

第七回国会 運輸委員會會議錄第三十二号

昭和二十五年四月二十七日(木曜日)
午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君
委員 大西 禎夫君 尾崎 末吉君
理事 松本 一郎君 尾崎 末吉君
理事 松本 一郎君 尾崎 末吉君

出席政府委員
運輸技官 後藤 憲一君
運輸局長 (港務局長) 有井 澄君
委員外の出席者 有井 澄君
参考人(全日本海員組合副組合長) 枝吉 正保君
参考人(日本船主協会業務部長) 田井増五郎君
参考人(全日本港務労働組合同盟委員長) 武田 正泰君
参考人(日本倉庫協会会長) 立川 繁君
参考人(日本機械船業会事務理事) 津田 隆君
参考人(日本港運協会会長) 津野 清海君
参考人(東京都建設局港灣部管理課長) 長浜 時雄君
参考人(神戸市助役) 平山伊三雄君
参考人(横浜市議会港灣対策委員長) 福原 敬次君
参考人(日本海員救済会副会長)

参考人(神奈川県副知事) 松本 烈君
参考人(兵庫県副知事) 吉川 覺君
専門員 岩村 勝君
専門員 堤 正威君

四月二十六日
委員米澤滿亮君辞任につき、その補欠として鈴木義男君が議長の名で委員に選任された。
四月二十七日
委員鈴木義男君辞任につき、その補欠として米澤滿亮君が議長の指名で委員に選任された。

四月二十七日
地方自治法第五十六條第四項の規定に基づき、海上保安部及び海上保安部の設置に關し承認を求めめるの件(内閣提出、承認第六号)の審査を本委員会に付託された。

本日(の)會議に付した事件
港務法案(内閣提出第一八七号)
○關谷委員長代理 これより運輸委員會を開会いたします。
港務法案を議題といたし、審査を進めます。本日は前回の委員會において決定いたしました通り、この港務法案に重大な關係を有しておる地方公共団体、海運業界、倉庫業界、港灣運送業界、その他労働組合等の方々に御出席を願ひまして、その御意見を承ることにいたします。
この機会に簡単にあいさつを申し上げます。御承知の通りわが国の地理

的條件から申しまして、海運の振興は今後わが国の産業経済の根幹をなすものであります。そのためには船舶ととも、港灣の管理運営を最も適切に行ふ必要があるものであります。本日ここに各位の御意見を伺うことにいたしました。港務法案は、港灣管理者の設立その他港灣の管理運営の方式を確立し、もつて港灣の開発と利用の促進をはかることを眼目としておるものであります。この法律案につきまして、密接な關係を有せられます各位に御出席をお願いいたしまして、それぞれの立場から忌憚なき御意見を承り、もつて法案審査の慎重を期したいと考へました次第であります。

なおこの際念のため参考人の方々に申し上げますが、各位の御発言は公聴会における公述人に準じまして、委員長の見聞を得ること、またその発言は意見はならないこととなっております。また委員は参考人に質疑ができますが、参考人から委員に対する質疑はできないこととなっておりますので、御承知をお願いいたします。
それではこれより御意見を拜聴することになります。時間の關係から一人当りの発言時間は大体十五分程度にお願いいたします。存じます。まず神奈川県副知事をお願いいたします。
○松本参考人 今回御提案になつておりますところの港務法案を拜見いたしまして、非常に御苦心の結果、この法案ができたように拜見したのであります。もつともこの法案で焦点になるところのものは、港灣局の設立に關しますところの第四條の規定であらうかと思つておりますが、この第四條の規定につきましても、政府におきましては非常な苦心をされて、これをつくられたと思つております。第四條の意思を十分に盛られておるようには私は考へますので、神奈川県といたしましては、この第四條を修正されることなく、このまま原案通りお認めを願ひたいと思ひます。
横浜並びに神戸に例をとつて見ますと、今まで國が非常に大きな力と、巨費とをもつて運営管理をせられておりましたところの港灣を、この港務法案によりまして、關係地方公共団体が協議をいたしまして設立するところの港灣局に、その管理を委任されるという形になつておるのであります。これは私も考へますと、単に一町村と申しましてはたいへん失礼かと思ひますが、そこでは運営管理はどうてい望み得ないというふうには、私も考へておるのでございます。もちろん県といたしましては、これに對します將來の運営の費用並びに施設に對する費用は十分出資をいたしまして、お互いに將來とも港灣の発展を期したい、という考へ方を持つておるのであります。この点につきましては、府県といたしましては十分決意を持つておる次第であります。そのほかの点につきま

しては、私もこの法案につきましては何も申し上げることはございません。
○關谷委員長代理 次は吉川兵庫副知事をお願いいたします。
○吉川参考人 私は兵庫県の副知事の吉川でございます。まず私が国会の皆様方、特に運輸委員會の方々にお願いを申し上げたい第一点は、この港務法なるものがわれわれの待望しておつたものであります。政府がゆえに、すみやかに政府の原案通り通過せられますよう御盡力をお願いいたしたいという点でございます。一昨年GHQの方から專用してある突堤を返還したいと思つて、すみやかにこれの受入れ態勢を確立せよというお話が政府に對してあつたのでございます。われわれ地元におきましても、神戸港におきましては五つの突堤が占領せられておるのでございまして、連合軍の厚意に對して非常に感謝しておるのでございまして、機会あるごとに県におきまして市におきまして、要路に對しましてすみやかに返還していただくというところを要望して参つたのでございます。その結果返還をするからして、日本側においてはすみやかに管理母体を設立せよという要求があつたのでございまして、われわれもいたしましては一日も早くこれを返還していただくたい。神戸港におきましては二十四年度中一年間の実績は、実に外国船舶、艦船一千八十隻という数字があるのでござい

うものは、あるいは沖合において瀬取りをやつておるといふような状態でございまして、すみやかにこれの返還を受けまして、そうして海運が振興し、貿易が振興することをいねがつておる次第でございまして、つきましてはこの政府の原案を拜見いたして下さると、われ／＼が要望いたしておるところでございまして、しこうして非常に御苦心の存するところも拜見することができるとありまして、われ／＼は絶対にこの政府の原案通り可決せられんことを望むものでございまして。

第二にお願ひ申し上げたい点は、その港務管理の母体の形でございますが、これは港務局を設定して、つまりポート・オーソリティーを設定いたしまして、県も市も民間業者も一体となしまして、適切な規模の大きな運営をして行きたいと考えておる次第でございます。この点につきましてはアメリカあたりのロサンゼルス、サンフランシスコ、あるいはニューヨーク等の、港務の事例につきまして研究いたしてみますと、幾多の迂余曲折を経て、ポート・オーソリティーが設定せられておるのでございます。しこうしてそれはことごとくそのポート・オーソリティーの委員は、州知事が任命いたしておられます。委員任命権のごときはとるに足らぬと思ひますが、要するに県、市及び民間等から選ばれたるところの委員によつて、きわめて民主的にしかも適切に国際港務が運営せられるということが大事であると考えられるのでございます。わが国におきましては、神戸あるいは横浜港のごときは、ぜひともこの大規模のポート・オーソリティーというものを設定して

いただきたいと考えるのでございまして。そのポート・オーソリティーにつきましては、ただいま神奈川県知事から述べられました通り、第四條に規定があるのでございまして、「現に当該港務において港務の施設を管理する地方公共団体、従来当該港務において港務の施設の設置若しくは維持管理の費用を負担した地方公共団体又は予定港務区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体は、第三項及び第四項の手續を経た後その議会の議決を経て、協議の上、單獨又は共同して、定款を定め、港務局を設立することができ。」この規定につきまれば、これは市及び県が協議の上、港務局を設置することができ。しこうしことになつておるのでございしますが、聞くところによりますと、この原案に對して五大都市等におかれましては、この予定港務区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体を、その協議者の中から除こうという修正案が動いておるというところを承るのでございます。これはすなわち兵庫県の事例をとつてみますならば、候補市だけが港務局を設定せんとするところの意図であるのであります。兵庫県のこの協議者の中から除こうという意図に考えられるのでございまして。これは十分御留意の上、かかる修正案に對しては御賛成相なりませんようにお願いいたしたいのでございまして。と申しますのは、ほかの小さい中小港等とは別といたしまして、国際的な規模を有するところの神戸港あるいは横浜港のごときは、しに至りましては、よほど大きな構想をもつて、これを管理運営することが必

要であると考えておるのでございまして。特に現状にとらわれることなく、将来に思いをはせるときに、海運をもつて、貿易をもつて日本が立たなければならぬというときにおきまして、神戸港のごときは現地域にこだわることなく、港域を広げまして、そうして大阪の方に向つて大きな港を拡張して行く必要があると考えておるのでございまして。そういう場合におきまして、現在の神戸市だけが單獨で管理するということは、小規模に失すると思うのでございまして。單獨で管理するのがよいから、あるいは県市等でポート・オーソリティーをつくつて管理するのがよいからというお尋ねが、過般政府からあつたのでございまして。そういうお尋ねがありましますから、神戸市におきましては、それでは單獨で管理しよう、こいういううな意向が動かれたものと考えるのでございまして。私はさういふいきさつのいかんを問はず、これは県も市も民間の業者も一本となつて、ポート・オーソリティーを設立する。しこうして運営をして行くということが、現在及び将来において最もふさわしいものであり、しこうして内外の情勢にかんがみましますと、他のアメリカあるいはヨーロッパの事例等を研究してみましても、最も適切なものであると考えるのでございまして。特に将来のその建設を考へますときに、市單獨でこれの建設費を出して運営して行くというところは、おのずから小規模となり、建設途上におけるところのわが国の港務問題に對する態度ではないと私は考えるのでございまして。県は従来兵庫港の時代から、伊藤博文の県令時代から、兵庫港というものをあくまでも建設し

育てて来たのでございまして。現在に至りましては、神戸市が建設費を持ち、やつておりますけれども、明治四十三年までは、これはもちろん兵庫県の育てて来たものでございまして。それから現在の港域のほかに、広く港域が東に延びております。それらの市町村といふものの利益から考えまして、地先海面といふものを持つておりますところの地元の利害関係も考え、従来の県の立場から考え、その背後地でありましますところの龐大なヒンター・ランドは、すなわち兵庫県でありますから、神戸港の管理運営についてポート・オーソリティーを設定する場合におきましては、県と市と民間が一緒になつて、大きなポート・オーソリティーを設定して運営をして行く。しこうして現在及び将来において維持費、管理費、建設費等につきましては、兵庫県の及ばずながら神戸港のために負担をいたしまして、相ともに神戸港の管理建設に向つて、一致した態度をもつて進んで行きたいと考えているのでございまして。しかしながら同時にこのポート・オーソリティーの、たとえば七人の委員が設けられます場合にございましては、神戸市の立場を十分考へまして、たとえば五名の委員は神戸市長の推薦するものによるとか、二名だけは県が推薦するものによるとか、いふやうな、神戸市の立場は十分尊重して参りたいと考えております。かかる意味におけるポート・オーソリティーの設定を考へますがゆゑに、何とぞ第四條におけるところのこの條項を修正せんとするやうな意向が動きました場合におきましては、この点は御了解の上、原案通り通過せられますようお願い申

し上げる次第でございまして。以上二点をお願い申し上げまして終ります。

○關谷委員長代理 次は横浜港港務對策委員長長平山伊三雄君にお願いいたします。

○平山参考人 港務法案がまさに充足しようとしておるのでありますが、この法律案は港務行政の上に、開港以来の一大転換を来すものであります。ゆゑに、港務を生命とします各重要港務都市は、最も重大なる関心を持たざるを得ないのであります。東京、横浜、愛知、大阪、神戸、これらの五大港務都市を見ましても、これらの公共団体に所屬します市民は、約一千万の数を擁するのであります。なおこのほかに全国港務管理者協議会におきましても、つとに重大関心を持たれて参つたのであります。われ／＼は正式に昨年八月にこの港務法の準備がなされるや、その重要意義を考へまして、慎重なる調査を進めて参つたのであります。今日に至るまで政府当局の準備されまします法案は一進一退、数回にわたりました改変されておりますので、いづれを拠點としてとられるかに、相當の苦心を拂つたのであります。しかしながら本日ようやくこの法案が国会に上程されました。本格的な調査が進められることになつたのであります。私どもはこの法案を拜見しまして、五大港務都市協議会はもとより、全国港務管理者協議会と共同の上に立つて検討したのでありますけれども、法案の生命とします、すなわちこの法律の目的におきまして、港務の管理運営に關します公共団体をして、最大限の自治権を付與するという根本精神が、

この第一條におきまして生きてゐることは、われわれはこれを喜ぶのであります。すなわちこの港灣法によりまして、地方自治権がいたく伸張されたことはわれわれは喜ぶのでありますけれども、細部にわたつて内容を検討しまするときに、せつかく地方自治権が強化されて付與されるこの法律案が、はたして具体的にその効力を発生するためには、いろいろの難關が生れてゐるのであります。すなわち法律によりまして管理運営の方法を決定し、また管理主体の設立がスムーズになされるか、あるいは費用の負担等におきまして、重要な異議がはさまれたのであります。従つて内容を検討いたしました結果、最小限度の修正をいたしました結果、せつかく法律はできまして、管理主体の設立が不可能になるおそれが十分にあるのであります。私も五大港灣都市、いな全国港灣管理者協議会としまして、この法律案の成立と同時に、一日も早く理想的な管理主体をつくらうということにやつきとなつてゐるのであります。しかしながら内容に不備がありましては、せつかく法律による規定でありまして、管理主体の成立の上に支障が参つたわけ、これはまつたく意味をなさない結果になりますので、管理主体設立のために最小限度の必要事項を御修正願ひたいと思つてゐます。以下ごく少部分でありますけれども、絶対的な必要事項として、最小限度の修正点を私どもは希望いたします次第であります。

