

第十回 参議院運輸委員會會議錄第十四号

昭和二十六年三月三十日(金曜日)午後二時十七分開会

本日の会議に付した事件

○港灣運送事業法案(鈴木恭一君外四名発議)

○一般運輸事情に関する調査の件(航空事業に関する件)

○委員長(楠竹春彦君) それでは運輸委員會を開会いたします。本日の公報には載っておりませんが、港灣運送事業法案が参議院の議長により運輸委員會に付託されましたので、皆様の御異議が御座りにならないければ、これを第一に御審議願いたいと思ひます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(楠竹春彦君) さよう決定いたします。それでは港灣運送事業法案につきまして、提案者鈴木恭一議員から、提案理由の御説明を求めます。

○委員外議員(鈴木恭一君) 私鈴木でございますが、港灣運送事業法案の提案理由について御説明いたします。

港灣運送事業はいわゆる大運送に対する小運送或いは基本運輸に対する附帯運輸の事業でありまして、海上運送に先行し、又は後続して貨物の海陸連絡運送をなすものであります。なお海上運送と陸上運送とを連絡中継し、又事業経営上最も良好な立地条件を備える港灣地帯に集中いたしております各種の重要産業に對し、みずから集貨配達をも行なつてゐるのであります。

て、社会的、経済的に極めて重要な役割を担つてゐるのであります。

然るに我が国における港灣運送事業の現状を見ますに、この事業に特有の波動性により常に零細化し、後進化する内在的傾向を有することと関連いたしまして、極めて不健全、不安定、脆弱且つ後進的でありまして、一度荷動きが減少すれば、直ちに激甚なる不当競争を展開し、この事業の重要な施設でありますはしけや荷役機械の維持修理すら放擲し、混乱と無秩序の中に共倒れの危機に陥るに反し、一方輸送力の増強が強く要請されるときは輸送上運輸の大きなネックとなりまして、多くの問題がこの事業にしろ寄せられて来るのであります。

このような現状は、この事業本来の社会的、公共的使命並びに交通事業全体の調和ある発達という点に鑑み、この点を速かに改善いたさなければならぬのであります。殊に御承知のように、我が国の船舶拡充は現下の国際情勢におきまして、喫緊の課題でありまして、これがため政府におきましては数次にわたる新船の建造又は外国船舶の傭船購入等によりまして、船腹の積極的拡充を図つておりますことは、皆様の御承知の通りであります。が、これらの施策も港灣運送事業の健全な発達を伴わないことには、その効果は半減すると申しても過言でないものであります。荷役能力増進のため早急にこの事業を安定させ、且つ健全ならしめ、更にその合理的な発達を促す必要

があるものであります。これが港灣運送事業法案の提出を必要とするゆゑんであります。

次に、この法律案の主な内容について簡単に御説明いたします。第一は、営業自由の基本原則の下において事業の健全性と適格性を確保し、事業の秩序を回復維持するため、事業の種類を明確に規定した上、事業につき登録制を実施することとしたことであります。即ち登録については、要件充足は必ずこれを履行するものとし、半面一定基準に對する不適格業者につきましては、その登録を拒否し、無登録営業はこれを禁止いたしますと共に、登録を受けた事業者につきまして、この法律に違反した場合等におきましては、事業の停止を命じ、又は登録を取り消すことができるものといたしました。

第二は、公正な競争を確保し、事業の健全な発達を図り、その近代化を促進すると共に、利用者の利益を保護するよう合理的な運賃料金を実施することとしたことであります。即ち運賃料金制につきましては、各事業者が実施しようとする運賃料金を定めて、実施予定日の三十日前までに運輸大臣に届け出で、且つ一般に公示するものと

命ずることがあるものといたしました。その合理化を図り、かくして実施し得ることとなつた運賃料金については、嚴格にこれを遵守しなければならぬものとしたいたしました。

第三は、設備資金の円滑な融資が、動産の多いこの事業において担保の問題により著しく阻害されている事実を鑑みまして、施設の拡充合理化を可能ならしめ、且つこれを促進するため、この事業に財団抵当制度を確立することとしたことであります。即ち港灣運送事業に關し、同一の事業者に屬する上屋、倉庫、はしけ、荷役機械等、不動産及び動産の全部又は一部を以て工場抵当法の手続に準じまして、財団を組成いたしますと、この財団は一個の不動産とみなされまして、これに抵当権を設定することができるのであります。これにより施設の拡充合理化に大きな効果期待されるのであります。

以上がこの法律案の内容の主な点であります。右に述べました理由によりましてこの法律案を早急に制定する必要があるものでありますので、どうぞ御審議の上速かに御賛成あらんことをお願いいたします。

○委員長(楠竹春彦君) 次に御提案者から御説明をお願いしたいと思います。

○委員外議員(鈴木恭一君) それでは本法案の重要な点につきまして、逐條的にその概要を御説明いたします。第一條は、この法律の目的であります。

して、「この法律は、港灣運送に關する秩序の確立及び港灣運送事業における公正な競争の確保を図るとともに、港灣運送の施設の改善に資することを目的とする」ものであります。只今提案の理由に説明いたしました通り、秩序の確立は登録制により、公正な競争の確保のために運賃料金を定め、港灣運送の施設の改善に資するため財団抵当制度を決定いたしました。但し、只今申したような目的をこの法律は持つておるのであります。次は定義でございます。この法律におきまして港灣運送とは、他人の需要に應じて、港灣におきまして海上運送に直接に接続して行ふ行為であります。次に、一、二、三、四と區別をいたすのであります。他人の需要に應ずるのであります。自家運送の場合は除いてあります。又港灣においては、大體政令におきましては、四十四、五に申しますのは、この法律が考へております開港は、国家的、経済的に見まして、重大なものを拾ひ上げたい。即ち言葉を変えて申しますと、地方的なものとは外して行こう、こういう考へでございます。海上運送に直接に接続して行ふ行為でございます。これは

