

第四百七回国 参議院交通・情報通信委員会會議録第八号

平成十二年三月三十日(木曜日) 午前十時開会

委員の異動

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

三月二十八日 補欠選任 岩本 莊太君

三月二十九日 補欠選任 加藤 紀文君

三月三十日 補欠選任 吉川 春子君

宮本 岳志君	吉川 春子君	戸田 邦司君	岩本 莊太君
二階 俊博君	鈴木 政二君	館野 忠男君	繩野 克彦君
高橋 朋敬君	川嶋 康宏君	渡邊 信君	高橋 朋敬君

本日、の會議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○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)

○委員長(齋藤勤君) ただいまから交通・情報通信委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。去る二十八日、奥村展三君が委員を辞任され、その補欠として岩本莊太君が選任されました。また、昨二十九日、阿部幸代君及び山下善彦君が委員を辞任され、その補欠として筆坂秀世君及び加藤紀文君が選任されました。

○委員長(齋藤勤君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。港湾運送事業法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に運輸省自動車交通局長縄野克彦君、運輸省海上交通局長高橋朋敬君、運輸省港湾局長川嶋康宏君、労働省職業安定局長渡邊信君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(齋藤勤君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(齋藤勤君) 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。本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言願います。

○田中直紀君 おはようございます。自由民主党の田中直紀でございます。

さきよりは、議題でございます。港湾運送事業法の一部を改正する法律案についてお尋ねをいたしましたと思っております。

昨年の六月に運輸政策審議会の答申が行われ、今回一部改正ということで、港湾運送事業者の規制緩和を図る、こういう内容で理解をいたしております。

まず、事業者の労働者最低保有基準を一・五倍に引き上げる、こういう方針を運輸省がこの法律に従いまして打ち出しておられるわけであり、事業者が新規参入をするというためには、この法律におきましては一定の基準を得てそして新規参入をする、こういうことがうたわれておるわけでございます。

この審議会の答申を経てこの法律をつくった、成立を図ると、こういうことでありますので、内容についてはこの運輸政策審議会の提案というのがほぼ適用されるというような理解でいいのかどうか。そしてまた、一定の基準という問題について、これから猶予期間三年間あつて、それで事業者が、労働の集約型産業でありますから企業が適正な努力をしていく、こういうことではないかと思っておりますけれども、三年間のためには大変な政策誘導をしていかなきゃいけない。そのためには、やはり国が健全な企業、事業者を育成していくためにはそれなりの予算の措置が必要ではないかと、こういうふうに思うわけですが、その二点につきましてまずお伺いをいたしたいと思います。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。まず、今度の規制緩和の中で労働者最低保有基準の引き上げというものを考えておるわけでございます。この考え方につきましては、審議会等の議論を踏まえたものとしてこれを具体化していくというふうなものでございます。

まず、労働者最低保有基準の考え方でございますけれども、これは、導入したときの考え方は、専ら日雇い労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質事業者の参入を防止することを目的としたものでございます。今回、規制緩和に伴いまして事業参入が容易になるということを踏まえまして、悪質事業者の参入を防止するという観点からさらに最低保有基準を引き上げるといふふうになつたものでございます。

一方、その労働者最低保有基準の引き上げの効果はもう一つございまして、事業規模の拡大というものを通じまして、港湾運送事業は船舶の運航スケジュールの影響で日ごとの業務の格差がある、いわゆる波動性があるといったようなことがございますし、これを解消する方向に働くだろうと。それから、労働者の交代制の導入が可能とな

るようなことに条件がなつてまいりますので、日曜、夜間の荷役というに關して柔軟な対応が期待されるということでございます。

あわせまして、この最低保有基準、先生今お話にございましたように、事業者の負担にならないような観点も踏まえまして、事業協同組合に加入していただける場合は組合の他の事業者の労働者を自己の労働者としてカウントするといったようなことも考えているところでございます。このようなことでもって支援を促進してまいりたいと思っております。

それから、先生、新基準ということなので経過措置のことをお話しされましたけれども、運政審答申が十一月の六月にございました。その後三ヶ月間という猶予期間を設けてまして、その間に御努力いただくということを考えているところでございます。

なお、予算措置の關係でございますが、この基準を満足していただくために事業協同組合というものに加入していただくということが大変重要なポイントだと思っておりますので、港ごとにそういう事業協同組合の動きを促進するための調査支援事業のための費用ということで一億六千万の予算を計上しているところでございます。

○田中直紀君 今回は先行して九港における港湾運送事業者を対象にする、こういうことでありますが、現在対象になる事業者というのは、元請事業者が二百八十七社、また下請事業者が三百四十五社ということで、非常に多い事業者が対象になるわけでありまして、また、元請事業者の下にある下請事業者というのが、港湾荷役事業あるいははしけ運送事業、いかに運送事業、こういうことでそれぞれ役割を担われておる、こういうことであります。港湾労働者が対象で約三万六千人と、こういう状況であります。

運輸業におきましては規制緩和というのは大変重要でありますし、国際競争力をつけていく、こういうことで大変この法案については私は賛成の立場でありますけれども、これだけの経済情勢の

中で、雇用の問題あるいは安全性の問題、そしてまた事業者が的確に育成をされていかなきゃいけない、悪質な事業者を締め出すということも大変重要なことであると思いますが、何と云っても今やっております事業者をしっかりと育成していくことが重要であるというふうな思い次第であります。実際の事業者に対して、事業協同組合と一緒にやって、そしていわゆる労働者の基準を上げていけばいいんだと、単純に言いますとほかの事業者を頼ってやっていくという方法に余り偏らないで、それぞれの事業者がもっと健全な、そしてまた役割を担えるような事業者にしっかりとつなげていく。そういう意味では、事業協同組合というものは若干、その三年間においても十分にスタートをするのではなくて、まず事業者が努力をしてみようという手順を踏んでいくことが妥当ではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。先生おっしゃったとおり、港湾運送事業の規制緩和によりまして、港湾運送事業というものが、国際的な競争力にありまますこの港湾において新しい事業として言うならば体質を強化していただく、あるいは生まれ変わっていただくという面がございます。そういう意味で、個々の港湾運送事業者がみずからの力で変化していく、大きくなっていくということは非常に大事なことだと思っております。

そのような努力は私も見守ってまいりたいと思っておりますし、何が何でも事業協同組合ということではございませんで、もしいろいろな事情でそういう事業協同組合を選択するという場合もあるかと思っております。その場合の一つの便宜措置と申しますか、それを考えているわけでございまして、もともと個々の事業者が切磋琢磨できるような体質に変わっていただくということが前提であるか、こう思っております。

○田中直紀君 料金につきましては届け出制と、こういうことで改定がされるわけでございます。ダンピングの防止措置につきましては、これから

料金の届け出制に移行するわけでありまして、これにつきましてはこの法案が成立をして六カ月以内に施行されるわけでありまして、料金の届け出制はすぐに実施をされていくということで理解をしていいのかが、これがまず一点でございます。

それから、諸外国と比べて港湾運送料金がやはり割高になっておる、こういう状況下でありますから、ダンピング防止ということも一方でやっていかなければいけません。適正な料金でやっていただく、こういうことも軌道に乗らなきゃいかぬという事態ではないかと思っております。その中で、料金体系を見ますと、諸外国との比較はどういうふうになっておりますか御説明をいただきたいと思っております。

我が国では、いわゆる一般料金とそれから運営料金、あるいはコンテナ化が非常に進んでおられますからいろいろな作業をしていく中での特送料金、あるいは諸外国と同じように日曜荷役あるいは夜間荷役をやっている、こういう事態でありますから、料金体系をどういうふうな今後考えていくか、あるいは、届け出制に移行するに当たってスムーズに移行していくというその手順はどういうふうに対処されておるか、お伺いをいたしたいと思っております。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。まず、現在、料金は認可制でございますから、新しい制度になりました場合には、その認可制における料金はそのままスムーズに新しい制度において手続がされたものとみなされるということでございます。これから新しい状況の中で事業者の方々の切磋琢磨の中でのいろいろな料金が出てくるのかもしれない。それはまだ具体的に予測することはできません。いわけではありますが、それにつきましては、今先生御指摘のように日本の港湾料金が全体に高いと云うことの中で、国際競争の下にありまますのであるんことが起きてくるのかもしれない。

しかし、この規制緩和をするに当たって、その動きの中で、余りそれが行き過ぎた過度な状態になることについてもやはり配慮しなければいけないと思っておりますので、先生先ほどお触れになりましたダンピングの問題についてはしっかりと私も監視しながら対応してまいりたい、こう思っております。

○田中直紀君 運輸大臣にもおいでいただいておりますので、二点ほどお伺いをいたしたいと思っております。日米協議の中で、一九九七年にアメリカの連邦海事委員会から港湾荷役の点につきまして強い要請があったところでございます。外国企業の参入規制の撤廃を求めてきたわけでありまして、大変厳しい交渉を展開した、こういうことで聞いておるわけでありまして、今回の規制緩和によりまして我が国の港湾荷役の規制緩和というのが一歩前進をしていくわけでありまして、日米交渉の中で海運大手三社が制裁措置を受ける、こういうような状況下であった時期もあるわけでありまして、日米間でこの問題について最近どういう形になってきておるかというのを一点お伺いいたしたい。

もう一点、先ほど申し上げましたけれども、我が国の国際競争力、港湾の近代化あるいはコンテナ化に対応、こういうことであります。香港、シンガポールあるいは高雄、釜山に比較して我が国の主要港が、重要な貿易立国としての拠点であるわけでありまして、大変労働力に乏しい、こういうことであります。今回の法律の成立に従って強力に国際競争力の強化を図っていく、そのための姿勢、御所見をお伺いいたしたいと思っております。○国務大臣(二階俊博君) 御指摘のFMC制裁措置問題の解決に当たりまして、ちょうど平成九年十一月に斉藤・オルブライト往復書簡というものがございまして、御承知のとおりであります。そのフォローアップや、あるいは港湾運送事業の規制緩和に關する意見交換を行う観点から、先般も、昨年の秋にございましたが、局長レベルの日米海運協議を行ったところであります。本年二月、

私自身もアメリカのスレーター運輸長官と会談を行いまして、この問題につきまして十分意見の交換を行ったところであります。

今までのアメリカ側の主張の中でも、日本の港湾運送の過去からの経緯、現状に対する理解が不足していることによつて意見の食い違いが生じておるのではないかとこの点がございました。

なお、今回の規制緩和は多くの関係者が十分な御議論を行った上でまとめられたものであります。日本側は従来の協議の場において、規制緩和の趣旨、内容等について詳しく説明し、私自身、スレーター長官の一定の理解を得たものと考えております。日本側としては、引き続きアメリカに對し、今回の規制緩和の内容につきまして十分説明してまいるつもりであります。

国際競争力についての所見はということでございますが、最近、御承知のとおり、横浜、神戸等の日本の主要港は、シンガポール、香港等東アジア主要港と比較してその取扱量も大きな差が生じておりますことは事実であります。また、欧米と東アジアの間を結ぶコンテナの基幹航路において日本への寄港回数が減少するなど、日本の港の東アジアにおける相対的地位が大きく低下しているところは委員御指摘のとおりでございます。

この原因として、日本より東アジア各国における貨物量の伸びが高いことが大きいと思われれますが、我が国の港湾運送事業者間の競争が行われにくく、船会社、荷主のニーズに合ったサービスが提供されにくかったという事実も認めざるを得ません。

今回の法改正によりまして、コンテナ荷役などにおいて主要九港において需給調整規制の廃止を初めとします規制の見直しを行うことによつて、事業者間の競争を促進し、事業の効率化や荷主のニーズに応じるようにしたいと考えております。このような施策によりまして、我が国の港湾が東南アジアの主要港に伍して効率的な物流サービスを提供していくように、今後とも一層努力を傾けてまいりたいと思っております。

○田中直紀君 以上です。

○谷林正昭君 民主党・新緑風会の谷林正昭でございます。よろしくお願ひいたします。

きょうは、現場で私、労働者として頑張っているときから、この港湾運送事業法の規制緩和が、そこに働く人たちがやるいはその家族あるいは関係者の皆さんが、この後おれたちはどうなっていくんだらうと、非常に心配をしながら今日を迎えました。いよいよ法改正の議論に入るわけでございます。きょうはその仲間の皆さんが赤いリボンをつけて、みんな心配ということをお聞きになっておられますので、私も真剣に質問させていただきますので、ぜひよろしくお願ひいたします。

本題に入らる前に、今北海道の有珠山が大変な状況になっておる。気象庁を統括する運輸大臣、運輸省としまして非常に大変だと思ひますけれども、ぜひそこらあたり抜かりのないような、住民が不安を得ないような情報の一刻も早い伝達、こういうものを御配慮いただきたいというふうに思ひます。一方では、きょうの新聞で自由党が与党を離脱するんではないか、あるいはどうなっているんだ、二階運輸大臣の去就が注目をされておる、こういうような状況もあります。いずれも爆発寸前のような感じがいたしますが、ぜひひとつ心境をよろしくお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(二階俊博君) まず、有珠山のことにつきまして御意見、御指摘がございましたが、この問題につきまして、昨日からも小淵総理とも連絡をとり合ひながら、官邸の中に万に備えての体制を既に整えてございまして、私自身も昨日、委員会終了後気象庁に参りますし、気象庁の体制等を再確認するとともに、一刻も早い情報提供を再確認するようなことを常々やっておりますが、今改めて再確認して万に備えるようにということをお願ひいたします。なお、気象庁長官、ちょうどこの年度末、人事異動を考慮しておりますので、私自身、その既に閣議の人事でございますから総理の了解を得ておった

ところでございますが、昨日夜、その既に内定をいただいております長官の人事異動を撤回いたしました。現長官が引き続きこの任に当たるといふことになっておられます。現場におきましても既に十分な体制を整えておられて、避難は既に完了いたしておられますし、新しい観光客等の受け入れは極力避けるように指示をいたしております。

私も、きょうは一日国会でございますし、明日もどうしても外せない日程もありますが、明日午後ぐらいに北海道の現場に赴くつもりで、今運輸省を出てくる際に日程の調整を指示してきたところでございますが、私はちょうどたまたま北海道開発庁長官も兼務いたしておりますので、両々相まって万全の体制を期するようにいたしております。

なお、私の党内の問題につきまして大変御親切な御質問をいただきましたが、きょうは、これは政府の立場でお答えをすることでございますが、私は相撲でもそうでございますが、制限時間いっぱい、常に最後の五分までというのが私の信条でございます。常々最後の五分までというのが私からいわれる有珠山の問題につきましてはそういうことを紀要に終わることを願ひながら、万全の体制をしいて、責任は全うしたいと考えております。

○谷林正昭君 どうもありがとうございます。それで本題に入らせていただきます。まず、港湾運送事業法の今の法案が出てきた経緯等につきましていろいろ勉強させていただきましたけれども、行革委員会、そして運輸審の海上交通部会、ここから答申が出されたものが基本となり法律の改定というふうになっておると思ひます。その中で、時間の都合もございまして、ちよつとぶつさらばうな質問になるかもわかりませんが、二十数点にわたつて質問させていただきます。まず、大臣にお伺ひしたいのは、この法改正を何のためにやらなければならぬのか。答申では

いろいろ出ております。しかし、日本国として、運輸省としてその目的をもう一度はつきりさせていただきます。あわせて、それでは今の日本の港湾運送事業の将来のあり方、それから事業を行う事業者のあるべき姿、こういうものを大臣の方からお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(二階俊博君) 谷林委員の、いつものとおりでございますが、みずからの貴重な経験に基づきまして建設的な御意見をちょうだいしておりますことをまず感謝をいたします。

