

第十回 参議院運輸委員會會議録第十八号

昭和二十六年五月十七日(木曜日)
午後二時五十九分開会

本日の会議に付した事件

○海上運送法等の一部を改正する法律案(内閣送付)

○一般運輸事情に関する調査の件(海運事情に関する件)

○航空事業に関する件

○委員長(植竹春彦君) これより運輸委員會を開会いたします。先ず海上運送法等の一部を改正する法律案を上程いたします。提案理由の説明を求めます。

○政府委員(荒木茂久二君) 只今上程されました海上運送法等の一部を改正する法律案の提案理由について説明申し上げます。

我が国海運も連合国軍の好意により漸次定期貨物船舶航路の就航も許可せられ、すでに沖繩航路、バンコック航路、南米航路、印度、パキスタン航路が許可され、近くニューヨーク航路も許可される模様であります。これら定期航路においては外国の定期航路事業者と公正な競争を行うべきであつて、運賃値下げその他の不正競争方法は厳に戒めなければなりません。これ等の理由からこの改正案においては、第一に從來なかつた貨物定期航路事業の概念を新しく設定しました。第二に補助金の交付、輸送命令を出し得る範囲等を国内の船舶運航事業者

に限定し、日本と外国との間又は第三国間には適用しない旨を明らかに規定しました。

第三に從來のいわゆる二重運賃制(一手積契約運賃制)が海運同盟において認められるか否か現行法の解釈として明確でなかつたものを、不公平又は不当でない限り認めることとして世界的商慣習に即するようにするほか、排他的海運同盟に参加することとが絶対認められなかつたものを、その条件が不当でない限り参加することを許可することにしました。

第四に運賃率を破る場合において、虚偽の運賃請求書を作成したりして不公平な方法で輸送を行なつた場合定期航路事業者は勿論、荷主も定期航路事業者と通謀した場合には処罰されることにしました。

第五に定期航路事業に直結して行なう海上運送取扱業又は上屋・棧橋供給業は定期航路事業と同じ公益性がありますので、海運同盟の結成を認めると共に、不正競争方法を禁止しました。

第六に標よ、船は外国国旗を掲揚してゐるにかかわらず、日本船員が乗船するため外交上の問題が残るな一年間許可制を実施することとしました。なお国内における重要物資輸送命令をなお二年間発令することといたしました。

以上がこの法律案の提案理由であります。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申し上げます。

○委員長(植竹春彦君) 本案は予備審査の過程でありますから御質問等は次回に譲りたいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) 次に最近におきます海運事情について政府並びに山縣委員から事情の聴取をいたしたいと思ひます。

○説明員(秋山龍君) 最近の海運事情について説明をしろということでございます。私からいいますと、この資料が手許に届いておらんやうでございます。誠に残念でございますが、多分印刷がちよつと間に合なかつたかと存じますので後ほどお手許へお届けいたします。

先ず休会前の国会におきましては、外航船腹の増強に關しまして御審議を頂き、我々政府当局を御鞭撻下さいまして誠に感激いたしました次第でございます。その後御決議の線に沿ひましていろいろと努力をいたした次第でございます。先ずかいつまんで申上げて見ますと、これは資料がおりますと非常によくわかるのでございますが、私ども船腹は戦争が終りましたときに七百九十六隻、百三十四万総トンの船と名のつくものは残つたのでありますが、そのうち使用し得るものは僅かに四百五十二隻、七十四万総トン、こういう姿であつたのであります。そこで我々いたしましたは破損してあります船の大修理をいたしましたり、或いは沈ん

ております船を引揚げたり、或いは改造いたしましたり、或いは戦争中から造りかけておりました戦艦船の完成をいたしましたり、あらゆる努力をいたしまして船腹の増加を図つたのであります。一九四九年でございますから二十四年度までは主として国内船の増加に努力いたして参りました。二十四年度初頭には六百九十一隻、二百九十九万トンの船をもちました。その年から外航船の整備を始めましたので、外航船の整備が甚だ遅れておる現状であります。本年の四月一日には外航船は百二十一隻、八十二万、今年の暮でございます。今年の四月一日には百八隻、六十三万総トンでございます。これが本年の一九五一年の暮の現在の計画が全部完成いたしますと、二百四十一隻、百五十四万総トンになるやうなテンポでやつておるわけがあります。この表はのちほど御手許にお配りいたしたいと思つております。そういうやうなことでございまして、そのためには現在の御決議を受けましてからのには、規定計画の中で例へば第五次船の新造として船台に載つておりますものの完成を急ぎました。或いは第六次船の計画を進めました。或いは第七次をすくなくやつたりいたしましてつまり非常に期間を詰めて計画を進めたわけがあります。例へば第七次船の前半は輸送船が二隻、二万四千トン、貨物船は二隻、二万四千トン、約十八万総トン、

