

第二十六回 参議院運輸委員會會議錄第二十四号

昭和三十三年五月十六日(木曜日)午前十一時十八分開会

委員の異動 本日委員武藤常介君及び泉山三六君辞任につき、その補欠として小淵彬君及び植竹春彦君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

- 委員長 戸叶 武君
理事 江藤 智君
木島 虎藏君
三木與吉郎君
大倉 精一君
植竹 春彦君
成田 一郎君
平島 敏夫君
相澤 重明君
柴谷 要君
中村 正雄君
松浦 清一君
高良 とみ君
森田 義徳君
市川 房枝君
岩間 正男君
井岡 大治君
木村 俊夫君
山口丈太郎君

衆議院議員

- 政府委員
運輸政務次官 福永 一臣君
運輸省海運局長 栗澤 一男君

運輸省船舶局長 山下 正雄君
運輸省自動車局長 山内 公敏君
事務局側
常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の会議に付した案件

- 小型船海運組合法案(衆議院提出)
○運輸事情等に関する調査の件
(自動車行政に関する件)
○港湾運送事業法の一部を改正する法律案(衆議院送付、予備審査)
○請願に関する件

○委員長(戸叶武君) これより運輸委員會を開会いたします。五月十六日武藤常介君辞任、小淵彬君補欠、泉山三六君辞任、植竹春彦君補欠に選任せられました。

○委員長(戸叶武君) 小型船海運組合法案を議題といたします。まず、衆議院の修正点について、衆議院議員井岡大治君より説明を願います。○衆議院議員(井岡大治君) 修正のま

ず条文を申し上げます。一、第八条第一項中第十一号及び第十二号をそれぞれ第十二号及び第十三号とし、第十号の次に次の一号を加える。十一 組合員の委任を受けてする組合員と組合員が使用する従業員との間の労働関係に関する事項の処理

二、第九条第三項を次のように改める。

3 前条第一項第一号から第六号までに規定する事業に前項の交渉の申出を受けた者は、正当な理由のない限り、その交渉に応じなければならない。

その他付則の項において、中小企業団体の法、組織法及び環境衛生関係営業の運営の適正化に関する法律との均衡をはかるために、関係条文の整理をすることにいたしました。

御承知のように今回この法律は、小型船がわが国海運業界に占めております役割をさらに一そう適正化をして、そうしてわが国経済の健全な発展に寄与せしめたい、こういうことからこの法案が提出されておるのであります。そこで、小型船海運業者が大企業荷主の重圧から排除されることは当然であります。同時に、この従業員に

対しても、待遇の改善あるいは生活の安定というものを十分考慮しなければ、所期の目的を達成することができません。従って、第八条に海運組合に

従事したしております従業員の労働の問題を処理する項を挿入いたしました。一その成果を上げたい、これが第一の目的であります。

第二の目的は、小型船業者が今まで一番悩んでおりましたことは、いわゆる回漕業者と小型船業者との間における荷受け、または荷渡しの料金の問題であります。そこで、この問題を円滑に処理するためには、どうしても

労働協約の応諾の義務を付さなければ、今日までの回漕業者と海運業者との間のきずなを断つことができない。

従って、十分な所期の目的を達成することができない、こういう観点からこれを明確化した次第であります。以上簡単にございますが、修正の提案にかえたいと存じます。

○委員長(戸叶武君) 御質疑のおありの方は順次御発言を願います。○松浦清一君 今度の国会では、中小企業者の団体を組織するという法律案、環境衛生に関する法律案等が出ま

して、その機会に海上運送の中小企業中のさらに低位な中小企業にある小型船の海運組合を組織するという法律案が出て参りましたことは、相関連して最も時宜に適した御提案だと思っております。ところが、この法案が出されましてから、折に触れて衆議院の関係のある方々との間においてもいろいろ御懸

談申し上げてきたのであります。この法案全体を通して若干満ち足りないところのあることを痛感しておるのであります。

その第一点は、言葉の表現は悪いかもしれませんが、この組合の中に組織せしめようとするいわゆる小型船の経済的地位、それからその浮動性、このことは、タクシー界の競争以前のいわゆるもうろうタクシーに匹敵するよう

な捕捉しがい存在であるというところは御承知の通りであります。そこで、これをせつかくこの法律をこしらえて組合を作らせようというのであり

ますから、何とかして全部のものが組合員たり得るような方法を講じられぬものであろうかということをお私に私に考えておいたのであります。それを

実現するために、かなり強い力で組合に加盟することを勧奨する必要があります。憲法の精神また中小企業団体

組織法の審議の過程を通して、いろいろ問題になってきました強制加入が是非かという問題、そういうような議論を通して、この種の組合に法的措置を講じて強制加入をさせるということ

