

定する外国投資家が前項の鉄道債券を譲り受けたときは、当該鉄道債券に係る貸付金債権について同法第十三条の二の規定による大蔵大臣の指定を受けたものとみなして、同法の規定を適用する。

第四十七条中「及び同条第六項」を「同条第六項及び同条第八項」に改める。

附則

- 1 この法律は、昭和三十五年四月一日から施行する。
- 2 国際復興開発銀行からの外資の受入について日本開発銀行、日本輸出入銀行、愛知用水公団等が発行する債券の利子に対する所得税の免除に関する法律（昭和二十八年法律第百六号）の一部を次のように改正する。

本則中「又は日本道路公団」を「日本道路公団又は日本国有鉄道」に、又は日本道路公団法（昭和三十一年法律第六号）第二十六條第一項を「日本道路公団法（昭和三十一年法律第六号）第二十六條第一項又は日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第四十二條の二第一項」に改める。

理由

日本国有鉄道が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借入契約に基づいて発行する鉄道債券に関する事項を定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法の一部を改正する法律案（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。

第二十五条の次に次の一条を加える。

（運行管理者）

- 第二十五条の二 自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する事項を処理させるため、運輸省令で定める営業所ごとに、年齢、事業用自動車の運行の管理又は運転の経歴その他について運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。
- 2 前項の運行管理者が処理すべき事項の範囲及び運行管理者の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

- 3 運輸大臣は、運行管理者がこの法律又はこの法律に基づく命令に違反したときは、自動車運送事業者に対し、運行管理者の解任を命ずることができる。
- 4 運輸大臣は、前項の命令をしようとするときは、当該自動車運送事業者及び当該運行管理者に対し、あらかじめ、期日及び場所を指定して、聴聞をしなければならない。聴聞に際しては、これらの者に對し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会を与えられなければならない。

第三十条の見出しを「（輸送の安全等）」に改め、同条中第二項を第

三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

- 2 運輸大臣は、自動車運送事業者が前項の運輸省令で定める事項を遵守していないため輸送の安全が確保されていないと認めるときは、当該自動車運送事業者に對し、施設又は運行の管理の方法の改善その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。
- 4 陸運局長は、第一項の規定による命令に係る自動車であつて、道路運送車両法の規定によるまつ消登録をしたものについては、前条に規定する輸送施設の使用の停止又は事業の停止の期間が満了するまでは、同法第二十二條第一項の新規登録用謄本を交付しないものとする。

第四十六條中「第二十五條」の下に「第二十五條の二」を加える。

第七十九條第一項中「第二十一條」の下に「第二十五條の二第三項及び第四項、第三十條第二項」を加え、「及び第百二十三條」を「並びに第百二十三條」に改める。

第百二十六條の見出しを「（報告、検査及び調査）」に改め、同条第一項中「その他の」を「その他」に改め、同条第二項中「必要がある」を「特に必要がある」に、「道路運送事業者の事業場」を「道路運送事業者その他自動車若しくは軽車両を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所

その他の事業場（道路運送事業又は自動車若しくは軽車両の管理に係るものに限る。）」に改める。

第百二十六條第四項中「第二項」を「第二項及び第三項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

- 3 当該行政庁は、自動車又は軽車両による輸送の実情の調査を行なうため特に必要があると認めるときは、その職員をして、当該調査のため必要な限度において、道路を通行する自動車又は軽車両の運転者に対し一時当該自動車又は軽車両を停止することを求め、及び運転者又はその補助者に輸送の経路、貨物の種類その他の事項を質問させることができる。

第百二十八條中「三十万円以下の罰金に処する」を「一年以下の懲役若しくは三十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する」に改める。

第百二十八條の二中「二十万円以下の罰金に処する」を「六月以下の懲役若しくは二十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する」に改める。

第百二十八條の二の次に次の一条を加える。

第百二十八條の三 左の各号の一に該当する者は、三月以下の懲役若しくは五万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 第三十八條第一項（第七十二條において準用する場合を含む。）の規定により許可を受け

てしなければならない事項を許可を受けなかった者

二 第百一条第一項の規定に違反した者

三 第百二條第一項の規定による処分に違反した者

第百二十九條第三号を次のように改める。

三 第三十七條第一項、第四十一條第一項（第七十二條において準用する場合を含む。）、第百條第一項又は第百一条第二項の規定により許可を受けてしなければならない事項を許可を受けな

いでした者

第百三十條第一号中「第三十七條第一項、第三十八條第一項（第七十二條において準用する場合を含む。）、第四十一條第一項（第七十二條において準用する場合を含む。）」を削り、「第八十六條第一項（第九十四條において準用する場合を含む。）、第百條第一項又は第百一条第二項（第九十四條において準用する場合を含む。）」に「許可又は認可」を「認可」に改める。

第百三十條第二号中「第十九條第二項」の下に「第二十五條の二第三項、第三十條第二項」を加える。

第百三十條第三号中「第十五條」の下に「第二十五條の二第一項」を加え、「第八十九條又は第百一条第一項」を「又は第八十九條」に改める。

第百三十條第四号中「第九十七條第一項又は第百二條第一項」を「又

てなければならない事項を許可を受けなかった者

二 第百一条第一項の規定に違反した者

三 第百二條第一項の規定による処分に違反した者

第百二十九條第三号を次のように改める。

三 第三十七條第一項、第四十一條第一項（第七十二條において準用する場合を含む。）、第百條第一項又は第百一条第二項の規定により許可を受けてなければならない事項を許可を受けな

は第九十七条第一項に改める。
第百三十一條及び第百三十三條第三項中「三万円」を「五万円」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して三十日を経過した日から施行する。ただし、第二十五條の二を加える改正規定は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

2 改正後の第四十三條の二第四項の規定は、この法律の施行の日前にした道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）の規定によるまつ消登録の申請に係る自動車については、適用しない。

理由

道路運送の現状にかんがみ、運行管理者及び安全を確保するための命令の制度を確立するとともに、使用停止の処分等に係る自動車の登録に関する規定を整備し、罰則を適正化する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案
臨時船舶建造調整法（昭和二十八年法律第四十九号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和三十六年三月三十一日」を「昭和四十年三月三十一日」に改める。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

