

第七回 参議院運輸委員會會議錄第十五号

昭和二十五年四月二十八日(金曜日)午後二時三十分開会

委員長の補欠

四月二十八日中山壽彦委員長辭任につき、その補欠として佐々木鹿藏君を議長において指名した。

本日の會議に付した事件

一、小委員長の報告

一、下諏訪、丸子両町間の国宮バスを上田市まで延長するの請願(第一六〇七号)

一、岩手県田代小赤嶺岩に航路標識燈設置の請願(第一六六二号)

一、遠江二俣、明知兩駅間に鉄道敷設の請願(第一六七七号)

一、氣象官署の定員増加に関する請願(第二〇一五号)

一、造船科学技術総合研究所設置に関する請願(第二二二二号)

一、開港場境港の維持に関する陳情(第三二二二号)

一、深浦港に防波堤築設の陳情(第三九二二号)

一、自動車運送事業企業経営体分割に関する請願(第一七五四号)

一、自動車行政の地方公共団体移譲反対に関する請願(第一九一五号)

一、四国循環鉄道開通促進に関する請願(第一九二八号)

一、中国勝山、南谷兩駅間に鉄道敷設促進の請願(第二〇四七号)

一、相生、西大寺兩駅間の鉄道敷設工事再開に関する請願(第二〇四八号)

一、唐津港に公共船員職業安定所設置の請願(第一八八六号)

一、油津港に公共船員職業安定所設置の請願(第二〇二二号)

一、五大都市の交通行政に関する陳情(第四〇七号)

一、港灣法案(内閣送付)

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(佐々木鹿藏君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

先ず請願及び陳情に関する小委員長の報告を願います。

○田代小赤嶺岩 請願及び陳情の小委員長会における経過及び結果を御報告いたします。

請願第一六〇七号、下諏訪、丸子兩町間の国宮バスを上田市まで延長の請願、請願の要旨は、上田市は信州地方唯一の商都であつたが、終戦後は工業都市としての形態も整い、人口も急激に増加し、人文物資の交流が極めて盛んとなつた。そのため諏訪地方との連絡交通が頻繁となつたにも拘わらず、国宮バスが丸子町にて打ち切りとなつてゐるため、地方民の不便はもとより当地方の発展を阻害するから、国宮バスを上田市まで延長して欲しいといふのであります。小委員会におきましては審議の結果、願意を妥当と認めました。

次に、請願第一六六二号、岩手県田代小赤嶺岩に航路標識燈設置の請願、この請願は、田代湾は漁業根拠地であり、且つ避難港として重要な港であるが、湾口には岩石が随所にあつて安全航路を阻み、船舶の遭難するものが多いから燈台を設置せられたいとの趣旨であります。願意を妥当と認めました。

次に、請願第一六七七号、遠江二俣、明知兩駅間に鉄道敷設の請願、請願第一九二八号、四国循環鉄道開通促進に関する請願、請願第二〇四七号、中国勝山、南谷兩駅間に鉄道敷設促進の請願、請願第二〇四八号、相生、西大寺兩駅間の鉄道敷設工事再開に関する請願、以上四件は、いずれも鉄道の建設に関する請願でありまして、遠江二俣、明知兩駅間は一部は建設線であり、一部は建設予定線であり、四国循環鉄道の未開通区間、吉野生、窪川間は建設線でありまして、又相生、西大寺兩駅間は予定線であり、又中国勝山、南谷兩駅間は建設線でありまして、請願の要旨は、いずれも地方産業の発展並びに交通網の充実を図るため、速かにこれを建設して欲しいといふのであります。小委員会におきましては、審議の結果、いずれも願意を妥当と認めました。

次に、請願第一八八六号、唐津港に公共船員職業安定所設置の請願、請願第二〇二二号、油津港に公共船員職業安定所設置の請願、右二件は両地共船員が多数集まる所であり、これらの補導機関の設置は極めて必要なことであると認めました。

請願第二〇一五号、氣象官署の定員増加に関する請願、請願第二二二二号、造船科学技術総合研究所設置に関する請願及び陳情第三二二二号、開港場境港の維持に関する陳情、陳情第三

九二二号、深浦港に防波堤築設の陳情、右はいずれも願意は妥当であり、政府は各請願、陳情の趣旨に副い、必要な施策を講ずべきであると認めました。

次に、請願第一七五四号、自動車運送事業企業経営体分割に関する請願、請願の要旨は、我が国の自動車運送事業は國家の復興、産業の振興上極めて重要な使命を持つてゐるが、最近における経済情勢の激変により、その経営は崩壊の危機に面してゐる。殊に新潟県地方は豪雪地帯であるため経営上甚だしく不均衡であるのみならず、強制的に統合されたため、資金上、運営上不合理で経営難に陥つてゐるから、統合前の姿態に分割復舊したいといふのであります。小委員会におきましては、審議の結果、願意を妥当と認めました。

請願第一九一五号、自動車行政の地方公共団体移譲反対に関する請願、請願の要旨は、自動車行政を地方公共団体に移譲されることは、運輸行政上の不統一を招く結果となるから、國家機關による統合的一元的運営を図られたいといふのであります。小委員会におきましては、審議の結果、願意を妥当と認めました。

陳情第四〇七号、五大都市の交通行政に関する陳情、陳情の要旨は、五大都市、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の交通政策の遂行並びに交通事業を経営するためには、当該地方の公共団体の意見が十分に政策面に反映する必要があるにも拘らず、現行の法制の下

では監督行政が複雑多岐であるので、市長の意見を尊重すると共に、監督行政を簡素化し、関係法令を調整せられたいといふのであります。小委員会におきましては、審議の結果、願意を妥当と認めました。

以上請願十二件、陳情三件は、審議の結果は妥当と認め、全会一致速かにこれを議院の會議に付し、内閣に送付を要するものと決定いたしました。以上御報告申し上げます。

○委員長(佐々木鹿藏君) 只今の小委員長の報告通り決定して御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(佐々木鹿藏君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(佐々木鹿藏君) 次に、港灣法案を議題といたします。政府より提案理由の説明を願います。

○國務大臣(大屋三三三) 只今議院となりまして港灣法案の提案理由を御説明いたします。

四面環海の我が国にとつて港灣の開発発展といふことは、誠に重大な問題でありますので、これについて明確な法的基準を与え、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し、以て港灣の開発と利用の促進を図るため、ここに港灣法案を提出する次第であります。

本法案の大体の内容を申し上げますと、港灣の管理運営に關し、最大限の地方自治権を与え、且つ國家的及び地

方の利益に最も適合する形態の港灣管理者を設定する権能を地方公共団体に与えるということを中心とし、これに伴い、地方公共団体の自由意思によつて選定される港灣管理者の諸形態、港灣管理者の定め方、その任務、組織、財政等について規定し、更に最大限の地方自治という建前から、政府の監督規制は国家的利益を確保するための必要最小限度に止めると共に、港灣開発責任を地方に移すことが地方財政の不当な圧迫にならぬように国の助成策についても十分配慮いたしました。

港灣管理者は、港灣を一体として管理運営し、その総合の開発発展を図る主体でありまして、これには関係地方公共団体が協議して、港務局という特別の法人を創設する場合と、同じく協議の上関係地方公共団体の一を指定し、又は地方公共団体の組合を設ける場合とがあり、このいずれの方法をとるのも全く地方公共団体の自由意思によつて決せられるのであります。いずれにせよ港灣管理者は、地方公共団体又はその身代りとも言うべき港務局に限られ、国は港灣管理の第一線から退き、地方の熱意と工夫によつて活潑な港灣の開発発展を図ろうというのがその狙いでありました。

