

(第十三〇)

第五回 参議院運輸委員會會議錄第十七号

昭和二十四年五月十三日(金曜日)

本日の会議に付した事件

○船舶運営会の船員の退職手当に関する交付金を船舶所有者に交付する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸省設置法案に関する件

○水先法案(内閣送付)

午後三時二十四分開会
○委員長(榎谷彌助君) これより委員会を開会いたします。

「船舶運営会の船員の退職手当に関する交付金を船舶所有者に交付する法律案」を議題に供します。先ず秋山政府委員から内容の御説明を願います。先般運輸大臣が提案の理由は説明をされておりましたが尙更に秋山政府委員よりその内容について御説明申上げます。

○政府委員(秋山龍君) 先般四月一日より船舶運営会の船舶の形式が裸備船が定期備船に切換えられるに伴いまして、船舶運営会の陸上職員並びに船員諸君が船舶運営会を退職いたしましたし、新たに船主に雇傭されるということに相成るのでありますが、その際陸上職員並びに船員諸君が船舶運営会に雇傭されておりました期間に対して退職手当を支給しなければならぬというに相成るのであります。これにつきまして、先般退職手当のない月が認可されておりますのでこれに従つて支拂う、尙船員につきましては船主が交替することによりまして船員法に定められましたところの雇止め手当

を支給するということがあるのであります。この二項目は大体现金によつて支拂われるのでございまして、船員諸君からは雇止め手当では退職手当として十分でないの退職手当を支給して貰いたいというような要望がございまして、種々政府において検討いたしました結果、概額約四億五千万円の範囲内において退職手当を交付することにいたしましたのでございまして、船員諸君は備船等の切換へに伴いまして、現実に職を失うのではなくて、単に備主が変更ということでありまして、従いまして本当の失業手当の意味はございませぬので、又船員諸君としても直ちに現金を受取らなければならぬ理由もございませぬので、通貨対策の意味等も考え合せまして、この退職手当に相当する金額は、これを船舶所有者に交付いたしましたし、そうして船舶所有者から現実船舶に退職いたしましたる場合に、その金額を交付せしめるといふことにいたすのが最も適当と考へるのであります。尙この金額は船舶所有者に交付いたしましたるが、船舶所有者はこれを如何なる目的に使い、如何なる保管方法を講じてよろしいわけございませぬが、これを余り自由にいたして代つて船主に交付した趣旨に反しまするので、その使用につきましては本人の退職手当として交付すること以外に使つてはならないということにいたしましたのであります。尙この現金を受けました船舶所有者は、この金額を保管す

る上におきまして、利子その他の金銭上の利益が生じて来るわけございませぬが、この利益金につきましては、これはこの退職手当を受ける船員側の要求もございまして、これを船員の福利厚生施設その他運輸大臣の指定する用途に使う、かように定めた次第であります。これが本法案を特に提案するに至りました経過でございます。

○小泉勇君 只今の御説明の中で、法律案第三條の事項につきまして、第一は交付を受けた金額を現狀の目的以外に使用してはならないということ、並びに第二項におきまして、利子その他金銭上の利益が生じたときは、船員の厚生福利施設に使うということに對してはつきり運輸大臣が使用を監督するようになつておるようでありませぬかと、政府として、こういうものに対して誤つた使用をしないといふようなことに対する監督の方法なんかお考えになつておられますか、それを伺いたいと思ひます。

○政府委員(秋山龍君) お尋ねの点に關しましては、立案に當りましていろいろと研究をいたしましたのでございませぬが、退職手当の支給を受ける権利者であります船員は、全日本海員組合という非常に強力にして、且つ立派な組合を組織されておられますので、この組合と船主側との協約に任せておくならば決して権利者の利益を害されることのないだらうし、又第二項の福利厚生施設につきましても、最も合理的な方面に使われるであらうというよう

な見地から、特に詳しい監督的な規定も設けなかつたような次第でございませぬが、併しこの協定が円満に成立し得ないいろいろとそこに意見の食い違ひがあるといふような場合におきましては、運輸大臣にしまして、その仲介、斡旋その他の勞をとつて行きたいとかように考へておるような次第であります。

○委員長(榎谷彌助君) よろしくございませぬか。

○小泉勇君 そうしますと、この法律の第三條を円満に行使するというためには、運輸大臣が責任を負うということに了解してよいのでございませぬか。

○委員長(榎谷彌助君) 外に御質疑はありませんか。それでは質疑は終ることになりました。これより討論に入ります。別に御発言もないようでありますから、直ちに採決に入ります。本案に原案通り賛成の諸君の挙手を願います。

○政府委員(秋山龍君) 第三條の文面からいたしますと、運輸大臣が直接責任を負うということにはなつておらないのでございまして、従つて第一次的にはその責任は海員組合なり船主側なりであるとかような意味であると思ひますが、併し運輸大臣は福利厚生施設の使用、用途その他につきまして、一應指定する権限も持つておるわけでありませぬから、その範圍におきましては十分監督上の責任を感じておる次第でございませぬ。

○委員長(榎谷彌助君) そうすると利益金を船員の方で福利厚生施設その他運輸大臣の指定するということであるが、何か総局の方では成案でもあるのでございませぬか。

○政府委員(秋山龍君) 只今のところ成案は持つておりませぬ。

○委員長(榎谷彌助君) 次に御相談をいたしたいことは、運輸省の設置法の修正要領の案が大体専門員で纏めたものができましたので、これを朗読いたします。

第一 方針
海陸運輸の行政事務を一体的に遂行し、且つ日本國有鉄道の公共企業体としての自主的且つ能率的な運営に支障なからしめる。

第二 修正要領
一、運輸省の権限
1. 船員保険行政を加へる。
2. 道路行政を加へる。
3. 自動車製造工業に関する行政を加へる。

二、運輸審議会

多数意見者署名
飯田精太郎 小野 哲
丹羽五郎 植竹春彦
大隅憲二 小泉秀吉
入交太藏

1、運輸審議会の諮問機関としての(決議機関にあらずる)性格を明らかにする。

2、国会閉会中運輸審議会の成立を可能ならしめる事前措置を講ずる。

三、本省内部部局

1、海運局の海運調整部を廃し、大臣官房に運輸調整部を置く。

2、鉄道監督局を廃し、国有鉄道監督局、民営鉄道監督局を置く。

四、本省附属機関

1、海難審判所を本省附属機関とする。

2、鉄道技術研究所を置く。

五、地方部局

東北六縣の管轄区域を陸海同二区域とする。

以上が大體専門員の間で先般來の諸君の御意見をこころで纏めてあるわけでありまして、衆議院の方では大分字句の修正もあり、細かくあるようですが、これはこちらの専門員の案と一致しておる点と一致せざる点はどういう点ですか、それを一つ伺いたい。

指名する者を定めるといふようになすにしたいというわけでありまして、それから次は同じ條文の四十一号の「目家用自動車の使用を調整すること」といふのがござりますが、これに修辭句を加えまして「道路運送法の目的に適合するよう」といふ言葉を被せよう、こういうわけなのであります。

それから次は六條の問題でございまして、六條の問題は、ここに出ておられますのでございまして「運輸審議会に於て、その決定を尊重して」といふのを「運輸審議会の意見を徴し、その意見を尊重して」に改める。即ち諮問機関の性格を明らかにしようというわけなのであります。

それからその次は八條の三項では、法律案は運輸審議会に会長を置き、その会長は次官たる者を以て充てることになつておりますが、それを「委員の互選により」といふふうに直したい、こういうわけなのであります。