理由

わが国の国際海運の現状にかんがみ、その経営基盤及び国際競争力の強化を主眼として船腹の整備を促進するため、臨時船舶建造調整法の存続期間を昭和四十年三月三十一日まで延長する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○平井委員長 ます、政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。橋樑運輸大臣。

○橋樑運輸大臣 ただいま議題となりました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、東海道本線の輸送の行き詰まりを打開して、将来のわが国経済の発展に伴う鉄道輸送需要の増大に対処するため、工期おおむね五カ年の予定で、昭和三十四年から広軌、電気運転方式による東京—大阪間の幹線増設工事を実施いたしております。

政府といたしまして、東海道線の輸送力のわが国産業、経済に占める重要性にかんがみ、この幹線増設の早期実現に財政資金の確保をはかる等、特段の努力をいたしております。この工事に要する資金の一部といたしまして、国際復興開発銀行から外貨資金の借り入れをいたしたいと存しますが、そのために借り入れ契約に基づいて発行する鉄道債券に関する事項を立法化する等の必要があります。

さて、今回改正の要点は、まず第一点といたしましては、日本国有鉄道は、国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借り入れ契約に基づいて同銀行に鉄道債券を引き渡す必要があるとき、その発行事務を外国の銀行または信託会社に委託することができるといたしましたことであります。

次に、日本国有鉄道が国際復興開発銀行に引き渡した鉄道債券を外国投資家が譲り受けた場合における外国向けの元利金の支払い及びその受領について、外資に関する法律の特例措置を定めることといたしましたことであります。

第三点といたしましては、日本国有鉄道が国際復興開発銀行からの外貨資金の借り入れ契約に基づいて発行した鉄道債券について、外国人が支払いを受ける利子についての所得税を免除するため、関係法律を改正することといたしましたことであります。

このほか、第四点といたしまして、日本国有鉄道に東海道幹線増設工事を円滑に行なわせるため、理事の定数の増加を行なうことといたしましたこととあります。

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

次に、道路運送法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

道路運送の現状にかんがみ、政府といたしましては、自動車運送事業による輸送の安全度の向上、道路運送に関する秩序の維持、的確かつ強力な輸送実情の把握を行なう体制の確立等、さしあたり緊急に措置を要する問題につ

きまして、鋭意検討を進めて参りましたところ、ようやく成果を得るに至つた次第であります。

この法律案は、第一に、自動車運送事業者の運行管理者選任義務、運行管理者に職務違反があった場合の解任命令等、運行管理者制度を確立するとともに、輸送の安全が確保されないおそれがある場合において自動車運送事業者に対して是正命令を行ない得るものとする等の措置により、自動車運送事業による輸送の安全の確保をはかることといたしましたこととあります。

第二に、道路運送法違反による使用停止処分を受けた自動車につきましても、その使用停止処分の実効性を確保するための登録上の措置について定めるとともに、これら違反者に対する罰則を強化いたしまして、間接強制による違反の防止をはかり、他方、自家用自動車の使用を健全化することにより道路運送の総合的な発達をはかるため特に必要な場合には、自家用自動車の使用者の事業場に立ち入ることもできるようにして、自家用自動車の使用の適正化のための行政指導を行ない得ることといたしましたこととあります。

第三に、道路運送の実態調査について定め、輸送需要その他道路における輸送実情を的確に把握するための体制の確立をはかることといたしましたこととあります。

最近の道路運送の実情にかんがみ、特に緊急に立法化を要するものとして、以上の三項目を骨子としてこの法律案を提案した次第であります。

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

次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現行の臨時船舶建造調整法は、昭和二十八年に戦後のわが国外航船舶再建のため船舶の建造を調整する必要上制定されたものでありまして、その存続期間は昭和三十六年三月三十一日までとなつておりますが、次に述べますような事情によりまして、本法の存続期間を昭和四十年三月三十一日まで延長したいというのが、この法律案を提出したすゆえんであります。

戦争によつて崩壊したわが国外航船舶の再建整備をはかるため、政府は外航船舶の建造につきましても、財政資金の投入、市中資金のあつせん、利子補給及び損失補償制度の確立等種々の助成策を講じて参りましたが、本法は外航船舶の建造を運輸大臣の許可にかからしめることによりまして、建造される船舶が真に国民経済の要請に適合するよう調整する機能を發揮して参つたのであります。

しかして、その間に建造されました外航船舶は、貿易外収入の増加を通じてわが国の国際収支の改善に多大の貢献をなしているものであります。今後予想される貿易量の増大に伴い、外航船舶を整備拡充いたすことは、依然わが国経済の自立発展をはかるためには欠くことのできないものであります。

ので、政府は、今後も外航船舶の建造につきましても、積極的な助成策をとることにより、海運企業の基盤とその国際競争力の強化をはかりつつ、国民経済の要請にこたえようとしていたするのであります。

についての助成策を執行いたします以上、その目的を達成する上におきまして補完的な役割を果たす臨時船舶建造調整法に基づく規制を引き続き行なうことがぜひとも必要なのであります。その必要性はわが国の国際海運の現状から見て、少なくとも昭和三十五年度から五年間は存続するものと見るのが妥当であると存じます。

今回、臨時船舶建造調整法の存続期間を昭和四十年三月三十一日まで延長しようとするのは、以上の理由によるのであります。

なお、現行法は昭和三十六年三月三十一日まで効力を有するのであります。その効力延長についての審議を今国会においてお願いいたしますのは、造船の場合におきましては、着工の数カ月前に契約が締結されるのが通例でありますので、昭和三十六年四月以後に行なわれます建造について混乱を生ぜしめないためであります。

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。

○平井委員長 三案に対する質疑は次会に譲ることといたします。

○平井委員長 南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律案を議題とし、審査を行ないます。

御質問はございませんか。——御質問がないようです。——御質問がないのでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたします。

これより討論に入りたいと存じます。討論の申し出もございません。

で、これより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〕

○平井委員長 御異議なしと認め、採決いたします。

南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○平井委員長 起立総員。よって、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

