

第十三回 参議院運輸委員會會議録 第二十号

昭和二十七年五月十二日(月曜日)午後二時二十三分開会

委員の異動

五月九日委員平井太郎君及び片岡文重君辭任につき、その補欠として岡田信次君及び齋武雄君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

理事

岡田 信次君
高田 寛君
小泉 秀吉君

委員

植竹 春彦君
一松 政二君
齋 武雄君
前之園喜一郎君
深川築左エ門君

政府委員

文部省大学 稲田 清助君
学術局長 岡田 修一君
運輸省海運局長 細田 吉蔵君
運輸省国有 細田 吉蔵君
鉄道部長 細田 吉蔵君

事務局側

常任委員 岡本 忠雄君
会専門員 古谷 善亮君
常任委員 古谷 善亮君
会専門員 古谷 善亮君

本日の會議に付した事件

○一般運輸事情に関する調査の件
(神戸商船大学設置に関する件)

○木船運送法案(衆議院提出)

○理事(高田寛君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

先ず神戸商船大学設置に関する件を議題といたします。文部省から稲田大
学術局長が出席されましたので、本
件に關して質疑のおありのかたはど
ぞ御発言願います。

○小泉秀吉君 神戸商船大学と言いま
すか、設置のことにつきまして、この
間運輸省のそれに関連した事項につ
いて当局に伺ひまして、特に運輸大臣か
らいろいろお話があつて、運輸省に關
する限りは私の質問の程度では一応了
承したわけなんです、文部省の御當
局の御意見を少し伺つてみたいと思ひ
ますが、第一に神戸商船大学を作ると
いうことは、これは議員提出であつ
て、先般最初の運輸大臣としての御意
向を伺つたときもはつきりこの席で伺
いましたのですが、文部省自体はこの
法案が通れば当然この法律によつて学
校教育の事業を遂行し、又監督をなさ
るお立場にあるので、そういう意味か
ら私は文部当局に御意見を伺ひたいと
特に思ふのであります。そこで大体こ
の學校を作るために政府は最初相当予
算の裏付もないからできないんだとい
うようなことであつて、その後予備金
ですか、一億圓を支出する、所要経費
は私はちよつと数字を忘れましたが、
文部当局のほうでははつきり予算をお
立てになつたのでおわかりでしょうけ
れども、その國庫から出る一億圓のほ
かの相当大部分の金は地方経費等で御
負担になるやに伺つておるのですけれ
ども、御承知のように地方経費と言
うのは現在在は財政的に余裕がなかな

かないのじやないかとまあ私は拜察す
るのでありますけれども、若しそ
うふうな予定した金が果して来ればこ
れは結構なんですけれども、来ないよ
うなことがあり得るのじやないかとい
うことを私は懸念するのであります
が、そういう点に対して文部当局はど
ういうふうな御腹案でおられるか、一
つこれをお伺ひしたい。

それからもう一つは清水の商船大学
が、大学当局から公式には聞きません
が、いろいろな場合に見通しなどを
伺うと、清水の商船大学それ自身の設
備その他の面において、大学としては
今の段階で十分だといふふうには認め
ておられないように聞いておるのです
私より具体的にこうである、ああして
欲しいといふことはここで申し上げよう
とはしません、恐らく文部御當局も
今の清水の商船大学の程度がいろいろ
設備その他において、教授陣容とい
うような面からしても、なお且つ補充す
る余地があるし、そういう御希望とい
うか、御腹案もあるのじやないかと思
うのですけれども、そういうふうな際
にやはり清水よりもつと貧弱と言
うては少し言葉が何ですけれども、そ
う十二分の施設ができれば、それで、
而も言ひ直すと中途半端のよう
な商船教育の學校を二つも併立するとい
うようなこと、そのことが、商船大学
を設けて優秀な船員を輩出させるとい
う御意向には誠に感服いたしますけれ
ども、結果から言つてむしろ今の段階
では二校にするよりも一校を十分拡充

するほうが経費の面において、その他
のさまざまの要素からむしろ賢明じや
ないかというふうな議論も相当ある
し、これは過去において運輸省の當局
もそういう御意見は持つておつたし、
それから運輸省にある商船教育の何か
委員会というところでもいろいろい
きまづはありますけれども、神
戸に商船大学を作るといふふうなこと
においては、結局はどうなつたか知ら
ぬけれども、相当反対の意見もその途
中においてはあつたことは事実なんで
あります。勿論その委員会には文部當
局からも委員として参画しておられる
ことは承知しておりますが、こういう
段階において議員提出で来たのですか
ら、文部省はいたし方なく賛成をした
のか、文部省自身もまあいわば積極的
に待つてましたというふうな意味であ
れを、衆議院は通つてあるのですけれ
ども、協力して行くといふか、その点
に対する腹蔵のない御見解を承わりた
いと思つてあります。

○政府委員(稲田清助君) 只今の御質
問の諸点でございますが、最も第一
に根本的な問題として、文部省自身こ
の大學設置を希望してはいたかどうかと
いう問題でございますが、これにつき
ましては文部省は二十七年年度予算編成
に際しまして、大蔵省に神戸商船大学
に關します予算を要求いたしましたの
でございます。で、その前において運輸省
又文部省の強い希望もありましたの
で、是非作りたいと思つて要求いたし

ましたけれども、國家財政の關係上遠
慮ながら予算が認められなかつたので
あります。その後において本年初頭の
文部委員會の機会に文部省といたしま
しては予算が成立いたさなかつた状態
でありましたので、一年延ばすの止むな
き旨を御説明申し上げたのであります。
その後において文部委員會を中心とい
ひまして更に熱心に御検討になり、
且つ財務當局の同意も得ましたので、
かたは、ここに議員提出法案というこ
とになつて参りました今日といたしま
しては、文部省はもとより明年度予算
に計入いたしましたことであり、これは結
構なことであると考へたわけござい
ます。

それから次に地方経費の負担につ
いての御懸念についてでございます。こ
れにつきましては、最初から兵庫縣當
局及び神戸市當局から非常に御熱心な
御要望があり、財政負担も許さないとい
うお話がありました。昨年文部省自
身予算要求をいたしておりますとき
に、神戸市及び兵庫縣當局から書面を
以て施設費の半額は確かに負担するとい
うお話もあり、その後又本年に入り
ましてから、知事、市長、それから兩
地方議會の議長、御連名を以て施設費
の半額は地方で負担するといふお話が
ありました。私どもは如何なる財政計
画で、或いは如何なる財源を得てとい
うことには立入る権能はございません
けれども、責任の御當局がこうして名
を連ね、判をついてのお話でありませ
れば、その責任者を御信頼申上げて、

