

第五回國會議院運輸委員會會議錄第二十一号

昭和二十四年五月十七日(火曜日)

午後二時二分開議

出席委員

委員長代理 理事岡村利右衛門君

理事大澤嘉平治君 理事關谷勝利君

理事佐伯宗義君 理事田中堯平君

理事飯田義茂君

岡田五郎君 尾崎末吉君

土倉宗明君 小西寅松君

高橋定一君 米窪滿亮君

柄澤と志子君 岡田勢一君

出席政府委員

運輸政務次官 加藤常太郎君

(海運總局長官) 秋山龍君

運輸事務官

委員外の出席者

議員 眞鍋勝君

議員 三宅則義君

議員 中村又一君

運輸事務官 藤井松太郎君

專門員 岩村勝君

專門員 堤正威君

五月十六日

海上運送法案(内閣提出第二二一號)の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した事件

海上運送法案(内閣提出第二二一號)請願

一 城端、北濃間、鐵道敷設の請願(平野三郎君紹介)(第三八七號)

二 仙石線の複線化並びに石巻、女川鐵道電化の請願(大石武一君外二名紹介)(第三八九號)

三 一月より鳥海、淨法寺を経て好摩に至る間に鐵道敷設の請願(野

原正勝君紹介)(第四四四號)

四 斜里、根室標津間鐵道敷設促進の請願(松田鐵藏君紹介)(第四八一號)

五 平津戸、茂市間鐵道復旧促進に關する請願(山本猛夫君外六名紹介)(第五一六號)

六 川口より江刈、小川を経て小本に至る間に鐵道敷設の請願(山本猛夫君紹介)(第六九九號)

七 相生、西大寺兩駅間に鐵道敷設促進の請願(大上司君紹介)(第八一三號)

八 根室本線狩勝峠勾配切下に關する請願(林好次君紹介)(第八七四號)

九 奥三河開港のため鐵道敷設に關する請願(三宅則義君紹介)(第八七九號)

一〇 三陸沿岸縱貫鐵道敷設の請願(高橋清治郎君外三名紹介)(第八八五號)

一一 大糸線全通促進の請願(塚田二郎君紹介)(第八八六號)

一二 前谷地、氣仙沼間鐵道敷設促進の請願(角田幸吉君外二名紹介)(第八九一號)

一三 小樽より俱知安を経て豊浦に至る間に鐵道敷設の請願(吉米地英俊君紹介)(第九七八號)

一四 新内、二股間鐵道敷設の請願(高倉定助君紹介)(第九七九號)

一五 岩川、國分兩駅間鐵道敷設の請願(前田郁君紹介)(第九八二號)

一六 伊萬里、唐津間鐵道敷設の請

願(中村又一君外一名紹介)(第九九五號)

一七 信濃大町駅改築の請願(増田甲子七君紹介)(第一〇一八號)

一八 磯似村より幌泉村を経て廣尾に至る鐵道敷設の請願(篠田弘作君外一名紹介)(第一〇一九號)

一九 飯岡より勝間田、植月を経て豊田又は大原に至る鐵道敷設の請願(逢澤寛君紹介)(第一二〇〇號)

二〇 寶積寺、市塙兩駅間に鐵道敷設の請願(山口好一君紹介)(第一一三三號)

二一 油津港に臨港鐵道敷設促進の請願(田中不破三君外五名紹介)(第一二一四號)

二二 内海線全通の請願(田中不破三君外五名紹介)(第一二一五號)

二三 紅葉山、金山兩駅間に鐵道敷設の請願(佐々木秀世君紹介)(第一二四九號)

二四 川之江、池田間鐵道敷設の請願(眞鍋勝君外二名紹介)(第一二五〇號)

二五 狩勝トンネル改良工事施行の請願(佐々木秀世君紹介)(第一二五九號)

二六 八幡浜港に臨港鐵道敷設の請願(小西英雄君紹介)(第一二二一號)

二七 豫讃線と内子線との接続駅變更の請願(高橋英吉君外八名紹介)(第一二四六號)

二八 涌網線全通の請願(林好次君

紹介)(第一二四七號)

二九 鹿兒島臨港鐵道敷設に關する請願(岩川與助君紹介)(第一二七二號)

三〇 二俣、佐久間間鐵道敷設促進の請願(中村幸八君外二名紹介)(第一二七六號)

三一 大高駅裏口に昇降口開設の請願(川本末治君紹介)(第一三一九號)

三二 勝田、上菅谷兩駅間に鐵道敷設の請願(山崎猛君紹介)(第一四三五號)

三三 相生、西大寺兩駅間に鐵道敷設促進の請願(大上司君紹介)(第一四三六號)

三四 三國線全通促進の請願(坪川信三君外一名紹介)(第一六三〇號)

〇 稻田委員長 これより委員會を開きます。

昨十六日本委員會に付託になりました海上運送法案を議題といたし、審査を進めます。

まず政府の提案理由の説明を求めます。

海上運送法案

海上運送法

目次

第一章 總則(第一條・第二條)

第二章 船舶運航事業(第三條一・第三十二條)

第三章 船舶貨渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運

代理店業、檢數業、鑑定業及び檢量業(第三十三條一第三十九條)

第四章 海上運送事業に使用する船舶の規格及び船級(第四十條・第四十一條)

第五章 雜則(第四十二條一第四十五條)

第六章 罰則(第四十六條一第五十條)

附則

第一章 總則

(この法律の目的)

第一條 この法律は、海上運送の秩序を維持し、海上運送事業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

(定義)

第二條 この法律において「海上運送事業」とは、船舶運航事業、船舶貨渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運代理店業、檢數業、鑑定業及び檢量業をいう。

第三條 この法律において「船舶運航事業」とは、海上において船舶により人又は物の運送をする事業で、港灣運送事業(海上運送に附随して貨物の船積又は陸揚のためはしけ又は引船により貨物の運搬をする事業をいう)以外のものをいい、これを定期航路事業と不定期航路事業とに分ける。

第四條 この法律において「定期航路事業」とは、一定の航路に旅客船(十人以上の旅客定員を有する船舶

をいう。)を就航させて一定の日程表と費率表とに従つて運送をする旨を公示して行ふ船舶運航事業をいい、「不定期航路事業」とは、その他の船舶運航事業をいう。

4 この法律において「船舶貸渡業」とは、船舶の貸渡(期間、船名、船主を含む。以下同じ。)又は運航の委託をする事業をいう。

5 この法律において「海上運送取扱業」とは、自己の名をもつて海上における船舶による物品の運送(以下「物品海上運送」という。)の取次をする事業をいう。

6 この法律において「海運仲立業」とは、物品海上運送又は船舶の貸渡、賃貸若しくは運航の委託の媒介をする事業をいう。

7 この法律において「海運代理店業」とは、船舶運航事業又は船舶貸渡業を営む者のために通常その事業に属する取引の代理をする事業をいう。

8 この法律において「検数」とは、船積貨物の積込又は陸揚を行うに際し、その貨物の箇数の計算又は受渡の証明をすることをいい、「検数業」とは、検数をする事業をいい、「検数人」とは、職業として検数に従事する者をいう。

9 この法律において「鑑定」とは、船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定をすることをいい、「鑑定業」とは、鑑定をする事業をいい、「鑑定人」とは、職業として鑑定に従事する者をいう。

10 この法律において「検量」とは、船積貨物の積込又は陸揚を行うに際し、その貨物の容積又は重量の

計算又は証明をすることをいい、「検量業」とは、検量をする事業をいい、「検量人」とは、職業として検量に従事する者をいう。

第二章 船舶運航事業

(事業の免許)

第三條 定期航路事業を営もうとする者は、航路ごとに、運輸大臣の免許を受けなければならない。

2 前項の免許を受けようとする者は、省令の定める手続により、事業計画を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

3 第一項の免許には、條件を附することが出来る。

(免許基準)

第四條 運輸大臣は、定期航路事業を永続的に確保するために、前條の免許の申請が左に掲げる基準(第二十條の規定により補助金を受けることができるような定期航路事業について、第二号及び第五号を除く。)に適合するときは、これを免許しなければならない。

一 当該事業が免許されることによつて、当該航路における全供給輸送力が全輸送需要に對し著しく供給過剰にならないこと。

二 当該事業が供給する単位輸送力が当該航路における平均輸送需要量に對し著しく均衡を失しないものであること。

三 当該事業に使用する船舶及びけい、留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適したものであること。