合計二十八隻、二十万総トンの新造計画で、資金総額は二百五十六億円、うち見返資金百八億円ということで只今進行いたしておるわけがあります。そのほかに外航船として今まで船級のないうまま外航に従事いたしておりました輸送船が十二隻、貨物船二十一隻、二十六万総トンの改造を進めておるのでございます。なお買船につきましては本年の春に閣議決定をいたしました。大体年度中に二十杯くらいを入れて、このほか非常に成績が、関係者が熱心でございまして二十六隻十五万トンの買入れを許可いたしましたのでござい。これが円資金につきましていろいろと問題がございまして、政府といたしまして一方ならん苦心をいたしたのでございまして、皆さんの御声援等もございましてようやく今日融資は全く解決をいたしまして今や引渡時期の来るのを待つておる次第でございます。すでに引渡を完了いたしましたものが六隻、三万一千九百トンあるものでございます。只今最も困つておりますのは鋼材の値上りの問題でございまして、七次船の計画をいたします場合には大体四万九千トン、一トンの四万九千円程度の価格を以ちまして一応の目標価格として計画を進めたのでござい。最近五万二、三千円とまといふことでございまして、或いは又少しく上るのではないかと、或いは又騰従つて追加資金の需要ということが

起りましていろいろと苦心をいたしておるのでございます。併しながら見返資金にはもはや変更の余地がありませんので、この分はどうしても各会社におきまして市中銀行から調達して頂かなければならないと思つておる次第でございます。幸い只今まで調達に非常に困難であるからというような声は一応聞いておらないのでございます。これが船腹増強対策の進行模様でございます。我が国の造船の能力からいまして、恐らく本年の秋から冬の初めにかけて、只今船台に載つております船が逐次進水いたしますと共に、能力の過剰を訴へまして次の新造ができ得る事態になる、その時期にはなんとかしてもう一度、七次の後半というふうな言葉で呼ばれておりますが、そういうような造船計画を実現しなければならぬと考へておるような次第でございます。

それからいづれ資料で申し上げますが、海外の運賃状況は去年の暮から今年の三月にかけては異常な高騰をみたのでございますが、三月から四月、五月にかけてははやや弱含みの横這い状況でございます。一部上つたものもございますが概して弱含みの横這い状況でございます。一応世界の船腹状況も安定しているかに見えるのでございます。今後の状況に関しましてはいろいろの見方がございますが、アメリカの予算が特に軍事関係の予算がどういふような規模にきまりますか、或いは又欧州方面のイギリス等を主とします欧州諸国の予算がどういふうにきまりますかといったようなことが世界の海運界に相当大きな影響を持つて来るように見られておるのであります。

す。従つて将来の状況に對しまして高いという見方が少し弱いという見方は多いようでありまして、併し又マーケットが硬くなりますれば、アメリカにおきましてはこの前やりましたようなリバティ船の解除といったような問題もとられるのではないかとこのうにも考へられるのでございまして先のことはなかく予測したい、こういうのが正直なところであらうと思ふのであります。

国内の運賃でございますが、国内の運賃は昨年朝鮮事変の勃発前後が一番底でございまして、例えば北海道炭の小樽京浜はトン当り五百二十円というのが底値でございまして、その後多少の高下がございましたが現在ではこれが一千円という程度に相成つております。それから北海道の木材でございますが、これも一番悪い底は百七十円でございますが現在四百三十五円という程度でございまして、それから九州炭の若松、阪神は三百七十円でございますが現在五百二十円程度になつております。総じて運賃は丁度統制を解除いたしました前後の運賃程度に復活しておる、こういうような状態でございます。内航だけを營んでおる会社もどうかやつて行けるという程度ではないかと思ふのであります。

それで従つて輸送状況の方を見ましても朝鮮動乱を契機といたしまして非常に荷動きが活発になつておりまして、内航で見ますと、六、七月頃約内航貨物百万トンと称されたのでございまして、その後逐次上昇をいたしまして十月頃から百五十万トンを唱へるに至りまして、十二月百六十六万トン、一月百六十八万トン、三月百六十

