

(第一類 第十号)

第一百一回国会 輸 委員会 議録 第十一号

昭和五十九年六月二十二日(金曜日)

午前十時十五分開議

出席委員

委員長 福家 俊一君

理事 鹿野 道彦君

理事 浜野 剛君

理事 小林 恒人君

理事 近江巳記夫君

理事 加藤 六月君

佐藤 文生君

若林 正俊君

左近 正男君

増岡 博之君

中山 正暉君

森田 景一君

梅田 勝君

田中 直紀君

大幹君

信孝君

末男君

児玉 信孝君

関山 清君

西中 勝君

細田 吉藏君

辻 第一君

同月二十二日

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第八四号)

道路運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六一號)

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(大村襄治君紹介)(第六六一六号)

同(太田誠一君紹介)(第六六一七号)

同(亀井静香君紹介)(第六六一八号)

同(白瀬仁吉君紹介)(第六六一九号)

同(田中六助君紹介)(第六六二〇号)

同(橋本龍太郎君紹介)(第六六二一号)

同(平沼赳夫君紹介)(第六六二二号)

同(福田一君紹介)(第六六二三号)

出席委員

委員長 章生 敬一君

理事 久間 博君

理事 三塚 博君

理事 吉原 博君

理事 米治君

長規君

同日 辞任

同月二十二日 辞任

同日 辞任

同月二十二日 辞任

同日 辞任

出席委員会調査 動 動 動

荻生 敬一君

同(山崎平八郎君紹介)(第六六一四号)

は本委員会に付託された。

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)

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第八四号)

○福家委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

○富塚三夫君。

○福家委員長 大詰めに来ておりますこの事業法の改正について、私は主として雇用問題についてお尋ねをいたしたいというふうに思っています。

○富塚三夫君。

○福家委員長 大詰めに来ておりますこの事業法の改正について、私は主として雇用問題についてお尋ねをいたしたいといふうに思っています。

り、現行の事業法が実態に沿わないということでお正しようとしているのですけれども、一体雇用問題についてどこまで真剣に考えようとしているのかということについて私は疑問を持ちます。

そこで、雇用問題というの、本来労使間の問題であると思うのですが、法律で基準を変更したり雇用の幅を縮める、こうしたことの中でも、雇用問題が労使間の問題としてやがめられていくんじやないかということについて心配をするのです

が、この法律の改正と雇用などを中心とする労働問題の関連についてどうお考えになつていていますか、お尋ねをいたしたいと思います。

○細田国務大臣 大変基本的な御質問でございまして、お答えが十分にできるかどうか、私の一応基本的な考え方を申し上げて、後、事務当局から補足をいたさせたいと存じます。

○細田国務大臣 港湾におけるいわゆる荷役作業というものは、これは昔からあつたことはもう当然でございまして、長い歴史の中で、労働のうちでは最も激しいある意味では過酷な労働であったと、私どもかよう思つております。それがいろいろ近代化、合理化が進んでまいつたわけでござりますけれども、これまでの近代化、合理化は、どちらかといいますと、はしけの改善とかあるいは荷役機械の改善とか、そういうものであつたと思ひます。

○細田国務大臣 ありますと、はしけの改善とかあるいは荷役機械の改善とか、そういうものであつたと思うのでござります。

○細田国務大臣 最近、これが著しい変化がもたらされた、これは今回の法案を出しておるやんでもあります

が、これは革命的とも言うべき状況の変化が起こったのは、コンテナリゼーションの問題でござります。コンテナリゼーションによつて港湾の荷役

の形態が著しく変更を見たということは申し上げるまでもございません。したがつて、このこと

は、港湾で働いておる方々の数の問題、また質の問題に重大な影響を及ぼすことは当然さうにな

るわけでございます。

そこで問題は、こういう急速な変革の中で労働者の方々、また雇用の問題に一概にしわが寄つてしまつということについてはよど考えていかなければならぬ問題である。したがつて、こういう近代化合理化が行われるこの移行変わりの時期といふものは、現実にも労使とも非常に苦労しておられることと思うわけでございますが、この一つをやればいいというような簡単な方法のものじやないと思うのです。客観的な事情は非常に困難です。その中で労使が十分に話し合つていかれ、そしてこの近代化合理化のメリットが、働く人たるものにも最大限にいろいろな工夫を凝らしながら均てんされるということが絶対に必要だ、私はかように考えておる次第でございます。

基本的にはそのように考えておりますが、なお足らないところは局長から補足をいたさせます。  
**○富塚委員** 過日、高嶋参考人が明言されておりましたけれども、雇用問題すなむち労働問題は重要な要素であつて、労使の領域狭められる、これは労使にとって非常に不利だということを参考人として言われておったと思ひます。私は、雇用問題は本来労使の問題であり、輸送革新によつて雇用問題への影響がつくり出される、しかもそれが法律によってその基準、枠組みを変更されるということになりますと、これは当然政府も責任がありますが、立法府としての我々国会の場でも本質的な問題を避けたことはできない、私はそういう思います。

そういった観点から、結局今回の改正に伴つて、輸送革新による雇用問題への影響といふことをこの立法府の中でも本質的問題として取り上げて対処しなければならないだろ」というふうに考えます。そういった視点といひよすか観点が、今までの質疑のやりとりの中でも必ずしも明確になつてない。港湾労働法が昭和四十年に制定され、翌四十一年七月から東京、大阪など六大港で全面的に実施されできている。同時に、一九七三年六月六日には、五十八回のILO総会において

で、ILO百三十七号条約が取り上げられています。こういった歴史的経過のこともあります。

けれども、立法府において法律を制定、改正、あるいはそのことによつてさまざまな指導的なことを行政で行われることになると思うのですが、そこで取り上げられるということになれば基本的に輸送革新という問題についての考え方、そして雇用の問題のあり方などについてこの国会の中で明確にしていくことが正しいじゃないかというふうに私は思います。そういう考え方方に立つて、まず輸送革新に対する基本的な政府の考え方について改めて明らかにしていただきたいと思います。

私たちは、まず一般的に技術革新あるいは近代化、機械化という問題は、大臣もおっしゃいましたように、時代の流れを経て今日を迎えていま

すが、御案内のように第一の産業革命、十八世紀後半から十九世紀前半にかけてイギリスやベルギー、フランス、ドイツなどで手工業生産体制から機械の導入による機械制の大工場あるいは紡績機械や蒸気機関の発明、そいつたことが経済的、社会的、文化的な変革になつていったことも

あります。

そういう大きい技術革新を中心とする経済的な影響の中で、輸送分野においても同じような意味を持つた技術革新が進んでおるというふうに考えられるわけでございますが、さらにその中で港湾の荷役の分野におきましていろいろな技術革新が十九世紀以降進められてまいりたと存するわけでござります。

そういう中で、特に今日、コンテナリゼーションの大きな波がおおわねこの二十年間にわたつて我が国に押し寄せてきておつて、それを今日現在といいますか、この二十年間において我が国においては適切に受けとめることができたというの

現状ではないかと思っておるわけでございます。それは労働生産性を非常に高める、あるいは荷役の時間を見短くする、あるいはコストを低くするところに利潤といふのは当然働く人たちにも還元をされてしまうべきではないか、私はそういうふうに思います。そういう点で、この輸送革新が労働者にもたらす影響と労働者をどう大事にしてい

ます。そこから生み出されたところの余剰労働力あるいは利潤といふのは当然働く人たちにも還元をされてしまうべきではないか、私はそういうふうに思

います。

この点につきまして、先ごろの参考人の御意見の中では、高嶋参考人から、その面に關して港湾労働の、あるいは港湾の仕事の領域というものがそれだけ減つたということに相なるというところを指摘されておるわけであらうかと思います。私どもいたしましてもこの点について氣にいたしておるところでございまして、港湾の役割といふものが非常に大きな役割であり、重要な役割であると

いふことを中心として歴史的に今までその役割を果たしてきた、この分野をできれば、できるだけ充実いたしたいという気持ちを持っておるわけでございます。

しかしながら、陸上における輸送に関しまして

ゼーションをもし我が国が受けとめることができなかつたとするならば、国際競争力を失つていたであろう、貨物量をこれだけふやすことができなかつたのではないかというマイナスの面を想定してみなければならぬのではないかと思うわけでございます。そういう点からしますと、国際競争力に十分対応できる産業というものを発展させることができ、貨物量をこれだけふやすことができるが、石油を活用するという形での技術革新があり、今日また弱電あるいは通信、オートメーション等を中心とする技術革新となつてあらわれて、これが今御指摘ありましたように世界の経済を発展させ、日本の経済を発展させ、また国民の生活を改めて明瞭化にしていただきたいと思います。

私たちは、まず一般的に技術革新あるいは近代化、機械化という問題は、大臣もおっしゃいましたように、時代の流れを経て今日を迎えていま

の秩序あるいは法的な諸制度ということのは既に整つておるわけでございますから、おのずからそこに港湾の領域というものを社会通念をはるかに超えた領域まで広げるということは、制度上何といいますか、異常なる課題、新しい課題というものを生み出してくる危険性があるわけでございました。したがいまして、私どもいたしましては港頭地区あるいは港湾地域の中ににおいて貨物のバンニング、デバンニングをするような基地、これが東京港などではつくられ始めておりますが、そういうバンニング、デバンニングの基地を港頭地区に整備していくというふうなことによつて、実体的にバンニング、デバンニングの仕事を再び港頭地区あるいは港湾運送事業者の手元に引き寄せるという方策を講ずる必要があるのではないかといふ点を考えております。

そのほか、直接的に労働問題そのものに関連し

ます諸課題に關しましては、労働行政の面において

ます手だてを講ずるという筋が一つあるわけ

でございますから、その面が十分機能いたします

います。

○富塚委員 私は輸送革新に伴う基本的な考え方

についてお尋ねをしたのであります、紛れもなく

事業法あるいは労働法二本立ての法律などによ

り、あるいは港湾に働く労働者などの努力により

て日本経済に役立つてきた、あるいは国際競争に

打ちかってきたといふことは十分理解できます

が、雇用問題を重視するということは政府の考

え方として確認をしていいですね。

○小野寺政府委員 港湾運送の分野におきまして

も、労働者あつての港湾運送でございますから、

労働問題を重視するという立場をとるといふう

に申し上げてよろしくうございます。

○富塚委員 一九五五年、昭和三十年でしたか、アーティカから生産性向上運動というのを日本で導入をしました。原材料、労働、設備、生産技術、流通組織のすべてを含めた産業の総合生産性を高めたしました。それをコストを引き下げ、価格を低廉にする、あるいは労働者の所得を増加させる、国民所得の増大、生活水準の向上、そして雇用の拡大、そして労使間の問題では利潤の公正な配分、雇用の拡大、労使協議制というものを重視をするということで、これについてはいろいろな国民や労働者の間の意見があつたことも事実です。これは国際的な常識として、特に西側の陣営に所属する国々では政府あるいは経営者の間でいうものが常識になつてしまつたが、こういった生産性向上運動、その内実の問題点ということが国際的常識になつているということを日本政府も認めていいですね。その点を日本政府としてどうお考えになりますか。

○小野寺政府委員 雇用の重視という点につきましては、政府としてこれを非常に重視しているという点につきまして、よろしくうございます。

○富塚委員 考え方といふものは当然国際的常識になつてゐること、そして日本政府もそのことは内閣自体が認めて推奨するというそのことはどちらかたわけですが、そのことはいいですね。

○小野寺政府委員 雇用問題を重視するという考え方につきまして、少なくとも港湾運送の分野におけることを重視するという考え方についておきまして、少くとも港湾労働者の問題が取り上げられたといふことは、世界的には、日本政府もこれに賛成をされたという立場から、私は特に港湾労働法とILO条約の関連について御質問をいたしたいと思います。

○富塚委員 ILO、国際労働機関の中で具体的に港湾労働者の問題が取り上げられたといふことは、世界的には、日本政府もこれに賛成をされたと私は野見山政府委員先生御指摘のように、一九七三年のILO総会におきましてILO百三十七号条約の採択に当たりまして賛成をいたしました。この条約につきましては、今お話しのようく輸送革新の進展に即応いたしまして労働面での円滑な適用を促進することによって、関係労働者の雇用の安定と福祉の向上を図り、安定的、効率的な港湾輸送機能を維持していくという趣旨でございまして、条約に示されている対策の基本的な方向について各國がそれぞれの事情に応じて実現していくことが望ましいという観点から、賛成いたしました。

○富塚委員 日本政府はこの条約をいつ批准しようとしているのですか。

○野見山政府委員 この条約の中で示しておりますが、労使問題その他一般的な事項につきまして、私は御案内のとおりであり、その目的は、国際的に労働者の労働条件を改善して社会正義を確立し世界平和に貢献すること、労働者の生活の向上、完全雇用、労使協議、社会保障の実現を目指す。今百数十カ国が加盟をしている中で日本は第二位で

すかの会費を納めている国でもあり、近代国家であることは経済大国として発展した日本の地位がILOで高く評価されていることは事実であります。

おける理解が一致しているとは思われない点がございます。その他、条約で規定している諸要素等についての検討等の観点から、基本的にはその理解が進むような機運の醸成が重要であると考えておりますし、その面での促進を図つてまいりたいと考えております。

○富塚委員 五月十一日、我が党の小林議員の質問に対しまして阿部審議官が答弁されています。百三十七号条約は、港湾における技術革新が進行する中につけて港湾労働者の雇用及び所得の安定を図る、その観点から常用化の促進あるいは登録制の導入といった内容が主であつて、ILO条約を批准していないが、同条約の内容については港

湾労働法及び関係法令によっておおむね実施している、細部はなお検討の余地がある、重大な発言をしていると私は思うのですが、今労働省の見解は、関係者間の意見の食い違いなどがあつてまだ批准に至っていないという問題が言われておりますが、基本的に百三十七号条約の内容、趣旨がこの港湾労働法に生かされていると本当にお考えのかどうか。これは国際的に見ても大変重要な問題であり、立法府がこの法律を審議する上で重要な問題であると思うので、この点について質問をいたしますが、一体運輸省はそんなことをどういいますか、お尋ねをいたします。

○阿部説明員 お答えいたします。

ILOの百三十七号条約につきましては、先ほど先生も御指摘がありましたように、技術革新が進行する中につけて港湾労働者の雇用及び所得の安定を図るため諸種の制度、例えば登録制の導入、常用化の促進などが規定されており、私どもも理解しておりますが、その内容の現状につきまして私ども運輸省としては、例えば港湾労働法に基づいて六大港については港湾労働者に関する問題について、常用労働者につきましては一応届け出制になつておりますが、日雇い労働者については登録制がとられている。この辺についても越前的に登録といつたような同様の制度、効果が発生し

ているのではないか。また、同法に基づきます港湾雇用調整計画によりまして定数が策定されているあるいは常用化の促進ということがうたわれておる、また、そのような方向での施策が進められておりまして、その面での促進を図つてまいりたいと考えております。

○富塚委員 五月十一日、我が党の小林議員の質問に対しまして阿部審議官が答弁されています。百三十七号条約は、港湾における技術革新が進行する中につけて港湾労働者の雇用及び所得の安定を図る、その観点から常用化の促進あるいは登録制の導入といった内容が主であつて、ILO条約を批准していないが、同条約の内容については港

湾労働法及び関係法令によっておおむね実施している、細部はなお検討の余地がある、重大な発言をしていると私は思うのですが、今労働省の見解は、関係者間の意見の食い違いなどがあつてまだ批准に至っていないという問題が言われておりますが、基本的に百三十七号条約の内容、趣旨がこの港湾労働法に生かされていると本当にお考えのかどうか。これは国際的に見ても大変重要な問題であり、立法府がこの法律を審議する上で重要な問題であると思うので、この点について質問をいたしますが、一体運輸省はそんなことをどういいますか、お尋ねをいたします。

○阿部説明員 お答えいたします。

ILO百三十七号条約の批准は必要がないといふふうな感じに今とれるような発言、つまり具体的には港湾労働法で解決されておるような趣旨の答弁があつたのですが、これは重大な問題ですが、所管運輸省としてこの当該百三十七号条約を批准することに反対をしているのかどうか、お尋ねをいたします。

○細田国務大臣 所管が労働大臣でござりますが、私どもの立場としましては、今条約を批准するのに裏づけになるいろいろな諸条件について検討すべき点が若干まだ残つておる、こういうことのようございまして、意見の食い違いもあるようございます。私どもはこういうものがクリアされて批准をされることが望ましい、かよう

に考えております。

ILOの百三十七号条約の批准の問題などはもち

ろん労働省の所管であるかもしれません。しかし、事、港湾に関する問題についてもILO条約が総会で採択をされている。それは当然日本政府も賛成をした。批准をする方向に向けて所管の運

輸省がいらっしゃるかもしれません。しか

し、私は国内的には大変問題があると思うので

ます。だから、その点は批准に向けて積極的に努力

打ち出しがあると思うのですが、この点についてお尋ねをします。

○小野寺政府委員 基本的な考え方については、大臣の御答弁があつたとおりであります。

それから、実体的にILOの百三十七号条約で述べている事柄について、基準的にはかなり内

容で、しかも一定の就労保障と生活保障ではな

く、常用が足りないときに優先就労権といふことをうたっているのではないか、こう思います。

ILOの百三十七号とは根本的に違う問題だと思

うわけでありますから、その残されておる課題

が解決されるよう努力いたすというのが私どもの

考え方でございます。

○富塚委員 批准に向けて努力する、努力してい

くということはいいのですね

○小野寺政府委員 はい、努力してまいります。

○富塚委員 それでお尋ねをしますが、私は阿部

審議官の答弁というのではなくてお尋ねではないかといふふうに思います。

ILO百三十七号条約第三条には、一、登録

は、国内法の定めるところによる職種にかかる

すべての港湾労働者について設定し、維持されなければならぬ。二、登録港湾労働者は、港湾作業について就労の優先権を有するものとする。

三、登録港湾労働者は、国内法または慣行によつて定められた方法によって就労しなければならない。

つまり、ILO百三十七号条約のその趣旨

は、港湾労働者すべてを登録して、登録労働者の一定の就労と生活を保障しなければならないこと

を明確にしている、私はそう思います。

ところが、昭和四十年法律第二十号で制定され

ました現行の港湾労働法は、一、毎年、港湾ごとに、雇用調整計画を策定をする。二、この計画に定められる定数の範囲内で日雇い港湾労働者の登録を行う。三、事業者が日雇い港湾労働者を雇い入れるときは公共職業安定所の紹介によらなければならぬ。安定所は登録日雇い港湾労働者を優先的に紹介する。四、この登録労働者が業務に就

五、退職金共済制度を実施し、及び住宅その他の福祉施設の整備を図る。この法律の適用港は、現在、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、六

