

第三十一次国会 運輸委員會議録 第十二号

昭和三十四年三月三日(火曜日)

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君
理事 簡牛 九夫君 理事 木村 俊夫君
理事 長谷川 峻君 理事 堀内 一雄君
理事 井岡 大治君 理事 久保 三郎君
理事 土井 直作君

宇田 國榮君 川野 芳満君
小枝 一雄君 關谷 勝利君
高橋 英吉君 羽田武嗣郎君
池田 融治君 菊川 君子君
島口重次郎君 杉山元治郎君
館 俊三君

出席政府委員

運輸政務次官 中馬 辰猪君
運輸事務官 細田 吉藏君
運輸事務官(大臣官房長) 朝田 諍夫君
運輸事務官(海運局長) 朝田 諍夫君
運輸技官 中道 峰夫君
運輸局長(港灣局長) 山内 公猷君
運輸事務官(鉄道監督局長) 山内 公猷君

委員外の出席者
運輸事務官(港灣局管理課) 園田 圭祐君
日本国有鉄道副 小倉 俊夫君
総裁 志鎌 一之君
専門員 志鎌 一之君

本日の會議に付した案件

国内旅客船公団法案(内閣提出第八七号)

特定港灣施設整備特別措置法案(内閣提出第一四三三号)

日本国有鉄道の経営等に関する件
海運に関する件

○塚原委員長 これより會議を開きます。

国内旅客船公団法案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 法案に対する大体の質問は同僚委員から行われましたので、私はただ一点だけお尋ねをいたしたいと思います。

今度の公団によって老朽船が代替建造をされていくわけですが、その建造された船、いわゆる所有が共有ということになっておりますが、これに対する固定資産税の関係はどうなるのか、その点を一つお伺いをいたしたいと思います。

○朝田政府委員 固定資産税の負担につきましては、ただいまのところ私どもは共有船舶につきまして船舶管理人というものを指定するわけでございませう。その船舶管理人と申しますのが大體事業者という方が実務に便利なものでありますから、運送事業者が船舶管理人になりまして固定資産税を負担するという方法をとって参りたいと思っております。しかしながら、理論的には共有の持ち分に応じて税の負担をしていくべきであります。固定資産税を公団が負担をいたしても、使用料を通じてまた事業者から取り立て

る、こういう形になるものでありますから、初めからそれを取らないで、使用料の中に含めないで事業者がそれを負担していく、こういうのが戦後創設を見ました船舶公団でも従来からとっておいた方法であります。理論的には七割、三割のおおのその持ち分に応じて負担をして参る、こういうことがその底にあるわけであります。

○井岡委員 そうしますと、その使用料を徴収する場合、七、三という割合を考慮して徴収するかどうか、この点をもう一度伺います。

○朝田政府委員 使用料の中では、すでに税金を引いて取り立てないというふうになっていた、こう考えております。

○塚原委員長 他に御質疑はございませんか。——他にないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

これより討論に入りたく存じますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○塚原委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

国内旅客船公団法案について採決いたします。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕
○塚原委員長 起立総員。よって、本案は原案の通り可決いたしました。この際、井岡大治君より発言を求め

られておりますので、これを許します。井岡大治君。
○井岡委員 私は、ただいま可決されました国内旅客船公団法案に対し、自由民主党並びに日本社会党を代表して、附帯決議を付する動議を提出したいと存じます。

まず附帯決議の案文を朗読いたします。
国内旅客船公団法案に対する附帯決議案
政府は、老齢船を一掃し海上旅客運送事業の健全な発展を図り民生の安定に必要な航路の維持改善のため速かに左記措置を講ずべきである。

一、政府出資金を増額するとともに、資金運用部資金の融資を充分に確保すること。
二、海上旅客運送事業の健全な発展を期するため
1 航路補助金の増額を図ること。
2 海上旅客運送事業の業態にかんがみ、事業税、固定資産税等の軽減を図ること。

三、船員の福利厚生施設の整備を図るよう指導すること。
右決議する。
政府は、さきに離島航路整備法を制定して、国内旅客航路の維持改善に努力いたしました参りましたが、その成果は必ずしも十分でなかつたことは、今回提出されました国内旅客船公団法の資料等によつても明白な事実であります。幸い今回国内旅客船公団法を作り、老齢船の一掃に努力し、もつて海

上旅客運送事業の健全な発展をはかり、民生の安定に寄与されんとしたことは、当委員会がしばしば論議いたしましたことと、まことに當を得たものといわなければなりません。

しかしながら、元来海上旅客事業、すなわち、離島航路そのものは公共性を持つものでありますから、商業採算の見地からは、必ずしも十分でないことは申すまでもないのであります。さらには特段の努力を払う要があらうかと存じます。そのためにこそ、ただいま提出いたしました動議の趣旨を政府は十分尊重されることはもちろん、進んで航路の調整等を考慮されることは海難防止の一助かとも存じます。いずれにいたしましても、海上運送事業を整備するため、今後一そうの努力と工夫をこらして、すみやかに航路の維持改善に万全を期せられんことを要望いたします。提案の理由を終りますとともに、各位の御賛同をお願いいたします。

○塚原委員長 ただいま井岡君より提出されました動議のごとく、国内旅客船公団法に附帯決議を付するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。中馬政務次官。
○中馬政府委員 国内旅客船公団法案につきまして、ただいま御決議が採択

されましたが、本公団の業務の円滑化と老朽旅客船の早期一掃のため、政府出資金を増額いたしますとともに、今後資金運用部資金の融資を十分に確保できますよう、大蔵省当局とも協議の上、御決議の趣旨に沿って努力いたしたいと存じます。また、海外旅客運送事業の健全な発展を期しますためにも、ただいまの御決議の趣旨を十分尊重いたしまして、努力いたしたいと存する次第であります。

○塚原委員長 なお、ただいま可決されました法案の報告書の作成等につき存じますが、御異議ありませんか。

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○塚原委員長 次に、特定港灣施設整備特別措置法案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 わが国の貿易の伸張をはかるために港灣施設の整備拡充を急がなければならぬことは、しばしば当委員会において論議されたところであります。今回、政府においてもその重要性を認識されて所要の措置をおとりになったことは、まことに御同慶にたえません。しかしながら、現行港灣法と今回御提出の特定港灣施設整備特別措置法の関係について、世論は必ずしも一致いたしておりません。すなわち、さきに政府は港灣の組織並びに運営について御研究なさったようでありまして、その結論として、現行の港灣法制

定当時の経緯に幾つかの背反する意見が述べられているのであります。
〔委員長退席、簡牛委員長代理着席〕
そのために、東京初め名古屋、横浜、大阪、神戸等からかなり強い反対の陳情がわれわれの手に参つております。そこで私は、本法案の真の意味と申しますか、精神というものについて、若干順を追って質問をいたしたいと思ひます。

まず最初に、特定港灣施設整備特別措置法といえますから、特定港灣の整備が完了いたしますと当然本法案は任務を終了する、このように解釈してよろしいかどうか。特に、特定港灣施設工事は港名別、施設別に政令で定めることになっております関係上、非常に大事なことでありますから、この点をお伺いしたいと思ひます。

○中道政府委員 お答えいたします。今回の港灣整備に関する特別措置でございますが、これは、ただいまお話のように、計画いたしております特定港灣施設の整備が完了いたしますれば、一応この措置は完了するものと考へております。

○井岡委員 そうしますと、一部で伝えられておるように、港灣法を改正する、あるいは改正をしなければならぬ、こういうような議論は成り立たないと思ひますが、この点はどのようにお考えですか。

○中道政府委員 港灣法を改正する問題と、今回提案をいたしております港灣の特別措置とは別個の観点に立っておるものと私は考へております。それは先ほどお話がございましたように、日本の港灣が経済の進展に順応して

おりませんために、重要な港灣施設について今回特別会計を設けまして、これを急速に整備するというために今回の特別措置を見ておるわけでございます。この特別整備につきましても従来港灣法の精神によりまして施設するのでございまして、ただこの特別措置を講ずるために必要な程度の措置法を提案しておる次第でございます。

