

第十六回国会 運輸委員會 會議録 第三号

二二〇

昭和二十八年六月二十四日(水曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事 岡田 五郎君 理事 關谷 勝利君

理事 松井 豊吉君 理事 藤原 彪君

理事 楠 兼次郎君 理事 川島 金次君

理事 鈴木 仙八君

大久保武雄君 岡本 忠雄君

木村 俊夫君 高橋圓三郎君

徳安 寛藏君 南條 徳男君

山崎 岩男君 有田 喜一君

白井 莊一君 岡部 得三君

松原喜之次君 山口丈太郎君

中居英太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

出席政府委員

運輸事務官 岡田 修一君

(海運局長) 武田 元君

運輸事務官 (船員局長) 中村 豊君

(自動車局長) 栗澤 一男君

運輸事務官(航空局監理部長) 山口 傳君

海上保安庁長官 甘利 昂一君

運輸技官 (船舶局長) 黒田 静夫君

運輸技官 (港灣局長) 細田 吉藏君

委員外の出席者

運輸事務官(鉄道監理局長) 岩村 勝君

事務局員 堀 正威君

専門員 堀 正威君

専門員 堀 正威君

六月二十三日

栗原鉄道改軌に関する請願(長谷川)

第一類第十二号 運輸委員會會議録第三号 昭和二十八年六月二十四日

峻君紹介(第一四三九号)

ガソリンカーの運転区間を米沢駅まで延長等の請願外一件(西村力弥君紹介)(第一四四〇号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

日本航空株式会社法案(内閣提出第六八八号)

海上衝突予防法案(内閣提出第六九〇号)

海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六六号)

海事代理士法の一部を改正する法律案(内閣提出第七七〇号)

運輸行政に関する件

○閣内委員長 これより会議を開きます。

日本航空株式会社法案、海上衝突予防法案、海上運送法の一部を改正する法律案及び海事代理士法の一部を改正する法律案の四案を一括議題とし、まず政府より提案理由の説明を求めます。石井國務大臣。

日本航空株式会社法案

(会社の目的)

第一条 日本航空株式会社(以下「会社」という)は、国際路線及び国内幹線における定期航空運送事業並びにこれに附帯する事業を経営することを目的とする株式会社とする。

(株式)

第二条 会社の株式は、額面株式とする。

2 会社の株式は、記名株式とする。

3 会社は、商法(明治三十二年法律第四十八号)第二百四十四条の規定にかかわらず、定款の定めるところにより、航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第四条第一項各号に掲げる者が議決権の三分の一以上を占めることとならないようにするため、株式の譲渡を制限することができる。

4 前項の規定により株式の譲渡を制限する定をしたときは、その定を登記しなければならない。

(政府の出資)

第三条 政府は、予算の範囲内において、会社に対して出資することができる。

(代表取締役の決議)

第四条 商法第二百六十一条第一項の会社を代表すべき取締役の決定の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

(社債発行限度の特例)

第五条 会社は、商法第二百九十七条の規定による制限をこえて社債を募集することができる。但し、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純財産額のいずれか少ない額の二倍をこえてはならない。

(一般担保)

第六条 会社の社債権者は、会社の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

2 前項の先取特権の順位は、民法(明治二十九年法律第八十九号)の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

(社債の募集等)

第七条 会社は、社債を募集し、又は弁済期限が一年をこえる資金を借り入れようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(補助金の交付)

第八条 政府は、会社に対し、その行う定期航空運送事業のうち当該路線の性質上経営が困難なものにつき公益上必要な最少限度の運送を確保するため、予算の範囲内において、補助金を交付することができる。

(定款の変更等)

第九条 会社の定款の変更、利益金の処分、合併及び解散の決議は、運輸大臣の許可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 前項の合併の決議(会社と定期航空運送事業を営まない法人との合併であつて会社が存続するもの)についての決議を除く。について運輸大臣の認可は、航空法第一百五十一条第一項の規定の適用については、同項の認可とみなす。

(重要な施設の譲渡等)

第十条 会社は、航空機その他運輸省令で定める重要な施設を譲渡し、又は担保に供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。

(協議)

第十一条 運輸大臣は、第七条、第九条第一項(会社の定款の変更の決議に係るもの)については、会社が発行する株式の総数を変更するものに限り、及び前条の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(財産目録等の提出)

第十二条 会社は、毎営業年度終了後三箇月以内に、その営業年度の財産目録、貸借対照表及び損益計算書を運輸大臣に提出しなければならない。

(商号の使用制限)

第十三条 会社以外の者は、その商号中に日本航空株式会社という文字を使用してはならない。

(罰則)

第十四条 左の各号に掲げる違反があつた場合においては、その行為をした会社の取締役は、十万円以下の罰金に処する。

一 第七条の規定に違反して、社債を募集し、又は資金を借り入れたとき。

二 第十条の規定に違反して、施設を譲渡し、又は担保に供したとき。

三 第十二条の規定に違反して、財産目録、貸借対照表若しくは損益計算書を提出せず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。

第十五条 第十三条の規定に違反し

た者は、五万円以下の罰金に処する。

2 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、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附則

(施行期日)

1 この法律は公布の日から施行する。

(会社の設立)

2 運輸大臣は、設立委員を命じて、会社の設立に關しては発起人の職務を行わせる。

3 設立委員は、定款を作成したときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

4 政府は、会社の設立に際し、十億円に相当する株式を額面価額で引き受けるものとする。

5 昭和二十七年十月二十日航空法第百条第一項の免許を受けた日本航空株式会社(以下「免許会社」という)は、会社の設立委員の任命後二箇月以内に商法第三百四十三条に規定する株主総会の決議を得て、会社に対してその営業の全部を出資することができる。

6 免許会社が前項の出資をする場合においては、免許会社の株主は、その所有する株式の数の比例して、会社の株式引受人となる。

7 前項の規定により引き受けることとなる会社の株式に一株に満たないものがある者の所有する免許会社の株式については、設立委員

は、商法第三百七十九条第一項に規定する処分をすることができ

る。

8 免許会社は、附則第五項の決議があつた後は、その財産を善良な管理者の注意をもつて管理しなければならない。

9 附則第五号の規定により免許会社が出資する営業の価格は、臨時に運輸省に置く評価審査会が決定する。

10 前項の評価審査会は、委員七人をもつて組織する。

11 免許会社は、附則第五項の出資をする場合においては、会社の成立の時に於いて、解散するものとし、その権利及び義務は、会社に承継されるものとする。この場合においては、商法第七十七条第三項の規定は、適用しない。

12 前項の場合においては、免許会社の株式を目的とする買権は、附則第六項の規定により免許会社の株主が受けるべき株式又は附則第七項の処分により免許会社の株主に交付すべき金銭の上に存在する。

13 商法第二百九条第四項の規定は、前項の買権に準用する。

14 会社の株式申込証には、商法第百七十五条第二項第一号に掲げる事項に代えて、附則第三項の規定による定款の認可の年月日を記載しなければならない。

15 附則第四項及び附則第六項の規定により政府及び免許会社の株主が会社の設立に際して発行する株式の総数を引き受けた場合においても、会社の設立は、募集設立に

関する商法の規定によるものとする。

16 商法第六十七條及び第八十一条の規定は、会社の設立については適用しない。

17 附則第二項から前項までに規定するものの外、第九項の評価審査会の運営の手続その他会社の設立及び免許会社の解散に關して必要な事項は、政令で定める。

(定期航空運送事業者等の地位の承継)

18 免許会社が附則第五項の出資をする場合においては、会社は、その成立の時に於いて、免許会社の航空法の規定による定期航空運送事業者、不定期航空運送事業者及び航空機使用事業者としての地位を承継する。

(商号についての経過規定)

19 第十三条の規定は、この法律の施行の際現にその商号中に日本航空株式会社という文字を使用している者については、会社の成立後六箇月間は、適用しない。

(他の法令の改正)

20 経済関係諸則の整備に關する法律(昭和十九年法律第四号)の一部を次のように改正する。

別表乙号第六号を次のように改める。

六 日本航空株式会社

21 租税特別措置法(昭和二十一年法律第十五号)の一部を次のように改正する。

第十條の二の次に次の一條を加える。

第十條の三 日本航空株式会社が左の各号に掲げる事項について

登記を受ける場合における登録税は、これを免除する。但し、資本の金額又は増加資本の金額のうち、政府の出資及び日本航空株式会社法(昭和二十八年法律第 号)附則第五項の出資に係る部分に限る。

一 会社の設立

二 会社の資本増加

22 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。

第二十八條の二第一項第十四号の次に次の一を加える。

十四の二 日本航空株式会社に關する認可及び補助金の交付に關すること。

第二十八條の二第二項中「第十三号、第十四号」を「第十三号から第十四号の二まで」に改める。

海上衝突予防法案  
海上衝突予防法

目次

第一章 總則(第一条)

第二章 燈火及び形象物等(第二條一、第二十六條)

第三章 航法(前文・第十七條一、第二十七條)

第四章 雜則(第二十八條一、第三十二條)

附則

第一章 總則

(總則)

第一條 航洋船の航行できる海洋及びこれと接続する水域の水上にある船舶及び水上航空機は、この法律の規定を遵守しなければならない。但し、水上航空機にあつて

は、その構造が特殊なため燈火及び形象物の表示に關する規定を完全に遵守することができない場合は、事情の許す限り、これらの規定の趣旨に沿うような措置をとることをもつて足りる。

2 燈火に關する規定は、いかなる天氣においても、日没から日出までの間遵守しなければならない。

また、この間は、この法律に規定する燈火と誤認される燈火、この法律に規定する燈火が視認されること若しくはその特性が識別されることを妨げる燈火又は適当な見張の妨げとなる燈火は、表示してはならない。

3 この法律における用語は、他の意味に解釈されることが明らかな場合を除き、左の各号の意味に用いるものとする。

一 「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶をいう。

二 水上航空機とは、飛行艇その他水上を移動することができる航空機をいう。

三 「動力船」とは、機関を用いて推進する船舶をいう。

四 機関を用いて推進する船舶であつても、帆を用いていて動力を用いていないときは、帆船とみなし、動力を用いていない船舶は、帆を用いていないといふにかかわらず、動力船とする。

五 船舶又は水上航空機の「航行中」とは、船舶又は水上航空機が、水上にある場合であつて、停泊し、陸岸にけい、留し、又は乗り揚げていないときをいう。

六 船体上の「高さ」とは、最上

層の全通甲板からの高さをい  
う。

七 船舶の「長さ」及び「幅」と  
は、当該船舶の登録に係る証書  
に記載する長さ及び幅をいう。

八 水上航空機の「長さ」及び「幅」  
とは、当該水上航空機の耐空証  
明に係る証書に記載する最大の  
長さ及び幅をいい、耐空証明に  
係る証書を受けていない場合  
は、現に測定した最大の長さ及  
び幅をいう。

九 「視認される」とは、燈火に関  
して用いる場合には、大気が清  
澄な暗夜において見えることを  
いう。

十 「短音」とは、約一秒間継続す  
る吹鳴をいう。

十一 「長音」とは、四秒から六秒  
までの時間継続する吹鳴をい  
う。

十二 「汽笛」とは、サイレンを含  
むものとする。

十三 「トン」とは、総重量を表わ  
すトンを用いる。

## 第二章 燈火、形象物等

### （マスト燈、前燈及びびん燈）

第二条 動力船舶の航行中における燈  
火の表示については、左の各号  
による。

一 前部マスト又はその前方に、  
前部マストのないときは船舶の  
前部に、明りょうな白燈一個を  
掲げなければならない。この燈  
火は、コンパスの二十点（二百  
二十五度）にわたる水平の弧を  
完全に照らす構造で、その射光  
が正船首方向から各びん正横後  
二点（二十二度三十分）までの

各十点（百十二度三十分）の間  
を照らすように設置され、且  
つ、少くとも五海里離れた所か  
ら視認される性能を有するもの  
でなければならない。

二 前部の燈火の前方又は後方  
に、更にこれと同様の構造及び  
性能を有する白燈一個を掲げな  
ければならない。但し、長さ四  
十五・七五メートル未満の船舶  
及び他の船舶又は水上航空機を  
引いている船舶は、これを掲げ  
ることを要しない。

三 前二部の燈火は、キールの上  
方に置き、前方の燈火の位置  
は、後方の燈火の位置から少く  
とも四・五七メートル下方と  
し、且つ、両燈間の水平距離は、  
その垂直距離の三倍以上でなけ  
ればならない。これらの燈火の  
うち前方のもの（燈火が一個の  
ときは、その燈火）は、船体上  
六・一〇メートル以上（船舶の  
幅が六・一〇メートルをこえる  
ときは、その長さ以上）の高さ  
の位置に掲げなければならない。  
但し、船体上十二・二〇メー  
トルをこえることを要しない。  
これらの燈火は、いかなる事情  
においても、他のすべての燈火  
及び妨害となる上部構造物より  
高い位置に、且つ、これらによ  
つて妨げられないように掲げな  
ければならない。

四 右びんに緑燈一個を掲げなけ  
ればならない。この燈火は、コ  
ンパスの十点（百十二度三十分）  
にわたる水平の弧を完全に照ら  
す構造で、その射光が正船首方  
向から右びん正横後二点（二十  
二度三十分）の間を照らすよう  
に設置され、且つ、少くとも二  
海里離れた所から視認される性  
能を有するものでなければなら  
ない。

向から右びん正横後二点（二十  
二度三十分）の間を照らすよう  
に設置され、且つ、少くとも二  
海里離れた所から視認される性  
能を有するものでなければなら  
ない。

五 左びんに紅燈一個を掲げなけ  
ればならない。この燈火は、コ  
ンパスの十点（百十二度三十分）  
にわたる水平の弧を完全に照ら  
す構造で、その射光が正船首方  
向から左びん正横後二点（二十  
二度三十分）の間を照らすよう  
に設置され、且つ、少くとも二  
海里離れた所から視認される性  
能を有するものでなければなら  
ない。

六 前二部のびん燈には、その前  
に少くとも〇・九メートル突  
出した内側隔壁を設置し、右び  
ん燈は左びん側から、左びん燈  
は右びん側から見えないように  
しなければならない。

2 水上航空機の航行中における燈  
火の表示については、左の各号に  
よる。

一 水上航空機の前部で機軸線の  
上方の最も見えやすい場所に、  
明りょうな白燈一個を掲げなけ  
ればならない。この燈火は、コ  
ンパスの二百二十度にあたる水  
平の弧を完全に照らす構造で、  
その射光が正船首方向から各び  
ん正横後二十度までの各百十度  
の間を照らすように設置され、  
且つ、少くとも三海里離れた所  
から視認される性能を有するも  
のでなければならない。

二 右翼端に緑燈一個を掲げなけ

ればならない。この燈火は、コ  
ンパスの百十度にあたる水平の  
弧を完全に照らす構造で、その  
射光が正船首方向から右びん正  
横後二十度の間を照らすように  
設置され、且つ、少くとも二海  
里離れた所から視認される性能  
を有するものでなければならな  
い。

三 左翼端に紅燈一個を掲げなけ  
ればならない。この燈火は、コ  
ンパスの百十度にあたる水平の  
弧を完全に照らす構造で、その  
射光が正船首方向から左びん正  
横後二十度の間を照らすように  
設置され、且つ、少くとも二海  
里離れた所から視認される性能  
を有するものでなければならな  
い。

（引き船等の燈火）  
第三条 動力船舶は、航行中、他の船  
舶又は水上航空機を引き、又は押  
している場合は、前条第一項第一  
号の燈火を掲げないで、明りょう  
な白燈二個を一・八三メートル以  
上隔てて垂直線上に連掲しなけれ  
ばならない。また、引かれてい  
る船舶又は水上航空機が二以上であ  
つて、その最後部のものの船尾又  
は機尾と引いている船舶の船尾と  
の距離が百八十三メートルをこえ  
る場合は、これらの白燈の上方又は  
下方一・八三メートルの位置に、  
明りょうな白燈一個を増掲しなけ  
ればならない。これらのすべての  
白燈は、前条第一項第一号の燈火  
と同一の構造及び性能でなければ  
ならず、且つ、増掲した燈火以外  
の二個の白燈のうち一個は、同号

の燈火と同一の位置に、増掲した  
燈火は、船体上四・二七メートル  
以上の高さの位置に掲げなければ  
ならない。但し、一本マストの船  
舶は、これらの燈火をそのマスト  
に掲げることができる。

2 他の船舶又は水上航空機を引い  
ている航行中の動力船舶は、第十条  
の船尾燈に代えて、引かれてい  
るものの探だの目標として、小形の  
白燈一個を煙突又は後部マストの  
後に正横の前方から見えないよう  
に掲げることができる。

3 水上航空機は、航行中、他の水  
上航空機又は船舶を引いている場  
合は、前条第二項の燈火を掲げる  
外、同項第一号の白燈と同一の構  
造及び性能を有する燈火一個をそ  
の上方又は下方に少くとも一・八  
三メートル隔てて垂直線上に掲げ  
なければならない。

（運転不自由船舶等の燈火及び形象  
物）

第四条 運転が自由でない状態にあ  
る航行中の船舶は、最も見えやす  
い場所に、夜間は、少くとも二海  
里離れた周囲から視認される性能  
を有する紅燈二個を、昼間は、直  
径〇・六メートル以上の黒球又は  
黒色の形象物二個をそれぞれ  
一・八三メートル以上隔てて垂直  
線上に連掲しなければならない。  
この場合において、当該船舶が動  
力船であるときは、夜間は、第二  
条第一項第一号及び第二号の燈火  
を掲げてはならない。

2 運転が自由でない状態にある航  
行中の水上航空機は、最も見えや  
すい場所に、夜間は、少くとも二

海里離れた周囲から視認される性能を有する紅燈二個を、昼間は、直径〇・六メートル以上の黒球又は黒色の形象物二個をそれぞれ〇・九メートル以上隔てて垂直線上に連掲することができ、

3 水底電線若しくは航路標識の敷設若しくは引揚、測量又は水中作業をして航行中の船舶は、作業の性質上接近して航行中の船舶の進路を避けることができない場合は、最も見えやすい場所に、夜間は、少なくとも二海里離れた周囲から視認される性能を有し、その中央の一個が白色、上下の二個が紅色である三個の燈火を、昼間は、その直径が〇・六メートル以上で、その中央の一個が白色のひし形、上下の二個が紅色の球形である三個の形象物をそれぞれ一・八メートル以上隔てて垂直線上に連掲しなければならない。この場合において、当該船舶が動力船であるときは、夜間は、第二條第一項第一号及び第二号の燈火を掲げてはならない。