大港の指定となつて現在に至つてゐる。

この港湾労働法の規制は、日雇い労働者のみ

登録で、しかも一定の就労保障と生活保障ではな

く、常用が足りないときに優先就労権といふことをうたっているのではないか、こう思います。

ILOの百三十七号とは根本的に違う問題だと思

うわけでありますから、その残されておる課題

が解決されるよう努力いたすというのが私どもの

考え方でございます。

○富塚委員 批准をされることが望ましい、かよう

に考えております。

○小野寺政府委員 はい、努力してまいります。

○富塚委員 それでお尋ねをしますが、私は阿部

審議官の答弁というのではなくてお尋ねではないかといふふうに思います。

ILO百三十七号条約第三条には、一、登録

は、国内法の定めるところによる職種にかかる

すべての港湾労働者について設定し、維持されなければならぬ。二、登録港湾労働者は、港湾作業について就労の優先権を有するものとする。

三、登録港湾労働者は、国内法または慣行によつて定められた方法によって就労しなければならない。

つまり、ILO百三十七号条約のその趣旨

は、港湾労働者すべてを登録して、登録労働者の一定の就労と生活を保障しなければならないこと

を明確にしている、私はそう思います。

ところが、昭和四十年法律第二十号で制定され

ました現行の港湾労働法は、一、毎年、港湾ごとに、雇用調整計画を策定をする。二、この計画に

定められる定数の範囲内で日雇い港湾労働者の登録を行う。三、事業者が日雇い港湾労働者を雇い

入れるときは公共職業安定所の紹介によらなければならぬ。安定所は登録日雇い港湾労働者を優先

的に紹介する。四、この登録労働者が業務に就

ります。だから、その点は批准に向けて積極的に努力

をしていて、努力すべきであるという考え方を

もが国内においてとつている方法がこの方向に合致するものかどうか、さらに検討する必要はあるんじゃないだろうかというふうには思つております。

○富塚委員 I-L-O条約を日本政府が批准をしてその後に国内法を整備するというのが、従来、本來的な建前ですよね。今の問題で言うと、どうも当該運輸省が批准をする必要がないみたいなことを言つて、阿部審議官ではないが、当該運輸者がそんなことを考えておったのでは、雇用問題を重視するとか雇用拡大を大事にしたいなどと言つてみたて、それはやつてていることと言つてはいることが全然違うみたいな感じになつてゐると思う。だから、このI-L-O条約を批准するという方向に向けてもつと問題点を明確にしていく、現行の港湾労働法とのかかわり合い、事業法とのかかわり合いを明確にしていくということについて、具体的に労働省、運輸省、約束していただきたいと思います。今、阿部さんは今後検討したいと言つていましたけれども、問題点を明確にするということをお答えを願いたいと思います。

○野見山政府委員 国内の法制とI-L-O条約で示している対策の内容等の点につきまして、さらに検討をしてまいりたいと思っております。

○阿部説明員 私の答弁がI-L-O条約を批准しなくていいんだというふうに先生受け取られたとしますと、私の答弁の仕方がまずかつたものでござります。運輸省としては、I-L-Oで期待している内容ができるだけ実施していくという基本的な方向を持つて、現在どのような対策がそれのI-L-Oの条約の内容に応じて講じられているかといふことを一つづつ詰め、さらに労使間においての理解が食い違つてゐるならばそれをできるだけ合意の方に向つていく、そういう合意がないと、たとえ批准したとしましても、法律あるいは条約の精神が円滑に生かされないと、いうふうますので、そこら辺についての合意を取りつけるための努力を今後しなければならないというふうに考えておりますので、I-L-O条約の批准に反対

だというような基本姿勢をもつて私ども臨んでおるということではございません。今後もI-L-O条約の内容が生かされる法体制なりその労使関係の実態が上がりっていくように、運輸省としてもそれを言つて、阿部審議官ではないが、当該運輸者がその後に国内法を整備するというのが、従来、本來的な建前ですね。今の問題で言うと、どうも当該運輸省が批准をする必要がないみたいなことを言つて、阿部審議官ではないが、当該運輸者がそんなことを考えておったのでは、雇用問題を重視するとか雇用拡大を大事にしたいなどと言つてみたて、それはやつてていることと言つてはいることが全然違うみたいな感じになつてゐると思う。だから、このI-L-O条約を批准するという方向に向けてもつと問題点を明確にしていく、現行の港湾労働法とのかかわり合い、事業法とのかかわり合いを明確にしていくということについて、具体的に労働省、運輸省、約束していただきたいと思います。今、阿部さんは今後検討したいと言つていましたけれども、問題点を明確にするということをお答えを願いたいと思います。

○野見山政府委員 港湾労働法におきまして、登録制度による日雇い労働者の優先紹介等を中心にして、既に港湾の組合の関係者からもあるいは社会党の側からも問題点を指摘してまいりましたが、特に経営者の側の皆さん方が港湾労働法といふものをどう理解をしているのかということについて、一面ではI-L-O条約百三十七号とは違つた點から、この法律そのものについてもかなり問題を残してゐるようと思われます。そこで、改めて、ぜひとも是正されなければならないことは非常に重要な問題でございます。

○野見山政府委員 港湾労働法におきまして、登録制度による日雇い労働者の優先紹介等を中心にして、既に港湾の組合の関係者からもあるいは社会党の側からも問題点を指摘してまいりましたが、特に経営者の側の皆さん方が港湾労働法といふものをどう理解をしているのかということについて、一面ではI-L-O条約百三十七号とは違つた點から、この法律そのものについてもかなり問題を残してゐるようと思われます。

○野見山政府委員 港湾労働法におきましては、私は、私ども、港湾労働法の適切な運用を図る上におきまして、ぜひとも是正されなければならないことは非常に重要な問題でございます。

○野見山政府委員 港湾労働法におきましては、私は、私ども、港湾労働法の適切な運用を図る上におきまして、ぜひとも是正されなければならないことは非常に重要な問題でございます。したがいまして、この港湾労働秩序の確立の問題につきまして、関係者からいろいろな御指摘等もございまして、私が、こういった問題を含んでいます。しかも、港湾労働法制定当時と現在の比較で、制定の当時は常用が八万一千、現在は四万、五〇%になつていています。これは言われてゐるところなりであります。日雇用が八万一千、現在は四万、五〇%になつていては一万三千から千四百に九〇%も減つていています。これは言われてゐるところなりであります。日雇用が八万一千、現在は四万、五〇%になつていては一万三千から千四百に九〇%も減つていています。これは言われてゐるところなりであります。日雇用が八万一千、現在は四万、五〇%になつていては一万三千から千四百に九〇%も減つていています。これは言われてゐるところなりであります。

○小野寺政府委員 運輸省といたしましても、港湾労働に関する労使関係と申しますか、やみ雇用等の事柄に關しまして、まだ存在する、絶滅できないふうに考へておられます。したがいまして、そのような事態が明らかになつた場合には必要な措置をきちんと講じなければならぬということであります。しかも、港湾労働法、経営者側はつぶしたい、あるいは何とかこの法律をくぐり抜けてうまくやれないかといったことも一方では考へる。そうして一方では日雇い労働者が一万三千から千四百にも減つてきている。

こういった実態から考へてみると、まず港湾労働法のあり方そのものもこういつた觀点から検討していかなければならぬと思いますし、今I-L-O条約の批准の問題をめぐって御質問申し上げましたけれども、もつと前向きに取り組んでいくといたします。運輸省として、I-L-Oで期待しているふうに考へておりまます。

○富塚委員 締めくりのところは別にいたしましたけれども、もうと前向きに取り組んでいくと、いう基本的な姿勢がないと、事業法の改正だけをしてこの場だけくぐり抜けて、輸送革新に対応したかのような、そういう立法府の決め方、あるいは政府の態度では承服できないと思います。そろは政府の態度では承服できません。

○富塚委員 締めくりのところは別にいたしましたけれども、もうと前向きに取り組んでいくと、いう基本的な姿勢がないと、事業法の改正だけをしてこの場だけくぐり抜けて、輸送革新、とりわけコンテナ輸送によって、従来の港頭地帯で行われてゐた港湾の仕事が背後の奥地の工場や倉庫などに移つてきているというふうに思います。また今後、国際複合一貫体制が進められれば、なおそういう方向が出てくるというふうに考へられます。

全国港湾に働く労働者の皆さん方は、コンテナのバン出し、バン詰め作業を港頭地帯で港湾労働者の方の手によって行わせるよう要求をして、昨年もいった問題点を包含しているということについてのとおりであります。そして日港協、つまり経営者側の団体もこれに賛成をしている、労使の主張が一致しているというふうに思います。こういったことは常識的であつて、港湾労働者の重要な要求であると思うのですが、この点についてお尋ねをいたします。

○野見山政府委員 港湾労働法におきましては、運輸省は既に昨年通達を出して、免許基準の中の労働者数を引き下げました。また、特殊料金を適用している職場についても、地方海運局長権限で特別の基準を設定してさらに引き下げようとし

ている。船内と沿岸が一体化されると、これも引き下げる懸念がある。雇用を重視しなければならぬ、そういうことを言つておられても、現実にはどうも雇用問題を軽視していくようなそういう方向に向いているように見受けられてなりません。

私が言うまでもなく、質疑のやりとりで行われおりましたが、アメリカではニューヨーク州などでは五十マイルまで港湾労働者の仕事であることを労働委員会が命令をしている。アメリカなどはまさに労使の問題として積極的にいわゆる雇用問題を大事に考えて対処しているというふうに見受けられます。

○小野寺政府委員 私どもは、港湾における労働問題というものを非常に大切にいたしたいというふうに考えております。その場合に、今回の法律改正におきまして、新しい基盤の設定及び船内と沿岸荷役の合併ということを行おうということでございます。

そのような港湾荷役の近代化、合理化が進んでいくことによって、労働者の方々の仕事の中身といいうものが順次変わっていくことになるかと思ひます。昔は、特に港湾荷役の分野におきましては人間の物理的な力を使うというふうなことでございましたのが、順次肉体的な仕事から解放されらるべきであると思いますし、輸送の分野、荷役の分野においてもそうだらうと思う次第でございます。今後とも国全体としてそういう方向が考へて頭を使うという方向へ向かっておると思います。今後とも国全体としてそういう方向が考へられます。

そこで、そのような質、中身といいうものが変化していく、向上していくことによって生産性の向上が起きてくるということでござりますが、その反面、数の点についての課題が出てくるわけでございましょう。その点につきましては、私ども

いたしましては従来のはしけの仕事をしておられた方々の中からほかの業務にかわっていたら必要な方々についてはそれなりの職業訓練等の手立てを講ずるということを考えるわけでござりますし、また港湾労働以外の分野に転業せざるを得ないというような方々につきましてはそれなりの手立てを講ずるという考え方で対処いたしました。それらのことによって、全体として港湾労働者の賃金の問題あるいは仕事の内容の問題というものが改善され得ないといふことになると考えておるわけでござります。

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕

○富塚委員 時間がありませんし、私の後にまたけ労働者の雇用保障問題などに見られるように、もつと前向きに取り組んでいくという気持ちになれないのかどうか、その点について質問をいたします。

○小野寺政府委員 私どもは、港湾における労働問題といいうものを非常に大切にいたしたいというふうに考えております。その場合に、今回の法律改正におきまして、新しい基盤の設定及び船内と沿岸荷役の合併ということを行おうということでございます。

そのような港湾荷役の近代化、合理化が進んでいくことによって、労働者の方々の仕事の中身といいうものが順次変わっていくことになるかと思ひます。昔は、特に港湾荷役の分野におきましては人間の物理的な力を使うというふうなことでございましたのが、順次肉体的な仕事から解放されらるべきであると思いますし、輸送の分野、荷役の分野においてもそうだらうと思う次第でございます。今後とも国全体としてそういう方向が考へて頭を使うという方向へ向かっておると思います。今後とも国全体としてそういう方向が考へられます。

○細田國務大臣 どういうふうにしてやるかとい

う具体的な方法につきましては、それぞれ専門家

で考へてもらわなければいかぬと思つております。

○富塚委員 今、大臣から、どういうやり方をす

る。近代国家、経済大国などと、中曾根さんもロンドン・サミットから帰りまして本会議でみずからそのことを自負しております。その日本が、やはりILO条約が採択されたのに、その場では賛成をしたけれども批准をしない。あるいは港湾労働法なども幾多の欠陥を抱えている。そういう問題についても積極的に取り上げて改めてその相談をする場を私たちも提案をいたしますから、最大の努力をしていただきたいということを申し上げまして、私の質問を終わります。

○福家委員長 近江已記夫君。

○近江委員 まず初めに、改めてお聞きしたいと思つておりますが、この港湾運送事業法の一改正についてでございます。この目的につきまして、ひとつ明確にもう一度改めてお伺いしたいと思います。

○小野寺政府委員

このたびの港湾運送事業法の改正の目的とい

う御質問でござりますが、港湾運

送事業法につきましては、昭和四十一年に改正されましてから今日に至るまで改正を行うことなくまことにあります。この間にわざりて、ひとと明確にもう一度改めてお伺いしたいと思います。

○小野寺政府委員 このたびの港湾運送事業法の改正の目的といふ御質問でござりますが、港湾運送事業法につきましては、昭和四十一年に改正されましてから今日に至るまで改正を行うことなくまことにあります。この間にわざりて、ひとと明確にもう一度改めてお伺いしたいと思います。

○細田國務大臣 どういうふうにしてやるかとい

う具体的な方法につきましては、それぞれ専門家

で考へてもらわなければいかぬと思つております。

○富塚委員 今、大臣から、どういうやり方をす

る。近代国家、経済大国などと、中曾根さんもロンドン・サミットから帰りまして本会議でみずからそのことを自負しております。それは多くの方々が見ておられますように、一昔前あるいは二昔前の港湾の荷役の中では、本船を岸壁に直接着けて荷役するという場面が、特に外國貿易の面では余りございませんで、はしけ荷役が非常に大きな役割を果たしておった。すなわち、貨物を水深の浅い物揚げ場などではしけに積み込み、これ

を沖に停泊しておる本船のわきに着けて、そしてはしけから本船に貨物を積み込むという形態がとられました。その際にはしけに水深の浅い護岸から積み込む行為が沿岸荷役であり、はしけで沿岸から本船まで持つてまいります行為をはしけ荷役、そしてはしけから本船に積み込む行為が船内荷役、こういうふうな順序で、それれ分業で行

われておったというのが実態でございます。

しかしながら、現在では、本船を直接接岸できる岸壁に着ける。そして、直接岸壁から本船に荷役するという場面が圧倒的に多い状況になつてしましました。こうなりますと、間にはしけといふもの挟む必要がないといふ場面が大部分であります。また、船内荷役と沿岸荷役とを区別する必然性といふものに乏しいという場面が非常に大きくなつたといふことは、船内荷役と沿岸荷役との区別する必然性といふものに乏しいという場面が非常に大きくなつたといふことは、船内荷役と沿岸荷役の一種荷役形態といふものを一層発展させていくことが望ましいと、そういうものを一層発展させていくことが望ましいと、そういう実態及び将来に向かつての觀点を背景といたしまして、これを合併しようといふのが一つでございます。

○富塚委員 第二に、今申し上げましたように、はしけ輸送の場面が昔に比べて圧倒的に少なくなつてしまつたということとあわせて、コンテナ荷役あるいは自動車の製品輸出などの場面が非常に大きくなつてきておるわけでございまして、そういう場面では、コンピューターを駆使いたしまして、非常に生産性の高い港湾荷役を遂行することができるといふ実態が出てまいりました。



まして、従来から契約関係等をベースに地道な仕事をしている方々が多いわけでございます。

したがいまして、単独免許の方々でも沿岸の方は大きい港の川筋、運河筋において、そこからはしけの積み上げ等をやっておられる人たちですとか、か

あるいは地方の港において五百トン未満の内航船を相手に沿岸の仕事をやっておられる方とか、かなり限定された形で堅実な事業をやっておられる方が多いと思いますので、たとえ単独免許という

よより、港湾運送事業が港湾荷役事業になつて限定になりますと、それなりの輸送分野を持つて従来どおりの事業を継続していく方々が大半だらうと思ひます。しかしながら、いろいろな競争場裏に置かれているということは当然ある

かと思いますが、免許基準の設定あるいは料金の設定等におきまして、この国会での御審議の状況も踏まえまして、私ども運用に当たりましては十分分配感してまいりたいというふうに考える次第でございます。

○近江委員 一般につきましていわゆる新基盤が今回加わる。こうなつてきますと、はしけ等を基盤としておつたのが、これらの基盤をそこに認めてくるということになりますと、全部下請といふことになつてくるわけですね。そうなつてきます

と、実際に、今はしけの需要というものは全般的に激減してきておる。しかし、基盤であるがゆえに、会社もそういう人たちに対してもそれぞれの配慮をしておるわけですね。これが全部、新しい基盤が加わることによって下請ということになつてきた場合、その人たちは一体どうなるかということですね。法案にはそういうことは全然出ておらぬわけでしよう。

法案には形として盛り込みができるなかったと言えば、どうかもしれないけれども、そうであるならば、当然、法案の提出と同時に、こういうはしけ等に乗つておつた人たちは完全に切り捨てにならなければ、なかなか乗つておられる方々もいる、またそのはしけ等も従来買い上げ等もやっておられるわけですから、さらにそれに対する対策をするか、法案に添えて委員会はどういう対策をするか、法案に添えて委員会に

その対策というものについては提出すべきであつたと私は思うのです。法案から出てくる影響が大きいのですよ。そういう方々にどういう対策をおきのうに思つております。

○阿部説明員 基盤制度の変更に伴いまして大幅な変更があるのではないかという御指摘でござい

ます。

私も、いろいろ実態を調査しております、現在はしけを基盤として事業をやっておられる五

大港の事業者、その方が四十五事業者ございますが、それらの人たちで新しい基盤で転換可能な人

が、それらの人たちで新しい基盤として事業をやつておられる五

大港の事業者、その方が四十五事業者ございますが、それらの人たちで新しい基盤として事業をやつておられる五

が、そのような職業訓練も日本港運協会でこちしから大幅に強化しようということが労使協議で合意されております。そのような労使協議に基づきます職業訓練ということを前提に、新しい港湾労働

の職域に何とか転換していただけないかといふことを前提に効率的におつております。

しかし、はしけの乗組員の方で高齢であり、あ

るいはそのような転換が無理だという方もおられ

ると思ひます。私ども、そのような場合には、離職もやむを得ない場合の対策として、これも労使間の協定に基づきます生活助成金あるいは離職の

助成金というものがことしもまた上積みされてお

るわけありますが、そのような形での労働者に

対する手当でがなされ、何とか労使話し合いの

ことで対策が進められるよう十分指導してまい

りたいといふうに考えておる次第でございま

す。

しかし、私ども基盤変更につきましては、法律

の手続で申しますと事業計画変更の手続が要るわ

けです。このようないターミナル施設を持ち、この

ような統括管理運営体制をとつて基盤を変更する

ということですが事業計画の変更の申請として出され

てまいりますので、私どもその事業計画の変更の

審査に当たりましては、関連したはしけについて

対策を講じておるの

ことになりますが、どういう新たな内規等で構え

をされているのですか。安定協会に關してひとつお

答えいただきたい。

○近江委員 それは運輸省としていわゆる安定協

会の方に、こうなことがありますから十分配慮して

くれというような話はされていると思うのですけ

れども、当然そういうことはもう予想されてしまう

わざですから、それじゃ從来と違つて安定協会は

どういうジャンプといいますか、どういう新たな

対策、また既存の対策についてもどれだけのプラ

スといいますか、そういう法案提出に伴つて構え

をしているのですか。安定協会に關してひとつお

答えいただきたい。

○阿部説明員 労働安定協会、これは現在のところ

る任意法人でございますが、労使間で設けました

団体といたしまして、先ほど申しました五・三〇

協定、五十四年の五月三十日に結ばれた労使

の合意のもとで決められておるわけですが、この

法人の今後の姿についてもどうするかということ

が課題となつておりますが、私ども、そういうよ

う場合、若干の上積みはあつたかも知れないけれども、そういう努力は認めますけれども、今まで

の上積みがあつたからそれでいいということには

検討していくといふうに考えております。

○近江委員 この法案がいわゆる施行される。

私は、影響はかなり大きいと見ております。そ

ういう場合、若干の上積みはあつたかも知れないけれども、そういう努力は認めますけれども、今まで

の上積みがあつたからそれでいいということには

ないといわゆるこういう法案による影響といふこ

とが想定されるわけですよ。こういう、ただ若干の上積みがあつたからそれでいいということには

私はならぬと思うのです。これはひとつ、運輸省

がこの協会の皆さんとも十分話し合われ、さら

に一層の十分な対策をとる必要がある。これは春

の転換、これも職業訓練等也要るかと思ひます

だ、これでいいのですか。今後出てくる影響のものでいいのですか。まず基本的にはどのようにお考えなんですか。まず ○小野寺政府委員 このたびの改正といいますか変更といいますか、そういうことによりまして、従来に比べまして大変進んだものと私どもは考えておるわけでございます。

