

第六十三回国会 運輸委員会 議 録 第十一号

昭和四十五年三月二十五日(水曜日)

午前十時十六分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 加藤 六月君

理事 村山 達雄君

理事 松本 忠助君

理事 菅波 茂君

理事 古屋 亨君

理事 久保 三郎君

理事 田中 昭二君

理事 渡辺 武三君

理事 關谷 勝利君

理事 德安 實藏君

理事 内藤 良平君

理事 和田 春生君

理事 西村 英一君

理事 井野 正揮君

理事 楠 兼次郎君

理事 宮井 泰良君

理事 田代 文久君

出席政府委員

運輸政務次官 山村新治郎君

運輸大臣官房長 鈴木 珊吉君

運輸省船員局長 高林 康一君

運輸省港務局長 栗栖 義明君

委員外の出席者

運輸省港務局参事官 上原 啓君

運輸委員会調査室長 小西 眞一君

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二二号)

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第七一号)

陸運に関する件

○福井委員長 これより会議を開きます。

港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

第一類第十号 運輸委員会議録第十一号 昭和四十五年三月二十五日

質疑の通告がありますので、順次これを許します。久保三郎君。

○久保委員 きょうは大臣お見えになりませんが、政務次官で御答弁いただけることはもちろん答弁をお願いします。しかし、大臣には後ほど機会を得ましてお尋ねすることにして、まず第一に、港湾の原単位の推移はどのようであるか。数字はおありでしょうか。これをひとつ……

○栗栖政府委員 港湾の原単位でございますね。原単位につきましては、いろいろと試算の方法がございまして、最近あまり原単位ということばを使いませんで、貨物に對しましては別な指数を使っておりますが、原単位で申し上げますと、ト

ン当たり幾らというふうな金額で試算してござい

ます。港湾である時点で持っております貨物の資

産をその年の扱った貨物量で割ったものが原単位

でございまして、一円ないし一円五十銭、これは

古い価格でございますが、そういう単位だと考

えております。

○久保委員 いまそういう計算はあまりしていな

い、だから港湾整備計画の計算の単位にはあまり

使っていない、こういうお話ですか。

○栗栖政府委員 原単位と大体似てございすけ

れども、港湾トン数が非常に大きくなったもので

移はここ数年どうなっておりますか。あわせてこ

れからのいわゆる五カ年計画、これは四十七年で

終わるのですね。四十七年で終わるそれまでの八

千億あるいはその他入れました一兆三百億です

か、そういうものの終末においてどの程度にそう

いうものになるのか、ちょっと簡単に数字を讀ん

でください。

○栗栖政府委員 五カ年計画は、ただいま御指摘

のとおり、四十三年から四十七年までの計画で

ございまして、四十年をベースにいたしますと、計

画当初は、四十年のメートル当たりの扱い量が、

これは換算してございまして、千二百二十トン

ございまして、四十七年の五カ年計画の終わる時

期につきましては千二百トンというところで、わず

に相関度が高いものでございまして、国民所得の

推定によりましていろいろの指数が出るわけで

ございますが、新全総計画の昭和六十年を目標に

いたしました国民所得といいますが、経済指数を

ベースにいたしまして推算いたしますと、約四十

億トンという数字が出るわけでございまして。

それからなお、現在の新しい経済計画はまだ

はつきりいたしませんけれども、経済成長率は一

〇ないし一〇・六%というふうな新聞に出て

ございますが、その程度で計算しますと、昭和五

十年の貨物は約三十億トン程度じゃなからうか

というふうに、現在作業中でございますが、推定して

ございます。

○久保委員 いまのあなたのお話では、新全総で

は四十億トン。二十億トンじゃなかったですか、

六十年で。

○栗栖政府委員 四十億でございまして。

○久保委員 そうすると、経済社会発展計画で

は、大体五十年三十億ぐらいの見通しでやって

いくということですね。そうしますと、港湾整備計

画というのはことし改定するわけですね。

○栗栖政府委員 先ほど申し上げましたよう

に、経済指標が変わりますと、港湾貨物量は

変わってまいります。これは過去においてもそう

でございますので、経済計画が変わりますと、それ

に對應して計画を再検討したいというふうに

考えております。

○久保委員 そうした場合の港湾投資は、予測と

してどのくらいになりますか。

○栗栖政府委員 これは単に港湾投資ということ

だけではなくて、経済計画全般の中でのいろいろと

試算されると思うわけでございまして。なお社会

資本全体の投資額のうちの割合ということもある

かと思ひますけれども、現在私どもが三十億

をベースにいたしまして、どれくらい要るかとい

う作業をやっている段階では、約二兆程度は要

る

と

考

え

て

い

のじゃなからうかというふうに考えております。

○久保委員 そうしますと、政府部内で、港湾で二兆、道路で御承知のように十兆以上ですね。それから新幹線網になってきますと、これは十二、三兆要ります。そのほかにも空港の問題もございしますが、そういうものの財源その他については、事務的な段階ではどんなふう予想されているのですか。いまのようなあり方で今後もやっていると、こういうことですか。

それとも一つ、続いて聞きますのは、いま提案されているこの法律改正案に盛り込まれているように、いわゆる民間資金の導入というのは、どの程度までやろうとされているか。そういう方針が大体あるのかないのか。ただ何となく銭がないから、あるいは地元の要望もあるから、法律改正して今度は港湾会社をつくらう、こういうことでおやりになっているのか。どんなことですか。

○栗栖政府委員 第一点の前段の社会資本全体の投資につきましては、これは経済企画庁が事務当局でございまして、いろいろと作業をなさっているところだと思います。その場合には、財源を当然考えて作業されていると私も想像してございしますけれども、直接私どもの担当でございしますんで、むしろ港湾がどうなるという資料を提供しているという段階でございします。

なお、あとのほうの御質問でございしますが、新しい現在の五カ年計画のやつておりますワクの中では、ただいま御審議いただいております民間資金を導入した方式というのにつきましては、さほど大きなワクではございせんけれども、これを再検討いたす時期においてどれくらいになるかということ、全然考えないでやつておられるのはなからうかという御指摘でございしますが、これは具体的に全体の必要な施設を出しまして個々に積み上げてまいりますので、具体的にまいりますのはかなり時間がかかるのではないかと思いますけれども、現時点で伊勢湾地区あるいはその他多少起こりますけれども、それほど大きなシニアにはならぬだろうというふうに考えております。

○久保委員 それじゃあらためてお尋ねします

が、この提案の趣旨は、いままでこれに類似したものは、本来的なものは、港湾管理者が自分で必要な施設はつくっていくというのが原則でありまして、その特例というふうなことでいわゆる外資埠頭公園ができてきたが、今度は会社ができてくる。会社をつくるというものは、いかなる観点からそういうことになってきたのか。いままで、たとえば外資埠頭公園というものが一つあるのだから、そういうケースで処理されるのが、まあ大体常識的には考えられる方法だと思ふ。ところが、今度は、どこと特定していませんが、一般的にそういう会社をつくる方法を考えたということなんですか、それはどういう理由に基づくものなのか、お答えを願いたい。

○栗栖政府委員 ただいまの点につきましては、仰せのとおり、京浜及び阪神にコンテナを主にいたしまして外資埠頭公園が発足してございします。民間資金をそういう特殊な輸送形態に对应してなるべく入れたいということ、民間の経営手腕を期待する、そういう意味で、なるべくそういうものを考えたいということと始まったわけでございします。たまたま伊勢湾地区につきましても、公園でやるには事業規模が小さい。逆に言いますと、小規模なものでございします。民間資金を入れたら民間企業の経営手腕を入れてやってもさうむずかしくなからうということ、こういう方式を導入したわけでございします。

