

参議院運輸委員會會議録第二十二号

(三三三)

昭和二十八年二月二十四日(火曜日)午後一時五十六分開会

出席者は左の通り。

委員長 小泉 秀吉君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小酒井義男君

委員

植竹 春彦君
仁田 竹一君
一松 政二君
内村 清次君

衆議院議員

關谷 勝利君

國務大臣

石井光次郎君

政府委員

岡田 修一君

運輸省海運局長

國安 誠一君

海運調整部長

黒田 静夫君

運輸省航空局長

荒木茂久二君

海上保安庁長官

山口 伝君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 會専門員 田倉 八郎君
常任委員 會専門員 田倉 八郎君

本日(の)會議に付した事件

○本船再保險法案(内閣送付)

○海軍代理士法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○海上保安官に協力援助した者の災害

給付に関する法律案(衆議院送付)
○一般運輸事情に関する調査の件(航空事情に関する件)
(昭和二十八年年度海上保安庁関係予算に関する件)

○委員長(小泉秀吉君) それではこれより運輸委員會を開会いたします。先づ本船再保險法案を議題といたします。これより提案理由の説明をお願いします。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今上程されました本船再保險法案について説明申し上げます。

本船はいわゆる機帆船、はしけ、曳船等を合せて総計約二万八千隻約百十萬総トンに達し、機帆船については、その輸送量は内航汽船の二倍以上であつて、国内輸送上極めて重要な地位を占めてゐるのであります。本船海運業は概して零細企業でありまして、その大部分がいわゆる一杯船主で、みづから家族と共に乗組んでおり、本船は、本船船主にとつてその全財産といつても過言でなく、又唯一の生活手段でもあるのであります。従つて、本船の滅失は一方において国内輸送の円滑な運営を阻害すると共に、他方において本船主を生活の困窮に陥れ、社会問題化する虞れがあるのであります。

然るに、本船は鋼船に比し危険率が高く、従つて保険料も高く、又本船船主側にも保険思想の普及が遅れているため、本船保険は営利保険の対象として

ては不適当な弱体保険であります。このため、昭和二十五年、船主相互保險組合法が制定され、本船船主が相互に相集つて結成する本船相互保險組合によつて相互保險を行ふこととなつたのであります。この本船相互保險組合の保險事業には、再保險を引受ける機関がないのであります。これは保險事業として危険極まりないものであります。又現在の本船相互保險組合は、設立後未だ二年を経過したばかりで、その基礎も弱小で、信用度も微弱であり、附保隻数も全機帆船の一割にも満たない状態でありまして、これらの弱点を是正補強するため、新たに本船再保險特別會計を設けて、政府が本船相互保險組合の負う保險責任を再保險し、以て本船相互保險組合の健全な經營を確保するのがこの法律案を提出する理由であります。

次にこの法律案の概要は、本船相互保險組合とその組合員との間に保險關係が成立したときは、同時に、且つ強制的にその保險金額の百分の七十を政府に比例再保險することとしたし、政府がこの再保險事業を行うために要する本船再保險特別會計の事務費は、一般會計から繰入れて國庫で負担することとしたし、更に、政府が本船相互保險組合の保險責任を再保險することとなつたために、弱小な本船相互保險組合が濫立することを防止し、本船相互保險組合及び政府の本船再保險事業の健全な經營を確保するため、附則において船主相互保險組合法を改正

し、従来保險に附しておりました隻数百隻以上となつてゐた本船相互保險組合の設立要件をその保險に附する隻数三百隻以上に改正するものであります。

なお、本船再保險制度実施に要する經費及び本船再保險特別會計予算は昭和二十八年年度政府予算案に計上せられております。

何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことを希望いたします。

○委員長(小泉秀吉君) 本件は今日は提案理由だけを伺つて、質疑そのほかは次回に譲りたいと思ひますが御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(小泉秀吉君) ちよつとお話いたしました。只今政府から日本航空株式會社法案の要綱というものを配付されました。折角運輸大臣から本件に關して御説明をしようというお申出が、議案に追加して今言われたのであります。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(小泉秀吉君) 御異議ないと認めます。ではどうぞ。

○國務大臣(石井光次郎君) 長い間新聞紙等でもいろいろ噂の種になつておりました。又皆さんがたにも非常に御考慮を願つたり御配慮を煩わしたり、いろいろ御注意も受けた問題でありまして、今度の予算に盛り込まれております十億円の政府の出資によります航空会社、海外の航空を中心としたしま

して、どういふ構想で行つたらいいかということいろいろやつておりましたのであります。その結果一つの成案を得まして、本日の閣議で説明をいたしました。大体了承を得たのであります。取りあへず皆さんがたにまだ本日に法律案を提出する準備に至つておりませんけれども、一応の御説明を申上げておきたいと思つてお時間を頂いたわけでございます。

國際航空に對しまして出願を受けておりますのは日本航空會社、現在あります日本航空、それから大阪商船を中心とした日本國國際航空會社、それから飯野汽船が出願いたしております。何と云ふ名前でありましたか、その會社と、三つあつたわけでございます。で、いろいろ考えまして、日本の航空をこれから、特に國際航空といふものは世界の強い力の中に踏み出して行くのでありますから、できるだけ力強いものにして出して行かなければ、これは出ても殆んど問題にならなくなるのではないかと、それ、今のようないふ會社から出願されておりました、自分こそは皆名乗りを挙げておりますが、それだけでは今までは何と云ふものではないかといふようなことを考えまして、政府の出資も予算に計上したわけでございます。今度それ、この會社とも話し合ひをいたしまして、ここに新たな航空會社を一つ設立いたしました。それに日本航空、それから今の商船會社、それから飯野汽

船、こういうものが皆一緒にずつと入つて来るという形をとることにいたしましたのでございます。そういった結果、自然日本航空がそのまま吸収されるわけでありますので、国内の線もこの会社が経営することになり、国内の幹線と、それから国際線の今やろうと思つておりますのは、日本海、南太平洋を廻りますハワイ經由サンフランシスコまでの線を先ず経営することになるだろふと思ひます。将来はこれが南米に延び、或いは歐洲線というよりなことになるかと思ひますが、まだそこまでは案がはつきりしたものではありません。取りあへずは飛行機三台を以ちましてサンフランシスコまでの線を本年中には開始するようにしたいというふうに向うておるわけでございます。この会社は、法律によります一つの特殊な会社であります。が、役所が容赦をすることをできるだけ避けまして、そうしてビジネス・ペースにより各国に對峙し得るやうに、いわゆるビジネスマンによつて経営をしてもらふという線に進みたいと思つております。代表の重役を、社長とか副社長とかいうことは、向うからの申請によりまして運輸大臣が認可することにいたしております。が、その他の重役は、その代表重役が責任を負つて立派な人たちを、ビジネスに向く人たちを選ぶという形にしたいと思つておるのでございます。余り今までこういうものが何か政府の聲でできませんと、役人の息のかかつた人が非常に入るといふことをよく言われますので、それは最小限にとどめて、本体は是非実業家の、特にこういう仕事に向く人が首脳部になつて経営をして頂きたいといふ

ふうに考えておるわけであります。国外並びに国内の幹線と支線の問題がそれではどうなるか、これ一本で国内は皆やつてしまふかというお尋ねが出るかと思うのでありますが、これは國際線から話を進めて、國際線から解決しようと思つた自然の順序として、日本航空会社を吸収いたしますために、国内の幹線もやるのであります。国内の幹線はほかに出願もあります。支線も出願があります。これはまだ今どうするともここではつきりとはきめておりませんが、私は大体趣旨は今日も委員長が本会議で質問されたのに答えましたように、日本の自主性を損なわないということとを頭に入れながら善処して行きたいということだけを申し上げて御了承を願つておきたいと思ひます。又これらのことは一向話合ひもその後しておりません。國際關係のことだけはいろいろな人に何回も会い、いろいろこちらの考えも述べ、向うの考えも聞いて只今申したような線に到達しておるわけでございます。但しこれがうまうできますように、皆様方がたに何分の御後援をお願いする次第であります。

○委員長(小泉秀吉君) 折角の御出席を得ましたから、何か簡単に御質問でもあれば、本件に關してちよつと大臣から伺つたら如何でしょうか。

○高田寛君 一つお尋ねしたいのは、この要綱にあります、「設立のときに十億円を出資すること。」と書いてありますが、これは会社の資本金の何パーセントぐらゐを予定されておられるのでしょうか。

○國務大臣(石井光次郎君) 半々の出資と云う思つておりますが、初め資

本金二十億円で新会社がスタートしたらしいだろう。そこらのところ、まだ、大体の話合いはそういうふうにしておりませんが、こちらの政府の出資だけ書きましたが、二十億円でスタートしたいと思つております。

○高田寛君 それはこの会社の性質上、どうしても資本金は百億とかその程度までは殖えて行くのではないかと思ふのですが、殖えて行く際にはやはり政府の出資も又半々という建前で順次に殖して行かれるというお考えでございましょうか。