第一條におきまして、「この法律は、港灣管理者の設立による港灣の開発利用及び管理の方法を定めることを目的とする。」と明記されてゐるのであります。従来幾たびか試みられました法律案におきましても、港灣に關しましては管理、運営ともに並記されておつたのであります。ここにただ「管理の方法を定める」ということは、一片の單なる管理人を定めるというふうにも解釈されるのであります。しかも今回新たに閣議を経て決定された第四條の六項におきまして管理運営の字句が明確に現れてゐるのであります。内容におきまして管理運営の問題が認められるならば、当然法の使命とする第一條におきまして「管理運営」と御修正願ひたいのであります。「管理」の下に「運営」の二字を御挿入願ひたいのであります。そこでこの法案はまきしその使命が生ずることになる。さらにこの法案の最も生命としまして管理主体の設立に關する條項でありまして、第四條でありまして、先ほど兵庫県の代表の方からいろいろの御意見があつたのであります。この第一項の下にわすれか修正をお願いしようというところは、第一項の中に「又は予定港灣区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体」という字句を削除願ひたいという意思であります。何のためにこれを削除願ひたいといふものと、管理主体設立のために無用なる摩擦を避ける——すなわち本文におきまして、相當の設備を持つてゐるもの、あるいは費用を負担してゐるもの、は、當然管理主体としての資格はあると思ひますけれども、單に地域が水域に面してゐるというだけであつて、こ

の管理主体構成の一員となるというところは、非常な摩擦を起し、また複雑なる問題が生ずるのであります。これはぜひとも削除願ひたいことが、管理主体設置の上に、非常な速度が持たされるのであります。ことにたゞいま兵庫県の御意見に御意見を伺ひましたが、これはあとで神戸の方から御意見があると思ひますが、私ども協議会におきましては、断じて兵庫縣を度外視したことはありませぬので、兵庫縣は、やはりこの第一項の規定の中に明確に含まれてゐるようによつてゐるのであります。

次は第三項としまして、二項の次に一項を加へていただきたいのであります。その文章は第三項としまして、「第一項の協議がととのわなときは、従来みずから当該港灣の建設管理をなす、もしくは國營港灣工事に対し、國の命令により費用を負担した地方公共団体は、單獨で港灣局を設立することができる。」という一項であります。これは昨年以來、各都市におきましても最も悩まして、幾たび、どういふ法律ができたとしても、管理主体構成の上に絶対に支障となるのは、相對立した二つの存在であります。ここでもし両者の協議が整わなるときには、だれが裁定して、どこでできるかといふことを強制することができないのであります。連合軍のスキヤップ・インによりまして、公共団体の自由なる意思によつて、これをつくれば呼びかけられてゐるのであります。しかば自由なる意思を双方から主張しておつたならば、いつになつてこの協定が整ひましようか。ここで私どもは再三協議をし

ろいろの手続はありますけれども、これは單獨でも設立することができ。第一項の中の「單獨で又は共同して」という字句に對しまして、この法案を立案されるお方の御意見を聞きますると、港の中に二つの公共団体がありまして、これは別々にできるものであるという趣旨で提案されたということでありまして、ゆゑに、ぜひともこの第三項を挿入していただきたいのであります。この挿入をお認めくださるならば、法律制定と同時に即座に管理主体ができましたけれども、この二項をもしお認めにならなかつたならば、いつの世にか管理主体ができました。ここに深く御留意いただきたいと思つて、この一項はぜひとも挿入願ひたいと思つてゐるのであります。

次は原文の第三項の次に、これは第五項になるわけでありまして、次の一項を御挿入願ひたいのであります。前項の規定による予定港灣区域を關係地方公共団体の地先水面を越えて規定しようとするときは、あらかじめその地先水面を区域とする地方公共団体の同意を求めなければならぬ。何がゆゑに第五項の挿入を希望するかといふと、第一項におきまして、予定港灣区域云々のことを削除いたしましたために、もし一つの公共団体がその獨裁権をもちまして、除外したところの權益を阻害するやうなことが断じてあつてはならない。もしその区域において求めようとするならば、あらかじめその公共団体の同意を求めて行なかつたならば、この設立はできないという、すなわち第一項の、または予定港灣区域の削除に對する救済案でありまして、これを入れることによりまして、除外されようとする字句は、まつたくここに再生されることとなるのであります。しかして第四條の七項以下八項、九項、十項は、第三項の挿入によりまして、これはまつたく不必要となる文章でありますので、七項、八項、九項、十項は、全文削除することをお含み願ひたいと思つてゐるのであります。

次は第十二條であります。まず第一に、第一條に御願ひしました管理運営の問題であります。この條におきましても、單なる管理という字句のありまるところには、これはいづれも管理運営と御挿入願ひたいのであります。さらに同條第五号の次に、第六号として一項を挿入したいと思つてゐるのであります。それは「港灣局の管轄する港灣区域内における船舶出入港届の受理、錨地及び船席を指定すること。」これはこの法律案だけでは、この意味がはつきりして参りませぬけれども、一面最後に拘束法の改正をお願いいたしました、連合軍の示唆にある点を本点に生かしていただきたいという趣旨であります。

さらに進みまして、原文十号の次に、十一号の挿入をお願いしたいのであります。すなわちその文章は「港灣局が管轄する港灣区域及び臨港地域内における貨物の積下ろし、保管、荷さばき及び運送の改善調整をはかる。」これによりまして、当初運輸省が立案された趣旨とも合致します。設置された管理主体の實際の業務が、これによつてまつたく明らかになつて参るのであります。これらの点につきましては、なお最後に附則の点で

申しますけれども、現在ありますところの運輸省設置法の一部を改正願ひまして、この十二條をまつたく完璧した條文にお願いしたいのであります。

次は第十六條、第十七條の問題であります。これは相関連した文章でありますので、まず第十六條に第三項の御挿入をお願いしたのであります。それは「第一項の規定による委員のうち、港務局を組織する地方公共団体は、必要と認めるときは当該地方公共団体の議会の推薦する議員一名を任命することができ、さういふ文章であります。さらに第十七條は、全文御修正願ひまして、「国会の議員または地方公共団体の議会の議員（第六條第三項の委員たる議員を除く）は委員を兼ねることができない。」というように御修正をお願いしたいのであります。この修正の意義は、將來設立されます管理主体は、複雑なる條件に伴うのでありまして、ことに横浜、神戸港のごとく、国港としまして、国が大部分の費用を投じて建設された港に對しまして、おの／＼都市は百億あるいは数百億の費用を投じて、港に對する設備を持つてゐるのであります。これらの設備はともにまさに生れますところの管理主体に移管されるのであります。が、この大きな財産を移管するばかりでなく、この法律によりまして、もし管理主体が経営の上で欠損した場合に、これを組織した公共団体は、その欠損を補填しなければならぬという條文があるものであります。もし管理主体が経営の失敗によりまして、多額の欠損をした場合、この負担を公共団体に求めるときに、いかなる連絡によつてこの負担がなし得ましようか。公共団体はまた数十億、数百億の財産を投じておきながら、これに對して一つの関連も持つことができない。欠損の補填が要請されまして、公共団体と管理主体との連繫をどこで調整するであらうか。これらを考慮してみますならば、現在の教育委員会法におきまして、独立した委員会があり受けつけ、その費用は市から交付を受けるために、議会の推薦する議員一名を教育委員の中に入れまして、議会と公共団体と教育委員会との間を調整してゐるのであります。これはまつたく相関連した事項と思ひますので、この大きな財産を委託し、かつまた將來多額な費用を負担しなくてはならない、この連絡、調整のために、もし必要があるならば、公共団体は七名のうち一名だけの委員を出すことができる。こういう條文は絶対に必要なことであります。これなくしましては、できまして管理主体と公共団体の連絡が欠けますために、港務局あるいは管理主体の設立が不可能になるおそれがあるのであります。

なお第十七條の第二号、第三号、第二項等は、はなはだ變則的、一方的な欠格條項でありまして、特定のこれらの者を不適格とさすならば、おそらく港務局あるいは管理主体の委員となる者がなくなつてしまふおそれが十分にあるのであります。これらの欠格條項に示されます條項は、管理主体設立に際して、定款の上に明確に明記して制限すべきであつて、法の上に變則的なこういう欠格條項を残すことを、われわれは不可解に思はれるのであります。よつて十七條は先ほど申し上げた通り、簡単に御修正願ひたいのであります。

次は第三章、港務管理者としての地方公共団体、第三十三條であります。これは第四條との關係において、第四條の御修正が願へましたならば、第四條は主として港務局の設置に関する條項でありまして、これは港務局設置を前提として、公共団体が單獨で管理者となり、もしくは協議の上、一つの公共団体を管理者として指定する。こういう條文の整理のために、第三十三條を次のように御修正願ひたいのであります。第三十三條「関係地方公共団体は、港務局を設立しない港務局について、第二項において準用する第四條第四項及び第六項の手續を経た後、その議会の議決を経て、單獨で港務管理者となり、若しくは協議の上これら地方公共団体の一を港務管理者に指定し、又は地方自治法第二百八十四條第一項の地方公共団体を設立することができ、さういふふうに御修正願ひたいのであります。

次は、本文五十一條であります。これは勸告権であります。第五十一條の原文は「運輸大臣は、重要港務に於て、港務の利用を増進するため特に必要があるとき、港務管理者を設け、若しくは港務の關係地方公共団体に對し勸告することができ、さういふ文章であります。文章自体は至つて簡單なものであります。しかしながら勢頭にならぬ限り、私どももまた重要港務と指定されようとする港務都市として、いづれもこの法の設立のすみやかならんことを期待し、またこの法案の通過によりまして、逐次管理主体を結成しようとする意気込みで、日夜奮闘してゐるのであります。むしろ地方公共団体、主要港務自体が、進んで管理主体をつくらうとしてゐることにかながみまして、もしつくりな場合には、勸告するといふのであります。これははなはだ解しかなる文章でありまして、この上から見ても、これは地方の意思を無視された文章とも考えられますので、この点は必要ないものとして、削除願ひたいのであります。さらにまた、その反面には、この勸告権の意義がどういふものであるか、深い疑義をその中にはさんで参りますので、勸告権に對する効力がどこにあるのであろうか、いかなる問題に對して勸告するのであろうか、さういふあいまいな解釈を生じますところの五十一條は、私どもも重要港務都市としての考えに反します。これは必要ないものとしまして、全文御削除願ひたいのであります。

次は、第五十八條の三項であります。が、「地方自治法第二百三十三條第二項の規定は、地方公共団体が、港務管理者に港務施設を譲渡し、貸し付け、又は管理を委託する場合には、適用しない。」という原文であります。しかしながら地方自治法は、法の命ずるところによりまして、各都市は條例をもつて、重要財産を指定してゐるのであります。この重要財産が、單なるこの港務法の一項によりまして、その意義を失ふことは、憲法上の解釈に對してどうかといふ非常な議論が起つたのであります。しかしそれはそれとしまして、これだけせつかく與えられましたところの住民の権利が、これによつて剝奪されるということは、どうも私にはうなずけないのであります。さういふ法律がないとしまして、決してこれが住民投票にかけなくてはならないような大きな波紋を生ずるとは考えられないのであります。しかしながら住民から見ますならば、この重要財産に對しては、はつきり住民に問はなければならぬという住民の権利が、この法によりまして喪失するといふことに對しましては、うなずきかねるのであります。さういふ必要の度合いのまことに薄い文章は、法の整理の上から見ても、この第三項を全文御削除願ひたいのであります。

最後に、先ほど第十二條の点で申し上げたのでありますが、附則として、第五項を次のように加えたいのであります。「運輸省設置法の一部を左の通り改正する。第四十條中第一項第十九、二十、二十一、二十二号及び第二項第五号及び第六号は港務管理者の指定された港務においては適用しない。」この改正の要綱は、十九号は「運輸大臣の指定する港務施設の管理に関すること。二十号は「港務に於ける諸作業の改善調整に関すること。二十一号は「港務運送業及び臨港倉庫の発達改善及び調整に関すること。二十二号は「港務に於ける港務諸作業料其他運輸に関する料金に関すること。」さらに運輸省設置法第四十條第二項は、第五号によりまして「所管事務に関する指定生産資材及び石油製品の割当及び監査に関すること。第六号に「所管事務に關する労働物資に関すること。」これだけのものは運輸省設置法の中にあるのであり、またこの港務法の発案者の御意見を聞きますと、現在の運輸省に持つておきます港務に對する一切