港湾運送事業は、御承知のように、海陸の結節点である港湾において貨物の船舶への積み込み等を行うもので、我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な役割を果たしてまいりましたことは委員も御承知のとおりでございます。

近年、各国の港湾の間におきまして国際的な競争が激しくなつていく一方で、コンテナの取扱量などにおきましても我が国港湾の東アジアにおける相対的地位は大きく低下している現状にあります。その原因の一つとしていたしまして、我が国の港湾運送事業者間の競争が行われていない、各船会社、荷主のニーズに合ったようなサービスが提供されておらない、こういう指摘を各方面からいただいておりますが、我々は現状はそれを認めざるを得ないような状況にあると認識をいたしております。

今後、我が国港湾が東アジアの主要港に伍して将来にわたつても効率的な物流サービスを提供するためには、海上輸送の主流を占めておりますコンテナ貨物などの積みおろしについてより一層の効率化、サービスの向上が求められておるところでございます。コンテナ荷役などにおいて主要九港におきまして需給調整規制の廃止を初めとする規制の見直しを行うことによつて、事業者間の競争を促進し、同時に事業の効率化や多様なサービスの提供を図るために今回の法律の改正を御提案いたしておるところであります。また、港湾運送事業者の将来像に関しまして、

集約・協業化を進め、波動性等に対応できるような経営基盤を確立するとともに、従来の労働供給の事業から脱皮して、みずからコンテナターミナルを借り受けるターミナルオペレーターとして多くの船会社、荷主の荷物を扱うなど積極的に事業の展開を図るようになることが望ましいと考えております。

○谷林正昭君 規模の拡大、そして荷主のニーズにこたえるための努力というのが目的だということに受けとめさせていただきますし、外国との競争、こういうような観点で今お話をいただきました。

それでは、具体的にお尋ねいたしますけれども、その荷主のニーズにこたえるということは、そして効率化やサービスの向上というのは、その港にあって本当にどういふことなのか、具体的に言えらばどういふことなのか、これが一つはつきりしない。これを一つお聞かせいただきたいと思ますし、一方では、九港だけが今の法律の改正の対象になる。この港湾運送事業法の第一条、秩序というものを重んじてこの運送事業というのはやらなきゃならない、これは第一条にしっかりと書いてあります。ということになれば、後々また質問させていただきますけれども、この第一条をしっかりと踏まえながらいわゆる法律二制度の考え方でいくのか、それともこの一条だけは絶対守りますよという気持ちを持ってこの議論に入っていくのか、そこらあたりを少し聞かせていただきたいと思ます。

今、大臣からおっしゃいましたけれども、日本の港湾の国際競争力の低下とおっしゃいました。あるいはこれからの将来の競争、こうおっしゃいました。じゃ原因は、果たして小さい事業者だけが日本の港にあったから競争力が低下したのか。私はそうじゃないと思ます。ばら積みからコンテナ化になる、あるいは東南アジアを中心にしていろんな産業が発展してくる、そういうところにあつて、そちらの方を經由しながら行く。じゃ日本を素通りしていったかといったら、私は、日

本の荷物はまだ余りふえてはおりませんけれども、微々にふえていますけれども減つてはいないというふうな把握をさせていただいております。そういうことを踏まえてぜひお聞かせいただきたいということ、先ほど同僚議員からの質問もありましたけれども、労働者の保有基準を一・五倍にするということが安定化の一環として必要だと、私も思ます。そして規模の拡大策、これも必要だと思ます。それから、悪質業者の参入防止、そのためにまきちつとした枠組みが必要だということふうに思ます。

そのためには、この一・五倍という数字を上げたときに、じゃそれが法律にはつきり出てくるのか出てこないのか、私はどうも見えないような気がいたしますけれども、一方ではあるんじゃないか、と、探せば出てくるというふうな気もいたします。しっかりとらした答弁をお願いしたいと思ます。

あわせまして、先ほど答弁もありましたように事業協同組合化、事業の協同化、こういうところに当たつて、先ほど一億六千万円予算をつける、こういうお話がありました。そこらあたり、私は金額の多い少ないはこれからの話だと思ますけれども、その協同化について行政支援、こういうものをしっかりとやっていただけるかどうか、その辺をまとめてお聞かせいただきたいと思ます。

○政務次官(鈴木政二君) 五点にわたります質問がありました。

谷林委員は今、大臣からお話のように、この問題につきまして若いころから大変御経験をお踏まえた、大変真摯な形でいつも進められていることを聞いております。

今の御質問で、第一点の質問から順番にお答えをさせていただいたんですけども、まず今回の改正でありますけれども、先ほど言いましたように規制緩和の実施や港湾運送業の集約・協業化の推進で事業規模を拡大したい。

よつて貨物量というのは大変違つてきますね。ですから、そういう面では、忙しいときには人手も足りなくなつてしまふ。また、暇な時期とか暇な貨物量のないときにはこれがまた労働者の皆さんが今度遊んでしまふというか仕事に携われなくなつてしまふ。そういうこともございまして、そういう面でも今回のこの集約・協業化をきちつとさせていって、特に中小企業の業者の方々にもちつとした形でしていきたいと思つております。

そして、もう一つは夜間と日曜の荷役の問題でありますけれども、これも交代要員等労働者の交代制の導入を可能とすることになると思ます。そういう面でもさらに柔軟な体制といふますか、実施できるような方向で事業の効率化、サービスの向上を図つていこうと思つております。

そして、二番目の御質問でありました、最も重要であります目的に書いておられます港湾運送事業法の第一条であります。港湾運送の秩序を確立し、港湾運送の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進すると、こう書いてあります。

今回の規制緩和で実施する港の選択に当たりますは、効率、サービスの向上が急がれていることはもう御案内のとおりであります。もう谷林先生御存じのとおりでありますけれども、その実情に合わせまして規制緩和による影響の度合いを一つずつ勘案いたしました。そして、港湾運送の安定化を図りつつ、規制緩和の先行実施が可能な港を選んだつもりでございます。したがつて、規制緩和と先行する港、それ以外の港のいずれにおいても私も第一の法の理念に対応することができると考えております。

もう一つのお話でありますけれども、近年各国の港湾において国際的な競争が進展する中で、コンテナ取扱量において我が国の港湾の東アジアにおける相対的な地位が低い。先ほど谷林委員いろいろ御指摘をいただいて、私も、二階大臣もさつき答弁をさせていただきましたけれども、これ大きな原因はやっぱり特に東アジア、東南アジアの

急激な経済成長じゃないでしょうか。それによつて貨物量の伸びがやはりどうしても向こうが高くなつてくるというのが私どもは一つの大きな原因だと考えております。同じでございます、谷林委員と考へ方。

そういう面では、我が国の港湾運送事業者の間の競争が、非常にまだ今の段階の中で先ほど言いましたように行われにくくなつておられますので、やはり船会社や荷主のニーズに合ったサービスの提供がされにくくなつていられる点も、これもまた一つ原因だと思つております。

このような状況を踏まえまして、今般、一つずつ解決するために規制緩和を行うことによつて事業者の競争の促進、そして事業の効率化やもう一つ多様なサービスの提供をしっかりと図つていきたいと思いますと思つております。

あと二つの問題でありますけれども、労働者の最低保有の問題であります。

この労働者の最低保有の基準については、港湾運送事業法において今現在一定数以上の労働者を保有することが許可基準になっておられることは御案内のとおりであります。その具体的な人数については運輸省令で定めることとされておりますが、したがつて、今のお話のように法律で規定するかどうかというお話であります。今回の一・五倍の基準の引き上げに当たりましては省令の改正で対応させていただきますと思つております。

また、さつき言いました荷役量の日々の波動性による労働力の遊休化の解消と、そして労働者の交代制導入を可能とすることによりまして日曜、夜間の荷役につきましてもより柔軟に実施できるように、私も集約・協業化を推進していくつもりでございます。

この集約・協業化の推進のために行政として具体的にどうするんだという今御質問でありましたけれども、先ほど田中委員からのお話もありましたけれども、今回のこの一・五倍ということでは事業規模の拡大を促すために、この一・五倍の労働

者保有基準に満たない事業者については、やはり事業協同組合に加盟する。そうすると、組合内の他の事業者が雇用する労働者も最低保有基準の算定上の自己労働者として取り扱われるわけですね、今度の場合は、そういう面でも、私もはそういう中小の方々につきましては事業協同組合の結成をぜひとも促して、先ほど言いました満たないものにつきましては協同化をして埋めていただきたいなと思っております。

なお、今度の予算は、先ほど言いましたように一億六千四百万を確保させていただいて、規制緩和を行う各港におけるそれぞれの集約、協業化をしっかりと後押しさせていただいて、調査支援事業等を実施する予定でございます。一生懸命やらせていただきます。

○谷林正昭君 時間の都合もございましてので通告していた内容を少し飛ばさせていただきますが、まず、九港を規制緩和の対象にしたという理由は、今ほど実施可能なところからやるとこういうふうな感じでございます。理由をお聞きしたいわけでございますが時間がございません、大体わかっていますので飛ばします。

次に、大臣にお聞かせいただきたいと思っておりますけれども、行政改革委員会の中で、この規制緩和の推進に当たって運輸省、労働省を初めとする関係省庁が協力して政府全体として整合性のある規制緩和をやるべきだ、こういうふうな委員会では言っております。この港行政の一元化といえますか連携といえますか、そういうものがこれから非常に重要になるというふうに思っていますので、大臣の口からぜひお聞かせいただきたいというふうに思っています。

○国務大臣(二階俊博君) 港行政の一元化につきましては、我が国港が、先ほどからも申し上げてまいりましたように、東南アジアの主要港に伍して将来にわたって効率的な物流サービスを提供していくためには、港湾整備の重点化や港湾運送事業の規制緩和など、ハード、ソフト両面からの総合的な施策の展開が必要でありますので、運

輸省としましては、ハード担当の港湾局とソフト担当の海上交通局が連携して各政策を進めていくことが必要であるという認識を持っており、また、規制緩和を推進するに当たりましては、労働関係の安定化にも配慮することが重要でありますので、港湾労働法を所管する労働省とも協議して規制緩和を進めていく必要があると考えております。

今回の規制緩和は、運輸省の運輸政策審議会及び労働省の中央職業安定審議会における審議、答申を踏まえて実施しようとしているものであります。労働省あるいは運輸省の課長クラスが互いに審議会に出席するとともに、双方の審議会の委員自体を重複するものにしたりますなどして、今回の規制緩和の実施に当たっては双方が連携をとって進めてきたところであります。

今後とも、運輸省の関係部局及び労働省と密接な連携をとりながら、今委員御指摘のようなことを十分念頭に入れて港行政を進めていきたいと考えております。

○谷林正昭君 私は絶えずそこに働いている人の立場を思いながらこういうふうに質問をさせていただいておりますけれども、自分たちの職場が本当にこれからどうなっていくかというのが、その家族を含めた心配になってまいります。そういう心配を取り除きながら、競争力のある港づくりというのが大事だというのがございますし、そのインシアチブをとるのがやっぱり運輸大臣、こういうふうな思っていますので、ぜひよろしくお願いをいたします。

具体的な中身に入らせていただきますけれども、今九港が指定をされます。今後、この九港以外に仮に十港、十一港、十二港にふやしていくとしたいと思っておりますし、あわせて、そこに参入するときに許可基準あるいは審査項目、こういうものがなければならぬと思っておりますので、そういうものを明確にして、そしてその審査内容を明らかにするのが公正な競争だということに思っています。

それから一方では、許可基準、審査項目の中に、私がいつも言っている安全という問題が横に置かれております。これは、労働安全基準法があればいいんだ、労働基準法があればいいんだ、労働安全衛生法があればいいんだということではなくて、新しく規制緩和をしてその職場に新しい政策を導入していくときには、例えばハンドル労働者の規制緩和をするときに、労働大臣告示の、俗に言う二・九通達というのが出されまして、そしてそこで安全というものをしっかりと守りましょうよという告示がなされました。港湾運送事業に携わるといふ限られたスペースの中で労働というところが大きく働き方が変わってくるというときに、ぜひこの安全というものを法律に明記するべきではないかと思っております。いかがでしょうか。

○政務次官(鈴木政二君) まず最初の第一点の、今後どうなるのかという話でありますけれども、御案内のように、九港以外の八十五港、今のところ規制緩和の対象に外れております。この九港と八十五港を比較しますと、大変荷役量も少なく、事業者の規模も小さいところが多いところであります。この面では、港湾運送の安定化政策も、九港とそれ以外の港の状況の違いをきちっと踏まえまして、同じ方法でこれから進んでいかどうかという検討を十分これからもさせていただきたいと思っております。

このため、今回はこうして九港を先行させていただきますけれども、残る八十五港につきましても、規制緩和の状況、そしてこの九港の形を見て今後進めていきたい。なお、これにつきましては、法律の改正も含めて検討をしていきたいなと思っております。

次に、許可基準とか審査項目を明確にするという御質問でありますけれども、許可審査の基準等については通達等で定めまして、きちっと公表することを運輸省としては予定させていただいております。

ります。

そして、安全性の問題であります。もういつもいつも大臣からこの安全性の問題は、就任以来私も政務次官、総括、そして運輸省全体にきちっと安全性確保というものを指令を受けておりますので、今回のこの問題で安全性の担保をどうするか、谷林委員の御心配は当然だと思っております。そういう面では、港湾労働の安全性の確保に關しましては、従来から、事業場ごとに安全管理者の選任やクレーンの運転についての一定の資格を義務づけることなどを内容とする例の労働安全衛生法によって労働省が所管をしていることは御案内のとおりでありますけれども、港湾運送事業法の許可基準に入っていないが、規制緩和によって絶対に安全が損なわれないことを、よく労働省ともきちっと協力し合っています。先ほど大臣がお話しましたように、事故災害の防止等についてきちっと事業場を指導していくつもりでございます。

以上であります。

○谷林正昭君 安全の関係で、今ほど絶対後退させない、こういう決意もございました。

一つ外国の例をとりますと、港ごとに、港単位で安全を考える、そういう協議会、あるいは安全衛生委員会、言葉はどうかかわりませぬけれども、そういうものをつくってやる。なぜならば、業者は非常に小さい業者が多い。あるいは業者ごとによって安全対策が違う。こういうことになってくると、これからは共同作業をするということも労働省で提案をいたしますから、そういうようなことを含めたときに、先ほど大臣にお伺いした一元化運営という問題にこの安全がかかわってくるというところがございますので、港ごとに安全対策をするというふうなこともぜひ御検討いただきたいなと思っております。

次に入らせていただきます。

わけでありませんが、その届け出制の中に、あらかじめ届ける、こういう文言がございます。あらかじめというのとは何日前のことなのか。こんな単純な質問で恐縮でございますけれども、非常に今後の運営について問題が出てくるような気もいたします。届け出た料金の効力はいつから発効するのか、あるいはその届け出に当たって原価計算書を提出させるのか、こういうことをお聞きしたいと思います。

なぜこういう単純な話を聞くかといいましたら、競争になるんですね。そういつたときに、あの業者はトン一万円でやるといふのを聞いたからすぐそれを変更するよな、ダンピングにつながるよなそういう値下げ競争が当たり前に届けて出でできるということになったら、私はこれは大間違いだといふふうに思いますので、そこらあたりはしっかりとお聞きしておきたいといふふうに思います。

