海事補佐人制度の研究
―　国会の質問答弁から　―

Research of the maritime counselors system
-Interpellation and statement in the Diet-

武　輪　敬　心　・　今　井　慶　宗
Keico TAKEWA & Yoshimune IMAI

要旨

本稿では、国会における海事補佐人制度に関する議論を抽出し、そこで問題とされている内容等について概観した上で、その特徴について検討する。本制度は、刑事事件の弁護人に準じて制度設計がなされ現実に運用されているが、あくまで行政手続であり、純然たる刑事事件ではないため、例えば国選弁護人に相当する官選補佐人が財政の都合で設けられていないなど、十分とは言えない。また、海難という特性から、弁護士のみではなく、海事に関する専門職も補佐人になり得るなどの特徴もみられる。

また、責任追及される側の権利擁護も重要なことであり、海難審判で培われてきた海事補佐人の趣旨が活かされるべきことは当然である。海事補佐人は、海難審判において受審人その他関係者の権利を擁護する重要な職種であるが、本制度に関する研究は多いとは言えず、今後も研究がなされることが大切である。

Keyword　海事補佐人　海難審判法　国会

Ⅰ．はじめに

海難審判法は、刑事裁判における弁護人に相当する補佐人（海事補佐人）について規定している。先行研究として、例えば、山下豊二「「非弁海事補佐人に訴訟代理権を附与する」ことへの批判」[1)]などがある。しかし、国会の議論を中心にしたものは管見の限り見当たらない。

本稿では、国会における海事補佐人に関する議論を抽出し、そこで問題とされている内容などについて概観し、その特徴について検討する。国会の本会議や委員会において議論された内容について公開されている会議録に基づいて項目ごとに整理し分析する方法である。なお、個人情報に配慮し、個人情報・プライバシーに関する記述にわたらないようにした。

Ⅱ．海事補佐人に関する法令の規定と海難審判の組織の変遷

現行の海難審判法は第3章で補佐人について規定する。第19条は「受審人は、国土交通省令の定めるところにより、補佐人を選任することができる。」、第20条は「補佐人は、この法律に定めるも

ののほか、国土交通省令の定める行為に限り、独立してこれをすることができる。」、第21条第1項は「補佐人は、海難審判所に海事補佐人として登録した者の中からこれを選任しなければならない。ただし、海難審判所の許可を受けたときは、この限りでない。」、同条第2項は「海事補佐人の資格及び登録に関する事項は、国土交通省令でこれを定める。」、第22条第1項は「海事補佐人は、誠実にその職務を行わなければならない。」、同条第2項は「海事補佐人は、職務上知り得た秘密を守らなければならない。」、第23条は「海事補佐人は、海難審判所長の監督を受ける。」とそれぞれ規定する。

また、海難審判法施行規則第4章（第19条～第35条）は海事補佐人について規定し、同第19条は海事補佐人の資格について具体的に定めている。

なお、海難審判の組織の変遷を図示すると図1のようになる。

図１　海難審判の組織の変遷

年	1897 ～ 1948	1948 ～ 1949	1949 ～ 2008	2008 ～
組織形態	高等海員審判所・地方海員審判所	高等海難審判所・地方海難審判所	高等海難審判庁・地方海難審判庁	海難審判所・地方海難審判所 （運輸安全委員会）

（著者作成）

Ⅲ．国会における海事補佐人の議論

戦後、1947（昭和22）年に海難審判法が制定され、海難審判制度が発足した。それ以降海事補佐人については次のような議論があった。以下、国会における議論について項目ごとに明らかにする（一部要約）。なお、ここでの条文等は、それぞれの質問答弁時のものである。

（１）弁護士に相当するものとしての海事補佐人とその資格

1947（昭和22）年8月20日衆議院運輸及び交通委員会では「法第23条の補佐人の問題である。補佐人は刑事訴訟法における弁護人と同様の立場におかれるが、これは受審人が選定する、選任することになっている。これは本人――被告の立場にいるところの審判を受ける者に選任させるという弁護人の原則、関係者の利益を完全に擁護するという原則から、そうなっているのか」という質問があり、運輸省海運総局船員局長は「補佐人は、弁護人の趣旨を採用している。受審人の利益のために補佐人を選任するという建前になっている」と答弁している。また「25条の補佐人の資格であるが、この補佐人の資格は、この法律によって限定的に規定してあるが、たとえば弁護士のときにはこれを改めて無制限にして、この資格を得なくても補佐人になり得るという制度にする。人事百般、事務百般に精通している者が弁護士に採用されていて、何といっても代理人になれるということ、弁護士の資格を得ている者は全条件に補佐人になれるという規定に改めてほしい」という質問に対して、運輸省海運総局長官は「補佐人の資格については命令できめたいが、考えている命令内容としては、第一が弁護士たる資格を有する者、第二が甲種船長または機関長の免状をもっておる者、第三は２年以上審判官または理事官の職にあった者、第四は２年以上海員に関する学校で一級または二級教官として船舶の運航、機関または通信に関する講座を担当した者、かような案をもっ

