

第七回 国会 運輸委員會 會議 録 第八号

昭和二十五年三月十日（金曜日）

午前十時五十九分開議

出席委員

委員長 稲田直道君

理事 大沢嘉平治君 理事 岡村 正吉君 理事 關谷 勝利君 理事 米窪 滿亮君

岡田 五郎君 尾関 義一君

島山 鶴吉君 満尾 君亮君

山崎 岩男君 松井 政吉君

清藤 唯七君 上村 進君

林 百郎君 飯田 義茂君

出席政府委員

運輸政務次官 原 健三郎君

運輸事務官 石井 昭正君

（鉄道監督局長）

（国有鉄道部長） 須田 皖次君

海上保安官 須田 皖次君

（水路部長） 須田 皖次君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堀 正威君

三月八日

水路業務法案（内閣提出第九五号）

昭和二十四年十二月二十四日

墨田区錦糸町下ック埋立の請願（淺沼稻次郎君紹介）（第四九号）

昭和二十五年三月九日

美深、北見枝幸両駅間に鉄道敷設の請願（佐々木秀世君紹介）（第一二六〇号）

浜松、姫路間鉄道電化促進の請願（河原伊三郎君紹介）（第一二六一号）

浜松、米原間鉄道電化促進の請願（江崎真澄君紹介）（第一二六二号）

宝積寺、市橋両駅間に鉄道敷設促進の請願（山口好一君紹介）（第二二七七号）

行方不明の漁船捜査に関する請願（奥村又十郎君紹介）（第二二八七号）

石巻起点三陸鉄道敷設促進の請願（内海安吉君外二名紹介）（第一三〇三号）

出雲高松駅存置の請願（木村小左衛門君紹介）（第一三〇七号）

国有鉄道車両関係予算増額並びに浜松、米原間鉄道電化実現に関する請願（前田種男君紹介）（第一三〇八号）

岐阜市内東海道の高架工事施行に関する請願（武藤嘉二君紹介）（第一三二二号）

八木港整備工事継続施行に関する請願（鈴木善幸君外一名紹介）（第一三二六号）

岩国、日原両駅間に鉄道敷設の請願（佐藤榮作君紹介）（第一三二七号）

南海電気鉄道株式会社に因る運賃特許物運賃通算制実施の請願（西村榮一君紹介）（第一三三五号）

頸城地方に縦貫鉄道敷設の請願（塚田十一郎君紹介）（第一三三九号）

札沼線復元に関する請願（篠田弘作君紹介）（第一三六一号）

三石港拡張工事継続施行の請願（篠田弘作君紹介）（第一三六二号）

富島町細島に公共船員職業安定所設置の請願（川野芳滿君紹介）（第一三六七号）

同日
新炭の鉄道車扱貨物等級改訂反対に関する陳情書（若手泉盛岡市若手泉新炭対策委員会委員長長阿部千一外十二名）（第五七二号）

紙及びパルプの鉄道貨物運賃等級改訂に関する陳情書（久留米市日吉町九州製紙工業会長高島貞治）（第五七六号）

漁船の不法捕対策に関する陳情書（東京都千代田区丸の内九ビル内日本遠洋底引網漁業協会会長岡東英雄）（第五八四号）

同（東京都千代田区丸の内三丁目十四番地日本商工会議所会頭高橋竜太郎）（第五九四号）

本日の會議に付した事件
水路業務法案（内閣提出第九五号）の請願

一 匝成の鉄道運賃軽減の請願（岡司安正君紹介）（第二八号）

二 同（高橋清治郎君紹介）（第七九号）

三 石灰の運賃等級引下げの請願（木村公平君紹介）（第一三四号）

四 漆器の貨物運賃軽減の請願（菅家喜六君紹介）（第五八四号）

五 国鉄定期乗車券の購入手續簡素化に関する請願（林百郎君外一名紹介）（第五〇五号）

六 国営バス白棚線を松川まで延長の請願（鈴木義男君紹介）（第五三三号）

七 国営自動車高速線延長の請願（今村忠助君紹介）（第一三八号）

八 国営自動車和田嶺線延長の請願（今村忠助君紹介）（第一三九号）

九 久慈、白山間及び久慈、玉の脇間国営バス運輸開始の請願（山本猛夫君紹介）（第二二二号）

一〇 掛川、御前崎間国営自動車運輸開始の請願（水野彦治郎君紹介）（第二三八八号）

一一 岩根橋駅の駅名変更の請願（志賀健次郎君紹介）（第二四号）

一二 湯の元駅に急行列車停車の請願（床次徳二君紹介）（第一九八号）

一三 高屋信号所を簡易停車場に昇格の請願（志田義信君紹介）（第四四一号）

一四 来之宮、多賀両駅間に小嵐駅設置の請願（島山鶴吉君紹介）（第五〇〇号）

一五 藤我峯田両駅間にガスカパー停留場設置の請願（多田勇君紹介）（第五八八号）

○ 岡村委員長代理 これより運輸委員會を開きます。

委員長がお見えになりませんので、私が委員長の職務を行います。

去る三月八日付託になりました水路業務法案を議題といたし審査を進めます。まず政府より本案に対する趣旨の説明を求めます。

目次
第一章 総則（第一条―第五条）
第二章 水路測量及び海象観測の実施等（第六条―第二十条）
第三章 水路測量及び海象観測の成果（第二十一条―第二十五条）
第四章 水路に関する業務の受託（第二十六条）
第五章 訴願（第二十七条）
第六章 罰則（第二十八条―第二十九条）

附則
第一章 総則
（目的）
第一条 この法律は、水路測量の結果その他の海洋に関する科学的基礎資料を整備し、もつて海上における安全の確保を図るとともに、国際間における水路に関する情報の交換に資することを目的とする。

