

(第十三部)

第五回参議院運輸委員會會議錄第九号

(二一四)

昭和二十四年四月二十三日(土曜日)午前
十時五十一分開会

本日の會議に付した事件

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○國有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員(板谷順助君) これより會議を開きます。港則法の一部を改正する法律案が、本委員會に付託をされましたので、この法案を議題に供します。先ず政府委員の説明を求めます。

○説明員(下山定則君) 只今上程されました港則法の一部を改正する法律案について、提案理由を御説明いたします。この法律案によつて改正しようとする要点は、次の四点であります。

その一は、緊要浮標、機橋、岸壁その他船舶の緊要施設の管理者及び港長の事務の範囲を明確にすることであり、その二は、港内における船舶交通の安全と港内の整備のために必要なる船舶の投棄等の取締に関する規定を設けることであり、その三といつたしまして、特定港にのみ限つて適用のある規定のうち所要の條項を特定港以外の港に適用するものとするのであります。その四として罰金を適當な額に改めることとあります。

即ち現行法では、港長の鋪地指定は、船舶が緊要浮標、機橋、岸壁等の施設に緊要する場合に及ぶこととなつてゐるのであります。この場合において港長は、勿論專断的に指定するの

ではなく、その都度、これら施設の管理者の意向を聴いた上で指定をするものになつておりますが、かような場合、船舶はこれら施設の管理者との間の契約に基づき一定の使用料を支拂つて緊要するものであります。一つの取引行為に属するものであります。従つて取締機關たる港長がこのような施設への緊要についてまで全面的に命令するといふ形式をとることは適當ではなく、又實際においても必ずしもこの規定通りに行われてゐるとは言えない実情にあり、第五條等關係條文を實情に即するように改正して、これら施設の管理者と港長との間における所管事務の範囲を明確にする必要があるものであります。

又現行法の第二十四條には港内その他日本國の水域における水質の汚濁防止については、別に法律で定める旨を規定してありますので、昨年七月同法の施行以來種々研究をして來たのであります。利害の錯綜等諸種の關係から、これらに関する單行法の制定は極めて困難な実情にあり、港則法といたしましては、同條を改正して同法の目的とする港内における船舶交通の安全と港内の整備とを確保するために、必要な船舶の投棄等の取締に関する規定を設けることといたしたのであります。

次に現在特定港のみに限つて適用せられることになつてゐる規定の中には、同法施行以來の実績に徴し、例えば船舶交通阻害物件の除去に関する規定のごとく、法の目的に照らして特定港以外の港にも適用する必要がある條項がありますので、第三十七條の二の規定を設ける等の措置を講じまして、この点に関する不備を補おうとするものであります。

最後に罰金の額が現在の經濟事情の下においては適當でありませんので、この機会にこれを適正な額に改めることにいたしましたのであります。以上簡單であります。提案理由の説明を終ります。何とぞ慎重御審議あらんことを希望いたします。

○委員(板谷順助君) ちよつと速記を止めて下さい。

○委員(板谷順助君) 速記を始めます。……どうですか。何か御質疑はありますか。別に御質疑がなければ質疑は後述にいたします。

○飯田精太郎君 今度の旅客運賃の値上げの中で一番問題になり、と思ひます。特に三ヶ月と六ヶ月を止めて一ヶ月と同様にしようということになりまして、六ヶ月の分では二倍半くらい値上げになり、通勤通學者には非常な打撃だろうと考えられます。それからこの負担が特に勤勞階級に非常にかかつて行くので、相當これは社会的に問題になりはせんかというふうに考へるものであります。これらの定期の何といふんですか、コストが一体どういふことになつておるか、お調べになつたものがあればお伺ひしたいと思います。

○政府委員(飯谷虎芳君) 現在の運賃収入支出を基礎とした原價計算から申しますと、支出一〇〇に對しまして定期運賃の収入は僅かに二六でございまして、今年度予算におきましては支出をできるだけ節約いたしまして、収入を旅客運賃六割増し、定期において三ヶ月、六ヶ月の賃率を廃止いたしました建前における本年度予算から見まして、五九程度に運賃値上げをいたしたすれば、定期の輸送原價が是正されるのであります。まだこれだけ上げても五九程度であります。

○飯田精太郎君 今の定期の原價計算といふものは、どういふ基準でござい、なつたのかよく分らなかつたが、大体定期は東京とか大阪あたりの都市附近の電車區間が主であらうと思ひます。東京附近の省線の運轉區間の收支の何か御調査ができておられますか。

○政府委員(飯谷虎芳君) 東京附近、或いは電車區間というふうな特殊區間につきましては收支の計算はいたしておりませんが、お手許に差上げました資料の中で、第七表をお開き下されば、本年度における定期の原價と収入とがございまして、現行の原價と収入との表にガリ版刷りて以て挿入しております。二十四年度單位當りの收支予定表、第七表であります。これによりまして、旅客の定期が、原價が四十一錢九厘一毛、収入が二十五錢六毛その比率は先程申しました通り五九・八%であります。かように特定區間でなくして、全國に亘つて平均の單位當りの収入と支出を比較いたしましたして、輸送原價に對する収入の割合を計算いたしましたのであります。現行の分はガリ版で挿入してあります。これに對して申し上げますと、旅客の定期が一人一キロ當り現在の運賃では五十八錢七厘の原價が、あります。収入は僅かに十五錢三厘であります。この比率は先程申しました通り二六%であります。

○飯田精太郎君 只今のお話の定期の比較は全國的の比較でありまして、電車運轉區間だけの收支の計算になります。……と、もつと収入の方がよくなつて來るんじやないかというふうな氣がするものであります。一番定期の値上げで打撃を蒙るのは大きな都市の附近が多いと思ひますのであります。特に住宅問題が今日のような状態の場合にこゝろに値上げをやられると、相當通勤のためには難めなければならぬような人が出て來るんじやないかと心配するのであります。定期の賃率が非常に安過ぎるということは、もう古くからの問題でありまして、いつも社會問題を伴つたものに上げ得なかつたのであります。……今この機会に一氣にこれを是正しようといふことは、ちよつと時期が悪いんじやないかというふうな氣がします。……が、この三ヶ月、六ヶ月というものをやはり今回の六〇%ですかに變更しますと、どのくらい減収になりますか。

○政府委員(飯谷虎芳君) 大体六ヶ月、三ヶ月据置きまして三十億程度赤字が出るわけでありまして。三ヶ月だけ据置いて六ヶ月を廃止いたしましたし

ても二十三億程度不足になります。

○委員(板谷順助君) 今般谷政府委員の説明によると、原價五十八錢くらいであるが、実収入は十五錢とかというお話がありました。それはどういふ計算でそんな数字が出るんですか。

○政府委員(板谷順助君) 定期収入を一人一キロ当りに割りました単位を出します。輸送原價におきましてはやはりその定期区間に要する旅客の経費を単位あたりに計算いたしまして比較したものでございます。

○委員(板谷順助君) 新聞を見ると、今般谷の整理をなさるといふのですが、その標準はどんなふうになりますか。

○政府委員(板谷順助君) 只今内部外共相当の数の発行を見ておりますので、先ず内部につきましては只今の原案をいたしましては、家族バスを大幅に削減をいたします。家族バスは廃止をいたしたいと考えております。それと合せて外部にも種々の事由によりまして非常に廣範囲に発行されておるのでありまして、法律に基いての國會議員のバスは勿論そのままでございまして、それ以外のものは殆んど全廃いたしたい、非常に思ひ切つた措置を採るという方向で只今協議を進めておる次第でございます。

○委員(板谷順助君) 地方には輸送協力会というものがあつた。ああいう人々にバスが出てくるようですが、あれは勿論整理なさるおつもりでしようか。

○政府委員(加賀山之雄君) 只今の委員長の御指摘になりました点は輸送協力会自体を廃止いたして行く考えでございます。それから当然バスの問題もなくなると思ひます。

○委員(板谷順助君) 今般谷のバスを發行された無償バスの、まあ料金といたしまして、何といたしますか、それは凡そどのくらいに計算、まあ輸送の計算ですが、若し廃止された結果、その人々が利用がなくなつて將來の収入といふものは、どういふふうな見込みですか、ちよつと見当つかんかも知れませんが。

○政府委員(加賀山之雄君) これは非常にむづかしい推定が入るわけでございます。まして、バスを發行しておる方が常時鉄道を利用されるには限りませんが、必ずしも今般谷の御質問に對して明確にお答え申上げることが困難かと存するのでございますが、發行の枚数等から算定いたしますと、相当額に上ることは確かな点であると考えられます。

○委員(板谷順助君) 外に御質問ありませんか。

○小野哲君 ちよつと何つて置きたいのですが、今般谷の六割運賃の値上げに伴う最低運賃の問題ですが、これはやはり六割増になるのではないかと思ふのですが、それがどうなつていくかという点と、それから細かい点になります。端数の処理の関係がどういふふうになるのか、旅客の予算収入に右の操作による増収を見込んでおるかどうか、この点を第一に何つて置きたいと思ひます。次は今回の昭和二十四年度の輸送計画の中で、旅客の人員が掲げられておるのですが、旅客の自然増をどのくらいに見込んでおられるか、この二点について伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(板谷順助君) 第一点の最低運賃の件は現在三四でございまして、これを六割値上げいたしますと四四八十錢でございます。これを切り上げて、今度は五四といたしたいと思ひております。第二点の端数処理につきましては現行通り四捨五入いたしますので、差引何らの増収も減収もございせん。旅客の自然増は例年通り大体五割程度と見るのが普通でございますが、前年もさういふふうな予想の下に一應予算は組みましたが、運賃値上げの際、結局自然増とこの値上げによる利用減差引いたした結果、昨年は、前回の運賃値上げにおきましては五割減を見たのでありますが、結果から見ますと八割五減でありまして、今回はやはり如何程見ようかという、アタリをとりましたが、やはり推定が入りますけれども、大体において一割の減を見ております。前回の二倍、五分五厘という値上げに比して、今回は六割値上げ程度であります。先程からいろいろとお説が出ておりますように、旅客の負担率が限界点に近くなりつゝある。こういうふうな事情から見まして、やはり減収は去年の実績の八割五分よりも多いであろうと、こういう予想の下に一〇%の減を見込んだ次第であります。