○井岡委員 もう一度お伺いいたしますが、この法案はあくまで特定の港灣の整備を急速にやりたい、そのための法律だ、こういうことでありますから、当然その特定の港灣が整備をされればこの法案は、簡単な言葉で言いますと用をなさないということになるわけでありまして、従って港灣法との関係は全く別個のものだ、こういうように今御答弁をいただいたわけでありまして、しかし一部で、この特定港灣を整備するために特別会計制度を設けた、このことによつて、現在の港灣法を改正すべきだという意見がかなり強く述べられております。たとえば行政管理庁の港灣対策小委員会においてもこの趣旨が盛られております。従つて東京都を初め七大港がござつて現在の管理権というものを取り上げられてしまふ、こういうことで反対をなさつておることは局長も御存じのほうだと思ひます。従つて私が先ほどからお尋ねをいたしておりますのは、港灣法をいじる意思がないかどうか、別個のものであるからあくまでいじる必要がないのじゃないか、こういうように申し上げておるのですが、この点を一つ明確にお答えいただきたい。

○中道政府委員 行政機構の統一に關しまして行政審議会の答申が出てお

まして、それにつきまして関係の各港の管理者あるいは自治体におきましてこれに関する意見あるいは反対が出ておりますことは承知いたしております。この問題は内容的に見ますと、いろいろ港灣の行政の複雑化、特にいろいろな手続事務、あるいは国の公用事務の煩瑣等が現在港灣を利用する関係の方面で非常に不便、不利であるといふことから起つておると考へておることも従来とも港灣の行政を簡素化するといふことについては努力をして参つておりますし、港灣法によりまして港灣管理者が指定されて、この主たる目的もやはり港灣の行政を簡素化する、そして港灣を能率的に活用するといふのが主眼であつたわけでございます。これにつきましても現在の情勢から考へまして非常に複雑な問題を包含しておると考へます。ただいま私が申し上げました事務的な手続の問題、あるいは国の公用事務の問題等につきましても、これはやはり今日の情勢を考へますと、さらにもっと簡便、簡素にいたしまして、港灣の利用をさらに能率的にすべきであると思へております。また港灣の管理運営の主体をどうするかという根本的な問題につきましても、戦後港灣法を制定いたしました際に、それらの点は相当に検討を尽したと私は考へております。また現在の港灣法が一応最も進歩的な港灣の管理運営の方式であるといふふうに承知をいたしておるわけでございます。それと今回の特定港灣の整備の問題との関係でございますが、これはそれと直接関係があるというふうには考へておりませんので、これは先ほど申しましたように、あくまで現在の港灣法に準拠

いたしまして港灣に特別の措置をするために必要な点だけをやるための措置であるといふふうになっておると私は考へております。またこの内容をこらんでおると私は考へておるわけであり

○井岡委員 港灣業務の簡素化をはからなければならぬ、このことは私も身も必ずしも反対するものではないわけですが、しかし私がお尋ねしておるのときは、ややもすれば、政府は法案提出のときにはかなりりっぱなことを申されるわけですが、制定してしまつてからいろいろなことをお考へになる。たとえば、これは港灣とは別でございますけれども、国鉄の志免の炭鉱の問題でも、これは絶対に売らないのだ、こういうふうに言つておる。もし売るとするならば現在の成績が悪いからこれを

もっと改善するならばよろしいのだ、こういう行政管理局の勧告が出た。勧告が出たために志免の諸君は一生懸命になつて合理化に協力し、そうしてかなりの成績を上げてきた。そうなるべくるといつの間にか賣つてしまつて、これは分離するのだ、これは行政管理局の勧告なんだ、こういうふうに言われてくるわけなんです。ですからこの際明確にしておかなければならぬことは、港灣が非常に荒れておる。しかも日本の経済の基礎を確立するためにも貿易の伸張をはかるためにも港灣をよくしなければならぬ、こういう点については私は全く同感なんです。同感なんです、一方において行政管理局の小委員会では、一元化という美名のもとに現在の港灣を改正して、そうして国が直接管理をやるべきだとい

うな、あくまで現在の港灣法に準拠

いたしまして港灣に特別の措置をするために必要な点だけをやるための措置であるといふふうになっておると私は考へております。またこの内容をこらんでおると私は考へておるわけであり

○井岡委員 港灣業務の簡素化をはからなければならぬ、このことは私も身も必ずしも反対するものではないわけですが、しかし私がお尋ねしておるのときは、ややもすれば、政府は法案提出のときにはかなりりっぱなことを申されるわけですが、制定してしまつてからいろいろなことをお考へになる。たとえば、これは港灣とは別でございますけれども、国鉄の志免の炭鉱の問題でも、これは絶対に売らないのだ、こういうふうに言つておる。もし売るとするならば現在の成績が悪いからこれを

もっと改善するならばよろしいのだ、こういう行政管理局の勧告が出た。勧告が出たために志免の諸君は一生懸命になつて合理化に協力し、そうしてかなりの成績を上げてきた。そうなるべくるといつの間にか賣つてしまつて、これは分離するのだ、これは行政管理局の勧告なんだ、こういうふうに言われてくるわけなんです。ですからこの際明確にしておかなければならぬことは、港灣が非常に荒れておる。しかも日本の経済の基礎を確立するためにも貿易の伸張をはかるためにも港灣をよくしなければならぬ、こういう点については私は全く同感なんです。同感なんです、一方において行政管理局の小委員会では、一元化という美名のもとに現在の港灣を改正して、そうして国が直接管理をやるべきだとい

うな、あくまで現在の港灣法に準拠

答申案を出しておいでになる。従つてこの特定港灣の整備が終つたころには、ほつぽつというふうななに出してきはしないかと思うのです。ですからこの際明確に運輸省が港灣管理というものは現在のままでいいんだ、そして港灣業務の簡素化というものは別に考えるんだ、こういう態度をはつきり出しておかないと、今後いろいろ問題が起つてくる、こう思うのです。ですからこの点をお尋ねしているわけです。もう一度お願いいたします。

○中道政府委員 この特別会計に關しましての要点と申しますのは、要するに港灣整備のために一般財源を財政の許す限り増強する点のほかに、政府資金を借り入れて、また要すれば受益者等からの民間資金をも活用し、さらにこの經理のために特別会計を設けて、國が現在でもやっておりますような直轄工事でこれを進めるための特段の措置を講ずるといふのがこの趣旨でございます。従ひまして、この計画を今後あるいは四年あるいは五年の間に一応完了したいというふうな考へておるわけでございますが、この特別会計の措置に關しましては、趣旨はそのようなことでございます。この特別会計が終了いたしました後に、港灣行政の問題がいろいろ出てくるのではないかと御懸念と思ひますが、これにつきましては現在行政審議會で答申が出ておるわけでありまして、従ひまして、これに対する対策と申しますか、それについては私どももいたしまして現在慎重にいろいろ検討をいたしておるところでございます。ただ先ほど申しましたように、現在の港灣法は、戦後

ではございますが、最も進歩した能率的な港灣管理、運用をはかる施策であるとしてきめられておりますし、今回の港灣特別整備につきましても、また一般の港灣の整備につきましても、現在の港灣法にのっとりましてこれを遂行していくという考へてございます。

○井岡委員 まだ少しわかりにくいところがありますが、それではその次にお尋ねします。

運輸省においてもこの特定港灣すなわち貿易港の管理、運営について一つの試案を出しておられる。その試案の中に、「最大限に港灣機能を發揮する」という統一行政的の目的のもとに、港灣関係の組織を再編成することにより、各種の港灣行政の運用の円滑化と相互の調和をはかり、その能率化を促進する」という一項があるわけでございます。その次に「このためには、港灣建設計画と港灣諸施設の運用管理とが一体性をもつて遂行されることが望ましい」と運輸省としてこういう論文を発表されておるわけでございます。これによりまして、今申されておること若干意味が違ふのじゃないか、私はこう思うのです。ですから再編成をしようというの考へておられるか、この点をまずお伺ひたい。

○中道政府委員 ただいまの運輸省の考へ方でございますが、御承知のように港灣の中で行われておりますいろいろな業務、その中には一般の港灣関係の荷役業務もございまして、國の行なつております運輸取締り、関税というふうな業務もございまして、関税業務につきましても、大蔵省が税関を設けてやっておりますわけでありまして、その

ほか農林省、厚生省あるいは法務省等におきまして、動植物の検疫あるいは入國管理等の、國のいわゆる公用業務が行われております。そのほか港内の取締り、港灣の運送関係、あるいは倉庫関係というふうな運輸関係の業務もございまして、運輸省として所管いたしております。これらの運輸関係の業務をできるだけ簡素にし、能率的に行いたいというふうな考へておられるのが、運輸省の考へ方の主眼だと考へるわけでございます。つまり運輸省として現在行なつておりますこれらの一般業務、すなわち、運輸に關係した港灣運送、倉庫関係、あるいは海上保安庁の業務、そういったものができるだけ簡素、強力に、しかも能率的に行われることが主眼であるというふうな考へております。それからそのほかの港灣——行政審議會が申しておりますのは、一般の國の公用業務、つまり動植物の検疫、入國管理その他の一般の港灣業務も、場所的な問題もあり、あるいは港灣指定地の問題もあり、港灣施設の問題もございまして、これをできれば集約して一方所に集めて、これに關係する向きで便利なやり方にしてもらいたいというふうな考へておるわけでございます。