の業務は、この管理主体に委譲されるものであるという御説明があつたのでありますが、もしこれがそうであつたならば、この運輸省設置法を御改正願ひまして、第十二條におきまして、管理主体が明確なる業務を把握できるようにお願いしたいのであります。さらに附則に第六号を加へまして、これも先ほど申し上げましたが「港則法第四條及び第五條第二項、第三項中港長とあるは、港灣管理者が設定された港灣においては港灣管理者と読み替へるものとする。従つてこの附則とも万遍的にこういふことが適用されるのでなくて、この法の命ずるところによつて、港灣管理者が設定されたならば、設定されたところにだけ、この法文が適用される、そういうような御解釈で御修正願ひたいのであります。

以上申し上げましたことは、私も過去十箇年養食を忘れて討議し、一千万市民の輿望に沿ひまして、理想的港灣管理主体の結成のために心血を注いだ修正意見であります。これは原文を認め、この修正意見がお認め願へるならば、法の通過と同時に、ただちにわれわれは管理主体の結成にかかるとができるのであります。万が一この修正案が通りませんで、政府原案のまま通るようなことがありましたらば、管理主体の結成は絶対に不可能であるといふことを銘記されまして、何とぞ修正の点、お含みの上、御善処くださるよう切にお願いいたす次第であります。

○關谷委員長代理 次は神戸市助役長浜時雄君。

○長義参考人 本日は当委員会に市長が御招集になつたのであります。市

長はやむを得ない所用のために出席いたしかねまして、私がかつて参りしましたことを御了承をお願いしたいのであります。この港灣法の問題につきまして、私はこれから六項目の修正意見を申し上げたいと思つてあります。但しこの点につきましては、單に神戸市のみの意見ではないのであります。東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の五大港灣はもちろんで、この六項目の中の大部分の問題につきましては、全国利用者協議会においても同様な御意見のあることを御了承願ひたいのであります。

先ほど横浜の方からいろいろ総論的のお話もあつたのであります。時間的關係もありますから、私は逐條にその要点だけを申し上げたいと思つてあります。まず第一條でございます。この第一條につきましては、この法律の全体の目的が定められておるところ、最も大切な條文であると思つてあります。しうしてこの條文を拜見いたしますと、港灣管理者といふものが、單に港灣の施設に関するところの業務のみを担当するのであります。これ、かんじんな港灣自身の運営に関する業務に携われないような印象を与えるのであります。しかるにこの法案の最後にありますところの理由書を見ますと、この理由といたしましては、港灣の開発発展をはかるため、地方公共団体の自由な意思による港灣管理者の設立その他港灣の管理運営の方式を確立する必要がある、これがこの法律案を提出する理由である。更にりつばな理由書になつておるのであります。この理由書と第一條のこの法律の

目的との間においては、大きな齟齬があると思つてあります。管理に引續いて、管理運営の二字をお加へ願ひたいと思つてあります。

次は第四條と、これに関連いたしますところの第三十三條の問題であります。この四條及び第三十三條の管理主体の決定に参画いたしますところの關係地方公共団体の範圍の問題であります。が、法案を拜見いたしますと、この範圍といたしまして、第一は「現に当該港灣において港灣の施設を管理する地方公共団体」、第二は「從來当該港灣において港灣の施設の設置若しくは維持管理の費用を負担した地方公共団体」、第三といたします点は、われわれが修正をしていただきたいと思ひます点であるところの、「予定港灣区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体」、以上三つの條件を備えておきますところの地方公共団体、管理主体の決定に参画するといふことになつておるのであります。

この關係地方公共団体の範圍といふものは、真にその港灣の利害關係を持つておりますところの地方公共団体に限定すべきものであらうと思つてあります。第三の点、すなわち單に予定港灣区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体といふことになりまると、これは第一にも當らない、第二にも當らない。つまり何らの管理もなし、施設もない、單にその地先が港灣区域内にあるという關係から、前二者と同等の立場において、港灣管理主体決定に参画するといふことになるのであります。これはこの港灣管理主体を決定いたしますところの協議に、

いたずらに紛争を生ずるところの公算がすこぶる大きいのであります。一例を神戸港にとつてみますと、神戸港の港域を見ますと、これは港域法によりまして、西部は明らかに神戸市内でありまして、東部の方は、芦屋市の芦屋市内にありまるところの芦屋川の左岸の突端から二百二十七度三十分引いた線、及び陸岸によつて囲まれた海面であるのであります。予定港灣区域をばこの港域法において定められておきますところの区域をもつていたしますと、地先水面を区域とするところの地方公共団体は、兵庫、神戸市のほかに、さらに本庄村並びに芦屋市という二つの關係地方公共団体があるものであります。しかも現在神戸港の港灣施設といふものは、神戸市の区域内にあるだけであります。しかもこの港灣施設の費用といふものは、現に神戸市が管理しておりますところの内國貿易地帯は、市が三分の二、残りの三分の一は國が負担し、そのほかに市單獨の費用を相当多額に投じてつくり上げたものであります。さらに外國貿易地帯におきましては、神戸市が二分の一、残りの二分の一は國が負担して完成したものであります。ところがこの法案によりまると、管理主体の決定をするのに、先ほど申し上げました小さいところの市とか村に對しまして、一々意見を求めて、これに協議しなければならぬのであります。従つてその間に無用な紛争を起し、港灣管理者をきめること自体が、きわめて困難になる憂いがあるものであります。先ほど兵庫の方が申されました、兵庫を除くというふうな考えは、われわれは毛頭持つていない

ことをば御了承願ひたいのであります。先般政府側の説明をこの議會におきまして、非公式に承つたのであります。が、單に港灣区域が關係するところの公共団体をば關係地方公共団体の中に入れたことは、これらの市町村の地先権といふものを尊重しなければならぬからだといふところの御説明があつたのであります。が、ごもつともであります。地先権を尊重するといふ言葉に對しましては、私もはごもつともと思つてあります。しかしながらこの点につきましては、たとえば公有水面埋立法の第三條におきまして、公有水面の埋立ての免許は、知事が期間を指定して、地元市町村会の意見を徴することが規定せられておるのであります。従つて、地元市町村会の同意がない限りにおいては、埋立ての免許といふものは困難な事情にあるのであります。従来からも、他の法律において十分にさういふ点は尊重されているのであります。またたとい法律の規定がなくとも、他の方法によりまして、地先権を尊重することは十分その目的を達成し得ると思つてあります。現にわれわれは第四條の修正意見の一つといたしまして、予定港灣区域を、關係地方公共団体の地先水面を越えて規定しようとするときは、あらかじめ地先水面を区域とする地方公共団体の同意を求めなければならぬといふことを、私もはこの修正意見の中に入れておるような次第なのであります。従つて管理主体をきめるために、最も無用な紛争を生ずるおそれがあるところの規定は、削除してもらいたいのであります。そのほか管理主体を現実に設定するために必要でありますところ

の第四條、その他の修正意見につきましては、横浜市から先ほど申し上げましたから、私はこれを省略したいと思うのであります。

次に第十二條と、並びにこれに関連いたしますところの三十三條の問題であります。これは管理主体の行うところの業務の問題であります。現在在国の出先機関が港において行つておりますところの港務行政の中には、特に国において取扱ふことを必要としなくて、むしろそれは地方公共団体にゆだねた方が理想的であるといふところもはなはだ多いのであります。かかるものはこの際港務管理主体に移管すべきものと思ふのであります。港務法においてこの港務の管理主体をきめるというところは、つまりそれを平たく申し上げれば、港の主人公をきめるというところなのであります。ところがこの港務法の通りにいたしますと、この法案によつて定められた港の主人公といふものは、主として施設の建設、管理のみの仕事をするのでありまして、港務運営の面の仕事ということにつきましては、すこぶるこれを制限しておるのであります。港務の運営の面に關しますところの業務をば、現在の地方海運局に置いて、そのまま残すといひますれば、せつかく管理主体をつくつて、この管理主体をして一元的に港務行政を取扱はしめ、これによりまして従来港務行政組織の非常に複雑でありました点を簡素化するといふ、民間方面の非常な熱望は、とうてい望むことができないと思ふのでございませう。この点につきましては、昨年の七月二十九日付の連合軍最高司令官、總司令部の覚書の二の〇項におきまして、

港務管理主体が港務運営の調整と監督をするために設けられるべきものであり、このことを指摘してあるのであります。またこの覚書に對しまして、昨年の八月三十一日の閣議決定に基きまして、九月一日付の日本政府から總司令部に出した書簡の中にも、その三項に、港務管理主体の任務の中に、おきまして、港務区域内のポート・オペレーション及びターミナル・オペレーションを監督調整することといふことが明示されてゐるのであります。これがこの港務法をつくりましますところの基本ともなるべきものなのであります。これに對しまして、一九四九年十二月十六日付の連合軍最高司令官、總司令部のこの覚書の中におきまして、特に港務の管理及び運営に關しては、地方自治の機能を最大限に發揮せられるように規定せらるべきものであると、この立法上の注意が喚起されておるのであります。それにもかかわりませず、この法案におきましては、以上の趣旨が完全に盛り込んでいないのであります。従ひまして私どもは、この法案の第十二條にありましますところの業務内容の中に、さらに一、港務局の管轄する港務区域内における船舶入出港の受理、錨地及び船席の指定をすること、一、港務局が管轄する港務区域及び臨港地区内における貨物の積みおろし、保管、荷さばき及び運送の改善調整に關すること、以上この二点をばせむとも挿入していただきまして、港務管理主体をして名実ともに港の主人公として、港務の施設とともに運営の面の業務をなされ、港務行政の一元化をはかるようにお願いしたいのであります。

次は第十七條の委員の欠格條件であります。この法案によりましますところの国会の議員または地方公共団体の議会の議員及び港務局の工事の請負を業とする者は、港務局の委員になることはできないことになつておるのであります。が、教育委員会法の第七條におきましては、委員のうち一名は必ず地方議会の議員の中から選挙しなければならぬといふことになつておるのであります。私どもはこゝまでは言つておるのではございませんけれども、この趣旨にのつとまりまして、港務法におきましても、港務局を組織する地方公共団体の長が必要があると認めるときは、当該地方公共団体の議会の推薦する議員一名だけは任命することができるといふのであります。議員のうちから一名の委員をも認めないといふことは、この法案に盛り込んでおられるところの、港務局と地方公共団体の間にいさゝかのつながりがあるのではありませんが、それらのつながりをば円滑に処理するといふことに対して、大きな障害を來すものと思ふのであります。次にこの工事の請負を業とする者をば欠格條件としておるのであります。が、港務と利害關係を持つ者のつながりをここに遮断するといふことにつきましては、私どもは賛成でありませう。もしもその意味におきまして、工事關係者をば入れないといふのであります。するならば、港務工事よりも以上港務に利害關係を持つておりますところの倉庫業、沿岸荷役業者あるいは海運業者、これらはさらにその委員から排除しなければならぬと思ふのであります。一方は入れることができ、一方はこれをばのけるといふこ

とにつきましては、この法案に對しますところの利害關係を持つ者のつながりを断ち切るという趣旨と、一貫しないと思ふのであります。さらに港務局が港務管理主体となつた場合の委員に限りまして、法案の第十七條の欠格條件があるものであります。が、大事なことだからもう一ぺん申し上げますが、港務局が港務管理主体となつた場合、つまりポート・オーソリティーとなつた場合に限つて、この法案第十七條の欠格條件があるのであります。が、もしこの港務管理主体に、第三十三條の規定によりまして關係地方公共団体の一つがなつた場合、または自治法の第二百八十三條第一項によりまして、いわゆる一部事務組合を設立した場合におきましては、やはりその委員なり組合議員といふものに對しましては、何らの欠格條件がないのであります。この法案においては、その点はさらに考慮されていらないのであります。まことに、この三つの方式にありましますところの管理主体に對しまして、一つにつきましてはこゝういふ欠格條件があるけれども、二つにおいてはそれが何らないといふような実情にもなつておるのであります。従ひまして私どもは十六條に次の一項を加へまして、それに関連いたしまして十七條をば次のように改正をお願いしたのであります。つまり十六條の三項といたしまして、第一項の規定による委員の内、港務局を組織する地方公共団体の長は必要があると認めるときは、当該地方公共団体の議会の推せんする議員一名を任命することができ、こととするのであります。そういたしまして、教育委員会法の第十條に示してあります

通り、十七條といたしまして、「国会の議員又は地方公共団体の議員（第十六條第三項の場合を除く）は、委員を兼ねることができない」といふように御修正を願つて、しかもその土建業者だけをば欠格條件に入れたい。入れるなら全部入れる。入れなければ全部入れないといふことに御修正を願ひたいのであります。

次は第五十一條の問題でございませう。これに関連して前もつて申し上げましたが、この法案全体をながめまして、もしも關係公共団体が、この第二章によりましてポート・オーソリティーを設立するといふ場合、第三十三條によりまして、地方公共団体の一つが管理主体になるという場合、この二つがありまして、この關係公共団体の一つは、その前者をば指導し、他の一つは後者を指導するといふ場合におきまして、その話し合いがつかぬかつた場合においては、どれによつてこれをとりまよとめるかといふことが、この法案には明らかにしてないのであります。

