

第二十四回 参議院運輸委員會會議録第三号

昭和三十一年二月七日(火曜日)午後一時五十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君

理事 木島 虎藏君
仁田 竹一君
片岡 文重君
早川 慎一君

委員 一松 政二君
平林 太一君
三木 與吉郎君
大倉 精一君
高木 正夫君

國務大臣 吉野 信次君
運輸大臣 山内 公敏君
政府委員 土井 智喜君
運輸大臣官房長 委員事務局長 事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日、の会に付した案件
○捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)
○運輸事情等に関する調査の件(昭和三十一年度の運輸関係予算に関する件)

○委員長(左藤義詮君) これより運輸委員会を開会いたします。

第十部 運輸委員会會議録第三号

昭和三十一年二月七日【参議院】

まず、捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から提案理由の説明を願います。

○國務大臣(吉野信次君) 本法律案につきましては、その提案理由を説明申し上げます。

捕獲審検所の検定の再審査に関する法律は、日本国との平和条約第十七条に規定する義務を履行するため、連合国の要請がありました場合に、旧捕獲審検所が検定いたしました事件で、連合国人の所有権に係るものがあるものを、国際法に従つて、再審査することを目的とする法律であります。

捕獲審検の再審査の義務について、平和条約におきましては期限が定められておりませんが、事務の性質上、平和条約の効力が発生いたしました後、比較的短期間に連合国の要請が出されるものと予想せられ、国内法であるこの法律の存続期間は当初三年と定められておりましたところ、さきの第二十二回特別国会において「三年」を「四年」に改められました。すなわち昭和三十一年四月二十七日限り失効することとなっております。しかしながら、再審査の要請に関する連合国の状況にかんがみまして、なお、その要請に対する受入態勢を整備しておくことは、平和条約を誠実に履行するために必要なことと考えられます。これがためには、この法律の一部を改正いたしましたのでその存続期間をなお一年延長いたします。

し、その間に、連合国の模様を見たいと存じます。これが、この法律案を提案いたしました理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さいますよう御願ひ申し上げます。

○委員長(左藤義詮君) 本件に関する質疑は次回に譲りたいと思います。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(左藤義詮君) 次に、運輸事情等に関する調査中、昭和三十一年度の運輸関係予算に関する件を議題といたします。

吉野運輸大臣から、予算の大綱について説明をお願いいたします。

○國務大臣(吉野信次君) それでは、私から昭和三十一年度運輸省所管予算について御説明申し上げます。

詳細な点については、御手元に差し上げました資料をごらん願ひたいと存じます。

まず歳入予算であります。昭和三十一年度歳入予算総額は六億三千七百八十六万二千円でありまして、前年度予算額九億九千九百九十三万五千円に比較いたしますと、三億五千四百七十七千円の減少となっておりますが、このおもな理由は、公共事業費の負担金、地方公共団体の負担金の納付の特例に関する法律の改正により、地方債の証券により納付されることになった等のためであります。

次に、歳出予算について御説明致します。

まず。

当省の昭和三十一年度予定経費要求総額は二百四十四億六千三百八十八万円でありまして、これを前年度予算額二百四十四億三千八百二十九万六千円に比較いたしますと、二千五百五十四万四千円の増加となっております。

以下そのうちおもな経費について御説明申し上げます。

まず第一は、外航船舶建造融資利子補給に要する経費として三十一億三千二百八十万円を計上しましたが、これは三十年度以前の計画造船に対する既定の利子補給、及び三十一年度の第二次計画造船に対する利子補給を行うための経費であります。

第十二次計画造船につきましては、日本開発銀行と市中金融機関との融資比率を五割五の割合とし、開銀資金百二十七億円をもつて貨物船十六万五千総トン、タンカー一万五千総トン、計二十二万総トンを建造する計画であります。開銀の回収金の増加等により貸付原資に余裕を生ずる場合には、昭和三十一年度内に三十万総トンに達するまで建造をはかりたいと考えております。

なお、三十一年度建造分に対する利子補給契約限度額十三億四千六十二万六千円、及び損失補償契約限度額三億五千六百七十七万五千円を国庫債務負担行為として計上いたしました。

第二は、国際航空事業補助に必要な経費として三億二千五百九十三万円を計上しましたが、御承知のように、日本航空株式会社は創業以来まだ日浅く、その経営内容を見ますと、国際線について操縦士は外国人をもつて未だしてはいる関係上、人件費が相当膨張し、又航空機の購入資金を初め多大の借入金を負担し、その利子負担も相当額に上る等、きわめて苦しい経理状態でございます。国が何らかの助成策を講じない限り、各国との競争に立ちおくれ、これによる外貨の収入も望めず、ひいては日本航空界の将来に暗翳を投ずる結果となるものと考えられるのでございます。ここに於いて政府といたしましては、本年度も引き続き前述の補助金を交付いたしまして、本事業の健全なる発展をはからうと意図している次第でございます。

なお以上のほか、日本航空株式会社に対する政府出資として、前年と同額の十億円を大蔵省所管産業投資特別会計中に計上しております。

第三は、国際観光事業の振興に必要な経費として八千万円を計上しましたが、海外からの観光客は年々増加の傾向にある現状より見まして、さらにこの誘致を推進し、これによる外貨の増収をはかることがきわめて必要と考えられますので、財団法人国際観光協会に対し、その海外観光宣伝事務関係の費用に充てるため補助金を交付して、わが国国際観光事業の飛躍的進展をはからうとするものであります。

