

(第十四部)

第二回 参議院運輸及び交通委員会会議録第十号

昭和二十三年六月二十九日(火曜日)午前十時四十四分開会

本日の会議に付した事件

○港則法案(内閣提出、衆議院送付)

○水先法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、海運局の増設に關し承認を求める件(内閣送付)

○木船保険組合の解散に關する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(板谷順助君)これより会議を開きます。港則法案並びに水先法の一部を改正する法律案を議題に供します。これに対する質疑を許します。

○丹羽五郎君 今回上程されました港則法案によりますと、開港港則法と

いうものは全部その効力を失うとい

うことに解して差支えないものであります。

○丹羽五郎君 一應政府委員の答弁を頂きましたが、一應政府委員の答弁を頂きたいと

思います。

○政府委員(大久保武雄君) 港則法は

開港港則法に全面的に代る結合のもの

でありまして、開港港則法は附則によ

りましてこれを廃止することになつて

おります。

○丹羽五郎君 港則法の第三條によりますと、「この法律において「雜種船」とは、汽船、はしけ及び端舟その他これらのみをもつて運轉し、又は主としてろかいで運轉する船をいう」というふうな字句を書いてあります。

○委員長(板谷順助君) これより会議

を開きます。港則法案並びに水先法の

一部を改正する法律案を議題に供しま

す。これに対する質疑を許します。

○丹羽五郎君 今この上程されました港

則法案によりますと、開港港則法と

いうものは全部その効力を失うとい

うことに解して差支えないものであります。

○丹羽五郎君 丹羽五郎君 丹羽五郎君

これより会議を開きます。港則法案並びに水先法の

一部を改正する法律案を議題に供しま

す。これに対する質疑を許します。

○委員長(板谷順助君) これより会議

を開きます。港則法案並びに水先法の

一部を改正する法律案を議題に供しま

す。これに対する質疑を許します。

しても、かような「るかい」を以つて運轉する舟を船舶ということは、余りこの用語を使わないのであります。ここに船舶という字を使つたことについては、何か他に考へがあつてこういう字句を使われたのか、その点を一つ伺いたいと思います。

○政府委員(大久保武雄君) 御尤もの御意見と存じますが、第三條の船舶は、本法において船舶という字句の統一の関係からいたしましてかような名称を用いました次第でござります。

○丹羽五郎君 今この政府委員の答弁によりますと、本法による船舶という字を確定して置くためにこそ船舶とい

う字を使つたというお言葉であります

が、若しそれならば「主としてろかいで

もつて運轉する船をいう」という方が

私はつきりしておるのはなかなか

と思う。船舶の定義から行きまして

「るかい」を以て運轉するというう字を使つて、仮にさすれ

ば、飲食を行つておる「かきぶね」の

ようなものでも、あれは「るかい」で動か

ります。ですが、あれもかきぶね「船

はるかい」をもつて運轉する船も、

これは船舶というように我々は眺めて

おります。

○丹羽五郎君 港則法の第三條によりますと、「この法律において「雜種船」とは、汽船、はしけ及び端舟その他のものをもつて運轉し、又は主としてろかいで運轉する船をいう」というふうな字句を書いてあります。

