

第三十一次国会 運輸委員會會議錄 第十四号

昭和三十四年三月六日(金曜日) 午前十時二十四分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事簡牛 九夫君 理事長谷川 峻君

理事堀内 一雄君 理事井岡 大治君

理事久保 三郎君 理事土井 直作君

川野 芳滿君 關谷 勝利君

高橋清一郎君 羽田武嗣郎君

三池 信君 菊川 君子君

杉山元治郎君 館 俊三君

廣瀬 勝邦君

出席國務大臣 永野 護君

運輸大臣 永野 護君

出席政府委員 中馬 辰猪君

運輸事務次官 中馬 辰猪君

運輸事務官 細田 吉藏君

(大臣官房長) 朝田 靜夫君

運輸局長 山下 正雄君

(船舶局長) 國友 弘康君

運輸事務官 國友 弘康君

(自動車局長) 安西 正道君

海上保安庁長官 安西 正道君

高等海難審判庁長官 長屋 千棟君

氣象庁次長 太田九州男君

委員外の出席者 關谷 勝利君

議 員 關谷 勝利君

運輸事務官 中野 大君

(海運局定期船課長) 中野 大君

海上保安官 松野 清秀君

(警備救難部長) 松野 清秀君

運輸技官 肥沼 寛一君

(氣象庁予報部長) 肥沼 寛一君

運輸技官 肥沼 寛一君

(氣象庁予報部長) 肥沼 寛一君

運輸技官 肥沼 寛一君

海難審判庁理事 寺田 武君
海難審判理事 (所長) 寺田 武君
南海汽船株式會社取締役 宇都宮綱郎君
專門員 志鎌 一之君

三月六日
委員中崎敏君辭任につき、その補欠として廣瀬勝邦君が議長の指名で委員に選任された。

同日
委員廣瀬勝邦君辭任につき、その補欠として中崎敏君が議長の指名で委員に選任された。

三月五日
海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(關谷勝利君外八名提出、衆法第三七号)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件
海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(關谷勝利君外八名提出、衆法第三七号)

海運に関する件
陸運に関する件

○塚原委員長 これより會議を開きます。

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案を議題とし、審議を行います。まず提出者より提案理由の説明を聴取いたします。關谷勝利君。

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

よらないで自ら当該現行犯人の逮捕又は当該犯罪による被害者の救助に当たつた者(政令で定める者を除く)が、そのため災害を受けたとき。

第五号第一号中「海難救助に従事した者」を「海難救助又は現行犯人の逮捕若しくは被害者の救助に当たつた者」に改める。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

理由
海上保安官がその場にいない場合に、職務によらないで自ら海上における特定の犯罪の現行犯人の逮捕又は当該犯罪による被害者の救助に当たつた者(政令で定める者を除く)が、そのため災害を受けた者について、この法律の特例を設ける必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、本年度約六万五千円の見込みである。

○關谷勝利君 たいま議題となりました海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、提案者を代表して提案の理由を御説明申し上げます。現行法によりますと、犯人の逮捕の

職務を執行中の海上保安官が、その職務執行上の必要により援助を求めた場合等、海上保安官がその場にいた場合に、これに協力援助した者の災害給付については規定がありますが、海上保安官がいない場所、職務によらないで自発的に犯人の逮捕または被害者の救助に当たつたため災害を受けた者には、国より給付を受ける方法がありません。

しかしながら最近の海上における凶悪犯罪の増加の傾向にみられ、右のような事態の発生が予想されますが、これに對して療養その他必要な給付を行うことは当然のことと存するのであります。

この法律案はかような場合における国の災害給付を行うために現行法第三条を改正するとともに、これに伴つて所要の字句の改正を行おうとするものであります。

以上申し上げましたところがこの法律案の提案理由の概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○塚原委員長 これより質疑に入ります。質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 たいま御提案になりました海上保安官に協力した者に対する補助、援助、こういうことでございませぬか、これに要する費用はどのくらいかかるのか、今提案になった早々でございませぬか、政府の方で十分おわか

りにならないかと思ひますけれども、大体おわかりになるうと思ひますので、お伺ひしたいと思ひます。

○中馬政府委員 予算につきましては二十万円計上いたしてございます。

○井岡委員 最近の日本近海における海難事故というものは非常に多いので、果して二十万円でやれるかどうか私自身まだわかりませんが、もし不足を生じた場合はどういうような処置をとるのか、一つお伺ひしたいと思ひます。

○中馬政府委員 不足を生じた場合におきましては、予備費よりこれを支出することに話がついております。

○井岡委員 話がついておる、こういうことですか。

○中馬政府委員 はい。

○塚原委員長 他に御質疑はございせんか。——他にないようございませぬので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

なお、海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案は、議員発議にかゝる予算を伴う法律案でありますので、国会法第五十七条の三の規定により内閣に對し意見を述べる機会を与えなければなりませんので、この際内閣に意見を求めます。中馬政務次官。

○中馬政府委員 海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部改正法律案に関する政府の意見を申し上げます。

定によつて異議のない旨を決定いたして、既定予算の範囲内で処理できるものと存じております。本改正法律案が成立いたしました際におきましては、政府といたしましては、今後その改正の趣旨を十分体し、海上保安官がいな場所での職務を自発的に履行し、そのため災害を受けた者の保護に遺憾なきを期する次第であります。

○塚原委員長 これより討論に入りませんが、別に討論の申し出もありませんので、討論を省略いたし、直ちに採決いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

さつ申し上げます。本日は御多用中のところ本委員会のためわざわざ御出席下さいまして、まことにありがとうございます。委員会を代表して厚く御礼申し上げます。

これより質疑を行います。質疑の通告がありますので、これを許します。

○廣瀬(勝)委員 昨年南海丸の事件が起きました。当運輸委員会におきましても種々論議を尽くされた。また昨年末これが論議が出まして、いよいよ本年になりまして裁決が出ようといはれております。そういうような時期で、この過程につきまして非常に重要段階にきたと思ひますので、本日お聞き願ひたいのでありますが、いろいろ御配慮いたしてあります。どうか御配慮いたしてあります。

○長屋政府委員 お答えいたします。海難そのものを審判の客体としたしまして、その原因を審判によつて明らかにすることが審判法の目的でございます。

○廣瀬(勝)委員 その対象となる事項、これはその船が転覆した、あるいは事故が起きた、その現地局面だけではありませんか。遠因あるいは原因となるべき船の一切の事業上の事項、こういうふうなものも十分考慮されますか。

