

第十六回国会 運輸委員會議録 第七号

昭和二十八年六月二十九日(月曜日)

午前十一時十八分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事 關谷 勝利君 理事 鈴木 仙八君

大久保武雄君 岡本 忠雄君

木村 俊夫君 高橋圓三郎君

徳安 實敏君 南條 徳男君

臼井 莊一君 正木 清君

松原喜之次君 中居英太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 西村 英一君

運輸事務官 岡田 修一君

(海運局長) 國安 誠一君

運輸事務官(海運局海運調整部長) 植田 純一君

運輸事務官(鐵道監督局長) 岩村 勝君

委員外の出席者 専門員 堀 正威君

六月二十九日

委員館後三君辞任につき、その補欠として中原健次君が議長の指名で委員に選任された。

六月二十七日

港灣運送事業法の一部改正に関する請願(岡本忠雄君紹介)(第一八四〇号)

大隅地区に測候機関設置の請願(永田良吉君紹介)(第一八四一号)

古江編鹿屋、野里駅間路線變更に関する請願(永田良吉君紹介)(第一八四二号)

の審査を本委員会に付託された。

同日

四国本土連絡鉄道建設促進に関する陳情書(愛媛県議會議長井原岸高)(第四三五号)

港灣機能施設整備促進法制定に関する陳情書(伊勢湾工業地帯建設期成同盟会会長伊藤次郎左衛門)(第四六九号)

甲府、長野間国鉄電化実現に関する陳情書(甲府、長野間国鉄電化促進議員連盟会長増田甲子七外二名)(第四七〇号)

東海道線名古屋、米原間並びに北陸線米原、敦賀間電化促進の陳情書(滋賀県坂田郡米原町長田辺孝右衛門外九名)(第五〇四号)

甲府、長野間国鉄電化実現に関する陳情書(長野県議會議長下平西四外二名)(第五〇五号)

を本委員会に送付された。

本日の會議に付した事件

本船再保険法案(内閣提出第三八号)

航空機抵当法案(内閣提出第五二号)

海上衝突予防法案(内閣提出第六九号)(予)

水先法の一部を改正する法律案(内閣提出第七五号)

海事代理士法の一部を改正する法律案(内閣提出第七七号)(予)

九州地区の豪雨による鉄道被害状況に関する説明聴取

○閣内委員長 これより會議を開きます。

す。木船再保険法案及び航空機抵当法案を一括議題とし、これより質疑に入り

ます。松原喜之次君。

○松原委員 両法案ともきわめて技術的のものであつて、ほとんど質疑の要も、討論の要もないと思ひますから、この際質疑、討論ともに省略しまして、ただちに採決されんことを望みます。

○閣内委員長 松原君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○閣内委員長 なければ、動議のごとく決しました。

これより両案を一括採決いたしました。両案を原案通り可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

○閣内委員長 起立総員。よつて両案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお両案に対する委員会報告書については、委員長に一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○閣内委員長 なければさよう決します。

○閣内委員長 次に水先法の一部を改正する法律案、海上衝突予防法案及び海事代理士法の一部を改正する法律案を一括議題とし、これより質疑に入ります。通告があります。岡本忠雄君。

○岡本委員 海事代理士法の一部を改正する法律案につきまして、二点ほど

お尋ねをいたします。

第一は、第一条中の「及び相談に応ずる」を削ることになつておりますが、私の記憶では、たしかこれは弁護士法との関係で非常にもめた問題だと思ひますが、なぜこれを削ることになされたかという点でございます。

第二は、別表第二の中の「第五号の三、第六号及び第十号を削り」とあります。すなわち木船運送法を削ることになつておられるようでございますが、木船運送事業者は非常に文盲の人も多し、むしろこういう人たちの相談が非常に多いのではないかと気がしますが、法律をつくつても守らしめることが非常に困難であるから、かえつて弊害を残すという意味で、これをお削りになつたのかどうか、この二点についてお答え願ひたいと思ひます。

○国安政府委員 第一点の御質問の相談をするという点の問題でございますが、これはいろいろ問題もございまして、が大体従来までの実績に徴しまして、ただ相談をする程度のものであれば、海事代理士を業としないところのいろいろな海事関係の団体というふうなものでも、そういう相談に預かつて実際にやつておられますので、そういうものはこの対象とする必要はないではないかというので、これを削ることになつたのであります。

第二点の別表の中の木船運送法を削りました理由は、木船関係につきましては、こういう仕事は機帆船組合の連合会とかあるいは地区の組合におきま

して、木船業者にかわりました、そういうことをあつせんいたしてやつておられますので、これを削つてやつた方が、かえつて便利だというふうな考えでやつたのであります。

○岡本委員 さらに海上衝突予防法案の二十九条に、注意等を怠ることについての責任という規定がありますが、二十九条の終りの方に「船舶、船舶所有者、船長又は船員の責任を免除するものではない。」ということがありますが、このうち船舶の責任というものは、よつと不明瞭であります。これは一体原文にあるのであります。か、国際条約等には皆船舶になつておるわけですか。

○国安政府委員 この条文は原文をほとんど忠実にそのまま訳したものであります。原文にもこのように書いてあります。現行法もこのように規定してございます。

○岡本委員 それではその船舶の責任というものは、従来適用上はどういうふうに解釈していたのでありますか。

○国安政府委員 船舶の責任というのは、従来からはなほおかしいのでございますが、船長の責任というふうに解釈してあります。

○岡本委員 国際条約関係もこの通りであるし、また国内法でもこの通りであるというのであります。よつて、やむを得ず承することになつたし

○閣内委員長 次に、今次水害の国鉄の被害状況について報告を求めます。

植田政府委員

九州地区を中心とし
ました今回の災害状況でございますが、ただいまも国鉄を中心として、情報の収集等をいたしておつたのであります。大体の今までわかつております状況につきまして御報告申し上げます。