第十二部 運輸委員會會議録第二十号 昭和二十七年五月十二日

それによつて将来の計画をいたしたいと考えております。

それからお話でございますが、もとより清水の大学につきましては、新しく制度に移りましてから決してまだ十分理想的な内容充実という点ではないことは私も遺憾に思つております。ただここに船員教育のために、一定数の船員を要するということからいたしまして、それが相当な数になりましては、やはり教育的の見地から見まして一つの大学にのみこれを集中して定員を拡大いたしましたるよりは、適当な大学を別に創設することだと思つております。更に清水の大学につきましては最も根本的な問題は、この建物その他の恒久施設であらうと思つております。我々といつたしましても、船員教育の重要性から得る限り速かに恒久的な施設をいたしたいと思つておられますけれども、ここに問題がありまして、清水の商船大学の当局その他のかたも、越中島の旧校舎に帰りたいという御希望を強く持つております。越中島の校舎は今日警察予備隊が使用いたしておりますけれども、やがて返還せられるであらうということを我々期待いたしております。それらの問題の帰趨を見まして、これらの恒久施設をいたしたいと思つておられます。清水の大学といひ、新たに設立せられようとする神戸の大学といひ、いずれも重要な船員教育の養成機関でございますから、文部省はこの上にも努力いたしまして、充実に努めたいと考えております。

○小泉秀吉君 更にもう数点お伺いしたいと思つて、只今のお話ですと、文部御当局は、やはり二十七年に清水の学校当局が募集人員を現在より殖やそうという意向でお願ひをしておつたやに聞き及んでおりますが、これは御承認にならない、そうして今度深江に神戸大学ができて、そこで百二十名ですか募集するというような御案のように伺いましたが、結局それは二校を設立するという文部省の御方針で、むしろ二校を作ることが只今の商船船員の教育上、よりよいという御意向のように伺つておるのであります。これは大きいとか小さいとかいふ問題は、どちらがよいというよりなことを私が意見を述べても、要するにこの点は水掛論になるのじやないか。これ以上、文部当局が二校の設立を主張なさつて、そういうことに御同意があるということであれば結構であります。ただ清水の学校は勿論御承知のように元の海務学院が今現在存在しております、それが来年度からですか、何か研究部みたいなものになるやに伺つておりますが、そうした海務学院の教育、これは絶対必要だと私は思つておりますが、併しそういうものは、今の海務学院が使える分校としてあります、あるいはものを神戸にもなお且つ設置しなければならぬという御意向であるかどうか。私は、私見を以てすれば、その辺の程度のもはやはりどこか一カ所で作るほうがいいのだと思つて、こゝろいふ点に対して文部御当局の御意見を伺いたい。

それからも一つは、神戸においては運輸省が従来やつておる海技専門学院ですか、いわゆる普通という再教育と

いろいろな教育になつておりますが、あの一つの校舎で運輸省の主管する海技専門学院があり、そして本年度から文部省で主管する商船大学がこの法案が通れば設置される、こういうことになる。それがまあ何年続くのか知らないが、いわゆる再教育だから運輸省の主管でそういう同一校舎の中にあつちへやりくりする、こつちへやりくりして行くというふうなふうになつて、むしろ商船大学を神戸に運輸省主管のものができるなら、そこでですね、将来はその再教育機関をも一元化してやるというほうが、いろ／＼な意味においてむしろ順当じやないかというふうに私は思ふのですけれども、そういう点に対する文部御当局の只今の腹案と言ひますか、将来に対するお見通し、そういう点をお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(稲田清助君) 最初に、先ほどの御質問についてお答えを落した点をお詫びしながら申し上げたいと思つて、船員教育審議会の意向はどうであつたかという点であつたやうであります。私も委員として参加いたしておりますが、審議会におきましては、神戸の現在行われておる再教育の非常に重要なことを強調せられて、それは阻害してはならぬという御趣旨は非常に明らかであつたのであります。すけれども、新たにこうした養成の大学を創設するという点においては、今までの御審議ではなかつたやうに記憶いたしております。

それから次に海技専門学院のような施設を新たなる神戸商船大学に設置するつもりがあるかどうかというお尋ねでございます。この海技専門学院と申しますものは、申すまでもなく新しい制度の大学、或いは大学に設けられる大学院と異なりまして、これは一種特別な教育制度を存続しておる施設でございます。私も私どももいたしましては、これを大学院という形にいたすべきであるか、或いは大学院というものが現在の基準から申しますと、余りに学問研究に重点があり過ぎるという点から見まして、こういう船員教育というやうな問題に関する大学卒業後の教育はむしろ従来の海技専門学院として行なつたほうがいいか、これは目下研究中でございます。又従いまして、新しい大学に今日こうした卒業者のための教育施設を置くという計画は今日のところ我々は持つていないのでございます。

それから更に再教育を運輸省において継続して行かれる、大学は文部省で経営する、これを一にしたほうがいいのか、或いは分けたほうがいいのかという点でございます。私どももいたしましては、教育の一般論といたしましては、養成と再教育というものは同じ運営の下に置かれるのが適当だと考えております。併しながら先ほど申し上げましたやうに、現在神戸で行われております再教育は現在の船員養成の状況から見て非常に重大でもあり、又相当数も多い関係もあり、而も現に職務についておるいわゆる現職教育である点が多いので、そうした船舶とか或いは海員というやうなものを所管せられまする運輸省においてお世話願うことが差当りの問題といたしましては、私どもも結構だと考えまして、これらの点につきましては、運輸省とお話しを付けた次第でございます。

○小泉秀吉君 さうして一つお伺いたしますが、その前に先刻の稲田局長のお話では、海技専門学院というやうなおとりのやうですが、ただ内容は私の質問と同じやうですが名称が違つたやうで、局長の御発言は海技専門学院でなしに海務学院のことを仰せになつたことと私は承りました。その点多分局長もさうお思いだと存じます。それからもう一つは、先刻お話のあつた元の東京高等商船学校の校舎、即ち越中島のあの校舎は只今予備隊が入つておるといふお話でありましたけれども、あれは最初は進駐軍に接收されおつたのを進駐軍の接收のままですけれども、あれは最初はお隣の水産学校と同じやうに、もうすでに進駐軍のほうからは日本政府に返還されたものかどうか、その点一応お伺いたしたいと思つております。

○政府委員(稲田清助君) 最初に、私さつき言ひ間違えました。越中島にあるものは海務学院でありまして、神戸の運輸省所管の再教育は海技専門学院、その点を訂正いたします。それから越中島の問題でございますが、お話の通りでございます。軍が使用いたしております間に進駐軍に接收されたのでございます。その後警察予備隊に使用せしむるといふ條件の下に國のほうに解除になつたわけでございます。これにつきましては、更に予備隊当局も十分協力という問題をお考えになつて、今警察予備隊移転という問題につきまして、いろ／＼御考慮中と承つております。

