

第二十六回 参議院運輸委員會會議録第十六号

昭和三十一年四月九日(火曜日)午後一時四十分開会

委員の異動

三月三十日委員後藤義隆君、横川信夫君、最上英子君及び森田義衛君辭任につき、その補欠として酒井利雄君、堀木謙三君、石原幹市郎君及び田村文吉君を議長において指名した。
三月三十一日委員田村文吉君辭任につき、その補欠として森田義衛君を議長において指名した。

四月一日委員酒井利雄君辭任につき、その補欠として後藤義隆君を議長において指名した。
四月二日委員高良とみ君辭任につき、その補欠として早川慎一君を議長において指名した。
四月三日委員森田義衛君辭任につき、その補欠として村上義一君を議長において指名した。

四月四日委員柴谷要君、大倉精一君、村上義一君、早川慎一君、加賀山之雄君、市川房枝君及び岩間正男君辭任につき、その補欠として榑繁夫君、野瀬勝君、森田義衛君、高良とみ君、井野碩哉君、鮎川義介君及び野坂参三君を議長において指名した。

四月六日委員野瀬勝君及び榑繁夫君辭任につき、その補欠として大倉精一君及び木下友敬君を議長において指名した。
四月八日委員成田一郎君及び鮎川義介君辭任につき、その補欠として小柳牧衛君及び市川房枝君を議長において指名した。

本日委員小柳牧衛君、木下友敬君及び野坂参三君辭任につき、その補欠として成田一郎君、柴谷要君及び岩間正男君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 戸叶 武君
理事 江藤 智君
委員 大倉 精一君

植竹 春彦君
後藤 義隆君
成田 一郎君
平島 敏夫君
相澤 重明君
柴谷 要君
松浦 清一君
森田 義衛君
岩間 正男君

政府委員

運輸政務次官 福永 一臣君
運輸省船舶局長 山下 正雄君
運輸省船舶局長 森 嚴夫君
捕獲審検再審査委員会事務局長 辻 章男君
事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員
道常務理事 藤井松太郎君

説明員 日本固有鉄
道常務理事 藤井松太郎君

本日の會議に付した案件
○理事の補欠互選
○モーターボート競走法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出)
○運輸事情等に関する調査の件
(機械工業振興臨時措置に関する件)

○委員長(戸叶武君) これより委員會を開会いたします。

委員の變更について御報告いたします。三月三十日後藤義隆君辭任、酒井利雄君補欠、横川信夫君辭任、堀木謙三君補欠、最上英子君辭任、石原幹市郎君補欠、森田義衛君辭任、田村文吉君補欠、三月三十一日田村文吉君辭任、森田義衛君補欠、四月一日酒井利雄君辭任、後藤義隆君補欠、四月二日高良とみ君辭任、早川慎一君補欠、四月三日森田義衛君辭任、村上義一君補欠、四月四日柴谷要君辭任、榑繁夫君補欠、大倉精一君辭任、野瀬勝君補欠、村上義一君辭任、森田義衛君補欠、早川慎一君辭任、高良とみ君辭任、井野碩哉君補欠、加賀山之雄君辭任、市川房枝君補欠、四月六日野瀬勝君辭任、大倉精一君補欠、榑繁夫君辭任、木下友敬君補欠、四月八日鮎川義介君辭任、市川房枝君補欠、成田一郎君辭任、小柳牧衛君補欠、四月九日木下友敬君辭任、柴谷要君補欠、小柳牧衛君辭任、成田一郎君補欠、岩間正男君補欠選任せられました。

○委員長(戸叶武君) まず、理事の補欠互選についてお諮りいたします。大倉委員が運輸委員會を辭任し、再び委員に復帰しましたが、現在理事が一名欠員となっております。この互選の方法は、成規の手続を省略して、その指名を委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○委員長(戸叶武君) 御異議ないと認めます。それでは私より大倉精一君を理事に指名いたします。

「速記中止」
○委員長(戸叶武君) 速記を始めて下さい。

次に、モーターボート競走法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○政府委員(福永一臣君) ただいま議題となりましたモーターボート競走法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

さて、改正理由を申し上げます。第一点といたしましては、御承知のようにモーターボート競走法に基いて行われるモーターボート競走は、勝舟投票券を発売いたしますので、類似競技の競馬、競輪等と同様に射幸競技として社会的に悪影響を及ぼすおそれがありますので、政府は従来から、競走の健全化を促進するために必要適切な行政指導をして参つたのであります。

が、今回自動車競技法及び小型自動車競走法の改正と歩調を合わせまして、モーターボート競走の社会に与える悪影響をさらに軽減するため競走の内容を健全化し、競走の運営並びに経理の合理化をはかる見地から競走に対する政府の監督を強化することにいたしましたのであります。

第二点といたしましては、昭和二十九年第十九国会において成立いたしました自転車競技法等の臨時特例に関する法律が本年九月末をもって失効することに関するものであります。この法律は、競走による収入の一部を国庫に納付せしめることとしていたるいわゆる国庫納付金制度が補助金等の整理に関する法律の成立に伴って停止された際、これにかわる制度として機械工業の振興をはかるため、振興費の取扱いに關し、臨時的な措置として制定されたものであります。

政府は、引き続き機械工業の振興をはかる必要を認め、自転車競技法等の臨時特例に関する法律の趣旨を本法に組み入れ、モーターボート競走にかかわる交付金をもつて、モーターボート及び船舶用機関等の製造に関する事業の振興を引き続き行い得るより必要な改正を行おうとするものであります。

次に、本改正案の概要について御説明申し上げます。

改正要點の第一といたしましては、従来モーターボート競走場の設置について、全国モーターボート競走会連合会への登録制度をとっており、これが、競走場の設置者に對し、設置許可の基準に適合するよう施設保全の義務を課したことであります。

改正要點の第二といたしましては、競走の射幸性を希薄にするため、従来、勝舟投票券の払戻金は、無制限に払い戻しすることになっておりますが、今回の改正案では、政令でその最高限度額を定めることができることとするともに、勝舟投票の的中率を高くするように、所要の規定を整備したことであります。

改正要點の第三といたしましては、施行者、競走場設置者、モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会に対する政府の監督を強化したことであります。

また、モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会に対しては、運営の健全を期するために、その役員を選任及び解任並びに事業計画及び収支予算は、運輸大臣の認可を受けなければならないこととするともに、運輸大臣は、特定の場合、その役員の解任命令及び業務命令などをなし得るようにしたことであります。