港務局というのはいわゆるポート・オーソリテイとして、ロンドン、ニューヨーク等世界の一流港で採用されている港灣管理制度でありまして、委員会制度による民主的な港灣管理を目的とする非営利公法人であります。諸外国では、ロンドン港務局のごとく特別の国法によつて国自身が設立した例もありますが、本法案では、設立権を

地方公共団体に限りました。従つてこの港務局は、地方公共団体の公共企業体乃至港灣自治体とも言うべきものでありまして、陸上の行政区画に捉われず、港灣開発に専念でき、又地方公共団体から独立した委員会制度により民主的、経済的運営が期待される等の長所を備えておりますが、地方公共団体自身が直接港灣管理者になつた方が便宜な場合もあり得ますので、本法案は單にかかる法人設立の根拠規定を設けるに止め、その採用は地方公共団体の選択に委ねることとした次第であります。

このような港務局又は地方公共団体が港灣管理者として行うことは、港灣の有機的发展を図り、公共利用を増進する、即ち港を港らしい港に仕立て上げるという点にあるのでありまして、そのため工事許可権その他一種の都市計画権をも附与してありますが、こうして港らしい港になつた所では民間企業が大いに進出して、公正な自由競争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、これを避けるよう規定いたしました。

港灣管理者の組織については、港務局は委員会システムで運営されるということ、地方公共団体が港灣管理者になつたときにも独立の法人格をそないが、港務局と類似の機能を有する委員会を置き得るということ等、法律では大綱を示すに止め、細部は地方に委ねました。

このように港灣管理者が確立いたしますと、国としては国営港灣施設をこれに移管し、一定の工事については国

がその費用を義務的に負担し、その他のものについても財政の許す範囲で補助し、又困難な港灣工事は、国の保有する港灣建設力で経済的に仕上げる等、必要な助成策を講じておりますが、一方監督の方は、国全体の立場から港灣の管理運営が最も効率的に行われるための必要最小限度の條項に限りまして、

本法案の趣旨は大体以上の通りでございます。何とぞ慎重御審議の上、速かに御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

○委員長(佐々木鹿藏君) 本案の審議は次回にいたすことといたします。

○委員長(佐々木鹿藏君) 次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。速記を止めて下さい。

午後二時四十七分速記中止

午後三時三十分速記開始

○委員長(佐々木鹿藏君) 速記を始めさせていただきます。他に御質疑もなければ、これで質疑を打ち切つて討論に入ることと御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(佐々木鹿藏君) 御異議ないと認めます。それでは討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願います。

○丹羽五郎君 この法案の内容について、最初から疑義があつた。即ちこの出資金に關し、債権者の立場について不可解のものがあつた。併し只今説明で、政府の交付金と同一性質のものだと分つたので賛成いたします。

○委員長(佐々木鹿藏君) 他に御発言

ありませんか……なければ討論は終局いたしましたものとして採決いたすことに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(佐々木鹿藏君) 御異議ないと認めます。それでは日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の採決をいたします。御賛成の諸君の挙手を願います。

〔議員挙手〕

○委員長(佐々木鹿藏君) 全会一致と認めます。よつて本案は衆議院送付案通り可決すべきものと決定いたしました。尚、慣例によりまして、本会議の委員長の報告等諸般の手續は委員長に御一任願うことに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(佐々木鹿藏君) 御異議ないと認めます。それでは本案を可決されたい方は順次御署名願います。

多数意見者署名

丹羽 五郎 中村 正雄
横尾 龍 村上 義一
高田 寛 入交 太藏

○委員長(佐々木鹿藏君)御署名洩れはございませんか……御署名洩れはないと認めます。本日はこれにて散会いたします。

午後三時八分散会

出席者は左の通り。

委員長 佐々木鹿藏君
理事 飯田精太郎君
丹羽 五郎君

委員 中村 正雄君
横尾 龍君
村上 義一君

國務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君
政府委員 運輸事務官(鉄道監督局長) 足羽 則之君
運輸事務官(鉄道監督局長) 石井 昭正君
四月二十五日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、港灣法案

港灣法案
港灣法

目次

第一章 總則(第一條—第三條)
第二章 港務局
第一節 港務局の設立等(第四條—第十一條)
第二節 港務局の業務(第十二條—第十三條)
第三節 港務局の組織(第十四條—第二十七條)
第四節 港務局の財務(第二十八條—第三十二條)
第三章 港灣管理者としての地方公共団体(第三十三條—第三十六條)
第四章 港灣区域及び臨港地区(第三十七條—第四十一條)
第五章 港灣工事の費用(第四十二條—第四十三條)
第六章 (雜則第四十四條—第六十二條)

附則 第一章 總則
(この法律の目的)
第一條 この法律は、港灣管理者の

第一條 この法律は、港灣管理者の

設立による港灣の開港、利用及び管理の方法を定めることを目的とする。

(定義)

第二條 この法律で「港灣管理者」とは、第二章第一節の規定により設立された港務局又は第三十三條の規定により指定され、若しくは設立された地方公共団体をいう。

2 この法律で「重要港灣」とは、国の利害に重大な関係を有する港灣で政令で定めるものをいい、「地方港灣」とは、重要港灣以外の港灣をいう。

3 この法律で「港灣区域」とは、第四條第四項(第九條第二項及び第三十三條第二項)において準用する場合を含む。の規定により認可があつた水域をいう。

4 この法律で「臨港地区」とは、都市計画法(大正八年法律第三十六号)第十條第三項の規定により臨港地区として指定された地区又は第三十八條の規定により港灣管理者が認可を受けて定めた地区をいう。

5 この法律で「港灣施設」とは、港灣区域及び臨港地区内における左に掲げる施設をいう。

- 一 水域施設 航路、泊地及び船だまり
- 二 外かく施設 防波堤、防砂堤、導流堤、水門、こう門及び護岸
- 三 けい、習施設 岸壁、けい、船浮標、けい、船く、さん、橋、浮さん橋及び物揚場
- 四 臨港交通施設 道路、橋り、う、鉄道、軌道及び運河

五 航行補助施設 航路標識並びに船舶の出入港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設

六 荷さばき施設 固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械及び上屋

七 旅客施設 旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所及び待合所

八 保管施設 倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設

九 船舶補給施設 船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設

6 この法律で、「港灣工事」とは、港灣施設を建設し、改良し、維持し、又は復旧する工事をいう。

7 この法律で「避難港」とは、暴風雨に際し小型船舶が避難のために泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港灣で、政令で定めるものをいう。

(漁港に関する規定)
第三條 この法律は、もっぱら漁業の用に供する港灣として他の法律によつて指定された港灣には適用しない。

第二章 港務局

第一節 港務局の設立等
(設立等)
第四條 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、従来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(以下「関係地方公共団体」という。)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、單獨で又は共同して、定款を定め、港務局を設立することができる。

2 前項の規定は、国及び地方公共団体以外の者が、水域施設及び外かく施設の全部又は大部分を維持管理している港灣においては、その者が関係地方公共団体のいづれかに港務局の設立を求めた場合を除きこれを適用しない。

3 第一項の規定により港務局を設立しようとする地方公共団体は、あらかじめ、その旨、予定港灣区域及び関係地方公共団体が意見を申し出るべき期間を公告し、且つ、関係地方公共団体の申出によりこれを同項の協議に加えないければならない。但し、関係地方公共団体が意見を申し出るべき期間は一箇月を下ることができない。

4 第一項の規定により港務局の設立の協議が調つたときは、港務局を設立しようとする地方公共団体は、港務局の港灣区域について、左の区分により、運輸大臣又は都道府県知事の認可を受けなければならない。

