

運輸委員會會議第十四号

平成十二年五月十日(水曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 仲村 正治君

理事 石破 茂君

理事 菅 義偉君

理事 高木 義明君

理事 赤羽 一嘉君

理事 衛藤 晟一君

理事 木村 隆秀君

理事 佐藤 勉君

理事 中馬 弘毅君

理事 松本 純君

理事 吉田六左門君

理事 奥田 建君

理事 永井 英慈君

理事 松崎 公昭君

理事 丸谷 佳織君

理事 松浪健四郎君

理事 達増 拓也君

運輸大臣

運輸政務次官

政府参考人

(環境庁企画調整局長)

政府参考人

(運輸省運輸政策局長)

政府参考人

(運輸省自動車交通局長)

政府参考人

(運輸省海上交通局長)

政府参考人

(運輸省海上技術安全局長)

政府参考人

(運輸省港湾局長)

政府参考人

(海上保安庁長官)

運輸委員會専門員

長尾 正和君

委員の異動

五月十日

辞任

栗原 裕康君

中野 正志君

望月 義夫君

今田 保典君

佐藤 敬夫君

石田幸四郎君

遠藤 乙彦君

岩浅 嘉仁君

同日

辞任

佐藤 勉君

松田 仁君

森 英介君

島 聰君

松崎 公昭君

久保 哲司君

丸谷 佳織君

達増 拓也君

同日

辞任

松本 純君

補欠選任

栗原 裕康君

本日

の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一

部を改正する法律案(内閣提出第四二二号)(参議

院送付)

港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣

提出第四三三号)(参議院送付)

○仲村委員長 これより会議を開きます。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。二階運輸大臣。

○二階國務大臣 去る五月三日に、西日本鉄道株式会社の佐賀発福岡行きの高速バスにおいて、バスジャック事件が発生いたしました。

常軌を逸した犯人の行為により、まことに残念ながらとうとう人命が失われましたが、亡くなられた方に対し、心よりお悔やみを申し上げます。

負傷された方々の一日も早い回復を、これまた心からお祈りを申し上げます。また、

多数の乗客の皆さんが長時間人質として拘束されるような事態となったことは、極めて遺憾であります。

運輸省としては、今回の事件を十分分析し、バス業界及び関係行政機関とともに今後のバスジャック事件への対応のあり方を検討する必要がありますと考えています。

このため、一昨日、日本バス協会に対し自動車交通局長より、バスジャックが発生した場合における統一的な対応マニュアルの策定や迅速な連絡通報手段の整備を中心に早急に検討を行うよう通達を发出了しました。

これを受けまして、日本バス協会においてはバスジャック対策検討会議が設置されるとともに、運輸省としても、同協会とともにバスジャック事件に対する適切な対応のあり方を検討してまいる所存であります。

以上でございます。

○仲村委員長 内閣提出、参議院送付、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案及び港湾運送事業法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

二案審査のため、本日、政府参考人として運輸省運輸政策局長羽生次郎君、自動車交通局長縄野克彦君、海上交通局長高橋朋敬君、海上技術安全局長谷野龍一郎君、港湾局長川嶋康宏君、海上保安庁長官荒井正吾君及び環境庁企画調整局長太田義武君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○仲村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

○仲村委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。赤羽一嘉君。

○赤羽委員 おはようございます。公明党の赤羽一嘉でございます。

本日は港湾運送事業法の一部を改正する法律案外一案が議題となっておりますが、その法案の質疑に入る前に、今大臣から御報告がございました西鉄バスジャック事件につきまして、若干質問させていただきます。

冒頭、五月三日発生いたしました今回のバスジャック事件でとうとう人命を落とされた方に対し、また御遺族の方々に對しまして、心よりお悔やみを申し上げますとともに、負傷されている皆さんに對して、一日も早い回復を私からもお祈り申し上げます。

さて、今お話がありましたように、今回、このバスジャック事件について、運輸省から、その対応についての検討ということで、日本バス協会会長あてのペーパーも出ていますわけですが、改めて質問することでもないと思いますが、このペー

パー一枚出したからといって対応が終わるというものでは多分ないと思うのです。今回のような、遠距離バスではない中で、日ごろ起こらないと思つてたようなことが起こったことに対する対応策というのは、どこまでやったらこうといった事件が防げるのか、今後の対応というのは非常に難しいものだといふふうに思つております。

統一的対応マニュアルの策定をさせたからといってすべてが解決するような話ではないのではないかと一ふに思いますが、この協会会長あてに出された以後の運輸省としてのフォローという対応についてはどうお考えになられているのか、まず、どなたでも結構でございますが、お答えをよろしく願ひします。

○縄野政府参考人 お答え申し上げます。

バスジャックにつきまして、とりあえずバス事業者による、特にその乗務員の対応についてのマニュアル、その見直し、整備、それから緊急にかつ迅速に警察なり運行管理センターに対する連絡の手段の点検整備、こういうことについてバス業界が検討するということを求めて、私どもとして通達を出したわけでございます。

私どもとしては、現在この事件の全容については警察で取り調べ中でございますので、その結果、それから警察を含めた、あるいは私どもも入りまして、ありとあらゆる切り口から、どのような対応が必要であるかということについて、バス業界を中心に、もちろん私どもも参加をしまして結論を出し、できることから実施をしていきたいといふふうに考えておるところでございます。

○赤羽委員 今後の検討になると思うのですが、その具体的な、例えば連絡通報手段の整備ということを含めた場合、今回のような西鉄を初めとする大手の事業者の場合には対応も可能だといふふうに思つておりますが、中小事業者とか今後の規制緩和によつて出てくる小規模なバス事業者が対応するというのは、ある意味ではかなりの制約もあるのではないかと一ふに思つております。そういった大手以外の中小バス事業者に対する対応策についてはどのようなお考えがあるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○縄野政府参考人 お答え申し上げます。

一つは、今回のバスジャック事件は、報道で御承知のように我が国最大の西鉄というバス会社でございます。連休中でありまして相当な人員体制をしまして対応を行つたといふふうに私も受けて取つております。これが仮に中小の規模のバス会社であった場合に、同じような体制がとれるかどうかということについては、私どもも問題意識を持っております。

今回、早急に検討する課題の一つとして、例えば地域のバス会社が連携をして、あるいはバス協会が役割を果たすといふようなことも含めまして、そのような体制のとり方について勉強してまいりたいと思ひます。

それから、連絡手段の整備も含めましたコストがかかるものについての対応でございますが、これは中小に限らず、効果とそのコストの兼ね合いを慎重に見きわめる必要があるといふふうに私どもも考えております。

○赤羽委員 大変難しい問題の対応でありますけれども、ぜひ万難を排しての対応をよろしく願ひしたいと思ひます。

過日、全日空のハイジャックの事件がありました。また、ちよつと運輸省にお調べいただいたのですが、例えばタクシの強盗についてもかなり凶悪な事件が年々ふえている、増加しているといふような状況があります。かなり経済的にも不況だといふような状況、もしくは、原因は余りよくつかめませんが、明らかに今までは異質の、犯行をしている容疑者自身が自爆を覚悟のよう、ああいう全日空のハイジャックとか今回のバスジャックとか。

今までは、例えば国内線の飛行機では、預け荷物についてはそんなに金属探知器等々を通さないでもやってきた。しかし、前回のハイジャック事件があつて、それもランダムにどうか、無作為に抽出するようなこととか、それなりの対応がと

られてきた。これまでの常識ではやらなくていいようなことをやらなければ未然に防げないような話になつてきているのではないかと一ふに思つております。

本来的に言つて、今回のバスジャックなんかのことまで考えれば、すべてのバスの入り口に金属探知器をつけるような、そんな話じゃないと未然に防げないような、とてもない費用、費用対効果という意味ではこれが適当であると僕は思ひませんけれども、こういうように社会状況が変わつていく中で、かなり異質な事件が発生していく中で、公共交通機関を担っている部分の安全対策といふことについて、今までの常識から一歩踏み込んだ発想で対応しなければ十分な対応といふのはできないのではないかと大変危惧をしておるところでございます。

その点について、答えは結構ですけれども、具体的にこうするああするといふ話は結構であります。が、今後の運輸省としての方針、考え方ということについて言及いただければといふふうに思ひます。

○縄野政府参考人 お答え申し上げます。

一つは、確かに、今までのマニュアルとして想定をしてきたバスジャックのようなものから、いわゆる過激派によるテロといふようなものを中心として考へていたといふことも含めまして、今御指摘の今回の事件のようなことも広く想定をしたものに直直し、検討する必要があるといふふうに私どもとしては考へております。

今御指摘の点も含めて検討事項とするつもりでございますが、ただ、一点申し上げたいのは、バスは、御承知のように、低廉な価格で、どこからでも手軽に利用できるという交通手段、このようなバス輸送の特性と、それから今おっしゃられたような金属探知器のようなチェック、これの手間と、事業者の、最終的には利用者にかかるコスト、そういうものをどのようにバランスするかといふことも私どもとして慎重に見きわめなければならぬといふふうに考へておるところでございます。

います。

いずれにしても、少なくとも、未然防止策も含めませんが、事件が起きた場合の乗務員側の対応、会社側の対応、連絡手段、そういうものにつきまして早急に私どもとして結論を出し、徹底してまいりたいといふふうに思つております。

○赤羽委員 今御答弁ありましたように、未然の対応、また事故発生直後の対応ということについて、大変難しい問題であると思ひますが、まさに官民挙げて、共同の問題意識でぜひお取り組みいただきたいといふふうに思ひます。

それでは、港湾運送事業法の一部を改正する法律案につきまして、御質問させていただきます。

今回の法改正につきまして、相対的に日本の港湾の競争力の地位が低下している、その原因として港湾運送の高コストや船主等々に対するニーズに十分対応できない、サービスの欠如といったものが指摘されているがゆえに今回の法律改正に至つたのだ、こういう御説明を受けたわけでありますが、日本の港湾の競争力が低下してきた原因といふのはいろいろあると私は思ふのです。もともと日本の経済力の伸びと東アジア諸国全体の伸びについての違いもあるでしょうし、トランシブメントですとロケーションの問題ということももちろんあると思ひます。

ですから、港湾の荷役料金が日本と他の国はどう違うのか。バスの使用料なんかも踏まえてぜひ御答弁いただきたいというのが一つ。あと、コンテナターミナルの運営時間、日曜荷役等々の、あいが相対的地位の低下を招いたのかどうか、この辺についての御考察をいただきたいということ。あとは港湾設備、ガントリークレーンとかバスの深さとか、こういったことについての比較はどうなのかといふこと。あと、港湾のEDIシステム、入港にかかる日数等々のシステムの問題についてはどうなのか。また、これはポートチャージの中に入つておられるのかと思ふのですが、人件費についての比較は、日本と国際的な対応は

どうなのかということについて、余り細かくは答弁しにくいかもしれませんが、今言った諸点につきまして、局長の方から御答弁をいただければと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

コンテナの取扱量などにおきまして、我が国の港湾の東アジアにおける相対的地位が大きく低下してきているわけでありますが、その原因といったしまして、今先生いろいろと例を挙げて御指摘いただきましていただいても、私どもも幾つかの点を感じております。

まず一つは、東アジアの各国における近年の高い経済成長、これを背景といたしまして、この地域で発着する輸出入の貨物量が大きく増加しているということがございます。特に雑貨などの海上輸送に適した、比較的運賃負担力の低いと申しますか、そういった輸出貨物の発生量が飛躍的に伸びたということが量的な面では大きな原因ではないか、こう思います。

それから次に、中国などの港の整備が進んでおります。その結果、従来、これらの港から神戸など日本の港を経由いたしまして輸出入していた貨物が中国などに転移してしまうというようなことも原因としてあらうかと思っております。

そういう中で、やはり日本の港が、これらの東アジアの港と比較したしまして、岸壁使用料などか港湾施設料などの港湾諸料金が相対的に高いこと、それから、日曜荷役や港湾諸手続などサービス面において、必ずしも船会社や荷主のニーズに十分こたえてこなかったこともその原因を占めているのではないかと考えております。それから、港湾諸料金が相対的に高いことに関連しましては、人件費や建設コストの相違がその要因となつているとも考えているところでございます。

このため、まず港湾運送の分野におきましては、規制緩和を行いまして事業者間の競争を促し、船会社、荷主のニーズに応じた、料金面も含めたサービスの効率化が行われるようにするとともに、港湾整備の分野におきまして、中核・中核港湾の

整備を重点的に進めたり、港湾諸手続の情報化、EDI化を進めたりなどいたしまして、その利用コストの削減を図るなど、いわゆる総合的な取り組みを展開する必要があると思っております。これによりまして、将来にわたって我が国の港が東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

そういう規模の拡大を通じて、例えば波動性の吸収だとかいったことが可能となつてまいる余地があるわけでございますので、相対的に労働コストの占めるシェアというものを下げていく方向に働いていくのではないかとこのように期待しているところでございます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

東アジアの主要港に伍して、その機能を十分に発揮していくことができるようにしたいと考えているところでございます。

その効果というのは限られたものになるのではないかとこのように思うのですが、その辺はどうですか。

それで、もう一点。最後に、運賃・料金変更命令制度、こういうものがこの法律の中に入っておりますが、ダンピングと認定するのは非常に難しいのではないかとおもうのです。ある意味では、そういう国際競争力をつけるために規制緩和を実施する。それが、船主側から見た感覚と、立場立場によって、この価格設定がダンピングかどうかというのは、非常に客観的な物の見方ができるのかどうか。私は非常に難しい問題なのではないかというふうに思うのですが、その辺について、ダンピングだというふうにとのうな根拠をもつて判断をしようとするのか、お答えを願いたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

今回の改正法案におきまして、届け出られなかった料金が、不当な競争を引き起こすおそれがあるようなダンピングが行われている場合には変更命令を発することができるとされているわけでございますが、具体的には、労働コストを含むところの変動費を下回っているような場合を過度のダンピングとして料金変更命令をかけるという方向で検討していきたいと思っております。その詳細については今後詰めてまいりたいと思っております。

その料金変更命令をかけるか否かを判断するに当たりまして、まず、当然、料金の届け出を行っていました事業者の方の御意見を聞きたいと思っております。さらに、事業者の方に提出を求めました原価計算書をも判断の材料にしたいと思っております。それから、私どももふだんから経営状況についての調査もしておりますから、平均的な事業者の原価というものを把握していくことになると思っております。

そういったようなことを踏まえまして、料金設定の原価構成が合理的かどうかということをお判断いたします。それについてはケース・バイ・ケースでやはり判断していかなくやいけないと思っております。今申し上げた考え方をもとに、具体的なケースごとに判断してまいりたいと思っております。

ております。

○赤羽委員 船主、荷主、また港湾運送事業者の関係各者ともよく相談をしながら、国益をどう確保していくかという立場に立つて、私は、日本という国のロケーションとして、日本の国際競争力を高めていくということは大事だということに思っております。それで、国際競争力が高まるように、また同時に、難しい問題ではあります。港湾労働者の皆さんの立場が損なわれないように、ぜひ関係各者が知恵を出し合って前向きに進めていっていただきたいということを念願しまして、質問を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

○仲村委員長 次に、菅義偉君。

○菅(義)委員 自由民主党の菅であります。早速質問をいたします。

私もバスジャック事件について、簡単に触れさせていただきます。まず最初に、亡くなられた方の御冥福をお祈り申し上げます。また、負傷された方の方の一日も早い回復を願うものであります。

