

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第二号

昭和二十八年六月十九日(金曜日)午後二時二十八分開会

委員の異動

五月二十九日委員岡田信次君辞任につき、その補欠として工藤鐵男君を議長において指名した。

五月三十日委員工藤鐵男君辞任につき、その補欠として岡田信次君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 大蔵君
重盛 壽治君

委員

仁田 竹一君
一松 政二君
森田 義衛君
大倉 精一君
大和 與一君
東 隆君
木島 虎藏君

國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

政府委員 運輸政務次官 西村 英一君
運輸省船舶局長 甘利 昂一君
運輸省鉄道 植田 純一君
運輸省航空 栗沢 一男君
局監理部長

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君

説明員

日本国有 長崎徳之助君
鉄道總裁
日本国有鉄 津田 弘孝君
道營業局長
日本国有鉄 高井 軍一君
道經理局長

本日の會議に付した事件

○本船再保險法案(内閣送付)

○臨時船舶建造調整法案(内閣送付)

○運輸一般事情に関する調査の件
(日本国有鉄道の運賃及び予算に関する件)

(航空事業の現況に関する件)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

議事に入りまするに先立つて運輸大臣、運輸政務次官及び国有鉄道の總裁からそれぞれ、発言を求められておりますので、順次発言を許可いたします。

○國務大臣(石井光次郎君) 運輸大臣の石井光次郎でございます。私のたび留任いたしましたので又何分ともよろしくお願いいたします。これまで皆さんのたのしみ／＼ならん御指導、御鞭撻を頂いて参りましたのであります。この機会に厚くお礼を申し上げる次第であります。

自立経済の達成は我が国目下の急務であります。海陸空の運輸行政を総合担当いたしております運輸省といひましては、その一環としての経済基盤の拡充発展に資すべく種々の重要施策を策定し、これを推進して来たのであります。新内閣におきまして

も、これら諸施策を新情勢に即応しつつ更に強力に推進して行きたいと思つております。即ち外航船舶の拡充、港湾の整備、鉄道新線の建設、老朽鉄道施設の更新、鉄道電化の促進、国際並びに国内航空路の拡充等に関する施策にして、早急に実現を迫られてはいる数多くのものがありますのであります。その詳細につきましては、各局長から順次御説明を申し上げますが、その解決は一にかかつて皆様方の深い御理解と御協力によるものと存じます。私も運輸行政を掌る者としていたしましては、我が国の運輸、交通が健全な発達を遂げるよう努力いたしておりますが、何とぞ皆様方の一層の御指導と御援助をお願いする次第でございます。

これを以て御挨拶といたします。

○政府委員(西村英一君) 一言御挨拶申し上げます。

私のたび運輸政務次官になりました西村でございます。運輸行政のことにつきまして、只今大臣から詳しくお述べになりましたが、私も前にちよつと運輸省におつたことがあるのです。極めて一部分の仕事しかしていませんが、極めて一部分の仕事しかしていません。甚だ不馴れな者でございます。皆様がたの御指導によりまして、交通、運輸の行政に對して円滑なる発達を期したい次第でございます。どうぞ今後ともよろしく御指導のほどをお願い申し上げます。ちよつと御挨拶申し上げます。

○説明員(長崎徳之助君) 私長崎でございます。国有鉄道のことにつきましては、当委員會の委員のおかた、新しく委員になられたかたもございませうが、大方のかた／＼には従来とも非常に御厄介になつて、我々微力ながら運営の面に當つておる次第であります。今國會に當りましては、予算案を初め、日本国有鉄道法の一部改正というやうなことを又お願い申し上げます。それらのことを何分にもよろしく一つ慎重に御審議の上、御協賛を賜りたいと存じております。

○委員長(前田穰君) 先ず本船再保險法案を議題に供します。政府から提案理由の御説明願います。

○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、曳船等を合せまして總計約二万八千隻、約百万トンに達して居ります。機帆船についてみると、その輸送量は、内航汽船の一・五倍以上であつて、国内輸送上極めて重要な地位を占めて居るのであります。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

て、本船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、鋼船に比ばまして危険率が高く、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おります。本船船主は、営利保険の対象とし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まして、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ひ得る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關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。又現在本船相互保險組合は、発足後未だ二年を経過したばかりで、その基礎も弱く、信用度も微弱であり、附保費数も全機帆船の一刻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まして、政府が本船相互保險組合の負う保險責任を再保險いたしまして、以て本船相互保險組合の健全な経営を確保するのが、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

することといたしますと共に、政府が本船相互保険組合の保険責任を再保険することとなつたために、弱小な本船相互保険組合が濫立することを防止いたしまして、本船相互保険組合及び政府の本船再保険事業の健全な経営を確保するため、附則において船主相互保険組合法を改正し、従来附保隻數百隻以上となつていた本船相互保険組合の設立要件を附保隻數三百隻以上に改正するものであります。

なお、本船再保険制度実施に要する経費及び本船再保険特別会計予算は、昭和二十八年八月一日から本船再保険制度が実施できるように昭和二十八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(前田權君) 質問はこれを次回に譲りたいと思ひます。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田權君) 次に、臨時船舶建造調整法案を議題といたします。政府から提案理由の説明を願ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 臨時船舶建造調整法案の提案理由について御説明申し上げます。

戦後我が国商船隊の再建につきましては、臨時船舶管理法によりまして建造の許可制度が行われておりました。が、同法は去る四月二十八日限りその効力を失いました。併しながら、新船の建造に関する諸般の情勢に鑑みまして、次に申述べますような理由に基きまして、右の許可制度を向う四年間に

限り国際航海に従事いたします船舶について実施したいというのがこの法律案を提出したすゆえんであります。

さて、我が国海運界の現状を見ますに、戦争によつて崩壊した商船隊の再建のために、戦後巨額な財政資金及び市中資金が投下され、更に最近、世界海運市況の悪化による船主の建済資金調達の困難に伴ひ、政府は建済資金の造成を容易にするために、財政融資の増率、利子補給或いは損失補償制度の確立等に肝胆を砕いておりまして、これらの諸制度につきましても今国会で御審議をお願いする予定になつております。

このように海運の再建につきましても国家がいろいろ助成の方途を講じますことは、海外依存度の高い我が国経済にとりまして商船隊の再興が経済の自立化達成のための欠くべからざる要件であるからであります。殊に最近国際情勢の激変によりまして憂慮されております国際収支の均衡のために、戦争によつて壊滅した我が外航商船隊の急速且つ適切な再建と整備とに努めなければならぬことは言ふまでもないところであります。

さて、かくのごとく国家が商船隊の再建につき深い関心を持つております以上、今後建造されます船舶は真に国民経済の要請に適合するものでなければならぬのであります。このためには新船の建造につきまして政府が何らかの調整機能を留保することが適当と思料されるのであります。そしてこれは同時に又貴重な資金の有効且つ合理的使用という見地から申しまして、開銀を初め金融機関の建造融資に対する政府の助言と協力の体制として

十分有効な機能を發揮し得るものと存するのであります。

さて、政府が新船の建造につきどのような判断を加えるかと申しますと、緊急に整備を要します航路の判定とか、当該航路におきましての適正な船腹量及び船質の決定とか、商船隊再建の方向と航海条約や運賃同盟等に関連する複雑な対外関係とか、或いは海運業者なり造船業者なりに対します一般的な政策面の考慮等でありまして、このような点を考えれば、おのずから建造されます船舶の選択について一定の順序が存在するのであります。ここに船舶の建造許可制を通じて、かかる問題の調整を行い、以て新造船計画を誤りなく遂行し、商船隊再建と整備の目標を最もよく達成せようとしたしたのであります。

以上が、本法を制定いたします主な理由であります。次に、本法案の主な内容について簡単に申述べます。先ず、造船事業者が、国際航海に従事し得る五百総トン以上の鋼製船舶を建造又は重要な改造をいたします場合には、運輸大臣の許可を必要とする。又、運輸大臣が右の許可をいたします場合には、一定の基準に従つてこれをなすことを要し、その場合許可の判断の基礎となり得る重要な事項につきましては、あらかじめ海運造船合理化審議会に諮つてこれを決定しなければならぬこと等を規定しているのであります。又、本許可制度は、それが企業活動に対する制約となる点より、商船隊の再建が一応目標に到達すると考えられる時期即ち四十年間の臨時立法法であることを規定いたし、許可の対象につきましても、臨時船舶管理法

法では鋼船の全部と、本船の二千総トン以上でありましたのを、本法案では単に五百総トン以上の、而も国際航海に従事し得る鋼製船舶に限定しておるのであります。

ここに許可対象となる船舶の建造を五百総トン以上といたしておりますのは、本法は、先にも申述べましたように、建造許可制度を通じて我が国外航商船隊の再建と整備に資するということを目的としておるのであります。この場合外航とは日本、外国間及び外国相互間に就航することを意味し、従ひまして、朝鮮、台湾等を含めた近海一區以遠の国際航海にはおおよね五百総トン以上の船舶がこれに従事し得るからなのであります。又、一九四八年の海上における人命の安全のための国際条約におきましても、国際航海に従事する船舶として五百総トン以上の船舶を取上げておるからなのであります。

現在のところ、財政資金融資の對象となつておりますのは専ら遠洋区域の航海に従事し得る大型船舶の建造に限られておりますが、前述のように、本法は広く我が外航商船隊の再建、整備に資せしめるといふ趣旨から申しまして、五百総トン以上の外航船舶について建造許可制をとることとしたのであります。