次に、施行者及び競走場設置者に対しては、競走場の秩序維持等に関し必要な命令を、またはその事務所に立ち入り業務の状況を検査できるようにしたことであります。

改正要點の第四といたしましては、モーターボート及び船舶用機関等の製造事業の振興費の取扱いに関する制度の改正であります。

施行者が全国モーターボート競走会連合会に交付する交付金の額は、自転車競技法等の臨時特例に関する法律に規定しております。

また、運輸大臣の指示及び計画に基いて振興業務が行われてきたものを、今回の改正では、全国モーターボート競走会連合会の行う計画及び事業を、運輸大臣の認可事項とし、この財源を振興事業以外の経費に充当してはならないこととし、又運輸大臣は、交付金の運用に關し必要な命令をすることとするなど振興費の運用につき遺憾のないよう措置したことであります。

なお、この振興費取扱いの制度に關する規定にかかるとともに、一応三年間の限時的な措置といたしまして、その後の措置につきましても、別に法律で定めることといたしております。

以上が本案に対する提案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下さいますようお願い申し上げます。

○委員長(戸叶武君) 本案の質疑は、慣例により次回に譲ります。

○委員長(戸叶武君) 次に、捕獲審査所の検定の再審査に關する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(戸叶武君) 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方の挙手を願います。

○委員長(戸叶武君) 全会一致でございます。よって本案は全会一致をもちて原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第四百四条による本会議における口頭報告の内容、同第七十二条による報告書の作成等は、前例により委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。

○委員長(戸叶武君) 御異議ないと認めます。よってさうに決定いたしました。

それから報告書には多数意見者の署名を付することになっておりますが、本案を可とされた方は順次御署名を願います。

多数意見者署名

○委員長(戸叶武君) 船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

一部を改正する法律案につきましては、前に提案理由でこの概要について述べられたのでございますが、私から、それを補足をいささか申し上げたいと思ひます。

この改正案の趣旨といたしましては、ろは、現行法が制定された昭和二十六年と今日とを比較いたしますと、海運界につきましても、漁業界につきましても、情勢が非常に變化いたしております。現行法が案情に沿わなくなつたという理由のもとに、これに必要な改正を加えるということにあらざることは、この前、説明せられた通りでございます。

で、そのために運輸省にえまして、一案を得たわけでございまして、これを海上航行安全審議会、これは運輸大臣の諮問機関でございますが、この審議会に諮問いたしました。

九月から十二月まで、約三十回にわたりました委員会熱心に討論を加えられて答申を得たわけでございまして、この答申を基礎にいたしまして、今度の改正案を立案いたしました次第でございます。

で、今度の改正案の内容につきましては、いささか御説明申し上げたいと思ひます。この内容につきましては、先般お配りいたしました法律案要綱に、ごく簡単に書いておきましたので、大体それにのつとて御説明申し上げます。

第一は、法律の適用範囲を一部改めることにいたしましたわけでございまして、これは第二条の關係でございますが、日本船舶を所有することができない者に貸し付けたところの日本船舶は、従来本法の適用がなかったものでござい

ますが、そのうち、本邦の各港間または湖、川もしくは港のみを航行する船舶には、本法を適用するという趣旨に今度変更しようというわけでございまして、同じく第二条の第二項の關係といたしまして、船舶職員とはどういふものであるかという定義を掲げてあるわけでございまして、その中に、従来は通信士につきましては、一等船舶通信士、二等船舶通信士、三等船舶通信士というふうに掲げてあるものでござい

ますが、これが船長あるいは機関長等と比べますときに、名称が適當でないという意見がございまして、一等船舶通信士を通信長というふうに改めることといたしております。

その次は第六条の關係でございますが、法の規定によつて免許を取り消された者に対しては、従来は二年間免許を与えられないというところになっておつたのであります。

これを改めまして、五年間に改めるとともに、業務停止の処分を受けた者には、免許を与えないという規定が今までなかったものでござい

ますが、今度の改正案におきましては、業務停止の期間中は免許を与えないというところを、一方免許を停止されながら、他方において新たに免許が与えられるというより、都合な事態がなくなるわけでござい

ます。その次に第八条の關係といたしまして、海技従事者が上級の資格について免許を受けたとき、または限定免許を受けておる者が、限定をせられないところの免許を受けたときには、前に受けた免許が効力を失うということに規

定をいたします。

○政府委員(森蔵夫君) 船舶職員法の

○政府委員(森蔵夫君) 船舶職員法の

○政府委員(森蔵夫君) 船舶職員法の

○政府委員(森蔵夫君) 船舶職員法の

次には第九条の關係でございまして、これは免許の更新制を廃止いたすことといたしましたわけでございます。従来の法律では、免許の有効期間を五年といたしまして、免許を受けた日から五年ごとに更新を行うということにいたしましたのでございますが、この更新という制度が時代に沿わないというので、この有効期間の定めをなくいたしましたして、免許は終身有効なものとしたしまして、免許制を廃するということによりに今度立案いたしました次第でございまして、

次に第十條關係でございますが、業務の停止の期間、これを、従来は一年限りであつたのでございますが、今度二年にいたしましたと思ひるのでございます。そして運輸大臣の懲戒の処分に強力性を持たすとともに、心身の故障のため船舶職員に適しなくなつたときには、免許を取り消すということをまづ加えたわけでございます。これは心身の欠陥があるかどうかということとは、従来は免許の更新のときにこれがはつきりされておつたのでございますが、その更新制をなくすることによりまして、取り消し理由にする必要ができません。ためでございます。

次は十四条関係でございますが、海技試験官という制度は、従来も実際上あったのでございますが、これは運輸省組織規程の中で規定されておったのでございまして、この職務権限を明瞭にするために、新しく法律の中に明定いたそうという次第でございます。

に改正いたしましたして、船舶に乗り組ますべき者の資格を改めることにいたしましたしております。これは従来の資格定員表が今日の諸情勢に適合しなくなっておりますので、この際、船舶の区分、これに乗り組ますべき者の資格というものについて改正を加えたものでございまして、大体におきましては、現行の、法律に規定せられております一号表、二号表と、それから経過措置として今まで適用しておりました七号表との間に来るものが多いのでございます。しかし、どちらかといいますと、小型船舶

につきましては、若干資格を引き上げ
た方が多く、大型船については、若干
資格を引き下げた方が多いような結果
になっております。また無線電信の施
設を有しない船舶には、船舶通信士を
乗り込ませることを要しないことにな
っておりますが、この無線電信の施設
に、船舶安全法第四条第二項の規定
によって代用できる無線電話の施設を
も含ませることといたしますとともに、
機関を有しない船舶、つまり純船舶
等については、機関部の職員は乗り
組ませなくてもよろしいということ
を、これははっきりいたした次第で
ございます。

