

第二十四回 参議院運輸委員會會議録第十一号

昭和三十一年三月二十二日(木曜日) 午後一時五十七分開会

委員の異動 本日委員山縣勝見君、木島虎藏君、三木與吉郎君及び高木正夫君辞任につき、その補欠として田中啓一君、石坂豊一君、新谷寅三郎君及び森田義衛君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君 理事 仁田 竹一君 早川 慎一君

委員 有馬 英二君 石坂 豊一君 岡田 信次君 川村 松助君 新谷寅三郎君 田中 啓一君 一松 政二君 平林 太一君 内村 清次君 大倉 精一君 森田 義衛君

國務大臣 吉野 信次君

運輸大臣 伊能繁次郎君

運輸政務次官 朝田 静夫君

運輸大臣官房長 山下 正雄君

運輸省船舶局長 天竺 良吉君

運輸省港務局長 榎田 良彦君

運輸省鉄道監督局長

運輸省航空局長 林 坦君 運輸省観光局長 間島大治郎君 事務局側 常任委員 古谷 善亮君 会専門員 中野 大君

説明員 運輸省港務局長 中野 大君 局港政課長

○空港整備法案(内閣提出、衆議院送付) 本日の會議に付した案件

○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付) 旅行あつた旋業法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査の件(港灣運送事業に関する件) 委員長(左藤義詮君) 運輸委員會を開きます。

○委員長(左藤義詮君) 運輸委員會を開きます。まず、委員の変更を申し上げます。三月二十二日木島虎藏君辞任、石坂豊一君新任、同じく山縣勝見君辞任、田中啓一君補欠選任、同じく高木正夫君辞任、森田義衛君補欠選任せられました。

○委員長(左藤義詮君) 次に、空港整備法案を議題といたします。前回に引き続き、質疑の御発言を願います。

○政府委員(林坦君) 前回十五日の御審議に際しまして委員長から御質問ございまして点につきまして、私の答弁が多少言足りない点があったかと存じますので、若干補足させていただきます。

空港の設置等につきまして、現地の人々との間に何か予想されるいざこざが起ったような場合、その対策はどうだというお尋ねに對しまして、私いたしましては、空港の設置は現地の希望に基いて行なうものでございまして、そのようないざこざは話し合いで解決していきたい、また解決できると信ずると申し上げたのであります。その節、委員長から、国家的見地から空港を整備しようとするような場合に起ることあるべきいざこざの解決につきまして、空港整備法中そのための何か規定が必要なのではないか、こういうこと、及び今言ったような話し合いで解決するということは見通しが甘くないのかという御質問がございました。御質問の点につきましては、実は別に航空法におきまして必要な規定があるのであります。私はそれを前提としつつ、現地のいざこざをあくまで話し合いで解決していきたい、こういう所信を申し上げたのであります。

前提となっておりまして航空法の規定につきまして、若干補足いたします。まず、飛行場を設置しようとするときは、航空法の規定に明らかにするに、設置者はその予定敷地につきまして、所有権その他使用権限を持つか、またはこれを強くできる確実性がなければ、飛行場の設置はできませんので、予定敷地内に他人の土地があるという

ようなとき、これと話し合いの上買収あるいは賃借りを行ひまして、またはその予約をするわけであります。従つて、敷地内における他人の土地の問題は、おおむねこの話し合いの段階で解決されるわけであります。しかしこの土地を飛行場の用に供することをどうしても承知しないというような所有者のある場合に、航空法附則によりまして、土地収用法の規定が適用されることになつておきますことは、先般申し上げた通りでございます。なお飛行場の周辺の土地あるいは物件の所有者等との関係につきましては、航空法の規定にこれらよりまして、損失補償またはこれらの土地、物件の買い取り請求の規定も航空法にあるわけであります。

御質問の点につきましては、以上の規定が整備せられておきますので、この空港整備法案におきましては、あらためてこれらの規定を設ける必要がないと存するのであります。ただ、先日申し上げました通り、法的に整備されていくからといって、直ちにこれを振り回すというような意味でなくて、あくまで現地の方々との話し合いによりまして問題を解決してゆきたいと考えておる次第でございます。

○委員長(左藤義詮君) 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題といたします。質疑のお方は御発言を願います。

施行されて以来、許可いたしました船の数がございまして、国内船につきましては、計画造船といたしまして合計六十三隻、五十五万九千トンあります。それから計画造船以外に六十九隻の二十万九千トンございまして、国内船といたしまして合計いたしまして百三十二隻の七十六万八千トン、それから外国船といたしまして二百十六隻の三百七十七万六千トン、総計いたしまして三百四十八隻の三百九十四万四千トンでございます。

○岡田信次君 そうですと、初めのただ一つ却下した例も、あまりこの法律の精神とは違ふような気がするし、それからだいたくさんの数の船を許可しておられるので、特にこの法律をさらに延ばす必要があるかどうかということについては、新たな疑問が出てきたのですが、その点、この法律を延ばす必要性について伺いたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) ただいまの御質問は船をたくさん許可をしておつて、そのうちでこれを不許可処分にしたというのは非常に少ないのではないかと、従つて、この法律があつてもなくとも、同じことではなからうかというやうな御質問だと思つてございまして、実は計画造船につきましては、海運造船合理化審議会のうちに、船型部会と設計仕様部会と二つの部会を作りまして、そこで船のあるべき形と船の機装その他につきまして、こちらの方々が望ましいというやうなことを、専門家が集まりましていろいろ検討いたしてきております。従ひまして、計画造船につきましてもそういうやうな基準を持たれて、船の設計というも

のをしてもらう。出てきましたいろいろの計画につきましても、一々いろいろのやうにおきめ願つた案に基きまして審査をいたしまして、そうして船の合理化をはかつていく。たとえば十一次造船におきまして、数字は今ばかり覚えておりませんが、総額におきまして一億何がしかの資金のセーヴをいたしております。また外国船につきましても、造船所が外国の船会社と契約いたしまして、その契約が相当古い契約であつて、しかも船主のオークションによつてこれをやらなければならぬというやうな場合がございまして、このとき、私ども現在の鋼材その他の事情からいたしまして相当安いというやうに見込みました場合には、船主に一々来てもらひまして、非常に安いやうに思うがというやうな話をいたします。もちろんこれにはそのうしろに建造許可というやうな武器があるということとが一つの大きな船主に対しての、まあ何といひますが、もし自分の方が強く主張し過ぎて船の建造が許可にならないというやうな場合には困るというやうなこともありますし、私どもからいへば鋼材その他の事情を話せば了解してくれようというやうなこともあるかと思ひますが、それらのことによりまして、船主の方が相当船の値段を上げたという例があります。

それからもう一つは、日本の造船所で作り出す輸出船につきまして、外国の船主からは強く外国の機械を入れてくれという要求があるわけがございまして、しかし私どもとしましては、国内で作る船でございまして、なるべく国産の機械を多くこれに入れてもらふのを当然希望するわけがござい

す。そういうやうな場合に、やはり建造許可というのがある場合には、こういうやうな行政的指導の面が割合にスムーズにいくというやうな点がございまして、そのほか、まあ今申しました例は、先ほど申しましたやうに、一例でございまして、行政指導によりまして申請の取り下げをしてもらつたというやうな例は若干あります。

○岡田信次君 そうですと、今の外国船だけに建造許可制をして、国内の計画造船その他はやめてしまふのですか。大体さっきのを伺つていふと、能率のいい船を合理化審議会でいろいろ研究しておつておられるのですから、とにかく一隻何億とするのですから、船主の方がよほど、どういふ船が能率的であるか、どういふ船が現在の世界海運界にあれるかということ、私はむしろ運輸省より、あるいは合理化審議会より、当然考えておると思つたのです。ですから、それをこの法律を延ばす理由の一つにするのはおかし

い。だから、まあ輸出船については、いろいろエンジンの問題、その他いろいろ契約の問題等もありましようか、これはしばらくあれするとして、国内船に対してはこういう臨時船舶建造調整法なんというのはやめたらどうですか。

○政府委員(山下正雄君) もちろん基本的には船主が、自分の船を作るのでございまして、十分研究して船を作るのが当然であり、また長年船関係の仕事をやつておられますと、必ずしも船主というものは、そのときの勢いにかせて船を作るケースが間々あるわけがございまして、たとえば太平洋にお

て自分の船がどうしても一番早くアメリカへ着く、いわゆるブルー・リボンを取りたいと思つたときには、船の経済性を無視してまで無理な船を作るといふことがございまして、また船会社に相当機械のエキスパートがおるわけがございまして、しかしこのエキスパートが必ずしも時代の流れというものを早く見まして、先のものにして、深い研究をしておるかと思ひますと、必ずしもそうではございません。従ひまして、私どもとしましては、この行政の面としましては、当面の問題もさうながら、やはり先のことを十分考へるといふのが、やはり結局技術行政の一つのあり方だと思つておられますから、そういう見地からいたしまして、船会社の意見は一応私ども十分聞きまして、しかしどういふやうなケースも考えられるから、どういふふうにした方がいではないかというやうなアドバイスをいたしております。現に先ほど申しましたやうに、ある船会社が非常に速い船を作つたのでありますが、ところがその船は重油をたきますタービン船でございまして、その当時ディーゼルにしまして、その当時関に使用しますディーゼル油とボイラーにたく油とは相当値段の開きがございまして、この程度の開きであれば、タービン船にせういふやうな安い重油を使つた場合にディーゼル船に比して十分経済的に成り立つというやうな観点から、作つたことがございまして、ところが、その後技術が進みまして、ディーゼル船においてももっと低質の重油を使い得ると、こういうやうなところが研究をされました結果、その先ほど作り出した悪い油をたくタービン船