五万トンというように大体百六十五万トンから百七十万トンの線を上下いたしておりました、この数字は内航の輸送実績といたしましては終戦後最高のものでございます。外航の方におきましてはこれも二十万トンから三十万トン前後を動いておりましたのですが、今年の三月には四十二万八千トンという数字で初めて四十万台の数字をみてるのでございます。従いまして船の遊び工合は非常に改善されて、御制定を得ました低性能船の買上の措置と相待ちまして、昨年の十月には繋船百五十一隻、五十万トン、こう申しておりますのであります。現在ではたつた十四隻、三万三千トンが繋船されておる、この三万三千トンは修繕のための繋船である、従つて實際問題といたしましては働かざる船はすべて働いておる、こういうような状況に相成つておるのでございます。

廻りまして恐れ入りますが、只今お手許に海外運賃に関する調査、用船料に関する調査等の資料をお届けしたところでありまして、その海外運賃のところを御覧下さいますと、大体一、二月あたりを最高といたしまして逐次横這いをいたしておる状況が明らかになつておると存じます。

それから次に日本船の入出港許可の状況でございますが、入出港許可の状況は非常に進捗をみまして、世界の大多数の国々から無条件の入港許可を得ておるのでございます。特定物資の積取だけに出入港を許可されておりますつまりプランケット・クリアランスのない港は、マレーの諸港、ボンデインシェリー、これはインドでございまして、樺太、サンサルヴァドル、イラン、台

湾、ボルネオ、イラク、ピンタン島、こういう所でございます。それから全然積荷のための入港が認められませんが、単に燃料と水の補給だけが認められております港がケーブタウン、ダーバン、香港、シンガポール、こういうことになつておるのでございます。たしかイギリス本国はまだ来ておらないと思ひます。というふうな状況でございます。ましてはイギリス方面以外には比較的自由に船が出せるようになった、こういうような事態でございます。

それから定期航路につきましてもいろいろとGHQを通じてやつて貰つておるのであります。只今まで許可されておりますのは先ず琉球の定期航路、それからバキスタン、インドの航路、それから南米航路、パナマコック航路、これだけが一定定期航路に認められておるのであります。次に問題になつておりますのが北米、ニュー

ヨーク航路であります。それからあとはいンドネシアといったような方面でございまして、その他も逐次許可されて来ると思ふのでございます。インドネシアの航路につきましては、インドネシア方面の海運同盟が多少イギリス方面の海運同盟と違つておる点がございまして、今までの海上運送法ではどうしても工合が悪いのでございまして、先ほど官房長が大臣に代りまして提案の御説明を申上げました新しい海上運送法の改正が行われますれば非常にその関係の矛盾が調整されると思つておるのでございます。これが大体事務的な現在の海運状況に関する御報告でございますが、これに附加えまして諸外国の日本海運に対する考え方、感情といったような問題があるかと思

うのであります。海運は國際關係を持ちます一つの第一線でございます。これが復活或いは進出に伴ひましていろいろと國際的な關係が起つて参るのでございます。先ず諸和条約の草案におきましては、ダレス草案につきましては海運に関する制限は全然撤されておらないのでございまして、關係方面では大体そういうふうな方向で進まれるのじやないかというふうに見えておるわけでございますが、その間いろいろな動きがございまして、特に英國側からは造船能力を制限してはどうか、こういうような提案が行われたやうでございまして、我々も非常に関心を払つておつたのでございます。最近の新聞紙の伝うるところによりまして、この要求は緩和されるか或いは撤回されるのではないかとこのやうなことが伝えられておるのであります。誠に喜ばしく存じておる次第でございます。なおそれと時を同じくいたしまして、アメリカの内部におきましては在郷軍人団、それからプロペラクラブ、ミシシッピ、ヴァレー協會或いは米國海運全國連盟、船主協會であります。米國の全國の船主協會等九つの団体でございますが、その他CIOもあつたと思ひますが、その団体が大統領に手紙を送りまして、日本海運の無制限擴張に反対だとい

陳情を行なつたのでございまして、この反対の要旨は、日本海運を急速且つ無制限に擴張せぬこと、即ち日本の産業及び貿易の現状に調和のとれた漸進的なものにするべきである、それから日本海運の増強が見返資金でされておるといふことは米國納税者の負担で行われ