この事件、まさにバスの盲点をつかれた事件ではなかったかというふうに思っております。そして、この事件の時間を検証してみますと、三日の十三時三十五分に事件が発生をした。そして解決までに十五時間半かかった。ただ、非常に幸いなことは、トイレを理由に女性の方がバスから出たことができて、そのことによって事件が発生をしたということがなかった。もし事件発生がわからなかったら、あのバスの中にいらっしゃる方は大変不安と脅威の状況であったと思えます。当時もそうだったと思えます。そして、取り調べによれば、犯人が乗客全員を殺害して自分も自殺をするつもりだった、そういう中でこの事件があったわけでありました。

そうしたことを考えるときに、先ほど大臣から四つのバスジャック事件についての意見表明がありましたけれども、いかに早く事件があったことを知ることができるか、バスの中に防犯灯みたい

なものを設置するというのが極めて重要なことであると思うんですね。現在、タクシードライバーはこれがついていてということであり、タクシードライバーはタクシードライバーの通達でつけられているんです。

○細野政府参考人 お答え申し上げます。

私も本省から一律に全国すべてのタクシードライバーについてつけろということを示したものではありませんが、それだけの地域において、運輸局の判断で推奨した結果であるというふうに考えております。

○菅(義)委員 運輸省からの指示じゃないということですが、タクシードライバーには現実についていて、そのことを採用していただくわけでも、バスに対して通達も出しておりますけれども、これは具体的にどの程度のことを考えていらっしゃるのか、お尋ねします。

○細野政府参考人 お答え申し上げます。

タクシードライバーの防犯灯も、本来のタクシードライバーであることを表示するための灯火を防犯灯に兼用しておるわけでございます。バスには一般的にそういうものはないので、バスに仮にタクシードライバーの防犯灯のようなものをつけようとしたとすると、どこに新たに付けるのか、例えば行き先表示、あるいは全く新たな灯火のようなものをつけるのか、その辺が、表示による効果とそれからコストとの見合いで、検討の課題であるというふうに思っております。

タクシードライバーと同じようなものをということではないのかというふうに思っております。検討してまいりたいと思っております。

○菅(義)委員 こういう事件が発生した場合に、迅速な通報ができるように、ぜひ創意工夫をして早急に設置をしていただきたいというふうに思っています。

本題に入らせていただきます。港湾運送法の改正、この提案理由説明の中にもありますけれども、日本の港は、東アジアの港と比較して、ここ数年間著しく地位が低下をいた

しております。九九年の二十万トンのコンテナ換算によれば、第一位が香港、千六百十萬個、第二位シンガポール、千五百九十萬個。日本に至っては、東京が二百四十萬個、横浜が二百十三萬個、神戸が百九十九萬個。まさにこの数、そしてこの数年間の伸び率を見ても、日本の港は、口の悪い評論家によれば、既に「こたま」の駅である、「のぞみ」とか「ひかり」は、香港とかシンガポールとか高雄に行ってしまう、そういうことさえ公言する人がいるほど日本の港の地位が低下をしている。

しかし、日本は国全体が島国でありますし、食料も自給率が四〇％強、ほとんどは輸入をしてい。あるいは資源もない国でありますし、この国に一億二千五百万人が住んでいますから、ある意味では港というのは国民の生活基盤であって、日本の経済基盤であることも間違いないですね。

私、市会議員時代に、オーストラリアから牛肉を輸入した場合、コストはどのくらいかかるんだというのを質問しました。今また改めて聞いてきたんですけれども、約一キロの牛肉を輸入するのにコストが十七円五十銭ぐらいで来るというんですね、コンテナです。これは全部入れて十七円五十銭。あるいは五万トンの船が日本の港に入港すると経済波及効果は八千八百万ほどある、こういう計算も実はしております。こういうことを考えても、やはり、日本にとって極めて重要であるということとは否定することができないと思っております。

その中で、総括政務次官に、こうした日本の港の現状についてどんな認識を持っておられるのか、さらに、やはり、東アジアのこうした港と十分対抗できるように、集中的な投資を含めて、港に対してもっともつと国家としての、予算も含めて重要政策として取り上げていくべきである、私はこう考えますけれども、御見解を伺います。

○中馬政務次官 まさに菅委員御指摘のとおりでございます。周りを海に囲まれた日本といたしまして、港湾の重要性は未来永劫変わらないと私は思っております。

しかし、現実問題として、バブル崩壊後日本の経済が停滞しておった、あるいは逆に、東南アジアは後進から先進へという大きな経済の流れで、もちろん経済の発展スピードも大きいわけでございます。特に、中国などの貿易量は大変飛躍的に伸びております。地理的な関係では、日本よりも東アジア、東南アジアの方が有利性もあったかもしれませんが、それと同時に、日本がこうした成熟社会になりまして人件費は非常に高くなっております。一方、東アジア、東南アジアは非常に安いです。そういった非常にいろいろな要素が絡み合っており、今おっしゃいましたような形、東京や神戸が十三位、十七位とかいったような低い取扱量のランクになってしまっていることは御指摘のとおりでございます。

その原因といたしましては、先ほど言いましたようなことのほかに、バースの整備が少しくれておったとか、あるいはそれ以外の、公共投資の方に少しウェイトがかかっておったといったこともありましょう。

それから、今回こうして皆様方にもお願いしておりますが、港運送の方の関係にしまして、それまでにはやはり、料金を認可制にするとか、あるいは新規参入を少し制限するといったようなことでの港の秩序、これに對しましてはそれなりの必要性があったかもしれません。しかし、それが逆に、現在におけるサービス面の低下とか、あるいは効率的な荷役ができないといったようなことになっております。

そういったことを一つ反省の上、こうして今回法改正をお願いしているようなことでもございます。

今後のことといたしまして、港の重要性を我が運輸省としても大いに認識しまして、ハード、ソフトの面からの整備を図っていきたい、このように思っているところでもございます。

○菅(義)委員 いわゆる北米、欧州航路の船が、ここ十年間で日本に寄港しなくなってきた。完全に日本抜きのコンスーシアムが形成をされて

いるんじゃないか、そういう心配さえ実はありますので、ぜひ日本の港の活性化のために運輸省として全力を尽くしていただきますことを強く要望いたします。

今度のこの法律改正でありますけれども、需給調整が廃止をされることになりました。港は、ほかの場所と違って、今まで、実はいろいろな歴史もあるわけでありまして、一時は大変混乱したときもありました。しかし、今、港それぞれに、自分の港をよくして利用しやすいものにする、お客さんに来てもらう、そういう運動が実は行われております。私の横浜市でも、関東運輸局から、横浜市、管理者です、あるいは労働組合、港運送協会、全部が入ってそういうものをやっています。もし混乱が今度の改正で生じた場合、そうした解決には地元の自主性というものを重んじていくべきじゃないかな、こう思いますけれども、これについてはいかがですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。規制緩和を実施するに当たりまして、主要九港、それぞれ港の事情が異なります。港ごとにいろいろな問題が生じてくる予想されるわけでありまして、この対応につきましては、それぞれの港ごとにケース・バイ・ケースで解決されるべきものも多いというふうに思っております。

また、国としても、必要に応じて、事業者の意見を聞きながら、問題解決に向けて、各地方運輸局において適切に対応してまいりたいと考えているところでございます。

それで、先生今御指摘がございましたけれども、現在、主要九港のほとんどの港におきまして、港管理者が主体となりまして、港のサービス向上などを目的としまして、港運事業者、労働組合それから船会社、荷主などをメンバーとする協議会的なものが設けられております。それぞれ活発に活動いたしております。具体的な施策の実施も含めて、見るべき成果が上がっているというふうに考えております。

運輸省もこの協議会に入っておるところでございます。

いますが、この協議会の場も使わせていただき、事業者など関係者の意見を十分に聞くなどいたしまして、規制緩和の円滑な実施を図ってまいりたいと考えております。

○菅(義)委員 ぜひそういう方向でお願い申し上げます。

さらに今度、料金が、認可制から届け出制になるわけでありまして、港には今まで、これもさまざまな歴史が実はありまして、港労働対策等審議会あるいは港運送協会の中で、いわゆる元請と下請の料金についてさまざまな検討をしてこられました。そして現在は、下払い制度、そういう中で、財団法人の近代化促進協議会、日本港運協会が、制賦率とでもいいますように、そういうものを含めて今内々に決めてやっております。これが実情であると私は思っております。

運輸省は、この下請と元請の関係について、どのように考えておられるのか。そして、現在まで歴史的に続いてきております制賦率について、今度の改正によってどのように考えられるのか、お尋ねをします。

○高橋政府参考人 お答えいたします。港運送事業法という観点から申し上げますと、運賃・料金規制というのは、利用者保護それから港運送秩序の維持という観点から行われておりまして、運賃・料金というのは、事業者が船会社、荷主から受け取る運賃・料金を指しているというふうに考えております。これは認可制から届け出制に変わっても変わらないというふうに思っております。

したがって、元請事業者と下請事業者の間の下請料金、先生、今、制賦率というふうに申されましたけれども、これにつきましては、基本的には従来どおり当事者間の交渉で決まってくる性格のものと考えているところでございます。

○菅(義)委員 従来どおりという話であります。それなりに今まで歴史的にきていたわけでありまして、本来、実際仕事を下請の人たちの料金の上に元請の人が管理費等を上乗せしたの

が私は基本的な料金体系になるべきだと思うのですよね。そういう形でやはり届け出料金というのを決めていってほしい。

さらに、これは参議院の質疑の中で、高橋局長は、下請料金はダンピングの対象外、こういう答弁をされておるようでありまして、この規制緩和が進むことによって、しわ寄せが下請事業者だけに来るのではないかと、こういう心配を実は下請事業者の人たちは持っております。

こうした下請、元請の関係について、やはり運輸省は透明な形でしっかりと監督していく必要があるのではないかと、私はこう思います。これについてはいかがですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。参議院の私の答弁で、少し舌足らずな点があったのかと思っております。

今般の規制緩和で、主要九港におきます運賃・料金規制を認可制から届け出制に改めるわけでありまして、元請の事業者にとりまして、下請の事業者を使用した場合の下請料金というのは、事業を営む上での当然の必然的なコストということになるかと考えます。当然、このコストをカバーするように元請料金が設定されるべきものというふうに考えるわけでございます。

港運送事業法で言うところの運賃・料金というのは、先ほど申し上げましたように、船会社、荷主から受け取る運賃・料金を指しているという性格のものでありまして、下請料金は直接の規制をかけるというところは難しいわけでありまして、ただ、運輸省といたしまして、下請の事業者やその労働者に規制緩和の過度のしわ寄せが行くというような事態は、港運送の安定化の観点から避けなければいけないというふうに思っております。料金変更命令制度や緊急監査制度を適切に運用いたしまして元請料金の過度のダンピングを防止することを通じて、下請料金が確保されるように配慮してまいります所存でございます。

なお、規制緩和というのを口実に、元請事業者が下請事業者に支払う料金をいたずらに切り下

けるということがもしあるならば、必要に応じて元請事業者に対して指導も行つてまいらうという考え方でございます。

○菅(義)委員 届け出られた料金が適正に守られているかどうか、そういうことについて運輸省としてはどのような形で対応していくのか。

従来ですと監査で対応してきましたけれども、ある意味では、この監査というのは、いいかげんとは言いませんけれども、何となく厳正を欠くようなところもあつたわけでありまして、この点についても、この法改正に伴つてどのような考え方をしておられるのか、お尋ねをします。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

規制緩和の実施に当たりましては、労働関係など港湾運送の安定化のために、届け出料金が適正に遵守されるということが重要だというふうに思っております。

そのために、料金につきましては、従来の定例監査に加えて、新たに緊急監査制度を設けることにいたしました。

緊急監査制度というのは、過度のダンピングがあつた旨の申告など一定の要件があれば発動することとしたしております。発動基準の明確化も図りたい、こう思っております。

それから、監査体制も強化したいと思つておりまして、これらの措置によりまして、届け出料金の遵守を担保するようにしていきたいと考えております。

○菅(義)委員 法改正に伴い、緊急監査制度を設置して対応することでありませうけれども、ぜひ従来と全く違うような形できちつちこの制度を適用していただきたいというふうに思います。

さらに、監査されてそういうダンピングがあつた場合、従来ですと、指導が行われるのは港湾運送事業者だけであります。これはやはり、当然、支払い者側、ユーザー側にも私は責任があると思ひますから、そこにも何らかの形の指導を行うべきであると思ひますし、ある意味では第三者機関

のようなものを設置すべきでないか、こういう思ひもあるわけですが、これについてはどうですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

料金のダンピング防止のために今回新たに設けました緊急監査制度を運用していくに当たりまして、船会社、荷主がダンピングを強要していることが原因であると考へられる場合には、事業者だけではなく、船会社、荷主に対しても再発防止の要請を行つていくことにしたいと思ひておりまして、その後も繰り返しダンピングを強要していたことが明白な場合にはその事実の公表を行うということも検討していきたいと思つております。

今回の規制緩和を機に、新たにそういったような措置を船会社、荷主に対しても講ずることにしておりまして、これによりまして、過度のダンピング防止策の実効性がより確保されるようにしていきたいと思つております。

○菅(義)委員 ぜひ厳正な運用を強く望むものであります。この法律改正によつて、外から見てもわかりやすい効率な料金体系、そしてまた労働の集約が進んで、非常に港の効率が上がるような、そういうものを私は期待いたしております。

二点ほど、地元の関係について質問をしたいと思ひます。

先ほど、日本の港が東アジアの港と比べてここ数年間地盤沈下が著しいと。それはさまざまな理由があつて、今の港湾運送法改正もその一つでありますけれども、やはり大型船化に日本が立ちおくれてきました。大水深パースの建設が東アジアの港と比べて非常に遅れてしまつた。あるいは、縦割り行政の中で、手続が余りにも煩雑過ぎるし、時間がかかり過ぎる。あるいは、料金が高い、二十四時間三百六十五日、日本はオープンしていない。そういう中で、日本からどんどんと東アジアの方に北米航路や欧州航路の船が行き始めてしまつて、世界の船の潮流はさらに大型化されてきて

います。通常ですと八万トンクラス、もっと大きなものさへ実は建造をされているということも明らかでありますし、東アジアにおきましては、既に十六メートルから十七メートルの水深パースを建設しておりますところもあります。日本でもやはりこうした大型船化に対応するために十六メートルのバースの建設というものは実行に移していくべきだろう、こう考へておるものであります。

現在、横浜市の南本牧というところで、大水深パース、十五メートルの建設をしておりますけれども、これは埋めるわけですから、ある意味では十六メートルにしてもそんなに料金はかからない。そういうところについては積極的に十六メートルの大水深パースというものを私は建設をしていくべきじゃないか、整備をしていくべきじゃないか、こう考へますけれども、これについてはいかがですか。

○川嶋政府参考人 先生御指摘のとおり、国際航路に就航しておりますコンテナ船につきましては、大型化が進んでおるところでございまして、特に最近では、御指摘のように、二十フィートのコンテナで六千個以上積みまますような、そして岸壁水深につきましても十六メートル以上の水深を必要とする超大型のコンテナ船が出現してきているところがございます。また、船社の建造計画を見ましても、このような超大型船の隻数が今後さらにふえていくだろうというふうに見込まれております。また、欧州の港湾あるいはアジア、アメリカの港湾においても、水深十六メートルのバースについて整備が進められているところとところでございます。

そういう関係で、我が国の港湾におきましても、例えば横浜港におきましては、水深十五メートルから十六メートルという形でコンテナパースの港湾計画をさせていただいておるところでございします。超大型船の建造状況でありますとか、あるいは海外等の港湾の整備状況を見きわめながら、我が国の港湾の競争力を確保するという観点から、そういうおくれがないように適切に対応

