

第十回 参議院運輸委員会議録 第四号

昭和二十六年二月二十七日(火曜日)午後一時三十四分開会

○本日の会議に付した事件

(衆議院提出)

○北海道開発のために港湾工事に関する法律案(衆議院提出)

○海難審判法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○港域法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○海事代理士法案(内閣送付)

○一般運輸事情に関する調査の件(航空事業に関する件)

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(植竹春彦君) 只今から運輸委員会を開催いたします。

先ず第一に水先法の一部を改正する法律案を審議いたしたいと存じます。これは衆議院の伊藤代議士の御提案になりますので、提案者から提案理由及び改正案の大綱について説明願いたいと思います。

○衆議院議員(伊藤郷一君) 只今提案になりました水先法の一部を改正する法律案につきまして、その趣旨並びに提案理由を御説明申上げます。御承知の通り北海道釧路港は、氣流並びに地理的関係上過去永年に亘る気象の平均観測によりますと、年間を通じまして、その約三分の一に相当する

百有余日は、濃霧に閉され、五十六日は暴風に見舞われているという全国稀に見る惡天候の下に置かれておるのであります。かかる濃霧或いは荒天に際しまして、港内における船舶航行の困難は想像に余りあるものがあるのであります。又冬期におきましては、港内沿岸の海面と釧路川の川筋が結氷いたしまして、この氷が当々東の強風に押流されまして、南埠頭附近に集結しますが、港内の実情を知らない船長は、船の操縦を誤り氷のためロードによる石炭の積込み作業が全く不可能に陥る場合が生じるのであります。次に潮流の影響であります。特に南北両埠頭の附近におきましては、満潮時と落潮時に波が岸壁に対しまして直角に作用いたします関係上、不慣れな船長は、船体を岸壁に接触させまして、船体に支障を與えたことが少くないであります。なお当港は水深が比較的浅いため漁泊に適する水面は極めて狭く、港長が理想的に指定することができる锚地は僅かに四千トン級船舶の九隻分に過ぎないのであります。が、在港船は常時十五六隻で、多いときは二十六隻にも達する場合もありまして、港内を有効に利用しなければならないにもかかわらず、港内の状況には不案内の船長が勝手に投錨いたしまつたため、船舶の收容力を一層減退している実情であります。一方当港への入港船舶は、総トン数八百トン以上の鋼船だけでも昭和二十四年は三百四十

五隻、昭和二十五年は四百十五隻の実績を示し、本年は更にこれを上回る見込みでありまして、港内の混雑は火を見るより明らかであります。以上諸点に鑑みまして、釧路に水先法の一部を改正いたしまして、釧路に水先区を設け、港内の実情を把握している水先人に、水路を嚮導させますれば、船舶の航行の安全並びに港内の整頓を期せられるばかりでなく、延いては船舶の運行能率の増進に寄与するところ少くないであります。なお当港に水先区を設定することにつきましては、かねてより現地港湾関係者から熱烈なる請願がありまして、又運輸当局におきましても現地の実情を調査してこれが実現方について着々準備を進めつつあるのであります。以上は誠に簡単でありますが、本法案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことをお願いいたします。

○委員長(植竹春彦君) この際議事の進行方につきましてお打合せ申上げたいたいと思いますが、只今水先法の一部を改正する法律案の提案理由の説明がありましたのですが、本案並びにその次の北海道開発のために港湾工事に関する法律案、これは両案とも公報に記載されています。

○専門員(岡本忠雄君) この改正法律案は、従来釧路地区が水先区として指定されておりませんので、ただそれを水先区として新らしく指定するだけの手続であります。外国船、アメリカ等からもすでにときどく入りますが、

公報に載つておりますたくさんの審査事項がござりまするので、本日は本水先法の一部を改正する法律案の質疑に入ります前に、一応参議院の専門員としてこの問題に対する調査の結果をお報告いたさせ、そうしてその次には以上申述べました各法案の提案理由の説明と、それに対する専門員としての調査の結果の報告を得まして、それから

○委員長(植竹春彦君) 次に、北海道開発のために港湾工事に関する法律案の御審議をお願いいたします。先ず提案者玉置衆議院議員の御説明をお願いいたしたいと思います。

○衆議院議員(玉置信一君) 只今議題となりました北海道開発のために港湾工事に関する法律案につきまして、御説明を申上げます。お手許に配付されておりますと思いまするが、それより少しく詳しく述べることにいたしますが、これは内容につきましては全く一つも違つておるところはありませんので、その点あらかじめ御了承を願つて置きます。

さて、御承知のように、戦後我が國

経済の復興に当たりまして、北海道における資源の開発は著しく重要度を加え、このため第七回国会におきましては北海道開発法の制定をすら見るに至つたのであります。然るに同じく第七回国会において制定されました港湾法は、遺憾ながら北海道開発の早期促進に關係せざるばかりでなく、却つてこれが阻害するのではないかとさえ認められる点が多々あるであります。即ち同法第四十二条は港湾の修築に要す

る費用はその五〇%を港湾管理者が負担すべきことを規定しているのであります。これは北海道における資源開発の前提的要件である港湾の整備を解決して促進するものではないであります。第一に今日北海道の諸港湾は内地の各港湾と異りまして、殆んどすべてが未完成港で、すべてが建設途上にあるのであります。而もこの途上におきまして戦争に際会し、これがために工事の殆んどが中止又は停止されました結果、今日いづれの港湾も整備が著しく荒廃しているのであります。最近の船舶保険統計によりますと、港湾内の保険事故は北海道の港湾がしば抜けて多いことを示しておりますのであります。いさまでなく資源開発に当つては交通施設の整備がその基礎要件でありまして、従つて今日北海道におきましては、港湾修築を何よりも優先して行わなければならることは周知のこととあります。北海道庁の調査によつて見ますると、北海道における港湾を一応整備するためには今後なお莫大な費用を要することになつて、これを数値がはつきり示しておるのであります。港湾法はその五〇%を結局北海道内の非常に住民の負担となることを規定するものであります。かかる負担は人口密度が小さく且つ経済力の稀薄な北海道住民の到底負い得ないところでありまして、これを條件とする限り北海道港湾の整備は恐らく困難且つ不可能事となることは明白であります。

更に港湾法は同法制定前に比較して北海道に対しより苛酷な条件を附加されたのであります。即ち同法制定前におきましては、御承知のごとく相当古い歴史を持つところの北海道拓殖計画の

実施以来、港湾修築に当たりましては国がその水域及び外かく施設に対しまして全額を、又けい留施設その他の臨港施設につきましては七五%をそれべく負担して今日に及んでいるのであります。更に港湾法はこれを一律に五〇%に引き上げ、その結果港湾修築に関しては北海道住民に新たなより大きな負担を附加することになり、これはこの重大な時期において北海道住民の港湾修築について盛上つて来たところの熱意を冷却させるものではないかと存じまして、この点からいたしましても、この法律における北海道港湾の整備を期待することは一層困難な事情に立至つております。これは北海道開発法という特別な法律で制定され、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。勢い、待することは一層困難な事情に立至つておるのでございます。これは北海道開発法といふ法律を設けて、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。

以上が大体本法案を提出いたしました根本的理由でござります。これを以て提案理由の説明を終ります。
○委員長(植竹春彦君) 次に、提案者から本法律案の要綱について御説明を願いたいと思います。

○衆議院議員(玉置信一君) 北海道の事につきましては、港湾法の規定にかかるわらず國は必要によつては工事の直営を図るばかりでなく、その工事も從前通り水域及び外かく施設につきましては金額を、又けい留施設その他臨港施設につきましては七割五分を國庫において負担する。即ち北海道の港湾工事につきましては從前通りにして行こ

