

昭和二十五年四月四日(火曜日)午後一時三十九分開会

委員の異動
三月三十一日委員安達良助君辭任につき、その補欠として栗栖起夫君を議長において指名した。

本日の会議に付した事件

○水路業務法案（内閣提出、衆議院送付）

○造船法案(内閣送付)
○倉庫業法の一部を改正する法律案

○船舶運輸令に関する件

○委員長(中山壽彦君) これより会議を開きます。先ず水路業務法案を議題を開きます。本案に対する質疑は前回を以て終了しておりますので、これより討論に入りたいと思いますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(中山壽彦君) 御異議ないと認めます。本案に対して御意見のおありの方は御発表を願います。

○飯田精太郎君 本案につきましてはいろいろ審議がいたされましたが、一部修正を必要と認めますので、ここに修正案を提案いたします。

水路業務法案の一部を次のように修正する。

第二十九條の次に次の一條を加える。

しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業

務に關し、前條第三号の違反行為をしたときは、行為者を罰する外その法人又は人に対しても同條の罰金刑を科する。但し、法人又は人の代理人、使用人その他の従業者の当該違反行為を防止するため当該業務に対し相當の注意及び監督が盡されたことの証明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。

その理由は第二十四條及び第二十五條の第一項にそれ〴〵海上保安庁の刊行物の発行については保安庁長官の承認を経なければならないこととあることである。

又ハ許可を要することを規定し、此ハ許可又は許可を受けないで複製又は行した者は第二十九條第三号によつて罰金に処せられることになつており、
するが、違反者が法人である場合の用が不明確でありますから、他の法例例えば測量法の例と同様法人の罰則を加える必要があるからであります。

委員長(中山壽彦君) 飯田君の修正
対して採決をいたします。修正案に
して賛成の諸君の御挙手を願ひま

〔総員挙手〕委員長（中山壽彦君）全会一致可決しました。

尚修正案を除いた原案につきまして決いたします。原案に賛成の諸君の挙手を願います。

○委員長(中山壽彦君) 全会一致可決いたしました。

それでは事後の手続は恒例によりまして成規の手続により処理いたしたいと思えますから、本案を可とされた方の御署名を願います。

多数意見者署名

飯田精太郎	小泉秀吉
横尾龍	入交太藏
丹羽五郎	早川愼一
高田寛	村上義一
前之園喜一郎	

○委員長（中山壽彦君） 次に造船法案を議題に供します。先ず提案理由の御説明を願います。

○國務大臣(大屋晋三君) 我が国の造船技術は戦時中の低質大量生産に災ひされまして今日におきましては、世界の水準に及ばないことは勿論、我が国戦前のそれにさへ達していない状態であります。この点につきましては第二国会における参議院の決議の御趣旨からも速かに何分の適切な措置を講じ、以て造船技術の速かな回復向上を図らなければならぬのであります。

前国会におきまして運輸省設置法中に造船技術審議会を設けることを規定いたしました目下その運用により具体的審議は行つてゐる。

本法案におきましては、更に船舶の推進性能試験機関の性能試験を行うこととの外造船技術の向上に關して右申しました造船技術審議会の議を経まして各造船所に対し、適切な指導、勧告を行ふことを規定いたしております。

尙、我が国の造船所の施設は有効需要に比し能力としては余裕があるに拘わ

らず目下のところ、大いに近代化の立選れておる現状に鑑みましてその施設の新設、拡充等は適切なる事前指導を行ふことが必要でありますが、その危険と責任は各企業の負担とすることが最も合理的であるとも考えられますので、関係方面とも協議いたしまして従来の通牒による統制の趣旨を緩和いたしまして事前届出の制とし、不適當な工事につきましては工事着手前に適切な指導を行うことを以て止めることといたしました。

又造船業は海運業と共に直接苛烈なる世界競争場裡にあることは御承知の通りであり、技術的方面の向上と共に経営の合理化、企業原価の引下げは刻下喫緊の急務であります。これらの点にかんがみまして船舶造修関係各事業の現状を的確に把握するために報告を徴し、随時適切な指導を行い得るため運輸大臣が意見を述べ勧告をする旨の規定を設けておるのであります。

本法案の要旨は以上申述べた通りであります。

何とぞ審重御審議の上速かに御可決あらんことを切望いたします。

○委員長(中山壽彦君 何か提案理由につきまして御質疑がありましたら……、別段御発言もないようでありますからこの法案は次回に続行することにいたしました、次に移りたいと思っております。

明を承つておきたいと思ひます。

○委員長(中山壽彦君) それでは造船

法案の逐條説明をお願いいたします。

○政府委員(甘利晃) 君 第一條でありますが、造船法案制定の目的をここに規定しておるのであります、この法律の目的は條文でも明らかなように、造船技術の向上を図ること、それから造船に関する事業の円滑なる運営を期することの二つに分れておりまして、造船技術の向上を図るためには、第四條及び第五條に規定しておりますところの船舶推進性能試験及び機関の性能試験によつて行えますし、それから事業の円滑なる運営を期する面におきましては、各條に規定されておりますところの勧告であるとか、或いは情報提供及びその他の届出の内容によりましてこれを行うことにしておるのであります。以下詳細につきましては、それ／＼各條文で一つ詳しく御説明申し上げます。

第二條の施設の新設でありますが、本條におきましては新しく造船施設を新設しようとする者は、届出する義務が規定されております。従来はこれは許可制でありましたが、新憲法下におきましてこういうものを許可制にするのはどうかと思ひますし、關係方面の徳意もありましたので、この際これを一応許可制でなくて届出制に変更をいたしました。我が国の現状から見まして、相当長期間に亘る見通しを以て造船施設をしなければならぬのであります。特に大型の鉄船を造るよう

な造船施設につきましても、これを或る程度規整する必要があるもので、これについて事前に届出をなさしめて、運輸大臣から、意見を述べ得る余地を残すことによつて、この目的を果すということにいたしましたのであります。勿論その意見につきましても、法的何らの強制力のないことは当然であります。この施設の定義であります。これは造船施設の中の個々の設備をいうのではなく、造船所として有機的に一体となつて働くところの設備をいうのであります。それから総トン数百トン以上又は長さ二十五メートル以上の鉄船の造船施設を対象としたのは、これらの施設は相当永久性を有するものであり、且つ多額の資金、資材を要するからであります。木造船であるとか、或いは小型船舶の造船施設につきましては、比較的経費も資材も少なくて済みますので、届出だけに止めまして、いろいろ煩雜な点を省略いたしております。それからそこに総トン数百トン以上又は長さ二十五メートル以上と両方書いてありますのは、船のいろいろな性質によりまして、必ずしも総トン数において、百トン以上のものが二十五メートル以上あるとも限りませんので、大体総トン数百トン以上の船舶というものをすべて含めしめる意味において、長さの方も一緒にそこに書いておいたのであります。

それから第三條の設備の新設であります。これは第二條と同様に過剰の、造船能力をこの上殖することについてはやはり適當の規整を加える必要がありますので、届出制によりましてこれを事前に、必要のものについては大臣が勧告して止めるというふうな趣旨を規定

いたしましたのであります。この設備の新設と申しますのは單に工場の中にある個々の設備を移転するという意味ではなく、或いはその中の設備の改築というふうな意味ではなくて、よその施設を持つて来るとか、或いはよその工場の設備をそこに持つて来るというふうなことを考へておるのであります。設備の内容でありますが、どんな小さな設備をしても一々届出するのではなくて、相當造船能力に影響を及ぼす程度のもので対象としたしてあるのであります。これについては別に省令で、例えば運搬機械であるとか、或いは工作機械であるとか、或いは鑄物類というものを省令で決めるつもりであります。

それから第四條の推進性能試験であります。これは従来とも運輸省所属の船舶試験所、今度は運輸技術研究所になりましたが、その水そう、或いはその他の附屬の設備を利用いたしまして、予め船を建造しようと思ふ者若しくは要望する場合にはここで性能試験を受ける。性能試験の内容は船の船型とプロペラについて、模型によつて水そう試験をいたしまして、その船が本当にでき上りました際に実地試験を行ひまして、その水そう試験の結果を修正し、今後の新しい船の試験に對して、又新しい修正された設計によつて、次の船を設計するというふうな性能試験と実地試験とを併用いたしまして、その完璧を期しております。特に今保安庁でやつておりますところの安全法の関係の船舶検査は、單に船の運航上差支ない程度の安全性を確保するための要求でありますし、この性能試験は、それとは異なりまして、むしろ

積極的に優秀船を建造いたしまして、日本の海運界を發展せしめたいというふうな意味のものであります。それからその試験した結果を広く関係業者に通知せしめるために、その結果を公表いたしました。或いは設計等について、又必要があればその変更を勧告するということもできるように規定いたしましたのであります。

それから第五條の機関の性能試験であります。これも船型と同様に、船舶用の機関の性能試験についてここで規定いたしておるのであります。機関の性能試験の内容は、船型試験と異なりまして、模型でこれを行うことができまゝで、試作いたしましたものについてこれを行ひまして、その結果を通報し及び勧告いたして、その機関全般の性能を向上させたいという意図であります。その試験の内容は、果して設計されただけの出力が出るかどうか、或いは回転速度がどうか、燃料の消費量がどうかであるかというふうな細かい点を測定いたしまして、機関の燃焼効率であるとか、そういうものを詳細に出しまして、機関の出力、性能を試験するものであります。その外に新造船について行つた性能試験としては、前進方向と後進方向とに交互に機関を運転して、どのくらいの時間で回転できるか、或いは一番低い回転率は何のくらいまで出るかというふうなことを試験するものであります。その他には振動の試験、これは非常に船の性能に大きな影響を及ぼすものであります。特に最近のように機関の馬力が増大し、回転数が相当上るものについては船の振動と機関の振動との間に関連した振動ができて、機械或いは

