

にそういうものはやらない方針であります。

○前之團書一郎君 原則的にというお話ですが、現在補助をやっているものが運輸省の関係においてもその他の関係においてもあると思うのですが、それらのもので対する大蔵当局の考え方、将来の方針、そういうものについて私は聞いています。原則的と言われても例外もあるわけでありまして、全然ないという御答弁じゃないわけですが、それについてお聞かせ願いたい。

○政府委員(河野一之君) おつしやる意味が私はよくわからないのであります。補助金というものはどういう……、補助金にはいろいろの性質のものがあると思ひます。おつしやる意味の補助金がどれに該当しておつしやつていいのか私ちよつとわかりかねるのであります。要するに補助金というものは、或る事業を奨励するためにその経費を補助してやるというのであります。その補助金の性質というものは結局法的な色彩を持つということが一つ、及び普通ならばできない事業についてその収支を或る程度見てやつて、そうしてまあペイイング・ベースで行けばできないものを補助することによつてやつてもらう。この二つの種類であらうと思ひます。公共的なものと言いますれば、公共事業とか、そういうものは認めてあります。一般の私営業について補助金を出す場合におきまして財政的な、資本的な支出に対して補助金を出すというものは現在までのところございません。共同的な組合的な施設のものについてはございますが、個々のものについてはそういう補助金を出すというものではないのであ

ります。ただその個人の営業について、これが非常に公的な色彩を持ち或いは社会的な必要性からして普通に放つて置けばなかくできないというふうなものについて収支の差額を見るところからいふものはございます。これは公共的なもの或いは社会的なものいろいろございまして、そういう意味の補助金でありますならば、各省とも或る程度ございまして。

○前之團書一郎君 よくわかりました。今私がお尋ねしているのは、先ほど申し上げたような公共的な性質を持つておる事業に対する補助ということ。最初からはつきり申上げておる。よく一つ御聞きを願いたいと思つておる。そういうものに対する補助について御意見も大体今わかりました。それならば例えは今問題になつておる離島航路に対する補助のようなもの、これらに対する考え方、大蔵当局の考え方として、例えはここに千円或る航路で損をしておるといふ場合にどの程度を基準として大体お考えになるのであるか。現在どういふ方針でやられて、それから又将来現在の基準を上げて補助額というものを増加して行くというふうなお考えであるのかどうか。その点についてお答え願いたい。

あなたということをちやんと言つていゝる。主計局長に質問をすつて言つていゝるにほんやり聞いていて誰に質問しているかわからんやうなことにや非常に困る。よくお聞きになればわかるはずだ。この離島航路に対する法律案はあなた御承知になつていゝるのですか、離島航路整備法案というものが出ていゝるすね。これは大蔵省に關係のある法律案ですか。これはおわかりになつておられますか。

○政府委員(河野一之君) 私はよく存じておりますが……。

○前之團書一郎君 それならば今のような御答弁はないはずだと思つていゝる。例えは離島航路の補助額は、千円損失したものがあつたらば、そのうち幾らを補助しようという大蔵省の方針であるか、全額を補助しようというのか、それらの基準についてはどうかというのを聞いておる。これはおわかりになつておるすか。

○政府委員(河野一之君) どういふ損が出た場合か、その千円という損が出た場合に、この千円という損の内容の問題であるかと私は思つていゝる。単に千円出たからこれを補助せよという意味でなしに、この千円の損の何について、場合に依りましては離島航路以外の経営もしてございまして、それからその共通費であるとか、店費なんかの見方がどうであるとか、或いはその航路に於いておる資本がどうであるか、それに対して幾ら減価償却或いは幾らの利潤を見てもか、そういうふうな点について基準がきまつて初めてその千円その基準に合致した場合にどうなるかということがきめられて、初めてその千円を出すのがいい

のか、或いは八百万円がいいのか、或いは足りないか、こういう問題になる。私は考えるのでありまして、単に千円が出たからと言つてすぐそれにだけを補助するのだとこういう考え方には私にはならんと思ひます。

○前之團書一郎君 どうもあなたの答弁は要所に触れない。損失を補填するには、會計的にも法的にも大体においてきまつておるわけですね。今言われようように、一定の影響を見積つて、それらに損に入れるというふうなことはあり得ないことだと思つていゝる。それならば具体的に聞きます。昭和二十六年に離島航路に相当補助をしておられるやうでありますか、これによつて、大体三〇%くらいの損失に対する補助をしておられるやうです。これははつきり出しておる。だがこれが具体的にこれに相当かどうかというのを聞いておる。こういうものが出ていゝる。あなたのほうには無論こういうものが出ていゝる。そうして予算の査定をしておられるとすると、これだけの損があるから補填しろといつて出されてあるものとは、私は思わぬ。

○政府委員(河野一之君) まあ一億円程度の損があると、こういうお話でありまして、これは運輸省からいろいろお話を聞いておるのであります。はつきり申上げますならば、離島航路について損とかいふやうなものについてははつきりした観念と申しますか、そういうものがまだ未だに私は確立されておらんと思つていゝる。幸いこの法律によりまして、いろいろな基準その他について相当真剣に考えられることになると思つていゝる。率直に申上げまして、そういう段階にな

いのであります。若しそういう損した場合に、必ず一定の基準によつて補助するといふやうなことであります。ならば、先ず航路の指定その他についていろいろ問題があり得るのだから、今このやうなものであります。ただ、今のところ我々として予算を出しておるものは、三千五百万円に達しないであらうと思つていゝる。三千五百万円という金を出して運輸省の見るところによつて配分して頂いておる次第であります。これは無論大きくなることは望ましいであらうが、現在の財政その他の關係から、こういうやうな金額に只今のところなつていゝる次第であります。財政の許す限りにおいて、十分にとは申しかねますが、できるだけのことはしたいと思つておるやうです。

○前之團書一郎君 どうもあなたの御答弁は抽象的で困るのだが、二十六年の補助金交付明細書というものを海運局からもらつておりました。これはあなたがいつなされたか知らないのだが、運輸省と大蔵省との間の交渉によつて、又資料によつて、こういう補助率というものが大体に定まつていゝるものだとお思つていゝる。私のお聞きしておるのとは、こういうやうな補助率といたつて、二十六年度においては相当であつたとお考えになつていゝる。このこととお認めになつたのかどうかということ、それから又将来において、これを或いは五〇%とか、六〇%とかいふやうに増額して行くべきものかどうか。これは國家の一般の財政と考へ合せて、そういうやうな点について伺つておるわけなんです。

○政府委員(河野一之君) その補助金

○政府委員(河野一之君) その補助金

というものは、これは政府の義務では、実を申し上げます、ないわけでありまして、これを義務とするならば、別に法律が要るのでありますが、ここに出ておきます欠損査定額というものがどういふ標準で出されたか詳しくは存じないのではありませんが、これだけの損を出されておるのであると一応思われるのでありますが、一方国の財政というものは幾らでも出せるというわけのものでもないの、三千五百万円という金を有効に運輸省が御配分になるという場合において、こういうふうなことでお分けになつておるのであると思つておられます。私も財政の立場といたしまして、欠損が出たならば幾らでも見てやるのだと、こういう建前で予算を計上いたしておるわけではありませぬので、三千五百万円の金を最も有効に最も効率的に使つて頂きたいという考え方でおるわけでありませぬ。従つて、こういうような補助率になつておるのだらうと考える次第であります。

