

第十三回国会 運輸委員会 議録 第三十九号

昭和二十七年六月五日(木曜日)

午前十時五十七分開議

出席委員

委員長 岡村利右衛門君
理事 黒澤富次郎君 理事 瀧尾
理事 淺沼稻次郎君
大澤嘉平治君 岡田 五郎君
尾崎 末吉君 關谷 勝利君
坪内 八郎君 前田 郁君
山口シヅエ君 江崎 一治君
石野 久男君

出席政府委員

大蔵政務次官 西村 直己君
大蔵事務官 河野 一之君
(主計局長)
運輸事務官 岡田 修一君
(海運局長)
運輸事務官 中村 豊君
(自動車局長)
(自動車局長)

委員外の出席者

予算委員長 塚田十一郎君
参議院議員 植竹 春彦君
通商産業事務官 佐々木彰一君
(通商機械局長)
同部自動車課長
専門員 岩村 勝君
専門員 堤 正威君

五月三十一日

奈良線に列車増発等の請願(前尾繁三郎君紹介)(第三二七二号)
瀬高町駅に急行列車停車に関する請願(龍野喜一郎君紹介)(第三二七三号)

片町線の復線施設に関する請願(淺香忠雄君紹介)(第三二七四号)
東京港豊洲に臨水駅設置等の請願

第一類第十二号

運輸委員会議録第三十九号 昭和二十七年六月五日

(島村一郎君外一名紹介)(第三三一
一号)

塩釜港を特定重要港灣に指定の請願
(安部俊吾君紹介)(第三三二二号)
鷹巣地内に亀田駅設置の請願(岡司
安正君紹介)(第三三三九号)
北海道道庁管内の青森港を荷揚
港として指定に関する請願(山崎岩
男君紹介)(第三三三〇号)
浦上村、七浦村間に国営自動車運輸
開始の請願(益谷秀次君紹介)(第三
三三一号)

武豊線に列車増発の請願外一件(早
稻田柳右エ門君紹介)(第三三五一
号)
国有鉄道新湊線復活等の請願外一件
(内藤友明君外一名紹介)(第三三五
三号)
直江津、六日町間鉄道敷設の請願
(塚田十一郎君外二名紹介)(第三三
五四号)

宮津、河守間鉄道敷設等の請願(前
尾繁三郎君紹介)(第三三五五号)
小名木川貨物駅、新小岩操車場間鉄
道敷設の請願(島村一郎君外一名紹
介)(第三三五六号)

六月二日
戦時中強制命令による業務休止中の
地方鉄道、軌道及び索道に対する国
庫補助金交付に関する請願(倉石忠
雄君紹介)(第三三八四号)
日吉、橋原間に国営自動車運輸開始
の請願(關谷勝利君紹介)(第三三八
五号)

延岡、日の影間にガソリンカー運輸

の請願(淵通義君紹介)(第三三八六
号)

同(佐藤重遠君外一名紹介)(第三三
八七号)
香深港修築工事促進に関する請願
(玉置信一君紹介)(第三四二九号)
元地部落に燈台設置の請願(玉置信
一君紹介)(第三四三〇号)
日の影線を高森まで延長の請願(淵
通義君紹介)(第三四三二号)
同(佐藤重遠君外一名紹介)(第三四
三三二号)

の審査を本委員会に付託された。
本日の会議に付した事件
離島航路整備法案(關谷勝利君外四
十八名提出、衆法第五八号)
道路交通事業抵当法案(植竹春彦君
外十三名提出、参法第四四号)(予
す。

○岡村委員長 これより会議を開きま
す。
道路交通事業抵当法案を議題とし、
これより質疑に入ります。瀧尾君。
○瀧尾委員 道路抵当法の具体的な質
問に入る前に、その背景をなしてあり
まするわが国の自動車行政の一般につ
いて、概括的なお尋ねをしようと思し
上げてみたいと思つてございます。

わが国の自動車の増加の趨勢といふ
ものは、今後五箇年間に及ぶ間にどう
いうふうな趨勢をとるであらうか、ど
ういうふうな見通しを持つておられま
すか。そのお見通しがすべての自動車行
政の根柢になると思ふので、お伺
いしてみたいと思ひます。

○中村(農)政府委員 今後五年間の自
動車の増加の趨勢という御質問でござ
います。これを正確に判断することは
非常にむづかしいことは申すまでも
ございませぬ。自動車の増加するため
にはその基礎になる輸送量の増加と
いうことが問題であります。その輸
送量の増加を判断する材料として
は、産業活動の趨勢、あるいは文化の
向上の程度、あるいは人口増加、それ
に関連する他の輸送機関との関係もあ
りますので、これを正確に判断するこ
とは非常に困難なことは御了承願ひた
いと思ひます。従ひましてこれから申
し上げます数字は、まづたゞ概括的な
見通しにすぎないのでございませぬが、
これも乗用自動車、バス、トラックと
いうものによつて、おの／＼違ふこと
も申すまでもないのであります。まづ
乗用自動車についてでございますが、
乗用自動車については日本の現在の保
有台数はわずかに五万七千台くらいし
かございませぬ。これは小型車を除いてで
ございませぬ。この台数といふものは人
口百人当りについても考えますと、わ
が国に〇・〇四四台しかあつておりま
せん。これを外国、特にアメリカなん
かに見ますれば、アメリカは人口百人
当りについても二・四四台もあるといふ
非常にけた違いの数字でございませぬ
が、英國も百人当りについても四・六七
台、アメリカも百人当りについても一・六
台にも達しておるのに、これにもはる
かに劣つておりますので、今後経済文
化の興隆に伴つて、急速にこの乗用車

の保有台数はふえて来るものといふこ
とが考えられるわけでありませぬ。そ
こで一つの見通しを基礎として、産業活
動指数といふものをつつてみたのであ
ります。これは安本その他で研究し
ております一つの考え方として、産業
活動指数は、昭和九年から十一年まで
を一〇〇として、五年先の昭和三十
一年においては産業活動指数は一五〇と
いうことが推定されております。従ひ
ましてこの指数で行きますれば、三十
一年には乗用車の保有台数は七万五千
台といふことが見込まれるわけであり
ます。これを私たちが最低の数字とい
ふに考えております。次に考えられ
ます傾向は、現在この二、三年非常に
乗用車がふえて来ておるのであります
が、このカーブをずっと伸ばして行つ
て、最近の文化、経済の復興、興隆、
活動の趨勢をたどつて行きますれば、
大体九万台といふことになりませぬ。七
万五千台を最低にし、九万台を最高に
する線のいづれかにおちつくであらう
といふのが、私たちの見通しでありま
す。

次にバスであります。バスにつき
ましては、わが国は外国に比べて国民
の人口当りのバスの保有台数は、割合
に多いのであります。これはわが国が
世界的にも特にバスの利用率の多い国
だといふことを証明しておるのでござ
いませぬが、これを先ほど申しましたよ
うな産業活動指数といふものを勘案
し、あるいは最近の交通の発展の模様
をカーブでたどつてみて、その中間に

おちつくものと私たちは推定しまして、そうすればこの数は昭和三十一年においては三万二千九百台ということになると考えます。

次にトラックであります。トラックは現在普通車が十三万、小型四輪車が四万台、小型三輪車が十五万台あるわけですが、トラックは産業経済活動の指数を最も率直明瞭に反映するものというふうにも考えられますので、産業経済活動指数によつて三十一年度をたどつてみますと普通トラックにおいて十四万七千台、小型四輪において四万五千、小型三輪において十七万三千台になる、このように考えております。も

つともトラックの内部構成であります。これを営業用と自家用とに分けて見ますと、普通車においてもすでに昨年度は自家用車が営業用の倍にも達しておるのであります。この傾向は今後もますますふえるであろうと考えられます。トラックの発達と趨勢というものは、営業用よりも自家用が伸びるということが考えられますので、内部構成としては、自家用の占める比率が現地よりもっと大きくなるであろう、かように考えております。以上が大体私たちがいろいろデータに基づいて判断した概略の趨勢であります。

〔委員長退席、黒澤委員長代理着席〕

○瀧尾委員 ただいまの御説明によりまして、各種の車についての情勢はわかつたのであります。ただ乗用自動車増加の趨勢につきましては、今日までの歴史的な事情は、非常に制圧されておつた。他のトラックなり、バスなりについては、一般的な事情以外に、この発達を特に阻害する事情はな

かつたと思ひますが、乗用自動車については、戦争前、戦争中、戦後のいろいろな事情が、格段に圧縮されておつた時代であると思ひますので、今の御当局の御推定の基礎は、少し小さ過ぎるのではないかと、最大九万台という御意向であるが、九万台よりは伸びるであろうし、また伸ばすように、当局のいろいろの施策が考えられねばならぬかと思ひます。その点についてやや御認識が徹底せざるうらみがあつたことを、意見として申し上げておきます。

さてその乗用車の問題でございますが、これは輸入と生産と輸出と三つのものがかみ合うわけでありまして、これらについては、現在並びに近き将来について、輸入されるもの、国内で生産されるもの、輸出されるもの、この三つのかみ合つておる状態をどういふうに見ておられるか、御見解をただしたい。

○中村(豊)政府委員 最初に乗用車の増加の見通しが少な過ぎるというお話でございますが、私ももつともだと思ひます。最高九万台と申しましたが、九万台を少くとも保有したい、保有すべきであると思ひます。富の力という点から、この辺におちつくものであるうという考え方で、いささか弱気な数字を申し上げたわけでありまして、そこでも輸入と生産と輸出の問題でございますが、これにはまず国産自動車と外国からの輸入車両との問題が根本になるわけでございます。それと同時に、今後国内で毎年何台くらいあるであらうか、これに對して国産自動車では何台くらい生産できるだらうかとい

