

第十六回 参議院運輸委員會會議録第二十号

昭和二十八年七月二十九日(水曜日)午
前十一時五十分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太藏君
委員 植竹 春彦君
岡田 信次君
仁田 竹一君
一松 政二君
加賀山之雄君
新谷寅三郎君
大倉 精一君
大和 與一君
東 隆君
松浦 清一君
木島 虎藏君
阿本 忠雄君

衆議院議員

政府委員

通商産業省 重工業局長 西村 英一君
運輸政務次官 重田 英一君
運輸大臣官房長 重田 英一君
運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省船舶局長 甘利 昂一君
運輸省港務局長 黒田 静夫君
運輸省鉄道局長 植田 純一君
運輸省鉄道監督 細田 吉藏君
局固有鉄道部長 山内 公敏君
局民営鉄道部長 古谷 善亮君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
専門員 古谷 善亮君

説明員

常任委員 田倉 八郎君
専門員 小田部謙一君
外務省経 務局長 町田 直君
運輸省港務 局長 直君

○港灣運送事業法の一部を改正する法
律案(衆議院提出)

○地方行政委員会に申入れの件

○日本国有鉄道法の一部を改正する法
律案(大和與一君外六名発議)

○臨時船舶建造調整法案(内閣提出、
衆議院送付)

○委員(前田穰君) これより運輸委
員会を開会いたします。

先ず港灣運送事業法の一部を改正す
る法律案を議題といたします。

質疑のおありの方は順次御発言を願
います。

○一松政二君 私はむしろ質問という
よりも議事進行について、一つ御一考
願いたいと思うことは、この法律案は
かなり広い条文に亘り、又かなり修正
されていると思うのでございますが、
修正というかまあ改正の案だと思いま
すが、これは提案者から、一つ成るべ
く時間をかけない方法があれば、そう
いうふうにしてもらつて、各条文ごと
か或いははしつてでも一応もつと詳
しく説明を承わつたほうが私はこの審
議が早かるうかと思ひます。そうでな
いと、一々条文を見て行つてそうして
やれば、却つてそのほうが遅くないか
と思うのでありますから、そのことを

委員長からお語り願ひたいと思いま
す。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 只今の御
意見に従ひまして私から、提案者から
極めて大綱且つ主要な点について御説
明申し上げます。

第一に、第二条の一項三号、それか
ら四号、並びに三十三条の二と三十三
条の三の關係であります。本法の、
従来の現行法の適用の対象となつてお
ります港灣運送事業法のうちで、はし
け運送事業及び沿岸荷役事業の範圍を
今度拡げまして、同時に昨年できまし
た木船運送の調整を図ることによつて
したのが第一であります。もう少し説
明申し上げますと、現行法では、はしけ
運送事業及び沿岸荷役事業が、港灣に
おいて海上運送に直結して行われる場
合のみに限られておりました。港灣運
送の秩序を維持し、料金及び運賃の均
衡を保つためには、海上運送に接続す
ると否とを問はず、港灣における船舶
及びはしけによる運送、更に隣接港灣
相互間のはしけによる運送をもはしけ
運送事業として、これに伴つてこれら
の運送に伴う荷役事業を沿岸荷役事業
とする必要があるという結論に到達し
たしまして、この点を改正いたしました
のであります。

第二には、第二条第三項であります
が、適用港灣を拡げることによつて、関
税法の開港のうちから指定しておるの
であります。大体この港灣運送事業を
律するためには、関税行政の立場で

なくては取扱荷物の、貨物の量或いは港
の状況、構成と申しますか、構成によ
つて適用すべき港を定めるほうが適當
であるという観点からいたしまして、
かように改めたのが第二点でありま
す。

第三の点は、登録要件に関する問題
であります。第七條の一項第四号で
あります。現行法におきましては、港
灣運送事業登録の施設なり労働者につ
いての要件が不明確になつておりま
す。御覽の通り、現行法を御覽願いま
すとわかりますが、不明確でありま
す。これを省令で明示することにいた
します。

第四には、確定運賃及び料金の変更
を勧告し得る途を開いたことありま
す。これは第九條の二であります。現
行法におきましては、運送事業者が運
賃をきめまして、運輸大臣に出すと同
時に公示いたしますが、その後経済事
情が著しく変化した場合におきまして
も、業者が自発的に変更しない限り、
確定運賃としてなつて参つておるわけ
であります。これでは経済事情の変化
に従ひまして、殊に荷主なり、或いは
他に競争業者の立場もありまして、又
公益の立場から申すならば、運輸大臣
と申しますか、こういう方面の利害關
係人からも、経済事情の著しい変化に
伴つて運賃の是正をさす機会を与えな
くては両方の立場が均衡がとれませ
ん。そこでこの点を新らしく挿入いた
しまして、変更し得る機会を与えるこ
とにいたしましたのであります。

次に主なる点は、公益命令に関する
こととあります。それは第十八條の二
と第十八條の三でございますが、海上
運送法には公益命令の規定がございま
す。ところがその積込、積卸、その末
端におきましては公益命令の規定が何
ら現行法の運送事業法にはございませ
ないので、折角長距離を早く運びまし
ても、その両端においてはその効果を著
しく減殺するというのが現状でありま
す。で、非常事態の場合には、かよう
な場合に港灣運送に公益命令を出して
運送を命ずることができ、併しこの
場合には、事業者が損失を与えること
があるわけでありまして、これを補償
するというにいたしましたわけであ
ります。

その次の重要な改正点は、独禁法
の排除の問題であります。これは十九
條と十九條の二の關係でございます
が、弱小企業でございますから、この
港灣運送事業は、施設の共同利用につ
いて公正な協定が行われる場合にはこ
れを許して然るべきだ、むしろそのほ
うが合理的になり、荷役力の能率を増
進する途であるという見解から、独禁
法から排除規定を設けたわけでありま
す。この点につきましては、今回事業
者団体法が廃止されると同時に、独禁
法の改正がありまして、それに関係し
て参りますので、衆議院におきまして
その点だけを修正いたしました。これ
を同時に含みおきを願ひたいのでご
ざいます。

そのほか二、三細かい点がございま

す。一つは相続合併の場合の第十八条でありますけれども、いろいろの現行法は疑問がございましたので、その疑問や又不明の点等々ここに整理することにした。又船に営業者の名前や船の名前を書いたりしたし、したり表示させまして、いろいろの場合にこれが有効に活用できるようにしたのが第二でございます。

そのほか細い点がございましてけれども、主要なる点は以上申述べた点に限られておるのでございます。どうぞ御了承を願いたいと思ひます。

○一松政二君 今の説明から主にこれは本船と沿岸、まあ内航でも外航でもよろしいのですが、本船から荷物の揚げ卸しする運送について主に適用しようというお考えであらうと思うのですが、この法律で、例えば本船からすぐ荷役をして、そして東京の例で言えば、大川端或いは枝川に入つて行くようなもの、この事業法の適用を受けることにしておるわけでございますか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) さようでございます。と申しますのは、これらの今おつしやつたような運送は、これは同じ企業の下にやつておるのが実態なのであります。その実態に合うようにいたしております。

○一松政二君 そうしますと、本船と関係なく、ただ隅田川沿岸で荷物を運搬しておるはし業者には適用がないと考へていいのでありますか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) それはその点につきましては、従来も適用がございまして、現行法も適用がございまして、これはそういう場合のみを殆んど適用

して規定しておつたのが現行法であり

○一松政二君 そうすると、例えば隅田川に來た石炭を、極く一例を申し上げると、千住の発電所にこれは毎年殆んど相当数量があるわけですが、そういうものをしきで運ぶものにも運賃を定めてあるわけですか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 定めてあります。

○一松政二君 私はそれは定めてないと思ひます。

○政府委員(黒田勝夫君) 現在港灣の中の荷役の内容を洗つて見ますと、はしけで行く場合と、例外的に機帆船で行く場合があるわけでありまして、はしけで行く場合には、従来港灣運送法の適用を受けて、料金も確定料金があるのであります。沿岸から沿岸に、例えば豊洲の埠頭に上つたものを奥の枝川に持つて行くような場合には、はしけの場合もこれを機帆船で行く場合も適用がないのでございます。それに対して、今度改正いたしました、これらの港灣内におきます運送事業に対しては、港灣運送法の適用を受けざるやうにしたのであります。

○一松政二君 そういうことを、この適用を受けて、そういう料金が守られるとお考へになりますか。

○政府委員(黒田勝夫君) 告示料金を決定いたします場合は、関係業者なり、場合によりましては港灣労働組の代表も入つておまして、確定料金をきめておきますので、私どももいたしましては、その料金が遵守されるよう指導いたしておるのでございます。

○一松政二君 今はしきの問題のほか

に、機帆船という問題が起りましたが、小さな機帆船は船主船がかなりたくさん占めておることは御承知の通りです。これが仕事があるかないかということ、自分の飯の食うか食えないか、女房と或いは親類の者を連れて運送に當つておるわけですが、その料金を遵守しておれば仕事はない。けれどもこういう不景気のときですから、運賃はこれは非常に値切られます。表の運賃を、これは丁度私は道路運送法のときと同じことで、ハイヤー、タクシーと同じ問題になると思ふ。タクシーが一応当り前の天気の良い日とか普通の距離を走つておるときにはメーター通りでやります。少し遠距離に行く場合は、お客さんは必ずこれを値切る。それから雨が降つたとか、或いは停車場から何か非常に混んだ場合にどこかへ出かけようとか、或いは停車場へ行こうという必す運賃を倍額要求される。或いは近所には行きません。自分の有利な場所以外には行かないというものは現在やつておるわけでありまして、なぜそういう小さなところまでこういう法律によつて縛らなければいけないか。私はその理由の発見に苦しむわけです。又行われないやうなものを私はやること自身が法律を蔑視される結果になると思ふ。そうして一律に幾ら告示をしましても、経済界というものは変転常なものであつて、先ほど何条かによつて運賃を下げることを申出ることができるといふやうなことは、経済界の事情からいつたら実に迂遠なものです。そんなものは何か団体交渉か何かのやうにやつておつたつて、それが守れなかつたならば、その守られない者に対する罰がどの程度にあるか。ま

だ私は詳しくこれを拜見しておりませんが、そういう行為を又罰すると言ひましても、現にタクシーに対して罰せられた例を聞かない、私は。料金を安くやつたから罰したとか、高くぼつたから罰したとか、本当は高くぼるほうは罰してもらいたいと思ふ。早く帰らにやらない、止むを得ずもう言ひましても、泣き寝入りになつた、それは相対で承知の上で乗つておること、それを公法上そういうことは秩序を乱すのだといつて、一々罰しておつたら、私はそれはなか／＼實際問題としてそう処理し切れないものであらうと思ふ。たま／＼見付かつた者がこれが悪いという結果にしかならない。独占禁止法を排除して、これは問題が非常に複雑でございますけれども、一方この独占禁止法の排除の問題について、仮に独占禁止法がございしても、小さな業者の申合せは独占禁止法みづからこれは認めておるわけですから、独占禁止法は大なる資本や経営者の申合せ事項をこれを禁じているのであつて、事業者団体法におきましても、小さな業者のやるやつはこれは皆除外してあるのです。私はこれはしき運送事業者が小企業者であるとは私は断定はできないと思ふ。かなり大きな何々組とか、何々会社というものが各港灣、大きな横浜とか神戸とかいふような所には相當の規模の経営者があつておる。小さなのは今言つたやうに機帆船の一隻ぐらゐり持つて稼いでいるものがあります。或いはしきを四、五杯持つておるといふものもありまして、而も川の中の荷物を、川の中の荷物じや語弊がありますが、ターミナルのステ

ションのいわゆる隅田とか小名木川とか或いは新橋、汐留とかといふ所のものを、はしけによつて又他の東京都の或いは千住とか板橋方面に運んでおるものに対して、これを一々何か料金の規定を定めてやつたつて私は守れつこないと思ふのですが、そういうものを一々運輸省としてはこの法令に引つかけてそれを処罰するやうな行き方をおとりになるやうにするわけですか。その点を承わりたいわけですが。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 提案者の立場から一つ申上げたいことは、現行法におきまして、運賃料金については港灣業者が一方的にきめて確定料金の方式をとつておるわけでありまして、利用者側及びその他の利害関係人には何らの発言又は是正を要求する機会がない。これは法としてはこれは不均衡でありますから、これを公正なる立場で両方に同じ均等なる立場を与えるやうのが一つの改正の要点になつております。それから更に、成るほどお説のように、大きな会社もありまして、けれども大体現在この状況を見ますと、弱小企業が多いのでございまして、五、六社は相當大きな規模を持つておりますけれども、資本金三百万円未満のものが七、一％といふやうな比率になつております。使用者の点から言ひましても、百人未満のものが九〇％、こういうしきでは二百トン以下のもものが八三％といふやうな弱小企業が大部分を占めておるのであります。これが戦前においては特にひどかつたのであります。これが戦時中統制令で非常に統制されて、百何十社かに削減され、更に終戦後は野放しになりまして、又元々復讐するやうな傾向になり

まして、弱小企業というものが成り立たない。運賃ダンピングの問題ばかりでなくて、とにかく競争が激しくなりまして、施設の改善は全然やらないという事で、お互いにむしろ死生の線以下に彷徨するようになりかねない状態を現出するようになり参りました。これは港荷役力全体の立場からいって、増強にあらずして、低下するといふことが憂えられると私は考えるのであります。必ずこのことはそう久しからずして結果が現われるのであります。て、かようなつたのでは港荷役力の低下を来たす。従いまして或る程度の秩序を維持するためには弱小企業であります。これに干渉するといふことが、干渉といふ言い過ぎであります。が、規律のある、節制のある競争をやらせるところに修正の重点を置いておるわけでありまして、更に独禁法の関係におきましては、これは設備の共用に関する問題だけであります。資本力はないし、お互いに出し合つて設備をしたり、或いは設備を公正なる協定に基づいて共同利用するといふ点が、独禁法をそのまゝを解釈しますと、独禁法に反するといふ疑いがございまして、こういう規定を念のために設けておきますが、ほかの立法例におきまして、そういう例はたくさんあるものであります。この改正案もその例に倣つておるに過ぎないのであります。

なかに至難の問題でございまして。御指摘のようなことは考えられんのでございしますが、併しながらこれを野放しな自由競争に任しておきますと、又非常な秩序が乱れるのでございまして、少くとも関係の連中が集まつて適當であるときめられた料金は、これを遵守するようには輸送の立場から指導して行きたいといふのが私どもの意向でございまして、これらの遵守に際しまして、料金を非常に乱すようなことがありますが、場合には、或る程度の罰則なり、或いはそういつたような事業の停止という罰則がございしますが、それらのことも止むを得ないのではないかと申すのでございまして、それらの事態がでない前に、荷主のほうにこういう事情だかちまして、料金の遵守ができるように努力をいたして行きたいと思つてございします。

又先ほど問題になりましたランド・ツー・ランドと申しますか、沿岸から沿岸にはしけなり或いは機帆船で専門に輸送する業者は殆んどいないのでございまして、構内におきましておる者が、事業の繁閑によつてランド・ツー・ランドをやります。又機帆船によるような場合は、機帆船によつてお説のように一杯船主が多いのでございしますが、これは地方の港湾からいへば輸送して参る。或いは主要港湾から地方の港湾へ輸送して参る貨物が非常に波動的な場合がございまして、それらの場合に臨時にランド・ツー・ランドの機帆船の輸送のようなことが生ずるのでございまして、こういうような臨時に運ぶ場合におきまして、港湾の秩序な

り、健全な発達ができますように料金を遵守せしめるように、いろいろ行政面で努力して参りたい、かように考えておるのでございします。

○一松政二君 私は発案者又は今の運輸当局のお考えになつてゐることわかんことではないのです。わかんことではないのだけれども、一つのユートピアをお考えになつておると思ふんだ、この実際の世の中を。私は若し港湾でそういう秩序が守れてないが、できるなら、この社会に、この人間の、日本のこのみじめな状態の中に押し込められてゐるこの八千七、八百万人になるのですか、もうすぐ一億になんか、と、そして生活それ自身に秩序が保つて、そして或る程度のちゃんとした規制ができて、これを私は何人も望むところだと思ふのです。けれども、そういうことは実際の世の中としてはできない。そこでいろいろ問題が起るわけなんです。で、先ほど御説明がありましたけれども、港湾事業者のいわゆる小企業業者と、これは日本全体と同じことなす。日本全体の大企業業者と中小企業業者という問題と五十歩百歩なんです。殆んどその構成の成り行きは私は大した変りはないと、大ざつぱに考えて。そして今日の中小企業はこの陸上において浮きつ沈みつしております。如何なる場合でも浮きつ沈みつしておりますが、今日はむしろ沈む人のほうが多いでしよう。大企業においてもかなり今日潰れて行つてつた。又この十月、十一月頃に至つたら、私は或る程度惨憺たる状態にならうと思つております。ひとりで港湾のみにそういうユートピアを画いて、そしてそれを取締らうとすると、これは陸上の生活

と……私は野放しに競争しておるといふことを言うものではないのです。けれども、スターリンでさえが中小企業及び中小の、いわゆる配給をする中小商業或いは中小企業については、あのスターリンでさえも起を投げてゐるのです。でありますから、私はこれを法律を以てそういうものを取締らうとするに非常な疑いを持つておる。そして若しこういうことを港湾業者が申合せたならば、然らば荷主は新しい船を建造しますよ、必ず。必ず新しい船を建造して、そして自己のもの……これは港湾はしけ業者じやないでしよう。そういうものが現われた場合にはどういふことで取締らうとお考えになつておられますか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 成るほど社会哲学からの御説は御尤もだと思ひます。併し陸にしろ海にしろ、この運送はやはり或る程度公益的な性質を帯びておるものと私は考えるのであります。従いましてこれを取締るというのとよりは、むしろ公正なる取引をさすというこの規律を設けることはむしろ保護になると考えます。かような見解からこの法律は支持を受けるものであらうと私は考えるのであります。

なお最後のお説の、業者が船を造るようになるだらう。現に倉庫業者はみづから船を造つて、みづからこの運送事業をやつておるのがたゞさんございしますから、そういうものが造るならば、運送事業としてのこの法律による手続をとればいいわけでありまして、競争の一員になることができるわけでありまして、が、倉庫業者は造つておりますけれども、ほかには今ないといふことは、やはりそこにこの法律の規定

