

運輸委員會會議錄第二十九号

昭和三十三年五月十四日(火曜日)午前
十一時三分開議

出席委員

委員長 洲上房太郎君
理事今松 治郎君 理事木村 俊夫君
理事島山 鶴吉君 理事松山 義雄君
理事山本 友一君 理事井岡 大治君
理事松尾トシ子君

有田 喜一君 生田 宏一君
永山 忠則君 中嶋 太郎君
濱野 清吾君 堀内 一雄君
眞鍋 儀十君 平瀬田柳右衛門君
小山 亮君 中居英太郎君
山口丈太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 福永 一臣君
運輸事務官 (船員局長) 森 巖夫君
委員外の出席者 議員 五島 虎雄君
専門員 志鎌 一之君

五月十三日

委員井岡大治君及び山口丈太郎君等
任につき、その補欠として中村時雄
君及び岡良一君が議長の指名で委員
に選任された。

同月十四日

委員中村時雄君及び岡良一君等任に
つき、その補欠として井岡大治君及
び下平正一君が議長の指名で委員に
選任された。

同日

井岡大治君が理事に補欠当選した。

五月十三日

船舶職員法の一部を改正する法律案
(内閣提出第九六号)(参議院送付)
同月十四日

港灣運送事業法の一部を改正する法
律案(山口丈太郎君外十四名提出、
衆法第三八号)
の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件
理事の互選

船舶職員法の一部を改正する法律案
(内閣提出第九六号)(参議院送付)
港灣運送事業法の一部を改正する法
律案(山口丈太郎君外十四名提出、
衆法第三八号)

○洲上委員長 ただいまより運輸委員
會を開会いたします。

この際お諮りいたします。理事であ
りました井岡大治君が昨日委員を辞任
されましたので、理事が一名欠員と
なっております。この際その理事の補
欠選任をいたさなければなりません
が、その選任の方法につきましては委
員長に御一任願いたいと存じますが、
御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○洲上委員長 御異議ないようでごさ
いますから、さようにいたします。
それでは井岡大治君を理事に指名いた
します。

○洲上委員長 船舶職員法の一部を改
正する法律案(内閣提出第九六号)(参
議院送付)を議題といたします。本案

に關しましては、去る三月八日予備審
査のため本委員会に付託され、同十一
日提案理由の説明を聴取いたしました
が、昨日参議院より送付されて参った
次第であります。これより質疑に入り
ます。小山亮君。

○小山(亮)委員 職員法の改正条文の
第十四条の二について質問をしたいと
思います。第十四条の二は、「運輸大
臣は、関係職員のうちから海技試験官
を任命し、運輸省令で定めるところに
より、試験に關する事務を行わせるも
のとする。」という条文であります
が、これには試験官の資格が、関係職
員のうちからということだけになって
おる。そうしますと、海技試験官であ
りますから、試験官の資格ということ
はどういう程度のものになるのか、関
係職員だけとはどの範囲であるか、こ
れを一つ御説明願いたい。

○森(巖)政府委員 實際にやっておりますことは、関係職員のうち、特に船
舶運航に關係ある職員から任命いたし
ております。運輸省にはこれに似たよ
うな職員といたしまして、海難審判所
その他に同様なものがござりますが、
一定の年限海上で勤務いたしております
とか、あるいは一定の免状を持ってお
るとか、あるいは一定の基準を設けまし
て、海技試験官の資格といたしてお
ります。新しく法律を改正いたされまし
ても、やはり同様な方針でやっていく
つもりでございます。

○小山(亮)委員 そうしますと海技試
験官を任命するに際して、これをおき
めになる基準というものはおありなの
ですか。それは法文化されておるもの
ですか。

○森(巖)政府委員 それは法文化いた
しております。いたしております。た
えば甲種船長であるとか、甲種機関長
であるとか、そういう免状を持ってお
る者の中から任命いたしておるのが事
実上のやり方でございます。

○小山(亮)委員 そうしますと、場合
によればそれと全然關係のない者から
選ぶこともできるわけですか。

○森(巖)政府委員 法文からいえばそ
ういうことになるかと思ひますけれど
も、その辺は、實際試験のできないよ
うな試験官を任命することは望まれて
いないわけでござりますから、今後も
同じような制限でやっていくつもりで
ござります。

○小山(亮)委員 そうしますと、全然
關係のない者からは任命をすることは
絶対ないのですか、またあった場合に
は弊害があるのですか、あるいはそう
いう場合があつてもいいとお考えで
すか、そこをはつきりしてもらいたい。

○森(巖)政府委員 やはり船舶運航に
關する検査でござりますから、それに
關する十分な知識を持っておることを
必要といたします。そういうような意
味におきまして、今までと同じような
制限の範囲内でやっていくつもりで
ござります。

○小山(亮)委員 もし絶対にそうでな
ければならぬものならば、それを法文

化なさるのが適當じゃないかと思ひま
す。もしそうでない者も時にはあり得
るのだという解釈ならばこれでいいけ
れども、そういうような者でなければ
ならないというあなたの御説明である
ならば、それは當然法文化しなければ
ならぬと思ひます。これに對しては、
今の御答弁だけではよく然としてお
つて、これではいけないじゃないかと私
は思ひますが、もう一度御答弁願ひ
たい。

○森(巖)政府委員 先ほど申し上げま
したような、審判官なんかと大体同じ
ようなレベルでいきたいという考え方
を持つておりまして、この方も法文と
しては規定しておりますので、事實
上そういうような内規と申しますか、
そういうものをきめまして、それで
やっていくという考え方でございます。