四 当該事業が利用者の利便に適合する運輸計画を有すること。

五 当該事業の経理的基礎が確實性を有すること。

六 当該事業を営む者の責任の範囲が明確であるような経営形態であること。

七 当該事業を営もうとする者が左に掲げる事由に該当しないこと。

イ 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しないこと。

ロ 定期航路事業の免許の取消を受け、その取消の日から二年を経過しないこと。

ハ 当該事業を営もうとする者が法人である場合において、その法人の役員がイ又はロに掲げる事由に該当すること。

(免許の決定)

第五條 運輸大臣は、第三條の免許の申請が、前條の基準に適合しているかどうかを決定しようとするときは、運輸審議会にはかり、その意見を聞かなければならない。

(公聴会)

第六條 運輸審議会は、前條の規定により附議された事項について決定をしようとするときは、あらかじめ期日及び場所を公示して、公聴会を開き、申請者及び利害関係人の意見を聞かなければならない。

(運輸開始の義務)

第七條 定期航路事業の免許を受けた者は、運輸大臣の指定する期間内に当該事業計画に基づき運輸を開始しなければならない。

2 天災その他やむを得ない事由に

より、前項の期間内に運輸を開始することができないときは、運輸大臣は、申請によりその期間を延長することができる。

(運賃及び料金の認可)

第八條 定期航路事業を営む者(以下「定期航路事業者」という。)は、旅客及び手荷物の運賃及び料金については、省令の定める手続により、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、運輸審議会にはからなければならない。

(運送約款の認可)

第九條 定期航路事業者は、省令の定める手続により、運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

2 運送約款においては、旅客及び手荷物の運賃及び料金その他の運送条件並びに運送に関する事業者の責任に関する事項を定めなければならない。

(運賃及び料金の公示)

第十條 定期航路事業者は、省令の定める方法により、第八條第一項の運賃及び料金並びに前條の運送約款を公示しなければならない。

(運輸計画の変更)

第十一條 定期航路事業者がその運輸計画を変更しようとするときは、省令の定める手続により、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(運送の引受義務)

第十二條 定期航路事業者は、左の

場合を除いて、旅客及び手荷物の運送を拒絶してはならない。

一 当該運送が法令の規定、公の秩序又は善良の風俗に反するとき。

二 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき。

三 当該運送が第九條の規定により認可を受けた運送約款に適合しないとき。

(運送の順序等)

第十三條 定期航路事業者は、旅客及び手荷物を運送の申込の順序により運送しなければならない。但し、第二十六條の規定による運輸大臣の命令があるときその他正当な事由があるときは、この限りでない。

2 定期航路事業者は、旅客及び手荷物の運送をする場合において、特定の利用者に対し、不当な差別的取扱をしてはならない。

(事業計画に定める運輸の確保)

第十四條 定期航路事業者は、天災その他やむを得ない事由のある場合の外、事業計画に定める運輸を怠つてはならない。

2 運輸大臣は、定期航路事業者が前項の規定に違反すると認めるときは、当該定期航路事業者に対し、事業計画に従い運輸すべきことを命ずることができる。

3 運輸大臣は、前項の命令をしようとするときは、当該定期航路事業者に対し、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。当該定期航路事業者

は、聴聞の場所において、意見を述べ、及び証拠を提出することができる。

(事業の休業の許可)

第十五條 定期航路事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、省令の定める手続により、運輸大臣の許可を受けなければならない。

(事業の停止及び免許の取消)

第十六條 運輸大臣は、定期航路事業者が左の各号の一に該当するときは、当該事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。
一 この法律又はこの法律に基く命令若しくは処分違反したとき。

二 資産状態が不良となり、又は事業設備が不十分となつたため事業の経営が著しく困難になつたと認められるとき。

2 運輸大臣は、前項の処分をしようとするときは、運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならない。

3 第六條の規定は、前項の規定により附議された事項について運輸審議会が決定をしようとする場合に準用する。

(免許の失効)

第十七條 定期航路事業の免許は、第七條第一項の規定により運輸大臣の指定する期間内又は同條第二項の規定に基き延長された期間内に事業を開始しないときは、その効力を失ふ。

(事業の譲渡及び譲受の認可等)

第十八條 定期航路事業の譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

ければ、その効力を生じない。

2 定期航路事業を営むる会社の合併及び解散は、運輸大臣の認可を受けなければならない。但し、定期航路事業を営むる会社が定期航路事業を行わない会社を合併する場合、この限りでない。

3 第一項の規定により認可を受けて定期航路事業を譲り受けた者又は前項の規定により認可を受けて定期航路事業を営むる会社が他の会社と合併した場合における合併後存続する会社若しくは合併により設立された会社は、免許に基く権利義務を承継する。

4 定期航路事業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の行つていた定期航路事業を引き続き営もうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

5 相続人は、前項の規定により被相続人の死亡後六十日以内に認可の申請をした場合においては、その認可があつた旨又はその認可をしない旨の通知を受けるまでは、第三條第一項の規定にかかわらず定期航路事業を営むことができる。

6 運輸大臣は、第一項、第二項又は第四項の認可をしようとするときは、運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならない。

7 第六條の規定は、前項の規定により附議された事項について運輸審議会が決定をしようとする場合に準用する。

(サービスの改善に関する命令)

第十九條 運輸大臣は、定期航路事業者の事業について利用者の利便

を阻害している事実があると認めるときは、運輸審議会に諮り、左の各号に掲げる事項を命ずることができる。
一 旅客及び手荷物の運賃及び料金その他の運送条件又は運送約款を変更すること。

二 運輸計画を変更すること。

2 第六條の規定は、前項の規定により附議された事項について運輸審議会が決定をしようとする場合に準用する。

(補助金の交付)

第二十條 政府は、定期航路事業であつて当該航路の性質上経営が困難なものに対し、郵便物の運送等公益上必要な最少限度の運送を確保するため、毎年予算の範囲内で補助金を交付することができる。

2 前項の規定により補助金を受けている者の帳簿の整理及び保存その他会計の処理に關して必要な事項は、省令で定める。

(報告の徴収)

第二十一條 運輸大臣は、必要があると認めるときは、定期航路事業者に対し、省令の定める様式により、その業務に關し報告を求めることができる。

2 定期航路事業者は、前項の報告を求められたときは、眞実且つ正確な報告をしなければならない。

(立入検査)

第二十二條 運輸大臣は、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、その職員に定期航路事業に使用する船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類

その他の物件に關し検査をさせ、又は質問をさせることができる。

2 当該職員は、前項の規定により検査又は質問をする場合には、その身分を示す証票を携帯し、定期航路事業者その他の関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

(不定期航路事業の届出)

第二十三條 不定期航路事業を営む者は、省令の定める手続により、その事業の開始の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

第二十四條 不定期航路事業を営む者が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、その事業を廃止した日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

(準用規定)
第二十五條 第二十一條の規定は、不定期航路事業に準用する。

第二十六條 運輸大臣は、当該航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、且つ、自発的に当該航海を行う者がなく、又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業を営む者(以下「船舶運航事業者」という。)に対し、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。政令で定める重要物資の運送を確保するため必要であり、且つ、自発的に当該航海を行う者がなく、又は著しく不足する場合についても同様である。

2 前項の規定による命令で次條の

規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の総額が國会の議決を経た予算の金額をこえない範囲内でこれをしなければならない。

3 運輸大臣は、第一項の命令をしようとするときは、緊急やむを得ない場合を除くの外、運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならない。

(損失の補償)

第二十七條 前條の規定による命令により損失を受けた者に対しては、その損失を補償する。

2 前項の規定による補償の額は、当該船舶運航事業者がその航海を行つたことにより通常生ずべき損失及びその命令を受けなかつたならば通常得らるべき利益が得られなかつたことによる損失の額とする。

3 運輸大臣は、前項の補償の額を決定しようとするときは、運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならない。

4 前三項に定めるものの外、損失の補償に關し必要な事項は、省令で定める。

(私的独占禁止法及び事業者団体法の適用除外)

第二十八條 船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取に關する事項を内容とする協定、契約又は共同行為(以下「協定等」という。)であつて左の各号に該当する事項を内容としなものについては、私的独占の禁止及び公正取引の確保に關する法

律(昭和二十二年法律第五十四号)及び事業者団体法(昭和二十三年法律第九十一号)の規定を適用しない。但し、不正な競争方法を用いる場合は一定の取引分野における競争を事実的に制限することにより不当に運賃及び料金を引き上げることとなる場合は、この限りでない。