うことを、まず考えてみたいと思ひます。先ほどの三十一一年における乗用自動車保有目標を九万台と置きましたので、現在の保有台数が五万七千台でありますから、今後五年間において増加すべき車両は三万三千台ということになります。これは一年平均にしますと、六千六百台ということになります。このほかに、一九四〇年以前のおんぼろ自動車三万台もあるわけでございます。まして、これは能率的にも、経済的にも、あるいは車両保安の見地から見ましても、早急に淘汰すべきものであらうと思ひます。しかし一挙にこれを淘汰できませんので、この一九四〇年以前の三万台を五年間に廃車しまして、これのかわりに新車を補充しなければならぬ。そのような廃車補充用の車が三万台にわたるわけでありまして、これが一年平均にしますと、六千台になるわけでありまして、合計六万三千台がこの五年間に国内に必要である、こういうふうには判断しております。これに對して国産車はどのくらい供給されるかということでありまして、これは所管の通産省といろ／＼連絡をしておるわけでございますが、通産省の計画では、年間に六千台つくりたいというのでございます。これは現在の生産台数年間四千台足らずの実情に比べまして、われ／＼は非常に過大であると思ひますけれども、通産省においてそれだけの努力をされれば、そこまで行くものとして考えます。これによる五年間の供給力が三万台、それと不足する三万三千台といふものは、外国自動車輸入しなければいけません。このようになるわけでありまして、輸入と生産との関係は、現在

の運輸省、通産省の数字を持ち寄れば、そのように大体半々のところにおちつくというふうには考えられます。

輸出につきましては、国産乗用車の性能、価格が決定的な要素になるのでございまして、この点については、優秀なる外国車との競争場裡にさらされるわけでございますから、あまりそう期待できないのではないかと私たちは思ひます。所管の通産省の方が専門的な検討をしておる、かように思ひます。

○瀧尾委員 乗用自動車の需要供給について、運輸省側の御見解を伺つたのであります。この問題につきましまして、さらに通産省側の御見解を伺ひたいと思つております。そこでわが国の乗用車は、将来どういふ形態の乗用車がわが国に最も適合するかということですが、わが国で相当数の生産をして行くことになれば、国情に即した自動車の生産ということも取上げて考えらるべき一つのトピックであります。これらについて使用者側の利益を代表しておられる運輸省としては、どういふふうな見解を持っておられるか。またあわせて通産省側の御見解も伺つてみたいのであります。私が思ひますのは、欧州の自動車とアメリカの自動車とは、その客観情勢が、生産せられる自動車の性能あるいは形態といふものに、はつきり実現されているように思ひます。日本は、日本の乗用自動車の生産をするにつきましまして、必ずやその点について、日本的性格といふものが国産乗用自動車の上に現われて来るのではなからうかと思つておるわけでありまして、

当局的御見解としてはどういふふうにか考えられますか。

○中村(豊)政府委員 国産自動車は、戦争中は生産をいたしませんでした。戦後も一昨年来で生産を禁止されておりましたので、ごく最近の経験しかないわけでございます。また一九三九年以後は外国自動車の輸入が禁止されておりましたので、外国車による刺激も受けていなかったものであります。さうな点から、遺憾ながら現在の国産自動車は非常に性能が悪いのみならず、非常に価格が高いということを否定できないのでございます。これの一例を申し上げますと、車の名前を言つて悪いのであります。国産自動車の代表的な車の新車が約百三十万圓くらいあります。これに比べて最もポピュラーなアメリカのシボレーの新車は、これに輸入税、物品税全部を含めて最終価格が百三十万圓をちよつと越すといふくらいで、ほとんど同額であります。そうするとシボレーと日本の代表的な国産乗用車とは、価格がほとんど同じである。しかもその性能に至るや、片方は十数年も使おうと思へば使えるのにもかかわらず、国産車の方はせい／＼二年くらいではなにかと業者の方々は言つてゐる。こういうふうな品質が悪く性能が劣つて、価格は非常に高いという、いわゆる悪からう高からうという国産自動車の現状でありますので、この点はわれ／＼として、何とか改善する方法がないものかといふことを考えなければいけないと思ひます。そこでわが国に適合する自動車の形態でございますが、わが国としては、燃料を九〇％以上外国からの輸入に仰いでいる。また道路は非常に狭

い、しかも混合交通でありますからハイ・スピードを出せないというふうな燃料事情、道路事情あるいは交通事情を考慮せざるを得ない、アメリカの優秀な車を使うことはぜひいたくなくござります。アメリカの優秀な車の性能を十分發揮させるだけの客観的情勢に恵まれていないのでござります。そこでアメリカの三千五百CCないし四千五百CC級の大型の乗用車というものは、特殊な高級用の自動車として、部分的に国内に使うだけにとどめておきまして、むしろ燃料としては、アメリカの車の三分の一くらいで済むところの車にすべきであらうと思つております。この点において、燃料消費量が少なくて済むことについては国産自動車も及第であります。先ほど申しましたように性能が劣り、価格が高いという根本的の欠点を持つておりますので、これを燃料消費量が少なくて済むところの英國の車、あるいは歐洲の車に依存するのがいいのではないかと思つてござります。歐洲各國の例を見ましても、新しく生産する車あるいは現在ある車の八五%以上は、二千五百CC内外のいわゆる中型車、小型車級であるのであります。だから燃料その他で恵まれないわが国においては、もちろん歐洲の程度にとどめて行つていいのではないかと思つてござります。

そこでこれをもう少し具体的に申し上げますと、大体今後日本の国内で保有すべき乗用車の標準としては、次の三つの種類を考へてみたいと思つてあります。第一は、比較的高級な用途に使い、ハイ・スピードを目途とするものといつたしましては定員六人乗りのもの、これは気筒容積を二千二百CC前後に見たらいいのではないかと。幅員一メートル八百ないし一メートル七、これは例をあげますと、モリス・シツカス型あるいはボクザールというふうな歐洲車がござります。第二の標準としましては、最も実用向きのものを考へまして定員五人乗りのもの、これは気筒容積を千五百CCに押えまして、幅員は一メートル七、これは例をあげますと、モリスのオックスフォード型というものであるいはヘルマン、オースチンの大型というものが考へられております。日本で国産車として今この規格に当てはまるものは、最近つくり出したプリンスというものがあつて、第三の標準としましては小型のもの、これは定員を四人とし、幅員は一メートル六、これは例をあげますと、モリス・マイナー、ファイアツトあるいはルノーという車があります。それからオースチンの小型が入ります。国産車は大体この規格に該当するものであります。プリンス、トヨベツト、ダットサン、オオタというふうなものが入ります。運輸省としては、今後の乗用車の規格標準というものをこの辺に置いて行きたいというふうに考へております。

○満尾委員 大体小型の乗用車に重点を置くべきだという御見解に對しましては、私も非常に同感の意を表するものであります。さてその政策を具体的に實現させる方策として、どういふようなことを考へておられますか。これは個人が純粹に自家用として持つ車に對して、役所が干渉する余地はなしと思つてあります。けれども、たとえばハイヤー、タクシイのごとき營業用の車につきましては、若干のコントロールし得る立場があるものかどうかも、もしあるとすれば、どういふような御決意を持つておられるか、お伺ひいたしたい。

○中村(豊)政府委員 先ほど申しました國産車と外國車の比較論にも触れざるを得ないと思つてあります。國産車が、率直に申しまして悪からう高からうという現状では、外國車、特にわれわれの規格に大体合致するところの英國または歐洲車の輸入を活動にはかる必要があると思つてあります。そういうことによりまして國産自動車も、國際的な經濟戰のあらしの中にさらしまして、それによつて刺激を受けつてみずからの態勢を建て直す、思ひ切つた經營の合理化、營業の改善、あるいは生産態勢の整備というふうなことをやつていただく必要があると思つてあります。そのような輸入に對して制限的な政策をとらねばならない必要があると思つてあります。

第二は金融の問題でござりますが、國産自動車の維持育成をはかるために、國産メーカーに對して金融のあつせんをするということも必要でござります。またわが國の國情に適した中型車以下の車をもつて營業するものに對して、できるだけ金融のあつせんをする、こういう營業面についてもそのようなことをいたしたいと思つてあります。また運賃についても、そういう中型車以下については格安の運賃にいたしまして、ほんとうの大衆の足として、容易に利用できる親しまれやすいものを持つて行くという、運賃面の操作をする必要があると思つてあります。また税金につきましても、保有ベースあるいは氣筒容積によつてうんと差をつけまして、中級車以上のものについては高い物品税、あるいは外國車に對しては輸入税を差をつける、こういうふうな方法も考へられると思つてあります。營業用の免許にあたりましたも、そういう中型車以下のものについては、できるだけ免許を容易にし、惜しみなく出すというふうなことも考へらるべきだろうと思つてあります。そのようないろ／＼の方策を講じまして、中級車以下の車を國內にたくさん保有する方向に持つて行きたいと思つております。

○満尾委員 この乗用自動車の問題につきましては、常に生産がからみますので、これはあわせて通産省の關連事項になる。そこでこれは通産省の御出席がないので、運輸省だけに一方的なお尋ねをしておる、はなはだ残念であります。後刻通産省の御出席を待つて、さらに追究いたしたい。ただこの際運輸省側にお尋ねいたしたいことは、かような、つまり自動車を動かす面から、わが國の乗用自動車のあるべき姿について一應の理想を持つておられる、その理想を達成することにつきまして、今日まで通産省側と協議されたことがあるかどうか。今後また協議される御決意があるかどうか承つておきたい。

