

第二十四回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 十 二 号

昭和三十一年二月二十八日(火曜日)

午前十一時開議

出席委員

委員長 松山 義雄君

理事今松 治郎君 理事白井 莊一君

理事島山 鶴吉君 理事山本 友一君

理事青野 武一君 理事中居英太郎君

生田 宏一君 岡崎 英城君

關谷 勝利君 中嶋 太郎君

濱野 清吾君 堀内 一雄君

眞鍋 儀十君 早稲田柳屋門君

井岡 大治君 下平 正一君

西尾 末廣君 松岡 駒吉君

小山 亮君

出席國務大臣

運輸大臣 吉野 信次君

出席政府委員

運輸政務次官 伊能繁次郎君

運輸事務官 栗澤 一男君

(海運局長)

運輸事務官 安西 正道君

(船舶局長)

運輸事務官 山内 公雄君

(自動車局長)

委員外の出席者

海上保安監 砂本 周一君

(警備救難部長)

専門員 志鐵 一之君

本日の会議に付した案件

空港整備法案(内閣提出第六七号)

船舶職員法等の一部を改正する法律

案(内閣提出第七五号)(予)

陸運に関する件

海運に関する件

○松山委員長 ただいまより運輸委員會を開会いたします。

空港整備法案を議題といたします。

關谷委員。

○關谷委員 この際討論を省略して、直ちに採決せられんことを望みます。

○松山委員長 關谷君の動議に御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○松山委員長 それでは討論を省略いたしまして、直ちに採決をいたします。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

空港整備法案を原案通り可決いたしますことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○松山委員長 御異議がございませんので、本案は原案通り可決いたしました。

ただいま可決されました本法案に対する報告書の作成等に関しましては委員長に御一任をお願いしたいと思います。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○松山委員長 それではさように取り計らいます。

○松山委員長 去る二十三日予備審査のために付託されました船舶職員法等の一部を改正する法律案(内閣提出)を議題といたしまして、政府より提案理由の説明を聴取いたします。吉野運輸大臣。

船舶職員法等の一部を改正する法律案

船舶職員法等の一部を改正する法律

(船舶職員法の一部改正)

第一条 船舶職員法(昭和二十六年法律第四百九十九号)の一部を次のように改正する。

附則第二項、第九項、第十項及び第十一項中「昭和三十一年三月二十二日」を「昭和三十一年三月十四日」に改める。

(海上運送法の一部を改正する法律の一部改正)

第二条 海上運送法の一部を改正する法律(昭和二十八年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。

附則第六項中「昭和三十一年三月二十二日」を「昭和三十一年三月十四日」に改める。

(遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律の一部改正)

第三条 遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律(昭和二十九年法律第十号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「公布の日から起算して二年を経過した日」を「昭和三十一年十月十四日限り」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 昭和三十一年十月十四日まで有効期間満了する海技従事者の免許は、船舶職員法第八條第一項の規定にかかわらず、有効期間満了後一年間、なおその効力を有する。

○吉野國務大臣 ただいま議題となりました船舶職員法等の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

現行船舶職員法は昭和二十六年第十回国会において画期的な改正が加えられましたが、平和条約発効以後、国際環境の変化に伴って、わが海運界並びに漁業界は著しい情勢の変化を来いたしました。当時予想し得なかつた状況を呈するに至っております。このため船舶職員資格定員表、免許更新制度等について、海事関係団体等から新情勢に即応するように改正されたい旨の要望がなされておりますので、政府といたしましては海上航行安全審議会に諮る等、これらの問題について慎重に検討を進めて参りましたが、いまだ結論をみるに至っておりません。

しかるに、船舶職員法の実施についての経過措置を定めた同法附則第二項及び第九項ないし第十一項並びに海上運送法の一部を改正する法律附則第六項及び遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律の有効期限が、本年三月二十二日までとなっております。免状更新については、第一回の更新

期限が本年十月十四日をもって満了することとなっておりますが、審議検討の終るまでの間に、現在実施中の規定に変更を来たすことは適当でないと思われまします。これらの規定を昭和三十一年十月十四日まで延長し、その間に所要の改正をいたしたいと考えております。

以上が本法案の提案理由でございます。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○松山委員長 本法案に対する質疑は次会に譲ることいたします。

○松山委員長 これより陸運に関する件につきまして調査を進めます。質疑の通告がありますので、これを許します。生田宏一君。

○生田委員 大臣がお見えになっておりますので、陸運に関する最近の問題点を少しお尋ねしておきたいと思ひます。

交通政策を論ずるに当りましては、いろいろな観点から問題がありましようけれども、産業の発展に伴うこれに即応するような輸送機関を整備拡充することは、その中でも最も大きな問題点ではなからうかと思うのです。現内閣が策定をして実施しようとしております産業の自立五カ年計画の内容を見てみますと、昭和三十五年には貨物の輸送量が八百七十五億トンに達する見込みであり、これを昭和二十九年

度の七百九億トンに比べますと二三%

第一類第十号

運輸委員會議録第十二号

昭和三十一年二月二十八日

第一類第十号

運輸委員會議録第十二号

昭和三十一年二月二十八日

第一類第十号

運輸委員會議録第十二号

昭和三十一年二月二十八日

第一類第十号

運輸委員會議録第十二号

昭和三十一年二月二十八日

第一類第十号

運輸委員會議録第十二号

昭和三十一年二月二十八日

の増になっております。またその内容をこまかに見てみますと、国鉄におきましては、三十五年度は一七%の増になり、また自動車の輸送量におきましては二十九年度に對しまして六二%の増になる、こういったような率になっておるのでございます。そういったしますと、国鉄の貨物が自動車による輸送へ大量に移っていく、こういう見込みを政府は持たれておるわけでございますが、その国鉄の貨物のどのようなものが自動車輸送に移行するかといひますと、これは当然短距離輸送でなしに、長距離輸送にならざるを得ない。こういう考え方が正しいのではないかと考へるのです。そこで長距離の自動車輸送ということになりますと、日本の現在の道路、路面をもつては、とうてい長距離輸送には耐えがたい。現に東京から名古屋、あるいは名古屋から大阪、そういったかなりの長距離の輸送は行なつておりますけれども、しかしながらその輸送量というものは現状においては微々たるものであつて、相当な大量が見込まれるということになりますと、長距離貨物自動車の専用道路というものが必要になつてくるのではないかと、こういうふうにか考へられるのであります。この点に對して運輸相はどのような考へをもつて將來このような長距離輸送道路というものを作つていくかという考へであるか。国鉄が貨物自動車輸送に移行するということが見込まれてくる以上は、何か対策があらひになるのではないかと考へますので、お尋ねいたします。

○吉野國務大臣 具體的の計画というところまではまだ進んでおりませんが、大体私どもただいまお話しになり

ましたように考へております。従いまして自動車による輸送というもののについては、何らかの今までの違った画期的な具體的な計画というものがなければならぬ、こういうふうにか考へております。

○生田委員 大臣のお考へもそのようであらうと私は想像するのであります。去る二十二国会におきましてはこれらの問題を解決する一つの方法として、国土開発融資自動車道路建設法案というものが衆議院において満場一致可決されておりました。これが参議院に送られて今継続審議ということになっておるわけでありまして、もともとこの法案は、先ほども申し上げましたような、そういう事態に即應するような態勢を整えていくべきじゃないかという趣旨にはかなりまかせんし、またその考へ方を見ましても、鉄道なり、自動車なりの輸送の採長補短といひますか、いいところをとつて、悪いところをなるべくこれを切り捨てていくというやうな考へ方に立つておると思ひますので、このような高速度の長距離の貨物自動車道路、専用道路というものはぜひ作りたものである、こういうやうにわれわれも考へておる次第であります。しかしながらこれが参議院へ参りましてから、その後の進展状況が思ひやうくない。運輸省の方におきましては御関心があるのかないのか、私ははなはだ心もとなひ感じがいたしております。議員立法でございまして、直接政府の方で提出したものでございませぬから、ある程度御関心の薄いことも想像にたかくありませんけれども、あなたの方でお出しになる前に国会の方が先に気がついて出したという