していきたいというふうに考へております。

○菅(義)委員 今六千個と言ひましたが、もう一万个のコンテナ船なんか計画されているようですね。そんな時代でありますから、ぜひ十六メートルの大水深パースの建設を望むものであります。

強制水先でありますけれども、これもやはり世界と比べて料金が高過ぎる。横浜港というのは今三千トン以上から強制水先案内が必要であります。東京は実は一万トンです。神戸も一万トンであります。そういう中で、私はこの制度について実はかなり不満を持っております。一人でありまして。しかし、現実としては、一昨年でありますが、審議会の中で、横浜を三百トンから三千トンまで緩和をされました。そして、十七年までに再度一万トンまでの緩和について検討していく、そういうことになつておりますけれども、現在どのような状況に、そしてこれからどんな形で取り組んでいくのかお尋ねをしたいと思ひます。

○谷野政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、強制水先制度は、船舶交通の安全の確保と船舶の運航効率の増進を目的に設けられているものでございます。横浜港の強制水先の範囲につきましては、海上安全船員教育審議会の答申を踏まえまして、安全規制の合理化等の観点から、昨年の七月に、危険物積載船を除きまして、総トン数三百トン以上から総トン数三千トン以上に緩和をいたしたところでございます。そして、これも御指摘がございましたが、総トン数一万トン以上の緩和につきましては、同審議会の答申においても、現港湾計画の最終年度でございします平成十七年までに再度一万トン以上の緩和について検討することが適当であるとされております。

この横浜の強制水先問題につきましては、常々先生から御指導いただいております。また本日も御指摘を受けたわけでありまして、その趣旨は十分認識していることを申し上げた上で、今後答申の提言に沿ひまして、平成十三年に一部供用開始





の法案の議決がございましたので行つてまいりましたが、ひな壇の上で私はそればかり考えておりました、永井委員は何をおっしゃるんだろうかなと。

国際的な感覚からいうと、アメリカのブッシュ大統領が一月二十日に就任された、そんなことも思いにあるだろうか。また、昭和天皇の大喪の礼がこれまた二月二十四日でございます。それから、六月の四日には中国の天安門の事件が発生しております。八月の十日には海部内閣が誕生しました。十一月の十九日にはベルリンの壁が崩壊しました。そういう政治、経済、社会の大きな動きがあるわけでございます。

ちょうど運輸省も五十年になりますので、運輸省としまして、先般五十年史というものを編さんいたしました。その中から主なるものを考えてみますと、盛んに当委員会でも御議論をいただいております。また、今噴火が問題になっておりますが、阿蘇山の噴火もございました。そしてまた、超電導磁気浮上式鉄道検討委員会におきまして例のリニア新実験線の建設適地に山梨県を選定したのもこの年でございます。今、大体その程度でよろうという合図がありますので、これで一応答弁とさせていただきますが、どうぞまた引き続きいろいろ御議論をいただきますと思います。

○永井委員 大臣から御懇篤な御説明やら御発言をいただいたわけでございまして、大体そのような事件やら事故がいろいろ次から次へと一九八九年は起きました。

ふと考えてみますと、ちょうどことし十年たつてゐるわけですね。この十年をある人は、あるいは無責任にと言つていいか、失われた十年なんというようなことを言う人もおります。しかし、この一九八九年を境にして物すごい変化が起きております。今日の危機的な状況あるいは変化の引き金を引いたのが一九八九年かな、私はそんな思いでこだわりを持っておるわけでございます。

その激動、激変の中で、とりわけハイテクの進展が目覚ましいですね。インターネット元年が一九九五年という話を聞きましたから、まだ五年です。五年で社会にこれだけのインパクトを与え、変化を与えている。大変なことですね。

また、バイオテクノロジー、これも私たちの知らないところで社会に、私たちの生活や仕事に大きな変化をもたらしているのではないかな、そんな感じもいたしております。

さらに、金融、経済中心、あるいは人事、文化等も含めて、とめどもない国際化の進化というか進展、これもまたすごいですね。先ほど大臣が触れましたように、一九八九年、東西の冷戦が終わった直後からえらい勢いで世界規模の交流という国際化、グローバル化が起きておるわけですね。

もう一つは、我が国にとって特に特徴的なことは、超少子高齢化社会ですね。これも日本の経済や社会にすごいインパクトを与えております。

そこで、最後にもう一点私が気になることは、地球環境の悪化であります。私たちの日常生活や仕事の中では意識しない、意識の外で地球環境が物すごい勢いで悪化をしているという破壊をされている、そんな思いを私は非常に強く感じています。でも、きょう、ちょうどこの海洋汚染、環境問題でございますので環境庁の局長さんにも来ていただいたんですが、どうも環境庁が国民や世界に対して地球環境の危険、危機、こういったものを強く発信していない、国民にびんびんはね返つてこない、私はそういう思いを強く感じています。

ですから、この海洋汚染に関連して、地球環境の破壊あるいは悪化に対してどういう認識を持っているか、どういうサインあるいは発信を国民にしているか。あるいは、世界各国に対して、とりわけ後進国、これからは化石燃料をどんどん使ってくるような時代がやってくると思うんです、その速さは私たちの想像を超える速さだと思うんです、そういう視点からして、環境庁はどう国民

や世界に対してアピールしているか。同時に、環境庁自身がどういうビヘイビアを世界に向けてとつてゐるか。

そのことについてぜひこの際お聞きしておきたいと思つて、あえておいでをいただいた次第であります。どうぞよろしくお願いします。

○太田政府参考人 お答えいたします。

ただいま先生お話しがございましたように、現在地球環境問題、我々は十ぐらい大きな問題があると思つて、その中でも地球温暖化問題、これが言うなればより時間的というか将来世代にも大きな影響を及ぼすし、あるいは空間的な広がりを持つてゐる、あるいは原因がより根源的であるという点で、地球温暖化、オゾン層、酸性雨、いろいろありますが、地球温暖化の問題が一つの大変大きな問題であろうというふうに思つております。

それで、これに対して、私も、いわゆる現在の世代だけじゃなくて、将来の世代も同じようにこの環境を享受するということが大原則だと思つて、従来のような形の大量生産、大量消費あるいは大量廃棄という社会構造システムを、最適な規模の生産、消費あるいは最少の廃棄というような形の構造のシステムに持つていきまして、それで言うなれば持続可能な社会を築いていくことが大事である、こういうふうに認識しております。

それで、私も、こういう問題を解決するには、いろいろな国際的、国内的対応も必要ですが、もう一つ大事なものは、国民一人一人のライフスタイルといふんです、いわゆる足元から改革ということを実行していくことも、一つの大きなインパクトといふんです、例えば温暖化に関しましては、国民の方々に、四つのチャレンジということ、例えば一日一万歩にチャレンジするとか、アイドリングストップということにチャレンジするとか、環境家計簿というのにチャレンジするとか、あるいは、エコオフィスといふんです、オフィス

の中でエコ製品を使う、そういうようなチャレンジをやつていきましようというようにことを呼びかけております。

より基本的には、私は、環境教育あるいは環境学習というように小さいときからの教育も大事だと思つて、環境庁といたしましては、例えば子どもエコクラブというものがございすけれども、文部省とも連携した形のいろいろな対応を考えて、環境学習あるいは環境教育というものを力を入れていきたいというふうに思つております。

それから、先生お話し、発展途上国に対してどういう対応をするかということですが、COP6が今度オランダで十一月にございす、こういうものに向けましていろいろなリーディングシップをとつていかなきゃいかぬということで、一つは、発展途上国、アジアに関しては、環境庁が中心になりましてエコ・アジアという組織をつくつてございまして、そこでいろいろな我が国の経験等をそちらの皆さんの方に支援するということ、あるいは、東アジア関係の会議とか、あるいは日本、中国、韓国の大臣の会合とか、そういう形で、できるだけ日本の経験を各国にもお伝えしようというように形で行つております。

それから、世界全体に対しては、先ほど申し上げました十一月の温暖化に関するCOP6というのがございすので、こういうのがぜひとも成功して、二〇〇二年に、京都議定書というのがございすけれども、これが発効できますように、いろいろな場面で、たくさん会議がございす、環境庁からもみんな出てきて、積極的なリーダーシップを発揮して、その成功に導くように、今大臣以下みんな一生懸命になつて努力してゐるということでございます。

以上でございます。

○永井委員 環境委員会ではございせんので、この辺にさせていただきますが、しかと承りました。



しかし、どうもいま一つインパクトが弱いというか、国民的な関心事に昇華していない、そういう感じは否めないですね。ですから、環境庁は率先して、環境を守る、温暖化を防止するさまざまな手立てを、環境庁自身がひとつ先導的な役割を果たしていただきますように心から御期待を申し上げておきたいと思っております。

さて、時間が大分過ぎてしましまして、本題のこの法案でございます。

この法律は、油や化学物質の海洋への投棄などによる海洋環境の破壊を未然に防止するとともに、事故が発生したときにはその処理を的確に行うことにより、地球環境を保全しようとすることを目的としてつくられたのであります。いわゆるMARPOL条約を国内法にしたものであります。その内容は、先ほども申し上げましたように極めて技術的な事柄が多く、私ども素人の理解を超える難しい問題でございますが、法律そのものは非常に重要であり、意義深いものであると思っておりますので、どうかわかりやすく御説明をいただければと思っております。

そこで、私が申し上げるまでもなく、海洋は人類が共有する貴重な財産であつて、魚をとつて生活をするだけでなく、御承知のように、海洋にあるさまざまな資源をいかに次の世代、後世が利用していくかという、資源の宝庫とも言われているのが海洋だと私は考えております。

そこで、海洋は、有名な言葉に、林子平の「海国兵談」、御承知だと思つたのですが、江戸日本橋よりオランダまでも境目なき水路である、国境を隔てることなくつながつており、船舶も世界じゅうを動き回つております。したがつて、海洋汚染の防止は、世界各国が協調して取り組むことによつてのみ初めて効果が期待できるわけでございます。

早くから我が国は、有数の海運先進国としての役割を果たすべく、IMO、国際海事機関等で国際的に貢献してきていますと承知をしております。そこで、このMARPOL条約がその中心的な役割

割を果たしていると思うのでありますが、この条約のほかに、現在、我が国が締結している海洋環境保全にかかわる国際条約にはどのようなものがあるか、ぜひわかりやすく御説明をお願いしたいと思います。

○羽生政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、海洋の汚染の防止というのは一國でできるものではなくて、世界で協力してやらなければならないものでございます。そういった意味から、我が国も率先して、海洋汚染の防止のために御指摘のIMO等において積極的な活動をしているところでございます。

御質問のございました、MARPOL条約以外の条約でございますが、主に二つあると考えております。

一つは、陸上から発生した廃棄物を海洋に投げ捨てる、これについての規制をしたロンドン・ダニンゲン条約という条約がございます。これは、一九七二年にストックホルムで開かれた国連人間環境会議の決議に基づいてIMOでつくられた条約でございます。一九七五年に発効して、八〇年に我が国が締約国になって、現在、締約国数は七十八と考えております。

この条約というのは、陸上で発生した廃棄物を海洋に投棄する際、ある一定の物質は禁止をする、その他の物質については一定の条件をつける、それから、投棄するときにはこういうことを考えなさいという指示をする、この三点から成つております。

禁止物質としては、例えば水銀とか高レベルの放射性廃棄物、こういったものは禁止いたします。それから特別に許可をするけれども条件がある、こういったものについては、例えば銅とか鉛とか巨大な廃棄物等がございます。

そういった、陸上廃棄物により海洋の汚染を避けるために設けられた条約でございます。それからもう一つは、OPRC条約というのがございます。これは、先生図らずも御指摘になつたように、一九八九年に非常に大きな海洋汚染事

故がアラスカでございました。エクソン・バルディーズ号というタンカーがアラスカ湾で大きな事故を起こしまして、その結果海洋の生態に影響を与えるような大きな事故でございました。これが先進国首脳会議、いわゆるサミットで取り上げられて、第十五回のサミットで海洋環境を守るための決議が行われ、この決議をもとに、またIMOで条約化されたものでございます。

この内容は、海洋汚染が生じた際、油によつて汚染が生じた場合、これに対する準備、対応それから各国の国際協力を定めた条約でございます。国際協力体制の整備を図るこの条約は一九九〇年に採択されまして、九五年に発効し、我が国も九五年から締約国となっております。

それから、今回の御審議にも関係するわけでございしますが、このOPRC条約は油を対象としておりますけれども、最近、油以外の液体有毒物質の流出事故に対応するための、このOPRC条約の兄弟分といえますか、HNS議定書というのがだんだん採択の運びになりつつある、このように聞いております。

○永井委員 そこで、MARPOL条約は、船舶からの油、有害液体物質など廃棄物の排出等について規制しておるものでありまして、海洋の汚染を防止することを目的としておりますが、この条約はどのようなことを契機として採択されるに至つたものか、その採択に至る経緯について、その背景について御説明をいただきたいと思います。

また、今回この法律案が国会に提出されることになった背景であるMARPOL条約附属書II、いわゆるばら積み品の有害液体物質による汚染の防止のための規則が昨年改正されておりますが、これもどのような経緯で改正に至つたものか、御説明をいただきたいと思います。

○羽生政府参考人 お答えいたします。

海洋汚染の問題につきましては、まず、一九六〇年代以降、特に油の問題が中心でございました。六〇年代以降、エネルギー革命等によりまして急

速にタンカーが大型化しまして、その結果、そのタンカーの中に空荷のときに横たいていくバラスト水の排出であるとか、そういった問題が出てまいりまして、大型化に伴う原油等による海洋汚染がまず中心でございました。

それで、当初の段階、一九六〇年代後半は、これに対していかに補償をするか、お金を払うかというのが中心でございましたが、七〇年代になりましたと、汚染をさせない、汚染に対する補償ではなくて、いかに規制をするかというのが世界的な傾向になりまして、そのいかに規制をするかという観点から採択されたのが海洋汚染防止条約でございます。

その際に、先見の明といえますが、単に油だけではなくて、ほかにも汚染物質はあるはずだと。一つは有害化学物質、もう一つはごみの類、それからもう一つは生活排水、トイレ等の類、こういったものについてもそれぞれ規制をしなければならぬということ、当初は、たしか四つから成る議定書、それからふたつだと思つていますが、出ております。それがMARPOL条約が制定される経緯でございまして、この条約自体は七三年に採択されております。

それで、先生の二番目の御質問でございます、どういふ経緯でこの附属書IIを改正し、今回の法律の改正とどう関係があるかという点でございます。

先ほどもちよつと触れましたが、有害液体物質の汚染対策というのは、MARPOL条約の附属書IIで、ばら積み品の有害液体物質に関する規制といたつてでございます。この附属書は、実は一九八七年に既に発効しております。世界の多くの国、百六カ国が締約国となっております。

ただ、ばら積み品の有害物質に対する規制の場合には油よりは若干弱くなつておりまして、油の場合ですと、汚染が開始されたら直ちに初動操作にかかるときにこういうマニュアルでやらなければいけないというマニュアルを船舶につけることが義務づけられておりました。ところが、このばら積