○國務大臣(石井光次郎君) これは大蔵省とそこまでの話はないのでございまして。その仕事は一通り、私は第一期計画と申しますか、国内線も今のまま持ち、國際線がサンフランシスコから更に南米までできると、或いは歐洲も一週に一回ぐらい往復するというような線になりますと、そこまでで少くも約百億の金が必要、まあ大よその見当をいたしております。それをどういうふうにするか、資本金をどこまで増すか、或いは借入金までどこまで増すか、これは政府のほうは今後どれだけ増して行くということをきめておりませんが、出資の形でありまするが、借入金の方になりまするか、何かで政府のほうも相当力を入れて行かなくちゃならない、こういうふうに通つて、まだそこまでの話合いはついておりませんです。

それから念のために申上げておきたいのですが、この十億圓は恐らくそういうことにならずに逆になりませんかと思ふのでありますが、この会社が非常にうまくどん／＼行つて、もう政府

の出資なんか要らない、民間だけでやれるというような時期になれば、順次これを民間に開放して、純民間会社にするという心持ちでスタートしようということに考えております。

○岡田信次君 この国際線と国内線です。これは可分だと思ふのですが、これを特に一緒になせるというのでございしますが、何か強い理由がございしますか。

○国務大臣(石井光次郎君) 私ども初めは、もう国内は日本航空がありますし、別に国際航空を一本建てようかというところで研究いたしておりました。ところが一つの会社にして、この国際だけの線でスタートいたしますと、日本の今の状態から見まして、航空に多少の経験とか、そのほうの仕事に熱意を持つような人たちは、もう日本航空に殆んど集まつてしまつてゐるというので、そのほかに勿論あるのですが、ありますが、まあ大体はそこに集つてゐる。それから又新規に始めます。三台で仮に国際航空を始めるといたしますと、これはハワイだとかサンフランシスコの発着についてはどうなつても同じであります。こちらの都合、羽田においての設備も一つでよろしい、それからこれにはどうしても修繕と申します。か、絶えず飛行機を調べなくちゃならん、それに相当立派な設備が要求される。そういたしますと、その設備だけでも二重に大変なことになるし、一つの所でやつたほうが経済的にも非常に助かる、又航空士への訓練等も今まで政府も援助いたしました。が、二年間日本の乗員になるものもの、訓練等もアメリカ等に出しておりますし、そのほうに向く連中も殆んどこ

れから先だん／＼と先ずは国内の航空に従事し、その人たちが更に訓練してこの国際線に出て行くというような順序にもなるのが、非常に自然な養成の道にもなりますし、それにもどうもやはり一つになつておつたほうが便利である。国際一本だけで出発いたしますと、非常にいろいろな費用が余計にかかる、その会社の経営が成り立つまでには大きく無駄な金がかかる。こういう日本の貧乏な際でありますから、これに一本にみんなが集つておる、これに對していろんな批評はありますけれども、この際において一つの新規の会社になりますから、重役なんかについて一遍会社そのものがあらゆる意味においてオーヴァーホールしてしまふ。そうしてスタートして行くにはこう一緒になつたほうが何かにつけて経済的にも實際上いろいろ利益があるというところでここに落付いたわけでございます。

○岡田信次君　ちよつと只今の大臣の御答弁じや私納得できないのですが、今度できる新日本航空株式会社というのにも恐らく日本航空が相当のパーセントにおいて参加すると思うのですが、そういったしますれば、今お話の乗員の問題であるとか、或いは設備の問題とかいうのも特に一つの国内と国外を一緒にした会社にする大きな理由にはならん。むしろこういう一つの会社にして、そうして多額の量のある日本航空会社の負債その他を新会社が

背負つて、更にそれに対して政府が十億も補助するということに対していろいろの問題が生ずるという虞れがあると思うのですが、この点につきましてはいずれ法律案として出て来るこの第十号、航空会社の吸収についての必要なる規定というのをよく拝見いたしました、あとで御質問申上げたいと思いますが、私の自分の考えはそういうふうには思ひます。

○委員(小泉秀吉君) ほかに御質問がなければ、この問題は打切りにいたします。

そうすると次の問題に移つてよろしうございします。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員(小泉秀吉君) 海事代理士法の一部を改正する法律案を議題といたしたいと思ひます。御質疑のおありのかたは御質疑を願ひます。

○内村清次君 私はこの前の委員会のときに資料の提出を要求いたしましたし、そのうちに行政整理の管理庁案というものが、当時の新聞にも出ておりまして、運輸省関係においては、海事代理士の廃止、いわゆる整理項目の中に上つております。そうして見ますと今回のこの法律の改正というものはこれは無意味のように考えますし、この点は丁度政府のほうでも今月の十七日閣議で行政制度の改革についての協議があつておる、吉田総理もこの点に対しては力を入れておつて、推進を強く要望されたというなかから、本多行政管理局長官から、この改革の案というのが示されたようですが、これは当時閣議に参画せられました運輸大臣としては、その間の経緯、と同時に運輸省

として運輸大臣は海事代理士を将来行政整理の対象にするかどうかという御方針、この点一つ承わりたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 私も新聞を見まして、片一方には法案の改正を出し、片一方には今になつてあつた問題を出しておかしな感じを抱いておつたのでありますが、是非この制度は続けてやりたい、こういうことで閣議でもその話がありました。今度は各省で独自の考えで案を一つ練つてもらいたいというふうな話が出ましたが、なかなかそういうことは何であるし、何か本多君のところで昔の案でもいいから、そういうものがあつて、こういうことをすればこんな人が減るのだというふうな何か資料でもあつたら出してもらおうじやないかというふうな話のときに似たようなことを書類にすつといろ／＼並べて書いてある中に、確かに書いてありました。これは政府の行政整理はその書いたものを一項目取り上げて、これはやるのかやらないのか、政府自身としてせずに、各省でそれを問題として、又そのほかの問題にも及んで特殊な行政整理を、或いは何と申しますか、それを作つてくれと言ひまして、私もどうもいたしましては、海事代理士の試験と申しますか、ああいう制度はやる考えはないのでございします。引続きそのまゝやつて行つたほうが効率はよろしいという考えを持つております。今度の私のもの行政改革案が成るときでも、その問題は考えておりません。と同時に私どものほうにそれは是非やれというふうなことを要求もされております。閣議のなかでも行政整理をできるだけやろう

じやないか、それを是非各省でもしつかりやつてくれというふうな話が出たのでありますが、その問題は入つておりません、今申した通りに考えております。

○内村清次君 そうすると、海事代理士は依然として置く、これに対する運輸省の機構関係もやはりそのまま置くというふうに承わつてよろしうございします。

○國務大臣(石井光次郎君) ええ。

○内村清次君 この点について、その気持から質問を続けたいと思ひますが、ここに第一條に「対価を得て」ということが削つてありますね、そうしますと、この提案理由のなかには対価を得ないでする代價行為は同法の適用を受けないことになつておりますが、現実の問題としては対価を得ておるかいないかということが不分明の場合がある。こういうふうなことで、むしろこれは「対価を得て」を対価を得ると得ないにかかわらずこの適用を受けることに改めたほうがよいということになると思うのですが、この資料を頂きましたなかに、全国の海事代理士報酬平均額表というものがあつて、大体これに書いてあります。こういうふうな代理士が対価を受けてこの業務をやつて行くということそれ自体に對して、法が護つてやるといふようなことが、これは法の擁護する、或いは保護するところの対象がはつきりしていいということになりませんか。

○政府委員(岡安誠一君) 今の御質問にお答えいたしますが、この海事代理士法を施行いたしましたから今日までの実績に徴してみますと、一応この海事代理士の組合でこういった料金表

の協定をいたしておるのであります。が、実際にはこれを潜つて、例えば海事代理士の試験をパスしない者が、料金をとつていないというところの看板で、只でやるからというふうなことで、実際は海事代理士のやつていけると同じようなことをやつていられる実例がしばしば出て参つております。そうなりますと、実際にはそういう人たちは試験などは受けていない。それから又試験料もないという者があつて得る心配があります。そういう者があつて参ります。そして、海事代理士法を作りました根本精神に反することになります。相当大きな財産権のあらちちの移転とか登記とかいう手続を扱います関係から、若しそれがあつては困る。そういうことをやる者も全部この対象としてそういう試験経験なり知識なりを持つようになつてほしい。こういう趣旨から対価を得ていてもいなくても、そういうことを業とする者は全部こういう試験なり何なりを受けるというふうな考えから、そういう対象にいたしましたのであります。

○内村清次君 そうすると、現行法におきまして、これは試験制度ということとは全然考えていないということなんでしょうか。そういうことはないでしよう。

○政府委員(岡安誠一君) 現行法では試験制度は考えております。

○内村清次君 考えているでしよう、そうすると対価の問題は、やはりこれは普通財産権の問題におきまして、やはり、公証役場、登録公証人に手続を頼んで、それからあとでその報酬も明確にし、それが後日の財産の争ひのときにはやはり法的に明確になつて来る