は妥当でないという大体的結論が出てきているので、この法律の中で強制的に加入をせしめるといふような内容を織り込むことは、これは適当でない、しかしながら、この業態の実態から判断

して、この法律案の中に書いてあります通りこのいわゆる組合を作りたい人は組合を作れない、こういうこと

だけで果して所期の目的が達成するであらうかどうかということについては、一まつ不安なきを得ないので、衆議院側でお気づきになっておいて付

帯決議をされているような内容を、後ほど委員各位の御同意を得て承認されるようにお願いをしたいと思います。行政官庁としての運輸省当局者が行政指導によって、この組合を所期の目的通り組織せしめるといふ、その方法についての具体的なお考えがあれば、海運局長の御所見を伺っておきたいと思

○政府委員(栗澤一男君) たいま御指摘の点は、衆議院でも付帯決議として御要望があった点でございます。私どもも当初からいろいろ検討いたしまして、強制加入の点も検討したのでございますが、ただいまのお話のように、法文としてそういう条文を作ることはどうかというふうな議論も出て出された法案でございます。私どもの考えといたしましては、やはり同様な大體の結論を得たわけでありまして、しかし、実際問題として、やはり何かと申しまして、なるべく多数がこの組合に入りまして、アウトサイダー規制命令もございまして、このアウトサイダーの少い方が実効が上ることとは間違いないこととございまして、その点については、十分の注意を払いまして行政指導もしたい、こう考えております。ただいままでの各地区の業界その他の機運を見ますと、この問題が出て参りましたのも相当前からの話でございます。実際問題といたしまして、相当やはりこの組合を作りたい、組合法の実現を希望するという機運が盛り上ってきている。従いまして、私どもも実際問題としまして、相当にこの組合法が施行された際には、活用されて、多数の組合ができるということをお願いいたしているわけでありまして。なお具体的には、この設立の際にも、できるだけ広く勧奨いたしまして、直ちに設立の際に発起人となり、あるいは会員とならなくても、それに対する関心と申しますか、そういうものをできるだけ盛り上げさせたい、こういうふうな考えをしております。また各地区の海運局あるいは支局等におきましても、そういう気持で行

政指導をするようにいたしておりませう。また、何と申しましたも、組合に加入するという気持を起させることが第一でございます。それにつきましても、この法律によりましてできた組合がほんとうに健全に発達し、また実際に活動するというのが何よりも大事なことでございまして、そういう点につきましても、私どももいたしまして、経費等も当初はなるべく安くいたしまして、実際に実効の上る活動を活発にさせるということが大事なことでございまして、そういう点につきましても、私どももいたしまして、できるだけ組合の活動を援助し、あるいは指導しながら実効の上るようによつていって、なるほど、この組合に入れば業界としても非常に有効なんだというふうな気持をできるだけ持たせたい、こういうふうな考えをしております。また、何と申しましたも、最後は各業者の自覚と申しますか、そういう自主的な意識の盛り上がりでございまして、こういう点につきましても、特にごまかい業者でございまして、行政官庁としましては、末端が常に船員法、あるいはその他検査等の関係で折衝いたしてございまして、規定を通じまして、できるだけそういう意識を盛り上げさせるようにいたしたい、こういうふうな考えをしております。

○松浦清一君 これも問題の一点ですが、小形船による運送事業をやっております人たちの組合でありますから、実際に自分が船を持ち、そして運送の経営をするという人たちがばかりが組合を作るといふことはけつこうなんです。船を持たない回漕業者がこの法律案では組合の構成員になることがきめられてあるわけです。そこで、今の海

上運送の実態を見てみますと、荷主と回漕業者とそれから船主と、この三つの関係がございまして、荷主はできるだけ安い運賃で回漕業者との間に運送契約がなされる、それから回漕業者は船主との間に運賃等については、できるだけ安い運賃でそれを契約せしめようとす。その安い運賃を上の方からずつとピンはね、ピンはねされて、そして一番最後には、小形船に乗って働いておる船員諸君の労働条件の悪化ということになる、これはもうだれが考えてもわかる筋道なんです。しかも、今の小形船運送の実態を見てみると、いかにいって、この回漕業者の経済力よりも非常に強いわけです。ですから、幾ら幾らの運賃でなければ引き合えないというふうな船主は考えても、もしもこの程度の運賃でお前が運ばぬのなら、お前ももううちの荷物は扱わせぬぞ、よその船主とやらせ、こういうふうな圧力が加わってきて、いつも回漕業者の重圧の中に、特に自分が船を持つて、自分が船長をしてやっておるといふ諸君は困っておるわけですね。ですから、この法律の中からは回漕業者の兄弟とはいえないかもしれせんが、この業界においては非常に強い経済力を持つておる回漕業者の支配力がそのままだと定まるといふことではいかぬのではないかと、これもこの法案が頭を出してきたところからの議論の焦点なんです。その点については衆議院における審議の過程でどういふうに解明をされて参りましたか、これは木村さん、井岡さん、どなたでもけつこうですから、衆議院における審議の経過でどのように解明されたかとい

