

第十三回 参議院運輸委員會會議錄第二号

(六五)

昭和二十七年二月一日(金曜日)午後一時五十三分開会

委員の異動

十二月十五日委員前田權君、上條愛一君及び大山郁夫君辭任につき、その補欠として森田豊壽君、片岡文重君及び深川榮左エ門君を議長において指名した。

一月二十五日委員村上義一君及び早川慎一君辭任につき、その補欠として小野哲君及び高田寛君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小泉 秀吉君

委員

植竹 春彦君
高木 正夫君
小野 哲君
内村 清次君
小酒井義男君
片岡 文重君
前之園喜一郎君
深川榮左エ門君
鈴木 清一君

國務大臣

運輸大臣 村上 義一君

政府委員

運輸大臣官 辻 章男君
房會計課長 岡田 修一君
運輸省海運局長 黒田 豊夫君
運輸省港灣局長 黒田 豊夫君

運輸省鉄道監督局長 荒木茂久二君
航空庁長官 大庭 哲夫君
航空庁次長 栗沢 一男君
事務局側
常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 會専門員 古谷 善亮君
常任委員 會専門員 牛島 辰弥君

説明員

本日の會議に付した事件

○理事の補欠選任の件

○ボツダム宣言の受諾に伴い発する命令に關する件に基き運輸省關係諸命令の措置に關する法律案(内閣送付)

○派遣議員の報告

○一般運輸事情に關する調査の件

○企業合理化促進法案に關する件

○造船計画に關する件

○航空事情に關する件

○委員長(山縣勝見君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

先ず理事の補欠互選についてお諮りをいたします。前田權君が十二月十五日運輸委員を辭任されたので理事が一名欠員となりました。つきましては、この互選の方法を如何いたしますか、お諮りをいたしたいと思います。

○岡田信次君 理事の互選は委員長に一任いたしたい動議を提出いたします。

○委員長(山縣勝見君) 只今の岡田君の動議に御異議ございませんか。
〔異議なしと叫ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認めます。それでは私より理事前田權君の補欠といたしまして、高田寛君を理事に指名いたします。

○委員長(山縣勝見君) 先般來渡米されておりました植竹君より發言を求められておりますので……。

○植竹春彦君 昨年私の運輸委員長在任中には、皆様の御懇篤なる御協力を頂きましたことをここに改めて厚く御礼を申し上げます。又昨年の九月から十二月までの三カ月間の渡米につきましては、これ又多大な御後援を頂きました。お蔭を以ちまして三カ月の旅行中は、アメリカ當局からこれ又非常に懇篤なる親切なる指導と便宜との供與を受けまして、滞りなく三カ月間の運輸視察をして参りましたことを併せて御報告申し上げます。詳細につきましては、参考資料その他相整えまして、運輸専門員室のほうへ提出いたしておきたいと存じますので、専門員室を通じて何かと御参考になりますことを御聴取或いは援用して頂ければ仕合せと存じます。右御礼がたがた御報告申し上げます。

○前之園喜一郎君 鹿児島県の南薩鉄道という私設鉄道がありますが、南薩鉄道は御承知のように南薩方面を國鉄の中間を走っている鉄道なのであります。これはバス路線を五百七、八十キロ持つておられます、南薩方面のバスを一手に引受けてやつてゐるわけでありまして、ところが最近國鉄がこの營業路線に運転したいという出願をいたし

ておりました。非常に南鉄としても驚いているわけなんですけれども、これは單に南鉄だけの問題でなく、鹿児島県全体、延いて日本民營バスの業者が非常なる不安と恐怖にと驅られてゐるわけなんです。そこでは、鹿児島県から社長その他關係の者が運輸省並びに國鉄、國會等に陳情に見えております。御承知のように、すでに請願も議長のところに出まして受付になつておりますが、本日親しくこの運輸委員會に陳情申し上げたいというのでここに見えておりますので、極く簡単によろしくございましてお許しを願つて、陳情をお聞き願ひたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 今前之園君から御發言がありました。委員長に於いては只今の前之園君の御發言に基いて發言を許したいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと叫ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) 別に御異議がないようでありますから、發言を許します。速記をとめて……。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記開始。先般御就任になりました村上運輸大臣から御挨拶があるようでありますから……。

○國務大臣(村上義一君) ちよつと御挨拶申し上げます。

私は參議院成立の當時から皆さんがたと一緒に運輸委員としていつもお世話に相成つておりました。御承知のこと昨年末再び運輸省に就任すること

に相成りました。今後一層皆さんの御援助、又御協力をお願いせなければならぬと思ひますのであります。この機会に衷心から皆さんにお願いをする次第であります。

申すまでもなく、交通はすべての産業、経済又文化の基盤をなすものであることは申すまでもありません。而して現在の交通事情を眺めますと、実になさんければならぬことが多いのであります。海運の盛衰、終戦當時僅かにクラス・ボートの資格ある船が十一万トンになつてしまつたというやうな事情でありまして、本年度当初にはそれが漸く百五十一万トンになつた。この三月末には大体百八万トンを数えるに至りました。併しながら輸出入貿易の五〇〇兆を日本船で積取るというのには、なお前途遠慮といふことが言えると思ひます。是非とも速かに日本商船隊の建設目標に到達するように、微力ながら最善をいたしたいと考えておる次第であります。特に皆さんの御協力、御支援をお願い申し上げます。又自動車のごとき、全く今発達の勢に乗つて來たと申しまするか、自動車交通が國民生活、又國家活動に貢獻するといふのはまさに今後の施設如何にあると思ひます。更に航空事業のごとき、漸く呱呱の声をあげたに過ぎないのであります。又観光事業のごとき大いに貿易外の收入を獲得せんければならぬ日本の運命にある次第であります。海上保安の仕事におきまして、とにかく現在の設備では一萬マイ

ルに亘る日本の沿岸及びその海面の保安といふことを保持する上には、かなり多くの設備を要すると信ずるのであります。特に固有鉄道に至りまして、今後復興をたすには、極めて前途遠くといふことを言わざるを得ないのであります。昨今三百七十八億とか、或いは四百十七億という程度の工事費が計上されておりますが、併し現在の国鉄を復興するには、どうしても昨今の予算に計上される工事費額の倍額くらいは入れて行かなければ、むしろ老朽をいよ／＼程度を加えて行くといふことじやないかという憂慮をいたしておるような次第であります。或る人はこのままで進むならば、国鉄は破滅だといふことを自分の著述に堂々と書いておられるような次第であります。全くなすべきことが非常に多いのであります。微力ながら最善を私もいたしたいと念願いたしておりますので、どうぞ皆さん御協力、御支援を切に願ひいたします。(拍手)

○委員長(山縣勝見君) 次にお先般新任になりました牛島事務次官から御挨拶があるやうであります。

○説明員(牛島辰雄君) 私先般運輸事務次官を拜命いたすことになりました。約二年半の間皆様がたの御指導を賜りまして、誠にありがとうございました。深く御礼を申し上げます。私御承知のやうに出身が鉄道出身でございます。海運、港湾、航空等の仕事につきましては全く素人でございます。今後幾多の難問題を以て今後勉強をして参りたいと思つております。どうか従前にも増して御指導、御鞭撻を特にお願ひいたす次第であります。

○委員長(山縣勝見君) 次にポツダム宣言の受諾に伴ひ発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案を議題といたします。先ず政府の御説明を願ひます。

○國務大臣(村上義一君) 只今提案になりましたポツダム宣言の受諾に伴ひ発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案について一言御説明申し上げたいと存ずるのであります。

昭和二十年勅令第五百四十二号いわゆるポツダム勅令に基き発せられた命令につきましては、日本国との平和條約発効後の新事態に鑑み、新たな見地から再検討を加え、その改むべきはこれを改正して存置し、その廃すべきはこれを廃止する等の措置を講ずる必要があることは御承知の通りであります。

次に、この法律案の要旨についてお聞きを願ひたいのでありますが、先ず、改正を必要とする「航海の制限等に関する件」につきましては、国際情勢の現況に鑑みまして、日本船舶の保護上その他緊急の必要がある場合に、政府は、命令を以て航海の制限又は禁止をしなければならぬ事態も予想されます。これに関連して船舶の出入港等につきましても、所要の監督を加える必要がある次第であります。又海域にある爆発物の引揚又は解撤に関する作業は、今後なお相当期間を必要としますので、これらに関する必要な規定に所要の改正を加えて、これを今後とも存置したいのであります。

第二には、そのまま存続することとした「国の船舶と朝鮮郵船株式会社との船舶との交換に関する政令」であります。この政令につきましては、第三條第四項に、日本固有鉄道に譲渡すべき国の財産の範囲について、大蔵大臣と運輸大臣とが協議して定める旨を規定しているのであります。その協議成立の見通しが今なお判然としないのであります。これは協議をむしろするやうな域に客観情勢が達しておらんと申述べるほうがいいと思ふのであります。自然引続き、その効力を存続させる必要があるものであります。

第三には、命令の廃止についてであります。自動車を特別使用規則そのほか六件のポツダム勅令に基く命令は、それ／＼その制定されました当初の目的をすでに達成いたしましたので、いづれも使命を終つたものであります。現在におきましては、存続の意義が失われているのであります。これらを一併この際廃止したいのであります。なおこの法律は、日本国との平和條約の最初の効力発生の日から施行することにしたのであります。

以上が、この法律案の提案理由及び要旨であります。何とぞ慎重御審議の上速かに御可決下さいようお願いいたします。

○委員長(山縣勝見君) 只今本法律案につきまして運輸大臣から提案理由の御説明がありました。質疑は次回に譲りたいと思ふます。

○委員長(山縣勝見君) 次に、一般運輸事情に関する調査のため関西方面の御視察を願ひました派遣議員の御報告を願ひたいと思ひます。

○内村清次君 只今議題となりました議員派遣の件につきまして御報告いたします。

報告は広範に亘りますので、時間の都合その他によりまして原稿を委員長の方で速記のほうに廻して頂きまして、速記によつて詳細は御覽願ひことにいたします。ここでは極く簡単にその概要を御報告いたしたいと存じます。

今回の派遣議員は小酒井議員と内村議員であります。派遣地は名古屋、大阪、京都であります。視察の目的は陸上運輸の輸送状況、港湾の施設、海上保安の状況、気象台の状況、藤永田、日立横島両造船所の状況並びに京都駅の改築状況及び京都市内の観光施設の調査等であります。視察中特に気の付きました点を二、三申上げて見ますと、陸上運輸の輸送状況につきましては、国鉄の新機軸による運営につきましても、その後運管が次第に円滑になつております。面々も少くも、なお相当研究を要する点も少しとしないやうであります。現場につきましては、現場機関は非常に緊張いたしまして作業に従事しているように見受けましたが、業務の繁閑に應ずる定員の配置及び厚生福利施設につきまして、更に研究する余地があるのではないかと思われます。なお従来から問題となつております滞貨につきましては、特に注意して視察したのであります。滞貨は漸次減少されつつあるように見受けられました。併し車輛の老朽その他今後の経済事情に備へまして増車の必要度は少しも衰えておりません。

でした。港湾の施設につきましては、名古屋、大阪とも相当の施設はあるやうであります。講和発効後の貿易の伸長等に備へまして、なお施設の増強の必要はあるものと認められました。名古屋港の管理者には名古屋港管理組合が組織せられて管理しておりますが、大阪につきましては、視察当時におきましては港域につきまして若干問題が残つて、管理者の決定まで行つておらなかつたやうであります。

併しその後一月には管理者も決定する模様でありました。なお大阪につきまして特に一言申し上げておきたいことは、臨港地帯の地盤沈下が著しいことでありまして、此花区のごときは一メートル四〇以上も沈下している現状で、そのため築港上他港に見られない経費の負担増加があるやうであります。海上保安の現況につきましては、少い人員で広い海面の警備に當つておりました。非常に苦勞が多いと思われました。

なお現場におきましては、作業の面から受持つ海面の管轄の適正化を期する希望が出ておりましたが、これはいづれ研究したいと思ひます。

気象台につきましては、概して庁舎が不便なところでありまして、宿舍も完備せられていないやうであります。その点は名古屋の場合、特にそういふ感じがいたしたのであります。名古屋は元管区気象台であつたのが、地方気象台に格下げされて、従つてその管轄が北陸方面が除外されたのであります。組織、作業定員、設備等につきましては、なお十分研究する必要があると思ひます。なおこの点は予算とも関係がありますが、気象台の予算につき

ましては、前通常国会以来審議を重ねて来ておるので、この上とも気象業務の実体を把握する必要があるかと思つておるのであります。

造船につきましては、たゞ／＼第七次造船の後期の割当に渡れし藤永田と一万トンの割当を受けた日立校島とに参りましたため、その受けました感じといたしましては、藤永田の作業が一時停止状態になつておるような趣きでありまして、造船所の打撃は相当に大きく、両造船所の比較の差があまりにも顯著でありました。この問題は関係省におきまして至急対策を講ずる必要があると思つた次第であります。

最後に観光施設でありますが、京都のごとく観光資源に富む場所におきましては、今後とも特に海外宣伝の価値があると思ひますので、この方面に計画的な措置をすることが将来の外貨獲得上にも必要と思ひますので、中央地方におきまして、この方面の予算的措置を講ずる必要があると感じました。以上甚だ簡単ではございますが、御報告申上げる次第であります。

○委員長(山縣勝見君) 只今の御報告に對して御質疑ございせんか……御質疑もないようでありますから、次の議案に移ります。

○委員長(山縣勝見君) 次に、企業合理化促進法案に関する件を議題といたしますが、本件は只今通商産業委員会において審議中であります。但し当委員会といたしましても重大な関係がありますので、本法案について運輸当局の御説明を求めます。

○國務大臣(村上海一君) 只今議題と

なつております企業合理化促進法の関係につきましては、恐らくいわけゆる合理化すべき企業の中に船舶を加える必要があるという御所見だと拝察いたしますのであります。私も、この企業合理化促進法に船舶を加える、御承知のごとく、法文は何々等という文字を用いておりまして、解釈上は入らんことではないのであります。是非これに入れて、そうしてこの促進法の趣旨に従つて速かに投資に対する償却を行なつて、そうして次の新造船の投資にこれを用いて行く必要があると痛感いたしてゐるのであります。勿論船舶の今日建造につきましては、御承知の通り優秀な外航航路に配船し得るようなクラス・ボートであります。貨物船が一総トン当りで約十七万円、油渡船でも十三、四万円を要するといふ現状であります。一万トンの船一隻に十六億、十七億を要するといふような現状であるのであります。で、今まで市中銀行においてこの融資を賄う、それが非常にオーパー・ローンになつてゐるという次第であります。半面見返資金をできる限り多くこれに充当して、新建造を促進するといふことには行きたいのであります。御承知の通り、見返資金もすでに先細りといふことに運命付けられております。来年におきましても新造船のために僅かに百四十億しか見返資金は充當されてゐない。二十八年度に至つては總額は僅かに三百億前後になつてしまふのではないかと、自然船の激減をみることは火を見るよりも明かである。一面市中銀行の融資はオーパー・ローンになつてゐる。どうしても船主が自身の自己資金を造成するように慫慂する、政府も又これに

便宜を図つて自己資金を多からしめるように措置をとつて行くといふことは是非必要であると考えます。自然只今問題になつております法律の中に適用するといふことは、その懲罰的手段として最も適切であると思はれて今日まで関係当局と種々交渉を重ねて来たのであります。いろ／＼の客観情勢に阻まれて、この法律に加えるといふことが非常に困難なという実情に今日ある次第であります。

いづれ詳しいことは、又海運局長からお聞き願ひたいと思ひますし、御質問に應じて又申上りたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 只今大臣から事の経過を詳しくお話がありましたので、特に附加して申上げることもないわけでありまして、御承知の通り各国共に新造船に對しまして税法上相当特別の扱いをしております。丁度合理化促進法の持つておりますような方法を歐洲各国いづれも採用いたしてゐるのであります。まあ船舶行政を主管しております私どももいたしましては、何とかその恩恵を日本の造船にも與える必要がある、殊に只今大臣から話がありましたように、市中銀行からの貸出もすでに限度に達しておりますし、財政資金も将来多くを期待することはできないといふ場合に、どうしても船主の自己資金による建造といふことに移行せざるを得ない。従ひまして是非ともそういう税法上の特別措置が必要である、かように痛感するのでございませう。折角今関係省と交渉いたしてありますが、なか／＼事務的に困難な点があるわけでございます。今後これをどういふふうにいたして参りますか、なお相当努力すべき点、研究を要する点