ように、この点を削除して対価の問題には拘泥しない、ただ試験を受けたといつて、代理士でさへあれば、対価の問題は考えないという今回の改正ですか。

○政府委員(岡安誠一君) その点は少しく誤解があるのじやないかと思ひますが、対価を得てと申しますのは、只今まで潜つてやつていられる者でも対価を得ていられるじやないか、というのは、試験をやつていないだけで裏から何らかの形で参つていられる、ただ表面はいろいろ定価表のようなものがありまして報酬表がある。こういうふうなものを取つていないといつて法の適用を逃れているというものが実例なんでありまして、従つて全部そういう対価の有無ということを経済的にしておけば、対価を得ようとする全部この法の適用を受ける。その場合には或る程度の報酬を得ることになります。今までの経験から徴しまして、必ずしも只ではやらないというふうなのが実績でございまして、そうすることによつて法の適用を受けながら、実際には対価をとるようになるのじやないか、こういうふうなことを考えております。

○内村清次君 これはまあこれを削つても対価を得るだろうという考え方でありまして、これは何も削るといふようなことは必要ないじやないかと思ひますが、ただそれよりもむしろ現われて来たところの書類自体に權威を持たせ、同時に又これを当然やつぱり業とする人であつたならば、対価を得ずしてやるというふうなことも問題ではないかというの、これは常識的に判断できますが、そうこれは必要性があるんですか、どうですかね。で、法律の

望むところというものは、一体この對価という問題でなくして、それよりもむしろ出て来たところの書類その他に相当財産権の移動その他に對しての權威を持たせるために先ず試験制度を確立する。試験にパスした人たちの生業、即ち海事代理士という人の人格及びその資格、それを認めて、そうして書類の取扱を官庁としてやつて行く、こういうようなことが筋が通りはしないです。それはやつぱり幾らかの對価という問題はつきりと法律自体に明記しておく必要はないか。

○政府委員(國安誠一君) 對価の問題につきましても、まあお説のごとく明記しておいてもいいのであります。が、先ほど申しましたように、然らば明記しておきますと、對価を取らんと云つてこの法を落つてしまふのがある。これは取締る方法がないものですから、その意味におきましてこの對価というものを先ず削りまして、實際には必ずなにかの對価を得ておられますので、まあそれで結構報酬としては手に入るんじゃないかというふうに考へております。ほかのこういった關係の手續をするものの關係法令を見ましても、對価というものは皆書いてないのが通例でございます。

○内村清次君 それからその次に移りますと、改正要綱の第二の件ですが、「海事代理士試験に際し運輸大臣が意見を徵する學識経験者を選定する場合において、海事代理士の団体があるときは、その意見を徵すること。」そこで海事代理士が今合格しておる人数で、これは一体どのくらいあるか、同時に又昭和二十六年にどのくらいの試験合格者があつたか、こういうう

うな点を一應御説明願いたいと思ひます。

○政府委員(國安誠一君) 只今の第一点の、現在までの海事代理士の人数でございまして、これはお手許に差上げました二月一日現在の資料を御覧願ひますと、百三名、合計でございまして、二十六年度の試験合格者は只今資料を持つておりませんので調べてからお答えいたします。

○内村清次君 そうすると、これはやつぱり毎年々々この試験をやつて行かれるおつもりであるかどうかというところが一点と、それからその試験をするときには、その団体ですか、そういう所に意見を徵すると言ひますが、この団体はこれほどのくらいありますかね、そして、そういう団体は一体どこと相談をしてその意見を徵して行くか、この点を一つ明確にして頂きたいと思ひます。

体の全体に徵する考へであります。

○内村清次君 地区の団体に。

○政府委員(國安誠一君) はあ。

○内村清次君 そうすると、この意見を徵する方法ですが、これはどういう点を聞こうとされるのですか。

○政府委員(國安誠一君) その点はまだ的確な具體案というものを待つておりませんが、大体どういふ人間が試験委員として適格するかというところを、大體政府といたしまして案を立てまして、それから更にこういう団体の意見を徵して、その団体の意見と一致いたしますればこれは問題ない、一致しない場合にはその間に調整をしながら適當な人間を探そうという考へ方であります。

○内村清次君 一応只今の御答弁では運輸省だけの試験官の判定でそういう合格者の決定をしないということが、まあ一應団体に聞かぬということでも普通的な考へに考へられますけれども、見様ではこれも一つの弊害があつて……、団体の意見聴取でありますから、これはどこまでも意見聴取で拘束力はこれはないかと思ひますが、団体に対するその聞き方、或いは又その幾つかある団体のどういふ意向の……、見様によつては採用を志願したという人たちのために非常に弊害が残りはしないかというふうなことも杞憂されますが、問題は今までもこの試験がやつておられやしないか、今までもこういうふうなことは……、これは今回初めて入れたわけですね。

○政府委員(國安誠一君) 今回初めて改正案です。

○内村清次君 そうすれば、今までの選定に對しまして何らか不都合の点があつたという観点からこの案項を挿入されたのか、その点はどうですか。

○政府委員(國安誠一君) 今までも大體各地区で海事代理士のかたの組合があれば、その意見を徵しました。現在でもそういう地区の代表者をそういう人数の中に入れております。従いまして、あえて今までに不都合があつたというところはございせんが、そういうことを明文化しまして、將來ともそういう制度を確立しておきたい。こういうのが今度の改正の狙ひであります。

○内村清次君 これを言うために却つて団体推薦というふうな形、或いは又団体との今後の交渉というものがこの弊害が起きて来るというふうなことはないですか。

○政府委員(國安誠一君) その点は御指摘のごとく、或いは若し運用を誤ればそういう弊害もなきにしもあらずでございますが、實際にはこういう委員の意見を徵しながらいろいろ試験問題とか何か、これは運輸省のほうで勿論作成いたしますので、運用如何によつては決して弊害がなくて、むしろこういう各方面の綜合意見を職取る形になつて、却つてよろしいのじゃないかと考へております。

○内村清次君 以上のような質問から来る御答弁によつて、この改正というものはこれを是非とも必要であるかという点が余りびんと来ませんね。どうしてこのことをやらないと、今までの法律というものは弊害があるのだというふうなことを、こういうふうな点ではびんと来ませんようですが、どうですか。この点のあなたたがたの重要性は……。

○政府委員(國安誠一君) これは、まあそういうた特に従来の大きな弊害といつたものはございせんが、法律の今までの運用の経験によつて、だんだん各現狀に即した方向に改正して行く必要がある。まあその意味の改正でございまして、特にどうしてもおつしやうが、この点は多少見解の相違がございしますが、まあ我々といつたしましては、この際こういうふうな改正をしたほうが更にこの法律の運用上よろしかろうと、こういうふうな考へております。

○政府委員(國安誠一君) これは、まあ最初から実はそういう海事代理士法を作ります當時から、各地区にそういう組合がございましたらば、そういうもの

○岡田信次君 今の内村委員の最後の質問に關連するのですが、大體在來の法律でもこの海事代理士会の意見を徵そうと思へば徵せると思ひますが、これを特にこの法律を改正して、法律の中に入れてまでやらせなければならぬかという点が御説明願ひたいのです。

○政府委員(國安誠一君) これはまあ最初から実はそういう海事代理士法を作ります當時から、各地区にそういう組合がございましたらば、そういうものの意見を徵したい、実はこう考へておつたのであります。またこの海事代理士法を作つた当初はそういうものが果してうまくできるかどうか、この点が見込みが立ちませんでした。その点から、実績を見てそういうものが上手に結成ができるならば、そういうものの意見を徵するようにしようというつもりでおつたのであります。その後実績を見ますと、先ほど申し上げましたように、全国で十の地区の中で八つまではそういう組合が結成されておりますので、こういうたものの健全な發達というふうな意味から行きて

も、明文化しましてそういうものの意見を徴することにしたほうが、更にそういう団体の将来の発展のためによからうと、こう考えておるのです。

○岡田信次君 その海事代理士会から意見を徴することには私は一向反対するわけではないのですが、特に法律に於いて、こういう海事代理士会というものを法律の中に明文化すれば、オーストラリアとされるという狙いなんですか。現状のままでも海事代理士会の意見を聞くと思えば聞けないことはないのです。

○政府委員(國安誠一君) その点は、運輸大臣の判断次第で、現在のままでも意見を徴すると思えばこれは幾らでも徴せられるわけですから、まあそういうことを法律上の或る程度の義務としたほうが、運用上万全を期するのではないかと、こう考えておるのです。

○岡田信次君 どうも今のあれでは、ちよつと余り……

○委員(小泉秀吉君) ちよつと、提案者と政府委員に伺いますが、この第三点で、提案理由の説明の第三点、相当の本法案からはずして、そうしてこういうことをする人間の自由裁量に任せる。私は非常に賛成なんだが、もう一歩進んで、先刻大臣は内村委員の質問に御了承ならなかつたやうな点けれども、まあ一つの行政簡素化という点から言つて、同時に今度こういうものをわざと法律でこれは規制するのが保護する意思が知らんけれども、これがなかつたら実際海運の発展のためにろく支障があるかというやうなふうにもならんやうな気がするのだが、これは全部この法律をやめてしまふという御意見はないので

