

第五十一回国会 運輸委員會 議 録 第三十四号

昭和四十一年五月二十四日(火曜日)

午前十四時四十一分開議

出席委員

委員長 古川 文吉君

理事 壽原 正一君 理事 關谷 勝利君

理事 田澤 吉郎君 理事 田邊 國男君

理事 山田 彌一君 理事 久保 三郎君

理事 肥田 次郎君 理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君 小淵 惠三君

川野 芳滿君 木村 俊夫君

草野 一郎平君 砂田 重民君

高橋清一郎君 南條 徳男君

長谷川 峻君 増田甲子七君

井岡 大治君 小川 三男君

勝澤 芳雄君 野間千代三君

内海 清君 竹谷源太郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 中村 寅太君

出席政府委員

運輸事務官 深草 克巳君

(大臣官房長) 運輸技官 芥川 輝孝君

(船舶局長) 運輸事務官 坪井 為次君

(自動車局長) 海上保安庁長官 板内 一彦君

委員外の出席者 農林事務官 亀長 友義君

(水産庁生産部 長) 専門員 小西 真一君

五月二十四日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として日野吉夫君が議長の名で委員に選任された。

第一類第十号 運輸委員會議録第三十四号 昭和四十一年五月二十四日

同日
委員日野吉夫君辞任につき、その補欠として泊谷裕夫君が議長の名で委員に選任された。

五月二十日
国鉄第三次長期計画工事に地元業者の入札参加に関する請願(松平忠久君紹介)(第四七六三三号)自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案に関する請願(池田清志君紹介)(第四八四〇号)薩摩半島国鉄循環線建設に関する請願(上林山榮吉君外十名紹介)(第四八九二二号)鹿児島交通南薩線の日本国有鉄道化に関する請願外三件(上林山榮吉君外十名紹介)(第四八九三三三三号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
連合審査会開会申し入れに関する件
自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇六号)
海上保安に関する件(漁船の海難防止等に関する問題)

○古川委員長 これより会議を開きます。
自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

去る五月十一日の委員会において、本案並びに田邊國男君外四名提出の修正案及び久保三郎君外一名提出の修正案についての質疑は終了いたしました。

これより原案及び両修正案を一括して討論に付します。
討論の通告がありますので、これを許します。
壽原正一君。

○壽原委員 私は自由民主党を代表いたしました。自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案に對して賛成の討論をいたしたいと思います。

今日、自動車事故による人身の被害がきわめて憂慮すべき発生状態を示していることは、いまさら申すまでもございません。先日、ある新聞の報ずるところによれば、五月九日の一日のみで、わが国の死者は一千二百三十五名の多きを数えているのでございます。また、今年の一月から四月末までの死亡者はすでに四千名を突破し、昨年よりも五百名も多いという悲しむべき状態を呈しておるのでございます。まさに交通戦争と言わなければなりません。これはわれわれの身近で日夜起こっていることと申しても決して過言ではないのでございませう。したがって、去る十一日からの全国交通安全運動にあたって、関係者として、せめてこの運動期間中だけは事故を出したくないという決意をしていってと伝えられておりますが、だれしもが、この運動期間中のみならず、今後事故を起こさないことを願うのは当然のこととございませう。

さて、本法案は、このように激増している交通事故に對して被害者保護をより一そう強化するための措置でありまして、私はあらためて賛成の意を表するものでございませう。

まず第一点、最近における原動機付自転車の普及発達にはまことに目ざましいものがございます。昭和三十九年度末の車両数は六百七十二万両に達し、自動車の車両数にははるかに及ぶ状態を呈しているのをご存じです。しかしながら、このような車両数の増加は、この間における性能の改良とも相まって、人身事故の増大を招いていることは先ほど申し上げたとおりでございます。自動車事故による被害者につきましては、すでに現行法によってこれを救済する方途を講じておるのでございませう。

でございますが、原動機付自転車の事故による被害者に對しては、これと全く同様の措置をすみやかに講ずることが必要なのでございませう。かつて総理府が行なった世論調査におきましても、大多数の回答者が原動機付自転車を対象に加えるべきだという意見を表明しておるのでございませうが、今回の改正はこれらの要望にこたえた、まことに適切な措置であると考えております。

第二に、このたびの改正措置により、従来、死亡の場合百万円であった保険金額を百五十万円に引き上げる措置を講じ、被害者の保護を一そう充実しようとするものでございませうが、このように保険金額を改定する場合、そのときまでに契約を締結していた自動車と、保険金額増額後に契約を締結した自動車とが併存し、これがため被害者間に保険金額の不均衡を来たすおそれのあることがございませうので、これを防ぐための法的措置を講ずる必要があるものでございませう。

第三には、農耕作業用小型特殊自動車につきましては、従来本法の対象車種といたしておりましたが、その後の実績を見ますと、運行の範囲が限られており、事故率もきわめて低いのでありまして、今後これを強制保険の対象とするのは農業者の意思にも相反しますので、今回これを本法の対象車種より除外いたしました次第でございませう。

第四は、従来自賠責保険の取り扱いが損保会社のみに独占されておりましたものを、今回本委員会の審議過程におきまして、わが自由民主党の修正により新たに責任共済制度を設け、農協にもこの事業を実施せしめることになったのでございませう。

このような措置をとるに至った理由の第一は、現行制度の運営の現状を見ますと、現在保険に付すべき自動車の一〇%が無保険のまま放置されているという事態を重視いたしましたので、農村地域

における車両の全量付保を実現せんがためでございます。

第二は、今回保険金額の引き上げが行なわれるといへ、諸外国の場合と比べますとまだまだ低いと言わざるを得ないのであります。これは将来の課題に譲るといたしまして、特に加入者の払い込んだ保険料に比較して保険給付額が低いという現実的な問題があり、さらには被害者の正当な権利の行使を阻害するかのとき査定上の問題もしばしば発生しているのをごいまして、本法の目的である被害者保護の観点から見ますと、すみやかに解決すべき幾多の問題が包蔵されていると言つてもよく、今回の措置はこれらの改善に役立たしめようとするものでございます。

第三には、このような実態の多くは、この種の事業を営利保険会社に独占的に任せておいて、ことに基因している指摘せざるを得ないのでございまして、今回農協にこの種の事業の実施を認めましたのは、この団体の性格、事業の実態を判断するとともに、その組織力を十分に活用せしめて現状の欠陥を是正し、この制度全体を国民大衆と密着したものとすることによって、被害者保護をより一そう拡充せようとするからにほかなりません。

社会党その他本法案に反対の諸君は、責任共済制度における車種の制限をやめ、原付自転車、再保険を実施すべきである等の主張をいたしておるのであります。車種の制限につきましては、今後その実績を判断しつつこれを撤廃し、全車種を扱わせることが最も妥当であると判断するものでございます。

また、原付自転車の再保険の問題につきましては、諸般の情勢を判断した上、テストケースとして今回政府において措置されたものでございまして、これらにつきましては今後とも十分配慮し、本法の目的である被害者保護をより一そう拡充いたしてまいりたいと存じております。

最後に、関係各位におかれましては、本法の目的達成のため一そうの努力を払われんことを期待

するものでございまして、

(拍手)

○古川委員長 久保三郎君。

○久保委員 私は日本社会党を代表して、自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案原案並びに自民党提案の修正案に反対をいたし、社会党提案の修正案に賛成の意見を申し上げます。

自動車損害賠償保障法の制度については、すでに本委員会ですれぞれ申し上げたとおり、今日における自動車にかかわる人身の死傷に對し適切な被害者救済をいたそうとするのがこの法律のたてまえであり、その保障をすることは国家の責任であるというのが、本法のもう一つのたてまえであるわけでありまして。

今回の改正提案の中で大きな問題は、一つには原動機付自転車を強制保険の対象にするということとあります。この点については、われわれも異存はございません。ただし新しく原動機付自転車を対象に含めると同時に、従来の制度である国家の再保険という制度はこの新たに加えるものについては除外する。これは国家の責任というものの大きく後退修正した態度でありまして、われわれとして賛成しかねる第一点であります。もちろんこの自動車損害賠償保障法なるものは、すでにこの法律によるものが無理になつてまいりました。といふのは、この制度発足の当初より、先ほど申し上げたように、この制度は国家の責任によつてすべてを処理するといつたてまえであつたはずであります。当時のいわゆる処理体制においては残念ながら、末端の機構まで国家の力によつて、あるいは組織によつてこれを運営するとはなかなか困難であり、そのためには現存するといふか、当時よりあるところの保険業法に基づく保険企業、そういうものを使つて一応発足させたわけでありまして、でありますから、すでに相当の年月も経過している今日、この制度は当初の構想に立ち返るのが当然でありまして、それを後退修正するがごときは断じて許さるべきものではありません。

かも保険財政は今日黒字に転化してまいりました。黒字に転化したというところに相なりますれば、保険の料率を下げるか、あるいは、いまだ外国に比べても保障の限度額が非常に低い現況にありましては、これをさらに黒字の局面において引き上げる、あるいは、不足がちでありますところの救済体制をこの保障制度の中で政府として当然のごとく拡充強化する、こういうところに考えを及ぼさねばならぬと思つております。しかるに今回の提案は、はつきり申し上げて、政府部内におけるところの保険業を擁護する立場と、そうでない立場との角逐の結果、いわゆる保険業を守る立場が強く打ち出されて、原付自転車につきましては国家再保険は取りやめる。逆に言うならば、保険業として十分成り立ち、またうまみのある企業であるように改正はもつていつている。原動機付自転車を強制保険の対象にすることは最も大切なことであるけれども、その六割の国家再保険をやめたといふことは理論的にも実は成り立つておりません。一貫性を欠いておる。原付自転車以外