観点からしますならば、むしろ運輸省は参議院において積極的にこれを推進しなければならぬものと思ひますが、大臣が就任前のことでありますから、御就任後の経過について運輸大臣の御見解をお伺ひたい。

○吉野國務大臣 お話の通り、運輸省としましてはあの法案に對しては非常な関心を持っておりますので、なるべくすみやかにあの法案が成立することを希望してはおります。

○生田委員 ここに一つ問題があるのですが、国土開発融資自動車道路建設法案には、別表において大體路線の建設予定表が出ております。その予定表をめぐつて議論がなされておるのが現状でございます。もとと一番最初に着手したいと思ひるのは、東京から名古屋への中央道であります。これに對しては、国土開発の面からいまして、電源資源があつたり、また森林資源がたぐさんあつたりして、交通の便利がないために大市場に直結してないかつたところでございますので、ここに今度大動脈をこしらへることは、国土開発の上からいって非常にいいことであるし、また建設費の上からいひましても、案外安くつくというやうな観点に立つても考へられるわけでありまして、ところが、道路の關係は建設省にも多少の關係がございまして、建設省方面では開発し尽くされておると見られる東海道あたりに、弾丸道路のやうなものを作つていくかというやうな考へ方が戦時中からありまして、議論をされておるわけでありまして、しかし建設省の考へ方としても必ずしも一定していない。たとえば馬場建設大臣は予算委員會で、縦貫道路という考へ方

からするならば、それは中央道の方が正しかろう、こういうやうな御意見を發表しておるのでもあります。また道路局の方では必ずしもそうでないやうな御意見のようでもありますけれども、これは大きく省の所管争ひをするやうなものではないに、日本の交通政策の上から、正しい観点に立つて処理しなければならぬと思つておるのであります。この際運輸大臣において、単なる思ひつきの案としてではなくして、これを實施しようという心がまえで、この問題に對しての御判断を願ひたいと思ひます。もし着手するとすればこの中央道が一番先に着手するものでありますから、この問題から手をつけていかなければ實際には問題が推進しないのであります。大臣のお考へはいかがでありますか。

○吉野國務大臣 いずれあの法案が成立いたしますれば、具體的に特別な案を立てるわけでありまして、あるいは今御指摘がありました通り、政府内部に若干の意見の相違もありまして、これを調整しなければならぬと思つております。ただ今お話しになりました縦貫道路については、過日建設大臣も予算委員會において申されました通り、その必要性を認めて研究中であるということでありましたので、その問題については私も同感であります。大して問題はないと考へております。

○生田委員 実は自動車道路に關する考へ方をこの際明らかにしておかなければならぬが、自動車の道路はもちろんだ道路運送法で規定されていることは当然であります。これは運輸省が主としてやっております。もちろん建設省も共管にはなつておりますが、

しかし建設省は道路運送法以外に道路法によつて一般の道路のいろいろな問題をやるということになります。この二つがややもすれば混淆しやうになるというおそれがある、本件に關するやうな、輸送機關の動脈を樹立するという政策にもその考へ方が進展してきて、どうもすっきりとした考へ方にならないうおそれがあるのでもございします。そこでこの際私は大臣に特に尋ねたいと思ひますのであります。が、ただいまお尋ねをしておりますことはまさしく自動車道路に關連いたしません。自動車道路ということになりますと、これはどうしても運輸省の所管である。ところが建設省では、最近において日本道路公団法というものを立案して、今の衆議院の建設委員會に提案いたして審議いたしております。その道路公団法の問題は何を考へておるかといひますと、一般の道路あるいは貨取り道路の整備拡充だといふのでございしますけれども、實際はその法案に盛り込まれた精神を自動車道路にまで及ぼしていきたいというのが、建設省の考へ方だといふように見られるわけでございます。そこに問題があつて参議院にも輾轉した事情ができて、建設法案が停頓している。そういうふうにか考へられるわけでございます。もしそういうやうに兩省の間に意見の相違があつて、このような重大なものが推進しないといふことでありますならば、運輸大臣と建設大臣との間で意見の交換をされて、政府の方針を正しく一本にまとめるべきである。またわれわれとしても、そのやうに中央道はやつていただかなければならぬと考へておる次第であります。そ

の点についてはいかがでございますか。

○吉野国務大臣 必要があればそういうふうになければならぬと思ひます。ただ現在のところでは、現在の法律で足りるだろうと私は思っております。すなわち自動車専用の方は今御指摘になった通り共道道になっておりますけれども、運輸省が主としてやるという、自動車道路を長距離にやるということは、経済的な意味でいへば、ある意味でいへば、鉄道をもう一本敷くことと同じことでございますから、やはり同じような観点からこれは見ねばならぬものだろうと思っております。従つて今お話しになりました道路公園の方は、これは道路の方でございます。まして、自動車専用というものをそれであるという建前に現在のところはなっております。それを将来そこまでするに、初め今までの問題が起るわけでございます。その問題は将来の問題でありますけれども、もしかりにそういう説が政府部内に出来たならば、やはり現在の方針でよろしいという意味で私は善処したいと考えております。

○生田委員 はつきりしたお考えで、そのお考えは私たちが了承する次第でございますが、しかし現実の問題としては、そのお考えを早く政府部内の思想統一にまで持っていくていただいで、そうして交通政策の基礎を早く打ち立てなければ、産業自立五カ年計画というものも空文にすぎなくなる、こういうふうな私に思ふのですが、参議院における政情については、議員提出であつても大臣は積極的に推進される意思があるかどうか、その点伺ひます。

○吉野国務大臣 その通り御了承願つてけつこうであります。

○生田委員 なおその法律案が参議院を通過しました上におきましては、実施機関がどうしても必要でございます。その、日本国有自動車道路公社というものがそのために必要になってくるわけでございます。これは自由民主党あるいは社会党などのほとんど全員の賛成を得る情勢になっておる。そしてまた正規の機関にかけて国会に提出したい、こう考えておるのであります。が、これにつきましても運輸大臣は極力御支援下さつて、これがすみやかに通過するように運輸省の方針をおきめになる御意思があるかどうか、お尋ねしたいと思ひます。

○吉野国務大臣 お話の法案はちよつと私も拝見いたしました。何せさつき申しました通り、いわゆる鉄道と同じものを経済的に言へばかけるのですから、理論的に言へば、今の国有鉄道というものがやはりそういう方面に行くというふうな考え方もあらうと思ひます。しかし仕事の規模が非常に大きいです。ですから、今の国有鉄道の状態をもつては、どうしてもそこに手が回らぬだろう。そうすれば今の国有鉄道に四敵するような、今お話のありましたような何か一つの公社というものがどうしても必要になるだろう、こういう大体の考えを私は持つております。その内容の組織をどうするかという具体的な問題については、まだこれから研究しなければならぬが、どうしてもやはり国有鉄道に四敵するよな意味の、そういう大規模な公社というものが必要じゃないかと私は考え

ておりますから、今お話のありましたものがもし提案になりますならば、私もこれについて十分に検討を加えまして、そういふふうになるように努力したい、こう考えております。

○關谷委員 関連して、今大臣のお話を聞いておきますと、自動車道を作つて、自動車輸送をやりますこと、鉄道をかけるのと同じだということ、言葉もありましたし、なお自動車輸送については画期的な考え方をしたい、こういうふうなお話もあつたのであります。が、それから割り出して参りますと、長距離の自動車輸送の路線免許をこれからするのだというふうな意味も含めておる、この解釈はいいのですか、その点ちよつとお伺ひしたい。

○山内政府委員 自動車の長距離輸送を免許するかどうかというお尋ねでございますが、この点につきましては非常にならずかしい問題が多い。と申しますのは、日本の現在の交通情勢を十分考えますと、現在長距離輸送は国鉄がやっております、自動車におきましても一部長距離をやっておりますが、大体において中小距離の輸送の分野を受け持つておるのでございます。交通というものが総合的に経済的に行われたい、このことは理想でございます。原則的に言へば、国の最も経済的な輸送というものを考えますと、非常に長い距離はやはり国有鉄道が受け持つといふことがよろしいわけでございます。ただそういう原則をそのまま通し