以上の第一から第三までの経費は、いずれも外貨獲得ないし国際収支の改善を目的とした施策に要する経費でございます。

でございます。

第四に、これと同種類の経費といたしまして、船舶車両等の輸出入振興に必要な経費が通産省所管の貿易振興費の中に含まれて計上されております。これは輸出船舶等の海外サービス機関及び鉄道信号保安装置モデルプラントの設置に對し補助しようとするものでございします。

次に、国内輸送力の整備に関する経費について申し上げます。

第五に、地方鉄道軌道整備補助に必要な経費として一千七百十万円を計上しました。これは地方鉄道軌道整備法によりまして、天然資源の開発等のため特に重要な地方鉄道の施設、及びその運輸が継続されなければ、国民生活に著しい障害を生ずるおそれのある老朽地方鉄道の維持に對し、補助するため必要な経費であります。

第六は、鉄道復旧事業に必要な経費として九千三百八十一万四千円を計上しましたが、これは三十年度に引き続き、特別復旧臨時措置法に基き、戦時中の石炭乱掘による鉄道被害の復旧を促進するため、日本国有鉄道の北九州における復旧の経費を補助するとともに、三十一年度より新たに、臨時石炭復旧措置法に基き、特別復旧以外の一般復旧による鉄道被害の復旧につき、同様の補助を行うためのものであります。なお本事業は、炭鉱地帯の失業対策事業としての性格をも有するものであります。

第七は、戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車船費の国庫負担に必要な経費として三千六百五十二万七千円を計上しましたが、これは戦傷病者等の日本国有鉄道の無賃乗車等に関する法律に

基き、日本国有鉄道の鉄道及び連絡船舶に乘車船する戦傷病者等の運賃について国が負担する経費と、その事務を地方公共団体に委託するため必要な経費等であります。

第八は、離島航路整備補助に必要な経費として三千七百一十一万九千円を計上しましたが、これは離島航路整備法に基きまして、離島航路用船舶の建造または改造資金の融資に對し、利子の補給を行うための経費、及び性質上経営が困難な離島航路事業であつて国が特に維持を必要と認めるものに、航路補助金を交付するために必要な経費であります。

第九は、空港整備事業に必要な経費として一億五千八百四十三万三千円を計上しましたが、その内訳は、東京国際空港駐機場新設に必要な経費として五千円、小型機用飛行場の整備に必要な経費として九百四十三万三千円、国内航空用空港の整備に必要な経費として九千九百四十一万四千円となっております。

これらの経費は空港整備事業の性格にかんがみまして、三十一年度より公共事業費中に計上することとしたしましたが、このうち特に国内航空用空港の整備は、文化の発展とともに緊急の必要事となつて参りましたので、国会に空港整備法を提案し、あわせて御審議をお願いしたいと考えている次第でございます。

第十は、航空交通管制官の養成に必要な経費として百三十三万六千円を計上しましたが、これは現在在日米軍が行なっている航空交通管制業務を早くに日本側で自主的に運営し得るよう、前年度に引き続き航空交通管制官六十名を養成するため必要な経費であります。

第十一は、港湾関係であります。本年度要求額は、港湾事業に要する経費として三億六千五百五十万五千円、港湾災害関係事業に要する経費として五億四千九百四十一万五千円、港湾災害復旧事業に要する経費として二億五千九百九十九万五千円、港湾事業付帯事務費として八千四百七十七万五千円、合計六億三千三百三十八万八千円を計上しましたが、これらはいずれも、貿易の振興、輸送力の増強を要するものであります。また災害関係の予算は、昭和三十年以前の災害による港湾施設の復旧を行おうとするものであります。

なお、この他に北海道港湾事業費七億八千九百九十九万五千円を、特別失業対策事業費四億五千五百円を労働省所管に計上しておりますが、これらの経費を加えまして、港湾の整備のための経費の総額は、七億五千七百三十八万八千円となります。

次に、災害防止と交通安全確保の施策に關連する経費について申し上げます。

第十二に、海上保安庁関係経費として六十億九千七百一十一万九千円を計上いたしております。このうちおもな経費を申し上げますと、警備救難態勢の整備に要する経費として二億二千四百八十八万八千円、水路業務の強化に要する経費として二億三千六百八十八万八千円、航路標識の整備に要する経費として二億九百六十七万三千四百円等あります。これらの経費は海上保安業務の重要性にかんがみ、その強化をはかるため、老朽巡視船の代替として三百五十二トン型巡視船を建造するとともに、巡視船基地施設およびロラン局を初めとする航路標識の整備を行う等のためのものであります。

第十三は、自動車損害賠償責任再保険特別会計への繰り入れに必要な経費として、四千八百三十三万五千円を計上いたしました。これは自動車損害賠償保障法に基き、年々累増する自動車事故による損害賠償を保障する制度を確立するため、自動車の所有者及び使用者に責任保険を強制し、政府はその六割を再保険するとともに、ひき逃げ事故による加害者不明の事故の場合も、救済の道を確保しようとするものであります。その事務費および加害者不明の事故の場合に支払われる保障金の一部を、国が負担しようとするものであります。

なお、自動車損害賠償責任再保険特別会計の予算としては、歳入歳出とも二十四億五千七百五十八万三千円を計上しております。

第十四は、氣象業務の整備であります。本年度氣象業務としての要求額は二十六億二千五百八十八万九千円でありまして、このうちおもなものは、上高層氣象観測業務の整備に要する経費として二億二千六十六万四千円、予報通信業務の整備に要する経費として一千四百七十七万二千円、海洋氣象観測業務の整備に要する経費として四百二十万五千円、水理水害対策氣象業務の整備に要する経費として二億四千四百一十一万六千円、航空氣象業務の整備に要する経費として一千五百七十六万六千円等あります。これらは合算等により年々こうむつております莫大な災害を、観測的確と予報業務の敏速化により最小限にとどめ、また水資源利用の高度化を