4 前三項の船舶又は水上航空機は、対水速力を有しない場合は、げん燈を掲げてはならない。

5 船舶又は水上航空機は、他の船舶又は水上航空機が第一項から第三項までに規定する燈火又は形象物を掲げる場合は、その燈火又は形象物は、これを掲げる船舶又は水上航空機が航行中であつて、運転が自由でない状態にあり、且つこれにより他の船舶又は水上航空機の進路を避けることができないことを表わす信号であると認めなければならぬ。

ければならない。

(帆船等の燈火)

第五條 航行中の帆船は、第二條第一項第四号及び第五号のげん燈を掲げなければならない。

2 引かれて航行中の動力船又は水上航空機は、第二條第一項第一号及び第二号又は同條第二項第一号の白燈を掲げてはならない。

3 引かれて航行中の船舶が二隻以上ある場合は、その最後部の船舶以外の船舶は、第十條の船尾燈に代えて、第三條第二項の小形の白燈一個を掲げることができる。

4 船首方向に押されている航行中の船舶は、第二條第一項第四号及び第五号のげん燈のみを各げんの前端に掲げ、且つ、これらの燈火には、同項第六号の内側隔板を装置しなければならない。但し、二隻以上の船舶が一同となつて船首方向に押されている場合は、これらの船舶は、本文の規定の適用については、一隻の船舶とみなす。

(小形船舶のげん燈の表示)

第六條 小形の船舶は、荒天又はその他のやむを得ない事由によりげん燈を定置することができない場合は、直ちにこれを使用できるように点火して手近かに備えておき、他の船舶と接近するときは、衝突を防ぐために十分な時間、これを当該船舶から最も見えやすく、且つ、緑燈又は紅燈がそれぞれ左舷側又は右舷側から見えないように示さなければならない。この場合においては、できる限り、これらの燈火が各げん正横

後の二点(二十二度三十分)をとる後方から見えないようにしなければならない。

2 前項の燈火は、これを確實且つ容易に使用することができるように、緑燈又は紅燈の外面をそれぞれ緑色又は紅色に塗り、且つ、これに適當な内側隔板を装置しなければならない。

(四十トン未満の動力船等の燈火)

第七條 四十トン未満の動力船又は二十トン未満のろかい若しくは帆を用いている船舶(小形ろかい舟を除く)は、航行中、第二條第一項の燈火を掲げることができない。但し、これらの燈火を掲げない場合は、次項から第四項までの規定によらなければならない。

2 四十トン未満の動力船の燈火の表示については、左の各号による。

一 船舶の前部の最も見えやすい場所であつて、縁上二・七五メートル以上の高さの位置に、第二條第一項第一号に規定する構造及び装置を有し、且つ、少なくとも三海里離れた所から視認される性能を有する明りょうな白燈一個を掲げなければならない。

二 第二條第一項第四号及び第五号に規定する構造及び装置を有し、且つ、少なくとも一海里離れた所から視認される性能を有するげん燈を掲げ、又は前号の白燈から〇・九メートル以上上下方の位置に、緑紅の両色燈一個を、その綠色若しくは紅色の射光がそれぞれ正船首方向から右げん若しくは左げん正横後二点

(二十二度三十分)の間を照らすように掲げなければならない。

3 航行中に積載されるような小形の動力船は、前項第一号の規定にかかわらず、同号の白燈をげん縁上二・七五メートル未満の高さの位置に掲げることができる。但し、この位置は、同項第二号の燈火より高い位置でなければならない。

4 二十トン未満のろかい又は帆を用いている船舶(小形ろかい舟を除く)は、最も見えやすい場所から視認される性能を有する緑紅の両色燈一個を、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左舷側又は右舷側から見えないように掲げなければならない。但し、この燈火を掲げることができない場合は、これを直ちに使用できるように備えておき、衝突を防ぐために十分な時間、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左舷側又は右舷側から見えないように示すことをもつて足りる。

5 小形ろかい舟は、ろかいを用いていると帆を用いているとにかかわらず、白色の携帯電燈又は点火した白燈のみを手近かに備えておき、衝突を防ぐために十分な時間、これを示さなければならない。

6 第一項に規定する船舶は、第四條第一項及び第十一條第五項の燈火又は形象物を掲げることができない。

第八條 水先帆船がパイロット・ス

テーションにおいて水先業務に従事している場合であつて、停泊していないときは、その燈火の表示については、左の各号による。この場合においては、左の各号以外の燈火を表示してはならない。

一 マストの最上部に少なくとも三海里離れた周囲から視認される性能を有する白燈一個を掲げ、且つ、十分間をこえない間隔で炎火一個又は數個を示さなければならない。

二 他の船舶と間近かに接近するときは、点火しておいたげん燈を、その綠色又は紅色の射光がそれぞれ左舷側又は右舷側から見えないように、短い間隔で示さなければならない。

三 他の船舶に水先人を乗船させるためにその船舶に横付けしなければならない水先帆船にあつては、第一号の白燈をマストの最上部に掲げる代りにこれを示し、且つ、前号のげん燈に代えて、緑紅の両色燈を手近かに備えておき、これを同号に規定するところに準じて使用することができる。

2 水先動力船は、パイロット・ステーションにおいて水先業務に従事している場合であつて、停泊していないときは、前項第一号の白燈及び炎火を同号の規定に準じて表示する外、この白燈の下方二・四〇メートルの位置に、少なくとも三海里離れた周囲から視認される性能を有する紅燈一個を掲げ、且つ、航行中の船舶が掲げることが要する燈火のうちげん燈のみを掲

げなければならない。但し、炎火の代りに断続的に周囲を照らす明りよな白燈一個を用いることができる。

3 水先船、パイロット・ステーションにおいて水先業務に従事している場合であつて、停泊しているときは、第十一條の停泊燈を掲げる外、帆船にあつては第一項、動力船にあつては前項に規定する燈（げん燈を除く）及び炎火をそれぞれ表示しなければならない。

4 水先船は、パイロット・ステーションにおいて水先業務に従事していない場合は、停泊しているといないにかかわらず、その種類又はトン数と同一の種類又はトン数の他の船舶が掲げる燈火と同一の燈火を掲げなければならない。

第九條 網又はなわを用いて漁ろうをする漁船は、漁ろうをしなない場合は、その種類又はトン数と同一の種類又はトン数の他の船舶が表示する燈火又は形象物と同一の燈火又は形象物を表示しなければならない。また、漁ろうをしている場合は、本條に規定する燈火又は形象物の表示のみをしなければならない。且つ、これらの燈火又は形象物は、別に定める場合を除き、少くとも二海里離れた所から視認される性能を有するものでなければならない。

2 引きなわを用いて漁ろうをしている漁船は、そのトン数と同一のトン数の他の動力船又は帆船が、航行中表示する燈火と同一の燈火を表示しなければならない。

3 網（底びき網を除く）又はなわ（引きなわを除く）を用いて漁ろうをしている漁船で、これと網又はなわの端との水平距離が百五十メートル以下であるものは、停泊していない場合は、夜間は、最も見えやすい場所に周囲を照らす白燈一個を掲げ、且つ、他の船舶と接近するときは、その白燈の少くとも一・八三メートル下方の位置から網又はなわが結びつけられている方向に水平線より少くとも三・〇五メートル（小形無甲板舟にあつては、一・八三メートル）を隔てた位置に、更に白燈一個を掲げなければならない。昼間は、最も見えやすい場所に、漁ろうをしていることを表わすために、かご一個を掲げなければならない。

4 網（底びき網を除く）又はなわ（引きなわを除く）を用いて漁ろうをしている漁船で、これと網又はなわの端との水平距離が百五十メートルをこえるものは、停泊してはいない場合は、夜間は、最も見えやすい場所に周囲を照らす白燈三個を一边が〇・九一メートル以上の三角形でその面が垂直なものになるように掲げ、且つ、対水速力を有するときは第二條第一項、第五條第一項又は第七條第二項のげん燈を掲げなければならない。昼間は、船舶の首部においてできる限り船舶首に近い場所ですり上三・〇五メートル以上の高さの位置にかご一個を、最も見えやすい場所とその頂点を上にして第十四條の黒色の円すい形象物一個をそれぞれ掲げなければならない。

5 底びき網（けた網その他海底又はその附近を引くために用いる漁具をいう）を用いて漁ろうをしている漁船が停泊していない場合は、その燈火及び形象物の表示については、左の各号による。

一 動力船にあつては、夜間は、第二條第一項第一号の白燈を掲げる位置に、三色燈で、その白色の射光が正船首方向から各げん二点（二十二度三十分）の間、これに続いてその紅燈又は緑色の射光がそれぞれ左げん又は右げんの正横後二点（二十二度三十分）の間を照らす構造及び装置を有するもの一個及びその下方一・八三メートルから三・六五メートルまでの位置に、周囲を完全に照らす明りよな白燈一個を掲げ、且つ、第十條第一項の船尾燈を掲げなければならない。

二 帆船にあつては、夜間は、周囲を完全に照らす明りよな白燈一個を掲げ、且つ、他の船舶と接近するときは、衝突を防ぐために十分な時間、最も見えやすい場所に白色の炎火を示さなければならない。

三 動力船であると帆船であるとかかわらず、昼間は、最も見えやすい場所にかご一個を掲げなければならない。

6 網又はなわを用いて漁ろうをしている漁船は、この条の燈火の外、作業用の燈火を用い、又は接近してくる他の船舶の注意を喚起するために必要がある場合は、炎火を示すことができる。

7 網又はなわを用いて漁ろうをしている漁船は、停泊している場合は、夜間は、第十一條第一項又は第二項の停泊燈を掲げ、且つ、他の船舶が接近してくるときは、前部の停泊燈から少くとも一・八三メートル下方の位置から漁具の方向に水平線より少くとも三・〇五メートルを隔てた位置に、更に白燈一個を掲げなければならない。昼間は、第十一條第三項の黒球を掲げ、且つ、他の船舶が接近してくるときは、かご一個を黒球と網又はなわを結んだ線上に掲げなければならない。

S 網又はなわを用いて漁ろうをしている漁船は、漁具が若その他の障害物にからみついた場合は、屋間は、第三項、第四項、第五項第三号又は前項に規定するかごを掲げないで第十一條第三項の黒球を掲げなければならない。夜間は、同条第一項又は第二項の燈火を掲げなければならない。この場合において、霧、もや、降雪、暴雨その他これらと同様に視界が制限される状態にあるとき、又は他の船舶が間近かに接近してくるときは、昼間であると夜間であるとかかわらず、更に第十五條第三項第五号に規定する音響信号を行わなければならない。

（船尾燈及び機尾燈）

第十條 航行中の船舶は、船尾においてできる限りげん燈と同一の高さの位置に白燈一個を掲げなければならない。この燈火は、コンパスの十二点（百三十五度）にわたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正船尾方向から各げん六十六度三十分の間を照らすように設置され、且つ、少くとも二海里離れた所から視認される性能を有するものでなければならない。

2 少形の船舶は、荒天又はその他のやむを得ない事由により前項の船尾燈を掲げることができない場合は、白色の携帯電燈又は点火した白紙を直ちに使用できるように手近かに備えておき、追い越し船が接近してくるときは、衝突を防ぐために十分な時間、これを示さなければならない。

3 航行中の水上航空機は、機尾に白燈一個を掲げなければならない。この燈火は、コンパスの百四十度にわたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正機尾方向から各げん七十度の間を照らすように設置され、且つ、少くとも二海里離れた所から視認される性能を有するものでなければならない。

（停泊燈等）

第十一條 長さ四十五・七五メートル未満の船舶は、停泊している場合は、夜間においては、その前部で最も見えやすい場所に、少くとも二海里離れた周囲から視認される明りよな白燈一個を掲げなければならない。

3 長さ四十五・七五メートル以上の船舶は、停泊している場合は、夜間においては、その前部で船体上六・一〇メートル以上の高さの位置に前項の燈火一個を掲げ、且つ、船尾又はその近くの場所での燈火から四・五七メートル以上下方





間隔で、一回吹鳴し、これに続いて号鐘を鳴らさなければならぬ。但し、これに代えて、高低交互に数回連続する調子の一回の吹鳴を行うことができる。

十 水上航空機は、第一号から第七号までの規定に準じて信号を行い、又は一分間をこえない間隔で他の有効な音響による信号を行わなければならない。

第十六条 船舶又は水上において移動（離水のための滑走及び着水直後の滑走を除く。）をしている水上航空機は、霧、もや、降雪、暴風その他これらと同様に視界が制限される状態にある場合は、その時の状況に十分注意し、適度の速力で進行しなければならない。

2 動力船は、その正横の前方に當つて他の船舶又は水上航空機の前条第三項の信号を聞いた場合、その位置を確かめることができな

いときは、状況の許す限り、機関の運転を止め、しかる後衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならない。

第三章 航法

前文

1 この章の規定を履行するに當つては、すべての動作は、十分余裕のある時期に、適当な船舶の運用方法によりためらわずに行わなければならない。

2 衝突のおそれがあるかどうかを接近して他の船舶のコンパス方位を慎重に見守ることによつて確かめる場合において、当該コンパス方位に明確な変更が認められ

ないときは、衝突のおそれがあるものと判断しなければならない。3 船員は、水上航空機が、離水し若しくは着水する最後の段階に入つた場合又は不利な天気において移動中、危険が切迫した場合、その予定の動作を変更することができないことがあることに注意しなければならない。

（帆船の航法）

第十七条 二隻の帆船が互に接近し、衝突のおそれがある場合は、その航法については、左の各号による。

一 一杯開きでない船舶は、一杯開きの船舶の進路を避けなければならぬ。

二 左舷一杯開きの船舶は、右舷一杯開きの船舶の進路を避けなければならない。

三 一杯開きでない二隻の船舶が風を受けるが、異なるときは、左舷に風を受ける船舶は、右舷に風を受ける船舶の進路を避けなければならない。

四 一杯開きでない二隻の船舶が風を受けるが、同じであるときは、風上の船舶は、風下の船舶の進路を避けなければならない。

五 船尾に風を受ける船舶は、他の船舶の進路を避けなければならない。

（行き会いの船舶の航法等）

第十八条 二隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合であつて、衝突のおそれがあるときは、各船舶は、互に他の船舶の左舷側を通過することがで

きるように、それぞれ針路を右に転じなければならない。この場合において、各船舶が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合とは、昼間においては、自船のマストの他のマストとを一直線又はほとんど一直線に見る場合、夜間においては、互に他の船舶の両側のびん灯を見る場合とし、昼間において、他の船舶が自船の針路を横切つて自船の船首方向に見える場合、夜間においては、自船の紅色のびん灯が他の船舶の紅色のびん灯に対する場合、自船の綠色のびん灯が他の船舶の綠色のびん灯に対する場合、自船の船首方向に他の船舶の綠色のびん灯を見る場合、自船の船首方向に他の船舶の紅色のびん灯を見る場合又は他の船舶の両側のびん灯を見る場合は、各船舶が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合とし、

2 この条から第二十九条までの規定（第二十条第二項の規定を除く。）の適用については、水上航空機は、動力船とみなす。

（横切り船舶の航法）

第十九条 二隻の動力船が、互に進路を横切る場合であつて、衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右舷側に見る船舶は、他の船舶の進路を避けなければならない。

（動力船と帆船とが接近する場合の航法等）

第二十条 動力船の帆船とが互に衝突のおそれがある方向に進行する

場合は、動力船は、第二十四条及び第二十六条に規定する場合を除き、帆船の進路を避けなければならない。

2 水上航空機は、できる限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、当該船舶の運航を阻害しないようにしなければならない。

（針路及び速力の保持）

第二十一条 この法律の規定により二隻の船舶のうちの一隻が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、他の船舶は、その針路及び速力を保たなければならない。但し、その船舶は、何らかの事由により両船舶が間近に接近したため、進路を避けなければならない船舶の動作のみでは衝突を避けることができないと認めるときは、衝突を避けるために最善の協力動作をしなければならぬ。

（船首方向の横切りの禁止）

第二十二条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶は、やむを得ない場合を除き、他の船舶の船首方向を横切つてはならない。

（速力の減少等）

第二十三条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない動力船は、他の船舶に接近した場合は、必要に応じて、速力を減じ、停止し、又は後退しなければならない。

（追い越し船舶の航法）

第二十四条 追い越し船舶は、この法律の規定にかかわらず、追い越される船舶の進路を避けなければならない。また、追い越し船舶は、他

の船舶を確実に追い越し、十分に遠ざかるまで当該船舶の進路を避けなければならない。

2 他の船舶の正横後二点（二十二度三十分）をこえる後方の位置すなわち夜間は当該船舶のいづれのびん灯も見ることができない位置から当該船舶を追い越し船舶は、追い越し船舶とする。

3 前項の規定にかかわらず、他の船舶を追い越す船舶は、他の船舶の正横後二点（三十二度三十分）をこえる後方の位置にあるかどうかを確かめることができない場合は、追い越し船舶とする。

（狭い水道における航法）

第二十五条 狭い水道をこれに沿つて進行する動力船は、それが安全であり、且つ実行に適する場合、当該船舶の進行方向に対する航路筋の右側を進行しなければならない。

2 動力船は、反対方向から接近してくる他の動力船を見ることができない水道のわん曲部に接近する場合、そのわん曲部から半海里以内に達したときに、汽笛を用いて長音を一回鳴らさなければならない。この場合において、反対の方向から接近してくる動力船は、この信号を水道のわん曲部附近で聞いたときは、同一の信号で応答しなければならない。動力船は、このようになん曲部を航行するに當つては、反対方向から接近してくる他の船舶の信号を聞くことと聞かないこととをかわらず、細心の注意を払わなければならない。

（漁船の接近する場合の航法）

第二十六條 漁船を避けようとしていない航行中の船舶は、底びき網その他の網又はなわ（引きなわを除く。）を用いて漁ろうとしている漁船の進路を避けなければならない。但し、この規定は、漁船を避ける漁船が航路筋において他の船舶の航行を妨げることができるとするものではない。

（切迫した危険を避けるための措置等）

第二十七條 この法律の規定を履行するに当つては、運輸上の危険及び衝突の危険に十分注意するとともに、切迫した危険のある特殊の状況（船舶又は水上航空機の性能に基くものを含む。）について十分注意しなければならない。この特殊の状況の場合には、切迫した危険を避けるためにこの法律に規定する航法によらないことができる。

第四章 雜則

（針路信号等）

第二十八條 船舶が互に他の船舶の視野の内にある場合において、航行中の動力船がこの法律の規定により針路を転じ、又は機関を後進にかけているときは、当該船舶は、汽笛を用いて左の各号の信号を行わなければならない。

