

(第一類 第十号)

第四十回国会
衆議院

運輸

委員会

録第十四号

(三五二)

昭和三十七年三月十四日(水曜日)
午前十時二十六分開議

出席委員

委員長

簡牛 九夫君

理事 勝利君

理事

て、同駅より発送し、そのほかは、国鉄の手で、宗谷丸とチャーター船霧島丸の二船舶により高知港より代行輸送を行なっております。また、国鐵四国支社においては、丸の二船舶により高知港より代行輸送を行ない、応急輸送を行なつておりました。今回の災害事故で高知県等の産業、経済に及ぼした影響の甚大なことに省み、土讃線災害防止のための恒久対策を真剣に検討しております。今回の事故現場については隧道による路線変更の案を検討するとともに、土讃全線の防災対策を詳細に検討するため、本社、部外者の参加を得て現地調査を実施することといたしております。

一方、高知県においては、当県内外鉄道輸送の唯一の動脈である土讃線の長期にわたる不通による影響の大きなることにはんがみ、県庁に緊急輸送対策本部を設置して、関係者相集まり、対策を真剣に協議したのであります。

土讃線不通に伴う高知県に及ぼす影響について県当局が調査した結果によりますと、三月一ぱい不通と見て、出荷貨物の輸送費の増加額の推定は約二千八百万円、価格の値下り額で約二億円、入荷貨物の輸送費の増加額で約一千四百円、価格の値上がり額で約一千八百万円と推定され、また、観光旅客の受け入れ面においても取り消しは約三万人、これによる影響額は七千五百万円と推定され、影響額の総計は実に三億三千万と推定されるのであります。高知県民に与えてる影響は甚大であり、まことに憂慮すべき事態であると結論しております。

また、県当局の輸送対策措置としては、国鐵当局に要請を行なうとともに、民間海運業者、全日空等に増便、増送を要請し、国道三十二号線の整

備、吉野川における排土処置の問題等について、対策を立てて実施いたしております。かかる実情から、県当局としては本事故に関して種々の問題点を抱えておるわけであります。私ども一行に對しましては、特に当面緊急の問題点について強い要望があつたのであります。代行輸送は、前述通り、旅客はバスで船便で実施しており、貨物はトラック輸送と国鉄による船舶代行、並びに民間の船便によつて実施されておるのであります。陸路の国道三十二号線は、吉野川の峡谷に沿つておる地形上の難点もありますが、国道とは名ばかりの狭隘で、砂利も十分に入つてないような道路でありまして、各種自動車の大量通行は全く困難であり、國鉄当局などは、バスの転轍事故が起らねばよいかと心配しておる実情でありますし、船舶代行輸送の場合には、使用される高知港が、港湾としてまさに貧弱なものでありますので、この土讃線不通後、平常より四〇%増の荷動きとなりましたことから、岩壁の使用は輻輳し、荷役の混雜、労務者の不足が目立ってきておる実情であります。従いまして、県当局は、国道三十二号線の早急整備を要望いたしましたとともに、國鉄の代行輸送船である三千七百トンの宗谷丸では、船が大き過ぎて岩壁の利用上困ること、運航速度がおそくてピストン輸送ができないこと、及び荷役能率が劣っていること等の理由から、宗谷丸の配船を中心として、五百トンクラスの運航、荷役ともに能率のよい船を國鉄がチャーターリして配船し、代行輸送のスピード・アッ

の方の実現を強く要望いたしておりました。そのほか、県当局としては、復旧工事期間の短縮はもちろんのこと、根本的な土讃線に対する安全輸送対策、及び高知港改修工事計画の早急実施、並びに四国東部循環線の早期完成を要望いたしておりました。

以上、かかる実情を種々勘案いたしましたし、私ども視察団一行いたしましたのは、今回の災害事故の処理にあたつては、まず第一に、当面の緊急対策措置として、とにかく復旧工事が一日も早く終了し、平常運転ができるよう工事の促進を国鉄当局に要望いたすものであります。が、あのような災害個所の崩壊のり面でありますので、開通は安全第一をモットーとして、まず貨物列車を通し、十分に安全度を確かめた後に旅客を通すこと等、安全の確保を第一と考へるべきであります。さらに、殉職員の遺体検査については、復旧工事と並行して今後とも実行し、最善の努力、処理を行なって、一日も早く発見すべきであり、わからぬままに打ち過ごすというようなことの絶対にないよう、特に要望いたす次第であります。

また、船舶による代行輸送については、高知港の実情を勘案し、とにかく國鉄としては、災害とはいえ、不通によって有形、無形、甚大なる損害を高知県民に与えている点にかんがみて、この際は、地元の要望通り宗谷丸による運航を中止し、他の適当な船を用いて、キャラーターして誠意を示すべきではないかと勘案する次第であります。その後、私どものこの意見の方向で國鉄当局が努力していることは、まことに國鉄並びに高知県民の両者にとって喜

ばしいことと存する次第であります。次に、この土讃線に対する恒久対策といたしましては、国鉄当局がすでに計画しているごとく、当地帶の地すべり、土砂崩壊等の災害発生について、さらに科学的に研究、再検討するとともに、その防災工事策については抜本的な考慮のもとで計画を樹立して、この際は十分の費用をもって実施すべきものと勘案する次第であります。

また、今回事故のありました土佐尾原一豊永間につきましては、線路変更についてすでに検討中の由でありますが、現場を見て、その必要性を私どもも痛感いたした次第であり、ぜひ早急に計画を立て、改良工事を実施すべきものと思つた次第であります。

そうして高知県といたしましては、土讃線一本にたよることなく、他の四国東部循環線の建設に、地元としても努力することが肝要と思われますし、その他、国道三十二号線の整備も、高知港の整備についても、一そうの努力を要するものではないかと、率直に申して勘案された次第であります。

以上、簡単に視察報告をさせていたしましたが、終わりにあたり、私どもの今回の視察に御協力下さった地元関係者、国鉄、運輸省当局の方々を中心より感謝の意を表しまして、報告を終ります。

モードホールド機能の一端を改
正する法律案

モーダーボ

モーターボート競走法（昭和二十六年法律第二百四十二号）の一部を次のように改正する。

第一項中「沿岸風俗の普及宣伝と觀光事業」を「海事思想の普及及び觀光に関する事業並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興」に改める。

「つたとき」の下に「又はこれら
市町村について指定の理由がなくな
つたと認めるとき」を加え、同条中

第四項を第五項とし、第三項の次に
次の一項を加える。

自済不回復 第一項の規定による指定をし、又は前項の規定による指定の取消しをしようとする

きは、運輸大臣に協議しなければならない。

(競走の実施事務の委託)

する事務その他の競走の実施に関する事務（運輸省令で定めるものを除く。）を当該都道府県に設立す

を除く、その三種類の形見の話題は、
モーター・ボート競走会に委託す
ることができる。」の場合において

て運輸省令で定めるものは、一括して委託しなければならない。

第四条第一項中「設置しようとする者」を「設置し又は移転しようとする者」に改め、同条次の二項を加える。

7 競走場設置者について相続若しくは合併があり、又は競走場の譲渡しがあつたときは、相続人若しく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又は競走場を譲り受けた者は、当該競走場設置者の地位を承継する。

8 前項の規定により競走場設置者の地位を承継した者に、退済なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

第五条中「設置された」を「設置され又は移転された」に改める。

第六条第一項中「並びに審判員」を「審判員及び競走に使用するボート及びモーターボートの検査員（以下単に「検査員」という。）」に改め、同条第二項中「及び審判員」を「審判員及び検査員」に改め、同条に次の一項を加える。

3 全国モーターボート競走会連合会は、競走の公正かつ安全な実施を確保するため必要があると認めるとときは、運輸省令の定めるところにより、第一項の規定による登録を消除することができる。

第六条の二第一項中「範囲をこえて」を「範囲をこえ、又は運輸省令で定める日取りに反して」に改め、同条第二項中「日取」を「日取り」に改める。

第七条中「入場者から」を「入場者（第九条各号に掲げる者その他の

者であつて運輸省令で定めるものと除く。）から運輸省令で定める額以上」に改める。

第八条第一項中「一口金」を「券面金額」に改め、同条第二項中「十枚分又は百枚分」を「十枚分以上」に改める。

第九条の二の次に次の二条を加える。

（勝舟投票法）

第九条の三、勝舟投票法は、単勝式、複勝式、連勝單式及び連勝複式の四種とし、各勝舟投票法における勝舟の決定の方法並びに勝舟投票法の種類の組合せ及び限定その他の実施の方法については、運輸省令で定める。

第十条第一項中「施行者は」の下に「、勝舟投票法の種類ごとに」を加える。

第十二条第二項を削り、同条第三項中「前二項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とし、同条第三項を同条第二項とし、同条第二項中「及び審判員」という。」に改め、同条第二項中「及び審判員」を「モーターボート」に改め、同条に次の一項を加える。

3 連勝單式又は連勝複式勝舟投票券は、発売した勝舟投票券に表示されたモーターボートが出て走しながらたときは、そのモーターボートに対する投票は、無効となる。

2 連勝式又は複勝式勝舟投票券において、発売した勝舟投票券に表示されたモーターボートが出て走しながらたときは、そのモーターボートに対する投票は、無効となる。

（収益の使途）

第二十条の二、施行者は、その行

法において、左の各号の一に該当する事由が生じたときは、その組

に対する投票は、無効とする。

一 異なる連勝式番号をつけられたモーターボートを一組とした場合にあつては、発売した勝舟投票券に表示されたモーターボートと同じ

ボートのうち連勝式番号と同じ

くするモーターボートのすべてが出走しなかつたこと。

二 同一の連勝式番号をつけられたモーターボートを一組とした場合にあつては、発売した勝舟投票券に表示されたモーターボートのすべてが出走せず、又はそのうちいずれか一隻のみが出走したこと。