なお、最後に、漁船法との関係であります。臨時船舶管理法では、漁船のうち母船、魚獲物運搬船、トロール船、捕鯨船の四種についてのみ、同法第八条によりまして、建造許可の適用を受けることになっておりましたが、本法案では、一般商船に準ずるような機能を有する前二者についてのみ適用することとし、特に漁船としての建造

許可は行わないことといたしておるのであります。

以上を以ちまして、提案理由の説明を終りたいと思ひますが、何とぞ慎重御審議の上速かに可決あらんことを御願ひ申し上げます。

○委員長(前田權君) 本件の質疑も次回に譲りたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田權君) それでは引続きまして、運輸一般事情に関する調査のうちで、日本国有鉄道の運営及び予算に関する件を議題といたします。

○大和興一君 運輸大臣にちよつとお尋ねしたいことがありますが、夏季手当について、官公労の代表が十三日に首相官邸で官戸副長官とお会いをしたときに、多少考慮する、こういうふうな意思表示がございましたと聞いておりますが、その根拠はどういうところにあるか、こういうことを一つお尋ねしたい。

第二は、衆議院の人事委員会、人事委員会としては考慮すべきである、こういうふうな意思表示がなされたというふうに聞いておりますが、この取扱について具体的にはどのような努力がその後なされておるか、お尋ねいたします。それから第三は、夏季手当一カ月分を出すべきである、こういうふうな人事院の浅井総裁が官公労代表に言明をいたしました。その後発言問題も起つておりますけれども、今日の生活状態から言つて一カ月程度は出すのが常識ではなからうか、こういうふうな考えますが、これに對してもどのよ

るな御見解を持っておられるか、以上
三点をお尋ねいたします。

○國務大臣(石井光次郎君) その件に
つきまして一括して申上げておきたい
と思うのですが、まだ政府のほうではは
つきりした線が出ておりませんので、
今日もいろいろ話をいたしておきまし
て、併しまだどの点まで行つておる
と申上げるという点まで行つておりま
せん。折衝をいたしております。大蔵
省を中心として話を進めております。

○大和興一君 進んでおりますか。
○國務大臣(石井光次郎君) 大蔵省の
ほうではなか／＼無い袖は振れないと
いう線である／＼まだ話をいたしてお
ります。

○重盛壽治君 ちよつと一点大臣に。
今のようなことであらうかと思ふ
のですが、実際の情勢としては何がし
か増額しなければならぬやうなこ
ろに來ているのではないかと考へま
す。そこで政府のほうとしても努力し
て頂くということで運輸大臣も一緒に
やつて頂きたいということが一つのお
願い。そうなたつた場合に仮にどうい
う数字が出るかわかりませんが、その場
合には当然なことでありませうけれど、
一応政府の線だけで、運輸省のほうの関
係従業員が公共企業体ということにな
つては、強いて切離せば切離
すこともできる建前になつてはいるの
で、そういう場合には運輸大臣は政府
と同じ感覚でやつて頂けるかどうか、
これが一点。若しやるとすればどうい
う操作、操作まではお答えして頂ける
かどうか、まあその点だけ一つ。

○國務大臣(石井光次郎君) これは昨
年の期末の問題のときからいろいろ問
題があつた線でありましたが、そのとき

は政府の公務員の線に国鉄の職員の線
を合せることが、あのときは有利な状
態にあつたと思ひます。大体同じ歩調
をとることになりましたが、今度の場
合もいろいろ情勢から見まして、ほ
かの官公労等いろいろな関係がありま
して、恐らく政府の公務員と同じよう
な歩調になるだらうと存じておりま
す。

○委員長(前田理一郎君) それでは日本国
有鉄道の運営及び予算に関する点につ
きまして御説明をお願いいたします。

○政府委員(植田純一君) 私運輸省の
鉄道監督局長の植田でございます。お
手許に配付申上げております日本国有
鉄道予算参考資料、この横の資料と、
それから縦の予算説明資料、この二つ
の説明資料を基本にいたしまして概略
二十八年度の国有鉄道の予算を御説明
申上げたいと思ひます。

先ず資料の第二表、昭和二十八年
度資金計画という第二表でございま
すが、この表で全体の姿を御覧願いた
いと思ふのでありますが、事業の運営に
当る損益勘定、御承知の通り損益勘定と
出資金及び工事勘定とに大別してござ
います。この損益勘定におきましては、
旅客、貨物等の運輸収入二千三百
九十一億、そのほか雑収入が約四十
億、合計二千四百三十一億が損益
勘定における収入でございます。これ
を財源といたしまして、支出の関係で
ありますが、経費が千九百八十八億
円、そのほか利子、減価償却費、特別
補充取替費、予備費等を見込んでおり
まして、このうち減価償却費と特別補
充取替費、この二つを合算いたしました合
計三百二十五億というものは、これは
工事勘定の資金として損益勘定より工

事勘定に繰入れる、つまり工事勘定の
自己資金として損益勘定から繰入れら
れるものでございまして、このほか工
事勘定の資金といたしましては、資金
運用部の借入金四百四十五億、並びに
道債発行による八十五億、その他
不用設備及び物品売却収入が一億円で
ございまして、この工事勘定の資金は五
百五十六億、これが資金であり、又
工事費及び出資の財源に充ててい
るわけでございます。

以上のような大体の予算の姿でござ
います。これを款項別に歳入歳出予
算として表示したものが第一表でござ
います。歳入歳出ともに総額二千九百
八十八億となつております。このう
ちには損益勘定から工事勘定の財源と
しまして受入れた三百二十五億とい
うものがダブつておりますので、これ
を差引きますと、純粋の予算額は二千
六百六十三億、かように相成つてお
る次第でございます。

次にそれ／＼の項目につきまして御
説明申上げます。先ず収入でございま
す。収入はこの基礎になつておりま
す。輸送計画におきましては、旅客輸
送人員三十四億九千万人というものを
基礎にいたしております。これは二十
七年度に比して一・二％の増加を見
込んでいます。これは一億六千二百
万、これは前年度に比して一・
三％増といふことで計上いたして
います。このほか旅客の輸送人員一億
一千八百万人、貨物輸送トン数八十二
万トン、船舶におきましては、旅客輸
送人員一千万人、貨物輸送トン数六百
六十七万トンになつております。こ

これらの輸送数量に基きまして運輸収入
を見込んでいますのでございまして、(表
に載つてない)と呼ぶ者あり)自動
車は実はこちらの説明だけで表には載
つておりませんが、縦の資料に基きま
して横の表を御説明申上げてい
るつもりでございます。

○仁田竹一君 縦の表は何頁でしょう
か。

○政府委員(植田純一君) 二頁の収入
という所へ参つておりますが、同じもの
が二つございまして、説明というのと
説明資料というのがあるんですが、説
明資料というのが言つてゐるのです。
基だ資料の連絡がございまして失
礼いたしました。改めましてこの事
業計画、予算説明の事業計画、こちら
の資料で御説明申上げます。

一頁の事業計画というところから、
この事業計画の基礎になりま
す輸送計画につきましては大体御説明申上
げましたが、この輸送量、輸送人員は三
十四億九千万人、対前年一・二％の増
でございまして、又貨物輸送トン数にお
きましては一億六千二百万トン、対前
年一・三％増、自動車、船舶の輸送数
量につきましては省略申上げます。
その運輸収入、この横の表の第二
表の右側にございまして、鉄道、
自動車、船舶、旅客、貨物、雑収、そ
れぞれ計算いたしまして、運輸収入全
体におきまして二千三百九十一億とい
う収入を見込んでございまして、

次に工事計画でございまして、工事
計画は、施設の維持及び取替補充に留
意すると共に、国土の開発並びに必要な
輸送力の強化に力を注いでおります。
その主なものは、国民の熾烈な要望
に應へまして、国土の開発、産業の振

興等に資するため新線建設の促進を
計画しております。又電化につきま
しては、現在施工中の浜松、姫路間電化
を促進し、本年秋頃には、八月には名
古屋まで完成する予定で、三月月遅れる
予定であります。又、三四月遅れる
予定であります。又、山手貨物線の電
化を計画いたしております。車両関係
といたしましては電気機関車、内燃動
車、客車、電車及び貨車等の新造のは
か、客貨車の改造等でありまして、二
十八年度の輸送力確保に重点を置いた
のであります。特に内燃自動車につきま
しては、地方交通の便益に供するため
二百両余の購入を計画いたしておるの
でございまして、

次に要員計画であります。以上の
計画を実施に移すために必要な職員数
は四十四万七千二百四十九人でありま
して、これは二十七年年度の定員に、新
線開業に伴ひ新しく増員を要する三
百三十人を加えたものであります。そ
の他休職者一万三千二百五十一人につ
いては別に予算上の措置がとられてお
ります。給与の総額といたしましては、
合計九百六十四億といふものが計上
されておるのでございまして、

以上の国鉄の事業計画に基きまして
この予算が組んであるのでござい
ますが、実は先ほど別の資料で申上げてお
りましたので、若干重複する部分があ
るかと思ひますが、その総額は先
ほど申上げましたように二千九百八十八
億、純計におきましては、先ほど申
しましたように三百二十五億がダブつ
ておりますので二千六百六十三億、
かように相成つておる次第でございま
す。

