

第二十二回国 参議院運輸委員會會議録第七号

昭和三十年五月十九日(木曜日)午後二時九分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君
理事 仁田 竹一君
早川 慎一君
重盛 壽治君
木島 虎藏君

委員 入交 太藏君
三木與吉郎君
内村 清次君
大倉 精一君
片岡 文重君
三浦 義男君
平林 太一君

政府委員

運輸政務次官 河野 金昇君
運輸省海運局長 栗沢 一男君
運輸省船舶局長 甘利 昂一君
運輸省鉄道監督局長 植田 純一君
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
運輸省自動車局長 眞田 登君

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 会専門員 会専門員

説明員

日本国有鉄 天坊 裕彦君
道副総裁 鶴沢 勝義君
日本国有鉄 道法務課長 鶴沢 勝義君

日本国有鉄 道営業局長 唐沢 勲君
日本国有鉄道 業局船舶課長 篠田寅太郎君

本日の会議に付した案件

○海上運送法の一部を改正する法律案 (内閣提出)

○船舶積量測定法の一部を改正する法律案 (内閣提出)

○運輸一般事情に関する調査の件 (自動車行政に関する件)

(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(加藤シヅエ君) これより運輸委員會を開会いたします。

まず、海上運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府から提案の理由を説明していただきます。

○政府委員(河野金昇君) ただいま提案になりました海上運送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し上げます。

現行の海上運送法におきましては、旅客定期航路事業については、免許制がとられておりました。法に基く厳重な監督規制が加えられていたものであります。不定期航路事業は、単なる届出制でありまして、その経営は事業者の自由になかされておりました。

このように海上運送法上の取扱いが異なっておりますのは、旅客定期航路事業は、不特定多数の旅客を対象とし、国民の日常生活に直接重大な関係があります。行政権の干渉が必要とされるのに対し、不定期航路事業は、貨物運送がその大部分でありまして、

自由な事業活動を認めることが、海運を発展せしめ、公共の福祉を増進することになると考えられたからにほかならないのであります。

しかしながら、法施行後の実情を見ますと、不定期航路事業の中にも、旅客運送を行うものが少なくないのでありまして、特に最近においては、観光面における需要の増大と相まって、その数はますます増加の傾向を示しているものであります。

これらの事業は、その多くが不特定多数の旅客を相手として経営されておりますため、これが事業者の自由営業に放任されておりましたことは、利用者の利益を阻害するおそれがあるばかりでなく、ときには、これが旅客定期航路事業に対する擾乱ともなるものでありまして、海上運送法の目的とする運送の秩序維持の面からも放置できないものがあるものであります。

このような実情にかんがみまして、今回の改正案におきましては、不定期航路事業のうち、国内航路において旅客船により旅客の運送をするものについては、その開始の際に運輸大臣の許可を要することにいたしましたほか、その運賃、運送約款、運航計画等、利用者の利益または運送の秩序に直接関係するものについて、旅客定期航路事業に準じた規制を加えることにいたしましたのであります。

次に、最近交通機関による事故が頻発しております。旅客運送を行う事業については、特に監督を強化することの必要性が痛感されますので、以上に述べました不定期航路事業に対する規制の強化にあわせて、現在免許制となっておりまして旅客定期航路事業につきましても、その免許基準について安全の確保を考慮に入れた改正を行いますとともに、免許事業者が船舶安全法または船舶職員法のごとき人命の安全に関する法令に違反いたしました場合には、その事業を停止せしめ、またはその免許を取り消すことができることにいたしました。これらの安全関係法令の励行の確保に資することにいたしました次第であります。

以上が今回の改正の主要な点であります。したがって、その他にも、法の運営上の経験にかんがみまして、若干の改正を要すると認められる点につき、この機会にあわせて改正を行い、規定を整備したいと存するものであります。

何とぞ、慎重に御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○委員長(加藤シヅエ君) ただいまの御提案につきましての質疑は、次回に譲ることにいたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 次に、船舶積量測定法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府から提案理由を御説明願います。

○政府委員(河野金昇君) 船舶積量測定法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

船舶の純積量を算定するに当たっては、現行の船舶積量測定法によりまして、

と、機関室等の積量を総積量から控除することになっておりますが、この機関室の控除積量は、機関室の積量と総積量との割合が一定の比率以下になりますと急に小さくなり、従って、純積量が急に大きくなって、はなはだしく均衡を失うようなことになっておるのであります。

最近の船舶は、技術の進歩によって推進機関が次第に小型化してまいりましたので、機関室の積量が前に述べました一定の比率以下になり、純積量が急に大きくなる船舶が著しく増加して参つたのであります。元来、船舶の純積量は、トン税等を徴収する際の算定基準になっておりますので、船舶所有者のうちは、その船舶の純積量をなるべく小さくするために、機関室を必要以上に大きくして、船舶の性能を低下させる傾向が見られまして、きわめて不合理な結果を生ずるようになりました。

この不合理をなくするためには、機関室の積量が前に述べました一定の比率以下になる場合に、この機関室の控除積量が急に小さくならないような規定に改める必要があります。これがこの法律案を提案いたしました理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御可決下さいますようお願い申し上げます。

○委員長(加藤シヅエ君) この法案に対する質疑を次回に譲ることにいたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 第十部 運輸委員會會議録第七号

○委員長（加藤シツエ君） 次に、内村委員より日本国有鉄道の運営に関しての質疑の通告がございますから、これを許します。

○内村清次君　ちよつと速記をとめて。

○委員長（加藤シヅエ君）ちよつと速記をとめて。

午後二時十八分速記中止

午後二時三十三分速記開始

○委員長（加藤シズエ君）速記を始め
て。

それでは、自動車行政に關しての御
質疑を先に回すことにいたします。

○重盛壽治君 お断わりしておきますが、きょうで打ち切るのではなくて、ほかにたくさんあるんですよ、局長に対して。それで別の機会にもう一度やりたいと思います。きょうはおいでになつておるから、ちよつと答弁を聞いておきたいと思っています。

今、自動車のタクシーの料金が、バスでもそうですが、ことにタクシーが七十円に下げるとかあるいは八十円に上げるとかというような問題が起きており、それが結論的には運輸大臣の認可という形になっておると思うのだが、これに対する権限というかそういうものが、私は今の状態ではないように思うわけがあります。これをほんとに、たとえば物価が非常に上つてきたと、それでこれでは安いからというので業者が自主的に上げれば、その上げたものを認めていくというような形、逆なことを言うならば、非常に物価が下つてきた。当然下げなければならぬし、監督の立場からもあればもう少し安くしなければならぬというよう

なことがあっても、業者の自主性がなければ、こういうふうにしろというより、なことが言えないようなふうに感じておるのですが、そういう点の一つ自動車局長に、運輸省の権限というものと、それから今現状どうなっているのか、ということとを、概略説明いただきたいと思っています。自動車のタクシー料金の件についてであります。

○政府委員(眞田登君) 御指摘の通り、現在のタクシーの運賃につきましては、認可申請を待つて定める、これに認可するという形になっておりまして、こちらからこの地区は幾らにしろと指定するという形にはなっておりません。

で自動車に関する運賃料金の全部が今までのところ認可制になっておりまして、今まではそういったやり方でも大した支障がなかったと申しますが、事業者たちが非常によく団結といえますが、事業者同士の意見というのが相互にまちまちにならないで、そのときそのときに応じて、適当な料金の申請があったわけであります。しかしながら、最近東京都内に起りました運賃問題のように、車に対する運賃が違ひのと同じように、車を持っております配分といいますが、あるものは国産車をよけい持っている、あるものは外国車をよけい持っている、また国産車のうちでも種類の違ひたものを違ひた配分で持っているという形になってお互いに多少ずつ利益が違ひ。こういった形で申請して参りましたものですから、運賃についての認可申請が一本にならなかった。そのために当方で非常に困つたといふことなのであります。

て、なれわれの方でもこうしたことが將來、自主的な認可申請を待つてやつていく建前がうまくいかなかった場合は、何か大臣の方で運賃を指定するこゝとができるのだという形にまで持つていかなくてはならないかといふことについて研究はいたしておりますが、当面の問題になつております東京都内の運賃につきましては、最近事業者の話し合いがつくめどがつきましたので、そろゝいった法的措置によらずに、行政指導でこの問題を一応落着きたいと、こういうふうに考えております。

○重盛壽治君 真田さんの言われるように、業界がほんとうに統一されて、一緒になって、同じ感覚でものをやっ
ていけるような状態ならいいと思うけれども、私は必ずしも今の状態は、東京ばかりではないが、特に東京は

というようにも思うのです。そうしな
ければ、たとえば料金一つ直すために
も、顔の広い方というか、政治的な勢
力のあるものの方が仕事ができ、同じ
ものであっても顔の広くないものは仕
事ができぬと、そういうことはないと
思うのだが、万一そういうことがある
とすれば、明るい運輸行政にはなら
ぬ。これをやっぱりここで考えて、法
的に拘束するということでなくて、よ
りよく事業を運営さすということのた
めには、今のよりな状態ではいかぬの
じゃないかというふうにちよつと考え
たので、お聞きしたのだが、そういう
点で、たとえばタクシー会社というよ
うなものが二つに割れて、若干統合し
ておるように聞いているのだが、その
点の実情を、もし知っておつたら、も
う少し詳しく話して下さい。

○政府委員(裏田登君) 御指摘の運賃の指定の問題、これは現在の法制のもとでは、一つは事業の改善命令というのがあるとして、運賃が一般の公共

の福祉を阻害しているような状態になった場合には、命令を出せる、こういうことになっておりますが、公共の福祉を阻害している事実がありと認め

たときというふうに、非常に制限的になつておりまして、事業の健全な発達をはかるとか、そういうった条項がございませぬために、運賃を一般の物価にま

で下げてやっていけというふうな命令はできるのでありますが、上げて、それによって事業者同士が不当な競争をしないというふうなところまでこちらのこの命令で出すのは、なかなかいろいろと問題があるということ、研究はいたしておりますが、その条文を使いまして命令することは非常にむずかしい