るといふのが本案制定の要旨であります。國庫の負担金について北海道に特例を設けようとするのは決して本法案だけではありません。すでに道路法、

河川法、土地改良法、又第七国会で制定されました漁業法等の基本的な土木関係法規にその例を見るところであります。まして、これらの法律ではすべて金額乃至極めて高率の負担を國庫が負うことを規定しておりますし、又地方財政法は特に北海道開発に関する経費について特別を認めているのであります。本特例法案もこの例にならうものであります。而も本法案は何ら新たに国庫の負担を増額せしめるものではなく、従来の建前をそのまま継続されることを規定するにはかならないのであります。

以上が大体本法案を提出いたしました根本的理由でござります。これを以て提案理由の説明を終ります。
○委員長(植竹春彦君) 次に、提案者から本法律案の要綱について御説明を願いたいと思います。

第一條につきましては、この法律の目的を規定した條文であります。本法は本来北海道の開発に資することを目的としたものであります。むしろ先の国会で制定された北海道開発法とその精神、目的を同じくするものであります。目的的には港湾法の規定する内容と趣旨を同一にするものではないであります。従つて本来港湾法とそとの体系を異にするべきものであるが、規定する内容が港湾法の規定する

法案を港湾法の特例とするのを適當としたにとどまるものであります。それから第二條でございますが、本條は從来の法律規にその例を見るところであります。この意味におきましても、本法は從來の持して来た方針を、即ち港湾法制定以前に國が北海道の港湾工事に対し港湾法はその四十二條第一項におきまして、「重要港湾において、一般公衆建築について盛上つて来たところの熱意を冷却させるものではないかと存じまして、この点からいたしましても、この法律における北海道港湾の整備を期待することは一層困難な事情に立至つておるのでござります。これは北海道開発法といふ法律を設けて、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。勢い、待することは一層困難な事情に立至つておるのでございます。これは北海道開発法といふ法律を設けて、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。

以上が大体本法案を提出いたしました根本的理由でござります。これを以て提案理由の説明を終ります。
○委員長(植竹春彦君) 次に、提案者から本法律案の要綱について御説明を願いたいと思います。

第一條につきましては、この法律の目的を規定した條文であります。本法は本来北海道の開発に資することを目的としたものであります。むしろ先の国会で制定された北海道開発法とその精神、目的を同じくするものであります。目的的には港湾法の規定する内容と趣旨を同一にするものではないであります。従つて本来港湾法とそとの体系を異にするべきものであるが、規定する内容が港湾法の規定する

法案を港湾法の特例とするのを適當としたにとどまるものであります。この意味におきましても、本法は從来の持して来た方針を、即ち港湾法制定以前に國が北海道の港湾工事に対し港湾法はその四十二條第一項におきまして、「重要港湾において、一般公衆建築について盛上つて来たところの熱意を冷却させるものではないかと存じまして、この点からいたしましても、この法律における北海道港湾の整備を期待することは一層困難な事情に立至つておるのでござります。これは北海道開発法といふ法律を設けて、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。勢い、待することは一層困難な事情に立至つておるのでございます。これは北海道開発法といふ法律を設けて、北海道の開発に國として特別な関心を持つて行こうという段階におきましては、決して時宜に適したこととは申されないと想うのであります。

以上が大体本法案を提出いたしました根本的理由でござります。これを以て提案理由の説明を終ります。
○委員長(植竹春彦君) 次に、提案者から本法律案の要綱について御説明を願いたいと思います。

第一條につきましては、この法律の目的を規定した條文であります。本法は本来北海道の開発に資することを目的としたものであります。むしろ先の国会で制定された北海道開発法とその精神、目的を同じくするものであります。目的的には港湾法の規定する内容と趣旨を同一にするものではないであります。従つて本来港湾法とそとの体系を異にするべきものであるが、規定する内容が港湾法の規定する

港湾法の特例をなすものであります。

無論この場合その工事については国と

港湾管理者の協議が整うことが前提で

あり、而も国の工事は国の予算の範囲

内に限られることは当然のことであつ

て、この点については港湾法の規定と

その趣旨は全く同じであるのであります。

本條第二項はこの直轄工事における費用の負担について規定し、この場合の国の負担金は前條の規定の准用によること、即ち水域施設、外かく施設については全額、けい留施設、臨港交通施設については十分の七・五を前條同様国が負担すべきことを規定しているのであります。工事主体の如何により國の負担金に差別を付すべからざることはもとより当然のことであります。

本條第二項は更にこの場合における費用の出納方法を規定しているのでありますが、本條の場合は前條の場合と異り国が直轄工事を行うのであるから、これに関連して当然港湾管理者が負担すべき性質の費用は管理者が国に納入すべきことを規定して、責任の所在と財政支出の保全を明らかにしているのであります。

それから第四條は、実は「港湾法第四十六條（国が負担した港湾施設の譲渡等）」の規定は、前二條の規定によりその工事の費用を国が負担した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとする者に準用する。」といふもので、これは極めて簡単で、前條に何らの拘束とか何とかいうものはないものでありますから、ほんの読んで字の通りでございます。以上を以て各條項の説明を終ります。

○委員長（植竹晴彦君） 専門員の御報

告を願います。

○専門員（岡本忠雄君） 本案につきま

して、一応私のほうの調査の結果を御

報告申上げます。

この特別立法は前国会の終り頃から懸案になつておりまして、ずっと研究を続けて参つております。今回本上程になつたわけでありまするが、只今提案者の御説明もありましたように、大体それでわかるのでありまするが目的