○井岡委員 私は行政管理局の見解なり何なりを聞いておるのではないのです。私のお聞きしておるのは、運輸省が、今言うように、「統一行政的の目的のもとに、港灣関係の組織を再編成する」ということについておいてになる。その「統一行政的の目的のもとに、港灣関係の組織を再編成する」というなら、これはどういうことを考へておるのか、これを聞いておるのです。行政管理局のお考へは、私は行政管理局の答申案を持つておるからお伺ひしな

くてもわかつておる。運輸省のにはこういう文章だけしか表われていないから、これは具体的にどうするのだというこゝろになっていないから、この点を一つ明確にお聞かせ願ひたい、こう言つておるのです。

〔簡牛委員長代理退席、委員長着席〕

○細田政府委員 その問題につきましても、港灣局だけの問題ではございませんので、私からお答へ申し上げたいと思ひます。

運輸省の港灣行政に対する意見を出しておりますが、これは國の行なつております仕事、港灣管理者が行なつておる仕事、そういうものを何でもかんでも一本にした方がいいということをお申しておるわけではございません。國がやっております行政の仕事は、でき得べくんば一本でやるのが望ましい、こういうことで、それでは具体的にどうするかという形にすることがございますが、はつきり申し上げまして、具体的にどうするの形にすることがございます。そのままでの検討はいたしておりませんが、何らかの形で一本化した方が能率が上がるという考へたわけでございます。

○井岡委員 まだ具体的に検討してないということですが、そうすると國の業務を統一行政的の目的のもとに再編成する、こういうふうな理解していいのですか。

○細田委員 さようでございます。

○井岡委員 そうすると、その次に、「港灣建設計画と港灣諸施設の運用管理」とが一体性をもつて遂行されること

が望ましい」といふわけでおる。これは管理ということになりまして、現在の港灣の管理権は港灣管理者が持つておるが、これの一体性というものはどういうことになるのですか。

○中道政府委員 この問題は簡単に申しますと、設備と管理運営というものが一体的に活用されるということはお申し上げるまでもないわけでございますが、現在でも港灣の施設につきましても、重要港灣については國の直轄でやっております。その他の港灣につきましても國の補助事業等で港灣管理者がやっております。港灣管理者がやっております分は、管理者は港灣法によつて開発整備の責任を負うことになつておりますので、施設管理運営というものが一体的に行えるという建前でございます。國が直轄でやっております重要港灣につきましても、施設は國が直轄できる、そうしてできたものは、これを港灣管理者に讓渡委託管理をやるといふ建前になっております。そういう意味で、國の直轄工事と港灣管理者との間の施設管理運営というものを一体的に行いたいというのが趣旨でございます。

○井岡委員 どうもわからないのです。一体的にという、その一体的という言葉を使つておいてになるのですか、この一体的というものはどういふものか私にはわからない。

○中道政府委員 これはこういう面が考へられると思ひます。それは運輸省の機関として、地方で建設管理運営というものを一体的につかさどるような機関を考へるべきではないかというふうにも考へるわけでございますが、建設の業務はただいま申しましたように、地方

の港湾建設局がやっておりますし、それから管理運営の面は港湾管理者がやっております。それからその他のいわゆる港湾と倉庫の関係は、やはり海運局がやっております。これらを一緒にまとめて、一つの組織にして運営をしたら最も能率的ではないかというふうな考え方もとれるかと思ひますがそれにつきましては、先ほど来申しましたような行政管理局の答申もございまして、運輸省といたしましては、ただいま官房長が申しましたように、現在いろいろ検討をしておるわけでございます。

○井岡委員 まだわからないのですが、先ほどの御答申では、政府機関を統一した行政のもとに置くのだ、そういうふうな再編成するのだ、こうおっしゃったわけですか。たとえば港湾建設局と海運局とを一緒にするというようなことは、これは政府機関ですから、こうなると、これは管理ということになります。これは政府機関ではなく地方公共団体が持っている権利なんです。これは一体化した方が望ましいのじゃないか、こう思うのですが、先ほどの御答申と今度の御答申と食い違ひがあるような気がしてならないのですがこの点をもう少し明確にお答え願ひたいと思ひます。

○中道政府委員 お話の点は政府機関と港湾管理者の管理運営の業務とを一体的にするというように考えられるのではないかと、これは港湾審議会の答申によりまして、六大港の管理運営の業務を国に委任をするというふうな線が出ています。現在の状況から考えます

と、大体三本立になつてはいるのではないと思ひます。それは今の港湾管理者の行なつておられます港湾管理の業務、それが国が行なつておられます公用の業務、その公用の業務でございしますが、それが先ほど申しましたように、いろいろ内容があるわけでございます。現在の状態では運輸省といたしまして、これを全部一本にするという事はいろいろ議論がございまして、それで現在の港湾管理者の業務と国の業務というものを別々に考えまして、そういう線が現在の状態では妥当ではないかという考え方をしております。ただ先ほど申しましたように、行政審議会の答申が出ておりますので、それらについてはさらに十分に検討するという段階と承知しているわけでありま

○井岡委員 もう一度尋ねますが、行政管理局のは初めから一元化となつておるのですから、これはいい。その内容等につきましては私は別に意見を持っておりませんが、国の諸機関も、それから管理も、すべて国がやるのだ、そうして一元化するのだ、この筋は通つておる。ところが運輸省のおっしゃるの、港湾法は現在の港湾法の範囲内においてやるのだ、従つて「統一的な行政目的のもとに、港湾関係の組織を再編成する」ということは、政府機関だけを統一するのだ、そして管理の方は今まで通りにやるのだ、前段ではこういう御答申だったわけですが、ところが、その後段の方で「港湾建設計画と港湾諸施設の運用管理とが一体性」というのですから、これは考え方によつては港湾の建設と諸施設の管理という、いわゆる政府機関だけを

一体化するのだ、この管理を一体化するのだ、こういうふうにもとれないと言葉が使つてある。その管理というのは、いわゆる政府機関の管理なのか、港湾全体の管理なのか、この管理ということがまず明確ではないわけですか。そうして「一体性」もって遂行されることを望ましい」ということおられるのですから、この辺がはやけて筋が通つたような通らないようなことになつておるからこの点はどうかと思ひます。

○細田政府委員 先ほどのお答若干誤解を招くおそれなしいと思ひます。私どもの方で六大港における港湾行政の一元化に対する案を二つ出してゐることは御承知かと思ひます。前段の方は、実は私もはつきり申しませんが、実現は非常にむずかしいことではございますが、何でもかでも一本にするという考え方に立つたものでございまして、おっしゃいますように、この文章によりまして、「運輸省の優先機関を中核として、これに港湾行政機関各出先機関を凡て統合することとすべきである。」これに對しまして私もはつきり現実的な案を持つておるわけでありまして、それが案の第二でございます。先ほどの答申は第二の方の答申を私申し上げたような形になつておりますが、第一のような大理想は実情から考へて非常にむずかしいことと、より現実的な案として第二案を出しておるわけでありまして、第二案におきましては、港湾施設の管理行政、徴税行政、その他のものを三つに分けてやることと、これをもう少しはつきりもとの案で申し上げてみますと、こ

ういうこととでございます。「港湾の行政は港湾建設計画と港湾諸施設の運用管理とが一体性をもつて遂行されると同時に、関税、検疫、動物及び植物検査、出入国管理等の人又は物に規制行政を併せて行はしめることとする必要がある」と、運輸省の出先機関を中核として関係各出先機関を凡て統合するのが理想と考へられておる。然しながら、港湾法制定以来港湾管理者がこれを行つた実績を挙げつつあるの、理想は前述のとおりであるが、現実問題としては従来通り港湾管理者に行わせるのが現実には則する措置と考へられる。二、三という意見でございまして、それをこの通りの意味に表わしたつもりでございますが、第一の方が非常に強く受け取られておるのではないかと、このことを実は心配しておる次第でございます。一体としてお読み願へば、ただいまあとで申しましたような真意で出しましたものでございます。