○小野哲君 只今の政府委員の御説明によりまして、八・五%の減の結果から見ると、現れた。今回は大体自然増は五割を一應想定した上で、さうして一〇%減と、こういうふうな今回の予算は組まれておるのですか、どうですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 只今の御質問に對しましてお答え申し上げます。御承知の通り旅客の数は人数と足と両方になりますわけでございます。私の計算におきましては、人キロの計算をいたしておるものであります。足と両方組み合はせまして、足の方はむしろ最近の事情をいたしましては縮小して来ておるといふ事情であります。頭数はこれは人口が増加すれば自然の趨勢で、その分だけは確るであらうという計算をいたしております。その両方を組み合はせまして人キロにおきましては約一%の増加になるものであります。それが今回の引上げによりまして利用減一〇%になるだらうというのであります。先程の五割と申しましたのは人キロを合せての数字ではないわけでございます。

○小野哲君 そうしますと若し今回の六割引上げをしない仮定すれば、旅客の五割の増加あるのだとどう見ていられるのですか。

○政府委員(加賀山之雄君) 昭和二十三年の度の人キロに對して一%の増加でございまして、値上げがなかりせばですね。そういう計算をいたしております。

○小野哲君 先程飯田委員からお話があつたと思ひますが、定期の問題は、相当深刻な影響を及ぼすのではないかと、この問題を私も心配するので、従つてこの問題についても、勿論從來の三月、六月定期の割引率が非常に多いという点は考えられるのであります。調整の図り方によつては、相当字生或いは勤労者に大きな影響を與えることになりまして、政府としては一挙に一ヶ月定期だけにして、他は廃止するという案に出ないで、その間段階的にこれをやつて、その財源三十億なり、二十億の不足分は他の方面から

捻出するといふような、お氣持はないでしようか。それを伺つて置きたい。

○政府委員(加賀山之雄君) 御承知の通り、先日御審議を得ました予算案におきまして、収入を見積られるものは、勿論未だ決定になつておりません。この間の鉄道路線とか、自動車路線等を除いて、雑収入も極度まで見積つておる次第でございます。それから貨物運賃におきましては、一億四千万トンの計画の数字で入つております。これは昨今の貨物輸送の状況から見ますと、鉄道の輸送力と申しますよりは、輸送貨物等の関係から見ると、その達成はなからず至難ではないかといふように考へられるわけでありまして、貨物運賃の収入の面におきまして、これはさういつた樂觀はできません。旅客輸送につきましてはさういふような状態でございます。一割の減を見ておりますけれども、これも今後の経済事情なり、社会生活の状況から見ます場合に、必ずしも樂觀的には見られない。こういうふうな状況でございます。只今のところこの予算に組み込んでおりますところの収入以外には、他に財源を得る途は殆んど皆無と言つてもよいのではないかと。勿論いろいろな過程がはつきりいたしますれば、それを而もさういつた収益勘定に使つてもよいといふやうなことになる。また、これは或いは方法は皆無とは言えないかも知れないと思ひますが、例えば船舶でありまして、鉄道路線、自動車路線といふものが有利に拂下げができるというふうになれば、さうしてそれが収益勘定の収益として立てることが許されるということになります。それから、その面から収入は見得るといふこ

さいますから当然パスの問題もなくな
○政府委員(飯谷虎芳君) 第一点の最
御承知の通り旅客の数は人数と足と両

とになっております。なお念のため、
旅客収入以外のいわゆる手、小荷物に
おいても、これが今回としては限度と
思っております。これからの増収
も、これ以上見積ることは困難であ
ります。雑収入については申し上げて
も、廣告料金その他の料金、並びに鉄
道の不要不急資材の拂下げ等、繰返
して申しますが、極度にそれを見積つて
おるといふことを御了承願いたいと思
うのであります。

○小野重吉 今のお話、御尤もと思
うのであります。今一回一應成立いたし
ました予算では、極めて窮乏なこと
なっております。そういう予算で鉄道の輸
送力増強に必要な施設なり、或いは車
両の整備を図るということは、
望み得ないというところは、先般運輸次
官からも御説明があつたわけでありま
すが、同時に輸出面で相当合理的に
節約を図ることによつて、その面から
結局歳出の縮減を申しますか、そうい
うふうなことで、一般旅客の負担を輕
減する方向に持つて行けるのではない
か。例えば前回の委員会においても一
應話に上つたのであります。石炭の
購入價格なり、購入方法というよう
な問題が今度新しくやり方を變えて
來ることになるので、そういうふうな
点から、石炭費の上に合理化が行われ
得るのではないかと。従つて今の予算に
は直接計上はされないまでも、或いは
適當の時期に予算を補正することによ
つて、均衡を更に保つて行くような措
置を講ずる、こういう考え方もできる
のではないかと。石炭の問題について
も、尙新らしい制度によつて行われる
ことになるわけで、これらが一体國鉄
の経営合理化にどういふような影響を

持つかということも検討いたしたいと
いう考えを持つておるのであります。
が、そういうふうな点から考へて、今
の予算はぎり／＼一杯で、むしろどう
にもならないという状況であるけれど
も、今後の予算補正等の機会におい
て、相当部分或いは合理化し得るので
はないかというふうな考えがするの
であります。こういう点についてどん
なふうな御考えを持つておられるか、
伺つて置きたい。

○政府委員(加賀山之雄君) 収入の面
ばかり申しまして、支出の面について
申上げざるを得ないのでございませ
ん。これも予算の御審議の時に、いろ
いろお考えを願つたのではないかと考
へて、実は申上げなかつた次第でござ
います。本年度のこの損益勘定の千
百五十二億という数字は、昭和二十三
年度の経費をそのまま本年度に直して
計算いたしますと、千五百五十億程度
になるものを千五百五十二億という査定
を受けておりますので、人件費は勿論
のこと、物件費においても非常な削減
を受けておるわけでありませう。その最
も大きな物件費の中のもの、今御指
摘になりました、石炭費と修繕費であ
りますが、昨年度程度の修繕費を維持す
るには、どうしても三百三、四十億は
要らうかと思つております。今回
の予算には、この國鉄の生命線ともい
へべき修繕費で二百八十億削減せ
ざるを得ないという状態でありませう。
石炭費につきましても少くとも二百八
十億程度以上のものがなると今後の列
車増進等は非常に困難であるというよ
うに我々として考へておるのでござい
ますが、これは申すまでもなく、いわ
ゆる石炭の使用する数量と、そのカラ

リーの問題があるものであります。数量
自体については、本年度といたしまし
ては、昨年度よりも一割足らず少い數
量によりまして、勿論それにはカロ
リーも多少の上昇を得ておりますの
で、それと従事員の努力による節約で
以て、本年度の列車計画を維持して行
かうという考え方を採つておるのであ
ります。價格の点につきましても、山
元の生産者價格というものはもうコン
スタントで決まつておるわけであ
る。後の取扱費用の面において如何に節
減できるかというところになるわけであ
ります。この取扱費用は御承知の通り
に配炭公團が扱つておりまして、勿論
一般の最終の消費價格と國鉄の使用す
る石炭の價格とは差がございませう。こ
れは御承知のように國鉄の石炭は山元
で取つて、大體自分の手で最終の消費
地まで送るといふ建前を採つておりま
す。關係で、ただそこにいゝゆるプ
ラ準の金額、或いは貯炭のための一部
の費用、或いは金利の一部である、そ
ういふものを國鉄の石炭にもかけてお
るわけであらう。併しながらこの取扱方
の差を、厳密に検討して見ますと、
國鉄としてこれは一般のものを被
るのには不合理であらうというふうな分
子を含んでおるのでありまして、これ
は只今正確に數字を覚えておりませ
んが、二百四億程度のものがあつて、これ
を只今配炭公團と親善折衝中であつて
ございまして、この折衝が済むまでは契約もい
たさないうこととやつておるわけ
です。その他の費用は一般の石炭と同
様に國鉄の石炭にかけられても止むを
得ないというぎり／＼の數字になるわ
けです。それ以上の問題は運搬費自体
の問題になるのですが、御承知のよう

に機帆船で送つておつたものに対し
しては、例えば若松、大阪間を比較し
たしましても、國鉄運賃の五百四程度
に對して千五百四という三倍以上の高
く、これでは國鉄の石炭費が持たない
といふことで、これも背に腹は替へら
れないといふ意味から、止むを得ず國
鉄のみずからの手で運搬をするといふ
方策を採つて、石炭費を減らしておる
次第であります。國鉄自体が減らすと
共に、大蔵省におきましても、國鉄が
それで計算いたしました額以上に実は
査定をして來ております。従いまして
國鉄といたしましては、そういうふう
なぎり／＼にやりましてもやつて行け
ない程度の數字でございまして、それ
以上は更に石炭の節約をして、それだ
け數量を減らす以外に途がないといふ
ところまで行つておる状態でありま
す。

人件費につきましても、よく問題に
なりますが、計算上は十二万人を削減
しておる人件費、それに対する單價の
計算も実は大蔵省との間に多少の喰違
いがございませう。それから又退職資金
等につきましても極く最小限のものし
かないといふことは御承知の通りであ
りまして、今申上げました人件費、石
炭費、修繕費という最も大きな三つの
間で、これだけでも約一千億程度にな
る金額でございませう。このみをも以
てしても今申上げたようない／＼の
ところで、むしろ節約という觀念以上
に進まないといふ執行が困難であるとい
う状況にある状態にございまして、収入
の見積り以上に、支出の面においては
非常に私は弾力性がないといふことを
御了承を願ひたいと思つてございま
す。

