

第六十五回国会参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和四十六年五月十一日(火曜日)

午前十時十七分開会

委員の異動

五月十日

辞任

中村 正雄君

補欠選任

村尾 重雄君

出席者は左のとおり。

委員長

鬼丸 勝之君

理事

金丸 富夫君

木村 睦男君

山崎 龍男君

大和 与一君

重政 庸徳君

谷口 慶吉君

前田佳都男君

三木 忠雄君

村尾 重雄君

山田 勇君

橋本登美三郎君

高林 康一君

佐原 亨君

吉田善次郎君

常任委員会専門員

運輸省海運局参事官

日本国有鉄道貨物局長

泉 幸夫君

浜田 昇君

吉田善次郎君

運輸省海運局参事官

日本国有鉄道貨物局長

泉 幸夫君

本日の會議に付した案件  
○船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(鬼丸勝之君) 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御報告いたします。  
昨日、中村正雄君が委員を辞任され、その補欠として村尾重雄君が選任されました。

○委員長(鬼丸勝之君) 船舶職員法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○三木忠雄君 船舶職員法の改正問題につきましては、いろいろ衆議院あるいはいままでも論議された部分を私は省きまして、何点か取り上げまして質問したいと思います。

特に昭和五十年を目標とするこの改定新海運政策によりまして、約二千八百万トンの建造計画がございますけれども、これに見合う船舶通信士です、あるいはまた、その他船舶職員の養成あるいは再教育問題、こういう問題についての具体的な需給関係はどのようなふうになっておるか、まずこの問題について御説明を願いたいと思っております。

○政府委員(佐原亨君) ただいま先生御指摘の新海運政策、船舶建造計画でございますが、五カ年間に二千八百万トンの答申が海造審からなされております。建造のほうは海運局がつかさどってやるわけでございますが、それに合合った船員の需給関係でございます。これは非常にわれわれとい

前提の取り方によりましていろいろな数字がございます。それでたとえ、同じ三十万トンをつくるというにしても、十万吨の船をつくれれば三隻になりますし、一万吨の船をつくれれば三十隻ということ、この隻数によって船員の需給はかなり変わってくるという見通しでございます。

それで、四十四年度につくられました船舶建造トンの数の配分率を一応前提といたしましてはじいた数字がございますけれども、大型化の傾向が進んでまいっておりますので、隻数としてはその見通しの数字よりもかなり減ってくるのじゃないか、ということには需要がそれだけ少ない目に出てくる、こういういろいろな弾力的な問題がございますので、はっきりこうだと、こういうことはなかなか申し上げにくいのでございますけれども、一応四十四年度の建造実績の配分を前提といたしましてはじきますと、甲板、機関におきましては、最近特に海外売船が非常に活発に行なわれました結果、一時的に非常に余剰予備員と申しますか適正予備員率を上回った予備員がございまして、外航船舶につきましては船員がだぶつきみでございます。

それで、これからつくられる船が逐次だぶついた船員を吸収してまいりまして、最終年次に至ってやや不足が出る、こういう数字になっております。したがって、部員につきましては、ある程度の不足数字が出ますけれども、今後の船舶の建造実績、動向を見ながら逐次調整をしてまいりたい。第一次的には船員が現在余っておりますので船主のほうも真剣さを欠いているような感じがございまして、いよいよ船員が足りないというところが現実になってまいりますれば、船主側といたしましては当然求人開拓その他努力いたすと思っておりますし、国に対してもいろいろな要請が出てまいりまして、そういう要請を受けて国としては適切な措置を講じてまいりたい、このように考えております。

それから通信士につきましても同じ傾向がございます。現任の労働協約ベースでまいりますと、かなりの不足数が出てまいります。ただ、先生も御存じのように、現在、労働協約で貨物船の場合は二名ということになっておりますが、法律上は一名ということになっております。したがって、労使の間で、この通信士の定員を、二名を一名に減ずるといふ現実の動きが出ております。船主のほうは一名に減らしたい、それから全日海のほうは二名でやりたい、こういうことで、現在まだ話がまとまっておりますけれども、労使の間で協議を設けて、この問題をいかにするかという話し合いが始まっております。で、かりにこれが一名になりますと、逆に通信士も余ってくる、こういった非常に逆転するような微妙な段階にございますので、そういった労使の話し合いの動向を見きわめながら、もし足りないような場合には、必要が出てきたような場合には、養成施設の拡充その他、国としても適切な措置をはかってまいりたい、このように考えております。

