

(第一類 第十二号)

第十六回国会衆議院

運輸委員會議錄

第九号

二六〇

り、同項第五号及び第六号中「任命の日以前一年間ににおいてこれらの者であつた者を含む。」を削る。

第十三条第一項中「五年」を「四年」に改め、同条第三項を削る。

第十六条の中「監理委員会」を「經營委員会」に、同条第一項中「二人以上の委員」を「二人以上の委員又は特別委員」に改め、同条第二項但書を削る。

第十九条第一項中「總裁は、監理委員会に対し責任を負う。」を削り、「監理委員会の特別委員」を「經營委員会の特別委員」に改める。

第二十条第一項中「監理委員会が推薦した者につき、」を「經營委員会の同意を得て、」に、同条第二項中「推薦」を「同意」に、同条第三項中「監理委員会」を「經營委員会」に改める。

第二十二条中「監理委員会」を「經營委員会」に改める。

第二十四条中「監理委員会」を「經營委員会」に改める。

第三十七条第二項中「七月三十一日」を六月三十日に改める。

第三十九条から第四十二条の一までを次のように改める。

(予算の彈力性)

第三十九条 日本国鉄道の予算には、その事業を企業的に經營することができるよう、需要の増加、経済事情の変動その他予測することのできない事態に応ずることができる彈力性を与えるものとす。

(予算の作成及び提出)

第三十九条の二 日本国鉄道は、

毎事業年度の予算を作成し、これ

に当該事業年度の事業計画、資金

計画その他予算の参考となる事項

に関する書類を添え、運輸大臣に

提出しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により

予算の提出を受けたときは、これ

を検討して適当であると認めたと

きは、大蔵大臣に送付しなければ

ならない。

3 大蔵大臣は、前項の規定により

予算の送付を受けたときは、運輸

大臣と協議して必要な調整を行

い、閣議の決定を経なければなら

ない。

4 内閣は、前項の決定をしたとき

は、その予算を国の予算とともに

に国会に提出しなければならな

い。

5 前項の予算には、第一項に規定

する添付書類を附するものとする。

(予算の内容)

第三十九条の三 日本国鉄道の予

算は、予算総則、収入支出予算、

継続費及び債務負担行為とする。

第三十九条の四 予算総則には、収

入支出予算、継続費及び債務負担

行為に関する継括的規定(第三十九条に規定する弾力性に関する規定を含む。)を設ける外、左の事項に関する規定を設けるものとする。

1 第三十九条の八第二項の規定により債務を負担する行為の限度額

二 第三十九条の十四第二項に規定する経費の指定

三 第三十九条の十五第一項但書

に規定する経費の指定

四 長期借入金、短期借入金及び

鉄道債券の限度額

五 第四十四条第一項に規定する

役員及び職員に対して支給する

給与の総額及び同条第二項の給

与の支給に関する事項

六 日本国鉄道の投資の目的及

び金額

七 その他予算の実施に関し必要

な事項

(収入支出予算)

第三十九条の五 収入支出予算は、

資本勘定、損益勘定及び工事勘定

の別に区分し、更に収入にあつては

その性質、支出にあつてはその

目的に従つて項に区分する。

(予備費)

第三十九条の六 災害の復旧その他

予見することができない事由によ

る支出予算の不足を補うため、日

本国有鉄道の予算に予備費を設け

ることができる。

日本国有鉄道は、予備費を使用

したときは、直ちにその旨を運輸

大臣及び大蔵大臣に通知しなけれ

ばならない。

(継続費)

第三十九条の七 日本国鉄道は、

工事又は製造であつて、その完成

に数事業年度を要するものについ

て、特に必要があるときは、経費

数事業年度にわたつて支出する」とができる。
 3 (債務の負担)
 第三十九条の八 日本国鉄道は、法律に基くもの又は支出予算の金額若しくは継続費の総額の範囲内におけるものの外、債務を負担する行為をするには、あらかじめ予算をもつて国会の議決を経なければならない。

2 日本国鉄道は、前項に規定するものの外、災害復旧その他緊急の必要がある場合には、毎事業年度、予算をもつて国会の議決を経た金額の範囲内において、債務を負担する行為をすることができない。

(予算の修正)

第三十九条の十二 日本国鉄道

は、前条第一項の場合を除く外、予算成立後に生じた事由に基いて既に成立した予算に変更を加える必要があるときは、予算を修正し、これに当該予算に係る事業計

できる。

(予算の議決)

第三十九条の九 日本国鉄道の予

算の議決に関しては、国の予算の議決の例による。

(予算の議決の通知)

第三十九条の十 内閣は、日本国有

鉄道の予算が国会の議決を経たと

第三十九条の十一 日本国鉄道の予

算は、必要に応じて、一事業年度の議決の例による。

(予算の実施)

第三十九条の九 日本国鉄道の予

算は、予算を実施することができない。

3 (暫定予算)

第三十九条の二 第二項から第五

項までの規定は、前項の規定によ

る予算の修正に準用する。

(暫定予算)

第三十九条の十三 日本国鉄道

は、必要に応じて、一事業年度のうち一定期間に係る暫定予算を作成し、これに当該予算に係る事業計画、資金計画その他当該予算の参考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出することができる。

(追加予算)

第三十九条の十一 日本国鉄道

は、予算作成後に生じた遅けることのできない事由により必要があ

る場合に限り、追加予算を作成し、これに当該予算に係る事業計

考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出することがで

きる。

2 第三十九条の二 第二項から第五

項までの規定は、前項の規定によ

る予算の修正に準用する。

(予算の繰越)

第三十九条の十五 日本国鉄道

は、予算の実施上特に必要があるときは、支出予算の経費の金額のうち、当該事業年度内に支出を終らなかつたものを翌事業年度に繰り越して作用することができる。

ときは、これを当該事業年度の予算に基してしたものとみなす。

(予算の流用等)

第三十九条の十四 日本国鉄道

は、支出予算については、当該予算の目的の外に使用してはならない。但し、予算の実施上適当且つ必要であるときは、第三十九条の五の規定による区分にかかる。

(予算の流用等)

第三十九条の十四 日本国鉄道

は、支出予算については、当該予算の目的の外に使用してはならない。但し、予算の実施上適当且つ必要であるときは、第三十九条の五の規定による区分にかかる。

(予算の流用等)

第三十九条の十四 日本国鉄道

は、支出予算については、当該予算の目的の外に使用してはならない。但し、予算の実施上適當且つ必要であるときは、第三十九条の五の規定による区分にかかる。

該自動車運送事業の種類及び路線
又は事業区域に応じ、実情に沿う
ように努めなければならない。
第六条の次に次の二条を加える。
(欠格事由)

第六条の二　運輸大臣は、左の各号
の場合には、自動車運送事業の免
許をしてはならない。

一 免許を受けようとする者が一
年以上の懲役又は禁錮の刑に処
せられ、その執行を終り、又は
執行を受けることがなくなった
日から二年を経過していない者
であるとき。

二 免許を受けようとする者が自
動車運送事業の免許の取消を受
け、取消の日から二年を経過し
ていない者であるとき。

三 免許を受けようとする者が營
業に關し成年者と同一の能力を
有しない未成年者又は禁錮者
である場合において、その法定
代理人が前二号の一に該当する
者であるとき。

四 免許を受けようとする者が法
人である場合において、その法
人の役員(いかなる名称による
かを問わず、これと同等以上の
職権又は支配力を有する者を含
む。以下同じ。)が前三号の一に
該当する者であるとき。

