

造船所の規模がますます拡大して大型造船所になるようなことになりまうと、これは世界の全般の需給のバランスの上からしても非常に困ることになるのじゃないか。従いまして、ねらいをいたしましては中小企業の範囲内において、適当な規模においてその内容を改善することにより重点を置いてやりたいという考えに立っているわけでございます。従いまして、具体的に中小企業の内容等も十分調査いたしまして、必要な面についての体制の改善、内容の充実ということを考へておるわけでございます。以上のような考えでこの法律をお願い申し上げておるわけでございます。

○井岡委員 その考え方は私は賛成なんです。しかし臨時措置法である限りにおいて、これは時限立法だ、私はこう思う。これは単に私が考えるだけでなしに、法案の第三條の二項の初めに、「昭和三十八年度末における中小型船舶造船業の合理化の目標」というふうに書いてある。従って、時限立法である限りにおいては、年度別計画というものが出来ない、現実には、今申されたようなことを実施しようとしてもできないのじゃないか。同時に今日の中小企業の造船所が近代化されなかつたというのは、主として私は技術の面でなくて財政的な面だつた、こう思うのです。この点はそうじゃないというお考えがあるならば明らかにしたいだきたい。そこで、財政的な面がそのおな原因であるとすれば、はかに中小企業に対する手段としてのいゝる立法があるからそれによるのだ、こう言われまうけれども、今までそれによつたけれども、できなかった

んじゃないか。こういう点を考えるならば、なぜこれに対していわゆる立法事項を含めた共同行為というやうなものをもやらなかつたかということが、非常に大きな問題となつて出てくるんじゃないか、こう思うのですが、この二つの点をお伺いしたい。

○山下(正)政府委員 お尋ねのよう、確かにこの法律は五十年間の臨時立法になつております。なぜ五十年間この合理化をしほつたかと申しますのは、先ほど申しましたやうないろいろの将来の需要を考へまして、少くとも五十年のうちに目的を達したいというねらいでございます。五十年も十年もかかつてやるのでは意味がない。少くとも五十年のうちに目的を達して、国内の需要または外国の需要に十分こたえていくために、そういうやうな考へを持っております。従いまして、五十年間につきましての全般的資金計画は約五十億でございます。それで初年度といたしましては十億を期待いたしておりますが、そのうち五億を開発銀行等の財政資金に依存いたしまして、あとの五億につきましては、市中その他の資金に依存いたしたい、こう考へております。一応私どももいたしましては、この十億の内訳につきましてはいろいろ計画はございますが、この計画につきましては、この法律案にもございまして、海運造船合理化審議会、または造船技術審議会等におきまして十分意見を聞きまして、その意見に従つて、この具体的な設備の更新の問題につきまして処理をいたしていきたいと考へております。それから、たとえば老朽施設等の取りかえの問題ができると思ひます。その

問題につきましては、初年度におきまして、工場の実態調査を十分にやりまして、そしてほんとうに取りかえなければならぬものがあつた場合には、三十五年度予算におきまして、政府の補助等が行われるやうに努力をしたいと考へております。そういうやうなわけで、設備の更新につきましては、わずかであるけれどもせめても、中小企業に年間十億程度の金が入りますことは、決してわずかな影響ではなくて、今まで数年間にとりましてわずか三十五億の金が中小企業の合理化に使われておつたやうな関係から見まして、年間十億の金が毎年入ることになりますと、相当大きな効果があるんじゃないかというやうな期待をいたしております。

それから法律の問題でございますが、御承知のやうに、中小企業につきましては、協同組合法とかまたは中小企業団体組合法というやうな法律がございまして、それぞれいろいろのことを規定いたしております。従いまして、また独占禁止法等の適用等も場合によつては考慮され得るわけでありまして、そういうやうな事柄がございまして、この中小造船所の困難な問題を解決いたしたいと考へておるわけでございます。

億を、市中銀行に政府があつてをしておすのだ、こういうことなわけです。しかしこれは、極端な申し方を失礼かも知れませんが、子供に、お前の勉強しなさいやうに、同時に前が将来大きくなつて生活が営んでいけるやうにするために、まあピアノを買つてやる、勉強室も作つてやる、あるいは何かをやつてやる、そういうことで、おやじさん、じゃその金はどこにあるのかと言われたら、とにかく五億円だけはあつたのだ、あとの五億円は、これから一生懸命あつせんして探すのだ、こう言つて子供を——小学校の子供ならそれで了解するかも知れませんが、現実にはそれを見せ金で見せてもらわなかつた、なかなか私はみんなは安心をしないと思う。特に中小企業が今まで共同行為がでなかつた理由というものを、あなた方は十分御存じのほうなわけです。共同して、ものをやろうというのをよく御存じのほうなわけです。このやうに考へてきまして、今局長が、いろいろ考へ方としての申し述べをされましたけれども、私はどうもそれでは納得ができません。ですから、もう少し、この点に具体的な裏づけがあればお知らせをいただきたい、こう思うのです。

○山下(正)政府委員 今の御質問、まことにこももな点だと思ひます。しかし、私も今までモーターボート競争会の交付金を運用して参りました場合に、この競争会のなには商工中金から市中銀行の協調融資を得まして、関連工場の企業の合理化に使へるのでございまして、商工中金の方から金が出るといふことになりまうと、その協調

融資としまして、市中金融は案外すらすらとついておる実例がずいぶんございまして、このやうな事柄から見まして、開発銀行等が融資をするということになりまうと、地方の海運局といったしましても、市中の銀行と折衝するに非常に楽になりますし、また業者としましても、もちろん非常に楽になるというところが、私も今までやつておりますモーターボート競争会の交付金の運用から見ましても、相当いけるのじゃないか、こういうふうな考へをいたしております。それからもう一つは、この造船合理化審議会の下にいろいろの専門部会を作つて、合理化の問題につきましては検討するわけでございますが、この委員会の中にも、中小企業金融公庫の方とかまたは市銀の方等も御参加願ふことになつております。従いまして、全般的造船業がめちやくちやにふくらむのだということであれば、金融界としましても非常に警戒をされると思ひますけれども、しかしそうではなくて、実質的にこれこれの需要を期待し、これこれの合理化を行うのだ、従つて、金融的に見て、これが十分納得できるのだというやうなことも、もちろんこの中で十分説明をしなければならぬと思ひます。従いまして、そういうやうな納得が得られる場合には、市中の協調融資というものが、非常に期待をしやすくなるのじゃないかというふうに考へております。従いまして、市中の半分の金につきましては、今具体的に、では確保できるかというお話に対しては、まことにばく然とした御返事で申しわけございませぬけれども、そういうやうなことでは極力努力をしていく、またこの