（水路測量）
第二条 この法律において「水路測量」とは、水域の測量及びこれに伴う土地の測量並びにその成果を航海に利用させるための地磁気の測量をいふ。

第三条 この法律において「海象観測」とは、潮汐、海潮流、波浪、海水及びこれらに関連する諸現象

第一類第十二号 運輸委員會會議録第八号 昭和二十五年三月十日

の観測をいう。

(水路図誌)

第四条 この法律において「水路図誌」とは、海図、水路誌、潮汐表、燈台表、航用諸層及びその他の水路に関する図誌をいう。

(水路測量標)

第五条 この法律において「水路測量標」とは、海上保安庁又は第六条の規定により許可を受けた者が水路測量又は海象観測のために設置する標識をいう。

2 水路測量標の種類及び形状は、運輸省令で定める。

第二章 水路測量及び海象観測の実施等

(海上保安庁以外の者が実施する水路測量)

第六条 海上保安庁以外の者が、その費用の全部又は一部を国又は地方公共団体が負担し、又は補助する水路測量を実施しようとするときは、海上保安庁長官の許可を受けなければならない。但し、学術上の目的をもつて行う測量、局地的な測量等については運輸省令で定める場合は、この限りでない。

(水路測量の実施方法の勧告)

第七条 海上保安庁長官は、必要があると認めるときは、前条の規定により許可を受けた者に対し、水路測量の実施方法につき勧告をすることができる。

(水路測量の実施の公示)

第八条 海上保安庁長官は、水路測量を実施しようとするときは、あらかじめその区域、期間その他必要な事項を公示しなければならない。前条の規定による許可をした

ときも同様とする。

(水路測量の基準)

第九条 海上保安庁又は第六条の許可を受けた者が行う水路測量は、左の各号に掲げる測量の基準に従つて行われなければならない。

一 地球の形状及び大きさについては、ベツセルの算出した次の値による。

長半径 六、三七七、三九七、メートル
短半径 六、三六五、八三六、メートル

二 経緯度は、地理学的経緯度で表示する。

三 測量の原点は、日本経緯度原点を基礎とする。但し、海上において行う測量その他特別の事情がある場合において、海上保安庁長官の承認を得たときは、この限りでない。

四 標高は、平均水面からの高さで表示する。

五 水深は、基本水準面からの深さで表示する。

六 干出岩及び干出たいは、基本水準面からの高さで表示する。

七 海岸線は、海面が略最高高潮面に達した時の陸地と海面の境界で表示する。

八 平均水面及び基本水準面の高さは、運輸省令で定める。

(資料又は報告の提出の要求)

第十条 海上保安庁長官は、特に必要があるときは、地方公共団体又は港湾法(昭和二十五年法律第 号)に規定する港湾管理者に対し、その管理する港湾の状況について資料又は報告の提出を

求めることができる。

第十一条 海上保安庁長官は、特に必要があるときは、船舶に対し、水路図誌の編修に必要な報告の提出を求めることができる。

(土地又は水面の立入)

第十二条 海上保安庁の職員は、水路測量又は海象観測のため必要があるときは、国、地方公共団体又は私人が所有し、占有し、又は占有する土地又は水面に立ち入ることができる。

2 前項の規定により宅地又はかき、さく等で囲まれた水面若しくは土地に立ち入る場合には、あらかじめその旨を所有者、占有者又は占用者に通知しなければならない。但し、これらの者に対してあらかじめ通知することが困難であるときは、この限りでない。

3 海上保安庁の職員が、第一項の規定により土地又は水面に立ち入る場合には、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

(障害物の除去)

第十三条 海上保安庁の職員は、水路測量を実施するためやむを得ない必要があるときは、あらかじめ所有者又は占有者の承諾を得て、障害となる植物又はかき、さく等を伐除することができる。

第十四条 海上保安庁の職員は、離島又はこれに類する場所で水路測量を実施する場合において、あらかじめ所有者又は占有者の承諾を得ることが困難であり、且つ、当該物件の現状を著しく損傷しない

ときは、前条の規定にかかわらず承諾を得ないで、障害となる植物又はかき、さく等を伐除することができる。この場合においては、遅滞なく、その旨を所有者又は占有者に通知しなければならない。

(損失の補償)

第十五条 前三条の規定による立入又は伐除により損失を生じたときは、国は、その所有者、占有者又は占用者に対して、相当の価格により、その損失を補償しなければならない。

2 前項の補償の額に不服がある者は、訴をもつて増額を請求することができる。

(水路測量標及び測量船の保全)

第十六条 何人も、正当な理由がないのに、水路測量標を毀損し、移転し、その他水路測量標の効用を害する虞のある行為をしてはならない。

第十七条 海上保安庁又は第六条の規定により許可を受けた者の船舶は、水路測量又は海象観測を行う場合には、運輸省令で定める標識を掲げなければならない。

第十八条 船長は、船舶を、正当な理由がないのに前条の標識を掲げる船舶に著しく接近させて航行させてはならない。

(水路関係事項の通報)

第十九条 港湾の修築、その他海岸線に重大な変化を生ずる工事をする者は、その旨を海上保安庁長官に通報しなければならない。

第二十条 船長は、水中に沈没物その他航海の障害となる虞のある物件があることを発見し、又は海上

保安庁の刊行した水路図誌に記載されている事象と著しく異なる事象を発見したときは、遅滞なく、その旨を海上保安庁長官に通報しなければならない。

第三章 水路測量及び海象観測の成果

(成果の公表)

第二十一条 海上保安庁長官は、水路測量又は海象観測を実施して成果を得たときは、これを公表しなければならない。

(成果の提出)