○説明員(猪口猛夫君) 第三條第一項によりますと、船舶というのを第三條第一項で定義づけたよるな工合にお開

きいたしましたのでござりますが、先

程申しましたように、本條第一項は

「雜種船」の定義でございまして、「雜種船」とは「るかい」のみをもつて運轉

し、又は主として「るかい」をもつて運

轉する船をいうということでございま

して、その船という名稱の代りに用語

統一の意味でこの法律では全部いわゆ

る船とか船舶とかいうよう代りに船

という言葉を用いただけでありま

す。

○丹羽五郎君 敢えてこれには私拘泥

しませんが、用語の統一とあれ

ば、主として「るかい」をもつて運輸す

る船をいうという方が、私は用語の統

一になると思います。これは私今日は

これに拘泥して主張はしませんが、

こういうものをもう少しよく研究を

して用語の字句をお使い願うことを、

条件じゃない、希望いたします。

それからその次にお尋ねしたいの

は、第十四條ですが、第十四條の四項

ですが、「船舶は、航路内において

運轉し、又は主として「るかい」をもつて運轉する船舶をいう」というふうな意味合においても、

「雜種船」の中に明らかにここに書いてあります。そういう御質問の点から申

しますと、第一條の「港内における

船舶交通の安全及び港内の整頓を図る」というような意味合においても、

法律の体裁上用語を統一しただけでござります。そういう御質問の点から申

しますと、第一條の「汽艇、はし

け及び端舟その他のものをもつて

運轉し、又は主として「るかい」をもつて運轉する船舶をいう」というから、

実は私の船舶の定義をわざ／＼お尋ね

するわけであつて、恐らくこれも雜種

船に入るものだといふうに、新らしく運轉する船舶ということになつて来るから、実は船舶の定義からこれをお尋ねするわけあります。もう一應この点を答弁して頂きたい。

○説明員(猪口猛夫君) 御質問の要旨は、私はこれをお尋ねするわけであり、第一條で定義づけたよるな工合にお開きいたしましたのでござりますが、先程申しましたように、本條第一項は「雜種船」の定義でございまして、「雜種船」とは「るかい」のみをもつて運轉する船をいうことになります。定義が書いてあると、どうも我々はるかいをもつて運轉する船も、これは船舶というように我々は眺めておりません。

○丹羽五郎君 第三條の前に(定義)と

いうことが書いてあるが、「るかい」という字を使つて置くためにこそ船舶とい

う字を使つたというお言葉であります

が、ただ本法におきましては、用語の統一と、いう意味合におきまして、そ

ういう字を使つたというふうなことになります。そこで、用語の統一と、いう意味合におきまして、そ

ういう字を使つたというふうなことになつて来ておりません。

○説明員(猪口猛夫君) 第三條の前に(定義)と

いうことが書いてあるが、「るかい」という字を使つて置くためにこそ船舶とい

う字を使つたというお言葉であります

が、ただ本法におきましては、用語の

統一と、いう意味合におきまして、そ

ういう字を使つたというふうなことになつて来ておりません。

○説明員(猪口猛夫君) 第三條第一項によりますと、船舶というのを第三條第一項で定義づけたよるな工合にお開

きいたしましたのでござりますが、先

程申しましたように、本條第一項は

「雜種船」の定義でございまして、「雜種船」とは「るかい」のみをもつて運轉

する船をいうことでございまして、「雜種船」とは「るかい」をもつて運轉する船も、

これは船舶といふように我々は眺めて

おりません。

○丹羽五郎君 港則法の第三條によりますと、「この法律において「雜種船」とは、汽船、はしけ及び端舟その他の

ものをもつて運轉し、又は主として「るかい」をもつて運轉する船をいう」というふうな字句を書いてあります。

○説明員(猪口猛夫君) 第三條第一項によりますと、船舶というのを第三條第一項で定義づけたよるな工合にお開

きいたしましたのでござりますが、先

程申しましたように、本條第一項は

「雜種船」の定義でございまして、「雜種船」とは「るかい」のみをもつて運轉

する船をいうことでございまして、「雜種船」とは「るかい」をもつて運轉する船も、

これは船舶といふように我々は眺めて

おりません。

(四二六)

船の通る路、いわゆる航路といふもの非常に狭隘でありますために、他の船舶を追い越すような場合に、いわゆる衝突予防法、そういうようなものを適用してこれをやろうといたしまして、余りにも狭隘なためになかなかうまく運航が行かないというようなことも、余りにも狭隘なためになかなくうまく運航が行かないといふようなことをありますので、その航路内における交通整理の意味合におきまして、この十四条の四項が設けられておるのでございます。いわゆる航路内におきましては片側通行、而もできればとにかく一列運航と申しますが、一列航行と申しますか、そしてその狭い航路内における事故を防止したいという意念でこの本項が設けられているわけでございます。従つて御質問のようなケースが起りました場合は、追い越す船におきまして危険を生じない限り、やはり前の船のスピードに合わせて運航するというのが立法の精神でござります。

○丹羽五郎君 ちよつと政府委員の意味が少し私分りませんが、まあ大体了解しますが、航路内においてといふことは、航路といふのは別に、狭隘なる航路もあれば、狭隘でない航路もあるのであります。今の政府委員の御答弁は狭隘なる航路のみを指してお話しになりますが、私たなつたように考えておるのでですが、私は他の船舶を追い越してはならない、この追い越すということについては私は原則的に賛成であります。果してこのなにが実行ができるか、そういう場合にはどうするかといふ、私は立法者の考え方を実はお尋ねをしておるのであります。いままで、一列縦航して船が走る場合にはどうするかといふ、私は立法者の考え方を実はお尋ねをしておるのであります。いわゆる狭隘なる水路といふ場合では、或いは港内内のようないう場合であつたら却つて一列縦航

が果して船が安全なりや否やということとも私共お聞きしたい。仮にそこに他の船が、帆船のとき船かしよつ中帆を張つてよぎつて、ある船があるといふふうなところに一列縦航して、果してそれが安全なりや否やということを考へて見たいとさう思ふので、これは絶対に追い越しちゃいかんということが確定的にここに語つてあるのであるから、こういうことによつて又いろ／＼衝突事件が起つた折に、よく私はこの立法の精神を開いて置かんと、又これが非常な重大なことになつて来るわけですから、或いは海上衝突予防法にも