それからもう一つ私の心配いたしましたのは、あなたの提案の説明には、最近の東南アジア各国に対する賠償の進展及びその他後進国のわが国中小型鋼船に対する引き合い状況等にかんがみまして、今後中小型鋼船の輸出の振興を造船政策の重点の一つとして考え

がいかにか合理化をしていくべきかということの個々の計画になるわけであります。従いまして五カ年に達成できる工場もございましょうし、二カ年くらいで達成できる工場もございましょうが、その工場ごとのいわゆる合理化計画というものが具体的に検討されるわけ

らの国の開発が漸次行われる、また往
われるためには、やはり船が要るわけ
でございます。そういうような意味で
おきまして、私どもとしましては、
決して東南アジア方面の小型船の需
というものは少くないのじゃないか、
また少ければ東南アジアの開発はでき

い調査なり研究をしてみて、西ドイあたりはポンドに対してはそんなに配しておらないわけなんです。ですからインドなり中近東、あるいは東南アジアに対して非常な進出をしておるわが国は、政府は口を開いたら東南アジアとの貿易の振興をはかるんだ、

ございます。従いましてこの問題にきましては、どのような考え方でいべきかということの根本的な検討を要しなければならぬ時期にきておると思えます。従いましてその点につきまして、私どももいろいろ研究をいたしますが、大蔵省の方と十分打ち合せを

たしまして、将来ポンドの損失補償が要るか要らないかというような問題につきまして研究をいたしたいと考えております。

○井岡委員 もう一度そこを伺います。ポンドに対する認識なり考え方を再検討する時期がきている、こうおっしゃるわけです。時期が来ているのであれば、特にこの際こうある

ての熱意を示されることだと思ふ。熱意を示されたのであれば、当然それに対しての裏づけというものをしない。と、子供が言うように、いすを買つてあるのだといばつてみても、これはひびとよりよがりになつて、一人で相撲を取つているのと少しも変らぬと思ふ。だからこの点をもう一度お伺いしたいと思ふ。

○山下(正)政府委員 この六条につきましては、当初「資金の確保」という形で実は考えたわけでございます。ところがこの「資金の確保」につきましては、大蔵省としてはそういう書き方では困るというような強い意見が出まして、このためには十分いろいろな折衝をいたしました。が、「確保」では困る、「あつせん」に直してくれということでございます。しかし「あつせん」に直して

ても、君たちの言うことはよくわかるから十分の一つ協力をする、協力をするかわりに「確保」を「あっせん」に直してくれということでございます、まことに裏話で恐縮でございますが、その点につきましては十分約束をいたしておるわけでございます。開発銀行の方とも事務的にいろいろ打ち合せをいたしておりまして、私どももいたしまして資金の確保ができるというつもりは

いたしております。まことに不明確な答弁で申しわけございませんが、御了承願いたいと思います。

○井岡委員　まあ内輪話もされて非常に苦勞されていることですから、私にあえて追及しようとは思いません。思いませんが、大蔵省が確保では困る、あつせんにしてくれという限りにおいては、大蔵省自体もあなたの方の五カ年計画というものについては了解するけ

れども、必ずしもそれを遂行させてやろうというだけの自信というものがやはりないのじゃないか、こう思うのです。ここがやはり問題だと思うのです。

す。だからあなたに協力してくれないのだ、してくれないのだと言っても、われわれには直接交渉をしておらないのですから、われわれはこの法案の条文を見て国民の救済をはかることしか知らないのですから、この点を明確にしておく必要があると思うのです。ですからお尋ねしておるのです。もう一度言って下さい。それから開発銀行、開発銀行とおっしゃっておりますけれど、

も、開業銀行の問題は特別ワクはな
ですか。一般ワクではないのですか。
○山下(正) 政府委員 開業銀行の資金
ワクは一般ワクでございます。それ
で、これはまた裏話を申し上げまし
て、恐縮でございますが、実は中小
型鋼船の合理化の法案を提案して参
りました場合に、君たちがこういうこ
とを考えるなら、どんな業態でも全
部こういう格好にして持つてくれれば法律

保」と書かれたのでは、大蔵省としては将来もこういう法律でにっちもさっちも財政資金の融通ができなくなるとののだというようなこともございまして、しかし私どもとしましては、この中小の問題につきましては、先ほど言いましたように国内のことはもちろん、将来につきましても非常な大きな発展性があり、またぜひしなければなら

の熱意のあるところを披瀝して、やっ
と——ただし「確保」でなしに「あつ
せん」でがまんしてくれ、そのかわり協
力してやるというようなことでござい

まして、それ以上の説明を申し上げる
ことができないのは非常に残念でござ
います。そういうような事情であつ
たわけでございます。

せんが、標準設計の費用につきましてもは、予算といたしまして四百万円ほどについております。それからそのほか技術の講習会とか、いろいろの技術に対する打ち合せ等を当然しなければならぬと思いますが、それらにつきましてはモーターボート競走法を改正したいといただいた交付金を利用していただきたいと考えております。もちろん年額交付金としましては一億八千万円から一億六千万円程度ございますので、それらの費用をこの設備の点にさくということとは、なるべくしたくないと考えております。と申しますのは、それらの金が今海難防止または関連工業の設備の近代化のために使われておりますので、それらの方になるべく重点的に充てまして、全般の合理化のためのいろいろな会合とか研究とか、そういうことに競走法の改正をお願いしました交付金を利用していきたいと考えております。

○關谷委員　それなら最初から、私があの附則で変更したモーターボートの金はこういうふうにして幾らあるのかと言ったときに、これは幾らあります、こう使いますと答弁すれば、二度聞かなくても済むわけであります。どういうものか局長は答弁を残しておいて、そうして少しでも長引いた答弁をしたいというふうな考え方のように思うが、委員会の審議をもう少し早くするよう、こちらの聞いたことは残らず答弁をしてあとへ残さぬようにしてもらいたいと思います。大体あとはあなたを責め立てたところで、それは言うのが無理なので、これから大蔵省の方に私たちはただしたいと思ひます。

これに関連して二、三点お尋ねしたいと思ひます。そこらに鉛筆でもお尋ねすることを残さぬように書いておいて下さい。この五カ年計画を実施いたしまして、そこに合理化ができたというところになりますと、合理化のできたところは表示をすることがどうか。積極的なあなたの方から表示がでないというところなら、合理化ができた工場としては、うちは合理化ができていないところを表示したい。また表示することによって世間への信用も高まってくるので、必ず業界からそういう申請が出てくると思うのでありますが、出てきた場合には、これはそういうふうな条件はないので、認定というふうなことを向うが申請してきた場合には認定できるかどうか。そういうふうな具体的な方法はどんなことを考えておられるか。

同時にもう一つ、合理化のできたところでは、賠償等の輸出船のようなものができてきますが、そういう場合の配分の際にもそういうふうなことを特に考慮せられるのか、そういう点もあわせて答えていただきたい。