○横竹重彦君 二、三の点について御
質問申上げたいと思ひます。第一は運
賃計算の技術上の面でありませうが、或
る駅まで切符を賣ひまして、その次の
駅まで乗越した方が、最初から次の駅
まで買ひよりも、廉い場合が現にある
のであります。それはただ一つの駅の
一例を取つたに過ぎないのですが、恐
らくそういうことが現実に或る駅にあ
る以上、全國的に考えますと、そうい
うのが沢山あるかと思ひますが、そ
れに對して今度賃率をお定めになると
きに十分合理的にならないうと、現場
の取扱が非常に煩雜になつて困つてお
ります。それが第一点。

第二点は、途中下車の制度があるた
めに非常に現場の者が取扱上困つてお
ります。これは聞の防止の観点から出
たのですが、況んや途中下車が無制限
に何回も許されておるといふので非常
にその点が現場で困つておる声が盛ん
でありますので、この点についてのお
考えを伺つておきたい。

それから第三点は、利用減について
の先程の他の委員からの御質問に對す
る御答弁であります。收支予算の作
成上のバックアップになつておる感があ
るように思はれます。その收支予算の
辻褄が合うように利用減を非常に少く
見積つておられる感がある。これはも
う少しやはり正確に推定を下して收支
予算を作成になるように希望いたしま
す。それから第四点は、労働物資であ
ります。これが非常に配給が少くて職務
上支障を來しておる現場が全國あちこ
ちに認められておるようでありませ
うが、この收支予算を厳密にやるため
に、支出を節約するためにあらゆる面

において努力が必要なのであります。が、労働物資については十分に御考慮願いたいと思ひます。

それから第五点は、寒冷地の越冬準備の金に於いて現場からあちこちで要望があるのであります。その点について一段と御考慮を拂つて頂きたい、どういふふうに考えます。

それから最後に今の小野委員から質問いたされた石炭の購入価格のお話であります。前回の三木政府委員の御答弁にありましたごとく、三千百円で今買つておるのに、曾ては國鉄で千五百円、他の重要産業並の買入価格で購入しておつた。この点に対して前回の委員会を以て、國鉄は重要産業並の買入価格に引下げようとして御努力あらんことを強く要望しておいたのであります。只今の加賀山政府委員の御答弁中には、その点に關しましてお伺いすることができなかったもので、その点について今一應の御説明を承わりたい。それだけであります。

○政府委員(加賀山之雄) 最初の運費設定上の技術の問題についていろいろ御注意を頂いたのでございまして、が、確かに只今その買入方によりまして、最高は十四ぐらゐのものにならうかと思つております。そういう問題が出て参る次第であります。それはどういふことから起るかとお申上げますと、或いは御承知かとも思ふのであります。併しなぐらゐの端数を切上げた切捨てたりしておるラウンド・ナンバーを採用いたしたためでございます。併しなぐらゐのために旅客が殊更にそれを非常によく利用するといふような形勢は、只今までのところそれ程顯著に出ては参つておらないのでございまして。

非常に金額自体が上つておりますことと、昔は一銭、二銭の差を非常に嫌つて、そういうことのないように定めたものでございまして、最近はそのことで丹念には実はやつておらないのでございまして、その結果そういう事態が生ずることはあるものでございまして。併しなぐらゐのためにそれをどうへ行つても合理的になるようにといふようになりまして、繰上げ切捨ての問題が非常に困難になりまして、運賃計算上却つて煩瑣になるのでございまして、これを目ざしせざるを得ないという状況でございます。

途中下車の問題は、確かに只今旅客の便宜のために途中下車を廣汎に認めおるのでございまして、これが非常に悪用されるようになりまして、その面から自然にこの制限をするという方向に出なければならぬと存じておりますけれども、只今のところとしてはやはりこれは旅客の便宜を主とすべきではないかというふうに考へておる次第であります。

次に利用減の見方がバッファリーになつておりはしないか、これをもう少し正確にというお話でございまして、これは非常にむづかしい御注文と考へるのであります。実は五分で止めるべきか、或いは一割で済むか、或いは更に一割五分程度の利用減があるかといふことは、これは実を申しますと、運賃のみの事情から判定することは困難でございまして。例えば主食の配給が非常に自由になりましてこの面からいたしまして利用減があるものでございまして。従いまして國の万般の経済政策なり社会政策といったものが強く響いて参りまして、況んや今後の経済事情の

変動というようなことが万一にもあるといたしますと、これはとても我々の見通しのつかない問題でございまして。従いまして我々の希望といたしましては、この利用減はできるだけ手堅くしておくとおつたことは考へておりますので、これを非常に窮屈に少く見限りまして、その結果予定収入が得られないで直ぐにそれだけ財源の不足といふことになりまして、歳入欠陥といふことを生じますので、できることならば多少の弾力性を持たせて行きたい。この一割といふ数字は最近の事情から見まして、又今回の値上げの率等から見まして、このまま経済事情なり社会生活事情が進むものとして、自然に來る現象がこの程度ではあるまいかという推定を以て算定をいたしております。これは科学的な根拠があるとは非常によろしいのでございまして、やはり如何に算定をいたしましても、寸分の差のない算定は困難ではなからうかと考へるのでございまして。

次にいろいろ労働物資、寒冷地手当等について従事員に対していろいろ御同情を頂いたのでありますが、先程申上げました支出予算の面からいたしまして、消耗品等につきましても非常な削減でございまして。そのうち大きなものは被服等の繊維製品でございまして、更に現在延ばしに延ばして、一着についで四年半持たせるといつたところまで延ばして来ております。更にこれを半年なり一年延ばさざるを得ないのであります。被服と他の労働用物資でありますところの地下足袋、手袋等は、同じ繊維製品としての割当の中へ入りますので、そういう労働をいたしますのには是非とも必要な手袋とか地下足袋等につきましては、極力これを二十年三年度程度の数量は何とか確保いたしたいと考へておる次第であります。

更に石炭の問題に關しましては、重要産業並の特定の價格で受入れる態勢になるというところは、我々として甚だ有難いことなどございまして、これは國の予算としてやることでありますので、他の鋼材その他のものと違ひまして一應一般の價格に基いてやる。ただそれについては先程配炭公團についてお話申上げたような特殊な問題がございまして。そしてその分をコストを割つておる運賃に求めるという方策が講ぜられておるのでございまして、もとも國鉄は、他の如何なる方面においても補給を受けないで、自立をして行くといふ建前が堅く九原則に基いてとられまして、今回は石炭費についてもそういう措置がとり得なかつた次第であります。これは考へようでございまして、これができれば旅客運賃が下げられるのではないかと、このことになるわけでございます。これは一般國策といたしまして、そのいずれをとるのがよろしいかという問題で以て総合的に決定せらるべきであり、又そういう見地から決定せられたというふうに我々は考へておる次第であります。

○委員長(板谷順助君) 海運局長が見えておられますが、それじや私から海運局長に対して質問をいたしたいのですが、二十四年度の鉄道を以てするところの輸送計画は昨日業務局長より承つたのであります。海運に關する二十四年度の輸送計画、これを先ず第一に承つておきたいと思ふのであります。

○政府委員(岡田修一君) 二十四年度の輸送計画でございますが、内航貨物におきまして約一千六百万トン、外航貨物におきまして三百百万トン、合計一千九百万トンを予定しております。

○委員長(板谷順助君) 昨年と比較してどうですか。

○政府委員(岡田修一君) 二十三年度におきましては、内航貨物が一千二百十万吨、外航貨物が二百七十万トン、合計一千四百八十万吨になつております。それに対する実績は内航貨物におきまして約千三百五十万吨、それから外航貨物におきましては、計画に近い数字を出しております。合計千六百十万吨くらいが実績でございまして。

○委員長(板谷順助君) 昨年度と比較して本年度は輸送力の減つておるのはどういうわけですか。昨年度は内航は千二百十万吨ですか、然るに二十四年度は千……。

○政府委員(岡田修一君) 千六百十万吨です。

○委員長(板谷順助君) そうすると昨日は鉄道の輸送計画につきましては一億四千万トン、そこで問題は、現在の船貨が七、八百万トンぐらゐである。先年は三百二十、三十万トンであつたものが非常に現在の船貨は減つておるといふような關係から、本年における鉄道の輸送計画としては、新車を幾らでしたかね……。

○政府委員(板谷順助君) 千七百……。

○委員長(板谷順助君) 修繕も徹底的にやるといふことであつて、貨物運賃が先のまま引上げられないといふことになると、できるだけ独立採算制の確

○政府委員(岡田修一君) 前の二十
四年度の計画は只今申上げた通りであ
りますが、この四月の輸送計画につい
て見ますと、年度予定計画というもの
は外航貨物と内航貨物を合せて百五十
万トン进行予定しておるのであります
が、それに対して実行計画は内外航
合せて約百二十万トンであります。約
三十万トンが計画よりも少いのであり
ます。でそのうち鉄道の方に轉移し
と考えられるものが草炭約四万トン、
紙パルプ、鉄鉱石、硫化鉄などが約

万五千トン、その他また調査が十分行つていないものを推定しますと約六五トン程度のものが、水上から陸上の水へ轉移しておるのではないかとかよへに推定しております。この陸上の轉移の傾向は今後更に激しくなるのではないかと、かように憂慮いたしております。これに対する私共の対策としては、根本的に海陸運賃の是正という問題があるわけであります。

はその設定のときにおいて鉄道運費
考へてそれに見合つた運費というの
設定してあります。併しながら實際
額として運費以外の諸掛が非常に鉄
で運ぶ場合よりも高い、或いは荷物
数量の關係、取扱の便宜の關係、或
は荷足等の關係よりしてどうしても
道の方へ轉移する傾向が強いのであ
ります。更にこの傾向を阻止するため
は運費諸掛を、實際の経費において
道と汽船の間の、より一層の調整が
要であるとかうに考へるのであり