又いろ／＼ありますて、船舶を追い越すときは、自船が他船に向つて追い越すときの一の海上衝突予防法における操作方法も規定はされておるので、私は原則的に賛成なんです。併しが、私はこれが行なえるかどうか、而も現在のようないこの船舶の少し折に、これは私が追い越すことをして行きたいといふ意味で言ふのじやなく、現在のようない船舶の少し折には、スピードも、前と五哩ほか走らん機帆船がある、するに五哩ほか走らなければならんといふと、そこに自船が十哩以上走つておつて、その五哩の機帆船のようにスピードを落して走らなければならんといふことが果してこれが実行できるか。

○説明員(猪口猛夫君) 私は先程御説明いたしましたが、但し、この現行の航行規則のところに「日本國憲法施行の際現に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律第一條の四第二項の規定により」とあります

○委員長(板谷順助君) この際諸君に御承知いたしましたが、地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、海運局の増設に關し承認を求める件、即ち新潟市、神戸市及び高松市に海運局官制による海運局を置くことについて地方

○委員長(板谷順助君) この際諸君に御承知いたしましたが、第一條の四第二項の規定をして頂きたいと思います。

○説明員(猪口猛夫君) 先程、御質問の法律第七十二号第一條の四第二項の内容であります。内容は新憲法の施行に伴いまして從來の勅令事項を全部が、第一條の四第二項の規定をして頂

○委員長(板谷順助君) この際諸君に御承知いたしましたが、新潟市、神戸市及び高松市に海運局官制による海運局を置くことについて地方

○説明員(猪口猛夫君) 本國憲法施行の際現に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律第一條の四第二項の規定によります。但し、その後この法律は専会で改正になります。

とうな場合であつたら却つて一列縱航

いうものよりも、もつと狭い狹隘なる水路と

整理の趣旨に反しませんから、行政機関を増加いたしませんから、

その一部と見て差支ないと考えておりま

す。全然現行の開港港則法と海上衝

員に対しまして或いは需給、船に留ま

ることを命じまして、船舶の安全を図るといふことが必要であると、かよう

に考えます。

○小林勝馬君 暴風その他の場合は船を命ずるといふ御説明でございますが、停船中の船舶に対して、十分そ

ういう暴風が突然的に起つて來た場合なんかに、乗船を命ずることがどう簡単に得るかどうかという問題です。

○政府委員(大久保武雄君) 台風その他の場合におきましては、一應まあ予め予知し得るような場合におきましては、相当前から警戒をするといふよう

な手が打てるといふように考えております。

○小林勝馬君 然らば港長は、船長並びに修繕中又はけい船中の船舶に対し、船舶会社等と連繫を平常保つて置く必要があるのかどうか。

○政府委員(大久保武雄君) 港長の業務は、一つの港内警察を行つわけあります。これが一つ独立しまして、孤立しまして絶対に業務が行える筋合ではないのであります。船長いは船主、或いは港湾管理者、自治体などと緊密なる連繫を圖りまして、港内の安全を期すると、かよつたことが必要であると考えます。

○小林勝馬君 次に第五條第三項「前項に規定する特定港以外の特定港でも、港長は、特に必要があると認めるときは、」といふ特定港以外の特定港という問題の御説明と、並びに、この港長はどちらの特定港の港長がやるかといふことを明確にして頂きたいと思います。

○説明員(猪口猛夫君) 「前項に規定する特定港」と申しますのは、前項にも書いてありますように、びよう地の

常時指定する特定港でございます。それ以外の特定港といいますのは、常時

特種地を指定しないが、港長が常に常駐している特定港であります。その港長はびよう地の指定をするといふのが本号の内容でございます。

○小林勝馬君 次に第六條の「海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由のある場合を除いて」というふうに相成つておりますが、「やむを得ない事由」ということを明確に御説明を願ります。

○説明員(猪口猛夫君) 例えはシヨーテバンカーをして、漁港まで辿り着いたというような場合、或いは水がなく困つているといふような場合、或いは食糧が殆どなくなるうとしているような、そういう非常に船内における保健衛生とか、それから人命に重大な支障を來すような場合が生じたときには、夜間でもこれは入港できるといつて意味するのであります。

○小林勝馬君 只今の御説明でシヨーテバンカーその他御説明がございまして、たれども、シヨーテバンカーなんかは朝まで待つことができるの、何とも思ひますけれども、その他の食糧の問題その他の問題は止むを得ないと思