一 重要港灣については運輸大臣

二 地方港灣であつて都道府県が港務局の設立に加わつてゐるものについては運輸大臣

三 前二号以外の港灣については予定港灣区域を地先水面とする地域を区域とする都道府県を管轄する都道府県知事

運輸大臣又は都道府県知事は、河川法(明治二十九年法律第七十一号)第二條第一項の規定による

河川の区域について、前項の認可をしようとするときは、港灣区域について当該河川を管理する地方行政庁に協議しなければならない。

6 運輸大臣又は都道府県知事は、予定港灣区域が、当該水域を経済的に一体の港灣として管理運営するために必要な最小限度の区域であつて、当該予定港灣区域に隣接する水域を地先水面とする地方公共団体の利益を害せず、且つ、港灣法(昭和二十三年法律第七十五号)の港の区域の定のあるものについてはその区域をこえないものでなければ、第四項の認可をすることができない。

7 第一項の協議が調わないときは、関係地方公共団体は、第四項の区分により、運輸大臣又は都道府県知事に申し出て、その調停を求めることができる。この場合において第四項第二号中「港務局の設立に加わつてゐるもの」とあるのは「争の当事者であるもの」と読み替へるものとする。

8 前項の申出には、協議のてん末及び関係地方公共団体の意見を附さなければならない。

9 第七項の申出があつたときは、運輸大臣又は都道府県知事は、従来の沿革、関係地方公共団体の財政の事情、将来の発展の計画及び当該港灣の利用の程度その他当該港灣と、関係地方公共団体の関係を考慮し、且つ、重要港灣については内閣総理大臣に協議して調停する。

10 都道府県知事が、第四項の処分

をしたとき又は前項の調停をしたときは、遅滞なくその旨を運輸大臣に報告しなければならない。

(法人格)
第五條 港務局は、営利を目的としない公法上の法人とする。

(定款)
第六條 港務局の定款には、左の事項を記載しなければならない。

一 名称

二 港務局を組織する地方公共団体

三 事務所の所在地

四 業務

五 港灣区域

六 委員の定数、任期、選任、罷免及び給與並びに委員会の議事に関する事項

七 事務所の組織及び職員に関する事項

八 財産及び会計に関する事項

九 港務局を組織する地方公共団体の出資又は経費の分担に関する事項

十 剰余金の処分及び損失の処理に関する事項

十一 公告の方法

2 定款又はその変更は、港務局を組織する地方公共団体の議会の承認を受けなければ、その効力を生じない。

(登記)
第七條 港務局は、その設立、主たる事務所の所在地の変更その他政令で定める事項について、政令で定める手續により、登記しなければならない。

2 港務局に関して登記を必要とする事項は、登記の後でなければ、

これをもつて第三者に対抗することはできない。

(成立)

第八條 港務局は、設立の登記をすることによつて成立する。

(港務区域の公告)

第九條 港務局は、成立後遅滞なくその旨及び港務区域を公告しなればならない。港務区域に変更があつたときも同様である。

2 第四條第四項から第六項までの規定は、港務局が港務区域を変更しようとする場合に準用する。

(非課税)

第十條 港務局には、所得税及び法人税を課さない。

(民法等の準用)

第十一條 民法（明治二十九年法律第八十九号）第四十四條、第五十條、第五十四條、第五十七條、第六十八條第一項、第七十一條から第八十條まで、第八十二條及び第八十三條の規定並びに非訟事件手続法（明治三十一年法律第十四号）第三十五條、第三十七條及び第三十七條ノ二の規定は、港務局に準用する。

第二節 港務局の業務

第十二條 港務局は、左の業務を行う。

- 一 港務区域及び港務局の管理する港務施設を良好な状態に維持すること（港務区域内における漂流物その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去を含む）。
- 二 港務の発展のため必要な港務施設の建設及び改良の計画を作

成すること。

三 前号の計画を実施するため必要な港務工事を行うこと。

四 委託により、国又は地方公共団体の所有に属する港務施設（港務の運営に必要な土地を含む）であつて、一般公衆の利用に供するものを管理すること。

五 一般公衆の利用に供する、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対し、留場所の指定その他使用に關し必要な規制を行うこと。

六 消火、救難及び警備に必要な設備を設けること。

七 港務の発展のため必要な調査研究及び統計資料の作成を行い、並びに当該港務の利用を宣伝すること。

八 船舶に対する給水、離岸岸の補助その他船舶に対する役務が、他の者によつて適当且つ十分に提供されない場合において、これらの役務を提供すること。

九 港務局が管理する港務施設で、一般公衆の利用に供することを要せず、又は自ら運営することを適当としないものを貸し付けること。

十 港務局が管理する上屋、荷役機械等の港務施設を使用して港務運営に必要な役務を提供する者に対し、貨物の移動を円滑に行い又は港務施設の有効な利用を図るため当該施設の使用を規制すること。

十一 港務運営に必要な役務の提供を、あつて旋すること。

十二 船舶乗組員又は港務労働者の休泊所等これらの者の福利厚生を増進するための施設を設置し、又は管理すること。

十三 港務の利用に必要な役務及び施設に關する所定の料金を示す最新の料率表を作成し、及び公表すること。

十四 その他前各号の業務を行うため必要な業務

2 前項第十三号に規定する料率表は、港務局が自ら定めた料金外、第四十五條の料金で港務局に報告され、又は港務局に知れているものに關する事項を包含しなればならない。

(私企業への不干渉)

第十三條 港務局は、港務運送業、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ない。

2 港務局は、何人に対しても施設の利用その他港務の管理運営に關し不平等な取扱をしてはならない。

第三節 港務局の組織

第十四條 港務局に、委員会を置く。

(委員会の権限及び責任)

第十五條 委員会は、港務局の施策を決定し、港務局の事務の運営を指導統制する。

(委員会の組織及び委員の任命)

第十六條 委員会は、定款の定めるところにより七人以内の委員をも

つて組織する。

2 前項の委員は、港務に關し十分な知識と経験を有する者又は希望のある者のうちから、港務局を組織する地方公共団体の長が、当該地方公共団体の議会の同意を得て任命する。

(委員会の欠格條件)

第十七條 左の各号の一に該当する者は、委員になることができない。

一 国会議員又は地方公共団体の議会の議員

二 港務局の工事の請負を業とする者又はこれらの者が法人であるときはその役員若しくは名称の如何にかかわらず役員と同等以上の職権若しくは支配力を有する者（任命の日以前一年間においてこれらに該当した者を含む。）

三 前号に掲げる事業者の団体の役員又は名称の如何にかかわらず役員と同等以上の職権又は支配力を有する者（任命の日以前一年間においてこれらに該当した者を含む。）

2 委員が、前項各号の一に該当するに至つたときは、退職しなければならぬ。

(委員の任期)

第十八條 委員の任期は、三年以内とする。但し、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができ

の時に於いて、港務局を組織する地方公共団体の長が定める。

(委員の罷免)

第十九條 港務局を組織する地方公共団体の長は、委員が心身の故障のため職務の執行ができないと認める場合又は委員に職務上の義務違反その他委員たるに適しない非行があると認められる場合において、当該地方公共団体の議会の同意を得て、これを罷免することができる。

(委員長)

第二十條 委員会に、委員長を置き、委員の互選によつて定める。

2 委員長は、委員会の会議を総理する。

(議決方法)

第二十一條 委員会の議事は全委員の過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

2 委員は、委員会の決定するところにより、自己に特別の利害關係を有する事項に關しては、議決に加わることができない。

(監事)