第二十二条 第六条の規定により許可を受けた者が、水路測量を実施して成果を得たときは、遅滞なく、その旨を海上保安庁長官に提出しなければならない。

第二十三条 海上保安庁以外の者は、その実施する海象観測により、海上保安庁の発行した水路図誌に記載されている事象と著しく異なる事象を発見したときは、遅滞なく、その旨を海上保安庁長官に通報しなければならない。

(水路図誌の保護)

第二十四条 海上保安庁以外の者が、海上保安庁の刊行した水路図誌を複製し、又はこれを使用して航海の用に供する刊行物を発行しようとするときは、海上保安庁長官の承認を受けなければならない。

第二十五条 海上保安庁の刊行した海図、水路誌又は燈台表に類似の刊行物を発行しようとする者は、海上保安庁長官の許可を受けなければならない。

2 海上保安庁長官は、前項の刊行

物が海上の安全の確保に支障を及ぼすものでない限り、これを許可しなければならぬ。

第四章 水路に関する業務の受託

第二十六条 海上保安庁は、その業務の遂行に支障のない限り、一般の委託により、水路測量及び海象観測並びにこれらに関連する図誌の作製、編修又は印刷を行うことができる。

第五章 訴訟

第二十七条 この法律の規定により海上保安庁長官のした処分に対して不服がある者は、運輸大臣に訴願することができる。

第六章 罰則

第二十八条 第十六条の規定に違反した者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

第二十九条 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 第十二条の規定による立入を拒み、又は妨げた者

二 第十八条の規定に違反した者

三 第二十四条又は第二十五条の規定により承認又は許可を受けなければならない事項を承認又は許可を受けないでした者

附則

1 この法律は、公布の日から起算して九十日を経過した日から施行する。

2 水路測量標準条例(明治二十三年法律第三十八号)は、廃止する。

3 この法律施行前にした水路測量

標準例に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

4 この法律施行の際現に実施中の水路測量については、第六条の規定は、適用しない。

○原(健)政府委員 ただいま上程されました水路業務法案について、提案の理由とその概要を申し上げます。

水路業務の成果は、海上における安全確保の基礎的資料となるとともに、港湾沿岸土木工事、防災及び海洋の利

用開発、さらに地球物理学の調査研究にも欠くことのできないものであります。

この重要な意義を有する水路業務の実施を円滑かつ確実ならしめることは、きわめて重要であります。現在水路業務に関する法律としては、明治二十三年に制定された水路測量標準令のみでありまして、新憲法が施行された今日において、妥当性を欠く点が多く、その内容においても現情勢に適応しないものがあります。

なお今般海上保安庁水路部は、その筋の許可を得て、近くモナコの国際水路局に加盟の予定であります。従つて加盟各国は国際水路会議の決議によつて、国内における水路に関する資料及び情報を提供交換し、もつて全海面の航海の安全に協力をしなければならぬのであります。このことは現在わが国船舶の外航が許可せられた情勢下において特に重要なことでありまして、従つてこれらの資料及び情報を正確かつ迅速に入手し、これを審査公表するための基礎的制度的確立が必要であります。これが水路業務法案を提出する理由であります。本法案は水路測量標準

令を全国的に改正し、種々の新しい規定を加えたものであります。その主要な点は次の通りであります。

第一に、水路業務本来の目的及びその業務内容の用語に対する定義について規定いたしました。

次に、特に水路業務の主要部門である水路測量に関して、その実施の基準を定め、その成果に一定の標準を与え、資料の交換に資することとしたのであります。またその実施にあつたつても、海上保安庁長官が学術上あるいは局部的な測量を除き、その調整並びに勧告をなし得ることとしたのであります。

第三に、水路関係作業による成果並びに情報、海上保安の立場から海上保安庁長官がこれを収集し、公表しなければならぬので、これに対する資料または報告の要求と、水路関係事項の通報に関する事項を定めたことであります。

第四に、水路測量並びに海象観測の成果により調整される水路図誌は、海上安全の指針であり、常に現状に即せしめるよう改訂を施すことが必要でありますので、これの複製並びに類似刊行物に対して制限を付し、海上安全の全きを期する次第であります。

第五に、水路測量及び海象観測の実施にあつたつての権能と保護に関する規定を定め、その作業の円滑かつ合理的な運営をはかつたことであります。

最後に、この法律に基いてなされた処分に対して訴願の途を開き、また必要な罰則とその他法律の施行に必要な経過措置を規定いたしました。

以上が水路業務法案の理由及び概要であります。何とぞ慎重御審議の上、

すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○岡村委員長代理 これより本案の質疑に入りませう。関谷君。

○関谷委員 ただいま提案理由の説明がありましたので、大体了解できます。ことにこの法案につきましても、格別議論をするような点はないのであります。小さい事柄であります。二、三お尋ねたいと思つておられます。ことごとく「海上保安庁長官」ということになつておりました。「運輸大臣」ということは一つも出ていないのであります。この「海上保安庁長官」とこの法案の中に出ておられる「運輸大臣」というふうに出た場合と、運輸大臣の権限あるいは責任という

あるか、運輸大臣としてだけだけの責任があるか。この点一応承りたい。

○原(健)政府委員 海上保安庁は御承知の通り運輸省の外局であつて、運輸大臣の監督下にあることは言うまでもないので、便宜上「海上保安庁長官」といたしておきましたが、實質的には運輸大臣の監督下にあるものと御了承願ひたいのであります。

○関谷委員 そうしますと「運輸大臣」と書いてあつても「海上保安庁長官」と書いてあつても、運輸大臣の責任は同じである。このように解釈してよろしいのでありますか。

○原(健)政府委員 大体その通りであります。

○関谷委員 この提案理由の説明の中に、モナコの国際水路局に加盟の予定というふうな書いてありますが、第一條にも「国際間における水路に関する情報の交換」こう出ているのでありま