しいというふうに考えております。

それから現在割れておるかどうかと、
 いろいろお話であります。東京の組合は、
 非常にたくさんに割れておりまして、
 現在では小さいのまで数えますと八つ
 ある、こういうふうに言われております。
 これが最近、こういうことでは困
 るから、一緒にしろというところで話
 し合いをしておりまして、ただ全国の
 組合が二つに割れておりまして、東京
 が一本になつても、その二つのどっち
 に所属するか困るということなんで、
 東京がまず一本になることと、それか
 ら全国の組合が一本になることは、
 並行して進まなくちゃいけないとい
 うことなのであります。全国の組合
 が一本になるまでは、東京はとりあへ
 ず連合体を強化して、東京の問題につ
 いては一本という形に持っていこう、
 こういうことで、従いまして、東京都
 内の運賃についてもその連合体で一緒
 の考え方でやっていこう、こういうふ
 うに進めております。

○重盛壽治君　そうすると、今のタク
 シー料金は適正だ、どちらも適正なも
 のだというお考えの上に立って、許可
 になつておるのかどうか、一つ……。

○政府委員(眞田登君)　現在の賃金
 は、御承知と思いますが、普通車が百
 円、それから中型車八十円、小型車七
 十円ということ、昭和二十七年でし
 たか八年でしかにきめたままで来た
 のであります。が、一部国産の車で古
 くなったものが非常に成績が悪くなつ
 たから、これを少し値下げしてもお客
 によいけい乗つてもらつて成績を上げたい
 というところで、トヨベットの古い車
 を八十円のランクから七十円に下げ、
 ダットサンの古い車を七十円から六十

すために、もっと厳格にしてはどうかというお話もございしますが、これはわれわれの方でいろいろと審議いたしましたものを、また運輸審議会にもかけて、何回にも審議を経た上でやっておりますのでございまして、決していいかげんなど申しませんが、免許を乱発するといったようなことではないのであります。また不当競争を行なつておるといふお話もございしますが、これにつきましても、できるだけ今後は需給調整といった面に力を入れて参りたいと思ひまして、東京都内のタクシー等についても、そういう面からこの事業の健全な発達の方を進めたい、こういうふうに考えております。

で、タクシーの教等につきましては、このタクシーは一万両、ハイヤーを入れますと一万二千両くらいでございますが、昔もこの程度の車はあったのですが、当時は自家用というものがきつめて少かつた。まあ三千両とか四千両とかという程度であつたと記憶しておりますが、今では自家用車が三万両以上、そういうような状態なものですから、自動車が多いのはタクシーだけが多いのではなくて、そういう自家用がタクシー、ハイヤーの三倍もある、こういうことだと思ひのであります。で、今の交通不安その他の問題は、タクシーを免許したくないという問題よりも、自家用車というものが自動車の八七割を占めている状態でありまして、そういう面から、もっと大きなところから、自動車というもののについての考えを進めなくちゃならぬのでありまして、事業の免許によつて交通不安が来ているとまではいかな

いのじゃないか、こういうふうに考えております。

○大倉精一君 交通不安については別の機会に私は伺ひたいと思ひますが、私はこの際、免許に関する基準というものをやはり法文の中に明らかにする必要がありますとかねがね考えているのですが、これに対して先般の国会においては、いわゆる一九五一年のILOの内陸運輸委員会におけるところの決議というものを申し上げたのですが、その当時大臣も局長も出席しておられて、これは研究して別に考える、こういうふうなお話であつたのですが、これに対する何かお考えがまとまつておつたならば、お聞かせを願ひたいと思ひます。

それからもう一つ、ついでに聞いておきたいのですが、最近トラックの自家用車のヤミ営業と申しますか、これが全国的に非常に大きな勢いでもつてはびこつておるのですが、ほとんど取捨つかないところの状態になつてゐる。これに対する運輸省の対策があまりになつたならば、具体的にお話し願ひたいと思ひます。

○政府委員(眞田登君) ILOの問題につきましては、前の国会のときにいろいろと御質疑がありまして、これについては一応お返事を差し上げたと思つております。

それからヤミ自家用車の取締りの問題につきましては、最近非常にそういう声が高いのでございまして、われわれのほうでも省令その他でできる改正をやろうということ、最近届出という制度になつておりますが、この届出の内容について相当詳しいことを書かして、それが後に自家用のために使

われる車であるということが確認できるように、省令としては変えたわけでありまして、なお、今まで自家用車がそこらへばつぱら置いて置いたところから、危うくしようがないというふうな話もございしますので、車庫についてもどこへ車庫を設けるのだというところを書かせるようにいたした次第であります。なお、法律を改正して許可制にしてくれ、あるいは登録制にしろというふうないろいろの問題がございしますので、その問題については、むしろ自動車と鉄道との調整といったような問題から出発すべきではないか、こういうふうに考えて研究をいたしておる次第でございします。

○大倉精一君 ILOの御回答はも

らつておらぬと思ひますが、これはあとから一つ伺ひたいと思ひます。自家用車の問題について、自家用に使うのであるということを確認するといふことをおっしゃつたのですが、これはどういふ方法で確認されますか。

○政府委員(眞田登君) 現在の自家用車の使用につきましては、届出制になつておりました。その届出の書面にいろいろと、この車の用途は何であるか、あるいは用途は何々である、こういういたような書き方をしておりましたものを、事業の種類——一体何を運ぶといったようなこともこまかく書かせるようにいたしました。それから、自家用車には車の横に、一体どういふ仕事をやつておるといふことも車にも書かせるといふことによつて、車と運んでおります品物との同一性を確認できるやうにしたい、こういうことに変えたのであります。現在も届出制という形でやつておりますために、全部をはつき

り押えるというところは非常にむずかしいことはわれわれもよくわかつておつたのですが、従ひまして、その根本である使用をどういふふうにかちらでつかまえていくかという問題は、やはり法律によらなければできない、こういうふうに考えております。

○大倉精一君 法律によらなければということは、将来の問題としてこれは保留をしておきますが、現に行われておるところの自家用車の激しいヤミ行為に對しまして、現在の事態に對するところの取締策について、何かお考えになつてゐることがあつたら、伺ひたいと思ひます。

○政府委員(眞田登君) 先ほど申し上げましたように、まず自家用の届出の際に、それが真に自家用の目的であるといふことを、現在の法律の許可範囲で確認することをするわけでありまして、それから実際に動いておられます車をわれわれの方で確認いたしますのに、これをとめることは、運輸省の下部の陸運局なり陸運事務所にはございせんので、警察の協力を得まして、警察と一緒に、所謂取り締りに出て一斉検査をする、そういうことが一つでございします。もう一つは、いろいろと事業者が、あの車がヤミ行為をやつてゐるといふことを知らせて参りましたものについて、われわれの方で実地にそこに行つて、その車の使用方法をどういふふうにしてゐるかといったようなことを調べる。現在ではこの三つの方法をとつてゐるわけでございます。

○大倉精一君 その処置をどの程度におやりになつて、どの程度の効果をあげておられるか、ちよつとその実情について伺ひたい。

○政府委員(眞田登君) 各局から、実際に取締りを行いました数字及びその結果につきまして、報告が参つておりますので、その集計しましたものをこの次にもお手許までお届けしたいと思ひますが、今ちよつとわかりません。

○大倉精一君 それでは、自家用車のヤミ行為を確認された場合には、どういふ措置をとつておられますか。

○政府委員(眞田登君) 情状の軽いものは、今後そういうことはやらないやうにということとかんべんするわけでありまして、悪い常習的なものは、一つは車の使用停止をやりまして、使用停止をやりまして、車のナンバー・プレートをはずしてしまひまして、その車が使えないやうにするということでありまして、それからまた場合によりましては、道路運送法違反ということで告発するということもございします。それからもう一つは、常にそういうことをやつておられますものに対しては、おそらく税金を逃れてゐるだらうというので、税務署あたりからそのヤミ行為に對して税金をとるといふやうなこともやつてゐるやうであります。

○大倉精一君 ほかに御質問の方もありませんので、この問題についてはまた別の機会に保留いたします。

○委員長(加藤シヅエ君) それでは、ただいまから日本国有鉄道の運営に関する件を議題といたします。

○内村清次君 先般の紫雲丸事件に對しまして、当委員会からも派遣議員が出、しかも派遣報告がなされた際におきまして、運輸大臣及び国鉄総裁代理からの緊急なる事故対策をするとい

り発言がなされて、しかもその対策の一環として、十八日に第一回の委員会をやっておられるようであります。これは今日の新聞の発表によつて私たちが、当局が事態の収拾に対して、また委員会の報告実施に対して、誠意をもつてその対策に乗り出したことに對しましては、私たちといひましたし、満足いたしておるわけです。特にまたこの委員会におきまして、連絡船の管理の組織、船舶の構造、船員の訓練、養成、資格、服務と、こゝろ一連の勤務体制の問題、それから航路及び航法の問題といふことについて、ただ私たちが希望するところは、これを研究または検討、この名においてその適切な実施といふものがおきてゐるということのないように私は希望いたしておきます。ただ当面のダイヤの問題に對しまして、即刻委員会の報告に對しまして直ちに手を打たれたということについても、私はこの点感謝いたします。

また、この対策が完全になりまして、連絡船の今後事故が再発しないといふことが、これがほんとうに実施面におきまして完璧が期せられることをもちろん期待いたしますが、それと同時に、私は国鉄が管理しておられます連絡船は、これでもう万全の策だといふような一つの、何と申しますか、希望といふ点に對しましては、もう確かに希望はありますが、それで完全に断定的な安心感はまだ当面私にいたしても不安な点がありますが、しかしそれと同時に、やはり陸上の輸送の問題が、これはその量におきまして幅におきまして、相当な国鉄経営の主幹になる問題でござい