が、警察予備隊の管轄に文部省の敷地並びに建物になつておるので、進駐軍のほうの手は離れて日本政府に還つておるのかどうかという点をもう一遍お伺いいたします。

○政府委員(稲田清助君) 日本政府の手に還つております。ただ還すときに警察予備隊に使用せしむるという條件を以て遺されたのであります。

○小泉秀吉君 そうですと、警察予備隊が移転をするというときになれば、水産学校の敷地並びに建物も、高等商船学校の敷地並びに建物も殆んど同様使用されておるので、半分だけ持つて行く、半分だけ置いて行くという事はあり得ないと思ひますが、その点は両方の敷地並びに建物は同時に空く時分には空く、塞がる時分には塞がるというふうなことになるのかどうか、差支えないかということが一つ。それから水産学校はすでに文部当局並びに関係のものがたまたま、今おるところが殆んど完全なる教育に耐えないというふうなことは各関係者が全部お認めになつておるといふようなところがあるので、それを警察予備隊でもできるだけ至急に還したいという意向が明確になつておるといふようなことを伺つておるのですけれども、商船大学の分校の敷地である、いわゆる元の高等商船学校に属しておつた全部のものもやはりこれはいろいろの意味において水産学校と同じような教育上又教育行政上重要な施設で、一日も早く文部当局のほうに回收すべきだと私は思つておるのであります。そういう点に對する文部省の御熱意並びに今までの経過等に對して、及び将来の見通しに對する文部当局としての御意向を伺いたいと思

います。

○政府委員(稲田清助君) 越中島の敷地についてでございますが、予備隊の使用状況を申し上げますが、一部分は予備隊の本部が入つておつて、一部分が予備隊の總隊が入つて、使用の状態は異なつておるのでございますけれども、文部省といたしましては、いずれも学校が使用していただ所であるので、一刻も早く学校の使用に返して頂きたいという点を以て両方について予備隊にお願ひしております。予備隊関係におきまして、両方が入り得る土地建物を目下研究考慮中であるように承わつております。

○理事(高田寛君) ほかに本件に關する御質問はございませんか……それは御質問はこれでないかと認めます。

○理事(高田寛君) 次に、木船運送法案を議題といたします。御質問に先だつて便宜専門員から審議の資料について御報告を申し上げます。

○専門員(岡本忠雄君) この法案御審議に關しまして、詳細なる資料を実は求めておつたのでございます。ところが只今参りましたのですが、印刷してお配りする時間がございますので、本日の御審議に當りまして、この資料の結論的な点を申し上げまして御参考にして頂きたいと思ひます。

第一に、この機帆船組合の組織でございますが、機帆船組合は中小企業等協同組合法によりまして、各海運局の管内を大単位として地方組織がであります。例えば関東地方機帆船組合であります。例えは関東地方機帆船組合連合会といふものが十分あるわけでございます。その十が更に連合いたしましたして、これは組合法によるものでありませんけれども、全国機帆船組合連合会といふものを作りまして、全国組織になつております。それから地方におきましては、各地区に地区組織があります。それは例えは関東地方では五つあり、東海、北陸地方では七つあるというふうに、地方によつてまち／＼になつております。

第二には、海運局別木船運送事業者の業態であります。業態の統計であります。昭和二十年年度から昨年度まで、昭和二十一年度まで調べて見ますと、竣工隻数が大体二百乃至三百であります。二十六年は二百五隻になつておりますが、二百乃至三百隻が毎年新造されております。トン数で申上げますと、一万トンから大体最高五万トンであります。二十年以来の合計は千五百三十二隻で五万三千二百二十トン、これだけが新造されました。

次に一般機帆船の輸送実績を申し上げます。これは昭和二十一年度、年度別で申上げますと、千二百三十万トンであつたものが漸次増加いたしました。二十五年度におきましては二千九百万トンであります。二十六年度はまだ全部わかつておりませんが、戦前の三千五百万トン乃至三千八百万トンに比較しますと、まだ／＼その実績は及んでおりません。

それから次に木船国家使用と貨物運賃の推移について申し上げます。昭和二十三年の六月、これは航路別、貨物別運賃の設定がされたのであります。若松阪神間の石炭をとつてみますと、昭和二十三年六月には千二百二十五円でありました。それが今年の四月におきましては、一月もそうであります。それから室蘭・八戸間これも石炭であります

が、それを見ますと、昭和二十三年の六月に千三百十五円であつたものが今年四月は五百五十円あります。従いましてパーセンテージで申上げますと、若松阪神間は二十三年の六月の航路別運賃の設定當時に比較しまして、五九%に當り、室蘭八戸間は四一%に當つております。かように低く抑えられております。

以上資料の結論を申し上げまして、御参考にして頂きたいと思ひます。

○理事(高田寛君) それでは御質疑のおありのかたは順次御質疑を願ひいたします。

○前之園喜一郎君 今の資料を一つ印刷について御配付願ひしたいと思います。

○専門員(岡本忠雄君) 後でこれは全部詳細に、御参考に差上げます。

○岡田信次君 この木船運送法案で標準運賃制度というのが今度できております。陸上の自動車その他のあれは大体確定運賃制になつておるんですが、どうも標準運賃制だと大体告知をして、それを参考にするというようなことにしかならないのですが、もう少し何というか、強力的な方法はとれなかつたのですか、その点伺いたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) この法案作成に當りまして、今御質問のような確定運賃制をとるのが適當でないかという議論が出たわけでございますけれども、只今御議論のありましたように、大船企業というものは非常に弱体企業でありまして、果して確定運賃制度を実施しても、それが実行せられるかどうか、徒らに違反を摘発する煩を繰返すだけになるのではないかと、それより

のでありませぬけれども、全国機帆船組合連合会といふものを作りまして、全国組織になつております。それから地方におきましては、各地区に地区組織があります。それは例えは関東地方では五つあり、東海、北陸地方では七つあるというふうに、地方によつてまち／＼になつております。

第二には、海運局別木船運送事業者の業態であります。業態の統計であります。昭和二十年年度から昨年度まで、昭和二十一年度まで調べて見ますと、竣工隻数が大体二百乃至三百であります。二十六年は二百五隻になつておりますが、二百乃至三百隻が毎年新造されております。トン数で申上げますと、一万トンから大体最高五万トンであります。二十年以来の合計は千五百三十二隻で五万三千二百二十トン、これだけが新造されました。

次に一般機帆船の輸送実績を申し上げます。これは昭和二十一年度、年度別で申上げますと、千二百三十万トンであつたものが漸次増加いたしました。二十五年度におきましては二千九百万トンであります。二十六年度はまだ全部わかつておりませんが、戦前の三千五百万トン乃至三千八百万トンに比較しますと、まだ／＼その実績は及んでおりません。