○久保委員 これは一説によれば、外資埠頭公園の非効率と割り高のために、名古屋では、公園方式はいやだといっている。そこで、やむを得ずこの方式になったという。これは去年、おとしあたりからですよ。そういうことなんでしよう、率直に言つたら。

○栗栖政府委員 非効率だからいやだというふうな議論ではございせん、確かに御説のとおり、公園発足当初はいろいろなふなれがございまして、非効率というよりも、利用者との間の連絡が十分でなかったという点はあったと存じます

が、現在軌道に乗りまして、そういうトラブルはなくなつたわけでございしますが、中京地区につきましても、コンテナ船が入ってまいりますし、コンテナ埠頭がほしいという地元の御要望は非常に強いものがありまして、いろいろとそのやり方を検討したわけでございしますが、中京地区につきましては、ただいま申し上げましたように、こういう方式のほうがなじみやすいんじゃないかと考えた次第でございします。

○久保委員 そうしますと、局長、この法律は中京地区だけに限定されますか。

○栗栖政府委員 中京地区だけに限定されるわけではございせん。ほかの地域にも適用されます。

○久保委員 具体的にはどこどこをこれは予想しているのですか。

○栗栖政府委員 ただいまの時点では、はっきりとどこどこというふうには予想してございせん。ただ、考えられますことは、法案にも書いてございしますように、こういう無利子融資を行なうような会社でやります施設につきましては、政令事項でございしますけれども、考え方のいたしましては、コンテナ船でやるような特殊な輸送形態といひますか、そういう船に適合したような埠頭を保持しなければならぬ。そういう特殊な施設を必要とするようなものを考えてございします。で、今後考えられます輸送形態と申しますと、たとえばフリーだとかいうふうな輸送形態も考えられるのではないかと存じております。

○久保委員 局長、あなたの答弁だと、この法律では、特定したものは予想してない、こういう御答弁ですが、さうだとすれば、これはたいへんだと思ふのです。いま予算案は参議院で審議中でございしますけれども、地方財政計画を含めて、これは関係があります。どうしてそういう答弁をなさるのですか。先ほども名古屋という話が出たでしょう。ところが、あらためて聞いたが、あなたは、特定したものはないと、さうんだが、特定したものがいないじゃ、話が違ふんじゃないですか。いかがですか。

○栗栖政府委員 ちょっと私の御説明が不十分でございまして、現在予算で御審議願つておりますのは伊勢湾地区でございまして、名古屋、四日市を対象にしたコンテナ埠頭は特定したわけでございします。それ以外の地域で具体的にいう御質問でございしたので、それ以外の地域につきましては、まだはっきりしてございせんということでございます。

○久保委員 この種のもの、言うならば外資埠頭公園と同じように、具体的に特殊な社会的なもので規定すべきじゃないかと私は思っているのです。一般的にやることにしては、これはいろいろ弊害が出るんじゃないか、その地域において。たとえばあなたが言ったフリーの問題について、これはなかなか問題が出てくると思うのです。だから、これはどうしてそういうことをしないのか、これからどんどん発展していくのか、私はこう言うのです。名古屋は、私の聞き方が悪かったようにけれども、名古屋だけなのか、そうじゃなくて、もっとあるのかという、まだそこまで予想していません。さうすると、私が先ほどお尋ねしたように、今後民間資金の導入というの、いわゆる外資埠頭公園みたいなものはやめて、言うならば、聞きたいところは、これ一本でいくのかということになるのです。もつとも、この先外資埠頭公園というのがそんなにたくさんはできる予想がないかもしれませんが、もうそういう問題は外資埠頭公園は一応試験済みだ、だから、こういう方式で民間資金の導入をはかっていくのだ、こういうこととていいのかわるか。

○栗栖政府委員 ちょっとニュアンスの差があるうかと思ひますけれども、先ほど申し上げましたように、外資埠頭公園は、京浜あるいは阪神というふうな港湾の非常に大きなウェイトを占める地域に考えたわけでございまして、ただいま御審議願つておられますこういう方式につきましては、先ほど申し上げましたように、コンテナであると

○栗栖政府委員　これはたびたび私も申し上げておりますように、港灣管理者が行ないます仕事

○栗栖政府委員　今後の改正をお願いしてござい
ますように、これはまず会社をつくりまして、会
社が無利子貸し付けをしてもらいたいというとき
は、会社の内容について運輸大臣が事前審査する
ことになってございまして、そこで会社の事業計

関係がありますので、そういう抵抗を避けようとして、今回の改正が提案されたようなものに落ちついているのだらうとは思いますが、むしろこの港湾管理者というか、管理権というか、そういうもののあり方をもう一ぺんこの時点で見直す必要がありはしないか。そうしてすっきりした形で、助成の中でこの統制をとっていくというようなやり方ではなくして、もっと明確に、その

げたと思いますけれども、当初考えておりました時点で、集約の目標を掲げて進んだわけでございますが、その間、ただいま御指摘のように、コンテナの就航とか、あるいは専用埠頭といいますか、工業港で会社が自分で原材料を入れるというふうな形態がどんどん出てまいっておりますので、やはり輸送革新と申しますか、輸送形態が変わってございますので、それに対応するような考

え方をしなければならぬというふうに基本的に考えてございます。

なお、最初に御指摘ございましたように、港湾の貨物そのものは非常にどんどんふえてまいっておるのでございまして、その中で、ふえた貨物の流れがどう変わるかというのをもう一度見きわめて考え直さなければいかぬ時期にきているというふうに考えてございます。

○久保委員 結局、この港湾運送事業の形態を要求されつつあるところの輸送形態に近づけていくという再々編成ですね、これはお話しのように考えていかなければならぬことだと思うのでありますが、これはいつの時点から始まるのですか。

それから資料として要求しますが、いままでの集約の実態を一べん数字その他を含めて出していただきたい、こう思いますが、これからの作業についてもう一つお聞きしたい。これからどういう作業をなさるか、どういう時点でそういうものを解決していかなければならぬと思うのか、その点いかがですか。

○上原説明員 お答え申し上げます。

現在まで行なつてまいりました集約の実績につきましましては、資料をさつそく調製いたしまして御提出申し上げます。

先生、ただいま再々編成ということばをお使いになりました。確かに港湾局のほうも再編成というところばをしょつちゅう用いておりますけれども、これは実は決して過去にやつてまいりました集約方式を再び同様な手法で推し進めていくということを考えておるわけではございせんので、単に企業の数が少なくなればよろしい、企業の資本金が大きくなつたり労働者の数がふえたりすればいいという程度に安易には考えておりません。非常に急速に進歩しつつある輸送革新の現状、海陸の輸送と直結した港湾運送のあり方に対していかに対処すべきか、生産流通の過程に、国民経済的な見地から、利用者要望する姿にいかに対応させていくか、それに対して国がどのような指導なり助成なりの措置をとっていくかというふうな

こと、考えるべき問題が多々あるというぐあいに考えております。現在ばく然とした基本的な考え方は、大体先生仰せられましたとおりでございまして、現在まで集約をやつてきたけれども、必ずしも現在要求されておる流通の姿にマッチした姿になつていないというところは、率直に認めざるを得ないわけでありまして、早急に作業を進めたいというぐあいに考えております。

関係業界にはすでに声を大にして訴えておりまして、まず業界自身の自覚、客観情勢の認識ということが第一である、業界自身、まず自分たちはいかにあるべきかということを考えてほしい、役所のほうは役所のほうで、いかにあるべきか、いかにこれをバックアップするか、推進していくかという対策を早急に立案に取りかかるといふ基本的な考えを持っております。予算措置を要するものにつきましては、四十六年度予算におきまして何とか実現したい、このように考えておる次第でございまして。