一 運賃のべもどし(荷主が一定期間内においてその荷物の全部又は一部の運送をもつばら当該協定等に参加している船舶運航事業者にさせることを約束し、且つ、これを履行することを條件として右期間経過後当該荷主に對し、当該期間内に受け取つた運賃その他の料金の一部を返還することをいう。)により荷主を拘束すること。

二 競争抑圧船(当該協定等に参加している船舶運航事業者が競争を抑圧し、又は制限することを目的として当該協定等に参加していない船舶運航事業者の船舶を特定航路から排除するため当該航路に使用する船舶をいう)を使用すること。

三 荷主が当該協定等に参加していない船舶運航事業者にその荷物の運送をさせたことを理由として、当該荷主に對し、その荷物の運送を拒絶し、制限し、その他差別的取扱をすること。

(運送に関する協定の届出)

第二十九條 船舶運航事業者は、前條の協定等をしようとするときは、あらかじめ運輸大臣に届け出なければならない。協定等を変更

しようとする場合も同様である。

(禁止行為)

第三十條 船舶運航事業者は、左の各号に掲げる事項をしてはならない。

一 荷物の量の多寡によつて荷主と締結する契約につき不公正又は不当に差別的な取扱をし、又は荷物の積付の場所その他の施設、通常の條件における荷物の積込若しくは陸揚若しくは損害賠償の請求の調整及び解決について荷主に對して不公正又は不当に差別的な取扱をすること。

二 特定の人、地域又は運送の方法に對して、不当に優先的な取扱をし、若しくは利益を與え、又は不当に不利な取扱をし、若しくは不利益を與へること。

三 船舶運航事業者が加入を申し出た場合において他の加盟者と同等の條件で加入することを認めず、又は荷主若しくは港によつて、若しくは日本の輸出業者に對して外國の競争者に比べ不当に差別的な運賃及び料金を設定し、その他不当な運賃及び料金を設定しようとする明示又は暗示の貨客の運送に関する結合、協定又は申し合わせに参加すること。

(公正取引委員會の権限)

第三十一條 この法律の規定に基づく運輸大臣の処分は、協定等が第二十八條各号若しくは前條各号に該当するかどうかについての公正取引委員會の認定を拘束し、又は公正取引委員會が当該協定等について私的独占の禁止及び公正取引の

確保に関する法律違反の疑があるという理由に基いて審判開始決定書を送付し、その他同法に基く権限を行使することを妨げるものと解釈してはならない。

(現に存する協定等)

第三十二條 この法律の規定は、この法律施行の日に現に存する協定等に適用する。

第三章 船舶貸渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業

(準用規定)

第三十三條 第二十一條、第二十三條及び第二十四條の規定は、船舶貸渡業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業に準用する。

(氏名の明示)

第三十四條 検査業、鑑定業又は検査業を営む者は、検査、鑑定又は検査(以下「検査等」という。)の依頼を受けた場合には、当該検査等に從事する者の氏名を依頼者及び関係人に告げなければならない。

(登録)

第三十五條 検査人、鑑定人又は検査人(以下「検査人等」という。)になろうとする者は、その者の住所を管轄する海運局の検査人登録簿、鑑定人登録簿又は検査人登録簿に、省令の定める手続により、登録を受けなければならない。

第三十六條 左の各号の一に該当する者は、検査人等になることができない。

一 禁治産者又は準禁治産者

二 一年以上の懲役又は禁この刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者

三 第三十九條第二項の規定により登録のまつ消を受けた日から一年を経過しない者

(登録のまつ消)

第三十七條 海運局長は、検査人等が左の各号の一に該当する場合には、その登録をまつ消しなければならない。

一 業務を廃止したとき。

二 死亡したとき。

三 前條各号の一に該当するに至つたとき。

(登録料の納付)

第三十八條 検査人等の登録を受けようとする者は、登録料として千円を納めなければならない。

(禁止行為)

第三十九條 検査人等は、船積貨物について左の各号に該当する行為をしてはならない。

一 箇数の不正な計算又は受渡の虚偽の証明

二 積付に関する虚偽の証明又は鑑定

三 容積又は重量の不正な計算

海運局長は、前項に規定する処分をしようとするときは、当該検査人等に対し、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。当該検査人等は、

二 運輸大臣が日本國有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五十三條の規定により日本國有鉄道の連絡航路の開始の認可をする場合において、定期航路事業については、この法律第四條の規定の趣旨をもあわせ考慮して行わなければならない。

三 國において定期航路事業を営もうとするときは、当該官廳は、運輸大臣に協議しなければならない。

第四章 海上運送事業に使用する船舶の規格及び船級

(船舶の規格)

第四十條 運輸大臣は、海上運送事業に使用する鋼製船舶についてその規格を定め、これを公示し、当該規格により船舶を建造することを奨励することができる。

(船級)

第四十一條 運輸大臣は、海上運送事業の健全な発達を図るため必要があると認めるときは、船舶の建造を注文しようとする者に対し、日本又は外國の船級協會の定める船級の登録を受けることのできる船舶を建造することを勧告することができる。

第五章 雜則

(國、日本國有鉄道又は船舶運送會に関する規定)

第四十二條 この法律の規定は、國、日本國有鉄道又は船舶運送會が海上運送事業を営む場合には、適用しない。

2 運輸大臣が日本國有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五十三條の規定により日本國有鉄道の連絡航路の開始の認可をする場合において、定期航路事業については、この法律第四條の規定の趣旨をもあわせ考慮して行わなければならない。

三 國において定期航路事業を営もうとするときは、当該官廳は、運輸大臣に協議しなければならない。

(五)トン未満の船舶等に関する規定

第四十三條 この法律の規定は、左に掲げる船舶のみをもつて営む海上運送事業には、適用しない。

一 総トン数五トン未満の船舶
二 つかいのみをもつて運轉し、又は主としてつかいをもつて運轉する舟
(湖沼又は河川において営む船舶運航の事業)

第四十四條 この法律の規定は、もつぱら湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業に準用する。この場合において前條中「総トン数五トン未満の船舶」とあるのは、総トン数二十トン未満の船舶」と読み替へるものとする。

(訴願)
第四十五條 この法律に基いてした行政官廳の処分不服がある者は、訴願をすることが出来る。

第六章 罰則
第四十六條 第二十六條第一項の規定による命令に従わない者は、六箇月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第四十七條 第三條第一項の規定による免許を受けないで定期航路事業を営んだ者は、三十万円以下の罰金に処する。

第四十八條 左の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八條第一項、第九條第一項、第十一條又は第十五條の規定により認可又は許可を受けなければならぬ事項を受けないでした者

二 第十條、第十二條、第十三條又は第三十四條の規定に違反した者

三 第三十五條の規定による登録を受けずに職業として検数等に從事した者

四 第二十二條第一項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

五 第二十一條(第二十五條及び第三十三條において準用する場合を含む。)の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

六 第二十九條の規定により届出をしなければならぬ事項をしなでした者

第四十九條 第二十三條又は第二十四條(第三十三條においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

第五十條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第四十六條から第四十八條までの違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対し、各本條の罰金刑を科する。

附則
(施行期日)
1 この法律施行の期日は、公布の日から九十日をこえない期間内に於いて、政令で定める。

2 この法律第二十六條第一項後段(有効期間の特例)

の規定は、この法律施行の日から二年を経過した日にその効力を失う。

(他の法律の改廃)
臨時船舶管理法(昭和十二年法律第九十三号)は、廃止する。

3 事業者団体法の一部を次のように改正する。

4 第七條第二号の次に次の一号を加える。

二の二 海上運送法(昭和二十四年法律第 号)第二十八條運輸省設置法(昭和二十四年法律第 号)の一部を次のように改正する。

4 第四條第一項第十五号の次に次の一号を加える。

十五の二 定期航路事業を免許し、助成し、及び定期航路事業の業務に関し、許可し、又は認可すること。

4 第四條第一項第十六号の次に次の二号を加える。

十六の二 船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造及び修繕に關する技術の改善を助成すること。

十六の三 船舶の製造及び修繕の用に供する施設の新設、拡張及び移轉を許可すること。

第六條第一項第十一号の次に次の一号を加える。

十一の二 海上運送法(昭和二十四年法律第 号)の規定により運輸審議会にはかることを要する事項

6 この法律施行の際現に定期航路事業を営んでいる者は、この法律

施行の日から六十日以内は、第三條第一項の規定にかかわらず、当該事業を引き続き営むことができる。その期間内に当該航路について定期航路事業の免許を申請した場合において、その申請について認可をする旨又は認可をしない旨の通知を受けるまでの期間についても同様である。

