという関係があるのか、いかがですか。

○佐藤(憲)政府委員 先ほど申し上げました二十隻というのは、経済社会発展計画の期間での数字だと思ひます。私も考えておりますのは、昭和五十年までの計画で十一バースになります。したがひまして、船隊としてウィークリー・サービスをするためには日本—北米太平洋航路で四隻、それから大西洋航路で七隻が一船隊でウィークリー・サービスができることになっておりますので、私どもの計画としては、昭和四十七年までに太平洋航路が三船隊、すなわち三バース、それから大西洋航路が同じように三船隊で三バース、それから欧州と豪州が一バースずつで八バースでございます。これを昭和四十七年までの計画といたしまして、その後コンテナ化が進む分をいたしまして三バースを考えまして、京浜、阪神のおの

十一 パースを予定しておるわけでございます。

○久保委員 それは十分海運政策というか、その中へ繰り込み済みであるということでございますか。

○佐藤(憲)政府委員 ただいまの予定は、海運造船合理化審議会のコンテナ部会が答申をしたものによつたものでございます。

○久保委員 そうしますと、これは十分繰り込み済みで、過大でも過小でもない、こういうふうにとつてよろしいですか。

○佐藤(憲)政府委員 先ほども申し上げましたように、コンテナ部会で船会社、荷主その他を集めました結論でございますので、現段階では一番信頼し得る、またよるべき筋であると思ひます。

○久保委員 外貨のほうはどうなんですか。やはり同じですか。そういう理屈でというか、計算できめたというふうに思つてよろしいですか。——そうしますと、昭和五十年で大体一ぱいになるという計算ですか。いわゆるコンテナも外貨もそのパースの利用は一ぱいというか、フル運転というか、フル利用、そういうことになる計算でござい

なんでしょうか。当分の間、七十年くらいまでは続きそうだとしようかなと思つてあります。か、どつちなんですか。

○佐藤(憲)政府委員 五十年以降を想定いたしますと、コンテナについては先ほど申し上げたとおりでございますが、一般外貨埠頭につきましては、京浜、阪神、両方合わせまして、公団がつくるパースが五十二パースでございますが、そのほかにさらに一般のオープンパースといたしまして六十二パースが要するほどの貨物量になるわけでございます。では、なぜ二十六パースだけを専用方式にしたかと申しますと、これは先ほど申し上げましたように、船会社で一つの港に月に十倍以上配船する船会社は専用するほうが有利である、こういうことから二十六という数字を想定したわけでございます。したがって、五十年になればさらに建設を進めなければならぬということになるわけでありませう。

○久保委員 そうしますと、この御提案なさつて

いる公団というものは、今日の時点では将来長きにわたつて専用埠頭というかそういうものを構築して、船会社に専用貸しをしていくということになるわけですね。——しかしそれは今日提案されているのでありますからそのとおりでけっこうだと思ふのであります。これは運輸大臣にお尋ねしたほうがよろしいかと思ふのであります。問題は港湾を中心というか、輸送全体が新しい時代を迎えて急転回をしていくわけなのであります。

そこでわれわれ審議する立場としては、この公団というものはさしあたって港湾の機能を近代化に合せていくというために考案された仕組みであつて、大きく変わるであらう、また変わらなければいかぬと思ふのであります。変わるであらう港湾という全体の機能あるいは仕組み、そういうものの中で埠頭公団というか、そういうものが新しい分野を担当するものであるという位置づけではないと思ふのであります。そういう態度で私どもはいます。それはそうとつてよろしいか。

○佐藤(憲)政府委員 ただいま申し上げましたのは、五十年まででこれらの施設は能力が一ぱいになるということでございます。その過程において、建設の問題はさうでございますが、港湾管理の問題、さらに埠頭の効率化の問題、いろいろの問題をわれわれはかかえておるわけでございます。したがって、私どもは将来港湾管理の問題が——いま広域港湾の構想ということで港湾審議会にも諮問されている段階でございますので、将来ロンドンとかニューヨークのようなポートオーソリティーという形が港湾管理の方式としてとられまして、港湾管理がその中に吸収されていくという事態になれば、五十年から先になれば、公団ではなしにポートオーソリティー自身が、専用方式あるいは優先使用方式というふうな方式で埠頭を建設して提供していくという姿も考えられるわけでございます。