○政務次官(鈴木政二君) おっしゃるとおりだと思います。改めてきちっと運輸省に確認をするという姿勢も、私ももちろつと物をしゃべらなきゃならないと思っております。

これは、やっぱりほかの立法例に倣いまして、届けられました運賃料金が変更命令の対象となるものでないかどうかの判断をする必要ということから考えましても、運賃料金を適用する日の三十日前までに届けることとしたいと考えております。また、届け出の効力は、当然ながら当該申請による当該運賃料金の実施予定日から生ずるものと私どもは考えております。

また、料金許可制から届け出制に変更することによりまして、先ほどの原価計算の話でありますけれども、従来提出はしてありましたところでありませけれども、今回から原価計算書は添付しなくても結構といふふうに私どもは考えております。ただ、料金変更命令を出すことを検討するに当たって必要のある場合は、報告徴収の規定に基づきまして原価計算書の提出を求めることとしております。

○谷林正昭君 後ほど触れましても、変更命令を出すときは計算書を見させてもらおう、しかし業者の届け出については必要ない。ちよつと矛盾するよな気がいたしますが、後ほどまた触れさせていただきます。

次の質問に入らせていただきますが、この答申でも言っていますように、この規制緩和における重要なポイントは、秩序の混乱をどのようにして防止するかである、こういうふうな言っております。第一線で秩序の確立をしっかりと守る、そして規制緩和、たとえばどういふような状況、また今のところは想像の社会ですから、どうなつてもとにかく秩序だけは、あるいはその混乱を避けなさい、こういうような答申になっております。

そこで、今ほど言いました運賃の変更命令を出すということになるときは、市場原理でいきますとダンピング競争にこれはなつてくる、そういうことときに変更命令を出しますよ、出してもいいですよという法律になっております。そのときの物差し、これが一つ必要になつてくるんではないか、基準といひますか。そういつたときに、その発動に当たつての透明性や公平性、これは業者は裏を返せば不利益をこうむりますから、それが必要になつてくる。そういうものが果たしてつくられるかどうか、担保できるかどうか、これが一つ問題があります。

それから、命令の発動に当たつて不利益になるということになれば運輸審議会に諮らなければならぬといふふうに私の勉強した限りではなつておると思ひます。この運賃の変更命令を運輸審議会に諮るのかどうか。

それから、過度のダンピングという言葉を使いながら市場の混乱防止をうたつております。運政審答申でも過度のダンピングによる港湾運送の混乱防止策案というのが出されました。私も見させていただきました。そういつたときに、この過度なダンピングの位置づけ、ここが大きなポイントになるといふふうに思ひます。どこまでが過度なのか常識なのかといふことになれば、市場原理で

いけばすべてがダンピングではない、競争だといふことになつたらちよつと問題があるんではないかな、その辺を少しお聞かせいただきたいといふふうに思ひますし、そのダンピングの把握の仕方、これもひとつしっかりとお聞かせいただきたいと思ひます。

もう一つ懸念されるのは、多くの元請と多くの下請、そしてその下請にも入れない孫請といふのが今の港湾運送事業の実態だといふふうに思ひます。そういつたときに、競争の中で下請、孫請に安くなったきながら仕事を請け負わせる、それが過度なダンピングに当てはまるのかどうか、そこらあたりをしっかりとお聞かせいただきたいといふふうに思ひます。

○政務次官(鈴木政二君) 今の御質問に答えさせていただきます。届けたらいいんですけれども、まず運輸大臣は、届けたらいいんですけれども、料金が不当に差別、これも今指摘の中で谷林委員がお話の中で含んでおられると思ひます。そういうものがあつたときや、また不当競争を引き起こすおそれのあるときは変更命令を発することができるとされております。

変更命令の具体的な運用基準については、おっしゃるとおり下請料金の相当部分を占めるのがやはり御案内のとおり労働コストなどと思ひます。そういうものを含む変動費を下回つていふような場合を過度のダンピングとして私も考えまして、変更命令を行う方向で検討をしております。ただ、変動費の内訳ですけれども、ここらが非常におっしゃるとおりであります。その子細について、項目とかいろいろものをチェックしますね、その項目については今後きちつと私どもは詰めていきたいと思ひます。

また、その運用に当たつては、運用指針を定め、そして公表することも予定をしております。またその公平性等を固めるために法律上、先ほどお話しでありませけれども、運賃料金変更命令を行うときは運輸審議会に諮らせていただきます。以上であります。

○谷林正昭君 変動費を下回ると今おっしゃいました。そして中身は詰めていくといふふうにおっしゃいました。問題は人件費なんですね。人件費なんですよ、労働集約産業の最たるものでありますから。その人件費をどこで見るといふことで過度なダンピングかそうでないか、包括最賃の中の地域最賃さえ下回らなければいいといふふうなことになるのであれば、私は今の秩序は守れない。やはりこれまで培つてきた歴史の中、あるいはこれまでそこで働いてきた、そして家族を養つてきた、そういう生活の維持、いろんな歴史があります、皆さんの中には、そういうことをぜひ勘案しながら、今後しっかりとその変動費を詰めるということ、ぜひお聞かせください。

○政務次官(鈴木政二君) おっしゃるとおりだと思います。しっかりと詰めていきたいと思います、十分御趣旨を踏まえて頑張つていきたいと思います。

○谷林正昭君 ぜひお願いいたします。次の質問に入らせていただきますけれども、このダンピングを見分けたらする根拠は今ほどお聞かせいただきました。

今度はそれに対する緊急監査という言葉が今度の法律に出てきております。じゃ、この緊急監査制度というのは何に基づいてやるのか。今の法律で本当にそれができる法律になつていふのか。私はちよつとあいまいではないかなといふふうに思ひます。したがつて、この緊急監査制度をしっかりと、今度の規制緩和と同時に法律に盛り込むべきではないか、こういうふうな思ひますが、いかがでしょうか。

○政務次官(鈴木政二君) 今の御指摘であります。あるいは、今度は監査制度のあり方でありませ。きつかりした監査制度をとらなかつたら、しり抜けばかりの監査制度になつたらこれは何にもありません。したがつて、今秩序を守るといふ観点で大きなウェイトを占めるこの緊急監査制度についてお尋ねをいたします。

けれども、緊急監査の根拠条文が第三十三条第二項の港湾運送事業者に対する監査に関する規定でありまして、これによりまして十分緊急監査の実効性を私どもは担保し得ると考えております。

なお、今お話しのようにきちつと詰めるという話でございますから、現在の地方運輸局で行っております監査方法をひとつこも工夫をさせていただきます。改めてもう一度検討をさせていただきます。改めまして、私ども運輸省本省の担当部局からも職員を派遣させていただきます。緊急監査を確実に行える体制を委員御指摘のとおりしていきたいと思っております。

○谷林正昭君 せひよろしくお願ひいたします。十年に一回監査に入るとか、そういうことのないようにぜひお願ひをいたします。

次に、時間がございませんので簡単にお尋ねいたします。

今、港の秩序を守って、そして労働関係の安定のために一番大きなウエートを占めているのは拠出金制度であります。この拠出金制度について、届け出制になるとこれが果たしてどうなるのか心配であります。これをまず一点、お聞かせいただきたいと思ひますし、どう徴収することを担保するのか、これをお聞かせいただきたいと思ひます。

○政務次官(鈴木政二君) もう当然でありまして、これは私どもも歩いていくと、この話がよく出ます。拠出金は港湾労働者の年金や福利厚生施設の整備管理に使われておることはもう御案内のとおりでありまして、運輸省もその重要性は非常に認識をしております。認可料金制度のもとでこの拠出金を適正なコストと認めて料金の内訳として拠出部分の明示を許可してきたところであること、はもう御存じのとおりであります。

ですから、認可料金の制度の廃止に伴いましてこの制度の根拠を保てないんじゃないかという御質問でありますけれども、運輸政策審議会においても荷主や船主さんたちも入っていたらいいのでありまして、今回の規制緩和の後の港湾運送の安定化のために、届け出料金制のもとにおける拠出金の

確保については、従来の制度にかえて新たに荷役料金の分割支払いの制度を導入すべきだと提言をいただいておりますので、運輸省としましては、拠出金制度の趣旨等についてなお一層船会社、荷主等に対して十分説明するなど、この分割支払い制度が円滑に根づいていくようにきちつと支援をさせていただきますと思っております。

○谷林正昭君 せひ、労働関係の安定のためにこれは不可欠だというふうに思ひますので、関係各位の御理解を賜るよう、また行政の方でもよくお願ひいたします。

次に、懸案事項のようなことで今話されておりますけれども、日曜荷役あるいは夜間荷役、これについて、言葉ではわかるんです、そして事業の規模の拡大をすれば何とかなるだろう、こういうふうに進められておられますけれども、これはまさに新しい政策でありますから、日本の港をそういうふうに変わすということでありまして、行政というのがかかわらなかつたら私ではできないと思ひます。

したがいまして、この日曜荷役や夜間荷役の推進について、具体的にどう対策をいたしますか行政指導を行うのか、あるいは支援を行うのか、ここらあたりをお聞かせいただきたいと思ひます。

○政務次官(鈴木政二君) 日曜荷役につきましては、外航コンテナ船を中心に今実施をしております。これは御案内のとおりでありますけれども、夜間荷役については、もう一部の時間帯、特に明け方の四時ぐらいから朝の八時ぐらいの間を除いて従前やつていらつしやる場所もあるわけでありまして、ただ、中小事業者が大変この業界については多いので、労働者の交代制がとれないというのも私ども十分把握をしております。

日曜の夜間荷役は行わないなどの実施時間帯においける制約があることも事実であります。今後こうした集約・協業化をより進めさせていただきます。より円滑な港湾荷役サービスの実施の推進をぜひしていきたい。その観点から、今お話がありました点

をぜひ関係事業者にきちつと運輸省としても働きかけていきたいと思っております。

○谷林正昭君 せひ、指導ということでお願ひしたいというふうに思ひます。

最後になります。これは大臣にお聞かせいただきたいと思ひますが、この規制緩和を取り入れる法律、まさに運政審答申の中で出されておりますように、これまでの歴史をしっかりと見つけながら、そして今後の努力をいかにきやならぬ、こういうふうなことになりまして。

しかし、私が今心配しているのは、この市場原理で競争を入れ、そしてお客さんのニーズにこたえながらいろんな形で日本の港の働き方を変わしていく、あるいは仕事の仕方を変わしていく、こういったときに、この運政審の最後の締めくくりではこういう文言、こういう文章がございます。

「今こそ、一時の痛みは伴うが、規制緩和により競争原理を導入して、心機一転、港湾運送事業の構造改革に果敢に取り組んでいくことが是非とも必要であり、また、その結果として、最終的に規制緩和の果実が、事業者や労働者を含めた港の関係者全員のものになる」と信じている、こういうふうな結んでおります。

私が心配しているのは、市場原理だけがそこに導入されていくと、そこに働く人たちが、労働者が外にはつぱり出されてしまつて、果実どころではない。最後にはしりをたたかれて、働いて働いて働かされて、けが、病氣、事故、こういうものと労働条件の大幅ダウンを余儀なくされて競争に巻き込まれてしまつて。そういうものが残つては、これまでの港湾運送事業の歴史というものが全く無くなってしまつて、努力が無くなってしまつて、そういうことがあつてはいけないというふうな思ひます。

すので、この労働関係の安定化こそ港湾運送事業、そして日本の港の発展につながるという観点で私はこれまで質問をさせていただきます。

ぜひ最後に大臣に、この労働関係の安定化策について具体的な考えを、御所見をお聞かせいただいて、私の質問を終わります。

○国務大臣(二階俊博君) ただいま規制緩和、今回の法律につきましての御意見でございますが、私は、もとよりこの規制緩和の問題、とりわけ運輸省に關係する規制緩和につきましては、まず労働者の処遇の安定の問題、同時に安全の問題、この二つだけは、それぞれの委員会の御審議の結果を尊重することは当然のことでありまして、一歩踏み込んで、この問題に對しましては当面の責任者として、労働問題として安全の問題については改めて角度を変えて考えていかなければならないと常々思つてそういう指示を行つておるところであります。

具体的には、中小事業者の事業協同組合化等による集約・協業化を進めることによつて事業基盤の強化を図ることなども考えておりますが、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いように、料金変更命令や緊急監査制度を用いて過度のダンピングを防止していく所存であります。同時に、これらの施策によつて労働関係の安定化を確保しながら規制緩和を進めてまいりたい、このように考えております。

御協力をお願いいたします。

○谷林正昭君 終わります。

○委員長(齋藤勲君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、筆坂秀世君が委員を辞任され、その補欠として吉川春子君が選任されました。

○弘友和夫君 公明党・改革クラブの弘友和夫でございます。

私も質問に先立つて北海道有珠山の問題について御質問したいと思つたんですけれども、先ほど谷林議員から御質問ありましたので要望にとどめておきたいと思ひます。

七

大臣は北海道開発庁長官でもございますし、今、有珠山の噴火によりまして一万人近い方が避難されている、そしてまた数分置きに震度四、震度五という体感地震が起こっているという大変な状況になっております。大臣は、阪神大震災で交通もずたずたになったときも真つ先に現地に駆けつけられたという行動派の大臣でございますし、先ほども、官邸に対策室を設けられ、また気象庁長官の異動もストップしてこれに当たると強い決意がございましたので、ぜひこの対策に当たっては本当に全力を挙げてやっていただきたいなど。気象庁長官の異動をストップさせて、大臣は先ほど制限時間いっぱい、最後の五分までというお話がございましたけれども、自分は制限時間になったからということにならないように、ぜひ本当にこの見きわめがつくまで頑張っていたいただきたい、こういうふうにご要望させていただきますと思います。

質問に入りますけれども、この改正案というのは、先ほど来お話がっておりますが、規制緩和推進三カ年計画によつて盛り込まれて初めて議論がスタートしてきた。長年聖域であるとされてきたこの港湾事業の規制緩和によく着手できたなど評価する声も一方ではございます。一方では、これはアメリカとか諸外国の外庄によつて重い腰を上げざるを得なかったんじゃないかというようなそういう声もございますけれども。

運輸省は、許認可権というのが昔は一万七千七百十七件のうち一八%を占める千九百六十六件でございましたけれども、今は全庁一万一千五百八十一件のうちの千五百五件、一三%と、大分規制緩和をやつていられているわけですが、この港湾事業の規制緩和というのがなぜこうしておくられてきたのかということについて大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(二階俊博君) ただいま有珠山の火山活動の問題につきまして、昨夜来のことにつきまして御質問がございましたが、夕べも実は、もしこれ以上の事態が発生すれば緊急の閣僚会議等も

準備をいたしております、いつでも官邸に集合できるような体制を整えておりました。

現場におきましても、国道の交通の遮断、高速道路は当然のことですが交通の遮断等、これは気象庁長官が最初に決断をしまして、それぞれ法律に基づいて対応するものでございますが、同時に道路監視用カメラで有珠山を常時監視し映像を配信しておりますが、ヘリコプターによる有珠山の監視も万全を期しておりますし、衛星通信車あるいは災害対策車を現地に出勤いたしてありますし、運輸省としては、既に海上保安庁の船も周辺に既に待機をいたしておりますので、いかなる事態が発生しようとも万全の体制をとらうというたしております。

私自身のことにつきましても弘友議員の友情ある御提案がございましたが、これは友情は友情として心から感謝を申し上げておきたいと思っております。

御質問にお答えしたいと思います、港湾運送事業は、過去、悪質事業者が介入しまして荷役が混乱したことを受けて、免許制の導入等を行い、規制を強化して悪質事業者の排除をしてきた経緯、昭和三十三年のころからでございます。全体として港湾運送の安定化により重きを置いた行政を行つてきた、それが理由の最大のものではないかと考えております。その結果、事業者の競争が行われにくくなり、船会社や荷主のニーズに応じた十分なサービスが提供されにくい。そういう結果、東南アジアにおける我が国の港湾の相対的地位が大きく低下したものと考えております。

