

第二十六回 参議院運輸委員會會議錄第七号

昭和三十三年三月十二日(火曜日)午後一時四十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 戸叶 武君

理事 江藤 智君

委員 木島 虎藏君

三木興吉郎君

大倉 精一君

石原幹市郎君

植竹 春彦君

成田 一郎君

平島 敏夫君

堀木 鎌三君

相澤 重明君

柴谷 要君

中村 正雄君

松浦 清一君

高良 とみ君

市川 房枝君

岩間 正男君

説明員

抽獲審検再審査委員事務官 富岡 延一君

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査の件

○國鉄職員春季闘争に関する件

○港灣行政に関する件

○船舶職員法の一部を改正する法律案

○抽獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○港灣法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○本委員会の運営に関する件

○委員長(戸叶武君) これより運輸委員會を開会いたします。

運輸事情に関する調査を議題といたします。

○柴谷要君 運輸大臣に春闘の問題に對します御質問をいたしたいと思ひます。九日の日に提示をされて参りました國鉄労使に対する調停案の取扱いについて、大臣の見解を最初にお尋ねいたしたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) お答えいたします。國鉄の春闘が今日のごとき事態になりましたことはなほ遺憾であります。私も関係当局として心を痛めておるわけでございます。九日の晩に調停案が出まして、その調停案につきましては、いつもの例の通り、理由その他もついておらないし、他の公社その他とのつり合いもいろいろわ

からないところがありますので、國鉄当局におきまして、ただいま調停案の内容を検討しておるわけであります。

その検討が終了したら、國鉄としての意見をもちろん決定する運びになりますので、私どももいたしましては、この調停案の過程において、また出てから今日においても、この事態を何とか当局と労組との間で円満な話し合いをつけてもらって、かくのごとき紛糾を避けたいと思つておつたのであります。そこに至らないで、昨日、今日のいわゆる実力行使というようなことに立ち至りましたことを非常に残念に思ひます。政府といたしましては、國鉄を初め各公社それぞれの立場において一つ一応善処することを期待して居るわけであります。この調停の間において、労使話し合いがつかますれば、その話し合いにより、あるいはまたこれが仲裁にでも持ち込まれるということになりますれば、その成り行きを見ますが、最終的には政府においても、その仲裁の裁定に對しましては、誠意をもってこれを尊重して円満な処理をいたしたい、かように考へて居るわけであります。

○柴谷要君 ただいま大臣のお話を聞いておりますと、三公社五現業がいわゆる自主的に解決することを望んで居る、仲裁によつて裁定が出ないことは政府としては何もできないと言外にほのめかして居るようであります。これ、相当この調停案の出でくるまでの

経緯というものについては、労使のおの十分検討されて結論が出たと思ふ。そこで、調停案の提示されたときに、すでに國鉄当局なり、國鉄労働組合なりというものの態度は明白に私はきまつておつたと思ふ。と申し上げたいために、九日、十日両日にわたりまして、國鉄当局並びに労組の間で必死の努力を続けてみました。ところが、昨日並びに本日のような結果になつたことは、一つには、これは当然労使の紛争の解決の場というものが調停委員會に持ち込まれて、そこで調停案として出されたものであります。これはまあ國鉄当局としても尊重したい。また組合としても、数度におつた調停案も示されておるけれども、これが予算化されておらない、かような不満足な点から、従来のごときおいて、出された調停案を実施するということ熱意があるならば、実は昨日、本日は避けたいということ非常に努力をしたことは、私ども中に立つて承知をいたしておるわけであります。ところが、國鉄当局もその線に沿つて努力をしたのであります。遺憾ながら、与えられた予算、今日与えられようとしております予算の中で、遺憾ながらどうにもならぬというのが実情じゃないかと思ふ。そこで、政府に對します態度等を明白にしてもらうべく努力をしたけれども、政府の方が一向にこれに對する明快な処置がとられておらない。そこに私は九日に出た調停案をめぐつて二日間もありながら、今日のような事態を起された、かように思ふのであります。政府はなぜ九日、十日という二日間あるにかかわらず、昨日、本日に及ぶような闘争をさせなければならなかつたか、こ

ういふ点について、一段と努力が足りなかつたように思うが、大臣はどのようにお考えになっておられますか、お尋ねをいたします。

○國務大臣(宮澤胤男君) この事態になりましては、私どもも、また皆さんにおかれても非常に御心配を下さつて、その間にいろいろ御尽力をいただきましたことに対しては、まことに感謝にたえません。私どもとしてもむろん、ただこれを予算措置云々によつて政府がどうこうするといふ考えではございませぬ。これが結論を得て、その結論を得た結果、この予算内においてどうしても行えないということになれば、予算的措置をしなければならぬことに成り行くことは当然であります。決してそれをたてにして、この調停をどうこうといふわけではありませぬけれども、調停の内容につきましても、まだ幾多検討をしなければならぬといふように、國鉄の当局者もそう考へておられますし、当局者からその内容を聞きましても、大体やはりそういうのはもつともである、國鉄が考へること

はもつともである、かように考へておられて、國鉄のこの一兩日の動きによつて、私ども政府としては、その國鉄の決定に基いて政府の態度を考へて

はもつともである、かように考へておられて、國鉄のこの一兩日の動きによつて、私ども政府としては、その國鉄の決定に基いて政府の態度を考へて

いかなければならない、こういう段階にあると思えます。

○柴谷要君 非常に慎重に検討されることについては、決して私も異論を持つわけはなしに、大いに慎重に検討してもらいたいと思うのですが、問題は相手方のあることで、慎重にもやはり時間的に十分期案して、慎重さを持ってもらいたい、こう思うのです。特に三波と称する闘争はすでに打ち上げになりましたから正常業務に戻って、第四波というのが次に行われるわけでありませぬ。この間の努力によって幸い第四波の避けられるように、一つぜひ政府当局においても考えていただきたいというところが一点、もう一つは、調停が示されて、組合は敢然とこれを受諾しております。多少条件つきのような形ではありますけれども、受諾してやるにもかかわらず、政府が慎重に検討しようとなつたので、三波を避けられなかつたのでありますが、その間において、非常に政府がかつてない強力ないわゆる圧力を加えているように、われわれ第三者は見ておる。そのことが、より一そう闘争を激化させたようにも思われるのでありますけれども、大臣はその点どうお考えになっておられますか、その点をお尋ねをいたしたいと思います。

○國務大臣(宮澤胤男君) 政府としては、圧力を加えるという意味は、おそらく労働に対して圧力を加えるという意味であるかと思ひますが、これはもう不法な行為はどこまでもとめていきたいというわけでありまして、それ以外に特に圧力を加えるというような考えはむしろ今日持つておりませぬ。また、そんなことのできるもの

もありません。また、あなたを初め社会党幹部の方も、ここ一兩日来、その間にあって非常にごあつせんを下さつておるので、その点についても、その御意向をも尊重して善処していきたいという気持は十分持つております。ただ、国鉄当局の責任の衝に當つておる者のかく判断ということを第一にしなければなりませんので、それぞれ連絡をとつてその決定を待つておる、こういうことで、ことに、第四波に至る間にこれを片づけなければならぬというところは全く同感でありまして、その点に關して全力を尽して今やつておる次第であります。

○柴谷要君 決して圧力を加えたのでなくて、違法行為に対しては政府としてもきせんとした態度を示すのだ、こういうことでありますから、それに対してとやかく申し上げようとは思ひませぬが、実は、私どもが九日の晩に第三波を避けさせるために徹夜をいたしました。いろいろ努力をいたしました。この間には、いろいろ組合員の中におかれの立場を理解をして、最終的には調停案受諾、これによって円満に問題を收拾するようにと、こういう線を打ち出したことも、新聞等ですでに大臣はごらんになつておられると思うのであります。その際に、官房長官談話として発表されましたことがいたく組合を刺激をいたしました。私どもが努力をして、いろいろと自後の問題を検討しておるやさきに、官房長官談話として非常に強硬なものが出てきた。それによつて、がぜん様相が変化した。それによつて、昨日のような闘争に入つてしまつた、こういうような事実があるわけであり

ます。そこで私どもとしては、決して官房長官が談話を発表したからということで、そこに責任を押しつけようとは考へておりませぬけれども、微妙な労使の対立の中における責任ある発言というものは、非常に重大な影響を及ぼすものである。この点は大臣はどうお考えになつておるか、一つお伺いしておきたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 官房長官を通じて政府の態度を表明したことは、平素から言つておることを重ねて申し上げただけでありまして、特別な新しい態度を決定したというようなことはないはずであります。平素から言つておることをただ重ねて確認して、一つ政府の方針はこれである、当局者と労働者の間においては、一つあくまでも法規に従つて、そうしておのおの立場から協調して行つてもらいたい、こういうような態度でありまして、それを特別に刺激するような意図をもつてやつたというようなことはないはずであります。

○國務大臣(宮澤胤男君) もとよりこれは当局者として、弾圧に至るような態度を特にとらうというようなことは、もちろん考へておりませぬ。ただ、すべて労働の方においても順法闘争というような言葉を使う通り、法はどこまでも守つていかなければならぬ、これは民主主義の根柢でありまして、私が申し上げるまでもなく、そういう線において、せつかく立ち直りつつあるわれわれの生活並びに経済の上には破壊を持ち来たさなというような点では、両者ともそういう心組みであると思ひますので、その点において、法の建前はどこまでも法の建前であり、しかしながら、実情に即しては、話し合ひのできる線で話し合つていきたい、こう考へております。