○長屋政府委員 これは海難審判法に明示されておまして、第三条で「海難審判庁の審判においては、左の事項

にわたつて、海難の原因が、探究されなければならぬ。一 人の故意又は過失に因つて発生したものであるかどうか。二 船舶の乗組員の員数、資格、技能、労働条件又は職務に係る事由に因つて発生したものであるかどうか。三 船体若しくは機関の構造、材質若しくは工作又は船舶の装束若しくは性能に係る事由に因つて発生したものであるかどうか。四 水路図誌、航路標識、船舶通信、気象通報又は救難施設等の航海補助施設に係る事由に因つて発生したものであるかどうか。五 港湾又は水路の状況に係る事由に因つて発生したものであるかどうか。」以上の五項目を審理しなければならぬことになつております。

た通り、海難審判の対象とすべきものは、その海難事故の遠因、近因は申すに及ばず、運航管理、こういうふうな面あたりについても十分考慮が払われなければいけない、かように存じます。また法もそういうふうな規定いたしております。そうしますと、普通海難審判におきまして不可抗力ということは、どういうふうな定義、どういふ要件でお使いになりますか、御説明いただけます。

○長屋政府委員 わかりよく申し上げますと、天候が非常に異常な状態であつたとか、これは予測できないようなものであつたとかいふようなこと、それから船舶の構造その他において船材の瑕瑾、そういうものが、実際は外から見たのではわからないような状態であつて、沖で走つている間にほん

○廣瀬(勝)委員 異常気象とおっしゃいます。しかし特定海域において大体推定されるであろうところの異常気象の程度、こういうふうなもののはどのようにして判定されますか。

○長屋政府委員 これは、それぞれの事件についてこまかいいろいろな条件をよく調べませんと、総括的にこういうのが異常だということはなかなか申し上げにくいのであります。しかし、船長には、まあ責任者には、免状が交付してございます。その免状は、ある程度の知識を持つておるといふことを試験その他によつて確かめて渡してありますので、一般のこういう運用学、航海学とか気象学というふうなものに免状が要求しておる程度のもは、どうの船長がこうであるという工合に考えておることよりも異常なものであり、また実際の事件について申し上げますと、室戸台風のような——御存じでしょう、昭和九年九月二十六日ですか、大阪方面に襲来した非常に強い台風ですが、いかなる船もあれをしのごとができなかつた。在船舶は全部おかにたき上げられてしまつた。このように、だれでもそれをしのごとのできないものであるということが明らかなる場合には、これを不可抗力として処理しております。

○廣瀬(勝)委員 気象長官おいでですか。

ものを供給する人、検査をする人、それを運輸する者にあらかじめわからぬような原因で起つたという場合は、これは不可抗力であるという工合にいたしてあります。

○廣瀬(勝)委員 気象長官おいでですか。

○塚原委員長 長官は今外遊中ですか。

で、太田次長がお見えになっておられます。

○廣瀬(勝)委員 氣象庁の方へお尋ねいたしますが、鳴門海域、あそこにおきますところの大体現在氣象庁関係として把握していらっしゃる特殊現象、そういうものについて昨年南海丸事件が起りましたそのところに触れていただいでいいのでしたらお触れになってお聞かせいただきたい。

○太田政府委員 たいだいま予報部長が参っておりますので、予報部長から詳しく申し上げさせていただきます。

○肥沼説明員 紀淡海峡のところの特殊柱と申しますと、氣象の変化は非常に地形に關係いたしますので、あそこ地形が非常に影響いたします。これはむしろ昨年一月二十六日の例で申し上げた方がいいと思っておりますので、それ申し上げますが、あのときには、二十六月の午後から夕刻にかけて低気圧が山陰沖にありまして、そこから寒冷前線と温暖前線、この二つが出ておりました。その二つの線の間である事件が起った。あの間のところでは南風が非常に強く吹き込んでおります。それで特殊性ですが、あの形の湾から申しますと、非常に南風が強くなるのが普通でございます。あのときの低気圧は、低気圧の強さから申しますと千二ミリパールですか、これは非常に弱い低気圧です。強いと申しましたのは、その程度の低気圧に対しては比較的強い風が吹く。現にあるの海の上の観測は私ども詳しくは把握しておりませんが、航行了した船によりまして大体つかみましますと、十五メートルから二十メー

トルとまじりくらいまでの風が吹いていたらことは事実でございます。さらにいろいろの条件を考えますと、その風が多少変動のある突風のものを含んでいたことも事実でございます。しかしこれは在来のものに合せた——海の上でございますので資料が完全には把握できませんので推定がかなり含まれております。以上でございます。

○廣瀬(勝)委員 名前は私ちよつと忘れたのですが、徳大の教授がああ鳴門海峡の海上氣象について特に研究しておられます。その方が新聞に発表しておられるのですが、大体陸上において吹く風の三倍ないし五倍くらい吹く風が吹く、こういうことを言われておりますが、この点についてはどうですか。

○肥沼説明員 海上の風が陸上より強いことは事実でございます。しかしその強さは地形その他の特殊条件で変り八割増しくらいになるだろう、こう推定されております。それからもう一つの場合は、陸から吹いていく場合の海の風と海から吹いてくる場合とはかなり条件が違います。陸から吹いて参りますときには山や谷の影響を受けますので変動が大きい。海から吹いてくるときは変動はありますが、陸から吹いてくるよりは小さい。以上でございます。

○廣瀬(勝)委員 今、五割増し、八割増しということをおっしゃいました。これは一般論ですか。

○肥沼説明員 一般論でございます。

○廣瀬(勝)委員 ああ地域の特殊事情がそういう工合になっていくということをお聞きになったこと、あるいは文献でお読みになったこと、あるいは文

んか。

○肥沼説明員 ああ風が海の方が陸上よりも二倍ないし三倍というものは、あの付近の陸上と比べての話だろうと思ひます。低気圧の位置その他によつて強くなる、当然このくらいになるだろうと予想されるそれよりも八割増しということでございます。場所による違いはございます。事実あのときに徳島その他の風はせいせい十メートルしか吹いておりません。海上では二十メートル、一番強いところでは二十メートルを多少こえたかと思ひます。そうすると二倍ぐらいに吹いていたことは事実です。それは当然吹く風の二倍、三倍という意味ではなくて、条件の違うところで。

○廣瀬(勝)委員 ですから私はあなたにお断わりしてあるのですが、あの地帯の特殊氣象から見てそういうことはあり得るといふことですね。徳大教授の言われるようなことはあり得ると私思ひます。普通そちらで氣象関係で使われる夜半前、これは時間的にはどういう時刻をさすのですか。

○肥沼説明員 予報のことはふだんでもきちつといかないことは御承知だと思ひますが、そういうことで私ども何時から何時という厳格な規定は設けてございません。その点は常識の範圍が非常に広いのであります。夜半前と申せば二十二時ないし二十三時、その辺のところをさすのが普通でございます。