○山下(正)政府委員 認定の問題につきましては、業者の申請によって認定をいたしたいと思っております。積極的にこちらが認定するということではなくて、業者がこういう設備をやったから認定してもらいたいということによって認定をいたしたいと思ひます。

それから輸出の問題につきましても、実は中小業者で団体を組織する動きがございます。従来は、造船工業会の乙種会員として全国の八つの地区にみな入っておる中小造船所と、もう一つは、全国的な中小造船協議会という

団体を組織しておるのと二つございまして、これが今回この法律を機縁にいたしまして全国一本にまとまりまして、社団法人格を持った団体になろうとしております。従いまして、これらの団体と輸出組合とを結びつけるというふうな形をもちろんとするつもりでございます。

このほか中小造船所の輸出の確保につきましても、端的に申しますと会費の集まり等も十分じゃございませんので、輸出全額として伸びるような方法で何らか考えなきゃならぬというふうにも思っておりますが、具体的に考えておりますのは、ただ輸出組合との結びつきの問題を考えております。

○關谷委員 私は関連で自分の質問をしまして、井岡委員には相済みぬのでありますが、もう一、二点でありますので、関連して済ましていただきたいと思います。

これで中小鋼船造船業の關係の対策は五カ年計画もできますが、もう一つ零細な修繕専門のところとか、あるいは木造船造船所に対しては、これが終るとあとの対策として、運輸省としては、零細企業対策というふうなことが、これは中小企業対策といえますが、それでやるわけですが、もう一步踏み出して、木造船關係の零細な造船所あたりの合理化という点も、私は氣をつけなければならぬと思うのです。これについてはどういうふうな考えを持っておりますか。あなたの方、そんなものはアメリカのようなもので、ほうっておいたらまたちぎれなもので、何とかして生きていくのだというふうにかえておられるのか、あるいはまた何とかしてこれを助けてやって、コスト

の引き下げのできるように、経済界に裨益するようにしよう、こういうふうにかえておられるのか、この点、参考に向つておきたい。

○山下(正)政府委員 木造船を対象にして業界の合理化をはかっているというところは、かねがね考えておりましたが、実は非常にむづかしい問題があるわけでありまして。と申しますのは、木造船の需要という問題がはつきり大きくクローズ・アップしてこない。というて、それでほうっておいていいかということになりますと、決してそうじゃないのでございまして、地方の海運局といたしましては、地区的に協同組合等を組織して資金のあつせん等をいたしておりますが、それが必ずしも十分な成果を上げていない実情でございまして。従つて、少くとも技術のレベル・アップについても何らかの施策はないかというふうに考えておりました。御承知のように予算で木造船造船所の技術向上の諸経費を要求いたしておりますけれども、いつも大蔵省の承認するところとなつておりません。従つて今回のこの中小鋼船造船業合理化の法案に伴いまして、モーターボートの交付金等の利用の道が開けるようになりますので、できれば木造船の船主の講習会程度のことでは、大した費用も要りませんので、この費用のうちでできるのではないかと考えておりますが、基本的な木造船造船所の合理化の問題につきましては、今後私も十分検討していきたいと考えております。

○關谷委員 この分の法律ができましたからいろいろなことありまして、木造船は昔からある日本の木材

資源の關係、その他石油等の關係で発達してきたものでありますので、まだこれがなくなるといふような事態は参りません。そしてこれからは需要があまりないといふようなことですが、それは大きな認識の誤りでありまして、木造船といふものももっと力を入れなければならぬ。ことにあの中からはセメントで張りつけておるようなボロ船ばかりあるときに、もう少し考えなければならぬ。これは海運局においても船腹調整の面でも考えてもおりますが、それと同時にこの造船所の關係についてはもっとも——これはあな方もまだ十分頭の中に置いておられぬようですが、私たちがそういうふうなことに付いて、実情はあなたの方によくわかるように御説明いたしますから、その点について一つよく対策を練つていただきたい。とりあえず、まづこの中小鋼船造船所についての対策をやつて、それと並行して木造船の造船所の關係もやはり研究するような係を二人や三人置いて、実情調査をさせていただきます。需要の關係やなんかわからぬと言ふが、何もそういうふうなことをしてないからわからぬのであつて、実際の木造船の状態なんか考えたら、おそろしいようなものがある。これはあなたの方、この点にもよく手をつけられるように、安閑として今のまでの情力でやっていくというふうなことでもなくして、このごろは海運局にも船舶局にも中小企業対策があるんだというふうなことで打ち出しておるのではありませんが、もう一つ零細企業対策もあるんだといふところまで徹底した方策をとらうとしておるのが、私たちが考えておりますので、その点一つ

く今から御調査をお願いしたい。そうしてそのための係員等も準備してもらいたいといふことを希望して、私は質問を打ち切ります。

○井岡委員 同僚の關谷さんがほとんど尋ねていただいたので、私は重複を避けます。

そこで最後に、この法律案をちびりちびり出されたといふことですが、私はどうでもいいのですが、いずれにしても「もしあとにこの法案を見る人があれば、法律にならない法律として奇異な感を持つであらう」といふような文章の出ているほど、これは先ほどから言うように、なまぬるい湯に入つてしまつて、それから出るにたがひぬ困つた法律だと私は申し上げておるのです。ですから十分御注意願つて、特段の措置を講じていただきたいということをお願いしておきます。いづれはかの問題は、大臣なり大蔵当局が参りましてから二、三お伺いしたいと思ひますので、それに譲ることになります。

この機会にもう一つだけ、この法律案とは關係はございませんが、輸出の振興策について一つお願いをしておきたい。船が大きくなつて参つたので、大造船所あたりはかなり大きな仕事を持っている。しかし大造船の部類に入つて、そうして一万吨級の船台のある造船所は、全くここ二、三カ月で仕事がないという状態じゃないかと思ひます。こういう点について、船舶当局はどういうお考えを持っておられるか、一つお伺いしたいと思います。

○山下(正)政府委員 現在の世界の海運市況は非常に悪いわけでありまして、特に不定期船の建造につきまして

は船主の意欲が減退をいたしておりま
す。そういうようなわけで、輸出船に
いたしましては注文があれば大型タン
カーに集中いたしてございまして、不
定期船の注文ということが比較的少い
わけでございまして、従いまして私ども
いたしましては、できる限り中小造船
所の需要を喚起したいわけでございます
が、実は不定期船またはライナーと
申します貨物船といたしましては、欧
州方面に船主が相当あるわけでござ
います。従ってまた日本の注文者が、従
来はギリシャ系のアメリカの船主に非
常に片寄り過ぎておったわけでござい
まして、どうしても市場を少し広く、欧
州市場に目を開く必要があるんじゃない
かと、いろいろ考えをもちまして、昨年造船
工業会等とも折衝をいたしまして、や
はり欧州方面のそういう貨物船を注文
するような船主を開拓する一つの機関
を作ったかどうかというような提案も
いたしました。ところが、そのうち約
半額程度は国の援助に待つわけでござ
います。ところが貿易振興費の関係で
全面的に認められなかった。私もい
ろいろ通産省とも打ち合せをしてやり
ましたけれども、通産省の方で大蔵省
の了解を得られなかったという事情が
ございまして、非常に残念に思ってお
ります。しかし今ジェトロの事務所等
がハンブルグ等にできるようなござ
いますし、できればそこに何らかの形で
人を送って、欧州市場をできるだけ開
拓するというような努力を今後いたし
たいと考えております。