○柴谷要君 できるだけ実情を話し合つた上での話で、まことに大臣のお気持ちを私ども察することができるような気がするわけでありませぬが、組合が昨日から本目にかけての大きな闘争をしてゐる、この行為に対しては、政府としても強硬に処分者を出したいという気持があらうかと思ふのですが、私の見解を少しく大臣にお伝えいたしたいと思ひます。これは、私も昭和二十八年の年末闘争を指導した責任を問われて、公労法違反ということでも再びこういう行為を起さないように、できるだけ政府と円満なる話し合ひに、できるだけ政府と円満なる話し合ひの上で、一つできるだけ労働者の要求を通してもらえれば、もとより政府なり国鉄の意向も十分くんで、いわゆる公共企業体としての成果を上げていこうじゃないかということで自來努力を続

けてきたこの折であります。そこで当局としては、あるいは政府として考へられることは、不法な処置をしたのだから断頭首を切る、あるいは断頭首を切る、こういうお考え方になると、いつまでたつても私は労使間のほんのじやないか。そこで今回のような、大きなことをやつた、けしからぬとは思ひけれども、一つここで労使の間を平常に戻させる、こういうお考えに大臣はお立ちになつて事後の問題を処理されること、私は将来にとつて非常にプラスになるような感じがするわけです、私の経験から、もとより私どもも不祥事件を起させないために、より一その努力を今後も続けていきたいと思ひますが、大臣としては、かようなお気持ちで事を処理していこうというお考えであるかどうか、この点を一つお伺いしたいと思います。

○國務大臣(宮澤胤男君) たびたび同じようなことを申し上げますけれども、政府としての態度は、もう法にの話し合ひはできるだけ穏やかにやつていって円満に解決したいと、この線にほかならないのです。

○柴谷要君 これ以上大臣の見解をただしても無理だと思ひますので申し上げませぬが、不祥な事象が発生した場合には、新聞によりまして、お互い委員長なり総裁という立場で談話を発表されておりますが、かりに、当局が重大な処分をしてくれればセネストでもつてこれにこたえる、こういうふうな新聞も出ておるわけですが、こういうふうな事象を生じたいと思ひますことは、まことにわれわれとしても、とめなけ

ないと思ひます。

ればならぬと思うけれども、政府が、強硬な措置をとって、とめてとまらず、勢いにまかせてそのような形勢が生まれてくるのじゃないか、こういうことも心配するゆえに、ぜひとも大臣においては、今回の責任追及という点については、十分話し合いをし、た上で、一つ再びそういうような不祥の事態を起さないように、特にこれをきつかけにして労使間の何と、いさずか、調整といいますが、労使間の調整をはかって正常に戻させるといふように、大臣の一その努力を私としては希望したところであります。

重ねて申し上げたいこともたくさんございますが、時間の都合もございまして、以上の要望を大臣に申し上げて質問を打ち切りたいと思っております。

○相澤重明君 関連質問。今柴谷委員から質問があつて、大臣の答弁があつたのですが、私は一つ大臣にお尋ねをしておきたいのは少くとも、先ほどのお話のように調停案が示されるまでには、十分労使ともお互いに研究もし、苦勞もされたと思ふ。調停案が出るというのを待っておつたのは、むしろ労使双方の考え方でないか、こう思ふのですが、運輸大臣としては、国鉄を少くとも監督する立場にあつて、調停案が早く出ることを期待しておつたのか、それとも期待しておらなかつたのか、この点についてお尋ねをしたいと思います。

○國務大臣(宮澤胤男君) 調停にかけたくてありますから、もちろん調停が早く出ることを期待しております。

○相澤重明君 調停にかけておつたら早く調停案が出ることを期待をして

おつた。それならば、調停案が出たならばその調停案について、不祥の事態が起きないように、あるいはまた労使の紛争が調停案に基いて早く解決するように努力をされるのが私は当然政府の立場である、監督者の立場である、こういうふうにお尋ねのようですが、その点はどうかというふうにお尋ねになりますか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 今御承知の通り調停そのものに、われわれが何も意見を申し述べること、何も干渉することはできません。これはもう、調停が出ましても、実はもつと例年の通りかと思つておつたところが、全く決定だけで何もなしというふうなことは、きわめて予想外であつたし、これはまあお話の通り調停のいきさつは、国鉄の当事者としては出ておるわけでありまから、いろいろ検当をしておつたのですが、しかし、最後の段階に行けば、国鉄の当事者としても意外だったというわけです。それでその真意その他について十分検討を加え、同時に、その及ぼす影響についてもあらためて考えなければならぬ、そういう意味において、ただいま国鉄がそれに対する態度を決定すべく、今運んでおるわけですが、その決定を待ちまして、私どもはまた私どもとしての政府の許す範囲の立場で、これに対処するよりほかない、かように考えております。

○相澤重明君 私は、今大臣の答弁は形式的のそういう答弁になるかと思ふのですが、少くとも、自民党のいわゆる岸内閣として、そして日本の産業の拡大経済に向うような方向にあなた方は努力されておるわけでしょう。労働

組合の方もそういう事態については協力をしておるわけですね。ところが、ささいな要求をしておるのかかわらず、そのささいな要求金額について、当然政府がこの労働問題の紛争を解決するために、どうしなければならぬかという討議があつたはずだと私は思ふ。特に経済関係の立場なり、あるいはあなたが国鉄を持つておる担当の立場としては、閣議の中でもそういうことがあつたと思つたのですが、その点はどうかというふうになつておつたか、御説

○國務大臣(宮澤胤男君) 御承知の通り、今のお話の今日の日本の産業の立場から労使双方の面において協力をし、この事態をさらに進展させていかなければならぬことは申すまでもない。国鉄自体にいたしましても、国鉄職員が昨年来非常に輸送の増加しておるのに対して非常な協力をしてやつてもらつて、そのために収入も増加し、成績も上つておることは、国鉄当局はもちろんで、私ども監督の立場にある者といえども、その心持に対しては感謝するものであります。従つて、これに報ゆるの道がなければならぬというところは当然であります。しかし、それにはおのずからやはり、これだけ大きな組織ですから、順序というか、緩急がありまして、今とつきの間にということと、それに対して順次各方面を理解させて、そうしてこれに報ゆるの道を講じていくというには、おのずから順序と時目があるわけですが、その心持が同じでも、その間にも手続あるいはその他の時間の差においても、いろいろ考え方が違つて、今日のような事態もその一部から起つておることもあ

るわけですが、しかし、心持としては、国鉄の当局者も私たちも、こういうことからただ安い低賃金によつて人を酷使していくというふうなことが長続きをするものでもなければ、また、そんな不合理なことが、国民全体の生活を向上させていくということが根本でありまして、その根本にも反対するわけでありまから、そういう点については、ただ両方の側から、おのおの立場でいろいろ言い分がありますけれども、その間に手続とか、時間の問題に非常な困難がある。そういう全体として、この国鉄の従業員今日の要求というものを漸次満たしていかなければならぬということ、私どもも同様に考える次第であります。

○相澤重明君 大臣のお話を聞いてみると、非常にみんな賛成しちまうようなことなのだが、われわれも、組合の要求二千円というものが、それでは岸内閣が直ちに二千円出すか出さぬかという点については、やはり相当な期間が要するだろう、こういうことは思うのですが、少くとも内閣の重要メンバーであるあなたが、国鉄の関係の賃上げが出たという点については、それはやはり上げなければならぬといふことは、あなたの今のお話の中でも感ぜられるわけですが、そういう点はお尋ねになつておつたと思つたのですが、いかがですか。

○國務大臣(宮澤胤男君) お話の通りにお尋ねをいたしました。

○相澤重明君 そういたしますと、これは世論とか、あるいはまた法的手続とか、慣行とか、いろいろの事情というものがあつて、そういうものについて政府としては慎重な態度をとつ

てきた、こういうのが先ほど柴谷委員にお答へになつたことだと思ふ。しかし、労働問題というものは、手続がどうの、あるいは慣行がどうのといつて、それを長く放任しておるものではないと思ふ。やはり起きておる現象というものを早く解決することが、労使のお互いの立場でなくてはならない、そういう意味から、あなたは先ほどの、この次の十九日までという一応の考え方を示されておつたようでありまから、十九日まで政府としては考え方を示すのか、それとも今日より直ちにそういう問題について善処をするか、お答へを願いたい。

○國務大臣(宮澤胤男君) 十九、二十日の第四波というものはどうしても避けてもらいたい、こう考えております。今のお話の、国鉄当局としても、やはり背後をいえば運輸省もあれば、その他国会もあれば、いろいろな関係が広範にあるわけで、世間の空気というものもあります。それからまた労組においても、それぞれ背後の立場もあれば、いろいろありますが、やはりこれはまあ両方とも互譲の行き方でいくよりはかないわけでありまして、片方だけのことの通りにはなかなかいかないのですから、それを私は、互譲の立場をもつていけば、こういうことは起らなで済むはずであると思つたのであります。そこには時間の差と立場の差から、こういうことが起るような残念なことに立ち至つておると思つたので、しかし、私どもとしては、十九日、二十日の四波はどうしても避けた、こういう気持をもつてやつてお