○三木忠雄君 そこで、外航船舶のほうはだいたい船員も余ってきておられるような傾向も一、二回うんでも内航船舶のほうに船員の不足、あるいは船員になる希望者が非常に少ない、こういう傾向が私に見受けられるんじゃないかと思っております。こういう問題について、二千八百万トン建造計画とあわせて、内航海運に対する船員需給の見通し、この問題はどのように考えますか。

○政府委員(佐原亨君) 労働条件その他労働環境、いろいろな面からいまして、外航船のほうは内航船よりもすぐれておられる面がございますので、まあ人情といたしますと、外航のほうへの希望者が多うございますけれども、内航のほうはそれだけ需給の面で逼迫を感じておる、こういうような

状況でございますが、現時点では一応、定着率が悪いためにその補充で非常に苦勞はしておりますけれども、量的には何とかぐるぐる回りながらも、船員の供給はまあ必要に見合っております。このように考えられます。

で、内航の船腹は、内航海運二法によりまして、適正船腹量と申しますか、最高限度量と申しますか、外航船腹ほどは急激に増加しないように、一応、一隻つくる場合には一隻をつぶす、こういった措置が行なわれますので、隻数が激増するということはありません。まあ何とかがゆるゆるな感じでございまして、内航の養成施設的なものは別にございまして、内航の職員の場合は、部員から、講習会を受講いたしました。試験を受けて職員になる、こういったケースが多々ございます。職員養成施設的なものもございまして、そういった機能を生かしながら、もしこの必要を生じた場合には、不足を生じたような場合には、そういった養成施設を活用いたしまして船員の供給をはかってまいりたい、このように考えております。

○三木忠雄君 それで、今回の法改正の中にも、特に中小船主に対して、この船舶職員の定着性というのが非常にこの法改正の背景にあるんじゃないかと思っております。今後の問題としまして、運輸省としてこの中小船主に対してどのように指導、育成していくか、この内航海運、特に中小船主に対する船員の養成といえますか、あるいは待遇の改善といえますか、あるいは将来希望を持ってこの内航海運に従事できる、こういった船員の養成計画ですね、そういうものについてはどうお考えになっておりますか。

○政府委員(佐原亨君) 何と申しましたも、海上の労働が魅力あるものになりませんと、なかなか海上労働者が集まりにくいという面がございますので、まあ賃金も一つのファクターでございますけれども、賃金を含めまして労働条件の向上、労働環境の改善、こういったことをいま指導はしつつございますけれども、なお一そうこれに拍車を

かけてやりたいと思っております。先生御存じの、昨日、内航のストライキが妥結いたしましたけれども、この場合も、そういった背景を踏まえまして、外航の妥結額よりもむしろ上回った額で妥結しておりますので、こういったことも一つのあらわれであろうと感じております。

○三木忠雄君 それで、今後、外航船舶あるいは中小船舶においても、おそらく技術革新が行なわれてくると思うんですね。どんどん船質もよくなってくると思うんです。そういった場合の船舶職員制度、これを一部いろいろ検討を加えなければならぬ問題が出てくるのではないかと思っております。こういった長期のビジョンに立って、外航船舶の建造あるいは内航船舶といえども、どんな船が改革されてきておる。こういった視点に立って、今後の船舶職員制度の長期ビジョンといえますか、あるいはまた、こういった船員という職業に希望を持つ、これを持って働けるような体制をもう少ししっかり固めていかなければならぬじゃないか。こういった職員に対する今後の見通しといえますか、あるいはビジョンといえますか、こういったものに対して運輸省としてはどうお考えになっておりますか。

○政府委員(佐原亨君) まことに先生御指摘のとおり段階へまいつけてきておりまして、船舶に対する自動化、機械化の導入は非常に目まぐるしいものがございます。この傾向は今後も一そう進められていくものと思っております。現に諸外国におきましても、その問題がすでに取り上げられておるわけでございます。いろいろな面で研究が行なわれておる。ある国ではすでに一部実施に踏み切っておる、こういった国もございまして、意味するところは、いろいろな機械化、自動化が入ってまいりまして、船内の労働の質、量というものがかなり変わってまいります。就労体制が変化してまいりますので、いままでは甲板部、機関部、無線部、それからさらに職員、部員、こういった区別があつて、それぞれのパートで仕事をしておりましたけれども、将来こういった縦横の壁がなく

