

第十三回 参議院運輸委員会會議録第二十一号

昭和二十七年五月十四日(水曜日)午後一時五十分開会

委員の異動
五月十六日委員一松政二君辞任につき、その補欠として野田卯一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小泉 秀吉君

委員

仁田 竹一君
高木 正夫君
小野 哲君
小酒井義男君
前之園喜一郎君

衆議院議員

岡田 五郎君
關谷 勝利君

國務大臣

運輸大臣 村上 義一君

政府委員

運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省港務局長 黒田 静夫君
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
局固有鉄道部長 松平 直一君
海上保安庁海 松平 直一君
事検査部長 大庭 哲夫君
航空庁次長 栗沢 一男君
航空庁長官 大庭 哲夫君

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

本日の會議に付した事件
○港灣法の一部を改正する法律案(衆議院送付)
○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣送付)
○地方自治法第百五十六條第四項の規定に基づき、燈台管理部の設置に關し承認を求めの件(内閣送付)
○木船運送法案(衆議院提出)
○航空法案(内閣送付)
○請願及び陳情に關する件

○委員長(山縣勝見君) 只今より運輸委員會を開会いたします。
先ず港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。發議者岡田五郎君より提案理由の御説明を願います。
○衆議院議員(岡田五郎君) 私家議院の岡田五郎でございます。只今提案になりました港灣法の一部を改正する法律案につきまして、提出者を代表いたしまして提案理由を御説明申し上げます。

港灣法制定以來、ほぼ二カ年になりませんが、この過去二カ年に亘る港灣法の施行の状況を検討いたしますと、港灣管理者の設立を円滑ならしめ、その事務の遂行を万全ならしめるためには、港務局の委員の定数を増加し、又その欠格条件を緩和したり、或いは又港灣工事によつて利益を受ける者に対して負担金を課し得ることとし、その他現行法の不備を補修するため所要の改正をする必要があるのでございます。これがこの法律案を提案する理由であります。

次にこの法律案の概略を御説明申し上げます。
第一に、現行法では港務局の委員は一名を限りまして地方公共団体の議員の議員を以て當てることのできるものになつておりますが、我が国の港灣の現状では未だ建設に多くの資金を要しまするので、港務局の事業を円滑に遂行するにはその設立の母体であります地方公共団体からの援助を仰がねばならない状態にあります。従つて港務局と地方議会との連絡を密にいたし、かつとも一名の議会の議員が港務局の委員になることができることとしたのであります。

次に港務局の委員の定数についてであります。現行法では七人以内となつておりますが、港務局を組織いたしまする地方公共団体の数が七を超える場合には、その地方公共団体の数に達するまで増員できることになつております。併しながら例へば、關門港の場合のごとく二県三市が協同いたしまして港務局を設立する場合は、現行法による七人以内の委員数では運営上重大な支障があるのであります。即ち前に述べましたように、地方議会との連絡を密にするために、地方議会の議員より港務局の委員を選任すると共に、政治に捉われない学識経験者からも委員を選出する必要があります。従つて關門港の場合を想定いたしまして港務局を組織する地方公共団体が三を超えるものにおかれる委員会にあつては、港務局の委員を十一人に達するまで増員することができることとしたのであります。

第三に、この法律案におきましては、港灣工事によつて著しく利益を受ける者があるときは、港灣管理者は、その者にその工事費用の一部を受益の限度において負担させ得ることとしたのであります。
第四に、港灣法施行後の經驗に鑑みまして、港灣区域の設定に際し必要止むを得ない場合は、港灣法の港の区域を超えることを得ることとしたし、又港灣区域内の工事規制その他の事項に關しまして疑義の存するところを明かにするための規定を設けましたのであります。

最後に現行法によりまして、昭和二十六年途中で港灣管理者が定まつた場合、昭和二十六年中では港灣管理者の工事に対する補助率は二十六年度初めに定まつた率で補助することになつておりますが、港灣管理者の設立が昭和二十七年途中でなるものが多く予想されますので、昭和二十七年途中で港灣管理者が設立された場合は、昭和二十七年中では、二十七年年度初めに定まつた率によつて補助することとしたのであります。

以上がこの法律案の概要であります。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次第でございます。
○委員長(山縣勝見君) 本件に關しましては實疑は次回に譲りたいと思ひますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) それでは次に船舶安全法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府より提案理由の御説明を願います。
○國務大臣(村上義一君) 只今提案されました船舶安全法の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。
現行の船舶安全法は、昭和八年に制定せられたものでありまして、その後、必要に応じて一部の改正が加えられておりますが、この船舶安全法と、これに基づいて制定せられているところの關係法令には、先に我が国が加入しております「一九二九年海上における人命の安全のための國際條約」及び「一九三〇年國際滿載吃水線條約」の兩規定において要求せられていゝ事項が完全に含まれていゝのであります。右の條約のうち「一九二九年海上における人命の安全のための國際條約」は一九四八年に至りまして改訂せられたのでありまして、これが実施は、條約に定められていゝ所要定数の海運國の承諾が寄託されましたときに実施されることに相成つておりました。その寄託を基準として施行日がきまるのでありまして、本年十一月十九日となつております。

我が國は、現在この新條約に加入しておらないのでありますが、これに加入するといふことは、我が國が國際海

運に参加して今後の発展を期する上において、当然必要なことであるのみならず、昨年締結されました、日本国との平和条約に関する日本政府の宣言において、実行可能な最短期間内に、且つ、平和条約の最初の効力発生後一年以内に、正式に加入する意思を有する旨を表明しているのであります。従つてこの新条約の規定に基いて国内法即ち、船舶安全法及び関係法令を改正することが必要となつたものであります。

新条約によつて改訂されました点は、相当広範囲に亘つておりますが、その要点を申し上げますと、

第一は、本条約の適用範囲は、航海の安全に関する事項がすべての航海する船舶に適用される以外は、原則として国際航海に従事する旅客船及び総トン数五百トン以上の貨物船に拡大されたこととあります。

第二は、構造関係につきまして、旅客船に対し、損傷状態における船舶の復原性に関する新しい規定が追加されるほか、電気設備、防火構造について新たな規定が設けられたこと、復原性試験の強制及び消防設備の規定の適用が貨物船にも拡大されたこととあります。

第三は、救命設備に関する要求が強化されたことと、その適用範囲の拡大及び無線設備を施設することを要する船舶の範囲が拡大されたこととあります。

第四は、無線方位測定機の備付に要する船舶の範囲の拡大と、救命信号及び救難、危険物の運送に関して新しく規定が設けられたこととあります。大体以上の通りであります。このうち現行船舶安全法の体系におきまし

ては、法律の改正を必要とするものは、無線設備に関する事項のみでありまして、その他は技術問題として省令をもつて規定されている事項でありますので、この法律の改正終了後、別途これらの省令の改正をしなければならぬこととなるわけでありまして、次に改正法律案の要点を申し上げます。

新しく無線電信を施設することを要する船舶として、国際航海に従事する総トン数五百トン以上千六百トン未満の貨物船を加え、これらの船舶につきましては、無線電信に代えて無線電話を施設し得ることの規定を加えたことと、船舶検査に關しまして条約中に「各政府は船舶検査を、この目的のために指名した検査員に委任することができる。而して「関係政府は検査の完全及び有効なことを十分に保障する。」と規定されており、趣旨に従つて、国際的義務の履行を確保するための責任態勢を強化する意味におきまして、従来内部的な職務指定によつて行なつて来ましたが、この検査官の地位を明確にしてこれを法律中に規定することとしたこととあります。