この括弧にもございます通り、日本国有鉄道の経営する航路の船舶による海上運送を除いております。これは通運事業法におきまして、これは通運事業になつておりますので、この場合からは除いております。そこでどういふ行為を指すかと申しますと、「自己の名をもつてする船舶により運送された貨物の船舶からの受取又は船舶により運送されるべき貨物の船舶への引渡」、これは自己の名を以てするのであります。委託或いは代理という形をとりまして、自分の名を以ていたすことを要件としております。これは陸から船舶に、船舶から陸に、一つの貫いたしました連絡の仕事と考えられるわけでございます。その次は「船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸」、これはいわゆる船内の荷役事業と申します仕事でございます。その次には「船舶により輸送された貨物又は船舶により運送されるべき貨物のほしけによる運搬」、一般にはしけ運送と言われておるのであります。その次は「船舶により運送された貨物の上屋その他の荷さばき場へのはん入若しくははしけからの取卸、船舶により運送されるべき貨物の荷さばき場からのはん出若しくははしけへの積込又はこれらの貨物の荷さばき場における保管」、いわゆるこれは転換荷役と称せられるものでございます。次は港灣運送事業とは、「港灣運送を行う事業をいう」、これは只今申上げました船内荷役事業、はしけ運送事業、沿岸荷役事業、前に申しました一号から四号までの全部をやりましますの対しまして、一般港灣運送事業、こう申すのであります。そこで次は登録でございますが、港

灣運送事業を営もうとするものは、これは第四條でございます。港灣ごとに事業の種類について運輸大臣の登録を受けなければならぬこととしたのであります。これは港灣ごとにいたすのであります。これは港灣の四つの事業の種類について、おの／＼登録を受けなければならぬのであります。次は第七條でございますが、悪質又は不適格な事業者を排斥いたしますために、運輸大臣は登録の申請者が港灣運送のために必要な労働者及び仕事を有しなさい、ブローカー的な、いわゆる労働ボスのもの、これを排除いたします。それからこの法律又は職業安定法第四十四條、即ち職業安定法におきまして労働者の供給事業は、御承知のように公共職業安定所が、許可を受けた労働組合ということになつておるのであります。その場合に反したものがあつた場合には、ここに登録を拒否しなければならぬ、ここに登録の制限があるわけでございます。次に、運賃料金の問題でございます。次に、これは九條以下にあるわけでございます。合理的な運賃料金制度を確立いたしまして、公正な競争と利用者の利益を保護いたしますために、一つの運賃料金制度を考えておるのであります。それはいわゆる認可制度ではないのでございまして、各事業者は運賃料金を自分で立てまして、これを実施しようといはします。日の三十日前までに運輸大臣に届出で、且つ営業所において一般に見やすいように掲示いたします。そこで利害関係人は、これは荷主であるとか、同業者であるとか、或いは船会社であるとか、こういうものを指すのであります。その運賃

及び料金を不当と認めた場合におきましては、この三十日間に運輸大臣に対して異議の申立をすることができ。そこで運輸大臣が異議の申立てがありましたときには、その運賃及び料金の実施の変更を命ずることができ。この場合におきまして、運輸大臣は当該港灣で運輸審議会の開催する公聴会におきまして、関係人に十分の陳述の機会を与えた後に、その運賃料金を変更すべきであると決定いたしました場合において、又運賃料金が不当であると認めた場合には、その変更を命ずることができるといたしてあります。そこでこういう手続で実施することとができるようになります。運賃及び料金というものは、これを厳格に遵守しなければならぬということになつております。即ち運賃の定額制の遵守という規定したのでござい。また、港灣運送の約款であります。この事業は、はしけや或いは船内荷役というふうな仕事は非常に単純な一つの請負でございますが、一般港灣運送事業になりますと、相当にその入手その他輸送計画等にも影響がござい。ここに利用者用の正当な利益を保護し、港灣運送の公正且つ円滑な遂行に資するために、今料金で申上げました同じような手続によりまして、港灣運送約款制度を実施することにしたのでござい。これは通運約款或いは自動車約款或いは倉庫業者の倉庫営業規則というものと同様と御了解願つて然るべきかと存じます。その次は十三條におきまして、引渡不能貨物の寄託でございます。勿論商法にも荷受人のはつきりしないときには、供託する規定があるのであります。

す。併しながら御承知のように、港灣荷役の上屋或いは荷さばき場は常に荷動きがあるのであります。常にこれをクリアにして置かなければならないという理由もございまして、商法上の供託といふことでなく、もつと簡単な制度をいたしまして、一般運送事業者は、その責に帰すべからざる事由によつて貨物の引渡しをすることができないときは、荷受人の費用でこれを倉庫業者に寄託することができるといたしたのであります。その次は名義貨の禁止でございます。これは第十四條、港灣運送事業者の名義貨、これはこの登録制度を実施いたします以上、名義貨ができるということは、その意味をなしませんので、これを禁止いたしております。又十六條では、全部下請を禁止いたしております。これも何にも仕事をしないで下請するということとは、全くブローカーを認めるということ、併しこの四つの中のどれかをすればよろしいのであります。何か一つをやればよいということになつております。次は十五條の差別的取扱いを禁止する。これは御説明までもないと思つて。その次は事業の相続、合併及び譲渡の問題でございますが、これは十八條、十九條、事業の相続、合併、譲渡がある場合におきましては、その登録は継承されることとしたのであります。その次は、港灣運送事業財団の問題でございますが、御承知のように、民法におきましての不動産の抵当制度でございますが、港灣運送事業は非常にたくさんの方針を持つております。殊にはしけであるとか、或いは引船等におきましては、船舶法上の、いわゆる登録されておらないものに属し

まする関係上、今日まで非常に金融面におきまして、この事業が阻害されておつたのであります。一つの事業といたしまして、これを把握するという意味もありまして、すでに従来鉄道の抵当法、軌道抵当法或いは工場抵当法であるとか、或いは漁業抵当法、そういうものの抵当を認められておりますと同様の意味におきまして、港灣抵当財団をここに設定しようとするのであります。これは大体工場抵当法に準じておるのでござい。その事業施設の全部又は一部を以て財団を設定することができるといたしたのであります。手続は工場財団に関する規定を準用いたしてあります。以上極く簡単にこの法案の内容を御説明いたしました。あとは罰則でございます。従来同程度の問題につきましては、刑罰の裁量を考慮いたして決定いたしましたわけでございます。○委員長(橋本虎彦君) それでは専門員から…… ○専門員(岡本忠雄君) この法案は、実は本月の二日頃から案を拜見しておりました。OKがひどく遅れたために今日に至つておるのでござい。けれども、下審査は十分に遂げて参つておつたのでござい。従ひまして、その結論を申上げますと、この法律そのものは極めてよくできておると考えられます。非常に世界にも珍らしい港灣の規律を定めた法案でございますが、よくできておると考えられますが、政策的な方面からいへば判断いたしまして、通運事業法と比較すると非常にわかりやすく考えられるのであります。従来この通運と港灣との間にひどい格差がございまして、港灣が……通