はすべて従来どおり再保険でありながら、原付自転車再保険から除くといふ理論的根拠は何もない。あるとするならば、ただいま申し上げたような、企業としての保険業を擁護する立場にのみある。これでは本制度をしてゆがめた形で後退させる一つのこまであらうといふので、われわれは承服しかねるということでありまして。

第二点は、本委員会質疑の中で政府側もそれぞれ賛成でありました農耕用特殊自動車、いわゆるティラーは従来強制保険の対象でありましたが、これを除外しようといふのであります。自民党修正案は、本法から全くこのティラーを除くという修正案であります。われわれはこの制度から全然ティラーを除くのではなくて、ティラーそのものを強制保険の対象からだけはずす、万が一これによる被害が発生したときには、国家の手によつて、まづもつて本制度による救済の道はそのまま存続しようといふのであります。でありますから、被害者の立場に立つてものごとを考へるべ

きこの法律の改正案に對し、自民党修正案はこれを単純な、しかも被害者の立場を忘れた修正でありますので、われわれとしては賛成しかねるというのであります。

いずれにしても、われわれはわが党提案の修正案を含めて原案には賛成はしますが、自民党提案の修正案には反対でありますので、以上申し上げて反対討論を終ります。(拍手)

○古川委員長 竹谷源太郎君。

○竹谷委員 私は民主社会党を代表いたしまして、ただいま議題となつております自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案につきまして、次の理由によりまして政府案並びに自由民主党の提出されました修正案に反対をいたしまして、日本社会党提出の修正案に賛成の討論を行ないたいと存じます。

言うまでもなく、本法立法の趣旨は、自動車災害による被害者の保護救済を目的とする改正案であるといふことは論をまじりません。かかる大原則に立つて政府案、自民党修正案並びに社会党修正案を考へてみますと、まず原動機付自転車につきましても、当然他の一般自動車と同様再保険の対象とすべきものであつて、これを再保険から除外する何らの理由を、この委員会における質疑応答を通じて政府の見解をただしましても、発見し得ないのであります。これはやはり従来の四輪車同様再保険に付し、筋を通すべきものであると考へます。

次に、農業協同組合法に基づく共済事業に對しましてもこの事業の取り扱いを認めることは、本法の趣旨からいひまして何ら差しつかえない。この点は自民党も社会党も同意見であります。これにつきまして私は、すべての自動車を農協に認めるべきである、対象にすべきである、このように考へるのでございまして、自民党の原動機付自転車及び政令で指定する特定の自動車だけに限るといふことは反対でございまして、すべての自動車に適用すべきものであると主張したいのであります。

また農耕作業用の特殊自動車につきましても、これを強制保険の対象から除外をするということにつきましても、その実態から考えましても当然のことと存じますが、これも全然事故がないというわけではございません。また従来は強制保険に付しておいた点から見ても、これは第二条の改正によって自賠法の対象から全然除外するというものでなしに、第十条の適用除外に加える、そうして自賠法の適用を受けるという社会党案のほうがよりよいと考えます。

以上の観点からいたしまして、民社党は社会党の修正案に賛成をいたしまして、本法の正しき適用を見ることを望むものでございます。

以上をもつて討論を終わります。

○古川委員長 これにて討論は終局いたしました。これより採決いたします。

まず、久保三郎君外一名提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古川委員長 起立少数。よって、久保三郎君外一名提出の修正案は否決されました。

次に、田邊國男外四名提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古川委員長 起立多数。よって、田邊君外四名提出の修正案は可決されました。

次に、ただいま可決いたしました修正案の修正部分を除いて、原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古川委員長 起立多数。よって、修正部分を除いて原案は可決いたしました。したがって、本案は修正議決すべきものと決しました。

おはかりいたします。ただいま議決いたしました本案に関する委員会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〕

○古川委員長 御異議なしと認め、よってさように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古川委員長 次に、海上保安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、順次これを許します。長谷川峻君。

○長谷川峻 委員 ます、海上保安庁に質問します。国会で私たちはいろいろ法案を審議してありますが、毎日大きく新聞に報道されている第十一進洋丸、これはしかも国民の利益に非常に関係ある問題です。こういうことは、私はこの運輸委員会でも当然審議されなければならぬと思ひますし、大事な法案がいま採決されたあとですから、その機会を得まして、この際、御質問申し上げたいと思ひます。

第十一進洋丸というのは、御承知のとおり、新聞で拝見しますと、今月の八日くらいですか、北海道の刺し網漁船がソ連船に曳航される間に、乗組員六名が死んだ。そしてその生き残った二名を海上保安庁の巡視船「ちとせ」が受け取る最中に、遭難事故がわかった。遭難してから約五日間に六名の者が死んでいる。そしてそれが、衝突したソ連の巡視船に曳航される間に沈没をし、死んだということなんですね。このことが新聞に出ておりますが、従来でありますと、こういう問題があった場合には、事故について、それがどういふ事故であり、どういふふうな作業をし、どういふふうな救助し、そしていまだなんふうになつておるかというところは、運輸委員会に報告があった。これがほかの法案の審議の過程でできなかったのか、そしてその間においておたくのほうでどういふふうな作業をされておるか、まずその辺について運輸委員会の皆さん方に御報告していただきたい、こう思う次第であります。

○栃内政府委員 ただいま御質問の第十一進洋丸の拿捕事件について概要を御説明いたします。

第十一進洋丸は、タラ刺し網漁船でありまして、総トン数九十九トン、乗組員八名でありまして、船主は北海道羅臼町の小林源太郎という人であります。ただいま長谷川委員の仰せのとおり、生存者は二名でございます。機関長小林広身、甲板員千葉正雄の二名、他の六名は行方不明で死亡したものと推定されております。

事件の概要につきましては、私どものほうでは、歸つてまいりました小林広身と千葉正雄の供述によつてつかんでおるわけでありますが、その供述によりますと、五月八日六時三十分ごろ、国後島中ノ沢沖漁場にこの船は到着いたしました。距岸三・二ないし三・七海里において操業の上、九時ごろ帰航の途についたものであります。間もなくソ連監視船が接近してまいりましたので、全速で逃げました。そのうち監視船は本船に迫いつき接触いたしました。このときは船体には異常はありませんでしたが、当時は南東の風四ないし五メートル、視程五キロ、この地点は、ともに操業しておつた船の報告によりますと、エピカラウス埼沖約十四海里であつたといふことであります。この地点は、歸つてまいりました者が測定した位置ではなくて、僚船がそういふふうに見ておつたという位置であります。

それから十時ごろ、監視船はさらに強行接触せんとしてこの漁船に衝突いたしました。接触と同時にソ連兵六名が移乗してまいりました。また乗組員中二名は、その衝突の衝撃で海中に転落いたしました。そのときは一名は自力で泳ぎつき、他の一名は船長が海中に飛び込んで救助いたしました。したがって、この衝突の際には二名が海中に転落したわけでございますが救助されております。その後、激突により本船の左舷船尾に深さ約一メートルに達する損傷箇所ができました。そこから浸水し始めまして、左舷に大きく傾斜いたしました。ポンプによる排水も不能になりました。監視船はこの船の曳航を開始しましたが、途中二回曳航索が切断いたしました。そして曳航準備に手間どつてゐる間に浸水がはなはだしく、

また海上の模様も次第に悪化して、ついに転覆いたしましたわけでございます。この転覆した位置は、ソ連側の調査によりますと、距岸約七海里ということでございます。その結果、全員が船底にはいり上りまして、そのとき監視船がこの船の船首部に近づきました。そして先ほど申し上げたソ連兵は全員海中に飛び込み救助されました。なお、ソ連兵は救命胴衣を着用しておつたといふことでございます。それから、千葉正雄は監視船が接近いたしましたとき、そのハンドレールにつかまつたため救助されました。それから小林広身、福原博は船首部にいました。他の乗組員は船底の魚探突端部にロープを結んで、波にさらわれまいやうにそれにつかまつていました。次々に波にさらわれ、船首部にいた兩名も海中に投げ出されました。その後、その二名のうち小林広身だけは板片につかまつて漂流しているのを監視船に救助されましたが、他の六名は行方不明になつたわけでございます。監視船は小林広身を救助してから、間もなく現場を離れた模様でございます。

なお、後日の話でございますが、ソ連側は小林に對し、他の乗組員は全員からだをつないでいたため船とともに沈んだと説明した模様でございます。生存者二名は色丹島の穴洞湾において取り調べを受けまして、五月十三日巡視船「ちとせ」で根室に歸つてまいりました。

次に、わがほうのつた救助体制といたしましては、第一管区は五月十三日、情報入手と同時に巡視船二隻を出動させまして、地元漁船四十二隻とともに事件発生海域を捜索しました結果、行くえ不明者は発見できませんでしたが、ソ連兵の帽子一個のほか、同漁船の漁業許可番号票等を発見いたしました。十五日捜索を打ち切つた、かような次第でございます。

○長谷川峻 委員 その後事件は進展しまして、日本の外務省からソ連に抗議書、口上書などを渡し、あるいは日本においてもソ連の大使を呼んで、それぞれ抗議書を渡しているようでありますが、そういう問題は外務省が来て後日質問するような