は船体のみではそう大したものではなくて、両方が関連いたしますと相当大きな振動を起しまして、旅客に不愉快を與え、或いは機関の一部を破損するといふようなことも考えられますので、こういうようなものについて試験をするわけでありまして。それから船舶用のボイラーについても同様の試験を行ひまして、そのボイラーの燃焼率がいいか悪いかというふうなことを試験するものであります。同時にその蒸発能力等もこの試験において行ひます。

第六條であります。これは届出制であります。鋼製の船舶及び鋼製以外の船舶、例えば木造船であるとか或いは小型船、そういうものは総トン数二十トン以上、或いは又長さ十五メートル以上のものについて、それらの推進機関を製造するもの、並びにそれによする受熱面積が百五十平方メートル以上の船舶用のボイラーの製造をなす事業については、その事業の開始或いは休止或いは廃止の実情を的確に把握して、適切な勧告、指導を行うためにこれを届出制にいたしまして、これらのものを作ります二ヶ月前に届出をするという規定をいたしております。それから第七條は業務に関する勧告であります。これは造船関係事業の合理化を図るために政府が適當の勧告をすることができ、その旨の規定をいたしたものであります。○委員長(中山壽彦君) もう少し簡単に願ひます。○政府委員(甘利昂一君) 第八條は技術に関する勧告であります。これも前條同様に、造船技術の改善のためにいろいろ技術上の勧告をするというこ

とであります。第九條は情報等の提供であります。内外のいろいろな資料を整理いたしておきまして、これが要求があつた場合には提供することを義務付けた規定であります。それから第十條は、いろいろ造船事業の關係の運賃の形態を正確に把握するために、生産面とか販売面とか或いは労務、施設等についていろいろの報告をさせることでもあります。以上が事業に関する大體のあれであります。第十二條は、そのいろいろな届出義務の違反及び虚偽の届出に対する罰則を書いてあります。

それから第十三條は、同様事業者の代理人、その使用人、そういうものに対する違反行為をした場合のやはり監督責任上事業者も罰するといふ規定を設けたものであります。これは外の方の一般の通例であります。以上が造船法の大體の骨子であります。○小泉秀吉君 今度御提出になつてゐる造船法案というのは、この前項までに私共が内示を受けておつた造船法案と許可認可とか、或いは届出罰則とかいうような点において、非常な相違があるように思ふのですけれども、どうしてこういうふうな相違ができたんだか、その点を一つ。○政府委員(甘利昂一君) 従来は新造船の許可につきましては、臨時船舶管理方法でやつております。或いは又関係方面からのメモも出ておりますので、それでやつておりましたが、當然この際、この法案に盛るべきであります。併し新しい憲法の実施された現在におきましては、余り義務付けけるものと

いうのが理想と存じますが、いろいろの関係で、要求があつた場合にはどう

とか。或いは融資等についても相当不利益になるのじやないかと思ひますの

ておる者がやるといふことは分ります
が……

てゐる者或いは所有してゐる者がしよ
うとする場合にやる。かういうふう

若しくは公団その他の統制品を扱う所
でありますから、この提案理由に説

明された多数寄託者のためにというものは該当しない、こういうふうには考えられるのであります。勿論倉庫業が今後統制が漸次外されて自由取引になる、或いは金融事情が緩和されれば倉庫証券がどんと発行される。倉庫業としても倉庫証券を発行しなければ倉庫業が成立たないという時代に段々なつて来るのではないかと。そういう際に特に倉庫証券を発行しない倉庫までも含めて倉庫業法の一部を改正される理由が、提案の趣旨に我々はちよつと納得の行きかねる点がありますが、この点について一つ政府の御説明を願います。

○政府委員(後藤憲一君) お答えいたします。現在の倉庫業法はつしやいます通り全く倉庫証券発行の法律なのであります。それを拡張して非発券の倉庫に届出制を採るのは時期じやないというお話のように聞えるのであります。この非発券の倉庫は大体において質の低下しておる倉庫が多いのであります。それに入れておきます物資が主として統制物資のようなものが多く、ということでありまして、統制も漸次外されて参ります。一般公衆の荷物の方が逐次多くなるといふのが現在の趨勢のように我々考えるのであります。又もう一つは倉庫といふもの自身は性質から行きますれば、公共的な性質、例えば一般公衆の財貨を安全に保管するといふ点にありまして、又その性質から行きますと、地域的に或る一種の独占的な性質もありまして、その倉庫に入れない外にないといふような性質もありまして、どうして倉庫といふものに寄託してあります寄託者が安心できる、安心して保管

して貰ふことのできるというふうなものであるべきだと思つてわけでありまして、併し戦後に応急にできましたものは非常に粗末だ、これは当時の事情、資材、資金といふものにいろ／＼拘束された事情の下に、止むを得ずに建てた倉庫が多分にあると思つて、そういうふうなものを、逐次やはり質をよくして、でき得るならば発券倉庫にまで向上するように仕向ける必要もあると思つてあります。そういうふうな点を考えますれば、現在において倉庫証券発行の法に止まらず、倉庫業全体をカバーいたしますところの状態で持つて来る必要があるか、こゝろの提案をいたしましたわけでありまして、○早川慎一君 御趣意は分る点もあるのですが、一体倉庫業といふものは、單なる寄託を受けておるといふことでなくて、この流通する面において非常な効用があるのでありますから、勿論倉庫に寄託して買主を探さうとすることを寄託者は考へておるわけですが、その統制経済から離れて来れば自然に倉庫証券を出さなければ、そういうところに寄託しないようにならば現在の法規で十分じやないか。又政府の統制品とかいうようなものは、寄託者がその倉庫を選定するのでありますから、何もこの法律で或る基準を決められなくて、寄託者がこの倉庫ならば安全であるとか、或いはどうであるとかいふようなことを当然考へるべきだ。むしろその倉庫に預けてあつて、それが倉庫証券のごときものが売買されるというところに、初めて取締法が従来あつた

のだらうと思ふ。今日段々そういうふうな時勢に遷つて来る際に、そういうふうな範囲に據つてやらなければならぬという特別な理由がどうも納得行かなくなるのであります。○政府委員(後藤憲一君) 発券倉庫になるようにするといふことは、非常に我々としても希望するところで、又寄託者といつたにしても流通面に動かすといふことも大いに希望しておるのであります。戦前の例を見ましても寄託物の五割弱が発券流通しておるような実情でありますので、尚非発券倉庫といつたにしても、十分に実情を知つて倉庫業務の健全な運営、又寄託物の安全性といふことを確保することが必要ではなからうかといふことを考へておるわけでありまして、○早川慎一君 それではこの問題は一応この程度にして、私も一応考え直すことにいたします。次に今度許可制を布かれることになるわけでありまして、これは何故免許制までに一歩進められなかつたか、と言いますのは、この第九條でしたか、第九條に倉庫を作つた人が、倉庫を作つて営業を開始しようとして届出……倉庫は勝手に作つてもよろしい。但し届出をし。届出をしてから一定の基準に合しないといふと業務を休止するか、廃止するか、いづれかを選べと、これは非常に倉庫を建てさせて置いて、その倉庫の死命を制するやうな許可制が残つておるといふことは、むしろ免許事業にして一定の基準を示し、予め許可を受けていなければ倉庫が建設できないといふふうにした方が、業者のためにも新らしく新設される倉庫業者にとつてもよいのじやないか。若し、こういうふうな

第九條の規定によつて倉庫は建てたが、営業はできないというやうなことになることは国家の損失のみならず、その業者も非常に迷惑をするといふふうに考へられますが、その点はどういう御見解なんですか。

○政府委員(後藤憲一君) 倉庫は現在におきましてやはり自由営業の状態になつております。今度の九條の改正はこれを届出制にしよう、というわけにやうなものであります。その届出制と、九條によりまして、或る規格に合せなければ直すか、でなければ休廃止するという強い條文になつております。に、むしろ免許の方が親切でないかといふ御意見であります。一応その点はそういうふうに考へられますが、今後新しく届出で営業を開始しようといふ人達の施設につきましては、できるだけ省令の方で決めますところの施設の基準に合致したものを建てるやうにお奨めもいたしたいと思つております。又こういう公共性の強い事業でありますから、営業をやろうとする人も、そういう基準があるならばそれに則つた方式に行こうといふ考へを持つて来るだらうと思つて、すでに余り質のよくない倉庫で営業している方を、直ちにこの九條によつてどうといふ……、逐次この精神に乗るやうに改善をするやうに指導いたしますが、たゞ非常に何と言いますか、性質的によくないやうなものがある場合に、この問題を、而も又公聴会とかいふ面倒な非常に手数がかかりますが、極く民主的な方法によつて、それらの行政をし得るやうな方法を開いておられます。最初から免許という固い国家権力を直ちに振り廻すといふやうなことが

