

第一回國會議院運輸及交通委員會會議錄第十二号

昭和二十二年八月二十日(水曜日)

午前十時五十分開議

出席委員

委員長 正木 清君

委員 佐伯 宗義君

井谷 正吉君

重井 鹿治君

館 俊三君

堀川 恭平君

小笠原八十美君

田村 虎一君

増田甲子七君

木下 榮君

出席政府委員

運輸事務官 有田 喜一君

運輸事務官 大久保武雄君

委員外の出席者

高等海員審判所審判官 長屋 千棟君

八月十四日

日本國沿岸に置き去られた船舶の措置に關する法律案(内閣提出)(第三七號)

の審査を本委員會に付託された。

本日の會議に付した事件

海難審判法案(内閣提出)(第二八號)

○正木委員長 會議を開きます。

これより海難審判法案を議題として質疑にはいります。本日をもつて本案に對する質疑を終了したいと思ひますので、質疑者はあらかじめ申出を願ひます。質疑はこれを許します。館俊三君。

○館委員 海難審判法案そのものには

大體賛成いたしますが、この要綱の中に「海難の原因を明らかにし、以てその發生の防止に寄與する」ということがある。それに一番目のところにある審判の客體を海難免狀、受有者のみにおらずに、廣く、海難一般を審理の對象とするというところは、これは從來から求められておつたのでありまして、海運というものは船の状況とか、その他に關係なく、海難事故が起れば、海員そのものがいつでも植玉にあがつておるといふ状態であつたのであります。

これは陸上交通事故においても、同じことで、陸上交通事故についても、陸上交通特別審判法というものが欲しいといふことを全陸上交通労働者の會合でこの間決議された。そういう傾向をなだめるものとして、海難審判法が新たに提出されたといふことの意圖については、全面的に賛成するものであります。しかし廣く海難一般を審理の對象とするにしたいといふながらも、今もつて海員あるいは船員の審判に主力を置いておる傾向が多分にあるといふふうに考えられるのであります。それでいふ／＼の罰則その他についても、船の所有者、管理者といふものに對して、單に警告するのみに止まつておる點が非常に物足りない氣持がするので、その點についての御意見をまず承りたいと思ひます。

○有田政府委員 今回の海難審判法は、從來の海員懲戒法と趣を異にいたしまして、單に海員の懲戒のみならず海難の原因を明らかにしまして、その發生の防止に寄與することを目的とするいふゆる海難防止主義という方針をとつたのであります。そこで館委員がその方針には賛成であるが、なぜ海員のみを審理受審人として、そのほかのものを受審人となしないのかといふお尋ねであらうと思ひますが、實は海員に一つは海難免狀といふいふゆる警察許可の特權を與えられておるので、そこで海員が海難を起しまして、海員の責に歸すべき事由が明らかになれば、免狀の剝奪とかあるいは停止、あるいは戒告といふような措置をとるのであります。他のたとへばその原因が船の構造にあるとか、あるいは設備にあるとかいふような問題に關連しまして、その造船所を責めるといふ場合には、實は造船所に對してはさうな國からの特別の特權と言ふか、供與がないのであります。それを剝奪するといふことは今日の法律の建前より非常に困難なことだと思ふのであります。しかしながらわれ／＼はその原因がさうな海員以外の原因より發する場合には、ここに警告という制度を設けまして、他の原因に關係あるものに對しまして大いに反省を促す機會をつくたのであります。警告はあるいは法律的處罰效力はないかもしれませぬ。しかしながらそれは懲戒的の申しましとか、警告する場合には一般にこれを公告したものであります。従いまして某造船所の船舶の構造が悪いといふことが一般に周知されれば、その造船所としましては、營業上致命傷を

受けることに相なるのでありまして、おのずからここに反省を促すことができると思ふのです。かような趣旨より、われ／＼は今日の法律段階としては、海員以外のものに對しては警告制度をとつており、しかもそれが懲戒的あるいは實質的には相當の效果をもたらず、かような見解のもとにこゝう法律の建前をとつたような次第であります。

○館委員 法律的なことはとにかくといたしまして、海運總局には船が建造されたときの検査、あるいはまたその船が營業につく、仕事につく場合の検査、とき／＼の検査といふものがあるはずであります。その検査が粗漏なためにこゝうなことが審判の結果はつきりした場合に、非常に困つた事態が生じやしないかといふことを考えるのであります。大體船乗りは免狀を取上げられたり、あるいは極端に言うところをくつたりする場合もありまして、船主の方においてはただ警告にのみ止まつておるのであります。第六十三條には一警告を受けた者は、その警告を尊重し、努めてその趣旨に従ひ必要な措置を執らなければならぬといふことがありますが、これは重大な項目であります。この必要な措置をとらなければならぬといふことに對して、この法律の補助として政令か何かで特殊なものをきめられる意思があるかどうか。ただとらなければならぬといふ、とらなかつたときにはどうするかというやうな政令か何かが出る、この

ほかにこしらえる意思があるかどうかといふことをちよつとお聴きたい。

○有田政府委員 六十三條に基きまして警告を尊重してつとめてその趣旨に副つて必要な措置をとらなければならぬといふことにつきまして、別段政令とかその他のことは考へていないのであります。ただ先ほど申しましたやうに、警告によりましてそれが一般世間に周知され、輿論の喚起によりまして、たとへば造船所にその責があるときには反省を促し、また従つて自省いたさずその警告の趣旨の尊重しないといふやうな場合がありましたときには、おのずから船主もその造船所に船の注文をしるる、あるいは注文をしないといふやうな結果を招來いたしまして、懲戒的の申しましよりか、一般の世間の輿論によつた責を造船所が受ける。かやうに考へておるのであります。また検査官の問題がありました。検査官がその検査の粗漏のために、海難の原因を起したやうなことがありますれば、検査官も同じくこの審判の結果によつて警告を受けるのであります。また検査官には、それに相應した處置がとられる。かやうな結果になるのであります。

