第十三回国会
衆議院

運輸委員会議録第十七号

昭和二十七年四月十四日（月曜日）
午後一時四十三分開議

出席委員
委員長　岡村利右衛門君
〃　理事満尾　君亮君　理事山崎　岩男君
理事原　彪君
稲田　直道君　大澤嘉平治君
岡田　五郎君　尾崎　末吉君
關谷　勝利君　玉置　信一君
山口シヅエ君　江崎　一治君
木村　俊夫君

出席国務大臣
運輸大臣　村上　義一君

出席政府委員
運輸事務官（鉄道監督局国有鉄道部長）　細田　吉藏君
運輸事務官（自動車局長）　中村　豐君
運輸事務官（自動車局整備部長）　中村　俊夫君

委員外の出席者
専門員　岩村　勝君
専門員　堤　正威君

三月二十九日
委員尾崎末吉君辞任につき、その補欠として武藤嘉一君が議長の指名で委員に選任された。

同月三十一日
委員武藤嘉一君辞任につき、その補欠として尾崎末吉君が議長の指名で委員に選任された。

四月三日
委員稲田直道君及び玉置信一君辞任につき、その補欠として星島二郎君及び小玉治行君が議長の指名で委員に選任された。

同月十日
委員小玉治行君及び星島二郎君辞任につき、その補欠として玉置信一君及び稲田直道君が議長の指名で委員に選任された。

同月十四日
委員柄澤まき子君辞任につき、その補欠として江崎一治君が議長の指名で委員に選任された。

四月一日
気象業務法案（内閣提出第一四六号）（予）

同月九日
海上警備隊の職員の給與等に関する法律案（内閣提出第一六〇号）

同月十二日
国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案（内閣提出第一六六号）

同月二日
国鉄工事の入札制度改正に関する請願（黒澤富次郎君紹介）（第一八五〇号）
別所村地内に駅設置の請願（岡田五郎君紹介）（第一八七九号）
観光局設置に関する請願外三件（岡村利右衛門君紹介）（第一八八七号）
同外一件（岡村利右衛門君紹介）（第一八九九号）
北濃、半原間鉄道敷設の請願（岡村利右衛門君紹介）（第一九一一号）
野岩羽鉄道路線中日中、西米沢間変更敷設に関する請願（牧野寛索君紹介）（第一九一二号）
姫路、幡生間電化促進の請願（船越弘君紹介）（第一九一三号）
八丈島に避難港築設の請願（菊池義郎君紹介）（第一九一六号）
郡山市に鉄道管理局設置の請願（今泉貞雄君紹介）（第一九三八号）

同月四日
木船事業の育成振興に関する請願（上林山榮吉君紹介）（第一九五八号）
浜原、備後十日市間鉄道敷設の請願（大橋武夫君紹介）（第一九五九号）
豊永駅、久生野間に国営自動車運輸開始等の請願（長野長廣君紹介）（第一九六〇号）
観光局設置に関する請願（西村直己君紹介）（第二〇〇七号）
出羽島に燈台設置の請願（眞鍋勝君紹介）（第二〇一二号）
名古屋、瑞浪間に内燃車運転の請願（早稲田柳右エ門君紹介）（第二〇一三号）
出雲今市、備後十日市間鉄道敷設の請願（大橋武夫君紹介）（第二〇一四号）
東京中央卸売市場荏原、淀橋及び豊島三分場に鉄道貨物専用引込線敷設の請願（岡田五郎君外二名紹介）（第二〇三八号）
小型貨物自動車運送営業免許の簡易化に関する請願（山口好一君紹介）（第二〇五一号）

同月十日
香深港修築工事促進に関する請願（玉置信一君紹介）（第二〇六七号）
元地部落に燈台設置の請願（玉置信一君紹介）（第二〇六八号）
山陰線に急行列車運転等の請願（田代文久君紹介）（第二〇六九号）
小型貨物自動車運送営業免許の簡易化に関する請願（鈴木正文君紹介）（第二〇八五号）
四国循環鉄道幡多海岸線敷設の請願（長野長廣君外二名紹介）（第二〇八六号）
掛川、御前崎間鉄道敷設の請願（神田博君外一名紹介）（第二一〇八号）
市の川部落に駅設置の請願外一件（松野頼三君紹介）（第二一〇九号）
日本海沿岸の浮流機雷対策強化に関する請願（橋直治君紹介）（第二一三六号）
菓子に対する鉄道貨物運賃基準改正に関する請願（淺香忠雄君紹介）（第二一三七号）
同（永井要造君紹介）（第二一三八号）
遠江横山より浦川を経て佐久間に至る間に国営自動車運輸開始の請願（神田博君紹介）（第二一四〇号）

の審査を本委員会に付託された。

三月二十九日
観光局設置に関する陳情書（岡山県小田郡真鍋島村観光協会長山本代吉）（第一〇八七号）
日本海海運局設置に関する陳情書（新潟市議会議長小島喜藏）（第一〇八八号）
新潟海運局廃止反対に関する陳情書（新潟県民主労働組合協議会議長杉山善太郎）（第一〇八九号）
乗鞍岳気象観測所移築に関する陳情書（高山市長日下部礼一）（第一〇九〇号）
牟岐線延長の急速実現に関する陳情書（徳島県町村議会議長会会長川真田德三郎）（第一〇九一号）

四月一日
観光局設置に関する陳情書（新潟県小千谷観光協会会長山本友三郎）（第一一五七号）
同（山口県秋吉観光協会会長藤村正雄）（第一一五八号）
板柳駅にこ線橋架設に関する陳情書（青森県北津軽郡板柳町長齊藤正次外一名）（第一一五九号）

同月十日
入舸村ニマンボ海岸に燈台設置に関する陳情書（北海道積丹郡入舸村長山路泰治郎外一名）（第一二一三号）
観光局設置に関する陳情書（社団法人青森県観光協会会長津島文治）（第一二一四号）
同外一件（栃木県塩谷郡栗山村観光協会会長山口梅吉）（第一二一五号）
同（山梨県北巨摩郡韮崎町北巨摩観光協会会長淺川彦六）（第一二一六号）

同月十二日
観光局設置に関する陳情書（茨城県観光協会長蛯澤高一郎）（第一二六三号）
同外二件（埼玉県観光連盟会長大澤雄一外三名）（第一二六四号）
同（神奈川県観光協会会長内山岩太郎）（第一二六五号）
同（山梨県西八代郡山保村四尾連湖観光協会会長小林弘嗣）（第一二六六号）

同（社団法人全日本観光連盟近畿山陰支部長富森吉次郎）（第一二六七号）
同外一件（兵庫県観光連盟会長瀧川清一外一名）（第一二六八号）
同外二件（和歌山県観光連盟会長小野真次外二名）（第一二六九号）
同（奈良県観光連盟会長奥田良三）（第一二七〇号）
同（三重県観光連盟会長青木理外一名（第一二七一号）
同外一件（岡山県観光協会会長星島義兵衛外一名）（第一二七二号）
同外四件（広島市観光協会会長藤田定市外四名）（第一二七三号）
同外一件（鳥取市観光協会長平尾富治外一名）（第一二七四号）
同（福岡県観光協会会長内本浩亮）（第一二七五号）
海上保安並びに警備施設の充実に関する陳情書（福井県議会議長杉山孝二）（第一二七六号）
土讃線豊永駅、久生野間及び豊永駅、刈屋間国有バス運行に関する陳情書（高知県長岡郡東豊永村長高木定盛外五名）（第一二七七号）
を本委員会に送付された。

本日の会議に付した事件
小委員及び小委員長補欠選任
道路運送両法の一部を改正する法律案（内閣提出第一一八号）
海上警備隊の職員の給與等に関する法律案（内閣提出第一六〇号）
気象業務法案（内閣提出第一四六号）（予）

請　願

一　尻内、八木間にガソリンカー運転の請願（鈴木善幸君紹介）（第一八二号）
二　大阪、篠山口間にデイゼルカー運転の請願（佐々木盛雄君紹介）（第一八三号）
三　青森、野辺地間にガソリンカー運転の請願（山崎岩男君紹介）（第三一九号）
四　中山線にガソリンカー運転の請願（淵上房太郎君紹介）（第三六三号）
五　岐阜、下呂間にデイゼルカー運転の請願（岡村利右衛門君紹介）（第六九七号）
六　真岡線にガソリンカー復活の請願（佐藤親弘君外一名紹介）（第一五七四号）
七　大宮、仙台間電化促進の請願（尾關義一君外三名紹介）（第一〇三号）
八　大宮、白河間電化促進の請願（尾關義一君外二名紹介）（第一八〇号）
九　姫路、幡生間電化促進の請願（山本久雄君紹介）（第二一九号）
一〇　長崎、諫早間電化促進の請願（田口長治郎君紹介）（第三一二号）
一一　姫路、幡生間電化促進の請願（坂本實君紹介）（第四六九号）
一二　高崎、直江津間電化促進の請願（林百郎君紹介）（第五三八号）
一三　高崎、直江津間電化促進の請願（井出一太郎君紹介）（第五八〇号）
一四　同（小林運美君紹介）（第五八一号）
一五　姫路、幡生間電化促進の請願（塩澤寛君紹介）（第六五六号）
一六　高山線電化促進等の請願（土倉宗明君紹介）（第七〇二号）
一七　浜松、米原間電化促進の請願（第一二一三号）
一八　明石、姫路間電化促進等の請願（岡田五郎君紹介）（第一二七二号）
一九　姫路、幡生間電化促進の請願（船越弘君紹介）（第一九一三号）
二〇　国鉄長崎線の複線施設に関する請願（田口長治郎君紹介）（第三一六号）
二一　沼宮内、一戸間路線こう配改良工事施行の請願（山本猛夫君紹介）（第四六八号）
二二　青森港中央ふ頭臨港鉄道整備に関する請願（山崎岩男君紹介）（第一一二〇号）
二三　横堀、鳴子間鉄道敷設の請願（飯塚定輔君紹介）（第一五三六号）
二四　米沢、熱塩間及び荒海、今市間鉄道敷設促進の請願（牧野寛索君外二名紹介）（第一五七五号）
二五　戸井線敷設促進の請願（川村善八郎君紹介）（第一六三八号）
二六　日南線全通促進の請願（瀬戸山三男君外五名紹介）（第一七三〇号）
二七　岡崎、多治見間鉄道敷設の請願（千賀康治君外九名紹介）（第一七三一号）
二八　飯山、新井間鉄道敷設の請願（田中彰治君紹介）（第一七五四号）
二九　天塩沿岸鉄道敷設促進の請願（玉置信一君紹介）（第一八二四号）
三〇　石城、高山間鉄道敷設の請願（高橋英吉君紹介）（第一八二五号）
三一　北濃、半原間鉄道敷設の請願（岡村利右衛門君紹介）（第一九一一号）
三二　野岩羽鉄道路線中日中、西米沢間変更敷設に関する請願（牧野寛索君紹介）（第一九一二号）
三三　四国循環鉄道幡多海岸線敷設の請願（長野長廣君外二名紹介）（第二〇八六号）

○岡村委員長　これより会議を開きます。

海上警備隊の職員の給與等に関する法律案及び気象業務法案を一括議題とし、まず政府より提案理由の説明を求めます。村上運輸大臣。

海上警備隊の職員の給與等に関する法律案
海上警備隊の職員の給與等に関する法律

（この法律の趣旨）
第一条　この法律は、海上保安庁法（昭和二十三年法律第二十八号）第二章に規定する海上警備隊の職員（以下「隊員」という。）について、その給與、勤務時間及び休暇並びに恩給法（大正十二年法律第四十八号）及び国家公務員共済組合法（昭和二十三年法律第六十九号）の特例に関する事項等を定めるものとする。

（金銭又は有価物の支給）
第二条　いかなる金銭又は有価物も、この法律に基かないで、隊員に支給し、又は無料で貸與してはならない。但し、他の法律に別段の定のある場合は、この限りでない。

（給與の支払）
第三条　この法律の規定による給與は、法律に別段の定のある場合を除き、毎月一定の期日に現金で直接隊員に支払わなければならない。但し、隊員が船舶に乗り組んでいる場合には、隊員の収入により生計を維持する者で隊員の指定するものに、その給與の全部又は一部を支払うことができる。

2　隊員が、自己又はその収入によつて生計を維持する者の疾病、災害その他の政令で定めるこれらに準ずる非常の場合の費用に充てるために給與の支払を請求したときは、隊員の受けるべきその日までの給與をすみやかに隊員に支払わなければならない。

（俸給）
第四条　海上警備官には、次条から第十条までに定めるところに従い、別表第一又は別表第二に掲げる額の俸給を支給する。

（初任給）
第五条　新たに任用された海上警備官の俸給は、別表第一に掲げるその属する階級における俸給の幅の最低号俸によろ。但し、その海上警備官がその属する階級について必要な最低限度の知識又は経験をこえる知識又は経験を有する場合においては、政令で定めるところにより、これより上位の号俸によることができろ。

（昇給）
第六条　海上警備官が現に受けている別表第一に掲げる号俸を受けるに至つた時から左に掲げる期間を良好な成績で勤務したときは、その者の属する階級における俸給の幅の中において直近上位の号俸に昇給させることができる。

一　一等海上警備士補の階級以下の階級を有する者にあつては、六月以上

二　三等海上警備士の階級以上二等海上警備正の階級以下の階級を有する者にあつては、九月以上

三　一等海上警備正の階級以上の階級を有する者にあつては、十二月以上

2　海上警備官の勤務成績が特に良好である場合においては、前項の規定にかかわらず、同項に規定する期間を短縮し、若しくはその現に受ける別表第一に掲げる号俸より二号俸以上の上位の号俸まで昇給させ、又はそのいずれをもあわせ行うことができる。

3　海上警備官の俸給日額が別表第一に掲げるその者の属する階級における俸給の幅の最高号俸による額である場合又は最高号俸による額をこえている場合には、その者が同一の階級にある間は、昇給しない。但し、それらの俸給日額を受けている海上警備官で、その俸給日額を受けた期間が長期にわたるもの、勤務成績が特に良好であるもの等については、その海上警備官の属する階級における俸給の最高号俸による額をこえて、別表第二においてその者の俸給日額に該当する額に相応する号俸の直近上位の号俸の俸給日額に昇給させることができる。

4　前三項に規定する昇給は、予算の範囲内で行わなければならない。

5　第一項から第三項までの規定の実施について必要な事項は、政令で定める。

（進級）

第七条　海上警備官が進級した場合において受けるべき俸給日額は、左の各号の定めるところによる。

一　進級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる進級した階級における俸給の幅の最低号俸による額に達しない場合においては、進級した階級における俸給の幅の最低号俸による額

二　進級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる進級した階級における給俸の幅の最低号俸による額以上である場合（第三号及び第四号の場合を除く。）においては、進級した階級における俸給の幅のうち、進級の直前に受けていた俸給日額の直近上位の額