があるわけでございます。今日これ以上詳しく申上げることができないのを残念に思ひます。

○小泉秀吉君 今の企業合理化促進法案に對しての御解釈というが、御意見がありましたか、今大臣並びに事務当局のお話を伺いますと、大臣は多年本委員会の有力な委員であられまして、特に海運、造船方面には造詣も深いので、又御就任以来の御抱負などを承わつて私どもは非常に意を強うしてゐる次第であります。今後とも是非一つ日本の海運のために奮闘をして頂きたいと思ひますが、只今の企業合理化促進法案に對する御見解、誠に私どもはこれと意見を一致するのであります。お話の中に、関係方面や何かのいろ／＼な渡りを付ける事情があるつて、必ずしも大臣の御意図のように行きたくないやうな、まだ困難が前途に横たわつておるといふやうなお話であります。今事務当局のお話を聞くと、国内的に、例えば運輸省とか、それから大蔵省とか、通産省とかいふところの事務当局の関係者の間にいろ／＼折衝中で、これ以上は申せないといふことなんです。一点伺ひたいのは、国内だけの関係が相当困難だとか、或いは、まだ折衝の過程にあるとかいふお話であるのか、国内のみならず、まだほかにも大臣の意図せられるやうに、船舶建造を本法案の目的の中に入れるといふことについては、まだ国内以外にも交渉或いは努力の余地があるといふやうなふうにご了解すべきであるか、一点それをお伺ひいたします。

○委員長(山縣勝見君) 速記をとめて……

(速記中止)

○委員長(山縣勝見君) 速記を始め

次に造船計画、殊に第七次造船後期計画、なお昭和二十七年年度の造船計画に關して政府の御説明を求めます。

○國務大臣(村上海一君) 只今議題に供せられました問題につきまして、前山崎大臣からの引継ぎも受けまして、いわけゆる世間で称えられておる第七次後期の追加の約五万二千トンの建造計画があることは御承知の通りであります。これについてはすでに船主も又その起工するドック会社も予定されております。なおこの五万二千トンの船は貨物船が四杯、タンク・ボートが二杯、貨物船四杯で二万八千総トンだつたと記憶いたします。タンク・ボートは二杯で二万四千総トンだと記憶いたします。とにかくこの六杯五万二千トンの船を第四・四半期において着工するやうな措置をとりたいといふのが、前大臣から引継がれた項目であるのであります。私としましては、前問題の際に申し述べました通り、一日も速かにできる限り多くの新造船を造りたい、必ずしも新造船に限らないので、理窟としては買船でもいいといふことになりまして、とにかく今世界的船舶不足の影響を受けて、いい質のクラス・ボートを買船することは非常に困難な実情にあるのであります。恐らく買船を以てしても、若い年齢で、又構成技術のいい船は恐らく一四半期に一杯或いは多くも三杯くらいしか手に入らないやうな状況といふことを思ひます。要するに新造船第一主義で進まなければならぬ覺悟をいたしておる次第であります。そうしてこの新造船のところで、現勢力で

は、遠洋航路に耐える、適合したクラス・ボートが最も不足しておるのであります。遠洋航路のクラス・ボートを得るということに重点を置いて行かんければならぬのじやないかと考えておる次第であります。そういう見地から引継ぎを受けた第七次後期の追加分につきましても、一日も早く着工し得るよう措置をとりたいと考えて就任当時からおりました。爾來関係の向きと交渉を続けている次第であります。大体の計画としては、今日二十六年度には、もはや新船建造に充当すべき見返資金もなくなつておられます。その他の直接の財政資金もなくなつておるのであります。一応は市中銀行の融資に待たなければならぬ。大体の五万二千トンの建造費は七十一億円であります。これを契約と起工の際に四分の一ずつ拂う、又新船を引渡すときにおいて四分の一ずつ拂うということになるのであります。差当つては半額、いわゆる三十五億五千万円以内であります。この金額を一応は市中銀行の融資に待つということにつきましては、それ／＼金融機関に直接ぶつかつて、了承を大体得ているのであります。併しながらそれについては無條件ではないのであります。三十五億五千万円の大體半分ぐらゐを、何とか近いうちにオーバードローンとして還元させるような手を、方法を講じてほしいということに相成つております。これは無理からんことであるのであります。この点につきましても、いろいろ関係大臣とも交渉をいたして今日に至つたのであります。遠からず何らか実現の方法を決定し得ると、実は期待しておるような次第であります。

なお二十七年度についてのお話であります。二十七年度は今日予算として国会に提出いたしておるものは、百四十億の見返資金を船舶建造に充当するということに相成つております。併しそのうち三十六億という数字は二十六年度における建造着工のボートが進水をし、又引渡しをするという際に拂わなければならない、もうすでに契約済の金額であるのであります。それで残るところは百四億に過ぎない、こういう金額ではあります。是非とも三十万総トンの建造を二十七年に於いて着工したいと金願しておる次第であります。先刻申し上げました通り、若干の優秀船を買船することも可能だと考えます。新造第一主義でできる限り多く造りたいとは思つております。何分超均衡予算の関係上、見返資金その他財政資金を多くこれに充当するということは現在のところは許されぬ実情にあるのであります。それでたとへば二十七年におきましても、融通が付けば、又捻出し得る財源が見えれば直ちに船主の希望に依つて建造することを強く進めたいと考えておる次第であります。従つて二十七年は二十六年度のごとく、前期とか後期とか言わずに、第一次、第二次、第三次、第四次、もうその二回に限らず、強かつかみ得るチャンスをつかまえて推進して行きたい、こう考えておる次第であります。今の予算としましては、総理が施政方針の演説に述べられた趣旨に依つて、周東安本長官の経済演説にもありましたごとく、三十万総トンの建造は是非二十七年にやりたい。なおできれば少しでもより多く作つて行きたい、こういうふうな考えでおるような次第であります。

あります。どうぞ一つ御協力をお願いいたします。

○小泉秀吉君 従来私も、この二十七年には運輸省のその基本計画というの大体三十五万総トンをお作りになるという御構想であつたと拜承しておるのでありますが、只今も大臣から言及された先般の安本長官の演説内容によると、三十万総トンの新造船の着工をしたいというので、それに対する大体五百億程度の設備資金を供給したいというお話であつたやうですが、五百億という今の船舶だと大体三十五万トンのついたやうな見込みのような気がするのですが、只今運輸大臣が三十万トンの一つのベースを置いて、できればそれより余計勿論作るというやうなお話であります。一つ三十五万トンというベースを置いて、それで御努力を願うというやうな言葉のあやでなしに、ものの考え方をどういうふうにしておられるのかというふうな了承したいのであります。すか、その点しつこいようですけれども、もう一度大臣に伺つておきたい。

○國務大臣(村上海一君) 重ねての御質問でありますので、お答えいたします。五百億というのを安本長官が述べられております。又昨日の新聞であります。たゞ記載されております。この分はまだ確めませんけれども、二十六年に起工したもので、二十七年に支拂すべき金額が計上されてあるのだと思つております。勿論それに準じて二十七年に着工したもので、全額を二十七年に拂わなければならぬ、その辺のズレ方の大小によつて違つて来るのはあるのであります。安本長官の手許における計画で

は、この政府の三十万トンという意見に基いて述べておられる次第だと思つております。勿論事務当局のほうにおきまして、三十五万トンの計画も出ております。三十万トンの計画も出ておつたのであります。ただ超均衡予算の関係上、特にこの来年度の予算、只今国会で審議中の予算書に、この金融債の予算は来年度は零になつておるとは御承知の通りであります。この辺にも非常な実は普通の予算と異なつた状態におかれてある、併しながら今後財政を運営して行く上において、必ず金融債も相当の金額を計上し得るやうになるだらうとは考えられるのであります。預貯金の増加ということなしに、これはできないのであります。今予算のほうから申し上げますと、とにかく百四十億という見返資金を見込として計画を立てなければならぬ次第であります。この点一つ御了承願います。

○小泉秀吉君 大体お話はわかりましたが、二十六年の残りの五万二千トンはいろいろ困難があるが、大体金の措置並びに金融方面の御折衝なんかで五万二千トンは先ずできるといふことに了承していいのだと思つて、大臣の御所見をどうぞ……。

○國務大臣(村上海一君) 是非造りたいと考えております。

○小泉秀吉君 先刻大臣のお話のうち、外航船は新造船を造るのが、言葉の違ひはありますが、大体原則で、い船があれば買船でも必ずしも拒否しないと言いますか、それとも考慮するといふお話、それは私もいづゆる中古船といふやうなもので相当算盤がとれるものがあれば、そういうものをかう

ことに絶対反対するといふ意味ではないのですけれども、過去二十何艘ですか入つて来たやつが、全部ということでは申しませんが、最近でもアメリカから鉄鉱石を積んで来る補充に來たときに、いわば船がもうがた／＼になつてえらい問題になつたといふやうな事例もありません。或いは相当立派な船をうまい工合に手に入れた、ところがクランク・シャフトが航海中折れてしまふ、そしてとにかく曳船を使わずにどうにか修繕して、ロー・スピードで日本に持つて行く、そして修繕するのに約三ヶ月乃至半年もかかるやうな実情もあるやうに承つております。そういうことをあつちこつち総合すると、イギリスにしても、スカンジナビアにしても、今頃はやはり日本に相当船を注文するといふくらい船腹が少くないと言いますか、船腹の欲しい時分に、売れる船は、而も大体これまでの船を買つた様子を見るときと、みずでんで買つて来る、電信一本で大体買つておると思つてあります。或いは明細書、使用書といふやうなものさへも余りわからずに買つておつたといふやうな、そういう買ひ方でもしなければ買えないやうなとき、国家が相当苦しい金を融資して、そうして買ひ船が本場にそれが船齡一杯使われるかどうかといふやうなことで、疑問があるのが多いと思つてあります。それから、将来買船をするならば、そういう意味において、技術的にも少し政府御当局で御研究をなさつて買入れるといふやうなことに一段の努力をお願いしたいと思います。

○國務大臣(村上海一君) 只今の御意見全く同感であります。今までは過

去に買船したものは確か五十五隻であつたと思ひますが、五十五隻今までに許可いたしておるわけでありませう。いづれもこれが建造後三十年以上を経過したてのおる古いボートであります。

今後絶対に買船を禁止するということとは種々でないと思ひますが、併し船齢は多くも二十五年、二十五年未満であるというところは一つの絶対的な条件にして然るべきでないかと考へるのであります。なおこの上に今もお話のごとく、技術的に最近の積荷、航海、又スピード、その他すべての実績をよく検討して許可をして行くことにしたい、こう考へておる次第であります。

と考へておる次第であります。

○小酒井義男君 私も只今の外国船船を買入問題について発言があつたんですが、過般閣西地方を視察しました際にも、造船工業のほうの実情を見ますと、非常に仕事がなく中小造船工場はもう倒壊しつつある実情にあるようです。そうしてその工業を維持するためには少々赤字を覚悟でも外国船船を引受けなければならぬというふうな事情もあるというふうなことを私も聞いたのであります。一方でそうした赤字を覚悟で造つて送つて、そうした不完全な外国船船の古いのを買入というふうなことは、私は国策としても非常にまずいことじやないかと思ひます。造船能力は十分あり余るほどのものですから、そういう点をやはり十分考慮せられて海運事業の今後の発展には私は御考慮をされる必要があるのではないかとと思ひますので、只今の大臣の御答弁にもあります、これは止むを得る場合があるかも知れませんが、私

は飽くまでもやはり国内の産業を維持する上においても、こういう点が考慮されるべきだと思ひます。

○国務大臣(村上義一君) 小酒井さんの只今の御意見御尤も至極であります。造船会社の造船能力が今日相当ありますので、大体六十万トン乃至七十万トンの製造能力があるように承わつております。仕事がないために、赤字を忍んで外注品を受取つて輸出している、こういうことも事実あつたのであります。最近では相当、四、五万乃至七、八万の純益を期待して契約が成立しておる模様であります。今たしか四十五杯外注品を日本で製造しておる、主としてタンク・ボートであります。そういう実情であります。日本に船が足りないのに、日本の足りない資材を用いて製作してこれを外国に輸出するということとは、これは非常に間違つておるじやないかというふうな意味に私拝聴いたしたのであります。そういうことも言ひ得ると思ひます。また、ただ外国船の購入をするということも、船主のこれは意思に出ていることであり、それから外国の船会社から輸出船の建造を注文受けるというののも造船会社の意思で、これは受けられる次第であります。ただそういうことのないように、でき得る限り施策をするというところが私どもの責任であると思ひます。心を得ておるものであります。もう一つ特別の点は、日本船主の注文によつて作るという場合には、先刻来申述べましたような資金の手当ということが非常に問題になるのであります。外国船の購入にはこれは別途なことに相成るのであります。今まで行われておりましたのは殆んど例外なく外国の銀行

行筋によつて賄われておるという実情であるのであります。その点が非常に買船の場合には新造と異なる條件になつて参ります。ただ先刻も小泉先生のお話のごとく、非常に脆弱な、老朽した船を購入するということは是非避けたい、こう考へておるような次第であります。

○内村清次君 只今の小酒井君が質問をいたしました要点というものは、先ほど外国船を船主が頼んだ、自分たちはこの問題については斡旋その他の役を答弁ですが、実際視察して見ましたところにおいて、中小の船船を造ります造船所というものは、これは政府の方針からいへば、結局整備されてしまつておるのです。一万トン級を造る造船所でもいわゆる第七次造船のごとき、融資の關係からしても殆んど何カ月間も工員を抱きながら工場閉鎖の一手手前までになつておるというふうな現状です。だからしてこういう中小の造船所をやはり今後の貿易の発展過程から考へて、政府として又或いは所管の運輸省といたしまして、或いはこれを拡大するような計画があるかどうかという問題ですね。それを計画なさつて、そうして本當にそれは整備する腹でやつておられるか、或いはそういう工場自体をなお存続し、そうして又中小の船船を作る、或いは又相當な工場に対しては外航船の大きいものを造るというふうな基本的な考へがあるかどうかという点です。この点をお聞きしたいのです。

○国務大臣(村上義一君) 只今内村先生からの御質問、それについては私としては明確な御返事がかねるころがあるものであります。又海運局長から補足いたさせたいと思ひますが、とにかく今の造船所を更に拡大してというお話がありました、これは私としてまだよくは造船界の実情を把握しておりませんけれども、更に今後能力を拡大して行くということは適當でないのじやないかと実は考へておるのであります。何分日本の敗戦前は、大海軍によつて造船所それ／＼底分の受注を受けていた次第でありました。それが全然なくなつた今日であります。併しなうことが行われて来たやに聞いております。併しどの程度に合理化されたのか、又今後の日本の商船隊の整備について、それが睨み合せて今の造船能力というものが小さ過ぎるものかどうかというふうな点については、更に私としては検討を重ねたいと考へておる次第であります。

○政府委員(岡田修一君) 今までの建造計画において、主として大きい造船所に行つてゐるではないか、こういうお話がございましたが、實際上そういう傾向であると考へます。それは御承知の通り、毎年の建造量と建造能力との間に非常な開きがあります。ところがこの建造船主をきめます場合に、その造船所を見るよりも、むしろ建造する船主並びにその建造すべき船の用途、こういう点を考へて決定するわけでありませう。造船所の大小の間に按排するといふ考へ方をとつていないわけでありませう。従つて大きい造船所は従来からの豫故でいい船主を使い、従つてその船主は用途の非常に高い船を作るといふ結果、建造船主を選定した必然の結果として大きいほうに片寄る、

こういうことになつておる次第でありまして、この点政府がいわゆる造船計画的に船を按排するという方策をとつていない以上止むを得ざる結果である、かように私も今まで考へて来ておるのであります。併し外国船の注文が相當大きい造船所に参つておりまするし、その造船能力の余力というものが従来のようにそう大きくありません。従いまして今後の建造計画においては、自然中流の造船所が潤うというふうなことになるのではないかと、かように考へております。又小さい造船所につきましては、中型以下しかできない中小造船所につきましては、現在までのところ非常に気の毒な状態にあるわけでありませうが、今日日本の海運界の情勢がまだ小型の船を建造するまでに至つていない。言換へますと、沿岸航路における船腹はまだ過剩状態にあるというふうに考へるのであります。

E型船その他の小型の艦艇船が相當数が来ておるという議論がございまして、これを考へるべきであるという議論がございまして、今日またその機運が熟しております。二年或いは三年後にはそういう船が相當数が盡き、沿岸航路の船腹がバランスを失するといふふうな状態が出て来るのではないかと、そのときまで小型造船所は待つて頂かなければならぬじやないか。そういう時期にならないと政府としても積極的な沿岸航路の建造という面における政策がとりにくいのではないかと、かように考へておる次第であります。又、小さい造船所については大変お氣の毒な状態が暫らく続く、併し一面におきまして、海上保安庁の船の建造或いは修理、こういう面が今後の情勢の