○久保委員 そういう考え方も一つあると思ふの

ですが、私は暫定の措置だと思つてゐるわけ

です。公団によつて専用埠頭をつくつて貸し与え

るという方式は、さしあたりの方式としては認

めねばならぬが、将来の長きにわたつてそういう

ものがあつていいのかどうか、そういう方式がい

くのかどうかという、これはかなり問題が出て

くると思ふのです。問題の一つとして、これはあ

とからどなたからかまた質問があると思ふので

すが、港湾管理の問題が一つあるわけですね。港

湾のあり方についても、広域港湾の機能も要求

されている今日、狭い観点に立つたところの港湾

理のあり方についても、これまた考えねばなら

ぬ。

それがらもう一つは、専用貸しというふうな

ものが重点なのかどうか。それからさつき野間

君から話があつたが、コンテナ中心にものを考

へば、いわゆる国際連帯運輸の問題が出てくる

ところが船舶によるところの輸送、船舶証券一

つとつて、これはなかなか問題がある。それに倉

庫が出てくれば、倉庫証券の問題も出てくる。

すると、単にわが国だけの制度の上でこれはや

れない問題です。それからもう一つは、運賃を中

心に考えた場合には、通し運賃のあり方につ

いて、それをいわゆる精算割賦するといふやうな

制度もあわせて考えていかねばならぬ。それ

はだれが担当し、どういう仕組みでやるべきか、

これもあるわけですね。それから港湾の機能自身

からいっても、いままでは港湾というものは海

陸の結節点といつて、節を結ぶ点だつたが、今

度は、これは節でないのです。いうならば単なる

停車場だ。だから、そこで問題はまた多面化する

という、大きく変化していくわけですね。極端に

言えば山奥の税関のほうのあれを受けて、コン

テナに言へば山奥の税関のほうのあれを受けて、

積み込んで、貨車なら貨車で港へ持つてくる。港

ではそれをクレインで船の中に入れて、同じよう

な方式を向こうでやるというやうなことで、極端

に言へば、そういうふうな発展するかどうか私に

は、やはり港湾の問題といふのは、単に港とい

機能だけでは律し得られない事態がきはない

か。その中でありますから、いわゆるコンテナ埠

頭、外貨埠頭も全体の中での問題として処理す

ることが一番いい。だからわれわれとしては、いま

提案されているものは当面の措置として考へてい

くべきではないか、こういうふうな思つてゐるわ

けなんですか、それでよろしいかどうか。

○佐藤(憲)政府委員 その暫定というこ

とが非常にむづかしいことはござい

ますが、現在この

港湾の管理につきま

しては、わが国が必

ずしも進んでいない、むしろいろいろな面でお

申しますか、港

湾自体が非常に

進んでゐる

という問題が

ございませう。

それから輸送は、いまお話を

ございましたように、コンテナ

を中心にしていろいろな意味で

一貫輸送という形、ユニット

化という形に進んできてお

ります。したがって、港

湾全体が変革期にある。こ

ういう意味では、私どもは決

してこの公

団が将来もこ

ういう姿でい

いのだ、日本

の港湾管理

もまたいまの

姿でいいことは考へてお

りません。そういうものが理

想的な姿に移つていく一つの

段階ではないか。またコン

テナにつきましても、ロ

ンドンのPOのプレジデ

ントも、複合輸送、一貫輸

送に初

めて使命があ

るけれども、それができる

まででも、港

湾荷役が合理化されるとい

う意味でも、それをとりあ

えずやる意味があるとい

うことを言つておりますが、

そういうふうな方向として

間違つていない限りにお

いては、現在の輸送需要に

対応するために、とりあ

えず、こういう方法をとつ

た、将来は

それを、全体を

見た合理的な

姿の中で新

しい港湾管理

の体制の中に

吸収していき

たい、そういう

ことを考へて

いるわけござ

います。そ

ういう意味

からは暫定

的といふこ

とが適切であ

るかもしれ

ません。

○久保委員

時間がござ

いせんから、

先にいき

ましょ。

それでは海

運局長にお

尋ねますが、

郵船とマ

トソンとの

結合はお認