ておるのであつて、日本海運が無制限

に拡張されるということになると米国の海運と全面的な競争を起して来る、従つて米海運が犠牲になる虞れがあるといふようなことが大體反對論の要旨でございます。こういったような動きを受けまして先般上院議員のマグナソン氏が日本に來られたのでございませう。マグナソン氏は的確に如何なる考へ方を以てどうしようといふことを話されたわけではございせんが、大體いろいろ述べられた思想の根本はこの九団体の述べておられる反對論が頭の底にあつたように考えられるのでございまして、私も似たやうに思つては、お手許に差上げました日本海運に関する説明書と申します書類にございませうな資料を提出いたして見たのでございませう、この日本海運に関する説明書といふものは、正直に今日まで日本海運が歩みました足取を書いておるのでございまして、先ず別表第一、それが私が先ほど御説明申し上げました表でございまして、終戦直後の一九四五年の十二月に幾らの船があつたか、その内容においてどうであつたか、それからどういふやうな方法で殖えて来たか、例えば引揚修理であつたか、或いは改造であつたかといふたやうな、どういつたやうな方法でどれだけの稼働船腹を増加したか、それからいつから外航を始めたか、こういうことを説明いたしておるのでございませう。いかに我が国が無制限拡張というやうな考へ方ではなくして、非常に秩序正しく、先ず手許の必要を満たし、それから後に我が国の経済の再建、大きな意味の経済再建、つまり国際海運に乗出したか、そのテンポはどうであつたかといふやうな事柄、我が国海運回復の

足取りを示したものでございまして、それに関する簡単な説明を附加してあるものでございませう。それで無制限拡張であるかどうかという問題につきましては後の方に十、十一、十二といふところの三つの表がございませうが、これは別表にコンバインして御覧頂かないといけませんのでありますが、鉱工業生産指数は、一九五〇年におきましては基準年次一九三三年から一九三五年を一〇〇としたしまして九七でありまして、約百%に回復いたしておるものであります。これは年間平均でありますので、その年の末である一九五〇年の年度末はすでに一〇〇を突破いたしておりまして、少くとも一二%くらいの数字が出ておるはずでございませう。貿易量の方を見ますと、その指数は一九五〇年におきましては三八・二、五一年が五六・八でございましてこれも五〇年のしまいの数字は四二・三に止つておるわけではございませう。これに對しまして別表十二というところに、外国に大いばり出られます船、つまり船級を取得いたしております船がどのくらい回復したかといふこと及び將來どの程度になるかといふ数字が出ておりますが、一九五一年二月という数字を見ますと、九十八隻五十五万七千トン、それから一九五二年の三月三十一日の予定を見ますと、二百二十九隻、百四十五万トンでございまして、今年の二月におきましては一七%五七、来年の三月に至りましては四六%七七でございまして、先ほどの鉱工業生産指数の回復或いは貿易の回復に比べますと、まだ劣つておるのでございまして、到底現在の造船能力だけでは、他の産業活動或いは貿易活動に

アンバランスに大きくなるということはありません。これはあり得ないのだということが示してあるものでございませう。なお別表の九でございませうが最近、最近といひましてもう大分になります、本年の末から今年の初に行われました中央共方面に依存いたしておりました重要物資を北米に切替へましたために、足が長くなりまして、そのために船が非常に余計要るやうになつたのでございませう。その状況は鉄鉱石と粘結炭と塩と大豆だけにとつてみても、切替以前は九万七千トンの船で二百九十万トン約三百万トンの貨物を運び得たのであります、これを北米方面に切替へますと三十五万トンの船が要る、差引どうしても二十五万トン程度はこの計画よりも船を余計にしなければ我々の考へていけるやうなせめて半分までという目標も達成し得ないのだ、こういつたやうな事柄を説明いたしたのでございませう。そのほかなぜ日本が商船隊を持たなければならぬのかといふことを貿易収支の面から掲げてございませう。例えば別表五のごときは、主要な基本資料につきまして我が国の経済における自給度がどの程度であるかといふことを示しておりますが、例えば米は九一%の自給度で主要食糧の米におきましても一〇%はこれを国外に仰がなければならぬ、小麦におきましては自給率が四四%でありまして五六%は外国に仰ぐ、その他ゴムとか原綿とかいふものはゼロでございまして、原油におきましてはたつた一二%、そこにありますやうなこういうやうな日本は経済の国であるのだ、従つて別表の六の一にありますが、需給計算によりましていふと外貨収支のバランスを

