

つておりますが、この点につきましては、更に個々にホテル所在の市町村に對しまして固定資産税の軽減を強く要望いたしたいと考えておるのでありますが、そういった個々の折衝でどうしても埒があかないというふうなことに相成りますならば、更に地方財政委員会と相談いたしまして、中央から適当な指示を発するということにでも持つて行きたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

次に長期低利の融資の問題でございますが、これにつきましては、我々もかねてからホテル施設につきましても、長期低利の資金がないことが現在のホテルにおきます宿泊費の高いことの一つの理由であると考えておるのでありますが、現在におきましては、これはホテルだけに限らず、戦前に見ましたような長期低利資金が殆んど得られないというのが実情でございます。併しこれにつきましては従来も資金運用部資金につきまして、戦前と同様にホテル施設にこれを貸出するというふうなことも折衝をいたしました。従来はGHQの方針もありましたが、又政府としても一応こういう方面について関心はありましたけれども、實際問題としてなかなかそういう方面に廻すことが困難であるというふうな事情で実現を見なかつたのであります。併し従来一部のホテルに對しましては、対日援助見返資金を出したことがございします。又この二月末には神戸のオリエンタル・ホテルに對しまして六千万円を開発銀行から貸出しを実施いたしましたのであります。二十七年度におきましては、一応普通の銀行融資以外に

考へ得るのは、やはり開発銀行のみであります。これにつきましては運輸省としまして、ホテル施設が非常に不足しておつて、緊急を要する箇所、東京、横浜、大阪というふうな場所につきましては、具体的な計画を持つておるホテルに對しまして、開発銀行からの融資をすべく経済安定本部とも折衝を重ねておつたのであります。この点につきましては実はなかなか意見が合いませんでしたが、併し最近におきましては、大体了解を得まして、先般政府資金の融資、政府資金の運用方針というものが閣議決定を見たのであります。が、一応この閣議決定を見ましたものの中にはホテルに事業というものが入つておらないのであります。その後折衝によりまして、閣議決定を見ました各種の事業と同等のウエイトを以て、こういったホテル施設が不足しておつて緊急に整備する必要がある場所のホテルにつきましては、同じようなウエイトでこれを考えるようにといふふうな指針を開発銀行のほうに経済安定本部から出してもらつたような次第であります。是非ともこういう場所につきましては、二十七年度において開発銀行からの貸出を実施いたしたいと存しておるような次第であります。なお全般的に御承知の通り昨年の秋、設備資金の融資抑制を政府の方針としてきめましたので、その後は設備資金に對しましては、各銀行が緊縮方針をとつておりますので、ホテル等の施設に對しましては殆んど出ておらないのであります。併し最近におきましては、或る程度これを緩和するという機運も出ておりますので、私どもとしましては、この機を逸せず、従

来より以上にホテル施設等に対する融資斡旋というふうなものを強化して行きたいと存しております次第であります。

○高田寛著 今融資斡旋の問題については、国際観光ホテル整備法の中には、運輸大臣が設備の改善の命令を出したときには融資を斡旋するというふうなことも書いてあるものであります。が、その様で今までの融資斡旋をしたような具体的例はありません。

○説明員(岡嶋大治郎君) 従来いたした融資斡旋は、ホテルの新設或いは改良というふうな場合でありまして、ホテル整備法に基いてあります。運輸大臣が改善の命令を出した場合には融資斡旋をするものとするという條項を発動して融資斡旋をしたものは、今のところございません。

○高田寛著 それから又旅行費用が高といふ問題で、日本の乗用自動車の運賃が高過ぎるという問題も聞かされたのですが、こういったものの運賃が安くなる方向に何か特別の処置を講ぜられたことがあるか、又今後何か考へておられるか、その点を一つ……

○説明員(岡嶋大治郎君) 今お話のとく、確かに日本の自動車の料金、特にハイヤー、タクシーの料金が非常に高いといふことが言われております。特に従来乗用車が不足しておりました関係で、非常に程度の悪い車を使う、そのために遠乗り等をいたしました場合に、非常に快適でないというふうな非難もあつたのであります。この点につきましては、御承知の通り最近外車も大分さういふ方面に廻りました。又さういふ外車が廻ることによつて、或る程度経営も合理化されて来るので

はないかと私も考へておるのであります。具体的にこのハイヤー、タクシーの料金を今すぐ下げるといふようなことについては今案を持つてはおりませんが、今後自動車局等ともよく連絡いたしまして、いいサービスを提供だけ安く提供できるように努力したいと思ひます。

○高田寛著 いま一つ、従来観光の面で非常に困つていたホテルの少いという問題、これに関連して、接収されたホテルがだん／＼と解除されて来ているのであります。今後の解除される範囲内で、その点を御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(岡嶋大治郎君) 接収ホテルの解除問題につきましては、私ども大きな関心を持ちまして、従来接収の任に當つておりました外務省ともよく連絡をとつて仕事をいたしておるのであります。現在までの実情を御報告申し上げます。接収ホテルには御承知の通り二種類あるわけでありまして、一つは、いわゆるビレットとしてアメリカ軍の宿舎に使つておるホテル、それから一つはレスト・ホテルと俗に呼ばれております。この二つの種類があるわけでありまして、これにつきましては、現在まで外務省が向うと折衝し、又日本側でいろいろ協議いたしましたところを簡単に御報告申し上げます。レスト・ホテルは従来アメリカ軍が要求いたしました、日本の政府として特別調達庁がホテルのオーナーとサービスの提供についての契約をいたしておつたわけでありまして、これにつきましては、現在のところは一応講和條約が発効いたしましたときにその契約は無効になる、

こういふ解釈をとつておるのであります。その契約が現在大体四月一日から六カ月間更に延長する契約をいたしておりますが、この契約にかかわらず、一応講和條約発効と同時に無効になる、その結果さういふホテルにつきましては、その後は米軍と個々のホテルとの間における自由契約によりまして、向うが欲しい場合にはオーナーと協議する、さういふことになるわけでありまして、それからいふゆるビレットにつきましては、従来その施設のみを接収いたしておつたわけでありまして、施設を接収いたしました、アメリカ側が直営する、さういふ形をとつておつたのであります。これにつきましては一応原則としては、やはり講和條約、行政協定によりまして、できるだけ早く返す、さうして講和條約発効後九十日以内に若し必要のある場合には協定を結ぶ、さういふことになつておるのであります。ところが現実の問題として、このビレットにおきましては、大部分のものが長期滞在しておるわけでありまして、適当な宿舎があれば明けることができるわけでありまして、併し例えば東京等第一ホテル、或いは丸の内等がこれになつておりますが、御承知の通り第一ホテルにつきましても、六百数十の部屋を持つておる大きな所に殆んど一ぱい入つておりますので、現実の問題として、講和條約発効後九十日以内に全部が宿舎を整備されて移るといふことはできないのじやないかという見通しであります。若しそれができない場合には果してどうなるかということでありまして、これにつきましては、行政協定では九十日以内に新しい協定を結

ばなければならぬということになつて
おりますが、ところがあの行政協定を
表いたしましたときの交換公文で、ど
うしても九十日以内に協定が結ば
ない場合には、その継続使用を認めて欲し
いということをアメリカ側から要望し
て、日本側がその要望に応ずるとい
う回答を公文で出しておられるわけであり
ます。でありますので、若しそういう事
態が起れば、私どもの希望としては、
講和條約発効後九十日たちましたなら
ば、若しどうしても向うが使う場合は
やはり契約によつて欲しいと思つて
おりますが、併し今のところ契約
で行けるかどうかというところはちよつ
と疑問であります。契約で行かん場
合にはどうするかと言いますと、結局そ
うなりますと、法律による強制力が必
要になつて来るわけでありまして、新ら
しい施設の取用法というふうなもので
これを強制使用するというふうなこ
とになるのぢやないかと思つてお
ります。併し私どもは外務省と更に折
衝しまして、できるだけ早くそういう
ものを移すように努力する。それから
實際問題として移る場所がないとい
う場合には、現在私どもが聞いており
ますところでは、向うに接収せられてお
りますビルディング等におきましては、
むしろ向うに使用してもらふことを希
望しておられるというふうな所もあるや
に聞いておるのであります。そういう
所でも見付けまして、移り先を見付け
て、そして現在の接収せられておる
ホテルが営業の開始できるように持
て行きたい。又どうしてもそれが不可
能な場合におきましては、講和條約発
効後九十日たちましたならば、契約に
よるものに切替えて行きたい、こうい

う考えを持つておるのであります。こ
ういう考え方で今後外務省と折衝い
たしたい、こう考えております。
○岡田信次君 観光地が發展すると、
非常に自動車に便するところ、と
ころが今日本の日光にしろ箱根にし
ろ、自動車の駐車場であるとか、車庫
であるとか、そういう設備が一つもで
きておられない。これに對して政府とい
うか、観光部ではそういう設備の指導
なり、或いは助成なりを對してどうい
うお考えを持つておられるか、伺いた
いのです。
○説明員(岡嶋大治郎君) 主として自
動車のパーキングの場所とか、車庫と
か、そういう問題でございます。今
お尋ねのありました主要なる観光地に
おきましては自動車の問題につきまして
は、実は私どもも非常に大きな関心を
持つております。例えば箱根の国立公
園等におきましては、春秋のシーズン
には私どもが一年間調べましたところ
によりまして、例えば秋の十月の一番
盛りの日曜日等におきましては、約千
七、八百ぐらいの自動車があつたとい
つております。富士屋ホテル等の附近
におきましては、自動車の通り抜け等
も非常に困難でありまして、道に自動
車を置くためにあつたといふような実
例もあるものであります。こういう実
例は一番ひどいのは箱根であります
が、日光等につきましても或る程度そ
ういう事態が起きております。この点
につきましては、私どもは主としてそ
ういふ施設をいたします厚生省、或
いは建設省等と従来連絡をいたしまし
て、適當な施設を要望いたしてお
るのであります。御承知の通り例え