めになつて、

郵船に對し

て

はコンテナ船一隻を二十三次計画造船の中へ繰り込ませるということであり、将来も外国の船会社と日本の船会社が結合することは問題はないと見做さる。

○堀(武)政府委員 郵船とマトソンの契約といいますが、それは六カ年契約ということで進んでおりますが、これがアメリカのFMCにファイルする、そこでいろいろ問題になっておまして、二カ年までだった問題は無いということ、いまその間の調整が行なわれているということ、いまは進んでおる。将来ずっとこういふ外国の船会社と一緒に組んでやることはいかどるか、これはもういろいろ問題があると思ひます。それで一応二カ年になるか三カ年になるかわかりませんが、その契約の更改時にもう一度振り返つてよく考えてみるということが必要ではないかと思ひます。しかしとりあへずのすべり出しといつたしましては、そういう経験のある相手方からいろいろ学ぶべきことが多いのだらうと思ひます。そういう点では、最初にそういう外国の船会社と組むということは、有利な点も相当あるということから、このマトソンと郵船との契約といふものは認めていきたいといふふうに考えておられます。しかし将来ずっとにわたつて続けていくべきかどうかについては、契約の更改時にもう一度再検討したほうがいいといふふうに考えているわけでございます。

○久保委員 いまのお話は、これからのことであるから、そのうちからいろいろお話ししよう、ここで論争しても別にどういふことはございませぬから。ただ問題は、海運会社は、特に国際的な舞台で競争をする、その根拠は国民的なサポートがあつて初めてやつていふことであるから、資本の自由化はわが政府が歓迎してやるようであり、これはこれはこれに意味があるが、問題は、やはり国民的な利益といふものを最終的には計算しておかなければなりません。排他的であつてはなりません、そういう計算が明確に出されねばいかぬと思つておられます。そういう観点からひとつやつてもらいたい、こういうふう

に思ひます。

それからもう一つは、簡単なことであります。が、コンテナになると運賃は安くなりますが、

○堀(武)政府委員 太平洋同盟におきまして、コンテナ運賃はとりあへずは現行のままにするといふことをきめておるようであり、先ほど申し上げましたように、長期に見ますとコストは下がるのでありますから、当然将来にいたしましては運賃は下がっていくことになるだらうと思ひます。しかし、いろいろな投資額も多いことではありますし、荷物の集まりぐあいも当初から思つたようにはいかないように思ひます。当初はコスト高になるという関係もございまして、さしたつて、現行運賃といふことでスタートするのはやむを得ないのではないかと、いふふうに考えておられます。

○久保委員 運賃その他について試算はいたしておるのでしょうか。

○堀(武)政府委員 コンテナ輸送については、世界においても本格的になつてからまだ一年ぐらひでございますので、いろいろアンノーン・ファクターといふのが多々ございしますが、一応先ほど申しました運賃の試算といふものはいたしておるわけでございます。それで十年平均の運賃コストといふものをとりますと、日本・北米太平洋岸で先ほど申しました二十九ドル強、約三十ドルといふことになり、一年目からずっといきますと、五年目ぐらひで二十八ドルといふところまで下がりまして、以後さらに安くなりまして二十一ドルぐらひのところまでコストダウンができるという試算をいたしておられます。

○久保委員 それから、六はのコンテナ船はさしあたり北米航路に配置される。北米航路については定期船の、特にニューヨーク航路ですか、集約の段階で、名前を忘れたが、あれとの関係はどうなりませぬか。

○高林説明員 現在六隻の配船を考えておられますのは、北米太平洋岸航路についてでございます。いま先生御指摘になりましたニューヨーク航路の

運営を合理化いたしますためにニューヨーク航路運賃会社、一般にナイラックと呼んでおるのです。が、これは北米太平洋岸航路につきまして配船数その他の調整をいろいろやつておるということでございます。直接、太平洋岸のいまの配船の問題とは関連ございませぬ。ただ北米全体といたしまして、大西洋岸と太平洋岸がそれぞれ関連するところがございますので、実質的な関連は今後出てくるかと考えます。