りますから、財団等の関係におきましても、そういう点が多少……抵当財団につきましても、多少そういう点を反映しておるようによ考えられます。又運賃料金及び通運約款につきましても、陸運と比較しまして殆んど似たり寄つたりの手續を経まして定めることになつておりまして、従来通運と陸運との間において著しく違つた立場がここに顯著に改善せられるということ、又港灣業者間の不当な競争が、ここに秩序が立つことによつて調整されて行くと、こういう港灣業者間及び陸運等との関係におきまして、相当合理的な競争が行われるということになりますので、利用者側から考えましても、むしろ相当改善されて行くものだろうと考えられます。

次に抵当財団につきましては、これ

最後に、この港湾運送事業に対する行政監督等につきまして、従来いろいろの問題がとき／＼起つておりますが、本法は第三十三條におきまして、運輸大臣が港湾管理者に対し、必要な事項について通知せしめることにいたしましたしております。通知の義務を負わしております。この條項によりまして、管理者方面、主として市町村が主体になりまするが、そういう方面に必要な材料は、この運輸大臣に対する通知義務によつて規定することによつて解決するものと、一応私は判断いたしました次第でございます。以上です。

○委員長(楠村春彦君)　ちよつと速記を止めて……。

〔速記中止〕

○委員長(楠村春彦君)　速記を始めまして……。次に質問に移りたいと思ひます。どうぞ。

なく、いやしくもこれに利害關係を有すると認められるものにつきましては、そうした異議の申立てができる機会を与えるほうがよろしいのではないかか、というふうに考えるのであります。

○委員外議員(鈴木森一君) 全く賄賂の者が利害関係人ということはどうかかと思ふのでありますが、いやしくも取引関係にあるものならば、或いは仕事の面におきまして、同業の間といったようなものは利害関係人と認められると思います。

○小泉亮吉君　いやしくも路傍の人、
そういう人は来ないだろうと思ひます
けれども、これがいわゆる利害関係人
だといふことの認定をする基準もどこ
にもなければ、やはり利害関係人と心
心得ている者はその中に包含するよう

○村上義一君　只今提案者なり、専門員からの御説明を伺いまして、大体了承いたしましたのでありますが、二、三質問をいたしたいと思うのであります。

先ず第一点は、四條におきまして、

わめるのであります。ちよつと本法において他の同様な法律と趣きを異にして、認可制を排除して登録制を採用せられた理由を伺いたいと思います。

○委員外議員（鈴木森一君） 仰せの通り実質におきましては、いわゆる許可制と認可制と結果は同じになると思う。

のでございますが、御案内のように一定の要件を特つておりますれば、必ず登録される従来のいわゆる自由裁量の余地が相当ありまする免許制度と趣きを異にいたしておるのでございます。まあ言葉を換えて申しますれば、

録を運輸大臣はせんければならんといふことになる、今一つの港と荷扱いはしけがあればいいとか、或いは現在の荷扱いの人的要素或いは機械的要素が或る一定の限度で大体いいという場

○委員外議員(鈴木恭一君) お説の通り考えておるのでございます。実はこの制度はアメリカのＩＣＣの制度もこれをとつておつて、大体業界はこれによりまして、或る程度の秩序を保たれておるのでございます。実はこういふふうな大きな面におきましての登録制

を採用するというのに対しては、我々も或る点までは了解されるのではありませんが、なか／＼そこまでの決心もつきかねておつたのでございますが、関係方面等と打合せました結果、この制度でやつて行こう、又アメ

リカにおいても前例があるということ
で確信を得たわけでございます。

○村上義一君 次にお伺いしたいのは
運賃の問題であります。第九條で定
額制をとることになっております。第
九條だけ見ましても、運賃は確定額に
一定しておるといふことは明瞭である
と思ひます。更に十五條におきまし
て、その半面を規制して、貨物の高そ
の他これは一切の理由によつて差別的
な取扱ひをしてはいかん、いわゆる差
別取扱禁止條文がここに設けられてお
ります。この九條と十五條と両々相待
つて、非常に嚴格にこれは規制をする
ということになるように考へるのであ
ります。例えば船舶或いは荷主から申
込の順位に従つて荷役をするというよ
うなことも、この十五條の規定の精神
上定められておるのじやないかと思
ふのであります。果してそういうこと
でありますると、特殊なサービスを荷
主なり、船舶に要望することはできな
いということに相成ると思ふのであり
ます。つまり緊急荷役の必要性が如何
にあつても、又船舶のデマレージ関係
等、いろいろなそこ理由が起つて來
るのじやないかと思ふのであります
が、如何なる場合においても、どうも
これをそういう荷主なり、船舶の要望
があつても、これは十五條に書いてあ
ります。いわゆる「不当な差別的取扱」と
いうことになるように解釈できるので
あります。起案者の精神はやはりそ
ういふ点にあるのでありましようか。

○委員外議員(鈴木泰一君) 十五條に
ございます通り、この「差別的取扱」と
申しましても、これは不当な差別的待
遇でありまして、なおこの十五條には
別に罰則はないのであります。ほかの

法律にも例はありまして、或る意味に
おきましては、訓示規定とでも申しま
しようか、不当な差別取扱はやめて行
かうというふうにするらうとお考へにな
つてよろしいのではないかと思ひま
す。勿論料金の定額制は厳守いたさな
ければならぬのでございしますが、料
金と申しましても、非常に複雑と申し
ますと、ちよつと語弊がありまする
が、相当細かく料金というものが決定
されると思ひまして、いろいろな場合
におきまして、賦課料金ということも
考へて行くようにしないと、實際の運
用は困難だらうと考へております。

○村上義一君 登録の届出に際しまし
て、或る條件を、サービスの條件を、
明示して、こういう條件を要望されて
それに応ずるといふ場合にはこういう
割増を受ける、或いは又こういう港灣
業者の條件を荷主がよろしいと承諾し
た場合には、こういうリベートをする
と、或いは割引をするとか、こういう
たような届出があつた場合に、言換え
れば相当幅広い運賃制度を届出た場合
に運輸大臣は登録をする、いわゆる登
録をするというこれは趣旨であります
か。

○委員外議員(鈴木泰一君) お説の通
りに、実は私立案者としては考へてい
るのであります。どこまでもそれが
不当な料金制度であつてはならないと
考へます。が、一般に行われておりま
する割増賃金であるとか、或いはサー
ビスの内容によつてその料金の額を変
えるということはあることと考へて
おります。

○村上義一君 只今十五條の差別取扱
禁止の條文が一種の訓示的の條文だ
という御説明がありましたので、内容は

頗る明瞭になると思ふのであります。
ただ私質問した趣旨は、全く画一的な
賃率をきめて、その通り実行するとい
うことは現実には即しないということ
を憂えて実はお尋ねした次第でありま
す。

