

第十九回 参議院運輸委員會會議録第二十三号

昭和二十九年四月十二日(月曜日)午後二時十七分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 綴君

理事 入交 太蔵君
重盛 壽治君

委員 岡田 信次君
仁田 竹一君
高木 正夫君
森田 義衛君
木島 虎蔵君

政府委員 運輸省港務局長 黒田 静夫君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
会専門員 安井 正巳君

説明員 運輸省港務局管理課長 安井 正巳君

本日の会議に付した事件 港務法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(前田綴君) これより運輸委員會を開会いたします。

港務法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は逐条審議に入る予定でありましたが、もう一日一般質問を継続したいと存じます。

○仁田竹一君 この前、港務法に關連を持ちますので、緊留並びに棧橋につ

きまして質問申上げたのであります。が、その場合或る港に、而もその港が一日数千、多い時は何万という乗客のある港で、恐らくは我が国でも二、三の乗降客の多い港であります。な場合に、而もその港に緊留すべき棧橋、緊留施設が一方所しかない。而もその一方所の棧橋が原有財産でありますけれども、国の財産である防波堤を利用して、それに防波堤又は鉄筋の柱を立て、棧橋を作り、その上に原有の所有地に一部上屋を作つておる。こういう施設である場合、今までの実情は、その棧橋の所有者であり、自身の船或いはその所有しております者の承諾がない以上は、一切その棧橋は使用することができない、さもないという実情にあるのであります。而もこれは何十年來の問題でありまして、日本でも一二を争います。観光港であるにもかかわりませず、その棧橋の所有者に多少でも損失のあります。そのために一般の旅客輸送業者は非常に困難をいたしまして、別府へは客を運ばない、こういう実情にあるわけなのであります。それで私も考えます。その施設は仮に一会社が施設をしておるといたしましても、それは国の土地を利用して、そうしてそれに施設を加えますので、特に公共性を持ちます棧橋、それに海面使用等の勿論占用の認可を得ておられます。けれども、おりましてどういふか、一応海を利用してきておられます棧橋、こ

ういうふうなことから考えて見まして、仮にそれが私有財産でありまして、この場合防波堤を利用しておられますが、仮にそれを利用しておられない場合と言ひましても、棧橋という公共性から見まして、勿論その棧橋を所有しておられます者に著しく迷惑を及ぼさない、具体的に申しますならば、その棧橋を使用しておられないようなときには、勿論相当の料金を取りまして、その棧橋を利用して、それが公共性のある棧橋である、こういうふうな考へておるわけでありまして。そういうふうなことをこの前お話し上げたのであります。そこでこの前局長とお話の食い違ひと申しますか、意見の相違しておられますのは、局長の考え方は、私有物である以上はその承諾なくしては、たとえ船を緊留しておられない場合といへども、船は着けられない。こういう御意見らしく承つたのであります。私の言ひますのは、仮に私有物といへども、棧橋の公共性から見まして、空いているときには他の船も緊留すべきものである、こういう意見を持つておるのであります。実は先般そんなことにつきまして専門員のはうに、その船を着け得るようにするためには、一体どうしたらいいの。場合によれば修正ということも考へていろいろ意見を求めたことがございまして、それに對しまして、私の手許に一部を改正いたします法律案の修正につきまして意見が出ておるわけなのであります。その意見を

見ますと、これは参議院の法制局の御意見であらうと思ひますけれども、「港務管理者の長は、当該港務において港務管理者以外の者の設置するけい留施設で一般公衆の利用に適するものを他の者に臨時に使用させることが荒天その他やむを得ない事由により必要である場合において、他の施設をもつてこれに代えることが著しく困難であると認めるときは、当該けい留施設を現に管理する者に対して、当該けい留施設を使用させることにつき勧告することが出来る。但し、当該けい留施設を権原に基き現に使用している者の使用を著しく阻害することとなるときは、この限りでない。」要するに暴風雨のときであること、而もそれがこの施設を使用することが、ほかにどうしても、而もそれが著しく困難があること、而もそれが著しく困難があること、考へられること、なお又使用者のほうで著しく阻害することになること、には、それでも断わることが出来る、こういう意見らしいのであります。私も実際に断然としたわけのでござい

ます。御案内のように、もと／＼荒天を覚悟で船出する者はありませんので、たまたま風だと思つて出たのがその港に着く頃に荒天になるわけでございます。客を乗せてふら／＼している。客は勿論騒ぎ立てる。そんなふうなときに、特に国内航路では、千トン以下の船では荒天の設備はありませんから、一体どうして荒海から船を走らしながら港と連絡するの。又そんなことを連絡して、それが著しい弊害があるのかないのか。或いは本人が勧告を聞くとか聞かんとかいうことを待つことが出来るであらうか。万一そんなことをしている間に船が沈没する。或いは事故が起ることがあつたら、その責任は一体どこにあるのか。そんな一体ゆとりがあるであらうか。実は私その修正すべき理由を見まして、文字として結構かも知れませんが、殆んど実行の出来ないような事柄を示されておると思ふのであります。そこで私も、而もこれについての意見として、ましては、もうこれが憲法に抵触せざるぎり／＼の線だ、こういうまあ意見が附せられてこんなものが私の所に来たわけではございませんが、そこで私も素人はよくわかりませんが、相当の關係者に聞て見ますと、いと、そんなことはない。公共施設である以上、それが仮に個人の財産でありましても、而もそれを使用することによつて一般公衆の福祉に寄与することが出来る、こういうふうな思われる場合には、一定の条件といひますか、例えばは、料金の問題にいたしましても、或いはその所有権を持つておられる者が、現在船を着けるゆとりがないとか何とかいふ条件がありましようけれども、棧橋なら棧橋に今船が着いておらなくて、すきがあつてという場合には、これに勧告して船を着けさせる。又勧

告に應じなくて、而も正当な理由なくしてそれを拒否するような場合には、一方はたくさんの人を積んでそこに入つて来ているので、これに着けさせるように命令を下すことができるという事は、決して憲法に違反するものではない、こういう意見を承りましたので、私も素人といひまして当然そうあるべきはそれだ。この海面の使用では、漁業権の専用区がよく問題になります、あれとても、「縛り」と申しまして、陸地のほうに杭を立てまして、両方に綱を張つて縛り上げるわけでありまして、この漁業の専用区でも、作業をしている間は、これは専用区としての権限がありまして、けれども、作業をよしてしまふと、その海を通過すると、そこに船を着けるのは自由自在であります。それと同じようなものでありまして、海面使用者が使用する必要があつたときにこそなんでありまして、使用しておらなるときには、公海であります海を、一般大衆、而も福祉に非常な寄与をするというふうな場合に、一体それが使えない、それは明治何年か大正何年かにどういふ条件で許可されているか知りませんけれども、如何なる許可を与えておりましたとも、そんなことは一体常識の上からいつてあるべきことではない。而も大きな港で一日に何千、何万というような乗降客がある港に、その所有者の承諾がなくては一艘も船が着けられない、こんなことは常識から考へてあるべきことではありませんか、この問題は法理的な考へ方と実問題とを脱み合せて考へまするならば、特にこの運輸委員会等の或る意味における行政指導と申しま

か、そういうふうな立場から考へて見なくちやならない問題だと思つてあります。特に又ちよつと今難いので申上げましたけれども、自分のほうの利益になる船は許す、一たびそれが自分の競争航路になるといふふうな場合にはこれを拒否するといふことは、恐らくこれは私はやつて見なければわかりませんけれども、公取に持つて行きますれば独占禁止に引つかかるんじゃないかといふこともこの前申上げました。従ひまして今私が申上げまするような事柄が、参議院の法制局では、荒天の場合以外は憲法に抵触するんだ、荒天の場合といへどもほかに着ける施設がない場合、所有者が著しくそのために迷惑を受けない場合、あらゆる場合を所有者側のほうに特権を与えて、ほんの一時のときにのみ着けられるといふたこと以外は憲法違反になるぎり／＼の線なんである、こういう回答なんでありまして、私の申上げましたように、施設が私有のものであるといへども、特にこの場合は一部防波堤を使用しておるのでありますけれども、棧橋が公共施設であります以上は、而もそれが一般大衆の福祉に寄与することが甚大である、而も海上輸送上非常に便益になる、而も相手方の所有者の棧橋の空いておるときに棧橋に船を着ける、勿論それには一定の料金を払ふことはこれはもう当然であります。そういうふうな場合にそれをどういふうにきめまふことが、憲法に抵触するかどうかといふことをお知らせ願ひたいといふことをこの前申上げておきました。もう一つは、前申上げたように、自分の損の行く航路、或いは自分との並行航路といつたようなものに対しては、