次に第十九条の關係になります。が、海技従事者の死亡その他やむを得ない事由によつて、船舶の航行中に船舶職員に欠員を生ずるといふような場合には、法の適用を除外することといつて、その場合には、船舶所有主は、運輸大臣に届け出ることとさせま

二十条の關係といたしましては、船舶職員の乗り組みを軽減する事由を現行法にも掲げていたのですが、
が、他の船舶に随伴して航行する場合と、あるいはまた基地漁業等におきまして、その他でも、軽減することを適当とするような事情がございますので、そういうものを新たにつけ加えることとした次第でございます。

次に第二十條の二として今度つけ加えたいという条文は、航行区域外の航行をする場合には、資格定員表に定められてゐるところの資格、員数のほか

に、運輸大臣の指定する海技従事者を、その指定する船舶職員として乗組ませるということを新たに規定いたします。これは今までなかった規定でございますが、船舶安全法において認可を受けて、その航行区域のほかを航行する場合に、これに対して船舶職員法としては、従来格別の規定がなくて、そこが均衡を失うと申しますか、事情に沿わなかつたので、これを新たに設けようという趣旨でございます。

次に第二十二条の二として新たに規定いたしますことにいたしておりますのは、船舶職員の資格を定めるところの垂十八条、航行区域外の航行の場合の垂

り組みを定めるところの二十条の二の規定、または十九条の欠員の補充命令というようなものを規定していただくのですが、これらに違反する事実がある場合であつて、船舶の航行の安全を確保するために必要があるときには、運輸大臣は船舶の航行を差

その次は第二十九条の二として新たに入るのでございますが、本法の目的を達成するために、必要な限度において、運輸大臣は、船舶所有者から報告を聴取し、または職員に、船舶への立ち入り、あるいは帳簿の検査もしくは関係者に対して質問をさせることができることといたしますとともに、海技従事者に対して海技免状を提示させることができることといたすのでございます。これは法の施行を確保するためには、法の一般的規制だけでは不十分

でありましたので、運輸大臣が偶々の事
例につきまして監督できるようにいた
したことであります。また、免状の提
示というよりなことにによりまして、海
技従事者の実態を把握するということ
も可能になってくるかと存じます。

そのほか、付則について規定してお
りますものの注目すべき事項は、船舶
通信士の不足な事情がございますので、これを緩和する一つの方策として、
乙種船舶通信士及び丙種船舶通信
士の免許年令を、暫定的に二カ年
間、二十才から十八才に引き下げるこ
とにいたしておるのでございます。一
かしながら、乙種船舶通信士の資格を

持つ者が逓信長という責任者になる場合におきましては、これは適當でありませぬので、二十才未満の者は逓信長にはなることができないように規定したしております。

ただいま申し上げましたことが今度厚の改正案の主要な点でございますが、

○委員長(戸叶武君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(戸叶武君) じゃ、速記をつけて下さい。

次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

機械工業振興臨時措置法の一部を改正する法律案は、商工委員会に付託されましたが、本委員会にも関連を有しますので、本件に関し政府委員より説明を願います。

興臨時措置法の一部を改正する法律案を今回御審議を願うことにいたしましたりますが、この改正をしなきゃならぬ理由を申し上げたいと思います。

すなわち運輸省が所管しております造船の関連工業、鉄道車両部品工業について申し上げますと、これらの産業は国内産業としてはもとより、輸出産業及び輸出関連産業として重要な位置を占めております。この実情についてみますと、遺憾ながら弱小生産規模の同種企業が乱立いたしておりました。みずからの基盤を弱化して、あるいは群小企業が貧弱な技術と経営条件

及び流通の構造の面におきまして、合理的化の効果を發揮すべき基礎的条件が欠く場合が随所に見られるわけでござい
ます。また資材の建値の入手難と相俟
つて需給の安定を欠きまして、船及び車
の竣工時期に影響を与えて

るという業種も現われてきております。最近の造船業及び車両工業の企業の合理化が相当進捗してあるにもかかわりませず、これらの関連工業は先に申し上げました通りの現状でありまして、造船業及び車両工業の合理化、近代化のテンポに比べて著しくおくれである業種があります。これらの業種に對しましては、合理化基本計画に基づきまして、積極的かつ強力に生産分野の固定及び規格の統一を行なつて優秀専門工場育成強化をはかり、造船関連工業部門におきましては、輸出船及び国内船の建造を円滑に実施するとともに、将来の国際競争の激化に備える必要があります。また車両部品工業部門におきまして、輸出車両の国際競争の強化に資する必要があると。しかしながら、これらの造船関連工業及び車両部品工業の一部は、同時に、機械工業の劣弱な部門の一部でありますので、業者相互の提携の強化や関連工業の自主的な合理化努力のみでは早急にその効果を期待し得ない実情にあります。

幸いに機械工業振興臨時措置法が昭和三十一年法律第五十四号をもつて公布施行され、機械工業の基礎的な部門及び部品部門を中心に、設備の近代化、能率の増進、生産技術の向上等、総合的な機械工業振興策が講ぜられておりますので、造船関連工業及び車両工業、部品工業のうち、必要最小限度、特に需給上問題が多く、かつ国際的に立ちおくれのはなはだしと認められます機械及び部品であります船用弁、船舶用ポンプ及び車両部品等の基礎的な機械及び部品を製造します事業の振興をはかるため、機械工業振興

臨時措置法に所定の改正を加える必要があります。これが私ども法律の改正を提出する理由でございます。で、この実施につきましては、通産省とよく打ち合せをいたしておりますので、この法律に基いた運営等につきましては、実は通産省の中に機械工業審議会というものが設置されております。この機械工業審議会におきましては、いろいろ問題になつております機械工業の一部を取り上げておまして、そろして五カ年計画に基いてどの程度に整備をすべきか、または振興をはかるべきかということを総合的に調査をし、その調査に基いていろいろの振興策を講ぜられておるわけでございます。

「委員長退席、理事大倉精一君着席」
従いまして、この造船と車両の關係におきまして、やはり機械工業の一部でございますので、全般として機械工業の振興のために、この機械工業審議会に諮りまして、そつちをいたしまして必要な振興策を講じていきたい。私どもの振興策を講じていくには運輸省の所管のものでございまして、やはり機械工業全般の立場からしましては、一般のたとへば船用のものでも、同種のものも幾種類にも作られておる場合もございますので、それとよくバランスをとつた形において考えなければいかぬというふうな趣旨でございます。以上簡単にございまして、今度の法律の改正につきましてごく簡単に御説明申し上げました。