いうことを一つお教えを願いたい。○衆議院議員(木村俊夫君) 今松浦先生から御指摘のありました点は、衆議院の審議を通じて非常に大きなポイントになった点でございます。提案者もいたしまして、今お話のありましたこの小形船海運業界の実態から申しますと、まずこの法案そのものの制定目的なるものが、小形船海運業者の九割を占めておられます。小形船業者の経済的な安定をはかるというのが第一の眼目になっておられます。その目的を達する上におきましては、一応理論的に考えますと、この際お話をありましたような、言葉は悪いかもしれせんが、むしろ荷主の対抗機能的な機能を持つておる、もちろん回漕業者をこ早く、小形船海運業界の安定を期する上にかえてプラスするのではないかと、こういう議論もございました。しかしながら、この木船海運の実態を見ますと、松浦先生も御承知の通り、非常に零細業者が多々ございまして、非零細業者の何と申しますか、力といふものが、非常に経済的に申しまして、また集荷機能の上から申しまして、非常に強いというのが現状なんです。そういう点が多々あるものでございまして、回漕業者を通じて荷主と結びつくという点が多々あるものでございまして、昭和三十年程度の機帆船の輸送実績を見て参りますと、その九割一分七厘に相当する運送貨物というものが全部回漕業者の手を通じておる、特に機帆船の大宗貨物であります石炭について見ますと、その九割七分というものが全

部回漕業者の手を通じておるというのが、遺憾ながら現在の機帆船業者界の実態でございます。そこで、私どももこの法案を提案いたします際に、確かに私どもの法案制定目的そのものから直接申し上げますと、木船回漕業者を除外した方がよろしいように思いますが、けれども、今申し上げたように、機帆船業者の実態から申しますと、もしかりに木船回漕業者をこの海運組合に加えないれば、おそらくこの木船回漕業者の混乱が起きて生ずるのではないかと、ひいてはせっかく作り出した海運組合の調整規程が有名無実になるおそれがある、こういう実態的な考えに基きまして、言葉は悪いかもしれせんが、一応現在の段階では木船回漕業者を組合に加入させまして、しかしながら、加入させたあとの海運組合の運営の運用の面につきましては、もちろん運輸省の行政指導もさることながら、どうしてもこの組合の何と申しますか、この組合を作った目的をみずから意識して、団結力を強くしていただく、またこの法律の建前から申しますと、いかに経済的に力が小さい組合員といえども、必ず選挙権あるいは議決権は平等であるという建前をとっておりますので、そういう組合法の内容及び海運局、地方海運局の行政指導の強化、並びに今申し上げました通り、組合員のそういう団結意識と申しますか、今後自分たちの自主的組織を通じて、自分たちの経済的地位を安定、向上させていくんだという意識の向上を待って、ただいま申されたような目的を達していきなさい、こういうふうな考えを提案した次第でございます。衆議院の審議におきましては、ただいまのよう

たところでございます。

○松浦清一君 まあこの法律案の内容を通過して、結局行政指導、行政指導といつてもこういう任意組合に対して、行政官庁があまりに強干渉し過ぎるといふこともいけないけれども、特にこのようなもうろうとした存在である小型船の組合に対しては、非常に注意深い親切な行政指導が必要だと思ふのですが、それも運賃の調整をやるにしても、配船の調整をやるにしても、この法律全体の目的とするあらゆる調整に対しての行政指導のよろしきを得なかつたら、せっかくこの法律を作り、組合ができて何もならぬい、しかも、役所的権力をもって干渉するといふ意味合いの行政指導でなく、共同するといふか、親切に手をと

り、足をとって、そうしてこれを指導していかなかつたら、結局組合を作つて、かためて回漕業者の支那下に掌握されてしまうことになるおそれがあると思ふのです。特に海運局長にお願いをしておきたいことは、親切丁寧な権力によらざる行政指導によつてはかの組合より以上に留意されて注意をさせていただくことをお願いをしておきたいと思ふのです。