ますからして、ここに事故の再発をするといふような不祥事件が起りはしないかといふことを実は憂慮いたしておるのです。

これは天坊総裁代理も御承知でございまして、すでに今回三十年度の予算を決定されるに當りまして、その前提として、国鉄の財政の窮乏の問題あたりに対しては、これは委員会を通じ、あるいはまたは一般識者に対しても、相当の資料を使つて、また頭をしばつて当面の状態を訴えておられることである。で、この状態からしまして、私はこの前の委員会のときに、これは当面なすべき問題もありまして、同時に、年間にあいてはぜひともこれを一歩々々、何と申しますか、国鉄の危機を打開するよりの方策といふものが考えられなくてはならぬ。この考えに對して、当時長崎総裁は一体どういふお考えであるかといふことを質問いたしましたところ、国鉄の財政の再建に對しても、あるいはまた財政からくるところの各施設の復旧の点に對しても、あるいは安全正確なる輸送体制の確立に對しても、あるいはまたは一面機構の合理化といふ面に對しても、それらを一丸とした、まあ名称は何でございませうか、国鉄の経営の再検討といふような委員会を組織するといふようなことをここでございまして、残念にとつておやめになつておるが、これはやはりどの總裁が今後就任されたにしましても、これは当然やらなくてはならぬ問題であらうと思つて、同時に、しかも急いでその委員会の構成をやり、逐次手をかけて経営の合理化

に向つて、それから来る安全性を確保していくところの責務が私は国鉄にあると思つてゐる。この見地に立ちますと、天坊総裁代理ももちろん今日までは海上関係で非常にお忙しの対策問題であつたと思つて、その国鉄経営の主管でございまして、こゝろこゝろ委員会の制度を早急に作つて実行に移すといふお気持ちの経緯がなされておるかどうか、この点をまず第一点お聞きしたいと思つてゐます。

○説明員(天坊裕彦君) ただいまのお話の第一段の問題でございまして、紫雲丸事件にかんがみまして、当委員会あるいは衆議院の運輸委員会等におきまして、それぞれ委員の方々から、この際考えなければならぬといふより、御勸告がございましたし、そういう不幸のこともございまして、また私ども自身さらに掘り下げていろいろ検討いたさなければならぬ問題も現実にございますし、しかも毎日やはり運航いたしておるのではありませんから、早急に手を打たなければならぬ問題もございすので、さうさう国鉄の連絡船対策委員会といふようなものを、名前は何でもいいのでございまして、そういう式のものをごさいますと、当時各委員から御話がございました中の速急にやらなければならぬ問題について、とりあえず手を打つて参つたのでございす。ただ、問題の性格によりまして、なかなかすぐ実施に移れない。たとえば船舶の構造、規格から合理化するかどうかといふような問題につきましても、これは一挙にいたすこともなかなか困難な問題でございまして、即日でもできる問題については一日でもは

ておくわけに参らないという建前で、そういうところから手を打つて参つた次第でございす。さらに機構等の問題につきましても、新しい總裁がおいでになりまして、すぐにも一つ御決裁願つたり格好で準備をいたして参つておるわけにございす。

さらに今お話がございましたように、連絡船以外に、鉄道の面におきましても、ただいまお話がございましたように、いろいろ問題がないわけではないのでございまして、すでに別途御審議願ひます本年度の予算につきましても、御承知のように、いろいろ取んてございす。そういう点につきましても、それぞれ、まず運輸機関として第一の安全といふ点だけはどうしても守つていかなければならぬといふふうに考へておられます。もちろん非常に施設の安全度といふような問題につきましても、ある程度相対的な関係もございす。たとえば橋が非常に古くなつて危険になつたと申しまして、これが六十キロのスピードでは非常に危険だけれども、三十五キロのスピードに落して走ればまあどうにか使えるといふような関係もございす。そこら辺が非常にむずかしい問題があると考えるのでございす。こゝろした点の根本的な解決として、取りかえに十分な資金といふものをどうして確保するかといふ点について、今後先生方の特別の御支援をいただきたく存するわけでありす。とにかくめられた予算の幅の中において、まず絶対的な安全といふものはどうしても確保いたさねばなりませんし、またさうした意味で別に経営の合理化といふ点は、資金

を生み出すためにも、また事業の本質的な建前から、必要でございすので、合理化審議会といふものも設けまして、いろいろ基本問題について対策を練つて参つておるわけでありす。この考え方につきましては、前の總裁のお考えによつて発足いたしておるものであります。今後当然続けられるものと私は考へておられます。

○内村清次君 ただいまの天坊総裁代理のお話では、合理化審議会といふものは発足しておるのだという御答弁のようですね。その通りですか。

○説明員(天坊裕彦君) 部内の委員会といひまして、すでに発足いたしております。

○内村清次君 私はこの合理化の問題は、今回の事故の対策委員会というより性格と少し性格が異なつておられるまいか。もちろん一環ではございすけれども、しかしその性格上は国鉄全体の問題であつて、これを平たく申しますと、やはり民間側でいへば労使の問題である。まあ国鉄でいへば、国鉄の当局者とそれから従業員の間において一体となつた考え方の上に立つて、国鉄の経営の合理化に對して、あるいはまた当面のその含んでおるところの赤字の問題に對して、あるいは事故防止の問題に對して、あるいは経営内容の各般にわたるところの問題に對して、やはりこれは従業員もその気持を、一体となつて当面の状態に對して対処していかななくてはならぬ問題があると思つてゐる。この委員会が発足しておるとすれば、私が確信するところとは少し違つておるようですが、この構成の中に当然組合の方々も入れて

うようなことが含みとなつて、当時の長崎総裁の発言の中にもあつたように私は考える。またそういうような経緯をとつて、組合との間における委員の選定という問題も含めておられたと思うのです。そういうことは一切なかつたのでございませう。

○説明員(天坊裕彦) 私がたゞいま申し上げました合理化審議会は、お話もございましたように、事故対策の問題とは別個でございます。そうしてすでに二十九年度の年度末前後から、各管理局長、各総支配人というところから、それから私ども本庁の各局の首脳部と、それぞれ問題を出しまして、まず少くとも各系統別あるいはそれぞれに分れた仕事の中で重要な問題、根本問題になるものを整理して、今年度これに重点を置いて、時にねらいを近代化あるいは合理化の面から施策を重点的にどう向けていくかという整理をして、その審議をやつて参つておつたわけでありませう。そうして今後もこれを続けていくつもりであります。

そうして、これによつて決定された問題も推進していくためには、もちろん国鉄の労働組合の諸君の協力を得なければならぬことは、もとより当然であります。従いまして、その問題につきまして労働組合側にも協力を願つておるわけでありませう。ただ、先ほどお話しになりました、あるいは長崎前総裁がお話ししたという問題は、むしろ労使連絡会議といひますか、そういう式の経営会議みたいなものを考えたかどうかという話が、昨年度来と申しますか、まあまとまつた構想ははつきりいたしておりませうが、寄り寄り話があつたということの

意味での、その問題はどうかといふ意味での内村委員の御質問ではないかと思つておりますが、その面はいろいろ本質的に問題もございませう、ただいまのところまだ軌道に乗つていないという姿ではございませう。しかしながら、今申し上げましたように、どういふ建前にいたしまして、合理化の問題といふものがあくまで労働組合の協力を得なければならぬと参らないことは当然でございます。協力を得るようにならぬ限りは、施策を考へて参りたいというふうに考へております。

○内村清次君 この点は、今、天坊総裁代理の御答弁の中に、内容的に少し私が質問しております焦点とちよつと違つておるのを感じます。と申しますのは、長崎総裁のこゝで答弁されたというの、前々から当局者とそれから組合との間に経営協議会を一つ設けようじゃないか、その過程においてまあ部内からそういう委員を選定しようじゃないかといふことは、これは前々からの問題であつて、私が申しましたのは、当面の赤字の再建の問題、それに先ほどから言ひました非常に国鉄の危機が今到来しておるからして、これを何とか克服するためには、ここに別途委員会式のものを、名前は再建委員会とこうつけるかなんか、それはわかりませんが、実はその後国鉄のあの新聞、あれは交通新聞でございませうか、あれにも大きい見出しで長崎総裁の答弁として出ておるのです。だから、私たちがもう、組合としても当局は確かに団体交渉の際にも、一体委員はどれくらい出すかといふようなことで話があつたといふようなことを聞いておりますからして、さつそく長

崎総裁はやはり、この国鉄の経営の問題に對して、そういう特殊の委員会を作つてやろうという気持ちが答弁通り実行されつゝあるのだらうと私たちは思つておつたのです。これがまあ副総裁であるところのあなたの耳に通つておらないことは、私としては残念です。それでこの点は、まあ当時副総裁はお見えになつたのですからして、だれかこゝに出席した人々がやはりこれは当然副総裁には通じまして、そうしてその企画といふものがやはりなされておるだらうという私は思つておつたのですけれども、今の御答弁では、これは従来の経営協議会に對するところの考へ方をお述べになつたとして受け取れませんが、その通りでしよ

う。

○説明員(天坊裕彦) ただいまお話しにございましたが、どうも私もちよつと誤解しておつたかも知れませんが、ただいまはつきりとした経営協議会に類する問題とは違つて、合理化審議会といひますか、合理化委員会といふようなものについて、いろいろ組合側の委員を入れてそういうものを作るといふ話を総裁がいたしたといふことは、実は私ははつきり記憶をいたしておりませう。ただいま申し上げました通りに、部内での合理化審議会といふものはもうすでに発足して、いろいろ問題を取り上げております。この問題を通じて組合側の協力を得るようになつていく動きかけはいたしておりますが、今御質問のありましたようなこゝろいふような委員の話は、ちよつと私は記憶いたしておりませう。そういう国鉄の内部の合理化問題について、運輸省に一つ

の大きな大臣の諮問機関というふうなものをおこしえになるとかいは話、大臣のお気持ちとして私はおありのやうに伺つておりますが、あるいはそれとも混同しているのではないかと存じます。

○内村清次君 この点はどうもまだ連絡がとれておらないようですから、あとで速記録も一つ見ていただきたまは、あるいはまた先ほど申しました国鉄から出ております交通新聞というふうなものもよく見ていただきたまは、そうして御検討をお願いしたいと思います。

この点は組合自体に對しては、相当影響のある問題でございますからして、組合も関心を持つておつたやうです。だからして、私たちは、これはけつこうなことだとして、そうして当面のこの危機をどうやって乗り切るかといふ問題に對しては、しつくりと当然これは従業員も当局者も一体となつてやるべき性質のものだと考へておりましたからして、それが実行がまだできておらないといふことになりませうと、ちよつと委員会では答弁をやつて、そうしてその対策が次々におくれていくといふやうな、えてして今までのやうな状態になつてはいかないと私は考へますからして、この点は一つ速記録もよくお調べになつて、総裁代理は、総裁の任命になるまでも、一つやつていただきたいと私は希望いたします。

これを申しますのも、先ほど言われました部内だけの研究は、あるいはまたたは対策は、これは当然職務柄としておとりにならなければならぬですけれども、やはりこれには現場において仕事をやる人がその気にならぬといふ問題であつて、この成績といふものはやはりこれは実行して初めてでき

る問題ですからして、研究はこれらも当然やつていただかなくちゃならぬが、とにかくその効果が上るやうにお考へになつていただきたまは、この考へ方を一つぜひ持つていただきたまは希望いたします。同時に、この国鉄の予算問題については、委員長の方でも別途委員会を開いて御説明を聞き、それから本格的に審議したいといふつもりでございませうからして、私はその際に譲ることにはいたしません。

ただ、こゝろいふた紫雲丸事件が起きました以後におきまふところの国鉄に對しては、国民の気持といふものは、まだ相当、あの悲惨な影響といふものが、国鉄を非難するといふ気持の奥底にあるやうです。私たちはこの気持を払拭しなくてはいけないといふ点は、委員会の派遣議員の報告にもありますが、当局もまたそれで真剣にお考へになつておられると思ふ。しかしこれに何と申しますか、便乗するといふ申しますか、新宿駅において轢死事件があつて、そうしてその轢死事件に對して国鉄の職員といふものは冷たい態度で接しておつたんだといふやうな新聞報告が、新聞の大きい見出しで出しておるのです。私は当時委員長もお知つてだと思ひますが、派遣議員として四国に行き、従業員の方々はみな事件に對しては、いわゆる国民のそういう気持に對しては従業員として非常に肩身の狭いような感じをしておるのだと、こゝろいふことを訴えておる。それだけやはり、たとへば海上勤務ではないにしても、陸上勤務の方々にしても、そういうふうに国鉄といふ問題に對して、そこに事故があつたために非常に肩身が狭いといふと、何といひます

か、自肅と申しますか、そういうような感じでおられるのです。ところが、その感じの現われというものが、十六日からの中央委員会ではっきりと、紫雲丸対策の問題に對しては、も申意の意を表し、事故の再発を防ぐと同時に、人命を尊重するという声明を出される。と同時に、しかしその事故のよつてくる原因に對しては、どこまでもこれは当局者に対しては、どこまでもこのように、その点も指摘しておるのです。これはもう当然なことではない、また、予算の全般を見まして、また、国鉄の財政の危機の問題を見ても、これは危機の機軸、事故の再発の機軸というものは含まれておる。だからして、そういう事故防止を完全にするという訴えも同時に聲明しておるのです。だからして、私はこういうふうなときに、乗客に對して冷たい駅員の態度があつたというふうな見出しになつて参りますと、なおかつ駅員の方、いわゆる鉄道従業員というものは反省がなされておらないというふうなこれは一般の乗客に印象を与えることは、やはり記事の内容からいいたしまして、当然ですが、この読売に出ましたところの記事は、当局者におきましては見ておられますかどうですか。と同時に、その原因の点を一つここで御発表願ひたいと思ひます。

線の緩行電車の下り線でございます。この電車がちょうど客扱いを終りまして、発車しまして、動き出して二メートルほど行ったときに、客が——この人が亡くなつたのですが、この客が、最後の車庫の前寄りドアの付近で、車庫に寄りかかるようにして倒れたのでございまして、これを発見しました車掌が非常制動を手にいたしましたので、約四メートル行き過ぎて停車したのでございまして、このお客はホームと電車との間に左足をはさまして、中へ倒れて、そこで前から二両目くらいのところまで客扱いをしておりまして運転掛の青山と、それから放送掛の星野駅手と、これがすぐに、あるいは運転整理の方の掛りに連絡したり、あるいは内勤助役へ通報すると同時に、すぐにお客とともに、その電車を少し外側の方に押し出さないかと客が揚げられませんか、お客にも手伝ってもらつて電車を動かして、そしてお客をホームに揚げるこの作業をしたのでございまして、ちょうどそのときに上りホームからかけつけました大館という駅手が電車の下に入りまして、お客のからだを差し上げるようにしてホームの上へ揚げたわけでございます。

旅客を引き揚げましたので、それを確めて、五分遅延で発車しております。それからなお平林という乗客は、当時休養時間中ホームの休憩室にいたのでありますが、これもこの騒ぎに気がまきまして、上着もつけずに飛び出し、いろいろな携帯した赤チンなどで乗客を介抱しております。そうして間もなく担架が来まして、二十三分時に鉄道病院へ移したのでございまして、二十三分十五分には死亡いたしましたのでございまして。

そこでその旅客をホームに救出しましてから、ホームの事務室の方へ移して、このお客は一般のお客さんたちで、重体であるから動かさない方がいいという声が出て、動かさずにそのまゝいたのでして、担架が来るまでそのまゝしておつたやうなわけでございます。またホームにおいて担架で移送する準備が完了するまでの時間は、お客が転落してから八分、ホームに救出してから六分、それから鉄道病院へ行きまして受診した時刻は二十三分七分ということになっております。

ございまして、職員も一生懸命やつておつたのでございまして、まあ職員の中には、上着もつけずにそのまゝやつた者があつたのでありますから、これらが職員と認められなかつた点もあるかもしれませんが、とにかくお客さんにも相当大いごさしまして、非常に混雑して、あるいはお客さんとも興奮しておるやうな方もあつたやうでございまして、それらの点で若干現場が混乱しておつたと想像されるのでございまして、それらの点から記事などにも若干の誤りがあつたのじゃないかと思ひます。が、私どもの調べたところでは以上のやうになつておる次第でございまして、ここで亡くなられましたこの方に対して、このお方は山梨県山梨市の経済農業協同組合連合会の東京事務所長さん、庄司さんという方でございますが、まことに御気の毒のことでございます。まして、局長から五千円とそれから駅長から千円の御香典を差し上げた、こういうやうな次第でございまして。概要は以上のやうなことでございまして。

○内村清次君　そうしますと、この庄司さんという方は、新聞によると、最後の車庫から出かけた、こういうやうなことに書いてあるのですが、当局の調べられたことはどうでございしますか。

○説明員(唐沢勲君)　このお客さんは、降るときに手をはさまれたといふことはなく、すでに発車しかつたところへ寄りかかるやうに倒れてきたといふやうに、私も調べたところではなつております。

○内村清次君　これは事実と全然違つて、それから第二の点は、ホームから線路の中へ行つて、そうして轢傷されて、そして引きずられて、病院にかつぎ込むまでの間に二十四分、そうしてまたこの病院にかつぎ込むとするその時間まで、十五分間放置してあつた、こういう事実が書いてあります。が、その通りですか。あなたの今の報告とは少し違つておるやうですが、時間的に。

○説明員(唐沢勲君)　私どもの調べでは、先ほど申し上げました通りでございまして、転落しましてから担架で運び出すまでに八分でございまして、それからすぐ鉄道病院へ行きまして、二十三分七分には診察を受けておりますので、新聞などで相当長く書いてあるやうな点もあるやうでございまして、私どもの調べでは以上の通りでございします。

○内村清次君　新聞を見ますと、確かに「ひかれた乗客に冷たい駅員」という見出しに合ふやうな内容記事です。これはだれが見ました。そうやつて血のしたたつておる轢傷された方を十五分間、二十四分間放置するといふやうな、あるいはまた病院にかつぎ込むまでに、そこは真相は合つておりますが、そういう状態では、これは確かにそういう見出しは当てはまるのです。しかしあなたのお調べになつたことでの御報告によると、駅員は当時目撃もし、しかも相当の手当もやつておるといふことになるのです。私はここに相当問題点が、真相というものがどこにあるかという点に對して疑念も一面起りますけれども、しかし引き続いて、あるいは紫雲丸の事件以来、国鉄に對する非難がなされておる今日、しかも駅員の方々も肩身が狭いとまで考へておる今日、こういう新聞が出ました

ではないかという見方を、私どもは一応持っております。

○片岡文重君 これはいつごろはつきりするのですか。

○説明員(天坊裕彦君) この数日のうちにははつきりいたすと思っております。

○片岡文重君 それでは、この問題は、はつきりしてから、もう一度その処置について伺いたしたいと思います。

それから船舶課長、ちよつと見えてくるようです。ついでに、わずかですから、お伺いしたいと思つていますが、この間事故を起した紫雲丸の船長の職年数、それから本俸、家族数、それから今後の措置について、一括してお尋ねをいたしたいと思います。

○説明員(篠田實太郎君) 中村船長の経歴を簡単に申し上げます。中村船長は大正八年十二月に国鉄の職員になっておりました。それから宇高航路の船長になりましたのは昭和十七年の七月でございます。そして今回の事故を起しました。年齢は五十四歳でございます。

○入交太蔵君 本俸のことは一応今わかつておられますので、なお調べましてから後ほどお知らせをいたしたいと思います。

○片岡文重君 それじゃ、あとで出していただけてつこうです。

それから一緒に殉職をした操舵手がございまして、その勤続年数、本俸、それから家族数、今後この両氏に對して国鉄はどういう措置をとられるかということ、こういうことを、この次でもいいですから……

○入交太蔵君 今の紫雲丸のことについて私も伺いたしたいのですが、今の紫雲丸の船長は、中村船長ですか、本

船長は何か非番であつて休んでおつたというのを聞きますが、そうですか。それから中村船長は代理の船長になつておつたかどうか。そういうことをお聞きしたいと思います。

○説明員(唐沢勲君) 連絡船の船長の勤務は二十四時間勤務でございますので、その間ずっと勤めておるのではなくて交代でやつております。そこでも一人の岡船長というのが当番でないから、休んでおつたのでございます。中村船長がその船長の仕事をしておつた、こういうことでございまして。