それからもう一つは、賠償関係で
貨物船の要求が相当ございまして、ハ
イ・スピードの非常な優秀な船につき
ましては、必ずしも今手あきのところ

ができるとは限りませんけれども、で
きるだけそれらのハイ・スピードの船
でなくて、いわゆるコンモン・キャリ
アとしてのトランパーの注文をなるべく
多くしてもらいたいという希望を持っ
ております。従いまして、私
どもは輸出船につき、そのような努力
をいたしたいと考えております。それか
ら、国内船につきましては、最近造船
所の延べ払いまたはストック・ポート
の形式で貨物船の四、五千トンから
七、八千トンまでの船の受注がばらば
ら出ております。と申しますのは、
現在船価が割合に安いので、それから
もう一つは、造船所も何とかして仕事
をとりたいという二つの考えから、船
主といろいろ話し合いをしまして、場
合によってはストック・ポート、場合
によっては延べ払いというような形、
船の注文が若干ふえつつあります。私
どもはいたしましては、積極的に船主
に船を作れというわけにも参りません
けれども、できるだけ需要の造成とい
うことに努めて参りたいと思っております。

○井岡委員 そのためにポンド圏の
問題を解決してもらいたいということ
と、延べ払いの問題が、今いわゆるド
イツとかあるいはイギリスに比較して
日本は非常に短かいのじゃないか、こ
ういう点からかなり輸出船について困
難を来している向きもあるのじゃない
か、こう思うのですが、この点はど
ういうふうにお考えですか。

○山下(正)政府委員 今延べ払いの問
題につきましては、実は日本では原則
といたしまして、引き渡しまでに三割
のキャッシュ、あと六年ないし七年の
延べ払いというのがおこなわれてお
ります。ところが、先ほどお話が出ま

したような東南アジア方面等の資金の
非常に少ないところ、または中南米等
と大規模な延べ払いを希望いたして
おります。たとえば二五%の八年ないし
十年の延べ払いというような希望
が出ております。ところが、欧州では
どういうふうなやり方かと申しま
す。と、原則的にドイツではあまり大
きな延べ払いをやっておりません。し
かし東南アジア方面とか、資金の足ら
ない国につきましては、先般もインド
ネシアの大使館から公電が参りました
けれども、一五%で十年の延べ払いと
いうようなケースがあった。またイタ
リア等につきましては、多分頭金が
五%か一〇%で、それが十五年の延べ
払いだというような契約が成立したと
あるというふうな公電が入っております。
従いまして私どもは、大蔵省に造
船の現状を説明をいたしまして、
今後輸出造船を伸ばすためには、そ
う資金の不足した国については、大
幅な延べ払い、少くとも先ほど申し
ましたような、一五%の頭金で五年ない
し十年の延べ払いというのをせ
ひやってもらわなければ困るというよ
うな話をいたしておりましたが、まだ具
体的にそこまで折衝の結論に至って
おりません。

○井岡委員 せひ輸出の振興のため
に、この点は当局は努力をしてもら
いたいと思うのです。大きいところは三
万トン、五万トン、十万トンというの
で、これはある。ところが一万トンく
らいの船を持てている造船所は全
く困っているのです。同時にいわゆる計
画造船についても、不定期船は船主が
希望しないというので、船舶当局もこ
れになかなか当ててやるというよう
なことをしない。こういうことは、
せっかく近代化しろということ盛ん
に金をつぎ込んで、近代化したところ
で仕事はなくなった、こういうこと
で、いわゆる泣きつらにハチというよ
うな格好で大へん困っております。や
はり中近東あるいは欧州方面に對し
ての市場を開拓してもらうために、一
つポンドの問題を考慮をいたしたくも
同時に、延べ払いの問題を十分検討し
て、私の質問を終わります。

○塚原委員長 土井直作君。

○土井委員 同僚の各位から中小型造
船業の合理化の問題について、それぞ
れ質問があったのでありますが、あ
るいは重複するような場合もあり得る
かと思っておりますけれども、ごく必要
事項だけ要約して、二、三の質疑を申
し上げたいと思っております。

第一にお伺いしたいと思っております
とは、中小型鋼船造船業合理化臨時措
置法案とモーターボート競走法という
ものとの関連性において、提案の第六
に、モーターボート競走法の一部を改
正するというのが規定されております
。これとの関係が、どういう理由に
よってこういうふうなことに相なっ

ような努力をいたしております。
○井岡委員 せひ輸出の振興のため
に、この点は当局は努力をしてもら
いたいと思うのです。大きいところは三
万トン、五万トン、十万トンというの
で、これはある。ところが一万トンく
らいの船を持てている造船所は全
く困っているのです。同時にいわゆる計
画造船についても、不定期船は船主が
希望しないというので、船舶当局もこ
れになかなか当ててやるというよう
なことをしない。こういうことは、
せっかく近代化しろということ盛ん
に金をつぎ込んで、近代化したところ
で仕事はなくなった、こういうこと
で、いわゆる泣きつらにハチというよ
うな格好で大へん困っております。や
はり中近東あるいは欧州方面に對し
ての市場を開拓してもらうために、一
つポンドの問題を考慮をいたしたくも
同時に、延べ払いの問題を十分検討し
て、私の質問を終わります。

おるのか、まずその点をお聞き申し上
げたいと思っております。

○山下(正)政府委員 御承知のように
モーターボート競走法におきまして、
従来海難防止、また関連工業の振興、
そのほか関連工業に対する貸付金とし
まして、年間一億八千万円から一億六
千万円の資金が運用されております。
ところが今回中小型鋼船造船業の合理
化をはかろうというところでござ
いますけれども、実はこの中小型鋼船造
船業がモーターボートに關係があるか
というところでございまして、概念的に
は船というところで關係はございま
すが、直接には關係がないわけござ
います。しかしこのねらいをいたしま
して、中小の造船所の問題は中小の関連
工業の問題とひとしくいろいろな意味
において合理化をはかるという必要が
ございまして、まことに便宜の
考えでございまして、このモーター
ボート競走法の交付金の一部をこの中
小企業合理化のために利用させてい
ただきたいというところでございま
す。まことに便宜の考えで申しわけござ
いませぬけれども、直接の關係はござ
いませぬ。