○前之團長(河野一之君) いゆる昭和二十六年年度においては三千五百万円、三〇%の補助金というものは最も効果的な補助であらうと思つておるか、それらを御決定になるには、相当にあなたのほうでいろいろ御研究になつた結果だらうと思つておられますが、現在においても、この三〇%というものが最も効果的な補助であるというふうにお考えになるのかどうか、その点についてお答え願ひたい。

○政府委員(河野一之君) 財政の面から言いますれば、三千五百万円程度しか出すわけに参りませぬので、これをその範囲内において運輸省が最も有効

にお分けになつたものだと考えます。○前之團長(河野一之君) 昭和二十七年年度の分が大体三千五百万円程度になつていふように思つておられますが、この点どういふようか。ちよつと私数字がわからなないので……。

○政府委員(河野一之君) 私間違ひしました。二十六年度は三千三百万円でありませぬ。私の三千五百万円と申しましたのは二十七年年度でございます。

○前之團長(河野一之君) 二十七年年度ですね。そうすると今の御答弁で国家財政の面から言つて二十七年度は三千五百万円が相当である。それ以上は出せない、こういう御答弁になるわけですか。

○政府委員(河野一之君) 現在の予算において三千五百万円程度しか見ておられません。又現在の段階においてはこの程度で止むを得ないのじやないかと考えます。

○前之團長(河野一之君) とにかく会社側の計算によると、七千万円くらいの損額を出している。不足の分の三千五百万円という点は更に補正予算等を出される場合に計上してもらいたいというふうな強い要望があつた。それらの点についてこの法律案を提出された方面と御交渉があつたように聞いておられるのですか、そういうことはないのでですか。

○政府委員(河野一之君) そういうふうなお話はまだございませぬ。

○前之團長(河野一之君) それからももう少し具体的にいつて行きますが、これはまあ大体おわかりであらうと思つておられるので、離島航路を運航している一つの会社で五線も六線も経営しているという場合ですね。そのうちで半分、或いは二線とか三線というものは欠

損、併し他の航路は非常に或いは儲かると、それに總体的に見ると黒字を出しているというふうな場合に対する補助の考え方はですね。大蔵当局として一つの会社が経営している總体的には黒の状態、或いは部分的には或る航路が欠損しているというふうな場合に、欠損をしてはいる会社だけに補助することが相当とお認めになるのか。或いは總体的に見てその会社は赤字の線もあるけれども、儲けているから補助については考えなければならぬというふうな御考えなのかどうか。

○政府委員(河野一之君) これは先ほど私が申し上げましたように、航路補助というものは航路を指定して行われる以上、その航路自体についての損益率というものを参るべき建前であらうと思つておられます。

○前之團長(河野一之君) 先ほど局長は、公益的な事業、こう言われたわけですが、公益的な事業をやる以上、これは公益の線を以て見るならば、損する線もある、或いは儲かる線もある。国有鉄道にしても、国有鉄道当局の答弁によると儲かるのは東海道線だけであつて、公共事業だから損する建前であるのだ。ここに公共性というものがあつた。ここに公共性というものがあつた。助してもらわなければならぬというものは著しく公共性というものを失うのじやないか。先ほど局長の御答弁になつた公共性というものを標準とするというならば、著しく私は公共性を失うのじやないかと思つておられます。その点についてお答え願ひたい。

○政府委員(河野一之君) この航路を経営しているのは私企業の会社であり

まして、公社のごときものと私は違つたと思つておられます。運輸省でこの航路を指定される場合におきましては、その具体的な航路が公益性があるかどうか、そして指定するかどうか、指定しなくてもやらなければならないのか、指定しなくてもやらなければならないのか、指しなすことを十分に勘案されてやられると思つておられます。従つて御指摘の補助金につきましても航路主義でやるのが適当なんじやないか。勿論共通の店費でありますとか或いは減価償却或いはその他の共通的なものについて区分しなければならぬ点はあると思つておられますが、原則的にはそうだらうと思つておられます。

○前之團長(河野一之君) 一つの航路しか持たないという会社或いは個人、こういう場合にこれはもう補助するのは当然です。これは公共性又国民の利便から考えても当然だと思つておられますが、多くの線を持つておつて、たま／＼一線か二線しか損をしていない、ほかは黒字を出しておる。これを補つてなお相当の配当ができるし、手当が払われるというふうな場合に、やはり一線か二線持つて全部損をする経営者と儲かる経営者との間に基準を設ける必要はないかどうかというのを私は聞いておられるわけですね。儲ける線はそのまま全部目をつぶつて、損する線だけ……、幾らほかで儲けても補助するといふのか。或いはその間に儲ける線に対しては手心をするといふのかどうかとどういふ点ですか。

○政府委員(河野一之君) これは私はこういう航路を経営している会社が私企業でなしに公益的な特殊のもの、或いは法人なり或いは特別の団体なりといふふうなものであれば、或いはそう

○前之團長(河野一之君) そうすると結局、こういうふうな事業者というものは、実にこれは国家の最大の援助を受けるということになるわけですね。財政的に考へて、日本の財政と同じように窮乏に瀕しておる、個人的に考へても税金を払えないとか何とかという問題、この税金の問題では実に御承知のように国民は困つておる。これらの補助といふものはこれは国民の血と油と汗の結晶なものです。そういうふうなものからなるものをおつて補助する。儲かるものはそのまま儲けさせておく、損をするものだけを補助して行くといふのは大蔵省の考え方は誤つていないのじやないかと思つておられます。それならば引つくるめて運輸省としての、これは大蔵省の關係じやないかも知れん、運輸省としては事業全体を目標として運用しようとするのを考へるべきじや

ないか。そこに初めて公共性があると
思うのですが、それなればいいが、儲
かる線だけは幾ら儲けてもいい、補助
もやる、配当もやり放たいということに
なれば、これは国民が納得しないう
かね。私はそういうことは許すべから
ざることだと思ふのですがね。非常に
大蔵省は儲ける線に対しても補助とい
うものをされて、まあ、赤字を出す
ところ、儲けているところは差を
つけて考えなければならんじやないの
ですか。大蔵省はそういう線で予算を
立てなければならぬのじやないの
ですか。

○政府委員(河野一之君) これは折角
の御議論なのでありますが、若しそ
ういうふうな建前で行きますれば、運賃
全体を統制いたしました、全体損する
ところもうんと儲かるところもすつかり
統制したすべてが引合ふような、全体
として引合ふような運賃をきめる、つ
まり昔ありましたような統制をやる、
そしてそれでも統制運賃で行かないと
ころには、運賃の補助金を出すと、か
いような政策で行きますならば、それ
はこの問題は実は解消してしまふわけ
であります。併し現在とられておりま
す政策としては、これを私企業に
委ねて、そしてそれに対し、運賃に対
して、特に統制をやつて行けないとい
う建前の原則においては、そこで赤字
が出たという場合に、この航路をやら
うがやるまいがそれは私企業の自由で
あります。これは公共の見地から少
くとも損をさせないようにしてやる
という方針をとる限りにおいては、それ
は航路主義で行くのが理論として筋で
はないかと私は考へるのであります。