○久保委員

いまの参事官の説明だと、かなり荒っぽい、荒っぽいという語弊がありますが、いままでの企業を再編成するというようなものじやなくて、根底からひとつつくり直す、こういうふうにも聞けるのですが、そのように考えているのですか。たとえば、いままでやつてきた再編成のしかたは集約ですね、一定基準に達するようになるとか。今度は集約じやなくて、あるものは一貫直営体制として体系を整えられ、整えられないものは切つていくというふうなこともあり得るというか、新しい観点からやつていくというところとあります。

それからもう一つ、二番目には、いまのお話だと、政府としては政府の考え方を早急にきめて、それで、いま業界にも理解と納得を得られるように話しているということですが、そうしますと、再編成というか、集約体制をきめる前には、いわゆる三・三答申といつて、三十九年でありましたか、審議会にかけて一応のめどをつけてやつてきたという経緯があるわけなんです、今

回はそういう審議会などにはかけないで、政府案そのものずばりを出して、その方針に基づいてそういう体系をつくり直していくというふうに理解していいの。

それからもう一つは、早急に、必要のあるものは来年度の予算からということですが、これはいままでのようなやり方を見ても、三年も四年もかかってもなかなかできないものが、一年や半年でおそらく軌道に乗るわけはないと私は思っているのです。そうなりますと、どのくらいの期間をかけたらできるのか、それともそんな期間はいまの時代の進運におくれてしまふし、ネックになるから、これは半年なら半年、一年なら一年でびたつとやるという気がまあいまいやっているのか、そういう点を取りまてお話しいただきたい。

○栗栖政府委員 ちょっと参事官の説明の点で誤解を招く点があつたかと思ひますけれども、最初に現在の業界を全部解体して云々というふうな御指摘がございましたけれども、そうじやございせん、私も考えておりますのは、過去におきましてやりましたような機械的な集約統合ということじやなくて、現在動いている形はなるべく生かして、普通の現在行なつております公共埠頭の扱い方なんというものは、従来と作業そのものもそう変わつてございせんので、それに合うように持つていきたい。ただ、コンテナでございまして、あるいは工場の専用岸壁でございまして、か、あるいは大量の貨物を扱うようなものにつきましては、従来のような方式では間に合わない、そういうものに対しては、企業の形態というよりも、作業形態そのものが変わつてまいりますので、それに合うようなものを考えて、企業はほうからむしろ内部でそれに合うようなことを考えてもらいたいという趣旨でございまして。

それから二番目の審議会の話でございしますが、これは実はことは足りませんでしたのでありますが、業界のほうでも研究してもらいますし、私どものほうでもやつておりますが、具体的には業界の意見なり私どもの考え方を——現在は港湾審

議会の運送部会がございましてけれども、設置法の改正をいまお願いしてございまして、運輸政策審議会がございまして、それはできればそのほうに移行いたしまして、運輸政策の一環といたしまして、やはり港湾業のあり方を検討していただくというつもりでございまして、衆知を集めました審議会の場でオフィシャルに検討していただきたいというふうに考えております。その審議会で討論されるためのたたき台と申しますか、そういうものをいま検討しているということでございますので、御了解いただきたいと思ひます。

それから最後に、タイミングの問題でございしますが、これも先生御指摘のとおり、現在のおあいり非常に複雑膨大な業界でございまして、これを一挙にやるということとは、これはとても不可能だと思つております。特定の場合、たとえばアメリカでも例がございましてけれども、マトソンが退きましてコンテナリゼーションが進んできたという段階で、コンテナについてはどうだということいろいろ個別の措置を講じております。私も先ほど申し上げました趣旨は、そういう局部的にどうしても早く手当てしなければいかぬというものがあれば手当てしたいという趣旨でございまして、御了承いただきたいと思ひます。

○久保委員

そこで、最後になりますが、いまの政策審議会ではいろいろ議論をして、そこでつくつていくというのですが、これはかなり時間がかかると思ふのです。全体の輸送システムを一応議論しなければいかぬし、その前提として総合交通体系ももちろん議論しなければいかぬだろうと思ふのです。それに伴つて、さつきお話が出ました交通資本の投資のあり方、財源のとり方、そういうことをやつていくのでありますから、それはもちろんだくさんな人間を使つて審議されることだと思ひますから、一応やりようによつてはうまくいくとは思ひますけれども、かなり時間がかかると思ふのです。時間がかかると同時に、業界自体は、これにうまく応じてくれればいいけれども、なかなかそういう応じるような体質というふうな

はわれわれ考えていない。その辺は、参事官は業界にも盛んにPRというか、しているそうでありますが、最近業界としては独自の考えをしているのですか、どうなんですか。

○栗栖政府委員 御指摘のとおり、非常にむずかしい問題でございます。全般的な体系を立て直すというのは、先ほど申し上げましたように、かなり時間を要すると思います。それから交通体系全般の問題とも関連いたしますが、ケース・バイ・ケースに、急ぐものは早く処理できるものもあるというふうに考えますが、業界のほうの反応も、やはり時代認識はわれわれと同じでございます。早急に何とかしなければいかぬということで、業界内部でも研究なすっていらっしゃるというふうな私聞いてございます。

○久保委員 それでは、一応質問を終わります。運輸大臣への質問はあと回しにして、いまの港湾運送の改編というものについては、適当な機会を得てまたお話を聞くことにします。先ほど申し上げた資料は早急に出していただきたいと思ひます。

終わります。

○福井委員長 次に田代文久君。

○田代委員 いまの久保委員の質問と関連するわけなんです。大臣おられないですね。それで、ひとつ次官に確かめておきたいのですが、港湾法は、港湾の管理、それから運賃権というのが地方自治体にあつて、そして都道府県と該当する市などが管理者組織をつくって主体的に運営してある。国は、こうした港湾の開発などに關しては、地方自治体の財政を不当に圧迫しないようにするために、必要な経費の分担と補助を行なうものとするという、この港湾法の精神は、いささかも曲げられずにおるのかどうか、その点をまず次官から御答弁を願ひたいと思ひます。

○山村政府委員 先生おっしゃいましたのは、港湾法の管理者である地方自治体の精神というものが骨抜きになってしまふのじゃないかということではないかと思ひますが、大体、港湾の管理、

そして利用、これらにつきましては、管理者の立案によるものでございまして、そしてその港湾計画に従つてこのたびの無利子の融資による民間企業方式というものを行なうものでございまして。そして条件といたしまして、管理者が実施計画、埠頭管理の規制を行なうことになってまいりますので、いままでの港湾法の規定によつても、管理者は民間企業者を規制できることになっておりますので、決して骨抜きになるとかいうようなことはない、そういうぐあいに思つております。

○田代委員 港湾法に規定している原則は、いささかも水増しになっておるわけでもないければ、あるいはこれが変わつておることは全然ないということでございます。

それを確認した上で港湾局長にお尋ねしたいのですが、京浜と阪神の両外貿埠頭公団の各パースの完成したものの専用利用者、これはどういう船会社が専用しておるか、御答弁願ひたいと思ひます。

○栗栖政府委員 現在完成して供用開始してございますものを申し上げますと、京浜外貿埠頭公団におきましては、横浜のパースが本牧第一、第二パースの二つでございます。本牧の第一パースは川崎汽船とジャパンラインに供用してございまして、それから本牧の第二パースにつきましては、日本郵船、それから大阪商船三井船、山下新日本汽船、昭和海運、この四社に供用いたしております。

次に阪神でございますが、これは大阪の南港の第一パースと第二パースを供用してございまして、南港の第一パースは川崎汽船、それから第二パースにつきましては日本郵船、大阪商船三井船、山下新日本汽船に供用してございまして。