がディーゼル船に比して非常に不経済になつたという例もございまして、まあそういう面におきまして、私どもはやはり許可制のもとに業界を指導と申しますか、注意と申しますか、そういう点につきまして健全な海運界並びに造船界が発達していけるやうにいたしまして、従ひまして、必ずしも国内船につきましては計画造船は要らないということにはならないと思ひます。

○岡田信次君 最後にもう一つ伺いたいのですが、今度は三十六年三月三十一日まで延ばして、四年間延ばすのですね。これはいわゆる計画造船と期間が合つていふのか、それから三十六年の年度末になつたときに、その先はどのやうなる見通しか、この点を伺いたい。

○政府委員(山下正雄君) 今後計画造船がいかに進むか、今後は、今後のいろいろな問題があると思ひますが、一応私どもとしましては、先ほどお述べました自立経済五カ年計画の線に基きまして、そのときまでは計画造船というものはあるであろうということとを想像いたしまして、そのときまで延期をお願ひ申し上げたいと思ひます。それからあとの問題でございまして、これはやはりそのときになりますと、日本の造船業が、または日本の海運業が、どういふやうな形になるかというやうなことをよく見きわめまして、その上でさらにこの法律の変更をお願いするなり、または廃止を決定するなり、そのときによつてまたいろいろお願ひ申し上げたいと思つております。

○委員(左藤義詮君) なお質疑の方はございせんか。ちよつと速記をとめて。

【速記中止】

○委員長(左藤義詮君) 速記をつけて。委員の変更を申し上げます。三月二十二日、三木與吉郎君委員辞任、新谷寅三郎君が補欠選任されました。

○委員長(左藤義詮君) 次に、空港整備法案を議題といたします。

○大倉精一君 運輸大臣に参考までに伺いたいのですが、今日日本の自衛隊の増強について、大体空軍を主力にして、空軍を重点にして国防力を増強しようという御方針のようでありますが、この今度の法案は、当然この空港の新設ということ、これは国防—いや別の法律でやりやりにおぼろしく思うのですが、空港の将来の設置、いわゆる一般民間空港の将来の設置について、将来の日本の防衛ということについての考慮を払われて、その配置というものを考えられておるかどうかということについて、一つだけ伺っておきます。

○國務大臣(吉野信次君) 私に關する限りにおきましては、そういってよくな、自衛隊関係のようなものは全然考慮に入れてございません。ただ、この法は、つまり国内の方の航空路というものをこれから整備したいということでありまして、あるいは今お話のようなことがかりに將來であれば、これは將來の問題としてそういう問題は起るかもしれませんけれども、今のところ全然そういうことの協議にもあつておきませんし、私としては全然それを考えずにこれをやっております。

○大倉精一君 そうしますと、將來そういうような問題については、民間のいわゆる空港配置とは別に考えていくということ、あるいは民間の空

港と自衛隊、いわゆる軍の空港です。ね、これと兼用する場合もある、そういうことも考えられると思うのですが……。

○國務大臣(吉野信次君) 具体的にどういふことがあるかもしれません。あるかもしれないが、今主として考えております国内航空路の方は、ごく小規模のものになっておりますので、かえってそういうものを二つに使って工合が悪いと思うのです、今私どもの計画しておりますのは、それです。遠い將來のことは存じませんが、私どもは、私どもの計画としては全然考慮しないと申し上げてよろしいかと思ひます。

○委員長(左藤義詮君) 他に御発言もございませんようですから、質疑は尽き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(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。

○大倉精一君 前にちょっと私申し上げておいたのですが、港務局長に緊急質問をしたいと思うのですが。

○委員長(左藤義詮君) 今呼んでおりますから……。

それでは、本案については質疑も尽きましたので、これより討論に入りたいと思ひます。御意見のおありの方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

別に御意見もないようでございますが、討論は終局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(左藤義詮君) それでは、これより採決に入ります。

空港整備法案を問題に供します。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。

〔賛成者挙手〕

○委員長(左藤義詮君) 全会一致でございます。よって本案は、全会一致をもって原案通り可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(左藤義詮君) 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題といたします。

別に御発言もないようでございますから、質疑は尽き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(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。御意見のおありの方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

別に御意見もないようでございますが、討論は終局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(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を問題に供します。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。

〔賛成者挙手〕

○委員長(左藤義詮君) 全会一致でございます。よって本案は、全会一致をもって原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第四百条による本会

議における口頭報告の内容、第七十二條により議長に提出すべき報告書の作成、その他事後の手續につきましては、慣例によりこれを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(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。よって、さよう決定いたしました。

それから報告書には多数意見者の署名を付することになっておりますから、両案を可とせられた方の順次御署名を願ひます。

多数意見者署名

仁田 竹一 早川 慎一
有馬 英二 石坂 豊一
岡田 信次 川村 松助
新谷寅三郎 田中 啓一
平林 太一 内村 清次
大倉 精一 森田 義衛

○委員長(左藤義詮君) 次に、旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(左藤義詮君) 速記を始め。旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案について質疑のある方は御発言を願ひます。

○岡田信次君 大体この旅行あつ旋業の取締りというか監督というか、これは具体的にどういふふうになっておられるのですか。

○政府委員(間島大治郎君) 旅行あつ旋業法の監督内容でございますが、この旅行あつ旋業法による権限は、法律

とそれから政令ないし施行規則によつて、一般旅行あつせん業と申します外国人並びに日本人を取り扱う旅行あつせん業者に関する権限は一切運輸大臣が持つておるわけでございまして、それから普通の邦人旅行あつせん業者の大部分は、これは地方都道府県知事に委任してやる。それから定期路線を持つ運輸業者が旅行あつせん業をやります場合には、これを陸運局長あるいは海運局長にそれぞれ権限を委任してやるわけでございまして、それから監督の内容については、まず料金につきましましては、料金をあらかじめ届け出なければならぬということになっております。もしその料金が不当であります場合には、運輸大臣あるいは都道府県知事あるいは陸海運局長がこれに対して変更命令を出し得るということになっております。そうしてこの料金につきましては、個々の場合の料金を一々あげるとは、あらかじめ定め届け出ることとは非常に困難でございますので、最高のおつせん料率というものを届け出でしております。たとえれば一つの旅行を主催いたします場合に、宿泊費、交通費を合せました実費に対して何パーセント最高取るかという料率を届け出させておるのであります。この届け出でた料率によって取らなければならぬ。それ以上取つた場合は違法になるわけであります。

それからこの法律自体は無登録の業者をなくして、一切の業者を登録させるといふことが主眼であります。また登録業者が不正な行為をすることを取り締ることを目的にしておるのであります。それにつきましては実は今度

には、現在日本の実情ではクーポン券を發行する場合が多いわけでございますが、これの契約内容を見ますと、旅客の都合で中止した場合の、何と申しますか、払い戻しというふうなことは規定してございますが、旅行あつせん業者側のそれによる場合の払い戻しとか弁償というふうなものについては、規定してない場合が非常に多いのであります。これにつきまして、私もその考えでは、今度の改正法案にありま

あつせん業者自体の責めに帰すべき理由で旅行を中止した、あるいはその他のいろいろの事情で損害をかけたというふうな場合の損害賠償あるいは違約金の規定を入れさせたい、かように考えております。それを一つの必要の記載条件にいたしたい、かように考えております。

○田中啓一君 そちらなりと、これはやはりそのあつせん業者に債務不履行が起きた場合には、損害を賠償するだけの能力がなくちゃいかぬ。ところが、まあひどいのは宿屋のボン引きーボン引きじゃない、宿引きくらいからまあだんだん大きくなってきましてね、ないものがずいぶん多いのじゃないか。ことに最近学校の生徒の修学旅行なんかを専門にやっておる、それがまた先生上りだとかね、何とかというふうなのがずいぶんありましてね、とても一文もそんな能力がないというものがやっておりますね、かと思は思っております。大いみな、そんなことは仕方ないということで、まあ学校の先生や父兄、生徒だものだから、そのままになっておると思っております。まあせつかくこういふ法律を作る

以上は、登録といひましても、そういった全然無資力の者などは資格がないのだというくらいのこと一本入れおかなきゃいかぬのじゃないかと思ひますが、その辺の御用意はどうなっておりますか。

○政府委員(間島大治郎君) その点につきましては仰せの通りでございます。現在、そのういふ事故の場合の救済制度といひましても、日本人だけの旅行あつせんをいたします邦人旅行あつせん業者の場合、本店が五万円、支店が一カ所二万円、それから最高二十万円の営業保証金を納めなければならぬということになっております。もし事故がありました場合に、旅行あつせんに関しましては、債権に優先してこれから弁済を受けるという制度になっておるわけでありまして、しかし今仰せの通り、この程度では旅行の実態からみまして、たとえば修学旅行一つ引き受けましても、私の方で調べましたところによりますと、大体百人あ