しようか。政府としてはどうですか。これは余計な法律というやうな気がする……僕は思ふんだがな。

○政府委員(國安誠一君) その点につきましては、先ほど大臣が結論だけ申しまして、運輸省としましては、これを廃止する考えはないと申しました。が、我々といつたとしても同様でございます。これは、そも、戦争前は海事代理人取締規則という警察命令に基く規則がございまして、司法書記、その他のこのやうな手続をするものと同時に、従来はそういう命令で縛つておつたのであります。終戦後、そういう特別命令が、警察命令が全部廃止されて、それに代るものとしてこのやうな法律を作つたわけでありまして、いきさつはそういうやうなことで、このやうな手続につきましては、相当大きな財産権の移動が考えられますために、若し誤りがあると、第三者に不測の損害を与えることになるというやうなことから、これは相当経験を積んだ者がこのやうな手続をしなければいけないというふうに考えますので、この法全体としましては、とにかくそういう運用の仕方と言いますか、考えといたしまして、是非ともこれは存続して行きたいと、このやうなふうに考へております。

○委員(小泉秀吉君) ほかに御質問がなければ、今日は本件の質疑はこの辺にして、これは予備審査でもありませんし、あとに廻してよろしくございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(小泉秀吉君) それでは次に、海上保安官に協力援助した者の災害給付に関する法律案を議題といたします。御質疑のおありのおかたは御質疑を願ひます。

○小酒井義男君 先ず最初にお尋ねをしたいことは、現在水難救済会というものがあるはずなんです、これはどういふ仕事をやつてゐるのか、つまりこの法律に出されるやうな問題に關連する仕事をやつてゐるかやつておらないか、その範圍、そしてこれに對する政府の何と言いますか、援助と言ひますか、助成の内容と云うやうなものはどの程度のものがなされてゐるのか、お伺ひしたいと思ひます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 水難救済会がやつておられるのは、やはり海難救助というやうなことをやつておられますので、この援助を求めます場合は、最も水難救済会が手近な例でございまして、非常にこの法案とは関連があるものであります。これに對しまして、戦後水難救済会に對しましては、国といたしましては何ら補助というやうなことはいたしておらないのでございまして、なお、將來は、水難救済会に對しましては、消防組織法のようなものをやつてこれを育成するといふやうな方法をとりたいという意見が多いわけでございます。そういう方面に進みたいと思つてゐるわけでございます。

○小酒井義男君 いま、將來やつて行きたいという意見が多いということですが、政府として、それを實質的に仕事のできるやうなものに近い將來に強化して行くといふ方針をお持ちになつてゐるかどうか、ただ行きたいといふ希望意見だけかどうか。

○政府委員(山口伝君) 只今關谷さんのほうからお話がありましたのに補足いたしますが、御承知のように水難救済会というのは、非常に沿革の古い団体でございまして、これが従来は政府等からも補助金を受けて、中央に大きな組織があり、各府県知事あたりを支部長といたしまして、戦前には相當活躍をしたわけでございます。ところが終戦後このやうなものが認められなかつたために、今日までそのまゝになつておる。今後の海難救助の態勢を考えます場合に、海上保安官がこれらの責任官として第一次に無難業務をいたすわけでございますが、各地に起る海難、津々浦々に起る遭難事故すべてに對して海上保安官が手が廻るというわけにはどうも行きませんので、今後のあり方といつたしましても、海上保安官が中核となつて一応第一次に活動をしていただきますけれども、津々浦々におきましては、やはりかような水難救済会的な組織といふものが補充的にどうしても要るのじやないかと思ひます。従いまして今後の水難救済会といたしましては、従来海上保安官がなかつたときのような態勢には戻らないかと思ひます。が、水難救済会の活動分野といふものを十分に考えまして、この団体に對する補助であるとか、或いはその他の援助といふものについて十分検討いたしまして、この団体が海上保安官と相提携して参りまして、海難救助に對するやうな態勢に持つて行きたいと思ひます。省としては考へておりますが、今回は単に部外の人海難救助その他に援助された場合についてだけの条項でございまして、進んで全般的にそういう問題が起つて参ります場合等につき

ましては、折角運輸本省として検討されつゝあるわけでございます。

○小酒井義男君 續いてこの法律案の逐条について質疑をして行きたいと思ひますが、よろしいですか。

○委員(小泉秀吉君) やつて下さい。

○小酒井義男君 それでは第二條の國の責任の範圍の問題であります、これによりますと三つの要件を備へてゐる場合であるといふふうに説明されておりますが、この三つのものが全部備わつておらなければいけないのか、このうちの二つだけが備わつておればこの対象になり得るのかどうかということとを説明して頂きたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) この三つが備わつていなければならぬと、このやうなことになつております。

○小酒井義男君 そうしますと、これに救助の職務を行うといふことがありまして、そうして条件の三つの最後、第三の条件として、職務によらないで協力援助しといふ説明が加へてあります、この職務によらないで協力援助しといふのはどういふやうな場合がそれの例として當てはまるのか、例を挙げて一つ説明して下さい。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは國又は地方公共団体の公務員としての任務關係上の義務によらない場合及び公法上の義務によらない場合でありまして、これを具体的に申上げますと、税關の官吏が密漁の取締に協力をいたしたり、漁業監督官が密漁取締等に協力いたしますのは、これは公務外の協力でありまして、職務によらない協力と、このやうな考へております。但し海上保安官法の共

助の規定によりまして、所属官庁から派遣をせられまして協力するのは職務による協力でありますので、この中には含まれないのであります。なお船員法の適用になっております船舶の船長が船員法上の義務によつて海難救助をいたしました場合は職務による行為でありますので、ここには含まれないということになります。なお同法の適用されていない船舶の船長が海難救助

助に協力するのは職務によらない協力、こういうことになって参るのであります。なお公務員でもなく、又船長のように公法上の義務の課せられていない一般人の場合はすべて職務によらない協力、こういうことになって参ります。

○小酒井義男君　そうしますと、協力したというのじやなしに、海上保安官というものが全然おらない場所で事件が起つた場合にそれを救済した場合はこれに当てはまるのか当てはまらないのか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは法文の上から申しますと、これは含まれないことになって来るのであります。併しこれは陸上の場合あたりは警察官あたりと協力すると申しまして、何と申しまするか、如何なる場合

にでも各町村に駐在所というものがあ
るのでありますが、海上保安官はその
ように津々浦々にまでそういうふうな
事務所を持つて配置せられておるとい
うふうな関係ではないのであります
ので、この海上保安官が当然なすべ

海難救助というふうなことで、そういうふうなことに自発的に行つた場合にも何とか方法を以てこれを災害給付ができるようなふうにしたしたい、こう

いふふなことでありますので、いざ
れこれは水難救済会あたりの関係のあ
との法文ができ上ります際には、そう
いう場合もことごとく国が責任を持つ
という、こゝういふふなことにいたし
たいと考えております。現在のこの法
文から見ますというと、海上保安官
がおらなければこれが災害給付の対象
にならないと、こゝういふふなことに
なっております。

○小酒井義男君　それでは政府のほうへお尋ねいたしますが、昭和二十六年十二月一日から二十七年十一月三十日までにおける海難救助の統計を見ますと、そうすると海上保安庁において救助したのが船の数にして百十二艘、人員にして五百二十四人、それから海上

のが、船の数で十六艘、人員にして百八十一人、民間のみで救助したものが、船の数にして六十二艘、人員にして五百七十四人という統計が出ておりますが、この統計のある現状において、今

實われたような法律で完全にこの目的が達せられるというふうにお考えになられるかどうか、政府側の意見をお聞きしたい。

○政府委員（山口伝君） お答えいたしました。まず、御指摘の点、誠に御尤もです。

て、今日までの契機を見ましても、海上保安庁が海難救助をいたしておられます率はお示しのように三割台でございます。その他のものにつきましては、これらの救済と申しますか、対策ができておらないのが誠に遺憾であります。

が、これは先ほど提案者のほうからお話をありましたように、今回の、保安官に協力した場合の災害給付の法律案は、随上の警察官、消防官に協力をし

た場合と全く同趣旨で、その範圍で一応急いでいたしておりますから、お示しの点は確かに残つておるのであります。今後水難救済会を含めまして、その他海上保安官が現場におらなくても当然海上保安官が行うべき救助に民間が自発的に行なつた場合についても、労災であるとか或いは他の損害が生ずれば、何とかこれを救済する途を講じなければ完備したものでないと考えて

段階であります。これは意見が入つてゐるようになり、目下それを研究してゐるおりにして、

○小酒井義男君 これは意見が入つてゐるようになり、目下それを研究してゐるおりにして、

折角この法律を作られるならば、やはり実情に十分副い得る内容のものにせられるほうがいいのじやないかと思つ

て、これは提案者の陽谷議員にお尋ねしたいのですが、そういう点、これを完全に補足せられる御意思があらまかせせんか。

○衆議院議員（關谷勝利君） 私もこの点、最初から丁度これが警察官に協力

備なのであります、いづく政府の意見あたりも徴してみたのであります、が、事後におきまして海上保安官あなたに連絡をとつて、そうして海上保安

官のほうからそれを何と申しまするか
受け入れた場合には、そういうふうな
措置を講ずるといふうなこともでき
得るのではなからうか、こゝういふう
な意見もありもしまするが、私たち
いたしましては事後の連絡ができた