損益勘定におきまして、運輸収入は

先ほど申し上げました通りでございますが、経営費について見ますと、これは横の資料の第三表でございまして、人件費の関係では一万三千四百円、ベークに二十八年度の昇給を見込みまして算出したしておりますが、そのほか期末手当一カ月分、奨励手当半カ月分というものを予算に組んでおるわけでありまして、そのほか休職者給与と合せまして、給与の額といたしましては八百二億、いわゆる損益勘定におきましては、この給与の額といたしましては八百二億と相成つておるわけでありまして、物件費の関係におきましては、動力費の大宗でありまして、この石炭費として三百五十五億、電力が三十八億、その他が五億ございまして、又修繕費といたしまして五百六十六億、その他業務費、合せまして経営費の総額が一千九百八十八億円でございまして、このほか、先ほどもちよつと申し上げましたが、減価償却費が四百九億、それから特別補充取替費が二百七十六億でございます。この国鉄の帳簿価格によりまして、この減価償却が四十九億、更に昭和二十六年におきまして、この複成価格によりまして必要な償却費が二百七十六億でございます。この合計の三百二十五億というものが、実質的に国鉄の減価償却に必要な額、かように計算してある次第でございます。四十九億と二百七十六億とプラスしたものが、

○仁田竹一君 表のどこにございませうか。

○政府委員(植田純一君) この第三表の利子、減価償却費、特別補充取替費、予備費、この減価償却費と特別補充取替費、この四十九億と二百七十六億とを併せたものが三百二十五億でございます。これが実質的な国鉄の減価償却といたしまして、工事経費に繰入れる額でございまして、そのほかに入金の返還三千億が計上されまして、合せまして二千四百三十一億、これが損益勘定の経費の総額でございます。次に工事勘定でございまして、その計画のあらましは前に述べましたが、その内容といたしましては、これも横の資料の第四頁にございまして、新線建設費が九十億、電化設備費が七十八億、車両費が百三十七億、諸設備費が二百十二億、かようになつております。このほか出資金といたしまして九千六百万円、これは第二表の資金計画の所にもございまして、この工事勘定の出資九千六百万円、これは帝都高速交通営団の増資に伴う国鉄の出資分でありまして、神田、池袋間の建設に充てられるものでございまして、これら工事勘定の財源といたしまして、資金運用部からの借入金百四十五億、鉄道債券の発行によるものが八十五億、不用品等売却収入一億、いわゆる損益勘定よりの受入れが三百二十五億、総計五百五十六億となつておるのであります。さきに不成立になりました予算におきましては、御承知の通り借入金が百十億、鉄道債券の発行が百二十億というふうに予定されておつたのであります。この経過によりまして、この借入金、三十五億、鉄道債券、三十五億、行が三十五億減つた予算になつております。全体におきましては変更ございません。

以上大体国鉄の予算を御説明申し上げたのでありますが、昨年御承認を

得ました運賃改正によりまして漸く国鉄財政は不足ながらも健全な姿を維持し得ることになりましたので、日本経済の安定に資するため公共企業体としてより一層の能率向上を図り、サービスの改善に努めると共に経営の合理化を行い、経費節減に努力いたすよう指導監督いたしたいと、かように考えておる次第でございまして、

以上甚だとび／＼になりましてお聞き苦しかったと思いますが、御説明を概略終りたいと思ひます。

なおちよつと補足して申し上げますが、あとで配りしたようであります。この説明資料という冊子、大体同じでございますが、若干の説明資料というほうが詳しく記述してございまして、参考にして頂きたい、かように存じておる次第であります。

○委員(前田清君) ちよつとお話いたしました。只今の予算の説明の次に、国鉄の営業局長から一般の説明がありまして、予算の内容をなす事項が主だと思ひます。それで只今の説明に対する質問がございまして、先ず以て国鉄の一般の説明を伺つてから、あとで質問したほうが便宜ではないかと思ひます。御異議ございませんか。

○委員(前田清君) 御異議ないと認めます。

○説明員(津田弘孝君) 最近の国鉄の運輸状況等につきまして簡単に御説明申し上げます。細かい数字につきましては一々申し上げるよりも、大体の傾向を只今お配りいたしました簡単なグラフによりまして、国鉄の最近の

営業状況がどうであるかという点を見て頂いたほうがよいと思ひます。資料といたしましては只今お配りいたしましたもの以外に、先に最近の運輸状況といたしまして一という資料が配りしてあると思ひますが、先ず第一に国鉄の旅客の輸送状況がどうであるかという点から申し上げたいと思ひます。

このお手許に差上げましたグラフの丁度真中の所に、乗車人員という項目がございまして、その単位は万人単位でございまして、それからその一番下の所に昨年十二月から一月、二月、三月、四月、五月、六月と月別に表わしております。月ごとの波動を表現しております。乗車人員を御説明申し上げますと、大体現在の国鉄の乗車人員のこれは各月の一日平均でございまして、毎日大体国鉄の乗車人員は定期と定期外、一枚々切符をお買いになるお客さん、その両方とも合せまして大体平常毎日でございまして九百万人くらいあるものであります。十二月に丁度炭労ストがあつたのであります。約九百万人、それから一月には若干上りまして毎日平均九百二十万人、前国会におきまして御承認を頂きました旅客運賃の改正をこの一月十五日からいたしましたのであります。従つて、運賃改正の際には常に見る現象でございまして、直後は乗車人員が非常に減りました。この二月の平均が八百九十万といふふうな事になつております。勿論減りますのは定期以外の一枚々切符をお買いになるお客さんの頭数でありまして、定期のお客さんは殆んど減らないのであります。それが三月、四月は、これは気候も非常によくなつて

おりまして、旅客の非常に出盛る時期でございます。四月の一日平均のことは九百五十万、六十万といふような状況でございまして、日によりましては一日の旅客が一千万人を越えるといふような日もあつたのであります。五月におきましては若干それが減つております。勿論修学旅行等、団体旅行が最盛期ではあります。四月に比べては落ちております。ところでこの実績が今年でありまして、その下の点線が去年でございまして、去年に比べて、四月も五月もお客さんの頭数は多かつたのであります。六月に入りまして、やはり毎年のことであるが、農繁期に入るのであります。同時にやはり今日の経済の不況を反映いたしまして、旅客の数は若干減つて参るというふうなことで、乗車人員におきまして、六月におきましては昨年より下廻つております。やはりそれでも一日九百十万人くらいのお客さんが毎日国鉄に乗つておると、こういうふうな状況でございまして、

それでは旅客の収入関係がどうかと申し上げます。今御覧頂いておられますグラフの一番上段の所を見て頂きます。左のほうの単位は二億、三億、四億と、その間に千百万単位でやつております。で、これも本年が実績で、昨年が点線になつております。昨年と比較しまして本年は相当上廻つております。勿論先ほど申し上げましたように、一月の十五日以後運賃の改正がありましたので、この運賃改正一割に伴つておりますのは勿論でございます。それが、それ以上に最近の傾向といたしまして、只今御覧頂いておられます表

の一番下段の所に平均乗車キロという項目がございます。これは一人のお客さんが大体どれくらいの距離を運送されるか、因鉄では旅客の足を言っておりますが、これは定期外の一枚々切符をお買いになるお客さんと定期のお客さんと両方足した平均でございますが、それが昨年と比べてもやはり伸びている。例えば最近わかつております三月、丁度真中の所を見て頂きますと、これは左の方の指標はキロでございます。従いまして、昨年は二十キロ六分くらいあつたのが、今年は二十四キロ五分と、こういつたようにお客の一人々々の乗られる距離が伸びております。従いまして、今年の一月十五日の運賃値上げに、更にこの旅客の足が伸びているというよりな関係からいたしまして、収入状態は一番上にありますような線を描いております。四月のピークのごときは、一日約三億八千万円の収入を上げておる。それが五月、六月に入りますと、五月は先ほど申し上げましたように乗車人員も相当年間で多い月であります。六月に入りますとやはり農繁期に入ります関係等からいまして、毎年のように旅客の乗車人員は減っております。約一日の収入が三億足らずというふうなことでございます。旅客関係は大体それで終りまして、次には貨物関係に移りたいと思つております。

二月は毎年年末でございます。鉄道の輸送も非常に高調を呈する時でございます。一日平均三十八万五千トンの輸送をしておたのでございます。一月に入りまして、一月の十日頃までは大体貨物というものは非常に低調を極めるわけでございます。生産もないわけでありまして、従いまして、一月の一日平均は三十二万トンをちよつと超えております。それから二月に入りまして三十七万トン、三月が三十七万二、三万トン、四月になりまして三十八万トンを超えておる、こういつたような状況であります。これも五月に入りまして、やはり一般の経済界の不況を反映いたしまして、三十七万トン台に落ちております。六月に入りますと、やはりこれ又農繁期の関係もございまして、それからやはり天候が六月になりますと、毎年のことでもございますが、梅雨で荷役の関係等にも悪い、又一般の経済状況を反映するといふような関係で、六月に入りましてからは一日平均三十五万トン程度でございます。

収入の状況はどうかと申し上げますと、これは今の表の上の段に取扱収入、これは左の指標は億田単位でございまして、実績が本年、点線が昨年でございます。この二月の所を御覧頂きますと、二月の一日から先般の国会で御承認を得ました運賃の値上げを約一割実施をいたしたのでございまして、従いまして、二月が一日平均二億六千万円、三月もちよつと上廻つております。四月が三億四千万円、五月、六月になりますと、これが若干やはり運送トン数を反映いたしまして少し低調になつて来ておるということでありまして、このトン数と運賃の関係が、トン数の割合に運賃の値上りのほうが著しいではないかというふうな御疑問を或いはお持ちになるかとも思ふのであります。その点は今御覧頂いておきます表の一番下の段の所に一トンの平均輸送キロというのがございます。これは先ほど旅客について申し上げましたと同様の考え方でございます。が、鉄道の貨物が、一トンの貨物がどの程度の距離を輸送されるであらうか、一トンの当りの貨物の足でございまして、これが昨年がやはり点線、今年が実績で表わしておりますが、一トンの当りの輸送キロ、足が昨年と比べてまして相当伸びておる。例えば三月の例で御覧になりますと、一トンの当りの平均輸送キロが、昨年は二百五十二キロくらいであつたのであります。それが三月の所を御覧になりますと、二百六十六、七キロというふうなふうに、相当一トンの当りの足が伸びておる。それと運賃値上げの一割とが両方からみ合ひまして、収入関係におきましては一割以上の昨年に對しての増収になつておるというふうなのが貨物の状況でございます。