する一つの意義があるのであります。この点は一つ一松先生も御了承願ひたい。

○一松政二君 これは實際世の中に、非常な不景氣に見舞われて荷物が非常に減つてゐるのです。私は自分の経験を申上げては甚だ恐縮ですが、けれども、自分みづからこの問題は當つたことであるのです。そしてそういうふうな申合せをして、一定のタリフでやることになると、荷主は必然的に自己を守らなければ又競争ができなくなるのです。でありますから、必ずや表面のタリフから何割引という極く秘密条項を設けてやることは、私は必然だと思ふ。そして金を出して新しいしけなり機帆船なりを造つて、私みづから過去においてそういうことをやつた経験があるのです。そしてそれにあらずんば又世の進歩もできないのです。一例を申上げますと、下田から鉄石を日立鉄山に送るときに、月島で機帆船でこれを積替えて隅田川に持つて行つたやつとを、私が新しい発動機船を、隅田川の鉄橋をくぐる大きなものを十分確めて、そして発動機船によつて下田から隅田まで直送を、私がそのときは独創者です。私が初めてやつたわけですから、そしてその運賃の負担を切下げて、私は鉄山事業の維持にその面でも一応考えたことがあるわけですから。こういう不景氣なときに、或いは今後ますます不景氣になるでしよう。そういうときには、いわゆる企業努力といふものはどこに向かうかといふと、そういうしけや積替え賃或いは積卸、或いはその貨船料、そういうところ細かく目を注がなければ、企業といふものは競争があります。この競争

をどこで……これは不正な競争を避けるためと、これは私もそれは一応よく了解できます。併しこの人類の世の中に、誰も不正な競争をしようという考えを持つておる者はないのです。けれども生きるためには、泥棒さえて生き延びようとする人がある。でありますから、そういうところまで私はお考えになれば、必然的に他の方面との均衡がとれるかと思う。例えば八百屋が出る、或いは何か小間物店が出る、とかいうもの、これがお互いに競争するでしょう、陸上においては、そういうものに対して果して取締れるかどうか。そういうものが陸上において行われているかどうか。海だけを御覧になれば、そういうことが考えられませうけれども、他の産業との比較、そうしてコストを引下げると、これは私は日本の今日の経済界を健全なものにするためには、どうしても国際基準にまで物価を下げる必要ならんというのが、私は日本経済に要請せられてゐる大きな問題と申すのです。それで或るときには食えない。それは非常に不公正だと思つても、その次の段階に行くと、それがあつたときは実に「憂しと見し世ぞ今は恋しき」という言葉があるが、まだあのときは呑気であつたというふうな、世の中が現実には我々は過去においてしばしば経験をしてゐるわけですから、今食えないから、或いは今非常に不公正だからというふうなことが、次の又一段下つた時代にはそれは不正でもなければ何でもない。甘かつたという考え方になるわけですから、私は実際の過去における約四十年間の自分の実際の社会の経験から考へて見て、私はこういう一つの考え方に大きな疑

問を持つております。そうしてそれを法律を作つて、そうして却つて私は親心でひいきの引き出しにならないかという心も心配いたします。世の中は静止してはおけません。必ずアップ・アンド・ダウンいたします。ここで非常に賃金が低いなんと思つておつても、次の段階に行けば、高過ぎたという批判も出て来るわけですから、そういうものをどうやってそれが不正であるか、それがダンピングであるとお考えになるか。これは非常な私は基準の問題が問題になると思つてゐます。そういうことをお考えになつて、こういう法が私は完全に……法律を作るからには罪人をこしらへることが目的じやないと思ふ。それで又事実如何なる申合せがありまして、契約書の表向きに何も出てないけれども、あとはその割引で以て行く結果になることは、私は必然であると思ふ。そういうことに對してはどういう配慮をめぐらされておるか承りたい。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 今の御質問を通じての回答でございますが、陸上におきましてはもつときつい許可制度、陸上の運送許可制度があります。これに對しましては非常にゆるいこれは規則でございますが、この運賃をきめるのは、個々の業者がみずからきめて公示すると同時に代金取極めをいたします。協定ではございません。従いましてきめる場合にはそこにおのずから公正な競争が行われて、運賃が確定運賃になるわけでありまして、且つ、これが経済界の変動、即ちアップ・アンド・ダウンする経済界の状況に應じて、高過ぎるといふような場合には、利害関係者は高過ぎるからという

見解に立ちまして、その変更を求める機会を与えるのがこの法律でございます。更に根本的な問題として、この法律自体が悪いからこういふものを廃止せよといふことになりまして、これは別の論点になるかと思ひますが、この改正法は現行法をよりよく合理的なものにし、均衡のとれたものにするという考え方から、欠陥を補正しておるのでございまして、この点は一つ御承願したいと思ひます。

○一松政二君 今の御説明はよくわかりました。陸上運送においても非常に厳しい規制があるから、それをその實際に合うように我々は要望してゐるわけですが、私はこれも、もう感じなんです、大体運輸省から出る法案は一つの基準がある、何か統制を……、この間も私は述べた通りであります。今、時間の関係上繰返しません。先ほど何らか運賃をきめてこれを公示してそれを守らせるようなこともございしましたから、私は先ほどの疑問を提起したわけなんです。これは双方の双務契約、今までは双務契約、タリフはあつても無論それは、一つの表はあつても、それは一つの標準です。その標準を如何に勉強させるかということが實際問題になつて来る。その今のお話から言つと、その表を守らなければ罪人になるというお考えの方よりであるから、私は先ほどの疑問を申上げた。そうするとその罪人を……多く作るようになりはしないか。今の改正案で前よりはよくなつたといふことであれど、その点は了承いたしますけれども、法自体に對する運輸省の考え方が、私はそうすればそういうものを勵行しておるか、勵行してないか。それはそう

あらしめるという積極的な意思があるならば、ほかの監視人を海上に派遣し、或いは各会社に派遣して、そうして張面の検査までやらなければ私ではきかないと思ひます。そういう方面まで進出する私は御意思はなからうと思ふ、又そうあつては実情と非常に疎くなる。今日表向きに日本の経済界で一番問題になつてゐるのは米です。米です。米という言葉があります。私自身が米を食つております。米を米と承知しながら食つておるのが実情なんです。これは生活と、實際問題と法律との関係はこの間の一件を以てしてもはつきりわかっている。だから統制をとれば闇がでます。闇ができれば非常に暗い影がでます。闇が引つかつたものだけが不幸なことになるといふので、皆が明るく天を希望して、できるだけ自由な天地に持つて行きたいと思ふのが我々の念願であり、大体そういう方向に向つて来ている。ところが不景氣になつたから野放しにしてはいけないという議論もある。この議論は私は頗る異議がある。世の中はおのずからそこに、定まるところに定まるものであつて、世の中は潰れやしないのです。杞人が天を憂えたがごとく憂えれば限りありませんが、決して其倒れになつて倒れてしまつてあとに何もなくなつた例なんというのはないのです。そういうことはおのおの現在の企業者の利益を図るために新しく進出しておるものを防ぐとか、新しくそれをとつと合理的に、もつと切詰めた、もつと競争力のあるような方向に向つて行くことが、今やつておる人間にはそれは耐えられ

ように伺つたから、以上の質問をするわけですが、その点をもう一度私は政府の側から一つ御意見を承わりたいと思います。

○政府委員(黒田靜夫君) 御発言の趣旨は十分了解いたしました。この法の運用につきましては、御趣旨を十分考慮いたしましてやつて行きたいと、かように考えます。

○委員長(前田權君)　ちよつと私只今の一松委員の質問に關連しまして、範圍は同じことなんですが、別の方面から一言お尋ねして趣旨を明らかにして頂きたいのです。それは二点なのですが、一つは如何なる範圍のものを縛るか、こういうことでありますが、第二条でありましたか、政令で港灣の指定をするという意味のあれがあります。が、その指定される港灣はどういう範圍まで入れられるつもりであるかという点。

もう一点は、料金のことであります。が、やや年度の改正は緩的な処置を含められた御趣旨はよくわかりますが、陸上運送の場合と比較いたして見ますと、陸上運送の場合は、この港湾運送事業とやや性質の似ているトラック事業、トラック事業に關しまして、從來は確定運賃をとつておつたのを、最低最高の運賃を定めて、その範囲内で業者者に自由に個々の具体的な料金をきめ得るようにする趣旨らしいのであります。が、その緩和の程度といひますか、方法といひますか、が非常に本法案とは違つているのであります。これは同じ運輸省の關係する法律といひましたので、今後実際にこれが成立しました際に、施行するに當つてこの両者の差を適切な差であると考えられるか、この

二点につきましてこれは提案者というよりも、むしろ政府委員のほうから御答弁を願います。

○政府委員(黒田静夫君) 先ず第一の適用港灣が追加されるについて、どの程度の港灣を考へておられるかという御質問でございますが、これにつきましては、現在開港場ということになつておりまして、五十二港が指定されているのでございますが、新たに政令によつて追加したいと考へております港灣は、年間の貨物の取扱量が相当なればならん、十万吨程度以上あるような港灣について考へております。それからそれらの港灣で重要な貨物、お客さんばかりというふうに限定されなくて、或る程度の重要な貨物を扱つてゐるということを条件にしたい。それから五百總トン以上の汽船の荷役が行い得るような港灣を追加したい。それから港城法という法律によつて港域がはつきりされてゐるのでございますが、この港城法の定めのある、区域の定めのある港灣に限定したい。それからその港灣で、港灣運送事業者がおる、登録をいたしてゐる港灣運送事業者がいる港灣にいたしたい。以上のような大体いろ／＼な諸条件を考へまして、新たに二十八程度の、二十八内外の港灣を追加したいと考へております。

次に第二の御質疑の、料金のきめ方でございますが、現在のきめ方としては、或る業者が運送事業を開始いたします場合には、自分はこの程度で運送事業をやるのだということを目づつて参りましたときに、それに対していろいろ関係業者に異議がありましたならば、異議の申立が成立する

のでございまして、それによりまして
大体各種の荷主なり或いはその他の関
係業者、同種業者からも異議がない場
合には、大体のそこで申入れた金額に

よつて 港湾運送事業法の告示料金となるのであります。併しこの告示料金も、その運送事業をやります場合に多量のものであるとか、或いは定期的に入つて来るようなものにつきましては、一割以内の料金を減額することができるようになっているのでござい
ます。大体の料金のきめ方につきまし

ては、上下の弾力性のところをとらずに、今申しましたように、きまるまでに、相当な各方面の意見を聞く、きまりました後にも、荷物の内容によつて一割以内の料金の切下げと申しますか、サービス、割引ができるようになってゐるのでございます。

○岡田信次君　今回の改正で、今の港
灣を政令で指定する問題ですが、前の
法律では、関税法に指定する港灣であ
つて、政令で指定する、今回、港灣と
は政令で指定する港灣と、こういうふ
うにきめたわけはどういうわけです
か。

（衆議院議員〔岡本忠雄君〕）関税法は、関税を取る目的で、あれはきめましたので、関税法にその要件が並べてあります。そうしてこれは外国貿易が基準になりますから、一定のトン数だつた

と思ひますが、足りなくなつた場合に
 は、その資格を失うというようなこと
 になつております。ところがこの港灣
 役後は、必ずしも外国貿易を目的とす
 る貿易港に限らないのでありまして、
 国内の貨物の運送につきましても相当
 の量があれば、又港の形、勢いにより
 ましていろいろ複雑な關係があります

ので、関税行政の立場でなくて、運送という立場からきめるべきであるという見解に立つて指定する基準を変えたわけであります。

○岡田信次君 それはわかるのです
が、この法律ができたのはそう古いこ
とじゃなくて、たしか去年の国会だつ
たと思うのですが、一年内外のうちに
こういう根本的の改正をしなければな
らないということは、前のときの考え
方が粗漏であつたか杜撰であつたとい
うことです。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 実は前の法律そのものを作られるときに、これは鈴木前議員が担当者であり、私はこの委員会の専門員として協力した一人でありまして、極めて検討の期間も短かつたし、不十分な点が非常にたくさんありましたが、二年間の実施した

經驗に基きまして、結論を得てかよう
に改正したのであります。

○委員長(前田種君) それでは暫時休
憩いたします。

午後零時四十五分休憩

午後二時三十八分開会

○委員長(前田種君) これより運輸委員会を再開いたします。

午前に引続き港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題にいたしました。

質疑のおありのかたは順次御発言を願います。御発言はございませんか。御発言がなければ……。

○新谷寅三郎君 提案者の御趣旨は大體わかつたのですが、これに関連して運輸省の持つておられる港湾運送事業に対する政策の一端をお聞きしたいのです。例えば賃いた資料によりますと、

はしけのようなものは非常に不足だといふようなことを書いてあります。二十八年度の海上輸送力から言いますと、なおはしけが非常に不足だといふ

ことを、全般的にはそういう計数が出ておるのですが、とかく、港によつていろ／＼違ひましようけれども、むしろそうじゃなくして、現実の問題としては非常に仕事がなくて困つておるはしけ業者が多いと思うのです。で、そういう際ですから、皆いろ／＼、今度のような問題も非常に実際上は港々異なる

送事業のまあ何といいますが、従来の業者にとつても大事件の問題になつて来るだらうと私は思うのですが、それで今後海上輸送量が非常に變つて来ることが予想されるのです。現状のような状態で行つた場合に、單にこの港灣運輸事業の關係法令の改正というだけで

は落さない問題が根本にあると思うのです。その点を運輸省はどういうふう
に考えておられるかということ伺い
たいのであります。

○政府委員(黒田静夫君) 我が国の港
湾で扱っております貨物トン数は、
昭和二十六年度において一億五千万ト

ン、これは統計的に出ておるのであります。これは統計的に出ておるのであります。一億九千万トン足らず、多少殖えております。その沖荷役によるものが、おつておるような状況でございます。相当余計な元費がかかりますので、現在の港湾に、或いは経済審議庁のほうでいろいろ復興計画を立てております場合に、できるだけ沖荷役を接岸のほうに替えて行くというような方法がとれておるのでございます。どうして

うことは荷役力の絶体的な低下を来たすという点も看過できないということもあり得るし、かようなことでやはりこの存在価値があると一応私は考えるのでございます。

なお第二の御質問でございますが、これは自分の荷物を送るために船を造つてやるということ、これは現在もやっておりますのでありますから、これは差支えないことであります。問題は他人の荷物と貨物を運ぶためにやる船を造るといふ場合には、それは登録せざるを得ないのであります。実際問題としましては、これは成り立ちませんから自家用の運搬以外には恐らくないだろうと私は考えるのであります。

○一松政二君 例えば、私ちよつと午前中に申上げましたように、鉱石や石炭を積んで来るということは現にやつておるわけでありまして、それを鉱山業者が行う場合に、この港運送事業法に引つかかるわけですか。

○政府委員(黒田静夫君) その鉱山業者が自分のほしけでその鉱山から運出す鉱石だけを運搬いたします場合には、この適用は受けないのでございます。

○一松政二君 そうすると、そういうものは別に登録の必要もないということになりますか、ないだろうと思ひますが、念のために伺つておきます。

○政府委員(黒田静夫君) 登録しなくともよろしいでございます。

○一松政二君 それから第十條の、私が午前中に論じた割引をすることが將來必ず起る。ところがそれを受けて罰則が、三万円以下の罰金を科するといふ規定があるようでありますが、こ

れは陸上運送法のタクシー、ハイヤーの例と違つて、私はかなり権衡を失しているように思ひますが、その点は如何ですか。タクシー、ハイヤーでは免許を取消することがあつても、その違反事件に対してたしか罰則らしい罰則がないように伺つておりますが……。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 現行法はあるのでございます。

○一松政二君 この間の局長の答弁では罰則はない。但し、ただ罰則といつても罰則による科料とか、罰金とかいうのがないので、悪質の者は免許を取消するというようなことの答弁があつたように思ひますが、私の聞き違ひでしようか。何だつたら今その点明らかにしておいたほうが……。

○政府委員(黒田静夫君) 港運送事業法のほうでは罰金もございまして、事業の停止というものはある。

○一松政二君 それでは罰則のほうをお取りになつたら如何ですか。事実問題として、そういうのはわかるかわからないか。又それを励行するか、励行しないかという手加減が非常に加わるものであつて、又事実それを発見することが非常にむづかしいし、それをやれば結局通報制が何かで、非常に何か同業者の道徳心の問題にまで発展するのじやないかと思ひますが……。

○政府委員(黒田静夫君) 罰則にはいろいろ段階があるかと存じておるのでございますが、罰金刑は事業の停止より軽い罰則だと解しております。

○一松政二君 それは結局手加減の問題だと思ひます。なお、今の私のその点には確信がないのです。道路運送法に私はないという答弁を聞いて、今の免許取消といふことがあるといふこ

とのみ伺つたように記憶しておるのですが、これは一つこの法案と丁度釣合ひのあるものかと思ひますから、念のために明らかにして頂きたいと思ひます。私は午前中に岡田さんからもお述べになつたように思ひますが、関税法の建前から行くか、この運送事業法の建前から行くか、それはいずれでも、ただ荷物が積めるから……この法の適用を拡張して行くのだといふと、今五十何カ所というやうなお話もありましたが、これをむやみにただ荷物があつたからこの法令を拡張して行くといふことは、私はどうも法律のために何だかそういうことをやつて行くやうな気がして、實際上その必要はないのじやないか。必要がないのだけれども、こういう法律があるから結局適用の範囲のものだけは、その網の中に入れて行くのだというお考えのようにしか受取れないのですが、拡張しなければ非常に何か差支えがあつて、何か陳情か請願が運輸省にたくさん来ておるといふのでしようか、どうでしようか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 只今の質問に對しましてお答え申し上げます。現行法は関税行政の立場からきめたものからピツク・アップしておりますので、実際の港運の事情に合わないものであります。即ち現在規律しておる港運より、ずつと比較にならんくらい輻湊しておる港運がたくさんあるわけでございます。かようなことから結論的に申し上げますと、適用港運が拡がつて参つておるわけでありまして、これは仮に根本的にこの法律を廃止してしまつて行くという観点に立つて、むしろこの機会に適用港運を少くせよといふ問題になりますと、これは根本的な、も

の立脚する観念が違ふことになりまして、これは別問題になつて参ります。が、通じまして運輸省は少し強制的なような気持の立法が多過ぎるという一貫した御議論に對しましては、私もそういうやうな感じを持ちます。が、先ほど御説明申上げたやうに、現行法の悪いところを直し、公平なる法の客體として公平なる待遇を与えるといふ観点に立ちまして、これを改正するといふことになりまして、お手許に出しましたやうな改正案になつたと、こういうやうに御了承願ひたいのであります。