第七条第一項中「期間内に」の下
に「且つ、運輸省令で定める場合に
あつては、当該輸送施設等によつて
事業計画に従う業務を行なうことがで
きることについて運輸大臣の確認を
受け」を加える。

第八条第二項に次の二号を加え
る。

五 運賃及び料金が対距離制によ
る場合であつて、運輸大臣がそ
の算定の基礎となる距離を定め
たときは、これによるものであ
ること。

第八条第三項を次のよう改め
る。

3 第一項の運賃及び料金は、確定
額をもつて定められなければならない。
但し、一般乗合旅客自動車
運送事業及び一般乗用旅客自動車
運送事業以外の自動車運送事業の
うち運輸大臣の指定する種類につ
いては最高額及び最低額をもつ
てこれに代えることができる。

第十三条第一項中「自動車運送事
業者」の下に「一般乗用旅客自動車
運送事業を經營する者を除く。」を
加える。

第十八条第二項を次のよう改
める。

2 第六条の規定は、前項の認可に
ついて準用する。

第二十三条中「一般路線貨物自動
車運送事業を經營する者」の下に
「(以下「一般路線貨物自動車運送事
業者」という。)を加え、同条中「運輸
大臣が事業区域を指定したときは、」
及び「その事業区域内において」を
削る。

第二十四条を次のように改める。
(禁止行為)

第二十四条　事業区域を定める自動
車運送事業を經營する者は、発地
及び着地のいずれもがその事業区
域外に存する旅客又は貨物の運送
をしてはならない。

第二十四条の次に次の二号を加え
る。

第二十四条の二　一般貸切旅客自動
車運送事業を經營する者(以下「一
般貸切旅客自動車運送事業者」と
いふ。)は、左の場合を除き、乗合
旅客の運送をしてはならない。

第一災害の場合その他緊急を要す
るとき。

二 一般乗合旅客自動車運送事業
者によることが困難な場合にお
いて、運輸大臣の許可を受けた
とき。

2 一般区域貨物自動車運送事業を
經營する者(以下「一般区域貨物自
動車運送事業者」という。)は、左の場合を
除き、積合貨物の運送をしてはな
らない。

一 災害の場合その他緊急を要す
るとき。

二 一般路線貨物自動車運送事業
者又は鉄道により運送される貨
物の集貨又は配達のためにする
とき。

三 多数の貨物の集散する場所に
発着する貨物の運送であつて、
運輸省令で定めるものを行うと
き。

4 一般路線貨物自動車運送事業

3 前項の自動車登録番号標の返付
を受けた者は、当該自動車登録番
号標を当該自動車に取りつけ、陸
運局長の封印の取りつけを受けな
ければならない。

第四十四条第三号の次に次の二号
を加える。

4 第百二十条の規定により免許
に附した期限が満了したとき。
第四十六条中「第二十四条」の下
に「第二十四条の二第二項」を加
え、同条中「及び第四十三条の二」を改
め、同条中「期間を定め

て」の下に「輸送施設の当該事業のた
めの使用の停止若しくは」を加え、
同条第三号中「第六条第二項」を「第
六条の二」に改める。

第四十三条の次に次の二条を加え
る。

3 第四十三条の二の規定は、運輸
大臣が第一項の規定により自家用

第七十九条中「第四十三条、」の下
に「第四十三条の二」を加える。

第八十九条を次のように改める。

(利用運送の制限)

第八十九条　自動車運送取扱事業者
は、左の場合を除き、一般区域貨
物自動車運送事業者又は一般小型
貨物自動車運送事業者が事業用自
動車を貸し切つて行う運送を利用
して、積合貨物を運送してはなら
ない。

第一災害の場合その他緊急を要す
るとき。

二 公衆の利便を増進するため必
要である場合において運輸大臣
の許可を受けたとき。

3 第九十五条中「自動車運送取扱事
業には」の下に「第三十条、」を加え
て陸運局長の領置を受けるべきこ
とを命ずることができる。

2 陸運局長は、前条に規定する輸
送施設の使用の停止又は事業の停
止の期間が満了したときは、前項
の規定により返納を受けた自動車
検査証又は同項の規定により領置
した自動車登録番号標を返付しな
ければならない。

3 第九十六条　削除

第九十八条中「及び第九十一条第
一項から第四項まで」及び「
規定期間を削る。」を削る。

4 第九十九条第一項中「事業用自動
車以外の自動車(以下「自家用自動
車」という。)を「事業用自動車以外
の自動車(以下「自家用自動車」とい
う。)であつて貨物の輸送の用に供す
るもの(以下「自家用貨物自動車」と
いう。)に、「自家用自動車を使用す
る者」を「自家用貨物自動車を使用す
る者」に改め、同条第二項中「自家用
自動車」を「自家用貨物自動車」に
改める。

第五百二条第二項の次に次の二項を
加える。

3 第四十三条の二の規定は、運輸

自動車の使用を禁止した場合について準用する。

第八章 日本運送機関

自動車運送協議会は、陸

2 自動車運送協議会は、陸運局長
運局ごとにこれを置く

の諸間に応じて、自動車運送につき、左に掲げる事項に関する基本的方針を定めることとする。

的な方針を調査審議する。

給輸送力の策定その他輸送の需
要と供給との調整に関するこ

卷之三

卷之二

三 運賃及び料金の基準に関する こと。

四 従業員の服務及び養成に関する二点。

五 その他輸送に関する重要な事項

3 項
陸運局長は、前項の規定により

自動車運送協議会の答申を受けたときは、その所掌事務の遂行上、

これを尊重しなければならない。

4. 自動車運送協議会は、第二項の事項に關し必要と認めるときは、

関係行政庁に建議することができ
る。

5 自動車運送協議会は、自動車運

送に関する苦情について調査し、
陸運局長に意見を述べることがで

組織

第二百四条 自動車運送協議会は、委員九人以内をもつて組織する。

（省令への委任）

第百六条　自動車運送協議会の庶務は、陸運局において處理する。

第百七条　この法律に規定するもの以外、自動車運送協議会に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第一百八条から第一百十九条まで　削除

第百二十条中「条件」の下に「又は期限」を加える。

第二章、の下に「第四章、」を加え、同条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の二項を加える。

2 第四十三条の二に規定する陸運局長の職權は、政令で定めるところにより、都道府県知事に委任す

第三百六条 自動車運送協議会の庶務

(庶務)

3 次官の職員、学識経験のある者、自動車運送事業者及び自動車運送事業を利用する者のうちから、運輸大臣が関係者の意見を聽いて任命する。

4 第二項の規定は、臨時委員の任命について準用する。

5 委員及び臨時委員は、非常勤とする。

(委員の任期)

第六百五条 委員(次官の職員のうちから任命された委員を除く。)の任期は、一年とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 前二項の聽聞に際しては、利害関係人に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

4 第一項及び第二項の聽聞に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

五百二十五条中「道路運送の振興を図るため組織する団体」を「左に掲げる事業の全部又は一部を行なうことを目的として組織する団体」に改め、同条に次の十号を加える。

一 構成員の行う道路運送に関する指導、調査及び研究

二 構成員の行う道路運送に必要な物資の共同購入、共同設備の設置その他構成員の行う道路運送に關する共同施設

（聴聞）

第三百二十二条の二 陸運局長は、その権限に属する左に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞することができる。

一 自動車運送事業の免許

二 自動車運送事業の停止及び免許の取消

三 自動車運送事業における基本的な運賃及び料金に関する認可

2 陸運局長は、その権限に属する前項各号に掲げる事項について利害関係人の申請があつたときは、利害関係人は運輸大臣の権限に属する前項各号に掲げる事項について運輸大臣の指示があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞しなければならない。

3 前二項の聴聞に際しては、利害関係人に対し、意見を述べ、及び

(自動車運送の総合的発達のため
にする措置) える。

三 構成員に対する道路運送に関する債務の割引を含む)及び構成員のためにするその借入

四 構成員の道路運送に関する債務の保証

五 構成員の行う道路運送に関する必要な資金の融通のあつ旋

六 構成員の行う道路運送の用に供する物資の購入のあつ旋

七 団体としての意見の公表文は適當な行政庁に対する申出

八 この法律の規定により構成員が提出する報告書等の取りまとめ

九 前号に掲げるものの外、行政庁が構成員に対して発する通知の構成員への伝達その他行政庁の行うこの法律の施行のためにする措置に対する協力

十 この法律の違反行為の予防

第百二十五条の次に次の一条を加える。

(自動車運送の総合的発達のため

3 この法律の施行前にした改正前
の道路運送法及び道路運送法施行
法（昭和二十六年法律第二百八十四
号）第十一條の規定による一般自
動車運送事業の免許又は道路運送
法第四十六条の規定による種類若
しくは事業区域の指定は、運輸省
令で定めるところにより、改正後
の同法の規定に基づいてしたものと
みなす。

4 この法律の施行前にした改正前
の道路運送法の規定による一般自
動車運送事業の免許の申請は、運
輸省令で定めるところにより、改

三十四条第一項」の下に「第四十三条の二第二項（第二百二条第三項において準用する場合を含む。）」を加え、同条第三号中「第十五条」の下に「第四十三条の二第三項（第一百二条第三項において準用する場合を含む。）」を加え、「同条中第八号を第七号とし、第九号を第八号とする。」

第一百三十八条第二号中「（第九十八条において準用する場合を含む。）」を削る。

附 則

1 この法律は、昭和二十八年十月一日から施行する。

2 運輸省設置法（昭和二十四年法律第二百五十七号）の一部を次のように改正する。

第五十五条を次のように改める。
（自動車運送協議会）

第五十五条 陸運局に、附属機関として自動車運送協議会を置く。

2 自動車運送協議会について
は、道路運送法の定めるところ

正後の同法の規定に基いていたものとみます。

この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、な

お従前の例による。

○西村(英)政府委員 ただいまから日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げま

す。

日本国有鉄道が公共企業体として発足いたしまして以来おおむね四年を経過したのであります。この間その設立の趣旨を生かし、能率的な運営をはかります。また、公共の福祉を増進し得るよう、種々の制度に検討を加えて参つたのであります。今後管理制度と会計に関する部分を中心いたしまして、日本国有鉄道法に所要の改正を加えますために、この法律案を提出いたすことになつた次第であります。

最初に日本国有鉄道の管理制度に関する改正についてであります。日本国有鉄道については現在その指導統制に任ずる機関といたしまして監理委員会を設けておりますが、その性格が不明確な点がありますので、今回これにかえてその権限をより明確にして、業務運営に関する重要事項の議決機関として経営委員会を設けることとしたいたしました。また総裁を内閣が任命するに際しましては、現行法は監理委員会が推薦した者につきこれをなすことになつておりますのを、経営委員会の同意を得るにとどめることと改めました。

次に会計及び財務に関する改正についてであります。が、日本国有鉄道は同法第一条に明示いたします通り、その能率的な運営により、公共の福祉を増進することを目的とするものでありますから、その事業の運営の基礎たる財務活動につきましては、十分にその企業性を發揮し得るようにいたすべきことをもちろんあります。しかしながら日本国有鉄道は全額政府出資の公共企業体として、一般民間企業とその本質において性格的に異なるものであり、公共の福祉の見地から、国の特殊の関心と監督に服す必要のあることは申すまでもないことであります。会計及び財務に関する改正の要点といたしましては、日本国有鉄道の予算の形式、予算の繰越し、利益金の処分、現金の取扱い、資金の調達等の諸規定につきまして、企業にふさわしいよう所要の整備を加えますのがその第一であります。次に役員及び職員に関する給与と准則について、現行法では予算の中で給与の額として定められたいわゆる給与総額を越えてはならないこととされておるのであります。今回特別の給与につきましては若干の彈力性を与えたことがあります。第三に日本国有鉄道は一定の条件のもとにおいては、関連事業に投資をすることを明らかにしたことであります。

以上が改正のおもな点であります。これが詳細につきましては内容の説明を申し上げる際に譲りないと存じます。以上をもしまして提案理由の説明を終りたいと存じますが、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決あらんことををお願い申し上げます。

次に鉄道敷設法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由並びにその概要を御説明申し上げます。

御承知のように鉄道敷設法は、日本国有鉄道の敷設すべき予定鉄道線路並びに、委員の任期の始期、終期等につきましては、現在法では明確を欠く点がござりますので、これを若干改正いたしたいと考えた次第でございます。

翻つて戦後におけるわが国の産業経済の事情を考えてみると、戦前に比べて著しくその趣を異にして参つたのでありますので、この新しい見地から敷設法予定線を再検討してかかるべきであります。これを鉄道建設審議会に諮問いたしましたところ、本年二月十八日、十三の線路を敷設法別表に追加するを適當と認める旨の御答申をいたしましたので、ここに改正法律案として御審議を願うことにいたしました次第でございます。

別表に追加する十三線路の内容につきましては、別に詳細に申し上げることといたしますが、この線路を新たに追加することがこの改正案の主体でござります。次に、このほかに改正いたしました事項は、委員の任命等についての事務的な事柄でございまして、その第一は、法第六条第二項第三号中の委員「経済安定本部副長官」を「経済審議庁次長」に改めることであります。これは経済審議庁設置に伴い改正せられることがござります。

第二は、法第六条第二項第六号及び第七号の委員に対し、審議会開催の場合は、手当を支給することができるよう改めましたことでございます。

第三は、法第七条関係でございますが、委員の任期の始期、終期等につきましては、臨時委員を置くことになつております。以上によりまして本法律案の提出理由についての御説明を終りますが、道路運送の総合的発達をはかつたこと

ます。現行法では明確を欠く点がござりますので、これを若干改正いたしたいと考えた次第でございます。

以上の法律案の概要でございまして、改正せられたものでありまして、この法律の別表、すなわち予定鉄道線路につきましては、現在に至るまではほとんど改訂せられておらないのであります。

翻つて戦後におけるわが国の産業経済

の適用方について事業の種類及び地方

貢献いたしたい所存でございます。

とによって、産業資源の開発を促進し、もつてわが国の経済自立の達成に貢献いたしたい所存でございます。

そこで、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決ありますようお願いする次第でございます。

次に道路運送法の一部を改正する法律案の提出理由について御説明いたしました。

道路運送法の実施後、自動車運送の発展著しく、また諸情勢も変化して参りましたので、運輸省といたしましては同法の改正についてかねてから検討しておりますところ、前国会に議員提出として同法の一部改正案が提出されました。解説のため成立に至らなかつたことは御承知の通りであります。よつて今回、同法の趣旨を全面的に改めました上、自動車運送事業に対する規定と自動車運送に関する諸問題について必要な改正をいたしました。

以下、本法律案による改正の要点について御説明いたします。

第一に、一般自動車運送事業の種類ごとの定義を改正いたしまして、一般乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、一般路線

