

(第一類 第十号)

衆第一議院 輸委員会

議録第一号

(三〇九)

昭和五十九年五月十八日(金曜日)

午前十一時五分開議

出席委員

委員長 福家 俊一君

理事 鹿野 道彦君

理事 三塚 博君

理事 吉原 米治君

理事 中村 正雄君

理事 加藤 六月君

佐藤 文生君

近岡 理一郎君

中山 正暉君

若林 正俊君

左近 正男君

田並 嵩明君

森田 辻 第一君

小山 長規君

田中 直紀君

中馬 弘毅君

箕輪 登君

児玉 未男君

関山 信之君

富塙 三夫君

梅田 勝君

運輸省港湾局長 小野寺駿一君

(社団法人日本港運協会会長) 参考者 河越 重任君

(岩手大学教授) 参考者 土屋 啓君

(神奈川県労働組合連絡会議代表) 参考者 森下 賢一君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

五月十二日  
脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願

第一類第十一号 運輸委員会議録第十一号 昭和五十九年五月十八日

(佐藤誼君紹介)(第四九〇九号)  
同(田邊誠君紹介)(第四九一〇号)  
同(松沢俊昭君紹介)(第四九一一号)  
同(山中未治君紹介)(第四九一二号)  
軽車両等運送事業者のタクシー営業類似行為規制に関する請願(亀岡高夫君紹介)(第五〇〇八号)  
同(中西啓介君紹介)(第五〇〇九号)  
同(原田憲君紹介)(第五〇一〇号)  
同(藤井勝志君紹介)(第五〇一一号)  
ハイヤー・タクシー等の安全輸送確保に関する請願(兎玉未男君紹介)(第五〇一二号)  
同月十四日  
軽車両等運送事業者のタクシー営業類似行為規制に関する請願(塚本三郎君紹介)(第五一一〇号)  
同(長谷川峻君紹介)(第五一一一號)  
同(愛野興一郎君紹介)(第五一二四号)  
同(江藤隆美君紹介)(第五二四二号)  
同(小沢辰男君紹介)(第五二三四号)  
同(泉屋純一郎君紹介)(第五二四四号)  
同外二件(鈴木善幸君紹介)(第五二四五号)  
同外一件(砂田重民君紹介)(第五二五六号)  
同外一件(田名部匡省君紹介)(第五二四七号)  
同(保利耕輔君紹介)(第五二四九号)  
同(森下元晴君紹介)(第五二五〇号)  
同(戸井田三郎君紹介)(第五二四八号)  
同(山下徳夫君紹介)(第五二五二号)  
同外二十四件(石橋政嗣君紹介)(第五二八七号)  
同(谷垣禎一君紹介)(第五二九一号)  
同(高村正彦君紹介)(第五二九〇号)  
同(國場幸昌君紹介)(第五四一一号)

同(佐藤文生君紹介)(第五四一二号)  
同(高橋辰夫君紹介)(第五四一三号)  
同(中村重光君紹介)(第五四一四号)  
同(中山正暉君紹介)(第五四五五号)  
府六県議會議長会代表京都府議會議長高山寛外  
同(畠英次郎君紹介)(第五四一六号)  
同(吹田愧君紹介)(第五四一七号)  
脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願(工藤巖君紹介)(第五一七〇号)  
同(多賀谷眞穂君紹介)(第五一七一号)  
同(池端清一君紹介)(第五三五一号)  
同(福家俊一君紹介)(第五三五二号)  
同月十五日  
脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願(瓦力君紹介)(第五四八〇号)  
同(野間友一君紹介)(第五四八一號)  
軽車両等運送事業者のタクシー営業類似行為規制に関する請願(小里貞利君紹介)(第五六六六号)  
同(倉成正君紹介)(第五七八七号)  
同月十六日  
軽車両等運送事業者のタクシー営業類似行為規制に関する請願(小里貞利君紹介)(第五六〇九六号)  
同(福岡康夫君紹介)(第六〇九七号)  
同(町村信孝君紹介)(第六〇九七号)  
脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願(福岡康夫君紹介)(第六一五一号)  
内閣提出 港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第七〇号)

本日の会議に付した案件  
港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第七〇号)  
内閣提出 港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第七〇号)  
外一件(奥田幹生君紹介)(第五二八八号)  
同(奥野誠亮君紹介)(第六四二一号)  
同(櫻内義雄君紹介)(第六四二二号)  
同(玉置和郎君紹介)(第六四二三号)  
取いたしたいと存じます。  
本日は、本案審査のため、参考人から意見を聴取いたしました。  
本日御出席の参考人は、社団法人日本港運協会会長高嶋四郎雄君、岩手大学教授河越重任君、船

五月十四日

東北新幹線の早期完成等に関する陳情書(宮城県町村議會議長会会長玉瀬隆平)(第二七五号)  
九州新幹線の早期着工に関する陳情書(九州各県議會議長会会長熊本県議會議長小林学)(第二七六号)  
北陸新幹線の早期着工に関する陳情書(近畿二七名)(第二七六号)

鹿児島・大阪間の航空路線の増便に関する陳情書(愛知県議會議長松川明敬)(第二八〇号)  
鹿児島市議會議長森山裕(第一八二号)  
地城航空システムの開発推進に関する陳情書(鹿児島市議會議長松村清年外十名)(第二八二号)  
国鉄松浦線の廃止反対等に関する陳情書(平戸市議會議長寺山民藏)(第二七九号)  
過疎地域におけるバス路線の維持確保に関する陳情書(愛知県議會議長松川明敬)(第二八〇号)  
鹿児島・大阪間の航空路線の増便に関する陳情書(鹿児島市議會議長森山裕)(第一八二号)  
陳情書(鹿児島市議會議長森山裕)(第一八二号)  
地城航空システムの開発推進に関する陳情書(鹿児島市議會議長松村清年外十名)(第二八二号)  
一件(東海北陸七県議會議長会代表富山県議會議長松村清年外十名)(第二八二号)  
は本委員会に参考送付された。

主港湾協議会委員長土屋啓君、神奈川県労働組合連絡会議代表森下賢一君、以上四名の方々でござります。

この際、参考人各位に一言ございさつを申し上げます。

本日は、御多用中のところ御出席いただきまし

て、まことにありがとうございます。本案につきまして、それぞれの立場から忌憚のない御意見を承りまして、審査の参考にいたしたいと存じます。

次に、議事の順序について申し上げますが、高嶋参考人、河越参考人、土屋参考人、森下参考人の順序で、御意見を順次お一人十五分以内に取り

まとめてお述べいただき、次に、委員の質疑に対  
してお答えをいただきたいと存じます。

委員長の許可を得ることになつております。また、参考人は委員に対し質疑することはできなないことになつておりますので、あらかじめ御承知おきを願います。

それでは、高嶋参考人にお願いいたします。  
○高嶋参考人　ただいま委員長から御指名いたしました日本港運協会の高嶋でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

申し述べさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたしたいと思います。

御承知のように、戦後の混乱期、高度成長下に船込み時代というものがございまして、港が非常に混亂したということでござります。たまたまそ

のような時代を経て、コンテナ船の導入への対応時代というような変化等が大きくございまして、このような問題に取り組んで処理していくのに港

運業者としてはこの対応処置に非常に苦労したわけでございます。その反面、あくまでも日本経済の発展のためにというような物の考え方で、港湾の合理化、近代化につきましては常に前向きに秩序ある対応処置をとつて、港に混乱がないように秩序のある会員の指導に当たり、そのような結果

が今日にまでいろいろ尾を引いておると思います。

ような問題も何ら変化がないことが最も必要なことであるといふことも、一つのあくまで

信頼し合つて熱心に話し合いをしておるといううえで、要するに今日も、今後に向かつてもなお、

〔委員長退席、浜野委員長代理着席〕

トライキのない港として、港湾の労使がそれを誇りとして、お互いに話し合って港の運営をしていくべきではなかろうかというような考え方のもとに、労使の話し合いというものは中央において熱心に今日においても続けられておるわけでござります。

の根幹を堅持しつつ、不合理になつております新しいコンテナ輸送あるいは革新荷役に対して対応できる新しい方向を示していただいたということであつて、本当に今日の法改正は心から大きく評価をしておるわけでございます。

合との關係であることを御存知おきをお願いしたいと思つております。  
しかし、反面、港運業者が現在置かれておる地位、立場といふものは、コンテナ輸送は先進国から起ころつて物が進められてきたわけでございますが、その後、発展途上国もこのよくなコンテナ輸送が大きく取り入れられてまいりまして、このことと自身による各国との間の革新化の港の競争時代に、もう少しの意識の中に、考え方の方に持つてお

う内容になつておりますし、また、港湾地区におけるターミナルを基盤とした、国際複合一貫輸送への対応を必要とする基盤を導入した一種事業の新しい免許というものも取り入れられておるということで、と同時に、在来荷役に対する従来の二種、四種の状況というもの、あるいははしけ基盤の一一種事業というものにつきましても、既存事業者に対しても十分な配慮がされている内容を持っており、再度申し上げますが、港運業界としては、今回の改正案に対しては全面的に賛成しております。ぜひ今国会で成立させたいやすくよう強くお願ひ申し上げたいと思っておる次第でございます。

先ほど申し上げましたように、港湾運送事業は労働問題が最も重大な要素でございまして、常に過去から業界全体の問題として労働問題には異常な関心を持って今日まで取り組んできております。したがいまして、先ほど申し上げましたように、労働組合とは十年來すべての問題について熱心に話し合う、ストライキ等の問題を一切起さないよう、ストライキのないことをお互いの誇りとしようじゃないかという考え方の上に立つて、もちろん労使のこととございますから、内容的には、労働組合としてお互いに話し合いでまとめた内容の中には不満足な面もあるとは思いますが、いずれにしましても、不満足ながらも労使が

しらべるものも意識の中に、考え方の中にまだある。しかし、それがこの得ない問題でございまして、これがこのようない環境の中で、現状の考え方でなお改善をしなければならない問題が多々あると思いますが、そのことにつきましては今後の問題として十分検討してまいりたいと思っております。

御承知のように、現在、すべてが国際複合一貫輸送というようなものの流れで港はコンテナ貨物の通過点となつておりますが、港運は港の中で与えられた仕事に甘んじていられない状況でございまして、だんだん労使の職域なり業域が革新化されればされるほど縮められていくというような関係から申しまして、この国際複合輸送等の一貫輸送という問題に今後労使が手を取り合つて、港から外における職域なり業域に積極的に取り組んでいく必要がある環境になつておるわけでございます。港の中でも埠頭の管理運営ということを通じて、それから前に後ろに横にというように基盤を強化していくことが港湾労働の安定策にもつながります。業者の業域の確保と安定策にもつながるというようなことで、現在このようなことに積極的に取り組んでまいる環境に立つておるわけでござります。

心に詰しまる。ストライキ等の問題を一切起さないよう、ストライキのないことをお互いの誇りとしようじゃないかという考え方の上に立つて、十分な話し合いをしてきておるというようなことで、もちろん労使のこととございますから、内容的には、労働組合としてお互いに話し合いでまとめた内容の中には不満足な面もあるとは思いますが、いずれにしましても、不満足ながらも労使が

業者の業域の確保と安定策にもつながるというようなことで、現在このようなことに積極的に取り組んでまいる環境に立つておるわけでござります。

特に認可料金等に欠くる点が起きておるわけでござりますが、この点につきましても業者に自覚を促すとともに、関係荷主業界等にもいろいろ御協力をお願い申し上げて、料金遵守の問題にも、現在粘り強く指導を繰り返しておるわけでござります。

このようにして、日本港運協会としては、労使の話し合いを十分しつつ、良好な労使関係を確立して、またユーボー等とも必要以上にいろいろお話し合いをさせていただくというようなことで、理解と協力を得つつ、港湾物流の発展に尽くしていく所存でございます。

本日の事業法の一部改正に当たりましては、現在の改正案が今の港運業者の労使にとって非常に必要な内容を持つておるということを重ねて申し上げまして、ぜひとも本改正案が成立することを、諸先生方の理解ある御協力をお願い申し上げまして、参考人としての考え方を申し述べさせました。(拍手)

○浜野委員長代理 どうもありがとうございました

○河越参考人　今回の港湾運送事業法の改正案につきまして、港湾の近代化などに日ごろ関心を持つてまいりました者の一人いたしまして、いささかの卑見を述べさせていただきたいと存じます。

今日の港湾を私ども見ますにつけて、その威容に圧倒されまして、ひとしきり隔世の感を覚えるものであります。

さて、第一の点は、港湾運送事業法によるところの行政監督についてでござります。

顧みますと、この港湾運送事業法が制定を見ました一九五一年の当時、港湾運送業界は弱小企業が乱立いたしまして、熾烈な過当競争を展開し、その過当競争に明け暮れていたわけでございました。そのしわ寄せは、申すまでもなく、ひとり港湾で働く人々への転嫁にとどまらず、ひいてはその

荷物を預けたところの荷主等の利益にも大きな影響を及ぼすことが少なくないところから、そこに港湾運送事業法を制定しまして、行政監督の要を認められたというわけでござります。