運賃がそれ／＼採算ベースに立つた運賃を実施されるならば、機帆船は未だに多少それらの採算ベースの運賃に對して高位にあつても、その経営の狀況が、非常に彈力性があり、そので、その彈力性によつて十分汽船並に鐵道と競争する競争をなし得る、かように考へております。而してこの汽船並に鐵道の運賃の引上につきましては、物價に影響するといふ点におきまして、關係方面その他／＼意見があるように

でございませうが、私共物價に對する運賃の引上げが、物價に對する影響遮断するといふ一つの考へとして、管道並びに汽船運賃引上げによつて得れたその増收の額を特別の運賃調整金として積み立て、それをその運賃上げによつて影響を受ける物資の、特に安定物資として價格の安を期せなければならぬものに對する家の補助金として、その基金から貸す、こゝういふ考へが実行でき

いものかと、かように考えておるの
あります。これは併し一つの大きな
策でございますので、ただ私共海
総局の者の一つの單なる私見の域を
しないわけでございまして、これが
行に至りますかどうか、今後關係の
議方の御検討に俟たなければなら
なかとように考えておるのでありま
す。

○委員長(板谷順助君) 今お話の討
は何か具體的のものができておりま
か、お持ちになつておりますか、又
體的にこの委員会に報告を願われま

うでありますが、國際收支の改善の立場から申ししましても、できるだけ外航配船をして行くように、その機会を願えられるようにしなければならんと思ふのであります。が、本年度は大体どういうふうなお見通しになつておりますか。ついでに何つて置きたいと思ひます。今私の伺う数字は單に外航、内航というばかりじゃなくして、外航の中です。昨年かに行われておる外航配船で述べ、輸出入關係の物資に直接日本

船が当てるお見込があるか。この点を伺いたいと思います。

○政府委員(岡田修一君) 現在日本航で外航に出ています主なものは、只今お話のありましたバーレーンからの鉄鋼石、更にインドからのコーリングコーク、それから最近につきましてはシャム米の輸送でございます。バーレーンからの油の輸入につきま

ては大体本年度は日本船の活用し得
限り持つて来るということになつて
りまして、大体六十五万トンを予定
れております。勿論この中にはバ
カーがありますから、バンカーを差
きますと五十八万トンくらいに相成
ます。それからフィリッピンの鉄鋼
は二十万トンのうち十万トンが今輸
に從事しておるところでございます
これはすでに実行しておりまして、
部分のものを持つて来ておるわけ
でございます。更にシヤムの米につ

第十三部
選舉委員會會議錄第九号

昭和二十四年四月二十三日

10

五

ては五万トンが日本船で運ばれておるといふことになっておりまして、すでに第三船が積取りに出ております。インドのコーキングールにつきましては、これは数量は極く僅かでございます。今後どういふものを対象にするかというところであります。一部殆んど決定に至つておるものがあるでございます。これはまだ非常にデリケートな關係にございまして、ここに申上ずるわけには行かないと思つてござい

ますが、私共といたしましては只今申上げましたように、内航貨物におきましては非常に海上の輸送が不振である。今年度の日本の経済の見通しからいいますとこの荷物の増加は余り期待できない、相當の船腹の余裕が出て来るものと考へておりますので、この船腹を消化いたしますために、どうしても外航貨物にこの船を廻すようにいたさなければならぬ、こ

う考へまして鋭意その方面の解決に向つておるのでございます。その面に対しまして、私共としては相當明るい希望を持つておるのでございますが、その点はつきりと申上げかねる次第であります。

○委員長(板谷順助君) 本日はこれにて散会いたします。

午後零時十一分散会
出席者は左の通り。

委員長 板谷 順助君
理事 小野 哲君
委員 植竹 春彦君
大隈 憲二君
橋本 廣石衛門君

人交 太蔵君
飯田 精太郎君
結城 安次君

政府委員
運輸事務官(兼
道橋局長官) 加賀山之雄君
運輸事務官 數谷 定芳君
運輸事務官(兼
道橋局長官) 岡田 修一君
海運局長官

説明員
運輸次官 下山 定則君

四月二十三日日本委員会に左の事件を付託された。

一、港則法の一部を改正する法律案
二、通関案内業法案

港則法の一部を改正する法律案
港則法の一部を改正する法律案
港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のやうに改正する。

第五條第一項及び第五項を次のやうに改める。

命令の定める船舶は、命令の定める特定港内に停泊しようとするときは、けい船浮標、さん橋、岸壁その他船舶がけい留する施設(以下「けい留施設」という。)にけい留する場合の外、港長からけい泊すべき場所(以下「けい泊地」という。)の指定を受けなければならない。

この場合には、港長は、特別の事情がない限り、前項に規定する一定の区域内においてけい泊地を指定しなければならない。

特定港のけい留施設の管理者は、当該けい留施設を船舶のけい留の用に供するときは、命令の定めるところにより、その旨をあらかじめ港長に届け出なければならない。

第五條第五項の次に次の二項を加える。

六 港長は、船舶交通の安全のため必要があるとき、特定港のけい留施設の管理者に対し、当該けい留施設を船舶のけい留の用に供することを制限し、又は禁止することができる。

七 港長及び特定港のけい留施設の管理者は、けい泊地の指定又はけい留施設の使用に關し船舶との間に行う信号その他の通信について、互に便宜を供與しなければならない。

第六條中「前條第二項の規定によりけい泊すべき場所の指定を受けなければならない船舶を」前條第二項に規定する命令の定める船舶に改める。

第十一條中「特定港内」を「港内」に改める。

第十九條中「特定港」を「港」に改める。

第二十四條を次のやうに改める。

第二十四條 何人も、港内又は港の境界外一萬メートル以内の水面において、みだりに、バラスト、廢油、石炭から、ごみその他これに類する廢物を捨ててはならない。

船舶は、特定港内において、前項に規定する廢物を処理しようとするときは、命令の定める標識を附したごみ船であつて港長の指定するものにこれを移し、又は港長の指定する場所にこれを捨てなければならない。

港内又は港の境界附近において、石炭、石、れんがその他散在する廢のある物を船舶に積み、又は船舶から卸そうとする者は、これらの物が水面に脱落するのを防ぐため必要な措置をしなければならない。

港長は、必要があるとき、特定港内において、第一項の規定に違反して廢物を捨て、又は前項の規定に違反して散乱する處のある物を脱落させた者に対し、その捨て、又は脱落させた物を取り除くべきことを命ずることができる。第二項の規定に違反して港長の指定した場所以外の場所に廢物を捨てたときも同様とする。

第二十五條中「特定港にあつては、その旨を港長に報告しなければならない。」を「その旨を、特定港にあつては港長に、特定港以外の港にあつてはもよりの海上保安本部、海上保安部若しくは海上保安署の長又は港長に報告しなければならない。」に改める。

第三十五條中「特定港内」を「港内」に改める。

第三十七條の次に次の一條を加える。

(準用規定)
第三十七條の二 第十條、第二十六條、第二十九條、第三十一條、第三十六條第二項及び第三十七條の規定は、特定港以外の港にこれを準用する。この場合において、これらに規定する港長の職務は、港

該港の所在地を管轄する海上保安本部長がこれを行うものとする。

第三十八條中「五千元を」を「五万円」に改める。

第三十九條中「三千元を」を「三万円」に改める。

第四十條中「三千元を」を「三万円」に改める。

第四十一條中「三千元を」を「三万円」に改める。

第四十二條中「千円を」を「一万円」に改める。

第四十三條中「千円を」を「一万円」に改める。

第四十四條中「千円を」を「一万円」に改める。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

通訳案内業法案

通訳案内業法

(目的)

第一條 この法律は、通訳案内業の健全な発達を図り、外客接遇の向上に資することを目的とする。

(定義)

第二條 この法律で「通訳案内業」とは、報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に關する案内をする業をいう。

(免許)

第三條 通訳案内業を営もうとする者は、運輸大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許を受けなければならない。

(欠格條項)

第四條 左の各号の一に該当する者には、免許を與えない。

- 一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられた者で、刑の執行を終り、又は刑の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もの
- 二 精神病又は傳染性の疾病にかかつてゐる者

(試験)

第五條 第三條の試験は、左の科目について行う。

- 一 外國語
- 二 日本地理
- 三 日本歴史
- 四 産業、經濟、政治及び文化に關する一般常識
- 五 人物考査

第三條の試験を受けようとする者は、政令の定めるところにより、手数料として五百円を納めなければならない。

(不正受驗者の処分)

第六條 受驗に際し、他人を出頭せしめ、受驗場を持ちこむことを禁ぜられてゐる物件を持ちこみ、又は他人の答案をぬすみ見するやうな不正な方法によつて、第三條の試験に合格しようとした者に対しては、その試験を停止し、又はその合格を無効とする。

前項の者に対しては、三年以内において期間を定め、試験を受けさせないことができる。

(免許証の交付)

第七條 都道府県知事は、第三條の免許を與えたときは、免許証を交付しなければならない。

(免許の更新)

第八條 第三條の免許は、五年目ごとに、申請により更新を受けなければならない。その効力を失う。

(免許証の再交付等)

第九條 通訳案内業を営む者(以下「通訳案内業者」という。)は、免許証を亡失し、若しくは著しく損じたとき、又は免許証の記載事項に変更を生じたときは、直ちに都道府県知事にその再交付又は書換を申請しなければならない。

(免許手数料等)

第十條 第三條の免許、第八條の免許の更新又は前條の免許証の再交付を受けようとする者は、政令の定めるところにより、手数料を納めなければならない。

(免許の申請手続等)