○井岡委員 そうしますと、先ほどのお話から大体わかつてくるわけですが、あくまで現在の港湾法のもとで行うのであるから、現実的な考え方をすることの方がより効果的である、こういうふうな理解してよろしいのですか。

○細田政府委員 港湾の行政機構は長年の非常に重大な問題でございます。私も私としては、港湾管理行政については港湾法制定以来港湾管理者が行なつて実績を上げておるわけですから、現実には即してはこれがいい方法であると考えておりますが、その後、実は行政審議会からの答申も出ておりますように、各省いろいろな事情もござい

すので、それらの点につきましては、行政管理局を中心として今後検討いたすということになつておる次第でございます。

○井岡委員 そこで私は先ほど申し上げたのです。最初は決してそういう考へ方はないのだ、こう言ひながらも、だんだん行政管理局の答申が出て参りますと、そちらの方に重点が移つてしまつて、そして最初の考へ方とはおおよそ違つた結果が生まれてきておる。これは改革をするので、少々の違いの出でくることは当然でありまして、単に検討するということではなく、運輸省はこうあるべきだ、こういう態度を明確にしないと、これはいつまでたつても出先の機関なり港湾管理者というものを不安定のままに置いておく。そのために所期の目的が十分果せないということでは、私は大きな間違ひだと思ひます。こういう特定港湾を整備しようというこの際ですから、運輸省はこうあるべきだ、これだけなければほんとうの港湾行政はやれないのだ、こういう態度を明らかにする必要がありますがあるんじゃないか、こう思うのです。

○細田政府委員 そういふ意味でただいま前段に申し上げたつもりでございますが、不明確なようでございます。港湾管理者が行つたことが現実には即しておるということをお申し上げました。そういう意味でございまして、ただ、これは審議会の答申が出ておるわけですから、各省に非常になつたが、どう問題でございますから、私どもの方だけがどう問題でございます。政府としてはお答えになりません。従ひまして後段の、行政管理局

の、それらの点につきましては、行政管理局を中心として今後検討いたすということになつておる次第でございます。

の、それらの点につきましては、行政管理局を中心として今後検討いたすということになつておる次第でございます。

の、それらの点につきましては、行政管理局を中心として今後検討いたすということになつておる次第でございます。

基礎の強化に資することが目的だ、こ
ういって政府としてとるべき態度とい
うものは、なるほど一方特別会計の措
置を講じておやりになるけれども、い
わゆる地方公共団体等にあまり大きな
負担のかからないようにすることの方
がよいのじゃないか。貿易の伸長とい
うことは国の繁栄になることだし、経
済の基礎の強化ということはこれまた
国の経済基礎をさらによくすることな
ります。そういう意味でこの負担割合
というものは特段の考慮を払うべき
じゃないか、こういうふうにお尋ねし
ているのです。ですから局長、向うが承
認したからというふうな考え方で話を
なされたのではこれは間違いだと思
うのです。

○中道政府委員 言葉が足りなかつた
かも知れませんが、向うが承認したか
らやるんだという一方的なことではな
くて、この計画の立案までには財政的
な、資金的な面、その他いろいろ協議
をいたしまして、こういう線ではいけ
やれるということの意味しておるわけ
でございますが、実際問題といたしま
して、これが確定をいたしております
現在におきましては、お話のような
地方負担が相当苦しいという面がある
と考えられますので、今後これらの点
についてはできるだけその負担を軽減
するように努力いたしたいと考えてお
ります。

○井岡委員 第八条の工事の委託には
「運輸大臣は、特定港湾施設工事の一
部を港湾管理者に委託する」とありま
すが、これはどこどこを予定なさつ
ておるか、一つお伺いいたしたい。
○中道政府委員 これは千葉と大阪と

衣浦と名古屋でございます。
○井岡委員 なお、さらにもう一点だ
けお伺いいたしたいのですが、受益者
負担の徴収方法はどのような方法でお
りになるか、どこがその徴収責任者に
なるか、この点を明確に一つ伺いた
い。

○中道政府委員 二つあると思ひます
が、民間団体から取ります直接の受益
者負担、つまり鉄鋼、石油等の負担
金、これは直接国が徴収するわけであ
ります。それから石炭等の二割の特別
利用料の徴収でございますが、これは
港湾管理者が徴収をいたします。ただ
この場合に二割の負担金は、第六条に
よりまして特別利用料という名目で取
ることになっておりますが、なおこの
徴収をやるように、そのそれぞれ
につきまして港湾法の第四十四条第三
項及び第四項の適用をしないことにし
ております。これは利用料につきまし
ては、港湾管理者がこれを利用者から
徴収する場合に、利用者の方では異議
の申し立て等のごやれる規定になつ
ておりますので、そういうことの手
続を省きまして、これを港湾管理者
が取れるようにいたしておるわけであ
ります。

○井岡委員 「特別利用料の種類及び
料率の基準は、政令で定める」とい
うことになっておりますが、その基準
料率というのは二割ということであ
ります。

○中道政府委員 二割です。
○井岡委員 同時に、「政令で定め
る」というその案は、できております
か。

○園田説明員 政令の案は、今、心づ
もりのような程度で作っております。

その概略について御説明申し上げた
と思ひます。まずそれよりも前に、
二割の受益者負担金を取るものでござ
います。これは大ざっぱに言いまし
て三つありますが、大部分は石炭の港
湾でございます。それからもう一つは
大阪の鋼材埠頭にかかるとありま
す。それから最後に関門における下関
と門司の肥料埠頭とセメント埠頭、こ
の三つの分類でございます。まず第一
に石炭でございますが、送ります石炭
は、利用いたしますのに、積荷におき
ましては大体荷主が特定してござい
ます。ただし揚げ港におきましては不
定多数にわたります。けれどもいづれ
にいたしまして、その埠頭のうしろ
に石炭の野積場、これがないと使え
ません。従いましてその埠頭を通過する
貨物をつかまえますのには野積場使用
料というものが必ずしうにありま
す。その野積場使用料というものに
から、その野積場使用料というもの
に、この二割に当るものを付加いたしま
して、特別野積場使用料という形で取
れたいじゃないか。ちよつとわき道に
それですが、大体計算をいたします
と、野積場使用料は一月一坪幾らとい
うような形で出ておりますので、ちよ
つと単価は違うのでございまして、一
トン当りの石炭に直しますと十円から
十五円程度の間で済むのじゃないか。
この野積場使用料の形で取るか、ある
いは野積場に積む前に荷役機械にか
かりますので、荷役機械の使用料とい
うものがあるから、その荷役機械の
使用料に特別荷役機械使用料という形
で取つてもいい。従いまして石炭につ
きましては、野積場使用料の形か、荷
役機械の使用料の形か、いずれか特別
のものを作つたらいいのじゃないか。

その類は一トン当り十円から十五円程
度になれば所期の目的を達するとい
ふに考えております。それから鋼材
でございますが、これは大阪だけでご
ざいます。鋼材埠頭の運営がどうなる
かということにつきましてはまだ定
まっておりますが、あるいは埠頭会
社ができるかも知れませんし、埠頭
会社ができずに直接大阪市がそのう
しろの鋼材の置き場を運営されること
になるかも知れません。埠頭会社が
きますと、うしろの鋼材の置き場は埠
頭会社が経営するという形になります
が、いづれにいたしまして、鋼材を
おろしますときに荷役機械等を使用
いたしますので、その荷役機械の使用
料に付加して鋼材一トン当り幾らとい
うような料金で取ればいいのじゃない
かというふうに考えております。これ
を直接計算いたしますと二十五、六円に
なりましてだいぶ高くなりますが、し
かし鋼材自体の値段は石炭等と比較
いたしまして相当高価なものでありま
すので特別利用料も高くなりますが、十
分負担能力はあるのではないかと
いうふうに考えております。それから下関
及び門司の肥料埠頭及びセメント埠頭
でございますが、これらは埠頭の荷に
は必ず上屋がありまして、上屋を利用
しなければその埠頭を使えないとい
うような関係にありますから、従いま
して一般の上屋使用料に付加いたしま
して特別上屋使用料という形で取れば
いいのじゃないかというふうに考えて
おります。政令といたしましては、以上
申し上げましたようなことをそれぞれ
三種に分けて書いていただろうかとい
うふうに考えております。

○井岡委員 一応これで終りますが、

この際、資料を出していただくこと
をお願いいたします。道路整備特別措
置法が制定されたからの揮発油税並び
に軽油引取税の徴収額、どのくら
い徴収されているか。それからこの使
途。それから道路整備の予定線並びに
そのキロ数、それから措置法が制定さ
れてから整備された線、同時にそのキ
ロ数、これだけをお願いいたしたいと
思ひます。