○委員外議員(鈴木泰一君) 私訓令的
な規定だと申しましたが、勿論この二
十二條によりまして、非常に不当なら
ば、まはり事業の停止とか、登録の取
消処分というものは、これでもできな
いことはない、これだけ申添えて置き
ます。

○村上義一君 この財団抵当関係のと
ころであります。財団を構成してお
る動産はここにはしけと、引船と
か、或いは荷役機械の中にも多分にあ
ると思ひます。そういうたような動産
にもやはり財団を構成するのでありま
す。この場合に民法の即時取得の規定
の適用は妨げないのかどうか、つまり
言換へますと、財団を構成してありま
す動産につきまして、第三者が平穩且
つ公然に善意過失の取得をした、占有
した場合に、それは有効であるのかど
うか、少しその点に疑義があるように
思ふのであります。この点についての
御見解を伺ひたいと思ひます。

○委員外議員(鈴木泰一君) この場合
の民法百九十二條の適用は何ら妨げな
いと思ひます。

○村上義一君 何かそれにつきまし
て、よりどころがあるのをごさいまし
ようか。詳しく案を見ておられませんか
で伺ひたいと思ふのです。

○委員外議員(鈴木泰一君) 政府の事
務官に御説明いたされたいと思ひます
が、御了承を願ひたいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) 政府の説明員

のほうから御説明を願ひたいという申
出であります。これを許します。

○説明員(川上親人君) 只今の御質問
にお答えいたします。只今の御質問の
点につきましては、工場抵当法或いは
漁業抵当法、それから鉱業抵当法、こ
ういつたものについても、実は同じよ
うな問題が起るのでございまして、工
場抵当法にもその他の財団抵当法につ
いても、民法百九十二條の即時取得の
規定が當然に適用になるかどうかにつ
いては実は根拠がないのでございま
す。ただ従来の解釈をいたしまして、
その点については適用があるというこ
とに解釈されているように思われま
す。で、その場合に、それでは財団の
内容と食い違つて來たらどうするか
というやうな問題につきましては、現実
の財団設定の契約におきまして、銀行
から増し担保或いは代り担保を要求す
るというやうなシステムにいたしてお
ります。その点で現実の問題としては
十分に解決が付けられるように思われ
ます。

○岡田信次君 今日頂いた資料を見ま
すと、大体現在港灣運送業を営んでお
る者は千九百五十三軒あるわけです
が、この法律が実施されたあとに、こ
れより殖えるお見込か、或いは減るお
見込かちよつとお伺ひします。

○委員外議員(鈴木泰一君) お話のよ
うに、実は戦争中港灣運送業等統制令
の頃には百二十五軒しかなかつたので
す。これがこの戦争後野放しの状態に
なりましたために、まあ千五百、千五百
以上になつておるやうな状態で、非
常にその基礎も薄弱になりまして、殆
んど政府で考へておるいわゆる適正な
業者というものは、横濱のごときは三

○%もないというふうなのでございま
して、この法律が動き出すことによつ
て相当数、この数よりも減るであろ
うという見方でございます。相当整理
しなければならぬのではないかと、或
いは整理ということが実は多少語弊が
あるものであります。が、或いは合併
するとか、組合を作るとかというふう
な形になつて現われて來ると存じます。
○岡田信次君 そうすると、現在の港
灣運送業者の中には、今度の登録資格
に欠けているものも相当あるのです
か、そうですか。

○委員外議員(鈴木泰一君) この本法
におきまして規定しております通り、
ブローカー的なものは是非排除しなけ
ればならぬ、相対ブローカー的なもの
があるものであります。電話一本、机
一つで港灣運送事業をやつてゐる者が
あります。これは当然排除されます。
その他小さいものは恐らく組合とか、
共同してやるとかいうやうな形になる
のじやないかと思つております。

○岡田信次君 もう一つお尋ねいたし
たいのですが、大体登録制というやう
なものは、何と言ひますか、自由制度
です。根本が自由制度であるにもか
かわらず、料金運賃に関しては、これ
を或る程度届出制にして、届出をしな
ければ認可しないというふうなきめて
いるのは、どういふわけなんでござい
ましようか。

○委員外議員(鈴木泰一君) 先ほども
申し上げました通り、登録制は自由営業
というものを基礎に置いております
が、事實は許可免許的な効果を發揮し
ております。と申しますのは、ここに
この三種の要件がございまして、この
要件に脱落したものは入つて來ないわ

けでございしますので、そういうふうな意味においては、むしろ免許制に近い結果が出て来るのではないかと、そうしてその料金等につきましても、単なる免許制ではないのでありまして、認可制ではないのでありまして、これはその市場におきまして一般の公定相場と申しまするか、利害関係人によつて、ときに公聴会を開いて公正なものと認めたものが行く、こういう建前を実は登録制という言葉で言い現わしております。こういうふうに考えております。

○委員外議員(鈴木恭一君) これは一項、二項、三項、四項は、三十日という期限は全部その範囲の仕事になつておるのでございまして、結局最後の但し書で、予定の日から三十日をもう経過してしまつたという場合には、そのまゝ最初きめられた運賃料金が確定されるという意味でございまして、結局この三十日の間にこれだけのことをしなければならぬ。いわゆる行政官庁を縛つた規定なんぞでございます。

○村上義一君 わかりました。

○岡田信次君 第一條に目的が書いてありますが、そのおしまいのほうに「港灣運送の施設の改善に資すること」を目的とする。とありますが、これは第三章の港灣運送事業に關連してあるんですか。

○村上義一君 もう一点、もう一遍伺いたのですが、第九條の運賃の規定ですが、この第一項には運賃料金を定めて実施せんとする日の少くとも三十日前までに届出を掲示する、こういうことになつて、二項で利害関係人が不当であると認めたときには、この変更を運送業者に命ずることを請求することができ、この請求を受けたとき、又運輸大臣みずから基準に適合しないと認めたときは、その運賃料金の実施を延期すべきことを命ずる、こういうことに相成つております。で、第四項におきまして、この運賃、料金を変更すべきことを運輸大臣は命じ得る。但し、第一項の規定による実施の予定の日から三十日を経過したときは、この限りでない。というこの但し書があるんです。そこでこれはどういうことになりまうか。三十日経てば普通の場合はいいいんですが、異議があつた場合又は延期を命ずるといふこと、四項において自体食い違ひが生じて来るようにも思ふのですが、一応御説明願ひたいと思ひます。