かつこうになろうと思ひますが、いまのお話を聞いている間に考えられることは、一体ソ連の言いつと日本の言いつというものが、だいぶ食い違ひ。その場合に、ともかく六名も死んでいるという事実、ああいうところで五日間も日本に情報全然来なかったというところは、私は非常におかしいと思ふ。私も南極に行ったことがございますが、南極の場合にも、海に入つて五分以内に、普通の体温からああいう氷の海に入つたらみんな死んでしまふのです。そういうところで情報を五日間もよこさなかったというのは、非常に悪いことです。もう一つは、向こうは、悪天候で、衝突したのではないといふことを言つたようでありますが、こつちとすれば当時の気象の問題、気象庁との打ち合わせなども私はやつたと思ひます。そういうようなことも含めて、一体いまから先——北海道の零細漁民はじめ、タラ漁業なんというものは非常に遭難が多いのです。しかも、いまおつしやるように十九トントくらいでしょう。こういう問題がありますから領事条約とかいろいろの問題、最近はいしこフ漁業相が来るとかグロムイコ外務大臣が日本に来るとか、いろいろな問題があるし、ですからここで、海難救助の關係から、こういう零細漁民なんか前から心配しておつたこうした問題を、一体この際どう防いだらいいか、どういうふうな手続をこの際踏んだらいいかといふことを、海上保安庁として当然考えなければならぬ。また、おそらくお考えになっておられるから、それをやはりコンクリートにしまして、この際私たちはよくそれをのみに込め、政府の側にも立ち、漁民の側にも立ち、国会の側にも立ちながらそれを推進しなければならぬと思ふ。だから、責任官庁としての海上保安庁は、こういう新しい政治情勢、日ソ友好といふか、そういうムードがあるときにこういう事件が起こつたことはきわめて遺憾であるが、この際どういふ対策を進めるかといふお考えをお聞かせ願ひたいと思ふ。

○板内政府委員 ただいま長谷川委員が仰せられましたように、この事件が起きてから先方の通報

がなかった、そしてわがほうの巡視船が引き取りに行つて初めてわかつた、予定の員数以上に日本人が送還される、これはどういふことかといふようなことが、巡視船「ちとせ」が行つてはじめて事情がわかつたといふことは、きわめて遺憾なことであると思ひます。現在この通報制度の問題につきまして、外務省のほうからの話によりますと、領事条約でもつてかかる場合に通報の義務を相互に負ふといふふうに進行しておるのだという意味に聞いておりますが、私どもの立場としますと、条約で義務があるないといふ問題は離れて、とにかくこういうことがあつたら知らせてもらいたいといふことをやはり痛感しておる次第であります。ですから今後は、領事条約が進行中といふことでありますが、これによつて遭難の場合にすぐ知らせてもらいたいといふこと、また、それによりましてわがほうからも巡視船を出すといふようなことによつて、先方はもちろん救助に全力を傾けてもらうことは当然でございますけれども、わがほうもできるだけの手を尽くさなければならぬ、かように考えております。

それからもう一つは通信の問題でございますが、この通信につきましては現在、これも外務省でいろいろ御検討のようでございますけれども、現在は現地の間の取りきめによりまして、真箇の通信が比較的確調に行なわれております。ただ私どもの立場としましては、さらに円滑な通信が相互に行なわれることが必要ではないか。この点も現在在外務省のほうでいろいろ事務的に折衝しております。これをさらに推進してもらふということが必要ではないかといふように考えております。

それから、そのほかいろいろの対策といふことは、一般の海難予防の対策といふようなことが重要になつてくるわけでございますが、これらはいろいろ指導をいたしますとか、あるいは設備その他については十分監視するとかいふような一般的なことが必要であらうかと思ひます。また北方におきましては、盛漁期には巡視船が遠洋に哨戒いたしまして、できるだけ早く現場に到達す

るような措置をとつております。今回の場合は遠洋といふよりは、むしろ国後島と目と鼻の間でございます。あの付近の巡視船も今後ますます警戒を厳重にする必要がある、かように思ひます。

○長谷川(峻)委員 外務省は来ないからあとにしませんが、やはりはっきりあなた方は領海外だといふふうに認定されておるかどうか。それから日ソの間に海難救助が何か協定ができたのじやないのですか。そういうものがこういふ際に一体どう発動し、あるいは向こうがやらなければこちらの立場からどう抗議を申し込まれるかという点について、この際一言お答え願ひたい。

○板内政府委員 あの付近の領海問題につきましては、いわゆる領土問題といふものが前提になつておりますので、非常に説明はしにくいと思ひますが、少なくとも先方は領海十二海里説をとつておる。したがつてわがほうとしては、十二海里の中にできるだけ入らないといふような指導をいたしております。これが原則でございます。これは領土権の問題を離れて實際上の措置をやつておるわけでございますが、一部分国後島沿岸につきましては、これも現地限りの問題でございますが、三海里以内、三海里よりも近寄つてはならぬといふふうに、ソ連側も現地限りで若干弾力的な態度をとつておる部分もございます。今度起きた事件の該当場所は、先方が弾力的な態度をとつておる付近の海域でございます。私どもとしましては、領土問題を離れて、ともかく向こうが当該地について主張する三海里よりも沖合であるといふふうに私どもは判断しておるわけでございます。

なお、海難救助協定によりましては、いずれの国も最も適当な方法によつて海難救助を行なう、また相手国と十分協議をする、こういうことになつております。

○長谷川(峻)委員 きよりは外務省がいないから、私はもういいです。

○古川委員長 久保三郎君。

○久保委員 質問に入る前に、船員局長といふのは

はいかがしたのか。

○深草政府委員 船員局長は官房長が兼務をいたしております。

○久保委員 この船員局長といふのは、聞くところによるとあとがまだ発令されないで、官房長が船員局長になつたわけではなくて、これは代理ですね。代理といふか、事務取り扱いといふか、何かそういうものでしょう。兼務か。兼務じゃないのでしょう。だから本物ではなくて、暫定的に船員局長ができるまでの間職務を代行するということだろうと思ふので、いままでも船員局長であつた者はすでにやめてどこかの会社に入つたそうだが、そういう人事があるのかどうか。ただいま国会は開会中であるし、いま長谷川委員の質問にしても、言うならば漁船船員の問題が重要なんで、沈んだ船の問題も重要かしらないが、少なくともそこに乗つていて死んだ船員の問題等があるわけですね。これはどういふわけか簡単に聞かせてほしいのですが、大臣、ぼくの質問はわかりましたらうか。何で船員局長は早いとこやめていかれたのか。あとがまだがなせきまらぬのか。官房長で、兼務じゃないが、職務代行だが、それで用が足りるほど船員局長はあまり重要ではないのかどうか。

○中村(寅)國務大臣 前の船員局長はやむを得ざる事情でやめたのでございまして、国会中ではないので、官房長に兼務させて、事務に支障のないようにいたしておるわけでございます。

○久保委員 大臣の御答弁もよくわからぬ。まあ、いづれにしても補充といふか、後任は相当に優秀な局長ができるだろうと思ふのだが、どうも国会中官房長が兼務といふか、そういうことはあまり好ましくないといふことを一言申し上げておきます。

〔委員長退席、田澤委員長代理着席〕

そこで次に、最近漁船の關係で、やますれば關係の労働法なり、あるいは船舶安全法あるいは船舶職員法、そういうものの違反がたゞさんあるわけなんだが、先般出された海上保安庁の報告にも出ていふように、かなりの違反事項がある。これは第一に水産庁にお尋ねしたいのだが、指定漁業は来年

一斉に漁業権の更新があることになっている。しかしその更新にあたってはいろいろな条件を勘案して、免許というか、許可を与えるだろうと思うのでありますが、その中でも最も比重を重く考えねばならぬところの漁業法あるいは海軍法、そういうものの違反、こういうものの違反をたくさん犯しているような者は、免許の基準から当然離れるとわれわれは承知しているわけなんです。ついで、いま申し上げたような違反を犯した者について、水産庁としては許可あるいは企業法の認可というか、そういうものを与える考えはないと思うのだが、まず第一にその方針を伺いたい、かように思っています。

○亀長説明員 お答え申し上げます。

いま御指摘のように、指定漁業の一斉更新をするという法律のためになつておりまして、その際にはたまたま御指摘のような「労働に関する法令を遵守する精神を著しく欠く者」は再び許可はしないという法律のためでございます。明年実際にどのようにするか、目下その方針を検討中でございますが、いま御指摘のように、労働の法令を遵守する精神を著しく欠く者については、許可または認可を行なわないという法律のためは、私どもとしても十分そのとおり実施する考えでございます。ただ実際の適用に際しましては、労働法令を遵守する精神を著しく欠くというこの把握のしかたという点につきましては、実情も調査しなければなりませんし、また、どの程度からそういう認定をいたすかという一つの判定の問題もございまして、われわれとしまして、今後なお時間的余裕もございまして、実情の把握なり、あるいは適用する労働法令という範囲につきましても十分検討いたしまして、明年度措置をいたしたい、かように考えております。

○久保委員 そうしますと生産部長、あなたのお

考えでは、これからどの程度のものか許可に適合性がない、これはだめだというのは、逐一これから調べるというか、基準をこれからつくって、何かあがつてきたものをチェックしていく、こうい