まして、国有鉄道が日本のすみずみまで通つておるわけではございませんので、その点は輸送の実態を十分調査いたしまして、輸送の実態に合うように自動車の行政の面におきましては推

進して参りたい、かように考えております。

○關谷委員 そうすると大臣のお話と食い違つてくるのです。それならば長距離の自動車道は要らないということにらつてくるわけですが、もう一ぺん局長から御答弁をいただきたい。

○山内政府委員 私が申し上げましたのは一般的な方針でございます。ただいま問題になりましたのは、自動車道といひましても非常に画期的な大きな自動車の輸送をやることになるものでございます。そういうことになりますと、たとえば現在国鉄でも研究しておりますが、こういう自動車道というものができまして、一体どういふ品物がこの自動車の方に移るのかというところも考えなければならぬ。結局自動車の輸送におきましては荒荷をこられ輸送するということも非常にむづかしい問題でございます。やはりある程度負担力のあるものが移つていくというふうにも考えられますので、そういう点は今後十分に検討して、この自動車道の持つ意義を明らかにしたいと思ひます。

○關谷委員 局長の答弁は何やらわかつたやうなわからないやうな、答弁をしながら答弁をする方がわかつておらないことになつておるのではありませんか、これから先はこういうふうな道路を作つて、そうして鉄道をかけるのと同じやうに経済的に見れば画期的な考え方をするといふのですから、それなら従来の考え方とも何と変らないので、大臣の意図しておるやうな画期的な考えといふものは一つも出ておらない、こういうことになるのでありますが、

大臣はたといどう言おうとも、局長は長距離輸送は免許しない方針だといふに言われるのか、もう一回はっきり聞いておきたい。

○山内政府委員 長距離輸送は絶対に免許しないといふことを申し上げておるわけではございません。この免許のことになりますと、個々の具体的事案について審査いたしますので、これを一般的な問題としてお話をいたしますと、隔靴掻痒の感を免れないと思ひます。が、具体的の場合におきまして、その輸送の必要性があるかどうか、そういうものが経済的に有利であるかどうかといふことの免許の方針を考えておるわけでございます。

○關谷委員 局長は依然として以前のやうな方針をとりたいといふふうに出ておる、こういうやうに今の答弁から解釈いたします。ところが大臣は、画期的な考え方をしたい、鉄道をかけるのと同じだからそういうふうな道路も計画をしたい、そうして長距離輸送もやらせたいといふやうな考えのやうでございますが、そうすると大臣は、長距離輸送は免許すべきだ、そうすることが道路についても世論を喚起することにもなるのだ、こういうふうにお考えになるかどうか、大臣のお氣持を承わつておきたい。

○吉野国務大臣 そういう具体的なことになりますと、よく研究しなければならぬと思ひます。

○關谷委員 どうも大臣のさつき言われたことは、まことに上手な答弁だつた。大臣は自動車のことをよく考えておられると思つて少し感心しかけたところ、またそれがさめてくるやうなことになるのであります。画期的な考

え方をしたいと言われるが、それならばどんなことを考えて画期的な考えと言われたのか。また鉄道をかけたと同じような経済効果をもくろんでおるといふことになるならば、長距離輸送といふことにならなければ話にならないので、さっきあなたが言われた答弁はみんなうそだといふことになるのです。が、どちらがほんとうなのかははっきりしていただきたい。

○吉野國務大臣 多分そういうことになるだろうと思います。実は私の申し上げたのは、今長距離輸送をやるかやらないかといふことだから、長距離輸送の非常に具体的なやらのめといふことをただ今申し上げかねるということであつて、自動車道路を全部やるといふことになれば、自然それだけの国帑を費やしてできたものですか、それを経済的に利用する上からいいます。そういったような問題は現実問題として考慮せざるを得ないことになるであらう、こうは考えております。

○關谷委員 どうも大臣の答弁も局長の答弁もはっきりしない。もう少しはつきりしてもらいたいと思うのですが、大体現在のような状態のもとにおいても、長距離輸送は許可すべきものだと私は考えておるのであります。その上に立って大臣にお尋ねしておるのであります。かりに大阪あたりから仙台あたりというふうな輸送の面を取り上げて考えてみても、大阪あたりでいろいろな品物を仕入る。見本だけは早急に送ってもらいたい、あとの品物は貨車で送ってもよろしいというやうなことを非常に要望しておる面が多い。そういうやうな話を聞いておる

のですが、将来長距離輸送を免許される方針であるのかどうか。今大臣の言われた言葉を聞きますと、そういうやうなことを許可するやうな——大臣は画期的な考え方だと言ふのだから、そういうふうに変つてくるのだといふやうに了承しておつた。ところがさうであるかのごとくないのかとよく、一向私たちのやうな者にはわからぬやうな答弁で、私もは了承できないのであります。こういうふうな長距離輸送はやるべきものである、それをやることで道路といふものの世論もわいてくるのだといふやうに私たちは考えておるのですが、大臣はちやうど上手な答弁をされたので、大臣のお氣持だけを聞いておこうと思つたところが、道路の方は作りたいといふやうな、長距離輸送の問題は免許はしないやうな、それでは何の行政かわけがわからぬのであります。局長と二人で御相談の上ではつきりした御答弁を願ひたい。

○吉野國務大臣 あるいは私の言葉が足りなかつたかも知れませんが、生田さんは自動車専用の大い画期的な計画です。それから、そういうものができれば、長距離自動車の免許をすることは当然に起つてくるだらうと思う。それは私がさつきさういふことを申し上げた通りです。ただ一般に現在のあるものについて、仙台の例をお話しになりましたが、全般的に長距離輸送をどうするかという現実の行政の問題は、今までのやりきたりもございまいしやうし、いろいろそこに複雑したこともございまいしやうから、今ここで許すとか許さぬとかいふことを申し上げ

るには、私もまだ事情がよくわかりませんので、それは申し上げかねます。いふことを申し上げたのであります。なおもし必要があれば現実の面は政務次官が詳しいですから政務次官の方から……。

○關谷委員 私のお尋ねしておりますのは、具体的な問題で言うておるのであります。今どの問題をどうするかするといふのではなくて、これから長距離輸送を免許する方針に変わるのか、それをはつきりお尋ねしてきたい。

○吉野國務大臣 だから今度のそういう画期的なもののときには、もちろん長距離輸送の免許はせざるを得ない。それからその他全般的にそういう傾向になるかどうかといふことは、私はだんだんそういう傾向になつていくだらうと思ふのです。

○關谷委員 もう一回はつきりと御答弁を願つておきたいのですが、長距離輸送は将来さういふふうになつてくるのだから、時代の推移に応じて免許する方針だ、こう解釈していいのです。大臣の答弁はこの間からぬらりくらしして一向わからぬのであります。が、その点はつきりとした答弁を願ひたい。

○伊能政府委員 大臣の申し上げたところでも明確であらうと存じておりますが、この際細目の点を私から申し上げます。生田先生は、この法案に関する問題については、道路の整備という新たな条件が加わつておること、また新たな機構の問題まで言及になれましたが、こういう形で日本の道路が逐次整備される際には、当然貨物の長

距離輸送は起つてくる、かように考えますが、現在において御指摘のやうに長距離輸送を許可する方針かどうかといふ問題であります。現在においてもすでに五百キロをこえる長距離輸送の一部許可がございます。これはその業者の実体がその輸送をなすに適正であり、またその間における定路線としての輸送の上に、相当の特殊物資が常時にあるといふことでその経営が成り立つといふ際には、現在においても許可をいたしておきます。従いまして長距離の問題について、現在の方針が変るか変らぬかといふ問題につきましては、私は変らぬかといふことを申し上げた方が適當だと思つておられます。従つて適正なものであれば、また道路がそれに耐え得、貨物輸送として鉄道に匹敵するだけのサービス、鉄道に匹敵するだけのすべての条件、また経営状態においても収支が償ふといふ場合には許可しても差しつかえない、この点は、従来の方針と現在においては何ら異なることを申し上げたいと思ひます。