一 針路を右に転じているときは、短音一回

二 針路を左に転じているときは、短音二回

三 機関を後進にかけているときは、短音三回

2 動力船は、この法律の規定によ

りその針路及び速力を保持しなければならない場合であつて、他の船舶の視野の内において、且つ当該船舶が衝突を避けるために十分な動作をとつていないかどうか疑わしいと認めるときは、この疑問を表示するため、汽笛を用いて急速に短音を五回以上鳴らすことができる。但し、この規定は、この信号を行うことよりこの法律に規定する義務を免除するものではない。

3 この法律の規定は、軍艦又は護送されて航行している船舶の相互の間において用いるこの法律に定める汽笛信号以外の汽笛信号について、各国の政府が特に定めた規則の施行を妨げるものではない。

（注意等を怠ることについての責任）

第二十九條 この法律の規定は、燈火を表示し、若しくは信号を行うこと、適当な見張をおくこと又は船員の職務として若しくはその時の特殊な事情により必要とされる注意を払うことを怠ることによつて生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

（港、河川、湖沼等における特例）

第三十條 港及びその境界附近における船舶又は水上航空機が衝突予防に關し遵守すべき燈火又は形象物の表示、信号、航法その他運輸に關する事項であつて、港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の定めるものについては、同法の定めるところによる。

2 河川、湖沼、内水又は水上航空

機の飛行場であつて、政令で定める水域において、船舶又は水上航空機が衝突予防に關し遵守すべき燈火又は形象物の表示、信号、航法その他運輸に關する事項については、前項に定めるものを除く外、政令で特例を定めることができる。

（遭難信号）

第三十一條 船舶又は水上航空機が遭難して他の船舶又は陸岸からの救助を求める場合は、左の各号に掲げる信号の全部又は一部を用いるものとする。

一 約一分間の間隔で行う一回の発砲その他の爆発による信号

二 霧中信号器による連続音響の信号

三 短時間の間隔で発射され、赤色の星火を発するロケット又はりゅう弾による信号

四 無線電信その他の信号方法によるモールス符号の「— — — — —」の信号

五 無線電話による「メーデー」という語の信号

六 国際旗りゅう信号によるNCの遭難信号

七 方形旗であつて、その上又は下に球又はこれに類似するもの一個ついたものの信号

八 船舶上の発炎（タール）をけ、油たる等の燃焼）による信号

九 落下さの付いた赤色の炎火ロケットによる信号

2 船舶又は水上航空機は、遭難して救助を求めていることを示す目的以外に、前項の信号又はこれと混同されるおそれのある信

号を行つてはならない。

（操だ号令）

第三十二條 操だ号令においては、「おもかじ」又は「スターボード」とはかじを右げんにとれという意味に、「とりかじ」又は「ポート」とはかじを左げんにとれという意味に用いるものとする。

附 則

1 この法律は昭和二十九年一月一日から施行する。

2 海上衝突予防法（明治二十五年法律第五号）は、廃止する。

3 港則法の一部を次のように改正する。

第二十條を次のように改める。

第二十條 削除

第二十七條を次のように改める。

第二十七條 海上衝突予防法（昭和二十八年法律第 号）第七條第四項に規定する船舶（同項但書に規定する場合に限る。）又は同條第五項に規定する船舶は、これらの規定にかかわらず、港内においては、夜間航行中それぞれ同條第四項但書又は同條第五項に規定する燈火を表示しおかなければならない。

第二十八條、第三十條の二第一項及び第三十條の三中「汽笛又は汽角」を「汽笛又はサイレン」に改める。

第三十條の二第二項中「長声五発を」を「長音（海上衝突予防法第一條第三項第十一号の長音をいう。）を五回」に改め、同條第三項を削る。

4 船舶安全法（昭和八年法律第十

一号）の一部を次のように改正する。

第二十七條を次のように改める。

第二十七條 削除

第二十八條中、「操練及操舵命令」を「及操練」に、第二十九條中「前二條」を「前條」に改める。

第三十條中、「第二十七條ノ規定」を削る。

第三十一條中、「海上衝突予防法ハ第二十七條ノ規定ノ施行ノ日ヨリ」を削る。

5 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）の一部を次のように改正する。

第六十四條中「若しくは水上に停泊し、」を削り、同條に次の但書を加える。

但し、水上にある場合については、海上衝突予防法（昭和二十八年法律第 号）の定めるところによる。

第八十三條に次の但書を加える。

但し、水上にある場合については、海上衝突予防法の定めるところによる。

6 保安庁法（昭和二十七年法律第二百六十五号）の一部を次のように改正する。

第八十七條中「第二十七條の規定並びに」を削る。

海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法の一部を改正する法律

案

案

案

案

案

案

案

案



海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）の一部を次のように改正する。

第十九条第一項第二号の次に次の一号を加える。

三 旅客の運送に關し支払うことのある損害賠償のため保険契約を締結すること。

附則  
この法律は、公布の日から施行する。

海事代理士法の一部を改正する法律案

海事代理士法の一部を改正する法律案

海事代理士法（昭和二十六年法律第三十二号）の一部を次のように改正する。

第一条中「対価を得て」を削り、「並びに」を「及び」に、「書類の作製をし、及び相談に應ずる」を「書類の作製をする」に改める。

第五條第三項中「前項」を「第二項」に改め、同項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

三 運輸大臣は、前項の相当の地位及び海事代理士の業務について広い経験を有する者を選定する場合において、海事代理士の共通の利益の増進を目的とする団体又は海事代理士に第一條の事務を委託する者の共通の利益の増進を目的とする団体があるときは、その選定についてこれらの団体のうち運輸省令で定めるものの意見を徴さなければならぬ。

第十七條第一項中「対価を得て」を削る。

別表第二項中「四 船舶職員法（明治二十九年法律第六十八号）」を「四 船舶職員法（昭和二十六年法律第四十九号）」に改め、第五号の三、第六号及び第十号を削り、第七号を第六号とし、以下一号ずつ繰り上げる。

附則  
この法律は、公布の日から施行する。

○石井國務大臣 日本航空株式會社法案の提案理由について御説明申し上げます。

世界の航空界に比へまして著しく立ち遅れているわが国といたしましては、すみやかに國際航空事業を開始することがきわめて緊要であることは申し上げるまでもないことと存じます。

しかしながら自主的な國際航空事業によりまして、かつ公正な競争によつて國際航空界に進出するためには、相当多額の資金を要するのであります。たとへば優秀な航空機は一機をもつて七、八億円もいたすのであります。これは民間の資本力のみをもつてはなから困難なものだと思ひます。

これがためイギリス、フランス、オランダその他主要各國は國際航空運送事業に對し、國家出資、各種の補助金その他直接、間接の助成を行つてゐるのであります。政府といたしましては、右の各國の事例に倣ひ、この事業に積極的な國家的助成を講ずることといひたしまして、十億円の政府出資を本年度の予算案に計上するとともに、民間の資本力をも集積いたしまして、わが國の資金、施設、技術の全力を一本に

集中いたしまして、強固な基礎を有する特殊法人を設立し、これをして國際線及びその基盤となり得る國內幹線を總括的に經營せしめることが最も妥當であるとの結論に達した次第であります。以上の意味において、その特殊法人の基礎法規として、ここに本法律案を提案した次第であります。なおこの日本航空株式會社なる新会社は、政府出資による特殊法人ではありませんが、政府の干渉はできるだけ排除し、民間企業の長所を發揮し得るよう、特に十分なる考慮を払つた次第でございます。

以下その内容を大略申し上げます。まず会社の目的であります。本会社は、國際路線及びその基盤となるところの國內幹線における定期航空運送事業並びにこれに附帶する事業を經營することを規定しております。本会社が國際航空のほか、國內幹線をも実施することにつきましては、何分にも当初は少い機数をもつて、これを最も効率的に使用する必要がありますので、國際線と共通に使用できる大型機を使用し、國內幹線を包含せしめた次第であります。このことは單に航空機の効率の運用の点のみならず、整備施設の充實、乗員の訓練及び間接費の低減という点からも必要であると存する次第でございます。

本会社の株式は、会社の性格上記名式、額面株式とし、またその所有については航空法第四條の趣旨に基き、三分の一以上の外國資本を排除し得るよう、株式の譲渡制限に關する規定を設けたのであります。

次に政府は本会社に十億円出資することとをこの法律の附則において明らかにしてあります。かつ本会社に對しては、政府出資のほか、助成策として、社債發行限度を通常の株式會社の二倍まで擴張し、また公益上必要のある路線の運賃維持のために、將來補助金を交付し得る道も開いてございます。

次に本会社に對してはできるだけ民間企業の特徴を發揮し得るよう、政府の統制を避けるのが趣旨であります。が、ただ政府出資等の会社の特殊性から、最小限度の規制はこれを行ふ必要があるのであります。かかる規制といたしましては、代表取締役の決定の決議、定款の変更、社債募集その他重要な財産的処分を運輸大臣の認可の對象といたしました。その他、毎營業年度終了後における財産目録等の提出、日本航空株式會社の商標の独占、その他この法律の施行の確保するため必要な罰則について規定いたしました。

最後に、附則において会社設立の際の手續及び経過措置を定めたのであります。すなわち本法は公布の日から施行いたすこととし、会社の設立事務は運輸大臣が任命する設立委員に行わせることといたしてあります。

また現在の日本航空株式會社は、株主總會の特別決議があつたときは、本会社に營業全部を出資し、本会社にその權利義務を承継して解散することとを定めたが、その際における現在の日本航空株式會社の資産については、臨時に運輸省に置く審査會の公正な評價によつて本会社に引継ぐようになつてあります。その他、本会社設立の際の政府出資等に対する登録税の免除、運輸省設置法の改正等、關係法令についても所要の改正を行うことといたしてあります。

以上簡單ではあります。が、本法案の提案理由並びにその内容の概略を御説明申し上げた次第であります。何とぞ十分御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。次第であります。

次は海上衝突予防法案につきましても、提案の理由を御説明いたします。現行の海上衝突予防法は、一八八九年ワシントンで開催されました國際海事會議において採択された國際海上衝突予防規則の内容をそのまま取入れて明治二十五年に制定され、その後國際規則の一部改正に伴い、所要の改正を行つて來たものであります。しかるところ、一九四八年ロンドンで開催された海上における人命の安全のための國際會議において、この現行法の基礎となつてゐる國際規則について全面的に檢討が加へられた結果、新たに一九四八年の國際海上衝突予防規則が採択されたのであります。この國際規則は、わが國を除く主要海運國のすべてを含む三十九箇國によつてすでに受諾され、一九五四年、すなわち明年の一月一日から受諾國において實施されることとなつてあります。従ひましてわが國におきましても、この國際規則を受諾する建前のもとに、これにのつて現行の海上衝突予防法を全面的に改正することが必要となつたわけであります。

この法律案は、海上における衝突予防に關する規定の持つ國際的性格にかんがみまして、一九四八年の國際海上衝突予防規則の内容をそのまま取入れたものであります。これを現行の海上衝突予防法と比較して、そのおもなる相違点をあげると次の通りでございます。

は、政府出資のほか、助成策として、社債發行限度を通常の株式會社の二倍まで擴張し、また公益上必要のある路線の運賃維持のために、將來補助金を交付し得る道も開いてございます。

次に本会社に對してはできるだけ民間企業の特徴を發揮し得るよう、政府の統制を避けるのが趣旨であります。が、ただ政府出資等の会社の特殊性から、最小限度の規制はこれを行ふ必要があるのであります。かかる規制といたしましては、代表取締役の決定の決議、定款の変更、社債募集その他重要な財産的処分を運輸大臣の認可の對象といたしました。その他、毎營業年度終了後における財産目録等の提出、日本航空株式會社の商標の独占、その他この法律の施行の確保のため必要な罰則について規定いたしました。

最後に、附則において会社設立の際の手續及び経過措置を定めたのであります。すなわち本法は公布の日から施行いたすこととし、会社の設立事務は運輸大臣が任命する設立委員に行わせることといたしてあります。

また現在の日本航空株式會社は、株主總會の特別決議があつたときは、本会社に營業全部を出資し、本会社にその權利義務を承継して解散することとを定めたが、その際における現在の日本航空株式會社の資産については、臨時に運輸省に置く審査會の公正な評價によつて本会社に引継ぐようになつてあります。その他、本会社設立の際の政府出資等に対する登録税の免除、運輸省設置法の改正等、關係法令についても所要の改正を行うことといたしてあります。

第一は、水上にある水上航空機が衝突予防に關して遵守すべき燈火または形予物の表示、信号、航法、その他運輸に關する事項をおおむね動力船の規定に準じて新たに規定したことであり

第二は、船舶が表示すべき燈火の視認距離を一部延長したことであり

第三は、停泊中の船舶は昼間、一定の形象物を掲げるべきことを新たに規定したことであり

第四は、狭い水道を航行する場合の信号を新たに規定し、また若干の遭難信号を追補したことであり

第五は、一般船舶と漁撈中の船舶の間の航法に關する規定を改めたことであり

最後は、操舵命令に關して新たに規定したことであり

なおこの國際規則の受諾に關しましては、同國國際會議の主催國たる英國政府から再三の要請もありましたので、本法律案が國會の可決を経た後、すみやかにその手続をとる所存であります

以上簡單であります、この法律案を提案する理由の説明を終わります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたす次第であります

次は海上運送法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます

現在わが國におきまして、海上運送法による免許を受けて旅客定期航路事業を営んでおります事業者の数は、四百七十一に達するのであります、全事業者中約九六%がいわゆる中小企業

の船舶を例にとつてみましても、五十名ないし百名程度の旅客定員を有し、一千総トンを超える船舶は、僅に五百名を超える旅客定員を有しておるのであります。従いまして一旦これらの船舶について海難が発生した場合、まことに悲惨な結果を見るのであります、ただ事業者が遭難者及びその遺家族より要求される賠償金、弔慰金等のみを見ましても、莫大な額に達するのであります。従来このような事故の場合には、被害者は、経営者の資産能力が薄弱であるため、満足な賠償金や弔慰金が得られない事例もしばしばあつたのであります、かくては旅客の利益の保護において十分とは申せないものであります。このような場合に、事業者が完全に賠償に應ずると

しますれば、爾後の事業の継続が不可能な事態に立ち至るおそれも少なくなつたのであります。以上の実情にかんがみまして、一旦事故発生の場合において、旅客定期航路事業の経営者をして、よくその賠償の責に任せしめ、もつて旅客の利益の保護に遺憾なくしめるとともに、事業の健全な運営を維持し得るよう、万全の備えをなさしめる必要があるものであります

この法律案は、以上述べましたような見地に立ちまして、運輸大臣が必要と認める場合には、旅客定期航路事業に對して、その事業者が旅客の運送に關して支払ふことのある損害賠償のために、保険契約を締結するよう命ずることができるとするものであります

何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます

最後に、海事代理士法の一部を改正する法律案について御説明申し上げます

この法律案は、次の三点について現行海事代理士法を改正しようとするものであります。まず第一点は、現行海事代理士法によりますと、対価を得ないで代行行為は、同法の適用を受けないこととなつておりましたが、現実の問題として対価を得ているか、いなかというものは不明な場合があり、対価を得ない旨を主張して法の適用を免れようとする者も生じ、これらの者を放置するときは、私法上の権利関係及び船舶の安全航行、管船行政等にも悪影響を及ぼすこととなりますので、この際対価を得るといふ点にかかわらず、法の適用を受けしめるように改めることとあります

第二点は、海事代理士試験を行う際に、学識経験者の意見を聞くことになつておりますが、この学識経験者の選定にあたりましては、最近各地区に海事代理士会が組織されておりますので、この意見を聞くと同時に、海事代理士にこの事務を委託する者の団体からも意見を聞くこととするのでござい

ます。第三点は、木船運送法及び航海制限等に関する件に關する業務は、現状から見て海事代理士のみが行い得るものとすることは、必ずしも必要でなく、海事代理士以外の者が、これらの業務を行い得る道を開くために、これらの法令を別表から削る必要があるものであります。また臨時船舶管理法は、本年四月二十七日限り失効しましたので、同法を別表から削ることとしたのであります

以上がこの法律案の提案理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします

○關内委員長 四案に対する質疑は次會に譲ることいたします

○關内委員長 次に運輸行政に關する件について調査を進めます。川島金次君より発言を求められておりますので、これを許します

○川島(金)委員 この際一、二当面お尋ねをしておく必要がある問題について、運輸大臣がおりますのでお尋ねを申上げたいと思つて、その一つは國鉄職員に対する期末手当、第二点は先般起つたしました福岡県下の香椎線における米人の不法機關侵入の問題であります

第一点の期末手当の問題については、すでに大臣も御了承のごとく、國鉄労組はその決定に基いて手当の受取り方を拒否いたしました。それらについては、現状をもつていたしましては、國鉄の労組の諸君は、最低一箇月分程度の手当を支給してもらひませんことには、われわれの當面の最低生活を維持するのが困難だという意味において、その闘争の一つの方法として、御承知の通り手当の受給方を拒否いたし、さらに連日國會の付近にすわり込みを交互に行ひ、さらに國會へはもちろん、当局に對しては、連日連夜にわたつて熱烈なこれが実現方について折衝されておるのでございます。しかるところこの問題に對しましては、政府は一般公務員の期末手当等との関連において、そのことが何ら顧慮されおらないやに伺つております。しか

し一般公務員と國鉄あるいは専賣公社等の立場の者とは、おのずからその性質を異にいたしておりますことは言うまでもございせん。従つて私は國鉄の労組諸君の熱烈なこの要求に對して、國鉄並びに運輸大臣が、最も熱意をもつてこれに對する答へを出すべきではないかと思つてございませう。しかるに今のところでは、出さざるがごとのあるいはまた出すがごとくに、政府の答弁は予算委員會その他を通じてきわめてあいまいな態度で終始いたしております。しかも最近におきましては、何かこの期末手当が當面の財政上できないので、年末手当の一時繰上げ支給を考へておるような構想も伝えられておるのであります、この問題に對しまして運輸大臣は關係の一員として、あるいはまた國鉄の最高の責任者といひまして、どのような考へでおられるか、またこの問題に對してどのような努力を關内においてされておるか、またこの問題についての見通しはどういうふうに持たれておりますか、この際大臣としての御所見を伺つておきたいと思つております

○石井國務大臣 この問題は私が承知しておる限りにおきましては、大蔵省におきましてはどうしても予算上のいろ／＼な理由から、公務員その他の關係の者も、予算以上は出しにくいという立場を始終申しておるようであり、ましては最後の決定はないと思つて、いろ／＼と話をいたしておる途中でありまして、最後の至つていないということだけを申し上げておきたいと思つております。なお何か年末の繰上げというやうなことを私は新聞ではちたつと見ましたけれ

