

第十三部 第十六回 參議院運輸委員會會議錄

(第十二部)

国第
十六
会回

參議院運輸委員會會議錄

第四号

昭和二十八年六月三十日(火曜日)午前

十時四十一分開会

六月二十九日委員重盛源治君辞任につき、その補欠として吉田法晴君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 理事 委員
前田 入交 太藏君

説明員
運輸省鉄道監督
局国有鉄道部長 細田
本日の会議に付した事件
○理事の補欠選任の件
○運輸一般事情に関する調査の
(九州方面の災害状況に関する調査の
○海上衝突予防法案(内閣提出)
○海事代理士法の一部を改正する法律案(内閣提出)

補欠として、重盛君を再び理事に指名いたしました。
吉藏君
○委員長(前田穰君) 次に、運輸一般事情に関する調査を議題といたします。
す。
○政府委員(森井玄剛君) 今回の九州方面の災害状況について、政府から御説明をお願いいたします。
单に開港場日(一月三日)、大通港等へ

なお海上保安庁関係といたしましては、すでに門司の保安本部から遠賀川、筑後川その他九つの主要な河川の河口に十一隻の巡視船が配置されおりまし、神戸から大羽巡視船「くまの」を、救恤品を積んで昨日現場に派遣されました状況でございまます。

それから港湾関係につきましては、倉庫その他の荷役設備は被害が殆んどないようですがございますが、労務者が相当の災害を受けておりますので、荷役勞

してヤツア島の北東方面に、中心地點の最大風速五十五メートル、九百五十四ミリバールの台風が現われて、本土に向つて進んでおるようですが、これは七月四日頃の見込になるようですがござりますけれども、その到達地点その他につきましては、只今のところ不明でございます。

○政府委員(植田純一君) 鉄道関係の被害状況につきまして概略御説明申上げます。

なお海上保安庁関係いたしましては、すでに門司の保安本部から遠賀川、筑後川その他九つの主要な河川の河口に十一隻の巡視船が配置されおりまし、神戸から大羽巡視船「くまの」を、救恤品を積んで昨日現場に派遣されました状況でござります。
それから港湾関係につきましては、倉庫その他の荷役設備は被害が殆んどないようござりますが、労務者が相当の災害を受けておりますので、荷役労力といたしましては、約三割くらいの程度しかできないのじやないかといふ見通しでござります。
次に、航空関係いたしましては、現在のところ飛行場は平常通り使用可能のようござります。日本航空では早速従来二往復の便を倍の四往復にいたしまして、サービスをいたしております。救援品の輸送につきましては、無料を以てこれに当り得るような途が開けておるのでござります。又小型の飛行機は若干ございまして、それそれを要望がございました場合にはそれに応じ得るだけの準備を整っております。
以上大体の状況でございますが、なお氣象の関係で御参考までに申上げておきますと、今朝の雨量は大体六百ミリくらいの雨量でござりますて、これは東京の一年の雨量が千五百六十ミリ、全国平均が千六百ミリ、福岡が千五百八十九ミリとなつておりますして、大体、一年の三分の一を一日乃至二日の間に降つたような計算になるような状況でござります。あとに引続きま

してヤツア島の北東方面に、中心地點の最大風速五十五メートル、九百五十四ミリバールの台風が現われて、本土に向つて進んでおるようでござりますが、これは七月四日頃の見込になるようござりますけれども、その到達地点その他につきましては、只今のところ不明でござります。

○政府委員(植田純一君) 鉄道関係の被害状況につきまして概略御説明申上げます。

先ず国鉄の関係でござりますが、お手許にお配りしております資料によりまして、山陽本線は昨日十三時に下関まで開通いたしております。次に閘門トンネルでありますか、閘門トンネルは二十八日の正午過ぎ、浸水が著しいために、排水要員を引揚げたのであります。全線海底部分が約四キロござりますが、このうち約二キロが全部満水したような状況であります。それで排水ポンプを以もまして四六時中排水に着手いたしておりますが、約十万立方米の水を排出するだけ約一週間を要するという見込であります。問題はこの排水後どういふような状態になつておるか、いろ／＼の土砂の堆積状況等を見てみませんと、はつきりした復旧対策は立たないようであります。又電気施設或いは信号、保安施設等を当然やられておるわけであります。そういうような排水をいたしまして、そのあとどの状況を見極めませんと、この開通の見込も的確に立てにくないのであります。が、一応開通見込を七月十五日とい

う目標を立てまして、鋭意開通に努力するつもりでございます。この開通日標の七月十五日は、排水後約一週間余りといふまあ一応の目標でござります。勿論極力それを短縮するよう努力するつもりでございます。

次に、鹿児島本線でございますが、門司、小倉附近の水害で、門司、小倉間も不通であつたのであります。これは開通いたしまして、鹿児島本線は、これは開通いたしまして、鹿児島本線の大好きな不通個所は、遠賀川の橋梁附近が先づ挙げられるのであります。これは、遠賀川の氾濫も逐次減水しかかつておるようですが、なおもう少し減水して見せんと、橋脚がどういふらな状態になつておるか、的確な見当がまだついておりません。ここに「鹿児島本線七月五日の見込」と書いてござりますが、これも、水がもう少し減水しまして、橋の状態を的確に調べないとわかりませんが、それほど大きな支障がないという前提で、大体七月の五日という見込を立てておるわけあります。なお、久留米の南のほうの船小屋、瀬高間の区間におきましては、矢部川といふ川がございますが、その橋梁の橋脚が沈下いたしました。これも目下不通でございます。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

しました。門司港、小倉間が不通であります。これは開通いたしまして、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしております。二十九日、三十日と動かしながら、博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしてあります。一日からは毎日一往復、朝、下関を出まして、博多を午後立つて、又下関に戻つて来る。毎日一往復、一列車、接続いたします。ようやく動かしてあります。又鹿児島と、門司、小倉方面との連絡のために、鹿児島本線がまだ開通いたしませんので、幸い日豊線が開通いたしましたので、日豊線廻りの急行を臨時に仕立てて、鹿児島方面との連絡を図つております。

貨物につきましては、九州方面行の操作地で抑留しておりますところの貨物が、広島、岡山その他途中駅にとまります。車が約千三百両となつております。この矢部川の区域を除きまして、幸うじて鹿児島本線は、その他の区間は漸くよくなつております。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、佐賀、肥前山口間が目下不通であります。肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

又罹災者応急建築材料につきましては、これ又五割引で七月十一日まで実施する。鉄道といたしましては、手配をいたしております。なお、その他国鐵といたしましては、対策本部を設置いたしまして、いろいろと集まつて参りましたところの状況に応じます。この輸送対策といたしましては、下関と博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしながら、又現地におきましては、西部給水車と博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしてあります。一日からは毎日一往復、朝、下関を出まして、博多を午後立つて、又下関に戻つて来る。毎日一往復、一列車、接続いたします。ようやく動かしてあります。又鹿児島と、門司、小倉方面との連絡のために、鹿児島本線がまだ開通いたしませんので、幸い日豊線が開通いたしましたので、日豊線廻りの急行を臨時に仕立てて、鹿児島方面との連絡を図つております。

貨物につきましては、九州方面行の操作地で抑留しておりますところの貨物が、広島、岡山その他途中駅にとまります。車が約千三百両となつております。この矢部川の区域を除きまして、幸うじて鹿児島本線は、その他の区間は漸くよくなつております。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、佐賀、肥前山口間が目下不通であります。肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

又罹災者応急建築材料につきましては、これ又五割引で七月十一日まで実施する。鉄道といたしましては、手配をいたしております。なお、その他国鐵といたしましては、対策本部を設置いたしまして、いろいろと集まつて参りましたところの状況に応じます。この輸送対策といたしましては、下関と博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしてあります。一日からは毎日一往復、朝、下関を出まして、博多を午後立つて、又下関に戻つて来る。毎日一往復、一列車、接続いたします。ようやく動かしてあります。又鹿児島と、門司、小倉方面との連絡のために、鹿児島本線がまだ開通いたしませんので、幸い日豊線が開通いたしましたので、日豊線廻りの急行を臨時に仕立てて、鹿児島方面との連絡を図つております。

貨物につきましては、九州方面行の操作地で抑留しておりますところの貨物が、広島、岡山その他途中駅にとまります。車が約千三百両となつております。この矢部川の区域を除きまして、幸うじて鹿児島本線は、その他の区間は漸くよくなつております。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、佐賀、肥前山口間が目下不通であります。肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

又罹災者応急建築材料につきましては、これ又五割引で七月十一日まで実施する。鉄道といたしましては、手配をいたしております。なお、その他国鐵といたしましては、対策本部を設置いたしまして、いろいろと集まつて参りましたところの状況に応じます。この輸送対策といたしましては、下関と博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしてあります。一日からは毎日一往復、朝、下関を出まして、博多を午後立つて、又下関に戻つて来る。毎日一往復、一列車、接続いたします。ようやく動かしてあります。又鹿児島と、門司、小倉方面との連絡のために、鹿児島本線がまだ開通いたしませんので、幸い日豊線が開通いたしましたので、日豊線廻りの急行を臨時に仕立てて、鹿児島方面との連絡を図つております。

貨物につきましては、九州方面行の操作地で抑留しておりますところの貨物が、広島、岡山その他途中駅にとまります。車が約千三百両となつております。この矢部川の区域を除きまして、幸うじて鹿児島本線は、その他の区間は漸くよくなつております。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、佐賀、肥前山口間が目下不通であります。肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

又罹災者応急建築材料につきましては、これ又五割引で七月十一日まで実施する。鉄道といたしましては、手配をいたしております。なお、その他国鐵といたしましては、対策本部を設置いたしまして、いろいろと集まつて参りましたところの状況に応じます。この輸送対策といたしましては、下関と博多とを結ぶために、臨時に鹿寿丸といふ、これは鉄道の船でございますが、これを下関、博多間に動かしてあります。二十九日、三十日と動かしてあります。一日からは毎日一往復、朝、下関を出まして、博多を午後立つて、又下関に戻つて来る。毎日一往復、一列車、接続いたします。ようやく動かしてあります。又鹿児島と、門司、小倉方面との連絡のために、鹿児島本線がまだ開通いたしませんので、幸い日豊線が開通いたしましたので、日豊線廻りの急行を臨時に仕立てて、鹿児島方面との連絡を図つております。