を続けて参つております。今回本上程

になつたわけでありまするが、只今提

案者の御説明もありましたように、大

きな形でありまするが、非常に混同

して、これを被告としたとして攻撃を

されから併しながら財政的な面、即ち負

担能力が北海道にはないから、従来の

ごとく国がやるべきであるという根本

的な考え方からいたしまして、負担率

をこの特別法で新らしく規定して出さ

れておるわけであります。この法案自

体につきましては、そういう根本の問

題を除きましては別に議論すべき点も

ございません。のみならず一面漁港法

において規定しておるところの北海道

の漁港に対する補助金、國の負担金等

の権衡から考えましても、この特例法

ができるところによって両者の権衡はと

れることに相成りますという点が挙げ

られます。又一面角度を変えまして目

的の面から見ましたときに、東北のこ

とく未開発の地域がまだある、そういう

所にもこういう特例が必要ではない

か、従つて全國的にそういう地方を含

めた特例法が必要ではないかという議

論もあり得るわけございまするが、とにかくそういう問題が検討の対象となるべきだらうと考えられます。

以上一応御報告申上げます。

○委員長（植竹晴彦君） それではその次の海難審判法の一部を改正する法律案の大綱について、御説明を政府委員

からお願いいたします。

○政府委員（長屋千棟君） 改正案の大綱について御説明申上げます。

大体この改正の点は七つございま

す。その内の主なもの御説明を申上

げますと、海難審判法に新たに独自の

規定を準用する。「こういう文言も

証拠規定を設けること、現行法の四十

條の第二項に「証拠については、簡易

裁判所における刑事訴訟に関する法令

の規定を準用する。」こういう文言も

証拠法も新たに制定されたのであ

ります。これは丁度海難審判法の制定

に当りまして、証拠法をどうすべきか

という議論がございましたときに、刑

事訴訟法も新たに制定されたので、そ

の中には極く簡易な簡易裁判所の証拠

規定というものができるのだという予

定でございましたので、こういう條文

を作つたのでござります。いよいよ刑

事訴訟法が出て見ますといふと、その

簡易裁判所の証拠規定というものはこ

とざいませんで、どれもこれも一本建の

定でございましたので、こういう條文

を作つたのでござります。いよいよ刑

事訴訟法が出て見ますといふと、その

簡易裁判所の証拠規定といふと、その

官を被告として提訴された場合に裁判

所で争うという形にすることが一つで

ござります。

その次は、現行法におきましては、

審判官は運輸大臣がこれを任命すると

いう規定でござりますが、一般的の官庁

におきましては公務員法の建前から皆

その長が部下の職員を任命するといふ

ので、現在までこの刑事訴訟法にきめ

たむずかしい証拠規定を準用して参つ

たのでござります。従いまして、この

何ら強制法を持つておりません刑事で

ない、海難の原因を探求する審判にお

きまして、刑事訴訟法のむずかしい証

拠法を適用いたしますと、非常に手数

の他は審判官に廷吏を置く、それから

現行法に審判所という名前がとこど

制定すべきであるというので、新らたに証拠法を入れたのでござります。

第二点は高等海難審判所の採決に対

して、これを不服ある場合には、高等裁判所へ提訴することができる。この場合におきまして、その被告は高等海難審

判所であるべきでありまするが、高等海

難審判所の採決の執行官たる海難審判

の理事官、これは執行官であるからし

て、これを被告としたとして攻撃を

されから併しながら財政的な面、即ち負

担能力が北海道にはないから、従来の

ごとく国がやるべきであるという根本

的な考え方からいたしまして、負担率

をこの特別法で新らしく規定して出さ

れておるわけであります。この法案自

体につきましては、そういう根本の問

題を除きましては別に議論すべき点も

ございません。のみならず一面漁港法

において規定しておるところの北海道

の漁港に対する補助金、國の負担金等

の権衡から考えましても、この特例法

ができるところによって両者の権衡はと

れることに相成りますという点が挙げ

られます。又一面角度を変えまして目

的の面から見ましたときに、東北のこ

とく未開発の地域がまだある、そういう

所にもこういう特例が必要ではない

か、従つて全國的にそういう地方を含

めた特例法が必要ではないかという議

論もあり得るわけございまするが、とにかくそういう問題が検討の対象となるべきだらうと考えられます。

ころ用いてありますて、何か審判所のほかに審判所という役所が別にあるよ

うな形に見えますので、非常に混同

たしますので、これを全部海難審判所と改め、或いは合議体という工合に実

質的にこれを書改めるということがあ

ります。

それから高等海難審判所の第二審の

請求期間は七日間としてござります

が、その受審人の責に帰すべからざる

事由によつてその七日で第二審の請求

ができなかつた場合、これには現行法

においては何ら救済の道がございませ

んで、これになお七日間の余裕を與

えられるということが一点。それからあと

は鑑定人、通訳人等に報酬を與える、

以上の七点が改正の主な点でございま

す。で、その中で最も重要な三点、即

ち証拠法を制定いたしましたことと、

高等海難審判所長官に海難審判所審判

官の任命権を持たせるということ、も

う一つは、高等裁判所へ提訴せられた

場合に、高等海難審判所長官が被告と

なるという、この主な三点につきま

して、もう一度御説明申上げますと、こ

の高海難審判所長官に任命権を持た

せる点におきまして、現行法は第十條

の第二項に「海難審判所審判官は、運

輸大臣がこれを任命する。」とございま

したのを、高等海難審判所長官がこれ

を任命するという工合に変えるのでござ

ります。ところがこういたしまして

したのを、高等海難審判所長官は自分

が審判をやります関係上、海難審判

官という官名を併せて持つております

して、それにおいて審判をいたして

おるのであります。ところが今度は自

分が海難審判所審判官を任命するとい

うことになりますと、どつちが鷄か卵

か分らんという形がそこにつけて、非常に混同いたしますので、今度は高等海難審判庁長官は運輸大臣がこれを任命いたしまして、そうして高等海難審判庁長官は地方の海難審判庁の長を補助する。それから海難審判庁審判官を任命するという形にはつきりいたしたのあります。

におきまして、高等海難審判庁長官は、現行法におきましては海難審判庁審判官という官名をやはり持つておるのであります。が、今度は高等海難審判庁長官一本になりまして、海難審判庁審判官が審判をするということになりますが、高等海難審判庁は審判にタッチできないということが起りますので、十一條におきまして、審判官と、うのは高等海難審判長官とそれ

○委員長(植竹春彦君) 次に港則法の一部を改正する法律案の御審議を願います。改正の要旨の説明を政府委員からお願いいたします。

○政府委員(公野善秀君) 丘来港内事務局

報告のしようがないという次第であります。

るため、高等海難審判庁長官の任命資格を明瞭にしたわけであります。高等海難審判庁は地方裁判所のような性格を持つておる関係から、審判を行う上におきましては、各海難審判庁がそれぞ

から海難審判官、これを審判官と言ふのだ。これが審判をするのだと、いう工合に変えまして、これは丁度裁判所におきまして、裁判官という名前と同じように審判官を制定したわけでござります。

法の一部を改正する法律案につきましては、特に要点は審判官の任命権の問題と、それから証拠法の点にあります。従来簡易裁判所における刑事訴訟に関する法令の規定を準用しておつたのを今度はやめることになつたわけですが、

して参つたのであります、が、更に現地の公共団体等関係各機関の意見を聴取しまして、なお海上保安庁水路部の調査資料、海図並びに建設省地理調査所が発行の地図及び運輸省港湾局の調査資料等によりまして、現行法をつぶさに

泊中の船舶の火災事故が相次らず相当数に上りまして、この火災による損害の防止蘇減策につきまして種々検討いたしました結果、火災の起つたような場合に更に適切な火災警報がなされたならば、人命及び財産の損害をもたらしません。

が、審判行政の面におきましては、高等海難審判所は外局の性格を持つておりまして、地方海難審判所は地方行政機関的な性格を有しておるのであります。従つて高等海難審判所長官は外局の長官として事務を統轄しているのでありますから、現在運輸大臣の持つております海難審判所審判官の任命権と地方海難審判所の職権を高等海難審判所長官に移して、海難審判所の職員に対する人事権に自主性を持つようになります。

それから先ほど裁判所の訴えの場合の被告のことを申上げましたが、それは第五十四條に、「前條第一項の訴においては海上保安庁海事検査部の理事官が、高等海難審判所を代表する。」とこうございましたのを「前條第一項の訴においては、高等海難審判所長官を被告とする。」と、この点は本法制定当時は理事官も審判所の職員でありますのであります。その後海上保安庁の施行によりまして、海上保安庁の職員によつて、半ば違ひます。

ありまするが、この本法制定後の経験上に徴しまして、極めて適当な改正の上に判断されるのであります。それは確かににつきましても字句の修正、又は用語の整理、観念の整理等がたくさんありまするが、いずれも適当と考へられるが、ただ施行期則以下この命令人にゆだねられたる点との関連をもう少し検討を要するようと考えますので、その点につきましては更に審査を進めるとして、次回に御報告申上げたいと田

検討いたしますと共に、現地の実情をも調査いたしました結果、現行法の別表の中には多々不備な点がありますので、新たに本法によつて港域を定め、必要のある地方と認められる地方につきましては、新たに港域を決定することとし、又港の状況の変化に伴いまして港域を変更する必要があると認められるものにつきましては港域を変更し、又現行の港域の規定では、その基準となつてゐる対象物の変化等によりまして港域が用意されよつこりこ

つと軽減し得たものである、かような結論を得たのであります。おなこの点に関してしましては、米国並びにカナダ、更に東亜の諸港におきましても、港則において一般火災報知手段に加えて港内の火災警報発声設備に対しまして一定の火災警報を発する義務を課する旨を法制化いたしておりますが判明いたしましたのであります。なお関係方面からいきましても、これらの火災警報に関する規定を基づいて、これらを又いかに適用するべきかと基づいて、これが問題となつてゐる現状を述べておきたいと思います。

次に、高等海難審判官長官は外局の長官として事務を掌握すると共に、みずから審判官として重要な海難事件の審判を行います。海難審判官の経験を有する者の中から任命されるようにならなければならない規定であります。これは従来からも行わ正在る事であります。ここにその資格要件を明定した次第であります。

十條、十一條の改正はこれに伴いまして、これに伴いまして、連絡職員である理事官が代表するという非常に委員的な形になつておるので、実際に高等裁判所へ提訴されました事件についての運用面におきましては、連絡その他複雑な手数を必要とするばかりでなく、公判における攻撃、防禦に種々の改正でございます。それで十一條