○田代委員 今後いろいろ完成していくわけですね。そうすると、それぞれの専用利用者の予定というものは大体考えておられますか。いま二つの外貿関係についてはこういう船会社が使つておるんだということですね。その点どうですか。

○栗栖政府委員 今後考えられますものを概略申

し上げますと、先ほど申しました京浜につきましては、横浜の本牧の第三パースでございますが、これはシーランド、それから東京港におきまして大井の第四パース、これは日本郵船、商船三井、川崎汽船、ジャパンライン、山下新日本汽船、それから大井の第五パースにつきましては日本郵船と商船三井、それから阪神にまいりまして、神戸港のポートアイランドの第一パース、これはシーランドとUSライン、それから第二パースにつきましては日本郵船、商船三井、川崎汽船、ジャパンライン、山下新日本、それから第三パースにつきましては日本郵船、大阪商船三井というふうな予定してございます。

○田代委員 そうしますと、いま御答弁のありましたそういう会社は、伊勢湾の今度の対象になっているところにもそのまま入るといふことになるのですか、その点どうですか。

○栗栖政府委員 伊勢湾につきましては、ライン別に同じように入るかどうかといふことはちよつと明確でございせんが、現実には欧州航路あるいは加州航路が就航してございまして、そういう航路は入るだろうと考えております。

○田代委員 今度の改正案は、さっきの御答弁では、港湾法の原則はいささかもゆがめられるものではないという大前提に立つておるわけなんです。伊勢湾の開発に關して今度民間資金が導入できるといふことになる。そういう点については、きのうの御答弁でも、政府は積極的に行なうんだ、そしてそれがいいんだというふうな説明がありました。これは、さっきの港湾法に対する管理権そのものが侵される、あるいは水増しになるといふことになるのではないですか。

同時に、これは、外国資本も将来性がある産業として着目しておるといふようなことが新聞なんかに伝えられておる。そうすると、外国の資本も入ってくることも考えられるが、そういうことが予想されておるのかどうか。また、そういうことになつてくると、この港湾法の基本原則がそのとおりには生かされないのではないかという心配があるわけなんです。その点をひとつ簡明に御答弁

願ひたいと思ひます。

○栗栖政府委員 こういう新方式を導入いたしますのは、精神的には、港湾管理者の仕事の代行者であるという大前提に立つてわれわれながめておりますので、今度改正願ひます点で、この会社を事前審査する場合に、会社の内容なりその他を運輸大臣がチェックするようになつてございまして。先ほど先生の御指摘いただきましたような御心配は、われわれはなにもと確信してございまして、ないよう努力いたしたいというふうな考えでございます。管理者の港湾法によります基本的な管理権というものは、従来どおりというふうな理解してございまして。

○田代委員 外国の資本はどうですか。そういうことを考えておられるのですか。

○栗栖政府委員 いまの時点では、外国の資本参加といふことは考えておりませんし、予想もしてございせん。現在はおもに日本船主、あるいは中京地区でございまして地元財界の参加を予定しているところでございまして。

○田代委員 いまの政府当局の御説明には、港湾法に対する侵害というふうなものはあり得ないといふのですが、ではこの船会社や何かがこの問題についてどういふふうな考えているかといふことは、港湾協会が発行している「港湾」という雑誌で、川崎汽船の常務取締役の岡田良一という人がこういうことを言っているのです。「現在のところパースの数も少なく、又航路運営そのものが共同で行なわれているために完全に一船会社の専用ターミナルで、一船会社の専用の荷役業者が作業しているという例はないが、今後公団パースも増えるに従つて航路運営の分離も行なわれ、一ターミナル一船会社一作業会社という形態になる日も遠くないと思われ、その時には船会社自身が港湾施設の所有者という立場になり、船会社と港湾の結び付きはいよいよ離れ難いものになるであろう。」こういうふうなこの船会社は言つておるのです。船会社自身が港湾施設の所有者という立場になるのだといふことを確言しておるのです。この問題については、港湾法の原則を逸脱し

ておるのか、逸脱してないのか。こういう発言は正しいのか、正しくないのか。私の判断では、こういうことを会社がはっきり発言しているという事は、明らかにこれは港灣法に対する侵害である。こういうことでは安心できない、こういう不安を感じるわけですね。この点に対する見解を御説明願いたいと思います。

○栗栖政府委員 だいたいのお話は、話のやりとりの間で出たものでございまして、ニュアンス的にちよつとわかりかねますけれども、所者者云々ということばにつきましては、これは明らかに間違ひでございまして、船会社がその岸壁を所有するということとはあり得ないというふうに私も考えております。

○田代委員 そうしますと、これは政府の答弁と——話のやりとりとおっしゃいますけれども、やりとりとかなんとかいうような、そういう無責任なあれじゃないですよ。明確に言っているのです。「港灣施設の所有者という立場になり」ということを確信的に言っているわけですね。そうすると、いまのお話では、こういう会社の考え方は、これはどうも逸脱しておるようだ、正しくないんだ、こういうふうな判断ですね。それは間違ひないですね。それなら、現在、この船会社が、政府なり地方自治体がばく大な金を投じてやった施設を結局自分たちの会社で独占して使うのだ——先ほど独占させないというような答弁であります。ところが、実際においては、独占でやるということと明確に確信的に言っておるのですね。そうすると、結局、さっき言った港灣法の基本原則が侵害されている、また侵害される方針で会社自体はすでに考えてきつたところ、こういうことなんです。そうしますと、これが明らかに逸脱であるならば、こういうことは何で発言するのだ、こういう発言は取り消せという処置は、政府は当然、資金面からあるいは監督面から、そういう権限を持っているわけですから、これはやるべきだと思ふのですが、どうですか。

○栗栖政府委員 船会社が完全に所有者ということとは全くあり得ないこととございまして、これは従来の港灣管理者が持っております埠頭にきましても、あるいは公団が持っております埠頭にきましても、あるいは今度やります新しい方式の会社でやります埠頭にきましても、どこまでも所有権はおのおのつくった者が持っておりますわけとございまして、この点は間違ひございません。そういうふうな誤解を招くような発言に對しましては、私のほうからも御注意申し上げたいと思ひます。

○田代委員 これはひとつ次官に、こういうことをかかってに発言してはならぬ、事実こういうふうな理解しておるならとんでもないのだぞという監督を明確に、ぜひともやっていただきたいと思ひます。

○山村政府委員 だいたい先生がおっしゃいます民間会社の発言そのほか、これにつきましては、そういうような考えが間違ひであるということとを徹底させて、向こうのほうに申し入れるつもりでございします。

○田代委員 最後に伺いますが、わが国の港灣を使っている米軍施設、これは大体幾つあるのか。そしてどこどこかの港か。また、基地として使っておるのとはどこかという点ですね。これは時間がなければ資料でもいいです。

それから、自衛隊は自分の施設を使っておるのか。また、これは優先的に使っておるということになりはしませんか。もしそういうことであれば、その法的根拠はどうかという点ですね。こういう点を御説明願いたいと思ひます。

○栗栖政府委員 だいたいの御指摘の資料につきましては、いま手元にございませんで、後ほどまとめてお届けしたいと存じます。

御指摘のございました自衛隊の使用につきましては、管理者が持っておりますいわゆる公共埠頭でございしますが、こういうものを優先的に使つかうようなことは、私の存じている範囲では、ないと思ひます。自衛隊は自分の施設を使っておるというふうに考えてございしますが、これも詳細調べまして、資料として差し上げたいと思ひます。

○田代委員 質問を終わります。

○福井委員長 この際、参考人の出頭要求に関する件についておはかりいたします。

ただいま本委員会において審査中の港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案について、参考人の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○福井委員長 次に、船員法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、これを許します。内藤良平君。