ただいま可決いたしました本案の報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○橋樑國務大臣 どうもありがとうございます。

旅客船の整備、安全ということが当委員会では長年間にわたって問題になり、しかもこの間、沿岸航路には大きな犠牲がしばしば出まして、ついに国内旅客船の整備のために公団組織ができて、ようやく発足した。このことは心得ております。従って、当初の発足は、残念ながら私自身などが意図したままではなかった。その資本構造においても非常に微々たるものでございまして、たけれども、いずれにしても発足したことは大へんにけっこうなことでありまして、運輸大臣の手元で今年度からこれの資本増加、これも残念ながら微々たるものでございすが、いずれにしても資本の増加を見て一歩前進をした、私はまことにけっこうなことだと思っております。

ただ、ここで私が一言質問しておきたいことは、こうした重要な、年間に七、五十万人のお客さん運び、郵便物にして二百二十万個、手荷物にして千三百五十万個、貨物にして三百万トンに輸送している国内旅客船、ところがこれに従事するところの船でございすが、一体どういうような形になっておるかという、二千隻のうち二十隻以上は船齢が九年以上、この九年以上について調べてみますと、鋼船は年令二十五年以上のもの、が百一隻、二万トンに過ぎません。全鋼船に対して隻数において四四％、総トン数において二八％、木船では年令十五年以上のものが三百三十四隻で一万三千五百総トン、全木船に対する比率は、隻数で五〇％、総トン数で五三％、こういうことは、運輸大臣、あなたは事務当局の方からお聞きになっていかうか。この沿岸航路に従事する船

の年令、一口に言って老朽船でございすが、これは実に恐れ入った老朽船が沿岸航路に就航してゐる。人間でいうと私のような者が実は過重労働に従事してゐる。大臣のように若くはないのです。ですから、こうした老朽船でございまして今日の程度の事故で済んだものだ、私はこう考えてゐる。だからまず第一に、この沿岸航路の今日まで果たしてきた重要な役割と、この船の老朽化した状態を二つ比較してみれば、よくぞこれで一体あの程度の事故で済んだものだということを、僕は政府を担当する運輸大臣にとくにお考えを願いたい。だからこそ二億であつても資本の増加をして下さつたのだと思ふのですが、まずこれを考えてもらいたい。

それからもう一つよくお考えを願わなければならぬと思ひますが、これらの沿岸航路をやつてゐる、一口に言うると船会社ですね、実は全国で八百八十三の事業者がこれに従事してゐるわけでございますが、この事業者の内訳を見ますと、会社が二百十八、地方公共団体が八十七、組合が六十二、個人が五百十六やつてゐるのであります。ですから、前回にも事故が起きたときに、当委員会でも非常に議論になりました点は何であつたかという、まず会社の二百十八といつても、一口に言うると陸と海と兼用してやつてゐる小さな会社なんです。ですから、ちよつとした事故でも、さあ事故が起きた、どうすることもできないというものが現状である。ましてや地方公共団体の八十七、組合の六十二、個人が五百十六もあるわけですから、どうにもならない。だから、もはやどうにもならない

老朽船がよたよたとして沿岸航路に従事してゐる。しかも従事してゐるそのことは、国家的に見ると、ただいま数字で具体的に申し上げたように、大きな仕事であります。これが現状なんです。こういうことを考え合はせてみていただきたいと思ふのです。そこで、この会社の内容になりますと、八百八十三のうちこの会社の二百十八の資本金を簡単に申し上げますと、資本金が一千万以上がわずかに四十六です。この一千万以上の会社の内容を見ますと、これは陸もやつてゐるのです。船ばかりじゃないのです。それから百万未満の小規模会社が九十です。半分を占めてゐる。これが現状なんです。だから事業者の零細性というのが、結論から言つて、この沿岸航路の特徴である。この沿岸航路に従事してゐる会社、それから地方公共団体、それから組合、個人といふものは、結論から言つて、零細事業者が国家的な大きな仕事を背負ひ込んでゐるやうなやつてゐるんだ、こういうことです。そこで、御承知のように、離島航路整備法というものが生まれて、漸次こうした実情をよく大臣は御存じであらうかと思ひますが、あらためてこの沿岸航路の重要さというものを考えをいただいて、一つ来年度は大臣は思い切つて資本を増加するように、特段の御配慮をお願いしたい、こう思ふのです。

それで私は事務当局にお伺いするんだが、前年度発足したわけですが、発足したときの実績、どういうような状態——ただいま資料をちょうだいしたわけですが、三十四年度のこの事業計

画というものはどういふように具体的に進めていっているか、そして事務当局から見ると、あと何カ年後には、結論から言くと、零細的なこうした規模のもとに事業をいたしておるこういう会社の内容を整備をして、そうしてこの七百五十万人からのわれわれの同胞に心配をかけない、それから便利を与えるという見通しが立っておるか。これはあるいは年次計画等もあるかもしれないが、そういうものも、より具体的に詳細にここで御説明を賜りたい、こう思うのです。

○植橋國務大臣 ただいま正木委員の御指摘になりました沿岸航路の問題は、まさに今おっしゃいました通り非常に重要性があるにもかかわらず、実際に申しますと、今まで日の当たらない場所に置かれておいて、他の外航船舶等よりなほなほ立場におおなく、実質的には非常な国民の経済的な興隆あるいは福祉のために黙々として働いておるのではありませんから、この内航に関する問題について私も非常に心配をいたしまして、この点についてはどうしても補強をせなければならぬ、また老朽船等の改善ももちろんのこと、これらの人々に対しても一つの助成策と申しますか、そういうものをしなければならぬというので、いろいろと海運局長等とも心配をしておたのでございますが、また十分でない、先般の予算もあやうな状態でございますが、御指摘になりました点は十分に考慮して、ぜひこの点については特段の力を入れたい、こういうふうに思っております、こまかい点につきましては海運局長から御説明させていただきます。