ない方法で、而も事業自体を改善して行くといふ目的に沿うといふやうな方法をとつたわけなんでありまして、できるだけ自由営業といふやうな性質を残しながら施設にしても、経営にいたしましても改善する途を見付けて置きたい、こゝろの法律の狙うところでありまして、○早川慎一君 政令に定むる基準といふものは非常に重大な問題になつて来ますが、それはすでに御用意があるのではありませんか。

○政府委員(後藤憲一君) その点は、お差上げいたしました資料の案を一応考へております。更に未だこれについては十分研究の余地もあると思つて、一応の案はございましてお手許の……

○早川慎一君 とにかく詳細にお決めることは結構でありますし、これが又非常に業者にとつても重大な影響がございまして、これは未だ我々も十分内容を検討することができませんが、業者にとりましては非常に重大な問題でありますから、業者の死命を制すると申しますか、廃業するか、直すかといふやうなところに迫られる重大な関係を持つておりますから、この省令を出されるときには十分周知できるように、又現在の経済状況に余り無理なことを強いられるといふことは、却つて逆効果を来すやうに思つておりますが、その点は慎重に御考慮を願ひたいと思つております。

○政府委員(後藤憲一君) 只今の御注意は非常に我々としても有難いお言葉で、十分にそれに沿うやうに各方面の御意見も聞いた上で以て実施いたしましたと思ひます。

○早川慎一君 もう一点お伺いしたい点があるのですが、それは第一條の問題であります。ここには物品を保管することを業とする者というように規定されておりますが、向その上に、政令を以て定むる構造を有するといふことでありますから、この物品を保管するといふ範圍内においての政令をお決めのと解釈してよろしいございいますか。それとも物品を保管する以外に、それに類似した業務でも、これに嵌めようとなさる御意図があるかどうか、この廃止されました第一條の規定に基づく政令案要綱には、物品保管、又は荷捌きの目的に供せられるもの、この荷捌きの目的に供せられるもの、でも、倉庫業法の第一條に該当するものとしてやられる、倉庫業法の一部になるのだというお説であります。と、これは相当の問題であるように自分達は考えるのであります。この配付されました政令案要綱の荷捌きの目的に供せられるものとは、如何なることを指される御意図でありますか。この点を明らかにして頂きたいと思ひます。

○政府委員(後藤憲一君) 倉庫といふものの定義が甚だ不完全で、判然といさなない点がありますので、第一條のところ政令というお手許に差上げましたような要綱で、向その面についても幾分疑問があるわけでありまして、同じこの土地を有し、建物をも有して保管するといふのであります。建物がなくとも軒端にでも一定の囲いを施して、盗難その他の危険のない状態に置きますところの施設は、やはり保管の倉庫を考えられるわけでありまして、併しながら例えば自転車の仮置場

でありますとか、手荷物の一時的預り場所というような性質のものを倉庫と考へられるわけではないのでありまして、それで以てこの政令の一條といふところに、ここに言う倉庫といふものの定義は、どの程度かといふことを考へておられるわけでありまして、それから只今荷捌きの問題は、いわゆる上屋といふものの性質なんでありまして、上屋と倉庫との間には、極めてつきりしない点があります。この点我々といひまして、観念上実はいろいろ混乱を生ずるわけでありまして、この場合には、倉庫業を営む者、或いは又営業の目的で荷捌きをやるという性質のものを指しておるわけでありまして、併しながら、倉庫と、荷捌きをやります上屋との間に料金などについては差等のあるのは当然でありますので、そういう点は勿論考慮いたします。といたして、荷捌きをやる倉庫の性質のある上屋といふようなものを、この中に含めて見たらという考えを持っております。

○早川慎一君 抽象的に申上げるといふと甚だ分りにくいのであります。例えばこの船舶業者が集荷荷捌き倉庫を持つ、つまり船が入つて来るまで荷物をそこに集荷して、いわゆる保管して託する意思はないのであります。ただ輸送過程において、一時荷物をそこへ置いておく。そうして船が入つて来たときに初めて積み出す、こういつたようなものとか、或いは又運送業者にいたしますれば、集荷をして来まして、貨車との手配がうまく計画通りに行かない。その場合は、これは輸送の契約でありますから、荷主の方は寄託して

いるのではありません。ただ併しどこそこまで送るといふのは、どこか一時置いておかなければならぬ。或いは又その逆に到着した貨物を、指定の場所に配達するのには、やはり自動車の手配とかいろいろ関係で、一時荷物を置く。こういうことが通常行われるわけでありまして、ところが荷捌きの目的に供せられるものといふと、それらが倉庫業の範圍に入るということになります。これは一々荷主と寄託契約を結ばなければならぬといふような甚だ変なものになる。或る程荷捌き倉庫でも、只今お話のあつた上屋で倉庫に代用されるものがあれば、それは勿論のことでありまして、そのためにこういう政令案のごとく、荷捌きの目的に供せられるものでも倉庫の範圍に入るのだといふような解釈をずつと延長して来ますと、止まることを知らないものであります。そうなつて来ると、非常に倉庫業法なるものは非常な無理なことを強いられることになる。いふやうに、我々は考えるのであります。その点今日この議案を議するときに、はつきり当局のお考えを聞いて置かないと、政令で決めるということでありまして、勿論我々は、保管といふのでありますから、この点は單なる領置とかいふような意味ではないと思ひます。この通り行けばそんなことは考えられんと思ひます。けれども、一部ではそういうような危惧の念を懷いておる者もあるやに聞いております。そういうような点から、これははつきりどうなさるつもりかをお伺ひして置きたいと思ひます。

○政府委員(後藤憲一君) 只今御指摘になりました点は、全くその点我々も

今お話にありましたような、純然たる上屋といふ性質のものはここに入れておけません。倉庫といふのはどこまでも保管を本務といたしますから、保管といふことにおいて考えられる倉庫的な上屋の場合は別といたしまして、例えば、築港の岸壁の上にあります上屋から船に積みまでの期間、或いは船から下した荷物を、それから奥の倉庫なり、或いは仕向地へ持つて行くまでの極く僅かな期間置くといふような性質のもの、倉庫といふような性質のものではないといふやうに考えておるわけでありまして。

○早川慎一君 重ねて申上げて置きますが、すでに小運送法では、かような場合を想定して保管料といふものを荷主から頂戴することになつておる。例えばそれが運送業者の責に帰すべき理由でなくて、一日から二日保管しなければならぬ、例えば貨物引換証の付いた荷物は、貨物引換証を持つて来なければその貨物を配達するわけには行かないのであります。そういう場合には荷主の責任でそれが遅れておるのであります。併し荷物は渡すわけには行かないのでありますから、自然その証券が来るまでは運送業者としては引渡しができない。そういうときにはやはり保管といふことになつておまして、そういう場合には保管料金を決めておるわけでありまして。勿論日割で行つておりますから、倉庫のように一日入れても十五日分取るといふような規定ではありません。そういうようなことになつておる点、又輸送過程においてそういうことがしばしば起るのであります。これは必ずしも倉庫業としての寄託契約を前提としたものではないので

あります。ただ文字だけで、そういうような行為をすべて倉庫業の範疇に入れられるとすると、非常に無理な法律のように考えられるのであります。これは政令として特に荷捌きの目的に供せられるものといふやうなことが書いてありますために、我々としては何でもかんでも皆これに入つてしまふといふやうに考えられる。若しまだ御研究が済んでおりませんならば、それらの点を十分検討せられまして、政令を作られるときにはもつとはつきりしたものにして頂かないと、業者に迷惑するといふことを特に申上げて置きたい。

○政府委員(後藤憲一君) 政令につきましてはまだ草案であります。只今の御指摘の点は非常に大事な問題で、特に上屋と倉庫の観念も極めて曖昧な点は御指摘の通りであります。この点はおつしやるやうに實際救済に、誤解のないやうな表現を取るやうに氣を付けたと思つております。

○前之園喜一郎君 簡単なことですが、第七條ノ二にありますがこの事業計画です。事業計画といふものはどういふものを政府としては考へておられるのかお伺ひします。

○政府委員(後藤憲一君) 倉庫業のお手許に差上げました施行規則、昭和十年九月二十三日商工省令第六号、これが現行法であります。そこにあるやうに

第二條 事業計画ニハ左ノ事項ヲ定ムベシ

- 一 営業所及倉庫の位置
- 二 保管すべき物品ノ種類
- 三 倉庫ノ構造ノ概要
- 四 倉庫ノ棟数

五 倉庫ノ面積(各階別)

といふように細かくそこに記してございます。

○前之園喜一郎君 ああそうですか。それならば第九條について少しお尋ねしたいのですが、この倉庫業者です、犯罪に用いるところの物、或いは犯罪によつて得た物、例えば密輸入の品物であるとか、密輸出をやる物品などを預つて呉れという申込をされたときには、そういう事実が分つておる場合には、倉庫業者はこれを拒絶をしなればならぬですね、当然……

○政府委員(後藤憲一君) その関係はこの業法にないのではありませんが、刑法の方面で……

○前之園喜一郎君 非常に大事なことで、これは港附近の倉庫に積出す物を持つて来て預けるといふようなことがよくあるのです。又持つて来た物を預かる、事情を知つておつて預かるという場合が相当あるのじやないかと思う。又中途においてこれはやはりそういうものだといふことが分つた場合には、どういう処置を取るかといふことは大事なことで、この方面で……