○土井委員 合理化措置法における中
小造船所の設備の合理化の計画、そ
れが全国的に見てどういうような内容
を示しているのか、この点につ
いては御計画があれば御発表願いた
いと思っております。

○山下(正)政府委員 先ほど資料の御
要求がございまして、五、六年間にど
のくらいの機械を備え付け、更新する
かという資料を差し上げることになり
ておりますが、それをごらん願えれば
けっこうかと思っております。

○土井委員 さきにそれらの質問があったやに承知しておりますが、その資料を提出する場合において、もとより総合的な計画のあれが出て参りましようが、それに関連する全国的に見ての資金計画の総括、この点も同じような形で御提出を願いたいと思ひます。もしわかつておればこの際御発表願いたいと思ひます。こまかい数字になつてかえつて答弁に困難であれば、いづれ適当な機会を通じて資料を御提出願いたいと思ひます。

それから右の借り入れの相手先の関係であります。が、勧銀であるとかあるいは市銀であるとか、さらにたゞいまお話のモーターボートの方の交付金の関係でこれに充當しようという考え方もあるやに承わつておりますが、そういう点についても念のため、どういうような処置をとられるかということについて一つ考へていただきたい。

その次に御質問申し上げたいのは、モーターボートの資金の期待額とモーターボートの交付金側の供給能力に対するところの比較の問題であります。これは一体どういふような形になつて現われて参りますか、この点を御質問申し上げます。

○山下(正)政府委員 先ほどの資金計画につきましても、具体的に資料に記載してございまして、それで御了承願ひたいと思ひます。総括としましては約五十一億は五カ年間にこの事業に入れるわけでございまして、このうち約半額を開発銀行資金に期待をいたしてあり、あと半額を一般市中金融に期待をいたしておるわけでござい

それからモーターボートの交付金の

関係でございしますが、ごく簡単に申し上げますと、昭和三十三年には交付金の予算額が一億六千三百三十九万八千円になります。三十二年の交付金は一億八千三百八十八万三千円でございます。三十一年度は一億六千六百八十九万九千円でございます。この使用の状況を申し上げますと、三十二年度は、交付金といたしまして先ほどの一億八千三百八十九万九千円を超過して、交付金の償還金が五千三百万円、受取利息が一千万円、繰越金が六千八百八十九万、合計いたしまして収入としては三億一千六百六十九万でございます。それから支出といたしまして、関連工業等に対する貸付金が二億三千八百八十九万、工業振興のための調査研究費といたしまして九百八十八万円、以上関連工業の振興費といたしまして二億五千三百八十九万が組まれておりますが、そのほか業務委託手数料が二百二十万円、管理費が約五百万円、合計二億六千六百八十九万が支出されております。従いまして五千五百万円が三十三年度に繰り越してされております。三十三年度の見込みといたしましては、収入として交付金が一億六千三百三十九万、貸付金の償還金が一億八百万円、受取利息が一千万円、繰越金が五千五百万円、合計三億三千三百三十九万、支出といたしまして、関連工業の振興の貸付金が二億三千五百万円、調査研究費が三千万円、補助金が三千万円、合計いたしまして二億九千七百万円、そのほか業務委託手数料が四十四万円、管理費が一千万円、合計三億九百九十四万が支出されております。従いまして三

千四百万円ほど三十四年度に繰り越される予定でございまして。

○土井委員 そこでモーターボート競走法の交付金の関係は、従来、御存じの通り造船関連工業にこれを貸し付けるといふことがその目的とされておるわけでありまして、そこで、それに対する貸付の具体的な処置すなわち合理的な処置の問題等については連合会が計画を立てる、こういう形になつておりますが、実質的に連合会が何らかの都合で当局の意に沿わないような、造船合理化の年次計画に即応しないところの計画を立てたような場合において、これに対していふゆる政府としてはどういふ処置が講ぜられるか。あるいはまた連合会の計画が、これは違法ではなくてきつめて適正であり、どの方面から見ても十分見識のある考え方であるという場合、こういう場合において政府としましてはこれに対してどれだけの、たとえば行政的な指導あるいは監督をするところの権限があるのか、どこまであるのか、強制力が伴うのかどうか、この点についての御見解を発表していただきたいと思ひます。

○山下(正)政府委員 関連工業の振興費の問題でございまして、この費用につきましてもは事前に連合会と打ち合せをいたしております。従いまして、この出たものは修正を受けな程度までによく事務的に打ち合せをいたしておりますから、連合会が出したものは運搬省が認めないといふことにはなり得ないのじゃないか、こういうふうに考へております。事前に十分打ち合せをいたしておるわけでございます。

○土井委員 その点は連合会が監督される形になつておりますから、万々あり得ないと思ひますが、要するに政府当局の方と多少感情的とかあるいはそれに対する処置方法等において不満不平がある、そういう場合において、今まではスムーズにいっておるし、お互いに十分な連絡があるから、この点についてはどうも差しつかえないわけでありまして、万が一そういうような場合が、山下船舶局長は非常に円満な方であるから今のところはよろしいだろうが、局長がかわつたり何かしでそれで強制力を持ったり、専制的なやり方をする場合において、事が起つた場合において行政官庁としてのどれだけの権限があるのかないのか、最終的にはどうなのか、この点です。

○山下(正)政府委員 運輸大臣としましては交付金の使途につきましては認可権がございまして、運輸省が、大臣が認可をなさなければ連合会はこの金の使用ができないことになつております。

○土井委員 そこでモーターボート競走法の十九条の関係が今度の合理化問題と関連して交付金が改正されるのであります。この交付金に対する使途の問題については二十二条の中ではっきり書いてあるわけでありまして、三、四が大体そのおもしろいものであります。けれども、こういうようなはつきりしたものとはそれからどうでないもの、言いかえしますならば第六号の「その他」となつておるものが、「その他」といふのはきつめてはく然として、抽象的でございまして、一体これはどういふ目的と意図を持つて「その他」といふ文字が使われておるのか

どうか、この点をお伺ひ申し上げたいと思ひます。

○山下(正)政府委員 お答え申し上げます。「モーターボートその他の船舶」とございまして、モーターボートももちろん船舶に入りますが、モーターボートという文字を削るわけに参りませんので、モーターボートを含んで、またそのほかの船舶というようにことと書いておるわけでございまして。

○土井委員 それからこの法二十二条の四の第四号の表現の中で「モーターボート、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業又はこれらの事業の振興を目的とする事業」とありますが、具体的に大別いたしましてどういふ内容を持つておりますか、この点についてお聞きを申し上げます。