第二十二條 港務局に、定款の定めるところにより監事を置くことができる。

2 第十六條第二項及び第十九條の規定は、監事の任免に準用する。

(委員長等の職務及び権限)

第二十三條 委員長は、港務局を代表し、港務局の長としてその業務を総理する。

2 委員長以外の委員は、定款の定めるところにより、港務局を代表し、委員長を補佐して港務局の業

務を掌理し、委員長に事故があるときは、その職務を代理し、委員長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、港務局の業務を監査する。

(事務局)

第二十四條 港務局にその事務を処理させるため、定款の定めるところにより事務局を置き、所要の職員を置く。

(委員長等の給與)

第二十五條 港務局は、常勤する委員、監事及び職員に対して、給與を支払わなければならない。

2 前項の給與の額は、その職務の内容と責任に應ずるものでなければならず、且つ、当該地方における同様な職務に従事する者の給與と同等の基準において定められなければならない。但し、港務局を組織する地方公共団体の長（該団体が二人以上ある場合は、高い給與を受けている者）の給與をこえるものであつてはならない。

3 第一項の給與を受ける委員及び監事は、報酬を得て他の業務に従事してはならない。

(公務員たるの性質)

第二十六條 委員、監事及び職員は、刑罰法規の適用については、法令により公務に従事する者とみなす。

(港務局を組織する地方公共団体が二以上あるときの委員等の任免)

第二十七條 港務局を組織する地方公共団体が二以上あるときは、第十六條第二項、第十八條第三項、

十九條及び第二十二條第二項の規定による委員及び監事の任免に関する地方公共団体の長及び議会の権限の行使については、港務局の定款で定めなければならない。

第四節 港務局の財務

(出資)

第二十八條 港務局を組織する地方公共団体以外の者は、当該港務局に出資することができない。

(財務原則)

第二十九條 港務局がその業務を行うために要する経費（港灣工事に要する経費を除く。）は、その管理する港灣施設等の使用料及び賃料並びに港務局の提供する給水等の役務の料金その他港灣の管理運営に伴う収入をもつて、まかなわなければならない。

(債券発行等)

第三十條 港務局は、港灣施設の建設、改良又は復旧の費用を充てるため、債券を発行することができ

2 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十條の規定は前項の場合に準用する。

3 港務局は、第一項の規定により発行した債券の償還に充てるため、毎事業年度、定款の定めるところにより償還準備金を積み立てなければならない。

4 前項の償還準備金は、債券の償還目的以外に使用してはならない。

(損益の処理)

第三十一條 港務局は、剰余金を前條の償還準備金及び欠損補充のための準備金として積み立ててなお

残額があるときは、その金額を、定款の定めるところにより港務局を組織する地方公共団体に納付しなければならない。

2 港務局を組織する地方公共団体は、港務局に損失を生じた場合において前項の欠損補充のための準備金をこれに充ててなお不足額があるときは、定款の定めるところによりその不足額を補てんしなければならない。

(財産目録等)

第三十二條 港務局は、毎事業年度終了後二箇月以内に、財産目録、貸借対照表及び損益計算書を作成し、港務局を組織する地方公共団体に提出しなければならない。

第三章 港灣管理者としての地方公共団体の決定等

第三十三條 関係地方公共団体は、港務局を設立しない港灣について、第二項において準用する第四條第三項及び同條第四項の手続を経た後、その議会の議決を経て、協議の上、港灣管理者として、これらの地方公共団体の一を指定し、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る。

2 第四條第二項から第六項まで及び同條第十項の規定は、前項の場合に、第四條第七項から第九項までの規定は、前項の協議が調わな

い場合に、第九條第二項の規定は、港灣管理者としての地方公共団体が港灣区域を変更する場合に準用する。

(業務)

第三十四條 港灣管理者としての地方公共団体の業務に関しては、第十二條及び第十三條の規定を準用する。

(委員会)

第三十五條 港灣管理者としての地方公共団体は、前條の規定による業務を執行する機関として、委員会を置くことができる。

2 委員会の名称、組織及び権限は、條例で定める。

(港務局が成立した場合等)

第三十六條 地方公共団体が第三十條の規定により港灣管理者であつた港灣について、港務局が成立したとき又は他の地方公共団体が、第三十三條の規定により港灣管理者となつたときは、新に港灣管理者になつた者の港灣区域内にあつては、従来港灣管理者であつた地方公共団体は、港灣管理者としての地位を失う。

第四章 港灣区域及び臨港地区

(港灣区域の工事等の許可)

第三十七條 港灣区域内において、水域施設、外かく施設若しくはけい留施設を建設し、その他水域の一部を占用し（公有水面の埋立による場合を除く。）、又は土砂を採取しようとする者は、港灣管理者の長の許可を受けなければならない。

2 港灣管理者の長は、前項の建設、占用又は採取が、港灣の開発発展に関する港灣管理者の計画の遂行を著しく阻害し、その他港灣の開発発展に著しく支障を與える

ものでない限り許可しなければならない。

3 国、日本専売公社又は日本国有鉄道が、第一項の建設、占用又は採取をしようとする場合には、第一項中「港灣管理者の長の許可を受け」とあるのは「港灣管理者の長と協議し」、前項中「許可し」とあるのは「協議に應じ」と読み替へるものとする。

4 港灣管理者は、第一項の許可を受けた者から水域占用料又は土砂採取料を徴収することができる。但し、港灣施設の建設の許可又は国の協議に係るものについては、この限りでない。

(臨港地区)

第三十八條 港灣管理者は、都市計画法第二條の規定により決定された都市計画区域以外の地域について運輸大臣の認可を受けて臨港地区を定めることができる。

2 前項の臨港地区は、当該港灣区域を地先水面とする地域において、当該港灣の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない。

(分区の指定)

第三十九條 港灣管理者は、臨港地区において左の各号に掲げる分区を指定することができる。

一 商港区 旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域

二 特殊物資港区 石炭、鉱石その他大量ばら積を運搬する物資を取り扱わせることを目的とする区域

三 工業港区 工場その他工業用

施設を設置させることを目的とする区域

四 鉄道連絡港区域 鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域

五 漁港区域 水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域

六 バンカー港区域 船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域

七 保安港区域 爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域

2 前項の分区分は、当該港務管理者としての地方公共団体（港務管理者が港務局である場合には港務局を組織する地方公共団体）の区域の範囲内で指定しなければならない。

（分区分内の規制）

第四十條 前條に掲げる分区分の区域内においては、各分区分の目的を著しく阻害する建築物その他の構築物であつて、港務管理者としての地方公共団体（港務管理者が港務局である場合には港務局を組織する地方公共団体であつて当該分区分の区域を区域とするもの）のうち定款で定めるもの）の條例で定めるものを建設してはならない。

2 港務局を組織する地方公共団体がする前項の條例の制定は、当該港務局の作成した原案を尊重してこれをしなければならない。

（有害構築物の改築等）

第四十一條 港務管理者の長は、分区内に存する建築物その他の構築物は前條の條例の制定施行により

その條例に定められたものに該当するに至り、且つ、当該分区分の目的を著しく阻害するときは、当該構築物の所有者又は占有者に対し、当該構築物の改築、移転又は撤去することを命ずることができる。

2 港務管理者の長が前項の命令をしようとするときは、あらかじめ期日及び場所を指定して、公聴会を開き、当該所有者又は占有者その他の利害関係人の意見を聞き、その意見を十分考慮してこれを行ななければならない。

3 第一項の規定による命令によつて生じた損失に対しては、港務管理者は、当該構築物の所有者又は占有者に対し、その命令がなかつたならば通常生じなかつた損失及び通常得らるべき利益が得られなかつたことによる損失を補償しなければならない。