るいは百二、三十人くらいが平均でございますが、また平均のところをとって考えますと、一つの団体、修学旅行を扱いますと、二十万円あるいは二十五万円くらいの金額になるわけでありまして、それに対して一カ所五万円では非常に足りないわけでございます。今度の旅行あつせん業法改正案におきましては、従来ありませんでした資力信用という条項を一つ入れておるのでございまして、これも抽象的な資力信用ではいけませんので、今度の法律が御承認を得ましたならば、具体的な基準を設けて、その具体的な基準の考えをいたしましては、今申し上げ

ました通り、一つの団体を扱いました場合の料金が大体二十万円ないし二十五万円くらいになるという点を考えまして、純資産が大体二十万円くらいなければいかぬというふうなことを考えております。それからまた、あるいはそういうことによりますか、第三者がその程度の債務保証をするというふうなことを条件にしたらどうか。それと従来の制度にありまする営業保証金と、両者を合せて損害の補償に充てる、こういうふうな制度にしたらどうかと思つております。

それからもう一つは、そういう資産の額も、その後の経営いかんによりましては非常に変わるわけでございますが、それがすつかりなくなつておるといふことでもいけませんので、改正案におきましては、他の法律にありまするよう、有効期間の更新という制度を設けて、一応有効期間を三年にいたしまして、三年目にそういう資力信用を改め直すという制度にいたしておるのであります。資力信用が乏しい者は、三年目の更新を受けるときには、それをまた充足しておかなければいけない、こういうふうな建前にいたしておる次第でございます。

○田中啓一君 いろいろ御用意のようでありまして、そこでもうそういうことを勵行していくことになりましますと、ただ登録のしつ放しではなかなかうまくいかない。おそろくそういうあつせん業者が頼んだがひどい目にあつたというふうなことで、苦情をみるようなことが非常に多いので、何か観光局の中に何人かの人で苦情処理なり監督取締りですね、あるいは助長もあつてもいいかもしれません、そ

ういつたある程度の機関に当るような人を準備しておられるような用意はございませうか。

○政府委員(間島大治郎君) 今お話し

の点につきましては、実はこの法律を施行いたしますにつきましても、相当の人員も要するわけでございますが、三十一年度の予算の折衝におきましても、人員の増員は通らなかつたわけでございます。しかし私どもの方でも、これは業務課という課で主管いたしておりますが、業務課といたしましては一番大事な仕事でございますので、このうちの教人の者をこれに充てまして、遺憾のないようにいたしたい、かように存じております。

またそういう法律を改正いたしましても、これが一般の旅客の側、利用者の方に周知させなければ、全然意味がないわけでございますので、この法律を作りましたときも、登録制度というものをとつたということもいろいろの方法で周知の方法をとりました。今度もそういう改正内容、特にこの旅行あつせん業者の取締り、特にまた事故がありました場合の補償について十分考えられておるといふような点を、一般に周知させるような方法をとりたいてい思つております。

○田中啓一君 これ以後にいたしま

すが、実はこれまで非常に信用がないというのです。そこで私の國の方の学校の修学旅行団なんか見ますと、あつせん業者が来ていてくれども、金を渡さないのです。そこで持ったことのない金を三十万とか五十万とか、これを胸巻きに入れて持ち歩くのです。大へんな心配なんです。ひよつと落しやせぬかということ、夜も眠

られぬ。風呂へも入れぬという調子でやっておるわけです。そこで、その中には金の持ち逃げをするやつがあるのではないか。そこでまあ不可抗力的に、遠い所の宿屋へ電報、手紙等で往復する、それで十分意思が徹底しておらなかつたために、宿屋の方が期待通りでないというところは、ある程度これは仕方ないことだと思つてですね。しかしその業務上預かつた金などをもち逃げ、裏隠れするといふやつは、これはさわめて悪質なんです。そこでそういうふうなものは何か相当の厳罰に付すような条項はあつせん業法にございませうか。

○政府委員(間島大治郎君) 今お話し

のような点につきましては、この法律にありまする「不正な行為」でございます。そうなりますと、内容にもよりますが、登録の取り消し、あるいは営業の停止という処分を行う、こういうことになりま

○田中啓一君 それは当然のことなんです。私の言うのは、つまり刑罰加重の理由にしてびしびしやるというふうなことが必要なんじゃないか、そういう点を実は言いたかつたのですが、どうですか。

○政府委員(間島大治郎君) 今のお話

の点につきましては、もちろん事態にもよりますが、刑法上の横領罪あるいは詐欺罪になれば刑法上の問題になるわけでありまして、一応この法律にいたしましては、そういう不正行為があらまされた場合に、二度と再び旅行あつせん業者が営めないというふうな制度にいたしてはどうかと思つてござい

○仁田竹一君 非常に適切な改正案だと存じますが、ただこの改正法案を編

をしなくても、ほかの刑法上の問題で幾らでも処分し得る道があるのだから、なぜそのような疑いがあり、しかも将来行き過ぎになりがちな事情のある法律を新しく作らなければならぬか、こういうことなんです。

○政府委員(間島大治郎君) この立ち入り検査の点に關しましては、ただいま岡先生からお話ありましたし、私自身もいたしまして、これは誠に乱用は戒めるべきであると思えます。それでこれは私の考えでございますが、こういつた立ち入り検査をする必要が起きます以上は、大体は不正行為があつたと思われるので、ある程度立ち入り検査をしなければならぬというところが起るわけでございますが、その場合にはやはり事案をはつきり示しまして、具体的にどういつた案件で検査に来たという内容自体をはつきりさせた上で、立ち入り検査をするというふうなシステムにしたらどうかと、かように考えております。

○仁田竹一君 大だい局長のおっしゃったのは、それはどういつた方法で明らかになりますか。

○政府委員(間島大治郎君) そういつた立ち入り検査の場合には、その事案を明らかに示して後、入れ、こういつたことにつきましては、これは施行規則のようなものではつきりきめたい、かように考えます。

○仁田竹一君 それは何ですか、個々の場合ですか、あるいは刑法上の犯罪だと認められるような場合というふうなことになるんですか。

○政府委員(間島大治郎君) この法律におきます立ち入り検査は犯罪捜査ではないのでございまして、犯罪捜査

に類するような行為をしてはいけないわけでありまして、建前として、この法律に基きます監督権限によりまして、不正行為があれば、運輸大臣あるいは都道府県知事は登録の取り消しあるいは営業の停止をしなければならぬのでございまして、事態を調べる必要がある、こういつたことでございます。

○仁田竹一君 その不正とおっしゃるけれども、不正の中にはもちろん事務上の事務上の手続の違い等でありまして、これは詳しくそれそれ一万円、五万円、十万円、二十万円と切つて、それぞれ罰則をつけてあるわけでありまして、これは網の目を張つたようになり、少しでも悪いことをすれば、罰則がそれぞれ事務の内容によつてきめてあるわけでありまして、これはどういつたものがないわけですから、結局残された問題は、約款に違反をした場合、言いかえますれば、詐欺、横領とかいふ場合以外にないわけですから、従つて、その立ち入り検査をする場合はおそろくそういつたふうなことで以外には実際にはないのではないかと考えるわけなんです。従つて、従つて、もし、局長のおっしゃるようなことが私適當だと思ひますけれども、その言ひ表わされる文句が、なるほどそれならば立ち入り検査されるのもやむを得ないというだけの業者が納得のゆく文字を使つておいてもらいませんと、結局問題を起すのではないかと、こういつたふうに思ひますので、しつこくお尋ねす

るわけなんです、その点どうなんです。

○政府委員(間島大治郎君) ただいまお尋ねの件でございしますが、たとえば料金をおろかじめ届け出でなければならぬということになっておりますが、届け出で料金以上に料金を取りました場合は、この法律による処分を受ける、こういつたことになっております。

○政府委員(間島大治郎君) 旅館側からそういつた訴えがあるならば、場合によりましてはやはり報告だけではないか、こう思ひますので、ほんとうに立ち入り検査をしなければならぬという場合は、それはないと思ひます。しかし登録取り消しといふような事態にまで行くような事案の場合には、そこまで行かないと、報告を徴するといふだけでは、業者側は取り消されるかもしれないのでございまして、正直に報告をまかしておくれずともございませぬし、実際どういつた事案が起ることはわすかではございませんが、しかし徹底的にその法律の目的を達しますためには、やはりどういつた制度も場合としては考えなければならぬ、こう思ひますので、

な、今お話のございましたように、乱用を戒めるために、できるだけはつきりとした具体的な事案を示して立ち入りする、こういつたことにつきましては、できるだけ取り入れまして間違ひのないようにしていきたいと思ひます。

○仁田竹一君 實際問題といたしましては、今いろいろ御答弁を承りました、たが、とにもかくにも、このようなくの疑いのありますような、しかも罰則規定の伴うような事柄を、作らなくてもいいじゃないか。しかもそのようなことで、また役人が必要以上、検査等に名をかりて業者をいじめることがありはしないか。そういつた必要がないというのが私の意見でありまして、まだ質問が続くのでありますから、一応本日はこの程度にして、私の質問を打ち切ります。