第四條の規定はポート・オーソリティーをつくるということが一應關係公共団体の間に話し合いがついて、そうしてつくることについてのその内容その他につきましては、二項以下の手続をとる。それに対して協議が整わないといふ場合がある。あり、また協議しなければならぬ事柄が載つておるのであります。三十三條は關係地方公共団体の一つが管理主体になるということの意見は一致しておる。そのいさゝかな諸手続、内容等についてはどうするかといふことが書いてある。その根本の一つの公共団体がポート・オーソリティーになり、一つの公共団体が管理

主体になるということになったときには、それはどれによつてそれを取りまとめるか。それがまとまらなければ、一步も管理主体などというものは進行しないのであります。それだけを申し上げて第五十一條に参りたいのであります。五十一條は運輸大臣が重要港灣に對して港灣管理主体を設立すべきことを、地方公共団体に勧告することができる條文なのであります。關係地方公共団体は一九四九年の十二月十六日付の連合軍最高司令官總司令部の覚書の二によりまして、重要港灣につきましては、港灣管理主体を定めなければならぬのであります。なおさらこの覺書四によりまして、目下接收中の港灣施設は、港灣管理主体が設立されるに初めて解放されることになつておるのであります。その手続をするにあたりましては、關係地方公共団体の間に意見が一致しないで、協議が整わないような場合におきましては、運輸大臣はもはやこの管理主体をつくれという、こういう勧告ではなくして、第二條に示す三つの方式の港灣管理主体の中のいずれか一つの方法と示して、そうしてこの港灣管理主体をつくれということが、勧告せられる公算がすこぶる大きいのであります。かかる勧告をするということは、地方公共団体の自由意思を尊重するということの、同様十二月十六日の覺書の趣旨に反することにならうと思ふのでありますから、この第五十一條の削除をばお願いしたのであります。

あります。この地方自治法の條文では、普通地方公共団体が條例で定めるところの特に重要な財産または營造物を処分するにあたりまして、当該地方公共団体の選挙人の投票において、過半数の同意がなければならぬことになつておるのであります。この法案によりまして、この選挙人に與えられたところの権利をば剝奪しようというのであります。言いかえまして、普通公共団体には、條例で定めるところの特に重要な財産または營造物の中に、この港灣施設というものをば含めてはいかぬ。含めてもこれによつて權利を失うというようなことにもなるかと思ふのであります。このことは地方公共団体に対するところの非常干渉になるのではないかと思ふのであります。従つてこの法案の五十八條の三項は、ぜひとも削除していただきたいと思ふのであります。しかもこの法案の第五條を見ますと、港灣局は公法上の法人ということになつておるのであります。この公法上の法人ということが、即公共団体ということになります。公共団体につきましては、この選挙することは適用されないことになつておるのでありますからして、従いまして、それもいたしませんから、この條文は無用なものであると思ひます。からして、いたずらに地元のば刺戟することのような條文は、これは削除していただきたい。こう思ふのであります。以上で終ります。

〇關谷委員長代理 次は日本船主協会業務部長枝吉正保君にお願いいたします。〇枝吉参考人 日本船主協会の枝吉でございます。多年懸案でありましたところの港灣法がいよいよ上程の運びになつたことは、港灣に關係深い日本船主協会にとりまして、まことに喜びにたえない次第でございますけれども、実は昨日法案をいただいたばかりで、きょうここに意見を申し上げるというためには、あまりにも期日がなくて、多少法案そのものから離れるかもしれせんけれども、船主の立場からまず本案に關する要望を述べたいと思ひます。

第一に、港灣行政はきわめて多岐であつて、しかもそれ／＼の行政がきわめて複雑な手続を必要といたします。ことに税關關係にそれが著しく、行政の一元化ということもきわめて望ましいのでありますけれども、行政機構が一緒なだけで、單にそれだけでは何にもなりませんので、むしろそれ／＼の部門の手続の簡素化ということに重点を置くべきであります。戦時中海運局ができました。一元化が行われ、それで手続が非常に簡素化されたので、海運としても、港灣における能率が非常に上つたことを喜んでおつたのであります。が、終戦後税關が置かれ、あるいは海上保安庁ができました。手続があらためて複雑になつて来たような感じがいたします。この法案は主として修築、管理ということによるところの港灣の發展をはかるのが目的であるようでありますが、政府の各省、港灣管理者も、すべてこの点を今後實際に施行する上において御考慮を願ひたい。ことに海運局の事務を今度地方公共団体の方に移すという点につきましては、海運としては全国的な面が多いので、それが統制されないで、各港において別々な手続が必要であつたりするよう

なことがあつては、はなはだ都合が多いので、この点は十分御考慮の上で、海運局から地方行政団体の方への移管を御考慮願ひたいと思ひます。第二に、この法案によると港灣の修築と管理は、全面的に地方にまかせるというのであつて、地方自治の尊重はまことにけつこうではありますけれども、全国的に統一を要するといふ、今申し上げたような点について、やはり国で調整をするという点も多少考へていただく必要があると思ひます。ことに港灣の使用料などは、従来の大臣の認可制を廢されたのであります。地方庁にまかせた結果、手続に相違がでたり、あるいはポート・チャージが上つたりするようなどでは、海運の發展を阻害するのではないかと存じております。次にこの法案によつてポート・オリソリティー制度が導入されたのは、港灣の民主化という点からいたしまして、はなはだけつこうではあります。が、独立採算などにあまり重点を置かないで、國は地方公共団体と互いに援護しあつて、ポート・チャージの上らないように御考慮を願ひたい。それがために港灣局に海運關係の人を入れるということをお願いしたいと思ひます。この点は先ほどの地方公共団体の公述に、需要者側を入れないといふような御意見があつたように承りましたけれども、こういうふうな獨善的なお考えであつては、あるいはわれわれの方の立場が非常に危うくなるように考えられます。次に従来港灣管理行政は、地方でも土木技術が中心になつておりました。土木技術者がその担当者でございました。従つて防波堤の建設などについても、船の立場から使ひやすい港灣というようなことが考へられるよりも、それ以外のただ建設ということに力が入るために、われわれの方として希望に沿わないようなものができると。補助金なども、陳情や、各府県の制振りに重点が置かれました。海運の立場からはあまり考えられないでいた点があるように考えられますので、今後そういう点について、ある程度國が統一されるといふうなことも必要ではないかと存ぜられます。ことに最近新聞で伝えられるところによると、行政制度審議會とかで、港灣行政を國土省に持つて行くことが議決されたそうでございます。こういうことがとかく港灣と海運を切り離して考へることになるおそれがあるように思ひます。

なおつけ加へて申し上げたいのでございますが、頂戴した港灣の説明によりますと、民間企業が大いに進出して、公正な企業活動により能率を上げることが望ましいという建前から、港灣管理者が私企業と競争したり、私企業に干渉したりすることは、これを避けるようにという規定がございまして、それから法案を通読しましたところによりますと、第十三條に「港灣局は、港灣運送業、倉庫業その他輸送及び保管に關連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならぬ」と。それから第三十七條には、鐵道との關連などが規定されております。そのほかにいろいろございまして、この港灣の管理といふことが、先ほど地方公共団体の方から公述にもございまして、運営といふ点が多少欠けてお

る。管理運営というものが現在の機構において、なるべくこの港灣法を生かすというふうに行つて行かれておるようでありまして、そのために將來における港灣というものが、いかに理想的に運営されるか、あるいは管理されるかという点に、欠けたようなところがあるのではないかと思います。鉄道の引込みといふことも、外国の例を見ますと、鉄道が臨港区域に入りまして、ときには、一切その管理者の経営するところの支配下に入れられて、その運営にまかされるといふふうになつておりますが、そういうようなことも、一応日本の方でも考えられる必要がないか。私大阪において、また神戸において見たところで、鉄道があまりに独善的に運営するために、市民が迷惑するといふ点がよくわかれる。また海運から見ても、天保山方面の港灣の利用が、樺島方面の港灣の利用と比較して、荷物の出入りと、鉄道の搬出搬入がうまく一致してない。それがために両方の荷物の動きが非常に悪いといふような点も実際に見たことがございます。以上をもつて私の公述といたします。

○尾崎(末)委員 最初おつしやつた一項目を、私ちよつと聞いていなかつたので、もう一ぺんお伺いしたいのであります。

○枝吉参考人 港灣行政はきわめて多岐であつて、それが行政の複雑な手続を必要とする。税関関係などにおいて

も、それが特に著しい。一元化といふことは望ましいけれども、これがただ一緒になつたというだけでは何にもならない。そういう点について申し上げたのであります。

○尾崎(末)委員 わかりました。ありがとうございます。

○關谷委員長代理 次は日本倉庫協会会長武田正泰君にお願いをいたします。

○武田参考人 私日本倉庫協会会長武田でございます。業者を代表いたしまして、本法案に対して意見を申し述べたいと思ひます。われ／＼としてはこの法案に對して全面的に賛成をいたしますので、すみやかに国会に提出されて、可決されることを希望してゐるのであります。

実は一昨年の末でありましたか、第一次案が運輸省でつくられて、それをわれ／＼は見たのであります。それが、どうもわれ／＼の民業を圧迫するおそれがあるといふことを知りましたので、業者が猛烈なる反対をしたのであります。その後当局におかれましては、原案をひとまず白紙に返されて、根本的に案を練り直すといふことになつたのであります。ところがちよつと昨日でしたか、本案を拜見いたしました。われわれの主張が全面的に取入れてあるといふことを知りまして、いささかも申し上げることもない。しかしながら一言申し上げておきたいことは、最近五大港都市港灣協議会におきまして、第十二條に港灣局が管轄する港灣区域及び臨港地区内における貨物の積みおろし、保管、荷さばき及び運送の監督調整に關すること、及び港灣局の管轄する港灣区域及び臨港地区内にお

ける港灣施設の使用及び役務の提供に關し適正な利率を規制すること、この二点を追加することを要望されたといひておりますが、われ／＼としましてはかかる追加は反対なのであります。と申し上げますのは、第一については規定がすこぶるあいまいであり、われ／＼の日常作業に對して何をしようといわれるのか、意図がわかりません。かりにこれを追加されまると、行政権が不当に拡大行使されるおそれもあり、かつもと／＼自由であるべき私企業の活動に對し制限を加へ、あたかも戦時中におけるがごとき統制を再現し得る余地を残すこととなるのではないかと思ふのであります。またわれ／＼倉庫業に關する法規として、倉庫業法があるものであります。この業法の権限を港灣局が受けたといふ考えがあるやにもとれますが、現在においてもわれ／＼業者は、業法に基く報告なり届出を、地方の海運局または地方の陸運局にわかれて出しておるのであります。しかし同じ運輸省の内部のことでありまして、兩局の間で取扱いが異なるといふことはないのであります。もし港灣局に港灣区域内の権限を委譲されることになりまると、考へ方の違つた二つの窓口ができる場合もあり得るわけでありまして、その間取扱い上の相違を生ずることも予想され、業者としましてははなはだ迷惑であります。特に港灣地域は小範圍になつておると思ふのであります。たとえば大阪港のごとき、一倉庫会社またはその一支部のコンパウンドやその所管の蔵所でありながら、一方は港灣局へ、他方は海運局または陸運局へといふ手続をせねばならぬことになる。その煩

雑さは、業者としてははなはだ迷惑であります。なお業者によつては大阪と神戸というように、数港灣にわたりまして事業場を持つておりますが、こんな場合にその支店間に区々の取扱いを受けるようなことも予想されるのであります。またこういふ一つの企業体についての場合から離れまして、われわれ日本の倉庫業者という立場から申しましても、各倉庫業者の間で区々の取扱いを受けるといふことは、はなはだ困るのであります。港灣倉庫業者としては、倉庫業のほかに港灣運送業を兼営しておりますので、むしろ地方に運輸倉庫等をついた一本の窓口を設けられることを希望しております。

次に先ほど申し上げました第二の料金の点であります。五都市の希望が、物価の統制と重複的に統制するといふのか、あるいはまた何らかの権限の移管を受けたといふのか不明であります。いづれにしても何らかの統制権が與えられ、港々で区々の取扱いができるのは、これまで反対なのであります。

次は第十三條であります。港灣局は船客の乗降、貨物の積みおろし、保管、荷さばき及び運送に關する私企業を保護助長し、これらのものと競争して事業を営んではならないと、一部を少し修正するような意見があるやうであります。われ／＼業務について保護助長せられるのは、一応けつこうであると思ふのであります。けれども、これには必ずしも必要な干渉が伴うといふおそれもありますので、原案通りの表現をむしろこちらとしては希望してゐる。

なお第四十七條に、十三條の規定に違反した場合にその行為を停止させたり、変更することを命じ得ることになつておりますのを、削除したいという提案もあるやうですが、これをとりました場合には、第十三條の規定が死んでしまふことになりまふので、ぜひともこれは存置すべきであると考えております。

次に第十六條に、必要があると認めるときは、当該地方公共団体の議会の推薦する議員一名を任命することができると、追加したいといふような希望のようでありまして、この点もまた反対なのであります。必要があると認めるといふことは、予算をとる便宜上といふ含みもあるやうですが、港灣の行政運営は、政治と原則的にかつ絶対的に切り離して行へべきものであり、先進外国における前例から見まして、たとへばサンフランシスコのごとき議員を入れて失敗した経験があるやうであります。われ／＼としましては原案を賛成しております。改正の提案が実現するやうなことのないやうにお願いしたいと思ふのであります。