○國務大臣(宮澤胤男君) これはさっき柴谷さんにもお答えした通りでありまして、私どもは、法の命ずるところはこれを破るわけにはいかない、たとえば、国鉄と労組だけの問題一つを取り上げれば、いろいろな意見も立ちましようが、日本全体の法の秩序を守っていく、一般の安寧を維持していくという立場は、政府としても強く守っていかねければならないことであります。それとこれとを調和さしていくというふうなところにあるわけでありまして、これは、政府としては無理をしよう、弾圧をしようとかいう気持は持っておりません。良識をもってすべて善処していきたい、少くとも私はさように考えております。

○中村正雄君 今まで柴谷君初めいろいろの質問に対する大臣の答弁を聞いておりますと、大体今朝の新聞記事の範囲を出ていないと思うのです。従って、私は突っ込んだ点について二、三聞いておきたいと思いますが、大體、当院の予算委員会なり社会労働委員会などで今までのいろいろな論議されました点と総合しますと、また、昨日までの私たちと政府との交渉を総合しますと、現在の段階において、運輸大臣なり政府は、調停案はめないけれども、仲裁委員会の裁定が出たらこれはもう一尊重重する、こういう言葉を使っておりますが、のう、こういう考えが現在までの大體の要約した政府の意見だろと思うのです。その点について私はお尋ねしたいのは、調停であれば尊重はしないが、裁定であれば尊重するという考え方は、どういうところが根拠なのか、運輸大臣の所見を伺いたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 今調停の段階で、これは十分にその調停案の内容もわかかっておられないから、これを十分検討して、そうして先ほど申し上げたように、これをどうしてもやれないというのなら仲裁に移すか、やれるものなら国交でいくか、こういうところにあると思うのであります。仲裁にいったらば仲裁の裁定は、政府としても、これは調停とは違って、さらに尊重しなければならぬという、これは大體の方針であります。また、物事を運んでいく上にもそれは当然のことである、こう考えている次第であります。

○中村正雄君 私はその点が納得できないわけなんです、改正前の公労法でありますと、仲裁委員会の裁定と、調停委員会の調停とは、おのずから機構も違つておりますし、価値その他についても違つた点もあると思う。現在の公労法によりますと、調停を出す人も、裁定を出す人も同じ人が出すようになっております。また、裁定は、法律上の効果からいへば、政府を拘束するのでありますが、調停は拘束しない、こうなっております。これは、形式的な論議であつて、調停の内容も、おそらく大臣も御承知のように、次に出来ます裁定の内容も、おそらく大いした変更はないと思ひます。おそらく裁定が出ると思ひます。おそれるご寄つたりのものが出るだろうという事は、大體これに関心を持つておる人間ならば、すべての人間の一致した予見であります。少くとも、労働問題の解決は、法の拘束を受ける裁定によつて解決するということよりも、調

停案によつて自主的に解決するということが、私は争議、紛争解決の一番妥当な方法だと信じております。おそらく政府もそういう考えじゃないかと思ひますが、今回に限つて、調停は尊重したい、もう一歩進めていへば、調停案を検討している、こういう表現をされておりますが、おそらく政府の腹は、三公社五現業ともに仲裁裁定は調停案と同じ線が出るだろうと思ひます。同じ内容が出ると思ひされておるのに、裁定であれば尊重するが、調停ならば尊重しないという意味がわからぬ。おそらく、その真意は、現在参議院で審議いたしております三十二年

度予算案、こういうものの審議の形勢をおそれているのだと推測するわけであり、私は、同じ内容のものを、今後実施するといふほんとうの腹があるのであれば、裁定であろうと調停であろうと、僕はいいと思う。もう一歩進めていへば、調停で事を処理する方が裁定するよりも、私は労働使の解決については妥当な策だと、こう考へておる。これについて運輸大臣の所見を伺いたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 私も、大體の筋はあなたのおっしゃる通りであると思ひます。また、そう運ばれば、こうであると思ひます。政府としては、今日この段階は、政府と国鉄自体でもしようし、政府としては直接はこれに當つておられますけれども、全体を見ておられますので、お話の通りであります。一つだけ、お話の通りであります。それだけいかなければならぬので、これらに對しても考慮を加えておるわけであり、御趣旨はわかるのであります。

すが、今のところでは、国鉄のはつきりした態度を見て、運輸省だけとしては態度を見て、それから一つ考へていかなければならぬ、ただ、その点が十九日、二十日という第四波だけはどうか避けていきたいというところへ集中して今考へております。

○中村正雄君 その点、先ほど柴谷君あたりからもたいぶ質問されて答弁されておりましたが、調停案が出るまでに国鉄の当局自体の調停案に対する予想なり、調停案が出た場合の大体イメージなり、政府は全部済んでおると思ふんです。私さばりと言つていへば、政府さえ腹をきめればこの問題は解決できると、言いかえれば、予算措置でいくか、あるいは予算措置は次の臨時国会まで延ばして、当面内部操作にやつてやるか、この二つに一つの政府の断りだけできましておると思ふんです。私は従つて、今国鉄が調停案を検討いたしておると、こういう御意見は、これはこの場のがれの言ひのがれであつて、結局検討した結果、じゃ、のみましようということにならずして、おそらく仲裁の裁定を求めると、こういうことに行くのは既定の方針だろと思ふんです。仲裁の裁定を求めると、出るものは変らぬとすれば、結局、その間五日なり一週間なりの時間をかせぐというだけであつて、何ら解決のいい方法じゃないと思ふわけなんです。従つて、この問題については、私は運輸大臣の権限において、内閣の権限において、裁定であればのもうといふ今腹があるんであれば、調停をのむべしという断定を下す僕は段階に来てるんじゃないかと思ふんです。この

点について、もう一度運輸大臣の所見を伺いたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) まあ御意見は一つ伺つておいて、私自体としては、ただいままで申し上げたようなことで運ぶより今の段階はできないといふことを一つ御了承願ひたい。

○中村正雄君 最後に、技術的な問題ですが、おそれる予定されるコースは、仲裁の裁定が出ると思ひますが、仲裁の裁定が出た場合に、技術的な問題ですが、出されず裁定は、何といたつて現在審議いたしておる予算では、これは実施できない裁定だろと思ひます。たとえ百円上げるというものであつても、現在の予算では実行できません、審議いたしている予算では、従つて、三十二年度の予算を審議中に裁定が出た場合に、技術的にこの規定を運輸大臣はどういうふうに処置できるか、技術的な方法を僕はお知らせ願ひたい。

○國務大臣(宮澤胤男君) それは、その出た時にこれは考へるというふうに申し上げるよりほか、私は今ここでどういふ処置をするということは何ら申し上げられない。出た上でこれは申し上げる。

○中村正雄君 私の心配いたしておられますのは、技術的に、裁定になれば解決が困難だといふ見通しを持つておりますから、調停の間であれば話し合ひによつて何らかできるけれども、裁定が出た場合は、予算を修正しない限りにおいては、私は実施できないと思ひます。しかも修正せずに実施しようと思ひます。この裁定を国会に承認を求めるといふには、予算上不可能とか可能とか言えないと思ひます、予

算を審議中だから。従つて、私は裁定にもつていかれるんであれば、しかも十九日、二十日の第四波を回避しようというんであれば、それまでに裁定を出して解決するか、あるいは裁定が出ずして解決して裁定を取り下げるか、いずれかの方法しかないものと思う。そういう技術的な面も答弁できなければ、十分御検討おき願いたいということをお願いいたしておきます。

○大倉精一君 私、一言だけお伺いしたいんですが、運輸委員として、労働委員じゃありませんから、運輸委員としてお伺いしたいんですが、今度の争議によつて、たださえ滞貨があるところを、三百万トンか四百万トンに上つておる、大変な問題です。ところが、きのうも私は「あさかぜ」に岸総理大臣と一緒に乗つておりましたが、大変な混乱です。ところが国民の世論というものがですね、今政府は一体何をやっておるか、こういうことになつてきておる。それは中村君も言われたように、調停案というものが出てる。労働組合はこれは早々に受諾しようとしておるんです。当局は千二百円以上は承知しない。当局は、あんたたちは隠しておるけれども、当局はそこでもつて今度は仲裁裁定にもつていく、これはセスチュアです。政府は仲裁裁定へもつていって、同じものでこれはのめぬけれども仕方がない、法に従つて、というふうなことを言つて、そして運賃値上げの一こまにしよう。これは政府のセスチュアによつて、国鉄輸送を混乱し、麻痺させておる。ところが今、日本の国ではストライキや争議をやれば、まだ一般の国民というものはそういうものになれて民主化されて

いないから、やつた方が悪いことになつてゐる。なつてゐるけれども、実際の姿というものは、政府のセスチュアによつて労働組合がああいう争議をやらざるを得ないというふうな事態に追い込んで警官を出して威圧する。従つて、セスチュアによつてこういうふうな問題を起してゐる。政府の重大責任だと思ふ。ですから、私は運輸委員として政府を追及したいことは、国鉄当局さえちゃんと千二百円というものを承知しておるにもかかわらず、政府のセスチュアによつていたずらにそういう事態に追い込んで、そういう警官を出して威圧する、世間にアッピルする。そういう仲裁裁定が出て、のめないけれども、仕方がなく政府は涙を流す。それでなつてゐる、運賃値上げの一こまとする、こういう見え透いたことを輸送の逼迫した今日なぜやるか、これはどうなんですか。