貨物につきましては、九州方面行の操作地で抑留しておりますところの貨物が、広島、岡山その他途中駅にとまります。車が約千三百両となつております。この矢部川の区域を除きまして、幸うじて鹿児島本線は、その他の区間は漸くよくなつております。

それから長崎本線でありますが、島橋、佐賀間が漸く開通いたしまして、佐賀、肥前山口間が目下不通であります。肥前山口から長崎までは漸く運転可能になつております。これは七月一日開通の見込でございます。日本豊本線は六月の二十九日開通いた

○政府委員(植田純一君) 勿論、何と申しますか、九州の幹線の一日も早い開通、本州との連絡ということを重点に置いておるわけあります。先ほど御説明申上げましたように、各幹線の開通見込をいち早く立てまして、実は山陽本線の開通、幸いにいたしましたが、下関まで開通いたしましたが、この山陽本線の状況如何によりましては、九州との連絡の経路等につきまして、又別の考え方をしなければならぬ、かような状況でもありますので、各幹線の開通見込をとにかく早く立てて、又その開通を促進するということに勿論重点を置いております。この幹線の開通見込から見ますと、やはりこのネックの閑門トンネルがどうも一番遅くなるといふような状況になつております。従いまして、閑門トンネルの開通といふことにつきましては、先ほど御説明申上げましたが、一応十五日の見込でござりますが、極力閑門トンネルの開通を早くするといふふうに努力したいと、かように考えておる次第でござります。本線の開通と進歩状況を睨み合せまして、この閑門トンネルの不通の期間の対策といふものを検討いたしております次第でござります。

○委員長(前田穣君) ほかにありますか。

○政府委員(植田純一君) これはポンプの能力といたしまして、八台で極力排水をやる。勿論よそからのポンプの

○政府委員(植田純一君) 勿論もいたしまして、極力排水を早くするといふ建前であります。ポンプも排水の過程におきましていろいろと故障を起きたるといふようなことを予想されますので、少くともフルに動員できますところのポンプの全能力を挙げて排水に努める。私ども現地並びに実際のポンプの配置、使用方法等につきましてよく存じないのであります

が、必ずしもそらくさんポンプがあつたからといって必ずしもポンプが一回には使えないような状況だといふふうに聞いております。大体まあフルに八台を四六時中使う、そのための相当の予備のポンプも用意いたしまして、そして大体一週間近く排水にかかる、こうふういう前提で考えておるわけあります。勿論その排水後の状況によりまして、この開通の見込といふものを的確に立てまして、これよりも極力早くすることを希つておるわけなりませんが、その中の状況如何によりましては、或いは又改めて見込を立て直さなければならんといふなことも考えられるのではないかと、かようしてお考えております。

○委員長(前田穣君) もう一言お伺いしますが、閑門隧道をほかにして、幹線で目下不通になつておる所は還賀川の所と、それから船小屋、瀬高間、この二ヵ所だけで、山陽本線は全部開通しておりますわけでござりますか。

○政府委員(植田純一君) 山陽本線は十五日といふことでござりますが、十

八台にやがてなるといふことになつておりますが。

○政府委員(植田純一君) これはポンプの能力といたしまして、八台で極力排水をやる。勿論よそからのポンプの

○大和興一君 この事態で職員が非常勤としておつても、とてもそんなことをかまつておれんから、それで今取

りあらず復旧に全力を挙げておるわけです。そこでそれを道府にありますから、そういうことについて

とおりしておつても、とてもそんなことをかまつておれんから、それで今取

りあらず復旧に全力を挙げておるわけです。そこでそれを道府にありますから、そういうことについて

處頂きたいと思ひます。今のそれに対するおつき返事しておいて頂きた

い。

○政府委員(植田純一君) 十分その点は当局に申し伝えます。

○東隆君 私は災害のたびに一応考

るのですが、今回の場合は交通関係その他が非常に打撃を受けて、明治の初め

であります。勿論その排水後の状況によりまして、この開通の見込といふもの

を的確に立てまして、これよりも極力早くすることを希つておるわけ

ではありませんが、その中の状況如何によりましては、或いは又改めて見込を立てるべきであることを希望しておるわけ

であります。それで昨年

の例の十勝沖の震災の場合にやはりこ

うものは大分遅れておるのではない

か、こう思つております。それで昨年

の例の十勝沖の震災の場合にやはりこ

うものが非常に遅れておるわけ

であります。それで昨年

の例の十勝沖の震災の場合にやはりこ

うものは非常に遅れておるわけ

であります。それで

のまま取り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、その主なる相違点を挙げると次の通りであります。

第一は、水上にある水上航空機が衝突予防に関する規定として遵守すべき燈火又は形態の表示、信号、航法その他の運航に準じて新に規定したことであります。

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ます。

第三は、停泊中の船舶は、昼間、一定の形態を掲げるべきことを新たに規定したことであります。

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

第五は、一般船舶と漁撈中の船舶の間の航法に関する規定を改めることであります。

最後は、操舵号令に関する新たに規定したことであります。

なお、この国際規則の受諾に關しましては、同国際會議の主催國たる英國政府から再三の要請がありますので、本法律案が国会の可決を経た後、速かにその手続をとる所存であります。

以上簡単であります。この法律案を提案する理由を御説明申上げます。

何とぞ慎重御審議の上、速かに御可決を願います。御異議ありませんか。

○委員長(前田穣君) 質疑は次に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今から海事代理士法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申上げます。

この法律案は、次の二点について現

行海事代理士法を改正しようとするものであります。

先づ第一点は、現行海事代理士法によりますと、対価を得ないでする代顧行為は、同法の適用を受けないこととなつておりますが、現実の問題として対価を得ているか、いかないかと云うことは不分明な場合があり、対価を得ない旨を主張して法の適用を免が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否とにかく法の適用を受けしめるように改めることであります。

以上簡単であります。

○委員長(前田穣君) 質疑はこれも次に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ありますから、次回に譲ります。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今提案された水先法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由を御説明申上げます。

この法律案によつて改めようとすることといたしました。なお、日本船舶海に従事している改E型船舶等を除く外航船舶と同様総トン数三百トン未満のものを、その他の船舶は當時国内航

運営を、日本船舶については、外航船舶はこととして総トン数三千トン未満のものを、それより強制水先の対象としないこととしたいたしました。なお、日本船舶について水先強制免除の資格を有する船長が運航することにより強制を免除することといたしました。なお、日本船舶される場合は、現在、内航船舶のみに五十名乃至百名程度の旅客定員を有するこれらの事業者の運ぶ旅客数は、五十名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範疇に属するのであります。一方、これらの中の事業者は運ぶ旅客定員を一千総トンを超える船舶は、優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いたしました場合に、事業者が遭難者及びその遺族より要求される賠償金、弔慰金等は莫大な額に達するのであります。従

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ひ得る途を開くためにこれらの法令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速かに御可決を別表から削ることとしたのであります。又臨時船舶管理法は、本年四月二十七日限り失効いたしましたので、同法を別表から削ることとしたのであります。

この法律案は、これまでに譲りたいと思ひます。御異議ありますか。

○委員長(前田穣君) 質疑はこれも次に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ありますから、次回に譲ります。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今提案された水先法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由を御説明申上げます。

現在我が国におきまして、海上運送法の一部を改正する法律案を議題に供します。提案理由の説明を政府からお願ひいたします。

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今提案された水先法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由を御説明申上げます。

この意見を聞くと共に、海事代理士に事務を委託する者の団体から意見を聞くことがあります。

第一は、水先を強制される船舶の範囲に関する改正であります。強制水先制度は、昭和二十五年三月一日以降、横浜、神戸、大阪、横須賀及び佐世保から見て海事代理士のみが行ひ得るものであります。

の五港において実施されておりますが、現在、外国船舶についてはすべてが、日本船舶については、外航船舶はすべて、内航船舶は総トン数五百トン以上のものが強制水先の対象とされています。併しこれらの船舶のうちには、強制水先制度実施後の実情に鑑み、必ずしも水先を強制する必要がありますと認められる比較的小型の船舶も含まれており、又水先の業務に使用する水先艇その他の施設も現在の業務量に比べ未だ十分とは申されない状況にありますので、実情に即するよう

に水先を強制される船舶の範囲を改めることにより、船舶の運航率の増進と水先業務の円滑な遂行を図る必要があると認められます。従いましては、外航船舶に対する強制水先の対象としないと認められたのであります。

即ち、右のような現状に即応する措置といましては、外航船舶については、実際上水先が必要としないと認められます。

この法律案によつて改めようとすることといたしました。なお、日本船舶について水先強制免除の資格を有する船長が運航することにより強制を免除されることといたしました。なお、日本船舶が運航することにより強制を免除されることといたしました。なお、日本船舶について水先強制免除の資格を有する船長が運航することにより強制を免除されることといたしました。なお、日本船舶

の五港において実施されておりますが、現在、外航船舶については、水先の乗下船が現在の水先区の区域外で行われてゐる事実に鑑み、水先区の区域

を拡大しようとしたものであります。

○委員長(前田穣君) 質疑は次回に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今提案された水先法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由を御説明申上げます。

現在我が国におきまして、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範疇に属するのであります。一方、これらの事業者の運ぶ旅客定員を有する船舶につきましては、優に五百名

以上の船隻を例にとって見ましても、

五千名乃至百名程度の旅客定員を有する船舶につきましては、一千総トンを超える船舶は、優に五百名を超える旅客定員を有しております。従いまして、一旦、これらの船舶について海難が発生いたしました場合に、事業者が遭難者及びその遺族より要求される賠償金、弔慰金等は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らあります。

申せないのであります。

このよ

うな

状況

は、

たる

事

態

に

立

ち

至

る

處

も

少

く

な

か

な

が

あ

る

と

思

う

で

あ

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

考

え

る

と

</div

りまして、即ち、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はせることといたしております。

又現在の日本航空株式会社は、株主総会の特別決議があつたときは、本会社に當業全部を出資し、本会社にその権利義務を承継して解散することを定めましたが、その際における現在の日本航空株式会社の資産については臨時