以上これを要するに、われ／＼の主張と違ひいかなる提案に對してしても、反対をとるものでもありません。全倉庫業者の希望を全面的に取入れてあります。本原案に對して、われ／＼業者一同賛成するものであります。どうかこの点よろしくお願いしたいと思います。

○關谷委員長代理 次は日本港運協会会長津田隆君にお願いしたいと思います。

○津田参考人 私は日本港運協会会長津田隆でございます。先ごろからい

ます。二十四年度も非常に燃料の削減を受けましたけれども、およそそれに近いざつと七割見当で、やはり全体の七割近くまでは輸送の実績があるものと今日にらんでおります。船員の上から見ましても、漁船を除きましたものの半数以上が、機帆船船員である。こういうようなわけで、非常に大きな役目を果しておるのであります。ところがこの法案の中では、そういう小さい、水上の小運送というような方面のことが、あまり考えられてないと思ひます。従つて小さい港湾のこともあまり触れてないようでありまゝ。港湾の数をちよつと調べてみましたならば、全国でざつと二千四百もあるのであります。第一種重要港湾というものがたしか四つであります。二種が四十、指定港湾が三百八十六、その他が千九百十、合計約二千三百四十であります。地理的條件から見ればこれだけの大小の港湾が非常にたくさんありますので、日本が今非常に浮んでおるわけでありまゝ。陸上においても中小事業がありまゝ。大企業もありまゝけれども、大企業の下に全部下積み中小企業がありまゝ。海運においても大きな船で持つて来る品物を分散するの、小さい船の機帆船であります。また大きい船に積み込む貨物を集めるのも、また機帆船であります。日本の各地の分散集積を海の方でやる。こういうふうに非常に大きな比重があるわけでありまゝ。それで原案には賛成であります。第一にこの小さい港のことをぜひお考え願ひたい。

それから国の補助の点につきまして、この法案の上では避難港に七割五分の補助をせられる。これはまことに公共的な立場において、日本は海運国であるという意味において、非常にけつこうな施設だと思ひますが、同時に補助も大きな港にばかり補助することを考へないで、小さい市町村が港湾の管理者であるところにもぜひ何とか補助をして、日本の国情に適したる港をこしらえて、海運を發達させてもらわなければならぬ。私、いかにも業者の代表であるがゆゑに、商売のことがばかきやうに見えます。また港湾は商売人が商売をしやういふに、そして日本の産業が経済的に能率が上るようになってこそ、初めて港湾の目的を達するのであります。港務局その他の港湾管理者ができれば、その管理の主体を運営せられる方は、ぜひこの点は十分に御認識願ひよう。何らかの御措置を国会におきましてもおとり願ひたい。原案に賛成であります。この点はぜひお願ひしたいと思ひます。

それから先ほどお話がありました。十三條及び四十七條ですが、これはまことにけつこうな條文でありまして、幾分私どもの不安を除去していただくと、非常にありがたいのであります。この私企業に干渉しないといふだけでは足りないのです。なぜか、大きな事業と小さなもの——一ぱい四、五人しか船員が乗らなくて、しかも機帆船の大部分が、自分が船主でかつ船に乗つて船長をやつており、自分の家族も乗せておる。これで日本の海運の下積みをやつておる。そういうもののおおるのかかわらず、そういうものに行かなくとも、結果になりはしないか。それにまた小さいものに、お前たち自由にせよと言つても、小さいものは自由にできない。これは自由経済の欠点で、あまり多く言わなくてもわかると思ひます。そこで十三條、十四條はありがたいのですが、もう一つ私どもの希望を入れさせていだくだくならば、結果として中小事業をいじめることがあつてはならないので、どうぞひとつこれは国会の方でも御審議のポイントに置いていただきたら、日本の工業は減じると思ひます。これは産業の実態をお調べになれば、皆幾も十分おわかりになると思ひます。

それから行政権の問題も多少出ましたが、これは今のように自分が船主であり、船長であるものが、——現在でも大蔵省、農林省、商工省も関係して、さうであります。今度は朝鮮が外国になつたから、今までのように外国貿易が遠くなくなつたのであります。すぐ隣へ機帆船でどん／＼行ける。機帆船で外国貿易はおかしいじやないか。こういうお考えをお持ちにならぬように願ひたい。そういうふうには、税関の方面も、商工省の方面も、一切あらゆる役所の関係等も、よくこんなにも海運関係について役所が規律したものだと思ふほど、法律や役所の関係がたぐさあるものであります。驚くべきもので、これ以上の業務は他のものにはおそれくないと思ひます。その上また港務局ができた。港務管理者ができて、監督でもされたら、これは目も当てられないと思ひます。それで港務局、管理という方は大いに公共のために盡す、つまり道路であり、橋梁であり、その上に人が通るのは、これは日本の公共の施設である。こういうような考へ方で管理者はやつていただく、そうでないと非常にわれ／＼不安であります。それから、もしできましてならばその監督方針というものを一つにして、法律ができましたならば、法律で監督方針を、昔のようにべからず方針にしないで、方針を法律で書いて示して、くれるならば、中小業者は安心して仕事ができる。朝令暮改といつては言葉は悪いのであります。中小企業の船長などは読み切れません。中小企業の船長などはどうして読んで、どうしてやつて行くか、實際憂慮にたえない次第であります。それから、なるべくそれらの監督方針等はぜひ能率的なものにして、一元化したものをもち、さつきもお話申しましたが、なるべく窓口を一本にしたい。そうしてあつても、ここでもどうにもならない。御承知のように船といふものは艀船といふことを極力いやるのであります。荷さばきを早くして、そして次の航海をやる。航海回数をふやさせれば、船腹は増加になるのであります。そうすれば船はたくさんなくとも、仕事はたくさんできるのであります。仕事はこういふようにしていただきたら、考えるのであります。それでこういふようなことをぜひ港務管理者に反映させるべく——先ほど輸送業者などは委員に入れることはいかん、入れない方がよい、こういうお考えの発言もあつたやうであります。これは非常に大きな間違いであります。港は一般陸上の全部のものが利用するのではなく、一部の大きな荷主が利用するのである。今日大きな荷主をお呼びにならなかつたのは少しさびしい感じがする

のであります。それでぜひ委員には港湾を利用するものを入れておいていただかなければ、独善的に感じられる心配がありますので、ぜひ事業者を入れてもらひたい。中小事業はとにかく無視せられがちであります。これは無視ではなく、割増しをして考へてもらつて、初めてレベルが同じくらいになるだらうと思ひます。この点を御考慮いただきまして、御審議願ひましたら仕合せであります。

それから漁港のことがこの法案に出ておりますが、漁港と商港と工業港等もございまして、画然区別して、漁船だから入つてもよい、機帆船だから入つちやいかな、こんなことはやめてもらひたい。せつ／＼ある港です。漁港であらうが工業港であらうが商港であらうが、すべてパブリックなものだ、こう考へてもらひたい。それで漁港に機帆船が入り得るようには法律の上で、漁港も商港も、港法によるものは利用できるように、何とかひとつ御措置を願ひたい。そうしないと、せつ／＼漁港はつづばなものがあつても、もつたない。また商港の方に漁船が入つて来てけつこうなものであります。また私も業者として、機帆船の場合でも、輸送機帆船もあれば、すぐ登録をかせますと漁船になるかも知れぬ。北の方では現に油がないので、裏日本、東北、北海道では、漁船に大分切りかえております。また輸送の方にもどればもつて来るわけでありまゝ。また水産物にいたしましても、機帆船の輸送でたくさんいたしておるのであります。そういう妙なけじめをつけないで、ひとつ公共のために漁港も開放してもらひたいと考へます。

ていまだない場合があります。まかうことを心配いたしております。まかない得ない場合にはどうするかということも、この法律には出ておりません。当該市とか当該県とかいうものが、相当に負担しなければ、せっかくこういうりつぱな法律ができましたも、それが完全に実施して行くことができないのじやないかということをお心配いたします。私は本日おいでになりました県や市のお方が、一体どれくらい負担をお覚悟で、この港湾法に御賛成になつたのかどうかということを、まだ伺つておりません。この点は相当大きな問題ではないかということをお心配いたしております。そういうわけでございますから、あるいは仕事が県とか、一つの自治体に全部お願いするということとは相当にむりが行くのじやないか。場合によつては、昔の思想で行けば、国が相当の補助をしなければできないのじやないかと考えるのでございますが、この点は私としては遂に結論まで至つておりません。こういうりつぱな法律を実施しようという熱意を皆さんがお持ちになつていながら、そういう経費の点で行き詰まりが生じて来はせぬかということをお心配いたしておりますから、その点について十分御研究

をお願いしたいのでございます。ことに行政面までこの管理主体に持つて行きますと、その費用たるや非常に大きなものになりはせぬか。そういう行政面の費用は一体どういうふうにしてまかなつて行くのかということを、かりに行政面をこちらに移すとすれば、あわせて十分に考慮せねばならぬ問題ではないかと考えます。

それから第三に、法律では、はつきりいたしておりませんが、法律はただこれを公法人ということが書いてございます。それ以上のことは私にはわかりませんが、公法人の従業員は国家公務員とどういふ点が同じであるか、どういふ点が違うのか、私よくわかりません。ただ私の心配いたします点は、この船舶の動きというものに関係いたしますところの、この法案の管理主体は、やはりあくまで船舶の安全ということを中心にして動いていただきたい。船舶の安全のためにはいろいろな制限がございます。たとえば船舶の乗組員は、船舶法によりまして争議権の制限がございます。一定の状況のもとにおいては、船員は争議ができません。そういう船をお扱いになるころの港湾の管理者の従業員というのは、争議権がどうなつておるのか。船は争議を許されておらぬから、その船に対して何かしなければならぬ港湾管理者の方が、争議に入つてしまふというようなことがあると、これは船の安全に非常な影響があると思います。その点はどういふふうに解決したらいいか、私にはわかりませんが、そういう問題のあるということを通じて、お考えを願ふ以外に道はないと存じます。

それからこまかい問題でございますが、港務局の事業の中に第十二項でございますが、船舶の乗組員、港灣勞務者の休泊所等に關することが書いてございます。これはもちろん内容においてたいへんいいことだと存じますが、何か今まで十四項ありますうちで、ぽかつと毛色の違つたものが入つておる。これは私が前に申し上げたことと

いというような結果のないように、十分にその財政的の裏づけを御検討願いたいというのが、私の最後の結論でございます。

以上結論を申し上げないで、問題だけ提供したようなところでございますが、そういう事情でございますか。なら、どうぞあしからず御了承を願います。

○稲田委員長 次は全日本港湾労働組合同盟委員長田井増五郎君にお願いいたします。

○田井参考人 私は全日本港湾労働組合同盟委員長をしております田井でございます。本日ここに委員会に出席を得、重要法案に対して私の意見を述べることは、衷心より感謝するところであります。

四面環海にあるわが国においては、
 港湾の發展、開發は、きわめて重要で
 あります。私ども港灣關係者として
 は、長年の間今日までの港灣行政に対
 して、一日も早く一元的な管理運営を
 希望して來たのであります。幸いにし
 て本国会において基礎的な法律案がで
 きることになりました、非常に喜ぶも
 のであります。賢明な皆様におきま
 して、一日も早くこの法案をつくられ
 んことを要望するものでございます。
 この法案の趣旨は申すまでもなく、非
 常に重要性を持つておると同時に、私
 たち港灣に働く者の立場から申しま
 しても、きわめて重要であります。ま
 だ日本の將來の發展の上におきまし
 ても、きわめて重要性を持つておりま
 す。従いましてこの法案の主体は、ま
 くまでも一元的な管理運営と、われわ
 れが真に希望するところの民主的な運
 用において、初めて法の精神が出て來

るのであります。従つてこの内容について二、三われゝの現実の体験の上から、賢明な皆様に理解を持つていただくよう、私たちの要望をお聞きしていただきたいと思います。

根本は、この法案をいかに民主的に運用するかということの原則に立つのであります。なお港湾産業の使命は、あくまでも海陸輸送のポイントでありまして、港湾は国と国とのいわゆる取引の場所であるというこの高い公共性、この根本的な理論の上に立つて広汎な立場から将来の日本の対外的な発展に支障のないように考へて行かなければならぬし、私ども港湾の関係者といひましたしても、常に港を職場といひましたして、高い公共性の上に立つての視野を持つて労働に従事しておるのでございます。われ／＼の労働は常に他の産業よりも特殊の技術を要するのでございますが、遺憾ながらわれ／＼港湾産業に働いておるところの、この複雑多岐にわたる労働内容が、一般的には理解されていないのであります。これは私どもが今日まであまりにも政治性に乏しかつたという、私どもみずからの罪もあるのであります。またいかに港湾の管理運営が、他の産業に見られない複雑多岐にわたつておるかということが、その原因の一つであります。しかるがゆゑにこの法案に対して、われ／＼は重大な関心を持たざるを得ないのであります。この港湾の管理運営が、即私たちの日常の労働の上において大きな影響をもたらすのであります。ひいてそれは国家の対外的な信用の上にも影響があるものであります。どうかこういうような基本的な観念の上に立つて、十分に私