それにもかかわりませず、その後、経済の発展

に伴いまして、港湾の荷役量が増大していく中に登録から免許へ、そして料金については届け出がら認可へと規制を強めざるを得なかつたのが実情であるわけでございます。このような状態は、今日、港頭に見るところの、コンテナ埠頭等におけるところの施設の近代化によって、もはや過去のもの、杞憂のものとなつたのであります。かえつて、昨今、時に新聞などにも見られますように、そのおそれはまた形をえて、さらに強まってきていくと言つても過言ではございません。いわゆる国際複合一貫輸送などの動きがそれでございます。

第二の点といたしまして、港湾荷役事業の免許についてでございます。

見る限り、政省令にゆだねられておりますし、また一部は、今後においても、その政省令でも手直し程度はできることが、かなり多く含まれていると考えるわけであります。

免許の種別を改正いたしましても、当面、港湾の荷役量が、今日の経済情勢のもとにおきまして、急な増加が望み得ないものといたしますならば、個々の事業者にとりましては、改正の線によつて、船内の免許しか持っていないものは沿岸沿つて、最もというような形で、事業の範囲の拡大は極めて困難であると見られるわけであります。したがつて、この改正によりましても、簡素化されることはいわば関係業者のうち船内、沿岸の両方をも持つてゐる者、わずかに全国で三分の一、それから五大港では四分の一ほどにすぎないのではないか。といったしますならば、大半の事業者にとりましては、従来どおりの範囲ということでいろいろな限定がつけられざるを得ない。そういたしますと、表の看板は港湾荷役事業と一本化いたしましては、

のぎを削るということで、また新たに輸送秩序の混乱が懸念されているその折に、見方によりましては、いわばそれに手をかすようなことにもなりかねない港運業の免許の、とりわけ船内と沿岸の一本化、統合ということとは、より慎重に検討されてしまうべきではないかと考えるものでござります。

船内、沿岸の荷役免許の一本化は、近時、港運の業者が船内、沿岸の作業を一貫して行うことが少なくない、そして、法規制もそうした実態に合わせる必要があるからというのが、改正の主な理由とされているやに伺っております。しかし、そうした一貫作業と申しますのは、いわば現に、現行の免許制のもとにおきましても、既に行われていることであります。いたしますならば、むろろそこにおけるところの事業免許の種別の手直しというのではなく、ただ単に免許基準とかあるいは運賃料金の見直しというようなものが、それに伴つて必要があるからではないかとも考えられるわけでございます。しかしながら、その多くは法案で

改訂の趣旨に反しまして再び運送秩序を乱すことになるのは避けられなくなるのではないかということを恐れるものであります。そして、そうしたことは、特に現在一つの免許しか持つておりませんところの沿岸の荷役業者によりわけ著しいものになるのではないかと考えるわけでございます。

第三の点は、運賃、料金についてでございます。今回の改正におきまして、法律の条文上は運賃、料金には触れるところがないわけであります。しかしながら、事柄の性質上、そこに変動が生ずることは避けられないものと考えられるわけでございます。港湾運送事業法による事業の行政監督は、従来から、過当競争によるところの混亂からどう事業を守るかということであつたわけでありますけれども、その過当競争のメルクマールの一つは、運賃の收受であるわけでございます。御承知のように、従来とかく業界においては、ダンピングとかあるいは料金の割り戻しが行われ

ても、限定期をつけておさまる、かえて複雑化することになるのではないかと考えるわけであります。複雑化だけならまだしも、それだけではなくて、大方の期待に反しまして、そうした限定期免許しか受けることのできない中小の業者は、港湾を見ます限りにおいては、免許税のみが倍といふぐあいに高くなるということにならざるを得ないわけであります。

しかも、このような一貫作業にかかる料金は、事業の種別、そして、二条の方は作業の態様としてはそのままという格好になつておるわけですけれども、作業の態様の違ひから見ますとときに、一部の少数の一貫の荷役業者につきましては、恐らく競争上優位に立つような料金の設定を遅かれ早かれ認めることになるのではないかと考えるわけであります。そして、それとの関係におきまして相対的に高い料金を設定せざるを得ないところの限定をつけられた免許の業者は、言うまでもなく、競争上不利な立場を免れないものとなるであります。そのような結果、顧客をつなぎ

れているということは指摘されてきたところでございます。とりわけ料金は、省令等の決め方もござりますけれども、先ほど述べましたように、免許を従来のように事業の種別ごとに定めるというようなことになりますと、当然にそこに、船内、沿岸一貫した作業料金体系が原則になりまして、むしろその一部であるところの船内なり沿岸なりの料金というのは特殊な形になる。といたしますと、一貫したものに対して、先ほど申しましたように、船内なり沿岸なりという部分を行うものは割高にならざるを得ないわけでございます。そうしたところでより激しい競争にさらされるといったふうに、既存の業者のかなりの方々というのには、少し大きめに言いますと、自滅の道が待つてゐるということにもなりかねないのでないかと考えられるわけでございます。

第四の点は、いわゆる一般港湾運送事業にかかるところの下請の規制緩和ということでございます。

この法案によりますと、コンテナ埠頭などに限つて、業者がいわゆる統括管理を行うものについては、その他関連下請等への丸投げを認めることがなっております。ここに言うところの——まあいろいろな見方があるかもしれませんし、そして、改正法案の文言を見ると、いろいろ御苦心の跡は忍ばれるわけでございます。しかしながら、現行の法制上、埠頭等において港湾の運送、この場合、その前後の脈絡からいたしまして、いわゆる船内の作業と沿岸の作業ということになりますが、それでは、その作業を統括管理することは果たして可能であるかということです。

つまり、改正案によりましても、事業の種類とは別に、作業の態様は従前のまま残されているといふことがいわばその一つでございます。そして、行政監督上もやはりそうした作業の態様を残す必要があつたのではないか。そして、少なくとも今日、二条二号のいわゆる船内荷役と云われてゐる作業の部分に関する限りは、つまりコンテナ

埠頭で申しますと、ガントリークレーンを境にいたしまして船側となることになりますけれども、そうした本船への積みつけ、取りおろしといふを従来のように事業の種別ごとに定めるというようなことは、いわば現行法の建前から申しますと、海上運送人ないしは船長が、これに合わせて申しますならば統括管理をするということが現行法の建前でありますし、国際的な商慣行にもなつておるわけでございます。したがいまして、その場合、どうも理屈が合わなくなる、余り無理をなさらない方があつたのでないかと考えるわけでござります。

この点は、いわゆる一般港湾運送事業にかかるところの下請の規制緩和ということでございます。そうした点で、むしろ一般港湾運送事業者につきましては下請をすることを緩和すると、いふことの方が大事ということになつておるのでないかと考へるわけでございます。

この点は、いわゆる一般港湾運送事業にかかるところの下請の規制緩和ということでございます。そうした点で、むしろ一般港湾運送事業者につきましては下請をすることを緩和すると、いふことの方が大事ということになつておるのでないかと考へるわけでございます。港湾を今日むしろ施設に合わせて近代化いたしますとか、むしろそうしたことを含めまして、今後の近代化ということを改めて慎重に御検討いただきたいと考へる次第でございます。

大分時間が超過いたしまして、極めて雑駄でござりますけれども、一応私の意見の陳述、これで終わらせていただきたいと存じます。(拍手)

○浜野委員長代理 どうもありがとうございました。次に、土屋参考人にお願いいたします。

○土屋参考人 ただいま御指名をいただきました船主港湾協議会の土屋でございます。

港湾運送事業法の一部改正に関する法律案の審議に当たりまして、港運サービスの利用者の一人として、本運輸委員会におきまして意見を述べさせていただくことをまことに光榮に存じております。

委員長初め諸先生方におかれましては、船主港

湾協議会なるものにつきまして、おなじみが薄いことを存じますので、まず簡単にこの団体につきまして紹介をさせていただきます。

船主港湾協議会は、略して我々船港協と申しておりますけれども、我が国外航関係の船会社がすなばく統括管理をするということが現行法の建前でありますし、国際的な商慣行にもなつておるわけでございます。したがいまして、その場合、どうも理屈が合わなくなる、余り無理をなさらない方がよろしいのではないかと考へるわけでござります。

した運送人の下での履行補助者にすぎない人がそのもとにおいてみずから統括管理するということはどうも理屈が合わなくなる、余り無理をなさらない方がよろしいのではないかと考へるわけでござります。そうした点で、むしろ一般港湾運送事業者につきましては下請をすることを緩和すると、いふことの方が大事ということになつておるのでないかと考へるわけでございます。

さて、御審議中の法律案につきましては、在来船時代の荷役形態に即しまして定められました現

事業法が、革新荷役方式すなわちコンテナターミナル、穀物サイロ、自動車ターミナル等の経岸一貫荷役方式が急速に普及をいたしまして、ついに大半を占めるに至りましたため、実情に沿わなくなつたということで、現状に即して是正を図ろうとされているものと理解いたしております。具体的には、船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合して港湾荷役事業とすること、さらに一般港湾事業者の基盤に新たに近代設備をもつてするターミナルにおける統括管理をするターミナル基盤といふものを導入されるものと承つております。

これらの改正は、私ども船港協六社が借り受けておりますコンテナターミナルについて見ますと、先日諸先生方にもしきじき御視察をいたしましたとおり、現在のコンテナターミナルの実情に即するものでございまして、妥当なものと考えまして、賛成をいたします。コンテナターミナル運営方式が確立、定着をいたしましてから既に十年弱を経ておることを考えますと、もちろんの事があつたことは存じますが、むしろこの改正は遅きに失したものと考へる次第でございまして、早

四面海に閉まれました我が国の経済発展、国民生活の向上に、日本国海運は重要な役割を果たしますけれども、そうした本船への積みつけ、取りおろしといふを従来のように事業の種別ごとに定めるという他の西アジア航路、中南米あるいはアフリカ航路も、多目的船によるところのコンテナと在来貨物の積み合わせを行う航路と変わりまして、純粹なる在来船はほとんど姿を消してしまつております。

同時に、日本の七大港におきましては、近代的なコンテナターミナルが整備されまして、そこに

おいて近代荷役機器を駆使いたしました効率的な荷役方式が完成しておるのであります。この間、もちろんの困難を抱えながら、在来荷役方式から革新荷役方式への迅速な対応、移行を示されました港運業界の積極的な対応と世界一流の荷役能率の達成には、海運業界といたしましても、その努力を高く評価しておりますのでございます。

しかしながら、海運界にも大きな誤算がございました。コンテナ輸送の当初は、コンテナ船の建造とターミナルの整備等に莫大な初期投資が必要でありましたので、恐らく行き先は、大手海運業者による寡占体制ができる上がるだろう。したがつて、この巨額な投資の回収も順調に行われるのではないかと考へたわけでございます。

ところが、実際には、その後リース業の発展に伴いまして、資金手当てが容易になつてしまいまして、アシア諸国を始めといつたしまして、世界の多くの発展途上国が統々とコンテナ輸送に進出をしてまいりました。これらの後発船社があるいは貨物留保による保護政策とか低賃金というものに支えられ、さらに東南アジア諸國の大変急速な経済成長に助けられまして、強力な船社に成長いたしましたために、我が国海運は競争上劣位に追い込まれまして、投資の回収にも事欠きます極めて困難な状況に置かれておりわけでございます。

ひとり海運業界のみならず、港湾業界におかれましても、近隣諸国におけるコンテナターミナルの整備が進んでまいりました結果、初めは相当な数に上りました我が国港湾を経由するフィーダー貨物が大幅に減少したのみならず、安い建設費あるいは低賃金によりまして、安いターミナルコストを武器として、これらの後発ターミナルが貨物の誘致に乗り出されておりますので、日本ターミナル関係としましても競争を強いられておりわけでございます。安いターミナルコストに基づきまして、安い総合物流コストで近隣諸国が我が国に輸出競争挑んでくるわけでございますので、日本の輸出貿易の競争力が低下をいたしまして、

輸出量が減少するというような事態になりました。この間、活にかかる問題になるだけではございませんでした。我が国全体の貿易の問題にもなりました。コンテナ輸送革命は、日本産業のハイテクノロジー化と軌を一にする絶えることなき技術革新の流れと認識をいたしまして、それにおくれることのないようにといふことで、幾多の犠牲を忍んでコンテナ輸送の推進に取り組んでまいつたわけでございましたけれども、今の置かれております現状は、労多くして報われるところが少ないという現状になりますので、海運、港運両業界といたしまして、ある意味で申しますと、コンテナ輸送革命の被害者に当たるのではないかという気さえするものでございます。

しかしながら、事態はさらに急を告げております。米国海運のデレギュレーションの動きを背景にいたしまして、米国船は、輸送コストの低減をねらいまして、コンテナ船の大型化と一貫複合輸送によるドア・ツー・ドアのサービスをもちまして運送シェアの拡大をもくろんでおるわけでございます。急速に伸びてまいりました台湾船を初めといたしまして、諸外国船社もこれに応戦の構えであります。

一方、日本海運としましては、運航費の徹底的な合理化、乗組員定員の圧縮等による船費の低減

によりまして、ようやく諸外国船に比べまして競争力の回復にめどをつけつあった折でございまして、さらに新規投資を伴います船隊のリプレースを強いられるのは、既存船隊に関する投資の回収が十分でないということで御説明いたしましたように非常に苦しい状況におりますので、日本船社にとりましては大変つらいところでござります。しかしながら、日本の貿易のセキュリティーのために、日本海運といたしましても何としても新しい事態に取り組み、それから外國船との競争にも打ちかってまいらなければなりません。このために、これからも港運業界の皆様にもいろいろ御協力を頼むなければならない点が出て