○内藤委員 今回の船員法の改正、これはわれわれも歓迎すべきことと思つておりますが、船員法——一般的には労働基準法、まあ労働関係三法いろいろございしますが、船員法というものがあつたわけだが、これは古い法律です。戦前からあるものだという事ですね。この古い法律の船員法が、戦後二十年以降新しい時代に即応していろいろ変わつてきておると思ひますけれども、この船員法の変遷、移り変わるといいますか、これの特微的な点を、戦前と戦後の関係、戦後の労働諸法規と合わせてみて、大ざっぱでもいいですから、それぞれをひとつお話し願ひたい、こういう

ぐあいに思ひます。

○高林政府委員 お答え申し上げます。

船員法が最初に制定されたのは明治三十二年でございします。明治三十二年のころの考え方は、明治二十三年の商法を大體経由いたしまして、主として商取引の観点の人的組織という考え方から船員というものをとらえ、それに対する規制というふうなものをいろいろ考えておつた。したがつて、たとえば船長等につきましても、船主の代理者としての立場が非常に強いというふうなかつたことになつておるかと思ひます。さらに明治三十二年法から、昭和十二年にまた船員法が制定されましたけれども、そのときには、かなり労働保護的な面も取り入れて考えていったというふうな考えられるわけでありまして、さらに戦後の昭和二十二年にできました船員法におきましては、従前の船員法がどちらかと申しますと、運命共同体としての船舶の安全航行というふうな観点に着目いたしまして、主として船内の秩序とかそういうふうなことに重点を置いておつたに反しまして、昭和二十二年法におきましては、当時の労働基準法というものと大體歩調を一にいたしまして、労働基準、労働保護という観点をそこに全面的に取り入れたということとございします。したがつて、比率的には、むしろ現行船員法は、そういう船内の秩序ということよりも、条文の数その他から見ましても、労働保護という観点のほうが非常に大きく浮き出ておるというふうに変つてきておるかと思ひます。

○内藤委員 海の関係ですね、海運の場合でも船員の場合でも、陸から見ますと、特殊な状態に考えられる。また、いろいろ国際的なIMCOのようなものもあるわけですね。そういう国際的な協定のようなものとの日本の船員法というものは、完全一致しているかどうか、あるいは非常に足りない点があるのかどうか、こういう点は、簡単にいいですが、あなたの立場からどうですか。

○高林政府委員 海上に對します国際労働条約といたしましては、大體いまのところ三十二程度

あったかと記憶いたします。このうち、大体八つばかりをすでに批准しております。また船員法の中に取り入れられております。しかしながら、やはりどうしても国柄が違ふといひますか、そういうような点で合わないところはあろうかと思ひますけれども、国際的な基準といひましては、現行船員法というものは、国際労働条約の線に相当沿つておるといふふうに考えております。

○内藤委員 今度の船員法の改正は五トンまでということになるわけですか。しかも、いままで手が伸びておりませんでした漁船のほう、これまで手を伸ばしたというところは、私たちの考え方では、この種の関係には非常に海難が多かつた。今度このことについては、法改正によりまして、船員法の手が伸びていくということで、海難の面を防止するといふ効果の点につきましては、当局としてはどういふうまいに考えておるか。効果があるものか、ないものか、そこら辺をちょっと……。

○高林政府委員 御指摘のとおり、海難というものが相当多発しております。漁船につきましても、最近数年におきましては大体全体の海難の五〇〇程度、千五百隻程度が海難事故を数か年の統計では示しておるわけでございます。今回二十トン未満の漁船につきまして、五トン以上は原則的に船員法を適用いたします場合、先ほど船員法の変遷の際についても御説明いたしましたように、船員法は、いわば危険共同体としての船舶というものの安全を担保するという考え方が強うございまして、たとえば発航前には船長は必ず船舶の堪航性について検査する、そういうような、陸上の労働基準法にないような規定が、いわば船内秩序あるいはその他としてあるわけでありまして。そういうような点については、やはり相当程度海難防止といふことについては期待できるというふうには考えます。ただ、残念ながら、このこと自身によつて海難が相当大幅に減るといふことは、またやはり海難の問題というものはいろいろの要素がありますので、これだけでは十分といふことはできないと思ひますけれども、海難防止のための一助にはなるかといふふうに考えている次第でございます。

○内藤委員 結局、海難にあつた場合、船員の救済保護、そういう面では、いままでよりは改善されるといううまいに理解していいわけでありませんか。どうですか。

○高林政府委員 船員法の適用対象の船員となります場合には、当然船員保険法上の被適用者になるわけでございます。そういったした場合におきましては、海難に伴いますところの、たとえば行方不明手当金の支給とか、あるいはまたそういう場合の傷病手当金の支給とか、そういうような点については、陸上の保険関係よりは船員保険のほうがやや厚くなつておりますので、そういう点の効果はかなりあるかと存じます。

○内藤委員 船舶の安全の面になりますと、これまで船員法と関係ないといううまいになつてしまひますが、やはりいろいろ救命の器具、あるいは海難の際のブイの問題であるとか、あるいは無線の問題であるとか、あるいは船員法のほうでは直接の関係じゃないわけですね。安全法の関係ですか。

○高林政府委員 もちろん、救命ブイとかその他の設備の面は、船舶安全法におきましていろいろ設備規定を考へておるわけでありまして。むしろ船員につきましては、労働保護的な見地から、船内設備基準というようなものは考へております。それがある程度ラップするようないふことがあると思ひますけれども、直接的には、そういう安全の面と設備の面といううまいものは安全法が考へておる分野でございます。

○内藤委員 そうしますと、今度の適用拡大でいろいろプラスになる面もありますね。いまの安全の問題から見ますと、このほかに、船舶自体の安全の問題もある。そういう面は、省内でやはりこの適用拡大とあわせて議論をされておるものかどうか。これはもし局長の場合は範囲外としますと、次官のほうで御答弁をお願いいたします。

○山村政府委員 ただいま検討はしております

が、結論は出ていないというような状況でございます。

○内藤委員 結局、海難という問題もテーマになりまして、今度の拡大もあつたわけですね。船員法の改善によりまして、漁船の皆さんも船員としていろいろプラスになる面もあるわけですか。ただ、漁船自体、船舶自体として安全の面で、これも相伴つて初めてまた船員の皆さんのプラスがあるわけですね。事故が起きて、海難が起きて、救済される面でプラスじゃなくして、事故の起きる前といひますか、小さい船、十トンあるいは七トン、こういう船が今度五トンまでいふたわけですか。そういう面について、安全の面で船舶安全法との関係を、省内で、このたびの改善に合つて並行して審議をして一つの結論を見出そうといううまいに建設的にやつておるかどういふことなんですか。

○高林政府委員 現在、二十トン以上の船舶について船舶安全法の適用がございまして。二十トン未満の船舶につきましては、漁船につきましてはこれが適用がない、ないしは各都道府県において条例等においてそれを規制するといふのが現在のたてまえでございます。ただ、この問題につきまして、二十トン未満の漁船船員について船員法を適用いたします場合に、安全面におきまして、船員法自身は、先ほど申しましたように、発航前の検査その他堪航性の調査、こういうような点で、船員法自身が義務づけております点で、相当海難防止には役立つ一部分になると思ひますけれども、安全法の適用の問題についても検討する必要があるかと考へまして、現在省内において検討を進めておるわけでございます。ただ問題は、やはり相当広範な影響を及ぼす問題でもございまして、慎重に検討を要するといふことで作業がおくられてはおりますけれども、現在いろいろな論点について、各関係者が集まりまして、業界その他も含めて、いろいろ検討を進めておるといふのが現状でございます。