に運輸省に置く評価審査会の公正な評価によつて本会社に引継ぐようになつました。その他、本会社設立の際の政府出資分等に対する登録税の免除、運輸省設置法の改正等関係法令についても所要の改正を行うこととしたしてあります。

以上簡単ではありますが、本法案の提案理由ならびにその内容の概略を御説明申上げた次第であります。何とぞ十分御審議の上、速かに可決せられましょ。

○委員長(前田穣君) 質疑は次回に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

〔速記中止〕

○委員長(前田穣君) それじや速記を始めます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 只今議題となりました地方鉄道軌道整備法案につきまして、提案者を代表いたしまし

て提案理由並びにその概要を御説明申上げます。

第一に、鐵道新線の建設を促進することによりまして、天然資源の開発、電源の開発、國土の総合開発その他産業の発達を図ることができるのであります。又、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ることができる所以あります。

また、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ることができる所以あります。

また、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ができるのであります。

また、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ができるのであります。

また、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ができるのであります。

また、既設線の大改良を促進する

ことによりまして、生産コストを引下げ、旅客輸送の混雑を緩和して産業の維持振興を図ができるのであります。

以上簡単ではありますが、本法案の

提案理由ならびにその内容の概略を御説明申上げた次第であります。何とぞ十分御審議の上、速かに可決せられましょ。

○委員長(前田穣君) 質疑は次回に譲ります。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

〔速記中止〕

○委員長(前田穣君) それじや速記を始めます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 只今議題となりました地方鉄道軌道整備法案につきまして、提案者を代表いたしまし

ります。産業上重要な地方鉄道、軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二に、地方鉄道、軌道の公益性を維持するためには、日本国有鉄道の新線建設に伴いまして生ずる地方鉄道、

軌道の損失を補償することが必要であります。

以上述べましたような事情と現在の

国家財政の実情とを勘案いたしまして慎重検討を重ねました結果、成案を得ましたので、ここに法律案として御審議を願うことにいたしました。この改良は前述しました大規模な改良計画に基くもの以外におきまして特に必要あるものに限定されることになつております。

その三は、地方税中固定資産税及び事業税の減免を行ひ得る原則を明文化することにいたしました。

第一点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償であります。現行地方鉄道法及び軌道法に規定する補償に関する規

定を廃止いたしまして、日本国有鉄道の新線建設に伴つて、監督及び助成であ

ります。軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二に、地方鉄道、軌道の公益性を維持するためには、日本国有鉄道の新

線建設に伴いまして生ずる地方鉄道、

軌道の損失を補償することが必要であります。

以上述べましたような事情と現在の

国家財政の実情とを勘案いたしまして慎重検討を重ねました結果、成案を得ましたので、ここに法律案として御審議を願うことにいたしました。この改良は前述しました大規模な改良計画に基くもの以外におきまして特に必要あるものに限定されることになつております。

その三は、地方税中固定資産税及び事業税の減免を行ひ得る原則を明文化することにいたしました。

第一点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償であります。現行地方鉄道法及び軌道法に規定する補償に関する規

定を廃止いたしまして、日本国有鉄道の新線建設に伴つて、監督及び助成であ

ります。軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二に、地方鉄道、軌道の公益性を維持するためには、日本国有鉄道の新

線建設に伴いまして生ずる地方鉄道、

軌道の損失を補償することが必要であります。

以上述べましたような事情と現在の

国家財政の実情とを勘案いたしまして慎重検討を重ねました結果、成案を得ましたので、ここに法律案として御審議を願うことにいたしました。この改良は前述しました大規模な改良計画に基くもの以外におきまして特に必要あるものに限定されることになつております。

その三は、地方税中固定資産税及び事業税の減免を行ひ得る原則を明文化することにいたしました。

第一点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償であります。現行地方鉄道法及び軌道法に規定する補償に関する規

定を廃止いたしまして、日本国有鉄道の新線建設に伴つて、監督及び助成であ

ります。軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二に、地方鉄道、軌道の公益性を維持するためには、日本国有鉄道の新

線建設に伴いまして生ずる地方鉄道、

軌道の損失を補償することが必要であります。

以上述べましたような事情と現在の

国家財政の実情とを勘案いたしまして慎重検討を重ねました結果、成案を得ましたので、ここに法律案として御審議を願うことにいたしました。この改良は前述しました大規模な改良計画に基くもの以外におきまして特に必要あるものに限定されることになつております。

その三は、地方税中固定資産税及び事業税の減免を行ひ得る原則を明文化することにいたしました。

第一点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償であります。現行地方鉄道法及び軌道法に規定する補償に関する規

定を廃止いたしまして、日本国有鉄道の新線建設に伴つて、監督及び助成であ

ります。軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償を図ることにより、産業の

発達、軌道の建設及び改良並びに

公害の発生を防ぐための助成措置を講じることによるものであります。

以上が、この法律案の概要でございました。

第三点は、地方鉄道、軌道の建設及び改良並びに公害の発生を防ぐための助成措置を講じることによるものであります。

以上が、この法律案の概要でございました。

○委員長(前田穣君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田穣君) それじや速記を始めます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 只今議題となりました地方鉄道軌道整備法案につきまして、提案者を代表いたしまし

ります。軌道の損失を日本国有鉄道が補償する

ことを規定いたしました。損失補償のうち、建設又は大規模な改良を行ふもの並びに国民生活上不可欠な既設線を運輸大臣が定めることになつております。監督といしましては、これら

の既設線の維持が可能なるも取扱いを運輸大臣が適切な指示をいたしました。

経営を図らせるため、財産の運用、兼業、投資等につきまして、必要ある場合には運輸大臣が適切な指示をいたしました。

助成措置といたしましては、次の諸点を考慮いたしました。その一は、建設又は大規模な改良を行ふ地方鉄道、軌道の場合におきましては、その完了後

十年を限り、投下資本の六分の範囲で

国庫補助を行い、又、営業の維持が困難な地方鉄道、軌道の場合におきまし

ては、欠損額以内を国庫において補填するところも大であります。従いまし

て、産業の振興上特に重要な鐵道新線の建設並びに産業上重要な既設線の大規模な改良を促進いたしますと共に、地

域民生活上存続を必要といたします地方鉄道、軌道の維持を図るために、國家におきまして適当な助成措置を講ずる必要があります。

第二点は、地方鉄道、軌道に対する損失補償を図ることによるものであります。

以上が、この法律案の概要でございました。

○委員長(前田穣君) 御異議ございませんか。

○委員長(前田穣君) 「異議なし」と呼ぶ者あり

○國務大臣(石井光次郎君) それは、
その許可をするような船が健全な國體
海運の發展に支障を及ぼさないとか、
いろ〳〵ここに書いてあるような点を
考慮しながら許可をするのであります
が、これは船種がどうと申しまするよ
りは、どういう船が実際必要であるか
といふことが特に主眼になつて考えら
れるものだと思います。

込めないのですが、一体許可制にする
ということは、むやみに船ができるや
困るから許可制にしようとおつしやる
のですか。或いは金を世話しなければ
ならんのだから許可制にするのか。金
を借りないので、或いは外国の人と提携
して、その金を借りて船を造ろうと、
政府の資金も日本の銀行の金も借りな
い、但し日本の海運には大きく寄与す
る、非常に経済的で、能力のいい船を
造ろうとするものにも、何か許可の必
要があるのですか。

○國務大臣（石井光次郎君） 財政資金の場合以外を考えますと、今お話をよう外國と話しあつてこしらえるところが、或いは自己資金といふような場合と、あると思います。そういう場合でも、外國に対しましては、それの支払問題とか、いろいろな問題も関連するでありますよし、日本の海運全体から見れば、政府さえ金を貸さなければいけないということでなしに、全体の海運状況を見、造船状況を見るために一律に許可の制度にしておいたほうがまだいいのではないかと思ひます。

沢できるのですが、今の政府は米の統制でさう撤廃したい、できれば撤廃したいのだ、成るべくそうちうことを、その方向に向つて進んでおるといふうに解説的な説明を總理大臣みずからされてゐるのでですが、そういうことを、輸省の考えている造船に対する考え方には日本のためになるかといふことは、業者自身が、私は役所よりも業者のほうがそういうことについては最も敏感だらうと思うのです。その点の政府全体としての、或いは自由党の作つてゐる政府でござりますから、自由党の考え方の基本線と本法との関連について、大臣はどういうふうにお考えになつておられるか、承わりたいと思ひます。

の法律はなくともやつて行けるものをしてならないのです。行政整理は吉田総理大臣は如何なる場合でも口にされているのですが、行政整理をするためには法律から整理してからなければならんと思うのです。地方の自治体における煩雑な業務をさせるために、地方に非常に地方公務員が多い。従つて中央の政府にもそれに呼應する人が多い。法律から整理をしてからなかつたら、人員だけの整理はできないわけです。で、私は今の海運界の情勢と今運輸省がやつていらつしやるこの四年計画ですか、政府の資金を導入しよう、あるいは民間の銀行から金を斡旋しようといふのに対し、運輸大臣は非常に焦慮されている。承わるところによると、まあ事実かどうか存じませんが、銀行にまで出かけるようなことがなきにしもあらずといふように、日夜心胆を碎いておられるやに思はつてゐるのであります。しかし、それでも現在においては差当りの三十万トン計画がまだ果してその通り行くかどうかが危ぶまれてゐるようなときには、何でこの外航の船舶を許可制にする必要があるかといふことが、どうしても私は納得が行かないのです。許可じやなくして、むろん造れされといつたつて、一人歩きができるないで造れないでいるのだから、それを運輸省が手を引つ張り、足を押してやつて腰を立てて、そつとして船を造らうとされてはいるのに、そうする船に限つては、私は無論何らかの形において國家がこれを見る必要がある、私はむしろそういう金を貸したり、斡旋したりするよりも國が船を造つたらしいと思