○朝田政府委員 ただいま御質問のございました国内旅客船公団が発足をいたしてどういふ状況になっておるかという第一点の御質問にまずお答えをいたします。国内旅客船公団は、昨年六月九日に設立委員会を開催いたしました、六月十二日に設立の登記を完了して、正式に発足をいたしましたのであります。その後公団の財務、会計等に関しまする運輸省令、あるいは三十四年度の予算、事業計画あるいは資金計画、業務方法書といったようなものの作成を準備いたしておりました一方、公団は事業を直ちに進めようとするために、共同いたしまして建造あるいは改造いたします相手方の事業者の公募を行ないまして、いろいろ公団といたしましては各方面の意見を聞きましては、もちろんであります、この公団法に盛り込まれた精神をなるべく生かしたいといううことでもって選考にかかったわけでありまして、本年度の公募に對します申し込みは、全部で九十隻、一万三千七百トンでございます。工事総額におきましては三千億余りに達しておるのであります、本年度決定のものは、ただいま御指摘の通り、きわめて出資、融資ともに規模の小さいものでありますので、その要請にももちろん全部こたえることはできません、買い取り分と申しますのは、北海道離島航路整備会社というものがございまして、これに對して公団はその共有で作った整備会社で認められておりますので、その買い取り分を含めまして、三十四隻、三千二百トンを決めたのでございまして、その工事費の総額は約七億円でございまして、うち公団の負担分は四億

八千万円でございまして、また、今申し上げました公団の買い取り分につきましては、三隻買い取りをいたしてございまして、これらの三隻はいずれもそれぞれ就航いたしております。本年度の改造する分につきましては、事業者と設計あるいは資料の打ち合わせを行ないまして、設計図が確定しまして、かえり、原則として船体、機関の別に指名競争入札の方法をとりまして、工事契約を結んでおるのであります。年度内には九件工事契約の締結完了の見込みでございます。

それからその次の御質問でございますが、来年度の計画はどうであるかというところでございまして、大体三十五年度の建造、改造の公団の業務といたしましては、五十隻、四千六百トンを予定いたしております。こういうところには少しも規模が拡大いたしたことは、今御指摘の通り、政府出資が二億増額されたことと、財政資金の借入金金が五億ということと、比較的規模が増大してくることができたということとでありまして、三十五年度当初に選考を終るようになり、すでに準備を進めておるのであります。もし予算なり法律の改正法案が御承認願えれば、来年度早々本格的に実施に移れる見込みでございます。

第三の御質問でございますが、五カ年計画あるいは将来のロング・ランのプランに對して一体どういふ考えでございまして、今申し上げましたように、三十五年度の事業資金は七億円でございまして、二億の出資と五億の財政資金の借り入れでございまして、これをもってまかなう予定でございまして、私ども当委員会にも御審議願いました当初の五カ年計画というものにつきましては、大体二百三十隻、二万一千総トンの計画であります。この点につきましては、鋼船は二十年以上のものは代替建造を計画的に進める、木船につきましては、十年以上のものを全部なるべくすみやかに直す、こういう考えでございまして、ただ年々の申し込み状況あるいは財政資金の資金事情、あるいは予算についてのわれわれの努力も含めて、どうきまるかという点によりまして、毎年そのつどきめて参りたい、こういうふうに考えておるのでございます。

○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
この際、運輸大臣より発言を求められておりますので、これを許します。
○植橋國務大臣 御議決いただきましたので、ありがとうございます。
○平井委員長 次に、過日函館郊外において発生した海上保安庁のヘリコプター墜落事件について発言の申し出が、ありますので、これを許します。館後三君。
○館後三君 私の地元のことはかり言っておいておかしいのですけれども、この間新聞を見ておりますと、海上保安庁の函館航空基地のヘリコプターが銭亀沢村に墜落をいたしました、搭乗員が全部死んだという新聞記事が出ておりました。それについての経過報告を一つお聞きしたいと思っております。搭乗員が全部死んでしまったので原因が非常に不明であり、調査をしておるというところでございまして、その調査状況その他についてお話を聞きたいと思っております。
○林(退)政府委員 昭和三十五年の二月二十四日に発生いたしました海上保安庁のヘリコプターの事故でございますが、これは場所は、北海道の渡島支庁亀田郡銭亀沢村小学校グラウンドの、北約五十メートルの場所でありまして、事故が発生いたしましたのは、ちょうど二月二十四日に、海上保安庁のシコルスキーの55型という、百五十一号機と称しておりますが、そのヘリコプターが函館周辺における訓練のために、朝の八時四十五分に飛行前の点検を開始いたしました、続いて九時二

十五分に発動機を起動いたしましたして、暖機運転をいたしましたところ、機体もエンジンも、當時は異常を認められなかった。それで九時四十分、機長の二等海上保安正上平啓洲外三名を乗せまして、訓練飛行に出発したのでございます。ところが九時五十三分から九時五十八分にかかまして、札幌航空保安事務所出張所及び宇賀小学校から——これは地元の警察を經由してございまして、函館の航空基地で同機の事故の情報がございました。現在まで私どもの方で知り得ました事実は、沿岸沿いに西の方から東に向かって飛行してござりましたこのヘリコプターが、現場上空付近で、高度約五十メートルで左旋回し、進路を北に向け、その後大きく左に傾いたが、一たん立ち直り、さらに左に傾いたまま機首を西に向けて、九時五十分ごろ小学校のグラウンドに通ずる、高さ約二メートル、幅約三メートルの切り通しの道路に激突、炎上した模様である、こういう報告を受けております。幸いに地上の物件及び地元民には被害はござりませんでした。乗っておりました乗組員の四名——そのうち一名は全日空の職員であります、その四名は全員焼死した。この機体はしっぼの部分を残しまして、大破炎上したわけでございます。まことに貴重な人命と機材等をこういふことで失いました。また世間をお騒がせいたしましたことにつきまして、深くおわびを申し上げます。存じております。原因につきましては、航空局の方で事故の調査をしていただいております。現在まで私どもの方ではわかっておらないのでございまして、それが現在の状況でございます。