○久保委員 将来は結局、ニューヨーク航路は配船会社の仕組みに關係してくるわけですね。それはまだ検討しておられますか。

○高林説明員 太平洋岸と大西洋岸につきまして、現在は太平洋岸のコンテナ化が非常に早いといふことでやつておられますが、大西洋岸につきましてはまだ若干コンテナ化の時期がおくれるといふことでございまして、直接いまの問題は検討しておりませんが、当然検討しなければならぬ問題が今後の時点において生じてくるだらうといふふうに考えておられます。

○久保委員 マトソンはここの秋コンテナを持つてくるのでありますね。そうした場合には、日本内陸におけるところの輸送はどういふふうにお話しいただきたい。

○堀(武)政府委員 内陸輸送につきましては、郵船と日通との出資によりまして、この日本コンテナ輸送会社といふのができておられますが、これが当たるという構想で準備を進めておるようでございます。

○久保委員 港務局長、この間もたしかその問題を問題にした方がいると思つておられます。日通や三菱倉庫、それに郵船が入つて、いわゆるコンテナターミナルにおけるところの作業を含めて、いま海運局長からお話があつたような仕事をする会社を設立するといふことであります。そこで聞ききたいのは、港務運送事業との關係はどうなるか。当然この新しい会社は港務運送事業をやるだらう、やらなければならぬといふふうに思ふ

のです。将来港務運送事業の近代化によつて、たとえばコンテナ輸送といふのは無理でも非でも荷物の荷姿が変わつてきておるのでありますから、港務運送事業の質の転換、量の転換は当然あるわけですね。そのほかに今度は、そういう新しい会社ができれば、既設の港務運送事業者の勢力というか、自分の仕事の範囲が狭められる。二つの面から港務運送事業は、いわゆる波をかぶるわけですね。一方、あなたの方では、港務運送事業の集約を中心とする近代化をいまやろうとしておる。これは必ずしも一致しない面が相当あると思つておる。ついでに、これに対して統一的政策のもとにやつてもらいたいと思つておるのですが、それは確立してないのです。いまの会社ができたんだといふことは、どうなんですか。

○佐藤(露)政府委員 港務全体をいま運送事業の面で集約しようとしておるやうにコンテナの問題が出てまいつたわけでございますが、この三菱と郵船との会社は、三菱自身がもとより郵船系のステベをやつておつたといふ關係から、そういう系列の会社をつくつてコンテナの港務運送をやりたいといふことであります。それから日通と郵船とは、これは内陸の通運事業でございますから、私のほうの問題ではないわけでございます。当面、マトソンと郵船が組んでコンテナ化を始めるにあたりまして、コンテナターミナルの運営にはストラッドルキャリアその他相当な投資が要るわけ、三菱がステベとして自分だけでそういう設備ができないといふ關係で新しい会社をつくつたと思ひますが、もともと三菱自身が港務運送をやつておるわけでございますし、私どもとしてはこの三菱が中心になつて一貫直営体制でコンテナターミナルは運営するといふことを要望しておられますので、港務運送の範囲としてやることは間違いないわけでございます。なお、ほかのグループがやはり同じように新しい会社をつくるということとは聞いておりませんが、おのおの系列のステベを中心にしてヤードを一貫直営で作業ができるように準備を進めておると聞いております。

○久保委員 いずれにしてもこれは非常に大きな問題で、とりよるによれば、港務労働者も含めて近代化の犠牲にならざるを得ないというようにも見られるわけであります。もちろんそういう犠牲者にするということではなくて、新しい転換の道を考えるべきだと思つておりますが、ついでに、労働省おいでになっておりますね。いままでは御存じのとおり、港務労働法ができています今日であります。必ずしもうまくいってない。それから労働者の数も減少の傾向にあるとはいふものの、実際は職安の窓口において雇入れをする者がなくて、昔ながらに手配師によって街頭から集めてくるということも今日あるわけです。そういう複雑な要素のある中で、いふならば港務労働の質の転換を急がねばならぬ、こういうことなんです。これに対して労働省はどんな政策を持つておやりになりますか。