かりしていると思う。そうして一定のチヤータ・レージと造船費用と、或いは償却費などの見合ひが、その損失は当然国家の損になる。それは一番はつきりしておるが、むしろ国家の金及び民間の金まで、そして普通では考えられんほど御心配をなさつて船を造らして、その監督はするけれども、それは民間に任せている。そうして損失はこれは補償してくれといふ要求が非常に多いわけです。それから世話をやく、それで従つて世話をやくのは、この法律は違いますけれども、世話をやかなければならん問題が非常にたくさんおありになると思うのです。そうすれば私はこの原案についても、外航船、主として大型の海外に出かける船について、何らかの法律が御入用だといふ考え方なら、幾らかそれもわかるのですけれども、この五百トン以上という半も私には呑み込めないし、それから元来今のような恰好で、而も四年間臨時に今の船腹を充実するための法律であるならば、私はこの法律がなくなつて十分に目的を達し得ると考えておるのでですが、どうしても法律がなければやれないという理由が私は呑み込めないんです。どういう点が法律がなければ支障があるのでしようか。この法律がなければ、船腹の拡充に支障がありますが、筋はそういうことがあります。

がひどく立遅れの状態になつておあり、又先にも申上げましたように、日本の船これを回復してそらしてあの航路この航路とだん／＼と大事な航路から、又その航路に適するような船を順々にこしらえて満たして行く。次にその航路を満たすといふようなことを考えて見ますと、これは放つておいても皆考えると言えばそらであります。が、政府のほうからそういうことについてできるだけの全体的な考え方をして各業者が船をこしらえる場合に、この機会を捉えて、そうして日本の海運の復興を早くして、一番進みやすい線をだん／＼充実して行くといふことが私は必要じやないかと思うのであります。その意味からいたしまして、やはりこういふうな規定を置きまして許可をするような方法をとつたほうが、觀合に放つておくよりはずつといふ結果を来たすんじやないかと、そういうふうに考えます。

い。つまりふわゆるトランパーを造らなければならんということは同感であります。

うと思ひますが、そういうものは最初から、私は船の建造のときには航路別に船を造るといふようなことは私は考えられないと思うのですが、大臣は最初から、船を造るときから……特定

の航路は別ですが、ニューヨーク航路にいる船を欧洲航路に廻しても一つも差支えない。

○國務大臣(石井光次郎君) 大体今考て今年あたりの計画をやつておりますものは、定期航路を主眼として船をこしらえたほうがよい。先ずそのほうが充実しないから、そのほうに主として力を入れるといふようなことから、只今申したようなことを申しますが、ニユーヨーク航路に

するとか、欧洲航路にとか、インド航路にするとかいうことは第二の問題であります。大体において定期航

路にするように、スピードの早いよな船、それに向くよな船を先ず第一番目にこしらえて、そうでないよな定期航路外のものはあると廻しにすることまで進めながらやつておるわけであります。

○一松政二君 大臣は法務委員会に出席なさりたいよな、今御要望がありましたが、私は、この問題は、午後又は他日、大臣の都合のいいときまでに質問を留保いたしまして、大臣が法務委員会に御出席になることを了承いたしました。

○委員長(前田種君) 先刻九州の被害についてまして、木島君並びに東君の質問に対し、説明員から補足的の説明のために発言を求められておりますから、これを許可いたします。

○委員長(前田種君) 先刻九州の被害についてまして、木島君並びに東君の質問に対し、説明員から補足的の説明のために発言を求められておりますから、これを許可いたします。

○説明員(細田吉蔵君) 先ほどお尋ねがございました車両関係につきまして、先ず申上げたいと思ひます。

電気機関車並びにディーゼル自動車につきましては、全部待避いたさせまして無事でございました。幸にして一両の浸水もございません。客車につきましては九両につかたものがござります。客車は門司の駅の構内でござります。電車は幡生の工場に修繕のために入場いたしております。貨車につきましては、両数は判明いたしておりませんが、ボックスまで浸水いたしました

せんが、ボックスまで浸水いたしましたものが數百両あるのでござりますが、両数につきましては、只今のところはつきりいたしておりません。大体そ

う状況でござります。それから先ほど無電のお話がございましたが、無電につきましては、災害時に全国的に使われるよな態勢になつておるのであります。今回も九州とこちらの間、又特に九州の相互間にございましてその威力を十分發揮いたしておるといふ報告を只今国鉄のほうから受けております。

先ほどのお答えに補足いたしまして申上げます。

○委員長(前田種君) それではこれで暫らく休憩いたします。午後は一時半から開会いたします。

午後零時二十一分休憩

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(前田種君) 御異議ないと認めて議題に供します。

大臣の提案理由の説明がありました。が、補足して説明されることがあれば政府委員からお願ひしたいと思います。

○政府委員(国安誠一君) 海上衝突予防法案の大臣の提案理由に少し補足いたしまして、私から一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船舶交通の國際性に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

たままで、私は海上衝突予防法案の大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

この法案は、大臣も説明いたしましたように、船員の國籍に鑑みまして、できる限り世界共通のものであたままで、私が一言お断りを申上げておきたまうと思います。

入ったしたよなうなきをつでございます。

そういう点を特に御丁寧願いたいとて、一言補足いたしまして御説明いたしておきます。

思いまして、やはり点を特に御丁寧願いたいとて、一言補足いたしまして御説明いたしておきます。

入りたいと思ひます。御質問のあるかたはどうぞ順次御発言を願います。

○岡田信次君 現在海上衝突予防のためにいろいろな設備をやつておりますが、それが現行の設備と非

思ひますが、それが実施されたあととの設備とは非常に差があるのですかどうですか。

○政府委員(国安誠一君) 只今の御質問にお答えいたしますが、この改正本法案も國際海上衝突予防規則と同一内容及び同一形式のものとするよう

努力をいたしたのでござりますが、併しながら原文が非常に技術的でござりますし、これを翻訳いたしますのに非常にむずかしい点がございまして、そのまま直訳をいたしますすると、我が国法文といたしまして解釈が非常に難解であるといふような点が多々ございましたので、そういう点はできるだけ原典に忠実に翻訳をいたしましたが、中には一、二ヵ所日本文といたしましてわかりやすいように書替えた点もございます。例えば法案の第二十六条「漁ろうを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」その次に括弧いたしまして「引なわを除く」とござりますが、この括弧の中の「引きなわを除く」という括弧は、

実は原文にはないのでございましたが、法文の解釈上、一般的な解釈上からいふと、この法律を実施しても設備の上では殆んど金もかかるなどふくらんで解釈していいわけですね。

○政府委員(国安誠一君) さようによておりま

す。

うなことは考えられないのですか。

○政府委員(国安誠一君) 只今のところそういうことは考えておりません。

安庁関係の船舶にはこの法律が適用されるのかどうか。

○政府委員(国安誠一君) これは保安庁関係の船舶にも、実は軍艦につきましては除外例といふものを認めております。が、保安庁の船は軍艦でないといふ建前から、この法律の適用があるものと考えております。

○岡田信次君 そうすると、只今のお話で保安庁の船舶にもこの法律が適用されるといいますと、何か保安庁の船の構造上とか或いは任務の上から支障になるような虞れはありませんか。

○政府委員(国安誠一君) 只今の保安庁の船の構造に対するお話をございますが、これは保安庁の船の構造によります。たゞこの改正案によりますと、特にこの改正案によりますと、特別な支障はないといふに打合せてござります。

○委員長(前田種君) ほかに御質疑ございませんか。

○大和興一君 今、保安庁の船の話ですが、現在現品を受取らないからわからないけれども、あなたがたはよく知つてゐるわけです。あなたがたから見られて、これは本当の船なのか、軍艦らしきものかといふことはよくわかつてゐるんじゃないかな。それからいろいろ

変なものを軍艦に船にひつ付けて行つた場合、大変、これは困ると思ひます。それが漸増といふことになつておりますと、政府の考え方も、漸増といふこと

はいろいろなものを見つけるよなことです。そういうとおあれです

が、一般的の船として、やはり法律的解釈はないとして、あなたがたが現品を見つけておつて、これは単なる汽船とか、あるいはバージ・ボートというわけには行かんどうと思ひますが、如何ですか。

○政府委員(国安誠一君) 只今のお話でありますするが、構造上から申しますと、とにかく大体余り支障はない。あとはそれを受けて実際運航する場合に何か支障はないか。この点も特に支障のないような運航法がいろいろと研究されております。例えば本改正案の中に規定していないいろいろの信号なり、その他無線電話なりといふものを使つてやるといふので、特に運航上も支障がないように保安庁のほうと打合せております。

○大和興一君 今のところはフリゲート艦という軍艦をもつたけれども、フリゲート船といふように日本政府は解散しておるというようなことになります。

○政府委員(国安誠一君) その点我々は特に軍艦ではないと考えております。

○東隆君 今の問題ですが、船と解釈次第に航空母船のようなものができたり、或いは潜水船のようなものがだんだんきて行くのではないか、こう考えるのですが、そういう場合にはおのずからこの規定では非常に無理なことになるわけですが、その辺は何か打合せでもあります、そのかせ願いたい。