○委員長(左藤義隆君) 速記とめて。
〔速記中止〕

○委員長(左藤義隆君) 速記つけて。次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○大倉精一君 今港灣の労働者諸君が労働争議に入つて、何か二十五、六日ころには憂慮すべきような事態が起るというふうな状態を聞いておつたので、このように状態を聞いておつたので、委員会ではありませぬので、関連をしまして運輸大臣にお伺いしておきたいと思ひます。港灣運送事業法の第一条に「港灣運送に関する秩序の確立及び港灣運送事業における公正な競争の確保」といふ工合に規定してあるのですが、今の港灣運送の現状は必ずしもそうなっていない。むしろ非常に激しい不当競争が行われている。これがために、業者も労働者も非常な混乱を起して、労働争議にまで発展をしていけるというふうな事案があるんじゃないか、こういつたふうな事案があるんですが、運輸大臣は、今の港灣運送の現況は事業法の精神に基いて大体そういつた条件にあるのではないか、あるいは今申し

たような不当競争の乱立の状態があるのか、その辺の御認識はどういつたふうにお持ちになつておられるのか、お伺いしておきたい。

○國務大臣(吉野信次君) お話の意味は港灣運送のことだと思ひますが、大倉精一君 港灣運送事業法に規定してあるところの……

○國務大臣(吉野信次君) 港灣運送の關係、これは私もそう大して全国を見ておりませぬのですが、私の承知しておるところでは、所によるだろうと思ひますが、たとえば名古屋のごときは今御指摘になりました港灣運送業者といふものが二つくらいに限られておりまして、互いにその間に協調をとつてやつていく、そういつたことに承知しております。そういつた所は少いので、ずいぶんほかの所ではやはり、いわゆる御指摘になつたように、事業者が数が多過ぎるために、いろいろそこに請負賃金の競争がございまして、それがひいて労働する方の賃金の方にも響く、こういつた実情があることは私も承知いたしております。

○大倉精一君 今大臣もお話しになつたように、そう大したことはないといふような認識らしいのですが、實際の状況は、相当港灣運送の混乱といふものはひどい状態にある。特に公正なる競争といふことはおおよそ縁が遠い状態にある。どういつたふうな事情を数字的にもここに若干持っておりますが、どういつた工合になつておられる原因ですか、原因は一体どこにあるか、どういつたことが私は非常に大きな問題だと思ひます。運輸大臣のお考えはどういつたふうな御考えですか。

○國務大臣(吉野信次君) この法律制

度の建前から申しますと、御承知の通り、料金というものはお互いに厳守し

は私はどうも受け取れないと思うのですが、いかがですか。

ろして港灣運送事業というものは一応公益的の性質を帯びたものである、

うふうにするか、今再検討をいたして

て。

からもしそのきめた料金というものを

が、いかにがですか。

あるから、従って一定の資格要件を備

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

不当に引き下げて競争する場合では、

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

いゆるわかれわれの方としてこれに

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

して監査をしてその勧告をする、こ

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

いう建前になっておりますけれども、

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

實際上、御指摘のように、なかなかそ

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

ういうふうな守られていないところが

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

多いことは、これはどうも認めざるを

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

得ないところだろうと思うのです。こ

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

これはやはり業者が、需要供給の原則

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

らいうと、多過ぎるというところは一

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

つの弊があるのではないかと、こう考

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

ておりますが、それですからどうして

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

も、法律制度の監督権の建前と相並

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

で、業者自体がこれに対して、何とい

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

うか、協調することをやらなければい

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

かぬのじゃないかと思っております。

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

その辺が例の公取引の方の集中排除

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

の法律関係の問題も私もまだ承知し

ごさいまして、ただ利潤追求でやっ

りませぬが、すべて、運輸関係の通

りませぬが、すべて、運輸関係の通

て。

で、たとえば貸借契約書とかいう場合とか、あるいは需要証明書というような場合には、相手方からもよく聞きまして調査いたします。

○大倉精一君 これはやはり港務局長でないか御答弁がちょっとむずかしいのじゃないかと思ひますが、至急一つお呼び願ひたいと思ひます。

で、私その件の質問は一応保留しまして、さらに大臣にお伺いするので、今この港務の労働争議ですね、私はこの原因が今質問申し上げたようなところから原因が発生しておると思ひますので、それでこの問題の将来の発展によつては、運輸委員会としても問題がある。特にこの問題につきましても、一昨年でございますが、やはりそういうような問題がありました。

そこで大臣にお尋ねしたいのは、この港務運送事業法によりまして、第九條によつて港務運送事業の運賃及び料金というものは確定料金になつておる。いわゆる大臣に届け出たものよりも高くてもいけなければ安くてもいけないうい、割り戻しをしてもいけない、こういう工合になつておるのですが、これは守られておりますかどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) 法律の建前からいって、これはまあ守られておるものと私どもは見ているわけです。ことにこれはいふまでもないことですが、れども、たとえば農林省が、いろいろ輸入食糧などについては、これはもう明瞭であつて、相手が役所でございますから、それで、まあ表向き現実にかつて、その下でどういふことをやつているかということになりまして、なかなかこれは目が届きませんが、一応はこれは確定でちゃんときめた通り業者はやる、と、こういうことを期待しておるわけでありませう。

○大倉精一君 期待しておるのではなから、確定料金が守られておるかいかということなんですか。この法律が守られておるかどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) それです。守られておると私は思ひます。もし守られておらなければ、その事実がわかれば、それに対しては法律に定めるところによつて相当の措置をとると、こういうことなんです。

○大倉精一君 これは守られておりませう。守られておりませうが、まあ大臣の認識がその通りだと非常に私は不満であります。まあ認識は認識として、事実、守られていないといふことが事実であるとするならば、運輸大臣としてこれはどういふ工合に措置をされませうか、今後……

○國務大臣(吉野信次君) それは、もしそういうことがかりに明らかになりましたら、やはり法律に基きまして、まあ一応は、その事態の重い軽いにもよりますけれども、一応はそれじやいかぬじやないかというのを勧告をする。その勧告をしたにもかかわらず、たびたび繰り返すというのであれば、法律に定めるところによつて登録を取り消すとか、あるいは停止するとか、そういうたような処分をする、と、こういうことなんです。

○大倉精一君 それはいつ勧告をされますか。

○國務大臣(吉野信次君) そういう事態がわかれば直ちに、そういうことは、やっちゃいけないですから、直ちにそれに対してそういう勧告はいたします。

○大倉精一君 これは守られておるかいないかは直ちにわかるはずなんです。が、わかたら直ちにそういう勧告をお出しになりますか。

○國務大臣(吉野信次君) その通りでございます。

○大倉精一君 さつき輸入食糧の問題をお話になりましたが、これは一昨年のことだと思ひます。暮れにやはりこの問題で全港務が争議を起しました。この争議は非常に珍しい争議であつて、法律を守つてくれ、と、こういう争議でありました。これはいまだかつてない争議でございます。で、この委員会におきましてもこれを取り上げて、いろいろ御質問申し上げた。その結果、海運局と業者、労働組合といふものがいろいろ集まつて、そして協議会というものを作つて、それから公正にしようじやないか、あるいは窓口を一本にしようじやないかということ

がきまつた。私は記憶しておる。それまでは政府みづからが法律を守つていないという状況があつたのであります。これは私はその後深く追及いたしました。したが、もし食糧庁が、いわゆる輸入業者が港務運送業者に対して支払つておるその通りの運賃、料金を、食糧庁が支払つておるとすれば、食糧庁自体がこれも法律違反をやつておるわけなんです。あるいはまた逆に、食糧庁は法律通りに払つておつても、輸入業者がこれを法律通りに払つていなかったとすれば、これは輸入業者が国家のお金を詐取をするよりのなものです。これは大へんな問題です。私はこれはあまり追及はしませんでした。今運輸大臣が輸入食糧はやつております、これは政府でありま

すからと、こういうお話がありました。これは非常に認識が違つておると思うので、従つて、今つと大臣のお話を承わつておるといふと、港務事業に対する大臣の御認識あるいは関心といふものが非常に私には薄いような気がするんです。

ただ一点だけ、今の御答弁で、この確定料金を守られていない業者は直ちに調査をし直ちに勧告をする、と、こういうお話があつた。その勧告に従わなかつた場合には登録を取り消す、あるいはその他の処分をする、と、こういうお話がありました。それをお早急に確実におやりを願ひたいと思ひます。

それからもう一つお伺いするんです。軍の荷役ですね、軍の荷役は今入札制度になつておるといふんですが、この入札制度といふものと確定料金といふものと、どういふ関係にあるんですか。

○國務大臣(吉野信次君) 係りの方から……今のやつは多分在日米軍のお話だろと思ひますが、そうですな。

○大倉精一君 そうです。これは技術的な問題じやなくて、そういう軍の荷物についてはこの法律のワケ外であるのか、あるいはこの法律の適用を受けるのかということ、根本問題だと思ひます。

○國務大臣(吉野信次君) それは私の承知して居るところでは、やはり法律のワケ内です。法律のワケ内ですが、ただ、今の入札と確定の料金といふものと違つておるから、そのあやがどういふことになつておるかといふことを、係りの方から説明させようと思つたんです。つまり私の聞い

ているところでは、軍の方ではサービスといふものが、どういふものか知りませんが、向うの方からやるそうであるから、それだけの分を確定料金そのものの方から差し引くと、こういう基準でやつておるといふふう聞いておるものですか、そういう實際のあやですな、そのあやのやり方について必要があれば係りの方から説明させよう、と、言つておるのです。