○保科説明員 港務労働法につきましては、御承知のように昨年の七月一日から六港につきました施行されておるわけでございます。先生御指摘のように、労働条件の問題あるいは登録日雇い労働者の就労日数の問題、直接使用の規制等の問題につきまして、問題が残されております。昨年の十一月、総理府に設置されております港務調整審議会から建議をいたしております。その港務調整審議会の建議に基づきまして、労働省といたしましては求人条件の問題、直接使用の規制の問題、この二つに重点を置いて今後対処してまいりたいと思つております。

直接使用規制の問題につきましては、何ふんとも荷役調整の問題もございまして、それから業界のほうで自主的な体制で対処していただくというふうなことも必要でございますが、十分運輸省とも御協議し、業界、組合とも話し合ひまして、直接使用の規制という問題に対して段階的、計画的に縮小し、今後手配師を通ずるような雇用がないように持っていきたいというふうに存じております。

○久保委員 こういう事態になつても、特殊な条

件があるのか知りませんが、軌道に乗つてこぬという事は非常に残念だと思つております。ついでに実態調査を含めて、あなたのほうで運輸省で共同作業を一ぺんしてもらつたらどうかというふうに私は考えています。総理府の中にある審議会も大事であります。実務を扱うところの両省において即刻統一的な作業をしてもらいたい、こう思つております。これは港務局長に聞いたほうがいいのかな。

○佐藤（憲）政府委員 港務労働法の施行につきましては、ただいまお話がございましたように、私も労働省と十分現実の調査をいたしまして指導してきたいと思つてございまして、同時に港務運送事業者も労働者の確保また労働者の福祉という点を重点に置いて集約の問題を考えておりますので、私どもの行政指導と業界の自覚によつて、いま先生の御指摘のような点は改善してきたいと思つております。

○久保委員 大臣に一つお願いしておきたいのですがね。この法案は遠からず通つていくだろうと思つていますが、法案が通る通らぬにかかわらず、事態は先ほど申し上げたとおりだと思つて、港務労働法もできていろいろおやりであります。なかなかその面だけでも軌道に乗らぬ。ましてや、この集約化も非常にむずかしい段階にきている。そこでさつき言つたように、事業者も港務労働者も、見方によつては置いてきぼりを食ふのじやないかというようにわれわれは心配しておるのです。ついでに、これは国会でも終わらなければどうかと思つていますが、終わつたら労働省もまじえて統一した調査を含めた政策を実行して、万道漏れなきように本問題を処理してもらいたい、こういうふうにおしるうのですが、どうでしょう。

○大橋國務大臣 港務労働法が提案されましたのは、私労働大臣を退任したあとでございまして、これが港務調整審議会から答申されました当時、私労働大臣に在職いたしておりました。したがつて、法案の立案につきましてはある程度関係

の立場でこの問題に携わらなければならなくなりましたのは、ひとつの因縁だと思つております。こうした機会に、御趣旨のような線で十分両省協議、協調して、港務労働法の趣旨を完全に生かしながら、港務運送事業の将来の発展を期するようにいたしたいと思つて存じます。

○久保委員 労働省も、あなたがこでうんとは言えないでしようね。だからお歸りになつて、運輸大臣からそういう御答弁がありましたから、労働大臣にお伝えいたしたい、しかしあなたが実際の仕事をおやりのようですから、よろしくお願ひします。時間もありませんのであまりいろいろお尋ねができませんが、ひとつやつてくだされ。あとでどうやつかはあちろん見ることになつていきますから、お忘れなく……。

そこで、もう時間ですが、問題はいろいろございまして、先ほど来申し上げたように、これが決定版ではないといふふうに私は思つております。今後、港務行政全体について——これは運輸省が中心かどが中心かわかりませんが、けれども、やはり運輸省が中心でしよう。港務行政のあり方について、もう一ぺん全体的な立場でひとつ検討をしてもらいたい、こういうふうに思つております。

一応この程度で終わります。
○進藤委員長代理 次会は明十二日水曜日、午前十時より理事会、午前十二時二十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。

午後一時十七分散会

運輸委員會議録第七号中正誤

ペ	段	行	誤
二	三	資金上	資金量
四	一	解撤比	解撤費
八	三	北上を	を北上