一切それを承諾を与えないということ、独禁法に抵触するんじゃないかといふことも一つ御検討願ひたい、こういうことを申上げておいたのであります。したが、先ず、前申しました私の言ひました事柄が憲法違反になるか。又一方それが独禁法に引つかかりはしないかといふことについて、御検討して頂いておきますならば、一応お答えを願ひまして、その上で又私の意見を申上げたいと思ひます。

○政府委員(黒田壽夫君) 只今お話のありました港灣の棧橋の問題でございますが、具体的に申上げたほうが非常に具体的に申上げたと思ひます。今問題があらました港は大分県の別府港でございます。この別府港には御指摘のなりましたように、非常に遊覧、観光のための観光客の乗降が多いのでございます。そこでここには防波堤と棧橋があるののでございまして、この防波堤の中では、一般の小型船、勿論小さい旅客船も着いておりますが、防波堤を西方から出しまして、そこに安全な小型船に対する水面を作つております。その防波堤の南側の防波堤の外側に一社会社の棧橋ができていたのでございまして、これは大正九年に当時の大分県の認可を受けまして、水面を占有する許可を受けまして、棧橋を、会社が全額を出しまして会社の所有物として爾来利用しておるのでございまして、その利用状況を見ますと、毎日明け方の零時から五時半まではその棧橋は空いております。それから五時半から六時半までは広島、別府線の旅客船が、奇数日には関西汽船、偶数日は瀬戸内汽船が繋留使用しております。この棧橋は関

西汽船の棧橋でございまして、関西汽船でなく、瀬戸内汽船の旅客船も利用しておるわけでございます。それから六時から九時半までは宇和島一別府線の乙便、これは宇和島運輸でございまして、関西汽船ではなく宇和島運輸の汽船が利用しております。九時半から午後の零時半までは、この間は一般に空いておるのでございまして、不定期的ないろいろな貨物船や臨時の船、その他作業用の船舶等が利用しておるのでございまして。この十時から十二時半までは、会社の所有物ではございまして、一般の公共の用に供してございまして。更に午後の十三時から十五時半までは関西汽船の大阪一別府線が利用いたしております。それから十六時半から十七時半までは宇和島運輸の宇和島一別府線が利用いたしております。これも旅客の輸送をしておる海運会社が利用いたしております。十七時半から二十一時半までは関西汽船の大阪一別府線が利用いたしております。それから二十二時半から二十二時半までは広島一別府線が利用いたしております。奇数日には関西汽船、偶数日は瀬戸内汽船が利用いたしております。二十二時半から二十三時半までは宇和島一別府線、宇和島運輸の旅客船が利用いたしております。二十三時から二十四時半までは空いておるのでございまして、このように一社会社の所有ではございまして、他の会社にも空いておるときには利用しておるのでございまして、その利用しておる会社では、関西汽船、宇和島運輸、瀬戸内汽船、いずれも旅客を輸送しておる船会社に利用しておるのでございまして、会社の所有物

である以上、会社と当事者の間の契約によりまして利用の状況がきまると思つてございまして。防波堤の上の上屋がございまして、これは一時使用を関西汽船が受けまして、必要な使用料は大分県が徴収いたしております。このように現在の棧橋は一般の旅客の発着で飽和の状態になつておりますので、いろいろ先ほどお話のありました非常災害の時とか、荒天の時には全く収容の余地が少いのでございまして、尤もこの荒天とか、或いは非常災害の時には別府港は余り安全ではないのでございまして、ここから数海里離れた大分港のほうに避難したほうが安全なものでございまして。併しなから、こういうたように旅客船が輻湊いたしておりますので、この現在の別府港から一キロ半ほど北の境川の少し北側に一般公共用の緊需施設を築造中ではございまして、本年度、即ち四月には大体ワン・パスが、水深五メートル、延長八メートルの岸壁が使用可能な状態にありますので、これを利用することによつて公共の利便は増進されると思ひますし、引続きその裏側に同じような構造の棧橋をワン・パス分だけ只今から明年度にかけまして構築中でありまして、これが完成すればこの飽和の状態は相当緩和される見込でございまして。このように会社の所有物でございまして、会社がその会社の営業のために使つておりますが、これは他の二、三の会社も同じような旅客の輸送のために使つておるのでございまして、目的は同じでございまして。その旅客の乗降に使つて、空いておる場合には、この所有者でありますものは、あらかじめ話合

○仁田竹一君 どうもます／＼不可解千万だと思ふんだが、それほど詳しく調べておるのなら、もう一歩進んで、関汽のほうの便利のいいところだけを知つておつて言わんのか、知らずに言つておるのだとすれば、もう少し詳しく調べておいてもらわんと甚だ迷惑すると思ふんです。私は成るべくくならばそういうふうな内容に入りたくなくて、原則的に一体棧橋というものに対して、局長としてはどういうふうな意見を持つておるか。仮に地方公共団体の持つておる棧橋、或いは個人の所有しておる棧橋を、こういうふうな場合にどうするかということを知いておるわけなんであります、何も個

これにもう少し調べてもらいたい。御承知ですか。宇和島運輸は川崎汽船の小会社であります。利害の等しい会社であります。こういうことなんです。私のほうは毎日、関西汽船の船が一日おきに出るので、汽船というものは一日おき、隔日というようなのは原則にないことなんです。それは私の船を一艘でも入れて毎日運航しようということをお願いしたところが、関西汽船の棧橋へ着ければ着けるものを着けないということをやつて、シーズンのうち五カ月だけうちの棧橋へ着かせようというふうになつて妥協したので。私のほうは一年中運航させてくれということを海運局へ申請した、ところが着けさせない。そこで止むを得ず私も涙を吞んで一年のうち五カ月間だけ運航するということにして、漸く棧橋へ着けるということに了解を得て、そういうことでここへ出て来ておる。無条件でも何でもありません。その二つでしよう、よその会社で船を着けておるのは、臨時といいますが、臨時といつても同じことで、関西汽船の了解を得ない船は着けさせない。結局関西汽船の損になる船を着けさせない。自分の会社のほうに関係がなくて、そうして棧橋使用料を取れるものは着けさせる。個々のケースとおつしやいますけれども、こういうこととがあるのです。そんなことは私は言いたくありませんけれども、昨年だつたと思ひますけれども、六百人ばかり人を積んで、あらかじめ関西に話をしであつた、船を持つて行つた、棧橋が空いておる、船を着けさせるのが着けさせない。棧橋は目の前に見えてい。あらかじめ勿論通知をしてある。

それで止むを得ず大分へ船を廻してお客様を揚げた。ところが乗客は勿論腹を立てまして、関西汽船の船には乗らないと言つて腹を立てて、これは詳しく調べて資料も出せといへば出しますけれども、その理由は何かという、今治から別府へ定期便があるにかかわらず、その団体の船を着けるのは不都合である、おれのほうの利害に關係があるので困る、こういうことで着かせなかつた。これは御承知ですか。お調べになつておりますか。これは一例ですよ。結局船は着けられない。これは今あなたのおつしやるのに合いますか。それから臨時に、その船も或いは了解がなければ着かんとやつておられますけれども、これは一つお調べ願いたい。利害關係のない船を、いつどの船を臨時に着けておるか、お調べ願います。それから或る観光港が、勿論出来上りつつはありますが、何か水深五メートル、延長八メートルできておるといふ話ですが、四月からお許しになるかということと、それから若し臨時的にお許しになつてもいいと思いますが、定期船も着けさせることができるようなお考えを持つておられるかどうか、私はこれも併せて一つお聞きしておきたい。それから前に遡りまして、私有財産の場合の棧橋にすぎがある場合に、而もそれは着けることによつて海運上非常に一般大衆の福利を増進する、こういうふうな場合に、管理者が勧告しても、正当な理由なくして聞かない場合に、一定の条件、例えば乗客を降ろせとかというふうなことをして、これを命令することが憲法に違反するかどうか。あなたは個々のケースとおつし