みの有害物質に対する汚染のための規則については、まだ船舶にそういったマニユアルをつけるというところまではいっておりませんでした。

ところが、先ほど申し上げましたように、一九八九年のアラスカの事故を契機に、OPRC条約という国際協力の条約ができて、さらに、その議定書で、油だけではなくて化学物質も取り締まろうという空気が出てきた。その結果、IMOの締約国の中にも、油と比べて有害液体物質の規制が弱いというの問題がもしないということの中で、油について義務づけられているのと同様なマニユアル、一たん液体物質が汚染を引き起こした場合、その初動対策についてのマニユアルをMARPOL条約の附属書と同様船舶についても義務づける必要があるということから、IMOにおいて附属書IIの改正が審議されて、九九年の七月に採択されて、現在、二〇〇一年、来年一月には発効する見込みとなっております。

そういった現下の情勢を踏まえまして、今回、この海洋汚染防止法を改正してMARPOL条約附属書IIの改正に合わせる、こういう内容の改正案の御審議をお願いしているところでございます。

○永井委員 大変専門的なことで理解の難しいところでございますが、有害液体物質は、油以外の液体物質のうち、海洋環境の保全の見地から有害である物質として、政令で、クレゾール等のA類物質から塩酸等のD類物質まで、実に五百六十三の物質が定められておられるのです。よくこの内容はわかりません。

これらの物質は、どのような基準によりAからDまで分類されているのか。また、我が国周辺海域で海上輸送されている有害液体物質にはどのようなものがあり、どれだけの量が運ばれているのか、お示しをいただきたい。そのうち、これは海域を分けるのは大変難しいと思うのですが、東京湾あるいは日本の近海全域、あるいは私の地元川崎港、こういうところからこういった物質がどのくらい運送されているのか、把握していたらひ

とつお教えいただきたいと思ひます。

○谷野政府参考人 お答え申し上げます。

まず最初に、先生から御指摘のありました、A類からD類まで分かれております有害液体物質の、いわゆる海洋環境に与える悪影響をどういう基準で考えているのかということでありまして、これは、国際的な場において海洋環境あるいは海洋生物等についての識者を集めていただきまして、その中で、それぞれの物質のいわゆる生物蓄積性をベースにして、その毒性といふか有害性といふものを決めていく。つまり、生き物の中にそれを取り込んでたまっていったときに、どれだけその生き物の本来の生き方に対して悪い影響を与えるか、そのレベルによってAからDまで決めている、こういうことでございます。

それから、第二点目の輸送実績でございますが、全国内航タンカー組合の調査によりますと、我が国における有害液体物質の年間輸送量は、約一千六百七十万トンでございます。

ペストスリールをちよつと申し上げますと、キシレンというのが一番多く運ばれておりまして、これは染料とか塗料、医薬品の材料になるものでございます。それから、ペストツツがベンゼンでございます。これはやはり染料とか合成ゴムとか合成樹脂の材料になるもの。それから、ペストスリールがスチレンというもので、やはり合成樹脂とかポリエスチル樹脂の材料になるもの、こんなものが輸送量としては多いものでございます。

それから、その千六百七十万トンのうち、東京湾を航行する量というのは、大体全体の三分の一の五百八十万トンぐらいでございます。

それから、先生の御指摘の川崎港、一生懸命調べたのですが、同じ統計ベースではございません。ただ、港湾統計で、ちよつとケミカルを対象範囲も広がりますが、積みおろし量ベースで見ますと年間四百九十万トン積みおろしして、これは日本でも多い方の一つの港になっております。

○永井委員 ありがとうございます。大変難しい。そこで、我が国の周辺海域では、今御説明いただきましたように、キシレンとかベンゼンとかスチレンとか、極めて多種の有害液体物質が海上輸送されているということですが、有害液体物質は、その種類も多く、性状とか取り扱いも多岐にわたっていることから、これらの物質の流出事故が発生した場合に、それぞれの物質に応じた適切な防除措置が講ぜられる必要があるかと思ひます。種類によつていろいろな対応をしていかなければならぬんじゃないかと私、素人は考えているのです。

まず、我が国における有害液体物質による事故件数、これは統計がありましたら、多分あると思うのですが、お示しをいただきたい。また、世界的に見るとどのくらい発生しているのか、これも参考までにお教えいただければありがたいと思ひます。

次に、有害液体物質の流出事故が起きたときにはどのような処理を行っているのか。例えば、平成四年に瀬戸内海の釣島水道で、ケミカルタンカー・マズダイク号の乗り上げ事故により、約二百六十キロリットルのスチレンモノマーが流出したという事故がございましたが、これについてはどんな対応をされたのか。まだ最近のことでございますので、お教えをいただきたい。

それから、また地元のことになって恐縮なんです。例えば川崎港において有害液体物質流出事故が発生したような場合、地元自治体とはどういう取り組みの体制が話し合われているか、除去体制や防除の方法などについておわかりの範囲で御説明をいただきたいと思ひます。

○荒井政府参考人 有害液体物質の過去の事故件数、あるいは防除体制その他の御質問にお答え申し上げます。

有害液体物質の過去の事故例でございますが、日本近海におきましては、過去十八年に十一件の流出事故が発生しております。最近の事故は平成

五年九月でございます。大阪港外で発生したものでございますが、その後の流出事故はございません。

世界の統計でございますが、現在世界的な統計はございませんが、今後調査を進めて、入手、あるいは統計の勉強をしたいと思ひておりますが、現在手元にございません。

それで、事故発生時の防除処理でございますが、先ほどの御議論のように種類が大変多岐的でございますが、その有害液体物質の有害性の強弱、あるいは性質、例えば引火性があるかどうかなどに応じて処理方法が異なってくるわけでございます。大半の有害液体物質につきましては、揮発性、溶解性が高いと言われておりますので、海に流出した場合には、必要に応じて、付近の航行船舶に被害が及ばないような警戒をするというところが海上保安庁の役目の一つでございます。

また、そのような性格でございますと、現在までの流出事故から見ますと、被害を拡大しないで自然拡散を図るというのが最も効果的である場合が多い状況でございます。

それから、過去の例で、愛媛県沖の釣島水道で発生した事故の処理の状況を簡単に御説明申し上げます。

平成四年五月二日午後八時に発生いたしました流出事故でございますが、海上保安庁におきましては、巡視船艇六隻、航空機一機を出動させました。スチレンモノマーでございますが、水面に浮遊いたしまして、揮発性、引火性を有する有害液体物質でございますことから、出動船艇によりましてガス検知を行いました。付近航行船舶が近づかないよう警戒を実施いたしました。また、沿岸市町村、漁協等へ情報提供を行って、警戒していただきました。それから、流出したスチレンモノマーの自然拡散を図るということを基本に除去いたしました。その結果、翌三日の午前七時ごろには、ガス検知反応及びスチレンモノマーの臭気は消滅したという事例でございます。

なお、最後になりますが、川崎港で同種の事故

が発生した場合でございますが、基本的には過去の事例に応じた防除体制をするわけでございますが、沿岸に近いわけでございますので、防除処理に当たりましては、関係自治体及び関係機関等の連携を密にして、迅速かつ効果的に作業を実施するという点に注意しておるところでございます。

以上でございます。

○永井委員 質問時間が終了しましたという紙が回ってきたんですが、一言お聞きしたいんです。今までに、この有害物質の流出事故によって甚大な事件、事故が世界で起きた典型的な例があったら教えていただきたいというのが一つ。それから、流出して被害が出ている、しかし、被害は大体どのケースも小さいというようなことを聞いておりますが、問題は船員さんですね。船員さんの健康をそういつたときにどうするか、これも大事な仕事だと思っております。

その二点について御説明をいただいて、私の質問を終わりとさせていただきます。

○荒井政府参考人 過去の事故発生被害の経験からいいますと、幸いにいたしまして、油流出に見られますような大規模な被害、数百億にわたるような被害の発生は現在までのところございません。したがって、海洋の汚染は、幸いというべきか、そういう経緯でございます。

なお、二つ目の御質問の船員の健康、船上での健康というのは大変重要でございます。船上のことでございますが、そういう有害物質から隔離するとか触れないようにするとか、基本的な動作が船員さんの注意事項としてあるものと思っております。

○永井委員 以上で終わります。ありがとうございました。

○仲村委員長 次に、奥田建君。

○奥田(建)委員 民主党の奥田建でございます。

永井議員に続きまして、今度私の方、そしてその次に高木議員の方から、港湾運送事業法の一部改正に関する法律案について質問をさせていただきます。

きたいと思っております。

過去の資料を見させていただきましたも、この港湾運送事業法は、港湾の荷役に関する安定、そして効率化、そのほがまでの法改正が行われていたと思っております。最近のものとしては、運輸政策審議会の昨年六月の答申を中心に今回の改正案がまとめられているということになりますけれども、欧米やアジア主要港のコンテナターミナルの荷役作業というものは、大手の一社あるいは二社といった大規模な組織で運営されている、日本の今の業界というものは小さな荷役作業体制であつて是正しなければならぬ、この構造改革ができてこそグローバルスタンダードが可能だという答申を受けての運輸省の見解でございます。

今回の法改正でも、労働者の最低保有基準の引き上げあるいは事業協同組合の推進といったことによつて事業の拡大を図りたいという方向性は見えますけれども、他国と比べて、運送事業自体をターミナルオペレーターのような規模の事業者で育てていくといったところまではまだ踏み込んでいないのではないかと感じられる次第でございます。

運輸省として、ターミナルオペレーターに育てるまでの大きな事業者の育成といったこと、それを政府の方針として明確に持っているのかという点、そして、このような大きな事業者を養成するという視点があるのであれば、今回の参入の規制緩和というだけでなく、大きな事業者育成のための支援策といったものも必要ではないかといった二点につきまして大臣の答弁を求めたいと思っております。

○二階国務大臣 今回の規制緩和の実施とあわせて、事業者の集約、協業化を進めて波動性を吸収したり効率的な就労体制の導入を図って、日曜荷役等に柔軟に対応できる体制づくりを行うことも必要だというふうに考えております。

このためには事業規模の拡大を図ることが必要であります。一気には大規模な合併を進めることは難しい面もあると考えられますので、まず、

事業協同組合の促成を図ることから始めることにより、事業者の意識改革を図りながら着実に集約、協業化を積み重ねていくことが現実的であると認識をいたしております。

具体的には、集約、協業化を進めるため、労働者の最低保有基準を一・五倍に引き上げるに当たつて、事業協同組合に加盟した場合には、新たに労働者を雇用することなく新基準をクリアすることができるようにして、事業協同組合の促成を促進することとしているほか、平成十二年度予算により、規制緩和を行う各港におけるそれぞれの港湾の運送事業者の集約、協業化を後押しするために、調査支援事業等を実施するところといったしているわけでありまして。

○奥田(建)委員 続きまして、もう一つ大臣の方にお聞きしたいと思っております。

審議会の答申でも、昔に戻りますれば、先ほどからお話に出ております平成九年の行政改革委員会の最終意見、その前には運輸政策審議会に対する諮問として、陸海空の需給調整規制を廃止したときの意見といったものが問われております。

大体二年半から三年のいろいろな議論を通じて今日に至つていふことになりましたが、そういった審議会の答申の中でも、事業活動の効率化あるいは活性化を通じてサービスの向上、多様化、あるいは料金の低コスト化といったものは効果として当然求められることでありますけれども、これまでの、規制によつて維持をされていた安全の面、あるいは経営の面、そして雇用への諸問題、こういったものには十分対応と環境整備が必要であるということはいくつかの文面を割いて述べられておるところでございます。

今回の法改正に対しても、全国の港湾労働組合協議会などからは、労働者の雇用の安定化策といった面について欠落しているのではないかと、いうような御意見も出ております。そういった雇用安定化策につきまして、労働者の担当となる部分もあるかと思ひますけれども、大臣の御返答をお願いいたします。

○二階国務大臣 規制緩和の実施に当たつては、労働関係等、港湾運送の安定化を図りながら進めていくことが重要と考えておりますが、港湾労働者に行き過ぎたしわ寄せが行かないようにしたい、これが極めて重要なことだと認識をいたしております。

このためには、中小事業者の集約、協業化等を進めることによつて経営基盤の強化を図り、労働者の雇用にも悪い影響が出ないようにしたいと考えております。また、料金のダンピングによる事業者の共倒れや、労働コストの大幅な削減がなされるように、料金変更命令や緊急監査制度を用いてこれを防止することにいたしております。

これらの施策によりまして、できる限り港湾労働者の雇用の安定を図りながら、円滑に規制緩和を実施していきたく考えております。

○奥田(建)委員 規制緩和を中心にして新規参入を促し、活性化、業界の中にも競争の論理を持ち込みたいというのが法改正の中の一つの趣旨かと思ひます。

ただ、荷主の方の雑誌の記事の意見によりますと、このような競争原理が表向きは導入されたように見えるかもしれないけれども、こういった一貫責任制度というものが現行のまま維持され、また、労働者の保有基準が一・五倍といった中で、免許から許可といふながら、ある部分ではそういった認定が強化されている。こういった厳しいものがはめられたままでは、この基準というものをクリアできるのは大手の企業だけであり、そしてその大手がまた進出しようとするれば、多くの事業者が存在するこの業界からは猛反発が出て、混乱しかり得ないのではないかと、というような意見も記事として載っております。

こういった法改正により、新規参入の競争促進というものは実際に実現できるのかどうかという点につきまして、大臣の見解といたしたものを聞かせていただきたいと思います。

○二階国務大臣 規制緩和が実施された場合には、新たに参入してくることが予想されるものとして

は、港灣運送事業が港ごとの免許となつてゐることから、まず既存の事業者が他の港に進出することが考へられております。また、港灣運送事業に隣接する総合物流業者、トラック業者等からの進出も予想されております。

業界の体質を云々する向きはありますが、やはり免許制が新規参入を困難にできたのは事実であります。これが廃止されれば、経済原則にとりまして、新規に参入してくる方々が多く出てくるものと考えているところであります。

○奥田(建)委員 もう一つ、大臣の方に伺いたいと思ひます。

一つ、日本の港灣の競争力の低下の中で、今伸びているアジアの各ハブ港なんかとサービスの状況で負けているというような意見がございます。その中で、日曜荷役である日曜、夜間の荷役といったものの、先ほど赤羽議員の方からも質問がございましたけれども、こういった日曜荷役の現状、労働組合の方では、しっかりと対処できる、あるいはやっておるというような意見がございますし、運輸省や、あるいは船主さんの方からは、その点がまだ弱いといった意見が出ております。まず、この休日、あるいは三百六十五日二十四時間体制といったものについての現状を少し教えていただきたいと思ひます。

○二階国務大臣 ただいまの奥田委員の御指摘のことは、小沢内閣の当時でございましたが、産業競争力会議等、経済界の皆さんからいろいろな御指摘がたびたびございました。

日曜荷役については、過去、労使協定が切れたことにより一時的に中断した時期がありました。現在、外航コンテナ船を中心に既に実施をされてゐるところであります。したがしまして、産業競争力会議におきまして、現在、多くの関係者の御努力によりまして、日曜荷役サービスは我が国では主要港灣においては既にできておるということをお知らせした次第であります。

夜間荷役につきましても、一部の時間、つまり明け方の四時から八時までの間を除き、従来から

既に実施されてゐるところであります。ただし、御承知のとおり中小事業者が多いために、労働者の交代要員の確保が難しいことから日曜の夜間荷役が行われないなど、実施時間帯などにおいて制約があることも事実であります。

ただ、御指摘の、そのための労働者の交代制の導入に関しては、労使交渉マターでありますし、政府の立場からの発言は控えさせていただきますと思ひますが、いずれにしましても、政府としても、集約、協業化を推進し、事業者の規模拡大を進めることによって、交代要員が確保され、日曜荷役あるいは夜間荷役がより柔軟に実施されるよう、その環境整備に努力をしてみたいと思ひます。