○辻政府委員 私どもの方は、二十四日に海上保安庁から事故の発生、報告を受けまして、さっそく担当官二名を二十四日に現場に出しまして、なお二十五日に一人追加して現場に派遣をいたしました。それから二十五日、六日と二日間にかかまして、現場の見取図、現場写真、残存の機体各部の調査、焼けた部分の調査、基地での整備状況の調査、飛行記録の調査、それから目撃者の供述の調査、その他の調査をいたしまして、目下それらのデータに基づきまして事故の原因を探索中でございます。

○館委員 このシコルスキーというヘリコプターですが、これは最優秀のヘリコプターというように新聞には書いてあるのです。これはどこから買ってきて、いつごろ作ったヘリコプターですか。新聞で見えておりますと、飛び立つて五分間くらいで事故を起こした。しかもその落ちたところが非常に危険な、宇賀小学校ですか、そこから何ほも離れてなかった。もしそこに落ちたとなつたら大へんなことになるのです。

もう一つは、話を早く進めるために言いますが、搭乗員が四人おった。その四人のうち二人の操縦士は保安庁関係ですが、非常に優秀な人であった。もう一人は何かわかりませんが、そのほかには部外者の全日空の針ヶ谷という人がけいこをするために乗っておった。これが非常に疑惑を招いておるといふ点があるのですが、そういう点はどういうふうにお考えになっておるかという点と、それから四人の犠牲者の跡始末、それについてどう考えておられるか。概括を簡単に御尋ねするので

が、こつちは専門家でないからわかりませんのでお答え願いたいと思ひます。

○林(担)政府委員 今お話のございましたように、シコルスキーのヘリコプターは歴史も比較的長く、かつ優秀なものであるといふにわれわれも了解いたしております。このヘリコプターは、アメリカのユナイテッド・エアクラフト・コーポレーションのシコルスキー・デビジヨンというので完成いたしました。製造番号はSS五万五千五百七号というものでございます。これを分解して輸入いたしました。新三菱重工の名古屋航空機製作所で組み立てて、入手いたしましたのは昭和二十八年の八月十三日でございます。この航空機は先般函館に配属いたしましたから非常に活動いたしておりました。幾多人の救助その他に活躍をした航空機でございます。私どももいたしたとしても非常に貴重なかつ非常に役に立つ航空機でございます。たまたまこのときは訓練のために飛行をいたしましたのでございます。乗っておりました上平機長は、このヘリコプターにすでに三百六十二時間以上の経験を持っております。その他のヘリコプター、また戦争中の経験などを入れますと、飛行時間は三千七百時間以上になる非常なベテランでございます。副操縦士になつております針ヶ谷一正氏は、やはりすでにSS55の型につきまして免状を持つた航空士でございます。飛行経験も大体五百五十時間といつたような人でございます。そのほかにも一人は、整備士の三宅幹男という方が乗っております。これは整備の面の担当者として乗っておったわけでございます。今

御指摘のございましたように、それとほかに全日空の針ヶ谷憲一という運輸部のヘリコプター運輸課長をしております。今この針ヶ谷氏を乗せた問題についての御指摘がございました。私ももといたしましては、部外者の同乗につきましては厳格な取り扱いを行なつておりました。昭和三十三年にその取り扱いの要領をきめまして、一件々警察部長が承認いたしました乗せるようにいたしておりました。この承認するにあたりましては、当庁の業務目的に支障のないこと、また時間的に物的に支障のないこと、また経済的に特に負担とならないこと、そのためには特別な飛行を行なうというよりなことはいらないようにしてありますが、この場合に当庁といたしましては、これらの基準によりまして、全日空の方から実は三十五年の二月一日付の文書によりまして申し入れがございました。二月十日付でこの旨を許可して通知したわけでございます。これは全日空が近くシコルスキー55型ヘリコプターを入手することになつておりました。そのために何とかその同型のシコルスキー55型の性能等について実地の見学をしたいという申し入れがあったわけでございます。海上保安庁は、昭和二十八年からシコルスキー55型につきましてはその運輸をしておりまして、日本におきましてはこの使用経験が最も長く、また航空法に基づきましてこの型の飛行機を運航し、使用している唯一の使用でございます。運輸上の諸経験も海上保安庁が一番深いというわけで、従つてこの海上保安庁に実地見学の依頼がきたわけでございます。海上保安庁と

いたしましては、ほかにSS55を用いておる機関がございせんし、これは航空の発達のためにもやむを得ないものであると考えまして、業務に支障を生じない範囲でこれに協力するという意味で、同乗を許したわけでございます。

それから、なおお尋ねのございました殉職者遺族に対する問題でございますが、これは大体国家公務員につきましては国家公務員災害補償法による遺族補償、これが千日分。それから葬祭補償、これは六十日分というものが、遺族に支給されることになっております。また、国家公務員共済組合法による給付といたしまして、公務上の遺族年金、これは俸給年額の四〇%でございますが、これが支給されることになつております。そういうことによりまして国家公務員たる遺族に對しましては補償があるわけでございます。また全日空の針ヶ谷氏につきましては、この問題については本人の保険もございせんし、会社といたしましては別途これに対する措置をとるといふこととでございますが、なおわれわれの方と話し合つて、いろいろ打ち合わせをこれからしなければならぬかと思つております。もちろん公務員の場合には、金額としましては決して多くはないのでございますが、一人々々の遺族が今後やつていく上におきましては私どもでできるだけの相談に乗りまして、今後の対策を立て得るようにはできるだけ努力をするつもりでございます。

○館委員 ヘリコプターの整備状況と機体検査はどのようになっておるかという点について、地方の新聞ではこういうことを書いておる。函館の中央

警察署は地上における整備状況がうまくいかなかったのではないかと、そういうことについて検討をしておるといふ、調査ですか検討ですか、そういう批評が出ておる。これについては、この飛行機はできてから十年ですか、七八年くらいたつておるようですが、その間における整備状況はどういうふうになっているか、これが非常に疑問である。かつきりやつていらつしやるのか、やつていらつしやるのか。函館の基地における要員が非常に不足しているのではないかと気がするのである。