○浦田委員 お答えいたします。モーターボートとありますのはモーターボートそれ自体のことを言つていまして、それから船舶用機関といふのは主機関、補助機関を含まして機関を製造する事業であります。船舶用品と申しますのはこれは非常に広範にわたりますが、大きいものは船に積み出す荷役機械を製造するもの、下は船舶に至るまで万般、船舶用品という範疇に入るものを製造する事業全般を含んでおります。それから海難防止に關するものは、現在ではほとんどこれは昨年法律が改正されたときに新たに発足いたしました海難防止協会のやる事業、これになります。海難防止に關する事業といたしましては、海難防止をやるのに必要な船を持つておるもの、あるいはさらに海難防止に關する

どうか、この点をお伺ひ申し上げたいと思ひます。

○山下(正)政府委員 お答え申し上げます。モーターボートその他の船舶、モーターボートももちろん船舶に入りますが、モーターボートという文字を削るわけに参りませんので、モーターボートを含んで、またそのほかの船舶というようにことと書いておるわけでございまして。

明、調査及び鑑定（以下「鑑定」という。）

八 船積貨物の積込又は陸揚を行うに際してその貨物の容積又は重量の計算又は証明（以下「検査」という。）

第二条に次の一項を加える。

4 この法律で「検査人」とは、職業として検査に従事する者をいい、「鑑定人」とは、職業として鑑定に従事する者をいい、「検査人」とは、職業として検査に従事する者をいう。

第三条に次の四号を加える。

五 いかに運送事業（前条第一項第五号に掲げる行為を行う事業）

六 検査事業（前条第一項第六号に掲げる行為を行う事業）

七 鑑定事業（前条第一項第七号に掲げる行為を行う事業）

八 検査事業（前条第一項第八号に掲げる行為を行う事業）

第四条から第十一条までを次のように改める。

（免許）

第四条 前条第一号から第五号まで

に掲げる港灣運送事業を営もうとする者は、港灣運送事業の種類及び港灣ごとに、同条第六号から第八号までに掲げる港灣運送事業（以下「検査事業等」という。）を営もうとする者は、港灣運送事業の種類ごとに運輸大臣の免許を受けなければならない。但し、指定区間においては、当該指定区間の起点又は終点である港灣の一について免許を受ければ足りる。

2 前条第一号から第五号までに掲げる港灣運送事業の免許は、利用者、取扱貨物その他業務の範囲を限定して行うことができる。

（免許の申請）

第五条 港灣運送事業の免許を受けようとする者は、左に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

二 港灣運送事業の種類

三 港灣（検査事業等に係る場合を除く。）

四 業務の範囲を限定して免許を受けようとする場合においては、利益者、取扱貨物その他業務の範囲

五 運輸省令で定める事業計画

六 前項の申請書には、事業の収支見積その他運輸省令で定める事項を記載した書類を添附しなければならない。

3 運輸大臣は、申請者に対し、前二項に規定するものの外、商業登記簿の謄本その他必要な書類の提出を求めることができる。

（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り港灣運送供給量が港灣運送需要量に対し著しく過剰にならないこと。

二 当該事業を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。

2 運輸大臣は、前項の規定により審査した結果、その申請が同項の基準に適合していると認めたときは、申請者が左の各号の一に該当する場合を除いて、港灣運送事業の免許をしなければならない。

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ない者

二 この法律又は職業安定法（昭和二十二年法律第四十一号）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 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 営業に関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。）のうちに前四号の一に該当する者があるもの

（検査人等の登録）

第七条 検査人、鑑定人又は検査人（以下「検査人等」という。）になろうとする者は、その者の住所を管轄する海運局（運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）第三十九条の海運局をいう。以下同じ。）の検査人登録簿、鑑定人登録簿又は検査人登録簿に、運輸省令で定める手続により、登録を受けなければならない。

（欠格事由）

第七条の二 左の各号の一に該当する者は、検査人等になることができない。

一 禁治産者又は準禁治産者

二 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一年を経過しない者

三 第十六条の三第二項の規定により登録の取消を受けた日から一年を経過しない者

（登録のまつ消）

第七条の三 海運局長（海運局長をいう。以下同じ。）は、検査人等が左の各号の一に該当する場合

には、その登録をまつ消しなければならない。

一 業務を廃止したとき。

二 死亡したとき。

三 前条第一号又は同条第二号に該当するに至つたとき。

四 第十六条の三第二項の規定により登録の取消をしたとき。

（登録料の納付）

第七条の四 検査人等の登録を受けようとする者は、登録料として千円を納めなければならない。

（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間

内に、当該港灣運送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、前項の期間内に当該港灣運送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、期間を延長することができる。

（運賃及び料金）

第九条 港灣運送事業者は、運輸省令で定めるところにより、運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

（運賃及び料金の制限）

第十条 港灣運送事業者は、利用者に対し、收受した運賃及び料金の割戻しをしなければならない。

（港灣運送約款）

第十一条 一般港灣運送事業の免許を受けた者（以下「一般港灣運送事業者」という。）は、運輸省令で定めるところにより、港灣運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

（運賃及び料金の制限）

一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものであること。

二 特定の利用者に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

（運賃及び料金の制限）

一 利用者の正当な利益を害すること。
おそれがないものであること。

二 少くとも貨物の受取及び引渡並びに一般港灣運送事業者の責任に関する事項が明確に定められていないものであること。

第十二条中「第九条及び前条の規定により実施することとなつた」を「第九条第一項及び前条第一項の規定により認可を受けた」に改める。
第十五条の次に次の一条を加える。

(港灣運送の引受義務)

第十五条の二 港灣運送事業者は、左の場合を除いて、港灣運送を拒絶してはならない。

一 当該港灣運送が法令の規定、公の秩序又は善良の風俗に反するとき。

二 天災その他やむを得ない事由による港灣運送上の支障があるとき。

三 当該港灣運送が第十一条第一項の規定により認可を受けた港灣運送約款に適合しないとき。

第十六条中「港灣運送事業者」の下に「(検査事業等の免許を受けた者を除く。)」を加え、「第二条第二号、第三号又は第四号」を「第二条第一項第二号、第三号、第四号又は第五号」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(氏名の明示)

第十六条の二 検査事業等の免許を受けた者は、検査、鑑定又は検査(以下「検査等」という。)の依頼を受けた場合には、当該検査等に従事する者の氏名を依頼者及び関係人に告げなければならない。

(検査人等の禁止行為)

第十六条の三 検査人等は、船積貨物について左の各号に該当する行為をしてはならない。

一 箇数の不正な計算又は受渡の虚偽の証明

二 積付に関する虚偽の証明又は鑑定

三 容積又は重量の不正な計算

海運局長は、検査人等が前項の規定に違反したときは、一年以内の期間を限り当該検査人等の業務を停止し、又はその登録を取り消すことができる。

海運局長は、前項に規定する処分をしようとするときは、当該検査人等に対し、あらかじめ期日及び場所を指定して、聴聞をしなければならない。当該検査人等は、聴聞の場所において、意見を述べ、及び証拠を提出することができる。