○關谷委員 政務次官から御答弁願わなくても、免許基準の法律に書いてあるもので、それに適合するものは許可するといふことはわかり切つておるので、委員会の答弁においては細をうがち過ぎておるといふ気がするので。さうすると、道路が適當であつた場合には、他の事柄が免許基準に適合しておれば長距離輸送は許可するのだ、こゝういふことに了承していいのですか、その点もう一回伺つておきたいと思ひます。

○伊能政府委員 特に方針は変えておりませんので、現在の許可方針と変り

はないのであります。

○關谷委員 現在の許可方針はどうなつておりますか。長距離輸送は許可しておるのですか。おらぬのですか。

○山内政府委員 現在においては、ただいま政務次官から申し上げましたやうに、法律に基きまして、その法律の要件を満たしておれば許可しております。

○生田委員 今のお話を聞いておりますと、私はお聞きしておかなければならぬことがあるのです。私は縦貫自動車高速道路のこともお話いたしましたけれども、その許可の基礎になるものは、政府の策定する産業技術五カ年計画の中に、昭和三十五年には自動車で百二十億トンの貨物輸送を見込んでおるわけでありませう。これは計画ですからその通りになるかならぬか、私としてもわかりません。その間六二%昭和二十九年度の数字に比較すると自動車輸送量が上つてくる政策を政府はやっていくのだ、こゝういふことでありますならば、これは国鉄の中長距離貨物から自動車に移行する、こゝういふことにならざるを得ませんので、この趨勢において自動車の専用の長距離道路が必要じゃないかといふこと、またその建前からいへば、長距離の許可の方針は、できるだけ許可を小さい範囲にとめておきたいといふ考え方がよく、このやうな情勢に應ずるためには、少しは道路が不十分であつてどうかと思ふけれども、貨物の輸送量があるならば、この趨勢に應ずるためには長距離の自動車を広くゆるめて許可していきたいといふのか、そのどちらの方を運輸省はおとりになつておるか、これを私はどうしても承つてお

いしたいのですが、現在の国鉄の新線建設であります。これは予定線は非常にたくさんありますが、国家の財政の關係で新線建設ということがなかなか進まない。そこでお伺いしたいのですが、国鉄自体も新線建設ということが、国鉄の負担になってあまり歓迎しない。日本国有鉄道経営調査会の答申にも、新線建設については収支のバランスがとれないばかりでなく、その財源について問題があつて、また利子の負担も増加して経営収支の赤字を増加させるきらいがある、一部には国鉄の公共性から見て新線建設を続行せしむべしとの意見があるが、少くとも国鉄財政の苦しい今日では、経営が立ち直るために当分の間これを中止するのが適當である、こういうような答申が出ております。公共性というのは地方の

でございます。今の法律の建前からは、建設についての予定のあるものを私や国鉄が勝手に変えるわけにはいきませんが、ただ建設審議会で路線をきめるときに、こういう経済情勢になって参りましたから、今お話しになりましたような点を考慮する、すなわち必ずしも鉄道でなくとも、今お話しになりましたように自動車でやれるもの

がない。先般国鉄当局のお話を聞きましても、あそこの信号所を歩き違ひができるようにいたしますれば、十本くらい線をふやせる、けれども二億圓くらい金がかかるからできない、こういうのです。これは小倉副總裁がそう言っております。そこで二億圓くらいのことで十本もの線がふえるということになりますれば、私は交通緩和の上から決して不経済ではないと思うのでありますが、そういうようなことについて、現在省の方に何か国鉄の方から尊議するようなことがあったか、もしあったような場合にはどんなような指導をなさるお考えか、ちょっと承わっております。

○伊能政府委員　御指摘の点はお考えの通りに運輸省としても指導いたしておりますし、来年度の予算におきま

ておりますので、最近の事柄について一、二お伺いをいたしたいと思ひます。

新聞等でだいぶ報道されておりますが、総評を中心にした春季闘争の第二波が今行われておるといふように報道されております。新聞等の報道通りでございますと、明日日を通じて国鉄の輸送等にも相当大幅な支障が起るのではないかということが想像されるわけであります。大臣としても、こういった情勢に対して非常な努力をされておると思いますが、この春季闘争、特に国鉄の第二波の職場大会その他によつて生ずる輸送の支障等について、大臣はどんな解決の方策を持っておられるか、まずお伺いをいたしたいと思います。

○吉野国務大臣　その問題について

という立場にもございせんから、私としては国鉄の係といひますか、国鉄の職員局長なりその方の人にお目にかかつて、終始その情勢を聞いて、そしてその情勢に基いて、今申しましたようなお願ひといひますか、指示といひますか、そういうことをする、こういうことをやっております。

○下平委員　大臣も御承知だと思ひますが、今国鉄の労組の諸君が要求をしている問題を解決するために、国鉄当局の手ではどうにもならぬわけでありまして、たとえば一円のペース・アップをするにしても、御承知のような予算総ワクというものが押えられていて、これは当然大臣を通して政府の承認を得るといふ形をとらなければ解決ができないわけであります。そこで私の考え方とすれば、国鉄の總裁以下

の経営の担当者にだけまかしておくと
いうやり方では、解決をする争議も長
引いていくのではないかと、もう少し解
決をする最後の実権を握っておられる
運輸大臣なり政府当局というものが、
積極的に争議解決のために乗り出すべ
きである、こう考えておられます。とこ
ろが従来の、あるいはきょうあすに
迫った第二波を控えても、運輸大臣の
やり方というものが、それはもう労働
省にまかしてある、調停委員会にまか
してあるのだという形だけで、手をこ
まぬいておられるように見受けられま
す、依然として大臣は労働省なり調停
委員会におまかせっきりというような
態度をとるおつもりなのですか。

○吉野国務大臣 それはやはり制度上
そういうふうになっておりますもので
すし、調停というものは私が言うまで
もなく一つの司法的な公けの手続です
から、そういうときに行政大臣という
ものはその先を見越して調停がこうな
るだろう、あるいはその当事者の一方
の主張にくみしてこういうふうにした
が、いいというふうなことは、調停に
干渉がましいことになりまから、
それは避けたいと思っております。

○下平委員 労働争議といいますが、
労働管理といいますが、そういう点に
ついて大臣のお考え方が大へん認識が
不足しているような気がいたします。
御承知のように労働管理なりあるいは
労働運動なりというものは、人間が相
手であります。従って単なる制度上こ
うなっている、法律がそうなっている
というだけでは、解決をしない部面と
いうものがたくさんあるのです。これ
は三人でも五人でも人を使い、あるいは
百人、二百人という人を使っている

ば当然わかることなのです。相手が人間
でありますので、なかなかこの管理
あるいは労働争議を解決するというこ
とは、非常にしんどい定木ではない
部面があるのです。そこで今大臣の御
答弁を聞いてみると、調停委員会とい
う制度ができておられるからそれでやれ、
あるいは当然労働省が政府としては所
管の官庁だからそれでやれというだけ
のよう、簡単に考えになっておられる
ようですが、私はこういって大きな国
民的な被害を起すようなストライキが
巻き起つてくるというふうな情勢の中
では、単にそれだけにまかしておくと
いうことでなくて、所管大臣として

もっと、いわゆる労働者の琴線に触れ
るといいますか、その中へ飛び込んで
いって争議を回避するということな
度、それが一番大きな問題ではないか
と思うのですが、そういうことをおや
りになる考え方は大臣にはないわけ
でありますか。

○吉野国務大臣 それはごもっともと
申しますか、そういう御批判もあるう
かと思ひます。率直に申し上げま
す、これが十人、二十人という、私が
顔を知り個人的接触があるものな
ら、そういうことも陣頭に飛び込んで
やるということもできると思ひます
が、何せ私が言うまでもなく、国鉄の
組合員というものは四十万以上の組合
員であります。しかもそれが国鉄だけ
ではないので、またさらにその上の総
評という、労働の一大王国ですから
ね。私がこれに対して一々飛び込んで
どうやるといふには、あまりに自分の
微力を感じるのでありまして、そう
いう御批判は甘んじて受けるより仕方
がないのですが、どうも私は微力で、