このような状況を踏まえ、規制緩和を行い、港湾運送事業の行政のかじ取りをより効率化に重きを置く。つまり、港湾運送の安定化により重きを置いた行政から、これからは効率化に重きを置く方向に大きく転換したいというふうに考えております。

○弘友和夫君 今のは、免許制の安定というものがメリットであり、効率が欠けるといふのがデメリットだと、こういうふうに思いますけれども、

今回は特定港湾九港のみということで、段階的に規制緩和する。

その他の重要港湾、地方港への波及というものは今後どういうふうにご考えられているのか、お伺いします。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。九港につきましては、現在海上貿易の主流を占めておりますところのコンテナに着目いたしまして、コンテナ船の荷役が集中します東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州あるいは東海と伊勢湾の中間に位置する清水という五地域の中から九港に絞りまして、先行して規制緩和を実施するという考えであるわけでございます。

それ以外の港のごときも、主要九港と比較しますと荷役量は当然少ないわけでございます。事業者の規模も小さいということが特徴だと思っております。したがって、規制緩和というものをした場合に非常に影響が大きいだろうというふうにご認識されているところでございまして、したがって、まず規模の大きい九港について規制緩和をすることをご判断したわけでございます。

また、九港以外の港につきましても、背後の経済圏の問題ですとか需給関係ということの個別の事情がございしますので、それはそれなりに一つの事業分野を持つていらっしゃるかもしれない、こう思いますので、当面はまず九港の先行実施の中でその影響などをよく見ながら判断していきたい、こういうふうにご認識しておられるところでございまして。

○弘友和夫君 それと、今回の改正というのは、単に港湾運送事業の効率化のみを求めるのではなくて、労働関係等の港湾運送の安定化にもやはり一定の配慮が必要であると、こう思うわけでございますが、悪質事業者の参入を防止するために今回暴対法の違反者を新たに追加する等欠格事由の拡充それから罰則強化というのには当然であると思

事業の集約・協業化の促進が必要となるわけでございますが、この観点から労働者保有基準の一

律一・五倍への引き上げを図つておられますけれども、その意図と結果というのか、それはどういうふうにご考えられているか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。常用労働者の最低保有基準の引き上げというのは、専ら日雇い労働者を使用する港湾事業を営む悪質な業者の参入を防止するという観点から導入された経緯があるわけでございますが、今回規制緩和に伴いまして事業参入が容易になるといふことから、悪質事業者の参入を防止するためにさらに最低保有基準を上げたというふうなことが動機でございます。

ただ、これはそれだけの効果ではございませんで、最低保有基準を引き上げますと事業規模が拡大されるという効果がございます。それによりまして、小規模な事業者であるために日々の荷役量の大変な変動、つまり波動性に直面しているわけでありまして、その解消という方に機能するだろう、すなわち事業の効率化ということにつながっていくだろうと思っております。それから、日雇荷役とか夜間荷役ということについていろいろと言われているけれども、これについて作業体制の充実という方向でまた機能していくのではないかと、こう思っております。

さらに、その一・五倍ということについては、規模の拡大を図るという観点から、事業協同組合に加入する場合にはその組合の中の相手の事業者の労働者も算入するという、言うならば特例を設けるといふこともございまして、事業規模の拡大ということもさらに促進しようと思っております。そのような観点から、保有基準のアップということについて二つの効果を考えながら導入していきたいと思っております。

○弘友和夫君 それで、今回の九港の一般事業者は現行の労働者最低保有基準の大体平均一・三倍程度だと、こう言われています。

この基準が引き上げられた場合、これを満たせない業者が出てくると思っておりますけれども、これに對してどういうふうにご考えられているかというこ

と。それから、去年の十月に開催された日米港運協議において、こうしたセーフティネットについてむしろ緩和と逆行しているんじゃないかという懸念が表明されました。これについて理解が得られたのかどうか。それとも一つは、事業者の協同組合への参加とか協業化に向けての促進支援。三つまとめてお答えをいただきたいと思ひます。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。先生御指摘のとおり、現在労働者の最低保有基準との関係で、平均的にどうかといえれば一・三倍という数字でございます。

したがって、平均的に申し上げますならば、○二分だけ、個々の事業者で考えればそれを新たに抱えなければいけないということになるかと思ひます。もつとも、平均で一・三倍でございますから、いろんな事業者がございまして一・五倍以上の方もおられます。むしろ一倍に近い方が問題だろと思ひます。

これにつきましては、もちろん御自身で御努力されるという部分もございまして、これを支援するための事業協同組合、先ほど申し上げました事業協業化もしていただければ、組合内の事業者の労働者もカウントして一・五倍をクリアするといふふうな特例を考えたと思ひます。さらに、激変緩和措置ということも考えておりました。新基準を適用しない期間といたしまして運政審答申から三年間という期間を設けてその負担を軽減する措置を考えようと思ひているところでございます。

それから、二点目でございますが、昨年十月に開催された日米海運協議の件でございます。これは、私とアメリカの海事局長官のハートさんといふ方と協議をいたしました。

アメリカの方からは、規制緩和については理解はするが、港運送の安定化措置についてはこれはむしろ妨げになるのではないかと強い指摘があったことは事実でございます。例えば、労働者最低保有基準の引き上げというのは逆行ではな

いかというふうな指摘を受けたところであります。これは私は誤解であるということ強く主張いたしました。日本の港運送事業の過去からの経緯、あるいは現状をよく説明いたしまして、理解が足らないことを指摘しまして、彼も、私の主張は一応聞かざるを得ないところまで来たと思ひます。今後とも機会を見つけてアメリカカによくそれを説明してまいりたいと思ひ思っております。

それから、事業者の協同組合への参加や協業化へ向けた支援策のことでございます。

これにつきましては、一つは事業協同組合に参加しやすい動機ということでは、先ほど申し上げましたように、一・五倍の基準をクリアするため、事業協同組合に加入していただけるならば特例があるといふふうな申し上げたところでございます。これによって促進してまいりたいと思っております。

あわせて、平成十二年度予算によりまして、規制緩和を行う各港におきまして、それぞれの港運送事業者の集約・協業化を後押しするという観点から、調査支援事業を一億六千四百万の予算で実施しようと思ひます。これは運輸省本省も直接参加させていたしまして、具体的にお話を伺いながら、効果のある、あるいはいろいろ悩みを解決しながら事業協同組合についてのお手伝いをしていきたいといふふうな思ひているところでございます。

○弘友和夫君 労働省、おいでいただいたと思ひますけれども、今国会で港運労働法の改正案が出されておりますけれども、六港については、港運送事業者間における港運送の業務に係る労働者派遣制度を導入するということになっておりますけれども、港運送事業に労働者派遣制度を導入するということの意義とそれから効果とか、どう考えられているか、お尋ねします。

○政府参考人(渡邊信吾) 行政改革委員会の最終意見を受けてまして、今お話のありました港運労働法の改正案を今提案しております。

その内容は、港運送事業主が、労働大臣の許可を受けまして、常時雇用しております港運労働者を他の港運送事業主のもとで就労させる、こゝういった新しい派遣制度を設けるというものでございます。

その改正の趣旨でございますけれども、近年、港湾におきます輸送革新の著しい進展によりまして高度な技術や技能を有する労働者の活用ということが大変大きい課題になっておりますし、また港運送事業におきまして一層の効率化が進むというところになります。労働者の雇用の面にも問題が生じる可能性があるといふふうな考えをしております。こゝういったことに対応するために、すなわち港湾におきます効率的な経営、就労体制の確立と港運労働者の雇用の安定、こゝういったことを目的として今般改正を考えておるところでございます。

この制度の導入によりまして、例えば作業量が少なくて遊休労働者が発生したといふとき、その方たちが他の港運事業主のもとで自己の技能に基づいて就労するといふふうなことが可能になります。そういたしましたことで、私どもの観点からも労働者の雇用の安定に資するのではないかとこのように見ておるところでございます。

また、こゝういった趣旨の改正でございますから、一般の民間事業のように派遣を目的として事業をするといふふうなものも導入するものは認めないといふこととしておるところでございます。

○弘友和夫君 時間がありますので、次から次へ質問させていただきます。

次に、先ほど来論議があつております運輸政策審議会の答申の中では、料金変更命令制度と緊急監査制度の導入というのが提言されております。今回は料金変更命令制度といふのは新設になっておりますけれども、なぜ緊急監査制度を導入しないのか、法改正を行わないのかといふことでございます。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。まず、緊急監査制度の趣旨でございますけれども、

も、個々の港湾におきまして過度のダンピングが広く行われているおそれがある場合に、その港湾の港運送事業者に対して緊急に監査を行うという制度でございます。

その手続を簡単に申し上げますと、まず、ダンピングしているんじゃないかというふうな申告、あるいは私どもの方で当該港湾の荷役量が大分減つていふといったようなことを契機として、その港湾におけるダンピングが広く行われているおそれがないかを迅速に調査をいたしたいと思っております。

ダンピング調査の結果、その港湾におきましてダンピングが広く行われている、そういうおそれがある場合には、緊急監査を実施しまして必要な指導を行いたいと思ひます。

この場合、緊急監査の結果、過度のダンピングがあるといふ場合には、文書計画とか改善実施計画の提出などを求めまして改善状況の報告を求めたいと思っております。さらに、その改善状況等に問題があつて事態が改善されないという場合には、法に基づき事業停止処分といったものにつなげていきたいと思ひます。

そういう流れでございますが、この制度は現行法の報告徴収権の規定、三十三条の規定をきつと運用すればできるといふことでございます。と、法律改正ではなくて、この法律の運用の問題として実施したいと思ひているところでございます。

○弘友和夫君 次に、先ほど来論議があつております提出金制度ですけれども、これはぜひきつちりと担保を、先ほど出しましたので省略させていただきますけれども、改正になつてもこれは適正に運用できるようにしていただきたいと思ひます。

それから、先ほど大臣の答弁に東アジアにおける相対的な地位が低下している云々という、サーピスの問題とかいろいろございましてたけれども、その中で、海外では二十四時間可能な体制で荷役が行われている、我が国では行われていないといふ日曜・夜間荷役の問題等がございますけれども、

これはやはり体制として日曜荷役、夜間荷役を使いやすい港にするためにやっつけていかなければならぬわけですが、ぜひ交代制の就労を実施するための推進対策措置というのが必要だと。やはりその体制をとっていかねば、中小零細が多いから難しいんだということだけじゃなくて、交代制ができないような体制というのを持っていかなければいけないと思いますけれども、これについてお考えをお伺いしたいと思います。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。日曜荷役について現在コンテナ船を中心に実施されているとか、夜間についても一部の時間を除き従来から実施されているということも申し上げたいのでありますが、中小事業者が多いためになかなか十分とは言えないということが現状だと思えます。それにつきましては、先生御指摘のとおり、労働者の交代制がとれないというところが原因となつて、今は実施時間帯などにおきまして制約があるということだと思います。

この点につきましては、労使問題も関係するということも念頭に置きながら、円滑な港湾荷役サービスの実施という観点からこれを推進してまいりたいと思っております。

○弘友和夫君 それから、官民協議機関の設置でございますけれども、先ほどの港湾行政の一体化、運輸省、労働省、それぞれの省庁の縦割りだとかいろいろな問題、運輸省としてはこういう協議機関は余り必要ないというふうなお考えでございますけれども、私はぜひこれは設けるべきだということ、やはり政府全体として整合性のとれた政策にすべきじゃないか。官民協議機関というものの設置は、これは行革委員会の意見書にもあるわけですので、ぜひ設置をするべきだと思っておりますけれども、これに対するお考えをお伺いします。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。行政改革委員会の最終意見には協議機関の設置という具体的なことまでは記載されていないわけですが、今お話がございました協議機関と

いうものが規制緩和の円滑な実施という趣旨であるならば、私も今回は改正に伴いまして港湾運送の安定化という観点から措置を講じているつもりでございます。

それから、労使問題に関係することであるならば、労使間で話し合つていただくことが適当じゃないだろうかというふうな思ふわけでありまして、しかし、規制緩和を円滑に実施していくために、事業の効率化やサービス向上を求めるといふような関係する方々が意見を交換することが望ましいと思っておりますので、今、既に港湾管理者が主体となりまして、港湾のサービス向上などを目的として、港湾運送にかかわるほとんどの関係者の方が集まられた協議会が主要九港のほとんどの港に置かれておられるわけでございますが、それぞれ活発に活動しておられますので、見るべき成果も上がつておられるというふうな認識しております。

協議会という意味では、既にございます利用促進協議会の活用ということが一つあり得るのではないかと思つて、しかし運輸省といたしましては、引き続き港湾運送の関係者の方々から御意見を賜つて、適時適切な措置、調整を行つていく気持ちには変わりございませんので、そのようにやつてまいりたいと思つております。

また、政府全体の施策の進行状況ということにつきましては、労働省等関係省庁とも引き続き連携を十分とりながら進めてまいりたいと考えているところでございます。

○弘友和夫君 最後に、先日大臣また局長は同僚議員の質問に対して、コンテナ貨物の取り扱いが五千万トン計画より少ないじゃないか、余り整備が必要ないんじゃないかというお話に対して見直しをするような御答弁をされておりました。

それは、見直しをするべきところはないかと思つておられますけれども、ポートセールスなんか行つて、おたくは一パースしかなければかわりがないんじゃないかというお話に対して見直しをします。また、水深がなければ十五万トン級のコンテナは行かないんじゃないかという話

もあるわけですから、やはり必要性は必要性としてきちつと御答弁を私にさせていただきたいなというふうな思ひますし、またそういうことも含めて、受け身の体質ということよりも積極的な事業経営というのが必要なんじゃないかと思つて、それについて最後にお尋ねします。

○国務大臣(二階俊博君) 先般のある議員の御質問に対する答弁、少し物足りなかつたようでございますが、それは謙虚にお答えした結果だと思つております。

議員御指摘のように、港湾コストについて四十フィートコンテナ一個当たりの料金を比較しますと、我が国の港湾の諸料金は香港、ロサンゼルス、ロッテルダムなどと同水準であり、世界の中で別に特別突出しているわけではございません。しかし、シンガポールや釜山、そして高雄などと比較しますと約二倍となつておる。これは用地費や人件費の格差、為替レートの影響等によるものと考えられますが、今後港湾の諸料金の低減を図つていくことが重要だと考えております。

そこで、今後の港湾の問題であります、私も調べてみますと、現在十五メートル級のコンテナターミナルの整備状況であります、韓国が今八港ございますが、将来にわたつてこれが二十二港になるだろうと。それから、台湾が現在三港で、将来は六港。それから香港、いや中国全体でございますが、現在四港から将来は十四港になるだろうと。そして、シンガポールが現在十一港から三十一港。我が国であります、七港から十四港というふうな開発が期待されておるわけでありまして、今後におきまして、これらの近隣アジア諸国の港湾の整備状況等を十分勘案しながら我が国も対応をおくれないようにしてまいりたいと思つております。

このことをつけ加えておきたいと思つております。

○弘友和夫君 終わります。

○宮本岳志君 日本共産党の宮本です。まず運輸大臣にお伺いいたします。

大臣は、法案の提案理由説明で、港湾運送事業はその特性から過去に混乱の歴史を経験したと述べられました。その特性とは具体的にどんな特性で、どのような過去の混乱の歴史があつたのか、簡潔に御答弁願います。