○一松政二君 その建前を関税法の建前から行つていふと、今度は港運送事業を主體とした方面から行つていふといふので、その建前を変えた理由は一応呑み込めますが、現在適用している所と今後適用しようとする所は、その数字を一つ承わりたい。

○衆議院議員(岡本忠雄君) それは午前中港運局長から御説明申上げたこととありますが、政府で考へておりますことを伺ひますと、二十八港ほど増加するやうでございます。一つの例を申し上げますと、九州の苅田港のごとき、あれは百二十万トンの貨物を扱つておりますけれども、これは適用を従来いたされておられません。かような港が相當あるやうでございます。そういうやうなものを権衡をとり矯正した結果が二十八港の中に属してゐる。

○一松政二君 苅田港は最近にできた港で、そうして殆んど必ずで積出すものは石炭だと思ひますが、その石炭は恐らく途中の荷役はなくして、直接倉庫から本船に積込まれるものであつて、それは港運送法をそこに適用

する余地はないのじやないか。

○政府委員(黒田静夫君) お説のやうに、はしけはございせんが、石炭の積込におきましては、沿岸の積込作業、船内の荷役作業があるものであります。それから苅田のやうな港は、最近にできました千葉港、或いは相当前から年間百万トン以上扱つて、これは諸種の荷役があるのであります。尼ヶ崎のやうな港はまだこの港運送事業法の適用を受けないのでございまして、今回これらの港は追加して行きたいと考えておる次第であります。

○一松政二君 そういふ、今例に挙げられたやうな港は、途中の荷役はなくして、そうして積込の場合には、殊に今の苅田港のごときは、これは積込むまでは鉄道の貨物運賃とそれから積込み賃が加算されて行つて、これは国鉄で扱はずだと思ひます。そうするとたまた本船に積込んで、それを船内でたくさん詰めるためにならす場合は人夫が要るが、そういう所を適用しないから何か弊害が起つたといふのですか。

○政府委員(黒田静夫君) 苅田港におきましては、苅田港運送会社がございまして、これが石炭の荷役の一部を引受けておりますし、又船内等におきましては、それらのならしばかりでなく、相當な作業が、この石炭を入れる場合のいろ／＼な作業が行われておる。

○一松政二君 それはどうも法を適用せんがために、荷役が、相當積込数量が大きくなつたから、この法律をそこまで伸ばしたいといふやうにしか聞えない。港運会社がやつておれば、港運会社以外にはそういうものは殆んど競

争会社もないだろうと思ひます。船内の積込でなしに、その他と言へば、それは若し本船の希望上荷役が二つ三つに分れば、それはむしろ港運会社が請負っていることなんです。あえてこの港運送事業法をそこに適用しなくとも、それは立派にそこであつたの言う秩序というものは……私はその仕事は殆んど一手にやつてゐるものだろうと思ひますが、それでもなおこういうものを必要とするわけですか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) この法律を適用してやることは、同種の大體同じ程度の港運には適用するという網をかぶせまして行くというのが一般の法律の規定の仕方だと思ひます。そのために登録したり、厄介なことをする、要らんとするところであるところだと思ひますけれども、これをどういう程度の煩雜なことは全く気の毒だと思ひますけれども、公平なる取引を常に永久にやるかといつたらば、それもなか／＼断言できないことではありますし、とにかく法律がある以上はこれを守つてくれれば非難するところはないし、運輸省としても不当なる干渉はないだろうし、又いたすべきではない、私はかように考へておるのでございまして、一応は同じような港運は同じ法律の下に置くという普通の例に従つておるのでございます。

○松政二君 その点は私は意見が非常に異なる。法律があるからこれを適用しなければならぬと、公平に適用すると、併し法律を適用しなくても、立派に何らの弊害がなく、そこでそのものの秩序が保たれておれば、あなたの言ういわゆる秩序が保たれておれば、どこにもそういう迷惑をかけたり弊害がないわけですか。そこへ持つて行つてむしろ法律をやれば、法律を履行しようとするれば、法律の履行を監視する人がなければ履行できない。網だけかぶせておいて、それは何によつてその履行を監視し、或いはその履行を求めることを何によつてやろうとなされるのか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 只今の問題は、道路運送事業法で御答弁がお済みになつたかどうか知りませんが、やはり同じような問題が起きて論議されて来るところであります。よそから入つて来て、そこは施行していない港であるから、どんなことをやつてもいいかというところになりまして、これはやはり弊害が生ずるのでございまして、一応形式は同じような港には同じ法律の適用を、法律の客體といつたしまして、一つの準則を定めて置くといふことは、私は必要だと思ひます。

○松政二君 その履行はどういう考へによつておやりになるのですか。その法律を守つてやるか、守つていないかといふことは……

○政府委員(黒田静夫君) 行政措置といつたしまして、この履行を促すのでございまして、現在その方面の港にはそれぞれの出先機関がおりますから、それに十分過ちのないような指導をやらしたい。

○松政二君 私は道路運送法の例を今引かれたことはや以外であります。道路運送法で問題になつたのはハイヤー、タクシイの間でござつたのであります。ハイヤー、タクシイは、神戸のものが大阪へ行くとか、京都に行くとか、横浜のものが東京へ出て行くとか、

東京が横浜に行く程度のものであります。他の問題は余り生じておりません。併し港運の荷役のようなものは、朝に晩にそう三十分や一時間で船を引つて行くわけには行きません。従つてハイヤー、タクシイと同様に論ずることは、私はこれは余りにも議論のための議論と思ひまして、そいつを一つ例に引かないようにして頂きたい。殊にクレーンがあつて、岸壁で荷役をしておるような所には、どこから行つてそういうものをやるといふことはできないわけでありまして。ただ私は願うらくは、自然に流れておるものは、自然に流したらいじやないか。そこに無理に法律を引つかぶせて、そうして何か固苦しいようなことをやらなくても、世の中が治まつて、近所に大した不平もなくやれておるところに又新しく法律を振上げて行つて、そうして何らか、とかく上から何か網がかぶつたやうな気がするところは、成るべく排除したほうがいいのじやないかと思つておるのであります。これは意見になりますから、私はこれは討論に譲りまして、私の立場は一応この程度で終つておきます。

○委員(前田權君) 只今一松君から御要求のありました件、専門員から一つ説明させます。

○専門員(田倉八郎君) お尋ねの道路運送法の罰則は、百二十九条にありまして、それが五万円以下となつております。それで今度この法律は二分改正になりましたが、この点については改正が施されておられませんから、新らしい法律でも五万円の罰金規定は残つております。

○松政二君 それは甚だ意外であります。実はそういう答弁じやなかつたように……連記録であつて調べて又適當な機会にその問題は議つて、今日のところはその程度にしておきたいと思ひます。

○委員(前田權君) 他に御発言ございせんか。

○大倉精一君 三つ、四つ念のために質問をしておきたいと思ひます。この事業に必要な労働者及び施設について、運輸省令で定める要件を備えない者は登録を拒否すると、こういうようなことではございせんか。そこでこういう拒否する場合どういふような条件を省令で出されるつもりか、その内容について腹案がありましたら御説明をお願いしたいと思います。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 政府の考へておるところを確かめましたところによりまして、初めから無理はできませんから、無理のない、その線に沿ひまして当分は現行法の解釈と同じように、一単位作業量といふことにしまして、その範圍を明示することにすると申すのであります。一単位作業量と申しますと、取扱貨物量、各港の實情、船型、作業の種類、性質等によりまして、具体的に判断するのであります。船内荷役でありますならば、大体木船からはしけり回漕の場合におきましても大体一ハツチ分、それから沿岸荷役につきましては一ギヤング分の作業といふふうに考へておるといふことではあります。大体適當なところだろうと考へております。

○大倉精一君 登録申請書には添付する書類があると思うのですが、これはどのようなふうにしたら、大体種類別……

○説明員(町田直君) 法律に書いてございまして、雇用する労働者の数或いは事業の施設に関する事項、そういうようなものであります。

○大倉精一君 その添付書類の中に、労働組合がある場合には、労働組合との労働協約、或いは就労規則というやうなものも含める必要があるのではないかと。というのは、不当競争の起つてゐる一つの原因として、この労働条件、賃金というものは非常に高低が、大きな差があるといふやうな理由があるのですが、そういうやうなことを不當競争を取締るというやうな意味において、いわゆる一定の労働条件の基準というものを知つておく必要があるのではないかと、こう考へるのですが、そういう点についてのお考へはないのですか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) この点につきましても、いろいろ考へてみたのでございまして、就労規則の作成義務につきましても、労働基準法の履行がされるならば目的を達するはずであります。が、實際問題として、将来これが必要だといふことになれば、これは研究をしてそういう措置も、労働協約を届出るといふ、添付書類として届出るといふ措置も、或いは講じなければならぬかと思ひますが、まだ只今のところは結論が出ておりません。

○大倉精一君 そこで労働基準法或いは労働法、職安法というものが守つて行かれるといふことであれば差支ないといふ話でありましたが、實際の事情としては、特に港運送の場合においては、そういうやうな法律に違反をしておる事例が非常に多いといふことを私は知つておるのですが、而もこの

事業の性質上、これを調査し意見をす
ると、こういう適当な能力というものは、
或いは方法というものは非常に欠
けておる。それがために基準法、労働
法、或いは職安法というような労働者
の法律というものは殆んど守られてい
ないというよりも、むしろ甚だしくこ
れは破られておるというように私は承
知しておる。その辺の御認識
はどうでございますか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 事実そう
いう問題は至るところにあると思いま
す。現実の問題といたしまして、とこ
ろで、実際の海運当局において今やつ
ておる状況を聞いてみますと、
昨年の中頃から地方海運局ごとに港
運送調査委員会というのを設置しまし
て、いろいろのきめてあることが励行
されるように研究をし協議をしておる
ようであります。これはその各港が
ひどく性質を異にしておるところが、
つまり要素の違つておる港が多いの
でございまして、その港の事情
に應ずるために、各海運局
に任してあるのではありませんが、こ
ういうものに労働代表を参加させる
という方法も実際考へ得ること
と思ひますし、そういう面から改善して
行くなれば、更に将来は或いはプラス
になるかと私自身は考へておるの
であります。

○大倉精一君 そうすると、そういう
ような港運送事業関係の調査機関と
いいますか、或いはそういうような機
関の中へ労働者の代表も将来は入れる
のだと、こういう考へのように考へ
てよろしいですか。

○政府委員(黒田静夫君) 今そういう
調査委員会が各地に設けてあるの

でございますが、各古屋地区と北海道地区
にはすでに労働代表は入つておりま
す。ほかの地区につきましても、それ
がいいことでございましてから御趣旨に
副うように努力いたしたい、かように
考へております。

○大倉精一君 そこで、この第九條の
第四項の一号で「能率的な経営の下に
おける適正な原価を償ひ、且つ、適正
な利潤を含むものであること。」とい
う工合になつておるのですが、実際の
現状としては、現在の港運送事業と
いうものは相当乱立の傾向にある。従
つて利潤というものを無視した不当な
競争を余儀なくされておるような現
状であるという工合に考へておるの
ですが、当局のほうはそういう工合に考
えておられるかどうか。

○政府委員(黒田静夫君) その四項の
「適正な利潤」であるかどうかというこ
とは、運輸審議会がありまして、運輸
審議会にそれ／＼の専門の学識経験者
がありまして、十分答申しております
ので、適正な料金というにつつま
しては、運輸審議会の諮問の結果によ
ることがいいのではないかと考へてお
ります。

○大倉精一君 ちよつと質問の要点が
違つておるのですが、そういう料金がきめら
れておるのですが、併しながら実際の
現状としては、相当不当競争を、無理
な競争をしなければならぬ。一松先生
のお話で行くと、法律なんか要らん
だ、水の流れるように流して行けばい
いじゃないかというようにお話があつ
たのですが、併しながら現状はそれと
同じような状況になつて、むしろこれ
が乱立という形になり、非常に秩序が
混乱しておるというようにお察しは

ないかと私は思ふのですが、現実につ
いての御認識をお聞かせ願ひます。

○政府委員(黒田静夫君) 料金の切下
げが各地に行われていらないかとい
う御質問かと存じますが、現にそれぞ
れの港で或る程度料金が切下げられて
おるというやうな噂を聞いておるので
ございまして、そういう情報を得まし
たので、早速現地に通牒を出しまし
て、その事態を十分調査して、そ
の事態に基きましていろいろの指導を
やつて行きたい。例えば荷主に對して
港運送事業法の精神をよく話しまし
て、不当に切下げのないよう、圧迫を
加えないよう、出先の機関に指導せし
めるといふ方法、それによつてなお事
業者なりがその料金の切下げをやつて
おるといふ事実がありましてならば、
更に相當な法に基く罰則を適用するこ
とにいたしたいと思つております。

○大倉精一君 そこで私はこのことを
聞くという理由は、さつき労働協約
ともからみ合せて、道路運送も、或
いは小運送事業も、港運送事業も殆ん
ど同じだと言われるのですが、これは
こういう工合に不当な運賃の切下げを
やつて競争して行くということが、こ
ういふ事業については可能なんだとい
うことは、殆んどこれは業者の損でな
くしてそれだけ賃金を切下げて行くこ
とができる、自然に切下げて行くこと
ができる、例えば出来高その他の方法
によつて単価コストを切下げて行くこ
ういふやうなことで、殆んど労働者のほ
うへそのしわ寄せが一方的に來ておる
という、現在そういうやうなことから
いふ、この「適正な利潤」、或いは「適正
な原価」といふものについては相當大
きな関心を持つておりますが、今お話によ

るといふと、御調査を願つておるとい
うことですが、その資料はありでし
ょうか、調査をされた資料というもの
は。

○政府委員(黒田静夫君) まだ全部手
許に集まつておりませんので的確なこ
とはこの席では申上げかねると思ひま
すが、御質疑になりましたやうな趣旨
は十分了解できますので、この港運
送事業法に基いて、適切なないやうな
行政運用をやつて行きたい、かように
考へております。

○大倉精一君 それでは今後の参考の
ためにしたいと思ひますので、折角御
調査があれば、いつかの機会にその調
査結果の資料をできましたら一つ出し
て頂きたいと思ひます。それから現行
の料金は、これはいつ定められた料金な
らうかと。

○衆議院議員(岡本忠雄君) これは昭
和二十五年の実績によりましてこう
いう定め方をしております。原価要素
につきましては、昭和二十六年の四月
を基準にしておる原価要素でございま
す。それから業務量については、二
十五年度の実績によつて算出をしてお
ります。ところで、その後の労務費の
平均二〇%引上げを始めまして、大部
分の原価要素が値上りしておりますに
もかわらず、一方業務量の増加は、
昭和二十五年年度に對して全国百十四港
につきまして、昭和二十七年上期の
統計を見ますと、約一三〇%になつ
ておるやうであります。この業務量の
増加によつて漸く採算割を免かれてお
るといふのが大部分の態勢でございま
す。従ひまして結論的に申上げます
と、利幅が漸次少くなりつつある、極
めて弱小の、極めて小さいやつはむし

ろ生活線を割るくらいなところまで追
込まれておるものまであるというやう
に考へております。

○大倉精一君 今の、そうすると現行
の告示料金というものは、大体二年くら
い前にきまつたものである。そこで鉄
道料金、鉄道運賃、或いは小運送料金は
確かにその間に引上げ會計になつて
おるのですが、その後据置かれてお
つて、そうして僅かに業務量の増加と
いうことで補つておる。弱小船主は生
活線一ぱいであるというやうなこと
ですか。これは適正な利潤ということが
できんと思ふのですが、その点はどう
でしょうか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 採算線を
割るやうな、適正利潤とも言えないの
は当然あります。但し、この点につ
きまして、一方から言うならば、更に合
理化し、コストを合理的に下げる工夫
もまだ余地がないとは申されません。
と同時に一方から言うならば、強力な
業者の圧迫を受けて公正な取引の範圍
を出るやうな虞れがあります。ゆえ
に、こういう法律でやはりそういう弱
小なものを保護して行かなければなら
ないという面が招來するわけでありま
す。この点は一松先生や我々がたいに
やつておつた意見の相違に屬するもの
でございまして。

○大倉精一君 我々としては鉄道料金が
上り、電信電話料金が上つたりする
ことは反対ですが、かといつてこのよ
うに二年前のものを据置いて、而も原
価を割つた適正料金、適正利潤だとい
うことはいかんと思ふので、ちよつと
聞くところによると、何か内外の大手
筋あたりからむしろこれは引下げろと
いうやうな非常な圧力があるというこ

とを聞いておるのですが、そういう事実があるのですか。

○政府委員(黒田勝夫君) そういう噂があるというので、先ほど申し上げましたように、出先の機関に調査をさせておるのですが、非常にむずかしい問題と見えてきて、まだ資料が出ていないので、甚だ遺憾でございますが、この席でこのことを申し上げかねるのでございますが、噂は私聞いておりますが、実態がどうであるのかというところは、もう少し調査に時日をお借りしたい。

○大倉精一君 私もその実態は遺憾ながら詳細な調べはつかんでおりませんが、併しながら関係者の方面からそういうようなことを具体的に聞いておるわけですが、今調査中であるそうですが、若しそれが事実だとするならば、これに対するどういふ措置をおとりになるつもりですか。

○政府委員(黒田勝夫君) 荷主なり或いは業者に対して、その法の精神なり或いは運用の通ちのないようないろいろな警告をしたり、指導をするのが先ず第一だと思ひます。それで下げておる所があるということも聞いておるのですが、名古屋とか北海道では、先般私視察のときに聞いて見たのですが、まだそのような事実はないというようなことも聞いておりますが、特殊な地方でそういうようなことがあるのではないかと、いふに考えられるのでございます。

○大倉精一君 まあその対策は精神的啓蒙をやるのだというところらしいのですが、なか／＼これは精神的啓蒙では片が付かぬと思ひますので、このようないふ事実があるとすれば、やはり具体的な措置を考えられて、そういうことのないようにして頂かなければならぬと考えておるわけで、これは強く要望したいと思ひます。

な三十三条の三は非常に問題に思ふのですが、現在の港灣運送事業は、取扱貨物の割合に業者数或いは船舶共に過剰であるという工合に考えておるのですがこの点は、どういふような関係になつておるのか。