はかる等の目的をもつて、氣象観測施設、通信施設等の整備を実施するために必要なものであります。

第十五に、船舶教育関係の経費といたしまして、航海訓練所における練習船の整備と、遠洋航海の拡充に必要な経費一億二千四百四十一万三千円を計上しましたが、これは進徳丸の改修に要する経費と、商船大学および商船高等学校実習生に對し、年一回遠洋航海を実施するための経費であります。

以上が当省所管関係の昭和三十一年度予算の概要でございますが、何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成さらんことをお願い申し上げます。

○委員長(佐藤義経君) 次に、山内官房長より予算の概要について、説明を願ひます。

○政府委員(山内公敬君) 私から、ただいま大臣が御説明いたしました大綱に補足いたしました若千申し上げたいと思ひます。

初めに、運輸省の予算概要につきまして御説明申し上げます。

昭和三十一年度歳入予算総額は、ただいま大臣から御説明がありましたように、六億三千七百八十六万二千円、これを前年度の九億九千九百九十三万五千円と比較いたしますと、三億五千四百七十七万三千円の減となつております。この理由はただいま大臣から申し上げましたような、公共事業費の負担金が減つたためでございます。その額が四億一千五百三十三万三千円でございますが、別に使用料あるいは手数料というものが増収になりまして、その額六千二百二十五万四千円でございますので、差引三億五千四百七十七万三千円という数字になるわけでございます。

次に、歳出予算の概要につきまして申し上げます。

三十一年度に当省より要求いたしてあります総額が二百四十四億六千三百八十万円でございまして、前年度予算の二百四十四億三千八百二十九万六千円に比較いたしますと、二千五百五十万四千円増となっております。このほか、他省所管のもの、内訳を申し上げますと、総理府所管の北海道港湾事業費、大蔵省所管の国際航空事業の出資、労働省所管の特別失業対策事業費などを加えますと、昭和三十一年度の要求総額は二百六十七億六千二百四十七万九千円、これを前年度予算の二百六十五億七千八百八十三万三千円に比較いたしますと、差引一億九千五百五十九万六千円の増となっております。パーセンテージで申し上げますと、前年度の一〇〇・七％、そういう数字になっております。

以下私の方の官制に従いまして、各局別の予算の御説明をいたしたいと思います。まず、お手元に差し上げてあります資料のまず三をごらん願いたいと思っております。

最初に海運局関係でございますが、外航船舶の建造融資利子補給及び損失補償につきまして御説明申し上げます。これは外航船舶の建造資金を融通する金融機関に対して国が利子の補給金を支給いたします。また損失補償を行うというによりまして、海運会社の利子の負担を軽減いたしまして、外航船舶の建造を促進いたしたいと、わが国の海運の健全な振興をはかることを目的とする制度でございまして、法律はここに書いてありますように、外航船舶建造融資利子補給及

び損失補償法、及び臨時船舶等改善助成利子補給法に基づきまして、昭和二十八年から実施しておりますものでございまして、そのうち、まず外航船舶建造融資利子補給金の三十一年度の概要につきまして御説明申し上げます。これは金融機関の通常の融資利率と年五分との差の範囲内で支給するというに、法律がなっております。従来は年約六分の利子補給を行なっていたわけでありましたが、昭和三十一年度におきましては、最近の金利の低下の傾向にかんがみまして、昭和三十一年一月一日以降日歩二厘の引き下げ、三十一年の六月一日以降は三厘の引き下げを期待するとともに、昭和三十一年度建造の第十二次造船以降につきましては、市中金利と年五分との差の二分の一を利子補給するということになっておりまして、トータルといたしましては三十一億二千二百万円を計上いたしております。

次に、三十一年度の新造船建造計画につきまして御説明申し上げます。昭和三十一年度の新造船建造計画は、開港と市中の融資比率を五対五にいたしまして、全船平均いたしまして年度内進水の建前のもとに、財政資金といたしまして百十八億、五対五でありますので市中資金も同額の百十八億、この金額をもちまして外航船舶を二十二万総トン建造いたすことになっておるわけでありまして、しかし開港の回収金の増加がある程度期待されますので、そういう場合には貸付原資に余裕を生ずることになりますので、昭和三十一年度内に三十万総トンに達するまで、運輸省といたしましては建造をはかる計画

でございます。なお建造計画を一応二十万総トンといたした場合の昭和三十一年度における所要資金は、財政資金が百二十七億、この内訳をいたしましては、今申し上げました百十八億のうち、三十一年度要する分が八十八億四千万、それから三十年度の継続分が三十八億八千万、トータルといたしまして百二十七億になるわけでございます。それから市中資金九十八億四千万、この内訳は、今述べました百十八億のうち、三十一年度内所要分が八十六億四千万と三十年度の継続分が九億四千万、こういう数字になっております。

その次に、離島航路の整備補助に必要な経費といたしまして、三十一年度には三千九百四十四万四千円を要求いたしております。三十年度の予算が三千七百七十四万三千円でございますので、差引七百五十四万九千の減になっておりますが、三十年度において補助金交付の対象となりましたものは二十八業者、三十八航路でありましたが、三十一年度におきましては三十一業者、四十一航路を予定しておりますわけであり

ます。

次に、離島航路船舶建造及び改造資金貸付利子補給につきまして申し上げます。三十一年度におきましては六百九十二万五千円、三十年度予算三百一十四万四千円と比較いたしまして、三百九十一万一千円の増となっております。これは二十七年から三十年度までの継続分十一隻と、三十一年度新規の新造三隻分を、予算化したものでございまして、三十一年度新規の内訳をいたしましては、佐渡汽船、これは新潟・両津航路で八百総トン、九州郵船、博