それからもう一つ、針ヶ谷氏を乗せるときに本庁の方で許可をされたというのですが、どういふ理由で許可されたのですか。今のお話ですと、シコルスキーを見学するといふようなお話でございましてけれども、操縦をけいこするため乗せたのですか、これから全日空が買入のだからその飛行状態を見たいという見解において許可されたのですか。事故の原因については、針ヶ谷氏が操縦台に乗つておつたというわけである。これはどういふことなのかというところが、私非常に考えさせられるところなんです。

○林(垣)政府委員 航空機につきましては、御承知のように保守といふよりも、整備につきましては最も力を入れないければならぬところでございまして、それで私どもの方といたしましては、航空局とも協議いたしまして、この航空機につきましては製造会社で作成いたしました整備、取り扱いのマニュアルといふものがございます。それに従ひまして整備をしておるわけでございますが、三百時間ごとに部分的オーバー

ホールをや、六百時間ごとに全オーバーホールをやるといふことになっておるわけでございます。すでにそれらを了したわけでございます。なお次に三百時間のオーバーホールをする段階でございますが、それまではまだ約九十時間残つておるといふ状況になっております。また飛行機を飛ばします前、それからそのあとには、飛行前後の点検をいたしております。その場合も、飛行前後の点検は飛行のたびごとに確実に実施するといふやり方をしておるはずでございます。今度の場合につきましても飛行前の点検を十分にやつて、その場合異状がなかったといふことによつて出たといふ事実がございまして、十分に飛行前の点検をし、確認をした上で出ております。そういう点で、整備の上には手落ちがあつたとは考へておりません。

なおそのほかに、五十時間ごとにはさらにまた中規模といふんです、定時検査をやつておられて、先ほどの飛行前後の検査よりもさらに詳細に各部を点検いたしまして試運転を行ない、機体状況を確認する、こういうことを五十時間ごとに行なうという建前でございます。このうち二月二十四日の事故のありましたときには、それまでの使用時間が四十一時間四十分だと私は報告を受けております。そういう点で、それから今度の針ヶ谷氏が乗りましたことにつきましても、先ほどもお話し申し上げましたように、こういう飛行機を買上げましたひこの飛行機の操縦状況の実地を見学したいといふことで乗せたのでありまして、私どもの方としましては見学のために乗せた、こういうわけでございます。

ます。ただあの航空機の構造からいいますと、操縦席が二つ並んでおりまして、その一方にほんとうの操縦士が乗り、一方に見学者が乗る、こういう形によつて操縦いたしますので、針ヶ谷氏をその操縦席の一つに乗せておつたといふことは、見学の上からはもう当然の話でございます。その点は操縦席に乗つておつたとしても別段不思議はないかと思ひます。

なお、今お話のございました人員の問題でございますが、函館基地につきましては基地長として一人、飛行家、これはパイロットの関係でございますが四名、それから整備の関係が五名、通信関係三名、管理者一名、こういう態勢でございまして、現在のところこれで間に合つてやつていける態勢でございました。

○館委員 まあ手落ちもないだろうと思ひますけれども、飛行時間六百時間、三百時間でオーバーホールをやるといふのですが、そういうことでは非常に周回遅いような気がする。ことに、七年も八年もたつておる飛行機ですから、優秀なものであつても、いろいろ組み立ての状況その他で故障が起こるかもしれない、もつと嚴重にやつてもらいたいと思つております。

もう一つお聞きしたいことは操縦士の養成問題です。私、考えるのに、ヘリコプターの操縦者といふものは保安庁ばかりでなく、民間にもたくさんいて、針ヶ谷氏がその操縦を見たといふて乗つたかも知れぬし、あるいは操縦をけいこするために乗せてもらったのじゃないか、そういう懸念があるのですが、その操縦者を養成する機関といふか、操縦者をこしらへ上げる機

関といふものが民間あるいは官庁を通じてあるのかないのか。その辺がこの事件の疑惑を招かせる根拠ではないかと思つてゐる。航空を発達させる上に針ヶ谷氏を乗せたという理由はよくわかる。そういうことを聞きまして、操縦士養成機関といふんですか、免許を与えらる機関といふんですか、そういうものがあるのかないのかといふことを考えるわけでありまして。新聞で見つておりますと、今優秀な飛行機は羽田と函館に三機あつて、函館に一機配属されているといふことになりました。優秀なものが一機なくなつて二機しかなくなる。そのほか操縦士が二十一人あつて、うち六人は南極に派遣されているといふ話を聞いてゐる。そうすると、操縦士が十五人くらいしかいない。残りの操縦士はどういふふうにして免状をとつたのか、また民間の場合にはどうなつてゐるのか。この辺が非常に不明確なために、これから民間の飛行士を養うために、保安庁などでもんどうを見るとき、いろいろ問題が起きてくる。この辺はどうなつてゐるのかお聞きしたいと思ふ。これが養成問題について、操縦士の待遇問題なんかも考えるのですが、操縦士の待遇があまりよくないといふ話がありますね。一般の保安部員といふんですか、整備部員といふんですか、それと大した差がない。それで操縦士を募集しても、操縦士に手をあげる人が少ない、こういううわさまで立つてゐるのですが、操縦士の養成機関、あるいは操縦士をこれからどうして作つていくか、現在保安庁としてヘリコプターが何台あるのか、こういう問題について御説明願ひたい。

○辻政府委員 今の御質問で、三百時間とどのオーバーホールでは運航の安全が期し得られぬではないかといふまず第一の御質問がございまして。私も技術的にいろいろ検討いたしまして、また各国の例等も参考にいたしまして、現在のところ三百時間ごとでオーバーホールをして、徹底的にわれわれの方の検査官も参りましてやつていく、その中間において、先ほど海上保安庁長官から御説明がありましたように、飛び立つ前には必ず出発前の点検を行ない、また五十時間ごとには内規として点検をやるということをやつておられるのでありまして、今、法律の問題をいたしましては、三百時間ごとによつていくといふことで適當ではないか、かように考へております。

