

第九十四回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 五 号

昭和五十六年三月二十七日(金曜日)

午前十時三分開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君 理事 関谷 勝嗣君

理事 檜橋 進君 理事 宮崎 茂一君

理事 福岡 義登君 理事 吉原 米治君

理事 西中 清君 理事 中村 正雄君

阿部 文男君 近岡理一郎君

永田 亮一君 浜野 剛君

林 大幹君 古屋 亨君

三塚 博君 井岡 大治君

伊賀 定盛君 小林 恒人君

関 晴正君 浅井 美幸君

小淵 正義君 三浦 久君

四ツ谷光子君 中馬 弘毅君

出席國務大臣 運輸 大臣 塩川正十郎君

出席政府委員 運輸大臣官房審議官 小野 維之君

運輸省港灣局長 吉村 眞事君

委員外の出席者

自治大臣官房地域政策課長 藤原 良一君

参考人 (京浜外貿埠頭公団理事長) 高林 康一君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

三月二十六日

広域臨海環境整備センター法案(内閣提出第三八号)

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第六三三号)

同月二十五日

国内用船外機の検査免除に関する請願(愛野興一郎君紹介)(第二二四号)

同(足立篤郎君紹介)(第二二五号)

同(外二件内海英男君紹介)(第二二六号)

同(外一件木村俊夫君紹介)(第二二七号)

同(斉藤滋与史君紹介)(第二二八号)

同(森下元晴君紹介)(第二二九号)

同(足立篤郎君紹介)(第二二九号)

気象業務の整備拡充に関する請願(栗田翠君紹介)(第二三〇号)

同(野間友一君紹介)(第二三二号)

同(藤原ひろ子君紹介)(第二三三号)

同(村上弘君紹介)(第二三三三号)

同(鈴木強君紹介)(第二二九一号)

地方バス路線対策の改善強化に関する請願(小沢一郎君紹介)(第二二六八号)

海上保安庁第二管区内に救難飛行艇配備に関する請願(小沢一郎君紹介)(第二二六九号)

飯塚測候所の夜間閉鎖計画撤回、整備拡充に関する請願(大橋敏雄君紹介)(第二二六三三号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案(内閣提出第三五五号)

○小此木委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案を議題といたします。

この際、参考人出席要求に関する件についてお諮りいたします。

本案について、本日、京浜外貿埠頭公団理事長高林康一君を参考人として出席を求め、意見を聴取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〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○小此木委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。福岡義登君。

○福岡委員 この法案は二月十七日に国会へ提出されたわけでありますが、この国会提出までの過程で幾つかの問題を含んでおるようにお見受けしておるわけであります。まず、その点について質問したいと思うのです。

昭和五十二年十二月二十三日の閣議におきましては、京浜、阪神両外貿埠頭公団を廃止して、それぞれ港灣管理者に移管することが決定されております。しかるに、今回の法案では、それぞれ四つの財団法人を設立して、そこへ移管をする、こういうことになっておるわけであります。この間の事情はどうかとお尋ねすれば、恐らくいわゆる港灣審議会の答申に基づいて法案を作成した、こういうおっしゃると思うのであります。ところが、この港灣審議会の経過を見ますと、必ずしも十分な経過をたどっていない。たとえば中立委員の四名か五名の皆さん、あるいは自治省系統の委員の皆さん、そういう方々が最終場面で、大切な審議会あるいは管理部会などに欠席をされている。その後、関係のこれらの方々から意見書もしくはそれに準ずるようなものが出されている。

こう考えてまいりますと、どうもこの法案が港灣審議会の答申に基づいてなされたとおっしゃってても、港灣審議会自体の経過の中に問題を含んでいるように思うのであります。この辺の経過なり御見解をまずお伺いしたいと思ひます。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。五十二年の十二月の閣議におきまして、港灣管理者に移管をする、そして諸条件の整備を図るというふうに定められております。この諸条件の整備というのは、港灣管理者に移管をする場合に、直接に管理者に移管をする必要があるのか、あるいは管理者の分身としての別の法人等をつくった方がいいのか、そういった問題も含めて、いろいろな条件の検討、整備をするというふうな私ども理解をいたしております。そういうことで、港灣審議会にその辺の御検討をお願いをいたしたわけでございます。

審議会の経過につきまして、ただいま先生からいろいろ御指摘がございましたが、確かに審議会を開催をいたしましたので、その過程で非常にいろいろな意見が出てまいりましたことは、御指摘のとおりでございます。そういった状況を踏まえまして、審議会の管理部会におきましては、利害関係者の懇談会をまずつくって、いろいろな御意見を伺おうということをお決めいただいたわけでございます。そういうことで、五回にわたりました利害関係者等の懇談会が開催をされてきて、そこでいろいろな意見が十分に検討をされております。

意見の主なもの申し上げますと、まず港灣管理者の御意見といたしましては、港灣管理者に移管をするというこの場合のいろいろな問題点等について御意見が出ておりますし、あるいはユーザー、つまりこの外貿埠頭を借り受けております借受者の代表からは、その港灣管理者に移管をするという考え方に対する対案といたしまして、民間に移管をしてはどうかというような意見も出ておったわけでございます。そういったいろいろな意見が出まして、その懇談会におきましてはそれ

その意見の利害得失、そういったことが話題になりまして、この辺の関係者の理解を深めることに大変意義があったというふうに考えております。

しかしながら、その懇談会自身で関係者の意見が総合されて一つの承継に関する結論にまで達し得なかったわけでございまして、五回の懇談会の末に、そういった関係者のそれぞれの意見を煮詰めた報告書が管理部に提出をされております。

管理部におかれましては、この懇談会の報告を受けられまして、利害関係者のそれぞれの御意見あるいはそのそれぞれの御意見の問題点、そういったものがほぼ懇談会の審議を通じて明らかになったということで、今度は利害の係のないう中立的な方々を審議会の委員の中からお選びになりまして、この中立的な小委員で承継に関する基本的な考え方をまとめるということを小委員会に付託をされたわけでございます。

それで、小委員会におきまして、先ほど先生御指摘のございました答申の骨子になる考え方がおまとめになられたわけでございます。そして、小委員会でその骨子をつくるということが審議会で決められましたときに、そういう審議の進め方について了承がとられておりますし、そして従来の懇談会の審議を通じていろいろな関係者の意見等ももう出尽くしておりますから、大筋は小委員会の結論を尊重をしていくというような同意もその場で得られておつたかに記憶いたしております。

そういうふうな経過を踏まえて審議会の答申が出されておりますわけで、私どもはその審議会の経過を通じていろいろな利害関係者の考え方、問題点、そういったものが整理をされ、大筋の点におきましては皆様方がこの審議会の答申に対しては大きな異論はなく御了承をいただいておりますのではないかと考えております。

それで、先ほど御指摘の中で、後に意見書が出たという御意見でございますが、自治省の委員からの意見書は当日出ておまして、そういった意

見書も踏まえた上で答申を御決定をいただいたというふうに私も理解いたしておるわけでございます。

○福岡委員 運輸大臣にお伺いいたしますが、いま港務局長から若干の経過の説明があったのですけれども、結論として港務審議会の答申が関係者が全く意見が一致して完全無欠であるとはいえない節があることはお認めになると思うのです。問題は、無理をしてまとめて法律が成立をしまして、うまくそれが運営できるか、実施できるかという点にあると思うのです。ですから、私は特に港務管理者である地方自治体にこの法案に対して強い意見があるというように承知しておるのでありますけれども、そういう問題を含めて、この法律が成立をして間違いなくやっていけるかどうか、その辺をひとつお聞かせいただきたいと思います。

○塩川国務大臣 先ほど港務局長が経過を説明しておりましたように、確かに港務管理者の意思と申しましようか、考えておられることと、当初この公団の整理をして移管体制をとることの間に若干の相違があったことは事実でございます。

しかしながら、いろいろと回を重ね、そして委員会等で発言をさせていただいてまわっていきまして過程において、要するにこの業務を継承していきます指定法人というのが、港務管理者の意見を十分に反映するものであるということを、われわれもそうあるべきであると思っておりますし、そういうことの理解がとられてまいりましたから、いろいろとおっしゃるように、完全なものではないにいたしまして、ここで大方の合意がとりつけられて、あとはこの運営をどうスムーズに運営していくかということになってきておるように思っておりますし、また、いままでも運輸省といたしまして公団を通じてやってまいりました趣旨が、以降継承いたします指定法人において十分生かされる道もこれによって確保されておりますので、双方これにおいて妥協し得られ、一体となって運営し得る体制がとれた、こう思っております。

○福岡委員 自治省としては、この法案に對しまして全く異論がない、個々の中身は別といたしまして、移管先が指定法人となったことについて全く意見を持っていないかどうか承りたいと思う。

○藤原説明員 お答えいたします。

移管先の問題を初め、法案をまとめる過程におきましては自治省といたしましてもいろいろ意見を申し上げたわけですけれども、関係者が非常に多岐にわたり大ぜいおられるわけですから、そういう方々の意見も総合して判断いたしましたして、最終的にはこういう形でやむを得ないのじゃないか、また、こういう形で今後の合理的な運営にも支障がないということとで合意をしたわけでございます。

○福岡委員 それでは、次に移りたいと思つた。この法案は、行政改革の一環として長く御議論されてきましてようやくこの国会に出たというしるものであります。問題は、本当に行革になるかどうか、私は逆行すると思うのであります。あといろいろ説明があるのじゃないかと思うのです。どう説明できないように、この点だけはちょっと理解できないように、私はいろいろ考えましたけれども、思うのであります。

二つの埠頭公団、これを一つにまとめるというのなら、これは行政改革になる。ところが、今度四つの財団法人をつくりましてそこへ分割承継する、移管する、こういうわけでありまして。行政機構を減らしていくということが行政改革の常識ではないかと思う。それを今度四つにふやそうというのですから、どう考えてもこれは行政改革ではない。あえて言えば逆行するものである、こう思うのですが、運輸大臣、その辺どうお考えになりますか。

○塩川国務大臣 福岡先生のおっしゃる、その事業主体がいまままでの二つが四つになるという、そういう点から申しましたら、仰せのように、そのように見えるかも知れません。

しかし、この公団を廃止するということは、ただ行政改革のみではなくして、公団の持つておりました、いわば国際海運に對抗し得る専用コンテ

ナをつくるというこの公団としての使命は一応終わつて、あとは港務を一体的に管理していく体制をとつた方がより効率的である、そういうことから公団を廃止し、そして港務管理者のもとにおいて港務の運営を一体化し得るような方法をとろう、そういうことで港務管理者が直接指揮監督し得る体制をとつた、そういう法人にやらしていくというところでございまして、港務運営の面から見ましたならば、私は大変な合理化への道ではないかと思っております。これは移管早々ではその効果はなかなか発揮してこないかも知れませんが、心となりまして、長い将来にわたりますして港務管理をしていくという面から見まして、この効果は必ず出てくるものだと思うしております、その点におきましてはやはりこれは行政の効率化を一步進み出したものだと思つておるものであります。

○福岡委員 せっかくの大臣のお話でございますが、どうも理解できません。公団を廃止していく、主たる使命が終わつた、こうおっしゃるのですけれども、この議論は後ですることにしまして、もし仮にそうだとした場合に、主たる任務が終わつたと仮に仮定をいたしまして、あと管理が残る。管理の仕方についてもこの法案では十分ではない。これも後で議論をしていきたいと思います。形が、二つが四つにふえるのですから、常識的に考えますと、その社長といひましようか、理事長、総裁とか、どういふ名前をつけるか知りませんが、仮に理事長とすると、これは四人要りますね。ことほどさように、やはり固定経費は企業が大きくても小さくてもある程度最小限のものは必要とするわけでありまして。比例経費はどうなるか、それぞれのケースによつて変わつてくるでしょうけれども、まあ常識で考えますと、管理業務を中心とするといつても、数がふえればふえるだけ行政は煩瑣になるし、かかる経費も非効率な面が相当ある、こう考えるわけでありまして。こう考えていきますと、やはり四つの法人に分

割承継されるというこの法案では理解できないと思うのですが、重ねてお尋ねいたします。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

ただいま大臣から御答弁申し上げましたように、公団の業務のうちの建設部門というのが終わってまいりました。だんだんに重要性が減ってきた、そういうことで今回の行政機構改革の対象とされたわけでございますが、管理ということに着目いたしますと、港湾の管理というのは現在各港ごとに港湾管理者が設立されておまして、この外貿埠頭といいますが、その港の中心になるような施設でございまして、そういうことを考えますと、外貿埠頭の管理と密接不可分と申しますか、きわめて関連が深いということを常に考慮しなければいけないというふうに考えるわけでございまして、そういう意味から、管理を主体にしたような業務でありましたら、それぞれの港湾の管理者との密接な連関がとりやすい、それぞれの管理者がそれぞれ設立をいたしました法人が適当であるというふうに判断をいたしましたわけでございまして。

先生がおっしゃいましたように、いろいろな役員の問題でございまして、そういう点は確かに御指摘のような問題点があるかと思っておりますが、全体の役員の数あるいは組織の規模、そういったものにつきましては極力簡素なものにして、御指摘のような問題点が残らないように今後私どもといたしまして十分に指導をしてまいりたい、そういうふうな考えでおる次第でございます。

○福岡委員 いろいろ御説明があるのですけれども、この点はどうしても私は行政改革にはならぬし、むしろむだになる面が多い、こう思わざるを得ないのであります。この法案ができて何がメリットかということになるのですが、あえて言うとしたら、これも問題はありますけれども、政府が出しておる出資金を貸付金に切りかえて、それを引き揚げる、政府の方に一時的に金が返ってくる、そういうことはある意味のメリットかもしれない。

ませんけれども、あとは何も無い。むしろ悪くなる。経済的に見ても行政的に見ましても、この法案が通ることによって悪くなる。メリットは何もない、デメリットばかりだ、こう思います。その点はこの程度にします。

さて、次は、港湾管理の問題であります。この答申にどう書いてあるか。四つに分割することは適当でない、こう書いてある。念のために読み上げますけれども、答申の(二)ですが、「ところで、公団は、東京湾及び大阪湾において隣接港湾相互間の重複、競合を避け、湾全体の広域的かつ総合的な調整を設立以来志向してきており、また、この両湾域においては、公団埠頭に限らずおよび外貿用港湾施設全体について広域的な管理を行うことが、長期的に目指すべき方向にある」といえる。したがって、公団業務の承継主体の数は、本来は、東京湾及び大阪湾ごとに一つずつとすることが港湾管理の適正化の観点からも、また、行政改革の趣旨に照らしても望ましいと考えられるが、

云々、こう答申に書いてあるのです。次いで、そう言うけれども、過渡的のという意味で、「これら関係港湾全体の広域的な管理体制が確立されるまでは、当面各港ごとの承継主体となることもやむを得ないものとする。過渡的には認めておるけれども、基本的にはやはり二つで管理していく方がいいんだということを書いてあるわけだ。

したがって、いま大臣なり港湾局長のお話で、建設事業という主たる任務は終わって、管理面が中心になったんだから、それぞれの港湾管理者単位に指定法人をつくってやらした方がいいんだ、こうおっしゃるけれども、専門的にいろいろ審議しました港湾審議会が、そういうことは言っていないわけですね。一体的に管理するのが目指すべき方向であるという。過渡的に云々と書いて、最後にどう締めくくっておるかといいますが、「しかし、以上指摘してきた点を十分認識の上、広域的な管理運営が行われるよう、四つの承継主体により構成される外貿埠頭の運営のための協議

会を設けて相互の連絡調整を図ることはもとより、国により強力な指導調整を行うことが不可欠である。」こう書いてあるわけだ。ところが、この法案の中にはこの協議会の規定は何もないのです。ですから、前段の方は、大臣なり港湾局長が御説明なさった四つに分割承継するというのは基本的に誤りである。これはお認めにならないといけない。そこで、過渡的に四つに分割はやむを得ないが、しかし、この場合でも協議会をつくって横の連絡を十分にしないといけないことが書いてある。しかし、その肝心の協議会の規定はこの法案の中には何もない。

大臣どう思われますか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

まず最初に、審議会の答申の中で広域的な管理の必要性について述べられております部分につきましては、私も港湾局といたしまして、こういった大きな港湾がそれぞれ共通の目的をそれぞれ港湾として果たしておるというような場合には、広域的な運営というものがどうしても必要だという方向は同感でございます。これは従来から、港湾審議会からの以前にいただきました御答申の中にもその点の御指摘がございまして、これが今回の現在廃止しようとしております公団をつくり出すときにそういう考え方を取り入れましてつくったわけでございまして、今回の御答申の趣旨は、そういった外貿埠頭の公団で行っております業務だけでなく、外貿の埠頭全般の運営といったようなものは広域的に管理する必要があるということとを主体として述べておられるわけでございまして。したがって、最後の結論の方も、そういう港湾管理の主体の方を広域的な機能が持てるようなものにしていくべきであるが、それができないうちは、個々の港湾がそれぞれの港湾管理者で管理されておるわけでありまして承継主体も四つになることはやむを得ない、こういう御趣旨だと私も考えております。したがって、今後この方向として港湾管理の主体ができるだけ広域的にいろいろな問題が処理できるよう方向に持つ

ていく必要性は私も現在も認めておるわけでございまして、若干の問題とは離れるかもしれないけれども、港湾法の改正をいたしました際に、そういった港湾管理業務というものを広域的に処理する必要性に着目いたしまして、港湾管理者の協議会をつくれるということを感じてございまして。現在その協議会ができておる例はございませんが、そういうふうな方法で漸進的に広域的な管理を目指そうという姿勢は私も従来からとおります。しかし、今後ともつてまいりたいと思っております。しかし、現状に着目いたしますと、各港湾がそれぞれ別個の管理者によって管理されておるといのが現状でございまして、その現状に即して最も効率的にこれを処理していくのには今回のような処置の仕方が一番いいのではないかと

いうふうに考えたわけでございまして。それから、答申の中で四者の協議会をつくる必要があるというふうに御指摘を受けております。私もその点は十分に承知をいたしておりますが、この四者の協議会といいますが、法律の中に盛り込んで書くよりも、各法人が自発的に設立をしていただいて問題の処理に当たっていただくというのが一番適当ではないかというふうに考えておるわけでございまして、現在こういった種類の協議会というのが、たとえばフェリー埠頭業務というのが各地にございまして、いろいろ共通の問題等もありますので、そういった共通問題を一緒に討議をするという場を求めの意味で協議会をつくっておられます。こういうふうな、それぞれ

の法人が自発的につくりになるといのが一番適当だろうというふうに考えておりますので、私どもも今後御答申の趣旨を受けまして、そういった方向に各法人あるいは各港湾管理者を指導してまいりたいというふうに考えております。

○福岡委員 協議会の方ですけれども、自発的にそれぞれがというお話なんです、恐らくこれは行政指導をなされる場合もあると思うのです。しかし、これほどの問題ですから、たとえば別に政令で定めるところにより協議会を設けて横の連絡

を密にやるくらいの配慮が必要である、こう思います。

それから、前段の方ですけれども、答申そのものにも私はちょっと疑問を持つのです。当面四つに、港湾管理者ごとに法人を設置しなければ管理できないか、このところですけれども、私はすぐできると思う。たとえば、いまの二つの公団を廃止するということならそれは廃止することにしておいて、それを財団法人に切りかえて、そこへいままでどおり東京湾、大阪湾ごとに管理をさせる。これは手がけてきてその建設業務の残ったものと管理の面を中心にしていけばいいのであって、これが一番経費もかからぬし、スムーズにいけるのではないかと。あえて四つに区分しなければならぬ理由はどこにも見当たらないではないですか。

○吉村(眞)政府委員 先生御指摘のとおり、二つで絶対にできないかということでは言えませんが、二つで絶対にできないということは言えないと私も思います。ただ、先ほど来御説明いたしましたように、建設よりもむしろ管理に重点が置かれる今後のこの外貿埠頭の業務を考えますと、それぞれの港湾の管理を行っておる管理者の密接な連携に重点を置いた方が業務の運営がよりスムーズにいくのではないかとというふうに判断いたしましたわけでございます。

○福岡委員 それならば、この答申に書いてある前段、将来目指すべき方向はかくあるべきだ、しかも後段で、その準備ができるまでは過渡的に四つにと書いてある、これは否定されるわけですか。主体が建設から管理という業務に移ったのだから港湾管理者単位に管理させる方がいいのだという御説明でしょう。それならば、答申で言う、将来広域的に管理をする方向を目指してと、こう書いてある、これは否定されるわけですか。

○吉村(眞)政府委員 御答申は、港湾の管理を広域的にやるべきだ、つまりちょっと短絡的な言い方をしますと、港湾管理者を一つにした方がいいという、いわばそういう御趣旨が先に書いてあるわけでございます。それで、現在その管理者は一

つになつておりませんので、東京湾でございますと二つあるのが現状であるから、それぞれの管理の連関を考える意味で二つにするのがいいというふうにお書きいただいているものと考えております。