た場合には、それを海上保安官の要請があつたものと、そういうふうに、何と申しまするか、措置をして差支えないのではなからうか、このようにな

○小酒井義男君　私はこれは保安官がおつて協力を要請するときよりも、保安官がいけない場合にそういう問題の起つたときのことを考えて行くべきではないかと思うのです。そういう点について今の答弁では十分納得ができませんが、これは次の機会に譲りましよう。

え方でやつておるといふことであります。消防法の資料として渡されておるのを見ましても、消防法の中では、消防に必要な場合には土地その他を、使用の制限をしたり或いはする場合があるつて、それに対する損害をあとで賠償

うですが、この海難の場合にはそういうことをする必要がなかつたかという事です。例えば船を出して救助する場合に、船舶が損害を受ける場合もあるでしょうし、或いは仕事をする上

において燃料や管料を消費するといふ
 ようなことも当然あると思うのです
 が、こういうものはこの法案に含まれ
 ておらないように思うのですが、その
 点を御説明願ひたい。

○衆議院議員（關谷勝利君） お説の通り

らないのでありますが、これは先ほど申しました水難救済金を法的に国家が今後育成すると申しますか、それに関します法律を制定いたします際にはそのようなことを織り込む、こ

いふふたことを取附の方面で、**言明**を研究をいたし、そういうふうな**言明**をいたしておりまするので、そのほうに譲りたいと考えまして、この法の中に

○小酒井義男君 これも前の問題と同じようなことになるのですが、やはりこの法律の中にあることを明確にしておいたほうがいいのではないかと私は思うのですが、提案者のほうでそれをいれるのと何か弊害でもあるのか、弊害があるならその理由を一つお聞かせ願いたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) 特別の理

ちといたしましては、先ほど保安官の
おらない場合の条項、或いはその船舶
を使用し或いは燃料その他の資材を使
用いたしました場合にはそれを弁償す
るといふふうなことを入れたといふ
ふうなことで、最初そのような考えを
もつておつたのであります。聞か

その水難救済会に対しますると、こゝの法令ができるので、そのほうでというようなことで政府と打合せをいたしまして、それを省略をいたしたものであります。

○内村清次君 これは本年度の予算關係に裏付けしてありますか、又そういふ対象になる人たちが一体どれくらいあるか。

は、このために特別に取上げて計上したいとしておりませんけれども、そういうものがありました際には予備費から支出をするこういうふうなことになるかと参ります。

二十三年におきましては、これは公的な記録がないのであります、確かな数とは申せませんが、海上保

安庁で知り得ておる数は、昭和二十三年で負傷が四名、二十四年なしでありまして、二十五年には負傷、死亡共に五名ずつ、二十六年には死亡者が二十名、二十七年には負傷者が一名ということ、五カ年間を通じて死亡者が二十五名、負傷者が十名、こういうことになっております。

○委員長(小泉秀吉君) それでは本件の質疑は一応これを以て終りにします。これは予備審査でもありますから、この程度で次の議題に移りたいと思いますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(小泉秀吉君) 御異議ないと認めます。

○委員長(小泉秀吉君) それでは昭和二十八年年度の海上保安庁関係の予算に関する件を議題といたします。
政府より御説明を願います。

○政府委員(山口伝君) 海上保安庁の昭和二十八年年度の予算につきましてその概況を御説明申し上げます。

二十八年度の予算要求総額は六十六億一千六百九十九万二千円でありまして、前年度の予算額六十二億七千四百一十一万八千円に比較いたしますと、差引三億四千二百七十四万四千円の増加と相成っております。

次に人員につきましては、昭和二十七年年度中における機構改革によりまして、当時それまで海上保安庁に所属いたしておりました海事検査部、海上警備隊、航路啓開所及び海難審判理事所が海上保安庁から分離いたしました。保安庁のほうに移りました関係で、その結果人員移動いたしました。昭和二十六年度末人員は一万七百一十一名でありま

したのに対し、昭和二十八年年度人員は一万六千九百九十九名というところに相成つて、八十二名の減少と相成るのであります。その内訳は、本庁におきましては海上保安大学校関係で七十七名の増加、海上保安学校関係で九十二名の減少、海上保安訓練所関係で百六十四名の減少、差引本庁全体といたしましては百七十九名の減少となっております。

このうち海上保安大学校の七十七名の増加は、学年進行に伴う学生の増加の八十八名から教官の減少三名を差引いたものであります。海上保安学校及び海上保安訓練所におきましては生徒数、教員共に減員となつております。

次に管区本部におきましては、予備給員及び教育予備員の減少が二百九十五名でありまして、一方ヘリコプター要員といたしまして五十四人、兵装要員といたしまして二百九十二人及び燈台業務人員といたしまして四十六人の増加がありまして、差引前年度に比しまして九十七人の増加と相成つております。

次に要求額の内訳について申し上げますと、先ず第一に新規経費でございますが、その主なものは船舶建造費と航路標識整備費でございます。この船舶建造費について申し上げますが、総額五億八千四百万円を計上いたしております。

これは老朽巡視船を廃棄いたしまして、その代替として三百五十二トン型巡視船二隻、二十三メートル型内火艇四隻、これは港内艇でございます。四隻を新造いたします。これはパイ・テ型燈台業務用船一隻、これはパイ・テ型でございまして、更に六トン型水路測量艇二隻を建造いたします。ために必要な経費でございます。次に航路標

識整備費といたしましては、総額が五億八千八百七十五万八千円を計上いたしております。これは燈台三十五基と、浮標四十九基、電波標識二カ所の新設費、即ち二億七千七百三十一万八千円、そのほか航路標識の改良改修費といたしまして二億三千四百六十六万五千五百五十九円でございます。なお昭和二十七年年度の航路標識整備費六億四千八百六十九万九千円に比較いたしますと、二十八年度要求額は一億二千九百三十一万一千円の減少を示しております。

これは航路標識災害復旧費の減少に基くものでございまして、復旧工事が前年度において大部分終了し、本年度においてはその残余の工事に必要な経費のみを計上したためでございます。

以上申述べました船舶建造費と航路標識整備費が新規経費の主なものでございまして、次に右以外の主要な経費について御説明申し上げます。

第一に海上警備救難費でございますが、本庁分といたしまして三億七千七百七十四万四千円、地方分といたしまして三十九億七千八百七十七万二千円、以上兩者を合せて四十三億四千六百五十一万六千円を計上いたしております。

これは海上保安庁法の定める海上における法令の施行、犯罪の予防及び鎮圧、犯人の捜査及び逮捕並びに海難救助など、いわゆる警備救難業務を処理するために必要な経費であります。

その主なものは、本庁初め全国九カ所の管区海上保安本部、一カ所の海上保安監部、三十九カ所の海上保安部、三十七カ所の警備救難署等におきまして必要な人件費、事務費等が合

まして八億五千四百四十二万六千円、そのほか巡視船、港内艇及び近く全国五カ所に配置予定のヘリコプターの維持運航費が合せて二十九億九千二百七十七万四千円と相成つておるわけでありまして、それから警備救難業務の実施に当つて必要といたします陸上通信施設、即ち管区本部通信所が九カ所、保安部通信所が十四カ所、小規模通信所が二十七カ所、これらの維持費が四億二千七百七十七万四千円。次に海上保安大学校、海上保安学校及び海上保安訓練所等における職員の教育訓練に必要な経費が一億五千六百五十六万六千円と相成つております。

この海上警備救難費は、昭和二十七年年度予算額と比較いたしますと、本庁においては四百四十六万五千五百五十九円の減少となり、地方におきましては三億八千二百二十九万八千円の増加と相成つておりますが、本庁におきましては、旅費、通信専用料などの査定減によるものであります。地方における増加はベリス・アップによる職員給与の増加、船舶兵装費、船舶修繕費の増加などに基くものでございます。

次に海上保安費といたしましては、本庁分四億三千三百五十八万七千円、地方分六億五千九百四十万八千円、合せて一億九千九百九十九万五千円を計上いたしております。

この海上保安費は、水路部の所掌であります。水路の測量、海象の観測、水路図誌の調製及び航行等に必要経費二億九千六百八十六万五千円、それと燈台部の所掌である航路標識、燈台の八百三十五基、燈浮標の五百二十三基、浮標の二百八十八基、信号所の八十五カ所、これらの維持運営に関する事務を処理するために必要な経費七億八千二百二十九万七千

円、並びに水路部及び燈台部の職員を養成するための海上保安学校に必要な経費三千八百八十三万三千円でございます。以上のこの海上保安費は、昭和二十七年年度に比較いたしますと、本庁においては四千八百六十六万五千五百五十九円の増加に相成り、地方におきましては五千十三万八千円の減少と相成つております。

本庁における増加はレックカー、これは新しい電波関係による測量機器であります。電波位置測定機等の新規購入、金高といたしまして二千九百五十二万二千円、それに水路図誌及び航空図誌作製費の増加のほかに、更にベリス・アップによる職員給与の増加等によつてかように増額されたのであります。

