

いというようなことになっておりますので、もう本格的に始まりまして一昨日昨日と非常な減水を見ておる状況でございます。今朝現在で申し上げますと、前に約二キロの間に互つて浸水をいたしておつたということも申し上げたのでございますが、この量が約九万トンでございます。それが今朝現在で約二万トン出ておりました。七万トン程度残つておるのでございます。で、今後大体一万五千トン程度一日はけて行くという状況でございます。まあ十一日頃には水のほうについては引けるのではないかと見通しを持っております。数学的にはこれまでポンプが逐次増加して参つておりますので、これまでの日数の計算と今後の計算とは違つて参るわけでございまして、非常に大量に出始めましたのは、私どもの参りましたのは一昨日でございまして、一昨日あたりからや本格的に動き始めて参りました。逐次増加をして行くという形になつておるのでございます。

問題は、水を出すだけの計算は比較的案にできるのでございますが、只今のところは掘りまして、水を出しましたあとからすぐ線路の清掃をいたしております。いろ／＼瓶でありますとか、下駄でありますとか、いろ／＼なものが入つております。そういうものを掃除をいたします。それから泥が溜まつておるもの、今のところは泥が非常に少いのでありますが、そういうものも清掃して、逐次水が引いて行くに従つてやつて参つております。又坑内の電気関係の作業なんかにつきましても、水が引くにつれて並行的に作業を進めて参つております。ただ問題はだんだん真中へ両方から攻めて参るわけでありまして、最後にだんだん深い所へ達するにつれて、パイプを延ばして行かなければならぬという作業が、揚水の能率が上れば上るだけ、パイプの継ぎ足しの作業というものは殖えて来るわけでありまして、その点が問題であります。それから、それからと基本的にはどれだけ土砂が入つておるか。これをどういふふうにして持出すかというよりなことにつきまして、まだはつきりした見通しが立つておらないのでございまして、そういう点で十五日開通するといふことについては、はつきり十五日は絶対大丈夫といふことを言い得る段階まで来ておらないのであります。ただ現地といたしまして、十五日には是非とも開通いたさせたいというところで努力をいたしておりますし、又大臣にも見て来て頂いたようなわけでありまして、

勿論十五日は不可能といふことは絶対出ておりません。不確かな要素があるわけではございませんけれども、これにつきましては何とか十五日に開通いたしたい、こういうことで考えておる次第でございます。それから現在ポンプは十一台で五百馬力稼働いたしております。それからなお申し落しましたが、隧道を開通させます最後の段階に来まして、いろ／＼線路をきれいにする仕事、或いはパイプを撤去する作業とか、或いは電気関係の作業、そういうものが非常に狭い所で競合いたしておりますので、その辺をよほどうまくやらないとごた／＼して仕事で混乱して、そのために開通が延びるんじゃないかと

いかということも現地では非常に心配いたしております。そういうものの段取りにつきまして、鉄道内部で関係するところは非常に多いのでございまして、十分な計画を立てて、連絡を密にしてやりたいということも申しておつたやうなわけでありまして、いろいろ細かい、どういふふうによつておるといふような資料はございますが、極くあらましを申し上げますと、そういう状況でございます。それから開門間の十五日開通といつても、開門間の輸送力が御案内の通り非常に減つておるわけでございます。旅客につきましては、ほぼ平常に近い状況まで一応連絡船で捌けておるのであります。と申しますことは、数学的に申し上げますと、開門間通過の人員が、四日には一万二千六百人通つております。それから五日には一万六千三百人開門を通つておるのでございまして、本年四月一日平均が一万五千五百人でございます。ですから四月の一日平均よりは五日はすでに上廻つておるといふ人数でございますが、五日はただ日曜でありますので、災害関係で人の動きも更にあるといふようなことを考えますと、四月の一日平均より必ずしも高い数字であると言つていいかどうか疑問でございますが、いずれにいたしましても、四月一日の平均一万五千五百人に対して五日は一万六千三百人を合せますと小口が三百トンと車扱いが約千二百トン、合計千五百トンくらいな能力になるわけでございます。又この能力は相当嚴重にやつておりますからこれだけのものはつきりしてお

り一万トン程度でございます。能力としましてはもつとあるわけでございますが、下りは空車を入れておりますよ。常時送つておるわけでございまして、これに對しまして千五百トンといふことでございまして、勿論能力的には問題にならないわけでございます。私も参りまして何とかこれを少しでも増強するといふことで方法がないかといふことをいろ／＼考えたのであります。が、一番現在隘路になつておりますのは荷揚力のほうであります。鉄道の輸送力は西端ともついておりますし、船につきましては、これはないと申せませんが、あるわけでありまして、一番問題は西港における荷揚力の問題でございます。これにつきましても、鉄道並びに海運局、或いは関係の業界等、相当努力をして頂きますと、逐次上つて参るといふ方向にあるのでございまして、先に申しました車扱いの四十車六百トン、船輸送は六十車程度にはもう直ちに上げ得るといふ話でございます。そういたしますと、只今申上げました約千五百トンに対して千三百トン程度増加できる。併しこの六十車これだけでなく、更にもつと増強するといふような点について努力を要請して参つたやうな次第であります。問題はただこのいふふうな輸送力が非常に少いわけではございませんが、一方この数値品関係の物資ですが、これもいふような関係から実際まだ余り出ておりません。下関に滞貨があるか知らんと思つて私も参つたのでございまして、実は数値品の滞貨といふものはないのでございまして。全然今のところないのでございます。そこで私の現地で

上げます。実は現地でもそうしたいら
いろいろな話がたくさん見においでになる
かたから出ておられますし、新聞社方面
からいろいろ出ておられるのですが、あり
のままに申しますと、十五日開通、単
線開通になると思ひますし、又信号開
係等は間に合うかどうか、通信閉塞で
やらなければならぬのじやないかと
いうことも考えられるのですが、いず
れにいたしましても、現地といたしま
しては、とにかく単線開通、十五日ま
ではこれを少しでも早く開通させた
い。このためにまだ幾多の問題がある
わけでございます。その点に全力を
集中いたしておりますので、このあ
と、例えば台風が来た場合どうするか
といったような問題でありますとか、
或いは排水ポンプの壊れたのはどうす
るといったような点につきましては、
正直に申しまして、現地といたしまし
てはまだそこまで至つておりません。
まだ私も参りましたときは本格的に
全部のポンプが動いておらんというよ
うな状況でございます。まだパイプ
の取付をやりまして、いろいろなこ
とでこつた返しておられますし、まだそ
の先の問題は、例えば真中に流入して
おる土砂をどうしようにしようとして掘き出
すかというふうなこと、そういう開
通に全力を集中しているような状況で
ございました。私実は昨晩遅く、十二時
過ぎにこちらに帰つて参つたのでござ
います。これはむしろ現地と申します
よりは中央におきまして、国有鉄道の
本庁、並びに運輸省の本省におきま
して、この問題につきましては至急に検
討をするということにいたさねばなら
んと考えております。現地は今どこ
ろそれどころでないのでございます。

て、全くもうてんやわんやでやつてお
るわけでございます。そういう方向で
とにかく一日でも、一時間でも早くあ
そこを開けると、単線でも何でも開け
るといふことに全力を集中することが
妥当じやないか。その先の話につきま
しては、むしろ中央として考えること
ではないかと考えておるのでございま
す。早急に中央においてそういう点に
つきましては検討をいたして行きた
い、かように考えております。
○加賀山之雄君 溜つた貨車を運ぶの
に船を使わなかつたのですか。
○政府委員(細田吉蔵君) 私この四、
五日留守をいたしておりましたので或
いは間違つておりましたらあとで修正
させて頂きますが、汽船を使つて今溜
つておるものを早くというところはや
つておらないかと考えます。ただ溜つてお
ります貨車につきましては、規定によ
りまして、荷主さんごとの処置方を照
会をいたしておるわけでございます。
て、或いは発駅送還いたしますものも
ございまして、着駅変更を行なつたも
のもございまして、それから先ほど申上
げましたように、宗谷丸で運びました
ものもいたしまして、それから発駅
に積替えて運んだものもいたしまして
も、教植物資が本格的にまだ出ておら
ないのでございまして、そういう今ま
で溜つておりましたものをいいてお
る、又一部教植物資も入つております
が、主力としては、今まではむしろ溜
つておるものをいいておるといふ形
でございます。汽船に切替えて運んだ
という事実はないようには承知してお
ります。六日現在で約二千両御承知のよ
うにございました貨車が千八百八十両ば
かりに減つております。これは一部渡

したものと、それから一部は発駅送還
或いは着駅変更のために減つたんじや
ないかと思ひます。約半分程度に減つ
ております。大体そういう状況じやな
いかと思ひますが、汽船の状況が若し
私承知しない間に變りましたら……。
○加賀山之雄君 これはまあ着駅した
ものは目的の地へ行けばいいんで、まあ
チャーターの問題とか荷揚港の問題、
積込み港の問題もあると思うのです
が、まあ早いところチャーターをして
吹田なり大阪から船で博多なら博多、
小倉なら小倉に荷揚げさせれば一番よ
かつたと思うのであります。その着
駅変更なり発駅送還のものもどれだけ
あつたか、ここで今おわかりになつて
いないと思ひますが、若しわかりまし
たら二千両から溜つた貨車についてど
れだけあつたかお聞かせ願ひたい。
○政府委員(細田吉蔵君) その点は早
速調査いたしましたし御報告いたした
と思ひますが、なおちよつと申し落し
ました。私も、私どもも実は神戸港なり大
阪港なりを使つて九州に運ぶというこ
ともいろいろ考えたのであります。門
司港につきましては、経費はいずれに
しても揚げなければならぬにござい
ます。先ほど申上げました荷揚力が一ぱい
であります。むしろ荷揚力がつけばつ
ただけ解をもつと強化して行くとい
うことで考えておりました。博多につ
きまして、これは相当荷揚力が詰まつ
ております。荷揚関係では汽船の代
替輸送というもので解を受けるとい
うような状況もございましたので、一
つは汽船の利用が国有鉄道としても非
常にむずかしいというふうな状態もあ
るんじやないかと思ひます。なお数字

の点につきましては調査をいたしまし
て一つ……。
○委員長(前田種君) 他に御質問はあ
りませんか。他に御質問ないものと認
めます。
次に、外航船舶建造融資利子補給法
の一部を改正する法律案を議題といた
します。先づ政府より提案理由の御説
明を願ひます。
○國務大臣(石井光次郎君) 外航船舶
を拡充整備いたしますことは、我が國
の自立経済達成のため喫緊の要務であ
ります。この目的を達成いたします
ことは、現下の海上運賃市況並びに海
運会社の経営状況より見ますと、従
前のごとき政府の助長策では不十分で
あります。今後の新造船につきま
しては、財政資金の融資援助を七割程
度にまで強化いたしますと共に、市中
融資について利子補給制度を実施する
ことといたしたのであります。
然るに、その後も引続き運賃市況は
好転の兆が見えず、他面過去の船舶建
造資金の融資も既に巨額に上つてお
りまして、その返済も困難な状況にあ
ること等によりまして、市中金融機関か
ら新規の造船融資を期待することは極
めて困難な状況であります。
併しながら、市中金融機関の理解と
協力の下に、船舶建造資金の融資が円
滑に行われまことは、外航船舶建造
のための絶対的条件であり、これがた
めに何らかの措置を政府において講ず
る必要が生じて参つたのであります。
而して現在考え得る最も効果的な方
法は、戦前にも造船助長方策として実
施されておりました制度、即ち市中金
融機関による造船融資について、政府
が損失を補償するという方法でありま

す。従つて、この際外航船舶建造融資利
子補給法を改正して、これに損失補償
制度を加え、一環の助成施設を確立し
ようとするものであります。
次に、この法律案の概要について簡
単に御説明申し上げます。現在、新造
貨物船の建造については約七割、油槽
船については約二割の資金が開発銀行
から融資せられることとなつておりま
すので、市中銀行は残高を融資すると
して、この市中融資分について、政府
が金融機関と損失を補償する旨の契約
を結び得る制度を実施することがこの
法律案の根本であります。なお、政府
が補償する金融機関の損失の額は、金
融機関が担保権を行使してもなお取立
不能となつた元本及び利子について、
融資額の百分の三十を限度といたしま
す。本制度は、海運会社に対し、利子
補給制度と相対して国家による強力な
助成を与えることとなると思ひます。
従ひまして、国家といたしましては、
起り得べき損失を最小限に食いとめる
意味からも、海運会社に対して相当な
監督をいたさねばなりません。このた
め、本法案では、海運会社の行方利益金
の処分等につきまして、必要な規制を加
えることといたしておるのであります。
なお、本年度におきましては、約三
十萬トンの外航貨物船及び油槽船の
建造を対象とし、これらに対する市中
融資について契約し得ることといたし
ておりますが、この契約による損失補
償の限度額は、将来に互り五十九億七
千万円でありま
以上が、この法律案の提案理由及び
その概要であります。何とぞ慎重御審
議の上、速かに御可決あらんことを切
望する次第であります。

○委員長(前田權君) 本案に対する質問は次回に譲りたいと思ひます。御異議ございませんか。

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田權君) 次に、海上衝突予防法案を議題にいたします。

引続き質疑のおありのかたは順次御発言を願ひます。なお本日は高等海難審判庁長官が出席いたしております。

○植竹春彦君 この法律を見ますと、海上衝突の起りました場合の責任の問題乃至罰則適用の問題につきましても、第二十九条に規定があるようでありますが、なお海難審判法との関係についてお伺ひしたいと思ひます。即ち予防法に違反した場合に如何なる処罰が行われるかということ、海難審判によつてその処罰が決められるであろうと想像いたしますが、海難審判法におきましてこの海上衝突の予防義務を行なつた場合にはどういふふうな処罰を行なつて行くかというふうな処罰の種類、範囲等につきまして海難審判庁長官の御見解を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(長屋千鶴君) お答えいたします。これは衝突予防法だけではございせんが、海難を審判いたしました結果責任が海技免状受有の者であります場合には懲戒をいたします。これは海難審判法の第五十五条の規定がございまして「懲戒は、左の三種とし、その適用は、所為の軽重に従つて、これを定める。」一、免許の取消、二、業務の停止、三、戒告となつており、業務の停止の期間は、一箇月以上

三年以下とする。一、このうち三年以下とする。二、このうち三年以下とする。

○植竹春彦君 この点は本法律案のうちに明示しておかれたほうが適切ではないかと考へておられますが、その点につきましては、明示と言ひますのは、この責任を免除するものではない、それならどういふ責任を負うかという点とは、一、明示しておいたほうが法律の態様として、体裁としてよろしいように思ひますが、その点は調査部長、どういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(國安誠一君) この法律の中にそのいふ罰則適用の例示をしたらどうかという御質問でございますが、これは只今審判庁長官から申しましたように、海難審判法の適用を受けると、事情によりましては、又民法或いは刑法の適用を受ける場合があるわけでございます。と同時に、これは實際規則をそのまま採用いたしまして、それに合はして作つた関係上、各国ともいろいろ適用される法律なり何なりが違つております関係から、特にその規則にはそういうことは書いてないわけです。従ひましてここには言はずに、そういう事件が起つた場合に、それらの法律を適用するということによつてよろしいのではないかと考へております。

○一松政二君 私は、一、応当運輸委員会としては逐条審議をいたしてやつて頂きたいと思ひます。逐条審議と言つても別にこれは事実上の問題ですから、長くはかからぬ。但し文章は私は一応吟味しておく必要があると思ひます。私はまだ一読しただけで、大体その当時自分で疑問に思つた個所が二、三カ所ありますから、それをちよつと

伺いたいと思ひます。それは主義とか政策とかいふものと関係はないのですから、別にむずかしい問題はないと思ひますが、第一、三項の「いづゆる」の語を下してある中に、一、応この法律に「いづゆる」の語を「水上輸送の用に供する船舶類をいふ。」との「類」は一体何を指されるか。

○政府委員(國安誠一君) ここに申します「船舶類」と申します「類」は、例えば「筏」のごときものを指すのです。筏は筏を荷物となつて行くのが目的であつて、輸送を目的として行くと考へられるのは、木が流れて行くのも、木を引張つて行くのも、それとも輸送と言へばこじつけられんこともないかも知らんが、そうすると筏その他海上に浮いて、人が引張つても何も無いが、一人を載せても丸太一本載せて引張つておつてもこれは「類」の中に入りまはすか。これは物事をほつきりするためには極く極端なことを言つてみないとわからぬわけでありまはす。

○政府委員(國安誠一君) 只今の極端な例の丸太一本どうかというお話ですが、この筏のごとく或る程度の何と云ふか、材木の組合せで、それによつてその上にいろいろ何を申しますか、棹を立てたり、或いはその他標識を立てたりするような仕組みができてゐるものならばこの中に含まれる。併し丸太一本ではそこまで参らないうちと思ひます。

○一松政二君 丸太一本というものは極端なことを言つたのであつて、私はそれくらいのことを一応……これは答弁

の中に織込んで頂きたくはない。私は極端なことを言うのであるが、なぜそれを言うかという、この法律で船舶とはおおよそ船舶類を言ひとくぎつておいて、随分この「類」といふ言葉で括つてあるのです。つまり物の輸送、私はこの類以外に船舶があるようを書き方があつたらこれを不思議に思つたのです。なぜかという、五、三項です。なぜかという、航行中の船舶が二隻以上ある場合は、その最後部の船舶以外に船舶、これは私は曳舟その他によつて伝馬を引張つて、伝馬をらま

あ「船舶」の舟に入るでしよう。或いは筏を引張つておいて何かを載せるような、物を引張つておいて何かを載せる想定されると思ひます。これは何を指しているか。

○政府委員(國安誠一君) 今の第五項の三項の「その最後部の船舶以外の船舶」のこと、これは普通の船舶のこと、これを指しておるのでございまして、最後部、船舶がたぐさん並んで来るその一番あとの船舶以外の船ということをやつておるのであります。

○一松政二君 この条文によつて船舶というものがちやんと規定があつて、その筏の類なんか知らんが、何か載つて輸送に供せられる曳船でも止むを得ないか知らんが、物を載せられるのが船舶と規定してあるのです。この規定で規定があるのかかわらぬ、又それ以外の船以外の船ということには私にはわからぬのです。

○政府委員(國安誠一君) わかりました。これは図を書くとかかりませんが、例へば船舶が筏であつても、その他船舶の船舶であつても二隻以上あつた場合、その最後部以外の船舶、これを……

○一松政二君 それは答弁にならぬです。この法律で以て船舶というものは「船舶類」のその「類」、筏の類まで船舶と言つてゐるのです。それでこの定義はどうなるのですか。船舶といふものはその船及び小舟以外に、今あなたがおつしやるような筏まで船舶と称してゐるのです。だからこの法律で船舶以外の船舶ということがおかしいのです。分らない。だから私は最初この「類」といふ言葉を聞いたわけなんです。

○政府委員(國安誠一君) この第三項の「その最後部の船舶以外の船舶」といふのは、以外の船舶といふのではなくて、その最後部の船舶以外の船舶とおつしやつたつてこの法律の中に船舶といふのは定義が出てゐるのです。そうしてその船舶のほかに筏まで船舶と言つてゐるのです。第一、第一條で、だから私はこの法律で「一、応この船舶」といふものが定義をきめてあるから、そこで「この船」といふものが船舶なりと解釈してゐるのです。それによつて船舶以外の船舶という言葉が出たから私にはわからない。この法律に船舶以外の船舶という言葉が出て来たことが私にはわからない。筏か何か知らん、何か二隻以上のものがあつてあとで引張つてゐるのは、それは明らかに船舶なんです。第一條の「船舶」とは、「一、応この法律に従つて」といふ言葉を持つて來てゐる。そこで「類」といふ言葉を持つて來てゐる。そこで「類」は特に筏みたいなものを指してゐる、あなた今御答弁になつた。ところがこゝで聞いていると、船舶以外の船舶と言つたのでは船舶の定義がわからんじやないですか。

○政府委員(國安誠一君) 今の御質問の要点が少し違つてゐるのじやないかと思ひますが、この「以外の」と言へば、今最後部以外の船舶という意味に我々は解釈しております。船舶以外の船舶でなくて最後部の船舶、だから最後部と中央と、最初のとあるわけですね。最後部以外の。

○一松政二君 最後部に船舶以外の何か。最後部は船舶よりほかないでしよう。あなたはそれを船と筏とを区別して考へているからそういうことを言つて考へてゐるから、丸太一本は船舶しやないけれども、二本か三本組合せたやつは船舶だと、あなたさつきおつしやつたでしよう。

○政府委員(國安誠一君) 假に第三項の船舶全部と考へて見ましても、筏が二隻以上あるという場合には、その最高部以外の筏がここに言う……

○一松政二君 最後部以外とは、最高部以外は何もない。最後部まで船舶なんです。

○政府委員(國安誠一君) 二隻は航行中の引かれておる船舶ですから繫がつて走つておるわけですね。

○一松政二君 だけれども「最後部の船舶以外の船舶」というのはどうも意味がはつきりしない。

○委員(前田權君) ちよつと速記をとめて。

○委員(前田權君) 速記を始めて下さい。

○一松政二君 それでは書き方が悪いですよ。試みに聞きますが、意味はわかつたけれども、私は文章ではわからない。それからその「船舶類」とい

この「類」というのは、まあ英語ではどうせ、さつき原文がどうかこうとかおつしやつてました。原文はエトセラですか何ですか。

○政府委員(國安誠一君) 第一条の船舶類の原文はお手許にもございませぬと思ひますが、エヴリー・ディスプレイジョン・オブ・ウオーター・クラフト、このあらゆる種類のウオーター・クラフトという言葉が使つてあります。そのあとに、それ以下水上飛行機というものを除外したすべてのウオーター・クラフトという言葉が使つてあります。そこでこれは、訳し方は實際いろいろあると思ひますが、まあ我々の関係者、主としてこの法律を適用し、或いは適用される側の立場から、最もわかりやすい名前は何かい言葉はないかというふうな見地から探して見ました結果が船舶、大きい船、小さい船、船等という訳し方もあるわけでございますが、その他の等ですね。ところが等と言いますと何となく、例えばさつき筏も入ると申上げましたが、筏以外の一本の丸太も等へ入つて来るんじゃないか。ところが類と言いますと多少大きい船か小さい船に類似したというふうな意味から、丸太一本は除外されて来やしないかというふうなことから「船舶類」という言葉を特に作り出したことなんです。

○一松政二君 その点は一応わかりましたから次に伺ひますが、私がちよつと腑に落ちないと思つたことが一つあります。それは、五海里離れた所から三海里離れた所から、私初めて見たんだが、「視認される」というふうなことはこの法文中初めて見たのであつて、前に

あつたかどうか存じませんが、非常にむずかしい言葉を案出されておると思ふのです。そこでこの動力船が五海里離れた所から視認される性能を有しなければならぬとあるのですが、水上航空機の場合に三海里になつてゐるのはどういふわけですか。

○政府委員(國安誠一君) 只今の御質問でございませぬが、これは第二条のこの一番ですね、これは原文の國際規則にさういふふうな距離が書いてございませぬので、それをそのまま持つて来たのでございませぬ。

○一松政二君 ところが、或いはそれが間違ひから起つてゐるのじやないかという気がしたから私はそれを質してゐる。原文はもつとあつて、間違つて三海里になつたのではないかと思つたのですが、前の一の場合は「動力船の航行中における燈火の表示については、左の各号による。」と書いてある。ところが「水上航空機の航行中における燈火の表示については、左の各号による。」となると、速力の速いやつが、私は動力船よりも水上航空機のほうが当然速いといふことはこれは常識であらうと思ふ。それが距離の短いもので而も速力の速いのでそれでいいといふことになると釣合いがとれないと考へるのですが、どうですか。

○政府委員(國安誠一君) その理由はちよつとつまびらかにわかりませぬが、原文に書いてある関係と、もう一つは総合して見ますに、水上航空機は水上にある間だけこの法律の適用を受けまして、それが走つて水を離れますると今度は航空法のほうの適用を受けるという関係で、水上の間は極く僅かのものであるといふことから、こう

いうことになつてゐるのじやないかと考へておられますが、さういふ原文を作成したところの事務當局といひますか、中心の國たる英國に照会して見なければよくわからないわけですね。

○一松政二君 それは答弁にならんと思ひます。水上航空機は停止してゐる場合は規定があるのですが、それが離れるまではかなり速い、普通の考へ方で、外國の船の十七ノット、十八ノットという程度のものではないと思ひます。それが空中にあつて航行中ということであれば速力はかなり速い。それから三海里で、それが原文になつてゐるから、それをそのまま翻譯して、法律に出したといふのは答弁にならん。理由を説明して下さい。

○政府委員(國安誠一君) 只今の理由が私つまびらかにいたしませんと、これは大体さうしたやうなことを言ひたいかと思つたのでありますが、多少スピードが速いから、少しおかしいじやないかと申されれば、その通りだと思ひます。立案者に照会して見なければわかりんと思ひます。

○一松政二君 それでは私はこういう法律を作つて、一般に強いる場合に、私はこれを翻譯し、それを出される人がそれに対して疑問を持たなかつたら私は不思議だと思ふのです。私はただこれを素読して行つただけで、素読をして行つて、ちよつとわからんから私はマークしたわけですね。

○政府委員(國安誠一君) この國際規則は我々が表は一見しましていろいろ不合理な点がたくさんあるのではありませんが、それは今ここで我が國だけ変えたものを作るわけに行かないので、一応それをそのまま呑んで採用して、

この次のこいつた國際規則の會議があるときにはいろいろ「我が國から不合理な点の改正案を提出する」といふふうな考へておられます。

○一松政二君 さうすると、この法律案はどこから強要されたわけですか。

○政府委員(國安誠一君) これは強要ではありませんで、各國の自発的意思によつて採用し、國內法を作る建前になつておられます。

○一松政二君 それは獨立國である日本になつたのですから、自分の腑に落ちない案をそのまま強き直して國會に出されることは、國會は迷惑します。どうしてもせいつをすつきりした形の法律案に、さういふ疑問の余地のないやうなことを御研究になり、さうして當局それ自身が腑に落ちてから後に提出して頂いて、今日まで従来のやつで間に合つてゐたのなら、何も急いで腑に落ちないものを我々に審議を求めるといふことは、我々は腑に落ちなければ審議するわけに行かない。それは延ばしたら何か差支えがあるのですか。

○政府委員(國安誠一君) これは冒頭に、この國際規則の採用された経過を御説明いたしましたと思ひますが、お手許の資料にもお配りしてあると思ひますが、来年の一月一日にこれは施行されることになつておられます。大体世界各國の三十九カ國がこれを皆採用してございまして、従来通りの我が國の現行法をそのまま我が國だけやつておきますと、ほかの採用した三十九カ國の間の釣合ひが非常にうまくない。同時に我が國だけが違つた古い法を採用することになつて、實際の國際的な海上衝突予防法という規則の建前からいつて、甚だこれは妥當ではないと考へ

これは政府のために気の毒だから、そういうことのないようにしなければいけませんね。

○政府委員(国安誠一君) 今お述べになつたように、同じ条文の中に性質の違つたものが入つておるじやないかというふうな御質問でございますが、たしかそういうことは、実はここばかりでなくあちらこちらに見えておるのですが、法律体系としても我が国の国内法としてうまくないといふことは再三我々のほうでも論議をいたしました。法制局でも頻りにそういう点が問題にされまして、結局そういう条文をばうして整理をいたしますとわかりよくなりませんが、そういうことによつてこの規則の国際性を傷付けることになりはしないか。まあいづれにしても採用した規則ですから、同じ条文に同じことが書いてあつて、内容は同じことであつても、ばらばらにしてしまえば非常に条文が難解になるといふこともありまして、そういう点はおかしいと思ひますけれども、わかればよい、止むを得ないといふことで呑んだわけでございます。

○大和興一君 その一項のほうは了承したのですが、二項の場合は「この法律の規定は、海軍その他の軍の船舶又は水上航空機」、ここはちよつと文法的には前の書き方と違つたので、それで考えられないでもないのです。がね、前のやつは何と言つてもその通り読んで行つて、絶対にこれは水上航空機は違つた他のものだとは考えられない。逆に言うと日本の軍艦といふのは海上保安庁の船舶、そういうふうな解釈でございます。

○政府委員(国安誠一君) その点は、

この前も保安庁の官房長から御答弁がありまして、保安庁の船舶については、この法律は適用されるということをお言ひいたしました。

○大和興一君 そういふふうな言明をされておることは私も今までの質疑の過程で知つておるのです。そうなる、日本には特別規則がないわけですから、そうすればこの十三条は、こんなものを外国の軍艦のために書いておかなくても、或いは話合ひでできる。外国の軍隊の邪魔にならないように、ぶつつからんようにして行けといふことは話合ひでつくでしよう。誰が見たつて軍艦の話です。そういう十三条をこんなにくさん書いて、そうして天下に公表しなくても、ちつともあなたのほうでも困らないのだから削除するのは当り前です。水上航空機だけ言いたかつたら一行ぐらゐ書いていい。刑事訴訟法の特別措置について、水上航空機についてはこうだといふことをどうしても入れたかつたら入れて、あとは軍艦のことにして、どうも日本の憲法に真向からぶつつかりますから、それは日本の特別規則としては甚だよろしくないと思ひます。水上航空機だけでしよう、あなたの言つておるの、ほかのことは軍艦だといふことはわかるのです。軍艦のことは……

○政府委員(国安誠一君) 只今おつしやつた通り、軍艦以外の、軍のもの以外の水上航空機が我が国にもあり得るというところは只今のところでは考えておりませんが、それと一面、先ほどもおつしやつたように、我々も申しましたように、我が国の一般船舶その他の漁船がそういう外国の軍艦なり或いは護送して航行しておる船舶に対する

こういふ例外規則もあるということを知つたために何らかの規定が必要ということをお認め願つたようですから、まあその点で今までやつて頂いて、大体この規則の国際性の関係から、まあ特に弊害もないのじやないかといふふうな考へておられます。

○大和興一君 「軍艦等」といふのは軍艦その他、例えば水上航空機、これは軍艦じやない、そういうふうな考へるのだから特別規則はできるわけですから。その特別規則は日本においては保安庁関係の船舶においても絶対に必要でない。そういうふうな言明をされておる。そうしたら何にも要らないのです、そういうふうな答へておるのだから、保安庁には軍艦はございませぬ。どんな恰好をしていても、変なものもくつ付いておつても軍艦じやない。それなら特別規則は要らないわけですから。この十三条といふのは外国の船が来たときにこれがなければ困る、そういうお話であります。大変な親心で、そういうふうな観念を持つておるからとか誤解されることがあるのです。それから、それは今おつしやつたように「軍艦等」といふのは、軍艦その他のものを含むとしたらこれは特別規則だから、特別規則の施行を妨げない。これは今まであなたは必要ないとおつしやつて、言明されておるのだから、全然日本には必要ない。今問題になるのは、保安庁の船舶だけですから、それは露ささら心配ない、こつしやつておる。それは削除して水上航空機だけ見るならば、前にそういう字がたくさん出て来ておりますから、どこかにくつ付けて書いておけば十分です。どうしてもこの十三条の条項を設けたことが何か

しつくりしないですね。これは単に条文の解釈とか法律の形ということではなくて、これはつまり本質に触れる問題だと思つておる。だからそういうことは、私の言ふことは十分わかつておるはずですから。あなたのほうで肚をきめればちやんとそういうことになるのです。

○政府委員(国安誠一君) 只今の御意見につきまして、この案を審議いたしました先ほど御説明申し上げました審議会がありますので、そこに一応諮りまして御返事申し上げます。

○大和興一君 これは言葉上の解釈としてはおつしやるように、軍艦と水上航空機は違つたふうにおつしやるけれども、これはやはり二項だけでは軍事機密を害される、これは骨組みです。頭のほうに触れずに尻尾のほうに触つて、えらく気にしてこんなものを作らなくても、これはやはり本質的に憲法の問題にも触れるし、國民に誤解を受ける虞れもあるのです。条文の書き方が悪ければ、この悪い所は直して頂いてどこかにくつ付けたいのです。そのあとは軍艦のことですが、これはいろいろおつしやるけれども、「軍艦等」といふことは軍艦以外のことを強く言つておるのじやないと思つておる。これは軍艦といふことの範疇に入つた問題だと思ひますから、それで十分一つ研究して頂いて明確な回答を一つこの次に又お願いいたします。この点では納得いたしませんから。

○重盛壽治君 関連した問題になりましたが、私もまだ研究が足りないのですが、私が見当が外れるかも知れませんが、そういうと、今のようなお話を聞いておりますと、一年もかかつてこういふ有名な人がたくさん集まつて専門家が

が作つたのだから万遺漏なきを期しておる、こういうふうな私には聞えるのであるが、これは結局日本で作つても、併し運用の場合には国際法になるということですか。

○政府委員(国安誠一君) その点は国際法としては通用するわけではなくして、やはり国内法として通用するわけです。

○重盛壽治君 そうすると今のようない問題になつて来るのだが、外国の或いは軍艦或いは大きな輸送船等すべてのものが入つて来た場合に、幸いにして日本の法律を守つてくれればよいが、日本の船は守つたが、若し向うの船が守らないために事故が起きたという場合の措置はどういふふうになりますか。

○政府委員(国安誠一君) そういつた場合に起つた事故につきましては、こちらの領海内であれば海難審判をいたしまして、その結果措置を行うと思ひます。

○重盛壽治君 何かよく聞えないのですが、できた実態に即応して措置するといふことですか。

○政府委員(国安誠一君) できた実態と申しますか、事故が起つた場合には、我が国の領海内であれば我が国の海難審判にかけてそこで判決を下すといふことになります。

○重盛壽治君 そういふ場合にいわゆる独立国になつた日本の現状から言つて、日本の法律で大体措置ができるという御確信、ありますか。

○政府委員(国安誠一君) できると考へております。

○重盛壽治君 そういふことでやつては国際法にならない。又日本の法律だけで措置できると考へておるといふこ

となれば、さつき言つた或る程度国際法の意味が含まれ、それで一年もかかつて研究されたもので、よその国でもこれと全く同じものを作つておる。講和を締結しない国は別ですが、講和を締結された国においては全部これと同じものを作つておるといふことはどうも納得が行かない。軍艦という文字が入つても、それはよその軍艦が入つて来たときという解釈ができるかも知れませんが、国内法で実体ができた場合、国と国との関係でやるといふことになれば、これは少し先を見過ぎた形でありはしないか。それはそのときになつて考えても遅くないのではないか。今は現実に即した法律を作つて衝突を避けるというにとどめて置いていいのじやないかといふふうに私は常識的に考えるのでありますが、その点は如何ですか。

○政府委員(国安誠一君) 只今のお話の、この法律が国内法であるから国際性に乏しいのではないかという御説であります。それは理論としてはその通りであります。これは飽くまでも国内法であります。併しながらその前提に国際規則というものが採択されてくるので、それに即したものを各国内法として制定するといふ趣旨をとおつておられますので、実質的には各国内法の法則になるというふうに考えられるのであります。従つて、できるならば我が国としても、その実質的に共通するところの国際規則に合つたものを作つて置きたい、こゝろいふふうに考えるわけでありませぬ。

○重盛壽治君 そのすると全くこれと同じ趣旨の法律を作つておるのはどことどこが作つておられますか。

○政府委員(国安誠一君) 大体原文が英文とフランス文でありますので、そのういつた国語の国は全部そのまゝこれを採用しております。それからその他のお英米を入れますと三十九カ国が全部これを採用しておられます。これは皆国内法として採用しておられます。

○重盛壽治君 そのすると、これは国際法的のものでなくして国内法である、併し作るのどこを基準にしたらいいかといふことは、米國やフランスで作つたのを基本にして、それを参考に作つたといふことになりませぬ。これを作つておる国はお互いのどういふところで、外務省で話さるか、運輸省の海運局で話さるか知りませんが、そういうことを話合つて作るのではなくして、ただ参考に見せてもらつたといふ域は出ていないわけですね。

○政府委員(国安誠一君) この国際衝突予防規則は、その源は國際海上人命安全条約の一部として別個の規定として一九二九年頃からこれを置くべく各国内法として丁度我が国は今回の改正された国際規則の会議に参加いたしましたので、併しなりましたが、そういう我が国以前は会議をしたところの条約に基いてこのういふ条約を各国内法として作るという趣旨にいたしましたわけでありませぬ。それに基づいたものであるが、今回の改正された国際衝突予防規則となつて現われたわけでありませぬ。改正の際には我が国は参加しておりませぬでしたけれども、大体趣旨としましては我が国もこれに賛成すべきものであるといふふうに考へて、それに即つて今回我が国も国内法を整備いたしましたわけでございます。

○重盛壽治君 どうもよくわからん点

がたぐさんありますけれども、今日は私まだ出かけなければなりませんので、質問を打ち切ります。

○大和興一君 これは、軍事基地は岡崎・ラスタク秘密会議があります。これについては勿論そんなものは全然ないんでしようね。次に行きます。原文の通り正確に訳をした……ちよつとつかかりしておりますが、その通りですね。殆んど原文に近いようにやつた……。

○政府委員(国安誠一君) そうです。○大和興一君 その通り書いたから十三条がいけないのです。それはほかの国では軍艦があつて普通の船があるからそういうふうにしてきていいわけです。それを日本では独立国でも軍艦がないのにそういうふうにするから、政府はとんでもない間違ひをしておるの、あなたの先ほどの言葉の中に証明されたから、一つ是非これは要らんところは削除して頂く、こゝろいふことは当然考へられると思ひます。日本の独自の法律として、これはよろしいでしようね。これはお返事頂けると思ひます。

○政府委員(国安誠一君) その点はこの改正法の審査会議といふものがございませぬので、先ほど申しましたように、そこに諮りましてお答えいたします。

○大和興一君 成るほど原文の通り書いてある。それをよく聞いておればまあ間違ひだといふことがよくわかつたから、今日はこのくらいにしておきます。

○一松政二君 ちよつと速記をとめて下さい。

○委員長(前田徳君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(前田徳君) 速記を始めて。それでは本日はこの程度で散会いたします。

午後零時三十四分散会

七月四日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案

める金額」に改める。

第五条第一項中「第一条の規定による契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第六条中「第一条に規定する契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第七条から第九条までを次のように改める。

(補償金の総額)

第七条 政府は、第一条の規定による損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、補償金の総額が予算で定める金額をこえることとならないようにしなければならない。

(損失の範囲)

第八条 第二条の損失は、金融機関が当該融資に係るすべての担保権を行使し、且つ、当該融資について保証人があるときはすべての保証人に對し債務の履行を請求し、当該担保権に基き競売の申立若しくは委任若しくは差押命令の申請又は保証人に対する履行の請求のうち最後に履行されたものが行われた日から一年を経過してもなお取り立てることができなかつた元本、利子(政令で定める遅延利子を含む。)及び債権行使のために要した費用であつて政令で定める範囲のものに相当する金額とする。但し、金融機関が当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使してもこれに要する費用を償ふことができない場合その他当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使することが著

る金額」に改める。

第五条第一項中「第一条の規定による契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第六条中「第一条に規定する契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第七条から第九条までを次のように改める。

(補償金の総額)

第七条 政府は、第一条の規定による損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、補償金の総額が予算で定める金額をこえることとならないようにしなければならない。

(損失の範囲)

第八条 第二条の損失は、金融機関が当該融資に係るすべての担保権を行使し、且つ、当該融資について保証人があるときはすべての保証人に對し債務の履行を請求し、当該担保権に基き競売の申立若しくは委任若しくは差押命令の申請又は保証人に対する履行の請求のうち最後に履行されたものが行われた日から一年を経過してもなお取り立てることができなかつた元本、利子(政令で定める遅延利子を含む。)及び債権行使のために要した費用であつて政令で定める範囲のものに相当する金額とする。但し、金融機関が当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使してもこれに要する費用を償ふことができない場合その他当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使することが著

る金額」に改める。

第五条第一項中「第一条の規定による契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第六条中「第一条に規定する契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

第七条から第九条までを次のように改める。

(補償金の総額)

第七条 政府は、第一条の規定による損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、補償金の総額が予算で定める金額をこえることとならないようにしなければならない。

(損失の範囲)

第八条 第二条の損失は、金融機関が当該融資に係るすべての担保権を行使し、且つ、当該融資について保証人があるときはすべての保証人に對し債務の履行を請求し、当該担保権に基き競売の申立若しくは委任若しくは差押命令の申請又は保証人に対する履行の請求のうち最後に履行されたものが行われた日から一年を経過してもなお取り立てることができなかつた元本、利子(政令で定める遅延利子を含む。)及び債権行使のために要した費用であつて政令で定める範囲のものに相当する金額とする。但し、金融機関が当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使してもこれに要する費用を償ふことができない場合その他当該融資に係る担保権を行使し、及び保証人に対し債権を行使することが著

る金額」に改める。

第五条第一項中「第一条の規定による契約」を「第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約」に改める。

しく不利である場合において、債権金額から政府と当該金融機関とが協議により定める担保物の評価額及び保証人に対する債権行使による取立見込額を控除した金額をもつて第二条の損失とすることに、政府と当該金融機関との協議が成立したときは、その額とする。

(損失補償の限度)

第九条 政府は、前条に規定する損失のうち当該融資の融資総額の百分の三十に相当する金額をこえる部分については、補償しない。

第十条 金融機関は、第二条の規定による損失を補償する旨の契約に係る融資については、善良な管理者の注意をもつて、当該融資に係る債権を保全し、且つ、その取立に努めなければならない。

(債権の保全及び取立)

第十二条 金融機関は、第二条の規定による損失を補償する旨の契約に係る融資を受けた場合において、当該融資に係る債権を取り立てたときは、取り立てた金額を債権行使のために要した費用であつて政令で定める範囲のもの及び当該融資について損失補償を受けない第八条に規定する損失のてん補に充当し、なお残額があるときは、これを政府に納付しなければならない。但し、当該契約により政府から受けた補償金の額を限度とする。

金融機関は、前項の規定により

残額を政府に納付する場合において

て、次条第一項の規定により交付された国債証券(当該国債の借換のため発行された国債証券を含む。)を有するときは、当該国債証券をもつて納付することができる。

(補償金の国債証券による交付)

第十一条 第二条の規定による損失を補償する旨の契約により政府が支払うべき補償金は、国債証券をもつて交付することができる。

第十二条 政府は、前項の規定による交付のため、必要な額を限度として、国債証券を発行することができる。

第十三条 第一項の国債証券の交付価格その他前二項の国債証券に關し必要な事項は、大蔵省令で定める。

(利益配当の場合の納付金)

第十四条 第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けている会社は、政令で定める限度をこえて利益の配当をしたときは、政令で定めるところにより、当該利益に係る営業年度の期間について金融機関が支給を受ける利子補給金の額に相当する金額を国庫に納付しなければならない。

第十三条 第二条の規定による損失

を補償する旨の契約に係る融資を受けている会社は、政令で定める限度をこえて利益の配当をしたときは、政令で定めるところにより、当該融資の融資総額の百分の三十に相当する金額に、政令で定める率を乗じて得た金額を国庫に納付しなければならない。

(強制徴収)

第十四条 運輸大臣は、前二条の規定による納付金を納付しない者があるときは、期限を指定して、その納付を督促しなければならない。

運輸大臣は、前記の規定により督促するときは、督促状を発する。この場合において、督促状により指定すべき期限は、その到来の日が督促状を発する日から起算して十日以上経過した日でなければならない。

運輸大臣は、前二項の規定による督促を受けた者がその指定の期限内にその督促に係る納付金及び次条の延滞金を納付しないときは、国税滞納処分法の例によりこれを処分する。

(延滞金)

第十五条 運輸大臣は、前条第一項の規定により督促したときは、その督促に係る納付金の金額百円につき一日八錢の割合で、納期限の翌日からその納付の日の前日までの日数により計算した延滞金を徴収する。

(貸借対照表の提出等)

第十六条 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けている会社に対し、当該事業に關する貸借対照表その他の書類の提出又はその業務の状況に關する報告を求めることができる。

第十七条 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けている会社に対し、その利益金の処分について勧告することができる。

第十八条 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けて

いる会社に対し、利益の配当について必要な命令をすることができる。

第二条の規定による契約に係る融資を受けている会社は、前項の規定による命令に違反して利益の配当をしてはならない。

(金融機関の法令等の違反に対する措置)

第十九条 政府は、金融機関が、この法律又は第二条の規定による契約に違反したときは、当該金融機関に対し、支給すべき利子補給金の全部若しくは一部を支給せず、補償すべき損失の全部若しくは一部を補償せず、又は支給した利子補給金若しくは補償金の全部若しくは一部を返還を求めることができる。

(罰則)

第二十条 第十六条の規定による報告をせず、若しくは書類の提出をせず、又は虚偽の報告をし、若しくは虚偽の記載をした書類を提出した場合に、その行為をした会社の代表者、代理人、使用人その他の従業者は、三万円以下の罰金に処する。

第二十一条 会社の代表者、代理人その他の従業者が、その会社の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、その行為者を罰する外、その会社に対して同項の刑を科する。

附則

一 この法律は、公布の日から施行する。但し、改正後の外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法第三条から第六条まで及び第十二条の規定以外の規定であつて損失補

償に關するものは、日本船舶を所有することができる者が昭和二十八年三月一日以後に外航船舶の建造を造船業者に請け負わせる場合におけるこの法律の施行の日以後にされる当該外航船舶の建造のための融資に關して適用する。

政府は、昭和二十八年年度において改正後の外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法第二条の規定による損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、改正後の同法第七条の規定にかかわらず、補償金の総額が五十九億七千万円をこえることとならないようにしなければならない。

臨時給費等改善助成利子補給法(昭和二十八年法律第 号)の一部を次のように改正する。

第六条中「外航船舶建造融資利子補給法」を「外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法」に改める。

七月四日日本委員会に左の事件を付託された

一、鉄道百三三線開通促進に關する請願(第一二四七号)

一、宮崎県日向福島港改修工事施行に關する請願(第一三三二号)

一、二俣、佐久間河間間鉄道敷設促進に關する請願(第一三六五号)

一、掛川駅、御前崎村間鉄道敷設に關する請願(第一三六六号)

一、臨時船舶建造調整法案中一部修正に關する請願(第一四六八号)

一、福岡県若松港修築工事施行に關する請願(第一四六九号)

一、岩内、黒松内河間間鉄道敷設に關する請願(第一五五三号)

一、海上観光事業振興に関する陳情
(第一八八号)

第二二四七号 昭和二十八年六月十日受理
鉄道百三号線開通促進に関する請願
請願者 愛媛県議會議長 井原岸高

紹介議員 湯山 勇君

鉄道百三号線は、愛媛、高知二県にまたがる四国西南地域の大動脈であり、本線の開通による経済的、文化効果は地方線として他に類例をみない程のものであるばかりでなく、本地域が持つ海、陸、地下のほう大な資源の開発と本予定線の開通とはともに並行しなければならぬ特殊事情にあるから、すみやかに本線の開通を実現せられたいとの請願。

第一三四二号 昭和二十八年六月十二日受理
宮崎県日向福島港改修工事施行に関する請願
請願者 宮崎県南那珂郡福島町 長 神戸俊一外十一名

紹介議員 竹下 豊次君

宮崎県日向福島港は、南九州屈指の良港として、またカツオ・マグロ等南方遠洋漁業および沖繩、南方貿易の拠点としての自然的素地を有しており、かつ本港改修により不毛地の埋立による港湾施設用地が造成されるばかりでなく、本港背後に有する森林資源の開発に資するとともに南九州太平洋沿岸における唯一の避難港となりうるから、すみやかに本港改修工事を行せられたいとの請願。

第一三六五号 昭和二十八年六月十二日受理

二俣、佐久間両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 静岡県小笠郡掛川町 長 鈴木理一郎

紹介議員 森田 豊壽君

静岡県二俣町から佐々間村中部に通ずる国有鉄道の敷設は既に鉄道敷設法の未成線として規定せられ、昭和十九年度着工二十三年度完成の計画であつたが、戦争のため延期となり以来そのままとなつてゐるが、本線はただ表裏日本を結ぶ最近要路であるばかりでなく、沿線地域における豊富な森林、鉱山および電源等を開発するため最も重要な鉄道であるから、地元民の熱望にそいすみやかに本鉄道を完成せられたいとの請願。

第一三六六号 昭和二十八年六月十二日受理
掛川駅、御前崎村間鉄道敷設に関する請願
請願者 静岡県小笠郡掛川町 長 鈴木理一郎

紹介議員 森田 豊壽君

国有鉄道二俣線を延長して掛川駅より御前崎港に通ずる国有鉄道の敷設は既に第三国会以来毎国会において採択されながら、まだ実現されるに至らないが、最近この沿線における産業の増大と住民の交通ひん繁はもはや私営自動車によつての輸送は困難となつたから、この沿線地域の包有するはく大な産物の輸送と沿道住民の交通便利および中部日本の縦貫路の完成という公用的見地から一日もすみやかに本鉄道の延長敷設を実現せられたいとの請願。

第一四六八号 昭和二十八年六月二十四日受理

臨時船舶建造調整法案中一部修正に関する請願
請願者 東京都中央区日本橋筋崎町四ノ二〇内航船主 会内 松本晴吉外一名

紹介議員 加藤 武徳君

臨時船舶管理法が失効したのに対処して政府は、臨時船舶建造調整法案を国会に提出し、五百総トン以上の鋼製船舶に対して船舶建造調整を企図している趣意であるが、内航船舶に対しては何等調整の措置を講じていないため、その船腹量は現在国内沿岸荷動量と比較して二十五万重量トン程度も過剰であつて内航汽船の経営は極めて困難であり、従つてわが国外航汽船の対外競争力を弱体化させているから、五百総トン未満の内航船舶についても合理的に調整するよう本法案を修正せられたいとの請願。

第一四六九号 昭和二十八年六月二十四日受理
福岡県若松港修築工事施行に関する請願
請願者 福岡県知事 杉本勝次 外七名

紹介議員 劍木 亨弘君

福岡県若松港は、防波堤が未完成のため漂砂の埋没はなほだしく、航洋船の大船化と小型船舶の激増により、港口の海難事故がひん発しているから、本港防波堤の急速な施行および本航路を拡大し、水深を十メートルにしゆんせつすること、その他奥洞海開港工事を強力に実施すること等の措置を講ぜられたいとの請願。

第一五五三号 昭和二十八年六月十五日受理

岩内、黒松内両駅間の鉄道敷設に関する請願
請願者 北海道後志郡岩内町 長 山本律

紹介議員 堀 末治君

岩内、黒松内両駅間鉄道敷設は、本沿線における鉄鉱、林産、水産、農産等ばく大な資源の開発はもろ論のこと函館本線の改良工事施行の上から見て極めて重要線であることに鑑み、昭和二十八年二月十八日鉄道建設審議会において運輸大臣に対し本線を新線建設予定線に編入するよう答申されたから、すみやかに鉄道敷設法第一条別表改正法案を国会に提出し、本線を新線建設予定線に編入するよう措置を講ぜられたいとの請願。

第一八八号 昭和二十八年六月二十三日受理
海上観光事業振興に関する陳情
陳情者 東京都千代田区丸ノ内 一ノ一社団法人全日本観光連盟会長 佐藤尚武

観光事業が外貨の獲得に、国際親善に寄与していることはまことに大きく、このため観光施設の整備充実が緊急を要する問題であるが、四面海をめぐらすわが国の海上観光事業の振興はさらに重要であるから、(一)観光船建造および改造の奨励、(二)海事金融、(三)航海奨励、(四)港湾施設の整備等の方策の実現を図られたいとの陳情。