

第五回國會 衆議院 運輸委員會 議錄 第十七号

昭和二十四年五月十二日(木曜日)

午後二時二十二分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君

理事 岡村 利右衛門君 理事 關谷 勝利君

理事 前田 郁君 理事 佐々木三三君

理事 佐伯 宗義君 理事 田中 堯平君

理事 橋 直治君

岡田 五郎君 尾崎 末吉君

片岡伊三郎君 鈴木 明良君

高橋 定一君 松本 一郎君

山口シヅエ君 米窪 滿亮君

河本 敏夫君 志賀健次郎君

柄澤 孝子君 岡田 勢一君

飯田 義茂君

出席政府委員

運輸政務次官 坂田 道太君

(海運總局長官) 秋山 龍君

運輸事務官 大久保武雄君

(海上保安廳長官) 運輸事務官 進君

(海運總局船舶局長) 運輸技官 進君

委員外の出席者

運輸事務官 猪口 猛夫君

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

五月十一日

委員松井豊吉君辭任につき、その補

欠として尾崎末吉君が議長の名指で

委員に選任された。

同月十二日

委員淺香忠雄君辭任につき、その補

欠として土倉宗明君が議長の名指で

委員に選任された。

五月十一日

九州、四國間に國營連絡航路開設促

進の陳情書(八幡濱市長菊地清治外

四名)(第四五〇号)

八幡濱駅、八幡濱港間に臨港鉄道敷

設の陳情書(八幡濱市長菊地清治外

四名)(第四五一号)

自動車運用手続規程の運用に関する

陳情書(北海道自家用自動車組合連

合会長岡村文四郎)(第四七八号)

國營自動車拂下の陳情書(北海道旅

客輸送協會理事長杉江仙次郎)(第四

八五号)

を本委員会に送付された。

本日の會議に付した事件

造船法案(内閣提出第一二六号)

水先法案(内閣提出第一三二号)

運輸省機構改革に関する件

○稲田委員長 これより會議を開きま

す。

昨日運輸省設置法案に対する各派の

修正意見を一應説明をいたしました

て、とりあえず民主自由党と共産党と

の意見の開陳があり、それを採決いた

したのでありますが、なおこれ以外に

米窪君よりかねて修正意見の開陳もあ

つたのでありますから、それに加えま

して民主党の佐伯宗義君の意見も本日

ここで述べてもらいまして、この社会

党の米窪君の意見と佐伯宗義君との意

見をお聞きになりました、本委員会

で採決すべきは採決し、否決すべきは否

決されますならば、採決になりました

ものは昨日決定いたしました分に添え

まして、内閣委員会の方に送りたいと

思います、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○稲田委員長 それではこれより米窪

君の修正意見を述べてもらいます。米

窪君。

○米窪委員 はなはだお手数をかけ、

ことに昨日はやむを得ざる用事があつ

て欠席して、委員長及び委員各位に非

常に御迷惑をかけて、まことに相済み

ない、この機会におおびを申し上げま

す。

私の修正意見は、内閣委員会と運輸

委員会との合同審議の席上でも申し上げ

ました通り、また運輸委員会において

質疑を試みた際にも、その考えを申し

上げたので、委員長初め委員各位御承

知のことと思ひますが、きわめて簡單

でございます。それは運輸省と運輸省

外部の機構を、現行法通りにしてもら

いたい。すなわち現行法においては海

難審判所は大臣の所掌に直接属してお

るのでございます。それを政府提出の

改正案によりまして、これを海上保安

廳の長官の所掌に変更をしております。こ

の点は予算は別にいづれの場合になつ

ても変更が起らない。また人員の増減

もない。また職務の上においても何ら

の変更がない。すなわち実質的には、

現行法通りにしまして、あるいは改

正案の通りに海上保安廳長官の所掌に

属しても、何らかわらない。しかれば

どちらでもよいということになるので

ございますが、しかしどちらでもよい

という、そのわくの中で考えますと、

やはり現行法通り、海上保安廳は大臣

の所掌に属することが非常によいとい

うのが、私の修正意見の根拠でござい

ます。それはどういふわけかという

と、海上保安廳は主として海上の交

通、あるいは治安の維持、犯罪の防

止、こういった多く檢察事務に携わつ

ているところのお役所でございます。

しかるに海難審判所は、海難によつて生

じたいろいろの事故、これは刑法的な

ものもあれば、民法的なものもありま

すが、そういうようなものを、そこで

裁判をするところの役所でありまし

て、陸上で言へばいわゆる檢察廳と裁

判所というぐあいにはわけられる。とこ

ろがひとしく司法の領域に属する機構

ではあるけれども、陸上においては、

嚴固として檢察事務と裁判事務とは、

對等の地位をもつてこれが独立してい

る。ところが海上の檢察事務と裁判事

務とは、檢察的な事務を取扱うところ

の海上保安廳で、裁判事務を行う最高

の審判官まで、これに所掌されるよう

な形をとることは、われ／＼常識から

見ても、はなはだその辺に矛盾がある

と同時に、今日海上保安廳は將來第二

の海軍に復活するものになるという意

味において、相當の誤解が世上に飛ん

でいる。また外國からもそういう目で

にらまれている点があるのであります

て、ことに英國や濠洲あたりにお

いては、その危惧が非常に多い。

その海上保安廳が本來の職務か

ら逸脱する結果になるような、海難審

判所まで統合して行くことについて

は、こういった印象や誤解をさらに一

層深めることになる。もう一つの理由

は、今まで海難事故が起つた場合にお

いては、地方海事審判所の理事官がそ

の現場に行つて、海難事故の理由、あ

るいはその發生の經過等を調べて、専

門家の立場から、いづれに非がある

か、たとえば衝突の場合は、いづれに

非があるかということを決定する。そ

うするのは當然のことである。しかる

に從來陸上の地方の檢察官が現場に行

くことが間々ある。前にそういう檢察

官が行きまして、海上の知識のない者

が單に法理的な解釈で事を決定します

と、あとから海事の経験のある地方海

難審判所の理事官が行つたときに、そ

こに非常な混亂が起る。それと同時に

に、原審をひっくり返すということば

非常に困難である。結果は船員が二重

刑罰を受けることになる。この点は私

議員になつてから、たび／＼議會にお

いて、二重刑罰制度を改正しなければ

ならぬ、すなわち言いかえると海難の

あつた場合においては、海事審判所の

理事官が前に行つて調査をする、そう

してその判決は地方の海事審判所でま

ずきめる。それまでは陸上の檢察官、檢

事あるいは判事は手を染めるべからず

ということ、國會において論議し

て、しば／＼當時の司法省の政府委員

と意見を闘わせたことがあるのであり

ます。その結果、これは非公式ですけ

れども、こういうことが認められた。すなわち地方裁判所あるいは地方檢察廳の範圍においては、海難の場合には、地方海難審判所の理事官が調査を優先的にやる。但し高等裁判所にこれを上告された場合においては、必ず高等海難審判所に判決を下す、陸上の高等裁判所はそれに手を染めることができない、ということまで拘束しないが、少くとも地方の海難審判所と地方裁判所との關係においては、地方裁判所は地方海難審判所に決定を譲るといふことがきまつてゐる。それは運輸大臣の直接所掌に属している。すなわち海難審判所が直接運輸大臣の所掌に属している場合であるからこそ、そういう優先権が認められたのであります。もしこれが海上保安廳の長官の所掌に属することになると、位が一段下るといふことになる。この船員の二重刑罰という、われ／＼が過去において努力して来たことが水泡に帰して、將來は大つばらに陸上の地方裁判所の判事あるいは檢察官が、優先的に海難問題を取扱う素地がそこにある。私はそれを非常に憂へる、これが第一点であります。すなわち海上保安廳という、檢察事務を主として取扱うところの廳に、公平なるべき海難審判を行うものを隷屬せしめるということが、反對の理由の第一。船員の二重刑罰の問題は、今まで非常に複雑多岐をきわめた係争事件でありますから、それをこの際一層明確に、海難審判に限つては、地方の海難審判所が優先的に取扱うということとを明らかにするために、今度の運輸省設置法案に対しては、少くともこの海難審判所に関する限りは反對である。