貨物自動車運送事業は定期的乗合貨物の三要件を、それと併せて積合貨物の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

乗合旅客自動車運送事業は定期的乗合旅客の三要件を、それと併せて

実情に対応させるとともに、両事業の類似行為発生の防止に資することにいたことであります。

第二に、自動車運送事業の免許基準の一部を改正いたしますとともに、そ

の適用方について事業の種類及び地方の実情に対応させるようにいたことにいたります。

第三に、自動車運送事業の運賃、料金制度を改正いたしまして、自動車運送事業の一部については、確定運賃制度のほかに最高及び最低運賃制度の道

度の最も開くことにより、実情に対応させることであります。

第四に、道路運送審議会を廃止し、行政手続の簡素化をはかりますとともに、適正供給輸送力の策定その他の

自動車運送に関する基本的方針について陸運局長の諮問に応するため、自動車運送協議会を設けることにより、行政手続の簡素化をはかりますとともに、適正供給輸送力の策定その他の

○關内委員長 三案に対する質疑は次
会より行います。

○關内委員長 次に海上運送法の一部を改正する法律案、臨時船質等改善助成利子補給法案及び臨時船舶建造調整法案を一括議題とし、質疑を続けま
す。

海上運送法の一部を改正する法律案に対し、關谷君より修正案が提出されておりますので、その趣旨説明を求めます。關谷勝利君。

海上運送法の一部を改正する法律
案に對する修正案
毎年運送法の一節を改正する法律
案の全部を次のように修正する。
毎年運送法の一部を改正する法律

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）の一部を次のように改正する。

(保険契約締結の命令)
第十九条の一 運輸大臣は、旅客定期航路事業を永続的に確保し、且つ、旅客の利益を保護するため必要があると認めるときは、運輸審議会にはかり、旅客定期航路事業者に対し、当該旅客定期航路事業者が旅客の運送に關し支払うことのある損害賠償のため保険契約を締結することを命ずることができる。

第二十条の二中「第十九条」を「第

十九条の二に改める。

第三十条第三号及び第三十条の三

附則

中「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。)」を「第十九条の四(第十九条の五において準用する場合を含む。)」に改める。
第四十三条に次の但し書きを加え
る。

この法律中第十九条の二、第二十条の二、第三十条第三号、第三十条の三、第四十九条第一号及び第四十九条第二号の改正規定は、公布の日から施行し、その他の規定は、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日から施行する。

船舶安全法（昭和八年法律第十
二号）の一部を次のように改正す

第二条第二項第一号を次のように改める。
一 稲穎敷五頃未満の船舶（旅
客運送ノ用ニ供スルモノヲ除
ク）

総トン数百ト ン未満のもの	船長 機関長	前条ノ規定ニ拘ラズ 総噸數五噸未満ノ船舶及第三十 二条各号ニ掲タル船舶ニシテ旅 客運送ノ用ニ供スルモノニ付テ
------------------	-----------	---

を加える。
別表第七の船舶の欄中「平水区
或を航行又或とする汽船」を「平水

区域を航行区域とする汽船（総トン数五トン未満である旅客運送の用に供するものを除く。）に改める。

運輸大臣は、附則第五項施行の際、現に総トン数五トン未満の船舶であつて旅客運送の用に供するものにおいて、船長の職務を行つてゐる者に対しては、その居住する市町村の長（特別区にあつては

2

この法律中第四十三条の改正規定施行の際現に改正後の同条の規定により新たに旅客定期航路事業特別区の長)のその旨及び当該船舶が旅客運送の用に供するものであるとの証明があつた場合に限り、昭和二十九年八月三十一日までのその者の申請により、試験を行わないで、小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。
(経過規定)

前記
総トン数五ト
未満のもの
船長
操縦士

第二条第一項第一号中「船舶」の下に「旅客運送の用に供する船舶を除く。」を加える。
別表第一の船舶の欄平水区域を航行区域とする汽船の項中

5 船舶職員法（昭和二十六年法律第百四十九号）の一部を次のよう改定する。

第二十四条ノ二中「第十条第一項」を「第五条ノ二、第十条第二項」に改める。

ノ検査ハ主務大臣ニ於テ必要ト
認ムル時ニ隨時之ヲ行フモノト
シ當該検査ノ方法及検査ニ基キ
交付スル証書ソノ他ノ書類ニ關
シテハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第七条中「第五条」の次に「第五

している事実があると認めるときには、保険契約を締結するよう命令ができるよう規定されておりますが、事人命に関するものでありまして、災害の事実が発生してから命令を出しましても、すでに災害を受けた者に対しましては、何らの役にも立たないのであります。かような不合理を是正いたしますため、旅客の利益を保護するために必要があると認めたときは、未然に命令を出すことができるよう修正しようとするものであります。

○開港委員　海上運送法の一部を改正する法律案に対しまして、修正動議を提出いたします。修正案につきましては、お手元に配付いたしました案文により御承知を願いたいと存じます。これより修正の理由を簡単に御説明申上げたいと存じます。

まず第一点は、政府原案によりますと、運輸大臣は利用者の利益を重視す

3 運輸大臣が前項の申請を受けた日から百八十日以内に、当該申請について免許をする旨又は免許をしない旨の通知をしないときは、当該申請は、免許されたものとする。

となる事業を営んでいる者は、

第二点は、現行法におきましては、総トン数五トン未満の船舶は、法の適用を受けないことになります。が、一般的の船舶ならばともかく、貴重な人命を預かる旅客船を放任しておきることは、危険さあまりないのです。しかしもこれら適用外の旅客船は、燃料油配給時代の昭和二十六年七月当時に、国内全旅客輸送量の約二割に当る二千三百万人の旅客を輸送しておりました。現在でははるかにこれを上まわるものと予想されるのであります。なおこれら小型旅客船は、しばしば海難事故を引起しておりますが、この事業者は、資産能力がきわめて薄弱の場合が多く、従いまして少額な賠償金の支払いに甘んじなければならぬ場合が應々生ずるのであります。以上申し上げました実情にかんがみますと、旅客の利益の保護について万全を期すうとするものであります。

第三点は、これら小型船舶の安全を確保するため、船舶安全法及び船舶職員法の一部を改めまして、必要最小限度の規制を行おうとするものであります。

何とぞ御賛成を賜りますようお願ひいたします。

○川島(金)委員 この三案について若干念のためにお尋ねをしておきたいのです。たゞいま關谷君によつて説明をされた海上運送法の一部改正法案に対する修正案では、旅客船に限つて五トン未満のものに対しても保険契約の締結の命令ができるように措置したい、

こういう修正が出て参つたのであります。この修正の目途とするところには、別に私も異議はないのであります。が、今の御説明によりますと、この五トン未満の旅客船の数はかなり多いようあります。従つてこの旅客船が輸送いたします旅客の数に至りましても、きわめて多いということとは想像にかたくないであります。しかしながらこの五トン未満の、いわゆる言葉の表現は当らないと思いますが、かりに私はこれを弱小企業者とも名づけてみたい。こういう弱小企業者のいわゆる旅客船の業者に対する強制的な保険契約をさせると、そのこと事態の目的は、こういう小さな船に關しての遭難とかあるいは事故といふものがこれまた多い。それもそうでもしましようが、しかしそれだからといって、強制的にこの保険契約をするということはよろしいのであるが、はたしてこの弱小企業者にそういう力というか、能力といふものを常に持つておるかどうか。こういうことによつて、弱小の業者がこの法律の実施によりまして、一方的に強制的に整理をされて行くと、いう事態も起つて来るのじやないかと。いう懸念が私にはあるわけです。そういう懸念に対しても、この修正案は何らの考慮を払つておらないかのごとくにありますか、その点についての修正提案者の明快なお答えを願いたい。