○小山(亮)委員 私の考え方と政府当
局の考え方とが、そこに多少の食い違
いがあるかもしれませんが、従
来は、海技免状に關する試験官であり
ますから、海技試験をするに適當な資
格を持つてゐる人、たとえば甲種船長
として何年間海上生活したとか、ある
いは甲種機関長として何年間海上の経
歴がある者とか、そういう者を御選定
になったと思ひます。しかしこれから
の船長の試験は——船長以下の試験で
ありますと、海技試験という技術試験
だけではないと思ひますけれども、船長
という職務を執行する場合には、もつ
と非常に広範な試験の必要があると思

うのです。そういう場合に、従来のように、経費の都合があつてできなかったかも知れませんが、一人の試験官で試験する方がいいのか、あるいは陪審的に、二人の試験官が立ち会つて試験する方がいいのかというところも、これは相当考えさせられる問題です。その場合に、海技試験官は、海上の技術を修得したところの人のほか、あるいは商法上の、法律上のいろいろな問題について明るいような人というものが試験官として立ち会ふという場合も、私は将来はあり得ると思うのです。そういう場合を考えられて、この場合関係職員のうちから海技試験官を任命し、と、あえて海技試験官の資格というのに対して明確に法文化されなかったのじゃないかと私は思うのです。しかしあなたの今の御答弁によりますと、厳格に、これは海技試験であるから、甲種船長とか、甲種機関長をやつて相当の経歴を経たものでなければならぬと、こう厳重に言われるなら、それははっきりとここに条文としてお出しになるのが正しいやうな方だと思ふ。そうでないと、あなたの方で勝手に、試験官に適當と見た関係職員のうちから選ぶことができれば、何でもほとんど選ぶことができるように、この条文からは考えられませんが、この点でも非常にいいものだと思ふのですが、御意見を伺いたい。あるいはこれはこうであるということとを別な関係において明確にされるか、どうにかされなければ、これは非常に不明確だと思ふが、御意見はどうですか。

○森(慶)政府委員 小山先生のおっしゃる通りでございますが、この点についてはいろいろ問題もございます。意見もある点でございます。たとえば職員の試験のために委員会を作るとか、いろいろな考え方も考えられますし、さらにまたこれとよく似ております水先人の試験なんかにつきましても、英語その他のものにつきましても、試験官以外の者の協力を得て試験を実施いたしておるような事情もございます。それでこの試験をどういう工合にやつていくかということ、海上航行安全審議会等の意見も聞きまして、さらに具体的に研究していかなくてはならないことと考えておりますけれども、大体の考え方としては、船舶運航に最も知識、経験を持つておる者から選ぶということになりまして、内規でやつていくというものが、今の考え方でございます。法律上明確な欠くとのお説でございますが、その点は多少ゆとりを持って書いてあるわけでございますが、事實はさうに考えております。

○小山(亮)委員 そうすると、これに關しては内規というものがあつたのですか。あれば、これは参考のために委員会に御提出にならなければいかぬと思ふが、どうですか。

○森(慶)政府委員 内規と申しましたのは言い過ぎであつたかも知れませんが、文章にしておるのではないのでありまして、大体こういう基準というものを持つておるわけでございます。

○小山(亮)委員 そうすると、ますますこれはあいまいになりますね。あなたのお話をだんだん伺つていけば伺つていくほどあいまいになるので、あなたの手かげんでだれでもきめることができるということになる。そうしてこれを運輸大臣が任命しました以上は、終生試験官として働いていかれるわけなんですよ。この場合、この試験官の年令の制限というのは一体幾つくらいまでなのか。そういうような点も、試験官という特殊技術を持った人はほかの一般の職員とは違ふと思ひますが、そういう点についても内規があればこの際内規をはつきりさせるといふことが必要じゃないですか。あるいは内規がなくて基準があれば、基準はやはり文書で明確にさせるのがほんとうじゃないでしょうか。口だけでこうだあだと言われるが、あなたがおいでになるときは、またそれが違ふのだ、おれの内規はこうだ、おれの基準はこうだということになると、これは大へんなことになる。試験官をきめるということとは、試験を受ける者から見れば非常に大事なことです。だから、いかにわしい試験官が来た日にはひどい目にあふのです。ですからこの点は非常に慎重なことだと思ふのですが、これに對しての内容を明確にしたいだきたいと思ふが、御答弁願ひたい。

○森(慶)政府委員 御趣旨全く同感でございますが、ただこれに關する内規というものはきめておりません。試験官も、これは普通の職員の中から選ぶとは書いてありますけれども、やはり一般公務員でございまして特別なものではございません。従ひまして定年とかなんとかいうものにつきまして特別なものは規定されておられません。ただお話のように試験官というものは非常に重要な役目でございますから、これを選びますときは、従ひまして普通の一般の職員よりあるいは年令が多少高い人が多いかと思ひますけれども、そういう点につきまして特に定年とかなんとかいうものをきめてはございせん。

○小山(亮)委員 これは現実の問題として、現在海技試験官である人が、海上の仕事の方が非常に景気がよくて給料が非常によくなつてきた。それがために試験官を辞職しまして海上へどんどん出ていく人が多い。それがためにどつちかという比較的優秀である、前途のあるような試験官は、むしろ海に行つてしまふ。どこへも行かないような試験官だけが残つていくというふうになると、素質の悪い試験官が残るのじゃないかという、私は非常に心配がある。でありますから特にこの場合あなたの方で、そういう試験官に一人一任命したら長くその職にとどまつておる人、そしてまた素質のいい人、それをいかにして求めるか。それにはどれだけの、たとえば経歴が、船長の職をとるか機関長の職をとつて十年なり十年の経歴があるということだけが、必ずしもいいのじゃない。それはある人によつては三年でも五年でも十分にやれる人もある。それからたとえば学校は商船大学を出た人がいい場合もあれば、必ずしも商船大学を出なくても実地でたき上げた人でも試験官になり得る、こういうような条文があつてもいいのじゃないかと私は思ふのです。これは日本の試験だけが學歷というのを非常に重大視してあります。しかし英國においては學歷は一つの問題にしてない。特にイギリスには官立の商船学校というものはございせんから、私立の商船学校だけであつても、しかも優秀な船長といわれる