○入交太蔵君 その岡船長が本船長で、中村船長は代理船長ですか。

○説明員(唐沢勲君) 岡船長が本船長ということでございます。

○入交太蔵君 それでは、本船長が非番であつて休んでおつた。これは助かつておられますね。

○説明員(唐沢勲君) さようでござい

○入交太蔵君 まあこの問題について、先般の委員会でも派遣議員の方々からの御報告もあり、それからいろいろ質問なり御意見も出たのであります。が、実は私もこの運輸委員会の派遣議員の方々が行かれた翌日現地に参りまして、そして紫雲丸の運転士、それから宇高丸の船長、運転士等に会つて、その当時の模様も聞いたのであります。この前もだんだん御意見が

ありましたように、私の見ましたところによりまして、いかにも乗組員の不注意と緊張度が欠けておつたのじやないかということ。それから今の本船長は非番で休んでおる。なるほどそれは

非番だから休むのもいいが、特にあの航路におきましては、濃霧の危険ということがある航路の一番の問題である。私も思ふのであります。もちろん連絡船の危険というものは、暴風雨その他のこともありましよう。ありましようが、あの宇野——高松連絡におきましては、非常に船舶の航行がひんぱんなので、衝突事故ということが一番の危険の問題である。ことに濃霧というものはあの付近の名物であつて、あの航路の一番の私は問題である。危険の一番であると思ふのであります。その点において、いかに非番であるにしても、本船長が休んでおつて、しかもあんな濃霧の危険なときに當つて全然出てきておらなかつたといふようなこと等は、大いに私は緊張を欠くこと大なるものであると同時に、私は一般国鉄の連絡船関係において、先般の洞爺丸事件、また引き続いて今度の紫雲丸事件にいたしまして、要するに船舶連絡に對しまする乗組員の指導監督というところが、非常に欠けておるのじやないかということに私痛感を感じますと同時に、私も直接先般の岡船の運転士並びに船長あたりと面接をいたしまして、その事情を聞きまして、その模様等から人物を見ますと、私も他は他の船舶の乗組員諸君と比べて、私は質的にある程度落ちているのじやないかということを感じたのでございまして。特に、御承知の通り、あそこは平水航路であつて、航路も短い、非常な航路としては簡単なるところでありまうけれども、その人命に對する危険の責務というところに

ついては、私は他の船舶以上に非常に重大な責任があると思ふのであります

るが、その点において乗組員は、あまり単純な航路であるのと、毎日通つておるので、ある程度なめてかかつておつたのではないかと、緊張度を欠き不注意になつた關係において、あゝいふ事故を起したのではないかと思ふのであります。この点につきましては、まあどういふこれまで監督指導をされておるかばかりで、あれはどうかと思つておられますが、船舶に對しまする監督指導の機構ですね、国鉄内の。どういふ機構になつておるか、ちよつとそれを伺いたい。

○説明員(唐沢勲君) 船舶のうち最も最高の責任があるのは船長でございます。そので、船長につきましては、もちろん免状を持ち、船長としての資格も十分であるといふことでやつておるわけでございます。従いまして、航海における全責任は船長が十分それを指示してやつていかなければなりません。が、陸といふますか、これを指導監督とい

いますか、そういう機構をいたしましては、四國の鐵道管理局におきましては、營業部に船舶関係の海務課、船務課といふのがございまして、この海務課の方で、一般の機橋の業務なりあるいは運輸の業務なりといふものの計画を立て指導をする。そして船舶関係の課長の上に、さらに營業部の次長がいるという格好になつております。實際の運輸に關する指導をいたしましては、航路の問題とかあるいは霧の問題とか、具体的な問題につきましては、その船舶関係の次長なり海務課の方で計画しまして船長の方に指示して行くといふ形でございます。しかし船の一般の今日問題になつておりますような航法上の問題、ことに霧の中

の航法といふようなことにつきまして、もう当然、船長としては共通の当然のことでございます。これらのものを常に守るといふようなことにつきましてはもう当然のことでございます。そして、そういう点に注意するようにということとはときどき言つておるわけでございます。たとえば航路の危うな所をどういふふうな道を通る、あるいはどの程度の霧のときには出航は見合せ、入航は見合せといふような、そういう具体的な問題につきましては、今申しましたような海務課の方で船長の方へ指示していくという格好になつております。

○入交太蔵君 それはやはり、四國鐵道管理局は、管理局その他は、局は局に分れていまして、本省の方にある程度、船舶課といふのがあつて全部押えておるのですか。どういふふうになされておるのですか。

○説明員(唐沢勲君) 船は、青函——青森と函館の間の青函の連絡船、これに關しましては、青函鐵道管理局が船舶に關しまして、そこに局長の下に船舶部がございまして、そこに課がございましてやつております。それからあと広島鐵道管理のほうは、小さな宮島航路とかあるいは仁堀航路とかあります。これにつきましては特に別に船舶部を置きませんで、船舶の担当の者がそれをやつております。それで本庁の方におきましては、營業局の中に船舶課がございまして、そこで全体の事務をたつております。

○入交太蔵君 私の見るところでは、これは私の感じでありまうけれども、今申しましたように、非常に連絡船といふものは責任が重いといふふうに言えま

第九

す。ある程度航路が簡単だというよりなこと等において、乗組員の選択といひますか、よほど乗組員は吟味して、いい乗組員を乗組させて、しかもその注意は、特別に注意をさすようにしないと、私の見るところでは、どうも国鉄というものは、鉄道に重きを置いて船舶に対してはどうか軽視しているんじゃないかというように感じられます。また今申しましたように、私はその乗組員の人物を見た場合に、他の船舶の乗組員とではどうも質が落ちるんじゃないかという感じがしては、その乗組員の選択、任命についてはよほど心を願いたい、私は御注意をしたいと思います。

それから今の事故防止についての事柄につきましても、ただいま対策審議会ですか。何かお作りになってやっておられるのであります。私もさういふことは、今後においてさういふ事故の起らないように速急に具体的研究をされて、一日も早くさういふ事故の起らないように対策を早く進めていただきたい、さう思ふのであります。今度のあの紫雲丸事件を見ます場合に、もちろん事故の責任につきましても、海事審判の結果を見なければわかりませんけれども、いすれにいたしましても、他の船舶との衝突ならともかく、国鉄同士の船舶衝突としておりますし、全くこれは、濃霧というところはございますけれども、天災じやなくて私は人災であつて、大きなことは国鉄の責任である、さういふことを感じられるのであります。非常に遺憾に存するのでございまして、この点については、今申しましたように、

すみやかに具体的の方策を立てていただきたい。

それについては青函なり宇野——高松なり、それぞれいろいろ連絡がおりますけれども、さうたくさん連絡船じゃございせんので、私はこの各路線について特別のそれぞれの事情もあつて、さういふから、具体的に考慮をされまして、危険のないように願ひたいと思ひます。特に宇野——高松につましましては、先般の紫雲丸衝突事件以来、宇野港の出港入港に際しましては、航路を分けております。が、高松その他の途中の航路におきましては、これがまだできていないのじゃないかというところが今度の事故の問題になつてくるのじゃないかと思ひます。ダイヤのこと、その他の航路の関係等も具体的に検討いたしますならば、さういふことは事故を防止することができると私は事故を防止することができるといふこと、さういふことを痛感されるので、どうか一つ具体的にその航路航路について御研究を早く進められまして、一日も早くさういふ危険のないように願ひたいと思ふのであります。私もさういふことは、四国に關係があらましても、いつも自分も直接あの航路を利用もいたしますし、先般土地に参りましてあのたくさん犠牲者を出しました遺家族その他の状況を見まして、まことに同情にたえない点もあつて、まことに同情にたえない点もあつて、また遺家族その他からの苦情というものは大へんなものであります。これが一般犠牲者を出しました附近の非常な国鉄に対する非難の音が大きいのでございまして、私どももいたしましては、この人々に対してはぜひとも速急な対策を早く立てられまし

て、さういふ事故の起らないようにお願いしたい。

それからその後の遺体引き揚げ状況その他はどうなつておりましたか。本日本までの経過を説明願ひたいと思ひます。

○説明員(唐沢勲君) 事故の対策の云々につきましては、お話のように、できるだけ、ぜひやれることはもうすぐやるということで、従来いろいろ通牒その他ではやつております。重ねて、航法を重視するということは当然の問題であります。あるいは非常態勢を、もう相当早目にどんなさういふ態勢に切りかえるような問題、あるいは非常時に對する措置といふようなことについてはお客さんにもぜひとも趣旨を徹底させるというやうなことをすゝめよう、通牒を出してやつております。それから航路も一応は分けてやつたのであります。それをもう一つはつきり分けて、しかも浮標を入れるというやうな対策を講ずるやうに措置をしております。また高松の港の入口の混雑のために、ことに関西汽船等の問題も非常にありますので、それらも何か信号によつて整理するやうな方法をやるように、今手配しております。これも海運局あるいは水路部の方の問題もあつたので、さういふ点、今話をさせております。またダイヤの問題につきましても、全面的にやり直すには、相当列車の方が大幅に動くことになりまして、それを研究はしますが、とりあえず、今の船の時間があるの狭い所で行き違ひにならないやうに、船の方だけでもとりあえず直すといふことを今いたしまして、すぐ緊急これをやらせようと思つております。

かようにいたしましたして、いろいろな点について、やれることは少しも早くやるというやうにしております。

それから遺体の引き揚げ等の問題につきましても、今のところ、学生だけで九名のまだ遺体が揚げておりません。その他の方からも申し出があつたのは調べましたが、今のところ九名でございまして、船の中は再三再四捜査いたしました。目下は広く周囲を掃海するやうなことに主力を注ぎまして、底引網あるいは文鎮網等を相当たくさん入れまして、相当広範囲にわたつて捜査しております。またヘリコプターその他によりまして、もう浮揚する時期にもなつておりますので、浮き揚つたのを発見するやうにしております。今後は船を引き揚げまして、さらにその下、中を徹底的に見るというところが、引き続きやらなければならぬ問題でございまして、これにつきましても、サルベージの方の専門会社に今調査して、近く見積りをとりまして処理する段取りを進めておる次第であります。