7 運輸大臣が前項の申請を受けた日から百日内に、当該申請について認可をする旨又は認可をしない旨の通知をしないときは、当該申請は、免許されたものとする。

8 この法律施行の際現に定期航路事業以外の海上運送事業を営んでいる者は、省令の定める手続により、この法律施行の日から六十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

9 この法律施行の際現に職業として検数等に從事している者は、この法律施行の日から六十日以内に、は、第三十五條の規定による登録を受けて検数等に從事する者となす。

10 この法律施行前にした行為に対する罰則の適用については、廃止前の臨時船舶管理法は、この法律施行後も、なおその効力を有する。

○加藤(常)政府委員 ただいま議題となりました海上運送法案について、御説明を申し上げます。

從來海上運送並びに海上運送事業につきましては、それがわが國の産業經濟上、または國民生活上占める重要な

地位にもかかわらず、統一的な基本法規が存在せず、断片的臨時法規の運用ないしは實際上の行政指導に依存して來た実情であります。しかしながら現在において、すべての行政は、法律の根拠の上に行なわれなければならない。この趣旨から見て、海上運送並びに海上運送事業を規律する統一的基本法を制定する必要があります。海上運送法案はこの必要に應ずるものであります。

その構想は次の通りであります。

海上運送事業は、元來その國際間に事業活動がまたがる性質からして、事業者の創意とくふうにより、自由に行われるべき性質を持つておりますので、本法案も原則として、その自由な事業活動を發展助長するため必要な届出制、その他事業の現状把握に關して規定するにとどまるとして、それが、定期航路事業につきましては、それが陸上における道路ないしは鉄軌道、バス事業と同様に、國民生活に直接重大な關係があり、従つてそれが持つてゐる社会公共性の面を重視して、事業の免許制その他特別の監督規定を設けるとともに、他方社会公共上必要がある場合は、航路補助金を與えて、事業に財政的援助を與える道を開いておるのであります。

次にこの法律案は、海運業者相互が、國內的または國際的に締結します運賃同盟その他の協定が、國際海運の慣行であり、最も反カタル立法の進歩した米國においても、それについては独占禁止法が適用除外されておるのであります。しかるにわが國の現在の獨禁法及び事業者団体法のもとにおきましては、かかる協定は一切禁止され

地位にもかかわらず、統一的な基本法規が存在せず、断片的臨時法規の運用ないしは實際上の行政指導に依存して來た実情であります。しかしながら現在において、すべての行政は、法律の根拠の上に行なわれなければならない。この趣旨から見て、海上運送並びに海上運送事業を規律する統一的基本法を制定する必要があります。海上運送法案はこの必要に應ずるものであります。

その構想は次の通りであります。

海上運送事業は、元來その國際間に事業活動がまたがる性質からして、事業者の創意とくふうにより、自由に行われるべき性質を持つておりますので、本法案も原則として、その自由な事業活動を發展助長するため必要な届出制、その他事業の現状把握に關して規定するにとどまるとして、それが、定期航路事業につきましては、それが陸上における道路ないしは鉄軌道、バス事業と同様に、國民生活に直接重大な關係があり、従つてそれが持つてゐる社会公共性の面を重視して、事業の免許制その他特別の監督規定を設けるとともに、他方社会公共上必要がある場合は、航路補助金を與えて、事業に財政的援助を與える道を開いておるのであります。

次にこの法律案は、海運業者相互が、國內的または國際的に締結します運賃同盟その他の協定が、國際海運の慣行であり、最も反カタル立法の進歩した米國においても、それについては独占禁止法が適用除外されておるのであります。しかるにわが國の現在の獨禁法及び事業者団体法のもとにおきましては、かかる協定は一切禁止され

地位にもかかわらず、統一的な基本法規が存在せず、断片的臨時法規の運用ないしは實際上の行政指導に依存して來た実情であります。しかしながら現在において、すべての行政は、法律の根拠の上に行なわれなければならない。この趣旨から見て、海上運送並びに海上運送事業を規律する統一的基本法を制定する必要があります。海上運送法案はこの必要に應ずるものであります。

その構想は次の通りであります。

海上運送事業は、元來その國際間に事業活動がまたがる性質からして、事業者の創意とくふうにより、自由に行われるべき性質を持つておりますので、本法案も原則として、その自由な事業活動を發展助長するため必要な届出制、その他事業の現状把握に關して規定するにとどまるとして、それが、定期航路事業につきましては、それが陸上における道路ないしは鉄軌道、バス事業と同様に、國民生活に直接重大な關係があり、従つてそれが持つてゐる社会公共性の面を重視して、事業の免許制その他特別の監督規定を設けるとともに、他方社会公共上必要がある場合は、航路補助金を與えて、事業に財政的援助を與える道を開いておるのであります。

次にこの法律案は、海運業者相互が、國內的または國際的に締結します運賃同盟その他の協定が、國際海運の慣行であり、最も反カタル立法の進歩した米國においても、それについては独占禁止法が適用除外されておるのであります。しかるにわが國の現在の獨禁法及び事業者団体法のもとにおきましては、かかる協定は一切禁止され

地位にもかかわらず、統一的な基本法規が存在せず、断片的臨時法規の運用ないしは實際上の行政指導に依存して來た実情であります。しかしながら現在において、すべての行政は、法律の根拠の上に行なわれなければならない。この趣旨から見て、海上運送並びに海上運送事業を規律する統一的基本法を制定する必要があります。海上運送法案はこの必要に應ずるものであります。

その構想は次の通りであります。

海上運送事業は、元來その國際間に事業活動がまたがる性質からして、事業者の創意とくふうにより、自由に行われるべき性質を持つておりますので、本法案も原則として、その自由な事業活動を發展助長するため必要な届出制、その他事業の現状把握に關して規定するにとどまるとして、それが、定期航路事業につきましては、それが陸上における道路ないしは鉄軌道、バス事業と同様に、國民生活に直接重大な關係があり、従つてそれが持つてゐる社会公共性の面を重視して、事業の免許制その他特別の監督規定を設けるとともに、他方社会公共上必要がある場合は、航路補助金を與えて、事業に財政的援助を與える道を開いておるのであります。

次にこの法律案は、海運業者相互が、國內的または國際的に締結します運賃同盟その他の協定が、國際海運の慣行であり、最も反カタル立法の進歩した米國においても、それについては独占禁止法が適用除外されておるのであります。しかるにわが國の現在の獨禁法及び事業者団体法のもとにおきましては、かかる協定は一切禁止され

地位にもかかわらず、統一的な基本法規が存在せず、断片的臨時法規の運用ないしは實際上の行政指導に依存して來た実情であります。しかしながら現在において、すべての行政は、法律の根拠の上に行なわれなければならない。この趣旨から見て、海上運送並びに海上運送事業を規律する統一的基本法を制定する必要があります。海上運送法案はこの必要に應ずるものであります。

その構想は次の通りであります。

海上運送事業は、元來その國際間に事業活動がまたがる性質からして、事業者の創意とくふうにより、自由に行われるべき性質を持つておりますので、本法案も原則として、その自由な事業活動を發展助長するため必要な届出制、その他事業の現状把握に關して規定するにとどまるとして、それが、定期航路事業につきましては、それが陸上における道路ないしは鉄軌道、バス事業と同様に、國民生活に直接重大な關係があり、従つてそれが持つてゐる社会公共性の面を重視して、事業の免許制その他特別の監督規定を設けるとともに、他方社会公共上必要がある場合は、航路補助金を與えて、事業に財政的援助を與える道を開いておるのであります。

次にこの法律案は、海運業者相互が、國內的または國際的に締結します運賃同盟その他の協定が、國際海運の慣行であり、最も反カタル立法の進歩した米國においても、それについては独占禁止法が適用除外されておるのであります。しかるにわが國の現在の獨禁法及び事業者団体法のもとにおきましては、かかる協定は一切禁止され

ており、かくてはわが國海運の健全な發展も望み得ぬ実情にありますので、右の絶対禁止を緩和いたしまして、極端に独占となり、または不公正なる競争方法がとられる場合を除きましては、協定の存在を認める規定を設けておきます。

第三に、この法律案は恒久法であることを建前としておりますが、さあたりの経済情勢に對應して、重要物資を指定してその運送を命ずる航海命令の規定を設けております。これは明らかに臨時的、統制的規定でありますので、その有効期間を二年と限定しますとともに、この命令は、予算で成立する損失補償の額の範囲内で、発し得ることになつております。

第四に検査、鑑定、検査人につきましては、それが貨物の海上運送上占める公共的地位にかんがみ、これに職業として従事する場合は登録制として、一定の資格者を排除し、その質の向上を目途としております。