○委員外議員(鈴木恭一君) それを一応予定いたしましたしております、主なるものは……

○村上義一君 なお今の第九條の四項について今一応伺ひたいのですが、三十日前までに申す、そして四項の但し書で「実施の予定の日から三十日を経過したときは、云々と、こうあるのですが、そうすると、この本文の趣旨は、運賃料金が実施予定の日から三十日経過すれば、もうそれで届出できるということになる」と解釈しますが、この三十日の間は、予定の日から三十日という三十日の間は仕事ができないうに解釈されるのでございまして、その点如何でございましてか。

○委員外議員(鈴木恭一君) 新規の人はそのきまるまでですね、三十日間は当然これは予定日でございますから、そうすると、その三十日間の中で十日できまいますか、十五日できまいますか、その間はできない。

○委員外議員(植竹春彦君) それでは質問終了いたしましたと認めて御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員外議員(植竹春彦君) さよう決定いたします。

それでは討論に入ります。

○小泉秀吉君 私は本案に賛成するものであります。第一は、特に目下の日本の海運状態は非常に逼迫しております、外航船腹の増強というやうな問題が、本国会においても非常に重大な問題として取上げられておる一方、この船と陸の間を繋ぐ海上小運送に對しては、殆んど只今のところいわけの自由放任であつて、国家としても何らそれに對しての施設の改善或いはその荷役力の増強というやうなことに對して手が出なかつたやうな現状であります。若しこの本案が実施されることになりまうと、港灣運送事業の抵当権というやうなものが設定され、従つて港灣事業者のさまぐの施設或いははしけといふやうなものが抵当物の対象になる關係から、そういう港灣荷役の増強をするのに、資金の留用というやうなものにも相當大きなプラスの面が働いて来るということが予想されますので、非常にその点においても私は結構であらう。それからもう一つは、この第一條の第一に、不当競争を排撃して、そしてこうした事業の秩序を確立した公正な競争というやうなものが予想されておるもので、これはやはりこういう事業において相當施設を持ち、資産を持ち、又その能力のあるという信用の得るやうな事業家を保護し、又優遇する意味においても、非常に本法案の制定によつて海運産業に對する増強の補助になるというやうなことが考えられますので、そういう意味において、又特にこういう事業に従事しておるいわゆる労働者、この労働者がまだ現在のやうな余りに放任された競争の間にあつては、絶えず生活の安定が脅かされるというのが実情でございますので、港灣荷役の経営者の面において相當秩序が確立して、そして信用のある事業ができるというやうなことになるれば、それに應じた労働者の生活或いは事業というものに対する意欲も發揮され、又安定もするといふやうな見地において、私は本案に賛成する次第であります。

○高木正夫君 私も本案には賛成の一人であります。御承知の通りに、陸上においては相當早くから規制されておりましたが、海運の運送におきましては、戦時中の統制から一遍に自由放任主義にやつておつたやうに思ふのであります。併しながら一方は公衆の利便という立場からと、同時に又考えなければならぬことは、企業健全性といふことだろふと思ふのでありまして、どうしても先ほど小泉委員の言われま

した通り、保護助成をする上におきましては、相當のやはり規制が必要になつて来ると思ふのであります。先ほど申し上げました通りに、海の上におきましては、長い間自由放任主義でありましたものを、一時に陸上のような厳格な規制をするといふことは、あまりかんばしくないやうに思ふわけでありまして、本案全体を考へて見ますと、その趣旨がよく含まれてゐるやうに思ふのであります。この点において、本案の趣旨は大変結構であると思ふのであります。ただ希望條件といつたしまして申上げて置きたいと思ひますのは、現在の業者の人をできるだけ一つ運用の方面におきまして生かして頂きたい、例えば欠格の場合におきましても、或る程度、あらかじめ設備なり、従事員なりの充實を計るやうに示唆を与えて頂きまして、できるだけ既存業者を保護するといふやうな運賃の仕方をやつて頂きたい。希望條件を申上げて本案に賛成いたします。

○委員外議員(植竹春彦君) 討論は終了したものと認めまして御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員外議員(植竹春彦君) 御異議ないものと認めます。

それでは採決に入ります。本案に賛成のかたの御挙手をお願いいたします。

〔総員挙手〕

○委員外議員(植竹春彦君) 全会一致と認めます。

爾後の手続きは慣例によりまして、委員長に御一任願ひたいと思ひます。例により多数意見者の御署名をお願いいたします。

○委員外議員(鈴木恭一君) 先ほどおつたやうなものが設定され、従つて港灣事業者のさまぐの施設或いははしけといふやうなものが抵当物の対象になる關係から、そういう港灣荷役の増強をするのに、資金の留用というやうなものにも相當大きなプラスの面が働いて来るということが予想されますので、非常にその点においても私は結構であらう。それからもう一つは、この第一條の第一に、不当競争を排撃して、そしてこうした事業の秩序を確立した公正な競争というやうなものが予想されておるもので、これはやはりこういう事業において相當施設を持ち、資産を持ち、又その能力のあるという信用の得るやうな事業家を保護し、又優遇する意味においても、非常に本法案の制定によつて海運産業に對する増強の補助になるというやうなことが考えられますので、そういう意味において、又特にこういう事業に従事しておるいわゆる労働者、この労働者がまだ現在のやうな余りに放任された競争の間にあつては、絶えず生活の安定が脅かされるというのが実情でございますので、港灣荷役の経営者の面において相當秩序が確立して、そして信用のある事業ができるというやうなことになるれば、それに應じた労働者の生活或いは事業というものに対する意欲も發揮され、又安定もするといふやうな見地において、私は本案に賛成する次第であります。

○委員外議員(植竹春彦君) 討論は終了したものと認めまして御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員外議員(植竹春彦君) 御異議ないものと認めます。

それでは採決に入ります。本案に賛成のかたの御挙手をお願いいたします。

多数意見者署名

岡田 信次 小泉 秀吉
高田 寛 山縣 勝見
内村 清次 高木 正夫
前田 穰 村上 義一
鈴木 清一

○委員長(楠竹春彦君) ちよつと速記を止めて……

〔速記中止〕

○委員長(楠竹春彦君) 速記を始め……次に、航空事業に関する件を議題に供します。

○高田寛君 我が国の民間航空が再開されようとしておる際に、これに必要な飛行場の施設の進行模様については、数回に亘つて当委員会、運輸大臣初め次官や航空庁長官からいろいろ御説明を伺つたのですが、それによりますと、民間航空を開くための施設の費用は大体十四億要る。併しできるだけ現在の軍用のものを使わせてもらうとしても、差当り最小限度約二億円要るという御説明を伺つたのですが、併しこれの予算的措置としては、二十六年予算にも何ら計上されてない、このままでは折角国民が待望する民間航空も、いつ再開されるかわからない状態にあることは誠に遺憾に思つております。一面又民間においても航空関係の会社の設立の機運も高まつておるのでありますが、要はこの飛行場の航空のための施設ができなければ、全然これは実現を見ないので、国民の待望に副うために、是非ともできるだけ早く飛行場なり、或いは航空保安の関係の施設を充実するように、政府に予算的措置をとるようなことを、当委員会として決議を以て要望したいと思ふのであります。それで私はこういう