○入交太蔵君 それから犠牲者に対します弔慰金並びに補償金、さういふ方はどういふことにおやりになる状況でありますか、それを伺ひたい。

○説明員(橋沢勝義君) 犠牲者に対する弔慰の方法は、とりあえずの措置と、最終のと申しますか、その次の措置と、二つの措置に分れては、とりあえずの措置にいたしました。お亡くなりになつた方に対しては、総裁名義で五万円の香典、それから現地の四国の鉄道管理局長が一万円、そのほかにお供え料として四千円、これは遺

体にお線香を差し上げる、それからお供物を差し上げる、さういふ趣旨で品物を出しております。それからお葬式がありましては、鉄道から花輪を出す。さういふ応急措置をしております。それからお亡くなりになつたあなたのお手当てでございますが、お亡くなりになつた人に対しては万全の措置をとつて慰謝の方法を考えたい、さういふ考えを持っておりますけれども、やはり今までのやり方といたしましては、金銭的賠償をいたさなければならぬといふことであります。これは収入のある方、それからさういふ方、収入のある方はいよいよ各裁判所でやつております。現在の収入から生活費を控除しましたいわゆる得べかりし利益といふものを生命表によりまして掛けまして、それをホフマン式で中間利息を控除した額、それと、それから民法七百十一條の慰謝料、それからお葬式に要した費用、それからお亡くなりになつた方々の物件損害、さういふものを合せて、それを損害賠償額として、新しい見方によりまして、さういふ権利者を探査いたしました。さうして権利者を確定いたしました。急速に支払ひの手続をしたいと、かように考えております。

○入交太蔵君 今伺ひましたが、いすれさういふものはある規定によりましておやりになることと思ひますが、今のお話、収入の点等によつて慰謝料の高も異なることになるのでございまして、御承知のやうに、今回の犠牲者は学童が非常にたくさんありまして、さういふ点からいいますと、収入の点その他については、もちろん収入がもと

できない実情の問題でございまして、しかし人命をあずかっておる重要な事業でありますから、特にそういう点で、ほかのものはとにかくとして、もっと士気が盛んでなくてはならぬということも言えると思います。特にそのことに對する対策をいろいろ考へ

故で総裁がすぐやめましたといふやうなことも、これは現場の従事員に非常に大きな心理的な影響を与えております。これは非常に私は精神的な士気を起させる一つの大きな課題になっておるのではないかということも考えておりますが、さらにもっと、ただいまお話しになりましたような点も実際上私はあるだろうと思ひますので、十分検討いたしまして、さらに適切な手を打つてきたいと思ひます。

○平林本一君 今お答弁がありまして、私もよく了承いたすのであります。それで私の申したことで、今お話の中で欠けていることは、ともかく階級的な意識というものは、これは下の方からは措置できないものである。また国鉄最高部の、また現地におきましては現地における上層部の幹部というものは、一つ心を入れかえて、そうして下級の従事員に対して従来と全然気持を入れかえて、非常なる愛情とそうして敬愛の気持を持って、よく国鉄一家の事故というものは、多くの場合におい

て、私の中からはできない、不和の間からできる。不和と称しても、それが何か立ち居ふるまいということではない。心の中でみな和気あいあいとして事に従事するところに、おのの所を得て、そこでこれが能率も上るし、事故というものはほとんどそうい

うところではないという如実の事実を、私はよく承知しておるのであります。しかし、それが国鉄一家と称して、特に私ども期待いたしておるが、あまりにも上層部というものが今申しているような、実際の本心を聞いてみると、いかにも上を敬愛する、下を愛する、そうして一家のこの子供と大人の渾然一体の姿を現出するということは、全く逆な結果を来しているというところが、特に今度のことは濃霧、これが最大の原因でしたが、今言われたように、災害におけるものというものは、これは突然起る問題ではありません。だから、ここに運輸するところのいわゆる現業諸君が、案外心の中に、その職務に当って、そういう機械と自分の氣持が一致することのできないような平常の不満不平が、その間隙の間にそれが出た場合に、右に鳴らすべき氣笛を左に鳴らしたという事実は、そういうことはあり得ないとは私は考えられない。そういうことは何か不満があるからであって、だから、それは系統的に事故が起きるといふことはほとんどないわけでは、何か一瞬の間に起きるわけです。洞爺丸の事件などについても、今日それを責めるということはいたしません、しかし、遺族の一人は中央公論にそう書いておる。そうして内部における、決算委員会に現れて参ります不正事項とか批難事項、不当事項というより、なものが、下級部において発生している。ところが、その原因をだんだん探究してみると、往々何か上層部から受けた影響からして、そういうような、この程度のものはやうてよからう、われわれもこのようないふことはしなければというより、事態が、幾多決算委員会などの事

案に現われている、こういうことなんです。これに対して、むしろ士氣の弛緩というより、な話をされましたが、これは全体の士氣の弛緩ではなく、上層部における特定の方々がその点に対して深く思いをいたすならば、今日の国鉄の持つております施設、組織、そういうものを通じて、事故の防止というものはできるのではないかと、そう考へていられるものであります。

これだけで私の質問は終わりますが、一応その点はお触れにならなかつたが、この機会に一つ今申し上げたことに對する御答弁を伺つておけば、會議録に残るわけでありますから、承つておきます。

○説明員(天坊裕彦) ただいまのお話で、国鉄が一部、こう、上の方と下の方と非常に離れてしまつていふのが、私どもといたしましては、昔と比べて、最近労働組合というより、なものが非常に強くなつて参りましたから、そこら辺の引ツつき方というものが、ついていろいろ頭を使つていふのでございまして、昔ほど、お話しになりましたような意味では、びつたりしないところも實際あるのではないかと、いふに考へます。しかしながら私ども、上下といひましても、へんな言い方でありまして、こゝろ一つ一つの大きな仕事、それがしかも相互に連絡のある仕事を組織的にやつておられますという建前上、やはり仕事を遂行いたします筋道というものは、つきりと厳としてやつていかなければならない。同時に、今お話がございましたように、氣持の上で、これはいい意味での横上下一体となつて仕事に當つていくという

ことがなくちや、うまくいかないのは当然でございまして、そこら辺の……組合運動というもので、一方組合が参りますが、同時にお互いに、今のお話にもございまして上の方だけ離れて、しかも今のお話のように、上の方だけで問題がある、そこに士氣の弛緩があるというより、なことで、これは非常に問題でございまして、そういう点十分私ども反省いたしまして、今後そういうことがないように善処していきたいと考へております。

○大倉精一君 ちよつと、今の御答弁に關連してお尋ねいたすのであります。本事件と組合運動を結びつけてお話がありましたが、今も副總裁から、何か組合運動というのについて精神的に一つの支障がある、こゝろいふふな御発言がありました、何かこの事故といふものと組合運動、労働組合といふことと關連があるのですか。どういふふうにお考へになつていふか、伺いたす。

○説明員(天坊裕彦) ただいま私がお答えいたしました話で、もしか言葉が足りなかつたかも知存しますが、ただいま私の申し上げた意味は、鉄道全体として和が必要だ、そういう意味で、新しい思想のために今までは違つた格好で、十分昔のような格好で、の一体になる氣持が、昔と違つていふかどうか、違つていふかも知れない、こゝろいふことだけを申し上げたので、組合運動のことを別に言ひわけじゃありません。

○大倉精一君 国鉄の和といふやつは、私はこの問題についてはいろいろ研究しなければならぬと思ひます。

が、ある特定の人だけが保つておつても、これは仕方がないと思ひます。私は国鉄じゃありませんから内部はよくわかりませんが、聞くところによると、いふやうな學閥偏重人事といひます、さういふものが非常に強いようですね。従つて、東大とか出なれば、こゝろいふ、局長にも課長にもなれない。私立大学を出た者で局長になるといふようなことは、これは全くまれである。こゝろいふことで、學閥に繋がつていふところの親分子分の和といふものは、非常に強い。強いのだが、そのためにほかの人の和が欠ける。私はさつき平林さんがおつしやつた精神的な和といふものは、ほんとに下の現場の駅の葉っぱを着た人から總裁に至るまで、ほんとうの意味の和がなければいふかと思ひますが、どうも労働組合ができて、団体交渉やらストライキやら、闘争をやつて和ができない、そういう意味と、私どもと根本的に、學閥偏重といふような意味の旧態依然たるものがある。これが一つの何かの要素になつていふのではないかと、こゝろ考へるのですが、この点はどうでしょう。

○説明員(天坊裕彦) 意見になることは差し控へますが、私が申し上げたのは、今お話しになりました根本的な和の話を申し上げておるわけです。ただ、国鉄の現在のいろいろな人事と申しますか、全体が、外からごらんになりますと、學閥といふふうにおつしやいますけれども、實際私にはそんなに強い學校出の學閥といふものがあるとは考へておりません。ことに、これはまあいろいろ比較するあれだけで言ひますと、ほかのいろいろな言ひ方があり

ましようけれども、別の所、たとえばほかの事業あるいはほかの官庁といふようなものと比較いたしますと、私国鉄などははるかに、さういふようなものと比べて、さういふワグが小さいのじゃないかといふふうには考へておりますが、これはまあ比較的な問題でございまして、さういふふうにごらんになつてもまあやむを得ないかと思ひますが、しかしながら、それらの点はさういふふうには言われるようになってはこれまたいけませんので、よく考へなければならぬ点は考へて参りたいと思つております。

○大倉精一君 まあ、これは水かけ論になるからあまり申しませんけれども、よく私は国鉄内部で聞くのです、あれはおれの親分だ、あれはおれの子分だといふような通用語がだいたいあるように思ひますが、こゝろいふやうなことがあるとすれば、これは何かやはり除いてもらつた方がいいのじゃないか。いわゆる幹部候補生偏重主義では、幹部候補生は必ず將校になれるけれども、あとはだめだといふやうなことがあるれば、これは改革する第一歩じゃないかと思ひます。