最後に、以上述べました場合を通じてまして運輸大臣が法律に基く権限を行使します場合には、原則として運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならず、運輸審議会は、またその意見を決定しようとする場合は、原則として公聴会を開いて利害関係人の申立てを聞かねばならぬことになつておりますと同時に、運輸審議会にその性質上諮ることが適當でない事項は、運輸大臣が直接当事者を出頭せしめてその意見を聴聞しなければならぬこととし、從來、ともすれば発生しがちな、官廳の独断専行を防止するに十分な規定がなされておるのであります。

なお戦時制定され、なお現在存続し

ております臨時船舶管理法は、別途御審議を願つております造船法案及び本法案が成立すれば、不要となりますので、本法案の成立と同時に、これを廃止いたします。

本法案の趣旨は以上申し上げた通りであります。会期切迫の折柄はなはだかつてがましくござりますが、何とぞ御審議の上、早急に御可決あらんことを切望いたします。

○稲田委員長 質疑は次会に譲ります。

○稲田委員長 これより請願に入りまして、日程九、奥三河開港のため鉄道敷設に関する請願、三宅則義君紹介、文書表第八七九号を議題といたします。紹介議員三宅君の説明を聞きます。

○三宅則義君 たいだいま議題になりました奥三河開港のため、鉄道敷設に関する請願であります。このことにつきまして、わが愛知縣の東加茂郡という郡は、愛知縣の最北端でありまして、ちょうど北海道といわれておるような所でありまして、面積は四百三十三平方キロ、人口は三万七千であります。が、ほとんどその全部の八割までは、山々をもつて囲まれておるのであります。その中には國有林もありますし、また公共團體の所有林もあるわけでありまして、このことにつきましては、私も早く開港をいたして、林産物を名古屋方面、あるいは大阪方面にも移出したいと考えておつたのであります。そのために隣郡の西加茂郡という所まで名古屋鉄道が参つておるのであります。これは現在西中金というところ

で終点になつております。それで私どもの希望いたしますところは、東加茂郡足助町というところまで、鉄道を延長してもらいたいと思ひます。そのキロ数は十キロであります。二里半であります。すでにそのうち半分は用地が買つてあるのであります。戦争前にこれがあつたのであります。が、戦争中レールがないというわけが、名古屋鉄道は遠慮いたして、今日までたつておるのであります。ところがわが地方におきましては、非常に交通不便のため、もしくは林産物搬出に困つておりますから、これを再々早く敷設してもらいたいということを願ひましたところ、資材がないということで断られておるのであります。現在も滞貨が非常にありまして、迷惑を感じております。林産資源の開発におきましても、最も必要であると思ひますから、この鉄道路線の割当てを、ぜひひとつ名古屋鉄道にやつてもらいたいというのを申し上げます。はなはだ簡単であります。奥三河地方の開港のために、すでに道路ができておるのであります。線路だけつけば車がまわりますので、ぜひ線路を御割愛あらんことをお願いいたします。何とぞ本委員会におきましては、全会一致御可決あらんことを希望いたします。

○藤井説明員 この鉄道は名古屋鉄道株式会社の知立、西中金間終端、西中金駅より足助に至る延長約八キロの線路でありまして、沿線は林産、農産等の物資の豊富な所でありまして、經過地は一貫して縣道に沿ひ、石野及び盛岡両村を経て、足助に至る線路でありまして、地勢はおおむね平坦であつて、大した建造物はない、施工はきわめて容易の見込み

であります。なお本区間は名古屋鉄道の建設工事施工認可区間でありまして、従つて運輸省としては本区間を建設する考へを持つて居りません。

○三宅則義君 たいだいまの御説明につきまして、名古屋鉄道が延長線を施設することになつておりますが、レールの資材を割当てるには、やはり運輸省がこれに對してあつせんをしていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○藤井説明員 鉄道の建設に關しましては、國有と私設とを問はず、その筋の嚴重な監督を受けております。このいうさしあたり採算のとれぬような線路が、早急に建設の運びになるといふことは、はなはだ困難だろうと思ひますけれども、なお關係の向きと連絡をとりまして、促進するようとりはからいます。

○稲田委員長 先般政府の答弁を保留いたしておりました長崎より茂木町を経て喜々津に至る間の鉄道敷設の請願について、この際政府より答弁を承りたいと思ひます。

○藤井説明員 本件は現在の長崎本線にある急勾配を緩和し、沿線の資源を開発するため、すみやかに鉄道を敷設せよとのお話であります。この線路は延長二十三キロの見込みで、一部は予定線であります。沿線には矢上、茂木等の郡邑もあり、また林産、農産、果実等の物資の多い所であります。經過地の大部分は橋灣に面した凹凸の激しい海岸地帯であり、また途中長崎半島を縦貫する山脈もあつて、延長約三キロ以下のトンネル十二箇所もできるほか、あまたの架橋工事を要するようであります。当局といたしましては、

この線路は長崎本線の改良線でもありませんし、かたぐひ比較線もございませんので、そこらも考へて十分研究を進めて行きたい。かように考へております。

○稲田委員長 次は、日程第一、第三、第四、第六、第七、第九、第一〇、第二二、ないし第一六、第一八ないし第二二、第二三、第二四、第二六、第二九、第三〇、第三二、第三三の各請願は、たいだいま三宅君より御紹介になりました鉄道敷設に関する請願と同じような内容であります。内容は文書表によりまして十分御承知のことと思ひますので、一々説明することとは省略しまして、一括して政府の御答弁を伺いたいと思ひます。

○藤井説明員 お答え申し上げます。個々の路線を申し上げる前に、全國の建設線が一体どんなふうになつておるかということを一應申し上げました方が、御了解を得るために便宜かと考えますので、一應現状を簡単に申し上げます。昭和十二年の戦争前におきまして、國有鉄道が手をつけておりました、路盤工事がほぼでき上つた路線が、約五百キロござります。鉄道の路盤工事ができ上りますと、その工費から考えまして大体八割くらいできたということになります。そのまゝ戦争のため中止されました。戦後の鉄道におきましては、戦争中のこわされた戦災の復旧であるとか、あるいは物資の不足のために低下した現在の補強といつた方面に、主力が傾倒されました。遺憾ながらこの五百キロの路線は、開業する運びに至つておりません。従つて二十四年度におきまして

でおりますが、工事着手には至つておりません。また津谷、横山間、延長約三十三キロは選定未済区間であります。残余の横山、石巻間、延長約二十六キロは敷設法予定線にも該当いたしておりません。当局といたしまして、目下建設線は全面的に中止のやむを得ない実情にありますので、急速に工事の再開または新たに工事に着手すること

とは困難であります。なお現在の建設線たる氣仙沼、前谷地間鐵道の終点前谷地を、石巻に変更する件は、調査いたしましたことはあります。両線についてなお比較研究しておりますが、いまだ決定の段階には至っておりません。

次はただいまの御請願と一部重複いたしておりますが、前谷地、氣仙沼間鐵道敷設促進の件でございます。この前谷地、氣仙沼間鐵道は、運輸系路並びに鉱産、林産、農産等の資源開発上の見地から、第六十九議會、昭和十一年五月において建設費予算に計上された線路でありまして、このうち氣仙沼、階上間延長約九キロは工事に着手いたしました。が、資材その他の關係から、工事を中止いたしております。階上、

津山間延長約十三キロ及び前谷地、豊里間延長約十二キロは線路の設計は済んでおりますが、まだ工事に着手いたしておりません。

当局といたしましては、目下建設工事は全面的に中止のやむを得ない実情にありますので、急速に工事を再開することとは困難であります。さよう御了承願います。

次に小樽、豊浦両駅間に鉄道敷設の御請願でありますが、本区間のうち、南小樽、倶知安間約四十八キロ及び比羅夫、豊浦間約四十キロは、敷設法予

定線に該当いたしておらぬ線路でありまして、残余の倶知安、比羅夫間、六・七キロは既成函館本線の一部であります。沿線にはお話のやうに農耕開拓適地も相当あり、農産、林産、鉱産等の物資が豊富な所でもあります。經過地は赤井川村地内及び幹線、倶知安間の地勢は平坦であります。その他はおおむね山間部に属しまして、ことに膽振、後志の國境の山脈と小樽、余市の郡界を画する小樽峠に、延長約四キロの長大なる隧道が二箇所もできる見込みであります。また橋梁においても、狹隘なる河岸を通過いたします関係上、二十数箇所も築設を要するもので、相当の難工事が予想されます。なお小樽、倶知安の中間には明治、森の両鉱山があり、金、銀、銅等の鉱床があります。当局といたしましては、現在のわが國經濟情勢では、さしあつてこの鐵道を敷設することは困難であつて、御趣旨に沿ひかねる次第でございます。