○館委員 この法案は大體においては賛成であります。それについて私非常に遺憾に思ふ點があるのであります。一つは海難が起きた場合に、その海難が、海員の責と船主の責と兩方に歸する場合、海員の方は、きめられた法規によつて處罰される。船主の方は

海難が、海員の責と船主の責と兩方に歸する場合、海員の方は、きめられた法規によつて處罰される。船主の方は

海難が、海員の責と船主の責と兩方に歸する場合、海員の方は、きめられた法規によつて處罰される。船主の方は

海難が、海員の責と船主の責と兩方に歸する場合、海員の方は、きめられた法規によつて處罰される。船主の方は

勸告に止めておくというようにすることになります。そこに非常に隔りが多いのであります。勸告という言葉は、向うの意思、人格を非常に尊重して、今後こういふことをしてはいけない、この點を改めろといつて、非常に向うの自由な立場を尊重した立場を與えておるのであります。海員の場合には、決定された事項のまま服従しなければならぬといふような違ひがあるのではありません。この點をお考えを願ひたいのであります。それができたならば、この法規はほとんどこれ以上いふではないかと考えられるのであります。それから適用範囲はどういふふうになつておるか。たとえば船員法ならば、五トン以上あるいは三十トン未満は適用しないといふことがありますが、海難審判法の適用範囲はどういふふうになつておるか。

○有田政府委員 海難審判法の適用範囲は全般的に對して及んでおるのであります。船舶のトン数などによつて別段の制限はやつておりません。ただ小さな海難に對しては簡易審判という制度をもつて、繁瑣の手續を省略してやつていくという制度をとつておるのであります。

○館委員 その點におきまして、船員法及び船員保険法とかいふ法のらつ外にある五トン以上あるいは三十トン未満の漁船の乗組員は、そういう保護を受けずして、さらに海難審判法の適用を受ける。こういうところに少し氣の毒な點があるのではないかと気がするのではありませんが、審判法のらつ外かもしませんが、關係事項として、どういふふうなお考えか、伺いた

○有田政府委員 その點につきましては、現行法と大體同じであります。ただ小さな船舶には免狀をもたない海員が大部分であります。實質的にも影響はないと考えております。

○館委員 そうすると海難審判法というものは全的に包括しておるのであるが、しかし免狀をもたないという漁船の船員あるいは五トン以下というたぐさんの沿岸海員諸君に對して、この法案ばかりでなく全體的に見て非常に辻つまが合わなくなつておるといふ氣がいたします。その點を注意する必要があるのではないかと考えてるのであります。それから今度外國貿易が始まつてくると、船のつ使命が非常に大きいのであります。その際に日本の海員であつて外國の船に乗る者に對する見透しを、この審判法あるいは船員法、そういうものに關連してちよつとお聴きしておきたいと思ひます。

○大久保政府委員 外國の船舶を備船いたしました場合におきまして、日本人の船員が乗つておられますので、屬人的にこの法律で審判を受ける、こういうことになつております。

○館委員 それからも一つお尋ねしておきたいことは、審判と裁判という言葉を混同して、これが海難審判所という審判所の組立について一つの急所であらうと思ひますが、この審判と裁判との區別及び何がゆゑにそうなつておるかといふことについての判然としたところをお聴きしたいと思ひます。

○有田政府委員 小さな點は保官から答えさせていただきますが、大體の問題といたしまして、この海難審判といふものは、いわゆる行政處分であります。裁判といふものはこれは司法制度の問題でありましてそこに根本的に行政と司法という相違があるのではありません。

○館委員 その點から推しての審判所の構成について説明を願ひたい。

○大久保政府委員 審判の手續、構成はおおむね司法裁判所の例にならつております。公開審判によりまして對審によつて處理をしていくといふことを原則としております。また審判官は裁判官の、理事官は檢察の職責に従つてその職務を行うといふような規定に相なつております。そのほか一般の手續に關しまして、舊法は刑事訴訟法を準用いたしておりましたが、本法におきましては審判は刑事問題ではございませんで、この刑事訴訟法を準用するといふことを廢止いたしました。努めてこの審判に必要な手續を規定いたしておりました。しかし審判手續の内容は大體刑事訴訟法に準じた扱いをいたしておる次第であります。以上簡單であります。手續の概要を申し上げます。

○館委員 この審判の建前は行政裁判といふような建前をとつておるようでありまして、從來の行政裁判といふものは、とかくそのわく内に納められてしまつて、それ以上の裁判を求めるといふことがいつも制約されておつたのであります。その點について非常に関心があつたのであります。その改訂方法ができておるかどうかといふことをお聴きしておきたいと思ひます。

○大久保政府委員 憲法におきまして、「行政機關は、終審として裁判を行ふことができない」といふ規定に相なつておりますが、この海難審判もやはりこれは一種の裁判と見るべきであると思ひます。そこでもまた日本の國民は、いかなる者も裁判を求むる權利を奪はれることはないことになつておりますので、この終審として從來行われておりました高等審判所の裁決に對しましても、これは一種の行政處分でありまして、これに對する裁判を求めるといふ權利を奪はれない措置を講ずる必要がある。よつて本法におきましては五十三條において「高等海難審判所の裁決に對する訴は、東京高等裁判所の管轄に專屬する」といふことになしまして、東京高等裁判所に屬することになしたのであります。ただ一般の行政處分に對する訴は、地方裁判所から訴を提起するのが原則と相なつておりますけれども、海難審判に關しましては、すでに地方審判所及び高等審判所と専門の審判所の二審を経しておりますから、また再び地方海難審判所から始めるといふことは、海員にとりまして、また關係者にとりまして、非常に問題を遷延いたしますから、東京高等裁判所に屬させることに相なつたのであります。また東京高等裁判所の判決に對しましては、さらに最高裁判所に上告する途も開かれておりますが、それはおのずから根本的な法律問題の解決の場合のみに限られると思ひます。