○大倉精一君 あやとかなんとか言ひますけれども、これはちょっと私は理解ができません。かりに軍の方から何かサービスを提供して、それだけ確定料金を引いておるとするならば、それがあつても、何かお手伝いをする、たとえば事務上の手伝いか何かかりませんけれども、何かこれに付随するサービスが大なり小なりしておる。そうすれば、それだけやはり確定料金を引いても差しつかえないわけなんです。今のお話だといふと、軍の関係も法律のワケ内だといふと、軍のワケ内だといふと、運賃は運賃、料金は料金として收受して、サービスとして割り戻すべきものはサービスとして別にきちんとしてやれば差しつかえないと思ひますが、その点はどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) 私もしるうとでございまして、言葉の足りない点もあつたのですが、私の申し上げ方が悪かつたかもしれませぬが、つまり、軍のやつは接取しておるわけですね。向うの側で接取しておりますから、秘密にいわば、その接取しておる地域にこの法律がそのまま一体適用になるかどうかといふことも、法律的にい

ておるかどうか、というところでは、軍の方ではサービスといふものが、どういふものか知りませんが、向うの方からやるそうであるから、それだけの分を確定料金そのものの方から差し引くと、こういう基準でやつておるといふふう聞いておるものですか、そういう實際のあやですな、そのあやのやり方について必要があれば係りの方から説明させよう、と、言つておるのです。

○大倉精一君 あやとかなんとか言ひますけれども、これはちょっと私は理解ができません。かりに軍の方から何かサービスを提供して、それだけ確定料金を引いておるとするならば、それがあつても、何かお手伝いをする、たとえば事務上の手伝いか何かかりませんけれども、何かこれに付随するサービスが大なり小なりしておる。そうすれば、それだけやはり確定料金を引いても差しつかえないわけなんです。今のお話だといふと、軍の関係も法律のワケ内だといふと、軍のワケ内だといふと、運賃は運賃、料金は料金として收受して、サービスとして割り戻すべきものはサービスとして別にきちんとしてやれば差しつかえないと思ひますが、その点はどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) 私もしるうとでございまして、言葉の足りない点もあつたのですが、私の申し上げ方が悪かつたかもしれませぬが、つまり、軍のやつは接取しておるわけですね。向うの側で接取しておりますから、秘密にいわば、その接取しておる地域にこの法律がそのまま一体適用になるかどうかといふことも、法律的にい

ておるかどうか、というところでは、軍の方ではサービスといふものが、どういふものか知りませんが、向うの方からやるそうであるから、それだけの分を確定料金そのものの方から差し引くと、こういう基準でやつておるといふふう聞いておるものですか、そういう實際のあやですな、そのあやのやり方について必要があれば係りの方から説明させよう、と、言つておるのです。

○大倉精一君 あやとかなんとか言ひますけれども、これはちょっと私は理解ができません。かりに軍の方から何かサービスを提供して、それだけ確定料金を引いておるとするならば、それがあつても、何かお手伝いをする、たとえば事務上の手伝いか何かかりませんけれども、何かこれに付随するサービスが大なり小なりしておる。そうすれば、それだけやはり確定料金を引いても差しつかえないわけなんです。今のお話だといふと、軍の関係も法律のワケ内だといふと、軍のワケ内だといふと、運賃は運賃、料金は料金として收受して、サービスとして割り戻すべきものはサービスとして別にきちんとしてやれば差しつかえないと思ひますが、その点はどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) 私もしるうとでございまして、言葉の足りない点もあつたのですが、私の申し上げ方が悪かつたかもしれませぬが、つまり、軍のやつは接取しておるわけですね。向うの側で接取しておりますから、秘密にいわば、その接取しておる地域にこの法律がそのまま一体適用になるかどうかといふことも、法律的にい

について、私は今までの過去の実績からいって、必ずしも十分ではないと思いますが、そういう問題について将来どういう工合にお考えになっておられますか。

○國務大臣(吉野信次君) 具体的のことまでまだどこにお話をする何もございませぬが、お話の通り、ただ抽象的に資力信用といつてみたところで、一体どのくらいの金額かということもございませぬし、それも社会の時代によつて変つて参ります観念であります。何よりも、それよりも業の実歴がなくならぬという点もございませぬし、それです。それから、そういうことを一々抽象的に書いて、その標準を書いても、要は運用の問題ですから、そういうふうな抽象的な標準を掲げた方がいいか、あるいはそれを掲げた上で所管大臣といふものの自由裁量の余地を、あるいは適當な機関、現にそういうふうな何とが審議会とかいうようなものだけでやっておるような行政も運輸省でやっておりますが、そういうふうなもし機構を設けて、そうしてやはり広くそういう方面の利害関係者の意見を聞いて、これを大臣がきめた方がいいのか、そこらの点が将来の立法の問題として考究しなければならぬ問題じゃないかと、こういうふうにお考えしております。

○大倉精一君 この問題について、たとえばこれは港灣事業法ばかりではありませぬが、免許するにしろ、あるいは認可するにしろ、あるいは審議会を設けても、最後には運輸大臣の認可あるいは運輸大臣の免許ということになるのですが、これがいわゆる資格条件その他の要件が備わっていないとい

うことが明らかになっておつた、あるいはまたそういうものに對して非常な重大な誤認があつた、そしてそのまま認可した、あるいは免許したという場合に、それによつて起るいろいろな支障が起る、こういう場合の責任者は大臣になるのですか、あるいは審議会になるのですか、どこになるのですか。

○國務大臣(吉野信次君) 審議会の設け方にもよりますけれども、審議会は審議会ですから、設け方によつて、これは、立法的に考えれば審議会は単なる諮問機関であつて、政治的にはその答申を無視することはできなくとも、法律的には無視してもいいという審議会の形もありますし、それからまた同じ審議会でも、審議会に從わなければならぬという、大臣の自由裁量の権限を審議会に制限するような形の審議会もあるわけでございます。いずれにいたしましても、やはり行政は大臣がやるのですから、そのときの責任はどうか、審議会の規定であるにしても、責任は全部運輸大臣が負うべきものだと思つておられます。

○大倉精一君 責任を負うといつても、それはおれの責任だということだけでは責任を負うことにならぬのです、その場合の責任を負うということが、一体どういうことになるわけですか、その責任の問題の生じたときには……。

○國務大臣(吉野信次君) それはやはり政治的責任といふものだろうと思つて、さらに法律的に、その損害をどうむつたときに、それを大臣として訴へることができようか、国として訴へることができようか、国の行

為ですから、大臣といへどもこれは国の一つの機関ですから。そういう問題まで發展すればする問題の性質だろふと思つて、ただいま私の申し上げたことは、一応政治的責任といふものは審議会に對して負わなければならぬ、こういうふうにお考えおるわけですか。

○大倉精一君 局長も見えられたようですから、もう二、三、運輸大臣に續いてお尋ねいたしますが、今の問題は、これは非常に大事な問題だと思つて、その關係がはつきりしてないから、いろいろルーズな面が出るのではないかと、特に最近の事例を申し上げても、具体的な名前を言ひませぬけれども、運輸大臣が免許なすつた。通運事業の例ですが、免許なすつた。資力信用は十分なりとして免許したのだ、免許して半年たつたぬうちに、それがつづれちゃつた、こういう事例があるわけなんです。こういうようなことになりますと、一体この資力信用とか、あるいは何かという要件をどこで審議して、だれが責任をもつてこれを認めるのかということが、非常にこれは疑問に思つておられます。そういうような事例はどうなるのですか。これはそういう事例があつた場合に、いわゆる審議会の認定の誤りであつたのか、あるいは運輸大臣の免許の判断が誤つたのか、どういふことになるのでしょうか、こういう事態になつたら。

○國務大臣(吉野信次君) それは先ほど申し上げましたように、かりに運輸大臣が審議会にかけてやつても、その責任は、やはり大臣の名で出すのですから大臣の責任のあることは、これは明瞭なんです、その点は、ただ、その

ときのいわゆる責任のとり方がどうかという問題については、これはまあ全体の、行政組織全般の問題になりまふので、ひとり運輸大臣だけが力んでまゐらうが、問題だらうと思つて、しかしお話の点は、確かに私は今の行政の点について、從來何といふか、国家が悪をなさないのだ、なすことができないのだといふ、まあ一種のそういう古い思想といふものが私にはあると思つておられます。

○大倉精一君 さらにもう二つばかりお伺いするのですが、一応この免許にしろ、認可にしろ、登録にしろ、条件が備わつたとして登録し、免許し、認可した後において、適当な時期にやはその条件が備わつていないかどうか、あるいは欠除しているかどうか、これはやはりお調べになる方針であるのか、それは一べん免許すればそのままという方針なのか、どつちなんですか。

○國務大臣(吉野信次君) まあ監査で、建前はそれとにおいて果してそれが続いているかどうかといふことは見る建前にはなつておられます。しかし實際問題として、あらゆる面についてそれだけの目が届けるかどうかといふ問題になりますと、私も自信をもちまして、それはなほは何ですが、申し上げる自信はございません。

○大倉精一君 港灣事業法についても、そうなんです、登録申請した書類です、あるいはまた免許にしても、そうなんです、登録あるいは免許、認可をしたあとにおいて、その記載事項と

はなはだしく變つたような、内容に變化をした、いわゆる条件が欠除するやうな状態になつたという場合に、認められた場合には、これは登録の取り消し、あるいは免許の取り消し、あるいはその他の何らかの処分をするといふことになるのですか。その御方針はどうなんでしょうか。