○前之園書一郎君 それなればお伺い
いたしますが、海の場合と陸の場合
どういうふうにお考えになりますか。
○政府委員(河野一之君) 陸の場合
も私は同様であると思ひます。
○前之園書一郎君 そうすると将来い
ろいろな問題が出ますね。例えば二つ
の線を経営している、一つは非常に損
をするというふうな場合に、損をする
線だけはあなたの御議論で言うところ
しなければならぬ、或いはバスの線に
しても儲かる線もあり損をする線もあ
る。そういう場合にやはり損をする線
には大蔵省としては補助をして行か
なければならぬ、こういうふうにお考
へますか、そういうふうにお考へして
よろしいのですか。
○政府委員(河野一之君) それはそ
ういふものを補助する線路として指定
するかどうかという問題であると思
ひます。今まで地方鉄道法或いは軌道法
或いは北海道の拓殖鉄道につきま
して建設後何年間は損を補償してお
つたのであります。そういう場合に
おきまして、その当該の路線にとつて
やつたのであります。若しそれが補助
されなければその交通がとまつてしま
うというので、特に指定を受けてそ
ういふ補助金をもらつておつたので
あります。そういうふうなお話、事情
は同じ航路業者にもそのまま当ては
まるかと考へます。
○前之園書一郎君 私が聞いてい
ることは、陸の場合と海の場合と
どういふものが一つの何と云います
か、一つの根本の考え方だということ
になる、陸においても海においても
いろいろ出て来ると思ふのです。こ
れは輸送だけですか。その他の航路に
おいても特に外国の航路においては、こ

は国家の意思も考へなければならぬ
と思ふ。陸運は問題も、バスの問題も
或いは設備施設の問題等或いはこれも
法制化されようとお考へるのですよ。
ですからこういうものをあなたの方
で補償してやるのは、公共的な
もの、補助してやるのだということが、
大蔵省の御方針かどうかということ
は聞いています。

○政府委員(河野一之君) 公共的な
ものはすべて補助してやるという、そ
ういふ原則でもないのであります。
まして、国家の必要性からその事業を
継続させる、併し経営の面から言つて
独力でできない、或いはそれをやれ
ば損をするという場合において、これ
が国民全体の利益のために、国民から
出した税金でそれを補助してやつて事
業経営が成立つてやられるようにす
る、こういうことは財政の本質から言
つて当然考へられていいことである
と思ひます。ただ問題は、その公共性
の程度の問題であり、又その補助する
についても、その規模なり金額の問題
であると思ひます。殊にどんなもの
でもやつて行くということになりま
すと、勿論財政が持ちませんので、そ
の中に重点的に又国民の利害という
ものを天秤にかけて合理的にこれをき
めなければならぬと考へる次第であ
ります。

○前之園書一郎君 今のお答への中
に国民全体の利益のためならばとおし
やいましたが、それはどういふ意味
でしょうか。国民の生活から行くと、こ
れらの恩恵を受けるものは国民のそ
れこそ極く僅かな、そういうものを
含むという御答弁なんです、どうい
う意味ですか。
○政府委員(河野一之君) 国民全般
申しますことは国民の個々の利害で
はないという意味であります。国民の
個人の利害ではない。その場合には全
体の国民のことも勿論であります。或
る一部の人だけ一般の国民の福祉の
点から取除けて、除外するわけには参
らぬのであります。このような場合
の離島における国民の利害ということ
も国民の利害の重要な、先ほど申上
げましたが、国民の利害に合致する
というふうにお考へておきます。

○前之園書一郎君 話題を変えま
す、最近議員立法というものが大分
出てるんです、御承知の通り、特に
これからそういうものは非常に出る
らうと思ふのです。こういうものは
大蔵省の取扱はどうか、是非に多い
ですか。何千億何百億というふうな
算を伴うようなものがあるのだが、
こういうふうなものが次々に出て来
ると、大蔵省としてはお取扱に非常
に困りになるのじやないか。日本の
財政を維持して行く上に非常に困
りになる場合もあるんじゃないかと思
ふのですが、それらの点について率
直な御意見をお示し願ひたい。

○政府委員(河野一之君) 予算の編
成権が政府にある結果、予算を伴う
議員立法についてはどうだろうか
というお尋ねだらうと思ふのであり
ますが、この問題は結局政府と議員
とが十分話し合つて、そして政府も
これによつて十分財政上考慮でき
るというふうなことでこの立法が行
われるのであれば、これは私は何ら
差支えないのじやないかというふう
に考へておられます。

○前之園書一郎君 そういうふうな
話合ができるということは非常に望
ましいことなんです。ところが併し議
員の職権を以て政府の了解を得る
必要はないと思ふのですが、突如
として法律案が出て来る、或いはそれ
に伴う金額というものは非常に高
額に修正される、そういう場合に大
蔵省というものはその法律に当然
拘束されて或る程度の予算措置を
なさなければならぬ。できれば全額
或いは財政上の許す範囲内にお
いて最大限の予算の編成をなさな
ければならぬと思ふのですが、今お
答へのような事前の打合せがない
場合、打合せするせんはこれは自由
でしようが、そういう場合もあり得
る。しかも何も拘束されることはない
、そういう場合の取扱はどうか。
○政府委員(河野一之君) まあ今
までの例で申しますれば、皆お話し
合ひができておるわけでありませ
ん、仮におつしやつたような事例
がございました、これは国会がお
やりになることでありまして、私
ども何ともし難く、何とも私ども
としましては申す所はないと思
ひます。殊に予算の修正とい
うことは、私どもとやかく政府が
申すべき筋合ではないと思ひま
す。

○前之園書一郎君 今のような場
合に、当然予算を編成されるあなた
がたは、そういう法律の拘束を受け
るものだと思うのですが、その点
はどうですか。
○政府委員(河野一之君) これは法
律

○前之園書一郎君 今のような場
合に、当然予算を編成されるあなた
がたは、そういう法律の拘束を受け
るものだと思うのですが、その点
はどうですか。
○政府委員(河野一之君) これは法
律

○前之園書一郎君 今のような場
合に、当然予算を編成されるあなた
がたは、そういう法律の拘束を受け
るものだと思うのですが、その点
はどうですか。
○政府委員(河野一之君) これは法
律

律によらなければならぬでしょうね。当時の法律によるということは原則でしようね。例外でしよう、今のお話があつたような場合は……。

○政府委員(河野一之君) 勿論その通りであります。法律がある以上は、法律によつて発生した既定の義務費までも賚するというようなことは勿論適当ではありませんが、財政事情でその法律をその通り執行が許さない場合には、これを交えるという前提で予算を組むことは差支えないと思ひます。

○前之園重一郎君 大分私一人で時間を取りましたから、この程度で私の質問を終りますが、私は特に主計局長にお考え願ひたいことは、将来どういふ臨時立法は非常に多くなるだろうと思ふのです。これらの離島航路整備法案のごときは、これは非常に軽便なものが出るだろうと思ふのです。そういう場合に非常に私は大蔵当局にお困りになるでしようが、今お話のように、法律はこれは予算編成に優先するものであらうと思ふ、原則的に……。非常に私はそういう摩擦を生ずるようなこともあるだろうと思ふのです。今は幸いに臨時立法をお出しになるのには、与党である自由党で、絶対多数の自由党が……、非常に多いので、スラ／＼と当然通るが、そう行かん場合もあるし、非常にその場合に私はあなたのようにお困りになる場合があると思ふので、そこでこの点についても一つ十分法的にも、實際的にもお考え願ひなければならぬ、そして適当な機会にこれらの点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

なお、先ほど離島航路の問題を一つ

一つ別に考えるということには私は納得できない。一応理論としてはいいでしょう。だけれども今日の日本の経済情勢、各般の事情等に考え合せて、如何にも動かぬ線があつて、赤字が出るのに、赤字のものをだけを補助するので、赤字だけの線と同様に補助しなければならぬという考え方は、非常に私は遺憾であると思ふのです。まあ今日は突如としてあなたは質問を受けられたので、よく腑に落ちない点もあつたらうと思ひますが、その点も一つ合せて御考慮を願ひたいと思ひます。