ただ、港湾管理につきましても、答申にございますように、外貿埠頭に関して言いますと、確かに管理を一体化して広域的に管理した方がいいという考え方にはなりますが、港湾の管理は必ずしも外貿埠頭だけではございまして、内国貿易、内貿の埠頭施設等についても管理をいたしております。こういった内貿関係は必ずしもそれぞれの港湾管理者が一つになつてやった方がいい面ばかりでもございまして、それぞれの地域の特性を踏まえてそれぞれの地域に管理者があつた方がいい面もございまして、港湾管理はその両方の複合した業務でございまして、外貿埠頭だけに着目して港湾管理者を一つにしてしまえばいいというふうには一概には申し上げられませんので、先ほどちょっと短絡的だということにお断り申し上げたわけでございますが、外貿埠頭業務について言えば、そういうなるべく一体的に広域的に管理できる主体の方向を目指した方がいいというふうに答申は言っておられるのだと思います。ですから、そういう方向を将来的には目指すべきであるし、そういう方向がもし実現した場合にはこの新法人も一つに合併をするというようにあるいは適当かもしれないと考えます。

○福岡委員 角度を変えてお尋ねしますけれども、いままで二つの公団が、埠頭建設と建設をした埠頭の管理運営をやってきたわけですね。建設業務は別といたしまして、管理面で、いままでやってきて何かそこがありましたか。具体的に四つに分割しなければならぬという積極的な都合な点があるか。

○塩川国務大臣 いまお尋ねの問題を一連的に申し上げますと、そもそもこの公団が発足いたしましたときは、それは福岡先生もその当時の事情は十分御承知のことだと思つたのです。急速にコンテ

ナ化が進みまして、そのコンテナ化に対応するためには日本の港湾を急速に整備しなければならぬ。そこで、地方公共団体がやっております港湾管理者としての港湾の仕事は、いわば公共パースが中心であった。ところが、これだけのコンテナ船を専用に入力するということになれば、それらにふさわしい設備も必要であるし、そしてまた急速な建設をいたさなければならぬというので、とりあえず大阪湾、東京湾という湾を中心にして建設を進めようということをやつた。ですから、その当時から、いわばコンテナ埠頭について港湾管理者が建設もし、管理もしたいという意向はあつたであらうと思つたのです。しかし、港湾管理者ではなかなか進まなかつたものですから、巨大な資金を一遍につぎ込むためには公団を設立せざるを得なかつた。そして、今日一応建設が終わりまして、だから、建設の段階においてはそれぞれの湾ごとに公団を設けて建設主体にやらすということが可能でございました。けれども、いまや一応建設が終わつて、あとは管理と港湾の中の一体的な設備としての運営をしていく段階になつてまいりました。そういったしますと、それぞれの港湾管理者を中心とした管理運営をとらせていく方が効率的でもあるし、実情に合うたものではないか、こう判断せざるを得ないと思つたのです。審議会の答申も実はそういう面でおられるのでございまして、いわば湾ごとで一つの管理をするのは望ましいけれども、それは現実を見た場合に、えてして港湾管理者というものが過去それぞれに孤立しておりますから、別個になつておりますから、そういうものに合わせていくとするならばやはり管理者ごとに指定法人をつくつた方がいいのではないかと、そういう答申の趣旨とわれわれは承つておりますし、また答申の内容もそこを言つておられるのだ、こう判断しております。

○福岡委員 どうも理解できぬのです。言われておる中身はわかるのですよ。しかし、どうしてこうしなければならぬのかという理由がわからない。一般公共埠頭と外貿埠頭、外貿埠頭の場合は

専用ですから、必ずしも一般公共埠頭と一体的な運用をしなければならぬという必要性も余り感じない。

そこで、私は、いままで公団が管理してきたのだけれども、積極的にどういう面でも都合があつたか。別々に、一般公共埠頭は港湾管理者が管理してきた、外貿埠頭は公団が管理してきた、どういふことで不都合があつたか、それを具体的に聞かしていただきたい。

○吉村(眞)政府委員 具体的な不都合というのはないように運営されておつたかと考えております。つまり公団は一つでございまして、それぞれの港湾管理者と常時協議をし、調整をされまして、その間の管理上の意見のそご等は起こらないように公団の運営がなされておりましたので、現実的に具体的にここがぐあい悪かつたというような点はなかつたように思います。しかし、先ほどから申し上げておりますように、管理という面だけに着目いたしますと、それぞれの港湾管理者と密接な関係を持つておつた方がよりスムーズにいくという点は従来もあつたのではないかと私は思います。その点の業務運営上の努力を公団でいろいろやっていただきまして、実際問題としては何らそごなく業務の運営が行われておつたように思つております。

○福岡委員 広域的な管理が望ましい。いままで広域的な管理をやつてきた、建設業務とあわせて。それならそれで今後もやつていけば、いろいろな角度から考えてみてそれが一番いいのではないかと私は思うのです。これはこれ以上押し問答しても仕方がないでしょうが、私もどうも得心できないというところでございまして。

そこで、問題の、公団の主たる任務は埠頭建設である。参考のために、四十二年の発足以来公団は埠頭建設をただけしてきたのか、あるいは残事業はただだけあるのか、それと第六次港湾整備五カ年計画ではどういふ建設を考えられておるか、お聞かせいただきたいと思つた。

○吉村(眞)政府委員 答え申し上げます。

公団が現在までつくつてまいりました数は、京浜埠頭公団におきましてコンテナバースが十四バース、それからライナーバースが十七バースでございます。それから、阪神外貿埠頭公団、神戸、大阪におきましてはコンテナバースが十四バース、ライナーバースが二十一バースでございます。現在建設中のバースが、京浜でコンテナバース二バース、阪神で四バースございますので、合計いたしますと、京浜埠頭公団におきましてはコンテナが十六バース、ライナーが十七バース、阪神埠頭公団におきましてはコンテナが十八バース、ライナーが二十一バース、こういう整備を行つてまゐっております。

それから、今後の整備の問題でございますが、現在港湾整備五カ年計画の内容を整理いたしておりますので、この五カ年計画にどの程度のコンテナ埠頭の数を盛り込むかという点はまだ詰まつておりません。現在の時点では決定をいたしておりません。いずれにいたしましても、この公団でつくりましたような大量のバースを急速に整備するというような予定はございません。

○福岡委員 調査室からいただいた資料によりますと、京浜がいま建設中のバースが三バース、それから阪神の方が四バース、七バースが五十五年間で建設中である。それから、第六次の五カ年計画では、たしか最初は十一バースぐらい計画されておつたんじゃないかと思うのですが、いまの話聞きますと、まだ数字ははつきりしないとおっしゃるのですけれども、もうちよつと突つ込んだ中身を聞かしていただきたい。

○吉村(眞)政府委員 ただいまの数字の違いは、横浜におきましては大黒町のバースが三月一日で完成いたしました。それで数が減つております。それから、もう一つの計画の点でございますが、十一と先生いまおっしゃいました数字は、多分昨年の暮れに五カ年計画の要求をいたしておりましたときの、七兆三千億円という案を運輸省としては希望いたしておりました、その中の運輸省の要望しております数字をお挙げいただいたものと思

つております。そういうことで、その後五カ年計画が、経済情勢等を勘案して規模を縮小しております。そういったことで、新しい規模につきましては、先ほど申し上げましたように、内容を詰める作業を現在進めておりますので、数はまだ決定いたしておりません、こう申し上げたわけでございます。

○福岡委員 次に移ります。公団の権利義務を引き継ぐものは、港湾管理者が設置した財団法人で、この財団法人が運輸大臣に指定を申請して指定を受けたもの、こう解釈して間違いありませんか。

○吉村(眞)政府委員 おっしゃるとおりでございます。○福岡委員 実態的にそういうことがあるという予測でお尋ねをするのではないのですけれども、港湾管理者は財団法人を設立しなければならぬ、あるいは設立をされた財団法人は運輸大臣に指定の申請をしなければならぬという義務規定がこの法案の中にあります。

○吉村(眞)政府委員 そのような義務規定は置いておりません。○福岡委員 そういたしますと、実態的にという断りを言つてお尋ねをしておるのですが、万一、仮に港湾管理者が財団法人を設置しない、設置されてもその財団法人が指定の申請をしないということが起きたらどうなるのか。

○吉村(眞)政府委員 先ほどこの法案を御提出申し上げるまでの経緯について御説明申し上げましたように、いままでの段階で港湾管理者その他関係者の意見を十分に伺ひまして、問題点を煮詰めて現在の状態に至つております。したがひまして、こういった形で港湾管理者が設立した法人を大臣が指定をするという点については、十分港湾管理者の御了解を得ておると考えておりますので、指定の申請がないといったような事態は起こらないというふうに考えております。

の問題に関して東京都の経過をたどつてみると、美濃郡都政のときと鈴木さんになつてからと考え方が変わつてゐるのです。だから、法律上義務は課せられていない、そういうことになつてまいりか、法律の上ではあり得る。それでもいいのです。法の不備はないのか、そこを聞いておきたい。

○吉村(眞)政府委員 先生ただいま御指摘いただきましたように、実態的にはそういう事態が起こる心配は万々ないというふうに考えておりました。そういう実態的に心配がないような場合に、法律で強制の規定を置いておらない立法例は、こどもの国の承継のときの法律等に実例もございまして、法律的な不備はないというふうに考えております。

○福岡委員 万々そういうことはないと思ひますが、まああるかもしれぬ。これはこの程度にしておきます。

さて、この法律の施行なんでありまされども、公布の日から一年以内、こうなつておるわけですね。そこで、この法律はいつごろ公布される予定か知りませんが、仮にこの国会で通る。最終場面は五月の二十日ですね。遠からず公布されると思ひます。それで、一年以内に施行、こうなるわけですが、その間に実際の準備ができるかどうかというのを物理的に考えてみる。

まず第一に、いま話しました港湾管理者が財団法人を設立しなければならぬ。設立された財団法人はいろいろと指定の申請をしなければならぬ。大臣が港湾管理者の意見を聞いて指定なさる。一方公団の方は、設置されました指定法人の意見を聞きながら承継計画書を作成する。あるいは地方自治体の出資金を寄付金に切りかえるわけでありまされども、そういう手続もしなければならぬ。ね、各項ごとに。実際問題、これが一年以内でできるかどうか。先ほど私が尋ねました財団法人を設置しなければならぬ義務はない、あるいは指定の申請をしなければならぬ義務はないということ

もあわせ考えて、何かで問題がデッドロックに乗り上げて、最終的には法人の設置もするし、法人指定の申請もするのだけれども、そのほかのこと、たとえば承継計画書作成の中で思ひがけないような問題が起きてきてというようなことを考えますと、実際問題、一年間で準備ができるののだろうかということ懸念をするのですが、その辺はいかがですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。施行の日につきましては、昨年の十二月に閣議決定におきまして「昭和五十六年度内に業務の移管を完了する。」というふうになつておりますので、この法律が公布されてから一年以内というところで、五十六年度の三月までの日を選んで行いたしたいというふうに考えておりますが、もちろんその承継の業務に必要な条文、条項につきましては、これは公布の日に行つたというふうに考えております。

それで、御指摘のように、大変複雑多岐な業務がたくさん承継までにはございまして、これは事務的には非常に大変なことでございまして、現在私どもその事務の進め方について考えておりますスケジュールでは、十分一年間にその移管の業務を完了できると考えておるわけでございます。

○福岡委員 確かに財団法人に関する条項につきましては、公布の日から、こうなつていますね。二条とか三条とか七条とかはなつておるんですけども、問題は、考えてみまして、果たして一年以内でできるかどうか。三月末ということになりますと、五十六年度じゅうということになりまして、五月二十日に成立しましても、十月、正確に言うところ九か月しかないわけですね。その間にこれだけのことができるんだらうか。そこで、心配になつてまいりますのが、お得意の地方自治体を締めつけて、少々文句あつても文句を言うな、もう期限はここに決まつてゐるんだと、運輸大臣が一声かけられるか、あるいは港湾局長が声をかけられるか、地方自治体を相当抑えつけるんじゃないか。もう少し厳しい言葉で言うところ、地方自治

の侵害まで犯す心配はないか、そういうことなんですね。絶対に無理なしに来年の三月末までに諸準備は完了いたしますということが約束できますか。同時に、強制的なことはやらないという約束はできますか。

○吉村(眞)政府委員 港湾管理者に対して強制をするというようなことは、もちろんできるわけでもございませんし、考えておりませんで、先ほど来御説明をいたしましたように、現在までの段階でいろいろな点について港湾管理者との間の意見の交換もいたしておりますし、港湾管理者の現在の状況等もお聞かせをいただいております。そういう状況を全般的に判断いたしまして、一年以内にこの業務を完了し得るというふうに考えております。

○福岡委員 次へ移りますが、承継——さっき大臣は承継と、こうおっしゃった。承り継ぐと、こう法案には書いてある。大臣がおっしゃるように承継と書くのと承継と書くのでは、特別何か意味があるんですか、後学のためにちょっと。

○塩川国務大臣 どうも恐れ入りました。承継も承継も同じ意味で、私は承継と言っているつもりだったのを承継と言って、間違えましたので訂正いたします。

○福岡委員 承継計画書の策定についてでありましたが、第二条第二項によりまして、公団が指定法人の意見を聞いて策定する、こう書いてあるわけですが、この承継計画書に関するのは指定法人だけではないと思います。埠頭を借りておる人もおるだろうし、あるいはそこで働いておる人もおるだろうし、関連しておる関係者は指定法人だけではないと思うのです。ところが、この法律第二条第二項には、公団は「指定法人の意見を聴き、」こう書いてある。この点はどう解釈すればいいのでしょうか。

○吉村(眞)政府委員 公団から指定法人へ、権利及び義務が承継されるわけでございます。現在この外貿埠頭の事業は公団が実施いたしておりますので、現在の業務の実態は公団が全面的に把握を

しておられる。そういう意味で、この承継計画書は公団につくっていただくのが一番適当だというふうに考えました。そして、その権利義務の承継の相手方である法人等の意見を聞いてこれをつくっていただくというふうに考えたわけでございます。

もちろん、その他の関係者は多数おられます。円満な承継のためには、そういった方々の御意見も折に触れて伺っていく必要は当然あるうかと存じております。港湾審議会の審議の過程におきまして、公団と港湾管理者の間の意見の交換等もございましたし、いろいろな場合においてそういった密接な意見の交換はいたしてまいらなければいけないと思っておりますし、現在公団で働いておられて、今後法人に移られるという職員の方々の御意向も、これは折に触れて十分伺わなければいけないと思ひます。権利義務の承継に関する計画書というのは、その承継の当事者である両者が、意見を聞き、片一方が作成をする、そういうことで考えたわけでございます。

○福岡委員 確かにこうおっしゃるとおりで、直接の当事者は公団であり、指定法人であることはそのとおりなんです。しかし、この承継計画書によって他の権利義務にかかわる問題もあるわけですね。埠頭を借りておる人の権利が侵害される場合もあるかもしれない。たとえば料金その他もあるでしょう。いろいろ働いておる人の転換の中身もあるでしょう。業務それ自体の承継は、この当事者は公団であり、受ける方は指定法人である、これはおっしゃるとおりで、そのまま否定しない。しかし、その他にも権利にかかわる関係者がおりますよ。これはお認めになるでしょう。ところが、この法案にはびしっと書いてあるのです。「指定法人の意見を聴き、」こう書いてある。指定法人に限定してあるわけですか。これでは片手落ちではないか。ここへはつきり書くべきじゃないか。当事者はそれであることは間違いない、これは認めますよ。しかし、この承継計画書によって権利が侵されたり、いろいろな関係する人はおるのですから、その人々の意見を聞くことをなぜここへ書け

ないのですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、関係者の御意見を折に触れて十分伺って、そういった御意見を踏まえた上で承継の事務の処理がなされる必要性は十分あると私も考えておりますが、法律に書きまます承継計画書の作成の手続におきましては、両当事者の片方は意見を出し、片方が作成をするというものを規定しておけばよろしいというふうに考えたわけでございます。

○福岡委員 大体気に入らぬのは、前段のお話の「意見を聴き、」ということ、われわれの常識から言くと、協議をしとすべきで、当事者同士が協議をして決めるべきであって、意見を聞くと言ったって、実際は協議みたいなことにならざるを得ぬと思います。法律の文章から読めば意見を聞けばいいのであって、それをどこまで尊重するのか。本来ならば、この「意見を聴き、」というのは、両者協議をしてというように読んでもらってもいいとおっしゃるのなら、それでもいい。大体この書き方が官僚的で、われわれとしては承知できない。引き継ぐものとそれを引き受けるものは対等ですよ。どうしてここへ「意見を聴き、」と書いたか。協議すると書けないのですか。

○吉村(眞)政府委員 先ほどお答え申し上げましたように、現在公団が外貿埠頭の業務を実施いたしておりますので、公団業務の実態を把握しておるのは公団でございます。したがって、公団の業務の承継計画書をつくる主体としては公団が一番適当であるという意味で、公団が主体を持つてつくるといふことを書いたわけでございます。内容的に申し上げますと、意見を聞くと言ひましても、意見は聞くけれどもその意見は取り入れないというふうなことはもちろんあり得ないわけでございます。実質的には協議をするのとほぼ同様の効果を得られるように十分に意見を聞かなければいけないというふうに考えておりますが、申し上げましたように、現在やつております公団が、実態の把握等の点から承継計画書をつくる主体として

最も適当だという意味で、意見を聞かれるものと作成をするものというふうに分けたわけでございます。

○福岡委員 それは当然、公団が業務の内容は一番よく知っておられることは間違いない。しかし、これは物の売買にたとえては例が適当でないが、買う方が力が強い。これを幾らで買ひましよう、売る方は、まあこの値段なら少し思ったよりは少ないけれどもやむを得ぬ、他に買ひ手がないから売ろうか、こうなる。買ひ手が主導権を握る場合が通常でしょう。これは、売ってやるんだから、おい、これ何ばで買えと押しつける発想なんですよ、発想が。そこに間違いがあるのですけれども、まあさっき「意見を聴き、」というのはほぼ協議という意味だ、こうおっしゃいますから、それはそれで了解いたしました。

そこで、この指定法人以外のその他の関係者についても折に触れて意見を聞く、こうおっしゃった。どういう折に触れるのか、具体的に言つてくだい。

○吉村(眞)政府委員 承継計画書の作成に直接に関連してということでないということを、折に触れて申し上げたわけでございます。もちろん港湾管理者との意見の調整、ユーザーとの意見の調整等は、先ほど申し上げましたように、この問題を処理していくための審議会の審議の過程におきまして、それぞれの方々の意見の調整もあつたように考えておりますし、今後関係者がそういった意見をそれぞれ出し合われるような場を私どももできるだけ準備をして、そういった機会をつくつてまいりたいと考えておるわけでございます。

○福岡委員 さっきもちょっと言ひましたように、指定法人以外の関係者の主たるもの、埠頭を借り受けておる会社、公団で働いておる関係者の人、そのほかあるかもしれないが、中心的にはこの二つじゃないかと思うのです。いずれもこの承継計画書には深いかかわりを持つておる。借受人の方は、いままでも公団と契約をしておった賃貸

料というか、料金がどう変わるかというのは最大の関心事であるし、そこで働いておった職員の方々は、自分の身分がどう変わって、待遇がどうなるのかということも、これまた重大な関心事ですね。ですから、少なくとも、法律を修正せよとまでは言いませんが、おっしゃったように、指定法人と協議をすると同様に、借受人なり公団の職員個々にというわけにはいかぬかもしれないが、職員団体の代表というようなものと、ある程度の、意見を聞くんじゃないし協力的な取り扱いをしてもらいたいと思いますが、この点どうですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

承継計画書に書きます内容の主要な部分は、二つに分けるときにどう分けるかというような点が主体でございます。いま先生おっしゃいました借受者の賃貸借契約に基づきます権利とか、それに対応すべき公団の義務、こういったものはもちろんそのまま承継されるわけでございまして、そういった点は十分に関係権利者の権利義務は保護されておるというふうに思います。それから、雇用契約ももちろん当然のことでございますが、雇用者の義務と雇用される者の権利という点は、十分に承継の基本理念としてそのまま承継される、権利義務は承継されるというふうに考えております。

それで、承継計画書はそれを分けるということが主体でございますので、先ほど申し上げましたように、その実態を一番よく知っている公団が、受ける方の側意見を聞きながら決めていくというふうに考えたわけでございます。

○福岡委員 雇用関係につきましては後でもう一遍触れますが、賃貸契約をそのまま承継する、こうおっしゃる。それで、借受人にはあれこれ不安もあると思うのです。ですから、承継計画書にこう書いてある、これでいいですかというようなことを実際問題として公団としてはやられると思うのです。そういう意味で、遺憾のなきを期してもらいたい、こういうことを要望しておきた