○委員長(戸叶武君) 他に御発言もございませぬようですから、御質疑は尽きたものと認めて御異議ございませぬか。

○委員長(戸叶武君) 御異議ないと認めます。

○委員長(戸叶武君) 他に御発言もございませぬようですから、御質疑は尽きたものと認めて御異議ございませぬか。

○委員長(戸叶武君) 御異議ないと認めます。

○委員長(戸叶武君) 御異議ないと認めます。

○委員長(戸叶武君) 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います。

○松浦清一君 私は、この法律案に対して賛成をいたします。

ただし、今若干の基本的な問題について御質問申し上げました通り、このような業態にある小型船の組合を作らして、そうしてその業界の安定をはかつて、またそこに働いておる労働者諸君の生活の安定をはかつていくと、そういうことについては、親切な行政指導に待つところがきわめて大きいと思ひますので、運輸当局におかれましては、衆議院における質疑の過程、また今申し上げたようないろいろな点を勘案をされて、そうして法律が制定されるように御配慮をお願いを申し上げます。

○高良とみ君 この小型船舶は、ちようど海のタクシーみたいなものだらうと思はれておるのではありませんか、それがただいまはからかから話があつた通り、荷主あるいは運送業者の下に搾取、圧迫を受けやすいし、また実際に一般国民の立場からしますと、事故が多いし、暴風雨、台風などのときには、こういう小さな小型は非常な犠牲を払っていることは、これは日本独特の姿であつて、また世界に有名なことでもあります。驚くべき状態だと思ふのでありますが、これが今回こういう衆議院の提案によりまして海運組合をお作りになりますことは、趣旨において非常に賛成であります。まことにけっこうなことだと思ふのであります。ただし、この運営につきましては、るる指摘されました通り、よほど注意して指導よろしきを得ませんと、やはり同じような圧力のもとに小型が、小資本のものが苦しむということになりますので、私どもこの点を強く当局に要請いたしまして、賛成申し上げる次第でございます。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて下さい。

の乗り入れ等については、住民はこぞって両社の乗り入れを歓迎しているわけですが。最近上京された地元民の要望等を聞きますと、むしろこれは二社の競合を許した方が滑道ではないいじやないか、こういう意見が強いのです。日田バスの許可範囲というものは森町から川底という区域に限っているようですが、それから先どういうふうにか考へておるか、この点を一つおわかりになりましたから、説明願いたいと思ひます。

○政府委員(山内公蔵君) 将来の問題につきましましては、申請によりまして、再度また申請があれば再度審査をする段階になるわけであると思ひますが、この川底から森町間の道路というものが新しく通りますので、その間業者の競合が認められたわけでございます。それから柳ヶ瀬―川底間におきましては、従前大分バスの運行が認められておりました、この間の運送量というものをいろいろの面から勘案いたしまして、現在まだ二社入れるだけの余地がないということ、あるいは日田バスにつきましましては、日田バスの分の中路線というもののについての優位性を認めるとか、この件につきましましては、柳ヶ瀬―森町間だけの免許の事案だけではないわけでありまして、非常にたくさんの方々の事案が入り組んで一緒に審議されたわけでございます。そういう点でこれには実はこまかい事案がたくさん入り組んで競合関係にございまして、総合的に判断をいたしまして結論を下したわけでございます。

○政府委員(山内公蔵君) 申請があらばまた審査することは当然でございますが、その点は法律の命ずるところによつてやることになるわけでございます。○委員長(戸叶武君) これにて休憩いたします。午後零時五分休憩

情勢というものを勘案して、決定すべきこととございまして、この席でどうこうという考への開陳は一つ御容赦願いたいと思ひます。

○柴谷要君 最後は、それでは将来の問題として、今後の申請を待つて検討をするか、こういう結論として何つてよろしゅうございませうか。

○政府委員(山内公蔵君) 申請があらばまた審査することは当然でございますが、その点は法律の命ずるところによつてやることになるわけでございます。

○委員長(戸叶武君) これにて休憩いたします。午後零時五分休憩

午後一時五十分開会
○委員長(戸叶武君) これより運輸委員会を再開いたします。

○委員長(戸叶武君) 連記をつけて下さい。

次に港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○衆議院議員(山口丈太郎君) たいだいま議題になりました港湾運送事業法一部改正案につきまして、その提案理由及び内容の概要について御説明申し上げます。

て、港湾荷役会社は解散され、以後港湾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、弱体化を招くこと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湾運送の秩序を回復するため、現行の港湾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ません。現今の港湾業の実態は、そうした現行法の不備欠陥に由来して、その経営規模の極端な不均衡性と、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運送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、労働条件の劣悪化、雇用の不安定はすでに港湾労働にとつて常識化された事柄となつておられます。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、更に悪質化、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言わなければなりません。よつてこの際すみやかにかかる

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、その安定を確保し、もつ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醸成するとともに、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、道路、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つてお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、公共性が少ないこととありますが、そうした解釈自体に重大な誤りがあり、私たちは公共性が他の事業に比べて、それほど劣るとは考へ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、もろもろの弊害を生ぜしめていることが明らかで現在、すみやかに免許制に切りかえて港運業者としての適格条件を明確化し、港運事業の適正なる調整をはかることが望ましいと考へるのであります。