4 前項の規定により補償を受けることのできる者が金額の決定について不服があるときは、その金額の決定の通知を受けた日から三箇月以内に訴をもつて金額の増加を請求することができる。

第五章 港務工事の費用（費用の負担）

第四十二條 港務管理者が、重要港務において、一般公衆の利用に供する目的で、水域施設、外かく施設又はけい留施設の建設又は改良の重要な工事をする場合には、その工事に要する費用は、国と港務管理者がそれぞれその十分の五を負担する。

2 港務管理者が、避難港におい

て、水域施設又は外かく施設の建設又は改良の工事をする場合には、その工事に要する費用は、国がその十分の七・五を、港務管理者がその十分の二・五をそれぞれ負担する。

3 前二項の規定は、これによつて国が負担することとなる金額についてあらかじめ運輸大臣に申し出て国会の議決を経た予算に組入れられていないときは、これを適用しない。

4 地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第十七條第一項及び第十九條第一項の規定は、港務局について第一項又は第二項の場合に準用する。この場合において、地方公共団体であるのは「港務局」と読み替へるものとする。

（費用の補助）

第四十三條 国は、特に必要があると認めるときは、前條に規定するものの外、予算の範囲内で、一般公衆の利用に供する目的で港務管理者のする港務工事の費用に對し、左に掲げる基準で補助することができる。

一 重要港務における臨港交通施設の建設又は改良の港務工事については十分の五以内

二 地方港務における水域施設、外かく施設、けい留施設又は臨港交通施設の建設又は改良の港務工事については十分の四以内

第六章 雜則

（港務管理者の料金）

第四十四條 港務管理者がその提供する施設又は役務の利用に對し料金を徴収する場合においては、あらかじめ

め料率を定めて、その施行の日の少くとも三十日前に、これを公表しなければならない。これを變更しようとするときも同様である。

2 利害関係人は、前項の規定により港務管理者の定めた料率が不当であり又はこの法律に違反すると認めるときは、その事実を具して運輸大臣に申し出て、料率の變更を港務管理者に命ずべきことを請求することができる。

3 前項の請求があつたときは、運輸大臣は、当該港務で運輸審議會の開催する公聴会において、港務管理者にその料率が不当でなく、且つ、この法律に違反しないものであることを述べる十分な機会を與えた後、当該請求に理由があるを認めたときは、港務管理者に對し理由を示して料率を變更すべきことを命ずることができる。

（港務管理者以外の者の料金）

第四十五條 港務管理者以外の者で当該港務において港務の利用に必要な施設又は役務の提供に對し料金を徴収しようとするものは、料率を定め、港務管理者に料率を記載した書面を提出しなければならない。

2 前項の規定は、その都度契約によつて提供される施設又は役務については、適用しない。

（国が負担し又は補助した港務施設の譲渡等）

第四十六條 この法律によりその工事の費用を国が負担し又は補助した港務施設を譲渡し、担保に供する者は、運輸大臣の認可を受けなければならない。但し、国が負担し、若しくは補助した金額に相当する金額を国に返還した場合、又は貸付を受けた者が、その物を一般公衆の利用に供し、且つ、その貸付が三年の期間内である場合はこの限りでない。

2 港務管理者は、前項本文の規定により運輸大臣の認可を受けた場合、又は同項但書の場合の外、その管理する一般公衆の利用に供する港務施設を一般公衆の利用に供せられなくする行為をしてはならない。

（不平等取扱の禁止）

第四十七條 運輸大臣は、港務管理者が第十三條（第三十四條の規定により準用する場合を含む。）の規定に違反していると認めるときは、港務管理者に對し、当該行為の停止又は變更を命ずることができる。

（港務計画の審査）

第四十八條 運輸大臣は、一般交通の利便の増進に資するため必要があると認めるときは、重要港務の港務管理者に對し、港務施設の配置、建設、改良その他当該港務の開発に關する計画の提出を求めることができる。

2 運輸大臣は、前項の計画を審査し、当該計画が全国の港務の開発のための国の計画に適合しないか、又は当該港務の利用上著しく不適当であると認めるときは、これを變更すべきことを求めることができる。

（收支報告）

第四十九條 重要港務の港務管理者

は、運輸省令で定める手続により、その業務に関する収入及び支出その他港務に関する報告を毎年一回作成して公表し、且つ、その寫を運輸大臣に提出しなければならない。

(入出港書類の統一)

第五十條 運輸大臣は、港務管理者が受理する船舶の入出港に関する書類の様式の統一を図るため、港務管理者に対し必要な指示をすることが出来る。

(勸告)

第五十一條 運輸大臣は、重要港務において、港務の利用を増進するため特に必要があると認めるときは、港務管理者を設くべきことを関係地方公共団体に對し勸告することが出来る。

(直轄工事)

第五十二條 重要港務において、一般交通の利便を増進するため必要がある場合において国と港務管理者の協議が調つたときは、運輸大臣は、予算の範囲内で港務工事を自らすることが出来る。

2 第四十二條の規定は、前項の規定により運輸大臣がする港務工事の費用について準用する。この場合において、第四十二條第四項中「第十七條第一項及び第十九條第一項」とあるのは、「第十七條第二項及び第十九條第二項」と読み替へるものとする。

3 第一項の規定により運輸大臣がする港務工事であつて、臨港交通施設の建設又は改良に係るものの費用は、当該港務の港務管理者が、その十分の五を負担する。

(土地又は工作物の譲渡)

第五十三條 前條に規定する港務工事によつて生じた土地又は工作物は、運輸大臣において、港務管理者に譲渡することが出来る。この場合の譲渡は、港務管理者が負担した費用の額に相当する価額の範囲内で無償とする。

(港務施設の貸付等)

第五十四條 前條に規定する場合の外、第五十二條に規定する港務工事によつて生じた港務施設(港務の管理運営に必要な土地を含む)は、運輸大臣(国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第三條の規定による普通財産(公共物を除く。))については大蔵大臣)において港務管理者に貸し付け、又は管理を委託しなければならない。

2 前項の規定により港務管理者が管理することとなつた港務施設については、港務管理者においてその管理の費用を負担する。この場合において当該施設の使用料及び賃賃料は、港務管理者の収入とする。

第五十五條 港務管理者が設立されたときは、その時において国の所有又は管理に属する港務施設で、一般公衆の利用に供するため必要なもの(航行補助施設を除く。)は、港務管理者に譲渡し、貸し付け、又は管理を委託しなければならない。

2 前二條の規定は、前項の場合に準用する。

(港務区域の定めない港務)

第五十六條 港務区域の定めない港務において予定する水域を地先水面とする地域を区域とする都道府

県を管轄する都道府県知事が、水域を定めて公告した場合において、その水域において、水域施設、外かく施設若しくはけい留施設を建設し、その他水域の一部を占用し(公有水面の埋立による場合を除く。)、又は土砂を採取しようとする者は、当該都道府県知事の許可を受けなければならない。

2 第四條第五項及び第六項の規定は、前項の規定により都道府県知事が水域を定める場合に準用する。

3 第三十七條第二項から第四項までの規定は、第一項の場合に準用する。

4 当該都道府県知事は、前項の規定により準用する第三十七條第四項の規定により徴収する水域占用料又は土砂採取料を国庫に納付しなければならない。

(農林大臣に対する協議)

第五十七條 運輸大臣は、主として漁業の用に供する施設について第四十六條第一項の認可をし、又は漁業に重大な関係のある事項に關し第四十七條若しくは第四十八條第二項の命令若しくは請求をしようとするときは、農林大臣に協議しなければならない。