それから第十四條が小委員会の規定がございまして、この小委員会の規定を全部外しまして、それに代るに兼職禁止の規定を置くというのであります。その兼職禁止の規定を認んで見ますと「委員は、運輸審議会の承認及び運輸大臣の同意のある場合を除く外、報酬のある他の職務に従事し、又は商業を営み、その他金銭上の利益を目的とする業務を行つてはならない」といふ兼職禁止の規定を置くわけなのであります。

次は二十條でございまして、二十條の第四項に、各局長がその所管事務に關して、運輸大臣の指揮に従つ

て運輸審議会の決定を執行に移す規定があるのでもございますが、これも先程の運輸審議会の性格を諮問機関に一致させるために「運輸審議会の決定」といふ文字を「運輸審議会の意見」と改めようというわけでございます。

それから次は四十六條の第二項でございまして、四十六條の二項に港灣建設部は、臨時の事務といたしまして、所掌事務に關する指定生産の資材等の割当及び監督に關する事務を掌る規定になつておりますが、この「所掌事務」といふのを詳しく書きまして、或いは限定と申した方が適當かも知れませんが、これを限定いたしましたして「港灣及び航路の建設、改良及び保存」といふふうに改めた、こういうのでござい

ます。それから次は五十四條の第一項、五十四條は道監に代るべき分室に關する規定でありまして、その原案は「運輸大臣は、局務の一部を分掌させるため、所要の地に、陸運局の分室を設置することができ、云々」といふのであります。ところが、これに對しまして「自分の間一所要の地に分室を設置する」といふ「自分の間」といふ文字を加えたいというわけでございます。

それから次は五十五條の第一項中の「道路運送法」といふ下に「昭和二十二年法律第九十一号」とある、その措詞があるのを削らうというのであります。それから後は附則の問題でございまして、附則の問題は、大修正意見といたしましては、くどくどしく書いてございまして、その要点を申し上げますと、附則に新しい條項が三つ加わるのであります。その新しい條項と申しますけれども、結局運輸審

議会の委員を任命いたしましたための事前措置でございまして、これを三項に分つてございまして、その項を順序に申し上げますと、第一は「第九條第一項の規定による運輸審議会の委員の任命のために必要なる行為は、前項の規定にかかわらず、昭和二十四年六月一日前においても行うことができる」といふのでございまして、その第二の点は「この法律施行の際、国会が閉会中である場合においては、内閣総理大臣は、第九條第一項の規定にかかわらず、両議院の同意を得ないで運輸審議会の最初の委員を任命することができ」といふ点であります。次の第三番目は「内閣総理大臣は、前項の規定により運輸審議会の委員を任命したときは、任命の後最初に召集される国会においては当該委員の任命について両議院の事後の承認を求めなければならない」といふ三項なん

でございまして、この三項がそれぞれ附則の第二項、第三項、第四項、二、三、四というふうになりました結果、附則の項の順序がそれ／＼上り下りいたしましたのであります。

そうして尙最後に、分室を置く規定につきましても、同様な措置をいたさうというので、附則の終りに二項新しい條項を加えております。その一つは「やむを得ない必要があるとき

は、運輸大臣は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第五百六條第四項の規定にかかわらず、国会の承認を経ないで陸運局の分室を設置することができ」といふのであります。その次の項は「運輸大臣は、前項の規定により陸運局の分室を設置したときは、設置の後最初に召集される国会において当該陸運局の分室の設置について承認を求めなければならない」といふのであります。その承認を得るときは、運輸大臣は、その承認を得ることができなかつた当該陸運局の分室を遅滞なく廃止しなければならぬ」といふ規定もございまして、運輸委員の任免の事前措置と同様に、分室設置の原則に當るものであります。

以上が衆議院の修正意見でございまして、相当字句的に細かい点が多いのであります。

○委員長(板谷順助君) 衆議院の修正意見に於て、ただこのういふものを出しておる、第九條をどうする、そういうことは……

○委員長(板谷順助君) 昨日の話で、先ず委員会の議を纏めて、その決まるところで修正案を出す、こういうこととのおりから、それが今日議が纏まるならば直ぐでございます。さうに御了承願います。

○委員長(板谷順助君) どうですか、衆議院の修正は今聞くとところによると、大體當を得るおりに思いますが、併しこれは無論これはオーケーを取りに出してあるのかどうか、そこまで聞きますか。

○委員長(板谷順助君) それは聞きます。

○委員長(板谷順助君) それから衆議院の修正意見にないのがこちらの綱要

に相當にあるが……どうですか、今ので、改正の要望が各所にありまして、改正の要望が各所にありまして、次の方は、從來は水先人の受験資格と

名する者を定めることに原案がなつて
おりますが、修正意見としては
の第四項に、各局の長がその所管事務
に關して、運輸大臣の指揮に従つ
つ加わるのであります。その新しい
條項と申しますけれども、結局運輸審
らしい條項を加えております。その一
つは、やむを得ない必要があるとき

に相当にあるが……。どうですか、今
の衆議院の修正案は……。
○小野賢吉 これは衆議院の運輸委員
会の修正案のように聞いているので
が、従つて衆議院の内閣委員会での
修正に同意してあるかどうか、この点
は如何ですか。
○委員(横谷助吉) それは私もど
うも分りませんが、或いはただ内閣委
員会に書面を以てこういう希望である
ということを出てあるくらいは程
度であるのですか。
○小野賢吉 私もその間の事情はよく
存じませんが、運輸委員会として
こういうような案が纏まつているの
ではなからうかと推測するわけなん
です。従つてこちらも衆議院の運輸委
員会の修正意見の中で同調し得るとこ
ろもありましょうし、又追加しなけれ
ばならない点もありましょうから、一
應この際どういふ修正案に纏めるべき
かということについてこの委員会で御
相談願つたら、かように思うのです。
○委員(横谷助吉) それでは今何つ
ていふのですか……。ちよつと速記を
止めて……。
〔速記中止〕
○委員(横谷助吉) それでは速記
を始め。

○政府委員(山崎小五郎) 水先法の
改正につきましては先ず簡単に経過を申
上げます。これは修訂後水先法の改
正ということが、日本の船舶のみなら
ず外國の船舶にも直接關係いたします
ので、改正の要請が各所にありまし
て、改正に取扱つたのでございます。
國內的にも船主、船員の側、水先人ら
の側のそれらの關係者が集まりまし
ていろいろ検討を加えたのでありま
す。關係方面の方におきましてもい
ろ意見がありまして、前の國會には
遂にその修正案が間に合いません、一
部修正案、いわゆる水先人の年齢制限の
撤廃だけの修正案が出たわけであり
ますが、その後引き続き研究調査をいた
しました結果、本日ここに提案せられ
ております通りの修正案がございま
す。御提案をいたしますよりな次第で
あります。先ず改正の要請であります
が、第一に、前の水先法におきまし
て、水先人の資格を必ずしも日本國民
に限らないでよろしい、外國人でもよ
ろしいということに改正をいたしました
が、これを又再び最初の水先法と同
じように、日本國民たることに復活を
いたしましたのであります。これは憲法の
趣旨から申しますと、日本人と外國
人と差別待遇をしてはならないといふ
精神に悖るのではないかと、一應の
考え方もございしますが、水先業務と
いふような特殊の業務、即ちその港
灣、海峡につきましては、普通の人以上
に通過して置かなくちやならないとい
特殊な事情がありまする仕事を、ただ形
式的な公平主義から外國人でもこれ
許すといふことは、却つて業務の公正
に且つ完全にできない虞れがあるとい
うことで、世界各國の例をとりまし
ても、大体自國民に限つていふといふ
ことが慣習になつておりますので、再
びこれを日本國民だけに限つたのであ
ります。これは關係方面におきまして
も十分了解を得ている点であります。