いますが、シヨーテバンカーについて

○説明員(猪口猛夫君) この規定はいわゆる港長を制限した規定でございますが、いわゆる港則法は提案理由の説明にもありました通り、管理經營と取締といふものを鑑別するということに

相成るのござりますが、如何でござりますか。

○説明員(猪口猛夫君) この規定はいわゆる港長を制限した規定でございます。御承知のように、びよう地を使

用するに当りましては、管理經營者と船長との間に使用に関する契約が結ばれるわけでございます。でありますか

ら、港長が港則法に則つて、港内の秩

先程丹羽委員から質問があつたようですがけれども、第三條の第二項におきまして、「この法律において特定港とは、いつ水の深い船舶が出入りできる港」といふことに相成つております。一体その

きつ水の限度は如何のようなことに相成つておりますか。

○説明員(猪口猛夫君) お答えいたしました。きつ水の限度は船の構造その他にくつて困つてゐるといふような場合、或いは食糧が殆どなくなるうとしているような、そういう非常に船内における保健衛生とか、それから人命に重大な支障を來すような場合が生じたときには、夜間でもこれは入港できるといつて意味するのであります。

○小林勝馬君 ちよつとそれに関連して、今その聽かなければならぬとして、聴くといふことは尊重するといふことになるのですか、これは参考に聽くのでしようか。この聴くといふこと

が、この法文の聴くといふのは、これ

は主体はどういうようになるのですか。聽かなければならぬといふ解釈は……。

○説明員(猪口猛夫君) 今お話がありました通りでございます。

○小林勝馬君 次にもう一つ承つて置きますが、第五條の第五項に港長は、

よう地を指定するに當つては、けい船浮標、さん橋その他の施設で當該指定期に係るものとの管理者の意見を聽かなければならぬ」ということになつて

おりますが、これは例えば三池港なんかのときものを指すのであると思ひますが、これは全部あらゆる点におきまして施設担当者の意見を聽くことに

は朝まで待つことができるの、何とも思ひませんけれども、その他の食糧の問題その他の問題は止むを得ないと思

いますが、シヨーテバンカーについて

○説明員(猪口猛夫君) お答えいたしました。ただ量三池

に相成つております。一体その

きつ水の限度は如何のようなことに相成つておりますか。

○説明員(猪口猛夫君) お答えいたしました。きつ水の限度は船の構造その他にくつて困つてゐるといふような場合、或いは食糧が殆どなくなるうとしている

よう、この法文の聴くといふのは、これ

は主体はどういうようになるのですか。聽かなければならぬといふ解釈は……。

○説明員(猪口猛夫君) 仰せの通りでございます。

○小林勝馬君 次に第二十二條の後段におきまして「船舶につき、その停泊の期間並びに危険物の種類、數量及び保管方法に鑑み差支がないと認めて許可したときは、この限りでない」といふふうに相成つておりますが、この

「停泊の期間並びに危険物の種類」この期間が相当の日数に相成つてもこれを許可することに相成るのでございませんか。

○説明員(猪口猛夫君) 今お話でございました通りでございます。

○小林勝馬君 今お説明でちよつとお

が、この法文の聴くといふのは、これ

は主体はどういうようになるのですか。聽かなければならぬといふ解釈は……。

○説明員(猪口猛夫君) お話しがありました通りでございます。

○小林勝馬君 今お説明でちよつとお

が、この法文の聴くといふのは、これ

は主体はどういうようになるのですか。聽かなければならぬといふ解釈は……。

○説明員(猪口猛夫君) お話しがありました通りでございます。

○説明員(猪口猛夫君) 大体本條の後段で予期しておりますのは、いわゆる通称入れ出しと称しておるような簡単のものを、我々は予期しておるわけあります。入れ出し等のごとく、ほんの短期間の停泊期間の場合を予期しておるわけであります。

○小林勝馬君 第二十二條の「危険物を積載した船舶は、何々といふことに相成つておりますが、期間は入れ出しが程度と、今御説明でござりますが、その船舶におきまして、いろいろな事情によりまして、数日を要するような場合は如何よくなるのでござります

か。
○説明員(猪口猛夫君) 勿論あります

が、本條の後段のこの規定は、期間並びにその危険物の種類、数量その保管方法と併せ考えまして許可するのでございまして、期間の部分につきましては、先程も申しましたように、短期間を予定しておりますよなわけであります。

○委員長(板谷順助君) 他に御質疑はありませんか……。それでは質疑は打ち切りにいたします。港則法案に対する討論に移ります。

○丹羽五郎君 私は現下の情勢において、新らしく今度港則法をここに制定して、少くも海運行政の完璧を期して行くことが必要だと思しますので、本案に対し賛成をいたします。