うようなふうに答弁がとれるのだが、そのとおりですか。

○亀長説明員 もちろんいままで、労働法令の違反につきまして所管の官庁から調査をされたものもいたしております。しかしわれわれとしまして、さらにそれをどの程度の範囲からたえは許可を与えないということにするかという点につきましては、これからの検討事項だと考えております。御承知のように、漁業の現在の許可制度と申しますのは、いわば漁業をやらせない、一つの事業をやらせないという非常に強い制度と申しますか、そういう制度でございまして、法律上、本来ならば漁業というものはだれでもできていいはずのものを、特定の者しかやらせないというところでございますので、私どもとしまして、労働法令を遵守する精神を著しく欠くという認定については、過去の事例なり、あるいはある特定の人が過去にどれほどの違反があつたかという点につきましては、十分慎重に検討した上で決定すべきものだと考えております。

○久保委員 私語はしてもけっこうですが、私

のところから答弁が聞ける程度にしてみたい。

○田澤委員長代理 静粛に願います。

○久保委員 そうしますと、この程度のも

うするかというよりなことはこれから慎重に検討していくということでありまして、それじゃその

認許可の問題とは別に、現実には水産庁には、行政

処分の対象にすべきと思ふものは、それぞれ協定

に基づいて海上保安庁から通報している。水産庁

は通報を受けているわけですね。通報を受けたと

通報を受けつぱなしのように見えるわけですね。

そうじゃなくて、通報を受けたから、これに對し

てはこうやつた、処分をしたというようなことは

どうなんでしょうか。

○亀長説明員 労働法令の違反につきましては、

それぞれの関係法令の違反として、それぞれの所

管庁において、それぞれの報告に基づいて処分を

するというのがたてまえでございます。したが

まして、その違反の実情により、それぞれの関係法規の違反としてそれに対する処分は行なわれておるものと思ひます。漁業の面でどう扱うかと申しますと、現在、一斉更新の時期を除きましては、漁業の規則に対する違反は漁業法によつてしかるべき措置をいたしておりますが、労働法令に關する違反につきましてはそれぞれの労働法規に基づいて処分される、こういうたてまえで現在のところまで取り扱つております。

○久保委員 そうすると、海上保安庁で摘発した

違反事項は、すべて水産庁—あるいは保安庁な

りその他もございまして、そういうしかるべき

きところでそれぞれの処分をしている、こういう

御答弁でありますか。そうですか。

○亀長説明員 そのとおりでございます。

○久保委員 この白書にも書いてあるが、いつか、

船舶職員法違反の行為の中で、たとえば船長が乗

らないままに出航した、そして事故があつたとい

うような事例があつたわけですね。この場合は当然

船主のほうに処罰の対象になるだろうとわれわれ

は考へておる。そういうものは処罰をしたか。あ

るいは正規の機関長が乗らないままにこれまた出

航したというふうなこともあるわけなんだが、こ

れはどういうふうになつておるか。

○亀長説明員 ただいまのような例の場合には、

具体的に申せば船舶職員法ということになるのか

もしませんが、それぞれそれを規制する法律の処

分対象として扱われておるものと考えております。

○久保委員 いまの生産部長の答弁に関連して、

それでは船舶局なり何なりでは処分をしたかど

うか、いかなる処分をしたか。

○深草政府委員 船舶法違反並びに船舶職員法違

反については、それぞれ機関にかへまして処分を

いたしております。

○久保委員 それでは具体的な例がここにあるか

ら、これはどうやつたか具体的に答えてください。

この海上保安庁から出した「海上保安の現況」の

二六ページの上段「漁船を対象とする船舶職

員法の取締りは、三十九年末から四十年初めにか

けて遭難した漁船のなかに船長又は機関長として有資格者が乗組んでいなかったものが多かったの

で船舶職員法違反を防止し、あわせてその実態を把握するため」云々、こう書いてあるのだが、こ

れは処分をしたかどうか。いかなる処分を、だれにどうしたか。これはすぐ答弁できれば答弁して

ください、そうでなければ、あとにしますから、調

べておいてあとで……。

○深草政府委員 あとで調べましてお答え申し上げ

ます。

○久保委員 それでは、これは生産部長にお尋ね

しますが、たとえば水産庁において直接処分をし

ないにしても、船舶法違反なりあるいは船舶安全

法違反なり、船舶職員法違反、こういうようなも

のが出たときには、それぞれ行政処分として漁業

権というか、そういうものに及ぶはずだと思ひの

だが、通常何も及んでいないかどうか。通常の場合

は、先ほどの答弁のとおり、資格どおりやれば、

それはその漁業権に及ぶような処分は全然してい

ないのかどうか、これはどうですか。

○亀長説明員 漁業法そのものいたしましては、

本来これは漁業の取り締まりを行なう法律でござ

いまして、いわば資源の保護であるとか、あるいは

は漁業調整上の必要からいろいろな漁業の規制を

きめておりますが、それに対する違反を追及する

というものがたてまえでございまして、労働関係の

違反につきましては、これはやはり労働関係の法

規においてしかるべき追及をするというたてまえ

になつております。もちろん漁業法としましては、

労働関係法規なり、あるいは労働条件を改善して

いくという趣旨は多分に織り込まれておるわけ

でございますけれども、どちらかといへば、やはり

これは労働法規が先行しまして、漁業法のほうが

それに協力なり追隨した形をたてまえ上としてお

ります。したがらしまして、実際の処分におきまし

ても、それぞれの関係法規においてしかるべき処分

があつた場合に、漁業法令を遵守する精神を著し

く欠くというふうな認定がありました場合には、し

これは当然、漁業の一斉更新その他の場合にはし

かるべき処分をしなければならぬ、われわれがよりに考えております。しかし現在までのところでは、一斉更新という機会は、現在の法律のもとでは来年初めてでございますので、具体的に労働法規による許可の取り消し、あるいは漁業で違反をした場合に行なわれておるような停泊命令というふうなものを実際に命じたというふうなところまではまだいたしておりません。

○久保委員 初めてのケースで、一斉更新の場合に許可、認可の基準になるかどうかからいふ、このお話をですね。しかしこれは違反事項であるから、たとえば漁業法五十七条には、中身という対象はちよつと違ふと思うのでありますが、漁業法違反は当然であります、そのほかに労働法規違反事項については認可、許可の欠格事項にあげておるわけでございます。だから、そういうものが今度の一斉更新には当然適用になるだろう、こういうふうなわれわれは思っているわけですが、こういう点についてもう一ぺん御答弁をいただきたい。

○亀長説明員 先ほど申し上げましたように、一斉更新に際して漁業法規の違反、漁業法を遵守する精神を著しく欠く者であるとか、あるいは労働法令を遵守する精神を著しく欠く者については許可の再発行はしないという条項はございます。したがって、たとえば「精神を著しく欠く」ということは非常にむずかしい表現でございます、実際上それをどういふに当てはめていくかというところは、われわれとしても今後研究をしてまいりたい。ただ、労働法令を遵守する精神を著しく欠くというのは、船舶職員法の各条項が要求しておるような一々の処分をさすものではなくて、やはり全体として、ある特定の人々が数回も違反を重ねておるとか、あるいは非常に重大な違反をしても一向関係官庁の勧告をも顧みないとか、そういうふうなことでありうかと思ひます。したがって個々の処分につきましても、これはあくまで労働関係法規の分野において追及されるのが筋であろうかと考えております。

ただ漁業法のそういう趣旨もございしますので、一斉更新の際には、労働法令を遵守する精神を著しく欠くという法令の認定の問題がございしますが、それに該当する者についてははしかるべき適当な措置を研究してまいりたいと考えております。

○久保委員 これは運輸省に聞くけれども、無理して官房長が答弁せぬでもいいです。しかるべき課長がいるだろうから……。直接取り締まりというか、指導に当たるところの船舶局としては、いまの水産庁の答弁でいいのかわからぬ。一斉更新のときに考えるけれども、考える幅というのがあるのだ、だからどういふものをするか。もちろん法律の文言は抽象的であるから何とも言えないけれども、少なくともわれわれは、そんな違反は目に見えてわかつておるものでありますから、わかつておることを違反するものでありますから、しかも命に關係するようないふことをちよつといふやうなうらな者は当然、再度認可なり許可はしないというものがたてまえたと思ふのだが、船舶局としてはどういうたてまえておられるのか、水産庁に報告しておるのか、そういうときの基準になるように一つには報告してはいるのではなからうかと私は思ふのです。いまのお話を聞くと、水産庁はいままで報告を受けているけれども、船舶局なりあるいは保安庁で処分をするだろうから、それは報告を受けて処分を食つたなというだけであつて、わがほうに關係しないものはそのまま積んでおくというふうなものとれる。そうじゃないかもしませんが、そういうふうにもとれますね。あらためてはこりや払つて、来年一斉更新のときにどこからにしようか、その前に何とか全部見た上では言わなかつたが、基準みたいなものをつくつてふるにかけてみようかという話までは、さつぱらに言へば、いまの生産部長のお話はいつておると思ふのです。そういうものでいいのかわからぬ、ひとつはつきり運輸省としての見解を示してほしい。

○深澤政府委員 労働法規は御承知のように、たとえば船舶職員法につきましても、その違反をしうた人に対する行政処分というものがあつたわけございまして、事業者につきましてもは、資格のない者を乗り込ませてはいかぬという規定があるわけございまして、これはそういう場合が起こりましたときには刑事罰というところで処分をするわけございまして、船舶所有者に対する行政処分というものは法律上規定されておらないわけでは、田澤委員長代理退席、委員長着席