急転回によつて出て来る、こういう面が相当明る希望の持てるところである、かように考える次第であります。

○内村清次君 造船契約につきましては、とにかく船主の好みによつて船主が造船所、而もその造船所というものは、そういう船主の好み得るような造船をやする、企業の整備した、或いは規模の大きい、そういう造船所というものが対象になる、そうして見ると、それと類似した現在の造船所でも、やはり今後の状態においては政府のほうで計画的にこれに對するところの方策というものは、これは余り強い力ではなされないといふような御答弁のように要約するのはこの点が、とにかく見返資金も先ほど運輸大臣の言われたように先細りになつてしまつておる。その資金関係もやはり一応政府の責任において運用の面は總体的に考へて、この造船不足の分を補うような計画が樹立されなければならぬ。こういう点を政府は、たとえそれが輪旋の形であるといふことも、一応既存造船所の現在の全国の配分や、或いは又能力の点、こういう点を勘案して、私はそこに確固たるやほり計画の樹立というものがなくちゃならぬのじやないか、こういうことを私は心配いたします。そうしてそこをどう御計画なさつておるかということをおきまして、第七次造船のあとに開きたいのです。第七次造船のあとにおきまして、私はこれはまあ新聞で見ただけですが、あれに洩れたところの造船所関係、全国的に約六カ所、こういう所には今後一つ割当てるような計画でもしよ、或いは又二十七年度の見返資金の運用計画といたしましての配分量も、或いは運輸大臣の方針も新聞

には載つておつたし、或いは又それをおきまして、船主関係の意向を要約いたしまして、船主として載つておつたのです、ね、こういうような状態であるとしたならば、もうすでに二十七年度の予算はかかつておる、二十七年度の実施時期といふものは切迫しておる。同時に又一番重要なことは、私が先ほど報告いたしましたように、或る造船所においては何千人の工員を抱きながら、その前途はどうであるか、政府は一体これは強制整備をやるつもりであるのかどうかという見通しについてさへもはつきりわからない状態、これはもう造船所の当局者及び工員、家族全体が非常に前途に非観的な様相であることを見ますときに、私たちが早くそういう計画を樹立なさつて行くべきではなからうか、こう考へておるわけですが、あなたのおつしやる通りに行けば、保証のある造船所だけが繁榮して、あとは潰れてもいゝのだ、或いは又外国船の注文があれば、それを何とか一つ政府のほうで輪旋して参りたい、ただそのくらいで考へ方では今後の日本の自立経済上におきまして支障がありはしないか、この点も又心配するわけです。

○政府委員(岡田修一君) ちよつと言葉が足りませんでした、先ほど言いましたような建造船主選定の過程におきまして、やはり造船所の事情は或る程度考へておるわけです。船主サイドの事情が同一であります場合には、その選定する造船所の何と申しますか、アイドルのひどい状態、アイドルのひどい造船所のほうに仕事が行くようにする。そういう点につきまして、できるだけ中流造船所に仕事が行くような

努力をいたしております。併し根本的に造船に對する配分というものは、船主と造船所の自由な結付き、それから建造船主の選定が、船主並びにその建造する船、こういう面を重点的に考へてきめて行きましたために、計画的にバランスのとれた配分をするというところまで行つていないわけですが、そういう船主サイドの事情が同一である場合は、造船事情を勘案して仕事の配分をアジャストするという方法をとつております。

○高木正夫君 昨日の新聞でありました、日米協力の関係におきまして、アメリカの軍需品を日本で生産する、同時に日本の商船隊を増加する意味においてアメリカの船を供與するというような、まあちよつと我々が考へて耳寄りな話が出ておつたんですが……

○政府委員(岡田修一君) 実は私どものほうでも耳寄りなニュースでございまして、私もとしましてはまだ何ら承知していませんのであります。

○小泉秀吉君 もう一点伺ひます、先刻政府委員の説明の中に、いわゆる近海運の状況が大体船腹過剰だからというふうな御説明があつたんですが、船腹も一面に過剰かも知れませんが、私の伺つた話によると、近海の船が非常に御承知のように算盤が悪く、遠洋のほうは先刻来お話のような相当高い船価の船を造つても多少赤字を儉約しているかも知れませんが、大体算盤が割れる。殊に油を運ぶ船のごときは相当有利な算盤がとれるというような現状でありますけれども、同じ海運業であつても近海のほうはなか／＼経費と収入とのバランスがとれないで非常に経営が困難だという実情であります

すが、船腹過剰だけで、そういうふうな言つて、つまり運賃が安くて赤字になつていふこともあるかも知れませんが、私はポート・チャージズが非常に悪いので、近海の船は航海の日数が非常に少いけれども、その少い割合に港で二日も三日も碇泊する、或いはひどいのは四日も五日も碇泊しなければ積上げの荷物がさばけないといふようなことから、遠洋の船と比べるといふゆる稼働日数が非常に少くなるということが、今近海の船が特に算盤がとれない実情だといふようなことを言つておる業者もあるわけなんですけれども、実情はどこに一体この近海のほうはそういう算盤がとれないようになっておるのか。若し私が聞いたようなことが事実なら、やはり港灣設備なり、港灣のいろいろなポイント・チャージズの改善というふうなことで、ポイント・チャージズの少くなるようなことに対して相当やほり運輸省としても儉約なり、施設なりをしなければならぬといふように思ひますが、こういうことに対しての御見解を一応伺つてみたい。

○政府委員(岡田修一君) 御承知の通り港灣の能力は非常に悪くて船の回転率が余りよくない。これが沿岸の海運業者の採算を悪くしている一つの大きな原因であると思ひます。もう一つは、更に船腹の相当余裕がある。従つて海運同盟で運賃の引上げを決定いたしましたも、それが実行されていらないという事情にもよるのでございます。ポート・チャージが非常に高い結果、それでなくても本船運賃だけでも鉄道運賃と比べて割合にコスト計算が高くなりますから、海上の運賃はますます鉄道で運ぶときよりも海上のほうが高

くなるという事情がございまして、そういう鉄道運賃の一つは牽制せられるという事情もあると考へるのであります。いずれにしても船腹が荷動きに比してまだ相当余裕があるということが運賃を採算面まで引上げ得ないということであらうと存じます。

○内村清次君 ちよつと私はこの際運輸大臣に結論的にこの問題をお尋ねいたしておきますが、先ほどからの御説明を聞きますと、沿岸航路だけは小型の船腹でも過剰があるのだ、そうすると、現在のこの建造能力というものが船主の、たとえそこに貿易の見通しからするところの注文があつても、まだ十分能力はフルに動いていないという事態は、これは率直に認めるを得ないのですが、そういたしますと、運輸省の方針といたしまして、やはり船主對造船所というところで、こちらは輪旋ぐらゐで計画を立てておらないといふことになるといたしましたならば、結局現在の造船界というものはやはりこれは淘汰される運命にある、即ち整備の過程にあるといふことを確認していいのであります。かど、この点が一点、それから第二点は、これは国策の問題とも関連いたすのですが、もう多く中小造船所というものは一応の整備がなされた、勿論沿岸航路の小さい船はとにかくとして、五千トン級の船であつたならば、或いは又中近東や、或いは政府が唱道をされておるところの東南アジア方面、こういう面の航行は或る程度可能でありましようが、問題は中央貿易のこの国策関係、これに對する政府の国策関係によつてこの貿易状態というものは振興しない。この現段階においては、そういう中小の造船所

もやはりこれは整備されたままで更生の途というものはないのであるか、或いは又今後造船界が状況を呈するような時期というものは、どういふ方策を今後運輸大臣は持つて行かれたら、造船界の更生というものがなされるか、この三点につきまして御答弁を願いたいと思います。

○国務大臣(村上海一君) 只今の御質問であります。先ず第一点、中共貿易なんか進展せざる限りは困難になつて来るのじやないかという御説であります。中共貿易が若し現在の客観情勢に変化を来して貿易をし得るようになれば、これは相當の船が動くと思ふのであります。併しながら日本の貿易力、過去において、基年次の頃におきましても、中共貿易といふものの占むる割合は案外少なかつたのです。大連港に對しては相當の分量がありました。いわゆるその以外の中共、ローバーの面に対しては、案外その占める割合が少なかつたのです。併しながら今後は又別問題だと思ひます。それで國際間の關係が一変して、中共貿易が始まるということになれば、それはそのときにはやはり特段な措置を講ぜなければならぬと思ふのであります。が、今のところはこれはできないことだと思ふのであります。で、今小泉さんからも御指摘がありましたごとく、沿岸航路の船は今日余裕がなあるのだという実情であります。その理由には、ただ船舶貨物が非常に少いという事、更にその原因は、オート・チャージが非常に高つく。又運航日数が非常に少い。いろ／＼不利益な事情にあります。一つは運賃問題だと

思ひます。この点はどうしても陸上の鉄道、自動車運賃と総合的に決定をして行かんければならぬ問題だと思ひます。勿論鉄道運賃におきましても、小運送といふものがありますけれども、港の荷役は、陸上のいわけでも、小運送チャージよりも著しく高い。又船舶自体においてその荷役の能率が低いために、船舶自体のこうむる損害も大きいといふようなことが、これは主なる原因であらうかと思つております。で、今鉄道でも随分、例えば北海道と内地間におきましても、石炭とか、或いは木材とかというバルキー・カーゴ、これはもう当然全部船で行くべき性質のものだと私は思つております。それが貨車によつて青函連絡船を経て内地に來るといふようなこともあります。更に北海道開港の特種措置によりまして生産せられた魚油とか、或いは魚粕でありますとか、或いは穀粉とか、或いは小豆その他の雑穀といふようなものでも、恐らく今日なお三、四十万トンくらいは滞貨があるように聞いております。これらのものも皆鉄道に向つて殺到して滞貨になつてゐる。併しどういふものがそれじや船舶貨物として不適当かといふと、決してそうではないと私は思ひます。相當なボリウムに達してゐるのであります。が、要は運賃の点にあると思ふのであります。

沿岸航路の船会社は非常に不利益な輸送をやつて苦しみつ、船運賃は比較的安くしてゐる、コスト計算からは、併しながらその船運賃は、鉄道運賃に比較すると非常に高い。こういうことになつておるのであります。そこへオート・チャージ、その他が船主持ちの場合も相當多いので、そういうことを考慮に入れて、荷主は鉄道のほうへ自己の荷物を殺到せしめる、こういうことになつておると思ふのであります。どうしてもこれは総合的に沿岸航路、そして鉄道、また更に自動車についても考慮する必要があると思ふのですが、鉄道と船舶については総合的に考へて施策する必要があると信じております。今のところまだ私としては、どうすればこれが総合的に陸に上つた荷物を再び海上におろすといふことが自然の流れとしてできるかどうかといふことについては、なほ格段なる研究を要すると思つております。つまりそれに関連して、比較的小さい造船所の生きて行く途といふことが、その点から考察して初めて結論づけられることと私は思つております。今後大いに研究したいと思ひます。

で、そういうことを考慮に入れて、荷主は鉄道のほうへ自己の荷物を殺到せしめる、こういうことになつておると思ふのであります。どうしてもこれは総合的に沿岸航路、そして鉄道、また更に自動車についても考慮する必要があると思ふのですが、鉄道と船舶については総合的に考へて施策する必要があると信じております。今のところまだ私としては、どうすればこれが総合的に陸に上つた荷物を再び海上におろすといふことが自然の流れとしてできるかどうかといふことについては、なほ格段なる研究を要すると思つております。つまりそれに関連して、比較的小さい造船所の生きて行く途といふことが、その点から考察して初めて結論づけられることと私は思つております。今後大いに研究したいと思ひます。

○内村清次君 今の答弁で二つ要点が、今のごとき、とにかく現在の既設の造船所の能力といふものは過剰しておるのだ。だからして全体の先の見通しからしましても、それが整備の形になつて行くことも止むを得ないかどうかといふ点が一点、それから中共貿易の問題がございましたが、第三の全体的造船界の状況を呈するような、運輸大臣といつたしましての何か御方針が立つておるかといふこと、この二点ですね、これを一つ。

は申すまでもないので、六次造船、或いは七次の前期に二十万トン、後期に二十万トン、二十七年に三十万トン、三十五万トンといふふうに、政府が船を造ることに關與してゐるというの、主として資金關係だろと思ひますが、一体いつになつたら、政府が關與しないで船主が好きな船を何万トンでも造るといふふうになるか、又そういうふうになつたら、何か方策をとつておられますか。

○国務大臣(村上海一君) お尋ねであります。今、外統のいわゆる目標は、商船隊の建造、輸出入物資の五〇%を日本船で運ぶといふことが、目標なんであります。この域に達すれば、恐らく政府としては特殊な措置を講じないことになるだらうと思ひます。又それは國際間において非常に非難を受ける結果になりやせんか、こう考へるのではありません。つまりその點において、先刻内村さんが、造船所の問題について非常に御心配になつておられますが、やはり大きい造船会社におきましても、そのときには船主の勢力のものが、さういふ時期が來る。外國の注文に應ずる場合はこれは別問題であります。そういうことも私も思つては考へて行かなければならぬと思つておる次第であります。

は行かんで、政府が面倒を見ておる。併し私は自由に船を作りたい人が、作ればよいと思ふのですが、そういう時代が來るやうに何か手を打つておられるかどうか。

○岡田信次君 五〇%の荷物を日本船で運ぶ、そういういたしますには、まだ老朽船の交替その他相當の量を殖やさなければならぬと思ふのであります。が、今のところでは船主側としては年に四十万トン、五十万トンも造りたいという希望があるのだらうと思ひますが、資金その他の關係でなか／＼そう

り二十万円ですか、このくらい高い船を造りながら、大部分の船会社は相当高率の配当をして、營業の状態はいいように思う。その方面と考えると、政府も大いにそれを斡旋して、その通り希望をかなえてやるようにしたらどうか。更に政府は斡旋しなくても、みんな船主が造れるようにやつたらどうかと、こういうふうに思うのです。

○國務大臣(村上海一君) 恐らく、お説のごとく今日の船主は最近においての業績より以上に建造したいという希望を持っておられるだろうと思う。ただ船主自身の力又船主と取引ある銀行の力ではこの建造ができない。とにかく一万トンの船一杯に十六、七億要する。つまり船主が自分の實力、信用で自分の欲するだけ建造するといことが、これはノーマルな状態だと思ふのであります。それではできないといふから、一方又國策から早く輸入物資の五〇%を日本船で積み取るようにしたいといふ、そして貿易外の収入を得、特にドル資金を獲得したいといふようなことも加わつて、國策として今援助している、こういう実情であるのであります。で、恐らく五〇%の目標に達した上で、今日のごとく政府が助成したならば、國際間の問題に若干なつて来るのじやないかといふふうにも思ふのであります。で、五〇%に達した場合に、ノーマルな状態に復して、岡田さんのお話のごとくあるべき姿に還つて来るんじやないかと思ふのです。

○委員長(山縣勝見君) この際、次の議題に移ります前に、新たに当委員会の委員になられましたかたを、本日御出席になつておりますから御紹介申上げたいと思ふのですが、自由党の一松君は本日欠席であります。但し民主党的の深川君、緑風会の小野君、社会党的の片岡君、皆さん御出席でありますから、もう皆さん御承知のかたばかりでありますけれども、一応当委員会の委員として御紹介申上げたいと思ひます。

それで次の議題に移りたいと思ひますが、一般運輸事情に関する調査中、航空事業に関する件を議題といたします。政府より現況について御説明願ひたいと思ひます。

○國務大臣(村上海一君) 航空事業につきましては、漸く種々の紆余曲折を経まして、昨年十月から日本航空会社の責任において、空中輸送が開始せられたのであります。それで差当つて東京羽田を基点として、北は札幌、南は西は福岡に航路を毎日一往復持ち、大阪に対してはそれ以外に三往復というダイヤを編成して実行しつつある次第であります。で、今占領治下におきましては、飛行機の製作、修理、又運行等は禁止せられておることは御承知の通りであります。日本航空会社がノース・ウエスト・エア・ラインと契約を結んで、日本会社に禁止されている点を一任いたしておるようなわけでありまして、恐らく議員各位は日航は欠航だと言つたような悪評を耳にしておることを察いたします。事実整備が間に合はずして、ノース・ウエストの責任事項である飛行機の整備が間に合はずして欠航したということがままあつたのであります。併しその後予備機も増加いたしましたので、そのとき以来余り欠航ということもないのであります。

また、更に日本航空会社は、この札幌航路の途中において仙台で一カ所、松島との間でありますが、そうして三沢に着陸するというところに相成つております。又会社の今なお希望にとどまつておりますが、近き将来に福岡航路は神羅まで延長するのじやないかと思つておるのであります。なおこの飛行機の整備を完璧ならしめるために、ノース・ウエストの社長のミスター・ハンターが昨年末からこちらに来ておられる機会に、いろいろ向うとしては希望せられまして、何らか飛行機の修理に關して適切な方途を講じたといふことと、今折角GHQ、その他關係の向きと交渉が進んでおるやに承知いたしております。