三　進級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる進級した階級における俸給の幅の最高号俸による額と等しい場合においては、その額

四　進級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる進級した階級における俸給の幅の最高号俸による額をこえている場合においては、進級の直前に受けていた俸給日額と同じ額（この額が別表第二の俸給日額の欄に掲げる額のいずれの額にも該当しない場合においては、進級の直前に受けていた俸給日額の別表第二における直近上位の額）

2　一等海上警備士補の階級以下の階級を有する者が、三等海上警備士の階級以上の階級を有する者に進級した場合における前項の規定の適用については、同項各号中「進級の直前に受けていた俸給日額」とあるのは「進級の直前に受けていた俸給日額に六十五円を加えた額」とする。

（降級）

第八条　海上警備官が降級した場合において受けるべき俸給日額は、左の各号の定めるところによる。

一　降級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる降級した階級における俸給の幅のうちにある号俸による額に該当する場合においては、その額

二　降級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる降級した階級における俸給の幅のうちのいずれの号俸による額にも該当しない場合（第三号の場合を除く。）においては、降級した階級における俸給の幅のうち、降級の直前に受けていた俸給日額の直近下位の額

三　降級の直前に受けていた俸給日額が、別表第一に掲げる降級した階級における俸給の幅の最高号俸による額をこえている場合においては、降級した階級における俸給の幅の最高号俸による額

2　三等海上警備士の階級以上の階級を有する者が、一等海上警備士補の階級以下の階級を有する者に降級した場合における前項の規定の適用については、同項各号中「降級の直前に受けていた俸給日額」とあるのは「降級の直前に受けていた俸給日額から六十五円を減じた額」とする。

（俸給の支給）

第九条　新たに海上警備官となつた者には、その日から俸給を支給する。但し、海上警備官以外の国家公務員が離職し、即日海上警備官となつたときは、その翌日から俸給を支給する。

2　海上警備官が昇給その他の事由により俸給の額に異動を生じたときは、その日から異動に係る額の俸給を支給する。

3　海上警備官が離職し、又は死亡したときは、その日まで俸給を支給する。

第十条　海上警備官の俸給は、その勤務した日についてのみ支給する。但し、政令で定める日については、勤務しなかつた日でも支給することができる。

（扶養手当）

第十一条　三等海上警備士補の階級以上の階級を有する海上警備官には、その者に扶養親族がある場合には、扶養手当を支給する。

2　前項の扶養親族は、左に掲げる者で、他に生計のみちがなく、且つ、主として同項の海上警備官の扶養を受けているものとする。

一　配偶者（婚姻の届出をしていないが、事実上婚姻関係と同様の事情にある者を含む。）

二　十八歳未満の子及び孫

三　六十歳以上の父母及び祖父母

四　十八歳未満の弟妹

五　不具廃疾者

3　扶養手当の額は、前項第一号に掲げる者については日額二十円、その他の者については日額十五円（十八歳未満の子一人については日額二十円）とする。

第十二条　新たに前条第一項の海上警備官となつた者に扶養親族がある場合においては、当該海上警備官は、直ちにその旨を海上保安庁長官又はその委任を受けた者に届け出なければならない。同項の海上警備官に左の各号の一に該当する事実が生じた場合においても同様とする。

一　新たに扶養親族たる要件を具備するに至つた者がある場合

二　扶養親族たる要件を欠くに至つた者がある場合

2　扶養手当は、新たに前条第一項の海上警備官となつた者に扶養親族がある場合においてはその者が同項の海上警備官となつた日から、同項の海上警備官に前項第一号に掲げる事実が生じた場合においてはその事実が生じた日から、それぞれその支給を開始し、又はその支給額を改訂する。但し、当該事実の生じた日から三十日を経過した後においてこれに係る同項の届出がされたときは、その届出を受理した日からその支給を開始し、又はその支給額を改訂する。

3　扶養手当は、前条第一項の海上警備官に第一項第二号に掲げる事実が生じた場合においては、その事実の生じた日の翌日以後は支給しない。

（乗船手当）

第十三条　海上警備隊の使用する船

船に乗り組むことを命ぜられた海上警備官には、乗船手当を支給する。

2　前項の乗船手当は、その乗船した日についてのみ支給する。但し、政令で定める日については、乗船しなかつた日でも支給することができる。

3　第一項の乗船手当の額は、その者の受ける俸給の百分の二十五以内（船舶の機関部において職務を行う一等海上警備士補の階級以下の階級を有する者については、百分の三十五以内）において政令で定める額とする。

（航海手当）

第十四条　海上警備隊の使用する船舶に乗り組むことを命ぜられた海上警備官には、その者が乗り組む船舶が、海上保安庁長官が定める定けい港を出港をした日から当該定けい港に帰着するまでの航海を行う日について、航海手当を支給する。

2　前項の航海手当の額は、別表第三に定める額（船長又は船舶の編成の指揮者の職務を行う海上警備官については、別表第三に定める額にその十分の二を加えた額）とする。

3　第一項の海上警備官には、同項の航海について、国家公務員等の旅費に関する法律（昭和二十五年法律第百十四号）に規定する旅費を支給しない。

（営外手当）

第十五条　一等海上警備士補、二等海上警備士補又は三等海上警備士補の階級を有する海上警備官には、その者が海上保安庁法第二十五条の二十一の規定により海上保安庁長官の指定する集団的居住場所以外の陸上の場所に居住する場合には、その居住する日について、営外手当を支給する。

2　前項の営外手当の額は、日額六十五円とする。

3　第十条の規定は、第一項の営外手当について準用する。

（食事の支給）

第十六条　政令で定める海上警備官には、政令で定めるところにより食事を支給する。

（被服の貸與等）

第十七条　海上警備官には、その職務の遂行上必要な被服その他これらに類する有価物を支給し、又は無料で貸與する。

2　前項の有価物の範囲及び数量並びに有価物の支給又は貸與を受ける海上警備官の範囲は、政令で定める。

（療養）

第十八条　海上警備官が公務によらないで負傷し、又は疾病にかかつた場合には、国は、国家公務員共済組合法第三十条及び第三十一条の例により療養を行う。

（寒冷地手当及び石炭手当）

第十九条　三等海上警備士補の階級以上の階級を有する海上警備官で、寒冷地に在勤して常時勤務に服し、又は寒冷地に海上保安庁長官が定める定けい港を有する船舶に乗り組むものには、予算の範囲内で寒冷地手当を支給する。

2　前項の海上警備官で北海道に在勤し、又は北海道に海上保安庁長官が定める定けい港を有する船舶に乗り組むものには、予算の範囲内で石炭手当を支給する。

3　第一項の寒冷地手当及び前項の石炭手当については、国家公務員に対する寒冷地手当及び石炭手当の支給に関する法律（昭和二十四年法律第二百号）第二条第一項から第三項まで及び第三条第一項の規定を準用する。この場合において、同法第二条第一項中「職員の俸給の月額と扶養手当の月額との合計額の百分の二十に相当する額の四月分」とあるのは「海上警備隊の職員の給與等に関する法律に規定する俸給日額、扶養手当の日額、乗船手当の日額（寒冷地手当の支給の日について乗船手当の支給を受ける者に係るものに限る。）及び営外手当の日額（寒冷地手当の支給の日について営外手当の支給を受ける者に係るものに限る。）の合計額に二十四を乗じた額」とえる。読み替

（休職者の給與）

第二十条　海上警備官が公務上負傷し、又は疾病にかかり、長期の休養を要するため休職にされたときは、その休職の期間中、これに俸給、扶養手当及び営外手当（以下本条及び次条において「俸給等」という。）を支給する。

2　海上警備官が結核性疾患にかかり、長期の休養を要するため休職にされたときは、その休職の期間が満二年に達するまでは、これに俸給等の百分の八十を支給することができる。

3　海上警備官が前二項以外の心身の故障により、長期の休養を要するため休職にされたときは、その休職の期間が満一年に達するまでは、これに俸給等の百分の八十を支給することができる。

4　海上警備官が刑事事件に関し起訴されたため休職にされたときは、その休職の期間中、これに俸給等の百分の六十以内を支給することができる。

5　海上警備官が海上保安庁法第二十五条の十三第一項各号に規定する場合以外の場合に休職にされたときは、その休職の期間中、これに俸給等の百分の七十以内を支給することができる。

（海上警備官以外の隊員の等級）

第二十一条　海上警備官以外の隊員の等級は、一級から十四級までとする。

2　前項の隊員の等級の上下は、一級を最も下の等級とし、二級を一級の上の等級とし、三級を二級の上の等級とし、以下この例にならうものとする。

（海上警備官以外の隊員の俸給等）

第二十二条　海上警備官以外の隊員には、俸給、扶養手当、勤務地手当、超過勤務手当、休日給及び夜勤手当を支給する。

2　前項の隊員の俸給については、第四条から第六条まで、第七条第一項、第八条第一項及び第二十条並びに一般職の職員の給與に関する法律（昭和二十五年法律第九十五号）第九条の二、第十五条及び第十九条の規定を準用する。この場合において、この法律の規定中「階級」とあるのは「等級」と、「俸給日額」とあるのは「俸給月額」と、「別表第一」とあるのは「別表第四」と、「別表第二」とあるのは「別表第五」と、第六条第一項第一号は「現に受ける俸給月額と直近上位の俸給月額との差額（以下「差」という。）が四百円未満である者にあつては、六月以上」と、同項第二号は「差額が四百円以上千円未満である者にあつては、九月以上」と、同項第三号は「差額が千円以上である者にあつては、十二月以上」と、第二十条第一項中「営外手当」とあるのは「勤務地手当」と読み替える。

3　第一項の隊員の扶養手当、勤務地手当、超過勤務手当、休日給及び夜勤手当については、第二十条並びに一般職の職員の給與に関する法律第十一条、第十一条の二、第十二条第一項から第三項まで及び第十五条から第十九条の二までの規定を準用する。この場合において、第二十条第一項中「営外手当」とあるのは「勤務地手当」と、一般職の職員の給與に関する法律第十一条の二第一項中「各庁の長」とあるのは「海上保安庁長官」と、同法第十九条の二中「人事院規則」とあるのは「政令」と読み替える。

（海上警備官以外の隊員の寒冷地手当及び石炭手当）

第二十三条　海上警備官以外の隊員で寒冷地に在勤して常時勤務に服するものには、予算の範囲内で寒冷地手当を支給する。

2　前項に規定する隊員で北海道に在勤するものには、予算の範囲内

で石炭手当を支給する。

3　第一項の寒冷地手当及び前項の石炭手当については、国家公務員に対する寒冷地手当及び石炭手当の支給に関する法律第二条及び第三条第一項の規定を準用する。この場合において、同法第二条第四項中「一般職の職員の給与に関する法律」とあるのは「海上警備隊の職員の給与等に関する法律（昭和二十七年法律第　号）」と読み替える。

（勤務時間及び休暇）

第二十四条　隊員の勤務時間及び休暇は、これらの者の健康の保持及び福祉の増進を考慮して政令で定める。

（恩給法の適用）

第二十五条　恩給法の規定の適用については、三等海上警備士の階級以上の階級を有する海上警備官は、同法第二十条第一項に規定する文官とし、一等海上警備士補の階級以下の階級を有する海上警備官は、同法第二十三条に規定する警察監獄職員とする。

2　恩給法第五十九条の規定は、海上警備官については、適用しない。

3　海上警備官についての恩給法の規定の適用については、俸給日額の三十倍に相当する金額をその号俸に対応する俸給の月額とする。

4　隊員についての恩給法第五十九条ノ三の規定の適用については、同条第一号は、「一　同一の階級又ハ等級ニ於テ其ノ階級又ハ等級ニ於ケル俸給ノ幅ノ最高額ヲ超エ昇給シタル者ニ付テハ海上警備隊の職員の給与等に関する法律別表第二又ハ別表第五ニ掲グル一号俸又ハ二号俸上位ノ号俸ヲ前条第一項ノ一号俸又ハ二号俸上位ノ号俸トス」とする。

（国家公務員共済組合法の特例）

第二十六条　海上警備官が第十八条の規定により療養を受けた場合には、国家公務員共済組合法に規定する共済組合は、同法第三十条及び第三十一条の規定による療養を行わない。

附　則

1　この法律は、公布の日から施行し、海上保安庁法の一部を改正する法律（昭和二十七年法律第　号）施行の日から適用する。

2　この法律の施行の日から六月以内に海上警備官以外の国家公務員である者が海上警備官になつた場合におけるその者の俸給は、第五条の規定にかかわらず、その者の従前の俸給を考慮して政令で定める額とする。

別表第一

階級＼俸給	俸給日額									
	一号俸	二号俸	三号俸	四号俸	五号俸	六号俸	七号俸	八号俸	九号俸	十号俸
海上警備監	一、三〇〇円	一、三五〇円	一、四〇〇円	一、四五〇円	一、五〇〇円	一、五五〇円	円	円	円	円
海上警備監補	一、一〇〇	一、一八〇	一、二〇〇	一、二五〇	一、三〇〇	一、三五〇	一、四〇〇			
一等海上警備正	八九〇	九三〇	九七〇	一、〇一〇	一、〇五〇	一、一〇〇	一、一五〇	一、二〇〇		
二等海上警備正	七六〇	七九〇	八二〇	八五〇	八八〇	九一〇	九四〇	九七〇	一、〇〇〇	
三等海上警備正	六四〇	六六〇	六八〇	七〇〇	七二〇	七四〇	七六〇	七八〇	八〇〇	八二〇
一等海上警備士	五三〇	五五〇	五七〇	五九〇	六一〇	六三〇	六五〇	六七〇	六九〇	七一〇
二等海上警備士	四四〇	四六〇	四八〇	五〇〇	五二〇	五四〇	五六〇	五八〇	六〇〇	六二〇
三等海上警備士	三六〇	三七〇	三八〇	三九〇	四〇〇	四一〇	四二〇	四三〇	四四〇	四五〇
一等海上警備士補	三〇〇	三一〇	三二〇	三三〇	三四〇	三五〇	三六〇	三七〇	三八〇	三九〇
二等海上警備士補	二五〇	二六〇	二七〇	二八〇	二九〇	三〇〇				
三等海上警備士補	二二〇	二三〇	二四〇	二五〇	二六〇	二七〇				
海上警備員長	二〇〇	二一〇	二二〇	二三〇	二四〇	二五〇				
一等海上警備員	一九〇	一九五	二〇〇	二〇五	二一〇	二一五				
二等海上警備員	一八〇	一八五	一九〇	一九五	二〇〇	二〇五				
三等海上警備員	一七〇	一七五	一八〇	一八五	一九〇	一九五				