くるものと考える次第でございます。

港運業界の皆さんとしましても、海運に協力しつつ、コンテナ輸送革命に対応される間に多くの犠牲を払われましたし、今なお革新荷役方式への移行に伴う幾つの問題を抱えて、その解決に日夜御心労されておると伺っております。また、日本工業製品の軽薄短小化あるいは省資源化に伴う扱い量の伸び悩みということに対応しまして、新たな事業分野への進出の必要が叫ばれておるということも承知しております。

元来、港運サービスの供給者でございます港運業界と利用者でございます港運業界の間には利害が反するケースがございます。その上に、海運界によるさらなるコスト合理化のお願いや港運業界におけるところの多角化の動きの進展いかんによりましては、両業界の競争ないしは対立が表面化することもありましょう。しかしながら、海運と港運は基本的に協力すべき関係にあり、両業界の相互理解と協調によってのみ直面する難問を解決し、新しい発展を期待できるものと考へるものでございます。

幸いに、第一次コンテナ輸送革命におきましては、両業界の信頼関係に立つて協力いたしました結果、施設、機器の整備面におきましても、ターミナル運営の効率及び荷役能率におきましても、世界の他の一流ターミナルにまさるとも劣らぬ体

制をつくり上げたという誇るべき実績を持つてござります。この実績を踏まえまして、話し合いの精神をもちまして事に当たれば、両業界がともに納得できる解決が見出せるものと信じております。

しかしながら、第二次コンテナ輸送革命に対する対応を考えますと、前途は極めて厳しいものがございまして、両業界協調いたしましても容易に解決しがたい難問の続出が予想されます。

以上、るる申し述べましたが、委員長を初め諸先生方におかれましては、今回の法改正を必要とするに至った輸送構造の変化をぜひ御理解をいた

だきますとともに、何とぞ海運、港運両業界の直面する厳しい立場を御賢察をいただきまして、一層の御指導、御援助を賜りますようお願いをいたしまして、私の陳述を終わります。

○森下参考人 私は、港・横浜で三十四年間、働きながら労働運動をやっており、現在港湾労働組合の執行委員長をやっています。

結論を先に述べます。今回の港湾運送事業法の改正には断じて反対するものであります。

以下、その理由について若干述べます。

元来、港運サービスの供給者でございます港運業界と利用者でございます港運業界の間には利害が反するケースがございます。その上に、海運界によるさらなるコスト合理化のお願いや港運業界におけるところの多角化の動きの進展いかんによりましては、両業界の競争ないしは対立が表面化することもありましょう。しかしながら、海運と港運は基本的に協力すべき関係にあり、両業界の相互理解と協調によってのみ直面する難問を解決し、新しい発展を期待できるものと考へるものでございます。

幸いに、第一次コンテナ輸送革命におきましては、両業界の信頼関係に立つて協力いたしました結果、施設、機器の整備面におきましても、ターミナル運営の効率及び荷役能率におきましても、世界の他の一流ターミナルにまさるとも劣らぬ体

制をつくり上げたといふべき実績を持つてござります。この実績を踏まえまして、話し合いの精神をもちまして事に当たれば、両業界がともに納得できる解決が見出せるものと信じております。

しかし、第二次コンテナ輸送革命に対する対応を考えますと、前途は極めて厳しいものがございまして、両業界協調いたしましても容易に解決しがたい難問の続出が予想されます。

以上、るる申し述べましたが、委員長を初め諸先生方におかれましては、今回の法改正を必要とするに至った輸送構造の変化をぜひ御理解をいた

だきますとともに、何とぞ海運、港運両業界の直面する厳しい立場を御賢察をいただきまして、一層の御指導、御援助を賜りますようお願いをいたしまして、私の陳述を終わります。

○浜野委員長代理 どうもありがとうございました。

コンテナ輸送体制の推進に手をかしたのはだれか。国と自治体の莫大な予算を使ってコンテナ埠頭の建設をどんどん促進したのはほかならぬ運輸省当局であり、コンテナ通関制度を導入し、大手メーカーなどへの出張検査や書類審査で通すなどを取り入れたのは大蔵省といったぐあいに、大手メーカーを中心とした荷主サイド、そして船会社を含めた大手港湾利用者のサイドからすべてを見て、そのしわ寄せを港湾労働者と中小経営者に押しつけているのが実態であります。

さらにつけ加えるならば、コンテナ輸送体制をどんどん促進することによって既存の現業労働者と中小経営者がどういう状況下に置かれているのか、港運業法に即してそれがどういうぐあいになるのが、その法の根本精神に基づきそれをどう守るのか、こういう立場こそ、法の番人であるべき運輸省当局がいち早く着目し、労働省などと一緒にになってその矛盾などの解決に積極的に当たることこそ強く求められていると確信するものであります。

同時に、コンテナ輸送の推進に伴つて生まれてくる新たな職種、海上コンテナ部門やコンテナのメンテナンス、修理部門などについては、これらを見て見ないふりをするなど、全く無責任な態度を現在もとり続けております。港運業法とコンテナ輸送や技術革新に基づく荷役形態の変化などとの関連でどうするのかという点では、全く無責任な態度をとり続けていると重ねて指摘せざるを得ません。

さて、人減らし合理化と労働強化、そして独占貨物優先の埠頭づくりによつて労働環境が極度に悪化し、加えて荷役のスピードアップなどによる労働災害、職業病などが続発しております。過去五年間の横浜南労働基準監督署の資料によりますと、これは横浜港の三分の一強に当たる範囲にすぎませんけれども、それでも労災死亡者が三十九件という、他の産業をはるかにしのぐ労災発生状況となっています。ある大手の港運業者の一

営業所に所属する沿岸労働者の十六名中十四名が頸部脊椎症、腰部ヘルニア、腰痛などの治療を受けしており、そのうち五名が労災扱いの職業病に認定されるという全く異常な状況すら生まれているのが現状であります。

しかし、これらは水山の一角にすぎません。届け出をしないで私病扱いにしてしまうなど、その実態はもつともっと深刻なものとなっています。ある大手の港運業者は、重度の労災を受けた仲間が勤務不能となつているにもかかわらず労災扱いとせず、その企業から一定の見舞い金を出して追い出すように家族ぐるみで蒸発させるという悲惨なこともあります。

その昔、港は馬に飲ます水はあれど波止場人足に飲ます本はないと言われたほど、最低の労働条件の代名詞ともなつておりました。私は今もその本質は変わっていないと思います。馬にとつてかわって今は大型荷役機械が動き回り、独占貨物優先で人命は二の次という状況がその実態だと思いつきます。独占の飽くなき利潤の追求と行政サイドの無責任な態度こそ、船内、沿岸を中心とした多くの仲間の人命を絶ち、家族を悲しませ、職業病や後遺症で苦しみの人生を押しつけるものとなつていることを、私は心からの怒りと無念さを持つて国会の場で告発せざるを得ないという気持ちでいっぱいです。

さて、以上の状況のもとでの二種と四種の統合問題であります。これによつて、第一に從来の二つの職種を一つにし新たな免許基準を設定するわけでありますから、從来の定数の枠をはるかに下回ることは容易に予想されます。その結果、より一層の人減らし、人員整理につながることは明らかであります。

第二には、より一層の競争の激化を招き、業の整理淘汰が進行し、事業からの撤退、縮小など企業の閉鎖が発生すること、第三に、異質の労働の連続行為によつて労働密度が濃くなり、一層の労働強化となり、それによつて労働災害、職業病の新たな多発源となること、これらのこととは既に実

証済みであります。

守ることにあります。すなわち、第一条の港の秩序を確立し、港運業の健全な発達を図り、公共の福祉を増進する目的から、第二条の港における貨物の荷役行為、そして、それに先行しましたは後続する一貫した行為及び第四条の起点及び終点という立場を明確にさせて事に処することこそ、今緊急に求められていると断言するものであります。そしてそれがすべての出発点であり、前提であります。

次に、二つ目の柱であります一種元請業者における統括管理行為といふ新たな基盤の追加問題について述べます。

当局の説明によりますと、複合一貫輸送体制への対応として港運業の新しい展開を方向づけるものとして打ち出したものとなつております。

以下、箇条的に問題点を指摘してみますと、その第一は、二種、四種の統合問題では現状に即すると言つておきながら、ここに来ると新しい展開を方向づけるものといふ先取り的な提起を行つており、全く矛盾するものとなつてゐるという点と。

第二の点は、港運業の生き残り策の一つとして、あえて言うならば幻想を抱かせながら、実際は大手港湾利用者に港を明渡す足がかりをつく結果となりつつあること。現に最近の業界紙の報道によりますと、既に神戸、横浜、東京のそれぞの新しい公共のコンチナバースに大手船会社と大手港運業者の共同出資による管理会社が生まれ、いざれも資本金の出資率は大手船会社が五〇%以上を握るというものであり、それらを一層増長させる結果となつていることを指摘せざるを得ません。この結果、大変失礼な言い方でございますけれども、よせん船会社は流通部門の一構成部分でありますから、銀行資本の系列化に沿つた大手物流企業や大手メーカーを中心とする荷主サイドからの直接の介入、系列支配の一層の強化の促進が図られるものとなるでありますよう。

第三の点は、一つ目の柱である二種、四種の統合問題と新しい基盤の追加といふ第二の柱とは全

く裏腹の関係にあること。端的に言いますと、既存の現業部門を切り捨て、新たに発生している現業部門をそのままにして、そして管理運営という美名のもとに、ただ単なる一つの間接部門に港全体を転落させていくプログラムであることを強く指摘しておきたいと思います。

最後に、私は今回の法改正の本質とそのねらいについて若干述べておきます。

事実経過が示すように、一九八一年七月の運政審の答申、八二年八月の公取委の見解表明、そして同年十二月の行政管理庁の勧告によって、突如として、私は唐突の感を禁じ得ませんけれども、ここで具体的な職種の名前が挙げられる。そして八三年三月の第二臨調の最終答申となつたわけあります。これを受けての今回の法改正であることはだれも否定することはできないと思います。

最初の出発点である運政審の答申では、財界と自民党政による八〇年代戦略のもとに打ち出されている総合安全保障の一環としての位置づけを明確にしておりますし、日米安保条約、日米軍事同盟のもとでの流通コストの一層の削減による大企業の利潤の追求と独占貨物擁護のためのシンクン防衛の起点と終点、すなわち港における有効即応態勢の確立にあることは言うまでもありません。

さらには、独占資本は、これまで日本経済を支えてきた輸出と赤字国債の発行による大型公共投資の二つの柱の破綻からの脱出の方向として、大規模な産業構造の再編成を推し進めております。昨年の四月、国会で成立いたしました特定産業構造改善臨時措置法に基づき、素材産業の設備の縮小、廃棄、企業合併などを促進する一方で、先端技術産業の育成強化、その結果、大規模な人減らし、合理化、過密労働、中小下請企業の切り捨てなどの深刻な事態が生まれております。まさに今回の法改正はこれに匹敵する内容であることを指摘しておきたいと思います。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

港湾運送事業法は、戦後の昭和二十六年に制定

されました。そして現在も新規参入の制限などの規制は、港運業の持つ公共性の確保あるいは過当競争の是正、そして大局的に見るならば市民、国民生活に直接かかわるものとしてその役割を果たしつつあると私は確信をしております。にもかか

国との比較においてもおくれをとらない状況になつていると伺つておられます。

このことにつきまして、事ここに至るまでの労使双方の御努力に深く敬意を表するものでありま

すけれども、技術革新は御承知のように日進月歩であります。そのような中で、さらに、商品であ

ります。

以上であります。(拍手)

○福家委員長 どうもありがとうございました。

以上で参考人からの意見の開陳は終わりました。この際、暫時休憩いたします。

午後零時十二分休憩

午後二時二十六分開議  
○浜野委員長代理 休憩前に引き続き会議を開き

○高嶋参考人 対する質疑に入ります。

これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。若林正俊君。

○若林委員長代理 きょうは、港湾運送事業法改正に関する立場から大変貴重な御意見をいたしました。

これまで、高嶋参考人に対する質問に回答いたしました。

私は、実は海のない長野県を地元といたしておらず、それぞの立場から大変貴重な御意見をいたしました。それまして、ありがとうございます。若林正俊君。

私は、実は海のない長野県を地元といたしておらず、それぞの立場から大変貴重な御意見をいたしました。それまして、ありがとうございます。若林正俊君。

そこで、先ほど、今回の改正によって現状に適応しつつ将来に対応するには、今回の大きな一点の改正は時宣を得たものである、こういうお話をござりますけれども、その中で業界として一人の脱落者も出ないようにしながらというお気持ちが述べられておりました。今回の改正もいわば外部条件の大きな変化に対応しながら、業界自身より効率的により合理的に物流機能を果たしていくことのないようにしてほしいということを先ほど申し

うのですけれども、そのような今後の経営合理化の方向として、各業種におきます企業の統合なり合併なりといったようなことについてどのようにお考えでございましょうか。その点が第一点でございます。

二つ目は、物流そのものの大きな変化の中で、それらを担つております港湾運送業者がさらに経営の安定とそこに働く人たちの職域の確保を図つた。それらの生産、流通の構造変化も今後一層進むことになるようと思われる所以あります。その

よ

うなことを前提といたします。これにおくれをとることのない港湾運送事業であつてほしい、こういう観点から、参考人の方々に一、二の御質問をさせていただきたい、このように思うのでござります。