○国務大臣(宮澤胤男君) あなたの言つておられるような方法だけでいくと、政府の方はかなり無理になりますし、(その通り「全く」と呼ぶ者あり)その国民の世論が政府ばかり悪いというふうないくかもしれません。しかし、また世間の見方によれば、まあ国鉄の方もそれだけのことをやらぬでも話し合ひによつて、滞貨もさせなくて、われわれに困難もさせなくて、ということも一つの見方があります。従つて、これはおのおののなごりがあります。しかし、そういうことをおっしゃるに、か、そういうことをおっしゃるに、でも、こういう事態を解決していかなければならぬことは当然です。それからあなたの今おっしゃる通り、すでに昨年の暮れからある滞貨の上にこれを重ねていくということは非常な混乱で

ありますから、これはどうしても、両方やはり民主国家ですから、政府だけでなく、やはり労組も政府の一つの責任を分担するといふくらい立場で物事を考えなければならぬ。警察官の問題にしたところが、政府の方ばかり出したいようなわけではなく、やはり労組の実力行使もそれを呼び出すような意図になつてもおるわけですが、両方ありますから、これは両方のことを考えてうまくやつていきたい。それには国会が何といつても政治の中心ですから、ことに、この国鉄の問題に対しては運輸委員の皆さんのさらに一その、今大倉さんのお話のように、一つ委員としてこれを公平に御協力を願いたい。党の立場は違つておりましたが、社会党の皆さん方も一昨日、昨日も非常に努力して心配されておるようでありまして、同じような立場においてこれを解決していきたい、どうかさように御了承願ひます。

○大倉精一君 今双方の立場、双方の協力と言われましたが、けんか両成敗と言われておりますが、けんか両成敗ならば、政府も悪い一端をになつておることを証明しておるわけですか。今ここで私がずばりと申し上げたのです。国鉄は了承しておる。政府だけがセスチュアをやつてもつたといふつていゝ。ここに混乱があるんだから、国民の世論がどうだあだという前に、政府は責任を持つて事態を解決する。簡単なことなんだ。調停案が出たんだ、調停委員が長い間苦勞していろいろなことから検討して調停案を出した。今ここで政府がよろしい、やむを得ない、これによつて承知しよう、あるいは何しようといふところまでくるわけ

です。それを何とかして回避したい、回避したいと言つても相手のあることですから、あなたの方がやることをやらすに回避したい、回避したいと言つても、警官の力では回避できません。そういうことを一つ。

○委員長(戸叶武君) まず、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府より提案理由の説明を願ひます。

○政府委員(福永一臣君) ただいま議題となりました船舶職員法の一部を改正する法律案につきまして提案の理由を御説明申し上げます。

現行船舶職員法は、昭和二十六年第十国会において、明治二十九年の法律にかわる新法として制定されたもので、船舶職員制度史上画期的なものであります。当時わが国は、戦争による被害を免れたわずかの船舶を保有しただけで、戦中の速成教育によつてはなほだしく過剰の状態にあつたのであります。加うるに、当時わが国商船は、全く占領軍の商船管理委員会の支配下にあり、また、わが国海船の操業はいわゆるマッカーサーラインによる制限を受け、わが国海産物の前途は、何人も予測できない状態にあつたのであります。しかるに、その後平和条約が締結され、わが国経済は次第に復興発展いたしました。現に、未曾有の繁栄に向ひつつあるのであります。が、商船界、漁業界も、これと軌を一

にいたしました。現行立法法当時と比較

べますと、予想外の情勢の変化を来たしておるのであります。そのため、船舶職員に関する制度も、幾多の点におきまして実情に適しなくなつたのであります。従つて政府といたしましては、海上航行の安全をより一そう確保すると同時に、本法を実情に適応させるため、種々検討するとともに、本法の改正につきまして、海上航行安全審議会に諮問して参つたのであります。が、今回おおむね、次の諸点について改正する必要があると認めるに至つたのであります。

すなわち第一には、船舶職員の資格定員表を実情に即応させることであり、現行法は、船舶職員の資格及び員数を旧法よりも相当に引き上げましたため、急激な新法への移行は業界その他にはなほだしい影響を与えるおそれがあることにかんがみまして、経過的に、戦時中の特例と同じ基準によらせることにするとともに、遠洋カツオ、マグロ漁業の用に供する船舶につきましては、さらに臨時特例法を設けまして、できる限り円滑な新法への移行を意図して参つたのであります。客観情勢の変化は、もはや、現行法に定められた資格定員表の適用が不可能であると認められる程度に達しましたので、今回航行区域、船舶のトン数区分、船舶職員の資格及びその員数等につきまして全面的に改正を加えることとしたのであります。

第二には、免許制度を改正することであり、現行法は免許について五年ごとの更新制をとつておりましたが、實際上、海技従事者につきましては、その技能が年月の経過とともに低下することは、ほとんど見られないことで

ありますので、この際、更新制を廃止するようにいたしましたのであります。

第三には、法の適用に強力性を持たせることとあります。現行法におきましては、法律の適用、あるいは資格規定の適用につきましては、わずかの例外規定しか設けていないのであります。現に大小様々、各種各様のわが国商船は、わが国の全海域はもちろんのこと、世界至るところの海洋を航行してあります。また漁業界におきましては、その業種の多様性、航行区域の広さは、全く世界に類を見ない程度に発展して参つたのであります。現行法は、各種の船舶について、その航行区域と総トン数のみを基準として、その乗り組まずべき船舶職員の資格と員数を定めておいておられますが、船舶の構造の多様性、航行の態様の複雑は、ある場合には船舶所有者に不当の負担を課し、またある場合には航行の安全を害する等の事態を生ずるおそれがありますので、かかる事態の発生を防止するため各種の事態に対処し得るよう法律に弾力を持たせるように改めたのであります。

なお、この法律は、船舶の航行の安全に直接関係する事柄でありますので、海上における人命又は財産の損失を防ぐ必要から法の勵行をはかるため新たに運輸大臣の監督規定を設けることとしたのであります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いする次第であります。

○委員長(戸叶武君) 本案の質疑は、次回に譲ります。

○委員長(戸叶武君) 速記を始めて。

○松浦清一君 御配付いただいた「運輸と国民生活」という非常によく御調

査になった資料をいただいておりますが、この百三ページから百四ページにかけて「海上交通と海難」というのがあって、海難がどうして起るかといういろいろな事情がここに書かれておりますが、船舶職員の法案審議に際して、海難という問題はきわめて密接な関連があるわけでありまして、ここには何%何%という種類の海難の原因が書かれておりますが、船舶の隻数で、海上保安庁とも連絡をおとりいただいで、昭和十年前後三年くらい、それから戦争後の漁船と商船に分けて、事故の種類別と隻数を書いた表を御提供願いたい。

それからもう一つわかりましたら、アメリカとイギリスとノルウェーの海難事故の統計がございましたら、抜粋して同様昭和十年前後三年くらいと戦争後のものを御提出を願いたい。

○委員長(戸叶武君) 次は、捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のおありの方は質疑を願います。

○相澤重明君 提案の理由からいくと、なお一年を延長したいという提案です。これは、なぜなお一年延長しなればならぬかという、いさし詳しい説明を一つお伺いしたいのです。

捕獲審検所は昭和三十三年四月二十七日限り失効することになっておるので、なお一年延長したい、こういう説明ですね、なぜなお一年延長しなればならぬかということの説明して下さい。

○政府委員(辻章男君) お答えいたします。この捕獲審検所の検定の再審査に關する法律は、平和条約の各項に基きまして、戦争中に日本の捕獲審検所を案検を受けたものが、それに不服のある場合におきまして、この

捕獲審検再審査委員会に申し出をされた場合には、それに対して再審査をいたしまして、その戦争中の審検所の決定が正当であると確認されれば、そのままになりますし、あるいはそれがもし国際法上に照らしまして不当でありますれば、新たに判決をいたしまして、所要の処置を講ずるといふ趣旨のものでございます。従いまして、あの平和条約に加盟した国は、もとよりそういう権利を持つわけでございますが、昨年はフィリピンが平和条約の批准をいたしました日付が浅い状況でございます。それでフィリピンの状況につきましては、相当数の船が捕獲されておるのであります。そういうところからの訴えの可能性もございまして、またインドネシアにつきましても、近く批准がされる期待を持ち得るというふうな情勢でございますので、なお一年間延長したいという趣旨でございます。

○相澤重明君 そうしますと、今の答弁にどうも、平和条約が締結されたあとにフィリピンが締結された、あるいはまた今度新しく締結された国々の関係もあるから、一応連合国のそういう事情も一つ見とおさうと、こういうことと、すぐどうしてはなくても、ならぬというものでないけれども、ないという場合も予想されたい、こういうこととで一年の延長をしたという考えなんでしょうか。いわゆる今までにおける審査の結果についての件数があげられておりますが、ごく少数だと思つておられる、これからのやばりやばり、たとい一件でも二件でも、やはり該当することになるわけですから、そういう意味でなお一年間というものは、この連合国の事情を見るために延長しておきたい、こういうふうな理解してよろしいのですか。