別表第二

号俸	俸給日額	号俸	俸給日額	号俸	俸給日額
一	一五〇円	三	一六〇円	五	一七〇円
二	一五五	四	一六五	六	一七五
七	一八〇	一一	一九五	一五	二一〇
八	一八五	一二	二〇〇	一六	二一五
九	一九〇	一三	二〇五	一七	二二〇
一〇	一九五	一四	二一〇	一八	二二五
一一	二〇〇	一五	二一五	一九	二三〇
一二	二〇五	一六	二二〇	二〇	二三五
一三	二一〇	一七	二二五	二一	二四〇
一四	二一五	一八	二三〇	二二	二四五
一五	二二〇	一九	二三五	二三	二五〇
一六	二二五	二〇	二四〇	二四	二五五
一七	二三〇	二一	二四五	二五	二六〇
一八	二三五	二二	二五〇	二六	二六五
一九	二四〇	二三	二五五	二七	二七〇
二〇	二四五	二四	二六〇	二八	二七五
二一	二五〇	二五	二六五	二九	二八〇
二二	二五五	二六	二七〇	三〇	二八五
二三	二六〇	二七	二七五	三一	二九〇
二四	二六五	二八	二八〇	三二	二九五
二五	二七〇	二九	二八五	三三	三〇〇
二六	二七五	三〇	二九〇	三四	三〇五
二七	二八〇	三一	二九五	三五	三一〇
二八	二八五	三二	三〇〇	三六	三一五
二九	二九〇	三三	三〇五	三七	三二〇
三〇	二九五	三四	三一〇	三八	三二五
三一	三〇〇	三五	三一五	三九	三三〇
三二	三〇五	三六	三二〇	四〇	三三五
三三	三一〇	三七	三二五	四一	三四〇
三四	三一五	三八	三三〇	四二	三四五
三五	三二〇	三九	三三五	四三	三五〇
三六	三二五	四〇	三四〇	四四	三五五
三七	三三〇	四一	三四五	四五	三六〇
三八	三三五	四二	三五〇	四六	三六五
三九	三四〇	四三	三五五	四七	三七〇
四〇	三四五	四四	三六〇	四八	三七五
四一	三五〇	四五	三六五	四九	三八〇
四二	三五五	四六	三七〇	五〇	三八五
四三	三六〇	四七	三七五	五一	三九〇
四四	三六五	四八	三八〇	五二	三九五
四五	三七〇	四九	三八五	五三	四〇〇
四六	三七五	五〇	三九〇	五四	四〇五
四七	三八〇	五一	三九五	五五	四一〇
四八	三八五	五二	四〇〇	五六	四一五
四九	三九〇	五三	四〇五	五七	四二〇
五〇	三九五	五四	四一〇	五八	四二五
五一	四〇〇	五五	四一五	五九	四三〇
五二	四〇五	五六	四二〇	六〇	四三五
五三	四一〇	五七	四二五	六一	四四〇
五四	四一五	五八	四三〇	六二	四四五
五五	四二〇	五九	四三五	六三	四五〇
五六	四二五	六〇	四四〇	六四	四五五
五七	四三〇	六一	四四五	六五	四六〇
五八	四三五	六二	四五〇	六六	四六五
五九	四四〇	六三	四五五	六七	四七〇
六〇	四四五	六四	四六〇	六八	四七五
六一	四五〇	六五	四六五	六九	四八〇
六二	四五五	六六	四七〇	七〇	四八五
六三	四六〇	六七	四七五	七一	四九〇
六四	四六五	六八	四八〇	七二	四九五
六五	四七〇	六九	四八五	七三	五〇〇
六六	四七五	七〇	四九〇	七四	五〇五
六七	四八〇	七一	四九五	七五	五一〇
六八	四八五	七二	五〇〇	七六	五一五
六九	四九〇	七三	五〇五	七七	五二〇
七〇	四九五	七四	五一〇	七八	五二五
七一	五〇〇	七五	五一五	七九	五三〇
七二	五〇五	七六	五二〇	八〇	五三五
七三	五一〇	七七	五二五	八一	五四〇
七四	五一五	七八	五三〇	八二	五四五
七五	五二〇	七九	五三五	八三	五五〇
七六	五二五	八〇	五四〇	八四	五五五
七七	五三〇	八一	五四五	八五	五六〇
七八	五三五	八二	五五〇	八六	五六五
七九	五四〇	八三	五五五	八七	五七〇
八〇	五四五	八四	五六〇	八八	五七五
八一	五五〇	八五	五六五	八九	五八〇
八二	五五五	八六	五七〇	九〇	五八五
八三	五六〇	八七	五七五	九一	五九〇
八四	五六五	八八	五八〇	九二	五九五
八五	五七〇	八九	五八五	九三	六〇〇
八六	五七五	九〇	五九〇	九四	六〇五
八七	五八〇	九一	五九五	九五	六一〇
八八	五八五	九二	六〇〇	九六	六一五
八九	五九〇	九三	六〇五	九七	六二〇
九〇	五九五	九四	六一〇	九八	六二五
九一	六〇〇	九五	六一五	九九	六三〇
九二	六〇五	九六	六二〇	一〇〇	六三五
九三	六一〇	九七	六二五	一〇一	六四〇
九四	六一五	九八	六三〇	一〇二	六四五
九五	六二〇	九九	六三五	一〇三	六五〇
九六	六二五	一〇〇	六四〇	一〇四	六五五
九七	六三〇	一〇一	六四五	一〇五	六六〇
九八	六三五	一〇二	六五〇	一〇六	六六五
九九	六四〇	一〇三	六五五	一〇七	六七〇
一〇〇	六四五	一〇四	六六〇	一〇八	六七五
一〇一	六五〇	一〇五	六六五	一〇九	六八〇
一〇二	六五五	一〇六	六七〇	一一〇	六八五
一〇三	六六〇	一〇七	六七五	一一一	六九〇
一〇四	六六五	一〇八	六八〇	一一二	六九五
一〇五	六七〇	一〇九	六八五	一一三	七〇〇
一〇六	六七五	一一〇	六九〇	一一四	七〇五
一〇七	六八〇	一一一	六九五	一一五	七一〇
一〇八	六八五	一一二	七〇〇	一一六	七一五
一〇九	六九〇	一一三	七〇五	一一七	七二〇
一一〇	六九五	一一四	七一〇	一一八	七二五
一一一	七〇〇	一一五	七一五	一一九	七三〇
一一二	七〇五	一一六	七二〇	一二〇	七三五
一一三	七一〇	一一七	七二五	一二一	七四〇
一一四	七一五	一一八	七三〇	一二二	七四五
一一五	七二〇	一一九	七三五	一二三	七五〇
一一六	七二五	一二〇	七四〇	一二四	七五五
一一七	七三〇	一二一	七四五	一二五	七六〇
一一八	七三五	一二二	七五〇	一二六	七六五
一一九	七四〇	一二三	七五五	一二七	七七〇
一二〇	七四五	一二四	七六〇	一二八	七七五
一二一	七五〇	一二五	七六五	一二九	七八〇
一二二	七五五	一二六	七七〇	一三〇	七八五
一二三	七六〇	一二七	七七五	一三一	七九〇
一二四	七六五	一二八	七八〇	一三二	七九五
一二五	七七〇	一二九	七八五	一三三	八〇〇
一二六	七七五	一三〇	七九〇	一三四	八〇五
一二七	七八〇	一三一	七九五	一三五	八一〇
一二八	七八五	一三二	八〇〇	一三六	八一五
一二九	七九〇	一三三	八〇五	一三七	八二〇
一三〇	七九五	一三四	八一〇	一三八	八二五
一三一	八〇〇	一三五	八一五	一三九	八三〇

別表第三

階級／手当	日額
海上警備監補	一五〇円
一等海上警備正	一二〇円
一等海上警備士	一〇〇円
二等海上警備士	九〇円
一等海上警備士補	八〇円
二等海上警備士補	七〇円
海上警備員長	六〇円
一等海上警備員	五五円
二等海上警備員	
三等海上警備員	

別表第四

等級／俸給	一号俸	二号俸	三号俸	四号俸	五号俸	六号俸	七号俸	八号俸	九号俸	十号俸	十一号俸
一級	三、六〇〇円	三、八〇〇	三、八〇〇	三、九〇〇	四、〇〇〇	四、一〇〇	円	円	円	円	円
二級	三、九〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、一〇〇	四、二〇〇	四、三〇〇	四、四〇〇				
三級	四、二〇〇	四、三〇〇	四、四〇〇	四、五〇〇	四、六〇〇	四、七〇〇	四、八〇〇				
四級	四、四〇〇	四、五〇〇	四、六〇〇	四、七〇〇	四、八〇〇	四、九〇〇	五、〇〇〇				
五級	四、六〇〇	四、七〇〇	四、八〇〇	四、九〇〇	五、〇〇〇	五、一〇〇	五、二〇〇				
六級	四、八〇〇	四、九〇〇	五、〇〇〇	五、一〇〇	五、二〇〇	五、三〇〇	五、四〇〇				
七級	五、〇〇〇	五、一〇〇	五、二〇〇	五、三〇〇	五、四〇〇	五、五〇〇	五、六〇〇				
八級	五、二〇〇	五、三〇〇	五、四〇〇	五、五〇〇	五、六〇〇	五、七〇〇	五、八〇〇	六、〇〇〇			
九級	五、四〇〇	五、五〇〇	五、六〇〇	五、七〇〇	五、八〇〇	五、九〇〇	六、〇〇〇	六、一〇〇	六、二〇〇		
十級	五、六〇〇	五、七〇〇	五、八〇〇	五、九〇〇	六、〇〇〇	六、一〇〇	六、二〇〇	六、三〇〇	六、四〇〇	六、五〇〇	
十一級	五、八〇〇	五、九〇〇	六、〇〇〇	六、一〇〇	六、二〇〇	六、三〇〇	六、四〇〇	六、五〇〇	六、六〇〇	六、七〇〇	六、八〇〇
十二級	六、〇〇〇	六、一〇〇	六、二〇〇	六、三〇〇	六、四〇〇	六、五〇〇	六、六〇〇	六、七〇〇	六、八〇〇	六、九〇〇	七、〇〇〇
十三級	六、二〇〇	六、三〇〇	六、四〇〇	六、五〇〇	六、六〇〇	六、七〇〇	六、八〇〇	六、九〇〇	七、〇〇〇	七、一〇〇	七、二〇〇
十四級	六、四〇〇	六、五〇〇	六、六〇〇	六、七〇〇	六、八〇〇	六、九〇〇	七、〇〇〇	七、一〇〇	七、二〇〇	七、三〇〇	七、四〇〇

別表第五

号俸	俸給月額	号俸	俸給月額	号俸	俸給月額
一	三、六〇〇円	二六	七、三〇〇円	五一	一七、二〇〇
二	三、七〇〇	二七	七、五五〇	五二	一七、八〇〇
三	三、八〇〇	二八	七、八〇〇	五三	一八、四〇〇
四	三、九〇〇	二九	八、〇五〇	五四	一九、〇〇〇
五	四、〇〇〇	三〇	八、三〇〇	五五	一九、六〇〇
六	四、一〇〇	三一	八、六〇〇	五六	二〇、四〇〇
七	四、二〇〇	三二	八、九〇〇	五七	二一、二〇〇
八	四、三〇〇	三三	九、二五〇	五八	二二、〇〇〇
九	四、四〇〇	三四	九、六〇〇	五九	二二、八〇〇
一〇	四、五〇〇	三五	九、九五〇	六〇	二三、六〇〇
一一	四、六〇〇	三六	一〇、三〇〇	六一	二四、四〇〇
一二	四、七五〇	三七	一〇、六五〇	六二	二五、二〇〇
一三	四、九〇〇	三八	一一、〇〇〇	六三	二六、二〇〇
一四	五、〇五〇	三九	一一、四〇〇	六四	二七、二〇〇
一五	五、二〇〇	四〇	一一、八〇〇	六五	二八、二〇〇
一六	五、三五〇	四一	一二、二〇〇	六六	二九、二〇〇
一七	五、五〇〇	四二	一二、六〇〇	六七	三〇、三〇〇
一八	五、七〇〇	四三	一三、〇〇〇	六八	三一、四〇〇
一九	五、九〇〇	四四	一三、五〇〇	六九	三二、五〇〇
二〇	六、一〇〇	四五	一四、〇〇〇	七〇	三三、六〇〇
二一	六、三〇〇	四六	一四、五〇〇		
二二	六、五〇〇	四七	一五、〇〇〇		
二三	六、七〇〇	四八	一五、五〇〇		
二四	六、九〇〇	四九	一六、〇〇〇		
二五	七、一〇〇	五〇	一六、六〇〇		

気象業務法案

気象業務法

目次

第一章　総則（第一条―第三条）
第二章　観測（第四条―第十二条）
第三章　予報及び警報（第十三条―第二十四条）
第四章　無線通信による資料の発表（第二十五条・第二十六条）
第五章　検定（第二十七条―第三十四条）
第六章　雑則（第三十五条―第四十三条）
第七章　罰則（第四十四条―第四十八条）
附則

第一章　総則

（目的）

第一条　この法律は、気象業務に関する基本的制度を定めることによつて、気象業務の健全な発達を図り、もつて災害の予防、交通の安全の確保、産業の興隆等公共の福祉の増進に寄与するとともに、気象業務に関する国際的協力を行うことを目的とする。

（定義）

第二条　この法律において「気象」とは、大気（電離層を除く。）の諸現象をいう。

2　この法律において「地象」とは、地震及び火山現象並びに気象に密接に関連する地面及び地中の諸現象をいう。

3　この法律において「水象」とは、気象又は地震に密接に関連する陸水及び海洋の諸現象をいう。

4　この法律において「気象業務」とは、左に掲げる業務をいう。

一　気象、地象、地動及び水象の観測並びにその成果の収集及び発表

二　気象、地象（地震及び火山現象を除く。）及び水象の予報及び警報

三　気象、地象及び水象に関する情報の収集及び発表

四　地球磁気及び地球電気の常時観測並びにその成果の収集及び発表

五　前各号の事項に関する統計の作成及び調査並びに統計及び調査の成果の発表

六　前各号の業務を行うに必要な研究

七　前各号の業務を行うに必要な附帯業務

5　この法律において「観測」とは、自然科学的方法による現象の観察及び測定をいう。

6　この法律において「予報」とは、観測の成果に基く現象の予想の発表をいう。

7　この法律において「警報」とは、重大な災害の起るおそれのある旨を警告して行う予報をいう。

8　この法律において「気象測器」とは、気象、地象及び水象の観測に用いる器具、器械及び装置をいう。

（運輸大臣の任務）

第三条　運輸大臣は、第一条の目的を達成するため、左に掲げる事項を行うように努めなければならない。

一　気象及び地震に関する観測網を確立し、及び維持すること。

二　氣象、津波及び高潮の予報及び警報の中枢組織を確立し、及び維持すること。

三　気象の観測、予報及び警報に関する情報を迅速に交換する組織を確立し、及び維持すること。

四　地震の観測の成果を迅速に交換する組織を確立し、及び維持すること。

五　気象の観測の方法及びその成果の発表の方法について統一を図ること。

六　気象の観測の成果、気象の予報及び警報並びに気象に関する調査及び研究の成果の産業、交通その他の社会活動に対する利用を促進すること。

第二章　観測

（中央気象台の行う観測の方法）

第四条　中央気象台は、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気及び水象の観測を行う場合には、政令で定める方法に従つてするものとする。