ども、そういう話は私は聞いたこともございませぬし、あるいはだれかの考への中にあるのか、大蔵省あたりがそういうことを言つておられますか、私の耳にはまだそういうことは入つておりません。どんな方法ができるか、どうしてもできないものか、とにかくなるべく早く決定すべき問題だと思ひます。できれば、みんなの御希望にどれだけでも沿ひ得ればつこうだと私は思つておりますが、まだ折衝過程でありますから、もう少しばかりお待ちを願ひたいと思ひます。

○川島(金)委員 まだ最後の決定の域に達しておらないとお話でありますが、承るところによりますと、大蔵大臣並びに国鉄当局におきましては、国鉄労組はもろろん、一般公務員に對しての期末手当の増額の問題に對しましては、相当具體的な考慮を払ふことになりかけておつた。しかるにこれに對しまして、自由党の政調会において突然きわめて冷酷な決定を出して来た。そういう事情がからみ合つて、せつかく政府では何らかの形で、この要求に全部こたへられないにいたしましても、若干の線には近づきたい、こういう一た意思があるにかかわらず、そのような事情でこの問題が再び逆もどりをいたしまして、きわめてあいまいな姿になつてしまつた。そういうことを実は承つておるのでありますが、その点一併そういう事情があつたのか、自由党の政調会としては、そういう決定を最後のされて、政府の方へ申入れをしたのか、その辺のいきさつを、もし御承知でありましたならば、伺わせていただきたいと思います。

○石井國務大臣 大蔵省と政調会との

間で、いろいろ財源その他についての研究をして、案を一応こしらへるといふことでやることになつたことは承知いたしておりますが、それが最後にどういふふうにきまつて、どうして行くということは、まだ正式に何にも承つておりません。

○川島(金)委員 この期末手当の引上げの問題は、国鉄職員としてましてはきわめて重大な事情であります。と同時に組合並びに当局の關係等を考へてみましても、事の推移いかんによりましては、きわめて憂慮すべき事態の起ることもなしとされないようなことにならざるではないかと、私どもは衷心から懸念をしておる一人であります。どうぞ運輸大臣におかれましては、国鉄の特殊事情にもかんがみられまして、一般の公務員の問題はさることながら、さらに当面の責任のある問題といたしまして、今後とも十分な熱意をもつて、急速にこの解決に當られるよう処置されたいと、私に強く希望をいたしておくものであります。

次にお尋ねをいたしたいのは、先ほど申し上げました去る昭和二十八年五月二十五日の夜、福岡県下の香椎線の西戸崎発の貨物第六七七列車に惹起いたしました米軍の機関車不法侵入、並びに侵入したのみならず、酒気を帯びたその米軍は、執務中の機関助手並びに機関士に對してシヤベルをもつて殴打すること、きわめて重大な事件が起つたことは、大臣もさだめし御承知のことと思つております。この種の問題は、ひとり国鉄關係のみならず、こうした日米關係の上から申しまして、きわめて不快な、また遺憾なできごとが各所に起つておるのであります。

○石井國務大臣 大蔵省と政調会との

す。ことにいやくも重要な貨物の列車の運行中に、酒気を帯びた上とはいひながら、米軍が突然に機関車に忍び寄り、その上、いかなる事情があつたにいたしましても、シヤベルをもつて乗務員を殴打し、そのためにその列車の運行に重大な支障を来さしたといふことは、きわめて重大な事件だと私は考へるものであります。そこでこの事件に對しまして、その後一併国鉄当局あるいは運輸省、政府關係はいかなる処置に出で、この犯人を逮捕、あるいはその他のことについての折衝をされ、あるいは捜査をされておるか。その経過について御承知でありましたならば、この際承つておきたいと思ひます。

○石井國務大臣 はなはだ申訳ありませんが、私詳しい事情、その後の処置の様子を承知いたしませんので、先ほど国鉄の關係局長を呼んでおりますので、参りましてから詳しく御説明申し上げます。

○川島(金)委員 大臣はこの事情について御承知のことだと思つたのですが、これはひとり国鉄の關係の問題でなくして、少くとも政府において取上げるべき性質の事情ではなからうかと思つたのであります。そういう意味で私は大臣にお尋ねをして、こまかいことは直接の關係者からお尋ねをしたい、こう思つておつたのであります。そういう大まかな線の上についての事情につかましても、大臣はこれにはあまり関与されておらなかつたのでございませうか、どういふことですか。

○石井國務大臣 私その報告をよく受けておりますので、まだお答えするようなどころまで至つておりません。

○川島(金)委員 この問題は単なる福岡県香椎線の一つのケースではないのでございまして、国鉄あるいは私鉄方面などにも、この種に類した事件が頻発をいたしているやに私は聞いておるので、従つてこの問題は単に香椎線の問題にとどまらない。さらにまた今申し上げましたように、これは日米間の上に立つての問題としても、輕視することのできない事情ではないかと思つたのであります。しかもこういう事情が、私の聞いた範圍によりますと、大體やむやになつてしまつたといふことであります。そういうことであつては断じてならないのであります。いかにも米軍關係の人たちの行為でありまして、正しからざること、国内の法に背反するようなこと、またわれわれの生命財産に脅威を感ずるような行為が行われることに對しましては、やはり政府は断固たる態度をもつて、その問題の解決に當るといふ決意と熱意を示すべきではないかと私は思つたのであります。そういうことでなくいたしまして、それでなくても反米等の考へ方が国民の中によりやく起りかけておるときでありますので、そういう問題を勘案いたしまして、こういう種類の問題につきましては、できるだけ早期に問題の解決をはかるという立場をとることこそが、最も望ましいことではないかと思つたのでございませうが、そういうことについて一併大臣はどういうお考えでおられるか、その点をひとつ聞かせていただきたいと思います。

○石井國務大臣 これは鐵道關係にばかり起つた問題ではなく、全般的の問題も同じことだと思つたのであります。が、今申し上げたように事情を急速に

○石井國務大臣 大蔵省と政調会との

調べまして、われわれの方に理由がある場合、これに對して抗議をし、またそれに伴ひましてのいろいろな折衝をし、善後処置を講ずることは當然なことだと思ひます。私もそういう意味において善処いたしたいと思ひます。

○關内委員長 次に本委員會の所管事項につきまして、当局よりその現況及び將來の計画等を聴取いたしたいと思ひます。まず港灣關係の説明を求めます。黒田政府委員。

○黒田政府委員 港灣局所管の事務につきまして御説明を申し上げます。一、般に港灣と申しましては、日本では非常にその数が多いのでございまして、全國に三千ほどあるのでございまして、そのうち運輸大臣が指定いたしております港灣が五百数十港になつております。また港灣法によりまして、国の經濟に重要な影響を及ぼす港灣として、政令によりまして定められた港灣が五十六港、そのほか特に重要港灣の中でも國際航路の要衝等にあたりまして、國が相當な重点を置いております港灣は、特定重要港灣として政令で指定いたされておりました。六大港のほか、四日市、清水を加えました八つの港がこれに該當いたしております。

「委員長退席、松井(豊)委員長代行着席」  
これらの港で扱ひました貨物は、二十六年度におきましては一億六千万トン、二十七年におきましては一億九千万トン強でございまして、鐵道で輸送された貨物量を多少上まわつておるような現状でございませう。なおこの港灣所在の市町村の人口は、全人口の五〇%を越えており、また人口十

を有する都市のうち八割は、いずれも港湾を持つておるような現状でございます。港の國民經濟に及ぼす影響は、まことに重大であるかと思つてございまして、そのほか工業生産は、港灣所在の臨海工業地帯において生産されておるものが、全國の生産額の八割程度に當つておると概算できるのでございまして。

これらの港灣につきましまして運輸省が所管いたしております業務は、第一番に港灣の施設の建設、改良でございます。さらにこの施設の管理、経営という事項を所管いたしております。さらに経営の面では、港灣荷役の点につきましまして、港灣監督を行つておりますし、陸上に上りましては、倉庫の行政を所管いたしておりますのでございます。

港灣の施設の点につきましては、公共事業費のうち港灣部門がございまして、これは昨年度におきまして総額七十三億でございました。本年度におきまして内定いたしておりますものは八十億でございまして、このうち主要な項目にわたつて御説明いたしますと、三つに大きくわけられるかと思つてございまして、港灣事業費、それから港灣に關する災害の復旧事業費、それから北海道港灣事業費、この三つに大別できるのでございまして、港灣事業費におきましては八十億のうち四十二億、災害復旧費におきましては三十一億、それから北海道港灣事業費におきましては六億三千万、おおよね前年度と比較いたしまして一割程度の増額を見ておるような現状でございます。これらの港灣施設につきまして整備の概要を申し上げますと、先ほどお話

申し上げましたように、港勢の發展がだん／＼と著しくなりまして、戦前におきましては港灣で二億三千万トン程度を扱つておつたのでございまして、二十七年は二億二千万トン近く、一億九千六百万トン程度と思つてございまして、それになりまして、貨物の増加に伴う港灣施設の、そのうち特に船型が大きくなりまして、船型の増大に必要な水深の増加とか、あるいは荷役の合理化をはかるための接岸施設の増強といったようなことに整備の一の方針を向けております。日本の港灣の荷役は大体伸荷役が六割でございまして、接岸荷役が四割となつております。この六対四の比率を、三年間の間に四対六程度に比率をかへたい、そして荷役の合理化をはかりたい、ボー・ド・チャージの軽減をはかりたいという目標を持つてゐるのでございまして。船型の増大の顯著な理由は、戦前におきましては東亜の貿易が主でございまして、この貿易量が大体全貿易量の六割程度であつたかと思つてございまして、終戦後におきましては、アメリカとか露州のような貿易が盛んになりまして、東亜の貿易とその地位をかへまして、アメリカ、露州その他遠隔地からの貿易が六割になつており、東亜地域の貿易は逆に四割程度に減少いたしております。これによりまして船型が相当増大しておりますので、これに伴う施設の増強を考へてやる必要があらうかと思つてございまして。

次に整備の方針として考へておりますことは、避難港の整備でございます。海難事故が非常に多うございまして、先ほど申しましたように三千幾つの港灣と申しますと、海岸線八キロごとに一つの港があり、またちよつと整備された港は四十キロごとに一つあるのでございまして、これらの港灣におきまして、避難港の整備を促進することによつて、海難事故は三分の一程度は軽減できるのではないかと、また小型船舶の航行率等も半分近く向上できるのではないかと、いろいろ考へておるのでございまして。それから災害復旧につきましまして、施設のこれが全事業費の四割程度に上つておりますので、すみやかにこれを復旧いたしますとともに、災害の復旧ができる前にこの基本的な防災的な処置をいたす目的をもちまして、二十八年度におきましては局部改良と申しまして、一部施設に手を加えてやり、あるいは補修改良等をいたしますことによつて、防災的な施設を、一億一千万円でございまして、考へておるような次第でございまして。そのほか地盤沈下に伴う港灣施設の整備、それからジェン台風等によつて非常に損害を受けた大阪湾地区におきまして、尼ヶ崎、大阪港の高潮防衛工事、あるいは海岸の決壊に伴ひまして、港灣が相当危険にさらされるような新潟港等の海岸防止工事といったようなものに整備の目標をあげておるのでございまして。

それに着手いたしております港灣は、特定重要港灣は金額の大小はございまして、いづれも施設をやつております。重要港灣五十六港のうち、二十港に於いて着手いたしております。避難港は現在二十九港指定されておるのでございまして、そのうち八港を直轄工事で実施いたしております。それから地方港灣は、主として府県がその企業者となつて事業を実施いたしておりますのでございまして、これがおおよね全国百三十五港に於いて着手をいたしております。なお工事の建設につきましては、府県がこれを行ふものと、直轄で行つておるものがございます。直轄の港灣工事は、年額先年度におきまして公共事業費によるものは十五億円の程度でございまして、全國を四つのブロックに分けて、第一の港灣建設局が日本海沿岸の諸港の港灣工事を、それから第二の港灣建設局が青森県から三重県に至ります太平洋沿岸の海岸の港灣工事を、それから第三の港灣建設局は瀬戸内海、四国、中国の港灣建設を、第四の港灣建設局は九州、山口の港灣建設を扱つております。この直轄工事は六十一年の伝統がございまして、現在港灣工事は特殊の技術と特殊の作業船を必要とするために、民間の請負業者はほとんどございせん。一般の輕小な港灣工事につきましては、民間の業者がございまして、本格的な防波堤、新設工事等につきましては、直轄工事にやらざるを得ないような現状でございまして、全國を四つのブロックに分けて、ただいま四十箇所のそれ／＼の工事現場において、港灣工事を実施いたしておりますのでございまして。

次に港灣法が一昨年成立いたしました。この港灣法は民主的な運営で、港灣の管理の主体を地方の公共団体もしくは港務局を設立して、これに管理せしめるような態勢でございまして、港灣管理者は先ほど申しましたような五百十六港の港につきましましては、おおよねその区域が認可されておるような現状でございまして。特に特定重要港灣、それから重要港灣については、ほとんど全部の港灣管理者の設立を見ておるような現状でございまして。それから港灣荷役の点でございまして、港灣運送事業法が成立いたし、初めて港灣運送業といふものが企業として確立された次第でございまして、これはその事業をそれ／＼登録することになつておりますが、全国的にその企業会社は千三百社ほどございまして、いづれもその八割は資本金三百万円以下の中小企業の会社でございまして、従来企業として非常に弱かつたのでございまして、この港灣運送事業法によりまして登録することにより、事業を確立し、また運賃料金を設定しまして、不当なダンピングの競争を起さないというような指導をやつておるのでございまして。実施いたしました結果、なお港灣区域内におきまして荷役が、木船運送法ができました関係で、調整をとる点があり、また登録の基準をもつと明確にする必要があり、料金等も事業者団体の適用から除外されるような方針のもとに、今国会にその一部改正を提案いたす予定で、目下進めておるような現状でございまして。倉庫の行政につきましましては、終戦後相当食糧の保管あるいは重要物資の保管管理につきましまして、倉庫業者は國の行政に協力して参つたのでございまして、現在百三十万坪ほどに復旧いたしまして、坪数においては戦前を上まわる状況でございまして、質的に非常に簡易なものとか、あるいは工場を倉庫に転換したようなものがございます。この質の向上ということに對しては、この國の財政資金の導

入等を考へておるのでございまして、一昨年からわずかではございすけれども、年々四億程度をこの倉庫の改良、建設に對して、開港銀行等から融資のあつせんをいたしておるのでございす。先ほど申しました港灣運送事業のはしけ、荷役機械等に對しても、開港銀行等の資金のあつせんをいたしております。なお倉庫は最近荷動きが多量に不活発になりまして、倉庫業法に基きますところの基準料金が乱れるような傾向がございすので、これらの基準料金の遵守ということにつきましても、特に最近指導をやつておるような実状でございす。

簡単にございすますが、港灣局所管の業務の説明を終ります。

○村井(農)委員長代理 次に先ほどの質問に對しての答弁を求めます。細田説明員。

○細田説明員 先ほどお尋ねがありました門鉄管内における外国人の非行の事故につきまして、御報告を申し上げたいと思ひます。

發生は、五月二十五日の二十時十分でございまして、場所は門鉄道管理局管内の香椎線の海ノ中道の駅構内でございす。貨物列車の六七七列車という貨物列車について起つたのでございす。この列車が海ノ中道駅に到着いたしました待合せをしておりまして、外国人の一人——これは白人だそうでございす。一人が突然機関助士の背後から機関室の中に入り込みまして、石炭をたく方なく、石炭を取出す口がございす。片手シャベルをもつて機関助士の顔面その他を殴打いたしました。引続き仕

業日報を整理しておりました機関士の頭部、右手をさらに殴打をいたしましたのでシャベルをもぎとりましてつかまへようとして、乗務員が二百メートルほど追跡をいたしたのでございす。が、海岸の松原方面に逃走をいたしました。こういう事件でございす。これがために乗務員は負傷の応急手当をいたしまして、列車が五十四分延滞をいたしたのでございす。西戸崎の機関区に所屬でありまして、この機関士と機関助手がさつそく各方面に連絡をいたしまして、本人であるかどうかを両名に確かめさせたのでございす。が、何しろ突然やつて来て通り魔のやうに逃げたのでございす。よくわからぬやうなことでございす。真犯人は今日まで依然として判明いたしていません。入りまして一人の白人というの上半身が裸体でございまして、ズボンだけ着用していた。飲酒をいたしまして相当酩酊をしておつたやうなことでございまして、習日連れて來られた人がそれであるかどうかというとはわからない、このやうな事情でございす。本件に關しまして、現地におきましては嚴重に捜査をしていただかうに依頼をしておるわけにございす。今日まで依然としてわかつておりません。大体概要を申し上げるとさういふことでございす。

○川島(金)委員 ちよつとついでです。からお聞きいたしておきたいのはまだ真犯人が逮捕されておらないやうなことでございす。折衝を続けられて、この種の犯人は早急に発見すべきであらうと思ひます。

そしてまた発見された後においての処置についても、やはり国民が納得できる程度の処置がなされるべきであらうと思ひます。が、この除お尋ねしておきたいのですが、こうしたケースの類似の事件がまだ他にも今までのつたのではないかと思ひますが、国鉄に關する限りにおいて他にもありましかどうか。もしありましたらいたした措置がとられたか、この点御承知でしたらお尋ねしておきたい。

○細田説明員 今回のこの門鉄管内の事故はかなり大きなものでございまして、この程度まで大きい事故につきましては、私ただいま記憶してあります。ところでは、占領後にはないやに記憶してあります。ただ小さい非行は、はつきり申しあげたのでございす。いたづら程度のもので、實際は列車をとめるとかなんとかいふことまでに至らないけれども、かなりあるといふことは私承知いたしております。ただいままでのところでは、非常に大きな問題になつて、外務省を通して抗議を申し込むといふやうな程度にまで至つたものでございす。が、私もいいたしまして、嚴重に調査もいたし、また抗議を申し込むべきところは嚴重に抗議を申し込みたい、かように考えております。

○川島(金)委員 これは異なお尋ねになるかもしれませんが、從來の事件はもちろんです。が、こうしたいたづらにせよ現行犯があらうした場合、もちろん鐵道公安官はこれを逮捕することであるかと思ひますが、それはできますか。