多・宍岐・対馬航路六百総トン、大島運輸、名瀬・奄美・大島航路百八十総トン、こういう数字になっております。

次に、船舶局について御説明申し上げます。資料の四という数字の打ってある資料を御参照願いたいと思っております。まず最初に、輸出船舶等の海外アフター・サービス機関設置のための補助金につきまして御説明申し上げます。これは設置の場所はニューヨークでございまして、仕事の内容といたしましては、ニューヨーク市場向けの大規模輸出船につきましての事故防止、事故関係の調査、及び消耗品品の交換、次に、それらに關します外国船主と国内メーカーとの連絡あつせん、その他一般的アフター・サービス、ニューヨーク市場の動向調査というふうなことを、仕事の内容にいたしておりますわけでございます。このアフター・サービスの機関は、業界の機関がこれを設置いたしまして、国がその経費の一部を補助するわけでございます。この補助金は、初年度調剤費及び業務運営費の一部を対象といたしております。

この経費は運輸省予算にはついておりませんので、通産省所管の貿易振興費中に一括計上されておるわけでございます。その予算から補助金といたしましてこの機関に流れ出るということになっておりますが、性質上運輸省の予算に密接な関連を持つておりますので、御説明を申し上げたわけであり

ます。次に、船員局関係でございますが、資料の五をごらん願いたいと思っております。最初に、ILQ海事予備総会につきまして細かい資料がついておりますが、今年度は準備のための会議がございまして、そこに三名運輸省で予算を出しまして行くことになっております。詳細は資料につきましてごん願いたいと思っております。

次に、航海訓練所の練習船の整備につきまして申し上げます。資料の三枚目になっております。これは航海訓練所が持つております練習船の進徳丸が大正十二年の建造でございまして、船齢が三十三年の老朽船でございまして、昭和二十年の七月に爆雷にあいまして沈没いたしましたので、二十二年の五月に引き揚げて応急修理をいたしましたが、現在に至るまでおるわけでございますが、非常にそういった関係で老朽いたしておりますので、今後練習船として使用いたしますためには改修補強工事を実施する必要がありますので、本年度八千五百八十五万二千円を要しまして、改修をいたします。この修理補強することによりまして、今後なお十年間使用にたえるという見込みでございます。

次に、練習船の遠洋航海につきまして三千八百五十六万一千円を要求いたしておりますが、これは商船大学及び商船高等学校の航海科及び機関科の実習生に対しまして、卒業前に一回はぜひ遠洋航海を実施しなければならぬというためでありまして、日本丸及び海王丸を年二回ずつハワイまで航海させる予定でございまして、

次、資料第六、港務局関係につきまして御説明申し上げます。港務取扱貨物量が逐年増大いたしますのと、入出港船舶の増加、特に船型増大の世界的な傾向に対処いたします

とともに、港湾荷役の合理化をはかりますために、外国貿易に關係のある港湾をまず整備したい。これはまた輸出振興にも協力をする趣旨を持っており、特に横浜、神戸、名古屋、東京、関門、こういう日本の表玄関の諸港を整備いたす予定にいたしてあります。次に、工業原材料の輸送に關係ある港を整備いたします。この目的をいたしましては、産業の合理化に寄与するということを施行の目的といたしておるわけであり、

次に、港内における船舶災害を防止いたすために、防波堤等の外郭施設及び水城施設の整備をはかりまして、海難防止のための避難港の整備を促進いたす予定にいたしてあります。また地盤沈下等に基づく高潮の浸入と海岸決壊から港湾を防禦し、かつ港湾施設自体の災害を未然に防止するための防災事業を促進することといたしてあります。

次に、旅客輸送並びに海上輸送の安全をはかるため、離島、僻地の港湾を重点として、地方中小港湾を整備いたします。北海道港湾につきましては、特に北洋漁業根拠地であります港の整備を、本年度は促進をいたします。それから港湾災害復旧事業につきましては、原則といたしまして、事業の四〇%を完成するように措置をすることになっております。

最後に、特別失業対策事業に盛りられております経費につきましては、この趣旨を生かしまして、都市における失業者の増大ということに対応いたしまして、港湾事業のうち、労務費の大きい事業を選んで、失業救済のため、特別失業対策事業を実施することといたして

おります。その次は資料の第七をごらん願いたいと思ひます。鉄道監督局關係の予算につきまして御説明申し上げます。

まず初めに、地方鉄道軌道整備補助に必要な経費といたしまして、三十一年度に一千七百四十万圓要求いたしておりますが、三十年度の二千三百三十七万五千圓と比較いたしますと、四百二十七万五千圓の減となつております。この費用は、地方鉄道軌道整備法に基きまして、天然資源開発等のために、特に重要な地方鉄道の施設、及びその運輸が継続されなければ国民生活に著しい障害を生ずるおそれのある地方鉄道の維持に對して、補助をするものでござい、

次に、鉄道災害復旧補助に必要な経費、要求額は九千三百八十一万四千圓でございますが、これはこのうち鉄道特別災害復旧補助といたしましては七千三百六十四万四千圓要求いたしてあります。法律の根拠は特別災害復旧臨時措置法でございます。日本国有鉄道の北九州地区における災害復旧の経費を補助するものでございます。三十一年度において復旧工事が完了となりまして、来年度からはこの件名による補助金はなくなるということになります。補助率は従来の一〇%を九〇%に引き上げております。その次の鉄道一般災害復旧補助、これは二千七百七十五万圓を要求いたしてありますが、法律の根拠は臨時石炭鉄鋼復旧措置法、それに基づいて今申し上げました特別災害以外の一般災害の復旧を促進するため、日本国有鉄道の北九州の地区における災害復旧及び鉄鋼復旧事業の事務経費を補助するものでござい、