貨物の関係につきましてはもう一つ御参考になりますことは、鉄道の運送を待つておりまする貨物、我々はこれを在貨と申しておるものであります。が、その在貨の状況が、三枚目の表を御覧頂きますと、これも本年が実績、昨年は点線で表わしておりますのであります。四月、本年の一月におきましては百三十五万トンと百四十万トンの間、百三十五万トンくらいは貨物が一日平均鉄道の輸送を待つておつたのであります。これが我々のほうでは輸送にかかるストックでございます。が、従いまして、先ほど申し上げましたように、一日四十万トンくらいの輸送をいたしておりますから、百三十万トンと申しますと約三日半くらいのストックがあつたのであります。それが、二月、三月、四月とどん／＼減つて参つております。そうして最近の六月におきましては、遂に八十万トンそこ／＼日によりましては八十万トンを切りまして七十万トンというふうな状況に相成つております。これでも御覧になりますように、昨年の同期と比較いたしましたら、更に在貨が減つておる。一時鉄道の在貨が二百数十万トンを超えて、全国的に見まして、全園到る所に滞貨が山積しておるというふうな状況から申しますと、今日七十万トン、八十万トンそこ／＼の在貨の場合には殆んど鉄道の貨物輸送の面におきましては余り御不便を、御迷惑をおかけしてない。ただ一部、山陰でございましては九州の南のほうとか、若干問題はございまして、これも輸送の配車を円滑にすることによつて事なく解決を見る、むしろ場合によりましては、このような低調な出貨の下におきましては、一部の貨物列車を取消さざるを得ないというふうな状況が現在の状況でございます。

以上簡単でございますが、最近の鉄道の旅客、貨物の輸送の状況を御説明申し上げます。

○委員長(前田權君) それでは只今の説明に對して御質疑があらうのかたは、どうぞ御質疑を願います。

○一松政二君 ちよつと伺ひますが、今貨物輸送が非常に各駅で滞貨が減つたことは結構なんです。が、それは輸送が円滑になつたとかサービスがよくつたといふこともあるでしようが、主として貨物が減つたといふことが原因だらうと思ふのですが、如何ですか。

○説明員(津田弘孝君) 鉄道の貨物輸送の改善につきましては、因鉄を挙げましていろいろと努力をいたしておるのであります。只今一松委員から御発言ございましたように、最近貨物輸送につきまして、一部の地域を除きまして特段に支障を与えている所がないと申しますのは、やはり只今御指摘になりましたように、鉄道に對する貨物の押掛けが比較的低調であるといふようなことが非常な原因をなして思ふのであります。我々としてしましては、こういう機会に鉄道の貨物輸送の質的改善というふうな面につきまして、更にもつと掘下げて推進して参らなければならぬといふふうに考えまして、目下いろいろと計画をいたしております。

○一松政二君 もう一点伺ひます。そうならばなるほど自動車と貨物競争が私は始まると思ふのです。両方ともサービスを改善して、そうして自動車が高運賃で輸送しようとするのでありますから、或る程度因鉄を圧迫する、その面に限つて圧迫すると思ふのですが、それに対してはやはり相当のお考えを持つておるだらうと思ひますが、その点は如何ですか。

○説明員(津田弘孝君) 只今一松委員からのお話のございましたように、鉄道の貨物のうちで近距離の貨物、なかなく小口の貨物につきましては非常な

影響をすでに現在受けておるのであります。で、鉄道の貨物輸送の面におきましては、殊に急送の小口の貨物に対する輸送サービスというような面におきましては、正直のところまだ一改善をしなければならぬ余地が非常にあります。今後の問題として、只今自動車との競争というようにお言葉もございましたが、更に我々といましては、この鉄道の長距離の輸送と、それから非常に機動性を持ったスピーディーな自動車の輸送とを如何にして結び付けて協力いたして輸送の改善を図つて行くかという問題、実は真剣に取組んでおります。最近部内にもそういう関係の調査研究、或いは実施の推進をいたします調査会というふうなものでも作つてやつてみたかどうかというふうなふうに考へてやつておる次第であります。

○大和興一君 今グラフを頂きまして、この中で自動車のほうのグラフは出ておりませんが、この中で自動車はどういう形になつておるかという……。

○説明員(津田弘孝君) 只今の御質問でございますが、これは鉄道貨物でございます。自動車の関係は一切含んでおりません。今のお話は国鉄自動車の分でございますか。

○大和興一君 ええ。

○説明員(津田弘孝君) その分は一切含んでおりません。併しどういったようなグラフで同じようにできるわけがないです。御必要であれば作成いたします。

○大和興一君 国鉄全体の収入が上つたというけれども、そのうちで自動車の

ほうもこれと同じようにうまく行つてゐるのか、これは随分ちがうだけれども、全体としてまとめればこういうふうになるのか、これをよくよく知りたいたいです。今の一松さんのお話もありましたが、私のほうも聞きたかつたのですが、八十万トンの在貨があるからどうやら行くのじやないかというふうなことだと、国鉄全体の問題としてうまく行かないと思つてゐます。むしろ貨物誘致の積極策はどうか。それが又ひいては客運があつたような内容に関連して来ると思うのですが、その点をちよつとこの次でもいいですから教へてもらいたいと思つてゐます。

○仁田竹一君 鉄道収入、特に旅客ですが、乗車人員は二十六年と七年とでは、二十六年には五、六が少くなつておる。二十七年は逆を行つておるわけでございます。結局乗車人員には大した増減はない。こういうふうな考へておりますけれども、そうすると増収になりました原因が、一月十五日ですか、一割運賃改正をいたしたものが収入増になつたというふうに考へられるわけでありまして、ところが一面その一番下の平均乗車キロから申しますと、一人当りの乗車キロというものは伸びておる。そこで収入増になつた原因ですが、一割運賃を値上げをしたことによつて増収になつたその率といひますか、金額と、それから乗客の乗車キロが伸びて、いわゆる足が伸びたというところによる増収を比較して見なければならぬと思つてゐる。この乗車キロの伸びたというところは恒久性があるかないか。何か特殊な事情によつてこれが伸びておつたものだとするならば、或いはこれは又減るかも知れない。若

しこれの平均が従来の平年通りの乗客のキロにした場合に果して乗車運賃が増収になつておるかどうかということに、どうも私も余り金額が大きいので見当もつきませんが、お考えはどうでございますか。足が伸びておるから増収になつておるというところは一応考へられるわけでありまして、この足の分は下ることもあるわけですが、そうすると一体その収入増になつた原因は足が伸びたからなつたのか、或いは一割運賃を改正したためになつたのかというところの見当がつかぬのですがどうですか。

○説明員(津田弘孝君) 鉄道の収入増の原因といたしまして、先ほどもお話いたしましたし、又只今仁田委員からのお話もございましたように、足の伸びはこれは例外になつておる。それが、それまでは乗車人員が増えたとはいへない。乗車人員と運賃の乗車キロ、その相乗効果が、つまり、我々部内では人キロと、輸送の量を表わすのに人キロ、貨物の場合にはトンキロと申しておりますが、それが殖えることによりまして収入関係がよくなるわけなんです。只今足の点につきましてお話がございましたが、実は定期旅客と定期外の旅客とに分けて考えますといふと、定期旅客のほうは戦争中並に戦後住宅事情が非常に不便であつた、従つて遠くから通勤、通学をしなければならぬというふうな状況下におきましては、足が伸びるのであります。が、住宅事情が漸次ではあります。が改善をして参りましたので、定期におきましては若干足が短くなつて来た。併しそれほどの影響はございませんが、

併し傾向といたしましては定期の足は短くなつた。それに対しては定期外の旅客の足のほうはこれは長くなつております。その原因につきましてはいろいろと考へられるのであります。が、一つの原因、而も非常に大きな要素をなしていると思つてゐることは、近距離の旅客というものがバスに相当取られてゐるというふうなことも、つまり足の短いお客さんが相当バスに取られて、足の長いお客さんが残つてゐるというふうな原因も相当の要因をなしているのではないかと、このように考へております。

それから先ほど申し上げませんでした、先般の運賃値上げは平均いたしました。一割の値上げといふことでございします。近距離におきましては若干値上率が高くなつております。最初の一キロから百五十キロまでの範囲におきましては、あれが一四八十五銭から二四十銭でございした。約一割二三分ほどの値上りになつております。遠距離におきましてはそれがずつと低くなつておるというふうな関係、而も鉄道の旅客は五〇キロ以内のお客というものが、近距離のお客というものが、非常に圧倒的に数が多い。その所で一割にあらざして一割二、三分というふうなことも非常に大きくございまして、全体といたしまして乗車人員の割合には収入が上つてゐるではないかというふうな御疑問を或いは起されたのではないかと、このように考へるのであります。理由といたしましては、只今申し上げましたように人員の割合、その足の関係、それから値上げの近距離における率というふうな問題がからみ合ひまして、このように結果を生じてゐるのだらうというふうな考へる次第であります。