すが、このような機関はいつからできてあるのか。もしこういふような機関が戦前にあつたとするならば、わが国はそれに加盟しておつたのかどうか。なお国際間の情報交換といふ点について、航路あるいは港灣のことすべてを報告するのであると思つておられます。その港灣といふのは開港場のみであるのか、その他の港全部であるのか、その点承つておきたいと思つておられます。

○須田政府委員 モナコの国際水路局といふのは、一九一八年にロンドンで国際水路会議が始まりまして、その結果一九二一年だと思つておられますが、そのころモナコの国際水路局といふものができたのであります。それはおもに観光海路の交換及び各主要港灣の情報の収集といふようなことであります。従つて、そうしてお互いに外国へ行く船の便宜をはかる。それから海路の形式をできるだけ一定にしようという目的でこの事業を始めた。日本は大東亞戦争に入り込んだ結果として、一九四〇年に脱退いたしました。しかしこれはぜひ加入が必要だといふので、GHQの方も、すぐ入るようになつておられるので、ただいまそれを要望しておられるのであります。さつきの御質問のうちに、ごく小さな港灣は入つておりません。大きな主要港灣であります。

○関谷委員 第六条によりまして、「その費用の全部又は一部を国又は地方公共団体は負担し、又は補助する水路測量を実施しようとするときは、海上保安庁長官の許可を受けなければならぬ」とありますが、これはその経費の負担あるいは補助のないものについては自由である。このように解釈していいかどうか。この点お尋ねいたします。

す。

○須田政府委員 経費の一部または全部を国または公共団体が負担してやるものは、大規模なものであります。私人的なものはごく小規模のもので、あまり海難を起すような問題が起らぬ。ごく狭い海面しかやりません。そこで実は大規模のものの方を考慮に入れたわけでありませぬ。

○關谷委員 そういたしますと、国または公共団体が負担しあるいは補助するのは許可があるから、私的に行う場合、負担を伴わぬという場合は、たとえその規模が大きくても、海上保安庁長官の許可がいらない。このように解釈すべきものであるかどうか。その点をはつきり伺いたい。

○須田政府委員 私的のものでも、大規模のもので、そうしてもしその会社自体の船以外のものがどん／＼入るような港灣に対しては、やはり海上保安の立場上、許可を受けるような形に持つて行かなければまずいんじゃないかと考えます。

○關谷委員 第六条ではそのような解釈ができるように考えておられるかどうか。

○須田政府委員 この方面のことは運輸省令で、大体その当事者とよく相談しまして、一般人的なものを纏るようなことなして進めて行きたいと思つております。

○關谷委員 第九条でありますか、「海岸線は、海面が略最高潮面に達した時の陸地と海面の境界で表示する。」これは満潮面以下は国有ということに昔からなつておるといふことを聞いておるのでありますが、国有財産法と

か何とか、その他の法令ではどのような法令によつて、これが満潮面以下が官有であるというようなことが規定せられておるのか。その条文の点をお尋ねしたいのが一点。

それから最近四国あたりで起りました地盤沈下等で、満潮面以下が官有であるというところになつて来ますと、以前から斜面当りを所有しておつたものが、所有権の上に移動があると申すか、面積当りが非常に狭くなつて来るといふような現象が起つておるのであります。この際には以前に境界査定等をやつておるものは、その境界査定によつておるのか。あるいは満潮面以下というその法律によつて縛られる、そこに面積等が狭くなつて来るというふうなことも起り得るのか。その点をお尋ねしたいと思つております。

○須田政府委員 お答えいたします。この海岸線というものは、実は学問的な定義で、各国で大分違ふのでございませぬ。それで満潮面の波先が及ぶところまでを海岸線としようというふうな考えもありませんが、日本ではやはり満潮面のときの陸地の境というところに規定してあります。これは実は水路部で水路業務の初からずつと慣行的になつております。

それから所有権の問題ですが、この場合はどうもわれ／＼の方で初めから十分研究しておりませぬので、さらに調査しましてお答えしたいと存じます。

○關谷委員 そうしますと、海岸線というものの規定といふことは、これは慣行的になつておる。別に他の法律で規定せられておることではないといふふうにお尋ねしたいのか。なお第一点の

地盤沈下等の関係のものは、これは追つて調査研究して、書面あるいは口頭でもけつこうであります。御回答を願いたい。このように存じますが、慣行的になつておるだけであつて、法律的には規定しておられるのかお尋ねしたいのか。その点もう一度お尋ねいたします。

○須田政府委員 お答えいたします。この関係はまだ法律には決定しておりませぬ。水路部の定義の中に入つております。

○關谷委員 第十条には「港灣法に規定する港灣管理者に対し」という文字が使つてあるのではありませんか。現在の港灣法に對しては、いろいろ問題が起つたのであります。そういういたしますとこの法案は、港灣法が通過後でなければ、審議してもこれを通過せしむることができません。こういうふうになるのであります。これは港灣法が通過するまで待つて、この水路業務法といふものを議決するののか。それとも第十条を部分的に修正をして、これを通過せしむるつもりであるのか。原政務次官にお伺いしたいと思つております。

○原(健)政府委員 やはり今の御質問の疑念がございませぬので、港灣法の以前にこの法律をできれば通していただきたいと思つております。その場合にはその文字の「地方公共団体又は港灣法(昭和二十五年法律第 号)」としてありますのは改めまして、「地方公共団体又は港灣施設の管理者に対し、その管理する港灣の状況について、この法に修正していただいて、港灣法の通過前にできればしていただきたいと思つております。

○關谷委員 その点、了承をいたしました。

次に第十八条に「船長は、船舶を、正当な理由がないのに前条の標識を掲げる船舶に著しく接近させて航行させてはならない。」というふうな規定されておるのであります。現在のような掃海しておるところあたりだけを航海するといふようなことが、汽船あたりの航海の原則になつておるのであります。そういう場合にこの航路測量等をその中でやつておる場合あたりに、そういう測量をしておるといふようなことを、自然そこを航行する船舶等に通知しておくのかどうか。ただその航路標識を見て適当にこれを避けて通れといふふうには、その場面々々で行くのであるか。前もつてその航路を通つておる船舶等に通知しておくのか。この点をお尋ねしておきたいと思つております。