○国務大臣(二階俊博君) 基本的には、船会社、荷主からの求めに応じ港湾荷役の労務を提供するという受注型の労働供給の事業であり、従来の港湾運送事業というのはそういう事業でありましたために、全コストに占める労働コストの割合が非常に高い労働集約的産業でありましたことは御承知のとおりであります。

港湾荷役において、船舶の運航スケジュール等に左右され日々の業務量に格差が生じる、いわゆる波動性が存在するところであり、業務量が少ない日には労働力が遊休化するというために日雇い労働者に依存する傾向があつたわけでありまして、こうしたことから、過去において日雇い労働者の労働供給を業とし、単にピンハネを行うような悪質業者が多数参入し、荷役現場が混乱した事実があります。労働問題の発生や作業の質の低下等を招いていたことがあつたと承知しております。

○宮本岳志君 波動性ということが述べられました。波動性とはどういうことかと。

私はここに昭和二十六年三月三十日の参議院運輸委員会の会議録を持ってまいりました。港湾運送事業法を制定したときの提案理由説明でこうはつきり述べておられます。

一度荷動きが減少すればただちに激甚なる不当競争を展開し、この事業の重要な施設でありますはしけや荷役機械の維持、修理すらも放棄いたしました。混乱と無秩序の中にもただおれの危機に陥るに反し、一方輸送力の増強が強

このことをつけ加えておきたいと思つております。

○宮本岳志君 終わります。

○宮本岳志君 日本共産党の宮本です。まず運輸大臣にお伺いいたします。

大臣は、法案の提案理由説明で、港湾運送事業はその特性から過去に混乱の歴史を経験したと述べられました。その特性とは具体的にどんな特性で、どのような過去の混乱の歴史があつたのか、簡潔に御答弁願います。

○国務大臣(二階俊博君) 基本的には、船会社、荷主からの求めに応じ港湾荷役の労務を提供するという受注型の労働供給の事業であり、従来の港湾運送事業というのはそういう事業でありましたために、全コストに占める労働コストの割合が非常に高い労働集約的産業でありましたことは御承知のとおりであります。

港湾荷役において、船舶の運航スケジュール等に左右され日々の業務量に格差が生じる、いわゆる波動性が存在するところであり、業務量が少ない日には労働力が遊休化するというために日雇い労働者に依存する傾向があつたわけでありまして、こうしたことから、過去において日雇い労働者の労働供給を業とし、単にピンハネを行うような悪質業者が多数参入し、荷役現場が混乱した事実があります。労働問題の発生や作業の質の低下等を招いていたことがあつたと承知しております。

このことをつけ加えておきたいと思つております。

○宮本岳志君 終わります。

○宮本岳志君 日本共産党の宮本です。まず運輸大臣にお伺いいたします。

大臣は、法案の提案理由説明で、港湾運送事業はその特性から過去に混乱の歴史を経験したと述べられました。その特性とは具体的にどんな特性で、どのような過去の混乱の歴史があつたのか、簡潔に御答弁願います。

要請されるときには、輸送上の大きなネックとなりまして、多くの問題がこの事業にシワ寄せされて来るのであります。

この法律ができる前はこういう状況であったわけですが、こういう混乱の中で悪徳労働手配師の活躍や労働者の権利のじゅうりんが横行したと。そこでお伺いいたしますけれども、この法律の制定当初は今のようないし許制でございましたか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。昭和二十六年の港湾運送事業法制定時でございますが、これは議員立法だったわけでございまして、当時は事業者の登録制でございました。一定の登録拒否要件に該当しない限り登録することが可能という制度でございました。

○宮本岳志君 登録制だったんです。登録制ではまだこの事業の安定を図ることはできなかったと。私はきょう、天田乙丙氏の「港運がわかる本」という本をお持ちいたしましたけれども、この中では、事業登録制では「需給を調節する規制措置がないため、最小限の登録基準を充足しさえすれば、簡単に登録業者の資格を取得できたから」、「新規業者はほとんど野放しに近い状態で養生した。このままでは、港湾運送秩序の確立と、公正な競争の確保を図ることは不可能な状況であった」と、こう述べておられます。

そこで、一九五九年、登録制から免許制へと変更する事業法の改正が行われました。このとき、自民党、社会党、両党の共同修正理由はこう述べております。

事業者の乱立、不適格業者の出現等に起因して、荷役の近代化はおろか、秩序は混乱し、労使双方に不安動揺を与えているのであります。かかる憂慮すべき事態が生じますのは、事業が単なる登録制であるがため、その実体的確に把握し得ないためであることは申し上げるまでもありません。

以上のような実情にかんがみまして、この際港湾運送事業を免許制に改めまして、港湾運送の秩序を確立し、事業の健全な発達をはかり、

もって公共の福祉の増進に寄与せしめようとするものであります。

つまり、事業登録制では需給を調節する規制措置がないからだめだ、実態を的確に把握し得ないからだめだと、これはまさに政府がそう主張してつくった免許制なんです。

これをやめるといふのは、この歴史に照らしてどう説明されるのか、運輸大臣にお伺いいたします。

○国務大臣(二階俊博君) 長い歴史の中でつくられてきた免許制をやめるといふことは時代に逆行するだろうという御意見だと思っておりますが、戦後の悪質な事業者の参入など港湾運送の混乱を解決するために免許制が導入されたところであります。が、免許制は、安定した港湾荷役体制を確保し、我が国の経済の発展に大きく寄与してきたものという認識は持っております。

一方、東アジアにおける経済構造が大きく変化をしていく中で、免許制のもとでは事業者間の競争が行われにくい。船会社、荷主のニーズに合ったサービスの提供が満足いくような状況ではなない。免許制の持つ問題点が顕在化してまいりました。これが近年の我が国の港湾のコンテナ取扱量等において相対的に地位の低下が歴然としており、それが大きな原因の一つとなっておるというふうに考えております。

このため、港湾運送事業の構造改革を喫緊の課題として今回の法改正による規制緩和を行うものであります。過去の混乱の歴史を踏まえ、悪質な事業者の参入防止等、その安定性の確保には十分留意して進めることとしておりまして、規制緩和を実施することによって我が国経済の発展に大きく貢献するものとの認識を持っております。

○宮本岳志君 時代は変わっても波動性、労働集約性というその特性は変わっていないわけであり

ます。そこで、現在の問題です。現在はもう過度のダンピングや不適格業者などというものは一切なくなつた、もう緩めても大丈夫だと言える状態にあ

るのかという問題であります。

海上交通局長にお伺いしますが、一九九八年まで過去五年間の港湾運送事業者への監査の状況、処分理由の主なものについてお答えいただけますか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。

港湾運送事業者への監査ということで、認可料金の遵守状況の監査を目的としながらやっております。毎年度業務監査を実施しております。

平成六年度から平成十年度までの各年度におきまして、それぞれ百十九、八十、百五、百一、八十八に対して監査を行ったところでございます。このうち、認可料金が収受できていないものなどに対して文書で警告を発しておりますけれども、平成六年度から平成十年度までの各年度におきまして、それぞれ八十四、三十七、六十三、五十四、六十三社に対して処分を行ったところでございます。

○宮本岳志君 五年間で約五百事業者を監査して三百社が文書警告処分を受けた、処分率は六割、そのほとんどがダンピングということでありまして、認可制である今でさえ、こんなにダンピングが横行しているのではないのでしょうか。

運輸大臣、こんな状態のもとで認可制から届け出制へと規制を緩和すれば、さらにダンピングが横行するのは火を見るより明らかだと思つたのです。いかがでしょうか。

○国務大臣(二階俊博君) 規制緩和によりまして事業者同士が競争する、切磋琢磨する、そのことによつて効率化が進むわけでありまして、料金面も含むサービスの向上が図られることに期待をいたしておるところであります。

ただ、規制緩和の結果、事業者間の競争が激化する余り過度のダンピングが行われる結果、港が混乱することのないように、そうした事態を避けることを考えておりまして、所要の港湾運送の安定化策を設けることとしておるところであります。

具体的には、大きくコスト割れをしているような料金が届け出られた場合には料金変更命令をかけることとしておられるほか、規制緩和を行う港の料金水準が著しく低下しているような場合には直ちに緊急監査を実施することとしておられるところであります。

このような制度を迅速にしかの確に運用することによつて、料金のダンピング問題にはきちんと対応していけるものと考えております。

○宮本岳志君 では、それが歯どめになるかどうかを検討したい。

暴力団対策法違反者等を欠格事由に加える、これは当然のことですけれども、今お話しになつた運賃料金変更命令制度であります。過度のダンピングを防止するため、運輸大臣が不当な競争を引き起こすおそれがある運賃料金について変更命令を行うことができるかと。

まず、じゃお伺いいたしますけれども、過度なダンピングとはどのようなものか、基準はどのようなものになるのか。元請が下請料金を低く抑えることは過度のダンピングに入るのか、いかがですか、運輸省。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。過度のダンピングということにつきましては、届けられました料金が変動費を下回っているということと考えておりますが、その中には、港湾労働の特性を踏まえまして労働コストなどを変動費の中に加えながらその中身を決めていきたいと思つておるところでございます。そういう労働コストを含むところの変動費を大きく下回っている場合に料金変更命令を行うという方向で今検討しているところでございます。

それから、今お尋ねの下請料金そのものは港湾運送料金ではありませんので、直接それがダンピングの対象ということではないということになります。

○宮本岳志君 下請たときの料金に歯どめがないと。実際私、港湾運送事業者の方々や労働者の方々からお伺いしても、まさに下請たときのダンピン

グというものが極めて重大な状況になっており、ここに何の節どもなければ、実態は絶対に救われたいと言わざるを得ないと思ひます。

では、その運輸大臣の変更命令なるものは有効かどうかということでありませぬ。

きょうは自動車交通局長に来ていただいておりますが、今回の法のスキームと全く同じ運賃料金の運輸大臣の変更命令という規定が貨物自動車運送事業法第十一条の二項にござります。

交通局長、この変更命令ができて十年になりませぬけれども、この間の運輸大臣の運賃料金変更命令は何回出されましたか。

○政府参考人(堀野克彦君) 貨物自動車運送事業法に基づきます運賃料金の変更命令は、届け出られた運賃がいゆるダンピング等の要件に該当する場合に行うものでござります。これまで届け出られた運賃料金がダンピング等の要件に該当するものであったということはござりませぬでしたので、変更命令を行ったことはござりませぬ。

○宮本岳志君 十年間にゼロという御答弁ですね。だから、実際仕組みはあつても、この貨物自動車運送事業法でも出されることがない。つまり、絵にかいたもちに終わつていると言わざるを得ないと思ひます。

次に、割り戻しについて聞きたいと思ひます。あなた方は、免許制のもとにおける運賃料金の割り戻しの禁止や下請の制限等の規定について、許可制のもとでも適用するなとしております。割り戻しというのはいゆるキックバックのこと、これは現行法の第十条に明確に禁止規定が置かれておりますが、これは海上交通局長に聞きませぬ、この十条違反でこれまで摘発した例がござりますか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。割り戻しの禁止の規定が港運送事業法十条にござりますが、現在、同条の規定に違反したとして摘発した例はござりませぬ。

なお、九港においてもこの割り戻しの禁止の規定は維持されます。許可制のところにおいても割

り戻し禁止の規定は維持されます。

○宮本岳志君 つまり、今までも十条に基づく摘発の例はないということですね。今までも摘発された例がないのですから、許可制のもとでも適用するといつてもこれは意味がないと思ひます。これでは節どもなどとは到底言えないと思ひます。

次に、これは運輸大臣にお伺ひしたいと思ひます。

今回の法改正は昨年六月の運政審の海上交通部会答申に基づくものと、これは明らかですけれども、この運政審は九七年十二月の行革委員会の最終意見を受けたものでござりますね。いかがですか、確認をさせていただきます。

○国務大臣(二階俊博君) 平成九年十二月に、行政改革委員会から、現行の事業免許制を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届け出制にすべきであること、同時に港運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要である旨の最終意見が内閣総理大臣に出されたところでござります。これを受けまして、十年五月より、運輸政策審議会におきまして、行政改革委員会最終意見を踏まえて、港運送の規制緩和の具体的な進め方や規制緩和に伴う港運送の安定化策等について審議が行われ、最終答申は十一年六月に出されたところでござります。

○宮本岳志君 この最終意見にはこうあります。「中小企業が多い港運送事業者と大企業の」、「船主、荷主との力関係の差を背景とした過度のダンピングは、労働環境の悪化等につながるから、料金変更命令、船主、荷主への勧告制度等その防止方策について検討すべきである」と。ところが、運政審答申では、「ダンピング防止策については書かれてあります、船主、荷主への勧告ということには触れられておりませぬ。

行革委の最終意見にさへはつきり書かれていられるように、ダンピングが横行する背景には港運送事業者と船主、荷主との力関係があり、ここを規制しなければ防止策の効果は期待できないと思ひ

ます。なぜ船主、荷主への勧告を制度化しないのか、お答えいただきたいと思ひます。○政府参考人(高橋朋敬君) 緊急監査の結果、船主、荷主の要望により過度のダンピングが行われていたことが判明した場合には、船主、荷主に對して再発防止のための要請を行うというような運用をすることを今考えております。

○宮本岳志君 ヒアリングをして協力要請というスキームが出されていると思ひます。しかし、そのヒアリングや協力要請というのは、同一の船主、荷主の要請により過度のダンピングが繰り返して行われていることが明白になってやつと公表というような話なんですか。これでは強制力は担保されないのじゃないかというふうに思ひます。

同じようなダンピング防止規定の例として、建設業法第十九条の三、「注文者は、自己の取引上の地位を不当に利用して、その注文した建設工事を施工するために通常必要と認められる原価に満たない金額を請負代金の額とする」、「契約を」してはならない」という規定が建設業法にござります。せめてこれと同趣旨の規定ぐらいは設けるべきではないでしょうか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えします。建設工事の注文者は、その経済的な優越性を不当に利用して請負人を経済的に圧迫して低価格受注を強いることが少なくないというに着目し、それが手抜き工事、不良工事等の原因となるので、欠陥住宅の横行による公衆災害という言葉がござりますが、要するに一般人に対する災害を惹起する等の結果を招くおそれがあることからこのような規定が設けられているというふうに承知してござります。

港運送事業につきましては建設業のような事情が存在しないためにこのような規定は設けておりませぬが、運賃料金変更命令とか緊急監査制度によって過度のダンピングを十分防止し得ると考えております。

○宮本岳志君 もう一つ、同趣旨の法律についてお伺ひしたい。

貨物自動車運送事業法第六十四条には、「当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによつては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に對しても、「勧告」することができる」という規定がござります。貨物自動車運送事業法では荷主に対する勧告という制度があるわけですから、なぜ港運送事業法ではできないのか。いかがですか、これは。

○政府参考人(高橋朋敬君) 貨物自動車運送事業法におきます荷主への勧告制度の趣旨は、荷主から過労運転や過積載といった公道における交通の安全を阻害する行為などを強要されることを防止するために設けられているというふうに承知してござります。

港運送事業につきましては貨物自動車運送のような事情が存在しないために勧告制度は設けられないというふうに考えております。

つまり、一般人に被害が及ぶからトラックの場合には荷主に至るまで勧告をするんだと。あるいは、建設業法についても、一般人に被害が及ぶから建設業法についても、しかし、港運送事業法の場合には、ダンピングが起つて、労働条件が本当に悪化して仮に事故で命を落とすとしても港運送労働者だからそこまではやらないんだ、そういう話じゃありませんか。私は、そんな話は港運送労働者やその家族は絶対納得しないとつくりと指摘をしておきたいというふうに思ひます。