○委員(横谷助吉) それは私もど
うも分りませんが、或いはただ内閣委
員会に書面を以てこういう希望である
ということを出てあるくらいは程
度であるのですか。
○小野賢吉 私もその間の事情はよく
存じませんが、運輸委員会として
こういうような案が纏まつているの
ではなからうかと推測するわけなん
です。従つてこちらも衆議院の運輸委
員会の修正意見の中で同調し得るとこ
ろもありましょうし、又追加しなけれ
ばならない点もありましょうから、一
應この際どういふ修正案に纏めるべき
かということについてこの委員会で御
相談願つたら、かように思うのです。
○委員(横谷助吉) それでは今何つ
ていふのですか……。ちよつと速記を
止めて……。
〔速記中止〕
○委員(横谷助吉) それでは速記
を始め。

○政府委員(山崎小五郎) 水先法の
改正につきましては先ず簡単に経過を申
上げます。これは修訂後水先法の改
正ということが、日本の船舶のみなら
ず外國の船舶にも直接關係いたします
ので、改正の要請が各所にありまし
て、改正に取扱つたのでございます。
國內的にも船主、船員の側、水先人ら
の側のそれらの關係者が集まりまし
ていろいろ検討を加えたのでありま
す。關係方面の方におきましてもい
ろ意見がありまして、前の國會には
遂にその修正案が間に合いません、一
部修正案、いわゆる水先人の年齢制限の
撤廃だけの修正案が出たわけであり
ますが、その後引き続き研究調査をいた
しました結果、本日ここに提案せられ
ております通りの修正案がございま
す。御提案をいたしますよりな次第で
あります。先ず改正の要請であります
が、第一に、前の水先法におきまし
て、水先人の資格を必ずしも日本國民
に限らないでよろしい、外國人でもよ
ろしいということに改正をいたしました
が、これを又再び最初の水先法と同
じように、日本國民たることに復活を
いたしましたのであります。これは憲法の
趣旨から申しますと、日本人と外國
人と差別待遇をしてはならないといふ
精神に悖るのではないかと、一應の
考え方もございしますが、水先業務と
いふような特殊の業務、即ちその港
灣、海峡につきましては、普通の人以上
に通過して置かなくちやならないとい
特殊な事情がありまする仕事を、ただ形
式的な公平主義から外國人でもこれ
許すといふことは、却つて業務の公正
に且つ完全にできない虞れがあるとい
うことで、世界各國の例をとりまし
ても、大体自國民に限つていふといふ
ことが慣習になつておりますので、再
びこれを日本國民だけに限つたのであ
ります。これは關係方面におきまして
も十分了解を得ている点であります。

○委員(横谷助吉) それは私もど
うも分りませんが、或いはただ内閣委
員会に書面を以てこういう希望である
ということを出てあるくらいは程
度であるのですか。
○小野賢吉 私もその間の事情はよく
存じませんが、運輸委員会として
こういうような案が纏まつているの
ではなからうかと推測するわけなん
です。従つてこちらも衆議院の運輸委
員会の修正意見の中で同調し得るとこ
ろもありましょうし、又追加しなけれ
ばならない点もありましょうから、一
應この際どういふ修正案に纏めるべき
かということについてこの委員会で御
相談願つたら、かように思うのです。
○委員(横谷助吉) それでは今何つ
ていふのですか……。ちよつと速記を
止めて……。
〔速記中止〕
○委員(横谷助吉) それでは速記
を始め。

○政府委員(山崎小五郎) 水先法の
改正につきましては先ず簡単に経過を申
上げます。これは修訂後水先法の改
正ということが、日本の船舶のみなら
ず外國の船舶にも直接關係いたします
ので、改正の要請が各所にありまし
て、改正に取扱つたのでございます。
國內的にも船主、船員の側、水先人ら
の側のそれらの關係者が集まりまし
ていろいろ検討を加えたのでありま
す。關係方面の方におきましてもい
ろ意見がありまして、前の國會には
遂にその修正案が間に合いません、一
部修正案、いわゆる水先人の年齢制限の
撤廃だけの修正案が出たわけであり
ますが、その後引き続き研究調査をいた
しました結果、本日ここに提案せられ
ております通りの修正案がございま
す。御提案をいたしますよりな次第で
あります。先ず改正の要請であります
が、第一に、前の水先法におきまし
て、水先人の資格を必ずしも日本國民
に限らないでよろしい、外國人でもよ
ろしいということに改正をいたしました
が、これを又再び最初の水先法と同
じように、日本國民たることに復活を
いたしましたのであります。これは憲法の
趣旨から申しますと、日本人と外國
人と差別待遇をしてはならないといふ
精神に悖るのではないかと、一應の
考え方もございしますが、水先業務と
いふような特殊の業務、即ちその港
灣、海峡につきましては、普通の人以上
に通過して置かなくちやならないとい
特殊な事情がありまする仕事を、ただ形
式的な公平主義から外國人でもこれ
許すといふことは、却つて業務の公正
に且つ完全にできない虞れがあるとい
うことで、世界各國の例をとりまし
ても、大体自國民に限つていふといふ
ことが慣習になつておりますので、再
びこれを日本國民だけに限つたのであ
ります。これは關係方面におきまして
も十分了解を得ている点であります。

○委員(横谷助吉) それは私もど
うも分りませんが、或いはただ内閣委
員会に書面を以てこういう希望である
ということを出てあるくらいは程
度であるのですか。
○小野賢吉 私もその間の事情はよく
存じませんが、運輸委員会として
こういうような案が纏まつているの
ではなからうかと推測するわけなん
です。従つてこちらも衆議院の運輸委
員会の修正意見の中で同調し得るとこ
ろもありましょうし、又追加しなけれ
ばならない点もありましょうから、一
應この際どういふ修正案に纏めるべき
かということについてこの委員会で御
相談願つたら、かように思うのです。
○委員(横谷助吉) それでは今何つ
ていふのですか……。ちよつと速記を
止めて……。
〔速記中止〕
○委員(横谷助吉) それでは速記
を始め。

ぐらゐのものが適當ではないかと思つております。併しこの修業期間等につきましても、この法律ができてきてきて足いたします水先審議會によく語りまして、実情に即しまして決めたいと思つております。尙この修業生は水先人となりましますとき、又實際の免状の試験を受けることになつておりますので、そういう点につきましては万全の策をいたしたいと思ひます。

○丹羽五郎君 連続しますが、第十三條の最後の方にあります「日本國民又は日本國法人の経営に係るものが、省令で定める海技免状の裏書によつて当該港又は水域の状況に不適合なことが明らかかな船長又は航海士により導かれるときは、この限りでない」、これは十四條と十五條にも関連のあることですが、水先人の免状を持たなくても、裏書があればやれるようにこの法律では決めておりますが、而もこれは十四條、十五條にもそれをほつきり條文で認めておられるので、これは裏書の認定条件というものは、どういふような認定条件を政府は考へておられるのですか、その点をお尋ねしたい、これは非常に重要なことと存じております。

○政府委員(山崎小五郎君) 強制水先を大体やりますが、そういう港におきまして、船長又は航海士等におきまして、その水先区域におきまして大体その実情に非常に詳しいといふことを認定するのであります、この認定基準等につきましても水先審議會で決めたかと思つておられますが、大体私共の方の考え方といたしましては、その水域に何年、或いは、何回くらい航海をして、或いはその乗つておられる船が殆んど定期的にその港或いは水

域を通る、そういうような条件から船長又は航海士にその裏書をするようにいたしたいと思ひます。

○丹羽五郎君 そうしますと、罰則の方には、免状の裏書によつて水先人を代行した場合に何か過失があつたときに、この法文を犯した場合のこの罰則規定が一つも書いてないのです、そうすると水先人は罰則を受けるが、裏書した免状の所有者であつた場合には、罰則を受けないでもよいといふことになるのですか。