今回の法律の改正に伴つて起きるいろいろな課題があろうかと思ひますけれども、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、そこから起きてくる中小企業等への影響というものが余り大きくないうちにいたしたい、あるいは労働者の面に関しましても非常に大きな影響を与えると

いうことではないような手だてというものを考えておきたいということでおざいますが、なつかつて課題が出てくる可能性というもの是有り得るわけだと思います。したがいまして、今度の改正後に起きまして新しいいろいろな課題が出てくるといふことであるときには、改めてもう一度関係者一同で検討をしなければならないのではないかといふふうに考へる次第でございます。

○近江委員 この料金問題、これも非常に大きな問題なんです。この料金問題といふことは、結局、経営の安定ということで重要な決定的な要素なんですね。また、それがやはり即そくに働く方々にも大きな影響を及ぼしていく。そういうことで、この法案におきましても認可料金といふことで設定されておるわけです。これは御承知のように、やはりそこには過当競争が行われておるというようなこともございまして、いろいろそこにダンピングが生じてくる、これが一層の悪化を招いておる、私はこのように思うのであります。

その料金の問題につきまして、これは行管等でもいろいろと指摘をしておると思うのですけれども、運輸省としては、監査といいますか、これについては今までずっとやつていらっしゃると思うのですけれども、今後、新しいこの改正によりまして、私が非常に心配しておるのは、特に下請

が——基盤を持ったところはもう全部下請でして、こういう程度のものでいいのですか。まず 基本的にどのようにお考えなんですか。まず ○小野寺政府委員 このたびの改正といいますか変更といいますか、そういうことによりまして、従来に比べまして大変進んだものと私どもは考えておるわけでございます。

今回の法律の改正に伴つて起きるいろいろな課題があろうかと思ひますけれども、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、そこから起きてくる中小企業等への影響といふものが余り大きくないうちにいたしたい、あるいは労働者の面に関しましても非常に大きな影響を与えると

いうことではないような手だてといふものを考えておきたいということでおざいますが、なつかつて課題が出てくる可能性といふものは有り得るわけだと思います。したがいまして、今度の改正後に起きまして新しいいろいろな課題が出てくるといふことであるときには、改めてもう一度関係者一同で検討をしなければならないのではないかといふふうに考へる次第でございます。

○近江委員 この料金問題といふことは、結局、経営の安定といふことに重大な影響がある要素なんですね。また、それがやはり即そくに働く方々にも大きな影響を及ぼしていく。そういうことで、この法案におきましても認可料金といふことで設定されておるわけです。これは御承知のように、やはりそこには過當競争が行われておるというようなこともございまして、いろいろそこにダンピングが生じてくる、これが一層の悪化を招いておる、私はこのように思うのであります。

その料金の問題につきまして、これは行管等でもいろいろと指摘をしておると思うのですけれども、運輸省としては、監査といいますか、これについては今までずっとやつていらっしゃると思うのですけれども、今後、新しいこの改正によりまして、私が非常に心配しておるのは、特に下請

が——基盤を持ったところはもう全部下請でして、こういう程度のものでいいのですか。まず 基本的にどのようにお考えなんですか。まず ○小野寺政府委員 このたびの改正といいますか変更といいますか、そういうことによりまして、従来に比べまして大変進んだものと私どもは考えておるわけでございます。

今回の法律の改正に伴つて起きるいろいろな課題があろうかと思ひますけれども、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、そこから起きてくる中小企業等への影響といふものが余り大きくないうちにいたしたい、あるいは労働者の面に関しましても非常に大きな影響を与えると

いうことではないような手だてといふものを考えておきたいということでおざいますが、なつかつて課題が出てくるわけだと思います。したがいまして、今度の改正後に起きまして新しいいろいろな課題が出てくるといふことであるときには、改めてもう一度関係者一同で検討をしなければならないのではないかといふふうに考へる次第でございます。

港湾運送事業法に基づく認可料金制度でございますので、運輸省としても、認可した料金が完全に收受されるということを当然に指導の前提としております。したがいまして、今度の改正後にどういふふうに考へていらっしゃるのですか。 ○阿部説明員 初めに、料金ダンピング等の監査の御指摘がございましたので、その点についてお答え申し上げます。

港湾運送事業法に基づく認可料金制度でございますので、運輸省としても、認可した料金が完全に收受されるということを当然に指導の前提としております。したがいまして、今度の改正後にどういふふうに考へていらっしゃるのですか。

○阿部説明員 初めに、料金ダンピング等の監査の御指摘がございましたので、その点についてお答え申し上げます。

港湾運送事業法に基づく認可料金制度でございますので、運輸省としても、認可した料金が完全に收受されるということを当然に指導の前提としております。したがいまして、今度の改正後にどういふふうに考へていらっしゃるのですか。

○阿部説明員 初めに、料金ダンピング等の監査の御指摘がございましたので、その点についてお

れが認可料金であるといふふうに考へております。私も、下請につきましたは、現在七〇%のものについては関連下請といふことで、資本的あるいは人材あるいは長期的な契約関係に基づいて安定的な事業者間の関係を結ばせるようにしております。

○近江委員 この港湾運送事業の場合は認可料金といふものがありますて、これは運輸省が監督でござります。ところが、下請料金といふものについては監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということもあります。私ども、それを受けまして、五十八年度におきましては、特に監査の重点を料金に置くということで、抜き打ち監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということも事実でございます。私ども、それを受けまして、五十八年度におきましては、特に監査の重点を料金に置くということで、抜き打ち監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということも事実でございます。

参考に、五十八年度に監査いたしました事業者の数は、本省で実施したものが二十四事業者二百七十七品目、各地方の海運局で実施した分が九十四事業者の七百二十六品目といふことになつております。從来にはない大幅な監査をしたつもりでございます。これらにつきましては、現在、不適切な点についての改善報告書を求めるとともに、追跡監査をするといったよなことに取り組んでおる次第でございます。

それから、下請になつた場合に、その料金がまと下請といふことで非常にダンピングなりピンはねされるのではないかと、いう御指摘でござりますが、確かに認可料金制度は、荷主から港湾運送事業者が受け取るものを受け取るものを基本として考えており、そ

れが認可料金であるといふふうに考へております。私も、下請につきましたは、現在七〇%のものについては関連下請といふことで、資本的あるいは人材あるいは長期的な契約関係に基づいて安定的な事業者間の関係を結ばせるようにしております。

○近江委員 この港湾運送事業の場合は認可料金といふものがありますて、これは運輸省が監督でござります。ところが、下請料金といふものについては監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということもあります。私ども、それを受けまして、五十八年度におきましては、特に監査の重点を料金に置くということで、抜き打ち監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということも事実でございます。私ども、それを受けまして、五十八年度におきましては、特に監査の重点を料金に置くということで、抜き打ち監査を実施いたしまして、違反事実が認められたということも事実でございます。

参考に、五十八年度に監査いたしました事業者の数は、本省で実施したものが二十四事業者二百七十七品目、各地方の海運局で実施した分が九十四事業者の七百二十六品目といふことになつております。從来にはない大幅な監査をしたつもりでございます。これらにつきましては、現在、不適切な点についての改善報告書を求めるとともに、追跡監査をするといったよなことに取り組んでおる次第でございます。

それから、下請になつた場合に、その料金がまと下請といふことで非常にダンピングなりピンはねされるのではないかと、いう御指摘でござりますが、確かに認可料金制度は、荷主から港湾運送事業者が受け取るものを受け取るものを基本として考えており、そ

るかと思うのですけれども、いずれにしても運輸省としては監督上料金問題等については、下請料金等については十分に影響行使することができます。それで、それは即ち労働者皆さんにも影響しておるのですか。これは認可事項じゃないでしておるのですか。これは認可事項じゃないでしておるのですか。

○阿部説明員 初めに、料金ダンピング等の監査の御指摘がございましたので、その点についてお

素合理化され守られやすい、しかも採算ベースにきちつと合った料金であるべきであり、さらに下請との関係においてもその間が適正なものである。ようには基本的な料金制度についてのメスを入れ、検討を続けていきたいというふうに考えております。

○近江委員 それはぜひ阿部さんがおっしゃるようによく検討していただきて、守るべきものは守る、また下に対するそういうしわ寄せが行われないように、十分ひとつ指導監督を要望いたしております。

それから、きょうは労働省も来ていただいておるわけでございますが、冒頭私が申し上げましたように、いわゆる業の推進なんですね。ところが、雇用の問題、人というものについてこの法案ではあらわれない。当然そこに出でくる影響については運輸省としても民間と協力して協会をつくりいろいろなことをなさっているわけでございますが、やはり労働問題、雇用問題ということになつてくれば、これは労働省さんによほど力を入れてもらわなければならぬわけでございます。

そういう点、これは非常に港湾労働法との関係があり、今回の改正はこういう港湾運送事業法といふようなことでございまして、本来は法律にはならないにしてもいろいろ心配な問題が今後派生していく。それに對して運輸、労働両省はかくかくしかじかの対策を立てておりますという範を、法律じゃなくとも私はお出したかたかった、どのように思つておいでございます。今回の法改正に当たって両省よく協議されておると思いますけれども、労働省さんからその影響なりまたその対策につきましてお伺いしたいと思います。

○野見山政府委員 輸送革新に対応した事業法の改正に基づきましてこれが港湾労働者に対していろいろな影響が出てくるということは、作業の中身だとかあるいは雇用その他あると思います。今回の改正に当たりましても、私どもとしても十分な関心を持ち、かつ運輸省とも十分御相談をさせていただきました。基本的に港湾荷役の変化に伴

う労働者への影響をできるだけ少なくする、そのため、基本は雇用の安定を図ることあるいは労働者の福祉に悪い影響が出ないようにしていくと施策にいろいろ御要望を申し上げ、また今後のこの運用につきましても、雇用の安定等の立場からいう観点から、私どもいたしましても運輸省の運輸省とともに十分御相談を申し上げながら、港湾労働法の的確な運営とさらに港湾労働者の雇用の安定に関する諸施策の推進に努めてまいりたいとうふうに考えております。

○近江委員 ひとつ労働省さんも十分、この法案から出てくる諸問題につきまして、その対応といふものにつきまして力を入れていただきたい、特に要望いたしております。

それから、特に労働問題で、先ほどからもいろいろ出ておりますが、ILO条約の批准の問題でござりますけれども、これは我が国としてやはりこの批准を早くすべきだ、これは一致した意見な

うものです。これにつきましてもう一度、早急にその態勢で進まれるか、ひとつお伺いしたいと思います。

○細田國務大臣 港湾運送業の職域の問題、大変

難しい問題でございますけれども、私ども実は御承知のように、七月一日から貨物流通局というものを新設いたします。これは海、陸、空を通じて物資の流通という見地から見るという局、これまでの縦割り制でなくて、見るというものをつくるわけでございます。港湾運送業も流通局の所管になるわけでございます。また、道路運送法関係も流通局ということになるわけでございます。

したがつて、私は希望としては、流通局でこういう点について、いわゆる海、陸、空、接点がござりますから、この辺を一体どう調整していくのか、こういう点について新しい角度から、せつか

く一つの局にもなることなどでございますので、十分検討をいたさせたい、かよう存じておる次第でございます。

○近江委員 この機構改革、貨物流通局ですね、そこで十分検討していただく、これは結構なことだと思います。しかし、局ができたからそれでいい知恵が出るとは限らぬわけでありまして、これ

は現実の本当に皆が頭を悩ましておる問題でござりますし、時間そんに先にいつまでもという

うか、かよう考えておる次第でございます。

○近江委員 この機構改革、貨物流通局ですね、そこで十分検討していただきたいと思いま

す。この百三十七号条約につきましても、先ほど御説明申し上げましたような御見解等

との調整あるいは個々の問題点等についての検討をさらに進めて、批准の方向にいけるような条件整備等につきましても検討してまいりたいと思つております。

○近江委員 これはひとつ早急にやつていただきたいと思つますが、最後に一点、職域の問題

でございますが、御承知のようにコンテナ化等によりましてこれはもう非常に狭められてきておりわけですね。アメリカでは五十マイルであるとか、いろいろ裁判所でも認められたとか、各國ともそれは苦慮しておるようでございますけれども、職域の拡大というか、守るというか、これはやはりそこに働く人々にとっても非常に重要な関心的でございます。これについて、政府としてただ非常に難しいとかそういうことで傍観しているわけにはいかぬと思うのですね。これについてはどういうように根本的なわざる考え方といふますか、また計画をお持ちなのか、お伺いしたいと思います。

○細田國務大臣 港湾運送業の職域の問題、大変

難しい問題でございますけれども、私ども実は御承知のように、七月一日から貨物流通局というものを新設いたします。これは海、陸、空を通じて物資の流通という見地から見るという局、これまでの縦割り制でなくて、見るというものをつくるわけでございます。港湾運送業も流通局の所管になるわけでございます。また、道路運送法関係も

ない人は、水戸黄門その人だと思うのですね。ところが、このドラマの中では、ドラマですからそこらへうなるのだと思いませんけれども、その水戸黄門は悪人といいますか、いろいろな権力を持つている悪人、これに大変厳しい抵抗を受けるわけでござります。悪戦苦闘しております。そして最後に印籠を取り出しまして、この紋どころが目に入らぬか、こういうことでその悪人もがはあつと平伏する、こういう筋書きに大体なつてあるようでございます。本人が偉いのか、印籠の方が偉いのかと、私はいつもこんな疑問を感じながら、あのドラマを見るときにはそう思つて見ていくるわけでございます。まことに私は不思議な光景だと思っております。

この港湾運送事業法の改正案につきましても、本来の目的よりもむしろ臨調答申の尊重だ、あるいは行革連だ、というにしきの御旗か、あるいは徳川家の家紋のついた印籠の方が先行しているよ

うに感じられてならないわけでございます。

なせかといいますと、臨調答申あるいは行政改

革というのは、私から申し上げるまでもなく、大き

きな政府のむだを省いて、そして小さな効率のいい政府をつくつていこう、こういうことが目的で

あつたと私は思うわけでございますが、この改正

案では、それではどこが行政改革になつて、そし

てどのように行政の簡素化がされているのか、そ

してその結果としてはどのような効果が上がるの

か、こういう点についてまず最初にお尋ねをして

いきたいと思います。

○小野寺政府委員 今回の法改正につきまして

は、昨年三月の臨調答申、さらにことし一月の行

革閣議決定を受けて行うものでございます。しか

しながら、これは現在の法律による規制と実態の乖離が非常に大きくなつておりますので、この乖

離を是正するということであり、制度の面からくる事業者の負担を軽減しようという趣旨であるわ

けでございます。

法律改正の要點は二つあるわけでございます

が、第一の下請制限の弾力化という点につきまし

ては、既に形骸化してきておりますところのはじめにも重要であり、かつ意味のある新しい基盤を創設しようということでございまして、経済、社会の情勢の変化に対応して不必要な規制を見直し、効率的な事業活動の確保を図ろうということ

であるわけでございます。

また、法律改正に関しますところの二つ目の眼

目であります船内及び沿岸の業種の統合につきま

して、一貫荷役が大半を占めるようになつた現

状から事業区分を統合いたしまして、許認可の整

理統合の一環としてこれを行おうというものでござります。

もう一遍申しますと、すなわち法律に基づく規

制と実態とが非常に乖離しておる、これを直さな

ければならぬという実態課題、これが臨調なり行

政改革なりに関しますところの眼と全く一致し

ておるところでございます。

○森田(景)委員 この臨調答申ではこうなつてい

るわけですね。「港湾運送事業については、港湾

運送事業形態の近代化に対応した合理的な制度の確立を図るため、当面、荷役施設や労働者数等の現行免許基準について、最近における荷役効率の

向上等に即応してその見直しを行ふとともに、船

内荷役事業と沿岸荷役事業等の免許区分の統合に

ついて検討する。」こういうことですね。

○小野寺政府委員 先生のおっしゃるとおりでござります。

○森田(景)委員 それで、その臨調答申の基礎になつてゐるものがあるはずです。私は、この臨調

答申の基礎になつてゐるのは、昭和四十七年八月

の港湾運送特別委員会の「輸送革新に対応した新

しい港湾運送事業について」、それから昭和四十

七年十月に港湾局がまとめました「事業法改正の

方向」、そして昭和四十八年三月運輸政策審議会

の「輸送革新に対応した新しい港湾運送事業につ

いて」の答申である、このように思うわけでござ

いますが、いかがでしょうか。

○小野寺政府委員 ただいま先生の御指摘のあり

ましたものが幾つかあるわけでございますが、例えば昭和四十八年の運輸政策審議会物流部会の答申等々、大体昭和四十年代の終わりに近い段階で港湾運送に関するいろいろと検討された場面があつたわけでございます。

その段階における港湾運送近代化の方向とい

しましては、例えば四十八年の運輸政策審議会物

港湾運送に関するいろいろと検討された場面があつたわけでございます。

申しますが、例えれば一般港湾運送事業を廃止す

ることなどがあるわけでございますが、この段階におきましては、我が国高度成長の最後の時期でまだ高度成長が続いているという時期でございました。大量の貨物がまだまだ相当な勢いで増加していくというふうな考え方が一般的な状況でございました。そういう状況の中で輸送をどうするかあるいは港湾荷役をどうするかといふような課題として検討したときに考えられたのが、この一歩を踏み出したことなどあるいは統合を図ること等があつたわけでございます。

しかしながら、その後非常に大きなオイルショ

ックを二度受け、国際的な貿易摩擦といふものも

出てくるあるいは我が国経済全体の成長の度合

が大変純化するという状況のもとでは、高度成

長の時代とは違つた対応策といふものを考えて

いかなければならないということになつたと思いま

す。そういう今日の、高度成長時代とは違う状況のもとでどうあるべきかといふ考え方の中でやるべき手立てといふものを、このたびの臨調の答申なり閣議決定なりの筋で示されておるというふうに私ども考えております。したがいまして、その背景としておる社会的、経済的な情勢が非常に違うので考え方といふものも違つてきておるというふうに私ども考えておる次第でございます。