○政府委員(辻章男君) お答えいたします。平和条約を締結し、発効いたしましたあとに相当数あるかもしれないというところもございしますが、これはまた外交的な考え方になるかと思つて、今まで諸種の平和条約締結国に對しましてはそういう制度を置いておりました。ある特定の国が平和条約の締結になりました際に、そういう組織をなくするといふことが非常に外交的に不都合な感じがいたします。

○柴谷要君 ただいまの御説明で大体要を得たような感じがするのですが、本法成立当時は、三年という期間で法律案が通つておられます。それを四年に延長し、昭和三十一年三月に一年の延長をし、またここで一年延長をすれば、こういうことですね。平和条約発効あるいは批准その他いろいろな問題があることもわれわれ承知をしておるので、この法律案の制定に對しては、この法律案の制定に對しては、小刻みにいたしません。ただ、一年々々利か、それとも、ある程度の見直しをつけて、二年くらい延長しておくのだというお考えですか。こういうふうな点で、これは一年々々延長していくというところの方が、わが国にとつては、諸外国に促進をさせる意味において、いさし考えで一年か、それとも将来を見越して、相当あると思つておられる、一年々々でいつた方が有利だといふ、こういうふうな考えに従つてやっておられるか、その点を御説明願いたい。

○政府委員(辻章男君) 今御意見のございましたような考え方もありますので、ごさいませう。御説明願いたい。

○相澤重明君 関連して、今審査中のものが三件あるということですが、これは期間としてはどのくらいあったならば、大体この問題の処理ができるのか、また三件というのはいくら内容のものか、御説明願つておきたい。

○政府委員(辻章男君) お答え申し上げます。ただいま御指摘のように、三件審査中でございますが、これは手続はちやうど裁判所の訴訟と同じようなことで、証拠を要求し、いろいろな手続を、特に外交的な要素も含みますので、往復いたしておりますので、今のところ、いつまで片がつくかどうかというところは、ちやうど見通ししかねるような状態でございます。

○相澤重明君 事件の概略を、三件の内容をちよつと説明してもらいたい。

○説明員(富岡延一君) ただいま辻事務局長から御説明がありました点をさらに補足いたしました。現在再審査中の三件の事件につきましては、内容の概略を御説明申し上げます。

まず、フランス国の要請にかかわりますサンタフェイ号という船舶でございますが、これはインドシナのサイゴンに本店を有するインドシナ船務会社のもとも所有船舶でございます。当時パナマ国籍を有する、かどをもち日本海軍に拿捕されました。捕獲審検所の検定の結果、没収の検定を受けた事件でございます。この事件の再審査の要請がございましたのは、去る昭和二十八年の十月の末でございます。事件の弁護人でありましたザバドール氏との往復何回にかわたります論議の結

いものも、また外交的にもまずい点もあるのじやないか、黙つておれば失効するのだというふうな形にして、そのときの情勢を見て、延ばす必要があると認められた場合には延ばすという方が賢明ではないかというだけの理由でございます。

○相澤重明君 関連して、今審査中のものが三件あるということですが、これは期間としてはどのくらいあったならば、大体この問題の処理ができるのか、また三件というのはいくら内容のものか、御説明願つておきたい。

○政府委員(辻章男君) お答え申し上げます。ただいま御指摘のように、三件審査中でございますが、これは手続はちやうど裁判所の訴訟と同じようなことで、証拠を要求し、いろいろな手続を、特に外交的な要素も含みますので、往復いたしておりますので、今のところ、いつまで片がつくかどうかというところは、ちやうど見通ししかねるような状態でございます。

○相澤重明君 事件の概略を、三件の内容をちよつと説明してもらいたい。

果、ただいまこの事件に關連いたしまして、これにつきましてはおそれ以外に、仏國の海事商法の學者でありますリベール教授などはパナマ國の國際法學者であるアルフロ博士がこれについての意見書と申しますか、鑑定書と申しますか、いろいろ当時の國際法の立論において、当時の鑑定者のおつておりました意見書と相當違つた両學者の鑑定書をつけて、ザバドール氏から送つてきておられるわけでありませぬ。その述べられておられます前提となる事實關係につきましても、若干の食い違つた点がございませぬ。また、従いまして、当時の拿捕臨檢調書に記載されております事實關係と相當食い違つた証拠の提出も可能だということ、相手國からかような申し出もございませぬので、ただいま申し上げましたような経緯にかんがみまして、目下その証拠の提出と、それからそれに関連いたしていろいろこちらから質問いたしてある事項もございませぬが、その返事をお待ちしているような次第でございます。従いまして、この返事が参りますれば、比較的早期に解決はつくんではないかと思ひますけれども、それではいつということ、やはり相手側の主張もございませぬ。で、何分外交機關を通じて往復——そういう質問をいたしたり、また回答を求めたりいたしておられますので、なかなか國內での調査なり、捜査のように簡単に参りませぬので、時間の点につきましては、はつきり申し上げかねる次第でございます。

それから次にギリシャ政府からの要請にかかりますエラト号と、それからバレンタイン号の二つの事件がございませぬが、これはもともとギリシャの要請にはかりませぬが、本来中國人が所有していた船舶で、戦時中にギリシャ人のジョンシー・スカラディリスという人に所有権の移転を行ひまして、それでギリシャは当時戦争關係に

あるということ、もちろんこの当時ギリシャの戦争關係にあつたかどうかというかと思ひます。再審査中におきましても問題の点でございませぬが、一応戦争關係を前提としてギリシャ船籍の船を拿捕したわけでございます。ところが、當時は訴願いたしました人は中華民國人でありまして、ギリシャ人の所有は、これは虚偽假想の所有権移転であるから、その所有権の移転は無効だということ、自分のものだから取り消してくれという訴願をしてきたわけでございます。しかしながら原檢定におきましては、ギリシャ人の所有、ギリシャ船籍を有するということ、没収はいたしておられませぬ。で、これらの点につきまして、目下ギリシャ政府の方へ、訴願人の訴願の理由と異なる根拠に立つものかどうかということについて聞いてございませぬが、ギリシャ政府との間に外交機關を通じて数次往復照會、回答等を求めておりましたのですが、一向はかどりませぬので、いろいろ督促いたしまして、ごく最近、昨年の暮れになりまして、これに対して弁護士を相手國はつけまして、最近その弁護士から、それに対する回答が出てくる段階となつておりますが、つい先日の模様では、近日中に回答書を出したいと申しておりましたので、これもその回答が出て参りました上で、しさいにそれを検討いたしました。あるいはさらにその事實關係の調査を必要とするかいかという点につきまして、従つて、これも時間の点につきましては、それは一カ月ないし二カ月で片づくかという事はちよつと申し上げかねますので、まことに不十分な回答でございませぬが、何分、これも訴訟と同じような事件で、相手から新しい証拠も出されませぬれば、これを全然討議しないわけにも参りませぬので、ただいまのところは、以上申し上げたような次第でございませぬ。

○松浦清一君 この法律案は、二十四國會でも一年の延長の案が出されて、いろいろ質疑応答が行われておりますが、問題は、早くこういう法律がなくてもいいような状態を、國際關係の中において作り上げることが必要なので、私は賛否の意見を述べべき段階ではございませぬが、大してそうならぬ案から、入念に審査をしなければならぬ案件に時間をかけて、この辺のところでも打ち切られることを要請いたします。〔異議なし〕と呼ぶ者あり。○委員長(戸叶武君) それでは、行政庁のお忙しい方々をくぎづけにすることも恐縮だと存じますので、この辺で打ち切つて、木審査に回つてきてから査察の意見を述べることがいいと思ひますので、こういうふうにご提案いたします。

○委員長(戸叶武君) ただいまの松浦君の提案について、質疑打ち切りをしたらどうかという御意見でございませぬが、いかがでしょうか。〔異議なし〕と呼ぶ者あり。○委員長(戸叶武君) それでは質疑をこの程度に打ち切ることにならうと思ひます。○委員長(戸叶武君) 次に、港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質疑のある方は順次御発言を願ひます。○大倉精一君 トン税の問題についてお伺いしておきたいのですが、この出入手数料というのは、大体当初は船舶の噸税だと思つておられるのですが、現在港灣管理者が港灣の管理について、相当費用も予算も要するのだが、この予算が必ずしも十分じゃない、こういうことか

ら、管理者の方ではトン税をやめて、そうして出入手数料を徴収するようにしたいというふうな意見を持つておられるのです。これに關しての當局の見解についてお伺いしたいと思います。○政府委員(天笠良吉君) お話の点は、港灣管理者の方では港灣管理に要する費用が、現在の港灣經營の面では十分でないが、トン税というものが港灣管理者の方へもたらせるならば、港灣管理の上から非常に望ましいということ、しばしばそういうふうにいけません。この点はいろいろ研究はいたしておりますが、今、直ちにトン税を管理者の方に回すというふうな点にも、なかなかむずかしい点もありませんので、ただいま研究をいたしておる段階でございませぬ。○大倉精一君 そうしますと、とん税の問題については、將來は考慮する余地がある、あるいは考慮したい、こういうふうな御考えのように聞かれますが、大体とん税は、聞くところによりますと、二億数千万円の財源より出ないというのを聞いておられるわけです。従つて、國としては大したことはないわけですが、港灣關係者にとつては、船の出入手数料は相当大きな財源になつておるといふことから、港灣管理の健全化ということからも、こういうふうな財源は港灣管理者の方に回してやる、外國船の出入手数料によつて港灣管理者の財源をふやしてやる、こういうふうなことがいふと思つておられるが、將來はそういうことも研究をする、これも一つ考ふる、こういうことなんでしょうか。○政府委員(天笠良吉君) お話の点、とん税は非常に管理について望ましい収入にしたいというところもございませぬが、われわれとしても、港灣管理上はそういう点を十分考えなくてはならぬのじゃないかというふうにも思つて

しらぬけれども、町は小さいが、港は比較的開港ではないけれども大きいという所があるのです。相当固定資産税にたよっておたところがある。それだけはずされたとそれだけマイナスになる。地方財政は御承知の通り非常に窮乏している現状でありますから、その辺のところは何かそれにかかわるべきものを港の方から生み出していくというところをお考えになって、自治庁の方とお話しになる機会があればやつてもらえればけっこうだと思えます。もう一つは、港管理を立ての問題、これは委員会でお尋ねをするほどのことではございませんが、川崎の港管理を立ての問題について、賛否両論に分れているとお話、反対をされている者と賛成をされている者とお話、あなたの方の手に、計画か許可申請が出ているはずですが、この機会でもなくとも検討して欲しい。どういふ経過になって、どういふ事情であるか……。

○政府委員(天植良吉君) ただいまの点は、賛否両論に分れているということとは私よく存じませんが、よく調べて御報告いたします。

○高良とみ君 ただいまの局長のお話ですと、そういう口ぶりもあつたし、またこの第六の説明には、そういう地方の港の自治の制度ができること、同は港の管理経営の第一線から退くということが書いてあります。そういふ御趣意になるのですか。国は——といつてもどの程度に退くというお考えなのでしょうか。

○政府委員(天植良吉君) 港の管理というものが、港法の制定までは管理業者というものはつきりしておりませんでした。それで港法によりまして、港管理者というものはつきりきめたわけでございます。そのときに、国は港の管理者にならない、そ

共同団体である、あるいは市とか、そ

ういふものがある、こういう意味でございませう。

○高良とみ君 しかし、国の関与する権限は、国全体の立場から必要な事項に限定してあるということをやつたててあります。やはり国として関与すべき部門が相当残るのではないかと思ふのです。その限度というふうなものを一つ御説明願いたい。これはあなたの方の港法の説明書きを読んでいると——それは具体的な面から伺いたいのですが、たとえば税関の——これは前から申し上げている問題ですが、税関の行政と出入管理と、それから港の船の配と、それから倉庫業者の活躍と、そういうものがばらばらに行われているわけなのです。それが今度の改正法によって、よほどご

か。○政府委員(天植良吉君) 今度の港法の一部を改正する法律案は、その管理の面ではないのでございまして、この面は地方におきまして、港法の四十二条の一項でございまして、これは企業が、例を申し上げますが石油の施設、石油業など非常に隆進を遂げております。そうして船が非常に大型化して参りましたので、現在の状態ではスパー・タンカーが入らないような状態でございます。それを急速に入れられるためには、公共事業として国が在来やっております方法ではどうして

も進つて参りませぬか、非常に困つたことになっておりました。これを石油業者の方が、相当——この案では五割であります。五割を出しますからやつてもらいたいという申請があつた場合には、これに対して四割——今までの港法で参りますと、そういう公共事業に対しては国が半分、それから地方公共団体が半分ということになりまして、五割も——半分もつてい

るような場合には、国は二割五分まで減らすという法律案でございませう。ただいまの管理の面では、税関管理あるいは税関が関税行政に、税関管理の全体は税関が地方の海運局で、行なつておられる、それから地方の海運局で、倉庫業あるいは港運送事業を監督しておるといふ面とは多少違つてお

ま。○高良とみ君 それは、この前の港法一部改正の御提案のときに詳しく承りまして、小さくなった港をタンカーその他のために拡張しなければならぬ、その他のいろいろの必要の出ていることは私はよく承つたので、ですから、今度の一部改正については、そういう御趣意がおもだと思ふのであります。私も、まだ港法の現

状については、地方自治体が、これから、今までもですか、港の管理委員会等のやり方が必ずしも満足しているものがないが、思ふところ、今後は御承知の通りだろと思つて、今後は、その面において、一応も二応も理解をしておいて、これを地方に移管するならば、地方がもっと責任を持つて、それらの諸機関が顔を出しているものに對して、それと地方自治体との関係がうまくいくかどうかということ

を疑問にしているわけなのです。しかし、これについては、もう少しあとで法案に従つて御質問することについて、ましよう。税関の現状などについて、種々な業者から、やはり日本の港に對しては、かなりなやり方についての不満を聞いておられるわけですが、その辺、どうも私の一番疑問にしておりますことは、管理上の問題ですからこの次

まとして御質問申し上げます。

○委員(戸叶武君) この際、横浜港における軍貨の作業経過及び労働者の直用の問題に關しまして、最近の経過について港局長より御報告を願います。

○政府委員(天植良吉君) アメリカ軍が横浜において港務衙役をいたしますために、自分で労働者を雇つてやりた

いというので進んでおりました。その全体の要求人員が三百八十六名でございまして、三百三十五名でよろしいといふふうに言つてきたところまで、この前御報告をいたしましたのであります。その後、十七人要求をしておりましたのが、二月二十五日までには充足されております。これはこんなような内訳になっております。アドバイザーと申してありますが、これは安全監督とか海務監督とかいふもので、これをA、Bというふうに分けておりました。要求してきたのは、Aが三名、Bが四名であります。そのうち、充足されたのが一名、それから通訳の方は四名要求されておりました。そのうち充足されたのが二名でございます。それからクレーンとしてタイムキーパーを要求して参りましたのが三名で、そのうち充足されたのが二名でございます。クレーンの中のタイムキーパーとして要求して参りましたのが三名、そのうち充足されたものが二名、結局二月二十五日までに、要求は十七名のうち七名が充足されておるといふ状態でございます。その後三月八日にまた要求が充足されておりました。それは、フォアマンが四名要求しております。これは四名充足されております。ウィッチマンが十二名の要求のところ十二名充足されております。シグナルマンが六名中六名充足されて、その他の一般労働者といふのは六十一名の要求で六十一名充足されております。それで、三月八日には八十三名の要求のところ八十三名充足されております。これを合計いたしますと、現在のところ、百名の要求がありまして九十名充足されております。という状況でございます。その後はまだ要求をしております。

○相澤重明君 今のこれは中間報告になりませうから、調達局長や外務大臣も一度本委員会へ呼んで聞かないといふかと思ふ。やはりこの問題は、具体的に作業はほとんど進められておつて、われわれの考へておられる問題については触れることができないような現状なんです。きょうは中間報告を受けたということだけで、後日調達局長や外務大臣を呼んで、それで真相を究明していく、こういうふうにして欲しいと思つて、それで委員長のかがでございます。

○委員(戸叶武君) そのようにしたいと思つておられます。きょうは運輸大臣が長く出られないというもので、すから、やはり運輸大臣に出てもらつておられる席で調達の長官なり、当局に出てもらつて、そうして責任ある答を願いたいと思つていたので、この次にそういうふうに取り扱いたいと思つておられます。

○岩間正男君 なお、今のことを僕からもお願いしたいと思つて、政府の説明ができるような状態になつてからということでは、非常に時期おくれになると思つて、この前から問題になつたのは、政府の態度が、統一されて、またあくまで国内法を守る、そういう点ではつきりした態度をとるような方向に当運輸委員会は進まなくやならぬと思つて、ですから、なるだけ早い時期に、できるだけ関係者を全部ここに集めていただいて、ことに、法案案議もたくさん控えておられますから、その事前に一応のめどをつけたいと思つて、よろしく御配慮願いたいと思つておられます。

○委員(戸叶武君) この委員会の終了後、委員長理事打合せを開きまして、なるだけ早急にそう取り計らいたいて考えておられます。

○岩間正男君 もう一つお願いがあるんですが、この運輸委員会の開催の大

第九

体の予定ですね。これはむろん予定で
すから、絶えず変更にはなると思いま
すが、一応の見通しを何か予定表のよ
うなものを作って渡していただきます
と非常に助かるんじゃないかと思いま
す。と言いますのは、きょうなんかの
は何やるかわからないでしまつていて
ということがありますから、一応のめ
どをやはり理事会なり何なりで立てて
いただきますようにしていただきたいと
思いますが、お願ひします。

○委員長(戸叶武君) きょうの理事会
でそれをきめたいと思ひます。今まで
衆議院の關係やなんかで、法案なんか
回ってくるのが見通しがつかなくなつた
ものですから……。若干の見通しもつ
いてきたようですから、きょうそのよ
うに取り計らいたいと思ひます。

○江藤智君 実は運輸委員会の方で
決算委員会の委員を兼務しております
方が非常に多いんです。ところが、決
算委員会と運輸委員会がいつも午後
一時から大体同じなんです、ですから
日にちを変えますか、あるいはどちら
かといひますか、こちらは午前にも
すれば、そういう点はから合わなくて
済むんですから、大体の御都合をこの
機会に聞いておいていただいた方が、
あとの理事会でもきめやすいと思ひ
ます。

○柴谷要君 決算委員会は相当先に見
通しを立てて予定表を立てられており
ます。これはずして運輸委員会はで
きるだけスケジュールを立てるとい
うことで理事会に一任したいと思ひま
す。

○委員長(戸叶武君) ちょっとと速記を
とめて。

〔速記中止〕
○委員長(戸叶武君) 速記をつけて。
本日は、これをもって散会いたしま
す。

午後三時三十一分散会

三月七日日本委員会に左の案件を付託さ
れた。

一、船舶職員法の一部を改正する法
律案

船舶職員法の一部を改正する法
律案

船舶職員法(昭和二十六年法律第
百四十九号)の一部を次のように改
正する。
目次中「第二十九条」を「第二十九
条の二」に改める。

第二条第一項第三号中「日本船舶
その他日本船舶(本邦の各港間
又は湖、川若しくは港のみを航行す
るものを除く)その他」に改め、同
条第二項中「一等船舶通信士」を「通
信長」に改める。

第六条第三号中「二年」を「五年」に
改め、同条に次の一項を加える。
2 第十条第一項の規定又は海難審
判法第四条第二項の判決により業
務の停止の処分を受けた者には、
その業務の停止の期間中は、免許
を与えない。

第八条の見出し中「有効期間」を
「失効」に改め、同条第一項を次のよ
うに改める。
海技従事者が上級の資格につい
ての免許を受けたとき、又は第五
条第二項の規定により船舶の機関
の種類についての限定をした免許
を受けた者が同一の資格について
の限定をしない免許を受けたとき
は、下級の資格についての免許又
は船舶の機関の種類についての限
定をした免許は、その効力を失
う。但し、船舶の機関の種類につ
いての限定をしない免許を受けた
者が、上級の資格についての免許
を受けたものを受けたときは、こ
の限りでない。

第八条第二項中「前項の有効期
間中であつても」を削り、同条に次
の一項を加える。
3 第十八条第三項の規定は、第一
項の資格の上級及び下級の別に準
用する。

第九条を次のように改める。

第九條 削除

第十条第一項中「一年以内」を「二
年以内」に改め、同項ただし書中「海
難審判法第二条の海難が発生したと
き」を「発生した海難について海難審
判庁が審判を開始したとき」に改
め、同条第二項中「前項」を「前二項」
に改め、同項を同条第三項とし、同
条第一項の次に次の一項を加える。

2 運輸大臣は、海技従事者が心身
の故障のため船舶職員たるに適し
なくなつたと認めるときは、その
免許を取り消すことができる。
第十條第一項中「前条第二項」を
「前条第三項」に改める。

第十四條の次に次の一條を加え
る。
(海技試験官)
第十四條の二 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、
試験に関する事務を行わせるもの
とする。

第十八條第一項中「別表第四又
は別表第五」を「又は別表第四」に改
め、同項ただし書を次のように改め
る。
但し、機関又は無線電信(船舶
安全法(昭和八年法律第十一号)第
四條第二項(同法第十四條の規定
に基く政令)において準用する場合
を含む)の規定による無線電信を
含む)を有しない船舶にあつて
は、機関長、一等機関士、二等機
関士若しくは三等機関士又は通信
長、二等船舶通信士若しくは三等
船舶通信士の職務を行う者を乗り

組ませることを要しない。
第十八條第二項中「又は別表第二」
を削り、同条第三項中「別表第六」を
「別表第五」に改める。
第十九條を次のように改める。
(航海中の欠員)
第十九條 前条第一項及び第二項並
びに第二十條の二の規定は、船舶
職員として乗り組んだ海技従事者
の死亡その他やむを得ない事由に
より船舶の航海中に船舶職員に欠
員を生じた場合には、その限度に
おいて、当該船舶については、適
用しない。但し、その航海の終了
後は、この限りでない。

2 前項の場合においては、船舶所
有者は、遅滞なく、運輸大臣にそ
の旨を届け出なければならぬ。

3 運輸大臣は、第一項の場合にお
いて、必要があると認めるときは、
船舶所有者に対して、その欠員
を補充すべきことを命ずることが
できる。

第二十條の次に次の一條を加え
る。
第二十條の二 船舶所有者は、船舶
を航行区域外に航行させようとし
るときは、第十八條の規定によるの
外、運輸大臣の指定する資格の海
技従事者とその指定する職の船舶
職員となつて船舶に乗り組ませな
ければならない。

第二十一條第一項中「別表第四
又は別表第五」を「又は別表第四に、
船舶職員の業務を行つてはならぬ
」を、船舶職員として乗り組んでは
ならない」に改め、同条第二項中、
又

ならぬ」に改め、同条第二項中、又
は別表第二」を削り、「船舶職員の業
務を行つてはならない」を、船舶職員
として乗り組んでならない」に改
め、同条第三項中「第一項」を「第一
項及び前項」に改め、同項を同条第
四項とし、同条第二項の次に次の一
項を加える。
3 前条に規定する場合には、同条
の規定により運輸大臣の指定する
資格又はこれより上級の資格の海
技従事者でなければ、当該船舶に
おいてその指定する職の船舶職員
として乗り組んでならない。

第二十二條中「船舶職員の業務を
行つてもよい」を「船舶職員として乗
り組むことができる」に改め、同条
の次に次の一條を加える。
(航行の差止)
第二十二條の二 運輸大臣は、第十
八條第一項若しくは第二項若しく
は第二十條の二の規定又は第十九
條第三項の規定による命令に違反
する事実があると認める場合にお
いて、船舶の航行の安全を確保す
るため必要があると認めるときは、
当該船舶の航行を差止めることが
できる。この場合において、そ
の船舶が航行中であるときは、運
輸大臣は、当該船舶の入港すべき
港を指定するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定による
処分に係る船舶について、同項に
規定する事実がなくつたと認め
るときは、直ちに、その処分を取
り消さなければならぬ。
第二十三條中「船舶職員の業務を
行う場合」を「船舶職員として船舶に
乗り組む場合に改める。
第二十六條第二項中「五百円」を
「八百円」に、「二百円」を「二百円」に改
める。
第四章中第二十九條の次に次の一
條を加える。

(報告等)
 第二十九條の二 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要な限度において、船舶所有者に対し、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。
 2 前項の規定により立入検査をする

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。
 3 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。
 4 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、海技従事者に対する海技免状を提示させることができる。

第三十條第一号中「又は第二項」を「若しくは第二項又は第二十條の二」に改め、同条に次の一号を加える。
 三 第十九條第三項の規定による命令又は第二十二條の二第一項の規定による処分を違反した者
 第三十一條第一号中「第二十一條第一項又は第二項」を「第二十一條第一項から第三項まで」に改め、同条に次の一号を加える。

三 第二十九條の二第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対し虚偽の陳述をした者
 第三十二條を次のように改める。
 第三十二條 左の各号の一に該当する者は、五千円以下の過料に処する。
 一 第十九條第二項、第二十三條

又は第二十四條の規定に違反した者
 二 第二十九條の二第四項の規定に違反して海技免状を提示しなかつた者
 附則第九項中「その者の申請」を「昭和三十三年十月十四日までのその者の申請」に改める。
 別表第一から別表第四までを次のように改め、別表第五及び別表第七を削り、別表第六を別表第五とする。

別表第一

船		船舶職員		資格
総トン数五十トン未満の船舶で旅客運送の用に供するもの	船	長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士
総トン数二十トン未満の帆船及び漁船並びに平水区域のみを航行する帆船	船	長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士
	機	長	丙種機関士	丙種機関士
総トン数二百トン未満のもの	船	長	丙種航海士	丙種航海士
	機	長	丙種機関士	丙種機関士
総トン数二百トン以上五百トン未満のもの	船	長	乙種二等航海士	乙種二等航海士
	機	長	乙種二等機関士	乙種二等機関士
総トン数五百トン以上千トン未満のもの	船	長	乙種一等航海士	乙種一等航海士
	機	長	乙種一等機関士	乙種一等機関士
平水区域を航行区域とする船舶	船	長	乙種二等航海士	乙種二等航海士
	機	長	乙種二等機関士	乙種二等機関士

船		船舶職員		資格
総トン数五十トン未満のもの	船	長	丙種航海士	丙種航海士
総トン数五十トン以上二百トン未満のもの	船	長	丙種機関士	丙種機関士
	機	長	丙種機関士	丙種機関士
総トン数二百トン以上五百トン未満のもの	船	長	乙種二等航海士	乙種二等航海士
	機	長	乙種二等機関士	乙種二等機関士
総トン数五百トン以上千トン未満のもの	船	長	乙種一等航海士	乙種一等航海士
	機	長	乙種一等機関士	乙種一等機関士
総トン数千トン以上のもの	船	長	乙種一等航海士	乙種一等航海士
	機	長	乙種一等機関士	乙種一等機関士

<p>近海区域を航行区域とする船舶及び第二種又は第三種の従業制限を有する漁船で乙区域内において従業するもの</p>									
<p>トシ未満のもの</p>		<p>トシ未満のもの</p>		<p>トシ未満のもの</p>		<p>トシ未満のもの</p>		<p>トシ未満のもの</p>	
機	長	船	長	一等航海士	長	二等航海士	長	一等航海士	長
乙種二等機関士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
<p>トシ数五百トシ以上三トシ未満のもの</p>		<p>トシ数五百トシ以上三トシ未満のもの</p>		<p>トシ数五百トシ以上三トシ未満のもの</p>		<p>トシ数五百トシ以上三トシ未満のもの</p>		<p>トシ数五百トシ以上三トシ未満のもの</p>	
機	長	船	長	一等航海士	長	二等航海士	長	一等航海士	長
乙種二等機関士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
<p>トシ数三百トシ以上五百トシ未満のもの</p>		<p>トシ数三百トシ以上五百トシ未満のもの</p>		<p>トシ数三百トシ以上五百トシ未満のもの</p>		<p>トシ数三百トシ以上五百トシ未満のもの</p>		<p>トシ数三百トシ以上五百トシ未満のもの</p>	
機	長	船	長	一等航海士	長	二等航海士	長	一等航海士	長
乙種二等機関士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
<p>トシ数二千トシ以上三千トシ未満のもの</p>		<p>トシ数二千トシ以上三千トシ未満のもの</p>		<p>トシ数二千トシ以上三千トシ未満のもの</p>		<p>トシ数二千トシ以上三千トシ未満のもの</p>		<p>トシ数二千トシ以上三千トシ未満のもの</p>	
機	長	船	長	一等航海士	長	二等航海士	長	一等航海士	長
乙種二等機関士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
<p>トシ数三千トシ以上のもの</p>		<p>トシ数三千トシ以上のもの</p>		<p>トシ数三千トシ以上のもの</p>		<p>トシ数三千トシ以上のもの</p>		<p>トシ数三千トシ以上のもの</p>	
機	長	船	長	一等航海士	長	二等航海士	長	一等航海士	長
乙種二等機関士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士

遠洋区域を航行区域とする船舶及び第二種又は第三種の従業制限を有する漁船で甲区域内において従業するもの

総トン数二百トン以上三百トン未満のもの

総トン数三百トン以上五百トン未満のもの

総トン数五百トン以上千トン未満のもの

総トン数千トン以上千五百トン未満のもの

二等航海士	乙種一等航海士	機 関 長	乙種一等機関士	一等機関士	甲種二等機関士	二等機関士	甲種二等機関士	三等航海士	乙種一等航海士	機 関 長	甲種一等機関士	一等機関士	甲種二等機関士	二等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	乙種一等機関士	船 長	甲種一等船長
-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-----	--------

総トン数千五百トン以上三千トン未満のもの

総トン数三千トン以上のもの

一等航海士	甲種一等航海士	二等航海士	甲種二等航海士	三等航海士	乙種一等航海士	機 関 長	甲種一等機関士	一等機関士	甲種二等機関士	二等機関士	甲種二等機関士	三等機関士	甲種二等機関士	船 長	甲種一等船長
-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-------	---------	-----	--------

別表第二
旅客船の場合

近海区域を航行区域とする旅客船	平水区域又は沿海区域を航行区域とする旅客船	総トン数五千トン以上のもの	二等船舶通信士	乙種船舶通信士
		総トン数五百トン未満のもの	通信長	甲種船舶通信士
		総トン数三千トン以上のもの	通信長	丙種船舶通信士
		総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士
		総トン数五千トン以上のもの	二等船舶通信士	乙種船舶通信士

運輸省令で定めるその他の船舶
備考 乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

別表第三
旅客船及び漁船以外の船舶の場合

船	船		船 船 職 員 資 格
	船	船 船 職 員 資 格	
遠洋区域を航行区域とする旅客船	総トン数五百トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
	総トン数五百トン以上三千トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
平水区域又は沿海区域を航行区域とする旅客船以外のもの	総トン数三千トン以上のもの	通 信 長	乙種船舶通信士
	総トン数五百トン以上三千トン未満のもの	通 信 長	乙種船舶通信士
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	総トン数千六百トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
	総トン数千六百トン以上五千五百トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	総トン数千六百トン以上五千五百トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
	総トン数五千五百トン以上のもの	通 信 長	乙種船舶通信士

別表第四
漁船の場合

船	船		船 船 職 員 資 格
	船	船 船 職 員 資 格	
第一種の従業制限を有する漁船	総トン数五百トン未満のもの	通 信 長	丙種船舶通信士
	総トン数五百トン以上のもの	通 信 長	乙種船舶通信士
第二種又は第三種の従業制限を有する漁船	総トン数五百トン以上千六百トン未満のもの	通 信 長	丙種船舶通信士
	総トン数千六百トン以上のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
第二種又は第三種の従業制限を有する漁船	総トン数千六百トン以上五千五百トン未満のもの	通 信 長	甲種船舶通信士
	総トン数五千五百トン以上のもの	通 信 長	乙種船舶通信士

附 則
(施行期日)
1 この法律は、昭和三十三年十月一日から施行する。
(遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律の廃止)
2 遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律(昭和二十九年法律第十号)は、廃止す

(経過規定)
3 この法律の施行の際現に効力を有する海技従事者の免許は、改正前の第八条第一項又は船舶職員法等の一部を改正する法律(昭和三十一年法律第十七号)附則第二項の規定にかかわらず、有効期間の定めないものとみなす。
4 この法律の施行の際現に存する船舶に乗り組まずべき船舶職員及

びその資格については、昭和三十三年十月三十一日(この法律の施行の際現に本邦外にある船舶にあつては、最初に本邦の港に到着した日から起算して一月を経過した日)までは、なお従前の例による。
5 改正後の第十九条第二項の規定は、この法律の施行の際現に航海中の船舶については、その航海が終了するまでは、適用しない。

(乙種船舶通信士等の資格についての免許に関する特例)
6 昭和三十四年九月三十日までには、乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士の資格についての海技従事者の免許は、第六条第一項第一号の規定にかかわらず、十八歳以上二十歳未満の者についても、与えることができる。
7 前項の規定により、二十歳未満

の免許を受けた者は、二十歳に達するまでは、通信長として乙種船舶通信士の資格の海技従事者を乗り組ませるべき船舶については、その免許を受けなかつたものとみなす。
三月七日日本委員会に左の案件を付託された。
一、青森県大畑港、北海道室蘭港間 国鉄航送航路開設に関する請願 (第一〇四三号)

一、国鉄東北本線尻内、下田両駅間
鉄道路線変更に関する請願(第一
〇四四号)

一、国鉄運賃値上げ反対に関する請
願(第一二二六号)

第一〇四三号 昭和三十一年二月二
十五日受理

青森県大畑港、北海道室蘭港間国鉄航
送航路開設に関する請願

請願者 青森県下北郡大畑町
長 菊池察明外二十五
名

紹介議員 青米地義三君

国鉄の本州北海道連絡航路は、明
治四十一年青森、函館間に比羅夫、田
村の両船就航以來、この青函航路一条
をもつて五十年を経過したが、その最
大輸送力は一日二十運航とされ、しか
も今日ほとんどその限界に到達しある
現状に顧み、かつ又北海道開発計画の
推進に伴い、旅客貨物共に著しく激増
して、既存の青函航路一条をもつてし
ては到底輸送の円滑を期し得ない実状
に鑑みて、新たに大畑、室蘭間に連絡
航路一条を開設し、複線航路として輸
送力を増強し、もつて本州北海道連絡
輸送の万全を期せられたいとの請願。

第一〇四四号 昭和三十一年二月二
十五日受理

国鉄東北本線尻内、下田両駅間鉄道路
線変更に関する請願

請願者 青森県八戸市長 岩岡
徳兵衛

紹介議員 青米地義三君

青森県八戸市は、東北有数の産業都市
としていちじるしい発展を示している
が、ひとり鉄道交通が依然幹線から外
れているため少なからぬ不便を甘受し

つつある状態で、しかも東北本線の電
化、複線化完成の暁には当市は永久に
幹線交通から取り残されることとなり
市の発展上並びに鉄道経営施策上はな
はだ遺憾であるから、東北本線の経路
を尻内駅から八戸線を利用して東進
し、長苗代簡易駅附近から分岐して馬
淵川沿いに北東に転じ、八戸市八太郎
部落附近から自衛隊飛行場の東側をう
回して東北本線第一市川橋附近におい
て現路線に合し下田駅に通ずるよう路
線を変更せられたい。なお新路線上に

(一)八戸市石堂、八太郎両部落間に新
八戸駅を新設すること、(二)市川地内
に現陸奥市川駅を移転すること、(三)
新八戸駅と八戸線馬淵川鉄橋附近を短
縮した気動車専用線を敷設すること等
を併せて実現せられたいとの請願。

第一二二六号 昭和三十一年二月二
十七日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 名古屋市長 昭和区鶴舞
町 寺門尊

紹介議員 成瀬 幡治君

昭和三十一年四月一日以降国鉄運賃を
一割三分値上げすることは、国民生活
の貧困を助長するばかりでなく、国鉄
に対する世論からみても、適切でない
から、国鉄運賃法を改正することな
く、輸送力増強の所要資金は、政府資
金三百六十六億の投融資によつて措置
せられたいとの請願。

昭和三十一年三月十五日印刷

昭和三十一年三月十六日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局