○須田政府委員 この件に關しましては長官が告示をやりませぬので、さらに航路を告示によりまして航行船舶に注意を与えることにはいたしてあります。

○關谷委員 第二十一条に「公表しなければならぬ」としてあるものであります。これを周知公表して、一般に周知徹底せしむるのにはどのような方法でやるのか。その点省令とか何とかで規定するののかどうか。その点をお尋ねしたいと思つております。

○須田政府委員 「海上保安庁長官は、水路測量又は海象観測を実施して成果を得たときは、これを公表しなければならぬ。」といふことは、相当な費用を使ひまして、これを公表しなければならぬのでありますから、そういう義務を負わせた次第でございませぬ。方

法としましては、絶えず海図、水路誌、燈台表とか潮汐表とか、そういうものに載せる計画であります。緊急を要するものは全部航路告示でもつて、ラジオで放送したことにいたしてあります。

○關谷委員 大体それでこの法案に對しまする質問を打ち切ります。

○上村委員 この提案理由を私今見たばかりでありますし、それから古い参考条文なども出ましたので、質問を続行して次会に質問したいと思つております。

○岡村委員代理 わかりました。

○須田政府委員 実は水路業務というのは、非常に特殊性を持つた技術的な仕事なのであります。皆さんがこの法案だけを見ましたら、失礼な話ですが水路業務の内容というものは、よくおわかりにならないのじやないかと思つております。ぜひ委員の方にわれ／＼の作業場を見ていただきまして、急速にその方面で御理解を得たいと思つております。よろしくお願ひいたします。

○岡村委員代理 他に質疑の方はございませぬか。それでは本件の質疑は本日はいかにして打ち切り、次は質問をやりたいと思つております。

○岡村委員代理 これより諸願の審査に入ります。

日程第一、匝庚の鉄道運賃軽減の諸願、岡村安正君紹介、第二八号。日程第二、同、高橋清治郎君紹介、第七九号。日程第三、石灰の運賃等級引下げの諸願、木村公平君紹介、第一三三三号。日程第四、漆器の貨物運賃軽減の諸願、菅家喜六君紹介、第五八四号。以上の各諸願は鉄道運賃に關しての諸願であり

ますので、一括議題といたします。紹介議員の出席がないので、満尾君かわつて説明をお願いいたします。

○満尾委員 第二八号の請願から申し上げますが、本請願の要旨は、自由市場価格の低下のために、亜炭の生産コストは昨年十月統制撤廃当時と比べ、三五%以上も低められ、そのために生産者の手取り金額は、一千円にも満たない状況で、今般の運賃入割値上げ実費の負担力はどうでないから、亜炭の運賃等級を、現在の六級から三級以上降級し、俵詰めの亜炭は、薪炭と同等級に取扱われたいというのであります。

第七九号の請願の要旨は、ただいま申し上げました第二八号の請願と同様であります。

その次に第一三四号の請願につきましては、本請願の要旨は、石灰は農家を初めとし、基礎産業等にも重要な資源であるが、今回国鉄貨物運賃が改訂され、九割値上げされようとしている。そのみでなく、一般購買力の減退は現在石灰の公定価格の二〇ないし二五%安でなければ販売できぬ状態で、窮状はその極に達している。ついでには石灰運賃等級を最下位に改訂されたいというのであります。

その次に第五八四号の請願であります。本請願の要旨は、漆器は生活必需品であるが、貨物運賃は雑工業品家具類に包含せられて、五級品として取扱われ、小口扱の場合には二倍の運賃を課せられている。これは原価に対する負担過重となり、価格高を招来して消費者に転嫁することとなり、購買力の減少と相まつて、生産にも悪影響を来すものである。ついでには漆器の貨物

運賃小口扱いの二倍運賃を、普通運賃に軽減せられたいというのであります。

○岡村委員長代理 これに対する政府の意見を聴取します。原政務次官。

○原(健)政府委員 貨物運賃等級に關しましては、第六国会の際、国会の要望にこたえまして、各貨物について運賃負担の均衡をはかることを目的とした、いわゆる等級審議会を設置いたしましたことは、皆さん御承知の通りであります。その結果、去る二月六日答申案を決定いたしました。目下運輸審議会においてその答申案に基いて検討いたしておりますので、ごく近い將來その結果をまつて具体的に申し上げたいと存じております。

○岡村委員長代理 他に質問はありませんか。

○なしと呼ぶ者あり

○岡村委員長代理 次は日程第五、国鉄定期乗車券の購入手續簡素化に關する請願、林百郎君外一名紹介、第五〇五号を議題といたします。提案者が見えませんが、上村委員より説明願います。

○上村委員 本請願の要旨は、国鉄定期乗車券購入に際して、身分証明書や通勤証明書の提出を要求されるが、これは旅客の重点輸送を行った戦時中の簡便性と、戦後インフレ統制の時期における買出し抑制の手段としたもので、事情の一変した今日、いまだかかることが行われるのは無意味であるばかりでなく、非常な浪費であり、労力のむだである。ついでには料金割引のない一般定期乗車券の購入には、かかる制度は即時廃止して、だれでも自由に購入

できるような手續の簡素化をはかられたいという趣旨でございます。

○原(健)政府委員 ただいまの請願の趣旨はごもつともございまして、国鉄におきましても、来る四月から実施を目標に、旅客運賃規則の全面的改正を今準備いたしておりますが、その際通勤定期乗車券は、身分証明書や通勤証明書がなくとも発売するように改めることにいたしておりますので、四月から御希望に沿うことができると思っております。但し学生の定期乗車券につきましては、その運賃が通勤定期乗車運賃から約四割五分も安くなつております。それでこの学生の分だけは、従前通り身分証明書とか通学証明書が必要となると思っておりますが、その点御了承願います。