ている。弁護士たる資格をもっている人は当然補佐人の資格がある」と答弁している。さらに「24条で「補佐人は、この法律に定めるものの外、命令の定ある行為に限り、独立してこれをすることができる」これはどういうことを命令で定めることか」という質問には、運輸省海運総局船員局長か「これは補佐人のこまかな手続上の規定であり、申立の手続、証拠調べの手続、そういうことを命令をもって定める」と答弁している2)。1958（昭和33）年6月25日会衆議院運輸委員会では高等海難審判庁長官が「海難審判は、公開の審判廷において理事官、受審人、指定海難関係人及び補佐人、補佐人というのは刑事、民事の弁護士に当たる――が出廷して、口頭弁論に基づいて審判を行い、裁決をする」と答弁している[3)]。2001（平成13）年3月30日衆議院国土交通委員会では国土交通大臣が「補佐人制があるが、補佐人は弁護人と理解してもらえればよい」と答弁している[4)]。

海難審判の補佐人は刑事裁判における弁護人に相当するものであること、海難という特殊性を反映して弁護士だけではなく海事に関する一定の免許や経歴を有する者もなりうること、手続き面でも裁判上の手続きに類する一定の手続きを行うことができることが明らかにされている。補佐人は刑事裁判における弁護人に相当するということについては、近年に至るまで政府側も繰り返し答弁していて、議員の質問や参考人の陳述においてもこれを否定するものは見当たらない。海難審判の取り消し訴訟等の裁判においてもその趣旨のものは見当たらない。

なお、1947（昭和22）年8月19日参議院運輸及び交通委員会で命令について「25条但書の「海事補佐人の資格及び登録に関する事項は、命令でこれを定める。」この命令と政令はどう違うか」という質問がなされ、運輸省海運総局船員局長は「命令は政令又は省令であるが、この命令は省令で定める」と答弁している[5)]。

（2）特別補佐人

1947（昭和22）年8月19日参議院運輸及び交通委員会では、刑事事件の特別弁護人に相当するものを海事補佐人の場合にも創設すべきことが主張されている。質問で「25条の補佐人の関係であるが、高等海難審判所に限り、「補佐人として登録した者の中からこれを選任しなければならない。但し、審判所の許可を受けたときは、この限りでない」と書いてあるが、この「審判所の許可を受けたときは、この限りでない。」という精神と、第４条の規定の中に、末項に「海難審判所は、必要と認めるときは、前項の者以外の者で海難の原因に関係のあるものに対し勧告をする旨の裁決をすることができる。」即ちその原因がこの海技免状を所有しておる以外の者に発生した場合には、そのものに対する勧告の裁決をすることができるということが、ここに謳ってあるが、これを対照して眺めるならば、少なくも今後海難審判所の本当の技術的の根拠によって事件を審査し裁定することになるならば、在来の海事審判補佐人という者は、甲種免状所持者又は機関長免状所持者であって、或る一定期間船舶に乗っていた者が、海事審判の補佐人の登録の申請をして登録された者が、補佐人になる資格を持っているが、この場合に、審判所の許可を受けたときはこの限りでないという但書に対して、海事特別補佐人制度を設けて貰いたい。これからあるいは造船所が作った船の機関に対しての又技術的の問題が起って来ようと考える。又諸般の問題において事ごとにこの在来の海事審判と精神が違っている上において、補佐人に特別補佐人の制度を設けて、そのエキスパート、その技術者がそれに対しこの技術的の掘り下げた意見を徴して、それによって裁決することが、一