とうていそれだけの勇気は現在には持っ
ておられぬということを率直に申し上げ
ます。

○下平委員 さつきからの答弁は、
きょうは大臣どうかしているのではな
いかと思うのですが、少しピンぼけし
ているようです。実は私の聞くところ
によりますと、けさ国鉄の労働組合の
四十万を代表する責任者の方々が、あ
るいは機関車労働組合の方々が、あ
るいは運輸省の労働組合の代表の方々が、吉
野運輸大臣をおたずねしたというふう
に聞いておりますが、おたずねしたわ
けなんですか。

○吉野国務大臣 見えません。

○下平委員 さてこの人たちの気持
としては、いろいろ解決の方策、調停
委員会もあるし労働省もある、政府の
いろいろな関係の会議もある、いろいろ
あるけれども、やはり直接の監督者
に行き会って自分たちの気持も訴え、
あるいは大臣を通じて政府の方針なり
あるいは運輸大臣の所見なりというも
のを十分聞いて、そして何とかこの問
題を早急に解決したい、こういう気
持から大臣に御面会を申し込んだと思
うのです。時たままたま国会の開会中
でもありますし、大臣もお忙しいので、
わざわざ忙しい時間を選んで御面
会に行つたというふうには聞いておりま
すが、聞くところによると全然門前払
いで受け付けられない。秘書官あるいは
玄関番を出してよこして、まあ体のい
い玄関払いを食わしてしまつた。なお
その間に四十分間も玄関へ待たしてお
いて、そのあけく果てが玄関払いを
食わしてしまつた。こういうふう
に言つて大へんその諸君は怒つておられ
ますが、少くとも今この争議を解決す

る手段としては、やはり四十万なり、
あるいは官公労を含めて何百万とい
いますか、少くとも運輸大臣管轄の五十
万職員の代表の諸君と行き会つて十分
了解を得るということは、今日の段階
では私は非常に大切な問題だと思ひ
ますが、大臣はきょう自宅においでに
なつたかどうか知りませんが、どうし
て一体こういう諸君と行き会つて、胸
襟を開いてお互いの方針なり言い分
なりを聞き合つて、その中に争議の解決
点を見出していくという努力をせられ
なかつたのか。大臣の所見を少しお伺
いたしたいと思ひます。

○吉野国務大臣 お話が出ますね
ば、あるいは私としては申し上げな
いというところになるかも知れません。
ただそういう国鉄の組合の方が私と前
もってちゃんと打ち合せて、こういう
ことについて一応話したいというの
なら、私もときについて考慮しないこと
でもないのですけれども、何せ私も
新聞を見、ラジオを聞くと、今度は何
波何波で各大臣のうちに何行くのだ、こ
ういう一つの何というか、政治運動と
言つては語弊があるかも知れませんが
、少くともそういう予定の筋書き通
りでおいでになつたものだから、そ
ういう筋書き通りの行動に対しては私も
それだけの準備がない、心の準備がな
い、そういう意味と、どなたがおいで
になるかわかりませんが、それから私
の個人的ことを申し上げておそれ入
りますが、朝は私は自分の勉強をする
ので、とにかく役所向きの仕事では朝
はどなたにもお目にかからないとい
う大体的方針で、そういう建前でやつ
ておりましたものですから、きょうもた
だそういうふうに出発したというだけ

でありまして、別に他意はございませ
ん。

○下平委員 今何かスケジュールに
よつて来たから行き会わないというお
話でありましたが、聞くところにより
ますと大臣の皆さん方が閣議でお集ま
りになつて、そういうのに行き会つて
はならぬというふうにおきめになつた
というふうにも聞いておりますが、そ
ういうスケジュールがあつた方の方に
おありになるのですか。

○吉野国務大臣 そういうことは内輪
の話ですから、それは別にこの席上で
そうだこうだということはお申し上げ
ることはないと思ひます。それは御想像
におまかせしておきます。

○下平委員 私は相手方がどういうス
ケジュールで来ようとも、デモをかけ
て赤旗を振つて大臣に会わせるとい
うような形で来るなら別問題ですが、少
くとも正規の代表者を立てて、人数も
きわめて制限をし、正常な形で面会を
求めてくれば、通常の場合ならいざ知
らず、争議の期間であり、しかも第三
波の闘争を控えての重大な時期におい
ては、やはり監督の責任者である大臣
としては、理由やいろいろの問題を別
にして一応会つて、そして言い分を聞
くなり、こちらの所見を十分納得させ
るような手段をとるといふことは、運
輸大臣という責任上からどうしても必
要だと思ひます。なるほど私生活の
面で朝は勉強の時間だから一切会わ
ぬ、こう言われておりますが、大臣に
なつたらいろいろの面もありますの
で、そう朝は徹頭徹尾だれにも会わぬ
というふうな形では、やはり運輸大臣
の職責を全うする上においては、私は
いささか問題がありはせぬかと思ひ

です。特に大衆の圧力によって引っぱり出して、半ば脅迫状態の中でいろいろ意見を言わたり言ったりするといふ形は、私自身も好ましくはないと思います。しかし、排撃すべきだと思ひます。しかし、そういう形を排除して、組合なら委員長という代表者を立ててわざわざ面会に行つたような場合には、これはやはり万難を排して、多少自分の日常生活のスケジュールがくずれても会つてやるといふような、争議解決に対する熱意があつていいと思ひます。今後はそういうような形では大臣は会われない、私は十時までは勉強の時間だから一切会わぬといふようなお考えなんでしょうか。

○吉野国務大臣 まああまり私事にわたることは、実はこういうところで応答を繰り返したくないと思ひます。私の態度が悪かったら、悪かったという御批判は甘んじて受けます。ただおひでになるならなるように、あらかじめ電話といふこともございますし、また私の家はかぎがかけてありません。しかし門は八時にならぬとあけないので、門は締まっているのですから、これは私事になりますけれども、締めておれば締めておるうちに、やはり向うの方で応接のしようもあるかと思ひます。それを実力をもって締めておる門をあけて入つてこられたのです。それでも私の書生がそこに出まして、きょうは家におりますけれども、役所向きの用のお目にかかりませう、こう言つた。そして七、八分しておだやかに帰りましたのであります。別にそう何十分もそこにおつたといふことはないのですから……(四十分ばかり待たせたそうですよ)と呼ぶ

者あり)それは外でしょう。皆さんが勢ぞろいされるまでどこにおつたのでしょう。私の家にはごく——だからきょうおいでになつた方は非常に紳士的な方であつて、いざこざがなく普通のなで済んだ、こういうことでございますから、御了承を願ひたいと思ひます。

○井岡委員 しかし、私は実はほかの問題でも聞いたのですが、きょう大臣は、スケジュールに基いて訪問したのだから、そういうスケジュールに基いた訪問であるならばこれは断わる方がいひの、こういうふうにお考えになつてお断わりになつたようですが、ある方は、それもやはり電話も何もかけておらないが、寒いから応接間まで上れ、こう言つてわざわざ上げて、まあ君たちの話は新聞なり国会なりで問題になつてゐることだから、その方のできるだけ解決するために努力するから、きょうはこれで帰つてもらいたい、こう言つてお断りになつてゐる人もある。しかもそれは全く関係のない人がそういうふうにお断りになつてゐるのです。いわんや直接の大臣であるならば、いろいろ御事情もあつたであらうと思ひますが、私はそれだけの心づかいといふものが、結局ふだんの行政に必要なことではないかと思ひます。しかも大臣は、私は国鉄四十五万の中だから、だれがだれやらわかりません、こういうお話ですが、大臣におなりになられてから、いまだ国鉄の幹部とお会いになつたことはないのですか。