三 同一の連勝式番号をつけられたモーターボートを一組とした場合は、競走の公正かつ円滑な実施を図ることを目的とし、その目的を達成するため左の業務を行なう。

一 選手、競走に使用するボート及びモーターボート、審判員並びに検査員の登録を行なうこと。

二 選手の出場のあつせんを行なうこと。

三 選手、審判員及び検査員の養成及び訓練を行なうこと。

四 その他競走の公正かつ円滑な実施を図るために必要な業務

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

（業務）

第二十二条第三項中「連合会」を

「全国モーターボート競走会連合会」に改め、同条に次の一項を加える。

4 前条第三項から第五項までの規定は、全国モーターボート競走会連合会について準用する。

第二十二条の二から第二十二条の七までを削り、第二十二条の八を第二十二条の十一とし、第四章の次に次の一章を加える。

（目的等）

第二十二条の二、日本船舶振興会

（以下本章中「振興会」という。）は、モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に

関する事業の振興に寄与し、あわせて海事思想の普及及び観光開拓すること。

三 前二号に掲げるものの外、モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造

に一個を限り設立するものとす

る。

2 振興会は、民法第三十四条の規定により設立される財團法人とする。

（監事）

第二十三条の三、振興会には、監事を置かなければならない。

（役員の解任）

第二十二条の四、運輸大臣は、振興会の役員が左の各号の一に該当するとき、その他振興会の役員たるに適しないと認めるときは、振興会に対し、その役員を解任すべき旨を命ぜることができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

（業務）

第二十二条の五、振興会は、第二十

二条の二第一項に規定する目的を達成するため、左の業務を行なう。

一 モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を

他の金融機関に対し、資金の貸付けを行なうこと。

二 モーターボートその他の船

舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を補助すること。

に一個を限り設立するものとす

る。

2 振興会は、民法第三十四条の規定により設立される財團法人とする。

（監事）

第二十三条の三、振興会には、監事を置かなければならない。

（役員の解任）

第二十二条の四、運輸大臣は、振興会の役員が左の各号の一に該当するとき、その他振興会の役員たるに適しないと認めるときは、振興会に対し、その役員を解任すべき旨を命ぜることができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

（業務）

第二十二条の五、振興会は、第二十

二条の二第一項に規定する目的を達成するため、左の業務を行なう。

一 モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を

他の金融機関に対し、資金の貸付けを行なうこと。

二 モーターボートその他の船

舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を補助すること。

に一個を限り設立するものとす

る。

2 振興会は、民法第三十四条の規定により設立される財團法人とする。

（監事）

第二十三条の三、振興会には、監事を置かなければならない。

（役員の解任）

第二十二条の四、運輸大臣は、振興会の役員が左の各号の一に該当するとき、その他振興会の役員たるに適しないと認めるときは、振興会に対し、その役員を解任すべき旨を命ぜることができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

（業務）

第二十二条の五、振興会は、第二十

二条の二第一項に規定する目的を達成するため、左の業務を行なう。

一 モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を

他の金融機関に対し、資金の貸付けを行なうこと。

二 モーターボートその他の船

舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防

止に関する事業並びにこれら

事業の振興を目的とする事業を補助すること。

しなければならない。

(承継)

第五条 振興会の成立の際現に全国モーターボート競走会連合会に属する改正前の第二十二条の四第三号から第六号までに掲げる業務に係る一切の権利及び義務は、その成立の時において振興会が承継する。

2 振興会は、運輸大臣の定めるところにより、前項の規定により振興が承継することとなつた権利及び義務の範囲を公示しなければならない。

第六条 昭和三十四年八月二十四日に設立された財團法人日本船舶工業振興会は、その寄附行為で定めるところにより、設立委員に対して、その一切の権利及び義務を振興会において承継すべき旨を申し出ることができる。

2 設立委員は、前項の規定による申出があつた時は、遅滞なく、運輸大臣の認可を申請しなければならない。

3 前項の認可があつたときは、財團法人日本船舶工業振興会の一切の権利及び義務は、振興会の成立の時において振興会に承継されるものとし、財團法人日本船舶工業振興会は、その時において解散するものとする。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に関する規定は、適用しない。

4 前項の規定により財團法人日本船舶工業振興会が解散したときは、登記官吏は、運輸大臣の嘱託によりその解散の登記をし、当該登記用紙を閉鎖しなければなら

ない。

(寄附金及び承継財産)

第七条 附則第三条第一項の規定による寄附金及び附則第五条又は前条第三項の規定により振興会が承継した財産は、改正後の第二十二条の七第一項の規定の準用について、改正後の第十九条第一号に掲げる交付金とみなす。附則第十一条の規定の適用についても、同様とする。

(経過規定)

第八条 この法律(附則第一条ただし書に規定する部分を除く。以下同じ)の施行の際に改正後の第六条第一項に規定する検査員である者は、この法律の施行後六月間は、同項の規定による登録を受けたものとみなす。

第九条 一回の開催がこの法律の施行の日の前後にまたがつてある競走の実施並びに当該競走に係る交付金の交付及び受入れについて申出があつた時は、運輸大臣の認可を申請しなければならない。

第十条 振興会の最初の事業年度の事業計画及び收支予算については、改正後の第二十二条の八において準用する第二十二条第四項中「毎事業年度開始前に」とあるのは、「振興会の成立後遅滞なく」とする。

理由

公営競技調査会の答申に基づき、モーターボート競走の公正かつ円滑な実施を確保するため、これに対する規制を強化するとともに、体育事務その他の公益の増進を目的とする事業の振興のための交付金に関する業務を行なわせるため、日本造船関係事業、体育事業等の振興に制度を設け、あわせて交付金による自動車番号を有するものであり」を削る。

第六十四条第三項を削る。

第六十五条第二項及び第六十五条第三項中「原動機に原動機番号を有するものであります」を削る。

第六十二条第一項及び第六十三条第一項中「原動機に原動機番号を有するものであります」を削る。

第六十六条の見出しを「自動車自動機番号を有するかどうか」を削る。

第六十七条第二項第三号中「自動車運送事業の用に供するかどうかの別」の下に「又は用途」を加える。

第五 有効期間を経過した検査標章は、自動車に表示してはならない。

第六十七条第二項第三号中「自動車運送事業の用に供するかどうかの別」の下に「又は用途」を加える。

第七十条中「自動車検査証」の下に「又は検査標章」を加え、「困難となつた場合その他運輸省令で定める場合には」に改める。

第七十六条中「自動車検査証」の下に「検査標章」を加える。

中央金庫に委託することができ

る。

(道路運送車両法等の一部を改正する法律)

第一条 道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)の一部を次のように改正する。

第二十九条第一項中「原動機番号(原動機の型式についての表示を含む。以下同じ。)」を「原動機定にかかわらず、振興会の委託を受けて、改正後の第十九条の規定による交付金の運用に関する業務を行なうことができる。

第三項並びに第三十条から第三十二までの規定中「原動機番号」を「原動機の型式」に改め、同条第二項及び二項を附則第十一項とする。

第四項を附則第十一項とする。

第五項を附則第十一項とする。

第六項を附則第十一項とする。

第七項を附則第十一項とする。

第八項を附則第十一項とする。

第九項を附則第十一項とする。

第十項を附則第十一項とする。

第十一項を附則第十一項とする。

第十二項を附則第十一項とする。

第十三項を附則第十一項とする。

第十四項を附則第十一項とする。

第十五項を附則第十一項とする。

第十六項を附則第十一項とする。

第十七項を附則第十一項とする。

第十八項を附則第十一項とする。

第十九項を附則第十一項とする。

第二十項を附則第十一項とする。

第二十一項を附則第十一項とする。

第二十二項を附則第十一項とする。

第二十三項を附則第十一項とする。

第二十四項を附則第十一項とする。

第二十五項を附則第十一項とする。

第二十六項を附則第十一項とする。

第二十七項を附則第十一項とする。

第二十八項を附則第十一項とする。

第二十九項を附則第十一項とする。

第三十項を附則第十一項とする。

第三十一項を附則第十一項とする。

第三十二項を附則第十一項とする。

第三十三項を附則第十一項とする。

第三十四項を附則第十一項とする。

第三十五項を附則第十一項とする。

第三十六項を附則第十一項とする。

第三十七項を附則第十一項とする。

第三十八項を附則第十一項とする。

第三十九項を附則第十一項とする。

第四十項を附則第十一項とする。

ば」に改め、同条に次の四項を加える。

2 陸運局長は、次の場合には、使用者に検査標章を交付しなければならない。

一 第六十条又は第七十一条第一項の規定により自動車検査

証を交付するとき。

二 第六十二条第一項又は第六十三条第三項(第六十四条第一項及び二項及び次条第三項において「規定により自動車検査証に有効期間を更新した旨の記入をするとき。」

三 検査標章には、運輸省令で定番号を有するものであります」を削る。

四 検査標章の有効期間は、その交付の際の当該自動車検査証の有効期間の満了する時期を表示するものとする。

五 有効期間を経過した検査標章は、自動車に表示してはならない。

第六十七条第二項第三号中「自動車運送事業の用に供するかどうかの別」の下に「又は用途」を加える。

第七十条中「自動車検査証」の下に「又は検査標章」を加え、「困難となつた場合は」に改める。

第七十六条中「自動車検査証」の下に「検査標章」を加える。

第八十六条第二項中「第八十八

条に規定する命令により解任され」を「第八十八条又は第九十四条の四第三項の規定による命令により検査主任者又は自動車検査員より検査主任者の職を解任され」に改める。

第九十条に次のただし書きを加える。

ただし、当該分解整備について、第九十四条の五第一項の規定により保安基準適合証を交付すべき場合は、この限りでない。第九十一条第一項第一号を次のように改める。

一 車名及び型式、車台番号、

原動機の型式並びに登録自動車にあつては自動車登録番号、第六十条後段の車両番号の指定を受けた自動車については車両番号

第九十四条の次に次の九条を加える。

(指定自動車整備事業の指定等)