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、そこに事業者間の不当競争、運賃料金の不公正な値引き及び割戻し、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等、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な影響を与えるところとなつておるのであります。そこでそうした公示料金の不遵守を取り締まるために、港運業者間における荷役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、または割戻しを受けることを禁止し、荷主及び船舶運行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といたしておりましたが、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、第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、監督をこれにかさざらせ、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

の乗入れ等については、住民はこぞって両社の乗り入れを歓迎しているわけですが。最近上京された地元民の要望等を聞きますと、むしろこれは二社の競合を許した方が滑道ではないいじやないか、こういう意見が強いのです。日田バスの許可範囲というものは森町から川底という区域に限っているようですが、それから先どういうふうにか考へておるか、この点を一つおわかりになりましたから、説明願いたいと思ひます。

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、これを全部港灣運送審議会の諮問事項としたのであります。

以上のはか、港灣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のぞみます。

○委員長(戸叶武君) 質疑は、前例によりまして次回にいたします。

○委員長(戸叶武君) これより再び諮願の審査に入ります。

午後二時十九分速記中止

午後三時三十九分速記開始

○委員長(戸叶武君) 速記を始めて。本日は、これにて散会いたします。

午後三時四十分散会

五月十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、小形船海運組合法案(衆)(予備審査のための付託は四月二十四日)

五月十四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、港灣運送事業法の一部を改正する法律案(衆)

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

港灣運送法昭和二十六年法律第百六十一号の一部を次のように改正する

第四条を次のように改める。

(免許)

第四条 港灣運送事業を営もうとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

2 港灣運送事業の免許は、港灣及び前条各号の種別について行う。

第五条の見出し及び第一項中「登録」を「免許」に改める。

第六条から第八条までを次のように改める。

(免許基準)

第六条 運輸大臣は、港灣運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始によつて当該港灣に係る全供給運送力が全運送需要量に対し著しく供給過剰にならないこと。

二 当該事業を自ら適確に遂行するに足る労働者及び施設を有するものであること。

三 当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。

四 当該事業の経理的基礎が確実性を有すること。

(欠格事由)

第七条 運輸大臣は、免許の申請者が左の各号の一に該当する場合に

は、その免許をしてはならない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過してない者

二 この法律又は職業安定法(昭和二十二年法律第百四十一号)第四十四条の規定に違反して、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

三 第二十二条の規定により港灣運送事業の免許を取り消され、その取消の日から二年を経過しない者

四 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者であつてその法定代理人が前三号の一に該当する者であるもの

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 港灣運送事業の免許を受けた者(以下「港灣運送事業者」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「港灣運送事業者の登録を受けた者(以下「港灣運送事業者」という)を「港灣運送事業者」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「中央港灣運送審議会」に、同条第五項中「第三項」を「第四項」に改め、同条中同二項を第三項とし、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「中央港灣運送審議会」に改める。

第十条の次に次の一条を加える。

第十条の二 荷主又は船舶運航事業者は、港灣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、港灣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灣運送事業者に貨物を運送させてはならず、又は当該港灣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。

第十一條第一項中「登録を受けた者」を「免許を受けた者」に、同条第四項中「運送審議会」を「中央港灣運送審議会」に改める。

第十六条中「港灣運送事業者」を「一般港灣運送事業者以外の港灣運送事業者」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 一般港灣運送事業者は、その引き受けた港灣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条を加える。

(中間利潤の規制)

第十六条の二 港灣運送事業者は、その引き受けた港灣運送の一部を他の港灣運送事業者に行わせる場合には、当該他の港灣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を当該他の港灣運送事業者に運送させてはならず、又は当該他の港灣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」を「(以下本条において「相続人等」という)は、当該港灣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。

第二十条に次の三項を加える。

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 港灣運送事業者は、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条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、港灣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「港灣運送審議会」に改め、「第七條第一項の登録の拒否」を「第四條の免許」に、「第九條第四項」を「第九條第五項」に、「次条」を「第三十二条」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(港灣運送審議会)
第三十一条の二 運輸省に中央港灣運送審議会(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灣運送審議会(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、この法律に定めらるるものほか、運輸運輸大臣の諮問に依りて、港灣運送につき、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 各港灣における適正な供給運送力の策定その他運送の需給と供給との調整に関する事。
二 従業員の作業条件及び施設の改善に関する事。
三 運賃及び料金金の基準に関する事。
四 免許の基準及び事業の運営に関する事。
五 港灣運送事業監督官の職務遂行に関する事。
六 その他港灣運送に関する事項
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らる。