○内藤委員 これはあなたの船員局だけのことでないと思ひますけれども、二十トン未満の船の

安全問題は、具体的に進めて、今度の船員法の改正、改善とあわせて近く具体化する、そういう状態にあると私は思うのですけれども、もし障害があるとする、どういふところに障害があるのか、その点ひとつ……。

○高林政府委員 全般的に、やはりこういうふうな適用範囲を拡大いたします場合においては、当然いろいろ従来の体系といふものを変えていく必要がございまして。特に従来の操業区域、いわゆる従業制限と称しておりますが、それらの観点をとるように調整していくかといふ点が非常にむずかしい問題になるかと思ひます。

また、新たな設備基準を定めます場合においては、当然いろいろ負担の問題といふようなものが考へられるわけですね。それらの問題については対象が零細漁業でございまして。そういうものの経営といふこともあわせて考へていかなければならないと思ひます。

そういうような点で、いろいろな観点からいひます。そういうことを検討しておるといふのが現状でございますけれども、問題点としては、いま申しましたような負担増あるいは従業制限あるいは経営の事態、こういうもののかみ合わせといふことになるのではないかと思つております。

○内藤委員 また、それに伴つて今度の船員法の改正につきましては、経営者側のほうではどういふ意向なんですか。何か同じようなことではいろいろ反対といひますか、反対といふことが当たるかどうかわからぬけれども、何か動きがあるのかどうか、そういう点はどうですか。

○高林政府委員 船員法を二十トン未満五トン以上の漁船船員に対して適用いたします場合に、問題がいろいろございまして。そこで、それらの問題といふものは大きく分けまして、保険の問題と事務処理の問題の二つに分かれるかと思ひます。一つは、現在二十トン未満の漁船船員につきましても、労働基準法の適用があり、また陸上の各種保険に入つておるといふことはございしますが、しかしながら、陸上の保険に對しまして海上の保

除でございませう船員保険が、大体において給付が若干高うございませう。といひますことは、それぞれ使用者及び労働者の負担が高くなつておるわけです。大体千分の四十程度高いかと思ひます。その点の負担の問題ということが使用者側において問題であつたかと思ひます。その点については、実はこの二十トン未満の漁船船員の適用の可否を船員中央労働委員会に諮問いたしました場合に、当初から非常に問題でございました。そこで、それにつきましては、各使用者代表あるいはまた労働者代表者をも特別に加へまして、いろいろ審議し、また水産庁あるいは社会保険庁等の方も加わつていただいて検討いたしました結果、そういうような負担の増大という問題がございませう。で、やはりこれは一挙に適用するということでは非常に問題がある、そういうような観点で、ほぼ段階的にこれを適用していくということで、第一段階といたしまして、昭和四十六年一月から特定の範囲を考え、そして、それを経た五年くらいの計画を置いて適用して、その間にできるだけ摩擦を少なくするようにやつていくというところで、関係方面としまして、使用者も含めまして意見が一致し、そして船員中央労働委員会から答申が出た次第でございませう。そういうような点では、なお今後の実施過程においてもいろいろ問題があるかと思ひますけれども、よく関係者の意見も聞いて、逐次無理なく実施できるように、政令段階において考へていきたくと思ひます。政令段階において考へていきたくと思ひます。政令段階において考へていきたくと思ひます。

すところの共同漁業あるいは定置漁業というような種類のもの、そういうようないわゆる地先で行なひますところの漁業、つまり、陸岸に非常に接しつた漁業で、そしてそこにおいて乗り組むところの船員も、大体日帰りの漁業で、陸上の労働環境とあまり変わらない、そういう観点から、地先漁業というようなものは、これは海上労働としての規制よりも、陸上労働としての規制のほうが、したがつて労働基準法の適用のほうが妥当であるという考へ方でございます。

○内藤委員 海難の場合につきましては、どういうぐあいなんですか。地先の場合は遭難、海難は少ないのですか。

○高林政府委員 その点、地先についてだけ特に調べたことはございませうけれども、一般的に陸岸に非常に接続しておりますものから、それはやはり少ないと一応推定しておる次第でございます。

○内藤委員 少ないようだけれども、まだこれも相当あるんじゃないですか。地先での岩礁その他による災害といひますか、遭難といひます。遭難の面からだけ考へた場合には、遠い海洋の場合もあつたでしょうけれども、沿岸の岩礁その他によつて起こる場合が非常に多いのではないかと。こういう点はいかですか。

○高林政府委員 全体的に、距岸三海里未満の漁船遭難といひますのは相当多いことは事実でございます。ただ、それが地先漁業であるのか、あるいはまた地先漁業と称してゐるものでなしに、一般的にもいろいろな航法様様を持つておるもの、統計的にはつきりいたしませんけれども、三海里未満の海難発生率といふことになりまして、これはかなり多いといふふうに考へております。

○内藤委員 それではまた角度を変へまして、中小漁船の場合、ほとんど歩合制度が多いということですが、この船員法の適用を、固定給制度への移行の指導強化、こういうことについて具体的に何か考へられておりますか。

○高林政府委員 現在、船員法のたてまえといひましては、歩合給といふものを当然前提にしておりまして、ただ、歩合給の場合でも、一定部分といふものは確保できるようにするというのが法の考へ方でありませう。この歩合給を一挙になくするといふようなことは、これは漁業経営の状態から見て非常に困難があるかと思ひますけれども、水産庁ともいろいろ協議いたしました。これは二十トン未満の漁業に限つた問題ではございませうけれども、一般的に固定給部分といふものがございませう。五、六割といふようなもので、現実においては大体五割といふようなものがございませう。状況でございませう。

○内藤委員 これはやはり、船員労働官といひましたか、この方々でどういふ問題等も監督をされておるのでしょうね。どういふものですか、その点。

○高林政府委員 監督しておりますと同時に、それぞれ雇入れ契約の公認という制度が船員法上ございませう。雇入れ契約におきましては、労働条件といふようなものをそれぞれ確認するといふこととございませう。そういうような面からあわせて指導をしておるという状況でございませう。

○内藤委員 それから、話がいたりきたりするようで恐縮ですが、今度の適用になりますといひゆる漁船の実態ですね。いわゆる所有者の経営の実態とか雇用の実態、こういうものは結局、船員局ではいままでは適用外であつた。一般的な労働基準法なり労働省の関係であつたわけでしょう。ですけれども、これは実態としては、大ざっぱでいいですけれども、つかんでおりましたら、零細な規模のあれが多いわけでしょうが、その実態をどういふぐあいに把握しておるか、これもひとつお聞きしたいと思ひます。

○高林政府委員 現在、第四次の漁業センサスを行なつておりまして、その最終的な集計はこの秋になるかと思ひますけれども、それ以前の第三次

等の漁業センサスを利用してこれを見ますと、漁業センサスのとり方がちよつと違ひますのであれでございませうが、五トン—十トン階層の経営組織といひましては、九〇%が個人でございませう。それから、十トン—三十トンという階層におきましては、八六%が個人営業でございませう。したがひまして、大体九〇%くらいが個人営業であり、それらの経営といふものは個人営業でございませう。で、なかなかつかみにくいのでございませうけれども、やはり相当問題が多い経営であらうかといふふうに推定しております。

○内藤委員 今度その状態の中で船員法を拡大していくわけですね。そこで、この船員労働官がそういう零細な企業の中にいろいろ入つていって、指導なり船員法の考へ方を徹底していくわけでしょう。それと、いまの政府の定員削減ということがありますね。そういう面で、法律的にこれを改定いたしましたプラスにいたしましたも、実際の面として運輸省としてこの法改正の効果を徹底して船員の皆さんに福音を与える、こういう点につきましては、この法律を提案されるまでどういふぐあいに御審議なり御研究なりされておつたかどうか、これを聞きたいと思ひます。