○政府委員(黒田勝夫君) 一概に過剰であるとか不足であるという工合には、私はどうも……この港灣運送事業は、御承知のように非常に波動性があるものでございまして、荷物のないときは殆んど動かぬが、船舶が輻輳いたしますときは普通の、平均の二倍とか二倍半程度になるのでございまして、それらのときには相当忙しこともございまして、又余り船舶が入つて来ないときには、港灣運送事業者のほうでもひまなときがあるものでございまして、そういうふうなときには、或いは沿岸の荷物を動かすとか、或いは陸から陸に荷物を動かすというやうなことで、成るべく波の高低の少いような方法をとつておるようでございます。

○大倉精一君 無論港灣業者は陸上の業者と違つて、確かに波動もあり、それから仕事に閑散なこともあるというところはわかるのですが、現在の一般の情勢からいって、先般の道路運送法にも言われたように、適正な供給、輸送量といふことも、需要に對するところの適正な輸送力の供給量が適正でなければならぬというやうなことが言われておつたのですが、港灣の場合においては、現在適正な供給量でなくて、

需要量に對して非常に供給力が余つておるといふ工合なことを言われておるのですが、かようなことはございませうか。

○政府委員(黒田勝夫君) 大体にいたしまして、忙しい所は相当能力のほうに不足して、おの／＼やないかと思ひますが、労働者だけについてみますと、おの／＼労働者が全国の港灣におきまして十萬程度ではないかと思ふのですが、そのうちの七割が常雇でございまして、三割程度が日雇を雇つておるといふやうな現象からみましても、余り能力のほうは過剰であるというやうな結論は出て参らないのではないかと思ひますが、これは併し全国的の平均を見た場合でございまして、港々によつては非常に忙しな所も閑散な所もあるのじやないかということにならうと思ひます。

○大倉精一君 それで非常に閑散な所があるとすれば、これによつて現在木船輸送業者が苦境に立つておるのじやないかと思ひます。この運送業者がそういうところから割込んで来て、そうして更に木船運送業者の進出といひますか、不当競争といふものを更に混乱させるのじやないかということも考えられますけれども、そういうことはこれによつて惹起しませうか。

○政府委員(黒田勝夫君) この運送事業法は登録制になつておりますので、資格要件を備へた者が登録を申出た場合に、基準に合つておればこれを拒否するわけに行かない定めになつておるのでございまして、併しながらこの港が閑散で事業を開始しても儲けにならないやうな港については、新しい登録は商売の上から見ますと出さないの

はないか、こういうふうな私どもも考えておるわけでございまして。

○大倉精一君 最後に念のために聞きますが、九条の二に「利害関係人」といふのがありますが、これは港灣事業に關係しては労働者と労働組合といふものを利害関係人の中に含んでおるのですか、含んでおらないのですか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 立法者の考えといひましては、労働者の方々を含んでおられません。荷主、同業者、更に運輸大臣を別に掲げましたが、公益の立場で運輸大臣を入れました。こういうわけでございまして。

○大倉精一君 経営者は無論これは当事者でありますから、利害関係人に含まないのだが、私はこれに従事する労働者といふものは、これはこの事業の興廃によつて直ちに死活に影響するといふやうな結果になるので、最も深刻な利害関係人じやないかと思ひます。どうですか。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 労働者はこの会社の一員でありますし、これは労使関係として処理するべきものと私は考えております。

○大倉精一君 これは考え方が違つたので、どうにもなりません。これはさつき調査機関に労働者も入れるというやうな、現在入れておる所があります。が、こういう趣旨からいつても、やはり港灣におけるところの利害関係人といふものは労働者、或いは意思を代表するところの労働組合といふものも私は当然含みべきであると思ふのです。これは私の意見ですが、そのような意見だけを申上げておきます。以上で質問を終ります。

○委員長(前田雄君) 他に御発言ございませんか。他に御発言なければ質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(前田雄君) 御異議ないと認めます。これより討論に入ります。おのおの賛否を明らかにして御意見のおありの方は述べを願ひます。

○一松政二君 私は港灣運送事業法の一部改正のこの法律案は、提案者の言われるがごとくに、現在の法律よりかなりよくなつておるといふことでありますから、私はそれに信頼をしてこの法案に賛意を表するものであります。

併しこの法律全体に流れておる思想については、審議過程において私が発言いたしましたごとく、かなり私は問題があると思ひます。そうして日本の今後に処すべきいふゆる経済政策としては、日本の物価を大いに引下げて国際水準に持つて来て、そうして大いに輸出能力を養うといふことは、現在の経済規模において、或いは経済機構において、できるだけ物価に影響を及ぼすもの引下げの方向に向つておるものが根本方針であると思ふわけであります。然るにこの法案の底を流れるものは、おの／＼現状維持或いはもつと現在よりも或る程度若し不当に安いところがあれば高いところへおいて、それに右へならえをやりたいといふやうに、私は質疑を通じてそういうことを感得したわけでありまして、それは先ほど申述べました物価を低減するといふ方策とは少し行き方が違つておるのじやないかと考えます。従つて、これが施行に當りましては、そういういふやう

いふやうなことを、私どもも考えておるわけで、これは強く要望したいと思ひます。

る日本経済の根本を流れておる思想と成るべく合致するようにこれが運用を志して頂きたい。

それから第二点は、私は先ほども申し上げましたが、法の運用であります。法があつても運用よろしきを得れば弊害はないのです。私はしばしば聞くこととありますが、法律があるからやるのだ、法律があるから違反者が出るわけであり、法がなければ違反者が出ない。違反者があつても普通の社会生活上何ら弊害を及ぼしてないものは、私はみだりに法があるからといつてその運用をやるべきじゃないと考へております。で、この法律を現に施行しておる所よりも更に二十八カ所もこの運用を拡げる、将来若し他の港灣において荷役が、取扱う数量が殖えれば、更にこの施行を拡げるというようなお話であります。それは私は甚だ不賛成であります。できるだけこの法の適用範囲は、弊害の起りそうな所、現に何ら問題のない所にはわざわざこの施行を延長することは、私はこれは少くとも個人の意見となりまするが、そういうものは法の施行をそこまで延ばさないようにして頂きたいと考へる。ということとは、法律のために却つて秩序を乱すようなものであります。現に波が静かな所へ改めて法律を持つて行つて、そこでその法律の鏡に照らして却つて罪人を作るといふことは、実際の世の中は何も法律通り行つてゐるのじやないのです。道徳の通りに行つてゐるのじやないのです。そこで宗教や道徳やいろ／＼なものが問題になつて、ただ法律だけで世の中を律したら実に味気ないものになる。でありますから、ただ法律があるから勵行

するのだ、法律があるからこれをこう拡げるのだというやうな行き方ではなくして、真にこの法律の精神を私が申し上げたやうな線に沿つてやつて頂ければ結構であるし、その線に沿つて適用範囲はできるだけ私は少いことを要望しまして私の本法案に対する討論を終りたいと存じます。

○大倉精一君 私はこの法案に原則的に賛成をします。
ただ質疑中にも申上げた通りに、現在の港灣運送業者というものは、相当濫立と無統制の下に悩んでおるといふやうな現状にあると思つておるであります。従つて最も問題になるのは、第三十三条の三であると思つておるが、これはこの運用或いは監督指導よろしきを得ないと、結局港灣運送に関する秩序の確立という基本的な精神が破れてしまふ、こゝういふ意味から濫立によるところの不当競争といふものが起らないように、飽くまでも港灣運送の秩序を確立するように特に一つ調整指導が願ひたい。この点についての行政措置については、特に格段の御留意を願うといふことを要望して賛成します。

○委員長(前田權君) 他に御発言ございませんか。別に御意見もないようでございます。討論は終結したものと認めて御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を願います。
〔賛成者挙手〕

○委員長(前田權君) 全会一致でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定をいたしました。

なお本会議における委員長のお頭報告の内容等事後手続は、慣例によりまして委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。
○大倉精一君 ちよつと連記をとめて下さい。
○委員長(前田權君) 連記をやめて。
〔連記中止〕

○委員長(前田權君) 連記を始めて。次に、本案を可とされました方は、例により順次御署名をお願いします。
多数意見者署名
入交 太蔵 植竹 春彦
一松 政二 加賀山之雄
新谷寅三郎 大倉 精一
大和 興一 東 隆
松浦 清一 木島 虎藏

○委員長(前田權君) 次に、お諮りいたしますが、休憩前に懇談会の席で問題となりました自動車税に關しての地方行政委員長に対する申入の原案ができましたから、お諮りをいたします。
朗読いたします。

地方税法の一部を改正する法律案に關する件
標記の件について七月二十九日開催の運輸委員会において左記の通り要意見を見決定致しましたからよろしく御高配下さるようお願い致します。

記
地方税法第四十七条の自動車税の改正は自動車運送の發達に支障を來す虞があると認めるので税率を現

行のまま据え置かれるよう措置せられたい。
右要請する。
御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。さうように取計らいます。

○委員長(前田權君) 次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題に供します。
先ず發議者の説明を求めます。
○大和興一君 只今議題となりました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案につき、提案者を代表いたしましたして提案理由を簡単に御説明申し上げます。現行日本国有鉄道法におきましては、国有鉄道の職員は、地方公共団体の議会の議員(町村を除く)を兼ねることが禁止されてゐるのであります。が、かかる措置は実情に副い得ないものがあり、且つ憲法によつて保障された公民権である被選挙権を不当に制限してゐる虞があると考へられるのであります。

即ち第一に、国有鉄道職員の居住状況を見ますと、全国を一貫する歴大なる輸送業務に携わつてゐる關係から、分岐駅、繰車場、工場或いは一定距離間に所在する組成駅等において、その構内に幾多の業務機關が設置され、当該市町村における職員居住の割合は他に比して極めて大であり、所によつては職員数がその大半を占める箇所さえあるものであります。

かかる箇所において、市なるが故に国有鉄道の職員が、まづたく地方自治に参与することができないといふことは、地方自治の本旨に反するものとい

わなければなりません。ちなみに国鉄職員で現在市議会の議員を兼ねてゐる者は全国七十七名の多数に上つてゐるのであります。

なお、最近政府が懲罰してゐる町村の合併が促進されるならば、その数は増加することが予想されます。

第二に、国有鉄道の職員が地方議員を兼ねた場合業務に及ぼす影響が大であるかのごとく考へられるのであります。市議会の議員としてその職務に専従してゐる人は極めて少く、他に勤務を持ち、或いは家事のかたわらその責務を果してゐるのが通例であらうと思われ

ます。勿論、職員は直接又は間接に旅客、貨物の輸送に従事する重責を担つております。併しながら、市町村の行政区域は比較的狭く且つ、交通機關の發達いたしております現状におきましては、何ら業務に支障なく議員たるの責務を果しつつあることは既往の実績が雄弁にこれを物語つてゐるところであります。

第三に、同じ公共企業体の職員である専売公社の職員には議員兼ねに対する何らの制限規定もなく、電信電話公社職員は市議会の議員まで兼ねが認められてゐる現在、国鉄職員なるが故に、町村議会の議員のみにとめておくことは、過去の政治的慣習を無視するものであるばかりでなく、一貫性のない極めて不均衡な取扱であるといわなくてはなりません。かかる問題は法律によつて抑制すべき事柄ではなく、有権者の自由にして民主的な判断に待つべきものであると思ひいたします。

以上の諸点より、国鉄職員に対する議員兼ねの制限規定は本法律より削除

第十二部 運輸委員会會議録第二十号 昭和二十八年七月二十九日【參議院】

会の意思に基いてこれが通過して市議
会議員になつても、国会の趣旨を尊重
して二週間くらい予算市会に出て行つ
てもその請暇を認める、こういう氣持
になつてもらわなければ困る、こうい
う氣持で尋ねておるのです。そういう
質問をすべきでない、こういう趣旨で
質問をしておるわけでありませう。

○政府委員(植田純一君) この法律が
できまると、この法律の趣旨を制限
するやうなことを内部規定で制約を設
けるやうなことをつきましては、これ
は不登当ではないか、まあお尋ねに對
しまして確かにその通りだと思つてお
ります。

○岡田信次君 この法律の中に何か無
制限でなくて、例えば總裁の認可をと
るとか、或いは所屬長の認可をとると
か、或いは又そのやうな事項を入れる
とか、或いは又そのやうなものについ
ては別の内規によつて何かといふふう
に入れたらどうか、実はこれはこの
前參議院におきましては、我々も賛成
したのでありますが、兩院協議会になつ
て、そのときに問題になつたのに、或
る駅長が或る市の副議長をやつてお
つた。それでその出身の議員が帰るた
びにその駅に駅長がいつもいない、あ
れでは一向差支えないと言えないのじ
やないかといふことが非常に強かつた
のです。そういうこともこれはありま
すから。と言つて、今監督局長の
やうに法律にないやつを内規ででき
めるといふわけに行かんから、内規で
定めるとか或いは何とかなんか文句を
入れるとか、無制限でなく、例えば現
場長である者はいけなかつたか、或は
そういう議長とか副議長は私ならな
いほうがいいと思ひますが、何か少し

入れるわけに行かんのですか。
○大和興一君 これは国鉄當局の私は
ちよつと意向を打診したところでは、
これについては反對ではない、これに
ついては今おつしやつたやうな總裁の
許可をもちやうとか、或いは現場長は困
る、それくらい、今松浦さんがおつ
しやつたやうなそういう意味じやなく
て話合ひをして、それは内部的なもの
でできたらいいだらう、こういうふう
な意向は聞いております。

○松浦清一君 ちよつと速記をとめて
下さい。
○委員長(前田謙吉君) ちよつと速記を
とめて。
午後四時十五分速記中止
午後四時三十分速記開始
○委員長(前田謙吉君) 速記を始めて。
次に、臨時船舶建造調整法案を議題
に供します。
前日に引續きまして質疑のおおりの
方は順次御発言を願ひます。

○一松政二君 通産省の政府委員に伺
いたいのですが、今日まで朝鮮向の輸
出船はどのくらいな大きさのものが、
どの程度輸出されておるか承りたい
と思ひます。
○政府委員(重沢大義君) その資料を
持つて参りませんので、又後はと調べ
まして申上げたいと思ひます。
○一松政二君 從來この四月の二十八
日まで運輸省は前の法律の船舶管理令
に基く政令によりまして、いわゆる総
トン二十五トン以上の船については許
可権を持つておつたと思ひます。そ
れで今回運輸省から臨時船舶建造調整
法案が提出されておりますが、その提
案理由の中に、五百トン以上の外航船

船、これは従前では外航船舶の概念に
は入つておりません。これは朝鮮、琉
球、台湾程度の所をいわゆる近海区域
でございませう。知りませんが、その程
度の所を往復できる程度の船は殆んど
外航船舶の概念の中に入つていないの
ですが、敗戦以来の結果、日本が四つ
の島に閉じ込められて、これが外航船
の部類に入つて来ると稱するのであ
りますが、その輸出が朝鮮の側にお
いて、日本船舶と非常に差別待遇をす
る、従つて運輸省が許可権を持つてい
なければ、通産省に任せておいただけ
では、通産省は専らこれは輸出の見地
からのものを判断して、そうしてと
かく日本の船舶全体の行政に對して
は、まあ考慮の払い方が薄くなる。従
つて、運輸省の海運當局が許可権を持
つていなければ、対朝鮮との船舶の差
別待遇について、とかくの問題のある
ことを処理する上にまあ支障を来たす
と、こういうやうな発言の内容のよう
に承つておるのでありますが、通産
省はこの對朝鮮に對する船舶の問題に
ついて、何かそういう實際上の支障の
ある問題を運輸省側と何か話合ひにな
つたことがございませうか。

○政府委員(重沢大義君) この船舶の
輸出につきまして、通産省が一応担当
いたしておるのでございませうが、御指
摘のやうに、通産省はやはり輸出の見
地からいろいろ通商協定なり、或いは
全体の貿易上の見地等から輸出につ
いて判断をいたします。無論生産に結
び付いていなければならんことはもと
よりであります。製造につきまして
は、運輸省が所管されております国内
船の建造の關係等、いろいろこれが建
造につきましては運輸省側とされて

は、単に貿易、輸出のみでなく、いろ
いろな問題を考えられて運輸省として
おられるといふのでありまして、おの
おのそこの一定の分野と思ひますが
ありますこととございまして、朝鮮向
のこの船舶につきましては、まあ輸出
の見地から申しますならば、これを
輸出したいと、貿易経済の見地から
申しますならば、輸出したいという状況
も相當あるのであります。又それが
が向うに仮に輸出されますと、その船
の運航に關していろいろ国内船との
運航の競争とかいろいろ問題も、や
はり近いだけに發生をするといふやう
な事柄も出て参りまして、そういうた
面において運輸省と折衝を私のほうの
局のほうでしておるやうな次第でござ
います。

○一松政二君 具体的な事例を私は示
して欲しいと思ひます。一応法律を
審議しておりますから、そういう抽象
的なことでなくして、私はそういう貿
易上なり、海運政策の問題から言え
ば、一応政府というものは統一意思が
なければならん。事務當局だけでは
なればならん。事務當局で解決し
なれば、大臣では、大臣が一方には
許可権があり、一方に許可がないとい
ふ日本の国政がうまく行かないといふ
うなことになれば、何か關係のあるも
のはすべて共管にせなければならん
かといふのは、私は政府の下に
政府があるやうな氣がして、それは却
つて面白くないのじやないかと思ひ
ます。從來許可権は私もから考えれ
ば憲法違反であると思ひますが、一
曲りなりにも政令があつて、その政令
によつて許可権を持つておつたわけな
んです。四月二十八日までには少くとも有
効であつたのです。それで、そのとき
に輸出して問題があつたといふこと
は、少しといふは却つて納得が行か
ない。許可権があつてそうして問題
を起した。だから許可権があつてもな
くも問題を起すことになると同じこと
になつちやう。なかつたからかうい
うのが欲しいといふならわかるので
す。けれども、あつたときにですね、
あつたときに問題を起しているのだ
から、今丁度ないのだから、なければ困
るという言ひ方になつておつて、その
点がどうしても納得行かないのです
が、そこで五百トン以上の船を何艘輸
出して、それがどういふ結果になつて
おるか、それから通産省としては、た
だ単にこの法律を通すためのばつを合
わすのでなくして、私は真に、政府と
して二つ意思があるわけがないので
す。どこかで調整し得れば、どこかで
調整しておればやたらに事務當局が
張り手をしようとするところは私は成
べく避けて欲しい。でありますから、
五百トンといふところに目安をおいた
ことは、主として朝鮮との關係のよ
うに運輸省では言つておる。従つて
具体的な事例がなければ、私はその点
はどうも納得が行きかねる。今まで
つておつたのだ、四月二十八日まで
は。それから今申しました五、六、七
と丁度三カ月間、今ないので。今失
効しちやつてないのだ、ないのでど
ういふ支障が起つたか。その間に輸
出があつたかどうか。これも一つ至急
調べて、会期も切迫しておりますから、
至急調べてそういう事例を明らかに示
して頂きたい。この三カ月の間に、法
律が失効してもうすでに三カ月になる
のです。その三カ月間に輸出船が事実