○理事(大倉精一君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○理事(大倉精一君) 速記をつけて。ただいまの説明に対する御質疑は次回に譲ります。

○理事(大倉精一君) 次に、国有鉄道の建設線及び調査線の現況に關し、藤井常務理事から御説明を願います。

○説明員(藤井常務理事) ただいまの国有鉄道の建設線の現況並びに新線の状態を御説明申し上げます。

実は本日プリントが間に合いませんので、お手元に地図を配付いたしましたので、それをごらん願いたい、かように思います。

建設線はどんなふうになっているかと申しますと、皆様御承知のように、建設審議会が二十八年に三十線のおきめを願ひまして、これは漸次進行いたしまして、ただいまのところ、当初おきめ願つた路線のうち十四線が残つております。昨年開通する一線が——これは大系線でございますが、いろいろの事情によりまして、今年の春に持ち越されたので、それを入れますと十五線の路線が残つておるということでございまして、この路線を完成するに

は、一体どれくらい金がかかるかと申しますと、今後全部を含めまして三百九十五億、約四百億の金が必要ののだというところでございまして、今年度編入する路線を除きまして、三十二年度といたしまして、この残つておる路線に一体経済的のスピード等を考へて幾らの金を投入したらいかがといひますと、約七十億といふことに相なるのであります。このうちには、残工事といつた性格のもの、並びに新しい路線を含む路線の調査、現実の着手といつたようなものも合せまして、大体八億

五千万円ぐらいの金が七十億の金の中に含まれておるといふ状態でありまして、昨年度、つまり三十二年度は、漸次建設線もかように進捗いたして参りますので、三十二年以降において着手するといつたような前提のもとに、一つ皆様の御要望の高い路線を調査し

たらどうかといふ建設審議会のおきめを願ひまして、十一線の路線を調査いたしました。これは十一線と申しておりますが、その中に二つほど、後ほど御説明申し上げますが、比較線と申しますか、同じ地域に二線入りま

すので、これを正確に申し上げますと十三線の路線の調査をいたしました。その路線がどんな路線であるかと申しますと、お手元に配付した図面の四角い中に一番、二番といつたような番号が入つてゐる図面がございまして、この路線でございまして、その御説明を簡単に北の方からいたしてまいりますと、まず、北海道のオホーツク海の沿岸に、四角い中に1という路線が入つて

おりますが、これでございまして、これは名寄の北の方の——北海道でむすかしい読み方をするのでございまして、美深と書いて「びりか」と実は読むのでございまして、美深から北見枝幸に至る路線でございまして、これは美幸線と呼んでおりますがこの路線、さらにオホーツク海の海岸線に並行いたしまして、興部と書いて「おこっぺ」と読むのでございまして、興部から浜頓別に至る路線、これは両端の方が若干ずつ

できておりますので、そのまん中があらいておる、これを興部と浜頓別の浜をとつて興浜線と呼んでおるのでありますが、これを一つに数えた、こつちの路線でございまして、この美深から

北見枝幸に至る路線、これは鉾山の資源であるとかマンガン、そつちの鉾山資源、そつちのやうなものが相当ございまして、北海道の拓殖計画であるとか鉾山資源の開発といつたやうな意味合いで一つ調べてみようやないかといふことでございまして、それから興浜線と申しましたオホーツク海の沿岸線は、ごらんになつていただくやうに、オホーツク海の海岸線に並行でございまして、交通路線を連絡するとして一つ調べてみようやないかといふことでございまして、これが第一番の調査路線。

それから二番が芦別線と申しまして、この図面の北海道の大体中央に四角い中に2と書いてあります、その左の方をごらん願ひと芦別という所がございまして、これから深川附近と書いて赤い線が引つぱつてあります、この路線でございまして、これは御承知のように芦別地帯は炭鉱の中心と申しますか——中心でもございせんが、炭田がございまして、主として炭田の開発を目標にしてこの路線を作つたらどうかといふ路線でございまして、それからその次が白糠線と申しまして、これも北海道でございまして、南の方の海の中に四角い中に3と書いてあります、その上の白糠から足寄に至る路線といふ路線でございまして、これも白糠炭田と申しまして、石炭の開発といつたやうなものを目標にしてこれを調査するといふことでござい

ます。それから、北海道はその三つの路線でございまして、本州に渡つてきまして、東北の四番、これは鷹角線と申しておりますが、青森から一寸ほど下つ

て四角い中に4があります、阿仁合から角館に至る鉄道でございまして、鷹角線と申しますのは鷹ノ巣から角館に至る路線で、阿仁合までは路線ができておるといふことでございまして。この地帯は御承知のように森林資源であるとか鉱山資源、地下資源といったようなものが豊富でございまして、この路線を調べるということでもござい

ます。その次に五番の生橋線という路線がございまして、これは上から大体二寸くらい下った所の盛岡、盛岡の左の方に雫石という所がございまして、これから橋場に至り、さらに生保内——生保内と書いて「おほない」と読むのでござい

ますが、これを結ぶ路線でございまして。これは太平洋岸と日本海岸をこれによって一貫した輸送ルートができるということ、これを調査しておるということでもござい

ます。その次に六番の武蔵野線でございまして、これは東京の環状線の外郭の大きな外郭線を作ろうということでもござい

まして、大体我孫子ないし柏付近から浦和、大宮まで通り、さらにぐるりと回しまして中央線の立川付近に至り、さらに南下して新鶴、ああたり

に結ぶというのが当初の案でございまして、これは御承知の通り、山手の環状線には、ただいま新鶴で操作した貨車を山手の環状線を通してという状況でござい

ますが、この数量は漸次ふえて参りますので、この環状線を作りますと、東海道線の大船あたりに操作場を作り、東海道から東北に至る貨物といったようなものは、この環状線を流すことによつて、現在の山手貨物線の貨物によつての混雑を解消いたそ

うというのが一つの目的でございまして、この近郊には所沢といったような所もございまして、一つこの所沢を経由するか、どんなふうに通っていくかということが問題になろうかと思ふのです。

その次の七番は根岸線でございまして、ただいまの横浜、根岸町に行つて、大船ないし北鎌倉付近に至るといふ路線をさらに西の方へ延ばしまして、臨海工業地帯の造成といったようなことに寄与するとともに、横浜市内の都市交通を緩和し、かたがた国鉄の貨物輸送をこの路線によつて緩和いたした