○中村(豊)政府委員 わが國の乗用自動車を性能のいいものを安くたくさん保有するということについては、運輸省としては最大限の努力を拂う責任があると思つてあります。また何と云へても性能のいい新しい車を、できるだけ安く手に入れたという御要望は、各方面から非常に強いのであります。て、こう申しては何でござりますが、國會關係の方も実に御要望の熾烈なものであるのをごいします。それで今までも三回にわたりました、クーパー制度をとつて参つたのであります。これは、はまつく九牛の一毛と申します。非常に龐大な御希望に對して、ごくわずかなクーパーしかまだ出してないのではありません。ただこのクーパー制度は、今のままで行きますれば七月一日から廢止になりますから、自由にクーパーなしで買えるということになつて、この点は今まで無理な統制をしてきた弊害がなくなるのでよろしいのであります。ただ今後起る問題として困つた問題は、根本的に國産自動車をどうするかという立場から、多少考へ方に食い違ひがありまして、まだ一本の考へ方にまとまつていないのであります。七月一日から自由販売制度になりますけれども、外國自動車を買おうとする場合に、まだい／＼と制限が残るのであります。

外國自動車をかう場合は、大体四つの場合が考へられると思つてあります。最も容易なのは第一の場合、軍人軍属以外の外國人から中古自動車をかう場合であります。これはすべて円でかうのであります。輸入許可もいりませんから、自由に買ふことになりまして、しかしながらこれには数におのづから制限があるわけでありまして、この車はいわゆる三万台というナンバーを持つ車で、最も容易に買える車でありまして、第二のケースは、軍人軍属からかう場合であります。これをかう場合には、通産省の支拂ひ許可を受けなければ

ばならない。これは貿易管理令に基いて、さような制度がとられておるのではありません。念のために申し上げますと、貿易管理令によつて支拂い許可を受けなければならぬ品物は、あらゆる物品のうちただ一つ自動車だけでございます。自動車だけについては支拂い許可を受けなければならぬことになつておるのであります。この支拂い許可をするので、日米両国政府間に合意が必要なので、目下関係箇所での相談をしておる所であります。いままだ合意が成立していません。従つて合意が成立するまでは、米軍としては軍人軍属に対して、中古自動車を手に入れることを禁止したのであります。せつかく軍人軍属が手離しする車を、日米両国間の政府の合意がないために、売渡し禁止令が出ているために、せつかくクレーンを持つておられる方も、そのいふ方面から車を手に入れることができなくなつてゐる。しかもこの車は円またはドルによつて買ふことになつております。円拂いで軍人軍属が売つてくれればよいのでありますが、なか／＼数百万円もするものから、日本の円を持つていても、帰るときにドルに交換できるかどうかという問題がありますし、さればといつてドルを買おうとしても、日本人にはそのドルをなか／＼割当ててくれないという問題があります。したが、ただいまのところ軍人軍属から中古車を買う方法は、遺憾ながらストップされております。

第三のケースは、米軍の拂下げ車両でございます。これは毎月数百台ずつ公開入札になつておりますが、これを買ふものすべてドル建一本であります

ので、これを買ふためにドルの割当をとらなければならぬ。ところがそのドルの割当のわくは非常に小さいといふことで、なか／＼困難があるわけでありました。

第四番目は、最も典型的な場合であります。外国自動車の新車を輸入する方法であります。日本人自身が輸入して獲得する方法であります。これには輸入許可がいります。従つてドルの割当をとらなければいけませんのでありますが、これまたドルのわくが非常に少ないために、ほとんど買ふことができない状態であります。

以上具体的に申しましたように、七月一日からクレーンはいらない、自由販売になります。だからいつでも車を手に入るといふながら、現実の姿は非常に非常な車の不足を起しておる実情は、そのような原因から起つてゐるやうなわけでございます。運輸省といつたしましては、このようなことはまったく使用者の非常に熱心な、いい車を持ちたいという要望に沿わないのだから、何とか円滑に容易にたくさん車を手に入れるように、制度をもつと緩和しようというやうなことを通産省と話し合ひをしておるのであります。いままだ十分な了解に達してゐない事情でございます。

○**瀧尾委員** 外車を手に入れる四つのルートについての御説明で、よくわかつたのでございますが、ただ軍人軍属から買ふ場合に日米両国の合意を必要とします。そうすると今日までの軍人軍属の拂下げの場合は、売渡し禁止令がまだ出ていなかったのでございますか。今日までの例のクレーン券に対して軍人軍属の車の出たのはどういふ事

情であり、いつからまた新たに禁止令が出たのであるかをお伺いいたしたい。

○**中村(豊)政府委員** 貿易管理令によりまして支拂い許可がいります。支拂い許可を出す条件に關して、日米両国間に合意がでないためにストップされてゐるというところは、すべて講和條約が発効して行政協定ができ、その実施に關しての措置でございますので、正確に言つて四月二十八日以後でございます。今まで割合案に買入したものは、クレーンによりまして、しかもドルが相当間違ひなく割当てられたからであります。従つてストップ令が出ておりました。今後クレーンによる場合には買入のわけでございます。ただその場合にはドルのわくが非常に少いので、はたしてドルをつけてくれるかどうか問題でございます。

○**瀧尾委員** 運輸省はクレーンを出されたについては、大体為替の割当というものを考へて、クレーンの量をコントロールして出しておられる。従つて今日までに出されたクレーンについて、ドルの裏づけがリーダーの方に行つてゐることと私は了解しておつたのであります。その間に事情の変更があつたものでございましょうか。

○**中村(豊)政府委員** ドルの割当のわくはまだ七十万ドル残つております。これによつてドルによるものはある程度買入できますし、その他ドルによるものはわくが全然ありませんから、こういうことで資金から見ると二千台は少し苦しいだろうという見通しはあつたのであります。非常に御要望が強いので、できるだけたくさんクレーンを出そうとして努力いたしましたのと、また

それだけを出せばドルのわくはおのずから拡張することができるといふ考へも持つたのであります。参考に申し上げますと、乗用自動車を買ふためのドルのわくはごくわずかでございまして、これは外貨資金のかくから見ますとごく輕微なものでございまして、だから事務の重要性から見ると、拡張の余地はまだ十分あるとわれ／＼は思つております。

○**瀧尾委員** なおこの問題につきましては通産省側の御出席をいただいた上で続行することにいたしました。この際少し話題をかえます。

トラクタのわが国の需要供給の事情でございますが、先般来相当な特需が出たかに關してゐるのであります。この特需の数量と今年度内わが国の内需とかみ合せはどういふことになつておりますか、その点についてお伺いいたしたい。

○**中村(豊)政府委員** トラクタの特需の模様でございますが、昭和二十五年八月から二十六年七月までの一年間に於いて特需があつたのであります。その数量はこの十二箇月の月平均が八百二十五台になつておりますから、総数はこの十二倍になるわけでございます。これに對してこの期間におけるトラクタの生産の実績は、月平均六百九十五台になつてゐる。六百九十五台といふのは普通の需要から見ると非常に少いのであります。最近の月平均を見ますと大体千二百二十台といふことになつております。従ひまして特需があれば、トラクタの内国需要を圧迫するのではないかと心配があるのであります。が、国産自動車の生産能力は月平均三千四百四十台もあつて、能力

は十分でありますから、この上に特需が参りましても何ら心配はございません。現在の内国需要の模様を調べてみましても、販売会社あるいはユーザーとしてのトラクタ協会、自家用組合、その他大口の国鉄とか日通、国營、手備隊などに照会してみましたが、ただいまのところ何らトラクタ及びバスの入手については不安はないといふことを言つております。

○**瀧尾委員** トラクタに對する特需の売渡し価格と内需の価格との間は、大体平均してあります。多少特需にはあやがついてゐる關係になつておりますか、その事情を伺いたい。

○**中村(豊)政府委員** 価格の点はただいま正確な資料を持つておりませんが、特需は相当なたかたかといふことを聞いております。ただ能力が余つてゐることに特需が発注されたために、生産が滞つたといふことは事実であります。

○**瀧尾委員** 今度はバス事業の免許の方針についてお伺いしたいと思ひますが、長年わが国は一路一営業主義といふことを唱へており、戦後には必ずしもその方針を固執するものでないといふことをしば／＼言明されたように思ふのであります。実際それはただ看板の廻りかえに終つてゐるのかどうか、現実にどのような方針がとられて実施されてゐる事情にありませうか。また複数主義をとるにいたしまして、これにはおのずから程度があつて、二営業業者も複数である、五営業業者も複数である、二十五営業業者も複数であるが、現実にねらつておられるようなところはどのような段階にあるか伺いたい。

理の面から、運輸省において国家警察の方と協議をいたしまして、二十才以上、また経験が一年以上という条件に高めたのであります。しかしこれは国家警察の方で行つたところの試験に合格した者に対してつけ加えた資格でございますが、その試験制度自身あるいは試験の内容自身をもう少し高める必要があるのではないかと思ふのでございます。たとえば車に運転ができることとは、車の点検あるいは軽度の整備修理ということもできるような能力を要するということも必要だと思ふので、そのような点について国警あるいは公安委員会の方と目下打合せをいたしたいと思つております。