第十七条及び第十八条を次のように改める。

第十七条 (事業計画の変更)
第十七条 港灣運送事業者は、事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。但し、運輸省令で定める軽微な事項に係る変更については、この限りでない。

第十八条 港灣運送事業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の行つていた港灣運送事業を引き継ぎ営もうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第三 港灣運送事業者は、第一項但書の事項について事業計画を変更したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業計画に定める業務の確保)

第十七条の二 港灣運送事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合の外、事業計画に定めるところに従い、その業務を行わなければならない。

運輸大臣は、港灣運送事業者が前項の規定に違反していると認めるときは、当該港灣運送事業者に対し、事業計画に従い業務を行うべきことを命ずることができる。

第十八条 港灣運送事業の譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

港灣運送事業を営む法人の合併及び解散は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。但し、港灣運送事業を営む法人が港灣運送事業を行わない法人を合併する場合は、この限りでない。

第一項の規定により認可を受けて港灣運送事業を譲り受けた者又は前項の規定により認可を受けて合併した場合における合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、免許に基づく権利義務を承継する。

港灣運送事業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の行つていた港灣運送事業を引き継ぎ営もうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

相続人は、前項の規定により被相続人の死亡後六十日以内に認可の申請をした場合においては、その認可をした旨又はその認可をしない旨の通知を受ける日までは、

第四条第一項の規定にかかわらず、当該事業を営むことができる。

第十九条から第二十一条までを次のように改める。

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外)

第十九条 港灣運送事業者が他の港灣運送事業者とする運送条件、事業施設、集貨その他港灣運送に関する事項を内容とする協定、契約又は共同行為(以下本条において「協定等」という。)であつて、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けてするものについては、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定を適用しない。但し、不正な取引方法を用いる場合は、この限りでない。

運輸大臣は、当該協定等が左の各号に適合すると認める場合でなければ、前項の認可をしてはならない。

一 港灣運送に関する秩序を維持し、及び利用者の利便を増進するために必要なものであること。

二 取引の相手方を制限することにより、利用者が港灣運送の委託について任意に港灣運送事業者を選択することを妨げるものでないこと。

三 当該協定等に参加し、又は当該協定等から脱退することを不当に制限するものでないこと。

運輸大臣は、第一項の認可をしたときは、公正取引委員会の同意を得なければならない。

(事業の休廃止の許可)

第二十条 港灣運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸省令で定める手続により、運輸大臣の許可を受けなければならない。

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。

前項の規定は、災害による港灣施設の損壊その他やむを得ない事由に基づく休止については、適用しない。

(事業改善命令)
第二十一条 運輸大臣は、港灣運送事業者の事業について利用者の利便を阻害している事実があると認めるときは、当該港灣運送事業者に対し、左の各号に掲げる事項を命ずることができる。

一 運賃及び料金又は港灣運送約款を変更すること。

二 事業計画を変更すること。

第二十二條中「登録」を「免許」に改め、同条第一項第二号及び第三号を次のように改め、同条第二項を削る。

二 正当な理由がないのに認可を受けた事項を実施しないとき。

三 第六条第二項第一号、第二号、第四号又は第五号の規定に該当するに至つたとき。

第二十三條中「港灣運送事業者」の下に「(検査事業等の免許を受けた者を除く。以下本章において同じ。)」を加える。

第三十條中「(運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)第三十九條の海運局長の長をいう。)」を削り、同条に次の一項を加える。

2 次条の規定は、海運局長が前項の規定により委任された運輸大臣の職権を行う場合には、適用しない。

第三十一条及び第三十二条を次のように改める。

(運輸審議会への諮問)

第三十一条 運輸大臣は、港灣運送事業の免許、免許の取消若しくは事業の停止、港灣運送事業における基本的な運賃及び料金に関する認可若しくは変更命令又は公益命令若しくはその補償額の決定に関しては、運輸審議会に諮問し、その決定を尊重して、処理しなければならない。但し、公益命令をしようとする場合において、緊急やむを得ないときは、この限りでない。

(港灣管理者に対する通知等)

第三十二条 運輸大臣は、第二十一条の規定により運賃及び料金又は港灣運送約款に関する変更命令(検数事業等に係るものを除く)をしようとするときは、当該港灣管理者の意見を聞かなければならない。

2 運輸大臣は、港灣運送事業(検数事業等を除く)に関し免許をし、事業の廃止の許可をし、又は免許の取消をした場合においては、その旨を当該港灣管理者に通知しなければならない。

第三十二条の二中「登録番号」を削る。
第三十三条の二第一項中「登録を」「免許」に、「第十八条第二項」を「第十八条第五項」に改め、「又は合併し」を削り、同条第二項中「第十九条の

二」を「第十九条」に改める。
第三十三条の三第二項に後段として次のように加える。

その事業を休止し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

第三十三条の三第三項中「第九條から第十條まで」を「第九條、第十條」に、「第二十條」を「第十九條」に、「第九條第一項及び第十九條を除く」を「第十九條第一項を除く」に、「第十九條中」を「第十九條第一項中」に改め、「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。))及び「第九條及び第九條の二中「当該港灣運送事業者」とあるのは、当該船舶運送事業者」と、を削る。

第三十四條及び第三十五條を次のように改める。

第三十四條 第四條第一項の規定に違反して港灣運送事業を営んだ者は、十萬元以下の罰金を処する。

第三十四條の二 左の各号の一に該当する者は、五萬元以下の罰金に処する。

一 第四條第二項の規定による業務の範囲の限定に違反した者

二 第十四條(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)の規定に違反した者

第三十五條 左の各号の一に該当する者は、三萬元以下の罰金を処する。

一 第七條の規定による登録を受けないで職業として検数等に従事した者

二 第九條第一項(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。)、第十一條第一項(第三十三條の二第二項において準用する場合を含む。)、第十七條第一項又は第二十條第一項の規定により認可又は許可を受けなければならない事項を認可又は許可を受けないでした者

三 第十條(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。)、第十五條、第十五條の二、第十六條(第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。))又は第十六條の二の規定に違反した者

四 第十六條の三第二項又は第二十二條(第三十三條の三第三項において準用する場合を含む。))の規定による業務又は事業の停止の処分違反した者

五 第十七條の二第二項又は第二十一條の規定による命令に違反した者

第三十六條中「前二條」を「前三條」に改める。

第三十七條第一号中「第九條第一項、第十一條第一項」を削り、同条第二号を次のように改める。

二 第十七條第三項又は第三十三條の三第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附 則

(施行期日)

1 この法律は、昭和三十四年十月一日から施行する。

(経過規定)