考へてみたところが、輸出、輸入、貿易外収支でこういふやうな状況になる、漸次改善して行くけれども一九五三年になつてやつと二百七十万ドル程度のアンバランスが残る、併し一九五三年に對しては現在の造船計画をそのまゝ進めなければいけないのだ、こういふやうなことがあるわけではございませう。そうしてその次に六の二におきましては貿易外収支の内訳を説明いたしまして、船舶関係の収支がどういふやうになつておるかといふことを示してございまして、船舶関係の収支と、それから国際観光関係のつまり外国人の本邦における消費、これがいかに貿易外収支の大きなアイテムであるかといふことを示してあるわけではございませう。例えばこの貿易の表によりまして、輸出は全部FOBでできております、輸入はCIFでできております、従つてこれだけの輸出輸入の外貨があるならば船は一つもなくとも差支ないといふベースでできておるわけではございませうが、その中に運賃がどれだけ含まれておるかといふことを、これは推計でございませうが別表七にございませう、商品貿易におけるバランスが二億八千三百万ドルのマイナスでございませうが、その中に運賃は四億五千九百ドルあるやうに思ふ、それで一九五二年におきましては、約三億五千万ドルの貿易アンバランスであります、運賃は三億七千二百万ドル入つております、これは毎年未非常な差がございませうがそれは需給計画から来ておる数字でございまして、従つてこの運賃の半分だけを少くとも日本の船で運

ぶといふことになりませうと、他は観光収入その他によりましてどうにかバランスを得るのだ、こういつたやうなことがわかるやうに説明をいたしたわけではございませう。これによりまして大體先ほど申述べました九団体、アメリカにおける九団体その他から大統領に提出されております日本海運に對する批判は、相當に批判の根拠が違つておるのだといふことが証明し得たと信じておるのでございませう。

それで最後に最も新しい問題は昨日のマークット少将の声明でございましてその中に、ちよつとこれは速記をとめて頂きたい。

○委員長(植竹春彦君) 速記をとめて下さい。

午後三時三十五分速記中止

午後四時一分速記開始

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて下さい。

○小泉秀吉君 次官にちよつと一つ二つ伺つておきます。先刻のお話にもあつた外国航路のことですが、新聞で承知していると随分古くからニューヨーク航路は開かれるとか実行されたといふやうなことが謳われておつて、事實はもう直ぐだと申しておりますが、一體見通しははつきり開き得るのか、開き得る時はいいつ頃という見通しが立つのかどうかといふことです。

○委員長(植竹春彦君) 速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて下さい。

○説明員(秋山龍君) その点は私いろいろ原因があると存じます。陸上の

滞貨は必ずしも海により得ない品です。いわゆる内陸滞貨というものは非常に多いと思つてあります。それから又貨物の中には荷造その他の包装等の関係で海運には如何に運賃が安くてもよいというものもあるかと思つてあります。特に関門のトンネルが開通せられまして又青函の航送能力が増大せられまして、荷主はやはり正確に早く着く、且つ荷造が要らないというところから実は鉄道によることを好まれる部分が非常にあります。然らば海運の方がそういうような鉄道輸送の利点を克服してまで安い運賃でこれをやり得るか、こう申しますと、その中に港運送、船に積んだり下ろしたりする作業、貨車下し作業等の重なることがありまして、あらゆる陸上輸送の長所をカバーしてまで安くするほどの海上運賃は到底出にくいと思つてあります。それで現在の状況は恐らく海上に出得るものは大体全部出得たと思つてあります。然らば海上輸送の方が能力として最大であるかどうかという点になりますと、私はまだ能力があると思つて、それではどこが隘路になつてゐるかといふとこれはやはり港運の荷役力だと思つてあります。現在の荷役状況を見ますとこれはけが足りないといふことのための滞船といふことが相当にあるのであります。それははしけ自体が戦争前に比べて三分の一になつてゐるということとそれから接岸荷役のできるいい所が大きな港において連合軍の専用供せられてゐるこの二つの事情から港運の能力が非常に足りないものでありまして、従つてこの状況では船の回転率といふものは上がらない、又船を殖やして

ても滞船が延びるだけでありまして絶対に輸送量は其の割合には上がらない、こういうような状態になつてゐるかどうか、その点如何でございましょうか。

○説明員(秋山龍君) 私はできるといふ確信のもとに開発銀行から相當の融資をしてもいいまして、勿論この融資は全額ではございせんが開發銀行から政府資金で五〇%。こういうふうなものに融資されれば相當経済的に力の弱い業者でもはしけの新造ができる、こう見ております。勿論この金は貨車新造費に比べまして微々たるものでありまして、全体で八億かそこらしか考へていないのであります。それでも相當に港運能力は上がると思つて、勿論港運能力を上げて陸上輸送の行詰り問題を全面的に解決するといふことは非常に困難でありまして、冒頭申し上げましたように陸上貨物と海上貨物とはそこにおのずから差ができてゐるというところを、こういうことを考へております。