果を生じてゐるのだらうというふうな考へる次第であります。

○仁田竹一君 これは今ここで計算すると厄介ですからお尋ねするのですが、そうしますと輸送人員も殖えておる。それから足も伸びておる。そうして一月からは平均一割乃至一割三分の運賃の値上げになつておる。これが増収の主な原因になつておるのであります。数字を調べるのは厄介ですが、実際の増収はさうしますと二十六年に比べて運賃の値上げをした二十七年度は従来の収入に対して何割ぐらゐの増収になつておりますか、調べればわかりましよう。

○説明員(津田弘孝君) 只今おつたやりましたのは、二十六年とおつしやいましたけれども、恐らく二十七年と二十八年の対比ではないかと思つてゐる。国鉄といたしましては、大体乗車人員、従ひまして貨物で申しますれば發送トン数が月ごとにはやはり違つてございします。旅客で申しますと四月、五月が多い、六月にうんと少くなり、夏少し出る。又九月になると下る。秋の十月、十一月非常に多くなり、ちよつと又下つて年末に出る。こゝろいつたような波動を描いておる。貨物においても同様の波動があるのではありません。従ひまして一年間の収入を月別にその波動をもとにいたしまして四月の予定収入はどうなつてゐる、或いは五月の予定収入はどういうふうな割付けるといふふうな予定収入を立てるのであります。大体四月、五月の予定収入といふのはあるわけでありまして、それに対して詳しいことはまだ経理局のほうで精算をいたさなければわからないのであります。が、ま

果を生じてゐるのだらうというふうな考へる次第であります。

果を生じてゐるのだらうというふうな考へる次第であります。

大体十億前後の予定収入に対する増があるのではないかとふうに考えられております。

○仁田竹一君 そするとそれは何割ぐらいになりますか、十億という金額は……

○説明員(津田弘孝君) 予定収入は……

○仁田竹一君 予定でなくして二十七年、二十八年年度の増収率がどのくらい、月によつて違ひましようけれども、大よそのところが大体どのくらいになりますか。

○説明員(津田弘孝君) 今ちよつと手許に五月分だけの旅客収入の対前年比がございます。二十七年と二十八年と比べますと、御承知のように一月の十五日からの運賃改正でございますから、二十七年の五月というものは運賃改正前でございます。その改正前に比べてまして昨年は五月の旅客収入は百九十億、本年は二百十九億というところでございますから、率にいたしまして一割五分一厘の増、対前年度というところになっております。これが一割の値上げに對して一割五分一厘の増率になつておるといふことは変じやないかというところが考えられるわけでありまして、これは先ほど来申し上げましたやうな理由、足の関係、なかなしく足の関係等が相当影響しているのではないかとふうに考える次第でございます。

○大倉精一君 ちよつと先の一松委員の御質問に關連してお伺いしたいのですが、最近トラック輸送の關係ですが、この鉄道輸送を圧迫するという面よりも、むしろトラック輸送に對する方針といひますか、そういうものが最

近獨立のような嗜好になつておると私は思ふわけなんです。特に私はこの免許制度というものにつきましても、最近の傾向では無制限に免許するといふやうな方針がとられてゐるやうですが、こゝういふやうなことから交通の無秩序、無統制な状態が出て來てゐるのではないかと。殊に最近著しい傾向は自家用車が闇輸送を盛んにやつておる。これに對するところの取締方法その他について殆んど手が打たれてゐない。こゝういふやうな点も非常に顯著になつたやうに見受けられますが、こゝういふ点について將來、或いは近い將來に陸上輸送、貨物輸送についての何らかの一つの構想でいいです、そういうものがおありになるのか、おありにならないのか。

○委員長(前田種君) 速記をとめて。

○委員長(前田種君) 速記を始めて。

○森田義衛君 国鉄の經營の基礎になる収入の見込でございまして、収入は大体対前年と違ひはございせんが、一ボツちよつとの増を見込んでおる。最近の在貨を見ますと、これが極めて低調である、又石炭の売れ行その他を見て余りよくない、この点の今後の傾向でございまして、特に朝鮮の特需が或いは減るんではないか、或いは又それに關連します米軍輸送が減るんではないか、これらも国鉄のこれまでは相當大きな収入の基礎になつておつたやうな要素である。そゝうなると、本年度の収入は、こゝういつたやうな見込通り、当初立てました見込通り果して行くやうなお見込を持つておるかどうかといふ点に少し疑問を持つてわけです。そゝうなると、今後の経営について相當やはり人件費も要りま

しやうし、或いは相當經費も要ると思ひますし、なか／＼運営上苦しくなつて來るんではないかといふたやうなことを恐れますが、そゝういつたお見通しにつきまして見通しを聞きたい。

○説明員(津田弘孝君) 只今森田委員からお話のございました点であります。が、今お示しがありましたやうに、朝鮮の休戦に伴ひまして、今後の日本の産業がどのやうに推移して参りますかといふやうな点につきまして、なかなか予想が立ちにくいだらう、鉄道の貨物輸送の面に現在すでに現われて参りました面から申しまして、先ほど鐵道監督局長から、本年の貨物輸送一億六千二百萬トンを予定してゐるというところで予算は組まれておるのであります。何とか国鉄としては全能力を挙げて、それだけの輸送を完遂したいといふやうなふうに考えておられますが、何と申しまして、その輸送に先立つところの生産の状況が或いは低調になるというやうなことになるやうな、なかなか予定してゐるやうな収入を挙げ切れないうやうなことになるやうなことが相当にあるといふやうに考えておられます。まあそんなやうなとき、一体国鉄の經理をどういふやうに賄つて行くかといふやうな点につきましては、鋭意又部内で相談をいたして参りたいと思つておられます。

○大倉精一君 ちよつと要員關係についてお伺いするんですけれども、この昇給を見込んでおるといふやうなことになつておるんですが、これは一般のベース・アップのことを意味するんですか、そゝうではないんですか。

○説明員(高井軍一君) お答えいたします。国鉄の經理局長でございまして、

ベース・アップといふものにつきますし、この予算には全然盛つてございせん。在來のベースにおきまして見ておられます。

○大倉精一君 では續いて第二は、昇給が一般職員に行われた場合には、休職者にもそのやうに適用されるということなんでしょうか。こゝういふ見込んであるんですか、この予算措置としてあるのは。

○説明員(高井軍一君) お答えいたします。休職者にも在來と同じく、公傷者につきましては全額支給することに相成つておられます。そゝうして、そゝういふ場合に休職者につきましては所定の、在來と同じやうに給付を規定されておられます期間は支給することに相成つておられます。

○大倉精一君 そすると、大体一般の昇給があれば、休職者にも在來はそれに準じて上げておるわけでございますね。

○説明員(高井軍一君) 定期昇給のことじやないかと思ひますが、定期昇給については見ておりません。休職者につきましては見ておりません。

○仁田竹一君 今のは一割何分でしたか、二十七年と八年度の乗客の収入増は。

○説明員(津田弘孝君) 五月の場合です。

○仁田竹一君 そです。

○説明員(津田弘孝君) 一割五分一厘でございます。五月の分が。

○仁田竹一君 運賃値上げは大体一割三分ぐらになつてゐるのですか。

○説明員(津田弘孝君) そです。最初の百五十キロまでは一割三分ぐらになつておられます。

○仁田竹一君 それを平均すると……

○説明員(津田弘孝君) 平均いたしません。一割……

○仁田竹一君 それ以外は足を見込んでおられてゐるのですね。

○委員長(前田種君) 速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(前田種君) 速記を始めて。

○大和興一君 夏季手当の問題について組合と団体交渉をおやりになつておられると思ふのでありますが、それがまだ妥結しないのに、二十三日に当局は一方的に出してしまふといふおきめが何かあるやうなことを聞いておられますが、それは団体交渉でまとまつたら、きまつたら出すといふやうにできないものでないか、それが一つ。

それからさつき運輸大臣のお話もあつたやうに、○五プラス・アルファといふものが何か出さうだといふことは大体想像がつくだらうと思ふのであります。その場合に国鉄自体として、公共企業体として何と割増しができるのじやないか。例えば石炭の単価の値下りとかいふ問題があります。若しも全般的に○五にプラス相當のものが入るといふことにきまれば一番いいことではあります。国鉄自体として賄ふことをお考えになつてゐるかどうか、それが第二点。

それから第三は、新賃金の問題が今裁定にかかつておられますが、これが近い裁定案が出ると思ひますが、どのくらい出るかわかりませんが、例えば一割とか一割五分といふやうな噂もありませんが、今回の裁定案が出ました場合には、当局としてはそれを実施する決意といひますか、それが第三点。

意といひますか、それが第三点。

○説明員(長崎憲之助君) 夏期手当の問題は、御存じのように予算には〇・五カ月分しか盛つていないのです。今日のところそれ以上何ともお答えできません。

それから支払の期日でございますが、すでに公務員は十五日に払つてしまつた。我々のほうも所定の二十三日に払いたいと思ひます。お受取りにならないかたはいたし方がありません。それから新賃金ベースのことですが、これはまだ裁定が何ともわからぬのでございましてからどういふ措置をとるかというところもちよつとお答えいたしかねます。裁定が出ればこれは私どもとしてはその裁定に従わなければならないというところは法律上明らかでありますから、これもよく御了承を願ひたいと思ひております。