それから次に木船国家使用と貨物運賃の推移について申し上げます。昭和二十三年の六月、これは航路別、貨物別運賃の設定がされたのであります。若松阪神間の石炭をとつてみますと、昭和二十三年六月には千二百二十五円でありました。それが今年の四月におきましては、一月もそうであります。それから室蘭・八戸間これも石炭であります

が、それを見ますと、昭和二十三年の六月に千三百十五円であつたものが今年四月は五百五十円あります。従いましてパーセンテージで申上げますと、若松阪神間は二十三年の六月の航路別運賃の設定當時に比較しまして、五九%に當り、室蘭八戸間は四一%に當つております。かように低く抑えられております。

以上資料の結論を申し上げまして、御参考にして頂きたいと思ひます。

○理事(高田寛君) それでは御質疑のおありのかたは順次御質疑を願ひいたします。

○前之園喜一郎君 今の資料を一つ印刷について御配付願ひしたいと思います。

○専門員(岡本忠雄君) 後でこれは全部詳細に、御参考に差上げます。

○岡田信次君 この木船運送法案で標準運賃制度というのが今度できております。陸上の自動車その他のあれは大体確定運賃制になつておるんですが、どうも標準運賃制だと大体告知をして、それを参考にするというようなことにしかならないのですが、もう少し何というか、強力的な方法はとれなかつたのですか、その点伺いたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) この法案作成に當りまして、今御質問のような確定運賃制をとるのが適當でないかという議論が出たわけでございますけれども、只今御議論のありましたように、大船企業というものは非常に弱体企業でありまして、果して確定運賃制度を実施しても、それが実行せられるかどうか、徒らに違反を摘発する煩を繰返すだけになるのではないかと、それより

も木船業者に一定の運賃の基準を示して、何が自分たちの受取るべき適正運賃であるかというところを知らしめることによつて運賃の安定を図つて行く、更にそれだけでは運賃の安定の効果がありませんので、その標準運賃を基準にして、余りにひどい運賃ダンピングがある場合にはその是正を勧告することができると。勧告して応じない場合に営業の停止その他の措置をとることによつて、運賃の安定を確保するようにしたい。こういふのが業者の実績から見まして、より適切であろうというふうな考えを、一見微温ではございますが、かような措置をとつたわけでございます。

○岡田信次君 先ほど専門員の説明によると、九〇％ぐらいが個人経営だとかいふことですが、そうしますと、今度この法律によつて登録制度が布かれて、運航業者一万三千九百ばかりのうち九〇％ぐらいが……、これだとかはり一万以上になると思いますが、非常に煩瑣なことになるのですが、先ほどお話のあつた組合が各地区別にあるというなら、組合を対象として、これを登録するというような簡便な方法はな

○政府委員(岡田修一君) この組合に強制的に登録するというような制度をとることが、果して今日のまあ一般他の経済政策から見ても適当であるかどうかというふうな考えが持たれるわけでございます。で、このような微細でありますけれども、非常に重要な運送事業であり、且つ貴重な貨財を扱つて運送しております事業に対しまして、その事業に対しまして、その事業の何といひますか、事業者であるとい

うことを明確にするような措置が必要であるのではないかと、かように考えておるのでございます。陸上で言いますと、この木船運送業に相当する貨物運送事業が免許制にまでされておる事から考えますと、むしろ登録制のごときものは軽きに失するのじやないかと、かように考えるのでござい

ますが、併しこれ又免許制まで進むことは木船事業の実態に沿わないというので、登録制度にとどめたわけでございます。それからもう一つ、かような登録制度を今新たに取上げました趣旨は、木船事業の実態というものが全くわからない。先ず第一に木船事業を営んでおるかどうかということの確認から困難である。従つて木船事業全体の状態がどういふことに相成つておるかということもわからない。そういう非常

常には原始的な事業であり、その実態のわからぬものであります。がために、木船事業に対する諸般の施策というものが全く講じられていないという現状でございます。今後この木船事業の重要性に応じた各般の施策を実施いたしますがために、木船事業を事業としての実態を明かにし、且つ権威づけるべき措置が必要であらう、かように考えまして、登録制をとることにいたしましたのであります。

○岡田信次君 もう一点この標準運賃料ですか、これを何と申しますか、船のほうだけの原価計算その他から出しますと、鉄道なり或いは自動車の場合との関係がきまらぬと、徒らに標準運賃を出しても、鉄道に行つちやうと、自動車に行つちやうと、全体の混乱を来たすと思つて、その辺

る場合に考慮されるわけですか。
○政府委員(岡田修一君) 標準運賃をきめます際には、勿論その船のいわゆる運賃原価というものが基本に相成ります。それが、それと同時に、競争関係にある陸上機関の運賃がどういふものであるかということも参酌しなければならぬと、かように考えておる次第でございます。

○岡田信次君 一つ岡本専門員のさつきの説明でお伺いしたいのですが、私の聞き違ひかも知れないのだけれども、若松大阪間の石炭運賃が千何百円だつたのが四百円になつたとか、或いは室蘭八戸間がやはり千何百円だつたやつが五百円になつたという御説明がありましたが、それは石炭の運賃量が殖えたから運賃が下つたのか、その点一つ……。

○政府委員(岡田修一君) 当時の公定運賃は先ほど御披露がありました。ような若松阪神間が千二百二十五円でございます。併し当時の実情を考えますと、当時は油の規正が非常に多く、油の配給が非常に少かつたがために、機帆船の一月における航海回数というものは非常に減じておりました。現在の回航率は私のほうでは二・五航海と見ておりますが、当時の運賃原価計算の基礎になりました航海回数は一・三航海、回転率が少いといふことはそれだけ原価が高くなつておる。主としてそういう事情に基づくものでございます。従ひまして現在各般の原価計算運賃を出しました場合に、以前のようなさう高いものにはならない、大体七百五十円から八百円程度のところ納まるだらう、かようなことになつております。

○前之圖書一郎君 第三條の二と第九條との関係であります。第九條に、主たる営業所につき十萬圓、その他の営業所につき営業所ごとに三萬圓といふ保証金を納めなければならぬことになつておりますが、これは十萬圓とか三萬圓とかきめられた標準はどこにあるのでしようか。

○政府委員(岡田修一君) 営業保証金は証券取引法に基く証券業者に対する保証金の額を参照いたしております。それでさういふ営業保証金を設けた趣旨を申述べますと、往々にして回漕業者の中に悪徳な業者があらまして、機帆船業者の無智に乗じて運賃を横取りする、そういう者があるわけでございます。従ひまして、機帆船業者を健全に育てて行きます第一歩は資力、信用ある堅実な回漕業者を育成する、さういふところにある、かように考えまして、そのような程度にいたしたいと思つて、そのようになつてほしいと思つておるわけでございます。