○政府委員(国安誠一君) そういつた将来の点まではまだ打合せをいたしておりませんが、又そいつた解散とい

いますか、将来の見込といふようなものにつきましては私どもはよく存じます。

○東隆君 これは非常にデリケートな関係になつておるので、私は割切つておいたほうがいいように思ひます。

○委員長(前田穰君) 本日保安庁の当局者の出席を要求したのであります

が、今予算委員会のほうで手放せないので、暫らく待つてくれ。こういうことなんもあります。或いは次回に留保するのも止むを得ないじやないか、こ

ういうふうに実は考えてこれを始めた

わけなんですが、ほかに御質問ございませんか。

なぜ私は私一、二点お伺い

たいのです。この燈火とか、或いは航法等について規定をいろ／＼改正

するといふことがあります。

○岡田信次君 現行法におきまして

は、運輸大臣が海事代理士の試験を行

う場合に、試験規程の制定だとか、或

いは試験の問題、全合格者の決定は、

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五名の意見を

徴してやるといふことになつてゐるの

ですが、今度の改正案を見ますと、

右の五名は、運輸大臣が海事代理士の

団体又は海事代理士を利用する者の団

体の意見を徴して選定しろといふよう

に相成つてゐるのですが、私は特にこ

ういう法律の規定を作らなくて行政

の運用上なし得るのではないかといふ

ふうに考へるので、特に、何と申しま

すか、一見蛇足と思われるようなこの

改正案を提案しなくてはならなくなつ

た何か特別の理由があるのかどうか、

その辺を一つ伺いたいのでございま

す。又この海事代理士に類似する行政

書士法であるとか、税務書士法である

たしまして、あらゆる方法で周知徹底を図つて明年一月一日に実施するまでには津々浦々まで周知するよう努めたいと考えております。

○委員長(前田穰君) ほかに御質問ございませんか。差当りほかに御質問がなければ、先刻東君の御要求もありま

するし、委員長もその必要がありと認めますので、次回に保安庁の当局者の出席を求めて質問を続行することに

して、本日は本法案の質問は一応これで打切りたいと思ひます。それでは本

法案は一応これで打切ります。

○委員長(前田穰君) 次に、海事代理士法の一部を改正する法律案を議題に供します。御質疑の方は順次御発言を願います。

○岡田信次君 現行法におきまして

は、運輸大臣が海事代理士の試験を行

う場合に、試験規程の制定だとか、或

いは試験の問題、全合格者の決定は、

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五名の意見を

徴してやるといふことになつてゐるの

ですが、今度の改正案を見ますと、

右の五名は、運輸大臣が海事代理士の

団体又は海事代理士を利用する者の団

体の意見を徴して選定しろといふよう

に相成つてゐるのですが、私は特にこ

ういう法律の規定を作らなくて行政

の運用上なし得るのではないかといふ

ふうに考へるので、特に、何と申しま

すか、一見蛇足と思われるようなこの

改正案を提案しなくてはならなくなつ

た何か特別の理由があるのかどうか、

その辺を一つ伺いたいのでございま

す。又この海事代理士に類似する行政

書士法であるとか、税務書士法である

とか、税理士法ですか、そういうふた方面的のこういう試験の場合の関連規定はどうなつてあるか、その二点を一つ伺いたいと思います。

○岡田信次君 こういう団体は現在幾つあるのですか。

○政府委員(国安誠一君) 海事代理士の団体は、この地方海運局の地区ごと

に一つずつできておりまして、これが

全国の連合会を一本結成いたして只今

でき上りつつあります。それから海事

代理士を利用する者の団体といいます

のは、これはいろいろござりまする

が、先ほど申しましたような船主協

会、或いは造船工業会、或いは又日本

機帆船連合会といったようなもの、こ

れはたくさんござりますが、その中で

その全部といふわけではありません

で、運輸大臣が省令を以て定めるところの団体の意見を徴するといふように

考えております。

○岡田信次君 ちょっとと先ほどの御答弁ではつきりしなかつたのですが、ど

うもこの法律にしなくとも、行政的の措置でやれると思うんで、結局こうい

うふうに法律で明らかにすることは、

そういう海事代理士の団体ですか、そ

れに或る程度の何といいますか、オーライズをするといふ目的以外にない

と思うのですが、どうですか。

○政府委員(国安誠一君) 法律に規定いたしましたのは、実際やつておりますことを、法に書いたほうが更によ

いといふことが表面的理由でございま

するが、そういう只今上げましたよ

うな団体育成といふことも裏の理由と

して考えております。

○委員長(前田穰君) ほかに御質問あ

りませんか。それでは御質問がなければ

、私から一つお伺いいたしますが、

改正の第一点、「対価を得て」という

を削るとということは、御懇意は一応私どものにもわかるのですが、今度は逆に、どういう状態においてでも、とにかく代履行行為があれば全部海事代理士法にひつかかるのだということは、逆行過ぎるような場合があるとも思いますが、そういう点についてどういうふうにお考えになつておりますでしょうか。

○政府委員(国安誠一君) 只今の御質問でござりまするが、これは代理士業という業として把握する場合には、簡単に一度、二度そういうことをやつたから海事代理士であるとへうことはなく、長期に亘りまして繰返しそういうことをいわゆる業として営む。通常の観念から判定いたしまして、誰でも彼でもこれにひつかかるということには必ずしもならない。実際には大体こうひうものをやつてゐる者の状態といふものは或る程度わかつて参りますから、大体そぞういうところの空氣を意見を徵しますれば、誰と誰とが本当に営んでおつて、誰と誰とはほんの一時のものであるといふような区別が、政府どいたしましても識別し得ると考えております。

○委員長(前田穰君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(前田穰君) 速記を始めます。

○東陸君 この改正する法律案の第二の点の、海事代理士会或いはこれを利用する団体の意見を徵するという理由は、これは運輸大臣が海事代理士だの、その他の者の意見を徵するその数ですね、これをどういうふうに見ておるか。

○政府委員(国安誠一君) その趣旨は、海事代理士の試験を行なつております

ますが、その試験をやるに際しまして、どういう方法なり、どういう問題なり又如何なる時期に行なうべきかといつたようなことを運輸大臣がきめて試験を実施いたしております。その場合に、運輸大臣だけで選考いたしまするに代理土側の意見並びにこれを利用する者の意見といふものを全部統合いたしまして、そういうことをきめて行くといふのが趣旨でござります。

○東陸君 そうすると、いわゆる一般の学識経験者は勿論入りますね。

○政府委員(国安誠一君) これは学識経験者と申しましても、大体只今予定いたしておりますのは、やはりそろいつた関係に明るい人という意味で、ただ一般的に学識経験者という意味ではございません。やはりそろいつた問題に特に明るい学識経験者を選ぶことを予定しております。

○東陸君 簡単に言えば、例えばこの方面に非常に明るいといふと語弊がありますが、学校の先生、そういうようやうな人はこれを排除する規定なんですか。選挙する時にそういう人を排除する規定なんですか。

○政府委員(国安誠一君) 必ずしもそのうちものを排除するということは別に予定いたしておりませんが、そういうつたものを排除すべきや又は入れるべきやといったことをそういう団体に相談をしながらやつて行くといふ趣旨です。

○委員長(前田穰君) 私からもう一
点。先刻の質問に念を入れておきたい
と思いますが、業とするといふこと
は、少くとも常識的には対価を得ると

いうことが条件のように思うのです
が、その点はどうでしようか。
○政府委員(国安誠一君) 業とします
者はお説のことく、対価を得てやるの
が普通でありますするが、併し逆に又
「対価を得て」と書きまするとその裏を
くくりまして、対価を得ないで自分は
ほうの弊害が恐ろしいとひうので逆な
書き方をしたのであります。

○仁田竹一君 十七条の違反は罰則で
六ヶ月以下の懲役又は二万円以下の罰
金、大変なことでござりまするが、他
人の委託による場合が条件になつてお
るようですが、船舶業者或いは運送業
者自身が、このような書類の手配をす
ることが多年の経験によつて生じてお
る場合に、これをやつたときには十七条
の違反になるかならないか。なお又
業といふもの、今ちよつとお話をあり
まして、非常にぼんやりしていると思
いますが、対価を得て而もなおその業
としておる。業としておるけれども対
価を得ておらない。或いは対価を得て
おるけれども業としておらないといふ
ことも考へ得るのですが、実際にこの
十七条による罰則が、人から頼まれた
ものであり、而も対価を得て、而もそ
れを職業としておる者に限定されお
るようですが、実際問題としてそのよ
うなことがつかみ得ますか。十七条違
反が六ヶ月と書いてありますか。

○政府委員(国安誠一君) ちよつと今
御質問の要点が聞きとれなかつたので
すが……。

○仁田竹一君 十七条ですね、「海事
代理士でない者は、他人の委託により、
御質問の要点が聞きとれなかつたので
すが……。

○政府委員(國安誠一君) 業を得て、業として」と、こうなるわけですね。これに對する罰則は六ヶ月以下の懲役又は二万円以下の罰金ですかになつておるわけなんですが、従つて非常に大きな問題ですね。罰則がありますから、この他人の委託によつた場合に限定するわけです。そうしますと船舶業者或いは船舶所有者等が、從来その手続だけを知つておる者もおるんです。そのような者がやつた場合には、第十七条の違反にはならないと解してよろしいのですか。

○政府委員(國安誠一君) その場合には、この違反にはならないと解してよろしく。

○仁田竹一君 なお又対価を得て、業としておるわけですから、対価を得ておつても、それを職業としなければいいと思うのですが、同時に又職業としておるけれども金をもらつておらないのだといつた場合にも又第十七条の違反にはならないと解釈をしなければならんと思いますが、それでいいわけですか。

○政府委員(國安誠一君) 只今の御質問の十七条に、「対価を得て」と書いてござりまするが、これは今度の改正に「第十七条第一項中「対価を得て」を削る」と、この点を削るようになつてしまひます。

○仁田竹一君 そうすると業が生きるわけですか。

○政府委員(國安誠一君) 業が生きておられます。

○委員長(前田穰君) 他に御発言はございませんか。ちよつと速記をとめ

2

卷

(總則) 第一章 總則

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當な見張の妨げとなる燈火は、表示してはならない。

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舟類をいう。

二 「水上航空機」とは、飛行艇その他の水上を移動することができ

る航空機をいう。

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、帆船とみなす。動力を用いている船舶は、帆を用いているといふとにかくわらず、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、陸岸につけ、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、燈火に關

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、約一秒間繼續する吹鳴をいう。

十一 「長音」とは、四秒から六秒までの時間繼續する吹鳴をいう。

十二 「汽笛」とは、サイレンを含むものとする。

十三 「トン」とは、総積量を表すトンをいう。

第二章 燈火、形象物等 (マスト燈、前燈及び火燈)

第一条 動力船の航行中における燈火の表示については、左の各号によること。

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、明りよく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けん正横後二点(二百二十度三十分)までの各十点(百十二度三十分)の間を照らすように装置され、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ぬ。

二 前号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 前二号の燈火は、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・〇メートル以上(船舶の幅が六・〇メートルを越えるときは、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より高い位置に、且つ、これらによつて妨害られないように掲げなければならない。