まず、高嶋参考人に対するお問い合わせ

ます。港湾運送業は、免許制、運賃、料金認可制という、いわばそのような行政上の枠組みの中で事業が行われているのであります。先ほどお話をにも、そのような根幹を堅持していく、こ

ういう前提で今回の改正に賛成の意を表されております。そのことは、業界の置かれております特殊な仕事の内容から理解できるのでござります。

けれども、他方、免許制あるいは運賃、料金の認可制といふものは、ややもすればそのこと自身、現状固定的になるおそれがあるわけでありま

す。

そこで、先ほど、今回の改正によって現状に適応しつつ将来に対応するには、今回の大きな一点の改正は時宣を得たものである、こういうお話をござりますけれども、その中で業界として一人の脱落者も出ないようにしながらというお気持ちが述べられておりました。今回の改正もいわば外部条件の大きな変化に対応しながら、業界自身より効率的により合理的に物流機能を果たしていくことのないようにしてほしいということを先ほど申し

上げたわけでございます。

そのようなことから申しまして、これの対応措置としては、現在港湾構造が大きく変化したというような現状の姿の上に立つて、私どもは港湾構造の変化に対応して業者を指導育成していくために港湾構造改善促進財団というような財団を行政当局にお願いして生み出していただいた。この財団によつて、事業者につきましては、現状の免許業者ではあっても自然経済の流れで対応できないものについては転廃業をしていただく、あるいは免許を返上して合併等の措置をとつていただくことによって適当な助成措置をとろうということです、港湾構造改善促進財団で業者の後ろ向き姿勢に対してある程度の助成をしていく、こうというような対応措置を現在進めております。

反面、このことによつてしわ寄せを受ける港湾労働者の方々に対しても、港湾労働安定協会といふ組織によりまして、転職される方々等に対する職業訓練をしてもらつたりあるいは一定の期間何らかの経済的な助成をする、その後就職あつせんができなければ離職に対するどれだけの助成金を交付するというようことも現在取り上げておるわけでございまして、このよだな輸送革新に対する法の上ではすべて生かしてください、そうではあるが、法で生きても自然経済の流れで生きていけないものに對してはそのよだな措置をとるべきだということで、そのよだな対応措置をとらせていただいておるわけでございます。これが第一に対する先生へのお答えでございます。

第二の、このよだな流通革新によつて職域が合理化され狭められる問題に対してもどのように考えておるのだ、このことにつきましては、港運協会といつてしましては今後の新しい港湾運送事業法の改正の中のターミナル運営というものを通じての流れの一つといつてしまして複合輸送というものに関心を持つて、複合輸送業務を拡充整備していくこと、二つに大きく分けた上で相互の比較についてお伺いしたいと思います。

○土屋参考人 お答えをいたします。

くしくも私も海がございません長野県の出身で

保していくべきで、そのことによつて少しでも港湾労働者の雇用の安定策に結びつけたいということ

で、現在強力に推し進めるような考え方を持つておるわけでございます。これが第二の御質問に対するお答えでございます。

○若林委員 どうもありがとうございました。

働く人たちの立場あるいは経営合理化によって新しい事態に適応していくことに無理のある業者の人たちからしますと、今回の改正を機に一層の競争激化の中でしわ寄せを受けるという不安が多

いわけであります。今おしゃられたような厳しい環境の中でおさいますけれども、それら業者あるいは働く人たちの立場をも考慮しながら、企業同士の統合合併あるいは他事業分野、今の新しい管理システムの中への適応、そしてまたそういう分野への働く人たちの職業転換としての職業訓練などについて、経営者サイドに立つてなお一層の御努力をお願いいたしたいという気持ちを申述べさせていただきたいと思います。

次に、土屋参考人にお伺いをいたしたいと思ひます。

第一次のコンテナ革命ということにつきましてお教えを受けたわけであります。そして、これからさら大型化を伴なう第二次革命に入つていく、また国際複合一貫輸送の進展が見られ、これへの巨大な投資もさらに求められるような状況になつてきているというよだなお話をあつたわけでございます。

そこで、そういう海運を担う立場から見まし

て、我が國のただいまの港湾運送のいわば効率、コストといいましようかその運営を他の諸国と比較してみると、なかなか物差しを单一にすることができないので難しかとも思うのですけれども、今の状況は欧米諸国、さらに先ほどもお話にございました韓国、台湾を始めしますアジア諸国と、二つに大きく分けた上で相互の比較についてお伺いしたいと思います。

○土屋参考人 お答えをいたします。

日本は輸出されるあるいは外國から荷物が日本に輸入されてくる限りにおいては、飛行機によらざる以外は日本の港湾を経過して荷物が動くことは変わらないと思うわけでございます。先ほど申しましたように、近隣諸国でまだ港湾が整備されておらない、例えば中国のような港がござります。これはしょうがありませんので、アメリカなどいうことで大体一貫のコストが出てくるわけだと思います。日本は土地代においては高い方に属していることは自明のことでございますが、例えれば香港におきましては日本よりも高いというような状況がござります。区々には申しません。

今問題になつておりますのはやはり賃金面でございまして、それを総合いたしまして、スタートいたしました折には日本の港運料金は一貫的に見ましても安い方に属しておつたかと思うのでございますが、だんだん上がつてまいりまして、今や台湾あたりに比べますと日本の方が少し割高になつておるということで、これから物価動向等々によるわけでございますけれども、日本は値

ございまして、それがどういうわけでございますかまさに三十数年船会社に勤めております。そぞうことで今、大変親近感を持ちましてお話を承つております。

お尋ねの点でございますが、先ほども軽く触れましたように、港運業界の皆さんの大変な努力によりまして、しかも訓練その他のいろいろ問題が多かつたわけでございますが、能率の点で申しますと現在日本は世界の中におきまして超一流の能率でできるかといふことでござりますが、二十五個を誇つておるのじやないかと思います。簡単に例を申し述べますと、一時間に積み上げをするコンテナの個数、これがクレーン一台当たり何個ぐらいいけるかといふことでござりますが、二十五個を誇つておるのじやないかと思います。

申しますと、一時間に積み上げをするコンテナの個数、これがクレーン一台当たり何個ぐらいいけるかといふことでござりますが、二十五個を誇つておるのじやないかと思います。

○若林委員 ただいままでの段階では、技術水準は、コスト面において今後なおなお問題が残つてありますけれども、荷主さんのお立場から見まして、コスト面において今後なおなお問題が残つてあります。

あるいはその荷さばきの能率などの面において世界有数の状態を保持しておるというお話を伺つておるわけであります。それが第二の御質問に対するお答えにかえます。

○若林委員 ただいままでの段階では、技術水準は、コスト面において今後なおなお問題が残つてあります。

あるいはその荷さばきの能率などの面において世界有数の状態を保持しておるというお話を伺つておるわけであります。それが第二の御質問に対するお答えにかえます。

段の面での優位を誇つてはおれないという状況にあらうかと思います。

○若林委員 ただいままでの段階では、技術水準は、コスト面において今後なおなお問題が残つてあります。

あるいはその荷さばきの能率などの面において世界有数の状態を保持しておるというお話を伺つておるわけであります。それが第二の御質問に対するお答えにかえます。

段の面での優位を誇つてはおれないという状況にあらうかと思います。

○土屋参考人 お答えをいたします。

日本は輸出されるあるいは外國から荷物が日本に輸入されてくる限りにおいては、飛行機によらざる以外は日本の港湾を経過して荷物が動くことは変わらないと思うわけでございます。先ほど申しましたように、近隣諸国でまだ港湾が整備されておらない、例えば中国のような港がござります。これはしょうがありませんので、アメリカなどいうことで大体一貫のコストが出てくるわけだと思います。日本は土地代においては高い方に属していることは自明のことでございますが、例えれば香港におきましては日本よりも高いというような状況がござります。区々には申しません。

今問題になつておりますのはやはり賃金面でございまして、それを総合いたしまして、スター

四三〇

それから、じゃ競争とは何であるかということでおざいます。ですが、一部の船社につきましては本格的なターミナル、総合ターミナルというものを例えれば台湾なら台湾にセットいたしまして、逆に日本本の荷物をそこへフィーダーしていくて大型船に積みかえるという動きがもくろまれているということです。まだ、現実にそういった大きな決定ないしは変更をしておる時点ではございません。ただし、そういう意味でそちらを経由していった方の総合コストが安いか高いかということをあわせまして、一番安い道を各社がそれぞれ大型化の問題とともに検討しているということで、その意味で我々が合理化を怠りますといつ荷物の経路が変わるかもしれない、こういう競争にさらされているということをまず第一に御理解いただきたいたいと思います。

それから、私が先ほど申しましたのは、いわゆる国別の総合物流コストと申しますかそういうものについて御注目をいただきたいと申したわけですが、いまして、現実に既に起きておりますよより、日本はハイテクノロジーの指向でござりますけれども、かつて日本の產品でございました織機あるいはおもちゃ類、そういう輕工業品は既に日本は国際競争力を失いまして、近隣諸国に流出しております。これが徐々に中位、高位の産業品に及んでくるわけでござります。

したがいまして、私が申しますのは、台湾において仮に同等の電気製品が安くできるというか、それにターミナルコストを含めました物流コストを加えまして、これが輸出価格のベースにならわけでございますけれども、これらの商品コスト・プラス流通コスト、これの台湾產品の流通コストと日本產品のそれに対応するものを比較した場合に台湾が安くなるということになりますと、さるに日本の貨物が近隣諸国、台湾に流れる。こういうことを通じまして我々の扱い高が減ることになりますが、それを防ごうといったらしますと、やはり產品の價格の競争力を維持するだけ

はなくして、流通面における競争力の維持を港運  
海運力を合わせて努力してまいらないと、日本か  
らの荷動きが減るということも今や考えるほど、  
いわゆる国際競争があらゆる面で激しくなつてき  
ておる、こういうことを申し上げたかったわけで  
ござります。そういうふうに御理解をいただきま  
して、お答えにかえます。

○若林委員 どうもありがとうございました。

次に、河越参考人にお伺いしたいのでございま  
す。

んでくる、そうしますと、どうしても安くやらせられるということになりますと、業界の方は、手抜きということになるとそれはないということになるとかもされませんけれども、やはり作業は乱雑で申しますか、言葉はいろいろ表現がござりますけれども、十分気をつけて丁寧にといふところまでいかない面が出てくるとすると、結局はその積み荷の安全と申しますか、そういう点に及んでくる。

そこで、今後ともしない形で走ることを止め  
るありますよう技術革新なりあるいは運送業自  
身の構造変化に労働者が対応していくに当たり、  
職業転換訓練等、経営者側、使用者側に対しても特  
にこの点を強調しておきたいといったようなこと  
がございますれば、先ほどの御意見はどちらかと  
いうと本法改正なしという主張でございますが、  
仮にこのような改正が行われて進んでまいります  
場合に、経営者側に特に注文をしておきたいと  
いったようなことがございましたら、簡単にお教  
えいただければありがたいと思います。

んでくる。そうしますと、どうしても安くやらなければなりませんが、業界の方は、手抜きということになりますと、それではないということになりますが、それでも、十分気をつけて丁寧にというところまで申しますか、言葉はいろいろ表現がござりますけれども、やはり作業は乱雑といかない面が出てくるとすると、結局はその積み荷の安全と申しますか、そういう点に及んでくる。

結局、国際貿易とかなんとか、まさに貿易によって我が国は立国しているのかなればならないに、港湾の作業、輸出・輸入の関係でそこら辺にきずものと言いませんけれども、そうした何らかの影響が出るとするならば、これはむしろそういうの他一般的の産業の利益というものを結局損ないはないのではないか、やはりそうなる面が出てくるおそれがある非常に強いなというようなことでございます。

○若林委員 どうもありがとうございました。

もう時間も残り少なくなりました。最後に森下参考人にお伺いをしたいと思います。

先ほど来、大変に厳しい環境下で港湾労働者が健康さらには生活、人生そのものも長い間搔きぶられると申しましようか、大変苦労をしておられる話がるございました。そのこと自身、こうして産業構造の変革期におきまして、こう言つては過酷な言い方かもしれないが、どうしてもそのような変化に適応、対応させなければならぬ立場というのは避けることができない形で出てくるんだろうと私は考へてゐる所であります。そのことについては論議になりますので見送りますけれども、そこで、現実にはしけ運送が大幅に減少をしそれのみではございませんが、コンテナが大量貨物を取り扱う技術として進んだ今日において、そのような変化自身を否定しておりますと、先ほどの土屋参考人のお話にもありますように、大きさで国際的な経済の発展、流れの中から我が国が取り残されるおそれがある、私はこのように思うのであります。

そこで、今後ともしない形でござります。身の構造変化に労働者が対応していくに当たり、職業転換訓練等、経営者側、使用者側に対しても、特にこの点を強調しておきたいといったようなことがございますれば、先ほどの御意見はどちらかといたたようなことがございましたら、簡単にお教いいただければありがたいと思います。

○森下参考人 楽音申上げます。

私は、技術革新に伴う輸送形態の変化、そういうものについて全面的に否定するものではありません。しかし、現実の問題として、先ほど具体的な例としてはしけの問題等々が出来ましたけれども、これが技術革新に伴つて不必要であるという一方的な見方からこれをすべてなくしていくということではなくして、その技術革新の中で既存のものをどう生かすかという側面もやはり見ておく必要があるのではないかというふうに思いました。