る。この意味で修正意見を出したのでございます。この修正意見について申し上げますと、以上の理由から出してありますから、きわめて一部に局限されております。簡便であります。すなわち運輸省設置法案に関する点におきましては、第三條第九号の「海上の安全及び治安の確保並びに海難の審判」というところを並びに海難の審判「だけ」を削りまして、そのかわりに「海難の審判」という字句を第十号と新たに起してそこに書き加える、こういうことであります。それから第四條の一項に、非常に号がたくさん出ておりますが、その終りから二つ目の五十二号の最後の「並びに海難の審判を行うこと。」というのを削りまして、新たに五十三号を起しまして、そこへ「海難の審判を行うこと。」と、新たな号を起すことであります。従つて五十三号は五十四号になる、こういうことであります。それから五十六條に船員労働委員会、海上保安廳と二つにわかれておりますが、そこへ新たに「海難審判廳」というものを書き加えるのであります。すなわち二つの項が三つの項になる。そして第二節の海上保安廳というところの終りに、新たに第三節を起しまして、海難審判廳というものを入れれます。そして第五十八條の二というものをその次に新たに起しまして、「海難審判廳の組織、所掌事務及び権限は、海難審判法（昭和二十二年法律第百三十五号）の定めるところによる。」という一節を新たに起すこと、以上が運輸省設置法案の改正に関する、政府原案に対する私の修正でございます。

従つて運輸省設置法がかくのごとく修正ができることになると、海上保安廳及び海難審判法の一部を改正する法律も、若干修正をしなければならぬ。すなわち海上保安廳法及び海難審判法の一部を改正する法律の第一條第二項の「第二條第一項中『海難の調査』の下に『海難の審判』を加える。」という、この改正案は必要がなくなる。これを全部削るわけです。それから第十一條の二、海上保安廳長官の所轄の下に、海難審判所を置く。」という第十一條の二は、これを削除するわけであります。それから第十一條の三というものは、第十一條の二ということに当然繰上つて行くことになりまして、そうしてお手元には出ておりませんが、運輸省の設置法案と海上保安廳法及び海難審判法の一部を改正する法律案を、以上申し上げたように改正いたしますと、その改正したことによつて、海難審判法の一部を改正しなければなりませんから、それを改正したいと思ひます。それはきわめて簡単でありまして、海難審判法と称するものの中に書いてある「海難審判所」というものを「海難審判廳」にする。これは運輸大臣直接の所掌のもとに、運輸省の外局にする關係がありますから、「海難審判所」を「海難審判廳」と文字を書きかへることになるのであります。そして第九條の二に「各地方海難審判廳に長を、高等海難審判廳に長官を置く。」というぐあいに書けば完璧になる。大体私の説明は以上の通りであります。何とぞ皆さまの御賛同を得て、この修正案の通過するように御賛成願ひたいと思ひます。

○稲田委員長 この際大久保長官より意見の申出があります。これを許します。大久保長官。○大久保政府委員 ただいまの米窪委員の修正案に対して、一言意見を申し述べたいと思ひます。米窪委員の御発言の御要旨は、海上保安廳は檢察廳的な性格である。それに裁判所的な審判所を所掌せしめることは、公平を欠きはしないだろうかということが、第一点のように拜承いたします。第二点は、米窪委員の多年の御経験から、二重刑罰問題についての非常なる御心配があつたのであります。これは米窪委員の御経験から徴しまして、さこそと存する次第であります。第一点についてまず御説明申し上げます。第一点に關しましては、海上保安廳は檢察廳的な性格である、かようなお話がございましたが、海上保安廳は、必ずしも檢察廳的な性格であるということには、申されなかつておりますが、そのほかに、たとえば申しますれば、船舶の安全の検査をしたり、安全に關する改良に貢献をする、あるいは船員の免狀を發給する。あるいは燈台その他の航路標識を設定する、かような一連の海難の予防に關する諸行政を所掌いたしておる次第であります。海難審判所も、御存じのように今回の新しい立法によりまして、主として海難の予防をその目的としたしておるものであります。この点におきまして海上保安廳の海難の予防という目的と、海難審判所の海難の予防というこの二つの目的は、ともに海難の予防という一点において一致している

次第であります。かようなわけであります。この際非常に多い日本近海の海難を防止いたしますために、その二機關が一つの系統において協力することができましたならば、從來の相対立しておつた時代よりも、少くとも事態の改善に一步を進めたものである、かように考へておる次第でございます。なおまた海難審判の執行にあたりましたは、裁判所、裁判類似の手続をふむことに相なつておりますけれども、これは御承知のように海員の免狀に対する取扱いは慎重にするということに原因いたしております。裁判類似の手続をとつておりますから、審判行爲は司法行爲であるということにはなりませんので、海難審判は一つの行政処分でありますから、これは行政機關でありますところの海上保安廳が所掌いたしましたとしても、さしつかえないのではなからうかと、かように存する次第であります。陸上の自動車運轉手の免狀を警察機關が発行する。その免狀に対する停止、禁止処分を同様に警察機關が一体としてやつておりますと同じように、海上において船員の免狀の發給と停止、禁止処分を、同一の機關が行ひましたも、これはさしつかえないのではなからうか。ただその停止、禁止をいたします場合に、海上における航海の重要性から見ても、これはきわめて慎重なる扱いをとる必要がございますので、この点からいたしまして裁判類似の手続をふみまして、免狀の取扱いは慎重にいたしておるというのが、海難審判の実態であるのでございます。かようなわけであります。海難審判は行政行爲でありますので、行政官廳の海

上保安廳が所掌いたしましたし、さしつかえはないと存する次第であります。また海上保安廳長官が審判官を指示いたしました、審判の公平を害しはしないかという御懸念もあるかと存じます。しかしながらこの点につきましては、海難審判法第十一條で、海難審判所の審判官は、その職権の獨立を保障されておる次第であります。そこで海上保安廳長官は、その職務の遂行に對しましては、一切指示権を持つていないのであります。これは米窪さんも御承知の通りに、審判官が獨立してその判断を決定し得る次第でありますから、事態に對する判断の公平というものが、阻害されることはないだろうと、かように存する次第であります。

次に審判官に關する人事の問題から、公平を牽制されはしないかという点であります。審判官の任命は従来と同様、運輸大臣がこれを行うということになつておりますので、海上保安廳に参りまして、審判官の人事に、特に海上保安廳長官が干渉することはない次第であります。

次にこの海難審判の制度を海上保安廳と類似の機関で行つてゐる例があるかどうかという点も、御参考までに申し上げておきますと、これはすでに御承知のごとく、アメリカのコースト・ガードにおいて行つてゐる次第であります。日本の海上保安廳的な機関におきまして、海難審判を同時にあわせ行つてゐる次第であります。

第二の御意見にございました二重刑罰に關する御懸念であります。これはわが國の船員が長い間の点につきましては、重大な関心を持ち続けた問題でございます。私も先般船員局長をやつておりました關係上、この問題につきましては非常に重大なる関心を持つておる次第であります。そこで海上における海難事故が、とかく陸上の檢察官その他によりまして、本當に判断をせられるという点につきましては、何とかこれを防止する措置を講じなければならぬと思つてゐる次第であります。そこで米窪委員も御承知のように、先般運輸省と法務廳との間に了解がござまして、この点は海難審判を先行させる。海難審判を先にやつて、それから陸上の裁判行爲というものを出發させるという了解がすでについておりますことは、御承知の通りでございます。この海難審判に、陸上の裁判が先行するといふ問題につきましては、これは船員が非常に懸念をいたしておる問題でございます。はたして海上保安廳になつて、陸上に先をやるということになるかどうか、という点は、御懸念の点であるかと存じます。私はこの点は米窪委員の御心配になりまますように、必ず陸上を先行するといふことにはならないと思ひます。従来同様、海員の利益を保護いたしたために、海難審判の先行ということでは、法務廳との間に十分了解を持ち続けまして、二重刑罰のおそれがないような、万全の措置をとり得る、かように存する次第であります。この点は運輸大臣が、海上保安廳長官にたといかわりまして、日本船員の一つの運行上の問題を保護しなければならぬという大いなる目的というものが、変更されるわけではないのであります。この点に關しましては全力をあげまして、

海難の防止にあたりたいとかように存じてゐる次第であります。

以上申し述べましたように、海上保安廳が檢察廳の性格のみではないという点、並びに二重刑罰問題は、さうな問題が起らないような解決方法があるといふことを申し上げまして、御答弁にかへたいと存するのであります。