○久保委員 その資料に関連して、ト
ラック、バス、ハイヤー、タクシー等
の運賃額に占める燃料費の計算、これ
を出して下さい。

○塚原委員 ただいま井岡委員、久
保委員から要求のありました資料は、
なるべく早くやかに御提出をお願い
したいと思います。

○關谷委員 先ほどの井岡委員の質問
に関連してですが、二割負担、これは
国が直接取るのと港湾管理者が徴収す
るのとあるということですが、
今の埠頭会社を作つた場合には、港
湾管理者が埠頭会社にその事務を委任
する、こういうふうな格好になるのだ
か、これが一つ。そうしてその徴収し
たものを納めるその責任というものは、
その場合に埠頭会社にあるのか、
港湾管理者にあるのか、この点ちよ
つと伺つておきたいと思ひます。もし港
湾管理者というふうなことになる、
埠頭会社から納めぬということになる
と、港湾管理者がそれを立てかえな
ければならぬ、地方団体が負担せられ
ばならぬようなことになりませんが、そ
こらはどうなのか、ちよつと伺つてお
きたいと思ひます。

○園田説明員 この特別利用料は、埠頭会社を作りました場合でも、港灣管理者が直接取らねばならないようにすることと存じます。

○原委員 次に、国鉄の経営に関する件につき調査を進めます。

○羽田委員 信越線の輸送力増強のネックとなっておりますのは、いわゆる碓氷トンネルでございます。この改良問題について質問をいたしたいと思います。運輸委員の皆様方にも特に御留意をいただきたいと切にお願いをいたす次第であります。

表日本と裏日本を結ぶ重要幹線として、明治二十六年に開通しました信越本線が、沿線及び北陸、越後方面の開発発展に寄与したことは、非常な、はかり知れないものがあるのであります。しかるに今日の信越線の現状はどうか。東海道線その他の幹線が全線電化とか、あるいは複線化するとか、複々線化するとか、あるいは近代化されておられるにもかかわらず、信越線のみは明治二十六年開通以来根本的な改良がなされないで今日に至っておりますのであります。そのために本線は全く時代から取り残されておるのであります。中部日本横断連絡の意義を今日失ってしまつておるのであります。というのは、本線の現状は増大した貨物の輸送要請にこたえられないばかりでなく、すなわち今日では本線を通過すべき貨物、あるいは旅客が、距離も遠く、しかも時間もかかる上越線回りになってやつておられるような状態

ありまして、いわゆる表日本と裏日本との連絡の使命が非常に薄らいでいるというのが現状であります。どうして、六十年來放任してきた信越線の改良を余儀なくされるに至つておるのであります。それは、上越線も実は飽和状態にすでになつておりますから、従つてそれを補うためにも信越線は強化しなければならぬ、こういう運命に現在至つておるのであります。ことに近年観光事業が発達したときにおきましては、観光シーズンにおいては列車の余裕が全くなく、完全に行き詰まつてしまつておられる状態でありまして、長野県のような観光地におきましては非常に重大なる支障になつておるのでございませう。沿線の経済、文化、観光の発達には今や信越本線の輸送力の増強とスピード・アップが先決問題になつてきておると私は思つております。この信越線の輸送力増強のネックとなつておりますのは、申すまでもなく横川―軽井沢間のアプト式区間の問題があるのをごいませう。千分の六十六・七ミリというような急勾配のところを、よちよちとアプト式でラックレールでもつて、ようやくしてよじ上つていくような今日の状態でございまして、従つて、一列車当りの牽引力は電気機関車四重連で、ようやく三百六十トンの輸送力しかございませぬ。絶対にまず取り除かなければならないと思つてございませう。しからば今、国鉄においてはこの改良計画を研究されておられると思いますが、その改良計画

第一案、第二案、第三案というように案をお示し願つて、そうして審議を進めたいと思ひます。

○小倉説明員 仰せの通りに、信越線は非常に重要な路線であります。ともにも、もうすでに輸送力が限界をオーバーしてございまして、加うるに明治二十五年の建設でございませうから、ほとんど隆道その他が取りかえの時期に達してございまして、何とかいたさなければならぬと考へてございませうが、ただ技術的にむずかしいのと巨額の投資を必要とするために今まで延び延びになりまして、御迷惑をおかけいたしましたことをはなはだ申しわけなく存じます。ただいまお話を通りに、この信越線は三十四年度から調査、設計あるいは一部の工事ににかかつて、できるだけすみやかにこの横川―軽井沢間の増強をいたしたい、かように考へております。

それで、第一案は、現在線に並行して線路を増設する案でありまして、これは俗に張付線と申しております。第二案としては、勾配を緩和するために迂回路線を作りまして横川―軽井沢間を結ぶ線路でございまして、これには勾配を千分の二十五にいたしますと千分の五十にする案とございまして、ただいまこの三案が考へられておる次第でございます。

○羽田委員 その三案のキロとかあるいは工事費とか、そういうものについて大体の見込みをお知らせいただきたい。それから牽引力ですね。

○小倉説明員 勾配を申し上げますと、現在線張付線増設は現在の六十六・七ミリの勾配でございませうが、第二案のうちで、大体勾配改良案として

は二十五ミリでないといふことが悪いといふことで、二十五ミリア案を主として検討いたしましたしたが、二十五ミリ案で申

しますと、勾配は二十五ミリになります。それから延長で申しますと張付案では十一・二キロでございます。これに對して、二十五ミリ案でございませうと二十五・二キロになります。それから運輸時分は、これは旅客、貨物の下りをとつたのですが、張付案でございませうと、二十二分ないし二十四分でございます。二十五ミリ案でございませうと、多少端数はございませうが四十二分ないし四十四分でございます。それから牽引定数は、張付案でございませうと、大体重連で五百トンまでいくであらう、勾配改良案では、一つの機関車で五百トンいくということでございます。それから線路容量は、単線の場合、第一案では六十二本、それから二十五ミリ案では六十ないし七十九本ということでございます。

それから工事費は電気関係を含めまして、線路の施設工事費は単線の場合と複線の場合とを想定いたしました。概算でございませうが、単線の場合張付案では七十億円、これに對して二十五ミリ案では四十億円でございます。それから複線の場合でございませうと、張付案が二十六億円、これに對して勾配二十五ミリ案は七十四億円、大体そういうふうな計算になつております。

○羽田委員 この六十六・七ミリ案では二十二分から二十四分で運輸ができれば、片方の方は距離は二倍以上になりますから、時間は相当かかりますけれども、二十二分から二十四分といふのは、横川で強力な電気機関車をつけかえる時間、それから軽井沢で取りはずすといふような時間が入つておりますか。

○小倉説明員 これは運輸時分だけでありまして、そのつけかえの時分は入つておりませぬ。

○羽田委員 つけかえに大体五分くらいはかかりますから、合せますと十分くらい、これよりもよければ十分くらいであります。しかし現在の六十六・七ミリ案というふうな急勾配のところを機関車の改良でいこうという案だろつと思ひますが、この機関車の研究は、一体どの程度まで進んでおるのですか。

○小倉説明員 仰せの通りに、この勾配改良で一つの大きな課題は、電気機関車の性能がどうなるかということでございます。最近の電気機関車は非常に改良されて強力なものができましたので、そういう点を国鉄の技師がいろいろ研究いたしまして、大体成案を得たという報告を聞いております。

○羽田委員 將來、東京から直江津あるいは金沢、あるいは新潟まで電化された場合に、この六十六・七ミリ案では、私は軽井沢と横川で補機をつけかえなくちゃならぬと想像いたしますが、それを東京から直江津あるいは金沢、あるいは新潟までそのままで行けるといふのが二十五ミリ案じゃないか、こういうふうには思ひますが、その点はどうですか。

○小倉説明員 この横川―軽井沢間を、ただいま申し上げました張付線増設で参りますと、必ず補機を使うことに相なります。

○羽田委員 これは長野県を初めとして、群馬県、新潟県、富山県、石川県あるいは福井県の国会議員の期成同盟会の研究会がありますが、こゝでは二十五ミリ案で絶対お願いしたいと