以上がこの改正法律案を提案する理由であります。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いたします。

○委員長(山縣勝見君) 本件に關しましては質疑は次回に譲りたいと思ひますが、御異議ございませんか。

○委員(山縣勝見君) 御異議ないと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) それでは次に

地方自治法第五十六条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、その件を議題といたします。政府より提案理由の説明を求めます。

○國務大臣(村上義一君) 地方自治法第五十六条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、その件につきまして、提案理由を御説明申し上げます。

運輸省設置法の一部を改正する法律の施行に伴ひまして、海上保安庁の燈台部は、燈台局として運輸省の附属機関となり、その事務を分掌させるため、地方機関として燈台管理部を設置いたしました。航路標識業務の円滑な運用を図る必要が生じて参つたのであります。

地方自治法第五十六条第五項の規定により、航路標識は承認を要しないのであります。燈台管理部はこれに含まれないので、同法同条第四項の承認を要することとなるのであります。

この燈台管理部は、現在の海上保安庁の地方機関である管区海上保安本部の内部部局の燈台部を、そのまま単に燈台管理部という名称の下に現在の通り九カ所に存置しようとする次第でありまして、これによつて新たに地方行政機関を設置したやうというのでもなく、又予算人員等におきましても、海上保安庁から移管される範囲内にとどまつて、何ら増加するものではないことを申添えます。

以上簡単なが提案理由を御説明申し上げます。何とぞ慎重御審議の上速かに御承認あらんことを御願ひいたします。

○委員(山縣勝見君) 御異議ないと思ひます。

○委員(山縣勝見君) それでは次に木船運送法案を議題といたします。御質疑のおありのかは御質疑を願ひいたします。

○前之園書一君 前回第六條の第一項第一号について質問をいたしてありますが、これに關しては研究の上で明確な答弁をするということになつております。この際御答弁を願ひしたいと思います。

○政府委員(岡田修一君) 只今御質問のごさいました第六條第一項について、執行猶予の期間が満了した場合どう解釈するかということのごさいますが、この点につきましては昨日私が御答弁申し上げましたのは間違ひでございまして、執行猶予の期間が満了すればそれは無罪となり、その一年間を経過するといふことは必要ないわけでございます。

○前之園書一君 次に第十六條の標準運賃のことについて少し承わつて置きたいと思つております。一昨日の御答弁の中で、標準運賃は大体二割乃至三割くらいの中を持たせるつもりである、こゝろが、御答弁があつたが、これはその通り間違ひありませんか。

○政府委員(岡田修一君) さように考へて運用したいと考へております。木船運賃と陸上運賃或いは鉄道、ト

ラック等の運賃の比較はどういうふうになりませうか。大体若松から大阪まで持つて来るというふうなことを例に……。

○政府委員(岡田修一君) 若松と阪神間の石炭運賃でございますが、例を飯塚から出る石炭にとつて見ますと、鉄道によりまする場合、鉄道運賃自体がトン一千五百九十九円、それに積下し等の諸掛りが百円程度かかると思ひます。全体が千二百五十九円、これを機帆船、木船で運びまする場合、飯塚から若松までの港頭までの鉄道運賃でございませう、これが二百七十円、海上運賃が大体六百六十円いたして二百四十四円余りとなります。大体千七百四十円見当、かように考へております。

○前之園書一君 そうすると、海上輸送のほうが安くなるわけですね、幾らか……。

○政府委員(岡田修一君) 若松、阪神の石炭につきましては海上のほうが多少安くになります。

○前之園書一君 多少安くなるので、この法律が通過して施行された後におけるいわゆる標準運賃といふものは、無論審議会等によつてきまるわけでありませうが、当局としての御意見は、現在のこの運賃を標準としてお考へになるものであるのか、或いは又これを高くするとか安くするとかというふうなことになるのかどうかといふことをお伺ひしたいと思います。

○政府委員(岡田修一君) これは運輸審議会に諮つてきめた上でありませんと、幾らの額といふことを申上げるこ

とができないと思いますが、この現在の六百六十円そのものが標準運賃になるとは考えておりません。併しこの現在の標準運賃というのは、現在実行されておる運賃が、標準運賃を実施されたからといって直ちに影響が来ると、こういうふうにも考えておりません。昨日ちよつと申上げましたように、一応原価計算その他からいたしますると、まあ七百五十円乃至八百円ぐらいのところが出るのじやないかという推定をしておるわけでありませぬ。先ほど言いましたように、それから二割或いは三割の開きができて、直ちに政府として措置をとるといふことは考えていないわけでありませぬ。従つてこの實際実行されている運賃がすぐにそれで影響するといふことはないと思ひます。

○前之團喜一郎君 大体の標準を七百五十円乃至八百円にするつもりだと、まあこれは運輸審議会の決定がどうなるかわかりませんが、当局の御方針はそういうことであると現在よりも百數十円高くなるわけですね。従つて陸上運賃よりも非常に高くなる、こういう結果になるわけですが、その通りですか。

○政府委員(岡田修一君) その標準運賃がそのまま荷主側、それから木船業者側で受入れられて実行されると、そういうことに相成りますが、実際は荷主と木船業者の間の取引でできるわけでありませぬ。御承知のように、荷主側の力というものは木船業者に比べまして格段の力があります。従つてそういうふうな標準運賃を設定したからといって、直ちにこの運賃を引上げるといふふうには考えておりませぬ。ならぬ

いだらうと想定しております、で、この点につきましては石炭協会、それから通産省とも十分打合せをしております。石炭協会のほうでもその点について懸念なしと、こういうことで完全なる了解に到達いたしておるような次第であります。

○前之團喜一郎君 標準運賃というものはこれは全く標準であつて、実施はされないといふことであると、標準運賃をきめる効果というものは殆んどないといふことになるのじやないか。或いは政府当局、あなたがたのほうで標準運賃をおきめになるといふ目的のものは、標準運賃に近いもの、或いは標準運賃そのものの運賃を取る、或いは取らせるといふことが眼目でなければならぬわけなんですね。最初から標準運賃といふものは本当の標準運賃で、これによつて運賃を取るのじやないのだ、荷主と木船業者との間の協定によつておるのだ、そういうことになれば、標準運賃をきめる必要は全然ないと思ふのですが、それじやどこに標準運賃をきめる必要があるのです。

○政府委員(岡田修一君) 木船の運賃は現在若阪六百六十円程度でやつておりますが、一時はこの運賃は四百円程度まで下つております。で、まあ標準運賃の設定はそういう木船運賃の不当なる暴落を阻止しよう、そして木船海運業者の経済の安定を図りたいといふのが狙いでございませぬ。従いまして現在の実行運賃が標準運賃に比べて幾分低めであつても、それが木船海運経済の攪乱になるような程度のものでないといふことになれば、何ら政府としては関与しない、こういうふうなことであります。

○前之團喜一郎君 不当の運賃と言われるのですが、従来四百円ぐらいに下つたときには、これは非常に不当なものになるわけなんですから、船主といふものが非常に損をして営業をやつておるといふことになるわけですが、それらの点を少し具体的に御説明願ひたい。