○委員長(植竹春彦君) それでは海運はこの辺で切上げます。

でございまして、いづれ近いうちに免許が下りるものと考へております。これに並行しまして航空庁の予算の問題であります。現在通つておりまゝするのは、この前申上げました通り東京、大阪、福岡のテレタイプ、無線局関係は昨年の補正予算で通つたわけでありまして、こちらの方から大蔵省の方にこの前の国会のときに申入をお願いいたしまして、その後大蔵当局は北海道、仙台、それから名古屋、岩国に設置をしたといふことで事務的に今まで折衝をしておりまして、やや現在までにはつきりいたしました点は北海道線の札幌だけは大体了解を得たやうであります。併し三沢、仙台、それから岩国、名古屋、この四カ所につきましては非常に事務的にはまだ難航でありまして、これからもう少し困難ではありますけれども話をせなければいかんといふような状況でございまして、

○専門員(岡本忠雄君) 委員長の御命令でありますので御報告申し上げますが、休会前の国会の末期の頃、ここで予算関係と、折角航空が発足するのだから国際的に恥しくない状態に始めるやうにと見解から委員長が委員会を代表して大蔵省に努力するといふことで終つておつたわけでありまして、最終の日に政調会副会長、それから大蔵政務次官、その他の方には会うことができませんでございました。鉄道問題等が非常に混乱しておりましたので、今のお二人に会いましてこちらの委員会が意見を伝えてあつたのでありまして、大蔵政務次官等はまだ政府の閣議決定の事情をよく御存じなかつたやうに観測されましたけれども、委員会の意思は十分尊重して補正予算の際にで

てございまして、いづれ近いうちに免許が下りるものと考へております。これに並行しまして航空庁の予算の問題であります。現在通つておりまゝするのは、この前申上げました通り東京、大阪、福岡のテレタイプ、無線局関係は昨年の補正予算で通つたわけでありまして、こちらの方から大蔵省の方にこの前の国会のときに申入をお願いいたしまして、その後大蔵当局は北海道、仙台、それから名古屋、岩国に設置をしたといふことで事務的に今まで折衝をしておりまして、やや現在までにはつきりいたしました点は北海道線の札幌だけは大体了解を得たやうであります。併し三沢、仙台、それから岩国、名古屋、この四カ所につきましては非常に事務的にはまだ難航でありまして、これからもう少し困難ではありますけれども話をせなければいかんといふような状況でございまして、

○委員長(植竹春彦君) それでは海運はこの辺で切上げます。

でございまして、いづれ近いうちに免許が下りるものと考へております。これに並行しまして航空庁の予算の問題であります。現在通つておりまゝするのは、この前申上げました通り東京、大阪、福岡のテレタイプ、無線局関係は昨年の補正予算で通つたわけでありまして、こちらの方から大蔵省の方にこの前の国会のときに申入をお願いいたしまして、その後大蔵当局は北海道、仙台、それから名古屋、岩国に設置をしたといふことで事務的に今まで折衝をしておりまして、やや現在までにはつきりいたしました点は北海道線の札幌だけは大体了解を得たやうであります。併し三沢、仙台、それから岩国、名古屋、この四カ所につきましては非常に事務的にはまだ難航でありまして、これからもう少し困難ではありますけれども話をせなければいかんといふような状況でございまして、

○専門員(岡本忠雄君) 委員長の御命令でありますので御報告申し上げますが、休会前の国会の末期の頃、ここで予算関係と、折角航空が発足するのだから国際的に恥しくない状態に始めるやうにと見解から委員長が委員会を代表して大蔵省に努力するといふことで終つておつたわけでありまして、最終の日に政調会副会長、それから大蔵政務次官、その他の方には会うことができませんでございました。鉄道問題等が非常に混乱しておりましたので、今のお二人に会いましてこちらの委員会が意見を伝えてあつたのでありまして、大蔵政務次官等はまだ政府の閣議決定の事情をよく御存じなかつたやうに観測されましたけれども、委員会の意思は十分尊重して補正予算の際にで

五月十二日本委員会に左の事件を付記された

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

五月十二日本委員会に左の事件を付記された

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

五月十二日本委員会に左の事件を付記された

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一、浜田港に駅新設の請願(第一七

一九号

一、船川特定港存続に関する陳情
(第三九二号)

一、道路運送事業法案中一部修正に
関する陳情(第三九二号)