四 右けんに綠燈一個を掲げなければならぬ。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けん正横後二十度までの各百十度の間を照らすよう、装置され、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ぬ。

五 左け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けん正横後二十度の間を照らすよう、装置され、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ぬ。

六 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わたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正機首方向から右けん正横後二十度の間を照らすよう、装置され、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ぬ。

七 右翼端に綠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わたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正機首方向から右けん正横後二十度の間を照らすよう、装置され、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ぬ。

八 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わたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正機首方向から左けん正横後二十度の間を照らすよう、装置され、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ぬ。

九 左翼端に綠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わたる水平の弧を完全に照らす構造で、その射光が正機首方向から左けん正

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ぬ。

六 前二号の燈火には、その前に少くとも〇・九一メートル突出した内側隔壁を装置し、右けん燈は左けん側から、左けん燈は右けん側から見えないようにしなければならない。

七 前二号の燈火は、航行中、他の船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。また、引かれている場合は、前条第一項第一号の燈火を掲げないで、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

八 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これら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以上あつて、その最後部のものの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

九 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十一 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十二 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十三 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十四 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十五 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十六 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十七 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十八 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十九 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

二十 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船又は水上航空機が二以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

(引き船等の燈火)

第三条 動力船は、航行中、他の船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

六 前二号の燈火には、その前に少くとも〇・九一メートル突出した内側隔壁を装置し、右けん燈は左けん側から、左けん燈は右けん側から見えないようにしなければならない。

七 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

八 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

九 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十一 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十二 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十三 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十四 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十五 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十六 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

十七 前二号の燈火と同一の構造及び性能でなければならない。これらの船尾又は下方一・八三メートルの位置に、明りよくな白燈一個を掲げなければならない。これらの船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、明りような白燈二個を一・八三メートル以上離れて垂直線上に連掲しなければならない。

合は、白色の機器電燈又は点火し手近かに備えておき、追い越し船が接近てくるときは、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ぬ。この燈火は、コンバー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装置され、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、その前部で船体最も見えやすい場所に、少くと二海里離れた周囲から視認され易いよう白燈一個を掲げなければならない。

2 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この燈火から四・五七メートル以上下方の位置にこれと同様の燈火一個を掲げなければならない。但し、これらの燈火は、少くとも三海里離れた周囲から視認される性能を有するものでなければならない。

3 船舶は、停泊している場合は、前二項の燈火を掲げなければならず、且つ、周囲を照らす見えやすい場所に直径〇・六一

メートル以上の黒球一個を掲げなければならない。

4 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いる船舶は、停泊している場合は、前三項の燈火又は形象物の外、第四条第三項の燈火又は形象物を掲げなければならない。

5 船舶は、乗り揚げている場合は、夜間は、第一項又は第二項の燈火及び第四条第一項の燈火を掲げなければならぬ。

6 船舶は、乗り揚げている場合も見えやすい場所に、直径〇・六一メートル以上の黒球三個を一・八三メートル以上離して垂直線上に連揚しなければならない。

7 長さ四十五・七五メートル未満の水上航空機は、停泊している場合は、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性能を有する白燈一個を掲げなければならない。

長さ四十五・七五メートル以上

の水上航空機は、停泊している場合は、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性能を有する白燈一個を掲げなければならない。

8 水上航空機は、乗り揚げている場合は、前二項の燈火を掲げなければならぬ。

トル隔てて垂直線上に連揚することができる。

第十二条 船舶又は水上航空機は、で同時に機関を用いて推進しているものは、昼間は、その前部でも見えやすい場所に、底の直径が〇・六一メートル以上の円

に規定する信号と誤認されない爆発音その他の有効な音響による信号を発することができる。

(軍艦等の燈火及び形象物の特別規則)

第十三条 この法律の規定は、軍艦、護送されて航行している船舶又は水上航空機が二以上である場合に、これらの船舶又は水上航空機に増掲する位置燈及び信号燈について各國の政府が特に定めた規則の施行を妨げるものではなく、また、船舶所有者が、その船舶の属する國の政府の許可を受け、且つ登録及び公告をされた識別信号を使用することを妨げるものではない。

2 この法律の規定は、海軍その他之の軍の船舶又は水上航空機であつて特殊の構造又は目的を有するものについて、燈火又は形象物の数量、位置、視認距離又は視認範囲に關するこの法律の規定に従うときは該船舶又は水上航空機の軍事機能が害されるとその國の政府が認める場合において、当該船舶又は水上航空機の燈火又は形象物の性能を表わすために、両側に、できる限り一海里離れた周囲から視認される性能を有する白燈各一個を掲げなければならない。

3 この場合において幅が四十五・七五メートルをこえるものにつては、白燈各一個を掲げなければならない。

4 この場合において幅が四十五・七五メートルをこえるものにつては、白燈各一個を掲げなければならない。

(帆及び機関を用いている船舶の形象物)

第十四条 帆を用いて進行中の船舶をこなす間に、この二回の長音の間隔は、約一秒間とする。

3 航行中の帆船は、一分間をこなす間に、右左開きのときは一回の吹鳴、左左開きのときは連続した二回の吹鳴、正

横後から風を受けるときは連続した三回の吹鳴を行わなければならぬ。

四 停泊している船舶は、一分間

をこなす間に、この号鐘と混同しない音調を有する、どら、その他の音をこなすない間隔で約五秒間急速に号鐘を鳴らさなければならず、且つ、長さ百六・七五メートルをこなす船にあつては、

これを前部において行う外、後部において、この号鐘と混同しない音調を有する、どら、その他の音をこなすない間隔で約

五秒間鳴らさなければならぬ。また、接近してくる他の船舶に対する、自船の位置及び衝

突の可能性を警告する必要がある場合は、前段の信号の外、連續した短音、長音及び短音を鳴らすことができる。

2 航行中の船舶が次項の規定により行う信号は、左の各音に掲げる物を用いて行わなければならない。

一 動力船にあつては、汽笛。

二 帆船にあつては、フォグ・ホーン。

三 引かれてる船舶にあつては、汽笛又はフォグ・ホーン。

3 霧もや、降雪、暴雨その他のこれらと同様に視界が制限される状態にある場合の信号については、一日間あると夜間であるとにかかる。

4 航行中の動力船は、対水速力を有する場合は、二分間をこなす間に、長音を回鳴らさなければならぬ。

5 他の船舶若しくは水上航空機を引いている船舶、運転が自由でない状態にあるため接近してくる他の船舶の進路を避けることができる船又はこの法律の規定に従つて移動することができない船舶は、航行中、第一号から第三号までの信号の代りに、一分間をこなす間隔

を有しない場合は、二分間をこなす間隔で長音を一回鳴らさなければならない。この二回の長音の間隔は、約一秒間とする。

3 航行中の帆船は、一分間をこなす間に、右左開きのときは一回の吹鳴、左左開きのときは連続した二回の吹鳴、正

横後から風を受けるときは連続した三回の吹鳴を行わなければならぬ。

4 停泊している船舶は、一分間をこなす間に、この号鐘と混同しない音調を有する、どら、その他の音をこなすない間隔で約五秒間急速に号鐘を鳴らさなければならぬ。また、接近してくる他の船舶に対する、自船の位置及び衝突の可能性を警告する必要がある場合は、前段の信号の外、連續した短音、長音及び短音を鳴らすことができる。

5 他の船舶若しくは水上航空機を引いている船舶、運転が自由でない状態にあるため接近してくる他の船舶の進路を避けることができる船又はこの法律の規定に従つて移動することができない船舶は、航行中、第一号から第三号までの信号の代

で、連続した長音、短音及び短音を鳴らさなければならない。

六 引かれてる航行中の船舶

(二隻以上あるときは、最後部の船舶)に乗組員がいる場合は、当該船舶は、一分間をこえない間隔で、連続した長音、短音、短音及び短音を鳴らさなければならぬ。

この信号は、できる限り引いてる船舶の行う信号の直後に行わなければならぬ。

七 乗り揚げててる船舶は、第四号前段に規定する前号を鳴らし、且つ、この信号の直前及び直後に号鐘を明確に三回、点打つて他の船舶又は水上航空機の前第三項の信号を聞いた場合で、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、か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。

1 前文

第二章 航法

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くる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は不利な天氣において移動中、危険が迫った場合は、その予定の動作を変えることがで

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。

(霧中等における速力等)

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、暴雨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、その正横の前方に当つて他の船舶又は水上航空機の前第三項の信号を聞いた場合で、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、か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。

二 左げん一杯開きでない船舶は、右、左げん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、左げんに風を受ける船舶は、右げん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。

5 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。

(行き会い船の航法等)

第六十九条 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、他の船舶を右げん側に見る船舶は、他の船舶の進路を避けなければならない。

(動力船と帆船との接近する場合の航法等)

第二十条 動力船と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。

(追い越し船の航法)

第二十四条 追い越し船は、この法

律の他の規定にからわらず、追い

越しら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

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ずれの

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、左の各号によるとする。

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ない。

2 動力船は、右、左げん一杯開きの船舶の進路を自船の船首方向に見えた場合、夜間ににおいて、船の針路を横切つて自船の船首方

向に見える場合、夜間ににおいて、自船の紅色のけん燈が他の船舶の紅色のけん燈に対する場合、自船の緑色のけん燈が他の船舶の緑色のけん燈に対する場合、自船の船首の紅色のけん燈を見ないのでその紅色のけん燈を見

る場合、自船の船首方向に他の船

舶の紅色のけん燈を見ないのでその

緑色のけん燈を見る場合又は他の船

舶の両側のけん燈を自船の船首

方向以外の方向に見えた場合、各

船が真向かい又はほとんど真向

かいに行き会う場合としない。

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たときは、

衝突を避けるために最善の協力動

作をしなければならない。

(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船舶の進路を避けなければならない船は、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。

2 合、夜間においては、互に他の船舶の両側のけん燈を見る場合とし、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、夜間ににおいて、

自船の針路を横切つて自船の船首方

げん燈も見ることができない位置から当該船舶を追い越す船舶は、

追い越し給とする。

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(二十二度三十分)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、追い越し給とする。

(狭い水道における航法)

第二十五条 狹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

は、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ぬ。

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は、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ぬ。この場合において、反対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、このよろなわん曲部を航行するに当つては、反対方向から接近してくる他の船舶の信号を聞くと聞かないことにかかわらず、細心の注意を払わなければならない。

(漁船と接近する場合の航法)

第二十六条 漁ろうを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)を用いて漁ろうをしている漁船の進路を避けなければならぬ。但し、この規定は、漁ろうをしてい

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こと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)

第二十七条 この法律の規定を履行するに当つては、運航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づくものを含む)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。

(針路信号等)

第二十八条 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、気笛を用いて左の各号の信号を行わなければならぬ。

一 針路を右に転じて左の各号の信号

二 針路を左に転じて左の各号の信号

三 機関を後進にかけているときは、短音三回

四 機関を後進にかけているときは、短音二回

五 機関を後進にかけているときは、短音一回

第六章 雜則

(針路信号等)

第二十九条 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、適當な見張をおくこと又は

船員の常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

所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

第三十条 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、航法その他運航に関する事項であつて、港則法(昭和二十三年法律第百七十四号)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を避けるために十分な動作をとつてゐるかどうか疑わしい認めるときは、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、この信号を行ふことによりこの法律に規定する義務を免除するものではない。

(切迫した危険を避けるための措置等)

第三十一条 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 瓶中信号器による連續音響の信号

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ゆう弾による信号

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「メーデス」という語の信号

六 國際旗りゆう信号によるN.C.