（観測等の委託）

第五条　運輸大臣は、必要があると認めるときは、政府機関（公共企業体を含む。以下同じ。）、地方公共団体、会社その他の団体又は個人に、気象、地象、地動及び水象の観測又は気象、地象、地動及び水象に関する情報の提供を委託することができる。

（中央気象台以外の者の行う気象観測）

第六条　中央気象台以外の政府機関又は地方公共団体が気象の観測を行う場合には、政令で定める技術上の基準に従つてこれをしなければならない。但し、政令で定める気象の観測を行う場合は、この限りでない。

一　その成果を発表するための気象の観測

二　その成果を災害の防止に利用するための気象の観測

三　その成果を公益事業令（昭和二十五年政令第三百四十三号）第二条第一号の電気事業の運営に利用するための気象の観測

3　前二項の規定により気象の観測を技術上の基準に従つてしなければならない者がその施設を設置したときは、運輸省令の定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを廃止したときも同様とする。

4　運輸大臣は、気象に関する観測網を確立するため必要があると認めるときは、前項前段の規定により届出をした者に対し、気象の観測の成果を報告することを求めることができる。

第七条　船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第四条の規定により無線電信を施設することを要する船舶で政令で定めるものは、運輸省令の定めるところにより、気象測器を備え付けなければならない。

2　前項の船舶は、運輸省令で定める区域を航行するときは、前条第一項の技術上の基準に従い気象及び水象を観測し、運輸省令の定めるところにより、その成果を運輸大臣に報告しなければならない。

第八条　第十六条の航空予報図の交付を受けた航空機は、航行を行う場合には、その飛行中、運輸省令の定めるところにより、気象の状況を航空庁長官を経て運輸大臣に報告しなければならない。

2　前項の航空機は、その航行を終つたときは、運輸省令の定めるところにより、その飛行した区域の気象の状況を運輸大臣に報告しなければならない。

（観測に使用する気象測器）

第九条　第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測に用いる気象測器、第七条第一項の規定により船舶に備え付ける気象測器又は第十七条第一項の規定により許可を受けた者が同項の予報業務のための観測に用いる気象測器であつて、第二十七条各号に掲げるものは、同条の検定又は計量法（昭和二十六年法律第二百七号）第四章第二節の比較検査（政府機関、地方公共団体、公益事業令による電気事業会社及び第七条第一項の船舶以外の者の受けるものに限る。）に合格したものでなければ、使用してはならない。

但し、特殊の種類又は構造の気象

測器で政令で定めるものは、この限りでない。

（観測の実施方法の指導）

第十条　運輸大臣は、第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測を行う者又は第七条第一項の船舶若しくは第八条第一項の航空機において気象の観測に従事する者に対し、観測の実施方法について指導をすることができる。

（観測成果等の発表）

第十一条　中央気象台は、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気及び水象の観測の成果並びに気象、地象及び水象に関する情報を直ちに発表することが公衆の利便を増進すると認めるときは、放送機関、新聞社、通信社その他の報道機関（以下単に「報道機関」という。）の協力を求めて、直ちにこれを発表し、公衆に周知させるように努めなければならない。

（費用の負担等）

第十二条　運輸大臣は、第六条第四項、第七条第二項又は第八条の規定により報告を行う者に対し、政令の定めるところにより、予算の範囲内において、その費用を負担することができる。

2　運輸大臣は、必要があると認めるときは、第六条第四項の規定により報告を行う者又は第七条第一項の船舶に対し、政令の定めるところにより、気象測器その他の機器を貸し付けることができる。

第三章　予報及び警報

（予報及び警報）

第十三条　中央気象台は、政令の定めるところにより、気象、地象（地震及び火山現象を除く。この章において以下同じ。）、津波、高潮及び波浪についての一般の利用に適合する予報及び警報をしなければならない。

2　中央気象台は、前項の予報及び警報の外、政令の定めるところにより、津波、高潮及び波浪以外の水象についての一般の利用に適合する予報及び警報をすることができる。

3　中央気象台は、前二項の予報及び警報をする場合は、自ら予報事項及び警報事項の周知の措置を執る外、報道機関の協力を求めて、これを公衆に周知させるように努めなければならない。

第十四条　中央気象台は、政令の定めるところにより、気象、地象、津波、高潮及び波浪についての航空機及び船舶の利用に適合する予報及び警報をしなければならない。

2　中央気象台は、気象、地象及び水象についての鉄道事業、電気事業その他特殊な事業の利用に適合する予報及び警報をすることができる。

3　前条第三項の規定は、第一項の予報及び警報をする場合に準用する。

第十五条　中央気象台は、第十三条第一項又は前条第一項の規定により、気象、津波、高潮及び波浪の警報をしたときは、政令の定めるところにより、直ちにその警報事項を電気通信省、海上保安庁、航空庁又は日本放送協会の機関に通知しなければならない。警戒の必要がなくなつた場合も同様とする。

2　前項の通知を受けた電気通信省の機関は、直ちにその通知された事項を関係市町村長に通知するように努めなければならない。

3　前項の通知を受けた市町村長は、直ちにその通知された事項を公衆及び所在の官公署に周知させるように努めなければならない。

4　第一項の通知を受けた海上保安庁の機関は、直ちにその通知された事項を航海中及び入港中の船舶に周知させるように努めなければならない。

5　第一項の通知を受けた航空庁の機関は、直ちにその通知された事項を航行中の航空機に周知させるように努めなければならない。

6　第一項の通知を受けた日本放送協会の機関は、直ちにその通知された事項の放送をしなければならない。

（航空予報図の交付）

第十六条　中央気象台は、運輸省令で定める航空機に対し、その航行前、気象、地象又は水象についての予想を記載した航空予報図を交付しなければならない。

（予報業務の許可）

第十七条　中央気象台以外の者が気象、地象、津波、高潮又は波浪の予報の業務（以下「予報業務」という。）を行おうとする場合は、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2　前項の許可は、予報業務の目的及び範囲を定めて行う。

（許可の基準）

第十八条　運輸大臣は、前条第一項の規定による許可の申請書を受理したときは、左の基準によつて審査しなければならない。

一　当該予報業務を適確に遂行するに足る観測その他の予報資料の収集及び予報資料の解析の施設及び要員を有するものであること。

二　当該予報業務の目的及び範囲に係る中央気象台の警報事項を迅速に受けることができる施設及び要員を有するものであること。

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るときは、左の場合を除いて許可しなければならない。

一　許可を受けようとする者が許可の取消を受け、その取消の日から二年を経過しない者であるとき。

二　許可を受けようとする者が、法人である場合において、その法人の役員が前号に該当する者であるとき。

（変更認可）

第十九条　第十七条第一項の規定により許可を受けた者が同条第二項の予報業務の目的又は範囲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。

2　前条の規定は、前項の場合に準用する。

（警報事項の伝達）

第二十条　第十七条の規定により許可を受けた者は、当該予報業務の目的及び範囲に係る中央気象台の警報事項を当該予報業務の利用者に迅速に伝達するように努めなければならない。

（許可の取消等）

第二十一条　運輸大臣は、第十七条の規定により許可を受けた者が左の各号の一に該当するときは、期間を定めて業務の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。但し、第二号の場合については、運輸大臣が許可を受けた者に対し、相当の期間を定めて、その施設及び要員について第十八条第一項第一号又は第二号に適合するための措置を執るべきことを命じ、その期間内に、許可を受けた者がその命令に従わなかつた場合に限る。

一　この法律又はこれに基く処分に違反したとき。

二　第十八条第一項第一号又は第二号に該当しないこととなつたとき。

（予報業務の休廃止）

第二十二条　第十七条の規定により許可を受けた者が予報業務を休止し、又は廃止したときは、すみやかにその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

（警報の制限）

第二十三条　中央気象台以外の者は、気象、津波、高潮及び波浪の警報をしてはならない。但し、政令で定める場合は、この限りでない。

（予報及び警報の標識）

第二十四条　形象、色彩、燈光又は

音響による標識によつて気象、地象、津波、高潮又は波浪についての予報事項又は警報事項を発表し、又は伝達する者は、運輸省令で定める方法に従つてこれをしなければならない。

2　中央気象台以外の者が暴風の強さ及び風向の警報事項を標識によつて船舶に周知するための施設（以下「暴風信号施設」という。）を設置したときは、すみやかにその旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを廃止したときも同様とする。

3　運輸大臣は、前項の届出を受けたときは、直ちにその旨を告示しなければならない。

4　中央気象台以外の者が暴風信号施設により、暴風の強さ及び風向の警報事項を伝達する場合には、中央気象台の指示に従つてこれをしなければならない。

第四章　無線通信による資料の発表

（無線通信による資料の発表）

第二十五条　中央気象台は、運輸省令の定めるところにより、左に掲げるものを総合して作成する資料を国内及び国外の気象業務を行う機関、船舶又は航空機において受信されることを目的とする無線通信により発表しなければならない。

一　国内及び国外の気象、地象及び水象の観測の成果

二　国内及び国外の気象、地象（地震及び火山現象を除く。）及び水象の予報事項及び警報事項

三　前号に掲げるものの外、国内及び国外の気象、地象及び水象に関する情報

第二十六条　中央気象台以外の者で、その行つた気象の観測の成果を国内若しくは国外の気象業務を行う機関、船舶又は航空機において受信されることを目的とする無線通信により発表する業務を行おうとするものは、運輸大臣の許可を受けなければならない。但し、船舶又は航空機が当該業務を行う場合は、この限りでない。

2　第十八条（第一項第二号を除く。）、第二十一条及び第二十二条の規定は、前項の場合に準用する。

第五章　検定

（検定）

第二十七条　運輸大臣は、左に掲げる気象測器について、この章の定めるところにより、検定を行う。

一　温度計
二　気圧計
三　湿度計
四　風速計
五　日矢計
六　比重計
七　海水ビュレット
八　海水ピペット
九　雨量計
十　雪量計

（合格基準）

第二十八条　運輸大臣は、検定の申請があつたときは、その気象測器が左の各号に適合するかどうかについて検査し、適合すると認めるときは、合格の検定をする。

一　政令で定める種類に属すること。

二　運輸省令で定める構造（材料の性質を含む。）を有すること。

三　その器差が運輸省令で定める検定公差をこえないこと。

2　運輸大臣は、第三十二条第一項の型式証明を受けた型式の気象測器について、前項の検査を行う場合には、同項第一号及び第二号に適合するかどうかの検査を行わないことができる。

（検定証印及び検定証書）

第二十九条　検定に合格した気象測器には、運輸省令の定めるところにより、検定証印を附する。但し、その構造上検定証印を附し難い気象測器であつて、運輸省令で定めるものについては、この限りでない。

2　気象測器が検定に合格したときは、運輸大臣は、検定を申請した者に対し、検定証書を交付しなければならない。

（不合格の理由の通知）

第三十条　運輸大臣は、気象測器の検定の結果、不合格の処分をしたときは、その検定を申請した者に対し、不合格の理由を通知しなければならない。

（検定の有効期間）

第三十一条　気象測器の検定の有効期間は、五年とする。但し、政令で定める気象測器については、政令で定める期間とする。

（型式証明）

第三十二条　運輸大臣は、申請により、運輸省令で定める気象測器の型式について、型式証明を行う。

2　運輸大臣は、前項の申請に係る気象測器が第二十八条第一項第一号及び第二号に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、前項の型式証明をしなければならない。

3　型式証明は、申請者に型式証明書を交付することによつて行う。

（手数料）

第三十三条　第二十七条の検定又は前条の型式証明を申請する者は、検定にあつては五千円以下、型式証明にあつては十万円以下の範囲において、政令で定める額の手数料を納めなければならない。

（実施細目）

第三十四条　検定証印の様式、検定証書及び型式証明書の様式及び再交付その他検定及び型式証明に関する細目的事項は、運輸省令で定める。

第六章　雑則

（気象証明等）

第三十五条　中央気象台は、一般の依頼により、気象、地象及び水象に関する事実について証明及び鑑定を行う。

2　前項の証明又は鑑定を受けようとする者は、政令の定めるところにより、手数料を納めなければならない。

（刊行物の発行等）

第三十六条　中央気象台は、第十一条の規定するものの外、一般の利用に供するため、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気及び水象に関する観測、調査及び研究の成果並びに統計を刊行物の発行その他の方法により発表するものとする。

（気象測器等の保全）

第三十七条　何人も、正当の理由がないのに、中央気象台若しくは第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測を行う者が屋外に設置する気象測器又は気象、地象（地震及び火山現象を除く。）、津波、高潮若しくは波浪についての警報の標識をこわし、移し、その他これらの気象測器又は標識の効用を害する行為をしてはならない。

（土地又は水面の立入）

第三十八条　運輸大臣は、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気又は水象の観測を行うため必要がある場合においては、当該業務に従事する職員を国、地方公共団体又は私人が所有し、占有し、又は占用する土地又は水面に立入らせることができる。

2　前項の規定により宅地又はかき、さく等で囲まれた土地若しくは水面に立ち入らせる場合においては、あらかじめその旨をその所有者、占有者又は占用者に通知しなければならない。但し、これらの者に対し、あらかじめ通知することが困難であるときは、この限りでない。

（障害物の除去等）

第三十九条　運輸大臣は、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気又は水象を観測するためやむを得ない必要がある場合においては、あらかじめ所有者又は占有者の承諾を得て、当該業務に従事する職員に、障害となる植物又はかき、さく等を伐除させることができ

る。

2　運輸大臣は、離島、湖沼、山林、原野又はこれらに類する場所で、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気又は水象を観測する場合において、あらかじめ所有者又は占有者の承諾を得ることが困難であり、且つ、当該物件の現状を著しく損傷しないときは、前項の規定にかかわらず、所有者又は占有者の承諾を得ないで、当該業務に従事する職員に、障害となる植物又はかき、さく等を伐除させることができる。この場合においては、すみやかにその旨を所有者又は占有者に通知しなければならない。

（損失の補償）

第四十条　前二条の規定による立入又は伐除により損失を生じた場合においては、国は、その損失をうけた者に対し、通常生ずべき損失を補償する。

2　前項の補償の額に不服がある者は、訴をもつてその増額を請求することができる。

（報告及び検査）

第四十一条　運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、第十七条第一項又は第二十六条第一項の規定により許可を受けた者に、その業務に関し、報告させることができる。

2　運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、第十七条第一項若しくは第二十六条第一項の規定により許可を受けた者若しくは第六条第一項若しくは第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測を行う者の事業所若しくは観測を行う場所又は第七条第一項の船舶に、その職員を派遣して、気象記録、気象測器その他の物件を検査させることができる。

3　前項の検査は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（身分証票）

第四十二条　第三十八条、第三十九条又は前条第二項の規定により当該業務に従事する職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

（特殊な業務の受託）

第四十三条　中央気象台は、その業務の遂行に支障のない限り、一般の委託により、気象、地象、地動、地球磁気、地球電気及び水象並びにこれらに密接な関連のある事項についての特殊な観測、予報、調査及び研究並びにこれらの指導を行い、気象測器並びに地動、地球磁気及び地球電気の観測に用いる器具、器械及び装置の設計、製作、検定、修理及び調整を行うことができる。

2　前項の設計、製作、検定、修理及び調整を委託する者は、政令の定めるところにより、手数料を納めなければならない。

第七章　罰則

第四十四条　第三十七条の規定に違反した者は、三年以下の懲役若しくは五万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第四十五条　第二十三条の規定に違反して警報をした者は、五万円以下の罰金に処する。

第四十六条　左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一　第九条の規定に違反した者

二　第十七条第一項の規定に違反して許可を受けないで予報業務を行つた者

三　第二十六条第一項の規定に違反して許可を受けないで気象の観測の成果を発表する業務を行つた者

第四十七条　左の各号の一に該当する者は、一万円以下の罰金に処する。

一　第十九条の規定に違反して認可を受けないで予報業務の目的及び範囲を変更した者

二　第二十一条本文（第二十六条第二項の規定により準用する場合を含む。）の規定による業務の停止の命令に違反した者

三　第三十八条第一項の規定による立入を拒み、又は妨げた者

四　第四十一条第一項の規定に違反して報告をせず、又は虚偽の報告をした者

五　第四十一条第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第四十八条　法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、前四条の違反行為をしたときは、行為者を罰するの外、その法人又は人に対しても各本条の罰金刑を科する。但し、法人又は人の代理人、使用人その他の従業者が当該違反行為を防止するため、当該業務に対し、相当の注意及び監督がつくされたことの証明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。

附　則

1　この法律の施行期日は、公布の日から起算して六箇月をこえない期間内において、政令で定める。

2　この法律の施行の際、現に第六条第一項又は第二項の規定により技術上の基準に従つてしなければならない気象の観測をしている者は、この法律の施行の日から五年間は、同条第一項の技術上の基準によらないで気象の観測をしてもよい。但し、附則第六項の規定により検定に合格したとみなされる気象測器により気象の観測を行う場合に限る。

3　前項の者は、この法律の施行の日から三十日以内に運輸省令の定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4　この法律の施行の際、現に第七条第一項の船舶に備え付ける気象測器であつて運輸省令で定めるものは、同項の規定の適用については、この法律の施行の日から二年間は、同項の気象測器とみなす。

5　前項の気象測器を備え付ける船舶の行う気象及び水象の観測については、第七条第二項の規定にかかわらず、この法律の施行の日から二年間は、同項の技術上の基準によらないでもよい。

6　この法律の施行の際、現に使用する気象測器であつて第九条の規定により検定又は計量法第四章第二節の比較検査に合格したものでなければならないものは、同条の規定の適用については、この法律の施行の日から五年間は、第二十七条の検定に合格したものとみなす。

7　この法律の施行の際、現に第十七条第一項に規定する予報業務を行つている者及び第二十六条第一項の業務を行つている者は、この法律の施行の日から六十日間（その期間内に許可の申請をした場合においては、許可する旨又は許可しない旨の通知を受けるまでの間）は、これらの規定による許可を受けないでこれらの業務を行つてもよい。

○村上国務大臣　ただいま議題となりました海上警備隊の職員の給與等に関する法律案につきまして、その提案理由並びにその要旨を御説明申し上げます。

さきに御審議いただきました海上保安庁法の一部を改正する法律によりまして、新たに海上保安庁に設けられました海上警備隊には、海上警備官及びその他の職員が置かれ、これらの職員は、国家公務員法第二条の特別職の職員とされたのであります。従いましてこれらの職員に対する給與につきましては、新たにその支給基準を定める必要があるのであります。よつて海上警備隊の職員の給與に関しましては、その勤務の実態に相応するようしかも一般職またはその他の国家公務員の給與水準との均衡を考慮し、さらに給與事務の簡素化をはかることを基本原則

といたしまして、この法律案を立案いたしました次第であります。

次に本法律案の要旨を御説明いたします。第一に海上警備官の給与についてでありますが、陸上勤務者との人事交流を容易にするとともに、給与事務を簡素化するため、給与すなわち俸給、扶養手当、乗船手当、航海手当等は日額制とし、俸給につきましては一般職の警察官の給与ベースを基準といたしまして、海陸一本建として定めることといたしてあります。また扶養手当につきましては、一般職の国家公務員とおよそ同じ程度になるように定め、船舶に乗り組む者の給与につきましては、右のほか海上勤務の特殊性を考慮いたしまして乗船手当及び航海手当を設け、この二つの手当を合せまして、俸給のおよそ四五%程度の額を支給することにいたしてあります。なお海上警備官につきましては、一般職の国家公務員に支給されております勤務地手当は設けてありませんが、これに相当する額のものは、平均して俸給に加味いたした次第であります。

第二に海上警備官には、一定の範囲におきまして、食事を支給するものとし、また職務に必要な被服を支給または貸与することといたしてあります。

第三に海上警備官が私傷病により病養の必要がある場合には国家公務員共済組合法に定める例により療養費の負担をすることにいたしてあります。

第四に恩給法の規定の適用につきましては、三等海上警備士以上の海上警備官は、文官と同様に、その他の海上警備官は警察監獄職員と同様に取扱うこととといたしてあります。

第五といたしまして、海上警備官には以上申し上げましたほかに、休戦中の職員の給与並びに寒冷地手当及び石炭手当等につきましては、一般職の国家公務員の例により支給することといたしてあります。

第六に海上警備官以外の職員の給与でありますが、これら職員の等級は、一級から十四級までとすることにいたし、その給与はすべて一般職の国家公務員の例に準じて支給するよう定めることといたしてあります。

第七に海上警備隊の職員の勤務時間及び休暇につきましては、職員の健康保持及び福祉の増進を考慮して政令で定めることといたしてあります。

以上がこの法律案を提出いたしました理由並びにその内容の概略であります。何とぞ御審議の上すみやかに御可決あらんことを御願い申し上げます。

続いて気象業務法案を提案する理由につきましてお聞き取り願いたいと存じます。

御承知のようにわが国は、台風、地震、津浪、冷害、旱魃等の自然現象による災害が多いために、産業、交通等に重大な影響を受けることが多いのであります。これらの原因となる自然現象を正確に予想して発表することにより、災害の防止及び軽減をはかり、あるいは進んで気象の調査を行つて電源の開発に資するなど、産業の興隆に寄与することが必要であります。これがためには、観測施設及び予報業務を拡充強化して、気象業務を円滑に運営できるようにすることももちろん必要でありますが、これとともに気象業務の基本制度を確立して、国の気象業務に対する責任を法律上明確にしておく必要があると考えるのであります。一方気象業務は、国際間の密接な協力が必要でありまして、このために世界気象機関が、世界気象機関条約によつて設立されておりますが、わが国も講和条約署名の際に、講和条約発効後六ケ月以内に加入することを宣言しておりますため、加入後のためにも気象業務に関する基本制度を確立しておく必要があるのであります。以上のような理由に基きまして、この法案には大体次のようなことが規定されてあるのであります。

第一に観測関係といたしましては、まず中央気象台以外の機関の行つている観測については、観測方法の統一と観測水準を高める必要から、一定の技術的基準に従つて観測するとともに、観測網の確立のため必要があると認める者から報告を受けるように規定し、また観測網の補助的役割として、船舶、航空機からも観測結果の報告を受けるようにいたしました。

第二に予報関係といたしましては、一般予報や警報のほか、船舶、航空機に対しましては、特殊な予報、警報を行うなどの中央気象台の義務づけを規定するとともに、予報業務については公安保持の観点から許可制とし、警報の発表につきましては、中央気象台以外は、原則として禁止することといたしました。

以上がこの法案のおもな点でありますが、気象による災害の予防をはかり、気象を利用して産業の興隆をはかるなど、公共の福祉を増進するためにはぜひともこの法案が必要でありますから、何とぞ十分御審議くださるようお願い申し上げる次第であります。

○岡村委員長　この両案に対する質疑は次会に行いたいと存じます。原君。

○原(彪)委員　私はただいまの法律案が上程される前に、政府から過日の航空事故について誠意ある御説明があるものと思つておつたのでありますが、委員長のお話によりますと、政府の都合により延期するというお話でありましたから、それはどういう理由であるかちよつと承りたいと思います。

○村上国務大臣　去る九日に惹起されました航空事故につきましては、きわめて痛恨きわまりないできごとであるのであります。乗客三十三名、乗員四名、すべて惨死せられたという次第であるのであります。これにつきましては一日も早く本会議に御報告申し上げたいと実は考えておつたのであります。衆議院は去る土曜日には本会議が開かれませんでしたが、承りますと明日本会議が開かれるそうでありますので、まずその席で報告をお聞き取り願つて、その上で種々御質問にお答えしたい、こういう考えで実は委員長にお願い申したような次第であります。

○原(彪)委員　大臣の本会議を通じて国民に陳謝するというお気持は十分にわかるのでありますが、航空関係は当委員会の所管事項になつておりますので、当委員会としても、こういう事故があつた際に本会議を通じて国民に知らされるということは、一つの儀礼的の問題であると思うのであります。われわれもこの委員会において、かねてより航空活動についてはその安全性のことについてずいぶんくどくどしく御質問も申し上げ、航空長官は航空安全についてはレーダーその他の設備によつて、十分万全を期するということを当委員会で御答弁もあつたにかかわらず、このような重大な事故が起きたということについては、どこにその原因があるかということは、政府としても新聞紙上によりますと調査委員会をおつくりになつて、十分御検討されるようでありますけれども、当委員会としても今後の航空の安全性につきまして、最も重大な関心を寄せなければならぬ問題でありますので、早急にいろいろなデータをこの委員会にお出し願わりまして、今後の航空の安全を期せられんことを切願するものであります。事故があつてからもう数日を経過いたしておりますので、わかつた範囲でけつこうでありますからデータをお出し願いたいと存じます。

○岡村委員長　次に道路運送車両法の一部改正する法律案を議題とし、これより質疑に移ります。質疑の通告がありますのでこれを許します。満尾君亮君。

○満尾委員　今回の道路運送車両法の一部を改正する法律案の御要旨を伺つてみますと、大体において事務の簡素化をねらつて、合理化して行くという建前の部分的な修正でございますから、その根本のねらいにおきまして私どもあまり重大なる異議はないのでございますが、若干具体的なことをお尋ね申し上げてみたいのであります。

これによつて第一今回手数料をおとりになることに相なつておる。ところがこの手数料の案を拝見してみますと、手数料それ自体としては今日の物価水準から見まして、あまり不穏当だと思わないのでございますけれども、たとえばその第五号におきまして謄本もしくは抄本の交付または閲覧、この

謄本をもらつたり抄本をもらつたりするのに、金額が同じというのも少しおかしい。さらに何ももらわぬで、見るだけの金も同じだというのは、ちよつと世の中の常識に合わぬように私は思います。戸籍謄本をとつても戸籍抄本をとつても手数料が同じだということは、世の中の常識に合わぬように私は思うのでありますが、どういう関係でこういうように同額におきめになつたかということをお尋ねいたしたい。

それから、かようにして得られましたところの収入というものの予算を大体拝見しておるのでありまするが、これはもちろん国の予算でございまするから、この収入をもつてただちに自動車事務に形式的に還元することは困難だと思いまするけれども一体さような形式的な手続を貫いて財務当局とどういうように御相談になつておるのか。私の伺いたいのは、これによつてあげられた収入ということを念頭に置いて、たとえば車体検査場の整備というようなことについて、どういうような御計画を立てておられるか、お伺いいたしたい。

○中村(豐)政府委員　手数料をつくつた標準でございますが、これは今回の改正ではございませんで、昨年国会を通していただいた道路運送車両法の現行法の問題と思いますが、このときにこの額をきめるにつきましては、いろいろと他の例や、大蔵省方面の意向も伺つてしたのでございまして、大体他の手数料、その他の費用と同じような割合になつております。それで、そのうち特に謄本と抄本の閲覧料を同じにしてあるのはおかしいじやないかというお話、でもつともと思いますが、これまた他の法令においても同じような建前をとつておるのでございまして、すべて証拠書類としてはできるだけ抄本で済ましていただくということにしており、どうしても詳しく知らなければいけない場合だけ、例外的に謄本を必要とするということでございますので、特に謄本と抄本については区別をしないで、原則として抄本でできるだけ済まして行きたい、このような点から同額ときめたような次第でございます。

次の今回の手数料による収入見込みでございますが、これについても、大蔵省と予算の際にいろ〳〵と打合せをしまして、とうてい全額をまかなうことはできませんが、できるだけ必要な経費を所有者に負担願いたいという要望が、財務当局からあつたわけであります。しかしながらわれ〳〵としては、従来無料であつたものを、この際受益者負担の性質があるからといつて、必要な経費の全額をまかなう手数料をいただくということは、その負担の増加が著しいものでありますから、いろ〳〵と話合いの結果、その一部分だけを負担していただく、かようにしたわけでございまして、そのために現在のこの改正案のような額をきめたわけでございます。もちろんこの額では必要な経費を全部まかなえないのでございまして、人件費とか、旅費、庁舎費というような程度で、とうてい検査場の本格的な整備拡充には充当できないのであります。

○満尾委員　私のお伺いしたいのは、一体来年度車体検査場をどれくらいおとりになる御予定であるか、どういうような計画を持つておられるか、それからまた検査官等の人員等に対する手配というようなものもどういうふうにお考えになつておられますか、車両の増加というものは必至の状況でありますから、大体運輸省としては、年々歳々車体検査をなすべき両数というものを漠然なりと一応計画されて、それに合うように車体検査場あるいは検査官なりの人的な整備というものを用意しておられるのであるかどうか、またいろいろな行政整理その他の問題もあつたわけでありますが、それらの問題が、この車体検査に付属する人員等についていかなる影響を持つているか、それを伺いたい。

○中村(豐)政府委員　車両検査施設の整備拡充の問題でございますが、二十六箇所整備をする計画を持つていたのであります。そのうち昭和二十六年度において二十箇所一応整備いたしましたが、二十七年度はその内容を充実いたしたいと考えております。

それから検査官の人数の問題でございますが、これは大体お話のように、非常な勢いで車両数がふえておりますので、このままで行けば検査官を増員しなければいけない。しかしながら他面行政整理によつて人を減らさなければならないという要請があるので、この間を調整いたしまして、必要な最小限度の検査だけを実施して行きたいと思いましたので、今回の改正案を出して、比較的走行キロも短かく、しかも他に與える影響も少い、所有者に十分な責任を持つていただけば何とかできそうな乗用車については、これを二年以内というふうに改正するということで、相当検査の回数を減らしたのであります。他面旅客営業をやつているところのバスとかタクシーハイヤー等については九箇月に短縮いたしましたが、全体として見れば車両数の増加を見込んでも、検査の回数はほとんど増加しないかつこうになるのでありますから、定員としては八百五十人ばかりの現在の人間と同様の同数を維持する、増減なしということにしているわけであります。

○満尾委員　ただいまの政府委員の御答弁は、少しお考えが運つてはいませぬかと私は思います。というのは、自動車のように年々歳々増加することが必至なものについて、行政整理の余波を食つて自動車の検査自体の回数を減らすということになりますと、非常にこれは本末転倒のお考えではなかろうかと思うのであります。こういう場合に、機械的に分量に正比例して人手のかかるような性格のものを、一般の行政整理のわくでものを考えて行くことに非常に無理がある。今年四十万台あつたものは、どうしても来年は五十万台になる。してみれば、国家が車体検査をしなければならぬという実質的な理由の存する限り、検査官の人員は当然ふえるのがほんとうなんです。それをふやさないでおいて検査回数を減らすような、期間を延長してつじつまを合せるということになりますと、車体検査を国がいたそうという根本精神が蹂躙される。それではまつたく国家の方式が逆になつて来はせぬかと思う。私はあとから質問するつもりでありましたが、自家用乗用車について検査期間を二年にこの際御延長になることについても、非常にその意を得ないと考えております。どういうわけでこれを二年にするのか。割合走行キロが短かいからと言われますけれども、今日までの自家用自動車の走行キロが短かつたというのは、むしろ変態現象である。厳格な油の規正があつたりなんかいたしましたので、ほとんどそういう足が伸びなかつた。しかしながら近く油は自由になる。日本の自動車はアメリカほどの走行キロは示さないにしても、この自動車の走行キロがうんと伸びることは絶対明白なことだと考える。何のために自動車の車体検査をなすかということから考えてみまして、私はこの車体検査の意味は、自動車を使用するものの利益のためにやるのではなくて、もちろん自動車を使用するものの利益も入つておりますけれども、最も根本的なものは公共的な性格にある。つまり道路上を高速度で運転する。それによる一般公衆のこうむる危険を除去するために、その公益を確保するための車体検査であると考える。従つてこの乗用車の車体検査を二年に延長するということは、まつたくその意味を解するのに苦しむのであります。ただいまの御説明にございましたようなくあいに、自然増加して行く仕事量にマッチする人間を備えないで、むしろ期間延長をして検査を省略してつじつまを合せるというお考えでは、わが国の自動車行政というものはまつたく逆に流れる結果になると思われるのでございますが、この基本的な問題に関してのお考えをもう一度御説明いただきたいと思います。

○中村(豐)政府委員　もちろん車両検査を完全に実施して、それによつて車両の保安を確保し、通行人一般公衆に対して危害を與えないようにする、また積荷あるいは乗客に対して危害を與

えないようにするということは必要でございまして、それに必要な要員は十分に要求し、確保すべきであるわけでございますが、一般的に官吏の定員を減して財政支出を減そうという国家的な強い要望も確かにもつともなことでございますので、その間についていろいろと考えてみますと、車両検査を従来のように一律に実施する必要はないのじやないかということを考えたわけであります。それで車両検査を実施して保安を確保する目的は、二つあると思うのであります。第一は、お話のような一般通行人その他の公衆を保護するということ、第二は車の上に乗つておる旅客または貨物を保護するということであろうと思うのであります。第一の点については車両の走行キロその他が短くて、エンジンその他に対する損耗度合いが少い場合には、検査の期間を延長してもいいじやないかということが考えられます。そういう点から見ますと、自家用はその人のほんとうの目的に使うだけでありますから、何といつても営業車に比べて走行キロがはるかに少いことは明らかなことでありますので、その点から期間を延長してもいいじやないかと考えたわけであります。第二の積荷あるいは乗客の保安という点から考えますれば、これは営業用であればそういう必要が非常にありますので、保安度を極度に高めなければいけませんけれども、積荷、乗客というものがなく、オーナー自身がドライヴするというような場合、あるいは運転手を雇つてそれに御主人公が乗るというような場合には、営業に比べて検査の度合いを多少ゆるめてもよいのではないかと考えるわけでございます。以上のような二つの点から考えますれば、検査はその対象とする車両、その性質、目的あるいは性能、使用方法に応じて、重点的に変更することが当然である、かように思いまして今度の改正案のような案を考えたわけでございます。それによつていろ／＼と計算してみますと、検査の回数も大体同様で済みますので、特に無理に定員の増加を要望しなくても済む、かようなことになつております。

○滿尾委員　私は政府委員の御説明にまだ納得しないのであります。車体検査の期間を延長する分について、なるほど新車の時代についてある措置をもつて延長せられるというような弾力のある御考慮はよろしい。しかしながら車の性能いかんということを考えないで、たとえば日本の乗用車につきましては、相当古い乗用車が出ておる。そういうものも二年に一ぺんしか車体検査をしないということは、率直に申せば乱暴きわまるお考えだと思う。一体外国にかような事例があるかどうか。私の乏しい知識では、アメリカ等においても必ず一年に一ぺんは車体検査をしておるようでありますが、日本が二年に一ぺんしか車体検査をしないということは、世界でも特殊の立法でないかと思うのでありますが、その辺の御調査は一体どういうことになつておりましようか。

○中村(豐)政府委員　二年に一回しかないというのはマキシマムでございまして、ただいま御指摘のような古い車については、その期間を短縮して一年なり一年半ということにすることはできるのでございまして、二年以下となつておるのでございます。ですからびかびかの新車については二年ということですが、それだけで一律にやる意思はございません。それから外国にその例がないというお話でございますが、そうではございませんので、先進国にも相当あるわけでございます。御承知のようにアメリカにおきましては州ごとにその期間が違つておりますが、一番極端な場合にはニューヨーク州のように、全然車両検査をやらずに、所有者自身の責任にまかすという方法をとつておるところもございます。このような極端な例は別にしましても、その他の州でも二年という例はあるわけでございます。

○滿尾委員　それでは車体検査の延期の問題ははなはだ不満でありますが、これで一応打切ります。

次にお伺いいたしたいことは、道路運送事務の簡素化ということが今回の改正の主眼点になつております。少くとも車両法に関する限りにおきましては、一応相当に簡素化されておるのだろうと拝見するわけでございますが、広く一般自動車行政の事務の簡素化という問題を考えて見ましたときに、私は現行道路運送法及びその付属法令等の定むる行政事務が、きわめて煩雑であるということを感ずるのであります。この間も、さる人が私のところに陳情に参りました。聞いてみますと、たとえば新規営業の免許の申請をするのに、非常にむずかしい書類をたくさん整えて出さねばならぬ。それを三部出せとか五部出せとかいう。三部がいいか、六部がいいか、十部がいいかということは、問題にしておらないのであります。なぜかならば、タイプで打つときの手数は同じでございますが、その基本資料をつくりますために計理士等に頼みますと、今日どんなに安くても三万円以下では調達できないそうであります。どうかすると五万円ぐらいかかる。非常に複雑きわまるばか念を入れた書類をおとりになる。しかもそれを出したからといつて、必ずしも免許になるわけではない。でありますから免許になつた後に、ある程度つつ込んだ書類を出させるというふうに、この手続の簡素化ができないものかどうか。申請人のいろ／＼な資格について、ごく重点的に資料をおとりになつて、なおさらにつつ込んだいろいろな書類はあとからおとりになつてもおそくはないのではないか。つまり願書を受付ける段階においては、もう少し簡素にやれるのじやないかと考えられるのでありますが、これは民間の声として非常に熾烈なものがあるが、政府委員はどういうふうにお考えになつておるか、御説明をいただきたい。

○中村(豐)政府委員　自動車関係の申請書の様式は非常に複雑で、厖大な書類を整えないと申請できないというお話は、ごもつともだと思います。私たちもたび／＼聞いておるので、絶えず反省をいたしまして、内部で検討しておるのでございますが、われ／＼の当初の意思に反して手続が複雑過ぎるということは、私は率直に認めたいと思います。それで最近特にその点を督励いたしまして、できるだけ書類を簡素化しようじやないかという研究を内部で続けております。近くその改正の施行規則を出そうと思つております。それによると三分の一ぐらい減らすことができるのでありますが、三分の二残るということになりますと、もつと簡素化の余地があるのじやないかとおつしやられると思うのであります。この点はいろ／＼とたたいてみたのでありますが、せめてこれだけのものはほしいというものが相当ございまして、それで遺憾ながら三分の二程度は存続するということになつたわけでございます。まあその程度で御了承を願いまして、今後われ／＼としても実施の上でもつと簡素化を検討いたしたいと思います。

それからその簡素化の方法として、申請のあとで免許になつてから、それ以上の書類をとる方法はないかという問題でございます。それも一つの考え方かと思うのでありますが、どうも免許になつてしまつてからではあとの祭りで、実際いろ／＼と事前に申請人の事業あるいは資力、信用内容を拝見してかからないと、免許してしまつてから、結局よく俗にいうどんぶり勘定で、責任体制のはつきりしないようなものがたくさん出ますので、免許の結果の実績に徴しまして、どうしても最初の免許のときに十分に、特に資力、信用、責任体制という点を調べないと、不正なものが入るという心配があるのでございます。この点は今までの実績に徴して、もうしばらくそういうやり方を存続して行きたいと思うわけであります。

○滿尾委員　当局においても簡素化の用意があるということで、はなはだ満足でありますけれども、さらに望蜀の希望を申し上げますならば、たとえば印鑑証明のごときものであります。私はこういうものはだん／＼いらなくしてもいいのじやないか。過去の日本においては印鑑ということを重

く見て来ました。しかし今日においては株式の譲渡等では、印鑑というものは非常に軽く扱われておる。アメリカの例で見ましても、ほとんどサインだけで用が足りておる。なぜ日本ではサインだけでできないのか。印鑑というものについての考え方をかえてもいいのじゃないかという時期が到来しておると思うのであります。

それから形式的な書面審査で、資力、信用あるいは有機的な組織体制というようなものを非常に深くキャッチできるというお考えは、少し無理じゃないか。結局書面になつた資料というものは、死んでいると言つては語弊がありますけれども、やはり内部にはいろ〳〵からくりのある場合がある。からくりをして表面的には合法的な適正な書類の作成される場合も相当あるのでありまして、それらのものを十分御探究になるということにつきましては、公聽会等の席上で一問一答でよくお聞きになれるというりつぱな機会が、これらの問題にはあるのでありますから、あまり事前の書類の整備ということにのみ気をつけて、厚さ三、四寸もあるほどのたくさんのものを出さなければならないということのないように、さらに一段の御研究と御考慮を望んで、私の質問を終ります。

○岡村委員長　他に質疑はありませんか。――質疑はないようでありますから、次に移ります。

○岡村委員長　これから請願の審査に入りますが、審査方法については前会の審査方法により行いますから、御承知願います。

日程第一、第三、第二二及び第三三を一括議題とし、紹介議員の説明を求めます。山崎君。

○山崎(岩)委員　尻内、八木間にガソリンカー運転の請願、請願者岩手県九戸郡種市町長館石基治外一名、紹介議員にかわりまして、私から簡単に請願の趣旨を弁明いたしたいと存じます。本請願の要旨は、戦後岩手県九戸郡種市町の産業は非常に発達し、従つて交通機関の利用も逐日増加して来ているが該町内にはわずかに八戸鉄道線と国鉄バスが運行されているのみで、町政上はもとより、学童の通学にも多大の不便を及ぼしている。ついては種市町内の尻内、八木間にガソリンカーを運転されたいというのであります。

○岡村委員長　日程第一につきまして政府より意見を求めます。

○細田政府委員　お答え申し上げます。現在ガソリンカー運転の御要望は、各地で非常に熾烈なものがございます。国有鉄道におきましても気動車によりますフリークエント・サービスをいろ〳〵研究しておりますが、ただいまのところ手持ちの車両が約百八十両でございまして、非常にわずかでございます。今後できて参りますものも、二十七年度予算におきましては一応三十五両計上されておるような次第であります。なか〳〵御要望に全面的に沿いかねるような状況でございますがこの請願の八戸線の問題につきましては、混雑状態もただいま御趣旨にございましたように、他の線よりは非常にひどくなつております。二十七年度申請の気動車の落成を待ちまして、途中ではございますが、とりあえず鮫駅までの間の運転をいたす計画になつております。鮫から先の点につきましては、今後気動車の新造と相まつて研究をいたしたいと考えております。

○山崎(岩)委員　ただいま部長さんからお話がありました通り、尻内、八戸、鮫にはガソリンカーが通ることに、先年度すでに決定しておるようなわけであります。従つてこれはさつきゆうに実現されるものと私どもは期待しておる次第でありますが、鮫から八木間というものは、青森県内においても有数な名勝地帯である種差というところを通過しまして八木に及ぶのでありますが、八木方面から八戸の高等学校に通学する生徒の数は莫大なものであります。しかるところ同区間におきましては、省営バス等の運行もすこぶる困難なのでありまして、鉄道を利用しておるのでありますが、その鉄道の運転回数も非常に少いので、何とかしてガソリンカーを通しまして、それによつて生徒の通学に便益せしめようというのが請願者の趣旨なのでございます。従つてもしも尻内から鮫の間に四、五両程度のガソリンカーを配給していただくことができますならば、私はそれをさらに八木まで延長するということは必ずしも難事ではないと考えておるわけでありますが、この点についての政府委員のお考えを承りたいと存じます。

○細田政府委員　つけ加えて申し上げますが、気動車の運転をいたしたい、またいたさなければならぬというような線は、全国的に非常にたくさんあるわけでございます。すでに山崎先生も御承知と存じますが、当委員会の電化小委員会におきましても、気動車の問題を全面的に取上げようということで、いろ〳〵御検討になつておるところでございまして、今後気動車をどの程度増備して行くか、またどういつた線区に配置すべきかといつた点につきましても、いろいろ当委員会においても御議論が出ているようでございますが、その全体のいろ〳〵な線区とのにらみ合せの上で決定される問題ではなかろうかと考えておる次第でございます。この点につきましては、今後十分御趣旨を体して善処いたしたいと考える次第でございます。

○山崎(岩)委員　本請願と関連がありますので、この機会に政府委員からはつきりしたお話を承りたいと思うのでございますが、鮫、尻内間におきますところのガソリンカーは、一体いつごろから運行することに相なりましようか。

○細田政府委員　気動車の本年度のものできぐあいにもよるわけでございますが、私どもとしてはなるべく早く持つて参りたいと考えております。確実なところにつきましては、その後の車両の進行状況等との関係もございますので、後ほど別にお答え申し上げたいと思います。私の記憶にして誤りがなければ、おそくも秋の初めごろまでには持つて行くというように国鉄の方から私ども聞いておるのでございますが、なお調査をいたしましてお答えいたしたいと思います。

○山崎(岩)委員　これは昭和二十六年度中に運行するように手はずが整うておりましたのが、物価高のために遂に資金が足りなくなりまして、その新造車が遅れておるというようなことは承知しておるわけでありますがもう昭和二十七年度に足をかけたのでありまして、地方民がすこぶる待望しているような状況でございますから、一段と御奮発の上、一日も早く実現せられるようにお願い申し上げたいのでございます。その実現と同時に、本請願を何とぞひとつ御採択くださいまして、地方民の要望におこたえくださるよう私からお願い申し上げたいと存じます。

次に青森、野辺地間にガソリンカー運転の請願でございます。第三一九号、請願者青森県東津軽郡小湊町長辻村秀雄外四名、本請願の要旨は、東北本線青森、野辺地間は、その乗降が繁雑をきわめ、特に通勤者が多く、客車運行回数が不十分で、かつ運行時刻の間隔が長いため、利用者は著しい不便を感じている。ついては青森、野辺地間にガソリンカー二台運行を実施し、一日数往復を行うとともに野内村久栗坂、小湊町浜子、東平内村口広、野辺地町馬門の四箇所にガソリンカーの簡易停留所を設置されたいというのでございます。この点についての政府委員のお考えを承らしていただきたと存じます。

○細田政府委員　御趣旨につきましては、先ほど申し上げたようにごもつともでございまして、混雑の度合いも相当大きいかと考えておりますが、先ほども申し上げましたように、現在の国鉄の気動車では早急に同区間にこれを配置いたすことは非常に困難ではなかろうかと考えておりますので、今後の気動車の増備と相まちまして、研究をさせていただきたいと考えます。

○山崎(岩)委員　本請願の特色は、これは東北本線自体でありまして、ただいまの尻内、八戸、鮫間と異なりまして、ローカル線ではないのであります。従いましてほんとうの幹線を運行してもらいたいという請願でございますので、この点どうぞ御注目をお願い申

し上げたいと思うのであります。御承知の通り青森市は戦災を受けまして、非常に住宅が払底しております。従いまして今日の青森市民は浅蟲あるいは小湊、それから野辺地、そういう方面から通勤しておるような状態でございまして、その数はまことにおびただしいのでございます。しかも青森市は県内の文化の中心地でございます関係上、学校もそこに集結しておるようなわけでございまして、従いましてこの東津軽郡の地方から迂回するところの生徒数は、まことにおびただしいものなのでございます。それのみならず県庁その他の諸官衙に通勤する者の数も非常に多いのでございますので、これはこの機会にひとつ緊褌一番されまして、この線にガソリンカーを運行されることが、国鉄自体のためにも私は非常に有利なことではなかろうか、かように考えておるわけでございまして、この点については、ひとつ何分にもよろしく御考究のほどをお願い申し上げたいのでございます。

次に青森港中央ふ頭、臨港鉄道整備に関する請願、第一一二〇号、請願者青森市長横山實外一名、本請願の要旨は、青森市民多年の要望である青森港三千トン岸壁は、昭和二十七年度においてこれが利用の運びとなつたが、これと表裏一体をなすべき臨港鉄道はいまだに整備されず、本岸壁の利用上不利不便を来している。ついては青森港の国際的使命の重大性にかんがみすみやかに中央ふ頭臨港鉄道を整備されたいというのであります。この点について政府はいかなる処置をとつておられまするか、この機会に承りたいと存じます。

○細田政府委員　埠頭ができましても臨港線が入らなければ、これが十分活用できないことにつきましては、あらためて申し上げるまでもないのでございまして、青森市の新岸壁に現在の臨港線を延長いたします必要性については、これはもとより十分あるものと考えておる次第でございます。ただ国鉄の現状から考えますと、現在のものの維持、あるいは戦前の状況に復旧するというようなことだけでも、相当追われておるような状況でございまして、実際問題といたしましては、早急に実施がなか〳〵むずかしいのじやないかというふうに考えておるのでございますが、必要性については十分認識いたしておりますので、今後財源の問題等ともにらみ合せまして、研究いたしたいと考えておる次第でございます。

○山崎(岩)委員　青森市におきましては、敷地等の関係については政府に献納するだけの考えを持つておるのでございます。あるいはまたこれを請願線といたしまして、青森市当局といろいろ相談することにつきましては、負担等の点も多少は考えることができるかと思うのでございます。つきましてはどうかそういう点についても、市当局といろ〳〵御連絡をくださいまして、そして地元負担にせしむべきものは地元負担とする、また政府において支弁すべきものは政府において支弁する、国鉄において支弁するということにして、どうぞひとつ一日も早くこの問題のお取上げのほどをお願いいたす次第でございます。御承知の通り本州と北海道の関門でございまして、せつかく運輸省が力こぶを入れて三千トン岸壁が竣工いたすのでございますから、これにどうぞ精魂をぶち込むことができますように、ただいまの臨港線を何とぞお取上げのほどをお願い申し上げたいのでございます。

次に四国循環鉄道幡多海岸線敷設の請願、第二〇八六号、請願者高知県幡多郡中村町大字中村九百七十二番地、篠川隆德外五千九十六名、本請願の要旨は、高知県高岡郡窪川町より同県幡多郡佐賀、白田川、大方、東山、中村、宿毛等各町村を経て、愛媛県宇和島市に至る四国循環鉄道幡多海岸線の敷設は、関係町村民の三十余年にわたる宿願であるが、種々なる国内情勢の変化に伴い、今日に至るも実現されていない現状である。今回政府は、四国西南地域を国土開発特定地域として指定し、電源の開発、国内資源の開発促進並びに地方産業、経済、文化等の発展を企図されたのであるが、これが事業の成否は、一に同鉄道の敷設にかかつている。ついては幡多海岸線をすみやかに敷設されたいというのであります。

○細田政府委員　請願の線のうち宇和島、中村間は、敷設法の予定線に該当いたしておるのでございますが、中村ほかこの海岸の線は、鉄道敷設法の別表にもない全然新しい線になつておるのでございます。しかしこの沿線につきましては相当大きな都邑もございますし、また林産、海産等の資源も非常に豊富であるように承知をいたしております。ただこの線につきましては、一部海岸線の平坦なところを除きまして、山間部は相当多くの隧道あるいは橋梁等がありまして、工事量としてはかなり多いようであります。しかしながら本線は地方開発上非常に有効な路線であると思われますので、今後とも十分研究いたしたいと考えております。予定線に入つておらない新線をどういたすかというような点につきましては、実は明後日からまた再開いたされます建設審議会でも、いろ〳〵議論になると思つております。私どもといたしましても、十分研究いたしたいと考えております。

○關谷委員　ただいまの海岸線の問題でありますが、昨年度行いましたところの影野、窪川間は、これは終了したのでありますが、四国全般といたしましては吉野生、江川崎線をまず完成して、一応あの四国循環線ができ上つて後に海岸線を考えるのが至当である。これが四国のほとんど九割以上の願望でありまして、海岸線はその後に考慮すべきものというふうに一般からは考えられておるのでありますが、これに対しまする政府委員の御所見を伺いたいと思います。

○細田政府委員　ただいまの關谷委員のお考えと同様に政府といたしましても考えておるのでございまして、窪川、江川崎間が建設未成線になつておりまして、一応循環線をまず通したい、さように考えておるのでございます。と同時に海岸線につきましても、非常に資源の豊富なところでありますので、追つかけて考えなければならぬ、かように考えておる次第であります。

○山崎(岩)委員　ただいまのお説の通りに宇和島、中村間は、敷設法に基きますところの予定線に相なつておるわけでございますが、この中村から窪川、しかもその窪川は昭和二十六年度におきまして初めて取上げて着工いたしましたところの、まことに記念すべき箇所なのでありますが、その窪川、中村間は、これは敷設法の別表にありません。そこでただいま關谷委員からお話のございました通りに、今の宇和島から江川崎を経まして窪川に至る鉄道が竣工いたしましたあかつきにおきまして、これは御採用を願いたい。つきましては先ほど政府委員からのお話もございました通りに、これは敷設法の別表にないので、これをいかにして取上げるかという問題にかかわるかと思うのでございますが、私ども委員会の方の側といたしまして、実は第一回国会から今日の第十三回国会に至るまで、この鉄道敷設法にありませんところの路線で、しかも産業線として見るべきものとして地方民が非常に要望しておりまするところの路線、それが一体何本本委員会に請願として付託されておるかという点を調べてみましたところが、本州、北海道、四国、九州等全部加えまして、ただいまの窪川から中村に至る鉄道まで入れて七十五線あるのでございます。これは第一回国会から今日の第十三回国会の、しかも今日ここに御審議いただきまする窪川より中村に至るまでの海岸鉄道を入れまして七十五線あるのでございます。この点につきましては先ほど政府委員のお話にも、建設審議会等におきましても議題となつて、いろ〳〵論及されるというお話でございましたが、私ども運輸委員会といたしましてもこれを取上げまして、これは何とかしなければならない。戦時中におきましていろ〳〵重要路線として今日まで考えられて来たものでありましても、終戦後民主主義国家として、日本が経済的にも再建して行かなければならぬ今日の段階にお

きましては、これはいろ〳〵の点から再検討を要するものと考える。しかるに今日までの鉄道敷設法というものは、大正十一年に別表として記載されておりまして、今日に至るまで何らそれに改廃が加えられてないのであります。かくのごとき状態では、これは国民の要望にこたえることができませんので、本委員会といたしましても今日からこれはいろ〳〵研究をいたしまして、政府当局とも連絡をとり、国鉄当局とも連絡をとりまして、これは何とか処置して行かねばならない。私どもはただいまかような考え方をもつて研究を進めているような状態であります。細田政府委員におかれましては、どうかこの点何とぞひとつ御考究ください。私ども委員会と緊密なる連絡をとりまして、鉄道敷設法別表改正にあたつてどういう処置をとるべきかという点も、これは近々にひとつ御解決願わなければならぬ問題であると思います。一言本線の請願に関しまして、ここにつけ加えてお話申し上げた次第であります。

○岡村委員長　次は日程第二九、天塩沿岸鉄道敷設促進の請願を議題といたし、紹介議員の説明を求めます。玉置信一君。

○玉置(信)委員　北海道の天塩沿岸鉄道敷設促進の請願につきまして、紹介議員として私から御説明申し上げます。本請願は北海道留萌市の市長、議長外十二箇町村長、議長合計二十七名より請願をいたしておるものでありまして、その要旨を簡単に申し上げます。本線は本道西北部における産業経済開発並びに本道北辺の防衛上の枢要線でありまして、北海道の苫前郡羽幌町築別より天塩郡遠別町に至る間の鉄道復元をいたしてもらいたいというのがその要旨であります。ごく簡単に理由を申し上げますが、本線は留萌市を起点として天塩沿岸の各町村を縦貫して宗谷本線に連絡し、稚内に至るのでありまして、これによつて初めて本道西北部海陸重要資源が開発されるわけでございます。沿線には申すまでもなく無尽蔵の石炭、石油等が埋蔵されておりまして、しかもその沿線には広大な森林を包容いたしておるのでありまして、資源の開発の上におきましては、前段申し上げましたようにまことに国家的に見て緊要欠くべからざる線であるのであります。この線は一昨年当運輸委員会の委員長外委員各位八名が親しく現地を御視察くださつたところであります。またここにおいでになりまする關谷委員が政務次官御在職中にも、格別な御高配をいただきまして、御認識を得ておるところでございますが、さらに皆さんの格別なる御高配をいただき、政府当局に特に関心を持つていただきたいと存じますことは、従来この委員会におきまして鉄道新線問題につきまして、各委員からの質疑に対する政府の御答弁によりますと、公共性の利益と産業開発の地点のウエートをどう見るかという二つの点に重きを置かれておつたように思いますが、この沿岸はさらに一つの大きな要素があるわけでございます。この点につきましても私は当委員会で政府並びに国鉄総裁に要望いたしたのでありますが、近時北海道は御承知のように治安上きわめて重要に取扱われているところであります。まずこの沿岸におきましては最近国籍不明の艦船が現われまして、これがために沿岸住民の神経を非常に刺戟いたしている事実があるのでございます。かような点からいたしまして北海道西海岸の治安確保の面からも、関係方面におきましてはきわめてこれを重大視し、この沿岸線の一日も早く完成することが要望されているわけであります。かような重要な線でありますので、特に御留意を願いたいのであります。しかもこの線は昭和十三年より五箇年計画をもつて、その一部が着手されたのでありますが、たまたま戦争勃発によつてこの工事が中止されておるのであります。接続すべき線はわずかに四十三キロであります。かようなところでございますので、特に委員の皆さんに格別なる御同情、御配慮を願うとともに、政府におかれては二十七年度にぜひ実施されるように御考慮願いたいのであります。すでに審議会の議にも上るようになつているように承つておりますので、その場合にも政府は以上申し上げました重要なる三つの要素を特に御考慮くださいまして、ぜひとも昭和二十七年度に施行されるように格別の御高配をお願いいたし、簡単でありますが以上請願の要旨を申し上げ、各位の請願採択を特にお願い申し上げる次第であります。

○岡村委員長　この件につき政府委員より意見を聞きます。

○細田政府委員　本請願の沿岸線羽幌町築別より遠別町に至る線は、羽幌町築別より約七キロは昭和十六年十二月に開通いたしております。残余の工事は戦争のために延びまして、ただいまそのままになつているような次第でございます。これが約四十キロでございます。本線の全通の時期に関しましては、ただいま玉置委員からお話がございました通りで、私からつけ加えるべき何物もございません。輸送連絡上これは地図で見ましてもわかりますように、北海道西沿岸の線路を結ぶ重要なルートであると考えている次第でございます。この線は建設未成線でございまして、昭和二十七年度は二十億の建設費をもつて新線建設をいたすことになつているわけでございますが、これにどれを入れるかというようなことを、先ほども申しました明後日から始まります建設審議会でいろ〳〵審議をいたされることに相なつているわけでございまして、その際各委員からこの線につきましても種々御議論が出ることかと考えておる次第であります。われわれ事務当局といたしましても、実情その他につきましては十分調査いたしておるような次第でございます。

○玉置(信)委員　なお特につけ加えまして御考慮願いたいと思うことは、御承知のように北海道では、ここで内容を申し上げることは遠慮いたしますが、相当審議の議題に上されておる路線もあるわけでございます。そこで従来運輸省並びに国鉄当局が考えられておる――これは語弊があるかもしれませんが、月並的に考える場合においては、この天塩沿岸線というものは第二義的に、あるいは第三位というように順位が下るかもしれません。しかし先ほど申し上げましたように、また先般の委員会におきまして私運輸大臣並びに国鉄総裁に申し上げましたように、単なる産業経済開発の面のウエートを基礎としたものであるとか、あるいは公益上の利益というこの二つを勘案するときにおいては、右申しましたような理由によつて順位が下るかもしれませんが、何と申しましても、今日北海道の置かれております治安上の問題、ことに樺太に接壤するところの西海岸の治安の問題等を特に御考慮願いますならば、私はもはや論議の余地はないと思うのであります。従いまして審議会において当然審議される中におきましても、この点を政府においては特に御認識を深めて、審議の取扱い上においても格別の御考慮を払い、ぜひ二十七年度において着工を見るように重ねてここに要望する次第であります。

○岡村委員長　次は日程第七及び第八を一括議題とし、紹介議員の説明を求めます。大澤君。

○大澤委員　大宮、仙台間電化促進の請願でございますが、

〔委員長退席、山崎(岩)委員長代理着席〕

本請願の要旨は、東北本線大宮、仙台間延長三百二十二キロの区間を電化することは、従来の消費し切つた石炭消費量を大量に削減し、北関東、東北にわたる広大な宝庫を開発して、国内経済交流の円滑化をはかり、もつて経済自立体制の確立に大なる貢献をなすものでありまして、該区間の電化をすみやかに実現されたいというのであります。

○山崎(岩)委員長代理　本件に対し政府より意見を求めます。

○細田政府委員　東北本線の電化につきましては、国有鉄道の電化の大きな計画の一環として、運輸省においても国有鉄道においても、いろ〳〵調査をいたしておるような次第でございま

す。ただすでに御承知の通り、資金関係等の事情からいたしまして遅れておるということでございます。高崎線が、御承知のように昭和二十七年度まだ工事が残つておりますけれども、すでに電化、開通いたしました。さらに二十七年度は東海道線の電化の延長に、全力をあげるというような形に相なつておる次第でございます。今後資金関係等ともにらみ合せまして、逐次実施いたしたいというふうに考えておる次第でございますが、なお本件につきましてはすでに御承知の通り、本委員会の電化小委員会において全般的な角度からいろ〳〵御取上げになつております。政府並びに国有鉄道といたしましても、今後とも十分調査、研究をいたしたいというふうに考えております。

○大澤委員　次に大宮、白河間電化促進の請願でございますが、本請願の要旨は、東北本線はわが国を縦貫する一大幹線として、北関東及び東北の開発に偉大な貢献をなして来たのであるが、最近本線の持つ実質的価値が閑却され、勾配と曲線路が少いという一時的財政理由で他線の電化が優先実施されると聞くが、これが実施されれば重要資源の合理的開発はそれだけ遅延し、また本県が計画中の県総合開発計画も総合性を失い、同じ開発効果を上げるのに不必要な国帑を費やす結果となる。ついては大宮、白河間の電化をすみやかに実施されたいというのであります。

○山崎(岩)委員長代理　本件に関し政府より意見を求めます。

○細田政府委員　本件は一〇三号の一部をなすものかと存ずる次第でございます。電化を実施いたしますとすれは、大宮の側から実施いたすこととなろうかと思うのであります。一〇三号につきまして申し上げましたことで省略さしていただきます。

○大澤委員　東北本線の電化は、たびたび当局の説明も伺うのでありますが、一応新潟県の小千谷の発電所が完成して、電力が何とか間に合うようになれば、これを実現したいというような説明を伺うのでありますが、すでに新潟県の小千谷の国鉄の発電所も完成して、現在電力も過剰しておる。あるいは配電会社等に電力を売つておるというような実情であることを伺つておるのでありますが、いまだこれが実際の面に何らの処置に出ておらぬということは、まことに遺憾であると私は思うのであります。国有鉄道の電化は、国の産業、経済の発達の上から、当然石炭の節減は火を見るより明らかな問題でありますので、一刻も早くこういう幹線の電化を国鉄としては考えてもらわなければならぬ。同時に運輸省としてはこれに対して何らかの考え方がなくてはならぬと思いますので、重ねて当局の信念をただしたいと思います。

○細田政府委員　電力の問題につきましては、ただいまお説のようにまだ完成いたしておりませんけれども、信濃川の第三期工事完成により、状況が非常によくなつて参るということにつきましては、すでに御承知の通りかと思います。私どもといたしましても石炭の節約、輸送力の増強あるいは旅客のサービス、そういつた見地から電化を進めたいという念願は非常に強く持つておるのでございまして、この点につきまして、気持といたしましてはできるだけ早く進めたいということを考えておるわけでございますが、何しろ電化はすでに御承知のように、設備あるいは車両等に相当多額の資金を要しますので、そういつた点の手配ができませんと、どういたしましても実現いたさないわけでございまして、この点につきましては私どもの方からもすでに大臣あるいは国鉄総裁からもいろいろ申し上げる機会があつたかと承知いたしておりますが、今後本院におかれましても十分御支援くださいますように御願いいたしたい、かように考えておる次第であります。

○山崎(岩)委員長代理　次に日程第五、第一六及び第三一を一括議題とし、紹介議員の説明を求めます。岡村委員。

○岡村委員　岐阜、下呂間にデイーゼルカー運転の請願であります。本請願の要旨は、国鉄高山線は開通以来、本州背梁部における重要なる横断交通路としての使命を果しつつあります。一方岐阜県の観光地帯を貫く路線といたしまして、その沿線には日本ライン及び中山七里の名所があります。その価値はきわめて高いのでありますが、同線は列車の運転回数が非常に少く、近時激増の傾向にある本県来訪の観光客並びに岐阜、名古屋両市方面への通勤者が、すこぶる不便を感じておることが大であります。この沿線におきましては、岐阜、下呂間には二時間の間にトンネルが二十七もあるのであります。つきましては当地方文化の交流、産業の進展の見地から、岐阜、下呂間にデイーゼルカーをすみやかに運転されんことを望む請願であります。

○山崎(岩)委員長代理　本案に関し政府より意見を求めます。

○細田政府委員　高山線はただいま御説明にもございましたが、勾配部も非常に急でございますし、隧道も多い。デイーゼルカーを運転いたします要望が非常に強いということにつきましても、私ども承知いたしておるのでございますが、先ほどもお答えいたしましたように、現在国鉄の持つております気動車の数がきわめて僅少でございますので、早急には運転が困難であると考えておりますが、今後できるだけすみやかに増備をいたしまして、この気動車の新造と相まちまして配置を研究いたしたい、かように考えておる次第であります。

なおあとにもございますので、この機会に申し上げておきたいと思いますが、ただいまデイーゼルカーは約百八十両持つておるのでございます。戦前国鉄が一番よけい持つておりましたときには、約三百両ばかりございました。その後ガソリンの不足の関係から、だん〳〵少くなつたのでありまして、実は新しくつくつてもおらなかつた。その当時の状況から比べましても、半分と少しばかりしか今のところないというような実情であります。御参考までに現在の保有両数と過去の最大保有両数をつけ加えておきます。

○岡村委員　次に高山線電化促進等の請願をお願いいたします。本請願の要旨は、国鉄高山線は北陸地方と東海地方を結ぶ重要なる路線であるが、同線は中部山岳地帯を縦貫する関係上、大小幾多の隧道を通過し、かつその間急勾配が多数あるため、輸送力及び速度は他線に比べ劣弱であります。また同線は夜間に岐阜行列車がないため、中京、東海方面の急用者は、遠く米原経由を利用するのほかなく、その時間的空費と不利不便は言語に絶するものがあります。ついては快適利便な旅行と地方産業の発展等のため、沿線に全国有数の電源地帯を持つ高山線をすみやかに電化されんことを要望するものであります。

○山崎(岩)委員長代理　本案に関し政府より意見を求めます。

○細田政府委員　高山線の電化でございますが、前にも申しましたように勾配、隧道の多い区間でございますので、電化をいたすのにその面からは非常に高く評価されるべき線区でございますが、ただいまの国有鉄道の方針といたしましては、交通量の多い重要幹線の電化を優先的に考えておりますので、目下のところ早急実施は困難かと考えるのであります。なほ請願のあとにございます夜行列車でございますが、夜行列車の運輸計画につきましては、ただいま全国の旅客列車のダイヤを相当程度、サービス改善といつた見地から考え直さなければいかぬということで、いろ〳〵研究いたしておるのでございまして、請願の趣旨を十分体しまして研究をいたしたい、かように考えておる次第であります。

○岡村委員　この高山線の電化につきましては、先ほど申し上げましたごとく電源地帯でありますので、その電力を関西方面あるいは関東方面に送電しておるのであります。そのロスが非常にたくさんありますのでこれを高山線に利用したたらば、そのロスだけでこの電化ができるとまでいわれておるの

でございますから、その点十分御考慮あらんことを切にお願いするものであります。

次は北濃、半原間鉄道敷設の請願であります。本請願の要旨は、越美線の終点北濃駅より岐阜県郡上郡高鷲村を経て、大野郡石徹白村、上宍馬村を経由し半原駅に達する鉄道を敷設することは、将来城ケ端線に連絡するに好都合であるばかりでなく、沿線諸村の林産並びに地下資源、名勝、温泉等、死蔵林産および観光の活用化となり、ひいては地方自治と文化発展に多大の貢献をなすものであります。ついては北濃、半原間に鉄道を敷設されんことを切にお願いするものであります。

○山崎(岩)委員長代理　本案に関し政府より意見を求めます。

○細田政府委員　越美線の美濃太田、福井の間約百五十七キロのうちで、美濃太田と北濃の間の七十二キロがすでに開業いたしております。それから福井、大野間の約三十二キロは土工工事が完成しておりまして、大野、五箇間の約十キロは線路の設計が済んでおります。本線は沿線資源の開発及び交通計画上からも必要な路線と思いますが、未着手区間の地形が非常に複雑な山嶽地帯で多額の工費を要する見込みであります。なお未設計区間の路線につきましては、この御請願の御趣旨では多少かわつておるようでございますが、今後とも十分調査いたしたいと考えております。

○山崎(岩)委員長代理　次に日程第二、第四、第六は気動車関係でありますので、これを一括議題とし政府より意見を求めます。細田政府委員。

○細田政府委員　請願の二、四、六のガソリンカーの運転でありますが、これにつきましては先ほど申し上げました通り、現在のディーゼルカーないしガソリンカーの保有状況では、早急には実施が困難であるというふうに考えておりますが、新造と相まちまして、国有鉄道全体のディーゼルあるいはガソリンカーの配置を考えることにいたしておりますので、その機会に十分御趣旨を尊重いたしまして考慮いたしたい、かように考えております。

○山崎(岩)委員長代理　日程第九ないし第一五、第一七ないし第一九は電化関係でありますので一括議題とし、政府より意見を求めます。細田政府委員。

○細田政府委員　電化につきましては先ほども方針的な問題につきましていろいろお答えをいたしましたので、つけ加えて申し上げることもないのでありますが、現在の方針といたしましては輸送量の多い、電化によつて非常に効果の上る線区から先に手がけておるわけでありまして、経費の許します限り電化の促進をいたしたいと考えておる次第であります。なおこれらの線区はいずれも電化小委員会でも重要なものとしていろ〳〵論議され、われ〳〵としても調査しておる線区であります。

○山崎(岩)委員長代理　日程第二〇、第二一、第二三ないし第二八、第三〇、第三二は鉄道敷設関係でありますので一括議題とし、政府より意見を求めます。細田政府委員。

○細田政府委員　二〇、二一と二三以下とはやや異なつておりまして、二三以下三二までは新線建設費をもつて敷設をいたすことになつておりますいわゆる建設線の問題であります。これにつきましては先ほども申し上げましたが、この中にも三つの種類があるのでありまして、たとえば二五の戸井線、あるいは二六の日南線、こういつた線はかつて帝国議会時代に、一部予算を計上いたしておりました私どもの方で建設未成線と称しておるものでございます。さらにたとえば岡崎、多治見間の鉄道といつた鉄道敷設法別表に掲げられておりますもので、いまだ予算に計上されたことが過去にないという、私どもの方で予定線と称しておるものもございます。このほかに敷設法別表にない全然新しい線、この三通りあるわけでございまして、最後のものにつきましては、敷設法別表の改正を要するのでございます。前の二つにつきましては、さしあたり昭和二十七年度からやや本格的に建設が始まるわけでございまして、先ほども申し上げました建設審議会の御審議に基きまして建設を始めて行く、こういう路線になつております。いずれも重要な路線であると考えますので、すでに調査いたしたものもございますが、いまだ調査いたしておらないものにつきましては、今後十分調査をいたし、御希望に沿うよう努力いたします。

それから二〇、二一の問題でございますが、これはいわゆる改良費をもつて実施をいたす性質のものでございます。この最初の二〇につきまして申し上げますが、長崎本線の複線化の問題でございます。これは戦争中中国との輸送が盛んでありましたときに計画をいたしまして、昭和十六年に鳥栖の側から着工いたしまして、中原まで約七キロ半の路盤工事を竣工いたしました。昭和十八年になりまして工事を中止せざるを得なくなりまして、今日に及んでおるわけでございます。最近貨物輸送量がこの区間におきましてとみに増加をいたしております。二十七年度におきましては長崎駅の貨物設備の改良に着手いたす予定になつておるわけであります。また現在輸送力を制限しておりますこの勾配区間の改良及び線路の増設につきましては、今後新たなる情勢に対応いたしまして、計画を検討いたしておるところでございます。

それからその次の東北本線の奥中山付近の急勾配の問題でございますが、これは目下補助機関車を連結して輸送をやつておる線区でございます。その区間の勾配改良につきましては、先般来調査を進めておるような状況でございます。必要性は十分考えております。

○山崎(岩)委員長代理　この際お諮りいたします。去る二月二十二日、三月八日、三月二十九日及び四月三日に山口シヅエ君、石野久男君、尾崎末吉君、稲田直道君及び玉置信一君がそれぞれ委員を辞任せられましたので、小委員長及び小委員に欠員が生じております。その補欠選任を委員長より指名いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○山崎(岩)委員長代理　それではさようにに決しました。観光小委員長に玉置信一君、小委員に玉置信一君、山口シヅエ君、航空小委員長に尾崎末吉君、小委員に尾崎末吉君、電化小委員に稲田直道君、江崎一治君、石野久男君を指名いたします。

本日はこれで散会いたします。

午後三時三十一分散会

昭和二十七年四月十九日印刷　昭和二十七年四月二十一日発行　衆議院事務局　印刷者　印刷庁