ちのこの切実な要望に対して、御理解を願いたいと思ふものであります。特に私はこの主体になるところのこの港湾の民主的な運営にあつて、欠格條項に現われておるところのいろ／＼の問題につきましては、あくまでも眞の民主的な意味におきまして、私どもの労働代表を加えていただくということと、あるいはこれを法文にはつきり明記していただきたいということは、私も十萬の港湾労働者の切實な希望でありませう。今日まで私どものほんとうの働く立場が、往々にして理解してもらえなかつたのであります。幾多の例を上げるならば、われ／＼は船員法を適用する場合におきましても、これは港湾の關係では、生活の上において、作業の上において、海陸両方にまたがつておるといふ關係、従つて基準法の上から申しましても、あるいは船員法の上から申しましても、いろ／＼そこに作業の実態、産業の実態が、つまり合わぬ点がたくさんあるのであります。その矛盾の上に立つて、常に犠牲を拂つておるのは私たちでござります。われわれは自分の功利的な立場から考えずに、もつと大きな立場から、運輸省に対しまして、あるいは労働省に対しまして、この両省が私たちの実態の上に立つて法案をつくつていただくことを、われ／＼の大会においても希望しておるのであります。今日までの両省の運営に対して、私どもはいろ／＼研究してみたのですが、いまだに結論が得られないのであります。私どもの方で労働問題が起きたときに、中央労働委員会の末弘さん——幾多の産業の労働問題を解決した労働問題の權威者であります。この

権威者がわれ／＼の港湾の労働問題に
対しましては、単に机上においてはそ
の調停案は出されない、現実の事態を
見た上でなければいけないということ
で、みずから中立委員は港の事態を見
たという一つの例もござります。また
管理行政の面から行きまして、今日
まで輸送に対して直接働いてくるの
われわれがいかに損害を受けたか、また
私たちがいかにむだな労働をして来た
かという点を一、二申し上げまして、
御理解を得たいと思ひます。

われ／＼が夏炎天のもとにおいて、
危険な重労働をこんな施設の上におい
てやるとき、その水の問題でありま
すが、単に水道一本で私たちはほとん
と喜んで働ける。この形が、今まで
港湾行政の矛盾において、この土地は
市の関係、この土地は県の関係、この
土地は鉄道の関係ということで、水道
一本引けないのであります。従つてわ
れわれは一里もあるところからわざわざ
人家の水を運んで、そうしてその
日の荷役作業に支障のないようにして
来たのであります。しかしその間われ
われはいろいろ困難と同時に、むだ
な労働をしたのであります。また現在
の港湾地帯の施設につきましても、あ
る県の施設、ある市の施設をする場合
に、往々にして港湾の事態を無視し、
単に机の上の技術計画であるために、
私たちは幾多の困難をなめて来たので
あります。

これも一、二の例をあぐれば、大阪
における防波堤も、なるほど技術者は
一応基礎工事を完全にやるといふこと
はいいのでござります。しかしほん
とくに港の事態がわからない。あ
るいはその港はいかなる風波におい

て、荷役状態はどうなるかという事態
を把握してないということもあつて、
せつかく費用をかけてつくつたところ
のこの防波堤が、事態に合わないとい
うことがあります。名古屋港におい
ては、海陸調整のしつけ船の役割は、
きわめて重要性を持つております。い
ろいろ港の施設をやる場合に、この重
要性を無視するような施設をやるので
あります。その施設をつくる場合に
は、一応港の施設に對しましては強固
なものと、あるいは美観のみにとら
われて、ほんとうの自主的な荷役輸送
に對しては抜ける点が多々あるのであ
ります。名古屋港におきましても、は
じめの繋留場をつくるのに、その実態に
即応しない場所につくつたために、戦
争前につくつた繋留場が、今日いまだ
に何の役割も果たしていないという事
実があるものであります。大阪におい
ても、またしかりであります。風波、潮流の
関係は無視したつくり方によつては、
何らの役割も果たし得ないという事
実が、これによつても明らかであります。

これは単にわれ／＼の立場から働
きよい、悪いという問題ばかりではな
い。港の使命は高い公共性を持つてい
るにもかかわらず、今までの市や県の
関係からの視察においては、その点が
忘れられて、單に政治的に問題を取扱
つて、外観的な形をとつたにすぎない
のであります。あらゆる港においてす
べてそういう形がとられております。
だから私も、こういふ苦い経験の上
に立つて長年の間、管理行政の一元
化、あるいは港湾の運営の面において

も、自主性の上に立つてやつていた
きたいということを、常に念願して来
たのであります。先ほどから窓口の一
本化、簡素化という問題も叫ばれてお
ります。これは当然のことでありま
す。しかし單に窓口の紙の書きかえで
終つてはならないのであります。非
常に苦痛と浪費がそれによつて行われ
ているということを十分に御理解くだ
さいまして、われ／＼の希望するとい
ふのほんとうの港湾輸送が、今後支障
なく適切に最も合理的にできるような
方法にお願いしたいと思ひるのであり
ます。

それには前段に申し上げましたごと
くに、この運用が最も重要性を持つて
おります。そのためには、あるいは消
極的な考えから、この港は港だけでや
らうという考えがあるものであります
が、四面環海の水が国におきまして
は、港湾輸送はあらゆる港が関連性を
持つております。隣接港はみな有機的
な関係を持つております。同時に、ほ
んとうに正しい港湾の使命を果す上
において、この問題をいたずらに政治
的に取扱つて、港をボス化するような
政に對しては、われ／＼は断じて反対
であります。どうか賢明なる皆様方に
おかれましては、十分に港湾の特殊な
使命を考慮されまして、この使命の中
には、港湾運営の実態として、われ
れ港湾荷役技術労働者をおいて何も
もできないということも十分認識され
まして、この委員会に私たちの代表を
入れていただければ、港湾の管理運営
が最もスムーズに、しかも最も合理的
に行われて行くと思ふものでありま
す。この趣旨を十分御理解くださいま
して、この方向に御協力を願ひたいと

切望するものであります。

港にはいろいろの複雑な問題がござ
います。皆様のお手元には十分な資
料を出しておりません。過日基本的な
点だけ御説明として、委員長あてに出
しておるだけであります。これに私た
ちの要する根本的な理由が附されて
おりますので、どうかこういふ要請書
も御参考になされまして、一日も早くこ
の法案によつて、港湾が民主的に運営
でき、港湾の使命を果し、日本の将来
の発展に寄與するようにお願いしたい
のであります。以上簡単ながら、私た
ち労働者の立場を御了解くださいまし
て、ぜひこの法案に對して一段の御協
力を賜らんことをお願いしておきま
す。

○稲田委員長 次は全日本海員組合副
組合長の有井澄君。

○有井澄君 私は全日本海員組合の
副組合長の有井でございます。私は船
員の立場からこの法案に對する希望を
申し上げたいと存じます。実は昨日お
そくこのことを承りまして、かつ法案
もけき拜見したような次第で、具体的
なことにつきましては、私は専門でも
ありませんし、また準備も足りないの
であります。平素海員組合として考
えております点を申し上げまして、御
考慮及び御盡力をお願いしたいとい
存する次第であります。従来港湾の管
理とか、あるいは港湾行政というもの
は、非常に複雑多岐でありまして、わ
れわれ船員はこのために非常に不便と
困難を感じておる次第であります。こ
の法案は、とにかく基礎的な法規を
制定して、これを民主的に運用しよう
というものがその趣旨でありまして、そ
の内容を瞥見いたしました。大体に

おいて、私どもは非常に進歩したもの
と考えられますので、私はこの法案に
對して賛成するにやぶさかでないもの
であります。ただ二、三私の組合とし
て希望いたします点を強調いたしまし
て、御参考に供したいと存するのであ
ります。

第一に申し上げたいことは、港湾を
利用する船舶の立場であります。港
湾は何と申しましても船舶の仕事場
であります。おおよそ港湾であつて船の入
つて来ないような港は、ナンセンスで
あるものであります。港湾である以上
は、船といふものと切り離すことがで
きないものであります。その港湾を
利用します船を操縦します船員を考慮
されたことが、今まではなほ薄いの
であります。港湾が建設されるにつ
きましても、また港湾行政が運用され
るにつきましても、従来船員の声を聞い
た、あるいは聞くというようないこと
は、非常に薄かつたのであります。し
かしながらかようなことでは、ほん
とこの意味の港がでないものと私ども
は考えるのであります。たとえば港湾
をつくりまして、船員の意見は、た
ま／＼少しぐらい聞かれることがあ
つても、実際これが建設される場
合においては、経費の面とか、ある
いはその他有力なる原因のために、ずい
ぶんまげられるということが多かつた
のであります。こういう点は今後改め
ていただきたいと思います。この法案
におきまして、ポート・オーソリテ
ィーと申しますか、港務局ができて、
これは委員制になつておつて、きわめ
て民主的に運営されるということが示
されておることは、私ども非常に愉快
に感じ、賛成をするものであります。

しかしながらこの委員の任命につきましては、地方公共団体の長官が、港湾に關し十分な知識と経験を有する者、または希望ある者のうちから、地方議会の承認を得て任命するということがきつてあります。これはきつめてりつばな言葉でありますと同時に、その反面にはなほ危険なことも想像されるのであります。先ほど申しました港湾の建設あるいはその運用につきましても、往々にして船員の考えなどというものは、少しも考慮されないというふうなうらみがあつたということ、これは、こういふところから発足するのではなからうかと思ふのであります。私はこの中にぜひとも、船員及び港湾労働者の組合が推薦する委員を入れるという項目を、明らかに示していただきたい、こう思ふのであります。私は法律の知識が薄いものでありますから、こういうことを法文の中に入れて、ということが、法律技術上できるかどうか存じませんが、もし法律で命ずることができないならば、附帯決議なりなんなりでもつて、必ず船員及び港湾労働に従事する者の組合の推薦する委員を入れるならぬという、ことを、きめておいていただきたいと思ふのであります。さもないれば、ただ單に十分なる知識と経験を有する者とか、ことに希望ある者という言葉で運用されることは、非常に危険性がなくないことを何人が断言することができましようか。こういふ港湾行政のごとき公共性の大きなものが、政党政派の政争の具に供せられたり、あるいは地方の有力者、いわゆるボスなんかのために操縦されるといふようなことがあつたならば、永久に日本の

港湾行政なるものは、成績を上げることはできないと思ひます。ことにこの四つの島にとり込められて、資源のある国と交通する以外に生きる道がない日本になり下つた現状におきましては、どうしてもこの点は重要視していただかなければならぬこと、私どもは痛感するものであります。私はほかにこまかいことを申し上げるだけの、この法案に対して準備を持つておりませんが、以上申し上げました港湾委員のことにつきましては、強くこの席上で申し上げて、皆さんの御盡力を煩わしたいと存ずる次第であります。

なおこの法案の中に、船員及び労働者に対する厚生施設が取り入れられましたことは、私もはなはだ感謝にたえない次第であります。しかしながらこの港湾施設が取り入れられて、それを裏づけるところの経費とか、あるいは費用の面については、何らうたわれないと思ひますが、先ほど言つたことも申されましたように、管理に当たります地方庁、あるいは地方の公共団体というふうな方は、いかなる覚悟を持つておられるかは知りませんが、財政の面においてはなにか、そう簡単にいけないうもの、ここに掲げて、仏つくつて魂入れずというふうな結果になることは、従来の日本の最も弊害のあつた点であると思ひますので、ぜひともこれを掲げた以上は、これは実行するといふ考えを持つていただきたいといふことを、切に望む次第であります。つきましてはこれらのことに對する補助と申しますか、費用の点についても、切に希望いたします。以上私ははなはだ

抽象的であります。常に組合で考えられておる点を申し上げまして、皆さんの十分なる御考慮と御盡力を切望する次第であります。

○稲田委員長 最後に地方港湾の代表者として、東京都建設局港湾部管理課長の津野清海君にお願いいたします。

○津野清海君 東京都の港湾部管理課長の津野清海であります。本日は全国地方港湾管理者協議会を代表いたします。本法案に対する意見を申し上げます。全国地方港湾管理者協議会と申しますのは、ちよつと煩雜にわたり申しますが、一応このメンバーを最初に申し上げたいと存じます。それは愛知県、大津市、新潟県、静岡県、鳥取県、広島県、愛媛県、高知県、山口県、福岡県、佐賀県、熊本県、鹿児島県、長崎県、三重県、石川県、富山県、秋田県、宮城県、青森県、香川県、和歌山県、山形県、兵庫県、名古屋市、尾道市、横濱市、東京都、以上二十八の關係都府県及び市をもつて、任意的に構成をされておるものであります。その目的とするところは、それ、港湾の利用、開発、管理、運営全般にわたります。その発展を期するそのために、お互いにとき／＼集まりまして、当面の問題、あるいは将来の問題についての意見の交換をいたしておるのであります。

本法案の制定が議題に上りましてから一年有半、しばしば打合せをいたしておるのでありますが、この協議会の運営方針をいたしましては、外部に對して意見を出す場合におきましては、これだけ多くのメンバーがございまして、完全な意見の一致を見たものをもつて、それ／＼陳情なりその他の意