決議を本委員会においてして頂きたいということ提案いたします。

○委員長(楠竹春彦君) ちよつと議事の進行について申し上げますが、あと十分いたしますと、採決があるので、直ぐ本会議場に入つて欲しいということでありました。そこで只今の高田委員のほうからの決議を作る動議が出ましたのですが、それに対して賛否の御発言ありませんか。

○前田穰君 今の高田君の提案に賛成したいと思ひます。

○委員長(楠竹春彦君) それではさうに取計らいたいと思ひますが、原案の準備ができておられますのですか。

○高田寛君 今趣旨は私説明いたしましたのでありますが、その決議の案文はまだ用意しておりません。その趣旨だけを御決定置き願つて、案文のほうは一つ委員長に御一任したいと思ひます。それで私の希望を願えたならば、決議が若し御賛成を願えたならば、委員長が一つこの決議を掲げて、政府当局に速急に御交渉願ひたい、そういう希望を持っております。

○委員長(楠竹春彦君) さうに取計らいましてよろしいでありますようか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(楠竹春彦君) それではさうに決定いたします。これにつきましては、専門員のほうに案文の草案が……、草案の程度でありますから、できておりますが、なお各理事のかたと一緒によく練りたいと思ひます。なおこれは委員長に御一任願ひます。それでは速記を止めて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(楠竹春彦君) 速記を始め

て……。それでは本日はこれに散会いたします。

午後三時四十一分散会

出席者は左の通り。

委員長 植竹 春彦君
理事 岡田 信次君
小泉 秀吉君
高田 寛君

委員 山縣 勝見君
内村 清次君
高木 正夫君
前田 穰君
村上 義一君
鈴木 清一君

委員外議員 鈴木 恭一君
政府委員 運輸省港務局長 黒田 静夫君
運輸省海運局長 岡田 修一君
航空庁長官 松尾 静麿君
事務局側 常任委員会専門員 岡本 忠雄君
常任委員会専門員 古谷 善亮君
説明員 運輸省港務局 川上 親人君
港政課勤務

三月二十九日本委員会に左の事件を付託された。
一、モーターボート競走法案(予備審査のための付託は三月十四日)
三月三十日本委員会に左の事件を付託された。
一、港灣運送事業法案(鈴木恭一君外四名発議)

港灣運送事業法案

第一章 総則

(目的)

第一條 この法律は、港灣運送に関する秩序の確立及び港灣運送事業における公正な競争の確保を図るとともに、港灣運送の施設の改善に資することを目的とする。

(定義)

第二條 この法律で「港灣運送」とは、他人の需要に応じ、港灣において、海上運送(日本国有鉄道の経営する航路の船舶による海上運送を除く)に直接に接続して行う左に掲げる行為をいう。

一 自己の名をもつてする船舶により運送された貨物の船舶からの受取又は船舶により運送されるべき貨物の船舶への引渡

二 船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸

三 船舶により運送された貨物又は船舶により運送されるべき貨物のほしけによる運搬

四 船舶により運送された貨物の上屋その他の荷さばき場(以下単に「荷さばき場」という。)へのはんに入若しくははしけからの取卸、船舶により運送されるべき貨物の荷さばき場からのはんに出若しくははしけへの積込又はこれらの貨物の荷さばき場における保管。

この法律で「港灣運送事業」とは、営利を目的とするしないとを問はず港灣運送を行う事業をいう。

3 この法律で「港灣」とは、関税法(明治三十二年法律第六十一号)に

規定する開港であつて、政令で指定するものをいう。

(事業の種類)

第三條 港灣運送事業の種類は、左に掲げるものとする。

一 一般港灣運送事業(前條第二項各号に掲げる行為を行う事業)

二 船内荷役事業(前條第一項第二号に掲げる行為を行う事業)

三 はしけ運送事業(前條第二項第三号に掲げる行為を行う事業)

四 沿岸荷役事業(前條第一項第四号に掲げる行為を行う事業)

第二章 港灣運送事業

(登録)

第四條 港灣運送事業を営まうとする者は、港灣ごとに前條各号の種類について、運輸大臣の登録を受けなければならない。

(登録の申請)

第五條 港灣運送事業の登録を受けようとする者は、左に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

二 第三條各号の種類

三 営業所の名称及び位置

四 法人である場合においては、その役員の名

2 前項の申請書には、申請者が雇用する労働者及び事業の施設に関する事項その他運輸省令で定める事項を記載した書類を添附しなければならない。

(登録の実施及び登録の通知)

第六條 運輸大臣は、前條の規定により登録の申請があつた場合においては、次條の規定により登録を拒否する場合を除くの外、遅滞な

く、前條第一項各号に掲げる事項並びに登録年月日及び登録番号を港灣運送事業者登録簿に登録しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による登録をした場合においては、遅滞なく、その旨を申請者に通知しなければならない。

(登録の拒否)

第七條 運輸大臣は、登録の申請者が左の各号の一に該当するときは、その登録を拒否しなければならない。

一 この法律又は職業安定法(昭和二十二年法律第四十一号)

第四十四條の規定に違反して、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 第二十二條の規定により港灣運送事業の登録を取り消され、その取消の日から二年を経過しない者

三 法人であつて、その役員のうち前二號の一に該当する者があるもの

四 当該港灣運送事業に必要な労働者及び施設を有しないため、第十六條の規定の違反を生ずると認められる者

2 運輸大臣は、前項の規定による登録の拒否をした場合においては、遅滞なく、理由を附してその旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(登録手数料)
第八條 登録の申請者は、三千円以下の範囲内において、政令で定め

る額の手数料を納めなければならない。

(運賃及び料金)

第九條 港灣運送事業者の登録を受けた者(以下「港灣運送事業者」という。)は、運輸省令で定める手続に従い港灣ごとに運賃及び料金を定め、これを実施しようとする日の少くとも三十日前までに、運輸大臣に届け出るとともに、営業所において利用者の見易いようにこれを掲示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とする。

2 利害関係人は、前項の規定により港灣運送事業者が定めた運賃及び料金が不当であると認めるときは、同項の期間内に、運輸大臣に對し、その理由を具して運賃及び料金の変更を港灣運送事業者に命ずべきことを請求することができる。