我が党は、御存じのとおり、行革委員会の最終意見そのものに反対をしてまいりました。しかし、その行革委員会さえ船主、荷主と事業者の力の差ということが認めて、勧告などの方策の必要性を指摘したわけでありませぬ。今回の改正案はその行革委員会の最終意見からさへも後退したものである、私はこう思ひますが、運輸大臣、いかがですか、これ。

○国務大臣(二階俊博君) 当委員会の御指摘を受けて、法の施行に際しまして十分対処してまいりたいと思ひます。

○宮本岳志君 港湾利用者の圧倒的多数は大企業でございます。我が国輸出の五〇%を上位三十社が占めて、この三十社を合わせれば内部留保は二十五兆円と言われるほど有力企業がそろつております。一方で、港湾運送事業者は、運輸省からいただいた資料によつても一千三十五社中九百十二社、実にその八八%が従業員三百人以下、または資本金一億円以下の中小零細企業なんです。

認可運賃から届け出運賃への規制緩和によつて運賃ダンピング競争が行われるならば、たとえあなた方の言う過度のダンピングでなかつたとしても中小零細港湾運送事業者は経営困難に陥り、労働者の雇用破壊、労働条件の切り下げを生み出すことは明らかであります。ましてや、過度のダンピングに対する歯どめなるものも今見たように全く実効性が疑わしいと言わざるを得ない。

このような規制緩和は、結局我が国港湾運送事業の基盤を崩し、安定と安全を損なうものであり、我が党は断固反対する、このことをはっきり申し上げて私の質問を終わります。

○洲上貞雄君 先ほど有珠山問題については同僚議員から質問がございました。大臣の決意もお伺いいたしました。

そこで今、やはり気象庁として監視を続けているお山の総点検をやはりやっておくべきではないかというふうに思ひます。御要望申し上げておきたいと思ひます。

もう一つは、地元運輸大臣が行かれるというお話でございますが、やはり地元の方々や気象庁との信頼関係は何かといえれば情報なんです。その情報が一万人と言われる方が避難されている、そういう方々にちゃんと伝わる体制というのはつくつていないと思ひますが、やはり気象庁に対する地元の信頼なくして、何ば情報を出してもそれは説得の材料にはならない。したがって、気象庁として、やはりその住民に対する安心と安全をどう

う与えるかというのは情報しかないわけでありまして、その点ひとつ信頼のある情報というものを提供していただく。

その場合に、やっぱり有珠山を研究している研究者の方もおられると思ひます。地元そういう気象にかかわる、地元山にかかわる情報ということも、私も雲仙の経験からすれば非常に役立つことでもございますから、その点どうかひとつ留意をして、一刻も早く山がおさまつていただければいいわけでありまして、地元の方々に対して安心を与えるようなことをひとつ御努力願ひたいと思つておるところでございます。御要望申し上げておきたいと思ひます。

法案の改正について質問申し上げますが、この法案の改正で港湾運送事業は活性化させられるのかどうか、活性化するのかどうかというところが一番この改正の問題点でありまして、改正の背景の目的に、東アジアにおける日本の港の地位の低下ということが挙げられております。その原因に業者間の競争の停滞、それからサービスの低下が背景として挙げられている。したがって、それは規制緩和でなければならぬという位置づけをされていることではあります。果たしてそのことで港湾運送事業が効率化し、活性化することになるのかどうか。

なるかと考えなつたそのお考えについて、まず御説明を願ひたいし、そのことを通じて港湾運送事業が活性化して、東アジアにおける我が国の港の地位が上がるのかどうか、大臣の御所見をお伺ひしたい。

○国務大臣(二階俊博君) 答弁に先立ちまして、先ほど御要望という形でお話のありました有珠山の問題につきまして、今御指摘の気象庁と他の省庁あるいは現場との連携が極めて重要だと、そういう思いで、私は昨日気象庁に参りまして、北海道開発庁の職員を気象庁に常時駐在をさせるといいますか、情報の連携にそこに立ち合わせる、同時に官邸に気象庁の職員を派遣するという形で二十四時間体制をとつておりますし、現地との間で

連携を密にし、北海道庁とも連携をしながら対応をいたしておりますのでございます。

たつた今でございますが、政府内部あるいは与党との間でも連絡をとりまして、この後直ちに北海道開発庁の米田総括政務次官と国土庁の増田総括政務次官を現地に派遣することにいたしております。気象庁の関係からいたしますと、当然運輸省の政務次官が参らなくてはなりません。国会審議の関係でたゞいま総括政務次官も他の委員会に出ておりますし、こういう状況でございますので、委員会の御審議終了次第運輸省も参加をさせる、そして現地で万全の対応をさせていただきます。ただ、今長崎での御経験に基づいての御指摘は大変重要と考えますので、そのように対処をさせていただきます。今回の法律の改正によりまして、コンテナ荷役の大部分を占めます主要九港におきまして需給調整規制の廃止を初めとする規制の見直しを行うことによつて、事業者間の競争を促し、同時に事業の効率化や荷主のニーズに応じたサービスの提供がなされることを期待しておるわけであります。また、事業の集約・協業化を進め、事業規模を拡大することによつて荷役量の日々の変動性によつて労働力が遊休化してしまうことを解消することにも、労働者の交代制の導入を可能にする、ここが大きなポイントであろうと思ひますが、日曜荷役、夜間荷役をより柔軟に実施できるようにするなどいたしまして、事業の効率化、サービスの向上を図つていきたいと思つております。

このような施策を実施することによつて、我が国港湾が東アジアの主要港に伍して効率的な物流サービスが提供できることと考えておりますが、さらに、東アジアの各港湾の整備の状況は先ほども弘友委員の質問にお答えしたところでありまして、いわゆる十五メートル大水深パース等我が国の港湾の整備につきまして今後相対力を入れて対応していかなくてはならないというふうに認識をいたしております。

○洲上貞雄君 次に、関係者の協議機関の設置の問題でございますが、先ほど御質問あつて答弁いただきましたが、やはり行政改革委員会では、経済のグローバル化と国際物流輸送の重要性及びアジア諸港との港湾間の競争に対応した我が国の港湾の効率運営と安定化、運営化並びに週七日二十四時間稼働港湾の運営に対応した労働関係の安定化方策の確立が主要な実課題になつたわけでございます。そのためには、港湾の建設と運営、それから労働問題の一元的な施策の確立と省庁の枠を超えた政策の確立というのが最も私は求められていると思ひます。

したがって、今回の港湾運送事業法は、港湾労働法との関係、そして規制緩和の実施を目的とした改正のみでは、総合的な視点に立つた港湾物流政策が全く欠如していると言わざるを得ないと思ひます。それは指摘をしておきたいと思ひます。

行政改革委員会の意見書に基づきまして、安定した港湾運営の確保と秩序の混乱と労働環境の悪化を防止するためには、やはり関係行政機関、運輸省、労働省、関係輸送事業者、それから港湾労働組合、それから船社、荷主らによる関係者協議機関の場を設けるべきだと思ひます。それは、いろんな質問でもございましたように、港湾を取り巻く環境がやはりそうせざるを得ないので、港湾を取り巻く環境がやはりどうせざるを得ないので、その設置についていかがでございますか。

○政府参考人(高橋朋敬君) まず、行政改革委員会の最終意見との関係でございますが、ここで、先ほど申し上げましたように関係者協議機関の設置までは言及してはおりませんが、その趣旨でございますが、今先生の御指摘にございましたように、安定した港湾運営の確保と秩序の混乱とすることに着目しているわけでありまして、これにつきましては、関係の皆様方のお入りになつた運輸政策審議会の議論も踏まえまして、港湾運送の安定化策につきまして御提案申し上げ、これを着実に実施していきたいというふうに考えているところでございます。

は、具体的には労使間の問題であろうかと思ひますので、まずは労使間で話し合つていただくべきことではないかと、こう思つております。

しかしながら、運輸省といたしましては、引き続きこの規制緩和を円滑に実施するという観点からは、港湾運送の関係者から随時御意見を賜り、適時適切に必要な措置、調整を行つていく所存でありますので、そのような中で労働省との連携あるいは調整も行いながら事柄を進めてまいりたいというふうにご考えているところでございます。

○測上貞雄君 私、ぜひともこういう関係協議機関をつくつて、港の民主化と同時に、あわせて労働環境の改善というのは努めていかなきゃならないと思ひますよ、そういう責務があると思ひます。指摘だけしておきたいと思ひます。

次に、緊急調整措置の導入についてでありますけれども、平成十一年六月の運政審答申では、港湾運送安定化策として、悪質な事業者の参入防止、それら過度のダンピングによる港湾運送の混乱防止、拠出金の確保、事業の集約・協業化、日曜・夜間荷役の推進と規制緩和実施に伴う労働関係の不安定化、雇用不安、労働争議の懸念に対する労働条件悪化の防止策の必要性が強調されております。

したがつて、行政改革委員会の意見書それから運政審答申に基づいて、法案は過度のダンピング防止や運賃それから料金変更命令、許可の欠格事由や罰則の見直しが盛り込まれましたが、法の实效性と裏づけが担保されておられません。規制緩和による業界のダンピング競争の激化と港湾運送の混乱が予想されます。

そこで、タクシー、トラック事業では秩序の混乱を防止するための緊急調整措置が導入されておりますが、港湾運送事業法においても、規制緩和の推進による秩序の混乱を防止するために緊急調整措置を導入すべきであると考えますが、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。港湾運送事業を行うに当たりましては、上屋と

か荷役機械とか一定の施設を確保しなければなりませんし、数十人以上の熟練した労働者を確保する必要があるのでございます。タクシーやトラックとは状況が異なるのではないかと考えているところでございます。

したがつて、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ような規制措置を設けるといふことではなく、ダンピング対策や集約・協業化の推進等、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な措置と考えているところであります。

なお、タクシー事業やトラック事業では、著しい供給過剰状態だった場合に運転者の過労運転等による事故の増加が懸念されるという輸送の安全の確保の観点から緊急調整措置を導入したものと聞いておるところでございます。

○測上貞雄君 そう言われるけれども、労働条件の急激な変更になるわけですよ。実態としては、交代制の勤務体系を導入したいと考えているわけでしょう。そういうところで、初めて導入する問題についてやっぱりきちつとそういうものを通じて、問題があれば修正をしていくことなどという事は常に考えておかなきゃならないことだと思ひますよ。ですから、こういう緊急調整措置というのは考えるべきだと私は思ひます。今からでも遅くないからきちつと考えていただきたいと思ひます。

次に、派遣労働の問題についてであります。今回の港湾運送事業法と港湾労働法の改正案を見ますと、港湾運送事業法において労働者保有率を一・五倍に引き上げて事業規模を拡大する一方で、港湾労働法において波動性に対応するために事業者間の港湾労働派遣制度を導入することで、保有した労働者を有効に活用して日雇労働者の就労を事実上なくしていくという制度だと理解をしております。その意味では、雇用秩序の確立が今回の制度改革の目的を達成する一つの大きなキーポイントだと思つております。

港湾労働者派遣制度については港湾労働法で一

定の規制が図られますけれども、派遣対象労働者以外の港湾労働者は単に届け出だけであります。派遣対象労働者以外の港湾労働者がいわゆる偽装常用の温床になりかねないかと実は心配をしております。今回の制度改革の目的を達成して港湾運送事業者が発展していくためには、港湾労働法で規制する以外にも、いわゆる港湾運送事業者が自主的ルールをつくつて雇用秩序を確立していくことが非常に重要ではないかと思ひます。

行政としてそのような指導をすべきだと考えますがいかがでございますでしょうか。また、指導されるときは具体的などのようなことをお考えでしょうか。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。御質問の趣旨が労働関係、雇用問題の確保の視点のように思われるわけでございますが、私ども運輸省の立場から申し上げますが、今回の規制緩和との関係でいえば、労働者に過度のしわ寄せがないように、集約・協業化による事業規模の拡大を図るために事業協同組合への参加を促進するといったような措置を考えたり、あるいは過度のダンピング防止措置など港湾運送の安定化措置を講ずるようになっているわけですが、そういったことを通じて労働関係の安定を図つていくというふうにご考えているところでございます。

○測上貞雄君 労働法との関係もございまして、雇用主とそこに働いている労働者間の問題でございまして、やはりそれは責任を持って事業者がきちつと整理していくようにお願いをしておきたいと思ひます。

それから、先ほども御質問ございましたが、過度のダンピングの定義というものをいま一度きちつと明確にさせていただきたいし、その発動の要件をひとつ明確に御答弁をいただきたいと思ひます。

料金の届け出の導入に伴いまして過度のダンピング、先ほども質問があつていましたように、今

でもそういう状況が行われているというようなことが言われているわけでございます。しかし、それを阻止するために料金等変更命令制限というのが盛り込まれました。あわせて現行の料金などの監視制度を機動的に弾力的に運用することによって監視機能を高めることとしていますが、過度のダンピングとはどのような状況、状態を言うのでございましょうか。また、著しい原価割れとはどの程度の状態を言うのか、それぞれの具体的な定義と変更命令が発動される要件について教えていただきたい。

○政府参考人(高橋朋敬君) お答えいたします。変更命令を行うべき場合は、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、これが変更命令を発する要件であります。

そこで、特に不当な競争を引き起こすといった場合の運用の基準が課題であるかと思ひます。これにつきましては、他にも規制緩和をした事業法における料金の変更命令制度の考え方もあるわけでございますが、それとの横並びを考えながら、一方、かつ港湾運送というものの特殊性を考えたからその基準を考えていきたいと思つております。

したがつて、基本的にはその変動費に着目するわけですが、労働コストなどを含む変動費につきましては、これを下回っているような場合に過度のダンピングと、これは著しい原価割れというのと同じような意味で使っておりますが、として考えて変更命令を行う方向で検討しております。

その詳細については今後また話めてまいりたいと思つております。

○測上貞雄君 次に、拠出金の確保の方策についてでございますが、運賃料金の規制緩和に伴つてこの拠出金の制度そのものの維持というのが非常に不安定になってくるのではないかと、そういう心配から御質問しておきたいと思ひます。

これは行政改革委員会の最終意見書において、

安定した港湾労働を確保するために労働者の福利厚生などの拠出金について、規制緩和後も関係者間の継続した取り組みがなされるのが重要と指摘をされております。これは非常に心配をされた上でのごとでそういう指摘をされているのではないかとおもうに思いますが、あわせて運政審答申では、拠出金の分割請求、分割払い方式への変更が打ち出されておりますし、港湾運送事業者並びに荷主、船社に対して拠出金の分割請求、分割収受を完全実施する措置と、港湾福利厚生基金などの各拠出金の安定的な運営を確保できるようにすべきだと考えます。

料金が不安定になってくるわけでありまして、このところも非常に不安定になってくるのではないかと、こういうふうにおもうので、その見解をお伺いして質問を終わります。

○政府参考人(高橋朋敬君) 答えました。先生御指摘のとおり、運政審におきまして規制緩和後の港湾運送の安定化のためにいわゆる拠出金の確保についていろいろと御議論があったところでございます。

そこで、認可制のもとで認可の内訳として示されたものがなくなるわけでございますから、それにかわる制度として、荷役料金の分割支払い、この分割部分において従来の福利厚生に相当するものを別に払っていただく、こういった制度を導入すべきことを提言しております。

運輸省といたしましても、この制度の趣旨等について給会社、荷主等に対して十分説明をいたしまして、この分割支払い制度が円滑に根づいていくように支援したいと思っております。運政審においては船会社も荷主も入っておるわけでございますので、その趣旨をきちっと私ども説明し、支援していきたいと考えております。

○刈上真直君 終わります。

○戸田邦司君 運輸大臣、大変お忙しいところで、後の方の時間もおありのようですので、私は一点だけ確認しておきたいと思っております。そもそも今回の規制緩和に至った一つの大きな