○瀧尾委員 私は運輸免許が国家公安委員会にあることは遺憾に思ふ。つまり自動車運送事業というものを包括的に監督しての運輸省が、その点について他官庁の所管であるからということ逃げられるようなことは非常に遺憾に思ふ。この点についてはぜひ行政機構の改革をする必要がある。さらに事故の場合についてありますが、これは自動車が高速度で走り、乗つておる人が自分が間違ひを起して、自分が被害をこうむるというだけではなくて、第三者に與える被害が非常に大きいのであります。従つてこれに対して常に損害賠償の責任を十分果させるために、自動車に關して強制保険というやうな社会的な施設をする余地が多分にあると考へるものであります。これらの方向についてどういふ御見解を持つておられるか、お伺いしたい。

○中村委員 政府委員 自動車の保険については三つの形態があると思ふのであります。第一は車体保険、第二は運

送保険、第三は傷害保険であります。車体保険につきましては、事業者あるいは自動車所有者の自衛手段として、みずから保険にかけるといふことは非常に普及しております。これは自由にかましておいてもさしつかえないと思ふのであります。第二の運送保険、つまり自分で運んでおる物品あるいは乗せておるお客さんに対する事故の賠償、あるいは傷害保険として道路上の通行人その他の第三者に危害を加えた場合のその傷害を補填するための保険、これにつきましては、今お話の通り社会公衆の安全を保障する意味において、一種の社会保険的な意味から必要であると思ふのでございます。ただこれをどのような方法で履行するかは問題になるのであります。諸外国の例を見ると、今のお話のような強制保険にしておるとも相当多いのでございます。ただその場合、強制保険にするにしても事業者だけにとどめるか、あるいは自家用所有者にとどめるか、つまり全自動車に及ぼすかという範囲の問題、あるいは強制するにしてもどの時期をとらえてやるか、つまり車体の検査のときをとらえるか、あるいは事業免許のときをとらえるかという時期の問題、あるいはいともむずかしい問題としては、保険会社に保険を付するといふやり方一本やりでなく、保障証券のやうなものか、あるいは共託金で認めるか、あるいは社内保留金でもつて自己保険を認めるかといふやうな数種類の保障制度を認めて、その会社の内容によつてある方法をとるかといふことが考えられ

るのであります。そのやうな方法論について目下まじめに研究を續けております。できますれば成案を得て、近い将来に国会に提出して御審議をお願いしたいと思つておるのであります。

○瀧尾委員 自動車保険に關する御研究が進んでおるといふことは、非常に欣快にたえません。これはぜひひとつ腰をすえて徹底的の方策を立てて御研究をいたされたいと思ふ。中途半端なやり方はかえつて混乱を来します。で、ぜひ全自動車に及ぼして、一番徹底する方策はそうでなくてはならぬと信じておるわけでありまして。

その次にトラック事業の問題につきまして若干お尋ねをいたしたいのであります。わが国のトラック事業の現在の立場というやうなものについて一応の概論をお伺いいたし、さらにわが国のトラック事業として、ことに区域事業に關して最も適切な企業形態といふものをどういふふうに考へておられるか、お伺いしたい。

○中村委員 政府委員 わが国トラック事業の概論と申しますと、戦争中に非常につたトラツク業界も、終戦後非常に立ち直りを見せまして、その車数においても輸送トン数においても、戦前最高のレベルをすでに抜いておるのであります。今正確な数字を持つておりませんが、二十六年度の輸送トン数は二億六千万トン以上になつてゐたと思ひます。従つて輸送トン数においては、全交通機関として最大の輸送量を示しております。もちろんこれはキロ程を考へれば、鉄道輸送トンキロには劣ることになります。トン数としては最

大の交通機関であるといふ実力の内容を示しておるのであります。これはその重要性から考へても、できるだけその内容を整備し、実体を充実させ、設備を改善して、つづば交通機関として向上させて行く必要があると思ふのであります。その意味から道路運送法で免許事業にもされ、もろ／＼の義務を負つておるわけでありまして。そこで今後この事業、特に区域事業をどうして行くかの問題でございまして、運輸省といたしましてはできるだけ規模の充実した、レベルの高い、台数の多い、設備のりつばな事業にして行きたい。つまり近代産業化して行きたいと思ふのであります。いつまでもトラツク事業を零細な事業にして、他の産業部門に対して従属的な関係に置いておくことは誤りである、對等に発言できるだけのりつばな近代産業にいたすべきである、かように考へておるのであります。従つて相当規模の大きいことを望んでおるのであります。しかしながらそれはまた一つの理想でございまして、現実を無視してそういう考へを強行することは実情に即しない点もあつたので、場合によつては、戦争中統合されたが、それは関係者のまつた同意ではなかつた、無理な統合であるから、戦争後これを元の関係者にもどしてこれといふやうな解体の要望に対しては、相当その実情によりこれを認めしておるわけでありまして。また新規免許につきましても規模の大きいことを望むのであります。が、交通量の非常に少ないところあるいは山間僻地については、わずかな台数でも新規免許をお許ししているといふやうなわけで、原則と実情とを絶えず

相互勘案してあやまちなきを期しておるのでございまして、一時あるいは行き過ぎであり、しやくし定規であつた点もあつたかも知れませんが、最近では非常に實際に即した行政をやつておるといふことで、だん／＼と関係者にはお認めを願つて来たと思つておるわけでありまして。

○瀧尾委員 ただいまのトラツク事業に關する当局の理想というものは、私はトラツク事業に關する非常に大きながんなつておると思ふ。当局はこれをなるべく大きな経営規模にして、他の産業と五分々の立場に置きたいと言ひ、私は決してトラツク事業を他の産業に對して従属的な地位に置くことはちつとも希望しておるのではないのであります。しかしこの問題はそういう角度からものを考へることが少し無理なんじやないか、重点をはずれておるのじやないかと思ひます。トラツク事業もりつばな事業でありますから、りつばな産業として育てなければならぬ、それはもう毛頭異存はないのであります。しかしこの事業をお考へになるときに、そういう角度に重点を置いてものを考へると、何のためトラツク事業が国民経済上に重きをなすか、こういうポイントからはずれて来る。結局は国民の利益のために存する事業であつて、その利益に合致する限度においてこれを助成すべきものであります。従つてその事業が結果としてりつばな産業になつて、他の産業から敬意を拂われるようになることは非常に望ましいのであります。それは自然の発達を見た結果論としてそういうことが言へるが、しかし当初からその点に重点を置いて当局の施策が行

地を越えず考えておるわけでござい
す。時にその一つの制度として、今
行政機構の改革がありますので、そ
に伴いまして自動車局に陸運調整官
でもいうものを置いて、総合調整の
見地を自動車部の面から特に検討し
見ようじゃないかと考えております。

りますと、大体ダイレクトにボディーのコスト自身が、半分あるいはそれ以下に下るといふことが見通されております。またメーカーにおきましては、大体そういうふうな持つて行かなければ、これは需要者に対して非常に御迷惑をかけるということ、その覚悟をきめて目下着々と手配をしております。うなわけでございます。通産省の方でもそれに必要な資金その他の面におきまして、大体の見通しが立つておりますので、多分本年末あるいは本年度の終りには、たゞいま御指摘になりましたような価格面の問題は相当程度に改善されるように私どもは考えておるわけでありませう。

○満尾委員 たいへん懇切なお話を伺つて、心が明るくなったのでありますが、これは一体どの程度に価格をお下げになるお見込みがあるか、あるいはまた品質等につきまして、どの程度に追隨して行けるという御確信があるか、また外国の輸出市場に出されて、どれくらい伸びるというお考えを持っておられるのであるか、通産省としては国内の内需をどの程度に見積つて、それに対してどの程度の供給をなさるプランをお立てになつておるのであるかというところをお伺いしたい。

○佐々木説明員 価格の問題につきましては、コスト即売値というものは、何の商売でも必ずしもその通りでないようなこともございますので、コストといひましては、たゞいま私が申しました程度にボディー代として約五割程度下るといひまして、最終売値といひましては、二割から三割くらいは下るであらうというところは、数学的には申し上げられるのでありますが、

これは商売の問題でございますので、プレス生産を実現いたします前に価格が下るといふことも商売の問題として考えられます。また逆にコストとして三割から三割下つても、売値の方は市場その他の事情で三割まで下げられないといふこともあらうかと思ひますので、その点につきましては相当大幅な値下りといふものが理論的には可能であるといふ程度を、役人としてはお答えすることになるのではないかと申します。

それから品質の問題でございます。品質の問題は、現在大体指摘されておりますのは、ボディーがすぐたぐになるという点の一つ、これは戦前前のダットサンのようなプレス生産にいたしましては、これは不満足でありまして、現在二十年昔のダットサンをまだ使つてゐるという程度には、少くとも丈夫ないものができるといふ見込みは立てられると思ひます。それから電気まわり、スプリング、その他アクセサリーのような面におきまして、まだ性能的に不満足であるといふところを、各方面から御指摘になるわけでございますが、こういう点につきましては本年度に約千五百万円ほどの金でございまして、主としてこういう評判の悪い部品関係の方に、これらの金を補助金として本年度は出すことに予定しておりますので、この効果がいづつ現われますか。これは私どもなるべく早く効果を出せるということ、いろいろと手配をしております。すけれども、この金で十分な性能改善の期待ができないといふことであらば、その面につきましては通産省の中の貿易の方をやつております方々にお