間を持つたままで只今のところやつてあります。——音響査考の点に基づいて述べます。

つきましては、その港域の決定の方況を変更することとし、又港名を変更することが適當であると認められるものにつきましては港名を変更することに改正することにいたした次第であります。大体……。

る規則を港貿法に取入れることが通じて、
であるとか、ようにも考へまして、特定期
内において船舶が火災を起した場合、
船舶が発する火災警報に関する規定を
設けようとするものであります。

なおこの法律案の條項について申し
ますと、港則法の第三十條の二とい
たしまして、「特定港内にある船舶であ
つて汽笛又は汽角を備えるものは、当
該船舶に火災が発生したときは、航行
している場合を除き、火災を示す警報
として汽笛又は汽角をもつて長戸五秒

種支障を生ずる点がありますので、訴訟の当事者としての実務はすべて実際は高等海難審判庁の審判官が行なつてゐるのでありますので、行政事件訴訟法例法の通常の方式に従うようにいたしまして、高等海難審判庁長官を被告にするということに規定したわけであります。

以上主な点を御説明申上げました。

○専門員(岡本忠雄君) この海難審判法の一部を改正する法律案につきましては、特に要点は審判官の任命権の問題と、それから証拠法の点にあります。が、従来簡易裁判所における刑事訴訟に關する法令の規定を準用しておつたのを今度はやめることになつたわけではありまするが、この本法制定後の経験に従いまして、極めて適当な改正のトライに判断されるのであります。そのほかにつきましても字句の修正、又は用語の整理、概念の整理等がたくさんありまするが、いずれも適當と考えられまするが、ただ施行期則以下この命令にゆだねられたる点との関連をもう少し検討を要するようになりますので、その点につきましては更に審査を進みますて、次回に御報告申上げたいと申します。一部審査がその点について延間を持つたままで只今のところやつてありますから、一応その程度でござい

○委員長(植竹春彦君) 次に港則法の一部を改正する法律案の御審議を願います。改正の要旨の説明を政府委員からお願いいたします。

○政府委員(松野清秀君) 近来港内停泊中の船舶の火災事故が相次らず相当數に上りまして、この火災による損害の防止策につきまして種々検討いたしました結果、火災の起つたような場合に更に適切な火災警報がなされたならば、人命及び財産の損害を少しつと軽減し得るものである、かような結論を得たのであります。おなこの点に関しましては、米国並びにカナダ、更に東亜の諸港におきましても、港則において一般火災報知手段に加えて港内の火災警報発声設備に対しまして一定の火災警報を発する義務を課す旨を法制化いたしておることが判明いたしましたのであります。なお関係方面からいきまして、これらの火災警報に関する規定を港則法に取入れることが適切であるとかよう考えまして、特定港内において船舶が火災を起した場合、船舶が発する火災警報に関する規定を報告のしようがないという次第であります。

につきましては港名を変更することにしまして、現行法の別表を全面的に改正することにいたしました次第であります。大体……。

設けようとするものであります。
なおこの法律案の條項について申し
ますと、港則法の第三十條の二とい
たしまして、「特定港内にある船舶であ
つて汽笛又は汽角を備えるものは、当
該船舶に火災が発生したときは、航行
している場合を除き、火災を示す警報
として汽笛又は汽角をもつて長声五秒

を吹き鳴らさなければならぬ。」つまりどのような港の中にあるどのような船が、どのような場合にどんな信号をしなければならないかということをこの第一項に規定したわけあります。

第二項は「前項の警報は、適當な間隔をおいて繰り返さなければならぬ。」つまり火災の発生してから鎮火をするまでの間、適當な間隔で繰り返さなければならんということを規定しております。

第三項は「第一項の長声とは、四秒から六秒までの時間継続する発声をいふ。」これは第一項の長声とはどんな間隔で鳴らすのかを明らかにしたものであります。

なお第三十條の三といたしまして、「特定港内に停泊する船舶であつて汽笛又は汽角を備えるものは、船内において、汽笛又は汽角の吹鳴に従事する者が見易いところに、前條に定める火災警報の方法を表示しなければならない。」これは誰をこの汽笛の吹鳴に従事さしても間違いなく励行されるよう特にこういうふうな掲示をさせるようにいたした次第であります。

大体以上の通りであります。
○専門員(岡本忠雄君) 港則法の目的は港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図ることを目的としておりますから、今御説明のあつたような條項を加えて更にその目的を達しようとするものでありますから、その点は極めて適当と考えられます。なお内容は極めて簡単なことであります。ただ字句の関係におきまして、三十條の二に、「港内にある船舶、三十條の三は、「港内に停泊する船舶」となつておりますが、どちらも「ある」という

ことでよいのではないかという疑問を抱く程度であります。ほかには何も問題はありません。

○委員長(植竹春彦君) それではこの程度で次に移ります。

次に海事代理士法案の立法の要旨の説明を政府委員からお願いいたします。

○政府委員(齋井玄剛君) 海事代理士と申します仕事の内容は、船舶法によりまして船の大きさを測る「船舶ノ積量ノ測度」、それから船員法で、船員の乗、下船その他の登録をするという仕事、船舶安全法によります船舶検査の手続といいましたようないろいろな海事法令、これはその範囲は列挙してございませんが、そういう海事法令の規定に基きましていろいろな申請、届出、登記というような手続一切の仕事を他人の委託を受けて行う業務でございます。丁度司法書士法による司法書士の仕事、税務代理人法による税務代理人の仕事、或いは弁理士法による弁理士の仕事、或いは専門士法による専門士の仕事といったようなものに類似する仕事でございます。こういうような海事代理士の業務は、一般の利用面に非常に少からん影響を持つておるのでございまして、海事代理士の数は現在五百人ぐらいでございますが、数は少しございましても利用する面が非常にますますから、今御説明のあつたような条項を加えて更にその目的を達しようとするものでありますから、その点は極めて適当と考えられます。なお内容は極めて簡単なことであります。ただ字句の関係におきまして、三十條の二に、「港内にある船舶、三十條の三は、「港内に停泊する船舶」となつておりますが、どちらも「ある」という

ことでよいのではないかという疑問を抱く程度であります。ほかには何も問題はありません。

○委員長(植竹春彦君) それではこの程度で次に移ります。

次に海事代理士法案の立法の要旨の説明を政府委員からお願いいたします。

○委員長(植竹春彦君) それではこの程度で次に移ります。

受けて委任業務としてただ單に書類作成だけでなしに、委任を受けて一定の法律業務をし得るのでござりますから、この名称は適当でないと考えます。

それから第二に職務の範囲について、「相談に応すること」と第一條に書いたが鑑定、調停等を含むとすれば弁護士法に抵触するからいけないということでございますが、私どもの見解では鑑定等は含まれないと思つております。

それから第三点といたしまして、試験については毎年相当数の合格者を前提とした相当嚴重な規定をおいておりますが、こういうケースも余り考えられないから試験制度をやめて見たらどうか。そしてそれに代つて認可制度をとつた方がいいのじやないかというございますが、我々といたしましては、現下の情勢に鑑みて、非常に海事に関する業務も殖えて参つた状況でございますので、広く公平に民主的に機会を與え得るような門戸を開いて、この点についてはやはり試験制度を採用して行くことが適當であると考へておるのでござります。そのほか只今のことでは国内各方面から意見も出でておりますが、さような状況でござりますので、何とぞ御審議の上お通り願いたいと思う次第でござります。

○専門員(岡本忠雄君) これは新らしい法でございますが、大体よくできてゐると考えられますが、三つ四つ疑問の点を一応御報告申上げます。それが第一條に「他人の委託により」という性質であります。この委託の法律上の

を通じて考えて見ますと、法律

行為、事実行為の両方の依頼を含むものだと考えられますので、そうなると

委任とか準委任というような非常な広汎な範囲に亘ることもあり得ると考えます。ところでそうなりますと、弁護士との権衡、弁護士との関係であります。本法の第十七條に「他の法令に別段の定がある場合は、この限りでない。」とあります。これが相当ものと言ふものと考えられます。弁護士法には「弁護士は、当然、弁理士及び税務代理士の事務を行うことができ