○山村政府委員 先生のおっしゃつた船員労働官のいわゆる増員という問題でございませう。これは事務職員につきましては、増員というものは昭和四十五年度では認められませんでした。そしてあとは市町村長を指定して事務処理を委任するとか、あるいはそれこそ船員法事務をできるだけ簡素化してその処理に当たり、能率化をはかるというやうなことをやつてまいつたわけでございますが、このいわゆる船員労働官、これは法令の指導、監督に当たるという労働官につきましては、一応本年度五名、これは振りかへ増員でございませうが、認められませんでした。船舶や事業場におきまして法令の周知と指導を積極的に行なうということで、一応五名の増員を認められましたので、有効にこの労働官に働いていただきたい、そういうぐあいに考へております。

○高林政府委員 現在、第四次の漁業センサスを行なつておりまして、その最終的な集計はこの秋になるかと思ひますけれども、それ以前の第三次

○内藤委員 書いたものがあるのですが、局長さん、この法律が改正されますと、適用になる船なり船員の数はどのくらいになるわけですか、いままでより増加するのには。

○高林政府委員 五トン以上全部を適用いたしました場合におきましては、事業者として約七千六百隻、それから船舶といたしまして一万一千三百隻、それから雇用者としたしまして約五万五名でございます。そういうような数字になっております。

○内藤委員 船員労務官は、次官のお話では五名振りかえて、関係人員は五万五名ですか、これは何だかあまりびんごないのですね。こちら辺はやはりそれで段階的にやっていくというわけですか。あまりちやうちやうと私が言わなくても、要点はわかるでしょうけれども、その点はどうですか。

○高林政府委員 五万五名は最終段階において適用されました場合でございます。確かにいま職員が増加ということは困難でございますが、私どももいたしまして、適用段階第一段階におきましては、来年度におきまして、四十六年一月一日からの適用対象は約一万四千名でございますけれども、それらについて振りかえ増員という形を来年度についてもやったわけでございます。今後もしもにそういう増員ということについてやっていきたいと思っております。ただ、事実問題といたしまして、増員はいまの状況では非常に困難でございます。私どもとしましては、船員法事務、たとえば原簿とかいろいろな事務がございます。そういうようなものをもう一ぺん洗い直しまして、その事務を極力落として簡素化いたしまして、そしてそれによっての定員というものを活用していきたい。逐次そういうようなことで各種のほかの事務の整理をやっておるという状況でございます。

○内藤委員 振りかえというお話が出ましたけれども、どこかそれではほかの役所をやめて回すわけですか。

○高林政府委員 省全体の中でやりくりをつけておりますので、ほかのどこからということには必ずしもはつきりしない場合が多いと思っております。

○内藤委員 船員法の関係ですか、出張所のようないものがあるのですね。そういうぐあいに聞いています。そういうところをやめて、そこのほうへ回すという、そういう傾向があるんじゃないかというのを聞いていますけれども、それはどうなんでしょうか。その場合、そのやめた箇所はどうなるか。

○高林政府委員 御指摘のとおり、出張所が大体いま百幾らあったかと思っております。それらを逐次で整理して行政の簡素化をやっていくと、考えております。また、こういうような振りかえ増員というものは、そういうような出張所の廃止等に伴いまして振りかえになった部分が相当ございます。そういう場合に、行政事務として不利、不便を各事業者にかけてはぐあいが悪うございます。私どもとしましては、現在百何十カ所に指定市町村という制度を設けております。この指定市町村において雇入れ公認というような事務について、あるいは船員手帳の交付というような事務について、指定市町村に委任しておるという状況でございますが、今後さらにそういう指定市町村というものを活用して、不利、不便のないようにしていきたいと考えております。

○内藤委員 ところが、局長さん、指定市町村では、最近迷惑だという声が強いのじゃないですか。指定されても、出張所をやめて仕事を役場に移管されても困るといって、返上の傾向が強いというぐあいに聞いていますが、どうなんでしょうか。

○高林政府委員 部分的にあるいはそういう市町村があり得るとは存じますが、一般的な傾向といたしましては、いままで百数十カ所指定いたしました場合においても、必ずしもそういうふうな傾向は出ておらないように思います。ただ、今後さらに相当ふやしていく場合があります。また具体的に当該市町村といろいろお話し合いを進めて

いきたいと思っております。

○内藤委員 ところが、私の持っている情報では、こういうのがあるのです。指定市町村も、業務量の増加のために、船員法の事務を国の機関にまた返上したいという声があった。これはことしの二月二十六日に、関東海運局の千葉支局で、管内の指定市町村の船員法事務担当者会議があった際に、そういう声が断然強かった。こういう情報がある。これは一つの例かもしれませんが、今日の地方自治体、市町村の実情から見ますと、やはりこういう声が出るのが常識じゃないかという感じがしているわけですね。この点は、船員法で非常によい面はやられるわけでありまして、けれども、それを今度労務官というものは振りかえだというお話でした。しかも数も少ないようでありまして、将来この出張所をやめて市町村に振りかえて、振りかえた人間を労務官にして、この船員法のよい面を徹底していくというわけでしょうけれども、ところが、市町村のほうでは困るという声が出ています。こちら辺は、やはり運輸省としても、せっかく法律改正をやる場合に、市町村に押しつけて、市町村から返上されると、他の面でまた問題が出てくる。こういう面は省内でも少し検討されていきますか。それとも耳をふさいでいるのですか。押しつけてやっているのですか。そういう点はどうでありますか。

○高林政府委員 あるいは部分的にそういうようなことがあるのかもしれないけれども、私が聞いておるものでは、特にそういう声が強いのというところは一般的には聞いておらないわけでございます。個々の指定についても、もちろんわかつてやるものではございませんので、自治省及び当該市町村に具体的話をしまして、そして指定するわけでございます。ただ、それは非常に煩瑣で困るというふうなことがあるいは部分的にはあるかとも思いますけれども、そういう点については、具体的にまたそのケース、ケースについて話し合っていくたいと考えております。

○内藤委員 これは市町村に手数料が入るかというふうな点についてお聞きしたいのですが、市町村に手数料はどのくらい入りますか。

○高林政府委員 船員手帳の交付が百五十円でございます。それから公認の手数料が二十円でございます。

○内藤委員 それはどうなんですか、いまの世の中の物価といいますが、そういうものから見ますと、これはいづろきまだった値段ですか。そういうものに対しての不公平はないのですか。

○高林政府委員 この額は四十一年にきまつたものでございます。なお、この種の手数料ないしは取り扱い料の金額については、やはりいろいろ問題があるかと思っておりますので、自治省あるいは大蔵省をまじえて検討をしておるという状況でございます。

○内藤委員 それは今度出張所のようなものをやめて、市町村に委託する。その場合に手数料のよいものが市町村の財源になる。だけれども、もっと金がかかる。そういう場合に、運輸省のほうで何か別の形で金を出そうということを検討しておる、こういうことですか。

○高林政府委員 手数料の額そのものを改定すべきかどうかについて、いま検討しております。

○内藤委員 それでは、財政的な面でそういう市町村に応援しようというのはいまのところ省内では議論になっていないわけですね。しかし、こういう船員法なんかを今度改善しまして、いろいろよくなっているわけでしょう。その際に、結局労務官ですか、そういう方々は、次官の話を聞きますと、今日五人程度、といいますが、一年、二年、三年、四年、これがまた五万という数に合っただけなかなかならないでしよう。そういう場合にはどうするか。人員をふやしていくのか。人員がふえなかった場合には市町村にやる、市町村のほうでも返上する。そういうふうなことになると思いますが、船員法のせつかくの改善の面も絵にかいたもちのようなふうになってしまふのではないかと。私たちがこの法改正は賛成なん