○稲田委員長 次は佐伯宗義君。

○佐伯委員 私どもの民主党が、本法案に對して修正の意見を持つております点は、本法案制定の根本的な考え方から發しておるのであります。この点に對して基本的意見を申し上げてみますれば、今回の各省の設置法案なるものと運輸省設置法案なるものとが、非常に根本的な相違があると考えられます。何となれば旧來の運輸省は、御承知の通り日本國有鐵道という龐大なるところの現業を持つておつたのであります。この現業がコーポレーションといつた結果、新たに行政機構を編成しなければならぬ。この点が運輸省設置法案の最も大きな問題かと考えられます。従つてこの法案の中の幾多の問題を除外いたしました。ただ鐵道關係から申してみますと、旧來御承知の通り運輸省におきまして、國有鐵道監督機關、並びに現業機關として全國の地方に鐵道局を持つておつたのであります。その重要な鐵道局は、今回コーポレーションとして分離したのであります。現実がすでに突体から離れてしまつて、さらに監督行政といふだけの觀念的な業務が、相当重複してあるであらうか、ないであらうか、これを私もよく検討しなければなりません。ここに初めて行政整理の根本的意義があるのであります。もしはたしてコーポレーションといつたところに、陸運局を分離して、なおかつそこに監督行政をする陸運局と同じような機構が必要であるといつたするならば、これは分離する必要もありません。また行政機構の簡素化とは申されません。現に通信省においても、通信局が各地方にあるゆゑんのものは、現業を持つてゐるからであります。もしこの現業を分離して、さらに監督行政に、地方通信局の必要があるのであります。かゝのごとく觀察いたしますと、一々業務の内容を檢討してみますと、御承知の通り鐵道においては、今回地方鐵道局からは、旧來最も大きな、幹線である國有鐵道の監督権が、すべて除外されてしまつて、これは本省に直屬してゐるのであります。そういたしましたら、旧來の鐵道局であり余つたものを、今回除外して、何が陸運局の業務として残るであらうかと、よく調べてみますと、その中の一番大きな問題は、地方鐵道軌道並びに自動車の監督行政となつて参るのであります。しかしながらわが國においては、御承知の通り戦争以前までは、この地方鐵道並びに自動車及び軌道にして、主として地方鐵道局の直接監督に属せず、本省に屬しておつたのであります。なお地方鐵道、軌道、自動車の重要な監督行政の業務としては、免許並びに認可、運賃、料金の統一であります。この問題は本省直轄にすべきものであつて、すでに國有鐵道の一

切の監督、統一計画が本省にある以上は、地方鐵道、軌道、自動車といふとも、その一環として本省に統一すべきものであつて、地方の陸運局の監督すべき、何らの問題もなからうと考えられます。かゝのごとく考へて、地方陸運局におけるところの業務は、何であるかと洗い落して行きますと、輕車兩の經濟並びに現下におけるわが國の統制業務の一部の監督、あるいは小運送業務等、すべて本省の取次といふがごとき、ささたる業務になつて参るのであります。かゝる業務に對し、本省において龐大な機構を持ち、その以外に地方においてさらに屋上屋を重ねるところの、コーポレーションになりまして、実体において地方鐵道局は存在する。その上に監督の陸運局というものを置くところの必要は、いささかもなからうかと考えられるのであります。

かゝる見地に立ちまして、民主党の一つの修正としては、本文の第十九條のうち「本省に、大臣官房及び左の六局を置く。」という点において、陸運一局を加へ、鐵道監督局という必要はありませんので、鐵道局と改め交通企画室という一室を設け、日本全國の交通に對するところの統一を計画するといふ本省の強化、これが最も適當であらうと考へられるのであります。こ

取扱いを第五十一條において、この改正の方針に従つて改正したいと考えるのであります。第五十二條に「陸運局の名称、位置及び管轄区域は、左の通りとする。」としてありますが、「道路監理事務所の名称、位置及び管轄区域」というように改めたいと考えるのであります。御承知の通り行政整理の大眼目は、地方出張所を廃止するというところでございまして。わが運輸省においては、道路監理事務所の廃止が常識になつて参つておつたのであります。かかる道路監理事務は、地方廳に委譲するがよからうという大方針で進んで参つたのであります。最近におけるところの地方の事情、これは業者その他一切から、やはり道路監理事務所を存続してもらいたいという請願が、至るところに勃発して参つたのであります。私どもも当初この点に対しては、反対をして参つたのでありますけれども、實際よく綿密に考へてみますと、今回の國有鉄道の分離において、陸運局の必要はなからうと考えるので、一面中間的監督機關たる陸運局をなくすると同時に、本省の業務の連絡係として、各縣におけるところの道路監理事務所を、できるだけ縮小して存続する。そして地方と本省とを直結せしめるというところは、業務の円滑、統一計画、國策上その他行政の簡素化、あらゆる面から行きまして、最も妥当公正なりと信ぜられるのであります。この点については各省の設置法案は、民主憲法の趨勢からいたしまして、今回は編成がえされるものであると考えるのであります。ひとりが運輸省においては、これ以外に膨大なるところの、運

輸省設置の骨子でありますところの、國有鉄道業務を分離したという大きな問題がございまして、この際におけるところの新しく発足いたします運輸省の機構そのものについては、その業務の要領、内容についてわれわれは検討をしなければなりません。かかる見地から本案を見ますと、実に屋上屋を重ね、行政の簡素化を、あえて複雑ならしめ、突に本法の精神、根本の考え方から、相違をしておるのであります。かような見地に立ちまして、修正の意見はまつたく廣汎な修正となつて、おそらく本法の全体にわたることと存ぜられますから、一々條文の箇條に對して修正することは煩雜をかけるので、願わくば皆さんにおかれまして、少くとも今回のこの運輸省設置法案は、他省の設置法案と趣を異にしておるといふことをよく御考慮くださいまして、さらに再考せられんことを切望して、わが党の修正の根本意見を申し上げた次第であります。

○稲田委員長 その他修正意見の御開陳はありますか。——なければこれより採決をいたします。

○稲田委員長 起立少数であります。よつて佐伯君の意見は否決されました。

○前田(船)委員 ただいまの米窪君の御意見は、私どもにも首肯される点がございまして、参考意見として内閣委員会へ、本委員会より送付せられんことを望みます。

○稲田委員長 米窪君の意見の採決にあたりまして、前田君よりたゞいま申されたような動議が提出いたされまして、この動議を採決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 それでは米窪君の御意見は、参考意見として内閣委員会に送付するということについて決をとりま

す。前田君の意見に御賛成の方の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 なおこの際申し上げます。昨日港灣及び道路行政について、運輸省において統一ある行政を行う上からも、その所管はあくまで運輸省に属せしむべきものであるということとを内閣委員会に申し入れて、その注意を喚起するようにはからうことに決定いたしました。その要望事項の作成方を委員長並びに理事に御一任になつてゐるのであります。この際、その一任されました要望事項を御報告いたしまして、各位の御賛成をお願いしたいと思います。

○岡村委員 昨日の委員会でも理事及び委員長に一任されました要望事項の作成にあたりまして、次のごとき要望事項を決定いたしましたから御報告いたします。

港灣及び道路行政に関する内閣委員会への要望事項。

一、港灣建設行政は、從來通り運輸省において所管すること。

二、道路建設行政を建設省から運輸省に移管すること。

理由

一、港灣建設行政は、左の理由により是非運輸省に存置する要がある。

(イ) 港灣行政の單一化 港灣行政の單一化は、大正年代からの要請であつて、この際港灣の建設と運営を分離することは、港灣行政を錯雜化するものである。

(ロ) 港灣は海上輸送のターミナルで、鉄道と駅のような関係にあり、港灣の建設はその運営と密接不可離の關係にある。

(ハ) 港灣の建設用機材と他の建設機材とは流用ができない。業務者も住宅事情で彼此移動が困難で、資材、労務の節約にならない。技術も港灣の技術と他の建設技術とは非常に異なるものがある。

(ニ) 特に現在、港灣工事は維持、補修工事が大部で、港灣の運営と同一省で所管しなければ、とうていその完璧を期し得ない。

二、道路建設行政は、左の理由により建設省から運輸省に移管すべきである。

(イ) 自動車行政、鉄軌道行政は、道路の管理、建設行政と一体になつて、初めて交通行政としての総合行政を企図し得られるものである。

(ロ) 道路は陸上交通の基本施設であり、その土木は交通目的の手段である。

(ハ) 道路はそれ自身が交通の用具であるとともに、これを利用する交通機關の基盤である。

(ニ) 道路と他の交通機關との接觸面はきわめて多いが、行政の一元化によつて、これが解決が容易となり、交通の発達もたらされる。

(ホ) 道路の発達にはタイヤ、ガソリンの消耗を激減し、自動車の修理費を軽減し、交通費を低減し、交通利用の増大及び自動車交通の発達を著しく促進する。行政の一元化は、この点の調整に寄與するところが大きい。

以上であります。

○稲田委員長 ただいま岡村理事より朗讀いたしました案を承認するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。よつてこの案は決定いたしました。

○稲田委員長 これより水先法案を議題としたし質疑を許します。米窪満亮君。

○米窪委員 先ほどちよつと申し上げた通り、昨日本法の質疑の當時、やむを得ざる用事で欠席しておりましたので、あるいはすでに御質問のあつた点と重複するかもしれませんが、お許しを願ひたいと思ひます。この法案が政府から提出される前に、私は実はこの法案の審議委員を勤めておりましたので、法案の全体の概略に對しては、別