○森田(景)委員 私がお尋ねしたのは、先ほどの

臨調答申は昭和四十七、八年代にいろいろと検討

されたという内容をどういう時代に即応できる

よう、要するに下敷きになつたのではないで

すかという質問なんですね。時代の背景、事情の背

景はわかります。下敷きであることは、四十七、

八年の時代の問題点ではないか、こういう質問な

んです。

○細田(國務大臣) 私からお答え申し上げます。

今回

の第三回臨時行政調査会の答申というの

は、

実に広範多岐にわたつております。今この問題

は許認可のところに入つておるもの一つでござ

いますが、忽然として出てきたものばかりがある

わけじゃなくて、相当多数のものは、今港湾運送

事業については先生おっしゃったのですが、これ

までいろいろな形で懸案になりはあるいは各省でも

考え方、特に私は行管長官もいたしましたが、行政管

理庁において今までにも許可認可等についてはい

るいろいろな研究をしておつたわけでございます。

そ

ういうものを、言葉が当たるかどうかわかりませ

んが、集大成した形で一切の問題に触れたのが今

度の第二臨調の形でござりますので、さつき水戸

黄門の話がございましたが、非常に重要なこれを

考えていただきことはいかがか、これらのものは

今までやらなければならぬことであり、それを

たまたま臨調からの御指摘もありましたので、と

いう程度に御理解をいただくのが妥当ではなかろ

うか、臨調の方ではあるいは御不満があるかもわ

かりませんが、私はさよう思つておる次第でござ

ります。

○森田(景)委員 運輸大臣、非常に正直でいらっしゃいます。そういうふうにおっしゃつていただ

きますと、あと何だかんだ申し上げなくとも済む

ことになると私は思つてます。ですから、臨調

云々じゃなくて、運輸行政の中で、また特に港湾

運送事業の中で問題を解決するにはこういう法が

必要なんだ、それがたまたま臨調という時期にぶつかったんだ、こういうふうに認めておっしゃつていただけば、細かいことは私、何だかんだ申し上げるつもりはないのです。何かといふと臨調が

上昇するつもりはないのです。何かといふと臨調が

取り組んでいるんだけれどもできなかつた、この

際ぜひやっていきたいんだ、こういう表明が実は

いは労働者の方々に対しても納得できる説明にな

つてくると思うのです。やはり政治はわかりやすく、これが私どもの鉄則でなければならぬ。どうかそういう言い回しでなくして、今細田運輸大臣のおっしゃいましたように率直にお答えいたければ、質問も短くて効率もよくなると私も思うのです。その点よろしくお願ひしたいと思います。

それで、そういう立場に立ちまして、私も時代の変遷によりまして、また物流構造が変化していくことはやむを得ない、そう思つております。したがつて、この革新荷役、これを港湾運送事業の基盤にする免許制度の新設ということについては、これは認めて差し支えない問題だ、こ

う思うのです。革新荷役を基盤というのですが、この間の参考人の御説明の中ではコンテナ基盤といふふうにおっしゃられておられたと思うのです。これは認めていかなければならない問題だらうと私は思うのです。

そこで、私が問題にしたいのは、先ほど行革関連ということで、私は大臣がそんな率直に答弁するとは思わなかつたのですから、いろいろと申し上げたいと思っておられたのですけれども、行革関連という名のもとに船内、沿岸の両免許を統合して今度港湾荷役事業免許にする、こういうことに連つて、なぜか荷役を統合しておられるのですけれども、これには大きな疑問があるというのです。先般の当局の説明では、二つの免許を統合して一つにすることが行革なんだ、こういう答弁をなさつたのです。これは必ずしも私は疑問を持っていたわけです。二つの免許を一つにして本当に改革になるのか。しかし、それだけ單純を見ますと、先ほども我が党の近江議員が質問しておりますけれども、船内荷役、それから沿岸荷役、これは今回港湾荷役事業ですか、こいつうふうになるわけです。しかし、それだけ單純を見ますと、先ほども我が党の近江議員が質問しておりますけれども、船内荷役、それから沿岸荷役、これは今回港湾荷役事業ですか、こいつうふうになるわけです。しかしこれは單純に限つた限定免許を与えます、付与しますといふのですよ。こういう内容になつておるわけですね。二つの免許を一つにするから行革だという説

明をしていらっしゃりながら、実際は何だかややこしい、今までと変わらないか、あるいは余計や輸大臣のおっしゃいましたように率直にお答えいたければ、質問も短くて効率もよくなると私も思うのです。その点よろしくお願ひしたいと思います。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の必要性という点について申上げたわけでございますが、そのことの行政改革との関連といふ事業の基盤にする免許制度の新設ということについては、これが認めて差し支えない問題だ、こ

ところに焦点を当ててもう少し詳しく申し上げるが、これに關連いたしまして港湾運送事業法に基づく事業計画を運輸大臣としては各事業者を免許対象として持つておる会社からはそれが区別されるべき事項として持つておる会社からもそれが区分されることにいたしましたが、免許区分の統合が行われるという点が一つあるわけでございますが、これに關連いたしまして港湾運送事業法に基く事業計画を運輸大臣としては各事業者を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、免許区分の統合が行われるという点が一つあるわけでございますが、これに關連いたしまして港湾運送事業法に基く事業計画を運輸大臣としては各事業者を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、免許区分の統合が行われるという点が一つあるわけでござります。

そこで、御承知のように昔の方式の荷役、特に輸出あるいは輸入にかかる貨物輸送においては、はしけ輸送が間に挟まりまして、その両側に沿岸荷役と船内荷役が存在するという荷役形態がもう大部分であつたわけでございます。そういう時代におましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まないということだつたと思います。

御承知のように昔の方式の荷役、特に輸出あるいは輸入にかかる貨物輸送においては、はしけ輸送が間に挟まりまして、その両側に沿岸荷役と船内荷役の統合が行われるという点が一つあるわけでござります。そこで、従来でございましたと船内、沿岸両方を持つた、両方の区分を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、これが統合が行われました

ところに焦点を当ててもう少し詳しく申し上げるが、これに關連いたしまして港湾運送事業法に基く事業計画を運輸大臣としては各事業者を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、免許区分の統合が行われるという点が一つあるわけでござります。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の必要性といふ点について申上げました印籠じゃないか、こういふ内容になつておるのです。これのどこが行革なんだと、私は何いたかたわけでございます。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の必要性といふ点について申上げました印籠じゃないか、こういふ内容になつておるのです。これのどこが行革なんだと、私は何いたかたわけでございます。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の必要性といふ点について申上げました印籠じゃないか、こういふ内容になつておるのです。これのどこが行革なんだと、私は何いたかたわけでございます。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の必要性といふ点について申上げました印籠じゃないか、こういふ内容になつておるのです。これのどこが行革なんだと、私は何いたかたわけでございます。

○小野寺政府委員 おましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まないということだつたと思います。

それが、御承知のように、はしけの分野といふことは思わなかつたものですから、いろいろと申請したいと思いますが、これが統合が行われました後は、これを一本化した事業計画になり報告になります。それで、従来でございましたと船内、沿岸両方を持つた、両方の区分を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、これが統合が行われました後は、これを一本化した事業計画になり報告になります。そこで、従来でございましたと船内、沿岸両方を持つた、両方の区分を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、これが統合が行われました後は、これを一本化した事業計画になり報告になります。

これが、御承知のように、はしけの分野といふことは思わなかつたものですから、いろいろと申請したいと思いますが、これが統合が行われました後は、これを一本化した事業計画になり報告になります。それで、従来でございましたと船内、沿岸両方を持つた、両方の区分を免許対象として持つておる会社からはそれが区分されることにいたしましたが、これが統合が行われました後は、これを一本化した事業計画になり報告になります。

○小野寺政府委員 おましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まないということだつたと思います。

○小野寺政府委員 おましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まないということだつたと思います。

○小野寺政府委員 おましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まないということだつたと思います。

○小野寺政府委員 おましましては、明確に船内、はしけ、沿岸、こういうふうに分けませんと、うまく仕事が進まない

ります。二つあるものを一つにした、それだけで行政改革の本格的な目的が達成できるかというと、これは非常に問題です。現に、話が違いますけれども陸運局と海運局を統合して運輸局をつくります。これも行政機構改革ということやるわけでございます。局長が一人減りますけれども一人次長ができることになっておるわけでございませんして、こういうことが一体行政改革なのかどうかという疑問が基本にある、そういう点を先生おっしゃつておるんだと思うのであります。

本当の改革といふのは、先ほどの陸運局、海運局の問題について言つておらば、とりあえず一本に

する、これは先般御承認をいただいて七月一日からやるわけでございますが、それから後一体どうするのか、例えば総務部門とか企画部門がどうして減らせるのか、どういう仕事のやり方ができるかというところで初めて実が上がるということだと思います。

についても改革ということを余り強く言ひますと非常にそういう疑問が起るると思いますけれども、こういうことをやることがそういう方向に向かっての一つの前提になることだと思います。それから、業界の方が届け出をするのに二つのもの

が一つになるということも、広い意味では許可認可の整理ということから改革の半面であるといふふうになつておるんです。ですから、本当は、業界が楽になれば、それが反映して役所側も必ず業務が簡素化され、それだけ人数が減るか、ほかの仕事に当たることができるということになればならぬ。かようなことだと思つておるのでござります。

おっしゃるお氣持ちはよくわかりますし、今まで行革なれどといふにはまだ私は考えてはいけない、その前提であり緒につけるといふ意味だと御理解いただかなればならぬのではないが、本当のところはこれから後どうしていくかと

いうことがより重大な問題である、かように考えておるわけでございます。

○森田(景)委員 いろいろまだ申し上げたいと思

つておりましたけれども、大臣率直にお答えになりましたのでこの辺でおさめておきます。

ただ、ちょっと補足しておきたいのは、二本が一本になつたと言ひながら実際は船内と沿岸といふ限定があるので。だから、これは二本一緒に

して、

なつてもちつとも変わらないと私は思つております。大臣はその辺のところをなくしていく、こう

う表明でございましたので、その辺を信頼しま

してこの問題については終わらせていただきたい

と思います。

私が最初に大きな疑問があると申し上げました

のは、先ほども申し上げましたように革新荷役を

基盤にするいわゆるコンテナ基盤、これを認めることについてはやぶさかではありません。しかし、現在行われている船内、沿岸の二つの免許を

統一すること、これは一縦にしない方がよかつた

のではないかと私は思つておるわけです。

なぜかといいますと、先ほど来もまたこの法案

が審議されましてからも大きな問題になりました

のは、この二つの免許を統合することによつてい

るいろいろと過当競争が起つたり雇用不安が起つたり、こういう問題の懸念が非常に大きいという

ことが論議されてきたわけです。私もそう思つて

いる一人でございます。ですから今回の法改正で

一番心配されているのは雇用の安定をどうする

か、このことだらうと思うわけです。

現在、一般港湾運送事業の約半数がはしけ運送

を基盤としているわけでございまして、それが

仕事に当たることができるということをこの際確

保をなさつた、そろそろして港頭地図において既存港

化される、こういうことから過当競争、雇用不安

の原因になつてゐることは先ほど我が党の近江委員も申し上げたところでござります。私も前回の質問の中で、法律の改正がややもすると大企業の立場を守り弱小企業が滅びていくよな懸念を持つ改正があるので、そういうことのないよう

に配慮しなければならない、港湾労働者も事業所

がふれれば当然職場を失うことになるわけであ

りますから、こうした不安のないよう適切な措

置が必要であるというふうに申し上げたところでございまして、この点については前回の参考人質疑で、改正案賛成の立場で意見を述べられました。この港湾運送におきましても、はしけの広域港湾内における営業活動が認められるならば需要の拡大が図られる、内航海運とは違う輸送需要が起るのではないか、この考え方についてお答えいただきたいと思ひます。

○小野寺政府委員 ただいま先生のお話のございました船内荷役と沿岸荷役の統合に関するところから出発する過当競争が起きる、あるいは中小企業の経営基盤が脅かされる、あるいは労働者の雇用の場が縮小されるということが、基本的に起きないものと私ども考えておりますが、起きないよう十分配慮いたしたいと考えますし、また何か

統一すること、これは一縦にしない方がよかつたのではないかと私は思つておるわけです。

なぜかといいますと、先ほど来もまたこの法案が審議されましてからも大きな問題になりましたのは、この二つの免許を統合することによつていろいろと過当競争が起つたり雇用不安が起つたり、こういう問題の懸念が非常に大きいということが論議されてきたわけです。私もそう思つて

いる一人でございます。ですから今回の法改正で

一番心配されているのは雇用の安定をどうする

か、このことだらうと思うわけです。

現在、一般港湾運送事業の約半数がはしけ運送を基盤としているわけでございまして、それが

仕事に当たることができるということをこの際確

保をなさつた、そろそろして港頭地図において既存港化される、こういうことから過当競争、雇用不安

の原因になつてゐることは先ほど我が党の近江委員も申し上げたところでござります。私も前回の質問の中で、法律の改正がややもすると大企業の立場を守り弱小企業が滅びいくよな懸念を持つ改正があるので、そういうことのないよう

に配慮しなければならない、港湾労働者も事業所

がふれれば当然職場を失うことになるわけであ

りますから、こうした不安のないよう適切な措

置が認めているわけでございます。これは、ある意味

の広域的な営業活動を行政が認めていると考へら

れるところでございます。この港湾運送におきま

しても、はしけの広域港湾内における営業活動が

認められるならば需要の拡大が図られる、内航海

運とは違う輸送需要が起るのではないか、この

ように考えられるわけでございますが、この点に

ついての見解をお聞かせいただきまして、私の質

問を終わらせていただきたいと思ひます。

○小野寺政府委員 コンテナのバンニング、デバ

ンニングの件でございますが、コンテナにつきま

しては、戸口から戸口への一貫輸送というところ

に非常に大きなメリットがございます関係上、こ

れが国際的にも非常に大きな発展を遂げ、我が國

においてもそれが大幅に取り入れられ、これが我

が国の輸出輸入にかかる役割を大きく果たし、

これによって我が国の輸出競争力を確保しておる

ものというふうに考へる次第でございます。

一方、港湾運送にかかる分野という点につき

ましては、これはやはり社会通念上の港湾区域の

中における業務ということになるわけでございま

すから、そこに一つの大きな乖離と申しましよう

が、課題が出てきておるわけでございます。

ましては、これはやはり社会通念上の港湾区域の

中における業務ということになるわけでございま

すから、そこには一つの大きな乖離と申しましよう

が、課題が出てきておるわけでございます。

点に関しましては、私どもいたしましては、今

後内陸におけるバンニング、デバンニングとい

うものがどの程度行われているかということについ

て一層の調査をいたしたいと思います。また、施

策といたしましては、社会通念上の港湾の区域の

中にバンニング、デバンニングの基地を極力設置

するというふうな措置を考えまいりたいとい

ういうふうな措置を考えまいりたいとい

う思います。この点について運輸省とし

ての見解をお聞きしたいのが一点。

もう一つは、例えは陸上におきましてはタク

シーの営業区域が一応限定されているわけでござ

ういうふうに考へる次第でございます。

○阿部説明員 はしけの広域運営の点についての

御指摘がございました。

一般的には、港湾運送事業法では指定港湾といふことと港湾区域が定められてその中でやることになつておりますが、特別に指定区間制というのが設けられておりまして、現在法律、省令で三十二の指定区間が設定しております。例えば京浜港の中だけではなくに、千葉港と京浜港との間をはじめ結ぶ場合には港湾運送のはしけ運送事業になるというようなことで、かなり広域的な運営がはしけ運送事業についても港湾運送事業として認められております。ただ、これを今後どんどん拡大できるかといった点につきましては、内航海運、これも不況業種で非常に苦慮しておるのが実情かと思いますので、簡単にできる話ではない、かと思いますが、はしけ運送についてもそのような広域運営制度が港湾運送事業法の中で採用されておるということについてお答え申し上げます。

○森田(景)委員 終わります。

○浜野委員長代理 午後一時十分より再開するごととし、休憩いたしました。  
午後零時四十三分休憩

午後一時十二分開議

○福家委員長 休憩前に引き続き会議を開きま

質疑を続行いたします。河村勝君。

○河村委員 まず運輸大臣にお尋ねをいたしますが、港湾運送事業法は、戦争中は総動員法に基づく勅令だったと思いますが、戦後、二十六年に届け出制で出発をして、それから二十八年、三十四年、四十一年と三回改正をして、今度が四回目の改正だと思います。これまで、とにかく戦後復興して輸送量がどんどんふえてきて、近代化も進んでいくということで、それに対応できるように労働力を確保し、荷役機械をふやし、そうした輸送量の増大あるいは近代化に対応できるように積極的にやっていこうという趣旨で、それなりの改正の意味があつたと思うのですね。しかし、今度

の法改正というのは、どう考へてもこのくらい無目的な法改正はないという印象を強く受けるのであります。

行政管理庁からいろいろな指摘がありましたが、その中で法改正をやるというのは、ただはしがけの需要がだんだんなくなってきたから、はしけ

基盤で成り立っている一種事業者のコンテナ埠頭などでいわゆる統括管理をやろうとする者に下請などに合わせておりませんが、法律を出した点はお許しをいたしました。

というだけのことであつて、ただ、いわば免許基準に合わない実態が出てきたからこそこの境目をなくすよう

しょう」というだけなんですね。事業法をつくつて免許制度を維持している以上、一体港湾運送事業

というだけのことをあって、まだ、いわば免許基準に合わない実態が出てきたからこそこの境目をなくすよう

というだけのことであつて、ただ、いわば免許基

制限を解除するということと、沿岸と船内とがだ

んだん共通になつてきたから、はしけ

行政管理庁からいろいろな指摘がありましたが、その中で法改正をやるというのは、ただはしがけの需要がだんだんなくなってきたから、はしけ

基盤で成り立っている一種事業者のコンテナ埠頭などでいわゆる統括管理をやろうとする者に下請などに合わせておりませんが、法律を出した点はお許しをいたしました。

というだけのことをあって、まだ、いわば免許基準に合わない実態が出てきたからこそこの境目をなくすよう

というだけのことであつて、ただ、いわば免許基

制限を解除するということと、沿岸と船内とがだ

んだん共通になつてきたから、はしけ

行政管理庁からいろいろな指摘がありましたが、その中で法改正をやるというのは、ただはしがけの需要がだんだんなくなってきたから、はしけ

基盤で成り立っている一種事業者のコンテナ埠頭などでいわゆる統括管理をやろうとする者に下請などに合わせておりませんが、法律を出した点はお許しをいたしました。

というだけのことをあって、まだ、いわば免許基

制限を解除するということと、沿岸と船内とがだ

ります。

問題は、今後の港湾運送事業というものを一体どういうふうに考えていくんだという基本的な問題でございますが、法律を出した点はお許しをいたしました。

ただかないといかぬですけれども、どう考へていかかという問題が基本的に大きな問題だと思うのでございます。

私は、戦後の日本の港湾運送業が果たした役割といふもの、またその裏をなす業法の果たした役割といふものは非常に大きなものがあつたと言わ

なればならぬと思つておるのでございます。とにかく

高度経済成長期、またこれだけの貿易の伸長、海運貨物の増大、そういうものに対応して、港湾運送業の力がなかつたために非常に大きな障害を及ぼしたことがない、それから大きなストライキがあつて――ストライキがないことはないわけです

けれども、外國に見られるような非常に大きなストライキがあつて、これが大きな障害になつたと

いうようなことがあります。私は、全く表象に値する

であろうと、そういう、そうした不安感を起こさせるぐらいたちで、運輸省としての積極的

的な意思表示といふものは何にもないのであります。

こんな法律をどうしてお出しになるのですか。私は、まず運輸大臣にそれを伺いたいと思うので

あります。

問題は、ここへ来て、貨物がいわゆる輕薄短小

といいましょうか、重い物が比較的なくなつてしまつて、軽くなつてくる、量的にも少なくなつてく

る。こういうことで、一方では航空機の貨物が發達していくといつたようなことで、今後の海運そ

のもの、御承知のように海運そのものが現在大変な不況でございますが、海運貨物そのものの伸びる見通しといふものは非常に暗いということなん

でございます。そういう意味から、港運業の将来に對してもどう展望していくか。何といいまし

うか、ある意味では見通しが非常に立てにく

い。少なくとも立てるとなれば、正直なところ影

先ほどお答えを他の委員の方に申し上げました

が、港湾運送業のあり方を海と陸、港と陸といふうな分け方をしておりますけれども、ここにやはりメスを入れる必要があるのではないか。港湾運送業といふものと陸上の運送との間をどういうふうに調整をするかという問題をどうしても考へていく必要があるんじやなかろうか、実はこう