例えばはしけの活用方法等についてはもつと考える余地があるのではないか。現実に今、横浜港を中心にいたしましたとコンテナの輸送が大変な量に達しております。そして、あの新山下の道路はコンテナ街道と言われるほど地域住民から大変嫌われるわけであります。さらには公害問題が発生します。そして今、主に大手メーカーさんは臨海工業地帯に立場条件を持つてゐる。だとするならば、コンテナ輸送をはしけ輸送に切りかえられる、そういうことをするならば、排気ガスや公害問題、道路の渋滞等々も解消し得るのではないかだろうか。

したがつて、従来からある既存のものを、ただ単なる技術革新ということだけで一方的に廃棄机分にするということについてはやはり問題があるのではないか。その中でもそれを生かす道がある、そういう立場に立つて経営者もあるいは大手

港湾利用者も、さらには国や地方自治体の旗振りのもとにそういう活路を見出す、しかも市民や地域住民の皆さん方の利益にも合致するような方向への活用方法があるというふうに私は思つております。したがつて、転廃業の問題についても、かつて我々は港を支え、国のために働いてきたつもりであります。そういう意味では、そういう角度からもう一度見直していただくことが求められているのではないかと思います。

者が十分な労働環境のもとに労働ができない分野でその技術革新を活用する、これがそもそもその発端であつたと思います。それが、技術革新がそれ端の企業の利潤に活用されるというところからこういう混乱が起きているのではないかといふうに思つております。そういう意味で、ぜひもううに立場から、既存のものをもあわせて技術革新の中でどう生かすか、さらにその技術革新での利潤の還元度、こういう問題もあわせ考えていただきたいと思いますことをお願いいたしておきたいと思います。

以上であります。

絲井山

○浜野委員長代理 児玉未男君。  
○兒玉委員 本日は参考人の先生方、大変御苦勞  
様でござります。

十一

河内守の御意見を伺つておまへたが、寺

今回の改正によつてふわふわ輸送秩序の混亂を曾

長する可能性が強いのではないか。それがう過当

競争による運賃、料金体系が混乱をするおそれがある。

十分に予想されると云う問題点。それから今運営

省の資料をいたゞいておりますが、過去十二年間

の統計から見ても、やはり港湾運送事業というの

は労働集約型の産業であり、しかも輸送トン数は

飛躍的な増大を示しておりますが、この港湾労働

者の作業の内容等から判断しても、日本経済

の発展に貢献したことが歴然たる事実として明瞭に記録をされておるわけあります。今回のこの統合によつて、これまで働いてきたたる港湾労働者が自分の職場が失われる、そういうような危惧の念が多分にあるわけでありまして、我々運輸関係の委員に要請されました要望書の中にも、具体的な事実としての指摘がなされておるわけがありますが、このような統廃合によるところの雇用不安ということについてどのような御見解をお持ちなのか。既に要望されておるよう、長年の歴史的な背景から考えましても、港湾を通じて貨物を運送する荷役の関係はやはり港湾労働者の職域であるということの位置づけがなければ、さらに不安が増大するであろう。それから港湾労働者に対するところのILLO港湾労働条約に基づく港湾労働者の雇用促進制度確立、こういう百三十七号並びに百四十五号の勧告もあるわけでございますが、日本政府はいまだにその批准をなしておらない。西欧先進国は既に批准がされて、雇用関係に対するところの安定的な供給がなされる。今日、国際競争の場におきまして常に経済摩擦の大きな要因は、日本の労働者の賃金が安い、労働時間が長い、こういうことが一つの要因にもなつてゐるわけでございますが、特に国際労働条約機構から指摘などの点について先生の御見解を承りたいと存じます。

○河越参考人　ただいまの児玉先生から御質問の点でございますけれども、今回特に港湾運送事業法の改正ということで、私ども、どの程度触れてよろしいかどうかということで多少遠慮申し上げておいたわけです。港湾運送事業法ということになりますと、当然運送事業そのものの行政監督法規でありますけれども、それがそこに働く労働者の方々の問題までも直接的には取り扱うものではないわけでござります。しかし、そうだからといってこれまでむしろ事業法で規制してまいりましたところの業のあり方を問うということになりますと、具体的には労働者をめぐる問題、とりわけ雇用ということが中心的な問題になるわけでござります。

ざいまして、先生御承知のように事業の規制がなされ、規制から免許制になつたのも、いろいろな見方がござりますけれども、その港湾運送事業の業態とりわけ労働者との関係で規制を強めるためにそうしたということが事の成り行きであつたわけだと思います。

したがいまして、もし仮にそうした労働問題、その中でも雇用の安定、というより安定した雇用をそこに働く方々にどのように保障するかといふ点、あいに申し上げた方がよろしいかと思うわけですけれども、そうした労働者の安定した雇用の保障ということがむしろその後の積極的な施策によりまして解決されているというぐあいに考えられる、そして、これまで問題になつたことが懸念される余地もない、そういうぐあいに近代化されおりますならば、そして今回そうちことを前提といたしまして、だから運送事業法の方もそれに見合つて直すんだということになれば、まことに喜ばしいことだと考へるわけです。

しかし、あえて申しますならば、今申し上げましたことは、仮にもしそうならばということで、私なりに考えますとむしろ順序が逆ではないかなと考えるわけでございます。今日ここに改正案が出ておりますように、一応港湾の施設というものについては近代化したことになつてゐるようですが、しかしながら、そこに設けられましたいかなる近代的な施設といえども、その施設の能力を引き出し、それを使にはやはりそこには人の問題を避けて通ることができないわけであります。その施設が近代化したと言うならば、少なくとも働く人の方の問題についても近代化したというぐあいに言わなければつじつまが合わないのではないかと考へるわけでございます。

ここで一応、これの改正案の一つの理由にもなつておきます臨調さえも、国際的に理解されるようなものでなければならぬ、どうたつていたことは確

かであらうと思ひます。それでは そうした点における、労働者に安定した雇用を保障し確保するにはどうしたらいいかという点でまさに国際的にどこにも理解されるようなということになれば、手つ取り早く申しますと、ILOの、港湾におけるところの近代化に伴う社会的影響——「影響」と日本語で訳しておりますけれども、どちらかといふとインパクトでありますと、日本語にするところに影響よりもむしろ衝撃と言つた方がよろしいかども、おいたのでは避けられないから、この衝撃をいかにして、これは各国の経験からそこに働く労働者の上にまさに衝撃を及ぼすことは、そのままほつておいたのでは避けられないから、この衝撃をいかに緩和し、これまでそうした近代化に最も貢献してきた労働者に対しまして衝撃を緩和、といふよりも從来どおりそこで生活していく方法をどう講ずればいいかというようなことのむしろ最低限がILO条約としてまとめられている。

は船内等で頑張ってきた労働者の多くの皆さん方は、今回の法案の改正によって労働不安を持つていることはもう粉れもない事実でございますが、高嶋さんは港運協会の会長とされて、このような努力をされてまいったのか。また、先ほど私はILO条約のことを申しましたが、経済大国の日本がいまだにこのような港湾労働者の雇用保障に關する國際的な条約をなぜ批准していないのか、会長としても、多分そのことは政府にも進言されていると思うが、進言されたことがあるかどうか。この二点について、会長の御見解を承りたいと存じます。

○高嶋参考人 お答えをさせていただきます。

まずもつて、一の、はしけを中心とする船内、沿岸、いまだ等の港湾労働者の、革新荷役によるしわ寄せによって雇用不安が増大しておる、このことに対してどのようなことを今日まで行政当局に対応処置をお願いしてきておるんだという御質問だと思いますが、このことにつきましては、昭和五十六年から、港運協会の中に、港湾労働安定期協会というものを労働組合の代表と日本港運協会との代表によりましてそれぞれ組織化いたしまして、これらの雇用不安の問題に対している協議をして必要な処置をとつてまいっておりますが、これらの基本的な指導につきましては、運輸局を始めとして港湾を利用する船社の団体の方々あるいはユーザー団体の方々にも、財源等の拠出について、行政の援助を得つつ格別な支出を願つて、それぞれ安定協会によりまして安定策に對するいろいろな問題を取り組んでおるというところでございます。

なお、次の御質問のILOの件でございますが、このことにつきましては、私どもいたしましては、これは行政が中心になつて適用方に對してはお考えになる問題であつて、私どもの業界としてはお考えになる問題であります。ILOの適用を受けるべきであるというよう

な積極的なお願ひは、今までまだ私どもはありません。行政の適当な指導なり指示によつてのことに対する取り組んでいくべきだろ、このような考え方を持つております。以上が御質問に対するお答えです。ありがとうございました。

○兒玉委員 再度、高嶋参考人にお伺いしますが、港湾関係の組合の方々からの要望の中で、いわゆる運賃の制度、認可料金の制度の適正なる確立と、それから、これは当然港運労働者の賃金とも関係がありますし、先ほど河越参考人も言われたとおり、いわゆる荷役、船内、沿岸、今度は道路運送、そういう点等からの競合によつて、ダンピングの可能性が強い。同時にまた、設定された料金の徴収等が、いただいてる資料では完全な徴収がされていない。そのことが労働側へのいろいろな支払い条件の低下あるいは労働賃金の改定等に対するネックになつてゐる可能性が大変強いわけあります。そういうふうな料金等に対するところの対応はどのように対処されているのか、もう一遍お伺いしたいと思います。

港湾運送事業を經營しておるというような港湾が五十港ほどあるわけでござりますが、材木業界が不況で材木の輸入原木が極端に減った。三割ないし四割輸入が減つたというようなことが長く続きましたが、そのような関係上相手方も、自分らも倒産して死ぬか生きるかの境にあるのだから、したがつてこういうときにこそ長いつき合いなんだから何とか料金面についても十分な協力をしてもらうべきだということが各地のそれぞれの取引の中に大きくなつた。そのことが料金が非常に大きくなつてこういうときこそ長いつき合いなんだと乱れた原因の要素の一つでございます。このことが地域の港運業者に経済的な大きなマイナスを与えて、そのこと自身が当然港に働く方々の雇用不安という問題にもつながつたということでござりますが、それを契機といたしまして、料金の遵守方に対しましては異常な関心を持つて日本港運協会は行政の指導を受けつつ格別な対応策を熱心にとつてきました。したがつて、従来乱れがちな料金もこれを契機といたしまして一歩、一歩改善の方に向かつてきております。

○河越参考人　それに先立ちまして、先ほど先生からのお質問の第二の点、ちょっと足りなくて、申しおくれて失礼しました。それで補足させていただきます。

先ほどの先生の第一の点でござりますけれども、港湾を通過する貨物については港湾労働者の職域ではないかというような点でございますが、我が国の現行法に即して申しますとちょっと複雑でございまして、要するに港湾運送事業法は船会社ないし荷主から委託受けて請け負った場合に限つてその業態を規制するということになつておられます。それから、港湾労働者と申しますのはまさに先生御指摘のとおりでございまして、港湾においてそうした船荷関係に伴いますところの仕事をする、これは港湾の労働者の仕事である。その点で、ええと例えて申しますならば、白ナンバーのトラックであろうと青ナンバーのトラックであろうとその仕事はそこで働く労働者の仕事である。そのため、たゞし事業法としては青ナンバーだけを規制するという関係でござりますね。ただ、その場合におきまして、我が国のお港湾労働法というのは極めて日本独特のものでございまして、現実にはナンバーで働いているところが多いから当青ナンバーだけでということで、白ナンバーのところを規制しております。

したがいまして、先ほどの法的な規制をどう考えるかということになりますと、やはり港湾労働者のそうした雇用の保障といいますか安定した雇



ます

このことにつきましては、私どももいたしまして、港湾地帯に十分なターミナルを確保する、荷さばき施設を持つ、要するにそういうようなものを持ってでくるだけ港頭地帯で貨物を詰めたりあるいは貨物を出したりする。そういうことを、できるだけ港頭地帯なりあるいは一步進んで内陸地のそういう工場の関係にまで前に進むべきです。が、そのこと自身には関心を持って今後物を進めしていくべきですが、現在の港頭地域における環境からまいりますと、そういうような港頭で荷物をさばくということはよつと非常に難しい。そういうような土地なり施設を今直ちに確保したりするということには難しい問題があるので、今回の業法の改正に方向を指示していただいたので、それに沿つて港頭地帯のターミナルを整備し、それで足がかりとして奥地の、バン詰めしたりバン詰めする工場内のインランドデポ関係にまで関係を推し進めていきたいというような考え方を持って今後対応していこうというような考え方を持っています。

以上、お答えです。

○森田(景)委員 大変失礼でございますけれども、同じ問題につきまして森下参考人の御意見では、先ほど承りますと違うように私は聴しておりましたが、この問題につきまして御意見をお聞かせいただければと思います。

○森下参考人 ただいま高嶋さんのお話もあつたわけですから、私は、今度の港湾運送事業法の改正では、内陸地の大手メーカー・サイドでのパン詰め、バン出し、こういう行為がむしろできなくなるのではないかと逆に見解を持つております。問題は、私は、運輸省が港運業法の根本的転換神、言いかえれば港湾のエリアと申しまして、港における港湾労働者の職域という問題があつて、港湾地帯に十分なターミナルを確保する、