なおこの会社の経営状態は毎月若干の赤字を出してゐる。大体二百萬乃至三百萬、或いは四百萬程度の赤字を毎月出してあります。更に、そういう状態ではありまするが、近く講和が発効いたしました時は、今禁止されておる事項についても開放せられることは明瞭でありますから、飛行士その他陸上の整備關係の技術員等の訓練を速かにしたいといふ計画を立ててあります。でき得べくば政府において飛行学校の設立をして欲しいといふ希望があつたのであります。今占領治下禁止されておる点に關連もいたしまして、差当り政府において半額を補助して、そうして半額は日航が負担して、約二十名のこれらの技術員をアメリカに派遣する、四ヵ月半ずつの期間で派遣するという計画を立てておるのであります。これは本年度予算にも補助金が計上せられておる次第であります。

○政府委員(大庭實夫君) 今大臣から大体御説明申上げたことで全貌が盡きておるわけでありまして、私から特別申上げたいところは別にないと思ひますが、ただ現状、差当つて航空庁としてやらなければいけないという問題がここにあるわけでありまして、これを一つ御披露しておきまして各位の御協賛を、或いは御援助をお願いしたいと思ふわけでありまして、実は條約の発効も間近に迫つてゐるために、政府としては御承知のように一昨年航空法、いわゆる従来ありました航空法を廃止してゐるわけでありまして、現在ありまする法令は單に政令に基きまする國內航空運送事業令といふものしかないものであります。條約発効後におきましては只今航空法を草案中でありまして、近日これを本國會に上程をいたしたいと考えておるわけでありまして、その際には何分慎重御審議をお願いしたい次第だと考えております。

次に、御承知のように現在行政取極行政協定といふものが実行されつつあるわけでありまして、これの取極によりまして、航空庁といふものは今後民間航空事業といふものを確立して行きたいと考えてゐるわけでありまして、実は今日航空庁としましては幾多の計画、將來の航空に對する計画を持つてゐるわけでありまして、この行政取極といふ線が明らかに確立されるまでは、いわゆる私たちの持つてゐる計画が全體的に確立されないといふ状況にあるのであります。私たちは極力今の日本の民間航空事業を推進するために、又發達して行くために、いわゆる日本の航空の自主権を確立するために、防衛協定へ多々私たちの希望を申述べておるわけでありまして、いずれその決定を待ちまして私たちの持つております航空政策といふものを再検討しまして、そこに確固たる航空計画を樹立して今後の施策を進めて行きたいと考えてゐるわけでありまして、もう一つは、二十七年の予算としまして、航空庁は大体三億、二億九千萬円余りの予算を計上してゐるわけでありまして、この二億九千万円は大体現状におきまして見通し得る、確実性のある面の予算だけでありまして、先ほども申しました通りに、行政協定といふものの取極によりまして予算はそこに又再編成をいたしたい。従ひまして航空計画の確立を待つて、次の予算要求にはその計画によりまして予算を編成し、各位にその御審議をお願いしたいと考えております。現在二十七年に今回要求してある予算は、御承知のように現在飛んでおります札幌から福岡における各飛行場の通信施設の維持修理費、建築物の維持修理費といふのが大部分でありまして、そのほか、十四カ所の航空標識所の修理、航空燈台の修理といふ確実視したもののだけを一応計上してあるわけでありまして、それについてもいづれ十分に御審議をお願いしたい、差詰め大臣の御説明につきまして、現在私たちが速急に御審議をお願いしたいと考えてゐることは以上の通りであります。

○委員長(山縣勝見君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(山縣謙見君) 速記を始め

○前之國事一節 たくさん質問事項

があり、先ず最初に只今将来の航空計画についての御説明がありましたが、もつと具体的に御話を願いたいと思うのであります。私どもの耳にするところによると、二十七年年度の予算において、運輸省から要求された予算は八十億と云ふことを聞いていますのであります。それが僅かに今長官が御説明になりました程度に減額されたのはどういふ点であるか。そうしてこれを更に強力で要求されて、或いは二十七年年度補正予算その他二十八年年度の予算等に獲得する熱意と確信があるかどうか。つまり将来の航空計画並びに予算の問題について先ず御説明を願います。それから現在飛んでおるのは中心地ばかりであるようでありまして、二十七年年度或いはその後においてローカル線も計画しておられるかどうか。この前私の質問に対して二十七年年度はローカル線もやるつもりであるという御答弁があつたようでありまして、その点について計画しておられるかどうか。具体的に御答弁を願いたい。それからこの発着の時間というものについて御研究が足りないかと私は非常に考へておる。例えば東京、福岡間、福岡に着きますのが十二時過ぎになつてしまふ。それが帰るのに、私どもから言わせると中途半端な時間になる。ですから福岡から向うに行きます者、特に私どものように鹿児島島のほうに行く者は飛行機で行つて、そうして福岡から急行に乗らうとしても間に合いません。十時半頃はずで出ている。

ですからやはり福岡に泊らなければならぬ。折角飛行機に乗つても二晩かかる。今と同じように二日かかる。何の効果はないということになります。ですからこの時間等についてどういふことを十分に考へなければならぬ。急行に間に合ふのじやないかと思ふ。急行に間に合ふように……。或いは又帰るときは急行のあとに出す。こういうことになればすべて地方の者も航空の恩恵に浴するわけですね。そういう御考慮が足りないと思はれる。どうも私は運輸省の仕事を見ておると、すべての設備が中央に集中しておると、私は常にそういうことを言つておるのですが、中央といふものにたつたてられておる。東京、大阪間に特急が走つていないが、東京と九州の間には走つていない。私どもに言わせるとむしろこれは遠距離の人に便利を與えなければならぬ。又汽車について鹿兒島では五等車といふのが走つてゐる。即ち四倍の運賃を拂つてゐるわけだ。板の腰掛で、破れたガラスのないような汽車を走らせておる今日では、そういうような地方の事情といふものを少しも考へないで、中心地ばかり考へておる。私はこれでは鉄道が赤字を出すのは当然だと思ふ。行燈みたいなもので、三尺先のことしか考へていないのですから、毎年赤字になる。もう少し視野を広くして、全国民が交通事業の恩恵に浴するように考へて行かなければならぬ。これは航空ばかりではない。運輸全体に亘つてそういうことにしなければならぬと思ふ。ですからそういうことは、航空についても地方のことを考へてもらいたい。特に時間、それからローカル線の問題、この点について御答弁を承

わりたい。只今大臣も御説明になつたように、開業早々です。整備も不十分であります。欠航もありましよう。今日までどれだけ欠航になつておるか。福岡の駅に、お急ぎのかたは汽車にお乗り下さいといふ、こういうような飛行機を飛ばしても何にもならない。この前も寝台車に乗合せた人が、飛行機に乗らうとしたが出ないで、急に汽車に乗つたという人も随分あると、こういうようなことも考へて時間の励行、欠航をしないこと、安全感を與へること、開業早々ですからいろいろ無理な点もありましよう。こういうような点についての十分な御計画と御熱意を持たれることが必要であると思ふ。それに対する御意見を承わると毎月二百万円くらい赤字を出しておるといふことですが、その赤字の原因はどこにあるのか。欠航のためか、或いは乗る人が足りないためか、或いは借りておる飛行機の料金が非常に高いために赤字を出しておるのか。独立後においては更に他の航空会社を許す計画があるか。今借りておる飛行機といふものを向うに返して日本の飛行機でやるような計画があるのかどうか。こういうような点を一つ御答弁を願いたいのであります。

更に一つお考へ願いたいこと、非常に高いのじやないかといふことです。福岡まで一万幾らかとつておとす。これでは普通の者は高くない。大阪と東京の間では相当に高いようですよ。大阪の金持が業者を連れて東京に遊びに来るのに飛行機に乗る。これは玩具物観されてはいけなかつたと思ふ。実用になるように、すべて大衆が使えるような料金をきめなければいけない。最初二等車に寝台券を加えたくらいのもので、我々非常に結構だと思つたが、それがいつの間にか汽車の一等の料金に寝台券を加えたよりももつと高い。これでは八千万国民の中の幾らの人がこれを利用できるかといふことを一つお考へ願いたいのであります。今役所の人たちが利用しておる。知事あたりはよく利用しておる。自分ですが、これは皆国民の金です。自分のふところからお金を出して乗る人は極く少い。こういうような点をよくお考へになつてもう少し料金を下げらう。二等乃至三等に寝台券を加えたことを私は強く考へておる。又国民はそれを強く要望しておる。こういう点について何かお考へがあるかどうか。なおこの二百万円といふ赤字については、どういふような方法で以て補填するのか。国が補償するのか。或いはどういふ方法になるのか。そういうような点についても具体的に伺ひたいのであります。先ずこれだけのことを最初に質問いたします。

○政府委員(大庭賢夫君) 御回答申し上げます。将来の航空計画についての御質問が第一番にあつたようでございまして、実は二十七年年度の予算におきましては、一応先ほど申しましたように、行政協定というものがございまして、行政協定の下に予算を計上したわけでありまして。例えば羽田は返還されるであろうという推定の下に羽田の維持費を全部計上した。或いは今後起るであろうローカル線に対しての建設費、維持費を要求した。それらに途中のいろいろな発着基地とそれから

いしたいと思つてあります。この料金の問題は今お話をすることでわかりましたが、現在のような状態で置きなると、特殊の人の専用機になる。殆んど乗る人がきまつて来る。二十回乗つた三十回、乗つたと威張つてゐる特殊の人の専用機であつたならば、そういうものを作る必要はないと思つてゐる。私に言わせれば……これは日本の国民のための飛行機でなければならぬ。これを私は十分に頭に入れておかないと、折角航空庁、航空庁といつて人ばかり殖やして金を使つても何にもなりはしない。僅かな人の、百人か二百人の人たちが利用してゐない。それ以下の人しか利用してゐない。あなたのほうはよくわかるだらうと思ふ。一人の人が何回乗つたか、何人乗つた人が乗つてゐるかといふことをお示しを願ひたい。どうしてもこれは日本の飛行機である、日本の飛行機であるといふことに變えてもらひたい。福岡まで一萬何千円で乗る人はおられます。特に九州などは貧乏ですから……。こういうことをお考えにならなければ折角お始めになつても何にもならぬと思ふ。ですから料金の問題、時間の問題、特に時間は運輸省の所管なんですから、よく鉄道とも御協議になつて、そうして時間をおきめになるべきものである。若しあなたのほうの時間の差し繰りができないならば、鉄道のほうと交渉されて鉄道のほうを延ばすとか、そういうことをしなければならぬのですが、そういうことをおやりになつたのですか。時間をおきめになるときに国有鉄道と協議して時間をおきめになつたのかどうか。この点は私は国有鉄道の当局者にもお

伺ひたい。こういうような点は一環として、そうして国民に便宜を與えるように時間をおきめにならなければいけません。俺のほうは俺のほうで勝手にやるというのはいかんのじやないかと思ふのです。そういうような御注意をお拂ひになつておるのかどうか。又將來適當にすべての人の便宜になるように時間等を早急に御改正になる御意思があるのかどうか。それらの点についてお答えを願ひたい。

○政府委員(大庭哲夫君) 第一の將來の航空計画といふものにつきましては、今いろいろ御要望をお伺ひしたわけですが、実は私も航空庁といつたわけでも、先ほど申しました通りに、一つの三カ年計画といふものを樹立して、それに従つて要求しておるわけであり。従ひましてローカル線といふものにつきましては、先ず先ほど申しましたように大阪、福岡、小倉といふ線と、福岡、鹿児島といふ線を先ず要求したわけでありまして、これは先ほど申しました通りに大蔵省のほうで査定を受けて実現を見なかつた。併しなから航空庁としましては今後とも一つの計画の線に沿ひまして強力にそれを進まして行きたいと考えております。又行くべく勢力しようと思つております。折角の皆さんの今後の御援助によりましてそれを実現して行きたい。従ひまして私のほうで今後樹立した計画につきましては一応各位の御批判を頂いて、それによりまして計画に確率性を持たして今後進めて行きたいと考えております。發着時間の問題につきましては、実は鉄道の時間を変えたいといふことはその容易なことではなかつたために、ただ時間を決定するときの中

心になつたのは運送便といふものの時間によりまして、ダイヤの編成を鉄道の現状の時間に合わせたといふことでありまして、今後鉄道の時間を変える時期があるわけですから、その時期と睨み合はせまして航空機の機数の増加と相待つて、そこに一つの鉄道と航空という連帶時間といふものを確立して行きたいと考えております。これは御要求に副うように努力したいと考えております。以上。

心になつたのは運送便といふものの時間によりまして、ダイヤの編成を鉄道の現状の時間に合わせたといふことでありまして、今後鉄道の時間を変える時期があるわけですから、その時期と睨み合はせまして航空機の機数の増加と相待つて、そこに一つの鉄道と航空という連帶時間といふものを確立して行きたいと考えております。これは御要求に副うように努力したいと考えております。以上。

○政府委員(大庭哲夫君) 甚だ失礼しました。チャーター料の問題につきましては、これは実は何カ月でしたか、三カ月或いは四カ月に亘りまして、日本航空とノースウエストとの間にチャーター料金の決定につきまして相當の検討を重ねたわけでありまして、決して先方のチャーター料金をそのまま鵜呑みにしたわけではないのであります。そのチャーター料金は相當の検討を重ねた上において、日本航空から出して来たチャーター料金のつきましては航空庁としましては担当官庁としてそれを検討し、或いはこれを公聴会にかけて運輸審議会の決定までも見まして決定をしたわけでありまして、その当時におきましては、ノースウエストと日本航空会社との間にこれが最適當な額でないかと考えられた結果決定したわけでございます。今日におきましてこれが高いとか安いとかいふ問題については、私たちとしてはまだ十分の検討も済んでいないわけでありまして、一応は止むを得ないと考えておるわけでありまして、今後日本航空会社が自主的な面が出て来まして、いわゆるそこに一つの

会社としての転換期があつた場合には、十分運賃の問題についても再考慮をすることが適當ではないかと思ひますが、その時期までは現在の料金で進めて行きたいと考えておるわけでありまして。

○前之園喜一郎君 航空長官の御答弁によると、この赤字が出るのは当初の計画のガソリン税等の免税が得られなためにこういうことになつた。やはり免税等ができれば三千万円ぐらゐは儲かるのだといふことですね。先ほど来議々申上げますように、今日の飛行機といふものは、もう特權階級の極く僅かの人の乗用にしかなつていない。こういうような料金で乗れるはずはないのです。ですからこれはどうしても國家もできるだけこれを援助して、物心両面とも十分に援助されて、そうして日本の航空といふものを伸ばして行くようにされなければならぬと思ふ。私に思ふのです。それにはやはり先ほど来私が質問していることが非常に中心になつて来ると思ふのです。高い料金は安くさせ、國家で補助すべきは補助し、免除すべきものは免除する、そうしてこれが大衆の飛行機であるといふことにしなけりやならぬと思ふのですが、大臣はこれらの点について、近い將來においてローカル線もやる、或いは料金も下げ、國家もできるだけ援助して行く、そうして一般にといふことは言えないのでありますが、相當多數の人が利用できるやうなふうになつたのを改革して行かれる御決意があるのか、この点を一つ大臣の口から承りたいと思つております。

○國務大臣(村上義一君) いろ／＼先刻から前之園さんの御意見を拜聴いたしておりましたが、今の私に對しての御質問の点、これは今一番初めに申述べましたように、僅かに一往復しか九州關係はないのであります。これでは交通機關としては誠に足りないと思ふ。勿論四國、更に別府、長崎といふような線を將來設ける必要があると思つております。北陸の關係についてはなお相當考慮を要すると思ひます。特に先刻申上げましたように、今福岡まで行つておる分を鹿児島を経て更に那覇に至るといつたような線につきましても實現したい、こう考えておるのであります。なお一往復といふ、これは要するに需要供給の關係でございまして、お説によれば運賃が安ければ需要が多くなる、これは相對的關係にあると思ひますが、併しコストを無視してやることもできない。現在のところではノースウエスト・ラインが引受けてやつておられて、今も長官が申述べましたように四カ月に亘つてねじ合つて実はコスト計算をやつておられて、それで若しガソリンの消費税が免除されるならば、更に輸入税が免除されるならば、購入価格の点は忘れましたが、當時そういう話を仄聞したものであります。全く三、四カ月を要してコスト計算を精密にやつて、恐らく十數回の交渉を経て契約ができたものだと思ひたいと思ひます。併しながらいふのは、私の記憶が誤りなれば、一カ年であつたかと思ふのであります。その間は継続してやらなければならぬと思ひます。近く議和も発効いたします。そのあとにおいて十分準備を整えて、將來飛行機の製作は日本においてすべきである、その將來といふのはいつ頃になるか