○廣瀬(勝)委員 事件直後に徳島の氣象台長が、日没後だと言つておられますが……。

○肥沼説明員 それはどういふ条件でどういふ理由で言われたか知りません

が、普通常識としては、やはり夜半前というのは今私が申し上げたのが常識だろうと思ひますし、厳密な規定を設けていつが夜半前だということは言つておりませんので、私、徳島の氣象台長が言つたという理由は今こゝではつきりわかりません。

○廣瀬(勝)委員 宇都宮さんにお伺ひいたします。南海丸を発売されたのはいつですか。

○宇都宮参考人 三十年の夏だったろうと思ひます。私、当時社長でございます。前社長がそのときの御に當つておりましたので確かな時は存じませんが、でき上りましたのが三十一年の五月でございます。それから、発売しましたのは、おそらく三十年の夏ごろから造船の計画がありまして、着手しましたのが三十年の暮れごろだといふうに記憶しております。

○廣瀬(勝)委員 きよう南海丸事件でここへ来ていただいたあなた社長で、しかも遭難當時の社長です。その社長がこの南海丸についてそういうふうな認識の程度だから、今日の問題が出てくるのではないですか。私もここで今あなたが開く一番おっしゃられたそういうふうな南海丸遭難についての認識の程度、これが今の南海丸の補償問題あたりについて大きな障害になっていると思ひます。法的にはどういふ結論が出るか知りません。しかし道徳的には少くとも社長であるあなたに十分なる責任があるはずなんです。もう少しまじめに社長としての責任をとつてもらわなければいかぬ。ましてきょうは遺族の方も来ておられると思ひます。一人も生存者のいない、あの遺族

の方々、その遺族の方々がきょうの委員会の結果を待つていらっしゃる、おそらく私はそう思ひます。そのときにあなたはそういうふうな認識の程度でこゝへ出てこられた。やはり問題はあなたの方の側にあるというふうには私は認識をさらに強めました。以下、十分腹を据えて答えて下さい。一番初めに、発売されたのはどこへ発売されましたか。

○宇都宮参考人 お答えします前にちよつとあいさつ……。 (廣瀬(勝)委員「あいさつは要らない。私の言つたことだけに答えて下さい。」と呼ぶ) それではお答えだけいたしておきます。二、三の造船所に見積書を出さまして、結局日立造船に発売いたしました。

○廣瀬(勝)委員 二、三の造船所から見積書を出されたといひますが、私たちの調べたところによると、ほとんどどこで断わられておる。川崎のようなどころでも断わられておる。なぜか。非常にトップ・ヘビーで、おたくの側の要求がきつ過ぎる。あれだけのトン数の船で四百四十四名が定員、しかも速力が十三・七ノット、こういうふうな船なんです。しかも外洋に面したあの航路で十分に安全度ということ考えられて運用できる、そういうふうな会社の基本計画自体はお考へになったのか、この点どうですか。

○宇都宮参考人 先ほども申しましたように、当時直接私はタッチしておりませんが、詳細な正確なお答えはできません。私、私の聞いておりますところでは、発売いたしましたときには、就航航路が外洋に面しておるので、その点も十分配慮するようにと

三

うのは感覚違い。監督官庁がそんな一時の言葉を言うようではいかぬと思ふ。もうこれは答弁は要りません。だからそういうふうな地域であるという認識は持っていたらいい。

大体今ずっと一わたり当りましたよ。うなところがこの事件のペースになっておきます。ではこの事件の問題点は何か。果して今の法律が妥当なりやいなや。海運行政一般がこれでいいのか。結論から端的に申しますならば、今の法律はぎりぎりのところで最低線できめておる。一步誤れば全部危ないというところが法律の限界なんです。

かも現在の日本の海運行政は、悲しいことには企業性というものを優先しておる。だから安全度というものは企業性の前にはあと回しになってしまう。これが日本の海難事故の一番大きな原因ではないかと思う。現にあの付近におきまして、いろいろな事故が起つておられますが、真に不可抗力だと今日まで断定された事件というものは、全事故数の中の九〇程度じゃないですか。これは海難審判庁長官と保安庁の方にお願いいたします。

○長屋政府委員 大体今御指摘になった程度で、真にこれはだれも防ぐことではない、予想することはできないという事件は、おっしゃったような数字で、非常に少うございます。

○安西政府委員 たいだいま審判庁長官から申し上げたのと私も同じ見解を持っております。

○廣瀬(勝)委員 船舶局長にお伺いします。南海丸は進水しました当時、検査されましたか。安全だといふ太鼓判を押された船ですか。

○山下(正)政府委員 御承知のよう

に、事件を起します前の中間検査におきまして、バラストを搭載し、またはビルジ・キールを大きくするというような装置をいたしまして、現在の法規の上におきましては完全にその基準を越えたもの、従つて私どももいたしましては、この船であればよからうというところで検査証書を出し、航行の承認をした船でございます。

○廣瀬(勝)委員 あの船は鳴門海域という特殊地帯を通ります。申請航路にもそれが出ておられます。鳴門の波のうねりの周期、いわゆるピリオドですか、これは何秒ですか。

○山下(正)政府委員 私ども波の周期の問題につきましては、専門には調べておりません。また事実波の波長と波の周期、波高というふうなものは非常に調査がむずかしいものでございませう。従いまして各国いろいろ実験の結果または調査等もございませう、それには必ずしも一定の値を示しておりませぬ。いろいろの研究者の発表もありまして、大体このくらいの時間風が吹けば海洋においてはこのくらいの波長の波ができる、このくらいの高さになるだろうというところは一応いわれておりますけれども、あのような特殊な地区におきまして、海流の影響、または山の影響、山によつて起ります風に対する影響、それが波にも関係するわけでありませう、このような影響によりましてどのくらいの波が立つてあろうかというところは、実は詳しい資料を私ども持ち合せておりませぬ。ただ一般的に言われておりますのは、これも一つのデータでございますが、風が吹きま

する時間によりまして、沿海の区域において波が出ます、その波の高さ、周

期等がございませう、かりに十九メートル程度の定常風が二時間吹きました場合に、波長が二十二・五メートルでございます。波の高さが二メートル、周期が三・八秒。また風が八時間吹きましたときには波長が五十四・二メートル、波高が五メートル、周期が五・九秒というふうにデータもございませう。詳細は省略いたしますが、このように吹く時間によつて周期も違ひますし、その地形によつていろいろの波の高さ、波の長さ、周期等が異なるに存じます。