第十一條 前八條に規定するものの外、免許の申請及び更新、第三條の試験並びに免許証の交付、書換、再交付及び返納について必要な事項は、省令で定める。

項は、省令で定める。

(免許証の携帯)

第十二條 通訳案内業者は、就業中免許証を携帯し、警察官、警察吏員又は通訳案内を受ける者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

(禁止行為)

第十三條 通訳案内業者は、左の行為をしてはならない。

- 一 物品の購買その他のあつ旋について、販賣業者その他の關係者に對し金品を要求すること。
- 二 通訳案内を強要し、又は正当な理由がないのに、通訳案内を拒むこと。

(営業の停止及び免許の取消)

第十四條 通訳案内業者が第四條各号の一に該当するに至つたとき、又は前條の規定に違反し、その他業務に關し不正な行為をしたときは、都道府県知事は、その免許を取り消し、又は期間を定めて営業の停止を命ずることができる。

都道府県知事は、前項の処分をしようとするときは、当該通訳案内業者に対し、あらかじめ期日及び場所を通知して、聽聞をしなければならない。当該通訳案内業者又はその代理人は、聽聞の場所において、都道府県知事に対し意見を述べ、又は証拠を提出することができる。

都道府県知事は、前項の異議の申立があつた場合において、その申立に理由があると認めたとときは、その処分を取り消さなければならない。

(訴願及び訴訟の提起)

第十五條 この法律又はこの法律に基く命令により行政處分のした処分不服のある者は、訴願をすることができ、且つ、訴訟を提起することができる。

(罰則)

第十六條 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

- 一 第三條の免許を受けずに通訳案内業を営んだ者
- 二 第十四條の規定による営業の停止の処分に違反して通訳案内の業を営んだ者

第十七條 第十三條の規定に違反した者又は免許証を他人に貸與した者は、一万円以下の罰金に処する。

第十八條 第十二條の規定に違反した者は、千円以下の過料に処する。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

旧案内業者取締規則(明治四十年内務省令第二十一号)第一條の規定により免許を受けた者は、この法律により運輸大臣の行う試験に合格した者とみなす。

前項の者でこの法律施行の際現に通訳案内業を営むものは、この法律施行の日から三箇月間は、第三條及び第十二條の規定にかかわらず、免許を受けず且つ免許証を携帯しないでも、通訳案内の業を営むことができる。

四月二十二日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

日本國有鉄道法施行法案

に任命されたものとする。

(職員引継)

第二條 日本國有鉄道法施行の際、現に運輸省職員(運輸部内の官吏、官吏の待遇を受ける者、雇員及び見習雇員をいう。以下同じ。)であつて、運輸省鉄道総局等主として國有鉄道、國有鉄道に關連する國營船舶及び國營自動車並びにこれらの附帶事業に關する事務を所掌する部局その他の機關であつて運輸大臣の定めるものに勤務するものは、運輸大臣の指名する者を除き、同法施行の際運輸省職員としての身分を失ひ、日本國有鉄道に引き継がれるものとする。

2 日本國有鉄道法施行の際、現に運輸省職員であつて、大臣官房等國有鉄道、國有鉄道に關連する國營船舶及び國營自動車並びにこれらの附帶事業に關する事務を所掌する部局その他の機關(前項の規定により運輸大臣の定めるものを除く。)に勤務するものは、運輸大臣の指名する者に限り、同法施行の際運輸省職員としての身分を失ひ、日本國有鉄道に引き継がれるものとする。

3 前二項の規定により、運輸省職員が、日本國有鉄道に引き継がれる場合においては、その者に対する退官退職手当は、支給しない。

4 前項に規定する者が政府の職員として勤務した期間は、退職金の計算については、日本國有鉄道に勤務した期間とみなす。

(地方公共團體の議会の議員たる者の暫定措置)

第三條 前條第一項又は第二項の規

定により日本國有鉄道の職員となつた者であつて、日本國有鉄道法施行の際現に地方公共團體の議会の議員であるものは、その任期中は引き続きその議員であることができる。

(權利義務の承継)

第四條 國有鉄道、國有鉄道に關連する國營船舶及び國營自動車並びにこれらの附帶事業に關し、日本國有鉄道法施行の際現に國有する權利義務は、別に定めるものを除く外、その時において日本國有鉄道が承継する。

(訴訟の受継)

第五條 前條に規定する事業に關し、國を當事者とする訴訟であつて、日本國有鉄道法施行の際現に係屬しているものは、その時において日本國有鉄道が受け継ぐ。同條に規定する事業に關し、これを所管する行政廳を當事者とする訴訟で前段と同様なものは、日本國有鉄道の總裁が受け継ぐ。

(共済組合に關する暫定措置)

第六條 日本國有鉄道法施行の際、現に國家公務員共済組合法(昭和二十三年法律第六十九号)第二條第二項第八号の規定による共済組合の組合員であつて、第二條第一項又は第二項の規定により日本國有鉄道に引き継がれないものは、日本國有鉄道法施行後當分の間、引き続き日本國有鉄道法第五十七條第二項の規定により日本國有鉄道に設けられる共済組合(以下「國鉄共済組合」という。)の組合員とする。

2 國庫は、前項に規定する者に係

る國家公務員共済組合法第六十九條第一項各号及び同法第九十二條に掲げる費用を負担するものとす。政府は、これを國鉄共済組合に拂込まなければならない。

(不動産に關する登記の手続)

第七條 日本國有鉄道が第四條の規定により不動産に關する權利を承継した場合において、その權利につきすべき登記の囑託書には、不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)第三十一條第一項の規定にかかわらず、登記義務者の承諾書を添付することを要しない。

2 日本國有鉄道の總裁が不動産に關する權利につき登記を囑託する場合において、その役員又は職員を代理人と定め、その旨を官報で公告したとき、当該代理人は、不動産登記法第三十五條第一項第五号に掲げる書面を提出すること

を要しない。

(日本國有鉄道が引き継ぐ財産の範圍)

第八條 日本國有鉄道法施行の日に於いて日本國有鉄道が政府から引き継ぐ財産は、昭和二十四年五月三十一日における國有鉄道事業特別會計の資産並びに公債及び借入金以外の負債とする。

(公債及び借入金金の処理)

第九條 昭和二十四年五月三十一日において國有鉄道事業特別會計が負担する公債及び借入金金、日本國有鉄道法施行の日に於いて、一般會計に轉讓せしめる。

2 日本國有鉄道は、日本國有鉄道法施行の日に於いて、前項に規定する公債及び借入金金の金額に相当

する額の債務を政府に対し負うものとする。

3 前項に規定する債務については、日本國有鉄道は、政府に対しその債務を表示する証書を交付するものとする。

4 第二項の規定により日本國有鉄道が政府に対し負う債務の償還期限、利率及び利子支拂期日は、第一項の規定により一般會計に歸屬した公債及び借入金金の償還期限、利率及び利子支拂期日によるものとする。

5 政府は、第一項の規定により一般會計に歸屬した公債及び借入金金の償還期限、利率及び利子支拂期日並びに公債についてはその発行價格を基き、第二項の規定により日本國有鉄道が政府に対し負う債務の償還期限、利率及び利子支拂期日を変更することが出来る。

(國庫余裕金の貸付)

第十條 政府は、日本國有鉄道において支拂上現金に不足があるときは、日本國有鉄道法第四十五條の規定による貸付として國庫余裕金を一時貸し付けることができる。

(資本金の額)

第十一條 日本國有鉄道法第五條に規定する資本金は、昭和二十四年五月三十一日における國有鉄道事業特別會計の資産の價額(調整勘定に計上する額を含む)から負債の金額を控除した額に相當する金額とする。

(國有鉄道事業特別會計の残務の処理)

第十二條 國有鉄道事業特別會計に於ける昭和二十三年及び昭和二十四年度の予備費の使用、決算、財産及び出納その他會計に關する事務は、日本國有鉄道法施行の日以後は、從前の例により日本國有鉄道が行う。

(聯合の無償貸付)

第十三條 日本國有鉄道は、日本國有鉄道法施行の際現に政府が使用している聯合を政府に無償で貸し付けることができる。

(他の法令の改定等)

第十四條 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。

第一條中「帝國」を「本邦」に、「政府」を「日本國有鉄道」に改める。

第二條、第四條及び第五條を削り、第三條を第二條とする。

第十五條 國有鉄道運賃法(昭和二十三年法律百二十二号)の一部を次のように改正する。

第一條第一項中「國有鉄道(國有鉄道に關連する國營船舶を含む。)」を「日本國有鉄道の鉄道及び連絡船」に改める。

第五條、第七條第三項、第八條及び第九條中「運輸大臣」を、第八條中「國有鉄道」をそれぞれ「日本國有鉄道」に改める。

第九條の次に次の一條を加える。

第九條之二 第五條、第七條第三項及び第九條の規定により日本國有鉄道が左の各号に掲げる運賃及び料金を定める場合においては、運輸大臣の認可を受けなければならない。

一 定期旅客運賃

二 小口取扱貨物運賃

三 手小荷物運賃

四 旅客運賃及び貨物運賃の最

低運賃

五 廢台料金

第十六條 日本通運株式会社法（昭和十二年法律第四十六号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項中「政府」を「日本國有鐵道」に、同條第三項中「第一項」を「前項」に改め、同條第二項を削る。

第九條を次のように改める。

第九條 削除

第九條ノ二を削る。

第十七條 帝都高速度交通營團法（昭和十六年法律第五十一号）の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「政府」を「日本國有鐵道」に改め、同條第二項を削る。