○關谷委員 今のは、かいだけの問題ではなくして、ろ、かいのみをあります。こういう弱体で、しかも現状においてもまったく細々としてこれが仕事に携わつており、そしてその收入は辛うじて最低生活をささえられない。こう私は現実は知りませんが想像ができるのであります。そういうふうな例をも必ずしも少なくおられますか、その点についての修正案の明快なお答えを願いたい。

○川島(金)委員 今のは、かいだけの問題ではなくして、ろ、かいのみをあります。こういう弱体で、しかも現状においてもまったく細々としてこれが仕事に携わつており、そしてその收入は辛うじて最低生活をささえられない。このように私は確信をいたしております。

○關谷委員 (改) この問題でちよつと關谷君にお尋ねしたいのですが、五トン未満の船に許可制を置いていたといふ以外の小船をもつていたしまする輸送業者の中には、かなり零細なものがあると思います。先ほど申し上げますように、この修正案の目的とするところには私は異議はない。しかしそれを強制するために起りまする派生的な若干の事態について、どうも心配があるよう気がする。そういう心配がある対しましては、また別な道においては何かの措置を講じておく、その親切なことは御説明によつておつたり、あるいはエンジンに大きな故障があるのであるのに出帆したなどと敗しておつたり、あるいは人命に損害を与える場合は非常に少い。無理に五トン以下に許可制をしたという、その

ものを差引きましても、船主に対して厖大な負担をさせとすることにはならないのであります。これによってもできる限りのことをしておきます。そこで、この御説明によりますと、この五トン未満の旅客船の数はかなり多いようあります。従つてこの旅客船が輸送いたします旅客の数に至りましても、きわめて多いということとは想像にかたくないであります。しかしながらこの五トン未満の、いわゆる言葉の表現は当らないと思いますが、かりに私はこれを弱小企業者とも名づけてみたい。こういう弱小企業者のいわゆる旅客船の業者に対する強制的な保険契約をさせると、そのこと事態の目的は、こういう小さな船に關しての遭難とかあるいは事故といふものがこれまた多い。それもそうでもしましようが、しかしそれだからといって、強制的にこの保険契約をするということはよろしいのであるが、はたしてこの弱小企業者にそういう力というか、能力といふものを常に持つておるかどうか。こういうことによつて、弱小の業者がこの法律の実施によりまして、一方的に強制的に整理をされて行くと、いう事態も起つて来るのじやないかと。いう懸念が私にはあるわけです。そういう懸念に対して、この修正案は何らの考慮を払つておらないかのごとくにありますか、その点についての修正提案者の明快なお答えを願いたい。

○關谷委員 この保険契約をやらしまして、これは一人当たりの運賃に計算してみると、大体最低四十銭から最高一円程度にしかならないのであります。それで、その旅客運賃の中からこれだけ

点に多少疑問がある。できるならば、これは自由党さんの政策は自由主義でありますから、なるべくこういう許可制をなくしたいというのが自由党的考え方と思うのであります。あまりこういう小さい船までも許可制をやると、ことにはしけ業者、あるいは港湾の輸

送業者が非常に苦しい立場に追い込まれる。何でも申請して許可する、手続は煩雑である。これが今までの一般大衆の声なんです。それに五トン未満のような船までも許可制をしたいということについて説明していただきたい。

○關谷委員 五トン未満の小型船の事故が少いというふうなお話であります
が、瀬戸内海等におきます事故の大半は、この五トン未満の船であるといふふうに私どもは承知しております。
○原彪委員(改) 私の言う許可制といふのは、営業の許可でなく、船体の検査の意味なんですが、統計的にごらんになっても私はやはり定員外に乗せたということと、あるいは天候に支配される場合が統計的に一番多いと思いま
すが、これは資料を出してもらう必要

それからもう一つ私お伺いしたいのは、人命の安全性ということについて、自動車あたりは警察がこれに関与している場合が非常に多いのです。自動車の車体検査その他一切を警察が関与しているのですが、外航に出ない。国内のそういう小さい船の輸送の場合に、警察との関連性はどういうことになるか、もちろん警察も国内の輸送ですから、ある程度のつまり水上警察というのがありますが、それがどういう関係を持ちますか。

ますると、水上警察と申しますよりは、今のは海上の取締り警察権は、一切海上保安庁にありますから、保安庁が取締る、このように考えております。なお自動車等は、いろいろ警察でやつておるようですが、この点は何どいりますか、両県にまたがるといふうな場合もたび々ありますので、瀬戸内海あたりの島々ということになると、そこで不便が発生して来るのではないで、このように考えております。

うな問題が起つて来るでしょう。しかしその起つて来た場合にその零細な船主、あるいは業者が、それにこたえるだけの力がある場合は問題はありませんが、不幸にしてそういう力がないような場合にもこれを強制するといふことは、私が前段心配をいたしましたと同様な事態が起つて来て、零細な船主がこの法律の施行によつて必然的に一方的にやむを得ず淘汰される、整理されるという事態が起つて来そうな気がする、そういうことについてはどういうふうに修正提案者は考えておられるか。私のこの質問が的はずであればあります。しかしそのままお尋ねですが、どうでないとすれば御意見を伺いたい。

○關谷委員 これはいろいろ船舶の検査等をしていないために、事故の起ることが多い。また定員外を乗せること、さらにこれを取締るというような取締りの対象にするので、その点はお説の通りであります。しかしながらために船質の改善をしなければならぬというようななときには困るのではないかというお説のようありました。從来は五トン未満というようなものは船庫というようなもののおそらく対象になつていなかつたと思いますが、将来は商工中金あるいは、中小企業金融公庫でありますか、そういうものの融資の対象になるというふうに考えております。またそうすべきものであると考えております。

○川島(金)委員 そこなんです。そういうことが起つて来ないとは保証できません。またそうすべきものであると考

あります。しかし、その場合に融資なり、その他の方針もあるうと思ひます。さあたつて融資の問題が大きくなつて来ると思います。それも一方的な法律によりまして、提案者の説明によれば、そういう問題も考えなければならぬ。個人は思つております。されば、關谷君自身の政治的な配慮だけでもあります。關谷君が思つておつても、政府が必ずしも実施してくれるとは限りません。有力な關谷委員でありますから、關谷委員のお言葉は相当有力であるうかと思ひますが、なかへ、そういうことは参らぬと思う。そういうことについてもやはり明確な見通しというか、法を規定するかとと思ひます。なかへ、そういうか、安心感というものを一方的に与えておいて、こうした法律を施行し、かたゞ乗客の生命の安全を十分に保護して行く政策を行ふ、こう一貫的、総合的な見地に立つての完全なものを作つくるというのが最も望ましいと思うのです。そこで修正提案者にお伺いするのであります。さらにもう一つつづくと、そういうことについてももう一つつづくと、案文をどこかに入れて、安心感に直して行くお気持があるものかどうか、その点をお伺いいたしたい。

ければならぬ問題があらうと思いまよ
が、さあたつて時間のこともあります
しようし、法文もじりまわす煩もあ
るかと思いますが、そういう心配がな
るのですから、この修正案につけ加え
て、関谷さんの方から附帯決議でもあ
れまして、そういうことについての
配慮もわれへんが十分にした、こ
うことの意思表示をされるような田
中さんの方から附帯決議でもあ
りますし、やつて安心させるべきじやな
か、こう思うのです。