なお、私は最後に申上げておきたいと思ふのですが、どうも大蔵省は委員会のほうにお出でを願ひたいと言つても出て来られない。山県さんが委員長でいらるときも、大蔵省は何遍言つても出て来ない。仕方がないから正式の手續をして議長から申入れて漸く出て来たというふうな状態で、各委員会においてそういうふうな空気は強いので、大蔵省に対する何か知らん反撥的な気持というものは、これは委員会に流れている。どうも大蔵省は予算を握つていながら、大蔵省は思ひ上がつていられるから、大蔵省にさへ言う人もある。この前の委員会においても私は二時間も待つておつた。そして二時間も過ぎてから、はかに用事ができたから来ないというところは、国家の最高機関であるところの国会を全く無視されたものだと思ひなければならぬ。さうなことはこれはちよつとあり得ることだと思ふのです。将来どうか一つそういう点についてもお考え願ひたい。あなたのような将来最も有望な生ぜられるというところは、私はあなた

のためにも非常に惜しいと思つて、特にこのことを御忠告申上げておきたい。これで私の質問は一応終了です。大蔵当局に対する質問は一応終了です。

○小泉秀吉君 大蔵当局に伺ひますが、本法案におけるこの利子の補給ですね。これは先刻来のお話でも今までの審議の過程においても、大蔵当局もすでに賛成をされているところのようには私は承知してはいるのでありますが、ところでこの法案が通ると、今年度において一つ運輸省のほうから出て来ておる計画というものと、相当多額の改造、並びに新造資金というものは、二十七年度においても計上してあるし、それに対する利子額というふうなものも出ておりますが、この計上してはいる二十七年度の利子補給額といふ計上してはいると、今までの予算について計上してはいると思ふのだが、この法律が通るとどのくらい利子の補給額をお出しになることになるのか、或いはこれは査定をするほうの側から申請をして来て、それによつて従つてその額に応じて利子も出て来るわけですから、改定の申請があるかどうかといふこともわかりませんが、とにかく金も金で、法律だけを出すと、只今までの前之園委員との応答によつても明白だと思ふのだが、この法律が通るとは衆議院も御賛成になつたようですが、金額の面でもどのくらい利子補給を今年度は出すかといふことを、明確にそういうものの腹案を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(河野一之君) 離島航路の維持に伴ひまして、新造改造の融資が起つて来る、それによつて利子補給がどの程度になるかというお尋ねでありますが、この点につきましては運輸省において目下御検討になつておるようでありませぬ。まだ私のほうとの折衝がついておりませぬ。従ひまして幾らというふうなものはまだ具体的にきめておりませぬ。恐らく利子補給は一定の据置期間と申しますか、利子は後払いの明年度どういふ程度になりますか、大した金額ではないのじやないかといふふうにお尋ねしております。

○小泉秀吉君 そうすると、大した金額でないから、必要があればその辺は呑めるといふお心持だといふふうに了承していいのですか。

○政府委員(河野一之君) 大体さうであります。

○小野哲君 私から多少細かい点になつておると思ひますが、二、三御質問したいのですが、先ず第一はこの法律案の第六条に「当該離島航路事業のサービスの改善に關し、必要な指示をすることが出来る。この指示は……」とあるのですが、勿論航路補助金を受ける資格のある事業者は、運輸大臣が認める輸送事業に適合する運輸計画を確保して行かなければならぬものであるといふことはわかるのでありますが、その場合に一体必要な措置をすることの前提として、サービスの改善といふことが取上げられておりますが、サービスの改善といふのは、どういふふうな限られたことを言つておるのか、この点を伺つて置きたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) サービスの改善といふと、安心をしてそれなら安全であるといふことで氣持よく乗れる程度のサービス、このように考へております。

○小野哲君 尤も航路補助金の対象としてのサービスの改善といふことになりませぬので、只今の御答弁で大體了承するのでありますが、サービスの改善がとにかく一般通念として、当該事業者が適正なサービスをしておるということを確認されるわけでありませぬが、これはまあいろいろ主観的な立場で見方が變つて来るわけだと思ひます。従つて運輸大臣に指示権を与えておるといふことは、やはり行政権の一つの作用として、事業者にとりましては、一つの重要な問題ではないか。かように思ふので、従つて若し例へば海上運送法に定められておるような事業計画に定める運輸の確保の問題であるとか、これは第十四条でありますか、これに違反したような場合は事業の停止及び免許の取消しをするといふようなことにもなると思ふのであります。その辺の限界が運行計画の通り行つておる、従つて補助を受け得る資格を持つておる。その上にサービスの改善をするように指示をするといふことになりませぬと、事業者としてはこの事業計画に定められておる運輸の確保は、勿論これは海上運送法上の義務としてやらなければならぬが、補助金を受けているという立場においては指示権行使されなければならぬ、こゝういふことになると、サービスの改善といふことが、ちよつと私には少し、指示権の前提としてのサービスの改善といふことになると、もう少しはつきりした何らかの目安があつて然るべきじやないかと、こゝろ思ふのですが、如何でしようか。

○政府委員(岡田修一君) 私はこの法案が成立いたしました場合に、どういふふうな政府が運用するかというふうな立場からお答え申し上げますと、成るほど海上運送法で、定期航路をやりますために、この航海回数、その他について許可を受けるわけですが、その場合に、運輸大臣は先ず何と云いますか、それを拒否するといふ場合は、よほどの場合でないといふ程度より、少し高い航海回数なり、船舶の質なりを目標にしまして、それに対して補助金をやるから、これだけの回数を維持せよ、海上運送法による許可の対象となる航海回数、或いは船型補助をやる場合は、甚だしい差があるわけでございます。実質面によつて考へる、それから更にサービスの改善ですか、この航路計画、補助航路をやります場合に、一々書いておきます事項であります、その計画通りにやればいいわけですが、その補助を受ける場合に、指示していない事項、例えば待合室が非常に狭い、これをもう少し拡張しないと、その利用者が非常に不便を感じる、露天で待合せなどをして、いろいろの事項なんかに対して、この補助金交付に基く運輸大臣の指示権といふもので、そういうことを指示しよう、こういうふうな考へを持って、頭を浮かびさせなければ、一例を挙げれば、そういう事項があるわけでございます。

○小野哲君 この法律案の第五条を見ますと、航路補助金というものは、当該離島航路を維持するためには、要がある場合」ということに限定されておきますので、維持すること自体がせいぜい、一ぱいの場合だ。従つてこれを維持させるためには、予算の範囲内において補助金を交付するといふことになつてゐるわけでありませうから、それ以上にサービスの改善のために、運輸大臣が指示をするといふことは、事業者としては相当重荷になるのであつて、少し補助を与えるといふ趣旨から言いますと、何と申しますか、それを上廻つておるような印象を受けるわけでありまして、言い換えれば、もつと露骨な言葉を使いますと、補助金はやるからとつていいサービスをしるというための補助金であるような感じを受けるので、それではどうも第五条の趣旨とは少しかけ離れて来るのではないかと思つておるのですが、私の方について、若し政府当局のほうで、こういう事情があるからこうだといふ御説明を頂きますならば、或る程度了解するのじやないかと思つておるのですが、如何でしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 先ほどの趣旨で私から御答弁申上げますと、お説の通りでございます。この補助金をもちつて航路は維持がやつとであります。併しまあ突発問題といつたして、その航路維持する補助金で十分できるかどうか、困難と思われれば、航路補助金というものは、いささか及びたいを釣るといふ、大変俗な言葉でございますけれども、僅かの補助金をくれば相当大きい負担を業者が背負わせようといふふうな感じが多分にあるのです。先ほど御質疑があつたのと反対の実は匂いがここにございまして、そ