願いをいたしましたので、やむを得ざる最低限度の材料ないしは完成部品のようなもの輸入をしてもらうといふことで話をしておりますが、そういうことになりまして、またその面からの直接的な性能改善の効果が上るのはないかといふふうな考へております。それから輸出というふうなことでございまして、これは現在のトヨベツトあるいはダットサンというふうな名前でも、ただちにこのプレス生産が開始されても、これらの車が輸出されるといふところまでは、正直に申し上げておりません。これはとにかく二年半という期間で、一応外国製品の性能あるいは価格の面にまで追いついていける最中でございまして、これが追いつければ、輸出といふことは当然考へられると思ひますけれども、追いつくまでの間に、外国車と同じようなものが国民に供給できるというのが当面の目標でございまして、輸出といふことはそれからだといふふうな考へざるを得ないのではないかと申します。

それで、それから需給の関係でございます。これは通産省の方ともいろいろと事務的な打合せをいたしておりますが、この前、参議院でございまして、やはりそういうふうなお尋ねがございまして、本年度におきましてはトータルとして一万一千台程度の乗用車の需要見込みだといふような通産省の御意見もありました。われ／＼といひましては、この数字を尊重するといふような基本的な態度でございまして、これに対する供給量といたしましては、本年の乗用車の国内生産が六千両でござい

すので、あとの五千両というものは今までやつておりましたような旧型の輸入車、あるいは新車につきましてはポンド圏からのものを手配しておりますが、こういうもの、それから軍の拂下げのものといふようなことで、大体今の一万一千台という数字はどうやら満たせるというふうな私どもの方では考へております。

○満尾委員 ただいまの御答弁で、私は気に入らぬことが一つあるのであります。というのは、内国生産で六千台をつくる。需要が一萬一千台、まるまる国民のすききらいにかかわらず、六千台を買わせる。残りの五千台をポンド圏から輸入するといふお話は、それはちとばかりぐあいが悪い。これはつまり国民が自分の使う自動車についての嗜好あるいは選好といふようなものを、まつたく度外視したお話であつて、そういうぐあいに六千台まる／＼つくつたら、これはまる／＼その土地の国民が買つたら、いや買わせないのだ、こういうお考えであるならば、これはお断りしなければならぬ実情ではないかと私は考へるのであります。

さらにこれに関連してお伺いしたいのであります。実はこのたび通産省の告示が出まして、この告示を見てびっくりしたのであります。外国為替管理令第二十六條第一項の規定により同令第十一條第一項の許可を受けないで、非居住者に対する支拂いをするところができる場合を次のように指定するといふ、通産省告示第百十四号といふものが出た。これは実に驚くべき告示だと思ふ。これは一口に言へば日本にいるアメリカさんが品物を売らうといふとき

に、冷蔵庫を買つてもラジオを買つても何を買つてもよろしい。しかし外国製の自動車だけは通産大臣の許可がないのだといふように、これはくつわをおはめになつた規定であるといふ御意見をもちつてこれを出されたのであるか、元の法律の規定によりますと、かような制限をする場合は、わが国の国際收支上重要なものでなければならぬ。さらに資本が国外に逃避するといふおそれがある場合に限つて、こゝういふくをかませることができるようになつて

ある自動車の数といふものは、私の聞いたところによると二万台ぐらいいしかならない。それを先ほど運輸省の当局に聞きまして、年に六千台ずつ拂い下げて買つてはならないといふお話です。六千台の車をかりに一合千ドルと踏んでみても六百万ドルとなりまして、この六百万ドルがわが国の国際收支上非常に重要であるとお考えになつてゐるのであるか。またこの六百万ドルを拂ふことは、わが国の資本が逃避するとお考へになつてゐるのか、どうも常識をもつてしては理解いたしがたいので、この点についての御説明を伺いたい。

○佐々木説明員 ただいまのお尋ねでございまして、はなはだ事務的なことを申し上げるようで恐縮でございますが、この政令が出ますまでのことは、実は通産省のおもに通商系統の部局と、大蔵省の理財局系統の方とのお打合せの結果、そういう政令が出る。それで品目について通産省の各局からこれに該当する品目をあげて来いといふことを、われ／＼の方は上の方から言

われました。それにつきまして各局から私の知っております範囲では相当多数のものが出たようでございます。これを通産省に省議という局長会議がございまして、ここで検討いたされまして結果、この政令の実際の効力を確保する点からだん／＼とふるまい落されまして、最後に自動車が残つたというところに私は承知しております。それからこの政令を出すというところ、あるいは無為替輸入としての重要性云々というところは、これは私も直接貿易計画の全貌を握つておりませんし、また機械局としてはこれを左右するほどのそういう立場にないわけでございますが、行政協定締結の際に、ある程度こういう非居住者及び居住者間の支拂い問題、あるいは物資交流問題についていろいろな話がありまして、これを受けていただいた政令が出たというふう聞いておりますので、私といたしましてはその辺のことしか存じておりません。これで御了承いただきたいと思ひます。

○瀧尾委員 この問題は、先般物調令の廃止を論議しましたときの自由党の政調会におきまして、石油の統制を残すか残さぬか、外国自動車の拂下げを残すか残さぬかということ、非常に議論をした問題です。自由党といたしましては、これは党の政策の本筋にのつとめて、石油の統制をやめよう、外国自動車も七月一日から自由にしようとした最も大きな政策面にかかわる問題です。それをわれ／＼が知らぬうちにいつの間にか通産省が一片の告示をもつて、すっかりこれをまた統制経済にわくをはめてしまつたということ、は、非常に重要な政令に対する冒瀆

であります。従つてこの問題は決してゆるがせにすることはできない。従つて私は本日出席の佐々木説明員をいじめる気持は毛頭ないのです。なお本問題に關しては高橋通産大臣においでを願つて、この点はじっくりとお伺いをいたすこととして、本日の質問はこれ以上のことは追究いたすことをやめておきます。

ただ私はここで考えることは、この問題の根底に、わが国のたゞ／＼しい乗用自動車の生産を極度に保護しようという魂胆が背後に隠れて、かような政令が出て来たのではないかとこの疑念を持つてゐる。これがわが国の将来の産業活動その他のグランドとなつております乗用自動車の問題について、非常に大きな暗影を投じてゐる。長年乗用自動車の不足に見舞われておつて、これからようやく多年の要望を満たそうというときに、通産省のかようなからくりによりまして、国民の基本的権利がはばまれる。自動車に乗るといふことは基本的な権利であると思ふ。それを乗られぬように、きわめてまずい自動車に無理に乗せようといふお考えとあつては、われ／＼国会議員としては承いたしかねる。この点については他日御質問申し上げることにいたします。

さらに最後にも一言お伺ひしたい。先般ガムの輸入が非常に多くなつた。その結果いろいろな波紋を各方面に投げかけた。タイヤの問題にしましても、あるいは石油の問題も、今後たくさん石油が入つて来て、石油の値段は下りやしないかという議論がある。ガムはことに非常に下つた。タイヤの操短という問題があらはら出たのであ

りますが、新聞の伝ふところでありますからよくわからぬけれども、何かタイヤの生産の操短を通産省当局が業者に懸念したかのごとき記事を見た。ある特定産業における操短縮といふような問題は、事業者団体法第五條第四号に明らかに違反しておる問題である。通産官僚においてかような心得違ひのことは万々なかつたことと思ふ。おそろく新聞の誤報であらうと思ひますが、その点についての経緯がありましたならば御説明願ひたい。

○佐々木説明員 ガムの操短の問題で、私が一般的な御答弁をする立場にないことは御承知かと思ひますが、私の知つております範囲を申し上げます。ゴムの操短問題を役所の方でいろいろと、先ほど申し上げました省議で議論の種になつた。その前後にゴム皮革課という方から、操短というものがあつても末端における、特にどのような場合ですか、入札というような場合において、従来非常なダンピングがあつて、全体のゴム産業上はなほだ有害なことになるので、そういうものは操短があればなくなるかと思ふけれども、しかし自動車全体の、特に私の方はメーカー関係でございますが、自動車界に対して迷惑をかけるという意思はない。それからまた操短があらましても、これがこととなつて、タイヤ界がより強調に転ずるといふようなこともまずないように自分は推測をしてゐるというふうなことを、ゴム皮革課の方から私の方に連絡になりました。私の知つておりますのはその点だけでございまして。

したので、私の二大眼目といたしまして、たこの三つの要點、すなわちわが国の乗用自動車の生産に關する政策の問題、通産省令第四十四号の問題、さらに今のゴムの操短にまつたところの私の持つております通産省に対する疑惑、この三点につきまして次会にも一度大臣なり政務次官なり責任者から御説明いたゞくことにいたしました。本日、本日の質問を終ります。

○瀧尾委員 長代理 本日は午後三時より再開いたしますことといたしまして、暫時休憩いたします。

午後三時三十分休憩

午後三時三十分再開

○岡村委員 休憩前に引続き會議を開きます。

離島航路整備法案を議題とし、塚田予算委員長より本案に対し発言を求められておりますので、これを許します。塚田予算委員長。

○塚田予算委員長 先般ただいま問題になつております離島航路整備法案につきまして、委員長の意見を求められました際に、最初提案者からお示しいただきました案の中には、船舶の建造並びに改造に対する補助、それから安全施設に対する補助というものが規定せられておりましたので、いろいろ検討いたしました結果、どういふものについては補助は、補助金というものの性質上適當でないのではないか、こゝういふような考えからして、これを御削除願ひたいということを見解として申し上げましたところ、快く御了承をいただきました。これを削除していただいたわけでありまして。しかし私といたしまして、この離島航路という