地方における減少はベリス・アップによる職員給与などがあるにもかかわらず、前年度一億一千七百七十三万三千円の航路標識整備費の全額減があるためでございます。

なお航路標識整備費は、昭和二十八年年度におきましては大部分のものが航路標識整備費の中に含まれたわけでございます。

第三に、海上保安施設費といたしまして、本庁分一千一万二千円、地方分五千五百四十万一千円、兩者を合せて合計六千六百五十四万一千三百円を計上いたしております。

これは海上保安行政上必要な施設の経費であります。巡視船の繋泊施設五カ所の整備、小規模無線通信所一カ所の新設、給員詰所四カ所の新設及び海上保安大学校の護岸補修、カッターの購入等に必要な経費でございます。

この海上保安施設費は、昭和二十七年年度に比較いたしますと、本庁においては九千七百四十七万八千円の減少と相成り、地方に

おきましては三億八千六百四十九万円の減少と相成つております。本庁におきましては、前年度におきましては明神礁において遭難いたしました第五海軍の代給購入費及び改修費七千七百四十九万のほか、航路標識、見廻船の購入費、燈台部横濱工場の機械及び水路部の印刷機械の購入費等が計上されてきたためでございます。又地方におきましては、前年度においてはヘリコプター六機の購入費三億七千四百四十四万のほか、ヘリコプター用通信器具類等が計上されてきたためでございます。

最後に国際会議その他諸費といったしましては百六十五万円を計上いたしております。これは国際水路局規約に定める国際水路局の維持費を分担するため必要な経費でございます。この経費は昭和二十七年に比較いたしますと六百七十六万七千四の減少となっておりますが、これは北大西洋流水監視費分担金を計上しなかつたためでございます。

以上を以ちまして海上保安庁の昭和二十八年年度予算要求につきまして概況を御説明申し上げた次第でございますが、何とぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長(小泉秀吉君) 何か御質問ございませんか。

○岡田信次君 船舶建造費ですね、五億八千四百万円、それはちよつとここに出てくる数字から見るとトシ当り二十何万円くらいになるのですか、相当随分高いと思うのですが、特別の装備何かあるのですか。

○政府委員(山口伝君) 一見非常に高い、成るほどかなり高いものではございますが、巡視船等におきましては、型は三百五十トン程度でございますが、レーダーであるとか方探であるとか、いろいろな機器、その他又指揮系統の施設でかなりの機具類の相当進んだものを装備いたしまして、一般の貨物船等に比しますとトシ当り非常に高くなります。それとも一つは、スピードが普通の貨物船の小型に比しますとこれでもまだ早いほうなんです。エンジンが船体に比しまして比較的余計にかかるという関係でその程度の値段になるものでございます。これはほかのことを申して恐縮でございますが、警備隊等で発注される新造船の単価はこれらの二倍三倍ということになっております。尤も向うは又それらの給休等に比しまして、最近の相場としてはこの程度のものではなけれど、内臓部分が相当性能の高いもので、而もいろいろな機器類を取付けておるためにかような単価に相成るわけでありまして。

○岡田信次君 只今の御説明は、巡視船については成るほどさうだと思つてますが、だけれどもこれは三百五十トンですから相当大きいのですが、あの内火艇或いは水路測量艇は、そうレーダーとかその他のいわゆる近代的ないろいろな機器類を備え付けておく必要もない、又特に早いスピードのものも必要としないと思うのですが、どうなんですか。

○政府委員(山口伝君) 港内艇等におきまして、二十三メートル型と申しまして、補助巡視船的な役目をする相当型のいい船がございます。レーダー等無論取付けて参るのでございますが、スピードも、船体の大きさに比べれば、何と申しますか、相当強力なデイル・エンジンを取付けるために、かような値段に相成るわけでありまして。十分吟味してこれは我々の要求は少し大きかつたかも知れませんが、いろいろ折衝の過程で査定を受けて減少されてこの辺まで参つたものでございまして。御参考までに……。

○岡田信次君 それからもう一つヘリコプターですね、ヘリコプター六機を配置してこれを運航する、その前のころは巡視船その他のものと合せて三十億ばかり計上されておるのですが、ヘリコプターに関するだけではどのくらいになるのですか。

○政府委員(山口伝君) ヘリコプターで予定いたしておりますのは、ベル式が三機、シコルスキー五五が三機というふうに予定しております。全部合せて補正予算で成立いたしました金額は四億二千万円だと思つてます。その六機の合計額でございます。……ちよつと補足いたします。四億二千万円というのは機体だけでございまして、五カ所の基地の整備費も含まれておりましたから、その点は減るわけでございます。それでシコルスキー五五が一台当り大体八千万円程度と踏んでおります。ベルが二千万円でありまして。

○岡田信次君 この二十九億二千余万の中へヘリコプター関係の費用が幾らあるか、ヘリコプターの運航費です。作つたやつはもう二十八年度に取つちやつたでしょう。だから運航費というか経費經常費ですな、これがどのくらいあるか。

○政府委員(山口伝君) 二十八年度に見込んでおります経費は年間五千万円程度でございます。

○委員(小泉秀吉君) 少し辻褄な質問かも知れないが、海上保安大学、海上保安学校、海上保安訓練所というのは極めて簡単に言うとうとう違ふのですか、こういう学校は。

○政府委員(山口伝君) 海上保安大学は普通の六三三制で申上げますと、大体新制大学に当るものであります。それから保安学校のほうは、それからちよつと下りまして中堅幹部程度であります。それから訓練所のほうは本當のセーラー、船員教育のほうと比較しますと海員学校に当るものが訓練所でございます。本當のセーラー或いはフアイ・マンとしていわゆる初級のところでございます。三段階に分れております。

○委員(小泉秀吉君) これは保安庁にもこれと同じような学校があるようですが、内容が多少違ふのだからうけれども、こういう学校はやはり別々にこうして設立して、それに応じた人を作らんと役に立たないというような御見解なんですか、どういふのです。

○政府委員(山口伝君) 海上保安庁のこの三つの種類の養成機関は、それぞれ海上保安庁の職員として教育を施すわけでありまして、海上保安庁の業務が海上の法令の施行であるとか警察的な面、或いは出入国管理法であるとか、あらゆる海上における法令を施行いたします。そういう点、なおそれから海難救助、こういった点を目的として所定期間に教育訓練をいたすわけでありまして。保安大学というものができておりますが、そのほうはおのづから教科内容の共通部分のものも無論あるかと思つてますが、必ずしも同じではないのであります。向うのは保安隊或いは警備隊の幹部として養成される機関であります。一緒に済ますというようなことはできないかと思つてます。

○委員(小泉秀吉君) そうするとまあこれは何ですか、陸上で言う警察学校みたいなもので海上の保安……海上保安庁のほうの仕事に適合するような養成の仕方をするというふうにして解していいのですか、この学校は。

○政府委員(山口伝君) まあ端的に言いますとそういうふうにお考えになつても結構でございますが、海上における警察関係ばかりでなくて、海上保安庁の所掌する範囲が、単に陸上と比べまして、国家警察とか、あつたものと同一種類のものもございまして、海上法令、出入国管理法とか或いは消防であるとか、あらゆる面の業務、警備救難業務を総合いたしております。海上保安業務自体が複雑多岐に亘つておりますために、そういうことを教科内容にいたすわけでございますが、性質としては丁度警察における警察大学校に匹敵するものが海上保安における海上保安大学校とお考え頂いて結構であります。

○委員(小泉秀吉君) 将来ですね、運輸省所管で、何と申しますか、航海訓練所というふうな、海上に出る船員の訓練教育とかいろいろなものが必要だということなことで練習船みたいなものを保持しておりますが、海上保安庁のほうでもこういう学校の卒業生或いは学生の間にそういう訓練をするために又こちらで練習船を造りたいというふうな、将来に対する御意見はどうなんですか。

○政府委員(山口伝君) 海上保安庁と

いたしましては、只今御説明したよう

な三段階の海上勤務員を養成しているわけですが、やはり職員が職場とする船が一般の商船等と違ひまして、二千トン以下の巡視艇或いは港内艇というような関係でございますので、結局それによつて、要請は教育機関では希望を持つております。現在お話の運輸省の航海訓練所は船員教育機関の海上実習機関としてあるわけですが、現在のところでは、最近において神戸商船大学ができたことによりまして、現在所有している練習船では十分な計画が立たないで、要するに手狭なために、訓練所とされては二十八年度に更に練習船を購入するという予算を取られたようなことでもございまして、そこ一緒にやるといふことは実問題としてで

きないものでありますが、いざにいたしましては、多少性質が違ひますので、我々のほうとして海上保安庁の職員としての教育訓練にふさわしい練習船を将来持たたいという希望は持つております。

○一松政二君 そうすると今の海上保安大学学生の三百二十人というのは、これは全部卒業すればそのまま海上保安庁の人間であり、学生それ自身が海上保安庁の今の定員の中に入つておるのですか。

○政府委員(山口伝君) お話の通りであります。学校に入學するときに定員の中に入つております。四級職といふ一番最初の低いところの資格で職員としての待遇を受けております。卒業後は、従つてそれ／＼配置につくわけでございます。学校に入つたときに職場を確保したという形になつており