ういふ匂いが第六條にもう少し強く出てゐるのかと思つておる。従いましてサービスの改善が非常に度を越した強いのになりまして、それによつて業者は、その航路自体も維持できないような負担になると思つておるが、それは補助金の額、まあ航路の経営状況等を勘案して、その辺のサービスの改善に対する自然の度合いを十分考へて行かなければならないと思つておる。

○小野哲君 大体私もお気持はわかるのですが、ただ海上運送法とこの法案を両方並べて見ると、海上運送法では、免許を受けてやる場合には、事業計画に定めておる運航の確保といふことが事業自体の存亡にかかわるような一つの原因になるわけなんだ。従つて離島航路をやつておるもので補助をもらわなければやれないといふようなものは、当初免許を受けました場合の事業計画自身も維持ができないのじやないか、維持ができないようなところを對象として補助をやつて、とにかく免許を受ける場合に提出した事業計画を確保するといふことをやらせるといふのが一つの狙いじやないかと、このように私には思つておつたわけでありませう。ところが第六條で更にサービスを改善させるといふことになりませうと、どうも維持するための補助金では私に足りないのじやないか。それならばもつと積極的に何らかの助成方法を講ずるなり補助金を殖やすなり、或いは利子補助制度を更に徹底してやるとか何とかしないと、事業者はなかに経営が、この法律案ができて更に負担が重くなつて来るような印象を受けるわけでありまして、そういう点の心配があるのですから、この法

律案の趣旨として離島航路をできるだけ維持して行こう、又サービスのよくして行こうといふところには何ら異存がありませぬけれども、その辺の両方を揮ひたいと思つておるが、補助を受けたのでありまして、一応気が付いたことを申し添えて政府の御意見を伺つたわけだ。

○前之園喜一郎君 この前資料の御提出を願つておいたのですが、今日お出しの各航路収支明細書というものはこれなんです、これは資料ですか。

○政府委員(岡田修一君) 先般の当委員会資料の御要求がございまして、航路補助を如何に査定しておるかといふことに対しては、この前の委員会にお手許へ配つたかと思つておるが、これは補助航路損益見込計算書並びに補助航路損益計算書という厚いのがございまして、これを御説明さして頂きたい。それから黒字を出しておる会社については、その航路の状況その他を出せ、こういう御要求がございましたが、これにつきまして各会社に今その資料を出させるといたしますと、非常に多数の日数を要しますので、この前御了解を得たと存じてやつたのでございまして、佐渡汽船会社の実情について調べましたのが各航路収支明細書、これでございます。実はこれも新潟まで人をやりまして大急ぎで各航路の内訳を出したのでございまして、ここにお配りしたのは、その内容を収入と支出を計算してサムアップしたものでございまして。

○前之園喜一郎君 これは本日お出しになつた資料は非常に早急な際にわざわざ係員を御派遣になつて、御作成になつたものようですから、非常に厄介であつたらうといふことは考えられるわけですが、これにいたしましても、又ここに出ておるいろいろの補助の基準になるものについて、書面の上でその数字を出すといふことは非常に簡単なじやないかといふ趣旨がするのですが、これは補助に對しては会計検査院が相当検査しておるわけだと思つておるが、会社に直接行つてやつておるのでしようかどうでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 各補助会社全部とは行きませんが、適當なる会社に対する抜き検査を会計検査院でやつておるわけだ。

○前之園喜一郎君 二十六年の補助に對しては会計検査院が検査を行なつた会社はどのくらいですか。

○政府委員(岡田修一君) まだ二十六年に對しては手が及んでない……。

○前之園喜一郎君 二十五年はどうか。二十五年度も補助してゐるわけですか。

○政府委員(岡田修一君) 二十五年度も補助いたしました。二十五年度にどの会社を検査されたか詳しいものを記憶いたしております。本省のほうはこの補助のやり方その他についての検査を見ておるわけだ。

○前之園喜一郎君 運輸省でやられる場合は、これは会社に臨んで具体的に調査されるわけでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 何分会社が地方のものでございませうから、本省のやつておる方法、それから本省で取つておる書類、それによつて調べ

○前之團書一 郎君 会計検査院で検査する場合、運輸省の係官は立会つておるわけですか。それはどうですか。

○政府委員(岡田修一君) この補助航路について、会社に行つて会計検査院が検査したその事例を、実は私今記憶はございませんが、原則としてこういう補助会社、補助機関に対して会計検査院が検査をされる場合には運輸省の役人は立会つております。

○前之團書一 郎君 二十五年度のどこを会計検査院が検査したということとすくわかりませんか。

○政府委員(岡田修一君) 大塚先ほどの答弁いささか正確を欠きました。二十五年度においても個々の補助会社まで検査の手が及んでないようでございます。運輸省でつております書類によりまして中央で検査をする、まあ会計検査院も非常に検査事項が多いものでございますから、小さい補助会社まで手が及ばないのではないかと推測いたしております。

○前之團書一 郎君 これはいつから補助しておるわけでございますか。

○政府委員(岡田修一君) この補助航路は終戦前からつとやつております。それから補助金額が三千万円、三千万円になりましたのは二十四年度頃からでございます。それまでは、二千万円になりましたのが二十三年度でございます。それまでは百万円余りでございます。会計検査院もその補助の金額が比較的額が小さいものでございますので、他に多数の大きな事項を控えております。それと存じますが、個々の会社にまで手が及んでないよう考へております。

○前之團書一 郎君 二十四年から三千万円以上、二十三年までは百万円です。これはどうですか。

○政府委員(岡田修一君) 実は終戦前は確か七千万円程度でございます。まあ物価の何が違ひまして、終戦後非常に物価の値上りに伴ひましてこの補助額の増額の必要性が叫ばれておつたのですが、どうしても関係方面でこの航路補助の、特に離島航路補助の性格を呑み込んでもらえなかつたのです。それを非常に何回も関係方面と交渉いたしました結果、二十四年度に二千万円、二十五年度に三千万円、二十六年度に二千三百、こういうふうになつておるわけです。それで、終戦直後非常に少かつたのは、さういふ関係方面でこの航路補助の性格がなかつた。呑み込みなかつた。それを非常に苦勞して関係方面の了解を得て海上運送法にその根拠になる規定を入れるということに二十四年度から増額された、かように存じております。

○前之團書一 郎君 これは従来補助率は三〇%ですかね毎年、それからもう一つ本年度三千五百万円のうち何千万円か組んでおるわけですか。あと三千万円を補正予算で出してもらつた。大蔵省当局と話がついておるといふ御説明じやなかつたのですか。

○政府委員(岡田修一君) あと補正予算で組むかどうかというところまで段階は進んでおりません。私もはこの新しい法律の中に航路補助に關する規定が設けられましたのは、海上運送法にある補助の規定をこちらに入れます。

して、その規定をより比較的詳しくいたしますと共に、この離島航路に対する補助の必要性を明確にするため、その意義を強調するため、かように考へておるわけでありませぬ。これによつて補正予算に補助金の増額を要求するかどうかはこれからの大蔵省の折衝になると思ひます。