第七一九号 昭和二十六年五月
七日受理

浜田港に駅新設の請願

請願者 島根県議会議長 恒松
安夫

紹介議員 伊達源一郎君

浜田商港は、山陰地方における境港を
しのぐ良港であるが、西浜田駅から引
込の臨港線が非営業線であるため貨物
運賃は打切り計算となり、〇・六キロ
の実距離に対し十キロ分の運賃を別途
支払うこととなっている関係上非常に
割高となり、貨物の誘致に困難をきた
し、多大の費用を投じて修築した効果
を発揮し得ない実情にあるから、当港
に駅を設置し運賃通算制を実施せられ
たいとの請願。

第三九一号 昭和二十六年五月一
日受理

船川特定港存続に関する陳情

陳情者 秋田県南秋田郡船川港
町長代理助役 船木佐
市外十四名

船川特定港は、今回運輸省の整理方針
によつて廃止される由であるが、本港
は津軽海峡以南富山湾、伏木までの間
における唯一の天然の良港であり、か
つ秋田県における産業、経済上の重要
港であつて、これが廃止は地方産業経
済の復興を妨げるばかりでなく当船川
港町の死活問題であるから、是非とも
特定港として存続せられたいとの陳

情。

第三九二号 昭和二十六年五月一
日受理

道路運送事業法案中一部修正に関する
陳情

陳情者 東京都千代田区平河町
二ノ六全国市長会内
達林正吉

目下国会において審議されている道路
運送事業法案は、全運送事業にわたつ
て、中央統制を不当に強化し陸運事務
所の権限を拡大せんとするもので、業
務の性質およびその地方との関係を軽
視するものである。よつて、自動車運
送事業の免許および監督の権限は、一
般乗合および一般路線貨物自動車運送
事業を除き他は少くとも市については
市の権限とされるときに、法案第九
十二条ないし第九十八条中の「行政庁」
を市町村長または都の区長と改めら
れ、また法案第二百二十三条を修正せら
れたいとの陳情。

五月十五日予備審査のため、本委員会
に左の事件を付記された。

一、海上運送法等の一部を改正する
法律案

海上運送等の一部を改正する法
律案

海上運送法等の一部を改正する法
律案

第一条 海上運送法(昭和二十四年
法律第八十七号)の一部を次の
ように改正する。

第二条第三項を次のように改め
る。

3 この法律において「定期航路

事業」とは、一定の航路に船舶
を就航させて一定の日程表に従
つて運送する旨を公示して行
う船舶運送事業をいい、これを旅
客定期航路事業と貨物定期航路
事業とに分ける。

第二項第四項を同条第六項と
し、以下順次二項ずつ繰り下
げ、同条第三項の次に次の二項
を加える。

4 この法律において「旅客定期
航路事業」とは、旅客船(十三
人以上の旅客定員を有する船舶
をいう。以下同じ。)による定
期航路事業をいい、「貨物定期
航路事業」とは、その他の定期
航路事業をいう。

5 この法律において「不定期航
路事業」とは、定期航路事業以
外の船舶運送事業をいう。

第二項第十二項の次に次の一項
を加える。

13 この法律において「港関係
業」とは、定期航路事業に直結
して行い海上運送取扱業又は定
期航路事業のために船舶のけい
留施設若しくは荷さばき施設を
供給する事業をいい、「港関係
係業者」とは、港関係業を営
む者をいう。

第三項、第四項、第七項、第八
項、第十七項及び第十八条中
「定期航路事業」を「旅客定期
航路事業」に、第八項から第十六
条まで、第十八条及び第十九条中
「定期航路事業者」を「旅客定期
航路事業者」に改める。

第十九条の次に次の三項を加え
る。

(貨物定期航路事業の届出)

第十九条の二 貨物定期航路事業を
営む者は、省令の定める
手続により、航路ごとに、その事
業の開始の日より十日前までに、運
輸大臣にその旨を届け出なければ
ならない。

2 貨物定期航路事業を営む者が、
その事業を廃止したときは、省令
の定める手続により、航路ごと
に、廃止の日から三十日以内に、
運輸大臣にその旨を届け出なけれ
ばならない。

(貨率表の公示等)

第十九条の三 貨物定期航路事業を
営む者は、当該航路により貨物
(石炭、ばら積の穀類その他大量
輸送に適する貨物であつて省令で
定めるものを除く。)を運送する
場合には、貨率表を定め、これを
実施する前に、公示し、且つ、省
令の定める手続により、運輸大臣
に届け出なければならない。

(旅客船による貨物の運送につい
ての準用)