○小林勝馬君 私は本法案の原案に対して賛成するものでございます。併し政府当局におきましては、只今質疑應答のごときました点について特に御注意の上処理されることを、希望として申し述べます。

○委員長(板谷順助君) 如何ですか、他に御意見ありませんか。では討論は終結したものとみなします。これより採決に入ります。本案に対し賛成の請君の挙手を願います。

○委員長(板谷順助君) 満場一致可決をいたしました。
それからこの際御了解を求めて置きますが、先程海運局の増設について、提案の理由並びに採決に入つたわけでありますするが、実は昨日衆議院を通過したということで、ここに採決を求めたのでありまするが、委員会だけの終結で、まだ本会議の決議がないそ

うであります。でありますから、先程申し上げましたる海運局の増設については、單に報告に止めて置きたい、こ

う思いますが、この点を一つ御了承願います。

【異議なし】と呼ぶ者あり】

○委員長(板谷順助君) それから次に水先法の一編を改正する法律案、これを議題に移しまして、質疑に入ります。

○小泉秀吉君 水先人の体格検査をするというよう書いてありますか、この体格検査というのは、どの程度の体格検査をするのか、大体伺つて置きたいと思います。

○政府委員(山崎小五郎君) その試験は、大体船舶職員法に基きまして、一般的の船員の試験関係の基準がございまして、大体あれに基づいてやることにいたしております。

○小林勝馬君 この法案は、水先人の年齢制限を撤廃するという法案に相成つておりますが、撤廃しなければ、どういう点に不利があつたか、その御説明を願います。

○政府委員(山崎小五郎君) これを撤廃いたしましたのは、水先人は業務の性質上相当強い体格或いは精神というようなものを必要條件とするのでございますが、これは必ずしも年齢によりまして、一律に限るというのも又余り

画的で行過ぎがあると思われるのですが、実際の経験から見ましては、戦時中特例を認めましたが、その適用するようなものを、余り若い人間を試験をする、或いはこれから

つと高級船員になつて行くんだといふような人を試験するような規定を全部

あります。当然職務の遂行に差支えないと、いうよ

うな者を限度にした試験をして行こうとする者が沢山あるのであります。私はその点におきまして、年齢の制限をしないということには積極的に賛成をする者であります。先ず最低年齢で七十歳、七十五歳でペイロットをやつておる者が沢山あるのであります。これが実は、一定の実験と経験とを必要として、水先人の試験を受けた者はこれに準わるのでありますから、果して二十歳や二十一歳といふような人が水先人になれるかどうかと

年は取つておられますか、老練で、優秀で、而も身体が強健な人達は、やは

り水先人として活躍の道を開いて置くことが適當ではないかとうふうに考

えまして、この制限を廢止したわけであります。それからこの制限を廢止しますと、最高年齢と最低年齢とが両方格といふものが、おのずから一定の海上実験を必要といたしております。

○小泉秀吉君 私は、この法案に全面的に賛成するのであります。今この政府委員の御説明誠に理由として尤もたたかなかったので、最高年齢最低年齢共に廢止したようになります。

○小泉秀吉君 私は、この質問に對しては、今までこの最低制限の規定はありますと、余りこれは実効的な意味がないと考

えます。今まで余りこれは実効的な意味がないと考

えます。その点におきまして、年齢の制限をしないということには積極的に賛成をする者であります。先ず最低年齢で七十歳、七十五歳でペイロットをやつておる者が沢山あるのであります。

○政府委員(岡田修一君) 強制加入に付ましては、木船保険法によりまして、船舶運営会に使用されている船は

全部木船保険組合に強制加入すべし、この強制加入といふ制度がなくなりますと、でき得ないようになりますが、その点を一應政府委員の説明を得たいと思います。

○政府委員(岡田修一君) 強制加入に付ましては、木船保険法によりまして、船舶運営会に使用されている船は

全部木船保険組合に強制加入べし、この強制加入といふ制度がなくなりますと、でき得ないようになります。ところ

で木船につきましては、昭和二十二年の七月に、民間に拂下されました。この強制加入といふ制度が停止いたしましたがために、昭和二十二年四月から、國家の再保険制度

いいますと、この実験と試験、というのも、私はこれを制約しておるから、年齢においても、この若い年齢においても私は別にこれを、決める必要もな

いという考え方を持つておりますので、この政府説明の通りに、私は本案には共その点いろ／＼事務的にも研究をしておりまして、職員法の試験を基準にして、そのまま余り画一的に定規を引くようにやりますと、実際的に、その水先が実際に働きまする仕事、場所等を十分考慮いたしまして、船舶職員法の試験は大体これに原則として準