る。」と書いてあります。海事代理士のことはこれには含んでおらぬのであります。弁護士法の規定があるにかかるうえ、特に弁護士を規定しております。こういう関係をはつきり説明をいづれ

伺う必要があらうかと考えます。第二には、第二條の二号であります。が、「行政官庁において十年以上」と云々の規定であります。運輸大臣がやるものだらうと解釈されますが。運輸大臣が必ずしも運輸大臣がやるものだらうと解釈されます。ところがその手続であります。が、運輸大臣がみずからやるのか、海運局長に委任するか、或いは何か省令でそういうものを定めるのか、特別に定めるのかといふ点がはつきりいたしません。のみならず一面設置法を見ますと代理士に関する條項が入つておらず、代理士に関する法律を挿入する必要がある、これは前に処置される必要があると考えられます。司法書士との関係においてあつたが如き問題を引き起されるだらうと思いますからこの点が疑問であります。

その改正の要点を申上げますと、事業の主体でござりまするが、この改正によりまして運輸大臣の免許を受けて国内航空運送事業の經營面を担当するのは日本法人であります。併し日本法人と申しましても他にもありまするが、海事代理士にに関する項、事項というのを、運輸省設置法を改正する條項をこの中に入れる必要があります。それでも他にもありまするが、海事代理士の條項をこの中に入れる必要があります。報告の關係であります。第一條には二十六條の問題であります。報告の關係であります。第一條には二十六條の問題であります。報告の關係であります。第一條には二十六條の問題であります。

事代理士に対しても業務に関する報告を

求めております。二項は、これに対し海運局長の協力を規定しております。これが而も第一項に対しては、この報告義務違反については罰則を後に規定しております。この協力義務の内規定してあります。第二項にはそれが

事を始めて下さい。

○政府委員(松尾靜磨君) 国内航空運送事業の運営に關しまする覚え書に基づきまして、昨年の十一月一日附で国内航空運送事業令を制定いたしまして施行されたのであります。なおこの事業令によりますと日本におきます国内航

運送事業の経営について、日本に乗組して運航するという実施者であります航この実施は、前申しました外国会社が運輸大臣の許可を得て行うことになります。たしております。なおこの日本側が経営面を担当いたしまして、外国会社が運航面を担当するわけであります。その運航の前渡り幾らという契約はやはり運輸大臣の認可を受けねばなりません。こういう規定であります。

その他今申しました三つの重点のはかりに條文整理のために若干の改正を加えたのであります。又罰則の運営につきましてはこの日本法人と外国の会社が運送事業の共同出資によりましてできました会社がそれに當る予定で取組み中でありますけれども、本年の一月二十七日附で前に出来ました覚書に修正が加えられたのであります。それによりますと国内航空運送事業の経営面は日本側で担当し、ただ日本人に禁止されられております。それによりますと国内航空運送事業の経営面は日本側で担当し、ただ日本人に禁止されられております。それによりますと日本側が行うことになりますので、これを一日に三往復、東京、大阪、福岡を一日に一往復、東京、名古屋、大阪、広島、福岡を一日に一往復、東京、仙台、青森、青森は三沢でございますが、三沢、札幌、これを一日に一往復、差當つてこの幹線を考えて、いる次第でございます。

○高田寛君 二、三御質問したいのですが、最初に昨年中は外国の航空会社が集まつて一つの会社を作つて、それが航空の事業を担当するというようにな計画を進められていましたよう聞いておりますが、その後まあこのオペレーシヨンのはうとトライフィックのはうと分けて、トライフィックのはうは日本にやらすというようになつて来たようですが、

午後三時十分速記開始

○委員長(植竹春彦君) それでは速記

午後二時五十六分速記中止
以上一応御報告申上げます。
○委員長(植竹春彦君) ちよつと速記をとめて下さい。

件でありまして、又会社の存続の要件ともいたしております。

○委員長(植竹春彦君) それで、この問題で運航するという実施者であります外資本の参加を認めております。なお日本人がこの経営により実質的に支配して行くということは免許の最終要

件でありまして、又会社の存続の要件ともいたしております。

○委員長(植竹春彦君) それで、この問題で運航するという実施者であります外資本の参加を認めおります。なお日本人がこの経営により実質的に支配して行くということは免許の最終要

件でありまして、又会社の存続の要件ともいたしております。

○委員長(植竹春彦君) それで、この問題で運航するという実施者であります外資本の参加を認めおります。なお日本人がこの経営により実質的に支配して行くということは免許の最終要

て来たのかその辺を伺いたいと思いま
すが。

○政府委員(松尾靜磨君) ちょっと速
記をとめて頂きたいといふと思うです
が。

○理事(岡田信次君) 速記をとめて下
さい。

〔速記中止〕

○理事(岡田信次君) 速記を始めて下
さい。

○高田寛君 次にお尋ねしたいのは、
今度運航面は外國がやる、それから何
といいますかトライアフルの方面は日
本がやると、そういうことになつて、
この日本側でやる航空事業といふのは
これが経営上成立つものかどうか、こ
れは戦前においても大日本航空あたり
が相当補助金をもつてやつてゐたの
ですが、今度外國の運航側をやるほう
が結局実費に何がしのマージンを加え
たものを日本側の会社から取ることに
なると思うのですが、そうするとトライ
アフルの方面をやる会社といふもの
は経営が一体成り立つのかどうかとい
うことを疑問に思つてゐるんですが、
その点航空長官の御見解は如何でし
ょうか。

〔理事岡田信次君退席、委員長着
席〕

○政府委員(松尾靜磨君) 御尤もな御
意見であります、お説の通り外國の
運航面を担当する会社は乗員も外國人
でありますので俸給も相當に高い。從
つてマイルあたりのいわゆる契約も高
くなつて来るといふ惡條件はございま
す。なおそれでは政府がもと大日本航
空にやつたような直接の補助政策をと
るかどうかということは今のところ考
えておりません。併しこのガソリンの

輸入税とかその消費税、或いはこの航

空郵便のきめ方、或いは飛行場の使用
料の取り方、こういふ方面におきまし
て我々いたしますてもできるだけの
努力をいたしまして、できるだけこの
マイルあたりの運航費が安く行くよう
にできるだけこのトライアフル・カ
ンパニーのほうにも損害が行かないよ
うに、こういふ考え方で目下関係方面
と折衝中でございます。

なお日本でもう一つアメリカの航空
事業と比べて不利なことは、夜中に飛
行機の運航ができない。それは一般社
会情勢が、例えば地上の交通機関だと
か或いは宿泊の関係、そういう社会情
勢がアメリカのように行つております。
エアラインズ、トランスワールド・エ
アラインズ、イースタン・エアライン
ズ、ノースウエスト・エアラインズと
こういふ大体一流会社でございます
が、こういふ幹線をやつてゐる航空会
社の收入は旅客が非常に多く旅客收入
がそれは大体八五%から九〇%、航空
会社の收入のうちの航空郵便のほう
は、郵便物は一〇%、貨物は五%で
あります。併しこの運賃をやつけるだけ
の飛行機は地上で遊んでおつては一
銭の価値もない。こういふ状況であり
ますので、やはり若干の不利はあると
思します。併しこの運賃をやつけるだけ
はつくり出でおりますので、成るだけ
私どもは運賃をそゝ高いものにしない。
で、できるだけ搭乗率を、できれば九
〇%なり一〇〇%近くまで持つて行く
ようにななければなかなか経営が困難
ではないか、こういう場合に考えてお
ります。

○高田寛君 この経営の面を非常に心
配するのですが、長官は最近アメリカ
を視察して帰つて来られたように伺つ
ておるので、アメリカなどでは一
体航空事業が経営が成立つておるもの
の邊のところもお伺いしたいと思う
が。