いうふうに私自身は考へておりますし、今度貨物流通局ができましたら、その最大の仕事の一つと

してこのことはなるべく早い時期に検討をいたさ

せたい。こういうことによつて初めて組織改正の

課題も生きますし、それから海陸輸送を截然と切

りまして、少なくともここに非常に大きな問題

があるというふうに問題意識だけは強く持つてお

りますので、どういうふうに結論的にするかは別

としまして、少なくともここに非常に大きな問題

があるというふうに問題意識だけは強く持つてお

ります。

○河村委員 海運は確かに今不況ですけれども、

海運はまたそんなに急成長はできなくとも、貨物

が回復するということはあり得ると思いますが、

それにして、これからもふえてくるんですから、そういう意

味で港湾運送業としては、これがふえるという可

能性はまずない、むしろ減つっていくであろう、これは趨勢じゃないかと思うのです。

昭和四十五年対五十七年の運輸省でおつくりに

なった資料で見ますと、雇用減だけで、船内で二

四・八%、沿岸で一六・四%、はしけでは六〇・

一%、十二年間でこれだけの雇用減があるとい

う数字になつておりますね。こうした趨勢といふも

のは今後どういうふうに、このままずっと推移し

ていくという見通しのものと、一体港湾運送行政

というものを考へておられるのかどうか、その点

を伺います。

私どもは、そこでコンテナリゼーションというものが一方で進んでおるわけでござりますから、

○小野寺政府委員 港湾における雇用者数の将来見通しという御質問であろうかと思ひます。この点につきましては、大変難しい御質問だと思ひます。そこでございまして、ちょっととにわかに答えかねるわけでございます。

それはどういうことかと申しますと、これから世界の経済がどういうふうな発展の方向に向かうか。それに関連して我が國の国民经济の規模といふものがどう変化するか。また經濟全体の中で構造あるいは構成といふうなものがどのように変わつていくか。これは、いろいろな変化の方向といふものは考へられるわけではござりますけれども、それらがどの程度どのように変わつていくかといふことについては、現在の段階ではいろいろな方々がいろいろな意見を出しておられるところだと思います。

港湾における貨物輸送の活動という点につきましては、これまたかつての高度経済成長のときには貨物量はどんどんふえていった。しかし、これから先は大宗貨物が大きくふえるということにはならないわけでござりますから、従来ほどには大きく伸びない。しかしながら、加工度の高いあるいは製品価値の高い貨物につきましては、ある程度の伸びを示していくであらうというふうに私も考へております。したがいまして、港湾におきましては、そういう価格の高い貨物に対してきめ細かいサービスをしていく体制を確立しなければならないというふうに考へるわけでござります。これまた、そういう形でふえていくわけでござります。しかし全体的に見ましましては、そういうものは急速に大きく変わつていくということはなかろうというふうに考へておるわけでござります。

○河村委員 日本の場合には、確かに素材で輸入してくるものといふのは減つてくるわけですからね。それで付加価値の高いものといふのはみんな

かねるわけでございます。

それはどういうことかと申しますと、これから世界の経済がどういうふうな発展の方向に向かうか。それに関連して我が國の国民经济の規模といふものがどう変化するか。また經濟全体の中で構造あるいは構成といふうなものがどのように変わつていくか。これは、いろいろな変化の方向といふものは考へられるわけではござりますけれども、それらがどの程度どのように変わつていくかといふことについては、現在の段階ではいろいろな方々がいろいろな意見を出しておられるところだと思います。

港湾における貨物輸送の活動という点につきましては、これまたかつての高度経済成長のときには貨物量はどんどんふえていった。しかし、これから先は大宗貨物が大きくふえるということにはならないわけでござりますから、従来ほどには大きく伸びない。しかしながら、加工度の高いあるいは製品価値の高い貨物につきましては、ある程度の伸びを示していくであらうというふうに私も考へております。したがいまして、港湾におきましては、そういう価格の高い貨物に対してきめ細かいサービスをしていく体制を確立しなければならないといふふうに考へるわけでござります。これまた、そういう形でふえていくわけでござります。しかし全体的に見ましましては、そういうものは急速に大きく変わつていくということはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○細田国務大臣 ちょっとと私から補足して、追加をしてお答えしておきたいと思うのですが、今までの立場でどう対応するかということを法律の中ではつきりと規定をして、それで構造改善を進めるに当たつての雇用不安も与えない。雇用数は減るとしても、その間の雇用安定というものを図りながらやるというような大方針をやるのだが、法律改正をやるなら私は当然のことだと思うのだけれども、それは一体どうお考へですか。

○小野寺政府委員 まず第一に、貨物の見通しの

ことについてちょっとと先生と御意見の違う点がございますので、申し述べておきたいと思うのですが、どういいますかが、どの程度ふえていくかといふ評価につきましては、にわかにお答えできるような材料を今持つておりません。しかし全体的に見まして、現在の数値といふものがそろ急速に大きく変わつていくことはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○河村委員 日本の場合には、確かに素材で輸入してくるものといふのは減つてくるわけですからね。それで付加価値の高いものといふのはみんなかねるわけでございます。

○小野寺政府委員 港湾における雇用者数の将来見通しという御質問であろうかと思ひます。この点につきましては、大変難しい御質問だと思ひます。そこでございまして、ちょっととにわかに答えかねるわけでございます。

それはどういうことかと申しますと、これから世界の経済がどういうふうな発展の方向に向かうか。それに関連して我が國の国民经济の規模といふものがどう変化するか。また經濟全体の中で構造あるいは構成といふうなものがどのように変わつていくかといふことについては、現在の段階ではいろいろな方々がいろいろな意見を出しておられるところだと思います。

港湾における貨物輸送の活動という点につきましては、これまたかつての高度経済成長のときには貨物量はどんどんふえていった。しかし、これから先は大宗貨物が大きくふえるということにはならないわけでござりますから、従来ほどには大きく伸びない。しかしながら、加工度の高いあるいは製品価値の高い貨物につきましては、ある程度の伸びを示していくであらうといふふうに考へております。したがいまして、港湾におきましては、そういう価格の高い貨物に対してきめ細かいサービスをしていく体制を確立しなければならないといふふうに考へるわけでござります。これまた、そういう形でふえていくわけでござります。しかし全体的に見ましましては、そういうものは急速に大きく変わつていくということはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○細田国務大臣 ちょっとと私から補足して、追加をしてお答えしておきたいと思うのですが、今までの立場でどう対応するかということを法律の中ではつきりと規定をして、それで構造改善を進めるに当たつての雇用不安も与えない。雇用数は減るとしても、その間の雇用安定というものを図りながらやるというような大方針をやるのだが、法律改正をやるなら私は当然のことだと思うのだけれども、それは一体どうお考へですか。

○小野寺政府委員 まず第一に、貨物の見通しのことについてちょっとと先生と御意見の違う点がございますので、申し述べておきたいと思うのですが、どういいますかが、どの程度ふえていくかといふ評価につきましては、にわかにお答えできるような材料を今持つておりません。しかし全体的に見まして、現在の数値といふものがそろ急速に大きく変わつていくことはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○河村委員 認可運賃が守られないというのは、行管の指摘のもう一つの大きな項目で、これは法律そのものでは触れられていないのですけれども、先ほど伺つておりますと、何か特別監査、抜き打ち監査をやって、本省では二十四業者、海運局では九十四業者を徹底的にやつたということでありました。一体それで結果はどうだったのですか。

○阿部説明員 監査の結果の概要を申し上げますと、特に不況の業界でございます鋼材を扱つていくということになるのではないかと私は考えておりまして、そういう考え方の中身をさらにながら対策をさらに具体化していくことに考へているわけでございます。

それから第二点の構造改善の問題につきましては、港湾運送の構造改善にかかる必要な組織をつくるなどして改善対策事業の充実を順次図りつつあるわけでございます。

○細田国務大臣 ちょっとと私から補足して、追加をしてお答えしておきたいと思うのですが、今までの立場でどう対応するかということを法律の中ではつきりと規定をして、それで構造改善を進めるに当たつての雇用不安も与えない。雇用数は減るとしても、その間の雇用安定というものを図りながらやるというような大方針をやるのだが、法律改正をやるなら私は当然のことだと思うのだけれども、それは一体どうお考へですか。

○小野寺政府委員 まず第一に、貨物の見通しのことについてちょっとと先生と御意見の違う点がございますので、申し述べておきたいと思うのですが、どういいますかが、どの程度ふえていくかといふ評価につきましては、にわかにお答えできるような材料を今持つておりません。しかし全体的に見まして、現在の数値といふものがそろ急速に大きく変わつていくことはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○河村委員 認可運賃が守られないというのは、行管の指摘のもう一つの大きな項目で、これは法律そのものでは触れられていないのですけれども、先ほど伺つておりますと、何か特別監査、抜き打ち監査をやって、本省では二十四業者、海運局では九十四業者を徹底的にやつたということでありました。一体それで結果はどうだったのですか。

○阿部説明員 監査の結果の概要を申し上げますと、特に不況の業界でございます鋼材を扱つていくということになるのではないかと私は考えておりまして、そういう考え方の中身をさらにながら対策をさらに具体化していくことに考へているわけでございます。

それから第二点の構造改善の問題につきましては、港湾運送の構造改善にかかる必要な組織をつくるなどして改善対策事業の充実を順次図りつつあるわけでございます。

○細田国務大臣 ちょっとと私から補足して、追加をしてお答えしておきたいと思うのですが、今までの立場でどう対応するかということを法律の中ではつきりと規定をして、それで構造改善を進めるに当たつての雇用不安も与えない。雇用数は減るとしても、その間の雇用安定というものを図りながらやるというような大方針をやるのだが、法律改正をやるなら私は当然のことだと思うのだけれども、それは一体どうお考へですか。

○小野寺政府委員 まず第一に、貨物の見通しのことについてちょっとと先生と御意見の違う点がございますので、申し述べておきたいと思うのですが、どういいますかが、どの程度ふえていくかといふ評価につきましては、にわかにお答えできるような材料を今持つておりません。しかし全体的に見まして、現在の数値といふものがそろ急速に大きく変わつていくことはなかろうといふふうに考へておるわけでござります。

○河村委員 認可運賃が守られないというのは、行管の指摘のもう一つの大きな項目で、これは法律そのものでは触れられていないのですけれども、先ほど伺つておりますと、何か特別監査、抜き打ち監査をやって、本省では二十四業者、海運局では九十四業者を徹底的にやつたということでありました。一体それで結果はどうだったのですか。

うな種類のもの、こういうのはどうしても港湾運送料金とほかの運送料金、あるいは荷役料金が入りはじめてくるから実際問題としてつかめないとおもふに思ふのであります。それが一体できるとお考ふになるのですか。

○阿部説明員

私ども、監査いたしまして、沿岸荷役料金等の収受率が悪いところにつきましては、いろいろな問題があつたというふうに反省しております。その一つが、一般的に認可されております料金と実態の運用というのは、例えば沿岸の場合は、特に先生御指摘のような施設ベースで荷役をする場合には、荷主側が荷役機械を提供するといったことで一般の料金の適用がそのままできぬいようなケース、しかしそういうことについての適切な手続をとっていない。私は具体的な実態に一般料金が合わない場合には特殊料金制ということで、これは特殊の利用形態に基づくものとして特殊利用形態との適正原価、適正利潤をカバーする料金をきちんと認可を受けて取りなさいということを從来も認めておつたわけですが、そのような手続をきちっと踏ませてやらせることが必要であろうというふうに考へております。その後、このような沿岸業者につきましても、特殊な荷役形態のもの等につきましてはその都度特殊料金の認可を申請して、認可を受け実施していただくというふうに考えておりますし、それが相当守られてきてるというふうに思ひます。

将来的にはそういうことをやつても意味がないのではないかという御指摘かとも思ひますが、それを単に事業者同士の話し合いに任しておいたのではやはり荷主がどうしても強い立場になりますので、荷主の方が安い沿岸事業者を探して、安いところで、例えば入札方式のような形でやらせるといったような弊害が起るると思いますので、私どもは、あくまで認可料金制、特に特殊な契約形態のものにつきましては特殊料金制という形での

要請をしておきます。

○河村委員 これは私は本当は非常に難しいと思うのです。されども、ここで私自身にも余り名案が実はないので、これは今後の問題としてもう少し掘り下げて考えてほしい、それだけを私は

いかといふ話が出ておりましたが、これは明らかに矛盾ですよ。船内荷役と沿岸荷役が一貫輸送になつてほとんど区別がつけようがなくなつてしまつた。だから、免許基準としても一本化をしてしまつた。しかし、免許基準としても一本化をしてしまつたままでは、それはおかつ限定免許を残すといふのは意味がないんじゃないですか。これは沿岸荷役をやつていた者も船内荷役をやつしていた者も、一本化した免許をそのまま取れるようにしたら少しも支障がないんではないかと私は思う。私もその実態は詳しくは

ないけれども、法律的にちよつと見た感じはそうだと思います。なぜかできないわけでもあるのですか。

○小野寺政府委員 船内荷役と沿岸荷役の統合の件でございますが、現状でのコンテナ化の荷役革新が非常に進みましたことに関連いたしまして、荷役事業につきましては、やはり一定の免許基準をつくるということになりまして、その免許を受ける方は当然その免許基準に該当しなければならないという要請があると思います。したがいまして、現在船内だけ、あるいは沿岸だけやつている方がすぐ港湾事業の免許を受けられるためには、その部分は免許基準に合つたような形で、例えば労働者をふやすあるいは施設をふやすなければならないというような義務が課されるという結果になるわけでござります。

○阿部説明員 船内、沿岸につきまして免許基準が現在ありますと同様に、今後一本化された港湾荷役事業につきましては、やはり一定の免許基準をつくるということになります。したがいまして、現在船内だけ、あるいは沿岸だけやつている方がすぐ港湾事業の免許を受けられるためには、

はしけの問題ですけれども、やはり今度の改正で一番影響を受けやすいのははしけだと思うのです。運賃収受の場合に三〇%しか認可料金では受け取つてないといふくらい弱い立場にある。今度の改正でさつきからいろいろ説明を聞いていますけれども、一本化になつたんだから船内ができる能力があるならやつてもいいじゃないか、何でもないことじやないですか。何かぐあい悪いことでもあるのですか。

○河村委員 私に与えられた時間は余りないので、これ以上伺つてお時間がないのでやめますけれども、大臣、これはちょっとおかしいようになりますよ。一遍お考え方をおきをいただきます。

○阿部説明員 はしけの方で力をつけて守つていかな

ませんが、はしけの方で力をつけて守つていかな

ければ、同じことが続くだろと思うのです。横浜港でしたか、はしけ業者が集まつて共同運航計

画をつくつた、つくつたのはいいけれども、独禁

法違反だとかなんとかといふ疑いがあつて停滯を

しておるというような話を聞いておりますが、そ

ういうような方法で対抗することも考えておかな

いと、運賃が守られないというだけではなくて、

はしけ業者がこれから構造改善を進めるにしまし

ても、事業と雇用の安定を図りつつやつていかな

ければならないと思うのだけれども、その点はどうお考えですか。

○小野寺政府委員 ただいま先生から御指摘がございましたように、港湾運送の分野におきましてははしけは大変弱い状況にござります。したがい

まして、従来ははしけの買上げなどの対策が講じられたわけでござりますが、なおまた弱いといふ

ような状況にござります。ただいま御指摘があり

ましたように、共同運航体制を整備するというふ

うなことに関しまして関係者が検討を開始してお

るわけでござりますので、こういう点でうまく解

決できるものならば解決する、あるいは解決の方

向に向かうということが望ましいと考えますので、この検討が進むようにならうかとおもいます。そこで、冒頭に申し述べた構造改善に関する次第でございます。

○河村委員 これは本当に真剣に考えてください。

そこで、冒頭に申し述べた構造改善に関する次第でございますが、昭和五十四年に港湾労使で協定が成り立つてできた港湾労働安定協会といふのですね、これは雇用の安定、それから今後の問題、年金と転職業資金その他で今後の構造改善にも大いに役立つもので、私は労使の努力で非常に立派なものができたと思っております。

さつき大幅に給付内容が改善されたという説明がありましたが、それは私もわかりました。それで、今までにはトン一円という賦課料金を取つてそれを資金にしてやつてきたということをございますが、給付の拡大に伴つて当然所要資金がふえるはすだが、それはどういうふうに措置しておられますか。

○阿部説明員 従来の運営財源は、先生がだいま御指摘のように、トン当たり一円というものを取り、約六億円を財源として従来の制度を運営してきたという状況にござります。今春闘の際に合意された事項を実施するための財源、これは将来に見ますと、協会としてもさらに約五億円ほど負担増になるというような内容になっておりますので、これにつきましては、トン一円といったものをどのように改定するのか。これは当然相手方、荷主あるいは船社その他の話し合いのものでそのような制度を運営していくわけでございますので、今後協会の方におきまして、鋭意関係者との話し合いをした上で、その財源措置を十分講じ、この制度が健全に運営されるように努力していきたいと思っています。

○阿部説明員 労使間の話し合いの経過を申し上げますと、組合側からはトン一円というのをトン

三十円まで上げろといったような要求も出されておりましたといふことでございますが、日本港運協会においては、労使協定の内容を実施することは協会としての責任であり、協会が責任を持って財源措置を講ずるということを労働組合側に約束しておりますので、今後そのような努力が港運協会サードにおいて行われるものというふうに考えております。

○河村委員 給付額がかなり大きく改善をされていますね、さつきの説明では。それで、資金の方はまだ決まっておられぬ、しかし実行することは間違いない、こういうことなんですね。

安定協会というものが現在は任意法人になつておられますね。これからのことを考えれば、これを任意法人でなしに本格的な法人格を持つたものにして、もう一つ港運構造改善促進財團といふものがありますね。これからのことを見れば、これを任議法人でなしに本格的な法人格を持つたものにして日雇い労働法は長いこと港運運送事業法と同じように立派な働きをしてきたと思いまして、もう一つ港運構造改善促進財團といふのが現実には、今私の持つてある資料を見ておりますが、これと同様にきちんと資格を与えて、これからも安定して仕事ができるようにしていく。港湾労使の話し合いをやっていくんではあるけれども、これから大きく時代の流れが変わっていくときがありますから、運輸省もそれが変わっていくときには、運輸省もそう逃げなくとも、こうした賦課料金等については運輸省自体も私は発言権を持つてしかるべきだと思う。そういう立場からもう少し積極的に取り組んでみたらどうかと思うのですが、いかがですか。

○阿部説明員 労働安定協会は昭和五十五年一月一日に設立され、現在任意法人という形になつておるわけでございます。その協会は、社団法人日本港湾福利厚生協会の労働安定事業部、これが資金を管理しておるわけでございまして、こことタ

すが、同協会を法人化するかどうかにつきましては、最近労使間でさらにいろいろ話し合いが進んでおります。そこで、まず労使協定の内容を実施することは協会としての責任であり、協会が責任を持って財源措置を講ずるということを労働組合側に約束しておられます。そこで、また、共管でございますので、この協会の所管省でございます労働省とともに相談をして、それらの要請にどう対応するか検討していただきたいというふうに思っています。