御質問のこつた違反につきましても、水産庁なりに通報いたしましたとして、私もどうしてこつた者につきましても免許を与えないようにしてもらうというところは当然のことでございます、私どももいたしたとしても、そういう場合に船舶職員法あるいは船舶法、これは乗り組む員の安全並びに船舶の安全というものを企図いたしておるわけございまして、そういう観点から、こつた違反につきましても十分な考慮を払つていただいてはしかるべきじゃないかというふうなことを考えておるわけでございます。

○久保委員 いまの運輸省官房長の見解に對して、水産庁としてはどういふふうなことをおられますか。そのとおりでいいのですか。

○亀長説明員 ただいまの運輸省のお話のとおりで私もつけようかと考えております。

ただ御承知のように、漁業の許可を与えないというところは、いわばある特定の人しか漁業を許さないということでございます、その際には、裏から申しますと、憲法上の営業の自由を制限するといふたてまえのものでございしますので、運用については十分慎重であるべきだろう、また漁業法におきましても「労働に關する法令を遵守する精神を著しく欠く」と、いわば非常に注意深い条文になつておられますので、私も実際に運用につましましては十分検討して、問題が起こらないようにしたいと考えております。

○久保委員 生産部長、ただ、と言つたあとがちよつとあいまいだ。あいまいだというのは、その法律の文言が「著しく」となつておるから慎重に考えなければならぬ、それは慎重に考えてつてこつてです。しかし「著しく」という文字の解釈の

しうでは、言うならば、これは問題が一つもあがらぬということになるわけですよ。それでしう。だからもう労働法なり漁業法違反というものは、違反には違ひないのだ、だからそういうものについてはびしびしやつていくのだという姿勢が、今日ただいまでは特に政治的にも必要だと私は思ふのです。一斉更新は来年ですから、いまの答弁は一年前の答弁ですよ。そういうふうな、いまのただしと言われたあとのように著しいのでありますから、慎重に考えていくことを繰り返して述べるといふことは、何かわれわれにとつて心配があるわけですよ。そうしますと行政罰というか、保安庁なりどこかでやるような罰というものは、言うならばたいしたことないんだ。決定的な罰というものは、魚をとる人が魚をとれなくなることが一番決定的なんです。たとえばこの間春闘をやつて、それぞれ処分を政府なりほかの機関がやるのだから、一番決定的なのは首だ。その次には何か月間の停職。道路交通法だつて免許証何か月間停止というのがある。そういうものを今日ただいまでも考えなければならぬ筋合いのものがたくさんあるわけですよ。だから一斉更新にあつては嚴重に、今日ただいまの違反事項も、さらた今後の違反についても、水産庁としても真剣な態度で臨むという考えが公表されてはしかるべきだと私は思ふのです。法律の文言についていま私がやりとりする時期ではないのです。心がまえとしては、真剣にこれは処断します、真剣にこれを基準として持つていきますというものが当然じゃないですか。どうです。

○亀長説明員 私どもとしましては、労働法規の遵守なり違反なりの問題というものは、やはり本来の労働法規の追及の形でやられるべきであり、また個々の処分というものもそれでやられるべきである、漁業法といつたしましては、そういう労働法令の遵守に協力をすると思ひますか、漁業法の立場としてもやはり労働条件の改善をしたほうがいいというたてまえから、一斉更新の際にはそういう労働

働関係法規の精神に沿った扱いをしたい、かように考えております。

具体的な扱いになりますと、私どももまた最終的結論が出ておるわけではございませんので、法律の条文をみる御説明申し上げまして、あるいは多少そのとおりやらのじやないかという御質問がございましたが、私どもとしてそういう考えは持っておりません。あくまで漁業法の条文どおりこれは尊重してやってまいりたい、かように考えております。

○久保委員 それじゃ、これはまたあとでその時期にやりますが、私から一つあなたに要望がある。それは先ほど申し上げたように、一斉更新は来年の八月ですね。そうしますと、今日では大体一斉更新の一年前なんです。非常に大事な一年前だと私は思っているから、たびたびそういうふうなことを繰り返し申し上げるわけなんです。少なくとも一斉更新にあたっては、この法律の条章に従って基準をきっちりとして処理するというのが当然である。と同時に、一斉更新にあたっては、前向きな姿勢が業者にもとられない限りは許可すべきではない。いままでのような考えというのか、多少その脱皮的のような考え方ではもう許可はできないのだというふうな姿勢を実は示してもらいたいと思うのであります。しかし、これは後ほどまたお尋ねすることにしまして次に移ります。

最近私が手に入れた新聞の広告によりますれば、許可船の売買がたぶんあるようです。これについて水産庁は御承知であるかどうか、まず第一にお答えいただきたい。

○亀長説明員 新聞でそういう記事が出ておるとは承知いたしております。

○久保委員 その新聞の広告をずっと追尾してありますか。この新聞の広告はどこへいったか、こういうのを調べておられますかどうか。

○亀長説明員 それは調査をいたしております。○久保委員 調査をいたしておらぬという、実際に売買されたものもあるのだが、それはわからぬという結果になりますか。

○亀長説明員 いまの漁業法で売買ということとは、これは法律的な移転の結果の経済的反映として出てくるので、売買ということとはもちろん使っておりませんが、ある特定の場合に許可の承継ということを認めております。いまの漁業法で、たとえは買取りの船主が適正規模な経営にしたいとか、あるいは船主の持ったものを船長が引き受けてやりたいとか、そういう若干の場合には許可の移転というのを認めております。したがって、受け入れ側でそういう条件があれば許可の承継を認めるためになつております。

したがって、そういう人を相手に売ると申しましたが、承継なり譲渡を計画するということは法律上もあり得るわけでございます。もしそういうものに該当しない場合には、いまの漁業法ではいわゆる承継移転は一切認められておらないというところになつております。したがって、新聞に許可を売りたいとかいうことが出るようでありましたが、そのうちの相当部分は結局法律上承継を認められる、譲り受けを認められる。有資格者に譲渡される。しかも、それで正当な手続が行なわれるものと考えております。しかし、それ以外に、もちろん、役所が正当な手続を認めないために、許可の売買ということが事実上行なわれておるといふことは、私どもも若干そういう事実があるというところは聞いております。しかしこれは法律上もちろん認められておらないことであります。

○久保委員 この承継の許可については、いま生産部長お答えのとおりだと私は思うのであります。そうしますと、新聞広告に出たのは承継の許可を与えられるようなものばかりかと思うのです。そういうものだったら、私は新聞広告は要らぬと思うのです。どうなんですか。

○亀長説明員 新聞広告のことでいろいろございしますが、大体いまの漁業法は、買取り、と言いますと、あまり適当なことではないのでありますが、移転を受けるほうについてある条件があれば認めることになつております。したがって、売るといいますか譲るほうについては、あまり条件は課

しておりません。新聞の広告は、いろいろございしますが、大体売るほうについては何も問題はないわけでありまして、それから買取りにつきましても、これは明らかに新聞広告をしてそういう譲り受けをしましても、私どもとしては、法律上の条件に該当しなければそういうものは認めないという考えでございます。

○久保委員 それでは、あなたのほうでは、持ってきたんだが、これは許可できないと言つて却下した例がございしますか。

○亀長説明員 これは相当数ございします。○久保委員 それでは、相当数だから、一々書いてもらうわけにはまいらぬと思うから、何年の何月には何件あつて、主たる理由は何であるか、書いて出してください。それから許可したものは何であるか、書いて出してください。

それで、あなたの答弁はちょっと間違つておるのじやなからうかと私は思うのです。さつき、売るほうはかまわぬと言つたね。買取りに問題があるのだ、こういうことですか、そういう意味ですか。

○亀長説明員 まず最初の御質問でございしますが、われわれのほうで相当数、移転の申請を持つてきておりまして、認めていないのがございします。ただ、これは大体役所の窓口で、そういうものは法律上認めないから持つて帰れという形になつておるものがございします。で、正規に文書で受け付けて却下をしたという手続にあらわれてこないものが多いのであります。法律上認めないものばかりで、おるから、もう文書で持つて帰れということになつておりますので、相当数あるのございしますけれども、文書上の数字としては確認はむすかしからうかと思ひます。

それから第二の点でございしますが、売るほう、売るといふことは自体が受当でないのですけれども、便宜上使つたといふと、売るほうについては、これは特別にこういう人しか売れないんだというふうな条文は現在漁業法ではございしません。

○久保委員 いまのお話だと、言うならば承継許可を認めるというものは、ここにもだれかが書いた本に書いてあるのです。それを読んでいいのです。経営の安定、合理化をはかるため、共同経営化または法人化する場合、この場合は承継許可というところで買取りができるわけですね。それから一つは「一定の規模」というと、これはいろいろ千差万別、解釈のしようでもございしますね。水産庁のお考え一つで済まるのではなからうかと私は思うのですが、いかがでしょう。

○亀長説明員 適正規模の限度につきましては、非常にむずかしいことばでございしますけれども、いまの漁業法を施行いたしましたときに一応限度であるということ、省令あるいは通牒のものもございしますけれども、はつきりいたしております。したがって、いまのこの漁業法ができてからずっと同じ基準で実施をいたしておりますので、そのときどきの認定で変わるということとはございしません。

○久保委員 それからもう一つは、緊急に転換をはかる必要がある場合、そういう例はありますね。そのときはよろしいのでしょう。よろしいとこの本には書いてある。だけれども、これなども非常にあいまいだと思ひます。