かどか。或いは又やはり何らかの形
で補助を受けて成立つておるのか、そ
の辺のところもお伺いしたいと思う
が。

○政府委員(松尾靜磨君) アメリカの
航空会社はやはり国内の幹線でござ
りますね、大陸を横断しておる幹線をや
つておる主な航空会社、例えばユナイ
テッド・エアラインズ、アメリカン・

る。こういふ状況でございます。

なお飛行場のいろいろな地上の施設
は別に経営者がありますが、航空路の
施設も非常に進んでおりましてこうい
うものに非常に莫大な経費をかけてや
つております、これは全部政府がやつ
ております。併し飛行場の使用料は規
定通り各会社の経営者がどしどしへ
ております。

○高田寛君 先般來新聞にもいろいろ
いふな会社設立の動きなぞも新聞でち
らは見えておりますが、これなどに
ついては大体相當に大きなものをまと
めて行くというふうにお考へか、或い
は適当なものがあれば、どれかに早い
ものがちに一つやらうと、いうお考へ

か、その辺の御見解も一つ伺つて置き
たいと思うのですが。

○政府委員(松尾靜磨君) たくさん事
業をやりたいという希望者がおられる
ようございまして、政令によります
とやはり事業の希望者は申請書を出し
てもらえば、ということになつております
ます。併し我々といたしましては、この
の会社はやはり相当経営面において、
特に現在は非常に不利な状況にありま
すので、やはりしつかりしといふゆる
に不足の点から、大体五千万円程度二
十五年度の補正予算として承認を受け
ました。それではどうしても最小限ど
ころぢやない、どうしても行きません
ので、今又この最小限一、三億程度の
金を今大蔵当局と折衝中でござ
います。それで支線にはやはり郵便物

いうものはやはり政府で施設されなけ
れば、とても会社に負担させることは
できないのだろうと思ひます、その

辺の飛行場とそれに附帯する設備など
の御計画、それから予算の見通しなぞ
についても一つお伺いしたいと思いま
す。

○政府委員(松尾靜磨君) 定期航空を
安全確実に育てて行くには、仰せの通
り地上の保安施設というものがこれは
不可欠なものでございます。アメリカ
があれだけ定期航空が発達しまして完
全に交通機関の第一線として、汽車、
或いは船舶と堂々と競争しております
のは、飛行機だけの発達じやなくして、
地上のいわゆる航空路の援助施設と申
しますか保安施設、特に超短波を使つ
た施設、これに頼つている機上のそ
ういう計器類、この発達は非常に驚異に
値するものがござります。それで戰
前は私たちのところではそういう施設
は全然ありません。このための予算と
いたしまして二十四年度の補正予算
といたしまして、札幌から福岡までの
一応計画を立てたのでござります。十
二、三億でございましたでしようか、
一応計画を立てまして大蔵当局と折衝
いたしましたが、やはり財政上の非常
に不足の点から、大体五千万円程度二
十五年度の補正予算として承認を受け
ました。それではどうしても最小限ど
ころぢやない、どうしても行きません
ので、今又この最小限一、三億程度の
金を今大蔵当局と折衝中でござ
います。これは勿論最も緊急に必要な通信
施設でございます。通信とそれから無
線局とこれのみであります。他の施
設はできるだけ当分の間占領軍の使
用するものはやはり旅客で自立して行つてお

る。それで施設などは二十六年度予算
に載つていないのですが、それで今度
やはり民間航空事業ができれば飛行場
なり格納庫なり或いは待合室なり、い
ろいろな施設が必要じやないか、こう

として余り施設などは二十六年度予算
に載つていないのですが、それで今度
金を今大蔵当局と折衝中でござ
います。これは勿論最も緊急に必要な通信
施設でございます。通信とそれから無
線局とこれのみであります。他の施
設はできるだけ当分の間占領軍の使
用するものはやはり旅客で自立して行つてお

る。それで施設などは二十六年度予算
に載つていないのですが、それで今度
金を今大蔵当局と折衝中でござ
います。これは勿論最も緊急に必要な通信
施設でございます。通信とそれから無
線局とこれのみであります。他の施
設はできるだけ当分の間占領軍の使
用するものはやはり旅客で自立して行つてお

だけ使わしてもらう。お説の通り将来の理想的な計画としては、アメリカでやつております通りにやはりこの飛行場の施設、事務所或いは格納庫等はその飛行場の経営者が設置いたしまして、それを航空業者に委任するという方向が一番いいのじやないかと考えておりますけれども、非常に莫大な経費を要しますので、こういう問題は講和会議後はやはり継続事業か何かにいたしまして、長期に亘つてやはり計画をやる必要があると思います。

○松浦定義君 この航空運送事業は非常に国民が待望しております一日も早くからんことを念願しておつたと思うのですが、只今お話を聞きますと、相

当政府としましても予算の関係で実現する場合にはいろいろの支障があると

いうふうに聞いておるわけですが、特に

そういうことが若し今後影響すると

いうことになりますと、私ちよつとこ

う仄聞いたしましたところで見ます

と、今この内容で見ますと北は北海道から九州までというような、非常に

広範囲な事業計画であります、若し

予算の関係等で或いはその一部、特に

遠距離に対しましてそうした面からの

航路の設置が非常に遅れるとか或いは

実現できないというような面があるの

ではないかというふうに考えておりま

す。従つてこの北海道と東京の線が、

大蔵省等で或いはこの点について相当

対が一部にあるのではないかといふよ

うなことを実は漏れ聞いておる点があ

るのですが、こういうことは事実こう

した事業に対して政府といたしまして

も積極的にやらなければならぬ問題で

ありますし、特にこの問題は政令で行

つておる関係から、そうしたことがないといふふうに考えておりますけれども、現在の長官のお考では当然そういふことは杞憂だといふふうにお考えでありますか、多少でもそうした面にありますか、少しある面に