○政府委員(山崎小五郎君) これは一應水先人の方につきましては、これは結局水先をします船の相手が外の船をやつておられますので相当責任がありますので罰則を受けますが、この場合は現に乗組んでいる船を自分の責任でやりまします、若しそこに事故がありましたら、これは船長或いは航海士としての立場からの海審判等も受けると思ひますが、そういうことで特にそれに罰則を課する必要があるまいかと、我々を解釈しておられます。

○丹羽五郎君 強制水先区域にあり、裏書を受けた船長、航海士は、これは入ることができ得るのであります。○政府委員(山崎小五郎君) でき得るのであります。

○丹羽五郎君 でき得るのでありますから、尙更それをお尋ねするのであります。これは共同海損なんかにおいて大きな問題が起つて来ると思ひます。そうすると裏書を持つた人がやつた行為は、水先人のやつた行為と同様に認めていいわけですね、而もその人が、水先人が罰せられなければならん行為をして、この裏書人は延罰を受けない、これは後で申上げます二十三條な

んかにいろ／＼の行為がありますが、そういう制限は何ら受けなくてもいい。仕事は水先人の仕事をして、それで反則があつても、それは罰則も受けず、而も二十三條あたりにもいろいろ技能が拙劣であつたといふことがありますが、これは水先人は二十三條の延罰を受けなければならぬ。裏書人はそういう二十三條、三十九條その他の罰則行為にもそれは入らないといふのであれば、非常に私は危険である、且つ水先人をこれ程やましい法律で決めて行くにも拘わらず、そういう後付け道があるといふことは非常に、私はこれはこの法律の裏書といふことに書いたことが、この法文を死文にしはしないかといふことを考へるのであります。何れ又これは後で申上げます。

それから今度十六條に關して……十六條は「水先人は、船長の行く水先人を求める信号を認めるときは、正当な事由がある場合の外、直ちに、その船舶におもむかなければならない。」「直ちに、その船舶におもむかなければならない。」「仮にこれを直ちにその船舶に行かずに、その船を三時間も五時間も、パイロットが来ないために止まることが往々あるのであります。そういうものに対してこれには何らの制裁もないのであります、片方は行かなければならぬ義務をつけておつて、これに制裁がないといふのは、どういふわけですか。

○政府委員(山崎小五郎君) お説誠に御尤もでございますが、私共の研究いたしましたところでは、大体水先人といふのは水先をする、その営業でございまして、できるだけ営業的な

立場からも應招に應ずるのではない、か、従つて應招を受けないといふことは實際的に非常に少いであらうといふことが第一の点、第二の点で、仮に少くとも、起つた場合に不都合が起りますが、こういう場合にそこに正当な事由がなく船の運轉その他いろいろ支障を来しますと、結局水先免状の禁止、停止、戒告等の処分を受けることになりまします、それで或る程度の罰則的な……罰則ではございませぬが、そういう措置で処分ができるというのであります。そういうことから大体實際的に問題はなだらうと思つておられます。それから最後に實際これに刑罰を科するといふ技術的なことになりまします、この水先信号をいたすのが特定の水先人を呼ぶのでなく、そこにおる水先人を来て呉れと呼ぶのでありますから、そこに三人もいた場合にどの人が應招する義務があるかといふことになりまします、刑罰といふことになると非常に重大な処置をするのに執行がやりにくいといふ技術的な面もございまして、そういうふうになつておるのであります。

○丹羽五郎君 二十五條について……「聽聞」があります、この「聽聞」に対する手續規定を必要と考へるのでありますが、その点は如何ですか。且つ、私は「聽聞」に対して公開をする必要はなからうかと考へておられるのですが、その公開がこれにはありません。その点を一つ……

○政府委員(山崎小五郎君) この点につきましては我々事務當局として研究いたしましたことは、この水先人に対して、聽聞をやるのが、いわゆる行政官廳であるとか、長官とか何とか

が一人で行るのでなく、水先審議會といふあらゆる方面の知識と利害關係を持つた人からできておられます機關がやるのでございまして、非常に不當なる措置を受ける危険といふものが少いであらうといふ見通しの下に、この聽聞は公開の聽聞にする必要は少いであらうといふこと考へておられます。

○丹羽五郎君 今度は二十三條ですが「水先人がその業務を行うに當り、怠慢であつたとき、これは分つておりますが、技能が拙劣であつたとき」といふことであります、これが私達相當問題が起りはしないかと杞憂をするのです。仮に第六條で嚴重なる試験をやります、而も第四條で一定期間水先人にならうとする水先区の水先修業生として業務に服しておつた者でありますから、恐らく私は技能が拙劣であつた者であれば試験にもパスしないし、又一定期間その水先区で修業生として修習するのでありますから、さういふことは私は余り起らんとおもうのですが、一体ここに「技能が拙劣であつたとき」といふこの範圍ですが、これは私は客観的立場といふ／＼のところにおいて、この範圍がどの程度で幅んで行けるかといふことは非常に大きな問題であつて、而もこれに対しては二十八條で、船長は水先人に第二十三條に規定する事由があることを知つたときは、その旨を報告せねばならぬ義務が船長に生じておられるのですが、又三十二條でその事案に対しては審議會でその是非を決定するといふことになつて、結論は審議會でそれを纏めるようにはなつておるのであります、その技能の拙劣といふこと、仮に船長がそ

員から御質問がございまして通りに、

明もあつたように思いますが、この場合に附則の第三項との関係であります。附則の第三項では今までに免許を持つておる者はその水先区について水先人の免許を受けたものとみなすという事になつておるので、そういう関係から考えますと、もう一つは現行法の第三十三條でありましたが、この法律施行後五年間を限つて水先免状を授與することができ、併しその期間満了の後と雖もその効力を失ふことがない、こういう事になつておりませんが、免許に有効期間をつけるような扱いをする場合においては、現在の言ひ換れば旧法によつて免許を得ておる場合の免許をそのまま認めるといふことは如何なるものであろうか、これは免許の更新をする場合において、必要があるとも認めるときは試験をやるというふうなこともこの新らしい法律案には書いてありますので、現在の水先人の素質なり、そういうふうなものが果して一應この附則で以て、現在の旧法による免許を認め放しでよいのか、勿論有効期間は五年であります、五年間と雖も認めて置いてよいのかどうか。もう少しこの附則において現在の水先人の免許に対する措置を考へて置く必要があるのではなからうか、終身水先人の制度を有効期間のある免許制度に改正しようというこの法律案の趣旨から考へて、現在の水先人の措置を取扱ふに於いてもう少し工夫をいたす必要があるのではないか、こう思うのです。これに対する御意見は如何ですか。

○政府委員(山崎小五郎君) これは非常に徹底的にやるということにいたしますと、今お話の通りにやるのが非常

に理想的かと私共も考へますが、すでに今まで水先免状を持つて、而もそこで水先をやつております、これは非常に特殊な有資格者でありまして、それが急な難でも代へる人を持つて行くという事のできなない性質の者でもございまして、又大体日本の水先人は一般の船員と同じように水準的に見ましても世界的にも優秀な者でございまして、又水先人自身の利害的な、経済的な立場から申しましても余り急激なる変化をいたしますことも混乱を生じますので、一應この法律の切替のときにその水先区で免許を持つておる者はこの新法においても水先免状を取つた者としてスタートさせるということも非常なる審議の結果なつた法律でござい

○小野吉君 ただ今度の水先人の免許は四條以下で嚴重な條件がついておるわけなので、水先人の向上と申しますか、良い水先人を將來作つて行くための考へ方も繰り込まれておるようでありますが、私も一つ伺いたいことは、現在の水先人はどれくらいあるのですか、今政府委員の御説明によると、世界的に優秀だということ、大変心強く思うのですが、今後の海運の発展等とも脱み合せまして重要な職務を持つておるわけでありまして、一應この際水先人のセンスと申しますか、現状を把握して、果して適當であるかどうかぐらいの措置を講じても差支ないのではないか、これについて何かお考へを持つておられるか伺いたい。