○細田説明員 できると確信いたします。

○川島(金)委員 私もさうした場合ではあるといふ考え方を持っております。が、しかし聞くところによりますと、輕微なるいたづらなどもありまして、半分はじやうだんまじりといふこともあるやうであります。しかしその半分はじやうだんまじりが、ことに國鉄の執務中の者に對しまして、若干の危害を加えるやうな結果になつたといふことも私どもは聞いております。が、さういふ現場を見ても、付近の連絡の悪いせいでありまして、公安官がほとんど手をこまねいておるといふことが多い。もしあつたといたしますれば、さういふことではあつてはならぬと思ひます。やはり公安官に与えられた嚴固とした法制的な権限があるのではありませんか、たといそれが米軍であらうと他の者であらうと、ことに現行犯のごときはその大小輕重にかかわらず逮捕、連行して処置すべきものは処置するといふ斷固たる態度に出ることの方がいいのではないかと思ひますが、さういふものについて何か情報を持たれておりますかどうか。

○細田説明員 公安官が知らぬ顔をしておるといふことは私に聞いておられますが、長い占領のあれでございす。すし、さういふ事例が實際問題としてある場合もあるのじやないかといふことを必配するわけでありまして、さういふ点につきましては、もちろん今までのさういふ話をしておるわけでありまして、嚴重に嚴たる態度をとるやうな方向に指導いたしたい、かように考えております。

○山口(文)委員 ちよつと關連して質問してみたいのですが、特に重要な交通機関に携わつてゐる者に対する駐留

軍の妨害事件は、今非常に大きな事件として川島委員から指摘されたのであります。が、これは國鉄、私鉄を問わず隨所に行われておるのであります。特にこれはだしきに至りましては、たとへばジャック・ナイフなどを駅長に突きつけまして、数十分間にわたり業務妨害をされておる事件も私どもの方にあるのであります。そのやうな非常に危険なことをいたさずにでも行ふといふことは、私は許されぬ問題であらうと思ひます。が、さういふ点につきましては特に政府におかれて嚴重に調査するとともに、國民と連合軍の間における摩擦の生じないやうな処置を至急に講じていただくやうに、駐留軍當局の方に何らかの処置をしていただくやうなことを要望しておきたいのであります。

○細田説明員 ただいま御要望の点につきましては、私もいまして十分考へなければならぬと考えております。具体的な方法をどうするかといふ点につきましては十分研究いたしまして、御趣旨のありますところを徹底させたいと思ひます。

○松井(農)委員長代理 次に船舶局關係の説明を求めます。甘利政府委員。

○甘利政府委員 私から船舶局所掌の事務の概要について御説明申し上げます。私の局は船舶、これは木船、鋼船を含めてございす。が、建造、改造、修理及び船舶の登録等についてのいろいろの事務、監督事務ないし検査事務、船舶の安全に關する検査事務並びに最近始めましたモーターボートの監督等について事務をやつております。御承知のやうに船をつくりまして



きには、一番先にそのトン数をはかります。われ／＼これを積量測定と呼んでおりますが、現在二十トン以上の船については、私どもの地方の管海官庁がこのトン数をはかりまして、これに件名書をつけまして地方に出しまして登記を受け、それを船舶局へ持つて参りまして登録するわけであります。従つて二十トン以上の船舶のすべての件名に対する原簿は私の局にあるわけであります。これによつて日本の船腹量あるいはその船の内容等もはつきりわかるのであります。なおまたその船の建造中は、船の就航後のいろ／＼な航海上の安全のために、乗組員あるいは貨物等の安全のために検査をやつております。特に大きな船につきましては、その材料そのものについても一々いろ／＼の試験をやつて、その確実さを確保しております。なをこの検査につきましては、海上における人命の安全に関する条約とか、そういう国際的の条約がありまして、これでおもなる基準がきめられておりますので、それのつとつて各国が適当なその国情に合つたような規定をめて、その条約の範囲内において検査をやつておるわけであります。しかし二十トン以下の船につきましては、この積量測定もその他も地方庁にまかせておりますが、實際問題として二十トン以上ある船で、五十トン、六十トンという船で、現に二十トン以下の船として船鑑札をもらつておる船が相当ございます。これらの船については、乗組員その他船の安全に関しても法の適用がございませんで、種々海上における問題、あるいは衝突等の問題を起しまして、他の船に対しても相当迷惑をかけており

ますのでこれらについて適當の処置をとりたいということを考へております。現にただいま考へておりますのは、一庶船をつくります場合には、われ／＼の所管の地方の管海官庁でトン数の測定を受けまして、二十トン以上の場合にはこれに国籍証書を渡し、二十トン以下の場合はこの事務を地方庁に与える。なお検査につきましても二十トン以下の船、特に五トン以下の船についてはどこも関与してないのでありますが、實際問題として非常に小さな船の旅客に対する問題がよく起りますので、これらの小さな船に対しても、船舶安全法の一部を緩和して適用して、いろ／＼海難を未然に防ぎたいというようなことも考へております。以上が船舶積量測定に関する事務であります。なお大きな船で外国に行きます船は、パナマやスエズ運河を通るときにまた特別のトン数証書が必要でありまして、このために向うから指定された人員を配置しまして、特にそういう船に対してはまた別にトン数をはかつて証書を出しております。これらはすべて内地におきましても外地におきましてもそうですが、これらのトン数がいろ／＼の課税の基準になつておりますので、その事務の執行にあたりましては非常にこまかい規則を適用して、疎漏のないようにいたしております。また船の就航後のいろ／＼な改造工事あるいは修繕工事をやりますると、船の積量がかつて参りますので、その都度申請によつて、これらのトン数を改測と称してまたはかり直して、常に新しく証書を出しております。船舶検査についても同様であります。単に船体、機関のみの安全のみ

ならず、無線その他に対する安全の証書を出しまして、船が外国に行きましても、その証書を持つてゐる以上、外国の官憲の検査を受けずに、自由に通行できるような措置を講じておられます。

次に船舶の建造関係でありますが、これは鋼船と木船とわけて考えますと、現に鋼船をつくる造船所は全国で約九千くらいございますが、そのうち五千総トン以上の大きな船をつくれる工場が約二十四あります。それから木船につきましては約八百七十くらいのもので、年間建造量が大体三万総トンないし七万総トンという程度でございます。鋼船につきましては、終戦後多額の財政資金を投入いたしまして、特に最近におきましては外航船に力を入れてまして建造いたしておりますので、昨年、一昨年のごときはその建造量においても、世界第二位あるいは第三位というように非常に優位の地位を占めておりますが、最近の情勢を見ますと、お配りしました資料にもございますように、新造船の建造が延びておりますので、この六月現在におきましては約二十二万総トン、そのうち七万総トンは輸出船というように非常に衰微いたしております。しかしこれらの造船所はいずれも、技術並びに設備の点において非常に優秀でありまして、昨年、一昨年のごときは年間五千万ドル以上の輸出船を、しかも英、米、フランス、スエーデン、イタリアというふうに、世界の先進国に出しております。

その技術の優秀さはこれをもつてもわかると思います。特に最近では、新聞でも御承知のように、ユーゴスラビアであるいはブラジル、チリー、チエウあたりからも、いろ／＼そういう船の引合いがあるのでありますが、一昨年あるいは昨年のように海上の運賃が非常に高いときには、日本のように非常に納期の早いところには、船価が幾分高くても注文が参りました。が、昨今のごとく運賃事情が非常に悪くなりますと、納期の早いよりはむしろ船価の低いというところが輸出船の眼目になりますから、一割程度高いのでありますから、このために、引合いは非常にたくさんあります。が、現になか／＼注文がまとまらない現状でございます。このような設備と技術を持つているのであります。

すから、造船については、特に船価高になつておりますところの鋼材等について、諸外国と同等の価格にすれば、十分これらの輸出ができるものとわれわれ考えておりました、何らかの措置を輸出に對してとれば、船舶輸出は今後とも大いに伸びて行くのではないかと、こういうふうに考えております。一方世界の船舶の需給状況を見ましても、特に油槽船につきましては今後ますます多量を必要といたしますし、すでに現在の油槽船の約半数は老船齡でありますので、これらの代替と合せますと、相当量の船が必要だということとが資料でわかりますので、われわれとしましては何とか輸出促進の意味において、鋼材価格について、あるいはいろいろな免税措置につきまして適当な措置をとりたい、こういうふうに考えております。また一方わが国の鋼船能力は、先ほど申しましたように現

在五千總イン以上つくるものが二十四ありますが、これらの能力を總合いたしましたすと、約六十萬總トンといわれております。ここに働く工員諸君が約八万人、職員を入れまして約十万人、その他これらの船につけます機械類あるいは材料あるいは竊装品等をつくる関連産業と申しますか、約二百四、五十種類ありますが、これらに直接携わる工員を合せますと、約五十万人近くの工員をかかえておるのであります。従つて単に外航船をつくつて國際収支を非常に良好ならしめるというのみならず、日本の一般の中小企業の振興あるいは景氣対策としても、造船に投資することは非常にいい策じやないか、こういうふうに考えているわけでありま

木船の方は、先ほど申しましたように相当多量の工場があるのであります。が、これらは機帆船そのものが相当過剰で、沿岸航路の運輸状況がおもしろくありませんので、現状においてはあまり新造をやっておりません。一部漁船の新造をやっている工場のみが相当繁栄しているのみで、他は非常に衰微いたしておりますが、これらの工場は不景氣時代にはまたいろ／＼なはしけその他の船に類似のものををつくつて、どうにか細々と過しておりますので、全然仕事をやめてしまふというふうな造船所は非常に少いのであります。但し鋼船の方につきましては、一工場で五千人不いし一万人という非常に多量な工員をかかえておりますし、しかもこれらの造船所のある場所が中小都市、たとえば長崎であるとか、あるいは玉野であるとか、あるいは因島といふような、比較的小都市にあります。



すので、その都市の大部分が造船業によつて維持されているというふうな箇所が非常に多いのであります。従つてこれら造船所の盛衰は、その地域あるいはその府県の盛衰にもかかわりますので、地方としても新造船の将来については非常に期待を寄つておるわけでございます。

それから最近問題になつております新造船が非常に高いという点については、われ／＼としても船価低減のためいろいろの措置をとつておるのであります。たとえば最近では、その数年前に比べても約一割近く減つておりますし、また使用工数についても約二割ないし三割、非常に減つておるのであります。しかし一方鋼材を初めその他の材料が非常に高いために、これらの合理化をやつておつても、やはり依然として船価は逐次高くなりまして、数年前の船価に比べて現在約二倍であります。しかしほかの一般の物価の値上りに比べますと、まだ／＼低いのであります。従つてこのような造船所をわれ／＼としてはできるだけ維持したいというふうな気持ちを持つております。

それからモーター・ボートにつきましては、皆さんも御承知だろうと思ひますが、全国で今十一箇所やつておりますけれども、いずれも相当の成績を上げております。特に福岡県の芦屋、若松、兵庫県の尼ヶ崎、それから三重県の津あるいは岡山県の児島等においては、一日六十万ないし十五、六百万の売上げがあつて、非常に順調にやつておりますが、二、三まだ不順なところがございます。モーター・ボートの

競走についていろいろいい面もあるのですが、いろいろ弊害の面もまた開いております。そういう面についてはわれ／＼もできるだけいい面を伸ばし、害のある面を除去したいというふうに監督上措置をとつております。以上が私の所管事項の大要であります。○川島(金)委員 今のモーター・ボートのことでありますが、今やつているところはどこでしょうか。

○甘利政府委員 やつているところは、西の方から行きますと、長崎の大村、福岡県の芦屋、若松、岡山県の児島、香川県の坂出、兵庫県の尼ヶ崎、大阪の狭山池、琵琶湖のそばの大津、三重県の津、愛知県の常滑、福井県の三国、このくらいだろと思ひますが、詳細はまたあとでお知らせ申し上げます。

○松井(豊)委員 長代理 次に船員局関係の説明を求めます。武田政府委員。○武田政府委員 船員局の所管しております主要事項並びに当面の問題の二、三につきまして御説明申し上げます。

船員局におきましては、第一に船員の労務関係の業務、すなわち船員の労働組合法及び労働関係調整法並びに船員職業安定法に関する事務、第二に船員の労働基準関係業務、すなわち船員法の施行に関する事務、第三に海技従事者の試験、免許、登録に関する業務、すなわち船舶職員法の施行に関する事務、第四に船員の教育養成に関する業務、すなわち大学、高等学校を除く船員の教育養成機関の所管業務、第五に船員の給与、福利厚生に関する業務を所管いたしております。最初に船員の労働運動の現状につい

て御説明申し上げます。船員の労働組合の中では、全日本海員組合と申しますのが組合員数十万三千を擁しまして、最も強大な組織を有しまして、船員労働組合運動の大勢を支配しております。この組合は国際的には世界自由労働組合連盟及び国際運輸労働組合同盟に加入しまして、平和条約を支持いたしまするとともに、日米安全保障条約を是認しております。国内的には総評に加盟しておりますが、昨年十一月の定期大会におきまして、総評の行動を批判しまして、本年二月十四日全国職維同盟、日本放送労働組合、全国映画演劇組合とともに民主主義労働組合運動連絡協議会、これは通称民労連と申しておりますが、を結成して、運動を行つております。また同組合は、昨年七月船主協会に対しまして戦後別最低賃金の改訂を要求し、船員中央労働委員会の調停により妥結を見たのであります。その後船主協会から提案されました船舶乗組員基準の改訂、これは労働協約の一部改訂でございますが、これにつきまして、労使の意見が一致いたさず、現在船員中央労働委員会令で調停中でございます。

次に船員法の施行状況でございますが、改正船員法施行後約五年有余を経過しましたが、その後船員労務官の本格的臨検検査を開始して以来、最近では違反船舶数は漸減の傾向にございまして、昭和二十四年の実績を一〇〇といたしますと、昭和二十七年は六となつております。漸次船員の労働保護は向上しているものと思ひます。詳細の点は資料によりごらんをいただきたいと思ひます。

次に遺家族船員の援護の問題でございます。今次戦時中船員動員に関する諸制度によりまして強制的に戦場に参加せられ、軍人以上の犠牲を払いました徴用船員のうち、援護法上軍属として扱われております陸海軍徴用船舶の乗組員以外の者、これは元の船舶運営会所属船員でございますが、これら船員は一般徴用にあるいは動員学生並の弔慰金を支給せられたにすぎず、御承知のように旧軍人恩給が復活いたしますようになれば、ますます旧軍人との懸隔が大きくなり、社会政策上並びに海運政策上好ましくない結果を招くおそれがございます。よつて厚生省と折衝の結果、前国会に援護法の改正案、その内容は陸海軍徴用船舶乗組員の遺族年金一万円を二万二千五百円に引上げ、また障害年金を最高額九万円を十二万三千円に引上げいたしますとともに、旧船舶運営会所属船員を軍属船員並に取扱ふんとするものであります。が、この改正案を、厚生省提案でございますが、前国会に提出いたしました。が、国会解散のため審議未了と相なりまして、今国会に再び提出されるよう厚生省と折衝中でございます。

次に優秀船員確保の問題でございます。戦前におきましてわが国の海運が非常な発展をいたしました条件の中で、わが国の船員が優秀であつたという事実を見ることができないのであります。独立後のわが国海運が国際競争場裡に活躍するためには、ぜひとも優秀船員の確保の対策を樹立する必要があると思ひます。これがため船員教育制度及び機関の整備をはかるため、左の諸施策を企図しておるのであります。

第一には海員学校の教材、備品の整備であります。すなわち普通船員の養成機関である海員学校、これは全国に八つございますが、その設備、教材、備品は非常に老朽、不足しております。この予算の計上額千七十万円でございます。

次に戦前実施されておりました船員教育機関の学生、生徒に対する給費制度、すなわち在学中の学生、生徒に対する被服費及び食糧費の支給であります。これが予算の計上額百五十万円でございます。

次に海員学校一校増設、すなわち普通船員の需給対策上一校増設の要があるために、長崎県の口津に一校を、施設費の半額は地元負担を得まして増設することとし、この予算計上額は二千三百万円でございます。

次に運輸省所管の航海訓練所におきまして、商船大学、商船高等学校あるいは海員学校等の学生、生徒に対して、練習船の実習を実施いたしておりますが、航海訓練所の所属練習船のうち、すでに老朽しております戦艦改修型練習船二隻を廃棄しなければならぬこと、また新たに神戸に商船大学が設置されましたが、この学生の練習を行わねばならぬという関係上、三千トン型練習船一隻を増強すること、この予算計上額二億八千万円でございます。以上の予算計上額は、大蔵省と折衝の結果、昭和二十八年年度の予算案に織込み済みでございます。

次に船舶職員法の施行状況でございますが、本法は昭和二十六年改正実施されまして以来、免状の発給状況は逐次増加しております。特に問題になつておりますのは、新しく法の対象船に

なりました小型船、これは機帆船、漁船でございまして、その乗組員の講習会が逐次増加いたしまして、これに伴つて臨時試験の要請も急激に増加しておりますので、運輸省としても極力要望に沿うよう努力し、本年度は一回当りの受験者数も増加しまして、予定人員一万三千人を実施することにいたしておりますが、詳細につきましては資料によつてごらんをいただきたいと思ひます。

以上、船員局所管事項を簡単に申し上げますが御説明申し上げます。

○松井(豊)委員長代理 次に海上保安関係の説明を求めます。山口政府委員。

○山口(傳)政府委員 お手元に海上保安業務の現状という資料を差上げてあると思ひますから、詳しいことはそれをごらんいただくとして、当面の海上保安業務のトピックにつきまして二、三御説明を申し上げたいと思ひます。

御承知のように海上保安庁は昭和二十三年の五月に誕生いたしましたので、今日まで五年余を経過したのでございませう。担当事務をいたしましては海上における治安の確保並びに航海の安全維持という二つに尽きるわけでございます。おもな仕事といたしましては警備救難業務、燈台業務、水路業務、この三つにわかれるわけでございます。現在のところ職員が全国に定員としては一万一千一百名でございますが、現在員といたしましては約一万六百名でございます。五年余を経過し、いろいろ施設等に不備もございましたが、最近におきましてはますます志気旺盛で、海上保安業務に精勵いたしております。

ただいまのところ問題となりますことは、何よりもまずもつてこの業務の手段たる船艇の増強でございます。ただいま警備救難の仕事の主力になります巡視船が全国で九十二隻ございまして、その半数以上は従来の老朽船、百トン前後の木造船でやつております。最近に至りまして、この二、三年、七

百トン型とか四百五十トン型、二百七十トン型、かような新鋭の巡視船が合計四十四隻加えられましたので、これがもつたら現在の海上保安の中心的な勢力になつております。しかし日本の沿岸一万海里にわたる警備救難をいたしますためには、何といたしましても現在の九十二隻の勢力をもつては十分でございまして、今後相当の新鋭の巡視船、特に大型を若干ほしいと思ひます。ことにスピート等におきましても、従来新造が十五ノットという制限を受けておりました。これらをもう少し早い、約二十ノット程度の経済的な船をほしいというのがわれわれの希望でございます。巡視船に配置する港内艇が現在のところ二百六隻ございませう。これらのものでもつたら沿岸の警備救難をやつておるわけでございますが、最近目新しいことといたしましては、二十七年年度の補正予算におきましてヘリコプターを六機使う予算が認められました。この六機の内容は、ベ