ついての或いは御心配等がありますか、この点を一つお伺いしたいと思

ります。

○政府委員(松尾靜磨君) 線によりま

しては後先になる面がありはせんかと

いうような御懸念でござりますが、只

今申しました通りに昨年度の補正予算

では東京、大阪、福岡線をやれる経費

だけの補正予算を認められたのであり

まして、今私たちいたしましては、

どうしても日本の幹線であります北海

道から福岡までは是非やりたい。なお

北海道は特に交通上非常に不便であり

まして、北海道の地元からも非常に熱

烈な要望もございますので大蔵当局に

もうそういうことを伝えてございます。

○小酒井義男君 御説明を聞いておる

ところです、従事員が必要になつて来

ると思いますが、そういうことはすで

に或る程度準備をされておるのか、認

可になつた後に初めてできるものか、

どういものなんですか。

○政府委員(松尾靜磨君) 地上の要員

といたしましては、二十五年度の予算

で私のほうの役所といたしましては六

十五名増員を認められております。な

お今度の今要求しておりますのでなお

若干の人間を要求いたしまして當た

いところ考へております。なお運航面

を担当します外國の会社はそれぐ準備をしておると思つております。なお

その他のいろいろ飛行場の関係はで

きるだけ取りあえず軍が使つておる飛

行場を殆んど使用いたしますので、で

きるだけ軍のほうのそういう方面につ

いての協力を願つてやりたいと、こう

いう建前になつております。

○岡田信次君 先ほどから長官のお話

を承わつていると、結局一文なしでや

るよういうわけですね。又アメリカそ

の他のお話を伺いますと、相当飛行場

の設備その他に対するは国で適当に金

を出しておる、ところがこの予算を拜

見しましてもその方面に対するところ

になります。それで外国の会社とこ

ちらの会社が契約をやつて、そうちして

いよいよ運航開始ということになります

しかしながら、それで実際できるのです

が、先ほども申しました通りにこの税金の問題、それから郵便輸送の問題

は今盛んに関係方面と交渉をやつておりますので、順当に行きますれば私た

ちといたしましては六月一日前後とい

う頃合いには開始できるのではないか

が、こういう工合に予想いたしており

ます。

○政府委員(松尾靜磨君) 只今も申し

ました通りいわゆる飛行機の運航とい

うようなことにつきましては、全部現

在のところ、離着陸いたしますところ

ろは空軍のおる飛行場でございますの

で、そういう方面は取あえずは軍のほうでやる。ただ併し通信の施設、それ

から無線局、こういうものは我々のところで取あえずやりまして、その他の

ものはできるだけ軍の協力を得てやる。これはアメリカ式に全部軍と民間の飛行場を切離しました場合、これは

もう金がなくては全然できませんけれども今のところ軍では一応の施設が

ありますので、できるだけ当分の間はそちらのほうに協力してもらいまし

て、順次予算をとりましてこちらのはうで施設をやる、こういう方針でない

と早急にはなかなか行きませんのでそ

ういうやり方をとつております。

○岡田信次君 そういたしますと、国

内航空をやるために聞き及ぶところによると、航空室としては十数億の金を

要求しておられた、それが駄目だったところでは考へたのであります。併し

なか／＼財政上困難でありますので最

小限に切詰めまして取あえずは、この

松島、千歳を使い、大阪も一応あまり

大型を使わないようになりまして、

そこでは考へたのであります。併し

なか／＼財政上困難でありますので最

小限に切詰めまして取あえずは、この

松島、千歳を使い、大阪も一応あまり

大型を使わないようになりまして、

それから事務所も航空会社の事務所

まではなか／＼建てられませんので、

役所の事務所だけにやるというよう

方向に切詰められましたのが、今申

しました二、三億程度と、こういうわ

けでござります。

○岡田信次君 そうすると少し意見に

なるんですけれども、恐らく甚だ中途

半端なものになりますね。例えば東京、仙台間は一時間か一時間半足らず

で行くのですが、あとそこから又仙台

に行くのに二時間かかるというのじゃ、何のために飛行機に乗るんだといふことになるわけですが、それでもおやりになるおつもりなんですか。

○政府委員(松尾靜磨君) それは取あえずやるつもりでございまして、できればこの二十六年度の補正予算にやはり初め計画した通りのものは出すつもりであります。

○委員長(植竹春彦君) 他に御質問ございませんければこの程度にいたします。

行くのに二時間かかるというのじや、何のために飛行機に乗るんだといふことになるわけですが、それでもやりになるおつもりなんですか。

○政府委員(松尾靜磨君) それは取あえずやうつりござりますまい。

は、それを今埋めておくことはできない
いということを御答弁申上げたと思な
ります。そういう事情でありますて、か
のところ何とも手がないのではないか
と考えておるわけであります。

○前田襄君 私よく現在の人事の取扱
かたを知りませんのでお伺いしたいの
ですが、運輸省の官名はどういうふうに
なつておりますか。或いは空定昌
が運輸省にあるならば、そのうちの若
干を兼官の方法で交渉することも必
しも不可能ではないと思いますが、

趣旨はよくわかりましたのでございま
すが、六十名が現在の定員法によりき
すと、定員の中に入つておりますわ
ば、そのよそにおつて月給が余つてお
るからといってあと埋めることは、頭
数の定員の点から不可能でございま
す。

○政府委員(国安誠一君) 只今その数字を持つておりますんで、若し何でしたらどちらほど調べてから……。
○前田謙君 私は細かいところを具体的に聞くつもりはないのですが、どれだけの工夫をしたのかということを伺いたいのです。実はもう方法のないところまで御研究になつておるならばそれは止むを得ないかも知れませんが、抽象的に伺つては特別に工夫が盡されたかどうかということに対して心証を得ないのですから、それならばそろ融通したかと思ひ分りませるのじやで、この、をいたしまであります。
○小酒井 します。
たします。

睨み合せまして、欠員がある
れを氣象台のほうに、例えれば
らどうかというお説もあつた
ますが、これは的確にはよく
んがやはり法律の改正を要す
なし、かと考えておりますの
点もう少し私のほうでも研究

睨み合せまして、欠員がある
と氣象台のほうに、例えは
らどうかといふお説もあつた
ますが、これは的確にはよく
んがやはり法律の改正を要す
ないかと考えておりますの
点もう少し私のほうでも研究
して御答弁申上げたいと思うの

○委員長(植竹春彦君) 次に予算に関する質疑を開始いたします。

○前田権君 私は自動車のことを少し伺いたいのですけれども、今日は自動車局長も出席だな、ようやくつかう二つ

車局長を御用意下さい。それでからこの次の機会に自動車局長が出席されたときには質問したいと思います。今日は一

つだけお伺いしたいのですが、この前
気象台の予算について私の伺いました
とき、六一、六二、六三と三種類ござ

ときにはかりの空定員をどう
いうふうにするかという問題につい
て、官房長から御答弁があつたんです

が私はあの御答弁では満足しないんです。もう少しどういうふうな工夫をせんに、鬼三郎よ、おまへ

られたか、現在ではこれを救済する途がないのかということについてもう少し具体的の御答弁を願いたい。今日は

官房長おられませんけれども、会計課
長がおいでですから一つ。

○政府委員(国安誠一君) この前の席上で官房長から六十名の人員に対しましては一応それが定員の中に入つてお

る、今新規にその中の何人かを採用いたしますとその人間が帰つて来た場合

にあと埋めることができない、従つて定員法に縛られる現在におきまして

公共事業費の割合でございましょうか。

○岡田信次君 そうです。

○政府委員(国安誠一君) その中の北海道の港湾改修費、これでございますね、先ほどの法律とおつしやいましたのが、この公共団体の負担率の変更の問題でござりますか、それにつきましてはこの予算ではまだそれ以前のものを計上しておりませんから訂正してございません。

○岡田信次君 そうすると二十六年度の公共事業費の関係で、北海道に対しても三億三千万円余り、この法律が実施になりますと、補正予算をとるかあるいは仕事の量を殖やしてやろうと思つてやめるか、どちらかになるんですね、公共事業費から負担する分が多くなりますから。

○政府委員(国安誠一君) お説の通りかと存じます。

○岡田信次君 そうしますと、この予算案に出て来る北海道の港湾の改修の内容を、今日でなくともよろしくございますがお知らせ願いたいと思います。

○政府委員(国安誠一君) これは調べまして一つ御答弁いたします。

○小酒井義男君 これは予算全体の問題に關係を持つて来ると思ふんですね、この前もちょっと部分的には船舶の建造計画のところで御質問申し上げたことがあるんですが、この運輸省の予算全体を通じても、やはり予算を組まれたときと現在とは物価の値上がりということでとてもこの予算に計画されただけの事業はできんだろうということは予想できるわけなんですが、この問題についてこれだけの予算の枠

はどういうことについて当局として何をお考へなつておるか。

○政府委員(国安誠一君) 一般的に申しまして只今おつしやつた通りです。何分にもこの予算の編成時期が昨年の五月、六月頃から始めて、九月頃に終る、それに比べまして、最近の物価事情を申上げますと相当捲ね上つておりますので、更にこれを四月以降に実施するといふ段になると、又々相当の狂いがあると考えますので、予算といたしましては如何ともいたし方がないでの、一応これで予算としてはできるだけこの線に副つての実施を研究したいと思ひますが、それでもどうしてできない分は計画の変更なり、或いは補正予算なりといふことをその次の段階において考へる必要がある、こう考えております。

○委員長(植竹春彦君) これはまだ岡田さんに対する御答弁も済んでいない分もあるわけですが、本日はこの程度にして次回に質問を続行することにして、それまでに御質問の要点をお考へおき願いましようか、皆さん如何ですか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(植竹春彦君) それでは本日はこれを以て散会いたします。

午後四時七分散会

出席者は左の通り。

委員長 植竹 春彦君

理事

岡田 信次君
小泉 秀吉君
高田 寛君
山縣 勝見君
内村 清次君
菊川 孝夫君
小酒井 義男君
前田 機君
松浦 定義君
鈴木 清一君
伊藤 邦一君
玉置 信一君
玄剛君