番合法的な裁決の方法ではないか。新しい海難審判を組み立てた以上は、完璧を期したいので、海事特別補佐人制度はこしらえて、その事件に対して補佐人の申請をして、その補佐人がそれによって自己の立場の経験、あるいはすべてにおいて事件を律して行くことに持って行くことが、極めて合法的ではないかと考えている」「海事特別補佐人という項目を明らかに置いておいた方が、立法の精神を現わすのに非常にはっきりする」というものがある。運輸省海運総局船員局長は「第25条但書の「審判所の許可を受けたときは、この限りでない」という条項は、刑事訴訟法における特別弁護人と同じように、海難審判法においても受審人と特別の関係のある者が補佐する、即ち特別補佐人の場合を考えている。但書によって解決される」「但書の運用に当たり、特別補佐人の制度を採り入れる建前で運用する」と答弁している[6)]。

さらに「審判所の許可を受けたときは、この限りでない」というのは、具体的にいうと現在はよく船会社のこうした事務を担当する係の人が補佐人として出るが、この意味はそういう人もこの法案ではやはり審判所の許可を受けたときは、「この限りでない」という意味で、許可をするという立案者の意見であるか、或いはそれは又別に考えるか」という質問に運輸省海運総局船員局長は「海事補佐人は一定の資格を考えていて、例えば弁護士資格とか、或いは船長、機関長の経歴があるとか、或いは理事官、審判官或いは教官、しかしそういう資格に拘わらず審判所の許可を受けた場合において、質問のような場合においても差支えない」と答弁している[7)]。1947（昭和22）年10月2日参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会でも質問の中で「被勧告者に対して特別海事補佐人を置くことを強く主張をしてきた」という発言がある[8)]。

名称如何に関わらず特別弁護人に相当する特別海事補佐人の必要性は当時の運輸省も認識していて、必要があるときには「審判所の許可を受けたときは、この限りでない」を根拠に補佐活動（弁護活動）をさせることを許容する考えであることが明らかである。

（3）官選補佐人

刑事事件では被告人に国選弁護人を付けることがある。海難審判において、補佐人は弁護人に相当するものであるから、資力が乏しく補佐人をつけることのできない場合には官選の補佐人がつけられるべきであるという見解は常識的なものである。これについても質問答弁がある。

1947（昭和22）年10月2日参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会では、運輸省海運総局長官が「官選補佐人制度をとるかどうかは、海難審判法を改正するための、官民合した改正委員会においても相当論議された。建前としては至極もっともと思われるが、官選補佐人に対して、現在の国家財政の見地から、十分な報酬或いは費用が支払われない。とかく官選補佐人はその補佐が形式に流れて、実効が挙らないという意見が非常に強く、今回は官選補佐人制度を採らなかった。実際問題としては、今日としてはむしろ海員組合のごとき船員団体において、必要な場合は、相互扶助の見地から補佐人を選任するようにしたらどうか、その方が実際的の効果があがるのではないかというような結論になった。しかし官選補佐人制度は、刑事裁判においても官選弁護の制度があるように、予算が十分取れ、又官選補佐人がその手当によって十分なる補佐ができる見通しがつけば、かような制度を設けたいという気持ちは持っている。現在においては、さようのところまで手が回らない状態であり、今回は制度を設けなかった」という答弁がある。一方、委員の質

問において「船員の団体にでも費用を持たして、団体から補佐人を付ける、これはできるところもあるが、地方の小さな漁業組合所属の船のごときに対して、一々海員組合が補佐人を付けることは、事実上不可能である。補佐人を官選で置かなければならない必要のあるのは、むしろ地方の小さな組合について起こってくる。官選補佐人の必要が、この法律の運用上是非必要になってくる」という発言がある[9)]。

1947（昭和22）年11月5日参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会の委員討論でも「官選の補佐人、特別の補佐人の制度は、従来の海難審判の実例に徴し、又その経験に徴して、自分の費用で補佐人を選任したる、いわば小型船の乗組員の利益を一方で持つと同時に、これらの人々によって惹起された海難の原因を十分に探求するためにも、特別補佐人の制度をできるだけ近い機会にこれを実現するように、政府において考慮してほしい」という発言がある[10)]。

前述の「補佐人は刑事訴訟法における弁護人と同様の立場におかれる」という答弁からもみられるように政府も海難審判が刑事裁判類似の制度であること、補佐人が弁護人に相当することはよく承知している。そうであるならば国選弁護人に相当する官選補佐人も必要であるはずであるが、ここでの「予算が十分取れ、又官選補佐人がその手当によって十分なる補佐ができる見通しがつけば、かような制度を設けたい」という発言のように、完全な裁判ではないので財政との兼ね合いを要し、官選補佐人を設けないこともやむを得ないという考えであったことが分かる。