○政府委員(後藤憲一君) こういう犯罪的な性質のものにつきましては、こういう業法に盛るべき性質と違ひまして、それは刑法関係の方に規定せられるべきものと思ひます。

○前之園喜一郎君 これは事業計画といふものの中に、はつきりとそういうものを置つて置くことが必要なのじやないか、そうするとあなたの方の取締といふ面から言つても非常に案になる……

○政府委員(後藤憲一君) その関係は

我々の方の性質と違ひまして、刑法関係で検査当局の方の所管になりますので、この業法等に盛るべき性質のものではないと思ひます。

○前之園喜一郎君 それは非常に考えが違ふと思ひます。これは倉庫法という法律によつて行ふところの倉庫業者といふものは、適正な事業でなければならぬといふことが前提でなければならぬ。ですから当然そういうものを預つてはいけぬといふことが考へられなければならないと思ひます。

○説明員(四方田耕三君) 只今の御指摘の点は、実は現在の倉庫業法によりまして役員の届出をしております。そして施行規則の中に謳つておりますが、役員が起訴された場合、或いは犯罪を犯したような場合には届出義務を課しております。それによつて相当悪質な経営者が倉庫を経営しておりました場合には、そういうことが発見された場合は、倉庫証券の発行停止という処分を行うような途を開いております。その以上には出ておりません。

○前之園喜一郎君 それは今取締規則の中にあるのですか。

○説明員(四方田耕三君) 今お手許に差上げました法律にはありませんが、法律に基く施行規則の中にあります。

○前之園喜一郎君 施行規則の中にあるのですか、これは大事なことで、思ひます。法律の中に当然織込むべきものでないのですかね。今お分りにならなければ一つ研究されて……これ

○委員(中山壽彦君) そうではありませんが、できれば今日終りたいと思つておりますが、ちよつと速記を止めて。

「速記中止」

○委員(中山壽彦君) 速記を始めて下さい。

○前之園喜一郎君 今私が質問しましたことは非常に大事なことで、思ひます。倉庫といふようなものは、そういうようなものに非常に悪用されておるのです。将来もそういう虞れがあるのですから、この点をどうつきり政府も認識されて、これをどういうようにして防止するかといふこと、やはりお考えをおかれるべきものだと思ひますが、若し今日御答弁ができれば後でもいいですから、よくそういう点をお調べ願ひたい。

○政府委員(後藤憲一君) 只今の問題は刑事事件の問題でありますので、業法といふような点に盛るべき一般法則といふものがありますから、それによつてやり得るのではなからうかと私は思ひます。

○前之園喜一郎君 それはよく分ります。贓物寄託とか何とかいふのがありますから、これは無論それを利用してやれば……、分ればそれは問題はない、併し分るのには極く稀なんです。ですからこれはやはり倉庫業法の中に、或いは取締規則の中にそういう物の寄託を受けることができないといふことをはつきりしておく必要があるのではないですか。若しそれがあればどうするといふことも決めておくべきであると私は考えますが、単に問題があつたら刑法によつて処分するといふことは、私は非常に手落ちだと思ひます。

○説明員(四方田耕三君) 只今の点は、実は倉庫業法といふものは飽くまで行政法規でありまして、新憲法下に

おきましては三権分立といふことを法制局でやかまして言われたのでありますが、司法権に関する問題を行政法によつて決めるということは、我々としても慎まなければならぬところであります。飽くまで行政法としての倉庫業法の中に司法的な規定を入れることではないかと思ひます。例へば、今度の改正法の第七條ノ二の最後に、臨検検査をいたします場合は「第一項ノ検査ハ犯罪捜査ノ為認メラレタルモノト解釈スベカラズ」といふふうな行政権限が司法権限を犯すことを阻止するための法律規定がありまして、その点は法制局事務局としても強く堅持しておる点でございますので、その点

は実は無理ではないかと考えます。

○前之園喜一郎君 とにかくこの法律で定める倉庫業といふものは、正常な業務といふことがこれは前提でなければならぬ。この倉庫業といふものが悪用されることを未然に防ぐといふことを考えるべきだと私は思ひます。何をやつてもいいのだといふ考へ方は、私は非常に業者に対して不親切であり、又法規の体裁から言つてもそういうことは許さるべきものでないと思ひます。

○説明員(四方田耕三君) 運輸省関係の法律といつたしましては、外に運送業法、海上運送本法、或いは道路運送法等いろいろございしますが、いずれも犯罪捜査的な規定は全然挿入されておられません。その建前から申しまして倉庫業法だけにそういう犯罪捜査的な規定を入れることは非常に困難であり、又憲法上も非常に疑義があるのではないかと思ひます。

○前之園喜一郎君 やはりこの倉庫業法の中にもやはり罰則を設けてあるのです。ですから事業計画の中にはつきりとそういうことを謳つて置いて、事業計画に違反した行為をした場合には、営業をした場合には第九條によつて休止又は廃止を命ずることができるといふことになればつきりするのであります。事業計画といふものの中にそういうものは扱つてはいけぬといふことを、はつきり謳つて置くべきだと思ひますが、そうすると第九條によつて措置ができるようになると思ひます。

○説明員(四方田耕三君) 今の事業計画の中に、そういう項目を入れたらどうかという御意見でございますが、これは現行法でも改正法でも事業計画の内容までは法律事項として規定しております。命令事項を訂正する場合に只今の御意見を各関係方面とも御相談申し上げました上、御趣旨に沿うように行きたいと存じます。

○前之園喜一郎君 分りました。

○委員(中山壽彦君) 他に御発言がなければ……

○小泉秀吉君 第一條の旧法と、この改正法との実質的な差はどういうことを狙つておりますか。

○説明員(四方田耕三君) 現在の倉庫業法は、倉庫証券を発行する倉庫会社のみを対象としております。関係から、倉庫業者の定義といふものは特に必要がなかつたのであります。ところが今度の改正法によりまして、倉庫業者が全部法律の対象となるわけでございますが、倉庫業者とは何ぞやといふことは商法に規定されております。

すが、重要な要素をなしておりますと
ころの倉庫とは何ぞやという定義が実
は商法学者の間においても学説が多岐
に分れておりまして、或る者は建造物
でなければならぬと云う学者もあれ
ば、或る者は建造物でなくとも、水面
であつても、野積みであつてもいいと
云う者が、定義がないのであります。
そこで御論議がありましたように、定
説のないものを要素とする倉庫業者
というものは、定義が明らかでない。
それでは民間の業者の中でも、自分は
一体倉庫営業をやっているのかはつき
り認識できないという非難の起るこ
を虞れまして、実は法律の中にも書こ
うとも考えたのであります。非常な
技術的にむずかしい問題があります
で、法制局の事務局とも協議の上、そ
れでは政令に譲つて、慎重に定義を確
立しようではないかということで、第
一條括弧が入つたわけでありました。

○小泉秀吉君 今のお話だと、倉庫と
いうものの定義さえはつきりしていな
いから、従つてそれは政令に譲つた、
その政令というものは先程の政府委員
の御説明だと、まだはつきりしていな
いので、ここに一つの要綱を出したの
だが、研究して見ようというような程
度であるならば、もう少し私は政令の
内容について研究をした上でこの最終
審議まで持つて行きたいと思ひます。
今日のところは最終審議にして頂かな
いようにお取計らいを一応委員長に私
は願ひたいと思ひます。

それから更に政府委員にお伺ひした
いは、先刻もちよつと触れたよう
でございますが、いわゆる預証券及び質
入証券、倉庫証券を発行しないよう
倉庫、而も倉庫というものの自体的定義

さえもなか／＼むずかしいというにも
拘わらず、特にこの法律で縛られなけ
ればならない、或いはこの法律で保護し
なければならぬというような、その法
律制定の目的をもう少しはつきりした
いと思つております。私はどうもはつ
きりしてないと思ふ。

○説明員(四方田耕三君) 只今の御指
摘の点は、倉庫業の定義の点がはつき
りしないと思つてございまして、実
は我々の方では現在倉庫業者という
ものの観念は実際上は明らかでござ
います。普通の建造物を持つておりま
す倉庫会社、それから横浜、清水など
にございまして、その水面木材倉庫會
社、そういう倉庫会社と銘打つた実體
が存在しているのをごさいます。ただ
倉庫業という定義の中で疑問が起つて
参りますのは、例えば駅の一時預所
でございまして、先程御論議のしまし
た船会社、或いは通運会社の持つてお
ります機関庫でありますとか、そうい
うものをむしろ廃止して、実體上倉庫
会社とみなされてゐるものを取上げる
という考え方でございまして、表現法
が困難なものでございまして、実體は
すでに明らかになつてゐる次第でござ
います。

それからなぜそういう倉庫証券を発
行しないものに対してまで届出制の監
督規定を加えなければならぬかとい
う点につきましては、先程局長からも
御説明申し上げました通りでありま
して、戦後特に地方的な倉庫が殖えて参
りまして、而も立地條件が独占事業で
ございまして、荷主に選択の余地
がない場合がありまして、そういう倉
庫に貴重な物資が保管されてゐるとい
う結果、我々といはしましては、倉庫

行政を担当いたしております関係上、
法律の根拠に基いて改善したいとい
う考へ方から、本案を提出したのであり
ます。

○小泉秀吉君 倉庫業が独占事業だ
という見解が私には少しはつきりしない
ものであります。一体預証券その他の
ものを発行しないような倉庫は、今ま
でも自由に作つておつたならば、それ
を自由に作らして、そうしてむしろそ
ういう利用者の自由選択に委しても一
向差支ないと思ふのですが、その点を
もう少しはつきり……