いと思います。

さて、次の問題ですが、政府の出資金を無利子貸付金にするという点についてであります。いま政府の出資金は幾らになっておりますか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

昭和五十六年度末における見込みでございますが、政府の公団に対する出資金の見込み額は、京浜外貿埠頭公団に対するものが百九億二千四百万円でございます。それから、阪神外貿埠頭公団に對しますものが百二十三億四千万円でございます。合計二百三十二億六千四百万円になっております。

○福岡委員 この二百三十二億六千四百万円を政令で定めるところによつて償還をさせる、こう書いてある。その政令はどういうことが考えられるのですか。

○吉村(眞)政府委員 政令に定める内容は、現在考えておりますのは、今後償還する額をそれぞれの港について政令で定めてはどうかと考えております。

○福岡委員 いや、私の質問が悪かったか知りませんが、四つに分割をされるのはさされるでしょうが、無利子だから利子は要らぬけれども、何年でいつからこの償還をさせるのか。五十六年度に幾らか償還させることになるようでありませうけれども、その辺を聞いておるのです。

○吉村(眞)政府委員 出資がございました年の翌年から、三年据え置き、二十年償還といった償還条件で償還をするということで、各港の各年度の償還額を政令で定めたいというふうに考えております。

○福岡委員 三年据え置きで何年払いとおっしゃいます。

○吉村(眞)政府委員 二十年償還でございますから、三年の据え置き期間を引いて十七年で償還でございます。均等償還でございます。

○福岡委員 貸し付けた翌年度、出資した翌年度という意味ですね。そうすると、この五十六年度で幾ら償還するようになりますか。

○吉村(眞)政府委員 それぞれの出資しました年に無利子貸し付けがなされたものというふうに仮定をいたしまして、いま申し上げました償還条件で五十六年度末の償還額の総計を出しますと、両公団合計で六十七億一千八百万円になります。

○福岡委員 公団の理事長にお尋ねしますが、六十七億、五十六年度末で政府に借金を返さなければならぬ。経営状態は非常にいいようでありましてからさして問題がないように思うのですけれども、しかし六十七億という現金を払うことは相当このやりくり上も問題があると思ひますし、もし手持ちの金がなければどこからか借金をして、利子のつく金を借り返すということになる。五十六年度で六十七億返すことによる影響ですね、一口に言いますと。いや、そんなものは何でもありません、百億でも二百億でも返すだけ貯金しておりますからと言えどもそれまでですけれども、その辺の事情をちょっと聞かしていただきたいと思ひます。

○高林参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、両公団で六十七億を五十六年度に支払いますと、当面承継主体の経営といたしましては、まず当然それだけの六十七億の現金がなくなりまして、相当苦しいものになる可能性はある。それで、いまのところ、そういうものはどの程度影響いたしますか、長期試算というものをやってみなければなりません、相当借入金というものが必要になってくる可能性がございます。ただ全体の長期的な収支といたしまして大体いま見通しておりますのは、公団の収支は三十年で大体考えておりますけれども、今後二十年間で大体やりとりとなり得るものになると思ひます。したがって、当面はやはり御指摘のとおり、そういう返還によりまして資金繰りとして苦しいというようなことはあり得ると思ひますけれども、長期的には何とかバランスがとれるんではないかとこのように見ております。

○福岡委員 大臣、お聞きのとおりなんです。長期的に見れば何とかやりくりがつく、しかし当

面は苦しい、こうおっしゃっているんです。最初政府は出資金という約束で出資したわけですね。途中でこれを貸付金に切りかえる、こういうわけだ。そういうことは公団の方も予測していなかったらうし、また、この承継する特殊法人の方もやりくりが非常に苦しくなってくることは間違いない。どうですか、ことしから、この法律が成立してから三年据え置きの十七年で償還させるぐら

いの配慮があつてもいいんじゃないですか。

○塩川国務大臣 私の調べておりますのに、両公団ともやっぱりそれに対する引当金と申しましょ

うか、繰上金、少し皆持つておるんです。これをとりあえず少しづつなし崩してやつていくことによつて、そんなに無理な――いまさつき理事長言つておりますように、それは資金繰りはそう楽ではないと思ひますけれども、しかし、それがためにその法人が経理のやりくりがつかないというやうな状況にはならないかと思ひます。がしかし、この返済計画等につきまして一応われわれといたしましては、公団、運輸、大蔵、そういうところで検討して決めたものでござい

ますが、法人が充足いたしました以後につきましても十分関心は持っていますと思ひます。

○福岡委員 時間がありませんので次へ移るんですが、途中で約束変更ですからね。初めは出資金ということで出して、途中からうちのの方の都合が悪くなったから貸付金に切りかえて、出資したときにさかのぼって一遍にいままでの分を返

せ、こういうんだからなかなか虫のいい話で、世間では通る話ではない。これは政府が公権力を持つておられるから横暴も通ると思うのですが、これはやはり常識的なやり方ではないということ

を申し上げておきたいと思ひます。

それから、この同じ出資金を貸付金にして引き揚げることにして他への影響もあると思うのです。公団自体もそうですが、他へも影響がある、こう思うわけでありまして、つまり自己資本を減少させるときには、株式会社の場合なんかは総会の決議を必要とする。会社更生法によつても債権者

の会議におきまして決議をしなければ自己資本を減少することはできない。こういう場合は全然そういう配慮はなくていいのですか。問答無用で一方的に自己資本を減少するように出資金を貸付金に切りかえて取り上げてもいいことになるのですか。もし、そうだとすれば、こういう根拠法規があるのか教えていただきたいと思うのです。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

今回の承継におきましては、現在の公団の資産をこれに引き継ぐわけでございまして、この引き継ぐときの公団の資産額といふのは、いわゆる簿価に比へましてかなり資産価値が高うございします。そういったことで、出資金を返還させるということにいたしました引き継ぎでも債権者に不利なことにはならないというふうに考えておるわけでございます。

○福岡委員 政府がバックにおるのですから迷惑はかからぬと思ひますけれども、いまお伺いしておりますのは、自己資本を減少させるときに、株式会社ならば株主総会で特別決議をしなければできないのですよ。会社更生法でも債権者会議を開いてそこで決議されなければできない、御承知のように。こういう場合は一方的にやってもいいのか。やつてもいいというんならどこに根拠があるのか、そこをお聞きしているわけです。

○吉村(眞)政府委員 債権者保護という観点から実態的に債権者が十分保護されておりますので、立法論としてこういった免責的な債務の引き受けということが可能であろうというふうに考えております。

○福岡委員 どうも虫のいいお話で得心できませんが、しかし、ここで申し上げておきたいのは、途中変更ですからね、出資金を貸付金に切りかえて引き揚げるというのは、そのところは、やはり悪く言えば人をだますわけですからね。どうもわれわれ常識では理解できない。政府なら何をしてもいいのか。たまたま公団がしつかりした業務をやっていますからね。それで、このくらしいもの

のは何とか対応できるけれども、もし傾きかけた公団ならどうしますか。そういう場合は実態的に配慮しまして、こうおつしやるかもしれないけれども、やはり一貫した政策というものを貫いていただきたい、こういう要望だけ私は申し上げておきます。

ところで、同額を地方自治体も出資しておるわけですね。一対一のあれですから同額になっておると思ひます。これを寄付金という言葉を使わないで出えん金にすると、こう書いてある。出えん金とは寄付金。

そこで、若干お伺いしたいと思ひますのは、この法律だけで地方自治体の出資金を寄付金に切りかえるということは可能なんですか。

○吉村(眞)政府委員 可能であると考えております。

○福岡委員 であるとするならば、どうして可能なのかね。最初出資するときは、議会が同意しておるか決議しておるか、一定の手続を地方自治体としては踏んでおると私は思うのです。それは出資金としての手続なんです。これを今度寄付金に切りかえるわけでしょう。寄付金というのはもう返つてこないでしょう。出資金なら返ってくる。寄付金は返つてこない。そうでしょう。同じ金額でもその中身が変わるんですからね。この法律だけでできるとするならば、地方自治法その他の関係は一切ないのか、それはどうなりますか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。この承継に当たりまして公団という組織から指定法人という組織に変わったわけでございますので、国の出資は、これは出資というわけにまいりませんで、無利子貸付金に切りかえたわけでございますが、地方公共団体の場合は、地方公共団体が設立いたします財団法人で、いわば地方公共団体の分身のようなものでございます。そういうことでございますので、国の場合とは事情が違ひまして、出えん金をするということも可能ではないかというふうに考えております。そして、この出えん金をする場合、当初出資いたしましたときの目的

が果たされないというようなことになりますると、これは大変問題でございますけれども、現在考えておりますのは、出資をいたしましたときの目的、つまり外貨埠頭を建設し、それを運用していくという目的は、従来と全く変わりなく引き続き果たされておるわけでございますので、そういう意味で指定法人に出えん金をするというふうになしなしても、その出資者である港湾管理者の意思に反したことはないというふうに考えておるわけでございます。

それから、出資金は返ってくるが、出えん金は返らないということでございますが、そういう事態が起こりますのは、埠頭公団の業務あるいは今回のこの法人の業務がつつがなく経常的に行われております段階では起こりませんで、公団でございしますれば廃止のとき、この指定法人であります指定の取り消しといったような事態が起こつたときにそういう問題が起こるといふふうに考えられますが、公団法におきまして、この廃止のときの取り扱い法律で決まると、それでこの法律でこういうふうな決めたわけでございますが、この指定法人に出えんした出えん金が将来どう取り扱われるかというようなことを決めなければならぬ時期が参りましたときには、その取り扱いについてはこれまたその時点において法律で決めることにするといふふうになつております。したがいまして、そういった出資金を出えん金に変えるというところによる問題はないものと考えておるわけでございます。

○福岡委員 私も深く勉強しておりませんからわかりませんが、常識的に言いますと、出資金を一定公団から自治体に返して、新しく設立する財団法人に自治体が出資するか寄付をするか、これはいろいろあるでしょうが、そういう手続があれば常識的なんです。ところが、それは素通りなんです。地方自治体は今度は関係ない。しかも、出資金なら財産権に権利は及ぶわけでしょう。寄付金なら財産権には権利が及ばない。政府の方もそうなんです。出資金を持つておる以上は、全

財産に自分の権利が及ぶわけですよ。ところが、貸付金ではその指定法人の財産に対する財産権は政府としてはなくなるのです。同様に地方公共団体も、出資金であればその財団法人の全財産に財産権は及ぶけれども、寄付金にしてしまつたら何もそういう意味の財産権は及ばないわけですね。それは間違ひですか。

○吉村(眞)政府委員 お答えいたします。財産権の問題につきましては、おつしやるつもりでございます。

○福岡委員 どうも手続的に理解に苦しむ点があるのですが、まあこの程度にしまして、次に移りたいと思ひます。

これは余り深く議論しようとは思ひませんが、さつきの政府の出資金を貸付金にして引き揚げるということに関連するのでありますけれども、両公団が現在まで公債を相当発行しておると思ひます。手元の資料によりますと、京浜公団の場合は合計六百八十七億、そのうち財投関係が三百四億、それから民間債が三百八十三億、同じように阪神の方も合計六百九十五億、債券を発行しておるわけでありまして、これは財投の方は別として、民間債の方は社債市場に相当出回つておるわけですね。それで、社会性を持つて、こうなつてくる。そこで、一般の場合は公団全体が担保になつて、それでこういう社債を発行していく。公団法四十二条によると、これは政府が債務保証をしておるのです。今度はどうなるのですか。この指定法人にこれが承継されるわけでしょう。政府のこの債務保証というのは消えるのか、どうなるのか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。現在流通いたしております債券は、今後とも当然埠頭公団債券として流通をいたすわけで、これの債務をこの法律によりまして法人が承継をいたします。その場合、承継をいたしました債務の返済は連帯債務として両法人が返済をする、そういうふうないたしました。これは分割をすることに

よる債権者の権利の障害を防ぐ意味でございます。

す。

それから、もちろん当然でございますが、指定法人には公団の債務を引き継がせますけれども、それと同時にその引き当てる資産は全部承継させておるわけでございますから、その点につきましては従来と変わらないわけでございます。

そういったことで、債権の基礎になつております資産の關係は、もちろん分割もしないし、連帯債務にはいたしておりますし、資産をそのまま承継させているということで債権者保護が図られておりますし、また公団資産を引き継いだ各法人の資産に対して債権者の先取り特権も認めております。そういった債権者保護を十分に図っておりますので、御指摘のような問題はないというふうに考えておるわけでございます。

○福岡委員 正確ではないのですけれども、現在こうなつていないのですか。公団が社債を発行しますね。その債務保証は政府がやっているのでないですか。やらないならばいいのですけれども、公団法四十二条によつて債務保証を政府がやっておるということになつておるよう理解しておつたものですか。もしそうならば、その債券を継承して四法人が連帯責任を持つのですけれども、しかし、その上に政府の債務保証が必要じゃないかと思つたものですか。政府の債務保証はどうなつておるのかということをお聞かせ。

○吉村(眞)政府委員 法律上は債務保証ができることになつておりますが、実際には債務保証いたしておりません。

○福岡委員 実態的に心配はないと思うのですけれども、これだけのお金であるし、中身をきちんとしておく必要がありますので、遺憾なきを期していただきたいと思ひます。

さて、そこで、次の問題ですが、岸壁などの賃料、使用料、これは今度の法案の第四条二項ですかに規定をされているのですが、施行前に届け出をするようになっておるわけであります。そして、それを変更する場合も同じように届け出なければならぬ。しかし、この変更その他適当でない賃料の届け出があつた場合に、運輸大臣は第十条の監督命令権の中でこれを是正させることを考えているのかどうか。

○吉村(眞)政府委員 基準に著しく反しましたような賃料の額が届け出られましたときには、監督命令によつて是正させることを考えております。

○福岡委員 そこで、おつしやつたこの基準は省令で定めるところになつておる。この省令の中身なんです。先ほど来議論してきましたように、賃貸契約はそのまま承継されるというお話でありましたし、私どももそう理解しております。そうしましたら、現行の施行令六条に基準が書いてあるのですが、そのまゝを新しい省令に書くということでは理解していいですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。現在省令で定めております基準はかなり大綱的なものでございますので、今回それを指定法人に移します際に、法人の性格が変わりましたことにかんがみましてもう少し詳しく技術的なものを定めたいというふうな考えております。それで省令に移したわけでございます。

○福岡委員 もう少し細かくというお話はそれでいいのですけれども、中身の太筋は変わらぬ、そのまま承継されるということですね。

○吉村(眞)政府委員 中身は変わりません。現在の政令の趣旨を生かして、それを詳しくやや技術的に省令で定めようということでございます。

○福岡委員 第十条に役員を選出が規定されているわけでありまして、どのくらいの役員を想定されているのですか。

○吉村(眞)政府委員 役員の数の問題かと存じますが、先ほど一番最初の行政機構改革の関連の御質問のときに申し上げましたように、役員の数あるいは組織の大きさ等につきましては極力合理的なものを必要があるというふうな考えております。それで、現在両公団の役員がおられるわけでござ

います。考え方としては、四つに分かれても現在の両公団の役員の数を上回らないというふうな考え方が適當なのではないかというふうに現在の時点では考えております。

○福岡委員 高林参考人にお尋ねいたしますが、現在の両公団の役員の内訳をちよつとお教え願ひたいと思ひます。

○高林参考人 現在の両公団は同じような形になつておりますが、理事長一名、副理事長一名、それから理事が三名、監事が一名という役員構成になつております。

○福岡委員 港灣局長、大体同じくらいの枠だ、こう考えておるとおつしやつたのですが、いまのお話だと理事長は二人ですね。今度は四つになるのですが、理事長、これは二人でやりますか。

○吉村(眞)政府委員 ちよつと先ほどの御答弁は舌足らずでございましたが、役員の総数は現在の総数を上回らない程度が適當かと存じております。理事長はやはり各法人に一人ずつ要するものと考えます。

○福岡委員 そんなことでいいでしょう。理事長は四人要りますよ。副理事長を置くことすれば、これも四人要りますよ。監事を一人置く、これも四人要りますよ。三、四、十二人でしよう。いま六人。理事は全然置かぬことにするわけですか。枠内で押さえない、押さえられぬでしょう。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。目安としてそういったことで考えるべきでございます。先ほど申し上げました新法人の理事、役員の数うち、いま申し上げました目安というのは常勤の役員の数でございます。非常勤の役員というふうなこともあるいは考えられるかと思ひます。

○福岡委員 高林参考人にお伺ひいたしますが、常勤役員はいま何人おられるんですか。

○高林参考人 現在の常勤役員は先ほど申したとおりでございます。理事者が結局五名、それから監事が一名、こういう常勤役員になつております。

○福岡委員 じゃ非常勤はいらっしゃらない。

○高林参考人 おりません。

○福岡委員 そうしますと、港灣局長にお伺ひします。合計理事が十名で監事が二名ですね。さつきあなたは現行の枠内でとめたい、こうおつしやつた。二回目の答弁では目安にしたい、こうおつしやつた。目安ということと枠内というのは同じ意味ですか、どうなんでしょうか。

○吉村(眞)政府委員 総数はその範囲にとどまるのが望ましいと考えておりますが、先生御指摘のように、必ずその範囲内でおさめるということはあるいはむずかしいかもしれないと思ひます。

○福岡委員 この答申の中に、事業の重要性にかんがみて「必要数は常勤とする必要がある。」と書いてあるんですね。そうすると、常勤はどのくらい考えられますか。

○吉村(眞)政府委員 これはそれぞれの法人で考えていただくことにならうかと思ひますが、もちろん先ほどの監事は当然各法人に要するわけでございますから、理事の数にいたしまして現在の公団の理事の合計数をほぼ目安にいたしてはいかがかというふうな考えております。

○福岡委員 次に移りますが、この答申の五、(一)に書いてあることなんです。全部読み上げますと時間がかかりますからあれですが、書いてある内容は「埠頭借受者の意向の直接的な汲上げについては、理事会とは別に、港灣管理者、埠頭借受者等を構成員とする外資埠頭の運営のための委員会を設けて、」と、こう書いてあるんですね。ところが、この法案にはその規定がない。さっきの協議会と同じように自発的にやるだろうとお考えになつていらっしゃるんですか、どうですか。

○吉村(眞)政府委員 この運営委員会は法人の内部組織でございますので、法人の寄付行為の中でそれを定めるのが適當ではないかというふうな考えております。答申の趣旨を踏まえてそのような寄付行為の中にそういうものが盛り込まれるように私どもも指導をいたしてまいりたいと思つております。

○福岡委員 港湾管理者というのははつきりしていませんね。ここに書いてある。それから、外貨埠頭の借受人というのははつきりしますね。はつきりしてありませんのは「等」という字が一字入っている。だから、港湾管理者、埠頭借受人、これははつきりしている。その他はどういうものが考えられる。

○吉村(眞)政府委員 両関係者のほかに、中立的と申しますか、学識経験者に入っていたら、その公平な判断をしていただくという意味で、たとえば大学の先生といったような学識経験者の方に入っていたらどうかというふうに考えております。

○福岡委員 当然学識経験者、必要だと思います。私の要望は、学識経験者のほかにその従業員代表、そこで働いておる労働者、組織されておる労働組合があればその代表なども入れて意見を反映させる必要があると思いますが、この点はどうですか。

○吉村(眞)政府委員 この運営委員会は外貨埠頭業務の運営ということを主体に討議をする場でございますので、労働組合、従業員との関係は別途そういった話し合いの場というものが設けられるのが適当ではないかというふうに考えますが。

○福岡委員 別途ということ、はつきり言えば入れないということですね。私はそうしやすくし定規に物事を考えておるんじゃないんですけれども、どこの企業でも労使間で意思疎通を図る場は労働法で規定されておる団体交渉、それはそれなんです。しかし、一堂に会して、労使だけではなくてこういう関係者が集まって意見交換をするということは意味が全然ないとは思われぬ。ですから、正式メンバー、レギュラーメンバーにするかどうかというのは別にいたしまして、適切な配慮をしていただくようなことは要望だけにとどめておきたいと思えます。

時間がありませんので、次へ移りますが、問題は公団の職員の皆さんの処遇についてであります。

答申にも書いてありますように、指定法人が雇用関係は承継すると書いてある。しかし、これは法律上の規定は特に見当たらないわけですが、これは一切の権利義務を承継するということを書いてあるから、その中に含まれておると思うのですが、それでいいですか。

○吉村(眞)政府委員 雇用契約は、一切の権利義務の中に含まれております。

○福岡委員 たとえば就業規則というのがあります。あるいは労使間で問題ごとに話し合つて合意に達したのもあるでしょう。それは特別、労働協約とかあるいは覚書とか協定書というようなものになつていなくても、長い十数年の歴史があるわけでありまして、慣行化されておるものもあると思うのです。今度指定法人にいきますと、少し人も入れかわるんじゃないかと思えます、少なくとも理事長、その法人の責任者はそれぞれかわるわけでありまして、いまの方がどこかへ行かれるとしまして、二人しか理事長はいらっしゃらない。他の人が理事長に追加されなければならぬわけですね。