○政府委員(天竺長吉君) 港灣の方の運送事業については、今の届出制でやっております。そのときの条件等については、その後も監査を行ひまして、そうして監査の結果、最初の基準から外れるといふようなことがある場合には、それを基準に満たせるまで、充足するやうな勧告をするなり、あるいは事業を停止するなりするやうな勧告をするようにしております。

○大倉精一君 その問題は技術的であつたら、大臣にお伺いすることにして、私はこの道路運送なり、あるいは通運事業なり、あるいは港灣事業といふものは、主として人間が、人といふものが主体になる。労働者が主体になるという事業であると私は思つて、従つて、不当競争の起らないようにするといふことは、抽象的にやつてもなかなかそういうわけにいかない。そこで港灣関係の労働者あるいは道路運送、通運事業、ハイヤー、タクシーといふような関係の労働者の労働条件といふものに対して、あるいは労働問題といふものに対して、あるいは労働問題として独自の研究をなされるお考えはないのか。これは労働省の問題だからとつちば關係がないんだといふやうなお考えであるのか、あるいはやはり公正な競争をする、あるいは公益事業としての貢献

をされるというところから、この交通運輸関係の労働者に対する労働問題、労働条件に対して、独自に研究をされるお考えありませんか。特にこの問題はILOの国際決議にもあるのですが、そういうような問題を解決しなければ、なかなかどうしようもない、この種の事業の不当競争というものは解決できない。そこからあらゆる争議が起り、いろいろな不祥事件が起るといふことになりまして、特にそういう工合に考へるのですが、この問題はどうかお考えですか。

○國務大臣(吉野信次君) 私もその点は同様に考へております。ただ、今の運輸省としてこの労働条件の統一というところまで深く入っておるかどうかというところは、まだつまびらかにしておりませんが、結局するところ、やはり経済上の競争というものが起るの、いわゆる多数使つておる人の賃金その他の労働条件というものがままたちのところから起るんですから、どうしても根本はそういう問題の方にメスを入れませんとすると、業者間の私に不正な競争というものは断たない、こういうふうには考へております。ですから、その点については、従来もやはり労働省と連絡をとって、多少は運輸省の方で研究はしておるらしいのですが、なお深くその点については考へておきたいと思ひます。

○大倉精一君 最後に、大臣に一つお伺いしておきたいのですが、先ほどの軍の作業に対する問題ですね、いろいろお答えがあったんですが、行政協定その他の問題について研究するといふお答えがございましたが、しかしやはりこの港湾運送事業法のワケ外にあると

いうことは事実なんでありますから、この問題に対して運輸大臣とされて、アメリカ軍の方に対してしましても日本のこの法律について十分説明をしていただいて、そういう方向に努力されなければならぬと思つておるのですが、むしろこれは努力というよりも、当然そうされなければいかぬと思つておるのですが、その点はどうですか。

○國務大臣(吉野信次君) お話の通りです。先ほど、私は事実を知らないで、少し間違つたかも知れません。お話を通り、そういうふうにしなければならぬと思ひます。

○大倉精一君 局長にお伺いするのですが、先ほど資格条件をどうやって調査するかという質問を申し上げたんですが、なるほどこれは届出制で、一応の書類の形式が整つておればよいといへばそれまでなんですが、やはり港湾事業の運送事業法の第一条によるとこの法の精神を生かすためには、これはやはり何でもかでも登録してしまおうというのでもいけないと思つておるのですが、この法律によつて、そうしてこの第一条の目的を達成するために、その出発点になるところの登録という取扱について、港湾局長、どのようにお考えになりますか。

○政府委員(天竺良吉君) お話の通りでございます。登録したときと非常に困りますので、登録基準を設けて、それに必要な書類は添付させてやるというふうな方針にしております。

審査されるというのですが、今までにその基準に合わなかつた、あるいは条件を満たさなかつたというので、登録拒否をなさつたことがありますか。

○政府委員(天竺良吉君) これは正式に拒否したという事例はないのでございますが、そういう場合には警告をいたしまして、そうしてそれは取り下げられるようにということで処理をして参つております。

○大倉精一君 その場合に取り下げているのですか。

○政府委員(天竺良吉君) その場合には取り下げをしております。

○大倉精一君 この統計数字を見ますと、昭和二十九年の十二月における業者の数は全国で千六百六十四、そのうち五大港が千七百七十四、ほとんどここに集中されているわけなんです。これが一年後の昭和三十年の十二月には、全国で千八百七十八という工合に増加しております。そしてまた五大港におきましては千二百五十一と増加しております。この一年間で全国二百十四社もふえておる。五大港で七十七社もふえておる。こういうような実情といふものは、おそろく登録申請に基いて無制限にこれは登録してきた結果じゃないかと思つておるのですが、これはどういふわけで急激にふえたか。特別な原因がありますか。特に需要供給の面において、こういう工合に特別にふえてくる必然的な要件があつたのでありますか、どうですか。

○政府委員(天竺良吉君) ただいまの数字の点で、昭和二十九年末現在の登録数が合計千八百四十でございます。そして三十年末の現在では千八百七十八でございます。約三十八ふえ

ておるだけなんです。それから五大港につきましては、二十九年末が千二百二十五でございます。それから三十年末は千二百五十一で、二十六ふえております。こういう状態でございます。二十九年末から三十年末にかけての増加数はそんなに大きなものではないと思つておるのです。

○大倉精一君 それではこの数字は私の誤りかも知れませんが、さらに調査しますが、今度は船夫の問題、従業員の問題ですが、これはいわゆる常備労働者でなければならぬことになっておるのですか、臨時でもいいということになっておるのですか。

○政府委員(天竺良吉君) 今の登録基準にははしけのトン数でなつておりました。ある一定のはしけのトン数を持つことになつておりました。そのはしけが稼働するものでなくちゃならぬといふことになつておりました。直接船夫が常備でなくちゃならぬといふことは表立つては出ておりませんが、常にかつておるわけなんです。常にかつておるわけなんです。大体常備の船夫を持つことになると思ひます。

○大倉精一君 これは昭和二十八年の十月に運輸省が通牒を出しているはずなんです。その通牒には、はしけの保有トン数は稼働できるものであるから、それに必要な船夫は当然登録条件の中に必要である。しかもそれは船内、沿岸の労働者同様常備者でなくてはならない。こういうような通牒を出しておられるはずなんです。これと関係はどうか。

○政府委員(天竺良吉君) お話の通りでありまして、結局通牒の意味は、船

が稼働するといふためには常備でないで稼働と認められないのだという意味でございます。

○大倉精一君 そうすれば、職業安定所の手帳を持っているという者はこの要件の中には入らないと思つておるのです。こういうのはやはり一向お調べにならず、常備者同様に登録の要件にしておられる、こういうようなことも聞いておられるのですが、そういう事実がございませぬか。

○政府委員(天竺良吉君) 今の点は、はしけのトン数に基準トン数があつておるのでございます。その基準トン数を常に動かす者については、これは常備でなくてはならないのであります。その点は登録の際によく調査するわけでありまして、それ以上のはしけの保有がある場合に、そのはしけについての船夫については必ずしも常備でなくとも、これは動けるというふうにいたしておりました。

○大倉精一君 たとえば、具体的な事例を申し上げて承りたいのですが、基準トン数による船にたとへば五人の船夫がいる、五人の船夫がいなくてはならぬ。その後において二人を解雇して、あと三人だけでやつておる、こういう場合でも別に差しつかえないわけなんです。

○政府委員(天竺良吉君) これは基準トン数だけで押しているものですか。その定数ごとく変つていくわけなんです。基準のトン数に必要なだけの船夫がいなければ、これは基準にもとるわけなんです。それ以上になつて参りますと、大体そうでなくとも認めるというふうにしております。

はどういうものなんですか。

○政府委員(天笠良吉君) これは港とにいろいろございしますが、第一群港と二群港におきましては、はしけ五百積みトン以上及び引船一隻以上というところになっております。これは第一群、第二群ともございします。それから日本海群港、それだけがたいま申しましたはしけ五百積みトン以上及び引船一隻以上、それから第三群港と二群港におきましては、はしけ二百積みトン以上及び引船一隻以上、それからその他の各港におきましては、はしけ一隻以上、ごういことになっております。

○大倉精一君 五百トンという何隻になるかわかりませんが、佐世保の場合にはどうなんですか。もしわかぬならいいです。

○政府委員(天笠良吉君) 佐世保の分は多分第二群になりますので、はしけ五百トン以上ということが基準の数量になりますので、大体今百トン積みが多いので、約五隻ということになります。一隻当たり百トンぐらいいであります。通常は百トン一隻当り五人と、……。通常は百トン一隻当り五人ということになっておりますが、佐世保のような場合は、百トン一隻当り三人ですか、三人で運転可能というふうに考えております。

は今の基準の基準違反といいますが、そういうものの違反になるのじゃないですか。

○政府委員(天笠良吉君) これは五人で運転可能というような場合が多いのでありますが、しかし場所によりましては三人で運転可能というふうな状況のケースによりまして、何人で運転可能ということも鑑定してやります。

○大倉精一君 それでは別のケースでお伺いするのですが、たとえば船だけ持っておる、船だけ持っておいて、その乗組員、船夫、あるいはそういうようなものは一切自分で持っていないけれども差しかえないのですか。たとえばその下請会社で持っておるという場合でも差しかえないのですか。