すよ。内容的に徹底されていく。船員の皆さんがそれによって大いに恵まれる状態になる。そこまで突っ込んでやばり省内であるいは局内で具体策を持つておるのか、そういう点はいかがでしようか。

○高林政府委員 市町村につきましては、いまの手数料でもってそれに必要な財源を与えるというたてまえになっておりまして、その額についての検討をいまだやっておるということでございます。なお、財源的に確かに御指摘のように非常にむずかしい点がありますけれども、われわれとしては、既存の事務整理というものを極力行ないまして、それによって労働官事務というものに振り向けられるようにいろいろ事務整理をやつていきたい。また、定員増について、困難ではございますが、今後ともさらに努力していきたいと考えております。

○内藤委員 きょうは意見がましいことは言いません。あとからまた同僚委員の方々から、この法案に対して質問の中で深めていくようにしたいと思います。きょうは、私の質問は終わりたいと思います。

○福井委員長 次に、陸運に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。内藤良平君。

○内藤委員 次官もおいでですけれども、官房長、けさ私はラジオで聞いたのですが、ちょっと運輸委員としては聞き捨てならぬ状態なものですから聞きますけれども、仙台の市電の運賃問題のことにかからんで、運輸審議会が何か開議以来のミスをおかしたというふうなことで、それで、運輸審議会に対して若干の批判的な報道がありました。これはどういふことか、真相なんて大げさなことじゃありませんけれども、実情を聞きたい。

○山村政府委員 私は、ラジオ、それから新聞の

ほうもちょっとときどき見てまいりませんでした。ただ、先ほど来報告を受けましたところによりまして、運賃の施行期日ははっきりさせなかった、そういうふうなことを伺っておりますが、あと官房長のほうから詳しく御説明申し上げさせていただきます。

○鈴木(瑞)政府委員 けさの新聞にも出ておりましたのですけれども、実は運賃で、仙台市の軌道旅客運賃、それにつきましても、諮問に對しまして答申をしたわけでございます。内容といたしましては、仙台市の市電の運賃を上げること、これは四月一日から始める。それからいま一つは、定期旅客運賃を上げること、これは八月一日から始めるというところでございまして、そういう意味の答申を、諮問とどおり、原案どおりでよろしいという答申をしたわけでございまして、それを通例によりましてそのあと新聞で発表するわけです。

そのときの説明で、定期旅客運賃は八月にやるんだということを説明者が間違えまして、これはいふたことかというところで、四月じゃないだろうかといいことと混同しちゃったわけなんです。それが真相でございまして、それで、これにつきましまして、施行期日につきましては、普通乗客のおれば、審議の手続を経て、それで運輸大臣に答申を出しまして、運輸大臣が認可の手続をする。そのあと多少の公示期間を置ましてやるのが普通でございます。特に施行が四月より四カ月先というところにつきましては、これは運輸当局の行政方針としてまかせられておるというふうにわれわれ考えておりました、八月一日に上げるのが正しいかどうかというところは、そういう案議はしてないわけなんです。それはそこに諮問してないものから、それで、上げるのは、普通運賃は四月、定期運賃はあと四カ月先だということ、特に利用者に迷惑を及ぼすわけではないというところで、運輸当局にまかせられておるというふうに考えておるわけでございまして。ただ問題は、説明者が、運賃が知らなかったというふうなことを言ったもので、すから、おかしいじゃないか、審査をもう一べんし直せということを言われたのが真相でござい

ます。問題は、諮問の要するに対象ではありませんが、四月一日だと思つていたということも一ぺん確認してもらおうと思つて、これはこの次の運賃の会議のときに審議していただくというつもりでおります。それが真相でございます。

○内藤委員 もう少しじっくり調べてみたいと思つておるけれども、その中でちょっとよくもラジオで聞いただけで、それから当たらないことだと思つてすけれども、何か運輸審議会がいわばお役人の古手だとか特殊な方々で、あまりいわゆる審議委員としての機能を十二分に發揮してないような意味のことばだったように記憶しますけれども、何かそういうことをちょっと言つてみたが、これは審議委員の構成がラジオで言われたような内容なのか、私もよく内容見ていませんけれども、何しろ運賃、料金、そういう問題があつて、公共料金非常にきびしい世の中ですから、やはりそういう世論というものを的確にとらえて、そして十二分に審議をする——大臣の言われるとおりに、なるだけじゃなくして、庶民大衆の気持ちに審議の中に盛り込むような委員になつてゐるのかどうか、これは主観的なもの、客観的なもの、なかなか判断しがたいですが、その点はいかがですか。あなた、なかなかそれはいい方だと言ふより言えないと思つても……。

○鈴木(瑞)政府委員 運賃の委員は、運輸省設置法に規定してございまして、年齢三十五年以上で、広い経験と高い見識を有する者の中から内閣総理大臣が両議院の同意を得て任命するということになつておりました、そういうりっぱな方を任命してゐるわけでございまして、それからやはり規定がございまして、特定の事業につきまして特別の利害関係を有する委員は、運賃の決議のあつたときには、当該事業にかかわる議決に参画してはならないという規定もございまして、いろいろそういう制約をしております。それから兼業をしないという制約もございまして、そういう条文が法律でございまして、

おりまして、また実体的に申しましてもういふ方々ばかりでございまして、そういう点は少しも心配ないと思つております。ただ問題は、そういう民主的な方法はどうかということにつきましては、たとえば事案が競争者があるというふうな場合は、これはいわゆる公聴会を開きまして、反対者の意見を聞くということもございまして、それから一般利用者の意見も聞くことになつております。そういう点で、民主的な意向を反映してゐる運賃でございますので、独断専行というものはないのじゃないかというふうに私も思ひます。

○内藤委員 きょうは意見がましいことは言いません。答弁を聞いて終わります。

○福井委員長 関連して加藤六月君。

○加藤(六)委員 官房長、いまの内藤委員に対する答弁で、この席ではつきりしておかなければならぬのは、われわれも実はけさびっくりした。審議会の権威というものが非常に失われる。しかし、これは諮問のしかたが悪かったのか、あるいは審議会の勉強のしかたが悪かったのか。いま官房長の説明では、その審議会の結果を発表する人の発表のしかたが悪かった、こういう意味のことにとれるのですが、今回の、審議会に再度かけるということとは、運輸省の諮問のしかたが悪かったのか、発表のしかたが悪かったのか、審議会の勉強のしかたが足りなかったのかということ。この問題については、審議会の問題とはまた別途審議するとしても、形式上の問題としてはどうなのかという点で、いまのあなたのお話では、説明のしかたが悪かったようにもとれるし、さらに説明を聞いておると、再度審議会にかけると、こう言つておいてもらいたい。

○鈴木(瑞)政府委員 私の表現が悪かったのではありませんけれども、もう一ぺんかけ直すということじゃございません。審議を直すということじゃございません。ただ、施行期日が八月ですとい

うことをお知らせするという意味でございまして、したがって、審議が間違ったのでし直すというところじゃありません。ただ、その間そういった連絡が悪かったことは事実でございます。原局が、これは八月だという意思が徹底してなかったのじゃないかという懸念はございます。それにつきましては、あさっての審議会にもう一ぺん確認していただくということでもあります。したがって、審議会が本件の審議をし直すとか、諮問がおかしいとかいう意味ではないということでございます。

○福井委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時九分散会

昭和四十五年四月八日印刷

昭和四十五年四月九日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局