○亀長説明員 緊急に転換を要するというのは、ここにございしますように「漁業調整のため又は沿岸漁業の経営の改善に資するため緊急に転換を図る必要がある」と認められる漁業であつて省令で定めるもの」ということになつております。したがって、これは具体的に省令で規定することになるわけでありまして、その場合に、たとえばある特定の漁業が国際関係にあるいはその他緊急にそれをやめなければならぬという場合に、他の漁業の許可を買取り求めてやるというふうな場合にだけ特例的に認めるということでございます。したがって、緊急の認定なりそれらについては、もちろん認定の問題でございします。しかしながら、この規定は非常に厳格に運用いたしております。私

の記憶では、この規定によつて承継を認めた例はない、かように考へております。

○久保委員 このいまのような場合は承継を許可する、それから単純に船を買つても実際は漁業は行ない得ないのだ、こういうふうに答弁されたわけですか。

○亀長説明員 ちよつと御質問の趣旨がわかりかねるのでございますが、要するに船だけ買つてももちろん漁業はやれないわけでございますして、漁業の許可が、正當に承継が受けられるということ、で、承継の手続をしなければ漁業はできない、こういうことでございます。

○久保委員 手続は當然だと思つたのです。これはあなたのほうでもやつてゐるのです。たとえば私なら私が、緊急かどうかは別にして、いままでやつてゐる漁業とは別のものである、その場合には、いま持つてゐる船ではトン数が足りないといふので、これじゃ久保さん、トン数が足りないからあなたにだめですよ、水産庁でこう言われる場合それでいいことに、あそこに行つたら船を売つてゐるかもしれない、あれを買つてきてつけ足したらどうですかと、あなたのほうで親切にやつてゐる面もあるでしょう。補充トン数、くつつけるトン数、買つてこいといつて……

○亀長説明員 少し別の問題が入つた御質問になつたわけでございますが、たとへばいま一つの漁業をおやりになつていらつしやるとしますと、それが百トンという船を使うという条件での許可で——普通、漁業の許可はそういうふうになつておりますけれども、その際に、トン数制限を行なつていないものでありますともちろん別であります、いろいろ資源なり漁獲量というふうな関係もありまして、トン数の制限をいたしております。その場合に、船を百二十トンにしたいという場合には、二十トン無条件ではできないわけでございます、結局トン数制限というものは全体的に漁船の増大化を避けるという趣旨でございます。したがつて、現在おやりになつておる方で、もし別に廃業する人があれば、その廃業を見返りに増トン

をして、全体的な、国全体としての漁獲量を規制する、漁船の増大化を防ぐという趣旨には変わりがないわけでありまして、片一方にやめる人があればその分を持つてこられる、こういうことでございます。それ以上またこまかくなりますと話がややこしくなりますので……

○久保委員 私は別な意味の質問にするわけでございます。こつとを言つておるのですが、その質問はちよつとおきまして、本来漁業権といふのは、国がある特定の国民に与えるわけですね。だから、廃業するとか売りたいといふ場合は當然のごとく国に返してもらひ、国に返してもらつて、亀長水産なら亀長水産から、新たに経営の規模をもう少し大きくしなければいけぬという申請が水産庁にあつたらば、手持ちの適當なものがあればこれに許可を与えるというふうな方向にするのがたまたまでなかつたかと思ふ。私はこの漁業法といふのはあまり詳しくないのだけれども、そういう方向で処理されるのが一番いいのぢやなかつたかと思ふのです。これが一つ。

それからもう一つは、船の売買については許可権、漁業権といふものが売買の値段の中に相当入る。この漁業権といふ権利は抵当とか金目の対象になり得るようなものであるのかどうか。これはほんとうにわからぬから、あなたが専門家だから聞くが、どうなんですか。

○亀長説明員 最初の点につきましては、御指摘の通りに許可といふものは特定の人に許したものでございまして、その人がやめれば当然これは国に返していただく、そして必要性のあるところにまた出していただくというのが本来の趣旨でございます。漁業法もその趣旨においては何ら変わつておらないわけでございます。したがつて、漁業法で許可の承継といふことばを使つておられますけれども、これはあくまで前の許可を取り消して新しい許可を出すという法律上の構成になつておるわけでございます。ただ、国が完全に召し上げて、また国が思うところにやるというふうな制度になつておるのぢやなくて、前の人がやめれば、

そのやめることを条件に、そういう相手方をさがしてきた人がある一定の条件を充足しておれば権利の引き受けが認められる、こういうつながりがありまして、やめ本来の趣旨と運用としては離れた感じはございまして、制度の本旨としてはあくまでそういう考へ方でございます。

それから第二の点はちよつと……

○久保委員 漁業権はいわゆる財産権の一種か。

○亀長説明員 その点につきましては、許可といふものはわれわれは財産権だとは思つておりません。これは法律的な性格ではあくまで警察的な許可であつて、本来財産権の発生すべきものではないのであります。したがつて、いわゆる権利といふ扱い方はわれわれは毛頭しておりません。ただ特定の人の限つて禁止を解除するということになりますれば、實際問題として経済的な価値が発生する、あるいは當然特定の人の制限せられる結果生ずる経済的な価値といふもので、これが一つの価格を持つものとして経済的には評価されて動いておるといふこともいふまでもない事実であります。その点、やはり法律上のたまたまと経済の実際といふものとは必ずしもそぐわないという面が出ております。しかし法律上のたまたまとしては、われわれとして財産権、あるいはそういうことで少なくともそのことはからくる固定的観念あるいは財産的観念といふものはできるだけ払拭をしてまいりたいと思つております。

○久保委員 いまのあなたの答弁だと、売買といふのは漁業権そのものに対しては成り立たないはずですね。船はもちろん財産でありますから、なんでしょうが、それをどういふふうに——あなたも新聞を読んでいらつしやるとわかるのだが、広告で何十隻か毎日売りに出ている。買ひ者はこの商社に行つて、あれを買いたい、こつやればうまいとぐあいにいく。大体売つたり買つたりといふことが商売として成り立つてゐるのだから、売つたり買つたりの契約ができさえすれば水産庁は承継許可といふことで判を押してくれといふことが前提にいつでもなつてゐるだらうと思ふのです。

それでなければ、あなたが言つたように、漁業権といふものは財産権ぢやないといふことになりましかつね。これは、漁業権は財産として処分をしようとしてゐるわけなんです。財産権として取り上げるからには、水産庁でいま右から左とはいかなくても、大体右から左に無条件でそのまま認めてくれるといふことがあるから、財産として移動してゐると思ふのです。だから、こういう制度については、私はしろろとであります。一ぺん一斉更新を機会にやはりきつちと検討をもう一ぺんしてみたらどうかと思ふのです。私も検討はしますが、そういうところに問題が一つございまして、ついでにはこの一斉更新の場合には、いかなる理由かわからぬが、一ぺんとにかく——漁種の制限上二つの漁種について私が漁業権を持つてゐるとします。その場合に一つは売つた——売つたといふか、どなたかに名義を貸した、そういうのが現実にあるのです。どなたかに名義を貸してやつてゐる、そういうのも、一斉更新の場合にはやはり私に許可がもらえる。いわゆる既得権といふか、そういうものが出てくる。だけれども私らの主張としては、そういう名義貸しといふようなものを許すべきではないと思ふのです。それから売買についても、あなたがおっしゃるとおり承継許可の範囲のあることではありますから、拒否されたものはあまりないと思ふのですが、私は、中身をもう少しきつちと割つてみれば、漁業権の存在からいつても非常におかしいものがあると思ふのです。そういうものには一斉更新の際には御遠慮願ふといふのがたまたまではなかつたかと思ふのだが、これはどうですか。

○亀長説明員 現在許可の承継をし得る場合は法律上限定されておりますので、それに該当しないものはいわば正規の名義書きかえができない。そこで前の人の名前で新しい人が事実上やつておるといふ例は、漁業の種類によつてかなり程度は違ひますけれども、大なり小なり各業にわたつてあるものと私は考へております。したがつて、これは少なくともいまの漁業法というたてまえに

立てば、当然これは制度上認められないことでございまして、一斉更新等の場合には、これについてはいさかしのき処置を私どもとしても考えていきたいと思っております。ただこれも行政上のテクニックとして非常にむずかしい問題でございまして、名義貸しなりや前の人をやっておるのかどうかという点の把握というものは、これはなかなかむずかしいという技術上の問題がございまして、水産庁の考え方としては、一斉更新の際にはこういうものはできるだけなくするという努力をやりたいと思っております。

○久保委員 時間もありませんから先にいきましよう。

そこで一斉更新なり、あるいは指定漁業といふか、そういうものを認可する場合、やはり一歩進んだ形で今後一斉更新というか、もうやるべき時期じゃないかとわれわれは思っているのです。それはどういふことかという、すでに三十七年か三十八年に運輸省、水産庁―海上保安庁も入ったかもしれないが、そういうものが連名でいわゆる漁船船員の給与体系の改善、こういうことを出しているわけです。その中身の一つは、御案内だろと思うのでありますが、大仲制度による全歩合制度はもはや前時代的な給与体系であるから、これを改めて、固定給プラス歩合給というか、奨励給というか、そういうものに直すべきだというのを毎年たしかそれぞれの向きに勧告をしていると思うのです。それによって運輸省は特に当面の職務として、この推進というかそういうものをはかっていると思うのでありますが、こういうものは一つにはやはり一斉更新の場合の条件といつては語弊があるのではありませんが、そういう制度を取り入れているものに限って優先的に許可をしていくというようにも考えていいのではないかと、こう思うのだが、そういう点は水産庁どうですか。