2 この法律の施行の際現に港灣運送事業の登録を受けている者又は改正前の海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第三十三條において準用する同法第二十條第一項の規定により届出をして検数業、鑑定業若しくは検査業を営んでいる者若しくは同法第四十二條の三の規定の適用を受けて検数業、鑑定業若しくは検査業を営んでいる者は、この法律の施行の日から三年間は、港灣運送事業の免許を受けなくても、当該事業に従前の例により引き続き営むことができる。その者がその期間内に当該事業について免許を申請した場合において、免許をした旨又は免許をしない旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

3 この法律の施行の際現に改正前の海上運送法第三十五條の登録を受けて検数人、鑑定人又は検査人となつてゐる者は、改正後の第七條の登録を受けた者とみなす。

4 この法律の施行の際現に効力を有する協定等であつて、改正前の第十九條の二(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。))の規定による届出があつたものは、改正後の第十九條第一項(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。))の規定による認可を受けたものとみなす。

5 第二項の規定により免許を受けないで一般港灣運送事業又ははしけ運送事業に従前の例により営んでゐる者に対する改正後の第三十三條の二の規定の適用については、なお従前の例による。

6 この法律の施行の際現に改正前の第三十三條の三第二項の規定により届出をして同条第一項の事業を営む船舶運送事業者に対する改正後の同条第三項の規定の適用については、この法律の施行の日から三年間は、なお従前の例による。

7 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。

8 海上運送法の一部を次のように改正する。

第二条第一項中、「海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業」を「及び海運代理店業」に改め、同条第十項から第十二項までを削り、第十三項を第十項とする。

第三章の章名及び第三十三條中「海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業」を「及び海運代理店業」に改める。

第三十四條から第三十九條までを次のように改める。

第三十四條から第三十九條まで削除
第四十八條第二号中「第十三條又は第三十四條」を「又は第十三條」に改め、同条第三号を削り、第二号の二を第三号とする。

9 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第四條第一項中第二十七号を次のように改め、第二十七号の二を削る。

二十七 港灣運送事業及び検数

第二十七 港灣運送事業及び検数

人等に関し、免許し、許可し、認可し、登録し、又は必要な処分をすること。

第二十六条 第一項第八号中「港灣運送業（検査業及び検査業を含む。以下同じ。）を「港灣運送事業」に改め、同項第八号の二中「港灣運送事業の登録を「港灣運送事業及び検査人等に関する免許、許可、認可及び登録」に改める。

第四十条第一項第二十一号中「港灣運送業」を「港灣運送事業」に改め、同項第二十一号の二中「港灣運送事業の登録を「港灣運送事業及び検査人等に関する免許、許可、認可及び登録」に改める。

○關谷委員 私は、ただいま議題となつております港灣運送事業法の一部を改正する法律案に対して、自由民主党並びに日本社会党を代表して、修正動議を提出いたします。

この修正案は、政府原案の全部修正でありまして、その案文は、ただいまお手許に配付してあります印刷物により御承知願うこととして、この際簡説を省略させていただきます。

次に、修正の趣旨並びにその内容の要点を簡単に御説明申し上げます。

今回の政府原案のおもなる点は、事業の限定登録制度の設定、登録拒否及び取り消しに関する規定の整備、私的独占禁止法の適用除外の範囲の拡張等、以上の三点であります。これらのうち最も重要な登録の拒否要件の整備は、今回若干整備されるとは申しながら、これに該当する者のみを排除するという相変らず消極的な登録制度が採用されているのであります。

一方、港灣運送事業の現状を見ますと、今後港灣諸施設が急速に整備されるのに対して、積極的に荷役の近代化、合理化が強く要請されているにもかかわらず、事業者の乱立、不適格業者の出現等に起因して、荷役の近代化はおろか、秩序は混乱し、労使双方に不安動搖を与えているのであります。かかる憂慮すべき事態が生じますのは、事業が単なる登録制であるため、その実体を的確に把握し得ないためであることは申し上げるまでもありません。以上のような実情にかんがみまして、この際港灣運送事業を免許制に改めまして、港灣運送の秩序を確立し、事業の健全な発達をはかり、もって公共の福祉の増進に寄与せしめようとするものであります。

次に内容のおもなるものとしたしましては、免許制設定に伴いまして、免許の申請手続、免許基準、事業開始の義務、運送引受義務、運賃及び料金、運送約款、事業計画の変更等の認可、事業の改善命令、運輸審議会への諮問、罰則及び経過規定等について、他の運送関係法規に準じて整備いたしました。

次に、船積貨物の検査事業、鑑定事業及び検査事業であります。現在これらの事業は、海上運送法により事業は届出制、従事者は登録制と規定されておりますが、元来これらの事業は港灣運送事業ときわめて密接な関係を有し、所管も港灣局の所掌となつておりまして、当然港灣運送事業法で規定すべきであるにもかかわらず、海上運送法が先に制定せられました関係上、変則な状態のまま現在に至つたのであります。

なお、これらの事業は、その性質上、公平かつ厳正を期するはもちろんのこと、特に對外取引上常にその信用を保持しなければならぬのであります。

かような理由に基きまして、これらの事業を港灣運送事業の種類に加えて、免許制とし、従事者につきましては従来通り登録制を採用することにいたしました。

以上が修正の理由並びに概要であります。委員各位の御賛成をお願いいたします。

○塚原委員長 ただいまの修正案について御質疑はございませんか。

「なし」と呼ぶ者あり

○塚原委員長 別に御質疑もないようでございますので、これより本案並びに關谷君外九名提出の修正案を一括して討論に入りたいと存じます。

別に討論の申し出もございませんので、これより直ちに採決いたします。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

これより港灣運送事業法の一部を改正する法律案について採決いたします。

まず關谷君外九名提出の修正案について採決いたします。本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

○塚原委員長 起立総員。よつて、本修正案は可決されました。従つて内閣提出の原案は本修正案の通り修正議決いたしました。

ただいま修正議決されました本案の報告書の作成等につきましては、委員

長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

次会は来たる十七日火曜日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十四分散会

〔参照〕

港灣運送事業法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇七号）に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕

運輸委員會議録第十二号中正誤

ベシ 段行 誤 正

三 四 細田委員 細田政府委員

ハ 一 三 遺憾 遺憾

二 四 云 一 のは、一つは、

運輸委員會議録第十三号中正誤

ベシ 段行 誤 正

三 五 八 掲げ荷 掲げ荷

六 三 三 ものにのつものにつ

運輸委員會議録第十四号中正誤

ベシ 段行 誤 正

二 二 二 討議 討論

五 四 三 のきまして おきまして

七 三 三 オソライ オソライ

ハ 二 七 金持ち株 全持ち株

二 三 一 見る、 見ると、

三 三 三 東 東 東京

昭和三十四年三月十七日印刷

昭和三十四年三月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局