○前之圖書一郎君 主たる営業所の十萬圓といふことはわかるのですが、その他の営業所、これは或いは出張所みたいなものを言うんだらうと思つたが、その他の営業所といふと、どういふ範囲のことが考えられるわけですか。

○政府委員(岡田修一君) この趣旨は本店は十萬圓、それから支店、出張所ごとに十萬圓とすることは、回漕業者の事業規模から言ひましても、少し負担が重過ぎるのではないかと、かように考えまして、支店、出張所ごとに三萬圓、さうした次第であります。さうしてその全体が二十萬圓を超えないといふところで、回漕業者の資産、信用といふ点を重くみて保証金を積立て

ますけれども、それが余りに過重な負担にならないという配慮を拂つておる次第であります。
○前之圖書一郎君 この主たる営業所、いわゆる本店ですが、本店に営業保証金を積ませるといふことはこれは非常にいいと思つておりますが、併し支店ごとに積ませるといふことはどうなんでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 支店、出張所を持つておるものはそれだけ事業を広くやつておる、従つてその事業の規模に応じて保証金の額を積むのが妥当ではないかと、かような考えの下にござい

○前之圖書一郎君 支店の場合と出張所の場合においてはこれはやはり規模といふものは違ふんじやないですか、支店或いは出張所……、何かしらどこかで多少の営業をやるとさう営業保証金を積まなければならぬということになるわけですね。

○政府委員(岡田修一君) 回漕業者の場合には、支店といふ出張所といふ名前だけで規模はさう変りないじやないかと思つてございまして、さう大きな回漕業者といふものはございませんで、恐らく一人か二人の人間を使つてやつておるといふようなところではないかと思ひます。従ひまして支店、出張所という区別をする必要もない、かように判断した次第であります。

○前之圖書一郎君 それから第六條の第一項の第一号ですね、一年を経過しないといふのは、刑の執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者、これはこのうち執行猶予の期間満了の者はどうなりますか、この中に入

ますけれども、それが余りに過重な負担にならないという配慮を拂つておる次第であります。
○前之圖書一郎君 この主たる営業所、いわゆる本店ですが、本店に営業保証金を積ませるといふことはこれは非常にいいと思つておりますが、併し支店ごとに積ませるといふことはどうなんでしょうか。

というお考えですか。それは除いてあるわけですか。

○政府委員(岡田修一君) この解釈では、執行猶予期間を満了したのち一年経過した者、だから執行猶予の判決を受けてその猶予期間中は登録を受けられない、かように解釈しております。

○前之圖書一即君 執行猶予というといつ執行するようになるかもわからん、併し執行猶予が終つてからは一年は必要ないでしょう、これはどうです。これははつきりしておかなければならぬです。執行猶予を終了と無罪と同じなんです。刑を受けなかつたのと同じ状態に返るのだから、執行猶予の期間が満了すれば直ちにやれるということじゃないとおかしいと思つておるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 只今の私どもの解釈では執行猶予期間の終つたのち一年、かように考へておるのですか。

○前之圖書一即君 それはすべての解釈から言つておかしいと思つておるのです。それは御研究になつたほうがいいですよ。

○政府委員(岡田修一君) 只今の点法務府の検務局のほうとよく相談してみたいと思つておるが、実はこれは他に例がございまして、その例を踏襲した次第でございます。

○前之圖書一即君 それはやはり執行猶予の期間を無事に終つた者がその中には入らないという御解釈も一つと思つておるが、なお御研究になつたほうがよろうと思つておる。

それから第六條、先ほどから問題になつておるところなんです、標準木船運賃又は標準回漕料という中では、

品種別にやられるわけなんですかね、どうなんでしょう。或いは等級を設けられるというふうなことになるのか……。

○政府委員(岡田修一君) これは航路とそれから品物を指定してやる……。

○前之圖書一即君 品物を指定して……。

○政府委員(岡田修一君) 例えは若松・大阪間の石炭運賃は幾らが標準である、こういうふうな考へておる……。

○前之圖書一即君 それならば大体貨物、これは鉄道輸送の場合には等級別はきまつておる。この場合は何級くらいにおかれる積りでありませうか。

○政府委員(岡田修一君) 機関船の對象貨物は主として満船物ですね。石炭とか、木材とか硫化硫磺とか、塩とか、こういうロット物でありまして、従来の貨物運賃の級別とちよつと比較するのは困難であります。従いまして、それが鉄道との間に相当するということは申上げかねますが、標準運賃のきめ方は一応例えは若松・大阪間の石炭を運ぶ場合に運賃原価が幾らにつく、それは往航だけでなしに帰りにどういふものを積むか、こういう帰りの運賃収入も或る程度考慮に入れます。それから先ほど来出ておりますような鉄道運賃等の比較も考へまして折衝したい、かように考へておる……。

○前之圖書一即君 満船でない場合、積合せの場合もありませんか。

○政府委員(岡田修一君) 勿論積合せもございまして。従いましてこれは機帆船だけでなしに、海上汽船の運賃も同様でございまして、鉄道運賃の取り方と非常に違つておる……、これを直ぐに結び付けて幾らということ是非常

に困難であります。標準運賃が設定されたものが例えは北海道から東京へ来る木材の運賃とそれから汽船の運賃とがどういふふうになつておるかという比較はとれると思つておる……、これが鉄道の何級の貨物に一致するものかということに困難であります。

○前之圖書一即君 併し大体において石炭と木材というふうなものばかりでなく、あらゆる物資を輸送する、運送するということになるから、あらゆる物資に標準運賃というものが大体において定められておらなければならぬことになるのじやないか、特殊なものだけを除いて、その他のものは自由にやれるという趣旨ですか。

○政府委員(岡田修一君) これはすべてものを網羅するという考へはございせん。主要な航路と主要な貨物を取りまして、それについての標準運賃をきめまして、その標準運賃は必ずしも強制運賃ではございせん。上下自由になるわけでありませぬ。余りひどい場合に、その訂正を勧告するわけでありませぬ。従つて細かい航路は、重要な航路並びに貨物に標準運賃が設定されませぬ。あの航路のあの貨物はこうだからこの枝のほうの運賃はこうだという大体目安も付くわけでありませぬ。そういう効果も狙つておるわけでありませぬ。

○前之圖書一即君 それはよくわかりました。それから主要な航路、主要な貨物、主要な航路は別にして主要な貨物というものはどういふものを考へられるのですか、何種類くらい……。

○政府委員(岡田修一君) 今一応考へられますのは、石炭、セメント、硫化硫磺、塩、木材、まあこういうふうなものであります。必要に応じてその他の貨物なり航路なりを選定したい、かように考へておる……。