ような人たちは、何も学校を出ていない人が多いのです。

〔委員長退席、山本(友)委員長代理着席〕

そういう点から顧みて、優秀な試験官というものはどれだけの資格でなければならぬかということは、ただ単に運輸省の船員局だけの基準というふうな、非常に何かバールに包まれた中でいろいろなことが決定されるような感じを持つ。その感じをこの際拭拭したい。そこで私はあなたに何うのです。新しい試験官の任命の方式——私はここで今法案がこの委員会を通るか通らないかというときに、この問題をこゝさらにいろいろなこまかい質問をして、法案を長引かせようという考えはない。ただ私が今日ここで申し上げたことを、船員局長として、当局としてお聞きになつて、なるほどそれはそれでなければならぬということとを考へられたならば、できるだけ早い機会に、これに對して、新しき時代に即応したような新しい試験官の資格というものをは早急に御決定になつて、少くも文書が何かではつきりとわかるやうに、明確になさることがいいと思ひますが、これに對して私はこゝではあえて希望だけ申し上げておきます。本来ならばこの法案をもつと十分に審議したかつたけれども、これが衆議院に回つてきたのはようやく今ごろになつて、これを審議する時間がなかつた。この重大なる船舶職員法を、一回の質疑もなく、議會を通過させるというやうなことはあり得ない。でありますからあえて私は聞くのであります。こゝういふやうな問題はまた疑義の存するところが多々ある。でありますからこ

の点については、特に当局の方で資格というものを明確にする御意思があるかどうか伺いたい。

○森(農)政府委員 お話のように海運界が非常に忙しくなつて参りますと、試験官が海の方へ出ていくというようなこともあります。それからあとに優秀な人を補充するという点について、困難を感じるということも実際上あるのをごさいます。これはあるいは一般の景気と公務員の待遇という問題等にも関係があるかと思ひますけれども、これに關しましては、特に試験官たるにふさわしい人を十分得るようになつて努力いたしておる次第でございす。なお試験官の条件と申しますか、資格の基準等につきましても、さらに航行安全審議会等の意見も聞きまして、御心配の点のないようにやっていますかというのを考えている次第であります。

○小山(亮)委員 さらに第二十九条の二の問題について伺いたい。「運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要限度において、船舶所有者に対して、船舶職員の乗組若しくは船舶の運航の状況について報告させ、又はその職員に、船舶に立ち入り、帳簿書類若しくは海技免状を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。」前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者にこれを提示しなければならぬ。」「第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。」「運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要と認めるときは、運輸省令で定めるところにより、海技従事者にそ

の海技免状を提示させることができる。」この条文があります。

(山本(友)委員長代理退席、淵上委員長着席)

これは人の免状を持って働いておる人がある、あるいは免状に偽りがあるものを持って働いておる者がある、そういうものは往々にして海上においての事故を起す原因となりがちでありますから、運輸省がこの条文をお作りになつたということはわかります。しかし私がこの場合に最も注意しなければならぬのは、「船舶職員の乗組若しくは船舶の運航の状況について報告させ、又はその職員に、船舶に立ち入り、帳簿書類若しくは海技免状を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。」この条文が乱用されたときには御承知のように、終戦後の新しい憲法におきましては、人間の基本的な人権というのが極度に尊重されております。それがためにたとえば陸上においても、犯罪の疑いありと考へられた場合でも、当然法務庁あるいは関係検察庁の許可がなければ、あるいは警備隊なれば、みだりに人家に立ち入ることができない、家庭の中に立ち入ることができないということになつております。しかるに船舶の方はどうであるか。船舶は、船に働いておる者から見れば、船舶から見れば、それは一つの仕事場である、工場である、事務所である、同時にまた自分の家庭でもある、自分のすみかだ。そのすみかに海運局の職員の身分を示す証票だけを携帯すれば、いつ何時でも入つていつて重要なる帳簿、書類あるいは個々の人たちが保管してゐるところの海技免状を

一々全部出させる、そしてまたその関係者をそこに質問することができるといふことになつております。出帆が妨げられる場合がある。それからその人たちが安全な航海をはかるために、船員というものは十分に静養しなければならぬ時間が必要なのであります。それがこういうようなことで呼び上げられたときに、十分睡眠をとることができない、冷静な判断ができないような神経をかき乱される、これが事故を起す大きな原因になる。こういうことを考へるときに、みだりに船の中に立ち入つて、ただ一片の自分の身分を示す証票だけを持っていつて何でもできる、船内を検査できる、船の出帆とめることができるというような重大な権限を簡単にきめるということは、私は慎重に考へなければならぬ問題だと思ふのです。海においては水上警察の警察職員が、犯罪の疑いありというならば船内に乗り込んでいつて捜査することもできれば、海上保安官がまたその意味において、中に入つていくこともできるでしょう。そしてまた海運局の職員が乗り込んでいつて検査をする。陸の方はどうだ。陸の方は警察官でも、あるいは防衛庁の役人でも、だれでも入つていくことはできません。普通の人々の家庭に踏み込んで家宅捜索をするとか、うちの奥中に入つて尋問する場合には、これは必ず裁判所の許可がなければ——判事の令状を持たなければできない。にもかかわらず海の方はなぜ簡単に軽々しく、勝手に追いつ回しほうだいに船の中を捜索できるようにしておくか。むしろ海運局としてはこういうふうなことを保護しなればならぬ立場にあられるのに、そ

の船員の権利であるとか、あるいは船舶の中の、船舶の航行を妨げるようなことがとどんどんでくるような法律を乱発されるような傾向にあるのは、私は非常に遺憾に思ふのですが、これに対する御意見を伺いたい。