間をすることは考慮いたしております。

○米露委員 次にお尋ねしたい点は、これはアメリカにもそういう慣行があるということですが、これはきわめて重要な点であります。第十三條の、このページの最後の行で、「省令で定める海抜免狀の裏書によつて当該港又は水域の状況にぐわしいことが明らかとなるときは、この限りでない。」すなわち水先人をとらないでよろしいという場合の規定でございます。そこで水先人を強制にしたという精神、また水先人の停年を省いたという精神から見まして、なるべく航域や水域に熟知している水先人に船の誘導をさせるということが、この法案の全部を貫いている精神である。しかるに省令で定める海抜免狀の裏書きによつて、当該港または水域の状況に詳しい船長または航海士によつてこれにかなうことができる。これは具体的に何回そこを通つた船長であるとか、あるいは何か資格の制限、程度が省令でどういふぐあひに出され

たかということが、きわめて重要なこととであります。こういうことは省令に譲らずに、本法へ書くべきことが必要だと思ひますが、省令に譲るということになれば、どの程度の裏書きという、その裏書きの内容及びその裏書きをする基礎、調査の資料といったものを、具体的にお示し願ひたいと思ひます。

○大久保政府委員　省令で定めます内容につきましては、水先審議会に諮りまして、具体的によく定めたいと考えております。

議会に諮つて決定したいと考えております。

○米騒委員　御答弁ははなはだ不十分ですけれども、大分お苦しいだろうと思ひますから、この程度で次に移ります。

次は第十七條の「船長は、水先人が船舶におもむいたときは、正当な事由がある場合の外、水先人に水先をさせなければならない。」すなわち正当な事由のある場合には水先人に水先をさせ

なくともよろしい。これはどういう場合ですか。

○猪口説明員 「正当な事由がある場合」と申しますのは、予想されますこ

とは、荒天でありまして、水先ボートが水先人を要請いたしました船舶に横

つけすることができないとか、海上交通がとだえておるといふような場合、

または水先人が全部水先業務のために
出盡しておりまして、そこに行く水先

人がいないというような場合を大体予想しております。

○米室委員 それはその船の船長の一方的な認定でよろしいのであるか、あ

るいは他に第三者なり何か公平な裁定を下す人があるのかどうか、その点を

お聞きいたします。

○猪口説明員 この正当な事由の判定

うなことが予想されますが、その判定

に過ぎましては第三者の判定が必要だ
と
思います。

○米空委員 今猪口君は第三者と言われたのですが、この第三者とは一体ど

ういゝところをねらつておられますか、それをお聞きたいします。

は、われ／＼考えますところでは、太
体水先審議会とか、もしくはこうい
事態が非常に問題になりますれば、民

事裁判の裁判官の裁定にまづというこ
とになると思います。

○米寢委員 この点もちよつと不十分だと思ひますけれども、次に移りま

第二十三條の「水先人がその業務を

行うに当り、怠慢であつたとき、技能が拙劣であつたとき、非行があつたと

き」といふべく並べてありますが、その罰則といひますか、それについては

「水先人の免許を取り消し、若しくは停止し、又は水先人を戒告することが

できる。」この「技能が拙劣であつたとき」ということは私は妥当ではない

と思います。なぜかというと、技能が急に拙劣になるということは想像でき

ませんし、初めから技能の拙劣なものは水先免許をやらないでいい。これは

表現のことになるのでありますが、「技
能が拙劣であつたとき」のかわりに「技

能が低下したと認められるとき」と書いた方が妥当である、これは表現にす

ぎませんが、そう思うのであります。
 そういうぐあいにおかえになる御意思

があるかどうか。

○猪口説明員 仰せの通りであります

て、まったく意味の内容におきましては同じことであると思われませんが、こ

の「技能の拙劣であつたとき」という表現につきましては、いろいろ他の法文

や何かにつきまして当つた結果 こう
いうぐあいになつておるのであります

す。米窪委員は非常に英語が堪能で
られますので、おわかりと思います

うことに相当するものと思ひます。それで水先人が実際に船に乗つておりました水先をやつておるときに、明らかに技能、技術が非常に不十分というところを発見したときという趣意合ひでありまして、そういう見地から見ますと、これでもさしつかへはないと考へるのであります。

○米澤委員 第五章の水先審議会についてお尋ねしたい。これは非常に重大な点で、おそらく本法の生きたか、死ぬかを決する重大な問題だと思ひます。それは水先審議会の権限が相当廣大であつて、しかも審議会の委員には、相当経験があり、学識があるものが選ばなければならないと思ひます。船員側の希望は、海上保安廳に水先審議会を置くという第三十一條の審議会の委員には、ぜひ船員職を加えてもらいたいというところを要望しておきます。私は本法を修正しようという考へはありませんが、ただこの「水先審議会を置く」という簡単な表現であります。この審議会の委員にどういふ顔ぶれを置くつもりであるか、また何名くらい置かれるつもりであるか、また船員側の希望のように船員職員を置かれるおつもりであるか、この点をお伺ひいたします。

○大久保政府委員 「水先審議会の委員は、水先人、船舶所有者その他水先の業務に關係を有する者、關係行政廳の官吏及び学識経験がある者」といふふうになつてございまして、審議会と船員との關係は非常に密接でございまして、その他水先の業務に關係を有する者」といふ項目を適用いたします。ぜひとも船員を選びたい。かやうに考へておる次第であります。

○米澤委員 最後にお尋ねしたい点は、第四十條の罰則の点でございまして、この第三項に掲げてあります。この第三項に「技能が拙劣であつたとき」といふかわりに「技能が低下したとき」と認められるとき、それから「御質問しましたところの罰則の点、この三つは政府みづからが修正の配慮をなさつた方が、本法の完璧を期するゆへではないか」といふ私の意見を申し上げまして、私の質問を終わります。

○田中(義)委員 第十七條についてお伺ひいたします。第十七條を読みますと、結局船長は水先人を雇つて水先人のさし示す通りに航行しなければならぬ。しかもその間また事故が起きた場合の責任は、船長にあるということになるわけでありまして、この間の例の有馬丸事件、いわゆるシヤムの米を積んで歸つて來て、水先人に水先をやらしたら、酔つぱらつておつて、右へ行くところを左へ行つた。船長がそれはいかぬと言つたにかかわらず、結局水先人の意見通りにやつたところが、案の定座礁して大事件を起したにもかかわらず、船長が責任を問われたことになつておるわけですが、私の意見では、水先人を乗せても、やはり船長が絶対の責任を持つて航行しなければならぬという趣意のことを感得すべきじゃないかと思ひますが、その辺どういふ御意見ですか。今のような事故が起きた場合に、どうするおつもりですか。

○猪口説明員 御質問の点につきまして、起案者側でも非常に苦慮したのでございまして、御承知のように水先人を呼びますときには指名要請をするのではなく、漠然と水先人に来てくれというぐあいにいたしますので、その罰則の適用対象が判然としていないために、罰則を掲げるのに技術的に困難があるという点、それからもう一つは御承知のように水先業務は一種の營業でございまして、過去の事例から見ましても、競争して水先の要請に應ずるという事例はありましたが、水先の要請を拒否したという事例はいまだかつてありませんので、先ほど申しました点と合せまして罰則規定からははずした次第でございまして。

○米澤委員 私の質問はこれをもつて終ります。ただ私の意見は討論の場合にした方がいと思ひますが、ついでですから申し上げます。大体の点において、われわれの修正意見でなしに、政府が進んで何らかの方法で、たとへば参議院の審議のときとか、そういう機会において、政府から修正意見を出しなつたらどうかと思はれる点は、第八條第二項の水先人の免許の更

項を受けて、しかし水先人を置いたからといって、船長は何ら責任を解除されるものではないということになつておるわけでありまして。私の言うのは、今の事件のように、水先人の言うことを必ずしも聞かなくてもいいということになるのですが、意見がわかれた場合に、どちらの意見が決定的な力を持つつかということについての規定がなければならぬと思ひます。その意見を伺つておるのです。その必要はないかというのです。

依然としたしまして、船員法第十條に規定するところによりまして、船舶の全面的な運行に対する指揮監督の責任があると思はれます。また水先人は水先法に規定されたところによりまして、水先が安当に行われたかどうかという点につきましては、当然責任を持つておるものでございまして、その相互の責任の比重の大小、その他につきましては、これは海難審判所で裁定すべきものであると考へます。

○田中(義)委員 第二十五條に「海上保安廳長官は、水先人又は水先人の組合」とありますが、この組合はどういうものですか、労働組合ですか、何ですか。

○猪口説明員 これは労働組合ではありません。ただ單なる事業組合であります。

○田中(義)委員 水先人は労働組合をつくることを許されておられますか。

○猪口説明員 労働組合をつくつていけないという規定は、ないように考へております。

○田中(義)委員 現在全國で水先人はおよそ何人くらいいるのですか。

○猪口説明員 現在水先人は七十三名おります。

○田中(義)委員 罰則のところなんです、罰則の第四十條第二項「第二十一條第一項の規定により水先人が水先修業生を伴つた場合においてこれを拒んだ者又は同條第二項の規定に違反して水先修業生を伴つた者」これに對して二万円以下の罰金に処するということになつておりますが、海員組合の者が言うには、一人や二人連れて來ても別に迷惑はない。それを連れて來たから