やいますけれども、個々のケースは必要ありません。個々の問題じゃないくて、ここに一つ今から橋樑を作ろうという想定に基いて、それは憲法に基いて反するかどうか、もう一つお知らせ願いたい。

○政府委員 黒田静夫君 お尋ねの点が三点あつたかと思つたのですが、第一点は、別府の船溜りは非常に水深が浅くて、小型船しか着かないことを承知かどうかといふことでございますが、これはこの水深二メートル乃至三メートルでございますして、小型船だけしか繫留できないことは私よく承知いたしてまいります。小型船ですが、機帆船のようなもの、或いは巡航船のようなものは、或いはこの海域を遊覧するボートのようなものはここに繫留、発着ができるのでございます。

次にこの棧橋の問題でございますが、この棧橋には二通りございます。公共用の棧橋と、会社占用の個人の所有にかかる棧橋がございます。公共用の棧橋ですという／＼港湾管理者が管理いたしましたして、そこに繋留、発着に對していろ／＼指示をやっております。個人の会社の棧橋は、これは個人がその目的のために作つたのでございますので、利用する場合には会社間におきまして円満に話をおつけになりまして利用するように私どもは期待いたしておるのでございます。

次に觀光港と申しますか、別府の北側に現在工事中の岸壁でございますが、現在水深五メートル半、延長百メートルの岸壁がすでにでき上つております。取付け道路も、自動車はまだ入りませんが、人が歩行する程度のもので、十分この三月末でできましたので、

臨時に船を着けることは現在でも可能でございますし、將來これは觀光施設として旅客の輸送のために作つた棧橋でございますから、一般の公共用に供したいと考えております。

○仁田竹一君　只今私有棧橋の場合は会社同士で話し合ひをして使用するようなことを期待しておるといふようなことで、結構です。期待されることは結構ですが、実際はそれが期待できないような事情になつておるから問題が起きておる。これは話し合ひができれば問題は無い。期待ができないから、着けたが着けさせないから問題が起きてゐる。だからその期待ができない場合に、ここに港務局は何といひますか、

行政指導といいますが、行政指導の面から如何ようにそれをお考えになるか。特にくどく言うようですが、あの乗客の多い別府で一本しか棧橋がないのです。ほかの棧橋があれば何をか言わんやですよ。一本しか棧橋がない。これは法的には多少のどういうことがあるか知りませんが、海運行政の上から言いまして、一日何千、何万という客が降りる所に、棧橋が一つしかない。片一方の船溜りには百トン、百五十トン以上の船は入れない。こんなことを私はただ法理論一本やりでみなされたいというのが海運行政上どうかと思うのです。むしろこういうものは特例を設けて、あなた方自身でおやりになることじゃないか。古いことですが、川崎汽船というような大手筋の船でさえも、あの船を着けさせないばかりに到頭腹を立てて船を売つちやつたんですよ。それで川崎汽船はその棧橋へ着けさせんならほかへ単独におれのほうは船を棧橋に着けるからというので、

大分県や別府市にいろ／＼交渉したけれども、これは許されない。自分が着けようと言えば許可しない。それなのに残橋は一本しかない。着けようとしても承知しない。こういうことが世の中にあり得ることですか。而も一日五人や十人じやありませんよ。何千、多いときは何万という乗降客のある港で、殆んど常識でも考えられないような事柄だと思ふのです。こういうような場合に各会社について話し合いができれば結構です。それができない場合に、海運行政といえますか、港灣をあずかる者の責任者にある人の指導はどうか。いうふうにやつて行くお考えであるか。

憲法の問題については触れられませんが、私にはそういうようなことは決して憲法には抵触しない、という固い信念を保持しておりますから、若しそれが抵触するならするという御意見を承わりたい。

それからこの棧橋と観光棧橋とありますが、これは併し定期船でもやはりこういうふうな事情にあるのでありますから、都合によれば定期船の場合もこれに発着することをお認めになる意思があるかどうか、こういうことをお尋ねしてみたいと思います。独禁法の分も言つてみても無駄だと思いますから、言いますまい。

それからは非その二つだけ、期待をされることは結構でありますが、事實は期待が裏切られましたて、そういうふうにならないという実情がたくさんありますこと、その例は幾らもあります。そのために大手筋の船すらも別府へは船を着けさせない。腹を立てて自分の船を売ってしまったという実例す

か瀬戸内海方面のあらゆる業者は別府へは船を持つて行けないという窮状にあることをお考えなさつての海運行政の立場からの御意見を承わりたい。桟橋を定期船が使用し得るかどうか、この二点についてお伺いいたします。

○政務委員(黒田勲夫) 会社の所有に属します。棧橋の利用状況につきましては、会社間の問題でございます。この各港におきます私有の棧橋なり緊留施設の問題につきまして、国が一々あれせよ、これせよというふうな命令を出すことは私はどうかと考えるのでございまして、個々の港におきましては、この管理、運営、施設の整

備、計画等は港湾管理者がその責任を持つておられますので、港湾管理者の責任においてやるべきものと考えます。なおこのように非常に港が発展して来まして、狭隘になつて来るような、飽和状態が来るような場合は、公共施設を早く整備するのが私どもの日頃からの方針でございます、そのために目下一キロ半ほど離れた所に観光施設として繋留施設を促進させておりますので、これを更に早く完成して利用できるようにしたいと思います。

第二のお尋ねの定期船の発着を許すかどうかという問題でございますが、定期船の発着ができるような段階になりましたらば、これも港湾管理者がその管理運営上の責任においてやるべきものでございまして、私個人の考えとしては、定期船の発着には最も都合のよい場所だと考えております。

○仁田竹一君　どうも納得が行きませんが、地方の管理者なり、港湾局がありますが、それがやつたらいじやな

いかと言う。前は会社同士が話をせよ。会社同士の話もできない。管理者

もそれをやらない。実情は困つておる。これは放つておけばいいのですか。地方に任しておいていいのですか。そういう実情が何年も続いておるわけです。会社同士が話ができ、管理者がそういうふうによつておつて下さるならば、御意見の通り結構だと思ひますが、実情は会社同士の話もつかないければ、管理者もそれをやらない、こういうような場合にも、その監督の立場にある港湾局としては、それは地方でやつたらいいじゃないか、やらのんは地方が悪いのだ、こういうふうに言つておられるかどうか。それのために

非常に一般大衆なり海運業者は困つておる、こゝういふような場合でも、やはり地方がやらんのは止むを得ない、こゝういふお考えですか。

○政府委員黒田静夫君　別府港に非常なそういう問題があることは前々から聞いておりまして、地元の県なり市のほうからも、早くそれらの施設の整備を急がれておりましたが、戦争中又は戦後におきましては、占領當時におきましては、いろいろ諸種の占領政策等もありまして、解決の方法がで

きなかつたのでございます。解決の方法と申しますのは、新しい公共施設を早く作ることでろうと思うのでございます。この点につきまして何年か交渉いたしました結果、講和条約のできる年から新しいそういうったような公共的な埠頭施設に着手いたしました。現在どうにか利用可能な状態になつて参りましたので、今後ともこういったような場所におきましては、代るべき処置として公共施設を築造してやるこ

とがその解決の途だと考えております。

○仁田竹一君 あつちを突かれればつちと、結局は觀光港へ逃げたらしいのですけれども、観光港はまだ何年か先です。計画は五年くらいというふうになつていますが、實際は五年も七年もかかるだろうと思いますが、地方の港灣局、或いは管理者がされるべきもののだと言いますが、まだ未完成のものを、港灣局も管理者も恐らくできんでしよう。国が完全なものにして向うへ引渡して、その後には船を着けさずか着けないかという問題になつて来る。それでは五年先か七年先かわからない。そんなことを言っているのではない。

今即時のことを話していると私は解釈しますが、その管理者のほうできめるべきものだとおつしやいますが、私も素人考えでは、管理者は一応国の施設全部が完了して引渡しを済まして、然る後に管理者がそれをどういふふうにするかということとは、これはお説の通りだと思ひます。併しそういう時代が来るのは恐らく五年以上も先のことだと思ひます。そのように私は考えますが、その点についての御意見を承わりたい。