○前之團書一 郎君 これはまあ私は素人なので一般論として今まで考へて、又国の財政と照らし合せて各種の個人営業、これも個人営業に開通しないのですが、そういうものとの関係においてこれまでいろいろ論議した点もあるわけでありませぬ。お出しになつた表によつても余り儲けておる会社もなにかも知れんが、併し現在の状況は儲けてないから将来も儲けないことにはならないと思ひます。一線か二線持つておれば、一線だけで何万という黒字を出して配当しておるといふ会社と、例えば二線持つておつて二線とも非常に赤字を出しておるといふ会社と補助率というものが同率であつていいものかどうかというところは、これは非常に考へなければならぬと思ひます。こういう場合に黒字を出しておるといふことには率を相当に引下げて行くというふうなことになるべきものでないか、こういうふうなことを考へる、私にはさうではないかと思つておる。儲ける会社は幾らでも儲けさせて、損をする会社と同じに国家が補助して行くという考へ方にはどうして私は納得の行かん点があるのです。ですから非常に会社が總体的に非常な赤字を出しておる会社であるならば、赤字ばかりの会社とおのずから考へ方を變えなければならぬ。いわゆる補助率というものに

差をつけるべきものではないかと思つたのです。そういうふうにお考へにならないですか。

○政府委員(岡田修一君) たゞ御答弁申上げておられますように、やはり航路補助はその航路の赤字について考へるべきではないか、それで会社全体として利益を上げておる場合に對照するとおつて、例へば、お手に配りまして佐渡航路でございます。この航路は四線で経営しております。定期航路として四線でありまして、四線とも赤字を出しておられます。併し補助金を出しておられますのは、そのうちの新潟から出ておられます航路だけでございます。ほかの航路としては定期航路として赤字を出しておられますが、この新潟から出ておられます航路を補助すれば、ほかの航路は必ずしも大きく見て国家的にその維持を援助する必要はないであらうというので補助を出してないやうな次第であります。そういうやうに、その航路の公益性が如何に大きいかというのを對象として考へて行くかというのを對象として考へて行くか、私どもとしてはその航路、定期航路会社が如何なるものであるかというところは、まあ強いて言いますと眼中に置かないで航路自体を見て調整して行く、これが実情であります。

○前之團書一 郎君 この佐渡汽船といふのですか、さつき言われた表の会社は会社名が入つていないんですが。

○政府委員(岡田修一君) 大塚資料を

急ぎましたものでございませぬから落しました。佐渡汽船会社でございます。

○前之團書一 郎君 これは二十五年、それから二十六年はまだ出ておるが、これは幾らの配当をしておるんですか。

○政府委員(岡田修一君) 配当率は五分でございます。で、この会社はもう一線と申しますか、現在就航しております船が適當でございませぬので他から船を購入いたしました。相當大きな金をかけて改造する必要があると思ひます。それがためには増資をいたさなければならぬ、つまりそういう含みもございまして配当を五分といたしてあります。ここに挙げておられますのは、この会社は定期航路以外に機帆船或いは回漕、こういうものが相當の利益を上げておつて、これで全体としての収益のバランスをとる。

○前之團書一 郎君 九州商船とか九州郵船といふのはどういふ配当をして、株価はどのくらいでしよう。

○政府委員(岡田修一君) 九州郵船は現在無配でございます。株の値段は上場されておられませんからちよつとわかりませぬ。それから九州商船は一割の配当をいたしておられます。これはその配当の利益金の中には船腹売却代金が入つておられます。これもまあ船舶の入れ換え、その他で本年度に倍額増資を予定されておるやうな次第であります。

○前之團書一 郎君 大分はつきりして来ましたが、ただ私は非常に気にかかるところは、運輸省としてもすべて補助額審査をされる場合に、先方の出して来た書類によつてのみ検査をされる。

それは無論あらゆる点を十分検討され
るとは存じますが、仮に悪く考えて、
若し数字の上で作爲的にやるといふこ
とになれば、これは非常に簡単にやれ
ると思ひます。ですからそういう場合
に何れも持つておる場合は、結局いろ
いろな負担を赤すのほうのところを被
せる。そうしてそのほうに余計に収
入を見て、或いは利益を見て行くとい
う結果も、非常に悪い想像でありませ
が、あり得ないこともないと思ひませ
す。そこで会計検査院というものの検
査を行う、あなたがたも十分検査をし
なければならぬ。会計検査院もやらな
ければならぬと思ひますが、そうい
うような補助の問題に対して会計検査
院が若しやつていないとすればこれは
非常な怠慢だと思ひます。私は決算
委員も長いことやつたが、会計検査院
では細かいこともやつておる。百万円
くらいのももやつておる。而も三千
五百万という補助額に対し、一片の書
類によつて検査を済ませるといふこと
は以てのほかだと思ひます。あなたのほう
としても十分にこれは国民が信用する
程度の検査はされなければならぬ、会
計検査院に対してそういう要求をなさ
べきだと私は思ひます。ただ海運局
という立場で了承するといふ一方では
非常に困ると思ひます。あなたは
非常に善良な人だと私は思つておる。
だから殊に向うの窮状を見ると、思
切つた検査もできないといふようなお
立場にもあるのじやないかといふよう
な氣持もするのです。ですからまあ済
んだことはしようがないけれども、將
来において私は十分に会計検査院の検
査をしてもらうといふことがなければ
ば、あなたのほうから要求するといふ

ふうにしてもらう、こういうようにな
らうに進んで頂きたいと思ひのでありま
す。今までのものは書面で検査したと
言われるならば、会計検査院に二十四
年頃から、二十四年、二十五年会計検
査の結果、何らの支障はなかつたかど
うかといふことを一応確める必要があ
ると思ひます。批難事項といふのが
毎年本になつて出ますが、小さいもの
は入つていないのですが、毎年殖えて
おります。書いていないものにも相当
な事項があるのですよ。ですから検査
の内容についても一応一つ検討する必
要があると思ひます。ですから
私どもは一つ十分研究を進めて、そ
うしてこの審議の参考にしたしたい。
こういふわけでありますから、次の機
会に二十四年度、二十五年度の航路補
助に対する会計検査院の検査の結果に
ついて一つ御報告を願ひたいと思ひま
す。これで私のほうは終ります。私の
見当も大体付きましたし、皆さんの御
意見もわかりましたから、この次まで
に態度をきめなければならぬ。これは
私は会計検査院がこれをやらなかつた
といふことは会計検査院として大問題
だと思ひます。

○理事(岡田信次君) ちよつと速記を
やめて。
○理事(岡田信次君) 速記を始めて。
ほかに御質問はございませぬか……。
別に御発言もございませぬようですか
ら、質疑は尽きたものと認めて御異議
ございませぬか。
○理事(岡田信次君) 御異議ないと認
めます。それではこれより討論に入り
ます御意見のおおりのかたはそれく、
賛否を明らかにしてお述べを願ひます。
○小酒井養男君 私は本案について賛
成であります。併しそれについて少し
意見を述べて賛成して見たいと思ひま
す。
航路補助といふことは、現在の海
上運送法によつてもやられておること
で、新しくできておる問題ではない
ので、この問題については別の機会に
更に検討する機会もあるだらうと思ひ
ます。離島に居住しておる人々の生
活を国が保障して行くといふ必要上、補
助を行なつて行くといふことは、これ
は国として必要であらうと思ひます。
一方には海上警備隊といふ名によるこ
ころの軍事費的な予算が相当に使われ
ておる。そうして更にこの国会を通じ
ていろいろな事業を補助するといふよ
うな法案が数々出て来ておる。これは
補助金の制度の復活或いは減税の措置
といふようなふうないろいろ出て来て
おる、こういうものが出て来ることによ
つて、やはり国民生活の安定に必要な
予算といふものが圧迫を受けて来る、
こういう形にならざるを得ないと思ひ
ます。従つてこれだけではなしに、外
航船舶の建造とか、或いはこういう直
接民生安定に必要であるといふもの
は、これはやはり優位に取扱うとい
う、そのためには国民生活が更に圧迫
を受けるといふような方法でなく、海
上警備隊とか、あつた海上保安隊と
いふようなものに必要とするような予
算を、これを減らして、こういう方面
に使うようにやつて行かなくちやいけ
ないと思ひます。そういうことにつ
いて私は法案そのものには賛成であり
ますが、これに要するところの経費の