○議長説明員 今度一斉更新がございますけれども、一斉更新の際にももちろん現在の要望に盛られておるような趣旨でわれわれ十分運用してまいりたいと思ひますが、全部を白紙に返しまして、たとえば労働問題で非常に施策のいいところから許可をしていくというほどの積極性のある漁業法でございませんで、やはりこれはそれぞれの労働法規でやっていただく、いまの漁業法では特段の事故と申しますか、そういうことのない限りは継続的に許可を与えられるんだという一つの保証事項も漁業法にはございまして、したがって、一斉更新もまるっきり白紙でやるというわけにはいきませんので、先ほど御質問ございまして私がお答えしましたように、労働関係の法規についてあくまで漁業法というものは協力的な立場でいく、こういうことでやってまいりたいと思ひます。

○久保委員 これは運輸省にお尋ねしますが、いま水産庁に申し上げたとおり、この給与体系はもう前から問題になっております。しかし直ちに大仲制度廃止という法的な強制というか規制を加えるということはなかなかむずかしいということ、運輸省、水産庁の連名で指導事項として末端の指導をしてきた。その結果については、これは水産庁であつた資料を出してほしいのだが、そういう大仲制度を廃止して指導事項より移行している件数というものは漁種別にどの程度あるか、地域的に変化があるのかないのか、そういう資料はあとで出してもらいたいと思うのだが、少なくともこれは法的に規制というか規定をしていい段階ではないかと私は思うのです。これは水産庁の直接の所管ではございませんで、むしろこれは船員法によってきめていいはずだと私は思ひます。そういう考えは運輸省としてはまだ持つていないのか、持つていないとすれば少し反省をしたらどうか、こういうふうにいふ思ひます。

○深草政府委員 お尋ねの大仲制度の廃止ないし是正でございまして、御承知のように、三十九年から行政指導をいたしております。その結果、三十九年の四月から十二月までの件数でございまして、廃止をいたしましたものが二百二十一件でございまして、そのほか、これと考え方は同じようなものでございまして、全部の歩合給を一部固定給に切りかえたものが同じ年で四百三十八件ございまして、それから固定給の割合を引き上げたものが六百四十八件、こういうことで逐次向上はいたしておるわけにございまして。

ただ、これを法制化したらどうかという問題でございまして、御承知のように船員法の体系は一般の船につきましても基準が主でございまして、労働時間とかあるいは給与その他につきましても、労働船の特殊性を考慮して適用除外になつてゐる点が多岐にわたつてございまして、これをどの程度一般の船に近づけるかという問題もございまして、御質問の件につきましても、今後水産庁とも十分連絡をとりながら検討してまいりたいと考えております。

○久保委員 どうも前向きに進むという話じゃないので、非常に落胆というかがつかりしているのではありませんが、大体四年もやれば様子はわかるのであつて、しかもこれからまたお話し申し上げる、たとえば船員法七十三条は、毎回御指摘申し上げるように、中身については何もきまつておらぬ。労働時間等についてはきまつておらぬ。指導事項では、たとえば原則として八時間労働に近いもの、あるいは休日少なくとも二回はどうかと、いろいろな指導事項を出しているわけなんです。そういう指導事項が、その程度の規定を法律の中へ入れることは、漁業界の労働力、しかも優秀な労働力をこれからも持たねばならぬということであるならば、水産庁も運輸省も思い切つてやる時期だろと私は思ひます。いままでのように賃金は大仲制もしかたがないのだ、歩合給もしかたがないのだ。そうすると不漁の場合には一銭ももらえないで、前借といふことで少しばかりの金を船主から借りて、その次たくさんとつたと思つたら、今度は魚価が暴落して、魚の量はつたが値段はさっぱりで、それで前借も返せないといふようなこと、そして働きづめに働いて、休みなどは全然ない。そうならば当然、外洋へ出た場合に事故の原因にもなつてくる。あるいは魚族

資源の確保の問題からいつても、出たとこ勝負で、出た魚は根こそぎとつてしまふといふようなことが今日あるわけでもあります。これは漁業の将来を考えれば、もはやそういう態度ではいけない。われわれが主張するように、いわゆる賃金にしても労働時間にしても、きつと近代的なものに置きかえていくことが私は必要だと思ひます。それをいまの答弁のように、どうもなかなかできないといふことは、一斉更新しても、日本の漁業界というのは、なるほど一斉更新で漁業権は更新したが、中身はちつとも更新しないで、明治か大正の時代と同じである。海難は続くし、りっぱな労働力は海にはこない。特に魚とりのほうにはこないといふことになつてしまつた場合は、はたして日本の漁業はどうなるか。さつき申し上げたとおりであります。そういう点から言つても、もう少し精を出してやるべきだと思ひます。くどいようですが、水産庁と運輸省の考えをもう一ぺん聞きたい。大体運輸省は作業はどうなつておるか。小型船舶はもう終わったところだ。その次に漁船といふ約束だが、もう終わったでしょう。今度は漁船に手をつけるのはあたりまえです。それはどうなつてゐるか。

○深草政府委員 お説の点につきましては、当初大型船につきましてやりまして、次に小型船、その次に漁船でございまして、漁船についてはまだ終わつておらないのが実情でございまして。

○久保委員 大臣、突然お尋ねしてはちよつと悪いのだけれども、いまのように、いわゆる船員法にも白紙の条文があるのです。そういうものが実はいまだ手がつかぬでいるわけでもあります。従来からわれわれはこの条文を埋めるようにそれぞれの手続を踏んでほしいといふのでありますが、いまの官房長の答弁では、まだ漁船にまでは及ばない、こういうことなんでありまして、この及ばないといふことは、運輸省の仕事の量からいってできないといふことではなくて、水産庁と歩調がまだそこまでそろわぬといふふうなわれわれは聞いてゐるわけなんです。だからむしろ水産庁と歩調を早く合

○議長説明員 今度一斉更新がございますけれども、一斉更新の際にももちろん現在の要望に盛られておるような趣旨でわれわれ十分運用してまいりたいと思ひますが、全部を白紙に返しまして、たとえば労働問題で非常に施策のいいところから許可をしていくというほどの積極性のある漁業法でございませんで、やはりこれはそれぞれの労働法規でやっていただく、いまの漁業法では特段の事故と申しますか、そういうことのない限りは継続的に許可を与えられるんだという一つの保証事項も漁業法にはございまして、したがって、一斉更新もまるっきり白紙でやるというわけにはいきませんので、先ほど御質問ございまして私がお答えしましたように、労働関係の法規についてあくまで漁業法というものは協力的な立場でいく、こういうことでやってまいりたいと思ひます。

わけてそれぞれの手続をとったらどうか、こう思うのです。突然のお尋ねで恐縮なんでしょうが、あとで官房長からよくお聞きしたいので、最も前向きで考えていただくようにくふりをしてもらいたいと思うのですが、どうでしょうか。

○深草政府委員　その前に審議の実情を御説明いたしますと、船員中勞委に昭和三十八年十二月に小型船等の小委員会が設けられまして、これは労働時間に限って申しますが、昨年の七月に小型船については一応の結論が出ております。引き続いて漁船関係について審議を行なっておるわけでございますが、漁船関係につきましては一応の実情調査は終わっておりまして、航海あるいは操業、停泊、それぞ労働時間の区分がございまして、これが規制の核心をなすものでございますので、その点について現在議論をしておる段階でございます。小委員会が設置されまして、漁船関係につきましては十二回審議が行なわれておる実情であります。

○久保委員　そうしますと、官房長、あなたのいまの答弁だと、やつてはいるわけですね。それではおよその見通しで、結論はいつまでにつきますか。

○深草政府委員　今年内には結論が出る見込みで
あります。

○久保委員　わかりました。

次にお尋ねしたいのは、これは前にも何回かお尋ねしておる古くさい話であります、いわゆる漁業の許可条件は、従業制限というか、そういうものでやっておられるわけですね。ところが指定漁業の許可条件は、総トン数というよりなものでこれを許可しておるわけです。この総トン数による許可ということになりますと、船員労働の問題と、もう一つは船舶の安全の問題とで大きな支障があるということは何回かここで指摘しておるわけです。だからこれは少なくとも漁種別にその基準をきめるべきではないかという主張も前回からやっておるわけですが、この総トン数を許可基準とするやり方については、まづいと思うの

だが、これは水産庁ではどう思っておりますか。

○**局長説明員** 御指摘のとおり、現在漁船に対して、大部分が漁業の種類別に総トン数の規制を行なっております。ただしこの総トン数、これは各漁船の総トン数でございます。したがしましてこれに對する例外的にトン数をふやせる場合の扱い方につきましては、各漁業の実情によつて多少相違をいたしております。また若干ではございますけれども、船員設備を拡充する場合には現在二割ないし一割の範囲内によつてそれぞれ総トン数の増加が無条件でできたてまえになつております。この総トン数制が妥当であるかどうかということでございますけれども、現在の漁業の許可制度、ある特定の人にしか漁業をやらせないという制度

論理から申しますとかなり問題はあるのでござい
ますけれども、現在のままの漁船の各種の規制は
別として、漁船のあり方がいかどうかという点
については、私どもとしても十分注意をしなければ
ならぬ、かように考えております。したがいま
して先般来、漁船に荷物をどのくらい積むのが妥
当か——事故の大部分がとかく積み過ぎというふ
うなこともございますので、そういう問題につい
ても過去数ヶ月来運輸省に御協力を願ひまして、
載貨基準と申しますが、このくらい荷物を積むの
が適当であるという基準を設けて、今後漁業者
にもその基準に従つて漁船を運航するようなことを
奨励してまいりたい、かように考えておるわけ
でございます。