第十九条の四 前条の規定は、旅客
定期航路事業者が当該航路に就航
する旅客船により手荷物及び小荷
物以外の貨物を運送する場合に準
用する。

第二十條の次に次の一條を加え
る。

(対外定期航路事業)

第二十條の二 第三條から第十九條
まで及び前條の規定は、本邦(本
州、北海道、四国、九州及び省令
の定めるその附属の島をいう。以
下同じ。)の港と本邦以外の地域の
の港との間又は本邦以外の地域の

各港間に航路を定めて行い定期航
路事業(以下「対外定期航路事業」
と称する。)については、適用しな
い。

2 対外定期航路事業を営む者は、
省令の定める手続により、航路ご
とに、その事業の開始の日から三
十日以内に、運輸大臣にその旨を
届け出なければならない。

3 対外定期航路事業を営む者が、
その事業を廃止したときは、省令
の定める手続により、航路ごと
に、廃止の日から三十日以内に、
運輸大臣にその旨を届け出なけれ
ばならない。

第二十一條第一項中「定期航路事
業者」を「定期航路事業者を営む者(以
下「定期航路事業者」という。)」に
改める。

第二十六條中「運輸大臣は、」の
下に「本邦の各港間の航海であつ
て、」を加える。

第二十八條第三号中「当該荷主に
対し、」の下に「不公正又は不当
に、」を加える。

第三十條第三号を削り、同条第二
号の次に次の三号を加える。

三 虚偽の運賃請求書を作成し、
運送貨物の品目又は等級について
貨率表の適用を偽り、運送貨物の
数量を偽り、その他不正な方法
によつて、第十九條の三(第十九
條の四)の規定により届け出た貨率
表の運賃及び料金より高い金額又
は低い金額で貨物を運送するこ
と。

四 船舶運送事業者が加入を申し
出た場合において、他の加盟者に

比べ、加入の条件が不当に差別的であり、又は正当且つ合理的な理由がないのに加入を認めない明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申し合わせに参加すること。

五 荷主若しくは港によつて、又は日本の輸出業者に対して外国の競争者に比べ、不当に差別的な運賃及び料金を設定し、その他不当な運賃及び料金を設定する明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申し合わせに参加すること。

第三十条の次に次の二条を加える。

(港灣関係業者についての準用)

第三十条の二 第二十八条(各号列記の部分を除く。)及び第二十九条の規定は、港灣関係業者が他の港灣関係業者とする港灣関係業に関する取扱条件に関する事項を内容とする協定等について準用する。但し、当該港灣関係業に關連する船舶運航事業を行う船舶運航事業者が他の船舶運航事業者と協定等を行わない場合には、この限りでない。

2 前条の規定は、港灣関係業者が前項の協定等をした場合について準用する。

(荷主の禁止行為)

第三十条の三 荷主は定期航路事業者と通謀して、虚偽の運賃請求書を受領し、運送貨物の品目又は等級について賃率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他著しく不正な方法によつて、定期航路事業者が第十九条の三(第十

九条の四において準用する場合を含む。)の規定により届け出た賃率表の運賃及び料金より低い金額で当該定期航路事業者に貨物を運送させてはならない。

第三十一条中「前条各号」を「第三十条各号(第三十条の二第二項において準用する場合を含む。)」に改める。

第四十二条中「船舶運賃會」を「船舶管理委員會」に、「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。

第四十二条の二を次のように改める。

第四十二条の二 削除

第四十七条中「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。

第四十七条の二の次に次の二条を加える。

第四十七条の三 第三十条第三号の規定に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。

第四十七条の四 第三十条の三の規定に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。

第四十八条第六号中「第二十九条の下に(第三十条の二第一項において準用する場合を含む。)」を加える。

第四十九条を次のように改める。

第四十九条 左の各号の一に該当する者は、一万円以下の過料に処する。

一 第十九条の二、第二十条の二第二項、若しくは第三項、第二十三条又は第二十四条(第三十三条においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による届出をせず又は虚偽の届出

をした者

二 第十九条の三(第十九条の四において準用する場合を含む。)の規定に違反した者

附則第二項中「二年」を「四年」に改める。

第二条 海上運送法等の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第五十三号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「一年」を「二年」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(他の法律の改正)

2 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十五号の二中「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。

(経過規定)

3 この法律施行の際現に貨物定期航路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、第十九条の二第一項及び第十九条の三(第十九条の四において準用する場合を含む。)の規定にかかわらず、これらの規定による届出又は公示をすることを要しない。