○政府委員(岡田修一君) 私どもの考へでは四百円程度の運賃では機帆船業者は漸く運航経費が償えるか償えない程度であらう、むしろ乗組員が家族船員その他の関係上、十分給料その他を償ふことすらできない運賃ではないか、かように考えております。

○前之團喜一郎君 具体的数字についてお尋ねしたいと思ふのですが、今石炭を例にとつて一トン一マイル当りの運賃がどのくらいといふものが標準になるのでしょうか。幾ら取つたらば経営者も立つて行く、或いは又荷主も不当な運賃を払わないで済むという、キロ当たり、或いはマイル当りの運賃の標準は幾らぐらいが至当であるかといふことをお教え願ひたい。

○政府委員(岡田修一君) 只今手許には若阪運賃一トンマイルのものは持つておりませぬですが、先ほど申しました六百六十円、これは実際動かして運賃であります。仮にこれを七百五十円といたしますと、それを若松、阪神間の距離で割る、こういうことに相成つております。

○前之團喜一郎君 いや、それが妥当か、妥当でないかといふことですね。あなたがたが四百円は非常に不当なものだと言ふから……。

○政府委員(岡田修一君) これは先ほど申しましたように四百円という運賃は非常に不当に安いものである、かように考えております。

の取れる、原価の償える運賃で取引されるというのが理想であります。その理想の運賃を掲げて、そして機帆船業者に機帆船経済の安定を図るべき目安を示そうとするのであります。で、この法案制定の理由のときに述べましたように、機帆船業者という者は殆んど陸上に住みませんで、陸上の知識が薄い、経済観念も低い、従つて如何なる運賃が自分のコストを償ふ運賃であるかという認識が非常に乏しい。そういうふうな知識も乏しく且つ力も弱い業者でございませぬから、その経済取引において往々にして不当な運賃を強いられることが多い。そういう非常に不当な強圧をできるだけ救つてやりたいというのがこの標準運賃を制定する趣旨でございませぬ。

○前之團喜一郎君 私の考へておるのには、単に木船業者だけを考へておるのじやなくて、日本の生産、いわゆる生産といふものに関連を強く考へておるわけなんです。大体陸上輸送と海上輸送とすると、安全度から言つてこれは陸上輸送のほうがよほど私は強いと思ふのです。安全度から言へば非常に強いじやないか。それにもかかわらず海上輸送によるというならば、やはり陸上輸送よりも海上輸送によるものが運賃も安い、そして非常に便宜である。そういうことにならなければならぬのじやないか、荷主側から言へばそういうことになるのじやないかと思ふのですが、ところが今当局からの説明では、現在六百六十円が相当であるといふのに、二割以上も引上げて八百円になると、これは非常に逆なのだと思ふ、私のほうから言つて……。大きく

○政府委員(岡田修一君) これは先ほど言ひましたように不当運賃といふものをどの程度に抑えるかといふものです。場合、やはりその事業が採算の取れる、コストの償える程度の運賃を基準にしなければなりません。で、木船経済の理想から言いますと、やはり採算

言えば国の生産というものを非常に鈍らせる結果にもなる。例えば北海道から東京、横浜等に木材をたくさん持つて来ると、御承知のように運賃が非常に高い。だから結局持つて来て損をするというふうな結果になるのだが、船で持つて来ると運賃が安く、そうして便宜に扱われるということによつて、初めてこの木船輸送というものが利用され発達されるということになるのじやないかと思つておるわけなんです。船業者を保護することによつて、一般の産物輸送その他に対する影響に悪い結果を及ぼすということになれば、私はこの法律は却つて逆効果ではないかと思つておるわけなんです。そういうことを私は懸念するので、昨日来しつこくこのことを言つておるわけなんです。標準運賃をきめるにはそれらのことを十分考えられて、少くも私は陸上輸送の運賃よりも海上輸送運賃のほうが安い、木船輸送運賃のほうが安いということにならないければ、利用度も少いし又効果もないのじやないか。弱い船主を助けるために標準運賃を高くするという考え方は是正してもらいたい、こういうふうに私は考えるのであります。

○政府委員(岡田修一君) 只今のお説でございますが、これが強制運賃でございまして、その運賃よりも安くした場合には違反になる。従つてその強制運賃を守らざるを得ない。その強制運賃が鉄道運賃と比較して高い場合荷物かと思うように流れない、こういうことがございまして、これは飽くまでも標準運賃でございまして、それで鉄道との競争の關係上荷物が集まらないというふうな場合には或る程度の引下

げは認められておるわけでございます。その点まあ集荷上の競争における不利をこれによつてもたらすということとは私はないとかように考えておるのではありません。なお又不当なる、機帆船に非常なあり勝ちな、不当に運賃を叩かせるということをこれによつて少しでも防ぎたいというのが狙いでありまして、

○前之團囀一郎君 それでおつしやるようなことではあります。この中に、第十八条その他で今後「取引が木船運送事業の健全な発達を阻害する」というようなことによつて罰則もあるのですから、単に標準運賃だから勝手にどうやつてもいいということにはならないのです。やはり相当の罰則もこの条文の中にはあるのですから。○政府委員(岡田修一君) これは不当な運賃を実施している、それに対して運輸大臣がその不当な運賃を是正しろという勧告をした場合だけでございます。従つてその不当な運賃で……、不当な運賃の程度にならない限り何ら拘束を受けない、その不当な運賃であるかどうかはその航路の事情、それから輸送機關の運賃の事情、こういうものを考え、関係者の意見を十分聞いてきめたい、かように考えております。

ただけれども、あなたが御答弁になつてから私がこうして質問するわけなんです。それがもう一つお聞きしたいのは、運輸大臣が不当な運賃であるものだというふうな認め、勧告するということの場合ですね。今の質問で、あなたはトン六百六十円だつたら相当だと言われるわけですね。併し標準運賃は八百円くらいにする。つまり最後の決定は審議会できまるのでございまして、うが、その場合に四百円或いは四百五十円ではこれは不当になるのですか、ならないのですか。それからもう一つそれで実際にいってコストを割るのか割らんのか。

○政府委員(岡田修一君) どうも提案者以外の者が答弁するようでございますが、これは一昨日の答弁の続きとしてお許しを願います。これは標準運賃が設定されました。このままでは……、標準運賃が如何なる程度に落着くかわかりませんが、仮に七百五十円乃至八百円のところは落着いたといたしまして、実際の、実行する運賃が四百円程度のものが出て来たということに相成りますと、私もそれは不当なる運賃であると、私かようになるであらうと想定いたしました。これは関係当局の意見、その他いろいろ研究しなければ、今直ちに不当な運賃だということは断定いたしませんけれども、今諸般の事実から考えて、不当運賃になるであらうというふうな想定がされますので、その場合にはそれが原価を償うかどうかということでございますが、原価は絶対に償えないというところでございまして。

○前之團囀一郎君 大体どのくらいだつたら原価が償えて、多少のまあ何と

○政府委員(岡田修一君) 北海道から内地までの機帆船の運賃はちよつとわかりかねるのでございまして、汽船運賃については見ますと、北見東京間、これは室蘭経由といたしまして、鉄道は二千五百九十一円でございます。それから海上はそれに対して、港頭までの鉄道運賃は八百六十六円、海上運賃が千三百二十円でございます。それに対して更にポート・チャージ、荷役賃その他が七百九十九円、約八百円かかります。合せて二千九百八十五円、海上のほうが高いことになりまして。

うは滞貨で困つている、こういう状況でございます。従つて今問題になつておりますのは、この海上で運んだ場合の運賃その他の諸掛りと、陸上で運んだ場合の諸掛りの差を國費で以てでも、國で補助してでも北海道の荷物を海上に流したらどうか、こういう議論が出ています。現状でございます。まあ運賃自体としては海上のほうが半分程度でございますが、港頭までの鉄道運賃とポート・チャージのために海上のほうが高くなつていまして、

○前之團囀一郎君 もう一つ私申し上げておきますが、どうも当局の御意見では、今の運賃より標準運賃を高くしようというふうな開えるのです。ところが現在でさえ鉄道運賃のほうが海上運賃より安いということになつていまして、これをもう少し高くするということになつたら、ますますその差というものは大きくなつて来る。折角こういう法律を設けられても、角を矯めて牛を殺すという結果になる。業者がこれを利用しないということになれば、結局逆効果だと私は考える。そういう点も十分お考えになつて運用されるように私は希望いたします。

○政府委員(岡田修一君) ちよつと誤解があつたかと思つておるが、只今申し上げたのは汽船運賃でございまして、北海道木材については機帆船で運んでいるものもございせん。で木材について申しますと、例えば先生のお近くの油津、阪神間の木材の運賃について見ますと、機帆船は七百円くらい、鉄道で運びます場合には千六百八十円、二倍以上鉄道のほうが高い。従つて木船のほうが相当安い運賃で運んでいる

○前之團囀一郎君 大体四百円程度高くなります。従つてこれはまあ北海道から出る荷物の一般的な姿でございまして、鉄道のほうが安いのでございまして。で荷物が鉄道のほうに流れて行きますと、海上のほうは相当船腹が余つておりますのに、陸上のは

ということが言えると思ひます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 前之園委員がお尋ねになつておりましたことは、大体私が御答弁申上げるのが本来であります。昨日からの続きで海運局長が御答弁申上げたようでありまして、この標準運賃の設定がトン・キロでどのようになるかというお話であります。機帆船の運賃はトン・キロでど

大体標準運賃はこれくらい、そうして復便でない場合には復便でないのだからというようにこの程度、大体荷物を請合いまする際に、復便利用とすることを目的でやつておられる場合は回漕業者といたしましては少いのであります。先ほど申しました標準運賃で請合つておられて、それを回漕業者が殆んど取つてしまつて、復便だから安くやれと言つて叩かれるのが常態でありまして、その際にはこれでは到底引合わなければいけません。まあせめて賃金は何も出ないけれども、油代だけにでもしようかというように帰つて来るのが常態であります。そうして大口荷主の場合におきましては、歸つて参りますると、多少時間待ちと言ひますか、日数を要しますけれども、そういふふうな荷物がきまつておられます。そうして普通の場合には一週間留しておるものが三日間待たば積めるというふうなことで、その航海数を引上げるのができるというふうなことで、大口の荷主のものを請合いまする場合には必ず標準運賃よりは下廻るの

納めておりまするし、いろ／＼やつておりまするので、これは採算運賃になつておられますので、現在の鉄道と比較というふうになつて参りますると、汽船あたりでも減減しなければならぬような状態になつておられますので、鉄道運賃が不当に安いというのが今の状態なのであります。そのために海運界が非常に圧迫を受けておられるというふうなことで、鉄道運賃との比較をせられ、而もそれが国鉄の場合ということになりますと、これは非常に、何と申しますか、標準運賃等のきめ方というものが矛盾があるのではないかと

た、鉄道運賃が安いということだけは間違いないのであります。物価指数が三百十一倍の場合に百三十倍にしかなつていないのであります。ほかと比べてみれば、鉄道運賃が安いということだけは間違いないと申上げておきます。

いたしております。○高木正夫君 結局登録をしなければいけません。○政府委員(岡田修一君) さようでございます。○高木正夫君 そうすれば初めに持つて行つたらどうかと思つておられます。これを読んでみると、初め要らんやうな気がする。

りまして、いろ／＼一日の航海距離がどのくらいで、どこからどこまで行けばその間油がどのくらい、費用がどのくらいなるかというふうな点から割出して来るので、これは非常に何と言ひますか、小さな細かな計算になつて参りますので、その航路航路で變つて参りますので、トン当り、キロ当りがどういふふうになるかというふうなことは非常にむづかしいわけでありまして、なおこの若取間の標準運賃は七百五十円乃至八百円、六百五十円採算が取れるのかというふうなことであります。大体大口の荷主で専断的にやつておられる者は、恐らく標準運賃が出ましても皆安いのが通例であります。そうして雜貨その他の、何と申しますか、大口荷主でなくて、回漕業者へ集つて来る荷物というふうなもの標準というものが、これがまあ何と申しますか、現在機帆船業者が一番搾取を受けておられるのは、回漕業者から、これは復便でやるんだからというふうなことで物凄く値切られる、半額以下に値切られるというふうなことがあるために、

○前之園喜一郎君 今お話のうちに鉄道運賃が不当に安いというお話があつたが、これは非常に意外と思つておる。これは国民ひとしく鉄道運賃は高いと思つておる。汽車賃にしても貨物にしても非常に高いと言つておる。例へば始末言ふことだが、木材のときは鉄道で持つて来るのとただになら、東京に持つて来て捨てるに幾らか足を出さなやならんというふうな状態、非常に高いのです。不当に安いんでないか。これは一言申上げておきますけれども、国民ひとしく鉄道運賃は高いと思つておる。

○前之園喜一郎君 海運と比べての話で……私の言うのは国民の考え、国民生活との関連において高いと言つておる。

○衆議院議員(關谷勝利君) これはいづれ又機会を獲ていろ／＼お話し上げる機会もあると思ひますが、政策運賃は、何と申しますか、採算運賃と比較いたしますならば不当に安いといふことになることだけは間違いないのであります。この点はいづれ又何と申しますか、討論を申し上げる機会もあらうかと思ひます。

な点から割出して来るので、これは非常に何と言ひますか、小さな細かな計算になつて参りますので、その航路航路で變つて参りますので、トン当り、キロ当りがどういふふうになるかというふうなことは非常にむづかしいわけでありまして、なおこの若取間の標準運賃は七百五十円乃至八百円、六百五十円採算が取れるのかというふうなことであります。大体大口の荷主で専断的にやつておられる者は、恐らく標準運賃が出ましても皆安いのが通例であります。そうして雜貨その他の、何と申しますか、大口荷主でなくて、回漕業者へ集つて来る荷物というふうなもの標準というものが、これがまあ何と申しますか、現在機帆船業者が一番搾取を受けておられるのは、回漕業者から、これは復便でやるんだからというふうなことで物凄く値切られる、半額以下に値切られるというふうなことがあるために、

○前之園喜一郎君 今お話のうちに鉄道運賃が不当に安いというお話があつたが、これは非常に意外と思つておる。これは国民ひとしく鉄道運賃は高いと思つておる。汽車賃にしても貨物にしても非常に高いと言つておる。例へば始末言ふことだが、木材のときは鉄道で持つて来るのとただになら、東京に持つて来て捨てるに幾らか足を出さなやならんというふうな状態、非常に高いのです。不当に安いんでないか。これは一言申上げておきますけれども、国民ひとしく鉄道運賃は高いと思つておる。

○前之園喜一郎君 海運と比べての話で……私の言うのは国民の考え、国民生活との関連において高いと言つておる。

○衆議院議員(關谷勝利君) これはいづれ又機会を獲ていろ／＼お話し上げる機会もあると思ひますが、政策運賃は、何と申しますか、採算運賃と比較いたしますならば不当に安いといふことになることだけは間違いないのであります。この点はいづれ又何と申しますか、討論を申し上げる機会もあらうかと思ひます。

○高木正夫君 細かい問題ですが、第三條をちよつと読んでみますと、回漕業者は登録を受けんでもいいように感ずるのですが、木船運航業者又は木船貨運業者を営もうとする者は、こゝをなつておるから、回漕業者というものをなつたらどうかと思つておる。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

○高木正夫君 それはわかつています。わかつてはいますが、これをすらすらと讀んだときに受ける感じがちよつと要らないやうな気がするでしよう。おしまいのほうに行くとそれが要るといふことがはつきりする。だから初めから三つとも並べて書いておいたらどうですか。まあそれは大きな問題でないから……。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問は木船回漕業者は登録を受けなくてもいいのではないかと、こゝういふことですか。

○高木正夫君 登録を受けるのでしよう。受けなければいけません。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ議院法制局その他いろ／＼この点打合せをし、その書き現わし方研究したようでございますが、いろ／＼研究した結果こゝういふのが一番いいというので落着いたようでは……。

大分違うが……それからもう一つお伺いしたいと思はれますのは、この法案の一番狙いどころは、勧告と同時に助長だと思つています。それで中心になる問題は、先ほど前之園さんのお話になりました標準運賃であらうと思はれます。この運賃をきめるのは非常にむずかしい問題で、相当提案者のほうでも御苦心なされたことと思うのですが、どうしてきめるかというところは、これは審議会でいろいろ案を練られてやるのだと思はれますが、鉄道との関係もありますし、又経済情勢もありまして、又貨物の種類等によつても違ふでしょうし、いろいろ困難な点があるだろうと思はれます。標準運賃というものは、どうもいろいろ承つてみますると、勧告をしてからあと強制力が出るようですが、それまでは何か生ぬるいばやつとしたようなことだと思つて、それが先ほど前之園さんの御質問があつたわけであると思はれますが、何かそのほかにもよつと私も考へて、最高運賃と最低運賃くらの巾をとつたものをきめて、その情勢に応じて然るべくやつて行く、一面荷主を拘束すると同時に又営業者も監督をする、こういうような考え方をなさつたかどうか、一応そういうことを考へて入れておられたかどうかということをお尋ねしたいと思はれます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 最初最低或いは最高の運賃をというふうなことを考へていろいろやつておつたのでありますが、そういういたしますという貨物の種類等によりまして非常に複雑になりまして、到底これはやり切れんというふうなことで、大体の標準運賃という融通性のあるものが一番適當で

なからうかというふうなことになるので、標準運賃ということに決定いたしましたわけでありまして。
○高木正夫君 それは非常に生ぬるいと思う。併しその代り効力としてはいろいろ交渉の際の根拠があるという程度の問題じゃないか、その程度で暫く見送つて置こう、こういうお考えなら結構だと思つておられます。

○政府委員(岡田修一君) 只今提案者から御説明があつたように、まあ私どもが提案されたに当りまして、果して標準運賃が適當であるかどうかということをお尋ね願ひして頂いたのであります。考へられる方法といたしましては、最高運賃或いは最低運賃、最高運賃になりまして従来のものであります。アメリカあたりでは満船物を契約して運ぶコントラクト・キャリヤーについてそういう最低運賃制をとつております。併し機帆船にそういう最低運賃制をとりますと、実際はその最低運賃が強制運賃のようなことになりまして、そこに全部運賃が着落してしまふ。そうするとそれに対する違反者が出て、曾つての公定運賃と同じように違反の繰出にはしなないか。却つて法の違害というものができなくなる危険がある。先ほど高木先生の御話でございましたように、取引上における精神的支え程度じゃないかというお話でございましたが、今日の木船業界の情勢から言ひますと、そういうものすら必要であるというのが木船業の事情でございます。普通の経済取引観念から見ますと、非常に奇異の考へを持たれるかたが多いかと思はれますが、木船業

の事情に踏込んで頂きますと、この標準運賃制度というものが一番その実情に適合したものである、かように私考へるのでございます。私はこの木船に關係いたしまして十年以上になり、相当事情を知つておられますが、いろいろ苦心をいたしましたのでございますが、關谷先生もそのほうのエキスパートでございますし、一緒に研究さして頂いたのでございますが、こういう程度で木船経済の安定を図ることが木船に對する金融の途をつけるもともであり、又木船に對する保険制度を普及するもともでございます。こういう点から木船の、何と申しますか、木船経済を軌道に乗せる第一歩を踏出して頂くというのが適當であらうと、かように考へておる次第でございます。

○高木正夫君 いろいろお考え願つたようでありまして結構だと思はれます。もう一つ木船運航業と回漕業との關係と申しますか、運航業が回漕業に相當食われておるというふうな実情じやないかと思つておられますが、その立場を保護するといひますか、何かその辺のことは法文に出ておられますか、お考えになつたことがございますか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 標準運賃をきめまする際に標準回漕料もきめることになつておられますので、従来やつておりましたような擔取はなくなるのではないかと、こういうふうな考へておられます。

○高木正夫君 つまり私の申上げるのは、運航の運賃と言ひますか、回漕料と運賃と含めたものをきめるというところになつておるのでございませう、普通は……。

とそれから回漕料というものは別個のものになるわけでございます。
○小野哲君 私から二三の点で伺いたいと思つておられますが、御答弁は提案者でも政府当局でもどちらでも結構です。ただこの法律ができた以後に對して執行される事柄に關係することは政府当局から御答弁を願ひたいと思はれます。

先ず第一は、この法律案を拜見して、輸送秩序が非常に紊亂しておる、從つて適當な規正を加えて行くという趣旨については、私も全然御同感であります。問題は運賃の問題になるので、これは先ほど来いろいろ同僚議員の皆様方から御意見も出ておりましたので、私も一応は標準運賃或いは標準料金制度でやつて行くことがよいのではないかと思つておられます。ただ問題は、運輸大臣が勧告権を持つておるわけでありまして、同時に木船運送關係にはやはり業者の団体もあるわけでありまして、從つてこの法律に基いた勧告権を運輸大臣が持つておる場合において、業界自体において、運賃の適正な運営と申しますか、そういうふうなことに對してこの種業者団体が關与し得るような途を考へるべきではないかと、ただこの場合において事業者団体法との關係もあらうかと思はれますが、頂きました資料によりまして、機帆船組合等も各地区にあるようでありまして、運賃の適正な実施に關係してこの種組合団体等の將來におけるあり方というものについてどんなふうにお考えになつておるのですか、この点を先ず伺いたいと思はれます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 現在のところにおきましては、この機帆船の協

同組合というものは、形だけは極めて貧困なものができておるのでありますが、現在のような状態では到底そのような勧告というふうなものには及ぶもつかないのでないか、これが本當の今までの機帆船組合の実態ではないかと考へておるのではありませんが、將來いろいろ金融の關係或いは債務の關係、或いは木船運送法等、これが通過をいたしまして、逐次経済上の秩序が確立して参りますと、この組合といふふうなものも自然強固なものになつて来ると思はれますが、そういうふうな場合には何と申しますか、大臣の勧告、勿論必要でありませうけれども、この組合自体で自肅するような方向に、そういうふうなものを勧告し、互いに自肅するようなところに持つて行きたい、このように考へておられます。

○小野哲君 只今の御答弁ではまあ機帆船業者と申しますか、極めて零細な業者であるためにそこまで、団体的な活動までには至つておられないというお話なんです、一応御尤もだと思はれますが、やはり標準運賃、料金制をとる御方針である限りは、団体活動によつて、お互いが適正な運賃を確保し得るような方向に御指導になることが私は必要でないか、自主的な連絡協調による適正運賃の維持ということも考へて行く必要があるんじゃないかと思はれますが、これは只今の御答弁で、なお將來御検討になるということでありまして、この程度にいたしておきたいと思はれます。

次に伺いたいことは、今回の法律によりまして、木船回漕業者が登録を受ける場合においては、営業保証金を供

○衆議院議員(關谷勝利君) 現在のところにおきましては、この機帆船の協

の機帆船に実施せられております運賃というものが非常に安い、それでは到底償却等も思ひもよらん、ただ燃料代或いは僅かの給料程度であるといふふうなことになるので、非常にこれが高まらぬものである、他のものに比較いたしましたら非常に安いというふうなことになるので、石炭運賃その他荷主の販売価格等から比較いたしましたら、これは吸収し得られるものであつて、物価にはさしたる影響はないというふうな考えを持つております。

○小酒井義男君 次にこの説明にもあつて、一ぱい船主であつて、こういうふうな今まで登録、届出というふうなことの事務には非常に不慣れた業者が多いと思つて、この登録手續等については非常に船主として困るような問題ができて来ることはないかどうか、その点一……

○衆議院議員(關谷勝利君) 不完全ではありますけれども、現在各港々には組合というものがあつて、そういう方面で極力そういうふうな便宜を図つて登録をさしたと、こういうふうなことを考へております。又そういうふうなことを考へて、将来組合というものを強固にいたしまする基礎になるものと、このように考へております。

○小酒井義男君 それからこの木船運送業を保護するという建前が非常に強く打つておられますが、業者に対する義務付けとありますが、そういうふうな問題、例えば船の使用年限といふところの輸送、そうした運送の条件が非常に危険になるというふうなこと

に対する一つの規則というふうなことを立法されるときにお考えにならなかつたかどうか。

○衆議院議員(關谷勝利君) それは何と申しましたか、船舶安全法によりまして、四年ごとでありましたか、それは検査をすることになつておりまして、別の法律でも規定いたしてあります。

○小酒井義男君 これは相当数の登録が始まることになるわけですが、海運局等で現在の人員でこれらの仕事を十分やり得るのか、或いは定員を殖やすというふうな必要が生まれて来るんじゃないかと思つて、そういう点はどうなんですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは登録をいたします最初の機会におきまして海運局の現在の人員では手不足であるかと考へますが、別に定員を殖やしてということも考へておられますので、そこは何と申しますか、組合等におきまして適當の人員を出して援助するといふふうな方法もなければならぬのではないかと、このように考へております。

○小泉秀吉君 今のお話と少し関連するんで、先般の海運局長の委員会での話によると、大体この登録その他のことをするために中央に八人、地方に三十五、六人という増員が必要だといふふうな話のようでしたけれども、多分そうだろうと思つて、予算といふふうなものは本年度並びに平年度ならばどのくらい必要である、それから定員法の関係並びに予算のほうの関係は、この法案が通るとどういふふうな御計画が立つてあるのか、そ

ういふ点を運輸省の御当局のかたからお伺ひしたい。

○政府委員(岡田修一君) 只今お尋ねがありました、実はこれを突進いたしましたら、大体中央で八人程度、地方で三十人程度の人間は増して頂かなければならぬのじやないかと、かように考へまして大蔵省と折衝中でございます。併しこれはまあ七月一日から仮に突進して頂くことになりました場合、それに間に合うようにはこの定員の増加ができませんかと思つております。或いは次の若し補正予算が編成されますと、この補正予算の場合若しくは来年度予算、こういうことに相成るかと思つております。それで実は先ほど登録の話がございましたが、現在油の配給につき登録をいたしておるのでございます。これが七月一日から停止に相成ります。併し油の登録で登録事務にも十分習熟しておるわけでございますからさほど混乱なくやれらる、かように考へておる次第であります。

○小泉秀吉君 そうすると只今の御説明によると、油の登録のほうは七月一日からやめになるが、その人間はやはり一応残つておるのだから、定員並びに予算のほうには今の段階ではこの法律が通つても実施上差支へはないと了承していいのですか。

○政府委員(岡田修一君) 油の登録停止によりまして約三百名の人員が減少に相成ります。併しその三百名の人員は七月以降三ヶ月間に減らされるわけでございます。三ヶ月の間三百名全部ではございませんが、或る量の人間が働いておるわけでございます。そういう人の手を借りまして実施当時の繁忙

を切り抜けたいと、かように考へております。

○小泉秀吉君 従つて運輸省のお見込では、これはこの法案の通りには突進されることになつておる、実施上予算その他の面においては大体支障はないといふお見通しだと、そう了解して解していいかどうか。

○政府委員(岡田修一君) この実施當時におきましては支障なくやれる、かように考へております。

○委員(山縣勝見君) 他に御質疑ございませぬか。別に御質疑はないと認めます。それではこれより討論に入ります。御意見のおありのかたは賛否を明らかにしてお述べを願ひたいと思つております。

○小泉秀吉君 私は本案に賛成をするものであります。大体本案は登録制度を実施し、又回漕料とか標準運賃とかいうようなものをもおおよその標準において定める。そういうふうなことから、この法律によつて非常な零細な、コンブリケートしたような船がたくさんある、又運用の実体があるといふようなことが、この登録その他のことによつて十分明らかになり、それから木船事業の将来の進展というふうなことに對しても非常に施策上都合がよくなるだろう。こういうふうなことが私の賛成する第一点であります。

それから更にこの提案者からのいろいろ理由の説明もありましたように、現在行われておる回漕業者によつて、非常な零細な木船運送業者、特に一ぱい或いは二はいぐらいしきや持つておらない、その持つておる人が船主、船

長であるといふようなかた々の木船でなければ、石炭その他の荷物を十分にその現地から運ぶことができないといふような九州、中国、その他日本には小さな港湾で物資を直接積み出さなければならぬといふふうな、そういう運送機構と生産地との連絡が木船によつてなければ圓滿な輸送ができないといふような事情から見ても、そういうした木船の健全な発達を助長する或いは保護するといふことは、これはやはり絶対に必要だと思つております。で本案それ自体がそういう見地から見ますと、先ず一応はその目的が達成されるのじやないか。特にいろいろ本案質疑の過程においてもありませんたように、不当運賃が制定され、そして産業を阻害するといふような憂いはないかといふような御議論もあつたようでありましたけれども、それに対しては極めて公平な標準運賃の制定をしよ

うという建前で運輸審議会が先ずこれを取上げ、更に運輸審議会において公聴会を聞いて、そうしたようなものに対する材料並びに手續の資料にするといふようなことをもきめられておるようなことでありまして、先ずいふ懸念される弊害はそういうふうなことでよつて阻止され得るだろうと思つたので、私は本案の制定はさういふ意味によつて賛成する次第であります。

○岡田信次君 私もこの法案に賛成するものであります。いわゆるこの木船が我が国海陸輸送界に極めて重大な役割を演じておるのみならず、この形態と申しますか、経営形態が極めて脆弱である。又業務の安定性が常に脅かされておるといふことは、先日来の提案者並びに政府当局の説明の通りである

と思うのであります。今般この法案の制定によりまして、本船の運送事業の経済的地位が向上する、或いは本船運航業者の立場が強化されるというふうになりますれば、我が国海陸輸送界、それ／＼の分野における輸送が増進され安定されて、我が国の再建の上

に役立つことは極めて大であると思ふ。こういう意味合いにおいて本法案に賛成するのでござりますが、ただ本案につきましては、なお多少微温的の感はありますけれども、当面の措置としては時宜を得たものと信じまして、本案に賛成するものであります。

○前之園喜一郎君 私も今日の段階においてはこの法案に賛成すべきものと思ひます。ただ先ほど来各委員からも御質問がありました、その標準運賃というものは、やはり問題になると思ふわけであり、先刻どなたかから御質問もありましたように、將來これは自治的に運賃を適正にきめて行くというほうに是正して行くということではなければいけないと考へるわけであり、その点に特に留意せられて本案を運用して行つて頂きたいと思ひます。その意味で賛意を表するということだけであります。

○委員長(山縣勝見君) 他に御意見もないようであり、討論は終結したものと認めてよろしくございませぬか。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 全会一致であります。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。なお本会議におきます委員長の口頭報告、その他の手続等に關しましては、慣例によりまして委員長に御一任願うことに御異議ございませんか。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認め、それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

安全を図るための方法を定め、及び航空機を運航して営む事業の秩序を確立することによつて航空の発達を図ることにあるのでありまして、以下この法律の各条項に規定してありますことは、すべてこの目的の具体化されたものでございませぬか。

第二章登録の章におきましては、航空機の登録について規定してあります。国際民間航空条約第二十条によれば、「国際航空に従事するすべての航空機は、その適正な国籍及び登録の記号を掲げなければならぬ」ということになつておりまして、外国の航空機と識別し、且つその実体把握のためにも何らかの登録制度が必要となつて参るののであります。このような見地から、第三条の規定は、航空機は航空庁長官の行方登録を受けたときは、日本の国籍を取得するということとを定めてあります。なおこの登録の法的効果といたしましては、第十条の耐空証明を受けられないこととしたしてあります。次に登録の要件として第四條で、外国人、外国法人、及び外国資本、又は外国人役員がその三分の一を占める法人が所有する航空機は登録することができないことと規定してあります。

この三分の一という限度は、航空自主権確保の見地から、米英両国の法制にも存在しているところと一致してあります。その他第五条から第九条までは登録事項、登録の変更及び登録の抹消等を規定したものであります。

次に第三章航空機の安全性の章におきましては、航空機の安全性を確保するために必要な証明及び検査について規定してあります。およそ航空機の安全性を確保し、以て貴重なる人命及び

財産についての損害を未然に防止いたしますことは、運輸行政の行わざるべからざる最下限であり又最大の眼目であり、このことは論を待たないところでございませぬか。特に最近においても星号の遭難は極めて遺憾な事例でありまして、今後再びかかることのないよう、運輸省といたしまして航空機の安全性の確保には万全を期する所存でございませぬか。耐空証明につきましては、この法案の第十一條は、耐空証明を受けた航空機でなければ航空の用に供してはならないことを規定してあります。この耐空証明を行う場合には、航空機の強度、構造及び性能が一定の技術上の基準に適合するかどうかを検査することとなつております。次に検査を簡略化し、以て検査の能率化を図る方法といたしまして、第十二條の型式証明制度を定めたのでございませぬか。因みにアメリカ航空法においてもこれと同様な趣旨が規定されているのであります。即ち型式証明は、航空機の型式の設計について行い、この型式証明を受けた設計に基づいて作られた航空機の耐空証明に當つて設計について検査を省略することとしたしてあります。その次は第十六條の修理改造検査、第十七條の予備品証明、第十八條の発動機等の整備、第十九條の航空機の整備又は改造の場合の確認、第二十条の指定無線通信機器の規定は、いずれも航空機の航行の安全のための検査について定めたものでございませぬか。

次に第四章の航空従事者の章におきましては、航空従事者に関する規定を定めてあります。ここで航空従事者と申しますことは、第二十二條の航空従事者技能証明に合格した者を申すのでございませぬか。この航空従事者にならうとする者に対しましては、一定の申請資格を必要といたしまして、航空従事者がこの法律に違反した場合等には航空庁長官は免許の取消又は業務の停止を命ずることができるといたしてあります。次に航空従事者のうち航空機に乗組んで航空業務を行う者は、この法案では航空機乗組員と、こうありますが、この航空機乗組員は、前に申上げました技能証明のほか、その身体的条件について第三十一條の航空機乗組員免許を受けなければならぬと共に、この資格に應ずる能力を保持させるために、免許に一定の有効期間を設けたのでございませぬか。なお航空従事者の資格につきましては操縦士、航空士、航空機関士、航空整備士、航空通信士に大別し、これらを別に細分して規定してあります。

次に第五章で、飛行場及び航空保安施設の章におきましては、飛行場及び航空保安施設の設置及び管理の適正を図るため必要な事項について規定してあります。飛行場及び政令で定める航空保安施設の設置につきましては、第三十八條に航空庁長官の許可を要するものとしておりますが、特に飛行場のごとく広範囲の土地を必要といたしますものにつきましては、これらの土地の所有者その他、他人の利益を著しく害することとならぬよう

に、設置の許可の際には公聴会を開くことといたしてあります。次に第四十九條の物件の除去の規定は、公共の用に供する飛行場の周辺には一定の物件の設置等を制限し、又はその除去を命じ得ることといたしてありますが、この場合土地又は物件の所有者に対しま

ざいまして、この航空従事者にならうとする者に対しましては、一定の申請資格を必要といたしまして、航空従事者がこの法律に違反した場合等には航空庁長官は免許の取消又は業務の停止を命ずることができるといたしてあります。次に航空従事者のうち航空機に乗組んで航空業務を行う者は、この法案では航空機乗組員と、こうありますが、この航空機乗組員は、前に申上げました技能証明のほか、その身体的条件について第三十一條の航空機乗組員免許を受けなければならぬと共に、この資格に應ずる能力を保持させるために、免許に一定の有効期間を設けたのでございませぬか。なお航空従事者の資格につきましては操縦士、航空士、航空機関士、航空整備士、航空通信士に大別し、これらを別に細分して規定してあります。