て、補助率復旧補助金四〇%、金額にいたしまして二千万圓、事業団の経費の補助が七十五万圓ということになつております。その次は、戦傷病者等無賃乗車船費負担に必要な経費といたしまして三千六百五十二万七千圓要求いたしてありますが、内訳を申し上げますとこれは前国会で成立になりました戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律に基きまして、戦傷病者等が国鉄の鉄道及び連絡船に乘車した際の運賃相当額を国が負担する経費、並びにその事務に要する経費でございます。内訳は、負担金が二千八百五十二万七千圓、公共団体の事務委託費が七百六十一万圓、国の事務費が三十九万圓、対象人員といたしましては、戦傷病者が十六万二千三百一人、それから介護者が、介抱して側についている者が千八百九十九人でございます。以上が戦傷病者等無賃乗車船費の負担の経費でございます。

次に、お手元の資料にはなかったかと思ひますが、鉄道信号保安装置モデル・プラント輸出に必要な経費の補助というものを考えております。どういう補助かと申しますと、先ほど申し上げました船舶のアフター・サービスに對應するものでございまして、これは東南アジアの新しい市場開拓のため、鉄道信号保安装置のモデル・プラントを現地に設置いたしまして実際の見本によつて宣伝をするということを考えております。その設置の場所はタイ、カンボジア、インドネシアの各回及び国の鉄道の駅でございます。輸送費、設置費は業者の負担といたしまして、製作費の五〇%を補助せんとするものでござい、

ものでござい、この費用もやはり通産省所管の貿易振興費中に一括計上されているものでござい、先ほど船舶において申し上げたと同じように、運輸省と非常に密接な關係がござい、ますので、補正御説明申し上げる次第でございます。

次に、自動車関係、第八という数字の出でおります資料をごらん願ひたいと思ひます。まず初めに、自動車損害賠償保障法の関係の予算につきまして御説明申し上げます。自動車損害賠償保障法は、御承知の通り、昨年十二月一日から一部実施されて、本年の二月から完全な実施に入っております。この自動車損害賠償責任再保険特別会計というものを作っておりますが、これは政府の再保険事業の經理を行う保障勘定、政府の保障事業の經理を行う保障勘定、及び同事業の業務費を經理する業務勘定、この三勘定に分れておるわけでございます。その歳入歳出につきまして申し上げます。その歳入は、保障勘定といたしまして二億二千九百四十八万七千圓、保障勘定といたしまして一億八千九百九十九万一千圓、業務勘定といたしまして三千八百九十九万六千圓でございます。そのうち、一般会計よりの受け入れ、保障勘定といたしまして千三百三十三万三千圓、業務勘定といたしまして二千六百八十五万圓、合計いたしまして四千八百十八万三千圓となっております。

次に、自動車関係といたしまして、東京・神戸間の高速自動車道経済調査といたしまして四十八万五千圓を要求いたしてあります。これは高速自動車道は一キロにつきまして数億の巨費を要するものでござい、その完成の曉にはわが国の交通体系を一変させるものであります。またその採算性についていへば、鉄道からの転換貨客のいかににかかっておるわけでございます。このような性質をもちます高速自動車道の建設計画を立てるに当りましては、十分な調査研究がなされなければならぬという趣旨によりまして、運輸省におきましてこの調査をいたしたために要する経費といたしまして、四十八万五千圓を要求いたして、四十八万五千圓を要求いたして、どういふ調査をするかというわけでござい、一に鉄道輸送の実態調査、二に自動車輸送の実態調査、三として鉄道輸送と高速自動車道との関連の調査研究、四として自動車輸送と高速自動車道との関連の調査研究という件名によりまして、この調査をいたしたいと思つてあります。運輸省といたしましては、交通政策的な見地より経済調査を行わんとするものでござい、

次、航空関係、第九を御覧願ひたいと思ひます。まず初めに、国際航空事業の補助といたしまして三億二千五百九十三万圓を要求しておりますが、内訳といたしましては、外人乗務員経費の補助が一億二千九百三十五万八千圓、乗務員の訓練費の補助が一億二千四百八十九万六千圓、航空機購入利子補給が七千六百七十七万六千圓でございますが、この利子補給は年利五分との差額を出してあります。これをなぜ出資いたしたすかという理由でございますが、諸外国におきましては政府出資、あるいは免税、補助金の交付というふうな助成

措置が航空機についてはとられておるのが通常でございます。わが国におきましても、航空事業が戦後始まりまして初期の、まだ弱体の企業でありますので、補助金を支出いたしておるわけでございます。

次に、空港整備事業といたしまして一億五千八百四十三万三千円を要求いたしておりますが、その内訳といたしましては、ローカル飛行場の整備といたしまして九千九百九十九万、これは稚内、高松、大村、熊本、鹿児島、こういふ所にローカル飛行場の整備を行いたいというふうに考えております。それから国際空港の整備といたしましては五千四百万、現在の駐機場が八機でございますが、八機の駐機場が可能でありませんが、離着陸の最も多い時間にはこれをこえる機数が殺到いたしまして、着陸作業、管制業務の混乱を来たしまして、また乗客の取扱ひ時間の延申を来たしますために、この駐機場を増設せんとするものであります。二機分の駐機場を増設せんといたして、三番目に、曾根飛行場の整備につきまして九百四十三万三千円を要求しております。さらに福岡周辺の小型飛行場といたしまして、曾根を整備せんといたそうとするものであります。