という路線であります。それから次の八番は水見線と申しまして、これは能登半島のネック——首の所

にございまして、この水見から羽咋、これはむすかしでございまして、が「はくし」と読むのでありますが、この羽咋に至る路線でございまして、能

登半島と富山地帯の近道と申しますか、ショート・カットの路線を形成しようというものであります。

その次の九番は神岡線、これは神岡鉱山の開発をやるという路線でございまして、この番号の四角い9でござい

まして、高山線の高山のちよつと上つた所の猪谷から神岡町に至る——神岡は御承知のように世界的な重鉛であるとか銅、こういった系統の鉱山でございまして、ただいま弱鉄道がござい

ますが、これでは開発と申しますか、増産の目的に沿いませんので、これに強力な鉄道をつけたという路線でござい

ます。それから十番は窪江線でございまして、これは四国の高知の南になります

四角い10でございまして、ただいま高知の方から延びていった路線は、10のすぐ上にある窪川付近まで路線が延び

ておる。それから宇和島の方から延びてきた路線は右の方の江川崎までいっ

ておる。従つて、この中間を結んで四国の循環鉄道を形成したいという路線でござい

ます。しかし、この路線よりもむしろ経済的な開発効果とか何とかという議論になりますと、実はこの島の南の方の中村、宿毛の付近がよく開

けしておりますので、少くとも窪川から中村に至る路線といったものを経済的な開発の観点から一つ調べてみようとい

ふ路線でござい

ます。最後は小国線と申しまして、これは九州の四角い11でございまして、大体まん中ぐらいにカクコで宮原と書いて、肥後小国と書いてござい

ますが、それから隈府に至る路線でございまして、この地帯に九州を横断する路線を作りたい。この地帯は木材の資源等も

ございまして、この路線を調べたらどうかというところでございまして、以上の十三線——十一線と申し

ますが、四国の一線と北海道の一線がござい

ますので、それを入れますと十三線になります。この路線を調査した

しかし、先ほど申し上げましたように、建設費におきましては、大体今年度残っているものが七十億程度近く

の金が必要で、本年度は大体この十一線を入れるといたしても、調査であるとか、そういったことで現実

に金は要りませんが、来年度あたりになりまして全部金がかかってくる、従つて、予算のワケは非常にふく

れるというところに相なりますので、この調査した路線をいかにいたしました

かというのを四月三日の建設審議会にお諮りいたしまして、御決定を願

うのであります。それによりまして、大体ただいま申し上げた路線のうち北海道の美幸線、つまり美深、枝幸

ないしは興部、浜頓別に至る路線は、まずその美幸線のうちの美深から少し上つた所に、実はこの小さい図面に書

いてなくて恐縮なんです、仁宇布という所がございまして、これが農耕開拓地であるとか、地下資源なんかの、まん中じゃござい

ませんが、そういつた要衝になりますので、美深から仁宇布間は直ちに着工しよう。それから興部線につきましては、まず全部を結ば

ないしは連絡線の意味はなしませんが、さしあたりは樺太から少し上りまして、これも図になくて恐縮ですが、音標という所がございまして、この間を調査していこう。しかし、これも先ほ

ど申しましたような予算のワケがございまして、美深から仁宇布に至る路線の竣工その他を勘案して着工してい

うという御決定になったわけであり

ます。それから二番の北海道の芦別線に關しましては、この芦別付近の石炭はむ

ろん現在確保しておりますが、芦別線のまん中ないし以北の炭はまだ着炭い

たしておらないというような状態にございまして、そういった炭の着炭であるとか、開発計画、こういったものと歩調を合せて、予算の規模などを考

えて、この着工の時期をきめていこうじゃないかということになったわけ

であります。三番目の白糠線でござい

ます。これは北海道の太平洋岸でござい

ますが、白糠線の白糠から足寄、これは石炭

の開発にも非常に寄与いたしますので、

すぐ着工していこう。しかし、そのま

ん中に二股という所がござい

ますが、二股から北の方足寄に至る路線は、南

の方の工事のでき具合であるとか、炭

の開発の実績であるとか、こういったも

のををにらんで第二段にかか

つていこう、こういったことに相

なつております。四番目の鷹角線、つまりこれは東北

の鷹ノ巣から角館に至る路線でござい

ますが、このうち北の方の阿仁合——鷹ノ巣から下つた所阿仁合と比立内の間

はすぐ仕事にかかる、しかし、檜木内と角館の間並びに比立内と檜木内の間

は北の方の工事の進捗工合を見て一つ着工の時期をきめていこうとい

うことに相なつたわけ

です。それから五番目の橋場から生保内に

至るいわゆる生橋線につきましては、

これは全線ができ上らないと意味をな

しませんので、これは直ちに全線着工

していこうということになつたわけ

であります。それから六番目の東京の外回りの環

状線の武蔵野線は、我孫子付近から東

北本線を経て、一つの路線は所沢付

近に至り、もう一つは、先ほど説明いた

しましたように、中央線に連絡する路

線にいたしまして、我孫子付近から東

北本線に至る区間を、現在の総武線で

あるとか常磐線の救済の意味も含め

ますと直ちににかか

つていこう、これは東北線から所沢及び中央線に至る後段の環状

線につきましては、その前者の進み工

合を考へて一つ工事にかか

つていこう。それから七番目の根岸町から根岸を

通つて北鎌倉に至る路線は、これは全

線直ちににかか

つていこう。

それから八番目の能登半島のネックを占めておる氷見線でございますが、これはただいま奥能登に飯田線と称しまして、路線をやっておりますので、この建設路線の進み工合並びに奥能登地域の開発計画をにらんで一つ着工の時期をきめていこう、こういうことになったわけでございます。

九番目の猪谷から神岡に至る鉱山開発線は、これはもうすぐ全線着工してまいります。

十番目の窪江線でございますが、四国の南の方の窪川——江川崎間の鉄道と窪川から中村に至る鉄道はすぐかかるというところにいたそうということでございます。

十一番目の小国線、これは九州でございますが、小国と隈府の間はすぐに仕事にかかる。ただしまん中から西部に至る間は高低の差が五、六百メートルもございまして、鉄道路線としては非常に技術的な問題が残っておりますので、できるだけ早く技術的な問題を検討して、それからかかっている、こじやないかということに相なったわけでございます。