この際ついでにちよつと聞いておきたいのですが、洞爺丸のとき、貨車の積みつけといふのが非常に問題になりましたが、チェーンが切れたらして、あれから以降に貨車の積みつけについて、係留ですか、この面について何か特別の措置を講じておられまして、さういふ、これを一つ……。

○説明員(藤田實太郎君) 洞爺丸の事故の場合の緊縮具がどうであつたかといふことを、その後詳細に調べたわけでありまして、船が大体四十五度以上

かしきまして脱線をしております。それで、緊締具ははずれているのがございしますが、なお上部で貨車がひっくり返つたまま天井にぶら下つておるといふようなものがございます。緊締具の張力は一本が約十トンであつたのであります。それで、常時は片面で三本ずつ、両側で六本かけておるのでございますが、荒天時には在来もずつと増しをかけをやつてきておるわけでございます。さらに、その増しをかけを荒天の場合に勵行するやうな方法をとつておりますので、緊締具の問題は大丈夫であると思ひます。さらに、なお安全のために、もう少し簡單なやうな方法はないか、作業に相当労働力が要するといふ点もございしますので、もう少し効果的でより強力なものはないかといふことは、目下研究中でございます。

○大倉精一君 それで切れたことはないが、とめ金がはずれた、こういう事実があつたらしいのですが、今度の場合も引き揚げてみなければわからないかもしれないけれども、やはり激突によつてとめ金がはずれて、そして貨車がぐつと変動した、従つてぶつかつた反対の方へ貨車がぐつと行つて、こちらの方に傾いて沈んだと、こういうことを海上保安部関係者でしたか、新聞でちらつと見たんですが、そういうことはわかりませんか。

○説明員(篠田寛太郎君) まだ引き揚げてみませんと詳細はわかりませんが、事実脱線したのがあるというところは、ダイヴァーを入れて一部見ておりますので、わかつております。それからあの船は、御承知のように、船の車両を積んでおりましたところのサイドがずつと壁になつております。それか

ら中にもずつと柱が立つておりまして、その狭い貨車の入るスペースだけに二列になつておりますので、その中の範囲内で移動するだけで、完全にどすんと横ちよの方に飛んでしまふといふやうなことはならぬやうになつております。それから四国の方の航路は、青函に比べますと、わりに平穩なものでございしますので、緊締具のかけの張数が青函より幾分少いといふことは見受けられます。今後引き上げられました状態を見ましてさらに増しを要するといふ事実がわかりましたら、増しをかけをやらせる方法をとらなければいかぬと、まあこういうふうに考えております。

○大倉精一君 これは私は、少くとも洞爺丸のときにとめ金がはずれたと、あるいは切れたなかつたけれども、さういふ公算もあるといふやうな、一つの重大な教訓を得たんですから、連絡船については貨車積みつけの場合は、とめ金、それから緊締方法ですか、こういうものについて事故の起らない前に、念には念を入れて、一つ措置をする必要があるんじゃないか。今の御答弁によつて、今度もしあればさらに研究して何とかしたいという御答弁があつたのですが、それもけつこくだと思つたのですけれども、しかしああいう事故が繰り返して起る、瀬戸内海が平穩といふながら再三あそこで事故が起つておる、そういうことがありますので、私はその辺が納得、腑に落ちない点がありますので、やはりさういふ問題につきましましては、連絡船ばかりではなくほかの問題についても、少くともさういふ公算があれば、事前に一つの措置を

するといふ注意が必要じゃないかと思ひます。

○説明員(篠田寛太郎君) 実に青函の事故がございましてから、四国の鉄道管理局の人たちも現地の方へ人を派遣しまして、その問題も聞いて歸つておるわけでございます。在来、四国の方は緊締を、洞爺丸が起ります前までは、あまり平穩なときはかけておらないといふ実情がございました。そのときから四国の方で、これはさらにかけなくちゃならぬといふので、かけてはおるのでございますが、しかし張数がその他についてなお今後研究問題があれば私としては大いに研究して、もつとやらなければならぬといふ事象ならさらに検討しなければならぬという、さういふ關係で先ほどあいつうふに申し上げましたが、言葉が少し足りませんでした……。

○委員長(加藤シヅエ君) 本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十九分散会

五月十六日日本委員会に左の案件を付託された。

一、船舶積量測定法の一部を改正する法律案

船舶積量測定法の一部を改正する法律案

船舶積量測定法の一部を改正する法律案

船舶積量測定法(大正三年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項第二号を第三号とし、同号中「前号」を「前二号」に改め、ただし書を削り、第一号を第二号とし、第一号として次の一号を加える。

一 螺旋推進器ヲ備フル船舶ニ在リテハ機関室ノ積量ガ総積量ノ百分ノ十三以下ナルトキハ機関室ノ積量ニ其ノ十三分ノ十九、外車ヲ備フル船舶ニ在リテハ機関室ノ積量ガ総積量ノ百分ノ二十以下ナルトキハ機関室ノ積量ニ其ノ二十分ノ十七ヲ加ヘタルモノ但シ船舶所有者ノ申請アリタル場合ニ於テ主務大臣之ヲ相当ト認ムルトキハ次号ノ割合ニ依ルコトヲ得

附 則

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して九十日をこえない期間内において、政令で定める日とする。

2 改正前の船舶積量測定法の規定により積量の測定を受けた船舶の純トン数については、次項の規定による積量の改測を受けるまでの間は、なお従前の例による。

3 改正前の船舶積量測定法の規定により積量の測定を受けた船舶の所有者であつて、改正後の同法の規定により積量の測定を受けようとするものは、船舶港を管轄する管海官庁にその船舶の積量の改測を申請することができる。

4 船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第四条第二項及び第三項の規定は、前項の積量の改測について準用する。

五月十七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五章 雜則(第四十二條―第四十五條)」を「第五章 雜則(第四十二條―第四十五條の三)」に改める。

第二条第二項中「船舶により」の下に「有償で」を加える。

第二条第四項を次のように改める。

4 この法律において「旅客定期航路事業」とは、旅客船(十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう。以下同じ)により人の運送をする定期航路事業をいい、貨物定期航路事業とは、その他の定期航路事業をいう。

第三条の見出しを「(旅客定期航路事業の免許)」に改め、同条第一項中「航路」を「航路及び左に掲げる事業の種類」に改め、同項に次の二号を加える。

一 一般旅客定期航路事業(特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業)

二 特定旅客定期航路事業(特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業)

第三条第三項を削る。

第四条を次のように改める。

(免許基準)
第四条 運輸大臣は、旅客定期航路事業の免許をしようとするとき

は、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始によつて当該航路に係る全供給輸送力が全輸送需要に対し著しく供給過剰にならないこと。

二 当該事業に使用する船舶、けい、留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。

三 当該事業が利用者の利便に適合する運輸計画を有すること。

四 当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。

五 申請者が当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

六 当該事業の開始が公益上支障のないものであること。

第六条を削り、第五条を第六条とし、同条中「前条」を「前二条」に改め、第四条の次に次の一条を加える。

第五条 運輸大臣は、旅客定期航路事業の免許を受けようとする者が左の各号の一に該当する場合に、その免許をしてはならない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過してない者であるとき。

二 旅客定期航路事業の免許又は第二十一条第一項に規定する旅客不定期航路事業の許可の取消を受け、その取消の日から二年

を経過していない者であるとき。

三 法人である場合において、その法人の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む）が前二条の一に該当するとき。

第十五条中第三項を削り、第二項を第四項とし、同項中「前項」を「第一項」に改め、第一項の次に次の二項を加える。

2 前項の事業の休止の許可は、一年をこえる期間についてすることができない。

3 前項の規定は、災害による港湾施設の損壊その他やむを得ない事由に基く休止については、適用しない。

第十六条第一項各号を次のように改める。

一 この法律若しくはこれに基く処分又は免許、許可若しくは認可に附した条件に違反したとき。

二 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）又は船舶職員法（昭和二十六年法律第四十九号）の規定に違反したとき。

三 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

四 第五条各号の一に該当することとなつたとき。

第十六条第三項を削る。

第十八条第二項及び第三項中「会社」を「法人」に改め、同条第七項を削る。

第十九条の見出しを「事業改善に

関する命令」に改め、同条第一項第二号の次に次の一号を加える。

三 船舶その他の輸送施設を改善すること。

第十九条第二項を削る。

第十九条の五を第十九条の七とし、第十九条の四を第十九条の六とし、同条中「届け出なければならぬ」との下に「賃率表を変更しようとするときも同様である。」を加え、第十九条の三を第十九条の五とし、同条第一項中「届け出なければならぬ」との下に「届出をした事項を変更しようとするときも同様である。」を加え、第十九条の二の次に次の二条を加える。

（特定旅客定期航路事業の特則）
第十九条の三、第四条第三号から第五号までの規定は、特定旅客定期航路事業の免許については、適用しない。

2 第八条から第十条まで、第十二条から第十五条まで及び前二条の規定は、特定旅客定期航路事業については、適用しない。

3 特定旅客定期航路事業を営む者は、その事業を休止し、又は廃止したときは、省令の定める手続により、その日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

（対外旅客定期航路事業）
第十九条の四、第三条から前条までの規定は本邦（本州、北海道、四国、九州及び省令の定めるその附属の島をいう。以下同じ）の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行ふ旅客定期航路事業（以下

「対外旅客定期航路事業」という。）については、適用しない。

2 対外旅客定期航路事業を営もうとする者は、省令の定める手続により、航路ごとに、その事業の開始の日より前までに、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

3 対外旅客定期航路事業を営む者は、旅客及び手荷物の運賃及び料金その他の運送条件並びに運送に関する事業者の責任に関する事項を定め、これを実施する前に、公示し、且つ、省令の定める手続により、運輸大臣に届け出なければならぬ。これらの事項を変更しようとするときも同様である。