○政府委員(黒田静夫君) 新らしい計画は、お説のように、國の財政の狀態如何によりましては、五年もかかるかも知れませんが、又七年ぐらい、四・パースを作り、更に完全な防波堤を作ると七年でむずかしいかも知れませんが、一パースがすでに利用可能な狀態にあり、これらの施設のでき上つたものは、小口から利用するように話しておりますので、利用できるようにになりましたならば、管理者である大分県に

一時使用せしめて、その目的を早く効果を上げるようにしたいと考えております。

○仁田竹一君　そうですか。今の見込であれですか、いつ頃それを一部完成したものを管理側に委託するかどうか知りませんが、定期船等が発着し得る見通しはいつになりますか。

○政府委員(黒田静夫君)　今あります工事中の棧橋は、先ほどもちよつと申上げましたように、岸壁が水深五メートル五十、延長百メートルでございすので、只今瀬戸内に就航してあります船であれば、相当の観光船は二千トン級は繋留できるのではないかと考へますし、その基部に水深三メートルの物揚場が七十四メートルできております。これはすでに三月末で実質上のでき上りを見ておりまして、あとの埋立の道路も、まだ自動車で頻りに往復するところまで行つておりまして、人が歩行する程度のことには可能なのでございまして、臨時にこれを使用することは現在可能ではないかと考へております。

それから次年度の計画でございすすが、いろいろ財政の面もありますが、二十九年度におきましては、その裏側に同じく八メートル半の岸壁をおおむね四十二メートル、その基部の物揚場と埋立場が二十九年度中にはできることになり、三十年年度には全体で八メートル半の岸壁が百五十メートルできすので、こうなれば相当大きな、一万トン以上の観光船がこれに繋留できる、一万トンが繋留できますのは、今の見込では三十年度の終りでございす。併しながら、その途中におきましても、今申しましたような、五メートル

五十、岸壁延長百メートルと、荷揚場の七十四メートルがございすので、相当本年度から利用可能になります。

○仁田竹一君　私は棧橋の可能だ、不可能だということを聞いておるのじやない。可能なことはわかつておるのですよ、船が着けられることは。ただそれを県なら県に管理なさしめて、一般の旅客船がそれへ着き得るようになるのは一体いつかというこの見通しを聞いておるわけなんです。

○政府委員(黒田静夫君)　只今工事中でございまして、県から要請がありまして、この夏頃までに一時使用ができるかと思ひますので、港務管理者のほうとよく打合せしましてその時期等はきめて行きたいと思ひます。

○仁田竹一君　大体それでは夏頃には一部完成したものを県に委託ですか、何ですか、管理なさしめることができれば、こういう見通しだと承わつておきますが、それで間違いないですか。若しあればお知らせ願つて、一応そういうふうな考へておきます。それでお、元に戻しまして、それはまあそれとして、その間やはり別府へ船を着けることは非常に困難なわけなんでありまして、局長のおつしやつたのは、関汽以外の船は着けてないという話もありました。これもそれに

論としてこの棧橋は、関汽の利害関係に害がある船は一切着けさせておらないという実情にあるわけなんですけれども、それは一般人は非常に困る、是非この場合、すいてい間は、而もそれが海運輸送の上に、一般大衆の福祉増進に寄与することが甚大である、こういうふうなものは、私は憲法に抵触しないと思ひますと同時に、これらの船はすいてる場合にはそれに着けさせても、これは別府の棧橋に特定するわけではありませんが、そういうものがほかにもありましようとも、そういうふうな考へ方をお持ちになることが、法的にも抵触いたしませんのみなす、海運行政として当然、特に港務の担当の局長としては考へなければならぬものであるというふうに私も考へますので、これについての御意見を承わつておきたいと思ひます。

○政府委員(黒田静夫君)　施設がすいているときには、一般の公共の用に使用してやれというのを私自身といたしましては港務管理者に伝えたいと考えております。従いまして、港務管理者がこの会社に話をし、又会社が更に利用せんとする他の二、三の会社との話合いが円満に進めるように港務管理者によく話をしたいと考へております。

○仁田竹一君　今よくわかりませんが、ほかの会社と話合つたようであらうな言葉がちよつとあつたようであります。そのほかの会社はどうであらうと、そんなことは関係ないと思ひます。結局その船を着けるそのすいておる個所と時間との関係がありますが、その時間とすいておる場所へよその船を着けるというところなんです。何もほかの会社などは関係のないことなんです、その場合どうです。だから時間と場所がすいているとき、而もそれが海運上、一般大衆の福祉の増進に寄与することが甚大だ、こういうような場合にそれへ着けさせるといふことに一つ端的に御返事を承わりたい。ほかの会社は私は関係ないと思ひます。

○政府委員(黒田静夫君)　先ほど来申しておりますように、この別府の管理は大分県がやつておまして、従いまして運輸省といたしましては、大分県に對しまして港務施設の管理を、公共的に効果あるような管理運営をやつて行けというのを伝えるのでございまして、そこで港務管理者といたしましては、いろいろな施設がそこにあるので、その施設の一つは会社の所有になつておる施設でございまして、管理者がその会社に対してこういうふうなことがあるから利用せんとする者の間にく、これは私のなんです、その会社が同士で話を進めるように、港務管理者がこれを導いて行くべきであると考えております。

○仁田竹一君　もう一度、それではないつまで言つてもどうもきりがなく、思ひますが、私どものほうでは、別府の棧橋に限つたことではございせんが、一般の棧橋に対する考へ方が、その棧橋に船を着けさせることが大衆の福祉になるのだというふうな場合には、法的にも又行政指導の上からでもそういうふうにはつきり私はすべきものだと思います。又そうしなくちやならぬものだと私はどこまでも考へております。従いましてどういうふうになりますか、場合によればこの港務法にそういうふうになり得るような修正もいたすことが適當であればさうな考へ方

もしなくちやならんと思つております。勿論これは運輸委員の皆さまが御了承下さつた場合でございす、まあそんなことの考へ方も持つております。なお又そういうふうな非常にこの問題は長い間のいきさつがありまして、もう率直に申し上げますと関西汽船といふものは別府港における非常な一つの圧力を持つておるために、市も県も関西汽船に恐れをなして、思うことも言われない、これも実情なんです。このようないふものを他の、而も監督の立場にある海運局等が逡巡することがあつちや、これはもう日本の海運行政は大変でございす。だからむしろ法に抵触せん限りは、十分な行政指導の下に、一般の業者なり成ひは一般大衆が迷惑を来さないようにお取扱を願ひたいことを希望いたします。なお又そういうふうなことでありまして、観光港の相当なものは長い継続事業になつておると思ひますが、これは又船を着けるだけでありまして、陸上の施設は勿論できております、勿論その間の輸送関係も、電車が

あるだけでございすので、これも十分だと思ひます。ともかくあれだけの大きな港であつただけの乗降客の多い所でありまして、別府港へ船を着けることができないうために大分港へ着けなくちやならんという実情から考へて見ますならば、まだ未完成といへども一つの突塊を使うことはまだ、お客は便利なのでありますから、而もどつちですか、山の裏のほうから来るものは港のほうへ繋留すれば風も防げます。局長今おつしやつたように大分港のほうに何かその避難港にいいというお話がありましたけれども、これは

以てのほかでありますので、大分港なんかには避難できません。別府港のほうに立派なのであります。ただ別府のほうに着かせないから止むを得ず大分港のほうへ来る実情なんです。この点をよくお考え下さいまして、鶴光港の完成を一日も速かに御努力願いますと同時に、多少でもそれが船が着き得るような状態になりましたらば、速かに県のほうへ管理なさしめるような方法を付けてまして、多年の業者の悩み、一般大衆の迷惑を救つて頂くようにお願いを申し上げます。それでは私の質問は以上で打ち切りたいと思います。

○森田義衛君 つなぎにちよつと聞きますが、この港法、今改正になりませんが、法律が制定されてから約三年、毎年一回ずつ改正しているようですが、その間港務管理者も順次設立されて来ておるといつた実情ですが、港務管理者が設立されていない港もあるようですが、これがどれだけ何といひますか、港務行政上御不便をお感じになつておるか、その点をお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(黒田静夫君) 港務管理者の設立状況は重要港は約六十あるのですが、そのうちできていないのは、今度の一部改正で問題になつております。開門、小倉、洞海湾、それから鳥取県の境等、その程度の港でございます。その他の地方港におきましては任意の設立になつておるのでございまして、港務管理者がございさうとどういふ利便があるかというお尋ねのようにお伺いするのであります。港務管理者がございさうとその港の港務の管理に對する体制がはつきりするものでございまして、今までは港務の管理という