○政府委員(山崎小五郎君) 現在日本の水先区は大体全国に跨つて二十二区ございまして、水先人は大体七十三人といたつております。三月一日現在の平均年齢をとると五十七歳ということになつております。それで私の方の立場から考へますと、水先人の技能というよりも、どちらかと申しますとそれに必要な物的施設、例えばボート或いは通信関係の施設、そういうふうな施設が戦時中不十分なために或いは破壊されたものが復旧できないために不便を感じておるところがあるのではないかと考へておる。その施設を相當よくすれば日本の水先人の技術は相當高いのでございまして、効果も挙げ得るものと思つております。

○小野吉君 今伺うと相當平均年齢が高いようですが、私実は乗人で分りませんので伺いたいのですが、相當年齢の人でも水先の仕事は大丈夫やつて行ける可能性があるのですか。

○政府委員(山崎小五郎君) 水先人は先程申しましたように従来は二千トン以上の船の技能を二年間した人、而も亦それだけの技能でなくて、東京湾或いは下関、長崎等各水域におきまして非常な習熟した経験を持つておらなければなりませんので、余り若過ぎると却つて問題が多いのであります。どちらかと申すと或る程度人間ができ或いは技能等も熟練された船長出身の方がよいのであります。まあ今のところ五十前後というのが一番よいのじやないかと思つております。

○委員(櫻谷勲助君) 大体船長を勧めた人が多いのです。それから今お話のように大分経験がありまさんと危険が伴うから、どうしても年齢が多くなるのであります。

○小野吉君 一つだけ伺います。現制水先人になることのために水先組合は任意組合だという一方、強制とその任意組合というものの先程政府委員のお話もありましたが、物的施設というふうなものも十分ないと、折角強制になつても船舶の要請に應ずるようなことがうまく行かないのじやないかという事を私は恐れますが、そういう点に対して政府自身が何か施設を作るのか、或いは水先組合のみにそういう施設を自衛的にさせるのか、その点についてのお考へを願います。

○政府委員(山崎小五郎君) 大体水先制度の建前から申しまして水先人と水先業務は營業でありますので、非常に公共的な使命を持つてはおりますが、やはり企業的に見ると一つの營業で結局現在の水先料金が果して適當かどうかは分りませんが、一應料金というものはその水先業務を行うに必要なる、諸経費を賄ふには必要な料金が基礎として計算をされるわけでございますので、建前としましては、水先人或いは水先組合におきましてその施設をしながらはならんということになつております。ただ政府といたしましては、それの枠の獲得とかその他いろいろ料金の是正というよりな事につまましては極力努力をいたしまして、実情に應じては改善ができるようにいたしたいと思つております。

○飯田精太郎君 この水先人というのは、各水先組合に定員があるのですか。

○政府委員(山崎小五郎君) これは先程申しましたように、現在の法律では逆に水先人の定員の最高制限をして抑えておつたのであります。これはどういふわけであらうか、これをやるかといふと、余り水先人が増えますと結局収入が減りますので、共倒れにな

る、従つて水先人は殖やしちやいけなというので制限されておりましたが公益的な立場から或いは船の運航の立場から申しますと、やはり水先人が少ないところは運航能率に支障を来します。そこで、どちらかと申しますと最低を抑える、これ以上に減つてはならないという立場で行くべきだということ、今度の法律では最低を抑えてこれ以下にしてはならないということになつております。それ以上になりますことは勿論自由であります。これも實際の事情も余り殖えますと、先程申しましたような結果になりますので、やはりそこに自然的な淘汰と申しますか、調節行なわれまして、大体バランスがとれるように決まつております。

○飯田精太郎君 そうしますと資格があつて希望者があれば免許状は出すわけですか。

○政府委員(山崎小五郎君) そうでございます。

○小野吉君 じゃ保留して置きます。

○丹羽五郎君 三十二條ですが、海上保安廳長官は、第二十三條又は第二十四條の規定による処分をしようとするときは、水先審議会の意見を徴し、且つ、その意見を尊重しなければならぬ。というふうな職務行爲ですが、それに対して何ら疑問とか、いろいろの水先人の有利な証書の提出というところが何ら規定を置いてないのです。これは明日申上げますけれども、恐らくこういうふうな抜打的なことは、私非常に救済という意味を含んでない、これは少し考へなきやならんのではないかと、こう考へるのであります。

○政府委員(山崎小五郎君) 御尤もで
まして、いろいろの水先人の立場から
一、御登場線の電化に関する諸願(第
対に関する諸願(第二十号)
道路運送監理事務所の地方移譲反対

ますと、今お前の通りにやるのが非常
いうことになつております。二十四年

は任意組合たという一方、強制とその
結局収入が減りますので、共倒れにな
かろうか、こう考えるのであります。

○政府委員(山崎小五郎君) 御尤もで

ございます。この点につきましては、
我々といましては三十二條の処分
即ち水先人の免許状の禁止等の処分を
やりやすきとき、水先審議会の意見を
尊重してやるとか、結局二十五條の場
合におきましては、そういうことをや
る場合には、顧問をするということに
なつておりました。二十三條、二十四條
においてまあやらないということとは少
し均衡を失してはいないかという御質
問の要旨ではないかと思ひますが、こ
の点については二十五條の場合につき
ましては、水先人又は水先人組合に
対しまして行為の停止をしたり、必要
な事項を命じたりする場合は「水先
業務の円滑な遂行を害し、公共の利益
に反する」という相当狭い範囲の或い
は言ひ換へますれば漠然とした原因か
らそういう措置をいたしますので、こ
れはやはり当該水先人の意見を当然聽
く必要があると思ひのであります。ま
あ二十五條に対しては二十三條、二
十四條の場合に停止、禁止等の処置を
やるのが、大体怠慢であるとか或い
は技能の拙劣、非行というものは、酒を呑ん
だとかそういうことでござりますが、
或いは法律の規定に違反したという大
体具体的な事例を基礎にして処置いた
しますので、而もそれは水先審議会等
によりましてやりますので、二十五條
の方が二十三條、二十四條の場合より
か権利の濫用になる虞れが多いとい
ふふうに考えましたので、まあ顧問とい
う制度を設けました。丹羽委員から
御説明の趣旨は相当御尤もな点がござ
いますので、実際に水先審議会が二十
三條、二十四條の処分をする場合に
も、できるだけその当該水先人を呼び

まして、いろいろの水先人の立場から
も意見を聴いて処置をするように、運
用の上においてやるといふふうに考え
ております。
○委員(板谷順助君) 本日はこれに
て散会いたします。
午後五時五十七分散会
出席者は左の通り。

- 委員 板谷 順助君
小泉 秀吉君
小野 哲君
丹羽 五郎君
理事 榎竹 春彦君
大隅 憲二君
入交 太藏君
飯田精太郎君
委員 榎竹 春彦君
大隅 憲二君
入交 太藏君
飯田精太郎君
政府委員 運輸事務官 秋山 龍君
海運局長(官) 山崎小五郎君
海上保安廳保安局長 岡本 忠雄君
常任委員会専門員 古谷 善亮君

五月十二日本委員会に左の事件を付託
された。
一、船舶運送会の船員の退職手当に關
する交付金を船舶所有者に交付する
法律案(予備審査のための付託は五
月十日)
五月十二日本委員会に左の事件を付託
された。
一、道路運送監理事務所の地方移讓反
對に關する請願(第九百四十九号)
一、陸中松川、摺沢両駅間に簡易停車
場設置の請願(第九百五十号)