次は御請願の九七九号であります。新内、二股間鐵道敷設の御請願であります。この鐵道は、新内、三十一号間を除く以外は、敷設法予定線別表第四百二十二号等、トムラウシ附近(二股)間鐵道の一部に該当する線路であります。線路は狩勝峠の山すそになりますので、地勢急峻のため、新内より分岐することは技術的に困難と思われまが、種々比較研究いたしてあります。沿線は林産、農産物資も豊富で、また牧畜の業も盛んであります。大半は國立公園地域に属しますので、木材の伐採あるいは農耕地開拓等は、觀光の立場よりも考慮する要があると存じます。いずれにせよ本線路建設に

は巨額の工費を必要としますので、現下の國內情勢では、早急にこの鐵道に至難と存じます。

次は九八二号の、九州の岩川、國分兩駅間鐵道敷設の御請願であります。本線路は志布志線岩川駅より日豊本線國分駅に至る鐵道でありまして、このうち數根、國分間、約七キロは、敷設法予定線別表第二百六十六号に該当する國分、古江間鐵道の一部であります。沿線は農林産物資の豊富な所でありまして、經過地は前川の流域地帯で、地勢おおむね狹隘であります。漆川、前川の分水地である始良、嘯の郡界を画する峠に延長約五キロの長大隧道ができる見込みでありまして、このより線路は鹿児島灣に臨み、急轉直下の地形で、龜割坂の山腹を傳ひ、山すそに數多の小隧道をうがちて漸下し、數根を過ぎ、日豊本線國分駅に至る延長約三十二キロの鐵道であります。なお國分、數根間には國營自動車運行として、旅客貨物の輸送をはかつており、また數根、岩川間には三州自動車会社のバスが運行しております。当局といたしましては、工事量も相当多く、さしあつてこの鐵道の敷設は困難かと思われまが、

一部でありまして、日高線様似駅より太平洋沿岸に沿ひ、地方費道と併進して、様似村字幌満、幌泉村字當舞、幌泉市街を経て、襟裳岬に通ずる日高山脈に隧道を貫き、庶野を過ぎ、旧猿留山道下に約一キロ二百メートルの隧道二箇所を掘鑿して猿留に至り、これより太平洋沿岸に出て峻險なる海岸に沿つて音調津、美幌を経て廣尾線の終端廣尾駅に連絡する鐵道でありまして、經適地はおおむね山脚相迫れる海岸線で丘陵、山嶺、断崖等があつて、隧道も多く、また地盤も悪しき所多く、地形上填削、擁壁その他の工事も少からず、巨額の建設費を要する見込みであります。中間にはニッケル、黒鉛の鉱床もあり、また林産、海産物資も豊富な所であります。なお全区間に一貫して國營自動車運行して、旅客貨物の輸送をはかつております。当局といたしましては十勝、日高間の運輸系路上必要であることは認められておりますが、目下わが國經濟情勢では、さしあつてこの鐵道を敷設することは困難であるが、將來經濟事情が好轉いたしますれば、考慮するべき線路であらうと思ひます。

次は御請願の一〇二〇号の飯岡より勝間田、植月を経て、豊田または大原に至る鐵道敷設の御請願であります。本区間は鐵道敷設法予定線に該当いたしておりませんが、いまだ調査もいたしてございせんし、いまだ調査もいたしてございせんし、片上鐵道の美作、飯岡駅より姫新線勝間田駅に連絡し、植月を迂回して栗井、大吉の村界を画する峠に、延長一キロ余の隧道を掘鑿して、吉野川に沿つて漸上いたします。敷設法予定線に上郡、智頭間鐵道

の大原町に達する線路であります。当局といたしましては、現在のわが國經濟情勢では、さしあつてこの鐵道を敷設することは困難かと思ひます。

次は御請願の一〇一三号であります。宝積寺、市橋兩駅間に鐵道敷設の御請願であります。この鐵道は敷設法予定線で、延長は約十八キロであります。沿線は農産物及び石材の多い所であります。また調査はいたしてございせんが、經過地はおおむね平坦で大した建造物はありせん。またこの鐵道の敷設に際しては、戦時中敷設された旧宇都宮陸軍航空隊までの専用鐵道を轉用利用せよとのことでありますが、これをかりに利用するにいたしましては、なお相當の資金、資材を要しますので、目下のわが國經濟情勢では、早急にこの鐵道を敷設することは困難であります。なおこの区間の大部分には、國營自動車及び民營バス等が運行いたして、旅客貨物の輸送をはかつております。

ち紅葉山、上穂別間、約十八キロを除くほかの大部分は、鐵道敷設法別表第三百三十四号に該当する予定線でありまして、延長は約七十里ほどであります。經過地はおおむねホルカルクキ川、穂別川及び鶴川等の狹隘なる流域に沿ひ山間部であります。途中の大峠、穂別及び胆石峠等の附近は地勢急峻であつて、延長二キロないし三キロの長大なる隧道が四箇所もできる見込みであり、その他橋梁、擁壁等の工事が多く、大工事が予想されます。なお占冠、金山間には昭和二十二年十二月二十七日より國營自動車を運行して貨物の輸送をはかつております。当局といたしましては、目下のわが國經濟情勢ではさしあつてこの鐵道を敷設することは困難であります。

○岡村委員長代理 日程第二四、川之江、池田間鐵道敷設の請願、文書表第一一五〇号、紹介議員眞鍋勝君外八名。紹介議員が見えましてから、御説明を願ひます。

○眞鍋勝君 本請願は愛媛縣川之江町から徳島縣池田町に至る鐵道の敷設であります。昭和二十二年に、当時喜安次官のときに、もういよく実行というところまで行つておつたのでありますが、不幸にして日支事變が起つたのでさたやみになり、無期延期となり、現在に至つてゐるのであります。しかるにこの鐵道の持つ重大な使命は、單に四國地方における交通に寄與するばかりでなく、九州大分から大阪へは、従来の十七時間を三時間短縮し得るのであります。このように短縮できるのでありますから、どうかすみやかにこの区間に鐵道を敷設されたいと

いのが本請願の趣旨であります。よろしく願ひいたします。

○藤井説明員 お答えいたします。この線路は鉄道敷設法別表第一号に該当する予定線でありまして、延長は約二十六キロの見込みであります。沿線は林産資源が豊富であるほか、途中の上分町附近は和洋紙の産地として有名な所でもあります。経過地は金生川、佐馬地川等の流域でありまして、両端の川之江町、池田町附近の地形は、おおむね平坦であります。中間の愛媛、徳島の県界附近の地勢は急峻でありますので、土工量も多く、また延長約二キロ以下の隧道十七箇所もできるほか、池田附近の吉野川には長大なる橋梁を要する見込みであります。なお全区間に昭和九年三月から省営自動車を行いたしまして、旅客貨物の輸送をはかつております。当局といたしましては、目下のわが國経済事情では資材、資金その他の関係から、さしあたりこの鉄道を敷設することは困難でございますが、御趣旨に沿ひまして、研究を進めて行きたいと存じております。

○岡村委員長代理 それでは、先ほどの引続いての請願に対する政府の意見を承ります。

○藤井説明員 次は請願の第一二二二号、八幡浜港に臨港鉄道敷設の御請願でございます。お話のように御不便はごもつとございまして、この臨港線の必要性は、当局といたしまして十分認めておりますが、現下のわが國の経済事情では、早急に敷設することは困難でありますので、全国的に見まして急を要するものから、漸次具体化

するように取運びたいと存じております。

○岡谷委員 今の八幡浜の臨港線でございますが、全国的に見まして、漸次必要度の高いものからということになりますけれども、八幡浜の港湾改修にあたりましては、臨港線を引込みますために埋立てその他ができておりますので、これは明らかに最も緊要欠くべからざるものと認められるであろうと思ひます。ことに九州と四國を連絡する、省営連絡というようなことが非常にやましくなつておりまして、それにも関連いたしてございまして、九・四連絡箇所になつておりますので、これをやりやすき場合には、最緊要なるものとして最優先的にやつてもらいたいと思ひます。この点に対する政府の御答弁を願ひます。

○藤井説明員 お話のごとく、九・四連絡の相当重要なことは十分認めますが、これがはたして最優先的に取扱われるかどうかは、ちよつと明言いたしかねますけれども、いづれにしても重要性は認めておりますので、十分慎重に調査研究を進めて、具体化したいと考えております。