ものは非常に漠然としたしておつたのでございまして、港務の管理者がございさうと水域内に対するいろいろな行政権、或いは管理上の問題等につきまして管理者が全責任を負うのであつて、いろいろ港務の発展のためにその事業を推進して行くことが非常に法に基いて案になるわけでございます。

○森田義衛君 案になるなら当然同じような歩調でその特定重要港務にし、この重要港務にし、歩調を一つにしてこつた管理者の設立を申請するのじゃないか、これが時期的に違つておるのはどういふわけなんですか。

○政府委員(黒田静夫君) 只今まで残されておるのは港務局関係だけでございまして、港務局の關係は關係地方公共団体がいち／＼協議してできることになつておるのですが、その協議がなかなか地元の行政区域が違つとか、利害關係が衝突しておつて話がきまらないために遅れておるのでございまして、今回これによつて、港務局に對しまして、県や市が管理者となつたと同等ないろいろな權利を持たして行きたい、かように考えております。

○森田義衛君 それでこの港法の一部改正で、何と申すか、今回こつたような改正があるのですが、港務局ができれば当然それらの権限を与へることを予想して、ほかの各県その他でやつておる管理者と同じような権限を与へるつもりがあつたのに、今これが気が付くというのはどういふわけですか。港務局の権限を今附加しなければならぬといふことが……。

見当がついておつたのですけれども、自治庁なり關係庁との話でなか／＼了解を得られなかつたのですが、今回了解を得られたものだけに對して一部改正をお願いしております。

○森田義衛君 それからあなたのほうで書きました作文に、港務行政の現況と課題といった作文がありますが、その中で全面的改正はまだ時期尚早であるという結論に達した。それで一部改正として出された。一体全面改正といふことをどういふふうにお考えになつておられるのか、その点。

○政府委員(黒田静夫君) この港務行政は非常に複雑になつておまして、例へば横浜港等は、戦前において外国貿易につきましたは国が管理いたして、内国貿易については市が管理いたしておりました。それから防波堤とか水面のようなどは知事が管理いたしておりました。それを取りあへず港法によつて一応特定重要港、重要港から、地方港に至るまで、一つの法律によつて各地方の自治機關に委せるような自治的な管理の形態をとつたのでございまして、最近に至りまして、いろいろもう少し横浜、神戸のよう、或いは開門のよう、国みずからが相当関与できるような港務管理の形態がいふのではないかと申すも一、二出ておりますし、又別には同じ問題につきいふのだというふうな声も聞いております。私の考えをいたしましては、この港法といふものに對して、大きな重要港も小さい港も同じような法律に基くことが非常に不自然なものでないか、横浜港なら横浜港だけの港務管理法なり港法といふものを特別に作

つたらいひではないかといふことも考えられるのでございまして。それらのような根本的の改正は、行政機構ともいふ／＼關係がございまして、なお相当検討の余地があるかと思ひます。今回は取りあへず主として港務局に關する問題だけの修正の仕儀をお願いしておるわけでありまして。

○森田義衛君 この港法を見ますと、第二条で「港務管理者」とは、といつたことで、先ず第一に、第二章の第一節の港務局といつたものを主体に考へてゐる。むしろ地方の公共団体にはつきり言つて附録的になつてしまつてゐる。むしろ港務管理者の定義から、その権限を書いて、そしてそのうちの一つで港務局があればいいのを、まるでこのために作つた法律のよに見え感じはする。将来港務局といふものをどういふふうにお考えになつておるか。これまでのところは僅かに新居浜だけだ、今後開門その他あるでしようけれども、例へば名古屋でも、これは愛知県と名古屋市とが一緒になつてやつて、別に港務局といふものはこれまでのところは作つておらん。市なり県なりがやつておる。地方によつて実情は違ふと思ふのだが、特に大上段で港務管理者を港務局といつて、これまでのところ僅かのものをやつてそのまゝ規定の改正をやつておるといふ關係から見ても、將來、今お話があらしましたですけれども、一体港務局の理想からいつたらどういふ姿がいいのか、ちよつとお聞かせ願ひたい。

○政府委員(黒田静夫君) 港務の管理者のあり方につきましては、今森田先生から御指摘があつた通りなんです。まして、終戦直後いろいろ港務の管理

の問題で責任が非常に不明確であつたのでございまして、占領当時占領政策の一環として、駐留軍のいろいろ指示等もありまして、一応港務管理の形態はアメリカや或いはイギリスの主要港におけるような港務局がいのだ、港務局を主体とした法律にして県や市が管理者になることは地方の自治に委せればいいのじゃないかといふので、港法はいわば港務局を中心とした港務管理の形態であつたので、この点は御指摘の通りでございます。併しなから実際に日本の国情におきまして、さう港務管理者を作れという段階になりさうかと思ふのですが、県や市が港務管理者になる傾向が強くなりまして、港務局は、水面が経済的に同一単位でございしても港務局を作らなければならぬといふような港務だけにしかできないかつたといふような現状でございまして、これらのことも今後の根本改正のときには十分検討いたして行きたい、かように考えております。

○森田義衛君 それから港務局といふたような性格にしますと、まあ委員会といひますか、かなりよく聞えるのですが、こつたことが實際上の各管理者、本當の管理者といひますか、元の管理者だつた地方公共団体との關係において、うまく實際上に権限關係の分配とか移譲とかがされて行つておるかどうか、それと前に一県でなり、或いはその他でやつてゐるときよりもダブつたやうな費用が特にかかるやうなことはないか、その点もちよつと……。

○政府委員(黒田静夫君) 欧米のボー

ト・オーソリテイは非常に法人として
強固なものでございまして、住民も
りますし、警察権も持つておるし、日本
で言えは一つの大都市と同じような管
理の力があるものでございまして、日本
におきましては、港務局ではそういう
たような住民関係或いはその他の一般
地方公共団体と違ふ管理の形態になつ
て来ておるのですが、港務局の水域の中
けでの行政に關しましては、何ら市、県
が管理者になつたときと交りがないの
でございまして、この点は二重になる
ようなことも殆んどないのではな
い。多少はいろ／＼連絡なりの点であ
ろうかと思うのですが、先ず水域内
における港務行政は、港務局を通じて、
市なり県なりが管理者となつた場合と
同じような存在で進み得る、こういう
ふうに考へております。

○森田義衛君 それから港務管理者が
設立されれば、当然国有の港務施設
たりも責任体制からいつても、これは
管理者に管理を委託するなり或いは譲
渡なり、貸付けるといつたようなこと
は当然並行して考へられる。これが今
日まで余り進んでおらん。一体これは
どういふわけですか。

○政府委員(黒田静夫君) この問題に
つきましては、御指摘がありましたよ
うに、港務管理者がございまして、こ
れを管理者に譲渡なり管理委託、貸付
をすることになつておるのでございま
すが、それらの施設が国有財産であり、
大蔵省との関係が相当いろ／＼従来の
いきさつもございまして、誠に複雑に
なつておまして、実は今度の一部改
正でも、それらの国有財産の關係をは
つきりいたしたかつたのでございま
すが、大蔵省との話合ひにおきまして、

これは別途に兩者の間に話をきめて
きただけ早く実現しようではないかと
いうことで、只今大蔵省管財局の方面
とそれを促進すべく、殆んど毎週會議
を持つておるのでございまして、まあ
いずれもう近くこれは兩者の話が了解
になる予定でおります。

○森田義衛君 それからちよつと問題
は違ひますが、かなり日本の港務施設
が不備な面が多いのですが、いろ／＼
と整備法は何だかんだとやつておられ
ますが、特に重要指定港務といいま
すか、こゝろいつた所で相当日米行政協
定ですか、或いは国連軍協定によつて接
収凍結されるといつたような所がまだ
何といふことか、細目がきまつていな
いといふことで、その後も港を見てお
りますと、かなりいい場所、むしろ
米軍はほかでやつてもよくて、国際買
易上使わしてもらつたらいいだらうと
いふふうな場所が残つておるようと思
います。その後の折衝につきましては、
お聞きしたいと思ひます。