○廣瀬(勝)委員 船舶安全法でそういう船の安全度というものが一応要求されておる。しかも海上運送法によつてその安全な運航というものも要求されておる。その主管庁が海運局なんですか。それらいろいろな点を勘案して航路の免許を与えるのです。その主管庁が、最もそこで予想されるであろう、しかも特殊な海流——鳴門の海流といへば日本でも有数の海流です。今おっしゃいませぬでしたが、これは大体十秒の周期を持つておられます。そうすると、船の動揺周期と予想されるふうなうふうな非常に特殊な海流、こういうものが同じような程度のところまで持つてくるといふ考え方をあなた方がやつていらつしやるのはどういうことなんでしょうか。といひますのは、復元性の問題があつた船では非常に問題になりました。バラスト、積みかえ材、あるいはまたフォアピク・タンクもアフターピク・タンクもフル・ピクといふ要求は出しておられます。燃料の点も言つておられる。そういうふうなこ

かいたところまで指図しておきながら、予想される一番重要な海流を乗り切

る船が——鳴門の波の周期と船の動揺の周期とが近づいて改装されてます。悪くなる。八・九秒であつたものが九・〇六秒に改装後なつておる。しかも鳴門の波のうねりの周期、ピリオドといひますか、それが十秒です。こういうことはどうなんですか。

○山下(正)政府委員 昨年の本委員会におきましていろいろ御説明申し上げましたように、この復元性の基準というものは、御承知のように定常風——十九メートルの風が船の真横から吹きまして、それからその船が、波としては考えられる一番悪い波、すなわち波の高さと波長が十分の一の波に乗つた場合に、さらに圧力にしまして五割増しの風が横なぐりに吹いても船の安全が保たれるという基準でこの復元性の基準を計算いたしております。従いまして、本船としましてはこの基準に十分合格しておるわけでございます。しかし御承知のように船の運航の問題は、波の周期と船の周期が同じになるように操船すること、これは船の操縦の仕方が悪い。結局同じように、同調しないように船の進行方向を、波にある程度の傾斜をもつて動かすというようにいたしまして、船が起り得る一番危険な状態を脱し得るのが、船の運航の常識でございます。本件の場合にのきまして、この論告を私も拝見したわけでございますが、去年の委員会におきましては私どもはその原因が那邊にあるか、またどんな状況であつたか、その状況がはつきりつかめませんでした。私どもとしましては、どういふ状態が沈んだかという点につきましては、はつきりこの委員会では御承知をいたしておりませぬ。しかしいろいろの専門

家の御推察によりまして、ちよつと船の右寄りのうしろの方から風が吹いたようでございます。そして波の高さも相当大きな波、また風も規定で示しております十九メートルの場合によつてはこえておるような状況ではなかつたか、このような事態につきましては現在の規定の上では、船の安全ということも私どもは一応考えていないわけでありませう。従いましてどういふような事件が起きたのではなからうか。このような異常な現象が当時起つたというところにつきましては、私どももことに残念に思ひますが、事実はそのようなことで船の安全の限度を越えたような現象が起きたのではなからうか、こういうふうにご感じておられます。

○廣瀬(勝)委員 復元性試験のときにパスしておつた。しかもそれは十九・八だからいわゆる十九メートルの風が吹いておる地帯では船は一応危険だといふことが考えられる。二十メートルの風といたつたのはあの付近ではそう珍しい風ではないのですが、こういうことを許可官庁が知らないのですか。

○山下(正)政府委員 この十九メートルの風と申しますのは、これは瞬間の風でございます。常時気象庁の方でございませぬので、常時気象庁の方でどういふ時間をとつてその平均の風速をいうておられるか、今時間忘れましたが、ある一定の時間吹きました風の平均風速をとつておるわけでありませう。従いまして普通の風でございませぬ、御承知のように、相当な風があり、また一時やむというふうな状況でございます。従つてそれらの風というものは海上にお

いませんで、内容を全然知りませんから、ここでちょっとお答えいたしかねます。

○廣瀬(勝)委員 そういうことはわかっております。ですから一般論としてお答え願ってけっこうです。

○長屋政府委員 艦航性というところでございますが、これはあらゆる事柄に

関連してございまして、これはどうだというふうには、この事件でなくて一般的に問題を御指示願いませんと、私としてもあまりにも範囲が広い事柄でございますので、お答えいたしかねる次第でございます。

○廣瀬(勝)委員 船体に関することはもちろんだろうと思っております。それから運航管理、船員の訓練度、技能、これはもうもちろん入るだろうと思いたすが、どうでしょう。

○長屋政府委員 一般論といたしましては、そういうあらゆることが関連してくると思っております。しかしながら、先ほど運航管理ということをおっしゃいました。これはその航路について出帆するとかどうするか、運航中にこれは避難しなければいけないとか、あるいはこれはどうしなければいけないというところが実際判断し得る人であり、かつその行動をする権限を持っておるのは船長だけでございます。これは社長といえどもそれに命令を下すことはできません。従いまして運航管理というものはもちろん必要でございますが、今申し上げましたそういう範囲内におきましては、船長にどうしろ、客が多いからぜひ出港しろとかいう命令は、船員法のあれからいたしてもできないわけでありまして。

○廣瀬(勝)委員 一般論としてお伺い

いたします。これは一般論です。たまにたまに長官がおっしゃられたから、私はすぐにお聞きしてみたいのです。現在の内海航路というものは、客が多いから出るというふうな状態で運航されておるといふのがほとんどではないですか。これは長官の御認識をお伺いしたい。

○長屋政府委員 この点は私、海難審判庁の長官として海難をなくすのが目的です。海難審判法は——これまでの私の三十年にわたる審判の結果から申し上げますと、いろいろ改良しなければならぬ点がございます。たとえば法規で嚴重に取り締るとか、それがうまくできれば補助金を交付して設備をさせるとか、もっといい、高度の免状を持つたせるように試験制度を改良するとかいろいろの点がございまして。私としてはこれはみんなやってほしい。しかしながらこれを業者に申しました場合に、そういうことをされたのでは採算がとれぬ、二言目にはそれを言います。そうしますとこれは海難防止ということだけでなかなか事がきめられない。私としてはそういうリーダーなものは全部持つてほしい。気象なんかの通報をすぐ聞けるように、小さい船では無線電話でも何でも何か持つてほしい。今言いました船長というものが権限を持つておるのであるから、その権限を持たせるためには高度の技術を会得させなければいけない、基本的教育をしなければいけません。ところがそういうことはみな金に直結してくる。そういうことをやられたのではこの商売は上つたりだということ、私はいろいろ太鼓をたたか場合があるのですが、なかなか思うように聞いてもらえない。

い。こういう状態で、一番おしまいにいくと、それではこの商売はできないということ、いろいろと思つたようにいかぬ点がございます。しかしながら、これが法規に違反していたとかなんとかいうことになりまして、それぞれ運輸省の部門がございまして、検査とかあるいは事業の許可とかいう点で取り締まっていただけですが、こまごま海難はなくなるだろうと思つても、なかなか思うようにいかぬのであります。それが今の実情であります。