○前之圖書一即君 十六條と十八條との関係があるわけですね。一当該取引が木船運送事業の健全な発達を阻害するおそれがあると認めるとき」ということになつておるのですが、大体先ほどお話のような標準運賃になるのですか、大体幅はどのくらいまで認めるといふようなことはないのでですか。

○政府委員(岡田修一君) これは法律に書きましますと非常にぎこちないものになりませぬので、その実情によつて判定したいと思つておる……、航路によつてはまあ二割以上引下げた場合にはダンピングというふうになりますし、又或る航路によつてはほかの運送機関の取つておる運賃等から考へて三割程度下つても別にダンピングとはみなさなせん、そのときの経済情勢、それからほかの運送機関の取つておる運賃その他によつて考へて参りたい、かように考へておる……。

○前之圖書一即君 先ほどお話のように、区域によつても標準は違ふわけですね。例えは九州と平戸では違ふというふうな場合、運輸大臣の諮問によつて運輸審議会がきめるわけですね。きめた標準運賃というものが非常に高いとか安いとかいふような場合に、業者側からこれに対して何らかの申出をするというふうな規定はないようですか、これは一方的にきめられて、それによらなければならぬということになるわけですね。

○政府委員(岡田修一君) この標準運賃をきめまします場合には、運輸審議会は公聴会を開きまして、広く関係業者

並びに関係者の意見を聞いてきめるといふふうになります。なお実際の措置といつたしまして、この法律には書いてありませんけれども、運輸省がそういう標準運賃を設定したいという場合には、事前に荷主官庁である通産省又は農林省とも打合せをするということになつておる……、それらの荷主官庁は荷主側の意見を十分に聞いて政府側の連絡を十分に取る、こういうふうな措置を講じて、實際面から不当に遊離したような運賃を設定するようなことのないように十分の注意をするつもりであります。

○前之圖書一即君 無論万全の方法を考へられるのでありませぬ。併し、實際においてそういう問題が起る、非常められるというふうなことも或いはあるかも知れない。その場合、業者のほうからは法律上の手続によつて改善を求めることはできないのですか、この木船運送法案では……。

○政府委員(岡田修一君) これは強制運賃ではございせん。従つて標準運賃から或る程度離れても、別に政府はそれに対して措置をとるわけではございせん。非常にまあ實際行われていゝる運賃が安く勧告に従わない場合に、その業者を処分しようとする場合に、更にもう一度関係者の意見を十分聞いてその処分が妥当であるかどうかというところを判断するようにして参ります。そういうところで更に業者の意見尊重の途を開いておる次第であります。

○前之圖書一即君 処分するときには審議会にもう一遍かけられるわけですか、どういふ手続をするのですか。

○政府委員(岡田修一君) それは業者が政府の勧告を聞かないで非常に不当な運賃を付けてやろうという場合に、その業者を処分するわけでありませぬ。そのときに聴聞会を開くわけでありませぬ。

○前之團書一郎君 第何條にありますか。

○政府委員(岡田修一君) それは二十三条の三号でございます。

○前之團書一郎君 それは勧告を応諾する旨を回答した場合です。

○政府委員(岡田修一君) そういうことでございます。

○前之團書一郎君 最初からそれを聞かない場合はどうするのですか、政府の勧告は聞違つておるといふので応諾しない場合はどうなんでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 最初から応諾しないと申すか、標準運賃に全然従わなくても結構なのでございませぬ。

○前之團書一郎君 十八條によつて勧告するのです。勧告をして聞かなかった場合は処分するということになるのですか。

○政府委員(岡田修一君) そうです。全然聞かなかった場合にも処分するわけです。

○前之團書一郎君 それが第何條ですか。

○政府委員(岡田修一君) それが二十三条の三号です。

○前之團書一郎君 三号は、応諾する旨を回答しながら正当の理由がなくて当該勧告に従わなかつたのでしよう。○政府委員(岡田修一君) 一号の、この法律の規定に基く処分に違反したとき、全然勧告に従わなかつたときでございませぬ。

○前之團書一郎君 そうすると、一号と三号との関係はどういうことになるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 三号は回答したことによつて一応政府の処分に従つたと、違反しやない、こういう解釈をとつております。

○前之團書一郎君 これはよく見ると大分無理なところがあるようなので、もう少し研究してみたいと思つております。私は次に質問を留保いたしたいと思つております。

○理事(高田重吉君) ほかに御質問はございませぬか。

○小泉秀吉君 私は少し逐條について御質問したいと思つております。先ず先刻資料のお話があつたのですが、実態を把握するといふことが、木船界で今まで把握できないから把握したいといふのが一つの要素だといふようなお話で、五トン以上の船を全部登録するといふようなお話ですが、統計のあると見ると、五トンから二十トンまでの船が二十五年度の六月ですか、大体一万九千七百六艘のうち一万一千五百三十九艘、二十七年でも多少の差があつてもやはり一万二千内外の船が五トンから二十トンぐらいの船だといふのですが、こういうふうな二十トン未満の船のような小さいものを登録さして、そしてその標準運賃を他のこの法律が規定するようになつて、実際に把握できますか、或いはその違反のことに對しても今の質疑応答でいろいろ伺つてはいるのだが、それをうまくいふ場合に法律を上手に運用できますか、又この法律ができるのと役所としてどのくらい人員を殖やすおつても

りなのか、そういう点を一応お聞きしておきたい。

○政府委員(岡田修一君) 現在はそういうものに対して、油の割当によつて登録しているわけですが、この油の統制は七月からなくなりまして、従つてそういうものの実情がこういう措置をとらない限り全然不明になるわけでありませぬ。この登録と言つても、非常に簡単な、できるだけその手続を簡便にしたいといふふうに考へておりました。私も十分この法の運賃については適切を期し得る、かやうに考へております。先ほど五トンから二十トン未満のものが非常に多いといふことでもございませぬが、これは御承知の通り、機帆船には実積積みトンが百トンありますものが十五、六十トンに登録されているものが多いのでございませぬ。むしろそういうものが若松阪神間の石炭輸送の殆んど実質的な要素を成していると言つていいかと思つてございませぬ。むしろそういうものこそ実態を把握して、将来の木船に對する政策の對象にして行きたい、かやうに考へておる次第であります。これを實施することにつきまして、どれだけの人員を要するか、今後の大蔵省との問題でございませぬけれども、一応私どもは中央で八人程度、地方で三十五、六人程度の人員増加、實際それだけの人間ではできませんが、現在おる人間の極力活用する、増加すべき人間をその程度にとどめるようにしたいと考へております。