見を出すというふうな方針で参つておるのであります。つきましては今回の法案に對する修正に關する意見につきまして、これを多数決をもつて修正意見を決定いたしますならば、五大港湾都市でただいままで参考意見を申し上げておりましたが、その線とほとんど一致するものと考へます。しかしながら先ほど申し上げましたように、本協議会の方針をいたしましては、完全に意見の一致するもののみをもつて決定をするという方針に従ひまして、本日これをから申し上げますことも、これら協議会の全会一致をもつて決定いたしましたことを申し上げるものであります。

五大港湾都市の方から申し上げますこととて、非常に重要なことで、ただいまから申し上げることに落ちておることとて、ございまして、これは地方港湾管理者協議会に對して関心がないという意味ではありませぬ。多数決をもつて決定すれば、おそらく五大港湾都市の意見と一致したのであるまいでしょうか、先ほど申し上げたような方針によつて、ただいまから申し上げることだけに、とどめたいといふふうに、まず御了解をいただきたいと思ひます。これから修正の意見を申し上げるわけでありまして、これらの点につきましては、神戸市及び横濱市の代表の方から先ほど御意見がございまして、ほとんど重複をいたしております。従ひまして私はただ管理者協議会に對して決定いたしました事項を申し上げて、これらの理由につきましては非常に重複する面がございまして、簡略にさせていただきます。いただきたいと存ずるわけでありま

まず第一條におきまして、これは三十余年の間關係者によつて待望せられておりました港湾法の目的を規定しておるものでございまして、この條項におきまして、ただ單に管理の方法を定めるといふことを目的とするという点では、非常に物足りないといふ点にかんがみまして、管理の次に「及び運営」ということを入れて、管理運営をする方法を定めるものであるといふ大きな目的を、これに掲げるようにお願いを申し上げたいと思ふのであります。またこの法律の第十二條中の業務におきまして、若干は運営にわたる面も規定されておるようであります。

また先ほど来たが、問題になつておりました港湾行政の一元化、あるいは窓口の統一という問題につきまして、まだこの法案に漏れておることは、將來におきまして、また法律の改正をしなければならぬ時期が来るでございましょうが、そういう場合にこの現在の法案に漏れておるような運営の方法といふものを、取上げられなければならぬのではないかと、いふような意味をもちまして、第一條に運営を加えていただくといふことが一つであります。

その次は第十二條でございます。第十二條の港務局の業務のうち第五号「一般公衆の利用に供するけい留施設のうち一般公衆の利便を増進するため必要なものを自ら運営し、及びこれを利用する船舶に對し、留場所の指定その他使用に關し必要な規制を行うこと。」といふのが原案でございます。これに關連いたしまして、その次に第六号をひとつ御挿入をお願いしまして、港務局の管轄する港湾区域内における船舶入出港届の受理、及び錨地及び船席の指定をすることと

いう條項を、ぜひ入れていただきたいということであり、港灣の管理者が出入港届の受理も受けないで、とも管理の面が見て行けない。それからまた現在の港則法におきましては、船舶に対する停泊または錨地の指定という点につきましては、錨船浮標、棧橋あるいは岸壁等にその船を停泊させることの連絡は、港灣管理者がこれを指定をいたしておりますが、泊地においてアンカーを入れる場合におきましては、港長がこの事務をとつておる。二途に出るのでもござい、それが、それを港灣管理者ができましたならば、港灣管理者の方で一本でやつて行つた方が、いわゆる窓口を一つにするという意味から申しましても、便宜なことであるという意味で、この六号を加えていただきたい。これに関連いたしまして、第五号の後段の方は必要がなくなつて参りますので、第五号におきましては「自ら運営し」というのを自ら運営することと切りまして、「及び」以下を削つていただくということであり、

次に同じく第十二條中第一号におきまして、港務局が管轄する港灣区域及び臨港地区内における貨物の積みおろし、保管、荷さばき及び運送を改善、調整することという、この項目を一項入れていただきたい。これは先ほど来運う御意見もございました。港灣は、先ほど来たたび、述べられます通り、非常に公共性の強いものである。そして新たにできる港務局も公法人であります。港務局、いわゆるポート・オーソリティーをつくる港は、非常に限定されておるでありましようが、その他の港におきましては、この法律によつて地方公共団体が港灣の管理主体となり、港灣管理主体なり、その地方公共団体なり、あるいは港務局というものが、あとに出て参ります十三條に関連いたすのでありますが、私企業に干渉するということとは、毛頭考えていないのであります。ただこの一号を挿入を願うという意味は、これはそういうこともめつたにはないことであり、港の中にございまして、ある思想を持つて物揚場、あるいは上等等において、荷物がことさらに引取れない。あるいはその他公正な活動が阻害されるといふような著しい事例がある場合には、これを調整して行こうという話合いは進めて、そういうことのないように港の公共性にかんがみて、これが公共施設であるという機能をますます發揮させるべく、改善調整して行こうということでありまして、何かあつてはいけない、こうしてはいけないというふうな、積極的な監督をして行こうという意味では全然ないのであります。いわゆる総動員法的な漠然とした監督をして行こうという意味ではあります。そういうつもりで全国港灣管理者協議会においては、これを取上げたわけであり、

その次に十六條であります。これも先ほど神戸、横浜から申しました通りであります。港務局の財政は、債務の發行その他使用料の收入等によつて、一応はまかなうことになつておりますが、これに関連しておるものの地方公共団体が、最後のしりを拭かなければならないというふうな関係もあつたので、この十六條に先ほど申しました一項を加えていただきました。当該地方公共団体の推薦する議員一名を任命することができ、これは強制的ではありませんが、任意規定を入れていただくということであり、それから十七條は、これに関連して、先ほど神戸、横浜から申された通りであります。

次に最後に運輸省設置法の一部を改めるといふこと、港則法の一部を改正していただくということ、これは十二條の業務の中で改正意見を申し上げました。これに関連いたしまして、この跡始末をするという意味で申し上げたわけであり、

大体以上の五点が全国地方港灣管理者協議会の修正意見として、ぜひお取上げをお願い申し上げたい点であります。全国港灣管理者協議会におきましては、この港灣につきまして、関係御当局が非常な御努力を重ねられて今日に至つたということ、十分承知いたしておりまして、この際この法案が国会において通過できますように、先方におかれ、としてお願いを申し上げるわけであり、この際以上申し上げました修正の條項を、ぜひお取入れをお願い申し上げたいと存するわけであり、

次に田井さんにお尋ねをいたしたいのであります。田井さんもこの原案に対して賛成であるのか、反対であるのか、その点、あなたが申された事柄は、十七條の關係を一元的にしろということとはよくわかるのであります。法案全体に対する賛否の点が不明でありますので、御質問申し上げます。

○田井さんにお尋ね申し上げます。なお有井さんにお尋ね申し上げます。有井さんの御趣旨もよくわかるのであります。法案全部に対する賛否という点、この点を順次立川さん、田井さん、有井さんから承りたいと思ひます。

○田井さん 質問者の言つた順位によりまして、日本機械船業会事務理事の立川君。

○立川参考人 ほんとうの考えは、先ほど申し上げました各項のことを入れて、修正の上やつていただきたいのであります。今日まだいまいちなりませんが、ほとんど時日がないだらうという私どもの感じがいたします。それがために審議未了のようになつた。それよりも、むしろ成立していただきたい。そして、先ほど申し上げましたような事項を強く希望していただきたい。その希望の方法は、国会の方でいかようにもお手続の上、附帯決議その他をつけていただくならば仕合せである。こういう意味でござい、

○田井さん 続いて全日本港灣労働組合委員長田井君にお願ひいたします。

○田井参考人 私は基本的には原案に賛成であります。先ほど二、三の希望意見を述べました点をお取上げ願ひたい。これが私ども今後直接運営に當る關係者の立場から、最も切実に

感ぜられますから、その点を十分に御配慮願ひたいのであります。

○田井委員長 続いて全日本海員組合副組合長有井君。

○有井参考人 私は先ほど申し上げました通り、總括的に見まして賛成であります。但し先ほど強く申し上げました通り、運営委員に必ず入れてもらうという点を、法案あるいは附帯決議でつけていただくこと、及び福利厚生施設の財政面の考慮を拂つていただくことを條件といたします。

○田井委員長 福原さんにお尋ねするのを忘れておりましたが、管理、運営の分離という点、その他独立採算のところ、経費面を考慮、福利施設の補助という点を考えるということであり、

○福原参考人 私が申し上げました中、経費の問題でござい、これはもしこういう大がかりのことが、こういう制度によつてやることによりまして、独立採算が非常に困難になる。従つて船に対する手数料と申しますか、料金と申しますか、そういう船の負担が、この法律によつて増大するのならば、この法律案はむしろ改悪ではないか。もしそういう事態になるのならば、私はこれに反対したいと存じますが、遺憾ながらその結論を出す資料を持つておりませんので、御審議を願ひたい、こういうわけでござい、

○田井委員長 それでは経費の点が増大しない場合には原案に賛成、こういう御意見でござい、

○福原参考人 先ほど申し上げましたように、原案の通り、その他の点につ

きましてはお進めを願いたい、こう考
えております。

○尾崎(末)委員 ごく簡単に福原さん
に伺つてみたいと思ひます。第十七條
の委員の欠格條項に對しての御所見を
伺えますれば幸ひだと思ひます。

○福原委員 私は十七條につきまし
ては、原案に賛成でございます。

○尾崎(末)委員 その点はわかりまし
た。そこで横濱と神戸の、平山さんと
助役さんと伺つておきたいのであり
ますが、これは結構的な質問でありま
すが、大体時間的に考えまして、先ほ
どお述べになりましたような多くの修
正をいたしましては、とうてい今回の
国会に間に合はないと思ふのでありま
す。大体法律というものは時代の変遷
に従つて、改廢をされて行くべきものな
のでありますから、多くの御希望になつ
たすべての事項が修正されなくても、
大体において字句の修正のみでもよけ
れば、本国会にこれを通過しておいて、
しかるべき運営をなさつておいて、將
来早い機会に御希望のような点につい
て修正その他の考慮を拂う、こういう
ことでも御賛成であるか。あるいはま
たお言葉の中にあつたようであります
が、お述べになつたような点が修正さ
れなければ、むしろこれは今国会に間
に合はなくていいというお考えであ
るのか。この点を神戸並びに横濱の方
から一応伺つてみたいと思ふのであり
ます。

○稲田委員長 横濱の平山君。

○平山委員 ただいまの御親切な御
質問をいただきまして感謝いたしま
す。字句の上では多数にわたるよう
でありますけれども、その内容におい
ては非常に重要性を持つておる点があり

ますので、私もはせつかく御苦心な
さつて、この法案を御提出になつたの
でありますから、この法案が通過しま
したならば、ただちに管理主体の結成
を希望しておるのであります。しかし
ながらこの原案では遺憾ながら数項に
わたる矛盾がありまして、今日までの
体験からしても、管理主体の結成は不
可能であるということが確認されてお
りますので、その重要点だけは、ぜひ
とも基本的な問題として御考慮願いた
いと思ふのであります。その他御検討
の上、港務局あるいは管理主体の結成
に、今すぐに支障はないが、何らかの
條件を付して、これが約束されるとい
うようなことがありますならば、それ
らも考慮しまして、なお縮小すること
も可能であるかと考えます。しかし第
四條の港務局組織に關する基本的な問
題、第十二條の業務の權限につきまし
て、皆さんに御意見を聞きまして、
二重監督は依然として残るようなおそ
れがありますならば、むしろこれはつ
くらない方がよろしいという意見であ
りますので、あくまで行政の一元化を
期待するための十二條の修正、こうい
う重要な項目につきましては、何とか
港務局、管理主体を即時つくるための
重要な事項として、特別にお考え願
たいと思ひます。

○稲田委員長 次に神戸の長浜君。

○長浜委員 私は單に法案をつくる
というよりも、むしろ一刻も早くこの
港務管理者を決定するという線にある
のであります。この港務管理主体を
ば早くきめるような法案をぜひつくつ
ていただきたいという希望でありま
す。先ほど修正の意見を申しました点
は、そういうようにならなければ、か

りに法案ができてしましても、この管理主
体を決定するというに相当期間を
要し、あるいは不可能に陥るのではな
いかというのを非常に憂えておる。關
係上、ぜひともこの最小限度の修正を
お願いする、という意味であります。も
つとも申し上げました六項目の中で、
私どもが政府御當局から内容について
御説明を伺へば、あるいはその中には
後日にまわしてもいい問題も起るうか
と思ひますが、私にはその機会を興え
られておりません。実はこの法案を見
まして、ぜひともこういうように修正
してもらいたいという意見を持つてお
るわけであります。

○米澤委員 政府がこの法案の説明の
中に、一定の工事については國がその
経費を一部負担し、その他のものにつ
いては最小限許す限りにおいてこれを
補助する、後半は少しあいまい
ですが、政府はおそらく経営というこ
とを考へておらずに、管理ということ
について限定しまして、そうして管理
母体においてはその方面における費用が
足らない場合は、國がある程度これを
援助する、ということが、政府の意見ら
しい。そこでこの法案で一番問題にな
るのは、一條、四條、十二條だろうと
思ふのです。そこでお尋ねしたい点
は、神戸及び横濱の市の当局、並びに
県の当局に於ては御希望の通りです
が、この争点になる重要な点は、管理
ということに限らず、運営もやつてい
ただきたいという意見が、修正の一番
大きなものなんです。それに基いて第十
二條が問題になる。その間に第四條の管
理母体を制限する、ということが起つて
来るだろうと思ふのです。そこで伺