(他の法令との関係)

第五十八條 市街地建築物法(大正八年法律第三十七号)第二條から第五條までの規定は、第三十九條の規定により指定された分区分については、適用しない。

2 公有水面埋立法(大正十年法律第五十七号)の規定による都道府県知事の職権は、港務区域内に於いては港務管理者の長(河川法第二條第一項の規定による河川の区域内における港務区域内については都道府県知事及び港務管理者の長)が行ふ。

3 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、適用しない。

4 漁港に關する特則については、漁港に關する法律で定めるところによる。

5 都道府県災害土木費国庫負担に關する法律(明治四十四年法律第十五号)の規定は、港務局の災害土木費の国庫負担に準用する。この場合において「都道府県」とあるのは、「港務局」と読み替へるものとする。

(行政事件訴訟特例法の適用)

第五十九條 第三十七條第一項の許可、同條第四項の水域占用料及び土砂採取料の徴収、第四十一條第一項の命令、第四十四條の料金の徴収並びに第五十八條第二項の規定に基く公有水面埋立法による職権の行使に關する訴に關する行政事件訴訟特例法(昭和二十三年法律第八十一号)の適用については、港務局の長は、行政庁とみなす。

(運輸審議会)

第六十條 運輸大臣は、左の事項に關しては、これを運輸審議会に於てその決定を尊重して、処理しなければならない。

一 第四條第四項(第九條第二項)及び第三十三條第二項において準用する場合を含む。の規定による港務区域の認可

二 第四條第九項(第三十三條第二項)において準用する場合を含む。の規定による調停

三 第三十八條の規定による臨港地区を定めることについての認可

四 第四十四條の規定による料率の変更に關する請求に係る事項

五 第五十一條の規定による港務管理者を設くべきことの勸告

(罰則)

第六十一條 第三十七條第一項又は第五十六條第一項の規定により許可を受けなければならない事項を、許可を受けなかった者は、三万円以下の罰金に処する。

2 第二十五條第一項の規定による給與を受ける委員が、當利を目的とする団体の役員となり、又は自ら當利事業に従事したときは、六箇月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

(両罰規定)

第六十二條 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、前條第一項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對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

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。但し、第四十二條の規定は、昭和二十六年四月一日から施行する。

(法令の改廃)

2 都市計画法の一部を次のように改正する。

第十條第二項の次に次の一項を加える。

3 河川法の一部を次のように改正する。

第二條第二項の次に次の一項を加える。

港灣法(昭和二十五年法律第号)ニ規定スル港灣区域ニ付

キ前二項ノ規定ニ依リ地方行政庁カ河川ノ区域ノ認定又ハ変更ヲセントストキハ当該地方行政庁ニ於テ港灣管理者ニ協議スヘシ

4 臨時物資需給調整法(昭和二十一年法律第三十二号)の一部を次のように改正する。

第三條の二中「地方公共団体」の下に「港灣法(昭和二十五年法律第号)に規定する港灣局を含む。」を加える。

四月二十五日本委員会に左の事件を付託された。

一、造船科学技術総合研究所設置に関する請願(第二二二二号)

一、草軽電気鉄道の国営移管に関する請願(第二二二二二号)

一、戦公傷い者の国有鉄道無賃乗車規定復活に関する請願(五通)(第二二二八号)

一、長野管理部長を長野鉄道局に昇格の請願(第四三三三三号)

第二二二二二号 昭和二十五年四月十七日受理

造船科学技術総合研究所設置に関する請願

請願者 横須賀市浦賀町浦賀船渠株式会社浦賀造船所

内 村田義鑑外一名

第二次大戦による空白は、日本における造船設備機械の陳腐化をきたし、造船資材の研究においても欧米諸国に比して十年も劣るといわれている。なお自動機接器、工作機械の精度、造船の主要なる原動力といわれる運搬クレーンの整備研究、軽金属の使用速度抵抗等の総合研究なくして企業合理化も輸出振興も空文の域を脱することができず、むしろ全造船界の破滅を予想されるから、すみやかに造船科学技術総合研究所を設置せられたいとの請願。

第二二二二二号 昭和二十五年四月十七日受理

草軽電気鉄道の国営移管に関する請願

請願者 長野県北佐久郡軽井沢町 一、一七八 山岸茂外 八千百名

紹介議員 木内 四郎君

私鉄に対する補助金の廃止、国鉄採算制に伴う私鉄との競合、国鉄長野線および草津行国営バスの開通等により、草軽電気鉄道は最近経営不振になつて

いるが、同社ではその打開策として、

軽井沢、上州三原間三十七キロ余の路線の廃止を決定し、運輸大臣宛に運輸営業廃止許可申請書を提出したが、沿線地方民は挙げて反対の意向であるから、経営に多額の費用を要する本鉄道を国営に移管せられて、経営を存続せられたいとの請願。

第二二二二八号 昭和二十五年四月十八日受理

戦公傷い者の国有鉄道無賃乗車規定復活に関する請願(五通)

請願者 宮崎県北諸郡郡高城町 大字大井手 大久保佐太郎外四名

紹介議員 水久保甚作君

従来戦公傷い者に対しては、通院、転地療養、義足等の修理などの便宜を図つて、国有鉄道無賃乗車の規定があつたが、昭和二十三年八月にこれが廃止になつてからは、収入の少い傷い者にとつては、療養等の都度高額の乗車賃金を払うことは非常な負担となつて

いるから、これらの窮状を考慮されて、国有鉄道無賃乗車規定を復活せられたいとの請願。

第四三三三三号 昭和二十五年四月十七日受理

長野管理部長を長野鉄道局に昇格の陳情

陳情者 長野県知事 林虎雄

長野県における鉄道の分布は、東京、新潟、名古屋の三鉄道局に分割されて

いるから、本県の運輸交通を円滑にするため、国鉄行政機構の改革を機会に、優秀施設を完備している長野管理部長を長野鉄道局に昇格せられたいとの陳情。

四月二十五日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

公共企業体労働関係法第十六條第二項の規定に基き、国会の議決を求める件

その理由とするところは、同委員会においてさきに提示した調停案は、本年四月以降を含めた貸金ベースを定めたものであり、その額についても、最近の資料により消費者物価指数、民間給与、運賃値上後の経営事情等を調査検討したが、変更を必要とする程の重大な変化は認められない。他方国家公務員の給与ベースについて、人事院が昨年十二月四日これが改訂を政府並びに国会に対し勧告したことは、同委員会がさきに提示した調停案の妥当性を裏付けるものである。しかるに政府当局の本問題に対する意向、並びに給与問題の処理について法規上その他著しく制約をうけている国鉄の現状においては、同委員会の如何なる調停努力も拘束力も持たない以上、紛争を円満解決することはほとんど不可能であると認められるので、このまま事案の解決を往再遷延することは、公労法立法の精神に鑑み、且つ現下の諸状勢から判断して好ましくないと考え、仲裁請求を行つたというのである。

三 右の如き国鉄中央調停委員会の

とつた措置は全く異例であるので、本委員会は数次にわたり合同会議を開催し、その経過並びに諸般の状勢につき詳細な事情を聴取すると共に十分なる検討を行つた結果、誠に已むを得ざる事情にあるものと認め、二月十五日に仲裁を開始する旨を当事者双方に通告した。

四 組合側の主張する主な点は次の

一 日本国有鉄道と国鉄労働組合との間の「賃金ベース改訂に関する紛争」については、さきに昭和二十四年十二月仲裁裁定第一号を以て裁定を行つたのであるが、その後本年一月二十日に国鉄労働組合(以下組合という)は、日本国有鉄道(以下国鉄という)を相手