衆議院議員

政府委員
運輸大臣官房会計課長
運輸省鐵道監督課長
運輸省海運局長
調整部長
運輸省鐵道監督課長
海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

國安 誠一君
足羽 則之君
石井 昭正君
柳澤 米吉君
松野 清秀君
千穂君
長屋 静麿君
岡本 忠雄君

海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

國安 誠一君
足羽 則之君
石井 昭正君
柳澤 米吉君
松野 清秀君
千穂君
長屋 静麿君
岡本 忠雄君

海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

國安 誠一君
足羽 則之君
石井 昭正君
柳澤 米吉君
松野 清秀君
千穂君
長屋 静麿君
岡本 忠雄君

海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

國安 誠一君
足羽 則之君
石井 昭正君
柳澤 米吉君
松野 清秀君
千穂君
長屋 静麿君
岡本 忠雄君

海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

海上保安庁次長
海上保安庁整備部長
高等海難審判官
航空局長官
常任委員会専門員
常任委員会専門員
古谷 善亮君

二月二十四日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、北海道開発のために港湾工事に關する法律案(衆)

北海道開発のために港湾工事に關する法律案

北海道開発のために港湾工事に関する法律

(この法律の目的)

第一條 この法律は、北海道開発のため北海道においてする港湾工事に關して、港湾法(昭和二十五年法律第二百八十八号)の特例を定めることを目的とする。

(港湾管理者のする港湾工事に關する費用の負担)

第二條 港湾管理者のする港湾工事に關する費用の負担

であつて、北海道開発のため必要なと認められるものの費用

は、国がその全額を負担し、けい

要であると認められるものの費用は、水域施設又は外かく施設の

建設又は改良に係るものについては、国

がその十分の七・五を、港湾管理者

者がその十分の二・五をそれぞれ負担する。

建設又は改良に係るものについては、国

九條第二項」と読み替えるものとする。

3 港湾法第五十三條(土地又は工作物の譲渡)及び五十四條(港湾施設の貸付等)の規定は、第一項の場合に準用する。

4 港湾法第四十六條(国が負担した港湾施設の譲渡等)の規定は、第一項の場合に準用する。

(国が負担した港湾施設の譲渡等)の費用を国が負担した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとする者に準用する。

附 則

この法律は、公布の日から施行す

けようとする者に準用する。

九條第二項」と読み替えるものとする。

3 港湾法第五十三條(土地又は工作物の譲渡)及び五十四條(港湾施設の貸付等)の規定は、第一項の場合に準用する。

4 港湾法第四十六條(国が負担した港湾施設の譲渡等)の規定は、第一項の場合に準用する。

(国が負担した港湾施設の譲渡等)の費用を国が負担した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとする者に準用する。

附 則

この法律は、公布の日から施行す

けようとする者に準用する。

九條第二項」と読み替えるものとする。

3 港湾法第五十三條(土地又は工作物の譲渡)及び五十四條(港湾施設の貸付等)の規定は、第一項の場合に準用する。

4 港湾法第四十六條(国が負担した港湾施設の譲渡等)の規定は、第一項の場合に準用する。

(国が負担した港湾施設の譲渡等)の費用を国が負担した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとする者に準用する。

附 則

この法律は、公布の日から施行す

けようとする者に準用する。

九條第二項」と読み替えるものとする。

3 港湾法第五十三條(土地又は工作物の譲渡)及び五十四條(港湾施設の貸付等)の規定は、第一項の場合に準用する。

4 港湾法第四十六條(国が負担した港湾施設の譲渡等)の規定は、第一項の場合に準用する。

(国が負担した港湾施設の譲渡等)の費用を国が負担した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとする者に準用する。

附 則

この法律は、公布の日から施行す

けようとする者に準用する。

請願者 福岡県門司市大字門司 三三ノ二 栗林力太郎	請願者 青森県西津軽郡深浦町 長 鈴木寛山外一名
紹介議員 團 伊能君 外二十三名	紹介議員 鐵男君 佐藤 尚武君 工藤
北九州地方は、八幡製鉄所を始め、各種重要工場が密集し、わが国三大工業地帯の一といわれているばかりでなく、門司港および若松港戸畠港等を控え、産業経済上重要な地位を占めている。また福岡市はこれら地帯に近接する九州一の近代都市で、同地方の政治経済文化の中心をなしているが、輸送機関は速度においてははだしく劣つてゐるから、わが国産業経済の向上発展を図るため、北九州地帯の国鉄をすみやかに電化せられたいとの請願。	深浦港は、北部日本海の要衝に当り、航海上極めて重要な位置を占めている。しかるに同海域は他地域に比し遼闊である。しかるに同海域は他地域に比し遼闊である。しかし崎を境として風難事故が極めて多く、ことに同港南西に突出していいるへんし崎を境として風港が今回避難港に指定されたのを機會に同港に避難港の設備を完備せられたなどの請願。
能勢電気軌道株式会社路線延長許可促進に関する請願	第一四五号 昭和二十六年二月十三日受付
請願者 大阪府豊能郡庄内町長 橋本宗太郎外七名	舞鶴港機雷問題に関する請願
紹介議員 左藤 義詮君	紹介議員 青山 正一君
大阪府豊能郡の北部地帯は、いわゆる山岳地帯であるため、交通の便悪く、豊富な同地方一帯の資源開発はもとより、文化から全く放置されている。しかしに能勢電気軌道株式会社は今回同社路線を延長して、福知山線池田駅および山陰線龜岡駅を連絡する路線を計画しているから、本計画の実現を促進せられたいとの請願。	飯野産業舞鶴製作所は、舞鶴港附近における有数な工場であるが、最近同港附近の機雷浮遊が誇大に宣伝されていられるため、船舶の出入が皆無となつたため、工事量がいちじるしく減少し、休業方策の採用が伝えられるに至つた。しかも、未架設地帯の敷設により三陸沿岸を感ずる状態である。ことに降雨雪時ならびに冬期の最寒期における苦痛と困難は深刻なものであるから、現在の待合室を約二倍半に拡張せられたいとの陳情。
情 面 函館、鹿部両駅間に環状鉄道敷設の陳 受 理	第三陸沿岸鐵道敷設促進に関する陳情
第一四六号 昭和二十六年二月十四日受付	生山駅待合室拡張に関する陳情
請願者 岩手県盛岡市内丸九九ノ三 村議會議長会内 平野十	三陸沿岸鐵道敷設促進に関する陳情
紹介議員 三森千八外一名	生山駅は日野郡の交通の要衝であり、その利用者が多いにもかかわらず狭い待合室のため大半は屋外待合となり、乗車券の購入、荷物の托送等にも困難を感ずる状態である。ことに降雨雪時ならびに冬期の最寒期における苦痛と困難は深刻なものであるから、現在の待合室を約二倍半に拡張せられたいとの陳情。
情 面 函館、鹿部両駅間に環状鉄道敷設の陳 受 理	第一四五号 昭和二十六年二月十三日受付
第一四七号 昭和二十六年二月十四日受付	生山、道後山両駅間に貨客自動車運輸開始の陳情
請願者 三森千八外一名	第一五〇号 昭和二十六年二月十四日受付
紹介議員 陳情者 鳥取県日野郡日野上村長	一、水先法の一部を改正する法律案(衆)(予備審査のための付託は二月二十一日)
伯備線生山駅および備後道後山駅を連結する約三十三キロの路線は、山陰山陽連絡の短距離交通線として極めて重要な使命を持つてゐるので、国営自動車運行を待期する鳥取県側地元住民	一、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律案(衆)(予備審査のための付託は二月二十四日)
情 面 函館、鹿部両駅間に環状鉄道敷設の陳 受 理	第一四八号 昭和二十六年二月十四日受付
第七一〇号 昭和二十六年二月十三日受付	深浦避難港修築に関する請願

昭和二十六年三月九日印刷

昭和二十六年三月十日發行

參議院事務局

印刷者 印刷所