○大和興一君 もう一つ。〇・五がきまつた、これは当り前な話ですが、それ以外に全然出ないというところはなと思ひます。国鉄として、はちやんと団体交渉をやるのができるのですから、それでやつて何とかなうとすれば出ても差支えないと思ひますが、それが初めから全然出ず気がなくて〇・五だけだと言ひ切つてしまわぬいでもう少し馬力をかけて頂きたい。

○説明員(長崎憲之助君) 今出した暫定予算では〇・五しか盛つておりません。

○委員長(前田謙君) それでは御質疑もないようでありますから、次に航空事業の現況に関する件を議題といたします。航空局監理部長栗沢一男君が出席いたしておりますので説明を願ひます。

○政府委員(栗沢一男君) お手許にお配りしてございます「民間航空の現状」といふものがございまして、これに基いて御説明申し上げたいと思ひます。御承知のように戦争までは相当の技術基準で発達してまいりました日本の航空も、敗戦と同時に一切の航空活動を停止、禁止されまして、航空機の生産を禁止されたわけでありまして、爾来約七年に近くいわゆる航空の空白時代があつたわけでありまして、昨年平和条約が発効と同時にその制限が解除されて、今日は御承知のように航空活動は一切自由である、こういう状況になつておるのであります。その間に、こゝにも書いてございまして、一昨年の十月から非常に變則的な、日本航空のノース・ウエストの飛行機による国内航空の運航というものが開始されて、爾来引續いて現在に至つております。この日本航空は御承知かと思ひますが、昨年からノース・ウエストによるチャーター飛行をやめまして、一切自分で飛行機を所有して運行いたしております。ただ併し遺憾ながらまだ操縦士が日本人になつておりません、現在アメリカ人による運航をいたしておりますのは甚だ残念に思つております。

順序としまして、国際航空の状況を御説明申し上げます。只今日本に乗り入れております外国の航空会社はここに書いてございまして、十一社でございます。アメリカが二社、イギリスが二社、カナダ、濠洲、フィリピン、タイ、中国、これは台湾中国でございまして、オランダ、エール・フランス、それにノールウェー、スエーデン、デンマークの共営いたしておりますSAS

の合計十一社が現在日本に乗り入れております。国際航空は御承知のように今日非常に発展してございまして外貨の節約、或いは国際交通の促進の面から、すでに実用機関になつておりますので、日本といたしましてもできるだけ速かにこれを開始したいと思ひまして、本国会にも国際航空を実施するための航空会社を設立する、それに對しまして政府が十億の出資をする、現在の日本航空会社はこれに對して營業の全部を出資をするという形の法律を提案いたしております。後ほど御審議を頂くことになると思ひますが、よろしく願ひたいと思ひ存ずる次第であります。なお、その国際航空をい

たしますにつきましても、或いは現在の日航のルートを実施いたしますといひても相當の航空機が必要なんでございます。概算いたしまして今年度だけでも航空機の資金として三十億に達する金額が必要なのであります。これらの資金獲得のために航空機を抵当に入れる動産抵当の方法が非常に要望されておまして、現在の売渡し、譲渡の担保形式では非常に不備でありまして、是非航空機を動産であるけれども抵当に入れる途を開いて欲しいという要望があつたのでありまして、航空機抵当法案を同じくこの国会に提案いたしております。この点につきましても同じく御審議を頂きたいと存ずる次第であります。

次に国内航空の事業概略でございまして、先ほど申し上げましたように日航は現在自分の所有する飛行機、これはD C四型であります、六機持ちまして、現在御承知のように福岡、東京、札幌間というものを毎日二回往復いたして

おります。これの最近の業績は、お手許にございまして資料にも書いてございしますが、大体六〇%乃至六五%の旅客利用率を見ております。国際的に申しまして六〇%を超えた程度の利用率があれば運送事業も大体ベイスの標準になつております。日航といたしましては過去において創業以来現在まで相當の、一億を超える赤字を出してあります。現在ではこの状況で進めば大体国内線としては黒字を出し得るという状況でございまして、なお、營業關係につきましてもやや詳しく書いてございまして御覽頂ければわかると思ひます。

次に、日航以外の会社のいわゆる航空事業の免許状況でございまして、これは別表、お手許にございしますが、別表にも載せております通り定期航空会社として現在日航だけ、そのほか不定期と申しておりますが、これは旅客等を積みまして、いわゆる遊覧飛行その他エア・タクシーのごときものを呼んでおります。これは現在ここにございまして四社免許をいたしております。

それからその次の紙にございまして航空機使用事業と申しますのは、下の欄の事業内容に書いてございまして非常に多く、いわゆる産業航空と申しております空中測量、写真撮影、宣伝その他の事業をいたすものでございまして、定期、不定期以外の航空機を使用して行ひます事業は一切これに全部入つております。これは現在十六社免許になつております。民間航空の現状と申しますプリントは、先月のものですが、先月の十五社と書いてございしますが、現在は十六社になつております。

次に飛行場の現状を若干申し上げたいと存じます。御承知のように戦争中日本は相當数の飛行場を作つておりました。現在いわゆる飛行場と通常称せられるものが約九十ほどございまして、そのうち五十を超える飛行場が現在アメリカの空軍その他で使つてございまして、勿論日本でも定期航空、或いは先ほど申し上げました産業航空、或いは新聞社の自家用の飛行機等がそれらうち相當の部分を共用いたしてあります。それらの細かい個所別のことにつきましては省略いたします。

なお現在の数の飛行場でも将来ローカル線等を開始いたしますためには、滑走路の状況、或いは航空通信その他の保安施設につきまして若干欠けるところがございます。それらにつきましては、なお予算要求等をいたして飛行場の整備をいたさなければなりません。そういうものが若干ございまして、それらを整備いたしまして、成るべく早く現在の日航のやつております以外のローカル線を開始いたしたいと私どもは考へておるのでございまして、次に航空保安施設でございまして、これは御承知でもございしますが、航空燈台或いは航空無線、ラジオ・ビーコンといったようなものが相當数使われております。なお現在東京で御覧になります高い建物、或いはアンテナ等にもあります赤い電気、あの明滅いたしております赤い電気も、航空障害燈と申しております。これも保安施設の一つでございまして、これらのものはここに書いてございまして、ラジオ・ビーコンが現在二十二カ所、航空燈台は大体東京以西でございしますが、二十九カ所ございまして、只今航空局の職員の手によりまして運

営いたしております。なお、そのうちでアメリカ空軍のみが使用いたすものがございまして。先方の要請で作りましてアメリカ空軍の専用いたしてございましては航空局の職員が運営いたしてございまして。防衛分担金から出します先方の資金を日本の予算に入れます、それによつて歳入を立てまして運営いたしての次第でございまして。

次に、航空通信でございますが、そのうち特に羽田にございまして国際航空通信というものが、ちよつと特別のものでございまして。御承知の通り、国際民間航空が日本に入つて参りますのに、羽田の一つ前の飛行場と羽田との間の基地連絡、或いはその飛んで参ります飛行機との無線連絡というものが航空保安上絶対に必要でございまして、これは戦争中にアメリカの施設ができておつたのでございまして。こういうものは、日本に外国法人の施設を許すことができないという建前によりまして、只今日本で買収いたしまして、航空局の手で運営いたしてございまして。なお、このほか航空通信といたしましては、御承知のように札幌或いは三沢、東京、福岡、名古屋、大阪といったような民間定期航空をいたしてございまして、全部無線の航空通信施設が備えてございまして、定期航空の安全を確保するために日夜業務に従事しております。

次に、航空交通管制の状況でございますが、これは多少御説明を要する点があると思つたのでございまして、大体只今の航空はすべて計器飛行によるのが原則でございまして、夜間でも或いは非常に曇つておりますときでも定期

航空は出発しなければならんということになります。そういう場合に必ず通らなければならぬ航空路というものを指定してございまして。ここにその地図を持つて参りましたが、この幅をとつて線を書いてございましてのが航空路でございまして。相当な幅、十マイルでございまして。この幅だけに航空を限定いたしまして、而もその交叉点或いは屈曲いたしまして要所々々にすべてラジオ・ビーコン、その他の施設をつけてございまして、この航空路を飛べば大体飛行機は現在安全に飛べるといふ建前になつてございまして。但し、今御覧になりましては、一定の幅をとつてございまして。現在日本の空に相当の軍用機と民間機が無数に飛んでございまして。それらにこの航空路を秩序立つて安全に飛ぶためには、やはり空におきまして道路にありましてよりな交通統制というものが必要でございまして。例えば上り便は必ず千フィート、二千フィートという偶数の高さを飛び、下り便は千五百フィート、二千五百フィートという奇数の高さを飛ばなければならぬ。スピードについても、雲の中で追越して追突するやうなことは避けなければならぬ。こういうやうな関係がございまして、すべて日本の空間を或る範囲に分割いたしまして、その範囲内の航空機の情勢は、地上のレーダー、或いは無線によりまして全部一カ所でコントロールいたしてございまして。なお飛行場等につきましては、非常に頻りに発着がございまして、これにつきましても、待機中の航空機の動静、或いは発着の順位その他につきまして、飛行場の係官が管制いたしてございまして。それらの事務を航空交通管