○岡村委員長代理 質疑はありませんか。

○岡村委員長代理 次は日程第六、国営バス白棚線を松川まで延長の請願、鈴木義男君紹介、第五三三号、日程第七、国営自動車高遠線延長の請願、今村忠助君紹介、第一三三九号、日程第八、国営自動車和田嶺線延長の請願、今村忠助君紹介、第一三三九号、日程第九、久慈、白山間及び久慈、玉の脇間国営バス運輸開始の請願、山本猛夫君紹介、第二二二号、日程第一〇、掛川、御前崎間国営自動車運輸開始の請願、水野彦治郎君紹介、第三八八号、以上の各請願は国営自動車に關する請願でありますので、一括議題といたします。紹介者が見えませんが、満尾君にかわつて御説明を願います。

○満尾委員 日程第六の第五三三号の請願から申し上げます。本請願の要旨は、

福島県殿川、竹貫、宮本三箇村は、農林産資源に富み、また牧畜業も盛んであるが、前記三村間を連絡する運輸機関がないため、産業の発展を阻害している。ついでには隣接地棚倉町を終点とする国営バス白棚線を宮本村松川までさらに延長して、同沿線地域の交通運輸の便に供せられたいというのでございまして。

第二三八号の請願について申し上げます。本請願の要旨は、長野県美和村戸合口から大久保地籍に至る約五キロ、非持駅から三義村に至る約五キロ、伊那里駅から杉島部落に至る約二キロ、及び高遠町から河南村を経て富果村新山に至る約五キロの四路線は、木材、薪炭等の重要搬出ルートであり、また茅野駅から諏訪市に至る約六キロも、物産輸送の重要路線であるとともに、繁谷美を探勝する観光客が近來激増している現状にかんがみ、高遠線を延長して、前記五路線に国営自動車を運行されたいというのでございまして。

次の第一三三九号の請願につきまして申し上げます。本請願の要旨は、国営自動車和田嶺線長久保駅御代田間は、旧中仙道であつて、昔は交通の幹線であつたが、現在は交通不便のため、沿道の資源の開発、住民の交通に多大の不利不便を与えておる。ついでには同線を左記区間に延長運転されたいというのである。一、長久保駅から国道第十四号線を経て信越線御代田駅に至る区間、二、入大門駅から大門峠を経て茅野駅に至る区間、三、武石駅から松本に至る区間、四、丸子駅から別所温泉に至る区間、五、丸子駅から上田駅に至る区間でありまして。

○岡村委員長代理 これらの件に關しまして、政府の意見を聞きます。

○石井(昭)政府委員 請願五三三号、国営バス白棚線を松川まで延長の件でございまして、本請願につきましては、これと関連いたしておりますところ、国営自動車で区間貨物運送事業をやつております石川、植田間を一般營業化しようという計画がございまして、これと合せまして、実施の方法を

次の第二二二号の請願について申し上げます。本請願の要旨は、若手県久慈町と長内村白山間は、約五キロで、人家稠密で、学校、郵便局、鉱山事務所等が所在し、下閉伊郡岩泉町に通ずる唯一の重要路線で通行者が多い。また久慈町と久慈港玉の脇間は約四キロで、人家稠密で、多数の官公署、小学校が所在している。一方久慈港は商港として荷物自動車の間断なく往復しているが、同港利用者及び通勤通学者がなないため、関係民は不便をこうむつておる。ついでには久慈町から、前記の二路線に国営バスの運行を開始されたいというのでございまして。

次の第三三八号の請願を申し上げます。本請願の要旨は、静岡県小笠郡掛川町は小笠郡の行政の中心地で、池新田町方面との往來も多い。また近く御前崎港修築工事が開始されるが、もし掛川町より御前崎に至る間に国営自動車の運行を開始すれば、工事施行上の便はもとより、やがて同港完成のあかつきは関東、関西方面と直結することになり、沿線に産出する農、林、水産物の搬出にも多大なる便益を与えることとなる。ついでには前記区間に国営自動車の運輸を開始されたいというのでございまして。

○岡村委員長代理 これらの件に關しまして、政府の意見を聞きます。

○石井(昭)政府委員 請願五三三号、国営バス白棚線を松川まで延長の件でございまして、本請願につきましては、これと関連いたしておりますところ、国営自動車で区間貨物運送事業をやつております石川、植田間を一般營業化しようという計画がございまして、これと合せまして、実施の方法を

検討中でございます。

次に高速線延長の件でございますが、本請願につきましては、別に同様の趣旨の御陳情もございましたので、ただいま御要望の趣旨は了承いたしました。いろいろ研究中でございます。

次に和田嶺線延長の請願の二一九号でございますが、本請願のうち入大門、茅野間につきましては、目下調査研究中でございますが、まだ実施いたすかどうか決定いたしておりません。その他の区間につきましては、いまだまったく調査に着手しておりませんので、何とも申し上げられないのを遺憾に存する次第でございます。

次に二二二号の久慈、白山及び久慈、玉の脇間国営バス運輸開始の請願でございますが、本区間につきましては、すでに臨時に運営を実施いたしてありますが、成規の手続は目下手続中でございますので、近くそうなることと存するでございます。

次に掛川、御前崎間の国営自動車運輸開始でございますが、本区間につきましては、再三御請願がございまして、地元の御要望の趣旨もよく存じておりますが、この付近は民営自動車業者等の路線も相当錯綜しておりまして、また地方鉄道等との関係もございまして、ただいまのところ国営自動車として運輸営業をいたしますのは、ちよつと困難ではないかと存じておる次第であります。