○政府委員(黒田静夫君) 横浜、神戸、
関門等における占領当時におきま
る接収区域は相当ございまして、殆
んどその港の大半、一番効果を發揮し
得る所が接収区域なのでございませ
んが、講和条約発効直後、先方との間に
施設返還につきまして會議を持ちまし
て、その會議で約一年半に互つて具体
的な、どこをいつまでに返すといふ問
題について協議を進めておるのでござ
います。その際に横浜、神戸等におき
ましては、代るべき港務機能を發揮す
るような場所を早く返してもらいたい
といふ、駐留軍においては必ずしも港
務機能からいつて奥に入つてもいいよ

うな所を接収してゐるようなところが
ございまして、そのことを指摘いた
しまして、できるだけ早く奥地に代り
の施設を作つて、そこを開放してもら
うといふふうな話がついておるのでご
ざいます。奥地のいろ／＼な引越
すべき建設が遅れておりましたために、
まだ特に横浜、神戸等におきまして、
返るべき施設がまだ返つておらないよ
うな現状であります。東京港におい
てもその通りでございまして、東京港は
近く、この夏頃までに返つて来る、当
初の話では代りの施設が去年の夏か秋
頃までにできるのだから、それまでに
は返つて来るという希望であつたので
あります。ところが、いろいろ關係で奥地の
建設が遅れてゐるために、それまでの
間は一般の行政協定による提供施設で
なしに、岡崎・ラスク書簡に基いて、
占領時と同様な方法で、引続き暫定
的な使用をするといふような取極めに
よつて先方が使用しておるのでござ
いまして、實際問題として各港と、長い
間提供する施設はそなたくさんはない
のであります。例えば横浜港におい
てはノース・ピアの七バースだけを提
供することになつております。七バ
ースといふと大体二割五分程度、横浜港
の能力の二割五分程度、神戸港におき
ましては、第六突堤だけを提供すると
いふことになつておりますので、これ
は大体神戸港の一割五分程度の施設に
該当するのですが、門司港におきま
しても、大体その程度を駐留軍の長期使
用に供するのでございまして、その他
の施設につきましては、一時先方と共
同使用するような場所はございませ
んけれども、おおむね日本側の管理に入り
まして、日本側の自主的な管理運営が

できるような態勢になつております
が、その時期につきましては、だんだ
んと返つております。例えば横浜港に
おきましては、サウス・ピアが歸りま
したし、山内のピアも返還されまし
て、残るのはセンター・ピアだけで
ございまして、これが奥地に建物施設が
できましてならば、相当数の利用がで
きるようになると思ひます。

○森田義衛君 今、一応岡崎さんとの
取引で以て、アメリカに貸してゐるとい
つた場所の總面積といふことが、そうし
て港務局としては返してもらいたいとい
ふのはそのうちの何割くらいですか。

○政府委員(黒田静夫君) 問題は主
として横浜にあるのですが、ほかの場所
は殆んど問題とするような施設はな
い。絶対にないやありませんが、実
質的な重要な影響を考へることがない
のですが、横浜港はセンター・ピアだ
けでありまして、センター・ピアにお
きましては十バースございまして、
全体の三分の一程度はまだ残つてお
る、その程度でございまして。

○森田義衛君 それから先ほど別府港
の私有施設が問題になつたやうです
が、相当の重要港で、曾つて私設の業
者がそのまま建設して、過渡期の港の
發展形態として止むを得ないといふと
ころがあると思ひますが、こゝろいつた
施設はその後扱つておる旅客なり或
いは貨物の面から見ても、公共施設とし
て利用したほうがいいといふたやうな
場所もあるのではないかと。そういつた
場所は國で直接、或いは地方公共
団体で買取るとかして、もつと利用
効率を上げるやうなふうに國の施策を
持つて行く御意向があるかどうかお伺
いしたい。

○政府委員(黒田静夫君) 全国的に見
まして、私營のいろ／＼な港務内に施
設を持つてゐる所もあるものでござい
ますが、これらにつきまして、今公共
に非常に使いたいといふやうな所は、
私の現在知る範圍では殆んどございま
せん。ほかの關連で生ずるのは駐留軍
の關係で、あそこを民間が持つてゐ
るのだが、これを駐留軍が使いたいから
提供しろといふ要求があります。そ
の要求に對しまして、私もこれは
は駐留軍と民間の会社の間のコントラ
クトでやつてもらいたい。國としてこ
れを提供することは、個人の財産の問
題になるので工合が悪いのだといふこ
とを申し上げておるもので、全国的に見
まして、殆んど会社の持つておるや
うな施設で公共用に使いたいといふや
うな所は、今のところでは問題になつて
ゐるのは、先ほど問題になつた港だけ
でございまして、ほかには今のところ
ございませぬ。

○森田義衛君 例へば新潟港に一部私
有施設があるといふ問題で、格別新
潟港の扱い料金が低いとは申し上げて
ゐるわけではないのだが、こゝろいつた施
設を修理したり何かすれば、当然維持
運営の費用が要る。そういつたものが
使用料だけでうまく済んで行けば資金
も要らないし、又その方面から若し
うまく行けば経費の節減になつて、そ
うして現在の荷役料金その他も安くなる
のじやないかといふやうな考へもとれ
ないわけではないが、こゝろいつたこ
ろについてどうですか。

○政府委員(黒田静夫君) 新潟港にお
きましては、昔から信濃川の右岸の入
口に新潟港の持つておる私有の
埠頭設備と私有の水面が、これは個人

の財産としてあるのですが、港灣を管理して行きます上から、この水面だけは一休として管理する必要があり、このこと、水面だけは港灣管理者の管理する区域に先年編入いたしました。管理が設立されたような次第でございますが、会社の個人の施設につきましては、公共的にこれを扱う場合よりも、むしろ油会社とか、或いは特定の倉庫会社或いは石炭会社が使っている場合が多いのでございまして、一般の新潟港のようなところでは旅客船なり、定期船を着けるような施設は今のところ余り必要としておらないのでございまして、戦中はいくら／＼計画がございまして、満洲或いは朝鮮との旅客の定期便を發着するような計画を以てそういうことを他の地域に考えたことはあるものでございまして、現在におきましては公共的にこれを使うということはそう切実な問題とはなつておりません。

○森田義衛君 私の公共という意味は、別に何といふか、旅客船が一般旅客といふふうに限定しないで、あつて入つてゐる新潟港が入れ何で入つてゐるといつたつて、成るほど水面はそうなりまして、岸壁あたりは国が保有するなり、岸壁が保有し、修理してやつたほうが、何といふか、岸壁使用料その他の関係からいつて幾らか経費の低減になるのじやないか、私はこう実は考えたわけなんだが……

○政府委員(黒田静夫君) 港灣施設をこれを引受けまうと、むしろ出費のほうが多いのでございまして、利益があるのは岸壁に沿つたあとの土地について

を利益があるのでございまして、然らば公共埠頭の岸壁なり上屋、倉庫、土地の最小限度のものを会社から県が、港灣管理者が買取るとなつて大變な財政負担になりまして、到底実問題としてそういうようなことは現状においてはお考えられないのであります。

○森田義衛君 確かに財政負担になるのですが、主として重要港灣ですと、そういうものは少くとも包括して国の施設とか或いは公共の、何といふか、地方公共団体の施設にしたほうが僕はよからうではないかといふふうな観念論から申上げておるので、そうしたほうが財政負担はあるかも知れませんが、利用者側にも便宜になつて行くといふことで助成してもらいたいといふ意味合いなんです。

○木島虎藏君 この法律の港灣局というものの権限の中には、先ほど別府港の話で問題になりましたが、港灣の埠頭或いはその他今度入るといふ移動施設ですね、クレーンとか移動クレーンとか、そういうようなものを一体にして能率的に運用するような権限が付与されるのですか。もうちよつと詳しく言つと、その中には公共の施設もあるし、先ほどの話の私有の施設もあるし、私有の施設で空いておつて、当然第三者から見ても使つてもいいといふものを所有権に根拠を置いて頭張る。それをどう言わないで、話のつかんと、或る程度この船は入れたらいいじやないかといふような調整権を付与してゐるのですか、付与してないのですか。