○高橋公英委員 海難審判法に直接關係はないのですが、ちよつとこれに關連して政府にお聴きしたいのであります。まず海運界の現状の大體、それから海運界の將來、すなわち貿易再開後の日本の海運界の情勢、たとえば船舶の保有量の問題とか、一隻のトン数の制限の問題、それから將來の國內航路の問題で、省管航路と民營航路の關係、

これについては私も直接關係してゐるものもあつて非常にもしも問題だと思ひますが、こういう點について大體の御方針なり、現在の状況をお聴きしたいと思ひます。

○有田政府委員 御承知の通り、わが國海運界の現状は船腹の面から申しましても、わずか百三十萬トンといふきわめて貧弱な状態であります。戦前の六百萬トンに比しまして、わずか二割程度にすぎない、かように量的にも貧弱であります。しかもこの船舶の七割といふものがいわゆる戦時標準船で、戦争中に急いでつくつた粗悪なる船舶であります。あと残りの三割はいわゆる在來船でございますが、これもまたその大部分がいわゆる老船船、お婆さん船でありまして、質的にも實にわが國の保有してゐる船舶は貧弱きまゐるものであります。まづ一叩に申すならば、わが國の海運は壊滅に等しい状況であります。しかも船主經濟の立場から申しますと、今回の戦時補償打切りの問題に關連いたしまして、戦争中沈没した船舶に對する保險金をもらつておりましたが、これを全部とられてしまふ。かような有様でありまして、船主經濟の上からいいますと、非常な打撃を受けておるのであります。しかも船舶は開戦當時よりだに損

害を受けておるのであります。沈んだ船の保険金はもうが、その保険金でまた代船をつくる。またその船が沈む。いわゆる「おどる」と申しますが、一隻の船でも二倍三倍の損害を受けるという結果になつておるのでありますので、陸上のそれに比しまして船主経済は極端なる打撃を受けておるのであります。一方海員でありますが、日本の海運の強みは海員であつたのであります。ところが海員の戦時中における犠牲は陸海軍人の比ではないのであります。非常に優秀なる中堅船員を失つたのであります。かように船腹の面から申しましても、乗組員の點から申しましても、また船主経済の面よりいたしましても、非常な打撃を受けておる。これが海運界の現状であります。しからば將來いかになるだらうということでもあります。もちろん今日はマツカーサー司令官の管理下におかれておることも動かしませんが、わが方の自由にはならないのであります。全部關係筋の管理のもとにあるのであります。さういふ關係上、將來どうなるかというところは私には申しませんが、かゝる次第であります。しかし私は日本はいわゆる海運國である。四面海をめぐらしてゐる。しかも八千萬の人口を擁して、僅か四つの小さな島に閉じこめられておる。しかもその小さな島の天然資源というものは實に貧弱きまゐるものである。どうしても、またどんな開闢をやつて、どんなに國內資源の開闢をやつても、大局から見て日本は自給自足はできないと思ふのであります。従ひまして今後の日本は海に出るよりほかに途はない。日

本が獨立國として生存が許される以上は、今後は海である。かように考えるのであります。従ひまして貿易が再開されましても、この貿易の荷物を運ぶもの、これはどうしてもわが國の船でやらないと、いわゆる貿易尻が合わない。從來わが國の海運でいわゆる貿易外收入と申しまして、外貨獲得の面に寄與したところが非常に多かつたのであります。わが國のような貧弱なる國で、しかも諸外國より物を入れないければ自給自足ができない、かような國柄におきましてはどうしても、海に伸びて、貿易品も可及的にわが國の船舶で賄つていつて、いわゆる足代をかせがないと、せつかく入れた貿易品に對する見返りのものがない、貿易尻が合わない、かようになるのであります。従ひまして私は日本の海運というものは、これは日本が生存するための絕對の必需品と考えるのであります。アメリカの海運というものは必要である。かもしれないが、私から申せばこれは一つの贅澤品じやないかと思ふ。日本の海運はどうしても必需品である。従つて日本が生きてゐるためにはどうしても海へ海へと伸びる、これが必然であると思ふのであります。従ひまして將來のことは私は斷言はできませんが、日本の獨立といふことが容認される以上は、日本の海運はやはり伸ばさなくてはならぬ、また伸ばすべきである。おそらくこれは關係筋におかれましても了解していただけるものとかように確信してゐるのであります。

さてしからばいかなる船腹の保有量をもつて貿易再開を迎えるかということでありまして、これまた非常にむずかしい問題でありまして、今ただちに私は何萬トンの船腹をもつべきだということとはここに發表することを差控へたいと思ひますけれども、少くとも一九三五年から三十九年、いわゆる平時の生活水準に立脚し、その後の人口増加といふことを加味して、日本の國の生存上必要なもの、たとえば石炭が何萬トン、鐵鋼が何萬トン、あるいは棉花がいくらというように、それらの必要量から考えまして、その大部分を日本の船で運ぶ、こゝういふ建前で日本の必要なる船腹保有量を確保したい。かように考へてゐる次第であります。もちろんその前提として、戦前だけの船腹をもつというものは、あるいは不可能であるかもしれませんが、私は少くとも三分の二程度は、日本としていわゆる經濟安定期に備へてその程度の船は必要でないか、かように考へてゐる次第であります。

次に國內航路として省營航路とするか民營航路とするか、こゝういふお尋ねであります。私は日本の海運のあり方として、國內といわず、海外と言はず、大體その基調は海運の特質から見まして、民營といふことを前提とすべきものと考へております。殊に國際海運としての性格をもつて日本の海運は伸びていくべきものであると考へておりますので、企業形態の前提として民營を考へております。しかしながら今日の段階におきまして、ただちに民營にできるかと申しますと、そう簡單にはまいらない。將來民營ということも腹にもちながら、一つの國家管理をやつていくといふのが、現段階における海運の企業形態の進み方であらうと思ふのであります。従ひまして國內航路につきまして民營にするか、省營にするかといふことは、できるならば民營を前提としていきたい。海運を培養する意味において、また海運を育てる意味において、民營といふことを前提としていきたい。しかしながら民營では重要な航路の確保ができない。われわれは極力民營を前提として監督力を及ぼして、いわゆる完全なサービスを提供といふことに努めたいのであります。が、いくらわれわれが監督をやりますが、いくらわれわれが監督をやりますが、聞いてみたいといふときには、これは好むと好まざるにかかわらず省營といふことに相なつていくと思ふのであります。しかししできるだけ民營主義をとつて、監督力していきたいというのが今日の考へ方であります。