ル三機とシヨルスキー五五型三機でございますが、ベルの三機はすでに去る十六日に横浜港に到着しまして、近々にわれわれの手に入ることになつております。残余のシヨルスキーの方は、現在のところこの十月ごろでないといふ物が入らないような状況でございます。いずれにいたしまして本年年度に

おきましては、このヘリコプターが従来の巡視船の警備救難に對してさらに空から応援をすることになりまして、ある程度の整備が期待できると思ひます。従来の遭難やその他の事故におきまして、空からの捜索なり救援の手が差延べられれば、相当の事故も防ぎ得るという事態もずいぶんあつたわけでありませう。今日までは遺憾ながら駐留軍の飛行機に応援を頼むといふことしかやらなかつたのでございまして、今後このヘリコプターがある程度効果を發揮しまして、海空一体の態勢がとれることだと思ひます。将来におきましては軽飛行機あたりをぜひさらに加えて行きたいと思ひ算におきまして、これは二十九年度の予算におきまして、ごく少数でいいと思ひます。実現を熱望いたしておる状態でございます。

次に漁船拿捕に関する状況でございます。終戦後マツカーサー・ラインが撤廃されました。日本の漁船が勇敢に相当遠距離の操業に出ることは御承知の通りでございますが、そのために北方あるいは朝鮮海峡、東支那海等におきまして相手国との間にある程度の紛議がございまして、とき／＼襲撃を受け、拿捕されておるのでございませう。しかし本年度に入りましてからは、割合に事件は減少いたしております。まず北海関係でございますが、本年に入りましてから十七件程度拿捕がございませう。これらの概況を申し上げますと、ソ連関係の方は、このごろの事件は日本の漁船が千島とかあるいは樺太とか、あいつたところの沿岸にかなり接近した場合に連れて行かれるのが多いようございまして、多くの

場合二、三日の抑留で帰還させられております。その間、要するに向うとしてはスパイ行為が何かでいろいろ嫌疑をかけて抑留するのであるかと思ひますが、その疑いが晴れると、間もなく帰してくれるというのが最近の様子であります。従つて非常に円滑に行つてゐるわけでありませう。朝鮮の方は本年に入りましてから四隻ございませう。これも一応すべて帰還はいたしております。東支那海の方は本年に入りましてから十三件ございまして、帰還して参りましたのがそのうち六隻でございます。東支那海、中共関係におきましては、終戦後いまだ帰還せざるものの累計が百十三隻、人員にいたしまして三百六十一名の多きに達しております。この方の解決につきましてはなかなか困難でございまして、常に水産庁あるいは外務省と十分連絡いたし、その都度措置はいたしておりますが、相手が悪く思ふように解決しないのはなほ遺憾でございます。それから台湾の国府関係でございますが、拿捕が一件ございませう。これもすぐ帰つております。大陸封鎖の関係が今後強化されれば、臨検等は多かるうと思ひますが、今日まで国府関係は、拿捕は比較的少かつたのであります。現在のところ、これらの漁船が襲撃を受け

場合二、三日の抑留で帰還させられております。その間、要するに向うとしてはスパイ行為が何かでいろいろ嫌疑をかけて抑留するのであるかと思ひますが、その疑いが晴れると、間もなく帰してくれるというのが最近の様子であります。従つて非常に円滑に行つてゐるわけでありませう。朝鮮の方は本年に入りましてから四隻ございませう。これも一応すべて帰還はいたしております。東支那海の方は本年に入りましてから十三件ございまして、帰還して参りましたのがそのうち六隻でございます。東支那海、中共関係におきましては、終戦後いまだ帰還せざるものの累計が百十三隻、人員にいたしまして三百六十一名の多きに達しております。この方の解決につきましてはなかなか困難でございまして、常に水産庁あるいは外務省と十分連絡いたし、その都度措置はいたしておりますが、相手が悪く思ふように解決しないのはなほ遺憾でございます。それから台湾の国府関係でございますが、拿捕が一件ございませう。これもすぐ帰つております。大陸封鎖の関係が今後強化されれば、臨検等は多かるうと思ひますが、今日まで国府関係は、拿捕は比較的少かつたのであります。現在のところ、これらの漁船が襲撃を受け

船、主として四百五十トン型でございませう。この十二、三隻というものがこの仕事のために割愛されてゐるわけでございます。これらによりまして、今後巡視船の比較的遠洋に耐えるものをどうしても追加し、増強していただきたいという考えが出て来るわけでありませう。

次に浮流機雷の状況でございます。これは御承知のように昭和二十六年あたりは相当に日本海方面で猖獗をきわめましたが、幸いにして最近非常に減つております。本年度に入りましてからもきわめて少いのであります。しかしこれは万が一のことがございませうので、これに対する警戒態勢は少しゆるめておりませう。冬季日本海におきまして、十二月から三月までの時期に比較的多く現われるものでありますので、その結果特段の対策を講じてやつております。また津軽海峡につきましては、昨年の十二月に白神岬並びに龍飛崎の二箇所にレーダーによる機雷探索施設ができましたので、現在のところ試験的に操業をいたしております。幸い本物がまだ現われておりませんが、津軽海峡に今日まで現われた数は、累計たしか四個だつたと思ひます。非常に少いのでありますけれども、これが一たび連絡船等に被害を与えました場合は非常に悲惨なことになりますので、今日では今申し上げた二つのレーダーによる機雷探知所と、海峡の西口の方で巡視船がもつたら警戒に當つて、海上探索をやつております。しかし今日、浮流機雷の出方が減つたことは非常に著しいものであります。

次に航路標識の關係でございます。

御承知のように航路標識は、日本は非常に遅れておりまして、海岸線百海里あたりの基数の統計を申し上げますと、日本は現在十四基程度でありまして、各国の例を申し上げますと、オランダが七十五基、米國が二十三基、英國が二十基ということになっております。単にこうやって数字を申し上げただけではいかぬのでありますが、御承知のように日本は特に海岸線が複雑多岐をきわめて、暗礁が多うございまして、さような海岸線であるのに、航路標識の数が逆に低いというので、従来日本の近海は航行の非常な難所だということと定評があるわけでありまして、ここ二、三年來航路標識につきまして一般の認識も高まりまして、最近新設あるいは改修をする燈台がふえて参りましたことは非常に喜ばしいのであります。いまだ十分でございせんが、少なくともこれの二倍三倍ぐらいのところまで——日本の海岸線が複雑であり、氣候の変化がはげしい航海の難所であるわけでありまして、むしろ列國以上に整備しなければならぬのだと思うのであります。二十八年度の予算では三十四箇所が予定されております。なお最近では無電による航行技術が発達いたしまして、近い機会にローラン無線局をどうしても整備しなければならぬ情勢に迫られております。二十八年度に要求いたしましたのが、これは二十八年度の予算案では落ちまして、私どもとしては来年、二十九年年度にはどうしてもこの仕事にとりかからなければならぬと考えております。次に水路の關係でございまして、日本の沿岸の水路測量につきましては、ただいまのところ五つの班をもつて沿岸

の測量をいたしております。このような状態では、日本沿岸の海測をするの今後相当の年数を要する。どうしても測量船あるいは班の数を増やして、もつと能率的に迅速に海測をしなければならぬと思ひます。この点も巡視船と同様、測量船、観測船の増強が叫ばれておるわけでありまして、船のほかに、無電による測量並びに観測というような近代化的機械の裝備が必要でございまして、こういう点は、今後の予算でぜひとも実現してもらいたいと思つております。二十八年度の案におきましては、とりあえずデッカという施設が一組入ることに相なつております。

次に海難關係について申し上げます。昭和二十七年、すなわち前年度の統計によりますと、日本の沿岸の水域では一日平均十隻の海難が起きているのであります。海難救助も一つの大きな仕事でございまして、巡視船は沿岸の警備のかたわら、海難が発生いたしますと、急遽その救援におもむくわけでありまして、昨年海上保安庁で救助いたしました実績は、全船舶数におきまして千二百三十二隻、約十四万トンでございまして、この關係人員が九千二百人でありまして、この船体並びに積荷の見積り額は約百十七億圓になつております。半面この救援に使つております警備、救難の總予算は、昨年度におきましては三十三億程度で、たつたと思ひます。従いまして約三倍以上の成績を上げておるのであります。かようなことになつておりますが、半面救ひ得ない、すなわち行方不明になり、あるいは沈没してしまつたという遭難船舶がなお六百隻以上ございまして、これらにつきましては、さらにわれわれの方の船艇の増強あるいは通信施設の整備等いろいろの方法により、また船舶自身のいろいろの注意によりまして防ぎ得る分野がなお残つております。航路標識の整備も一つの対策だと思ふのであります。特に昨年は台風がございまして、今年にはこれからは、八、九月の台風シーズンを迎えますので、いつでも急遽出動のできるように特段の対策を講ずるよう、各管区に現在のごとく指令をいたしておる次第でございまして、また一方海難の事故につきましては十分検討いたしまして、それ／＼船舶自身も未然に海難を防止することに注意するよう、いろいろの講演会なり、あるいは海難防止思想の対策を特段に立てるよう、いろいろの方策をいたしておる次第でございまして、

以上はなほ難題でございまして、が、おまな点につきまして御説明申し上げます。松井(豊)委員長代理 午前中はこの程度でとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。午後零時二十二分休憩。午後二時二十九分開議。〇關内委員長 休憩前に引続き會議を開きます。まず海運局關係の説明を求めます。岡田(修)政府委員 海運關係につきまして、主要なる問題につきまして御説明申し上げます。海運關係におきまして一番問題になつておりますのは、まず第一に外航船腹の拡充の問題であります。その次に

外航船腹の拡充の裏になると申しますか、日本海運の再建の一番大きなポイントであるといへる言えらるかもしれませんが、日本の海運の對外競争力の強化、という問題でございまして。まず第一に、外航船腹の拡充の問題でございまして、お手元に「重要事項の説明書」と、それから「外航船腹拡充について」の二つの印刷物がお配り申し上げておるものと存じますが、それをお開き願ひたいと存じます。日本の海運の再建につきましては、終戦後鋭意努力して参りまして、特に昭和二十四年かこの外航船腹の拡充を本格的に始めて参つたわけでございまして。終戦當時約百三十万総トンの船が残り残されておりましたが、そのうちの大部分は、あるいは開座したり、沈没した船まで入つておりました、實際動いておりました船はわずかに七十万総トン余りでございまして、しかもそのうちのほとんどすべてが、戦争中につくりました船率の悪い戦艦船でございまして、外国に行き得る船といふのは、わずかに十数万総トンしかなかつたのでございまして、それが今日、全体の船腹がこの二十八年度三月末で二百八十萬総トン余りになつております。そのうち外国に行き得るいわゆる外航船格と称しておりましたが、これが二百四十萬総トンまで増加して参りました。しかし政府といたしましては、今回總理の演説等に織り込まれておりましたごとく、日本の國際収支改善の見地からいたしまして今後とも引き続き積極的に外航船腹の拡充をはかるという考えを持っておるでございまして、「外航船腹拡充について」という印刷物の最初に書いてありますように、今日特需依存が非常に不

安定な状況に相なりまして、正常な貿易外収入の確保ということが特にやましくいわれて参つておるのでございまして、そこで私どももいたしましては、もう一度海運の外貨獲得上における重要性を御認識していただきたいという氣持を強く持つておるのでございまして、昭和二十七年の輸出貿易についてみましても、外貨獲得の面からいつて鉄が一番上位にございまして、約二億三千六百萬ドルの輸出額でございまして、その次に絹織物が約一億五千六百萬ドル、ところがこれらのものは、原料を相当外国から輸入するといふ事情にありまして、實際外貨を獲得するといふ面におきましては非常に少いのであります。鉄鋼素材が一億四千八百萬ドル、絹織物が八千三百萬ドル、こういう状況でございまして、ところが海運は、二十七年において獲得した外貨並びに外貨で払うべき運賃を日本船で運んだがために節約された額、これが合算しまして一億八千六百萬ドルになるわけでございます。しかも海運は油代その他が外貨で払うだけで、他はすべて純粋な外貨手取りになるわけでございまして、一応非常にかたく踏んでも一億三千四百萬ドルが純粋の手取りになる。これは非常にかたく踏んでおりました、もう少しゆるやかに考えますと、一億五千萬ドルくらいの手取りになるのであらう、かように考えられるのでございまして、外貨獲得面においては、昨年度においても鉄鋼素材と相匹敵する、かように考えられるのでございまして、ところが鉄鋼素材にいたしましても、本年度は御承知の通り非常に伸び悩みにある。また絹織物も、今後どの程度に期待できる



ものにするということが必要になつて来るのでございます。

海運に対してそれではその経営の基礎を強化するために、どういう手を打つ必要があるかということでございますが、この第一点は、日本の海運における金利負担が非常に重い、これを軽減してやるといふことでございます。

それからその負担の程度は非常に違い、それけれども、外国に例がなくて、日本海運だけは一つの重荷になつておる租税負担を軽減してやる。これが非常に大きな問題でございまして、ポイントでございまして、今日市況は非常に悪くなつております。これは世界的のものでございまして、しかしこれに對しまして欧米の海運会社は、比較的平穏な状態を保つております。むしろ英國の海運のごときは、不況がある期間続くといふことによつて、日本のごときは非常に弱い構成を持つた海運國の發展と申しますか、伸びが停滞することを期待しているといふ面がうかがわれるのでございまして、なぜ英國あるいは米國あたりの海運が、そういうふうな良好な状態にあるかといふことを申しますと、戦争が終つた当時英國は千万トン余りの船腹を持つておりました。米國も同様でございまして、その他の歐洲の國は相當の船腹を持つておつた。ところがちやうど戦争が終りました翌々年くらい、四十六年から四十七年にかけまして、非常な海運のブームが来たわけでありまして、そのときに欧米の海運会社はうんと利益を上げた。膨大な蓄積資本ができた。このときに政府は新しい船の建造を助成するために、英國のごときはほとんど助成策をとらない國ですが、その國においてすら、造

船に対する償却を五〇%近いものを認めるという措置をとつておる。その後さらにもう一度朝鮮事變を契機にして、海運のブームが来たわけでありまして、これによつてさらに利益を上げておる。この二度のブームで英國あるいはノールウェー、スウェーデン、こういう國が基礎をがつちり固めた。戦争で相當めつつけられたイタリア、フランス、これは一応そういうブームに浴し、さらに朝鮮事變によるブームを満喫しております。と同時に海運の回復について相當思い切つた手を政府が延べたわけでございます。

米國の海運は、これは本来船員の給料が高い、あるいは造船船柄も労働者の賃金が高いために非常に高いのでございまして、この外國より経費の高い面、船柄につきましては、労働賃金の高いだけその差額を政府が補助をする、それから運航費につきましては、船員の給料の高い面だけ政府が補助する、こういう補助策をとつております。ほかに、先ほど申しましたような二度のブームを満喫しておる。そのほか現在におきまして、米國が對外援助物資を輸送する場合に、その半分は必ず米國船で運ばなければならぬという法律になつております。その輸送をする場合に、その運賃といふものは他の外國船が運ぶよりも高い運賃で運ばす。さらに相當量の軍需物資を米國船が運んでおりますが、この軍の物資の運賃といふものが、一般のマーケットの二倍くらいのものであるといふふうな、表に現われざる保護政策がとられておるといふことで非常に安泰である。

ひとりで苦しんでおるのは、日本の海運であるといふことが言ひ得るかと思

います。同様の状態にあるドイツは、先ほど言ひましたように非常に手厚い政府の保護のもとに、どん／＼新造をする。今日日本の海運でも、大体今のマーケットで船をつくりました場合、三分五厘程度の利子ならば負担する力があるわけでございます。ところが日本は今までの新造船におきましては、過去の造船が大體平均一割、財政資金が七分五厘、市中が一割一分、しかも財政資金は五割と申しますが、だんだん減りまして、昨年度は四割何分といふことになつております。従いまして大體平均一割になつております。これからつくりましても政府の三分八厘五毛の利子補給を市中銀行に對して融資するといふことになりまして、平均七分五厘になつたのでございます。そういう高い金利でございまして、ため、どうしても今日の市況ではやつて行けない。ドイツは先ほど申したようない／＼な方策で、大體私どもの推定するところでは、その金利負担が三分五厘程度といふふうに考へております。その程度の金利負担ならば何とか新造船をつくつても、金利だけは払えるといふところまで持つて行けるわけでございます。

金利の負担がいかに多いかという例を、たとえば日本の新造船と英國の新造船が北米から日本への小麦を運ぶ場合、運賃の原価の中で金利がどのくらいの割合を占めておるかお申しますと、日本船の場合金利を七分五厘にいたしまして、三ドル三十一セントになるわけでありまして、英國の場合は大體三分五厘とみて一ドル二十一セント、約二ドルの相違がある。しかも英國の場合におきましては、これはすべ

てを借入金によるという計算のもとでございまして、半分以上は自分の金でやつておると考へますと、英國船の金利負担はその半分の六十セントぐらゐになる。そういういたしますと金利だけで二ドル五十セント余りの差があるといふことで、そこに非常に大きな相違が出て来るわけでございます。それでこれを船の経費自体からみますと、たとえば船柄十一億余りの船について、その船員の経費だとかあるいは修繕費だとか店費だとか、こういうものと金利との差をみますと、船員費、修繕費、船柄の保険料、店費、これを全部含めましたものが一ドル九十三セント、これに對して金利だけが二ドル五十四セントといふ大きな割合を占めておるのでございまして、この金利をどの程度に下げるかといふことが、日本の海運經營の基礎を最も安固にする方法でございまして。

先ほど申しましたように、今新造船をつくりました場合、大體三分五厘程度の金利なら負担できる。それでは日本海運全体としての今日の市況から見て、金利をどの程度に払う力があるかといふことでございまして、これはいろいろ計算の仕方があつて、大體二分から三分程度といふふうな私どもは見ておるのでございまして。従いまして今度の二十八年度予算は、前に不成立になつた予算がそのまま踏襲されました結果、この金利の軽減と織り込むことができませんで、この利子補給の強化、あるいは財政資金の金利引下げといふ問題を、何とか取上げる必要があるといふふうな考へ