○河村委員 私は港湾労働法の方で一つお尋ねしますね。これからのことを考えれば、これを任議法人でなしに本格的な法人格を持つたものにして日雇い労働法は、一番メニューでございます常規化を促進するというような観点をどうするかといったような問題についてでもな

お検討いたしまして、また、共管でございますので、この協会の所管省でございます労働省とともに相談をして、それらの要請にどう対応するか検討してまいりまして、昔五〇%以上が日雇いに依存していたのが現在三多程度、常用された部分が多くなってきているというようなことでございまして、それなりの効果は上げてきておると思つております。同時に、先生御指摘のように、あらはけさほど来いろいろと御議論ございます技術革新等に対応いたしまして、常用の方々を含めて、例えば教育訓練を充実しなければいけないとありますね。これからも時代が変わつて日雇い労働者の確保、これに調整計画のほとんどのエネルギーが使われているものだと思う。だから、そっちの方が実質的な法律の中身ですね。ところが現実には、今私の持つてある資料を見る限り、かつて二万人くらいあつた日雇い労働者が五十九年では既に千四百六十二人ということになつていますね。こうなると、港湾労働法で考えておった日雇い労働者を確保し、その手当てをするという意味は、なくなりはしないけれどもほんの部分的なものになつてしまつ。ですから、このまま、ただそういう形でもつて運用していくというのではなくどんと本当の仕事にはならぬわけですね。

ですから、この辺で発想を切りかえてしまつて、圧倒的に九九%までが常用労働者になつてゐるという現実なんですから、これに対する雇用の安定、そちの方に向けて仕事をやっていくというふうになすべきだと思うのだけれども、労働省としては現在一体どういうふうに考えておりますか。

○矢田貝説明員 御説明申し上げます。

○鹿野委員長代理 江第一君。

○辻(第)委員 私は、まず最初に港湾運送認可料金のいわゆるダンピングの問題についてお尋ねをいたします。

○私先般、横浜港あるいは神戸港へ参りました。いろいろお話を聞き、実態を見てまいましたが、非常に深刻な状態でございました。しかも、港湾運送事業では約八割は中小業者といふのが現状でございます。

この事業は、労使の話し合いのものとこれまでの間にござります港湾労働者の年金あるいは転職資金等の労働者対策を推進してきているということが健全、かつ円滑に実施されてきていると思いま

すが、同協会を法人化するかどうかにつきましては、最近労使間でさらにいろいろ話し合いが進んでおります。そこで、まず労使協定の内容を実施することは協会としての責任であり、協会が責任を持って財源措置を講ずるということを労働組合側に約束しておられます。そこで、また、共管でございますので、この協会の所管省でございます労働省とともに相談をして、それらの要請にどう対応するか検討してまいりまして、昔五〇%以上が日雇いに依存していたのが現在三多程度、常用された部分が多くなってきているというようなことでございまして、それなりの効果は上げてきておると思つております。同時に、先生御指摘のように、あらはけさほど来いろいろと御議論ございます技術革新等に対応いたしまして、常用の方々を含めて、例えば教育訓練を充実しなければいけないとありますね。これからも時代が変わつて日雇い労働者の確保、これに調整計画のほとんどのエネルギーが使われているものだと思う。だから、そっちの方が実質的な法律の中身ですね。ところが現実には、今私の持つてある資料を見る限り、かつて二万人くらいあつた日雇い労働者が五十九年では既に千四百六十二人ということになつていますね。こうなると、港湾労働法で考えておった日雇い労働者を確保し、その手当てをするという意味は、なくなりはしないけれどもほんの部分的なものになつてしまつ。ですから、このまま、ただそういう形でもつて運用していくというのではなくどんと本当の仕事にはならぬわけですね。

ですから、この辺で発想を切りかえてしまつて、圧倒的に九九%までが常用労働者になつてゐるという現実なんですから、これに対する雇用の安定、そちの方に向けて仕事をやっていくというふうになすべきだと思うのだけれども、労働省としては現在一体どういうふうに考えておりますか。

○矢田貝説明員 御説明申し上げます。

○鹿野委員長代理 江第一君。

○辻(第)委員 私は、まず最初に港湾運送認可料金のいわゆるダンピングの問題についてお尋ねをいたします。

○私先般、横浜港あるいは神戸港へ参りました。いろいろお話を聞き、実態を見てまいましたが、非常に深刻な状態でございました。しかも、港湾運送事業では約八割は中小業者といふのが現状でございます。

この事業は、労使の話し合いのものとこれまでの間にござります港湾労働者の年金あるいは転職資金等の労働者対策を推進してきているといふのは今御指摘のとおりでございます。日雇い労働者につきましても、登録の数で、先ほどお話をされましたようにかつての一万九千人ぐらいから

底にこの認可料金のダンピングの問題が大きく横たわっているのだ、こういうお話をありました。そのような状況の中、運輸省は昭和五十七年に日本港運協会に対し監査もされた、そして日本港運協会も法令遵守委員会をつくるなど対応をされているというふうに聞いています。また、先ほどお話をありましたように監査もされている、こういうふうに聞いているわけであります。私は一、二の例を申し上げたいと思うわけでございます。

三菱倉庫、一種元請ですね、それと、三菱倉庫が大きな株主であります共同運輸、三種業者であります。この三菱倉庫、共同運輸という形で千葉一横浜間のソーダ灰の輸送で、運賃九十七万四千円の認可のところが三十二万五千円、滞船料百八十六万円のところが四十五万円ですね。これを平均してまいりますと、何と二八%というような数字になるわけであります。これは、共同運輸からさらに下請をさせて、そこで払われた料金が認可料金の二八%、もう本当に想像を絶するダンピング、私はそのように認識をしたわけであります。この問題について運輸省は御存じだと思うのですが、いかがですか。

○小野寺政府委員 ただいま御指摘のございまし

た三菱倉庫、共同運輸にかかる港運料金のダンピング問題につきましては、当該はしけ運送に関するいたしました五つの業者につきまして関東海運局におきまして五月三十日から六月七日までの間に立入監査を実施いたしました。現在、監査の際に集めました関係書類を関東海運局で分析、検討をいたしております。今後、その検討の結果、認可料金違反の事実が明らかになりました際には、港湾運送事業法に基づいて厳正に処分するということを考えておるところでござります。

○辻(第)委員 今私が申し上げましたのは、「回漕金報」というのに載つていたことをもとに申し上げたわけであります。今その問題について

調査をされているというふうに聞いておるわけであります。これと同様なことが日新運輸倉庫、それから、その下請と申しましようか、日新海运というところでも行われておるということであります。もしこれが事実とするならば、皆さん方がいらっしゃる通達を出され、また日本港運協会もいろいろ努力をされておるというような状況の中でこのよくなことが引き続きやられているということがあります。もしこれが事実とするならば、皆さん方が非常に重大な問題だと私は思うわけであります。こういうことでありますので、今、もし事実ならば十分な措置をとると言われたことは当然であります。このよくなことが引き続きやられていることは、非常に重大な問題だと私は思うわけであります。こういうことではありますので、今、もし事実ならば十分な措置をとられるのかお尋ねをしたいと思います。

○小野寺政府委員 私どももいたしましては、港

湾運送認可料金が守られるということあるいは重複下請というものが行われないようになります。ことにつきましては、港湾運送事業法の根幹の重要事項でございますので、その徹底につきましては強調し、遵守を図るように指導したいと考えております。さらく、昨年来行っております監査といふものが必要に応じて実施していくといふことをいたしたいと思います。これもまた、法令の遵守ということについて有効な手段ではないかといふふうに思つております。

○辻(第)委員 お答えいたします。

先ほど御指摘のありました六年前の事件につきましては、私が実は関東海運局の運航部長をつておりました、担当者でございます。その当時厳正な処分をしたつもりでございますが、六年たつた今日、そういう類似の事例が生じたということについては強調し、遵守を図るように指導したいと考えております。

○一色説明員 お答えいたします。

先ほど御指摘のありました六年前の事件につきましては、私が実は関東海運局の運航部長をつておりました、担当者でございます。その当時厳正な処分をしたつもりでございますが、六年たつた今日、そういう類似の事例が生じたということについては強調し、遵守を図るために指導したいと思

ます。

○辻(第)委員 認定料金を遵守するという問題、これは、海運の業者だけではなく、大手メ

カーやあるいは流通会社を中心とした荷主サイド、ここにも物を言つていただかなれば、きつぱりとした指導をしていただきたい限り解決しない問題だ。

今この状況ではどうしても買いたたかれ

るというふうに思つておられます。

○小野寺政府委員 コンテナリゼーションの発展

た港湾労働者にとって、本当にこの問題は重大な問題だ。ダンピングの問題、再下請の問題です。これは現在の港湾運送事業法の一つの大きな問題であります。

○辻(第)委員 次に、私は、ちょっと運輸省と直

接ではないのですが、コンテナの通関問題に関連

をしてお尋ねをいたします。

正な処分をいたしたい、こう考えておるわけであります。

○辻(第)委員 次に、私は、ちょっと運輸省と直

接ではないのですが、コンテナの通関問題に関連

をしてお尋ねをいたします。

○一色説明員 大蔵省の方から五十九年六月八日に通達が出ておりますことを承知しております。この通達は、単に通関手続のありまして、大蔵省所管の通関業だけの問題ではなくして、港湾運送事業にも重大な影響を及ぼすものである。運輸省は統を可能とする内容のものであります。運輸省は最も厳しく対処をされるよう必要とするのでございま

すが、もう一度その点について御答弁をいただきたいと思います。

○辻(第)委員 この通達は、単に通関手続のありまして、大蔵省所管の通関業だけの問題ではなくして、港

湾運送事業にも重大な影響を及ぼすものである。運輸省は統を可能とする内容のものであります。運輸省は統を可能とする内容のものであります。

○小野寺政府委員 お尋ねをいたしました。

○辻(第)委員 まだ御指摘のありました未検査のコンテナが市街地を通過をするということになるわけ

ります。そうなりますと、そのコンテナの中に危険な内容のものが入つておつてもそのまま市街地

を通達をする。事によりますと、国民の生活と安全に重大な影響を及ぼす、こういうことにもなる

ことがあります。

○小野寺政府委員 どのような処分にするか、厳

ろうかと思います。それは戸口から戸口への一貫輸送というところに大きなポイントがあり、メリットがあるからであろうかと思います。そのことによつて我が国の産業の国際競争力というものもできてきておる。ところが一方、港湾における仕事、港湾運送に関する仕事というのは、一般的な常識的なあるいは社会通念上の港湾の中において行われる業務である、そこに大きな差が出てくる、これは一つの課題でございます。コンテナリゼーションに伴う非常なメリットである反面、港湾にとっての一つの課題であろうかと思います。

この点につきましては、先ほど申し上げているわけでございますが、港頭地帯と内陸における

バンニング、デバンニングの比率がどうなつてい

るか、今後どうなる方向にあるか。これを極力港

湾において行うようにするにはどうするか。私どもとして考えておりますのは、港頭地区にバン

ニング、デバンニングの基地を設定をするとい

ふうな考え方をとりたいというふうに考えており

ます。

しかしながら、全体として内陸における輸送と

港湾地帯における輸送とをどう分担するのがいい

のかというさらにも根本的な問題があつて、運

輸省としての検討課題がそこにあるというふうに

考えておるわけでござります。そういう輸送全体

と通関問題といつもの是一体となつての課題では

ないかと思つておる次第でござります。

○社(第)委員 今、局長の御答弁があつたわけで

すが、やはり港湾運送事業を守っていく立

場から、殊に沿岸荷役事業といつのは重大な影響

を及ぼすという点で、そこのところを十分認識を

していただきて、この港湾運送事業法の持つてい

重ねて要望をしておきます。

次に、労働災害の問題で質問をしたいと思いま

す。

せんだけて五月二十八日に、本牧のB突堤八号

岸壁で、オーシャンプリマ号ではしけ作業員が本

船に上る途中、落下をして翌日亡くなるというよ

うな労災の死亡事故が起きました。また、引き

続いて、六月五日に本牧C突堤の九号岸壁でアル

ゴナ・フィティス号の船底で、フォークリフトを

積むため船底に角材をおろす作業中、五十本の角

材、重さ四百キロが墜落をして一人の方が亡くな

る、一人の方が重傷を負われる、こういう労災死

亡事故が起きました。本当にかけがえのないと

うとい人命がこの短い期間間に二人も失われた。こ

れは重大な問題だというふうに考えるわけあり

ます。この問題に関して運輸省はどうにお考

えになつてゐるか、お尋ねをいたします。

○一色説明員 今先生から御指摘のありました二

件の事故報告につきましては、関東海運局の方で

承知しております。それで関係事業者から詳細な

事情報告を受けておりまして、今後の事故対策を

どうするかということを真剣に検討しているところでございます。

○辻(第)委員 この問題は、港湾運送事業の中

での労働災害という問題を象徴的にあらわしている

問題ではないかといつうふうに思つてあります。

横浜南労働基準監督署管内、この五年間に労

災死亡が三十二人であります。四日以上の休業の

災害発生件数は延べ三千九件という状況であります。

○社(第)委員 今、局長の御答弁があつたわけで

すが、やはり港湾運送事業を守っていく立

場から、殊に沿岸荷役事業といつのは重大な影響

を及ぼすという点で、そこのところを十分認識を

していただきて、この港湾運送事業法の持つてい

重ねて要望をしておきます。

次に、労働災害の問題で質問をしたいと思いま

す。

九・五%、非常に高い数値を示しておるわけであ

ります。しかも、本牧が四二・二%、いわゆる革

新荷役が行われております革新埠頭であります本

労働災害の数字の推移といつものを見ましてもか

なり減つてきているといつうに見ておりますの

で、それなりの成果が上がつてゐるのではないか

といつうに考へておる次第でございます。

高いといつものも一つの特徴ではないかといつうふうに考へるわけであります。

先ほど申しました二例の死亡事故が相次いだわ

けでございますが、今横浜の港湾労働者の実感と

しては、最近労働災害が非常にふえてきたので

はないかといつのが実感だといつうふうに聞いて

おるわけであります。この南労働基準監督署の

データを見てまいりますと、いわゆる從事してお

られる港湾労働者も減つております。また労働災

害も減つてゐるような数値が出でいるわけであり

ます。殊に昨年の秋ぐらから労働災害がふえ

てゐるといつうのが港湾労働者の実態だといつうふうに聞いてゐるわけであります。そしていろいろ聞

いてみますと、やはり最近労災隠しがふえてきて

いるのではないかといつう話があるわけであります。

そういうことも含めまして、実態は非常に嚴

しい状況に入つてきているのではないか、こうい

うふうに考へるのですが、当局の見解はいかがで

すか。

○小野寺政府委員 港湾労働における労働災害あ

るいは死亡事故等がかなり存在するといつことに

つきましては、まことに遺憾である、残念である

といつうふうに思つております。しかしながら、こ

の港湾労働における労働災害を減らしていくとい

うことにつきましては、関係業界また私どもも非

常に気にしておるところでござります。

それで、従来の関係者の努力の成績といつもの

を私ども、統計で見る限りにおきましては、例え

ば過去十年間での事故率の推移を全産業と港湾荷

役業と比較してみますと、全産業では、この十年

間に二四%減つておるのに対しして、港湾荷役業で

は七三%減つておるといつところから、かなり

の努力の成果が見られるといつうふうに考へてお

ります。それを五人で六千袋、一人で千二百

袋だそうですね。それを五人で六千袋、一人で千二百

袋です。それをもつこへ積みかえる仕事をやつて、それが四時に終了をした。それから今度は、さらに岸壁作業に切りかえるべく、はしけから本船に上る途中で、一・五メートルのはしごのところから手と足が滑ったのか、墜落をされ、はしけの縁に当たってそして海中に落ちられたということですね。首の骨が折れたり、腰の骨が折れたとです。首の骨が折れたり、腰の骨が折れたとです。首の骨が折れたり、腰の骨が折れたとです。首の骨が折れたり、腰の骨が折れたとです。

仕事の内容を見てまいりますと、それは大変なことなんです。二十五キロの袋を千二百回もつこに載せるというのを、八時半から四時までその仕事を続けた。その後こういう事故が起つてゐる。労働強化、過密労働がそこに行われていた私は思つたりもするわけあります。もうこれは落ちるべくして落ちたと言つてもいいような中身があつたのではないかというふうに思うわけあります。

もう一方の方は、これはいわゆるフォークリフトを船底に積むための角材が上から落ちてきたといふことです。この間の参考人質疑の中でもお話を日本は三十個やるということだそうあります。あのコンテナをクレーンが持つて、こう置いて、またもとへ戻つてくるのに二分でやるといふわけであります。私は、聞きますと、神わざだと言つてもいいようなもので、日本人の器用さもあるのでしょうけれども、やはりそれは大手の企業、荷主の方から、早く早くという、スピードアップという要望の中でこういうことがやられてき

うに私は考へるわけであります。  
事故も影響されているのではないか、こういうふうに私は考へるわけであります。

今度二種と四種とが統合されるということになりますと、また定員というのでしようか、なにが減つてくるということは、この間の御答弁の中でございましたでしようか、数件が事務職員も含めて百名単位の希望退職者を募るというようなことがありますと、またたわけであります。こういうふうに、免許の統合というようなことが起りますとまた人減らし、合理化ということはもう目に見えている。そのことは労働強化になり、労働の密度の濃化といふようなことがあります。

そういう点からも、また荷主サイドからのスピードアップの問題、それからいわゆる料金のダンピングの問題、あるいは再下請の問題、こういう問題がこのようない労働災害を大きくしているという実態だと私は考へるわけあります。こういう実態で、労働災害問題について十分な対応をとつていただきたいということあります。その点について再度運輸省からの御所見を承りたいと思います。

○小野寺政府委員 ただいまお話をございました中でのまず第一点、横浜における死亡事故に関連してのことですが、その死亡事故が労働強化によって起きたのかどうかという点につきましたというようなことの中で——クレーンで諸外國は一時間に二十五個のコンテナを移動させ、それを日本は三十個やるということだそうあります。あのコンテナをクレーンが持つて、こう置いて、またもとへ戻つてくるのに二分でやるといふわけであります。私は、聞きますと、神わざだと言つてもいいようなもので、日本人の器用さもあるのでしょうけれども、やはりそれは大手の企業、荷主の方から、早く早くという、スピードアップという要望の中でこういうことがやられてき

あたりではかなり少ないと、いう状況があるというところでございます。これが我が国で特別労働強化が行われている結果としてそういうのかどうかといふ点が、一つの課題として今御指摘されておりまします。この点につきましては、私自身の経験でございますが、昭和三十六年に我が国に、アメリカのセミコンテナ船でありますところのプレジデン・ト・リンカーン号という船が横浜港に入港いたしました。初めてコンテナ荷役を我々日本人に見せたことがあります、そのとき、ちょうど一時間に三十個のコンテナを取り扱いました。それを見まして、これが将来の我が國の、あるいは世界の港湾運送に非常に大きな革新をもたらすものであるという実感を持った記憶がござります。