最後に沈没船は利用價值があるかどうか。こゝういふお尋ねであります。沈没船の中には相當優秀な船がおります。全部の沈没船が多額の引揚げ費用をかけて、また修繕を行つていいものばかりとは申しませんが、わが國の今日の沈没船の中には、引揚げてそれを利用する價值のあるものが相當あるように考へております。従ひまして、日本の今日の資材の不足、殊に船の不十分という立場から、なかゝ新造船もむずかしい、極力つくります。が、それとくさんの船がでがたい状況にありましますので、利用價值のあると認められる沈没船は、極力これを引揚げまして、この活用をはかりたいと考へておる次第であります。

○高橋(英)委員 大體御説明によつて納得がいきましたが、貿易再開の場合における見透しについて、ややわれわれ安堵できるような御説明であつたように思ひます。ただ客船の問題がなかつたようでありまして、客船に對する見透しはどうでありますか。

それから現在トン數制限があるように聞知しておりますが、將來のトン數に對する制限、大ききに對する制限は何とか緩和してもらへるような見透しであるかどうか、御説明を願ひたいと思ひます。

○有田政府委員 客船の問題について私は觸れませんでした。が、まず日本の船腹保有量として第一に要するべきものは、私はやはり貨物船だと考へております。客船はその次に位するものとして考へております。

なおトン數制限とか、あるいは航路制限、あるいは速力の制限といふ問題が、いわゆる賠償問題とからなましてあるのじやないかといふお尋ねでございますが、實はボーレーが一昨年でありましたか、昨年でありましたか、わが國に参りましていろいろ調査をやりました。アメリカで報告したいわゆるボーレー報告なるものによりまして、日本として船腹は百五十萬トン保有すればいい。五千トン以上のものはこれを賠償に取上げる。速力も十二ノット以上のものをもつてはいかぬ。また航路につきましては、その百五十萬トンの船は、日本の沿岸航路として二十五萬トン、残りの二十五萬トンの半分、十二萬五千トンは朝鮮あるいは樺太方面、残りの十二萬五千トンは中國方面、大體かやうな報告をボーレーがやつております。しかしこれは單なるボーレーの私案であるのであります。決してこれが公に取上げられておるのではない。樺東委員會もこれに對して別にどうのこゝうのといふ意見は述べておりません。またアメリカ本國に

おきまして、ポリー報告は單なる報告にすぎないといつてあまり重視しておられないに感ぜられるのであります。従いましてわれ／＼としまして今日公には船の航路の制限であるとか、あるいはトン数の制限であるとか、あるいは速力の制限といふことは受けておられないのであります。ただし先ほど言いますように、百トン以上のものをつくり出すときは一關係筋の許可を得なければならぬのであります。今後いくらかもつか、またいくらのトン数の大きなものをもてなかつたといふことは、具體的に一々當らなければならぬことでもありますから、ポリーの報告がいかに最後の決定であるかのやうに世間には流布され、あるいはさうに考えられる方もあるやうであります。これは單なる報告にすぎないのであります。公のものではないといふことを御了承願ひたいと思ひます。

○高橋(英)委員 それから審判法の海難防止について、これは説明を求むるだけやばなんです。沈没船のごときは第二條の第一號にあたる、船舶に損傷を生じたときという損傷の中にはいるのでしうか。これを確かにしておきたいと思ひます。それから審判所の審判官や事務官、それから参事官の員数については政令で定めるといふことになっておりますが、これはこゝにはつきりしてもらつた方がいと思ひますけれども、政令でもいたしかたないとして、大體どの程度の腹案でありますか、これもお聴きたい。

○大久保政府委員 最初お尋ねの沈没船の海難の發生原因はやはり第二條の一號によつて審判にはいるといふことに相なつております。それから参事官、審判官等の資格その他に關するものを政令に關つておりますが、これはたとへば参事官等におきましては、あるいは審判官におきましては、その經歷が船長、機関長の經歷を有する者、あるいは海事に關する教官の職にあつた者、あるいは海事に關する一級官、二級官の職にあつた者、さういふふうな、さういふ任用上の資格とにつきまして規定をいたしたいと考えております。また参事官に關しましては、その任用上の諸般の資格その他につきましても政令で定める。かようなことになつております。

○高橋(英)委員 第十九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○高橋(英)委員 第十九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○大久保政府委員 審判すべき事件の管轄權であります。從來は船籍港主義をとつておつたのであります。さういたしますと、たとえば一例を申し上げますと、青函連絡船等は横濱の審判所に今籍があるものであります。非常に遠隔の地の海難事件につきまして、遠隔の地において審判にかかるといふことに相なつております。いろいろ審判上の手續等に支障を來すので、今回は海難の發生した地點によつて審判所を定めることになつておりました。それで地點をきめます際におきましては、大體緯度經度によりまして審判所の管轄區域を定めるつもりであります。但し後段にありますが、これは海難の發生した地點の明らかなでない場合には、海難に係る船舶の船籍港を管轄する審判所に屬するといふふうになつておまして、二段構えにいたしておるわけでありまして。

○高橋(英)委員 第九條の管轄の問題ですが、原則として今度は海難の發生した地點といふことになつておる。例外的に船籍港といふことになつておるのであります。これは現實に即して便宜の所で管轄權を行使するといふことにして、海難の發生した地點または船籍港といふふに並行的にやつてもらつた方がいと思ひますがどうでしうか。