思つております。したがつて、先ほど高嶋さんも

おつしやられた方向性については、いろいろ示された内容でありますから、私もこの点については異論がないと思います。しかし、今度の港運業法の改正が果たしてそういうことを逆にふさいでしまう可能性があるのではないか。先ほど言いましたように、二種、四種の統合問題というのを言いかえれば工場内での港湾労働者の手を経ない分野での追認ということに非常に危惧の念を持つているわけであります。したがつて、港湾労働者の起点と終点という概念を私は大手メーカーのサードパーティまでに延長すべきである、このことをやはり

○河越参考人　ただいまの御質問の点につきましては、今回の改正はあくまでも事業法の改正ということで、配慮がないということはまことにそのとおりでございます。

せるようなことは断じてあつてはならない、これが  
ルービー。ルービーは皆の心に思ひこなうつゝやう

せんけれども、港湾運送事業法の本来の趣旨といふのは、やはり大洋を荒波にもまれていく荷物であるから、荷物の安全も船の安全もということであり、しつかりした荷役をやらなければならぬ、そこでどうするかということが事業法の本来の考え方だと思うわけですね。

そういうことからいたしますと、たとえコンテナが山の中に入りましても、荒波にもまれていつて途中で荷崩れを起こしたりなんかしないような仕事のやり方は港湾の運送業者が専門家であるし、具体的な作業は港湾の労働者が専門家であるし、やはりそういう専門家に頼まなければ、今言つたような太平洋の真ん中でといいますか、大洋の真ん中でのちゃんとした荷物の積み方はできないのだと、いうぐあいに考えていただきまして、したがつて、船に積みおろしする荷物というのは、途中で荷崩れを起こしたりしないような、そういうおそれのない専門家に頼んだことでなければいけないというような考え方方にいたしますと、まさにいいうところの職域の、別言い方でござりますけれども、場でなくして仕事の内容ということは、で、これは港湾運送事業法の対象として規制していくことができるのではないかと私なりに考えるわけでございます。

○森田(景)委員　土屋参考人にお尋ねしたいと申します。  
今業界が抛出しまして実施している、雇用と生活保障制度というのがあるようでございます。これは日本港湾福利厚生協会が受託をしているということでございますが、この内容については非常に現実に即していないような状況である、こういうふうに私どもも理解しているわけでございまして、例を申し上げますと、二十年以上勤務して転職をする場合に、転職資金は常用者の場合にわずか二百万円である、このように非常に低い金額でございます。いろいろとデータがあるうと思いますけれども、今現在では荷主が一トン当たり五円、事業者が一トン当たり一円、計六円抛出していい

ということでおざいます。年間の運送料が約六億円の資金が入るということになつて、三十六億円解に苦しんでいるのでござります。どうしても現状ありますけれども、それでなおかつ、こういう低い金額であるということ、この辺はちょっと私理屈になつて、その仕方ではこの程度でやむを得ないと、在の拠出の仕方ではこの程度でやむを得ないと、いうことになるならば、拠出の仕方をもう少しやさしくしてもらいたいと思います。  
○土屋参考人 お答えをいたします。  
日港福の運営につきましては、拠出者でございまして、荷主は直接関与をしないと申しますが、関係をしておりませんわけでございまして、これは日本港運協会傘下の皆様と組合側との間からそれぞれ金を出されまして運営管理をなさつておるということでございまして、私どもがこれに口を入れているということではないわけでござります。したがいまして、その使い方につきましていろいろなニュースを私どももちようだいはいたしておりますけれども、その配分等々について適正であるかどうかという問題につきましては、私はコメントを申し上げる立場にございません。  
次に、拠出の金額でございます。これはトントンたり五円ということで、大したことないじゃないか、こういう数字かと思われるわけでござりますが、金額が、今申されましたように四十億弱になると。そういう相当大きな金額にもう既になつておるわけでござりますので、私どもとしましては、これの有効活用をひとつ雇用者の皆さんと組合の方でお考えいただく、こういうことで、先ほどから高嶋会長の方からも雇用の安定問題についていろいろな方針が示されましたわけでござりますが、その実施上におきまして、今の五円ではどうしても足らないというようなお話がございました折には、その内容等々もお聞かせをいただきまして、私どもがどういうふうにこれについて御協力

ができるかということを、港運協会と例えば私ども船港協で話をさせていただきたいと考えております。

以上でござります。

が、改正された事項以外で今後の事業法について改訂すべき点があるのかないのか、あるとおさえになりますならばその点についての御意見を聞きたいと思います。第三点は、本法が成立いたしますると労務関係、雇用関係にどのような変化が生ずるか。また、変化が生ずるとすればそれにどのように対応したらいいか。この三点について、賛成されました参考の方々のそれぞれの御意見を承りたいと思います。

○高嶋参考人　お答えさせていただきます。

まずもって、本案が成立を見たときにどのよろんなメリットがあるかという御質問でござりますが、御承知のように現在の港湾運送事業法は、過去の昭和二十四年時点の当時にははしけ運送が港湾運送事業の中心であったということからいきまして、現在の一種事業者の大半ははしけ事業を免許基盤として一種事業を行つておるという関係でござります。しかし、このように革新荷役が八〇%近くも変化を見てまいりますと、はしけの需要とどうも違ふことはなきことからいきまして、先ほど申しましたように第一次、第二次、第三次というふうに次々にはしけの買い上げ、解散を行わなければならぬのであって、必然的に小さなはしけを基盤とする一種事業の免許で港湾の一切の元請事業を行つてきたという環境に、革新荷役への変化は業法の上に非常に大きな問題点を生み出しておるわけでございます。

したがいまして、今回のようにターミナルを基盤とした管理運営を中心していくという業法の改正が、一種事業の基盤として三種基盤であつても差し支えないが、そのような新しい流通革新にはしけ港運業者の大半の関係者は無理にはしけ港運業者ではなくしてターミナル基盤の一種事業者に当然変化を見ていく。そのことによつて、はしけの運用

問題については、当然の問題として、港運協会としては残されたはしけ業者の方々にはしけの運営等を合理的にお願いするような指導をしていくべきだろう。

当然、この問題は労働組合とも非常に関連を深く持つ問題であるだけに、雇用不安等の問題を避けつつそのような新しい方向を求めていくところで、一種業者は一種業者として、元請業者はそういうターミナル運営という新しい業域の上にを中心を置きつつ、従来狭められて、わずかなしきの運営が数多くの方によつて運営されておる問題について合理的な方法を指導しつつ、あと残されたはしけ業者にもよい結果であり、働くしきの労働者の方々にも安定的な方向を考えていなくて、まずは法改正の一種事業者に対するターミナルの問題につきましては最も時宜に適したよい方法だということで、業界を挙げて本法案の成立に大きな関心を持つておるわけでございます。

なお、一種は二種として、港湾作業者としての限定二種として従来行つておった船内荷役事業は限ることであり、四種の沿岸事業も、港湾作業者としての限定四種として従来やつておることは何ら差しさわりなく行えることであり、二と四の港湾作業者につきましては、いろいろ繩張りがあつて、対外的に見ても何となく批判されがちな理解しにくい業域の関係につきましては、革新荷役は当然の問題としてそういうような問題に改善を図つておるわけですが、この点につきましては段階的な処置として、利用者側から見ても扱う港運業者の面から見ても、まあまあどう一つの特殊荷役料金制度というものを一般料金として考えられてきた港湾作業料金につきましては矛盾が非常に多くあると思います。この点につきましては段階的な処置として、利用者側から見ていますが、この二と四の法改正がされたこ

とによって、今の業域意識が行き過ぎて矛盾のあつた荷役料金につきましては、それなりに特殊荷役料金というか、そういう一貫料金を実情に合わせて正しく生み出して、それを行っていくことで料金の面におきましても相互に理解され合った秩序のある形が生み出せるということも、この法改正によって行なうことができる相なると思つております。そういうことで、先ほど申し上げたように、この法改正が成立すれば、港運業者といつたしましてはターミナルを通じて新しい複合輸送にも取り組んでまいりますし、非常にメリットの大きなことだということで、法改正が早急に御理解願えるようなことにぜひお願いをしたいといたい考え方を持つております。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

それから第二の、業法の改正以外に何か業法上の改正に対する別な希望はないのかということでございますが、現在のところこれだけの業法改正で私どもとしては一応満足させていただいて、これから新しい国際複合輸送等の将来の変化に向かつて、いろいろ業法上のお取り扱いについて現実の上に立つた適切な法改正等が将来行われることが望ましいという考え方を持っています。

第三の法改正が行われることによって雇用関係に悪い影響はないかということをございますが、私どもといたしましては、このような法改正がさることによつて、労働環境なり雇用の安定策に対する新規の法律の精神に基づいて十分努力していくことであつて、このことが今後の労使関係に悪い影響なり雇用不安感を与えるというようなことはむしろなくて、法改正の上に立つて新しく再スタートを切る革新荷役の環境について船主なりユーチューサイドの方々に御理解と御協力を得たい、現状の労働対策について一步二歩物を進めていきたい、このように考えております。

以上です。

○土屋参考人 お答えをいたしました。

私ども船港協といたしましては、いづれの会員もが、最初にお断りを申しましたとおり、港運

サービスの利用者という立場でおるわけでござります。そういう点でお答えをさせていただきたいと存じます。

第一点の、今度の業法改正で利用者として何かメリットがあるかということでございますが、メリットという評価は大変難しいかと思いますが、私は直接的にはメリットはないんじやないかと考えております。

と申しますのは、これが行われましたからといって、例えば今決めております港湾料金が安くなるというようなメリットは期待できないわけだと思つております。しかしながら、今高嶋参考人がおっしゃいましたように、このコンテナ化の輸送革命の中で、言うなれば皆さんがある種の柔軟性を持たれる、あるいは一貫取り扱いの中で責任体制がはつきりしていくことがございまして、その意味で港運業者の皆さんの基盤がしつかりする、あるいは対応柔軟性が出てくるということは、私どもの荷物を扱つていただく上で間接的にいい影響が起るに違いないという期待はござります。そういう意味で、直接のあれはございませんけれども、その出てくる派生的な効果について私は大きな期待を持つておる、こういうふうに申し上げたらよろしいんじゃないかと思ひます。

第二番目の問題でございますが、再び利用者と

いたしまして、現在の法律にこれ以上の改正の要望はないのかということをございます。これは日ごろ役所の方ないし日本港運協会とも話をさせていただいておりますが、私どもの方から積極的に悪い影響なり雇用不安感を与えるというようなことはむしろなくて、法改正の上に立つて新しく再スタートを切る革新荷役の環境について船主なりユーチューサイドの方々に御理解と御協力を得ましたように、いろいろ問題は内蔵しておるけれども、これは時間とともに一つ一つまた取り上げていく問題だと考えておりますので、その過程におきまして私どもも應分の御協力なりを申し上げる必要があろうかと考えておるわけでございました。

○中村(正雄)委員 では次に、本改正案に反対の意見をお述べになりました河越参考人、森下参考人にお尋ねいたしたいと思います。

御承知のように、この運送事業法は昭和二十六年五月に制定されたわけでございます。当時の港

す。これは先ほど陳述のときに申し上げましたけ

れども、私どもの理解といたしましては、実はこのコンテナは革命的な輸送方式であるということ

でございますので、当然、その中に幾つかの雇用に対する脅威を与える可能性あるいはインパクトを与える可能性があるということは認めざるを得ないわけでございますが、この状態はコンテナ輸送が導入されました時点からもう既にあるわけでござります。

と申しますのは、これが行われましたからといたして、例えは今決めております港湾料金が安くなるというようなメリットは期待できないわけだと思つております。しかしながら、今高嶋参考人がおっしゃいましたように、このコンテナ化の輸送革命の中で、言うなれば皆さんがある種の柔軟性を持たれる、あるいは一貫取り扱いの中で責任体制がはつきりしていくことがございまして、その意味で港運業者の皆さんの基盤がしつかりする、あるいは対応柔軟性が出てくるということは、私どもの荷物を扱つていただく上で間接的にいい影響が起るに違いないという期待はござります。そういう意味で、直接のあれはございませんけれども、その出てくる派生的な効果について私は大きな期待を持つておる、こういうふうに申し上げたらよろしいんじゃないかと思ひます。

しかば、今ある問題の解決にユーザーとしてどうなのかという御質問かと思ひますが、先ほど高嶋参考人からも申しましたとおり、既にこの問題につきましては船港協、日港協の間におきましたが、我々としまして從来の御協力に対して、いろいろ犠牲を払つていただいたことについて評価をしておる。先ほど申しましたように、今、国際競争場におきましては船港協、日港協の間におきました参考人の方は、言いかえれば現在の運送法を可とされる結果になるわけでござりますが、しかし恐らく今の運送法そのままで完全だ、満足

だよお考えになつておるとは思わないと私は思ひます。したがつて、今の運送法を、こういう点を改正してもらつたら、なおいいんではないかといつておられる。もし港運協会がいろいろな意味で対策を立てていかれるということをございましたが、それとも中身をお聞きいたしまして、まだお役所の方とも相談をいたしまして、また私どもは一つのユーザーでござりますが、ほかのユーザーさんともそれぞれ話をいたしまして、應分の御協力は申し上げなければいけないんじやないか、これはこれから港運協会の方から御要望が出ました時点でもお聞かせ願えれば幸いだと思います。しかしながら、よく中身をお聞きいたしまして、まだお役所の方とも相談をいたしまして、また私どもは一つのユーザーでござりますが、ほかのユーザーさんともそれぞれ話をいたしまして、應分の御協力は申し上げなければいけないんじやないか、これはこれから港運協会の方から御要望が出ました時点でもお聞かせ願えれば幸いだと思います。しかしながら、まだお役所の方とも相談をいたしまして、また私どもは一つのユーザーでござりますが、ほかのユーザーさんともそれぞれ話をいたしまして、應分の御協力は申し上げなければいけないんじやないか、これはこれから港運協会の方から御要望が出ました時点でもお聞かせ願えれば幸いだと思います。