そういう意味もありますので、時間がありまさんのので短く申し上げますが、いままで両公団でいろいろ労使で話してこられた慣行なり労働条件なりというものをこの際まとめて文章化していただいて、移管後に問題が起きないようにしておいた方がいいと思うのであります。

そこで、高林参考人にお伺いしたいのですが、承継計画書を策定されるまでにそれらをきちんとされて、それで計画書の中に、別紙とされるかどうかは別といたしましても、間違いなく指定法人に承継されるようにされた方がいいと思うのですが、その点いかがですか。

○高林参考人 お答え申し上げます。

現在、就業規則あるいは慣行といたしましていろいろ相互に常に労使で話し合つてそれを実施しております。そういうようなものをはつきり取りまとめて、そして承継されますところのいわゆる一切の権利義務というものであつてはつきり承継さ

れ、そしてまた御答申にありますように、雇用、待遇というようなものについて不利益の生じないように、私どももいたしましてその点について最大限の努力をしてみたいというふうに考えております。

○福岡委員 港湾局長、それでいいですね。

そこで、個々の問題は参考人、理事長のお話で含まれておるからいいのですが、一つだけ特に心配な点がありますが、年金関係です。運輸省関係は直接は離れるわけですが、法人格が変わるわけでありまして、現在やつておる企業年金、厚生年金基金ですか、運輸省関係云々という厚生年金基金の関係、現在のそれはどういうように、そのまま承継されると考えていいかどうかですね。

○吉村(眞)政府委員 これはそのまま自動的というわけではございませんけれども、基金の定款を厚生大臣の認可を得れば基金に加えることは可能でございます。現在、基金に加えることの問題点でもございませぬけれども、基金に加えることにつきまして関係者の意向を聞いておりますが、現在の時点では可能であるというふうに考えております。

○福岡委員 可能ということになれば問題はないのですが、不可能ということになると、これは重大問題ですね。もうちよつとで資格がつく人、もう半年か一年か二年、すぐそこまで、資格がつくところまで来ているのにだめだということになりますと、これは大変なことなんです。

それで、どうしようか、うまくいくように努力はしていただくのですけれども、どうしてもいけないということになったときには責任を持つて別の場所であつたわけと協議をしていただくというか、問題の解決について話し合うということをや約束しておいてもらいたいと思いますが、運輸大臣、それは結構ですか。

○塩川国務大臣 結構でございます。

○福岡委員 もう一つ心配な点は個人の行き先です。いままで東京におつた人が横浜に行かなければならぬ。東京から横浜なら通勤圏なんです。こ

れは問題ないと思ひます。ところが、千葉の方から東京へ通勤しておる人が横浜へ行けと言われると、それは通勤時間も長くなりますし、大変なことだと思ふのです。ここではそれらをつつとどうこう言うことはできませんが、退職せざるを得ないというようなところに追い込まれないように、もし実際通勤できぬようなところに転勤をさせられると、家の問題もあるでしょうし、子供の学校の問題もあるでしょうし、いろいろあるわけですね。ですから、いつそ退職をしてどこか第二の勤めを探さなければならぬということになり得る場合もあるわけですね。ですから、個々にはいろいろ話し合いがなされると思うのですが、ここで申し上げておきたいのは、これをいいチャンスに何人かでも退職をさせる、退職を勧奨するようなことは絶対にしてもらいたくない。聞くところによりますと、港湾管理者の方から、財団法人をつくつて引き受けますけれどもできるだけ身軽にしてくてもらいたい、こういう文書が出ておるようであります。身軽にしてもらいたいということは人を減らせということなんです。そこで、表向き退職を勧奨することはできないからいやがらせをして、さつき言いますように、千葉から横浜まで通勤せいなんというふうなむちやな話が出たりする場合もなきにしもあらずなんです。

そこで、地方自治体が、港湾管理者が身軽にしてこいという意味はどういう意味なのか、事実そういう話をお聞きになつておるかどうか、伺わせていただきたいと思います。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

港湾管理者からの要望をいろいろいたしております中に、承継時に引き継ぐ人員はなるべく少なくしてほしいという趣旨の御要望があつたことは事実でございますが、この点はそういうふうには無理をして減らしてやるというようなことを意味しておるのではないというふうに私は考えております。先ほど来御説明いたしましたように、建設の業務量がだんだん減つてまいりまして、それに対応して公団では出向の職員を引き揚げます

とかあるいは定年退職をされた方の後を補充しないといったような形で、従来から職員数を業務に合わせ削減をいたしておりまして、港湾管理者からの御要望も、そういう努力は十分にやっております。御要望も、そういう努力は十分にやっております。業務量に見合った職員数にした上で承継してほしい、こういった趣旨でおっしゃっておるものと理解いたしております。そういう努力はもちろんいたしております。承継いたします時点におられる職員は全部一切の権利義務として承継されるというふうに考えておりますので、御指摘のような心配はないものと考えております。

○福岡委員 ぜひそういうように努力してもらいたいと思います。やはりあり得ることなので、いままでのこういう場合における退職の強要とか、いろいろわれわれも経験をしてありますが、そういうことのないように、働く意思のある人は完全に承継していただきたいし、それから意に反して配置転換させないように、あくまでも合理的な範囲でそういうようにやっていただきたいということを要望しておきたいと思っております。

最後に、この答申の最後の第七に書いてあることとなのですが、いわゆる二者協議体制、これはそのまま承継されますか。

○吉村(眞)政府委員 御指摘の二者協議体制、船社と日本港運協会、日本港運協会と港湾労働組合、それぞれの協議によって諸問題を決定するというこの体制は、現在までの経緯にかんがみまして、公団が廃止されて業務が指定法人に移管された後におきまして、この慣行が維持継続されるべきであるというふうに考えておりまして、運輸省といたしましては港湾管理者、指定法人等の関係者に、この慣行を尊重するように望んでまいりたいと思っております。

○福岡委員 承継計画書には、それは書かれる御予定ですか。

○吉村(眞)政府委員 承継計画書は、先ほど申し上げましたように、分ける分け方を主として書くわけでございまして、いまの問題は、ただいま申し上げたように、私ども運輸省としてそういう方

向で尊重していただくように働きかけてまいりたいというふうに考えております。

○福岡委員 二者協議体制は非常に大切だと思っておりますので、途中であいまいにならぬような具体的な手だてというものを御配慮していただきたいと思っております。

以上で終わります。

○小此木委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時一分休憩

午後一時五十六分開議

○小此木委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。西中清君。

○西中委員 外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案について御質問をしますが、その前に、第六次港湾整備五カ年計画は、昨年九月に投資総額七兆三千億円で策定をされましたけれども、今年三月十三日の閣議了解で四兆二千六百億円の規模ということに縮小をされております。

財政上の問題が大きいのではないかと思っております。縮小けれども、この辺の経緯、それからこれが港湾整備にどういう影響を与えるのか、お伺いをしておきたいと思っております。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

先生ただいま御指摘になりました昨年の七兆三千億円で申します港湾の五カ年計画の案でございますが、これは昨年の暮れの予算要求時点におきまして、運輸省の希望する枠を決めたものでございます。

それで、これを決めました経緯と申しますか、決め方について御説明申し上げますと、経済社会七カ年計画というのがございまして、この経済社会七カ年計画の中で社会資本投資の額を決めております。これが七カ年で二百四十兆円という金額でございます。この二百四十兆円の金額を各公共投資の部門に配分をいたしておりますので、その港湾に対する配分と申しますか、港湾で担当すべき

社会資本の投資額というのがございまして、その投資額に見合うものを港湾で算定いたしましたものが七兆三千億円でございます。二百四十兆との関係は、物価の指数が違いますとかいろいろ違いますが、そのままだ七兆三千億円とは結びつきませんが、考え方といたしましては、二百四十兆円の社会資本投資額の港湾分という考え方でございます。そういうことで、七兆三千億円の枠を考えて五カ年計画の案をつくっておったものでございます。

それで、その後、昨年の暮れに、経済社会七カ年計画のフォローアップ作業というのが経済審議会において行われまして、いろいろと七カ年計画のその後の進展の状況を御検討いただいたわけでございます。そのとき、二百四十兆円という金額をそのまま予定どおりに実施いたしますと、やや経済成長が大きくなり、完全雇用は達成されますけれども、物価の上昇が当初想定をいたしました計画の価よりも上回るといったような試算がなされたという聞いております。そういういろいろな経済の全般的な整合性といったような検討を経済審議会でもなされまして、その結果二百四十兆円を百九十兆円程度に考えた方が経済全体の整合性の観点から望ましいという結論が出されまして、その審議会報告が行われております。それで、その百九十兆円という総社会資本投資額に見合いますと、公共投資の各分野につきましての洗い直しが行われたわけでございます。その結果、港湾につきましては、先ほど申し上げました七兆三千億という数字が、四兆二千六百億が適当であるというところになったわけでございます。それで、先ほど先生から御指摘ございました閣議了解を得ました数字は、その四兆二千六百億という数字を閣議了解をいただいたわけでございます。

それで、その法案との関連についてのお尋ねでございますけれども、特にこの法案に五カ年計画の規模が縮小されましたことは関係はないように考えております。全体の建設のテンポが、公団を設立いたしました当初に比べてかなり落としても

いいという情勢が生じたことによって、今回の行政機構改革あるいはこの法律案の御提出を申し上げたわけでございますが、七兆三千億の当時にございましてそれほど大きな額を見込んでおったわけでございまして、これを四兆二千六百億にいたしましたことによって法案には直接には関係はいたさないというふうに考えております。

○西中委員 そうしますと、第六次五カ年計画で、当初、この昨年九月の計画では、事業費は四百四十億というふうに出ておったように思うのですが、それはほぼ変わらないということでございますか。その点はいかがですか。——私ちよつと言葉が足りませんけれども、外貿埠頭公団等事業に關しての金額ですね、これは変わりませんかということでございます。

○吉村(眞)政府委員 先ほど申し上げましたように、七兆三千億円という金額では、やや経済の全体に対する影響が大き過ぎるというようなことで、四兆二千六百億に下げられました結果、計画全体の進展が約一年半ほどおくれるということもやむを得ないというのが経済審議会の答申でございます。それに伴いました、港湾整備五カ年計画の案も調整をいたしましたので、七兆三千億円の案も調整をいたしました外貿埠頭公団関係の事業に當時に考えておりました縮小する方向で修正をする必要があるのかと考えております。しかし、現在まだその縮小の案につきましては関係の港湾管理者等と協議調整をいたしております最中で、具体的な数字につきましてはまだ現在のところ持ち合わせておりません。

○西中委員 計画の詰めはいまなさっておる、これはよくわかりますし、いま幾ら出せなんて言ったって無理だろうと思うのですけれども、一応こうして四兆二千六百億、こういう数字が出ておるわけですから、おおよその考え方というものはある程度あるのじゃないでしょうか、もう一度お伺いしておきたいと思っております。

○吉村(眞)政府委員 外貿埠頭公団の整備事業が、従来公団を設立をいたしまして以来鋭意進め

てまいりましたような、短期間に大量のバースを必要とするという形は、今後は恐らくないだろうということを考えておりまして、この考え方は、先ほど申しました七兆三千億円の規模の場合も同様と考えておたつたわけでございます。

そのときの数字は、申し上げますと、十バース程度のものを盛り込んでいかかというふうな考えておたつたわけでございますが、それを四兆二千六百億円に縮小をいたしますので、先ほど申し上げましたように、どの程度という具体的な問題は別として、七兆三千億円当時考えておりましたものよりもかなりな程度縮小をしたもので計画をせざるを得ないだろうというふうな考えております。

○西中委員　そこで、まず、この提案理由の説明の中に、今回の改正は「両公団の設立の目的はおおむね達成された」、そして行革の一環としてこれを廃止する、このように言われておるわけですね。しかし、私がこれを拝見したところでは、果たしてこれが行革になり得るかどうか、その点ではきわめて疑問の多い法案と言わなければならぬと思います。

先ほど問題になりましたけれども、これはどうしてもやはり一言言っておかなければならぬと思うのですが、公団の廃止によってその業務を継ぐ四つの法人、指定法人、こういうように二つの公団を解散して四つの法人ができるという、こういう形ですね。しかも、それら四法人は多額の債務を承継させる。その一方、業務を承継させる条件として、いわゆる建設については無利子貸付金その他補助等を国が行う、こういうような形でございまして、ですから、いままでこれは公団が順調に経営を運営してきたわけだけれども、こういう形でさまざまな四つに分かれて、全部が全部そろってきつちりうまくいけばいいですが、かえって行政上複雑になっておるし、財政的にも負担が生じてくるのではないかとというように心配をいたしておるわけでございますけれども、その点についてはどういふ見解を持っておるか、お伺いを

いたしたいと思ひます。

○塩川国務大臣　現在行政改革を進めていく中で、この二つを四つに割るということは、確かに一見そういう考えを持たれるのは当然だと私は思っております。でございますから、私たちが、行政改革の一つの方針として閣議決定しましたときに、それ以降、それを実施するについてどうするのが一番いかに合理的であるかということについて考えて苦慮してまいりました。確かに、移行しますときにはそういう懸念なきにしもあらずと思っておりますが、しかし、何遍も申しておりますように、もう建設できたこの埠頭をいけば管理者のところへ、いわば別法人ではございますけれども管理者の主管のもとにおいて管理せしめるといふ方向に行つておるのでございますから、いわば管理する側からいけば、これは自分の管理の目的の行き届く、一体となつてやつていける、こういうぐあいに思つております。したがつて、法人とはいひましても一般の法人のような考えではなく、でき得れば理事長等あるいは役員等も管理者の側との兼任も考えられるし、また本場に管理責任者、常勤する者はごく少いといふ。先ほど局長が御説明しておりましたように、本場に事務的に常勤する者については現在の公団の役員総数、大体その程度のことではないか、こう言つておるのもそういうところにあるようでございます。そして、そういうところから、少し時間をかけていきますならばこれは必ず合理化の効果が発揮されるであろう、こう期待しておるのであります。

○西中委員　その人数は、先ほど同僚委員から質問があつたように、事実上はふえるということ、これはもう間違いないと思うのです。それはそれで後で議論いたします。

それでは逆に、何が行政改革なのか、何が行政改革につながつておるか、この点はどういうふうに御説明なさいますか。

○吉村(興)政府委員　冒頭申し上げましたように、外貿埠頭公団の廃止という行政機構改革の問題が起りましたのは、当初非常に急速に外貿埠

頭を整備してコンテナリゼーションに対応するという必要性が生じたことと、それからもう一つは、このコンテナ埠頭というものの性格上、非常に効率的にこれを運用しなければいけない、従来の公共事業が実施しておりました埠頭のいわゆる公共使用の原則に従つた使用法よりは専用貸し付けをいたしましてフルに埠頭の使用をするということがきわめて望ましいという二つの観点から、従来の港湾管理者ではなくて公団という組織をつくつて建設及び管理を行うというふうになつたものでございますが、その急速な建設整備の必要性あるいは時期がすでに終わったという観点から、行政機構改革の一環としてこの廃止が決められたわけでございます。したがつて、この建設部門をまず縮小するというのが行政改革の第一のねらいでなければならぬと考えておるわけでございますが、この縮小という点は、業務の実態に依つて現在までにすでに着々と縮小をいたしております。そして、先ほど大臣から申し上げましたように、管理を一体化するという意味で、港湾管理者に移管をするというのが最初に考えられた案でございます。しかし、その考えられませんでした案に対しまして、その業務の移管のための必要な条件を整備するという閣議決定を受けていろいろと検討いたしております中で、直接に港湾管理者に承継させるよりもこういうふうな法人に承継をさせる方が業務の運営がスムーズにいくではないかということになつたわけでございます。

そういうことでございますので、行政改革のまず第一のメリットは、業務の量及び質の変化に対応いたしまして、それに対応するような組織としたことがまず第一のメリットでございます。それからまた、いま申し上げましたように、今後の業務の主要な部分であります管理運営というのが、港湾管理者と緊密な連絡のもとに実施ができるといったことも行政改革のメリットの一つであると考えております。

○西中委員　御説明はいろいろなさつておりますけれども、よくわからないですね。考え方として

はいろいろあると思ひますよ。しかし、行政改革というのだったら、いま二つあるのを一つにすれば一番早いわけですね。それで十分対応できるでしょう。建設事業はほぼ完了したんだ、あとは管理だけですよ、もう仕事はなくなつてきたのですよ、こういう言い方がずつと先ほどから続いているのですから、残すなら一つにすればいい。役員も減るんだ、六人で終わりだ、そんなに大ぜい要らない。いかにも公団は解散しますよ、行政改革ですよと言ひながら、実は四つの受けざらをつくる、こういう形なんですから、これはなかなか国民に理解をせよと言っても無理な形だと私は思うのです。たとえば民間に移行するとか、直接港湾管理者に移管するとか、その方がまだわかりやすい。私の考えとしては、やはり公団を一つにするということがまず一番妥当なところじゃないかというふうに考えているのですが、もう一遍御意見を伺ひたい。

○塩川国務大臣　それも確かに合理化——合理化の方法は幾らでもあるだろうと思ひます。観点を変えまして、私らこれを審議しておりましたときにふと思つたのですが、一つの建物の屋根の下でモータープールが二つあつて、一つは追い込みのモータープールで、一つは月決めだ、こういうのがあつて、月決めのものを建てるときにえらい金がかかつて、だから違う会社をつくつた、しかし、いまとなつたらもうこの屋根のふたは一つなんだから一つのところで管理した方が便利じゃないか、しかし、かかつて金があるからこれだけはいちよつと別会計にしておこう、これが今度の行政改革——行政改革といひましようか、こういう改革でございますので、大体そんなことで思つていただくだらばこれも一つの行政改革の方法だろう、と。というところで、おっしゃる二つを一つにする、これも確かに行政改革のやり方だろと思ひます。けれども、そればかりでもない、いろいろな方法があるだろうと思つてこの方法をとつたようなわけで、そうすることによって港湾管理者との関係は非常にスムーズにいくということが一つの

メリットだろうと思うのです。

○西中委員 これは幾らそういう御説明をいただいても押し問答になって本当に理解できない。いままです建設というようなめんどろなことで含んできちつといておつたのでしよう。それなら、管理者とスムーズにいくなら初めからそういう形をとっている、こうなってくるじゃないですか。何も仕事がなくたってきたのなら、逆に今度は要らないのですよ。しかも、それが大変な赤字を抱えているとか、先行き見込みがどうしようもなくなつてしまふという話ならまたいろいろ考えも必要でしようけれども、まずまず二十年くらいではめどが立つておるといふような先ほどのお話もありましたけれども、要するにこれは新たなこゝろいう指定法人をつくる、細分化して結局行政的にいへば非常に複雑になつてくる、こういうこととていいます。時間もあれですけれども、そういう言い方ですきも何回も答弁されておりましたけれども、これは理解がでない最大の問題であるといふことを申し上げておきたいと思ふのです。

すとか、そういったことを基準で定めることを予定していたしております。

○西中委員 そこで、公団債権者、外貨埠頭借受者等の利害関係者は、この法律では意思がきちつと表示できるような位置に置かれておらない、そういう形になつておると思ふます。また、公団の債務を分割承継し、承継した財産を担保に供することとなる指定法人に対しても、政府の方は意見を聞くのみで、承継計画の内容は運輸大臣の認可によつて確定することとなつておる、こういうことですが、考えてみますと、公団債権者、埠頭借受人は二公団の債券保有率が非常に高いのです。そういう点では、この両公団の一切の債券について保有率が非常に高い、そういう立場の人たちの意見というものがどういふ形で今後の運営また指定法人の中に反映されていくのか、これは非常に疑問に思つておるのです。

入れておりますのが千六億四千万円、それから借受者からの調達額が千九十三億一千七百万円でございます。そのほかにハ号債がございまして、二千百十九億五千七百四十万円が両公団合計の債券の発行額でございます。

○西中委員 比率はどれくらいになるのですか。

○吉村(眞)政府委員 比率は、総事業額の四〇%が埠頭借受者からの調達額でございます。

○西中委員 ですから、これで見てもみますと、公団債のいわゆる民間債権者、借受者、特別引当金、預託金等、こういうものの立場からいいますと、非常にこの事業にかかわりの深い立場の方、こういう方たちが意思を表明するといふますか、法律的には担保されるものがないように思ふのです。その点はいかがでございますでしょうか。

直接的に日々の運営の中でくみ上げていくという必要がございまして、そのことを考えまして法人の寄付行為の中に運営委員会というものをつくるようにしていただいたかどうかといふふうにご考慮しております。そして、その運営委員会に港湾管理者とか埠頭借受者等に構成員として入つていただいて、そしてその運営のためのいろいろな重要な事項を審議していただくという形で、直接的な埠頭借受者の意向の反映を図つていくということが港湾審議会の答申等にも御指摘いただいておりますので、そういう方向にまいりますように今後の関係者との意見をまとめてまいりたい、こういうふうにご考慮しております。