○政府委員(黒田静夫君) 国はそういう権限は持つておらないのでございまして、港灣管理者が管理経営上適當とする措置をやることになつております。

○木島虎藏君 ちよつとお答えが外れたいと思いますが、この法律にある港灣局といふのが、港灣管理者、これがそういうときに仲介に出て、私有の施設でも或いはクレーンでも埠頭でも、当然これは運用されたほうが全体としていいと思つたときに、或る程度強制力を以て調整をする権限が付与してあるのかどうか。

○政府委員(黒田静夫君) 管理者の持つておる施設に対しては、管理者がいろいろと責任を持つことができるので、それは他人の財産につきましては、それはできないのであります。

○木島虎藏君 今の港灣の施設の最も有効な使用の観点からいつて、それから先ほどお話がありまして、私有の施設があつても公共の施設を作るのがいいんだといふ話は、まあその通りであります。が、實際問題として、財政負担とか何とかいふような点から急速に行かんかと思つてゐるのです。その急速に行かんか、そういう場合には私有のものといへども、従来のあの土地収用法に似て或る程度、収用とまでは行かなくても、所有権を制限するような考え方といふものはできないのですか。

○政府委員(黒田静夫君) そういう場合には、港灣管理者が土地の所有者なり或いは施設を持つておる者といふいろいろ協議をいたしまして、そこで話が、恐らく公共の利便になるようなことだと、個人の持つておる場合でも話が円満につくのが今までの例でございまして、協議によつて、港灣管理者が一方的にはできないのであります。

○仁田竹一君 今の木島先生の話に關連するのでありますが、そこが私は非常に見解の相違なんでありまして、個人の所有物といへども、公共性を持つておるもの、機械でありまして以上は、而もそれが空いておる時間と場所がありまう場合は、管理者或いは港灣局の長がそれに着きましてやれといふことを勧告をする、そういうことまでできると、若し勧告したにもかかわりませず、正当の理由なくしてそれを拒否する、そういうような場合には、一定の条件を附してそこを使用すること、を命令することができるといふことは、決して憲法には抵触しないといふのが私の持論なんでございまして、それに対して参議院の法制局のほうでは、そういうようなことはむづかしいと、こういう意見なんでありまして、それで局長の意見を聞きまうけれども、はつきりした答弁もないようであります。が、実はそれは決して、そのもの自身が公共性のあるものであつて、而もその公共性の目的のために、自分との利害關係はないことであつて、而もそれが一般大衆に利便があるものはその使用を勧告して、正当の理由なくしてそれを拒否するといふふうな場合には、一定の条件を附しての使用命令といふものも憲法違反にはならないと、こう私は思ふので、それが正当にはできないといふのは、結局そういうふうな法律がないからといふことだらうと思ふのですが、そこで今度折角港灣法の一部改正が出ましたから、その法案の中でそういうこともでき得るよう修正をすることは適當ではなからうかと、私考をしておるわけでございます。そこで局長の御説明はどうしてもわからんのですけれども、私

有物に対してはそれはできない。一休それじや私有物である限りは、公共性は全然ない。公共物とは認めないと、こういう結論に私はなつて思ふのです。が、それは私有物なんだから、そういうことはできない。社会福祉のために、なり、一般大衆の利便になるものといへども、私有物であるといふ場合には、そういうことは勧告もできない、命令もできないといふことになりまうならば、個人の所有であります限りは、それが如何に公共性のあるものといへども、それはやれない。ほかの例をとつて言いますと、汽車の場合でも或いは宿屋の場合でも、正当な理由がなければ、これはおれの家だからお前は泊めな。お前はこの汽車に乗せな。汽車とは状況がちよつと違ふかも知れませんが、そういうことはさうにあるものではない。結局公衆の利益になる。一定の料金を払えば誰でも泊めなければならぬ。旅館や宿屋が、泊めな。こんなどこが一体できるかどうか。正当の理由があれば別です。特に海運というふうなものは何百といふ人の生命を預つておる。而も港に一カ所しかその橋がない。私たちが常識から考えて、そんなことは世の中にあり得ることではない。極論しますと、個人財産である限りは、如何にそれが公共性のあるものといへども、監督官庁も政府も勧告できない、或いは命令もできない、如何なる条件があるろうと。こういうことになつて来るのでは、公共性といふものと非公共性といふものとは一休どこに違ひがあるか。私は違ひがわからない。私有物である限りは、如何に公共性を持つておるものといへども、一方的にはどうす

ることもできない。話し合いをするといふことは、話し合いができれば非常にいい。あなたの御承知のように、長い間の別府の橋樑についてはいろいろ問題があります。実際に今までの何十年という経過があるが、そういうことができておられない。そういう実情がある。やれるものなら今までもやっております。これはこの前川崎汽船なんかも悲憤慷慨してぶつかつたんです。結局県が承知しないために到頭別府に寄港することを断念して、前の東京汽船に売つてしまつた。そういうようなことすらあつたほどなんです。会社同士が話し合いが円満にできるなら何をか言わんや。そうして、できないことすでに数十年、こういう事実がある。今更会社同士話し合いをしるか、両方で話し合いをしなさいとやないかといふことは、私は法の意思はどうか知らんけれども、港灣の行政を掌る責任者の言葉とは思われない。事實はわかつておるのだから、それは違ふとおつしやるならその違ふ話を承ればいい。それで関西汽船の瀬戸内海の航路図を見て御覧なさい。自分の会社の航路が引いてあります。赤い線を御覧なさい。同系統、同じ資本です。関西汽船の航路図を見て御覧なさい。宇和島汽船にはちやんと自分の航路と同じように赤線を引いてある。そういうふうに余りにこれははつきり、これは議論の余地がない。話し合いのできる問題じゃない。だから話し合いができません場合には、それは止むを得ないといつて放つておきなさいかといふのです。どうしても放つておきなさいといふなら、私どもとしてはこれは法律の修正をしなければならんじやないか。

あなたがやりにならんとすれば、それより仕方がないじやないか、こういうことになるのですが、どうも私はその点が未だに納得が行かんのであります。○説明員(安井正巳君) 私管理課長であります。話が非常に法律的な細かいような問題になつて参りましたので私から局長に代つてお答えいたします。

御存じのように、日本の港灣というのは、港灣法ができます前に、港の区域である水域だけを国の出先機関として知事が管理しておつたわけでありました。その水面に面するいろいろの警備施設とか防波堤とかいつたようなものは、それらに必要を感じた者がこれを建設して、従つて所有権もその人のものであり、その所有者がそれを管理しておると、従つて戦前においては、国が必要を感じた場合には国有の施設がある、地方公共団体が地方住民の公共の利益の増進のため必要としておるようなものは地方公共団体が作る、民間企業が自分の専断的な荷物を運ぶために、そこに船を着けるために必要とする、そういう者が作つておる、こういうふうな水域はこういう水面だけ知事なんか国の機関として管理しておりました。元の施設は港灣法ができまして一応国と公共団体が持つておる、そういう施設は一応これを港灣管理者に譲渡なり管理の委託、或いは貸付をして一元化するといふ線が引かれたのであります。港灣法のたしか四条と思ひますが、これを御覧になつてもわかりますように、一応現行法といふものは、飽くまでも私有財産は成るべくこれを尊重するといふ

建前でできておまして、民有の水域施設なり、民有の外郭施設のあるような港について、その意味から港灣管理者の設立を認められない限りは、公共団体は港灣管理者を設立することができないといふ意味の規定もあるような次第であります。従つて現行法は飽くまでも国及び公共団体のものを中心にして港灣の管理運営というものを考えておるのであります。民間のものについては、これを除外しておるわけでありまして、先ほど御質問ありました公共物という概念につきましても、一応公共物というものは国又は地方公共団体が、いわゆる行政主体がこれを所有なり或いはそれを使用する一定の権限、権利といふものを持つておつた。これを一般公衆の直接利用に供しておる場合に、これを公共物と我々は呼んでおるわけでありまして、従つて民間のもの自分の船客を運ぶ船を着けるために作つたような施設は、一応我々は公共物とは概念しておらないわけでありまして、従つて現行法の下においても、国は御承知のとく港灣管理者といふと、そういうものに対して、直接具体的な指示権は与えられていないわけでありまして、そういう民間が自分の船客なり、自分の荷物なりを積んでおる船を着けるために作つた警備施設といふものは、民間人がその意思によつてこれを管理運営しておるわけでありまして、従いましでそういうふうなものに余餘のある場合、これを他のものに使わさなければならぬと、これを御質問は誠にその通りでありまして、大きな見地から考えますと全くその通りであります。が、国としては今のところそこまで強