第九十四条の二 陸運局長は、申請により、自動車分解整備事業者(当該事業場について運輸省令で定める種類の優良自動車整備事業者の認定を受けた者に限る)であつて、運輸省令で定める基準に適合する基準を有し、かつ、確実に第

九十四条の四第一項の自動車検査員を選任すると認めるものについて、事業場ごとに、指定自動車整備事業の指定をすることができる。

2 第七八八条第二項から第四項まで及び第八十条第一項(同項第三号ロからニまでに係る部分に限る。)の規定は、前項の指定

について準用する。この場合において、同号ロ中「第九十三条の規定による自動車分解整備事業の認証」とあるのは「第九十四条の八第一項の規定による指定」と読み替えるものとする。

(検査設備の維持等)

第九十四条の三 前条第一項の指定を受けた者(以下「指定自動車整備事業者」という。)は、自動車の検査の設備を前条第一項の運輸省令で定める基準に適合するように維持しなければならない。

2 陸運局長は、自動車の検査の設備が前条第一項の運輸省令で定める基準に適合していないと認めるときは、当該指定自動車整備事業者に対し、その是正のために必要な修理、改造その他措置をとるべきことを命ずることができる。

(自動車検査員)

第九十四条の四 指定自動車整備事業者は、事業場ごとに、自動車の検査について運輸省令で定める一定の実務の経験その他の要件を備える者のうちから、自動車検査員を選任しなければならない。

2 第八十五条第二項及び第八十七条の規定は、自動車検査員について準用する。

3 陸運局長は、自動車検査員がその業務について不正の行為をしたとき、又はその他この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定に違反したときは、指定自動車整備事業者に対し、自動

車検査員の解任を命ずることができる。

4 前項又は第八十八条の規定による命令により自動車検査員又は検査主任者の職の解任され、解任の日から二年を経過しない者は、自動車検査員となることができない。

(保安基準適合証)

第九十四条の五 指定自動車整備事業者は、運輸省令で定める基準により自動車を整備した場合において、当該自動車が保安基準に適合する旨を自動車検査員が証明したときは、請求により、保安基準適合証を依頼者に交付しなければならない。

2 前項の場合においては、自動車検査員は、運輸省令で定める基準により、当該自動車が保安基準に適合するかどうかを検査し、その結果これに適合すると認めるとときだけなれば、その証明をしてはならない。

(自動車検査員)

第九十四条の六 指定自動車整備事業者は、事業場ごとに、自動車の検査について運輸省令で定めるところにより、有効期間を附さなければならない。

2 指定整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

(罰則の適用)

第九十四条の七 自動車検査員その他第九十四条の五第一項の証明その他の保安基準適合証の交付の業務に従事する指定自動車整備事業者並びにその役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(保安基準適合証の交付の停止)

第九十四条の九 第八十二条第一項(同項第三号に係る部分に限る。)及び第二項(同項第五号に係る部分に限る。)並びに第八十一条の規定は、指定自動車整備事業者について準用する。

(省令への委任)

第九十四条の十 第九十四条の五第一項の証明の方式、保安基準適合証の様式その他保安基準適合証に関する実施細目並びに自動車の安全性の確保に関する規定を含む。

2 第九十四条の八 陸運局長は、指定自動車整備事業者が次の各号の一に該当するときは、六月以内において期間を定めて保安基準適合証の交付の停止を命じ、又は指定を取り消すことができ

事業者は、指定整備記録簿を備え、保安基準適合証を交付した自動車について、次に掲げる事項を記載しなければならない。

二 第九十三条第二号又は第三号に該当するとき。

三 第九十四条の二第二項において準用する第七十八条第二項又は第三項の規定による業務の範囲の限定又は指定に附した条件に違反したとき。

四 第九十四条の二第二項において準用する第八十条第一項(同項ハ又はニに掲げる者と第三号ハ又はニに掲げる者との間に違反したとき)。

二 整備及び検査の概要

三 検査の年月日

四 自動車検査員の氏名

五 運輸省令で定める保安基準

適合証に関する事項

六 依頼者の氏名又は名称及び住所

(罰則の適用)

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定による事業の廃止の届出があつたときは、その指定は、効力を失なつたとき。

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定によつて進用する第八十条第一項の規定に附した条件に違反したとき。

三 第九十四条の二第二項において準用する第七十八条第二項又は第三項の規定による業務の範囲の限定又は指定に附した条件に違反したとき。

二 整備及び検査の概要

三 検査の年月日

四 自動車検査員の氏名

五 運輸省令で定める保安基準

適合証に関する事項

六 依頼者の氏名又は名称及び住所

(罰則の適用)

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定によつて進用する第八十条第一項の規定に附した条件に違反したとき。

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定によつて進用する第八十条第一項の規定に附した条件に違反したとき。

二 整備及び検査の概要

三 検査の年月日

四 自動車検査員の氏名

五 運輸省令で定める保安基準

適合証に関する事項

六 依頼者の氏名又は名称及び住所

(罰則の適用)

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定によつて進用する第八十条第一項の規定に附した条件に違反したとき。

2 指定自動車整備事業者が自動車分解整備事業者若しくは優良自動車整備事業者でなくなつたとき、又は次条において準用する第八十一条第二項の規定によつて進用する第八十条第一項の規定に附した条件に違反したとき。

二 整備及び検査の概要

三 検査の年月日

四 自動車検査員の氏名

五 運輸省令で定める保安基準

適合証に関する事項

第九十八条中「又は臨時運行許

可番号標」を「臨時運行許可番号
標若しくは検査標章」に改め、同

第4次の二項を加える。

の登録の検認票、臨時運行許可番号標若しくは検査標章に紛らわしい外観を有する物を製造し、又はこれらの物を使用してはならない。

第一百一条 削除
第一条を次のように改める。

第一百六条中「第九十八条」を「第九十八条第一項」に改め、同条の次に次の二条を加える。
第二百六条の二 第九十八条第二項
の規定に違反した者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。
第一百七条第二号中「又は第三十一条を「、第三十一条又は第九十四条の第五第二項」に改め、同条に次の三号を加える。

四 第九十四条の五第一項の規定に違反した者

四 第九十四条の五第一項の規定による自動車検査員の証明書がないのに保安基準適合証を交付した者

五 第九十四条の八第一項の規定による保安基準適合証の交付の处分に違反した者

第一百九条第一号中「第六十六条又は第七十三条第一項(第九十七条の三第二項において準用する場合を含む。)又は第九十九条の三第二項において準用する場合を含む。」を「第七十三条第一項(第九十七条の三第二項において準用する場合を含む。)又は第九十八条第三項」に改め、同条中第七号を第八号とし、第六号を第七号とし、第五号の次に次の一号を加える。

六 第六十六条の規定に違反して、自動車検査証を備え付けず、又は検査標章を表示しないで自動車を運行の用に供した者

定による命令に違反した者
第一百十条第一号中「第六十四条
第一項」の下に「第六十六条第二項
五項」を「第八十九条第二項」
の下に「第九十四条の九において
用する場合を含む。」を「第九
十四条第三項」の下に「第九十四
条の四第一項、第九十四条の六」
を加える。

第二項において準用する場合を含む。」を加える。

第一百十条第四号中「又は第九十一条第一項」を「第九十一条第一項又は第九十四条の六第一項」に

第百十条第六号中「又は第八十
八条」を、「第八十八条又は第九十
四条の四第三項」に改める。
第一百十二条中「第八十九条第一
項」の下に「(第九十四条の九に
おいて準用する場合を含む。)」を
加える。
(自動車損害賠償保障法の一部改
正)
第二条 自動車損害賠償保障法(昭
和三十年法律第九十七号)の一部
を次のように改正する。

目次中「第十条」を「第十条の二」に、「第八十七条」を「第八十六条の二」に改める。

第七十条、第七十一条を「第六十
二条、第六十三条第三項（第六十
四条第二項及び第六十七条第三項
において準用する場合を含む。）、
第六十七条第一項（使用者の変更
に係る部分に限る。）、第七十一条
第一項」に改め、同条第二項に後
段として次のように加える。
　　軽自動車以外の自動車につい
て、その提示があつた自動車損
害賠償責任保険証明書に記載さ
れた保険期間が、その日から当