○關谷委員 そのようなことが必要で
あるかとも考えられますので、み
し皆さんの方のそのような御意見が強
いようありましたなら、そのような附
帯決議でもいたしておけつこうだと想
います。

○川島(金)委員 どうぞひとつできる
だけその方に向つて御努力願いたいと
思うのです。

それからこの点について最後に念の
ためにお伺いしておくのですが、先ほ
ど提案者の関谷君のお話によります
と、何か五トン未満の小さな船の輸輪
の関係での保険といふものは、一人当
り平均すれば四十銭か五十銭、従つて
船貨との關係からいいましてもきわめ
て僅少なものだ、こう言われたのであ
りますが、私どもはよくわかりませ
ん。そういった僅少な保険料率をかけ
たことによつて、今度は實際に災難を
たしております者が、これならば船に
対する保険金の給付というものが完全
に行われて、人命の安全を確保する意
味において保障されるのだ、こういつ

行くというようなことも、私は悪い人間がおれができるじゃないかといふ感
じがいたすわけです。そういうつた場合に一体どういうふうに政府としては処
罰をし、監督をするのか。

が、銀行との関係においてこうしや問題について反則があつた場合には返還を一時に求める場合もあるといふようなことがあるのです。そういう返還を求める場合があるといふような手ぬるいことであつてはならないと私は思うのであります。それは私の感じだけであるが、もしませんが、そういう反則の場合については、むしろもつときつい断固たる処置をするぞといふ、やはり一本の筋が通つております。この問題は不測の場合において悪用されるおそれが断じてないわけではなかろうと、いうような感じが私はするのであります。その点についての御見解はどのよくなことでござりますか、明らかにしてもらいたい。

○川島（金）委員 私がこの法案を理解するところによれば、その解撤といふ問題でなくして、解撤に基いて一步前進する新造船の問題について行われるところの利子補給である。こういふうに私は理解しておるので。そういたしますと、解撤だけは具体的にこの法律の対象にするにはまだ時期が早いと思われるという感じが私はいたします。そこで私今のような疑問が起り、お尋ねするようなことになつておるのあります。が、解撤をして、さらに新造船への着手があつて、初めて利子補給の法律が活動を開始すると、うふうに私は理解いたすのですが、今のお話を伺つて、何か船を解撤するということによつて造船の着工が始められた後に、新たに造船の計画を立て、それにおいてこの法律が活用される、私はなれば、もう利子補給の問題が動き出します、こういうふうに私は受取つて解釈したのですが、その通りなんですか。

○川島(金)委員 その点わかりました。それでは先ほど私がお尋ねをいたしました後段の問題です。この法律に違反した場合には返還を求める、こういった問題が起り得るわけです。その問題に対して、ただ返還を求めるだけではどうも手かるい、私にはこういう気がいたします。もつと何か厳格な——かりそめにも国の税金でこれをまかなかつてやろうという親心をもつてするのですから、その親心にそむくようなことをした場合に、ただ返せばそれでいいのだ、こういうことであつてはならないと思う。もつと厳格な处置があつてしかるべきではないか。そのことによつて、またこういう反則などを発生せしめる余地を少からしめる、こういうことにもなるのではないかと思ひますが、その点はいかがですか。

○岡田(修)政府委員 海運会社の方の不届きなものが発生しないような措置は、先ほど言いましたような事項で防ぎ得るわけでござりますが、たとえば金融機関は、この古船を解体したものについては、政府から竣工までは二分、その後は五厘の利子を補給される、その金額だけをまけねばならないわけです。ところが金融機関が政府からそれだけの補給を受けておきながら、海運業者から、補給を受けざると同じような利子を徴収するという場合がある。そういう場合には金融機関が出るのを防ぐだけでなく、金融機関が不当な利得をするというようなことに対してもあらず、そういう金融機関に対しても、補給したものを取り上げる

○川島(金)委員 不当な金融業者、金融機関から取上げるということは当然です。ただ、すでに支給した利子補給金の全部もしくは一部の返還を求めるだけなしに、何かもつと強いものが、あつてよさそうだという感じが私にはいたしますので、その点をお伺いしておるわけですが、いかがでござりますか。

○岡田(條)政府委員 実は戦前にも、こういう利子補給の制度があり、また戦後におきましても、船だけなしに、ほかに利子補給の制度がござりますが、いずれもそういう金融機関が、たゞいま申しましたよくな不当な行為をした場合には、すでに支給した利子を取り上げてしまう、という程度にとどまっておりまして、これは政府部内法務局等においてもいろいろ審議をしたのですが、ございますが、これ以上の罰則を科するのには奇矯であるということで、他の先例にならつてこの程度にとどめたわけであります。

○川島(金)委員 政府がこういうことがあるだろうということを心配するから、こういう一つの条文が生れて来ておるのだ、と私は思う。そういうことがあり得るだろうということを予想するならば、ただこれだけでなしに、やはりもつと何か嚴重な規則がないと、一層こういう事態が起りやすいことになるのじやないか、こういうふうに私は懸念をするので、今繰返しお尋ねをいたします。しかしこのことにつけ私は問答しよう、という意思はありません。従来もこの程度であつたわけであります。しかしこのことをし、他の例もこの通りであるのだから。

ら、そういう心配をしなくともよろしくいうならば、これは別であります。そこで私は船質改善の問題はその程度にしますが、臨時船舶建造調整法、この問題について一、二わかりませんところがありますので、この際お尋ねしておきたいと思うのであります。

その第一点は、この法案によりますと、五百総トン未満の内航船は除外しております。この除外いたしております根拠といふものはどこにあるのか、その点をまずお伺いしておきたいと思ひます。

○甘利政府委員 本法案の目的は外航船の船腹拡充にありますから、はたしてそれでは外航船とはどういうトン数以上のものをいうのか、ということが問題になると思いますが、一九四八年に改正になりました海上における人命に関する条約といふものが、主として船の安全その他を取締つておる条約であり、それに基いてわが国では安全法その他の省令等が出ておるのであります。が、その条約によると、この条約は国際航海に従事する船舶に適用する、われくも外航船舶とは国際航海に従事する船舶といふうに解釈いたしております。この場合の国際航海とは、日本なら日本と外国の間、あるいは外国相互の間に従事する船舶の航海をもつて国際航海と言つておりますが、その国際航海に従事する船舶として、その条約の適用にあたつては五百総トン以上のものを対象としたしておりますので、われくもそういう見地から五百トン以上をもつて普通の外航船舶、こういうふうに解釈いたしておられます。

○川島(金)委員 その趣旨は説明書にありますので、私にもわからないわけではないのですが、ただ私がお尋ねいたしますのは、政府がこのたびこういつた統制といいますか、許可制をやろうというには大きな目的がある、しかしそれはひとりその見解から申し上げれば、国際航路に使われるところの船の問題だけにとどまらないで、内航船においてもやはりいろいろな問題があるうかと思う。内航船舶についてもやはり非常な過剰を見るようなおそれもあるうし、またその過剰によつていろいろな弊害が起つていて、遠いないと私は想像いたしておるのであります。従つて内航船舶の建造につきましても、やはり何とかの適切な指導と統制といふものが、今日はすでに必要な段階にあるのではないか、こういうふうに考へるのでありますと、その点は政府当局としては一体どのように考へられておるか、外国航路船舶だけが統制を必要としておるので、内航の船舶については建造について何らの統制を必要としない、むしろ自由放任のままにしておいた方が好ましい姿になつて行くのだという見通しでもあれば別ですが、その点はいかがでござりますか。