○森(農)政府委員 お話の通りでございまして、船舶が単なる仕事場ばかりではなく、船員の居住の設備といったもので、非常に特別な意義があるといふことについて、われわれは特に注意しなければならぬと思ふのでございす。ただ今までの船舶職員法につきましてはこういういろいろな基準をきめておりましたけれども、これを実行するための規定を全然欠いておつたわけでございます。それでいろいろな規定を考へ、これを実行していくためには、どうしてもある程度の権限が必要になつて参ります。そのために第二十九条の二というものをはつきりいたしました。ような次第でございしますが、この第二十九条の二は、第一項にはつきり書いてありますように「第一条の目的を達成するため必要限度において」といふこととしましておるのでございまして、むやみにそういう権限を乱発するといふことがございしませんように、この絶対必要な範囲に止めていきたいというように考へております。それからなお出帆まぎわにうるさい検査をやるとか、あるいは夜間にこういうことをやるのか、これらにつきましても最も慎重に運用をやつていくように、十分末端まで徹底させていきたい、こういうふうに考へております。

○小山(亮)委員 これは本法の第一条の条文に示してあるところだけの目的

と言ひますが、この第一条は「船舶職員として船舶に乗り組ますべき者の資格を定め、もつて船舶の航行の安全を図ることを目的とする。」といふのであります。何でもひつかるのです。この広範な目的によつて、船内に立ち入つて検査をどんな勝手にできるといふこととなれば、適時あなたの方でやろうと思ふときはいつ何時でもできる。船の方が迷惑をし、船主が迷惑しても、官庁の方で見ようと思へばいつ何時でもできる。またそういうことをするのになかつたら、おそらくあなたの方は所期の目的を達成することができないとおしやる。そうしますと、あなたのおしやるのは大へん違つてゐるので、これは海上保安官であるとか水上警察の署員であるとかいふものの上に、もう一つ船の中に捜査権や尋問権を持たす者を作つていくことにしかならぬと思ふのです。これは私は非常に重大なことだと思ふのです。あなたが今の御答弁では目的の範囲が広過ぎてこれではだめです。もしもそれだけであなたがおしやるなら、私はこれは反対です。こういう場合にあなたの方が心してやつていただかなければならぬことは、まず第一に、船内の捜査をする場合には了解を求めなければならぬところがあるでしよう。たとえば他人の免状を持って身がわりの人間が船に乗り込んで航行するような場合には、それによつて大きな事故が起れば、一番大きな損害をこうむるのは船主です。船主が非常に迷惑をこうむる。船長がそれがために責任をとりななければならないから非常に迷惑をこうむるでしよう。それは役人が

こうむるより以上に大きな迷惑をこうむるわけなんです。その場合に、そういう身がわりの人が乗ってくることは船主は喜びはしないのですから、もし身がわりの人間が乗ってくるという疑いがあった場合、また捜査をしなければならぬとお考えになったときには、直ちに船主あるいは船主の代理であるところの船長の十分な了解を得て、その了解のもとに、その承諾のあった場合に中を探すという条文が抜けてはいないのですか。これはすいぶん乱暴な一方的なことで、これでは国民の権利も自由もありはしない。この点、あなたの方が考え違いだと思ふのですが、これをお直しになる気はありませんか。伺いたい。

○森(總)政府委員 実際やりやすさには船長に話をして了解を得て、こういう臨検を実施することになると思ひますけれども、しかし権限といつてしまつては、やはりこういう規定をしていただいた方がいいと考えております。

○小山(亮)委員 実際にやるときはとおっしゃるが、まだやらないでしよう。今度あらためてやろうとする。庶々にして今の日本の役所の行政管理によつてこうむるところの国民の迷惑といふものは、その官庁の指揮者あるいは監督するところの人の考え方と、下で実際の事務に当るところの者の考え方方が非常に違つておる。事務に當つておる者は非常にしやくし定本に物事を考えますから、それがために実際に生活するものは非常に迷惑をこうむる。役人に対するところの民衆の反感というものは、みなそこに出発しておるのであります。やはり役所の相当の地位におる方、すべて広くいろいろなこと

を考えておられる方は、決してそういう非常識なことではやろうとはなさらない。しかるに下級官吏あるいは実際にその職務に當る者は、ややもすれば判断の誤まりをする、判断の誤まりでなく、最も遺憾なことは常に感情によつて左右される。たとえば船の中に入つていった場合、ちよつとしたことを船長に聞こうと思ふ、船長の了解を得ようとして船長に聞こうとする場合に、船長が話の非常に下手なやつだったとか、人づきの悪いやつだったとか、大体船に働いておるようなやつは人づき合ひの悪いやつがたくさんおるから、それがために役人に対して礼儀を失した、おせじを言わなかった、おじぎしなかつたとか、そういうようなことですぐに感情的にこれをいじめてやろうという気持ちから、船内の捜査をやらぬでもないやつをやする。そうしてしまひには、こう船が迷惑するのでは、仕方がない、うるさいから——そういう税関の役人だとか、あるいは警察官だとかいうようなものに大したことではないことをごて言われたら、出帆もとまるし、迷惑するから、酒を飲ましたり、飯を食わしたりしてごきげんをとつて帰したりするようなことはさらにやつておる。それは日本中至るところざらです。これはほとんど常識になつておるくらいだ。だから、船に來る警察官でも、税務署の役人でも、飯を食わせろ、酒を出せ、普通の酒じゃいかぬからウイスキーはこいものを出せと、金も出さないで注文までするのです。それは当りまえです。みなやつておる。それがだれも縛られた人間はありはしない。当りまえになつておる。私は、そういうような

国民に迷惑をかけるような役人をまたあなた方がもう一つお作りになることは、実に重大な問題だと考えます。私はそういうのをなるべく減らしたい、しかしあなた方はふやしたい。私とあなたの方の考え方がだいぶ違ふのです。私はこれは特に船主あるいは船長の了解を得たときに限る、その許可なくしては入れないという原則を作らなければ間違ひだと思ふのです。が、御答弁を伺いたい。こんな重大なことは簡単に過ぎなくて、もつと十分にあなたの方と議を練らなければいけなかつた問題です。

○森(總)政府委員 小山先生の海運界における先望としてのそういう実情につきましては、十分私も戒心いたしておきましては、実施上そういう非難の起ることのないように十分徹底いたしたいと考えます。また第一条の目的達成のためというものは、あるいは読み方によつては非常に広く読めるわけでございますけれども、そう非常識なことはいたしませんで、ほんとうにこの法律が目的としておる範囲内にとどめるよう厳重にこれを戒めて、実施上間違いないようにいたしたい、かように考へる次第であります。

○小山(亮)委員 こういう条文が今までなかったのをあなたの方で初めて新しくお作りになつたのですが、これは著しく人権にやうりんする疑いのある条文でありますから、二十九条の二というものをお取りになつて、撤回になつたらどうですか。伺いたい。

○森(總)政府委員 この条文を作りましては、航行安全審議会等におきましていろいろな意見があつたと

ところでございます。しかしいろいろ慎重審議せられた結果、この程度ならよからうということに相なつたわけでございます。私どももそういう気持ちでおります。このまゝやつていきたいという考え方でございます。

○小山(亮)委員 今あなたは航行安全審議会が審議した結果きまつたのだからということをおっしゃるが、衆議院は独自の立場において、私どもは国民の代表たる立場においてこれを審議するので、航行安全審議会なんというものは私どもは関係したところじゃありません。それは大臣のただ諮問機関にすぎない。その諮問機関にすぎない航行安全審議会がかりに答申をしたところが、確信のある大臣ならばその審議の答申を用いなくてもいいのです。私は、何事も航行安全審議会にたよらなければならぬという考え方を持っておる政府当局が、著しく確信を欠いておるのじゃないか、その確信を欠いた人たちが作つた案は、われわれはこの国会においてこれを通すことは無理じゃないか、むしろ私どもは多年の経験に基いて、かかる新しい条文を挿入する必要なしという見解に立つておるのでありますから、航行安全審議会の人がたとい何とおっしゃるうとも、私どもの立場においてはこの条文というものは必要である、こういう見解を持っておるわけですから、私どもの御答弁だけで満足できなければ、運輸大臣の御出席を願わなければならぬ。私はそれよりも自民党の方々に伺いたいのですが、この条文だけは不要なものだ、今までなかったのに新たにこんなものを作るといふことは、こ

れは決して航行を円滑にするものではありません。必ずこれによつて障害が起つてくるのです。むしろこれはお取になつたらどうですか。自民党の方々の御意見も私は伺わなければなりませんけれども、いかがですか。

○淵上委員長 ちよつと速記をやめて。

〔速記中止〕

○淵上委員長 速記を始めて。木村俊夫君。

○木村(俊)委員 私は政府に対して一点だけお尋ねしておきたいのですが、これはむしろ私どもの強い要望と申し上げる方がいいかもしれない。今回の船舶職員法の改正案におきましては、現行法が設けられましてから客観情勢が大きく変化したので、船舶職員の資格、定員について根本的改正を加える、こういうのが第一の眼目でありまふ。しかしながら私どもがこの内容をつぶさに検討いたしますと、なお一点非常に重要な点について私は不満なところがあります。その点については政府の御見解を承ねると同時に、私ども運輸委員会としましては、今後の問題にはなりましようけれども、非常に重大な関心を持って、むしろ政府に対する要望という意味におきまして政府の御見解を承つておきたいのであります。と申しますのは、御承知の通り船舶職員法の中で船舶通信士の資格、定員については、何ら今回の改正によつて検討が加へられておりません。しかしながら世界海運界の現状を見ますと、船舶通信士の配属状況というものは、わが国のそれとは非常に差があります。な

お最近警急自動受信機と申しますか、そういう技術的な向上が顯著であります

して、この二つの面から見ますと、現在の船舶通信士に関する資格、定員というものは、非常に世界の現状から遠ざかっているのではないかと思います。この点についての改正が何ら今回の改正案のうちで考慮されていないという点について、私は非常に疑問を持っております。私は、そういう意味におきまして、私は、今回の船舶通信士の改正では実現しなくとも、将来船舶通信士の資格並びに定員について、政府において再検討を加えていただくことを考えておるわけであります。それからこの問題は御承知の通り電波法そのものの改正が前提になっておりますが、聞くところによりますと、郵政省においては、電波法の根本的改正についてはすでに審議を開始しておられるのであります。かつまた承わりますと、参議院の通信委員会におきましては、この電波法の一部改正を現在審議中だそうでありまして、これはこの国会におきましては、あるいは継続審議に終るかもしれない情勢だそうでございます。こういう現状におきまして、私が先ほど申しました通り、今回の船舶通信法の改正がこれの際通過しましたとしても、なお一点、船舶通信の資格並びに定員について再検討を行う意思があるかどうかという政府の御見解をまず承わりたい。なお将来電波法の改正については、これは郵政省もおられませんか。ここで尋ねてきませんけれども、政府全体として大局的に御検討願いたいということをお願いしつつ、一応政府の御見解だけ承わっておきたいと思ひます。

○森(農)政府委員 今度の船舶通信法の改正につきましては、前に航行安全

審議會を開きましていろいろ検討いたしましたのでございますが、そのときに船舶通信士の問題につきましてはいろいろと議論がございました。そして今度の改正案におきましても、一つは一等船舶通信士が通信長という名前に改まったことと、それから通信士の年令につきまして、乙種、丙種につきましては十八才でよろしい、暫定的に二カ年間よろしいということになったのでございますが、この定員の問題につきましては、いろいろ議論を重ねた末、現行通りの数でいこうということになったわけでございます。しかしながらこの点については相当問題がございまして、審議會の答申におきましても、将来電波法が改正される場合には、船舶通信士の資格及び員数については再検討することとするというような附帯決議が付けられているわけでございます。これはお話のように電波法との関係からこういう工合になったわけでございますが、今後電波法が改正せられますならば、世界の海運界の情勢等にもらみ合せて、さらに検討を必要とするのではないかと考えております。

○淵上委員長 ほか質疑はありませんか。——それで質疑はこれにて終了いたしました。これより討論に入りたいと存じますが、通告がございせんので直ちに採決いたします。本案を原案の通り可決いたすに御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○淵上委員長 御異議ございませんので、船舶通信法の一部を改正する法律案(内閣提出第九六号)(参議院送付)は原案の通り可決すべきものと決しました。井岡大治君。

○福永政府委員 この際、特に政府といたしましては、この法律の適用に関しましては、この法律の適用に關しては、この法律の適用の範囲に關しては、あらかじめ船主をして十分に理解をさせた上で実施することにいたしたいと思ひます。第二点は、もし弊害が生じた場合は、条項の改正を検討することにいたしたいと存じます。

船舶通信法の一部を改正する法律案に対する附帯決議
政府は第二十九条の二の規定の運用にあつては、特に慎重を期し、報告の聴取、船舶への立入り、海技免状の検査等については、これを必要最少限度に止め、船舶運航に支障を来しめざるよう深甚なる考慮を払うとともに、船舶職員の船内居住を不当に浸害せざるよう、特段の注意を払うべきである。

右決議する。
ただいまの小山委員の質問等によつても明らかにされておりますので、提案をいたしました附帯決議につきましては、皆さんの御賛成を得たいと存じます。

○淵上委員長 続いてたまたま付託されました港灣運送事業法の一部を改正する法律案(山口丈太郎君外十四名提出、衆法第三八号)を議題として、提出者より提案理由の説明を聴取いたします。五島虎雄君。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(昭和三十二年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

もの
五 法人であつて、その役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）のうちに前四号の一に該当する者があるもの

六 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
（事業開始の義務）

第八条 港湾運送事業の免許を受けた者（以下「港湾運送事業者」という。）は、運輸大臣の指定する期日又は期間内に、当該事業を開始しなければならない。

2 天災その他やむを得ない事由により、前項の期日又は期間内に当該事業を開始することができないときは、運輸大臣は、申請により、期日を延期し、又は期間を延長することができる。

第九条 第一項中「港湾運送事業者の登録を受けた者（以下「港湾運送事業者」という。）を「港湾運送事業者」に、同条第二項中「前項」を「第一項」に、同条第四項中「運輸審議会」を「中央港湾運送審議会」に、同条第五項中「第三項」を「第四項」に改め、同条中第二項を第三項とし、以下一項ずつ繰り下げ、第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の運賃及び料金は、第三条各号に掲げる事業の種別ごとに、定額をもつて明確に定められなければならない。

第九条の二 第一項、第二項及び第四項中「第四項」を「第五項」に、同条第四項中「運輸審議会」を「中央港

湾運送審議会」に改める。

第十条の二 荷主又は船舶運航事業者は、港湾運送事業者と通謀して、虚偽の運賃請求書を受領し、運送貨物の数量若しくは品目を偽り、その他不正な方法によつて、港湾運送事業者が第九条の規定により実施することとなつた運賃及び料金よりも低額の運賃及び料金を当該港湾運送事業者に貨物を運送させてはならず、又は当該港湾運送事業者から運賃及び料金の割戻を受けてはならない。

第十一条 第一項中「登録を受けた者」を「免許を受けた者」に、同条第四項中「運輸審議会」を「中央港湾運送審議会」に改める。

第十六条 中「港湾運送事業者」を「一般港湾運送事業者以外の港湾運送事業者」に改め、同条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

一般港湾運送事業者は、その引き受けた港湾運送を行う場合には、運輸省令の定めるところにより、第二条第二号から第四号までに掲げる行為の少くとも一部を一貫して自ら行わなければならない。

第十六条の次に次の一項を加える。
（中間利潤の規制）
第十六条の二 港湾運送事業者は、その引き受けた港湾運送の一部を他の港湾運送事業者に行わせる場合には、当該他の港湾運送事業者が第九条の規定により実施している運賃及び料金よりも低額の運賃

及び料金で当該他の港湾運送事業者に運送させてはならず、又は当該他の港湾運送事業者から運賃及び料金の割戻を受けてはならない。

第十七条 中第二項を削り、第三項を第二項とする。

第十八条 第一項中（以下「相続人等」という。）は「（以下本条において「相続人等」という。）は、当該港湾運送事業者の地位を承継する。この場合において相続人等は」に改め、同条第二項及び第三項を削る。

第二十条 中第二項を加える。
2 前項の届出があつたときは、当該免許は、その効力を失う。

3 港湾運送事業者は、その事業を休止しようとするときは、運輸省令の定めるところにより、運輸大臣の許可を受けなければならない。

4 前項の事業の休止の許可は、一年をこえる期間についてすることができない。

第二十一条 及び第二十二條を次のように改める。

第二十一条 削除

（事業の停止及び免許の取消）

第二十二條 運輸大臣は、港湾運送事業者が左の各号の一に該当するときは、三箇月以内において当該事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基く命令若しくはこれらに基く処分又は免許に附した条件に違反したとき。
二 第七條第一号、第四号、第五号又は第六号に該当するに至つたとき。

三 職業安定法又は労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）の規定に違反して罰金以上の刑に処せられたとき。

第三十一条 中「運輸審議会」を「港湾運送審議会」に改め、「第七條第一項の登録の拒否を」を「第四条の免許」に、「第九條第四項」を「第九條第五項」に、「次条」を「第三十二條」に改め、同条の次に次の一項を加える。
（港湾運送審議会）

第三十一条の二 運輸省に中央港湾運送審議会（以下本条において「中央審議会」という。）を、海運局ごとに地方港湾運送審議会（以下本条において「地方審議会」という。）を置く。

2 中央審議会は、この法律に定めるもののほか、運輸大臣の諮問に應じて、港湾運送につき、左に掲げる事項に関する基本的な方針を調査審議する。

一 各港湾における適正な供給運送力の策定その他運送の需要と供給との調整に関する事項。
二 従業員の作業条件及び施設の改善に関する事項。
三 運賃及び料金の基準に関する事項。

四 免許の基準及び事業の運営に関する事項。
五 港湾運送事業監督官の職務遂行に関する事項。

六 その他港湾運送に関する事項
運輸大臣は、前項の規定により中央審議会の答申を受けたときは、その所掌事務の遂行上これを尊重しなければならない。

4 中央審議会は、第二項の事項に關し必要があると認めるときは、關係行政庁に建議することができる。

5 中央審議会は、委員七人以上をもつて組織する。

6 中央審議会の委員は、学識経験のある者につき三人を、港湾運送事業者につき二人を、及び港湾運送事業に雇用される労働者につき二人を運輸大臣が任命する。

7 第二項から前項までの規定は、地方審議会に準用する。この場合において第二項、第三項及び前項中「運輸大臣」とあるのは、「海運局長」と読み替へるものとする。

第三十二条 第一項中「第九條第四項」を「第九條第五項」に、同条第二項中「第六條第一項の規定による登録をした場合及び第二十一条の規定による登録の抹消をした場合」を「第六條の規定による免許をした場合、第十八條又は第二十条第一項の規定による届出を受理した場合、同条第三項の規定による許可をした場合及び第二十二條の規定による免許の取消をした場合」に改める。

第三十三条 次条のように改める。
（港湾運送事業監督官）

第三十三條 運輸大臣は、所部の職員の中から港湾運送事業監督官を命じ、この法律の施行に関する事項を掌らせる。

2 港湾運送事業監督官は、必要があると認めるときは、港湾運送事業者、荷主又は船舶運航事業者に対し、この法律及びこの法律に基いて発する命令の遵守に關し注意を喚起し、又は勧告をすることが

できる。

3 港灣運送事業監督官は、必要があるとき、港灣運送事業者の事務所若しくは事業場又ははしけ若しくは引船その他の船舶に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、港灣運送事業者、荷主、船舶運航事業者若しくはこれらの事業に従事する者に出張を命じ、報告をさせ、又は質問をすることが出来る。

4 港灣運送事業監督官は、必要があるとき、港灣又は船舶内にある者に質問をすることが出来る。

5 前二項の場合には、港灣運送事業監督官は、その身分を示す証票を携帯し、且つ、関係者の請求があつたときは、これを呈示しなければならぬ。

6 港灣運送事業監督官は、この法律及びこの法律に基いて発する命令の違反の罪について、刑事訴訟法（昭和二十三年法律第三十一号）の規定による司法警察員として職務を行う。

第三十三條の二第一項中「登録を」を「免許に改め、同項後段を削り、同条第二項中「第十五條」の下に、「第十六條の二」を加える。

第三十三條の三第三項中「第十條まで」を「第十條の二まで」に、「第十六條まで」を「第十六條の二まで」に改め、「第九條第一項及び」及び「及び第九條第一項中「港灣運送事業の登録を受けた者（以下「港灣運送事業者」という。）」を削る。

第三十四條中「五万円」を「十万円」に改める。

第三十五條第二号中「第十條」第三十三條の二（これらの規定を第三十三條の二（第二項）に改め、同条第四号中「場合を含む。」の下に「又は第十六條の二（第三十三條の二第二項及び第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。）」を加え、同条中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 第三十三條第三項（第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。）の規定に違反した者第三十五條中第六号の次に次の二号を加える。

七 第三十三條第二項（第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。）の規定による港灣運送事業監督官の検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、出頭を命令に應ぜず、又は報告をせず、若しくは虚偽の報告をした者八 第三十三條第二項又は第三項（これらの規定を第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。）の規定による質問に対し陳述をせず、又は虚偽の陳述をした者

第三十七條第二号中「第十八條第一項」を「第十八條」に改め、「第二十條」を「第二條第一項」に改め、同条第三号及び第四号を削る。

附 則
1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律施行の際現にこの法律による改正前の港灣運送事業法第四條の規定による登録を受けている者は、この法律施行の日から一

年間は、この法律による改正後の港灣運送事業法（以下「新法」という。）第四條の規定による免許を受けた者とみなす。その者がその期間内に新法第四條の免許を申請した場合において、その申請について免許をする旨又は免許をしない旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

3 前項の規定により新法第四條の規定による免許を受けた者とみなされた者であつてこの法律施行の際現にその事業を休止しているものは、この法律施行後三十日以内に運輸大臣の許可を受けなければならぬ。ただし、当該期間内に事業を再開するときは、この限りでない。

4 前項の規定に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。

5 この法律による改正前の港灣運送事業法の規定によつてした命令、処分その他の行為は、新法の相当規定によつてしたものとみなす。

6 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

7 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第四條第一項第二十七号を次のように改める。

二十七 港灣運送事業を免許し、港灣運送事業の業務に關し許可すること。

第六條第一項中第十一号の五を削り、第十一号の六を第十一号の五とする。

第二十六條第一項第八号の二を

次のように改める。

八の二 港灣運送事業に關する免許又は許可に關すること。第三十八條第一項の表中港灣審議會の項の次に次のように加える。

中央港灣運送審議會 運輸大臣

の諮問に應じて港灣運送に關する重要事項を調査審議すること。

第四十條第一項第二十一号の二を次のように改める。

二十一の二 港灣運送事業に關する免許又は許可に關すること。

第四十五條を次のように改める。

第四十五條 海運局に、附屬機關として地方港灣運送審議會を置く。

2 地方港灣運送審議會について、港灣運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）の定めるところによる。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、本年度約三千五百万円の見込である（平年度約四千万円）。

について御説明申し上げます。

港灣荷役は、戦時中港灣運送事業統制令により、一港一社を建前とした独占的な企業態によつて運営されてきたが、戦後は独占企業の弊害を除去するとして理由で、總司令部の指令に基づいて、港灣荷役会社は解散され、以後港灣運送事業は何らの規制なく、自由に経営できることとなり、企業の乱立、弱体不良化を招くところとなつたのであります。このため、運輸省は昭和二十六年五月混乱した港灣運送の秩序を回復するため、現行の港灣運送事業法を制定して、事業の種類を四種に分類し、これらに一定の資格要件を設定して、事業者はすべて登録すべきこととしたのであります。しかるに同法は、業者に対する規制が登録という簡易なものであるため、十分なる規制ができず、当初の目的に反し、業者の乱立、不良化を防止することができな

いまま今日に至つてゐるのであります。現今の港運業の実態は、そうした現行法の不備欠陥に由來して、その経営規模の極端な不均衡性、下請企業の零細化を助長し、公正なる自由競争が阻害される現状を醸成しつつあります。特に零細化した下請企業の多くは、簡易な登録によつて一応港運業者としての資格を取得し、請負形式をとつて作業をしているものの、その実態は、労働ボスの人夫供給業を専業としておる企業が必ずしも少なくないのであります。こうした業者の乱立、不良化は、勢いそこに働く労働者の上にも重大な影響をもたらすし、労働条件の劣悪化、雇用の不安定はすでに港灣労働にとつて常識化された事柄となつておりまして、こうした状態をそのまま放置する

ならば、当該事業の混乱はさらに悪質化、複雑化して、その健全な発展はとうてい達成されないのみならず、関係労働者の生活権も脅かされ、その社会経済に及ぼす影響はきわめて重大といわなければなりません。よってこの際すみやかにかかる禍根、弊害を除去し、港湾運送事業における秩序を維持回復し、その安定をはかり、もって事業本来の経済的、社会的機能を發揮せしめるため、港湾運送事業法の一部を改正して当該事業活動の監督を強化し、かつ当該事業者の資格要件を厳正にして、不良事業者の規制をはからんとするものであります。

以下内容の概要について述べます。
まず第一に、本改正案は現行の登録制を免許制に改め、免許基準を明確化したのであります。前述のごとく現行の簡単な要件充足主義による登録制実施の結果は、適正なる規模を持たない不適格業者を乱立せしめ、複雑なる下請関係を生じ、不当競争、労働条件の悪化をもたらす原因となつておるのであります。すでに海運、通運、道、航空等の運送事業においては免許制が実施されており、ひとり港湾運送事業の場合のみが登録制をとっているにすぎないのであります。その理由は他の運送事業に比べて公共性が少ないということであり、そうした解釈自体に重大な誤りがあり、私達は公共性が他の事業に比べてそれほど劣るとは考えていないのであります。実際問題として、現行の登録制実施の結果がもたらした弊害を生ぜしめていることが明らかな現在、すみやかに免許制に切りかえて港湾運送事業者としての適格条件を明確化し、港湾運送事業の適正な

調整をはかることが望ましいと考えるのであります。

第二に、本改正案は荷主、船舶運行事業者及び港湾運送事業者間における運賃、料金を規制することとしたのであります。港湾荷役の波動性の結果は、独占的な船会社、貿易商社及びその代行機関としての倉庫業者に従属する元請―下請―再下請の系列化を助長し、そこに事業者の不当競争、運賃料金の不公正な値引及び割り戻し、さらには自己の運送能力を越えて元請し、これを大部分下請せしめて不当な中間利潤を得るなど、公示料金を守らぬ事業者を輩出し、その結果は港湾労働者の賃金の上にも相当の影響を与えるところとなつていたのであります。そこでそうした公示料金の不遵守を取り締まるために、港湾業者間における荷役の相互融通を行う場合には、公示料金を下回る運賃、料金で運送させ、または割り戻しを受けることを禁止、荷主及び船舶運航事業者にも公示料金遵守の義務を課し、それに違反した場合は罰則を課すこととしたのであります。第三に、現行法において一般港湾運送事業は一貫作業を行うべきこととしておりますが、実際には、法文の不明確さから、一貫作業がほとんど行われていないというのが現状であります。そこで改正案ではこの点を明確化するため、一項目を設け、一般港湾運送事業者は必ず一貫作業を行わなければならないこととしたのであります。

第四に、本改正案は運輸大臣の諮問機関として、三者構成の港湾運送審議会を中央、地方に新設し、各港湾における適正な供給運送力の策定、運送の需要と供給との調整に関すること、そ

の他港湾運送事業に関する調査、監督をこれにつかざとせ、港湾運送事業の秩序維持と、その健全なる発展をはかることとしたのであります。

この港湾運送審議会の新設によつて、現行法において運輸審議会の諮問事項であつた事柄については、これを全部港湾運送審議会の諮問事項としたのであります。

以上のほか、港湾運送事業監督官の新設、その他こまかい点について改正を試みておりますが、本改正案の主要な改正点は大体以上の通りであります。

なお改正案は、その円滑なる運用をはかるため、一カ年の実施猶予期間を設け、その施行に万遺憾なきを期した次第であります。

何とぞ慎重審議の上、本改正案に御賛同賜わらんことを望みます。
○淵上委員長 本案の審議は後日に譲ることとしたしまして、本日はこれにて散会いたします。
午後零時四十三分散会

〔参照〕
船舶職員法の一部を改正する法律案
(内閣提出)(参議院送付)に関する報告書
(別冊附録に掲載)