○西中委員 運営委員会をつくる努力をしていくということですか。

○吉村(眞)政府委員 努力と申しますか、関係者寄り集まりまして、そういった今後の問題を話し合う場を国も入りましてつくるというふうな形で具体的にその方向を進めてまいりたいというふうにご考慮しております。

○西中委員 結局、先ほどの説明では、実際の、たとえば具体的に言うとうと船会社とかいふことになると思ふますが、運営委員会がそういう人たちの意向を聞いていくというふうな方向で指導されるということであつて、あと残されたものは役員の中に借受者を入れる、こういうお話ですね。これは法律上載つておりますね。そうすると、役員はかなりもめますね、うちも入れると。各バースイままでもたくさんある、つくられただけでも四十幾つかあるのでしょうか。船会社も契約しているところがいっぱいあるわけでしょう。先ほどは役員を抑えるとおっしゃつたけれども、学識経験者も入れるし、そういう人たちも入れるということになる、一体何人ぐらいになるのですか、御答弁願ひたいと思ふます。

○吉村(眞)政府委員 役員の中には直接に借受者の意向を反映するという意味の代表を入れるということではございませんで、役員には学識経験を有する人を入れるということでございます。

二項に、四つの法人は二公団の権利及び義務の承継に関し、承継計画書に定めるところに従つて承継するが、この承継計画書は二公団が四つの法人の意見を聞き、政令で定める基準に従つて作成するといふことになつております。この政令はおおよそどういふ内容のものをお考えなのか、お伺いをしておきたいと思ふます。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

承継計画書は、公団の権利義務の承継に関して必要な事項を定めるものでございまして、公団から承継する権利義務の性質によりまして、これを外貨埠頭の所在地で分けて承継するのが適当なものとございまして、あるいは地方公共団体の公団に対する出資額がそれぞれ違いますので、その出資比率を参考にして資産の分割をする方が合理的な場合もございます。そういった場所によつて分けますとか、出資比率を参考にして分割いたしま

それから、あとの運営の問題にしまして、この法人の中でどういふふうな埠頭借受人の意向が反映させられるかと申しますと、まず法律に書いてございましてことといたしましては、埠頭借受人の意向と申しますか、外航海運に關します知識あるいは港湾運送に關します知識を十分に持つた人が運営に当たらないと、こういった借受者の意向が十分に反映できないといふようなことがございまして、そういう学識経験を持つた人を役員の中に入れるといふことを寄付行為で決めておくことをこの法人に求めております。これはそういう寄付行為の記載があるといふことを指定の条件にいたすといふふうにご考慮しております。

○吉村(眞)政府委員 役員の中には直接に借受者の意向を反映するという意味の代表を入れるということではございませんで、役員には学識経験を有する人を入れるということでございます。

それで、運営委員会の中には、これは直接的に埠頭借受者の意向をくみ上げるということ、非常に数が多い場合にそれを全部入れるのかという御質問でございますが、これを全部入れるかどうかは別といたしまして、なるべく全面的に埠頭借受者の意向をくみ上げられるような運営委員会の委員構成が望ましいというふうに考えております。これは先ほども御答弁を申し上げましたように、こういうふうなことで関係者が話し合いをして、どうしても一番うまく運営できるかということとを御相談がなされながら事を進めていくのが一番適當であると考えております。

○西中委員 債券の四割を占める人たちがこの法人の役員にははいれない、これは会社で言ったら一般の社会通念から言ってやはりおかしい話じゃないか。これは指定法人という特殊法人みたいなものですから、性質が違ふのだとおっしゃるだろうと思いますが、やはりこれは社会通念から見ても少しおかしいのじゃないかという気がするのです。これはいままでも議論しましたから、もう御返事は結構ですけれども、やはり若干の疑問を持っておるといふことでございます。

次に、三条の問題、指定法人の要件についてお伺いしておきたいと思ひます。

公団の廃止及び統合についての当初の政府見解、たとえて言いますと、昭和五十年十二月三十一日の閣議了解は、京浜、阪神の両公団については「建設事業の終了時点において、第三セクターへの移管を含め、管理機構をいかにするかを検討する。」とされておりました。このことは埠頭の建設の終了ということが公団の業務を移す一つの前提となつておつたと思うのです。

運輸省は二公団の設立の意義は全く終わったと考えておられるのかどうか、これは確認の意味でお伺いしておきたいと思ひます。

○吉村(眞)政府委員 現在、運輸大臣から基本計画を指示しております公団の建設の計画が全部終わったわけございません。現在工事中のものが五パーセントございまして、五十六年度の末までには

二パーセントが完成をいたします。したがって、あと三パーセントが未完成のままで残るわけでございますが、この三パーセントにつきましては、まだ埠頭借受者が決まっておりますので、この状態で一応公団というものは廃止をいたしまして、その仕掛かりのままで次の法人に引き継ぐというふうにいたしたいと考えております。

○西中委員 私は別にいやがらせを言うわけじゃないけれども、閣議了解でこういうふうな決まつておるし、その後のいろいろの方針から今回の改正は若干ふらふらとしてゐるのじゃないかというか、変わったような経過があるようでございまして、その点もうちよつと意味がよくわからない改正だ、こういうことでございまして。

次に、三条二項の口についてお伺いしますけれども、指定法人で埠頭の建設はまだこれから行うということとは先ほどからも言われておりますが、現在の二つの公団で建設事業を行うのとどこが違うのですか。何か物すごい不都合なことがあるのでしょうか、お伺いしたいと思います。

○吉村(眞)政府委員 お答えいたします。

先ほど申し上げましたように、建設事業を行います際には公団という制度は非常に適当な制度であつたというふうな考えております。非常に急速に資金需要がございましてを賄うという意味でも公団という制度が適當でございましたし、建設をいたします際には、その建設の場所は十分に広域的に調整を図つて、過剰投資になるとかあるいは重複の投資になるといふようなことのないようにしなければいけないという観点がございますので、そういう意味で二つの公団で広域的に建設を実施してきたことは非常に適當なことであつたと思つておつたと思ひます。

今後の問題といたしましては、現在残つております仕掛かりの埠頭を含めまして、冒頭に御説明申し上げましたように、従来のような急速、大量の速度でございせんが、今後の建設は必要に応じてやめていくということでございます。急速、大量という要請がなくなつたということでございます。

ます。

そういうふうな考えますと、それぞれの管理運営と密接に関連をした四つの組織で建設も行っていくのが適當だというふうな判断をしたわけでございます。

○西中委員 余り明確な差異があるような気がしないのです。

それから、さつき役員のことについて触れましたけれども、「知識及び経験を有する者」というのは、学識経験者というような表現をなさつておられましたけれども、お役人の天下りはやらないという点ですか。その点はどうでしょうか。

○吉村(眞)政府委員 学識経験と申し上げましたのは、海運及び港運に関して学識経験を有する者ということでございます。公務員の天下りというようなことは前提にしておりません。

○西中委員 次に、公団の設置と解散に関する矛盾点ということについて伺つておきたいと思ひます。

四十二年六月三十日にこの法律が五十五国会に提出されたときの運輸大臣の提案理由の説明によりますと、外貿埠頭公団の設立目的は、いろいろ書いてあるけれども、要約しますと大体三点ぐらいじゃないかと思ひます。一つは、港灣管理者、すなわち地方公共団体の財政負担を軽減すること、それから港灣設備の専用使用方式の導入を図ること、独立採算による企業的港灣整備方式を確立すること、大体こんな感じじゃないかと私は思つております。ここに文章がありますけれども、そうすると、この設立の趣旨からいいますと、今回の解散によつて事業を四つの法人に移管するとすると、まず最初に申し上げました港灣管理者の財政負担の軽減に逆行する懸念がある、こういうことになつておるのです。それから、先ほど来問題になつておりましたけれども、国の出資金の引き揚げに伴つて港灣管理者または借受者の埠頭を利用する料金の引き上げ、こういった問題が起つてくることもやはり可能性としてはあるわけですね。

こういう問題は、当初の公団法の趣旨に反すると考えますけれども、いかがお考えですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

公団設立のときに港灣管理者の負担の軽減ということが掲げられておりましたのは、その当時外貿埠頭の建設はいわゆる公共事業で実施をされておりました。国と港灣管理者の負担率がそれぞれ決まつております。重要港灣におきましては国と港灣管理者が五割ずつ、特定重要港灣におきましては、いろいろ物によりまして違ひますけれども、最高は国が七五%まで負担をできる、そういう形でございますが、いずれにいたしましても、平均しますと、建設費に対して四、五%という割合は港灣管理者が負担をしなければならぬわけでございます。非常に急速、大量に外貿埠頭、コンテナ埠頭を建設いたします際に、その負担率では非常に負担が高いということから、民間の借入金及び財投の借入金を導入いたしまして負担の軽減を図つたという趣旨でございます。

その結果、公団におきましては国の出資金が一〇%、それから地方公共団体つまり港灣管理者の出資金が一〇%、そして四〇%ずつの借入金ということになつておりました。従来の四〇ないし五〇%という港灣管理者の負担が一〇%に軽減されたということでございます。

今度、公団を廃止いたしまして指定法人にこれを移します際に、それではどういふことになるかと申しますと、今後港灣管理者が、外貿埠頭の建設を行います場合の負担は、現在の負担と変えておりませんで、さらに港灣管理者も今後建設をする場合には無利子貸し付けを行うように考えております。つまり、いままでも港灣管理者が出資をしておりましたものを無利子貸し付けにいたしましたので、しかも同じ率でございまして、むしろ負担は軽減したのではないかとこのように考えておるわけでございます。

埠頭借受者に対する借上料の高騰につながるという御質問でございますが、これはそのようないかならないかというふうな考えております。

す。
○西中委員 ならないというのはいまの予測であ
って、可能性はゼロではないわけですから、その
点は非常に心配をいたしております。

それから、いわばこの公団の設立そのものが港
湾行政、港湾整備等いわゆる港湾行政にかかわる、
ある面では行政改革みたいな形になっておつ
たわけですね、設立した時点においては、それが
今回の改正によって四つに分ける、こういう形に
なっておるわけですね。たとえば公団が建設する
外貨埠頭については国及び地方公共団体の負担は
建設費の各一割、いまも御説明あったとおりです
が、公団に出資するということがあつたわけが
、建設費の八割を公団債の発行によって調達し
ている。その償還を埠頭の専用使用料で賄つてい
る。こういう形は非常にいいんじゃないかと思
うのです。現在では出資金はありますけれども、政
府及び地方自治体からの補助金もなければ助成金
または利子補給も行われておらない。これは非常
に結構な話で、無利子の金をわざわざなします
よというふうなよいことをしなくたつて、いま
のままの方がずっといいんじゃないか、こう思
うのです。ですから、これは観点を考えますと、
やはり行政改革の先取りになっておつたんじゃない
かという気がするので、これをわざわざま
たこういう形に直すということはむしろ逆行して
いると思うのですが、もう一遍御意見を伺つてお
きます。

○吉村(眞)政府委員 公団は確におつしやるよ
うな意味で、従来の行政機構の中になかった要素
を入れたという意味で、行政機構改革の先取りで
あつたかもしれないと存じます。そのなかで申し上
げましたような急速な大量な施工と、それからこ
れを専用貸し付けをいたしまして経済的な運営を
図る、この二つの目的を果たし得るためには公団
のような組織でなければならぬということ、
いわば行政機構改革というふうな意識は、結果と
して見ればそういうふうに見られるかもしれませ

んが、当時は、その必要を満たすためにどうして
もそういうことでなければならぬというこ
で、公団の制度を充足させたものと考えておりま
す。

現在ではそういった目で見てまいりますと情勢が
変わつてまいりました、この公団は廃止をいたし
まして、指定法人というふうな制度の方が現在の
情勢にはマッチをしておるといふふうに私どもは
考えて、この制度を御提案申し上げたわけござ
います。

○西中委員 どうも大した理由じゃないという感
じですな。

次に参ります。

港湾行政に關しまして、この公団の設立の意義
は、港湾にかかわる行政を地方公共団体の行政
政から独立した企業的な港湾設備施設経営主体を
育成することにありました。そして、その経営主
体は地方公共団体の行政区画にとられない広域
的な経営をさせる、そして投資の効率を図る、こ
ういうことであつたのです。だから、大阪湾、
伊勢湾、東京湾等、これは広域的な港湾整備を進
めてきておるわけですが、そういう点では公団の
いままで持つておつた性格はむしろ合致をしてお
つたんじゃないかと思うのです。

今度は公団を解散して四つの法人にする、外貨
埠頭の経営を任せるとなりまして、行政区画によ
る港湾行政の細分化ということが一応心配をされ
る。今回の措置は広域港湾行政を進めていく港
湾行政と逆の方向に走つていつていふんじゃない
か、こういうふうには考えますけれども、運輸省の
見解はいかがですか。

○吉村(眞)政府委員 逆の方向と申しますか、港
湾の広域管理というものの必要性は、われわれも
従来から痛感しておるところでございまして、
公団が確かにその方向を満たしておる一つのやり
方であつたというふうには考えておるわけござ
います。

それで、今回の改正でございしますが、細分化に
つながるおそれは、現在のところはないと考えて

おります理由は、私も先ほど申し上げましたよ
うに、公団では非常に建設面が重要な仕事でござ
いましたので、建設をする際には広域的に考えて、
重複でございましてかあるいは過剰な投資でござ
いますとか、そういうものがあつてはならない。
重復でございましてかあるいは過剰な投資でござ
いますとか、そういうものがあつてはならない。

公団で実施しておりますときでも、個々の港の
個々のパースの運営というのは、その場所に即し
た運営、経営をそれぞれの港湾管理者とよく相談
をしながらやつておりましたわけ、その点は従
来やつておりました公団のやり方をそのままそ
れぞれの法人でそれぞれの場所において行つとい
うことになるわけでございますので、細分化にはつ
ながらないというふうには考えております。公団の
持つておりました建設の広域的な調整と申します
機能は、おつしやるのとおり大変必要なものであ
つたと考えております。その機能の必要性が公団設
立のときに比べて現在ではや減つたというふう
に申し上げたわけでございます。

○西中委員 どうかひとつその辺は十分お考えを
いただかないと困ると思うのです。

それで、投資の効率という点でも非常に問題が
生じてくるのではないかと心配をしておるの
です。隣接港同士が投資したいという競争を誘発
するような懸念もこれは考えられるわけござい
ますが、こういう点はどうか、大丈夫ですか。

○吉村(眞)政府委員 御指摘のような問題が起こ
ることを防ぐためと申しますか、そういうことを
考慮いたしまして事業計画の大臣認可というよう
な形で、十分に国の全体の港湾政策でありますと
か海運政策でありますとか、そういった点との調
整を図りながら、重複投資でありますとか過剰の
投資が起こらないというふうなことを目指してま
いりたいと考えております。

○西中委員 五十五年十二月十六日のこの審議会
の答申では、港湾管理者、埠頭借受者等を構成員
とする外貨埠頭の運営のための委員会の設置をう
たつておりますね。これを法律に盛りなかつた理
由は何でしょうか。

○吉村(眞)政府委員 この運営委員会は法人の内

部組織でございまして、寄付行為で定めればよ
いというふうには判断をいたしたわけございま
す。

○西中委員 答申では、この委員会については、
外貨埠頭に関する重要事項について、法人に設け
られる理事会に付議する以前にこの委員会の議を
経るようという非常に高い位置にこれを置いて
いるわけですね。こういう立場にある役割、位
置づけをされておるこの委員会は、簡単に内部で
どうこうというふうなことではなくて、答申の意
図するところ、やはり借受者等の意思を反映させ
るということ非常に重要視している問題だと思
うのです。そういう高い位置づけをしておる委
員会をなぜ盛らなかつたかということについて
は、どうもいまの説明では納得できないのです。

○吉村(眞)政府委員 港湾審議会におきます審議
の過程で港湾管理者の意向等十分に承つており
まして、この港湾審議会の答申に盛り込まれた精
神と申しますか、内容につきましては港湾管理者
も十分承知をしておられると考えております。そ
して、この内容について御異論はないように承つ
ておりますので、設置者である港湾管理者がその
ような御意向でありますから、十分にその意図が
寄付行為の中に盛り込み得るものと考えておるわ
けでございます。

なお、今後その寄付行為を定め、あるいは法人
の準備をいたします段階におきまして、埠頭借
受者の意向等を十分に参酌しながらその作業を進
める必要はあると考えておりまして、先ほどもち
よつと申し上げましたように、関係者の話し合い
をいたしたく場をわれわれの方でいろいろと準備を
するといったようなことで、そういった方向を確
保するようにはなっております。

○西中委員 さらに、この答申の中には、港湾の
「広域的管理体制が確立されるまでは」、「四つの
承継主体により構成される外貨埠頭の運営のため
の協議会を設けて相互の連絡調整を図ること」、こ
ういうふうな述べておられますね。先ほど言つた
細分化という問題とあわせて広域的な港湾管

理を行う必要性を答申は指摘をしておられると思うのです。

これも本法案から外されておりますが、外してある理由は何ですか。

○吉村(寛)政府委員 この協議会是非常に重要な役割を持った組織だと考えておりますが、こういった協議会はその法人がみずからの意思で自発的におつくりになるのが一番スマートな形ではないかと考えております。現在こういった類似の協議会がいろいろございまして、たとえばフェリー埠頭というものが各地にございまして、そういうフェリー埠頭の問題の共通部分をいろいろ協議するという意味でフェリー埠頭協議会というようなものをそれぞれのフェリー埠頭の公社がつくっておられます。

そういった形で当事者が集まって自発的におつくりいただくというのが一番適当な形ではないかというところで法律には書かなかったわけでございまして、これも先ほどの運営委員会と同様、現在までの港湾審議会の審議の過程等におきまして、法人の設立母体であります港湾管理者におかれましてはその必要性を十分に認めておられると考えております。したがって、今後法人ができましたら、この協議会が所期の機能を目的として設立をされるというふうに考えておる次第でございます。

○西中委員 最後といたしますけれども、港湾行政というのは運輸省はやはり一括して把握して、そして港湾管理者による港湾行政への介入は好ましくないということが本音じゃないかと私は思うのです。しかし、答申が指摘しておるこういう港湾の広域管理体制の確立といったことのために、やはり先ほど申したような機構は必要じゃないかと考えますが、見解を伺って私の質問を終わりとします。

○塩川国務大臣 先ほど答弁しておりましたように、確かにこの埠頭の管理はそれぞれ四法人に移管されてまいりますけれども、整備計画等を通じてこれからの港湾の統一ある、均衡のある

整備を進めていくためにわれわれも一層の努力をいたしてまいりたいと思っております。

○西中委員 終わります。

○小此木委員長 次に、中村正雄君。

○中村(正雄)委員 いままで両名の同僚委員から詳細にわたって質問されましたので、ほとんど法案のすべてにわたって、満足、不満足は別にして答弁がございました。したがって、私は二、三の点について補足的に質問いたしたいと思うわけです。

最初に、大臣にお尋ねしたいわけですが、公団ができましたことについては、やはり短時日のうちに完成しなくてはいかぬし、そのためには膨大な資金と信用が必要だということで公団方式でこれらの建設をやったわけですが、それが一応目星がついたので、あとは運営の面について別な法人に業務を承継させる、こういう法案の趣旨であります。

前段につきましては、私も十分理解できるところでございまして、公団法にもはつきり出てくるように、一つは建設業務であり、一つは運営業務でございまして、その前段の業務が終わったから残された運営業務を新たな法人に承継させる。問題は、私はこの承継する法人の性格の問題についてちよつと大臣にお尋ねしたいと思うわけでございます。

これから承継いたします法人の仕事というのは、いわゆる運営というところが中心になる。言いかえれば、できております施設を今後運用する。となつてまいりますと、これは企業的な運営が中心になつてくる。もつと端的に言いますと、引き継ぎます法人のやる仕事の中心はいわゆる不動産業、貸しビル業と同じでございまして、いわゆる賃貸料によつてこれから運営するわけでございまして。したがって、民法上に基づきます公益法人が運営に当たるのが一番適切であるか、あるいは純然たる民間企業に移管することが適切であるかという問題になつてくるわけなんです。冒頭に大臣の提案理由の説明等で行政機構改革の一環だと

いうのであれば、このような、純企業めとは申しませんが、ただ環境が港湾という公共的な場所でありまして、やはり事業は、賃貸料によつて運営するわけでございまして、民間のビル業と同じでございまして。そうなりますと、なぜ民法上の公益法人をつくらなければならないのか。この際こういう業務は民間に委託することが政府の言う行政機構の改革という方針に合致するのではないのか。なぜ中途半端な民法上の公益法人にしたのか。その理由をひとつ大臣からお聞かせ願いたいと思います。