第六條中「政府」を「日本國有鐵道」に改める。

第二十四條中「帝國鐵道會計」を「日本國有鐵道」に改め、同條後段を削る。

第二十六條及び第二十七條を次のように改める。

第二十六條 削除

第二十七條 削除

第三十四條第二項を削る。

第十八條 印紙税法（明治三十二年法律第五十四号）の一部を次のように改正する。

第五條第六号ノ五の次に次の一号を加える。

六ノ五ノ二 日本國有鐵道ヨリ發スル證書、帳簿

第十九條 登録税法（明治二十九年

第十三部 運輸委員會會議錄第九号

法律第三十七号）の一部を次のように改正する。

第十九條第二号を次のように改める。

日本國有鐵道自己ノ爲ニスル登記又ハ登録

第二十條 通行税法（昭和十五年法律第四十三号）の一部を次のように改正する。

附則中「國有鐵道（國有鐵道ニ關連スル國營船舶ヲ含ム以下同ジ）を「日本國有鐵道ノ鐵道及連絡船」に、「運輸大臣」を「日本國有鐵道」に、國有鐵道ノ乗客を「日本國有鐵道ノ鐵道及連絡船ノ乗客」に改める。

第二十一條 國家公務員共済組合法の一部を次のように改正する。

第二條第二項第八号を次のように改める。

八 削除

第二十二條 大藏省預金部特別會計、國有鐵道事業特別會計、通信事業特別會計並びに簡易生命保險及び郵便年金特別會計の保險勘定及び年金勘定の昭和二十二年年度における歳入不足補填のための一般會計からする繰入金に關する法律（昭和二十二年法律第七十号）、

政府職員の俸給等の支給に關する措置等に伴う大藏省預金部外三特別會計に對する一般會計の繰入金に關する法律（昭和二十三年法律第十三号）及び大藏省預金部特別會計外二特別會計の昭和二十三年年度における歳入不足補填のため

の一般會計からする繰入金に關する法律（昭和二十三年法律第十八号）の一部をそれぞれ次のように改正する。

改正する。

第二項中「國有鐵道事業特別會計」を削る。

第二十三條 左に掲げる法令は、廃止する。

國有鐵道事業特別會計法（昭和二十二年法律第四十号）

地方鐵道及軌道に於ける納付金等に關する法律（昭和二十年法律第十九号）

鐵道會議官制（昭和五年勅令第百二十九号）

鐵道運輸協議會官制（昭和十七年勅令第五百十一号）

鐵道教育所官制（昭和十四年勅令第六百十七号）

地方鐵道軌道納付金委員會官制（昭和二十年勅令第百九十号）

鐵道大臣に於て委託に依り陸運に關する機械器具等の製作、修理又は調達を爲すの件（昭和十七年勅令第三百六十九号）

附則

1 この法律は、日本國有鐵道法施行の日から施行する。但し、第一條の規定は、公布の日から、第二條の規定は、昭和二十四年五月三十一日から施行する。

2 國有鐵道事業特別會計法は、第三十三條の規定にかかわらず、日本國有鐵道法第三十六條第一項の規定においてその例による限度において、なおその効力を有する。

3 日本國有鐵道が政令で定める期間内に於て物品の運送に關する取引には、取引高税を課さない。

4 日本國有鐵道は、昭和二十四年度においては、第九條第二項の規定により日本國有鐵道が政府に對

し負う債務の利子及びその債務の取扱に要する経費を國庫整理基金特別會計に納付することができる。四月二十二日日本委員會に左の事件を付託された。

一、岐阜、名古屋兩市を中心とする省線の電化に關する請願（第六百号）

二、市營バス優先免許に關する請願（第六百二号）

三、常磐線電化促進に關する請願（第六百十五号）

四、浜松、米原兩駅間鐵道電化促進に關する請願（第六百十六号）

五、萩野、野沢兩駅間の鐵道防雪林拂下げに關する請願（第六百三十九号）

六、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百三十一号）

七、岩手川口駅、數川國有林間森林開發鐵道敷設に關する請願（第六百三十五号）

八、國營バス雲霧、人田兩線拂下げに關する請願（第六百三十六号）

九、函館港ふ頭修築工事促進に關する請願（第六百四十号）

一〇、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（四通）（第六百四十一号）

一一、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百四十三号）

一二、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百四十七号）

一三、觀光特別委員會設置に關する請願（第六百四十八号）

一四、國營バス京鶴線拂下げ反對に關する請願（第六百五十三号）

一五、運輸省の枕木購入方法に關する請願（第六百五十七号）

一六、長崎、喜喜津兩駅間鐵道敷設に關する請願（第六百六十号）

一七、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百六十一号）

一八、農業協同組合の營業輸送界進出に關する請願（第六百六十三号）

一九、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百六十六号）

二〇、國營貨物自動車福浪線拂下げ反對に關する請願（第六百六十八号）

二一、國營自動車能野線拂下げ反對に關する請願（第六百六十九号）

二二、阪和線拂下げ反對に關する請願（第六百七十号）

二三、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百八十四号）

二四、日本藝術院會員に長期鐵道乗車証交付の請願（第六百八十五号）

二五、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第六百九十八号）

二六、國營バス十和田線拂下げ反對に關する請願（第七百号）

二七、中土、小滝兩駅間鐵道敷設促進に關する請願（第七百三十三号）

二八、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第七百六十六号）

二九、國營バス南予線拂下げ反對に關する請願（第六百九十九号）

三〇、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百号）

三一、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百三十三号）

三二、道路運送監理事務所の地方移讓に關する請願（第七百六十六号）

三三、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三四、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三五、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三六、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三七、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三八、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

三九、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

四〇、國營バス和出線拂下げ反對に關する請願（第七百六十六号）

一、道路運送監理事務所の地方移譲
反対に関する請願(第七百十二号)
一、長島信号場を旅客駅に昇格の請願(第七百十四号)
一、三陸沿岸鉄道敷設促進に関する請願(二通)(第七百十七号)
一、伊万里駅外三駅増設案に関する請願(第七百十八号)

一、道路運送監理事務所の地方移譲
反対に関する請願(第七百十九号)
一、道路運送監理事務所の地方移譲
反対に関する請願(第七百二十号)

一、南武線拂下げに関する陳情(七通)(第七百五十六号)
一、甲府、塩尻駅間及び塩尻、長野間駅間鉄道電化促進に関する陳情(第七百六十五号)

一、信濃大町保線区設置の陳情(第七百六十八号)
一、信濃大町、木崎駅間に北大町駅設置の陳情(第七百六十九号)

一、道路運送監理事務所の地方移譲
反対に関する陳情(二通)(第七百七十二号)

第六百号 昭和二十四年四月九日受理
岐阜、名古屋両市を中心とする省線の電化に関する請願

請願者 岐阜市議会議長 松原 謙一
紹介議員 大野 幸一君

岐阜、名古屋を中心とする省線の電化については、当局においても計画立案されていると聞くが、東海道線は勿論、急こう配とトンネルの多い中央線、

高山線の交通難の緩和と、地方産業の発展のため、岐阜、名古屋を中心とする省線の電化をすみやかに実現せられたいとの請願。

第六百三十三号 昭和二十四年四月九日受理
市営バス優先免許に関する請願

請願者 岐阜市議会議長 松原 謙一
紹介議員 大野 幸一君

現在民間の営利会社によつて経営されている岐阜市のバス事業は、営利本位のため種々な悪影響を市民に及ぼし、公衆のこうむる迷惑はなほだしい。よつて、住民の生活利益を保護し、福祉を増進し、市の健全自治を図るために、市営バスを優先免許せられたいとの請願。

第六百三十五号 昭和二十四年四月九日受理
常磐線電化促進に関する請願

請願者 茨城県知事 友末洋治
紹介議員 結城 安次君

國鉄電化の一環として常磐線松戸、取手駅間の工事は既に施行中であるが、常磐沿線の地域は、農林、鉱工業の一大生産地帯を形成しているため、本線の電化はこれら産業の隆盛を促し、また京浜地帯に対する物資供給地帯としての使命を果す途であるから、上野、平河駅間、特に土浦駅又は水戸駅までの電化を急速に実現せられたいとの請願。

第六百三十六号 昭和二十四年四月九日受理
浜松、米原両駅間鉄道電化促進に関する請願

請願者 愛知縣知事 青柳秀夫
外二名
紹介議員 佐伯卯四郎君 山内 卓郎君

東海道線浜松、米原両駅間の鉄道電化工事は、本年度中に実施されるべきであるが、國家財政の關係上中止されるの由である。本電化工事に関し、用地の選定並びに買収の内交渉、資材の確保等既に長期間にわたる準備を完了し着工を待つのみとなつてゐる。しかるに、本工事をこのまま中止することは、技術能力の低下をきたし、將來において着工する際には更に長期の準備期を要する等、極めて國家経済の上に不利を生ずるものであるから、輸送力の増強、石炭の節約、経費の節減のためにも、同区間の電化工事を本年度中に実施せられたいとの請願。

第六百二十九号 昭和二十四年四月十一日受理
米野、野沢両駅間の鉄道防雪林拂下げに関する請願

請願者 福島縣河沼郡野本村 榮次外一名
外三ヶ村組合長 佐藤 橋本重右衛門君

警越西線米野、野沢両駅間に在る福島縣河沼郡野本村字向谷地内の元民有農耕地を買収して、鉄道防雪林が設置されたのであるが、現在では附近農耕地の陽光を遮り断つて農作物の減収をきたしている。同村の人口も防雪林設置當時の三倍に増加して、農家生計は零細化する有様である。しかし、当防雪林は鉄道線路の北側に設置され、当地は主として西風であるから何等防雪の効果はなく、また、北風の場合で

もその主要地帯の民有林等で充分防雪できるのであるから本鉄道防雪林を拂い下げられたいとの請願。

第六百三十一号 昭和二十四年四月十一日受理
道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 福岡市大字春吉八五八 護国法人福岡自動車會 護所会長 矢野小太郎 右衛門君

道路運送監理事務所は、開所以來専門の知識と豊富な経験とを生かして陸運行政の円滑な運営を図り、國民の期待に添いつつ業績を修めている。しかるに、最近行政整理の一環として道路運送監理事務を地方自治体へ移譲することであるが、これは陸運行政の特殊事情からみて遺憾であるから、道路運送監理事務所を存置せられたいとの請願。