きっかけとして、アメリカのFMCが日本における港湾運送事業への参入が規制されていると、これがあつたことは確かであると思っております。それに関連して、日本の対応がきちつとしないということ、海運三社に対してFMCが課徴金を課した。言うなれば罰金を取ってしまった。これはもうまことに理不尽な話でありまして、港湾運送事業じゃなく海運業者に全く関係のないそういうような課徴金を課してきた。これが一つの大きな要因であつたと思われま。

アメリカはどうかといいますが、それはあつかも表面だけ見ますと参入は自由になつていながらも、実はアメリカの港湾労働組合であるチームスターが握つていまして、チームスターが新免などに対して、新しい事業を立ち上げようとする役員を派遣してくる。その条件はチームスターから言ってくる。それから、労働者の派遣もすべてチームスターが握つていまして、アメリカのチームスターがそういうような規制以上のことをやつていまして、そういう実態があるわけですので、恐らくこの話が持ち上がったときには、アメリカ側は自分の国でそういうような実態になつていまして、これを知らなかつた私には理解してあります。

そこで、これは事務レベルで協議していることですので、近い将来そういうような機会があると思っております。運輸省側からはFMCあるいはアメリカの運輸省に対してそういう実態があるということも十分認識させていただければと思っております。これは高橋局長にお伺いしたいと思います。

○政府参考人(高橋朋敬君) 先生御指摘のとおり、アメリカにおきましますところの港湾労働の実態というものは、私もよく調べまして、去年の十月における日米海運協議の中でも指摘いたしました。私もいろいろ問題を抱えていますけれども、アメリカにおいても必ずしもアメリカだけが100%正しいというわけではないということも指摘いたしました。

特に、港湾の労使の問題もそうですし、それか

ら悪質な事業者がいる港湾もあります。そのため規制が行われているところもあります。それを具体的に指摘いたしました。私もものがとうとうしているこの措置について無用な誤解をしないでもらいたいということを話をしたところでございませう。

先生からそのような御指摘を受けましたので、意を強くしましてアメリカに対してきちつと説明してまいりたいと思ひます。

○国務大臣(二階俊博君) 戸田委員から御専門の立場から御指導いただいたような気がするわけでございますが、先ほど午前中の田中議員の質問に對しては、先ほどお答えいたしましたとおり、斎藤・オルブライト書簡、御承知のとおりでございますが、この書簡を誠実に実施するというところで再々確認をいたしておるところでございます。先般来日しましたスレーター長官には私は相当突っ込んでお話をしました。

例えば、本件以外でございますが、嘉手納RAPCONの問題にいたしまして、本当の話し合いが日米間でなされておるのかということまで話し合いました。あなたがこの問題の責任者でないということについては承知しておるが、民間航空の最高の責任者として嘉手納RAPCONの問題についてきちつとした対応をしてみたい。これも相当勉強してこられておられて、かなり際どいところまで話し合いをいたしまして、今回返還についても十分効果があつたと思ひます。

本件に關しまして、アメリカ側のそうした主張に對しまして我が国の対応ということも十分説明してほば了解が得られたということも考えております。

○戸田邦司君 終わります。

○岩本莊太君 参議院の会の岩本莊太でございます。最後でございますが、ひとつよろしくお願ひいたしたいと思います。

各委員から、有珠山の対応について大臣に大変御苦勞をかけておられる旨、あるいは今後よろし

くということでございますが、私も災害対策委員でもございますので、大臣は十分御承知していることだと思ひますけれども、私もたびたび行政の立場で災害対応をしたことがございますので言わせていただきます。これは自然の動きですからどうしようもないということはどうしようもないわけですけれども、要は地元の人を不安をどう解消するかというのが一番大きな、災害になる前もなつた後も、ということはやっぱ先手先手になつていかないと。同じことをやるのでも時間の差があつたら百点が零点になつちゃうんですね。

そういうことをわきまえていただいて、やっぱ地元の人を気持になつて、地元の人を今何を知らたいのか、何が欲しいのか、その辺をお考えいただいて対応していただきたい。ぜひとも、私の経験を踏まえての御要望でございますので、ひとつよろしくお願ひいたします。

法律改正の方でございますが、先ほどからいろいろな面で審議が尽くされておられて、私が質問しようとする分の大部分がもう質疑になつておりますので、なるべく重複を避けて私なりの質問をさせていただきます。

端的に言ひまして、私も港に関する行政もやつたことございますけれども、やはり今の物流といたしましてか物の流れの中で、航空輸送が何か花形みたいに考えられがちでございますけれども、この運政審の答申の中にもありますように貿易量の九九・八%が港でございます。大変地道な努力がされている大切な仕事である。これから国際化が拡大するに従つてさらに重要になつてくるんじゃないのかなと、私はそういう認識でおるわけでございます。

それで、先ほど来、その重要な港湾がいわゆる東アジアあるいは東南アジアの港湾との関係が大変地位が低下している、これをぜひともさらに盛り返さないと、これらの港湾関連産業というのがどうにもならない、こんなふうな認識であるんだと思ふんです。

局長、来ていただいて、具体的な数字を聞こうと思つたんですけれども、時間の関係もございまして、私、数字的にちょっとお聞きしたものを、本日はこれを印刷してお配りすればよかつたんですが、それができませんでしたので、運輸省からいただいた資料で簡単に申し上げます。

どのぐらい東アジアの港湾との差があるかというのを教えていただいたんですが、香港、シンガポール、高雄、釜山、横浜、神戸と、こういう表がございまして、これは単純に言いますと、一九七八年、八八年、九八年と十年ごとの三段階ございまして、一九七八年では、今申し上げた六つの港のうち、コンテナの取扱量というのには神戸が一番多かつたわけです。それが十年後になりますともう下位になってきた。さらには一九九八年になりますと、香港なんかと比べますとこれは七分の一になるんですか、そのぐらいの大きな差が出てきているというのが現状であるように教わりました。

また、今回のこの法律改正による一番の効果と申しますか、これは、労働集約型の運送業を規制緩和によつてできるだけ効率的にして取扱料を安くしようということなわけですが、東南アジアあるいは東アジアといいますが、どうしても彼らの賃金が随分低いんじゃないかという認識があるわけです、それを調べていただきましたら、教えていただきましたのが、日本が平成八年、釜山と香港、シンガポールがそれぞれ平成十年三月の聞き取りというお話を伺いましたけれども、日本の場合、船内業務で月額四十四万七千円、沿岸で四十六万五千円です。これに対して釜山では二十二万、シンガポールも十五万から十六万、こんなところであるわけです。

まず、こういうような実態というの、これは教わつたからこれでよろしいかと思うんですけれども、こういう認識でよろしいわけですね、まずその点から。

○政府参考人(高橋朋敬君) 先生にお示ししました数字ではそのとおりでございます。

○岩本荘太君 それで、私の疑問は、要するに今回こういうことによつて港湾の発展を図ろうというわけですが、労働集約型のこういう運賃を切り詰めるということは、これは至難のわざではないかという疑問があるわけでございます。釜山と比べても二倍から三、四倍かの、そのぐらいの差があるわけですね。ということは、端的に考えますと、釜山の労働者が二人でやることを日本の労働者は一人でもやらないか、シンガポールに至っては三人でやることを一人でもやらないか、こういうような状態になるわけですか。

それと競争せよということになりますと、先ほどから出ていますとおり、ダンピングによる賃金への圧迫とかそういうことになるだろうと思つて、さらには、これでは競争できないと思つて、日本に立ち寄らずにほかの港に行くということも考えられますし、それはいわゆる港湾運送業の衰退につながる、それによつてまた港湾が寂れてくる、こんなことになるんじゃないのかなと。

これをやつぱり防ぐ、これがこの法律改正の趣旨でもあると思うんですけれども、要するに、港湾をどうするかということ全体の中の今回の改正は一部であるかと思うんです。だから、肝心のものは、やつぱり全体をどうするかということ、日本の港湾というものをどう持つていくかということ、しっかりとしたものがないと、やはり労賃に対する圧迫とかなんかが出てくるを得ないのかなという感じがするわけです。

そこで、港湾を所管されております大臣に、日本の港湾といつてもたくさんありますから一概には言えないと思つても、例えばハブ港としての機能でいくか、そうすると東南アジアの港、東アジアの港とは同じような競争をしなきゃいけないというようにもございまして、いろんな日本の港の周辺の環境によつても随分違つてくると思うんですけれども、そういう中で、大ざっぱな質問で大変申しわけないですけれども、日本の港湾というものを、九九・八%の物流を抱えている重要な港湾というものをどういうふうに持つていかれるかというお考えを持っていますのか、どういふ哲学を持っておられるのか、具体的なことは後で局長にお聞きします。大臣のそういう大きな視点からのお答えをひとつお願いしたいと思います。

○国務大臣(二階俊博君) 答弁に先立ちまして、先ほどの災害の問題につきまして、大変御経験に基づいて先手先手にやれということでございますが、まことに適切な御助言をいただきましてありがとうございます。

今、早速現地にそれぞれの対応をいたしておりますが、この対応が総合的にいいますか、情報が大勢だと思つたので、総理官邸とともに、現地にもそのような対応ができるように、例えば北海道開発庁は出先に組織を持つておられます、これが対応することも一つの方法と思つて、今官邸その他と打ち合わせをいたしておるところでございますが、早急に対応したいと思つております。

ただいま岩本議員から運輸省及び港湾に対応する哲学いかんと、こういうこととございしますが、御承知のように我が国の港湾が東アジアの主要港に伍して効率あるいは物流サービスの点で大変劣つてきた、こういうことで、今回の規制緩和によつて港湾運送事業法の改正のみならずインフラの重点整備、つまり港湾の新しい建設等につきましても対応していかななくてはならない、つまりはハード面とソフト面の両面から総合的な取り組みが必要だと認識をいたしております。

まず、港湾運送事業法の規制緩和を行つて競争を促す、そのことが極めて大事だと思つておられますが、同時に中核・中核港湾の整備を重点的に進める、このことによつて、中核国際港湾においては水深あるいは高規格のコンテナターミナルにつきまして整備、管理、運営の新しい方式を導入することなどにより、その利用コストの低減を図つてまいりたいと思つております。

なお、港湾情報システムの導入も極めて重要でありますので、今後こうしたことに一層努力をするとともに、強制水先制度及び夜間入港規制の適切な見直しを進め、二十四時間体制で対応できる使いやすい港湾に進めていく必要があると思つておりますので、議員の御指摘等を十分踏まえて今後の対応を図つていきたいと考えております。

○岩本荘太君 ありがとうございます。私の質問が広過ぎて大臣お答えづらい面もあつたかと思つたんですが、どうもありがとうございます。やはり港湾は場所によつても随分条件が違つてくるんです。例えば私の地元金沢港にしても、物が入り込んでくるんですけれども出ていく物がないという何かアンバランスがあつて、港湾そのものの発展性に欠けるような面もございまして、したがつて、民間に任せる面、地方自治体に任せる面も多いかと思つても、やはり全体を見られる運輸省がその辺もしっかりと全国的な関連づけで見たいなと、こういうことを要望させていただきます。

それと、今の大臣のお話で、それでは具体的にどんなことをやっておられるか、ハード面、ソフト面。ハード面では長期計画等を立てておられると思つても、その辺をちょっと御説明をいただきたいと思つて、それぞれ二局長おいでになりましたので、両方お願いします。

○政府参考人(高橋朋敬君) 私の方からソフト面についてお答え申し上げます。今御提案申し上げている港湾運送事業法の規制緩和を通じて、競争を通じて活性化し、事業の効率化を図つて荷主のニーズに合ったようなサービスが提供できるようにするという対策を進めていくということがまず一つ基本だろうと思つております。あともう一つは、大臣がお話しされましたけれども、港湾の使い勝手の問題として、例えば港湾諸手続の關係で非常にペーパーレスでなかつた時代がございまして、これをペーパーレスにしていく

ための港湾情報システムの導入といったようなこともございます。あわせて、水先の問題ですとかそれから夜間の入港規制の問題ですとか、そういったものについても、安全を踏まえつつではあります、その規制の合理化をして港が使いやすいようにしていくことが大事かと思っております。

○政府参考人(川嶋康宏君) 港湾整備につきましては、港湾整備緊急措置法に基づきまして港湾整備七カ年計画を策定いたしまして実施をしております。

七カ年計画の柱といたしましては、国際競争力を有する物流ネットワークの形成、信頼性の高い空間の創造、活力に満ちた地域づくりの推進という三つの目標を掲げて整備をさせていただいております。

この中で、特に国際コンテナ関係につきましては、世界のコンテナ航路の中で非常に投入が行われていてメーンになりつつございます大型船の寄港の可能な施設整備というものが急がれるわけでございますが、いわゆる水深十五メートルの高規格のコンテナターミナルの整備につきまして今整備を急いでおりまして、シンガポールその他比べましても遜色のない港の整備というものを心がけています。平成十四年の末には十五メートル以上のバースが約十二バース整備される予定でございます。それによりまして、ほぼ現在のシンガポールの実力と拮抗できるというふうな状況になるのではないかとこのように考えております。

○岩本莊太君 いろいろやっていたのは結構なんです、例えば環境条件、整備条件がシンガポールと同じでは、端的に言いますと先ほど言った運賃の差というのは解消しないんじゃないかと。それと、昔はやはり日本と東アジア、東南アジアとの経済格差というのは随分あったと思えますから物量もかなり違ったと思えますけれども、今は御存じのとおり発展段階に来ておりますので、そういう面も考えますと大変な仕事だと思

ます。

先ほど言いましたように、事業法の改正、これは確かに今の世の中で必要なことであると思えます。これが適正に運用されるということも思いますが、と同時に、やはりもっとソフト、ハードを含めた全般的な事業の推進といえますか、これは事務方がしっかりと状況を把握していただいてそれを仕組んでいただきたい、それを大臣がしっかりと具体化していただきたい。

そういう意味で、港湾全体をこれからしっかりとやっていただきたいという私の希望もあるんですが、その辺について最後大臣、先ほど御答弁いただきましたけれども、一言御答弁いただきたいと思えます。

○国務大臣(二階俊博君) 港湾運送事業につきましては大変熱心な御意見をちょうだいしましてうれしく思っております。

先ほど、金沢港の例などもお取り上げになっての御発言がございましたが、私も、昨日もそうした港湾の実態につきまして、それぞれの地域には港湾協議会などというものができておりますが、果たしてその港湾協議会が十分お役に立てるような活躍、期待にこたえられるような活躍をされておられるかどうかということも総点検をして、場合によっては新たな組織をつくってでも、関係者が一体となって、港の場合には、港を建設するまではみんな大変熱意を持って元気づく声援を送ってくださるわけですが、港ができてしましますとみんな何だかばかっと思詰めておられるような感じも無いとは言えませんが、それらの点については十分掘り下げて対応するようにということも昨日局長以下に命じたところでございます。

御発言の趣旨を十分生かして、港湾行政あるいはまた港湾運送事業につきまして対応してまいりたいと思っております。

○岩本莊太君 よろしくお願ひします。どうもありがとうございます。以上で終わります。

○委員長(齋藤勲君) 他に御発言もないようですから、質疑は結局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひします。

○宮本岳志君 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反対の討論を行います。

港湾運送事業は、政府自身も認めるように、波動性、労働集約性などの特性を持ち、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歴史の中で、港湾運送事業の安定化と港湾労働者の労働条件の確保のために、事業免許制の導入や認可運賃・料金制度の確立などが図られてきたのであります。