いうことを切に要望しておるわけなんです。二十五ミリ案でいきますと、距離は長くなりますけれども、あの妙義山の裏手を通って、景色が非常によろしいし、偏光価値も非常に大きくなつてきますし、それから貨車の輸送力でも、補機さえつければ九百トンの輸送ができる。そうすると五百トンに比べると、二倍近く輸送力が増強できる。それから客車の方は全然補助機関車というものがなくて、東京からそのままの機関車で行ける、こういう形になりますので、私はやはりこの二十五ミリ案を、この沿線の一千万大衆の意思において要望したいと思うのです。この点については、期成同盟会あるいは国会議員団としまして、かねて小倉副総裁にもよくお願いをいたし、御相談もいたしておったわけです。大体二十五ミリにということ、去年の秋ぐらまではきまつておったように私は思います。それでまあ来年度予算に一億円の調査費をつけようというお考えで、非常に好意ある、そして国鉄として当然やるべきことをおやりになつておられるので、敬意を払っている次第であります。しかるに何かその後になつてエンジンの、つまり機関車の改良でもって現在の六十六・七ミリでいけるんだ、こういうような方向転換をされてきておるように私は思うのであります。それは私どもとしてはまことに遺憾に思つておるのであります。アプト式でなくなつて、急勾配で、もし機関車の事故でも起きたら、多数の人命に関するゆゆしき事態の発生も予想されるのであります。

して制定されました日本国有鉄道建設規程というのがございまして、ここにおいて、勾配とか線路の種類をきめております。その線路の種類としては、高崎—直江津間の信越線は乙線ということに、その規程できまつております。また勾配に関する規定は、十五條に規定がございまして、「本線路ニ於ケル勾配ハ左ノ限度ヨリ急ナラザルコトヲ要ス但シ乙線ニ在リテ特別ノ場合ハ其ノ限度ヲ千分ノ三十、電車専用線路ニ在リテハ線路区間ノ種別ヲ問ハズ其ノ限度ヲ千分ノ三十五トス」甲線は千分の二十五、特別の線路は千分の二十五、乙線が千分の二十五、丙線が千分の二十五、こういうふうな規則がきまつておることは、私から申すまでもなく御承知の通りであります。そういうふうなきまつておりますのが、今度は国鉄としては時代の進運にかんがみまして建設規程の改正をおやりになつて、今運輸省の監督局の方にこういう認可の稟議をいたしておる。すなわち、その建設規程の改正案要綱を見ますと、急勾配はできるだけゆるい勾配にしよというふうな計画がなされておると思つております。甲線は千分の十、乙線は千分の二十五を最大勾配とするというふうな、今運輸省に御提出になつた改正案は最高の勾配の限度を示しておられると私は承わつておるのであります。その点についてはどうですか。

○小倉説明員 まず全体について申し上げますと、第一案、第二案、第三案を用意いたしましたして、これを相当長い間比較検討いたしましたして、その結論はどれがいいかということは今までわかりませんが、また申し上げなかつたと存じますが、これは、この案の決定までは国鉄としては理事会の議決も経なければなりませんし、特殊の事項で運輸省に特認も得なければなりません。ですから、これがどの案にきまつたと申し上げられませんか。

ただ張付案について長所だと思われる点を概略申し上げますと、一つは先ほど申し上げましたように、時間が勾配二十五ミリ案よりは約二十分づつづまる。それで先ほど機関車のつけかえを御指摘になりましたが、それが大体一回取りつけ、取りはずすのに三分くらゐかかりますが、やはり横川、軽井沢の駅で停車—つけかえはしなくともそれが食われるというものでもないと思つて、それで相当時間がつづまるということが第一点と、それからもう一つは工費が非常に安い。工費が約三分の一でできる。それから工事期間が、練増案ですと約三年でございすが、二十五ミリ案ですと大体五年ぐらゐかかるというふうなことで、私どもは、これは先ほど申しましたように最終的には決定はいたしておりませんが、なるべく御迷惑を早く片づけたい、こういうことを考へておりますので、そういう点につきましては練増案が有利ではないかと考へておりますが、いろいろ特認の事項その他もございしますので、運輸省に申請いたさなければならぬと思つております。

○羽田委員 とにかく時代の趨勢は、低い勾配にすべきだということを前提にして、機関車の研究としては急勾配を上る研究などはやめて、スピード・アップする、牽引力を大きくすることの工夫の方にエンジンアとしての着眼をしなければならぬ。それを非常に急勾配のところを無理をしていくような機関車を作るといふような研究に力を入れるということとは、結局労働多くして効果がないことじゃないか。ことに日本全体の鉄道の状態を見ましても、乙線の場合でございすけれども、福島と米沢の間の板谷峠、そのほか一、二カ所しか三十三ミリあるいは三十三ミリというふうなものはないのであります。六十六ミリというのは二倍以上の非常な急勾配でありまして、これは全然想像もつかないものであるわけでございすが、工事費の点が安く上り、期間が短かくていくというふうな着眼でもって、その場面に合せにおやりになるというところは、国鉄の百年の大計、のみならず今までアプト式のため非常に工業の発達がおくれ、いろいろ不便をこうむつておられますこの沿線の地域として耐えがたいことなのであります。ですから、これは何としても二十五ミリ案をおやり願ひたいのであります。もし資金が二倍以上になる、こういうことであるならば、軽井沢は世界の著名な避暑地として外国人もたくさん来ておりました、世界においても軽井沢とか箱根とか日光といへば、日本における代表的な場所ですから、軽井沢の地帯における交通を便利にするんだということの外債なら、私は非常に求めやすいんじゃないかと思つて、だから特別に外債を仰いででも—そうえらくかかるわけじゃない。四十億くらい金でございすから大した金ではないと思つて、とにかくそういう一時の目先だけの問題としてでなく、百年の大計、今まで六十数年の間悩んできたこの沿線地帯の悲願をこの際ぜひとも達していただきたい。やはり二十五ミリにせよとも方向を転換していただきたいということを切にお願ひをいたし、かつ要望いたす次第であります。

ことにただいま申すように、建設規程の改正案は、すでに今までも勾配をなすという新しい時代に沿つての改正案になつておるわけでありまして、それにもかからず確氷だけが今まで通りの六十六ミリの張付案でいくという行き方では、一千万の関係地方民は納得がいきません。ですから、この点については、建設規程の改正案の審議を運輸省の山内さんのところでおやりになつておられると存じますが、なお細田官房長は元は国鉄部長をされておられたので、せひともこの規程を改正するについては、条件としてやはり確氷は二十五ミリ案でいくということに条件に付してお許しをいたさうようにしていただきたい、こう思つておりますが、一つ山内さんの御意見を承わりたい。

○山内(公)政府委員 確氷峠の改良につきましては、国鉄で現在いろいろな

ルートについて研究いたしておりますことは、たゞいま副総裁からも述べられた通りであります。運輸省といたしましては、国鉄のこういった研究の成果によりまして、監督官庁としての立場からこの新線に対する案の可否を決するわけでありまして、今いろいろ副総裁が述べられましたように、各案とも一長一短があります。ことにこの張付案につきましては、機関車の動力を強めるという点でございまして、また技術的にブレーキの点でございまして、か、いろいろ安全の点からも十分今後検討しなければならぬものであります。かように考えております。それらの点につきましては、運輸省としては慎重に検討の上、どの案がいかを決定をいたしたいと思っております。

ただいまの規程の関係でございまして、これは全般的な問題でございまして、現在鉄道の技術が日とともに進んで参りますので、常に新しい様式を取り入れなければならぬ。これは単に勾配だけではないで、全般的に今検討しておるわけでありまして、これらはまた別途新しい時代に即応する規程をいたしたい、かように考えております。

○羽田委員 とにかく規程の認可というか許可というか、それらをされる場合においては、一度この委員会に局長から認可をしたというのを一つ御報告をいたしたいと特別にお願いをしておく次第であります。とにかく、この建設規程の改正案からいっても、これはやはり二十五ミリというものを原則にすべきである、こういうふうには思っております。特例といたしまして六十六ミリ案をそのまま張りつけて

いくというふうな考え方は私はとらなないのであります。碓氷が二十五ミリに改正されますならば信越線も山口・関山間が二十五ミリでありますから、この二カ所。碓氷と山口・関山間が二十五ミリになっていまして、あとはもう十ミリとかそういうようなゆるい勾配でありますから、貨物の牽引力も現在の三百六十トンから一躍九百トンになるといふふうに考へるのでございまして。そしてここに初めて面目が一新されて参るのであります。なお将来電化された場合においては、先ほど申しましたように上野から直江津あるいは新津、金沢に、一つの機関車をつけたままで、どちらへも行けるといふような便宜がございまして、特別に横川・軽井沢間で機関車をつけかえるというふうなことはなくて、済むと思つております。