ます。

○一松政二君 この大学を出た人が、結局昔の海軍で言えば士官以上になるというわけですか。そういう意味でや

つてゐるわけですね。

○政府委員(山口伝君) そういうこと

です。

○一松政二君 そうすると学校がまず存在し、学生を養成しておると、学生は毎年々々変わるわけですが、毎年募集する、そうするとそれだけの鑑定、それだけの要員は必ず、今後学校の生徒の収容能力と、今度はそれを幹部に養成して行くだけの鑑定というものは当然予想されるわけですね。

○政府委員(山口伝君) 学生生徒の定員の問題でございまして、最初、現在の二年おきですが、これまでの二か年の間は百二十名定員で採用したわけでありまして、本年度はいろいろ研究の結果八十名といたしました。で、八十名の職員が毎年増すような形になりましたけれども、実は海上に勤務している船員の自然減等も考えまして、八十名程度がいいということにいたしました。これが中堅幹部の主軸になるわけでありまして、その他専門的な知識を要請される職場につきましては無試験新制大学出のかたをなお且つそのほかにもつて行つて、需給が間に合うよう

に見通しをつけてゐるわけでございます。

○一松政二君 海上保安大学といふのは、これは普通の高等学校を出た人から募集してございまして、

○政府委員(山口伝君) 新制高等学校を出た人が入學資格を持つておりま

す。受験資格を持つております。

○一松政二君 そうすると、普通の六

三三四年制度のいわゆる大学と同格になつてゐるわけですか。

○政府委員(山口伝君) さようでござ

います。

○一松政二君 これはやはり今さつ

き、保安隊の大学と或る程度似たこと

があるに違ひないのですが、そうする

と今さつ委員が聞かれたように、少

しばかり、少しと言つちや語弊があ

るかも知らんが、多少毛色の変わった業

務をやつてゐるところは全部そういう

大学を持たなければならぬような印象

を受けるわけですが、これは日本の戦

前においてはこういう種類の学校はな

かつたわけですね。

○政府委員(山口伝君) 海上保安庁そ

れ自体といつた役所が戦前ございませ

んでしたので、従つてそういうつた職員

を養成するような大学もなかつたわけ

でございますが、これは併し手前味噌で

ございまして、昔は、先ほどから保安

官に協力した場合の法案がございま

したが、従来の態勢は、水難救済会とい

うような全国的な団体がありまして、

それが船を若干持ち、なお必要に應じ

てはもよりの漁船等をチャーターして

やつておつたような形でありまして、

大きな事故等につきましてはその都度

海軍あたりの駆逐艦などに援助を要請

してやつて来たわけでございます。そ

れが戦後度々アメリカのコーストガー

ドに似たようなシステムがとられまし

て、人命、財産の尊重というような観

点からいふと制度が受入れられまし

て、役所もでき、その職員たるべ

き者の特殊の養成機関も附屬機関とし

て作つたような経過でございます。

○一松政二君 まあこれは質問じやご

ざいせんが、つまり日本の海軍をな

くしてしまつた結果、海軍をなくして

しまつて海上保安庁ができて、海上保

安庁ができたからこんな学校を要した

のでしよう。又一方においては今後は

本物の海軍大学や、いろいろ言葉は違

うでしようが、そういうつた方向も感じ

られるから、或る時期には当然これが

問題になることと私はそういう気がい

たしますが、それだけ申し上げまして、

私のこの学校に対する質問はこれを以

て打ち切ります。

○委員長(小泉秀吉君) ほかに御質疑

がなければ、本日はこれで終了した

と思ひます。それで御異議ございま

せんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(小泉秀吉君) 御異議ないと

認めて、本日はこれにて散会いたしま

す。

午後三時四十五分散会

二月二十日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、木船再保険法案

木船再保険法案

九

もどすことができる。

(保險關係に関する事項の通知)

第九條 組合は、その組合員との間に保險關係が成立したときは、運輸省令で定めるところにより、遅滞なく、当該保險關係に関する事項を運輸大臣に通知しなければならない。通知した事項に変更が生じたときも、同様とする。

(保險事故發生の通知)

第十條 組合は、組合が負担した危険の發生によつて損害が生じたことを認めるときは、運輸省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を運輸大臣に通知しなければならない。

(再保險の免責)

第十一條 左の場合には、政府は、再保險金の全部又は一部につき支払の責を免かれる。

- 一 組合が法令又は定款に違反して保險金を支払つたとき。
- 二 組合が損害額を不当に認定して保險金を支払つたとき。
- 三 組合が不正の目的をもつて、前二條の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(組合が委付等により取得した權利)

第十二條 政府が組合に対して再保險金を支払おうとする場合において、組合が当該保險關係に係る委付又は代位により取得した權利があるときは、運輸大臣は、その一切の權利の適正な行使が行われるように、その行使の方法について審査しなければならない。

第十三條 再保險金の支払を受けた

組合は、当該保險關係に係る委付又は代位により取得した權利を行使した場合に行使に要した費用を控除した額の百分の七十に相当する金額を、遅滞なく、政府に納付しなければならない。

(報告等)

第十四條 運輸大臣は、この法律に規定する再保險事業の健全な經營を確保するため必要があると認めるときは、組合に対し、その事業に関し、報告を求め、又は帳簿書類の提出を命ずることができる。

(検査)

第十五條 運輸大臣は、この法律に規定する再保險事業の健全な經營を確保するため必要があると認めるときは、その職員に、組合の事務所に立ち入り、その帳簿書類その他業務に關係のある物件を検査させることができる。

- 2 前項の職員は、その身分を示す証票を携帯し、關係人にこれを示さなければならない。
- 3 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のため認められたものと解してはならない。

(再保險事業に関する事務費の繰入)

第十六條 政府は、この法律に規定する再保險事業の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎會計年度、予算で定めるところにより一般會計から本船再保險特別會計に繰り入れるものとする。

(短期特効)

第十七條 再保險金の支払の義務及び再保險料の払いもどしの義務は

二年、再保險料の支払の義務は一年を経過したときは、時効によつて消滅する。

(審査の請求)

第十八條 組合は、再保險に関する政府の処分につき不服があるときは、運輸大臣に対し、審査の請求をすることができる。

- 2 前項の規定による審査の請求があつたときは、運輸大臣は、本船再保險審査会の審査を経て裁決する。

3 第一項の審査の請求が、時効の中断に關しては、裁判上の請求とみなす。

(本船再保險審査会)

第十九條 運輸省に、本船再保險審査会を置く。

2 本船再保險審査会は、前條第二項の規定によりその権限に屬する事項を処理する。

第二十條 本船再保險審査会は、委員四人をもつて組織する。

2 委員は、左に掲げる者につき運輸大臣が任命する。

- 一 大藏省の職員 一人
- 二 運輸省の職員 一人
- 三 組合の役員 一人
- 四 学識経験のある者 一人

3 委員は、非常勤とする。

4 前三項に規定するものの外、本船再保險審査会の委員及び運営に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(罰則)

第二十一條 左の各号の一に該当する場合においては、その行為をした組合の役員、使用人又は代理人は、三万円以下の罰金に処する。

- 一 第十四條の規定による報告をせず、若しくは帳簿書類を提出せず、又は虚偽の報告をし、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出したとき。
- 二 第十五條第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避したとき。

附則

- 1 この法律は、昭和二十八年四月一日から施行する。
- 2 本船保險法(昭和十八年法律第三十九号)は、廃止する。但し、この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。
- 3 船主相互保險組合法の一部を次のように改正する。

第十二條第二項中「百隻以上」を「百隻以上(本船相互保險組合にあつては三百隻以上)」に改める。

第四十三條に次の一項を加える。

- 2 主務大臣は、本船相互保險組合について前項の保險金の削減の認可をする場合には、保險金の削減によつて、本船相互保險組合が組合員に対して支払う保險金の額が政府から支払を受ける再保險金の額を下ることとならないようにしなければならない。

第五十四條に次の一項を加える。

5 大藏大臣は、第十六條第二項第三号に掲げる書類に定めたる事項のうち保險料に関する事項(本船相互保險組合に関するも

- 4 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。
- 第五條第九号ノ五の次に次の一号を加える。
- 九ノ六 本船相互保險組合ノ発スル証書、帳簿

運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の三の次に次の一号を加える。

- 七 本船相互保險組合の設立の認可及び本船再保險事業に關すること。
- 第三十八條第一項の表中水先審議會の項の次に次の一項を加える。

運輸大臣の諮問に應じ本船再保險法(昭和二十八年法律第

号)第十八條第二項に規定する審査を行うこと。

二月二十一日本委員会に左の事件を付

託された。

一、北海道宗谷港の避難港指定等に
関する請願(第一七五六号)

一、気仙沼、前谷地両駅間鉄道敷設
に関する請願(第一七八一号)

一、川之江、池田両駅間鉄道敷設に
関する請願(第一八〇八号)

一、大森駅の貨物小口扱業務復活促
進等に関する請願(第一八二九号)

一、平、江名両駅間鉄道敷設に関す
る請願(第一八六八号)