ものの維持、改善が、非常に重要なものであることは十分承知いたしておりますので、これらの補助をしないことによつて、その目的に十分到達できないようなことになつては困るというふうに考えられまして、それは別途の方法で、と申しますのは離島航路に対する航路補助金を、従来の額になお考慮を加えて増額するなり何なりすることによつて、一つの救済をする。いま一つは、そういうものの建造、改造、施設の改善に際しましての問題は、結局金融がうまくつかどうかという問題について関係当局の特別の考慮を希望する、こゝういふように私といたしましては強く希望いたしておるわけでありまして。この点に關しましては後ほど大蔵政務次官から何らかの御意見の発表があると思ふのでありますが、予算委員長としましては強くその点を希望いたしたい、こゝういふように考えるわけでありまして。なおおそろくただいま本委員会に提案になつておると思ひます法文の中に、いま一点問題点があるのであります。それは融資をいたしました場合の損失の補償をするという点についてであります。この点につきましては、先般私より当委員会の委員長あてに意見の開陳をいたしました際に、この損失補償については考え方としては御賛成いたしかねる。ということ、やはりごく全般の同じような問題について、同じ類系のものに同じ扱いということを考えて行かなければならぬのであります。こゝういふように広く考えた場合に、この場合の損失だけを特別に補償するということには少

し無理があるのではないかといいこと
で、御賛成いたしなれるという意見を
申し上げたわけであります。しかし結
局この損失補償を提案の方が強く御
要望になるのも、融資措置が十分に
ないおそれがある、こういうこと
問題点があると考えられます、その
点に關しましては、私も現在離島
航路に就航してあります船舶が老朽し
ておつて、早急に改善を要する、しか
もそういう航路を経営してあります営
業者、企業者の大部分がそれを独力で
なされるのは、経営力が十分でない
という点などをよく承知しております
で、ただいま申し上げました予算委員
長からの希望事項の第二点、つまり金融
措置に對して特段の御考慮をお願い
したい、その面からさらに強く
要望したい、こういうふうに考
えるのであります。従つて結論を申し上げ
るならば、どうかただいま本委員会
に提案になつております法案の融資に
對する損失の補償の面は、これを御創
除願いたい、そのかわりに政府の關係
当局において、ぜひこの必要な融資、
金融措置に格段の御考慮をお願い、
こういうのが私の考え方でありま
す。以上簡単に意見を申し上げます。

○尾崎(末)委員 ただいま塚田予算委員
長から離島航路整備法案に關しまし
て、先般来しは、提案者の一員であ
る閣下委員が御相談に當りまし
て、いろいろ御了解を願つて御援助を
請うたのであります。その際御了解
くださった点に對して御説明願いまし
て、その点がはつきりしたことはま
ことにありがたいこととございますが、
これにつきまして、二補足的に御質
問申し上げておきたいと思つたのであ
ります。

ます。これは少しこまかいようであり
ますけれども、先ほどちよつと前述べ
くございました中に、離島航路整備法
案の原案から建造並びに改造補助の條項
及び安全施設補助の條項を削除する、
こういうことを私も提案者の側とし
て快く承認をいたしました、こういうこと
でありましたが、この二つのものを削除
するかわりに、あとに述べたこと
た離島航路の維持改善に關して、適当
なる航路補助金の増額を考慮するこ
と、離島航路に必要な船の建造また
は改造並びに施設の改善等に對して特
別な金融措置を考慮していただくこと
さらにこれに加えていわれる金利
の補助をしていただくこと、こういうこと
を私も希望いたしましたのであります。
その金利に對する点とさき申し上げた
二つの削除する事柄につきましましては、
本委員会において、前もつて議案から
削除するのではなくて、審議の過程に
おいてこれを削除する。損失補助につ
いても審議の過程においてこれをやめ
ることにする、こういうことであつた
のであります。ところが、そういうふう
にためて了承してよろしうございま
すか。

○塚田予算委員長 大体ただいま尾崎
委員からお尋ねの通りに私も承いた
しておるわけでありま。従つて繰返
して申し上げますならば、船舶建造並
びに改造補助、それから安全施設の補
助は削つていただく、そのかわりに航
路補助金とそれから特別の金融措置の
面で十分に政府の案は考慮するように
委員長としても希望する、なお利子補
給の考え方については、これは考え方
としては賛成である、こういうことで
あります。それに対してその後の御修

正の考え方として、今の融資の損失補
償の問題が出て参つたのであります
が、これはやはり考え方としては御同
調できないが、しかし金融措置がう
まく行くか行かないかという問題と関
連するといふ点が一層重大であるよう
に考えられますので、委員会の審議
の途中において両者の問題を関連させ
て、ひとつあの項を削除するように強
く希望を申し上げる、こういうふうに
考えておるわけでありま。

○尾崎(末)委員 よくわかりました。
そこで今二回にわたつてお述べくだ
さいましたその趣意を政府の方にお申出
願ひいたしましたでしょうか。このことを
あらためてひとつ伺ひたいと思つた
のであります。

○塚田予算委員長 まだ申し出でる正
式の措置はいたしておりませんけれど
も、本委員会におきましてはおそらく
政務次官が大蔵省を代表しておいでに
なつておられますので、正式の委員長の
意見としてお聞きくださつたことと考
えられますので、これをもつて申入れ
にかへたい、こういうふうにかへま
す。

○尾崎(末)委員 予算委員長に對する
質疑はこれでけつこうであります。
そこで西村大蔵政務次官に二、三お
伺ひを申し上げてみたいと思つたので
あります。最初に伺つてみたいと思ひ
ますことは、この離島航路整備法案を提
出しなければならぬという事情につ
きましては、もうすでに十分御了解を
願つておることと思つたのであります
が、現在のわが国の離島、いわゆる本土か
らの離れ島に通うところの航路、また
は離島同様に船でなければ通うこと
できないような場所に通う航路、正し

く申しますならば離島航路といふので
すが、この離島航路が四百八十九あ
る。さきに申しましたこれに準ずるも
のが百四十三、合せて六百三十二の航
路があるものであります。これはわが
国の国内旅客定期航路中の約八割を占
めておるのであります。しかもこれを
利用するところのものは一日数十万の
旅客であり、また郵便物とか生活必需
物資とか、いろいろなものがこれによつて
運ばれておる、こういうような実情であ
ります。でありますからこれも考え方
によりまして、日本の陸上における道路
と同じような性格を持つたものが離島
航路である、すなわち公共性を持つて
おるのだ、こういうふうな私ども考え
ておるのであります。政府当局とい
つたしましてはこの点については私が今
申しましたようなことと御同様のお考
え方でありましようか、あるいは違つ
た考えを持つておるのでありましょ
うか。

○西村(直)政府委員 御趣旨につ
きましては御同感であります。
○尾崎(末)委員 いわゆる陸上の道路
と同じような性格を持つたものであるとい
うことについてお認めになつておる、こ
ういふこととあります。そこでこの航
路事業に對しましては、従来免許事業
となつておられて、あらゆる規制が
これに加へられておるのであります。
あらゆる規制が加へられておりますか
ら、この航路事業につきましまして採算中
心の運賃であるとかその他の経営を、
かつてにやることのできないやうに相
なつておるのであります。ところがかり
にこれらの規制をある程度緩和しても
らうといひましたしても、離島に住んで

がら財政上の余裕あるいはその他を勘案いたしまして、その補助につきましてもは私どもとしまして、この法案を委員の各位が御熱心に立案されまして経過等も考えまして、できるだけ機会を得て、これらの点につきまして今までのようなつかみ金的な行き方以外に、もう少し基準を設けて助成するというような方向で進んで参りたいと考えております。

○尾崎(末)委員 ただいま西村政務次官から非常に御理解のある御答弁を伺いまして、まことに喜ばしい次第であります。すなわちただいままでつかみ金式で與えておつた三千五百万円程度の補助金では少いことは承知をいたしておりました。だから一つの基準を定めて、それによつてこれから與えるようにやつて行きたいということでありまして、この法律案が国会を通過しまして正式の法律になつた場合に、基準を定めて基準通りに補助金を交付するということについて、熱意をもつてその実現に當つていただけるかどうか、この点もう一べんくどいようでありますがお聞きしておきます。

○西村(直)政府委員 もちろん国の財政は、歳入面の各般の負担ということとを考慮し、また歳出の各般の負担のバランスを考へて参らなければならぬことは御了解願へると思ひます。その範囲内においてできるだけこういふものにある妥當な基準を設けてやつて行きたいということを実は先ほど申し上げましたので、その氣持とかわりませんことを重ねて御答弁申し上げます。

○尾崎(末)委員 航路補助に關するその点ははつきりいたしましたから、その次に移りますが、先に申しましたよ

うに離島航路の経営が極端な赤字でありますために、現在これらに使用いたしておられます旅客船の半数ほどが、耐用年数を経過いたしました老朽船になつてしまつてゐるのであります。従つて一朝風や波等ののはげしきものにさらわしますれば、非常な危険にさらされる状況にあるのであります。こういう状況ではあるが、いわゆる赤字経営のために、これらの船を新しく建造または改造等をなすことができない。言葉をかえて申し上げますと、人命の危険を感じるような状態にある、こういうことなのでありますから、これらの老朽船の改造なり、新しく建造なりをいたしますために、一べんにというわけには参りませんが、先ほど予算委員長から御説明願ひましたように、これらの改造なり、新しい建造なりをするに對して、金融機關から金融を受け融機関から融資を受けておつたが、万一損失があつた場合は、その損失をある程度補償してもらいたい、政府がこれを補償するということになれば、金融機關からこれらの融資を受けることが、比較的やりやすくなるだろうという建前から相談をいたしたのであります。