○岡谷委員 この緊要なることを決定するといふのはどういふうな基準から決定してございませうか。

○藤井説明員 こういつた路線の建設とか、その他の緊要度を決定いたしまする基準は、鉄道から言へば、このことをやることによつて、鉄道の収入がふえるという見方もありますし、國家全体から見れば、これをやることによつて地元の方の利益がどれだけ上るかという見方もございまして、一方資材、資材の面が現在のごとく縛られて

おりますこと、そういった見方から見まして、非常に重要度が高いと申しましても、これが数年かかつて、予算のわくに入らぬということになりますと、具体化の道がありませんので、その時の興えられた予算、資材その他のわくからいへば、しかも効果というものを合せ考へて、從來も判定いたしてございまして、將來においてもそういった判定をいたすことと思ひます。

○岡谷委員 この八幡浜の臨港鉄道の関係は、距離的に申しまして、非常に距離が短かいのでありますし、ことにこれは九・四連絡の地点になつておりますので、これができ上りますと、相当利用する面も多いのであります。鉄道の収入の面から言ひましても、もちろん最も歓迎すべきものでありますし、地元から申しましても、これができないうちに、非常に不便を感じておるといふことでもありますし、資金、資材を要する点も少いのであります。地元の受ける利益、鉄道の収入の面、ことごとく合致してございまして、これを最優先と認める御意思ありやいなや、これを承りたいと思ひます。

○藤井説明員 はかのごとくに類似いたしました臨港線の調査を、実は今持つておりませんので、この最優先性を認めるかどうかといふことは明言いたしかねますが、ただいまお説にありましたように、延長にいたしましても短かいのでありますし、工費の点から考へましても三千万円程度でございまして、事情が好轉いたしますれば、とにかく重要度を認めておりますので、何とか具体化に行くべきものではないかと考えております。これがはたしてほかのものと比較いたしまして、最優

先であるかどうかといふことは、お答えいたしかねるような状態でございますから、御了解願ひたいと思ひます。

○岡谷委員 ただいまこれを御明答願ひたいと申しましても、むりでありまじやうし、いろ／＼各地と比較研究の上、その結果をこの委員会に御提示を願ひたいと思ひます。

○岡村委員長代理 それでは引続いて先ほどの請願に対する政府の意見を承りたいと思ひます。

○藤井説明員 次は御請願の一四三二二号、鹿兒島臨港鉄道敷設に関する請願でございます。本臨港線は、鹿兒島駅より中央市場まで敷設し、さらにこれを船だまり西南まで延長敷設するものであつて、昭和二十三年度より工事に着手し、すでに五月二日完成いたしました。三百メートルの延長工事は引き続き施工中でありまして、本年度完成の予定でございます。

次は御請願の一四三六号でございます。石線の複線化並びに石巻、女川鉄道の敷設せよという請願でございます。本区間は第五十一議會に建設費予算に計上された鉄道であります。爾來資金資材及び労務等の面から、計画通り工事に着手できなかつたのであります。当局といたしましては、目下建設線は全面的に工事中止のやむを得ない実情でありますので、この鉄道を急速に着手することは、現在のわが國経済情勢では困難でありまして、御趣旨に沿ひかねる次第であります。なお昭和二十一年十月から全線に省営自動車運賃を運賃いたして、旅客貨物の便をはかつております。

して、勝田、上菅谷両駅間に鉄道を敷設せよという御請願でございます。本区間のうち上菅谷、下菅谷間、延長二キロ八分は既成水郡線の一部でありまして、残余の勝田、下菅谷間、延長五キロ八分は鉄道敷設法予定線第四十一号に該当する区間でございます。沿線は地勢平坦であつて、大した建造物もなく、工事施工はきわめて容易であります。当局といたしましては、さしあたりこの鉄道を敷設することは、目下の國內情勢ではきわめて困難であります。水郡線の水戸駅構内改良の関係もあり、研究いたしてまいります。

次は請願の一四三六号でございます。相生、西大寺両駅間の鉄道敷設促進の請願でございます。これは先ほど御説明申し上げました請願の一四三二二号と、全然同一の御請願でありますので、説明を省略させていただきますと思ひます。

○岡村委員長代理 次は日程第二、仙石線の複線化並びに石巻、女川鉄道の敷設の請願、大石武一君外二名紹介、文書表第三八九号を議題といたします。紹介議員の方が出席してございませんで、岡谷君から御説明願ひます。

○岡谷委員 仙石線の複線化並びに石巻、女川鉄道の敷設の請願であります。この請願の要旨は、仙台市の発展と石巻市及び隣接町村の膨脹によつて、仙石線沿線地方の産業、経済、文化及び交通が緊密化して、輸送力の増強を必要とするようになり、また石巻市を中心とする牡鹿、桃生両郡の水産業の急激な進展によつて、現在の鉄道でははたはだしく不利不便となつたのであります。ついでには仙台、石巻間を複

線にし、かつ石巻、女川間を電化して、仙台市と女川町を直結されたいと思ふのであります。政府の御答弁を願うと同時に、委員各位の御賛同をお願いしたいと思います。

○藤井説明員 この仙台、石巻間のいわゆる仙石線は、昭和十九年五月法律第八号によつて買収いたしました、宮城電気鉄道線の線路であります。延長は約五十キロでありまして最急勾配は三十三で、最小半径は百六十メートルの電氣運轉区間であります。このうち現在仙台、陸前原町間約三十キロは複線になつております。当局といたしましては、全線を複線とすることは資材、資金その他の関係から、御趣旨に沿いかねる次第であります。また石巻、女川間十七キロの電化については、省として優先的に幹線電化の必要もあり、予算、資材の制限もあり、目下のところ、急速に御請願の趣旨に沿ひたいと存じますので、御了承を得たいと思ひます。

○岡村委員長代理 次は日程第五、平津戸、茂市間鉄道復旧促進に関する請願、山本猛夫君外六名紹介、文書表第五一六号を議題といたします。紹介者の方が見えますので、岡谷君からお願いいたします。

○岡谷委員 本請願の要旨は、山田線平津戸、茂市間駅間に位置する間馬川井村は、昭和二十三年の水害により、運輸機関を奪われ、村民唯一の生活資材である木材、木炭等の搬出が困難となり、ために村民は生活に困窮してゐる。ついでにはすみやかに前記間馬川の鉄道を復旧するとともに、該線開通に至る期間は、臨時に自動車運轉せら

れたといふのであります。政府当局の御説明並びに全委員の賛同を得たいと存じます。

○藤井説明員 山田線の平津戸、茂市間は、昨年の秋のいわゆるアライオン台風による被害のうちで、最も大きな被害をこうむつた箇所でございます。閉伊川の氾濫によつて、沿線の各所でがけ崩れを起し、鉄道の盛土であるとか、切取りが崩壊し、線路が流失して石垣が崩れ、橋梁が流れるという被害がおびただしい数に及んだのであります。私どもといたしましては、平津戸、茂市間の災害はあまりにも甚大でございまして、この災害の根源をなす治山治水などに關連いたしまして、十分慎重な研究を重ねてこれに着手いたしませんと、同じ災害を繰返すおそれがありますので、目下復旧対策研究会を設けまして、鋭意研究中でございますから、その結果によりまして、一日も早く対策を樹立いたしたいと存じております。なお現在運轉いたしております仮線のモーター・カー線路は、作業用の一時的のものでございまして、これに多くを期待することはできないかと存じますから、申し添えておきます。

○岡村委員長代理 次は日程第八、根室本線狩勝峠勾配切下げに関する請願、林好次君紹介、文書表第八七四号を議題といたします。紹介議員の方見えますので、岡谷君からお願いいたします。

○岡谷委員 本請願の要旨は、北海道総合開発上、輸送の隘路となつてゐる根室本線の狩勝峠は、上川郡新得町の西北方に位し、標高七百メートルの壁が、北海道を東西に二分し、千分の二

十五の急勾配が道東地区の産業の興隆を妨げていることは、この上もない。ついでには該峠の勾配切下げを実施され、鉄道輸送の改善に資せられたいといふのであります。何とぞ政府当局の御答弁を得ますとともに、全委員の御賛成を得たいと思ひます。