応するよう使いたいという見地から、そのつくるられる船について、國民経済が必要とする方向に持つて行くよにやりたい、そういう船をつくりたいという趣旨でてきておるのであります。ですが、今お話を小型船については、なるほどこれも非常に過剰でありますので、そういう過剰船腹を規制するという意味で許可制をしくということであれば、これまた必要かと思ひますが、本法の趣旨は、前に述べましたような趣旨でござりますので、一應これには触れておらないわけであります。

次の機会に、さような考え方を持つておつたわけでござります。小型船舶に対する建造費給調整の問題につきましては、私ども非常にその必要性を痛感しておりますのでございまして、今回御審議願つております戦標船を解体することもその一つでございますが、これにつきましても、先般御説明申し上げましたように、たといこれで十万重量トン解体いたしましても、なお十五万重量トンあるいは二十万重量トンもの過剰になる。それから機帆船の点を見ますと、一昨年あたり海上の荷動きが、たしか三百四、五十万トンあつたかと思います。それが現在では三百四、五十万トンに減つております。ところが船腹の方は、一昨年と今年と比べまして、約七万総トンほど減っております。一年前でも実は機帆船の船腹というのは、むしろ過剰ぎみでありますのでござりまするが、なおその後においても、毎年三万トンあるいは四万トン増加しているというふうな状況でございます。従いましてもう少し日本の内航の海上輸送状況が安定するまで、一応小型船につきましてもその需給調整をとり得る措置を盛つて行きたい、こういう気持が非常に強いのでござりますが、冒頭申しましたように、この臨時船調整法に盛りますには、やや種類の違つたものを纏り込むことになるというので、政府としては、一応次の機会までというので見送つた次第でござります。

のように思うのです。しかしその解説船は、現在低能率で使用していないものか、あるいは現在でも内航に使用しているものか、その対象船舶が明らかでないよう思いましたので、その対象船舶をひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○岡田(修)政府委員 この対象になりましたE型、その中でもいわゆる石炭をたくし、シップ船でございます。それから焼玉機関——機帆船なんかにつけておりましてセミ・ディーゼル、こういうものが非常に能率が悪くて、毎月動かしますと、五十万円からそれ以上の赤字が出てるという状況です。こういう船が現在約十九万重量トンございます。それから船齡三十年以上、普通の船は大体二十五年以上を老船といつていますが、ことに小型は消耗度が早いのであります。しかしそういう船で船齡三十年以上になりますのが、約十万重量トンございます。合せて三十万重量トン余りそういう船であるわけであります。実際つないのでありますのは、四十万重量トン余りございます。あとの船は、これはつなぐにもつなげないといふ状況です。毎月動かしますと、五十五万円の赤字になるのですが、つなぎますとすぐ船員の退職金を払わなければならぬ。退職金に二百万円か三百万円借りるにも借りられない。従つてつなぎともできないし、動かせば赤字が出るしというので、船主是非常に困っております。従つてこういうものが動きますと、非常に過剰ですから運賃をくすす。運賃をくすすと海運全体が困る。それでなくとも非常に困つております。だから内航船主の救済というだけ

でなしに、日本海運として非常ながらになつておるというようなところから、提案いたしておりますように、十萬重量トン程度はつぶしたい、というのをござります。

○山口(丈)委員 そこで問題になるのですが、そうしてその低能率船は運賃上昇をしておれば赤字になる。また実質上繫船にひとしいものであるが、しかるこれをこわすということは、船員の大きな失業問題を伴うおそれがあり、しかも解雇に要する諸経費も捻出することができない。そこで先ほど局長は、組合があつてその組合とよく相談をして行けばいいというようなお話もありましたが、しかし私の手元にすでにこのことに関する組合の方から陳情も奏つておりますし、組合の方も必ずしもこの低能率船を高能率船に改造して行く、あるいは新造して行くということに対しても反対はない。しかしそのとによって労働者が経営の赤字を埋めるために、しわ寄せをされて犠牲にされるということは困る。それに対する当局の十分なる対策、それが伴わなければならぬ。従つてそれについての当局の態度を一層明確にしていただきたい、と、組合の方は困るのです。それについて明らかにしてもらいたいという要望があるわけですから、それについての対策は一体どのようにお考えになつておるか、この際明確にしていただきたいと思います。組合に対しまして

いようにひとつ骨を折りたい。しかる
し、まず組合と船主の間の折衝の結果
を待つて、政府としてどういう方途を
講ずるか考へておる次第でございま
す。かよう前に言つておる次第でございま
す。あらかじめどうするということとト
りも、具体的な事實を見て、具体的な
解決方策を講ずる、これが一番妥当だ
やないか、かよう考へておる次第で
あります。

一方的に船主の赤字の解消を望み、な
お低能率船から高能率船への移行とい
う目的だけをもつていたしましては、
私はこの対策は片手落ちの感じがいた
すわけです。またさらにこれによつて
経営に対する犠牲のしわがわれ／＼に
寄せて來たのであるということで、組
合の中では非常な混亂を生ずる結果に
なると思いますが、これについてどの
ようにも考へ、実際にどのような対策を
立てて行かれようとするか。これはよ
ほど明確にしておいていただきないと
私はいけないと思いますが、いかがな
ものでしようか。

て船に乗せる、こういうような解決方法を講じましよう、また小型船の中でも、あとに残つた船員のためには、たとえば今まで持つてなかつたが、タンカーを購入して——タンカーの方が多い採算がよいわけであります。そうして乗組員が実際に失業しないような方法をとる、こういう方法を講じまして、船主自体も海員組合の圧力その他いろいろの方法を考えておるわけであります。従つてそういう具体的な解決方法によりまして——そこでどうしても解決しない、これは海員組合と船主の間の問題になるというような場合には、私どもが相談にあづかって行きたい、というようにいたしたいと思います。実はこの小型船主がこういう解決方法を講ずることは、私どもはやはり船員に対する一つの救済策である、かように考えておるのであります。のまま内航船主がこれを運航いたしましたと、船員の給料も払えないと御承知かと思ひますが、船員の給料が払えないと、そして海員組合に差押えされる。それで一、二件示談で話がつきましたが、現在話合い中のものもあるわけです。こういうものは海員組合あたりでもほとんどの困つておるのであります。給料 자체が払えない。それでついぶん金をかけて——こういふのはほつておきますと、今申しましたのは、大手筋に使われておる船主はそうではありませんが、小型船主のものは軒並もう事態になるであろう。ここで十万トン解体することによつて幾分か緩和されるのでありますが、私どもとしては、これだけでは十分でない。あと一年間は動いておつても給料がもらえないと、それで差押えの事態が起つて、退職金

はもとより、元の給料自体も強制手段を講じても取立てる事ができない船が軒並に出来るのではないか、こういうふうに考えておる次第です。そういうふうな状態でございますので、むしろ現実的に解決するのが適当な解決策ではないか、かように考えております。