一体アプト式を採用したのが明治二十五年でございまして、開業は三十六年でございまして、今から六十何年前の話でございまして、この碓氷トンネルにアプト式を採用したというのは、そのときの土木屋さんが、一つ日本のわれわれの技術の高さを示そう、すなわち現在のようないやうなことは全か牽引力とかそういうようなことは全然考へないで、とにかく最高の六十六ミリというふうな、山の高いところまでアプト式という特別なラックレールを利用して引つ張って行くのだ、こういうところでもって、一つの技術屋の自己満足というか、そういう見地からあれは敷かれたというのを私は承わっております。ところで、世界においてアプト式をやっておるのは全部で八つございまして、スイスのユングフラウ登

山鉄道とか、その他七カ所あります。が、いずれも、最低が二千二百四十九メートル、最高が四千三百二メートルというふうな高いところへ上っていく登山鉄道、観光鉄道がいわゆるアプト式を活用してあるのであります。軽井沢のごとく九百三十九メートルと、その何分の一の高さのところの日本の土木技術屋の自己満足が、ついに今日まであの沿線の工業やその他ものをおくらせ、輸送力の増強をおくらせたという点にかんがみて、今度はエンジニアの方が六十六・七のところを、われわれが發明したというか、工夫した機関車ややっていけるのだ、そういうことでもまた機械屋の自己満足で改良工事がやられてしまったのでは、これはもう六十何年前におきまして昔は土木屋、今度は機械屋の自己満足でこれをやるということであつては、こゝろが重大なことだと思つては、横川からちよつと上つたところから御代田の近くまで、十五キロという一本のトンネルで行くという理想案すら考へておる。それは東海道と同じように十ミリでもって横川から軽井沢を越して御代田のところを抜ける、それを一本のトンネルで行く。ですから、現在の日本海岸線で敦賀・今庄間でやつておられます日本一のトンネル十三・八五キロメートルよりも一・一五キロだけ長いトンネルの計画になる、これは机上案でございまして、そういう理想案すら若い諸君が持つておる。こういうことから考へましても、やはり国鉄の技術陣営というものは勾配力のゆるいところのものをやるというところに着眼

をしなければならぬのじやないか、こういうふうには思います。この場合においては、御代田まで行きますから、軽井沢においては地下にステーションを作つて三百メートルのエレベーターでもって上ろうというふうな、従来の考えに比べると全く夢のごとき考へ方をすれば、技術陣が持つておるといふようなことから考へましても、これはやはり勾配というものはなるべくゆるい勾配でやろうということが、国鉄運営の最高の方針でなければならぬ。それを、六十六・七ミリの従来通りの張付でやっていくということは全く時代逆行の考へ方である。それはエンジニアとしては、技術はほとんど進歩いたしませんからやり得るかもしれないが、しかしやり得るといふことを、今度はスピード・アプトとか牽引力を大きくする方に着眼をして、実用の方向にエンジニアの技術陣が力を入れなければ、私はずっと国鉄のスピード・アプトというものができるといふ感じが、こういうふうには思つておりました。

私は十分の一ミリ案というふうな理想案も一つの参考にながら、二十五ミリ案というのをせひともお願いいたしたい。これは私も関係の国会議員としまして、それから期成同盟会といつたしましても、せひともお願いいたさればならぬことである。そのための二十億から三十億くらいの金は、国鉄のやりくりでもできましようし、あるいは先ほど申したような二千万ドルとか三千万ドルくらいの外債の募集をいたしましてよろしいのじやないか、こういうふうには思つておられます。そういうふうな百年の将来を考へて、百年の大計に立つてこの六十何年前の誤まり

を再び繰り返さないように、せひとも重大なる決意を願つて、また監督の内局長においても、国鉄の案に対しては一つそういう着眼で御指導をしていただきたいというふうな切にお願いをいたすのでございまして。案の決定は、一体それらの三つの案のうちどれを決定するかという点については、そのか、着手の時期はいつごろになるのか、完成の時期はいつごろになるのか、あるいは調査費の一億円は本年度においてはどうなふうにお使いになるのであるかというふうな具体的なこともお聞きいたしたいと思つて、時間も迫つて参りましたので私はこれはまたの機会にお尋ねをいたすのでございまして、とにかくそんなふうに関係六県といたしましては、こゝろが重大に考へておる改良案でありまして、従つて、これはこの運輸委員会といたしまして、四、五月のころにでもなりまして、運輸委員会の国政調査として一度碓氷峠の現場をこらんになつて、そして国鉄当局の計画に誤りなからしめるように御指導をいたしたいというふうな切にお願いをいたすのでございまして。時間もおくれましたし、長くなりましたから、大体きょうはこの程度でやめたいと存じます。が、小倉副総裁に最後にもう一回所感を尋ねたいと思つてお尋ねいたします。

○小倉説明員 国鉄の輸送力には常に勾配区間が隘路になつて参りますが、それが上り下り両方の勾配の場合には、その間をトンネルで抜くとか迂回するとかいうことで非常に効果的でございますが、片勾配のときにはどうも勾配緩和というものが非常に距離が延びますために、いろいろ難点がございま

す。しかしながら私どもは、これからきまる案ではございますが、技術者といいたしても、あるいは国鉄の責任者といいたしても、なるべく工費を安く、所要時間を短かくということを中心としておるのでございまして、これは先生おっしゃいましたが、決して野望でも何でもないので存する次第でございます。しかしこの問題は、そういう点は除きまして、できるだけすみやかに着手をいたしまして、長年の地元の関係方面の方々の御不便を一刻でも早く解消したい、そのためにはどういふ案をとるかをできるだけすみやかに理事会にも上げて決定したいと存じます。その節には先生が今お述べになりましたようなことは私からございまして報告いたしたい、こう考えております。

○山内(公)政府委員 私、ただま御説明した一般規程の中でちよつと言葉が足りませんので、補足させていただきます。現在建設規程という名前であるわけでありますが、運輸省で今検討いたしておりますのは、名前を変えまして構造規程という名前で検討いたしております。これはその名前のように省令でございまして、運輸省独自で出すものでございます。ただ実際に仕事をやっております国鉄の意見というものは十分取り入れて参るわけでございまして、ただいま先生のおっしゃいました認可というようなことではなくて省令でございまして、政令の制定によりまして効力を発するものでございまして、その点、言葉が足りませんので補足させていただきます。

○簡牛委員長代理 海運に関する件について調査を進めます。
質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 三国間輸送の助成についてだけお尋ねをいたしたいと存じます。これは厚生施設の四千万円を除いて四億六千万が三国間輸送に対する助成のようでありまして、これは先般予算委員会でも一応質疑があったわけであります。さらにお尋ねをいたしたいのは、この助成というものは、いわゆる狭い意味における奨励的な性格の助成金であるか、それとも一定の、たとえば欠損補助というような意味を持つておられるか、そのいずれであるか、まずお尋ねいたしたいと思ひます。

○中馬政府委員 先に申された奨励の意味でございます。
○久保委員 奨励の意味だといいたしますならば、この予算措置というのは三十四年度単年度限りのものであるかどうか。

○中馬政府委員 私どもは継続的にこれを要求したいと考えておりまして、たけれども、大蔵省の方で世界の貿易の伸展の状況、海運界の景気、不景気いろいろございまして、さしあたり三十四年度にいたしております。

○久保委員 法制局長官の著書によれば、これは予算委員会でも指摘をいたしておりますが、特定の地域または特定の団体等に限り交付するもの及び自由競争を原則とする事業に関して交付するいわゆる助成金、そういうものは法律または条例によるのが妥当である、こういうふうに見解を述べておられるわけなのです。でありますから、これが単年度のものであるが、あるいは恒久化するべきものであるが、一応この業態という事業体からいけばこの見解に照らして当然立法措置を講ぜねばならぬ、こういうふうな考へておられるわけでありまして、今の政務次官のお話によれば、運輸省は大蔵省に対して恒久化したいということであったが、それがこういうふうになつたのだという意味のようでありまして、立法の手續というか、それについての交渉をしたのかどうか。

○朝田政府委員 私どももいたしましては大蔵省に對して、立法の交渉をいたしたのであります。ところが法制局、大蔵省、政府部内で打ち合せました結果、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律というものが補助金の交付について一般法として存在をいたしましたので、それ以外に法律事項がなければ、法律を出す意味がないという結論に達したのであります。

○久保委員 今、海運局長がおあげになつた法律の目的は補助金の執行を適正にするということでありまして、こういう制度を作つて補助金あるいは助成金を出すという法律ではない。よつて先ほどの政務次官等のお考えからいけば、あるいは林法制局長官の見解によれば、これは当然立法措置を伴うものだとわれわれは思ひます。その点のお考えはどうですか。