- 一、御殿場線の電化に關する請願(第
九百五十二号)
一、草津、石山両駅間に瀬田駅設置の
請願(第九百五十三号)
一、滋賀縣に地方陸運局分室設置の請
願(第九百五十四号)
一、志佐、肥前吉井両駅間に鉄道敷設
の請願(第九百五十七号)
一、道路運送監理事務所の地方移讓に
關する請願(第九百六十六号)
一、阪和線拂下げ反對に關する請願
(第九百七十四号)
一、興津燈台設置に關する請願(第
九百七十八号)
一、北見市に道路運送監理事務所廃止
に伴う新機軸設置の請願(第九百七
十九号)
一、道路運送監理事務所の地方移讓反
對に關する請願(二通)(第九百八十
号)
一、道路運送監理事務所の地方移讓反
對に關する請願(第九百八十一号)
一、札幌地方施設部存置に關する請願
(第九百八十九号)
一、油津港の重要港灣編入等に關する
請願(第九百九十一号)
一、道路運送監理事務所の地方移讓反
對に關する請願(第九百九十二号)
一、小名浜測候所業務縮小反對に關す
る請願(第九百九十九号)
一、岡山縣新見、成羽両町間に國營自
動車運送開始の請願(第十号)
一、南武、鶴見両線拂下げ反對に關す
る請願(第十号)
一、國營自動車福海線拂下げ反對に關
する請願(第十号)
一、國鉄電化促進等に關する請願(第
千十四号)

- 對に關する請願(第十号)
一、郡山市に陸運局分局設置の請願
(第十号)
一、山梨縣に陸運局分局設置の請願
(第十号)
一、秋田、山形両縣を仙台陸運局管轄
区域に変更の請願(三通)(第十二十
八号)
一、阪和線拂下げ反對に關する請願
(第十号)
一、國營自動車人吉線拂下げ反對に關
する請願(第十号)
一、糸魚川機關区存置に關する請願
(第十号)
一、伊東線電氣化等に關する請願(第
千四十九号)
一、道路運送監理事務所の地方移讓反
對に關する請願(第十号)
一、鹿兒島、指宿両駅間に列車増発の
陳情(第三百七十七号)
一、小運送業の複數化に關する陳情
(第三百七十七号)
一、港灣の管理運営を地方廳に一元化
するの陳情(第三百七十五号)
一、輪タク營業の健全化に關する陳情
(第三百八十一号)
一、松江市に陸運局分室設置に關する
陳情(第三百八十三号)
一、國營自動車拂下げ反對に關する陳
情(第三百八十六号)
一、栃木縣に陸運局分室設置の陳情
(第三百九十四号)
一、燒津、藤枝両駅間に新駅設置の陳
情(第三百九十六号)
一、日本通運株式会社の再編成に關す
る陳情(第三百九十七号)

道路運送監理事務所の地方移讓反對
に關する請願
請願者 岩手縣盛岡市大通 菅
原喜七外十一名
紹介議員 千田 正君
道路運送監理事務所は、開所以來專
門の知識と豊富な經驗とを生かして
陸運行政の円滑な運営を図り、國民
の期待に添いつつ業務を修めてい
る。しかるに最近行政整理の一環と
して道路運送監理事務所を地方自治
体へ移讓することであるが、こ
れは陸運行政の特殊事情から見
て遺憾であるから、道路運送監理事務所
を存置せられたらとの請願。
第九百五十号
昭和二十四年四月二十八日受理
陸中松川、摺沢両駅間に簡易停車場
設置の請願
請願者 岩手縣東磐井郡長坂村
長 菅原吉内外五名
紹介議員 川村松助君 千田 正
君
大船渡線陸中松川駅と摺沢駅間は、
九キロ三分の長距離であり、該区
内にある長坂、猿沢及び河津各村
は、いづれも駅から遠く離れてい
るためその利用には非常に不便を感じ
ている。又、この三箇村地内には食
糧、燃料、住宅等の基礎生産資材並
びに資源が豊かに包蔵されてい
るが、交通不便のため未開発の状態
であるから、両駅の間地点である岩
手縣東磐井郡長坂村に本停車場
設置を図りたい。若し本停車場の設
置が資材等の關係で不能の場合は、
簡易停車場を設置せられたらとの請
願。

第九百五十二号

昭和二十四年四月二十八日受理
御殿場線の電化に関する請願
請願者 神奈川縣知事 内山岩太郎

紹介議員 大隅憲二君 小串清一君

御殿場線は全國有数の山地急こう配があり、且つトンネルが多く、列車の編成も極度に圧縮されているから、同線を電化して石炭消費量の節約を計り、近來多い炭質の低下によるトンネル内の窒息事故等の発生を防止して、快速度と明朗性を加え、富士箱根の景勝の地を廣く中外に宣傳して、外客誘致に努めるため同線の電化をすみやかに実施せられたいとの請願。

第九百五十三号

昭和二十四年四月二十八日受理
草津、石山両駅間に瀬田駅設置の請願
請願者 滋賀縣栗太郡瀬田町長 吉田鐵外十八名

紹介議員 西川甚五郎君
東海道線草津、石山両駅間に瀬田駅設置については現在の石山駅設置以來再三請願した結果既に衆議院において採択せられているのであるが、未だに実現に至らないので、両地方住民は多大の不便を感じており、又文化の進展にも遅れつつある状態である。近年瀬田区域には工場が設立されたので、更に駅の設置が要望されているから、京都、米原間が電化されるのを機会に、同区間内に省線電車を延長されるときに、地方民

年來の念願である瀬田駅を設置せられたいとの請願。

第九百五十四号

昭和二十四年四月二十八日受理
滋賀縣に地方陸運局分室設置の請願
請願者 滋賀縣神崎郡能登川町 山脇勲次外六名

紹介議員 西川甚五郎君

今回道路運送監理事務所は地方廳に移讓され、これに代つて地方陸運局が全國二十四箇所に設置される由であるが、滋賀縣下における自動車輸送は、おおむね八日市町、長浜市、彦根市を中心としている關係上、他府縣の分室に統合された場合は、距離及び交通事情から見ても事務連絡上多大の不便があり、その上地形上特殊の輸送行政を必要とする等、縣下業者の業務遂行に多大の支障を生ずるから、本縣下に地方陸運局分室を設置せられたいとの請願。

第九百五十七号

昭和二十四年四月二十八日受理
志佐、肥前吉井両駅間に鉄道敷設の請願
請願者 長崎縣北松浦郡上志佐村長 鈴木久雄外二百十五名

紹介議員 門屋盛一君 藤野繁雄君

長崎縣松浦郡志佐駅より上志佐を經由して同線の肥前吉井駅に通ずる鉄道敷設計画は、終戦前後の幾多のあい路のため、重要鉄路として計画されたまま実現するに至らなかつた。しかして、本路線の開通は現行線志佐駅より吉井駅に達する距離に比して十一キロ弱、所要時間におい

て四十分を短縮するものであり、更に現行線の傾斜こう配千分の三十三に比して千分の九に緩和し、燃料の節約、輸送力の増強と相まつて、沿線の炭鉱閉鎖、物資輸送、観光上等当地産業発達、文化の交流に寄與するところじん大であるから、すみやかに、本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第九百六十六号

昭和二十四年四月二十八日受理
道路運送監理事務所の地方移讓反対に関する請願
請願者 東京都中央区銀座西四ノ三東京都乗合自動車協会内 柏村毅 小野 哲君

紹介議員 小野 哲君

この請願の趣旨は、第九百四十九号と同じである。

第九百七十四号

昭和二十四年四月二十八日受理
阪和線拂下げ反対に関する請願
請願者 和歌山縣海草郡野村長 亀井重雄外五百三十名

紹介議員 内村清次君

紀勢西線に連絡する國鉄阪和線は、和歌山、大阪間を結ぶ重要幹線として、産業観光上に大きな役割を有している。しかして本線は戦時中國鉄に買収されたもので、近時一部に拂下げ要望の声を聞くが、民営となれば國鉄間に介在して連絡に不便をきたすとともに、営利会社の常として運賃の値上げも必至であるので、紀勢西線沿線地方民の阪和線民間拂下げ絶対反対の要望をいれて、本線を國鉄として存続せられたいとの請願。