○田村委員 受審人という言葉がよく使つてあるのでありますが、私は受審人の範圍が不明確だと思います。三十三條、三十四條などによりますと、海難の事實があつて、海難免狀を有する者に對しての故意、過失の疑いがあるとする者である。しかし海難免狀であるとか、あるいは水先案内人の免狀を有する者であつても、理事官が海難について受審人として表示しなかつた場合には、その審判の對象にならないのかといふことであります。

つたときには、理事官はこれを受審人として請求しなければならんというところでありますが、そうすると、この審判請求は、司法裁判所では検事の一種の起訴のようなものであります。裁判所は起訴がなければ有罪の判決ができないわけになつておりますけれども、本件の海難審判の方は、海抜免状をも

○大久保政府委員　理事官はやはり検事のようなもので、いろいろな證據を調べまして、理事官が審判として取上げるべき者じやないと判断いたしました場合にのみましては、もちろん受審審判人とは指定しないで、審判の事件とししては上つてこないということに相なりつては上つてこないといふことに相なりつては上つてこないといふことです。

つておる人そのものを対象とするのではなく、審判は海難そのものを対象としておるのだから、審判する場合に、受審人として表示された者だけに對して審判し得る範圍が及ぶものであるか、あるいは海難自體が請求されておるのであれば、その海難に係係ある者に對しては、免狀を有するところのあらゆる人々に對して審判をする權利が審判所にあるものであるか。この點をお尋ねしたのであります。

○田村委員　そうするとこの四條の二項に、「海難審判所は、海難が海技救ふ状態又は水先免狀を受有する者の職務上の故意又は過失に因つて發生したものの故意又は過失に因つてこれを懲戒しなければならない」と規定してあるからいなければならぬ」のでありますが、かりに審判中に理事官の請求に受審人として載つていなければ、この免狀を有する技術者に對して、故意、過失の責があるということを確認しておつても、やはり懲戒はで

○大久保政府委員 お尋ねの受審人は免狀の受有者のみであります。そこで三十四條におきまして「海難が海技免狀又は水先免狀を受有する者の職務上の故意又は過失に因つて發生」いたしました場合におきましては、受審人として示すということに相なつておるのであります。受審人として指定されます者は海技免狀または水先免狀の受有者であるということになつております。

○大久保政府委員 第四條の第二項は一般的な場合を規定したのでございます。これは審判に事件が取上げられた場合において、裁決をもつて懲戒するということであります。もちろん海難の性質もしくは状況、またはその受審人の閱歷その他情狀に徴しまして、懲戒の必要がないという場合は免除されますし、また理事官の判断によりましてこれが事件にならないと思ふ場合

○田村委員 私がお尋ねしたのはそういうことではなくて、受審人なるものはいませんか、裁決も行われない。こ

○田村委員　そうすると理事官と審判官はいわゆる検事對裁判官の立場であつて、審判に對して控訴できる。高等審判所に對してさらに審判の請求もできる制度になつてゐる。いわゆる意見の相違というものが双方にあることを前

提にしたものでありますが、たとえ
そのときの理事官において、甲の船に
對して船長もしくは機関長にして故
意、過失の責があるという起訴狀を出
して、いわる請求書を出した場合に、
審判の結果、裁判官は乙の船の方
の免狀所有者に對しての故意、過失を
認めたという場合にはどうするか。體

求そのものは甲船の船長もしくは機関長に對するところの請求であります。審判の結果現われたところの證據材料その他の判斷によつて、乙船の方にかへつて故意、過失の責任があるのだと認定された場合においては、結局いふゆる受審人ではない、審判請求が指定されていなくところの人であるから、それに對しては懲戒はできないといふことになると思います。この點をお伺ひいたします。

○大久保政府委員 説明員からお答えいたします。

○長屋説明員 お答えいたします。從來も衝突事件におきましては、理事官がその關係した免狀受有者に對しましては、必ずこれを受審人——ただいまは被審人と申しておりますが、被審人としてあらかじめ申し立てます。衝突事件において一方だけ調べるというところは片手落ちになりますし、ただいま委員のおつしやつたように調べた結

果、これはそつちに責があるのではないかと、
かといふことが起ることを豫想いたし

まして、衝突のときには兩船の關係者は免狀受有者を被審人として申し立てております。本法におきましてもやはりそう、取扱いをいたしていくつもりでありますから、ただいまおつしやつたような不都合は起らぬかと思つてゐるのであります。

それから理事官が受審人として申し立てなかつた場合に、審判をしていく間にその者に對して免狀受有者が責があるということがわかつたときにどうするか、こういう御質問でございますが、その場合には理事官は審判に立會つておりますから、責があるということがだんだん明らかになつてきます。

すれば、自分の取調べが不十分である
ということになりますし、明らかにな
つた場合にあらためて受審人として申
し立てる。審判の途中において受審人
として申し立てなければならぬわけで
ございます。現行法におきましても、
審判の中途において新たに受信人を申
し立てるということが行われておりま
すので、實行上差支えないように思つ
ております。

○田村委員　そういうことはむしろ

き得ることであると私は思います。これは司法の上におきましても追起訴もできれば、さらに追請求ということもできると私は思いますけれども、私が危惧するのは、故意の場合ということとはほとんどないのであつて、いわゆる過失、少くとも重過失ではない輕過失によつて海上における危険は生ずべき場合が多いので、そうした場合にはどちらに一體責任があるか、だれに責任があるか、あるいは機關方面にあるのか

か、運轉方面にあるのか、船長自體にあるのか、水先案内にあるのか、こゝろ

いつたことの微妙な點が多いと思うのでありますが、その際に審判官自體におきましては、三名もしくは五名の中でもつて多數決によつて審判をする。自分はこれではない。いや自分はこれだと思つて、その意見がわかれらる。また理事官と審判官との間におき