と、直ちには私は困難じやないかと思つております。従つてそういう場合に飛行機のみを購入して、日本人の手によつて整備をし、必要あれば修理をし、又日本人の手によつて運輸をするというのを成るべく早く実現せしめたいというのを私は希望、まあ目標として持つておるような次第であります。その希望の目標に即つて具体的に研究を進めたいと、そうして遺憾なき措置を講じたいと、こう思つておる次第であります。今はつきりしたことを御返事しないことは、定めし前之園さん御不意だろうと拜察いたしますが、暫らくお待ちを願います。

○前之園書一郎君 時間の問題について、運輸省関係か、国鉄関係か、或いは関係のかに御説明願いたい。

○政府委員(荒木茂久二君) これは各輸送機関において連絡をよくするということ、運輸省が交通機関を所管しております関係上当然やるべきだと思ひますが、国鉄側に対して、先ほど長官から申しましたように、その時間の決定について相談はなかつたわけでございます。従つて現在できておりますものについては、国鉄の時間を下げるとか上げるというような考慮は拂われておりませんが、御指摘の通り交通機関の総合的な連絡をすべきであるという見地から、今後予算を決算するときに、又考慮して行こうということでありませう。

○前之園書一郎君 今の時間はいつ頃改正になるか、国鉄の時間ですね、いつ頃改正になるのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) まだ正確にきまつておりませんし、私もまだなつたばかりで、いつ今度の大改正をや

るかというところは今こゝでちよつと御返事申上げかねるのでございますが、○前之園書一郎君 大体併し行つたか何とか、毎年やるのじやないですか。そのときにいわゆる航空庁と御協議になつてよく連絡がとれるようにして頂きたいですね。せつかくできたものが何にもならぬ。この点について。

○国務大臣(村上天義一君) 年々お説の通り一年一回は時刻を改正いたします。その機会に航空会社と国鉄がやはり協議をして歩み寄る必要があると思ふのであります。その機会には何とか御希望に即ちうに盡力したいと思つております。

○岡田信次君 日本国内航空が非常に発展の途上にあるというやうな、誠に喜ばしいのであります。そのうちに或る程度影響を持つて来る。まだ日が浅いので如何なる程度の影響があるかということはお調べになつておりませんが、私も知れませんが、若しお調べになつていけば、どの程度影響があるか。又その影響によつて今後の陸上輸送機関の何と申しますか、政策に対して、何かお考え直す点があるかどうか、その点をちよつと伺いたい。

○政府委員(荒木茂久二君) 飛行機が運輸を始めます際に當つて、国鉄のほうにどれくらいの影響があるかということにつきまして、一応国鉄として調べた、想定した数字があるわけでございます。が今調査書を持合せておりませんから、具体的な数字を申上げられませんが、一応想定した数字はございませう。併しそれによりまして、現在の程度におきまして、その大した影響はない、こういうことでございませうが、将

来ます。航空機が發展するというこ

とになりますと、自然国鉄のほうにも相当影響が来ると思つております。こ

ういふふうにご考慮しております。

○小泉秀吉君 大臣に一つお尋ねしたい。航空の事業というものは、講和が発効したの後に於いて漸次これはやはり盛んになるべき性質のものだし、又盛んになると私は思うのであります。が、航空事業の中の航空工業に関するものが從來からいふと、監督官庁が大体二元的になつておつたように思ひます。例へば造船のやうなものは、造船と海運というものは監督官庁が一つになつて、そこに調子のいい監督行政というものが確立しておるやうに思ひますが、これから、戦争前は別として、新たに航空事業というものが発展するのですから、やはりこの航空事業の監督行政というやうなものも当然一元化して發達すべき事業であると思ひます。それによつて運輸大臣の御見解は如何でございませうか。

○国務大臣(村上天義一君) お答えいたしますが、先刻も航空局長官が申述べました通り、安全というところが非常にこの交通機関には大切であると思ひます。特に航空事業においては、航空交通においてはその度合いが一層熾烈なるものがあると思ひますのであります。それで修理につきましても、更に製造につきましても、今お説のやうな航空工業というものを一元的に監督をするというところが、これは是非必要だといふやうに考えております。

○委員長(山縣勝見君) 他に御発言がございませうでししたら、大分時刻も……。

○片岡文重君 委員長速記をとめて頂きたい。

○委員長(山縣勝見君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記を始め

○内村清次君 先ほど、航空局長官の発言中に、行政協定が取極められてから、その質疑応答中に、例へばまあローカル線の問題とか、或いは又設備の拡大の費用だとか、そういうやうな一応のあなたの方の御計画の費用が又再度予算として提出をされ、そして各位の御援助をお願いするといふ御発言でしたが、その提出の時期は先ほどちよつと云われたやうに、大蔵省関係で補正するか、或いはどういふやうなことを附加せられましたが、これはいつ頃御提出になるかお考へですか。それから若しこれが二十七年年度の予算中に、これが補正ができないとしたときには、行政協定は御承知のごとく、もう二月の下旬かそこらにはきまる、こういう情勢になるといたしたならば、二十七年年度中にこれが実現をしないといふやうなことで、あなたの方で計画されまして計画というものは、これは支障はないかどうか、この点について。二点一つ。

○政府委員(大庭哲夫君) そのいづれになるかという問題は、実は根本問題としまして羽田という問題も維持という問題があるわけ、現在羽田という問題につきまして、予算を提出しましたが、これが落ちておるわけでありませう。従ひまして今の行政取極の線が羽田が若しも日本の自主権に回復して来

るといふ際には、これに対して立ちどころに維持を要求して、転換してやつて行かなければいかんという面があるわけでありまして、従ひましてその行政取極の線が決定された場合に、お互いにそこへ何か月間においてそれを移してやつて行く、或いはそこに三ヶ月なり、四ヶ月の余裕期間を設けてやつて行く、その間にお互い政治的に解決をして決定を見るということになるのじやないかと考えておるわけでありませう。従ひまして次の予算期というものがそこは必然的に生じて来ると私たちが考へておるわけでありませう。

○内村清次君 見通しの時期は……。

○政府委員(大庭哲夫君) 時期はまだわかつておりませんが、恐らく七月、八月頃じやないかと考へておるわけでありませう。

○内村清次君 そうすると、補正予算が希望されるわけですね。

○政府委員(大庭哲夫君) はあ、それが国会を召集することになるのじやないかと思ひますが、その時期は実は私としてはつきりわかつてないわけ、これは今後の政治の問題になつて来ると思ひますが、或いは八月になるか、恐らくその前後には一つのものを訂正しないと実行して行けないということになつて来るのじやないかと考へております。

○委員長(山縣勝見君) 大分時刻も過ぎましたから又御質問等がございませう。次回に於いて、一応本日はこの程度で、昭和二十七年年度の運輸省関係予算、国鉄予算は次回に説明を求めたいと思ひますが、如何ですか。

〔異議なしとす。呼ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) それでは本日はこれを以て委員会を終ります。

午後四時五十七分散会

〔参照〕

昭和二十六年 自十二月十九日
至十二月二十五日

運輸委員

東海、関西地区視察報告書

参議院議員

社会党 内村 清 次

同 小酒井 義 男

随行者 運輸委員会

専門員室 服部 重五郎

第一、陸上運輸

1 名古屋地区陸上運輸懇談会

次の諸氏と名古屋陸運局主権にて懇談会を開催した。

真田陸運局長、古賀、山中、青木各運輸副支配人、奥鉄道管理局長、好井輸送長、木俣厚生職

員長、小早川自動車事務所長、井上経理事務所長、木村営業事務所長等。

懇談事項の主なるものは次の通りである。

イ、陸運局関係

一般業務については別に問題はないが、ガソリンの統制が撤廃された後の人員整理の問題について首脳者は相当深刻な悩みを持つていた様であった。

ロ、鉄道の輸送状況

鉄道の一般輸送事情については機構改革直後は輸送運営上多少不便の点はあつた模様であるが順次馴れるに従つて能率も向上し現在では一部特殊な例を除いては輸送の面では順調な好成績を挙げている模様である。

(六頁参照)

ハ、労務管理の問題

今回の行政整理による退職希望者が予想外に多く、特に優秀職員の退職希望者が多いのでこれが慰留につとめている現状であつて労務管理上支障を来す慮なしとしない状態の様であつた。

殊に女子職員(主に電話係等)の如きは集团的に退職する傾向にあり、その補充に困難を来している。

ニ、運賃改正後の輸送状況

昨年十一月一日より客貨共に運賃の値上げが実施されたのであるが、実施直後に於ては輸送量も収入も多少減少の傾向であつたが現在では収入の面では僅かながら黒字を出している状態である。

ホ、私鉄関係

私鉄関係の諸問題の内特に考慮すべき点は次の諸点であらう。

1 運賃行政の問題

本問題は独り私鉄のみではないが実際に通過している者も、一般の旅客に対しても定期乗車券を発売する場合は同一の割引率を適用しているが、これは甚だ不合理である。一般人が

乗車券を購入せず定期券を購入して近距離旅行を為す者が漸増の傾向にあるのは収入の面のみならず一般運輸行政上甚だ不合理であるから何等かの方法を講ずべき点という点。

2 電力使用料金の問題

本件に対する私鉄側の要望は動力費が高きに失しているからも少し考慮する余地はないかという点。

3 踏切の問題

本問題は大都市に特に多い問題であるが踏切が非常に多いので列車の運行上諸種の制約を受け、且つ事故を惹起する虞れも多分にあるので、この問題に対しては、道路を建設する場合も、鉄道を敷設する場合と相互にその関係をよく考慮して可及的に踏切の数を少なくする様にしたい点、大体以上の様な諸点について懇談したものであるが、夫々の立場より一応尤もな説であつて運輸行政上考慮すべきであらう。

2 名古屋鉄道管理局

名古屋鉄道管理局は、昭和二十五年八月全国的な機構改革の際、全幹二、〇四六・二軒が六六・七軒に縮小されたのである。

改革前後の勢力及び運輸状況を比較して見ると大表の如くであつて、営業成績の如きは比率に於てむしろ好成績を挙げているようである。

機構改革前(昭和二十五年七月分一日平均)

営業料	職員数	乗車人員	旅客収入	手小荷物	発送個数	貨物	貨物収入
二、〇四六・三	五、九〇九	三、一六、四七五	一、八八七、二三八	三、三〇四	七〇、四七五	二、四四七、三三三	

機構改革後(昭和二十六年十月分一日平均、職員数は六月末現在)

営業料	職員数	乗車人員	旅客収入	手小荷物	発送個数	貨物	貨物収入
六九七・七	一、八二二	三、五七、六三三	二、六六、七五五	一、二五五	六、九四四	八、七〇、五三三	

最近の輸送事情は右より幾分向上している様であるが更に次の諸点を改革すれば、輸送成績は一入見るべきものがあると思われる。

- 1 車両の運用効率の研究改善
- 2 従事員の保健衛生施設の拡充
- 3 業務の合理化
- 4 待遇の改善
- 5 人事運営の合理化

3 近畿日本鉄道

近畿日本鉄道は名古屋より大阪迄、特急に乗車して、その一端を見たのであるが、名古屋・大阪間の行程一九五軒を三時間六分で行き、途中伊勢中川で乗換を要するが(これはゲージの関係で名古屋、中川間は狭軌で三呎六吋、中川、上本町間は広軌で四呎八吋である関係上、車両の直通が不可能)

その他は全部無停車であり且可成りの高速度を以て運行している。これを国鉄の名古屋・大阪間と比較すれば、東海道本線若しくは関西線のその何れと比較しても運

質及びスピード等はサービスの点等何れも優秀であつて本区間のみを旅行する乗客は概ね近畿を利用している模様である。従つて一日三本の特急は常に指定席は満員であつて甚だ好成績を挙げている様であつた。

ゲージの關係で中川で乗換する際も時間、座席その他も總て事務的に支障のない様にされておる。乗換の爲旅客に不愉快な思いを少しもさせないよう配慮してあるのは私鉄とはいへ、営業政策的に考へて甚だ行届いたサービスであると思はれる。

鉄道の輸送業務はサービスを提供する業務である以上は旅客、荷物の輸送に當つては些かも利用者には不快な思いをさせ、または不利不便を與えないように努力することは当然のことであつて、國鉄の如く大世帯になればややもすれば輸送第一主義となつてサービスの点を忘れ勝ちになるものであるが、現場の末端に至る迄利用者が満足し得るよう充分注意して輸送の万全を期すべきであらう。

4 大阪鐵道管理局

大阪鐵道管理局管内は我國有数の經濟中心地であり、従つて運輸成績も門司の貨物(主に石炭)を除いては東京に次ぐ優秀な成績を挙げているのである。

今試みに昭和二十六年十一月分の運輸状況を東京、大阪、門司の各鐵道管理局を比較して見れば次の通りである。

局	成績	乗車人員	發送個數	發送屯數	旅客收入	貨物收入
東京		二二、三三、〇〇〇	二、四六、四三三	八五、〇九六	一、九三、四六、七四〇	六八、八八、一三三
門司		一三、三九、五三三	四、八二、〇九六	二、四八、〇四四	四、二〇、七、四七〇	二、〇八、八六、四四六
大阪		二五、七、一〇三	一、〇五、一〇、四四四	六三、〇〇〇	八、三三、三、二、九	五、三三、三、三、三

右は國鉄の三大鐵道管理局の比較であつて大阪は國鉄でも重要な地位を占めてゐるのが判る。従つて局長を始め幹部一同も之が運営には非常な努力を傾注しており管理局長の如きは常にゲートルを為し、連日現場を巡回して業務の督勵をして事故の絶滅に成績の向上に専心してゐるようであつた。

亦各地駐在の輸送長の如きも局長の意を体して管下の末端まで指導監督し、その実情を把握して一体となり、責任の完遂に努力してゐることは真に同慶に堪えない所である。

5 吹田操車場

吹田操車場は我國最大の操車場であつて、大阪市外にあり、東海道の上下線はもとより各方面から来る貨車、貨物等を迅速正確に仕分けして輸送の万全に寄與してゐるのである。構内施設その他の状況は次の通りである。

- 1 構内の面積 七六万平方メートル
 - 2 線路數 一五六本
 - 3 總延長 一二五キロメートル
 - 4 従事員數 一一九〇名(内婦人二名)
 - 5 坂式入換線 上下各一
- 右の如き施設を以て一日上下各一四〇ヶ列車約六、四〇〇車、最高六、七〇〇車の貨車を行先別に仕分けしてゐるのである。

而も迅速正確を要するので、従事員を訓練して六〇車を十分位で仕分けしてゐる現場である。その中でも急送品(鮮魚、野菜、青果等)は緊急を要するものであるため、各方面から来た列車を約三十分位で行先別に仕分けして組成するのであるが、これらの急送品が一日に約七〇〇車もあるもので一般の入換と併行して従事員は嚴格な規律の元に秩序整然と作業してゐるのである。その外小口扱の貨物が一日約一三、〇〇〇個から一五、〇〇〇個位(納入車乃至九〇車)あつて、これを行先別に仕分けして、それら貨車に積込み發送してゐるのである。これを事故も起さず完送することは仲々困難な模様であつたが、案外事故も少ないようであつた。

元來操車場の業務は無味乾燥であり、これらの作業を為しているにもかかわらず、最近死傷事故が極めて少なく本年度に於ては負傷者が二名出た程度であつて運輸上の責任事故は十五ヶ月間一件もなく表彰されたという優秀さであつた。

これは駅長始め幹部並びに従事員一同の一致協力の賜であつて、職責の重大さを深く認識している証據であらう。

然し乍ら、従事員が適當なる休養を為し得る厚生施設に乏しいことは一考すべき点であつて、これらの従事員は一般の駅その他の従事員と異つて社会の動きから離れて、殺風景な構内の、然も貨車を相手として一日孜孜として勤務してゐるのであるから身心の休養と慰安には、次に述べる保健の面からも特に留意する必要がある。殊に連結手のみでも三、四四名を持ち、然も年若き従事員を大多数よりしてゐる駅長以下幹部の下級従事員に対する理解と適當なる奨励とは絶対必要であつて、現職は斯る事柄に対しては細心の注意を充分拂つてゐるように見受けられた。

之は現場長のみでなく、局、本庁等の幹部も操車場の如き特殊な現場に對しては充分なる理解と同情をもつて厚生施設、保健等の問題は特に考慮してやる必要がある。

吹田操車場の如き他の操車場、例へば新鶴見、田端、稻沢等と比較しても病欠が非常に多く長期欠勤者のみでも八十三名に及び、内結核患者が五二名も居ることは業務の特質上とはいへ一考を要する点であつて、保健衛生の問題には特に意を注ぎ斯る悪事態の防止に努力すべきである。