に「四月以降賃金ベース改訂に関する紛争」として、国鉄中央調停委員会に対し調停申請をした。

二 右に対し国鉄中央調停委員会は、当事者双方に対し調停案を提示せずして直ちに仲裁を要求した。

目次

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

その理由とするところは、同委員会においてさきに提示した調停案は、本年四月以降を含めた貸金ベースを定めたものであり、その額についても、最近の資料により消費者物価指数、民間給与、運賃値上後の経営事情等を調査検討したが、変更を必要とする程の重大な変化は認められない。他方国家公務員の給与ベースについて、人事院が昨年十二月四日これが改訂を政府並びに国会に対し勧告したことは、同委員会がさきに提示した調停案の妥当性を裏付けるものである。しかるに政府当局の本問題に対する意向、並びに給与問題の処理について法規上その他著しく制約をうけている国鉄の現状においては、同委員会の如何なる調停努力も拘束力も持たない以上、紛争を円満解決することはほとんど不可能であると認められるので、このまま事案の解決を往再遷延することは、公労法立法の精神に鑑み、且つ現下の諸状勢から判断して好ましくないと考え、仲裁請求を行つたというのである。

三 右の如き国鉄中央調停委員会の

とつた措置は全く異例であるので、本委員会は数次にわたり合同会議を開催し、その経過並びに諸般の状勢につき詳細な事情を聴取すると共に十分なる検討を行つた結果、誠に已むを得ざる事情にあるものと認め、二月十五日に仲裁を開始する旨を当事者双方に通告した。

四 組合側の主張する主な点は次の

一 日本国有鉄道と国鉄労働組合との間の「賃金ベース改訂に関する紛争」については、さきに昭和二十四年十二月仲裁裁定第一号を以て裁定を行つたのであるが、その後本年一月二十日に国鉄労働組合(以下組合という)は、日本国有鉄道(以下国鉄という)を相手

に「四月以降賃金ベース改訂に関する紛争」として、国鉄中央調停委員会に対し調停申請をした。

二 右に対し国鉄中央調停委員会は、当事者双方に対し調停案を提示せずして直ちに仲裁を要求した。

目次

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

一 裁 定

一 理 由

一 経 過

とおりである。

(一) 本件は、昨年十二月二日仲裁裁定の行われた紛争とほぼ内容を同一にするものであり、同裁定によれば、賃金ベースの改訂は差当り行わないこととしていて、これはその裁定理由より見て、明らかに近き将来に必ず改訂が行われることを意味するものと解せられる。しかるに諸般の状況並びに現に国鉄がとりつゝある昭和二十五年年度予算措置より見て改訂実現の可能性は全くなく、このまゝ推移すれば組合員の賃金は民間賃金に比し著しく低位のまゝ、放置を余儀なくされ、生活は益々困窮し、且つ昨年夏の行政整理による労働加重もあり、組合員の労働意欲は減退せざるを得ないので、改めて本年四月以降現行賃金ベースを平均九、七〇〇円に改訂すると共に、現在二級一号俸に相当する俸給を四、七五〇円に改めて欲しい。

(二) 前回の裁定第二項に示された待遇切下げの是正は、その後一部実施されたが、それは極めて一部分に過ぎない。これらはすべて今後引続き是正されなければならぬことを主張するものであるが、右のうち当然賃金ベースに関連ある昇給繰り延べ等による切下げの是正については考慮されることは差支えない。

(三) なお同裁定第三項に指示された賞與制度については目下国鉄側と実現交渉中である。

五 国鉄側の主張する主な点は次のとおりである。

(一) 組合の要求する四月以降の賃金ベースの改訂は、国鉄現在の経理事務並びに諸般の状況に基く政府の方針よりして実現不可能である。

(二) 職員の待遇切下げの是正については、前回の裁定を尊重し、漸次これが実施を計ると共に経営の改善につとめ、経費の余裕が生じ次第実質的に向上を計つてゆきたい。

(三) 同裁定第三項に指示された賞與制度については、技術的に極めて困難な面もあるが、目下大蔵省と折衝中であり、具体案についても研究中である。

六 以上のような両者の主張の相違に基き、本委員会は関係資料の提出を求め、又、二月二十五日には国鉄専売各中央調停委員会と合同して公聴会を開催し、廣く一般民間有識者の見解を聴取し、慎重審議の結果、次の通り裁定することとなつた。

裁定

当事者

東京都千代田区丸の内一丁目一番地日本国有鉄道内
国鉄労働組合

右代表者

中央執行委員長 加藤 閔男

同都同区丸の内一丁目一番地
日本国有鉄道

右代表者

総裁 加賀山之雄
本委員会は右当事者間の「昭和二十五年四月以降の賃金ベース改訂に関する紛争」に付き次の通り裁定する。

定する。

記

一 昭和二十五年四月以降は、基準賃金を平均八、二〇〇円に達せしめる。

右の配分方については、両当事者が協議して決める。

二 日本国有鉄道は、昭和二十五年に、基準外賃金、現物給與、福利施設、その他の給與等において、前回の裁定に指摘した待遇切下げ補填について、適切な措置を講じ、実質的な賃金の充実を図るものとする。

右の措置を講ずるに当つては、労働組合側の意向を十分とり入れること。

三 本裁定の解釈に関し疑義を生じ、若しくはその実施に当り、両当事者の意見一致しないときは、本委員会の指示によつて決める。

昭和二十五年三月十五日
公共企業体仲裁委員会

委員長 荒井誠一郎

委員 今井 一男

同 堀木 鎌三

理由

第一 賃金関係について

一 元来公共企業体は行政機関と異なり、生産活動、経済活動を営むものであるから、その給與も生産性経済性の見地から決定せられるべきであり、従つて国家公務員の給與と異なる結果を来すことはむしろ当然といえよう。

二 国鉄職員の給與については右に述べた見解に基き、前回の裁定においてその基準賃金は少く

とも二割、月八千四百円程度まで引上げられるべきであるという一應の結論を出しておいたが、今回の裁定に当り、この結論の基礎となつた数字を置き代えて見て、若干引上げの要素は加わるにしても、これを引下ぐべき理由は発見し得ない。

三 ただ前回の裁定においては、将来の見通し困難から、一應基準賃金の改訂を見送ることを適当と認め、消極的に待遇切下げ救済の方法をとるに止めた。しかしその後の経過を見るに、物價は横ばいと見る説と下落含みと見る説とが対立しているが、昭和二十五年年度予算案は前者の見込で編成されており、消費者実効價格は微騰の微候もある。減税の内容についてはまだ不明の点もあるが、少くとも勤労所得が積極的に優遇されるものでないことは明らかといえよう。

又民間賃金についても、毎月勤労統計は依然として漸騰を傳えている。更に国家公務員や公共企業体職員に対する福利厚生施設の種類も、昭和二十五年年度予算案には、見るべき新規経費は計上されてないようである。従つて物價や生計費の見通し等について断定を下すのはまだ早いとしても、民間賃金と国鉄職員との開きが名実共に著しく縮まる見通しをもち得ないことだけはハッキリしたといえる。そうなる年度の改まる機会に基準賃金を改訂することが適當の措置であるといわなければならない。

い。

四 一部にはこの際、他の名目による賃金の増加は差支えないが、基準賃金の改訂は不可であるという説があるが、これは一時的な便宜の手段としては容認し得られるにしても、賃金理論からいへば極端であるし、労働者の生活を安定させる所以でもない。