○久保委員　いまあなたのお話では、載貨基準までの問題を言及されましたが、載貨基準は船舶の安全性の問題だけでございます。もう一つこの許可の制度に対して申し上げたのは、乗り組んでいるところの漁船船員のいわゆる労働環境あるいは健康というか、そういう問題からいっても、やはり載貨基準を一応のあれとしてやるけれども、それだけでは十分じゃないとわれわれは思っているわけです。だからそういうことからいって、これは運輸省に、お尋ねしたほうがいいと思うのでありますが、この許可の方法は、いわゆる総トン数というのはこの際少し考え直して、載貨基準では総トン数と結び合うことができますが、繰り返し申し上げておるように、船員の健康の問題、あるいは航海日数

の問題、あるいは居住区の問題、こういうものをあわせ考えれば、載貨基準ではこれは解答は出ない。だからやはり総トン数許可というものはこの際もう一ぺん考え直したらどうか、こういうふうに考える。ついては、一つの案として積みトンというものもあわせ考えて、適正な比率によつてこの基準をきめてやつていったらどうかというような考えも一つにはあるわけであります。この点についてどういうふうに考えているか。

もう一つは、載貨基準、安全性の問題とは別に、さきき繰り返し申し上げたような点から見て、こ

の許可にあつたの總トン数制というのは改むべきだと思ふのだが、この点はどう思ふか、もう一ぺん聞きたい。

○**長崎説明員** ある漁業によりましては、たとえ
は新しく漁業の許可が行なわれる、新しい資源が
開発される、そういうような場合には、新しい
し事態をつくるわけでありまして、そういう
場合にはわれわれとしまして、いま先生から御
指摘のように、漁船の船員設備基準をきめまして、
その適用が該当するような漁船を持ってきたも
のだけ許可をするというふうな制度を逐次取り入
れております。しかしながら従来からある漁場で、
相当人も多い、漁船の数も多いというふうな場
合に、一挙にそれをすぐ実行に移すということは困
難な面もございます。したがしましてわれわれ
としましては、できるだけ新しい漁業については
御趣旨のような点も許可に際して取り入れる、あ
るいは従来からの古い漁場については漁獲力がふ
えない、資源の枯渇も来たさない、あるいは、許
可をもらっていない人の目から見ても、これはも
らった人がその程度ふやすのは合理的であると思
われるような妥当な範囲で実施をしていくほかは
ないのではないか、かように考えております。し
かしながら、そのように新しく開発された漁場
に出ていくというような場合には、船員設備基準と
いうものを許可の基準として設けております。逐
次そういうものを取り入れていくという考え方で
やっております。

○久保委員　船舶局長にお尋ねしたいのだが、船舶載貨基準というのを水産庁と共同歩調でおつくりになったというお話がいまりましたが、これは運輸省としても、載貨基準というのは安全性からいって認めているというのでありますかどうか。

○芥川政府委員　ただいま農林省のほうからお話のございました載貨基準の作成につきましては、私のほうも協力をしてこれを作成したものでございます。それでこれを安全法の中へ取り入れてまいります点につきましても、ただいま水産庁のほうと協議しておるわけでありますが、具体的なや

り方としましては、たとえば造船技術審議会に一度かけまして、そして安全の見地から妥当であるということが出ましたら、それを一つの安全の基準としてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。詳細については今後水産庁のほうと打ち合わせながらやってみようかと考えております。

○久保委員　そこで、載貨基準は法制化の段取りに進むだろうと思うのですが、そういうことで話を進めておられるのかどうか。もし法定されるとするならば、おおよそこれからどれくらいの期間内においてできるのか。これはどうでしょう。

○芥川政府委員　安全のほうの見地から申し上げます。載貨基準、これをどう実施するかは、ただいま御説明申し上げたように、詳細は水産庁と打ち合わせしておりますけれども、安全法で定めておられます。いまゆるり満載喫水線、つまりそれをオーバーして積み込む場合に適用するというふうな考え方をとるか、あるいは一つの指導の基準といえますか、たとえば漁船のような特殊の航行形態をとるものにつきましては、晴天の日はその若干オーバーしてもかまわない、けれども荒天のときはそれをオーバーしないというふうな弾力性のある運用をするか、これは今後の問題でございます。詳細は種々打ち合わせをきめてまいりたいと思っております。なお実施の時期につきましては、せっかくこの指定漁業の一斉更新が行なわれるにつきまして、これに對しましてこの行政措置が役立つように実施すべき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　私どもの考えでは、もう乾舷マークというか満載喫水線というか、こういうものは法制化してもいい時期だろうと思つてゐるのです。問題は、いつでも水産庁のほうにこういう問題が問題として残るわけでありまして、生産部長としてはどういふふうにご考慮しておりますか。乾舷マークをつけることについて、法定化することについて。

○委員長説明員　この載貨基準なり乾舷マークをつ

けることについては、私どもとしましては、当面はやはり関係業者を指導して、できるだけこの基準に近づけるというふうな方向でやってみようかと思つてゐます。それから漁業によりましては、当然、先ほど御質問のございました漁船の総トン数に対する例外と申しますか、緩和等もはからなければならぬと思つておるわけでございます。

○久保委員　時間がないようでは何かたいへん。それわしてゐるようでは、いつも大体採決のときだけたくさん集まってくるが、あとは散つていくのが定石なんです。そのあとはきょうは言わぬ。言うともまた議事録を訂正しなければならぬから。この次からはかんべんしない。

そこで私は結論的に申し上げますが、一斉更新、先ほど来申し上げておるよう以来年からであります。少なくともこれを法律化するかどうかは、実際はいろいろ問題があろうかと思つてゐます。あろうかと思つたが、もうだいたい試みにお使いただいておるわけでありまして、またこういうものをつけることがどこでも常識的になつてきたんだから、安全を守るといふ立場からいへば、当然政府の作業としてはこれを法定化する、船舶安全法でやるのか、あるいは漁船法でやるのか、どつちかわかりませんが、結論としては、これはとにかくやつていくというたてまえで前進してもらいたいと思つてゐます。

それともう一つは、新しく来年許可を一斉更新するのだから、更新するときには、乾舷マークなどはどうでもいいんだという態度の漁業者に対しては、一切許可は与えないくらいのが必要だと思つたが、その心がまえのほうは、水産庁どうですか。

○委員長説明員　載貨基準、乾舷マークについて、私どもとしましては、できるだけこれは実施をするという方向で進みたいと思つてゐます。一斉更新の時期が参りますが、それにつきましては、その時期までに強制化、法制化することについて十分検討した上で措置をしたいと思つております。と申すのは、やはり漁業の種類によつては、

相当総トン数の緩和を認めなければ実行不可能な面がございます。したがうして、そういう問題とあわせまして、できるだけ早く検討したいと思つておるわけです。

○久保委員　検討されることはけつこうだが、漁船によつては、漁種によつては総トン数を考えねばならぬ、こうおっしゃいましたね。それは過去において経験がある。ポナナス・トン数というものが、ポナナス・トン数じゃなくて、現実には魚を入れる倉になつた、船倉になつた。ほんとうは人間ののためにスペースをよけいとる、そのために増トン許可したのだが、実際はそれは守られないで、人間を入れるのじゃなくて、魚を入れるほうをふくらましてきたということが現実にあるわけですね。だから、いまやつてゐるポナナス・トン数さえきつと守れないところで、あなたの答弁はああそうですかと私は聞きたくないです。技術上からいっても乾舷マークなどは強制できないという主張かもしれません。私は乾舷マークをつけるという態度が先であつて、そのあとの措置はあとでいい、こういうふうにはさへ極端に思つておるわけですね。いづれにしても、早急に乾舷マークについてはきちんと整理をしていただきたいということを要望しておきます。

それから、あなたの答弁は忘れません。そういうふうな検討するといふのでありますから、検討といふのは二年も三年もかかるはずはないのでありますから、あなたがいまの現職におられるうちぐらいには少なくともできるだろうと思つてゐる。あなたは何年になるかわからぬが、大体役人は一年ぐらいたつと羽がはえてどこかへ飛ぶのが定石でありますから、きょうあつたのだから、来年のいまごろには間違いないと思つてゐるから、忘れません。

あと二、三あるのだが、それではまた来週一べんもう少し整理して、同じことはやりませんけれども、来週に延ばすことにして、本日はこの程度にして打ち切らしていただきます。

○古川委員長　この際、連合審査会開会申し入れの件についておはかりいたします。

目下地方行政委員会において審査中の、地方公営企業法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇七号）、地方公営企業法の一部を改正する法律案（安井吉典君外九名提出、衆法第三八号）、地方公営企業財政再建促進特別措置法案（安井吉典君外九名提出、衆法第三九号）、公営企業金融公庫法の一部を改正する法律案（安井吉典君外九名提出、衆法第四〇号）について、地方行政委員会に連合審査会の開会の申し入れを行なうたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○古川委員長　御異議なしと認め、よつて、さうに決しました。

なお、連合審査会を開会いたします場合の日時等につきましては、地方行政委員長と協議の上、追つて公報をもつてお知らせいたします。

次会は、明二十五日水曜日午前十時理事會、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十九分散会

昭和四十一年五月二十八日印刷

昭和四十一年五月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局