○憲法委員 ただいま山下船舶局長より、先ほどの発言について訂正の申し入れがありますので、これを許します。

○山下(正)政府委員 先ほど本船備付の機関につきまして御質問がございましたときに、記憶の間違ひがございましたので訂正させていただきます。製作者は阪神内燃機製のディーゼル機関でありまして、一千四十馬力一基を備えつけております。

○廣瀬(勝)委員 大臣が予算委員会に出席されるのでありますから、大臣に一つお伺いいたします。

昨年、私がここで本件についてお伺いいたしました。大臣はそのとき、ここに書いてもございしますが、前大臣の中村運輸大臣の方針を踏襲してこの事件は考える、こうおっしゃっての関係をいふはあまりわかりかねないから、それをよく調べてから、こういうふうにおっしゃられたのがこの前の結論でした。もう今はその時期にきたのです。きょうはこういうふうにしてずつと関係の方々が来て、いろいろお

聞きたいとおるのですが、要はもう大臣も御承知と思つておりますが、今論告が出され、しかも論告が不可抗力だ、これはわれわれは承服するものではあります。しかし不可抗力だという線を出る、すると現在の海難審判の方法として、検察官に当る理事官が不可抗力だと出して判決が白だと出た。そのときに遺族の側に立つてこれを保護してあげるものが何もないわけでは、しかも現在の海運関係の諸法規、これは全部会社側に有利にできております。端的に言うならば、どうほうをしておつてその向う側に法律がかきを作つてそのほうをつかまさせない、こう言つてもいいと思つております。今長官のおっしゃいました安全度を考えたいのだけれども企業性の方が先になつてしまふ、結局そういうふうな危険な船でも運航させている。しかも結局それを国家がオーソライズして、——今若干のやり取りがありましたので大臣お聞きと思つておられるけれども、船舶のこういうふうな許可基準にしましても航路の免許基準にしましても、非常にずさんなものです。ここらあたりから考えていただいてやはりこの事件というものは、この事件を一つ片づけるという簡単な気持ではなく、この事件を一つの足場として、将来へのいましめとして——やはりこれは運輸大臣の責任だろうと私は思つております。そういう意味で運輸大臣のお考えはいかがですか。

○永野國務大臣 この前の委員会で廣瀬委員の御質問に対してお答えした考へは少しも変わっておりません。ただ問題は法律的に、理屈ですけれども、親会社と子会社は全く別の存在になつておりますので、いわゆる情愛話はでき

ますけれども、法律的に子会社のやつたことは親会社が責任を負わなければならぬのじゃないかという理屈の話はまずいんじゃないか、こう考へております。もちろん、ごくむすかしく言えば、親会社の株主総会の議決を経なければできないこととございまして。従いましてその審判の結果なんかは親会社の扱ひ方に実際問題として影響するのじゃないか、こう考へております。情愛話でありませぬから、そういう法律的事件は影響がないはずでありますけれども、実際問題としては影響すると思つております。私にまことに御気の毒な事柄である、これに対してできるだけのお力添え、御努力はしたいと思つておる熱意においては、この前御質問を受けたときと少しも変わっておりません。今、廣瀬委員がおっしゃることにこれは白と出るのだというふうにおきめになる、と言つてやあ——これは審判官の判決でありますけれども、責任を負う、出す方から言いますとそういう見通しは——判決の結果に対しては廣瀬委員は第三者的立場でありまして、そこからもそういう見通しなり意見が出ますと、それが影響するのではないかと思つております。これは実際問題でありまして、従いまして、できるだけの努力はいたしますけれども、その審判の結果待ちというふうな心がまえが親会社の方にあるのではないかと思つております。法律的には全然別の株式会社であり、法律上の義務は全然ないのに、そういう情愛話でとにかかくおやりなさいという話をするのでありますから、できるだけのことをしてあげないよという程度のことには申しましたけれど

○宇都宮参考人 三月期はちょうど事故のあとの一月、二月と三月の大部分とまる二カ月間営業を休止しておりまして、ことに冬の季節は後期の季節よりも収入としては悪うございますので、その関係で九月期の方がふえておるようなわけでありませう。

○廣瀬(勝)委員 おかしい。事件のあとの方が、あなたは経済状態あたりも悪くなつてもうからないとおっしゃる。しかもその中には休んでおられた期間が入つておる。事件の前よりあとの方が決算ではもうかつておるといふのは、これはどういふことなんでしょうか。——まあ時間があるからいいんです。そういうふうになつてきておるのです。だからその場のがれのことを言っちゃいけませんよ、社長。

そこでいろいろ今日までずっと日にちをどうも悪意的に引き延ばしているとか思えない、こういうふうな遺族の方が感ずるわけです。遺族が会いに行くとおあなたは病気でないのに仮病を使って、大阪から和歌山と方々逃げ回つておる。それでなかなか会わない。会えば暴力団だと言う。遺族の代表が行つておるのに暴力団ですか。彼らはことしの正月はどういう気持ちで越しましたか。私も女の人たちに会つて聞きました。もう正月も何もありません。こうなればお金の問題じゃないのです、宇都宮社長、南海汽船というもののその心持が痛い、あなたの家の前で首をつつて死のうか、こういうふう

に言つておられるのです。これはやはりあなたの態度なんです。どうですか。——答えられませんが、そういうふうな言つてきておるのです。また私はそれがほんとうだろうか考える。幾ら

あなたがここで強弁されようとも——大臣が先ほどあいつうふうな南海電鉄と汽船とは違うというふうな見解を表明されました。これについてはいわけ道義論しかない。法律的に言えはそうでしょう。しかしあなたはその会社の責任者なんです。もう少しやろうと思えばできる。一身を考へるからそういうことになつてくるのです。こういう大きな事故、しかも日本の海難史上でも全員死亡なんという事はまれです。あなたはその事故の責任者です。道義的な責任者だ。しかもそのみではなく、先ほど言ったように二月四日には大阪でああなたは岡田松枝さんという人を死に追いやつた。言いかえればあなたが殺したのだ。それで人間として何とかここでしなければいけないのだ。やりようによつてはやれるのだというのをもう一度考へてみませんか。どうですか。——委員長、答弁させて下さい。

○宇都宮参考人 今まで交渉の過程におきましては、いろいろ御遺族の方で御不満があつたようであります。これはそのつどそれぞれ理由がありましたので、あるいは代表とだけお会いするといふ約束の場合に大勢お見えになつて、話ができないというふうな考へまして私がお会いしなかつたこともありますし、いろいろな誤解もありません。私の不徳のいたすところで、今後十分誠意も行き届くと思つて、今後誠意を持ってお話し合ひをいたしたいと思つております。

○廣瀬(勝)委員 じゃ、それは誠意を持ってやつてくれますか。今までの態度はほんとうにもうけしからぬ。あなた

のやりとりの過程を見る、人間相場説まで出ておる。この程度が人間の相場の、何たる言ひぐさですか。そういうふうな観念で幾ら日本の現在の社会機構が甘いからといって、それじゃやはり人間としての道にあなた自身が恥じなければいけないのじゃないですか。私もつといる言ひたいのです。しかしもうこれ以上のことにはあなたに言う形容詞がないくらいに、私はあなたに言つておる。人間じゃないとまで言つておる。それに対してあなたは反駁される余地はないと思つておる。今までの態度、人間相場なんですよ。しかも一番看過しにくいのは、これは大臣も聞いておいていただきたい。一月二十九日、三十日に行われた会見のときに、遺族代表の質問に対してあなたはこの言ひを言ひましたね。補償について多く出すことは船主協会等の圧力があり、前例となるという考へがあるからやめてくれと船主協会から言われた。一体これは船主協会のだれが言つたのですか、言つて下さい。

○宇都宮参考人 今のお話は、私はそういうことを申しました覚えはあります。○廣瀬(勝)委員 あなたはそういうことを言う。それじゃもう一度出てきてもらいましょうか。今度は証人としてこれを聞いた遺族の人にも出てきてもらいます。もしあなたがこれだうぞだつたら偽証罪ですよ。どうしますか。聞いています。あなたからつきり言ひなさい。

○宇都宮参考人 全くそういう事実はないのであります。ただ私がそのときに言ひましたことは、その解決金というものは将来いろいろなほかの方に

影響する、あるいは船主協会というものは私の方では入つておりませんので、おそらく定期船協会のことだと思ひますが、定期船協会の圧力というものをおそれてというふうなことは絶対にありません。定期船協会の方で補償問題を相談したこともありませぬし、ただ定期船協会に入つておられます。定期船協会に将来に影響するというふうなことは言つた覚えがありません。○廣瀬(勝)委員 そういふふうな、大体あなたは一流の言ひ方をするので、遺族はちゃんと記録をとつてあなたと会つておるんですよ。それが三人も四人も聞いておつて、なぜそういうふうな言ひが記録に残りますか。あなたの方も記録をとつておられるはずだ。協会からほんとうにそういうことを言われたのですか。この二十五万円というのは人間の相場なんですか。

○宇都宮参考人 定期船協会からそういうことを言われたことはありませんし、また、相談をしたこともありませぬ。それから今の人間の相場というふうな言葉も、私は言つた覚えはあります。けれども、これは何日でしたか、折衝のときに二、三十人の御遺族の方にお会ひした際に、七千円を一人にすると五十万円だが、これが人間の相場かというふうなお話をしましたので、私は一人幾らというふうな申し上げ方はしておらぬ。そういうことが誤解を招くおそれがあるので、総額で七千円というふうにお話ししてあるので、実際の解決については七千円で承知した。あるいは五十万円以下にもなるだらうと思われまふので、一人五

十万円というふうなことは言つたことではないのであります。そのときに大せいの方が一人五十万円かという事でわつと騒ぎ立てられたことがありますが、おそらくそれが結局、私が言つたというふうなことに遺族の方ではおっしゃるんだと思ひます。

○廣瀬(勝)委員 それはあなた、前の会合のときと混同していらつしやる。いいですか、これは一月三十日なんです。あなたの方が言ひなさい。逆になんて言ひやしませんよ。逆に、言つたことを言ひなさいとあなたの方が言う。大臣、今のような状態なんです。それが会社の交渉の実態なんです。運輸省がやはり出ていただかなくちゃだめなんです。どうですか。

○永野国務大臣 時間は短かいですけれども、質問のやりとりを聞いておりました。あなたと同じような印象は受けました。もちろん独立の社長ではありますけれども、これは私も多少財界の経験もあるのであります。子会社の社長が会社のところに行つては言ひにくい点も理屈抜きにあると思ひます。従ひまして私も口添えすることが、少くともこの社長の運動をしやすくする効果はあると思ひます。そういうふうな私考をいたしましたから、それが果してどれだけの効果があるかというところはわかりませぬけれども、できるだけ社長の働きやすいように口添えをするということをしてみたい、こう考へております。

○井岡委員 関連。私はこの前、大臣に、この問題は善処してもらいたいというおことをお願いした。同時に私は大臣に頼むだけになしに、南海本社の稱次専務のところへ参りまして、遺族の

○井岡委員 関連。私はこの前、大臣に、この問題は善処してもらいたいというおことをお願いした。同時に私は大臣に頼むだけになしに、南海本社の稱次専務のところへ参りまして、遺族の

○井岡委員 関連。私はこの前、大臣に、この問題は善処してもらいたいというおことをお願いした。同時に私は大臣に頼むだけになしに、南海本社の稱次専務のところへ参りまして、遺族の

方々が非常に困りになっておるか、法律的には会社が違うから何とも言えないということがあろうけれども、会社の実態はほとんど南海が支配をしておることであるから、あなたの方から社長が動きやすいように努力をしてもいいというのを、二時間半にわたって話し合いました。そのときに稲次専務は私に、今会社の方で交渉しておるようであるけれども、御趣旨はよくわかりましたから社長に伝えると同時に、社長が私の方に相談に来れば御趣旨に沿うように努力します、こういう約束をしている。従って、先ほどの同僚の廣瀬さんの御質問を聞いておきますと、大臣ももう少し積極的に、私に約束した通り、動きやすいようにしてもらいたいというのを要望します。

○永野國務大臣 わかりました。
○廣瀬(勝)委員 今の船主協会といましようか、定期船協会とそういうことをあなたは話したことがあるのでしょうか。これは大へんなことですよ。もしこれをあなたはあくまでも言わないと言ったのだらう、もう一度運輸委員会に諮って、あなたを今度は証人として喚問しなければならぬ。偽証罪になります、どうです。

○宇都宮参考人 定期船協会に——どういうふうにおっしゃるのですか。
○廣瀬(勝)委員 いわゆる人間相論です。そういうふうなことで二十五万円会社から出す、こころあたりが相場だ、こういうふうな言って、これ以上出すことは将来業界にも与える影響が大きい、こういうことを言ったのでしょう。

○宇都宮参考人 定期船協会……

○廣瀬(勝)委員 定期船協会の方からそういうふうな圧力があつたのですか。
○宇都宮参考人 いや、そういうことはありません。話しておりません。
○塚原委員 委員長の許可を得てから発言をお願いします。

○廣瀬(勝)委員 協会の方にあなたは弁護士ともいろいろ話をされておる。もちろん顧問弁護士がおられる。それらの人たちの意見、あるいは定期船協会あたりの意見、こういうような者ごとを言っておるのじゃないですか。
○宇都宮参考人 定期船協会と話し合つてはおりません。
○廣瀬(勝)委員 それじゃなぜ速記録にそういうふうなことが出ておるのですか。おたくの方も速記録をとつておるはずですよ。冒頭私が申し上げましたように、あなたは一つ敬虔な気持ちでこの問題を考えて下さい。今ここでそういうことを言ったら大へんなことになつて、そう思つてそんな二枚舌を使われぬのかも知れない。それだとしたら、私たちがやはりもの考え方を変えなければならぬ。
○宇都宮参考人 今の通りでもう間違ひありません。
○塚原委員 廣瀬君に申し上げますが、宇都宮君は参考人として御出席を願つておられますわけでありませうから、この点お含みの上御発言に御注意願ひます。

「委員長よけいなことを言うな」と呼ぶ者あり
○塚原委員 御静粛に願ひます。
○廣瀬(勝)委員 それでは今の問題は、いずれもう一度委員会に諮りましよう。場合によつては、あなたは証人と

して今度はこの証言をしていただくことになるかも知れません。
それではこの事件のベースになる海難審判の論告なんです、非常にこれは私たちに承服したい論告内容でございます。これは私の意見として申し上げさせていただきます。おそろく論告関係について当局の方からの御返答は伺えないでしょう。現在いろいろ今日まで判明してきましたところの客観的情勢、あるいは常識的な判断——私の用語は法律用語ではないかもしれませんが、そういうふうなところから考えて、どうも一般社会人はこの論告については納得しがたい。現にこれが出されました神戸海難審判所の海事担当を長年やつておるベテランの記者あたりでも、この論告は案外である。あいた口がふさがらないと言つておるくらいであります。そもそも前提からずつと説き起してきて、やはり船体が悪かつた、あるいは運航技術が悪かつた、船長が、あるいは、そういうところに論点を落しながら、最後には不可抗力、その不可抗力の定義の仕方も、折衷説あるいは客観説、主観説、それぞれを交えておられます。事業上の危険以外のものが必要である。各事業の種類より客観的に見て相対的に必要な防御手段を尽してもなおかつ避けることのできないで、特定事業の外部より発生したできごとであつて、通常必要と認められる予防方法を尽すも、これを防止することのできない危害をいふ、こういうことを言つて、いわゆる不可抗力の中へ逃げ込んでしまつておる。管理、運航、そういうふうな面についての会社側の手落ち、排水口の

問題にしましても、あげれば枚挙にいとまはございません。果してこの事業に法律で定められている範囲を順守しておつたかどうかさへも疑わしいような状態の会社、これについて何らの言及がなされてない。船舶の運航、これについてもその通りです。出港判断、航路の選定、ましてあの航路あたりの方向へ、あの予想される荒天時に船を持つていったのか。目的地はちやうど追い風に乘つて行けるような方向です。いろいろな点で非常に不合理、いわば、そういうようなことを私たちが申し上げると専門の方々は怒られるかも知れませんが、やはり常識として納得しにくい論告、それが一つのシー・メンとしての特殊なジャンルの中に逃げ込んだひとりの論告である。
私は、海難審判というものは、公正妥當に行われて、何人といえどもこれは侵すことのできないものである、それがやはり海国日本の発展のためになるものである、かように考えておられます。そう期待したいと思つておられます。そういう点からこの論告はどうか非常に遺憾であります。従いまして、ここに

出しております不可抗力であつたとは私長は斯くてこれは考えられない。船長は全面的にあつたものである。しかもそれが先ほど指摘しましたように、論議の中でも出ています運輸自体の本来の目的である安全、こういうものが全く看過されて、企業性のみが強調された現在の海運行政の罪である。調された現在の海運行政の罪である。気の毒な犠牲者に対しては、法律は何もそこに救うべきものはない。そうしてこの論告に基いてやがて出される判

決というものが今待たれております。こういうふうな点も考えまして、われわれはこの問題について、将来とも十分なる関心を持つてなめておるのでございます。今までの私の意見であります。海難審判庁長官に御期待申したい。やはり海難審判というものは、何人も侵しがたい公正妥當なものとして判決をされることを私は期待いたしております。長らくどうも本日はありがとうございました。

○塚原委員 本日の発言中、もし不適當な箇所がありますれば、会議録を調査の上、委員長において適当に処置いたしたいと存じます。
○宇都宮参考人 おかれましては、御多忙のところ本委員会に御出席下さいまして、ありがとうございます。速記をとめて。
〔速記中止〕

○塚原委員 速記を始めて下さい。
○塚原委員 陸運に関する件について調査を進めます。
質疑の通告がありますので、これを許します。館俊三君。
○館委員 これも大臣なり陸運局長に出してもらつた方がいと思ひますが、私の質問するところは、きょう急にこういう陳情がありましたので、私もその内容についての調査なり理解なりがまだ不十分です。しかし問題は和歌山県の白浜地区におけるバス路線について非常に紛争が起きておるらしい。そこでその紛争に巻き込まれた弱小バス会社だろうと思ひますが、明光バス株式会社の労働組合とそれから会社側が一緒にになりまして、この委員会の始

第一類第十号 運輸委員会議録第十四号 昭和三十四年三月六日

る直前に私どものところに来まして、これをこの委員会で質問をして経過なりその他を聞いてほしいということでございます。私もこれは突然の話でありますから、今こゝで十分なる経過の説明ができるかどうかはわかりませんが、その言い分について明光バスの書いたもの及び明光バス労働組合の書いたものをお読みをいたしまして、私も理解ができておりませんから十分なる調査と経過なりその他についてはあとでゆっくり承わりたい、こう思っております。何しろ大会社が、従来やっておった明光バス路線に対して非常な圧力で進出してきておる。そこで大正年間から経営しておる明光バスにとつては非常に脅威である。こういうことはバス路線指定の政策といえますか、見通し、かかることについて運輸当局に対して非常に不服があるらしい。そういうことなんですが、一つ読み上げますので記録にとどめておいていただきたいと思ひます。これは明光バス株式会社の聲明なんですが……。

○櫻原委員長 館君、要項だけにしておいた方がいいでしょう。

○館委員 内容は、「南海電鉄の子会社である白浜急行バスは昨年末秘かに白浜の旅館自家用バスを買収し、土地も買い、明光が多年幾多の犠牲と努力を払って開発育成して来た牙城に進出を計画し、去る一月末に白浜町に於ける大型貸切バス営業を申請」しておる、こういうことから起きた問題らしい。この点についてどういふ形になっておるのかということも私も調べておりませんが、経過なりその方針について承わりたい、こういうことを言っておるわけでありませう。その内容を聞き