6 京都駅

京都駅は明治九年に開駅したのであるが現駅長は第十九代目である。現在員は五七〇名であつて營業成績は左表の通りである。

(昭和二十五年一月一日平均)

乗車人員	降車人員	荷取個數	旅客收入	荷物收入	電車	列車	その他	回数
五八、三六六	五八、四三六	二、四、八、八、六	二、三、三、六、二	一、四、八、八、三	二、六	客一四	貨二	計
								四七

この外貨物通過列車が六八本、その他の通過列車が一四本ある。

現在の列車回数は定期五三〇本、臨時四〇本あり、電車が二四〇本ある。

乗降客は、一三万乃至一四万となつてゐる。手小荷物は着発中継合せて一日七、〇〇〇ヶ數に上つてゐる。

従つて構内の配線、ホームの増設等も必要になつて來てゐるのであるが余地がないので拡張出來ない現状である。

京都駅は昭和二十五年十一月十八日失火(未だに原因不明)の爲め焼失したので、現在は仮駅で執務している状態である。

本願寺は昭和二十六年三月二十七日に起工式を行い(実際の工事は三月十日に開始)頭初三億円の予算を以て鉄筋コンクリート二階建(尖塔のみは八階の本建築を始めたのであるが、物価騰貴その他の事由によつて一億五千万円を追加して四億五千万円を以て完工する予定である。階下の工事は本年二月十一日に完成して旅客の取扱いを開始する予定で残余の工事の完成は六月頃になる予定のようであつた。

建築の内容は全長一三〇米、幅四〇米あり、待合室は一〇坪であつて、出札室を一面一列として、旅客の便を図るよう設計してある。

尖塔の入階の中、二階には京都地方の特産物を陳列して一般に公開し、三階以上の使用については未決定の由、本屋の建物は全部駅側が使用し、将来乗降客二十五万人収入五百万円を目標にして設計された模様である。現在の手小荷物扱所は本建築外に放置され、折角の美観を害しているが、予算約一億円を要するため当分増築の見込がない由であつたが何とかしたいものである。本建築の工事は、建物は鉄道建設工業が請負い、電気関係は日本電設、水道は鉄道建設工業の完成後は名実共に大京都の表玄関に恥じない偉容を呈することになるのであるが、駅前広場の整理も是非必要なことであり、これに要する経費も約五千万円程必要とするのである。現在は京都市電等があり、これらの問題の解決にも相当曲折があるものと思われるが是非広場は完成したいものである。

第二、港灣

1 名古屋港

名古屋港は東海海運局の所管内にあつて、實際の管理運営は市が名古屋港管理組合を組織してこれに當つてゐるのであつて、その施設の主なるものは次の通りである。

1 水深及面積

浮標	八箇	三箇	二箇	三箇
面積	四九、八〇坪	二九四、七〇坪	六八、八〇坪	四九、九〇坪
水深	四・五米	七・三米	八・五米	九・一米
計				八三、四〇坪

2
施
設

港底は多く泥土であつて下層となるに従ひ細砂の混合層である

名 称	管 理 者	延長(米)	構 造		摘 要
			樣 式	主 要 用 材	
東防波堤	愛知県	七五〇	混成堤	捨石上に函塊取付上部コンクリート	
西防波堤		二、二六〇		沈床上に人造石	
中川口西		五五〇		基礎捨石、干潮面上人造石	
防波堤		二、三六〇	捨石堤	沈床上に捨石	

3 航路標識

4 灯台五基、灯柱一、浮標二、立標一
汽船繫留岸壁

名 称	経営者	延長	幅(米)	水深(米)	構造	総屯数	主要積貨物	竣工年
		(米)				席		
二号地阜頭	愛知県	七四	一六四	四・五・九・二	コンク リート	10,000 5,000 1,000 二	雜貨	昭和五年
中央阜頭	〃	五八二	一一〇	七・三・九・二	〃	10,000 5,000 二	〃	六年
〃東阜頭	〃	五三一	一一九	四・五・七・三	〃	5,000 1,000 二	〃	七年
七号地岸壁	〃	二一〇	—	七・三	〃	5,000 二	セメント	八年
十号地岸壁	〃	六七一 四三三	七〇	四・五・九・二	〃	10,000 5,000 二	石炭	一一〇年

5
汽船繋留棧橋

中部電力所有の三、〇〇〇屯級のもの一船席

6
物
揚
場

愛知県所管のもの大小合計一五箇所

その他国鉄

7 荷役機械

揚力五屯以

国鉄所管入基、愛知県 三、その他 八

8 浮起重機

愛知県所有の揚力三〇屯のもの一、

五〇屯のよ

9 その他

倉庫、上層

解 木造 三六三隻 四〇、三七七屯

鐵解 一集

等であつて可成り施設は充実に居る様であるが、近時海運の勃興と将来益々發展するであらう

外国貿易等を樹

二十六年度に於ては次の如く改修築等を実施してゐるのである。

2 1
工事内容

物、錫、礦、岸、岸、壁、浚、渠、鐵、道、上、屋、荷、役、機、械、埋、立、等

昭和二十七年

1 修案費 總額二五三、〇〇〇、〇〇〇円(内國費七三、〇〇〇、〇〇〇円)

2 工事内容

棧橋、機帆船溜の鉄道、道路、浚渫、護岸等であるが、これらの修築並びに増築等は尙將

2 大阪港

大阪港は、市が管理しているものであるが名古屋の如く管理組合等の組織を持たず、現在は暫定的に管理しているに過ぎないのである。(二十七年一月一日より市が正式に管理することになつてゐる由) その理由は、河川と港湾との境界が未確定であり、これを確定するには府、市、建設省、及び運輸省等の関係者が協議することの必要があり、之が決定する迄暫定的に市が管理することになつてゐるのであるといふのである。現在の施設状況は左の通りであるが、外国船の出入りが多いので相当施設も整備されて居り、大船巨船と雖も自由に出入し得る状態の様である。

一、港湾施設

イ、港内の面積は一六、一二三、〇〇〇平方メートル

その内訳は

水深九米以上

六、二九五、五〇〇平方メートル

九米—七・三米

一、二二九、五〇〇平方メートル

七・三米—三・五米

六、七三七、〇〇〇平方メートル

三・五米以下

一、八六一、〇〇〇平方メートルである。

ロ、航空標識

防波堤灯台

八箇所

波除堤燈台

六ヶ所

燈浮標

二ヶ所

ハ、防波堤、波除堤及び導流堤

名 称	延長(米)	構造(基礎 拾石)	備 考
南 防 波 堤	三、八六九	コンクリート、ケーソン造及、コンクリート方塊積造堤	明治三十八年竣工
北 港	一、八二〇	コンクリート、ケーソン造堤	
南 港	二、二七〇		昭和十年着工(目下中止)
北 港	三、三二七		昭和十六年竣工
木 津 川 尻	一、七二二		十 年
鶴浜通り船だまり波除堤	四、三三三		三 年
南海岸通船だまり	二、六二六		十八年
北海岸通船だまり	三、〇三〇		十九年
貯 木 場	三、三八八		十一年着工(目下中止)
新淀川尻左岸導流堤	八、八八八	コンクリート	十三年竣工
計	二四、三六六		

二、繋船岸及さん橋

名 称	延長(米)	水深(米)	船級(総噸)席	けい船能力	経 営 者	備 考
中央突堤南けい船岸	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一	大 阪 市	旅客用(工事中)
第一号けい船岸	四、六六六	九、〇	八、〇〇〇	一		小麦、棉花
第一突堤第二号けい船岸	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		小麦
第二突堤第五号けい船岸	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		塩
第三突堤第六号けい船岸	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		棉花
第七号けい船岸	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		棉花
第八号	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		セメント
梅町西	五、八八八	九、〇	八、〇〇〇	一		石炭、雜貨
梅町北けい船岸	一、六六六	五、〇	二、〇〇〇	一		石炭
鉄道	二、三三三	六、四	二、〇〇〇	一		
鐵業	二、〇〇〇	四、五	二、〇〇〇	一	鐵業セメント	セメント、礫石
中山	四、三三三	六、五	二、〇〇〇	一	中山製鋼所	鉄
日本セメント	三、三三三	五、〇	二、〇〇〇	一	日本セメント	セメント、鉄石
天保山機橋	一、七二二	六、〇	二、〇〇〇	一	大 阪 市	旅客用
桜島	三、三三三	九、〇	六、〇〇〇	二		棉花
梅町	三、三三三	九、〇	八、〇〇〇	一		石炭
安治川第一けい船岸	二、〇〇〇	八、五	八、〇〇〇	一		

その他三、合計二〇、総延長五、五〇七米あつて一七四、八〇〇噸、三九隻を同時に繋船し得る施設を有している。

三、けい船浮標及錨泊

繋船浮標は港内第一区より第四区までに合計三二箇で、最高一五、〇〇〇噸級のものの七箇があり、総噸數二〇、二、五〇〇噸の繋船能力がある。

錨泊は、港内第一区より第六区までに一五、〇〇〇噸級のものの三隻分を始め合計九十三隻分あり、総隻數一三二隻分、三五三、五〇〇噸分を有している。

四、物揚場

物揚場は港頭地帯に七ヶ所、延長一〇、〇四六米、安治川沿岸に七ヶ所、七、一七九米、尻無川沿岸に四九ヶ所、三、一三六米、木津川沿岸に三八ヶ所、三、二〇三米、合計三三ヶ所、二、三、五六四米を有している。

五、その他運河、船だまり、保税倉庫、保税上屋、保税工場、上屋及び倉庫、起重機、荷役機械等、相当の施設を有している。

従つて将来外国との貿易が盛んになつて一応施設の面では支障がない様に思われるのであらうが、その完成を期するには更に相当施設の改善増強が必要であることは言うまでもないことである。

之が為、昭和二十六年に於ては、港湾修築費として総額七五、六四四万円（防災費四五、五〇〇万円を除く）内国費補助二八、六〇〇万円、を以て已に工事に着手（詳細は省略する）しているのであるが工事の都合にて本年度中には終了し得ない見込であるので、二十七年に於ても継続工事として続行される予定である。

更に二十七年に於ては修築費として総額二六、〇〇〇万円（防災費五〇、〇〇〇万円を除く）内国費補助七、七〇〇万円を以て改修工事を行う予定であり予算の面では大体決定している様である。

然しこれ位の予算では到底駄目であり、頭切三十五億の予算を以て十年計画を建てたのであるが予算の都合で計画通り行かないので、十年計画を基礎にして更に三ヶ年計画（二十六、七、八年度）を立て、着々改修費を実施しているのである。然し乍らこれも大阪市の要求と実際の予算面との間には可成りの開きがある（大阪市の要求は、二十七年七億七千余万円、に對し予算面では約三億四千万位であつて、二十八年度の予算額も大体目標のあるとするならば）何時になつたら計画が完成するのかわからない結果になるのである。

大阪港の如きは運輸省港務局の「今後の港湾事業の趨勢」を基礎として大阪港勢力圏内の人口、生産計画及び過去の実績を検討勘案して、昭和二十八年度には二、二〇〇万屯、同三十二年には三、〇〇〇万屯の年間貨物取扱量を標準にして計画したのであるから之を完成する迄には恐らく百億の予算を必要とするであらうと思はれるのであるが大阪港のみではないが特に重要な港湾であるから一日も早く完成せしめたいものである。次に大阪港のみではないが特に留意すべき点は地盤沈下の問題である。西大阪の地盤沈下では昭和三年に陸地測量部によつて始めて指摘されたのであるが、その沈下は累年緩慢に続けられ、昭和十年乃至十四年に最高年間二十センチ沈下したのを時として次第に減少して昭和十八、九年頃には一応殆んど停止したのである。この為此花区島原町の如きは一米四〇以上の沈下を来した次第である。

これらの地盤沈下の原因は地下水の吸上げによるものと断定されているので、これが防止策として地下水の吸上げを可及的に禁止する方針をとつてゐるが、地盤沈下の結果臨港地帯では殆ど海面とスレ／＼の状態にあり防潮の爲特に防潮堤を造り或は沈下地帯には盛土をする等、相当経費を要するので築港上他港には見られない困難さがある様である。

第三、海上保安本部

1 第四管区海上保安本部（名古屋）

第四管区海上保安本部は、愛知、岐阜、三重の各県及び一、〇八六軒に亘る沿岸水域を管轄し海上における船舶航海の安全の確保並びに犯罪の予防及び鎮圧による治安の維持に関する一切の業務に従事しているのである。

現在の人員は陸上員二三五名、海上員一八〇名であつて、この内海上保安官は陸上一七八名海上員九七名で、現在の定員では業務の管理運営上手不足の状態にある様である。所属船艇は一七隻であつて、その内訳は

- 巡視艇 四隻（名古屋二、鳥羽二）
- 掃海艇 二隻（名古屋）
- 港内艇 九隻（名古屋四、内二は消防艇）
- 鳥羽二、四日市二、武豊一、被切一（救命艇）、その他航路標識業務用船二隻である。

間近く新造の四五〇屯型巡視艇が配属される予定である。

右の稼働率は月平均七〇%であつて過去六ヶ月間の実績は、海難情報の入手六〇件、出動日数四九日、救助件数一一件である。

又海上犯罪の検査は月平均四〇件であつて、その主要違反は漁業法違反、海事法令違反等であつて、不法入出国、密貿易がこれについてゐる。然も密入出国者は殆ど皆無の状態である。

漁業法違反の主因は、その殆どが最近の中小業者の経済的困窮によるものである。次に管区区域制定の問題であるが、第四管区は他管区の一海上保安部程度のものであつて、これは例へば第三管区の所管内にある遠州灘（静岡県）附近の取締警備には地域的に第三管区自体が手を焼いている様であり、警備の万全を期するためにはむしろ第四管区の所管区に編入した方が、業務の遂行上便宜であり安当ではないかと考へられるのである。

更に一考すべき点は、海上の管轄区域と陸上の管轄区域との境界が一致しておらないため警備取締上甚だ困難を来し、不都合を生ずる場合とある実情であるから、これらの点は区域制定の際充分研究して遺漏のないよう考慮すべきである。

第四、造船所

1 藤永田造船所

藤永田造船所は、本社及工場を大阪市住吉区築谷町二ノ九木津川河口に置き、別に鋼船修理の主力工場を大正区船町六に併設しているのである。

造船所の沿革は、大正十二年に資本金九〇〇万円を以て創設され、その後資本金の増減がしばしば行われて現在は四八〇万円である。

業種は戦前古くから艦艇の建造、修理並びに陸海運燃料廠の製油精製装置を主たる事業としており、その傍ら民間の小型船舶、漁船の建造、修理及び一般陸上工事等を行つて来たのであるが、戦時中は陸海軍関係の工事は非常に増加したのみで、業種の変化はないようであつた。

戦後は専ら貨客船、漁船、油槽船その他の船舶及び一般化学工業用諸機械等の製造修理等に転換し、その施設の現状は次の通りである。

建 物		鉄 筋 建 物		煉 瓦 造 建 物		厚生関係木造建物		計	
	棟	八	棟	二、九五一坪		一	棟	八坪	一八三、一七二円
	棟	一	棟	八坪		一九一棟	一七、一三四坪		四、二五五円
	棟	二〇〇棟	二〇、〇九三坪			一七、一三四坪	五、四〇二、九六一円		
	坪	二〇、〇九三坪				五、五九〇、三五八円			

機 械	
電 動 機	二七台
工 作 機 械	一五台
運 搬 機 械	一二四台
計	一六六台
合 計	八三三、二七三円
	六、四二三、六三二円

である。
尚、本工場は昭和二十一年八月全工場が賠償工場に指定されたのであるが、その後当局の許可を得て全部稼働して居り操業には支障がないようであつた。
賠償指定の設備の内容は次の通りであるが企業再建整備法によつて特別損失に計上してあるの
で零となつてゐる。

種 類	数	量	金 額	全生産施設中 占める割合
建 物	三三棟	一四、四四一坪	五、四二一、八二三円	三三・四%
機 械		八八九台	三、八三九、三三三円	六九・二%
器 具 備 品		九九一台	一九三、九九九円	二・八%
船 渠 船 台	二基 三基		四、七四〇、九〇五円	一〇〇・〇%
建設勘定			六九三、二三三円	一・五%
合 計			一四、八八〇、三二五円	

現有施設で主要な構築物の内容は左の通り。
イ、船 台

船 台 番 号	長 (米)	幅 (米)	建造能力	附属タワーク レーン
第一船台	一四七	二〇・三	七、五〇〇 G/T	二基六屯—三屯
第二	一二八	二一・〇	六、二〇〇	
第三	一四一	一九・五三	七、〇〇〇	二基
第四	一五五	二三・〇	七、五〇〇	休止中 (附属設備 未完成)
第五	一五五	二三・〇	七、五〇〇	