にあつては、更新後の有効期間（又は臨時運行の許可の有効

期間が満了する日までの期間の全部と重複するものでない場合においても、同様とする。

第九条の次に次の二条を加え
る。
(保険標準)
第九条の二 保険会社は、軽自動車について第七条第一項の規定により自動車損害賠償責任保険証明書を交付したときは、当該保険契約者に対し、保険標章を交付しなければならない。
2 保険標章には、運輸省令で定めるところにより、保険期間の満了する時期を表示するものとする。

3 保険標章の有効期間は、保険期間と同一とする。

3 第九条の三 軽自動車は、運輸省令で定めるところにより、保険標章を表示しなければ、運行の用に供してはならない。

4 保険標章は、当該軽自動車以外の軽自動車に表示してはならない。

5 有効期間を経過した保険標章

第三章第一節

(保険除外標章)

の規定の適用を受ける軽自動車（政令で定める者が運行の用に供するもの及び道路以外の場所のみにおいて運行の用に供するものを除く。）について、保有者に対しても保険除外標章を交付しなければならない。

3 第一項に規定する軽自動車は、運輸省令で定めるところにより、保険除外標章を表示しなければ、運行の用に供してはな

2 運輸省令で定める。

4 らない。
第九条の二第四項及び第五項
並びに第九条の三第二項及び第
三項の規定は、保険除外標章に
ついて準用する。
第二十条の次に次の一条を加え
る。

第二十条の二 責任保険の契約の解除等
当事者は、当該自動車が第十条に規定する自動車又は第五十五条の許可に係る自動車となつた場合、商法第六百四十四条の規定による場合その他運輸省令で定める場合に限り、責任保険の契約を解除することができる。その解除（商法第六百四十四条の規定による解除を除く）は、将来に向かつてのみその効力を

8

標章を交付しなければならない。

この法律の施行の際に自動車損害賠償保障法第十条の規定の適用を受ける軽自動車(改正後の同法第十条の二第一項に規定する軽自動車に限る。)については、昭和三十八年三月三十一日までは、同条第三項の規定を適用しない。

この法律の施行の際に自動車損害賠償保障法第五十五条の許可に係る自動車である軽自動車については、昭和三十八年三月三十一日までは、改正後の同法第九条の三第一項の規定を適用しない。ただし、当該軽自動車が同法第五十五条の許可に係る自動車でなくなった場合は、

理由

自動車検査制度及び自動車損害賠償制度の充実及び合理化を図るために、検査標章、保険標章等の表示の制度及び指定自動車整備事業制度を創設するとともに、自動車損害賠償責任保険の契約の締結の確保の方針を強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。

○簡牛農長

まず、両案について、

政府当局より提案理由の説明を聴取いたしました。斎藤運輸大臣。

○斎藤國務大臣

ただいま議題となりましたモーターボート競走法の一部を改正する法律案につきまして、その提

案理由及び概要を御説明申し上げます。

モーターボート競走制度は、発足以来すでに十年余を経過いたしたのであります。政府といたしましては、この間ににおける数次の法律改正を通じ、また実際に法律を運用するにあたり、制度の改善をはかるため、絶えず努力を続けて参りました。

この間、公営競技に対する世論の動向にかんがみ、モーターボート競走を

向にかんがみ、モーターボート競走を

含む公営競技全般について検討を加え、今後的基本方策を定めるため、一昨年総理府に公営競技調査会が設置されたのであります。

この公営競技調査会は、昨年七月二十五日内閣総理大臣あてに答申を提出し、各種公営競技について、少なくとも現状以上にこれを奨励しないことを基本的態度とする旨を述べるとともに、その弊害をでき得る限り除去するための方策を示したものであります。

政府といたしましては、この答申の趣旨に沿つて、モーターボート競走についての弊害を除去し、その健全化をはかるとともに、モーターボート競走の収益をもつて、体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与し得ることとする等、現行制度に必要な改善を加えるため、この法律案を提出することいたしましたのであります。

次に、この法律案の主要な点について御説明申し上げます。

まず、第一には、モーターボート競走を行なうことができる旨の指定を受けた市町村について、指定の理由がなくなつたと認めるときは、その指定を

取り消し得る道を開いたことであります。

これは、現在モーターボート競走を施行し得る市町村の指定は、財政事情等を勘査して行なつているのであります。ですが、これらの市町村について、すでに財政健全化の目的を達した後においては、この法律の趣旨にかんがみ、その指定を取り消し、他の市町村と交代させるのが適当であるからであります。

第二は、競技の公正及び安全を確保するため、競走に使用するボート及びモーターの検査員を登録の対象に加え、また、競走場の施設の改善に資するため、入場料の最低額を定めるとともに、射撃心の過熱を避ける措置を講じ、さらに、選手の質の向上をばかり、公正な競技を確保するためには、選手が安心して競技に参加し得る条件を整える必要がありますので、選手の共済事業に対する助成強化等選手に関する福利厚生の増進をはかるために必要な措置を講じ得ることとしたことがあります。

これらは、いずれもモーターボート競走の弊害を排除し、その健全化に資するための必要な改善措置であります。

第三は、現行の造船関係事業等の振興のための交付金制度に準じて、新たに体育事業等、公益の増進を目的とする事業の振興をはかるための交付金制度を設けることとしたことであります。

以上が、この法律案の提案理由及び概要であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

次に、道路運送車両法等の一部を改正する法律案の提案理由につきましても、御説明申し上げます。

これは、公営競技調査会の答申にもございましたように、競走の収益の用途につきましては、制度発足当初との状況の変化にかんがみ、収益の一部を体育事業等の振興のためにも充当するこ

とが適当であると考えられるからであります。

なお、これらの振興業務の運営及び交付金の運用につきましては、種々の監督規定を設け、遺憾のないよう慎重に実施するが、そのうち特に緊急を要するものに付けて取り消し、他の市町村と交代させることといたしました次第であります。

四号は、施行者からの交付金により、現行の造船関係事業等、及び新たに加わる体育事業等の振興業務を一括して、運営を行うこととした次第であります。

五号は、施行者からの交付金により、現行の造船関係事業等、及び新たに加わる体育事業等の振興業務を一括して、運営を行うこととした次第であります。

この法律案は、道路運送車両法の一項の規定を改正するため、検査標章の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第一に、検査標章の表示制度の新設であります。

まずは、道路運送車両法の一部改正につきましては、第一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第六に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第七に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第八に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第九に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十五に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十六に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十七に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十八に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第十九に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十五に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十六に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十七に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十八に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第二十九に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十五に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十六に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十七に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十八に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第三十九に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十五に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十六に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十七に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十八に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第四十九に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五十に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五十一に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五十二に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五十三に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

この法律案は、第五十四に、検査標章の表示制度の新設であります。

これは、自動車検査証の有効期間の終期を表示する検査標項を自動車に表示させる制度を新設し、その有効期間を改訂からなっており、無検査自動車の運行を防止しようとしています。

ブ・クラブ用自動車につきまして、乗車人員、その使用形態等を考慮して、その有効期間を二年から一年に短縮することといたしたのであります。

改正の第三点は、指定自動車整備事業制度の新設であります。

これは、最近における自動車数の増加に伴う自動車検査業務の激増に対処し、自動車検査制度の合理化をはかるとともに、自動車使用者の利便を増進するため、指定自動車整備事業制度を新設し、一部の検査につきまして、指定自動車整備事業者の検査を受けた場合には、書面審査によることとし、民間の検査能力を活用することといたしましたのであります。

改正の第四点は、原動機番号に関する規定の整理であります。

現在、原動機番号につきましては、打刻等の規定がありますが、自動車の普及とその価格の低下に伴い、そこまで規制する必要がなくなりましたので、これらの規定を削除することといたしました。

次に、自動車損害賠償保障法の一部改正につきましては、第一に、保険と検査、登録等の関連性の強化であります。これは、自動車の検査、登録等の処分を行なう場合に、自動車検査証等の有効期間をカバーする保険期間のある保険証明書の提示がないときは、これらの処分を行なわないものとし、これにより、検査証等の有効期間中は、必ず保険に入れている状態を確保します。久保三郎君。

改正の第二点は、保険標章等の表示制度の新設であります。

軽自動車につきましては、検査、登

録の制度がありませんので、保険期間の終期を表示する保険標章等を表示させる制度を新設し、保険期間の終期等を一目瞭然とさせることにより、無保険自動車の絶滅を期そうとするものであります。

改正の第三点は、契約の解除の制度であります。

現行法では、この保険が強制保険でありますから、契約の解除につきまして何らの規制もありませんたが、保険契約者が恣意的な契約の解除を行なうことにより無保険自動車が運行することもできるので、これに法律上の制限を加えることといたしました。

改正の第四点は、罰則の強化であります。

これは、無保険に対する罰則を強化することにより、無保険自動車の運行を防止しようとするものであります。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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申しあげます。