きる。

(遭難信号)

第三十二条 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 瓶中信号器による連續音響の信号

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ゆう弾による信号

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「メーデス」という語の信号

六 國際旗りゆう信号によるN.C.

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。

第二十条 削除

第二十七条を次のように改める。

第一項に規定する船舶(同項但書に規定する場合に限る)又は同条第五項に規定する船舶は、これらの規定に規定する場合に限る。

第二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する規定期間に規定する場合に限る。

第三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第八項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第九項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十一項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十八項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

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。

第二十条 削除

第二十七条を次のように改める。

第一項に規定する船舶(同項但書に規定する場合に限る)又は同条第五項に規定する船舶は、これらの規定に規定する場合に限る。

第二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第八項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第九項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十一項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十八項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

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。

第二十条 削除

第二十七条を次のように改める。

第一項に規定する船舶(同項但書に規定する場合に限る)又は同条第五項に規定する船舶は、これらの規定に規定する場合に限る。

第二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第八項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第九項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十一項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十二項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十三項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十四項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十五項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十六項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

第十七項に規定する船舶は、これらは、夜間航行中それぞれ同条第四項但書又は同条第五項に規定する場合に限る。

法ハ第二十七条ノ規定ノ施行ノ日

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。

第六十四条中「若しくは水上に停泊し、」を削り、同条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二号）の定めるところによる。

第八十三条に次の但書を加え

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。

第八十七条中「第二十七条の規定並びに」を削る。

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

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。

第一項中「対価を得て」を削り、「並びに」を「及び」に、「書類の作製をし、及び相談に応じる」を書類の作製をするに改める。

第五条第三項中「前項」を「第一項」に改め、同項を第四項とし、第二項の次に次の二項を加える。

3 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条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徵さなければならぬ。

第十七条第一項中「対価を得て」を削る。

別表第二中「四 索船職員法（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て、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。

六月二十二日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本航空株式会社法案

一、水先法の一部を改正する法律案

一、海上運送法の一部を改正する法律案

六月二十二日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本航空株式会社法案

（会社の目的）

日本航空株式会社法案

日本航空株式会社法案

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經營することを目的とする株式会社と

（株式）

第一条 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）第二百四条の規定により、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。

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、会社に対し出資することができる。

（代表取締役の決定の決議）

第四条 商法第二百六十六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、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立つてが発行する株式の総数を変更するものに限る。）及び前条の認可をしたものとする。

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經營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。

（商号の使用制限）

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、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

（定款の変更等）

第十条 会社の定款の変更、利益金の処分、合併及び解散の決議は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

（合併）

第十一条 会社の定款の変更、利益金の処分、合併及び解散の決議は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

（重要な施設の譲渡等）

第十二条 会社の定款の規定に違反して、施設を譲渡し、又は担保に供したとき。

（賃借）

第十三条 第十二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。

（賃借）

第十四条 左の各号に掲げる違反がされた場合においては、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。

（罰則）

第十五条 第十二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。

（罰則）

第十六条 第十二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。

（協議）

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る。）及び前条の認可をしよとするときは、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。

（財産目録等の提出）

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ふ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された場合においては、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。

（罰則）

第十五条 第十二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。

（賃借）

第十六条 第十二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。

（賃借）

第十七条 第十二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。

（賃借）

第十八条 第十二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。

（賃借）

第十九条 第十二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。

（賃借）

第二十条 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ぬ。

（協議）

第二十一条 会社の社債権者は、会社の財産について他の債権者に先立つてが発行する株式の総数を変更するものに限る。）及び前条の認可をしよとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

（賃借）

第二十二条 会社の社債権者は、会社の財産について他の債権者に先立つてが発行する株式の総数を変更するものに限る。）及び前条の認可をしよとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

又は人に対する同項の刑を科する。

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、会社の設立に関する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一百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に比例して、会社の株式引受け人となる。

7 前項の規定により引き受けた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 附則第五項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、会社の成立の時において、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、商法第百七十七条规定の規定は、適用しない。

12 前項の場合において、免許会社の株式を目的とする質権は、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、前項の質権に準用する。

14 会社の株式申込証には、商法第一百七十五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总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 商法第一百六十七条及び第一百八十一條の規定は、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の会社の設立に係る部分に限る。

及び免許会社の解散に関する必要な事項は、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、その成立の時において、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。

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 経済関係罰則の整備に関する法律(昭和十九年法律第四号)の一部を次のよう改めること。

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めること。

22 二 会社の資本増加

運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

二 日本国の港と外国の港との間における航海に從事する総トン

三百トン以上の日本船舶

三 前号に掲げるものの外、総ト

ン數千トン以上の日本船舶

四 第十四条の二第一項中「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。

五 第二十八条の二第一項第十四号

の次に次の一号を加える。

六 日本航空株式会社

目次中「第六章 罰則(第三十九条—第四十二条)を第六章 罰則(第三十九条—第四十二条)」に改める。

七 第十条の三 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記税は、これを免除する。但し、資本の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。

八 一 日本船舶でない総トン数三百

メートルの地点まで

六十分度に引いた線

及び陸岸により囲ま

れた海面

九 第十三条 左に掲げる船舶(海上

保安庁の船舶、日本国有鉄道の連

絡船その他省令で定める船舶を除

く)の船長は、水先区のうち政令

で定める港又は水域において、そ

の船舶を運航するときは、水先人

を乗り込ませなければならない。

但し、日本船舶又は日本船舶を所

有することができる者が借入(期

間より船を除く)をした日本船舶

港又は当該水域において省令で定

める一定回数以上航海に從事した

と海運局長(運輸省設置法(昭和二

十四年法律第百五十七号)第三十

九条の海運局の長をいう)が認め

うに改める。

別表中佐世保水先区の項を次のよ

先 区	留萌水
新潟水	北海道留萌崎から三百三十度二千七百メートルの地点まで引いた線、同地点から六十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

別表中新潟水先区の項を次のよう改める。

新潟県新潟港防波堤燈台(北緯三十七度五十七分二十一秒東經百三十九度四分十九秒)を中心として四千メートルの半径を有する田内の海面及び信濃川万代橋下流の河川水面
--

るもの(海運局長の認定後二年を経過しない者に限る)が、その船舶を運航する場合は、この限りでない。

トントン以上の船舶

数三百トン以上の日本船舶

三 前号に掲げるものの外、総ト

ン數千トン以上の日本船舶

四 第十四条の二第一項

但書を削る。

五 第十四条第一項但書及び第十五条

但書を削る。

六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七 別表中留萌水先区の項を次のよう改める。

八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九 別表中留萌水先区の項を次のよう改める。

十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

二十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

三十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

四十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

五十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

六十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

七十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

八十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

九十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百零九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一〇 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百一九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十一 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十二 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十三 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十四 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十五 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十六 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十七 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十八 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

一百二十九 第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

の対象とする地方鉄道は、第一号若しくは第三号に該当するものとして運輸大臣の認定を受けたもの又は第二号に該当するもので当該改良計画につき運輸大臣の承認を受けたものとする。

なくならつたと認めたとき)、又は当該改良計画に係る改良の完了後十年を経過したときは、当該基準を取り消すものとする。

二 振興上特に重要な新線
一 産業の維持振興上特に重要な
地万鉄道であつて、運輸の確保
又は灾害の防止のため大規模な
改良を必要とするもの

の規定により改良計画の承認を一
た地方鉄道の地方鉄道業者に対する
し、その業務の改善及び財産の保
全に関し、必要な指示をするこ
ができる。

三 設備の維持が困難なため老朽化した地方鉄道であつて、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい障害がいを生ずる虞のあるもの

(兼業等に関する指示)
第七条 運輸大臣は、第三条の規定により認定した地方鉄道及び同条の規定により改良計画の承認をした地方鉄道の地方鉄道業者に対し、その者の行う兼業又は投資に關し、必要な指示をすることがで
きる。

第四条 運輸大臣は、前条の規定により認定した地方鉄道が同条第一項第一号又は第三号に該当しなくなつたと認めたときは、当該認定を取り消すものとする。前条第一項第一号に該当するものとして同条の認定をした地方鉄道が、その運輸開始後十年を経過したとき

号に該當するのとして同条の規定により認定を受けた地方鉄道の運輸が開始されたときは、当該地方鉄道業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該地方鉄道の営業用固定資産の価額の六分に相当する金額を補助することができる。

2 政府は、第三条の規定により改

第五条 運輸大臣は、第三条の規定により改良計画の承認をした地方鐵道が、同条第一項第二号に該当しなくなつたと認めたとき（当該改良計画に係る改良を完了した場合においては、当該地方鐵道が産業の維持振興上特に重要なもので

地方鉄道業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該改良によつて増加した営業用固定資産の価額の六分に相当する金額を補助することができる。