ロ、船 渠

船 渠 番 号	長 (米)	幅 (米)	深 (米)	入渠船容量
第一船渠	一四八・五	二七・五	七・〇	六、〇〇〇 G/T
第二	一四七・五	二七・〇	九・五	八、〇〇〇

ハ、起重機

〇・五屯より六〇屯までのもの一三六台
ニ、その他工作機械 五六五台
鑄造、鍛造の設備、金属加工設備等が相当整備されている。
生産能力及び生産実績は船舶関係のみを示せば次の通りである。

年度別	生産能力		二 十 三 年 度		二 十 四 年 度		二 十 五 年 度	
	製品	生産能力						
新造船	一、〇〇〇 G/T	一、八四〇	三%	四・六六	三%	一〇、〇〇〇	七%	
修理船	三〇、〇〇 G/T	一七、五五	八%	二六、七三	八%	三三、四〇	六・五%	

であつて二十五年度の如きは生産能力の七〇%を新造したのであるが、二十六年度の第四・四年
期分の新造計画の十五万屯から十萬屯に減少された為、藤永田造船所以下の造船所に対してはその
割当がなく、藤永田の如きは二千有余の従事員の死活問題のみならず工場自体も甚だ重大な危機
に直面する結果になつたので社長以下幹部は之が対策に非常に関心している現状である。

我國の海運界が大東亞戦争によつて致命的な痛手を受け、これが建直しに吸々たる今日、造船
こそ最大の急務であつて、講和恢復後の日本の復興は対外貿易に依存すること甚だ大であつて、
そこに活路を求めざるを得ない現状であるから造船に關しては積極的な方策を講じ造船業者の遊
休を防ぎ、生産を維持し、事業を継続し得て将来必ず活用されるであろう時期が来るまで此種中
小造船業者を保護する対策を建てるべきではあるまいか。

これは独り業者の保護のみでなく将来必ず飛躍するであろう我國の海運界の為絶対に必要な施
策である、と考へるのである。

2 日立福島造船所

日立福島造船所は、安治川河口にあつて相當な施設と能力とをもつて七十年の間造船に従事し
て來たのであるが、その施設、能力等の内容は左の通りである。

- 1 資本金 七億九千万円
- 2 生産能力(年間)
新造船 三三、〇〇〇総屯
修繕船 二四〇、〇〇〇
その他 エンジン、機械等
- 3 生産実績
一般商船、六三〇余隻 約七〇万屯
その他捕鯨母船、捕鯨船、浚渫船、各種漁船等の生産実績がある。
- 4 工場敷地の建坪
工場敷地 七五、八〇三、七六坪
延建坪 二四、九七八、六二坪
住宅用その他敷地 三四、四三八、〇一坪
延建坪 七、四七〇、三四坪

5 船 台

船台番号	長 (米)	幅 (米)	建造能力	備 考
第一船台	一七七・〇〇	二〇・四五	七、〇〇〇 G/T	
第二	一六七・二三	二四・五〇	一八、〇〇〇 G/T	
第三	一五三・三一	二二・三六	一〇、〇〇〇 G/T	
第四	一五四・二三	二一・〇四	七、〇〇〇 G/T	
第五	一三三・〇〇	一八・二〇	四、〇〇〇 G/T	

6 船 渠

船渠番号	長 (米)	幅 (米)	深 (米)	能 力
第一号	二〇八・五〇	一三・五〇	七・四〇	一一、〇〇〇 G/T

7 繋船岸壁

名 称	長 (米)	深 (米)	繋船可能最大船舶
A	一六〇・〇〇	六・〇	二〇、〇〇〇 G/T
B	一六〇・〇〇	六・〇	一八、〇〇〇 G/T
C	一二〇・〇〇	六・〇	一二、〇〇〇 G/T
D	一〇〇・〇〇	六・〇	一四、〇〇〇 G/T

8 機械設備

- イ 切削研磨工作機械 六〇三台
- ロ 鍛造用 工作機械 一〇六台
- ハ 電 氣 機 器 一、五〇二台
- ニ 運搬機械及設備
- 貨物自動車 一〇台、曳船 二
- 天井走行起重機及その他の起重機 五二台
- クレーン 四四台、その他

9 従事員数

- イ 社員 約 六〇〇名
 - ロ 工員 約三、四〇〇名
- 等であつて我國造船界では相当重きを為しているのである。
- 尚昭和二十六年度第四・四半期分の造船割当は一〇、〇〇〇屯である。

第五、氣象台

1 名古屋地方氣象台

名古屋地方氣象台は、昭和二十年八月十一日より同二十四年十一月一日までは名古屋管区氣象

台として活躍していたのであるが、昭和二十四年十一月一日からは氣象事業の機構改革と共に地方氣象台に格下げされ、東京管区氣象台に附屬するようになったのである。

現在の庁舎は一見すればすぐ判るのであるが旧軍の建物を使用しているもので、地の便はもとより、庁舎の老朽は甚だしく、強風の際は家鳴震動して風雨は容赦なく室内に侵入して他に室替をしなければ執務が出来ない状態であり、その他の室も狭少で採光等の関係も良好でなく甚だ不衛生であるから執務の能率を甚だしく阻害している実情であるから、これらは速かに市の概要部に移転して改築する必要がある。

尚管下各測候所の庁舎、宿舎等も不備不十分であるからこれらは早急に何とか方策をたて善処しなければならない問題である。

所管区域は、愛知、岐阜、三重、静岡の東海四県に亘り十四の測候所を動員して台風洪水水禍等の災害防止はもとより、一般の天氣観測、予報警報等の業務を不規則、変転極まりない大自然を対象として不断の努力を致しているものである。その勤務は徹夜を必要とし、且不斷連續勤務である為、疲労が累積して過勞となり、遂に胸部疾患を惹起して長期欠勤の已むなきに至るものが多く、これらは全國の氣象台を通じて約一〇％にも及んでいる現状である。

従つて職員の保健衛生並びに勤務の方法については特段の注意をする必要があり、適當なる施設と改善は大胆に実施して職員の保健を計るべきであらうと思われるのである。

殊に名古屋氣象台の如きは現在員七〇名(定員七三)であるが実働人員は六五名であり各員共に業務量の重荷に苦痛を感じている状態であつて、新設される小牧航空測候所に対しては定員十名の増員が認められたとは云え、業務拡張による業務量の増加は必然であつて益、業務に無理があり、ひいては保健上由々しき問題を惹起することになる。

次に所管区域の問題であるが、以前管区氣象台であつた関係もあり、諸種の業務の都合上現在の区域を出来得れば東海四県に北陸の一部である富山、金沢、福井の各県を包含して名古屋管区氣象台となし、その機能を充分に發揮せしめた方が業務管理上良好ではないかとも思惟されるのであるが、研究の余地があるものと思ふ。

2 大阪管区氣象台

大阪管区氣象台は、我國の中部氣象管区に當り、滋賀県の伊吹山以西より、島根県浜田及び広島県以東並びに四國一円を含めた地域を七三四名の現在員(中要注意者以上の病人一一七名を含む)を以て管区以下三十六ヶ所に配屬して複雑多岐な業務を、人員器材の不足と庁舎、宿舎の不備とに悩まされ乍ら運営しているものであるが、これ等の実情は現地を一旦して初めて理解出来る現象であつて諸種の天災に年々莫大な損害を蒙つてゐる日本が最も関心を拂い、且官民共に極めて積極的に業務を理解し、援助し、そしてその運営の利便を考慮してやる必要があるものと痛感されるのである。

政府も氣象台の予算については比較的冷淡であつて、予算的措置に対してはもつと実情を把握して現実に即した措置を講ずべきであらうと思われる。

氣象観測の重要性については、先進国はもとより各國共充分之を認め、熱心に研究支持して居り、更に進んで凡ゆる便宜を供與して觀測の万全を期し災害の未然防止に努めていることは立に周知の事実であるにもかかわらず、我國の如きは技術の面は別として施設の面では甚だしく立ち遅れの傾向にあり、現有施設も老朽化して増改築の必要に迫られており、諸機器に至つても精巧なる機械をどし／＼補充増置して觀測の万全を図り貴重なる国内資源の保護に力を盡すべきである。

宿	毛	七	一	一
清	水	二六		
合	計	七二八	二八	三九
				五〇
				一一七

以上の如く病氣事故者を出しているのであるが、定員が少上に病欠者あつたのでは健康な職員に及ぼす影響も甚大なものと考えられるのである。
特に前述の如く大阪、広島、高松、米子等に病者が多いのは宿舎との関係も大にあるものと思われ、特に留意する必要がある。

第六、観 光

1 京 都 市
京都市は一千七十五年の長い歴史を持つた都であり、明治元年七月十七日の東京遷都までは天皇の所在地であつた。その為名所旧蹟も多く、多くの国玉的建築物も数多く散在している。内外人の必ず一度は訪れて往時の盛衰の跡を偲ぶ処である。
観光の主なるものを挙げれば左の通りである。

1 史蹟、名勝、天然記念物

洛中一二、東山一五、洛西七、北山一八、洛北六、洛南二、洛東一、計六一、
2 重要文化財建造物
洛中三七、東山方面四六、洛北方面五、北山方面三五、洛西八、洛南七、洛東九、市外七、計一七六、

であつてこれらを一々解説することは省略するが、これらの箇所を観るには市が観光バスを運行しており、之を利用すれば重点的に少時間で概ねその目的を達成し得るものと思われ。
因に京都市は、国内的にも国際的にも余りに著名な観光都市であり、前述の如く到處に、四季を通じて飽きない眺めと観賞の佳地を有している。第二次世界大戦の際、日本が空襲を受けた時も、日本の光輝ある文化の跡を破かいするに忍びずと、ウォーナー博士等の勧告によつて奈良と共に原爆の目標より除外されたのみでなく、一般の爆撃の災にも遭わなかつたのは日本のみならず世界文化のため真に慶ぶべき現象であらう。

然し乍ら折角の爆撃より免れたとは云え、その後の保存の如何によつては折角の苦心もその効なしとせず国宝の保存に對する国及び国民の熱意は必ずしも万全とは云えず文化財保存等に関する予算の面での熱意も甚だ満足し得ない現状の様である。
前述の如く勝れたる観光地を有するので来遊する内外人の数も夥しく、それらの人々を宿泊せしめる現存施設の主なるものは次の通りである。

1 登録ホテル

イ、京都ステーションホテル
ロ、京都ホテル
ハ、都ホテル
ニ、ホテルラグヨウ(通産省管理)

接收中

ホテルラグヨウ以外は全部接收中であつて一般客の使用は殆んど不可能であるが、ホテルラグヨウはバイヤー専属のホテルであつたものを二十五年七月十一日より一般人の宿泊も可能と

なりバス付二人室が七十一あり約一五〇人の収容力がある。
2 国際観光通商委員の旅館
これは左表の通りである。

旅館名	和 室		洋 室		備 考
	總 数	外人向	總 数	外客向	
格屋旅館	一五	一三			登録済
炭屋旅館	二二	一〇			
大野屋旅館	一七	九			
金岩樓別館	一三	一〇			
松吉旅館	一九	一〇			
近太旅館	一〇	六			
晴大旅館	一四	一四			
京大和屋	一五	一六			
ホテル浮舟園	一一	八			
花屋敷浮舟園	一二	一五			
菊屋万碧樓	三三	四			

であつてこの外に大体四六軒の普通旅館がありこれらを合すると外人約三〇〇人、日本人約一五、〇〇〇人位の収容能力がある様である。但し他に群小旅館も多数ある様であるがこれらは未調査である。

然し乍ら接收ホテルの接收解除、登録ホテルの増加、並びに一般ホテル旅館等をもつと増加しなければ到底その需要を満足すべくもない現状であつてこれらの問題については充分研究する余地が多分にあるものと思ふ次第である。

第七、結 論

以上各地の概要について述べたのであるが、各地を視察して特に感じたことは予算の問題と定員の問題であつた。予算の問題は国家的見地より或程度止むを得ない点もあるが思惟されるのであるが個々の予算について細分して検討して見るときに予算の査定が果して妥当であるかどうか、云い換へれば実情に即した査定をしてあるかどうかといふことである。

現実はどうしても必要な予算に對しては或程度他を犠牲にしてもこれに振向ける雅量と決断は必要であつて、殊に庁舎、宿舎、厚生施設並びに業務上必要な諸施設、備品等については是非共最大の考慮を拂つて之が實現に努力すべきであらうと思われるのである。

これらの予算の獲得については他人任せでなく實際の状況を開陳し本省、本庁等は書類上の査定でなく、現地の実情を詳細に調査研究して一方的でなく相互了解の下に最低の線は絶対に確保する様大蔵當局に對して積極果敢に努力すべきである。政府はまた提出された予算書を充分検討して公正妥當なる割当を実施すべきであつて、只減額することのみに汲々として国政の大綱を誤らぬ様留意すべきであらう。

また定員の問題であるが、これは予算止むを得ない措置とは云い乍ら業務の内容、実質等を

充分考慮せず徒らに減員第一主義に考へて行つたならば之は破壊的政治であるから業務量と業務の
実態をよく研究して必要人員の最少限度の線は必ず確保すべきであらう。
現地の各地を見るに、何れの箇所も定員の査定には不備があり、極度に業務量を縮小しなければ
遂行出来ない様な状態の処もあり、斯くては恐らく業務上の目的を遂行し得ないばかりでな
く、犠牲者のみ多く出して、業務の運営上将来困る様なことを惹き起す虞れがなきにしもあらず
ではあるまいか。

次に港湾施設の問題であるがこの問題については現地では非常な熱意を持つてその整備に努力
しているのであるが、名古屋、大阪の如く重要な港湾に對しては重点的にもつと積極的な措置を
なす必要がある、その施設に對する国家の補助(防波堤、浚渫、繫船施設のみ)も五〇%に増額さ
れたとは云々總体的に予算総額が少な過ぎて居り、現地の最小限度の要求すら認められてい
ない現状では到底港湾の整備は期して望むべくもなく、これは飛躍するであろう将来の外債そ
の他に対応し得ないばかりでなく、国民生活の安定にも重大な支障を及ぼす結果となり、延いて
は日本の消長にも影響することにならう。

最後に鉄道の輸送の問題であるが名古屋、大阪各鉄道管理局の現状を見るに各局共輸送力の増
強については上下一致して真摯に努力しているやに見受けられ、滞貨等も自然消化されつゝある
様であるが、輸送の成績を向上せしむる為にはどうしても現在の車輛のみでは不十分であり、早
急に貨車の新造を実施すべきであらう。
国鉄全体の輸送計画は二十七年に於て一億六千七百万噸(安本計画)であり之に對し國鉄の現
有車輛は実動十五千輛位であり、二十六年に於て約五千輛の新造、二十七年に於て約三千
輛が新造されるとしても二十七年に於て約二千五百輛から三千輛の廃車が予想されるので実質
に於ては二十七年に五千輛の増となり合計約十一万輛位の貨車を持つことになり、これ大体
二十七年年度の輸送要請量(計画)は消化し得るものと想像されるのである。
従つて目下の急務は貨車の新造にあつてこれが実現に努力することこそ滞貨一掃の要諦であら
う。
以上甚だ簡易であるが觀察地の概況を御報告申し上げ審議の御参考に供する次第であります。

十二月二十二日本委員会に左の事件を
付託された

- 一、常盤線電化促進に關する請願
(第三号)
- 一、國營自動車近城線の延長運輸開
始に關する請願(第四号)
- 一、吉備線を福山駅に延長の請願
(第五号)
- 一、安下庄港災害防除工事施行に關
する請願(第一号)
- 一、零石、生保内兩駅間鉄道敷設促
進に關する請願(第一八号)
- 一、宮古、久慈兩駅間鉄道敷設促進
に關する請願(第一九号)
- 一、山形村、小国間國營バス運輸開
始に關する請願(第一〇号)
- 一、一戸、久慈兩駅間國營バス運輸
開始に關する請願(第二号)
- 一、岩手県九戸郡東部および西部兩
地区國營バス運輸開始に關する請
願(第三号)
- 一、尻内、八木兩駅間にガソリン
カー運行開始の請願(第三号)
- 一、岩手県大川目村、夏井兩間の國
營バス運輸延長に關する請願(第
二四号)

- 一、八木港修築工事継続に關する請
願(第三号)
- 一、久慈港修築工事促進に關する請
願(第三号)
- 一、水難救護法中一部改正等に關す
る請願(第二二〇号)
- 一、新潟県長岡市に測候所設置の請
願(第一三五号)
- 一、塩釜港を特定重要港灣に指定等
の請願(第一四六号)
- 一、小浜線小浜市遠敷地区内に新駅
設置の請願(第一四九号)
- 一、小浜線に新車兩および二等車配
置等の請願(第一五〇号)
- 一、北海道入舂村ニマンボ海岸に燈
台設置の請願(第一六〇号)
- 一、國鉄の予算定員増加に關する陳
情(第一号)
- 一、六道駅に急行列車停車等の陳情
(第六号)
- 一、田子浦港修築工事施行に關する
陳情(第一九号)