以上空港整備事業につきまして申し上げましたが、前年度までこれらの経費は一般行政部費に入っておったわけでございますが、本年度よりこれは公共事業費といたしましてついております。運輸省におきましては、逐次、このローカル飛行場の整備をやつて、国内航空の増強を期したいと考えておる次第でございます。

三番目に、航空交通管制官の養成につきまして百十三万六千円を要求しておりますが、養成人員は六十人でございます。これは詳しい御説明は、もう十分おわかりと思いますが、いわゆる空の交通整理をいたしております交通管制業務がまだ日本側に引き渡してなっております。この引き渡しは、日本側におきまして受け入れ態勢が十分できたときに、米軍側から日本側に引き渡すことになっておるわけでございます。養成計画は、昭和二十七年以降毎年実施しております。三十年末までに二百四十四名の養成が完了するわけでございますが、まだ今後ともこの養成を早急に、できるだけ早く実施いたしまして、空の管制を日本において行うようにいたしたいというふうに考えておるわけでありまして、資料の十を御覧願いたいと思ひます。

次に、観光局関係でございますが、資料の十を御覧願いたいと思ひます。観光事業の補助金は、三十一年度におきましては八千万円でございます。三十年度の五千二百四十九万一千円と比較いたしますと、二千七百五十万九千円の増になっておるわけで、戦後、来年度の観光事業補助金が一番多くなるわけでございます。その内容といたしましては、国際観光事業の助成に関する法律に基づきまして、財団法人国際観光協会に交付いたします補助金でございます。使用の内訳といたしましては、国際観光協会は三十一年度予算一億四千万円をもつて、海外事務所、これは現在ニューヨークとサンフランシスコにあるわけでありまして、三十一年度には、カナダのトロントとホノルルに設置する予定になっておりますので、合計四カ所となるわけでございますが、その設置、運営、印刷物、写

真、広告などによる海外宣伝、外客受け入れ態勢の整備等の事業を行うことになっております。このうち政府補助金の八千万円は、海外事務所関係費、この中には事務所におきます対外宣伝経費を含んでおりますが、それに使われる予定になっております。次に、海上保安庁関係につきまして申し上げます。資料の十一を御覧願いたいと思ひます。三十一年度予算は六十億九千七百一十一万九千四百四十四円、三十年度の予算に比較いたしますと、一千八百九十九万九千九百九十九円の増になっております。その内訳は、こまかく書いてございますので、かいつまんで申し上げますと、海上警備救難費といたしまして四十五億五千五百一十一万六千四百四十四円、船舶建造費といたしまして一億九千六百四十九万九千四百四十四円、この船舶の建造費につきましては御説明を申し上げますと、老朽巡視船の代替といたしまして、三十一年度には三百五十二型巡視船を一隻建造いたしますのと、三十年度に建造いたしました九百トン型水路観測船の無線施設、航海計器等の整備に必要な経費でございます。次に、航路標識整備費といたしましては二億九百六十七万三千円を要求いたしておりますが、これは灯台十二基、灯標一基、霧信号一基、電波標識二基、及び遠距離電波標識ロランの一部を整備するための新管費一億七千四百四十七万五千円、既設航路標識の改良改修費九千七百六十五万五千円となつております。五番目に、海上保安施設費としましては七千五百一十一万一千円を要求しておりますが、これは新設する施設

のおもなものは、広島にヘリポートを作りますのと、若松道伯山に信号所、唐津に小規模の通信所、油津と秋田に船員詰所等を作ろうという計画でございます。次に、十二をごらん願いたいと思ひます。気象官署につきまして御説明申し上げます。資料の十二でございます。三十一年度の要求金額は二十六億二千五百八十九万九千四百四十四円、三十年度の予算が二十三億九千六百六十四万三千四百四十四円、差引二億二千九百九十九万九千九百九十九円増となっております。以下予算の内容につきまして御説明申し上げます。初めに、上層観測業務の整備といたしまして二億二千六十六万四千円を要求しておりますが、これは新規業務のおもなものは、福岡管区気象台における上層観測業務の開始と、稚内ほか三カ所におけるレーダー観測のGMD-1A方式への切りかえ、それから既設九官署における異状気象時の臨時増回観測でございます。次に、予報通信業務の整備といたしまして一千四百四十七万二千円、これは中央と大阪、中央と福岡の通信に高速テレタイプを使用しようとするものであります。海洋気象観測業務の整備といたしまして四百二十万を要求しておりますが、これは海洋気象観測船に電磁式海流流速計を設置しようとするものであります。四番目に、水理水害対策気象業務の整備といたしまして、二億四千四百一十一万六千円を要求しておりますが、これは水資源の利用の高度化と水害防止のため、観測及び通報施設を整備せんとするものであります。対象といたしましては、水理気象費としては、木曾川、最上川、利根川を対象に考えております。水害費といたしましては、鳥取、新潟、山形、秋田の諸県を考慮しております。

次に、航空気象業務の整備といたしまして、一千五百七十六万六千円を要求しておりますが、これは阪神、調布、曾根の各気象観測、予報施設を整備せんとするものでございます。そのほかの二十一億三千四百四十一万九千九百九十九円は、気象官署の業務を維持するために必要な経費でございます。