現在の段階で、東京港等のコンテナ埠頭におきまして、大体三十個程度のコンテナが扱われております。我が國の港湾関係者一同あるいは港湾の労働者も含めてでござりますけれども、関係者の一同がやはり我が国発展のため、社会の発展のために、あるいはそれぞの労働者の賃金水準といふものを所定の水準まで高めるということにつきまして一同努力した成果として今日があるのであります。したがいまして、そのようなコンテナ荷役の効率が高いということから出発する、コンテナ埠頭での労働災害がふえていくというふうなお話は伺つていません。しかし私は考へている次第でございません。したがいまして、そのようなコンテナ荷役の効率が高いということから出発する、コンテナ埠頭での労働災害がふえていくというふうなお話は伺つていません。

○辻(第)委員 問題は、本当にかけがえのない、どうとい人命にかかる問題でありますし、また健康にかかる問題でございます。また、一例を申しますと、ある一種業者のある営業所で、十六人の労働者の中で、沿岸労働者だったと思ひます。が、十四人まで医者にかかりている。それは首の骨が悪いとか腰椎の椎間板ヘルニアであるとかあるいは腰痛であるとか、いろいろな病気があるわけでありますけれども、十六人中十四人まで医者にかかりている。しかも、そのうち五名がいわゆる職業病の認定を受けています。こういう職場もあるというふうに聞いているわけであります。これは本当に重大な問題だと思つておきます。

○加来説明員 現在はつまりとは記憶しております。どうか十分な対応をとるために御努力をいたさぬか。労働省、その点についてどのようないふべき対応をとられるのかお答えをいただきたいと思います。

○辻(第)委員 横浜南の港湾運送事業の関係の監督官は何名おられるわけなんですか。

○吉原委員 同僚議員から各般にわたくち質問が出されておりまして、よいよ私で最後の質問者として監督指導を行つてきておるわけでございます。

○辻(第)委員 終わります。

したい点が数点ござりますので、余り重複しないよう簡潔にやらしていただきたいと思います。今回の事業法の改正でございますが、この事業法の本質を大きく揺るがすような将来が来るんじやないかという質問に対し、事業の免許制、料金の認可制という法の根幹については、今回の改正ではさわらないで堅持をしていくんだというお答えが過般の同僚議員の質問に対してもござります。しかし、今までの質問の中でも出ておりますように、今回の改正は言ってみれば臨時答申に基づいたものでございまして、その臨時答申は、自立自効あるいは行政の過度の介入の排除と、いう基本理念で出されておるわけでございます。そういうものを受けての今回の事業法改正でございますがゆえに、一層、将来とも事業法という精神が生かされ続けていくのかどうか、まことに不安に思うわけでございます。そういう意味では将来の規制緩和を目指したものではないのだろうか。わざわざ答弁の中で、今回の改正では、という意味深長の表現を使っていらっしゃるわけでございまして、そういう意味で私どもの不安を解消するような御答弁をいただけますか。事業法の根幹は将来とも揺るがせない、こういう御確約をいただけますかどうか、お答え願いたい。

○小野寺政府委員 今回の事業法の改正におきましては、港湾運送事業が海陸輸送の結節点である港湾において代替性のない極めて重要な機能を果たしておるんだという特色、それからもう一つ、片や港湾運送事業者は經營基盤の脆弱な中小企業者が非常に多くて、また仕事の面では波動性が大きいという点がありますし、また不安定性があるというふうなことでござりますし、労働関係についてもいろいろな問題を持つておる。このようないい處がかつての状況と同じようにあるわけでございますので、この事業法の免許制及び料金の認可制という根幹につきましては、これを変えない、堅持していく、こういう考え方でいるわけでござ

しました。将来に向かいとしても、このような港湾運送を取り巻く基本的な課題というものが大幅に変わっていくことがない以上、この根幹を堅持し、今までの質問の中でも出ておりますように、今回の改正は言つてみれば臨時答申に基づいたものでございません。わざわざ、今回の改正ではさわらないで堅持をしていくんだというお答えが過般の同僚議員の質問に対してもござります。しかし、今までの質問の中でも出ておりますように、今回の改正は言つてみれば臨時答申に基づいたものでございまして、その臨時答申は、自立

して、免許制及び料金認可制が必要であることに關する背景となる特殊性がある、それが変わつてない、こう申し上げたわけでございますが、それが非常に変わってきて、その特殊性がなくなります。あるいはプラスとマイナスがひっくり返る、あつたというふうに考えられるのではないかと思つております。

○阿部説明員 お答えいたします。  
先生の御質問はこのように受け取ったのでございます。ある港において船内・沿岸というような免許を持ってそれを関連した免許に基づく行為を行つておるけれども、必ずしも當時一貫してやつておるわけではない、ある場合には沿岸の作業をやり、ある場合には船内の作業を元請から委託を受けてやる、ただし、少數の場合であれ、それを一貫してやつておるケースもあるような事業者がいた場合に、そのような人は新法が施行された場合に免許申請すれば港湾荷役事業の免許はもらえるのだろうかというような御質問なのかなと受け取りましたが、確かに二つ免許を持つておる方々が、具体的な作業は元請からの委託によってやるわけですから、沿岸だけやるあるいは船内だけやるというケースはいろいろあると思います。

しかし、少数の場合とはいえ、一貫してやるような実績が既にある企業であるならば、その一貫輸送ができるという体制がほんできておるのだろうと思われますので、免許申請があれば、一貫の実績がないということが免許のネックになるわけではない、したがって、免許をもらえるのが通常であるというふうに想定いたしております。

○吉原委員 そうしますと、安心はいたしました

います。将来に向かいとしても、このような港湾運送を取り巻く基本的な課題といいうものが大幅に変わっていくことがない以上、この根幹を堅持しましてまいりたいというふうに考えておるところでござります。

○吉原委員 御決意のほどはわかりましたが、局長の御答弁で、別に言葉通りにこだわるわけじゃございませんが、大幅に環境の変化のない限り、こういう前提がついておるわけでございますが、もう一度、大幅な環境の変化といつのは一体どういう意味なのか、説明を加えていただきたい。

○小野寺政府委員 今、港湾運送をめぐる課題として、免許制及び料金認可制が必要であることに關する背景となる特殊性がある、それが変わつてない、こう申し上げたわけでございますが、それが非常に変わってきて、その特殊性がなくなります。あるいはプラスとマイナスがひっくり返る、あつたというふうに考えられるのではないかと思つております。

○阿部説明員 お答えいたしました。  
先生の御質問はこのように受け取ったのでございます。ある港において船内・沿岸というような免許を持ってそれを関連した免許に基づく行為を行つておるけれども、必ずしも當時一貫してやつておるわけではない、ある場合には沿岸の作業をやり、ある場合には船内の作業を元請から委託を受けてやる、ただし、少數の場合であれ、それを一貫してやつておるケースもあるような事業者がいた場合に、そのような人は新法が施行された場合に免許申請すれば港湾荷役事業の免許はもらえるのだろうかというような御質問なのかなと受け取りましたが、確かに二つ免許を持つておる方々が、具体的な作業は元請からの委託によってやるわけですから、沿岸だけやるあるいは船内だけやるというケースはいろいろあると思います。

しかし、少数の場合とはいえ、一貫してやるような実績が既にある企業であるならば、その一貫輸送ができるという体制がほんできておるのだろうと思われますので、免許申請があれば、一貫の実績がないということが免許のネックになるわけではない、したがって、免許をもらえるのが通常であるというふうに想定いたしております。

○吉原委員 そうしますと、安心はいたしました

ことですなくて、船内・沿岸を一貫して行う体制があるかどうかということをチェックするんだと答えていらっしゃるわけでございますが、この場合に、船内と沿岸を一貫的に行つている部分と、そうでなくて船内と沿岸それぞれ単独で荷役をしている部分、これが一つの会社、一つの企業の中にあつた場合に、後段申し上げた単独で荷役をしてみたい。私の言つておる意味はわかつていらっしゃいます。

○吉原委員 それでは、三つ目の質問。この質問がちょっと問題でございませんで、統合された免許企業と限定免許の企業との競争がこれからより激しくなってくるだろう、そういう問題について同僚議員は同じく質問をしております。これに対しては、各企業は現在やつておる仕事を継続してやれるわけで問題はございませんといお答えを申し上げますが、こういった問題は必ず将来問題が起つてくるよう思います。

○阿部説明員 さように理解していただいて結構だと思います。  
○吉原委員 それでは、三つ目の質問。この質問がちょっと問題でございませんで、統合された免許企業と限定免許の企業との競争がこれからより激しくなってくるだろう、そういう問題について同僚議員は同じく質問をしております。これに対しては、各企業は現在やつておる仕事を継続してやれるわけで問題はございませんといお答えを申し上げますが、こういった問題は必ず将来問題が起つてくるよう思います。

○吉原委員 そうしますと、安心はいたしました

が起こりませんが、資本の大小によっては競争の不公平という問題が起きてくる。

したがって、料金の問題が今までの質問の中に出ておりますが、一体正しい認可料金が授受さ

れておるかどうかは、過般横浜のコンテナ埠頭を見にいったのですが、あのときにも聞きそびれた

わけでござりますけれども、運輸省の認可料金と

いうのは一体どこでどういうふうにチェックされ

ておるのか。認可料金も一般料金と特殊料金の二

本立てになつておるようございますが、それを

は最近どういうチェックをされた経過があるの

か。

それから、料金問題についてお尋ねしておき

たいと思いますが、恐らくこれは各業者からの申

請に基づいて運輸省は認可をされるはずでござい

ますが、適正な料金というのは一体どういう物差

しで決められるのか。業者の申請どおりにお認め

になるのか、そうではないと思ひますから、どう

い観点で適正料金を決められるのか、その内容

についてひとつお答え願いたい。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

○阿部説明員 料金の問題についてお答え申し上げます。

料金は一般料金と特殊な荷役形態に応じた特殊料金という立てる方を認めて二本立てにいたしておりますが、いずれも港湾運送事業法第九条に基づきまして運輸大臣の認可を受けるようになつております。この料金の收受につきましては、きちんと認可を受けた料金が收受されているかという点については、過去におきました監査あるいは報告徴収ということで努力しているわけでござりますが、行政管理庁の勧告もあり、私どもでは昨年度重点的な従来にも増した大幅な監査体制をとつて監査を実施したわけでございます。本省で実施いたしました分は二十四事業者、二百七十七品目、各地方海運局で実施いたしました分が九十四事業者、七百二十六品目といふことで厳重な立入監査をやり、不適当な者については警告書を出し

改善を求め、さらに追跡調査、追跡の監査をやる

というようなことを現在いたしております次第でござります。

それから、認可料金の原価の算定でございますが、これは法律でも書いてございますように、適

正原価、適正利潤というものが運賃料金の基本でございます。この適正原価の計算方法につきまし

ても詳細な通達を出しまして、特に特殊料金など

を例外的に認める場合につきまして、きちっと

で認可いたしている次第でござります。

○吉原委員 私が現場で働いていらっしゃる皆さ

ん方から聞いておる資料に基づきますと、適正原

価、適正利潤、それぞれ港湾局の方でチェックを

なさつて決められる料金ではないように承つてお

りますが、つまり事前に荷主と船会社が話し合

いによる料金を決めてしまった後、申請をし、言

れがどうも実態のようになっておるわけです。し

かも、取り扱う貨物の七十名がそういうものだ。

一般料金に比較すると比較的安い単価になつてお

る。荷主と船会社の話し合いによる運賃料金の設

定を運輸省が追認をしておるというのにすぎぬ

のじゃないか。しかし、こういう点はそれこそき

ちつとしておいていただかない、将来これは自

由化の方向に持つていかれる。もう何も運輸省で

監査をやつておるということです。これが使われ抜き打ちにやられるのですか、あらかじめ現場には連絡しての話でござりますか、いかがでござりますか。

監査をやつておるということでございますが、こ

れは抜き打ちにやられるのですか、あらかじめ現

場には連絡するためには抜き打ち監査という形で実施いたしました。

○吉原委員 時間も早くということでございます

から、次の質問に移りたいと思います。

十六条関係で統括管理行為について同僚議員が

同じように質問をいたしております。これに対し

てお答えは、個別の荷役形態に応じた具体的な表

現を省令で決める、実はこう言つてお答えになつ

ていらっしゃる。つまり、このことだけでは統括

管理行為という表現は具体的にわからぬわけな

いのです。つまり、事前に荷主と船会社が話し合

いによる料金を決めてしまった後、申請をし、言

れがどうも実態のようになっておるわけです。し

かも、取り扱う貨物の七十名がそういうものだ。

一般料金に比較すると比較的安い単価になつてお

る。荷主と船会社の話し合いによる運賃料金の設

定を運輸省が追認をしておるというのにすぎぬ

のじゃないか。しかし、こういう点はそれこそき

ちつとしておいていただかない、将来これは自

由化の方向に持つていかれる。もう何も運輸省で

統括管理といふのは直接の作業行為でない、そ

うふうに理解をしておいてよろしくございま

すか。まず、そこを先に聞いておきます。

○阿部説明員 お答えいたします。

直接の作業は一種事業者ではないに、それから

委託を受ける沿岸あるいは船内、今後は港湾荷役

の精神といふのは根柢から崩れてくるわけでござ

りますから、そういう意味で、本当の意味で、そ

の制度は必要なくなるのじゃないか、こういうこと

にでもなりますと、冒頭私が心配をした、事業法

の精神といふのは根柢から崩れてくるわけでござ

りますから、そういう意味で、本当の意味で、そ

の企業、会社の実態といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

の精神といふのを見ながら、適正

表現はいかがなものかと思ひます。皆さんのが使つていらっしゃるから私もあえて使わせていただくわけでござりますが、そういう基盤を持つておれば、直接作業をしなかつて実際の作業はもう全下請にやらせればいい、こういうことにつながつてくるわけでしょう。



いたしました。

○福家委員長 これより討論に入ります。

○若林委員 私は、自由民主党・新自由国民連合を代表いたしまして、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し、賛成の討論を行うものであります。若林正俊君。

近年、コンテナ埠頭等の近代的な港湾施設の整備などによって、我が国港湾における物流の合理化は目覚ましく進展いたしております。その結果、従来の港湾荷役の作業形態は一変し、コンテナ荷役、サイロ荷役、自動車専用船荷役のようないわゆる革新荷役が増加いたしております。この革新荷役は、はじめ運送を介せず、船内作業、沿岸作業が同一の事業者により一貫して行われております。今日までの船内荷役事業、沿岸荷役事業の免許上の区別を維持することの意義が薄れています。

他方、コンテナ埠頭等の近代的な施設においては、元請たる一般港湾運送事業者は、実作業の企画、指示等を行うことにより港湾運送の一連の作業を統括管理いたしております。このことは、従来のいわゆる基盤制度として一般港湾運送事業者に対して義務づけられていましたが、それが一種別の作業をみずから行うことに比べて、荷主の信頼性等の点から見てまさるとも劣らないものと考えられるわけであります。現行法でこれが基盤として評価されていなければ大変不合理であると考えられます。

以上のことから、今回、船内荷役事業と沿岸荷役事業の免許区分を統合して港湾荷役事業とすること及びコンテナ埠頭等の施設においてみずから統括管理のもとに一定量以上の港湾運送を行う場合にも関連事業者に下請をさせることを認めるとしている本法案は、いずれも規制と実態の乖離を是正しようとするもので、時宜に適した適切な

ものと賛意を表するものであります。

なお、今回の改正を、規制の緩和、自由化へいたしました。

第一歩を踏み出すものであるとして懸念を表明す

る向きもありますが、全くの杞憂であります。今回の改正は、港湾運送事業法の適正な規制を担

保するためのものであり、本事業法の根幹に何ら触れるものではありません。

また、現に船内荷役事業または沿岸荷役事業を営んでいる者についての経過措置についても、本

法施行の日から六ヶ月以内に届け出れば、従前の

ことも、極めて適切な措置と賛意を表するものであります。

以上、賛成理由を申し述べましたが、港湾における物流合理化の進展は、今後とも引き続いて目

覚ましいことが十分予見されます。政府においては、今後の輸送革新の進展等の動向を見きわめつつ、港湾運送事業の規制のあり方にについて今後も十分検討を行い、効率的な港湾運送事業の実施が図られるよう引き続いて努力すべきことを要望いたしまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○福家委員長 関山信之君。

○関山委員 日本社会党・護憲共同を代表して、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し、反対の立場から討論を行うものであります。

本改正案は、昨年三月、臨時行政調査会最終答

申の指摘を受け、近年コンテナ埠頭等の近代的な施設による物流合理化の進展がもたらした港湾の状況の変化に対応して、港湾運送事業の規

制の見直しを行い、所要の改正を行うものとされ

ております。

本改正案は確かに一面、事業の現況と法の乖離

を埋める側面を持つものでありますが、同時にま

た、港湾運送事業を取り巻く諸条件の変化を考えるわけであります。現行法でこれが基盤として評価されていなければ大変不合理であると考えられま

ります。

以上のことから、今回、船内荷役事業と沿岸荷

役事業の免許区分を統合して港湾荷役事業とする

こと及びコンテナ埠頭等の施設においてみずから

の統括管理のもとに一定量以上の港湾運送を行

う場合にも関連事業者に下請をさせることを認めるとしている本法案は、いずれも規制と実態の乖離を是正しようとするもので、時宜に適した適切な

める中小業者の保護とそこで働く港湾労働者の雇用を守るために、ひいては本法の目的とする港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する立場からも、本改正案には反対の立場をとらざるを得ません。

とりわけ雇用の問題については、既に一九七〇年十万三千余人ありました港湾労働者は、その後の激しい革新荷役の進展する中で、一九八三年には七万四千余人にまで落ち込み、この十年余り間に三万人の人たちが港の職場を去り、しかも今日なお雇用の不安は日々深刻の度を加える状況にあります。

このたびの法改正により、業界内部の合理化は一層拍車をかけられるであります。すなわち、荷主サイドからは、熾烈な輸出競争に対処するため、商品の価格形成において最も弱い部分としての流通コストにそのしわ寄せを行うであります。しかし、また、船社サイドからは、国際複合一貫輸送体制に向かう競争力強化のため、これまた港湾運送事業に厳しい圧力が加えられるることは火を見るよりも明らかであります。

かかる状況にもかかわらず、政府の港湾労働者の雇用の確保に対する諸対策は極めて怠慢のそしりを免れないものと言わざるを得ません。すなわち、一九七三年、ILO内陸委員会において港湾における新しい荷役方法の社会的影響に関する条約及び勧告が採択をされながら、政府は今日なおこの批准を行おうとせず、国内法の整備及び雇用の履用の確保に対する諸対策は極めて怠慢のそしりを免れないものと言わざるを得ません。すなわち、コンテナリゼーションの進行に伴う港湾運送事業の職域の確保に対する行政の指導や対策も、まさに不十分なものというほかはないのであります。

かような状況を考えますとき、本改正案の実施によりいたずらに港湾の合理化が進行するとい

うと、業の秩序並びに港湾労働者の雇用をめぐる問題に大きなインパクトを与えるものであることを是正しようとするもので、時宜に適した適切な

とはできません。港湾運送事業の八〇%を占

なあこの際、具体的な法律改正の内容に触れて申上げておきます。

本改正の第一の点は、船内、沿岸の免許を一本化し、新たに港湾荷役事業の免許を新設するものであります。一見、臨調の言うところの許認可行たるものであります。また、本改正によって当然行われるであろう免許基準、運賃料金の見直しにより、船内、沿岸ともそれぞれ限定免許として残すものであります。

さらに、むしろ行政の複雑化、不明瞭化をもたらすものであります。また、本改正によって当

政の整理合理化とも見られるのですが、実態は船内、沿岸ともそれだけ免許として残す

ものであります。また、改訂の立場をとらざるを得ません。

第三の改訂点は、一般港湾運送事業者の基盤として新たにコンテナ等近代施設における統括管理を行なうようとするものであります。明瞭にはしけ業者の切り捨てと下請の規制緩和をもたらすものであります。元請機械と作業機械を分離することにより、業界内部における寡占体制の確立をねらうものとして、これまで容認しがたいところであります。