たい点は、横濱がすでに時価に直して
二十二億圓という金を、港務工事の費
用として今まで出しておる。おそらく
神戸はそれの何倍かのものを出してお
ると思ふ。そういう点について、今後
これを管理のみに限らず、運営という
ことになる、相當の費用がこのボー
ト・マネージング・ボードになる管理母
体が負担することになると思ふので
すが、これに對して管理母体に政府が
補助しない場合には、何とか財源の
ことについて考へておるか。それから
從來すでに投資しておる問題について
は、公共企業体からその管理母体へ無
條件で委譲するものであるかどうか。
この二つの点がわれわれの委員会
態度をきめる上においてきつめて重要
でありますから、これを神戸なりある
いは横濱なりの当事者からお聞きした
いと思ひます。

○平山委員 港の状況が違ひますの
で、横濱の現況からお答え申し上げた
いと思ひますが、第一條の管理の下に
運営を挿入していただきたいことは、
これは絶対要件でありまして、政府原
案みずから挿入されました第四條の六
項において、管理運営の字句が明確に
表れておりますので、これはあくま
で運営が伴うものと解釈しております
。また英文の原文について、GHQ
方面からあらゆる方面の解釈を願つた
のであります。管理の中にオベ
レーションは明確に入つておるとい
うのであります。なお明確にするため
には、運営という字句を入れた方がよ
ろしい、こういうことを言われており
ます。政府の方でもあらためて管理、
運営を認められたのでありますから、
基本的な第一條に運営をぜひとも挿入

すべきである。また私も横濱にしま
しても、神戸にしましても、みずから
の施設を持ち、それをみずから運営し
ておる。あるいは國の築造しました施
設に對して、ただいまお尋ねのよう
に多額の費用を出してありますが、み
ずからの施設は現在管理、運営してお
る、ということに即時に法務府に持つて行
き、また第三十三條にありますが公共
団体がこれを管理することになるかは、
別なことになりますけれども、横濱の
現状から申しますならば、ただいま解
放の相手として目ざされておりますと
ころのものは、サウス・ピア一本であ
ります。サウス・ピア一本解放になり
ましたために、即時に港務局をつくつ
て、巨大なる費用をもつてこれを完備
することは、とうてい不可能と考えら
れます。將來管理し運営すべき面が全
般的にわたり、あるいはノース・ピア、
センター・ピアが解除になりまして、
必然的に大きな港務局を要することに
なるのでありますけれども、費用の点
におきまして、サウス・ピア一本を管
理するために、ただちに港務局をつく
つて大きな費用を負担するということ
は、とうてい不可能と考えられます。
そこで横濱としての考えは、もしサウ
ス・ピア一本くらの場合には、年間
にして七百萬元ないし八百萬元の収入
しか見込まれておりませんので、これ
らの費用をもつてまかなつて行けるだ
けの機構、事務をとつて行きたい。こ
の経費をたくさんかけますことは、公
共団体の負担を増し、これが直接市民
の負担になりますし、それを避けま
すならば、ポート・チャージの増加にな
りまして、海運の衰微を来すというこ
とを懸念いたしまして、最小限度の機

構でこれを運営して行くという考えを
持っております。

○長浜参考人 お尋ねの経費の問題で
ありますが、私もこの点は非常に重
要に考えておるのであります。将来
この法案がかりにできましてあかつき
におきまして、港務管理主体をきめる
について、第二章にありましてこの
港務局にするか、あるいは第三章に
ありますところの公共団体の一つが管理
主体になるかという点をきめるに、重
要な要素だと思つておるわけでありま
して、その点について私どもはどちら
を選ぶかということ、今後慎重に考
へたいのであります。お尋ねはどち
らを考えておるかというお尋ねのよう
でもないのではありませんか、この席で
神戸はどちらをとるかということは申
上げません。その点は十分考えたい
と思つております。ただ私もここで
考えます点は、かりに港務局をこしら
えて、そこで独立採算制で行くといふ
ことになりましては、ひつきよう
するところは費用の關係は、ポート・
チャージを上げるということになるの
ではないかという点を非常におそれ
ております。私もそれをしなく
い。従つてそういう点を考えますと、
まずもつて第三章を適用して、順次第
二章に移るといふことは、一応は考え
得るのでございますが、遺憾ながらそ
の点については申し上げかねるのであ
ります。要するに現在の神戸港の事情
を申し上げますと、御承知の通り内港
地帯は市が管理運営しておるのであ
りますが、これに關する経営上の費用は、
現在市がやつておりますので、十分
まかなつてやう得るのであります。将
来一体となりまして、外港地帯も入つ

て来るという場合におきましては、そ
れがどうなるかという問題に自然達着
するのであります。もちろん建設とい
うことになりましては、相当の費用
もかかることになるわけでありませ
うが、経営という点につきましては、十
分現在の市政の動き方等をにらみ合
せてやつて行けば、大した影響はないだ
ろうという氣持を持つております。

○米澤委員 私がその点をなせお尋ね
するかと、私は理論的にはなし
に、現実の面からはたして運営とい
う字を修正意見として入れる場合に、費
用をまかなうことができるかどうかと
いう点を非常におそれている。国が補
助しない場合には、経費の点で、りく
つはどうか、現実にはそれができな
いことになるのではないか。先ほど福原
参考人がその点をつかれたのですが、
私も同感です。それについてお尋ねす
るのです。第二の点はお答えしないの
ですが、現在までに地方自治体が実施し
たのは、無條件で管理母体へ委譲され
るものであるかどうか。それはどうお
考えになつておるかという点を、横
浜及び神戸の方にお聞きしたい。

○平山参考人 それは将来の問題であ
りますが、それは第五十八條の三項
が再び關連して参るのであります。現
在のところは國營施設の開放されるも
のがただだけであるか、そういうこと
が重点になつて参りますので、その後
に市の所有している施設を管理主体に
渡すといふことは、この場合の管理主
体はポート・オーソリティーと考えて
おりますが、ポート・オーソリティー
ができた場合に、無條件でこれに渡す
か渡さないかといううなことは、お

のずから議会の議決を要し、また地方
自治法二百十三條の關連におきまし
て、五十八條の三項が適用されること
になるのであります。それがもし適
用されることになると、無條件でポ
ート・オーソリティーに渡すような場合
は、当然住民の投票によつて決定しな
ければならないようなことになつて参
るのであります。ゆえに一氣にポート・
オーソリティーがつくられ、あるいは
第三章の機關におきまして、当分の間
市の機關によるポート・オーソリテ
イで行くかといふことは、この法案通過
の後にとくと考慮するべきものと考
えておりました。無條件に港務局に譲渡
といふことは、今のところは、まだ結
論を得るに至つていないことをお答え
申し上げておきます。

○長浜参考人 神戸の立場を申し上げ
ます。先ほどの管理主体は二通りある
わけでありまして、ポート・オーソリ
ティーの場合におきましては、ただい
ま横濱からおつしやつた通りでありま
して、このポート・オーソリティー
が、第五條の公法上の法人即公共団体
と解釈できますれば、地方自治法によ
りまして、選任の投票はいらぬことにな
るわけでありまして、議会の議決を要す
ることはどうしても必要なものであり
ますから、そのいかにするべきもの、
こう思つておるわけでありまして、し
かしもしも公共団体が管理主体になれ
ば、もちろんその必要はないのであり
ますから、そういうことは考慮されな
い、こう考えております。

○坪内委員 委員会のメンバーのこと
について、簡単に日本倉庫協会の武田
君にお尋ねします。本案の第十六條に

委員会のメンバーがうたわれてあるの
ですが、横濱並びに都の管理課長の津
野君らの意見は、地方公共団体の議會
から推薦する議員を一名入れてくれと
いうような修正意見でありまして、そ
の修正の趣旨はよくわかるのでありま
す。横濱の方の答弁はいりませんが、
武田君のお話は、私の聞き違いかどう
かしりませんが、議員を一人入
れるといふことは、絶対反対だとい
ふに承つたのであります。その絶対
反対であるという根拠をもう少しお話
願つて、さらにまた結果においては原
案を賛成するのかどうかという点をお
尋ねしたいと思ひます。

○武田参考人 私といひましては、
議員は一人でも入れないといふことを
主張しておるわけでありまして、議員
の方に入つていただく、いろいろ便利
な点もあるようでありまして、またそ
の点につきまして、反対の面もあると
思われるので、私は原案通り主張した
い、こう思つております。

○上村委員 田井さんと有井さんに
よつとお尋ねしたい。やはり今の委員
の問題でございますが、今までこうい
つた委員会の例によると、労働代表が
入つて来る可能性が低い。そこでこれ
をはつきりと労働代表を入れるとい
ふに訂正しなければ、希望が達せら
れないかもしれぬと思ふのですが、労
働組合側としては、労働代表がこうい
う委員に入つていけないとしたなら
ば、この法案に対しては賛成か反対か
といふことを念のためにお聞きして
きたい。

○田井参考人 われわれは、あくまで
もわれわれが真に希望する民主的な運
営の立場から、ぜひわれわれの代表を

入れてもらうように、項目の中に明確
にしたい。もしこれが入ら
ないならば、民主的な運営ができない
という観点に立つて、われわれは反対
せざるを得ないのであります。

○有井参考人 先ほど私ははかのこと
は申し上げず、委員のことだけ強く強
調したものであります。従つて私の
希望いたしましたことが、法律の條文
あるいは附帯決議ではつきりきめられ
ないならば、これは非常に美しい條文
のもとに、危険をはらんだ半面が除去
されぬものと私は認めますから、そう
いふことならばこの法律には賛成する
ことができなないのであります。

○上村委員 わかりました。
○尾崎(末)委員 ちよつと田井さんと
有井さんに伺つてみたいのです。組合
から委員を入れるといふようなことを
法律の中にうたうことになる、国民
のあらゆる階層のもの、あるいはあれ
を入れる、これを入れるといふこと
を、法律に書き並べなければならぬ。
そういうことはとうてい不可能であ
る。それはあとの實際上の運営にあた
つて起つて来る問題ですが、それでも
それが入らぬとこの法案に反対だとい
うのですか。

○田井参考人 私は、はつきり組合と
いうものではなくても、やはり港務の
労働代表といふことでけつこうです。
○尾崎(末)委員 くだいようですが、
結局港務の何々代表とか、そういうこ
とを法律の中に盛り込むことは、技術
の上から困難だと思ひます。その点は
この法律の出たあと、実行に移つてか
ら起つて来る問題だと思ひますが、そ
れでもあなたの言う明文を置かない

反対かということを重ねてお聞きしたい。

○田井参考人 定款の上において、それがはつきり実現できるような附帯條件を加味してもらえればけっこうです。

○有井参考人 私も同様であります。

法律の中に入れるか入れぬか、私はそういうことは専門家ではありませんからわかりませんが、少くとも附帯決議なり何なりで、そういう趣旨をはつきりきめてもらいたい、こういう意味なんです。

○尾崎(末)委員 わかりました。

○立川参考人 先ほどひとつ申し残しましたが、ほかの方からお話がありましたので、簡単に申し上げます。大阪の港へ入ればこう、尼ヶ崎へ入ればこう、あるいは神戸に入れればこう、こういうように各港湾、違うところへ入るたびごとに、もし業務の規則も違うようなことがあります、非常に困るのであります。そういうことのないように、各県ごとに規則が違わないように、何らかの措置を講じていただきたい。これは交通運輸の原則であります。特に申し添えておきます。

○石野委員 ちよつとお尋ねします。ただいま附帯的に決議ができれば、労働代表が入ればいいのだということ、別に法文の中に明記されなくてもよろしいのだという御意見でありましたけれども、それはあくまでも運営の面において労働代表が出て行くというこの意味だろうと思ふのでございまして、そのことについては私ちよつとお二人の方にお聞きしたいのですが、法案ではなく、ほかの決議とか何とかいう意味なのでしょうか。それと

も法案の中の附則という意味なのでしょうか。

○田井参考人 私は法の内容の取扱いについてはわからぬのですが、われわれの希望はぜひその中に入つて、民主的に運用できるような取扱ひをしてもらいたい。だから技術的にはどうしてよいかということについては、私ども言い得る試案がないのですが、端的に言えば私たちは法の中に明記してもらいたい。それは法において困難性があるというならば、いろいろのことを明記して、ぜひそういう点を考慮していただければけっこうだと思います。

○有井参考人 私も同様であります。大体法律専門的の知識は私もありませんから、どういふ形式で入れなければどうかということは、私にははつきり今ここで申し上げる余裕がありませんが、その精神をかつてに曲げられないように明示してもらふことを主張しているのであります。

○稲田委員長 他に御発言はないと思ひます。参考人各位におかれましては長時間熱心に御意見を吐露していただき、まことにありがとうございます。

午後は政府当局に対する質疑を行う予定であります。なお再開の時間、委員室は追つてお知らせいたします。暫時休憩いたします。

午後二時四分休憩

〔休憩後は開会に至らなかつた〕