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

○田中(義)委員 第二項は、結局水先人を雇わなければならないという第一

といつて断つたり、二万円の罰金をとられるといふことの趣旨がわからないと言つておられます。これはどういふことでしょうか。

○諸口説明員 これは現行法の水先法にあるものを、ただ現在の経済情勢に合うように罰金の金額を直したただけでございます。この新しい水先法におきましては、「第二十一條第一項の規定により水先人が水先修業生を伴つた場合に」船長から拒否された場合におきましては、重大な支障を来すことがございます。これは本法案の第一條の定義規定の三項にも書いてあります通り、將來水先人は必ず水先修業生をやらなければ、水先人になれないのでございまして、もしこれを拒むというふうなことが、まことにレア・ケースであるかもしれませんが、あつた場合には、重大な公共の利害を阻害することになりますので、これは必要だと考えます。またもし水先人がその業務が非常に繁栄いたしましたので、たくさん水先修業生を水先人の便宜のために養成したいというふうな意味合いにおきまして、数人も同時に連れて行つた場合に、これは水先業務の性質から言いますと、たくさん同時に船橋におけるといふことも、過失を起す原因ともなるでありまして、また船長の指揮監督をじやますことも考えられますので、これは厳に取締つた方がいいと考えます。仰せの通り非常にレア・ケースでございますが、もしそのレア・ケースになつた場合に、これを阻止する法的措置がなくては困るので、この條文は残しておきたいと考えております。

○田中(義)委員 十九條は、「船長は、水先人が安全に乗下船できるように、適当な方法を講じなければならぬ。」といふふうになつておられますが、こういうふうな注釈みたいなものがやはり必要なんです。

○諸口説明員 これは仰せの通り單なる注意規定でございまして、慣例といひましては、船長は十分水先人が安全に乗下船できるようにされておりますが、御承知のように日本の現在の水先人は、甲種船長の免許を持つておられます。大きな船舶の船長を終つた人が水先人をやつておられます。おおむね老齢の水先人が非常に多いのでありますので、この点ただ單に注意を喚起するという意味合いにおきまして、なおかつ關係方面の指示もありまして、このよう規定を入れることにいたしましたわけでありまして。

○關谷委員 全國の水先人全部を合せまして、最低の水先人の人数はどのくらい必要なものか、また水先修業生の養成機関はどんなものがあるか、またどういふふうな計画を立てておるか、あるいは水先料の平均額はどのくらいになつておるか、お伺いいたします。

○諸口説明員 御質問の第一点の最低人数につきましては、別に省令で定めることになつておりますが、私たち当局者の考えとしては、水先人の人数は現在大体七十三名ばかりありますが、その人数を歴大に増加しなければならぬといふようなことは予想されません。せいふく全國で二十名内外の増員しか考えられないであらうと考えております。

質問の第二点の養成方法でござい

すが、これは第一條の定義規定の第三項にもございまして、ことさらに水先人の養成をする施設といふものはないのであります。水先人または水先人組合と、水先修業生たらんとする希望者との間におきまして一つの契約に基きまして、実地に修業が行われて行くのであります。

それから御質問の第三点につきましては、昭和二十三年一月から十二月までにおきます一人当りの平均収入を見ますと、大体四十一万四千円くらいになります。

○關谷委員 この法案につきましては、もう質疑も終つたようでありまして、から、討論はこれを省略して、ただちに採決をせられんことを望みます。

○田中(義)委員 ただいま關谷君より、討論は省略して、ただちに採決に入るべしという動議が出ましたが、これに御異議ありませんか。

○關谷委員 御異議なしと認めます。よつて關谷君の動議の通りに決定いたします。

それではただいま議題となりました水先法案について採決をいたします。原案の通り可決するに御賛成の諸君の御起立をお願いします。

〔総員起立〕

○田中(義)委員 起立総員。よつて本案は原案の通り可決いたされました。

○稲田委員長 これより造船法案を議題といたします。質疑があればこれを許します。

○關谷委員 先般水産委員会の方から、百トン未満、二十トン以上の漁船の造船許可に關しては、これを農林省へ移管せよという希望があるやうに聞きました。なお合同審査会を開けたいというふうな要望もあつたのであります。が、この連合審査会を開くといふことについて、委員長はどういふお氣持を持たれているのか。また政府はどういふお氣持を持たれているのか。なおこれに對して、もしそのような要望があつたときに、政府がどのような氣持を持つておられるのか、はつきり承りたいと思ひます。

○稲田委員長 ただいま關谷君より、造船法案に關しまして、水産委員会より合同審査をやりたいという希望があるが、それに対して委員長はいかに考へているかという質問であります。委員長は昨日理事会にこれをお諮りいたしましたところ、理事会では、ただちにこれに應ずることは考へべきであるといふ答申でありますので、委員長といひましては、ただちにこれに應ずるという意思は、現段階においてはありません。

○秋山政府委員 關谷さんのただいまの御質問でございますが、農林省、いわゆる水産關係と、運輸關係との造船許可に關する権限の問題は、実は非常に古くからの問題でございまして、大正の初めから、繰返し議論をいたして参つて來ておるのでございます。

われわれ造船所の監督を担当する者といたしましては、もし漁船に關する造船の許可の一部を農林省に譲りますと、造船所に關する監督が二重になるのでございまして、業者からも常に二重監督は困るというのを言われております。折柄、傳統的に二重監督にならないやうに、われわれの單一の監督

を主張して参つておるやうな次第でございます。特に最近のごとく、資材、資金その他造船所、あるいはいろいろな事業の計画をまた國の計画と合して行かなければならぬといふ際には、まず二重監督の弊害が現れて來る危険がある。でございまして、私どももいたしましては、事務の能率から申しましても、また業者の能率から申しましても、やはり單一の監督の方がよろしいと思つております。しかしながら一面漁船の監督につきましては、漁業を監督している立場から、漁船の建造についての許可権を農林省において持たれるのは、もつとも思つてございまして、現在でも漁船の許可に關しましては、常に事前に農林省とは十分協議をいたしているやうな次第であります。これをもちまして水産關係の計画と、造船の許可とが、食い違ひを生ずるやうなことはなつていないと考へておる次第でございます。

一言実情を申し上げました。

○關谷委員 委員長のお氣持もよくわかりましたし、政府の御意見もよく承知をいたしましたのであります。が、当委員会といたしましては、ほとんど全部がそれに同感であります。委員長は水産委員会からそういう要望がありまして、これを強力に排除することに突き進んでいただきたいと思ひます。なお日本の商船隊のトン数の目標といひますか、これはどういふところに置いているのか、お伺いしたいと思ひます。

○稲田委員長 ちよつと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○稲田委員長 速記を始めてください。

○關谷委員 これは別のことでありますが、造船技術者中、追放になつてゐる者は推定で全國でどのくらいあるのか。なおこれと解除し得られる見込みの者がどのくらいあるか、お伺いしたいと思ひます。

○秋山政府委員 はつきりした数字はわかりませんが、今われわれの記憶にとどまつてゐるところでは、旧海軍關係を除きまして数名程度でござい

○關谷委員 この條文の中にあります推進性能試験であります。それに要する手数料、突費というものは、これは試験を受ける方の負担となつてゐるのでありますが、造船技術者向上せしむるという観点から、これを政府負担とするようなお考えがあるかないか、この点を伺ひます。

○秋山政府委員 推進性能の試験は、日本の船質の改善につきましては、非常に大きな役割を果して参つております。この試験を受けると、受けないに

○關谷委員 昭和二十四年度におきまする試作奨励金というものは、どのくらい予算にありますか。

○秋山政府委員 試作奨励金は、現在の機關關係の技術改善には最も必要なものであると思ひますが、別に法律根拠もございせんので、しほの交渉にかかわらず、今年は予算には計上できなかったでござい

○關谷委員 昭和二十四年度におきまする試作奨励金というものは、どのくらい予算にありますか。

○秋山政府委員 試作奨励金は、現在の機關關係の技術改善には最も必要なものであると思ひますが、別に法律根拠もございせんので、しほの交渉にかかわらず、今年は予算には計上できなかったでござい

○米澤委員 秋山長官にお尋ねしたい点は、歴代の運輸大臣は、海運産業振興のために、戦争中ほとんど壊滅状態になつておりますが國の保有船舶ではどうにもならぬ、そこでアメリカで今艦船中のリパテリ型を採用船として、それをもつて、とりあえず外航の航運を再開したいというのを希望として述べられております。ここにおられる岡田君もそういう御意見を述べておられますが、最近においてそういう可能性が現実的にあるのであるかどうか、關係筋の方へ御交渉になつたことがあるのかどうか、その見通しはどうか、この点をお尋ねいたします。