○吉野国務大臣 国鉄の幹部とおつしやるのは、国鉄の労組の幹部の意味ですか。

○井岡委員 そうです。

○吉野国務大臣 ございせん。

○井岡委員 私はそこいらいろいろ今日の小さい問題からくるトラブルがあると思ひます。もちろん大臣は国鉄の組合の諸君の直接の監督者ではございせんから、当然それはお会いにならなくとも何ら責任はないと思ひます。しかしながら一面国鉄の事業というものは、国民生活に大きな影響を持つてゐます。しかも毎年やはりいろいろな問題が起つてゐる。あるいはこれはひとりで労働問題だけではない、事故の問題だつてそうなんです。常に国民の注視の中で仕事をしています。従つてそういう人々をあたたかき気持で迎えてやる、あたたかき気持で指導してやるというところに、単に労働問題だけではない、いわゆる事業に対する熱意といふものが生まれてくるのではないかと思ひます。そういう点で私は進んで組合の幹部と大臣がお会いになつて、そして日本の今日置かれておる立場、同時にまた日本の経済を復興するために課せられたところの国鉄の使命といふものについて、愚慮のない御意見をふだんときから十分交換をしておかれることが、いわゆる労働運動を正しく指導するゆゑんだと思ひます。こういう点についてどういふふうにお考えになつておられますか、大臣のお考えを承りたいと思ひます。

○吉野国務大臣 まあお話の点は私も別に反対はございせん。ただ私も実は多少はそういうことにも関心を持つておりますので、そう申してははなはだなんすけれども、一休階級闘争と申しますか、そういうものに根ざし

ている労組の形というものが、公社の形においていいか悪いかという根本問題があるわけですね。それがイギリスの国有鉄道をやつた場合にも、労働党で非常に問題になつたことは御承知の通りです。それでそれからそういう根本の、いわゆる公社の従業員の組合のあり方ですが、そのあり方というところについても私はいろいろお考えを請ねねばならぬという点が多々あると思ひます。それでそれからそういう意味でも、機会があれば私は組合の方に目にかかつて、そういうことについて一つお教えを受けたい、こう考えております。

○下平委員 今運輸大臣は階級闘争云々と言ひましたけれども、今国鉄の労働者がやつてゐる闘争が、階級闘争だといふことかどうか。私は先日の委員会でも御質問申し上げましたが、今国鉄の労働者がやつてゐる闘争といふものは、国鉄の労働者がいわゆる日本の経済の状態、物価の状態あるいは国鉄の生産性、そういったものからみ合せて、このくらの賃金を上げてもらつてもいいじゃないかと行なつてゐる二千円のベース・アップ闘争だと思ひます。特に国鉄労働者の賃金の基準になるところの一般民間産業、同種産業の賃金との比較を見ても、最近においては千四百四十円というようにな開きがある、あるいは国鉄において本年年度においての増収がある、そういうふうないろいろな条件の中から、幾分自分たちの賃金のベース・アップをしてくれ、こういう闘争だと思ひます。大臣はこの国鉄の労働者の闘争が階級闘争だ、こういうふうに言われたのですが、もう少し私に階級闘争

といふことの根本的な理念についていろいろ御説明したいと思ひます。

○吉野国務大臣 そんな意味のことは私はちつとも申してないのです。今国鉄の方々が要求していることが階級闘争なんつて、そんなことは一つも私は申してない。私の言うたのは、労働組合というトレード・ユニオン制度、この制度自体というものが、公社には雇い主がいないのですから、この制度といふものはやはり雇い主と雇い人といふものの二つが——階級といふ言葉は悪いかもしれませんが、そういう二つのものがある結果、そこにできたのが労働組合三義といふものなんです。それから、そういうものが公社の形においていいか悪いかといふことは、外国でも、イギリスの労働党でも相当問題になつた問題でありまして、そういうような問題がありますから、私は将来の国鉄といふものの公社としてのあり方を研究する上においては、どうしても人的労働の問題といふものの根本について、やはり解決の策がなければいけません、これは自分の信念です。そういう意味で、時があれば機会があれば私は国鉄の方にお目にかかつてお教えを請ひたい、こういう意味で申し上げたのであつて、何も現実の組合が階級闘争だとかなんとかいふ、そういう意味のことは私は一つも申し上げてないのです。

○下平委員 大臣は、国鉄の公社という性格の中から、労働運動の解決のめどがないといふようなことを言つておられますが、これはそんなことはないのです。なるほどすっきりした形にするためにはコーポレーションも——これは単に労働の問題だけではないと思ひ

のです。経営の問題から一切を含めて公社組織というものを再検討するということとは、これは私も同感でありま

と積極的に、たとえばけさのような場合は、何かの方々は応接間に入れてス

○吉野国務大臣 私はちっともそう
いうことは申しません。私の

○吉野国務大臣 それはまあそうした
意思を、将来にわたってはお持ちに

○井岡委員 一つだけ。先ほど大臣
は、今調停にかかっている、調停委員

○吉野国務大臣 尊重はしたいと思
いますが、そう早の申込みをされて

○中居委員 私は吉野運輸大臣に
お伺いをしたいと思います。御承知の

○吉野国務大臣 尊重はしたいと思
いますが、そう早の申込みをされて

○吉野国務大臣 尊重はしたいと思
いますが、そう早の申込みをされて

○中居委員 私は吉野運輸大臣に
お伺いをしたいと思います。御承知の

却類しか見ていない。あるいはまた国鉄から一般の会社と同じような固定資産税を取り上げるといふような内容まで含めたこの予算が本日常通というところについて、私どもは非常に大きな不満を持っておるわけでございます。おそらくこの政府原案を策定するに当りまして、運輸当局は年度中間において国鉄予算の補正を講ずるという想定のもとに、固定資産税の国鉄財産に対する賦課を了承し、あるいはまた減価償却費の第一次のベースの基準で償却することが無理であるということを承知の上で、年度の中間において補正を講ずるものである、こういう含みで私はこの原案というものを作つたと思うのでございます。本日この予算が通るわけでございますが、一体大臣は、予算委員会におきましても、あるいはこの運輸委員会におきましても、この予算で昭和三十一年度はやってみたいと言われておりますが、ほんとうに全然一銭の補正も講じないで、この二千七百三十二億の予算をもって本年度の国鉄の運営をやっていくつもりか、あるいはまた当初考えておられたように、年度中間において補正をするという含みで、まずこの原案というものを成立せしめる考えでおるか、率直なことを私は伺いたいと思うのでございます。この国鉄財政の再建ということにつきましては、ここ数年来いつでも予算編成のたびに議論になりました。石井さんが運輸大臣をやっておられたときは、昭和二十九年からは二〇％の運賃をアップするということを言明せられておりました。これは吉田内閣総辞職で実現しなかったものでございまして、昭和三十年度の予算は、三木運

輸大臣のものと鳩山内閣で編成せられました。そして昭和三十一年度の予算は、第三次鳩山内閣の手によって編成されたのでございますが、このようにここ数年来予算編成のたびにこの大きな関心となつて参つたのでございませう。そして、もはやじんぜん日を送るべき段階ではない。論議も限界に参りまして、国鉄の財政自体も限界にきておると私は思うのでございます。この辺につきまして、大臣の率直な、忌憚のない意見を伺いたい。これが第一点です。

それからもう一つ、二十四国会が始まりました当初、運輸当局に私どもの委員会に提出予定法案と称しまして、約二十種類の法律案を出すというところを説明なさつておつたのでございませう。この中には日本国有鉄道法の一部を改正する法律あり、あるいはまた当初は運賃法の一部を改正する法律案も出すというようなことを私どもに説明しておつたのでございませうが、現在まで出された法律案はわずかに三件、一体これらの法律案をいつごろ衆議院に提出するか。国会提出予定はすべて二月上旬あるいは中旬でございまして、二月は終るのでございませうが、一体いつごろまでにこれらの法律案をわれわれの手に提出するか。私はできることならば、新しい国鉄の機構によつてこの昭和三十一年度の予算の運営を行つてございませうから、予算の審議と並行して日本国有鉄道法の一部改正法律案を審議したかった、そういうふうに考へておつたのですが、今日まだこれが提出になっておりません。一体これらの法律案はいつごろ御提出になる予定であるか、これが第二点でございませう。これについて大臣の率直な御答弁を承りたいと思ひます。