定めます。それからこの制限を廢止しませんか。討論は終結いたしました。これより採決に入ります。本案に賛成をする者であります。

求めたのでありまするが、委員会だけの終結で、まだ本会議の決議がないそ
比較的に年齢の高い水先人の方が信田君がある等の実情に鑑みまして、老練な

か。 といふような政

から、果して二十歳や二十一歳といふ
ような人が水先人になれるかどうかと

能が停止いたしましたがために、昭和二十二年四月から、國家の再保險制度

○小泉秀吉君 この木船保険組合は今
はやつてないけれども、これは木船保
険といふのは非常にリスクが多いから、
結局は止めたんだろうと思します
が、それで一体保険を再保険をする
か、政府が或る程度リスクを含むとか
いうようなことで、木船が保護され
おつたと思いますが、こういうことが
全然なくなつてしまつて、木船の運航
といいますか、保存といいますか、そ
ういうようなことは現状の今まで何と
かやつて行けるというような政府のお
見込みですか。又政府は、外にこの木船
保険に代えの適当な方法を、政府みず
からか、或いは民間をしてやらせると
いうような御意見があるのですか。

めに、保険でいわゆる選択と申しますか、素質の悪い船のみの契約が集中して来るという傾向を持つております。従つて西日本関係のような優秀な船の一團が一團として契約に入つておられます場合、この場合は危険率が非常に少いのですが、そういう人達の負担において、いわゆる選択をして来るような船主を、損失をカバーする、七ういうような形になつておりますために、どうしてもこのままの継続ができない。従つて現在の木船保険組合の解散をしなければならない、こういう状態であります。将来の方法といたしましては、これはやはり何らかの方法で木船保険の木船に関する保険を考えなければ、木船業の保存発達といふことは期し得られない、と思うのであります。ところがこの木船保険界にもむずかしい事情がありまして、相当近代化いたしまして、必ず保険をつけなければやつて行けないという企業形体と、非常に原始的な形体と、あります。むしろ保険を付けないで、自分自身の注意によつて船を守つて行くという、こういう二つの大きな対立したグループになつておる。これをどういうふうに問題になつております。先ずそこでさつと考えておりますものは、木船の就航区域、これが危険率の相当部分を支配しておりますし、又或る部分は船質にも関係がありますが、そいつたような就航区域等によりまして、日本の国を相当の数のブロックに分けまして、そのブロック内で船主の相当ペーパーメンテージ以上のものが、いわゆる選択でなくして、相当ペーセンテージ以上のものがみずから保険を経営しよう

運営会が石炭を運んで、それと同時に木船が石炭を運ぶ。それで船舶運営会に對しては政府が或る一定の限度を押され、可制になつておる。で、運賃は許可して貰えておつて運賃を持つて行く。然の運賃と同じような行き方をする。從つてそれに附れて木船の運賃よりも、石炭だけでもそれよりも非常に高い運賃を許可して貰おる。それでも結局船主は盤算が採れないので、こういうような実情だそうでござんす。そこで持つて行つて、木船の保険といふようなものが、実際のところは、どうも運営会の運賃を共済組合的にやつて行く人もあるらしい、或いはもう保険といふのを放つたらかして、自分でリスクを踏んで運航して行くという方法もあるといふんだが、そういうふうにして行けば、私は結局木船といふものは採算が採れなくなるか、然らずんば外の原因で船を潰滅に歸してしまう、というようなことに陥るのではないか。そういうふうな意味で、やはり木船が現状では海商業のために必要だということであるならば、何かやはり政府においては船の運営会には四十億といふような補助金がある、やはり木船が現状では海商業のために必要だということであるんから、何か適切な方法でやはり木船の運営会には四十億といふような補助金がある、いかが補給といふかをしてやつて行つたのが政府の政策であつてよい、こういうふうに思つたのでけれども、どうう点についての政府のお考えをもう一遍伺つて置きたいと思ひます。

事業も、海運の事業も、機帆船も、自由に運賃が立てられるという状況でござりますと、誠によろしいのござりますが、輸送の一番大きな分野を占めておりまする鉄道の貨物運賃が、御承知の通り物價政策その他の面から、非常規正を受けておるわけであります。従いまして、汽船運賃につきまして、輸送の分野が非常に鉄道と競合するような関係がござりまするので、これ又成るべくは鉄道と調整の取れた運賃を探つて行きたい、かよう考をまして、鉄道において赤字が生じておりますると同じ性質のものを、運営会社に運賃の補助をしておるというふうに伺つております。