制と称しております。現在は、その管制業務によりまして、この日本の空間全部がコントロールされてゐるわけでございまして。それが只今、戦争以後、米軍の軍用機が飛んで参りまして、アメリカの管制によつて航空交通管制が行われてゐるわけでございまして。日米間の協定によりまして、成るべく早く日本の空は日本人の管制官で交通管制を行つて、只今この交通管制官の要員を訓練中とございまして、早ければ来年くらいには日本人の手によつて交通管制が行われるという見込を持つて只今進めております。今年度予算にもこれが訓練要員の要求を提出いたしてございまして。現在のところアメリカ人によりまして交通管制をいたしてゐる状況では、緊急の場合にもパイロットは英語を話さなければ非常に危険であるといふやうな不便がございまして、速かに日本人による交通管制に移したいと念願いたしてゐる次第でございまして。

次に、航空機のパイロット、その他乗組員の現状でございまして。現在は、定期運送用の操縦士が三十二名、上級事業用操縦士が一名、事業用及び自家用操縦士が百五十五名、航空士、通信士等の資格をとつた者が百七十八名といふ現状になつております。すべてこれは航空法によりまして、試験を通つた者でなければこの業務に従事できないという規定になつております。

次に、登録航空機の現状でございまして。現在ここに書いてございまして、飛行機で単発機が四十四機、双発機が八機、四発機が六機、回転翼航空機とございましてはヘリコプターでございまして。これが十機、それからグライダーが五十四機、これだけのものが登録した飛行機でございまして、そのうち、次に書いてある飛行機九機、ヘリコプターが二機、グライダー十七機、計二十八機はまだ耐空証明を受けておりません。これは実施中の航空機でございまして。

次に、国際航空関係でございまして、これは御承知の通り、国際民間航空条約というものがございまして、各国とも相互に乗り入れをする場合には、航空協定を締結して相互に許可を得て乗り入れるということになつてございまして、只今の航空協定の状況を申し上げますと、アメリカとイギリスはすでに航空協定を締結いたしまして、国会の御承認を得て現在実施いたしてございまして。それからスウェーデン、デンマーク、ノルウェー、オランダ、タイ、この五カ国は、協定の案文は、相互に同意をいたしまして調印いたしました、本国会に御承認を得べく提出準備中とございまして。なおそのほかにもフランス或いはカナダ、台湾、フィリピン、南米といふやうな、日本がこれから乗り入れたいと希望してゐる国々とは、それ、今後航空双務協定を締結いたさなければならぬといふことになつてゐるわけでございまして。

大体以上で、非常に概略でございまして、我が国の民間航空の現状を御説明申し上げました。なお資料には、そのあとに世界の航空事情といふのが書いてございまして。大体各国とも特に国際航空には政府が百%出資、或いは相当の補助金を以ちましてこれをバックアップしてゐるという状況が書いてございまして。これは御参考をいたして頂ければ結構と存じます。非常に概略でございましてが説明を終ります。

○委員長(前田種君) 御質問がございましたが、航空交通管制要員を訓練中といふことですが、これは今までの日本では間に合はぬわけですか。特に訓練を理由とするのはどういふことですか。

○政府委員(澤沢一男君) ちよつと御説明を落しました、実は日本では戦前は航空交通管制というものはやつておらなかつた、それで仕事として新しい仕事であります、相当無線機等を使つて行つてございまして、すべて要するに、ラジオを使つてやる、或いは航空の知識もなければいけませんし、氣象状況の知識もなければいけませんといふやうな関係で、やはり従前のパイロット、その他をそのまま使えないといふために訓練をいたすわけでありまして。

○大倉精一君 軍関係でもやつていなかったわけですか。

○政府委員(澤沢一男君) やつていません。

○委員長(前田種君) 他に御質問がございませぬか。他に御質問がなければ、本日はこれにて散会いたします。

五月三十日本委員会に左の事件を付託された

一、鹿屋、野里間鉄道路線変更に関する諸願(第二二二号)

一、鹿児島大隅地区に測候機関設置の諸願(第一三三三)

一、地方鉄道軌道整備法制定に関する諸願(第九七号)

一、参宮線鉄道延長に関する陳情

五月三十日本委員会に左の事件を付託された

一、鹿屋、野里間鉄道路線変更に関する諸願(第二二二号)

一、鹿児島大隅地区に測候機関設置の諸願(第一三三三)

一、地方鉄道軌道整備法制定に関する諸願(第九七号)

一、参宮線鉄道延長に関する陳情

五月三十日本委員会に左の事件を付託された

一、鹿屋、野里間鉄道路線変更に関する諸願(第二二二号)

一、鹿児島大隅地区に測候機関設置の諸願(第一三三三)

一、地方鉄道軌道整備法制定に関する諸願(第九七号)

一、参宮線鉄道延長に関する陳情

(第一号)

一、浦安駅舎移転反対に関する陳情
(第一三三号)

第二二号 昭和二十八年五月二十日
受理
鹿屋、野里両駅間鉄道線變更に関する請願

請願者 鹿屋島県鹿屋市長 児島静男外一名

紹介議員 西郷吉之助君

国鉄大隅吉江線の沿線に位置する鹿屋市は、大隅地方唯一の政治、経済ならびに文化、交通の中心都市であるが、現在の鉄道は大隅鉄道当時のままで文化的な考慮は全然払われておらず、鹿屋駅より野里駅に通ずる四、七キロは、郊外へき地に敷設されており、一般交通の利便を欠き、都市計画樹立の観点からしてまた保安隊の駐とんとする今日中心地域を經由し元海軍航空しよう引込線路敷を利用し野里駅に通ずるよう変更することが緊要の問題となつてゐるから、本線鹿屋、野里両駅間の線路を變更されるよう措置せられたいとの請願。

第二三三号 昭和二十八年五月二十日

受理

鹿屋島県大隅地区に測候機関設置の請願

請願者 鹿屋島県鹿屋市長 児島静男外一名

紹介議員 西郷吉之助君

大隅半島は拡大な耕地面積と豊富な森林資源を有しているが、土壌がシラス地帯のため毎年風水害を受け開発の遅れる原因となつてゐる。将来は電源開発およびかん水のため急を要するダム設置、また亜熱帯地域に適応する農

耕上の改善策等幾多の懸案があるが、この時に当り災害防止に不可欠の測候機関を早急に大隅地区に設置せられたいとの請願。

第九七号 昭和二十八年五月二十一日受理

地方鉄道軌道整備法制定に関する請願

請願者 長野県議會議長 片桐知延

紹介議員 羽生 三七君

全国私鉄十数社は、経営不振のため休、廃止のやむを得ない窮状にたつたつてゐるから、前国会において制定を見なかつた地方鉄道軌道整備法案を、今国会にせむと制定せられるよう格段の配慮を得たいとの請願。

第二二二号 昭和二十八年五月二十日受理

参宮線鉄道延長に関する陳情

陳情者 三重県志摩郡神明村長 小崎升三郎外五名

国鉄参宮線は、現在鳥羽駅が終点となり三重交通株式会社志摩線へ乗継ぎ軌道連絡を行つてゐるが、最近の輸送状況を見ると輸送力も不十分で将来の志摩地区への観光誘致および物産の輸送上遺憾な点があるから、志摩線を国鉄に一元化し円滑なる輸送管理と本線を賢島まで延長するよう取り計らわれたいとの陳情。

第一三三三号 昭和二十八年五月二十二日受理

浦安駅舎移転反対に関する陳情

陳情者 鳥取県東伯郡八橋町長 中井光蔵外一名

山陰線浦安駅は、元東八橋駅を昭和十四年十二月改称したものであり、

この駅名改称を契機として同駅舎を南側に移転変更することを浦安町外関係部から請願してある由であるが、万一これが移転せられるときは、現在の駅前各種建物の移転は商工業者千余人の死活問題であるばかりでなく、移転候補地は全部耕作地であるため農家の経済および食糧供給に重大な影響を及ぼす等有形無形の一大脅威を与えるものであるから、本駅舎を現在のままとせられたいとの陳情。

六月六日本委員会に左の事件を付託された

一、国鉄森本自動車営業所の金沢駅前移転に関する請願(第一五一号)
一、若手県夏井村内の国鉄バス運行延長に関する請願(第二六一号)
一、国鉄職員議員兼職に関する陳情(第三六六号)

第一五一号 昭和二十八年五月二十三日受理

国鉄森本自動車営業所の金沢駅前移転に関する請願

請願者 石川県河北郡森本村国鉄労働組合古屋地方本部 中部自動車支部森本自動車分会内 田村文雄 成瀬 幡治君 大和 與一君

紹介議員 成瀬 幡治君 大和 與一君

国鉄金沢駅の改築に当り国鉄バスの発着駐車場が現在の位置から道路を百メートルも距てた辺地へ移される由であるが改築工事の設計に当つては、既設現存の重要な営業設備を考慮されたとともに現国鉄森本自動車営業所を金沢駅前へ移転せられたいとの請願。

第二六一号 昭和二十八年五月二十八日受理

岩手県夏井村内の国鉄バス運行延長に関する請願

請願者 岩手県九戸郡夏井村長 小田米吉外一名

紹介議員 川村 松助君

さきに岩手県大川目、夏井駅間の運行バスを夏井までの延長方を陳情してゐたが、この度路線の整備完了により、地方民の受ける交通上、経済的、文化的利益のため、すみやかに夏井村川代、大野村分岐点まで延長せられたいとの請願。

第三六六号 昭和二十八年五月二十八日受理

国鉄職員議員兼職に関する陳情

陳情者 新潟県新潟市議會議長 石川弥太郎

新潟県新潟市は、真日本における有数な鉄道の要衝に当り、国鉄業務機関は二十指を数え、従事する当市在住の国鉄職員数は約三千名であり、その数においては当市で一般給与所得者の約半数を占め、市民税においては昨年度の徴収額千三百余万円に昇り、更に固定資産税を含めると倍加することは当然で、実に国鉄職員が存在価値は人口的に財政的にも重大な役割をなしているが、現在日本国鉄法により国鉄職員は市会議員の兼職が禁じられてゐるため市の発展に寄与できないから、兼職のできるよう日本国鉄法を早急に改正せられたいとの陳情。