従って、このような工合に今年度から現実には工事にかかっているといふことにきまつたわけでございます。この路線は、先ほども申しましたように、今年度は準備であるとか計画といったものに時間を食われまして、その大した予算の消化はできない。従いまして、先ほど申しましたように、これを全部、以上のような措置を講じまして、金額としては大した問題には相ならぬという次第であります。

まあ一応昨年度の路線の処理はかよったのであります。さらに日

本の国土総合開発といったような面からにらみまして、このほかにも、これは必ずしもすぐかかるというところとございませぬが、ただいまやっております路線並びに今年度入れた路線の進捗状況とにらみ合せて若干の路線を調べておいて、そのうち交通計画であるとか、資源の開発であるとか、国民経済に及ぼす効果などもにらんで、必要に応じて逐次着工していく路線を一つ今年度調べようじゃないかということに相なりました。

この十六路線をおきめ願ったのであります。今年度おきめ願った路線は、これは図面をござらんいたしたいのでございまして、あるいはその図面に番号が入っておりますけれども、御説明申し上げまして、北海道の北の方に羽幌という所がある、羽幌から右の方に行きますと紫の線で朱鞠内というのがあります。これは名羽幌と申しますが、これを調べよう。

二番目には石狩と十勝を結ぶ路線を研究しよう。ただいま御承知のように狩勝時には非常な勾配線がございまして、この改良並びに石狩地区と十勝を連絡する意味合いにおいて一つ路線を研究しよう、こういうことになったわけでございます。

三番目は、北海道の北の方に、これはまことに8という図面の番号が入っているかもしれないが、岩内という港がございまして、この岩内と函館本線の黒松内を結んで、現在の函館本線の急勾配の主として改良をねらった路線を調べよう。

四番目は東北の日本海岸に参りまして、まことに4という番号が入っているはずでございます。気仙沼から南下してた

だいまその中間まで仕事ができ上っているのでございます。それから前谷地——石巻付近に前谷地という所がございまして、この路線を調べていこう。

五番目には丸森線と申しまして、東北線の、この図面に福島付近に槻木というのがございまして、これから瀬上を通る路線、これも東北線の改良という意味合いもございまして、これを調べていこう。

六番目に野岩線と申しまして、田島の方から日光の今市に至る路線、これも現在滝原まで線路が来ておりまして、その以南は仕事をやっておりますので、これを調べていこう。

七番目は鶴巻線と申しまして、上越線の沢川から長野原まで現在は路線が入っている、これを鶴巻まで延ばして一つ農産物とか何とかの開発をはかろうというございまして。

八番目は佐久間線と申しまして、これは天龍川の発電で有名なんですが、まことに8と書いてあります。佐久間から二俣に至る路線——二俣線の二俣に至る路線でございまして、これを調べる。

九番目にはやはり同じ地区で飯田から三留野に至り中津川付近を通って下呂に至る路線、これを調べてみよう。

十番目には岡多線と申しまして、岡崎から挙母、多治見に至る路線でございまして、これを調べていこう。

それから十一番目には宮守線と申しまして、これは山陰でございまして、宮津から河守に至る路線、これを調べていこう。

方にあります。神辺から西総社に至る路線、これを調べていこう。

十三番目には同じく広島付近でございまして、現在広島からずつと北の方の山の中に加計という所があります。この先の本郷までの路線を調べていこう。

十四番目には四国の東部の循環線でございます。これはまことに14とございまして、四国の東部の循環線は太平洋岸の徳島から下つて現在牟岐まで至り、それから牟岐から室戸、後免の付近までは私鉄が入っておりますが、この路線を一貫して調べていこうというございまして。

それから十五番目には篠栗線と申しまして、これは九州でございまして、篠栗から桂川——炭鉱の飯塚付近に桂川という所がございまして、この路線を作つて福岡——行橋、こういふもののショート・カットをはかるといふこととでございます。

それから十六番目には北松線と申しまして、これはまことに16とございまして、北松炭田のまん中の吉井付近から志佐に至る路線でございまして、この半島を迂回しておる路線のショート・カットをやつて、炭の直送をやりたいというございまして、こゝろ大体十六線を調べてみようという御建議をいただいたわけでございます。これは先ほども申し上げましたように、あくまでも、予算の現在にかつておるもの、並びに今年度の路線の進捗状況並びにそのときの予算状況によつて、そのうちの重要なものから漸次拾ひ上げていこうというございまして、調査をすべきであるという御建議の趣旨でございます。

いずれにいたしましても、今年度やつておるものがまだ六、七十億もかかる、しかるに、また十六線を新しく入れて、これからの調査していこうというので、予算規模はふくれて参りますので、建設審議会といたしましては、これは二、三年前から建設費の残るものは国庫が出資すべきである、出資のできない場合には、少くとも利子補給の処置ぐらゐは講ずべきであるというふうな御建議をしていただいておりますのであります。今年度のこゝろ一つたよりな計画につきましても、少くとも国庫は出資するか、それが不可能な場合には、利子の補給をするということとを一つ強力に政府に働いてその裏づけをいたそうというふうな条件のもとに、こゝろ計画に同意したと申すとしかられるかもしれません。御同意申し上げた次第であります。

大体以上のような趣旨であります。○理事(大倉精一君) ただいまの御説明に対して、質疑のおありの方は順次御発言願います。

○相澤重明君 この今の説明で実行に移る所と調査線の説明があつたわけですが、この各線について、たとえば十一路線の実行計画について、具体的に資料を出していただきたい。たとえば何キロで、どのくらいの予算である、何万年計画である——先ほどの御説明では、一部ずつ着工する所と、全線を着工する所というふうな話もあつたと思ふ、そういう点を出していただきたい。

それからいま一つは、今までの鉄道敷設法の予定線ですね、そういうものについて、どういふ考え方を建設審議会は持つておつたか。つまり調査線とい

うのは、ここに十六線を出したけれども、この敷設法の予定線というのはどういふふうに討論をされておるのか、そういう問題についても、わかつたらお知らせ願いたい。

○説明員(藤井松太郎君) 前段申し上げました十一線は、一本金はどのくらい、何キロぐらいで、どんな工事で、何年計画でやるのかということでございますが、これは資料はできておるのを、実はお配りするだけに間に合いませんので申しわけありませんが、あとでお届けいたします。

第二段の敷設法でございますが、この敷設法は、線敷にいたしますと百をこえまして、キロ敷にしますと二千キロか、三千キロで、これは概算で申しわけないのですが、ございまして、大体敷設法というのは、制定をされてから年月を経たおりましたので、その後経済情勢の変化であるとか、あるいは諸般の事情を考へて、敷設法全部を建設するのだという意味じゃなくて、将来やる場合にはこの敷設法のうちから拾つていく、ただし、敷設法に載つていなくても、その敷設法制定当時の状況が変りまして重要な路線が生まれた場合には、敷設法の改正を行ひまして、この路線を入れていくというようにとに相なつておる次第でございます。