5 中央審議会は、委員七人以内をもつて組織する。
6 中央審議会の委員は、学識経験のある者につき三人を、港灣運送事業者につき二人を、及び港灣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まつ消をした場合」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條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許可の取消をした場合」に改める。
第三十三條を次のように改める。
(港灣運送事業監督官)
第三十三條 運輸大臣は、所部の職員の中から港灣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るる。
2 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、港灣運送事業者、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できる。
3 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、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頭を命じ、報告をさせ、又は質問をすることができらる。
4 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、港灣又は船舶内にある者に質問をすることができらる。
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、關係者の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

定による登録のまつ消をした場合」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條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許可の取消をした場合」に改める。
第三十三條を次のように改める。
(港灣運送事業監督官)
第三十三條 運輸大臣は、所部の職員の中から港灣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るる。
2 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、港灣運送事業者、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できる。
3 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、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頭を命じ、報告をさせ、又は質問をすることができらる。
4 港灣運送事業監督官は、必要があるとき認めるときは、港灣又は船舶内にある者に質問をすることができらる。
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、關係者の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

第六 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三百一十一号)の規定による司法警察員として職務を行はる。

第三十三條の二第一項中「登録」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「第十条まで」を「第十条の二まで」に、「第十六条まで」を「第十六条の二まで」に改め、「第九條第一項及び」及び「及び第九條第一項中「港灣運送事業者の登録を受けた者(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「第十条(第三十三條の二第二項)」を「第十条又は第三十三條の二(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 第二十条第三項(第三十三條の三第三項)において準用する場合を含む。の規定に違反し者
第三十五條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、出頭の命令に依らず、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三十三條(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、「第二十条」を「第二十条第一項」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現にその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

命令に依らず、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三十三條(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、「第二十条」を「第二十条第一項」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現にその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

命令に依らず、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三十三條(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、「第二十条」を「第二十条第一項」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。

万円以下の罰金に処する。
5 この法律による改正前の港湾運送事業法の規定によつてした命令、処分その他は、新法の相当規定によつてしまつたとみなす。
6 この法律の施行前にした行為に對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。
第四条第一項第二十七号を次のように改める。
二十七 港湾運送事業を免許し、港湾運送事業の業務に關し許可すること。
第六条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 港湾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湾審議會の項の次に次のように加える。
中央港湾運送審議會—運輸大臣
應じて港湾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 港湾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、附屬機関として地方港湾運送審議會を置く。
2 地方港湾運送審議會について、港湾運送事業法（昭和二十

六年法律第六十一号）の定めるところによる。
五月十四日日本委員会に左の案件を付託された。
一、三陸沿岸の航路標識整備等に関する請願（第二〇〇三号）
一、水産物の輸送力増強等に関する請願（第二〇〇四号）
一、国鉄山陽本線の電化促進に関する請願（第二〇〇五号）
一、国鉄駿田、小浜両駅間鉄道敷設促進に関する請願（第二〇〇六号）
一、ハイヤータクシー営業権返還に關する請願（第二〇一〇号）
一、国鉄日豊線長洲、中山香駅間鉄道路線改良に関する請願（第二〇一六号）
一、福岡県板付飛行場を国際空港とする等の請願（第二〇二六号）
一、特定水域指定解除に関する請願（第二〇三三三号）
一、瀬戸内海航行危険水域に航路標識増設の請願（第二〇三四号）
一、熊本市横瀬屋、川尻両町間に一般乗合自動車経営路線免許の請願（第二〇九六号）
一、瀬戸内海における海難事故防止のための監督強化等に関する請願（第二〇九七号）
一、国鉄大船渡、釜石兩駅間鉄道敷設促進に関する請願（第二二〇五号）
一、西武線中井駅付近踏切に踏切番常置の請願（第二二〇六号）
一、国鉄東北本線白石、北白川兩駅間に新駅設置の請願（第二二〇七号）

第二〇〇三号 昭和三十三年五月四日受理
三陸沿岸の航路標識整備等に関する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸七二ノ一岩手県漁業協同組合連合会内 藤沢清助
紹介議員 千田 正君
三陸沿岸は随所に難所があり濃霧期において船舶遭難事故が多発し、航行に危険と不便を感じている実情にかんがみ航路標識を明示し、かつ未設置箇所には霧笛信号所を設置せられたいとの請願。

第二〇〇四号 昭和三十三年五月四日受理
水産物の輸送力増強等に関する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸七二ノ一岩手県漁業協同組合連合会内 藤沢清助
紹介議員 千田 正君
水産物の輸送力は著しくひつ迫し、特に盛漁期において山積滞貨し、水産製品価格の低落をもたらし、じんだな損害を被っているから、貨車の増配と、三陸沿岸鉄道及び国道の完遂を図られたいとの請願。