○簡牛委員長 両案に対する質疑は、次会に譲ることにいたします。

○簡牛委員長 船員法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

これは、久保委員、運輸大臣おられるようありますから、大臣に二、三お尋ねをして、あとは政府委員にお尋ねをしま

まず第一に、船員法の改正として今回提案されました、船員法の改正については、二十八年以来今日まで、それぞれの機関で御検討いたいたわけあります。

まず第一に、昭和二十八年の十二月に船員中央労委に諮問をされていましたが、これは三十四項目について一応諮問をされておるわけあります。その中で、若干の答申があ

ります。そこで、どうも何かしら九年間もかかる

約九年間にわたって出てきたということがあります。そういうことを考えま

すと、どうも何かしら九年間もかかる

て、多少の前進と言われる面もある

が、実際は後退する面もある。といふ

とであります。そういうことを考えま

すと、どうも何かしら九年間もかかる

とえれば法律の中で政令あるいは命令に

讀る部面があるわけですが、そ

れらは、ほとんどが民主的な機関であ

るところの三者構成の船員中央労働委員会といふものを通すことになつてい

るわけであります。形は非常に民主的

であります。船員中央労委の四十項目

以上にわたるところの諸問題に対する若

干の答申の結果を見ますと、特に今日

置かれている船員の労働条件の改善、

向上といふ面からこの方法をながめま

すと、残念ながらブレーク的な役割を

しているのではなくうかといふ一面

もあるわけであります。これは制度自

体の問題ではなくして、制度の中身の

問題でもあるうかと思うのです。言ふ

けであります。言葉をかえて言えば、海の関係が陸から封鎖された関係の中においてのみ処理されると一側面が今はなかつたかといふ御質問でございまが、船員法に關しまして重要となるべき事項を考えて諸問をいたしたわけあります。

さらには、運輸省として、船員法全體について諸問すべきではなかつたか

ということであります。

さらに第二点は、運輸省として、

これは、まず第一に、諸問は、船員法人全

體について諸問すべきではなかつたか

ことだと思ひます。

さるに、この船員法自体が、戦争前のいわ

が、この船員法自体が、戦争前のいわゆる労働関係といふか、海上労働の向

上、改善というよりは、一つには、海

運の特殊性といふことで規制を強くし

ている。言葉をかえて言えば、労働船

員の保護といふ建前よりは、國家の要

請に基づくところの、いわゆる労働規

制といふものが非常に強く支配してい

る。この精神といふか、その背骨とい

うか、それが、今日の船員法の改正に

も何ら解消されていない、こういうふ

うに思ひますが、この三つの

点について、かように考へられており

ますか。

○齋藤國務大臣 今般の法律の改正は、さきにも申し上げましたように、船員中央労働委員会に諸問をいたしまして、そうして三者間の意見の一一致を

見て、この諸問をいたすにあたりまして、船員法全般について諸問すべきであります。しかし、労働立法の進んで参りまするそ

うに思ひます。しかし、そうだからといつた歩調にできるだけ合わしていくことが望ましいと考えております。こ

とさら國の海運に関する特殊な要請か

ら特別な労働条件を船員たちにしいているというような事情は、全くないわ

けであります。しかし、三者構成による中勞

委が、私は、最も民主的な行き方とし

した。特殊な法律である理由はわかるわけですが、だからこそ、一般の労働基準法といふか、そういうものから隔離したといふか、別個の立法措置をとっているわけあります。ただ変わっている点と言えば、まず第一におげになつた長期間特殊な環境にあること、その中の労働であるということ、それから人命、財産等を持つ特殊な環境の中で守らなければならぬ。要約すれば二つだと思う。この要約したこと、それじゃどこへ向けて二つの特色は、それじゃどこへ向けていくかということですが、船員法が船員の労働条件等をいわゆる規律するということになると、それによつて先ほどあげた二つの要点を充足するというならば、その船員法の中身は、そういう方向でなく、ちやんと足するというならば、それは近代的労働者規律といふのは、自立的であり、自主的でなければならぬ。こう思うのであります。何ゆえ船なるがゆえに特殊な環境の中では守らなければならぬ。規律の問題は、言うならば、かかる法律によって取り締まり的な、いわゆる強権的な発動によつてのみこれをやるべきではなくして、むしろ近代的な労働規律といふのは、自立的であり、自主的でなければならぬ。こう思うのであります。

規律が必要かという問題であります。先ほどもちょっと申し上げましたが、船員は、航海中は船舶の中に閉じ込められておるわけでございまして、週休を得ようと思ひます。この閉じ込めた生活環境の中での週休といふのは、週休としての意味をほとんどなさないということで、法律的には五六時間の規定をしておるわけでござります。外國の例を見ましても、航海中は五十六時間の労働時間といふのが多いわけでございますが、四十八時間かといふ問題につきましては、下船の場合の補償の問題、あるいはかわりの休暇を与えるとか、あるいは有給休暇制度が正しいか、五十六時間制が正しいかなどいふことでございますが、五十六時間制が正しい場合の解決の方法がない、こう例にとっておつしやいましたから申し上げてみるわけでございます。

○久保委員 今のお話でありますが、一言だけさしあたり申し上げておきます。船内規律の問題に關連して、遠く離れた地点において、労働争議等の場合の解決の方法がない、こう例にとっておつしやいましたから申し上げてみるわけでございます。ですが、これは大体通信機関の発達した時代の話であります。今日は、船主はどこにいようと、船の運航についても、あるいは船の運航についても、あるいは船内の問題についても、離れたところにいる船員が、自分の問題がある。もちろん、人命その他の問題がありますから、船長の公權的な権限については、若干残ざるを得ないであろう。しかしながら、規律そのものについてこういふことを残さないといふふうに考えておるわけでございます。

現行船員法におきましても、有給休暇は、二十五日の有給休暇を付与するという事になつております。それでございまして、これは労働基準法が、一年間につき最低六日といふふうな規定をいたしております。それに比べて、その点の配慮が行なわれてゐるといふふうに考えておるわけでございます。

それから第二の点の規律の問題につきましては、御承知のように、船舶は一般社会から隔離されて、警察権も及ばないところで活動いたしておるわけですが、その点はどうでしょうか。たゞいま第一点の、○若狭政府委員 たゞいま第一点の、船員の労働時間が一週五十六時間といふ御指摘がありました。これは、陸上

ことで、たとえば懲戒権等の規定も入っているわけでございます。また、外國の港における争議行為の禁止といふふうな問題につきましても、正常な労使交渉の不可能なような争議行為といふものは望ましくないと思われます。警備権も及ばないという点に特色があるわけでございまして、この程度の最小限度の規制といふものは、ぜひ必要ではないかというふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 今のお話でありますが、一言だけさしあたり申し上げておきます。船内規律の問題に關連して、遠く離れた地点において、労働争議等の場合の解決の方法がない、こう例にとっておつしやいましたから申し上げてみるわけでございます。ですが、これは大体通信機関の発達した時代の話であります。今日は、船主はどこにいようと、船の運航についても、あるいは船の運航についても、あるいは船内の問題についても、離れたところにいる船員が、自分の問題がある。もちろん、人命その他の問題がありますから、船長の公權的な権限については、若干残ざるを得ないであろう。しかししながら、規律そのものについてこういふことを残さないといふふうに考えておるわけでございます。

それから第二の点の規律の問題につきましては、御承知のように、船舶は一般社会から隔離されて、警察権も及ばないところで活動いたしておるわけですが、その点はどうでしょうか。たゞいま第一点の、船員の労働時間が一週五十六時間といふ御指摘がありました。それは、海上の特殊性といふふうな問題があるといふふうに考えておるわけであります。

○内海委員長 内海清君。
○内海(清)委員 私は、後ほど質問

たいと思っておりましたが、大臣が時間がないようでございますので、この際、ただいままでの久保委員の御質問に若干関連いたしまして、大臣に二、三の質問をいたしたいと思います。

今回の改正法律案の提案理由の説明を見ますと、これは二十八年の十二月に、船員中央労働委員会に対しまして、法改正についての諮問が発せられました。それで、自來八年間にわたりまして検討された結果が提案されたのであります。私は、この改正案につきましては、冒頭久保委員からございましたような、今回の改正案は、なお多くの問題をはらんでおる、こういう点につきましては、もちろん同感であります。この船員法は、御承知のように、戦後におきまして、憲法の二十七条の二項に基づいて労働基準法ができるのであります。いわばこの船員法は、海上労働者の労働基準法、こういうものであります。この労働基準法の百十六条に特例を認めまして、そうして船員法ができるのであります。しかし、労働者の労働基準法の百十六条に基づいて、船員法ができます。あるいは陸上であるうと、何ら変わりがないので、当然一つのものでなければならぬと思うのであります。そこで、海上労働者に対するときには、労働者としての基準の上に、いわゆる海上労働者としての特殊性というものが上げて考えられるときに、初めて海上労働者の基準法ということに相なるのではないか、私はかように考えるのであります。ところが、御承知のよう

に、船員法の場合におきましては、いろいろなただいまお話がありますとたが、この第三章の紀律でありますとか、監督、あるいはその他安全の面、いろいろなこれに類するものが規定に入つておるのであります。そこで、純粹な海上労働者の基準法ということになりましたが、これが基準法でありますと、との間に多くの均衡を失した点が生ずるに至りました。そこで、私はお伺いいたしたいと思います。

そこで、私がお伺いいたしたいのは、こういうふうな機会に、十分この点を勘案して、純然たる海上労働者の基準的なものを作つて、他のいろいろな規定と切り離して、基準法的なものを早急に設定する必要があるうござります。これに対しまる大臣の御所見を一つお伺いいたしたいと思います。

○内海(清)委員 大臣も、考え方としては同感のようでございますし、これは今回の改正によって終わるのでございませんので、早急に一つこの面に対する今の大臣のお考えを実現するよう手をつけていただきたい。これをお