○松浦清一君 新線の計画をするときに、当局側の方で先に予定を立てて、それから審議会にかけられるのですか。審議会の方から、こゝろに新線をやらなくちゃいかぬというより、そういうような抜い方ですか。

○説明員(藤井松太郎君) もちろん日本国有鉄道——運輸省は監督官庁でございますので、運輸省と相談いたしまして、私どもの方で試案を作りまして、

なるかもしませんが、この路線の問題は、これは国土計画と申しますか、そういう意味合いからも相当重要な命題でございます、われわれの方もある程度の調査をいたしまして、青函間の、青森・函館に關しましては、大体六百億の金で、長くとも十年の日子をもらえばこれは完成できる。それから四国を結ぶ路線に關しましては、これは橋梁、隧道の議論はございしますが、大体四百億ぐらいの金で、まあこれでもせいぜい六年か七年の間で完成できる、こゝろに技術的に思つておりますが、これは御承知のように、国鉄は貧乏だと云つたらしかられるかも知れませんが、国鉄自体の必要性よりも、国土開発的な意味合いがきつめて濃厚なもので、しかるべくそういった面からこれを推進するような体系を一つ立てたい——立てていただきたいといつたような他力本願的な考えを私個人としては持つておりますが、建設審議会その他につきましても、非常な関心を持つていただまして、問題はこの建設線とは別途討論をして、できるだけ早く具体化したというふうに皆さんの御議論をいただいている次第であります。

○松浦清一君 新線の計画をするときに、当局側の方で先に予定を立てて、それから審議会にかけられるのですか。審議会の方から、こゝろに新線をやらなくちゃいかぬというより、そういうような抜い方ですか。

○説明員(藤井松太郎君) もちろん日本国有鉄道——運輸省は監督官庁でございますので、運輸省と相談いたしまして、私どもの方で試案を作りまして、

て、建設審議会の御議論を得るといふ建前でございます。

○理事(大倉精一君) 他に御発言ございせんか。——御発言ないものと認めます。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(大倉精一君) 速記をつけて。次回の委員会は十二日午前十時からいたします。

なお、委員会に参考人として国鉄労働組合委員長小柳君を呼ぶことに御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(大倉精一君) 御異議ないと認め、さう決定いたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後二時五十九分散会

三月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄鹿兒島本線複線化促進に關する請願(第一五二七号)

一、国鉄矢部線羽大塚駅、大分県竹田市間鉄道敷設に關する請願(第一五二八号)

一、国鉄二俣佐久間線鉄道敷設促進に關する請願(第一五三九号)

一、わら工品の鉄道運賃引下げに關する請願(第一六〇一号)

第一五二七号 昭和三十三年三月十八日受理

国鉄鹿兒島本線複線化促進に關する請願

請願者 熊本県議會議長 瀬口 竜之介

紹介議員 矢嶋 三義君

熊本県を縦断する国鉄鹿兒島本線は、門司、久留米間を除き単線であるため

その輸送力は限度に達し、これが行詰りの打開策として国鉄当局においては貨車の増配又は複線化の計画を企圖しているが、幸い熊本県は立地的に九州の中央部に位置し、久留米から八代まではわずかに百十八キロ余の近距離で複線の敷設工事に當つても、別段困難な箇所も見当らず、かつ又今般熊本駅の拡張改築と関連して絶好の時機であるから、第一期工事として少くとも久留米、八代間の複線化を完成し漸次全線の複線化を実現せられたいとの請願。

第一五二八号 昭和三十三年三月十八日受理

国鉄矢部線羽大塚駅、大分県竹田市間鉄道敷設に關する請願

請願者 大分県竹田市長 國友 正文外二十五名

紹介議員 矢嶋 三義君

福岡県筑後市の羽大塚駅と大分県竹田市を結ぶ国鉄羽竹線の鉄道敷設計画は、国政の転換、戦争等のため福岡県矢部村で切られ今日に至つては、本路線の実現は九州横断線として沿線の豊富な農、林、鉱山資源等の開発並びに物資の輸送路としてばかりでなく、沿線各所に温泉地帯を有し、又雄大な阿蘇国立公園の景観を一望に収める国際観光路線としての価値も大きいから、すみやかに本鉄道の敷設を実現せられたいとの請願。

第一五三九号 昭和三十三年三月十九日受理

国鉄二俣佐久間線鉄道敷設促進に關する請願

請願者 福岡県掛川市長 鈴木 理一郎外四名

紹介議員 小林 武治君

福岡県下におけるわら工品生産農家は紙袋、ビニロン、麻袋等代替品進出に對し、生産費の切り下げ、生産率の増強を図り、現金収入化を図つてゐるが、近く鉄道運賃の値上げが実施される趣きで、これが実現すると、わら工品副業者は加重運賃負担の影響を受け壊滅的打撃を被ることは必至であるから、わら工品の鉄道運賃については、(一)遠距離特別割引(六〇〇キロ以上一六パーセントまで)の適用物資とする、(二)現在貨物運賃等級において、かます、むしろは五級、なわは六級の取扱ひを受けているが、米穀、肥料同様に特別貨率の対象物資とする

国鉄二俣佐久間線鉄道の建設については、大正十四年以来数次にわたつて関係機関に陳情を重ねてきたが、本地域は日本三大林業地帯であるとともに、久根、峯之沢等地下資源と天龍水系の電源開発の地域であり、交通路としてはわずかに不完全な自動車道路があるばかりで、本線が完成されれば東海道、浜松、掛川、島田、焼津、静岡等の諸都市及び貿易港清水から長野県飯田、諏訪、松本、長野地方と連絡せしめ、また静岡県と日本海系魚川との直結最短路を作る等その経済的效果ははかり知れないものがあるから、すみやかに同区間の鉄道敷設を促進せられたいとの請願。

第一六〇一号 昭和三十三年三月二十日受理

わら工品の鉄道運賃引下げに關する請願

請願者 福岡市須崎土手町一八

紹介議員 野田 俊作君

福岡県下におけるわら工品生産農家は紙袋、ビニロン、麻袋等代替品進出に對し、生産費の切り下げ、生産率の増強を図り、現金収入化を図つてゐるが、近く鉄道運賃の値上げが実施される趣きで、これが実現すると、わら工品副業者は加重運賃負担の影響を受け壊滅的打撃を被ることは必至であるから、わら工品の鉄道運賃については、(一)遠距離特別割引(六〇〇キロ以上一六パーセントまで)の適用物資とする、(二)現在貨物運賃等級において、かます、むしろは五級、なわは六級の取扱ひを受けているが、米穀、肥料同様に特別貨率の対象物資とする