制或いは干渉するような権限が与えられていないのであります。将来の立法論としましては、我々としてはそういうふうな私有財産に対して制限を加えるよりは、それだけの必要が痛感されておるならば、むしろそういうものとは別に、誰でもこれを利用できるところの公共施設といふものの建設を促進すべきではないかといふような考え方で、現在まで港灣行政をやつておるわけでございます。

○仁田竹一君 我々はまあ法律家でないから何だか、例えば袋小路に一軒の家があつて、それが公道に出るのに一本の通路しかない。而もそれは私有物とこつた場合には、私有物としてその道路は公道と見るといふのはこれは民法上のものだ。私はそういうふうな精神から言ひまして、一本しかない。ほかの船を着ける場所がない。これは私は専門家から言へば、そういう理窟が立つかも知れないけれども、實際問題として、海運行政の面から見ると、そういうふうな冷淡といふか、冷淡といふのは言葉は当つておらないけれども、私は甚だいかんと思ふんだけれども、一体それはどうするのですか。別府には船を着けられんといふことになる、極端に言つて、殊にあつたうりにはしけといふものは、悪天候では岸壁に着ける場所はない。そういうのは理論的にはそういうことになるのかは私は知らんけれども、實際問題として、実に私はおかしいことだと思ふんです。今妙な民法上の例を引きましたけれども、それについても同じことでござい

とも今あなたのおつしやつたような説明に加えるに、監督官としてはできなくとも、できさすように持つて行かなくては本當の行政官としての指導のよろしきを得ないといふことだけは、私はおわかりだと思ふ。そういうことはあなた方に権限がないようだから、これはどういふふうに修正するかどうか、その問題ですけれども、私どもは甚だどうも局長なり課長のおつしやることはね、実情に即しておらない、まあ議論ですか、何と言ひますか、いわゆる机上の理論といひますか、實際の事柄をよくお考え下さるならですね、そんなことを私は言つておられる筋のものではない、これは私議論になりますから私はやめさすけれども、その点も一つよくお考え下さつて、この問題に限りません、一般の実情に即した海運指導の行政を行なつて行くといふことをお考え願わんと、どうも今のような話ばかり聞いておつたんです、私ども野人としては納得は行きません。

○委員長(前田種吉) 他に御発言ありませんか。他に御発言なければ、本日はこの程度で散会したいと思ひますが、如何ですか。

それでは本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十九分散会

四月十日本委員会に左の事件を付託された
一、大阪、宮崎両市間定期航空路開設促進に関する請願(第二一四二号)
一、日の影、高森両駅間鉄道敷設に関する請願(第二一七九号)

一、飯山線鉄道運輸改善に関する請願（第二一八七号）

一、傷い軍人に因鉄無賃乗車証交付復活の請願（第二二一〇号）

一、定點観測業務継続に関する請願（第二二三三号）

一、鍋田操車場建設促進等に関する陳情（第五七二号）

一、定點観測業務継続に関する陳情（第五七六号）

一、北陸定期航空路線開設に関する陳情（第五九一号）

第二一四二号 昭和二十九年三月二十九日受理

大阪、宮崎両市間定期航空路線開設促進に関する請願

請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 竹下 豊次君

宮崎県は、本邦南端にあり、中央とまわめて遠隔のため、常に時流に遅れる状態にあるので、昭和二十六年の民間航空許可の発表当時から、航空路線開設促進に努力を続けてきた。今回宮崎市内赤江飛行場に航空大学が設置されることになり、当飛行場の諸施設も完備されることになったのであるから、この時機において、本県と、経済、文化の中心地との時間的距離を短縮するため、特に本県と経済的結びつきの多い、京阪神方面との航空路線開設の実現を図りたいとの請願。

第二二七九号 昭和二十九年三月三十一日受理

日の影、高森西駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 熊本県議會議長 瀬口 龍之介

熊本、延岡を結び南九州横断鉄道は、熊本県側は、阿蘇郡高森町まで、宮崎県側は、西臼杵郡日の影町まで開通し、残る未開通は、僅か十余里となつたのであるが、この鉄道の未貫通のため、沿道一帯に埋蔵されている硫黄、銅、錫、その他の鉱石並びに山林資源も輸送のあい路に阻まれていた。またこの鉄道の開通によつて阿蘇国立公園と、祖母山系の山岳及び高千穂峽を中心とする観光コースが完成する結果ともなり、地方産業の振興はもとより、国力の充実に寄与するところが大きいから、すみやかに南九州横断鉄道中、日の影、高森西駅間鉄道完通の実現を図りたいとの請願。

第二一八七号 昭和二十九年四月一日受理

飯山線鉄道運輸改善に関する請願

請願者 新潟県中魚沼郡水沢村 長 井口清一 外百五十二名

紹介議員 田村 文吉君

飯山線は、上越線と信越線とを結び改善次第で重要幹線となるものであるから、沿線地方の文化向上の見地から、（一）始発駅又は終着駅を長岡駅と長野駅とにすること、（二）列車の増発を計ること、（三）客車と貨車の分離運行をすること、（四）中間駅停車時間の短縮をすること等の実現を期せられたいとの請願。

請願者 新潟市寄居町七〇八 水倉新作

紹介議員 西川弥平治君

傷い軍人に対しては、昭和二十二年頃まで国有鉄道の無賃乗車証が交付されていたが、終戦後ポ令第六十八号の発布とともに解消せられ今日に至つてい。傷い軍人の祖国愛を確認せられ、国家の理解ある恩恵によつてこれを復活せられたいとの請願。

第二二三三号 昭和二十九年四月五日受理

定點観測業務継続に関する請願

請願者 岩手県議會議長 中野 吉郎

紹介議員 川村 松助君

今般政府は財政上の理由に基き北方定點観測を打ち切り、南方定點を夏期六箇月間に縮小されたが、これら設備は氣象観測の触手として絶対不可欠のものであり、さらに農業水産業のためには被害を未然に防止し、また、民生の安定を図るものであるから、定點観測業務を再開するとともに、将来の拡充についで考慮せられたいとの請願。

第五七二号 昭和二十九年三月二十九日受理

鍋田操車場建設促進等に関する陳情

陳情者 富山県議會議長 渡部吉富山、泊間は、北陸本線の長距離線のみにより輸送が行われ、他に国鉄ローカル線及び地方鉄道の輸送施設がないため、沿線関係者は不便を感じているばかりでなく、富山県の産業振興に、ひいてはわが国経済再建上多大の影響を及ぼしているから、これが輸送緩和のため鍋田操車場の早期完成と北陸線電

化及び複線化にさきがけて富山、泊間に自動車運行を図られたいとの陳情。

第五七六号 昭和二十九年三月二十九日受理

定點観測業務継続に関する陳情

陳情者 宮崎県知事 田中長茂

氣象観測網の重要な一環である定點観測施設が打ち切りまたは縮小される由であるが、かくては国土保全、その他防災対策に大なる支障を播くこととなるから、定點観測事業を継続せられたいとの陳情。

第五九一号 昭和二十九年四月二日受理

北陸定期航空路線開設に関する陳情

陳情者 石川県知事 柴野和喜夫 外一名

北陸航空輸送株式会社は、北陸地方における交通輸送を確立強化するとともに、関東、関西方面との密接不可分の関連を維持振興する目的をもつて、昭和二十七年十二月設立と同時に、当地方と東京、大阪両地区に対する定期航空路線の開設を申請したが、国家予算等の面からいまだ実現を見るに至らないことは、北陸地方民の総意に背かし、その受ける影響がきわめて大きいから、北陸交通輸送条件の特異性と、北陸産業の特質に即応して定期航空路線の開設について、特別の措置を講ぜられたいとの陳情。

昭和二十九年四月二十七日印刷

昭和二十九年四月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局