く要望しておきたいと思うのであります。次にお尋ねいたいと思いますことは、先ほど申しましたように、政黨は船員中央労働委員会に対しまして、昭和二十八年に三十四項目の諮問を出しておる。さらに昨年の十月になりまして、四項目の諮問が出ておる、こまごましたことになつておるのであります。それに対しまする委員会の答申といふとしましては、先ほど久保委員からお話をございましたように、それらのうちにつきまして、三者の合意したもののがございました。ところが、これらの項目をいろいろ検討してみますと、先ほど申しました労働基準法との間に不均衡のものがきわめて多い、こういうことがあります。元来、この基準法とか船員法とかいうふうなものにつきましては、いよいよ労働保護立法であります。従いまして、監督官庁であります運輸省となつてしましては、常に一步先んじて指導的立場に立つて、こういう法改正には臨むべきであると、私は考へておるのであります。これは、労働基準法が既後できました当時、いろいろな問題がありましたがれども、これがいわゆる労働三法として生まれて参りましてあります。かような点から、歴史的な経過から考えてみたふうに私は考へるであります。わが国は海上労働者に対する保護というものが行なれてきておるのであります。これをやらなければならぬ、こういふことを見て、そうして指導的立場に立つて、労働三法として生まれて参りました。かくして、監督官庁としては常に一步先んじて、労働者に対する保護を進めておきわめて後進性が多い。この実態を

十分考えなければならぬと思うのであります。そういう意味合いからいたしまして、今回の船員法も、基準法にしましてさらに今後多くの改正が行なわれ、業界の現状——もちろんこれ必要でございましょうけれども、労働者の保護立法としての成果を上げなければならぬのであります。これに対しまして、今回のこの改正案では、當面一応この程度で満足すべきものであるか、さらに多くの改正点を持っておるか、こういうふうな点について、どういうふうにお考えになつておりますか。今回の提案にあたってこの面に対する御所見を伺つておきたいと思います。

いたしましては、一応この改正をもて終わりたいと思っておりますが、しかし、これをもとにいたしまして、後さらに今おっしゃるような方向に導し、また検討を加え、必要を認め参れば改正に踏み切つて参りたい、
ように考えております。
○内海清(委員) 大臣の御意見も、
体私の考え方と同様だと思いまするが、
今日までも指導的な立場に立つてこそやつてきたということになりますが、
れども、今回の改正案に示されたも
を見ますと、いささかその点に私
もは疑義を持たざるを得ない。と申
ますことは、二十八年の十二月に三
四項が提示され、それから昨年の十
二月まで、何らの諮問事項もない。そ
間八年間と申しますと、ずいぶん社
情勢も変わつて参りました。労働の状
態も、特に海上、あるいはその中
も、漁業関係などは、いろいろと
わってきておるのであります。そうい
う点を認めるならば、その間におい
いろいろの問題に対する諮問も十分
なわれ、指導的立場に立つてこれを
遺憾に存じておるのであります。私は
はそういうことのないよう、先ほ
めに申されましたが、指導的立場
立つて、いろいろな問題点に関しま
て十分に究明され、早急にいわゆる
準法に対比いたしますところの船
法というものが生まれるように、御
力いただきたいと存ずるのであり
ます。
それに関連いたしまして、重複
たすようなことに相なりますのが、
の八年前の時点に立つた改正がおも

柱になつておる。三十四項目というものがおもな柱になつておる。その後のいろいろな情勢を反映していところがきわめて少ないと、私は思うのであります。ただいまも申しましたように、いろいろな社会情勢とか経済事情が、どんどん変わつてきておるのであります。特にまた今回の改正は、三者の意見の一一致したものを成案にしたということ、これはまことに民主的なやり方でけつこうであります。そういう形の上においろいろな問題が残されてしまうと、私は思うのであります。従つて、今後におきましては、三者意見の一一致はまことにけつこうだと思いまするけれども、しそして移り変わりますところの客觀情勢、あるいは実態的な保護政策的な見地、こういうようなことから積極的な改善が行なわれなければならぬ。それで、今回の改正案を見まして、いろいろございましたけれども、私は、特にこの中で漁船関係に多くの問題を残しておると思うであります。この点に関しまして、大臣は今回の改正でいかにお考えになつておるか、その点を一つお伺いいたしたいと存ります。

えておるのであります。しかし、諮問に漏れておりましたようなものがあります。漁船の方の問題は、二十トン以下をどうするかという問題もあるわけですか。漁法もだんだんと変わつておるごとに存じます。これらにつきましては、十分検討をいたしまして、善処して参りたい、かように思いました。

○内海(清)委員 大臣の時間がきいているようでありますから、これでおきますが、そういうような基本的な問題についていろいろあるようござりますが、どうかただいま私がから申し上げましたことも十分御勘案の上、早急にそれらの点につきましての改善の方途を講じていただきたい、これを強く要望して、あと質問に譲ります。

○久保委員 大臣には、後刻また折を見て私もお尋ねしたい、と思います。

そこで、質問の中、具体的な問題を二、三お尋ねしたいのであります。私は、大体質問はまず総体的なものをお尋ねして、そのあと、一般的の船員に対する労働条件の問題、次には漁船關係の問題、そういうような問題に分けてお尋ねしたいと思うのであります。たまに重複をいたしますので、あらかじめ御了承をいただきたいと思います。

そこで、きょうは水産庁の漁政部長も見えられておりますから、せっかくお出ましをいたいたいのでありますから、少しだけお尋ねをしておきます。それから、厚生省もきょうはおいでになつておられますか——それではやは

りせつかくおいでをいただいておりませんから、少しだけお尋ねをしておきます。それでは、先ほど内海委員から御指摘があつた適用範囲の問題であります。適用範囲の問題で、特に問題点は漁船関係でござりますが、船員局長によまでもお尋ねしたいのですが、改正案に「(政令の定める総トン数二十トン以上)の漁船」と書かれておりますが、これはいかなるものをさすのか。
○若狭政府委員 法律案に、総トン数二十トン以上の漁船で政令で定めるものというふうに規定いたしておりますのは、船員中央労働委員会の審議の経過、答申等からいたしまして、現在のところは、第一種を除く。すなわち、第二種及び第三種の従業制限を船舶安全法の漁船特殊規則によって持つていて、そういう資格を持つ船舶というふうに考えております。すなわち、第二種、第三種の従業制限と申しますのは、沿岸漁業を除く漁船というふうに考えております。
○久保委員 それで漁政部長にお尋ねしますが、今の船員局長のおっしゃる第一種、第二種第三種は、漁船特殊規則によっての区別だと思うであります。が、その場合、沿岸業に従事するものと、いう御指摘がありましたが、それはそのままの通りでございましょうか。
○林田説明員 ただいま船員局長から答弁のありましたように、二十トン以上に適用になることになつたわけでございますが、政令で第一種は除かれるとということになつておる次第でござります。第一種はどういうものかと申しますると、刺し網とか、あるいは小型底びき、まき網、ひき網、棒受、雜漁業

○久保委員 そこで、船員局長にお尋ねしますが、第一種、第二種、第三種の区別は、これは労働関係の区別であります。第一種として大きいものもあるわけですが、船員法の適用を受けられないといふことは、大体二十トン程度の、主として沿岸でやるような漁業ということになる次第でございます。

○久保委員 重ねてお尋ねしますが、第一種として指定しておるようなわざでござります。

○林田説明員 全部日帰りでありますか。

○久保委員 重ねてお尋ねしますが、第一種として沿岸を中心にして漁業を営んでおる漁船は全部日帰りが全部でありますか。第一種として指定しておるようなわざでござります。

○久保委員 それからもう一つ重ねてお伺いしたいのは、二十トン以上であります——これは大体第一種漁業であります——これは、トントン数で区切れるどの辺です。

○林田説明員 第一種で、以東底びきのようなるものは、相当大きなものまでござるわけでございます。従つて、たとえば以東底びきでいきますと、五十トン、五十一トンぐらいのものまであるわけでござります。ところが、今回は、三十トン以下では船員法が適用されておるわけでござりまするから、二十分以上になつた場合に、第一種として省かれる以東底びきといいますのは、三十トン未満のものでありますから、二十分以上になつたものでありますと、大体以東底びきは三十トン以上のものがほとんどでありますので、ほとんどが船員法が適用されるというようになる次第でございます。

別ではない。漁船の特殊規則といふ法によるところの区別であります。が、いわゆる三十トン未満二十トン上の船が、第一種だけをやつてゐるわけではないでしよう。二つの業をやつてゐるものもあるうかと思うことを予想されでありますか。いさなりますと、本日は第一種、明は第二種という、こういう混乱が起ることを予想されでありますか。いがですか。

○若狭政府委員 第一種、第二種、第三種の従業制限と申しますのは、船の資格でございまして、漁法にて、漁業許可による第一種、第二種第三種をきめているわけではございませんので、従いまして、その日こそせんので、従いまして、その日こそその船舶の資格が変わること問題起きないというふうに考えておりす。

○久保委員 問題はない。それじやう一つお伺いしますが、先ほど漁政長のお話によれば、主として日帰りあるということです。そうすると、こ帰りでない場合もある。こういう場合には、問題ができやしないか。問題できやしないかといふより、どうもこの建前からいって——あなたのおしゃることは、日帰りであるから、これは近くだから、沿岸漁業だから、これは適用しない。だから、あなたおっしゃる言葉では、日帰りといふことにならば、何がゆえに船員法を適用しきつよろしいのか。よろしい理由はながあつたようであります。が、沿岸漁業が、いわゆる三十トン未満二十トンの船でありますけれども、一番特色と申しますのは、家庭を