○政府委員(天笠良吉君) この場合は全然持っていないければ、やはりはしけの運転可能というわけには参りませんので、この場合は基準に欠けるものがあるというふうにして扱っております。

○大倉精一君 つまり使用可能というのは非常に幅が広いのですが、先ほどの話でいって、自分の会社の所属する

○政府委員(天笠良吉君) やはりその持っておりますはしけが使用不能の状態ではなれば、登録基準に合致しないということになります。

○大倉精一君 どうもその辺がよくわからないのですが、今の運輸省のこの通牒によりますと、船夫は当然登録条件の中に必要である、しかもそれは船内、沿岸の労働者同様常備でなくちゃならぬ、こういう通牒があるとするならば、やはりはしけを持っておる、そしてそのはしけの運転に必要な常備の自分の会社の従業員がなければならぬ、こういうふうに解釈されるのですか、その通りでいいのですか。

○政府委員(天笠良吉君) 私の方の解釈は、これは船が動くということを一歩の根本の基準にしておりますので、必ずしも会社の従業員を持っていなくても、その船にいた船夫がおいて船が稼働すれば、それは稼働可能であるというふうな解釈をして、基準に合うものと考えております。

はしけだけ持っておって必要の場合に毎日職安からアノコを連れてきてても、それで稼働になるわけですか。稼働といえども、日雇労働者を連れてきてても、稼働になるのですか。それで資格基準はいいのですか。

○政府委員(天笠良吉君) そういうような特別の場合はちょっとあれですが、実は今この点につきまして再検討しております。その点をどういふふうな対策をもって臨んでいくかという点で、再検討しておりますが、現在まではそういうふうで参っております。

○大倉精一君 私はこの趣旨は、はしけは五はいなら五はい持っております、十はいなら十はい持っております、いつでも同時に任意にそのはしけが稼働できるものでなければならぬと思ふ。それ今のアンコあるいは下請会社一切依頼する場合には、これは随時、任意というわけにはいかぬと思ふ。ですから、随時、任意に稼働し得るためには、やはり常備の従業員がなければ随時、任意に稼働することができぬ、こういうのが私は精神だろと思ふ。従って、このはしけを持つと同時に、それを稼働し得るところの常備船夫がいるというの、これが運輸省の二十八年十月の通牒じゃないかと思ふのですが、そうじゃないのですか。

○政府委員(天笠良吉君) お話の通りでして、いつも稼働できるというのが原則なのでございまして、今のお話で職安からいつも持ってくるということでは困るので、先ほどちょっと申しましたが、はしけを六カ月以上賃借をするときに、はしけにいた船夫を一緒に借りる、こういう場合には随時はし

けが稼働可能なものであるから、これをそれでやってもいいじゃないかという解釈なんですか。

それから登録基準に見合うだけの船夫は、これはどうしても要るのですが、その基準に見合うトン数以上のものがあつた場合、それが全部動くというふうなことがいつも推測されない。そういう場合には、全部動かすためにはやはり、全部の船夫がなくても、これはやむを得ない、ごういようなこととで考えております。

○大倉精一君 そうしますと、大体登録基準のトン数だけは少くとも稼働し得るような常備従業員がいる、ごういふふうな解釈しても私は差しかえないと思ふのですが、その場合にたとえば下請の人夫といいますが、ごういふものは常備の中に入りますか。

○政府委員(天笠良吉君) 今下請の方はこれは常備にはなりません。今私があるの申し上げましたのは実例があるの申し上げたのですが、今のお話に合致しない事例が現在たくさん現存しております。ごういふものに対しては、港務局としては、登録業者に対するごういふようないろいろな要件あるいは条件、内容等について、登録後においていろいろ御調査なされておるのか、あるいはそれは登録したのであるからということでもって、放任主義でいっておられるのですか、ごういふことですか。

に合致することができなければやめてもらおうという方針で進んでおります。

○大倉精一君 その条件の欠除したという業者に対しては被告するということなんですが、実際問題として、全国のあるいは大都市でも、こういうたくさんな業者のそういう内容についてお調べになることはできますか。

○政府委員(天笠良吉君) これは昨年ですか、昨年一回やりました。今年も早くもう一回やってみようと思っております。をしたいと思います。

○大倉精一君 最後の一つお尋ねしたいのですが、この登録申請があった場合に、いろいろ各方面から反対があったり何かあると思うのです。これは免許でも何でも同じことだと思っておりますが、そのためにいろいろお困りになると思っております。そういう場合にあなたの方で、こういう方面の陳情なり意見なりというものを何か聞く機関といえますか、そういうような窓口が何かおありになるのですか。

○政府委員(天笠良吉君) 各海運局に港湾、運送事業協議会、こういうのを、これは法令によらないのですが、一昨年から設けておまして、そこでよく意見を聞きまして、そうしてよく調べるといふふうにしておられます。

○大倉精一君 たとえば港湾局長は地方の出身の幹部なり何なりが、条件が欠除してある、あるいはその他の登録に適当じゃないということが明らかにならなかつたおる、あるいはそういうものが不完全だということ、いろいろな関係からこれを無理にやっちゃうという場合があると思つた。そうしてそれが、御本人があとから、あれは間違っておつたというふうなことを言つてこ

られる、そんな場合は、これはあなたの方でそういう事情をよく調査なさるのですか、そういうふうな事例がある場合に。

○政府委員(天笠良吉君) そういうような場合があれば、これはさらに再調査をしてみたいと思つて、そうして明らかにしたと思うのですが、間違つておつたというふうなことはないのですか。

○大倉精一君 その場合に、たとえば部長さんなら部長さん、局長さんなら局長さんが、あれは間違つておつたというふうなことをみずから認められるというふうな場合があるとするならば、そういう登録は取り消しになるわけですか。

○政府委員(天笠良吉君) これは登録条項に欠けた者を登録したということでございますから、取り消しにしなければなりません。

○大倉精一君 先ほど運輸大臣にいろいろお尋ねして、今後の方針等をお伺いしたわけなんですけれども、確定料金の取受について、第十條のですね、これは一昨年のこれもたしか全港の争議のときに、輸入食糧については一応協議会ができて、窓口が一本になつて解決したような格好になっておるのですが、その他の貨物についてはこれはそのまま放任してあるようでありまして、大臣からもいろいろお伺いしたのですが、当面の問題として、局長としてこれに対してどういう工合な行政指導をされますか。

○政府委員(天笠良吉君) これは料金監査を地方の海運局を通じてやっております。乱れている所はこれを勧告して、正規な料金に復帰するようにし

てやらなければならぬと思つてます。また事実、勧告もしてやっております。

○大倉精一君 これは事実調査をするとおっしゃるのですが、これは調査するまでもなく、局長だつたらわかると思つた。これはめっちゃわかるといふことは、それでは先ほど大臣はさつさつと調べてみて、実施してない所は直ちに実施するように勧告し、その勧告が実施されない場合は行政措置をやらせひそのようにしてもらいたいと思つてます。

そこで、私が心配することは、今全港の労働組合が争議を起して、これがどうも発展していくような形勢がある。私が今ここで、運輸委員会というところをお尋ねするのは、そのことがひいては港運送事業の運営に対して非常に大きな支障が出てくるんじゃないかということ、運輸委員会としては当然これに関心を持たなければならぬ。そこで組合の方からいろいろ情報を私に聞きまして、賃金値上げの交渉をやるたびに、確定料金はもつていないのだから、そういうお前たちの賃金を満足に出せないというふうなことで、常に労働争議のこれは争点になつておるようでありまして、そこで一昨年の全港もこの法律を守つてくれというストライキをやつて、まことに珍しいストライキだったので、これが御承知のような格好で争議が展開していかうな状態にあるのです。が、もし業者が確定料金をもらっていないからそれに応ぜられないというふうなことであれば、今の方針に従つて、さつそくあなたの方から業者に対して

確定料金の取受の勧告を出していただくということ、それからそれによつて争議を解決して、そうして港運送に支障のないように、公益事業に支障のないようにするといふような、一つ勧告をお出しにならなければならぬと思つたのですが、この点はいかがですか。

○政府委員(天笠良吉君) お話の点、大臣も先ほど御答弁申し上げたそうですが、確定料金の件については、至急実施されるように措置したいというふうに考えておられます。

○大倉精一君 では、きょうはこの辺で質問を終わりますけれども、今の大臣の確定料金の件は、さうにまた米軍に関するところは、あまり日にちがつかからずこれに解決すると思つてます。すぐ実情がおわかりになるから、勧告もすぐ出すというから、それで今の争議に関する勧告もさつそく業者の方にお出しになつていただいて、その結果を一つ近い運輸委員会において報告を求めたとしても、それからは、そのときに一つ実情を御報告願いたい。以上をもちつて質問を私は終ります。

○委員(左藤義隆君) 本日は、これをもつて散会いたします。
午後四時三十二分散会

三月十七日日本委員会に左の案件を付託された。
一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願(第八三〇号)
一、長崎県比田勝港を避難港に指定するの請願(第八五〇号)
一、草津、柘植両駅間ジゼルカー運行に関する請願(第八六〇号)
一、只見線鉄道未開通区間開通促進に関する請願(第八六九号)