るのでございまして。それからもう一つのポイントでございますが、地方税の軽減の問題でございまして、地方税の中に二つございまして、一つは固定資産税、もう一つは事業税でございまして。固定資産税は、これは船舶に對しては、一般と同様に千分の十六が適用になります。ところがこれは昔の船舶で、これを今日の物価指数で引直して、現在の船舶に適用いたしますと、船舶の一番安い新造船に比べても、昭和二十五年ごろにつくりました船舶についてみますと、前の船舶税に對して二十五倍になるわけでありまして、それから昨年つくりました船舶につきましては四十八倍、という非常に大きな増税になつておるのでございまして。實際こういうのは困るといふので、地方自治庁と強く交渉いたしまして、實際の税額の約四割といふところまで軽減を受けておりますが、それでもその二十五年度につくりました船舶では十倍、昨年つくりました船舶は十九倍、こういうことでございまして。日本の外航船全体についての税額についてみますと、昔の船舶税によると約一億八千万円でございますが、今日の固定資産税では減額されまして、なお十四億という状況でございまして、これはたとえば船舶十五億等をかけております油槽船、あるいはニューヨーク航路に就航します優秀船につきましては、たとえば一般税額の四割に減額されましても、年間千万円を払うわけでありまして、この船員費が約千二百万円、船員費に近いものを固定資産税としてとられるわけでありまして、船は御承知の通りほとんど港におる日数といふのは少い、ことに今問題としておりま

るのでございまして。



す外航船につきましては、大休年間六分の一から八分の一、油槽船のごときは、国内の港におりますのはわずかに三十日、十二分の一しかおらない。しかも今申しましたように、その出入する港にそれだけの固定資産税を納めなければならぬ、こういう税は外国にはないわけでありまして、この税金を、たとえば一重量トン当りについてみますと、毎月六十四万円ずつ払わなければならぬという状況でございます。これが日本の海運の海外競争力に、非常に大きな障害になっておるわけでございます。

それからもう一つは事業税でございます。この事業税は、海運は電気、ガスあるいは鉄鋼、あるいは石油事業あるいは確定料金をもつて経営されておる事業と同様に、外形標準課税になっておるわけでございます。独占企業は、これはかりに課税をしても、それが消費者に転嫁されるという建前をとつております。海運は交通業であるというところで、私鉄その他と同様の取扱いを受けておるのでございますが、御承知の通り海運は、自由企業の中でも特に自由性の高いはたしものものでございまして、これを他の一般の産業が取る課税でありますのに、海運は交通業であるという見地から、収入課税にするのは非常に不当である、これは再三占領軍当時に交渉したのであります。が、いれられなかつたのであります。それで地方自治庁もその不合理性を認めまして、法律の改正は困難であるが、実際の運用面ではできるだけ軽減しようという措置をとつておりますが、しかし法律を改正せざる限り、他の一般産業と同率の取扱いができない、そ

れでこれによる税負担というものの一つの重荷になっておるわけでございまして、これはよくつとして、これを収益課税にするという明白なる道理が立つわけでございまして、この点が一つの問題であります。

その他、海運の経営基礎強化の問題といしまして、海運企業自体の経営の合理的な遂行、こういう面について特に力をいたす必要があるわけであります。海運会社の経営の強固、あるいは経費の節約のための船員の合理的な配置、そういう面について強力なる指導をいたしておる次第でございます。一般大型汽船による海運の面につきましては、大体問題点は以上でございます。

もう一つ私どもといしまして考えなければならぬのは、国内航路をやつております小型汽船の問題でございます。小型汽船におきましてはむしろ非常に過剰でございます。どうして私どもの推定では二十五万重量トン余りのものが過剰である。しかもその大部分が戦時中につくりましたいわゆるE型戦艦標船、これはいかにうまく運航いたしましても採算のとれない船でございます。こういう船が多いわけでございまして、これを整理するということが、内航の海運を健全に立ち直らす一つの要諦である、かように考えるのでございまして、これにつきましては、前の国会に提案いたしました。解散によつて不成立になりましたが、この低性能のいわゆるE型船をつぶすという方策をとる法律並びに予算が提案されておるのでございまして、それは今度二十八年度といしまして、約三十万トン建造いたしましたるが、この

船を一隻建造するには、そのE型二隻をつぶさねばならぬ、こういう方策をとらんとするものでございまして、それに対してその新造する船主に、そのE型船二隻を買取つて、くず鉄にして売らうとしますが、売つたあとにやはり借金が残る。その借金に対して五箇年利子を補給してやる。五箇年間に返すものとして、その融資の借金の残高に利子を補給してやる、こういう方策をとらんとするものでございまして、これが今度提案いたします臨時船質等改善助成利子補給法というものでございまして、これによりまして約千万重量トンのE型船がつぶされるところで、相当程度の内航海運のてこ入れになるであろう、かように考えております。

それからもう一つ 国内輸送では機帆船というものが非常に重要な役割を占めておるのであります。これに対して国家再保険制度を実施するというところによつて木船業者の保護をはかる、これは昨日提案いたしました。木船に對する国家の再保険法でございます。その他国内海運についてのいろいろ雑多な問題がございますが、主要なる問題は以上でございます。

○關内委員長 次自動車局関係の説明を求めます。中村政府委員。

○中村(豊)政府委員 自動車局関係の所掌事務について御説明申し上げます。詳細な内容につきましては、先般御配付いたしました自動車局所掌事務の概要という書面によつて見ていただきたかと思ひます。その中から要点だけをかいつゝ申上げてみたいと思ひます。

あることは、どなたも御存がないと思ふのでありますが、最近非常にふえて参つております。いろ／＼大きな自動車、小さい自動車全部ひつくるめまして、毎月一万五千台、年間十八万台くらいずつふえておるのでございまして、今年の三月末においてわが国における自動車の総数は七十六万台ということになって参りました。この調子で行きますれば百万台の大関門を突破することも、来年中にはできるのではないかと申すのでございまして、試みに戦前の最も車の多かつた年を申し上げますと、昭和十四年の二十一万七千台というときがありました。それに比べて非常にふえたということがおわかり願へると思ふのであります。

そこでそのような自動車に対して、運輸省はどのような行政をしておるかというところを申し上げたいと思ひます。大体行政機構について申し上げますと、運輸省の中に海運局、船舶局、船員局、港務局、鉄道監督局、あるいは航空局と並んで自動車局があるわけでございまして、その中に総務課と財務課のほか、業務部、整備部という二つの部がございまして、業務部は主として自動車を使つて事業をするところの事業の監督の業務をやつておるわけでございまして、整備部は自動車の整備、技術、登録というようなことを管理しておるわけでございまして、その本省を受けまして、地方に各ブロックごとに陸運局がございまして、その陸運局は自動車の地方行政を行つ、それとあわせて鉄道関係もやつておるわけでございまして、さらにその下部機構として各都道府県に、知事のもとに陸運事務所というものを置きまして、現場の

最末端の行政を行つておる、このような仕組みでいたしておるわけでございまして。

そこで行政の内容を申し上げますと、第一は事業の管理行政と言へると思ふのであります。つまり自動車関係の事業の監督をする行政でございます。その事業にはいろいろあるわけでございまして、道路運送法によりまして自動車運送事業というものを指定しておりますが、その分類はまず旅客と貨物に大きくわけまして、旅客自動車運送事業の中に、乗合旅客と貸切旅客と乗用旅客と特定旅客、四つにわけられております。乗合旅客事業と申しますのは通称バスと称するものであります。路線を定めて定期的に自動車を運行してお客様を運ぶ旅客事業であります。貸切旅客というものは俗に観光バスとも申しますが、最近非常に観光地あるいは国会の前にたくさん集まつておる、あの観光自動車でございます。これも戦後非常に勃興して来て、本年は最高の数字を示しております。乗用旅客と申しますのはタクシー、ハイヤーのことでございます。特定旅客と申しますのは、これは学校とか工場のきまつた人を乗せて運ぶところの事業でございます。

貨物自動車運送事業は、これまた四つにわかれておりますが、路線貨物自動車というものは、東京、名古屋間というようなところを路線を定めて定期的にトラックを運行して貨物を運ぶ事業であります。区域貨物と申しますのは、東京都一円、大阪府一円というふうなある地区だけを、路線をきまつて自由に動きまわつて貨物を運ぶ事業であります。小型貨物と申しますのは、現在



このような事業のほかに、さらに自動車道事業というものも行政の対象になつております。自動車道事業というのは、箱根の十国峠にありますような専用自動車道をつくりまして、そこを通る自動車から料金をとつて事業を行うものであります。

さらに大きな分類として通運事業というものがありますが、これは駅のそばにある運送店、一番大きいのは日本通運というものがありますが、あのような小運送事業であります。さらに通運計算事業というものがあります。通運事業は各駅全国にばら／＼に配置されておるわけでありますが、この相互の間を連絡して、お互いの間に発生する債権債務を交互計算によつて決済する事業というわけでございます。

これらの事業を対象にして監督しておるわけでございますが、その方法と

事業を開始しようとするときには、重要な事業については運輸大臣、軽微な事業については陸運局長によつて、免許を受けなければできないということになっております。自由営業ではないというのが、自動車運送事業その他の一連の事業の最も大きな特徴でございます。この問題については後ほど申し上げます。さらにそのような事業については、事業の計画、たとえは運賃、料金であるとか、事業の運

これらの自動車運送事業を行おうとするときには、今のような免許を受けなければならぬのでありますが、そのための手続が、現在においては比較的確複雑になつておるのであります。これはこの参考書の二十六ページにその

図解が書いてありますが、二十七ページの大権限の事業、たとえばバス事業を経営しようとするときには、申請者はまず都道府県にある陸運事務所に書類を出す。その陸運事務所が調査費を添えて陸運局に書類を出す。その陸

を定めて、運輸大臣に答申をする。それによつて運輸大臣は免許あるいは却下の意見を定めて、陸運局、陸運事務所を通じて申請者に渡す。このような複雑な手続をとつておるわけであります。二十六ページの局長権限の事業と申しますものは、例を言えばタクシー、ハイヤーのごときものであります。これはただいまの大臣と運輸審議会の関係だけがないわけであります。

次に自動車局関係の行政部面として大きな第二の問題は、車両の保安行政という点でございます。車両の保安行政の対象としておるものは、申すまでもなく自動車が大分であります。自動車はこれもこまかくわければ、普通自動車、小型自動車、軽自動車、特殊自動車というふうにおけてございませう。普通自動車は御説明するまでもありませんが、小型自動車は小型四輪、

保安行政の内容は、まず第一に自衛車というものは、検査を受けなければ運行の用に供してはならないということにいたしてあります。新しい自動車を使おうとする場合、あるいは検査の期間が過ぎたので、さらに継続して自動車を使おうとする場合、あるいは自動車の構造を変更した場合には、すべて陸運事務所 の検査を受けなければなりませんということになっておるわけです。現在は営業用の旅客自動車

車両保安の問題としては、そのほか  
に自動車運送事業者、タクシー、ハイ  
ヤーとかバスの事業者も、整備管理者  
というものを必ず中に置いて整備をし  
なければならぬということとを要求し  
たり、自動車の運行の際には必ず  
仕業点検をやるとか、自動車の基準に  
合しないものは運転してはいけない。  
旅客自動車関係では運転免許のほか  
さらに重い資格を課して、お客さんの

自動車行政の第三の大きな部門は自動車使用登録行政でございます。これは自動車を使用しようとするときには、先ほどの検査を受けなければならぬと同時に登録を受けなければいけないことになっております。登録というのは所有権の公証、公に証明するという目的で出ているのでありますが、それと同時に自動車の実態の把握、盗難防止ということもあわせてねらっているわけであります。ところが一昨年に自動車抵当法というものを国会で議決していただいたわけでありまして、この自動車抵当法という抵当制度を設定するにあたりまして、その裏づけとし

最後の重要な部門としては、自動車関係の資材行政でございますが、現在では資材に関する統制がほとんどなくなりましたから、ただいまのところ大した仕事はいたしておりません。ただし石油関係につきましては、何と云つても九五%以上が輸入に依存しておりますので、重要な物資でございます。

で、その消費状況を絶えず調査して  
る必要があるもので、その仕事だけ  
が残っているわけでありませう。

そこでそのような行政に対して、法  
律としてはどのようなものがあるか  
というのを簡単に申し上げます。ま  
ず第一にありますが道路運送法で  
あります。道路運送法と申します  
のは自動車運送事業、つまりタク  
シー、ハイヤー、バス、トラック  
事業及び自家用自動車について  
の法律をつくつたものでありまし  
て、先ほどの免許制度、許可制度  
その他のことをうたつてゐる法律  
でございます。この法律が先般問  
題になりました。当委員会におい  
て修正がなされたことは御存じの  
通りであります。そのいきさつに  
ついては後ほど申し上げたいと思  
います。

次は通運事業法というものがござ  
います。これは通運事業、すなわ  
ち鉄道の駅における通運事業者、  
日本通運のごときものを規律する  
法律であります。この法律に基  
いて通運事業は免許制度になり、  
その他許可、認可制度に縛られて  
いるわけでありませう。

次に車両保安行政関係としては、  
道路運送車両法というものがござ  
います。これは今申しましたよう  
な自動車を使用するには、まず検  
査を受けなければいけません。登  
録を受けなければいけません。そ  
の他整備、技術、保安基準とい  
うようなことについて、いろいろ  
規定してある法律でございます。

さらにかつたものとしては自動車  
抵当法及び道路交通事業抵当法と  
申します。自動車抵当法と申しま  
すのは、自動車というものは動  
産でありますから、普通ならば抵  
当権の目的になりませんが、この  
特別の法律

に基いて、動産である自動車を抵  
当権の目的にする。その同一性を  
確認するために、先ほどの登録制  
度を利用しているわけですが、そ  
れによつて短期少額の資金の融通  
をはかるという目的でつくられた  
ものでございませう。道路交通事  
業抵当法と申しますのは多少趣が  
違ひますが、個々の動産である自  
動車をかゝる／＼な設備だけでは  
なしに、自動車運送事業とか、通  
運事業の事業全体の設備、あるい  
は経営する権利その他を一まとめ  
にして交通事業財団をつくりまし  
て、その財団を抵当権の目的とし  
て資金を借り入れるというやり方  
でございます。これは比較的長期  
多額の資金の融通に活用されて  
いるわけでございます。この二つ  
の抵当法は非常に要望に合ひまし  
て、当初予想したよりも利用率は  
非常に多い状態でございます。

以上が自動車行政に関する内容及  
び法律の状態でございますが、現  
在及び近い将来において問題とな  
るべき当面の議題について、数点  
御説明申し上げます。

まず最初に自動車運送事業の免許  
制度の可否という点でございます  
が、これは実は先般の国会で非常  
に問題になりました。たとえばバ  
スはとにか、トラックとかタクシ  
ー、ハイヤーは、免許を廃止して  
自由にすべきであるという強い御  
要望が一部からあつたわけござ  
います。これに対して運輸省とし  
ては、自動車運送事業は交通事  
業の重要な一環をなしているの  
から、これを自由にすると交通の  
秩序が乱れて、ひとり自動車の  
みならず、鉄道、軌道その他にも  
非常な混

乱を来すという意味から、免許制  
度は存続しなければならぬ。さら  
に自動車そのものを見ても、これ  
は貴重な生命財産を預かつて、安  
全、正確、迅速、低廉に輸送する  
事業であるから、公益性がきつて  
強い。これを自由にだれでもやれ  
るという事になれば、その設備も  
悪いだろうし、保安も十分に行か  
ず、運賃も高くなるだろうし、非  
常な混乱が起る。公共性を確保す  
るために免許制度によつて申請  
人、事業者を制限する資格を審  
査して、広く信用がある人に対し  
てだけ、しかも一般の需要供給の  
面とにらみ合せて免許しなければ  
ならぬ。そのような理由から免許  
制度は絶対に存続する必要がある  
。しかしながらいろいろの運用に  
ついて実情を見ますと、免許制  
度本来の目的を逸脱して、既存  
事業者を擁護するのみに偏して  
いるようないが、ないでもないの  
で、その点は十分に検討をして、  
決してそのような目的に沿つた  
状態が起らないように、あるいは  
名義貸しの不明朗な事態を解消  
するように努力するということを  
申し上げて、各党の御了解を願  
ひ、この免許制度は存続するとい  
うことになつたわけでございます  
。が、われ／＼はまったく同様の考  
えを現在でも維持しております。こ  
の点はもちろん今後よろしく願  
ひたいと思つてございませう。

次に問題の点は、国営自動車ある  
いは私営、公営の自動車という  
ものに対する問題でございます。ま  
ず国鉄バス、私営バスを自由にす  
べきである。民営バスは利潤追  
求であつて資金も高し、サービ  
スも悪いから、反対であるとい  
う強い要望が各地にあるわけ  
でございます。これにつきましては  
国営自動車には、日本国有鉄道  
法によつておのづから性格に制  
限がつけられております。日本  
国有鉄道に關連する自動車運  
送事業という事になつておしま  
う。これは国鉄の建設線の先に  
自動車をついて行く、あるいは  
かきわり動くかすとか、国鉄と  
国鉄との間を短かくショート・カ  
ットして結ぶ線であるとか、国  
鉄の培養線であるとかいうよう  
な、国鉄に關係のある線だけで  
ないというように制限がつけられ  
ております。また市営バスとい  
うものは、公共団体の性格上、お  
のづからその市の範囲をそう多く  
出ることとはできないものだと  
思つております。せい／＼市の  
周辺まで延長する程度のもので  
ございませう。地域的な制限が  
つけられております。そのよう  
な制限に該当した場合でも、その  
地区にすでに民営自動車に限り  
ませんが、既存事業者があつた  
場合に、そうしてそれが十分にサ  
ービスをし、一応のレベルに達  
してゐた場合に、さらにそれが  
いけないからといって、国鉄  
または市営バスを免許する必要  
があるかどうか、非常に問題があ  
るわけでございます。運輸省とし  
ては従来からしばしば聲明して  
おりますように、既存事業者のサ  
ービスが一応のレベルに達して  
おる、またあるいは改善の見込み  
が十分にある場合には、新しい事  
業者は市営であるから、あるいは  
国鉄自動車であるから、あるとい  
ふ必要はないといふように考へ  
てゐるわけでございます。それら  
の点について調整は、今後十分に  
注意して行かなければならぬ問  
題と思つております。ことに国  
鉄自動車は、道路運送法

でも法律の規制がきつてゐる、  
ほとんど自由な状態にありませ  
う。これは政府がやる、政府に  
準ずる国鉄がやる事業であるか  
ら、誤つたことではないであらう  
。法律違反したものであらうとい  
ふ信頼のもとに、ほとんど制限  
をしておりませう。ただ事業を  
開始するときとか、民間の線と  
競合する同じ路線を走る国鉄の  
バスの場合だけ、運賃と運転回  
数、運転系統を認可を受けさせ  
るというだけで、あとは自由に  
あるわけでございます。そういう  
点から見ても国鉄自動車という  
ものは、十分に自己本来の使命  
にとどまるべきであらうと思つ  
てございませう。