3 運輸大臣は、前項の請求があつたとき、又は自ら第一項の規定により港灣運送事業者が定めた運賃及び料金が次項各号の基準に適合しないと認めるときは、当該港灣運送事業者に對し、運賃及び料金の実施を延期すべきことを命ずることができる。

4 運輸大臣は、前項の命令をした場合には、運輸審議会が当該港灣運送事業者に對し、当該港灣で開催する公聴会において、運賃及び料金が左の各号の基準に適合する旨を述べる十分な機会を與えた後、提出する答申を得て、当該運賃及び料金が左の各号の基準に適合するかどうかを審査して運賃及

び料金の変更の要否を決定し、變更すべきものと決定したときは、当該港灣運送事業者に對し、理由を示して、運賃及び料金を變更すべきことを命ずることができる。

但し、第一項の規定による実施の予定の日から三十日を経過したときは、この限りでない。

一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものであること。

二 特定の利用者に對し不当な差別的取扱をするものでないこと。

5 第三項の規定による命令があつた場合において、第一項の規定による実施の予定の日から三十日を経過したとき、又は前項の規定による運輸大臣の決定があつたときは、港灣運送事業者は、その日から当該運賃及び料金(同項の規定により變更の命令があつた場合には、その變更に係る運賃及び料金)を実施することができる。

(運賃及び料金の遵守)
第十條 港灣運送事業者は、前條の規定により実施することとなつた運賃及び料金よりも高額若しくは低額の運賃及び料金を收受してはならず、又は收受した運賃及び料金の払戻をするてはならない。

(港灣運送約款)
第十一條 一般港灣運送事業者の登録を受けた者(以下「一般港灣運送事業者」という。)は、運輸省令で定める手続に従い港灣ごとに港灣運送約款を定め、これを実施しようとする日の三十日前までに運輸大臣に届け出るとともに、営業所

において利用者の見易いようにこれを掲示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とする。

2 利害関係人は、前項の規定により一般港灣運送事業者が定めた港灣運送約款が不当であると認めるときは、同項の期間内に、運輸大臣に對し、その理由を具して港灣運送約款の変更を一般港灣運送事業者に命ずべきことを請求することができる。

3 運輸大臣は、前項の請求があつたとき、又は自ら第一項の規定により一般港灣運送事業者が定めた港灣運送約款が次項各号の基準に適合しないと認めるときは、当該一般港灣運送事業者に對し、港灣運送約款の実施を延期すべきことを命ずることができる。

4 運輸大臣は、前項の命令をした場合には、運輸審議会が当該一般港灣運送事業者に對し、当該港灣で開催する公聴会において、港灣運送約款が左の各号の基準に適合する旨を述べる十分な機会を與えた後、提出する答申を得て、当該港灣運送約款が左の各号の基準に適合するかどうかを審査して港灣運送約款の変更の要否を決定し、變更すべきものと決定したときは、当該一般港灣運送事業者に對し、理由を示して、港灣運送約款を變更すべきことを命ずることができる。

但し、第一項の規定による実施の予定の日から三十日を経過したときは、この限りでない。

一 利用者の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少くとも貨物の受取及び引渡並びに一般港灣運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

5 第三項の規定による命令があつた場合において、第一項の規定による実施の予定の日から三十日を経過したとき、又は前項の規定による運輸大臣の決定があつたときは、一般港灣運送事業者は、その日から当該港灣運送約款(同項の規定により變更の命令があつた場合には、その變更に係る港灣運送約款)を実施することができる。

(運賃、料金及び港灣運送約款の揭示)
第十二條 港灣運送事業者は、第九條及び前條の規定により実施することとなつた運賃、料金及び港灣運送約款を営業所において利用者の見易いように掲示しなければならない。

(引渡不能貨物の寄託)
第十三條 一般港灣運送事業者は、その責に帰すべからざる事由により貨物の引渡をすることができないときは、荷受人の費用をもつてこれを倉庫業者に寄託することができる。

2 一般港灣運送事業者は、前項の規定により貨物を寄託したときは、遅滞なく、その旨を荷受人に通知しなければならない。

(名義利用の禁止)
第十四條 港灣運送事業者は、その名義を他人に港灣運送事業のために利用させてはならない。

(差別取扱等の禁止)
第十五條 港灣運送事業者は、特定

の利用者に対し貨物の多寡その他の理由により不当な差別的取扱をしてはならない。

(全部下請の禁止)

第十六條 港灣運送事業者は、港灣運送を引き受けた場合には、第二條第二号、第三号又は第四号の行為の少くとも一部を自ら行わなければならない。

(変更等の届出)

第十七條 港灣運送事業者は、第五條第一項各号に掲げる事項に変更があつたときは、その事由が生じた日から三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 第六條及び第七條の規定は、前項の規定による変更の届出があつた場合に準用する。

3 港灣運送事業者は、その雇用する労働者及び事業の施設で、運輸省令で定めるものを変更したときは、三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(相続及び合併)

第十八條 港灣運送事業者について相続又は合併があつたときは、相続人（相続人が二人以上ある場合において、その協議により事業を承継すべき相続人を選定したときは、その者）又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、港灣運送事業者のこの法律による地位を承継する。

2 前項の規定により港灣運送事業者の地位を承継した者は、その事由が生じた日から三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業の譲渡)

第十九條 港灣運送事業者が港灣運送事業を譲渡したときは、譲受人は、譲渡人のこの法律の規定による地位を承継する。

2 前條第二項の規定は、前項の譲渡があつた場合に準用する。

(事業の廃止)

第二十條 港灣運送事業者は、その事業を廃止したときは、三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(登録のまつ消)

第二十一條 運輸大臣は、左の各号に掲げる場合においては、当該港灣運送事業者の登録をまつ消しなければならない。

一 前條の規定による届出があつた場合

二 次條の規定により港灣運送事業者の登録を取り消した場合

(事業の停次及び登録の取消)

第二十二條 運輸大臣は、港灣運送事業者が左の各号の一に該当するときは、三箇月以内において当該事業の停止を命じ、又は当該港灣運送事業者の登録を取り消すことができる。

一 この法律又はこれに基く処分違反したとき。

二 第七條第一項第一号、又は第三号の規定に該当するに至つたとき。

2 第七條第二項の規定は前項の処分をする場合に準用する。

第三章 港灣運送事業抵当

(港灣運送事業財団の設定)

第二十三條 港灣運送事業者は、抵当権の目的とするため、港灣運送

事業財団を設けることができる。

(財団の組成)