○塩川国務大臣 いま御質問の中にございましたように、非常に公共性の強いものだというところをおっしゃっております。でございまして、まさにその点について、民間企業に全面的に委託するとか、あるいはこれの移管先を商法上の法人にするということではできないというの、そういうところにあると思つておりまして、それはどうしても資本の移動というものが安易に行われがちでございまして、それによつて公共性はどうして担保するかということになりましたら、かえつて複雑な、いわば特殊会社法のようなことにならざるを得ないように思ひます。そうであるならば公益上の法人の方がよりベターではないか、このような判断に立つたわけでありまして。

○中村(正雄)委員 私が公共性が強いと言うのは、環境が公共性が強いということ、たとえば港湾にも民間の倉庫業はたくさんあるわけでございまして。やります仕事は余り変わらない。しかも、公団公団の運営がどのようなものであるかということとはもう大臣も御承知のとおりなんです。民間にやらせれば収益の上がる企業でも、公団公団でやれば赤字になる。先ほど港湾局長から大体二十年間出資金の返還もできる、言いかえれば豊かな内容を持った企業だと思つて、いまの見通しはそうであつても、こういう中途半端な公益法人がやった場合は、民間の企業と違つて、はつきり申し上げて企業的な精神というものがありません。したがって、環境は公共的な場面ではあるけ

れども、港湾にも私企業はたくさんあるわけでございまして、私は少なくとも政府の言う行政改革の趣旨からいって、中途半端な民法上の公益法人を選んだということについては納得ができません。

もう一つ、先ほど申し上げましたように、これからの法人のやります仕事の内容が、極端に言えば賃貸料を中心としての運営になると思うのです。そうなりますと、民法三十四条に言ういわゆる公益法人というものに合致するかどうか。理屈をつければ幾らでもありますが、やはりまずこと自体は民間の企業と余り変わらないのじゃないか。しかも、このような収益事業をやるわけなんです。このような収益事業が中心になつております法人が民法三十四条に言うところの公益法人に合致するかどうか。私はこの点についても疑問があるわけですが、大臣はどうお考えになりますか。

○吉村(寛)政府委員 最初の御質問のところからお答え申し上げますが、現在公団でやつております外貨埠頭の規模を全国的に見てまいりますと、全国で取り扱われております外貨貨物量の五〇％以上がこの外貨埠頭公団の埠頭で取り扱われております。それで、先生御指摘のように、私企業の埠頭業といったようなものも各港にございまして、そういう港の中核をなす施設、そしてその運営いかんが国全体の海運あるいは港湾の問題に直接に響くような大きなものをそのまま民間に渡すということは大変問題であると考えた次第でございまして。やはり公共性の強い施設でございまして、非常に公共性の高い組織に移管するというふうに考えたわけでございまして。

それから、財団法人でこういう仕事をやることは是非ということで御質問がございましたが、非常に狭く公益法人の公益というものを解釈いたしますと、先生御指摘のようなことが問題にならうかと思ひますが、私どもはそれほど狭く公益法人というものを解釈しなくても、こういった非常に公共性の高い事業を実施させる主体として財団法

人を使うことも必ずしも悪くないのではないかと考えた次第でございます。

○中村(正雄)委員 公益性公益性ということを含んに主張されますが、確かに港湾全体の問題を考えますと、公共性の強い色彩がございます。しかし、今度新たにできます法人のやります仕事の内容と言え、すでにありす設備を賃貸する、それがやはり収益の全体であり、その管理が私は仕事の大きな部分だろうと思うのです。したがって、これは環境は公共性に富んでいるけれども、民間がやってはどうかにもできない、局長は大変だという抽象的な言葉で言われておりますが、どこに大変なことがあるのか、私は理解できないのです。

また、もう一つ進んでお尋ねいたしますと、たとえ財団法人として民法上の公益法人の認可が出て公益法人で承継する、こうなった場合、やはり賃貸料その他の問題は、これは民間の企業と同じですから税法上の問題はどうか。普通民間であれば、倉庫業であろうとビル業であろうと、賃貸料の収入については税金を払うわけなんです。したがって、公益法人であっても営業的な行為をやった面については税金を払っておることは御承知のとおりです。したがって、賃貸料その他について税制面はどういうふうにお考えになつておるのか。この公益法人だけが営業行為をやっても免税であつて、ほかの公益法人は営業行為をやれば税金がかかるというのでは、私は不合理だと思ふわけなんです。この営業収入についての税制上の問題はどうか、御答弁願いたいと思ひます。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。最初に、この事業の内容に着目すれば、埠頭料金を取って貸すだけではないかということでございますが、現在貸してあります契約はそのまま承継されるわけでございますが、新たに作るものもございますし、あるいは現在貸しておるものが期限が来た場合にはまた借りかえといったようなことがございますが、そういったときに、非常

に高い借り賃を払うところがあればそれに貸せばよろしいかというようなことをちよつと考えてみますと、この外資埠頭公社の事業としてつくつてまいりました埠頭というのは、先ほど申し上げましたように、全国的に見て非常にウエイトも高いし、港の中心にあるものでございますから、そういったことではなくて、かなり国の海運政策でございますとか港湾政策でございますとか、あるいは港全体の問題を考へて、必ずしも経済的な考え方だけではなくて公共的に運営されるべき面もあるうかというふうに考へております。そういうことが、先ほど純民間で営利的な団体にこれをゆだねることは大変だと申し上げたことの内容でございます。

それから、料金を取って埠頭賃貸をいたすわけでございますが、この事業は収益事業とは考へておりませんので、税制上の優遇措置は適用されることになつております。

○中村(正雄)委員 確かに賃貸してはいるけれども、民間の事業だと営利に走りやすい、やはり公共的な面も考へなければならぬから特殊法人にする、これは一つの抽象的な理論としては成り立つと思うのですが、では、この法人を公共的な面でも運用してはいかぬ、その公共的というのはどういう面にあるのか、ひとつ具体的に例示願いたいと思ひます。

○塩川国務大臣 それは先生御承知のように、港湾の埠頭というのはだれが考へましてもまさに公共的であり、公益性が優先しておるということは、これは御認識していただけたらと思ひます。

(委員長退席、橋本委員長代理着席)

先ほど御質問の中にございました民間でやれということは、これは私も埠頭公社をよく承知しておりますが、しかし、その敷地等は、行政財産の場合にはただそこに賃借料を払って管理者から借りておるというものが多しと思ひます。ところが、今度承継いたします法人というものは、公団の持つております一切の権利義務を、だからしてむしろ行政財産そのものを引き継いでおるとい

ことでございますから、やはりこれはどうしてもいわゆる商法上の法人ではないものだ、こういうふうにもひとつ御理解していただきたいと思ひます。

そういうことから見ましても、港というのはまさにその都市の玄関でございますし、経済活動の基本を担つておるところでございますので、公共性はひとつ是認していただきたいと思ひます。

○中村(正雄)委員 政府の公益法人にする理由なり説明は、それなりに一応わかりますから、その点はこの程度にして。

では次に、受け入れる法人なんですが、こういう特殊法人をつくらなくても、港湾管理者であります地方自治体に委譲するという別な方法があるんじゃないか。言いかえますと、現在二つの公団を廃止して四つの法人をつくる、これは行政機構改革に反するんじゃないかという同僚議員の質問がございましたが、それと同じように、二つの公団は仕事が終わつたから解散することは賛成、あと設備については、これは港湾管理者でありますそれぞれの地方自治体に委譲する、なれば私はこれこそ本当に行政の簡素化にもなるし、行政機構の改革にも合うと思ふわけなんです。なぜ地方自治体に委譲せずにこういう特殊法人をつくるのか、その道を選ばれたのか、その面の理由をひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○塩川国務大臣 これは御質問もつともだと思ひます。地方自治体も港湾管理者に移管を強く主張しておりました。それも承知いたしております。しかし、この公団を設立しましたそのいきさつ並びに公団が建設を進め、それを賃貸してまいりましたそのいきさつ等と見てまいりますと、余りにも急激な管理主体の変更ということ、要するに借受人、ユーザの方から見ましたら、やはりそれ相応の経過を踏んできたものであるだけに、自分らの、いわばユーザの発言権と申しましようか、利益擁護の道も何らかの方法で考へてほしい。ただ、これは単に建設が終わつたから単純に港湾管理者の手元で管理運営すべきも

のではないと、こう私たちも思ひました。そこで、ユーザの、借受人の意向もある程度しんしゃくし得るような状態をつくるのには、先ほど御質問ございましたような委員会を設ける、こういうことは地方自治体が主体となつております港湾管理者の中ではやりにくい仕事でございますしいたしますので、折衷的な案といたしましてこういう法人移行ということで解決したということでございます。ですから、これには根底には、港湾管理者の管理を主体としながら、しかも、なおかつ借受人が権利の留保をして持つておりますから、この権利を擁護することもある程度折衷であつたということでございます。

(橋本委員長代理退席、委員長着席)

○中村(正雄)委員 確かにこれはお役人の考へるような内容だと思ふわけなんです。たとえば地方自治体に移管したからといってユーザの利益が害されるということは、私はちよつと納得できないわけなんです。したがって、こういうあいまいな、複雑な法人をつくること自体が私は行政の簡素化に逆行すると思ひます。端的に地方自治体に移管することが簡単であり、そしてやはりはつきりすると思ふわけなんです。この点はそれぞれの見解の相違でございますから、やむを得ません。

次に、監督権の問題ですが、できまする法人の行う業務上の監督、それぞれの港湾ごとに法人をつくるわけですから、運輸省自体が直接総括的に監督するとしても、第一義的には地方自治体、これに監督権があつていいんじゃないか、やはり直接運輸省自体、中央が監督しなくちゃならない理由がどこにあるかという点が私は不思議なわけなんです。言いかえますれば、全体の港湾整備その他は中央において一応の計画を立てることは結構ですけれども、こういう問題こそ、できております設備や今後の改良等についてはそれぞれの自治体が監督してやることの方が今後の運営がスムーズにいくんじゃないか、なぜ中央に監督権を持たせたのか、その点についてお伺ひしたいと思ひ

ます。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

地方自治体は、港湾管理者でございますが、これは財団法人の設立者でございますから、寄付行為を定めるというような形で一義的な監督権を持つておりますことは先生御指摘のとおりでございます。その他地方自治法に基づきます監督でございます。その他地方自治法に基きまして、監督権の行使は当然行われるものと考えておりますが、運輸大臣がこの法人を直接に監督することにしたのは、現在考えられておりますことについて四港というのが、全国向けの外貨雑貨埠頭の窓口というか、拠点というか、日本全体の玄関でございます。そして、これらの外貨埠頭の整備ばかりでなく管理というのが、外国貿易の増進という非常に国家的に重要な目的を実現するために密接不可分のものであるという関係を重視いたしまして、これまで公団というような国の一つの特殊な機関に実施をさせてきた、そういった経緯を考えまして、これが指定法人に移りまして、この業務の国家的な重要性は何ら変わるわけでございまして、外航海運政策でございましてあるいは全国的な港湾の運営との関連でございまして、そういった全国的に考えなければならぬという観点から、整合性を保持しながらこの外貨埠頭が運営されていく必要がある。そういうことを考えまして、その点を見ながら全体を誘導していくというような意味で運輸大臣の直接の監督を考えたわけでございます。

○中村(正雄)委員 これに関連して、現在は四つの港の関係ですが、これ以外に、このような特殊法人をつくってこれからの運営させようというような地域をお考えかどうか、もしお考えであればお示し願いたいと思います。

○吉村(眞)政府委員 現在の時点では、こういう組織はこの四つだけで十分ではないかと考えております。

○中村(正雄)委員 私の質問はこれで終わります。

○小此木委員長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 大臣にちよつと緊急にお聞きしたいことがあるのですけれども、実は経済企画庁の方から、消費者物価指数が六・四の見込みが七・八になりそうだということで、物価の上がりぐあいが非常に心配なんですけれども、近々国鉄運賃の値上げが予定されておりますけれども、とりわけ学割定期が非常に高いということで、きのう自民党の安倍政調会長が、その問題については運輸省と相談して前向きに検討したいということを五党に御返答になっておられるということを新聞で見たのですけれども、やはり肝心なのは運輸省のお考えだと思ふので、学生たちのためにも家族のために心配なことでございますので、ちよつと法案に関係がなくて申しわけないのですけれども、大臣の御見解をひとつお聞かせ願いたいと思ふます。

○塩川国務大臣 自民党の安倍政調会長も物価対策上非常に心配しておられることは、私も新聞を拝見して承知いたしております。しかし、具体的にに党の方からまだ申し入れはございませんが、いづれにいたしましても、この問題は運輸審議会に相談をしなければなりません。その運輸審議会の結論を待つて対処いたしたいと思つております。

○四ツ谷委員 委員長、どうもありがとうございます。

では、大臣、よろしく願ひいたします。

それでは、法案の關係の質問をさせていただきます。

第五條一項を見ますと、この指定法人の行う整備計画というのが載つております。この内容を見ますと、指定法人の行う外貨埠頭の建設または改良工事、すなわち業務、これは港湾法第十二條の三で言う港務局が行う業務と同じものではないかと私は考えるのですけれども、それと関連いたしまして、地方自治法では、港湾管理者の港湾管理についてどのように規定しているのでしょうか。

○小野(維)政府委員 お答えいたします。

港湾の管理は、港湾管理者の固有事務として、特に規定はされておませんが、觀念されております。

○四ツ谷委員 港湾施設等の設置もしくは管理等の義務は地方公共団体である港湾管理者の固有の事務である、こういうふうな考え方が地方自治法で明らかになっていると思うのですけれども、この第五條一項によりますと、この新法の指定法人は整備計画を定めても、まず運輸大臣の認可を受けなければならぬ、それから変更のときも大臣の認可を受ける、こういうふうになっておりますので、いわば政府が指定法人の整備計画についてはコントロールをしている、こういうふうにと、の条文からは読み取れるわけです。そうしますと、指定法人の業務というのは港湾管理者が行う業務とは言えない、いわば地方自治の権限に対して政府が介入をしている、地方自治を侵害をしている、こういうふうには私は判断をするのですが、いかがでしょうか。

○小野(維)政府委員 港湾管理者の固有事務とは申し上げましたけれども、港湾管理者だけがやるというふうな考え方はございせん。

それから、いま外貨埠頭の整備計画について運輸大臣が認可をするではないかという御指摘でございますが、認可の前には港湾管理者に協議をして、港湾管理者が港湾計画をつくつておるわけでございまして、それとの整合性を見た上での認可を行うということにしております。侵害にはならないのではないかと考えております。

○四ツ谷委員 いま、その問題で論議をいたしますと時間が足りなくなるのですけれども、しかし考えてみますと、この問題についてはいわば二元管理が行われている。いま審議官の方からそういう御答弁がありましたが、別に、運輸大臣がコントロールをされるからまず一応協議をしなければならぬということが逆に言えると思うのです。だから、もともと全部の管理業務が地方公共団体、いわば港湾管理者に任されておるならばそういう必要はない。だから、このやり方は

まさに港湾の二元管理になる、こういうことを私は地方自治を侵害をしているという観点から指摘をして次の問題に移りたい、このように思います。

現行法では、外貨埠頭の建設についての基本計画は運輸大臣が定めることになっております。その中身は政令第五條に明らかにされていと思うのですが、本法案では外貨埠頭の整備計画はだれが定めるようになりますか。

○吉村(眞)政府委員 指定法人が定めることになっております。

○四ツ谷委員 文字どおり指定法人が定めることになると思ふのですけれども、ところが第五條の三項に適合条項というのがございまして、それと読み比べてみますと、この第五條三項の適合条項を読んでみますと、港湾法政令第一條の四に該当するわけです。そうしますと、現行法のいわゆる基本計画を運輸大臣が定めることとなつていその内容、政令第五條と、いま申し上げました港湾法政令第一條の四、これを比べてみますと、AとBとは計画の具体化の程度が全く違うということと内容が異なるものですか、これで比べてみますと、今度の新しい法律でまいりますと、国でもなければ港湾管理者でもないものが港湾建設の計画をつくる、こういうことになるのではないのでしょうか。いかがですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

港湾管理者が一元的に管理をいたしておりますが、港湾の全体の計画というのは港湾管理者が港湾計画によつて定めることにいたしておりますが、その内容をなします個々の施設の建設は、必ずしも国または港湾管理者だけが建設しなければならぬということではなくて、こういった指定法人が建設をいたしましても差し支えないわけでございまして。

○四ツ谷委員 そういたしますと、この指定法人のされることといたしますと、この港湾建設に関して考えてみますと、これでは普通の私企業が独自に建設をされるいわゆる私有岸壁といふますか、私有埠頭と全くその内容は変わらない、こういう

ことが言えるのではないのでしょうか。どうですか。
○吉村(眞)政府委員 岸壁の効用等に着眼いたし
ますれば私有の、埠頭会社がつくるものと全く同
様でございますが、先ほど別の機会に御答弁申し
上げましたように、この外貿埠頭公団が現在まで
に建設をいたしました外貿埠頭は、国全体から見
ましても非常に重要な中核的な位置と規模を占め
る埠頭でございますので、これは一般の民間の埠
頭と区別をして、考え方はあるいはその管理につ
きましても別の法人でやる必要があるというふう
に御説明を申し上げたわけでございます。

○四ツ谷委員 ところが、私がここで問題にした
のは、その外貿埠頭というものの実態から、こ
の法律で外貿埠頭公団が解散をされて新しいわ
ゆる指定法人、さつきから数か問題になっていま
すけれども、四つの法人になる、こういうことな
んですけれども、これが非常に大きな問題を持っ
ている。今度のこの新しい法律ができることで、
いわゆる償還計画があるけれども、国は出資金を
引き揚げられるわけです。しかし、運輸大臣の
んじがための認可権というのが相当強く残ってい
るわけです。金は出さないが口は出す。大変言
葉が悪いようで申しわけございませんが、そうい
うふうな形になっているのですけれども、それが
実態と合っていてどうかといいますが、建設さ
れた外貿埠頭というものはいわゆる専用貸付方式
によっておりますから、各企業がいわば半永久的
に使用できる埠頭だ、こうですね。

そうしますと、いわゆる私企業の私有埠頭、こ
れと比べてみると一体どれだけ違いがあるかとい
うと、私有埠頭との違いと言えば、所有物がある
いは半永久的な貸し付けによる専用物か、こうい
うことになりましたので、この外貿埠頭は大変いい
成績を上げておられると言っておりますけれども、
も、いわば企業の方が安い国の金あるいは地方自
治体の金をもってたくさん専用埠頭をつくって
もらってそれを安いお金で貸し付けを受けてい
る、これが現実の姿ではないか、こういうふう
に思いますと、この外貿埠頭のあり方というものは

相当大きな問題を含んでいる、こういうふう
に指摘をせざるを得ないわけです。

だから、実態を見てみますと、私有埠頭と外貿
埠頭は法的にも何ら変わりがないものじゃない
か、こういうふうな指摘をしますと、先ほどもお
っしゃっておりますけれども、この第六条に、
新しい建設をする場合に国が無利子のお金を貸し
付ける、こういうことになっておりますね。それか
らまた、地方自治体がいままで出しておいた出資
金はいわゆる出えん金、寄付金、こういう形にな
るといふふうにならざるを得ない。こういうふう
に、行政改革といいますが、いわば国民の税金
がむだ遣いをされない、効率的に使われるように
というのが行政改革の目的だといふふうな思
うのですけれども、いわば私企業の私有財産ともほ
ぼ変わらぬように半永久的に安いお金で貸し付け
を受けているようなこういう外貿埠頭に對して、
なぜこのように国民の税金を使つて非常に安
利になるような措置をとられようとしているの
か、その辺について大臣の御見解をお伺いしたい
と思ひます。

○塩川国務大臣 最初に仰せのように、これは永
久専有するといふものじゃございませんで、貸し
付けも永久に貸付けてしまふというものではござ
いませんで、たしか十年の年限を切つて契約は更
新しなければならぬといふことになっておりま
す。でございますから、そのときの評価並び
に管理手数料等を計算して貸付料を変更すること
もあると思はざるを得ないのでありまして、で
ございまして、第一回の御質問につきましては、
そんなにわれわれは固定して考へておりません
で、十分納得できる貸付料をやはり契約で取るべ
きだ、こう思つております。

それからもう一つ、国民の税金でとおっしゃ
いますけれども、先ほど来問題になっておりますよ
うに、この外貿埠頭建設の大部分の資金という
ものは公団債の発行によつて賄つておりまして、
しかもその公団債の約四割に相当するものは、貸
付けを受けておるもの、いわゆる借受人がその公