○吉野国務大臣 法案の提出がございましたのは、まことに申しわけないであります。国鉄法の一部改正は、なるべくすみやかに、今週中にも御提案を申し上げたいと思つております。それから予算についてのお話が出ましたが、国鉄の現状はよく御存じの通りでございまして、私もあの予算で決りて満足なものとは実は考へていないのです。それでですから、私がいろいろの機会に申し上げておる通り、私の率直な意見を申せば、できることならば当初から若干の値上げはしたい。だけれども運賃の値上げというものについては、たびたび繰り返します通りに、いろいろな問題がございまして、とにかく三十一年度の予算をやる、ときには、これはやらないうといふこと、こゝにいたしまして、そうして責任をもつて三十一年度の国鉄の予算を出したから、私はやはりあの予算で国鉄の運営を三十一年度に行ふというところを申し上げるほか仕方がないのであります。

ちが勝手に一方的に世界の公海を李ラインと称して、日本の漁船がそのライン内に入つたときは、これを容赦なく拿捕する。ラインの外で日本の漁船が航行している場合でも、その監視船とあるいは韓国の李承晩政権下にある船あるいは軍艦がこれを拿捕して、日本の漁民を連れ去る。これが私どもの九州でも今次々に非常に大きな問題になっております。これが申すまでもなく不当なやり口であるといふことはわかつておるのでありますが、どうかいたしますと、日本の外務省は腰が弱いために、その点が今日まですつきりいたしません。そこで海運関係の責任者である運輸大臣にお尋ねいたしますが、このようなことが日本の立場から許されていかどうか。李ライン内あるいは李ライン外においても、日本の漁船が常に次から次に拿捕せられていふという不当行為に対して、運輸大臣の御意見を私は一応聞いておきたい。そうして質問の本筋に入りたいと思ふのです。

○吉野国務大臣 それは私ははなはだ遺憾なことに存じております。○青野委員 もちろん運輸大臣の御答弁がそうあるべきだといふことを予期しておりましたが、私がお尋ねいたしたいことは、海運局長あるいは船員局長、海上保安庁にまたがって御答弁を願うようにならうと思つておるわけでありませう。と申しますのは、一カ月前ほどの新聞であつたと思ひますが、韓国のフリゲート艦が米軍海軍根拠地、米軍が使つておられますわゆる軍港に、日本の政府の許可なく、一片の通牒もなくして、新聞紙の報ずるところによりますれば、どれだけ米軍の

海軍根拠地、軍港が使用されておるかは知りませんが、たとえば横須賀には一年間に八へんくらい無断で軍艦が寄つておる。佐世保には少くとも一年間二十数回来ておる。何の用で来るのか、それは米軍当局との緊密な軍事上の打ち合せとか、あるいは輸送等の関係でありませうが、肝心の独立国である日本政府に対して一言の通牒も、あるいは認可も受けずに、勝手にそういうことが行われてゐる。それまでは、これは政府の責任でありますから、別に大したことではないと私は個人的には考へておるが、もしそういつたやり方が繰り返されておるうちに、日本にあるいは日本人に非常な災害でも与えたといふようなことがあつたときには、日本の政府はどうなさるつもりか。その具体的な一例を申し上げますと、日魯漁業の漁船ですが、昨年の二月の十四日に、佐世保港外約八マイルの地点、正確に申しますと、長崎県古志岐灯台北東八マイル付近、もっと具体的に申しますと、佐世保と平戸の中間あたり約九マイルの地点、北緯三三・五度、東經一二九・一七度という個所です。ここで日魯漁業のトロール船が二十五名ですが、それが二回にわたつて韓国フリゲート艦六号というのの追突を受けた。その結果船が大きな破損をいたしまして沈没をして、救助することができない。しかも二月十四日の夜の十時二十七分です。夜間のことでありますし、多少あつたと思ひますけれども、二十五名の乗組員を二十一名死亡させた。韓国のフリゲート艦の手によつてこういう災害を受けた。ところが韓国はそれらに対して、今日ま

で国と国との間ではいろいろ外務省あたりは折衝を行なっておると思ひますが、どの程度の弔慰方法が講じられたか、これが私は非常に大きな問題だと思ふ。米軍が利用しておつてもおらぬでも、韓国のフリゲート艦が何の必要があつて日本の港に入つてくるのですか。われわれは必要がないのです。そういうことがはつきりわかれば、われわれは国会を通して拒否していいと思ふ。横暴の限りを尽しておる李承晩政権といふのは、早く言ひますと、アメリカのたいこもちなんです。これは韓国の国内における政治上行き詰つた問題を常に国際的に振り向けるために、いろいろ問題を引き起しておる政権である。そういうことが、今日まで一年を越しましたが、どのような交渉が行われ、韓国からどういふ回答が来たか。二十一名の乗組員が死亡しておることは事実なんです。その善後策がどの程度に話が進んでおるか、これを私はお承知しておきたい。

○吉野國務大臣 日本の軍港に韓国のフリゲート艦が来たという問題、その点はどういふ日本との間の行政協定になつておりますか、その事情をつまびらかにいたしませんので、今その点はいいか悪いのか、ちよつと申し上げかねますが、衝突したことにつきましては私も報告を受けておりますから、政府委員から詳細に説明させます。

○砂本説明員 海上保安庁からお答え申し上げます。先ほどの青野委員からのお話の通り、そういう事件がその当時発生いたしましたので、その付近にはもちろん私どもの巡視船はいなかつたのでございますが、翌日の十五日の早朝佐佐保の基地から連絡がありまし

たので、さっそく巡視船を出動させてその後の処置に當つたのでございまして、遺憾ながら一人の死体も収容できなかった状態でございます。その後、これは一つの衝突事件でございますので、当該フリゲート艦の行く先を確かめさせたところ、横須賀に入港するといふことがわかりましたので、さっそく手配をいたしました。遺憾ながら先方の協力が得られなかつたので、その当時の模様をフリゲート艦から確かめることはできませんでした。十九日にはすでにどこに参りましたか、その行方すらもわからない状態でございます。その後いろいろ現場の事情も調査いたしました。一応私どもの一方的調査でございますが、この衝突に関する限りわけの丸に落度はない、こういうこともわかりましたので、先方以外務省の手を通じていろいろ抗議が申し述べられたようでございます。その後何回かの折衝は経たうございしますが、向うからの申し分ないとして、衝突の關係においては韓国のフリゲート艦に落度はないのだ、むしろ日本船にその上衝突予防法というものがございまして、航行船舶に対する一つの基準がはつきりしているわけでありまして、日本側の見ます見解をいたしましては、当然向うが日本船の航路を避けなければならぬ状態にあつたことを、一方的の調査でございますが、私どもは確認しているわけでございます。その根拠に基づきまして抗議をしておつたのでありますが、先方はその反対の立場をとりまして、むしろ日本船が先方の航路を避ける義務を持つてゐるのである、こういった逆の抗議がきたよう

でございます。それで私の方に外務省から連絡もございましたので、さらに十分の調査をいたしました、かなり内容をこまかく日本船に手落ちのないことをる説明いたしました文書を外務省に提出いたしました。それに基きまして外務省は正式の抗議を出されしておりますがここに写しがございまして、むしろ外務省の方が的確な御回答ができると思つたのでございしますが、写しによりますと、私の方の提出いたしました資料によつて韓国に抗議を申し述べた日には、三十年十一月十七日の日付でございます。その後どういふに運んでおりますか、現在私としてここで御答弁はできないわけでございますが、そういう経過をたどつております。

○青野委員 そうすると、二月十四日に追突事件が起つて、そうして死者が二十一名も出た事件が、その年の暮れの十一月十七日に外務省を通じて抗議をした。大体李承晩政権といふものを相手にするのは一筋なわけいかぬと私も思ひますが、大体これは韓国あたりの外国船が日本の船の航路を避けるのがほんとうですか、あるいは韓国の軍艦が通過している場合は、日本の漁船なんかはその航路からみずから避けなければならぬのか、どっちがほんとうの解釈になつておりますか。

○砂本説明員 これは先ほど申し述べましたように国際条約に基づきまして、国内法にいたしました海上衝突予防法がはつきり規定しておりますのでありまして、相手の船の性格いかんにかかわらず、衝突予防法によつて航海すべき状態でございまして、たとえ向うがフリ