それからヘリコプターの操縦士の養成関係でございますが、これは結論を先に申し上げますと、ただいま国としては何らの養成機関を持つておりません。現在一般の国の飛行士の養成機関をいたしましては、宮崎に航空大学を持つておりますが、これは全部一般飛行機の操縦士の養成に使つております。われわれといたしましては、ヘリコプターがだんだん発達して参りましたので、このヘリコプターの操縦士養成につきましても考へたいと考へて検討はしておるのでもございますが、何分飛行士の養成といふものが非常に多額の経費を要しまして、財政的な面からも研究を要する点がありますこと、それから現在ヘリコプターはまだいふゆる料金を取つて人を乗せて、定期的に人を運ぶという段階には至つていないのでありまして、現在北海道から東京あるいは九州といふふうな、いわゆる定期航空といふものはすべて飛行機に

よっておりますので、そういう定期航空というところになりますと、一般乗客の生命を要するところ関係もありません、まず現在のところ飛行機の方にまづば専念しているというふうな現状でございますが、ヘリコプターの問題につきましても、私も現在すでに検討しております、何らかの方法で国も考えなければならぬというふうな考えである次第であります。

海上保安庁関係につきましては、海上保安庁の方から御答弁があると思っております。

○林(垣)政府委員 海上保安庁で現在保有しております航空機は、ベルというごく小型のヘリコプター四機、それから今度事故を起こしましたシヨルスキー55というヘリコプターが、事故を起こしましたのを入れました三機、それからビーチクラフトという、これは普通の航空機であります、双発の航空機を二機、ほかに宗谷に持っていったおりましたのが、これは今度事故を起こしましたの一回り大きいS58というやはりシヨルスキーのヘリコプター、これを二機とベルを二機だけ持っていておる状況でございます。

○館委員 そすると、私のさっき言いました二十一人おるといううち二人死んだということになるし、南極へも行っておるということになると、現在の飛行士が保安庁管下では非常に数が少ない。それに飛行機の数が、ヘリコプターの数が何台と言いましたか、十五、六台でありますか、そういうことでは海上保安のヘリコプターの役目というものは遂行できないように考えます。海難事故が非常に多い今日では大へんなことだと思ふ。函館基地では今

大事に二人が死んでしまつて、あとは見習いだけが残つておるとのことです、函館の周辺は海難事故が非常に多い。小型漁船あるいは津軽海峡、日本の荒波の海難、それが手薄になるといふことに対するお考えはどういうことになりますか。

○林(垣)政府委員 今御指摘のございましたように、海上保安庁の飛行機のパイロットは、従来総計二十九人おつたわけでございます。そのうち二人今度の事故でなくなつたわけでありまして、そのほか南極に入名持つていっておりますから、その残りをもつて今内地のこれらの航空機の運航をやっておるわけでありまして、従つて、今度の航空機の事故は、機材はともかくとしまして、人間の面におきましては、私どもにとつては実は非常に大きな打撃でございます。私どもとしまして、何とかこの補充につきまして全力をあげて措置しなければならぬ、かように考えておる次第でございます。

○館委員 さしたつての函館の航空基地は海上保安の上で非常に重要なものだが、その点についての計画がございませうか。今あそこには落ちた飛行機はないわけですか。それは津軽海峡あるいは日本海の方における風雪による海難事故が非常に多い。この間の十四号台風、十五号台風でも、あなたたちの飛行機、あるいは自衛隊の飛行機もあつたでしょうが、非常によく働いてもらつておるはずですが、そういう危険な場所だから配置されたのだと思ひますが、その辺のところはどうなつておられますか。

○林(垣)政府委員 函館基地の問題につきましては、私どもも何とかすみやかに善処をいたしたいと考えております。今ちょうどこのヘリコプターを整備をいたしておつたりなんかするのがございまして、直ちにすぐ持つていくという状態になつておらないのでございまして、早急にその計画を立てるようには現在研究いたしております。

○館委員 それを至急にやつていただきたい。李ラインのところ、あるいは北の方でヘリコプターを必要とするところは非常に重大だと私は考えておるのでありますけれども、そういうことでは十分に配慮をいたしたいと思つておられます。民間航空などのヘリコプターの使用状況、あるいはその機材の安全性に対する監督状況はどうなつておるかということ、これはお客さんを乗せて歩かないのには違ひないけれども、たとえばだいいふ前に、どこやらの浜へ落ちて、海水浴をしていて人をけがしたり殺したりした例がある。今度の場合では学校の五十メートルか百メートルのところへ落ちていく。大へんなことだ。そういう点で操縦士の腕前は非常に大事である。それから機材も整備することが大切である。旅客を乗せて歩かないといふことで軽視されておつては困ると私は思ふ。そういう意味でヘリコプターの操縦に關するいろいろな問題を至急解決していただくわけにはならぬと思ひます。民間のいろいろな会社経営としてのヘリコプターもあるだろうし、いろいろありますが、そういうところの操縦士はどうなつておるか、これも十分に考えておかなければならぬと思ひますが、その点の御意見はどうですか。

○辻政府委員 お答え申し上げます。かき善処をいたしたいと考えております。今ちょうどこのヘリコプターを整備をいたしておつたりなんかするのがございまして、直ちにすぐ持つていくという状態になつておらないのでございまして、早急にその計画を立てるようには現在研究いたしております。

御指摘の通り、ヘリコプターに限りませず、航空機の安全な運航ということ、その事故を起こした場合に、落下地点等におきまして思わざる災害が起ることとございまして、私どももいたしましては、飛行機、ヘリコプターを通じて、先ほど申し上げたような、大きく検査、修理をする際には、こういうことをしなければならぬ、またそれはどういふ感覚でなければならぬと定めておいて、そのつど検査官が出かけまして厳重に検査をいたしてございまして、先ほど申し上げましたように、国としては現在養成の機関は持つていないのでございまして、これに乗りまして操縦する者につきましては、航空法による一定の資格の免状がない者は乗れないという制度をとつておりました、この試験は厳重にいたしておられますから、その点につきましては、われわれとしては十分な注意を払つておるといふふうに考えておる次第でございます。ただ、先ほど申し上げましたように、国としての養成の問題につきましては、ただいま飛行機の方に重点が置かれて、ヘリコプターの方にまで手が伸びていないといふことで、これは今後検討したい、かように考えております。