においてどしどし契約されたのか、或いは失効したために非常な支障が起つておるか、若し四月二十八日以前にそういう問題があつて、そういう問題があつたとすれば、これは私は許可権を持つていながら、運輸省が職務怠慢と言わざるを得ん。そういうことを言えども、首をくくるような説明の仕方になつて来ると私は考える。でありますから、それは具体的な事例を通過省として、どういふことで通過省だけでやれば問題があつたのか。ただ抽象的の概念でなくして一つお示し願ひたい。

それからもう一つは、朝鮮との問題じやなくして、一般のヨーロッパ或いは殆んど今日は世界的ですから、世界的にいわれる世界航路に向つて行く大型のタンカー又は貨物船、或いは又客船とか鉱石の輸送船、曳船その他の船です。ね、こういう船の輸出についての引合ひは、實際問題としては輸出の成約がきまつてしまつてから、私は造船所から法令に基いて、若しこの法案が通つたらば、運輸省に許可の出願をすることだろふと思ふのです。輸出するまでの、輸出する手続の、輸出の完了が、輸出の引合ひの過程においては許可の申請などあるべきじやない。引合ひの過程でありますから。そして引合ひをし、しまつて、具体的に値段がきまつて、そして向うから信用状を開いて初めてこつちも安心して準備を整えられて、そのときにおいて初めて運輸省に、私はこの法案が通過すれば、許可の申請をしなればならん、こうなると思ふのです。具体的な手続から言へば、そういう場合に運輸省としては、当然許可するでしょう。当然許可

しなけりやならんものを許可制度にしておくと私は意味がないことであると思ふのです。無用な煩瑣の手続である。そういう場合に今日通過省は為替の關係からこれの相談にあずかり得る当局であるわけですから、必ずこれだけの船がいづつかのデリダアリで、いつから起工して何カ月以内に受渡しになつて、どういふ条件で受渡されるか、誠にいいことであるとして通過省は私は喜んでサポートして、それをできるだけ成約させるようにするだろうと思ふのです。そしてでき上つた結果を改めて又通過省に許可を申請しなけりやならんことは、私は二重の手続であり、同じ政府の中で一方で、而もそれは外国に受渡して外国で働く船であるから、日本の経済圏と何ら關係はないわけですから、今五百トンのことを私同つたのは、五百トン或いは千トンか二千トン程度の朝鮮、台湾、琉球の近海で働く船については一応の考え方があつたと思つたから、それは具体的に事例を示してもらひたい。それから輸出船について、今日の海運業者の事情でありますから、船の引合ひがある場合に、これは貿易業者が多分引合ひでしよう、實際の手続上の問題としては、造船所はそういう引合ひは結局条件のいい早くきまるものからやつていくわけですから、その中から条件の一番いいものを選び出して造船所として受けたいのですから、船を何艘引合ひがあつたといういふゆる連絡が運輸省にどうせありますから、船会社としても、或いは造船所としてもあるから、こういう船の引合ひを受けているというふうなことは、これは座談でも

或いは事務的でも一応、模様の報告は求めなくてもするでしょう。併し義務として、そういう具体的にでき上つた船を、一々今度は、通過省で一応管轄しておるものを、運輸省に許可願を出さなければ建造に着手ができないということになると思ふのです。實際問題としては、併しそんなことをしては間に合わないから、輸出船がきまつた瞬間からそれだけの準備は私はすると思ふ。手続のほうはあとから遅れて来るわけですから、そういう手続をした時に、外国と契約をして信用状も来ている。運輸省で仮に横槍を入れようとしても入れようはないと思ふし、又この法案では横槍を入れるべき何らの根拠は私はないと思ふのです。そういう法律案をここに提出されておるので、私は非常に意外に思つておるわけです。そういう場合の通過省としての考え方を一つ承りたいわけですから。

○政府委員(重沢大義君) 朝鮮との問題になつておられますが、五百トン以上の船の輸出關係では、従来の実績と申しますか、この四月以降の実績につきましては、別途調査いたしまして事務的に御報告申し上げたいというふうに考へております。

一般の外航船の輸出と建造との間の問題につきましても御指摘でございますが、通過省の立場といたしましては、やはり飽くまでも交易、輸出という見地から、仮にこの建造価格が他国に比べて某発注者が非常に安値を吹つけた、或いはその支払条件が日本側について非常に不利な支払条件を向うが徒らに強調しておるというふうな面につきまして、通過省側として、輸出貿易の見地からいへば、承認と申しま

すか、輸出のできる工合につきまして検討をいたしますわけでございます。何と申しましてもそういう貿易の見地からのみでありまして、これが實際に建造は、輸出船だけ造つておるという所はないわけでありまして、それから国内におきます建造計画、又それに伴いますいろいろな資金状況というふうなものともやはりからみ合つて、これが担当は運輸省がしておるのであります。が、運輸省がそういう輸出貿易の見地以外の見地から特殊の事情、特殊の形態につきましましては、検討、勘考をいたすというところは然るべき筋合ひじやないかというふうな存じておるわけでありまして。

○一松政二君 そういう抽象的な言葉じやなくして、運輸省は造船所について、もそれから船会社について、今後審議するべき外航船の利子補給とかその他建造計画、或いは船舶安全法その他によつて船舶自体については一応その監督権を持つておるから、そういう船を建造する場合にも、一応どんな船を造ろうとも検査規定もありますから、これは当然運輸省に報告はされるわけですから、だから運輸省はそれに対して監督行政の立場から、或る程度の発言権はあるわけですから、それ以上にいろいろな観点というふうなことを申されまして、ちよつとあなたはこの法律を御覧なさい。ただ抽象的に、今来てお座なりの答弁を私はして、もうためにあなたに求めてもつたわけじやない。この建造許可の第三条にはつきりした標準が示してあるのです。この条文の第三条の規定でそういうことが行われるかどうか。資金なんというものはどこにも謳つてないのです、この

法案には、そういうことを理由に建造不許可にしたら大変なことになる。これで、信用状の来た有力な相手方の船を通過省が契約を奨励しておるような時に、何の理由で、この第三条でどうしてこの許可の基準にどこが当てはまらないかというのです。

○政府委員(甘利昂一君) 今おつしやつたお話は、例へば第三条の第一、或る国によつては、この間からお話しましたように非常にまあ日本の……

○一松政二君 その問題は除いてあるわけですから。關係するところは今のところ……

○政府委員(甘利昂一君) ですからその關係は、國際關係に非常に支障を及ぼすという關係で、うちのほうでは許可しない場合があるわけですが、恐らく通過省のほうとしましては、別個の貿易管理の見地からいへば、検討をして、運輸省と通過省といへば、話合つて最後にそれを許可するとかしないとかいへば、そのことをきめておつたわけですから。

○一松政二君 今三カ月間はこの法律はないのです。この間の三カ月間に如何なる支障があつたか、具体的な事例を示して頂きたい。三カ月間と言へばかなりの長い間です。一年の四分の一に當る期間、この期間如何なる支障が起つたか、現にこの法律がないけれども、運輸省は計画造船の三十万トン或いは百二十万トンの予定計画線に沿うべく今日あらゆる施策を講ぜられて、何らの不便を感じていないと思ふ。ただ抽象的にこういうふうな國際海運の健全な發展に支障を及ぼす虞れがあるということで、事務当局が簡単にこれを考へてそういうふうな見地か

ら甲の船を許し……、私は同じ船のことを言っておるんです。今の政府が計画造船をしておるその船と同じ型のやつです。三杯は造船所で注文を取ったが、もう一杯類似の船の許可を取っておきたい。もう二艘類似の船を同時に許可を取っておきたいといった場合に、何の根拠によつて、三艘は許すが、あとの二艘は許さんというのとは一体何の根拠によるのか。

から、政府は逆立ちしても、ない金を絞つてでも三十万トン造りたい。三十万トン、四十万トンできれば、ますます運輸省としてこれは奨励しなければならぬ立場にあるのですよ、政府の御厄介にならなくても。その場合に若しそういう建造計画を立てて政府に許可を申請したときに、これはお前第三條の一項に引つかかるから許可しないとは言えないと思うのです。これを言えるとおつしやいますか、どうですか。

成するかどうか、資金的に或いは技術的に完成するかどうかというよりなことも調査いたしますし、又その船が竣工後就航する航路について、果してその航路にそういう船が要るのかどうか、場合によつては非常にすでに多くて激烈な競争をやつておる場合は、そういう所にわざわざそういう船を押込むのもどうかと思ひますし、そういう点いろいろ判断いたしまして許可いたしますので、從來許可制のあつた場合は、そういう弊害は全然ありませんでしたが、許可制がなければ、そういう場合も起り得るのじやないか、そういうふうに考えております。

ませんか。法律に謳わないで、事務当局が勝手に判断して、そうしてやるといふことになつたら法律はなくてもいいということになるのです。

あるかもわからんといううなことを口にされませんが、どうしてそういううなことを言われるのか、世界的には今余つております。今暴落しておるけれども、日本では船が足りないから、世界の船舶会社から言へば迷惑かも知れんけれども、日本から言へばこの際に造つておかなければならぬというので、なけなしの財政資金や市中銀行までも三分五厘まで利下げして国家は補償して作らせようというのです。だけれども国家の補償も要らん、利息もそこまですべてもらわんでもよろしい、或いは第三次世界大戦が起るかも知れない、明日どういふことが起るかかわらないといつて船の建造計画を持つて、そうして外航船のばり／＼した、どこから見ても非難の打ちどころのない造船のプランを持つて許可申請をしたときに、あなたは今のうやむやな条文の規定によつて、それを不許可にするといふことは、私はこの条文からは生まれて来ないと思うのですよ。この条文のどこにそれが示してあるかといふのです。出であるならば条文にはつきり謳うべきであると私は言うのです。政府の造船計画、今の百二十万トンについての予定計画、これも四年になつておる。臨時立法法なんです。政府の一応示してあるところでは、計画造船によつて政府は許可権を持つていい大體の方針ではあると思うのですよ。それなら私もつきりわかるものですが、それは結構だといふのです。それならそのようにこの法律案をなすべきであるのですよ。それに藉口して、藉口という言葉が悪ければ訂正いたしますが、全部の船について一律に網をかぶせて許可権まで持つて来た、

○一松政二君 私は内地船であらうと外地船であらうと、それは同じことです。今の政府の御厄介になり、財政資金或いは市中銀行の斡旋を求めて、今の三十万トンの計画造船の範囲内で許可を求めた場合に、運輸省が世話をやく話はわかるのです。けれども輸出船と同様に、あれは建造許可を取つておけば、それはもう輸出船の場合には二度と取らないで済むのです。二度取るのは面倒くさいから、手続を簡単にするために同じような型のものの許可を得ておいて、そうして手続を簡素化しようと考えた場合、或いははかにどんな第三國人の金を持つておる人がないとは限らん、そうして政府の御厄介にならんで、こういう立派な法律案ができておるから、こういう至れり尽せりの保護立法ができたから、この際に船を造つておこうという物持ちが現れないとも限らんのです。そういう者が現われないといつたつて、世の中にはいろ／＼なことが出て来るのですから、そういう者が出た場合に、何の根拠によつて、私の言うのは、日本の海運は外航船に向く船が非常に少ないのだ

から、政府は逆立ちしても、ない金を絞つてでも三十万トン造りたい。三十万トン、四十万トンできれば、ますます運輸省としてこれは奨励しなければならぬ立場にあるのですよ、政府の御厄介にならなくても。その場合に若しそういう建造計画を立てて政府に許可を申請したときに、これはお前第三條の一項に引つかかるから許可しないとは言えないと思うのです。これを言えるとおつしやいますか、どうですか。

成するかどうか、資金的に或いは技術的に完成するかどうかというよりなことも調査いたしますし、又その船が竣工後就航する航路について、果してその航路にそういう船が要るのかどうか、場合によつては非常にすでに多くて激烈な競争をやつておる場合は、そういう所にわざわざそういう船を押込むのもどうかと思ひますし、そういう点いろいろ判断いたしまして許可いたしますので、從來許可制のあつた場合は、そういう弊害は全然ありませんでしたが、許可制がなければ、そういう場合も起り得るのじやないか、そういうふうに考えております。

ませんか。法律に謳わないで、事務当局が勝手に判断して、そうしてやるといふことになつたら法律はなくてもいいということになるのです。

あるかもわからんといううなことを口にされませんが、どうしてそういううなことを言われるのか、世界的には今余つております。今暴落しておるけれども、日本では船が足りないから、世界の船舶会社から言へば迷惑かも知れんけれども、日本から言へばこの際に造つておかなければならぬというので、なけなしの財政資金や市中銀行までも三分五厘まで利下げして国家は補償して作らせようというのです。だけれども国家の補償も要らん、利息もそこまですべてもらわんでもよろしい、或いは第三次世界大戦が起るかも知れない、明日どういふことが起るかかわらないといつて船の建造計画を持つて、そうして外航船のばり／＼した、どこから見ても非難の打ちどころのない造船のプランを持つて許可申請をしたときに、あなたは今のうやむやな条文の規定によつて、それを不許可にするといふことは、私はこの条文からは生まれて来ないと思うのですよ。この条文のどこにそれが示してあるかといふのです。出であるならば条文にはつきり謳うべきであると私は言うのです。政府の造船計画、今の百二十万トンについての予定計画、これも四年になつておる。臨時立法法なんです。政府の一応示してあるところでは、計画造船によつて政府は許可権を持つていい大體の方針ではあると思うのですよ。それなら私もつきりわかるものですが、それは結構だといふのです。それならそのようにこの法律案をなすべきであるのですよ。それに藉口して、藉口という言葉が悪ければ訂正いたしますが、全部の船について一律に網をかぶせて許可権まで持つて来た、

○一松政二君 それはおかしいのです。私は法律は法律に基いて勵行してもらわなければならぬ。資金計画とか支払能力ありやなしやといううなことが法律のどこに謳つてあるのですか。それは勝手に運用上そういうことは法律に基かずにやつておるといふことになる。法律を出して法律を施行する者が、法律の条文に謳つてない基準に基いて事をやつた場合には、重大な問題が発生すると思ひますが、法律のどこに資金計画が謳つてございませうか。

○一松政二君 それはおかしいのです。私は法律は法律に基いて勵行してもらわなければならぬ。資金計画とか支払能力ありやなしやといううなことが法律のどこに謳つてあるのですか。それは勝手に運用上そういうことは法律に基かずにやつておるといふことになる。法律を出して法律を施行する者が、法律の条文に謳つてない基準に基いて事をやつた場合には、重大な問題が発生すると思ひますが、法律のどこに資金計画が謳つてございませうか。

○一松政二君 それはおかしいのです。私は法律は法律に基いて勵行してもらわなければならぬ。資金計画とか支払能力ありやなしやといううなことが法律のどこに謳つてあるのですか。それは勝手に運用上そういうことは法律に基かずにやつておるといふことになる。法律を出して法律を施行する者が、法律の条文に謳つてない基準に基いて事をやつた場合には、重大な問題が発生すると思ひますが、法律のどこに資金計画が謳つてございませうか。

○一松政二君 それはおかしいのです。私は法律は法律に基いて勵行してもらわなければならぬ。資金計画とか支払能力ありやなしやといううなことが法律のどこに謳つてあるのですか。それは勝手に運用上そういうことは法律に基かずにやつておるといふことになる。法律を出して法律を施行する者が、法律の条文に謳つてない基準に基いて事をやつた場合には、重大な問題が発生すると思ひますが、法律のどこに資金計画が謳つてございませうか。

○一松政二君 それはおかしいのです。私は法律は法律に基いて勵行してもらわなければならぬ。資金計画とか支払能力ありやなしやといううなことが法律のどこに謳つてあるのですか。それは勝手に運用上そういうことは法律に基かずにやつておるといふことになる。法律を出して法律を施行する者が、法律の条文に謳つてない基準に基いて事をやつた場合には、重大な問題が発生すると思ひますが、法律のどこに資金計画が謳つてございませうか。

そこに私はこの法律を曲解して、そういうところを持つて行つておる考え方がありはしないかというところについて、私の納得の行かないところなんです。だから不許可にするのなら、不許可にするだけの根拠を法律にはつきり謳つておかねば、あとで厄介なことが起つて来て、にっちもさっちも行かない事件が起つて来ますよ。そういう法律を我々は国会で審議した責任が負えないです。なぜそういうことをはつきりさせないか。事務当局の考えが次第で許可になつたり、不許可になつたりするようになつたことがあつたらば、私は将来大きな問題を起す種になると思う。私は地方鉄道の整備法でもその点を非常に心配したのです。運輸大臣が一人で許可権を持つていて、従つて我々は附帯条件を付けてその公正を期せよと言いましたが、今のこの法律の条文によれば、許可するも許可せざるも運輸当局の、事務当局の裁量に次第だということになれば、国会は一体何のために法律を審議するのか、そういう広汎な委任を事務当局に我々は委任するわけに行かないのです。だからその許可にする、これらの全体の考え方は、私は百二十万トンというものが浮び上つてゐるのだと思うのです。それならば百二十万トンの程度だけにはつきりした線を引かないのか、それに便乗してこういうばんやりした法律案を作つて来たところに私は納得が行かないというのです。なぜ資金計画なら資金計画といふことをこの中にはつきり謳わないのですか。お前の資金計画はいい、お前は不安だからといつて、甲には許し、乙には許さん、甲の造船所が行つたときには、ああお前は