○秋山政府委員 速記をとめてください。

○稲田委員長 それでは速記をとめてください。

○稲田委員長 速記を始めてください。

○米澤委員 日本の経済が自主、自立をしなければならぬときに、わずか十四万トン程度の鋼材は、はなはだ心

細い話であります。幸いにして千七百五十億円の対日援助見返資金のうちで、輸入用の安定物資のわくがきまつてゐるのですから、これについて運輸省は速急に大蔵省、あるいは向うの方へ交渉をして、相当心臓の強いところを示して、そして日本の將來の経済再建は海運にありという観点から、強く御主張なさるおつもりがあるかどうか、この点をお伺いいたします。

○秋山政府委員 造船をできるだけたくさんやりたい、また必要であるというところは、私も確信いたしてゐるところであります。大体そういう方針で、一應建造のわくの方から交渉いたしてあります。なお御指摘のような点は十分取入れまして、できるだけ多量に造船ができれば、交渉いたしたいと思ひます。

○米澤委員 経済安定九原則によりますと金融の方面においては、産業の復興に直接關係のあるもの以外、引締めるというところが建前ですが、日銀總裁の意見によりますれば、公營事業以外、日銀から市中への融資の場合には、一定のわく以外に越えたいものには、いわゆる高率強化というのをやると言つております。この方針に対して、いわゆる海運の振興、船舶建造というところについて、今日非常に船價が高い。こういう高い船價においては、少くくらの船舶公團の援助では、どうい船はつくれない。この点から、造船の金融の面において、日銀その他の方面へ交渉して、公營事業並に高率強化というものをはずしてもらおうか考えを、運輸省当局は持つてゐるかどうか、その点並びに今日の船舶建造金融の面

については、政府はこれをどういう方法で今後助長されて行くか、この点をお伺いしたい。

○稲田委員長 ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○稲田委員長 速記を始めて。

○岡田(勢)委員 ちよつとお尋ねしますが、先ほど秋山長官の御答弁の中に、出たおつたやうであります。2Aの貨物船が脆弱でありますから、輸入品を積むに外國の荷主が船級の問題を言つておるのでありますが、この國際的のフリー・ポートの検査機關と申します。その日本における、戦前に行われておりましたロイド、あるいはBCアメリカン・レコード等の検査機關の復活は、どうなつておりますか。

○大瀨政府委員 ただいまのところ日本の國內注文の船に對しまして、外國の船級をつけるというところは、アメリカの船級協會でございするAB協會、これとだけは話がついております。そのほかロイド、あるいはノールウエーの船級協會、フランスの船級協會といふようなものには對しましては、まだ話合ひがついておりません。アメリカの船級協會とだけ話がついております。

○岡田(勢)委員 先ほどお話がありました。2A型の貨物船を外國へ行かすために、改造をやつたらという声があるやうです。その点は資金の關係もありましようし、いろ／＼外國で許してくれる關係の船もあると思ひますが、今の見通しはどの程度でありますか。

○秋山政府委員 2Aの改造のうちで、一番問題になりますのは、縦強力の足りない点でございします。縦強力の足りない点が、物理といひますか、構造その他から來るところの一番大きな致命的の欠陥になつておりますが、なおそのほか運輸上の問題もあるものであります。これはどの程度に國際條約の要求します最低限だけ満足するかどうか、あるいは多少運輸上の便利を考へるかといふふなことで、案がわかれておりました。ただいま大休三案こしらへております。これを關係技術者並びに海運業者等のお集まりを願つて、検討を續けてゐるやうな次第であります。

○岡田(勢)委員 これはまだきまつておりませんか。

○秋山政府委員 まだきまつておりません。

○岡田(勢)委員 それからお答弁におさしつかえがあれば、速記をとめてもらつてもいいと思ひますが、新造船の建造許可の問題です。これは今の対日援助見返資金の割當に、相當關連を持つて來ると思ひますが、海運界では約三十万トンぐらいの建造許可がおりるかのように聞いておるのです。それと見返り資金の造船資金としての獲得が、あるいは六十数億とかいわれておりますが、今關係方面との折衝が、どの程度進んでおりますか。あるいは海運界が要望してゐるがごとく、百億以上の見返り資金の獲得が許されやうな見込みでありますやうかどうか、そういう点について、それから造船建造許可が三十万トン程度といわれておりますが、實際今の現状では、どの程度許されること

になつておりますか。

○稲田委員長 ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○稲田委員長 速記を始めて。

○秋山政府委員 岡田さんの御意見は、まことにごもつともの点があると思ひますので、具体的問題が起りました場合に、御意見の点を十分参酌いたしまして、善処いたしたいと思ひます。

○田中(義)委員 第二條をまずお聞きしますが、これは運輸大臣が許可を與えるという場合には、どういふ手續をもつて、またどういふ條件、あるいは基準で許可をなさることになつておりますか。

○秋山政府委員 この第二條の点は、先ほども御説明申し上げましたごとくに、現在の船舶の造船能力は、まづ八十数万トンあるのでありまして、現在の資材、資金の状態から申しますと、まづ絶對的に過剩の状態にあるわけでありまして、従いまして本件は、たとへばある造船所が特殊の船の注文を受けまして、そのためには現在の造船台などを少しく手直しをしなければいけない、あるいはドックをいま三メートル延ばせばよろしいといったような場合にのみ許可をいたしてあります。原則として資金、資材の無用なる投入を避けるために、新設につきましては現在絶對的過剩の状態にありまして、よほど特殊の必要がなければ、許可は困難かと思つております。

○田中(義)委員 第三條は……。

○秋山政府委員 第三條は先ほど御説明申し上げましたように、原則として

新設したり、拡張いたしますと、造船能力も非常に増しまして、資金資材の濫用になるわけでありまして、特にある特殊の船であるために、たとえば、かようなことはいかにもしれません。

が、幅が普通のものより少し廣いために、現在の造船台のある部分に補修を加えなければならぬ、あるいは少しく長いために、従来のものよりは多少延長をしなければならぬといったような、具体的必要に應じて、最小限度に行きたいと、かように考へております。

○田中(義)委員 この法案全体を通じての感じでは、非常に大きな設備を持つた有力な造船資本家には、たいへんぐあいがいいが、そうでない中小の造船資本家は、さつぱり保護されないような感じを受けるのであります。その辺どういふふうにお考へてありますか。

○秋山政府委員 その点、特に一定の方針のようなものを持つてゐるわけはないのであります。その点は一に今後の日本海運がなすべき使命と、それから来る必要なる新造すべき船型はどうなるべきかによつて、自然にきまつて行くべきものと考へております。

○田中(義)委員 機帆船のごときは、この結果どういふ運命になりましようか。

○秋山政府委員 機帆船の造船上の意義でありますか。機帆船、つまり木船の造船所におきましても、実は相當に設備は過剰でございまして、今後機帆船全体がどういふふうに向いて行くかによりまして、木船造船所もいろ

いろの経済的の運命——と申す言葉はおかしいですが、うまく行くか行かないかということが、きまつて参ると思うのであります。木船につきましては、大体戦後後もふえておりまして、油との関係上、これまで現在はやや過剩の状態にあると申し上げざるを得ないのであります。しかしながらわが國は御承知のように四面環海でありまして、到るところに機帆船を利用するような港灣が、非常にたくさんあるのであります。従いまして鋼船は大量の石炭輸送等を除きましては、主として外航に、木船は國內沿岸に就航するといふような使命が、おのずからわかれて来るのではないかと考へております。

○田中(義)委員 造船はどん／＼で進むわけですか。

○秋山政府委員 造船につきましても、やはり許可を要するわけでありまして、この点は先ほどもちよつと触れましたが、非常に本船が過剩の状態にございまして、一面油の供給が非常にきつてございまして、従つて野放しに造船だけを許しても、それを油とにらみ合せませんと、建造した人に不測の損害を與へます。従つてそれらの関係をにらみ合せて許可いたします。

○田中(義)委員 第十八條に、非常に重い三年以下の懲役、または五十万円以下の罰金という制裁規定がありまして、これはどうもはなはだ酷に失するようには思ひますが、どういふわけで、こ

○秋山政府委員 本件は關係方面から文書で指令されている事柄でございまして、本條を置きませんと、ちよつと法律番号は忘れましたが、指令違反で十年以下の懲役という罰則を受けることになるのであります。それに対してこの程度に軽減をいたしたような次第であります。

して、本條を置きませんと、ちよつと法律番号は忘れましたが、指令違反で十年以下の懲役という罰則を受けることになるのであります。それに対してこの程度に軽減をいたしたような次第であります。