第二十四條 港灣運送事業財団は、左に掲げるものであつて、同一の港灣運送事業に属し、且つ、港灣運送事業に関するものの全部又は一部をもつて組成することができる。

一 上屋、荷役機械その他の荷さばき施設及びその敷地

二 はしけ及び引船

三 事務所その他港灣運送事業のため必要な建物及びその敷地

四 第一号又は前号に掲げる工作物を所有し、又は使用するため他人の不動産の上に存する地上権、登記した賃借権及び第一号又は前号に掲げる土地のために存する地役権

五 港灣運送事業の経営のため必要な器具及び機械

(財団設定の制限)

第二十五條 前條第一号又は第三号に掲げる不動産のいずれもが存しないときは、港灣運送事業者は、港灣運送事業財団を設けることができない。

(工場抵当法の準用)

第二十六條 港灣運送事業財団については、この法律に規定するものの外、工場抵当法（明治三十八年法律第五十四号）中工場財団に関する規定を準用する。この場合において、同法第十七條及び同法第四十五條中「工場所在地」とあるのは、「港灣運送事業法第二十四條第一号又は第三号に掲ぐる不動産ノ所在地」と読みかえるものとする。

(財団設定の届出)

第二十七條 港灣運送事業者は、港灣運送事業財団を設定したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(財団の存続)

第二十八條 港灣運送事業財団は、その所有者が港灣運送事業者でない者になつたことにより消滅することがない。

第四章 雑則

(訴願)

第二十九條 この法律又はこの法律に基く命令の規定により行政官庁のした処分に不服のある者は、訴願することができる。

(職権の委任)

第三十條 この法律に規定する運輸大臣の職権の一部であつて政令で定めるものは、海運局長（運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）第三十九條の海運局長をいう。）が行う。

(運輸審議会の意見の尊重)

第三十一條 運輸大臣は、第七條第一項の登録の拒否、第九條若しくは第十一條の規定による運賃及び料金若しくは港灣運送約款の変更に係る事項又は第二十二條の処分に関しは、運輸審議会にはかり、その決定を尊重して、処理しなければならない。

(港灣管理者に対する通知等)

第三十二條 運輸大臣は、港灣法（昭和二十五年法律第二百十八号）の規定による港灣管理者（以下単に「港灣管理者」という。）が設立された港灣における第九條又は第十一條の規定による運賃及び料金は、港灣運送約款の変更に係る事項に

港灣運送約款の変更に係る事項に關しては、当該港灣管理者の意見を聞かなければならない。

2 運輸大臣は、港灣管理者が設立された港灣における港灣運送事業に關し第六條第一項の規定による登録をした場合及び第二十一條の規定による登録のまつ消をした場合においては、その旨を当該港灣管理者に通知しなければならない。

(報告徴収等)

第三十三條 運輸大臣は、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、港灣運送事業者にはしけの使用その他事業に關し報告をさせることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、その職員に、港灣運送事業者の事務所若しくは事業所又ははしけ若しくは引船に立入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

3 当該職員は、前項の規定により検査をするときは、その身分を示す証票を携帯し、関係人に呈示しなければならない。

4 第二項の検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第五章 罰則

第三十四條 左の各号の一に該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第四條の規定に違反して港灣運送事業を営んだ者

二 第十四條の規定に違反した者

第三十五條 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 第九條第一項の規定による届出をしない、又は同條第三項の延期の命令若しくは同條第四項の変更の命令に違反して、運賃又は料金を收受した者

二 第十條の規定に違反した者

三 第十一條第一項の規定による届出をしない、又は同條第三項の延期の命令若しくは同條第四項の変更の命令に違反して港灣運送約款を実施した者

四 第十六條の規定に違反した者

五 第二十二條第一項の規定による事業の停止の処分違反した者

第三十六條 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法人又は人の業務に関して、前二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、各本條の刑を科する。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、相当の注意及び監督が盡されたことの証明があつたときは、この限りでない。

第三十七條 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の過料に処する。

一 第九條第一項、第十一條第一項又は第十二條の規定による指示をせず、又は虚偽の指示をした者

二 第十七條第一項若しくは同條第三項、第十八條第二項（第十九條第三項において準用する場合

を含む。）又は第二十條の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

三 第三十三條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

四 第三十三條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

附則

（施行期日）
一 この法律施行の期日は、公布の日から九十日をこえない期間内において、政令で定める。

（他の法律の改廃）
二 登録税法（明治二十九年法律第二十七号）の一部を次のように改正する。

第三條ノ四中「又ハ自動車交通事業財団登記簿」を、「自動車交通事業財団登記簿又ハ港灣運送事業財団登記簿」に改める。

三 担保附社債信託法（明治三十八年法律第五十二号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十一号の次に次の一号を加える。

十二 港灣運送事業担当運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第四條第一項第二十七号の次に次の一号を加える。

二十七の二 港灣運送事業の登録をすること。

第六條第一項第十号一の四の次に次の一号を加える。

することを要する事項
第二十六條第一項第八号の次に次の一号を加える。

八の二 港灣運送事業の登録に關すること。

第四十條第一項第二十一号の次に次の一号を加える。

二十一の二 港灣運送事業の登録に關すること。

五 自動車抵当法施行法（昭和二十六年法律第 号）の一部を次のように改正する。

第五條中「及び道路運送法施行法」を、「道路運送法施行法」に改め、「自動車交通事業財団」の下に「及び港灣運送事業法（昭和二十六年法律第 号）による港灣運送事業財団」を加える。

六 海事代理士法（昭和二十六年法律第 号）の一部を次のように改正する。

別表第二中第五号の次に次の一号を加える。

五の二 港灣運送事業法（昭和二十六年法律第 号）

（経過規定）

七 この法律施行の際現に港灣運送事業を営んでいる者は、この法律施行の日から六十日以内は、第四條の規定にかかわらず、当該事業を引き続き営むことができる。その期間内に第五條の規定により登録を申請した場合において、その申請について登録をした旨又は登録を拒否する旨の通知を受ける日まで同様とする。

八 港灣運送事業者又は前項の規定により港灣運送事業を営む者は、第九條及び第十條の規定にかかわ

らず、この法律施行の日から五箇月間は、第九條の手續を経て定められた運賃及び料金によらないで運賃若しくは料金を收受し、又は收受した運賃若しくは料金の割戻をしてもよい。

九 一般港灣運送事業者又は附則第七項の規定により一般港灣運送事業を営む者は、第十一條の規定にかかわらず、この法律施行の日から五箇月間は、第十一條の規定による手續を経て定められた港灣運送約款によらないで港灣運送の引受をしてもよい。

昭和二十六年四月十二日印刷

昭和二十六年四月十三日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所