資金も資力も十分ありそうだからといつて、甲には許すが乙には許さん。併しながら人間のことであるから、政治的に活動するとか、運動するとか、或いは貨物を相当持つて行つたとかいうようなことが仮にあつたとするならば、人間は誘惑にかかるとする。私は収賄とか贈賄とかいう事件があるたびに心を暗くするのです。人間というものは弱いものです。だからできるだけそういうことは法律において、はつきり建前を付けて、よく／＼の心得者でない限りそういうものに陥らん方法をとつておくのが、法律としては親切なゆえんであると思う。でありますから資金計画で以て不許可にするというのであるならば、なぜそれをはつきり謳わないのか。お前の造船所は不安であるからといふことであるならば、なぜそれを明示しないか。それを明示せずして事務当局の考えが次第で、そういうことを許可したり不許可にしたりするやうな法律は、私はこれは法律それ自身に非常に欠陥があると考える。まだこれに対して事務当局としては、従来はどの船でも、省令か政令か知りませんが、それを曲解したいわゆるその政令によつて全部の船に許可権を持つてゐる。これはいい悪いは別問題として、ともかく全部の船に対して条件なくして許可権を持つておつたのです。だからそれは憲法違反であるかないかは別問題であります。許可権を持つておつたから、勝手に考へて許可したり、不許可にしたりされてもこれはしょうがないのです。併しながらこの法律は、許可の基準を三条ではつきり示してあるわけです。第三条の第二項は第一項の一号二号の枠内のことである

わけです。その枠内のことしか書いてない。その枠の中に資金のことは一つも謳つてないのです。だから資金のことを謳つてあつて、国の資金を使うとか、或いは市中銀行の斡旋で三分五厘のそういうものを使うから、お前は許可を申請しなければならん、こうなつていけば、意味がはつきりわかるのです。それに何ら関係のない船に、何を根拠にして許可権を持ち得るか。この不許可にする根拠はどこにあるかといふのです。

○政府委員(甘利昌一君) お話の趣旨はよくわかりましたが、結局こういうことじやないかと思ひます。財政資金を使うものについてはあれなんだが、併し財政資金を使わずに市中の金融で船が造れるものをなぜ許可しなければならんか、而もこの条件に当てはまるものについて、なぜ許可権を発動せねばならんかというお話だと思ひますが、御承知のように財政資金のみならず、今市中の金融も非常に窮乏であります。銀行側においても今年度は船舶建造のために市中としての程度のものは出せるといふ一種の枠のやうなものを作つておられますので、従つて運輸省がいろいろ／＼な海運政策或いは造船政策の面から考へた船以外のものを造る場合にも、やはり市中のその枠を食うことになるやうなもので、そういう財政資金のみならず、市中金融全部を総合的に有効に活用する意味において、運輸省として海運政策なり造船政策の面から、その造る船が果して適當であるかどうかといふことをきめるわけでありますから、別段差支えないやうに私は考へます。

○一松政二君 そういう広汎な判断の資料は、この条文のどこから出て来るのかといふことです。そんなことを勝手に……、今まではあなた方はどんな理由をつけてもいいでしよう、三カ月前までは全部について許可権を持つておつたから……。併し今度ははつきりした条文の規定を設けてあるのですよ、そうしてそれに不許可になつた場合には、不服を申立てて、それに対して対応せねばならぬのです。だから不服を申立てる場合に、あなたが今言つたものろの広汎な判断の資料なんて……、今日如何に日本が窮乏しておるといへども、金といふものは借りた人にも貸さないのです。金といふものは借りたくない人のところには貸したがるのです。あなたは金がないから貸せないという、中小企業でもアップ／＼して……と言ひますけれども、銀行は貸したい相手方は幾らでもあるのだ、今日そういうところには金はいくらでも貸す、資金が最も必要ないところに行かないのです。放つておけば……。それだから政府が強権を用いてでも、こういうふうにして船のところへ枠を持つて行こうという、だけれども金持が船を造るという場合には、あなた方心配することは何もありませんよ、市中銀行が金足らんからなんて、そんな余計なことは……。運輸当局として日本の船が足りるの、足りないの、だから船を造つて行けるのか行けないのかといつたつて、銀行は何の考慮もしない。金持が金を積んで船を造る段になつたら、喜んで金を貸しますよ。そういうときにその金はけしからん、それじや銀行にそれを貸して行かないで、借りた人へ金貸したがるものなんだ

す。資金といふものは、資本といふものは、最も怯懦なものです。だから少しでも不安のあるところには行かないのです。併しながら不安のないところには、幾らでも集まりたがるものなんです。であるからあなたが考へてゐるやうなものは違ふのです。そういう場合に何の根拠で不許可にするかといふのです。金があります、私に金があります、銀行もこの通り、それを又言うことを言うこともこの法律ではできませんよ。そういう金のことを言つたら、何を言つてゐるんだと言われたら、どうしますか。それはこの法律のどこに行くか。これは弁護士にかかり、法廷にかかりますよ。ところが事務当局の考えが次第でものをきまるものではあります。そういうときにはものを考へるはつきりした根拠がなければ、行政上非常な混乱を来す。それはこの法律のどこに謳つてあるかといふのです。今までの概念は捨てて下さい。今までは何ら条件なしに許可権を持つておつたのです、いい悪いは別問題として、併しこの法律には基準をはつきり示しておつて、その基準の中に資金とか何とかいふことは一言半句も現れていないのです。それに難癖をつけて許すとか許さんとかいふのは、どこから来るのかといふのです。

○政府委員(甘利昌一君) 先ほどから私資金のことを、それからいろいろ海運、造船政策の面をお話いたしました。資金の面だけ取上げられてゐるやうなお話がありましたが、私何も資金の面だけを重点的に取上げたわけではなくて、ただ申請の手續上、そういうものも資金の調達方法等その他のものも勿論と申上げただけで、実際

外航船を造る場合に、資金の調達ができるかどうかという問題は、現在においては財政支出については、開港銀行が出すのでありますから、開港銀行が同銀行法に定めるところに従つて適当な船主を選ばすし、又運輸省は海運政策なり或いは造船政策上、いろいろ例えはタンカーと貨物船がどつちか重大であるか、或いは定期船と不定期船をどういふ割合で造るか、そういうふうな面からそれを審査し、或いは又市中のほうは市中の銀行が純然たるコンマシヤル・ベースで資金の、市中の金融の融資先を決定する、それらを最後に総合して造船決定をするわけでありまして、必ずしも運輸省がその資金の面について云々というようなことは私は当らないと思つたので、むしろ私は開港銀行が少くとも財政支出についてはやつてゐるわけでありまして、ただ運輸省は運輸省の立場から又その船が必要であるかどうかを検討するわけでありまして。

○一松政二君 私は開港銀行のことも言つていなければ、運輸省が世話をする金のことも言つていない。そういうものに御厄介にならない建造を持つて行つたときに何で規制するか。そうしてそれは我が国の国際海運の健全なる発展に支障を及ぼさないものがたくさんあるのです。そういう問題が出たときにどうしてそれを規制する材料にするか、不許可にする根拠を私は伺いたいと思つたのです。今までは言い逃れができますよ、全体的に理由なしに許可権を持つておつたから、何の理由で許可、不許可……。今度ははつきり例示したのであります。その例示が頗るばなりいたしてはつきりしていい。そこで

問題の種を残す。世の中は変転しますよ。今は海運が不況であつても、明日国際情勢が変化したらば暴騰して来ますよ。運賃も暴騰しますよ。船といふものは、あなた方御承知の通りアップ・ダウンの最も激しいもので、少し世間の形勢が変わると、すぐ様変わりという言葉を使いますが、模様が変つてしまふ。そんなときに昨今は是非、今は明非になる、明非はその次には是非になる。でありますから、そういうときにはつきりしたものを持たずして、不許可なんというのを勝手に振り廻されたらたまたまのものじゃない。その根拠がないと思ひます。それはいろいろと妙なものをくつ付けて、今まではそれで通つたでしようけれども、この法律が出たらこれは通りませんよ。この法律が若しできましたら、今のあなたの答弁は通りませんよ。だからそういうことをはつきりさせておかなければ、他日紛争の種を播くことになる。殊に私は今あなたのほうの省令をここにみると、省令で許可の対象になるものを第一が貨物船、第二が客船、第三が貨客船、それから油槽船、引き船、海難救助船、航海練習船、氣象観測船、ケーブル敷設船、鉄道連絡船、鉄道連絡船までも許可の対象にしている。余りに繁文縟礼というのか何というのか、同じ運輸省の中で而も国鉄が連絡船を造ろうというのに、何の必要があつてこゝういふものを一々許可船に持つて行かなければならぬのでしよう、氣象観測船とか……。

○政府委員(甘利一郎) 今政令で書いてあります何カ条かの船の名前は、結局まあ外航船の改造、或いは改造によつて外航船になり得るものといふものを一応網羅したものでありまして、必ずしもその中で全部が適用されるとは限りませんが、場合によつては改造によつて外航船として活動できる構造を持つてゐるものを一応そこに網羅したわけでありまして、そこにあるものを一々許可しないといふことではないと思ひます。そうしてむしろ第三条にありますが、許可しないといふのではなくて、左の各号に掲げる基準に適合した場合に許可しなればならぬと書いてあるのですから、むしろ不許可にはしないつもりでいるのですから、そういう御懸念はないと思ひます。

○一松政二君 それでは私はわかるのです。つまり全部許可しなければならぬことになつてしまふので、事実上、運輸省にこの条文が通つたあとに申請して御覧なさい、これに通りなない申請をする人は一人もないと言つたのだ、私の言ふのは、いわんや、ここに掲げてあるようなのは、今言う通りこれを改造したら外航船になるなんておかしな事です。常識を持つてゐる者は、何を好んで、そんな船を新造すると言つて、これを外航船に改造するかも知らんからと、一応許可に引つかけて行くといふことは、これは素人ごまかしというよりも、余りに馬鹿々々しい議論です。いやしくも経済を知つてゐる者から考へれば、余りに民間の船を扱う業者といふものを馬鹿にした、まるで無知蒙昧な民を扱う考へ方に私は類すると思ふ。今日この不景氣な時代にそうした船を造ろうという者が採算を度外視し、その船が外航船でも内航船でもこれが働かざるか、働かざるか、これが幾らの船になつて一日が

幾らについて幾らの運賃を稼ぎ得る、これなら船の償却ができないうち、二年やつてゐるうちに又様変わりするかも知らんといふようなことを一応當てにして船を造られて、運輸省で考へておるような生やさしいことで船を造る人はないのです。であるから私の考へでは、この法案が通つた場合には、運輸省に許可を申請した者は全面的に許可になると思ふのです。従つてそれを許可制にしておることが私にはわかりません。

○政府委員(西村英一君) 一松委員の議論は許可制にするということが造船に非常にブレーキをかけるのだ。役人が、事務当局の匙加減でどうにもなるのだといふような、そういうような根拠で要らん世話をやくなといふような、そういうような根拠でブレーキをかけられては困ると、こゝういふような根拠で議論をしておるようでありまして、運輸省が海運行政をやつておることは御承知の通りであります。而も海運界は現在においては非常なスタグナツナ状態になつてゐるのです。従いましてそのためには、或る者に対してはこれは補助をしなければならぬ、或る者に対しては適正な航路に適正な船を向けなければならぬ、或いは又造船界に対しては多少のこれはまだ指導をしなければならぬ面もある。いろいろ海運行政をやつておる運輸省としては、今日の状況においては、海運行政が満足に行われるようにしたいのであります。従いまして、この法律で許可制をとつたからといつて、それを制限するとかいふような趣旨でなしに、今あなたがおつしやいましたように、これはすべて許可になることですが、許可に

なればそれで結構なんです。それは運輸行政も、運輸省の運輸行政に、海運行政に合うような方法にやれば結構なんです。抑える法律ではないが、振興したための法律であります。私たちがかういふ意味です。それから又お説の計画造船のことについては、よくわかるが、その他のものはどうかといふこととありますが、勿論計画造船が主体であります。主体ではございますが、その他につきましても、最前も申しましたように、これは現在の海運界の状況乃至は又国際間の状況等において、多少運輸省といたしましては、海運行政を持つておる責任ある運輸省といたしましては、それらの点に關心を払わなければならぬ、かような意味の法律でありますので、まああなた方が非常に事務当局の干渉を排する、我々もでき得るならば、そういうような干渉を少くしたいのであります。併し現在の状況におきましては、一方において助成すると共に、一方において適正な海運の発達を図りたい、かような目的であるわけではございまして、賢明なる一松先生にはその辺はよくわかつて頂けるものだと思ひますのでござい

○一松政二君 西村政務次官の概括的な運輸政策は私もそのまゝ了承するにやぶさかではございせん。併しなから、法律が、法律それ自身が物を言うのである。でありますから、一旦法律ができ上りますと、その法律に従つてすべての行政は措置せなければならぬ。でありますから、法律はもつと明確に法律の目的を達し得る法律でなければならぬと思ふのです。ところが、その法律それ自身が頗る不明瞭なものであり、意図しておるところと、現に行お

うとしておられるところのその許可の基準等につきましても、あいまい模糊としておられる。そして、許可すればいいじやないかというが、私はこの法律が通れば、運輸省が許可しないようなもの、許可されないようなものを申請する人は一人もいないと私は考える。この条件に当てはまらない許可の申請をする者は一人もない。併しながら、政府が今三十万トンの計画造船をしておられるが、申請は三十五万トンになつたという場合に、三十万トンだけは認可するが、あとの五万トンは多いから許可しないということになるかどうか、その点を承りたい。

○政府委員(甘利島一君) この基準に合つておれば許可しないということとはできないと思います。ただ、先ほど来申しますように、財政資金を使う……。

○一松政二君 ちよつと……。財政資金のことは私は極めて明瞭に言つてありますから、そういうことで藉口する答弁はよしてもらいたい。この中には財政資金とか、市中金融の問題は一言半句も入つておりません。

○政府委員(甘利島一君) その場合には当然許可になるものと思ひます。

○一松政二君 従つて、厳じ詰めれば、私は運輸省にこの法律案が通つた場合に、全部のものが許可になると思ふのです。許可を申請するほどのものならば、計画造船の中に入つておるうと、入つておるまいと、財政金融と市中金融問題は一言半句も入つておらん。だからそれを理由に許可しないということはできないと思ふ。それから又事外航船に関する限り、三十万トンでは不足なんだ。できれば四十万トン、五十万トンも一氣に造りたい。こ

こに岡田海運局長もおられるけれども、金がないから三十万トンで我慢して、その三十万トンでさえが、あれだけの保護政策をやらなければ買取れないわけだ、これには私は国民的なかなり異議があると思ふ。この保護政策について、他の産業との均衡が全然とれまへん。であるけれども、それまでして保護してそうして船を造らせようとしておるのに、三十万トンと政府が考えておるが、それは計画造船を上廻つて三十五万トンの許可を申請して来た、四十万トンの許可を申請して来た、これは多いから許可しないのだという理由はこれからは生れて来ません。又若しそういうものができるならば、多々あると思ひます。それを四の五の理由をつけて、不許可にした場合には、これは大きな問題が起つて来ると思ふ。でありますから、そういうものはいつきりした基準を私は何故打立てないか。私は何もかも全然運輸省が干渉するなとか何とかいうことを言つておるのではない。私は船のことは素人じやない。前の第一次大戦から、あの十年間のあの苦しみを私は自分自身目撃し、経験もしております。それは、一番安い、船の余つておるときに新造しておる経験も持つております。そういうことでありますから、私はこの法案自身に非常な欠陥があるということを私は指摘しておる。その欠陥を改めず、全部が不許可になる、全部が許可するやうな危険のあるものは許可のなれないと等しい。無用な煩瑣な手続だけになる。結局運輸省のところへ、或いは地方海運局のところへおじぎに来い、おじぎえしておれば皆許可する

のだ、併し機嫌の如何によつては不許可になる。従つて、場合によつたら哀訴敷願して、そうして許可をもらわなければならぬというやうなことになる。而もそれは不法な法の運用の問題であつて、正々堂々と許可申請しておるにもかかわらず、運輸当局がこれを在再許可をしづつておつたら、これは私は大変なことになると思ふ。従つて、全部が許可制でなければならぬ。全部許可になるものならば、許可のないうのが私の……。私は、海運政策について、船会社について管理、監督し、それから利子の助成までやり、それからいろいろの助成策について私は理解がないのではない。船舶安全法に従つて、運輸省が定期の検査をやる、建造中にも監督官は行くんです。船に對しては、あらゆる監督の規定もあるし、海運当局として船に對して、こういう法律がなくても、がんじがらめに船に對しては監督行政ができるやうになつておるのです。それで、而もこの法律は非常に法律それ自身が粗漏であるために、非常な問題を起し、問題の種を包蔵しておる法律案になつておるわけなんです。何故これをものと明瞭に、規定をはつきりさして、そうして審議を求めないかというのが私の根本的な不審なんです。それで、許可することになれば、許可がないのも同じことなんで、許可しないという事になれば、この法律では不十分なんです。それを明らかにしてくれば私は何も法案それ自身に根本的に反對するわけではない。海運政策については、今西村次官が言われておること、私はそれに何も反對しておるのではない。

はない。併し、法律が、いやしくもできた法律が物を言いますよ。法律だけが物を言うのですから。政策とか何とかいうものでなくて、法律自体が物を言いますから、その法律の物を言うのはつきりした物を言うやうにして置かなければです。あとで我々は笑ひものになつて、当時の国会議員は一体何をしておつた、こんな馬鹿々々しい法案を通して何を言うかということになる。だからこの法案に對して私は欠陥を指摘しておるのです。だから欠陥がないと言ひ切れるかどうかということ、私は伺ひたい。

○委員長(前田清君) 関連して私から一言申上げたのですが、今までの問答を伺つておられるという、一つところを行つたり来たりしておるやうに思ふ。それで観点を變えて、さういふことを一つ御説明になつたらどうかと思ふのですが、三条の一号、二号の基準の中で、二号はこれは能力のことを書いておる。一号は非常に抽象的でありまして、一号の基準ということよりも、むしろ二号の判断の基礎となる事項、これがむしろいづゆる基準に該当するやうな言葉でないかと思ふのであります。併し、その判断の基礎となる事項というものは、合理化審議会の意見を尊重するということ、民主的になつておると言へば言い得るかも知れません。運輸大臣がきめて、それを告示するにとどまるわけなんです。このところ、つまり運輸大臣の、少し言葉は極端かも知れませんが、専断に任されておる、白紙委任状式の船舶建造統制であるかのごとき感を与える。このところ、一松議員の言われるいろ／＼な疑問が起つて来る