ますと、明光の南部・田辺間路線へ、龍神というバス会社があるらしいので、龍神の乗り入れを認められた際は陸運局が中に入って「その代り、白浜地区では龍神の貸切バス営業を認めない」という契約書をかかわっておる。こういうような種類の契約書は、南海電鉄の子会社である白浜急行バスと、それから明光バスとの間にもそういう契約書がかかわられておるにもかかわらず、このごろそれを無視して明光バスの路線に入り込んできておるといふ訴えなんでありまして、こうなりますと三社か四社入り乱れておる。しかも明光バスの経営が非常に弱小であるために圧迫を受けておるといふことであります。バス会社としては全く死活の問題でありますから、「この事態に直面した当社としては今やその対策に背水の陣を布かざるを得ません、背水の陣とはどういうことを言っておる。こういう紛争がどういふところから起きておるのか、その経緯について御説明をお願いしたいと思います。

○國友政府委員 先生の今のお話につきまして、大阪陸運局に申請が出ておるのだと思ひますが、私、その内容については現在つまびらかにしておりませんので、よく調査しましてからお答え申し上げたいと思ひます。

○井岡委員 関連。その問題ですが、実は運行協定ですか、そういう協定書があるわけですか。その協定にはお互いの権益を侵さないということをやっておる。その協定は大阪陸運局の自動車部長の立ち会いのもとにかかわされた協定です。にもかかわらず今白浜バスは、旅館の持つておる自家用の大型の

自動車——これはバスでしようが、これを買収してその路線に乗り入れる、こういう格好をとらうとしておるらしいのです。従つてこういうふうに協定が次から次と破られていくということになるかと、これは道路上の混乱が出てくるかと思ふ。この点、局長は嚴重な調査をしてもらいたしたいと思います。

○國友政府委員 よく調査いたしました。次の機会に御報告申し上げたいと思ひます。

○館委員 この話を聞きますと、この路線に進入する会社の態度は非常に強硬であつて、そういう協定を無視して白浜バスが正式に入つてくるといふ段階になつてきたという緊急事態だと思ふ。そういうことがあつてはなりませんので、私たちはその経緯を十分調査したものを聞いた上であらためて判断したいと思つておりますが、そういう会社同士の契約書、あるいは陸運当局立ち会いの上の契約を無視して南海電鉄の子会社、大会社を背景としたものが乗り込んでくるということは、非常におもしろくないことだと思ひますので、十分調査をして発表していただきたいと思ひます。

○井岡委員 この問題とは別でございますが、幸い自動車局長がお見えになつておりますから、一つだけ簡単に伺ひたいと思ひます。

東東の道路運送協議会ですか、これは非常に長い間発足しなかつたのでありますが、その理由はどういふ理由か、お伺ひをいたしたい。

○國友政府委員 東京陸運局の自動車運送協議会につきまして今先生のおっしゃいました、発足しないのはどういふ理由かという御質問でございます。

が、この自動車運送協議会につきましては、委員の任期は一年となつておりまして、昨年任命されました委員の任期がこの二月の六日に切れまして、その後、官庁関係から任命されております委員だけはそのまま身分が存続しております。それから、学識経験者及び一般の利用者それから事業者から選ばれた委員につきましては、身分が切れたわけでございます。これは道路運送法上その委員を任命いたします場合には、運輸大臣が関係者の意見を徴して委員を任命するということになつておりますので、関係者の意見を徴しまして、それを東京陸運局長から本省の方に申達して参りましたわけで、それにつきましてはわれわれとしても十分調べなければなりませんので、調査をいたしておつたのでございますが、これは本日付をもつて発令いたしました。

○井岡委員 これはもう本日付をもつて発令したと言つて、局長えらいです。期が切れることになるけれども、一年で任

かっていることですから、当然もつて関係者の意見を徴するということがおやりにならなければ、いつもそれだけずつとくられていくということでは、これは役に立たないと思ふ。しかも昨年はほとんどお開きになつておらないのです。そういう点を考慮するならば、少なくとも自動車局長は十分の注意を払つてもらわなければならぬと思ふ。特に今度の問題を急ぐ理由はいろいろあるでしょうが、われわれとして一番関心を持つておる問題は、前の国会にも問題になつたことであります。政府の申し合せ決定によつて、駐留軍の離職者に対する優先取扱いと

いうものがきめられておる。ところが、これについてその人たちもかなり真剣に考え、特にこれは私いろいろその間に皆さんと御相談を申し上げ、あるいは大臣とも御相談を申し上げ、分散をしておつたのではない、一本になつてやるならば非常にいい結果をもたらすのだ、こういうことであります。その人がたも非常に努力をなさつておる事実を私は知つておるわけでありませう。しかも長い間苦しんでおいでになりますから、この人たちに対する政府の施策というものを早く手を伸べてあげないと、二十万や皆さんの給料でおわかりになるやうに思ひますが、今の状態では生活をしておつたら、三、四月月すればいいやうになつてしまふ。これは寄生的な存在ではありませうけれども、占領中において國の政策に対して協力をした人方でありませうから、早急にこれらの方々に対するところの援助あるいは救済の道を講ずることが特に必要じゃないかと思ふのです。この点について局長の御答弁をいただきたいと思ひます。

○國友政府委員 やり方といたしましては、二月の六日に切れましたら、二月の七日に直ちに継続してやるのが当然でありまして、私もそれに努力すべきであつたと考えておるのでございませう。ちよつと東京陸運局長が異動になりませう前後でございまして、そういう関係は考慮すべきではないのでありますけれども、しかし、いろいろな都合上たとえば自動車運送協議会の諮問等につきましても、これは東京陸運局長が手配いたしたのでございませう。そういう関係上おかれておりました、二月

の七日に直ちに継続して発令し得るほどの準備ができておりませんでしたので、二月の七日以降に完全な手配をいたしまして発令の段取りになったわけでございます。

先生の今仰せられました駐留軍の労務者の離職者対策等につきましては、閣議決定もございまして、この閣議決定の趣旨を体しまして、われわれとしては十分に検討していきたいと考えておる次第であります。

○井岡委員 これ以上言うと、菊川さん何か御準備をなさっておいででしょうか、あまり人の侵害をやってもどうかと思えますから、私の質問はこれで終わります。

○塚原委員長 次会は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれをもって散会いたします。

午後一時五分散会

〔参照〕

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(關谷勝利君外八名提出、衆法第三七号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十四年三月十二日印刷

昭和三十四年三月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局