○政府委員(後藤憲一君) その点は只
今も申上げましたように、倉庫業とい
うものが自由営業であることは是非
堅持したいのであります。実はこう
いう意味で独占性ということをやつた
のであります。土地に倉庫というもの
は付いてゐる、従つて例えば或る駅へ
行つて、その近くに倉庫を探さ。今あ
りますところの倉庫というものがだけ
まあ預かれるわけでありまして、そう
いうような、定着してゐるものという
意味での独占性があるのだということ
でありまして、強い意味の企業独占と
かいうような意味ではないのでありま
す。自由に選択がきかない。こちらの
駅に持つて行つたら、こちらがまずけ
れば次の駅に持つて行くという、そ
ういう自由選択がきかないという意味
での独占性と申上げたのであります。ど
ちらにせよ荷主にいたしますれば貴重
な物品でありますから、これを預ける
のでありますから、できるだけ安全な
確実な保管をするところに預けたい。
又預けることが一般公衆のためになる
ことであると確信するわけでありま

す。そういうことのために逐次倉庫の
質をよくし、経営を健全なものにして
行くというようなことは是非ともやつ
て行かなければならぬことであるとい
うふうな考へ方から、單なる証券発
行法からもう一歩進んで、一般的な倉庫
の實體を把握して行こうと、こういう
ふうなわけで届出制というところに持
つて来たわけでありまして、そんなふう
に御理解願ひますれば……

○委員(中山壽彦君) 小泉委員から
御希望もあつたのであります。本案
の採決は次の委員会でも処理することに
御異議ございませんか。

○委員(中山壽彦君) 御異議ないと
認めます。さうにいたしました。

○委員(中山壽彦君) それでは次に
船舶運航令に関する政府当局の御説明
を願ひます。

○政府委員(岡田修一君) 四月一日附
を以ちまして政令第四十八号、船舶運
航令の実施をいたしましたのでござい
ます。この政令は先般御説明申し上げ
した三月三日附の日本海運に関する指
令をそのまま政令化したものでござ
います。議会でございまして、その
実施期が非常に迫つておりましたの
で、政令を以て指令の内容を実施する
ことにいたしましたのでございまして、
その内容といたしましては、第一條
で外航船舶に関する規定を設けており
ます。外航船舶に指定しようとするも
のはその旨を届出でなければならぬと
いう規定でございまして、第二條はそ
らの外航船舶が外航に出ようとする場
合の手続規定でございまして、商船管理
委員会を経由してクリアランスの手

続、或いは運賃の事前審査を受くべき
ことを規定しておるのでございまして。
第三條はそれらの外航船舶が受取つた
運賃、或いは海外で支拂つた経費、こ
れらを報告する旨を規定してございま
す。

第二章は沿岸航路に従事する船舶に
ついての規定でございまして、第四
條で船主は内航船舶に従事させる船に
ついてその船がスキャップンでいつて
おります一種、二種、三種、四種の
中どれに該当するかというものを届出
をして、そうして運輸大臣の認定を受
ける、こういうことになつております。
第五條は繋船補助金の規定でござい
ます。この繋船補助金を受けるもの
は三十日引続いて繋船をした船に限
る。かようになつておるのでございま
す。これは指令にそういう制限はない
のでございまして、繋船の目的を達
しますためには三十日以上長期で
なければならぬというふうな、国内
的に規定をいたしましたわけござい
ます。この点が指令と多少違つてござ
います。その繋船補助金の支給の基
準は運輸省で決めた基準で出ます。但
し、これは十月一日以後になります
と運航を停止してから三十日以内のも
のは拂わないということになつており
ます。その旨も記載してございま
す。それから十月一日以降に相成りま
すと、第三種の船は補助金が二割減、
一月一日以後には第三種の船は五割
減、それから第四種の船は十月一日以
後は全然やらない。こういうことであ
りますので、その旨を五條の第三項で
規定しておるわけでございます。それ
から第六條で内航船舶が外航船舶に切
替へようという場合には、繋船の継続

期間が三十日にならないでもやる。又海上運送法で航海命令を出された場合、これは非常緊急の場合に海上運送法で航海命令を出すことができず、航海命令で動いた場合には三十日に満たないでも補助金をやる。かようにいたしております。それから第七條は補助金の申請でございますが、この補助金の交付を受けようとする者は、その緊船開始前に、その緊船しようとする期間並びに場所を決めて運輸大臣に申請する。第八條はその決定並びに支給の方法を規定いたしておりますが、商船管理委員会は緊船補助金の額を決定して、そうしてその支給の仕事をやる。こういうことを、指令に書いてある事項を法文化したわけでございます。第九條はその交付の期日、その他の交付の手続は省令で決めるということ規定してあります。十條においては緊船期間中に緊船場所を変更しようとする場合には海運局長にその旨を届出で。そして海運局長において緊船中に船舶を運航したりしてこの緊船の目的を免れる、緊船の裏をかくというふうなことをしないよう監督をせしめる考えでございます。十一條においては国、公共団体、国有鉄道等の持つておる船舶にはこの補助金は適用しない。十二條は共有借入の場合の規定でございます。十三條は報告の聴取、十四條はこの政令施行に関する検査の規定でございます。

次に附則の点におきまして、附則の第三項におきまして、原則としては三十日以上緊船をした場合に補助金を交付するのでありますが、附則の第三項において、船を受取つておりながら一ヶ月以内、この政令の施行後一ヶ月以内においては緊船期間が十日以上の短期である場合においても補助金を与えます。こういふふうにしたしたのであります。而も本令施行直後におきましては、船主においてこの船を緊船すべきであるか、或いは動かすべきであるかという点が、指令が出てまだ日にちも経たず十分營業の準備も整いませんでございまして、従つて荏苒船を留めたいので、なか／＼判断がつかないわけでございます。従つて緊船も事前に届出するということができない事情もありまうので、この政令開始後一ヶ月後におきましては、緊船開始後五日以内においてこの船を緊船しますとか、しませんが、こういうことを届出させる。その場合においても五日以内に緊船をするというものを届出た場合において、この緊船を認めて補助金を交付する、こういうふうな規定いたしてあります。

内においては緊船期間が十日以上の短期である場合においても補助金を与えます。こういふふうにしたしたのであります。而も本令施行直後におきましては、船主においてこの船を緊船すべきであるか、或いは動かすべきであるかという点が、指令が出てまだ日にちも経たず十分營業の準備も整いませんでございまして、従つて荏苒船を留めたいので、なか／＼判断がつかないわけでございます。従つて緊船も事前に届出するということができない事情もありまうので、この政令開始後一ヶ月後におきましては、緊船開始後五日以内においてこの船を緊船しますとか、しませんが、こういうことを届出させる。その場合においても五日以内に緊船をするというものを届出た場合において、この緊船を認めて補助金を交付する、こういうふうな規定いたしてあります。

○委員長(中山善彦君) 只今の説明に對しまして御質疑等がありましたら……

○村上義一君 この補助金の内容はどんなふうになっておりますか。

○政府委員(岡田修一君) 補助金の内容といひましては、三月三日附の指令は非常に細かく規定してございまして、最低の保険料、それから最低の船員費、それに燃料並びに船用品費、これだけ補助して、それ以外に船主に対する支出をしてはならないというふうな指令の規定があるわけでございます。従つて目下その指令の枠内において與ふ限り緊船の目的を達し得るに必要なものが貰えるようにということを目下関係方面に交渉いたしておるわけでございます。

○村上義一君 確か三人とか、四人と

かいう極めて少数の船員で食い止めるという内容であつたかと記憶するのですが、これは實際問題だと思ひますが、暴風警報が出た場合、こういつたことは一例ですが、そういう場合に對して今の緊船の人員で十分に手当てができるようになっておるのですか、その辺どういふ事情でありますか。

○政府委員(岡田修一君) 指令では今御指摘の通りに、八百トン以上二千トン未満の待機乗組員といひますが、緊船番に相當する乗組員の数は船長を含めて四人、これ以上の大型船もそれに準じた最少限度の船員数、こういうふうにして書いてございまして、そのままで参りますと、その補助金も非常に少いものになるわけでございますけれども、関係方面におきましては、これは乗船中の船員を制限したのでなくて、これ以外の船員は予備員として認めて行きたい。従つてその予備員の給料は補助金助成金の中に入れて考えるようにいたしたいという意向の表明があるわけでございますが、これはまだ関係方面の全部局がそういう意見になつたというわけではないのでございまして、その方面に向つて目下その實現方について努力をいたしておる次第でございます。

○村上義一君 陸上におる予備員ですね、それについてはどういふ工合に処置をとつておられるか、まだ交渉中で不明だという現状なんですか。

○委員長(中山善彦君) ちよつと速記を止めて……

〔速記中止〕

○委員長(中山善彦君) 速記を始めて下さい。

○村上義一君 今規定の通りにします

れば、予算との関連はどういう工合になりますか。

○政府委員(岡田修一君) 予算は商船管理委員会に對する補助金四十二億といふものが計上されておるわけですが、ただその委員会の支出費目の中に助成金という費目がないわけでありまして、これは大蔵大臣の権限において費目の変更をいたして、これが支出可能にできるように実は手当てをいたしておるのでございまして。