より認定を受けた地方鉄道につき
適切な経営努力がなされたにかか
わらず欠損を生じたときは、当該
地方鉄道業者に対し、毎年、予算
の範囲内で、当該地方鉄道業の欠
損金の額に相当する金額を補助す

(補助金の交付の申請)
第九条 前条の補助を受けようとする地方鉄道業者は、運輸省令の定めるところにより、補助金の交付申請書に当該地方鉄道に関する損

益見込計算書その他の書類を添附して運輸大臣に提出しなければならない。
(損益計算書等の提出)

内に、運輸省今の方針をとることにより、当該地方鉄道に関する損益計算書での他の書類を運輸大臣に提出しなければならない。

第十一條 第九条の規定により補助金の交付申請書を提出した地方鉄道業者は、当該地方鉄道に関する損益計算の根拠が明らかであるよう関係帳簿及び書類の整理をしなければならない。

(補助金の使途についての条件)
第十二条 運輸大臣は、第八条の規定により補助する場合には、当該補助金の使途につき必要な条件を付することができる。

(補助金の交付の停止)

第十三条 運輸大臣は、第八条第一項又は第二項の規定による補助を受けるため第九条の補助金の交付

申請書を提出した地方鉄道業者の
当該地方鉄道につき、その営業用
固定資産の価額に政令で定める割
合を乗して得た金額をこえる益金
を生じたときは、補助金を交付す
ることができない。

第十四条 運輸大臣は、第八条の規定により補助を受ける若しくは受けた地方鉄道業者が左の各号の一に該当するときは、交付すべき補助金の全部若しくは一部を交付せし

す、又は交付した補助金の全部若しくは一部に運輸省令で定める利息を附して返還を命ずることができる。

四 第十二条の規定による条件たる指示に従わなかつたとき、三 第十条の規定により提出する書類に虚偽の記載をしたことが判明したとき。

違反したとき。
(利益金の納付)

じて得た金額をこえる益金を生じたときは、その超過額の二分の一に相当する金額を、当該益金を生じた営業年度末からさかのぼり十年以内に交付を受けた補助金の総額（前条の規定により補助金を返還したときは、当該返還額を控除した残額）に達するまで、国庫に納付しなければならない。

(利子補給金の支給)

力鉄道の設備の改良（第三条の規定）により承認を受けた改良計画に係るもの（を除く）を行う場合において、運輸省令で定める範囲の金額を融機関がその資金を融通するときは、運輸省令の定めるところによつて

り、当該融資につき利子補給金を支給する旨の契約を当該金融機関と結ぶことができる。

した会計年度以降も簡年度以内と
する。

による契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が国会の議決を経た金額をこえることとならないようにならなければならない。

約により政府が支給する利子補給
金の額は、運輸省令の定めるとこ
ろにより、金融機関がした当該契
約に係る融資の融資残高につい
て、当該金融機関が通常それと同
種類の融資を行ふ場合における利
率と年七分五厘との差の範囲内で
運輸大臣が告示で定める利率で計
算する額を限度とする。

(融資利率) 第二十条 政府と金融機関との間に

第十六条に規定する契約が成立したときは、当該金融機関は、当該

契約に係る融資の融資残高についての利率を、当該金融機関が通常それと同種類の融資を行う場合における利率から政府が支給する利子の補給金の額を基礎として算出した利率だけ引き下げたものとしなければならない。

(金融機関の法令等の違反に対する措置) 第二十二条 政府は、金融機関が前条の規定による契約又は前条十六条の規定による契約に違反したときは、当該金融機関に対し、支給すべき利子補給金の全部若しくは一部を支給せず、又は支給した利子補給金の全部若しくは一部の返還を命じることができる。

(融資金の流用禁止)

第十二条 第十六条の規定による契約に係る融資を受けた地方鉄道業者は、当該融資の目的以外の用途に使用してはならない。

第十三条 第三条の規定により認定を受けた地方鉄道(同条第一項第一号に該当するものとして同条の規定により認定を受けた地方鉄道にあつては、敷設の完了したもの及び同条の規定により承認を受けた改良計画に係る改良を完了した地方鉄道に係る固定資産税及び事業税については、当該認定又は承認が取り消されるまで、地方税

法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第六条の規定の適用があるものとする。

第二十四条 日本国鉄道が地方鐵道に接近し、又は並行して鐵道線路を敷設して運輸を開始したため、地方鉄道業者がこれと線路が接近し、又は並行する区間の営業を継続することができなくなつてこれを廃止したとき、又は当該地方鉄道の収益を著しく減少することとなつたときは、日本国有鉄道は、その廃止又は収益の減少による損失を補償するものとする。当該地方鉄道業者が、日本国有鉄道の当該鐵道線路と接近しない、又は並行しない区間につき地方鉄道業を繼續することができなくなつてこれを廃止したときも、同様とができる。

第二十五条 前条第一項の規定による収益の減少による補償は、日本国有鉄道が同項の運輸を開始した日から五年を経過することができない。

第二十六条 第二十四条第一項の規定による損失を廃止した場合における損失の補償をすることができない。

(廃止補償金額) 第二十五条 前条第一項の地方鉄道を廃止した場合(同条第五項において準用する場合を含む)における補償金額は、左の各号によつて算出した金額から残存物件の価額を控除した残額以内において運輸大臣の定める金額とする。

一 日本国鉄道が前条第一項の運輸を開始した日の属する当該地方鉄道業の営業年度の前営業年度末までに運輸開始後三年を経過した線路を含む開業線路については、その営業年度末からさかのぼり既往三年間における当該開業線路に係る営業用固定資産の価額に対する益金の平均割合を日本国有鉄道が同条同項の運輸を開始した日における当該開業線路に係る営業用固定資産の価額(以下この号において「開始の日の営業用固定資産額」という)に乘じて得た額を政令で定める割合で除して得た金額(その金額が開始の日の営業用固定資産額に達しないときは、

二、前項の規定による収益の減少による補償は、日本国有鉄道が同項の運輸を開始した日から五年を経過しないものについては現に並行しない区間につき地方鉄道業を繼續することができなくなつてこれを廃止したときも、同様とができる。

三、第一項の規定により収益の減少による損失の補償をした場合には、同項の規定による廃止による損失の補償をすることができない。

三 日本国鉄道が前条第一項の運輸を開始した日において、いまだ敷設工事に着手していない線路については、測量その他に要した費用に相当する金額

(減益補償金額) 第二十六条 第二十四条第一項の地方鉄道業の収益が減少した場合における毎営業年度の補償金額は、当該地方鉄道業の毎営業年度における益金が、その営業年度の営業用固定資産の価額に日本国有鉄道において同条同項の運輸を開始した日の属する当該地方鉄道業の営業年度の前営業年度末からさかのぼり既往三年間における当該開業線路に係る営業用固定資産の価額に対する益金の平均割合を日本国有鉄道が同条同項の運輸を開始した日における当該開業線路に係る営業用固定資産の価額に対する益金の平均割合に乗じて得た額に不足する金額以内において運輸大臣の定める金額とする。但し、毎営業年度における補償金額は、益金とあわせて営業用固定資産の価額に政令で定める割合を乗じて得た金額をこえてはならない。

四、この法律施行の際現に北海道拓殖鉄道補助ニ関スル法律の規定の適用を受ける地方鉄道は、その運輸開始後二十五年を限り、第三条第一項第一号に該当するものとして同条の規定により認定を受けたものとみなす。

五、この法律施行の日において現に敷設されてゐる地方鉄道で、いまだ運輸を開始しないもの及び運輸開始後十年を経過しないものは、第一項第二項の新線とみなす。

附則 1 この法律は、公布の日から施行する。

2 地方鉄道補助法(明治四十四年法律第五十六号)は、廃止する。

3 この法律施行の際現に北海道拓殖鉄道補助ニ関スル法律の規定の適用を受ける地方鉄道については、昭和二十八年度に限り、なほ、前例により補助することができる。

4 この法律施行の日において現に敷設されてゐる地方鉄道で、いまだ運輸を開始しないもの及び運輸開始後十年を経過しないものは、第一項第一号に該当するものとして同条の規定により認定を受けたものとみなす。

5 この法律施行の日において現に敷設されてゐる地方鉄道で、いまだ運輸を開始しないもの及び運輸開始後十年を経過しないものは、第一項第二項の新線とみなす。

6 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)の一部を次のように改正する。

第三十六条を削る。

第三十六条ノ二第一項中「前二条」を「前条」に改め、同条を第三十六条とする。

第三十六条ノ三を削り、第三十条とする。

第三十六条ノ四を第三十六条ノ二とす

る。

軌道法(大正十年法律第七十六号)の一部を次のように改正す

る。

二 日本国鉄道が前条第一項の運輸を開始した日の属する当該地方鉄道業の営業年度の前営業年度末までに運輸開始後三年を経過した線路を含まない開業線路、敷設工事中の線路及びいまだ使用開始に至らない改良施設については、日本国有鉄道が同条同項の運輸を開始した日ににおける損失の補償をする。

三、第十五条、第二十五条第一号及び第二十六条の規定並びに第十六条の営業用固定資産の価額、第八条第三項の欠損金の額、第十一条、第十五条、第二十五条第一号及び第二十六条の益金並びに第十二条号を「前条」に改め、同条を第三十六条とする。

四、第一項の規定により日本国有鉄道が補償した場合において、日本国有鉄道の鉄道線路が政府の命令に基くときは、政府は、日本国有鉄道に対して当該補償金に相当する金額を交付する。

五、第一項の規定は、いまだ運輸を開始しない地方鉄道の線路について準用する。

目下政府において制定準備中である港湾機能施設整備促進法は、港湾の整備に資するところ多大であるから、港湾機能施設整備事業を行う港湾管理者に対する資産の融通等についての資金枠を確保し、かつ必要に応じ助成金を交付する等その内容をさらに充実してすみやかに本法を制定するとともに本法による第一次整備計画として名古屋港緊急整備三年計画および四日市港整備三年計画中該当のものを指定せられたいとの陳情。

昭和二十八年七月十日印刷

昭和二十八年七月十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局