（4）補佐人の職務・権限

2001（平成13）年3月30日衆議院国土交通委員会では委員の質問の中で「補佐人が、受審人という例えば船長なら船長の弁護をする、擁護する補佐人がいて、それがまた証拠をいろいろ出す」という発言がある[11)]。

1947（昭和22）年10月2日参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会では運輸省海運総局長官が「命令により海難原因について重大なる関係がある、即ち被勧告者になるであろうと思われる者について、補佐人を選任して、審判期日に陳述させる機会が与えられるようにしたい。審判期日に被勧告者或いはその補佐人が出廷できない虞れがあるときには、審判所はその期日を延期する方法を採り、ともかく被勧告者の審判期日に間に合って、趣旨の弁明ができる機会を極力与えたい」と答弁し[12)]、高等海員審判所審判官が勧告に関する施行規則の内容について「船舶所有者その他海難の原因について重大な関係がある者で前項の通告を受けた者は、補佐人を選任して、その期日に出延し陳述をさせることができる」と説明している[13)]。

1947（昭和22）年8月28日参議院運輸及び交通委員会では「法46条第２項で「補佐人は、受審人のため、独立して前項の請求をすることができる。但し、受審人の明示した意思に反してこれをすることはできない。」とあるが、46条の理事官又は受審人の外に、補佐人も受審人の意思に反しなければ独立して高等審判所に審判を請求することができるのだというと、この第４条の海難の原因に関係ある者で、勧告を受けた者が、受審人でもなし、理事官でなくても、補佐人をうまく使えは抗告ができると思う」と質問しているのに対して、高等海員審判所審判官は「法律的に根拠がないから、第二審の請求は、本人もできない。従って補佐人といえども第二審の請求はできない」と答弁している[14)]。

1966（昭和41）年5月27日衆議院法務委員会では、高等海難審判庁長官の答弁の中に「補佐人は、一件記録を当事者として見る権利がある。補佐人は一件記録を謄写もできる」というものがあり、「その法の根拠はどこか、やはり31条か」という質問に対して高等海難審判庁長官が「そうである」と答弁している[15]。また、高等海難審判庁長官が「審判記録というものには、理事官が調べた一切の内枠その他の証拠書類、あるいは審判廷で尋問をした内容についての語録がある。そういうものは一件記録として全部一冊に入っているので、公開の弁論の席上では尋問があり、次々とやっていく。補佐人からの尋問もあり、そういうものが全部記録に入っている」と答弁している[16]。

1947（昭和22）年8月13日参議院運輸及び交通委員会では運輸政務次官の答弁で「運輸大臣が参審員を任命する場合に、事件並びにその事件審議の性質に鑑みて、最も関連のないところの者を選任して、被害人の補佐人から忌避を受けることのないように手続きを取って行きたい。万一その任命した者において、被審人に対する補佐人から忌避の申請するようなことがあれば、一応よくその点について、参審員の任命とその事件との関連性を更によく審判官が審理した結果、審判廷においてその有無を明らかにする」というものがある[17]。

これら補佐人の職務や権限についての議論を見る限り、刑事裁判における弁護人の職務・権限を基本的に踏襲していることが分かる。

（5）運輸安全委員会・海難審判所への改組

2008（平成20）年10月、海難審判庁は航空・鉄道事故調査委員会とともに、運輸安全委員会及び海難審判所に改組・再編された。この改組・再編に際して、航空や鉄道の分野の事故調査と比較して海難事件さらには海事補佐人制度の特殊性が明らかになっている点もみられる。とりわけ問題にされているのは運輸安全委員会に置いて補佐人の同席が認められるかである。

2008（平成20）年4月15日衆議院国土交通委員会での国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官答弁でも明らかなように「海難審判庁においては、準司法手続である海難審判という制度により、対審制で、原因関係者、理事官、補佐人が審判廷に一堂に会して、海難の原因究明とあわせて、海技従事者の懲戒、いわば責任追及を行ってきた」のである[18]。