以上、はなはだ簡単にございまして、概要を御説明申し上げます。○委員長(左藤義詮君) ちよつと速記をとめて。

ただいまの予算の説明について御質疑がありましたら……○平林太一君 ちよつと資料を求めておきたいのですが、質疑は後日に譲りたいと思ひますが、日本開発銀行の、この開銀の回収金の増加等により貸付原資に余裕を生ずる場合には、三十万トンを建造したい計画である、こういうことですが、この貸付原資の対象となる開発銀行の回収金というものは、おのずからこれは算定されているはずである。であるから、これを次回までに資料として提出せられたいというのを、第一に申し上げておきます。これはおわかりになりますか、その意味か。

○政府委員(山内公敏君) わかりま

め、観測及び通報施設を整備せんとするものであります。対象といたしましては、水理気象費としては、木曾川、最上川、利根川を対象に考えております。水害費といたしましては、鳥取、新潟、山形、秋田の諸県を考慮しております。

次に、航空気象業務の整備といたしまして、一千五百七十六万六千円を要求しておりますが、これは阪神、調布、曾根の各気象観測、予報施設を整備せんとするものでございます。そのほかの二十一億三千四百四十一万九千九百九十九円は、気象官署の業務を維持するために必要な経費でございます。

以上、はなはだ簡単にございまして、概要を御説明申し上げます。○委員長(左藤義詮君) ちよつと速記をとめて。

ただいまの予算の説明について御質疑がありましたら……○平林太一君 ちよつと資料を求めておきたいのですが、質疑は後日に譲りたいと思ひますが、日本開発銀行の、この開銀の回収金の増加等により貸付原資に余裕を生ずる場合には、三十万トンを建造したい計画である、こういうことですが、この貸付原資の対象となる開発銀行の回収金というものは、おのずからこれは算定されているはずである。であるから、これを次回までに資料として提出せられたいというのを、第一に申し上げておきます。これはおわかりになりますか、その意味か。

一次から第十二次までのこの計画造船を割り当てたた当該の船舶会社が、自己資金によつて建造をいたしておるところの船舶の建造内容、総トン数。各船舶会社がこれのみに依存しておつたということには、常識上これは考えられない。自己資金で建造したものがどれだけあるか、これを第一次から今日までの詳しい調査をして、それを提出されたい。それはわかりますか。全然

それからもう一つ、これは気象関係ですが、現在北方における気象観測、特に高層気象についてどういう観測を行なっておるのか。これはそう詳細でなくとも、要点だけをつかんで、しろりとわかりのするように、一つ資料と

して出していただきたい。
賃間については次回に譲ります。
○平林太一君　もう一つ、資料を求め
ておきたいと思います。造船における
輸出船、この輸出船に対する現在建造
をいたしておるところの総トン数、そ

が少いから、あんまり重荷にならない
と思うが、その資料なんだ。
○委員長(左藤義詮君) 他に資料の要
求はございませんか。
ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(左藤義詮君) 速記を始め
て。
本日は、これにて散会をいたしま
す。
午後二時五十七分散会

設が着手促進されぬため依然西鹿兒島
駅が中間駅のまま本駅化されずに現在

が、地元民としてはあくまでこれが実現を期しているところであるから、二

年度には是非とも寺田駅を設置せられ
て地方文化と産業の発展に資し、住民
の熱望に応えられたいとの請願。

第二三三三号 昭和三十一年一月二十
七日受理

東海道線東山トンネル附近に停車場設
置の請願

請願者 京都市東山区山科上花
山花ノ岡町五〇ノ一

阪本竜之助外七十四名

紹介議員 大野木秀次郎君

東海道線東山トンネル東口踏切は、過
去幾多の不慮の惨事を発生して魔の踏
切といわれ、しかも通勤通学者行商人
等の交通ひん繁を極めており、更に附
近は東山連山にさざぎられる交通不便
の地形にあり、ここに停車場を設置す
れば山科住民の利便はもとより不慮の
事故防止ともなるから、本トンネル東
口附近の適地に停車場を設置せられた
いとの請願。

第二三四号 昭和三十一年一月二十
七日受理

西唐津駅、呼子町間鉄道敷設に関する
請願

請願者 佐賀県東松浦郡呼子
町長 落合勝郎外三名

紹介議員 松岡平市君

佐賀県唐津市西唐津駅から打上村を経
て呼子町に至る約二十キロの間は、九
州の北端で玄海灘を距てて長崎県、奄
岐、対馬に相対し、福岡県糸島郡一帯
及び長崎県北松浦郡一帯と共にわが国
有数の玄海の漁場を控えている上に、
この海岸線一帯は古来から海外との関
係きわめて深く、中共及び韓国との最
短距離にあり、ここに当地方民並びに
離島若枝住民の多年の宿願である鉄道

が敷設されるならば、海上の交通はい
ちじるしく短縮され、物資の交流、人
事往來の激増は申すまでもなく、離島
々民の福祉増進は必至であるから、西
唐津駅、呼子町間の鉄道敷設をすみや
かに実現せられたいとの請願。

第二三五号 昭和三十一年一月二十
七日受理

鍛冶屋、梁瀬河駅間鉄道敷設に関する
請願

請願者 兵庫県水上郡青垣町長
小寺逸八外三名

紹介議員 岡田信次君

国鉄加古川線は、現在山陽本線加古川
駅から分れて北上し小野市、社町、西
脇市等を経て谷川駅に至り、一方野村
駅から分岐した鍛冶屋線は鍛冶屋駅に
て終点となつてゐるため、兵庫県の最
重要都市である神戸市を始めとして明
石市、加古川市、三木市、小野市さら
に機業の発達を中心に近時驚異的な躍
進を示している西脇市等の山陽地方都
市から山陰方面特に豊岡市を経て鳥取
市、米子市等に通じるには福知山線に
よりほかに京都府福知山市までう回
しなければならぬ状態であつて、こ
れは山陽、山陰両地方間の文化、産
業、経済等の交流発達に多大の支障を
きたしている現状であるから、国鉄加
古川線支線鍛冶屋線を現在の終点鍛冶
屋駅から北上延長し、多可郡加美村、
水上郡青垣町を経て山陰本線梁瀬河に
直結せしめられたいとの請願。