予算の秤等のきめ方については検討を
する必要があると思ひます。又航路
補助交付申請の手続であります、質
問中にもありましたように、非常に各
種の書類を取ることになつておりま
す。これは書類はどうにでも作るこ
とができるのです。逆に作つて来るこ
ういふことによつてどういふ数字を作る
といふことも、これは可能だと思ひ
ます。監督官庁としては書類が一応整
備しておればそれで責任がないといふ
ような、書類によるところの行政がや
られるといふことの従来の取扱い方で
ありますので、やはり書類と同時にそ
の事業の實質的な内容も十分検討して
そうして航路補助の指定を行うような
取扱い方をされるように私は希望をし
て、そうして賛成の意を表する次第で
あります。
○理事(岡田信次君) ほかに御意見は
ありませんか。
○前之園一郎君 私は根本的に、或
いは又理論的に考へて、非常にこの法
案には不満もあり、不可解の点もある
と考へる。これはまあ質疑のうちで十
分私の意見を申上げたわけでありませ
が、まあ併し今日の離島航路の状態か
ら考へて、一先ず賛成せざるを得ない
と、このように考へて賛成はいたしま
す。
併しこの法律の運用に当り、特に補
助の問題については十分に慎重の上
にも慎重に調査研究せられて、そして
万遺漏のないようにして頂きたい。更
に又この離島航路の補助或いは補給と
いふようなものは、年々殖えて行くよ
うな傾向にあるわけでありませぬが、こ
れらについて運輸省当局としてはやは
り心を用いて、成るべく年々こういう

ものを減して行くように、指導し助成
し、そして減するように、航路事業
者の營業の狀態がよくなつて行き、国
家の補助がなくなつてもやつて行かれるよ
うに進んで行かなければならぬもの
じやないかと思ひます。去年が三千三百万
円、できれば七千万円といふふう
に、我々は特に考へなければならぬ
のじやないか。特に直接監督の衝にあ
る運輸省においては十分にこれらの点
を考慮になつてやられるべきだと思
ひます。この法律案は私どもが常日頃
尊敬しておる關谷先生の御提案でもあ
り、我々はそういう意味においても不
満ながら先ず賛成するわけでありま
す。提案者においてもそういう意味に
おいて了承せられ、善処せられるよう
お願い申上げたといふ考へるのでありま
す。こういう法律が通過いたします
と、随々これに類似したものが出て来
るだらうと思ひます。先ほど大藏省
の御意見は大體わかりましたが、そ
ういふようなものも出て来る。これはい
いとしてみても、十分にこういうふうな点
も考へて行かなければならぬと考へて
いるのです。かような問題にいたしま
しても、外国航路問題、或いは国内航
路の問題等、多々益々こういうふうな
問題に直面することになるのではない
か。或いは場合によつてはそういうこ
ともやらなければならぬのじやないか
といふ氣持もするわけでありませぬ。で
私は補助のみによつて、そして安閑
としておるといふ考へ方は、非常に私
は警戒しなければならぬ点だらうと
思ひます。
申上げたことは、質疑の間に十分

申上げ、答弁になつておると思いますが、以上注意的に申上げまして賛成いたします。

○小泉秀吉君 私は本案に賛成をいたしますが、特に船舶の新造或いは改造に對しての利子の補助ということが従来補助以外に決定したといふことは私は非常に意義のあることだと思つております。参考書その他でも御承知の通りに、現在の離島航路に使用しておる船は誠に如何わしい船で、一面において民生安定というやうなことを言つておきながら、事実においては民生の生命を絶えず危険に曝しておるやうな船が多いためであり、先刻大蔵省から来ておる政府委員のお話によると、ともかく法案が決定されても、今のところは予算の措置も大してきめてはならないし、それから利子の補助額にしても恐らく甚だ軽少だろうから、金の面においては先ず賛成しておるのだというやうな、非常にアンギユニアスな法律だと思つて、これを實際第一案に規定してあるやうな目的にするためには、運輸当局はよほど肝を据えて、その危険な航路に従事しておるやうな船舶の改造その他のことに対しては、十分大蔵省も国民も納得の行くやうな説明をして、そうして船が動きさえすればよいのだというやうな航路でなく、本当に安全、堅実ないわゆる民生安定に資するやうな施策をされるように私は希望いたしましたので賛成をいたします。

○理事(岡田信次君) ほかに御発言はございませんか。別に御意見もないやうでございますから、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 全会一致でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。

○理事(岡田信次君) 全会一致でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 署名渡れはあります。ないとも認めます。それは本日はこれにて散会いたします。

○理事(岡田信次君) 署名渡れはあります。ないとも認めます。それは本日はこれにて散会いたします。

○理事(岡田信次君) 署名渡れはあります。ないとも認めます。それは本日はこれにて散会いたします。

○理事(岡田信次君) 署名渡れはあります。ないとも認めます。それは本日はこれにて散会いたします。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

○理事(岡田信次君) 御異議ないと認めます。

第二六六八号 昭和二十七年六月二日受理

宮崎県北諸郡内国営循環バス運輸開始に関する請願

請願者 宮崎県都市議會議長 新宮武二外十一名

紹介議員 竹下 豊次君

宮崎県都市とその周辺の北諸郡各町村は、産業経済文化上密接不可分の関係にあり、郡都市を中心として貨客の集散が行われている。しかるに郡内各町村間の交通は、原始的な状態にあり、関係住民の不便はいちじるしいものがあるから、北諸郡内各町村を結ぶ国営循環バスの運輸を開始せられたとの請願。

第二六九〇号 昭和二十七年六月四日受理

播磨新宮、若松両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 兵庫東粟郡神戸村 安積孝平外三名

紹介議員 岡田 信次君

播磨新宮駅より山崎町を経て若松線若松駅に至る間は、沿線に年産八十万立方メートルの林産物を出す森林地帯があり、農林省の貯木場もあるが、現在民営自動車唯一の輸送機関として、沿線の林業発展に多大の支障となつてゐるから、同地方の資源開発および山陰山陽縦貫路線としての文化的使命を考慮して、播磨新宮、若松両駅間に鉄道を敷設せられたとの請願。

第二六九一号 昭和二十七年六月四日受理

北条線鉄道延長に関する請願

請願者 兵庫東加西郡北条町 内藤寛治郎外四名

紹介議員 岡田 信次君

国鉄北条線は、山陽本線より分岐する加古川線粟生駅を起点とし、北条駅に至る十三キロ余の鉄道で、いわゆる播磨の穀倉地帯を縦断しているが、播磨線福崎駅との間に鉄道が敷設されていないため、但馬地方と阪神地方との連絡には福知山を経由しなければならず極めて不便な状況であるから、北条線を福崎駅まで延長せられたとの請願。

第二七〇二号 昭和二十七年六月四日受理

福島市に鉄道管理局設置の請願

請願者 福島市長 佐藤元治外一名

紹介議員 油井賢太郎君

福島市は東北において誇り得る福島県の首都であつて、東北本線ならびに奥羽線の重要な要衝として益々重要性を加えてきた。殊に奥羽線は昭和二十四年四月に電化されその利用度は増加の一途をたどつており、福島市が交通上の起点となつてきたことは衆知の通りである。また東北本線白河、仙台間の電化が実現された時は電化工事の前進基地として本市が益々重要性を帯びてくることは必然的であるから、本市に鉄道管理局を設置せられたとの請願。