したが、予算委員長の御説明の通り、このやり方は筋が通らないようであるから、融資については、やはりこの利子の補給をするなり、あるいはこの融資を開発銀行等の金融機關からできるだけあつせんをしてやるということをやつたらどうか、こういう御意見があつて、私どもの間において了解点に達したのであります。この開発銀行等の金融機關から融資をあつせんしていただくということについては、さつき

私どもと予算委員長の間に對して話合ひをいたしました通り、政府の方におかれましては、十分に責任を持つて御盡力願へるかどうか。この点を伺ひたいのであります。

○西村(直)政府委員 お答えを申し上げます。先ほど予算委員長から詳細に御説明をいたしました点は、公式ではございせんが、非公式に内々私どももお話にあつておりましたので、十分に承知いたしておるのでございす。特にこの利子補給につきましても、私は、私どもも十分予算の措置として考へられる点があると思ひますが、建造等に對します損失補償につきましても、政府側として、大蔵省としては、金融措置をお願いを申し上げたい。もちろんそれにつきましては、今般国会を通過さしていただきました長期信用銀行もやがては充足いたしましたし、その他政府機關としての開発銀行等もございす。これらの金融機關を十分この面に活用していただくような方法は、政府として考へております。

○尾崎(末)委員 非常に私どもの期待に近いところの御答弁をいただきました。何つておきたいと思ひますが、重ねて行なりから金融のあつせんをしてやろう、そのためには、さつき申し上げましたように、損失補償はひとつ削除したとしても、こういうことであるので、この点はよく了承ができるのであります。これらの開発銀行なり、その他の金融機關から融資をやつていただくにあたりましては、これらの金融機關に對しまして、どうしても離島航路のこれらの融資に關する一

つのわくをつくつていただかなければ、今のような御理解の深い政府当局であつた場合には、この目的はたやすく達し得られるのであります。もし御理解の点において欠けた方が出て来られますと、この目的を達成することが困難になるであらうと思ひます。さういふようなわくをつくつてもらへるかどうか。こういうことについて御盡力が願へますかどうか。これらについて何つておきたいと思ひます。

○西村(直)政府委員 ただいまのいわゆる長期の信用を與えなければ、とてこの離島航路の建造、改造等に對する融資というものはその目的が全うできない、それについてわくを設定したかどうかという御意見はごもつともございしますが、問題は、これになりまして、私どもは十分銀行とも個々に折衝して行かなければならぬ段階に入らざるを得ないと思ひます。これにつきましては、私どもでもできるだけその方向に御盡力申し上げる、従つて十分その点は御趣旨を体しまして努力いたしたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 非常に御同情ある御答弁を伺つたのであります。融資については、最善を盡して御協力願へるということでありまして、最後にお願いをしておきたい。ぜひともこれらの特殊の金融機關に對してのわくをつくつていただきたいという点を強く要望いたしまして、私の質問を一応終りたいと思ひます。

先ほどの委員長なり政務次官のお話がありまして、航路補助に對しては基準を設けて、その基準によつて出したいというふうなお話がありました。さうしますと、基準というものは大体この法律によつて決定して行くのである。つまり、赤字につきましても、地方の団体あたりが持つ場合には、その半分を持つとか、あるいはその重要度によりまして経営ができるようにする、町村負担額というふうな場合には三分の一になるところもあるかと思ひますが、その基準ができた場合には、その基準の總額を航路補助として予算に組んでいただく、こういうことができないものと解釈してよろしいか、その点についてお尋ねいたします。

○河野(一)政府委員 先ほど西村政務次官が言われましたように、従来航路補助につきましては、つかみ金的に金が行つておりましたが、これは非常に不合理な次第であります。地方鉄道につきましては、一定の基準をつくりまして、ある程度融資を保証してやつておつたのであります。さういふような基準をこれから運輸當局という／＼御相談を申し上げましてからつくり、できるだけその線に沿つて航路補助について計上することに努めて行きたいと思ひます。

○關谷委員 航路補助の点につきましては、よくそれで了承をいたしましたのであります。次に金融の面についてお尋ねをいたしたのであります。最初私たちは、この点、建造補助、改造補助施設に對するところの補助も法案に含めておつたのであります。予算委員並並びに大蔵當局は、個人企業に對しての政府

補助については、いろいろ難点がある
という点もありました。この点も私
たちは、これが最も有効な措置である
と考えまして、どうしてもこれを実
現したいと考えておつたのでありま
すが、やむを得ないというようなこ
とで、やむを得ずしてこれも後退を
して削除したような次第でありま
す。運輸当局から財政的な金融措置に
つきまして、いろいろ大蔵当局に交渉
をいたしました際には、今までは非常
にむづかしかった。ところが先ほどの
西村政務次官の御答弁によりまして、
極力そういうふうにしてやろうとい
うようなお話でありますので、私はこ
の点はできるものなりと考えて、予
算委員長からも強く要望していただ
いたので、できるものと考えておりま
す。従来の折衝の経過から見ますと非
常にむづかしかった。ずいぶんむづか
しかつたのであるが、これで私たち
ができるようになるような気がするの
であります。運輸当局がそういうふう
なことではこれだけほしいというこ
となつてみますと、それに対しては考
え方がかわつて、ある程度できるよ
うな考えにかわつて来たのかどうか。
従来通りのようなことではありませ
なれば、市中銀行から引出さなければ
財政的な措置はできなかった。そうい
うことになると、どうしても損失の補
償があるのでありまして、損失の補償
は削除した。結局財政資金については、
運輸当局の希望通りにできなかったと
いうようなことになつて参ります。こ
の法案を骨抜きにしたようなこと
になります。従つてこれはこの法案を審
議いたします上に最も重要な点であ
りますので、現在どうしてもなければ

らぬというこの資金に對しましては、
早急にこれが実現することができ
る。こういうふうなお見込みであるのかど
うか。その点はつきり伺つておきたい
と思ひます。

○西村(直)政府委員 もろろん従来こ
の折衝にあたりまして、非常な御苦勞が
関係当局にあつたと思ひのでございま
すけれども、今回こういつた立法措置を
国会の方から強く積極的におやりいた
だくという意味から申しまして、大蔵
当局といたしましては、もちろんそれ
について、十分御趣旨に沿うように努
力するつもりでございまして。国会側が
これだけ御熱意を持つておられるの
に對しましては、われわれとしても十分努
力する。そこで従来とかわるかと
しやる点であります。その点は国会
の方でもこれだけの御熱意をいただ
いておるのでありますから、当然政府と
してもさらに熱意を積極的に持つて行
く、こういうふうには私どもは考へてお
る次第であります。

○關谷委員 それだけ御熱意がありま
すので、いまさらこういふふうなこ
とをお尋ねする必要はないかと思ひま
すが、離島定期航路事業というものが
非常に疲弊したておりました。現在
危険状態にあるので非常な資金がい
る、こういうことだけは、大蔵当局も認
めておられると思ひのであります。こ
の点よく認めておられるのかどう
か。さらに道路と同じような考へ方を
して、これには相當な経費がいるもの
であるといふことを覚悟しておられ
るかどうか。その点くどいようであ
りますが、もう一ぺん重ねてお尋ねいた
します。

○西村(直)政府委員 私自体はもち
ろんであります。離島航路の経営が非
常に苦しい、しかも非常に生命の危険
に瀕するやうな船を使つておるとい
うことは、再三伺つております。こと
に金融措置につきましては、開港銀行を
一つ対象にしても、復金その他の回収
金である程度資金量はふえる段階に
来ておりますので、政府と国会が一体
になれば、相當程度金融措置につ
いては御趣旨に沿うように努力が
できると私どもは確信しております。

○關谷委員 よく了承をいたしまし
た。そこで予算委員長にお願ひを
いたしておきますが、ただいま大蔵
当局から非常に理解のある御答弁を
いただいておりますので、私たちは
それを信頼してこの法案の審議に
当たりたいと思ひます。そこでた
だいまの御答弁を裏づけるように予
算委員長として御努力が願へるか
どうか。この点をはつきりとお伺
つておきたいと思ひます。

○塚田予算委員長 私が予算委員長
としてこういう問題に意見を申し上
げるといふことは、つい先般の常任
委員長會議の申合せによつて初め
てこうなつたのであります。形は予
算委員長に意見を聞くといふこと
であります。形は予算委員長に
意見を聞くといふことではあります
が、こゝういふ問題は重大な問題
であります。私が自分の意見を申し
上げます。合には、必ず予算委員
會の内部の扱いとして、理事会に
諮つて意見を求め、申上げてお
るわけでありまして、従つて日本
本委員会でも申し上げる意見は、
各党の理事諸君も大體了承し、も
ちろん中には個々の問題について
反対の点がある方もあつたやう
であります。大體において各党に
お諮りした上の総合的な結論であ
りますから、御希望のうちに政府
当局が努力されま

す場合に、それと調子を合せて予
算委員會においても十分御協力を
申し上げ、御希望に沿うように
できる、こういうふうな考へて
おります。

○關谷委員 ただいまの御答弁で満
足しなければならぬのであります
が、もし万が一予算面に現れた
数字が非常に少いといふやうな
ときには、修生増額してでもわれ
われの希望をかなえてもら
えるかどうか。そこで御熱意が
あるかどうかを重ねて伺つて
おきたい。