2008（平成20）年4月4日衆議院本会議では「現行の海難審判制度において、歴史上の経緯や権利擁護の観点から認められている海事補佐人の制度について、原因究明と審判との分離の後、運輸安全委員会による海難の原因究明の段階においてどのように扱われるのか」[19]と質問され、国土交通大臣は「これまで、海難審判では、海難関係者を補佐する補佐人が参加し、公開の審判廷で行ってきた。これを踏まえ、新たに設置される運輸安全委員会の海難調査における原因関係者からの意見聴取については、原因関係者の希望があれば、公開での意見聴取、本人以外に補佐して意見を述べる者の同席を認めることとしたい」と答弁している[20]。

2008（平成20）年4月9日衆議院国土交通委員会でも「原因関係者のいってみれば当事者の権利擁護の観点からも補佐人の同席を認められてきた経過がある。この点について本会議で尋ねたところ、運輸安全委員会の海難調査における原因関係者からの意見聴取については、原因関係者の希望があれば、公開での意見聴取、本人以外に補佐して意見を述べる者の同席を認めることとしたいと踏み込んだ前向きな答弁があったが、これは認めることするならば法律に書いて提案すべきであるが、

そういう条文はどこにもないし、それをどう担保するか」との質問があり、国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官は「運輸安全委員会設置法の船舶事故調査に係る原因関係者の意見聴取は、本会議で国土交通大臣が答弁したとおりである。具体的な措置であるが、今般、三条委員会ということで規則制定権があるから委員会規則で具体的な手続等を決めたい。海難は、これまでの100年にわたる実績、そういう制度があるので、いわば特例としてそういう形をとっていく」と答弁している[21)]。

2008（平成20）年4月24日参議院国土交通委員会でも「運輸安全委員会の原因究明過程における審議が非公開で行われ、弁護人の参加も認められなくなるとすれば、事故の原因究明が著しく後退をし、現行の海難審判で認められている受審人の権利である補佐人の選任権さえ侵害されるおそれがある」という質問があり、国土交通大臣官房運輸安全政策審議官は「現行の海難審判は公開の審判廷で行われてきた経緯がある。かつまた、海事関係者が今まで意見聴取の経験がなく不安を持っているので、特例という形で、本人の希望があれば公開での意見聴取を行うこと、あるいは原因関係者以外に補助して意見を述べる者の同席を認める、こういった形を可能とするようなことを検討している」と答弁している[22)]。海難審判における海事補佐人が果たしてきた役割は運輸安全委員会においても一定程度引き継がれるものである。実際にこの後に制定された運輸安全委員会運営規則は第７条で「船舶事故等に関する調査に係る意見の聴取の場合にあっては、原因関係者は、委員会の許可を得て、自らの意見の陳述を補佐する者と共に出頭することができる」と定められた。

2008（平成20）年6月6日衆議院議院運営委員会でも「新設される運輸安全委員会では、海難審判において長年にわたって公開審理と補佐人制度が重要な役割を果たしてきており、こうした制度は引き継ぎ、必要な体制をとるべきである」という委員の意見表明がある[23)]。

なお、上記のことはあくまでも運輸安全委員会の原因究明過程における審議に関してのことである。2008（平成20）年4月18日参議院本会議での議員質問の中で「海難審判所で補佐人を選任することができる」と触れられているように、海難審判においては当然のことながら従来通り補佐人の選任はできるのである[24)]。

（６）その他

1958（昭和33）年3月18日衆議院運輸委員会で「理事官あるいは審判官あるいは副理事官を任命するのに、どういう基準をもって任命するのか」という質問があったのに対して、高等海難審判庁長官は「海難審判法制定のときに政令をもって定めていたが、その後人事院からの申し入れによって一応それを削除したが、人事院が直接自分できめてくれるはずであったところ、なかなか専門的にむずかしいものできめてくれなかったので、今度この法律の改正に従って、はっきり同じく政令でもってその任命資格をきめようと思っている。（略）第二は10年以上海事補佐人の経歴を有する者（略）とする予定である」と答弁している[25)]。裁判官・検察官・弁護士の関係に類するものが審判官・理事官・海事補佐人の間でも成り立っていることが分かる。

また、1994（平成4）年5月20日衆議院法務委員会では、高等海難審判庁総務課長か「調査官の人事は、通常の海難審判庁の人事管理に従っている。退職後は、海事補佐人ということで登録している例が多い」と答弁している[26)]。