第四の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。反対であります。

第五の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第六の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第七の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第八の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第九の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十一の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十二の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十三の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十四の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十五の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十六の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十七の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十八の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第十九の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第二十の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第二十一の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

第二十二の改訂点は、船内、沿岸の一貫業者と単独業者の間に競争上不利な立場を免れない差別を生じ、再び業界を過競争の渦中に投げ入れ、ひいては雇用不景気を惹起するものであります。

種荷役機械、コンテナ船等が普及し、荷役作業は近代化され、実態に適合しなくなっていることの指摘もまた事実であります。だが、港湾荷役が在来型荷役から革新荷役に変化していることを理由に、免許区分の見直し等を行おうとする今回の港湾運送事業法一部改正案では、事業者の過当競争や労働者に雇用不安を与えるなど多くの問題点があると言わざるを得ません。

我が党が本改正法案に反対する理由の第一は、一種業、元請の免許の中での事業基盤に施設を加ることによって起る下請系列化等による過当競争は一層激しくなることが予想され、港湾運送料金の完全收受が行われていない現状にますます拍車をかける心配が残されていること等であります。

反対の理由の第二は、雇用対策が不完全であるという点であります。反対理由の第一に述べましたような現象から、中小、零細既存の港運事業者並びに港湾労働者の業域、職域が大幅に縮小されることが予想されます。現に、この十数年間に三万人以上の労働者が離職を余儀なくされ、再雇用の道には遠く厳しい環境下に放置されてきたのであります。

離職者及び転業者に関する政府の施策も、必ずしも十分とは言えない現況であります。しかも、今回の法律改正では、港湾荷役の近代化への対応として、免許区分を見直すなど事業者への配慮のみに焦点を当てた改正であり、それに伴って予知される労働者の雇用対策に関する施策には全く手が触られておりません。例えば、雇用保険法に基づく雇用安定事業や特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法、さらに中小企業事業転換対策臨時措置法等に基づく事業転換の促進に対する制度の緩和や融資枠の拡大、さらには港湾労働者等の雇用安定に関する新施策は全く見受けられないであります。また、港湾労働法は労働省所管であり、今回の法改正から生まれるであろう雇用に関する諸問題に適切なる対処をしているとは到底思えないのです。

種荷役機械、コンテナ船等が普及し、荷役作業は

ります。

このように職業は、一人の人間から家庭、社会への生存基盤の保障として、いかなる人にも脅かされてならないものであることは憲法にも保障されています。

さらに、今日の港湾労働の実情を直視すると、各界から要望のあつた港湾を通過するすべての貨物の荷役作業及びこれに前後した関係作業は、すべて港湾運送事業者の業域並びに港湾労働者の職域であることを法的に明確化することは、業の安定が即雇用の安定につながることであります。

以上の理由により、政府提出の原案に対しても反対を表明し、反対の趣旨に賛同する諸氏の意を集め、討論を終わります。(拍手)

○福家委員長 河村勝君。  
○梅田委員長 梅田勝君。

私は、日本共産党・革新共同を代表いたしまして、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し、反対の討論を行います。

以上の改正案に対し、政府は、革新荷役の出現によつて港湾の運送、労働の形態が変化したから実態に即したまでと述べておりますが、既に審議の中でも指摘され、また、参考人の質問御意見の中にも示されたとおり、現行の港湾運送事業法のもとにおきましても、現に革新荷役が出現しており、港の近代化は如何支障なく進められているのであります。

今、全国の多くの港湾運送事業者と働く港湾労働者が政府に求めていますのは、現行法で定められた認可運賃や下請制限を守らざるに、大企業の果てしない利潤追求の犠牲に苦しんでいる実態をただし、革新荷役に対応した新しい港湾運送事業をたどり、革新荷役に対応した新しい港湾運送事業を確立するために港運業の職域を明確にし、中小港運業者の経営安定と、港湾労働者の雇用不安を解消させることであります。

反対理由の第三は、以上のような免許区分の統合や新たな免許基準の設定は、徹底した人減らし、合理化となり、それは必然的に労働強化と労働環境の悪化をもたらすという点であります。このことは、既に審議の中で明確にされています。このおり、港湾労働者の職域を守り、労働災害や職業病を防ぐためにも断じて許せないものがあります。

最後に、本改正案は、第二臨調の最終答申でも

航計画等の方策により防衛策を講じつつ、構造改善策を早急に樹立すること。

二、労使によつてつくられた港湾労働安定協会の組織基盤を強化し、雇用の安定と構造改善に必要な諸施策を有効に実行できるような体制をつくること。

三、日雇い労働者対策に偏った港湾労働法の運用を改め、常用労働者の雇用の安定に重点を指向すること。

以上の諸点の改善を要請をして、討論を終わります。(拍手)

以上の理由により、政府提出の原案に対しても反対を表明し、反対の趣旨に賛同する諸氏の意を集め、討論を終わります。(拍手)

○福家委員長 河村勝君。

私は、民社党・国民連合を代表して、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対して、賛成の討論をいたします。

私は、本改正法案は、現行の免許基準が輸送近代化に伴う作業実態に適応しなくなつたため、船内、沿岸荷役の一元化はしき基盤の廃止を行うこという意識が何ら見られないことを遺憾とします。政府みで、政府として、将来展望に立つて、港湾運送事業を今後いかなる方向に誘導するかという問題意識がどう見られるかをとるというだけの意義を持つのであります。

さて、この際、事業の実態と将来についての再検討を加え、抜本的な構造改善対策と雇用の安定を取り組んでいくことを強く要請します。

とりあえず、次の諸点についての対処を要望します。

一、船腹過剰の実態のもとで、今回の法改正によって最も強く影響を受けるものははしけ事業とその従業員であると思われます。はしけの共同運

送体制の確立をねらった大合理化計画であることは、明白であります。この免許区分の統合によって、全国一千十七事業者の約六割は廃業を余儀なくされ、そこで働く労働者は首を切られ、職を失うと言われば、まさに運輸省自身が危惧した重大な労働問題に発展するおそれがあります。港湾労働者は、昨年、既に事業免許基準の改定によって人員が削減され、ここ十数年で三万人以上の人減らしどなつておますが、今回の法改悪によって、さらに港湾労働者の仕事が奪われ、雇用不安が一層増大することは、火を見るよりも明らかであります。

反対理由の第二は、規制緩和による物流の合理化は大手企業の港湾支配を強化し、港の公共性を著しく後退させることであります。

今回の改正案に対し、政府は、コンテナ埠頭などにおいて一般港湾運送事業者による統轄管理行為といふ従来の港運事業とは異質の事業を新たな事業基盤とし、また、これを機に直営率を現行七〇%から五〇%以下に引き下げるなど下請規制の大幅緩和を図るなど、大手荷主、大企業が流通経費の合理化のために直接に港湾の支配強化をねらったことは明白であり、もしこれを許せば中小港湾運送事業者はたちまち大資本の系列支配に組み込まれ、あるいは排除される突破口となり、また、海と陸との接点としての港湾のチェック機能など、港の公共性は重大な危機にさらされるのであります。

反対理由の第三は、以上のようないく免許区分の統合や新たな免許基準の設定は、徹底した人減らし、合理化となり、それは必然的に労働強化と労働環境の悪化をもたらすという点であります。このことは、既に審議の中で明確にされています。このおり、港湾労働者の職域を守り、労働災害や職業病を防ぐためにも断じて許せないものがあります。

最後に、本改正案は、第二臨調の最終答申でも応して、船内荷役と沿岸荷役との免許区分の統合などが含まれていたように、軍艦、国民犠牲の第二臨調、

にせ行革の一環として出され、また、日米軍事同盟、総合安保の一環としての位置づけをもつて、財界と自民党政の、流通コストの軽減と貨物輸送のシーレーン防衛の起点終点としての港の支配に向かられたものであります。このようない点から見て、今回の法改正は断じて許せないことを重ねて明らかにして、私の反対討論を終わります。

(拍手)  
○福家委員長 これにて討論は終局いたしました。

○福家委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、港湾運送事業法の一部を改正する法律について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福家委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○福家委員長 この際、本案に対し、浜野剛君外四名から、自由民主党・新自由国民連合・日本社会党・護憲共同・公明党・国民会議・民社党・国民連合・日本共産党・革新共同の五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

○浜野委員 ただいま議題となりました港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付することに決しました。

○浜野委員 ただいま議題となりました港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付することに決しました。

○浜野委員 ただいま議題となりました港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付することに決しました。

○浜野委員 ただいま議題となりました港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付することに決しました。

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき、適切な措置を講すべきである。

一 湖湾運送事業法の改正に伴い、その運用に当たつては、過当競争、雇用不安等を生じないよう十分配慮すること。

二 中小企業の多い湖湾運送事業の事業基盤の充実強化に努めること。

三 コンテナリゼーション等の革新荷役の進展状況についての実態調査を行い、湖湾における職域の拡大方策について必要な対策を検討すること。

四 認可料金の遵守等湖湾運送に関する秩序の確立になお一層努めること。

右決議する。

以上であります。  
本附帯決議は、当委員会における法案審査の過程において、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめたものでありまして、本法の実施に当たり、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにし、湖湾運送事業法が厳正、かつ適切に運用され、効率的な湖湾運送事業の実施が図られるよう万全を期そうとするものであります。

以上をもって本動議の趣旨説明を終わります。

○福家委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。  
〔賛成者起立〕  
浜野剛君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○福家委員長 次に、内閣提出、船員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。運輸大臣細田吉藏君。

〔報告書は附録に掲載〕

○福家委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり」  
○福家委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

また、附帯決議につきましては、政府といたしましてその趣旨を十分に尊重して努力してまいります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、妊娠中の女子については、一定の航海に關し、本人が申し出て母性保護上医師が支障がないこととしております。

第二に、出産後六週間を経過しない女子については、出産後六週間を過ぎた者が申し出て母性保護上医師が支障がないこととしております。

第三に、妊娠中または出産後一年以内のいわゆる妊娠婦の船員については、母性保護上有害な作業に従事させてはならないこととするとともに、時間外、休日及び夜間の作業についても、原則として従事させではないこととしております。

第四に、妊娠婦以外の女子船員については、夜間労働の禁止規定を廃止するとともに、就業制限の対象となる作業を妊娠または出産に係る機能に有害なものに限定することとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

船員法の一部を改正する法律案  
〔本号末尾に掲載〕

○細田国務大臣 次回は、来る二十七日前十時理事会、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。

○福家委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十七日前十時理事会、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。

午後三時四十分散会

船員法の一部を改正する法律案  
〔本号末尾に掲載〕

○細田国務大臣 ただいま港湾運送事業法の一部を改正する法律案につきまして、慎重審議の上、國が署名いたしました女子に対する差別の撤廃に關する条約の批准に備えるための国内法令整備の一環として、女子船員について、その特別規定の

見直しを行ふとともに、母性保護の充実を図らうとするものであります。

第

船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

目次中「第九章 年少船員及び女子船員」を

第

九章 年少船員「女子船員」に改める。

第四十四条の二第一項中「産前産後の女子が第

八十六条を「女子の船員が第八十七条第一項又は

第二項に、「但し」を「ただし」に改める。

第四十七条中「左の」を「次の」に、「雇入の」を「雇

入れの」に改め、「又は女子」を削り、「但し」を「た

だし」に、「因り」を「より」に改める。

第九章の章名中「及び女子船員」を削る。

第八十五条の見出しが「年少船員の就業制限」に改め、同条第二項中「及び女子の船員」を削り、「これらの船員」を「当該船員」に改める。

第八十六条及び第八十七条を削る。

第八十八条の見出しが「年少船員の夜間労働の禁止」に改め、同条第一項中「又は女子の船員」を削り、「但し」を「ただし」に改め、同条第二項中「及び第三号」を「又は第三号」に改め、同条を第八十六条とする。

第九章の次に次の二章を加える。

## 第九章の二 女子船員

### (妊娠婦の就業制限)

第八十七条 船舶所有者は、妊娠中の女子を船内で使用してはならない。ただし、次の各号の一に掲げる場合は、この限りでない。

一 命令で定める範囲の航海に關し、妊娠中の女子が船内で作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは。

二 女子の船員が妊娠中であることが航海中に判明した場合において、その者が当該船舶の航海の安全を図るために必要な作業に従事するとき。

三 船舶所有者は、出産後八週間を経過しない女子を船内で使用してはならない。ただし、出産後六週間を経過した女子が船内で作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、この限りでない。

船舶所有者は、出産後八週間を経過しない女子を船内で使用してはならない。ただし、出産後六週間を経過した女子が船内で作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、この限りでない。

船舶所有者は、第一項ただし書の規定に基づく。

き、妊娠中の女子を船内で作業に従事させる場合において、その女子の申出があつたときは、その者を軽易な作業に従事させなければならぬ。

第八十八条 船舶所有者は、命令で定めるところにより、妊娠中又は出産後一年以内の女子（以下「妊娠婦」という。）の船員を命令で定める母性保護上有害な作業に従事させてはならない。

第八十八条の二 妊娠婦の船員の労働時間は、第六章の規定にかかわらず、一日について八時間以内、一週間にについて四十八時間以内とする。

船舶所有者は、妊娠婦の船員を前項に規定する労働時間を超えて作業に従事させてはならない。

ただし、出産後八週間を経過した妊娠婦の船員がその労働時間を超えて作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認められたときは、この限りでない。

第六十七条第二項及び第三項の規定は、前項ただし書の規定に基づき労働時間の制限を超えて海員（第七十二条各号に掲げる者を除く。）が作業に従事する場合について準用する。

第八十八条の三 船舶所有者は、妊娠婦の船員に一週間にについて少なくとも一日の休日を与えるなければならない。

第八十八条の四 船舶所有者は、妊娠婦以外の女子の船員を第八十八条に規定する作業のうち命令で定める女子の妊娠又は出産に係る機能に有害なものに従事させてはならない。

第八十八条の五 前三条の規定は、船舶所有者が妊娠婦の船員を第六十八条第一号又は第三号の作業に従事させる場合には、これを適用しない。

第八十八条の六 船舶所有者は、妊娠婦以外の女子の船員を第八十八条に規定する作業のうち命令で定める女子の妊娠又は出産に係る機能に有害なものに従事させてはならない。

第八十八条の七 船舶所有者は、生理日における就業が著しく困難な女子の船員の請求があつたときは、その者を生理日において作業に従事させてはならない。

第八十八条の八 この章の規定は、船舶所有者と同一の家庭に属する者のみを使用する船舶については、これを適用しない。

第八十八条の九 第百二十九条中「又は第二項」を「若しくは第二項、第八十八条又は第八十八条の六」に改める。

第八十八条の二 第百三十条中「第六十七条第二項」の下に「第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。」を加える。

第八十八条の二 第百二十六条第七号中「第六十七条第三項」の下に「第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。」を加える。

第八十八条の二 第百二十九条中「又は第二項」を「若しくは第二項、第八十八条又は第八十八条の六」に改める。

第八十八条の二 第百三十条中「第六十七条第二項」の下に「第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。」を加え、「第八十六条、第八十八条」を「第八

第八十八条の四 船舶所有者は、妊娠婦の船員を午後八時から翌日の午前五時までの間ににおいて作業に従事させてはならない。ただし、命令で定める場合において、これと異なる時刻の間ににおいて午前零時前後にわたり連続して九時間休息させるときは、この限りでない。

前項の規定は、出産後八週間を経過した妊娠婦の船員が同項本文の時刻の間ににおいて作業に従事すること又は同項ただし書の規定による休息時間を短縮することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認められたときは、これを適用しない。

第八十八条の二 第百三十一号中「第八十七条」を「第八十

八条の七」に改める。

（施行期日）

第一条 この法律は、昭和六十一年四月一日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律の施行の際現に航海中である船

舶に乗り組む女子の船員については、改正後の船員法第九章の二の規定にかかわらず、当該航

海が終了する日まで（専ら国外各港間の航海に

従事する船舶にあっては、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいづれかの港に

入港した日のいずれか遅い日まで）は、なお従

前の例による。

（罰則に関する経過措置）

第三条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場

合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例によ

る。

（船員保険法の一部改正）

第四条 船員保険法、昭和十四年法律第七十三条の一部を次のように改正する。

第三十二条第二項中「分娩ノ日前四十二日」を「分娩ノ日前三月」に、「以後四十二日」を

「依リ職務ニ服セザリシ期間」に、「以後四十二日」を「以後五十六日」に改める。

（船員保険法の一部改正に伴う経過措置）

第五条 分べんの日のが施行日以前四十二日以前の

日である被保険者及び被保険者であつた者につ

いては、前条の規定による改正後の船員保険法

に従事させることやむを得ない場合に限る。

第六十三条第二項及び第三項の規定は、妊娠

婦の海員については、これを適用しない。

第八十八条の二 第百三十条中「第六十七条第二項」の下に「第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。」を加え、「第八十六条、第八十八条」を「第八

十六条第一項、第八十七条第一項若しくは第二項、第八十八条の二第二項、第八十八条の三第一項、第八十八条の四第一項」に改める。

（附則）

第一条 この法律は、昭和六十一年四月一日から施行する。

（施行期日）

第一条 この法律は、昭和六十一年四月一日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律の施行の際現に航海中である船

舶に乗り組む女子の船員については、改正後の船員法第九章の二の規定にかかわらず、当該航

海が終了する日まで（専ら国外各港間の航海に

従事する船舶にあっては、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいづれかの港に

入港した日のいずれか遅い日まで）は、なお従

前の例による。

（罰則に関する経過措置）

第三条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場

合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例によ

る。

（船員保険法の一部改正）

第四条 船員保険法、昭和十四年法律第七十三条の一部を次のように改正する。

第三十二条第二項中「分娩ノ日前四十二日」を「分娩ノ日前三月」に、「以後四十二日」を

「依リ職務ニ服セザリシ期間」に、「以後四十二日」を「以後五十六日」に改める。

（船員保険法の一部改正に伴う経過措置）

第五条 分べんの日のが施行日以前四十二日以前の

日である被保険者及び被保険者であつた者につ

いては、前条の規定による改正後の船員保険法

に従事させることやむを得ない場合に限る。

第六十三条第二項及び第三項の規定は、妊娠

婦の海員については、これを適用しない。

第八十八条の二 第百三十条中「第六十七条第二項」の下に「第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。」を加え、「第八十六条、第八十八条」を「第八

前に係る日数については、前条の規定による改正後の船員保険法第三十二条第二項の規定にかかわらず、なお從前の例による。

## 理由

昭和五十五年七月十七日に我が国が署名した女子に対する差別の撤廃に関する条約の批准に備えるため、女子船員について、就業制限を緩和するとともに、母性保護の充実を図る等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

## 運輸委員会議録第四号中正誤

ペシ	段行	誤	正
六	四	九百二十億	千百五十億
八	一	末三	先ほどの
同	第五号	中正誤	
ペシ	段行	誤	正
五	三	二	新近畿創生計画
三	二	三	十条の一の二項
同	第六号	中正誤	十条の二の二項
ペシ	段行	誤	正
二	二	九	関係
天	三	三	勢大
四	四	未	関連政省令
九	四	五	におきましも
四	五	におきましも	におきましても

運輸・地方行政・建設・環境・交通安全連合審査会議録第一号中正誤