第二〇〇五号 昭和三十三年五月四日受理
国鉄山陽本線の電化促進に関する請願
請願者 山口県下関市議會議長 小西鶴一君
紹介議員 赤松 常子君
山陽本線は、東海道線に連結し、鹿児島本線とともにわが国の大動脈をなす最重要幹線であり、本線の電化による高度の輸送力の強化は焦びの急務であるから、すみやかに本線の電化を図りたい。またこの電化に際しては、明石から西進する計画とのことであるが、建設及び経費の少ない区間である幡生を起点として東進されるよう特段の配慮をせられたいとの請願。

第二〇〇六号 昭和三十三年五月四日受理
運輸委員会国鉄駿田、小浜両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 福井県小浜市長 今島 寿吉外九名
紹介議員 井上 清一君
国鉄山陰線駿田駅から福井県小浜市に至る鉄道は、戦前既に着工の運びとなつていたので戦争のために中断されたままとなつては、本路線は産業、経済、観光、交通、文化等あらゆる面において、地方的にはもとより国家的にも重要な高いものであるから、経済自立態勢がいよいよ強化され日本海方面に對する新生産の展開が重視される際、この沿線無尽の資源を開発活用して国家に貢献し、かつ地方文化の向上に寄与するため、昭和三十三年度においてぜひとも本鉄道敷設工事に着手せられたいとの請願。

第二〇一〇号 昭和三十三年五月四日受理
ハイヤータクシー営業権返還に関する請願
請願者 横浜市南区中村町四ノ二二一 平野岡十郎外十六名
紹介議員 相澤 重明君
終戦後統制が解除せられ一般営業は戦前に復帰したにもかかわらず、ハイヤータクシー業者だけはいまだ営業権が返還されず、同業者は生業を失ひ深刻な生活の危機に直面しているから、ハイヤータクシー営業権を返還せられたいとの請願。

第二〇一六号 昭和三十三年五月六日受理
国鉄日豊線長洲、中山香駅間鉄道路線改良に関する請願
請願者 大分県宇佐郡宇佐町 長 河野喜太郎外二十七名
紹介議員 矢嶋 三義君
宇佐神宮の鎮座する宇佐町は、また別府—耶馬溪を結ぶ観光ルートの中央にあつて、参拝者、観光客は日ごとに増加しているが、これら年間数十万にもおよぶ観光客の多くは大分交通宇佐参宮線を利用して現状である。ところが日豊線のスピード化並びに貨物輸送の増強をはかるため、宇佐駅を廃止して豊前長州から直接豊後高田市を通つて中山香を結ぶ新線の建設が、すでに運輸大臣に申請されているとの話であるが、この新線の計画が実現されると宇佐参宮鉄道の運営はまひ状態になり直ちに廃線のうきめを見るから、新線を建設することなく既設トンネルを改良することによって同線のスピード化並びに貨物輸送の増強を図られたいとの請願。

第二〇二六号 昭和三十三年五月六日受理
福岡県板付飛行場を国際空港とする等の請願
請願者 福岡市天神町二福岡県商工会議所内 山脇正

次外二十名

紹介議員 吉田 法晴君
福岡県板付飛行場には、現在既に税関、入国管理事務所、検疫所等があり、ターミナルビルの完成とともに国際空港としての外観を一応完備したから、中国大陸、朝鮮半島、シベリア、東西アジア等各地への国際ラインの開設を早期に実現し、板付飛行場をその基地とせられたいとの請願。

第二〇三三三号 昭和三十三年五月七日受理
特定水域指定解除に関する請願

請願者 岡山県議会議長 浅越

和夫

紹介議員 島村 軍次君
船舶航行の安全確保のため瀬戸内海における掃海水域に対し、特定水域航行令が全面的に適用されたため、内海沿岸の零細漁民は、主要漁場における操業が極度に制約を受ける結果となつて、収入の激減、ひいては生活の窮乏化をしいられている実情であるから、すみやかに、やむを得ない水域を除いては、特定水域の指定を解除せられたいとの請願。

第二〇三四号 昭和三十三年五月七日受理

請願者 岡山県議会議長 浅越

和夫

紹介議員 島村 軍次君
瀬戸内海は、大小無数の島が散在して、あまたの迫門を形成し潮流の変化がはなはだしいため海難事故が多く、船舶関係者から航行の安全を確保し、海難

を未然に防止するため航路標識増設の要望は、つとに強いものがあり、たまたま本月十二日遭難事故の発生した尾道海上保安部管轄佐木島沖も、かねてから再三標識設置要望の個所である。政府は本年度航路標識整備費として四億三千万円を計上しているが、瀬戸内海における海難事故続発の実状にかんがみ、これが整備費の増加をはかられるとともに、すみやかに瀬戸内海の航行危険水域に航路標識を増設して海難防止に万全の措置を講ぜられたいとの請願。