るようにならなければなりません。この分度まで自由運行に近い運賃の工夫がでます。従つて先づ運賃はこれを標準にいりまして、戰時標準型によります。船の高騰もそれ程ひどくはないようですが、いましてこの面は半分以上、七五%程度まで自由運行に近い運賃の工夫がでます。この分野におきましては運賃をいたしておきましては相当高いようになります。運賃を以て運ぶと、こういうふうな努力をいたしておるようになります。例えれば中間の石炭の運送をいたしております。船、これはまあ石炭の輸送のために專属せしめ、且つ片道航海といふものを航行いたしておりますものはコストが非常に高くつくのであります。従いましてこの運賃は若しこれがあまりましても、そのために配炭公團との関係で到底立ち行かないような実はたしましては、汽船を以て配炭できない運賃率を許可いたしております。併しこの荷主は全部いわゆる配炭公團一本であらましても、そのために配炭公團との関係で到底立ち行かないような実はたしましては、汽船を以て配炭できない運賃率を許可いたしておきます。併しこの關係で汽船を使うことを不便とするものが非常に沢山あります。この分量はどうしても機帆船によらなければならぬ、という事情になつておりますために、この自然経済から考えますと多少不自然と考えられるような高い運賃で機帆船を使ふということを、実は政府部内として決定をいたしております。その關係で直接に機帆船に対して運賃の補給をいたしませんけれども、配炭公團に対する補給、補償、従つて

それを通じて石炭の輸送に從事いたゞいております。機帆船に対する補償ということになつて參つておるのであります。何と言ひますか、不當に高い賃料を許可して自由競争に委せるという状況になつておるのでございまして、御了承願いたいと思います。

○委員長(板谷順助君) 他に御質疑はありますか。御質疑がなければ質疑は終了したことになります。されより討論に入ります。

○丹羽五郎君 本木船組合は昭和十八年制定された木船保険法に基いて政府の命令で設立されたもので、特殊法人であります。木船保険法による強制加入の両制度入り、國家再保険の組合事務費政府補助を基幹としてできたものであります。が、事業費の補助と強制加入の両制度が廃止されまして、上の上國家保険制度も廃止されたのでありますから、財政的基礎が極めて薄弱になつて來たまうに考えられます。政府の御説明によりましてもその存立は極めて危険で、被保険者に安心をさせることが却つて、被保険者に心配と迷惑を掛ける状態で、保険の本質は失つた結果になつておるのでありますから、私は組合の解散に賛成をするものであります。但し政府のお出しになつたこの法律案を見渡だと、かよう考へております。以上を以ちまして私は本案に賛成するものであります。

<p>○委員長(板谷順助君) 全会一致を以て可決すべきものと決定いたしました。尙先程から可決になりました各案の多数意見の方は御署名を願います。</p> <p>〔多数意見者署名〕</p>
<p>○委員長(板谷順助君) 尚委員長としての報告についてではお委せを願います。本日はこれにて散会いたします。</p>
<p>午前十一時五十六分散会</p>
<p>出席者は左の通り。</p>
<p>委員長 板谷 順助君</p>
<p>理事 球田 修一君</p>
<p>委員 橋本萬右衛門君 小野 哲君</p>
<p>丹羽 五郎君</p>
<p>小泉 秀吉君 鈴木 清一君 中村 正雄君</p>
<p>大隅 憲二君 加藤常太郎君 小林 勝馬君</p>
<p>高橋 啓君 飯田精太郎君 早川 慎一君</p>
<p>村上 義一君</p>
<p>政府委員 運輸事務官(海 上保安廳長官) 運輸事務官(海 上保安局長) 運輸事務官(海 運局長官) 運輸事務官(海 運局長)</p>
<p>大久保武雄君 秋山 龍君</p>

六月二十六日本委員会に左の事件を付託された。

- 一、二俣、佐久間間鐵道速成に関する請願(第千八十三号)
- 一、神奈川縣三崎町に鐵道を延長することに關する請願(第千八十六号)
- 一、根尾村、岐阜市間を樽見線國營貨物自動車の延長路線として編入することに關する請願(第千八十七号)
- 一、今市、田島間鐵道敷設に関する請願(第千一百一号)
- 一、西日本鐵道株式会社北九州線の市内線取扱いに關する請願(第千三百三十八号)
- 一、郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車運轉復活に關する請願(第千百四十六号)
- 一、鹿兒島縣下國營自動車線の新設、延長並びに鐵道の新設、電化に關する請願(第千百六十一号)
- 一、迢子駅裏面設置に關する陳情(第五百二十八号)
- 一、貨物自動車營業種別標示に關する陳情(第五百四十六号)
- 一、貨物輕車りよう運送事業の指導監督所管に關する陳情(第五百四十八号)
- 一、門司地方陸通局設置に關する陳情(第五百五十五号)
- 一、秋田、東石巻間鐵道敷設工事促進に關する陳情(第五百五十八号)
- 一、津山市、上井町間國營バス及び