○河越参考人 港湾運送事業といえども時代の趨勢にさお差して逆らうということはできないの考人の方、時間もありませんので五分以内ぐらいうお考えがあるので、ただければ幸いだと思います。ただお考えになつておるとは思わないと私は思ひます。したがつて、今の運送法を、こういう点を改正してもらつたら、なおいいんではないかといつておられる。もし港運協会がいろいろな意味で対策を立てていかれるということをございましたが、それとも中身をお聞きいたしまして、まだお役所の方とも相談をいたしまして、また私どもは一つのユーザーでござりますが、ほかのユーザーさんともそれぞれ話をいたしまして、應分の御協力は申し上げなければいけないんじやないか、これはこれから港運協会の方から御要望が出ました時点でもお聞かせ願えれば幸いだと思います。しかしながら、よく中身をお聞きいたしまして、まだお役所の方とも相談をいたしまして、また私どもは一つのユーザーでござりますが、ほかのユーザーさんともそれぞれ話をいたしまして、應分の御協力は申し上げなければいけないんじやないか、これはこれから港運協会の方から御要望が出ました時点でもお聞かせ願えれば幸いだと思います。

○中村(正雄)委員 それで、今回の改正に即して、どういう点が改正点かというようなお話をござりますけれども、この点は、先ほど申しました一定の場という規制の考え方から、例えばそういう積み荷の安全を図

するための専門技術的な、したがって業界においてもむしろそうした専門技術を売り物にするのだという格好での考え方というか規制の見直しというようなこととか、それから料金の点については、いわば非常に複雑化しておりまして、余り複雑になるとどこが合つていてどこが違つているのかという格好になります。ただ、現実には極めて対応がいろいろでございますので、こちら辺をどうするかということは一つの問題点でござりますけれども、少なくとも料金の上では、今回の改正によりまして一部分、一種から下請をする部分がかなりふえてくるという傾向もありますので、少なくとも実際の作業料金につきましては、認可の料金が実際の作業をする業者のところに認可の額のとおりに行くという決め方をしていただけるようになってるべきではないかと考えるわけでございま

止闘争が闘わされました。私もこれにも参加いたしましたけれども、現実にこういう事態になつてゐるといふことが何よりもそれを物語つてゐるのではないかとおもふります。

私は、法改正を行う場合には、特に港湾の場合は労働集約産業でありますから、特にそこに働く労働者や労働組合に事前に改正の影響というものを十分摂取していただいて、その上に立つて改正等々を打ち出していく、あるいは現状の問題点はどこにあるのかということについて、荷主サイドではなくして、中小企業経営者も含めた港全体にかかわっているすべての人たちの意見をよく聞いていただきて、そして行政指導に当たることが今まで求められているのだということを再び強調しておきたいというふうに思つております。

ムードをもつて

鹿児島縣志

現在の港運業法が革新役を大きく述べるというふうに私は理解をしておりません、現に運行されておるわけでありますから。同時に、その根本の問題は、運輸省が港運業法の根本精神をまず厳守していただきことがすべての出発点、前提だと思います。その辺があいまいでありますと、さまざまな問題点が解決しない。特に労働組合や労働者の不満は、常に荷主サイドから物を見合での港運業法の改正等々が出されている、こういふ点が一番大きな問題点ではないだろうかと思つております。

○中村(正雄)委員 ありがとうございます。  
○福家委員長 梅田勝君。  
○梅田委員 日本共産党・革新共同の梅田勝で  
ざいます。きょうは港湾運送事業法の一部を改正  
する法律案につきまして、各参考人の皆さんには  
遠路はるばるお越しをいただきまして非常に大事  
な御意見を承りまして、ありがとうございました。  
今回の改正は、確かに港湾の状態が変わつてき  
た、いわゆる革新荷役の出現によりまして荷役の  
形態が大きく変わつて、俗に港は変わってきたと  
言われているところから、現状に合わすという形  
で法改正が提案されたということになつております。

ですが、私どもが一番心配しておりますのは、技術革新が進行することによつて労働者が楽になるのではなくて、資本の流通経費を減らすということだけが追求される、そして、逆に労働者の職域が奪われる、あるいは残った労働者が非常に過密な労働で苦しむといふようなこと、あるいは、中小の零細な業者が港湾には多いわけでござりますが、これが淘汰されるということでは、そもそも港運事業法がつくられた趣旨に反するのじやない

だという考え方には、今の二種と四種を持っておる港湾事業者の方々が、今後法改正によって新しい方々で人減らしを行おう、という考え方を持つておる二種と四種の業者は、私はあり得ないと思います。私は、要するに港運業者はそんな考え方を現在持つておるものではないということをお答えさせていただきたいと思います。

と同時に、現在既に二、四を持つておる方が港

もとしましてはまず港湾労働の方々は一応本年は職業訓練を強めていこう、職業訓練を強めていくために四大港くらいの港の職業訓練施設に対してある程度の助成を行つて大いに職業訓練所の機能を強化しよう、そして強化した姿の中でもまた職業訓練を受ける方々にわざかでも何らかの訓練手当を考え、これからは港湾だけでなく周囲の環境が技能労働者というものを求める時代になつてきておりますので、技能訓練を受け技能労働者

の森下参考人からお伺いいたします。  
最初に業者の方の高嶋参考人、次いで労働の方  
の雇用の場合、保障があるのかどうか、これをまず  
お伺いしたいと思います。  
港湾の労働者がどんどん数が減つていつておるわけ  
であります。しかし、全く港湾と関係のないところへ流  
れる場合もありましようし、港湾の中でさらに劣  
悪な条件のところに働きに行かざるを得ない場合も  
もあると思うのであります。そこらあたり、再  
雇用の場合、保障があるのかどうか、これをまず  
お伺いしたいと思います。

者になるわけではない、同時に、一種なり四種なりの荷役事業者の方々はそれぞれが今日までそれが引き受けた作業を行つておるという関係からいきまして、無秩序になるのではなくして、むしろこういう新しい方向に沿つてそれぞれ秩序よく物が処理されていくのであって、私は人減らしがこれによつて行われるなどということは考えておりません。またそうあつてはならないといふことで業界としては十分な指導をしたい、このよう考へております。

「二種と四種の荷役事業が一つの港湾荷役事業になるから、当然合理化して人減らしが行われるのだ」という考え方は、今の二種と四種を持っておる港湾事業者の方々が、今後法改正によって新しい港湾荷役事業者になるわけでございますが、この方々で人減らしを行おうという考え方を持つておる二種と四種の業者は、私はあり得ないと思ひます。私は、要するに港運業者はそんな考え方を現在持つておるものではないということをお答えをしていただきたいと思います。

と同時に、現在既に二、四を持つておる方が港

はどのようにしておるのだという御質問のように思いますが、再雇用の問題につきましては、私どもとしましてはまず港湾労働者の方々は一応本年は職業訓練を強めていこう、職業訓練を強めていくために四大港くらゐの港の職業訓練施設に対してある程度の助成を行つて大いに職業訓練所の機能を強化しよう、そして強化した姿の中でまた職業訓練を受ける方々にわざかでも何らかの訓練手当を考え、これからは港湾だけでなく周囲の環境が技能労働者というものを求める時代になつてきておりますので、技能訓練を受け技能労働者

になつていただくようにして、それらの方がいろいろ転職するようなことになつても再雇用が非常に安いに行い得るような体質をつくり上げようと、いうようなことも現在考えておるわけでございます。

そのようなことで、現在の港運業界なり港運業者の關係者といたしましては、港運業界を一体といたしまして革新荷役のしわ寄せを、一つの物の考え方として、ただ港に關係を持つた港湾事業者の方々なりそれに雇用されておる港湾労働者の方々にただ単に一方的にしわ寄せのないような対応策をとつていきたいということで、それぞれユーチューサイドに向かつて早くから問題を投げかけていろいろな御要望をしておるというのが現状でござります。

○森下参考人 今高嶋さんから結構なお話を承つたわけですが、今度の法改正になりますと、人減らしをやらざるを得なくなるだろうと困ります。さらに、生き延びるという問題で、二種四種の単独での業種も認められているのだということをお話でありますけれども、今度の二種、四種が統合し一つの業種という点がありますから、そちらと二種専業、四種専業が果たして太刀打ちできるかどうかという問題、例えば荷役形態の問題、料金問題等々考えますと、二種、四種の単独専業者は大変苦しい立場に追い込まれることは火を見るよりも明らかだと思ひます。

現状をちよつと申し上げますと、一種、四種の統合問題が国会に提案され、このような審議をなされている最中に、例えば港湾運送事業法の職種別の範疇にあります検査業種のところでは、既に数百名にわたる希望退職が出されて今労使間で紛糾が起きているのが実態であります。さらに、現状労働者の中でアンケートをとつてみると、非常によく多くの労働者が雇用の不安を訴えているのが実態であります。

申し上げましたけれども、もう一つ大きな問題点は、一種業の元請のところでのはしけ労働者が今大変深刻な問題でこれを受けとめているというのが実態であります。元請のところではすべてはしけを切るという方向を打ち出しております。現にそういう口コミをやつております。そういう意味で、ある一種元請の店舗ではこれははしけ労働者を沿岸に回すということもほのめかしているのが実態であります。しかし、はしけ労働者の年齢等々から見ますと、例えばフォークリフトの運転免許をとつていただいてフォークリフトに乗つていただくのだと、いうことも経営者の方が言つてはいるようあります。ですが、私の判断では一定の年齢等々ありますので、フォークリフトの運転は向かないのではないかというふうに判断せざるを得ないと思います。そうしますと、上の方ではいろいろ労働組合との協定等々ありますけれども、末端のところでは結果的には多くは港を去るという実態に現になりつつありますし、そういう傾向が助長されるのじゃないかということが予想されると思います。

たらどうだ、そうなつた場合進めるを得ないからそうせざるを得ないじゃないか。断固嫌だとうのです。なぜ嫌かと云うと、相手の企業の実態からいつてうちの社員や従業員をああいう企業形態の中に、一緒に労働させるわけにはいかぬということを言つてゐるのですね。ですから、こうなつた場合にはこのまま様子を見て、しようがなければ事業の撤退といふことも考えざるを得ない、こう言つております。私は労働組合の執行委員長でありますから、それは困るということです。その後の労使間の大変な問題点になる、現になりつゝある、こういうことをせひ議員の皆さんに御認識をいただければ幸いだと思います。

さらに、もっと深刻な問題は、港運業法の第二条の三項、港湾運送の関連事業というのが職種としてあります。ここはさらに深刻であります。なぜ深刻かといいますと、この関連事業専業者が横浜では二十九店社あります。ここでは、今度の二種、四種の統合等によりますとその業を含めて労働者がこの関連事業の方に相当進出してくるのではないかという危機感を持つております。そうしますと、御存じのように港湾運送関連事業というのは非常に基盤が緩いものでありますから大変な打撃になる。そして、七百名から八百名の関連事業の労働者、これは港湾運送事業法にうたわれている届け出制の業種でありますけれども、これが相当圧迫される、場合によつては撤退といふこともあります。そういう意味では、今度の港運業法の改正と云うのはまさに行政サイドからの人減らし合理化と言わざるを得ないということを申し述べておきたいと思います。

以上であります。

ふえていると伺つておられますか、その点もう少し突つ込んだところをお聞かせ願いたいと思います。

○森下参考人 港の場合には災害に始まつて災害が終わると言われるほど、大変深刻な問題になつております。私は、午前中意見陳述の中で明らかにしました具体例についてでありますから、この具体的のすべてが一種元請のところやられているということをこの際明らかにしておきたいと思います。

そこで、昨年一年間の横浜港での休業四日以上の労災職種別の発生状況を見てみると、例えば今度の法改正でまともに対象になつております二種、四種の合計、そこでの四日以上の休業発生件数が何と四九・五%、発生件数の五割がこの二種、四種で占められているというのが実態であります。こういう点から見ても、人手不足からくる労働強化あるいは過酷な労働条件下に置かれていることが、この労働災害の発生件数の状況の上からも明確にあらわされていると思います。

さらに、地域別の労災発生状況等を横浜南基準監督署の資料によりますと、例えば本牧埠頭、これは主に革新埠頭と言われているところでありますけれども、ここで横浜港全体の四二・二%が発生している、さらに南基準監督署の管轄に入つておりません大黒埠頭を含めますと僅に五〇%以上が本牧や大黒の革新埠頭で発生しているということが明らかになつてゐるわけであります。それは、革新埠頭ほどスピードアップが強要されていて、あわせて大型の輸送機械による労災の大型化、こういう点なども示しておられます。そういう意味で、私は土屋さんや高嶋さんにこの実態を正確に見ていただいて、労働者の命という問題を深刻に受けとめていただきたい、こういう労働条件の引き上げあるいは労働強化の緩和あるいは船社サイドからのスピードアップの強要、要請などを十分注意していただきますことをお願ひしておきたいと思います。