まして意見がわかれる。あるいは觀察點が違ふということは、もちろんあり得ることです。そうした場合に一方から請求がなければ、裁判官自體、審判所自體、もしくは多數決によつてその過失を認めても、懲戒處分ができない。こういうことになつてそこに適用上非常に間違つたことを生ずることが

ないと私は言えないと思うのであります。だから私はむしろこの解釋を、請求された者のみが受審人ではなくして、もう一步進んでどちらの解釋かということを私は最初に申し上げましたけれども、海難自體が審判の對象なのです。海難自體がもうすでに審判の對象になつておるのだから、その海難に關係のあるところの海疫免狀を有する人は、請求の有無にかかわらず、この審判において懲戒その他の裁決をなし

得る範圍だ。こう解釋されれば、こうした疑いの餘地がなくなつてくるわけだ。人そのものを對象にするのではなくして、海難自體が審判の對象になるのだから、その海難自體に直接間接に關係のあるところの海技免狀を有する人に對しては、すべて懲戒の權を有するのだ、審判の權を有するのだといふことにするといふ解釋になれば、そうした錯謬というかが、そうした缺陷が補われるわけです。そこで

私はこの受審人の範囲いかんというその點を聴いた。請求しなければ受審人の

にならないのか。海難自體を請求すれば、その海難に關係あるところの海抜免狀を有する者は、すべていづゆる審判所において受審人としてこれに對して審判し得るのかどうか。この點は最初に聴いたわけでありませう。もしたゞいま政府委員の御答辯のような説でありませうならば、私は少くともこの點については非常な缺陷があると思ひます。

次にお尋ね申し上げたいのは、このたゞいまの解釋から言へば、もちろん第三者に對しても勸告を發することができるといふことになつておりますが、第三者が海抜免狀をもつておらぬ關係上、これを受審人でないといふことは法文の上で明らかであります。そして、高等海員審判所の裁決に對しては、高等海員審判所の裁決を求めることができるといふことは、さうした場合には第二審を求め得るものは、條文の根據によれば、理事官または受審人となつております。さうすると先ほど海運總局長からお話のありました、この機關は不備である、お前のところの會社で製造するところのエンジンが不備だ、お前のところの會社で製造するところの船體は不備であるといふことを公告されることは、少くともその會社に對するところの大きな生命線に侵すことになるわけでありませう。さうした場合に第三者は一體どういふ勸告を受けた立場の人、いづゆる受審人以外の者でありますけれども、その人がもし上級裁判所いづゆる二審の高等審判所の審判を受けようとする場合、もしくは二審の裁決に對してさらに東京の高等裁判所の裁判を受けようとする際には、どの法文を根據としてこれに對して不服の申立てをするのであるか、法文の根據をひとつ示していただきたい。

○長屋説明員 勸告を受ける者は、先ほど有田政府委員から説明いたしましたように、法的に特權を受けておりませんのと、これに對する處分をいたしますには法的根據がございませんで、これに對して處分といふことはできませんから、やむを得ず勸告といふことでその效力をあげることをねらつて、海難の防止に寄與するといふことを本法で定めてあるのであります。これは最初の立法の過程をいたしましては、免狀受有者も勸告を受ける者も、審判當事者といふ新しい名前をつくりまして、いづゆる刑事事件における被告のような取扱ひをいたしまして、さうしてこれを喚び出して審判する。一方には懲戒をし、一方には勸告をするといふ行き方を立案いたしました。ところが司法關係におきまして、その根據のない者に對してこれを被告扱いをしてひつぱつてくるといふことは行過ぎである、憲法の精神からもさういふことは許されなからう。それでどうしても受審人、つまり刑事事件における被告としては免狀受有者のみに限らなければいかぬ。さういふことになつて、やむを得ず受審人は免狀受有者である。それから免狀を受有していない者に對しては、證人の立場でいくらでも喚び出して調べられるじやないか。さうして本人の海難の原因に關する説明はいくらでも聽けるじやないか。そしてその結果また一方には懲戒し、また一方には勸告するのであるから、勸告といふことは本人の權利義務に對して法的

的制限を加えるわけでないで、これに對しては抗告とか、つまり第二審の請求とかいふことは認めない。さういふ行き方にしてさういふ考えで組み立てましたものでございませう。

○田村委員 さうすると第三者でも勸告を受けた人は、お前の會社でつくるエンジンが不備であつた。お前のつくる船舶は不備である。しかし會社もしくは製造人の目から見れば、それはさうした特殊の事情がある。あるいはこれを運搬する人の方に過失があつて、自分の方にさうした不備がないのだといふたような場合があつても、勸告を受けて新聞などで公告をされては、會社としては非常な名譽の失墜でありますけれども、それには對しては救済方法はないといふことになるわけでありませうか。

○長屋説明員 今のところそれに對して第二審の請求とかさういふことは考へておりません。

○有田政府委員 二點についてお尋ねのようでございます。第一點の三十四條關係で、關係ある者を廣く受審人としたらどうかといふお尋ねでございます。實はさういふことも立案者としては一應考へてみたのであります。つまり職權を廣くいたしますと、一方海員側の立場から申しますと、その審判をされる間、乗船といふことが不可能になりまして、非常に海員の方としても迷惑がかかるのみならず、船舶の運航という點からいいますと、あまり大勢の者を下船せしめまして審判の對象といたしますと、運航方面におきまして非常に支障を來します。従いましてこの判斷は理事官に任せまして、理事官が職務上の故意または過失によつて發生したものであるといふことを認めたものに限つて受審人にする。かような建前をとつたのであります。理事官はもとより公の機關でありまして、この理事官自身を信頼するといふ建前でいきたいと思ふのであります。但し人間のやることでありますから、審判官が途中で見逃したといふような事實がございませうならば、理事官は再び第三十四條に基きまして、その次の關係者を受審人として示すといふことになつております。これは運用でやりたい。あまり受審人の範圍を廣くいたしますと、先ほど申しましたいろいろな點によつて支障を來しますので、さういふような趣旨からこれをかへたような次第であります。それから第二の、勸告を受けた者に對して中央審判所へ抗告するやうな餘地を残したらどうかといふお尋ねでございます。實はこの點もつとも一應考へますが、しかし何と申しましたも判決の結果は勸告であります。いづゆる免狀の發行の停止といふやうなひどいものではないのであります。またその間において證人として自分の意見はいくらでも言えるのみならず、さういふ方面にいろいろな關係があるときには、いづゆる審判員を活用して、審判員の意見も十分聽きまして、審判の公平を期したいと考へております。まずこの審判を信頼していただいて、あまり不都合がないじやないかと思ひます。但し萬一その審判の結果が不當であつて、勸告を受けた者が輿論の制裁によつて非常に困るといふやうなことがありましたならば、これまた勸告を受けたものが新聞その他輿論の喚起ができるのでありまして、結局審判がよかつたか、ある