トランクの運輸開始に関する陳情
(第五百五十九号)
一 福島、米沢両駅間電化促進に關する陳情(第五百六十九号)
二 郡山まわり上野、新潟、両駅間直通列車運行復活に關する陳情(第五百七十一号)
一、品鶴線品川、鶴見両駅間に旅客電車運輸開始に關する陳情(第五百七十号)
二、侯、佐久間間鉄道速成に關する請願者
　　請願者　静岡縣磐田郡二俣町長　柏田文男外五名
　　紹介議員　河井彌八君
この請願の趣旨は、第千三十号と同じである。
第千八十六号 昭和二十三年六月十五日受理
神奈川縣三崎町に鉄道を延長することに關する請願。
請願者　神奈川縣三浦郡三崎町
　　長　松崎定治外百九十四名
紹介議員　小串清一君外二名
三浦半島は、三崎漁港の年産五百余万貫の水產物を始め生鮮食料品の生産地として京浜の大消費地区を潤しており又觀光地としても知られているが、運輸交通が貧弱であるから三浦郡三崎町まで國鉄を延長して經濟再建に寄與せられたいとの請願。
第千八十七号 昭和二十三年六月十六日受理

運賃の補給をいたしませんけれども、配炭公園に対する補給、補償、從つて

○委員長(板谷順助君) 他に御意見はあがませんか。他に御意見がなければ

一 海運局長) 岡田 修一君

二 津山市、上井町間國営バス及び

根尾村、岐阜市間を構見線國営貨物自動車の延長路線として編入すること

専する請願

請願者 岐阜縣山縣郡高富町
杉山直一

紹介議員 大野幸一君外一名

岐阜縣山縣郡周辺は、山林地帯であるため木材が豊富であるが、その搬出には専ら民間自動車に依存しているので

貿易が多く腐朽の状態であるから本集会で木材が豊富であるが、その搬出に至る間に構見線國営貨物自動車を延長せられたいとの請願。

第千百四十六号 昭和二十三年六月
十九日受理

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車運轉復活に関する請願

請願者 若松市長 横山武外六名

的に運賃を値上げしており、一般労働大衆に與える影響が大きいから同線を全線一区制の市内線扱いとせられたいとの請願。

第千百四十六号 昭和二十三年六月
十九日受理

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車運轉復活に関する請願

請願者 若松市長 横山武外六名

逗子駅裏駅設置に関する陳情

横須賀市議會議長 岡山八郎

横須賀線逗子駅に裏駅を設置することは逗子地元民多年の要望であるから、速かに右の実現を計られたいとの陳情。

第五百四十六号 昭和二十三年六月
十六日受理

貨物自動車營業種別標示に関する陳情

大阪府東区北浜二丁七七大阪府貨物自動車協会内 築山慶次外六名

生産再興の基盤となる輸送力を確保するために、輸送の迅速正確を図り且つ責任を明らかにする必要がある、この目的達成の一方策として、貨物自動車の外側に所屬会社又は團体名及び營業種別を明記するよう関係法規を改正されたいとの陳情。

第五百五十八号 昭和二十三年六月
十七日受理

秋田縣議會議長 京野孝之助

秋田、零石両駅間鉄道敷設工事促進に関する陳情

近く各鉄道局から陸運監督部面が分離される由であるが、門司市は交通行政の中核であり、地理的關係を有する地方陸運局と緊密不離の關係を有する地方陸運局を門司市に設置せられたいとの陳情。

若松市長 横山武外六名

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車は戰時中の輸送制限以来中止され、速かに直通列車運輸の復活を実現するので、沿線地方民のこうむる不利益はもとよりであるが、特に奥合津の豊富な資源の開發や磐梯山を中心とする景勝地の紹介にも支障を生ずるか急がれて、貨客輸送の便を圖られたいとの請願。

第千百三十八号 昭和二十三年六月
十八日受理

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車運輸の新設・電化に関する請願

請願者 鹿児島市武町八丁四鹿

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車運輸の新設・電化に関する請願

車は戰時中の輸送制限以来中止され、速かに直通列車の運輸を復活せられたいとの陳情。

若松市長 横山武外六名

郡山まわり上野、新潟両駅間直通列車は戰時中の輸送制限以来中止され、速かに直通列車の運輸を復活せられたいとの陳情。

の規定に基き、海運局の増設に関する承認を求める件(予第百九十一号)

地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、海運局の増設に関する承認を求める件

地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、海運局の増設に関する承認を求める件

地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、海運局の増設に関する承認を求める件

新潟市、神戸市及び高松市に海運局官制(昭和十八年勅令第八百三十二号)による海運局を置くことについて、地方自治法第百五十六條第四項の規定による國会の承認を求める。