なりまして一本化されてくる、こういった大きな傾向があるかと思っております。で、運輸省といいたしましても、現在、運輸大臣の名において、海上安全船員教育審議会に諮問をいたしまして、今回の改正は、その中間答申でございまして、引き続き、いま先生のおっしゃったような問題を諮問いたしまして審議が続けられております。それから、先ほど申しましたように、労使の間でも労使協議会を設けまして、将来の船員像のあり方、ビジョンというものについて労使が真剣に話し合いを始めております。そういった動向をにらみ合わせながら、特に職員法のある方というものは、こういった近代化を契機といたしまして非常に変わってくるものと思っておりますが、いましばらく時間は必要ではなからうかと、このように考えております。

○三木忠雄君 これは大体的に、将来の職員像といえますか、技術革新に基づく船員のあり方という問題についての具体的な方向を示すのは、大体いつごろをめどにして考えていらっしゃいますか。

○政府委員(佐原亨君) 先ほど私が申しました航海、機関、無線の壁をなくすというような意味では、すでに昭和四十年に、いわゆる俗に船舶士と称しておりますもので、いままでのパートの区別をなくしました、一人の人が甲板の仕事もするし機関の仕事もする、こういった船舶士構想というのが、すでに答申が出ておるわけでございます。ですから、一応の方向は出ておるものというふうな考えはありますが、まだまだ機器の信頼性に対する不安、それから非常に高度な技術を要することになりますので、教育のあり方も変える必要がございます。それから既存船員が、そういった新しい高度な仕事に対する一種の不安と申しますか、取り残されるというふうな不安と申しますか、そういったものもございまして、そういったいろいろな意識の転換をはかりながら、再訓練を行ないながらやりますとかなかなかできませんので、はつきりした線が出ますのはまだちょっと、私、

はつきりとして何年先と申し上げることはできませんが、ちょっと時間がかかるように見受けられます。

○三木忠雄君 これは運輸大臣に、やはり外航船舶もそうだけれども、内航船舶についても相当、近代船等もできておるわけですね。そういった面でも船主の側にしましては船員の側にしましては、新しいやはり希望を持って船員たちが働けるようなビジョンなり、特におかで働く人たちと比べてみて相当なハンディがあるわけですね。家庭的にもいろいろな問題を含んでおりますし、こういったことに対して、運輸省としてこの職員に対するあたたい気持ちといえますか、こういった方向に持っていくんだというよりはしっかりと方向性を早く確立すべきじゃないか、近代化、機械化とともにこの点を考えなければならぬじゃないかと思っておりますけれども、この点について。

○国務大臣(橋本登美三郎君) お話のとおりでありまして、従来、海国日本とか、われら海の子というふうなことが、われわれ一般の国民にもよく使われたものでありますが、最近あまりわれら海の子ということばは使われなくなつてしまつて、海国日本のほうはまあ一応使われておりますけれども、その点、いわゆる国民総運動としての海に親しむ運動あるいは海を愛する、こういった空気が昔と違ってだいぶ下火になつておるのではないかと。これは夏季を利用して海をきれいにしよう、これは海洋汚染防止法というものを徹底せしめるといふ意味でもありますけれども、一つには海との親しみ、あるいは海を愛する、こういった思想を高揚したいということからして、目下計画を進めて、六月中の適当な日にこれを実施しようということになっております。私は、まあことしは間に合いませんけれども、来年あたりやっばり夏季週間ですね、一週間ぐらいを海を愛する週間といえますか、海に親しむ週間として、そうして船主あるいは海運関係その他、文部省とも協力を願つて、しかしながらこれは特殊の問題でありますから、運輸省が中心になって、