○奥田(建)委員 ただいまの御答弁の中にも、三交代制の必要性というものはしっかりと認識しておるが、労使交渉の中には入らないという御発言がありました。

ただ、組合の方、労働者からも、そういった三交代制という当然の労働基準といったものを満たしていただくのであれば、それは幾らでも前向きに対処するという回答も出ておりますので、そういった一つの業界指導、それには体質の改善が必要かもしれないけれども、そういったことが当然の条件であるといった指導の方は、港灣の行政に携わる省庁としてぜひともお願いしたい部分であると思ひます。また、できれば、会社の方あるいは組合の方からも、そういった個々の企業に対するものでなく、そういう体制をつくるというための支援策といったものが要望されるときには、ぜひとも前向きに取り組んでいただきたいとお願ひする次第でございます。

続きまして、中馬政務次官にお尋ねします。

ただいまの規制緩和の方策、主要九港、十二港といへばいいのですか、主要九港について先行実施をするといった文言が運輸省からの資料の中に入っております。あるいは答申の中でも先行して実施するという一文が入っております。

今、需給調整が行われている港灣が九十四ある

いは九十五と聞いておりますけれども、そのほかの地方港につきましては、こういった規制緩和といったものが、自分たちの職場に、いつごろ、どのように入ってくるのかということが一つの関心事でもございます。

まず、主要九港の実施状況を見てからの判断になる部分もあるかと思ひますが、現在においては、一つの国の中で二つの制度が並行して、地域によつて二つの制度が存在するという状況になりますけれども、こういったものを統一化するスケジュール、あるいは方法といったものについてのお考えを聞かせていただきたいと思ひます。

○中馬政務次官 奥田委員御指摘のとおり、平成十一年六月の運輸審の答申で、まず十二年内に九港先行して実施すべし、こういう答申が出たわけでございまして、それに基づいてこうしてやっております。その答申でも指摘しましたように、事業者の規模の小さいところ、この九港以外をこれに急にやつてしまいますと、規制緩和による影響が大きいということでございまして、まずこの九港から先行させているようなことでございします。

この港灣運送の安定化策も、主要九港とそれ以外の港の状況の違い、歴史的な、あるいはまた業者の形態等もそれぞれ違うようでもございします。それと九港と同じ方法でいいのかどうかといった検討をすることも必要である、このように思っております。このために、今回は主要九港において先行して規制緩和を行います。残りの港の扱いについては、これら九港における規制緩和後の状況を踏まえて検討していく所存でございます。

しかし、目的とするところは、先生も御指摘のように、しっかりとしたターミナルオペレーターがそれぞれの港をちゃんと管理するという形に将来は持つていくものと思つていらっしゃるでございします。

○奥田(建)委員 もう一度政務次官に聞きますけれども、何年後に再見直しをするというふうな項

目に関しては、今はないということですか。

○中馬政務次官 特に何年までにどういう結論を出そうといったことは、今のところは考へておりません。

先ほど申しましたように、まず九港で先行させて、その問題点や、またそれに応じて、地方港灣といひましようか、それ以外の港がどのような方向としては決まつてゐるわけでございますが、反応があるのか、そういったことも踏まえて、スケジュールは考へていきたいと思つております。

○奥田(建)委員 続きまして、もう一度中馬政務次官の方にお尋ねいたします。

この運賃・料金の変更命令といった部分が、現行法では二十一一条、あるいは改正案の方では二十二条の二に書かれておるかと思ひます。ただ、現行法の上でもこういった運賃の変更命令といったものは発動されてはならないと聞いておりますし、また、規制緩和でございました陸運、トラックの方の、貨物自動車の運送事業法でも同じような制度があります。これは一つのダンピングの防止策といったことで法が形づくられてゐるというふうな聞いておりますけれども、こちらの方もやはり発動といたしましたものはされてはならない。

条文の方には、不当差別的取り扱い及び不当競争のおそれがある場合発動されるというふうな書かれておりますけれども、先ほどもありましたかもしれないけれども、何が不当差別であり何が不当競争なのかといった基準が条文にしっかりと書かれていないと、こういうものを発動されても一つの訴訟されたにしか、発動された方も抵抗するだけのものではないかと思ひます。

料金変更命令が大変大きな力を持つ条文であるということ、ダンピングを懸念する人たちの中에서도当然有効な条文であるというところは理解できますけれども、不当差別、不当競争といった判断の基準というものがどこにあるのかということについて、御説明をお願いしたいと思ひます。

○中馬政務次官 今回の改正法案におきましては、船会社、荷主が不当に差別的に扱われて不利益を

こうむつたりする場合、あるいは届け出られた料金の著しいダンピングが行われているというようなことが判断された場合に、料金の変更命令を発することができるところとされているところがございます。

特に問題となるケースといましようか、過度のダンピングが行われる、その具体的な変更命令の基準でございすけれども、やはり労働コストが非常に多うございすから、この労働コストを制するような価格、労働コストを含む変動費を下回っているような場合には変更命令を行う方向で検討しておりますけれども、その詳細については、今後詰めていくことといたしております。

なお、規制緩和の実施に当たっては、労働関係等港湾運送の安定化を図りつつ進めていくことが重要と考えているところでありまして、特に料金のダンピングは、労働者の労働条件に影響を与えますし、労働問題を生じさせる懸念があるために、運輸省としても、料金変更命令や緊急監査によってきちんと対応していくつもりでございます。

○奥田(建)委員 料金の方が今の認可制のもとにありますときは、料金の原価計算書といったものの提出もあつて聞いております。監査制度と並行しまして、ぜひとも、こういったダンピングの防止、あるいは、時によりましては水増しといったこともあるかと思ひます、そういったものの監視といったものをしっかりと行つていただきたいと思ひます。

また、料金制度の方が、仕事の形態によりまして大変多岐にわたつておる業界でもございすので、その点でもぜひ、そういった荷役業務、数々の船の上あるいは沿岸での業務に基づいての現状の把握といったものもしっかりと行つていただきたいと思ひます。

続きまして、政務次官の方に、提出金関係について御質問をしたいと思います。

運輸政策審議会の答申では、提出金の使途である港湾労働者の福利厚生施設の整備運営に関する資金、こういったものは、一般には労働者を雇用

する事業者が自己の責任と判断のもとで自己の収益から支出することが当然の性格のものである。

そして、船主あるいは荷主さんの方からは、こういった港湾労働者と直接の雇用関係にない自分たちが負担するということは必ずしもなじまないという意見、そして、労働者側からの意見とすれば、こういった提出金というものは自分たちの福利厚生に對して重要な役割を果たしてあり、まだ労働環境というものがしっかりと整備されていない中で、こういった提出金の根拠というものを失うことは大変困る、あるいは事業者側がしっかりとそれを提出するというような担保がとれるのか、こういった両方のサイドからの意見が出ておるわけでございます。そして、答申では、分割納入あるいは三年後の見直しといった意見も出ておるわけでございます。

運輸省の方としましては、この方向性というものをどういふふうに見ておるか、提出金の将来像というものをどう見ておるかということ。そして、答申に出ております三年後の見直しというのは、答申が十一年の六月でございすから十四年の六月を指すのか、あるいは法施行から三年後という形になるのか、提出金の将来像とその見直しの時期といった二点について、お答えいただきたいと思ひます。

○中馬政務次官 港湾運送事業者は大変小さな企業が多うございす。そうしますと、そこで働く労働者の処遇の問題等もございまして、年金や宿舍等、福利厚生にこの提出金が非常に重要な役割を果たしていることは議論をまたないところでもございす。

それに関しまして御心配の向きもあるやに聞いておりますが、今度の運輸審の答申にもありましたが、提出金の仕組みが、船主、荷主の方から港湾運送事業者の方に直接払われるのではなく、提出金の方は港湾近代化促進協議会の方に分割して支払われるという形になりました。それも含めて若干疑念を生じているところがあるかもしれません。

しかし、運輸省としましては、三年後にこれを見直すということは、この方向でいかどうかという点も含めて、改善すべき点があれば必要な措置を講じていくという意味を含めての三年後の見直しでございまして、法施行から三年後にそのようなことをしますが、これをなくしてしまうとかそういうことではないので、そのことは誤解のないようにしていただきたいと思ひます。

現時点におきましては分割支払い制度の円滑な立ち上げがまず重要と考えておりまして、将来の見直しのあり方については、今後検討すべき問題と認識している次第でございます。

○奥田(建)委員 もう一つ政務次官に確認だけさせていただきますけれども、料金制度が認可料金といったものから届け出料金になったときにもこの提出金の部分というものはしっかりと確保される、そのための分割納入という一つの方策である、そう考へてよろしいでしょうか。

○中馬政務次官 当面、トン当たり九円という提出金の額等も含めて、今ここでそれも含めて見直すとか廃止するといったようなことは一切考へておりません。

○奥田(建)委員 続きまして、高橋海上交通局長さんにお尋ねしたいと思ひます。

こういった法改正に関しては、規制緩和ということで欧米からの強い要請というものが最初にはあつたかと思ひます。そして、昨年の六月の答申が出てからもまたアメリカ政府の方からいろいろ意見といったものがあつておりました、また局長さんの方もそういった交渉の場に先頭に立つて臨んできたかと思ひます。

こういった規制緩和の中で、セーフティーネット、一貫責任制度あるいは労働者の最低保有基準の引き上げといったものに関してアメリカ政府の方から一つの反対意見といったものも、新聞で読みましたけれども出されておりました。こういった協議について、どのようなやりとりがあつたかということをお少し教えていただければと思ひます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

米政府の方では港湾運送の規制緩和について大変強い関心を持つておるわけでございます。私どもの検討作業という意味で申し上げれば、運輸審の中間報告を出した時点におきまして、つまり、報告を出した後、昨年の一月にアメリカの方では中間報告に対するパブリックコメントということで見解を言つてきております。それから、昨年の十月に、答申が出た後でございすけれども、日米海運協議というのをやつております。アメリカの海事局長と私とで協議をいたしておりますが、その中でアメリカが強く懸念を表明しておりますのが、規制緩和とあわせて行います港湾運送の安定化策、例えば労働者の最低保有基準の引き上げでありますとか、荷役料金の分割支払いでありますとか、一貫責任制度の維持、こういったことにつきまして、これが効率化を阻害するのではないかという懸念を表明いたしております。

これにつきまして、私も一日半費やして議論をいたしましたけれども、やはりまだ日本の事情をよく御存じない、誤解に基づくものであつたり、それから日本の港湾運送の過去からの経緯、現状などに対して理解が足りないということによつて生じているものであるというふうに思つておりまして、それについてはよく説明してきたつもりでございます。

この協議の場におきまして規制緩和そのものについては一定の理解を得たというふうにしておりますが、今回のこの案というものは多くの関係者が十分な議論を行った上でまとめられたものでございすので、日本といたしましては、アメリカに對して、引き続き今回の規制緩和の内容について十分今後とも説明してまいりたいと思ひます。

○奥田(建)委員 局長さんにもう一度、一貫責任制度というものについてお聞きしたいんですけれども、これは昭和四十一年の法改正によつて制定されたか聞いております。昭和四十一年のこの時代の背景というものの、やはり港湾運送事業

の中に悪質事業者の参入といったものが多く見受けられる、秩序の確保というものが行政の一つの使命であったというふうにも聞いておりますけれども、この法制度を導入したときの状況、そして、現在、そういった悪質事業者というものが淘汰されたといえますか、その業界が少しづつ体質変換をしていっているのかといった状況についてお尋ねしたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

戦後しばらくの間、港湾運送におきましては、規制が自由化されたこともございまして、悪質事業者が暴力的な労働手配師として、あるいは単にピンはねを行う事業者として港湾運送事業に介入していたことは事実でございます。

その後、昭和四十年代になりまして、関係行政機関の協力によりまして暴力団排除が徹底的に行われたということもございまして、港湾労働法の制定とか、先生今御指摘になりました港湾運送事業法の改正によって、日雇労働者の使用が制限されたり下請の制限が行われたことによりまして、悪質な事業者が港湾運送の世界から姿を消したというふうにも認識しております。

しかし一方、今回、主要九港におきまして需給調整規制を廃止することで、参入規制を緩めることによりまして港湾運送サービスの向上ということとをねらうわけではございますが、一方で、再び悪質な事業者が参入する懸念が生じるところであります。一貫責任制度による下請の制限を維持することなどによりまして、悪質事業者の出現というものを防止する必要は引き続きあると考えているところでございます。

○奥田(建)委員 こちらの法の十六条になります一貫責任制度というものを私も少し勉強させてもらいましたけれども、その時々状況によって解釈が変わるといいますか、定義が変わるといったような部分もあつて、ほかの業態の人から見ると少しわかりにくい制度ではないかな、あるいは、法の適用において恣意的なものが入る余地が多分

にあるんじゃないかなというふうな気もいたします。

こういった一貫責任制度というものは日本だけの制度なのか、あるいは、海外においてはこういった制度も、類似のものとして港湾運送事業の一つの保護策といったものの中で導入されているのか、その点だけお尋ねしまして、質問を終わらせていただきます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

この一貫責任制度というのは、港湾労働というものは悪質労働手配師が入りやすいという歴史的経緯があるわけではございますが、そういう意味で、できるだけ常用労働者を持って仕事をしてもう、あるいは密接な関連を持った事業者を下請しでもらうといったようなことで、この事業の健全性を守っていくという考え方から出たものでございます。

私が承知する限りでは、日本以外で余り例は聞かないのでございますが、日本の港における、そういう意味では歴史的な経緯、特殊性からきた知恵ではないかと思っております。

これを大事にしながら、この一貫責任制度というものを適切に運用しながら、港湾事業の健全なる発展というものを考えていきたいと思っております。

○奥田(建)委員 どうもありがとうございます。

労働省の方も、年が明けたら厚生労働省という形に変わりますし、運輸省の方も国土交通省となりますけれども、こういった港湾運送の労働環境整備などにもぜひともこれから力を注いでいただきたいとお願ひする次第でございます。

どうもありがとうございます。

○仲村委員長 次に、高木義明君。

○高木委員 民主党の高木義明でございます。

質問の前に、さきに起こりましたバスジャック事件で、亡くなられた方に心からお悔やみを申し上げます。負傷された方々には、一日も早い御回復をお見舞い申し上げたいと思ひます。

方にはそれぞれの対応を要請しておるところでございますが、この機会に、私は、海におけるいわゆるシージャック、かつては海賊対策についてこの場で質問させていただきましたけれども、海賊対策はもとより、国内の旅客航路における安全ということについても、この際、ひとつ関係当局は万全を期していただきたい、このことを強く要請しておきたいと思ひます。

では、時間が限られておりますから、私は、できるだけ重複を避けて、まず各論の方から入ってまいりたいと思ひます。

現行の運賃・料金制度は認可料金という制度でありまして、いわゆる適正な原価を償って適正な利潤を含むものであるというところは当然のことでございます。利用者に対して運賃・料金の割り戻しをしてはならない、そして、認可を受けた運賃・料金は営業所にきちっと掲げておく、こういうことになっておるわけでありまして。

しかし、現実には、港運事業者というのは中小零細企業が非常に多いのです。したがって、荷主や船会社に対しては、ある意味では力関係で運賃・料金が決まっておるという現実がございます。私の調査によりまして、認可料金の値引き、これはダンピングと言つていいのでしょうか、現在でも三割引きぐらいの運賃・料金になっておるのではないかと、こういうふうなことが指摘をされております。