いは勸告を受けたものの主張が正しいかといふことは、輿論の判決といふやうな結果に相なると思ひます。その點は非常にむづかしい問題ですが、私は一應司法省の主張をもつとも考へ、結局輿論の批判の結果にまきたい。かような考へをもつております。

○田村委員 大體御趣旨はわかりましたが、私どもは海抜免狀所有者が一箇月乃至三箇月の免狀の停止を受けるよりか、事業主や工場が勸告を受ける方がむしろ痛むところだと思ひます。従つてそれに對して不服を申し立て、公正な權利主張の機會を與えるといふことは、どこまでも必要だと思ひます。その點御考慮願ひたいと思ひます。

○高橋(英)委員 私も田村委員と同様の見解をもつておるのであります。勸告制度といふものは、これは大問題にもなると思ふ。普通の刑事訴訟法なんかでしたらたいへん問題になるやうな、さういふ重大な問題を包摂しておると思ふのであります。これは今有田政府委員の御説明で、新聞その他の方によつて信用回復、名譽回復ができるのではないかと考へられますけれども、さういふ方法はなかなかとりにくいのであります。審判が權威があればあるほど、審判の效力といふものは甚大なものであります。従つて訴訟法の原則にあります利害關係があるもの、利害關係がその裁判なり審判なりによつて生じてくる立場にありませうものの審判に對して參加し得る制度がなければ、十分その勸告を受ける立場にあるものの權利の主張ができないと思ひます。民事訴訟法に従參加人、主參加人などありますが、要するにさう

いふことは、輿論の判決といふやうな結果に相なると思ひます。その點は非常にむづかしい問題ですが、私は一應司法省の主張をもつとも考へ、結局輿論の批判の結果にまきたい。かような考へをもつております。

○田村委員 大體御趣旨はわかりましたが、私どもは海抜免狀所有者が一箇月乃至三箇月の免狀の停止を受けるよりか、事業主や工場が勸告を受ける方がむしろ痛むところだと思ひます。従つてそれに對して不服を申し立て、公正な權利主張の機會を與えるといふことは、どこまでも必要だと思ひます。その點御考慮願ひたいと思ひます。

○高橋(英)委員 私も田村委員と同様の見解をもつておるのであります。勸告制度といふものは、これは大問題にもなると思ふ。普通の刑事訴訟法なんかでしたらたいへん問題になるやうな、さういふ重大な問題を包摂しておると思ふのであります。これは今有田政府委員の御説明で、新聞その他の方によつて信用回復、名譽回復ができるのではないかと考へられますけれども、さういふ方法はなかなかとりにくいのであります。審判が權威があればあるほど、審判の效力といふものは甚大なものであります。従つて訴訟法の原則にあります利害關係があるもの、利害關係がその裁判なり審判なりによつて生じてくる立場にありませうものの審判に對して參加し得る制度がなければ、十分その勸告を受ける立場にあるものの權利の主張ができないと思ひます。民事訴訟法に従參加人、主參加人などありますが、要するにさう

いような審判参加の規定を設けてお
つて、勸告をせられるおそれのあるも
の、勸告をせられたもの、そういうよ
うなものにその主張を完全に表現し得
る機会を考へてやるべきものではない
かと思ひます。その點について私ども
も考慮いたしますけれども、當局にお
いてもいま一應この點について慎重御
考慮願ひたいと思ひます。

○有田政府委員 その點につきまして
は私の方も十分考慮しておりましたさ
ような勸告を受けるような、いわゆる
關係者はその審判の際にもちろん出席
せしめまして、十分意見を吐かすよう
に考へておるのであります。さような
手續はいわゆる四十五條の「地方海難
審判所の審判の手續に關し必要な事項
は、命令でこれを定める、」この法律
以外のことは全部命令に譲つておる
が、省令によりまして十分關係人の意
見が述べられるようにしたい、かよう
に考へております。

○館委員 私が最初に問題にしました
勸告のことがまた問題になつたのであ
りますが、この第三條で見ますところ
の一、二、三、四、五の項目は、海難審
判法ができない以前の海難審判の場合
においても當然考慮される項目であつ
たと私は思ひます。海難審判法ができ
たから、初めてこの一、二、三、四、
五の考慮があらためて拂われなければ
ならないという状態ではなかつたらう
と私は考へております。この海難審判
法のいわゆるやまといひますか、みそ
といひますか、それは今まで海難審判
というやま片手落ちの審判で、とに
かくその船に乗つてゐる免狀の所得
者、いわゆる船員のみが審判の狙上に
乗つておつた。それ以外の項目につい