第三は通運事業の免許方針につ  
いてでございます。通運事業は  
戦前非常にたくさんありましたが  
、昭和十二年にそれらの混乱、  
無秩序、小企業濫立による弊害  
を防止するために通運事業法、  
小運送法というものをつくつて  
免許制度にすると同時に、日本  
通運株式会社が中核として逐次  
統制、統合をはかつて行つた  
わけでございます。戦中にその  
要請が特に強くなつて、ほとん  
ど全国主要なところは日本通運  
だけに統制、買収されてしまつ  
たのであります。それは戦時目的  
の遂行のために必要であつた  
と思つておりますが、終戦後  
経済民主主義の必要から、日本  
通運の独占形態というものは排  
除すべきであるという要求が強  
くなりました。昭和二十四年に  
至りまして通運事業について  
複數制を実施する、つまり日本  
通運だけの単數でなく、さらに  
競争事業者を各駅に認めて、複  
數制を実施するといふことを  
聲明いたしましたし

て、その後着々とその方向に進んでおるのでございます。すでに全国主要なる各駅は、全部日本通運あるいは従来各地区統合会社以外の、新しい通運事業者が免許されたのであります。それらの新規免許を受けた業者を育成し、助長する方策をとつておるのでございます。そのようにして全国に網状の組織が、日本通運という一つの系統のほかに、新しい事業者による系統をつくりまして、その全国的な網状の組織が、お互いに競争を公正にやるといふことが理想であると思つて、その方向に着々と進んでおる次第でございます。

次は都市の交通調整について申し上げたいと思つます。都市交通、特に東京、大阪のような過大都市には、通勤輸送と主として非常に交通が逼迫して参りまして、まことに困つておる状態でございます。この解決策としては、鉄道というものが中心になつていろいろ調整をはかり、輸送力を増強しなければいけないわけでございますが、自動車も、特にバスもその一翼をになつて、鉄道、軌道と相関連して、その必要な部門を負担させなければいけない。そのために東京都のごときは、都心に郊外の間を乗り入れさせるといふことがすでに数年前から実施されておりますし、大阪においても多年の懸案の都心乗り入れが解決しまして、この八月一日を期して郊外電鉄系統のバスが都心に乗り入れることになつたわけでございます。かようなバスにはバス独自の分野もありませんので、その輸送力を増強するように努力したいと思つております。なお都市交通調整の一端として、バスについて

ターミナルを整備したらどうかと考えております。ターミナルと申しますのは総合発着所、バスの中央停車場ともいふべきもので、今のような野天でもつて、しかも雨にさらされて乗降するといふことはなほだおもしろくありませんので、りっぱな設備をつくつて、そこで相互に各路線のバスを連絡さし、お客さんの便利に供すべきであると思ひまして、このような施設を整備することに助長方策を講じたいと思つております。またパーキング施設、つまり駐車場についても何とか助長方策を講じて、あの街頭に車を置くために非常に道幅が狭くなり、あるいは駐車場がないために自動車を利用するのに非常に不便を生ずるような事態を、早く解決したいと思つておるわけでございます。

次は外国乗用自動車の輸入問題でございますが、乗用自動車は競争中も戦後長い間生産を禁止されておりました。小型自動車がこの三年ばかり前から辛うじて生産を始めたわけでありまして、わが国の乗用車ははなはだ老朽、おんぼろの状態にあるわけでございます。タクシー、ハイヤーといわず、自家用乗用車といわず、合計の平均年齢は十三年を越すような状態で、一九四〇年以前の車が三万台にも上るといふあわれな状態でございます。何となくこの乗用車を急速に更新し、りっぱなものにしなければいけない、新しいものにしなければいけないという要望が強いのであります。そこで、もとより国産自動車をつくつてございまして、その生産増加をはかつておるのであります。なかく思ふように

伸びずに、本年の生産目標もわずか七千台になるからかという状況でございます。のみならず国産自動車の欠点は、悪からう高からうという状態でございまして、大量生産の方式をとつていまして、長い間の経験もないために、どうしてもその性能が劣つて、価格に反比例に非常に高いという状態なので、そのような国産車だけを需要者に押しつけるということははなはだ不合理なわけでございまして、それを補うものとして外国製の優秀な自動車を輸入すべきであるというのが、運輸省の強い要望でございます。この点が通産省の生産行政あるいは通商行政といふくちと相対立するやうな問題もございまして、なかく輸入が十分にされていらない状態でございます。運輸省としては一年間に二万台ないし三万台の乗用車を、外国から輸入すべきであるという強い要求を持っておりますけれども、通産省方面と折衝の結果、本年は一万台の乗用車を輸入する、上半期に六千台を輸入するというところで、最近ようやく為替の割当が完了しようとしておるわけでございます。もとより外国乗用車の高級、豪華なものを要求するのではなくて、経済的なものが現状に適したものでつくつておるのでありますから、一部の特殊なものを除いては、高級車ではなく、中級車あるいは大衆車を輸入すべきである、それにはアメリカ車は一部にして、欧州の小型の、また燃料消費の少ないものを輸入すべきである、こういうふうな考へてやつております。

次に自動車事故の防止問題でございますが、自動車事故が今のように非常にふえますと、どうしてもやむを得ず事故が起るわけであります。その事故は必ず人命に損傷を起すわけで、何とかこの事故を防止したいと思つております。その方法としては、車両の検査能力をふやして、強化したり、検査施設を拡充することに努力しておりますが、予算の関係でまだ十分に行つていないのを残念に思ひます。さらに鉄道の踏切りにおける事故が非常に重大な結果を起しますので、踏切りの整備について鉄道関係、道路関係と折衝して、踏切り整備についての法的な措置をいたしたいとたゞいま努力しております。

それに関連しまして、自動車事故賠償責任の補償制度を確立したいと思つております。つまり人命に死傷を起したやうな場合には、これは当然賠償責任があるわけでありますが、現在のような民法の一般原則では、なかなか話がつきにくくて、十分な賠償が得ず、力の関係で被害者が泣き寝入りするやうな、おもしろくない事態もいろいろあるものでありますから、そのやうな問題を迅速、的確かつ簡潔に事務的に解決するために、自動車の所有者は営業用といわず、自家用といわず、必ず強制保険に入らなければならないことを義務づけまして、問題が起れば保険でもつて解決する、このやうなことをぜひ法制化しようと思つております。それには法律論としていろいろ問題がありますが、たゞいませつかく研究中であります。なるべく近い機会に提案いたして、御審議をお願いしたいと思つておるわけであります。

最後に、最初申しました道路運送法の改正について簡単に御説明を申し上げます。これは今国会に近く提案申し上げます。上げて御審議をお願いいたそうと思つておるのではありませんが、免許制度の廃止をめぐる先ほどの国会で議論があつた。それについて存続といふことになりました。そのためにそれを申し上げました道路運送法を廃止すべきである、特に先ほど申したやうな道路運送審議会公聴会の制度は、複雑にして手数料がかかるだけであるといふ観点から、それを廃止すべきであるといふやうな点を主にして、先般議員提案で法案がつくられたわけでございまして、その御趣旨をそつくりそのまゝ受けまして、さらにこの法律実施の二年間の経験に基づいて、不備な点、実情に合わない点が生じましたので、それらの改正を加味しまして、一まとめにして道路運送法の改正といふことを考えておるわけでございまして、近く政府提案として御審議をお願いしたいと思ひます。その節はよろしく願ひいたします。大体自動車に関する問題について簡単に御説明申し上げました。

○関係内委員 次に航空局関係の説明を求めます。要津政府委員。

○要津政府委員 お手元にお配りしてございます「民間航空の現状」というプリントにつきまして、大体のポイントを主として簡単に御説明申し上げます。

御承知のように日本は敗戦と同時にすべての航空活動を禁止されまして、飛行機をつくつてもいかぬ、持つていかぬ、あるいはこれを飛ばしてもいけない、研究してもいかぬといふやうな、絶対的禁止の制限を受けまして、七年間にわたる空白状態があつたのであります。その間に現在やつておりま

上げて御審議をお願いいたそうと思つておるのではありませんが、免許制度の廃止をめぐる先ほどの国会で議論があつた。それについて存続といふことになりました。そのためにそれを申し上げました道路運送法を廃止すべきである、特に先ほど申したやうな道路運送審議会公聴会の制度は、複雑にして手数料がかかるだけであるといふ観点から、それを廃止すべきであるといふやうな点を主にして、先般議員提案で法案がつくられたわけでございまして、その御趣旨をそつくりそのまゝ受けまして、さらにこの法律実施の二年間の経験に基づいて、不備な点、実情に合わない点が生じましたので、それらの改正を加味しまして、一まとめにして道路運送法の改正といふことを考えておるわけでございまして、近く政府提案として御審議をお願いしたいと思ひます。その節はよろしく願ひいたします。大体自動車に関する問題について簡単に御説明申し上げました。

す日本航空株式会社、アメリカのノース・ウエストの飛行機をチャーターいたしまして、アメリカ人の操縦によつて非常に変態的な航空事業を営んでおつたという点は、御承知の通りであります。その七年間に世界各國は非常な日進月歩の進歩をいたしました、現在欧米におきましては、航空機はすでに普通の交通機関にまで発達いたしております。その料金につきましても、普通列車の二等に寝台料金を加えた程度の安い料金で、一般航空旅客を輸送しております。航空機による交通あるいは輸送ということは、普通の交通輸送の状態にまで発達しておる次第でございます。この資料にも書へてございますように、わが国にもすでに十一社の外国定期航空会社が乗り入れております。しかも中には英米あるいはオランダといったような一流航空国以外の、たとえばフィリピンでありますとか、タイでありますとか、あるいは台湾中国でありますとか、東亜の國々も日本に毎週何回という定期航空の乗り入れをしてることを、御注意願いたいと思つております。

この国際航空事業につきましては、各國とも非常な政府の保護育成と申しますか、努力を重ねておりまして、この資料の最後にも付いてございますように、あるいは補助金を出し、あるいは一〇〇%に近い政府出資をいたしまして、非常に力を入れております。立ち遅れましたわが国としても、ぜひ一日も早く国際航空に進出したしたいという考えを持っております。本日提案説明をいたしました新しい国際航空の会社法を御審議いただきまして、政府はこれに對して約半額の十億の出

資、できますれば今年中にアメリカまで日本の飛行機を飛ばしたいという計画を持っておりますことは、御承知の通りであります。

次に国内関係の状況を申し上げます。先ほど申し上げましたように、現在は定期航空事業は日本航空の二社でございます。幸いにいたしまして日航の営業面は、最近非常に好転いたしております。この資料にも書いてございますように、大体六〇%を超える乗客の利用率を持つております。御承知のように東京を中心として、北は札幌、南は福岡まで、毎日二往復の運輸を行つております。この六〇%という利用率は、大體國勢的に見ましても航空事業として成り立ち得る、採算に合うペースでございます。この状況で進めば、日本の航空事業も十分樹立し得る。ただ私どもとしましては、現在日航のやつておりますほんとうの幹線のみでは、日本の定期航空事業としては不十分であります。なるべくすみやかに地方重要都市を結ぶローカル線を開きたいと考えておるのであります。これに對する申請も若干出してございまして、近くこれが審議をいたしたいと思つております。

なお定期航空、すなわち旅客、貨物を定期に運送するもの以外に、エアー・タクシーあるいは遊覧飛行機という程度の不定期事業をいたしております。これは現在四社ほど許可をいたしております。すでに事業を始めましたものは、おの／＼相当の実績を上げております。なおそのほかに、ごらんになりますように宣伝ビラをまき、あるいは写真測量をするといったような、航空

機使用事業をいたしております。航空法によりまして使用事業の免許を受けましたものは現在十六社でございます。また全部事業を開始してはおりませんが、それ／＼準備中あるいはすでに事業を開始したものは、それもある程度の実績を上げております。

次にこれらの事業に對しまして政府としてはいろいろ保護育成をいたしたいのであります。遺憾ながら財政の状況その他のために、ただいま申し上げましたように國際線には十億の出資をする、あるいはガソリン消費税の減税を行つたというふうなことをそれぞれやつております。なお非常に大きな問題としましては、ここに通行税という問題がございます。御承知のように交通旅客の料金には、二割の通行税がかつております。航空機に對しても同様に二割の通行税がかつておるのであります。これは金額で約二億数千万円の金額になります。建前上航空機に限つて通行税を免除するといふことはなか／＼認めがたいといふことで、現在まで実現しておりません。たとえば東京から大阪へ参ります航空料金は五千円、これに二割の通行税を加えまして六千円という金額になつております。この二割の免税を得ることのできますれば、航空料金としましてはさらに低廉になし得る。また旅客の取扱も料金を低減することによつて、さらに増加し得ると思つております。そのために航空料金本来の金額もさらに低廉にし得るから、そうすることにしようが私どもの念願でございます。また先ほど海運局長からお話ござい

ました固定資産税も、現在航空機にやはりかけられております。各地方々々それ／＼かけておりますので、全体の形はまだ不分明であります。この点も免除あるいは減税の処置をとられますれば、航空事業の保護育成には資するところが大いではないかと考へるのであります。また航空機、御承知の通りただいま日航の飛ばしてありますものでも一機三億ないし四億、將來國際航空に使用いたしますものは七億、八億という巨額の金額を要するのであります。その資金獲得には並々ならぬ努力を要するのであります。これがためにただいま航空機抵当法の法案を準備いたしまして、この国会に上程して御審議を願ふことになつております。この点はよろしくお願いいたしたいと思つております。

次に飛行場、航空保安施設等の問題でございますが、国内のローカル線を整備いたしますにも、現在の飛行機はすべて航空保安施設の完備を持たなければ、定期航空事業を営むということには非常にむづかしいのであります。また非常に危険なのであります。御承知の通り現在相当多数の飛行場がございまして、これも航空保安の面から見ますと、アメリカ軍の使用しております飛行場以外の飛行場は、はなはだ不十分であります。私どもとしましては、さらに地方ローカル飛行場の航空保安施設に関する整備を行ひまして、すみやかにローカル線の開設に進みたいと考えておる状況でございます。

保安施設の現状等につきましては、ラジオ・ビーコンあるいは空航燈台、その他資料に記載してございますのでごらんいただきたいと思います。ただそのうち十三ページに書いてござい

ます航空交通管制と申しますのが、ちよつと御説明を要するかと思つております。現在の航空につきましては、航空路というものを設定して指定してございます。たとえば東京から大阪へ参りますには、館山の上空を通過して大島の上を通り、焼津の上を通過して大阪へ入るといふ一連の航空路を指定してあります。そうして館山、大島、焼津その他に先ほど申し上げましたラジオ・ビーコン、あるいは所要の地に航空燈台を設けて、曇つた日でも、あるいは夜間でも、その航空路を通れば、それらの補助施設によりまして、飛行機は安全に飛べるといふ施設がしてございます。しかしながら現在のよう

に非常に多数の飛行機が日本の空を飛んでおります場合、特に軍用機の数

は非常にたくさんございまして、それが上りも下りも同じ航空路を通るといふことになりまして、航空路上の交通量というものは相當の量になります。それを現在やつております方法は、日本を大體縦路の近所で東西二分いたしまして、一箇所は東京の近くの人間川、一箇所は九州の福岡に航空管制のセンターを設けて、このセンターで日本全国の現在航空をいたしております飛行機の統制をとつております。なおさらに各主要飛行場につきましては、あるいは御承知かと思ひますが、飛行機に航空交通管制塔という塔がございまして、その塔に管制官がおりまして、その飛行場に対する飛行機の順序、あるいは仕方というふうなものを、一切その管制官が管制いたしております。それによりまして飛行場の航

空路を安全に飛べるといふ施設がして

空管制、あるいは日本全国の空の航空の管制をいたしておるのであります。現在はまだ遺憾ながらアメリカの軍の手によつて行われております。従いましてこれは英語によつて行われるわけでありまして。建前は、日本の空は日本語で管制が行われるのが建前でありまして。私どもは一日も早くこれを実現いたしたい。現在航空局職員がそれ／＼有資格者を訓練いたしまして、できるだけ早く日本側の手に航空管制の仕事をつとめようというのを努力いたしております。また米軍としても、これを日本側へ移譲することは承知いたして、訓練その他にも協力いたしております。

次は乗組員の現状であります。航空機乗組員は、御承知の通り戦前にも相当の数おつたのでございます。すでに七年の空白によりまして、彼らの技術もある程度の低下をし、あるいはただいま申し上げましたような、新しい管制あるいは計器による航空というふうな技術その他の面に対処するためには、再訓練を要するのであります。そのために昨年度は三千万円、今年度はただいま提出いたしております予算に五千万円の養成補助金を計上いたしております。しかしながら私どもといたしましてはできるだけすみやかに、かつつてのようにもつと權威ある、またしつかりした航空機乗員養成所を一日も早く建設いたしたいと願ひいたしております次第であります。

次に現在日本にあります航空機の現状でございます。資料の十六ページに書いてございます。大体現在飛行機として単発が四十四機、双発が八機、四発が六機、回転翼航空機、これはヘ

リコプターであります。十機、グライダー五十四機、これだけ航空機が現在日本にあります。そのうち二十八機はまだ安全に関する耐空証明を受けておりません。これは近く検査を済まして証明書をもらえるものと考えております。

次に国際航空条約関係、これは御承知のように日本が平和条約に関する付属宣言によりまして、国際民間航空条約に加入するという義務を負つております。その手続をただいまいたしております。なお国際民間航空条約の建前としては、国際航空は大体原則として、国際間の航空協定に基いて実施されるという建前になつております。現在日本といたしましては、御承知のようにすでに国会の御批准を経ましたアメリカ、イギリス、この二箇国が航空協定を完了いたしております。またインドネシア、スエーデン、ノールウェー、デンマーク、それに最近タイ国が調印を済ませまして、いずれも本国会に御承認をお願いする状況に至つております。なおわれ／＼といたしましては、さらにアメリカから南米の方へも国際線を延ばしたい、あるいは西の方にもフランスあるいはロンドンまで延ばすためには、途中グエタマ、あるいはビルマその他の国々にも、これらの協定を締結する必要があるものであります。これらの準備をただいま進めております。資料にはさらに世界各国の航空事情が書いてございます。これはお読みいただいて御参考にしていただければけっこうと存じます。非常に簡単でございますが、以上航空関係の御説明を終わります。

○關内委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は明二十五日午前十時より開会いたし、所管事項の説明中、海運関係に対する質疑を行います。これにて散会いたします。  
午後四時八分散会



昭和二十八年六月二十七日印刷

昭和二十八年六月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局