現行制度ではあるはずがないダンピングが一体なぜ行われておるのか、当局はこういう状況を十分に把握しておられるのか、この点についてまずお伺いしておきたい。

〔委員長退席、奥田委員長代理着席〕

○高橋政府参考人 お答えいたします。

運輸省におきましては、認可料金どりの料金が收受されているかどうかをチェックするため、港湾運送事業法に基づきまして、事業者に対して料金監査を行っているところでございますが、この結果によりまして、残念ながら、認可料金を割って料金を收受しているという場合がある

ことは事実でございます。したがって、その都度、改善について指導してまいったところでございます。

この要因といたしましてはさまざまものが考えられるわけではございますが、港湾運送におきましては、荷役量に波動性があることから、需給のギャップが生じることがございまして、場合によっては認可料金割れでも仕事を引き受けざるを得ないというような事情が生じることなどによるものではないかと考えているところでございます。

○高木委員 過度のダンピングという表現もございしますが、これは不当な競争を引き起こすおそれのある場合と言つた方がいいかもわかりませんけれども、港湾運送の混乱を防ぐために、今度料金変更命令あるいは緊急監査制度を導入するとなつておりますが、これはどういうときに発動していくのか、その発動基準はどういうふうなことをおられるのか、この点について明らかにしていただきたい。

また、元請料金をチェックする際には、必ず下請の料金も含めてチェックをしなければ、非常に混乱が出てくるのではないかと、このように思ひます。ぜひそうしていくべきだと思ひますが、この点についての御見解を賜りたい。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

今回の規制緩和に関しましては、港湾運送の安定化を図りながら実施していくということが大事だと思つておりますが、そのためには、料金変更命令制度や緊急監査制度等によって、料金の過度のダンピングを防止することが大事だというふうな考えております。

まず、料金変更命令についてでございますけれども、今回の改正法案によりまして、届け出られた運賃・料金が不当に差別的であるときや不当な競争を引き起こすおそれがあるときに行うことができるというふうになっております。ダンピングにつきましては、届け出られなかった料金が労働コストなどを含む変動費を下回つたような場合を過



度のダンピングとして、料金変更命令をかける方向で検討しているところでございます。

緊急監査制度につきましては、過度のダンピングがあるといった申告でありますとか、あるいは、前年と比較いたしました一定割合以上の荷役量が減っているといったような場合には、その可能性があるということで、そういう一定の要件を契機として発動していきたい、こう思っておりますところでございます。

今先生御指摘の下請料金の関係でございますが、基本的には元請事業者と下請事業者との間の交渉によって決まっておりますべきものと考えております。下請事業者やその労働者に規制緩和の過度のしわ寄せが行くような事態は、港湾運送の安定という観点から避けなければいけないと思っております。料金変更命令制度や緊急監査制度を適切に運用いたしまして元請料金の過度のダンピングを防止するということを通じまして、下請料金の確保が図られるように配慮してまいりたいと思っております。

それから、元請料金をチェックする際に下請料金もチェックできないかという話もございましたが、元請事業者の料金につきましては、過度のダンピングをしていくかどうかの判断をする場合に、下請料金を含む変動費を下回っているかどうか、そういったことも判断基準にする方向で検討してまいりたいというふうに考えております。

○高木委員 私、自由競争、いわゆる競争力強化という観点については、むしろ今から取り組むべき課題だと思っております。これを前提にして、やはり、事業者の経営、あるいはそこに働く労働者の方々の健康と安全ということを思うばかりに、まさにセーフティネットとしての立場というのはいささか確立していかなければならぬ、こういうことから申し上げておるわけです。

さて、タクシールの規制緩和の場合にも導入されました緊急調整措置の件です。

これは、平成九年十二月の行政改革委員会の最終意見では、この免許制度の見直しに当たりまし

ては、考慮すべき事項として、港湾荷役の秩序の混乱も予想されるので、緊急調整措置の導入などの防止策を検討すべきではないか、それから、荷主、船社への勧告制度などのこれまた防止策を検討すべきである、こういうことを言っておりますけれども、この点について政府としてどのように考えておられるのか、お尋ねをしておきます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

行政改革委員会の意見で、一定の御意見が示されていることは承知しております。

まず、緊急調整措置でございますけれども、港湾運送事業を行うに当たりましては、上屋だとか荷役機械でありますとか一定の施設を確保しなければいけないということ、それから、数十人以上の熟練した労働者が要するというところで、タクシールとは状況が異なるかなというふうに思っております。

また、タクシールの場合は、乗客は車を選べないということがございまして、後発の者であっても一定の仕事は確保できるということがありまして、市場が飽和しているような状態でも新規参入してくる者がいると考えられるわけでありまして、これに比べまして港湾運送事業は、市場が飽和しているような場合には、新規参入というよりもむしろ過度のダンピングが行われているといったようなことが予想されるわけでございまして、新規参入の余地は考えにくいというふうに思っております。

したがって、港湾運送の規制緩和に関しましては、緊急調整措置という参入を一時ストップするという規制措置を設けるといふことよりも、緊急監査制度など過度のダンピング対策など、港湾運送事業の特性に応じた対応策を講じていくことが適切だと思っております。

それから、船会社、荷主への勧告制度でございますが、港湾運送事業法は、船会社、荷主ではなく、港湾運送事業者を規制する法律となっておりますところでございます。

法律上、荷主などへの勧告制度を設けているも

のとしてトラックの例があるわけでございまして、これは、荷主から過労運転や過積載といった公道における一般交通の安全を阻害する行為などを強要されるというのを避ける、防止するといったために設けられたものというふうに承知しております。

したがって、このようなことを考えますと、法的に制度として船会社、荷主に対する勧告制度を設けるといふことは困難だと思っております。

ただ、緊急監査制度におきまして、船会社、荷主の要求により過度なダンピングが行われていたということが判明した場合には、船会社、荷主に對しまして再発防止の要請を行うとともに、その後も繰り返しダンピングの強要を行っていたことが明白な場合には、その事実の公表を行うことも検討しております。これによりまして、勧告制度と同様の効果が確保できるのではないかとこのように考えているところでございます。

○高木委員 次に、拠出金のことについて伺いをします。

現行では、いわゆる港湾労働者の福利厚生、あるいは仕事の波動性に対応するために、港湾労働安定基金などの拠出金が認可料金制度の中できちっと位置づけられておるわけですね。例えば、港湾福利分担金、トン当たり四円、港湾労働安定基金、トン当たり三・五円、港湾労働関係付加金、これは五大港でございまして、トン当たり一・五円。認可料金制度が届け出制度になりますと、この拠出金という根拠は当然に失われるわけでございます。

そういうことで、運輸省としては、今回、荷主、船社の理解と協力を求めて新たな荷役料金の分担、支払いについて考えておられる、そして、この新しい荷役料金の導入についての支援を行う、こういうことを伺っておりますけれども、この点について、今日までの経過と、そしてどのようにこのことを考えておられるのか、この点を明らかにしていただきたい。

〔実川委員長代理退席、委員長着席〕

○二階国務大臣 現在の拠出金は、港湾労働者の年金や福利厚生施設の管理等に使われており、運輸省もその重要性にかんがみ、認可料金制度のもと、拠出金を適正なコストとして認めてきたところでございます。

高木委員もお述べになりましたとおり、認可料金制度の廃止に伴いまして、この制度はその根拠を失うわけでありますが、運輸政策審議会におきましても、規制緩和後の港湾運送の安定化のため、拠出金の確保について、従来の制度にかえて新たな荷役料金の分割支払いの制度を導入すべきことを提言しているところであります。

この制度は、本来港湾運送事業者と船会社等との間におけるものであります。現在、荷役料金の分割支払い制度の具体的な仕組みの検討を行っているほか、船会社、荷主に対しまして、いろいろな機会に、分割支払いの制度の趣旨等について説明を行うなどして、理解と協力を得られるように積極的に努めておるところであります。

○高木委員 今回の改正案では、いわゆる主要九港を特定港湾に指定しております。しかし、この九港以外の港の規制緩和は今後どうなっていくのかというところは、先ほどからも議論があつております。特に地方では二十人以上の事業者が六四％、そういったことで非常に規制緩和の影響が大きいのではないかと。こういうことがあつて、この主要九港に限定された経過でございます。

これによつて、例えば一・五倍の労働者保有基準、運賃・料金の届け出制と認可制という二制度と、そして二重価格という制度に今後なっていくわけですが、この点について、むしろ地方においては集約、協業化の名のもとに、いわゆる大企業の独占的な状況になつていくのではないかと懸念が今現実にあります。これについてどうお思いになるのか。

そして、効率のよい港湾あるいは国際競争力のある働きやすい港湾をつくるためには、港湾建設、管理運営、また労働対策を総合的に話し合う関係

者の協議機関がぜひ必要であろう、このように私は考えておりますが、この点についてどのように対応していくのか、お答えをお願いします。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

主要九港以外の港につきましては今後どういうふうにするのかという御質問でございますが、主要九港と比較しまして、先生御指摘のように、荷役量が少のうございます。それから、事業者の規模も小さいところが多いということでございますので、規制緩和をしたとした場合にその影響は大きいものというふうに考えております。

また、地方の港について規制緩和をする場合のいろいろセーフティーネットの考え方というものも九港と同じでいいかどうか、そういったことも検討する必要がありますかと思っております。

今回は主要九港を先行して規制緩和を行うわけでありまして、残りの港につきましては、これらの九港における規制緩和後の状況を踏まえて今後検討していきたいというふうに思っているところでございます。その影響等については、慎重に見守ってまいりたいと思っております。

それから、御指摘のいわゆる港の協議会の件でございますが、主要九港のほとんどの港におきまして、港の効率化ということに関しまして関係者が総合的に議論を行って実行に移す場ということで、港湾管理者が主体となりまして、港湾運送事業者、労働組合、船会社、荷主、運輸省など、関係省庁のメンバーが入りました協議会があるわけでございます。それぞれ活発に活動しておられまして、具体的な施策の実施も含めまして、見るべき成果が上がっているというふうに思っております。

この協議会を活用しながら、それぞれの港の効率化とか活性化、そういったことを図っていくことが適切ではないかというふうに考えているところでございます。

○高木委員 今回の港湾運送事業法に係る今日までの経過、大変なものがあったようでございます。運輸政策審議会が平成十一年六月十日に最終答

申を取りまとめておりますけれども、第一回の平成十年六月から十三回もかけて激しい議論がござっております。特に、船社、荷主は当然にして、市場競争原理の導入が港湾運送事業の効率化とサービス向上を促進する、そういう立場。これに対して、当然にしてセーフティーネットを強く望む港湾労働側は、従来の規制緩和反対論を唱えまして、労働者の雇用安定化方策の検討は中央職業安定審議会と別個には議論ができない、こういう当初からの激しいやりとりがあった中で、双方、本当に真剣な議論がなされてきたと私は思うんです。

そういう意味で、四十一年ぶりの大改革に当たりまして、関係者の努力に私は敬意を表したいと思います。それと、それ言いつつ分があるとも、妥協を求めて今日まで来られました。そういう意味で、港湾運送法が今後、本当の意味でニーズに合ったサービスと料金、こういうことを主眼とする、これが一つの出发点であろう、私はこういうふうに考えております。

先ほど私が各論について申し上げたことは、当局におかれても、とりわけ十分な考慮をしてお対応していただきたい、このように思います。

さて、何はともあれ、我が国の港湾の地位向上というのが今叫ばれております。アジアにおける諸外国の港湾を見るにつけ、物流分野においてもコストを含めて国際的に遜色のない水準に改める、こういうことが関係者の努力でこれから新たな挑戦になってくるわけでありまして。

各港におきましても、いかにして使いやすい港をつくっていくか、こういうことでかなり議論がなされておる経過も知っております。例えば、ハーバードの部分では港湾施設の整備、そしてソフトの面では二十四時間オープンの実現、こういった論点を中心として真剣な対応がなされておることを私は承知いたしております。

そこで、この日本の港湾の問題については、昨年十二月九日、港湾審議会管理部会が、岸壁の公定方式にこだわらない料金の設定、そして今後の

ターミナルの整備、管理運営のあり方について、新しい方式を答申しております。五月十日、きょうであります。運輸省では、森田茂東大教授を座長といたしまして、新世紀港湾ビジョン懇談会が設置をされ、初会合があると聞いております。

そんな中で森内閣誕生の折にも、二階運輸大臣は、改めて港湾の今後のあり方について意見をしておられますけれども、この際、我が国の港湾の改革について将来を含めてどういうふうによつていくのか、このビジョンについて御認識を伺いしておきたいと思っております。

○二階閣務大臣 近年、経済のグローバル化の進展等によりまして経済社会の構造変化が急速に進行してまいりまして、経済構造改革等の取り組みが進められる中で、港湾におきましても、国際競争力を備えた活力ある社会の構築等の要請的確にこたえていくことが求められております。

しかし、近年、我が国港湾の国際的地位が相対的に低下しつつあることは事実であります。国際的に遜色のない水準のサービスの実現が課題になっているために、ハード、ソフト、両面から施策を進めてまいりたいと考えております。

先般御審議をいただきました改正港湾法によりまして、今後とも、全国的、広域的な視点から、効率的に、しかも重点的な港湾整備等を図るとともに、港湾サービスの向上、港湾施設の利用コストの低減に努め、物流コストのより一層の低減を図ることにより、我が国経済の国際競争力や国民生活の一層の向上に努めてまいりたいと考えておるものであります。

一方、港湾運送事業については、規制緩和を行うことによつて、事業者間の競争を促し、事業の効率化を図り、船会社や荷主のニーズに合ったサービスの提供を図っていくことが必要だと考えております。

○高木委員 私は、先ほど申し上げましたように、この改正によつて厳しい環境に置かれるであろうそれぞれの事業者あるいは働く方々、こういった方々が意欲を持って、夢を持って頑張れる、

そういうふうな環境を整えるために、当局としても最善の力を尽くしていただきたいと強く要請をしておきたいと思っております。

時間があと少々であります。最後に一点、港湾運送ではありませぬけれども。

先日、四月二十七日に、総務庁の船員行政観察結果が運輸省に報告をされております。こういう報道が出ております。これは、まさに今我が国の船員が減ってきた、これによつて、これまでであった海運支局とか海員学校、海技大学校あるいは航海訓練所、こういったところを、いわゆる事務に見合った体制に効率化していこう、これは私は当然のことだと思っております。

しかし、やはり、ここで忘れてはならないのは、運輸省としてこれにどのように対応していくかというものが今からあるのです。だから簡素化、効率化をします、こういうことではなくて、むしろ、こういった日本人の船員が減つておる、これに対して本当に、今後さらにこの減少に歯どめをかけるためにはどうしていくのか。むしろ、先ほどの法案にもありました、例の海洋汚染防止条約、MARPOL条約、こういったことでも対処能力の向上も必要でありますし、あるいは国際的にもポートステートコントロール、こういった強化もあつて、地球環境を守る、こういう時代の流れにあります。また、我が国は海洋国家として、海上輸送を抜きには考えられない。後継者の養成等々もござります。

そういったときに、この勧告をもちろん真摯に受けとめながら、もう一歩進んで、新たな政策的な課題として、我が国の船員をいかにして今後養成していくのか、そういう観点を私は大切にしなければならぬのではないかと思っております。この点について大臣の御所見を賜つて、私の質問を終わりたいと思っております。