第九百七十八号

昭和二十四年四月三十日受理
津津燈台設置に関する請願
請願者 高知縣高岡郡興津村長 岡部金軍外二名

紹介議員 寺尾 豊君 西山龜七君 玉屋喜章君 入交 太蔵君

興津津は室戸、足摺両岬のほぼ中央に位置して、漁業及び航海業者の目標となる最も重要な箇所であり、又同岬附近は悪天候の際に遭難事故が多いから、特に夜間航行の安全のため、燈台の新設は緊急事である。しかして、同岬の西側に避難の良びよう地もあり、本燈台新設の難には機帆船及び漁船の遭難事故は極減され、又、大型船に止ても万一荒天の際は本燈台により容易に須崎港に避難できるから、数十年來の懸案である興津津燈台の設置をすみやかに実現せられたいとの請願。

第九百七十九号

昭和二十四年四月三十日受理
北見市に道路運送監理事務所廃止に伴う新機構設置の請願
請願者 北海道北見市三ノ西一 民主自由党北見支部内 青木茂重郎

紹介議員 板谷順助君

道路運送監理事務所は、専門の知識と豊富な経験とを生かして陸運行政の円滑な運営を図り、國民の期待に添つた業務を修めている。しかして、北見市においても陸運行政のよりよき発展向上と輸送力の増強のため、道路運送協会会館の建設もすでに着工の態勢にあるが、道路運送監

理事務所を地方自治体に移讓することは、現下最も重要視されている輸送力の増強に影響するところじん大であるから、道路運送監理事務所の廃止に伴う新機構を当市に存続し、業務の絶対一元化を図られたいとの請願。

第九百八十号

昭和二十四年四月三十日受理
道路運送監理事務所の地方移讓反対に関する請願(二通)
請願者 大分縣中津市大字島田 二二四ノ一日本通運株式會社中津支店內 島 沢六郎外一名

紹介議員 一松政二君

この請願の趣旨は、第九百四十九号と同じである。

第九百八十一号

昭和二十四年四月三十日受理
道路運送監理事務所の地方移讓反対に関する請願
請願者 熊本市花畑町九州産業交通株式會社取締役 長野上進

紹介議員 今泉政喜君

この請願の趣旨は、第九百四十九号と同じである。

第九百八十九号

昭和二十四年四月三十日受理
札幌地方施設部存置に関する請願
請願者 札幌市南十五條西一二 丁通 今井正之

紹介議員 木下源吾君 千葉信君

今回の行政整理に関連して運輸省札幌地方施設部が廃止されることにな

青頭者 高島縣石成郡小名浜町

同盟内 田中政司

第九百八十四号

紹介議員 橋本高右衛門君

電車を延長されるとともに、地方民
比して十一キロ弱、所要時間におい
る。北海道運輸事情に至大な影響
を及ぼすことになるから、現施設を
更に拡充し活用するようにせられた
いとの請願。

第九百九十一号
昭和二十四年四月三十日受理
油路港の重要港灣編入等に関する請
願
請願者 宮崎縣油津町長 隈本
熊雄外一名
紹介議員 熊井康雄君
宮崎縣油津港の重要港灣編入、貿易
開港指定、臨港鉄道延長について
は、昨年の國會において請願が採択
されたが、その後地元負担による当
港の改修工事その他の準備は着々と
進行しているから、すみやかにこれ
らの実現を図らねばならぬ。なお当港よ
りの海産物及び那阿郡一帯の林産物
輸送並びに南九州地方の文化の交流
のため、日南鉄道(宮崎縣内海線)の
延長をすみやかに、実現せられたい
との請願。

第九百九十二号
昭和二十四年四月三十日受理
道路運送監理事務所の地方移譲反対
に関する請願
請願者 東京都板橋区板橋町六
ノ七七〇 板橋運送株
式会社取締役社長 田
中史一郎
紹介議員 藤山丙市君
この請願の趣旨は、第九百四十九号
と同じである。

第九百九十九号
昭和二十四年四月三十日受理
小名浜測候所業務縮小反対に関する
請願
請願者 福島縣石城郡小名浜町
長 樋口連外十三名
紹介議員 橋本真右衛門君
行政整理の一環として福島縣小名浜
測候所の業務も縮小される由である
が、小名浜港は第二種重要港灣に指
定され、東北地方の商港として、ま
た三陸航路の避難港として主要な役
割を有しており、同港及び近隣の江
名、中之作等の漁港に出入する多数
の船舶は同測候所の氣象通報によつ
て行動している実状であるから、そ
の重要性を考慮されて、同測候所の
業務縮小を行われぬことなく現状維
持を図らねばならぬとの請願。

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
岡山縣新見、成羽両町間に國營自動
車運送開始の請願
請願者 岡山縣阿哲郡本郷村長
宮崎宗雄外二十三名
紹介議員 太田健兒君
岡山縣阿哲郡地方は、現在民營自動
車の運行により辛うじて貨客の輸送
を行つてゐるが、運行回数、汽車と
の連絡、運賃及び車りよりの質等を
考へるとき、民營では到底山積して
いる貨客の完全輸送は望み得ない実
状であるから、同縣阿哲郡新見、川
上郡成羽両町間に國營自動車運送
開始を図らねばならぬとの請願。

同腹内 田中政司
紹介議員 岩門正男君
南武、鶴見両線の沿線は、(一)わが
國重要産業の中心地帯で特に鶴見線
を川崎港を控へる用石炭の六十パー
セントを取り扱ふ重要線であること
と、(二)両線の拂下げ價格に対する
業者側と國鉄当局の主張がいちじる
しく相違し、業者側の主張通りに拂
下げることは國鉄の不当処分となる
こと、(三)拂下げ後における運賃高
騰の必然性、拂下げによる失業若
生等の突状を無視した両線の拂下げ
は國家再建に重大な影響を與えるか
ら、この兩線拂下げに絶対反対であ
るとの請願。

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

第九百九十九号
昭和二十四年五月二日受理
南武、鶴見両線拂下げ反対に関する
請願
請願者 横浜市西区高島通り二
ノ三〇〇 新興クラブ一
階南武線拂下げ反対期成
會

から、他の行政機構同様向縣を仙台陸運局の管轄区域に変更せられたいとの請願。

第千三十八号

昭和二十四年五月六日受理

阪和線拂下げ反対に関する請願

請願者 大阪府泉南郡長滝村農協同組合長 藤瀬戸貞治外二十七名

紹介議員 内村清次君

この請願の趣旨は、第九百七十四号と同じである。

第千四十四号

昭和二十四年五月六日受理

國營自動車人吉線拂下げ反対に関する請願

請願者 熊本縣球磨郡人吉市長 小出政喜外十二名

紹介議員 内村清次君

國營自動車人吉線は熊本縣南端人吉市を起點として川村、四浦村を経て五木村に通ずる四十七キロの路線で沿線は全國屈指の森林地帯であり林産物の産出多し又、茶、しいたけ、こうぞ製紙等の特産物も豊富である。従来これ他マンガン鉱等も産する。従来これが輸送には九州産業交通株式会社の貨物自動車に依存していたのであるが、輸送力が微弱で山元清貨が累積し遂には腐朽する状態なので國營人吉自動車設置懸念となり、ようやくこれが実現をみたのであるが、今回政府は國營自動車の民間拂下げを企図せられる由であるが、本線は山間の特性上、急坂多く、現在輸送には人吉自動車に拂下げられた進駐軍G、M、Cによる外途なき状態で一私立会社によくなすところではな