○藤井説明員 この狩勝峠は、明治四十年九月八日落合、帯廣間の開業とともに開通いたしましたもので、そのトンネルの延長約一キロ、線路の勾配千分の二十五であります。勾配の切下げ工事を施行して、輸送上の障害を除去せよとの請願であります。その必要性は私どもも十分認めておりますが、何しろ大改良工事に属しまして、莫大の資材と巨額の工費を要しますもので、当局といたしましては現在のわが國の経済情勢では、さしあつてこの改良工事を早急に実施することは、きわめて困難であります。十分調査研究を進めまして、この改良工事が可能になりさえすれば、その具体化に持つて行きたいと、かように存じております。なお本年度は應急の手当といたしまして、漏水防止工事を施行いたす予定になつております。

○岡村委員長代理 次は日程第一一、大糸線全通促進の請願、塚田十一郎君紹介、文書表第八八六号を議題といたします。紹介議員塚田君がおられますから、岡谷君からお願いいたします。

○岡谷委員 本請願の要旨は、中央線松本市と北陸線糸魚川町とを結ぶ重要幹線大糸線は、昭和四年起工され、長野縣側は中土、新潟縣側は平岩まで建設を終了したが、戦争のため中止され、現在中土並びに小瀧までそれぞれ運轉

されているが、未開通区間十六キロ余が路床工事を終り、軌條敷設を待つばかりになつてゐる現状であるから、すみやかに大糸線の全通を促進されたいといふのであります。何とぞ政府当局の御答弁を得たいと存じますとともに、全委員の御賛成を得たいと思ひます。

○藤井説明員 日本海側の糸魚川と長野縣の大町を結ぶいわゆる大糸線は、第四十五議會におきまして林産、農産、鉱産等の資源を開発するとともに、運輸系路上の見地から、郵便鉄道として予算に計上された古い歴史の線路でありまして、このうち大部分開業いたしました。未完成の所は小瀧、中土間のわずかに八キロであります。これも路盤工事が大体竣工いたしてありますが、この路線は姫川の谷に沿ひまして、姫川の洪水の影響を受けて、一度竣工した路盤その他も、相当の被害を受けてゐるような状態でありまして、当局といたしましては、資源開発線路については積極的に工事を再開したい希望は持つておりますが、現在建設線は全面的に中止のやむを得ない実情でありますので、未成区間につきましても、急速に工事を再開することのできないのを、はなはだ残念に思つておるような次第であります。

○岡村委員長代理 次は日程第一六、伊萬里、唐津間鉄道敷設の請願、中村又一君外二名紹介、文書表第九九五号を議題といたします。本請願は先ほど政府委員から御答弁を承りましたが、紹介議員がお見えになり、補足説明をされるのでありますから、御説明をお願いいたします。中村又一君。

○中村又一君 佐賀縣西松浦郡伊萬里町、唐津市間鉄道敷設に関する請願の補足説明を申し上げます。伊萬里より伊萬里漁港、黒川、波多津を経て、東松浦半島海岸を迂回、呼子町に達し、さらに唐津市に通ずるいわゆる玄海側面の一帯は、伊萬里町二万一千五百八十一、黒川村四千六百、波多津村四千六百九十六、切木村五千六百九十九、入野村一万五千二百六、有浦村三千三百六十四、眞賀村四千九百十八、名護屋村六千八百八十一、打上村三千九百八十六、呼子町九千四百三十一、湊村六千二百二十七、唐津市五万八千三百三十三、計十三万六千八百六十二人の人口を有し、北に玄海灘を隔て朝鮮に對し、西に東支那海を経て中國に對し、地理的に見ましても、本土中アジア大陸への最短距離地点にありまして、貿易再開に臨むに最悪の環境に置かれ、他面玄海、東支那海の有数の漁場もまた控えてゐるのであります。この漁場での漁獲物は伊萬里、入野、呼子、唐津等に陸揚げされ、單に伊萬里漁港のみによりまして、地元及び京浜、阪神地区への出荷は、年間約百五十万貫、二億二千万円を揚げてゐるのであります。また一方周辺陸地には農産物、畜産物はもちろん、筑肥炭田より連なる一連の炭田と、伊萬里湾内福島、鷹島等の地下資源も、その埋藏量は豊富なるものでありまして、將來國家産業開発の原動力として、必ずや御期待に沿ひ得るものと確信するものであります。ことに親光上から申しまして、松浦湾の二虹松原や伊萬里湾一円の風光はもとろん、沿岸には七ツ島イロハ四十七島の風光明媚の絶景あり、七ツ釜、立神岩等の天然記念物あり、あるいは遠く豊

太閤朝鮮出師の遺跡名古屋城址等、いわゆる支海國立公園として取上げられた、一環の中心をなす絶好の観光地帯であるのであります。

以上のごとく交通上、産業上、はたまた観光上、極要にして欠くることなく好条件下にあるにもかかわらず、現在関係地域の交通機関を見まするに、ほとんど見るべきものなく、一部区間の乗合バスと沿岸小型機船の航行数艘あるのみでありまして、これら地域住民はもちろんならば、國家資源の活用、産業の振興開発に障害となり、かつ関係住民の國家再建意欲に大きい暗影となりつつ、今日に及んでおるのであります。

願わくば如上の実情御洞察の上、早急かつ強力な御措置によりまして、伊萬里、唐津間の海岸線鉄道敷設の御施策を相仰ぎ、特に極要地点であります伊萬里、伊萬里漁港間及び唐津、呼子間双方よりの鉄道着工実施現方、御詮議願いたく、理由を開陳いたしまして請願に及んだ次第であります。何とぞ御採択を賜るようお願い申し上げます。

○岡村委員長代理 この請願の答弁は先ほど聞きましたから、その請願につきましてはいろいろ研究した後、採否を決定したいと思ひます。

○岡村委員長代理 次は日程第一七、信濃大町駅改築の請願、増田甲子七君紹介、文書表第一〇一八号を議題といたします。紹介議員の出席がありませんので、高橋君からお願ひいたします。

○高橋(定)委員 本請願の要旨は、長野縣北安曇郡大町は安曇平における要衝であるとともに、日本アルプスの観光基地であるが、信濃大町駅は旅客の多いときには、待合室が狭小のため旅客は寒暑風雪にさらされ、駅事務室も能率に支障を來し、かつ駅舎が腐朽して危険な状態にある。ついでにはすみやかに該駅改築を實現されたいというのであります。政府委員の御答弁を得ますと同時に、委員各位の御賛同を得たいと思ひます。

○藤井説明員 信濃大町駅は狹隘でありまして、お話の通り御不便はごもつともであります。本駅は考朽いたしたため、所轄の新潟鐵道局管内といたしまして、施工順位は最上位にありまして、当省といたしましても極力改築をいたしたいのであります。が、二十四年度の工事経費というものは、非常に圧縮されておりますので、本年度御請願の御趣旨に沿うことは不可能でありますが、十分できるだけ早く具体化したしたい、かように存じておりますから、御了解願ひます。

○岡村委員長代理 次の日程第二二は、去る五月十三日に紹介説明がありました第三二三号と同趣旨でありますので、省略いたします。

○岡村委員長代理 次は日程第二八、浦網線全通の請願、林好次君紹介、文書表第一二四七号を議題といたします。紹介議員の出席がありませんので、関谷君からお願ひいたします。

○関谷委員 本請願の要旨は、北海道浦網線は昭和十五年度に全通完成の予定であつたが、わずかな工事を残して

中絶され今日に至つてゐるが、該地方一田の豊富な農、水、林、鉱産資源の開発と地元住民の福祉のため、残存工事を再開し、該線の全通をはかられたいというのであります。政府当局の御説明並びに委員各位の御賛同を得たいと存じます。

○藤井説明員 北海道の中浦別、網走を結ぶいわゆる浦網線の全通の請願であります。この鐵道は第六十議會で運輸系終並びに資源開発上の見地から、建設費の予算に計上された線路でございまして、財政その他の関係から繰延べに繰延べを重ねまして、いまだ完成に至らなかつたものであり、その路盤工事はすでに竣工いたしました。が、いまだ完了の運びには立ち至つていないのであります。当局といたしましては建設工事は全面的に中止のやむを得ない現狀にありますが、經濟情勢が好轉いたして参りましたならば、なるべく早い機会に工事を再開し、開業の運びにいたしたいと存じております。

○岡村委員長代理 なお日程第二七、第三一、第三四の請願につきましては、関係の政府委員がお見えになつておりませんので、次会に延期いたします。

明日は大体午後一時より開会の予定であります。明日は海上運送法案を議題といたしまして質疑に入りますので、全員の御出席をお願いいたします。

本日はこれをもつて散会いたします。

午後三時十五分散会

昭和二十四年八月十二日印刷

昭和二十四年八月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局