○二階閣務大臣 我が国の海運問題につきまして大変造詣の深い高木委員からのただいまの御指摘、私も全く同感であります。海洋国家日本を今後どのように進展させていく

学会、あるいは体験航海、海洋教室、これは小学生、四年生以上を対象とするものでありますが、そうしたことも今懸命に取り組んでおるところでございます。

を守るために、適正な運賃が支払われることが決定的になってきています。そこで、この問題に中心を置いて一つは聞きたいというふうに思っています。

現行法では、適正な原価に適正な利潤を含む認可運賃が守られなければならないと決めています。が、先ほどからいろいろ質疑がありましたように、運輸省の処分を受けた事業者、この五年間処分が

○寺前委員 すつきりせぬのや、話を聞いておつて。監査のときのように帳簿をチエックするんですか。

○高橋政府参考人 帳簿をチェックして事実を解明し、判断して、必要な場合には指導を行う、こういうことをやっております。

○寺前委員 あなたのところの局の人に聞いたら、

インドネシア政府を代行して輸送に係る諸契約を行うことになりまして、同財団が入札を行って支援米輸送を行う商社を選定したという経緯がございます。

この人札につきましては、認可料金となつてゐる港灣運送を含んで行われていたために、認可料金違反ということを助長するおそれがあるということで、外務省及び財団法人日本国際協力システム

ムに對して改善するよう要請を行ったところでございませう。

同時に、運輸省としても、支援米輸送に係る荷役を行った港灣運送事業者から料金に関する聞き取り調査を行ったところ、一部の事業者が認可料金を割れを起こしておりまして、運輸省はこの一部の事業者に対して改善方の指導を行ったところでございませう。

○寺前委員 はつきりせぬのだわ。私が調べた状況では、指導はしたけれども結果は認可料金を割っていった、事の経過はそうじゃないんですか。私が言うのが間違っているのか。どうです。

○高橋政府参考人 運輸省が外務省及び国際協力システムに對して、入札制度によって行う場合には、認可料金違反ということを通長する可能性があるということ、その改善の要請を行ったところでございますが、その財団法人の方は、そういう要請があった旨を認識した上で行ったというふうには聞いておりますが、結果としては一部に認可料金割れがあったという事実がございませう。

○寺前委員 何を言ったのか、私はさっぱりわからへん。私はちゃんととっているのだ、課長名のもの。指導はしますと申しておるのだ。そうだけれども、結局無視されたという結果になっていまして、こう言うておるのだ。

大臣、知っていますか。これについてどう思いますか。今の話を聞いておつても、私、わからぬのだ。

○二階國務大臣 御指摘の対インドネシア支援米輸送につきましては、結果としては、まことに残念ではあります。一部の事業者において認可料金が完全に収受されなかったところでありませう。このため、関係事業者に対して改善指導をしてまいりました。

今後、同様のケースについては、再発防止の観点から、政府関係の荷主に対しては、認可料金の遵守について必要な場合には要請を行つてまいりたいと考えております。

なお、今後は、今回の規制緩和の実施に当たり

新たに導入することにした緊急監査制度を十分に活用するなどして、荷主が原因となる場合も含めて、ダンピングの防止の徹底に努めてまいりたいと思つております。

○寺前委員 今回の認可料金の制度においても、認可料金を割ることが公然と行われてきていた。そのことをすかつと言えない。政府自身がやっておつた事業でもそのことが公然と行われて、結果として措置できなかった。この反省をどこに求めているのか、はつきりしなければいかぬと思う。そういうことがはつきりできないものを、規制緩和をやつて、今後は指導しますと言つたつて、指導の責任を任すわけにいかぬじゃないか。これは、局長さん、はつきりしてくれないかと思つていす。

そこで、聞きますけれども、港灣事業者に対して認可運賃と取り受け取るようにと指導はしてあります。けれども、事業者は荷主の求めに応じて引き下げざるを得ない立場に置かれていまして、荷主に対する指導こそ必要になってきているとどの事業者が聞いたつてみんな言います。審議会の内容を讀んだつてそういうことが書いてあるのですよ。

大切なのは、大きな力を持っているのはだれかといへば荷主の方だ。それで、事業者の方はみんな弱い力の連中ですよ。拒否するわけにいかない人間が闊おうということになったら大変なことなんだ。そうすると、荷主に対する問題を意識してどう指導するかということの基本に法改正をやらなかつたら値打ちは出てこないよというのが、このダンピングをめぐるところの問題になつてくる。

先ほども、質問の中に出てきていましたよ。トラックの過積載の場合にはどうしているのだ。九三年に道路交通法の改正をやつて、荷主に対するところの措置をちゃんとすることができるようになつた。だから、本当にきちんと港の安定を図ろうというのだつたら、ここにメスを入れるということ

考えなければいかぬ話になるのじゃないだろうか。だから、荷主に対する問題をどうするのか、大臣、一番の勘どころはここへ来ると思う。それについて、どう思われますか。

○二階國務大臣 御指摘の趣旨を関係者一同に徹底すべく一層努力をしてまいりたいと思つていす。ただいまのインドネシアの問題等につきましても、関係省庁とも、改めて嚴重に我々の意向を伝えたいと思つております。

○寺前委員 それでは、法律の改正の問題でもそのころにメスを入れることを検討していただきたいと思つていす。

次に、下請事業者への支払いの保障の問題です。運賃ダンピングが日常化しており、その大もとである荷主にメスを入れる仕組みをつくらなければこの問題は解決しないと思つていす。

運輸省は九一年の認可料金改定の際に、下請事業者の労働者を含むすべての労働者について、原価に算入したとおり、週休二日制、労働時間の短縮等を実施することの確約書を提出させました。下請を行う場合に、下請事業者への下払いの支払いにおいてその内容を反映させるとしてあります。こうした労働コストを含む認可料金と取りに支払いを受け、決められた労働条件改善を図ることを求める立場に今も変わりありませんか、局長さん。

○高橋政府参考人 元請と下請の関係でございますけれども、元請事業者が下請事業者を使用した場合の下請料金につきましては、事業を営む上で必然的に生じるコストでございますから、当然このコストをカバーした上で、それにみずからの費用を加えて元請料金が設定されるようになるべきものと思つております。

○寺前委員 荷主から買いたたかれて、元請事業者が認可料金の七、八割で仕事をやっていす。下請事業者はさらに一割低く、認可料金の六割、七割で仕事をしてきているというのが今日の事態です。

港灣運送事業では、認可運賃の六割が人件費だ

から、運賃ダンピングは人件費に直接影響を与えることになるのです。やみ雇用の増加、港灣運送の安定や安全の低下に結びつく重大問題になるのです。価格破壊が進み、やみ雇用がばつこしている、社会保険も労災保険も入っていない、退職金もない労働者が一日八千円で働けばとても競争にならないと下請事業者が叫んでいす。

具体的に聞きますが、船内荷役を行う事業者が直接荷主から作業を請け負うときの認可料金が決められております。同じ作業を元請事業者から丸ごと請け負う場合、作業内容は同じだが、認可料金の六割、七割しか払われない状態になっていす。下請事業者の労働コストが保障されない重大な問題として見なければならぬと思つていす。

下請事業者が認可料金に沿った形で労働コストを保障する料金が払われるのがあるべき姿ではないでしょうか。下請事業者への支払いの保障がなければ、労働コストが保障されないということにならないか。局長さん、いかがですか。

○高橋政府参考人 元請の料金につきましては、今お答え申し上げましたように、下請事業者を使用して事業を行う場合には、その下請料金のコストプラスみずからの荷役に係る費用や管理費用を加えたものとして元請料金が設定されるべきものと思つております。

それで、その元請料金につきまして、規制緩和の結果過度のしわ寄せが中小事業者や労働者に行かないようにするために、料金変更命令制度や緊急監査制度を適切に運用いたしまして、元請料金の過度のダンピングを防止することによって労働コストの確保が図られるように配慮していきたいというのが今回の趣旨でございます。

○寺前委員 時間がないので次へ進みます。今度の法改正の審議をした過程でも、二十四時間三百六十五日の港灣を実現するためにというところが問題になっていました。

今度の規制緩和で、アジアの諸港に劣らない二十四時間三百六十五日フル稼働の港灣を目指すというところになる。実は今でも夜間、日曜荷役が行

われております。交代制がとられていないので、同じ労働者が朝八時半から夕方五時半まで働いて、さらに夜六時半から深夜三時半まで徹夜で働くという長時間労働が行われています。

運輸省の各国のコンテナターミナルの運営時間等比較を見ると、諸外国の主な港ではどこも皆交代制がとられています。

二十四時間三百六十五日フル稼働の港をを目指すならば、当然交代制を導入しなければなりません。この費用負担をどうするか。交代制になれば、その分労働コストはふえるが、当然適正な原価として料金に組み入れることになるのでしょうか。その指導はどうなっているのか、御説明いただきたいと思ひます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

御指摘の労働者の交代制の導入そのものにつきましては、労使交渉マターでありまして私どもの方からの発言は控えさせていただきますけれども、届け出料金につきまして変更命令をかけるか否かの判断に当たりまして、変動費の内訳としてのもろの労働コストについて判断するわけでありまして、個々の事業者の個別の事情に基づきまして判断していきたい、こう思っております。

○寺前委員 それでは、大臣に聞きます。

アジアの主な諸港をとってみると、運輸省の資料で、交代制をとっていないのは日本だけになっています。このままの姿をよしとするんですか、しないんですか。私は、二十四時間三百六十五日を云々すると言ふならば、指導方向として何をやるのかはつきりする必要があると思ひます。いかがですか。

○二階国務大臣 二十四時間三百六十五日の運用を求められているとすれば、そのことを実行していくために、ただいま委員から御指摘がありまして、そのような労働者の交代制の導入等につきまして、あくまでも労使交渉のマターではありますが、政府の立場からいろいろな面で、それぞれの組合代表あるいはまた関係者、協会の代表等、しよっちゅう連携をとつておるわけでありまして、

個々の事業ごとに御判断をいただくことになりまして、政府としても十分関心を持って見守つていきたいと思つております。

○寺前委員 それでは、次に移ります。

もう一つの問題は、港の整備の問題なんです。現状で二十四時間三百六十五日フル稼働するだけの貨物量があるんだらうか、港の整備との関係で明らかにしなければならぬと思ふんです。

現在の第九次港整備七カ年計画、九六年度から二〇〇二年度、投資規模七兆四千九百億円では、外貿コンテナ整備を重点にして、七カ年で一兆五千七百億円をかけて全国の中核・中核港湾に外貿コンテナの水深深パース五十五パースを整備する計画になっています。

ところが、中核港湾七港湾の九八年の実績を調べてみると、外貿コンテナ取り扱いは十九パースで、取扱量が八百五十万トン、一パース当たり四十一万トンにしかならない。運輸省は、一パース当たり年間百五十万トンという計算をやつていますが、中核港湾全体で二千八百五十万トン扱わなければならないのが、二千五百万トン以上も結果として現実には余裕が出ています。中核港湾の既にできている分でもこれだけ過剰なんです。さらに、九次計画の中に中核港湾で整備、計画中の水深深の公共岸壁が八パースも残っています。

私は、この計画自体を全面的に見直す必要があると思ひます。中核港湾の一つ、常陸那珂港に最近行つてきました。そこで、具体的に聞きたいと思ふんです。

常陸那珂港では、九八年十二月に北埠頭の内貿パース九パースが供用開始されました。また、この四月から、十四メートルと十二メートルの外貿コンテナパースも供用開始されました。その運用状況はどうなっているんだらう、どれだけの船が入り、どれだけの貨物を取り扱っているんだらう、これが一つ聞きたい点です。

かし、月二回、唯一の定期船であるロシア船はコンテナ船ではありません。これまでにコンテナ船は入港していませんが、これからコンテナ船が入港する予定というのは具体的にあるんでしょうか、お答えをいただきたいと思ひます。

○川嶋政府参考人 常陸那珂港に対する御質問でございますが、常陸那珂港は、首都圏の都市交通の混雑でありますとか、東京湾の海上交通の混雑を緩和いたしますために、ナショナルプロジェクトといたしまして、北関東地区の物流拠点の役割を果たすものとして期待をされ整備を進めてきていますものでございます。北関東自動車道の北関東周辺の広域幹線道路のネットワークの整備と連携いたしまして、国際的な物流ターミナルの整備を進めておりますし、その効果が期待されているものでございます。

御指摘の北埠頭の内貿埠頭につきましては、複合一貫輸送等に対応いたしますためにターミナルを整備して、昨年、平成十一年の五月から週六便のロールオン・ロールオフ船の就航がされているところでございます。

貨物についてのお尋ねでございますが、港務統計集計中でございますので、今お答えをするデータは手元にございませんので、御容赦をいただきますと思ひます。

また、北埠頭の外貿埠頭についてでございますが、基幹的な国際物流基盤の整備に対応するため海上コンテナターミナルの整備をいたしまして、本年四月に供用を開始したところでございます。

実際に、北埠頭につきましては、本年の四月一日に、ジャパン・ナホトカ・ラインが定期寄港指定港といたしまして常陸那珂港を指定して在来船の定期航路が開港されたわけでございます。四月には延べ六隻の船が入港しております、一部コンテナ貨物についても取り扱がなされたというところでございます。

日一便が入ってくる。それから、日立に入つておつた船が隣のこちらへ来てもらつて、栃木かどこかへ持つていくところのロシアの船が一隻入つておつた。これが月に二回来てくれるんだと。それ以外にコンテナを持つてくる船がどこか具体的にあるかと聞いてみたけれども、黙して語らず。新しく出発するんならそれは万々歳で何か騒ぎがありそうなのなのに、本当に寂れている。こんなことでは何の当てもなくつたと言われたら仕方がないんじゃないだろうか。

これまで常陸那珂港の建設には二千九百億円が投資されて、うち県の負担が二千三百億円、約七割です。県は、施設使用料を八八港の七割の水準に抑えて何とか利用してもらおうと必死になつていけるけれども、利用めどが立たない。十分な使用料収入がないまま港運営は赤字が続いていく。

ところが、今度は、常陸那珂港では水深二十五メートルの外海に総延長六千七百五十メートルの防波堤をつくつて、総額六千八百億円を投入して四十二パースを整備する全体計画になっている。北埠頭の整備に続いて、中央埠頭に十五メートルと十四メートルの外貿コンテナパースをつくる計画がある。

既に供用を開始した北埠頭でコンテナ船の利用が一度もないのに新たにコンテナパースをつくつて、利用の見込みはないのに新たなコンテナパースの整備の予算の補助を国もつけるといふことになるんだけれども、こんなものに補助をつけるといふことを平気で言える人があるならば堂々と出てきて国民の前に言つてほしいと私は思ふわ。

ちよつと待つてくれよ、北埠頭の問題がこんな状況のままです事を進めるわけにはいかぬのじゃないかというのが常識的な見方だと思ふんですが、いかがですか。

○川嶋政府参考人 お話にございました六千メートルの防波堤でございますけれども、この防波堤につきましては、産業関連事業、エネルギー関連事業ということで、そこに立地をする予定でござ

います発電関係のいわゆる燃料を輸入するための施設もあわせて整備をしているものでございまして、一つコンテナターミナルのためにということではなしに、それらをすべてあわせて、北埠頭、中央埠頭、南埠頭を含めた全体計画に対応した形で六千メートルという防波堤が計画されているものでございます。

それから、コンテナ定期航路の誘致でございますが、その誘致につきましては、港湾管理者であります茨城県においては、ことしの四月から供用を開始したものでありまして、今、新しい航路の誘致に果しては最大限の努力を払っていただいで、航路誘致に努めていただいているところでございます。