○村上義一君 大体金額はどれくらいつきましては、目下保険料を幾ら見込むか、又船員費として幾らを見るか、燃料費、船用品費につきましても関係方面と私共の方の考え方による開きがあるわけでありまして、ここで幾らになるということを上上げるわけには行かないのであります。私共の一応の見込をいたしましては約三十億圓あればやつて行ける。かように算定し、目下関係方面とも交渉いたしております。

○小泉秀吉君 今の緊船手当ては一応覚書にあるような期限で切れまするけれども、期限が切れてしまつたその金も出なくなりましようけれども、船員の方の、つまり予備員といひますが、過剩船員に對する補助金といひますが、補助金といひますか、一定の割合で行つて、それはどこで打切ることになりますか。

○政府委員(岡田修一君) 予備員費の補助金でございますが、スキヤツピンの方で参りますと、第三種の船は十月以降においては二割減、一月以降においては五割減、第四種の船は十月以降においては零、こういうことに相成るのであります。その場合にこれを船員の方に、船員費に及ぼすかどうかといふことは目下関係方面とも打合せ中でございます。その前に第三種の船の取扱、或いは第二種の船に該当せしめるかといふ船の種別の点において、非常に大きな問題があるのでございまして、こゝでちよつと申し上げることができないのでございまして、根本的な問題がございまして、それをどう取扱うかといふこともまだ決まつてないのでございまして。端的に申し上げますと、海事協会のクラスではあるが、特殊のクラスを持つてゐる、これをどうするかといふことがありまして、その取扱ひ方によつて、その船員に對する給料補助をどういふふうに取り扱つかといふことも變つて参ります。これをどうするかといふことは、目下私共関係筋との問題について一日おきに打合せをして、目下その問題はどうかといふことを取上げて検討中でございます。まだ結論にまでは達していません。それからこの補助金が、これは来年度又どういふ風が吹くか分りませんが、先ず本年度限り、こういうふうな考へております。

○委員長(中山善彦君) 速記を止めて。

〔速記中止〕

○委員長(中山善彦君) 速記を始め

○小泉秀吉君 この外航船ですが、いろいろ制約がある。そういうことに對して業者から役所の方にいろいろ要求があると思うが、そういう仕事をやるに差支のないような外航船で、いろいろな制約というものを取除くこと

に奔走してあるだろうと思うが、その見通しはどういうふうになつておりますか。

○政府委員(岡田修一君) 外航の制約でございますが、従来運賃会でやつておりました当時よりは或る程度緩和された点があるわけでございます。それは先ず第一に日本の船会社が海外に代理店を持つこととでございます。これは今度の民営還元と同時に関係方面でも日本の船会社が直接海外に代理店を設置するということを認めております。但しまだ日本の船会社の監督員を派遣するとか、駐在員を置くというところまでは行っておりません。代理店の指定は認めております。それから海外でバンカー・オイル、或いはバンカー・コールをとるといふようなことも、日本の外貨資金が許す限りにおいては、何ら差支ない、こういうことでございます。それから定期航路の開設も、従来は積極的であつたのでございますが、この民営還元後においては、日本の船会社による定期航路の開設については何ら異議のないのみならず、積極的に援助する。定期航路が開設されました場合に、その機能を發揮するには、外国の船会社等で作つております海運同盟への加入問題、この加入ができません、十分定期航路としての働きがでないわけでもございますが、その加入につきましても、積極的に援助する。こういうことを言つております。但し加入できるかどうかは、同盟構成員が受諾するかどうかにかかつてゐるわけでございますから、司令部が援助するからと言つて直ぐに加入できるとは思つておりません。関係方面でそういうことを言つております。それから運賃

につきましてもは尙事前審査が残つておるわけでございますけれども、この審査についても従前のようなやかましい審査はしないということでございます。その司令部の言葉を信じておるわけでございますが、これはまあ今後のやり方にかかるとは思つております。而もその事前審査もできるだけ早い機会にこれを事後報告に換へたい、こういうことであります。それから各船出航後のクリアランスでございますが、これも関係方面で非常に努力をして呉れておりました。まだ具体的にどうというまでには至つておりませんが、それでも二、三の国におきましてはまあ殆んど包括的な協定ができたと同様の状態にまで来つたわけでございます。して、この民営還元に伴ひまして、関係方面でも積極的に外航制限の緩和について努力を拂つて呉れておるのであります。又例えば日本船が外国諸港間の荷物をとるとか、そういうふうなところまでの制限緩和には至つておりませんが、まあ大分我々の要望して来ておつたところが容れられつゝあるわけでありまして、それから最も問題にしておりました外航グループに入つた船が内航に従事してはいけないということでございますが、これも関係方面ではその制限を課さないということになりまして、外航船は内航グループに入つて、補助金は受けることはできないが、国内の輸送には従事することができるといふことになりまして、この点非常に緩和されたわけでございます。○小泉秀吉君 もう一つ伺ひますが、アメリカから来る食糧その他の物資は、従来はアメリカの船だけで持つて来たらしいと思つていますが、それに

日本船を使うというふうなわけには行きませんでせうか。その点を伺ひたい。

○政府委員(岡田修一君) アメリカ方面への配船、殊にアメリカからの援助物資の積取りに日本船を参加させて貰いたいというところは、日本海運多年の要望であり、関係方面にも要請をしておるわけでございますが、まだその点につきましても具体的な何らの兆候も出ていないような次第でございます。アメリカの国内関係においては相当デリケートな問題もあるのじやないかと考へておりますが、関係方面ではこの点につきましても何ら具体的な言明も又サゼッションもないわけでございます。ただ日本海運といひましては、今後新造船並びに改造船が續々出て参りますので、これを消化いたします方法としては、どうしてもアメリカ配船ということが一部実現しないといふ船腹の消化が困難になつて来るのではないかと、かように考へるのであります。尙この方面における懇請を續けて行きたい、かように考へるのであります。○小泉秀吉君 その点は折角努力されたいとお話で、大臣なり総理大臣なれど動かして、そうして是非実現するやうなふうに御努力をお願いしたいと思います。

○村上義一君 もう一点伺ひして置きたいのですが、只今も運賃のお話が出ましたが、運賃同盟につきまして、勿論まあ運賃同盟に入る入らなは、これは自由だと思ひますが、関係方面の意向はどういふふうでありますかというのを一つ伺ひたいと思ひます。それから今一点、独禁法に抵触の問題があるように聞き及んでおりますが、これはどういふふうに解釈なさいますか。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問でございますが、先程お答え申上げました海外航路における海運同盟、外国海運会社等において構成をしております海運同盟に對しましては、日本海運会社が定期航路を開いた場合に、その海運会社をその同盟に入れるというところについては関係方面では積極的な援助をしたい、こういう意向であります。これは従前におきまして、戦前においては日本海運会社はそれ、その構成員であつたわけでありまして、ただ今日におきましては、いわゆるスカジャップとして配船されまゝ関係上、果してその同盟の構成員が受入れられるかどうかということが問題として残つておるわけであります。それから国内におきまして、過剰船腹をまあ調節して、いわゆるこの指令に言つておる緊船を円滑にやりますことがために、又海運同盟を締結するということが問題になつておるのであります。で海上運送法によりましていわゆる運賃同盟、若しくは配船同盟は独占禁止法が事業者団体法でございまして、それを排除して合法的に結成し得るといふことになつておるのであります。で目下その運賃同盟という形において緊船を円滑に進めて行きたいというので、船主の間でよりよく打合せ中でございます。例えば北海道炭の積取同盟、或いは九州炭の積取同盟というものを結びまして、その同盟で配船協定をするといふことで、その裏において緊船をやるといふやうな形になつております。これならば事業者団体法に抵触せずしてやれる、こういうことであります。

私共の関係係しております部局におきましては、この海上運送法の第二十八條の規定をうまく活用して、この緊船を円滑にやるやうにしようといふことを言つておるのでございますが、目下その線に沿つて進めるやう努めておる次第であります。

○委員長(中山善彦君) 外に御質疑はございませんか。今一つ御報告が残つておるやうであります。それを一つお願いいたします。

○政府委員(岡田修一君) 政令第三十八号によりまして、この四月一日から向う六ヶ月間の船舶運賃の存続期間の延長をいたしておるのでございます。で船舶運賃会は同時にこの政令によりまして船舶管理委員会、こういうふうな名前を変へた次第でございます。国家総動員法に基く戦時海運管理令を指令によつて一年前までは六ヶ月ずつ延長をして来たのでありますが、それがこの三月末日を以て期限が切れましたので、四月一日以降六ヶ月間戦時海運管理令の存続を延長する。同時に戦時海運管理令の中にありました船舶運賃会を、船舶管理委員会と改めまして、今後船舶管理委員会の名前で行く、こういう規定でございます。これは毎回政令を実施いたしまする都度、御報告申上げておる事項でございます。

○丹羽五郎君 ちよつと遅れて来たので……、簡単ですが……、今の政令で四月一日から六ヶ月間延長したという例の戦時立法による船舶管理令が基本になつておるんであつて、ただ名前が船舶管理ですか、船舶運輸管理という名前に変つたというだけで、法の精神はやはり戦時立法で樹てた海運統制令