六月十三日本委員会に左の事件を付託された
一、準人、古江両駅間鉄道敷設に関する請願(第四九二号)

第四九二号 昭和二十八年六月五日受理

準人、古江両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 鹿屋島県鹿屋市長 児島静男

紹介議員 西郷吉之助君

日豊線準人駅から古江線古江駅を接続する鉄道の敷設は、南九州特定地域総合開発計画の先驅として実施しなければならぬ絶対的要件であるから、すみやかにこれを敷設するよう是非二十八年度予算に編成せられたいとの請願。

六月十六日予備審査のため、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

木船再保険法

(この法律の目的)

第一条 この法律は、政府が、木船相互保険組合(船主相互保険組合法(昭和二十五年法律第七十七号)第二条第二項に定める木船相互保険組合をいう。以下「組合」という。)が同法の規定による保険事業によつてその組合員に対して負う保険責任を再保険し、もつて組合の健全な経営を確保することを目的とする。

(再保険)

第二条 政府は、組合が船主相互保険組合法の規定による保険事業によつてその組合員に対して負う保険責任を再保険するものとする。

(再保険関係の成立)

第三条 政府と組合との間の再保険関係は、組合とその組合員との間の保険関係の成立により、その成立の時に於いて、成立する。

(再保険金額)

第四条 再保険金額は、保険金額の百分の七十とする。

(再保険料率)

第五条 再保険料率は、組合の保険料率に政令で定める割合を乗じたものとす。

2 前項の割合は、すべての組合の保険料の合計額から組合の通常の事務費の合計額を控除した額とすべての組合の保険料の合計額との割合を基準として定める。

(政府の支払うべき再保険金の金額)
第六条 政府が支払うべき再保険金の金額は、組合が支払うべき保険金の金額の百分の七十とする。

(再保険料の分割納付)

第七条 政府は、組合が、当該組合の定款で定めるところにより組合員から保険料を分割して徴収するときは、その徴収する当該保険料に付するよう再保険料を分割して納付させてもよい。

(再保険料の払い戻し)

第八条 政府は、組合が、その組合の定款で定めるところにより保険料の払い戻しをしたときは、政令で定めるところにより、その組合に対し、再保険料の一部を払い戻すことができる。

(保険関係に関する事項の通知)

第九条 組合は、その組合員との間に保険関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、当該保険関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を生じたときも、同様とする。

(保険事故発生時の通知)

第十条 組合は、組合が負担した危険の発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。

(再保険の免責)

第十一条 左の場合には、政府は、再保険金の全部又は一部につき支払の責を免れる。

一 組合が法令又は定款に違反して保険金を支払つたとき。
二 組合が損害額を不当に認定して保険金を支払つたとき。
三 組合が不正の目的をもつて、前二条の規定による通知を怠り、又は虚偽の通知をしたとき。

(組合が委任等により取得した権利)
第十二条 政府が組合に対して再保険金を支払おうとする場合において、組合が当該保険関係に係る委託又は代位により取得した権利があるときは、運輸大臣は、その一切の権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。

第十三条 再保険金の支払を受けた組合は、当該保険関係に係る委託又は代位により取得した権利を行使した場合には、その行使によつて得た金額から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)

第十四条 運輸大臣は、この法律に規定する再保険事業の健全な経営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。

(検査等)

第十五条 運輸大臣は、この法律に規定する再保険事業の健全な経営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係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、関係人にこれを呈示しなければならない。
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。

(再保険事業に関する事務費の繰入)
第十六条 政府は、この法律に規定する再保険事業の業務の執行に要する経費に相当する金額を、毎会計年度、予算で定めるところにより一般会計から木船再保険特別会計に繰り入れるものとする。

(短期時効)

第十七条 再保険金の支払の義務及び再保険料の払い戻しの義務は二年、再保険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)

第十八条 組合は、再保険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、木船再保険審査会の審査を経て裁決する。

3 第一項の審査の請求は、時効の中断に関しては、裁判上の請求とみなす。

(木船再保険審査会)

第十九条 運輸省に、木船再保険審査会を置く。

2 木船再保険審査会は、前条第二項の規定によりその権限に属する事項を処理する。

第二十条 木船再保険審査会は、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 大蔵省の職員 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、木船再保険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)
第二十一条 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 第十四条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 第十五条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、昭和二十八年八月一日から施行する。

2 この法律の施行の際現に組合とその組合員との間に保険関係が存する場合、この法律の施行により、当該保険関係に関する政府と組合との間の再保険関係が、この法律の施行の日に成立するものとする。

3 前項の規定により成立した再保険関係に係る再保険料は、当該再保険関係に係る組合とその組合員との間の保険関係に係る保険料のうち、再保険関係の成立の日前の期間に係るものに対応する再保険料を含まないものとする。

4 組合は、附則第二項の規定により政府と組合との間に再保険関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、当該保険関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を生じたときも、同様とする。

5 第十一条(同条第三号の場合に限る。)の規定は、前項の規定による通知に關して準用する。

6 木船保険法(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。

7 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。

第五号第九号ノ六の次に次の一号を加える。

九ノ七 木船相互保険組合ノ発
スル証書、帳簿

8 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。

十五の四 木船相互保険組合の設立を認可し、及び木船再保

木船再保険審査会

運輸大臣の諮問に應じ木船再保険法昭和二十八年法律第 号（第十八条第二項に規定する審査を行うこと）

9 船主相互保険組合法の一部を次のように改正する。

第十二条第二項中「百隻以上」を「百隻以上（木船相互保険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、木船相互保険組合について前項の保険金の削減の認可をする場合には、保険金の削減によつて、木船相互保険組合が組合員に対して支払う保険金の額が政府から支払を受ける再保険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 大蔵大臣は、第十六条第二項第三号に掲げる書類に定めた事項のうち保険料に関する事項（木船相互保険組合に関するものに限る。）について、同条第四項の規定により変更の認可をし、又は第五十一條の規定により変更の命令をしようとする。

昭和二十八年七月一日印刷

險事業を行うこと。

第二十三條第一項第七号を次のように改める。

七 木船相互保険組合の設立の認可及び木船再保険事業に関すること。

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。

きは、あらかじめ、運輸大臣に協議しなければならない。

六月十七日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、臨時船舶建造調整法案

臨時船舶建造調整法案

臨時船舶建造調整法案

（目的）

第一条 この法律は、臨時に船舶の建造についての調整を行い、もつてわが国の国際海運の健全な発展に資することを目的とする。

（建造の許可）

第二条 造船事業者が、総トン数五百トン以上又は長さ五十メートル以上の鋼製の船舶であつて、船舶安全法（昭和八年法律第十一号）の規定により遠洋区域又は近海区域の航行区域を定めることのできる構造を有するもののうち政令で定めるものの建造（政令で定める重要な改造を含む。以下同じ。）をしようとするときは、その建造の着手前に運輸大臣の許可を受けなければならない。

昭和二十八年七月二日発行

（許可の基準）

第三条 運輸大臣は、前条の許可の申請が、左の各号に掲げる基準に適合すると認めるときは、同条の許可をしなければならない。

一 当該船舶の建造によつてわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと。

二 当該船舶を建造する造船事業者が、その船舶の建造に必要な技術及び設備を有していること。

2 前項第一号に掲げる基準の適用は、その判断の基礎となる事項につき、運輸大臣が海運造船合理化審議会にはかり、その意見を尊重して決定し、これに従つてしなければならない。

3 前項の規定により運輸大臣が決定した事項は、告示しなければならない。

（許可事項の変更）

第四条 第二条の許可を受けた者が、当該許可に係る船舶の設計のうち運輸省令で定める事項につき変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 前条の規定は、前項の承認をする場合に準用する。

（不服の申立）

第五条 この法律の規定による運輸大臣の処分に関して不服のある者は、運輸大臣に対し、不服の申立をすることができる。

（職権）

第六条 運輸大臣は、前条の不服の申立を受理したときは、その不服の申立をした者に対し、相当な期間を置いて予告をした上、公開による職権を行わなければならない。

2 前項の予告においては、職権の期日、場所及び事案の内容を示さなければならない。

3 職権に際しては、不服の申立をした者及び利害関係人に対し、当該事案について証拠を提出し、及び意見を述べる機会を与えなければならない。

4 運輸大臣は、前項の職権を行つた後、文書をもつて決定をし、その旨を不服の申立をした者に送付しなければならない。

（罰則）

第七条 第二条の規定による許可を受けず、船舶の建造に着手した者は、一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 第四条の規定による承認を受けず、変更部分の工事に着手した者は、六月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第八条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関して、前条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、同条の罰金刑を科する。

附則

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して三十日をこえない範囲内において政令で定める。

2 この法律は、昭和三十三年三月三十一日限り効力を失う。

3 第二条の規定は、この法律の施行の際現に建造に着手している船舶については、適用しない。

4 臨時船舶管理法（昭和十二年法律第九十三号）は、廃止する。

5 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。

第四條第一項第十六号を次のように改める。

十六 船舶の製造及び改造を許可すること。

6 漁船法（昭和二十五年法律第七十八号）の一部を次のように改正する。

第八条を次のように改める。

第八条 削除

参議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局