福岡県筑後市の羽大塚駅と大分県竹田市を結ぶ国鉄羽竹線の鉄道敷設計画は、国政の転換、戦争等のため福岡県矢部村で切られ今日に至つては、本路線の実現は九州横断線として沿線の豊富な農、林、鉱山資源等の開発並びに物資の輸送路としてばかりでなく、沿線各所に温泉地帯を有し、又雄大な阿蘇国立公園の景観を一望に収める国際観光路線としての価値も大きいから、すみやかに本鉄道の敷設を実現せられたいとの請願。

第一五二八号 昭和三十三年三月十八日受理

国鉄矢部線羽大塚駅、大分県竹田市間鉄道敷設に關する請願

請願者 大分県竹田市長 國友 正文外二十五名

紹介議員 矢嶋 三義君

福岡県筑後市の羽大塚駅と大分県竹田市を結ぶ国鉄羽竹線の鉄道敷設計画は、国政の転換、戦争等のため福岡県矢部村で切られ今日に至つては、本路線の実現は九州横断線として沿線の豊富な農、林、鉱山資源等の開発並びに物資の輸送路としてばかりでなく、沿線各所に温泉地帯を有し、又雄大な阿蘇国立公園の景観を一望に収める国際観光路線としての価値も大きいから、すみやかに本鉄道の敷設を実現せられたいとの請願。

第一五三九号 昭和三十三年三月十九日受理

国鉄二俣佐久間線鉄道敷設促進に關する請願

請願者 福岡県掛川市長 鈴木 理一郎外四名

紹介議員 小林 武治君

福岡県下におけるわら工品生産農家は紙袋、ビニロン、麻袋等代替品進出に對し、生産費の切り下げ、生産率の増強を図り、現金収入化を図つてゐるが、近く鉄道運賃の値上げが実施される趣きで、これが実現すると、わら工品副業者は加重運賃負担の影響を受け壊滅的打撃を被ることは必至であるから、わら工品の鉄道運賃については、(一)遠距離特別割引(六〇〇キロ以上一六パーセントまで)の適用物資とする、(二)現在貨物運賃等級において、かます、むしろは五級、なわは六級の取扱ひを受けているが、米穀、肥料同様に特別貨率の対象物資とする

福岡県下におけるわら工品生産農家は紙袋、ビニロン、麻袋等代替品進出に對し、生産費の切り下げ、生産率の増強を図り、現金収入化を図つてゐるが、近く鉄道運賃の値上げが実施される趣きで、これが実現すると、わら工品副業者は加重運賃負担の影響を受け壊滅的打撃を被ることは必至であるから、わら工品の鉄道運賃については、(一)遠距離特別割引(六〇〇キロ以上一六パーセントまで)の適用物資とする、(二)現在貨物運賃等級において、かます、むしろは五級、なわは六級の取扱ひを受けているが、米穀、肥料同様に特別貨率の対象物資とする

こと、(三)わら工品の軽量減トンの取扱いは減トン数を現行以上の取扱いとすること等特別の取り計を講ぜられたとの請願。

四月五日日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、鹿児島県十島村に返還された船舶金十丸の損害補償の請願(第一六三〇号)
- 一、西武線中井駅附近路切に踏切番常置の請願(第一七〇〇号)
- 一、国鉄草津線にジーゼルカー運行等の請願(第一七〇八号)

第一六三〇号 昭和三十三年三月二十三日受理

鹿児島県十島村に返還された船舶金十丸の損害補償の請願

請願者 鹿児島県大島郡十島村

長 文園彰

紹介議員 迫水 久常君

鹿児島県十島村所有船舶金十丸(五百七十三トン)は昭和二十一年から昭和二十六年まで米軍に接収され返還にあつては、直接解除者十島村に対し「米軍利用中の一切の損害を要求するな、かつ日本政府に対する債務を払え」と冷厳さわる通告のもとに無料使用された上、船体、機関ともに使用に堪えぬ船を引き渡されたが、本村は村民税年周五十万円の貧弱村であり、特に昨年は再度の台風とかん害のため全国的同情を受け救援されている実情であるから、この戦争災難の災害について補償せられたいとの請願。

第一七〇〇号 昭和三十三年三月二十八日受理

西武線中井駅附近路切に踏切番常置の請願

請願者 東京都新宿区上落合二

ノ七五八 君島恒四郎

外一〇一名

紹介議員 高良 とみ君

西武線中井駅附近の寺崎橋路切りは、戦後の急激な人口の増加により相当の混雑を起しているうえ、昭和二十九年四月新宿区立落合第五小学校が落成し、下落合四、五丁目の通学児童は必ずこの路切りを通らねばならない現状にあるが、当路切りは、戦後路切り番が廃止されたままで、事故が多い所となつてゐるため、朝の登校時には附近の交番の巡査及び通学児童が交通整理に當つてゐる実情であるから、すみやかに当寺崎橋路切りに路切り番を常置せられたいとの請願。

第一七〇八号 昭和三十三年三月二十九日受理

国鉄草津線にジーゼルカー運行等の請願

請願者 滋賀県議會議長 船野

長人

紹介議員 西川甚五郎君

国鉄草津駅は、東海道線の電化全通のため従来と異なり草津駅でカットされることとなり加ふるに列車の運転回数は極めて少く沿線住民はもとより乗客は等しく交通難打開に強い期待と関心を寄せてゐるのである。このような事情に鑑みさきに本線の混雑緩和を図るためジーゼルカー運転と列車回数増加を要望してきたのであるが、去る十一月十九日のダイヤ改正に際してもこれが実現をみずまことに遺憾であるから、是非とも草津線にジーゼルカーを

運転されるより取り計らわれることもこれに実現までの暫定措置として列車の増発並びに車両増結について特段の措置を講ぜられたいとの請願。

第十三号中正誤

頁	段	行	誤	正
一四	一	終り	とことん	とことんま
二	一	から	まで	で
二	二	七	支払い法	支払い方
二	二	五	社会全体	会社全体
三	三	二	あるべき	上げるべき
三	三	一	道法	道法
三	三	一	地方鉄道軌	地方鉄道
三	三	一	法、軌道法	法、軌道法