離れて長期間海上で団体生活を行なうという点に、一番大きな特色があるのじやないかというふうに考えておるわけがあります。もちろん、今回の適用対象を拡張いたしましたが、なおたとえば今久保委員が申されましたような問題があるわけでございますし、たとえば十九トンの船に二十トンの船といふような限界の問題は、当然起きてくるわけでござります。ただ、一般的に、陸上の労働基準法によらず、海上労働を規律する船員法による方がより合理的であるという業種を全体として把握いたしまして、今度の改正を行なつておるわけでございまして、二十トン以下につきましては、あるいは二十トン以上の沿岸漁業につきましても、海上労働であるということにつきましては同一の性質を持つておりますので、船員法の適用の対象となつてゐる労働と、その間に必ずしも非常な相違があるというふうには考えられませんけれども、一般的に見ましても、大体三十トン以上の船舶、及び二十トン以上でも、二種、三種の漁業に従事する船舶につきましては、ほとんど大部分が長期間海上に滞留いたしまして労働に従事するという、船員労働の特殊性を持つということで、適用対象を決定いたしておるわけでござります。

○久保委員 どうも納得できないお話をございます。私も、海に弱いのでありますから、どうも今のお話ではつきりしないであります。大体二十トン以上であつても、同じ海面で、同じ場所で働く場合もあるわけです、第一種も、第二種も。片方は船員法の適用を受けて、片方は受けないということ自

体にも、問題がありやしないか。それからあなたは、日帰りならばおかの方と同じでいい、こういう解釈もされた。海上に区別はあまりないと思うんです。期間の問題ですね。長期であるか、短期であるかという問題だと思います。そういうところにどうもすつきりしない面があるわけですが、底びきと揚縄りで、同じトン数で区別が出てくるということもあり得るわけですね。漁政部長、そうですね。

○林田説明員 先生のおっしゃる揚縄りと申しますのは、まき網漁業のことだと存じます。まき網漁業は、第一種になつてゐるわけでございます。従つて、小型底びきとか、あるいは以東底びきとかまき網というものは、第一種として取り扱われているわけでございます。

○久保委員 これは一緒ですか。そうしますと、この漁船の区別は、二十トンと仕切つたのには何か理由があるのか。問題点を変えて、第二種、第三種にしても、二十トンとしたところに特殊性があるのか。二十トン以下の場合はどうなるのか。そういう区別はどうですか。

○若狭政府委員 先ほど漁政部長からの御答弁にありましたように、大体沿岸漁業につきましては、日帰りが多いわけでございます。しかし、先ほど御説明いは、適用を除外しようという考え方であります。しかし、先ほど御説明いたしましたように、二十トン以上であつても、必ずしも日帰りでないものもある。二十トン以下におきまして

も、もちろんそういうものもございま
すし、二十トン以上の沿岸漁業に従事
している者につきましては、必ずしも
毎日家庭に帰るというような実態でな
い者も当然あると思ひますけれども、
大体におきまして、二十トン以上の二
種、三種の漁業に従事する船舶につき
ましては、沿漁ないし近海の漁業に従
事するものが多いわけでございま
して、そういうものを対象として、船員
法の対象をしぼつておるわけでござい
ます。

○久保委員 そうしますと、日帰りで
あるのは陸上労働にということで持つ
ていくのだ、二十一・三以降、というのは
大体そういうものだ、こういうことで
すね。念を押しますと、そうですね。
ところが、一番問題なのは、陸上に回
されているものが、一番目の目を見な
いところの労働条件にあるわけです。
そうだと思うりますが、漁政部
長、いかがでしよう。

○林田説明員 漁業労働者すべてで、
統計によりますと、九十五万人くらい
になっておるわけでございまして、そ
のうちの大部が、沿岸漁業になっ
ております。おしゃるより、陸上を
主として、海上を日帰り程度で行つて
くるというような沿岸漁業者が、大部
分を占めておりまして、漁業におきま
しては、その所得が非常に低いとい
うことが問題になっておる次第でござ
います。それに対しましては、別途に
沿岸漁業の構造改善なり、その他いろ
いろ振興の施策を行ないつつあるよう
な状況でございます。

○久保委員 お話をなかなかびたりと
こないようありますか、いずれにし
ても、一番問題な点はそういうところ

であろう。ところが、おかにおける労働基準というか、そういう面は、実際にはなかなかこれに手が届かぬという現実であります。そうだとするならば、これを的確に規制するというか、そういうことを確立する方策があるかというと、なかなかこれは見当たらぬということでありまして、この法改正案で二十トン以上のものの第二種、第三種を入れようとしたのは、少しの進歩であります。ところが、完全に二十トンで切れなかつたところにやはり問題が残つてゐるわけですが、これはやはり日帰りが原則だからといふ、そういう原則を全部貫通するからでありますか、いかがであります。

○若狭政府委員 私が先ほど申し上げましたのは、大体におきまして、そういう日帰りの実態の多いものについては、陸上の労働基準法によらせることが適當ではないかとかということです。現在では船員法の適用をしておらないわけでございますけれども、たとえば二十トン以下につきましても、まさ漁業の付属漁船につきましては、今度船員法の適用対象にすることにしたわけでございます。そういうふうに今後のお情勢に応じまして、たとえば漁法の発達なりあるいは船舶の性能の向上なりという面で異なつた状態が出てくるという場合には、当然この再検討の必要があると思ひますし、また、必ずしも日帰りのものには今後一切船員法は適用しないというとの方針が、完全に申し上げられるという状態でもないと思います。先ほど申しましたように、日帰りでありますても、海上において労働するという実態については、大きな相違はないわけでございます。

ただ、現在の船員法が、そういう海上において労働することだけに着目しているかと申しますと、一番大きな力点は、先ほど久保委員がおっしゃいましたように、長期間社会から孤立して生活しているという点に指向されておりますので、そういう点も勘案いたしまして、今後検討したいというふうに考えます。

〔委員長退席、塚原委員代理着席〕

○久保委員　長期にわたって陸から隔離されているということを理由にあげられましたが、それならば、たとえば五トン以上の一般船舶は、何がゆえに船員法の適用になつているのか、これとどういう違いがあるか。五トン以上の一般船舶は、御案内の通り船員法の適用だ。ところが、二十トンの間の第一種は、日帰りでございますからこれは適用がないという理由は、これと対比した場合、どういうふうに理解したらいいのですか。

○若狭政府委員　五トン以上の一般船舶につきましては、現在船員法を適用しているわけでございますけれども、これは、たとえば帆船の例をとつてみますと、ある地点から次の地点までの貨物の運送に従事しているわけでございまして、必ずしも家庭を根拠としてそこへ帰つてくるというような労働の実態ではないわけでございまして、大部分の者が荷物を求めて働いていると、いうような状況でござりますので、沿岸漁業の場合と異なりまして、家庭を根拠にしてその日その日の労働をやっているといふような者と実態的に非常に異なるということで、貨物船等につきましては、五トン以上のものに船員法を適用するということにいたしてお

るわけでございます。

○久保委員 機帆船を例にとられます
が、機帆船もその例かもしません
が、機帆船ばかりじゃないでしょ。
日帰りする航路の客船だってございま
しょう。何ら変わりはありませんよ。

むしろ、これは定期的な運航をしてい
る内航船というか、旅客船に例をとれ
ば、これは定期的に毎日ぎつり家へ
帰れるわけですね。ところが、漁船の
場合は、先ほどの御説明通り、主と
して日帰りである。日帰りでない場合
もある。漁法によつては、二十トン以
上の船の方がずいぶん多い場合があ
る。六トンや七トンという客船に例を
とつて比較すれば、どつちが多いので
すか。そういうことからいえば、どう
も区別される理由は薄弱ではないかと
私は思つてます。その他の理由はある
のですか。第一種を除くということに
は、その他の理由はあるのでございま
すか。それをお聞きした方が早いで
しょう。

○若狭政府委員 もちろん、定期航路
の客船のごとく、スケジュールを組め
て、毎日家庭に帰つてくるというもの
はございませんけれども、大数的に見ま
して、五トン以上の船舶につきまして
は、貨物船につきましては、ほとんど
が家庭を根拠にしない労働に従事して
いるといふことがいえるわけでござ
います。

第一種の重量制限を有する漁船に船
員法を適用しないという決定的な要因
は何かという御質問でございますけれ
ども、これにつきましては、家庭に帰
れる者が大部分でございまして、そうい

うものについては、陸上の労働基準法
を適用していく方がより合理的ではな
いかということで、適用を除外いたし
ておるわけでございまして、例外がな
いということを申し上げているわけで
ございません。

○久保委員 なかなかどうもすつきり
しませんな。先ほどの五トン以上の一
般船舶と区別した理由は、何もない。
むしろ五トン以下は、外洋にほとんど
出ないから、だから、これは一般のほ
かの労働法によつてやる、こういうよ
うにした方が、実は実情に即するでは
なかろうかと思うのです。