○山口(丈)委員 私もそういう点で、実はこの小船主と海上従業員との間におけるいろいろな問題については、ずいぶん地方においても手をやいておる問題で、今局長の言われたように、その解決の衝に当つた者としては非常に困った問題に実は逢着しているのです。そこで一面から申しますと、こういう低能率船を高能率船にかえて行くことは、いい考え方であるとは思いますが、しかし憂うることは、そのように手をやいた問題でありますから、問題が問題でありますために、やはりこれも雇用関係における解決策としては、せつかり政府もこれに手を染めるのでありますから、よほどその人的な解決策については計画を十分に立てておいて、ただかないと、また／＼そこに船がなくなつた、人的問題についての解決は残つて、さらに無用の摩擦を生ずる結果が招来しないかということを憂うるのであります。そういう点については十分にひとつお考えおきを願いたいし、できればこの法案の通過前に、それらの点について海員組合の方にも、もちろん満足の行くような政府声明はできないかもしませんが、しかし何らかの意思表示をしていただく必要があるというふうに痛感をいたすのであります。これについて、そういう御意

しておいていた大いに、最後に私ども
の考え方を場合によつては付したいと
思ふわけです。いかがでしょうか。

○岡田(修)政府委員 海員組合の問題
でござりますが、今まで申し上げまし
たことは、海員組合に対しましても、
これに伴う船員の失業問題について
は、政府も誠意をもつて解決に当りました
いということを申し上げておる次第で
あります。しかし具体的にどういう方
法を講ずるかということは、海員組合
に対しましてただいま申すことはでき
ないわけですが、なほ私どもいたし
ましては、十分海員組合の幹部の意向
を聞きまして、その希望するところに
できるだけの努力を払うようにいたし
たいと考えます。

○原藤委員(改) きょうは大臣がお見
えにならないので、政務次官が海運局
長さんにお伺いしたいと思うのですが、
臨時船舶建造調整法案、この臨時とい
うのは、この附則にも昭和三十二年三
月三十一日限りということになつてい
ますが、そうするとあと四年間にどれ
だけの計画造船をしようというのか、
それを承りたい。

○岡田(修)政府委員 運輸省いたし
ましては本年度、昭和二十八年から昭
和三十一年度までの四箇年間に、毎年、
三十万総トンずつ船舶を建造したいと
いう計画を持つておるのでございま
す。しかしこれは各年度の船舶建造に
投資する財政資金の量によりまして、
多少の変更があるかと存じます。但し
この臨時船質等改善助成利子補給法、
これは本年度に建造する船舶につきま
して、一隻に対し二隻のE型船をつぶ
すという考えであります。従つて来年
度以降の建造船につきましては、こう

いう条件がつかないのあります。これが施行の年限が三十二年というふうになつておりますのは、大体この新造のために市中から借り入れます。金が、本年度以降五箇年に返されるであろう、その返されるまでの間に、この二隻づぶした船の価格の、せんだつて御説明申し上げましたように、スクラップを差引いた残存金額が無利子になるよう有利子を補給してやる、こういふ考え方でございまして、この臨時船質等改善助成の方策は本年度とでございます。

○原辰委員(改) 今の政府、特に自由

党内閣の政府で、自由党的海運政策の基本をいかにこの政策によつて表わすかという問題ですが、政府としては戦前世界に雄飛したわが国の海運造船をどの方向において復帰せしめるかという問題ですが、四年間に百二十万トンの御構想を今承つたのですが、将来に対する大きな構想のいわゆる計画造船の一端を承りたい。

○岡田(修) 政府委員 今後四箇年間に保有船腹は約四百二十万トンくらいになるかと思います。そのうち外航就航船腹が約三百四十万総トンに相なります。戦前日本の保有いたしておりました船腹は、開戦直前で約六百三十万総トンでございました。従いまして四百二十万総トンになりました。ちょうど昭和十二、三年ころの保有船腹かと存じますが、最高のものに対しまして約七割くらいの回復率になるわけになります。外航船腹が三百四十万トンになりますと、昭和三十二年に輸入を推定される物資のうち、一般貨物につき

まして約五〇%、油類につきまして八〇%、日本船で輸送ができ、第三国間におきましても、全体の船腹の一部は

就航できるという予想であります。

これから日本中心の遠洋定期航路、これは戦前では五〇%以上を占めておりましたが、現在では三〇%前後、昭和三十二年度にはこれを四〇%程度まで回復したい、こういうのでござります。

もう一つの目標といたしましては、昭和三十二年度の一般貿易のバランスを推定いたしますと、六億ないし八億の赤になる。戦前におきましては、御承知の通り一般貿易のバランスは海運で見ておつたのであります。が、今日海運はそこまで行つてない。昭和三十二年度にはその六億ないし八億の差額を、海運で約二億八千万ドル程度補填し得るのではないか、六億の場合は約半分、八億の場合には三割五分くらい、その程度の補填ができる、かよう

に考へているのであります。一応そういう目標のもとに今後四箇年間に三十万総トンずつ回復して行くと、

い、その程度の補填ができる、かよう

に考へているのであります。一応そう

が、歐州各国の船腹は、戦前の保有量以上になつておるわけですが、今日日本とドイツだけが戦前に比べて非常に

劣勢である。従つてドイツも日本と国情を同じくいたしますが、現在では毎年五十万総トンずつの増加率を示しておる状況でござります。戦争が起ります。前方には、海運国として日本の海運は六百万トン程度でございましたが、当

年の構想といたしましては、一千万トンでございました。従いまして四百二十万総トンになりました。ちょうど昭和十二、三年ころの保有船腹かと存じますが、最高のものに対しまして

約七割くらいの回復率になるわけであります。外航船腹が三百四十万トンになりますと、昭和三十二年に輸入を推定される物資のうち、一般貨物につき

す。そこまでしのぐ勢いには参りませ

んが、少くとも戦前の七割程度の実力

を保有するようになったというのが今

の実情であります。

○關内委員長 ほかに三案に対する質疑はありませんか。——なければこれ

にて三案に対する質疑は終了いたしました。

これより三案及び海上運送法の一部を改正する法律案に対する修正案を一括して討論に入ります。討論の通告が

あります。川島金次君。海上運送法の一部を改正する法案に対しまして賛成を申し上げるものでございますが、ただこの

改正案に対しまして賛成を申し上げるものでございますが、ただこの

が起らうかと思ひますことは、われわれ衷心から懸念にたえないのであります。

○關内委員長 これまで討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

件を付しまして、賛成の意を表したい

と思います。

○關内委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたしま

す。まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

件を付しまして、賛成の意を表したい

と思います。

○關内委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたしま

す。まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

件を付しまして、賛成の意を表したい

と思います。

○關内委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたしま

す。まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

件を付しまして、賛成の意を表したい

と思います。

○關内委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたしま

す。まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

件を付しまして、賛成の意を表したい

と思います。

○關内委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより三案について採決いたしま

す。まず海上運送法の一部を改正する

法律案について採決いたします。

まず海上運送法の一部を改正する

政府から答弁がありますので、これを許します。西村政務次官。

○西村(英)政府委員 臨時船質等改善助成利子補給法案につきまして、E型船舶を解撤いたしますことについて、川島並びに山口委員から熱心に失業船員のことについていろいろお話をありました。さいぜんも御希望事項を付せられたようあります。われわれといたしましても、いろいろあつせんの労をとりまして、船員の失業のないように努めたいと思つております。さようにひとつお含み置きを願いたいと思います。

○關内委員長 本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十七分散会

[参照]

海上運送法の一部を改正する法律案
(内閣提出)に関する報告書
臨時船質等改善助成利子補給法案
(内閣提出)に関する報告書
臨時船舶建造調整法案(内閣提出)に
関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

第三号中正誤

貞段行 誤 正

五二三四五はいない いない
八四六「ボード」「ボート」

昭和二十八年七月十一日印刷

昭和二十八年七月十三日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局