の精神が、ずつと延長になつておるといふように我々は解釈していいのですか。

○政府委員(岡田修一君) 形は戦時立法としてできました戦時海運管理令の延長でございますが、終戦と同時にその実体が戦時機関というのではなしに、極東米海軍が日本商船を管理する一機関に変わったわけでございます。現在におきましては成程、形は戦時海運管理令をとつておりますが、内容は極東米海軍の或いは商船管理機関という実体をもつて動いておるのでございます。で今度の指令によりまして船舶運賃の内容が実質的に申しまするか、日本の全船舶を一元的に運用するといふ、その実態がすつかり変わったわけでございますけれども、尙多少そこに残つておりますのは、帰還輸送船の運用でございます。帰還輸送船は昨年の四月一日に定期船舶にすべての船を切り替えましたときにおきまして、やはり戦時海運管理令に規定してありますような国家使用の形で船をとつております。現在におきましては国家使用として船会社からつたものを運賃に貸下げて、運賃が運用するという形は昔の形をとつておるのでございまして、現在におきましてこれを廃止して、全然新たなものにするわけに行かない点があるわけであります。

○委員長(中山壽彦君) 外に御質疑がないようでありますから、今日はこの程度……

○小泉秀吉君 ちよつと政府委員に伺うが、商船管理委員会が名前が変つただけといふことは分つたのですが、實際上商船管理委員会が運賃の幹部と

いうようなところは、人間も変わったのですか、それはどうなつたんですか。

○政府委員(岡田修一君) 名前を変えますと同時に、中央の機関におきましても、目下のところ改変する考えはございせん。ただ従つて幹部も現在のところそのままでございます。或いは今後これが変更されるかも知れませんが、現在におきましてはそのままでございます。地方におきましては船舶運賃で船を運航するという実態がなくならしたので、後の商船管理委員会でしたします業務に必要な支部だけを残して、例えば舞鶴、それから佐世保、横浜、これはアメリカから貸與されております船の輸送なり、帰還輸送に必要な支部でございます。こゝういふ支部は残存いたしますが、その他の支部、出張所は全部廃止することにいたします。

○委員長(中山壽彦君) それでは今日はこの程度で散会いたします。

午後三時四十五分散会

出席者は左の通り。

委員長 中山 壽彦君

理事 小泉 秀吉君
飯田 精太郎君
丹羽 五郎君

委員 入交 太蔵君
横尾 龍君
前之園 喜一郎君
高田 寛君
早川 慎一君
村上 義一君

国務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君

政府委員

運輸事務局 岡田 修一君
(海運局長) 甘利 昂一君
運輸技官 後藤 憲一君
(船舶局長) 須田 曉次君
海上保安官 須田 曉次君
海上保安官 須田 曉次君
水路部長 須田 曉次君

説明員
運輸事務局 林 坦君
(船舶局長) 四方田耕三君
運輸事務局 倉庫課長

三月二十四日本委員会に左の事件を付託された

- 一、熱海竹之沢に観光ホテル建設の請願(第一三五八号)
- 一、岐阜駅を含む東海道線高架工事施行に関する請願(第一四〇〇号)
- 一、伊豆半島循環鉄道敷設促進に関する請願(第一四〇八号)
- 一、隼人、古江両駅間および高須駅、大泊間に鉄道敷設促進の請願(第一四二六号)
- 一、秋田、山形両県を仙台陸運局管轄区域に編入の請願(第一四二七号)
- 一、岩田、日原両駅間に鉄道敷設の請願(第一四二八号)
- 一、宮古、久慈両駅間に鉄道敷設促進の請願(第一四三七号)
- 一、坂町、岩船町両駅間に平林仮乗降場設置の請願(第一四九四号)
- 一、加古川、高砂両線を拂下げ予定路線より除外の請願(第一四九六号)
- 一、穴水、飯田線国営バス運賃軽減に関する陳情(第二五一号)
- 一、浜松、米原両駅間鉄道電化促進に関する陳情(第二五二号)

一、乾しいたけの鉄道貨物運賃引下げに関する陳情(第二六九号)

第一三五八号 昭和二十五年三月八日受理
熱海竹之沢に観光ホテル建設の請願
請願者 静岡県熱海市海岸通り 島山鶴吉

紹介議員 浅岡信夫君
熱海温泉は、天下の温泉地として旅館の数は極めて多いが、外人客専用の施設として使用できるものがないため、最近増加している外人客に不便を與えているから、今後国際観光地として発展するため、熱海随一の景勝地竹之沢に国際観光ホテルを建設せられたいとの請願。

第一四〇〇号 昭和二十五年三月九日受理
岐阜駅を含む東海道線高架工事施行に関する請願
請願者 岐阜市長長校前町 安藤土岐三外百三十九名

紹介議員 伊藤修君
岐阜市は、中部日本における重要な産業および観光都市として発展し、終戦後の復興もいちじるしく進ちよくしている。しかるに市の中央部を貫通する東海道線によつて、市の南部が切斷されて、南北の連絡はわずか一本の線橋と、踏切による数本の道路によつて、そのため、市民の生活におよぼす不便が大きいから、岐阜駅を含む東海道線の高架工事を、すみやかに施行せられたいとの請願。

第一四〇八号 昭和二十五年三月九日受理

伊豆半島循環鉄道敷設促進に関する請願
請願者 静岡県伊東市長 石川哲外十九名

紹介議員 平岡市三君
伊豆半島は、林産物および海産物に富む本州東岸の半島で、気候および風光に恵まれ、温泉が各所にわき出ている等わが国の代表的観光地であるが、循環鉄道が敷かれていないのは遺憾であるから、わが国観光事業の振興と伊豆半島の産業発展を図るため、すでに数回にわたり国会において請願が採択されている伊豆半島循環鉄道の敷設を、すみやかに着工せられたいとの請願。

第一四二六号 昭和二十五年三月九日受理

隼人、古江両駅間および高須駅、大泊間に鉄道敷設促進の請願
請願者 鹿児島県鹿屋市長 田平藤一外四十六名

紹介議員 前之園喜一郎君
日豊線隼人駅から古江線古江駅を接続する鉄道および古江線高須駅から佐多町大泊に通ずる鉄道の敷設は、本線背後地の豊富な林産、農産、畜産、水産等各種重要資源開発と風光明媚な錦江湾周辺の観光上ばかりでなく、従来文化施設の恵沢に浴することの極めて薄かつた大隅地方の発展上極めて緊急を要するから、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第一四二七号 昭和二十五年三月九日受理

秋田、山形両県を仙台陸運局管轄区域に編入の請願
請願者 宮城県仙台市東三番丁

二一東北六県トラック協議会内 菅原勝雄

紹介議員 橋本萬石衛門君
東北六県は、氣候、人情、風俗等において共通な特異性を有し、政治、経済、社会事情も同一条件下に各行政組織が同一ブロックを形成し、地方自治体との連絡も円滑に行われ、従つて運輸事業も密接不可分の関係にある。しかるに昨年秋田、山形両県が新潟陸運局管轄区域に編入されたため、各種連絡における時間的経済的不経済がはなはだしく、反面陸運行政以外の用務はすべて仙台において果しているものであるから秋田、山形両県を仙台陸運局の管轄区域に編入せられたいとの請願。

第一四二八号 昭和二十五年三月九日受理
岩国、日原両駅間に鉄道敷設の請願
請願者 島根県議会議長 恒松安夫
紹介議員 宇都宮登君
山陽線岩国駅より岩徳線西岩国を経て山口線日原駅に通ずる陰陽連絡路線は、古くから敷設の必要を認められて鉄道敷設法中に編入せられ、昭和六年度より工事実施の運びとなつていたが、内閣の交つてつて方針は一変し、既定建設路線中から除外されて今日に至つてゐるが、本路線の沿線地帯は農、林産、鉱物等の産出多く、かつ観光面からみても京阪方面より、安芸宮島、岩国、錦帯橋、錦川沿岸の景勝を探り、石州方面に入つて歌聖柿本人麿および画伯雪舟の名所旧跡を歴訪し、出雲大社に参拝する等遊覧乗客の循環路ともなるから、本路線建設の促進を図られたいとの請願。

第一四三七号 昭和二十五年三月十日受理
宮古、久慈両駅間に鉄道敷設促進の請願
請願者 岩手県宮古市長 關口養隆外三十七名
紹介議員 川村松助君 千田正君
宮古、久慈間の鉄道敷設については、第五十七議會において工費五百六十七万八千円の予算を貴衆両院にて可決し、久慈普代間の鉄道建設を計画されたのであるが、実現直前に内閣の緊縮政策とその後の事変、戦争等のため実行に至らなかつたのである。しかも本路線は太平洋に面する風光明媚な観光地帯を有し、また古来世界三大漁場の一と称せられる無盡の宝庫と未開発の林産、鉱産資源を有している。これらの開発は新日本建設に寄與するところ多大であるから、本鉄道をすみやかに敷設せられたいとの請願。

第一四九四号 昭和二十五年三月十四日受理
坂町、岩船町両駅間に平林坂乗降場設置の請願
請願者 新潟県岩船郡平林村長 鈴木清外五名
紹介議員 北村一男君
新潟県平林村は、羽越線坂町、岩船町両駅の中間にある農、山、漁村で、近時村勢の発展とともに生産も年々激増しているが、これら生産物の輸送には般船を利用するか、または本村より六キロ、一番近い部落で三キロもある坂町駅か岩船町駅を利用しなければならぬ、その時間と労力の不経済は、当地方の発展をいぢるに阻害しているから、村民多年の熱望である坂町、岩船町両駅間に新駅を設置されたい。もし当局の都合で不可能な場合は坂乗降場の設置を図られたいとの請願。