じやないかと思ふのですが、観点を變えて、このところを一つ御説明になつたら如何かと思ひますが、如何でありますか。

○政府委員(甘利島一君) その合理化審議場に諮り、その意見を尊重して決定するところ、この法の建前から行けば、その意見に大臣は従わなければならぬという、できるだけ尊重するのですから、法的には合理化審議会は諮問機関でありますから、法的には大臣を束縛いたしません。この趣旨から行けば、その意見を尊重するだけ尊重して、それによつて決定することであると思ひます。一方的に運輸大臣の意見でその基礎となる事項を決定することはできないということでありますから、この程度に民主的にやれば私は十分皆さんの意見も尊重され、その基準がきまるのじやないか、さういふふうに考へております。

○一松政二君 委員長の御説明もあり今の御回答もあつたのですが、二項のやつは、結局第三条の一、又は二の枠内において判断をするのです。従つて基準となるものは御三条の一及び二であるわけである。その範囲を逸脱してはならぬわけである。その中に資金のことが一言半句も書いてないのです。そして判断の資料になるということになると、財政資金を使うとか、或いは開業銀行の金を使うとか、市中銀行の融資貸付に待つとかいふことが基準になると私は思ふ。今頻りに確證書を先に持つて来いとか言つて、市中銀行と岡田さんと何かやつていふやうに新聞にありますが、さういふ問題が起つて来るところに、法律的にさつぱりものがきまつていないからさうい

から説明して頂きたいと思う。海運局長が五百トンという制限を設けたことは、専ら朝鮮において差別待遇が行われておるし、今後も行われる危険があるから、通商省に任じておいては危険、海運当局が一つ許可権を持つていなければ、そういうことが起つて来る危険があるという説明でありまして、今の外務当局の説明とかなり食い違つております。

○政府委員(岡田修一君) 私どもの考へをいたしましては、先般来たたびく

申上けましたように、現在朝鮮に於ける船の売却ですね、これをとめておるわけです。まあ一部小さい船については別途の考慮をする必要があると思いますが、少くとも型の大きい船につきましては、朝鮮と日本の海運関係がもう少しはつきりする、それを我々としては望んでおるわけですが、その事態がはつきりするか、或いは私どもが安心するような事態ができるまで、船の売却をとめる。従つてそれと関連して、我々が禁止をするのと同様の船の注文がありました場合、やはりこれをとめませんと、一方において現在動いておる船の売却を禁止してお

うることになりますと、その間における
私どもの方針が堅持できない。私ども
はそういう方針で各省と連絡をして、
事實上禁止しております。その一環と
して、この輸出新造についても同様の
許可制をとっております。これは永久
的に禁止するわけではございません
で、情勢によつてそれを要する。又必
要があれば禁止する。そういう手綱を
締める手を私どもに与えて頂く必要が

あるであらう、こういうことを申し立てるわけでありませう。

○一松政二君 岡田海運局長に伺います。過去三カ月間許可権も禁止権も私はないと思うのですが、その間にはどういふことで禁止しておりますか。

○政府委員(岡田修一君) 新造についてはございせんが、売船につきましては、海上運送法で外国に船を売る場合に運輸大臣の許可を受ける、こういう権限が与えられております。

○一松政二君 過去三カ月間において何か新造の注文があつたか、海運局長御存じですか、或いはなかつたか。

○政府委員(岡田修一君) 今度の臨時船舶建造調整法案の対象になるような五百トン以上の船についての注文についてはまだ聞いておりませんが、それ以下の木造船については、相当注文を聞いております。

○一松政二君 外務当局に伺います。只今岡田海運局長は非常にそういうことを心配されておる。外務当局としては、今後そういう日本船が不利な取扱を受けるような心配はなさそうにあなたの御意見だつたが、何かまだ運輸省が心配でたまらないような事件が予想されるでしょうか。

○説明員(小田部謙一君) その点に關しましては、現在日本のほうの海運のほうは外国人も内国人も平等の待遇をとつておりますが、国によりましては成るだけ日本の船を使わないで自国船を使うというふうな線を出しておるところがございませう。最近の例で見ますと、フィリピンが将来CアンドIでやる、できるだけ自国船を用いてやるというふうなことを申出ておりますので、それも交渉の懸案になつておりますし、それから台湾との関係におきましても、日本側は従来五十、五十の權利を主張しておりましたけれども、今年きまりましたところは多分七十と三十くらいで、必ずしも平等な立場と言いがたい、そういうようなケースは現在もございませうし、将来も必ずしも皆無だとは思つておりません。

○一松政二君 そうすると、それはその国の貿易政策によることであつて、例えばフィリピンが若しCアンドIというふうなことで自国船で輸送したいというふうなことがあつた場合に、海運局長はフィリピンから船の注文があつた場合には、フィリピンに船を売ることとは日本の海運政策として好ましくない、こういうことにお考えになりますか。

○政府委員(岡田修一君) 私ども法の運用は、そういうきこちない運用はしたくないと思ひます。結局いろいろな情勢を判断しまして、この場合には日本の新造船輸出をためたほうがベターである、日本海運全体或いはその他の事情を考へてベターであるという場合にはとめます。併し相手方がそのような方策をとつておりましたも、新造船の注文を認めていいという事情でありますれば認める。必ずしも画一的に相手方がそういう措置をとつたからおれのほうもそういう措置をとるといふことではなく、やはりこちら側の最も有利なところから従つて措置しよう、かように考へます。

○一松政二君 そうすると、今の北鮮は問題にならないのですから、南鮮のことであらうと思ふ。いわゆる韓国、そうすると、韓国人が日本で船の建造をした場合、例えば四百五十トン、四百九十九トンというふうな船を造つた

場合には、これはこの法案が成立してもどうにもならんことであらうと思ふのですが、今朝鮮に対して日本がそういう船を造ることを若し禁止しておれば、これはほかの国が朝鮮にそういうことをやらない、やる危険はない、つまり日本以外に注文のできる所は今ないのだ、それで安心しておるという意味に解釈いたしてよろしいございませうか。岡田さんにこれは伺ひます。

○政府委員(岡田修一君) これはまあ差当り頭にあります問題が韓国であります。これも先ほど言ひましたように、事情が変ればこれをいつまでもとめるというわけではないのであります。おつしやるように、日本がためたつてだん／＼外国から入つて来たら効果はないといふことになれば、それは或る程度緩和しなきゃならん。そこら辺は運用する役所のほうの判断を一つ御信用頂きたい。なおその運用に當つては、海運造船合理化審議会の意見を聞いてやる。私どもの単独の判断でやるのではないのであります。だから一律にこの場合にはこうしなければならん、この場合はこうしなければならんといふことはないかと思ひます。

○一松政二君 今の日韓会談は当分中止のうちに伺つておりますが、日韓会談でそういう問題は無論討議されるのであります。今差当り、岡田局長も差当りの問題を言つておられるのであります。差当り何か非常に差別待遇をしておるのか、差別待遇を現在にしていらないように思ふのですが、それから現在にしていらないし、先ほどの答弁ではそれをしそふにもないようなお話でありました。その点をもう一度明

らかにしてもらひたい。これは外務当局に。

○説明員(小田部謙一君) 日本の船に對して不利な待遇をするといふか、このようない問題が差当りとか、將來とか起るといふようなことは、今のところは予想されせんかも知れませんが、先ほど私も申し上げました通り、例の大邦丸ですか、日本の船舶が拿捕されたといふことにつきましては、この問題が起つたこともございませう。又日韓会談に關しましては、そういうような問題はまだ起つてはいないと思ひますが、必ずしも現在の段階で絶対にそういうことがないといふことかといふことを申し上げることは困難かと思ひます。

○一松政二君 大邦丸は漁船でせう、あれは。漁船が向うの領海を侵したとか侵さないとかいふので拿捕されてゐる。でありますから問題は違ふと思ひます。要するに南鮮においては日本の船と南鮮の国籍の船とは差別待遇をする。そうすると、私はこういうことが考へられる。日本における朝鮮人が日本人の名前で船を注文して、そしてこれを南鮮に就航させた場合には、これはどうにもならんと思ふのでありますが、その点は岡田さんどうお考えになりますか。

○政府委員(岡田修一君) ちよつと今御質問の趣旨が……

○一松政二君 これはもう昔も船の税の問題か何かで大連船籍とか外国船籍を船にはよく持つていたわけですが、南鮮人が韓国政府と非常に理解のある筋で、どうも日本側があのようなことをして困るから、一つ船が欲しいのだ、一つお前の名前を船を造つてくれ、そ

うして朝鮮には勝手次第に一つやらせようじやないかといふ場合には、この法律じや何ともできないと思ふのですが、そういう問題はどうかお考えになりますか。

○政府委員(岡田修一君) 今のお話は、實際上朝鮮の人が所有しておつて、名前は日本人の名前である、そして動かすのは實際上朝鮮人が動かしておる、昔日本人がやつていたのと反對のことをやつていた場合にどうするか。これは私どもとしては現在どうしようもないかと思ひます。併しそういう場合にはいろいろの、何といひますか、不利なり不便なりが伴いますので、そういう事例が大きき行われるといふことではないであらうと、かように考へております。

○一松政二君 戦争前でも日本の大連船籍の船は相当あつたと思ふ。でありますから、若しそういうことで朝鮮との間に事を構へる、事を構へるといふと語弊がありますが、そういう差別的な待遇で船舶の取扱をするといふことになれば、必ずやそれに対する裏をかくて来ることは私は必然だと思ふ、若し必要があるとするならば、必要がなければいけません。そういうことをするほうが利益であつて、そうして朝鮮のためになることになれば、この法律の裏をくぐることはわけないと思ふ。余りに表向きにそういうことをかざして、外航船舶といふのを五百トンまでも切下げて、而もこれは主に朝鮮人が差別待遇するからだとも明らかに記録にも載つておる。これは公開の事実だ。そういうことになれば、必ずや朝鮮でもこの法案に差支えない裏をかくて来ることは私は必然だと思ふ。そういう

七十五トンから二百トンくらいの貨物船でございます。これが四十隻、その

ほかに積トン百トンの曳船が四隻か五隻あります。これらは石炭を運ぶ船と

聞いております。だから漁船以外には右のような船があるわけでございま

す。
○一松政二君　そうすると、船舶局長

の今のお答えでは、韓国との間に今のこの法律で五百トンに下げなければなら

然んという理由がないのですよ。又朝鮮と日本との間は機帆船か、そういう

帆船か、そう大きな船が、それはまあ昔ならば、木浦の米を積んだりなどす

る、或いはあつちの東側の石炭を積んだり、三陟ですか、あすこの石炭を

積んだりする船があるけれども、主に大体五百トン以下の船が多いのです

よ。であるから、なお更私は五百トンと韓国との関係も迷宮に入つちやつて

理由がはつきりしないのですよ。そうするとこの法律案は五百トンに制限さ

れたところのさつぱり根拠がないし、それから判断の基準となるべきものは

三条一項と二項によつて、もう誰が考へても常識の範囲より出ていない。そ

うするとあとはただ匙加減でやるので
しようから、この法律それ自身が私は

どうしても欠陥があると指摘せざるを得ない。

○政府委員(甘利昂一君) 今私が申上げました百七十五トン乃至二百トンと

いう船は、朝鮮の沿岸で石炭を運ぶ船でございます。従来とも朝鮮では五百

トシ乃至千トンぐらい、或いはもつと
 大事な船も通つておりますので、必ず

しもそういふ小さな船だけが朝鮮と日本との間を航行しておるわけじやなく

内地と朝鮮の間は従来から見ます

と、やはり五百トン乃至五百トンくらゐまでの船が相当航行しておりまゝです。そのほか現に改定と称するデッド・ウェイトで八百トンくらいの船を相当買ひに来るものであります。實際内地と朝鮮の間を航行するのはそういう船が最も適しているのではないかと、又そういうふうな考へております。

又朝鮮の輸出船と五百トンの関係を今お話になりましたが、五百トンときめたのは、先般来申しておりますように、外航船舶といふことでありますので、國際法上外航船舶といふは國際航海に従事する船として、五百トン以上と一応きめておるといふ点から五百トンという線を引きたくてあります。

○一松政二君 従来朝鮮との間に、日本と朝鮮との間に大型の、つまり近海域を航海するような船が現に動いておることも私は知らんわけじやございませぬけれども、それは日本の船会社とかいふ、相當基礎のあるものがやつておるものが多くて、今日朝鮮人が求めておるのは、それは大きな船もたまにはあるかも知れんが、漁船が大多数であらうと思ふのです。それから又五百トンを外航船舶の範圍に入れたといふことは、これは日本が占領されて、朝鮮と琉球と台湾といふものが外國になつたからそういうことを言うのであつて、五百トンの船を外航船などと言つたといふようなことは、私どもはこの法律で初めて承知するわけです。五百トンくらいの船は、そんな遠洋には絶対に航行するものじやございませぬ。又この法の狙ひもそういうところになつたはずで、その五百トンというものはたゞ／＼今の朝鮮に引つかけて、朝鮮が差別待遇をするといふので、そ

こへ下して来て、それは台湾と琉球と朝鮮が外國になつたから、その間を往航するから外航船とおしやるわけですよ。併し本當の意味における世界的な船舶業者なり海運業者が考へる外航船の範圍には私は入らんと思ふのです。この法律の狙ひもそういうところを狙つたのじやないはずであると思ひますけれども、或るべくその範圍を拡げるために、私はその朝鮮といふ問題を引張り出してたゞ／＼お話になりましたけれども、通商省當局及び外務當局から承りますと、どうもそれほど制限を設けられなければならぬほど、五百トンという問題はシリアスな問題ではないように思ふわけではあります。

○政府委員(甘利昂一君) 一九四八年に改正になりました海上における人命の安全に関する条約では、國際航海に従事する船舶として五百トン以上を指定しております。従つて我々のいう外航船といふものは、國際航海に従事する船舶、即ち日本と諸外國の間を航海する船舶でありまして、従来とも朝鮮、台湾等もやはり國際航海に従事するものとして、日本の附屬地或いは屬地でありまして、やはり一國と他の國との間とみなして、この間に航行する船舶はやはり國際航海と見て、外航船とみなされております。

○委員(前田種君) 先刻の答弁に關連して、外務省経済局長から發言を求められておりましたので許します。○説明員(小田部謙一君) 私が申しましたことが幾分誤解を与へたか、私の恐らく説明が悪かつたのだらうと思ひますが、外務當局といたしましては、現在このような船を制限しようとか、何とかいふようなことはないと、何と

とを申上げたのでありまして、このことは丁度關稅法の中に、相手が日本に最惠國待遇をあたふたない有な待遇をくれない場合には、その國に対して差別待遇ができるという措置がございまして、併し現在の日本におきましては、その措置は一度も発動したことはない。併しそれだからといつて、關稅法のその措置が成文となつてゐるのではなくて、外交交渉の際には、相手方が若し日本に対して最惠國待遇をしてくれないければ日本としてもかういふ手があるといふことを示しながら、通商航海條約その他の交渉を續けてゐるわけでございます。それで勿論このことは、ここにありませんことは、將來海運の問題で、やはり朝鮮ではございませぬで、その他の國との會談がもつたもので、有利に導くためには、第一次的には勿論これを懸念して以て國際貿易といふ見地から説くのでございしますが、併しどうしてもアンリゾナブルでこれを聞かない、そういうような場合に、こゝういふものがあれば話を有利に取りまとめ得る余地もないことではな

い。勿論その際には、運輸大臣も外務省と事前に十分協議をして、それをやつたがために國際關係貿易の振興を害するといふようなときに、この条文をお使いになる気持は毛頭ないのだらうと想像いたしまして、丁度關稅法にそういうような規定があると同じような意味において、勿論それはどこの國の關稅法にもありますから、それがあつたために相手國はこれを日本の非友好的態度と思ふないと同じ意味におきまして、この条文を解しておるわけでございます。その意味におきまして、外務省といたしましては、この方針が

現在すぐどこにあるといふことではありませぬが、潜在的に或る有力な武器となり得るであらうといふことは信じて疑われないものであります。○委員(前田種君) 速記をとめて。○委員(前田種君) 速記をつけて。質問もまだおありになる方もあるかも知れませんが、懇談会の皆さんの御意見に基いて、これで質疑を終つたものと認めて御異議ございませんか。○委員(前田種君) 御異議ないものと認めます。それでは討論に入りまして、御意見のおありの方は、賛否を明らかにして順次御發言を願ひます。○松浦清一君 私は本案に対して賛成いたします。

今までの相當長い時間かつての質疑応答の経過を聞いておりますと、一松委員から、第三条の第一項第二項等の許可をする基準及びその条件となるべき内容等が極めて不備であるから、もう少し、原則的にこの法律に対して反対ではないが、条文を明確化する必要はないかといふような御質問がございしましたが、政府當局から、これらの内容については、第三条の第二項によつて運輸大臣が海運造船合理化審議會に諮つて、その意見を尊重してその基準等を決定するといふ説明があつたことを了承し、且つこの法律が制定されることによりまして、我が國の海運がいろ／＼な面において、航路、運賃等の調整がとられて、海運の發展の重要な基礎を作るものであると了解いたしました。賛成をいたします。

○委員(前田種君) 他に御發言はございませんか。ちよつと速記をとめて。○委員(前田種君) それでは速記を始めて下さい。○岡田信次君 私は本法律案に賛成をいたします。

併し、この法案が本委員會に付託されて以來、數回に亘り、又本日は相當長時間に亘つていろ／＼質疑応答が交されたのであります。特に一松委員からは、この法案に対するいろいろな見解が吐露されたのでありまして、なか／＼我々傾聴するに値するといふ点も多々あらうと存するのであります。この法案の運用に當りましては、よく一松委員が指摘されましたことにつきまして十分考慮されて、誤りなきを期して頂きたいといふことを強く要望いたしまして賛成いたします。

○委員(前田種君) 他に御發言がございませぬか。他に御意見もないようございしますが、討論は終結したものと認めて御異議ございませんか。○委員(前田種君) 御異議ないものと認めます。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賛成の方の挙手を願ひます。○委員(前田種君) 多數でございします。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。

なお本會議における委員長のお口頭報告の内容等、事後の手続は、慣例によりまして委員長に御一任をお願いいたしますが、御異議ございませんか。○委員(前田種君) 他に御發言はございませぬか。ちよつと速記をとめて。○委員(前田種君) それでは速記を始めて下さい。○岡田信次君 私は本法律案に賛成をいたします。