○瀧尾委員 国営自動車の請願のありました路線で、いまだ御調査になつておらぬものは、この請願によりまして御調査に着手せられんことを希望いたします。

それからもう一つお尋ねしたいので

ありますが、二十五年度におきまして、国営自動車の新規計画をどの程度に御実施になる御予定でございますか。その御方針につきましてちよつとお聞きいたしたいと思います。

○石井(昭)政府委員 国営自動車の未調査区間を調査せよという御要望でございますが、請願がありましたものはただちに調査いたすようにいたされたかと存じます。来年度におきます国営自動車の新線はどのような計画かということでございますが、御承知のように今日までは国営自動車について、運輸営業の新線の開始につきましては、一般的に申し上げますと、消極的になつておつたのでございますが、最近運賃等の長正も行われましたし、且つ採算面につきましても、だん／＼と経営の合理化によりまして、良好なる状態を得つつあるようでございますので、今後はいわゆる国営バスといったしまして、その当初の実施の目的でありますところの鉄道の先行、代行、あるいは短絡というふうなところにおきまして、民営自動車の方との関係も円滑におもむくという見通しがついたところにつきましては、地方の利便を増加するため、ある程度の新線の実施をいたさなければならぬ。またそのつもりで研究をいたしておる次第でございます。

○瀧尾委員 別に具体的な線のことはいまのところは、この際伺わないでもよろしくございします。ただ方針をいたしまして、国営自動車に、その国営自動車の部分として独立採算制を、大体今後御期待になる御予定であるものかどうか。この点につきまして、新線を考えますとき

に、非常に大きな影響がありますので、御方針を伺つておきたい。

○石井(昭)政府委員 国営自動車全体につきまして、各区間々々につきましても経営がペーしなればならないという考え方は、必ずしもつておらないと思つております。しかしながら新しく新線を設置いたします際には、今後はその線自体におきましてペーするかどうかということはかなり重要な一要素になるのではないかと考へる次第であります。

○岡村委員長代理 次は日程第一、岩根橋駅の駅名変更の請願、志賀健次郎君紹介、第二四号、志賀君が出席がありませんので瀧尾君から説明を願います。

○瀧尾委員 本請願の要旨は、岩手県上閉伊郡達磨村の門戸にあたる岩根橋駅は、地名も通倉と称し、岩根橋という駅名は何らの意味もなく、同駅利用者九割までは達磨村民である。ついで同駅利用者には、過誤を来すことがあるから、駅名を達磨部駅に変更されたいというのであります。

○石井(昭)政府委員 政府委員岩根橋駅は岩手県の宮守村というところにございまして、岩手輕便鉄道当時、駅付近に岩根橋という橋があつたので、その駅名を採用したのでございまして、国鉄に移管いたしましたあとも、会社当時の駅名を踏襲いたしましたので、現在に至つておりましたので、開設以来三十数年間利用者に親しまれた名称でございまして、一方達磨部村は、岩根橋駅から約一里の箇所にありまして、なるほど達磨部村のもより駅とは申しませんが、距離的に非常に遠隔でござい

す。かつ地元宮守村長からは、駅名改称反対の意思表示もございします。そういう点で駅名改称につきましては、目下研究中でございます。

○岡村委員長代理 次は日程第二、湯の元駅に急行列車停車の請願、床次徳二君紹介、第二九八号、床次君が出席がございませんので、瀧尾君から説明を願います。

○瀧尾委員 本請願の要旨は、鹿兒島本線湯の元駅は、天然の資源に恵まれた温泉地であるが、東京始発第一下り急行列車は、鹿兒島に二十時に到着するので、本土並びに九州方面よりの旅客は、一応川内駅で下車し、第七百七列車に乗りかえ、さらに湯の元に一泊し、第七百一列車にて鹿兒島に着く実情である。ついで鹿兒島終点の急行列車は湯の元駅に停車せしめられたいというのでございします。

○石井(昭)政府委員 湯の元駅に急行列車については、前国会に御請願がございました。湯の元駅の乗降客は他の急行停車駅に比較いたしますと、必ずしも多くはないのでございします。かつ急行列車の停車駅はなるべく少くして、スピード・アップをするのが、急行の使命にも沿うのでございします。下り急行が鹿兒島駅の終着点になりまして、これを停車するということは、利用者の御便宜を考へるときは、必ずしもそういうことにこだわることないかとも思ふので、できるだけ御要望に沿うように考究中でござい

るといふ、大それたりようけんではない。もう二十分ぐらいで鹿兒島に着く。途中で伊集院があるだけである。私どもの従来の経験に徴して、あの駅に一分間ぐらい停車せしめるために、鹿兒島に到着する時刻としては、おそらく五分か六分の損失で終りである。従つて全体の運行計画に対してはほとんど何らの支障がなく、実際の線路上に旅行する人のために、具体的な便益を供与することになるのであります。従つて私どもは実は本問題について、事務当局の方々にし／＼お願いしたところもございしますが、たとえば九州本線において、枝光のごとき北九州における大駅にためていないのだから、困るというふうな御回答に接した経験も持つのでございしますが、かような点は具体的に取上げて解決されたい。しかも国鉄の運行全体にはほとんど支障がないということについて、ぜひ懇切にお考えをいただきまして、具体的に御解決を願ひ、急速に本請願の趣旨について御尽力を賜わりたいと思ひます。

○岡村委員長代理 次は日程第三、高屋信号所を簡易停車場に昇格の請願、志田義信君紹介、第四四一号。日程第一四、来の宮、多賀両駅間に小嵐駅設置の請願、島山鶴吉君紹介、第五〇〇号。日程第一五、蘇我、菅田両駅間にガスカー停留場設置の請願、多田勇君紹介、第五八八号。