そこで、漁政部長にお尋ねします
が、これは船員法を適用しない方が妥
当だと思ひますか、いかがでしよう
か。ちょっと答弁はどうかと思ひます
が……。

○林田説明員 最近におきましては、
漁船の行動半径が次第に広くなつて参
りまして、漁業の実態もたいぶ変化を
してきておるわけでござります。それ
で、今回におきましては、從来三十ト
ン以上でありますたのを二十トン以上
にしてもらうということになつた次第
でございまして、やはり漁業の、たと
えは労働賃金の問題とか、要するに經
営内部の問題もござりまするし、徐々
に引き下げていくといふことが必要で
あるうと存じております。私たちの方
は、この場合には、いわゆる関係省と
承知のよう、船員保険といふのは、
総合保険の建前をとつておりまして、
短期給付並びに長期給付合わせて一本
で運営をいたしております。それで、
船員保険特別会計制度を立てておりま
して、昭和三十六年度予算におきまし
ては、船員保険法の被保険者は、二十
三万七千人ございまして、保険の歳入
としましては、歳入予算大体百八億を
計上いたしておりまして、これに見合
います歳出としては大体八十億で、こ
の八十億の中には、御承知のように、

残念ながら、漁政部長御承知のよう
に、漁船は船員法から適用除外になつ
いかということで、適用を除外いたし
ておるわけでございまして、例外がな
いということを申し上げているわけで
ございません。

○久保委員 なかなかどうもすつきり
しませんな。先ほどの五トン以上の一
般船舶と区別した理由は、何もない。
むしろ五トン以下は、外洋にほとんど
出ないから、だから、これは一般のほ
かの労働法によつてやる、こういうよ
うにした方が、実は実情に即するでは
なかろうかと思うのです。

そこで、漁政部長にお尋ねします
が、これは船員法を適用しない方が妥
当だと思ひますか、いかがでしよう
か。ちょっと答弁はどうかと思ひます
が……。

○久保委員 厚生省から、私の申し上
げたうわざというのは否定されました
が、私も、その通りだと思うのであり
ます。

〔塙原委員長代理退席、高橋清委
員長代理着席〕

そこで、あらためて船員局長並びに
水産庁にお尋ねするのですが、私が、
私どもの方は、保険財政がどうだこう
だといふことでもつて漁船の船員法適
用を云々するということはいたしてお
りませんのでございまして、船員法の
改正があれば、自動的に船員保険の方
の適用を受けるという建前を堅持いた
しておるところでござります。

船員保険の現状につきましては、御
承知のよう、船員保険といふのは、
総合保険の建前をとつておりまして、
短期給付並びに長期給付合わせて一本
で運営をいたしております。それで、
船員保険特別会計制度を立てておりま
して、昭和三十六年度予算におきまし
ては、船員保険法の被保険者は、二十
三万七千人ございまして、保険の歳入
としましては、歳入予算大体百八億を
計上いたしておりまして、これに見合
います歳出としては大体八十億で、こ
の八十億の中には、御承知のように、

疾病保険分と失業保険分と年金保険分
とございまして、簡単に数字を申し上
げますと、三十六年度予算におきまし
ては、疾病保険分は五十六億 端数
は切り捨てます。それから失業保険分
は三億五千万、それから年金保険分に
おきまして十二億、その他の業務勘定を
含めまして大体八十億ということにな
りまして、歳出と歳入との差額大体二
十億程度は、長期の年金の積み立て分
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○熊崎説明員 船員保険法の建前は、
船員法の適用を受けます船員はこれを
承知の通りであります。従いまして、
文句なしに船員保険法の方で適用する
という形になつておることは、先生御
承知の通りであります。従いまして、
私どもの方は、保険財政がどうだこう
だといふことでもつて漁船の船員法適
用を云々するということはいたしてお
りませんのでございまして、船員法の
改正があれば、自動的に船員保険の方
の適用を受けるという問題以外には、労
働委員会で大きな議論を呼んだとい
うの対象となる者は、相当長期にわたつ
て海上において労働に従事する者とい
うふうにわれわれは従来解釈をしてお
りまして、船員中央労働委員会におき
まして、歳出と歳入との差額大体二
十億程度は、長期の年金の積み立て分
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○久保委員 厚生省から、私の申し上
げたうわざというのは否定されました
が、私も、その通りだと思うのであり
ます。

〔塙原委員長代理退席、高橋清委
員長代理着席〕

そこで、あらためて船員局長並びに
水産庁にお尋ねするのですが、私が、
私どもの方は、保険財政がどうだこう
だといふことでもつて漁船の船員法適
用を云々するということはいたしてお
りませんのでございまして、船員法の
改正があれば、自動的に船員保険の方
の適用を受けるという建前を堅持いた
しておるところでござります。

○若狭政府委員 先ほどから御説明い
たしておりますように、船員法の適用
の対象にされたのいや困るというような
御意向があつて、こういうことになつ
たのではなかろうかという、巷間まご
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○久保委員 とございまして、簡単に数字を申し上
げますと、三十六年度予算におきまし
ては、疾病保険分は五十六億 端数
は切り捨てます。それから失業保険分
は三億五千万、それから年金保険分に
おきまして十二億、その他の業務勘定を
含めまして大体八十億ということにな
りまして、歳出と歳入との差額大体二
十億程度は、長期の年金の積み立て分
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○若狭政府委員 先ほどから御説明い
たしておりますように、船員法の適用
の対象にされたのいや困るというような
御意向があつて、こういうことになつ
たのではなかろうかという、巷間まご
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○久保委員 それでは、その説問をし
た船員中労委ですね、その方の中で、
審議の過程では、いかなる意見が出た
か、出なかつたか、いかがですか。

○若狭政府委員 先ほどから御説明い
たしておりますように、船員法の適用
の対象となる者は、相当長期にわたつ
て海上において労働に従事する者とい
うふうにわれわれは従来解釈をしてお
りまして、船員中央労働委員会におき
まして、歳出と歳入との差額大体二
十億程度は、長期の年金の積み立て分
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○久保委員 それでは、その説問をし
た船員中労委ですね、その方の中で、
審議の過程では、いかなる意見が出た
か、出なかつたか、いかがですか。

○若狭政府委員 先ほどから御説明い
たしておりますように、船員法の適用
の対象となる者は、相当長期にわたつ
て海上において労働に従事する者とい
うふうにわれわれは従来解釈をしてお
りまして、船員中央労働委員会におき
まして、歳出と歳入との差額大体二
十億程度は、長期の年金の積み立て分
としやかな説がござりますが、率直に
言つて、船員保険というのは、今日ど
ういう実態なのか、簡単に御説明いた
だきたいと思います。

○若狭政府委員 現在提案いたしてお
ります適用範囲の拡張につきまして
は、三省の意見が完全に一致いたして
います。その後、漁法の発達あるい
は沿岸漁業の不振等によりまして、小
さい船でも外洋に出ていくというよう

な実態がございましたので、このたび法律改正をやることにしたわけでございますけれども、今後とも、そういうような船舶の性能の向上あるいは漁法の変化というものは、当然予想されるわけでございます。そういう実態に即して、今後問題を取り上げて検討させていただきたいというふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 この二十トンというか、第一種のたとえば保険の実態等について、船員局長は御存じだらうと思うのですが、いかがですか。船員保険から除かれた。何の保険でこれらは社会保険制度を持つてもらつていいよつておるわけでございますので、われわれの所管ではございませんけれども、そういう実態について、今後できるだけの調査をやっていきたい。当然適用対象の拡張という面からも、その実態を今後調査していくといふうに考えております。

○久保委員 どうも提案している主管省が、なるほど保険の方は厚生省で、魚をとる方は水産庁だからといふうにとれば、それまでありますが、政府として出しているのでありますから……。しかし、少なくとも船員法というか、船員のめんどうを見る御当局が、今から調べましょうといふまして、いずれこれはさらにお尋ねをしなければならぬと思いますが、きよ

うは時間もございませんから、それは途中で打ち切つておきます。
そこで、厚生省に――今船員保険法の改正が国会にかかりておりますから、これに関連して、今適用範囲の問題はやはり打ち切つておきますが、新たに船員法の改正案で、行方不明手当なる制度ができるわけです。これが通ればできるわけであります、心配をしているのは、零細な船舶所有主の場合、行方不明手当が完全に支払われるかどうかという心配があるわけです。これが制度はできたが、実際はなかなか無理だ、こういう心配があるわけです。ついで、これは船員保険法の中に一項目新たに創設すべき時期ではないか。船員法の改正のときにそういう論議はなかつたのかどうか、こういうことを一つお尋ねしたい。

にかけられても払えません。そういうなると、だれが一番困るか、という問題——なるほど行方不明手当は、制度としては前進です。しかし、実際対象になる者は、厚生省も十分考えてほしい。なるほど、保険財政の問題もありましょ。しかし、政務次官もおられます、政府が責任を持って提案するとなれば、その裏打ちをしっかりとして出すべきだと思います。御了承願いたいと思います。御了承願いたいと思います。

○久保委員 以上で、本日のところは途中で打ち切つておきますが、資料の要求を一つだけしておきます。

この詰問をされた条項で、今日法改正に、いわゆる答申のなかつたものについて、当該の機関がいかなる論議をして、後刻御納得のいく御説明をしたいと思います。御了承願いたいと思います。

○高橋(清)委員長代理 次回は、来る十六日、金曜、午前十時より委員会を開会することといたします。

なお、明日は午前九時三十分より商工委員会と連合審査会が開かれますから、御承知おき願います。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十一分散会

昭和三十七年三月二十日印刷

昭和三十七年三月二十二日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局