第二三六号 昭和三十一年一月二十
七日受理

傷い軍人に国鉄無賃乗車証交付の請願
請願者 東京都千代田区丸ノ内

一ノ一財団法人日本傷
病軍人会長 清穆

紹介議員 深川タマエ君

第二十二特別国会において「戦傷病者
等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する
法律」が成立したが右法律施行に伴
う政令は、今日なおその公布を見てい
ないことは誠に遺憾である。又この法
律に伴う予算をみると、乗車に対する
経費を二千万円、事務費を八百万円と
し、特別項下から第一款までに見み
適用し、八万余名に及ぶ第二款以下
第四款までを除外する方針である
が、これは同法立法の趣旨とは全然異
なる結果となるから、特別項下から第
四款までは片道券年十二回、第五項
症から第七項までは片道券年八回、
第一款症から第四款までは片道券年
六回の回数とし、四月一日から完全実
施の実現方を図られたいとの請願。

第二三九号 昭和三十一年一月二十
七日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願

請願者 新潟県北魚沼郡小出町
大字四日市一、六三七
小出運送株式会社内
間島竜七郎

紹介議員 西川弥平治君

全国の貨物自動車業者数は約六千、車
両台数は約十萬、従業員約四十萬、その
家族数は百八十萬という現状である
が、業者の過多及び自家用貨物自動車
の名によるモグリ営業によつて、貨物
自動車業界は窮地に追い込まれてゐる
から、輸送秩序の確立を期するため、
(一)事業用自動車と自家用自動車の性
格を明らかにすること、(二)自家用貨

物自動車使用届を使用の実態がは握さ
れ適正な使用が確保し得るような規則
に改めること、(三)違法行為に使用し
た自動車の使用を制限する規定を強化
すること等の措置が必要であるから、
議員立法によつて道路運送法第七章の
一部を改正せられたいとの請願

第二四〇号 昭和三十一年一月二十
七日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願

請願者 新潟県糸魚川市寺町三
七〇西頸城運送株式会
社取締役社長 猪又富
吉

紹介議員 小柳牧衛君

この請願の趣旨は、第二三九号と同じ
である。

第二四二号 昭和三十一年一月二十
七日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願(二通)

請願者 高知市西洋町七二高知
県倉庫運送株式会社代
表取締役 山崎充好外
一名

紹介議員 入交太蔵君

この請願の趣旨は、第二三九号と同じ
である。

第二四三号 昭和三十一年一月二十
七日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願

請願者 静岡県清水市港町三ノ
一八港トラツク運送株
式会社取締役社長 片
山勇吉外二名

紹介議員 高瀬莊太郎君
この請願の趣旨は第二三九号と同じで
ある。

第二七一号 昭和三十一年一月二十
八日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願

請願者 高知市駅前町四高知県
合同運送株式会社取締
役社長 梅原利真

紹介議員 入交太蔵君

この請願の趣旨は、第二三九号と同じ
である。

第二七九号 昭和三十一年一月二十
八日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する
請願

請願者 愛媛県松山市宮田町宇
北沼地日通松山支店內
愛媛県トラツク協会内
吉田一二

紹介議員 湯山 勇君

この請願の趣旨は、第二三九号と同じ
である。

第二六七号 昭和三十一年一月二十
八日受理

石巻駅、津山町間柳津間鉄道敷設に関す
る請願

請願者 宮城県石巻市長 山内
習外十二名

紹介議員 三浦義男君

東北振興の基本的政策は、一にかかっ
て運輸交通の発展にある。しかして宮
城県石巻市は、市制施行以来二十一年
を経過し、産業経済の発展、北上川河
口のしゅんせつ等と相まって、石巻港
が重要港湾輸入の過程にある。又同市

は東洋一のスレート特産地、女川町、雄勝町等の経済地域を包含しており、更に農産物の宝庫たる桃生郡河北町、本吉郡津山町等北上耕土の豊じような農耕地を控えているから、これらを結ぶ鉄道が敷設されるときは、益々産業が開発され、東北振興に寄与するところが大きいから、石巻市を起点として、河北町を経て津山町柳津に至る新国鉄路線を法制化し、すみやかに予算措置を講ぜられ、一日も早く鉄道を敷設せられたいとの請願。

第二七二号 昭和三十一年一月二十八日受理

赤穂線鉄道開通促進に関する請願

請願者 岡山県知事 三木行治

紹介議員 加藤武徳君

国鉄赤穂線の建設工事は、昭和二十六年年度着工以来継続施行され、現在すでに山陽本線相生駅から分岐して播州赤穂を経て岡山県日生に至る間が開通し、更に伊部以西邑久郡及び西大寺市を経て山陽本線西大寺駅に至る区間の測量を終え、いよいよ赤穂線全線開通の時期が到来しつつあるが、本線は、山陽本線の代替線として輸送力増強に資する目的で施工されたものであつて、将来貨物、旅行者のふくそうする山陽線の一翼をになう使命はまことに大なるものがあるから、東部方面と併行して西大寺方面からも工事を施工し赤穂線全線の開通を早急に実現せられたいとの請願。

二月六日本委員会に左の案件を付託された。

一、捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案

捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案

捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律

捕獲審検所の検定の再審査に関する法律（昭和二十七年法律第七十号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「四年」を「五年」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。