いから本線が存置せられたいとの請願。

第千四十八号

昭和二十四年五月六日受理

糸魚川機關区存置關於する請願

請願者 新潟縣西頸城郡糸魚川町糸魚川機關区内 細井宗一外四名

紹介議員 岩間正男君 兼岩傳一君

天下のけん親不知の難所を区間内に於有する北陸線の糸魚川機關区を廃止し、長距離運轉を採用すれば雪害による列車の不運は十二月から二月まで続くことは必要であり、又従業員並びに機關車乗務員の労働が極端に重なり、地方産業が停滞して沿線地方民の生活をおびやかす、従業員の福利配置轉換と首切りによる社会不安が增大されるから糸魚川機關区を存置せられたいとの請願。

第千四十九号

昭和二十四年五月六日受理

伊東線電車化等に関する請願

請願者 静岡県伊東市松原いなり町四七六 館弘外千七百六十八名

紹介議員 岩間正男君 兼岩傳一君

豊富な温泉と明びな風光に恵まれてゐる伊豆半島の海岸線を走る伊東線に近く電車運轉が開始されるが、運輸當局案と現行ダイヤを比較するとかえつて輸送力の減退となり、所要時間も増加するので、沿線利用者の利害にも不便となり、また従業員の利害にも関するから、実施に際しては以上の諸点を考慮されて、輸送

の改善を図られたいとの請願。

第千五十六号

昭和二十四年五月六日受理

道路運送監理事務所の地方移轉反對に関する請願

請願者 大分市大工町大分縣自動車俱樂部内 松岡能秀

紹介議員 一松政二君

この請願の趣旨は、第九百四十九号と同じである。

第百七十号

昭和二十四年四月二十八日受理

鹿兒島、指宿兩駅間に列車増発の陳情

陳情者 鹿兒島市市內鹿兒島縣市町村議會議長会内 島中三才郎

指宿線は鹿兒島駅より山川に至る支線で現在一日五往復の運轉が行われているが、同線の交通量は九州においては最高率であつて、その混雑は実に官路に絶する現狀であり、老人、幼児の危険は人道に放置できないから、これが打開については、C一二型機關車一りよりの増置により一日最低一往復の増発をせられ、事故予防と沿線住民の福祉の増進を図られたいとの陳情。

第百七十二号

昭和二十四年四月三十日受理

小運送業の複數化に関する陳情

陳情者 東京都中央区日本橋通一ノ九全國小運送業組合内 早川慎一

今回運輸省告示によつて、小運送業の複數化が実施されることになつた。これは企業経営の能率化を図

り。サービスの向上を旨としたものであるが、小運送業は大運送機關と密接な關係にあつて、しかも鉄道軌道の現有施設に制約を受けているもので業者の數にもおのずから限度があり、今後廣範圍に業者の新免許をみる際はかえつて資本、資材の二重投資の無駄を生ずることになるから、過去の経験と実績を檢討されて、形式的な複數化を避けられたいとの陳情。

第百七十五号

昭和二十四年五月二日受理

港灣の管理運営を地方廳に一元化する陳情

陳情者 兵庫縣知事 岸田幸雄

港灣法制定に當つて、その運営面を地方海運局に掌握せしめる意向の由であるが、國營港である横浜港、神戸港は別として、地方港灣においては、その後方地帯の産業經濟復興に全責任をもつて努力している地方廳が港灣の管理運営を一元的に行わなければならない。到底港灣行政の目的を完遂することはできないから、港灣の運営管理は、地方廳に一元化されたいとの陳情。

第百八十一号

昭和二十四年五月二日受理

輪タク營業の健全化に関する陳情

陳情者 東京都中央区日本橋小舟町一ノ四日本旅客自動車運送事業連合協会内 山岸敬明

輪タクは、発足以來、修養後の交通離のため全国的に発展し、日本經濟再建に地味な役割を果してきたが、最近業者が増殖したため、無規律と

なり幾多の事故や弊害を起しているから、輪タク營業の健全なる発達のため、(一)二十台基準の許可事業とする、(二)操車員に一定の資格を附すること、(三)車より番号は一地方一貫番号とすること、(四)主管官廳は一地方一團所とすること等の事項の実現のため道路運送法を改正せられたいとの陳情。

第百八十三号

昭和二十四年五月二日受理

松江江市に陸運局分室設置に関する陳情

陳情者 島根縣松江市長町三七七島根縣聯合旅客自動車協會内 高橋米右衛門

道路運送監理事務所の廃止に伴い、特定道路運送監理事務所を監理局に昇格して、政府縣母に監理局分室を設置する由であるがその場合には、山陰の中央である松江江市に右分室を設置せられたいとの陳情。

第百八十六号

昭和二十四年五月二日受理

國營自動車運轉の陳情

陳情者 滋賀縣議會議長 小林郁

國營自動車の運轉は、地方の文化、産業等の発展に寄與する處が多いから、採算に重点を置く民間事業に移すことなく、従来通り國營として運営せられたいとの陳情。

第百九十四号

昭和二十四年五月四日受理

栃木縣に陸運局分室設置の陳情

陳情者 栃木縣宇都宮市尾上町

一私立会社のよくなることではな

の利益にも限るから、実施に際しては以上の諸点を考慮されて、輸送

の増進が実施されることになつた。これは企業経営の効率化を図

再建に増味な役割を果たしてきたが、最近業者が増増したため、無規律と

栃木縣に陸運局分局設置の陳情
陳情者 栃木縣宇都宮市尾上町

三二九九栃木縣貨物自動車協会の内 矢野政男 外二名

今回行政整理の一環として道路運送監理事務所が縮小されるに伴い、栃木縣は前橋陸運局分局の管轄下に置かれる由であるが、これでは地理的にも事務的にもむしろ不便をきたし、事務の簡素化に逆行するもので、行政整理の趣旨にも反するから、栃木縣に分局を設置するか、又は東京陸運局の管轄下に置かれたいとの陳情。

第三百九十六号

昭和二十四年五月六日受理

焼津、藤枝両駅間に新駅設置の陳情

陳情者 静岡縣志太郡豊田村長 藥科茂七郎

東海道線焼津駅は漁港を控え、藤枝駅は藤相鉄道の接続分岐駅として、両駅とも貨物旅客の混雑は言語に絶する現況である。しかして、焼津、藤枝両駅間の中間に位置する静岡縣志太郡豊田村内に新駅を設置すれば、本村をはじめ、近隣十三箇町村は文化的、経済的、距離的にも多大の利益を受け、産業の飛躍的發展は必然であると思われれるから、東海道線沼津、浜松両駅間の電化工事の實施に伴い、本村地内に新駅を設置せられたいとの陳情。

第三百九十七号

昭和二十四年五月六日受理

日本通運株式会社の再編成に関する陳情

陳情者 名古屋市中村区下廣井町二ノ二三 全日通労働組合中部地区本部内 大倉精一

経済界の自立再建に緊要な陸上小運送の強化を図るため、日本通運株式会社においては、同社に対する過度経済力集中排除法の指令に備えて、再編成計画を提示したが、同案は鉄道輸送に附随する事業の公共性を無視して、企業合理化の美名のもとに作られた分割案であつて、輸送の公益性保持と増強は、期し難いので、同会社案には反対するとの陳情。

第十三部 運輸委員會會議錄第十七号 昭和二十四年五月十三日【會議録】

二二

昭和二十四年六月七日印刷

昭和二十四年六月八日発行

參議院事務局

印刷者 印刷局

(第十三部)

(三三四)