第六百三十五号 昭和二十四年四月十一日受理
岩手川口駅、釜川国有林間森林開闢鉄道敷設に関する請願

請願者 岩手縣岩手郡川口村長 瀬川清十郎外一名
紹介議員 川村 松助君

山林資源の開闢は、國民生活の安定と産業の復興に重要なことであるが、岩手縣下の丹波川流域の山林資源は、一地域のものとしては全國首位とも称せられ、特に釜川国有林の如きは全くの原始林であるが、こら大資源の開闢には輸送力の強化が絶対要件であるから、当地域山林資源開闢のため、岩

手川口駅、釜川国有林間に森林鉄道を敷設されて、國家経済への寄與を図られたいとの請願。

第六百三十六号 昭和二十四年四月十一日受理
國營バス雲霧、大田兩線拂下げ反対に関する請願

請願者 島根縣飯石郡三刀屋町 長 廣田力直外千六百七名
紹介議員 宇都宮 登君

國營バス雲霧線並びに大田線を民間に拂下げられると聞くが、兩線は中國山脈を横断して、山陰山陽を連絡する延長百五十キロに及ぶ重要路線であり、沿線地域は、未開闢の天然資源に富んでいるが、自動車の運轉回数が少ないため不便をきたしている。若し、民営となれば利潤の追求本位となり、國鉄の代行として、國鉄と一貫的運営を必要とする本線の機能の果たすことが困難となる虞があるから、現在通り國營として運営せられたいとの請願。

第六百四十号 昭和二十四年四月十一日受理
函館港ふ頭修築工事促進に関する請願

請願者 北海道函館市長 宗藤 大陸外一名
紹介議員 板谷 順助君

昭和四年に着工され、未だに工程の半ばを残している北海道第二期拓殖計画中の函館港ふ頭第二号築造工事の完成は、重要性を加える北海道の開闢と貿易の再開を控えている現在最も急務とされているから、第二号ふ頭及び埋築部の築造工事を促進せられたいとの請願。

論急こう配とトンネルの多い中央線、
る諸願

雪の効果はなく、また、北風の場合で
から、当地域山林資源開発のため、岩

附

第六百四十一号 昭和二十四年四月
十一日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願(四通)

請願者 神戸市長田区北町一ノ
八日貨自動車運送株式
会社取締役社長 平野
勇介外三名

紹介議員 田口政五郎君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百四十三号 昭和二十四年四月
十一日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願

請願者 福岡縣小倉市大字砂津
三六二銀西貨物自動車
運送株式会社社長 日
高磯次郎

紹介議員 島田 千壽君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百四十七号 昭和二十四年四月
十一日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願

請願者 岡山縣瀬内岡山縣土木
委員会内 中田弘堂外
四名

紹介議員 島村 軍治君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百四十八号 昭和二十四年四月
十二日受理

租光特別委員会設置に関する諸願

請願者 静岡縣熱海一〇一 島
山鶴吉

紹介議員 寺尾 豊君

外國との交渉、貿易の促進等は、日本
の眞実が認識されて始めて可能である
が、日本の正しい認識のために第一に
要求されるものは租光事業である。し
かるに、従来わが國の租光政策は、主
管官廳が明確にされていなかったため、そ
の実施に徹底を欠き、租光事業の促進
を著しく阻害していたから、日本経済
の復興及び外貨獲得のため、租光に関
する特別委員会を設置して租光事業の
促進を図りたいとの諸願。

第六百五十三号 昭和二十四年四月
十二日受理

國營バス京鶴線拂下げ反対に関する諸
願

請願者 京都府北桑田郡周山中
字校内 井上經二外九
百三十三名

紹介議員 星野 芳樹君

國營自動車京鶴線は鉄道の便に恵まれ
ない当地方の唯一の交通機関であり、
沿線は天然資源に富み未開発資源は実
にはく大なものがある。従つて乗客も
年々増加し、運轉回数は八往復である
にかかわらず常に多数の乗車不能者
を見る状況であつて、民営に移すときは
利潤追求を本位として私益のみに走
り、実質的なサービスは自然低下する
ことは確実であるから、本線の民間拂
下げには絶対反対するとの諸願。

第六百五十七号 昭和二十四年四月
十二日受理

運輸省の枕木購入方法に関する諸願

請願者 札幌市北四條西四ノ一
漆崎福藏外四名

紹介議員 高橋 啓君

運輸省では本年度以降の枕木購入につ
いて、公入札制の採用、納入地指定、

鉄道局毎に年度末手持数量に基く購入
数量の決定等を考慮している由である
が、現在北海道には政府の生産計画に
基き業者が少なからぬ犠牲を拂つて確保
した九十九万六千本(内二十五万本は引
渡済)が保管されており、これに投資
された金額は二億一千四百万に達してい
るから、この枕木を処理するために、
(一)札幌鉄道局管内の省貯蔵品を他管
内に移動して最大限に購入させること、
(二)右によりななを廃品があるときは全
國業者が同様の態勢において競争でき
る方法を講ずること、(三)引渡済みの
二十五万本を引当に北海道枕木林産組
合に対する特別支拂いの措置をとること
等の措置を講ぜられたいとの諸願。

第六百六十号 昭和二十四年四月十
二日受理

長崎、喜望津間新設鉄道敷設に関する
諸願

請願者 長崎縣西彼杵郡茂木町
長崎縣町村会内 森田
丈市外十九名

紹介議員 藤野 繁雄君 門屋
盛一君

運輸省下関地方建設部において計画さ
れている、長崎本線の一部長崎、喜望
津間新設路線は、別府、霧島、阿
蘇、雲仙、大草、長崎を結ぶ國際觀光
ルートとして、また、附近町村の産業
開発及び南方貿易上重要なものである。
更に本路線通過地の長崎港の外港
茂木町は、熊本縣大津郡とは一帯水
の長短距離の地点にあり、往時より長
崎市へ諸物資を移出していたのであつ
て、本路線新設が実現すれば茂木港を
通じて長崎、喜望津間は京阪地方へ
の諸物資の移出はじん大なものがあ

るから、本鉄道路線敷設を実現をせら
れたいとの諸願。

第六百六十一号 昭和二十四年四月
十二日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願

請願者 和歌山市八番丁三ノ二
社団法人和歌山縣自動
車會議所会長 千田巳
代治

紹介議員 玉置吉之丞君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百六十三号 昭和二十四年四月
十二日受理

農業協同組合の営業輸送界進出反対に
関する諸願

請願者 福井市御園町八日本通
運送株式会社福井支店内
福井縣輸送秩序期成同
盟内 竹田昌治外十六
名

紹介議員 早川 慎一君

全國農業協同組合連合会のさん下にあ
る各都道府縣の農業販賣協同組合連合
会が、特定貨切自動車運送業の免許申
請を全國一様に提出して、営業輸送
に進入しようとしていること
であるが、これは現下の輸送界を混乱
破壊に導くものであるから、既存権の
確立と所屬従業員の生活擁護のため、
農業協同組合の営業輸送進出に絶対
反対であるとの諸願。

第六百六十六号 昭和二十四年四月
十三日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願

請願者 東京都中央区銀座西四
ノ三東京都聯合自動車
協會内 柏村毅

紹介議員 飯田精太郎君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百六十七号 昭和二十四年四月
十三日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に
関する諸願

請願者 神奈川縣横須賀市若松
町三ノ五横須賀運送株
式会社取締役社長 新
倉義雄外十九名

紹介議員 大隅 憲二君

この諸願の趣旨は、第六百三十一号と
同じである。

第六百六十八号 昭和二十四年四月
十三日受理

國營貨物自動車福浪線拂下げ反対に
関する諸願

請願者 福島縣安達郡小浜町長
鈴木和一外十名

紹介議員 橋本萬石衛門君

東北本線二本松駅より常磐線浪江駅に
達する國營自動車福浪線は、沿線に豊
富な重要資源地帯を控えているが、昨
年六月より右路線に國營貨物自動車の
運行を見、小浜町には、福島自動車区
小浜貨物取扱所も設置され、益々施設
を拡張中であつて、かつての当地一帯
の荷貨は一掃され沿道地方の各種生産
も増大してきた。しかるに今國營自
動車を民間に拂下げるとのことであ
るが、若しこれが実施されると運賃高
騰を始め各種の弊害を生じ、沿線地方
民の不便と各種生産に及ぼす支障が大

きいから、國營自動車福浪線の民間拂下げは絶対反対であるとの請願。

第六百六十九号 昭和二十四年四月十三日受理

國營自動車能野線拂下げ反対に関する請願

請願者 和歌山縣田邊市長 小森嘉一外十三名

紹介議員 橋本萬右衛門君

國營自動車能野線は、和歌山縣下田邊市と能野町とを連絡する路線であり、当地方における農林産物の輸送及び吉野、能野國立公園の観光線として唯一の重要交通機関である。しかし、同自動車線を民間に拂い下げることは、公益優先の國營から営利本位の私企業と化し、從つて輸送力の低下は必然的であり、直接國家的事業であるべき農林地帯の開発事業の上にも悪影響を及ぼすものであるから、國營自動車能野線を民間拂下げの対象より除外し、引き続き國營として運営せられたいとの請願。

第六百七十号 昭和二十四年四月十三日受理

阪和線拂下げ反対に関する請願

請願者 和歌山縣田邊市長 小森嘉一外十名

紹介議員 橋本萬右衛門君

紀勢西線に連絡する國鉄阪和線は、和歌山、大阪間を結ぶ重要幹線として、産業観光上に大きな役割を有している。しかし本線は戦時中國鐵に買収されたもので、近時一部に拂下げ要望の声を聞くが、民營となれば國鉄間に介在して連絡に不便をきたすとともに、營利会社の常として運賃の値上げ