4 対外旅客定期航路事業を営む者が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、航路ごとに、廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

（不定期航路事業の届出）
第二十条を次のように改める。

第二十条 不定期航路事業（次条第一項に規定する旅客不定期航路事業を除く）を営む者は、省令の定める手続により、その事業の開始の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

2 前項の不定期航路事業を営む者が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、その事業の廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

（事業の廃止の届出）
第二十二條 旅客不定期航路事業を営む者（以下「旅客不定期航路事業者」という。）が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、その事業の廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

第二十条の二及び第二十三条から第二十五条までを削り、第二十一条を第二十四条とし、同条第一項中「定期航路事業を営む者（以下「定期航路事業者」という。）を「船舶運航事業者」に改め、同条第二項中「定期航路事業者」を「船舶運航事業者」に改め、第二十二條を第二十五條とし、同条第一項中「定期航路事業」の下に「又は旅客不定期航路事業」を加え、同条第二項中「定期航路事業者」を「定期航路事業者又は旅客不定期事業者を営む者」に改め、第二十条の次に次の七条を加える。

（旅客不定期航路事業の許可）
第二十一条 一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の各港間における人の運送をする不定期航路事業及び特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする不定期航路事業を除く。以下「旅客不定期航路事業」という。）を営もうとする者は、航路ごとに、運輸大臣の許可を受けなければならぬ。

2 第三条第二項、第四条（第三号に係るものを除く）、第五条及び第六条の規定は、前項の許可について準用する。

（事業の廃止の届出）
第二十二條 旅客不定期航路事業を営む者（以下「旅客不定期航路事業者」という。）が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、その事業の廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

（事業の廃止の届出）
第二十二條 旅客不定期航路事業を営む者（以下「旅客不定期航路事業者」という。）が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、その事業の廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

(許可の取消)

第二十三条 運輸大臣は、旅客不定期航路事業者が正当な理由がないのに一年以上旅客の運送をしなかつたときは、当該事業の許可を取り消すことができる。

2 第十六条第二項の規定は、前項の取消について準用する。

(承継)

第二十三条の二 旅客不定期航路事業者について相続又は合併があつたときは、相続人(相続人が二人以上ある場合において、その協議により当該事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者)又は合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、旅客不定期航路事業者の地位を承継する。

2 前項の規定により旅客不定期航路事業者の地位を承継した者は、省令の定める手続により、承継のあつた日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

3 旅客不定期航路事業者について相続があつた場合において、第一項の相続人が被相続人の死亡後六十日以内に第二十一条第一項の規定による旅客不定期航路事業者の許可の申請をしなれば、その期間経過後は、その者の承継に係る旅客不定期航路事業者の許可は、その効力を失ふ。その者が許可の申請をした場合において、許可をする旨又は許可をしない旨の通知を受けた日以後についても同様である。

(解散の届出)

第二十三条の三 旅客不定期航路事業者たる法人が合併以外の事由により解散したときは、その清算人(解散が破産によるときは、破産管財人)は、省令の定める手続により、その日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

より解散したときは、その清算人(解散が破産によるときは、破産管財人)は、省令の定める手続により、その日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

(準用規定)

第二十三条の四 第八条から第十一条まで、第十三条第二項、第十六条及び第十九条の二の規定は、旅客不定期航路事業について準用する。

(免許等の条件)

第二十三条の五 この章に規定する免許、許可又は認可には、条件を附し、及びこれを変更することができる。

2 前項の条件は、公共の利益を確保し、又は免許、許可若しくは認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最少限度のものに限り、且つ、船舶運航事業を営む者(以下「船舶運航事業者」という。)に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

第二十六条第一項中「船舶運航事業を営む者(以下「船舶運航事業者」という。)」を「船舶運航事業者」に改め、後段を削る。

第三十条第三号中「第十九条の四」を「第十九条の六」に、「第十九条の五」を「第十九条の七」に改める。

第三十条の三 定期航路事業者と通謀して「定期航路事業を営む者(以下「定期航路事業者」という。)」と通謀して、「第十九条の四」を「第十九条の六」に、「第十九条の五」を「第十九条の七」に改める。

第三十条の六に、「第十九条の五」を「第十九条の七」に改める。

第三十三条中「第二十一条、第二十三条」を「第二十条」に改める。

第四十二条の見出しを「(国又は日本国有鉄道に関する規定)」に改め、同条第一項中「日本国有鉄道又は商船管理委員会」を「又は日本国有鉄道」に改める。

第四十三条ただし書を次のように改める。

但し、旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業であつて、第二号に掲げる舟のみをもつて営むもの以外のものについては、この限りでない。

第四十四条中「及び第四十五条の二」を削る。

第四十四条の二の見出しを「(船舶の譲受の許可)」に改め、同条第一項中「又は借受」を削る。

第四十四条の三第三項を削る。

第四十五条の二第一項を次のように改める。

この法律に規定する運輸大臣の職権で政令で定めるものは、海運局長が行う。

第四十五条の二の次に次の一条を加える。

(準用) 第四十五条の三 海運局長は、その権限に属する左に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求め聴聞することができる。

一 旅客定期航路事業の免許又は事業の停止若しくは免許の取消

二 旅客不定期航路事業の許可又は事業の停止若しくは許可の取消

2 海運局長は、その権限に属する前項各号に掲げる事項について利害関係人の申請があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞しなければならない。

3 前二項の聴聞に際しては、利害関係人に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

第四十七条を次のように改める。

第四十七号 左の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第三条第一項の規定による免許を受けずに旅客定期航路事業を営んだ者

二 第二十一条第一項の規定による許可を受けずに旅客不定期航路事業を営んだ者

第四十八条第一号中「第九条第一項、第十一号」を「第九条第一項若しくは第十一号(第二十三条の四においてこれらの規定を準用する場合を含む。)」に改める。

第四十八条第二号の次に次の一号を加える。

二の二 第二十三条の四において準用する第十条又は第十三条第二項の規定に違反した者

第四十八条第四号中「第二十二号第一項」を「第二十五号第一項」に、同条第五号中「第二十一号(第二十五号及び第三十三号において準用する場合を含む。)」を「第二十四号(第三十三号において準用する場合を含む。)」に改める。

第四十九号第一号及び第二号を次のように改める。

一 第十九条の三第三項、第十九条の四第二項若しくは第四項、第十九条の五、第二十条(第三十三号において準用する場合を含む。)、第二十二号、第二十三条の二第二項又は第二十三条の三の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十九条の四第三項又は第十九条の六(第十九条の七において準用する場合を含む。)(第十九条の七の規定による公示若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者

一 第十九条の三第三項、第十九条の四第二項若しくは第四項、第十九条の五、第二十条(第三十三号において準用する場合を含む。)、第二十二号、第二十三条の二第二項又は第二十三条の三の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十九条の四第三項又は第十九条の六(第十九条の七において準用する場合を含む。)(第十九条の七の規定による公示若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附則

(施行期日) 一 この法律は、公布の日から起算して九十日を超えない期間内において政令で定める日から施行する。

(他の法律の改正) 2 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。

第四号第一項中第十五号の四を第十五号の五とし、第十五号の三を第十五号の四とし、第十五号の二の次に次の一号を加える。

十五の三 旅客不定期航路事業を許可し、及び旅客不定期航路事業の業務に關し認可すること。

第六号第一項第三号中「旅客定期航路事業(対外定期航路事業を除く。)」を「旅客定期航路事業(対外旅客定期航路事業を除く。)」及び「旅客不定期航路事業」に改める。

第二十三条第一項第二号の次に次の一号を加える。

一 第十九条の三第三項、第十九条の四第二項若しくは第四項、第十九条の五、第二十条(第三十三号において準用する場合を含む。)、第二十二号、第二十三条の二第二項又は第二十三条の三の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十九条の四第三項又は第十九条の六(第十九条の七において準用する場合を含む。)(第十九条の七の規定による公示若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附則

二の二 旅客不定期航路事業の許可又は認可に關すること。

第二十三條第一項第三号中「定期航路事業」の下に「及び旅客不定期航路事業」を加え、同項第五号中「借受」を削る。

第四十條第一項第一号の次に次の一号を加える。

一の二 旅客不定期航路事業の許可又は認可に關すること。

第四十條第一項第二号中「定期航路事業」の下に「及び旅客不定期航路事業」を加え、同項第三号中「借受」を削る。

3 港灣運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）の一部を次のように改正する。

第二條第一項第三号中「海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）」に規定する旅客定期航路事業による貨物の運送を「一定の航路に旅客船（十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう）を就航させて人の運送をする事業を営む者が当該航路に就航する当該旅客船により行つた貨物の運送」に改める。

4 木船運送法（昭和二十七年法律第五十一号）の一部を次のように改正する。

第二條第三項第二号中「旅客定期航路事業」の下に「及び旅客不定期航路事業」を加える。

第二十八條中「第二十三條、第二十四條」を「第二十條」に改める。

（経過規定）

5 この法律の施行前にした改正前の海上運送法の規定による旅客定期航路事業の免許及びその申請

は、省令の定めるところにより、改正後の同法の規定により一般旅客定期航路事業又は特定旅客定期航路事業についてしたものとなす。

6 この法律の施行の際現にこの法律の規定により旅客不定期航路事業となる事業を営んでいる者は、この法律の施行の日から六十日間、改正後の海上運送法第二十一条第一項の規定にかかわらず、当該事業を引き続き営むことができる。その者が、その期間内に当該航路について旅客不定期航路事業の許可を申請した場合において、その申請について許可をする旨又は許可をしない旨の通知を受けるまでの期間についても同様である。

7 改正後の海上運送法第二十二條から第二十三條の四までの規定は、前項の者が同項の規定により引き続き当該事業を営む場合は、適用しない。

8 この法律の施行の際現にこの法律の規定により對外旅客定期航路事業となる事業を営んでいる者は、この法律の施行の日から六十日以内に、旅客及び手荷物の運賃及び料金その他の運送条件並びに運送に關する事業者の責任に關する事項について、これを公示し、かつ、省令の定める手続により、運輸大臣に届け出なければならぬ。

9 前項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。