次に、私は残念ながら指摘をしておかなければ

たらどうだ、そうなった場合進めるを得ないからそうせざるを得ないじゃないか。断固嫌だとうのです。なぜ嫌かというと、相手の企業の実態からいつてうちの社員や従業員をああいう企業形態の中に、一緒に労働させるわけにはいかぬということを言つてゐるのですね。ですから、こうなつた場合にはこのまま様子を見て、しようがなければ事業の撤退といふことも考え方を得ない、こう言つております。私は労働組合の執行委員長でありますから、それは困るということです。その後の労使間の大変な問題点になる、現になりつつある、こういうことをせひ議員の皆さんに御認識をいただければ幸いだと思います。

さらに、もつと深刻な問題は、港運業法の第二条の三項、港湾運送の関連事業というのが職種としてあります。ここはさらに深刻であります。なぜ深刻かといいますと、この関連事業専業者が横浜では二十九店社あります。ここでは、今度の二種、四種の統合等によりますとその業を含めて労働者がこの関連事業の方に相当進出してくるのではないかという危機感を持つております。そうしますと、御存じのように港湾運送関連事業というのは非常に基盤が緩いものでありますから大変な打撃になる。そして、七百名から八百名の関連事業の労働者、これは港湾運送事業法にうたわれている届け出制の業種でありますけれども、これが相当圧迫される、場合によつては撤退といふこともあります。

ふえていると伺つていいわけですが、その点もう少し突つ込んだところをお聞かせ願いたいと思います。

○森下参考人 港の場合には災害に始まつて災害に終わると言われるほど、大変深刻な問題になつております。私は、午前中意見陳述の中で明らかにしました具体例についてでありますと、この具体例のすべてが一種元請のところでやられているということをこの際明らかにしておきたいと思います。

そこで、昨年一年間の横浜港での休業四日以上の労災職種別の発生状況を見てみると、例えば今度の法改正でまともに対象になつております二種、四種の合計、そこでの四日以上の休業発生件数が何と四九・五%、発生件数の五割がこの二種、四種で占められているというのが実態であります。こういう点から見ても、人手不足からくる労働強化あるいは過酷な労働条件下に置かれていることが、この労働災害の発生件数の状況の上からも明確にあらわれていると思います。

さらに、地域別の労災発生状況等を横浜南基準監督署の資料によりますと、例えば本牧埠頭、これは主に革新埠頭と言われてゐるところでありますけれども、ここで横浜港全体の四二・二%が発生している、さらに南基準監督署の管轄に入つておりません大黒埠頭を含めますと優に五〇%以上が本牧や大黒の革新埠頭で発生しているということが明らかになつてゐるわけであります。それは、革新埠頭ほどスピードアップが強要されていよいよ意味で、私は土屋さんや高嶋さんにこの実態を正確に見ていただいて、労働者の命という問題を深刻に受けとめていただき、こういう労働

ならぬのは、労災隠しの問題についてであります。

この実態は大変な内容であります。御存じのように労災の図式といいますとピラミッド方式になります。その頂点が労災の死亡、その下が四日以上の休業労災、その下に不休労災があります。この不休労災のところが大変な内容になつていてと言わざるを得ないと思ひます。時間の関係がありますからそれは若干省略しますけれども、ここに全国的な労災の資料がございます。これは労働省が発行した資料でございますが、これを見ますと、まだ昭和五十七年度しか出ておりませんけれども、五十七年度をとつて見ますと治療費、要するにけがをして病院に通つた人が全国的に九十六万三千四百九十六人と資料で明確になつております。そのうち休業補償を請求した人がこの労働省の資料によると全国で二十九万四千九百人、これは推定になります。何と三〇・六%、言いえれば休業四日以上の届け出発生件数の三倍が不休労災という取り扱いになつておる。全国的に三人のうち一人だけしか休業補償を請求していない、あとの二人は不休労災扱いになつてゐるということであります。そうしますと、横浜南労働基準監督署のこの資料でいきますと、この全産業の三三%が港湾運送事業に関する労働労災の発生率であります。この率で推定していきますと、低目にとらえてみましても大人のうち一人しか休業四日以上の労災の適用を受けない、あとの五人は不休労災、言いえれば労災隠しの可能性のある分野に属するのではないだろうかと推定せざるを得ないということを指摘しておきたいと思います。

俗に言う労災隠しの手口、やり方の問題であります、いろいろあります。例えばがをしますと、それぞれの企業が車で病院に連れていく、そして私病扱いにするように要請もするし、強要もする、こういうのが実態になつております。一つの手口を紹介しますと、例えば仕事でけがをしますと、お医者さんの方が健康保険扱いにし

ないです。ところが、仕事中にやつたのだけれども、これは休憩時間にやつたのだということを言ひなさいというアドバイスを受けます。これで

病院に行きますと、病院の窓口ではすんなり私病扱い、健康保険扱いになるというのが実態であります。これが元請のところでやられておるというのが実態になつております。したがつて、港に救急車が入ってきたときは大概死亡事故であります。そのほかはほとんど入つてこないので、どうも、五十七年度をとつて見ますと治療費、要するにけがをして病院に通つた人が全国的に九十六万三千四百九十六人と資料で明確になつております。そのうち休業補償を請求した人がこの労働省の資料によると全国で二十九万四千九百人、これは推定になります。何と三〇・六%、言いえれば休業四日以上の届け出発生件数の三倍が不休労災という取り扱いになつておる。全国的に三人のうち一人だけしか休業補償を請求していない、あとの二人は不休労災扱いになつてゐるということであります。そうしますと、横浜南労働基準監督署のこの資料でいきますと、この全産業の三三%が港湾運送事業に関する労働労災の発生率であります。この率で推定していきますと、低目にとらえてみましても大人のうち一人しか休業四日以上の労災の適用を受けない、あとの五人は不休労災、言いえれば労災隠しの可能性のある分野に属するのではないだろうかと推定せざるを得ないということを指摘しておきたいと思います。

俗に言う労災隠しの手口、やり方の問題であります、いろいろあります。例えばがをしますと、それぞれの企業が車で病院に連れていく、そして私病扱いにするように要請もするし、強要もする、こういうのが実態になつております。一つの手口を紹介しますと、例えば仕事でけがをしますと、お医者さんの方が健康保険扱いにし

あります。

今までの中間的な点をお話し申し上げますと、一番多いのが日産自動車関係のパート関係での被災が非常に多いということ。さらには松下電器、三菱電機といった関連貨物の場合も非常に大きな災害が発生している。言いかえれば大手メーカーの貨物のところに非常に多く発生している可能性があるということで、今後この方面でも追及をしていきたいというふうに考えております。

いすれにしても今度の港運業法の改正、言いかえれば規制の緩和は、こういった労働災害を一層助長させるものであるということを指摘しておきたいと思います。

○梅田委員 時間がなくなりましたので、あと一

つだけ聞いておきたいのですが、コンテナ輸送はドア・ツー・ドアということで便利さがうたわれたわけでございますけれども、今後これは国際複合一貫輸送体制ということでどんどん全体のものになつてくると思うのであります。これが進行いたしますと、海と陸の境界、港というものの位置づけが非常にあいまいになつて、公共性の確保というのが非常に難しくなつていくのではないか。大体荷物の多いのは大手ですから、大手が港を支配するという格好になつていく。そういう中で港湾労働者の職域がなくなつくるということは重要な問題だと思ひますが、現在の港運送事業法によつてどのような手段をとれば規制できるか、ここらあたりについて意見がございまして、森下参考人あるいは河越参考人からも、一言でよろしいのでお聞かせ願いたいと思います。

三点目は、輸出入貨物の唯一のチェックポイントになつてゐるということであります。これは非難、特定の企業の利益だけを追求してはならない、公平性、こういう点のさまざまな港運業法の規制があります。単なる結節点ということではなくて、この中身の問題からいつて港湾の性格、機能という問題を正確に見ておく必要があると思います。

○森下参考人 ドア・ツー・ドアの概念のもとに今度の運輸省の法改正の提案が行われておるやに聞いております。そこで、私は、この港の性格と機能という問題について改めて明確にしておく必要があります。二つ目には密輸の防止チェックに係してきます。二つ目には密輸の防止チェックにの不正のチェックあるいはこれは税金問題にも関係してきます。二つ目には密輸の防止チェックに生産活動、言いかえれば生産工程の起点であり終点であるということだと思います。だからこそ特定の企業だけが利用する港湾であつてはならぬ。日本にあるすべての企業、すべてのメーカーに均等の機会を与えるという意味から、広い意味での各企業、各メーカーの生産工程の起点であり終点

ですね。言いかえれば、国と地方自治体の膨大な予算を使って港をつくるわけでありますから、公益性が非常に強いという点が一つ前提にならうかと思います。

二つ目には、港湾とは海上輸送と陸上輸送の結合点ということが改正理由に述べられておりまます。しかし、この海上輸送と陸上輸送の結合点と三つの港といつた関連貨物の場合も非常に大きな災害が発生している。言いかえれば大手メーカーの貨物のところに非常に多く発生している可能性があるということで、今後この方面でも追及をしていきたいというふうに考えております。

いすれにしても今度の港運業法の改正、言いかえれば規制の緩和は、こういった労働災害を一層助長させるものであるということを指摘しておきたいと思います。

○森下参考人 ドア・ツー・ドアの概念のもとに今度の運輸省の法改正の提案が行われておるやに聞いております。そこで、私は、この港の性格と機能という問題について改めて明確にしておく必要があります。二つ目には密輸の防止チェックにの不正のチェックあるいはこれは税金問題にも関係してきます。二つ目には密輸の防止チェックに生産活動、言いかえれば生産工程の起点であり終点であるということだと思います。それから出入国のチェック、動物、植物検疫のチェック、言いかえれば市民生活や国民生活の安全と安定、維持、こういうことで欠かすことのできない機能を果たしているんだという点を三つ目に指摘をしていきたいと思ひます。

四つ目には広い意味での各企業、各メーカーの

生産活動、言いかえれば生産工程の起点であり終点であるということだと思います。だからこそ特定の企業だけが利用する港湾であつてはならぬ。日本にあるすべての企業、すべてのメーカーに均等の機会を与えるという意味から、広い意味での各企業、各メーカーの生産工程の起点であり終点

である、こういう点をやはりはつきりさせる点が大事じやないか。

以上が港の性格と機能があらわしたもので、そのことを正確に押さえる必要があるんではないかというふうに私は思つております。ドア・ツー・ドアという概念は、終点のところで製品が完成するわけですから、その完成品を一般消費者のドアまでサービスとして届けるという、これが概念だと私は思つております。それを生産工程の起点を持ち込むところに混乱が起きるのだということを特に強調しておきたいと思つております。

二番目の点であります、私は、これは先ほど言いましたように、いきなり港湾運送事業法の改正を打ち出すんじやなくて、そういう場合には労働者や労働組合、こういう人たちの意見も十分取り上げていく、そして同時に運輸省サイドからも環境調査、アセスメント、そういう意味では港運業のアセスメント方式を私は採用すべきだと思います。言いかえれば、こういう革新があつて、こういうふうにした場合にどういう影響があらわれて、どういう形のところでどうなつていくのかという点の四年、五年先の内容も含めたことを念頭に入れて、事前に労働者や労働組合あるいは中小業者等々の意見も取り入れながら、そして、そこでできた案を提示して検討していくたくといふ、そういう意味では港運業のアセスメント、こういう方向がとられるべきではないだろうか。いきなりやみくもに、私どもに言わせればやみくもだと思います。そうではなくして、ぜひそういう立場で港の性格と機能がますます果たせるような立場に立つてのアセスメントを私は提唱したいと、いうふうに思つております。

以上であります。

○河越参考人 ただいま御質問の点でござりますけれども、ドア・ツー・ドア、一貫体制でどうなる法規制ということでございます。その場合に、考えてみますと、今回の法規制というのは、企業の実態に即して法を直すんだということでござい

ますけれども、どうもその底に、法の、むしろ行政の運用というのとは相変わらず実態に即さないで、旧態依然とということであつて、かなりそれが出てくるのではないか。したがつて、もし仮にドア・ツー・ドアにしましても、本当に港湾においてす

るこういう港湾荷役作業ということでむしろきちっとやりすれば——例えばコンテナにいたしまと、コンテナの埠頭の入り口の辺で当然そのまま走り込まないで、それから後は港運業者のトラックにわずかな期間でも積みかえて、そこから先は港運業者だよということにしなくてはならぬわけですけれども、そこら辺のところはどうも、強い方については黙つて走り込ませておいで、弱い方はその一定の場から出ることはいけないというような意味での旧態依然という格好がするわけでござりますけれども、そうした点にしまと、先ほど申し上げました、一つには港湾の場といふ規制も必要でござりますけれども、やはり仕事をの内容、中身という点からの取り上げ方もあわせて規制していくという方法をとらないと、まさに事業の実態に即した法ということにはなりかねないのでないかと考へる次第でございます。

以上です。

○梅田委員 柔うもありがとうございました。

○福家委員長 これにて参考人に對する質疑は終了いたしました。

参考人各位には、貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございました。委員会を代表して厚くお礼を申し上げます。

次回は、来る二十二日午前十時理事会、午前十時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。

午後四時二分散会

昭和五十九年五月二十六日印刷

昭和五十九年五月二十八日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局