併し、この法案が本委員會に付託されて以來、數回に亘り、又本日は相當長時間に亘つていろ／＼質疑応答が交されたのであります。特に一松委員からは、この法案に対するいろいろな見解が吐露されたのでありまして、なか／＼我々傾聴するに値するといふ点も多々あらうと存するのであります。この法案の運用に當りましては、よく一松委員が指摘されましたことにつきまして十分考慮されて、誤りなきを期して頂きたいといふことを強く要望いたしまして賛成いたします。

○委員(前田種君) 他に御發言がございませぬか。他に御意見もないようございしますが、討論は終結したものと認めて御異議ございませんか。○委員(前田種君) 御異議ないものと認めます。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賛成の方の挙手を願ひます。○委員(前田種君) 多數でございします。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。

なお本會議における委員長のお口頭報告の内容等、事後の手続は、慣例によりまして委員長に御一任をお願いいたしますが、御異議ございませんか。○委員(前田種君) 他に御發言はございませぬか。ちよつと速記をとめて。○委員(前田種君) それでは速記を始めて下さい。○岡田信次君 私は本法律案に賛成をいたします。

併し、この法案が本委員會に付託されて以來、數回に亘り、又本日は相當長時間に亘つていろ／＼質疑応答が交されたのであります。特に一松委員からは、この法案に対するいろいろな見解が吐露されたのでありまして、なか／＼我々傾聴するに値するといふ点も多々あらうと存するのであります。この法案の運用に當りましては、よく一松委員が指摘されましたことにつきまして十分考慮されて、誤りなきを期して頂きたいといふことを強く要望いたしまして賛成いたします。

○委員長(前田權吉) 御異議ないものと認めます。

次に、本案を可とせられました方は順次御署名を願います。

多数意見者署名

入交 太蔵 植竹 春彦
岡田 信次 一松 政二
加賀山之雄 新谷寅三郎
大和 興一 東 隆
松浦 清一 本島 虎藏
○委員長(前田權吉) 本日はこれにて散会いたします。
午後六時三十四分散会

七月二十八日本委員会に左の事件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(大和興一君外六名賛議)

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。

第二十六条第二項中「町村の議会の議員である者を除く」を「市(特別区を含む。)町村の議会の議員である者を除く。」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

七月二十八日本委員会に左の事件を付託された。

一、港湾運送事業法の一部を改正する法律案(案)(予備審査のための付託は七月二十一日)

一、外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は七月四日)

七月二十八日本委員会に左の事件を付託された。

一、山陽線鉄道電化促進に関する請願(第二二二〇号)

一、若松、播磨新宮岡間鉄道敷設に関する請願(第二二二二号)

一、岩手県宇野町、秋田県生保内村間鉄道敷設に関する請願(第二二二二二号)

一、国鉄自動車路の路線外団体貸切輸送免許に関する請願(第二二二三二号)(第二二二四号)

一、安芸駅、室戸間鉄道敷設に関する請願(第二二八五号)

一、草津、京都岡崎間鉄道電化に関する請願(第二二九四号)

一、紀勢線鉄道新設路線中尾驛、九鬼村間に停車場設置の請願(第二二八〇〇号)

一、磐田、天龍川岡間間に停車場設置の請願(第二二八〇六号)

一、宮城県鮎川町宮巡船建造費国庫補助等に関する請願(第二二八二七号)

一、鶴岡駅、大島間鉄道敷設促進に関する請願(第二二九二七号)

一、筑前宮田、博田岡間等鉄道敷設に関する請願(第二二九二八号)

一、農業協同組合貨物自動車運送事業に関する請願(第二二九七七号)

一、会津横川口、只見間鉄道敷設促進に関する請願(第三〇二〇号)

一、磐城東線等の客車改善に関する請願(第三〇二二二号)

一、姫路、岡山岡間鉄道電化に関する陳情(第三三四号)

第二二二〇号 昭和二十八年七月十八日受理

山陽線鉄道電化促進に関する請願 請願者 岡山県議会議長 蜂谷 初四郎

紹介議員 加藤 武徳君

古来山陽道は、京阪神に至る要路として早くから文化のひらけた地方であつて、農、林、水、地下等の各種資源を包蔵する宝庫である。しかるにこれを縦貫する国鉄線はわずかに神戸―西明石間、幡生―門司間の電化をみたのみであつて大部分は電化の恩恵に浴していないのはまことに遺憾であつて、山陽線全線の電化は沿線住民の多年渴望しているところであるから、すみやかに国鉄山陽線の全線を電化せられたいとの請願。

第二二二二二号 昭和二十八年七月十八日受理

若松、播磨新宮岡間鉄道敷設に関する請願 請願者 兵庫県揖保郡新宮町 長 川辺利夫外十八名 紹介議員 鹿島守之助君 赤木 正雄君

国鉄姫新線播磨新宮駅と国鉄若松線若松駅を結ぶ国鉄路線の新設は、沿線住民多年の宿願であつて、現在この間は国道第二十九号線の通ずるものとも重要な路線であるが、只今は少数のバスによつて辛うじて鳥取県方面との交通を保つてゐる状態で、兵庫県下十三市二十四町の全地域に鉄道が開通してゐる今日、独り鳥取県のみは、この交通機関に見放され文明の恩沢をうけることができない不幸な現状に加えて、本鉄道の敷設によつて沿線地域の資源開発が促進されるばかりでなく、姫路、鳥取岡市を結ぶ最短連絡線としても重要な使命を持つものであるから、本鉄道敷設をすみやかに実現せられたいとの請願。

第二二二三二号 昭和二十八年七月十八日受理

岩手県宇野町、秋田県生保内村間鉄道敷設に関する請願 請願者 岩手県盛岡市長 二見 直三外一名

紹介議員 川村 松助君

盛岡市と秋田県大曲町を経て秋田市をつなぐ鉄道連絡線のうち秋田県生保内村、岩手県宇野町間は、未完成箇所となつてゐるが、本線は北日本における太平洋と日本海を結ぶ最短線であり、沿線地域の豊富な地下資源の開発ならびに海産物、農産物の交流等に資するところをきわめて大きく、かつ総合特定地区の岩手北上川地区と秋田阿仁田沢地区およびその他重要地帯をつなぐ重要線であるから、すみやかに本未完成箇所の敷設工事に着手せられたいとの請願。

第二二二三三号 昭和二十八年七月十八日受理

国鉄自動車路の路線外団体貸切輸送免許に関する請願 請願者 京都府北桑田郡平屋村 長 太田元雄外十九名 紹介議員 井上 清一君

国鉄自動車京鶴線の沿道から京都市ならびにその附近に団体旅行を行おうとする場合、現在民営自動車の営業所は数十キロの遠隔地にあつてこれが回送に多大の時間と経費とを要し利用者は非常に不利益が多く、しかも都会方面の需要に集中して田舎を閑却する嫌がある。従つて、適切な時期に利用できない憾みがあるから、国鉄自動車京都鶴線の各駅から京都市その他に団体旅行を行へるよう団体貸切輸送を開始せられたいとの請願。

第二二二四号 昭和二十八年七月十八日受理

国鉄自動車路の路線外団体貸切輸送免許に関する請願 請願者 和歌山県田辺市長 小林嘉一外二十七名 紹介議員 徳川 頼貞君

国鉄バスの路線外貸切輸送ができないことは、沿線住民に大なる不便を与えており、一方沿線外貸切輸送は、その路線の交通使命を達成すべき機能を補充するものであつて当然の責務であるから、国鉄バスの路線外団体貸切輸送をすみやかに認められたいとの請願。

第二二八五号 昭和二十八年七月十八日受理

安芸駅、室戸間鉄道敷設に関する請願 請願者 高知県安芸郡室戸町 長 小野正章外三名 紹介議員 入交 太蔵君 寺尾 豊君

が大いに期待されているから、未敷設となつてゐる安芸、室戸兩駅間の敷設工事を昭和二十八年から着手せられたとの請願。

第二七九四号 昭和二十八年七月十八日受理
草津、京都兩駅間鉄道電車化に関する請願
請願者 京都市議會議長 竹内忠治外九名

紹介議員 村上 義一君 西川 甚五郎君 大谷 馨潤君 大屋 晋三君 滝井 治三郎君 龜田 得治君 村尾 重雄君 岡田 信次君 森下 政一君 井上 清一君 左藤 義隆君

東海道線はその沿線に六大都市をはじめ多数の有力都市を擁する關係上旅客サービスについては常に他の路線に優先して実施してゐるが、京都市と滋賀県の間は東山、逢坂山兩トンネルがあるため京津観光地区に集まるおびただしい内外観光客はもとより本線を利用する長途の旅客および勤労者はトンネル内のばい煙に悩まされいぢるしく旅行の快適さを減殺されてゐるから、京都、草津間を電車化せられたいとの請願。

第二八〇〇号 昭和二十八年七月二十日受理
紀勢線鉄道新設路線中尾、尾鷲町、九鬼村間に汽車の待避場を隣接地部落の大曾根浦東端方面の山林内に設置するやに聞き及んでゐたところ、遂に同中間駅として大曾根駅の設置を見るに至り今日に至つたのであるが、元來本向井は、町内においても常時木材の集荷地として重要な土地であり、戸数および人口の上において、かつまたその他各種合理的施設の総合的見地からも同中間駅は本向井内に設置されることがもつとも適當であるから、至急実地踏査の上、兩区民の便宜と一般乗客者慰安のため、駅前海岸の観光地としての本向井内地天然美島の弁財島を前面として向井区内の適當の位置に変更せられるよう取り図られたいとの請願。

第二八〇六号 昭和二十八年七月二十日受理
警田、天龍川兩駅間に停車場設置の請願
請願者 静岡縣警田郡井通村 長 伊藤左一外十五名

紹介議員 堀木 鐵三君
東海道線警田、天龍川兩駅間に天龍川東岸は、土地豊じようにして一般に平坦かつ産業にちるしく發展し、現に戸数五千余、人口において約三万あり、幸い東区間に停車場の設置を得ば以北は井通、池田、富岡、岩田の各村、以南は掛塚町十束、神浦、長野の各村を開発せしめ、殊に天龍川東岸廢川整地には製材工場はもと論その他諸工場集中し、天龍東岸の商、工、農三者合体の理想的な都市建設は疑いないところで貨客の集散もまた多大であると思はれるから、すみやかにこれが実現を図られたいとの請願。

第二八〇〇号 昭和二十八年七月二十日受理
紀勢線鉄道新設路線中尾、尾鷲町、九鬼村間に停車場設置の請願
請願者 三重県北牟婁郡尾鷲町 大字向井 岡藤平外三十名

紹介議員 前田 彌君

第二八二七号 昭和二十八年七月二十日受理
宮城県鮎川町營運船舶建造費国库補助等に関する請願
請願者 宮城県鮎川町 長 鈴木良吉外一名

紹介議員 高橋進太郎君
宮城県鮎川町の離島網地島および金華山への定期巡船建造費五百万円に對し、離島へき地住民の生活安定と負担軽減のため、国費ならびに県費補助の措置を講ぜられたいとの請願。

第二九二七号 昭和二十八年七月二十一日受理
鶴岡、大島間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 山形市七日町山形県町村会館内山形県町村会 内 松本長兵衛 海野 三朗君

紹介議員 海野 三朗君
鶴岡、大島間の鉄道敷設については、大正十二年予定線に編入されて以来、今日まで幾星霜、その間しばしば国会において満場一致による採択等もあり、すでに測量も終り経済調査も完了済みなるにもかかわらず今日なお清工をみないことはなほ遺憾に堪えないところであるとともに地元関係住民の大なる期待を裏切つてゐる。この地帯は林産資源として国有民有林合せて五万二千町歩、鉱産資源として大島山の銅、鉛、重晶石、電源として荒沢の開採、荘内農産物の輸送、県都山形との連絡等重要度においてこれに劣るものはない、国内産業の振興に寄与する効果はきわめて大なるものがあるから、地方住民の多年の要望に依て

本線の敷設促進を計られたいとの請願。

第二九二八号 昭和二十八年七月二十一日受理
筑前宮田、博多兩駅間等鉄道敷設に関する請願
請願者 福岡縣鞍手郡宮田役場内固有鉄道北筑環状線建設期成会内 森武雄外二十三名

紹介議員 西田 隆男君
福岡市と筑豊炭田の中核地である直方市とを直結し、さらに宮田線と室木線とを連結する北筑前の環状線は、近く起工される筑豊電鉄に比べて二十六キロの短縮となり、筑豊経済圏と福岡経済圏とが最短距離で直結され、兩者の物資が最も効果的に最少の時間と経費とをもつて交流されるばかりでなく、この沿線一帯は豊富な炭山と広大な山林、美田を有し、かつ観光資源に富んでいる關係上、本環状線の完成は当地方の産業、文化等の發展に資するところをわきめて大なるものがあるから、すみやかに北筑前環状線を敷設せられたいとの請願。

第二九七七号 昭和二十八年七月二十一日受理
農業協同組合貨物自動車運送事業に関する請願
請願者 大分市大字大分八一九 大分県販賣購買農業協同組合連合会理事長 江藤澄登

紹介議員 一松 定吉君
現在、農業協同組合の貨物自動車運送事業は、一般区域貨物自動車運送事業の免許を得てゐるが運送の需要者、運送する貨物の制限等事業運営上の条件が附されているため、農業協同組合運送事業の活動が阻害され、健全なる発達には不可能の現状にあるから、農業協同組合の貨物自動車運送事業を農業協同組合の貨物自動車運送法で許されている範囲の事業を支援なく行えるよう道路運送法の改正または同法運用の行政措置を講ぜられたいとの請願。

第三〇二〇号 昭和二十八年七月二十一日受理
会津川口、只見間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 福島市杉妻町一五福島町村会内 横山宗延 外一名

紹介議員 木村 守江君 石原幹市郎君
只見川水系電源地帯の早期開発を図る上からも、また奥会津の豊富な地下資源の開発促進を図るためにも、川口、只見間の鉄道を早急に建設せられたいとの請願。

第三〇二二号 昭和二十八年七月二十一日受理
磐城東線等の客車改善に関する請願
請願者 福島市杉妻町一五福島町村会内 横山宗延 外一名

紹介議員 木村 守江君 石原幹市郎君
磐城東線等の客車改善に関する請願

第二八〇〇号 昭和二十八年七月二十日受理
紀勢線鉄道新設路線中尾、尾鷲町、九鬼村間に汽車の待避場を隣接地部落の大曾根浦東端方面の山林内に設置するやに聞き及んでゐたところ、遂に同中間駅として大曾根駅の設置を見るに至り今日に至つたのであるが、元來本向井は、町内においても常時木材の集荷地として重要な土地であり、戸数および人口の上において、かつまたその他各種合理的施設の総合的見地からも同中間駅は本向井内に設置されることがもつとも適當であるから、至急実地踏査の上、兩区民の便宜と一般乗客者慰安のため、駅前海岸の観光地としての本向井内地天然美島の弁財島を前面として向井区内の適當の位置に変更せられるよう取り図られたいとの請願。

第二八〇六号 昭和二十八年七月二十日受理
警田、天龍川兩駅間に停車場設置の請願
請願者 静岡縣警田郡井通村 長 伊藤左一外十五名

紹介議員 堀木 鐵三君
東海道線警田、天龍川兩駅間に天龍川東岸は、土地豊じようにして一般に平坦かつ産業にちるしく發展し、現に戸数五千余、人口において約三万あり、幸い東区間に停車場の設置を得ば以北は井通、池田、富岡、岩田の各村、以南は掛塚町十束、神浦、長野の各村を開発せしめ、殊に天龍川東岸廢川整地には製材工場はもと論その他諸工場集中し、天龍東岸の商、工、農三者合体の理想的な都市建設は疑いないところで貨客の集散もまた多大であると思はれるから、すみやかにこれが実現を図られたいとの請願。

第二八〇〇号 昭和二十八年七月二十日受理
紀勢線鉄道新設路線中尾、尾鷲町、九鬼村間に停車場設置の請願
請願者 三重県北牟婁郡尾鷲町 大字向井 岡藤平外三十名

紹介議員 前田 彌君

第二八二七号 昭和二十八年七月二十日受理
宮城県鮎川町營運船舶建造費国库補助等に関する請願
請願者 宮城県鮎川町 長 鈴木良吉外一名

紹介議員 高橋進太郎君
宮城県鮎川町の離島網地島および金華山への定期巡船建造費五百万円に對し、離島へき地住民の生活安定と負担軽減のため、国費ならびに県費補助の措置を講ぜられたいとの請願。

第二九二七号 昭和二十八年七月二十一日受理
鶴岡、大島間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 山形市七日町山形県町村会館内山形県町村会 内 松本長兵衛 海野 三朗君

紹介議員 海野 三朗君
鶴岡、大島間の鉄道敷設については、大正十二年予定線に編入されて以来、今日まで幾星霜、その間しばしば国会において満場一致による採択等もあり、すでに測量も終り経済調査も完了済みなるにもかかわらず今日なお清工をみないことはなほ遺憾に堪えないところであるとともに地元関係住民の大なる期待を裏切つてゐる。この地帯は林産資源として国有民有林合せて五万二千町歩、鉱産資源として大島山の銅、鉛、重晶石、電源として荒沢の開採、荘内農産物の輸送、県都山形との連絡等重要度においてこれに劣るものはない、国内産業の振興に寄与する効果はきわめて大なるものがあるから、地方住民の多年の要望に依て

て、従来すこぶるひんばんであり、水郡線は交通の中心地郡山市と水戸市とを結ぶ重要路線であり、また会津線はもつとも重要な只見川水系開発の基本路線にして、とみに輸送量増大しつつあるにもかかわらず放置されていることは、本県経済、文化に影響することじん大なるものがあるから、急速に客車の改善を図るとともに二等車を連結されるよう措置せられたいとの請願。

第三三四号 昭和二十八年七月二十一日受理

姫路、岡山両駅間鉄道電化に関する陳情

陳情者 岡山市議会議長 則武 三郎

国鉄においては、既に東京、名古屋両駅間の電化工事を完了し、さらに姫路までの電化計画を樹立され、これを実施していると聞くが、岡山市は交通運輸の要衝であつて日常の乗降者および荷物の取扱ひ数等は中国第一位を占めており、また米穀類、果実類および天然資源、地下資源等が豊富に産出し、加うるに電力事情は電源開発ならびに火力発電所の増設により非常に向転している関係上、姫路、岡山間の鉄道電化は当地方の文化産業開発上一大貢献をもたらすものであるから、姫路駅までの電化計画を岡山または倉敷まで延長施行せられたいとの陳情。

昭和二十八年九月十七日印刷

昭和二十八年九月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局