日光等につきましてはすでに不十分で
はございませんが、或る程度そういう
たパーキングのスペース等を作つたこ
とがあります。又集團施設をいたしま
して、湯元附近に現在盛んに毎年厚生
省が補助金を出してやつております
が、そういうた集團地区におきまして
は必ず自動車のパーキングのスペース
を十分考へるというふうな計画を取り
入れてもらつておるのでございます。
ところが非常に面白いと言いますか、
非常に困つた現象は、日光等におきま
しては折角そういうたパーキングのス
ペースを作りましたが、例えば観光の
バス等がそこになか／＼とまらな
い。それはどうしてかと申しますと、バ
ス業者が、或いは観光業者が土産品
と結託いたしまして、土産品の店の前
にとめるというふうな事態が非常に起
きておる。そういうふうなことで実
はこの一週間は前にもいろいろシ
ーズンにおきまして旅行の実情を調べ
官を派遣したのでありますが、日光等
におきましてそういうたことが非常に
行われておつて、交通妨害にもなる
し、折角作りました自動車置場が余
り利用されておらないといふような
報告を受けたのであります。こういうた
は府県の担当官ともよく連絡いたし
るようによつて指導して行きたいと考
えております。又今後そういうた旅行
の実情に應じて集團施設地区が計
画せられます場合、又道路の改良計
画が行われます場合にも、十分自動
車の交通というものを考慮に入れて計
考するようによつて行きたいと
考へる次第でございます。

たいのは、政府から道路整備特別措置
法というのが提出されておつて、賃取
り道路とかいうことになつておるの
ですが、どうも天下のハイウェイを賃取
り道路というのはおかしいので、もし
る観光地域とか、観光とかいうふうな
ことで料金をとるのならいいのです
が、これに對して観光を担当してお
れる間嶋さんのお考えを一つ伺いた
いのです。
○説明員(岡嶋大治郎君) 道路整備特
別措置法によりまして、現在建設省で
賃取り道路の計画をいたしておるの
であります。これにつきましては、賃
取の打合せをいたしたこともござい
ますが、今お話のような点につきま
して、実は私どものほうと必ずしも意
見が一致しないのであります。私も
は賃取り道路を作る場合には、従来道
路がなかつたようなところに新しく
作るような場合に取るのがこれが建
じやなからうか。現在の道路を改良し
たとか、或いは一部舗装したとかい
ふようなことで料金を取るというのは
よつとおかしいぢやないか。道路の改
良や舗装というのははかの経費で全
的に相対行われておることでもある
し、ただ舗装や改良して一部よくな
つたからといふことで料金を取るとい
ふことではその土地の人が納得しない
ぢやなからうか。又そういうた特別な
資金によりまして道路の整備をやる
いうことになりますれば、観光道路
ごとく普通の予算ではやれないよう
なものをやるということがこの趣旨に
合つておるのぢやなからうかといふ
なことを実は主張いたしたのでござ
います。建設省としましては一応建前

そうだ。併し實際問題としてはいろいろ
な問題もあつて必ずしもそういうた
原則通りには行かない、こういうこと
を言つておるのであります。そこで結局
まだ確定はいたしておりませんが、例
えば二十七年に考へております賃
取り道路にしましては、箱根の国立公
園におきましては、箱根の南側に
なりますか、箱根峠が長尾峠に行きま
す、現在道路がない所ですね、あ
う所が計画されております。これを観
光道路として第一に着手すべきかど
うかは疑問であります。併し賃取り道
路としては一応意味があるのぢやな
からうか、こういうふうな考へてお
るわけでありまして、併し更にあの附近で小
田原熱海間、伊東下田間というふう
なものも一応改良舗装をやるという
なことで候補に上つておるのであり
ます。私もどうもしまして、こういう
所を改良、舗装は勿論優先にやつても
いいのであります。併し果して道路整
備特別措置法による賃取り道路とし
て適當なものかどうかということに
ついてはちよつと疑問に思つてお
ります。
○岡田信次君 運輸大臣にちよつと
伺いたしたいのですが、今の道路特
別措置法に關連しまして、政府が或
程度の資金を用意しておられるとい
ふことになつておられますが、むしろ道
路運送法の中の一般自動車道路なり、
或いは専用自動車道路というものを私
企業に奨励する必要があるはしない
か、国のハイウェイというものは飽
くまで無料で提供するという原則に則
すべきだと思つておりますが、運輸
大臣のお考えを拜聴したいと思ひま
す。

○国務大臣(村上義一君) この前にもこれに関連した質問を受けたのであります。今銀光部長が申述されましたこと、現在道路がある所を非常にショートカットで行くとか、例えば山を迂回せねばならぬ場合比較的短い隧道を掘鑿して、そうして短距離に平坦な道路で通過ができる、或いは又河川のために迂回してあるところを最も短距離に橋梁を架設したために道路ができる、こういう場合、これに資取りといふものが適切だと自分は考える。御説のごとく民間事業でこういう場合には成るべく実行するといふことが望ましいと私は思つております。政府がいやしくもやるという場合にはこれは資取りでなしに、とにかく一般公共の用に供するといふのが本当なところでありまして、なお大工事計画につきましてでありまして、こういうた非常な巨額の経費を投じて作るということは、その資金は如何なる面から仰ぐとしまして、よほどこれは考慮せねばならぬ問題だと思つておるのであります。現に相当な道路がある場合、むしろこれを拡大することが望ましいじやないかと自分は考へておるのであります。現在水陸交通の面から考へまして、国家の要する費用は頗る大きなものがあると思つてあります。緩急の度を図つてこれを処理して行かなければならぬ。絶対的に申せばそれはないよりあることは結構だと思ひます。他の要望とよく考慮して緩急を誤まらんようにして行くべきだと考へております。

○高田寛君 一つ運輸大臣に伺います。我が国の銀光事業は講和條約も締結され、その効力も近く発生して、いよいよ本格的な国際銀光事業の活動期に入る待望の時期を迎えることになつたのでございしますが、このときに當つて政府としていろいろこの事業を監督し、指導し、一方強力に助成するといふような意味で、政府機関としてもこの中央機関を相當に強化すべき時期であると思つております。いろいろ行政簡素化といふことが強く叫ばれており、これには私も全く同感であります。併し特に今後の事業として力を入れるべき方面については、又それに必要な機構を整えておかなければならぬ時期だと思つておるのでございします。今後の行政機構面についても新聞の伝うるところによると、初め運輸省には銀光局を作るといふ案があつたが、その後新聞の報じておるところでは、これが消えてしまつておるといふようなことで、この点私も不思議に思つておるのであります。運輸大臣としてこういう銀光行政方面をもつと強化するといふようなお考えをお持ちでいらっしゃるかどうか、大臣のお氣持を一つ伺ひたいのであります。

○国務大臣(村上義一君) 銀光事業につきましては、御指摘のごとく今講和に直面しまして、是非とも諸外国の銀光客を誘致いたしまして、一つは世界の平和に寄與する、一つは我が国の財政経済に貢献するといふことは頗る肝要なことであると思つておりました。従つて私として銀光事業に最善を盡そうといふことにつきましては、もとよりその覚悟を持つてゐる次第であります。今また銀光問題についてお話がありました。現在銀光部というものがあつたが、これを少くとも銀光局にするといふことは私として極めてその意味から言つても大事である、必要であると思つておるのであります。今講和を目前に控えて銀光部を銀光局にする、そうして適切な施設、指導を行なつて行くといふことは私は必要なことであると思つておるのであります。ただ行政簡素化といふような趣旨から一面的に部を廃止するといふことに相成りまして、そのために銀光部を現在のままに置くといふことはできないので、或いは銀光監或いは銀光主任官といふような制度に変える、扱いは少しも現在と変らぬのであります。が、こういった名称に変わるということでも今政府の議は殆んどまとまつておるのであります。近くそれ／＼各省の組織法の改正法律案が国会にも提出されるはずであります。御指摘のごとくこの制度の簡素化といふことは最も必要なことでありまして、極めて或る面においては歴大となり、極めて水膨れになつておられますので、この機構を平和と日本にふさわしい機構に還元して行くといふことは、これ又お示しのごとく必要なことであると思つております。併しその趣旨とは別に平和に對応して今日日本として力を入れなければならぬ事業を指導育成する助長行政機関、或いは監督行政機関といふものを持つて行くことは頗る必要であると思つておるのであります。これは遺憾ながら問題を他日に期せんければならぬ状態に運輸省は置かれておる次第であります。

○高田寛君 今伺つた情勢ではどうも私は心細い、もつとこの平和日本のため、又日本の経済復興のため必要であるといふ事業のために、やはり機構もそれに即応した一般行政簡素化の時期であつても、必要なものはそれに即応した強力なものを作るといふのでなければならぬと思つてございします。これは別にまだ政府原案が提出されたわけではありませんから、いづれ法律案の提出されたときの審議に譲ることにはいたしまして、私の質問は一応これで打ち切ります。

○小野賢君 ちよつと関連して伺つておきたいのです。銀光関係の問題について……只今高田委員から銀光事業に関する機構の問題にお触れになつたんですが、その問題は又追つての機会といたしまして、現在内閣に銀光審議會と申しまして、銀光事業に関する基本方針を審議する機関があると思つておるわけですが、これは内閣の閣内閣のときでして、銀光審議會のごときものはこれを法律に基いた制度として作ることがいいのではないかと、いろいろなことが参議院でも論議されて、その結果政府も受入れて只今のような制度化を行なつたものと記憶いたしております。今回の行政機構の改革に伴ひまして、銀光に関する行政機構そのものが今運輸大臣からお話になりましたような状態になつておるわけでありまして、銀光審議會のごとき審議機関はどういうお考えで御措置にならうとされておるか、この点について関連して伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(村上義一君) 只今内閣に存置しております銀光審議會は、今回の機構改正につきましてもそのまま継続することに相成つております。併し現在のところ相当欠員があり、又改選を要するのであります。従つて今その充実する顔触れについて審議を進めつつあるという現状であるのであります。

○委員(山縣勝見君) 他に御質疑はありませんか。

それでは本日本会議において運輸大臣に對して緊急質問が行われたのであります。當委員会としては重要な問題でありますので、日航のよく星号の遭難につきまして、政府より補足の説明を受けたと思ひますが、或いは今大臣からのお話で、皆さんのほうから御質問があればお答えをいたすようにいたしたいとの話もあります。如何でありますか……ちよつと速記を止めて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記を始めて下さい。