ては、一應は關係事項として審査はさ
れておつても、船主側、あるいは水路
の標示の仕方、あるいは港灣の水路の
状況、そういうものに對する裁斷が下
されておらないで、ただ單に働く者だ
けに對する審判をもつて海難審判が終
つておつたという缺點を補ひたいた
めに、あらためてこの海難審判法とい
うものができた、そこにみそがあら、
法案の目的があるということ考へ
て、そういう意味において私はお尋ね
したのであります。しかしその場合に
前にもありました通り船の責任者、あ
るいはまた港灣の責任者、あるいはこ
の五項目の中にあげられてゐるところ
の責任者に對する勸告のみにとどま
ておるといふ點が非常に不滿に思ふの
であります。政府の出したところの海
難審判法案についてという説明の中に
「海難が審理の結果海難免狀受有者以
外の者の責に歸するべきものである場
合には、必要に應じその者に勸告をし
得る如くした。勸告とは、拘束力を持
たぬものであるが、英國に於ける勸告
制度の實績に照らし、社會的壓力を喚
起し、そしてこの效力を興えるとい
う説明があるものであります。そこで
この社會的壓力といふことは何を指し
てゐるのかといふことについて政府は
公示するといふように條文に書いてあ
る、この公示といふのはどういふこと
であるかといふことをお聴きたいとい
ふことと、もう一つはこの海難審判
法をこしらへる場合に、いよくでき
上つたときに公聴會を開いた。その公
聴會において今議論になつておる勸告
といふ點について、どういふ議論があ
つたかといふことをお尋ねしたいと思
ひます。

○大久保政府委員 お尋ねの公示の方
法は、あるいは官報とか、あるいは新
聞紙に掲載する。こういう手續をとり
たい、かように考へております。

それから本法に對しましては、東
京、神戸におきまして公聴會を開催し
たしたのであります。その際意見とい
つたしましては、ただいま館委員のお話
のように、從來の懲戒制度を海難豫防
主義に改正すべしといふことが、海員
の多年の要望でありまして、それが實
現しますことにつきましては、賛意を
表しております。ただこの法律におき
まして、必ずしも未だ完全に海員の要
望が達成せられておりません點は、從
來の刑法における業務上の過失の改正
の問題、それから刑事裁判に對して、
この審判法が必ず先行するといふ點に
關する保證の點があります。しかしこ
の審判法が必ず先行するといふ法律上
の保證はありませんが、これは司法省
との申合せによりまして、この審判を
刑事事件に先行することに、實際上運
用をいたしたい。かように考へておる
次第であります。

勸告の問題に關しましては、これは
やはり當初公聴會の際には、原案とい
つたしましては先ほど説明員が申し上
げました、當事者といふふうにした
ように、當事者といふふうにした
おります。すなわち審判當事者は被審
人及び勸告を受ける者を含めまして、
當事者といふふうにしたして立案せら
れております。その關係上ここににお
ける第三者も、被審人と同じ權利と義務
があつたのであります。さような關係
で、先ほどから御質問の點について
は、別に公聴會においては御意見の發
表はなかつたように記憶してござい
ます。

○館委員 この海員を懲戒するとかそ
の他の場合には、官報をもつて發表す
るということを書いておるのですが、
この勸告を受ける者に對する勸告の仕
方といふものは、公示という言葉を使
つておる。これはどういふふうにする
のであるか。今のお話では官報その他
というお話があつたのですが、その點
いかがですか。

○大久保政府委員 勸告は一種の何と
申しまするか、觀念の表示行為とでも
申しますか、強制力のない一つの行為
であります。かような關係で勸告をい
たしますためには、どうしても社會に
これを公表するといふことのみが、勸
告を實効あらしめる本體とも申すべき
點だらうと思ひます。勸告につきまし
ては、法律によつて公示するといふこ
とを明文に出してゐる次第でありま
す。

○館委員 それから公聴會の時に、
當事者といふ言葉を使つておつたので
あります。そこで公聴會が受取つた氣
持といふものは、今田村君が言つたよ
うに、これは海難を對象としておるが
ゆゑに、それに關係あるもの全部を當
事者とお考へになつておつたかどう
か。もしそうであるなら、今度それを
除いて、海難免狀をもつておる者だけ
といふふうには、變更になつたその理由
についてお話を願ひたい。

○大久保政府委員 その後ろ／＼政
府部内におきまして協議をいたしまし
た結果、先ほど説明員からも申し上げ
ましたように、免狀受有者のように國
家の特別な權利關係をもつております
者以外の、一般の第三者に對しまし
て、權利義務關係の拘束ある裁決を行
うことは不適當である。こういうこと

に相なりまして、この點は修正いたし
たような次第であります。

○正木委員長 他に御質疑はありませ
んか。

○飯田委員 大體終るようであります
が、ちよつと私は委員長にお願いして
おきたい點があるのであります。本日
の主題と違つておりますが、ここに國
有鐵道の現狀と國有鐵道の實相の報告
書をいただいたのであります。ちよつ
と見てみますと、鐵道の車輛あるいは
客車、貨車といふような點につきまし
ては、明細にあげられております。し
かしながら先日來の委員會におきまし
ても、省營の自動車、バス、トラック
につきましては相當論議を重ねておる
のであります。この點について少し
もここにはふれておりません。國民と
いたしましては、省營の自動車と、民
營でやつておる業者に對しましてのい
ろいろな觀點が、違つておるようにも
聞き及ぶのであります。それにつき
ましては陸運の方には、省營の自動
車、バス、トラックに對しますところ
のかくのごとき真相を報告できる書類
がむろんあると思ひますから、委員長
もお調べの上に、收支の損益とか、ま
たは運輸省としてこの省營自動車に對
する將來の御方針等をしたためたもの
がありますれば、それを御提出願ひた
い。私參考にしたいと思ひますから、
その點お願いいたします。

○正木委員長 ただいま飯田君からの
御發言ですが、本委員會散會後、鐵道
實相報告書に對する當委員會の態度決
定のための懇談會を開こうと思つてお
ります。從つて本委員會散會後、委員
各位はお残りをお願いいたします。こ
れ他に質疑もございませんので、これ

をもつて海難審判法案に對する質疑は
終了いたしました。次會の日程は公報
をもつてお知らせいたします。
本日はこれをもつて散會いたしま
す。

午後零時二十八分散會