第二七二六号 昭和二十七年六月六日受理

上山田、油須原両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 福岡県田川郡川崎町上 山田、川崎、油須原間鉄道建設促進委員会連合 会内 高倉矢一外六名

紹介議員 小松 正雄君

上山田、油須原両駅間の鉄道敷設は、既に実地調査を終りながら太平洋戦争のため工事着手にいたらず今日となつたのであるが、本鉄道の開通は現存炭山の出炭をますます高め、さらに未開発炭田の採掘を容易にし国家再建に貢献するところがじん大であるから、すみやかに本上山田線延長工事を促進せられたとの請願。

第二七六七号 昭和二十七年六月九日受理

上山田、油須原両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 福岡県田川郡川崎町長 沖本壮太郎外六名

紹介議員 小松 正雄君

この請願の趣旨は、第二七二六号と同じである。

第二七三三三号 昭和二十七年六月六日受理

私鉄京阪線三条駅よりの延長路線に関する請願

請願者 京都市東山区山科厨子 奥若林町七文化財専門 審議会内 明石助外 二十一名

紹介議員 梅原 眞隆君

私鉄京阪線が三条から出町柳まで延長する鴨東線計画(地上線)については昨年来問題となつてゐるのであるが、文化観光都市京都の特異性から考へて観光資源賀茂川を荒蕪する電鉄地上線に

対しては絶対に反対するものであるから地下線をとるか、またはこれに代るバス交通によるか、市民の真情を警察の上京都百年の根本対策を講ぜられたとの請願。

第二七四四号 昭和二十七年六月七日受理

鶴岡、山形両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 山形県知事 村山道雄

紹介議員 小杉 繁安君

鶴岡、山形両駅間を連結することによつて、現在新庄、余目を経由している両駅間を約三十キロ短縮することになり、両地区の物資交流は円滑となり、一方沿線にある庄内平野の米、大鳥川沿岸の木材、鉱産物あるいは本郷、月山沢間の広大な未開発森林資源の開発や、国立公園および出羽三山への旅客、貨物輸送に極めて大きい利便を与えるから、鶴岡、山形両駅間の鉄道敷設をすみやかに実現せられたとの請願。

第二七五三三号 昭和二十七年六月九日受理

宮田駅、若宮町間および宮田、室木両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 福岡県鞍手郡宮田町議 會議長 早川勝外一名

紹介議員 西田 隆男君

宮田線宮田駅、若宮町福丸間四キロ延長により附近住民の利便と産業上の影響はじん大であり、西川線室木駅、宮田駅間延長により沿線十万余の住民は鉄道利用の際六十キロの回りの不便と不経済を取り除くことができるから、宮田駅、若宮町間および宮田、室木両駅間鉄道敷設を実現せられたとの請願。

第二七五四号 昭和二十七年六月九日受理

二日市、夜明両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 福岡県朝倉郡三奈木村 長 加藤新吉外二十五名

紹介議員 野田 俊作君

鹿兒島本線二日市駅より筑紫平野の北部を東に横断し、甘木町、杷木町を経て九大線夜明駅に至る路線は、福岡、大分両市を結ぶ最短路線で、この沿線は、鉄道網にもれた空白地帯であるから、同沿線の文化、経済の開発を促進するため、同区間に鉄道を敷設せられたとの請願。

第二七九九号 昭和二十七年六月十日受理

岩手県摺沢駅、大原町間に国営バス運輸開始の請願

請願者 岩手県東磐井郡大原町 長 金野連之助外五名

紹介議員 千田 正君

岩手県東磐井郡は山岳地帯が多く鉄道沿線の外は文化的、経済的にはなほだし不利不便に悩まされてゐる。殊に摺沢駅から浪民村字横張をへて大原町にいたる区間は戸数が極めて多いにもかかわらず取り残されてゐるから、摺沢から大原町にいたる路線に国営バスの運行を開始せられたとの請願。

第二八〇〇号 昭和二十七年六月十日受理

愛媛県近水町、宇和島駅間に国営自動車運輸開始の請願

請願者 愛媛県北宇和郡成妙村 議會議長 青木孫四郎 外十二名

紹介議員 内村 清次君

愛媛県北宇和郡近水町近水から好藤村

深田、東仲、西仲、吉波、三間村土居仲、迫目、務田、高光村光満を経て宇和島駅に至る間の国営自動車路線新設については、昨年五月以来日本国有鉄道伊予大洲自動車営業所および同日吉支所を通じて早急実現方を要望中であつたにもかかわらず、本年出願者がないとの理由で宇和島自動車株式会社に営業許可になつたことは関係地元民として黙視できないから、再審議の上国営バスの運行を開始せられたいとの請願。

第一一七六号 昭和二十七年五月二十九日受理
旅行あつ旋業法制定促進に關する陳情
陳情者 東京都台東区金杉上町八
○日本観光事業組合内
吉田梅三郎

今国会に提出せられた旅行あつ旋業法案は、わが国観光事業界の清浄化に資し、かつ内外観光客の不安を除去して業者に対する信頼を増加するものであるから、本法案をすみやかに可決せられたいとの陳情。

第一一九一号 昭和二十七年六月二日受理
愛媛県近永町、宇和島駅間に国営自動車運輸開始の陳情
陳情者 愛媛県北宇和郡日吉村北
宇和郡中央川筋郷町村議
會議員連合会内 大野作
太郎外十三名

愛媛県近永町、宇和島駅間の国営自動車運輸については、国利民福に重大な関係があり、早期実施が期待されていた処、関係地元民の要望を無視して、宇和島自動車株式会社に許可となつたことは、黙視できない重要問題であるから、再審議の上国営バスの運輸実現を図られたいとの陳情。

第一二一五号 昭和二十七年六月六日受理
三陸鉄道敷設促進に關する陳情
陳情者 宮城県登米郡豊田町長
佐藤省三外四十五名

三陸鉄道気仙沼線は、昭和二十七年四月二十八日鉄道建設審議会の答申通り本年度内予算の補正によりすみやかに着工せられたいとの陳情。

第一二二四号 昭和二十七年六月九日受理
兵庫県沼島に航路標識設置の陳情
陳情者 徳島市中洲町二徳島県海
事振興連合会内 上崎龍
次郎

四国の東門より阪神に通ずる阿興航路は年間二百万トンに達する交流物資と百万人の旅客を送迎する重要航路であるが、鳴門海峡附近は濃霧の発生が多い上、夜間の見とおしは全く困難のため海難をしばしば繰返している実情であるから、本航路船舶の変針位置に當る兵庫県沼島の西北端に、光速距離最低十五カイリ以上とこれに霧中信号を併置した燈台をすみやかに設置せられたいとの陳情。

第一二三三号 昭和二十七年六月九日受理
大宮、仙台兩駅間鉄道電化促進に關する陳情
陳情者 栃木県下都賀郡国分寺村
會議議長 稲葉吉一

東北本線は、わが国縦貫鉄道の重要幹線として、貨客の輸送を通じて戦後の産業、経済、文化の振興はもとより北

辺の治安維持に多大の貢献をしてい

る。ことに沿線に未開の宝庫を控え貴重資源を包蔵し、貨客の輸送量は年

年増加し、このまま放置できない実情にあるから、本線のうち大宮、仙台間の電化をすみやかに実施せられたいとの陳情。

昭和二十七年八月一日印刷

昭和二十七年八月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局