なお又公共企業体職員の賃上げは当然国家公務員その他の賃上げに波及し、物價と賃金の悪循環を招くという反対論がある。然し公共企業体の職員の給與は国家公務員の給與とその取扱いを異にするべきことは前條の通りである。その上、仮りに公共企業体職員及び政府職員の給與の引上げが行われたとしても、今日の現況において、民間賃金や物價に大きな影響を及ぼすものとは認め難い。

五 しかしながら、物價下落や経済不景氣化の見通しが、前回裁定のときよりも、より強くなつたことは否めない。又後に述べるように昭和二十五年年度における国鉄の経理状態が著しく改善されることは事実であるが、これはまだ初年度に過ぎないし、一方戦災復興などを極力自己資金の余裕で賄ねばならぬという要請もある。これらの諸事情に鑑み、且つ又我が国経済復興の前途を思い、国鉄のもつ特殊な公共性を考えるとき、労働組合としてもこれに協力することは考慮すべきことであらう。

う。更にまだ具体化の域には達していないが、前回の裁定に基く利潤分配による賞與制度の実施によつても、若干の収入増加を期待できよう。こういった見地から各種の事情を綜合勘案した上、確保して然るべき基準賃金を、この際としては若干引下げたところで、国鉄職員に我慢して貰うことが適當であるという結論に到達した。

それにしてはC・P・Iによる実質賃金の線だけは最少限度確保すべきであるという立場から、基準賃金は八、二〇〇円とするることとなつた。従つてこの数字は、大量整理その他による一人当たり仕事量の増加乃至労働生産性の向上、或は年令構成の变化等の要素はほとんど含まないものとなるわけである。

六 右に述べたように、今回裁定の基準賃金は最少限度のものであるから、前回裁定において指摘した待遇の切下げについては、これと併行して速かに是正されなければならぬものと認め

る。しかしこの待遇切下げの中には、基準賃金に属するもの、基準外賃金に属するもの、現物給與に属するもの、或は賃金以外の給與に属するもの等の区分があるが、主文第一項が実施されれば基準賃金に属する相当分はこの中に含まれて来ることとなる。そしてその一部には既に実施済のものもあるから、この金額は結局両者の団体交渉によつ

て決定されることになる。

その他の部分については復元至難乃至は復元を不適当とする部分があり、又甲で失つたものを乙の形で回復されても一通りの満足を得られようし、更にこの是正は予算実行方法の如何により実現されていくものが多からうから、主文第二項により国鉄をして、前回裁定の趣旨に則つて凡ゆる適切な手段を講ぜしめ、実質的に賃金充實を図らしめることとした。但しその決定には組合側の意見が十分とり入れられなければならぬことはいふまでもない。

第二 経理状況について

一 経済九原則並びに賃金三原則の堅持されている現在、本来ならば與えらるべき賃金水準が経理能力の関係から或る程度制限されて来ることは已むを得ないところとしなければならぬ。国鉄の経理能力については、前回の裁定においても最大の問題となり、相当詳しく検討しておいたが、会計年度が改まるという今日、更に新たな見地から解決点を求めるのを適當と認める。

二 長い間低物價政策によつて抑えられていた貨物運賃は、兎も角実費を償う程度の値上げが本年一月から実施され、定員については昨年七月の整理により、ほぼ十万人が減員され、その結果昭和二十五年予算案においては、従来の特殊事情が大体解決されたものといつてよい。

今昭和二十五年予算案を、昭和二十四年度実行見込と対比するに、運輸収入は約二一%、二百三十二億円の増加であり、一般の企業の利益に相当するもの(損益勘定の純収入から、経営費、利子及債務取扱諸費、減價償却費及び予備費を差引いたもの)は、赤字三十億円から黒字百八十二億円に改善される見込である。

人件費については、損益勘定だけでも行政整理による九万六千余人の人員減の結果、基本給において十九億二千万円の節約となり、昇給その他を見込んで、昭和二十五年にはなお十八億九千万円の節約となる筈である。退職手当については四十五億五千万円程度から五億二千万円に減少するから、差引四十億三千萬円の余裕となり、その他を含め人件費総額は七十一億円の節約となるのである。

しかし物件費については、動力費において予期した程の節約が單價、運賃の關係から見積ることができず、且つ列車回数の増加により、石炭費において却つて二百二十億円から二百三十五億円となり、差引十五億五千万円の増加を來たし、電力費においても料金の引上げから五億円の増加を來している。又修繕費は二百七十一億九千万円に対し三百五億六千万円、三十三億七千万円の増加となつてゐる。

その他利子及び債務取扱諸費四億円の増、予備費五億円の増、

減價償却費四億五千万円の増となつてゐる。

これを要するに、支出面においては、人件費の節約によつて得られた約七十億円は、ほとんど全額、石炭費及び修繕費その他に充てられ、一方収入面については、二百三十億円のこえる運輸収入の増加は、一般会計繰入金金の減三十億、雑収入の減十億を差引いて百九十億円となり、これが大部分特別補充取替費百八十二億円に充當されているわけである。

この特別補充取替費は、帳簿價格による減價償却費十七億六千万円と併せて自己資金を以つて充當する建前をとつたのである。そして工事費の内容を見ると、釜石線建設費四億六千万円、線路改良費四十二億七千万円、停車場改良費十二億六千万円、建築費十億、車両費八十八億四千余万円に上り、その他別に見返資金よりの政府出資四十億円を引当てて工事を実施しようとして計画している。

これを戦後久しい間自己資金による工事の全然なかつた時代に比べ、二十五年に於いて一挙にかかると多額の自己資金による建設改良工事を計画したのは注目し得る。共に、損益勘定における修繕費の総額三百五億、中五十八億は戦災復旧の経費に属する点をも併せ考慮するときは、資本的支出と人件費との間に権衡を得ているものとは

認め難い。

なお、収入の増加が主として運賃の改正によるものといひ得るとしても仕事量の増加も亦事実であつて、特に二十四年度において十万人に及ぶ整理の結果、益々職員一人当りの仕事量を増加せしめている点は見逃し難い。

三 国鉄職員の賃金が現在著しく低きに失することは明らかであり、しかも相當大幅な待遇低下が行われたのであるから、經常収入が増加し、或は利益があればその相当部分をこの方面に充てることは企業經營上至當の処置であらう。

それにしても、経済九原則やドッジラインによる特殊な要請等も考慮しなければならぬ。

これがため、具体的には二十四年度及び二十五年における工事費の額及び内容、戦前における自己資金による工事費の割合、民間企業なみに資産の再評價をした場合における要償却額、純収入に対する現実の償却高割合、国鉄のもつ特殊な公共性、戦災復興の進行状況等を検討した。その結果、必要な財源は特別補充取替費その他から求めても差支えないと認めるに至つた。事実本裁定を実施するも人件費の経費総額に対する割合はなお五十%に達せず、又これを地方鉄道軌道における人件費と物件費の割合と比較してもまだ距離があるのである。

四 以上を要するに昭和二十五年

度国鉄財政は昭和二十四年度と異なり、その特殊事情はほぼ解消し、企業の健全性を回復したものと認められるが、未だその緒についたばかりであり、前途経済界の見通しから決して楽観に終始することは許さないと云う観点もあつて、職員の賃金も一般民間賃金に比し低位に止めたが、国鉄当局としては二十五年度予算の施行に当り、職員の協力を得て企業の能率化に努め、既定予算の範囲において出来る限り増加所要額を減ずると共に、所謂「給与総額」の範囲においても、一部所要財源の捻出に努め本裁定実施について万全を期すべきものと認める。

昭和二十五年五月二十日印刷

昭和二十五年五月二十二日発行

參議院事務局

印刷者 印刷 庁