○館委員 今、民間から、それから官庁から、いろいろなところでヘリコプターが非常に流行しておるし、だんだん盛んになつてきておる。その操縦士の免許を審査することはわかるけれども、免許をとるまでの技術を一体それらの人はどこでなにしておるのか、それがおかしいですね。その免許をとるまでの技術養成を個人でやるのか、会社がやるのか、あるいはやる場合に何かおかしいことをやられたのでは、今のようなおかしな工合な問題が起つてくる。その辺は、その人は免状をとるまでにどういふふうに練習しておるか、勝手にやらしておるのかどうか。ことに便宜的に搭乗しておつたのではあふない話です。

○辻政府委員 現在操縦士の養成につきましては、民間の会社の場合でございますと、その会社がヘリコプターを手に入れました、これにすでに免状を持つた人に養成を依頼して養成をやつていく。それで一定の技能を習得した際に、国の操縦士の免状をとる試験を受けさせ、これに受かつた者は一人前の操縦士としてやつていく、かようなのが通例でございます。

○館委員 これは卵が先か鶏が先かというふうなことで、運転の免状を持つておつた人がどこで一体免状をとるまでの練習をしたか、鶏が先か卵が先かというふうなことになる、非常に吟味しなければならぬことだと思ひます。これで私の話はたくさんだと思ひますが、その辺を十分に吟味しないでおつてもらつては、続々としてヘリコプターがふえるたびに操縦士が欠乏してくる、そういうことになる。

さつき聞き漏らしたのですが、操縦士の給料が非常に安い。保安要員とか整備員の給料と大差がない。それでヘリコプターの操縦士にはだれも募集してもあまり応じないという点は、保安庁関係ではどうなんですか。今の退職金や、その他遺族の救済で千六何日出すかという話ですが、基本給が安かつたら、これはみじめなものです。

○林(垣)政府委員 航空の手当の問題

につきましても、いろいろはかとの関係もございと思いますが、搭乗の手当というものが、大体操縦士の技能によりまして、一時間当たり五百円とか四百円というところにきまつておるわけでございます。これは月の最高限も六千円というふうにきまつてはおりますが、今言いましたように、また海上搜索勤務等の場合のように危険な航空勤務を行なうという場合には、その一時間の三割増を支給する、こういったような規定がございまして、手当によつて処置しておるわけでございます。まことに私も考えまして、これで十分だとは決して考えておりません。ただ私どもの方といたしましては、何とかこの補充をいたさなければなりませんので、これは私どもの今の計画では、海上保安庁の部中から、たとえば海上保安大学の卒業生の中から適任者を選んで訓練をするというふうなことをいたしていきたいと思つております。

す。というのは、三十五年度の提案になつてゐる予算案を見ても、なるほど海上保安庁関係は総額ではふえてゐる。その中には、当たつてみると、航路標識がなるほどおよそ入つてゐるが、その他の救難関係の体制というのも、前に銚子港における遭難事故に關連して御質問申し上げたときの構想とはだいぶ後退してゐる。後退してゐる上に、今度ヘリコプター一台失われたということになると、これはどうなるのか。政務次官がおられますが、政務次官が大臣に聞くのがほんとうかと思つておりますが、これはどういうことで考えておりますか。

○林(垣)政府委員 この点は私も実は、時期がこういう時期にあつた事故がありまして、ほんとうに頭を痛めておるのでございます。何とかできるだけ早い機会をつかまえて、この補充に全力を尽くしたいと考えております。

○久保委員 ただ早い時期にその補充に全力を尽くしたいというだけでは、それは不安なんでありまして、なるほど三十五年度予算案がまだ議決になりませんが、これは順序から言へば、あと二カ月もたてば当然議決されるだろうと思つてゐますが、いづれにしても、これは今のうちに、そういう事故があつた、突発事故ですから、事故ということとは計画じゃないのですから、これは追加なり補正なりを要求すべきものではないかと私は思ふのです。それを、時期を見て早い時期にというのは、ちよつと納得いかない。最低限のそういう航空機を一機失ふということは大へんなことだと思ふのです。これは政

務次官がおられないのなら、官房長にお聞きした方がよいと思つて、官房長どうなんですか。お願いします。

○細田政府委員 お答え申し上げます。突発的な事故で、しかもただいま長官からお答え申し上げましたように、時期がこういう時期でございます。ただ金額その他から考えまして、予算の流用というふうなことでまかなえる性格のものでないと思つております。従いまして、私どもとしましてはもう少し検討しなければいけないと思つておりますが、来年度の予算のやりくりができるかどうか徹底的に検討いたします。これがどうしてもできないという

ことになりましたら、何らかの形で予算を組む一番近い時期に組み込まざるを得ない、大体こういうふうに考えておりますが、ただいま長官からも御説明がございまして、警備の体制に大きな穴があいたわけでございます。非常な責任を痛感いたしておりますので、私も予算を担当いたしておりますものといたしまして十分考えてやりたいと思つて、これ以上にはちよつと申し上げかねることでございます。

○館委員 今私の申し上げたことは、ほんの簡単に時間を急いで申し上げたので、この点については保安庁なり航空局は十分に勘案をしていただいて、今の久保さんのお話と同じに、まづ徹底的に保安関係の整備をやつていただきたい、こう思ふのです。

それから細田さんにちよつと言つておきますが、運輸省の外郭機関、たとえば気象庁、保安庁、そういうものは、いつも運輸行政の中では非常に左前にさせられておる傾向がある。これ

は非常によくない。そういうことにしているうちに、十四号、十五号の台風が来て、気象がどうかとかどうとか世間からいわれるようになる。海上保安庁でもそういう問題が出てきておる。陸上運輸行政では国鉄、海上運輸行政では大きな船ばかりを主体にしておつて、外局はそつちのけにしておる傾向がある。この点を注意申し上げておきますから、運輸大臣に十分にお話を願ひたい。これで終わります。

午後零時十一分散会

〔参照〕
南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律案(内閣提出第一〇号)に関する報告書
国内旅客船公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十五年三月七日印刷

昭和三十五年三月八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局