○小泉秀吉君 それからこの法案で見ると、潮水或いは河川というところに行つても規制されるようになつておりますが、實際にお

いて湖水、河川というところではこれを適用するような運航状況といふのは、どういふ所にありますか。

○政府委員(岡田修一君) 利根川あたりの運送について考へ得るわけではございません。法律の運用對象としては大きな部分は占めておりませぬ。若し必要が出て来ればそういう所にも適用するようになつて、こういう法律の効果が發揮するようになつておられます。

○前之團書一郎君 一つ御研究を願う意味においてお尋ねしておきたい。これは五トン以上の船の登録をするのでございませぬ。これは差押えの對象となる場合はどうなんでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 差押えとは全然關係がございませぬ。

○前之團書一郎君 いや差押えというのは、裁判所の決定を受けてどこかの海運局に登録をした、そういう場合に船の登録をしていただけでは對象になりませぬか。

○政府委員(岡田修一君) お尋ねの趣旨は、差押えになつておる船を以て運航事業をしておる……。

○前之團書一郎君 差押えの對象には登録してあるといふことがないかといふことです。御承知のように、大きい船は不動産として取扱われるが、小さい船は五トンぐらいの船は動産のようになつて取扱われるわけですね。登録してある場合に差押えの對象にならないかといふことです。

○政府委員(岡田修一君) これは船の登録ではなしに、その船を以て事業をすることに對する登録でございませぬか、船の登録ではございませぬ。

○前之團書一郎君 船の登録ではないから關係はないということになるわけですね。

○小泉秀吉君 第十三條に、その取引により生じた債権に關し、その債権の弁済を受ける権利を有するといふようなことで、回漕業者の供託金が大体見返りになるように法律の上で見えますけれども、こういう場合に、大体取引から生ずる債権は十萬円以内といふお見込みで十萬円でいいの。十萬円の基準は先刻前之團さんの質問に對しては、何かほかの基準によつてやはりこれも十萬円にするのだといふようなお話でありませぬが、この取引債権との關係はどうなんでしょうか。一部分でもいいからこうしておけばよいといふふうなものなんでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 先ほど申上げましたように、十萬円というのは他の例を参照したわけではございませぬが、又一般海運の運賃額から言つても、大体十萬円程度のものがあれば回漕業者に對する運賃債権を確保できるといふように見ておる次第であります。例えば若松の運賃七百円といつたしまして、百トン積みとして七萬円といふことになる次第であります。

○小泉秀吉君 何處も議論になつたのですが、十六條の標準運賃並びに回漕料といふきめ方、大体きめ方は何つたのですが、その現実にきめる時分には、例えば百円といふのが一つのベースになれば、その上下に先刻のお話のように二割、三割というように、所により或いはその場合によつて、二つ或いは三つの標準運賃とか或いは回漕料とかいふものをきめるとおつしやるのか、一つだけ一本に若松何ほといふ

ようなきめ方になさるのですか、どう
いうふうな構想なんですか。

○政府委員(岡田修一君) 標準運賃は
一本でございます。ですから、若松・
大阪間の石炭標準運賃七百五十円なら
七百五十円、八百円なら八百円という
一本の運賃をきめるわけでありまして、
その標準運賃を基準にしまして、実際
の業者は何といいますが、それに二割
ぐらいい下にきめておこうとか、或いは
二割五分下にきめておこうとか、こうい
うふうなことになるわけでありまして、
或いは非常に運賃が強くならないま
すと、この標準運賃の一割高くという
ふうなことになるわけでありまして。

○小泉秀吉君 この公聴会ですが、公
聴会にはこれは運輸審議会で公聴会を開
くのだらうと思つておりましたが、公聴会に
呼んで来る人、そういう者に対して何
か一定の標準みたようなものが運輸省
としてあるのですか。或いは運輸審議
会自体がそのときに定めた実情から見
て全然何らの基準なしにきめるのか、
その点をお伺いします。

○政府委員(岡田修一君) 運輸審議会
のほうでその利害関係人を選定される
と思つておられるが、勿論その航路、貨物
によつて利害関係人というものは大体
はつきりしておりますから、そういう
はつきりした利害関係人の意見は当
然聞かれると、かように考えておりま
す。

○小泉秀吉君 今度小さい船では乗組
員がやつぱり大きな利害関係人になる
ように思つておられるが、そういうのは含む
つもりなんですか、含まないつもりなん
ですか。或いはそういうものを含ん
だ労働組合の代表者、そういう人はこ
ういふ場合に公聴会に呼ばれることに

なりませんが、呼ばないことになりま
すか。

○政府委員(岡田修一君) どうもその
船員の意見まで聞くかどうかというこ
とはそのときのやつぱり航路、貨物、
それからそのときの情勢によるだらう
と思つておられるが、主として船側の意見
は、例えばその地方に回業者の組合
がありまると回業者の組合、それ
から船主の組合がありまるとその船
主の組合の代表者、こういうものの意
見によつて船主最後の意見が代表され
るとかように考えております。

○小泉秀吉君 提案者の説明を聞いて
おりますと、この種の木船業者とい
うものが非常に多くて、そういうよう
なものが経営上この法律で相当増進す
る、保護するといふような強い狙いで
あるといふような御説明があつたので
すが、そういう説明からいふと、そし
て又事実そういう船主船長というよう
なものがたくさんあるのなら、そうい
う船主船長というよう人は或いは海
員組合のメンバーになつたり、或いはほ
かにそういう船主という人だけで船長
会といふものが、そういうのをやるこ
とが、今あるかないか知りませんが、あ
り得ると思つておられるのです。そうい
う若しあれば今のお話のような趣旨でや
はりそういう者を呼ぶことがあつたとい
いますか、呼ぶといふようなことにな
るのだと思つておられるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 只今お話の
ような船主船長の団体があつて、その
団体が標準運賃をきめようとする場合
の航路、貨物について非常に深い関心
を持つておられるといふことでありま

すと、当然この利害関係人として標準
運賃を設定する場合には意見が聞かれる
ものと、かように考えます。

○小泉秀吉君 この十八條の関連で、
必要な措置をとることを勧告するとい
うようなことがあるのでなければ、勧告を
受けるような時分にはもうその勧告を
受けるような人は、すでに何と言いま
すか、現美の犯罪じやないか知らんが、違
反の仕事は完了してしまつておること
になる。そうするといふと、そのこと
自体に対してはもう済んでしまつて、
将来のことを規制するために必要な措
置をとるのだ、そういうふうなことに
なると思つておられるのですか、この
点はそのうふうな了解でいいのですか。