請願者 茨城県知事 友末洋治
紹介議員 宮田 重文君 菊田
七平君 徳川 宗敬君
國鉄の電化は、國鉄経営の合理化と國
策上極めて重要な問題で、その成果は
極めて良好である。しかして常盤線の
使命は沿線地域の農林、水、鉱等の一
大生産地帯との間に重大な役割を示
し、京浜地区に對する重要な物資供給
資源地帯の重責を持つてゐるので、常
盤線の電化開通は、これ等産業地帯の
飛躍はもとより、文化の交流発展に寄
與するところが大きいから、すみやか
に、常盤線上野、平間の電化を実現せ
られたいとの請願。
第四号 昭和二十六年十二月十日受
理
國營自動車近城線の延長に關する請
願
請願者 奈良市議會議長 紺木
久兵衛外二十一名
紹介議員 大野木秀次郎君
國營自動車近城線は、滋賀京都の二府
県にまたがる十二箇町村の政治経済教
育にとつて極めて重要な交通機關であ

るが、同線に連る木津町および奈良市
は、地理的にも経済的にも単一を形
成しており、とりわけ戦後の政治、経
済、教育等の諸情勢は、兩地区の連絡
を一層密接なものとしてゐるから、同
線の木津經由奈良市乗入れを実現せら
れたいとの請願。
第五号 昭和二十六年十二月十日受
理
吉備線を福山駅に延長の請願
請願者 岡山県小田郡矢掛町
長 石井達一郎外七十
六名
紹介議員 加藤 武徳君 黒田
英雄君 島村 軍次君
江田 三郎君 岡田
信次君 小林 政夫君
國鉄吉備線総社町から福山市に至る地
域は岡山、広島兩県下における主要農
産物の生産地帯であるばかりでなく無
盡蔵な花こう岩、石灰岩、磁石等の地
下資源を有しているが鉄道が、未開通
のため産業、経済は遅々として開発さ
れない現状であるから、吉備線を福山
市まで延長されたいとの請願。

第一号 昭和二十六年十二月十日
受理
安下庄港災害防除工事施行に關する請
願
請願者 山口県大島郡安下庄町
長 平井美人外四名
紹介議員 中川 以良君
安下庄港は天然港で、地理的に瀬戸内
海の中核部に在る關係上、内海航路の
各種船舶の寄航および、てい泊地とし
て常に利用され、避難港としてまた内
海漁業屈指の根拠地でもあるが、本港
は南向のため豊後水道を通過した暴風
波が特に強大し烈に襲来し、防災設備
が不備なためたちまち波浪の侵害する
ところとなり、その結果経済的、社会
的にばく大な被害をこうむつてゐるか
ら、昭和二十七年予算の編成にあた
つては、本港災害防除工事予算を計上
せられたいとの請願。
第一八号 昭和二十六年十二月十一
日受理
零石、生保内兩駅間鉄道敷設促進に關
する請願

港により取扱われていることは産業と輸出入の統計上明白であり、これによつて生ずる運賃差ははるかに大なるのみでなく、陸上運輸の不円滑な東北地方をして、ますます混乱せしめひいては東北の産業開発にも重大な支障を與える結果となつてゐるから、塩釜港を特定重要港または国内産業の開発上とくに重要な港に指定せられたいとの請願。

第一四九号 昭和二十六年十二月十四日受理

小浜線小浜市遠敷地区内に新駅設置の請願
請願者 福井県小浜市長 田中 信蔵外二名

紹介議員 小酒井義男君

小浜市は、福井県若狭地方の中心地で、とりわけ市内遠敷地区一帯は、わが国めづる工業の発祥地として知られ、農林産物、石灰、マンガンの資源も豊富なため、物資の動き、人馬の往来もひん繁を極めてゐる。しかるに地区内を貫通する小浜線を利用するには、最近駅までいづれも四ないし五キロ離れてゐるため、極めて不便な状態にあるから、同地方の産業進展および周辺に控える観光資源を開発するため、小浜線小浜、新平野両駅の中間に遠敷駅を新設せられたいとの請願。

第一五〇号 昭和二十六年十二月十四日受理

小浜線に新車両および二等車配置等の請願
請願者 福井県小浜市長 田中 信蔵外十七名

紹介議員 小酒井義男君

小浜線沿線は、若狭国立公園候補地と

しての名勝の地であり、かつ、この地方は多数の国宝、重要文化財を有し観光地として優れた条件にあるので地元においてもこの面から大いに宣伝し来客誘致に努力してゐるが、本線列車の汚損老朽がいちじるしいためこれが發展を阻害されてゐるから、本線に新車両および二等車を配置するとともに終列車の終着駅を延長せられたいとの請願。

第一六〇号 昭和二十六年十二月十四日受理

北海道入舸村ニマンボ海岸に燈台設置の請願
請願者 北海道積丹郡入舸村 長 山路泰治郎外一名

紹介議員 堀 末治君

北海道入舸村は、積丹半島の最突端にあり、しかも海流の複雑と四季氣候の激変等の影響大きく、本村沿岸における海難事故は枚挙にいとまない実情にあるから、これら海難事故を未然に防止し、人命および船舶の保全を期するため、本村ニマンボ海岸に燈台を設置するとともに、同海域出漁船舶の危険防止のため氣象警報設備を設置せられたいとの請願。

第一号 昭和二十六年十二月十日受理

國鉄の予算定員増加に関する陳情
陳情者 東京都千代田区丸の内一ノ一運輸省管内國鉄労働組合

台内 寺山源助

今回の補正予算において、國鉄の予算定員は極度の圧迫を受けたが、過年度の定員法による九万五千名の整理以来年々減少を続けている國鉄の運営は、安全性、公共性、サービス等の面に重大な影響を生じてゐるから、國鉄の予算定員を五十万三千名に増加せられたいとの陳情。

第六号 昭和二十六年十二月十日受理
六、ボツダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

波ッダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律案

つて、これをオーバーする貨物量に對しては貨車操作に非常な無理と、滞貨によつてまがりなりにも輸送が行われている状況であり、長崎の将来と国民経済上大きな損失となつてゐるから、長崎、諫早兩駅間の電化を実現せられたいとの請願。

第三三〇号 昭和二十七年一月八日

長崎線における雲仙号の平坦線運行の請願

請願者 長崎県知事 西岡竹次

紹介議員 秋山俊一郎君

東京、長崎間急行列車雲仙号は、日々利用者の激増をみて貴重な運行ダイヤとなつてゐるが、全行程を乗車すれば一晝夜半を車中で過さなければならず、とくに博多、長崎間僅か百六十キロを五時間近くも要し、しかも現行ダイヤによれば雲仙号が長崎駅を平坦經由の普通列車より九分も先発しながら佐賀県肥前山口駅で三分遅れて到着するやうな矛盾した実状にある、若し有明海岸の平坦線運行に切り替えれば博多、長崎間の一時間短縮が実現できるばかりでなく、景色もまた良好であるから、雲仙号を平坦線運行に切り替えられたいとの請願。

第三三二号 昭和二十七年一月八日

受理

長崎線に寝台車、食堂車増結の請願

請願者 長崎県知事 西岡竹次

紹介議員 秋山俊一郎君

長崎線には、現在夜行列車上下各一本、および遠距離急行列車一本が運行され、その利用度は極めて高く、また

講和條約締結後の外人観光客も増加するものと思われ、これら旅客の増加に伴い寝台車増結の必要性が高くなりつつある。また利用者はほとんど遠距離旅行者が多く、停車時間あるいは駅ホーム販売業者の販売数量の關係上、適時に食物等を購入できない者もあるから、本線に寝台車および食堂車を増結せられたいとの請願。

第三三三号 昭和二十七年一月八日

受理

長崎、諫早兩駅間鉄道平坦線敷設に関する請願

請願者 長崎県知事 西岡竹次

紹介議員 秋山俊一郎君

長崎、諫早駅間の距離は三十一キロ五百であるが、この間長興、大草駅間にこの配分の二十に及ぶ松塔トンネルがあるため、旅客の不快感はもとより、貨物けん引力の減退と機関車の石炭消費量の増大により大きな損失を招いており、しかも長崎港は講和條約締結後中共および南方諸國との貿易基地としてますますその重要性を加えることが予想され、内外の観光客の来遊も最近とみに増加の傾向にあるから、既設線より有利な諫早以西喜々津駅より北高来郡古賀村、西彼杵郡矢上村および茂木町を経て長崎駅に通ずる平坦路線を新設せられたいとの請願。

第三三三三号 昭和二十七年一月八日

受理

長崎港を特定重要港灣に指定の請願

請願者 長崎県知事 西岡竹次

紹介議員 秋山俊一郎君

今後中国貿易が再開されると、長崎港

は、西日本の外國貿易基地として、その重要性を加へてゐることが予想されるから、長崎港を港灣法施行令第一條三の特定重要港灣として追加指定されたいとの請願。

第三三四号 昭和二十七年一月八日

受理

鮮魚輸送用レソ車増設に関する請願

請願者 長崎市新町三長崎魚市株式會社社長 中部悦

島外六名

紹介議員 秋山俊一郎君

最近の鮮魚輸送用貨車は雜貨車が多数、鮮魚専門の「レソ」車が少いため品質の低下ならびに経費加重その他不利不便が多く、消費都市の要望にも応え難い現状にある。もとより鮮魚は鮮度が生命であつて、これを保持し、完全なる輸送を遂げるには絶対「レソ」車が必要であるから、すみやかに「レソ」車の多量建造を実現の上増設せられたいとの請願。

第三三五号 昭和二十七年一月十一日

受理

北海道香深村に燈台設置の請願

請願者 北海道札幌市香深村

紹介議員 木下 源吉君

北海道香深村元地部落は、元地沖の俗稱で知られてゐる漁田を控へ、とくに十一月より翌年三月に至るため、漁季には附近一帯から多数の漁船が出漁するが、当部落に陸岸標識がないため、出漁船舶の不便は極めて大きく、海難事故を繰り返してゐる実情にあるから、当部落に燈台を設置せられたいとの請願。

第三三六号 昭和二十七年一月十一日

受理

北海道香深港修築工事促進に関する請願

請願者 北海道札幌市香深村

紹介議員 木下 源吉君

北海道香深港は、昭和二十三年より運輸省所管の漁港として修築工事実施中であるが、毎年予算の制約を受けて工事は遅々として進まぬ現況にあつて、定期船は少しの風にも欠航がちなり、また北方漁業の策源地として絶対的価値を持つてゐるにも拘らず港が不完全なためにすべての船舶に敬遠される実状で、精神的苦衷と物質的損失はじん大であるから、定期船を泊させる施設をすみやかに実現し、同時に修築全体計画を実施せられたいとの請願。

第三四五号 昭和二十七年一月十四日

受理

長岡、新潟間鉄道電化促進に関する請願

請願者 新潟市役所内長岡、新潟間鉄道電化期成同盟會内 村田三郎外二名

紹介議員 小酒井義男君

表日本と裏日本を經濟的、文化的に連絡する上越線は、戦後の電化計画の第一着手として実施され、さらに大宮、高崎間の電化工事が着手されたことは喜びにたえないところであるが、最も重要な長岡、新潟間の電化が取り残されてゐることは遺憾であるから、すみやかに上越線全線の電化を促進せられたいとの請願。

第二四六号 昭和二十七年一月十四日

受理

函館港第二号ふ頭完成促進に関する請願

請願者 北海道函館市長 宗藤大隆

紹介議員 田中 一君

函館港は、日本最古の開港場であり、古くから貿易港として知られ、終戦後は東北六県を含む輸入物資の仲継港として重要な役割を果してゐるが、その港灣施設の現状は遺憾な点が多く、特に建設予定の第二号ふ頭のうち、未だ一基も完成されてゐないため、ポートチャージおよび船舶日数の点において極めて不利な状況におかれてゐるから、すみやかに本港第二ふ頭の完成を期せられたいとの請願。

第六二二号 昭和二十六年十二月十七日

受理

国庫補助による定期命令航路設定の陳情

陳情者 北海道小樽市役所港灣課内 北海道港灣都市連盟會内 安達與五郎

北海道各地における道産物資の輸送事情は、海陸貨物運賃の不均衡により著しく鉄道輸送にかたよつており、本州向け貨物の駅頭滞貨は函館駅を筆頭に実に月二十万トンから五十万トンに及んで北海道の産業経済上一大支障をきたしてゐるから、北海道の重要港と本州の重要港との間を國の命令航路として鉄道運賃との差額を補助して海陸運賃の調整を行い大量の貨物を海送に移せしめるよう措置せられたいとの陳情、

第七八号 昭和二十六年十二月二十日

受理

日受理

宇野、高松阿波間貨物輸送力増強に關する陳情

陳情者 岩手県盛岡市議會議長 北太郎

岩手県盛岡市から、秋田県仙北郡大曲町に通ずる北日本横断鉄道の不通箇所は、わずかに宇石、生保内間の二・四・三キロで、これが完成のあかつきには、林産、鉱産、その他豊富な資源と各所に散在する温泉の開発をなし、秋田、岩手両県民の期待はもとより、経済的、政治的、文化的に好影響を與え、国家再建に重要な役割を果すこととなるから、すみやかに宇石、生保内間鉄道の鉄道敷設を実現せられたいとの陳情。

第一二三号 昭和二十七年一月十一日受理

川之江、池田阿波間鉄道敷設促進に關する陳情

陳情者 香川県知事 金子正則

愛媛県川之江と徳島県池田町を結ぶ川之江線開設については、大正三年頃から敷設要望を続け、大正九年には予定線として編入され、昭和九年には省営自動車代行輸送を開始し、翌十年には、国鉄岡山建設事務所によつて測量設計され、実現間近と思われていたところ、臨戦体制となつて新線の建設は中止され今日に至つてゐるが、本線は今回国土開発調査地域として内定された吉野川地域を横断し、直接鉄道で結ばれていない徳島県と愛媛県を短縮するもので、本線開通による利益ははかり知れないものがあるから、早急に本線を敷設せられたいとの陳情。

第二四号 昭和二十七年一月十一日受理

宇野、高松阿波間貨物輸送力増強に關する陳情

陳情者 香川県知事 金子正則

四国地方における宇野、高松阿波間貨物輸送力の増強についてはさきに諸願書を提出してきたがその後好転をみず輸送要請は激増の一途をたどり、四国地方の諸産業ならびに経済界に多大の悪影響を與えているから、すみやかにこの窮状を打開するために新造船の就航実現を図られたいとの陳情。

第二二九号 昭和二十七年一月十一日受理

北陸本線改良工事促進に關する陳情

陳情者 福井県議會議長 杉山孝 二外三名

北陸本線は、裏日本地帯を縦貫する唯一の幹線動脈であり、その重要度および輸送量においては他幹線に比していささかも遜色をみないところであるが、その輸送施設全般にわたり第二次的冷遇の域を脱せず、旧態依然として老朽をかこつており、ことに本線の輸送力増強の最大あい路、最大難関ともいふべき津幡、石動間、敦賀、今庄間、木の下、敦賀間は、最急こう配に加えて屈曲はなはだしく、その上老朽弱少軌條のため輸送力の減退はもとより速度回数さらに安全性の確保よりはなはだ憂慮にたえない地点であるから、すみやかに改修せられるとともに取り残された裏日本幹線を最優先的に取り扱われたいとの陳情。

第一四三号 昭和二十七年一月十七日受理

宮崎市赤江飛行場を民間航空路に編入の陳情

陳情者 宮崎県議會議長 日高弥一

去る十月民間航空が再開され、東京、大阪、福岡間の定期航空路が開通し、近く運輸省当局ではさらに九州ローカル線の開設を計画し、目下具体策を検討中の由と聞いているが、現在連合軍の補助飛行場として使用されている赤江飛行場は、南九州唯一の飛行場であり、本飛行場を民間航空路に編入することによつて受ける宮崎県の惠沢はもとより、南九州各地に及ぼす便宜はしん大であり、また将来沖縄および南西諸島地域との空路の中継基地としての使命は重大かつ有意義なものであるから、本飛行場を民間航空路に編入せられたいとの陳情。

第一五四号 昭和二十七年一月十七日受理

陳情者 福井県議會議長 杉山孝

二 關東港は、石川県輪島港より敦賀港に至る約百カイリの中間にあつて、越前海岸唯一の避難港として最適の位置にあるから、同港を避難港に編入せられたいとの陳情。

昭和二十七年二月十一日印刷

昭和二十七年二月十二日発行

參議院事務局

印刷者 印刷所