港湾運送事業の規制緩和は、この歴史の教訓に逆行するものであり、港湾運送事業の安定的発展の基盤を崩し、政府の責任を放棄するものと言わなければなりません。

反対する理由の第一は、本改正案が、米国及び我が国の大手船社、荷主の要望にこたえ、長年の歴史と国民の闘いの中でつくり上げられてきた規制をなし崩しにするものだからであります。

反対する第二の理由は、運輸省が港湾運送の安定化策として過度のダンピングの防止策などもその実効性が極めて疑わしいからであります。

運輸大臣の料金変更命令も、同じスキームを持つトラック事業では、つくられて十年間、一回として発動されたことがないことが私の質問で明らかになりました。また、元請による下請たききのダンピング料金には適用されないという極めて実効性を欠いたものであります。さらには、割り戻し禁止規定も、現在でも摘発例はゼロだということも明らかになりました。

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のであります。

反対理由の第三は、今回の法改正が、この規制緩和議論の出発点ともなった行政改革委員会の最終意見からさえ後退したものであるからであります。

最終意見は、船主、荷主と港湾運送事業者の力の差を認め、船主に対する警告などの方策の必要性を指摘しているにもかかわらず、本法案には何らその方策は講じられておりません。運輸省が過度のダンピングを防止すると言うのなら、建設業法や貨物自動車運送事業法に存在する規定ぐらいは盛り込むのが当然ではありませんか。

最後に、そもそも港湾を二十四時間三百六十五日稼働させると言うのなら、ばらまきと言われるむだな港湾整備を見直し、効率的な港湾運営をどうするか、労働者の八時間交代制など労働条件の保障をどうするか、物流政策としての総合的な検討が不可欠であります。

これらの検討も保障も保たないまま、米国や大手船社、荷主の要求にこたえて行われる今回の規制緩和は、我が国港湾運送事業の基盤を崩し、事業者と労働者の安定と安全を損なうものであることを強く指摘して、私の反対討論を終わります。

○委員長(齋藤勲君) 他に御意見もないようですから、討論は結局したものと認めます。

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賛成の方の挙手を願ひます。

(賛成者挙手)

○委員長(齋藤勲君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案とおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、築瀬君から発言を求められておりますので、これを許します。築瀬進君。

○築瀬進君 私は、ただいま可決されました港湾運送事業法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、民主党・新緑風会、公明党・改革クラブ、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

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、本法の施行に当たり、次の事項の実

現に向け万全を期すべきである。

一、需給調整規制が廃止されても、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、規制緩和の進展に伴い、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、日曜荷役や夜間荷役等港湾サービスの更な
る向上を図りつつ、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など必要な環境
の整備に努めること。

四、規制緩和を行う九港以外の港においては、
従前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。
右決議する。

以上でございませう。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願い申し上げま
す。

○委員長(齋藤勲君) ただいま築瀬君から提出さ
れました附帯決議案を議題とし、採決を行います。
本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(齋藤勲君) 全会一致と認めます。よつ
て、築瀬君提出の附帯決議案は全会一致をもって
本委員会の決議とすることに決定いたしました。
ただいまの決議に対し、二階運輸大臣から発言
を求められておりますので、この際、これを許し
ます。二階運輸大臣。

○國務大臣(二階俊博君) 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、慎重な
御審議の結果御可決をいただきまして、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附帯決議及び同時

に当委員会における御審議の経過を尊重し、運輸
省として十分な努力をしてまいる決意でございま
す。

よろしくお願いいたします。

○委員長(齋藤勲君) なお、審査報告書の作成に
つきましては、これを委員長に御一任願いたい
と存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(齋藤勲君) 御異議ないと認め、さよう
決定いたします。

○委員長(齋藤勲君) 次に、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を
議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。二階運輸
大臣。

○國務大臣(二階俊博君) ただいま議題となりま
した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の提案理由につきまして御
説明申し上げます。

海洋汚染の防止につきましては、各国が協調し
て取り組むことによつて初めて十分な効果が期待
できるものであるため、我が国といたしましては、
従来より、国際的な動向に対応しつつ、海洋汚染
防止対策の充実強化を図ってきたところでありま
す。

さらに、有害液体物質の流出事故時等における
適切な初動措置を確保するため、船舶所有者に対
し有害液体汚染防止緊急措置手引書を船舶内に備
え置くことを義務づけることと、当該手引書に
ついて検査の対象とする内容を内容として、千九
百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際
条約附属書Ⅱの改正が、平成十一年七月に行われ、
平成十三年一月に発効する見込みとなつておりま
す。

このため、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し、同条約の改正に伴う国内
法制の整備を行う必要があります。

また、あわせて、平成十一年三月の総務庁によ

る認可法人に関する調査結果に基づく勧告を踏ま
え、海上災害防止センターについて、その事業活
動、財務状況等に関する実態について透明性をよ
り一層確保するため、財務諸表等の公開に関する
規定の整備を行う必要があります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申
上げます。

第一に、船舶所有者は、有害液体物質を輸送す
る一定の船舶ごとに、有害液体汚染防止緊急措置
手引書を作成し、これを船舶内に備え置かなけれ
ばならないこととしております。

第二に、船舶所有者は、その有害液体汚染防止
緊急措置手引書が技術基準に適合していることに
ついて、国土交通大臣が行う検査を受けなければ
ならないこととしております。

第三に、海上災害防止センターの財務諸表等の
公開に関する規定を整備しております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。
何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くだ
さいませうようお願い申し上げます。

○委員長(齋藤勲君) 以上で趣旨説明の聴取は終
りました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日
はこれにて散会いたします。

午後零時五十四分散会

三月二十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

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

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭
和四十五年法律第三十六号)の一部を次のよう
に改正する。

染防止緊急措置手引書等に改める。
第七条第二項中「油濁防止規程」の下に、「以下
「油濁防止規程」という。」を加える。
第七条の二第三項中「第三章の二」を「第九条
の四第七項及び第十七条の二」に改める。
第九条の四第二項中「前項の二」を「有害液体物
質を輸送する」に、「有害液体汚染防止管理者の
業務」を「有害液体物質の不適正な排出の防止に
関する業務の管理」に、「排出に関する作業の要
領」を「取扱に関する作業を行う者が遵守すべ
き事項」に改め、「防止に関する事項」の下に「第
六項に規定する事項を除く。」を加え、同条第四
項中「前三項」を「前各項」に改め、同条第四
第五項とし、同条第三項に後段として次のように
加える。
この場合において、第七条第二項中「前項の
油濁防止規程(以下「油濁防止規程」という。)
」とあるのは、「第九条の四第二項の有害液体汚
染防止規程(同条第三項の海洋汚染防止規程が
定められた場合にあつては、海洋汚染防止規程
(同条第二項に規定する事項に係る部分に限
る。)」と読み替えるものとする。
第九条の四第三項を同条第四項とし、同条第二
項の次に次の一項を加える。
3 船舶所有者は、第七条第一項の国土交通省令
で定める船舶であり、かつ、前項の国土交通省
令で定める船舶であるものについて、油濁防止
規程及び同項の有害液体汚染防止規程の作成及
び備置き又は掲示に代えて、国土交通省令で定
めるところにより、同条第一項及び前項に規定
する事項について、海洋汚染防止規程を定め、
これを当該船舶内に備え置き、又は掲示してお
くことができる。この場合における同条第二項
の規定の適用については、同項中「前項の油濁
防止規程(以下「油濁防止規程」という。)」とあ
るのは、「第九条の四第三項の海洋汚染防止規
程(前項に規定する事項に係る部分に限る。)」
とする。
第九条の四に次の四項を加える。

6 船舶所有者は、有害液体物質を輸送する国土交通省令で定める船舶ごとに、当該船舶から有害液体物質の不適な排出があり、又は排出のおそれがある場合において当該船舶内にある者が直ちに取るべき措置に関する事項について、有害液体汚染防止緊急措置手引書を作成し、これを当該船舶内に備え置き、又は掲示しておくなければならない。

7 船舶所有者は、第七条の二第一項の国土交通省令で定める船舶であり、かつ、前項の国土交通省令で定める船舶であるものについて、油濁防止緊急措置手引書及び同項の有害液体汚染防止緊急措置手引書（以下「有害液体汚染防止緊急措置手引書」という。）の作成及び備置き又は掲示に代えて、同条第一項及び前項に規定する事項について、海洋汚染防止緊急措置手引書を作成し、これを当該船舶内に備え置き、又は掲示しておくことができる。この場合における同条第三項の規定の適用については、同項中「第一項の油濁防止緊急措置手引書（第九条の四第七項及び第十七条の二において「油濁防止緊急措置手引書」という。）とあるのは、「第九条の四第七項の海洋汚染防止緊急措置手引書（第一項に規定する事項に係る部分に限る。）」とする。

8 有害液体汚染防止管理者（有害液体汚染防止管理者が選任されていない船舶にあつては、船長。以下同じ。）は、有害液体汚染防止緊急措置手引書（前項の海洋汚染防止緊急措置手引書（以下「海洋汚染防止緊急措置手引書」という。）が作成された場合にあつては、海洋汚染防止緊急措置手引書（第六項に規定する事項に係る部分に限る。）に定められた事項を、当該船舶の乗組員及び乗組員以外の者で当該船舶に係る業務を行う者のうち有害液体物質の取扱に關する作業を行うものに周知させなければならない。

9 第七条の二第二項の規定は、有害液体汚染防止緊急措置手引書及び海洋汚染防止緊急措置手

引書について準用する。
第九条の五第二項中（有害液体汚染防止管理者が選任されていない船舶にあつては、船長）を削る。
第三章の二の章名中「油濁防止緊急措置手引書」を「海洋汚染防止緊急措置手引書等」に改める。
第十七条の二中「油濁防止緊急措置手引書等」を「油濁防止緊急措置手引書又は有害液体汚染防止緊急措置手引書等」と改める。
第十七条の二第二項中「油濁防止緊急措置手引書又は有害液体汚染防止緊急措置手引書等」という。）が第七条の二第二項（第九条の四第九項において準用する場合を含む。）次条において同じ。）に、「油濁防止緊急措置手引書」を「海洋汚染防止緊急措置手引書」に改める。
第十七条の三から第十七条の七までの規定中「油濁防止緊急措置手引書」を「海洋汚染防止緊急措置手引書等」に改める。
第十七条の八第二項及び第二項中「油濁防止緊急措置手引書」を「海洋汚染防止緊急措置手引書等」と改める。
同法第七條の二第二項中「油濁防止緊急措置手引書等」と改める。
同法第七條の二第二項中「油濁防止緊急措置手引書二付き」を「海洋汚染防止緊急措置手引書等二付き」に改める。
第十七条の十四及び第十七条の十七から第十七条の二十までの規定中「油濁防止緊急措置手引書」を「海洋汚染防止緊急措置手引書等」に改める。
第四十二条の四十三の見出しを「財務諸表等」に改め、同条第三項中「受けた」の下に「ときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、」を加え、及び決算報告書を「決算報告書及び監事の意見書」に、「備えて置かなければ」を「備えて置き、運輸省令で定める期間、一般の閲覧に供しなれば」に改める。

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百

七十八年の議定書により国際海事機関が平成十一年七月一日に採択した千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書IIの改正が日本国について効力を生ずる日から起算して二年を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、それぞれ当該各号に定める日から施行する。
一 第四十二条の四十三の改正規定及び附則第四條から第七條までの規定 公布の日
二 第四十七條の十二第一項の改正規定及び次条の規定 この法律の施行の日（以下「施行日」という。）前の政令で定める日（経過措置）

第二条 運輸大臣又は船級協会（この法律による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下「新法」という。）第十七条の十二第一項の規定により新法第九条の四第六項の有害液体汚染防止緊急措置手引書又は同条第七項の海洋汚染防止緊急措置手引書（以下「有害液体汚染防止緊急措置手引書等」という。）についての検査を行う者として認定を受けた法人をいう。以下同じ。）は、施行日前においても、有害液体汚染防止緊急措置手引書等について、新法第十七条の二又は第十七条の十二第二項に規定する検査に相当する検査を行うことができる。

2 運輸大臣又は船級協会が前項の検査の結果当該有害液体汚染防止緊急措置手引書等について運輸省令で定める新法第九条の四第九項において準用する新法第七条の二第二項に規定する技術上の基準に相当する基準に適合すると認められたときは、運輸大臣は、有害液体汚染防止緊急措置手引書等に係る新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書に相当する証書を交付しななければならない。

3 前項の規定により交付した証書は、その交付後施行日までの間に運輸省令で定める事由が生じたときを除き、施行日以後は、有害液体汚染防止緊急措置手引書等に係る新法第十七条の三

第一項の規定により交付した海洋汚染防止証書とみなす。この場合において、当該証書の有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。
4 次に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を収入印紙をもって国に納付しなければならない。
一 第一項の運輸大臣の検査を受けようとする者
二 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者（船級協会が第一項に規定する検査を行った船舶に係る当該証書の交付を受けようとする者に限る。）
三 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の再交付又は書換えを受けようとする者
偽りその他不正の行為により第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けた者は、二百万円以下の罰金に処する。

6 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第八條第二項及び第二十四條ノ二の規定は船級協会の第一項に規定する検査の業務に関する監督について、同法第二十三條及び第二十四條の規定は船級協会の同項に規定する検査の業務に従事する役員又は職員について準用する。この場合において、同法第二十三條第一項中「第八條第一項三掲グル船舶ニ付第二條第一項各号ニ掲グル事項又ハ滿載喫水線ニ關スル検査（第八條第一項ノ命令ヲ以テ定ムルモノヲ除ク）」とあり、及び同法第二十四條第一項中「前条ニ掲グル検査」とあるのは、「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（平成十二年法律第 号）（以下改正法ト称ス）」ニ依ル改正後ノ海洋汚染及海上災害の防止に關する法律第九條の四第六項ノ有害液体汚染防止緊急措置手引書又ハ同條第七項ノ海洋汚染防止緊急措置手引書ニ付改正法附則第二條第一項三規定スル検査」と読み替へるものとする。
第三條 施行日前に建造された船舶についての新法第十七条の二（有害液体汚染防止緊急措置手

引書及び海洋汚染防止緊急措置手引書に係る部分に限る。）の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「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（平成十二年法律第 号）の施行の日以後初めて」とする。

第四条 新法第四十二条の四十三第三項の規定は、平成十一年四月一日に始まる事業年度に係る同項に規定する書類から適用する。

（政令への委任）

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定めることができる。

（中央省庁等改革関係法施行法の一部改正）

第六条 中央省庁等改革関係法施行法（平成十一年法律第六十号）の一部を次のように改正する。

第千八百八十四条の次に次の一条を加える。

（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（平成十二年法律第 号）の一部を次のように改正する。）

第千八百八十四条の二 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（平成十二年法律第 号）の一部を次のように改正する。

附則第二条中「運輸大臣」を「国土交通大臣」に、「運輸省令」及び「命令」を「国土交通省令」に改める。

（独立行政法人の業務実施の円滑化等のための関係法律の整備等に関する法律の一部改正）

第七条 独立行政法人の業務実施の円滑化等のための関係法律の整備等に関する法律（平成十一年法律第二百二十号）の一部を次のように改正する。

第三十八条の次に次の一条を加える。

（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の一部改正）

第三十八条の二 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（平成十

二年法律第 号）の一部を次のように改正する。

附則第二条第四項中「国を」を「国及び独立行政法人（独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三十三号）第二条第一項に規定する独立行政法人であつて当該独立行政法人の業務の内容その他の事情を勘案して政令で定めるものに限る。）を」に改める。

第三号中正誤

ベシ 段行 誤 正

三 二 八 総合 統合