それでは次に気象業務法案を議題といたします。政府より提案理由の御説明を願います。

○國務大臣(村上義一君) それでは気象業務法案を提案する理由についてお聞き取りを願いたいと存じます。

御承知のように我が国は台風、地震、津波、冷害、早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まして、災害の防止及び軽減を図り、或いは進んで気象の調査を行なつて電源の開発に資するなど、産業の興隆に寄與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勿論必要であります。これと共に気象業務の基本制度を確立しまして、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るのであります。我が国も講和條約署名の際に、講和條約発効後六カ月以内に加入することを宣言しております。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ものであります。

以上のような理由に基きましてこの法律案を提案した次第であります。が、なおこの法案には、大体次のようなことが規定されてあるものであります。第一に、観測関係といたしまして

は、先ず中央気象台以外の機関の行なつてゐる観測については、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共に、観測網の確立のため必要があるものと認めらる者から報告を受けるように規定し、又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、予報関係といたしましては、一般予報や警報のほか、船舶、航空機に對しましては、特殊な予報、警報を行ふなどの中央気象台の義務付けを規定すると共に、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。

以上がこの法案の主な点であります。が、気象による災害の予防を図り、気象を利用して産業の興隆を図るなど、公共の福祉を増進するためには是非ともこの法案が必要でありますから、何とぞ十分御審議下さいまして、速かに御可決賜ひますよう、お願いする次第であります。

○委員長(山縣勝見君) この際お諮りをいたしますが、気象業務法案の今後を審議に資しますために、当局からお手許に差上げてあります資料についての説明、或いは所管業務の概要について説明を求めたいと思ひますが、如何でありますか。

〔異議なしと仰る者あり〕

○委員長(山縣勝見君) それでは中央気象台長。

○政府委員(和達清夫君) 只今の日本の気象業務につきまして簡単に御説明申し上げます。

日本の気象事業は、その機構は中央気象台がこの中枢になつておりました。その下に五つの管区気象台、四つの海洋気象台、五つの地方気象台、それに百三十の測候所、八つの航空測候所、そのほか附属機関があります。又千五百ほどの気候観測所があります。それでやつております仕事を簡単に申し上げますと、先ず第一が観測をすることでありまして、この観測は気象が主であります。地球物理に關係してあります地震とか、海洋とか、地球磁気とか、そういうようなものを観測いたしております。又この観測の結果は、国土開発その他一般産業に利用されるのであります。又この観測結果は気象台の大事な仕事であるところの予報とか警報を出す基になつております。

この予報とか警報とか申しますものは、いわゆる天気予報であります。この内容には長期予報とか、洪水のための警報とか、火災の警報とか、或いは鉄道、電力、農業といういろいろな種類のものを持つております。なお気象だけでなく、近年は地震、津波の警報というようなものもいたしております。なお気象台ではこの仕事をするために器械を、つまり気象器械を檢定するといふ仕事をいたしております。これは最近計量法ができたが、これとこの気象台の器械を檢定するといふことについては、計量法にまあ除外例のようなのが設けられました。運輸大臣がこれを行つておりました。

なつております。なお気象台の仕事は申すまでもなく非常に國際的の面が多いのであります。以前にはIM O、つまりインターナショナル・メテオロロジカル・オーガニゼーションと

いう國際氣象機關といふものがございまして、我が国も加入しておりました。これが戦争でそこからあつたわけですが、現在はこの國際氣象機關はWMO、ワールド・メテオロロジカル・オーガニゼーション、つまり世界氣象機關といふものになつております。これに先ほどもお話がありました。我が国も当然将来加入をされるべきものであります。現在におきましても、すでにWMOの仕事は中央気象台は分担いたしておるのであります。

それはこのアジア地区の大陸放送と言つて、このアジア地区の日本附近の氣象の情報を無線で放送するといふ仕事を受持つておるのであります。なお現在この我が国の氣象が行政協定の第八條によつてまあ協定を結ぶことになつております。それを簡単に言いますと、四項目ございまして。観測と、資料と、それから資料を通報すること、それから地震とか津波とかに關すること、この四項目になつております。

この細かい細目の協定を只今予備作業班でいたしております。なお附加しますことは、現在中央気象台ではマールカス島、即ち南鳥島におきまして氣象観測を行なつておりますが、このマールカス島は我が国の領土ではございせん。で只今は米國とドル契約によつてこれを行つております。その只今の契約の期限は本年七月まででございます。大体これだけのことを御説明申し上げます。

○委員長(山縣勝見君) 何か本件に關して御質疑がありましたら……氣象業務法案に關して、或いは氣象關係に對して御質疑はありますか。折角氣象台長が見えておりますから……。

○高田寛君 ではこの法案の今御説明を伺つたのですが、私の一つお尋ねしたいことは、ここに内容に規定してあるような事柄は、従来それ／＼個々の法律や命令などで規定されておることをこれに總合して、一括して規定されるという御趣旨なのか、或いは従来これ／＼法律も規則もなかつたのを新しく作るという御趣旨なのか、最初にそこだけ一つお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(北村純一君) お答えを申し上げます。従前氣象につきましては、氣象事業令と申します勅令がございまして、それによりまして氣象關係の仕事は大体やつて参つたのでございまして、これが旧憲法時代の獨立勅令と言ひますか、そういうような性質のものでございまして、昭和二十二年の末に失効いたしました。その後それに該當するような法律案の起草が遅れておりましたために、今日まで法的には放置されていたような状態になつておつたのであります。その穴を埋めるというふうな意味合いで今度の法案を作りましたので、仕事の内容と言ひますか、法案の内容は殆んど現在やつておる仕事から余り離れないようなことを書いておりますけれども、現在ありますところの法律を集めるといふふうな意味ではございせん。

○小泉秀吉君 中央氣象台並びにその統轄した關係氣象台以外に、何かこれに類似したようなことをやつておるものがあるのですか、民間かどこかに……。実情を伺ひたい。

○政府委員(北村純一君) この法案を起草いたしましたのも、法的に空白状態を伺つたのです。従前氣象につきましては、氣象事業令と申します勅令がございまして、それによりまして氣象關係の仕事は大体やつて参つたのでございまして、これが旧憲法時代の獨立勅令と言ひますか、そういうような性質のものでございまして、昭和二十二年の末に失効いたしました。その後それに該當するような法律案の起草が遅れておりましたために、今日まで法的には放置されていたような状態になつておつたのであります。その穴を埋めるというふうな意味合いで今度の法案を作りましたので、仕事の内容と言ひますか、法案の内容は殆んど現在やつておる仕事から余り離れないようなことを書いておりますけれども、現在ありますところの法律を集めるといふふうな意味ではございせん。

態になりましてから、特に例えは氣象観測施設というふうなものが各地で次ぎ次ぎと創設されます。而もそれが格別の法的な規制を加えられておりませんために、お互いの連絡のないところの施設がたかさんでございまして、その施設から得られますところの成果と申しまして、そういうふうなものが、その設備された基礎、技術的な基礎が不揃いであるために、有効的に利用されないという欠陥が顯著になつておるのであります。現状におきましては、中央氣象台の所管の観測施設が約千五百ございまして、その他の官庁公共団体、或いは私設の観測所というものは約五千を越えておるといふふうな実情でございまして、これらの観測施設から得られますところの成果をお互いに有効に有機的に連結してやつて行きたいというのが一つの例でございまして、相当地な施設が各所にあると申上げられると存じます。

○小泉秀吉君 今のお話だと相当多数にあるのを原則として禁止するということになると、ただやめさせるというのですか、それこそ政府が収用するよりにするの、或いは適当に連絡が付けば、そういうものを現存させて行くというのですか、そういう点はどうかということなんです。

○政府委員(北村純一君) 御説明が足りませんで申訳ございませんでした。が、只今の観測施設の例は非常に多いのでございまして、決してこの観測を禁止するといふふうなことは考えておりません。ただ現在行われておりますところの観測のうち一般の公共の利益に非常に関係の深いところのもの、そういうものをこの法案の中では第六

條に特に詳しく書いてございまして、そういうふうなものにつきまして、中央氣象台の定めるところの技術的な基準に従つて観測をして頂く。その中でも特に重要なものはその観測をやられまして成果を通報して頂いて、中央氣象台の施設で得られました成果と合せて利用の途を講ずると、そういうふうな方面の規定でございまして、それからその他の予報とか、警報とかいふものにつきましては、殆んど中央氣象台以外にはそういうふうなものはございせんので、禁止するといふふうな規定がありませんけれども、これに触れるようなものは現状といたしましてはなないわけでありまして。

○岡田信次君 只今の總務部長のお話によると、ほうほうに測候所とか海の観測所とか、優良な観測所があるわけですね。その観測のやり方を中央氣象台の定める基準に則つてやるというお話なんです、そういうところの或る程度の設備が必要だとか、改善しなければならぬということになると思ひますが、それらに對して何か補助をするとか何かお考えになつておるのですか。

○政府委員(北村純一君) 大体この法案の細かい話になつて参りますけれども、技術上の基準に従つて観測するということにつきましては、これは観測しておるものは主として官庁方面が多いのでございまして、若干の施設改善と言ひますが、そういうために予算を増額しなければならぬといふふうな問題も起るかと申すのでありますが、こういう間の困難な事情に処しますために、この法案の中に経過規定を設けまして、例えば、大体一般には五年間といふふうな猶予期間を設けておりま

す。現在使つておりますところの測器というものが、観測用に使います測器であります、これが五年間ぐらいたちますと、非常に器音が狂つて参りますので使えなくなるというふうな現状でございまして、五年間のうちに順次使用しておきますものがその命数が盡きるに従つて取替へる、その取替へたときから技術的な基準に従はせるといふふうな方法にいたしまして、経費を比較のかけないでこの目的を達成したいと、こういうふうな考へておるのであります。従ひまして、直接そういう設備の改善といふために補助を出すといふふうなことは考へておりません。

○委員(山縣勝見君) 如何でしようか。法案の内容の審議に關しては、法案の内容の説明を受けた後に次回にいたすことに予定しておりますが、先ほどの資料の説明に關連する質問に限つて頂きたいと思ひます。

○小野哲君 實は運輸省設置法との關係をちよつと伺つておきたいのです。

○委員(山縣勝見君) 如何でしようか。法案の内容の説明を受けて、審議を次回にいたすときに一緒にして頂いたほうが却つていいのじやないかと思ひますが、よろしくございませうか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(山縣勝見君) それでは本件はこの程度にいたしまして、次回に内容の説明を承つた後に審議に入りたと思ひます。