相当大規模の、いわゆる海に親しむ運動、海を愛する運動というものを起こす必要はありやしないか。こういうバックグラウンドができませんと、やっぱり人間というものは陸上動物でありますからして、海上で暮らすということについてはいろいろの抵抗があるわけでありまして、今度の内航関係の争議にあたりまして、私の個人的見解でありますけれども、賃金としては必ずしも陸上労働者に比較して悪いわけではないのであります、いま三木さんのおっしゃる通りに、全体の環境といえますか、生活環境からいうと、いわゆる陸上動物である人間が海の中で暮らすということについてはいろいろの抵抗があります。そういう意味においては、やはり休暇をふやすといえますか、これはやっぱり重要な問題じゃないか。人間はパンのみにて生きるにあらず、こういう意味からいっても、その方面のことを十分に考慮するようにという非公式な私の見解も述べておいたわけでありまして、まあ幾らかそれがいれたらよいのでありますけれども、今後とも、陸上動物でありますからして、やはりある程度陸上で暮らすということの機会を与えてやるということが人間としての環境の上から見て必要であるかと考えますので、その点は特に考えていかなければならぬと思えます。

同時に、先ほどから御質問のありました長期ビジョンに立って、そこで船だけついても船員がなくなっちゃ困るじゃないかというお話、ごもっともでありまして、長期ビジョンの上から当然これは計画的に進めなければならぬ問題であります、同時にまた、技術革新によりまして、たとえばいわゆる内航海運にいたしましては相当コンテナ化が進んであるうし、あるいはカーフェリー等によっているような意味での省力化が進められておりますから、それらを十分に勘案しながら、そこで外航船舶及び内航船舶等の建造をならみ合せて、そうしていわゆる計画的に進めていく。まあ船員局長は、需給関係からしてその心配はないじゃないかという御意見ではありますけれども、

でも、いざ足らなくなつてからあわててしてもこれは始まらないものでありますからして、したがって、長期ビジョンの上でやはり技術革新等を考慮に入れながらこれを調整していく、こういう必要は当然あると思えます。その方針に従って、今後ともに、ただむやみに船員が多くなればかえって労使関係の問題を引き起こしますから、この点も考えなくちゃなりませんけれども、長期計画の上において支障なきよう、さような計画のもとに船員養成等についても万全を期してまいりたい、このように考えております。

○三木忠雄君 次に、内航海運の問題について二、三ちよつと伺いたいんですが、外航船舶については、利子補給とかいろいろの優遇策といえますか、とらわれているわけでありませぬけれども、特に日本近海あるいは日本国内における内航船舶については、非常に船員の人たちもたいへんところで実際に働いている。それから優遇策といえますか、外航船舶に比べてみると、物価に対する影響力というものは相当、内航海運も持っていると思ふんですね。この中であつて、内航船主といえますか、あるいは内航船舶で働いている職員の人たちの現状というものは非常にまずいような状況でないかと思ふんですね。この点を今後、運輸省として内航海運育成方針ですね、どういう方向に持っていくかとされているのか。私は、総合交通体系の中に占める内航海運の位置づけというものはまた大きな問題じゃないかと思ふんですね。また、物価に及ぼす影響というものは、目に見えないいろいろな問題が、内航海運の輸送によって、私は物価抑制策が行なわれているんじゃないかと思ふんですね。この犠牲を背負っているのは内航海運ではないかというように私も一部考えられるところがあるんじゃないかと思ふんですね。この点について、将来、内航船舶に対して運輸省としてどういふふうな処置をとっていくのか、どういふ優遇策をとっていくのか、この点について伺いたします。

○説明員(浜田昇君) ただいまの問題でござい

すが、内航海運は、御承知のとおり四十五年前半ぐらゐまでは比較的、毎年一〇〇ずつ貨物の輸送量が伸びておつたのでございませぬが、後半から鉄鋼関係の生産調整というふうなことから伸び悩みを来たしまして、ことしの一、二月になりましたと、前年比で下回るような状況になってまいりました。先生方の御努力で、それらに対しまして船舶の整備につきましては船舶整備公団で船をつくることにいたしましたので、今年は前年比二三%という伸びの予算をとっていただきましたので、それで内航船舶の船主に対する拡充策を試みておるわけでございます。一方、内航につきましては外航と違ひまして、少し出おくれまして、公団にいたしましても五年前から自動化、近代化というふうなことを推奨してまいりました。それに対する特別な改造費等も出しまして、目下、内航船舶の近代化をやっているところでございませぬ。

いづれにいたしましても、内航につきましては、最近のようなコンテナ化とか、あるいはカーフェリーというような問題もありますし、道路の拡充等もございませぬので、内航の輸送をいたしております海運界にとりましては非常に問題が累積しております。これにつきましては、何とか船のほうは近代化し、それから船腹の量も調整しようというようなことを試みたいと、こう思っております。

○三木忠雄君 まあ船舶整備公団の融資の比率が少し上がったことは私も承知しておりますけれども、先般も内航海運の船主あるいは船員の何人かとも私を話したわけですから、具体的に専用船の問題が出てくるとか、あるいは元請業者、あるいは何段階かを経て船主に荷物が来るというふうな問題がありまして、内航船主といえますか、またそこに働いている船員というのは非常に冷遇されているといえますか、それに加えて、物価抑制策の一環として経企庁では、内航海運の料金値上げは当然これは押えられております。そうなた場合には、十三年間ですか、全然これがずっと一定の料金でやられておる。こういう実態を考

た場合に、これは運輸大臣にも伺いたしたいんですけれども、そういう政府の抑制策といえますか、内航海運に圧力を加えられている、それに対する処置というのか、保護といえますか、あるいは何といえますか、援助というのか、そういうものが全然、内航海運には見当たらないかと、ただ押えられているか、そういう点で内航海運というのはいま非常に行き詰まっている段階ではないか。現在の実情として、この内航船主が立ち上がっていく道は、もう船を近代化し、船員をできるだけ少なくして乗り越えていく以外にないという、こういう結論に達しているわけですか。ところが、その融資を受けようとしても、船舶整備公団の融資ワケは限られている、こういう点でどう切り抜けていくかということが私は内航海運としての大きな問題点ではないかと思ふんですね。そのために、外航船舶に利子補給をしているように、利子の面で、船舶整備公団の融資の利子に対する一定額を削減するとか、いろいろの方法を——内航船舶への融資方法と企業近代化等に対して運輸省として相当ご入力をしなければ、いまの船主というものはたないのではないかと、こう考えるんですけれども、この点はいかがですか。

○説明員(浜田昇君) 先生のおっしゃるとおりでございます。内航海運として非常に貨物の伸びが過去五年間で約一・五倍ぐらい伸びているにかかわらず、船の伸びもほとんど同じぐらいの伸びを示しております。当然、その程度だとバランスするようには見えないんでございませぬが、先ほど申し上げましたように、石油以外は非常に少なくなりましたので、石油の伸びが二倍ということになりますので、どうしても一般の貨物の伸びが悪くなつてまいりました。そのために非常に運賃等につきましても、荷主に強く圧迫されていることについては先生のおっしゃるとおりでございます。われわれといたしましては、標準運賃の改定というところで、いま最後の段階にきていますところでございます。

ただ、標準運賃と申しますのは実行運賃と違いますが、本来ですと、船主が当然、荷主と対等でやり合うべきではあるんですが、いま先生の申されたように、非常に零細企業でございまして、力も荷主にないでございまして、この点は、私のほうで荷主団体との橋渡しを強力にやって、標準運賃の改定の段階に持ってきておきます。

以上でございます。

○三木忠雄君　そこで運輸大臣ですね、この内航海運を総合交通体系の中にどういうふうに入られるか、これはどういうふうにお考えでしょうか。

○國務大臣(橋本登美三郎君)　総合交通体系については、秋までには大体のところをきめなくちゃならないと思いますが、いま内航海運が苦境におちいっております最大の原因は、この十年間に於けるやっぱり陸上交通網の発達、特に道路交通網の発達、トラックの発達によって、かなり荷物が陸上によって輸送がまかなわれてきたわけであります。これが大きな最大の原因である。しかし、昭和六十年といいますが、の時点で考えますと、国内における物の輸送総量というものは大体四倍ぐらいになるであろう、こう見込まれておるようでありまして、そういう昭和六十年の時点で考えますと、道路の整備が進みましても、それだけのものを道路でもってまかなうという事は、非常にこれはむずかしくなつてまゐると思ひます。そういう意味においては、総合交通体系ということがいわれてまいり、かつまた、政府としてもこれが成案を得ようとしてゐるわけでありまして、そのうち大体四倍程度に出入貨物の総量がふえたとすれば、この何十%が海上輸送に待たなければならぬか、陸上輸送は何十%が適当であるか、これは道路等のキャパシティ等から一応の計算が出てまいるわけであります。いまわれわれこまかい数字持っておりませんが、大体の、従来の経過から見て、相当数量を内航海運に待たなければならぬのではないだろうか。もち

ろ内航海運といひましても、従来の形とは変わつてくると思ひます。たとえばカーフェリーあるいはコンテナ輸送船、こういうものが新たに加わつてまいりましたから、従来の貨物船だけの形式ではない、こういうことが言えると思ひます。しかし、いづれにせよ、こういうふうな意味でのいわゆる内航海運の整備は積極的に考えていかねばならぬ。

そこで、従来、現在の状況からいひますと、内航海運は中小企業が多いために、実際上の陸上交通のスピードアップといひますが、改良に比して、どうしてもおくれがちである。これはまあお話のように資金力が弱いということ、それに対する政府の助成策も十分でない、こういうことも言えると思ひます。したがつて、総合交通体系の上から考えても、内航海運の引き受けるべきパーセンテージ、これははじき出すことができずれば、それに見合うような近代的な企業への体質の改善、当然にその運用手段である船舶の代替、こういうことを積極的に考えていかなければならぬ。それに必要な金がどれくらいになるか、かつまた、それが物価等の問題から考えて、単に船主に負担させるだけではなく、それを総合的な意味で国も考えながら負担をしていくといひますか、できるだけ安い資金で船をつくることを考えていくとか、こういう問題をあわせて考えると同時に、中小企業の、一面においては合同、協力化というものを進めてまいらなければいかぬ、こういうようなおおよその観点に立つて総合交通体系を進めてまいりたい、こう考えております。

○三木忠雄君　私は、内航海運に対する積極的な政府の助成策ですね、あるいは構造改善ですか、そういう努力をしたところに対する応援といひますか、これは相当考えなければ問題ではないかと思ひます。これは物価に対する影響といひものは非常に大きな問題になつてくるんじゃないかと思ひます。この点は総合交通体系ができてから、いろいろ私たちが検討してもらいたいと思つておりますが、特に、内航海運の育成という問題が今

後の海運界にとつても大きな問題点になつてくると思ふんです。

これと並行して、現在、国鉄が赤字の問題で、いろいろ検討を加えられてゐるわけでありますけれども、一例が、内航海運と国鉄の貨物輸送の問題を私は何点かいろいろ検討してみたいと思つたんです。ところが、内航海運の船主側から言わせてみれば、国鉄は相当、政策割引といひますが、あるいは特定の企業に相当の割引をやつてゐる、こういう関係で、せつかくいひ荷主をとつても、一つ一つ食われていく、こういうような傾向が見られるわけです。国鉄の貨物局長——それで、現在の船から国鉄のほうに、まあ数量的なことは急でありまして私にはききようはお聞きしませんけれども、国鉄のほうに荷物が回つてゐると思ふんです。こういう関係で、貨物運賃の政策割引といひますが、これは農林物資とかいろいろありますけれども、そのほかに貨物局長の権限で割引率を算定できるという、こういうふうになつてゐるわけですね。この問題についてはどういふ見解になつておりますか。

○説明員(泉幸夫君)　北海道の、国鉄の貨物運賃の割引の問題でございすけれども、北海道から出てまいります大半の物資はいわゆる農産品でございまして、いわゆる政策割引のついた低等級貨物でございす。それに対して、私ども、上り貨物といひましては、特に繁忙期でございす。九月から十二月にかけては輸送力がないというところで割引をいたしておりますけれども、それ以外の比較的閑散期、特に、最近、北海道の消費水準が上がつて、東京方面から雑貨の下り貨物が多うございまして、それを主として、それを最近フレートライナーを中心にしたしましたコンテナによつて輸送しております。ところが、上り貨物が雑貨においてはあまりないわけでございますので、そこら辺で安い農産品を何とかコンテナの上りを有効に利用していただきたいというところから、政策割引とある程度均衡をとつた形で有効に上りのコンテナを利用して

ただくというふうなことで、割引のある時期においてはやつておることは事実でございます。

また、特定の企業というお話でございましたが、私ども国鉄の貨物輸送の機能といたしまして、大量の定型貨物というものは非常にコストの安い輸送ができるわけでございますので、大きな一個列車単位になりますようなものにつきましては、列車単位、列車扱いということで、若干コストに見合う分の割引をいたしておるわけでございます。そういったものは大量の一個列車になるといふ限られた物資ということでございまして、それ私も私どもに与えられております権限の中でやるわけでございます。国鉄といたしまして、鉄道運賃法にも、軽微なる運賃の割引については総裁の権限にまかされておりますので、軽微な範囲において私どもも特に地方の実情に即しながら割引しておるのが現状でございます。

○三木忠雄君　具体的に私、事例を申し上げたいんですが、たとえば旭川と釧路からダンボール原紙が送られてゐるわけですね。その会社名は取り上げませんけれども、釧路から運んでゐるダンボール原紙の割引率が二八%。ところが、旭川から運んでゐる、契約トン数もほとんど同じ数量ですよ、このダンボール原紙が一九%、こういう差があるというので、割引が、これは何か特別な理由か、手心を加えなければならぬ何か点があるのですか。

○説明員(泉幸夫君)　割引の具体的な適用につきましては、地方の鉄道管理局長にまかしておりますので、若干の差異はあるかと思ひますが、私もこの問題についての確に、具体的に承知をいたしておりますけれども、たぶん旭川の場合と釧路の場合との立地条件の差あるいは輸送事情との関係といったようなことも勘案して、その程度の差ができてゐるのではないかと、かように考えております。

○三木忠雄君　そういうところは私たちはどうも不明確でなかなかわからないんです。これは旭川のほうはおかばかりですけれども、こういう関係

で、内航船主が運ばなければならぬ荷物を特別に国鉄がとるといふのですか、そういうために相当なダンピングをし、割引率を上げて、そしてその荷物をとっているんじゃないかという、こういう声も聞こえるわけですね。だから、こういう問題をもう一歩明確に、私企業を圧迫しないように考えなければならぬ問題ではないかと思うんです。この点はいかがですか。

○説明員(泉幸夫君) 国鉄全体といたしまして割引対象になっております量というものは微々たるものでございまして、金額で申しますと一%強の程度でございます。それぞれの地区の実情に応じて、先ほど申し上げましたように、上りの空車が非常に多い、下り貨物はあるけれども、上りの空車を何とかしなければいかぬ、あるいは季節的に非常に閑散期であるといったような、あるいは列車単位では非常にコストが安くできると、そういう場合に、それぞれの実情に応じて、その程度の幅の中の運賃割引というものを管理局長にまかせておるといふのが実情でございます。

○三木忠雄君 今後ずっと著述してみたと思つておられるのですけれども、たとえば同じ地域の乳業メーカーから出ている品物についても割引率がずいぶん違うんですよ。たとえば釧路から出ている乳製品は、貨物の輸送量が違うとか、いろいろなる理由をすぐ言われるのですけれども、あまりにも、こんなに違い過ぎるといふ、あるいはまた、大手企業と中小企業との割引率が、荷物量も違うんでしようけれども、そういう点でもあまりにも格差があり過ぎるといふことですね。こういう点はもう少し改正すべきじゃないかと思うんですね。あるいはリストを国民がもっと納得のできるような方向でわかるようにしたらどうかと思うんですね、この点はいかがですか。

○説明員(泉幸夫君) 運送料金につきましては、鉄道営業法でも公示するように指示されておりますので、私どもそれぞれの駅に国鉄内部の規定によりまして一応公示するというたてまえにいたし

ております。ただ、特定の荷物でございますので、旅客運送とは違ひますので、そう大々的にどなたの目にも見えるという形ではございませんけれども、いつでも供覧できるような形において整備をして、どなたにもおわかりいただけるという体制をとっておるわけでございます。