○田中(義)委員 この立法については、メモランダムとか、示唆とか、勸告とかいふものがあつたわけではございませんか。

○秋山政府委員 技術の向上に関する事項以外は、大体さうでございまして、なところまでは、行つておらぬのであります。

○秋山政府委員 さうなことはありません。

○田中(義)委員 次に御聞きしたいことは、日本には造船能力がある、外國から造船の発注があれば、それに應ずるほど産業が復興しておれば、たいへんいいことだと思ひますが、現在いろいろの部分で総合いたしますと、いろいろのところから造船の注文が来ており、また来る模様があるようですが、その辺のことを一つお話を願ひたい。

○大瀨政府委員 まず鋼船について申し上げます。スチールの小型の船について申し上げますと、捕鯨船がただいままで契約ができましたのが八隻でございまして、大體総トン数が五百トン前後の船であります。その八隻のうち二隻は竣工して引渡しをいたしました。それからそのほかの大型のスチール船について申し上げますと、現在まで大體十隻合計八万トンの契約ができております。それからただいま話が進行中のがたたくさんでございますが、近くまと

まる見込みのあるものは三隻でございまして、それから次に木造船について申し上げますと、木造船は曳船、及びはしけの注文がソ連から大量にございまして、ただいままでに第一次といたしましては、百七十五隻、第二次の注文といたしましては、百二十隻、この第二次の注文までは、ほとんど、でき上つております。引渡しはごく二、三隻を残しては大体済んでゐると思ひます。ただいま第三次の曳船百隻というものの建造を始めてゐる状況でございまして、第三次のものは全部五十馬力の曳船でございまして、その他木船につきましても、ガム島に二十トン以下の小さな漁船を六隻ばかり出してあります。これもでき上つております。大體輸出の状況はその程度でございまして、木船につきましても、非常に近い將來にできるというものはございまして、ただ、話はあることはあるやうでございまして、ごく近い將來に契約ができさうだといふものはちよつとございまして、そういう状況でございまして。

○田中(義)委員 中國からの注文は来ておりませんか。あるいは今後注文が来る模様はありますか。

○大瀨政府委員 中國からは実は鋼船も木船も、いろいろ話があります。しかし御承知の通り、船は國家契約になるもので、GHQがドルの支拂い能力を調べて、それから話を取上げるので、まだGHQが取上げたものは一つもない状況であります。

○田中(義)委員 以上の契約注文代金の支拂いは、ドルにおいて支拂われておるんですか。

○田中(義)委員 以上の契約注文代金の支拂いは、ドルにおいて支拂われておるんですか。

○大瀨政府委員 大部分はドルによつて支拂われておりますが、國によりましては、バーター制をやつてゐるところが二、三ございます。

○田中(壽)委員 あまりしつこいようですが、そのバーターのものはどういうものですか。

○大瀨政府委員 これはいろいろございまして、私も一々覚えておりませんが、石炭と米ぐらいが、おもなものと記憶しております。

○岡田(勢)委員 今各造船所ごとに、沈没船が非常に経営難に陥つてゐるようでありますが、今度の見返り資金のうちから、沈没船の引揚げ修繕にどれくらい割当てられることになつておりましたか。予定されておつた沈没船の引揚げ修繕が、今具体的に本年度は何隻、あるいは何トンくらい実施されるようになっておりましたか。もう一つは外國船の小修繕をやつてゐるようでありまして、大修繕の方はいま引受けていないように聞いていますけれども、当局といたしましては、造船業の窮境を救済するために、外國船の大修繕を関係方面に懇請しておられましようか、どうでありましようか。それに対する見通しを伺いた

○秋山政府委員 詳細は船舶局長からお答え申し上げますが、概括的に申し上げまして、日本の船隊の回復、復興というものの當面の需要に應ずるだけのものは、ともかくもでき上つたわけでありまして、本年度よりいよく本格的な復興に着手しなければならぬのではないかと考へられま

ず。従いましてサルベージその他につき

ましては、この船がたとえば船級を持つた船である、しかも船齢もそう古くはないというような、新造船にも匹敵するようないしに限定いたしまして、サルベージをやつて行きたいとか、かように考へております。なお前年度から引續いておりますものは、できるだけ資金の都合を見てやつて行きたいと考えております。ただいまいろいろ要求しておる数字はございまして、いづれもこのくらいはあるだろうという見積りでございまして、いまだ資金計画、いわゆる見返り資金の割当がはつきりきまつておりませんから、どれだけあるということ、ちよつと申し上げることは困難であります。

○大瀨政府委員 外國船の修繕でございしますが、これはやはりただいまの貿易と同じ方法でやつております。それでわれ／＼といたしましては、注文を受けるために、日本に来ております外國船主代理者との交渉を、極力造船所に勧めてやつてもらつてゐる状況であります。下交渉の話がつきましては、われ／＼の方で取上げてまして、その修繕を造船所でやつてもらふという方向に進んでおります。

○岡田(勢)委員 政府としては、日本の海運復興のために、造船所の能力施設を相当程度維持して行かなければならぬと思ひます。その見地から、業者にまかせておかないで、やはり政府當局としまして関係方面などを通じて、幸い設備は余るだけありますから、大修繕を誘致するような努力をなさるべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○大瀨政府委員 御説明の通りでございまして、われ／＼としても造船能力、修繕能力も非常に余つてゐるということ、向うの関係の方によく話をしまして、できるだけ今後御趣旨に沿うように努力いたしたいと思ひます。

○橋本委員 秋山長官にお尋ねしたいのでありますが、先般閣下委員も質問いたしました第二点の問題でございまして、現在わが國の海運界が非常に窮境に立つてゐるということは、先般長官からも御答弁のあつた通りであります。ことに第二点の問題の、陸運と海運との運賃の非常なアンバランス、という問題でございまして、先般来しは私も御質問いたしてゐるのでありますけれども、こういうべら／＼なアンバランスの結果といたしまして、今日あるいは阪神、あるいは關門ないしは日本海の伏木等におきまして、相當の繋船があります。私の見て参りました實際から申しまして、伏木港におきまして二千トンの船が、約二十日間わたつて荷物がなないので、ぶらんと遊んでゐるという現状であります。こういうたようなアンバランスによりまして、海運界が非常に苦しいので、海運界が非常に不況に苦しんでゐる。この不況の打開、ことに運賃のアンバランスに対して、どういふようなお考えであるのか。船舶運賃会もどの程度の収入予算を見込んでゐるかわかりませんが、こういう状況から推して行きますれば、おそらくその運賃収入の予算は大幅に蹉跌を來す、蹉跌を來した結果、當然國庫から船舶運賃會に對します補助を、また追加して行かなければならぬという結果になつて行くのではないかと

を、心配いたしております。この点に關しまして長官の御意見を承りたい。

第二の問題といたしまして、海運の最も大きな貨物は石炭であります。現在の状況から見ますと配炭公團関係の石炭は、これは陸運と海運とコンバインドしてございまして、そこにアベレージしております関係上、何とかやつておるようでありまして、一番の問題は省用炭であります。省用炭が独立採算の結果として、大幅に陸運に持つて行かれた。ことに日本海方面の諸港灣におきましては、非常にその影響が大きいわけでありまして、日本海方面は、今日對外貿易港としての利用價值はほとんどありません。もつぱら省用炭によつて、その港灣の運賃を存続いたしておつたのであります。私の聞いております点から申しますれば、北は砂川港、南は舞鶴港方面は、ほとんど省用炭を陸送に移されて、一トンの海上からは入つて來ない。この結果各港灣の關係者はもちろんのこと、あるいは舞鶴港のごときは市民運動を起しまして、そうして、省炭誘致運動に乗り出してゐるということでありまして、省炭の大幅な陸送轉移の問題に關しまして、海運總局として何らかの意思の御発表があつたのかどうか、この二つの問題について、まず御質問を申し上げます。

○秋山政府委員 本年度に入りましてから、海上の荷物が非常に少いというところは事実でございまして。ところがこの問題は、いろいろ後ほど詳しく申し上げますが、第一の原因といたしまして、昨年の十一月あたりから荷動きが全般的に非常に減つて参つたのであり

まして、特に三百数十万トンを致しておりました鉄道の駅頭在貨が著減いたしました。この最近の数字によりまして五十万トンを割つてゐるような実情であります。従いまして、これは昨年以來喧傳されました市中金融の引締りと申しますか、そういう問題や、あるいは緊縮政策と申しますか、そういう問題に對する先行きの問題等から見まして、生産がある程度落ちてゐるのではないかと、いろいろなことも懸念されるのであります。海上荷動きの量自体は、省用炭関係は別といたしまして、それほどの著減を見てゐるわけではないのであります。大体百三十万トないし百五十万トンの程度の荷動きが、船舶運賃會としてあるのであります。