一、垂井駅經由下り線鉄道復元に関
する請願(第一八六九号)

一、平、江名両駅間鉄道敷設に関す
る請願(第一九一一号)

一、自動車運送事業の免許制度廃止
反対に関する請願(第一九四〇号)

一、中津川、下呂両駅間鉄道敷設に
関する請願(第一九四一号)

一、猪谷駅、神岡町間鉄道敷設に関
する請願(第一九六八号)

一、自動車運送事業の免許制度廃止
反対に関する請願(第一九八二号)

一、国鉄職員の特種勤務手当に関す
る請願(第一九八三号)

一、自動車運送事業免許制度廃止反
対に関する請願(第五四八号)

第一七五六号 昭和二十八年二月四
日受理

北海道宗谷港の避難港指定等に
関する請願

請願者 北海道宗谷郡宗谷村
長 沢内清治外四名

紹介議員 青山 正一君

宗谷近海(オホツク海ならびに日本海)
は、他地区に比較して魚族が豊富なた
め、これを漁獲するに、稚内、紋
別、留萌ならびに小樽地区の底びき船

が二百数十隻、この外小型漁船が多数
集つて操業するため、海難事故が頻発
し、特に冬期間における事故は、他海
区にその類をみない件数を毎年くり返
している現状であるから、北海道宗谷
港を避難港に指定するとともに、その
改修工事を促進せられたいとの請願。

第一七八一号 昭和二十八年二月四
日受理

気仙沼、前谷地両駅間鉄道敷設に関す
る請願

請願者 宮城県登米郡豊里町
長 佐藤省三外三十四
名

紹介議員 愛知 換一君

本年度補正予算によつて着工に決定し
た三陸鉄道気仙沼津谷間の建設は、関
係住民に期待されているが、この鉄道
は石巻線前谷地駅に連結しなければ、
津谷から気仙沼に逆行し一の関をう回
しなければならず、かえつて不利不便
となり、三陸鉄道建設の使命に反する
ことになるから、前谷地からも着工し
て、気仙沼と前谷地を直結せられたい
との請願。

第一八〇八号 昭和二十八年二月四
日受理

川之江、池田両駅間鉄道敷設に関する
請願

請願者 徳島県三好郡池田町
長 馬宮嘉次郎

紹介議員 紅露 みつ君

川之江、池田間を結ぶ鉄道川池線は、
松山、徳島、高知、松山間を繋ぐ最短
路線であり、既にその重要性を認めら
れて予定線に編入されながら途中戦争
等の障害によつていまなお敷設に至ら

ず放置されているが、本路線は四国中
央地域総合開発地帯の重要な地にあ
るとともに、三県の主要貨客交流の主
流となし、近く明石、鳴門間フェリー
ボートの開通を見るに及んで阪神、
四国、九州を結ぶ重要路線として飛躍
することが期待されるから、関係住民
多年の願望である本鉄道の敷設を促進
せられたいとの請願。

第一八二九号 昭和二十八年二月五
日受理

大森駅の貨物小口扱業務復活促進等
に関する請願

請願者 東京都品川区大井町
町四、七八五 松岡駒
吉外七名

紹介議員 三木 治朗君

現在大森駅を利用する乗降客は約十四
万人に達しているが、同駅においては
約五年前関係大森の反対をおし切り貨
物小口扱業務を廃止したままであり、
なお山王口に構内便所がないため利用
者のこむる打撃と不便が大きいから、
貨物小口扱業務を即時復活し、山王
口に構内便所を新設するとともに、東
海道線浜川踏切の危険防止急遽完備を
図られたいとの請願。

第一八六八号 昭和二十八年二月六
日受理

平、江名両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 福島県石城郡湯本町字
三箱石城地方町村会
内 松本久吉外十三名

紹介議員 木村 守江君

小名浜江名町を中心とする地域は、福
島県水産業の中核をなし本県海洋生産
の約八割を占め、また鹿島村一帯の炭

田はいよいよ有望視されているが、こ
れ等海陸生産物資の輸送を敏活にする
ため、平市を起点として、鹿島村を経
由し江名鉄道に接続する鉄道を敷設す
ることは常盤開発のかぎとなるから、
是非本鉄道の敷設を実現せられたいと
の請願。

第一九一一号 昭和二十八年二月七
日受理

平、江名両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 福島県平市長 諸橋久
太郎外十三名

紹介議員 石原幹市郎君

この請願の趣旨は、第一八六八号と同
じである。

第一八六九号 昭和二十八年二月六
日受理

垂井駅經由下り線鉄道復元に関する請
願

請願者 岐阜県不破郡宮代村
二、一七四 桐山清
野田 卯一君

紹介議員 野田 卯一君

東海道線の電化を機に、新垂井駅をう
回せず、最短距離である垂井駅經由の
上り線に並行復元せられたいとの請
願。

第一九四〇号 昭和二十八年二月九
日受理

自動車運送事業の免許制度廃止反対に
関する請願

請願者 福岡市薬院大通り二ノ
三八福岡県乗用自動車
協会内 俵口光雄外三
十名

紹介議員 吉田 法晴君

今回国会内に於て、自動車運送事業の免
許制を廃止し、自由営業となすべく道
路運送法の改正を論議されているが、
若しこれが事実となれば、自動車運送
事業は、国民の生活に直結し、その公
共性、重要性は鉄道輸送と共に陸上に
おける産業活動の動脈であり、且我が
国の産業の進展と民生安定のため不可
欠な基盤としての公益的使命に鑑み營
業者として、自動車運送事業免許制度
廃止には反対であるとの請願。

第一九四一号 昭和二十八年二月九
日受理

中津川、下呂両駅間鉄道敷設に関する
請願

請願者 岐阜県中津川市長 市
岡誠介外十三名

紹介議員 菊川 孝夫君

中央線中津川駅を起点として高山線下
呂駅に連絡する国有鉄道の敷設は戦前
国会において採択され、その着工も目
前にありと沿道各町村民はきん喜して
いたところ戦争はつたために遂に中
絶のやむなきに至り現在に及んでいる
が、本鉄道が敷設されるならば、産業
振興、資源開発、交通観光の大動脈と
なつて当地方の産業文化を発達せしめ
るばかりでなく、中央線、高山線を強
化し、表日本と裏日本の産業文化を結
ぶ上にも大いに貢献するものであるか
ら、すみやかに本鉄道の実現を期せら
れたいとの請願。

第一九六八号 昭和二十八年二月九
日受理

猪谷駅、神岡町間鉄道敷設に関する請
願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町
長 奥村義雄

猪谷駅、神岡町間を結ぶ鉄道川池線は、
松山、徳島、高知、松山間を繋ぐ最短
路線であり、既にその重要性を認めら
れて予定線に編入されながら途中戦争
等の障害によつていまなお敷設に至ら

紹介議員 古池 信三君

猪谷、神岡線の新規鉄道敷設については、既に遠く明治四十三年以来、吉城郡村会長、各町村長等連署の上、陳情請願すること数度に及び、遂に鉄道敷設法に基く鉄道予定線に編入され、その後経済調査および一部測量も完了のところ、たまたま戦争ばつ発その他種々の事情に災され、未だ敷設を見ないまま現在に及んでいるが、本鉄道敷設予定の神岡町一帯は、往昔よりばく大な鉱物、林産、電力その他幾多の資源に恵まれているにもかかわらず、山間へき地等の地理的悪条件により、交通機関の普及発達遅々として進まず折角豊かな天恵資源もいたずらに死蔵され、国家経済上誠に大きな損失となつてゐるから、本鉄道の急速なる敷設を実現してこれが開発を促進せられたいとの請願。

第一九八二号 昭和二十八年二月十日受理

自動車運送事業の免許制度廃止反対に関する請願

請願者 北海道小樽市稲穂町西六北海道新通運業会

内 見延庄一郎

紹介議員 堀 末治君

自動車運送事業の免許制を廃止し、これを開放するとすれば、運輸交通は無秩序状態を現出し、各運送事業の不当競争に因る疲弊ないし共倒れおよび交通事故のひん発等により重大なる事態を招来する虞があるから、自動車運送事業の免許制度廃止には反対であるとの請願。

第一九八三号 昭和二十八年二月十日

日受理

国鉄職員の特種勤務手当に関する請願

請願者 東京都千代田区丸ノ内運輸省国鉄労働組合

内 岩井草

紹介議員 菊川 孝夫君

国鉄職員の特種勤務手当改善に関する「仲裁」定第八号第二項「および」賃金に関する協約附属書第二項「が実施し得るよう、昭和二十八年度国鉄鉄道予算中給与総額を増加せられたいとの請願。

第五四八号 昭和二十八年二月五日

受理

自動車運送事業免許制度廃止反対に関する陳情

陳情者 鳥取市本町鳥取労働組合

協議会内 妹尾三男外二名

自動車運送事業免許制度は世界共通の制度であり荷主旅客の生命財産の尊重のため、また経営者を擁護し交通の使命を完遂するために必要であるにもかかわらず、この廃止は業者を乱立させ経営が困難になるばかりか、民主の安定を失なわせることになるから、自動車運送事業免許制度廃止には反対であるとの陳情。