次に第五章で、飛行場及び航空保安施設の章におきましては、飛行場及び航空保安施設の設置及び管理の適正を図るため必要な事項について規定してあります。飛行場及び政令で定める航空保安施設の設置につきましては、第三十八條に航空庁長官の許可を要するものとしておりますが、特に飛行場のごとく広範囲の土地を必要といたしますものにつきましては、これらの土地の所有者その他、他人の利益を著しく害することとならぬよう

に、設置の許可の際には公聴会を開くことといたしてあります。次に第四十九條の物件の除去の規定は、公共の用に供する飛行場の周辺には一定の物件の設置等を制限し、又はその除去を命じ得ることといたしてありますが、この場合土地又は物件の所有者に対しま

ざいまして、この航空従事者にならうとする者に対しましては、一定の申請資格を必要といたしまして、航空従事者がこの法律に違反した場合等には航空庁長官は免許の取消又は業務の停止を命ずることができるといたしてあります。次に航空従事者のうち航空機に乗組んで航空業務を行う者は、この法案では航空機乗組員と、こうありますが、この航空機乗組員は、前に申上げました技能証明のほか、その身体的条件について第三十一條の航空機乗組員免許を受けなければならぬと共に、この資格に應ずる能力を保持させるために、免許に一定の有効期間を設けたのでございませぬか。なお航空従事者の資格につきましては操縦士、航空士、航空機関士、航空整備士、航空通信士に大別し、これらを別に細分して規定してあります。

して損失を与えたときには、飛行場の設置者はその損失を補償し、又他方土地又は物件の所有者は、利益の制限による損失が生じたときは、土地等の買取を求めることができるといふこととしております。この規定は飛行場の設置者に飛行場の機能を發揮させると同時に、土地等の所有者に対しましてはその利益を十分保護せんとする規定でございます。その他第四十八条の許可の取消、第五十一条の航空障害燈の設置、第五十二条の類似燈火の制限、第五十三条の飛行場の使用料金の届出等の規定がございす。

次に第六章の航空機の運航の章におきましては、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附屬書として採択された標準方式及び手続に準拠いたしました。航空機の航行の安全を保持するための必要な事項を規定しております。第五十七條から第六十四條までの規定は、国籍の表示、航空機に備え付ける書類、救急用具、燃料等、航行する航空機に具備すべき要件を定めたものでございす。次に第六十五條から第七十六條までは、航空機に乗り組むべき者、携帯すべき書類、一定の飛行経験及び機長の資格並びに義務等、航空従事者が航空機の運航に従事するために必要な事項を規定したものでありす。次に第七十九條から第九十八條までの規定は、飛行の禁止区域、最低安全高度、航空機の衝突予防、物件の投下の禁止及び爆発物の輸送禁止等、陸上におきまます交通規則と同じように空中における航空機の航行規則を規定してございす。

用事業に関する規定を定めてございす。航空運送事業並びに航空機使用事業につきましましては、このような初期航空事業の健全な発達を図り、以て当該事業の秩序を確立する必要がございすので免許事業といたしてございす。航空運送事業につきましましては、定期航空運送事業と不定期航空運送事業とに分けて規定してございす。定期航空運送事業は、その高度の公共性に鑑みまして、路線ごとに、第百條の運輸大臣の免許を要することといたしてありまして、この免許を受けた定期航空運送事業者は、第百二條に規定する航空機その他の施設について、航空庁長官の検査を受けることになつておりす。又定期航空運送事業者の定める運賃及び運送約款につきましましては、利用者の立場を保護する趣旨によりまして第百五條及び第百六條の規定する運輸大臣の認可を受けなければならぬことといたしてございす。次に当該事業の公共性を確保するために、運輸大臣は定期航空運送事業者に対して、公共の福祉を阻害している事実があることを認めるときは、当該事業の停止を命じ、又は免許を取消すことができることといたしてございす。併し只今申上げましたような行政処分を行う場合には、運輸大臣はすべて運輸審議会に諮問しなければならぬことと規定してございす。その決定を尊重してこれを行わなければならないのでありす。その他免許事業の本旨から申しまして、当該事業の貸渡、譲渡、合併及び相続等につきましましては、運輸大臣の免許を受けなければならないことと規定してございす。次に第百二一條の不定期航空運送事業は、主として軽航空機による遊覧飛行等が考えられるのでありす。

して、定期航空運送事業とは若干その性格を異にいたしてございすので、その安全性及び公益性を確保するために必要な限度において定期航空運送事業に関する規定を準用いたしてございす。次に航空機使用事業とは、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業を指すのでありまして、空中広告宣伝、写真測量、魚群探見等の事業形態が予想されるのでありす。当該事業につきましても、その安全性と公益性とを確保するために必要な限度において定期航空運送事業に関する規定を準用してございす。第八章外国航空機の章におきましては、外国航空機の本邦への飛行、外国航空機の国内使用、外国航空機による国内運送及び軍需品運送の禁止並びに外国人の国際航空運送事業の許可等について規定してございす。いづれも国際民間航空条約の規定を尊重いたして定めたものでございす。なお行政協定に伴う駐留軍の航空機につきましても、別に定めるこの法律の特別法案で規定いたしてございす。

第九條章則におきましては、事故原因の調査、航空運送代理店業等の届出、この法律の施行を確保するために必要な報告徴収並びに立入検査、行政手続料、運輸審議会への諮問事項及び訴願について規定してございす。そのうち事故調査につきましましては、航空事故があらざりましたときは、航空庁長官は滞りなく、その原因について調査し、その職員に航空機その他の物件を検査させなければならないこととなつておりますが、救助能力の十分でない現在におきましては、海上保安庁、国家警

察、地方自治団体等の御協力を得まして、その万全を期する所存でございす。次に第十章の罰則の章におきましては、この法律の履行を担保するため必要な限度の罰則について規定してございす。罰則は必要最小限度にとどめ、且つ罪となる行為を明らかにして、不当に個人の自由を侵害することのないように留意して規定したのでございす。

最後に附則におきましては、国内航空運送事業令の廃止に伴う経過措置といたしまして、同令に基づく日本航空株式会社及びノースウエスト航空株式会社の地位は、この法律施行後政令で定める日まで、現在の地位をそのまま認めることといたしてございす。又外国人の国際航空運送事業に関する政令の廃止に伴う経過措置といたしましては、同令の許可を受けて日本に乗り入れてる外国航空会社のうち、日本国との平和条約の第二十五條の連合国に属する者につきましましては、日本国との平和条約第十三條(b)項の規定に基いて、この法律施行後四年間、その他の者につきましましては一年間は認めることといたしてございす。その他運輸省設置法及び関係法律の改正について規定してございす。

以上で航空法案の概要についての御説明を終ります。何とぞよろしくお願ひいたします。

○委員長(山縣勝見君) 本案に關しましては只今大綱の説明がございましたが、航空法案の要綱が皆さんのお手許にありまますけれども、できれば条文との対照によつてもつと検討のしやすうような文書を頂戴して、次回までに検討いたしましたて、質疑をいたしたいと思ひますが、如何でございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) 只今朝読されましたが、一向にわからんので、もう少し各条文と対照した親切なものを頂戴した上で検討したいと思ひます。

それでは本日はこれから請願陳情に移りたいと思ひます。速記をとめて下さい。

午後三時四十分速記中止

午後四時九分速記開始

○委員長(山縣勝見君) 速記を始めて下さい。本日はこれにて散会いたします。

午後四時十分散会