しかるにお言葉に繋船といふことがございまして、繋船はいたしてございせんが、指令待ち待船が非常に多いのでございまして。これは実は民営管理と申しますか、一部定期用船舶制度に切りかへました結果、船の動き、あるいは船の船員による補修等が非常によく行われまして、從來平均して七二％程度でありました稼働率が、八二％程度に上つてゐるのであります。この点から、数十万トンに上る新しい船腹が生れてゐるという新しい状況に相なつておるといふ事情と相連して、指令待ち待船が多いのであります。従いまして船舶運賃會としては、料金その他の關係から來る荷動きの著減はそれほどないと思ひますが、但し一番問題となつておるのは機帆船、特に中央機帆船でありまして、中央機帆船と鐵道との振合は非常に問題があるのであります。大体現在まで陸上運送と海上運

送と調整いたしますからくりと申ししますか、機構は、一つは配炭公園でございます。陸上輸送のトン数、海上輸送のトン数、機帆船輸送のトン数は、予算であらうか、見積りがありまして、それをプールいたしまして、それによりまして生産者価格と消費者価格が配炭公園の予算として計上されたわけでありまして、また三十七品目の重要品目につきましては、価格調整公園というのがあります。これがやはり各品目ごとに輸送計画に基づきまして、生産者価格と消費者価格との間をプールいたしまして、価格の調整を全国一本価格でやつて参つたわけでありまして、しかるに今回の予算におきまして、たとえ石炭におきましては月額四億八千万円と記憶しておりますが、十二月以降の炭鉱賃上げに関する補助金が削除されました。従つて配炭公園といつたしましては、そこに大きな予算の狂いがございまして、これをいかにして埋めるかというところが問題であります。また価格調整公園にいたしまして、そういうふうな問題で、賃上げに対する補助金が三原則の關係上切られたために、どうしてその必要な金を生み出すかというところについて安い輸送手段を選ぶというところの動きが非常にあるのであります。また鉄道といつたしましては、これは御承知の通り独立採算制に相なりまして、また駅頭在貨が五十万トンの減つて来るという状態で、輸送力には非常な余裕ができております。そこで零細相通するといふか、両方の立場が非常に合ひまして、だんだんと荷物が陸揚げの状態を呈して

いるのであります。しかしながら石炭についてはさうな顯著の事例はございません。多少の動きがある、特に機帆船につきましての動きが大きくありますが、これにつきましては鉄道並びに船舶ともに非常な政策的な低運賃を従来強制されて来たわけでありまして、これを鉄道独立採算制に直し、また船舶運賃會にしまして、できるだけ独立採算制に持つて行くためには、根本的な政策運賃を是正することが必要であります。この問題を取上げて、いろいろと折衝いたしたのでありますが、貨物運賃引上げは物價全体にどうしても響きますので、物價全体に響かない方法を講ずるか、あるいは全体として物價の建直しをすることにしなければ、窮境の打開はできないといわれる事情で、とうとうその実行ができなかつたわけでありまして、しかしながらこの問題はきわめて緊急を要する問題でございまして、いつまでも放置することはできないのでございまして、従いまして機帆船等の非常に高い運賃、これは自立運賃でございまして、これを何とか合理化して行かなければならない。そういうような合理化と合せまして、全体として物價体系に動きがないようにいたしたいというので、目下案をまとめています。なお次に第二点の省炭の問題でございますが、省炭につきましては、従来鉄道輸送力が非常に不足いたしておりますために、重要物資を扱うためには海上輸送力を利用いたしまして、自己の省炭を運び、それで浮きました輸送力をもつて重要物資の輸送に充てておつたのであります。冒頭御説明申し上げましたように、駅頭在貨が減りまして、陸上輸送に余力を生じましたため、それと独立採算制のために、わざわざ高い運賃を拂わないでも、自分で全部消化できるという状態に立ち至りました。またあらゆる物資の供給につきましては全部入札制度によるという指令が出ましたために、この指令の適用上、どうしてもあつた方向によらざるを得なかつたのでありますが、この点につきましては、根本的に運賃の是正方法を何とかして考えまして、一日も早く中小業者の窮境を救いたいかうかに考えております。

○機帆船 第二点の問題に關しましては、先刻申しましたように、日本海方面の港灣等は、今日樺太、朝鮮、満州があつた結果として、特に困つております。日本海方面の港灣向けの省炭に關しましては、特に海運總局としてもお考えを願ひたい。

次に第二條であります。この第二條によりまして、木造船の新設の場合には、運輸省の許可を得る必要がないのでございまして、これは網船の場合に限つてということになるのであります。か。どうですか。

○大瀧政府委員 網船に限つております。木造船は許可はいりません。

○機帆船 法の案が施行いたされまして、既設の造船所はことごとくあらためて許可を得る必要があらうか。あるいは新設の分、あるいは第三條に書いておりますものは、認可は申請する必要がないのであります。どちらでありますか。

○大瀧政府委員 これはすでに造船業を営んでおりますものは、届出だけで済むことになっております。第十七條であります。

○機帆船 第四條であります。第四條の二項によりまして木造船のほけも、この第二項に該当するかどうか。この点を伺ひたい。

○大瀧政府委員 はしめてございまして、総トン数二十トン以上、または長さ十五メートル以上でございます。入ります。

○米穀委員 運輸省の造船政策ですが、先のこととは考えないため、現在になつて見ると、海運ということと多少ビツチが合ない点があるんじゃないかと思ひます。すなわち航路が限定されているからやむを得ないでしょうが、つい昨年くらいまでは主として客船をつくる許可を與えられた。どの汽船会社もみな客船、あるいは貨客船というふうなものをつくつていたが、最近においてガリオア資金の制限によつて、その分量が非常に足りなくなつたというので、既存業者は悲鳴をあげておりますが、今後はどういふ御方針でおるか。客船の建造出願を相当押えて、貨物船のみでやるのであります。その辺が一貫した先の見通しを持つておやりになるのかどうか、その基本的な方針を伺ひたい。

○秋山政府委員 小型客船の建造の問題は、実は非常に古い問題でございまして、あれは終戦後、造船に關するいろいろの方針が全然立たなかつたときに、造船所の仕事も必要でありましたし、また戦争によつて壊滅しました交通路の回復も必要でありましたため、やりましたことで、その後は一貫

して貨物船本位に進むつもりであります。現在もその方針にかわりはございません。但し交通路の復旧の關係上、どうしても必要であり、かつ油を要しないという客船につきましては、これは例外として許可することもあるかと思ひます。

○米穀委員 農林關係との争点は、私にはよくわかりませんが、漁船はすべて農林省で建造を許せというふうなことを向うでは言つていらしいんですが、聞くところによると、許可の手続が非常に業者の間にやりとりがあつて煩雜である。たとえば漁業権を獲得して、それから船をつくるというときには、運輸省の許可を受けなければならぬ。これはきまつたと思ひますが、その間に何か水産廳との間に、両方から委員會でもつくつて、そうして運輸省の海運總局と水産廳との間に、両方から委員でも出て話をきめれば、業者は非常に簡単に行くかと思ひます。現在はあるかもしれぬが、そういう点で、許可を受けるまでに相当の日数と精力を費してゐるやうに聞いております。これが今回の争点の一つだと思ひます。

もう一つはたとえば捕鯨船とか、キャッチャーだとか、あるいは大型の船は、これは海運總局で取扱うべきでありまして、二十トン未満の船は、それが網船であらうとも、農林省で扱ふべきだといふことを農林省側はいつておりますが、それらの点について、ひとつ御説明を願ひます。

○秋山政府委員 漁船の建造につきましては、資材の観点から大休年度初頭にわくを設定してございまして、そのわくの範囲内において、許可をいたして

情で、必要とする限りにおいては、仕事があるようにしたい。これは一に注文によるわけでありますから、その注文の予測をいろ／＼と立てているのであります。

○柄澤委員 資金についてでございますが、大体安本の三十五万トンの計画ですと、二百億ぐらいの資金がいるように伺っておりますが、見返り資金の中から、幾らかとれるようなことになつてゐるのでございましょうか。

○秋山政府委員 先ほど速記をとめて御説明を申し上げた通りであります。

○柄澤委員 最後に日本商船の外國航路の強化の見通しは、どのようになつてゐるのでございましょうか。

○秋山政府委員 その点は現在の國際情勢のもとでは、どうもはつきり申し上げかねます。

○前田(都)委員長代理 この際申し添えます。先ほど可決されました水先法案について、衆議院規則第八十六條によつて、報告書の作成に關しましては、委員長に御一任をお願いしたいと思います。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○前田(都)委員長代理 なお航路標識法案が参議院を上つて参りました。先ほど本委員会に付託となりましたので、この際お知らせいたします。

なお明日は午前十時より開会いたします。会期も切迫いたしておりますから、委員各位の一層熱心なる御審議をお願いしたいと思います。

本日はこれで散会いたします。

午後五時十五分散会

〔参照〕

水先法案(内閣提出)に關する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十四年八月六日印刷

昭和二十四年八月八日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局