一、京都市内東海道線の高架式改革に関する請願(第八八四号)
一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願(第八八五号)(第九〇号)
一、新潟県長岡市に測候所設置の請願(第九一〇号)

第八三七号 昭和三十一年三月五日受理 運輸委員会
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 島根県松江市朝日町五九〇島根貨物運送株式会社代表取締役 武田安磨
紹介議員 佐野 廣君

近年、貨物自動車運送は、鉄道、船舶とともにいちじろしい発展を示しているが、明確な法規制が欠けているため、自家用自動車使用による営業類似行為或は有償運送行為を続ける者が多く適正な自動車の使用を阻害しているから、自家用貨物自動車使用届制を改め自家用の使用が適確には握られるよう道路運送法第七章の一部を改正せられたいとの請願。
第八五〇号 昭和三十一年三月六日受理
長崎県比田勝港を避難港に指定するの請願
請願者 長崎県上県郡上対馬町長 比田勝馬外一名
紹介議員 秋山俊一郎君
長崎県比田勝港は対馬の北端に位し韓国と日本本土をつなぐ中継地として最端の港であり又対馬最大の漁港として重要なポストを占めておるが、本港は

一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願(第八三〇号)
一、長崎県比田勝港を避難港に指定するの請願(第八五〇号)
一、草津、柘植両駅間ジゼルカー運行に関する請願(第八六〇号)
一、只見線鉄道未開通区間開通促進に関する請願(第八六九号)

一、京都市内東海道線の高架式改革に関する請願(第八八四号)
一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願(第八八五号)(第九〇号)
一、新潟県長岡市に測候所設置の請願(第九一〇号)

第八三七号 昭和三十一年三月五日受理 運輸委員会
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 島根県松江市朝日町五九〇島根貨物運送株式会社代表取締役 武田安磨
紹介議員 佐野 廣君

近年、貨物自動車運送は、鉄道、船舶とともにいちじろしい発展を示しているが、明確な法規制が欠けているため、自家用自動車使用による営業類似行為或は有償運送行為を続ける者が多く適正な自動車の使用を阻害しているから、自家用貨物自動車使用届制を改め自家用の使用が適確には握られるよう道路運送法第七章の一部を改正せられたいとの請願。
第八五〇号 昭和三十一年三月六日受理
長崎県比田勝港を避難港に指定するの請願
請願者 長崎県上県郡上対馬町長 比田勝馬外一名
紹介議員 秋山俊一郎君
長崎県比田勝港は対馬の北端に位し韓国と日本本土をつなぐ中継地として最端の港であり又対馬最大の漁港として重要なポストを占めておるが、本港は

一、京都市内東海道線の高架式改革に関する請願(第八八四号)
一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願(第八八五号)(第九〇号)
一、新潟県長岡市に測候所設置の請願(第九一〇号)

第八三七号 昭和三十一年三月五日受理 運輸委員会
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 島根県松江市朝日町五九〇島根貨物運送株式会社代表取締役 武田安磨
紹介議員 佐野 廣君

水深く(五千ト)級船舶も入港できる)北、南、西は山に囲まれ雷崎、礮島を擁しているためこれが自然の防波堤の役割をなし更に射撃燈台を有し古くから日韓航路及びその他外航船舶の避難港として繁華を極めてきたのである。ところが最近近原において開港事務が開始されたため外航船舶は比田勝港への避難が不可能となりはなはだし

い支障をきたしているが、事実上すべてにおいて敵原港より本港の方が上位にあることは当海上事務関係者の等しく認めるところであるから、比田勝港を港務法の定むる避難港に指定され併せて税関、検疫、出入国管理の事務ができるよう格段の配慮を講ぜられたいとの請願。

第八六〇号 昭和三十一年三月七日受理
草津、柘植両駅間のジーゼルカー運行に関する請願
請願者 滋賀県甲賀郡石部町長 竹内善之助外十五名
紹介議員 村上 義一君 西川 甚五郎君

ゼルカーの運転を実現せられたいとの請願。

第八六九号 昭和三十一年三月七日受理
只見線鉄道未開通区間開通促進に関する請願
請願者 新潟県北魚沼郡入広瀬 村長 佐藤宏

只見線鉄道が全通したあかつきには、国土総合開発を促進し、国家経済に寄与する経済的効果と沿線住民の文化向上等、社会的効果は非常に大きく、この地域の交通の利便が確保されるばかりでなく、沿線の森林資源に加えて地下資源の開発、さらに水量豊富な只見川、黒又川水系電源開発の輸送路として重要な役割を果たすことは明らかであるから、鉄道只見線の未開通区間のうち先ず大白川駅(新潟県北魚沼郡入広瀬村大字大白川新田)から福島県南会津郡只見村大字只見に至る区間をすみやかに開通せられたいとの請願。

第八八四号 昭和三十一年三月八日受理
京都市内東海道線の高架式改築に関する請願
請願者 京都市会議長 室谷喜作外四名
紹介議員 大野木秀次郎君

京都市は、古くから産業、観光都市として大都市を形成してきたが、さらに土地を開発し高度の生産都市として発展すべく、工場誘致条例を制定する等あらゆる努力を傾注してきたにもかかわらず国有鉄道路線が本市工場地帯を平面で貫通しているため当市産業の発展を極度に阻害し又交通、衛生、防災、経済等の都市活動の上からもじん大な障害を与えている状態である。しかしながら通常都市の発展にともない都市の諸施設も随時改良されて行くものであり実際に他の五大都市の鉄道路線は、高架式或は地下式が採用され産業、交通等の発展に大いに寄与しているのであるが、京都市のみが旧態依然たる平面貫通路線であることはまことに遺憾であるから、本市内の国有鉄道東海道本線をすみやかに高架式路線に改築せられたいとの請願。

新潟県長岡市に測候所設置の請願
請願者 新潟県長岡市長 内山 由藏外三名
紹介議員 田村 文吉君

新潟県の中央部は、わが国でも雪が最も多い地方であるにもかかわらず測候所がないために昔から非常な不便と損害を受けている。先年来たびたび測候所設置について請願し、その都度採択されているのであるから、すみやかに長岡市に測候所を設置せられたいとの請願。

第八八五号 昭和三十一年三月八日受理
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 神奈川県横須賀市若松 町三ノ五横須賀運送株式会社取締役社長 新 倉義雄

この請願の趣旨は、第八三七号と同じである。
紹介議員 曾根 益君

第九一〇号 昭和三十一年三月九日受理
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 群馬県前橋市田中町五 日本通運株式会社前橋支店内 佐野政雄外三名
紹介議員 鈴木 強平君

日受理
新潟県長岡市に測候所設置の請願
請願者 新潟県長岡市長 内山 由藏外三名
紹介議員 田村 文吉君

新潟県の中央部は、わが国でも雪が最も多い地方であるにもかかわらず測候所がないために昔から非常な不便と損害を受けている。先年来たびたび測候所設置について請願し、その都度採択されているのであるから、すみやかに長岡市に測候所を設置せられたいとの請願。

三月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、気象業務法の一部を改正する法律案
気象業務法の一部を改正する法律案
気象業務法(昭和二十七年法律第百六十五号)の一部を次のように改正する。

目次中「第六章 雑則(第三十五條)第七條 罰則(第四十四條)を「第七章 気象業務法」の第八章 罰則(第四十三條)を「第七章 気象業務法」の第八章 罰則(第四十三條)に改める。

本則中「運輸大臣」を「気象庁長官」に、「中央気象台」を「気象庁」に改める。
第十五条第一項中「日本電信電話

公社」の下に、「警察庁」を加え、同条第二項中「日本電信電話公社」の下に、「警察庁及び都道府県」を加える。
第七章を第八章とし、第六章を第七章とし、第五章の次に次の一章を加える。

第六章 気象審議会
(設置及び権限)
第三十四條の二 気象庁に、気象審議会(以下「審議会」という。)を置く。
2 審議会は、気象庁長官の諮問に依りて、第三条各号に掲げる事項を調査審議し、及びこれらに關し必要と認める事項を關係行政機關に建議する。
(組織)
第三十四條の三 審議会は、委員三十人以内で組織する。
2 専門の事項を調査するため必要があるときは、審議会に専門委員を置くことができる。
3 委員及び専門委員は、学識経験のある者及び關係行政機關の職員のうちから、気象庁長官が任命する。
4 学識経験のある者のうちから任命された委員の任期は、二年とする。
5 委員及び専門委員は、非常勤とする。
(会長)
第三十四條の四 審議会に、委員の互選による会長を置く。
2 会長は、会務を総理する。
3 会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

本則中「運輸大臣」を「気象庁長官」に、「中央気象台」を「気象庁」に改める。
第十五条第一項中「日本電信電話

公社」の下に、「警察庁」を加え、同条第二項中「日本電信電話公社」の下に、「警察庁及び都道府県」を加える。
第七章を第八章とし、第六章を第七章とし、第五章の次に次の一章を加える。

(部会)

第三十四条の五 審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

2 部会に属させる委員及び専門委員は、会長が指名する。

(省令への委任)

第三十四条の六 この法律に規定するもののほか、審議会に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第四十一条第一項中「又は」を「若しくは」に改め、「許可を受けた者」の下に「又は第七條第一項の船舶」を加え、「その業務」を「それらの行う気象業務」に改める。

附則

この法律は、昭和三十一年六月一日から施行する。

昭和三十一年三月二十七日印刷

昭和三十一年三月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局