私もとしては、内資あるいは外資、そしてエネルギー関連、それらをあわせて全体としての事業を適切に実施していきたいというふうに思っております。

○寺前委員 あきれて、私は物も言えぬわ。見に行つてみないな。見に行かへんから言えるのか、あるいは、そのポストにおるさかいそう言わざるを得ぬのか。国民は泣きますよ、これは。莫大に、だれの金を使つてやっていると怒っているんだ、無責任もいところだと私は思うな。

それで、今中核の話をしたけれども、中核港湾の事態はどうだろうか。アジアの諸国並みに言うけれども、アジアの諸国のバースの状況はどうなっているんだと思つて調べてみたら、韓国の釜山では約六百万トン、シンガポールでは約六百三十万トン、香港では九百六十万トンを扱っている。

日本は今百五十万トンで計算をして一つのところを出していかうとするんだけれども、例えば大阪を見てみましょうか。九八年の公共コンテナバースの取扱実績を見ると、六バースで六百六十五万トン、一バース当たり百五十万トンですよ。運輸省の言っている百五十万トンに照らしても、一・五バース分の余裕がある。アジア諸国並みに効率の活用をすればもっと多くの貨物が扱える状況にあるにもかかわらず、大阪港ではさらに大水深

コンテナ二バースが整備中であるし、四バースが計画である。大丈夫か、こんなやり方をしておつて。

また、現行の港湾整備計画ではコンテナ一バース当たり百五十万トンの取扱計画でやっているけれども、二十四時間三百六十五日フル稼働ということから言つたら、この港湾計画自身はフル稼働を前提にするという仕事の計画じゃないですか。フル稼働を前提として建設をやっていくんですか。そこはどうかっているんですか。

○川嶋政府参考人 二十四時間三百六十五日フル稼働ということが前提かというお尋ねでございますが、港湾の利用の仕方といたしまして、実際には、最適な利用条件、そういったものを考慮しながら一バース当たりのものを決めておるわけでございまして、三百六十五日二十四時間フル稼働というのはサービスのレベルを指しているものでございまして、現実には三百六十五日二十四時間を連続して船がそこをすつとついているということについては、必ず待船等が生じるというふうなこともなりまして現実的ではないというふうに考えております。

そういう意味で、サービスのレベルとして、二十四時間三百六十五日フル稼働ということができるといふことで考えさせていただいているものでございまして。

○寺前委員 ばかばかしくて、私はもうよう質問せぬわ、本当。要するに、フル稼働されたら、あんな港、あんなようけ要らぬということになる。そうしたら、労働者の労働条件の整備の仕方も変わってくるんだ。フル稼働を前提にしないという整備やつたら、むだなことをやっておるなど言わざるを得ぬが。私は、一番基本問題で、本当に日本の港湾行政のあり方の基本が狂つていふと言わざるを得ないと思う。これは大臣、どういふうにお考えになるのか、ちよつと一回検討してほしいと思うな。

この間、「海運」という本、九八年の一月のものを読んでおつたら、こんなことが書いてある。

大手外航海運会社の責任者というのかな、大阪商船三井船舶の社長さんですよ、生田さん。

現在の港湾整備は壮大な税金むだ遣い、発想の原点に建設ありきだ、第九次五カ年計画は見直した方がいい、二〇一〇年に政府予測どおりコンテナ貨物が倍になったとしても、今のハードで余りがあります、阪神・淡路大震災で神戸港の三十五ないし三十六あった国際ターミナルがつぶれてしまった、緊急対応として九つのターミナルを修復して、日曜を含め二十四時間対応し、それで神戸港の七割の貨物が十分に処理できた、十ないし十二のターミナルがあれば神戸の貨物量は一〇〇%処理できることを証明した、国民の税金を使うわけだから、なぜそういうことを志向されないのか。

これが九八年の本に書いてあった。船舶の社長さんが、あんなやり方をしておつたらあかんのやと。だから、港湾の基本的あり方について再検討していかなかつたならば、この働く労働者の権利の問題でも無責任な姿になつてくるのは当然じゃないか。大臣、いかがですか。

○二階国務大臣 ただいまの生田さんの御意見はたびたび御紹介をいたしておりますので、私も伺っておりますが、今後、港湾の問題につきましても、私は、こういう時代でありますから、当然謙虚にさまざまな方々の御意見を拝聴しながら進めていくべきだということとはよく理解するところでありまして、港湾の性格からいまして、先ほどから局長も答弁申し上げておりますように、電車の駅のように常にフル稼働してやれるというふうなものではありませぬので、ある程度のゆとりを持つて対応していかなければならない。そのための方策として、ただいま寺前委員から厳しく御指摘のあつたような点につきましては、我々としても十分今後検討してまいりたいと思ひます。

思ひますが、全くむだなことをあちこちでやっておるようなことを言われまますが、私たちはやはり計画に基づいて、我が国の産業、そして地域の発展、国際社会における我が国の港湾行政のあり方等を十分勘案しながら、今後もしっかりとした

対応をしてまいりたいと思つております。

○寺前委員 素直にひとつ意見を聞いてもらつて、よく検討してくださいよ。心から申し上げたいと思ひます。

次に、バスジャック問題について、最近起こつたことでありますので、亡くなられた方に哀悼の意を表明するとともに、この事態は極めて遺憾だつたと思ふんです。

既に、バスジャックというのは過去にもありました。七七年の長崎市で起こつたことを初め、六件も起こっているんです。私の知るところでは、多くのバス事業者ではバスジャック等の対策がとられていないというふう聞いています。

既に、高速バスの利用状況は、九八年度では延べ路線数千五百八十九、利用人員は六千六百六十九万一千人、この十年間で路線数で二倍強、輸送人員で一・二倍と急成長をしている公共輸送機関であります。高速バスは、国民生活に根差した公共輸送機関として、その公共性はますます高まつてきているから、その安全対策というのが緊急に求められます。

改めて聞きたいと思ふんですが、高速バスの公共輸送機関としての安全を確保する立場から、バスジャック対策のあるなしについて、日本のそれぞれの路線についてどうなっているのか、運行管理や通報制度はどうなっているのか、バス監視のあり方についてはどうなっているのか、運輸省として実態を知つておられるのだろうか。実態を知つておられるのだつたら、御説明をいただきたい。これが一つ。

第二番目に、知つておられないのだつたら、実態を調査し、再発防止に取り組むべきだと思ふんですが、いかがでしょうか。

○綱野政府参考人 バスの役割、特にその中で高速バスの役割については、委員御指摘のとおりだと思ひます。その運行の実態について、私どもの出先も含めて、必要な限りの把握をしているつもりでございます。

ただ、遺憾ながら、今回のバスジャックの発生



に当たりまして、このような事件に対応するマニュアルが、すべての事業者について、かつ、現時点で適切なマニュアルの作成、徹底ができていたかどうかということにつきましては、私どもとしても十分反省をしなければならぬというふう

に思っております。  
バスの特性から見まして、このような事件の発生をバス事業の側から未然に防止するということがつきましては、かなり難しい問題であると思

いますけれども、少なくとも、このような事件が起きました場合の対応につきまして、今おっしゃ

れましたようなバス事業の実態、それから運行管理の実態、そういうものを十分もう一度点検をし、識者の意見も聞きまして、どのような対策をとれるか検討してまいりたいというふうに考えております。

○寺前委員 もう時間になりましたので、最後に大臣にだけお願いをしたいと思うのです。  
一つは、今度は海洋汚染の法律がかかっていま

すけれども、これはMARPOL条約附属書のIIの改正に基づくものであって、私どもは賛成をするという態度を表明したいと思うのです。いろいろ国際的に決められ、また国会でも決めて、それを実のあるように生かしてくださることを私はぜひ期待をしたいと思うのです。

十年前のことになりましたが、京都の経ヶ岬で事故が起こって、その後、この三年ほど前にナホトカ号の問題が起こってくる。そうすると、緊急に対応しなければならぬということ、法律をつくっておきながら、緊急対応を後から調べてみると、必ずしもそうはなっていないという結果になつてい

大臣の御決意を聞かせていただいて終わりとしたと思います。ありがとうございます。

○二階国務大臣 ただいま寺前委員から、今回政府が提出しております海洋汚染及び海上災害の防止に関する一部改正につきまして、御賛成をいただけるという御意見の開陳がございました。心から感謝を申し上げますとともに、ただいま寺前委員御指摘の点を十分胸に刻んで、しっかりと海洋汚染防止についても努めてまい

る決意であります。なお、ただいまバスジャックの問題につきましてもお話がございました。私も、バスジャック発生以来、テレビを通じて、あるいはまた警察等の情報等を伺いながら、さらに九州陸運局と、九州運輸局との間で連携をとって、いろいろと対応につ

きましても協議をしております。何せ、ああいう凶悪犯罪、しかも、テレビ等で放映されるのはかなり後でございましたが、私どもはかなり早い段階で、これは精神病院からきのう帰ってきたばかりの人だということがわかって、改めて大きなショックでございました。しかし、私

どもずつと状況を眺めておりまして、いろいろなことを考えてみました。  
したがって、バス事業者の専門家は専門家として、運輸をされる人は運輸をされる人として、今度のことを通じていろいろなことをみんな考えているわけでありまして、私は、こうした意見を早急にまとめて、やれるものから順次対応してまいりたい。費用対効果ということももちろんありますが、何にもまさる人命の尊重ということにつきまして、私たちは、バス事業者の皆さんとともに、その責めを担っていかなくてはならないと思

っております。  
私は、とりあえずは、あした危険が発生したということ、外部の皆さんに全然連絡することができずに、ただ車だけが漫然と走っておるというこの姿、そして、機転をきかせたということになりますか、あの御婦人の方が一人おられてこれらしたことによって、バスジャックの状況がようやく警察当局にも通報できたわけでありまして、そ

うしたことをもつとスピーディーに通報できるような機械的な開発を考えていかなくてはならぬ。タクシーで既になされておるわけでありまして、バスでこんなことができないわけはないわけでありまして、これは早急にやれるようなことを検討してまいりたいと思っております。

なお、長距離バスになりました、インターチェンジ、あるいはまたバスの停留所、またトイレ休憩等、いろいろさまざまなところでバスが停車するわけでありまして、そうしたときに、警備の関係でそこへ何か立ち入り、接触する方法がないだろうかというようにも考えております。鉄道におけるそうした警備体制とあわせて、あるいはまた、飛行機の空港における警備体制とあわせて、どのような方法をとることが一番いいの

か。  
この際、こういうことが発生したことは大変不幸なことでありましたが、このことを機会に、我々は徹底的にバスジャック対策に取り組んでまいりたい。そして、再発防止、二度とこういうことを起こしてはならない、そういう固い決意のもとに、運輸省を挙げて対応してまい

ることをここで約束しておきたいと思

います。  
○寺前委員 どうもありがとうございます。  
○仲村委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○仲村委員長 ただいま議題となつております両案中、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案について議事を進めま

す。  
○仲村委員長 次に、港湾運送事業法の一部を改正する法律案について議事を進めます。

これより討論に入ります。  
討論の申し出がありますので、これを許します。平賀高成君。

○平賀委員 私は、日本共産党を代表して、港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行います。

港湾運送事業は、波動性、労働集約性などの特徴を持ち、供給過剰による事業秩序の混乱と悪質事業者や劣悪な労働条件の横行などのもとで、港湾運送事業者の安定化と港湾労働者の労働条件確保のために、事業免許制の導入や認可運賃・料金制度の確立などの規制が行われてきました。

港湾運送事業の規制緩和は、これまでの産別労使協定を中心とした港湾労働秩序と労働環境改善を図ってきた基盤を崩し、米国と我が国の大手船社、荷主の思いのままになる港湾づくりを目指すものです。

反対の第一の理由は、港湾運送事業者のほとんどが中小零細業者であり、現行の認可制のもとでも、荷主等による優越的地位の乱用や、恒常的な過当競争の状態のもとで、認可料金さえも守られていないのが現状です。認可料金から届け出料に規制緩和することによって、一層の競争激化、料金・運賃ダンピングの横行など、中小零細業者の経営困難や労働者の雇用悪化、労働条件の切り下げを生み出すことは必至です。運賃ダンピングの防止策として変更命令制度が盛り込まれているとしていますが、同じ規定のあるトラック事業において過去に一度も発動されていないことから、この制度の実効性は極めて乏しいものです。

このような方策をもって安定化策などとは到底言えないものです。  
反対の第二の理由は、日本経済の生命線を担っている港湾運送事業における需給調整の廃止、新規参入、退出の自由化によって、安定的な港湾運送の確保ができなくなる可能性があります。さら

に、規制緩和の段階的实施として、今回は主要九港が対象とされていますが、周辺港、地方港にも際限のない運賃競争がもたらされるものです。

最後に、港湾を二十四時間三百六十五日稼働させるというのであれば、ばらまきと言われるむだな港湾整備を見直し、効率的な港湾運営、労働者の八時間交代制など労働条件の保障など、物流政策としての総合的な検討が不可欠です。

ところが、今回の規制緩和は、こうした検討も保障もありません。米国や大手船社、荷主の要求に沿って行われるものであり、我が国の港湾運送事業者と労働者の安定と安全を損ない、港湾運送事業の安定的発展の基盤を崩すものであることを指摘し、反対討論を終わります。

○仲村委員長 これにて討論は終局いたしました。

○仲村委員長 これより採決に入ります。

港湾運送事業法の一部を改正する法律案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〕

○仲村委員長 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。

○仲村委員長 この際、本案に対し、石破茂君外四名から、自由民主党、民主党、公明党・改革クラブ、保守党及び自由党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、提出者より趣旨の説明を求めます。高木義明君。

○高木委員 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、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、民主党、公明党・改革クラブ、保守党及び自由党の五会派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮し、所要の措置を講ずるべきである。

一 規制緩和が実施されても、労働関係等港湾運送の安定化が保たれるよう努めるとともに、問題が生じた場合には、関係者の意見を十分聞いた上、必要に応じ、適切に対応すること。

二 規制緩和の実施に伴い、港湾労働者に過度のしわ寄せが及ばないよう配慮し、料金変更命令制度や緊急監査制度を厳正かつ機動的に運用することによって、ダンピングの防止を図ること。また、このため関係各省が連携して、船会社、荷主にも必要な指導を行うこと。

三 港湾労働者の福利厚生等に使われている関係者の拠出金について、その安定した維持・運営が図られるよう努めること。

四 日曜荷役や夜間荷役等港湾サービスの更なる向上を図るため、港湾運送事業者の集約・協業化を進めるとともに、港湾労働者の良好な労働条件の確保に配慮する等必要な環境の整備に努めること。

五 規制緩和を行う九港以外の港においては、現行の事業免許制度及び認可料金制度が遵守されるよう法の適切な運用に努めること。

以上であります。

本附帯決議案は、ただいまの法案審査の過程におきまして、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、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たものであります。

何とぞ委員各位の御賛成を賜りますようお願いを申し上げます。(拍手)

○仲村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

石破茂君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○仲村委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。二階運輸大臣。

○二階國務大臣 ただいま海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案並びに港湾運送事業法の一部を改正する法律案につきまして、慎重な御審議の結果、御可決をいただきました。まことにありがとうございます。

ただいま御決議のありました港湾運送事業法の一部を改正する法律案の附帯決議につきまして、その趣旨を十分尊重し、運輸省として努力をしてまいります。

○仲村委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました両法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○仲村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

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

午後一時五十七分散会



平成十二年五月二十五日印刷

平成十二年五月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局