○塚田予算委員長 私どもも今度の
皆さんの熱心な御説明によつて、
この法案についてはよく承知いた
しました。から、政府が予算化
いたします場合、どんな数字が
出て参りますかわかりませんが、
その認識の上に立つて予
算委員會においても判断をいた
します。減額になるか増額になる
か、その点までは申し上げられ
ませんが、ただいまの御説明に
立つて予算委員會において審議
に當る、かように申し上げて
おきます。

○坪内委員 閣下して……。この際
予算措置のことについて大蔵
当局にお尋ねいたしたいと思ひ
ます。離島航路の整備法案につ
きましては、私も提案者の一人
であります。参考までにお尋
ねいたしたいと思ひます。離島
航路に對する助成育成の方法は
いろいろあるかと思ひますが、
どう考へておられるのか。あ
ろうかと思ひますが、結局財源
が問題だ。二十七年に於いても
三千五百万円程度ではどうも
ならぬやないか。というお話が
ございまして、そういう点につ
いては極力考慮を拂うといふ
お話でございましたが、そういう
お氣持になつたのは、国の財源
面にゆとりができたからとい
うお氣持になつたのか、または
こゝういつた関係の法律が
出たために、離島航路関係に
ついての認識が深まつてさ
うになつたのか、そのい
ずれなりやをこの際聞いて
おきたいと思ひます。

○西村(直)政府委員 もろろん現
実をいたしましては、財源等
を十分考へなければなら
ませんが、私どもはこゝ
ういふことは、この法案
を通して認識を格段に
深める非常にいい機会
だと思ひます。

○岡村委員長 石野君。
○石野委員 塚田委員長に一言だけ
お尋ねいたしたいと思ひます。それ
はもうすでに委員長から御意見の
開陳がありまして、今度の建造融
資等に對する損失補償の問題は削
除してはしむべきではないかとい
う意見もよくわかつたのでありま
すが、この質問は愚であるかもしれ
ませんが、第十二條の第四項に「第
一項の規定により政府が損失の補
償をする旨の契約を結ぶことので
きる融資の総額は、毎年度十五億
円を限度とする。」という限
度規定があるのではありませんか。
こゝういふ規定の仕方は、予
算審議上、將來どういふふうに見
られるべきものであるかといふ
ことを、予算委員長としての立場
から一応御所見を承つておき
たいと思ひます。

○塚田予算委員長 この法案自体の
形式としては、私どもは一向さ
しつかないものである。こゝうい
ふように了解いたしておるの
であります。ただ実體として
そういうものに対しての損失補
償は適當でない、こゝういふ
判断であります。

○石野委員 この場合形式上の
問題としては、金額の規定は別
に問題はないかと思ひます。け
れども、十五億円とい

ますために、うち三分の一は政府が補償するのだということになりますと、非常にやりやすい、こういうことでこの條項を設けたのでありますが、先ほど予算委員長あるいは大蔵当局が申しますように、必ずこの金融の措置ができるという見通しがつきますならば、私は必ずしもこれを固執するものではない、こう考えております。

○石野委員　問題は先ほど提案者が述べておつたように、融資措置ができるかどうかということに、この十二條の主たる点がかかつておると思います。削除すべきであると言われる点は、私先ほど西村政務次官にも尋ねましたように、将来造船業の中で特に離島航路に就航する船舶建造に対して、優先的

に金融措置をせしめようという対策を何らかとらないうと、先般の造船法の一部改正というあの五百トン以上の問題、これは必ず将来融資の問題に關係づけられて来るだろうと私は予想しておるのです。あれは外資の導入をなるべく防ぐようにという趣旨もあつたし、また将来造船業界における混乱を防ぐためだという意味もあつたのでございまして、その五百トン以上の特別取扱という規定を予想されるときに、離島航路に就航するであろう船舶建造、改造についての金融措置を確保する方向といひますか、心構えといひますか、この際しつかり考へていなければ、金融措置の確保ができないのじやないかと私は思ひますが、それについて何か特別な考へ方を持つておりますか。

○關谷委員 ちよつと御質問の要旨がわかりかねるのではありませんが、大体この間の造船法の關係とは、あまり関連がないと考へておるのであります。五百トン以下のものに融資をいたしたものは航路事業者、すなわち船主に対する融資というふうなことになるので、造船法とはおのずから別個になつて来ると考へられます。

○石野委員 造船法の一部改正は、確かに今日融資の問題には關係してないものであります。けれどもあれの取扱いは、必ず将来造船業界における大きな問題になつて来るだろうと私は思ひます。ただいまの離島航路整備法の問題は、その航路事業をやること自体については、航路補助で解決がつくと思ひます。けれども第十二條に規定する問題は、建造の融資が問題であつたはずで、そうすると船舶建造の問題につ

いては、明らかに造船法のトン数と關係しているわけでございまして、離島航路だけが別個に処置されるのじやなからうと思ふのであります。離島航路關係の船舶だけが特別な措置がされるならば、先ほどのいろいろ／＼な金融的な措置に対する御心配を提案者がなされることはなかつたと思ふ。ですから私は、これは提案者の側に理解しにくいと思ひますが、私から質問する要點は、五百トン以上の船舶に対しての金融措置は非常にたやすくなつて来るだろうという見通しを立てるし、小さなトン数のものについての金融措置は非常に困難であらうという見通しを立てるのです。だからそれを確保する方法を考へておく必要はないか、こういうことなんです。

○關谷委員 ちよつと私もその意味がわからぬのですが、五百トン以上の船舶の金融がたやすくなるといふことも、これもまた私たちの考へておるのと違ふのであります。五百トン以上と申しますと、五百トンというのもおかしいのであります。これは外航船舶なんかの大きな船のことを言つておられるのだらうと思ひますが、こういうふうな六、七千トン級以上の大きなものに對しては、これから先において融資というふうなものはない。いい見返り資金が先細りになるので、この点非常にむずかしいなりまです。これは私たちの種の一つなものであります。決して案にはならぬのであります。しかしそうかといふて、五百トン以下の小さな船舶の融資が困難になるといふふうにも考へておりません。現在におきましても非常に航路事業者が疲弊しておつてむずかし

い。むずかしいがゆゑにただいま繰返し繰返しといふほど大蔵当局にこういう金融措置を講ぜよと言つておるのであります。もとよりむずかしいのであります。むずかしいがゆゑに金融措置を講ずるために今苦勞しておる、こういうふうな状態なのであります。

○岡田(修)政府委員 石野委員からの御質問に對しては、提案者の關谷先生から御答弁になつた通りでございまして、せんだつての造船法の改正は、設備の新設、譲り受け、借受けの場合に許可を要する、こういう規定でございまして、船舶の建造に対する融資とはちよつと結びついていないと思つております。現在船舶の融資につきまして政府が力を入れておりますのは、ただいま御説明のありましたように、五千トン以上の外航船でございまして、それ以外に特に政府としてめんどろを見ましたのは、五千トン未満の船でも外航に出得るよう改造する場合に使う金を開銀から出させる。それからもう一つは小型の船でございまして、例の下型、総トン数五百トン以下の貨物船でございまして、これは終戦直後油が非常に不足したときに、五百総トン程度の貨物船では油たきが最も適當であるのに対して、政府は石炭たきの船をつくれと、そういうことを懲懲いたしました。従つてそういう船が非常に不経済になつて今採算がとれまへんで、政府はそのときの責任を感じまして、石炭たきの船を油たきに改装するに必要な金は、開銀からその一部を貸し出すということについてあつせんをいたしておる次第であります。それ以外の内航船、小型船については、現在のところまだ金

融を積極的にあつせんするまでには至つておりません。今回離島航路整備法を成立させていただきまして、これによつて離島航路に就航するような小型の客船が、初めて政府の積極的な融資の対象に上つて来るわけでありまして、今までも私もこの離島航路用の船に對して開銀から金を出すやうなことに對して、予算委員長並びに大蔵省と強く折衝したのであります。が、大蔵、安本、開銀当局からその対象にすることはできないという状況のまま、現在に至つておるのであります。これが今日この法案の提案を見たような次第かと考へております。それです。また元にもどりまして、造船との關係でございまして、当運輸委員会ではたびたび御質問を受けたのは、中小造船所をどうするかということでありましたが、今まで外航船ばかりに金融をつけて、その造船の注文を受けるのは大きい造船所ばかりである、小さい造船所は仕事がないではないか、こういう御質問でございまして、事実その通りでありまして、小さい造船所は仕事がなく、非運に嘆いてゐるような次第であります。こういう法律案を通過させていたいただきますれば、これによつて離島航路船舶の建造が出て参りまして、五百トン未満の多くのものは百トン程度の小型の客船でございまして、小さい造船所に自然仕事が潤つて行くのではないかと考へております。

○石野委員 ただいまの御説明よくわかりました。私も今すぐに金融の問題がこの前の造船法の改正でどうこうというのではないのであります。しかしながら一般に大型トン数を持つ船舶に対する特別措置といふものが、何らかの

形で法律的な保護を受けることになつて参りますと、必ず小型の方の造船所なりあるいは船舶建造という問題に、逆な形のものが出て来るだろうといふことを心配してゐるわけでありまして、そういうふうな意味で、この際何らかの特別の処置を講じておいた方がいいのではないかと申し上げたいのであつて、従つてただいま政府委員の説明されましたように、こういう離島航路の船が出て行けば、小型の造船所は非常に潤うといふことは私も了解できます。だからそれをさせるために、金融措置を確保するための特別措置がこの際必要になるのじやなからうかと申すことを私は質問したのであります。まして、大体了解いたしました。○岡村委員長 本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十分散会

昭和二十七年六月十六日印刷

昭和二十七年六月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷 庁