第二〇九六号 昭和三十三年五月九日受理

請願者 熊本市市長 坂口主税

和夫

紹介議員 矢嶋 三義君
熊本市横紺屋、川尻両町間に一般乗合自動車経路線免許の請願
熊本市横紺屋、川尻両町間は、現在既設の市営電気軌道が運行されているが、近年市中心部への利用者が増加し特にラッシュ時においては同軌道のみによる完全輸送が期し難い現状にあり、これが打開策として同区間のバス運行開始は早くから要望されていたところであるが、道路狭い等のため今日まで実現を阻まれていたのであるから、今度新道路の完成を機会に是非とも本路線の自動車運行を免許せられたいとの請願。

第二〇九七号 昭和三十一年五月九日受理

請願者 岡山県議会議長 浅越

和夫

紹介議員 島村 軍次君
瀬戸内海における海難事故防止のための監督強化等に関する請願
瀬戸内海は、大小無数の島が散在して、あまたの迫門を形成し潮流の変化がはなはだしいため海難事故が多く、船舶関係者から航行の安全を確保し、海難

紹介議員 秋山 長造君
今回の第五北川丸海難事故にかんがみ、監督官庁においてはその実情についてつぶさに調査を実施し、再びこのような海難事故が発生しないよう船舶の検査を厳にし、また定員超過に対する罰則を強化して旅客航路事業者の猛省をうながし、定期船発着地には常時監督官を派遣してこれが監視に当たるとともに、監督上の責任によつて第五北川丸海難犠牲者遺族に対し、国家においてこれが補償の措置を講ぜられたいとの請願。

第二一〇五号 昭和三十三年五月十日受理

請願者 岩手県気仙郡三陸村長 野々村善二郎外三名

和夫

紹介議員 千田 正君
宮城、岩手、青森の三県を結ぶ三陸沿岸は、ほり大な山林、鉱、農、水産等無限の資源を包蔵し、また観光地帯としても天然の風光に富み、その発展は物資輸送の交通路確立にまつことは言うまでもないことであり、既に気仙沼、本吉間の鉄道開通は三陸縦貫鉄道に一步前進をもたらしたものであるから、この際さらに大船渡市盛町、釜石間をすみやかに着手し逐次青森に延長せられ、もつて三陸地方開発の骨幹とせられたいとの請願。

第二一〇六号 昭和三十三年五月十日受理

請願者 東京都新宿区下落合一

和夫

紹介議員 高橋進太郎君
東北本線白石、北白川両駅間は、八、六キロの距離があるため、その中間地点の宮城県蔵王町宮町を中心として散在する蔵王宮地区及び白石市深谷、内親地区等の部落の住民は、国鉄を利用するためには時間的にも経済的にも非常な負担となつており、第十九国会において請願が採択されている白石、北白川両駅の間宮城県白石市白川大字内親字安久戸に新駅を設置せられたいとの請願。

丁目新宿区立落合第四小学校内 森岡準一外 千八百六十七名

紹介議員 高良 とみ君

西武電鉄の踏切りは第一号から第十号まで本学区にあつて、その事故は子供のみにとどまらず地城の人々をして恐怖の底に陥れている状況であり、本校としてもPTAと一体となり、戸塚警察署の協力を得て西武電鉄本社へ数度陳情を重ねて施設の整備を待つていますが、今日に至るも依然として満足な設備が施されないため、登校、下校時にはPTA会員と戸塚警察署とで交通整理に当つている現状であるから、すみやかに交通危険区対策を実施せられるよう取り計られたいとの請願。

第二一〇七号 昭和三十三年五月十日受理

請願者 宮城県刈田郡蔵王町長 佐藤甲二外三名

和夫

紹介議員 高橋進太郎君
東北本線白石、北白川両駅間は、八、六キロの距離があるため、その中間地点の宮城県蔵王町宮町を中心として散在する蔵王宮地区及び白石市深谷、内親地区等の部落の住民は、国鉄を利用するためには時間的にも経済的にも非常な負担となつており、第十九国会において請願が採択されている白石、北白川両駅の間宮城県白石市白川大字内親字安久戸に新駅を設置せられたいとの請願。

第二一〇六号 昭和三十三年五月十日受理

請願者 東京都新宿区下落合一

和夫

紹介議員 高橋進太郎君
東北本線白石、北白川両駅間は、八、六キロの距離があるため、その中間地点の宮城県蔵王町宮町を中心として散在する蔵王宮地区及び白石市深谷、内親地区等の部落の住民は、国鉄を利用するためには時間的にも経済的にも非常な負担となつており、第十九国会において請願が採択されている白石、北白川両駅の間宮城県白石市白川大字内親字安久戸に新駅を設置せられたいとの請願。

昭和三十一年五月二十二日印刷

昭和三十一年五月二十三日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局