団債を引き受けておるということも忘れないよう
にしたい。ただし、確かに市町村が出
えん金を出して、それによつて公共的に運営して
おるのではないか、こういうことでございませ
う。しかし、これは公共埠頭におきましても同様で
ございまして、その点は港湾管理者がいままで公共
埠頭でやつております原価計算というふうなもの
もほぼ同じような手法でやつております。です
から、われわれ、この指定法人に移管したからとい
つて、特別その指定法人がその借受人にむちやく
ちやな犠牲を払つて貸付けをするというふうなこ
とはないものだと思つております。

○四ツ谷委員 いまの御答弁でそういうことは余
りないといふふうな御指摘でしたけれども、しか
し地方自治体の出資金が出えん金になる、寄付金
になるということですが、国がある団体に
對して、地方自治体に寄付を強要する、こういう
ことはあつてはならないと思ひますし、普通の公
共埠頭に地方自治体がお金を出しているのじやな
くて、私が再三指摘しているように、それは大臣
は十年くらの期間でまた借りかへするのだから
とおっしゃいますけれども、いわば大企業の船會
社だとか運輸会社のいわば半永久的な埠頭、こ
ういふことになるわけですから、一般の公共的な港
灣に地方自治体がお金を出しているのとこれは根
本的に違ふ、だからこういうふうなやり方とい
うのは十分に国民が納得をするようにやつていた
だかなければならない、このように思つてござ
います。

では、その次に役員の問題に移らしていただき
ますけれども、第三条の一項の規定ですね。先
ほどもちよつと同僚議員の御質問のときにござ
いまして、もう一度第三条一項の規定はどういう趣
旨なのか、ちよつとお答え願ひたいんです。

○吉村(眞)政府委員 答え申し上げます。
第三条一項の役員の中に、海運事業及び港湾運
送事業に對する知識と経験を有する者を入れてお
くことを寄付行為に書いてあることがその指定の
要件だ、こういう趣旨でございまして、これは港
灣審議會の答申の中で、この外貿埠頭が法人に引

き継がれた場合の運営が、埠頭借受人である船社
でありますとかあるいは港湾運送事業者でありま
すとか、そういった関係者の意向を十分にくみ入
れられるように、その役員にはそういった知識経
験を持った人を入れるべきであるという御答申を
いただきましたのを受けてましてこの規定を入れた
ものでございまして。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕
○四ツ谷委員 関係者の意向がよく入るよ
うにということ、答申の意向をもつてこの趣旨を入
れた、こういうことでした。そうすると、関係業
界の役員等を加えるということですか。

○吉村(眞)政府委員 関係業界を代表する人とい
ふ意味ではなくて、そういった海運でございま
すとか港湾運送事業でございまして、そういった
ものに対する知識経験をお持ちの方を加えるとい
う趣旨でございまして。

○四ツ谷委員 ところが、いわゆる知識、学識経
験者といふのはだれでもなれるわけですか。だから、
むきつけにどこそこ会社のだれをということには
ならないと思ひますけれども、いわば関係業界の
役員を加えようと思へばそういうふうな形ででも
加えることができるというふうには私は判断をした
と思ひます。

なぜかといひますと、も一つ大事なことが、
今度の新しい法案の役員問題であるからなんです。
す。というのは、現行公団法には、この間の日航
ではありませぬけれども、兼職禁止規定がありま
す。これはどういふ趣旨で設けられたんですか。

○吉村(眞)政府委員 現在の公団法には借受者
である業界の役員が入つてはならないと申しま
すのは、この埠頭の性格が、先ほど来申し上げて
おりますように、きわめて国家的、公共的なユー
エーの代表が入るということのマイナス面を考慮して
禁止規定を入れたものでございまして。

○四ツ谷委員 そういたしますと、現行法ではそ
れぞれの業界なり会社の営利が、その公団の事業
の中で特段にもうかるようになってはいけな

らということ、公共性を重視してそういう兼職禁止の規定があるわけです。ところが、今度の法案ではそういうふうなものがありませんし、先ほど言いましたように、いわゆる業界、経験のある知識人、こういうふうな方を入れることができる、こういうふうになりますと、この指定法人というのはいままでの公団よりもそういうような公共性をもつ無視してきた、こういうふうにとつてもいいんですか。いかがです。

○吉村(眞)政府委員 公共性につきましては公団の場合といささかも変わるものではないというふうを考えておりますけれども、法人の性格が変わりましたためにその公共性のあらわれ方といひますか、それに若干の差が出ることは考えられると思うわけでございます。

それで、港湾審議会の答申の中にこういった知識経験を有する者を入れて管理運営を図れという御趣旨の答申が入りましたのは、民間の創意工夫を取り入れて組織の運営に活力を導入する、そういう意味からこういったことを考えるべきだという御趣旨でございました。そういう御趣旨を受けまして、役員のうちに外航海運及び港湾運送に関する事業についての知識経験を有する方を含めるということをご寄付行為に定めていただくようにしたわけでございますが、先ほど申し上げておりますように、この役員に入っていない方は事業について知識及び経験を有する方として入っていないのでございます。それだけの埠頭借受者またはその団体の役員ということで業界あるいは個々の企業の利益を代表する方という意味ではございませぬので、そういうふうにご理解をいただきたいと思っております。

○四ツ谷委員 こういう質問をするという御答弁が返ってくるというのは大体わかるんですけども、ことしの二月二日に日本船主協会の小野さんという方が運輸大臣あてに要望書を出しておられますね。そのところに「埠頭借受者の意向反映を図るよう措置することが答申に謳われているが、これを具現化するものとして、」云々とあります。

して「埠頭借受者の立場を代表する理事を常勤とする等の規定が整備されること。」というふうな要望が出ていますわけなんです。先ほどから局長がいろいろと御答弁になっておりますけれども、しかし現行法から見まして兼職禁止が外れておりますし、それから学識経験者を入れるというのとなんですけれども、これはちょっと問題が違いますが、ある生駒の山の調査をしているときに、その調査の委員会というのを学識経験者で構成するというふうにご国士庁が発表してくださったんですが、その中に大林組のある社員の方が入っております。これは企業代表になるんじゃないかと言いますと、土とりの問題についてはこの人がきわめて権威者であるから学識経験者として入れた、こういうことになっているわけなんです。ですから、学識経験者というのはだれでもなれるということであつて、むきつけに何々会社の代表を学識経験者として入れるというわけにはいかないと思ひますけれども、そうした知識経験を生かす学識経験者をその業界の意見を反映する役員として送り込む、そういうことを寄付行為で決めたと、こういうことであつて、兼職禁止のあの規定が後退をしていることと二つあわせて、今度の指定法人というものが前の公団に比べてずっと業界の意向を反映するように、そして、その裏づけとしてまた国ができるだけ口を出すようにしている、金は引く込める、こういう形がきわめて明らかであるという法案だということに思ひます。

ちょっと時間ありませんので、あと一問だけ大臣にお伺いしたいんですが、こうして公団でほとんど外貿埠頭ができていくんですけども、外貿埠頭ができてもうけるのはやはり企業だと思ひますが、外貿につくった品物を運ぶときに大変困った問題が起きます。いまポर्टピアが大変人気を呼んでおりますけれども、神戸のポर्टピアランドにもずいぶんたくさん公団によつて外貿埠頭がつくられているわけです。ところが、ここに外国から持ち込まれた製品またここに運んでく

る製品がどういう形で運ばれているかという問題です。これは大臣もよく御存じのとおり、阪神高速それから国道二号线、国道四十三号線と、それにまた今度は新空港のアクセスとかいう話で湾岸道路がつくられるということで、私も実際にこの道走つてみましたけれども、これは本当に公害の真ん中で大変な被害を周辺にまき散らしているということなんです。ここにいわゆる神戸港線という臨港線があるわけですが、ポर्टピアランドの中に国鉄が基地の土地を持つておりながら、昭和五十四年六月にはオンレー化の方針を出しながら、全然ポर्टピアランドの中には国鉄のレーンも何にも引かれていない。

〔宮崎委員長代理退席、委員長着席〕

そして、いわゆる荷物の基地を合理化をしていくというふうな形で、いわばこういうふうな外貿埠頭がつくられることによりましてき上がった品物が運ばれる、またここに物が運ばれてくる、そのことがいまの非常なモータリゼーションによつて住民には大きな被害を及ぼしている、しかも神戸港のように、臨港線という国鉄がついていないながら、それが何ら活用されようとしていない、こういうふうな現状でございませぬ。

大臣にお聞きしたいのですけれども、総合交通体系ということをよく大臣おっしゃいますが、公害が発生しない、省エネの問題から考えても適合している、そうしたきわめて効率的、能率的な輸送体系というものが、そうした港湾が建設されてきたときに確立されなかつたら、幾ら港湾ができて、やはり地域住民にこんな多大な迷惑をかけるようなものでは困る、こういうふうにご思うのです、その点を最後にお聞きして、私の質問を終わらしていただきたいと思います。

○塩川国務大臣 先ほどから四ツ谷さん言いつ放しで、ずいぶんおっしゃいましたけれども、まず最初に私どもから申し上げたいのは、兼職禁止を解いて、それによつて大企業奉仕の体制をとつておるといふことでございますが、これは誤解もはなはだしい。あなたから見られたらそう見られる

のかもわかりませんが、そうではなくして、この前改正をお願いいたしました日本航空株式会社の場合も、役員が兼職をしてもいいというふうに変えてもらったんですから、その点は誤解のないように。

今度の港湾の指定法人につきまして、何も兼職禁止どうのこうのという、そんなことでわれわれは考えておるのではありませんで、確かに公団のときには利益関係者をできるだけ入れないようにするということ、これはもう公団の趣旨でございましたが、だからといって、指定法人でその原則を貫くかといつても、その原則は貫く必要もないと思ひます。がしかし、この学識経験者というのは、会社の代表として入れるのではない、公平な立場に立つて考えていただく方に役員に入つてもらふ、こういう趣旨でございませぬから、これはぜひひとつ誤解のないようにしていただきたいと思ひます。そして、外貿埠頭というのは、確かに日本の経済の窓口になつておるところでございまして、この外貿埠頭がもし閉古鳥が鳴いておるといふようなことがあつたら、日本の経済だつてどうなるかといふこともやはり考えていかざるを得ないのでございませぬから、その間のいわば大所高所に立つた御判断をお願いしたいと思ひます。

神戸港線、臨港線でございますが、これはいい御指示をいただきましたので、すぐに鉄道監督局を通じて、国鉄にこの臨港線の活用の問題について、直ちに私は指示したいと思ひます。私も実はこれ知りましたので、一遍聞いてみたいと思ひます。神戸に外貿埠頭ができましたのに伴ひまして、確かに湾岸道路、込んでおるとは承知いたしております。つきましては、阪神道路公団におきまして、この湾岸道路を一刻も早く完成することに鋭意努力して集中的にやつておりました、それによりまして現在の第二阪神道路等が相当に緩和されるのではないかと思ひますが、御迷惑かけておることも知つております。

それだけに阪神の湾岸道路の完成を一刻も急ぎたいと思う次第であります。

○四ツ谷委員 どうもありがとうございます。

○小此木委員長 三浦久君。

○三浦(久)委員 ここに京浜外貿埠頭公団がつくりました「海上コンテナ輸送と外貿埠頭公団の十年」という本があります。この本の百八十三ページに「公団埠頭貸付方式の特長」という項目があるんですね。そこでどういことが書いてあるかといいますと、これは公共コンテナパスと違ってこういう特徴があるんだと言っています。すなわち、その前はこうですね。「公団埠頭の貸付けは、一ないし複数の会社で専用貸付け、借受けた会社は排他的にその埠頭を使用することができ、埠頭の運営を第一義的に利用会社の支配下におき、埠頭の効率性を高めようとするものである。」こうなっておるんですね。

ここにも端的にあらわれておりますように、この外貿埠頭公団法というのは、公団でもないんですが、これは大手海運会社、倉庫会社、こういう大企業の強い要望によってつくられた、これらの大企業の利益を確保するという観点によって、国家の資金によって設立されたものだというふうに私は考えております。ですから、わが党は、その設立当初からこれには反対をしております。現在も、民主的な行政改革の一環として、その廃止を強く主張しております。しかし、今回政府が出されてまいりました本法案は、名称は確かに公団を廃止するというふうになっておりますけれども、同僚議員からもたびたび指摘されておりますように、その実態は衣をかえた公団の存続なんですね。依然として大企業の利益を守るためのものになつてゐるということでありまして、二つの公団を解散する、四つの財団法人をつくる、こういうことがどうして機構の簡素化とか行政の効率化になるのか、これは私も大きな疑問を持っております。

それじゃ、どうしたらいいのかということなん

ですが、私はこの公団の業務というのは港湾管理者に移管をする、そしてその一元的管理に置くべきだというふうに出ております。現に五十二年十二月二十三日の閣議決定は、公団の業務を港湾の管理者に移管する、こういうふうになつてゐるわけですね。それからまた、港湾管理者の強い要望でもあるわけでございます。ところが、この閣議決定がなされた後に、業界から猛烈な運動があった。いわゆる巻き返しが行われて、そして現在のようになつたわけなんです。

それで、ちよつとそれに関連してお尋ねしたいと思ひますが、この過程の中で、港湾管理者移管を含めて何案くらい、この検討の対象になつたのか、お答えいただきたいと思ひます。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

前段は御質問ではないのかと思ひましたけれども、公団の埠頭を専用貸し方式で運営いたしておりますのは、大企業の利益を守るためでございます。コンテナという非常に革新的な輸送手段が生れて、この輸送手段のメリットを十分に生かすためには、船がそこで待つようなことがあつては非常に困る、来ればすぐに荷役ができて、急速に回転することが、その輸送のメリットを生かし、ひいては荷主の利益につながるということだと私も考えております。

そういう目的を達成するためには、従来の公団埠頭でございますように、早く入港したものから着けるというふうな方式でございますとなかなかうまくまいらないということから、この専用貸し方式が生れて、この結果、公団の埠頭は、その利用効率から申しますと、普通のいわゆる公共埠頭に比べて数倍の取扱量をこなすことができる状態になつております。

そういうふうなメリットがあるわけでございますが、これを従来の公共事業のようにな国及び地方公共団体が全部負担をするという方式でなくて、民間の受益者からも……(三浦(久)委員「時間がありませんので、質問にだけ答えください」と呼び)

港湾審議会におきましてこの問題を検討されましたときに、一番最初は、二案という形が提案されました。二案と申しますのは、港湾管理者に直接移管する方式でございます。それが一案。それから第二案が、民間の会社に移管する方式というのが次に提案されております。それから、その次の段階で、その両者の中間にある特殊なといひますか、その法人を考えて、それに移管してはどうかという案が出てまいりました。さらに、それを煮詰める段階で、その中間案というのに三つの案が出てまいりました。その一つは、全額港湾管理者が出資の法人でございます。一つは、港湾管理者と埠頭借受者の共同出資による公益法人でございます。それから第三案が、これも埠頭借受者と港湾管理者のそれぞれの共同出資により株式会社案でございます。この三つを一つずつ別に考えますと、五案が検討の過程で論議されたわけでございます。

○三浦(久)委員 そうすると、いま港湾管理者に直接移管するという案も検討の対象になつたと言われましてね。それはなぜ実現しなかつたのでしょうか。

○吉村(眞)政府委員 これは公団の設立当時にも考えられたことでございますが、こういう専用貸しをするという方式が、港湾管理者の一般の業務の中で非常に特殊な姿になるわけでございます。御存じのように、港湾法によります港湾の管理は、公団事業でこれをつくりまして、公共的に運営する。一般公衆の用に供する形で運営をするというところで、具体的に埠頭の運営を申し上げますならば、先着順に運営をするというふうな形で運営をされておるわけでございますので、その中で、先ほどのような要請にこたえます専用貸しの運営を港湾管理者にやらせるということが、やはりいろいろな面でほかの制度との整合性を図るといふ観点から好ましくないというふうなことが、港湾管理者の案をとらなかつた大きな理由でございます。

○三浦(久)委員 しかし、その港湾管理者に移管

したからといって、専用使用ができないというわけではないでしょう。ですから、港湾管理者からのいろいろな意見書とか要望書を見ますと、専用使用をするのだ、させるのだ、こう言つていますね。私どもは、専用使用をさせるということに反対ですけれども、しかし自治体としてはそういうことを言つて港湾管理者に移管してくれ、こう言つてゐるわけでしょう。ですから、そこが本当の理由じゃないと思ひます。ここに、これは船主港湾協議会を代表して、日本郵船株式会社の専務取締役岡岡公夫さんですか、五十五年の六月に「外貿埠頭公団廃止後の外貿埠頭の運営について」という意見書を港湾審議会に提出してありますけれども、そこで言つてゐるのは、もう港湾管理者に移管されたいやだということなんです。もう業界がうんとときらつてゐる。そのきらつてゐる理由は何かといひますと、大体港湾管理者がコンテナ埠頭をつくつたり、そういう埠頭を運営したりするのは、地域住民、地域の発展のためにやつてゐるんだ、おれたちのためにやつてゐるんだ、だかからいやだ、こういう意見なんですね。それからまた、地方自治法の制約とか地方議会の権能から離れたい。ですから、要するに、地方自治体や地方議会の管理、そういうものから逃れたいということなんです。私はこれはちよつとひどい話だなと思つてゐるんですね。要するに、そういう治外法権を彼らは主張しておるわけですよ。そういう業界の強い意向を反映して、そして、この港湾管理者に直接移管するという方法は取りやめになつたというふうに見るのが至当だというふうに私は思つてゐます。結局、私に言わせると、業界が横やりを入れたということですね。

それで、次にお尋ねしますが、さつき言いました共同設立の公益法人、または共同設立の株式会社ですか、そういう方式、これをとらなかつたのはどうい理由からですか。

○吉村(眞)政府委員 まず、株式会社をとらなかつた理由につきましては、先ほどの民間をとらな

ろうかと思いますが、その点につきましては、再びその指定の取り消しの場合の取り扱いについてはその時点で法律で定めることにしておりますので、御指摘のような問題にはならないというふうに考えております。

○三浦(久)委員 全然違いますね。だって、本当は新しく出資が返ってこなきゃならない。それを今度は新しく寄付するということですからね。そういう効果をこの法律で発生させているわけですから、その場合に地方議会が何の関与もできない、そういう状況の中で、自治体の意思に反しておりませんとか意思に合致しておりますなんて言っても、それはちょっと通用しない議論じゃないかと思えます。

それから、同僚議員からも質問がありましたけれども、労働者の労働条件の問題です。これは現在の労働条件がそのまま全く低下をしないというために十分な配慮がなされなきゃならないと思います。これは答申にもうたっておりますけれども、その問題についての御見解をちょっとお聞かせいただきたい。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

権利義務というような形で労働条件は、これはもう当然に承継されるわけでございます。それ以外の部分がもし仮にありますとすれば、これは十分に労使間でお話し合いをいただきまして、不利にならないように処理がされるのが望ましいというふうに私も考えております。

○三浦(久)委員 最後に、はしけ業者の問題についてお尋ねをいたしますが、はしけ業者、これは第三種の業者と言われておりますけれども、まともな運賃、料金は受け取っていないというところははつきりしていると思うのです。それはなぜかというと、荷主や船会社は通常、第一種港湾運送業者に荷役全体を委託してしまう。はしけ業者は下請けとなつていわゆる下払いの運賃、料金を受け取っている、そういうところから来ていると思うのです。この下払いの段階でピンはねが行われているからだと思います。

この下払いの実態について、大体認可料金のどのくらいのお金が支払われているのか。大体七割前後じゃないかというような説もありますし、もっと低くて五〇％から六〇％くらいじゃないかというようなことも言われておりますけれども、この点についての運輸省の御見解、いかがですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

私も聞いております範囲でも、七割以下だというふうに承っております。

○三浦(久)委員 四十四年の一月三十日に通達が出されてますね。「港湾運送料金の下払いの確保について」という通達であります。ここでも「直接作業費の全額下払いの確保及び管理費の元請、下請間における協議配分の適正化について」答申の趣旨に沿って指導監督に当たられたい、こういう港湾局からの通達がずっと出されておるわけでありまして、その後ももう十年以上たつておりますけれども、一向にこの問題、解決しないのです。

それで、いままでどのような解決策をおとりになつていらしたのか、承りたいと思います。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

御存じのように、用船料は、三種業者と個人船主との間の関係でございます。直接的に港湾運送事業法の規制を受けておるものではございません。それで、基本的には、そのときどきのはしけの需給を反映して両者間で話し合いが行われておるわけでございますが、いま御指摘ございましたように、いろいろと問題もあるように伺っておりますので、現在、はしけ運送の秩序の維持という観点から、主要港におきまして関係者が十分協議できるような場を地方の海運局が仲立ちをいたしましてつくりまして、そこでまず話し合いを十分できるような状況をつくり上げようということと現在やつておる状態でございます。

○三浦(久)委員 話し合いをやつても、強い者と弱い者が話し合いますから、なかなかうまくいかないという状況だと思ふのです。それで、ちよつとお尋ねしたいのですが、この