○政府委員(岡田修一君) この木船の
運賃契約でございまして、ただ一回
限りで契約を終るようなスポットの契
約は、その大きな意味を持つておりま
せんが、相当長期に亘つて運賃契約を
いたすものが非常に多い運賃で引受け
るといふことが、この木船界を攪乱す
る大きな要素でございまして、従つてそ
ういふものに対してこういう勧告をす
ることに実際問題としてなるのだらう
と思つておられるが、そういたしますれ
ば、それは将来というよりは、その契
約しておられます長期の運賃契約の是
正を勧告する、こういうことになりま
す。

○小泉秀吉君 そうすると、つまり契
約をやる、この適正運賃といふものを
甚だしく破つたといふようなことによ
つてその後の関連する一貫のマーケッ
トを規制するといふ意味で勧告をする
というのがまあこの法律の狙いで、結局
それしかないのだといふように了解し

ていいのですか。

○政府委員(岡田修一君) さようでござ
いませぬ。

○小泉秀吉君 私の質疑は大体そんな
ものです。

○理事(高田寛吉) では、まだ前之園
委員も次回に質疑を保留されておしま
すし、本件は今日はこの辺で質疑は一応
打切ること御異議はございませぬか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○理事(高田寛吉) 速記をとめて。
午後三時五十八分速記中止

午後四時二十九分速記開始
○理事(高田寛吉) 速記を始めて下さ
い。
本日はこれにて散会いたします。
午後四時三十分散会

五月十日予備審査のため、本委員会に
左の事件を付託された。

一、船舶安全法の一部を改正する法
律案
一、地方自治法第五十六條第四項
の規定に基き、燈台管理部の設置
に關し承認を求めめるの件

り無線電信を前二項ノ規定ニ依リ
無線電信又ハ無線電話に改め、同
項を第三項とし、第一項の次に次の
一項を加ふる。

前項ノ無線電信ハ同項第四号ニ掲
グル船舶(總噸數千六百噸以上ノモ
ノヲ除ク)ニシテ旅客船ニ非ザルモ
ノニ付テハ電波法ニ依ル無線電話ヲ
以テ之ニ代フルコトヲ得
第五條第一項及び第十八條第六号
中「無線電信」の下に「又ハ無線電話」
を加ふる。

第十三條の次に次の一條を加え
る。
第十三條ノ二 主務大臣ハ所部ノ職
員ノ中ヨリ船舶検査官ヲ命ジ本法
ニ定ムル検査ニ關スル事務ヲ行ハ
シム

附則
この法律は、昭和二十七年十一月
十九日から施行する。

地方自治法第五十六條第四項の
規定に基き、燈台管理部の設置に
關し承認を求めめるの件
運輸省設置法の一部を改正する法
律の施行に伴い、航路標識業務の円
滑な運用を図るため、別表に掲げる
位置に燈台管理部を設置する必要が
生じたので、これらの設置につい
て、地方自治法第五十六條第四項
の規定に基き国会の承認を求めらる。

名	称	位 置
小樽燈台管理部		小樽市
塩釜燈台管理部		塩釜市
新潟燈台管理部		新潟市
横浜燈台管理部		横浜市
名古屋燈台管理部		名古屋市

舞鶴燈台管理部 舞鶴市
神戸燈台管理部 神戸市
広島燈台管理部 広島市
門司燈台管理部 門司市

五月十日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、港湾法の一部を改正する法律案（衆）

港湾法の一部を改正する法律案

港湾法の一部を改正する法律案

港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「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「第三十三條の規定による地方公共団体」に改める。

第四條第六項に次の但書を加える。
但し、港域法の港の区域の定のある港域について、経済的に一体の港域として管理運営するために必要な最小限度の区域を定めるために港域法の港の区域をこえることがやむをえないときは、当該港の区域をこえて認可することができ。

第十一條中「第七十一條から第八十條まで」を「第七十二條から第八十條まで」に改める。

第十六條第二項を次のように改める。
2 港務局を組織する地方公共団体の数が三をこえるものに置かれる委員会にあつては、前項の規定にかかわらず、十一人に達するまで

昭和二十七年五月二十二日印刷

委員の数を増加することができる。

第十六條に次の一項を加える。

4 第一項及び第二項に規定する委員の定数は、次條第一項第二号但書の規定による委員の数の倍数をこえるものでなければならぬ。

第十七條第一項第二号但書を次のように改める。

但し、港務局を組織する地方公共団体のそれぞれの議会が推薦した議員の中から、一地方公共団体について一人の委員を限り、委員を任命する場合は、この限りでない。

第三十七條第一項中「港湾区域（その区域外百メートル以内の区域を含む。）内」を「港湾区域内において又は港湾区域外百メートル以内の地域であつて港湾管理者の長が指定した地域」に、「水域の一部」を「水域若しくは地域の一部」に、同條第二項中「與えるものでない限り、許可しなればならない。」を「與えるものであるときは、許可をしてはならない。」に改め、同條第四項中「港湾管理者は、」を「港湾管理者の長は、公有水面に係る」に、「港湾施設」を「水域施設、外かく施設若しくはけい留施設」に改め、同條に次の一項を加える。

5 前項の水域占用料又は土砂採取料は、当該港湾管理者の収入に歸属するものとする。

第三十七條の次に次の一條を加える。

第三十七條の二 港湾管理者の長は、左の各号の一に該当する者に対し

昭和二十七年五月二十三日発行

て、前條の許可を取り消し、その効力を停止し、若しくはその條件を変更し、又は既に設置した施設につきその改築、移転、撤去若しくは原状の回復を命ずることができ。

一 前條の規定による許可に附した條件に違反した者
二 詐欺その他不正な手段により前條の許可を受けた者

第四十三條の三の次に次の一條を加える。

（受益者の負担）

第四十三條の四 港湾工事によつて著しく利益を受ける者があるときは、港湾管理者は、その者に、その利益を受ける限度において、その港湾工事の費用の一部を負担させることができる。

附則に次の二項を加える。

8 昭和二十七年において、関係地方公共団体がする港湾工事の費用について、国が負担し、又は補助する割合が定まつた日以後において、港湾管理者が設立され、且つ、港湾管理者においてその港湾工事を行うべきときは、国は、昭和二十八年三月三十一日までは、第四十二條又は第四十三條の規定にかかわらず、当該既に定まつた割合をもつて、当該港湾管理者のする港湾工事の費用について、負担し、又は補助するものとする。

9 昭和二十七年において、運輸大臣が自らする港湾工事の費用について、国又は関係地方公共団体が負担する割合が定まつた日以後において、港湾管理者が設立され、且つ、運輸大臣が、当該港湾

管理者との協議により、引き続き当該港湾工事を自らするときは、国又は当該港湾管理者は、昭和二十八年三月三十一日までは、第五十二條第二項及び第三項の規定にかかわらず、当該既に定まつた割合をもつて、運輸大臣のする港湾工事の費用について、負担するものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。