以上各請願は停車場に關係する請願でありますので、一括議題といたします。島山君の説明を聞きます。

○島山(鶴)委員 本請願の要旨は、陸羽西線古口、清川間にある高屋信号所附近は、風光に富み、鉱泉もあり、観光

と、非常に小さな駅であつて、急行列車を上り下りとも停車することを請願する

客も多い。また海外引揚者により一部落を形成し、林野の開発に従事しているが、無限に産する国有林の木材加工搬出等も輸送不便のため支障を来している。なお冬令児童の通学はまったく不可能となる状態で、一部列車の停車を得て、鉄道従業員、家族、学童に便宜を与えられている現状である。ついでにはすみやかに同信号所を簡易停車場に昇格せられたいというのであります。ぜひ御探採をお願いいたしたいと存じます。

次に来之宮、多賀岡駅間に小嵐駅設置の請願であります。本請願は、昭和九年丹那トンネルの開通のときに行きました熱海駅は、現在狭く、かつ古いので、現在熱海駅における乗降客と観光客の混雑は、皆さんの御承知の通りであります。ことに熱海は、地形的に申しますと山間地であります。この来之宮、多賀岡間は四・八キロでありまして、距離としては非常に短いのであります。谷を越え、谷を越えて通行する関係上、非常に不便であります。たとえて申し上げますれば、熱海駅で降りた者が、来之宮のあの沢に入るといふことについては、あの沢はごく短いのでありますけれども、約四、五十分もかかるというような現状であります。ことにこの多賀、小嵐間におきましては、多賀という山がございまして、この山のためにさきざきおられるために、交通上非常に不便でありますので、住民といたしましてはぜひここに小嵐駅をつくつていただきたいというのであります。ことに小嵐駅をつくるという一つの動機は、現在伊東線が電化になりましたので、電化で運行しておられる立場からいたしますならば、こ

く簡単な小嵐駅をつくつていただくということは、それほどむずかしい問題ではないと考へまして、この電化開通を機会に、観光都市として今後の使命を果すため、交通便利のためにぜひ小嵐駅をつくつていただきたいということをお願いするものであります。ぜひ御探採あらんことをお願いいたします。

次に蘇我、菅田両駅間にガスカー停留場設置の請願であります。本請願の要旨は、房総東線の蘇我、菅田間の距離は九キロで、房総線中第一に長く、この中間に近接する千葉郡生浜町鎌取、有向等は交通不便のため、子女の教育、また一般人の通勤にも支障を来している状態である。また附近には国立病院の多数の設置もあり、椎名村、菅田村等の数部落も同様に不便を感じておる。ついでには蘇我駅、菅田駅間の生浜町有吉七百七十一番地にガスカーの停留場を新設されたいというのであります。本請願も御探採あらんことを切望する次第であります。

○石井(副)政府委員 請願四四一号、高屋信号所を簡易停車場に昇格の件でございますが、この高屋信号所のございます陸羽西線古口、清川間は、一四・一キロの距離がございまして、長い区間で、しかも豪雪地帯でございまして、まことに沿線にお住いの方々には御同情申し上げたいと思つております。しかし現在この所は線路の状況も、勾配が千分の十でございまして、半径六百三メートルという曲線もございまして、なおそのほかに、駅にいたしませんならば、経営上の採算の点等も考へますと、急速に実施いたしますことは困難かと存する次第でございまして、こ

次に請願第五〇〇号の来之宮、多賀岡駅間に小嵐駅を設置せよという請願でございますが、これは御承知のように、伊東線の来之宮から伊豆多賀の間には、トンネルが二つございまして、一つのトンネルを出まして、ちよつと二百メートルばかりの空地がございまして、やがて次のトンネルに入るわけでございます。そういう所でございますので、海側の方は断崖になつておりました。山側にやや開けた土地がございまして、駅として使用できる線路が百八十メートルくらいでございまして、この線路の設計上、駅設置ははなはだむずかしい所でございます。熱海市からの距離は、繁華街から見ますと、熱海へ出ますのも、来之宮に出ますのも、またこの御請願の新駅へ出ますのも、あまり大差がないようでありまして、従つて利用者はこの土地にお住いの方々に限られるのではないかと。また現在では熱海駅からバスも六、七往復、この手前まで参つておるようでございますので、目下のところこの新駅を設置いたしませんことには、相当の困難が伴うかと思つております。しかしながら熱海市の観光上の観点その他から考へまして、なおよく研究をいたしてみたいと考へておる次第でございまして、

次に請願第五八八号の蘇我、菅田両駅間にガスカー停留場を設置せよという件でございまして、御指摘のように、この地点はもし駅が新設されれば、相当の利用者——通勤あるいは通学のほか、国立病院関係の利用もございまして、ただいまではガスカーの運転がまだ本格的になつておりません。研究中でございまして、もしガスカーの運転が実現いたしました際には、この地方

の交通の実情に即しまして、御要望に沿うように調査をいたしてみたいと考へる次第であります。

○島山(副)委員 ただいまの御説明、了承いたしました。五〇〇号の請願に關しても一言お伺ひしてみたいことがございまして。それは今御説明ありましたけれども、伊東線が電化されて、電車が運行されている現状におきまして、熱海の前送のことを考へますと、そう大きな駅は必要ないのでありますから、簡単な電車の停留場をここに建設願えれば、熱海の発展は洋々たるものがあると同時に、先ほどもお話しありました通り、観光都市の使命を果す上からいたしまして、簡単な仮設的の駅でもつけようでありますから、どうかひとつ御研究をお願いしたいということ、特にお願ひいたしておきます。

○岡村委員代理 本日の請願の日程は全部終了しました。これにて散会いたします。午後零時一分散会

昭和二十五年四月五日印刷

昭和二十五年四月六日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷庁