

昭和二十八年七月十三日(月曜日)午後一時四十七分開會

七月十日委員片岡文重君辭任につき、その補欠として松浦清一君を議長において指名した。

委員長
理事
前田
穂君

植竹 春彥君

同日 信之末
二日 爲一書

一松 政二君

柴田 義衛

大倉 精二君

東 男
產 男

木島 虎藏君

關字 券列甘

上村健太郎君

西村 英一君

国安誠一告、

重刊

11

11

常任委員 會專門員	古谷 善亮君
常任委員 會專門員	田倉 八郎君

說明員
運輸省船舶局首
席船舶検査官
水品 政雄君

本日の會議に付した事件
理事代理士法の一部を改正する法律

時船質等改善助成利子補給法案

内閣提出、衆議院送付)
輸一般事情に關する調査の件

員長（前田穰君）これより運輸委

ず海上衝突予防法案を議題とした
す。

御発言を願います。

薩君 第十三条の問題であります

日本国内における海上でありま
海運は差支えはないのでありま
関係はことごとく国外のもの

でありますが、併し日本には独自で海上保安庁があり、これに関連

即ち第十三条の第二項の最初のほうの、「海軍その他の軍」という所を「海上保安庁」と、それからその次の「軍事機能」の所を「保安機能」、それからそのあとに二つほどございますが、「その国の」と、こうありますのを「日本国の」、こういうふうに読替えるようにに附則においてそういうような措置を

をとりまくることによって、公道上におけるいろいろな困難な問題が解決をされる、こう考えますので、この点を研究をして頂きたいと、こう申し上げておたわけであります。それで今日はそれについてお答えを願いたい。こう思うわけであります。

○政府委員(国安誠一君) 只今の御質問に對しましてお答えをいたします。

只今御指摘になりました点は、我々のほうで保安庁のほうとも打合せをいたしました結果、結論から申し上げますと、特にその規定について読替規定を設ける必要はないということになりました。その旨をお答えいたします。

その理由といたしましては、大体この十三条の規定は、軍艦その他のもの

る場合の問題につきましては、十三条においては特にそういつた例外規定を設けることになつて、その点につきましては、保安庁の船も大体国際海上衝突予防規則に準拠してやるというようなお意見でありまするが、そういう点におきまして特にこの十三条について、保安庁の船ということの諱替規定は必

要なということに結論を得たのであります。

○大和興一君 今の東さんの言つた燈火及び形象物の特別規則というのは、軍艦という名前がなければ、日本の国として、国内法として問題はないので、それがあるからこういう意見が出ておるのだから、それを何か軍艦といふ文字は單なる文字の羅列で大了た美

際的な内容がないというように言い方をするとどうも少し違うと思うのだ。だからこの問題はこれを一字一句でも変えたら国際協定として認められないと、こういうふうなことを、この前も言つたような気がするのですが、それに準じてただ原字を翻訳しただけだから、従つて日本には軍備も軍艦もない

おると言つておるけれども、大体といふ言葉はどんな意味ですかね。それもちよつと伺いたい。

○政府委員(国安誠一君) 第一点の、この法案の国際性につきましては、先般も申上げたのですが、この第十三条は、我が国におきましては軍艦がないから必要ないではないかという御意見

がありましたが、これは恐らく軍艦が、
なくとも、外国の軍艦が我が国の領海
に入つた場合、この規定の基礎になつ
ておりますところの國際海上衝突予防
規則がすべてこういう例外規定を設け
ておりますので、それに則つて各国で
作つた国内法に従つてその国の軍艦が
我が国の領海に入つた場合には、仮に
我が国にこの十三条の規定がありません

んと、そういう一連の軍艦との間に我が国の衝突予防法違反の問題が起りました。絶えず国際紛争の種になるということ、そういうたことがあつては困るからこそ國際的に一応、条約ではありませんが、基準なるものの國際規則というものを作つて、各国がこれと同じものを採用してゐる。それはまあ採

律案といましては、この規定をそのまま入れて置くことが適当かと考えます。

○大和興一君 世界正義という立場から言くと、世界中の国がこんな軍艦と何かといふものはないほうがいいということは大体これは自明の理だと思ふのです。だから日本の法律が軍艦とかそういうことがなくて、憲法に従つてできるということはむしろ世界に二頭地を抜いて立派な法律ができることなんです。国際協定においても、やはりこういうふうな立場からそういう立派な法律を作つて、それが外国の船がやつて来ている問題が起るだろうが、それならそれで又話のしようがあると思うのですがね。これに必ず一字一句違つたら動けんということではないだらうし、又入らなくても実上は現実にはそういう船が動き歩いておるだらうと思ふのですかね。

○政府委員(國安誠一君) まあこの軍艦のない場合の理想的な形態から言ひまして、現在外国には軍艦があるというの、これが我が国の領海に入つた場合には、そういう違反行為がしばしば起るのではないかと問題が起りますので、そういう紛争を避けるために、各国とも共通なものをそれ／＼国内法で採用して規定して行きたいというのが趣旨だと思ひます。従つて我が国だけそれに外れた法律を作つておきますと、どうもそういう国際的な共通性の面から適当でないと考えます。

○重盛壽治君 関連質問ですが、そうするとあれですか、十三条のこの軍艦という意味は、勿論日本には軍艦がないので、あなたの考え方は、外国の軍艦が来た場合という解釈であり、我々もそういう解釈をしていいかどうか、ちよつとお答えを願ひたいと思ひます。

○政府委員(國安誠一君) 十三条は、我が国におきましては外国の軍艦というふうに解釈して頂いてよろしいと思ひます。

○重盛壽治君 そうするとすつきりこの規定は外国軍艦と、こういうふうに入れたらどうですか。日本には軍艦がないのだから、そうすると外国の軍艦が来たときと、そういうふうに入れることが一点と、更にこういう国内法ではあるのだが、又国際法に準ずるものであるとするならば、外国から来た軍艦が、この衝突予防法に關する限りは、日本の領海に入つておれば、これをやはり守つて行くという見通しはつきり立つておるかどうか、この二点を……。

○政府委員(國安誠一君) 只今の外国の軍艦に限つたらどうか、そういうた工合に規定したらどうかという御意見ですが、実質的にはそういうことでございまして、が、国際衝突予防規則というものが一九四八年に採択されました場合には、我が国はこれに参加しておられませんでしたけれども、我が国といひまして拘束されるような実質は条約がその前にございまして、それを大体この前も御説明申し上げましたが、それをもう一度御説明いたしておこうと存じますが、それは海上人命安全条約というのに我が国も参加しております。これによりまして船舶に設備すべき船燈、信号燈等は国際衝突予防規則の要件を充足すべきものであるということをお互いに約束いたしております。

す。そういう点から、この国際海上衝突予防規則の内容は、成るべく特に支障のない限りはそのままこれを採用して行きたいというふうに考えておりますが、只今の点も特に「外国の」という言葉を入れないで、そのままこれは我が国といひましてこの規定を取入れて行きたいというふうに考えております。

○重盛壽治君 そうすると実質的には外国の軍艦であるけれども、勿論日本にないのだから当然のことだが、こういう字句を使つておかないと、外国の軍艦が入つて来た場合に日本の衝突法を守つてもらえない、そういうことなんでしょう、ですから逆に裏返して言うならば、こういう法律が日本にあることによつて、外国の軍艦が入つて来た場合には、この日本の衝突法は国内法ではあるが、国際法に準じて外国軍艦も守つてくれると、こういうことが言えるのですか。

○政府委員(國安誠一君) その通りでございます。

○重盛壽治君 そうするとこの第二項の、先ほど同僚議員も質問した問題なんです、が、「海軍その他の軍の船舶又は水上航空機であつて」というこの所は日本の国内法で行くと、どう考えてもおかしい。あなたの答弁からいつても、海上保安庁と打合せてこれで行こうと言つておりますが、それもあなたの手の打合せであつて、法律を作る人がこれはおかしいと考えた場合には直されることが正しいのではないかと。そういうふうに行つて来たのだからこれでもいいのだという私は説明は少しおかしいと思う。やはりこの「海軍その他の軍の」という十三条の二項

に誤つてある意味と全く同じならば、考慮の余地があると考えますが、この法では保安庁のほうの答弁は海軍とみなすようなさつき御答弁であつた。私の聞き違ひかも知れませんが聞かれました。それであつたとするならば、これは「海軍その他の」ということは、やはり同僚議員の言うようなことなのか。そうではないれば、もつとはつきりや海軍といふことは外国海軍のことだといいことであるならば、この法律の一項に国際法に準ずるものであるということが謳われなきやならんわけなんです、が、そういう点はどうなんですか。

○政府委員(國安誠一君) 只今の御質問でございまして、が、この法律の国際的な共通性という面から申しまして、内容を変えたくないというのが趣旨でございまして、先ほどちよつとお話でございまして、先ほどちよつとお話でございまして、保安庁と打合せしてと申し上げましたが、これは打合せというところはないので、実際に保安庁の船舶がこの法律の規則にそのまゝ従つて、適用を受けて支障があるかどうかという点を保安庁の意見をまあ叩いたわけでございます。その場合に、保安庁としてはこの法律をそのまま保安庁の船舶に適用しても支障ないということでございますので、我々としてはそういう点を入れたわけでありまして、さつきは打合してこういう法律で行こうというところに話がついたのだからやるのだ、こういう考え方があつた。まあそれはあなたのおとの答弁が当然だと思ひますので、それで了解しました。

○東慶君 保安庁がおいでになつたようですから御質問をしますが、私はこの第十三条では、端的に申しますと、保安庁関係の船舶の自由が非常に拘束をされる、こう考へるのです。そこでこの十三条の二項の特定の文字について読替をできるように措置をしたほうがいいのじやないか、こういう考へ方なんです。それはどういう意味かと申しますと、例えば竹島の問題を一つ取上げてみましても、竹島に仮に保安庁の船が出動する、こういうふうな場合にこのこととくこの海上衝突法の原則に従つて行動するというふうなことがなつたら、これは非常に困難な状態が起る。まあこれはそういうことは現実には今ないでしようが、そういうことになるのじやないかと、こう考へるのです、日本の現状から行けば海軍でないのですから、そこで保安庁の船が保安の大役をやつておるのですから、この意味において行動を自由にやり得るやうに原則から例外の規定を置くことをここで求めて、そうしてそれを國際的に知らしめておいたほうがいいのじやないか、こういうふうな考へて、そういう意味で質問しておきたいのです。

○政府委員(上村健太郎君) 保安庁の船につきましましては、前回の委員会でもお答え申し上げました通りに、この法律を適用されましても現在のところ差支えないような措置をいたしております。又任務遂行上に支障がないと存じております。お尋ねのございましたような竹島その他のような場合にどうかというお話でございまして、保安庁の船舶は現在政府の公船ということになつております。従ひまして他の国の船と戦闘行為をするということはないわけでございます。従ひまして本法に規定しておりますいろいろの

燈火、形象物その他は一般政府の公船と同様の規定に従つておつて支障はないと信じております。

ける、こういうのの意味が違つたわけだ。現実の問題に即応した形でこの法

も、これは削除するということを初めから言つたけれども、それは一歩考え

なたは船屋だから船屋として考えるの

認め願いたい。

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

○東蔵君 意見のこれははつきりした

規を作つておいたほうがいいんじゃないか、こういうのでありまして、それ

思ひます。それによつて諸外国が、日

れども、そういうような所からやはり

○大和興一君 政府の専門家に聞いた

すよ。何も気兼ねせんでもいいから、
「外国軍艦」と入れる、フオリン・ウ
アインツでいいですよ。そうすれば
向うからちゃんと見たらわかるように
なつてゐる。それはもう少し納得でき
るような説明をしたら別に反対がなか
つたような気がするくらいじゃ困るで
すね。

○委員(前田君) ちよつと速記を
とめて。

【速記中止】

○委員(前田君) 速記を始めて。
それではこの議案は本日はこの程度
にとどめまして、次の議題に移りたい
と思ひますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員(前田君) 御異議ないと認
めます。

○委員(前田君) 次に、臨時船賃
等改善助成利子補給法案を議題に供し
ます。

前回に引続き質疑のおありのかたは
順次御発言を願ひます。

○東君 ちよつと一つ、この前も質
問があつたのですが、外航船舶の關係
の法案が出てゐるわけですが、それと
今の提案されてゐる臨時船賃等改善助
成利子補給法案との間で表裏になつて
ゐると思ひますが、その關係はど
んなふうな關係があるのですか。

○政府委員(岡田君) 別途に提案
いたしております外航船舶の融資利子
補給法、これは一般的に外航船舶を造
ります場合に一定率の利子を政府で補
給しよう、こういうのでございます。
それで只今御審議願つております臨時

船賃等改善助成のための利子補給と言
いますのは、一般的にその利子補給
のほかに、前回は申し上げたような、
B型戦艦を改造しますことに對して
利子補給を附加してやる、こういうこ
とでございます。

○東君 これは二重にはならないの
ですね。

○政府委員(岡田君) 二重には相
成りません。二重には相成りませんと
申しますか、一般の利子補給の上に
更にこの利子補給を附加する、こうい
うものでございます。

○東君 二重になるんじゃないで
すか。

○政府委員(岡田君) 二重という
意味は何といふのですか、ダブつてや
るのじやないし、目的の違ふもの
が二重なるという意味です。その意
味で二重とおしやるならば二重で
ございます。

○東君 そうすると一つの船そのも
の建造に對しては二重にならんわけ
ですね。

○政府委員(岡田君) 本年度造り
ます新造船に對してこの臨時船賃等
改善助成の方策が適用されることにな
るのです。従いまして本年度造ります
新造船につきましても、一般の利子
補給を受けましても、そのB型船
を解体いたしますためのこの方策で
ございまして、この改善助成の利子補
給をその上に附加して受ける、こうい
うことでございます。

○東君 そうすると二重になつて、
非常に助成するときの對象を決定する
場合に問題が大分起きて来るのじやな
いかと思ひますが、その調整の方法
はどんなふうになりますか。

○政府委員(岡田君) これは本年
度まあ財政資金をつけて、一般の利子
補給を付けて建造いたします船は、
全部この船賃等改善助成の方策の對象
としたしまして、すべてB型船或いは
それに相當する船を二隻減さなければ
ならない。従つてそこに對象船と對象
でない船とを區別する煩雜はないわけ
であります。

○委員(前田君) 他に御発言ござ
いませんか。他に御発言もございま
せんようですから質疑は尽きたものと認
めて御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員(前田君) 御異議ないと認
めます。それではこれより討論に入り
ます。御意見のおありのかたはそれぞ
れ賛否を明らかにしてお述べを願ひま
す。

別に御意見もないようでございます
から、討論は終結したものと認めて御
異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員(前田君) 御異議ないと認
めます。それではこれより採決に入り
ます。本案を原案通り可決することに
賛成のかたの挙手を願ひます。

【賛成者挙手】

○委員(前田君) 全会一致でござ
います。よつて本案は原案通り可決す
べきものと決定いたしました。

それから本院規則第四十四条により、
本會議における委員長の口頭報告の内
容等はあらかじめ多数意見者の承認を
得ることとなつておりますので、こ
れは委員長に御一任を願ひすることに御異
議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員(前田君) 御異議ないと認
めます。

次に、本院規則第七十二条によりま
して、本案を可とされたかたは順次御
署名を願ひます。

多数意見者署名
入交 太蔵 植竹 春彦
岡田 信次 仁田 竹一
加賀山之雄 森田 義衛
大倉 精一 大和 興一
東 隆 木島 虎藏

○委員(前田君) 次に、海事代理
士法の一部を改正する法律案を議題と
いたします。

前回に引続き質疑のおありのかたは
順次御発言を願ひます。

○政府委員(岡田君) この前の委
員会でお答えを留保いたしました点を
申上げます。

最初に海事代理士法並びにこれに類
似する法律によるところの試験制度に
基いた受験者の数並びに合格者の数は
現在はどうなつておるかという御質問
がございましたが、これにつきまして
は、二十六年と二十七年にそれぞれ
して調査をいたしました。海事代理士
につきましても、二十六年に四十四
名受験いたしておりました合格者は十
一名でございました。二十七年に七十
一名受験いたしておりました合格者は
十七名でございました。それによつて
は、二十六年は四十四名受験いたしま
して三十五名合格、二十七年は七十
一名受験いたしまして三十三名合格、
それから司法書士法に基きますものは、
これは試験が
ございまして認定をいたしておりますが、
二十六年の認定の申請者が千三百
千五百六十六名、うち認定者が千三百

二十六名、それから二十七年は二千
六百二名の申請に對して二千五十
八名という者が認定されております。
それから行政書士法によりまして、
行政書士につきましては二十六年
に、これは全国に跨つておりました、
東京都だけ調査をいたしました、東
京都につきましては申上げますが、二
十六年度は七十四名の受験者のうち六
十七名が合格いたしております。二十
七年度は七十二名の受験に對して
六十三名合格というふうな数字にな
つております。

それから今回の海事代理士法の改正
案の中の試験委員を選定する場合に
は、運輸大臣が関係団体の意見を徴さ
なければならぬというふうな点につ
きまして、ほかの関連法律にそういう例
があるかというお尋ねでございますが、
これは先般申上げましたように、
そこまで書きましました法律はござい
ないのでございます。司法書士法によ
りますと、先ほども申上げましたよう
に、これは試験制度にいたしてござ
います。税理士法につきましても、試験
そのものを、これは大蔵大臣ではなく
て、委員会を別に作りましてこの委員
会が試験をいたしております。行政書
士法につきましても同様委員会が試験
をいたしてございます。その場合に委員
の中に必ず関係団体の代表者が一名乃
至二名は入るようになっております。

今回の海事代理士法の改正案におき
ましては、これは運輸大臣が試験をする
という建前になつております。その場
合に試験委員を運輸大臣が委嘱するに
つきましては、できるだけの他の関
連法令にもありますような、関係団体の
代表者というものを入れるように考

えております。こういうところから、そういうた団体がありますときにはその団体の意見を徴して試験委員を選定したいというふうな考えた次第でございます。更に司法試験法というのがございますが、これもやはり委員を任命いたします。この委員の任命に当りましては、法務大臣が弁護士のうちから弁護士会の推薦に基いて任命すると、多少海事代理士法に近いものがあると考えられます。御参考までに申上げておきます。

○岡田信次君 只今の説明で海事代理士は大体二十六年度四十四名しか試験を受けない。合格した者が十一名。二十七年度は四十三人で七人。海事代理士の全体の数は百三名しかないのです

ね。それから税理士につきましては、今お話になつたように圧倒的に数も多い。二十六年四千人に対して三十五人しか及第しない。或いは二十七年三六六百人に対して八十人しか合格しない。大体、例えば海事代理士とは数そのものも又試験の状況も全くスケール

ルが違うのです。一方においては複雑な法律の規定がないというのに、極めて小さなものに対して相当無理と思われるような規定があるのですが、甚だくどいようですが、どうしてこういう特別な規定を特にこの海事代理士法にだけ設けなくてはならないかという具体的な事情を一つ事直にもう一遍お知らせ願いたい。

○政府委員(岡安誠一君) 成るほど、この受験者の数と合格者の数は少いのでございますが、この合格者の率から申しますと割にこれはむしろかしい試験をいたしているということがわかるかと思ひますが、量の問題でなくて、そ

ういつた質の問題としてこれは我々として考えたいと考えております。同時に、具体的に何か規定がなければ困るではないかという事例はないかとおつしやつた点でございますが、これは具体的に申しますと、特にそういつたものがあるというわけではございませんが、これは先般申上げましたように、まだ海事代理士というものが法律が施行されてから日が浅くて、この代理士の素質と申しますか、質の向上と申しますか、そういつたものを何と

健全な発達の方に持つて行きたいところから、法律にそういう名前を出して特に将来の健全な発達に寄与したいというのが狙いでございます。

○岡田信次君　私の質問はこれ以上はやつても同じですから、これを以てやめます。

○委員長（前田澤君）　他に御質疑はございませんか。別に御発言もないようですが、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(前田權君) 御異議ないものと認めます。それではこれより討論に入ります。御意見のおありのかたはそれぞれ賛否を明らかにしてお述べを願います。

○岡田信次君 私は結局この海事代理士法の一部改正については賛成をいたします。けれども近來のこの法律並び

に行政が非常に複雑、煩雑になつておる傾向が強い、従つて国民が或る程度迷惑をこうむつておる面も少くないと思ふのであります。この海事代理士法の一部改正の内容を見ましても、ほかの類似の法律と比べまして極めて複雑

の点があるのであります、その点からみますと余り賛成もできないのであります、海事代理士の業務等から考へまして、その運用において余り煩雜にならないように、又行政が複雑にならないように、重大な注意を当局に要求いたしましたして、私は賛成いたしました。

○委員長(前田橋君) 他に御發言はございませんか。他に御意見もないようでございますが、討論は終結したものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(前田權吉) 御異議ないと認
めます。それではこれより採決に入り
ます。本案を原案通り可決することに
賛成のかたの挙手を願います。

【賛成者學手】
○委員長(前田穠君) 全会一致でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。
それから本院規則第一百四条により、本會議における委員長の口頭報告の内容等は、あらかじめ多数意見者の承認

議はございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（前田種君） 御異議ないと認めます。

次に、本院規則第七十二条によりまして、本案を可とされたかたは順次御署名を願います。

多敦意見者署名

入交	太藏	植竹	春彥
岡田	信次	仁田	竹一
一松	政二	加賀山之雄	
森田	義衛	大倉	精一
大和	與一	東	隆

木島 虎藏

○委員長(前田權君) 次に、海上運送法の一部を改正する法律案を議題といひます。

本案は衆議院において修正されましたので修正案の提出者である關谷勝利君より御説明を願ひたいと存じます。

○衆議院議員(關谷勝利君) 衆議院の運輸委員会におきまして、修正案の動議を提出いたしましたものといたします。して、その修正案に対します一応の

御説明を申上げたいと存じます。

第一は、第十九条の二、第十九条の三及び第十九条の四をそれぞれ第十九条の三、同じく四、五とし、第十九条の次に次の一条を加えるのであります。

す。第九條の二といひまして「運輸大臣は、旅客定期航路事業を永続的に確保し、且つ、旅客の利益を保護するため必要があると認めるときは、運輸審議会にはかり、旅客定期航路事業者に対し、当該旅客定期航路事業者が旅客の運送に関し支払ふことのある損

を命ずることができる。』これを修正をいたしましたのであります。これは現行法におきましては、運輸大臣が保険契約締結の命令を発することができますのは、「旅客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」、こういうことになつておるのであります。

この場合「利用者の利便を阻害している事実がある」、こう書いてあります。これは、事故が現実には発生して、事業者が実際に十分な賠償金の支払をし得なかつた場合があつたとき、こういうふうな意味に解釈ができます。併し保

險契約は元來、將來發生する虞れがある災害に備えて締結をするものでありまして、實際に事故を起した事業者に対してのみ締結を命ずるということとは、これは保險本來の目的を達成するには十分でない。従つて運輸大臣が命令を發する場合を「運輸大臣が旅客定期航路事業を永続的に確保し、且つ、旅客の利益を保護するため必要がある」と認めるとき」に擴張をいたしまして、そのためには保險契約締結の命令に關する規定を、現行法第十九条、こ

れはサービス改善の命令になつておりますが、これとは別個の規定をする必要がありますので、これを十九條の二といつまして、現行法の十九條の二、十九條の三、十九條の四をそれぞれ

れ十九条の三、四、五というふうに一
項ずつ繰下げたのであります。

なお、「旅客の利益を保護するた
め」とは、旅客が海難によつて死傷い
たしました場合、被害者が法律上請求
し得る賠償金の支払ができること、こ
ういふことにすることでありまして、

「旅客定期航路事業を永続的に確保し」と申しまするのは、事業者が支払うべき賠償金を支払ひましても、なお且つ事業の継続が不可能とならないようにするということ、こういうふうな意味であります。

次に、「第三十条第三号及び第三十條の三中」「第十九條の三（第十九條の四において適用する場合を含む。）を

「第十九条の四(第十九条の五において準用する場合を含む。)」に改める。」、
「第十九条の二として、現行法中第十九条
の二、第十九条の三及び第十九条の四
を第十九条の一と改定する。」

を一条ずつ繰下げたため、関係条文を改めたものであります。

第四十三条中「適用しない。」の次に「但し、総トン数五トン未満の船舶（ろかいのみをもつて運搬し、又は主としてろかいをもつて運搬する舟を除く。）のみをもつて営む旅客定期航路事業については、この限りでない。」と改める、こういうふうになつてゐるのであります。現行法の四十三条では、総トン数五トン未満の船舶又はろかいのみをもつて運搬し、又は主としてろかいのみをもつて運搬する船のみをもつて営みます海上運送事業は、海上運送法の適用範囲から除外されてゐるのであります。旅客定期航路事業の公益性に鑑みまして、旅客定期航路事業については総トン数五トン未満の船舶のみを以て営むものでありまして、ろかいのみによるものでない限り、この海上運送法の規定を適用しようということになつてゐるのであります。

第四十四条中「前条中」を「前条及び第四十五条の二」に改めるのであります。これは第四十四条は専ら河川、湖、沼において営む船舶運航事業について海上運送法を適用し、その場合、第四十三条中の「総トン数五トン未満」とあるのを「総トン数二十トン未満」と読替えることを規定いたしましたのであります。新たに海上運送法の適用を受けることにより、総トン数五トン未満の船舶のみによる旅客定期航路事業に関する運輸大臣の職権を、海運局長の委任する規定を第四十五条の二として新たに設けることになりましたので、同条中の「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」と読替える

必要がありまして、そのために第四十四条中の「前条中」を「前条及び第四十五条の二」とするものであります。

第四十五条の次に次の一条を加える。職権の委任であります。第四十五条の二「この法律に規定する運輸大臣の職権で総トン数五トン未満の船舶のみをもつて営む旅客定期航路事業に関するもののうち省令で定めるものは、海運局長が行ふ。」、こういうことになつてゐるのであります。これは第四十三条の改正規定によりまして、総トン数五トン未満の船舶のみをもつて営む旅客定期航路事業につきましては、新たに海上運送法が適用されることになるのであります。これらの事業は規模も小さく又特に地方的色彩の強いものでありますので、手続の簡素化を図りますと共に、地方の実情に即した解決をするためには、地方海運局長の専決とすることが適當であると考えられますので、特に本省の処理を必要とするものを除いて、地方海運局長に職権を委任しようとするものであります。

この二の「この法律の規定中運輸審議会に関する部分は、海運局長が前項の規定により委任された運輸大臣の職権を行う場合には、適用しない。」、こゝうありますのは、運輸審議会は運輸大臣の諮問機関でありますので、海運局長に委任せられました事項につきましては、運輸審議会に諮ることを必要としない、こういうことに改めたものであります。

次に、第四十九条第一号中「第十九条の二」を「第十九条の三」に改める。これは第十九条の二として、保険契約締結に関する命令に関する規定を

新たに挿入しましたことに伴います。この条文整理であります。次に、第四十九条の第二号中も、四十九条第一号、二号、両方ともこれは条文の整理と、こういうことに相成つております。

次に、附則であります。これは附則の第一項の、この法律中、保険契約締結の命令に関する規定及びこの規定を設けたことによる他の条文の整理に関する規定は、公布の日から施行する。五トン未満の船舶によりする旅客定期航路事業に対する海上運送法に適用する規定は、これらの事業者に対する周知と必要な規則の制定に多少の日時を要しますので、その施行期日は、この法律公布の日から九十日を超えない期間内において政令で定め、こういうことになつたのであります。

附則の第二項及び第三項は、総トン数五トン未満の船舶のみをもつて営む旅客定期航路事業に海上運送法を適用することにしたことによる経過措置であります。第四十三條の改正規定が施行される日におきまして、総トン数五トン未満の船舶のみをもつて旅客定期航路事業を営んでおりましたものは、同条の改正規定の施行の日から六十日以内に免許の申請をすることができるといたしたのであります。運輸大臣は、申請を受けた日から百八十日以内で免許又は不免許の決定をするものとして、若しその期間内に決定がない場合には、その申請は免許されたものとすることといたしております。運輸大臣の決定期間を百八十日といたしましたのは、五トン未満の船舶につきましては、すべて新たに検査をする必

要がありますので、予想されますところの免許申請の数と管海官庁の検査能力とを勘案いたしました。約六カ月の期間を以て安当と、こういうことになつたのであります。大体事業者数が五百九十四程度と想像されますし、航路の数が六百四十九で、隻数にいたしまして一千五十一隻程度になりますので、その程度の日数をいたしました、こういうことに相成つておるのであります。

附則の第四項は、海上運送法におきます旅客定期航路事業とは、旅客船による定期航路事業であり、旅客船とは十三人以上の旅客定員を有する船舶でありますので、或る定期航路事業が旅客定期航路事業であるかどうかは、使用船舶の旅客定員が十三人以上であるかどうかということによつて決定されるのであります。旅客定員の決定が前提要件となつておるのであります。併しながら現行の船舶安全法は、総トン数五トン未満の船舶には適用されないうために、五トン未満の船舶につきましては、法的に定員が確定されていないのであります。従つて五トン未満の船舶のみを以て営みます旅客定期航路事業につきましては、海上運送法を適用いたしますためには、先ずこれらの小型船舶に船舶安全法を適用し、旅客定員を確定する必要があるものであります。又旅客輸送の用に供される船舶の設備状態の如何は、人命の安全に関するものでありますので、最小限度の安全性の確保は必要であり、この意味におきまして船舶安全法の適用が必要であるということ規定をいたしておるのであります。

附則の第四項は、海上運送法の改正により必要となつた船舶安全法の一部改正に関する規定であります。第一に、船舶安全法の適用を受けない総トン数五トン未満の船舶の中から、旅客運送の用に供するものはこれを除外することといたしました。第二に、これらの小型船舶についての検査は、主務大臣が必要と認めるときに随時にこれを行うこととし、その場合の検査の方法その他の詳細はすべて省令に譲つて、できる限りその簡素化を図ることとした。第三に、現在帆船は総トン数二十トン未満及び平水区域のみを航行するものは安全法の適用を受けておらないのであります。これも旅客輸送の用に供するものは適用されるものとしたのであります。

附則の第五項は、船舶安全法は、船舶の物的面におきまして安全性の確保のため法律であります。人的面におきまして船舶の安全性の確保のため法律として船舶職員法があり、この両法律は相俟つて船舶の安全性の確保の役割を果しているものであります。従いまして五トン未満の旅客船の安全性の確保を図りますためには、船舶安全法の適用と共に、船舶職員法の適用が必要とされるのであります。附則第五項は、その目的を達成いたしますために、必要最小限度の範囲において船舶職員法の一部を改正しようとするものであります。その改正の内容は、第一に現在総トン数五トン未満の船舶は、同法にいう船舶の定義から除かれておるのであります。その中で旅客運送の用に供するものはこれを除くこととして、同法を適用することとした。第二に、これらの船舶の職員は小型船舶操縦士又はそれ以上の資格の

海技従事者でなければならぬことといたしまして、別表に必要な改正を加え、第三に、経過措置として別表第七を改正して昭和二十九年八月三十一日まで右の改正は適用はしない、こういうことにいたしました。更に、この法律施行の際に、現にこれらの船舶の船長でありますものに限りまして、市町村長の証明あるものに限りまして、昭和二十九年八月三十一日まで試験を行わずして小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる、こういうことにいたしましたのであります。これが海上運送法の一部を改正する法律案に對します修正案として衆議院の委員会でも動議を提出いたして通過をいたしましたものであります。

○委員長(前田權吉) 質問のおありのかたは順次御発言を願います。

○仁田竹一君 閣下さんによつてお伺いしたいと思うのですが、運輸大臣が保険契約の締結を命ずることができるといふことになつておりますが、政府案によりますと、利用者の利便を阻害するといふことの一つの限界があつたわけですが、その限界のよしあしは一応二義的なものといつたしまして、今度修正されたものは、定期航路事業を永続的に確保し、且つ、旅客の利益を保護するため必要であると認めたと、き、こういうことなんでありまして、これですと、いやしくも定期事業をやつておるものの永続性を確保しなければならぬことは当然であります。又定期航路事業であります以上、旅客の利便を保護する、これは当然のことである。従つて修正された字句は、殆んど定期航路事業者としては当然のこととを諒つておるわけでありまして、

従いまして、運輸大臣が必要があるときには保険契約の締結を命ずることができるといふことは、具体的に言いますならば一体どういふふうなことが大臣は保険契約の締結を命ずることができるといふことが私どもに納得が行かないのであります。何か具体的な事実がありますれば、こういうふうな場合だといふふうなことを御説明願えれば結構だと思ひます。前の利用者の利便を阻害して云々といふことのよしあしは、これはおのずから議論があると思ひますが、特に修正された理由がありますれば……

○衆議院議員(關谷勝利君) 何と申しますか、近距離で極めて航路等の激しくないような場合でありまして、非常に安全なと思われるような場合は、これは別でありまされるが、危険の虞のあるような場合にはこれを命ずることができ、こういうふうなことで大體危険が予想せられるといふような場合を考えて、このようにいたしましたのであります。

○仁田竹一君 そうしますと、運輸大臣が保険契約の締結を命ずる場合は、危険があると思われるような場合、このようにふうに考へてよろしいございませうか。

○衆議院議員(關谷勝利君) いさゝか從來の実績等もありまされるので、そのようなところから危険の虞のある場合には締結を命ずることができ、大體從來の実績等によつて判断がつくのかやなからうか、このように考へております。

○岡田信次君 衆議院送付の修正案によつて新たに免許を受けなくてはならない業者と申しますか、数はどのくらいですか。先ほど何か五百とか……

○衆議院議員(關谷勝利君) 事業者の數にいたしまして大體五百九十四、航路の數にいたしまして六百四十九、隻數にいたしまして一千五百一十一隻で、トシ數で四千七百三十三程度であらう。これは何と言ひますか、以前には石油の配給の關係あたりで殆んど確実な數がわかつておつたのであります。石油が自由に購入ができるというこになつて後の確実な數字とは言えないのであります。その当時から推しまして大體こんなところだろうかと、大體こういうことであらう。

○岡田信次君 只今の數は大體現在やつている業者と考へていいと思ひますが、これは大體免許を申請すれば、特別の事情がない限りには免許するといふお考えなんですか、その辺御説明を願ひます。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは大體その安全性が確保せられていゝといふふうな、更に経営者がはつきりしてゐるといふふうなことになるつております。すれば、原則的にはこれは許可する、このようにふうなことに考へております。

○岡田信次君 ところがこの修正の動機が、私察しますに、相当五トン未満の船が定期旅客のあれをやつてゐる。従つて或る程度危険も多い、それから五トン以上の定期船をみだすといふ虞れがあるといふことでやられたのだと思ひますが、そういうしつと免許基準で「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」という免許基準を適用して、現在やつてゐる業者が免許されないといふことに相成る虞れはありますせんか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは五トン未満の船舶に對しましては取締の対象になつておりませんために、定員といふものも何にもありません。そのために非常にたくさん乗客を乗せて航行するといふふうなために、今まで事故が頻発をいたしてゐるような状態でございますので、これを許可いたしますから取締の対象にいたします。な、定員といふものははつきりいたしますからこれを厳守せしめ、なおこの何と申しますか、職員あたりにおきましてもよく注意をせしめて、そして、安全を確保すること、ができるといふふうな見通しがつきますものは全部これを許可する。大體今までは取締の対象でありませんでしたために、定員といふようなことも何ら顧慮せずによつておりますことが事故の原因だらう、このように存じますので、定員の確保、なお船舶安全法によつて、いろいろ検査するといふようなことで、その事故を未然に防ぎたい、このように考へておりますので、そういうことを厳守するといふことを条件といたしましてこれは許可する、このようにふうに考へております。

○岡田信次君 今度河川、湖沼のあれですが、從來は二十トン未満のものは免許は要らない、海上運送法の適用を受けないといふことになつておりますが、今度これは五トン未満のものは湖沼でもやはり適用を受けるということになるのですか。その辺はつきりしないのですか……

○衆議院議員(關谷勝利君) これははつきりと先ほど御説明申し上げましたように、河川、湖沼等におきましては二十トン未満、このようにことになるわけでありませう。

て随時行うものであるということになつておりますので、私どもといたしましては、現在の定員を、ひまのときをできるだけだけ利用いたしまして、實際上の定員を殖やして行うというようなことは極力避けたいと考えております。従いまして、現在、實際上この適用になる船の数がはつきりいたしておりませんので、詳細な計画はできませんけれども、逆にどのくらいの人手がそれにさき得るかという面から、検査の程度、方法、時期等を考えて研究して参りたい、こんなふうに考えております。

○岡田信次君　そうすると、この修正案は大体小さな船の旅客輸送の安全を図ろうということが主なる目的であるにかかわらず、検査は随時ひまなときに行うという、ちよつと合わないような気がするのです。

○説明員(水品政雄君) ちよつと説明が足りなかつたかも知れませんが、検査の基準につきましては、早急に作成をいたすのでございまして、又、その基準作成に当りましては、この種の船舶の事故が多く転覆等による被害が多いのでございまして、転覆を防止するといふような観点から、船の復元力の基準等の制定をやりたい、或いは夜間航行するものにつきましては、航行等に関する最小限度の要求をしたいというような、まあ最小限度の基準は制定をいたすのでありまして、ただその基準を守つて頂くのは、船主の多く自主的な面に任せまして、検査員はでき得る範囲でやつて行く。勿論、定員が増加できれば、さつき申しましたように、一年に一回くらいはやらせたいと考えております。

○岡田信次君 先ほど關谷衆議院議員のお話によりますと、大体五トン未満でも、或いは湖沼について二十トン未満でも現在やつておつて相当なあれがあるならば、大体まあ免許を申請して来れば認可をするだろうというようなお話があつたと思うのですが、そういたしますと、この附則の経過規定の百八十日というのは、相当長くないですかね。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは一齊に直ちにやりますと、日数は極めて短期間に済むのでありますが、その他のいろ／＼な検査事務がありますので、そのほうに支障のないようにと、こういうふうなことで特に危険であらうかと思われるような所あたりから随時やつて参りますために、その検査員の活動も考慮いたしまして、百八十日以内にやつてもらおうということ、この百八十日というのは最大限の日にちを示しておるのでございまして、できる限り早くやつてもらいたい、こういうふうな考えておるのであります。

○岡田信次君 それからその第四十五
条の二の「省令で定めるもの」という
のがありまするが、この「省令で定め
るもの」としてはどのようなものを大
体考えておるわけでございますか。

(衆議院議員 關谷勝利君) これは五トン未満のものでありまして、これが二つの海運局に跨つておるといふような場合があるのですが、そういうふうな場合におきましては、これはその一方の海運局長、又両方の海運局長の所に行くといふふうなことになりますので、特に本省でこれを取扱うと、こういうふうなことになるわけで

○仁田竹一君　それではちよつとお尋ねしたいと思うのですが、運輸大臣が保険契約の締結を命令する、その場合保険金の金高というふうなものも命令しますか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは大
体相当程度のものにしたいというのが
本来であります。が、直ちにというふう
な、これはまあ強制的にできるもので
もないのでありますから、何といいま
すか、適當と思われるような金高で、
大體今のところやつておりますもの
が、一人に對して十萬圓とか或いは二
十五萬圓程度のものでやつておるよ
うでございますが、これは金高までも
命ずると、こういうふうなことを、そこ
までは命令はしにくいのではなからう
か、このように考えております。

○仁田竹一君 そうしますと保險契約

の締結を命令することができませんけれども、金高までを幾らにしろというこのの命令はできない。従つて業者のそのときの事情によつて決定すべきことになると思ふのでございますが、御案内のように、特に五トン未満の小さな船などに保険をかけさせるといふことになりますと、この五トン未満等は殆んど運賃も五円或いは十円或いは二十円といつたような少額の運賃もあり得るわけでございますが、而も万一の場合には、運賃何千円の航路の場合も、十円の船に乗つた場合も、万一の場合は、その人の受けます乗客の損害は同じことなんです。従いまして、その金高を業者に勝手にきめさせることになりまるといふと、業者は、その運賃と睨み合せて保険に入る以外に、業者としての保険料の捻出の

途はないということになると考えますが、若し金高を大臣のほうで指示できないとするならば、そこらの矛盾というのも妙ですが、実際問題として、そういうふうな場合どのように金高と運賃の関係等をいたすつもりでございませうか、お伺いしたいと思います。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは何と申しますか、五トン未満あたりで船舶安全法あたりを適用いたして、定員等を厳守いたしましたかというと、五トン未満のものは比較的近距離のものが多くありまして、定員等を厳守いたしますならば、私たちはこの危険率が非常に少ないのではないかと、いうふうに考える。従つて運賃も極く近距離でありますので少額でありますために、この保険と申しますか、保険金の掛金も従つてそういうふうなものが少ないというようにことが現実には即したものでなからうかと、このように考えております。

○仁田竹一君 御案内のように、この船舶運行業者には免責、委付の商法上の委付によつて免責できることになつておりますが、この免責委付との保険との関連と申しますか、関係についての御意見を承わつておきたいと思ひますが、こういうふうなことのたために免責、委付の、商法上の業者を保護する法律が、実際に裁判になりました場合に非常に弱められはしないか、この法律によつて、これが一つ、それからもう一つは、委付することによりまして免責がなされた場合、すでに解決がついた場合、そうしたほうが業者として有利だと思つて解決した場合に、この保険料はやはり支払つてもらえるかどうか、この点について。

○政府委員(岡田修一君) 只今の点、どういふふうな何でしようか。大体幹事客保険の場合は、本人の死傷の場合のみに見舞金でございますね。それを補填することになるのですが、その場合に免責委付というところという事態が起りますようか。

○仁田竹一君 必ずしも見舞金とは私
は限らないと思いますので、傷害保険
でありますから、若し被害を受けたも
のがあります場合は、法律上請求し得
る正当の金額に對しての保険料であつ
て、むしろ慰藉料のほうが第二義にな
る、このように考えております。慰藉
料ではない。

○政府委員(岡田修一君) おつしやる通り見舞金、私の言葉が悪かつたのですが、私は慰籍料のようなものを含めての船会社から払うべきものを保険会社がその船会社に対して補填する、こういうふうな意味の保険契約なんです。が、今仁田委員のおつしやつたその免責とか委付とかいうのは、どういう具體的な事態が起るのでしょうか。その点の内容が少しはつきりしないのです。か、とにかくこれは旅客が死傷して、そうしてそれに対して船会社が払うべき損害を保険会社が補填する、こういうものだと思つてでございます。

○仁田竹一君　ちよつと十分でないと思ひますが、それはそれといたしまして、従来こういうふうに乗客に対して傷害保険を附しておつた例もあるわけでありましたが、それはどこまでも任意律によりまして、危険があると思われれば、大臣が締結を命ずるといふことになつて来るので、これは御案内

経営状態は非常に苦しい状態になつておりまして、恐らく現在の定期旅客船業者の中で減価償却を完全にやつて、株主に配当し得る会社は恐らく一社もないのが現状だと思ひます。而も将来そういうことがあるかも知れないといふたような性質のものに保険をかけなければならぬといふ命令を受けましたことは、業者として非常な苦痛だと思つております。船のほうは或いはそういうことがあるかも知れませんが、お互いのように必ず死ぬるということがわかつておりまして、なかなか生命保険はかけられせん。ましてや沈没することがあるかも知れない、そのときの場合に保険をかけておく、而もその会社の内容は減価償却すらも完全に払えないといふ場合は、保険契約は非常に業者としては苦しい状態になるだらうと思ひます。而もこの保険金をかけると申しましても、その船会社或いは個人としましても乗客の運賃以外には収入はないのでありまして、これがすべての財源になつて来るわけでありまして、従来の運賃の査定基準と申しますか、そういうふうなものは大抵その会社或いは個人の減価償却、或いは一定の利潤、そういうふうなもののが運賃査定基準になつてゐると思ひます。而もその運賃の基準では今日の会社も減価償却すらもできないといふ事情にあります場合に、これを命令されるということになりますと、会社は一面減価償却もできない、或いは会社の収入その他の手加減をしなければならぬといふようなことになりまして、人命の傷害に對しては確保できるかも知れせんけれども、そういうふうな危険な状態におか

れる会社の内容なり、或いはサービスの改善をおろそかにいたしますとか、或いは修理の手加減をいたすとかいふたような、殊に一方では命令によつて定められてゐる場合に、どうしても保険をかけなければならぬといふようなことになりまして、而もその財源は運賃収入以外に何も無いといふようなことになつて来ますが、若し大臣がこの保険の加入を命ぜられる場合、今言つたような事情を十分参酌されまして、或いは運賃査定の基準のうちにこの保険料率を加味して運賃査定をするとか何とかいふような方法を考へてもらひません限り、到底現在の業者にそのような余裕はありません。この点につきまして保険料を如何にして業者は払い得るか。ただ危険だといふので保険の締結を命ぜられまして、業者はその負担に堪えられないといふようなことが事実あると思ひますが、運賃査定の場におきまして、これらのことを考慮したその上において大臣は命令するのだ、こういうような措置にいたしてもいいません限りは、業者としてはなか／＼大変だと思ひます。これらの点についての御意向を承つておきたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) お説の通りに、旅客定期航路事業者の財政状況は一般的に余り良好ではございません。更にこの保険契約締結の命令を出すことにによりまして、財政状態をなお悪くするといふことに、一方においてその航路の安全性を阻害するといふ事態も起り得るわけでありまして、いろいろこの命令を發します場合には、そういう点を十分勘案いたしました上で命令を出すようにいたしたいと存するのでございますが、なお、お話のありました料金改訂等の場合につきましては、改訂と申しますか、料金の認可の場合におきましては、この保険契約締結の措置による保険料、これをその料金構成の要素といたしまして、それを織込むように考へたい、かように考へておりますし、併しそれが一方において余り運賃の値上りになりますと、旅客の利便を阻害することになるわけでありまして、私どもの考へでは、この保険料は、総運賃の約二・五%、二分五厘程度でございまして、仮にそれを運賃の構成要素といたしましても、旅客のほうに負担をかけるということにはならない。又負担をかけるにいたしましても極めて微々たるものである、かように考へております。

○一松政二君 十九条の二ですが、旅客の利益を保護するため必要があることを認めるときは、この条件が付いてゐるわけですか。この必要があることを認めるというのは、一体どういう場合のことを予想しておるのであるかこれを伺いたい。必要の基準を伺いたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) ちよつと今お話をしております十分御質問の趣旨がわからなかつたのであります。が、旅客の利益を保護するため必要があるといふふうなこと、この意味は旅客が事故があつた場合に船会社等がこれを支払うことができないようなことがあつた場合に、そういうことのないようにと、こういうふうな意味に考へております。

○一松政二君 私はその答弁には満足することができないのです。こういう事故が起るときには、予想せざるにやうにおおむね事故が起る。例えば川の上でも突風で以てやられるのです。やられた場合にはすぐ慌ててこれは危ないといつたところで、そこで命を失つた。命を失つた二年も三年も一向何ら事故がないといふようなことは、これは何も川でもないし、或いは海上の運送にいたしましても、例えば若松、戸畑みたいなのは、まさにあの渡しは海上運送であるから入るだらうと思ふ。ところが何年か何十年に一回あつたこともあるし、或いはないこともある。だから命を失つたならば国家が再保険するとか、木船のようにならうに再保険をするから非常に安いレートで全般の旅客を保護する意味でやるのはわかるのですけれども、これをただ損害保険会社に一つの保険を、そういうことを請負せよといふ場合に、先ほど同僚の仁田議員からもその料率についてのお話がありましたが、これは私は非常にむづかしいのではないかと。事故があつたあとに、そこへ必要があつたと思つたつて、必要があるのは事故のある前なんです。だからそれを何によつてきめるかといふことを私は伺いたいわけなんです。

○衆議院議員(關谷勝利君) いろいろ従来の実績等で判定するよりほかないと思ひます。

○一松政二君 そうすると、今特にそういうことの必要が感ぜられるのは、例を挙げればどこが一番そういう必要があらうかと考へておられますか。

○政府委員(岡田修一君) まあどこも具体的に例を挙げることは困難でございますが、例えば北海道方面の航路でございまして、小樽、利札とか、或いは稚内、利札とか、或いは江差、奥尻でございまして、ああいうふうな所、これは相当な冬場危険でございます。やつてゐる会社自体が若し事故の起つた場合に完全にそういう死傷者に慰養料と申しますか、損害を賠償し得る力があるかどうか、恐らく困難だらうと思ひます。そういう場合にあらかじめそういう事故に對する積立金をさけると同様の意味において、保険契約をさせることが必要であるといふことを痛感しておる次第でございます。

○一松政二君 そうするとその船会社別に、航路別に、損害保険会社といふゆる予定契約を結ばして、そして一一の申込でなくして、大よそその人数を大体打合はしておいて、船の発すると同時に、或いは中間で乗ると同時に、その人員を保険会社に通告すれば、おのずから保険が契約できるやうになるといふふうにお考へですか。

○政府委員(岡田修一君) 旅客定期航路事業者におきまして、そういう事故の場合に処する方法として保険契約をする必要性を認めてゐるのです。ところが個々に契約いたしますと保険料率が非常に高くなる、そこで最近定期旅客事業者のうち約百十社余りが団体として旅客保険を保険業者のうちの十三社と団体的に契約をする、こういう措置をとつてゐるのでございまして、今度こういう法律ができた、通過し、これで命令するやうな事態が起りますと、当然その業者もそういう団体に入つて来て引下げられた料率の保険料を支払う、こういうことに相成るかと思ひます。

○一松政二君 そうすると、命令を出すことができるのであつて、必ずしも命令はしない、そして命令をする場合には必ず恐らく事故があつてから慌

ものは全部まとめ得るような大規模機構になつております。その点は局長より私は詳しいと思ひますから……。

○一松政二君 同僚の議員から説明を伺つたのですが、当局のほうより同僚議員のほうからその点は詳しいようです。から、それはそれで承知してよろしいですが、これは別に当局を責めようと思つてゐるわけでも何でもないので、それが、そうすると定員の一倍半までの保険料は大体微するでしよう、それは常識から考へて恐らくそうだと思うのです。従つて定員の一倍半までの事故ならばその損害の責に任ずる。ところが、私は定員の倍くらゐは、或いはそれ以上乗るのがラッシュ・アワーや或いはお祭りがあつたとか、何とか催し物があつたり、事故の起るのはそのうといふときなのです。そうして制止も聞かず、これを遅れたら或いは明日まで泊まらなければならぬ、或いはこれを遅れたらあと二時間も待たなければならぬといふので、丁度いづゆる須磨の浦で平家が負けて、屋島に逃げるときに手まで斬つて乗つておる者だけが逃げた、例は少し極端であります、ともかくそれは飛び乗つて来るわけですから、事故はそういうとき起るのです。そのときに今仁田さんから承りますれば、定員の一倍半まではこれはもう保険料もそういうふうな予定をして取るといふのだけれども、それであればあるほど、もつと人間が私に乗ると思ふのです。そういう場合に、今度は保険会社は一倍半までしか認めないといふので、この点についてははた何かお考えにならないければ、そう／＼料率の問題に對しても、一応そういう点を實際に則して、そうしてこれは命令で

やるのか何と云ひ、今のような行政指導の面と違つて、私は先ほどの岡田議員から今の予算内でやれるかといふ、船舶安全についてのことであります、これは保険の料率についても、損害の起つた場合においてはこれは思わざるべきにあるので、如何に平水航路だからといつて安全だとは私は絶対に限られんと思ふ。危いと思つていけば木から落ちないのです。人間は木に登つておつても、危いと思つていける間は落ちないのだ。大丈夫だと思つてゐるときに落ちるのです。であるから私はそういう観点からこういうものを考へるときには、私は非常不安である。殊に検査官が随時やるとおつしやるけれども、僅かの定員なんです。そのうち行つてみよう、下手すると、見た翌日に事故が起るかも知れからん。船舶は安全であるかも知れませんが、人間が過剰に乗つたらどうにもならぬ。そこに又折悪しく突風でも来たら、それは安全の問題といふよりも、天候の異常なんです。平素は如何に平水であろうとも、千葉県の海岸であつたら、船が引つくり返つて、川の口へ行つて死んだやうなもので、ああいう所は日頃は誰も危険だと思つていないのです、突風が起つて来ればそういうことも起つて来る。これは川の渡しでもそうです。でありますから、私は必要があれば認めることができるというこの条文は、私はどうも余り実合点が行かない。それならばそれで、むしろ全国的にブールして、そうしてそういう人命を非常に安い税率で、運賃に一割とか或いは運賃に五分か程度の、或いは二分か三分の程度、これはまあ税率を計算してみなければわかりませんが、そういう程度にして船舶業者の負担にならず、乗客の負担にならず、国家としてもそれほど負担にならない何かの方法ができれば、折角ここまでやつても、私は仏作つて魂入れずの虜れになることを心配してゐるのです。そして船舶の安全を保証するといつても、船舶は安全であつても事故は起るのです。それは如何に復元力があろうと何であつても、事故は起るのです。非常に安全だと思ふところに事故は起るのです。ですから折角をいうところに考慮されて、法律を作る以上は、そこまで考へをめぐらして欲しいと思ふわけです。むしろ私は、これは意見のほうになつて、今の必要があるときは命ずることができるといふことの御答弁は、私は甚だ遺憾ながら満足することはできないわけですから、一応この辺で私は質問を終わります。

○木島虎藏君 岡田委員の御質問とちよつと重複するかも知れませんが、この法律を施行しまして、約六百五十ほどの航路が引つかかるように書いてありますが、そのうちでどのくらい廃止になるやうな御予想なんですか、これが引つかかつて、不合格ですね。

○政府委員(岡田修一君) 航路の状態から言ひまして、廃止になるというところは言ひませんが、思ひます。がね、併し使つておる船舶が非常に危険な船であるといふやうな場合のみそれを不許可にするといふやうなことが起るかも知れませんが、それ以外の船舶はそのまま認めるといふことに相成るかと思ひます。現にそういう業者がそこで事業を営んでおるといふことは、それだけ輸送事情があつて、それを満足するといふやうにみなされておる。併し非常に船舶が危険であつて、誰が見てもそれをやらすべきでないという場合には、或いはこれを廃止せしめるか、或いは新たな船舶を保有せしめるか、こういう措置が必要になつて来ると思ひます。

○木島虎藏君 そういたしますと、この法律が適用されて、今度新たに検討を加えられるものは原則として許可しやう、こういうことなんですね。その原則としてというのは、安全の法規とか何と云ひ、そういうやうなことに触れなければ、輸送量の適否があるとかいふことは、一応呑んでしまふといふお考えなんですか。

○政府委員(岡田修一君) 若しこの法律が成立いたしました場合、できるだけ現状尊重という気持ちで政府としては臨むのが妥當でないかと、かように考へておる次第でございます。

○委員(長(前田)君) 私がちよつと御質問申し上げます、先刻岡田委員の質問に對する提案者の御答弁中に、ちよつと私にわかりにくい所があつたので、明瞭にしておきたいと思ふのです、四十五條の二の「省令で定める」といふのは、どういふ内容かという御質問に對して、二局に跨がるもののごときだといふやうな御答弁があつたのですが、これは御趣旨は大体特定のもののはかばか海運局長に任せるのだという御趣旨でないかと思ふのですが、例に挙げられた二局に跨がるということについて私はちよつと疑問を生ずるのですが、それは四十五條の二項、海運局長に任したものは運輸審議会にかけないで、海運局長に任せないものは運輸審議会にかけるといふのだ、こういうこと

と、第一項の省令の内容として、二局に跨がるものという例を挙げられたといふことの關係がちよつとよくわからないのですが、同じやうな航路で一局で始末がつけば、運輸審議会にはかけないのだ、つまり場所的に二局に跨がるものである場合には、同条二項によつて運輸審議会にかけるといふ、こういうことになるやうなもので、省令の内容の例として挙げられた事柄と、四十五條の第二項の規定との關係が私にくわからぬのです。どつちからでも、提案者からでも海運局長からでも御答弁願ひます。

○政府委員(岡田修一君) まあ同じ程度の航路でありまして、二局に跨がつておられます場合、いづれの海運局長に任すといふことも妥當でない。従つてまあ運輸大臣がこれを取扱つて、従つて運輸大臣が免許すべき事項については、これは運輸審議会に諮つて決定する、こういう法の建前になつておりますので、その建前に従つて運輸大臣はやる。従つてその事の輕重からいふと、同様その運輸審議会にいづれも諮るか、或いはいづれも諮らないやうにすればいいのじやないかという御疑問かと存じますが、一応法の建前では、運輸大臣が行うべき決定は、運輸審議会に諮るべしと、かよひになつておりますので、その運輸審議会に諮るといふやうにいたして差支えないのじやないか。實際の処置としては政府部内でその間便な方策を講じて頂くやうにする、かよひに考へております。

○委員(長(前田)君) 陸上の同じやうな種類の事柄の場合に、輕微な事項は運輸審議会にかけないといふやうな取扱がしばしばあるやうですが、そ

うことをこれはやはりやつて権衡をとろうというふうなお考えでもありませんか。

○政府委員(岡田修一君) 実際の処理といたしましては、さように考えておる次第でございます。

○大倉精一君 ちよつとお伺いしたいのですが、やはり四十五条の二なんです、省令で定めて、海運局長がやるものについては、運輸審議会に諮る必要はないんだ、こういうことなんです、が、例えば新しい業者に免許をするとか、或いはそういうような場合にも、ここで省令で以て、海運局長がやるというふうなこともあり得るのかどうか。

○政府委員(岡田修一君) 免許は、一応海運局長限りでやつてはどうか、かように考えておる次第でございます。

○大倉精一君 そういう工合になった場合には、さつき木島さんからもちよつと御質問があつたと思うのですが、まあこれも本当の肚というところですが、この法律を改正するという場合にはこれはまあ条約の安全とか、そういうことになつておりますが、そういうような免許といふんです、新規免許といふんです、か、そういうようなものについてやはり申請して来るものは、いわゆる自由競争の原則に従つて、どんな免許するといふようなこともあり得るわけなんです、これは当局のほうではこれは需要供給の原則に従つて、適量にならないようにするんだというふうなお話があるのですが、併しなからそういう工合な恰好で行けば、やはりその間のいろいろ情実や何かもからんで来るだろうと思うのですが、そういう場合にやはりそういうものを免

許をして行く、いわゆる申請者は免許して行くんだというふうな方針をとられることもあり得るんだと思うのです、が、その点はどうか。

○政府委員(岡田修一君) 新規のもの申請に対して、現在の考えでは、海運局長限りで免許して行きたい、かように考えておりますが、その場合におきまして、やはり実際のやり方としては中央にこういう申請があつて、中央の免許事業と、こういう競合関係になるが、いかんという意見を聞き、中央の全般的な眺め合せからの意見を聞いた上で海運局長が認可するということになるかと思つて、その場合にもやはり何らかの認可する場合の一応の基準というふうなものを作りたい、と、かように考えております。

○大倉精一君 それでは一つだけお伺いしたいのですが、海運局長は、運輸審議会を省いて新規免許に關して海運局長限りでやるというふうにお考えになつた理由をお伺いしたい。

○政府委員(岡田修一君) まあこれは提案者の意向を付度しますと、私もこの意向を承つたところ、並びに私もこの考えておるところでは、五トン未満の或いは二十トン未満のものは殆んど全部が極めて地方的なものであつて、中央の運輸審議会に諮つて、意見を徴するよりは、現地の実情に即した措置をするのが妥當である、さうな考え方では、むしろ海運局長に任したほうがいいのではないか、さうなことであります。

○委員長(前田謙吉君) 本日はこの程度で質疑を一応終りたいと思つて、御異議次回に譲りたいと思つて、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(前田謙吉君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田謙吉君) 政府委員から閣門隧道の復旧状況について発言を求められておりますので、これを許可したいと思います。

○政府委員(細田吉蔵君) 閣門隧道の復旧について、お手許に配付いたしました資料に基づきまして簡単に御報告を申し上げます。

御承知の通り六月二十八日の水害によりまして閣門隧道に浸水いたしましたので、それ以来不通となつておつたのでございます。その後十五日を開通目標にいたしましたので、鋭意努力をいたして参つたのでございますが、予定よりも少しく早まりました、本日十九日から試運転を実施いたす運びに相成りました。下り線が単線開通をいたしてあります。で、明日の零時から旅客、貨物列車を単線で運転をいたすことにいたしました次第でございます。

運転の計画をいたしましては、差当り明日からは旅客列車を上下各十一本、小荷物列車を上下各二本、駐留車の予定臨時旅客列車を上下各二本、貨物列車を上下各十五本、合計三十本の運転をいたすことに相成つております。上り線は十八日に完成をいたす予定にいたしております、二十一日から復旧線を、下り線の整備が要ります、今取りあへず十四日から通すわけでございますが、いろいろ信号その他の整備をいたしまして、二十一日からは平常の運転に復するということにいたしておる次第でございます。

旅客につきましては、六月二十九日から御承知のように下関、博多間及び下関、小倉間に臨時連絡船を運行し、又七月三日からこれをやめまして閣門連絡船の三十五往復ということだけで當つておるわけでございますが、ここにございまして、特急一往復、急行七往復、準急一往復、普通二往復、小荷物二往復、合計十三本、ほかに駐留車の列車につきましてはまだ足りませんので、閣門の連絡船によつて輸送いたすということに相成るかと思つて、貨物についてでございますが、いろいろ上に経過を書いてございまして、今日約千両が本州から九州向けのものが溜つておるのでございます。で、先づこれをばきまして、それから逐次輸送の制限を解除いたして参りたい、かように考えている次第でございます。十四日から平常の約六割、十六日から約八割、二十往復でございますかにいたす予定でございます。それから二十一日からは復線開通となりますので、おおよそ平常通りの輸送ができるのでございます。

一番最後に、当分の間一日約七百五十車程度の使用を計画しておる、と申しますことは、現在溜つておるものがございまして、その見通しが立ちますまでという意味でございます、二十一日以後も七百五十車でそのまゝ続けるという、あながちそういう制限した意味ではございません。溜つております貨物がばきましますに従ひまして、輸送の状況を眺め合せて逐次増やして参りたい。下旬には正常の状態に返り得る、かように考えている次第でございます。大変簡単でございますが、

○委員長(前田謙吉君) 何か御質問ございますか。(なしと呼ぶ者あり) それでは本日はこれにて散会いたします。

午後四時十一分散会

七月十一日本委員会に左の事件を付託された。

- 一、備中高梁、新見両駅間鉄道路線変更敷設に關する請願(第一六六四号)
- 一、参宮関西西線の列車増発に關する請願(第一七二八号)
- 一、愛媛県宇和島市、近永町間国鉄自動車運行開始に關する請願(第一七一九号)
- 一、四国循環鉄道完成促進に關する請願(第一七七二号)
- 一、新美線鐵道敷設促進に關する請願(第一八五八号)
- 一、港湾運送事業法の一部改正に關する請願(第一八七七号)
- 一、石勝線鐵道敷設促進に關する請願(第一九二八号)
- 一、傷い軍人の鐵道無賃乗車証復活に關する請願(第一九二九号)
- 一、広島県重井西港防波堤修築工事施行に關する請願(第一九三〇号)
- 一、伊豆七島航路に關する請願(第一九四八号)
- 一、国道十号線中宮崎県都市内の鐵道橋樑張等に関する請願(第一九七四号)
- 一、関釜連絡航路再開に關する陳情(第二一〇号)
- 一、山陰急行列車を下関駅まで延長の陳情(第二一八号)

第一六六四号 昭和二十八年六月二十七日受理

備中高梁、新見両駅間鉄道路線変更敷設に関する請願

請願者 岡山県川上郡落合村 長 山口民二外三十五名

紹介議員 加藤 武徳君

高梁川本流電源開発に伴い、また最近地下資源開発の大飛躍をみた岡山県高梁町から落合、成羽、富家、平川、湯野、吹屋、万歳、本郷の各町村をへて新見町に通ずる区間に現在の伯備線備中高梁駅、新見駅間の線路を変更敷設せられたいとの請願。

第一七一八号 昭和二十八年六月二十七日受理

参宮、関西両線の列車増発に関する請願

請願者 三重県津市松橋二教育会館内三重県官公庁労働組合協議会内 森考太郎外二十四名

紹介議員 菊川 孝夫君

三重県津市亀山町、上野市に所在する官公庁、会社、団体、学校等に通勤する者で、関西線、参宮線の沿線に居住し、国鉄線を利用して通勤している者が多数であるにもかかわらず、出勤退社等の時刻に適當な列車がないため、通勤者はかなり知れないものがあるから、国鉄参宮線亀山、津間ならびに関西線上野、四日市間のラッシュ時に對し列車を増発するとともにこの増発にはディーゼル車またはその他の輕車を考慮せられたいとの請願。

第一七一九号 昭和二十八年六月二十七日受理

愛媛県宇和島市、近永町間国鉄自動車運行開始に関する請願

請願者 愛媛県庁議内 宇都宮光明外五百三十名

紹介議員 三橋八次郎君

愛媛県宇和島市、近永町間の路線は、県道宇和島中村線の幹線に沿ひ、人口密度高く、かつ関係一市六箇町村の人口は二万余もあり南予地方屈指の幹線であつて地方文化の向上、産業経済の発展に資することと大きく、直接関係のない他町村も等しく本路線に国鉄自動車の運行を要望しているから、すみやかに本路線に国鉄自動車の運行を開始せられたいとの請願。

第一七二二号 昭和二十八年六月二十九日受理

四国循環鉄道完成促進に関する請願

請願者 愛媛県知事 久松定武 外一名

紹介議員 入交 太蔵君

四国循環鉄道は、単に愛媛、高知両県の問題にとどまらず、四国四県にとつても交通運輸上最も望ましいもので、特に当地域は国土総合開発法により特定地域に指定され総合開発を待つており、また当地域は四国第一の資源地帯であるが、交通機関に恵まれないため、死蔵されていることはまことに遺憾である。この鉄路の一メートルでも延びることは無尽蔵の未開発資源の開発、文化の向上にも大なるものがあるから、四国循環鉄道をすみやかに完成するよう取り計らわれたいとの請願。

第一八五八号 昭和二十八年六月三十日受理

釧路線敷設促進に関する請願

請願者 北海道釧路市長 佐熊 宏平外四名

紹介議員 岡田 信次君

東北海道唯一の貿易港である釧路と北見とを直結する釧路線の新設は、本路線にある国立大阿寒公園の観光資源ならびに農、畜、林、産の豊富な資源の開発に寄与し、さらに外国貿易を促進させるに重要な施設であるから、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第一八七七号 昭和二十八年七月一日受理

港灣運送事業法の一部改正に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋茅場町三ノ八ノ四日本港運協内 中島鼎

紹介議員 宮澤 喜一君

港灣運送事業法の目的を達成し事業の健全な発達を図るため、(一)港灣における運送行為の範囲拡大、(二)適用港灣の拡張、(三)登録基準の明確化、(四)私的独占禁止法および事業者団体法の適用除外等について港灣運送事業法の一部を改正せられたいとの請願。

第一九二八号 昭和二十八年七月一日受理

石勝線敷設促進に関する請願

請願者 北海道夕張市長 北島 光盛

紹介議員 岡田 信次君

根室本線新得から占冠、紅葉山を経て、追分、千歳を結ぶ石勝線鉄道の新

設は、道東と道南の連絡距離を最小限に短縮し、併せて沿線における木材、石灰、水力、農耕産物、その他マンガ等各種資源の開発を促進するものであつて極めて緊急かつ重要な施設であるから、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第一九二九号 昭和二十八年七月一日受理

傷い軍人の鉄道無賃乗車証復活に関する請願

請願者 福島県河沼郡勝常村大字田川甲五四三 中島 万四郎外八名

紹介議員 松平 勇雄君

傷い軍人に対する無賃乗車証の交付が、昭和二十三年八月から廃止されたため、財政上の窮迫から、温泉、転地療養および都市の専門病院等への治療、通院ができない実状であり、更に義手義足等の補助機の修理もできずその苦境ははなはだしいものがあるから、傷い者に対する国鉄無賃乗車規定を復活し、併せて、七十歳以上の傷い者には付添人一人の援助が認められるよう取り計らわれたいとの請願。

第一九三〇号 昭和二十八年七月一日受理

広島県重井西港防波堤修築工事施行に関する請願

請願者 広島県広島市長安松延 二外二名

紹介議員 仁田 竹一君

広島県広島市重井西港は、尾道市と今治市を結ぶ中国四国連絡航路の要衝港で、寄港船舶は年間二万六千隻に達しているが、防波堤が荒廢している上に

その他の港灣施設が不十分のため、同港の価値が半減せられているばかりでなく、風波によつて貴重なる人命、船舶を失つた例もあるから、早急に同港防波堤の修築工事を実施されたいとの請願。

第二九四八号 昭和二十八年七月二日受理

伊豆七島航路に関する請願

請願者 東京都大島元村長 天野一郎外二百五十八名

紹介議員 石井 桂君 安井 謙君

伊豆七島全島の交通は従来から東海汽船株式会社の一環的な航路掌握によつて運営されているが、同社の現況は船腹不足のため全域特に新島以南の神津、三宅、八丈島に対する航路が極限され、内湾の作業船にも劣るような貨客併用船を辛うじて就航されている現状で、全島民の不利、不安は深刻なものがあるから、同社に対して国費建造による一千トン級の船舶二隻を貸与せられたいとの請願。

第一九七四号 昭和二十八年七月二日受理

国道十号線中宮崎県都市内の鉄道橋拡張等に関する請願

請願者 宮崎県都市市長 曾木 重貴外十一名

紹介議員 竹下 豊次君

国道十号線が都市平江町地内において国鉄路線(日豊、吉都兩線)と立体交差するところは、国道が鉄道橋(通称平江ガード)をくぐることとなつて

な状況にあるから、すみやかにこの
ガードの拡張とけた上げを実施せられ
たいとの請願。

第二一〇号 昭和二十八年六月二十
九日受理

関釜連絡航路再開に関する陳情

陳情者 山口県知事 小沢太郎外
八名

朝鮮動乱もいよいよ終息を告げようと
し、東亞における国交もようやく親善
の機運に向い、大陸との交易によつて
日本の復興を期さんとするとき、日韓
交通の再開は一日もゆるがせにできな
いばかりでなく、関釜連絡航路は将来
対満、対支、対ソ等大陸交通貿易の基
幹路線として一層その意義を深めるも
のであるから、すみやかに関釜連絡航
路を再開せられたいとの陳情。

第二一八号 昭和二十八年六月三十
日受理

山陰急行列車を下関駅まで延長の陳情

陳情者 岡山市上石井岡山県自治

会館内中国五県町村議会

議長会連合会内 林栄三

山陰本線には現在大阪、大社間に急行
列車が運転されているが、全線の約半
ばを占める出雲今市、下関間三百キロ
の間は普通列車の運転のみで地方住民
の不便が少くないから、すみやかに全
線に急行列車を運転せられたいとの陳
情。