○三木忠雄君 まあ国鉄専門じゃありませんので長くやりませんが、具体的に内航海運が国鉄等の輸送によって相当圧迫が加えられるという声を各所に聞くわけです。これは何かという、やはり特定企業に対する割引とかあるいは専用船の問題とかいろいろ出てくると思つてすけれども、やはりもう少し貨物運賃の割引等については検討を加えなければならぬんじゃないか。この点は国鉄当局としても、赤字財政の中でもって、言いのがれではないに、もっと国民が納得のできる線での貨物運賃の割引というものを検討を加えなければならぬんじゃないかということをお申し上げておるのです。このことによつて中小船主等が圧迫されないようにこの点は考えなければならぬと思つておるんです。こういう点を国鉄当局として、私はもう一ぺん考え直していただきたいと思つてす。これは一つ要望です。今後またこの国鉄の赤字問題についていろいろ検討を加えるときに私は具体的に進めていきたいと思います。

最後に運輸大臣、国鉄あるいはトラック等に相当内航船舶等が荷物を持つていかれる、運輸大臣の六十年までのいろいろなビジョンは聞きましたけれども、もう少し、何年ごろまでに、どういう体制で、船員の養成等も含めてこの内航海運を充実させていくという、その根本的な方針を私はお聞かせ願ひたいと思つておる。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 基本的にはやはり貨物総量とにらみ合はして、どれぐらいの船を確保すべきかという点の具体的調査検討が必要と思つておる。その上に立って、現在のいわゆる古い船といふものはどこまで整理されるべきかということによつて必要トン数が出てまいりましようから、その必要トン数をどういう形でもつてこれを確保

するか、もちろんこれは開銀の資金なり等を十分に考へていかなければならぬと思つておる。はたして外航海運にやつていような利子補給の制度が必要かどうかの問題もありましようけれども、それは運賃等の関係から十分に検討を加えなければなりません、少なくとも国の金を使う道を考えていふ点では、積極的にこれの対策を講じてまいりたい。

第二の、船員の確保ですが、船員の確保につきましても、いま申しました前提に立って、どの程度のもが必要か、それによつて船員学校等の整備拡充あるいは再教育の問題、職業教育の問題等を考慮に入れながら、いわゆる長期ビジョンの上で立って積極的な施策を講じてまいりたい、かように考へておる。

○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、本案に対する質疑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(鬼丸勝之君) 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ひます。別に御意見もなければ、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(鬼丸勝之君) 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。船舶職員法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(鬼丸勝之君) 多数と認めます。よつて、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。

村尾君

○村尾重雄君 私は、ただいま可決されました船舶職員法の一部を改正する法律案について、船舶航行の安全確保の見地から、この際、皆さまの御許しを得て、本法律案に対して、自民、社会、公明、民社の各党及び第二院クラブの共同提案によ

る附帯決議案を提出いたします。

船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行にあたり、船舶航行の安全確保に資するため、左記事項について措置すること。

記

一、本法施行により、船舶通信士の雇用の安定が阻害されることのないよう配慮すること。

二、近海区域のうち第一区以外の区域に就航する船舶の通信長の配乗については、安全に支障のないよう適切な指導を行なうこと。

三、船舶通信士の需給の円滑化を図るため、その計画的な養成を推進するとともに、再教育の体制についても十分な配慮をすること。

四、一定の乗船履歴を有する第二級無線通信士が上級資格の試験を受ける場合は、試験の免除範囲の拡大について配慮すること。

右決議する。

以上でございますが、賛成いただきますようお願いいたします。

○委員長(鬼丸勝之君) ただいま述べられました村尾君提出の附帯決議案を議題といたします。村尾君提出の附帯決議案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(鬼丸勝之君) 全会一致と認めます。よつて、村尾君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。ただいまの決議に対して橋本運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま法案の御審議、御採決をいただきまして、心からお礼を申し上げます。

なお、ただいま満場一致をもつてつけられました附帯決議につきましては、本法施行にあたりまして、当委員会の審議の経過等にかんがみまして、また、当委員会において附帯決議がなされました

経緯等に照らし合わせまして、この趣旨を十分に体し、一部、運輸省所管外のこともありますので、関係の向きとも緊密なる連絡をとって、万全を期してまいる所存であります。ありがとうございます。ありがとうございました。

○委員長(鬼丸勝之君) なお、審査報告書の作成につきましても、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(鬼丸勝之君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時三分散会



昭和四十六年五月二十四日印刷

昭和四十六年五月二十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

N