第一四九六号 昭和二十五年三月十四日受理
加古川、高砂両線を拂下げ予定路線より除外の請願
請願者 兵庫県加古郡高砂町加古川線拂下げ反対期成同盟会内 山本定三
紹介議員 松嶋喜作君
戦時中買収された私鉄路線中、旧播丹線外八社十線が今回民間に拂下げられる由であるが、右拂下げ予定路線中、加古川線および高砂線は、本来国が沿線に密集する重要産業の発展策として、経営難にあえぐ「ボロ鉄道」を買収して経営の合理化と施設の改善をなしたもので、昭和二十年より昭和二十三年度間に本線に投ぜられた改良工事費は、実に総額七千余万円に達している。もし本線が民間に拂下げられるとすれば、旅客貨物運賃の騰貴はまぬがれず、さらに連帯運輸の不円滑等により利用者の不利、不便はもち論、地方産業に支える影響はじん大であるから、本線を拂下げ予定路線から除外せられたいとの請願。

第二五二号 昭和二十五年三月八日受理
浜松、米原両駅間鉄道電化促進に関する陳情
陳情者 名古屋市中区大池町商工会議所内愛知県地方経済復興会議内 伊藤長光
新日本経済の復興にはオール鉄道の電化が最も必要である。ことに東海道線浜松、米原両駅間の電化こそ関西産業に活路を與えるために現在最も緊急とするところであるから生活苦にあえぎつつある失業者群を動員してすみやかに浜松、米原両駅間の電化を実現せられたいとの陳情。

第二六九号 昭和二十五年三月十四日受理
乾いたけの鉄道貨物運賃引下げに関する陳情
陳情者 東京都中央区日本橋室町二ノ一 三井三三館日本いいたけ農業協同組合連合会長 多久安信
いいたけは、民間貿易再開後の輸出農林産物中主要地位を占め、外資導入に大きな役割を果しているが、昨年のポンド引下げより値下りを続け、現在産地においては、生産原価を下廻る、状態となり、このままでは、生産意欲を減退し、生産者の死活問題となるから、この危機を打開するため、乾いたけの貨物運賃を軽減せられたいとの陳情。

第三條 前條の施設を所有し、又は借り受けている者が、船舶の製造又は修繕に必要な造船台、ドック、引揚船台等の設備であつて省令で

大きな役割を果しているが、昨年のポンド引下げより値下りを続け、現在産地においては、生産原価を下廻る、状態となり、このままでは、生産意欲を減退し、生産者の死活問題となるから、この危機を打開するため、乾いたけの貨物運賃を軽減せられたいとの陳情。

三月二十九日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

造船法案
造船法
(目的)
第一條 この法律は、造船技術の向上を図り、あわせて造船に関する事業の円滑な運営を期することを目的とする。

(施設の新設)
第二條 総トン数百トン以上又は長さ二十五メートル以上の鋼製の船舶の製造又は修繕をすることができる造船台、ドック又は引揚船台を備える船舶の製造又は修繕の施設を新設しようとする者は、その工事の着手の日の一箇月前までに、施設の概要、工事計画、事業の種類及び事業計画を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 前項の届出をした者は、同項の工事が完了したときは、その日から二箇月以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

(設備の新設等)
第三條 前條の施設を所有し、又は借り受けている者が、船舶の製造又は修繕に必要な造船台、ドック、引揚船台等の設備であつて省令で

定めるものを新設し、拡張し、又は移転しようとするときは、その工事の着手の日の一箇月前までに、設備の概要及び工事計画を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 前條第二項の規定は、前項の届出をした者に準用する。

(推進性能試験)

第四條 運輸大臣は、推進機関を備える船舶を製造しようとする者の要求があつたときは、その船舶の設計について水そうによる推進性能試験を行わなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により推進性能試験を受けた設計に基づいて船舶を製造した者の要求があつたときは、その船舶について実地による推進性能試験を行わなければならない。

3 運輸大臣は、推進性能試験を行うことを要求した者に対して、推進性能試験の結果を通報しなければならない。この場合において、運輸大臣は、必要があると認めるときは、設計の変更その他の勧告をすることが出来る。

4 第一項又は第二項の規定による推進性能試験を行うことを要求する者は、手数料を納めなければならない。その額は、水そうによる推進性能試験については十万円を、実地による推進性能試験については二万円をこえない範囲内で省令で定める。

5 第二項の規定による推進性能試験を行うことを要求した者は、推進性能試験に要した旅費の実費を納めなければならない。
(機関の性能試験)

第五條 運輸大臣は、新規の設計に基いて船舶用推進機関又は船舶用ボイラーを製造した者の要求があつたときは、その船舶用推進機関又は船舶用ボイラーについて性能試験を行わなければならない。

2 前項の規定による性能試験は、船舶用推進機関に關しては出力、模倣性、回転速度の調整及び振動について、船舶用ボイラーに關しては燃焼及び蒸発の効率について行う。

3 第一項の規定による性能試験を行うことを要求する者は、手数料を納めなければならない。その額は、二万円をこえない範囲内で省令で定める。

4 第一項の規定による性能試験については、前條第三項及び第五項の規定を準用する。

(船舶の製造事業等の開始、休止及び廃止)

第六條 左に掲げる事業を開始した者は、その事業を開始した日から二箇月以内に、その施設の概要及び事業計画を運輸大臣に届け出なければならない。

一 鋼製の船舶の製造又は修繕をする事業

二 鋼製の船舶以外の船舶で総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上のものの製造又は修繕をする事業

三 軸馬力三十馬力以上の船舶用推進機関の製造をする事業

四 受熱面積百五十平方メートル以上の船舶用ボイラーの製造をする事業

2 前項各号の事業を営む者が、そ

の事業を休止し、又は廃止したときは、二箇月以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(業務に關する勧告)

第七條 運輸大臣は、前條第一項各号に掲げる事業を営む者に対して、業務運営の改善及び企業原価の適正化等について意見を述べ、又は勧告をすることが出来る。

(技術に關する勧告)

第八條 運輸大臣は、第六條第一項各号に掲げる事業を営む者に対して、新しい技術の導入、設備の近代化その他技術の向上に關し造船技術審議会の議を経て必要な勧告をすることが出来る。

(情報等の提供)

第九條 運輸大臣は常に、広く造船技術に關する資料、情報等を集めて備へ置き、第六條第一項各号に掲げる事業を営む者の要求に応じ、これを提供しなければならない。

(報告)

第十條 運輸大臣又は海運局長は、船舶の製造若しくは修繕又は船舶、船舶用機関若しくは部品又はこれらの部分品若しくは付属品の製造、修繕又は販売をする事業を営む者に対して、その生産、販売、労務及び施設について報告をさせることが出来る。

2 前項の場合において、運輸大臣又は海運局長は、報告をする者に対して、報告について必要な協力をしなければならない。
(現に事業を営む者の届出)

第六條第一項各号に掲げる事業を営む者は、この法律施行の日から二箇月以内に、その施設及び事業の概要を運輸大臣に届け出なければならない。

(罰則)

第十二條 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第二條(第三條第二項において準用する場合を含む)、第三條第一項、第六條又は第十一條の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十條第一項の規定に違反して虚偽の報告をした者

第十三條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前條の違反行為をしたときは、行為者を罰する外その法人又は人に対しても同條の罰金刑を科する。但し、法人又は人の代理人、使用人その他の従業者の当該違反行為を防止するため当該業務に對し相當の注意及び監督が盡されたことの証明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。

附 則
この法律施行の期日は、公布の日から起算して九十日をこえない期間内において政令で定める。

三月三十一日本委員会に左の事件を付託された
一、瀬戸、明知両駅間に国営自動車運輸開始の請願(第一五四七号)
一、谷峨駅に貨物線敷設の請願(第一五四八号)

一、永山、比布両駅間に北永山駅設置の請願(第一五四九号)
一、日之影、豊後竹田両駅間に鉄道敷設の請願(第一五五四号)
一、下諏訪、丸子両町間の国営バスを上田市まで延長の請願(第一六〇七号)

一、美濃、小野田両線の直結に關する請願(第一六二二号)
一、仁堀航路の存続改善に關する請願(第一六二三号)

一、福岡市に公共船員職業安定所設置の請願(第一六二九号)

第一五四七号 昭和二十五年三月十六日受理
瀬戸、明知両駅間に国営自動車運輸開始の請願

請願者 愛知県西加茂郡小原村長 加藤和一郎外十名
紹介議員 草葉隆圓君

愛知県瀬戸駅から岐阜県明知駅に通ずるいわゆる県道瀬戸明知線の沿線は、輸出用陶磁器の優秀な原料であるそうけいの産地として知られてゐるが、運輸施設が極めて貧弱であるので未開発のまま放置されてゐるから、優秀陶磁器の生産を増強し、かつその他豊富な各種農林産物を輸送するため、本県道に国営自動車の運輸を開始せられたいとの請願。

第一五四八号 昭和二十五年三月十六日受理
谷峨駅に貨物線敷設の請願

請願者 神奈川県足柄郡清水村長 細谷力蔵外三名
紹介議員 小串清一君

昭和二十五年五月四日印刷

昭和二十五年五月六日發行

参議院事務局

印刷者 印刷 庁