も必至であるので、紀勢西線沿線地方の阪和線民間拂下げ絶対反対の要望をいれて、本線を國鉄として存続せられたいとの請願。

第六百八十四号 昭和二十四年四月十三日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 福岡市築石町一福岡縣水産業会理事長 田村延一

紹介議員 江熊 哲翁君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第六百八十五号 昭和二十四年四月十三日受理

日本藝術院会員に長期鉄道乗車証交付の請願

請願者 東京都品川区西大崎四ノ七八〇 豊道屋中五名

紹介議員 團 伊能君 松野喜内君

日本藝術院会員は、各藝術界の識見、閑居等卓越した者の中から嚴選を重ねて任命された者で、文化國建設に重大な使命を待っている。しかし、各都府にわたつて旅行する場合が多いにもかかわらず、一箇年を通じて僅か一箇月しか鉄道乗車証を交付されていない。しかるに学士院会員に對しては長期鉄道乗車証を交付されているのは、學術尊重及び國家待遇の公平の見地より極めて不合理であるから、藝術院会員に對しても学士院会員同様長期を通ずる鉄道乗車証を交付せられたいとの請願。

第六百九十八号 昭和二十四年四月十三日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 岐阜縣多治見市豐岡町一ノ一〇岐阜縣貨物自動車運輸労働組合連合会内 黒田政男

紹介議員 大野 幸一君 山田 節男君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第六百九十九号 昭和二十四年四月十三日受理

國營バス南予線拂下げ反対に関する請願

請願者 愛媛縣北宇和郡日吉村長 二高善春外六百三十六名

紹介議員 中平常太郎君

近く國營バス事業が民間に拂下げられる由を聞くが、國營バス南予線伊予大洲、出目間は國鉄第四四号線の代償として開設以來順調な発展を見、現在では当地方の産業開発、運輸交通上不可欠の幹線であるから、本線の拂下げに反対するとの請願。

第七百号 昭和二十四年四月十三日受理

國營バス十和田線拂下げ反対に関する請願

請願者 秋田縣鹿角郡毛馬内町長 伊藤良三外二百三十三名

紹介議員 石川 準吉君

政府は、國鉄予算減入補てんのため國營バスを拂い下げる計画があると聞く

が、國營バス十和田線は、十和田湖周辺の漁、林、鉱等の資源開発上重要な路線であり、又同湖は國立公園に指定された世界的名勝地であつて、今後外客を誘致するために交通施設の改善が必要であるから、本線を現狀通り國營として存続運営せられたいとの請願。

第七百三十三号 昭和二十四年四月十四日受理

中土、小滝間間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 新潟縣西頸城郡糸魚川町新潟縣西頸城郡振興会内 増田秀雄外三十三名

紹介議員 北村 一男君

大糸線は、中央線松本市を分岐点として、表日本と裏日本を結ぶ重要幹線である。しかし、本路線は現在、長野縣側は中土まで、新潟縣側は小滝まで開通し、残る十六キロについても既に路床工事を完了して軌條敷設を待つばかりであるから、産業開発、文化の向上発展、民生安定等の見地より、すみやかに両駅間の開通を図られたいとの請願。

第七百六十六号 昭和二十四年四月十四日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 横濱市中区長者町九ノ一七五神奈川縣小型自動車整備協会の内 清水吉之助外十一名

紹介議員 門屋 盛一君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第七百七十二号 昭和二十四年四月十四日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 福岡縣久留米市通町三八〇榮邦貨物自動車株式會社代表取締役 二又茂登

紹介議員 團 伊能君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第七百十四号 昭和二十四年四月十四日受理

長島信号場を旅客駅に昇格の請願

請願者 新潟縣刈羽郡北條村長 佐藤隆外一名

紹介議員 北村 一男君

長島信号場は信越線塚山、越後廣田両駅間に位しているが、附近部落は純農村で、農産物、木材等の産出もあるから、旅客往來の便を図るため、現在の施設を拡張して、旅客駅に昇格せしめられたいとの請願。

第七百十七号 昭和二十四年四月十四日受理

三陸沿岸鉄道敷設促進に関する請願

請願者 宮城縣本吉郡志津川町長 田中完義外百八十八名

紹介議員 高橋 啓君

三陸沿岸鉄道は、大船渡線氣仙沼駅から宮城縣本吉郡志津川町を通過して女川線石巻駅に連絡する路線であつて、三陸地方の産業開発、文化振興上重要な施設であるが、当地方は世界有数の漁場を控えて、無限の漁獲物を擁し、

に、管利会社の常として運賃の値上げ

願。

管バスを拂い下げる計画があると聞く

同してある。

場を控えて、無限の漁獲物を獲し、

又、林産、鉱産の資源も豊富で東北の宝庫と称せられる地域であり、観光価値も優れているから、現在工事中止中の本鉄道の敷設を促進せられたいとの請願。

第七百十八号 昭和二十四年四月十四日受理

伊万里駅外三駅増設案に関する請願
請願者 佐賀縣西松浦郡伊万里町社団法人伊万里商工會議所会頭 北古賀龜六外五名

紹介議員 小林 勝馬君 大隈 信幸君 深川榮左エ門君 深川タマエ君 原口忠次郎君 今泉 政喜君

佐賀縣伊万里地方所在の伊万里、浦ノ崎、楠久及び久原各駅の駅舎は、当地方の人口増加と産業の発達による貨客の激増に対し、既に狭あいを告げているから、すみやかに各駅舎の増設案を行われたいとの請願。

第七百十九号 昭和二十四年四月十四日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願
請願者 佐賀市神野町三四六昭和自動車株式会社取締役 役社長 金子道雄 紹介議員 小林 勝馬君 深川タマエ君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第七百二十号 昭和二十四年四月十四日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願

請願者 佐賀市役所佐賀市営バス課内 木村光司 紹介議員 大隈 信幸君 深川榮左エ門君 小林 勝馬君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第七百二十一号 昭和二十四年四月十四日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する請願
請願者 青森市沖館篠田二一阿保方青森縣自家用自動車組合東青支部内 篠原敬明外二名 紹介議員 平野善治郎君

この請願の趣旨は、第六百三十一号と同じである。

第七百二十六号 昭和二十四年四月九日受理

南武線地下げに関する陳情(七通)
陳情者 東京都北多摩郡調布町長 安沢秀雄外四百五十八名

今般南武鉄道株式会社においては南武線地下げを出願した由であるが、同線は川崎から西多摩郡に至る当地方の重要交通機関であつて、その経営方針の如何は当地住民に重大な利害がある。しかし、南武鉄道株式会社において、旧鶴見臨港、青梅、奥多摩各鉄道を合同して新会社を組織し、沿線市町村の出資を容れて代表者を経営に参加させ、利用者の希望を反映し、沿線市町村の産業開発を目的として経営するとのことであり、これは市町村民も多年の希望であるから、すみやかに南武線地下げを実現せられたいとの陳情。

第二百六十五号 昭和二十四年四月十三日受理
甲府、塩尻両駅間及び塩尻、長野両駅間鉄道電化促進に関する陳情
陳情者 長野縣議會議長 片桐知 從外二名

鉄道電化の実現は、日本再建上極めて重要な施策である。殊に中央線甲府、塩尻間及び篠ノ井線塩尻、長野間は、全國有数の山林積断線で、トンネルが多い上に近年炭質の低下に伴ひ冠着、白坂両トンネル内においては、数回にわたりばい炭による窒息事故を起してあり、又この配の多いため、石炭の消費量も多量に上つてゐる。一方当地方は全國第一の発電廠で電化の実現には極めて好條件にある点及び貿易再開に伴つて風光明媚な温泉地である当地方へ観光のため増加すると思われる外人観光客の快適な旅行に備へ、併せて輸送力増強の見地より、すみやかに甲府、塩尻間及び塩尻、長野間の電化を実現せられたいとの陳情。

第二百六十八号 昭和二十四年四月十三日受理

信濃大町保線区設置の陳情
陳情者 長野縣議會議長 片桐知 從

松本保線区は、篠ノ井線五十一キロ、大糸南線七十四キロの長大な区域を担當しているが、大糸南線の信濃大町以北の三十九キロの山間部は、急曲線、急こう配の連続であり、また災害の極めて多い区間である。その上積雪量は長野管理管内中最高を占め、凍土も百ミリを超える等保線が困難であるから、昭和二十一年設置以來効果を挙げている信濃大町の保線区派出所を、す

第二百六十九号 昭和二十四年四月十三日受理
信濃大町、木崎両駅間に北大町駅設置の陳情
陳情者 長野縣議會議長 片桐知 從

大糸線信濃大町、木崎両駅間に北大町駅を設置することについては、当地方が農業、林業、鉱業等の諸資源の開発上屈指の有望地帯であること、及び日本アルプスを中心とする中部山岳國立公園計画に重要な地位にあつて、すでに衆参両院においても請願が採択されてあり、又地方においては新駅設置に必要な土地資材を寄附する用意ができているから、すみやかに信濃大町、木崎両駅間に北大町駅を設置せられたいとの陳情。

第二百七十二号 昭和二十四年四月十三日受理

道路運送監理事務所の地方移譲反対に関する陳情(二通)
陳情者 東京都中央区木挽町八ノ一 全國乗用自動車協會内 新倉文郎外一名

道路運送監理事務所は、開所以來専門の知識と豊富な経験を生かして陸運行政の円滑な運営を図り、國民の期待に添いつつ業績を修めている。しかるに、最近行政整理の一環として道路運送監理事務所を地方自治体へ移譲するとのことであるが、これは陸運行政の特殊事情から見て遺憾であるから、道路運送監理事務所を存置せられたいとの陳情。

昭和二十四年五月十二日印刷

昭和二十四年五月十三日發行

臺灣院事務局

印刷者 印刷局