ゲートでございしても、日本船舶が海上衝突予防法によつて航海している限り、過失は向うにある、かように考へております。

○青野委員 問題は外交上の問題に移つていくけれども、いろいろな調査とかあるいは間接の抗議を外務省を通じてやる場合はやむを得ません。外交の問題に移つておつて、それが今本筋に入りかかつておるようでありますから、その点は私も承知いたしますが、それらについて将来日本国と韓国とでいろいろな会合が行われ、また交渉が行われて、もうできた事件でありますから、適当な弔慰金を韓国から取つてやるといふ問題になつてくると思ひます。それを調べておりますうちに、韓国のフリゲート艦はPF六十一号といふのがはつきりわかつたのですが、それとの追突により二十一名の死亡者に対して——船長あるいは機関長等も含んでおりますが、政府が見舞金という形で船員の遺族に、どこから割り出したのかは知りませんが、七万五千元といふ見舞金を一律に支給しておりますが、これは事実ですか。

○安西政府委員 事実であります。

○青野委員 そうすると今日まで韓国側といふいろいろな交渉が行われていて、そういう弔慰金といたつた類の金は一銭も渡っていないと私は考へておりますが、その通りですか。

○安西政府委員 その通りでございます。

公海であり、それは韓国の領海ではない、相当広範囲に勝手にラインをこしらえてゐる、そういうライン内とあるいはライン外において漁業に従事してゐる日本の漁船の乗組員を片づけるから連れていて、囚人扱いにしておることは皆さん御承知の通りであります。そういうものを指をくわえて見ておるわけではなかつたと思ひますが、外交折衝ではなかなかわれわれが考へておるやうに解決がつかない。一方では韓国がこういう問題を引き起しておる、しかも海上衝突予防法によつて日本の漁船が正しい進行航路を走つておるときに、向うから二回もぶつつけて追突をして、二十一名の人を殺しておいて、追突事件ではなかつた、お前の方が航路を避けたとさかね、おをくわえてきたときに、外交交渉は一筋なわけではいかぬと思ふ。そこで日本人である限りは、この韓国の横暴を隠忍するために、日韓交渉を成功に導かなければならぬと思ひますが、それについて私はもう一つお尋ねしたいと思ひます。おかしいのは会社の日魯漁業なんです。これは本社が東京都の千代田区丸の内丸ビル四階にあるのです。そして問題の起つた船員が所属しておつた支社が、下関市大和町十三番地にある。ところが二月十四日に二十一名の今お話しした諸君が死んで、翌日の十五日の早朝に保安部の方からいろいろ努力をいただいたが、死骸も一つも上らなかつたという結果になつたのでありますが、この日魯漁業は大体月給制であつて、船員を乗組員として漁業に係合させておる。ところが二月十四日、こゝしは二十九日までありますが、去年は二月は二十八日です。

ところが二月十四日に死亡したことがわかったと、給料を日割で十四日計算し、あとの十四日分はやらなかった。しかも弔慰金といったようなものは、私の聞く範囲ではまだ出しておられないように聞いておるわけであります。もちろんそれは会社の見舞金というか、船長、機関長あたりが五万円、その次の上級船員が四万円、中間の船員が三万円、下級の船員が二万円というように、二十一名の死亡者の遺族に対してはどんな形であつたか、どういふ名義であつたか知らないが、金をくれたことは事実です。それから下関の支社長名義で一律に一万円をくれたことも私は聞いて知つておるであります。そこでこれらの遺族が一番困つておるのは生活費の問題で、たとえば機関長の例をとりますと、矢越正行という人でありますが、これは戸畑市天神町二丁目、大正六年十一月二十五日生まれです。この人はこういう追突事件で死亡したが、残つておる奥さん、その人は昭和十八年生まれの長男と二十二年生まれの長女、二十三年生まれの次女、この三人の年端もまだ十分いかぬ子供を抱えておる。そうしてこの未亡人がどれくらい生活をしておるか申しますと、会社の規定とか、船員保険法とかによつてくれる金を総合計いたしますと、一年間に支給される年金が十二万四千円程度ですから、これを十二で割りますと一万円とちょっと、これを生活費として会社からもらうわけですが、三人の子供をかかえて手が抜けないうに、自分があくせくして働いていかなければ食つていけないのですが、会社からもらう金は一万円であつて、そういう年金をもつて将来生活していかな

ければならぬ。会社の方は何ばかの金を出したといひましたし、二月二十八日に事件が起つて、あと二月二十八日までの給料を十四日分しか日割りで支給しないという冷酷無情な仕打ちが今日までなされてきておる。遺族の代表がたびたび交渉するけれども、日警漁業の会社の重役連中はあまりよい返事をしない。会社は会社でこういう態度をとつておる。そうして韓国の方の交渉は遅々として進まない。生活はできない、こういうことが事件が起つてから一年経つておる。これを放任するといふわけにいかないと考えますので、私は政府の善処方をお願いしたいが、大抵海運局なり船員局なりの代表者が日警漁業に対し反省を求められたことがあるか、あるいはこういうことは御存じなかったのか、私はこの点をお尋ねしておきたいと思ひます。

○安西政府委員　ただいま日警漁業会社が二月十四日の当日をもつて給料を打ち切つたという話がございましたが、これは日警漁業会社に當つて調べましたところ、二月分としては給料を全額支給してあるというように私どもは承つております。それから政府といたしましては先ほど話がございましたように、昭和三十年十二月十六日の閣議決定によりまして、昭和二十三年十月三十日から昭和三十年十二月十日の期間において外国船舶による不法拿捕、銃撃沈等によつて死亡した船員に對して外交交渉がすぐできない場合は、先払い金として弔慰金を支出する趣旨の決定を行ひまして、お話のように政府といたしましては七万五千円支給いたしております。なお日警漁業の支社が幾ばく出したかという点につきましては、私どもはまだ調査いたしております。

○青野委員　遺族の補償の明細については、基準給与、会社の規定による金額、船員保険法による金額、標準報酬等の金額、船員保険による年間支給額五カ月分と規定したその内容等については、大體法的に決定してあることは聞いておるのですけれども、現在私は矢越という機関長をしておりまして、その奥さんについて親しく調べて参りましたときの話では、大體二月十四日限り給与は日割りで計算で打ち切られたという報告を受けておる。全部であるかあるいはそのうち一部分の人であるか、その点は確かめることができませんでしたが、大體そういう話を承つてきたのであります。これはもうできたことでございますから、將來こういうような不幸事が次々に起らないように、韓国李承晩政権に對して嚴重に外交交渉が続けられて、そう

してこういうような遺族の諸君の生活が保障されなければならないと思ひます。國際的な大きな問題になりましたところの、昭和二十九年三月一日の事件、アメリカによつてマージナル群島のビキニ環礁で原水爆の実験が行われて、その結果、大體警戒をせねばならないと通告をしてこられたところを、マダロを積んで日本に歸つてきつたあつた漁船に對して影響を与えた。その結果、それが理由で久保山という人がなくなつたことは御承知の通りであります。私が申し上げるまでもないことでは、あゝいうような原水爆の実験も、あるいは韓国フリゲート艦の失策によつて追突をして死亡者を出したこともせんに詰れば貴重な日本人の生命を脅かし、あるいはこれを死亡に至らしめたという点では同じであると思ふ。韓国側は相當強硬に横やりを入れてわからぬことを言つてくると思ひますが、少くとも二十一名の死亡者の遺族のためには、マージナル群島のビキニ環礁におけるアメリカの原水爆実験によつて被害を受けて死んでいった久保山さんがもつた程度の弔慰金は、ぜひ獲得すべきだと私は思ふ。そうして將來再びこういうことが日本の領海付近で起らないように、嚴重な警告を発していくべきである。こういう点について私は運輸大臣に善処方をお願いしたいのですが、どういふお考えでございますか。

○吉野國務大臣　お話の点はよく承知いたしました。

○松山委員長　本日はこれをもって散会いたします。

午後零時五十五分散会

〔參照〕
空港整備法案(内閣提出)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十一年三月二日印刷

昭和三十一年三月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局