なお、補佐人の指名に関する問題点が参考人の陳述の中でなされたことがある。すなわち、1971（昭和46）年7月30日参議院運輸委員会では、参考人（航空安全推進連絡会議事務局長）から「現行の海難審判制度で最も欠けておる点は、その事故に遭遇した方が生きていない限りは、補佐人というのは、海難審判制度は、裁判官に当たる審判長と、検察側に相当する理事と、弁護士に相当する補佐人と、その三者で構成されているが、その中で特に補佐人は、その事故で生き延びないと補佐人はつけられない。遺族がそこの中で自分の指名する弁護士を補佐人として出せないような実態に、現在、海難審判制度はある」との発言があった[27)]。

Ⅳ. 考察とまとめ

海難審判の海事補佐人制度は、概ね刑事事件の弁護人に準じて制度設計がなされ現実に運用されている。ただし、あくまで行政手続であり純然たる刑事事件ではないので、例えば国選弁護人に相当する官選補佐人が財政の都合で設けられていないなど十分でない点もみられる。また、海難という特性から、弁護士だけではなく、海事に関する専門職も補佐人になり得る等の特徴がみられる。

他方、海難審判はこれまで独自の体系を築いてきたが、2008（平成20）年以来、旧航空・鉄道事故調査委員会と統合・再編され、鉄道事故・航空事故との整合性も求められている。しかし責任追及される側の権利を擁護することも重要なことであり、海難審判で培われてきた海事補佐人の趣旨が活かされるべきことは当然である。

海事補佐人は、いわば海の弁護士であり、海難審判において受審人その他関係者の権利を擁護する重要な職種である。しかし、これに関する制度面の研究は多いとは言い難い。本稿は、国会における議論を中心とするものであるが、海事補佐人制度において問題とされてきた論点をいくつか提示することができたと考える。海事補佐人について、制度面からの研究が今後とも続くことが大切であると考える。

注

1）山下豊二、1969年、「非弁海事補佐人に訴訟代理権を附与する」ことへの批判、自由と正義、20(11)、日本弁護士連合会、pp.39 ～ 42

2）1947（昭和22）年8月20日第1回国会衆議院運輸及び交通委員会第12号、p.4

3）1958（昭和33）年6月25日第29回国会衆議院運輸委員会第3号、p.7

4）2001（平成13）年3月30日第151回国会衆議院国土交通委員会第9号、p.14

5）1947（昭和22）年8月19日第1回国会参議院運輸及び交通委員会第5号、p.9

6）1947（昭和22）年8月19日第1回国会参議院運輸及び交通委員会第5号、p.7

7）1947（昭和22）年8月19日第1回国会参議院運輸及び交通委員会第5号、p.9

8）1947（昭和22）年10月2日第1回国会参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会第2号、p.1

9）1947（昭和22）年10月2日第1回国会参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会第2号、p.5

10）1947（昭和22）年11月5日第1回国会参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会

第3号、p.2

11）2001（平成13）年3月30日第151回国会衆議院国土交通委員会第9号、p.14

12）1947（昭和22）年10月2日第1回国会参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会第2号、p.1

13）1947（昭和22）年10月2日第1回国会参議院運輸及び交通委員会海難審判法案に関する小委員会第2号、p.4

14）1947（昭和22）年8月28日第1回国会参議院運輸及び交通委員会第8号、p.7

15）1966（昭和41）年5月27日第51回国会衆議院法務委員会第39号、p.3

16）1966（昭和41）年5月27日第51回国会衆議院法務委員会第39号、p.4

17）1947（昭和22）年8月13日第1回国会参議院運輸及び交通委員会第4号、p.2

18）2008（平成20）年4月15日第169回国会衆議院国土交通委員会第11号、p.12

19）2008（平成20）年4月4日第169回国会衆議院本会議第17号、p.1

20）2008（平成20）年4月4日第169回国会衆議院本会議第17号、p.4

21）2008（平成20）年4月9日第169回国会衆議院国土交通委員会第9号、p.5

22）2008（平成20）年4月24日第169回国会参議院国土交通委員会第6号、p.24

23）2008（平成20）年6月6日第169回国会衆議院議院運営委員会第40号、p.2

24）2008（平成20）年4月18日第169回国会参議院本会議第13号、p.4

25）1958（昭和33）年3月18日第28回国会衆議院運輸委員会第15号、p.1

26）1994（平成4）年5月20日第123回国会衆議院法務委員会第12号、p.13

27）1971（昭和46）年7月30日第66回国会参議院運輸委員会閉会後第1号、p.17