昨日の明け方から再び豪雨が見舞いまして、特に門司地区におきましては非常な豪雨でございます。門司港、門司操車場、構内が浸水いたしました。ことに関門トンネルにおきましても、防衛もむなく浸水いたしました。トンネル中心部約二キロは清水の状態になつて不通になつております。全般的な状況は、お手元にお配りいたしました鉄道線路被害数表をごらん願ひたいのであります。全般的に至るところに被害を受けており、一時は各所で寸断されるというよりな状況になつておりました。この復旧に鋭意努力いたしておりますが、その被害の状況が的確にわからないような箇所もあるようなわけでありまして、まず山陽線につきましては、昨日来の降雨により、山口県におきましても相当の被害を出しまして、不通になつておつたのであります。山陽線は大体本日の屋ごろには辛うじて開通するといふ見込みでございます。もちろん部分的には単線運転でございます。完全とは言いかねるのですが、きょう屋ごろにはとかく開通さそうという意気込みでやつております。問題は関門トンネルでございますが、関門トンネルの復旧につきましては、先ほど申し上げましたように、トンネル内二キロにわたりました満水いたしております。

す。この水の排出、これもポンプを動員いたしました。四六時中働かせまして、少くとも一週間はかかるであろうという見込みでございます。しかもその排水後の状況がどういふふうになつておるか、おそろく水と同時に土砂その他相当のものがトンネルの中に入り込んで来ておるといふことは、当然予想されることであります。従いまして排水をいたしまして、その状況を見せんと、実は復旧の見込みが立たないのであります。ことに電気施設、信号保安関係等につきましては、相当被害を受けておるといふことは、相違ありません。そういうような点をにらみ合わせないと、的確な復旧の見込みは立たないのであります。国鉄といたしましては、何と申しましてこの九州を貫く大動脈でございますので、七月の十五日ごろには何とか開通にこぎつけたいという目標で努力をいたすつもりでございます。先ほど申しましたように水を排してしまわないと的確にはわからないのであります。国鉄といたしましては、そういう目標で復旧に努力をして参りたいと存じておる次第であります。

昭和二十八年七月三日印刷

九州被害の鹿兒島本線、あるいは長崎線の復旧

この水の排出、これもポンプを動員いたしました。四六時中働かせまして、少くとも一週間はかかるであろうという見込みでございます。しかもその排水後の状況がどういふふうになつておるか、おそろく水と同時に土砂その他相当のものがトンネルの中に入り込んで来ておるといふことは、当然予想されることであります。従いまして排水をいたしまして、その状況を見せんと、実は復旧の見込みが立たないのであります。ことに電気施設、信号保安関係等につきましては、相当被害を受けておるといふことは、相違ありません。そういうような点をにらみ合わせないと、的確な復旧の見込みは立たないのであります。国鉄といたしましては、何と申しましてこの九州を貫く大動脈でございますので、七月の十五日ごろには何とか開通にこぎつけたいという目標で努力をいたすつもりでございます。先ほど申しましたように水を排してしまわないと的確にはわからないのであります。国鉄といたしましては、そういう目標で復旧に努力をして参りたいと存じておる次第であります。

九州被害の鹿兒島本線、あるいは長崎線の復旧につきましては、これも遠賀川と筑後川との二つの大きな河川が氾濫しております。この二つの大きな川の水がある程度減水いたしませんと、鉄橋の被害状況もわからないのであります。遠賀川の氾濫も漸次減水を始めておるといふことでございます。これも一日ごろになりませんと、はたして鉄橋がどういふふうな状況であるか、橋脚が大丈夫であるかどうかというふうな点の調べもできかねるような状況であります。従いまして、ある程度今後減水を待つて、その上で的確に見通しを立てなければ、今日おきましてはつきりした見通しは立たないのではありません。大して橋脚にも大きな故障がないという前提で、鹿兒島本線も来月の五日ごろには開通の運びに行きたい、かように考えております。長崎本線の方は佐賀を中心としたしまして、肥前山口、鳥栖間が相当被害が大きいものでございますので、これはさらに五日くらい開通が遅れまして、七月の十日くらいになるのではなにか、かような見通しを立てておられます。それから日豊線の方は、部分的に不通の箇所がございません。部分、これは本日開通いたしております。

かような状況でございます。この対策といたしましては、旅客輸送の面を助かして、この下関と博多の間に、国鉄の持つておられます徳寿丸という船を動かして、この下関と博多の間の連絡に任じております。この船は大体定員が千人余り、千百人くらいは定員を持つておりますが、この徳寿丸で一日片往復、博多と下関の間の連絡に當つております。なお関門連絡船は現在三十往復動いております。また貨物におきましては、二十六日より、この関門通過の貨物の取扱いを停止いたしておるのであります。現在この九州向けの貨車が、途中の駅、操車場等で大体二千両くらいのものでとまつておる状況でありまして、これらの荷物につきましては、各荷主のさしず今仰いでおるような状況でございます。さらに状況によりまして、この船を動員して必要な物資の輸送に充てたい、か

昭和二十八年七月四日発行

木船再保険法案(内閣提出)に関する報告書

木船再保険法案(内閣提出)に関する報告書
航空機抵当法案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

木船再保険法案(内閣提出)に関する報告書
航空機抵当法案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

木船再保険法案(内閣提出)に関する報告書
航空機抵当法案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

午前十一時四十二分散会

衆議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局