といたします。御質疑のおありの方は御質疑を願ひます。

○岡田信次君 大体この道路運送車両法というのには施行されてからまだ一年にもならないのですが、一年にもならないうちに更にこれを改正するといふその理由というが、事情を先ず承わりたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) まだ一年にもならないのに又変更することは、當時の見通しが必ずしも適正でなかつたといふようなことで、甚だ申訳ないのであります、そういう根本的な改正でございまして、できるだけ自動車所有者の方に手続を簡易化するようになつて上げたいということ、それからこれは多少今の趣旨と変わりますけれども、或る程度実費の一部を負担して頂く、この二点でございまして、根本的な改正ではございせん。

○岡田信次君 それはちよつとおかしいので、この道路運送車両法を作るときには、利用者の非常に便利になるということが最大の主眼だと思ふのに、一年前にはそれを考へなかつた、今それを考へるといふのはこれは少しおかしいと思ふのです。

○政府委員(中村豊君) 十分考へたのでございまして、やはり実施して見ると、まだそこまで思ひ及ばなかつた。そこで車両の検査と登録につきまして昨年通して頂いた案は、余りにも正確を期し過ぎるために手続がどうしても重い感じになつたのであります、それを実施の結果に基いて車の種類、性能といふようなことに區別いたしまして、登録或いは検査の制度を簡易化したといふわけでございまして。

○委員(山縣勝見君) 次に道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題

ずの間にどういふ具体的な変化があつたか。根本的には利用者の便といふことを考へておられた、今も考へておられるといふふうに承して、それではこの一年足らずの間にどういふ具体的な事実があつたがために改正しなくてはならぬかといふことを伺ひたい。

○政府委員(中村豊君) 先般大臣から提案理由の説明のときに申上げたのでございまして、現行法は余り各種の車両について一律的に規律しておりました。例えば原動機付自転車とか、軽車両といふものについても検査制度をつていたのであります、これは自転車にモーターをつけてはたゞ／＼するといふようなああいうものとか、軽車両についてまで検査をしてやかましくやる必要はないのじやないかといふので、今回はこれを廃止したい、こういうことを考へたわけでございまして。又軽自動車、普通代表的なものはスクーターでございまして、あれについても登録制と検査制という両方の制度をつていたのであります、スクーターもそれほど危書を、保安上に問題になることもありませんし、又これを自動車抵当法の抵当の目的にするにはいたしておりませんので、検査制度と登録制を廃止しよう、こういうことになつたのでございまして。

第三番目には小型自動車の中の二輪のものにございまして、これについては検査、登録制両方ともつておるものでございまして、検査制度はこれは車両保安の見地、或いは事故防止の見地から勿論維持して行くのであります、自動車抵当法の目的にはしておりませんので、登録制は廃止しようといふことになつたのでございまして。その他の自動

車については従来通り検査、登録両方の制度を維持して行くことにしたわけでございます。今申上げましたように車の大きさ、馬力、使用目的、性能というような点からおのずから軽重があり、それに応じて検査、登録の制度をだん／＼と簡易化したというわけでございます。

○植竹春彦君 この法律案について専門員として調査しておられることがあれば、その意見も参考のために聞き取っておきたいと思ひます。

○専門員(古谷善亮君) 専門員といはしまして、法律案の出ます度に調査報告を申上げるのがよいのであります。が、時間の都合等も御審議の点で考えますので、実は今国会におきましては、その都度刷物にいたしましてお手許に差上げることにしてございまして、従ひまして、この案件につきましては、気の付きました点を刷物にして差上げてございまして、只今お話に出ましたので簡単に申上げますというところ、大体におきまして事務を簡素化いたしましたというところ、それから検査証の期間を短くしたり、長くしたりしてある点、並びに手数料の点、この三点が改正の要点と考えますが、いづれも実際即した点で妥当であるものと考えられます。と申しますことは、検査証の期間を短くいたしましたのは、お客を取扱つておられる自動車検査を短くしておられるのでございまして、これは安全度を高めるという趣旨と考えます。又その他のものにつきましては二カ年としておりますが、これは自家用でありますので、まあ御本人が相当気を付けられるという点もありまして、一年間延ばしたとい

うことも適當であると考えるのであります。なお法案を一通り通読いたしました。現行法に一々当てはめて見ますという、若干の付いた点があるのでございますが、それは立法技術の点でございまして、私も調査員の立場で申し上げるのはいいか、或いは法制局が申上げるのはいいか、その点もよく存じませんので、法律案の細かい点の條文の点につきましては、省略させて頂きたいと思ひます。

○委員(山縣勝見君) 今専門員から、専門員のほうで調査いたしました点を申上げましたが、その他御質疑はございませんか。

○岡田信次君 今の検査ですが、旅客を運送する自動車は九カ月、貨物は一年、その他の自動車は二年となつておりますが、これには自動車の新しい古いということとはちつとも考えに入れていないのですか。

○政府委員(中村豊君) 新しい古いを考慮に入れたらと非常に複雑になりますし、なおその基準をどの辺に置いたらいいか、非常にむづかしいのでございまして。又新しい車は必ずよくて古い車は必ず悪いとも限りませんので、正確に言へば車をおろすからの走行キロによるわけでありまして、そういうことになるかと非常に法律的に基準を作ることが困難でありますので、遺憾ながら車の年式にはかわらなかつたわけでございます。そこで但し車の旅客、貨物とか、自家用、営業用という種類によつて検査の有効期間の最大限をきめておるだけでございます。ことによりましてありますので、検査の執行に當つて余りにも古くて性能が悪

くなつたものについては、検査有効期間を短縮いたして、実情に合せたいと思つております。

○専門員(古谷善亮君) お手許に刷物を差上げてございまして、事務的のことでございまして、私が調査の結果を御報告のかたわら政府の説明を聞くというところにいたしますというところ、御判断の御了解に入るのでございまして、如何いたしたしようか。その点伺いたいと思ひます。

○委員(山縣勝見君) 只今専門員からお話がありましたが、或いは審議の進捗のためにいいかと思ひますが、如何でありますか。

○委員(山縣勝見君) それではさうにいたしました。

○専門員(古谷善亮君) これは別に政策、方針に関するものでございませぬので、條文の事務的なことでございまして、私が調査の結果を御報告申すので、それにつきまして政府委員のほうから御答弁を願つて、その間答を委員の先生方がお聞きになり、その上御判断を願ひたいと思ひます。先ほど政府委員からお話がありましたように、軽自動車と小型の二輪は登録をしないことになつております。ところがその登録の基礎と申しますのは、昨年出ましたこの法律でたゞ行政上の処分であつて、これが對抗要件になつておるのであります。そこで軽自動車と小型の二輪は登録をいたしません、盗難等の場合には對抗要件を欠くことになるのじやないかと思ひます。これは現行法でもさうなつておるのであります。その軽自動車と小型の二輪というものを除くこと

によりまして、盗難等の場合に對抗要件を欠くというようなことはどういふふうに考えたらよろしいのかというのであります。これは恐らく車台番号の打刻に関する規定の適用がありまゝすので、やはり同一性は確保されるところに自動車を中心に改めるとございまして、その括弧の中に以下第二十九條から三十二條までを除くということがあるのでございます。この二十九條から三十二條までというのは車台番号を打刻する規定なんでございまして。でありますから、車台番号の打刻はやはり適用があるのだ。従つて同一性というものはこれで一応わかるのだ、こういうふうな考へて差支えないのかと思ひます。この点一つ政府委員から御説明を願ひたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 只今御質問のありましたその通りでございます。打刻の規定の適用があるものでありますから、それで同一性を確保しようとするわけでございます。

○専門員(古谷善亮君) 次に條文の整理の問題でございますが、今度は軽自動車検査がなくなつてしまふのでございまして。ところが六十條の七という現行法の規定を見ますと如何にも軽自動車検査されるかのようなふうな書き方であるのであります。これは條文の整理を要するものであります。その点政府委員はどうお考えかということをお伺ひたいのでございまして。

○政府委員(中村豊君) これは形として

てはこれを以下順次繰上ぐるというふうにするのがいいと思ひます。が、当然全部消滅するのでこのままにしておいても差支えないのじやないかと思つてこのままにしたわけでございます。

○専門員(古谷善亮君) ちよつと今のは私の御説明いたしましたので政府委員の答へが食い違つていふようでございますが、結局、もう一遍申上げますと、軽自動車というものが検査がなくなつたのでございまして。そこで六十條の規定と申しますのは、自動車検査証を交付するといふ規定なんであります。検査しました自動車に検査証を交付するといふ規定が六十條にある。その六十條の七号に、交付する検査証には自動車の種別を書くことになつてゐる。普通自動車であるとか小型自動車であるとか軽自動車であるとか、又は特殊自動車であるとかといふことの区別を書けということになつてゐる。区別を書くにも軽自動車といふのは検査がないのですから、区別を書くと言ふことすら必要がないのじやないか。ですからこの七号のうちからは軽自動車といふことは要らないのじやないか。これは極めて何と申しますか、字句の整理の問題で、つまらないことではあります。気が付きましたから申上げておきます。

○政府委員(中村豊君) 私の答へが誤まつておりましたが、先ほどの以下順次繰上げじやございせんので、七号のうちから軽自動車を削れというお話は御尤もだと思ひます。これは併し当然なくなるので、このままにしていても実害はないということになると

思うのでありますが、形としてはお話の通りでございます。

○専門員(古谷善喜君) もう一、二御質問したいと思ひます。今度の改正案で四十一條の六に「電気装置」を加えたのであります。四十一條の六と申しますのは只今は「燃料装置」だけになっております。その「燃料装置」の次に「電気装置」と及び「電気装置」とやつたのでございませう。電気装置と申しますことは、恐らくいわれる電気廻りと運転手が言つておられますものだらうと思ひますが、電気装置も自動車の装置の一つとして、自動車の保安基準にいたしておるわけでありませう。申し述べましたのが、四十一條の規定と申しますのは、自動車の装置と申すことをきめておる規定でございます。自動車というものはおおよそかく／＼の装置を持たなければ運行の用に供してはならないのだという事で、一、二、三、四とずつと二十項目挙つておるのです。その中の二項目に「燃料装置」というのがあつたのでございませうが、それだけでは足りないというので今度の改正法律案で「電気装置」というものを加えたのでございませう。この御趣旨は極めて結構なことだと思ひますが、これを加えましたために関係條文をいたしまして六十條の十一というところ、六十七條の二項の三というところを持つて行つて、何かやはり電気装置というものがあつたほうがよろしいのではないかと気がするものであります。私は技術方面の知識がございませんで、ここらは政府委員の御説明を伺われないとわかりかねる点なのであります。

○政府委員(中村俊夫君) 四十一條に

きめてございませうことは、自動車を動かすについて保安上の技術基準、保安基準と申しておりますが、それに適合しなければならぬというのをきめてございませう。最近の自動車の事故の調査を見ますと、電気関係が非常に多いのでございまして、実はこれがうっかりしていたのかどうか、或いは理由があつたのかも知れませんが、抜けておつたのであります。で、これは是非入れたらというので、只今御指摘になりました六十條及び六十七條は、これは申請いたしますときに、これ／＼こういう恰好の自動車であるというのを書いて出すのでございまして、これには非常に細かいことを書きまうと大変なものでございませう。四十一條で保安基準できめてありますことは非常に細かいことをきめてございまして、これは何と申しますか、自動車を本當に使うための保安上の基準であり、検査官或いは車を使うほうの技術者が知つておらなければいけないことでございませう。六十條に書いてないことが非常にたくさん四十一條には細かくきめてございませう。そういうことだもてございませう。保安基準としては是非電気関係を入れるけれども、六十條のようになし大きくきめてあるところには特に入れる必要もなからう、こういうものを入れて行きますと、例えばほかにも方向指示器がどうであるとか、ランプがどうであるとか、速度計がどうであるとか、全部書かなければいけないことになりませうので、わざと入れないことにいたしましたのでございませう。

○専門員(古谷善喜君) その次はお手

現われてゐるのです。ところがこの車両番号を渡されませうという、その車両番号があとでどういふ働きをするのかというのを伺つておいたほうがよろしいのではないかと申すのであります。と申しますことは、自動車は從來番号といたしましては、検査を受けませうという検査証の番号がございませう。登録を受けませうと登録番号があるものでございませう。ところが今度登録を受けないでい自動車が出て参りましたので、その登録を受けない自動車のつきましては、車両番号というものをやらせたいのでございませう。この車両番号というものは單なる整理番号であるのか、或いは車両番号が何と云うか、ものを言うというのか、口をきくというのか、あとで何か車両番号によつていろいろ行政上の措置が出て来るのかというのを伺つておいたほうがよろしいのではないかと、こういうふうに考へたのでございませう。

○政府委員(中村俊夫君) 御承知のよ

いても必要でございませうし、或いは地方庁その他車の数を勘定したり、又何か間違ひがあつたときに調査するときに、又例えば事故があらましたときにより車人が人を轢き殺すというやうなことはないかも知れませんが、自動車にはねられたというやうなときに、番号でも付けて整理いたしておきませう、非常に工合が悪いものでございませう。看板或いは整理番号というやうなことでは一貫したシステムによつて番号を付けるというにいたしておるのが車両番号でございませう。

○専門員(古谷善喜君) 改正法律案で

からお話の通りでございませう。旅客に運送事業と書いたのは、やはりバス、ハイヤータクシーというやうなものでございませう。トラックというものは運送の用に供する、これは自家用、営業用とあと全部でございませう。

○専門員(古谷善喜君) もう一点伺つ

ておきたいのですが、それは先ほど来し／＼申上げておられますやうに、小型の二輪車というものは登録がございませう。従つてこの改正案の冒頭におきまして「自動車」という中から「軽自動車及び二輪の小型自動車を除く」とはつきりやつておられますが、この除くという括弧書きのありますのは、「以下第二十九條から第三十二條までを除き本章において同じ」と書いてあるのではありませんか。この括弧書きの中は先ほども第二章だけの問題でございませう。従ひまして六十九條というやうな先のほうの條文になつて参りますと、小型の二輪も適用があるという論議ををの得んでございませう。そういたしますと、この六十九條の中で小型の二輪に適用があるというやうなことになるだらうという点について、御説明を承わつておいたほうがよいだらうという問題が起つて参ります。この六十九條という條文はどういう條文かと申しますと、検査証を返納する條文なのであります。検査証を返納したときには、登録がある自動車については、その登録簿にそれを書き込むというところが一項目出て参ります。小型の二輪は登録がございませんで、検査証を返納したときにもどういふやうな御処理をなさるつもりであるかというのを一応承わつておいたほうがよろしからう、こういうふうに考へます。

○政府委員(中村俊夫君) 只今のお話のように六十九條では検査証を返さした場合に登録を抹消するということが小型の二輪についてはございませぬが、七十二條に自動車検査記録簿というものがございまして、検査した車は全部記録簿を備えておまして、こちらのほうを抹消する、或いは返さされたという事項を記載するという事で整理をいたすことにするつもりでございます。

○専門員(古谷善亮君) 以上で私が気が付きました極めて細かい事務的な点でございますが、政府委員と問答いたしましたことによりまして、御判断を願いたいと思ひます。

なお実は一件あるのでございますが、これは法律問題でございますので、私もといたしましては、一応法制局の意見等を伺つてからにしないと申し上げるのは多少早しいし、又差し出がましいと思ひますので、この点は留保いたしておきます。

○高木正夫君 ただ一言質問申し上げます。軽車両の二輪小型ですが、これの登録廃止になつたことは非常に私進歩だと思つたのです。昨年大体私希望を申し上げておつたと思うのですが、ちよつと伺ひたいのは、普通の一般の自動車、その登録制度、これが現在うまくスムーズに行つていくかどうか、それからもう一つはつまり自動車の売買と申しますか、そういうことで商取引上に実益が相当あつたが、相当これは煩雑な制度だと思つたのです。それだけの煩雑な制度をやつて、商取引上に相当の実益があつたか、それだけをお尋ねしておきたい。

○政府委員(中村俊夫君) 登録の事務

がスムーズに行つていくかどうかという御質問に對しましては、御承知のように只今三月までの登録の切替えをやつておりましたので、この間実際の事務をやつております各都道府県の陸運事務所では、人手も不足でほう／＼、かなり応援を出したり、人のやり繰りをいたしまして御迷惑をかけた点があると思ひますが、これは全く過渡的な問題でございます。そう御迷惑を今後おかけすることはないかと存じます。ただ必ずしも窓口事務を扱つておる者が優秀とも申せませんので、いろ／＼研修をいたしまして、質を向上して御迷惑のかからないようにいたしたいと努力いたしておるような次第であります。

それから新しい登録制度になりましたので、売買その他便宜になつたかという御質問、これはあの自動車抵当法が車両法と同時に制定になりましたので、施行は本年度四月からになりましたが、これは非常に重宝がられて非常に利用されるかたが多いようでございます。まして、むしろこのほうは今後は窓口事務が間に合ふなくなるのではないかとと思われるくらい重宝がられておるやうに見受けております。

○高木正夫君 そのあの点ですが、自動車の販売業者なんかは非常に便宜らしいのです。ところが普通に自動車を持つた人がする場合には、余りほくほくせんようなことを言うのですが、これは私は詳しく知らんのですけれども、ちよ／＼業者からそういうことを聞いております。

○政府委員(中村俊夫君) 多少面倒になつたかと存じます。昔に比べて、實際自動車をお持ちになつて、事務上

から馬鹿々々しくなつたかとも存じませんが、例えば販売業者のほうも便利でございますし、お買いになるかたも抵当法が施行されません以前、例えば去年から今年にかけてのときでも、やはり新しい自動車を買おうというときには、特に月賦で買おうというやうなときには、現在の登録制度はなかなか重宝であるという話をほう／＼で聞いたことはございします。

○岡田信次君 今度の改正で以て自動車の検査手数料をこのことになつておりますが、大体道路運送車両法を執行するためにはちやんと予算がつてあるはずだと思ふ。特に二百円、百円の料金をとる、而もこれは相当巨額に上るやうにちよつと勘定してゐるので、特に料金をとる必要並びにその上つた料金の収支と申しますか、使途その他について伺ひたい。

○政府委員(中村俊夫君) 今回検査手数料をとることにいたしました理由は、一方においては国家が車両保安確保という行政目的からやる制度でございますけれども、他方から見れば自動車の使用者は検査によつて車両の保安度を審査してもらつたやうなことになるので、事故の危険をあらかじめ防止してもらへるという意味で受益者負担という原則に當てはまるのではないかと申すのでございします。そうしてこのやうな検査には、検査施設とか機械器具とか、人件費等相当な経費を要しますので、国家財政が非常に窮乏な折から、財政当局からの非常な要望もありましたので、一部分利用者のかたに負担して頂く、かようにしたわけでございます。大体検査関係の二十七年年度の予算見込は二億六千六百万円ばかりでございます。

○岡田信次君 今のお話の点からすると、運輸省の自動車局としてはこんな手数料は取りたくはないが、どこかからあれで以て止むを得ず取るというふうに聞かせるのですが、その点如何ですか。

○政府委員(中村俊夫君) 自動車局としては取りたくないというところではなくて、取らないほうが望ましい。(笑聲)併し或る程度先ほど申しましたやうに受益者負担という意味もあるものでございしますから、全部ではなしに一部分は負担して頂いても趣旨としてはそう無理なことではない、望ましいないが、我慢して頂く、かようなつもりでございます。

○岡田信次君 もう一言最後に申し上げておきますと、それだと余りこの道路特別措置法に對して積極的な反対はなさらないわけですね、できないはずだと思ふのです。

○政府委員(中村俊夫君) 道路特別措置法についてまだ御質問を受けておりませんので、詳しくこちらの考え方を申し上げなかつたのでございします。道路特別措置法につきましては、只今国会に提案しておりますやうな案で閣議が決定したわけでございます。あのやうな形であるならば必ずしも十分に望ましいとは申し上げられませぬけれども、まあ一応適當な制度であると考えられるのであります。その意味で政府として決定されたわけでございます。ただ私たちの心配されますのは、あのような條文になつておりましたも、その運用がどういふふうになるかについて非常に心配を持つておるのであります。まして、例えば具体的にどの道路を有料道路に指定するか、又その上に走る如何なる車両から如何なる料金を如何なる方法で取るかというところに危険を持つておるのでございまして、果して伝えられるやうな伊豆半島であるとか、或いは京浜第二国道であるとか、そういうやうな道路を指定するのであれば、全くあの中に規定されている條文の趣旨に相反するのでございします。例えば有料道路の選定の基準としては、その道路以外に適當な道路があつて必ずしも有料道路を通行することを強

制されるものでないことというような趣旨がございすけれども、伊豆半島の道路のごときは他に適當な道路は全くございせん。又京浜第二国道のごときは形式上橋梁改修はされてございせんけれども、いまいそでございすけれども、實質的には数年前から頻繁な自動車の交通の用に供されてございすので、そのような実施の運用に當つて我々は非常に心配を持つものでございすけれども、條文そのものとして我々としてもあの案に特に大きな異論を持つておるわけではございせん。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑ありますか……なおついででありますから申上げますが、この道路特別措置法案につきましては明日十時から建設通合委員会がありますから、十分その席上で御質疑をお願いいたしたいと思つております。

○小野君 ちよつと簡単なことなんです、六十一條の「自動車検査証の有効期間は、一年とする。」というのを今回政府の法案では改正されることになるわけですか、旅客自動車のほうを九月月としたというのはどういふうな理由なんですか。

○政府委員(中村俊夫君) 旅客自動車の中でも乗用車はハイヤー、タクシーでございすが、非常に現状としては古い車が多うございまして、營業に使用されております三万五、六千、そのうち一万二千ぐらいは一九三六年ぐらいのもので十六年以前の車でございすし、東京附近のタクシーにお乗りになりまして、しばしばぶつかりますように、非常にあぶないと思うのございす。又事故も比較的多うございす。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑ありますか……なおついででありますから申上げますが、この道路特別措置法案につきましては明日十時から建設通合委員会がありますから、十分その席上で御質疑をお願いいたしたいと思つております。

す。それからバスにつきましては終戦後車が非常によくなくなりましたので、依然として事故がこれ又御承知のように多うございまして、運輸省としてもいろいろ指導してございまして、この三年間ほどの間に逐次減つてはおりますが、まだ安心の程度には至つておりません。極く最近東京とそれから神奈川県あたりのバス会社殆んど全部に亘りまして立入り検査をさせたので、例へば電鉄会社の経営しておられまうようなところは比較的いいのでございすが、会社の数にして半数以上も一般のバス会社と申しますか、余り大きくないようなところは整備状況も運転手の訓練もよくございせんので、やはりかなりあぶない点がございすが、この点につきましては製作業者につきまして、最近逐次呼んで警告を発しておりますが、やはりできることならば半年としたい。例の四國に因鉄の大きなバスの事故が起りましたあとで、T.S.の司令官でありますミラー大佐が非常に長い書面を運輸大臣宛に寄つて、その中でも自動車の検査はできるならば四半期ごとにやれ、少くとも半年に一遍やれということをお告して参りました。半年にするというのを研究したのであります、一年を半年にするのはちよつと行き過ぎだと思つて九月月、こういうように出した次第でございす。

○小野君 検査証の有効期間を減らすという考え方が保安上妥當であるということは私も同感なんです、それと関連と申しますか、別途の方法で考えなければならぬことは、耐用年数の問題があるのじやないかと思うのです、現在旅客自動車或いは貨物自動車というふうに車両によつて耐用年数も異つておるのではないかと思ひますが、できるだけ新しい車両に取替えて行くように進めて行くために償却年限を短縮して、いわば特別なやり方をして行くということも考へ得るのではないか、そういうふうな点で車両の保安上の関係から有効期間を短縮されるという行き方をおとりになるのと同時に、償却年限をできるだけ短縮して、合理的な経営を促進して行くというふうな方面から何らかの御研究をされておられますかどうか、この点を併せて伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(中村俊夫君) 自動車の耐用年数を幾らにするかということとは非常にむづかしいのでございすが、只今の御質問の御趣旨は恐らくその税法上の措置として耐用年数を成るべく短くして、償却を短かくしたならば車の交換が早くなるわけですが、従来自動車は御趣旨だと思つて、従来自動車は確か……ちよつとこの点違つておるかとも知れませんが、償却を五年と考へておつたと思ひます。この点違つておりましたら取消しますが、四年半に去年から短縮したのじやないかと考へておりますが、併し常識的に考へて、自動車を二年か三年で償却してしまふというのはこれは少し無理な話だらうと存じます。五年ぐらいはまあ常識的な数字ではございすけれども、いろいろと日本の例を乗用車を五年で償却しろということは、實際のこれは自家用にお使いになりました場合でも、營業用にお使いになりました場合でも、少し早過ぎるのじやないか。税法上の取扱ひとしては別の見地からこのくらいが必要であるかと思ひますが、いろいろ

技術的にも又經濟的にもこの二年間はいろいろ研究はいたしておりますのですが、はつきりした結論は実は出ておりませんでございす。

○小野君 實は私も中村整備部長がお答えになりましたような点を主眼として伺つておつたわけなので、要はこの道路運送車両法の検査の問題も取上げる、同時に又耐用年限と申します、償却年限の問題を取上げて税法上の特別の措置を講ずるということが、自動車事業の企業合理化を促進するゆえんではないかと思ひますので、そういういたしますと、結局税法上の問題になつて来るわけなんです。以前においては三万キロ整備というふうな制度をおとりになつたのでありますが、今日ではそういう制度もないようございすが、事業会社の経理の上から行きますと、国税の關係と申しますか、そういうふうな取扱ひにつきましても變つて来るのではないか。資本勘定と申しますか、或いは營業費と申しますか、いろいろな経理のやり方が違つて来るのではないかというふうにも考へられるわけなのであります、自動車運送事業界の健全な発達並びにその合理化を促進して行くという見地から、この問題について税法上の措置を併せて御検討になつておるかどうかと申すことは、実は何つたわけなんです、まづ、三万キロ整備の廃止後の取扱ひはどうなつておるかということも、若し御決定になつておればこの際伺つておきたいと思ひます。なおその過程にあるならば、御研究の結果將來成るべく速かに示しが願へるならば結構ではないかと思ひます。

○政府委員(中村俊夫君) 少し勉強が

足らなくて申訳ないのでございすけれども、いろいろデータを揃えて調べが十分できております。只今御質問の御趣旨に副いて、成るべく早くして、税法上の關係も考慮いたしまして、關係の向きと折衝いたしたいと存じております。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑ございせんか……他に御質疑がなければ法案の審議等については本日はこれで終りたいと思ひますが、ちよつと速記をやめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記を始めて下さい。

本日の委員会はこれで閉じます。

午後四時七分散會

一、氣象業務法案

氣象業務法

第四章 無線通信による資料の発表(第二十五條・第二十六條)

第五章 検定(第二十七條・第三十四條)

第六章 雜則(第三十五條・第四十三條)

第七章 罰則(第四十四條・第四十八條)

附則

第一章	總則(第一條・第三條)
第二章	観測(第四條・第十二條)
第三章	予報及び警報(第十三條・第二十四條)
第四章	無線通信による資料の発表(第二十五條・第二十六條)
第五章	検定(第二十七條・第三十四條)
第六章	雜則(第三十五條・第四十三條)
第七章	罰則(第四十四條・第四十八條)
附則	

第一章 総則

(目的)

第一條 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り、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與するとともに、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)

第二條 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「地震」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、地震、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、地震（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、地震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、地震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)

第三條 運輸大臣は、第一條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 気象、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。

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)

第四條 中央気象台は、気象、地震、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)

第五條 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、地震、地動及び水象の観測又は気象、地震、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)

第六條 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、左に掲げる気象の観測を行う場合は、この限りでない。

一 研究のために行う気象の観測

二 教育のために行う気象の観測

三 政令で定める気象の観測

2 政府機関及び地方公共団体以外の者が左に掲げる気象の観測を行う場合には、前項の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 その成果の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（昭和二十五年政令第三百四十三号）第二條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。

第七條 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第四條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、前條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。

第八條 第十六條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。

第九條 第六條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、第七條第一項の規定により船舶に備え付ける気象測器又は第七條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、第二十七條各号に掲げるものは、同條の検定又は計量法（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條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)

第十條 運輸大臣は、第六條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條第一項の船舶若しくは第八條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)

第十一條 中央気象台は、気象、地震、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、地震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。

これを公衆に周知させるように努めなければならない。

第十二條 運輸大臣は、第六條第四項、第七條第二項又は第八條の規定により報告を行う者に對し、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。

これを公衆に周知させるように努めなければならない。

2 運輸大臣は、必要があると認めるときは、第六條第四項の規定により報告を行う者又は第七條第一項の船舶に對し、政令の定めるところにより、氣象測器その他の機器を貸し付けることができる。

これを公衆に周知させるように努めなければならない。

第三章 予報及び警報

（予報及び警報）

第十三條 中央氣象台は、政令の定めるところにより、氣象、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。

これを公衆に周知させるように努めなければならない。

2 中央氣象台は、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。

これを公衆に周知させるように努めなければならない。

3 中央氣象台は、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。

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。

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。

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。

（航空予報図の交付）
第十六條 中央氣象台は、運輸省令で定める航空機に對し、その航行前、氣象、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。

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。

（予報業務の許可）
第十七條 中央氣象台以外の者が氣象、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。

（変更認可）
第十九條 第十七條第一項の規定により許可を受けた者が同條第二項の予報業務の目的又は範圍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 前項の許可は、予報業務の目的及び範圍を定めて行ふ。
（許可の基準）
第十八條 運輸大臣は、前條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。

2 前條の規定は、前項の場合に準用する。
（警報事項の伝達）
第二十條 第十七條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圍に係る中央氣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。

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。

（許可の取消等）
第二十一條 運輸大臣は、第十七條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。

二 当該予報業務の目的及び範圍に係る中央氣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。

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、相當の期間を定めて、その施設及び要員について第十八條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り。

一 この法律又はこれに基く処分違反したとき。
二 第十八條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）
第二十二條 第十七條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）
第二十三條 中央氣象台以外の者は、氣象、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）
第二十四條 形象、色彩、燈光又は音響による標識によつて氣象、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行なければならない。

2 中央氣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行なうなければならない。

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)

第二十五條 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、地震及び水象の観測の成果

二 国内及び国外の気象、地震(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 前二号に掲げるものの外、国内及び国外の気象、地震及び水象に関する情報

第二十六條 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うものには、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 第十八條(第一項第二号を除く。)、第二十一條及び第二十二條の規定は、前項の場合に準用する。

第五章 検定

(検定)

第二十七條 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 日射計
- 六 比重計
- 七 海水ビュレット
- 八 海水ビベット
- 九 雨量計
- 十 雪量計

(合格標準)

第二十八條 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、第三十二條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、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ければならない。

(検定証印及び検定証書)

第二十九條 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對し、検定証書を交付しなければならない。

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對し、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)

第三十條 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對し、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)

第三十一條 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)

第三十二條 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、前項の申請があつたときは、その申請に係る気象測器が第二十八條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)

第三十三條 第二十七條の検定又は前條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十萬円以下の範圍内において、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)

第三十四條 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)

第三十五條 中央気象台は、一般の依頼により、気象、地震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)

第三十六條 中央気象台は、第十一條に規定するものの外、一般の利用に供するため、気象、地震、地動、地球磁気、地球電氣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)

第三十七條 何人も、正当の理由がないのに、中央気象台若しくは第六條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、地震(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)

第三十八條 運輸大臣は、気象、地震、地動、地球磁気、地球電氣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、地方公共団体又は私人が所有し、占有し、又は占有する土地又は水面に立ち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、占有者又は占有者に通知しなければならない。但し、これらの者に對し、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)

第三十九條 運輸大臣は、気象、地震、地動、地球磁気、地球電氣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、気象、地震、地動、地球磁気、地球電氣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。

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)

第四十條 前二條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對し、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)

第四十一條 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、第十七條第一項又は第二十六條第一項の規定により許可を受けた者に、その業務に關し、報告させることができる。

2 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、第十七條第一項若しくは第二十六條第一項の規定により許可を受けた者若しくは第六條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條第一項の船舶に、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)

第四十二條 第三十八條、第三十九條又は前條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。

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)

第四十三條 中央氣象台は、その業務の遂行に支障のない限り、一般の委託により、氣象、地震、地動、地球磁氣、地球電氣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、氣象測器並びに地動、地球磁氣及び地球電氣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

第四十四條 第三十七條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。

第四十五條 第二十三條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。

第四十六條 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 第九條の規定に違反した者
- 二 第十七條第一項の規定に違反して許可を受けずに予報業務を行つた者
- 三 第二十六條第一項の規定に違反して許可を受けないで氣象の観測の成果を発表する業務を行つた者

第四十七條 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 第十九條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圍を変更した者

二 第二十一條本文(第二十六條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 第三十八條第一項の規定による立入を拒み、又は妨げた者

四 第四十一條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 第四十一條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第四十八條 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關し、前四條の違反行為をしたときは、行為者を罰するの外、その法人又は人に對しても各本條の罰金刑を科する。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、当該業務に對し、相當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、現に第六條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、同條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ものとみなされる氣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、現に第七條第一項の船舶に備え付ける氣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、同項の氣象測器とみなす。
- 5 前項の氣象測器を備え付ける船舶の行う氣象及び水象の観測については、第七條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よい。
- 6 この法律の施行の際、現に使用する氣象測器であつて第九條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ぬものは、同條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、第二十七條の検定に合格したものとみなす。
- 7 この法律の施行の際、現に第十條第一項に規定する予報業務を行つてゐる者及び第二十六條第一項の業務を行つてゐる者は、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。

は、この法律の施行の日から五年間は、同條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ものとみなされる氣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、現に第七條第一項の船舶に備え付ける氣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、同項の氣象測器とみなす。

5 前項の氣象測器を備え付ける船舶の行う氣象及び水象の観測については、第七條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よい。

6 この法律の施行の際、現に使用する氣象測器であつて第九條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ぬものは、同條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、第二十七條の検定に合格したものとみなす。

7 この法律の施行の際、現に第十條第一項に規定する予報業務を行つてゐる者及び第二十六條第一項の業務を行つてゐる者は、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。

四月五日日本委員会に左の事件を付託された。

- 一、板柳駅に線橋架設の請願(第一四〇九号)
- 一、山陰全線に急行列車運行等の請願(第一四五一号)
- 一、出雲今市、備後十日市両駅間鐵道敷設に關する請願(第一四五二号)
- 一、四国循環鐵道多海岸線敷設に關する請願(第一四五八号)
- 一、山陰全線に急行列車運行等の請願(第一五〇二号)
- 一、掛川町、御前崎港間鐵道敷設促進に關する請願(第一五〇八号)
- 一、國營自動車天龍線遠江横山路線延長に關する請願(第一五〇九号)
- 一、郡山市に鐵道管理局設置の請願(第一五二〇号)
- 一、木船災害復旧資金融通に關する臨時措置法等制定の陳情(第八〇七号)

第一四〇九号 昭和二十七年三月二十二日受理

板柳駅に線橋架設の請願

請願者 青森県北津輕郡板柳町

長 齋藤正次外一名

紹介議員 佐藤 尚武君

五能線板柳駅は、同線における最重要駅で、同駅年の間貨客收入は秋田管理局管内第三位を占めてゐる。従つて多い日は、二百三十ないし四十車のりんご輸送車が発着し、旅客の乗降も一日五

千人に達する実情にあるが、貨物線二本を横断するため、危険が多く不慮の災害がいつ起るかも知れない現状であるから、すみやかに同駅にこの線橋を架設せられたいとの請願。

第一四五一号 昭和二十七年三月二十五日受理

山陰全線に急行列車運行等の請願

請願者 島根県浜田市市長 岡本俊人外十三名

紹介議員 小瀧 彬君

山陰線の沿線各県においては最近相次いで工場が設立され、これに誘発される各種産業の飛躍的發展を見るにつれて、この山陰全線急行列車の運行と上記列車が福岡市まで延長運行されると北九州、山陰、京阪神の経済交流を活性化することは、山陽線のふくろを緩和し、わが国の経済文化に多大の利益をもたらすことは確実であるから、これが早急なる実現を図られたいとの請願。

第一四五二号 昭和二十七年三月二十五日受理

出雲今市、備後十日市間鉄道敷設に関する請願

請願者 島根県飯石郡吉田村田部長左衛門外三十六名

紹介議員 小瀧 彬君

島根県飯石郡を縦貫する雲芸鉄道は、出雲市と広島市とをつなぐ陰陽連絡の最短かつ最重要線として認められ、昭和六年から昭和十二年までに敷設するよう鉄道敷設法に制定されたのであるが、支那事変のため実施延期となり今

日なお開通を見ないのは沿線市町村民の不幸はもとより中国地方開発のためにも遺憾であるから、本鉄道の早期完成を期せられたいとの請願。

第一四五八号 昭和二十七年三月二十五日受理

四国循環鉄道多海岸線敷設に関する請願

請願者 高知県幡多郡中村町大字中村九七二 篠川隆徳外五千五百七十七名

紹介議員 寺尾 豊君 入交 太蔵君 西山 亀七君

四国循環鉄道幡多海岸線敷設に関しては、三十年前よりしばしば請願を繰返し努力してきたのであるが、今回幡多郡は南郡とともに四国西南総合開発地区に指定され、電源の開発、交通運輸の強化、食糧の増産、水林資源の開発等、すべてのかぎは一にかかつて鉄道開通に帰結する実情であるから、十七万郡民の熱望をいれられ、すみやかに本鉄道敷設が実現するよう措置せられたいとの請願。

第一五〇二号 昭和二十七年三月二十七日受理

山陰全線に急行列車運行等の請願

請願者 福岡県知事 杉本勝次外十三名

紹介議員 小松 正雄君

この請願の趣旨は、第一四五一号と同じである。

第一五〇八号 昭和二十七年三月二十八日受理

掛川町、御前崎港間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 静岡県小笠郡掛川町長 葛ヶ谷龍太郎外十名

紹介議員 河井 彌八君

静岡県小笠郡掛川町より御前崎港に通ずる国有鉄道の敷設については、第三国会より第八国会に至るまで毎回請願が採択されているにもかかわらず、いまだにその実現を見ないため、住民の不便はもとより、沿線の産業振興をいじめるしくはばんでいるから、一日も早く本鉄道の敷設を実現せられたいとの請願。

第一五〇九号 昭和二十七年三月二十八日受理

国営自動車天竜線遠江横山路線延長に関する請願

請願者 静岡県磐田郡熊村長 熊村昌一郎外三名

紹介議員 河井 彌八君

国鉄自動車線の天竜線遠江横山路線（熊村浦川経由）路線延長予定地区は現在静岡県下における最も林産資源の豊富な地方であるにもかかわらず、交通不便のためその資源は僅かしか利用できず、従って産業、文化等の面においても非常に立ち遅れているから、すみやかに本路線の延長を実現せられたいとの請願。

第一五二〇号 昭和二十七年三月二十八日受理

郡山市に鉄道管理局設置の請願

請願者 福島県郡山市市議会議長 福内和介

紹介議員 松平 勇雄君

郡山市は東北、磐城東西線の要駅であり、新潟、平間横断大幹線が実現すれば、磐城東西線とともに日本海と太平洋を結ぶ交通の要衝に当り、国家産業

の重要資材たる常磐炭あるいは只見川電源開発に伴う奥会津の豊富な資源等の輸送を円滑化し日本経済の再建に寄与するばかりでなく、当市に管理局を設ける場合は、東京、仙台両管理局の関係を緊密にすることとなるから、今回の鉄道機構の改革に当つて郡山市に鉄道管理局を設置せられたいとの請願。

第八〇七号 昭和二十七年三月二十八日受理

本船災害復旧資金融通に関する臨時措置法等制定の陳情

陳情者 福岡県門司市海岸通り九州海運局内九州地方機関船組合連合会長 鶴丸実次

今回業界多年の宿望であつた、本船災害復旧資金融通に関する臨時措置法が今国会に上程されることとなつたが、その成否は全国百万の業界人の死活に関する重大問題であるから、業界の微衷懇願の上格別の処置を講ぜられたいと、本船事業法ならびに大船船体国家再保険法をすみやかに制定せられたいとの陳情。

四月十二日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案

国際観光ホテル整備法（昭和二十四年法律第二百七十九号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第四号を次のように改める。

四 申請者のホテル業の経営が著しく不健全又は不確実であると認められるとき。

第八條中法人税の次に「及び所得税」を加える。

別表第一の第一号中「環境」の次に「及び建築」を加える。

別表第一の第二号中「三分の一以上」を「二分の一以上」に改める。

別表第一の第三号中「支店」を「支店及びその他の客の共用に供する室があること」に改める。

別表第一の第六号を次のように改める。

六 使用のたぐいに用水を取り替えることのできる設備を有する洋式浴室（以下「基準浴室」という。）又は冷水及び温水を出すことのできるシャワー設備のあるシャワー室（以下「基準シャワー室」という。）であつて、洋式客室に附属するものが、東京都の区のある区域並びに京都市、大阪市、横浜市、神戸市及び名古屋市の市においては、六室以上で、且つ、洋式客室総数の十分の一以上、その他の地においては、三室以上で、且つ、洋式客室総数の十分の一以上あること。

別表第一の第六号の次に次の一号を加える。

六の二 基準浴室又は基準シャワー室が附属していない洋式客室の数に相応した数の共用の基準浴室又は基準シャワー室で、その入口にかぎをかけることができるものがあること。

別表第二を次のように改める。

別表第二

建物

イ 鉄骨鉄筋コンクリート造
及び鉄筋コンクリート造

ロ れんが造、石造及びブ
ロック造

ハ 鉄骨造

ニ 土蔵造

ホ 木造及び木骨モルタル造

建物附属設備

イ 電気設備

ロ 汽かん設備

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

ホ 鋼鉄製のもの

ハ 鑄鉄製のもの

ニ 鋼鉄製のもの

構築物

イ 庭園

ロ は装道路

1 コンクリート敷、プロ
ク敷、れんが敷及び石敷
のもの

2 アスファルト敷のもの

3 ビーチ・マルス敷のもの

ハ その他

1 主として木製のもの

2 その他のもの

器具及び備品

イ 室内装飾品

1 金属性のもの

2 その他のもの

ロ 食用品及びちゅう、房用
品

ハ 繊維製品及びいす、
その他の客室用品、応接
セット及び娯楽設備

ホ 電話設備

ハ ネオンサイン

ト その他

1 主として金属性のもの

2 その他のもの

機械及び装置

イ 引湯管

ロ その他の機械及び装置

1 ちゅう、房用設備

2 その他のもの

別表第三の第二号を次のように改
める。

二 外客の宿泊に適する客室（以下
「基準客室」という。）の数が、十室
以上で、且つ、客室総数の二分の

一（客室総数が三十室をこえるときは、そのこえる部分については、その三分の一）以上であること。

別表第三の第三号中「客室」を「基準客室」に改める。

別表第三の第三号ロを次のように改める。

ロ いす及びテーブルの備付のある広縁その他の施設があること。

別表第三の第三号の次に次の一号を加える。

三の二 専用の洗面設備がある基準客室の数が、五室（基準客室の数が十五室をこえるときは、そのこえる客室の数の四分の一に五室を加えたもの）以上あること。

別表第三の第四号中「又は上質の板張を」と若しくは上質の板張又はこれらと同等以上の構造を有するもの」に改める。

別表第三の第四号の次に次の一号を加える。

四の二 使用のために用水を取り替えることのできる設備を有する共同用の浴室、共同用の基準シャワー室又は冷水及び温水を出すことのできるシャワー設備のある共同用の浴室のいずれかが二以上あること。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律の施行前に国際観光ホテル整備法の規定により登録を受けたホテル又は旅館の施設については、同法別表第一及び別表第三

の改正規定にかかわらず、この法律の施行の日から三年間は、なお、従前の例による。

四月十二日本委員会に左の事件を付託された。

一、山陰全線に急行列車運行等の請願（第一五四六号）（第一五六〇号）

一、長崎県島連絡航路の国営に関する請願（第一五八五号）

一、上野、青森阿武隈間下り直通急行列車増設に関する請願（第一六〇二号）

一、上野、白河阿武隈間不定期週末下り列車等の運行延長に関する請願（第一六〇三号）

一、水郡線、磐越東線の旅客サービス改善に関する請願（第一六〇四号）

一、白河鉄道復活に関する請願（第一六〇五号）

一、菓子の鉄道貨物運賃等級引下げ等に関する陳情（第八一二号）

一、猪谷、松本阿武隈間鉄道敷設促進に関する陳情（第八三四号）

第一五四六号 昭和二十七年三月三十一日受理

山陰全線に急行列車運行等の請願 請願者 島根県出雲市長 森山 繁樹外十三名

紹介議員 吉田 法晴君

山陰地方は、地理的悪条件に制約されて交通機関の利便を受けることが少く、経済、文化が立ち遅れているが、山陰と北九州は、京阪神と同様に相接し、海上、陸上ともに物資の交流が行われ密接不離の關係にある。しかしして

最近山陰地方は、工場、設置、各種資源ならびに電源の開発が行われ、各種産業の飛躍的發展を見つゝあるときに、山陰全線に急行列車の運行はもとより、福岡市までこれが延長されると、北九州、山陰、京阪神の経済交流が活発化し、地方経済文化の高揚に寄與するところが大きいから、すみやかに山陰全線に急行列車を運行せられるとともに、これが福岡市まで延長運行の実現を図られたいとの請願。

第一五六〇号 昭和二十七年四月一日受理

山陰全線に急行列車運行等の請願 請願者 福岡県門司市長 中野 真吾外十三名

紹介議員 常岡 一郎君

この請願の趣旨は、第一五四六号と同じである。

第一五八五号 昭和二十七年四月二日受理

長崎県島連絡航路の国営に関する請願 請願者 長崎県知事 西岡竹次郎

紹介議員 秋山俊一郎君

宍波、対馬方面は玄海灘の荒海であり、就航する船舶はその型式、性能が特に優秀でなければならず、航海の安全保持のためには、経済的な考慮を無視しなければならぬので、営利を必要とする民間会社では経営不能でどうしても国営とするはか方法がないから、これら島と長崎市間の海上を連絡する日発航路を国営鉄道連絡航路として実施せられたいとの請願。

第一六〇二号 昭和二十七年四月四日受理

上野、青森間駅間下り直通急行列車増設に関する請願

請願者 福島県議会議長 蓮沼龍輔

紹介議員 油井賢太郎君

東北本線における下り急行列車は、現在上野、仙台間と上野、秋田間だけに限られ、このほか準急行列車として上野、仙台、山形間があるだけで上野、青森間直通急行は全然皆無という極めて不利不便な現状におかれていることは、国鉄輸送の均てん上からも遺憾であるから、すみやかに一〇一列車(青葉)のほかあらたに直通急行列車を増発せられたいとの請願。

第一六〇三号 昭和二十七年四月四日受理

上野、白河間駅間不定期週末下り列車等の運行延長に関する請願

請願者 福島県議会議長 蓮沼龍輔

紹介議員 油井賢太郎君

毎年春期より秋期の間東北本線下り列車に週末列車を運転されていることは、文化国家にふさわしい民主的な輸送措置であるとともに、そのうける利便と幸福は大きい、この列車の終点を白河までとしていることは再考の余地があると思われ、また上野、郡山間一二九列車はその時間的利便により利用極めて多いにもかかわらず郡山止りのため利便がはなだしく減殺されているから、この際旅客サービスの新構想として両線列車運転をそれぞれ福島駅まで延長せられたいとの請願。

第一六〇四号 昭和二十七年四月四日受理

水郡線、磐越東線の旅客サービス改善に関する請願

請願者 福島県議会議長 蓮沼龍輔

紹介議員 油井賢太郎君

国鉄における各種の施設は漸次改善を加えられ、既に国内幹線においては、戦前の域に達し、着々面目を一新されているが、ひとりローカル線、特に本県と隣県茨城を結ぶ水郡線および磐越東線については、車両その他の施設いずれも旧態のままにおかれていることは、戦後急激に復興せられつつある経済、文化、産業活動上深く遺憾とするところであるから、すみやかに両線の実情にかんがみ旅客サービスの改善を図られたいとの請願。

第一六〇五号 昭和二十七年四月四日受理

白河鉄道復活に関する請願

請願者 福島県議会議長 蓮沼龍輔

紹介議員 油井賢太郎君

白河鉄道は福島県南地方の重要な交通機関として国営により運行せられていたのであるが、戦争の犠牲となつて廃線撤去されるにいたつたのである。その後地方民の要望により昭和二十二年復活工事に着手し、起点白河より関山口までの軌條敷設を終つたが、これもまた中止となり今日にいたつてゐるのであるが、本鉄道をこの地方の生産鉄道のされるとともに経済、文化、交通の生命線として、すみやかに国営に復活の方途を講ぜられたいとの請願。

第八一二号 昭和二十七年三月二十九日受理

菓子物の鉄道貨物運賃等級引下げに関する陳情

陳情者 大阪市南区高津十番町 一九大阪菓子移出協会

内 片本真二

菓子は幼児の食生活に欠くことのできない食品であるが、水あめの自由販売と雑穀の統制解除によつてその生産はいちじるしく増加し、東京、大阪、名古屋等の産地から地方へ移出される量も極めてばく大な量となつてゐる。しかるに菓子の鉄道貨物運賃が極めて高く関係者にとつていちじるしい負担となつてゐるから、菓子に対する運賃等級を引き下げられたいとの陳情。

第八三四号 昭和二十七年四月一日受理

猪谷、松本間駅間鉄道敷設促進に関する陳情

陳情者 富山市議會議長 千田重作

国有鉄道高山線猪谷駅より中央線松本駅に通ずる鉄道予定線沿線の飛騨地方は、世界有数の宝鏡区であり、また人跡未踏の大森林地帯でもあり、さらに高原川およびその支流は絶好の電源地帯であつて、本鉄道の敷設によるこれらの資源の開発は、富山、岐阜、長野各県の産業、経済、交通、文化等の向上発展に資するばかりでなく、国家経済上極めて利益するところ多大であるから、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの陳情。

昭和二十七年四月二十六日印刷

昭和二十七年四月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所