港湾運送事業法の第九条で、運賃、料金を認可するようになつております。この認可料金というのは、おたくの書いた本を見ると、確定運賃で、確定料金なんだ、それ以下であつてもいいかぬ、それ以上であつてもいいものか、こういうことですね。そうすると、実際にこの第九条の認可運賃が適用になるとするのは、荷主または船会社、そういうものから直接委託を受けた場合の料金や運賃なんであつて、業者からの下請をする場合の基準にはならない、そういうふうにお考えになつていらつしやるわけでしょうか。

それはいかがですか。

○吉村(眞)政府委員 先ほど申し上げましたように、おっしゃるとおり、下請の料金につきましては港湾運送事業法のうち外と申しますか、外でございます。

○三浦(久)委員 そこがやはりなかなか守られていない原因だと思ふのです。

いま港湾局の方から資料をいただきましたけれども、三十二件の件数を調べた。実際に荷主と直接契約を結んでやつていられる場合にはほとんど認可運賃が収受されているのです。例外というのはほんのわずかなのです。一件あつただけですね。ですから、認可運賃は大体守られているわけですよ、守らないと罰則の規定もありますから。ところが、下請のいわゆる下払いについてはこの九条の認可運賃の適用がない、こうなつておるわけでしょう。そこに私は一つの大きな問題があると思ふのです。

確かに、同じ値段にすると、第一種業者が、一般管理費とかいろいろのものがあつますから、その認可運賃がそのまま適用されると一つももうけにならぬというのでピンはねしていくのだらうと思ひますけれども、そのピンはねの額が私は多過ぎると思ふのです。

そこでここで私はちよつと提案したいのですけれども、下払い代金についても認可運賃をつくつたらどうなんでしょうか。そうすれば、その認可運賃というのは罰則でもつて強制されるものですか

ら、この第一種業者が第三種業者に下払いをする場合に、認可運賃どおりやるだろうと思ふのです。そういうことでもしませんが、なかなか私はこの問題は解決しないと思ひます。そのことはやろうと思へばすぐできることではないかというふうに思ふのですが、いかがでしょうか。

○小野(維)政府委員 確かに考えてみていい御提案かとは思ひますけれども、まことに申しわけございません、現在の港湾運送事業法では、まだ下請という状態へ法律全体が及んでおらないという状態でございますので、もう少し考えさせていただきますというふうに思ひます。

○三浦(久)委員 それは第三条とか第二条ですか、こういうところの定義をちよつといじくればいいのです。いまだつて、これに解釈によつては下請業者が入らないということはないと思ふのです。ちよつといじればできることなのであつて、もう十数年来の懸案なんです。何とかここでそういう問題を解決するという意欲で取り組んでいただきたいというふうに私は思ひます。

もう時間が来ましたので、これで質問を終わります。

○小此木委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 公団は十五年間にわたりましてバースの建設に取り組んでこられたわけで、四十六年、四十七年、四十八年くらいを事業費のピークとして現在ずつと少なくなつてきております。今後の状況を見たときに、事業費はずつとこのまま漸減するの、これだけでコンテナなりライナーの貨物量の増大に大体対処できる一つの体制ができたのか、現在のバースで今後の需要に対処できるのかどうか、この点についてまずお答え願ひたいと思ひます。

○吉村(眞)政府委員 コンテナの輸送の需要は從來非常に急速に伸びてまいりましたことは御承知のとおりでございます。昭和四十五年からの十数年間におきましては毎年三〇％の伸びを示しております。今後の問題でございますが、こういう急激な伸

びはもう当然のことながらないだろうというふう
に考えておりますが、やはり若干の伸びといいま
すか、着実な増加というのは今後も見込まなけれ
ばならないというふうに考えております。その数
字がどのくらいになるかという点は、現在五カ年
計画の策定とあわせて作業をいたしております
す。現在まだ数字を出しておりませんが、やはり
着実な増加というのは見込まなければならな
いというふうな考えでおりますので、現在持っ
ております外貨埠頭、コンテナ埠頭のほかに、将
来も若干ずつの増設といえますが、建設が必要で
あるというふうな考えでおります。

○中馬委員 若干なりとも増設であれば今度の
指定法人の方がやっていけるのでしようが、ま
た急激に需要が増大する、あるいは大きな更新が
必要だといったときの手当ても、場合によっては
考えなければならぬわけでございまして、その
ときにはどう対処されるようなことでございま
すか。

○吉村(眞)政府委員 ただいま申し上げましたよ
うに、非常に急激な増加というのは、現在われ
れの考えております範囲では将来はないのではな
いかというふうな考えでおります。それから、修
理あるいはその再開というような点も、非常に
急速に、一挙に全部を変えなければならぬとい
うような事態は恐らく起こらないのではないかと
いうふうな考えでおります。

○中馬委員 この需要の伸びと同時に、船会社、
船社の方の要望もあらうかと思うのです。四つ
の港湾のそれぞれの会社が、どういふ会社がど
こに入っているというところを見ますと、必ずしも
平均ではなくて布存状況がばらばらでございま
すけれども、そうすると、そういう船社の方の要望
は現在の状況では満たされているのかどうかと
いうことをお尋ねいたします。

○吉村(眞)政府委員 現状ではほぼ満たされてお
ると言っているかと思いますが、これはほぼで
ございまして、現在各地でまだコンテナ埠頭を単
独で借りる、あるいは合同で借りるというほどの需

要を持たないような船社等もございまして、そう
いった潜在的な需要といったものが皆無ではござ
いません。したがって、そういうものが将来
顕在的な需要になってくることは考えられると考
えております。

○中馬委員 外国の船会社がバースを使わしてく
れといったような要望が非常に強く出てくる、あ
るいは出てきているといったような状況はござ
いませんか。

○吉村(眞)政府委員 非常に数多くあるというこ
とではございませんが、若干はあるやに聞いてお
りまして、その処理のために港湾管理者の中には
苦心をしておられるところもあるというふうな聞
いております。

○中馬委員 次に移りますが、公団の設立のとき
には、解散のときにこの資産は港湾管理者に移
管されるということになっておったわけで、これが
指定法人に移管になった事由は、先ほどの委員か
らも質問があり、大体お答えが出ておるようで
ございますけれども、今後他地区、東京湾、大阪湾
以外に名古屋あるいは北海道、九州あたりで一つ
の外貨埠頭のバースが必要だといったことが起
つてくることは十分に予想されるわけで、その場
合にはやはり公団方式から始められるのか、ある
いはこの指定法人と同じような形でそれぞれの港
に任せていけるのか、これはどういうことで
ございましょう。

○吉村(眞)政府委員 先ほど来御答弁申し上げま
したように、公団埠頭といえますのは、この四港
で日本の全国の五〇%以上の外貨貨物を扱って
おりました、コンテナで言いますと七十%に当
たるものをここで扱っております。こういった大規
模なものを承継する、あるいは引き続き管理運営
及び建設を行っていくという意味で今回の法人を
考えましたので、それ以外の名古屋でございま
すとかあるいは四日市でございまして、その他の
港でコンテナの貨物需要のあるところはございま
すが、こういう法人をつくってやらなければなら
ないというほどのところは当分出てこないように

思っております。

では、そういうところでどういう方法で処置を
するのかということになりますと、これはやはり
現在名古屋あるいは四日市でいわゆる私有埠頭の
一つの形、私有埠頭に対して国及び地方公共団体
が助成できる形を港湾法の中で決めております
が、こういう仕組みを利用して整備をしていくこ
とになるのかと考えております。

○中馬委員 いままでの公団の採算状況なんです
が、これを見ますと、京浜の方は赤字で阪神が黒
字、こういうことになっております。設備投資の
ピークも過ぎたわけで、むしろ回収期間に入っ
てくるわけでございまして、むしろ黒字がこれか
ら出ていかなければいけないと思うのですが、ま
ず京浜と阪神でこれだけ赤字と黒字が逆になって
おるのはいかぬというところでございましょう。

○吉村(眞)政府委員 公団の収支につきま
しては、長期的、最終的には全部ペイするようにな
っておりますが、そのときどきの時点で、建設事業
の進み具合によりまして赤字のところと黒字の
ところが出てまいるわけで、現在の時点ではこの
ような京浜と阪神の間に収支に差が出てまい
っておるわけでございまして。

○中馬委員 今後指定法人に移されて大幅な赤字
が出るという状況ももちろん予想されるわ
けでございまして、その場合には何か救済措置を
お考えになつておられるのですか。

○吉村(眞)政府委員 この赤字は一時の事業の進
展のぐあい等によつて出ているものでございま
して、長期の見通しは、いずれの公団も赤字が出る
という形になっておりませんので、特別な救済策
等を講ずる必要はないと考えております。

○中馬委員 それはもちろん赤字を計画するはず
はないので、需要予測どおりにそれが進んだ場合
にほとんどなくなるわけでございまして、し
かし経済状況によつては大幅に赤字になることも
あるわけでございまして、そういう赤字が出た
ときに、この指定法人の方にどのようなし寄せ
がいくのか、あるいは国の方が何か救済するの

そこはどういうことでございましょうか。

○吉村(眞)政府委員 一時的な赤字につきま
してはそのときどきの借入金等で処理をしま
すわけで、この指定法人に引き継ぎましても
り込みのある資産を承継しておりますので、そ
の辺の借入金の手当では十分であるというふう
に考えております。

先生御指摘のように、計画どおり必ずうま
くとは限らないということで、何らかの情勢の
変化が非常に起こりまして、将来われわれが
予測しなかつたような事態が起こった場合につ
いては、これまたそれ相応の措置を講ずる必要
があるかと思ひますが、現在、先ほど来申し上げ
ておりますのは、われわれの予測の可能な範
围ではそれほど問題が起こらないというふう
に考えておる、こういうことでございまして。

○中馬委員 今度は逆に、黒字が非常に大きく
累積した場合に、その黒字をどうされるお
つもりでございましょうか。

○吉村(眞)政府委員 長期バランス上大きな黒
字が発生するというときにはなつておりませ
んので、ごく短期にこういう現象が起こりま
しても、長期的には収支はほぼバランスするとい
うふうなことでございまして。

○中馬委員 それはお答えじゃないと思うので
すね。少なくとも現在の貸付料金あたりも
変わらないうとして、しかし非常にいい場合
を考えれば、経費も節約してどんどん黒字が
たまって、十年、二十年あるいはもっと
長く大きな黒字がたまることだつてあり得
るわけでございまして、そういうときにはそ
の黒字、累積された利益金の処分というこ
と、これは特殊法人といひますか、いわゆる株
式会社でも何でもいいのですから、株式配
当に回すとか、そういうことはできないわけ
で、その利益金処分はどういう形をとられ
るおつもりでございましょうか。

○吉村(眞)政府委員 いま御指摘のような企
業努力等によつて経費を削減し、黒字が出
るというふうな事態が起こりましたときは、貸
付料を下げ

ユーザーに還元する必要があるかと思ひます。

○中馬委員 そのほか任意に貸付料をいじると、これはおかしいことになってくると思うので、すけれども、いかがですか。

○吉村(眞)政府委員 貸付料の算定につきまして任意ということではなくて、省令で基準を定めておきまして、その基準のつとて算定を定めていただく。先ほど御指摘の企業努力等でコストが下がるということは、その基準の算定の際のコストが下がるということになるかと思ひますので、好きにやらせるということではございませんので、その点は心配ないと思ひます。

○中馬委員 これは行革の一環として提案されているわけでございまして、具体的にどの点が行革になるのかということではございませけれども、公団の職員を見ますと、職員数が京浜の場合には百十一人、現在は九十二人ですが、阪神公団が百十人、そのうち京浜の方で十九人、それから阪神の方で十二人の方から出向がおりますね。この方々はどうされるおつもりでございませうか。

○吉村(眞)政府委員 国から公団に出向いたしております職員は、原則として引き揚げることにはいたしたいと思ひております。

○中馬委員 自治体からの出向者はどうされますか。

○吉村(眞)政府委員 これも原則的には出向者は引き揚げることにならうかと思ひます。

○中馬委員 そのように引き揚げられるのであれば問題は無いのですけれども、特に国の出先が地方公共団体に入り込むことにならないようにひとつお願いしたいと思ひております。

一方、これは政府の出資金は貸し付けて、地方公共団体の出資金は出えん金ということで、そのわりあいには運輸省の認可事項が非常に多いのですね。ですから、出資金の間は確かに税金だから国がくちばしを入れなければいけないということもある程度は理解できますが、そうするならば、これが全部返済されて引き揚げたときには国の監督権限は緩めるおつもりでございませうか。

○吉村(眞)政府委員 国の監督権限は、公団から引き継ぎます事業が非常に国家的に重要で国の全体の外航海運政策を左右するような問題であるという観点からの監督、それから公団をそれぞれの埠頭の所在地の港湾管理者が設立する法人に移すという点にいたしたもので、広域的な運営に對する何らかの担保が必要である、そういう観点からの監督、そういう趣旨の監督をいたすことにしております。非常に強い御指摘がございましておきましても、たとえば事業計画の認可をいたしておりますが、これは事業計画で将来新たに外資埠頭をつくつてまいります場合には、港ごとの重複投資でありますとか過剰な投資になつてはいかないというような、先ほど来、公団であれば広域的に処理されておつたものが個々に分かれることによる問題点等御指摘を受けておりますが、そういう問題を避けるためにも事業計画は運輸大臣が認可をする、こういった監督の措置を考えたわけでございませう。

そういうことでございませうので、これは貸付金を出してあるからその見返りとして監督をするというふうな性格ではございませう、国の港湾政策上最小限運輸大臣が監督をしなければならぬものをやるという趣旨でございませうので、先ほどの御指摘の、貸付金の返済が終わつた後でも全面的に監督をやめるといふような性格ではないと考へております。

○中馬委員 そこになりますと少し異論があるわけで、先日日本航空の話のときには、国は金を出しているのだから権限を持つのだというふうなお話が強かつたわけでございませうが、今回は金も出さないのに口だけ出すというふうな形になるのは非常に私は遺憾に思ふわけでございませう。地方公共団体の自主性はある程度尊重していいのではなからうか。地方公共団体に任せたら信頼がおけなくて、国が握つておつたら、全体の計画調整はしてもらつて結構です。しかし、それぞれの運用を自治体が勝手にやるとは私は思ひませうので、

国民の意思、市民の意思を反映したそれぞれの議會なり首長がおるわけでございませうから、そういうことに任せていいのではないかと思ひますが、運輸大臣どうお考えでございませうか。

○塩川國務大臣 そういう説は確かにあつたので、また、現実にはわれわれも真剣に検討課題として検討してまいりました。しかし、外資埠頭公団が建設され、そして今日に至るまでの経過というものがあるわけでございませう、それからこれが主として専用埠頭になつておる、そういうこと等いろいろ勘案いたしまして、とりあえず港湾管理者の管理下における業務運営ということを考えてみたらどうだろ。そして、指定法人をつくらして、これによる独創的なことと申ししようか、独自の経営をやらしてみろということも、これまたいわば合理化につながる一つの方途ではないかということをお考えでございませう。要するに、先ほど来申し上げておりますように、今回のこの措置は、公団でやっておりますことが、いわば港湾管理者のみではなし得られなかつたことをやつてきて、それに對しましてはいわばユーザーとの関係もございませうから、これを激変緩和しながら移行していかなければならぬ、そういう事態を考慮いたしまして指定法人方式をとつたということでございませう。

○中馬委員 監督権限が余りきつくないようなお答えでもございませうけれども、たとえば第七条の第一項ですか、一步譲つて、全体の整備計画あたりはいいとしても、毎事業年度の開始前に事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。そして、しかもその罰則規定もございまして、十三条ですか、この規定に違反したときには、第七条第一項の規定により認可を受けた事項に違反したときには、毎年の事業予算までも、これに少しも違つたら取り消すことができるというふうな非常に強いものになつてゐるのですか、どうですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。整備計画の認可につきましては、先ほど御説明申し上げましたように、現在も運輸大臣が基本計

画を決めてこれを公団に指示するというふうな非常に強い形のコントロールをしておりますが、これを、整備計画を法人につくつていただいて、これを認可するという形に改めております。そうやつて決めました整備計画に基づく整備が各年間違ひなく実施されているということを確認する必要があるという意味でこの認可の規定を置いたものでございませう。

それから、外資埠頭業務が実際に行われておりますが、その適正な実施を阻害するような業務とか資金の運用が行われてはならないということ、そういうことが行われていないかということを見る意味で認可をする。さらにまた、収支予算につきましては、適正な収支の見積もりがなされているかどうかを検討して、そして、もしそれが適当でないときはチェックができることが必要であると考えて、この条項を置いたわけでございませう。

○中馬委員 こんなことをやつてゐるから、運輸省は許認可ばかり握つて行政改革がひとつも進まないと言われているわけでして、全体の整備計画の方々はちゃんと認めているわけですから、その範囲内での毎年の事業計画ぐらいは届け出ぐらいでいいのではないかと思ふのですけれども、わざわざここで、文字づらを読めば非常にきつたい表現になつております。運用面におきましてこれは届け出くらしいのことで余りくちばしを入れないことを要望いたしておきます。

この指定法人に對してはこれほどいろいろなきつぱりはあつてゐるわけでございませうけれども、先ほど申しましたように、名古屋とか四日市、あるいは今後その他の港でもこのような同様の業務を、ということばを貸し付けてという形で、これは十分にやつていかれると思ふのですね、これは十分にやつていかれると思ふのです。それから、バランスが崩れてくる、とするところ、ほかのところまでもこのような網をかぶせていかれるのですか。

○吉村(眞)政府委員 お答え申し上げます。

ほかの名古屋あるいは四日市の株式会社方式で実施をしておられる外貨埠頭につきましては、これは一般の私有埠頭でございますが、これと差があるものとは考えておりません。したがって、そのそれぞれの港の港湾管理者が、その場所のその埠頭を民営で運営することについて問題がないという判断をなさった場合には、港湾管理者がその会社を助成をされる。その助成を港湾管理者がなさる場合には、国もそれのお手伝いをしよう、これがこの名古屋コンテナ埠頭株式会社等の制度の趣旨でございますので、この場合は、先ほど来申し上げておりますように、国全体の利害にきわめて大きくかわる埠頭施設というような認識をいたしておりますので、その間の監督等につきましての程度が違ってくるものと考えております。

○中馬委員 いろいろな政府のいままでの方針から言いますと、東京、大阪への集中を極力外して、地方の時代ではないですけども、東京、大阪以外にもいろいろな工業地点とか商業地点をつくって、いこうという政策であるわけでございまして、そうするならば、いまのように東京、大阪だけが国の政策を反映した港湾でなければならなくて、それ以外はもういいんだというようなことは、少し矛盾しているように思うのですが、いかがですか。

○吉村(眞)政府委員 地域開発といいますが、地方を均衡ある発展をさせなければいけないという点は御指摘のとおりでございますが、私が申し上げましたのは、現在の実情で、すでに前記の四港におきましては国全体の外貨の五三％ほどに上る貨物が取り扱われておる、そういう実態に即して、これの管理運営というものは、国全体の利害の観点から見なければいけないというふうに申し上げます。たわけで、名古屋、四日市等のウエートは現在の場合は二、三％といったオーダーでございますから、現実の国全体の経済に及ぼすインパクトが小さいというふうに申し上げたわけで、これを育成

してだんだん国全体の均衡ある発展を目指さなければならぬということとは矛盾をしないというふうに考えております。

○中馬委員 いずれにしても、東京、大阪だけが重要港湾でもないと思います。今後のことを考えるならば、あるいは北海道も九州もそれぞれにどんな外貨コンテナ埠頭ができ、あるいはライナー埠頭ができるといような形が考えられるわけでございまして、そういった場合に、この指定法人だけが非常に運輸省の監督が強いまだということとは、それとのバランス的に言っても非常にそごが出てくるのじゃないかと思っております。

いずれにいたしましても、そのようなことでございまして、地方自治体に少し自主性を持たして運営されんことを望みまして、最後にひとつ運輸大臣の御所見だけを伺って、質問を終わらせていただきます。

○塩川国務大臣 この承継業務につきましては、実は地方自治体つまり港湾管理者と運輸省との間で相当議論のあったところであります。でございますだけに、その事実やはり私たちも厳正に受けとめまして、指定法人を認可する場合、あるいはその指定法人がその後において管理運営していきます場合につきましても、港湾管理者との間の協調は十分図っていかなければならぬ、これはもう当然であろうと思っております。それと同時に、やはりコンテナ船というのは今後における輸送の大宗になってくると思えますから、その整備拡充も時々行っていくかなければならぬだろうと思うのでありまして、そういう場合にも港湾全体の均衡のとれた整備が図れるように、港湾管理者並びに指定法人と運輸省との間でとりあえず密接な連携をとりながら今後の運営をスムーズに進行せしめたい、こう思っております。

○小此木委員長 次回は、来る三十一日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時五十五分散会

昭和五十六年四月七日印刷

昭和五十六年四月八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W