○朝田政府委員 林法制局長官の「例解立法技術」という著書にも今御指摘になりましたようにありますが、通常の補助金については、それが単年度限りのものであつて、後年度に義務を殘さないものである限り、必ずしも法律の根拠を必要とするものではない、予算が成立していさえすれば、これによつて支出が可能であるという原則をうたつておられるわけでありまして、そこで、私どももいたしましては、後段において林長官が著書に言つておられる、かつ、今御指摘のありました特定の地域、団体に限り交付するもの及び自由競争を原則とする事業に関して交付するものについては、営業自由の原則等との関係で、法律または条例によつて根拠規定を設けるのが適當だということでありまして、特定のものの對する助成ではありませんが、三国間において一定の努力をいたしましたもの、そういう条件を具備するものに対しては、差別をつけずに助成をいたすことが趣旨であります。この趣旨と著書の趣旨と異なるところはな、こういうふうな考へておるのであります。

○久保委員 今の御意見の前段で、単年度のものならば立法措置は要らない、こういうふうなお答えがあつたようでありまして、そうしますと、三国間助成は今年度限りで、明年はやらぬお考へでございますね。
それからもう一のは、林法制局長官の見解に相違はないというが、先ほど読み上げた後段の、いわゆる自由競争を原則とする事業には違ひない。だから、その見解は少しおかしんじゃないか、こう思ひます。だから本心を開きますが、運輸省としては、海運政策からいって、三国間輸送を奨励し、外貨獲得をするんだということだと思ひます。そうだとすれば、一応景氣回復した場合には、この法律の執行を停止するということも一つの形としてあるわけですから、当然後年度までやるんだということならば、立法措置をとるべきなんです。そうしますと、はつきりわかりませんが、これは今年度限り、三十四年度単年度限りのものであつて、あとは一切やらぬということではよろしいんですか。

○朝田政府委員 前段に引用いたしましたものが単年度限りのもので、後年度に義務を殘さないということに意味があるんだと私は解釈いたしておるのであります。これは来年はやらぬんだということとは、ここで言明はできません。私どももいたしましては、予算が国会の御承認を得て執行ができます点については、予算の執行に属する問題である、こういうふうな解釈いたしておるのであります。

○久保委員 予算の執行という点で全体を考へれば、法律は権利義務の問題だけで、あとはもう要らぬということになりませんか。そうしますと、今ある法案の中で、あるいは法律の中で要らないものがたくさん出てくる。あとは行政措置でやつていくということになります。それでは今までは法律は何がゆえにあるのか、そういう疑問が起る。それから単年度限りではない、いわゆる後年度に負担を負わさないんだということでは法律にしないんだ、これは言い回しの相違であつて、中身は同じだと思ひます。後年度に負担を負わさないということは、三十四年度一年限り、負担を負わすか負わさぬかではなくて、むしろ法律によつて助成するということだから、助成の方針は変りがあるのかないのか、変りがないとするならば、これは恒久的な立法措置が必要ではないか、こう思ひます。ところが、先ほど言う通り、今年度限りのようにも聞えるし、来年もやるかも

からぬということでは、どうもはつきりしないのですが、その辺のところはどうですか。

○朝田政府委員 先ほど申しましたように、予算のほかに、予算の範囲内で補助金を交付する権限を与えるための法律は別に制定することが――補助金の執行に關する適正化法以外に法律事項がなければ、それだけでは法律を制定することは意味がない、こういう立法技術論を法制局でもいたしておるのであります。私どもは、その立場に立つて、政府部内としては法律を出さない、こういうことにきめてあるのであります。

○久保委員 もう一つ。立法措置を単年度であっても必要とする理由は、とにかく助成でありますから、助成のとき目、いわゆる効果、そういうものをはつきり縛らなければいかぬ、こういうことだと思ひます。国民の税金を野放しのつかみ金でどんぶり勘定のように出すことが補助の建前、助成の建前ではないのであります。ましてや自由競争の企業であれば、そういうことかはいえ私は立法措置でやるべきである、こう思ひます。あなたの見解はいかがですか。

○朝田政府委員 ただいまお話の点、私どもどんぶり勘定のようにして交付するような方針を全然持っておりません。省令を制定いたしましたし、この三國間の航海助成に關する補助金の執行に當つては、公正を期しておるつもりであります。また、単年度だけではありません、予算の執行に關して、法律を伴っていない場合も他に事例があるの

であります。先ほど申しましたように、適正化法以外に法律もございまして、法律事項がない場合にそれを制定することは意味がないという解釈をとつておるのであります。

○久保委員 こういうふうには法律を作らぬでやつてゐるものもたくさんあるのだというが、特定の形で特定の団体あるいは自由競争をもとにした事業、こういうものをやつてゐる例は、たとえば、これはあとにしますが、今度の予算にも載つてゐる全日空に対する五千万などあります。これも問題があるが、大きい方で海運の方をやつてゐるわけですか。そういうのがよいかどうかの問題が一つある。もしも今までそういう例がたくさんあるとすれば、これは問題だと思ひます。結局的確に助成の目的が把握できない形はいかぬと思ひます。

もう一つは、恒久性がなければ助成にはならぬという、来年は財政の都合、こういうことでも、これは続けていけるかいけないかわからぬということでは、今日の海運の状況からいつても問題だと思ひます。立法論ばかりではなくて、実情からいつても……だから、あらためてお尋ねしますが、四億六千万ほどの程度振興される見込みですか。

○朝田政府委員 ただいまの御質問に對しましては、どういふ交付方針をとつてどういふ三國間の航海を助成するかというところに問題があると思ひます。私どもが今考へておられます交付方針といたしましては、昭和二十八年から五カ年間に三國間で輸送をいたしました運賃収入の実績平均、これの二分の一を上回る部分につい

て、予算をお認め願いますならば四億六千万円に一定率を乗じたものを交付いたしたい、こういうことを省令の案で考へてゐるのであります。大体どういふ程度の見込みかという趨勢でありますが、これはまだ見込みで何とも申し上げられませんが、大体二百五十億程度の運賃収入額が期待し得る、こういうふうな考へてゐるのであります。

○久保委員 二百五十億の運賃収入増加を期待できるというのですが、大ざっぱにその積算基礎を御披露願ひたいと思ひます。

○朝田政府委員 これは各定期船、不定期船、油送船についての最近の輸送実績をならみ合せまして、かつまた各企業からのその後の調査をいたしました集積であります。

○久保委員 調査した集積、これは雲をつかむようなお話で、大へん困つてゐる御答弁なんです、おそれる大體そういうことでありましよう。だから私は少くともある程度の目標を置いて、それに近づけるための努力がこの助成金の目的でなければいけないと思ひます。ところがそういう義務負担というか、そういうものは海運会社には全然課せられない。そうしますと、何となく金を助成する。こういうことでは効果の点が非常に期待できない。的確に効果を上上げるということにはならぬではないか。とにかく損をしてゐるよ

うだから、少し金を助成しよう、あるいは助成すればそこへ船が集まつてくるだろう、こういうことでは――額は全

予算委員会で記録をちよつと読みました、大蔵省は、いまだかつて運輸省からそういう話はありません、あれば考へます、ということをお答弁してあります。大蔵省が来ればわかると思ひますが、そういうことで、なるほど実情はよくわかりました。大蔵省に持つていつたら、来年度の方ですつと恒久的な負担はちよつと困るから、それは単年度ということをやつておいてくれ、こういうことで、これは妥協の策として予算額においても方法においても出てきたのだからと思ひます。

非常に不明確なものだと私は思ひます。ここに海運政策全体の問題点があると思ひます。だから今まで世間を騒がすようないろいろな問題も出てきた。私はこういう海運の助成策によつて相当期待できるものならば、これは賛成です。ただその助成の目的がどうちかへいつてしまふというようなことでは、問題があると思ひます。だから私はどうしても、そういう建前からいつても、立法措置をとるべきではないか、こう思ひます。政務次官、これについて運輸省として大蔵省にはどの程度御折衝になったのか、本心は立法措置をとるべきだと思つたのか、思わぬのか。その点一つ政務次官からお答えをいたしたいと思います。

○中馬政府委員 大蔵省といろいろ実は私自身が折衝をいたしたのであります。すけれども、経済界の将来の見通しというものは、ことし景気が悪いから来年も悪いというのではなくて、毎年毎年景気の状態が変るから、一つの恒久立法を作つてやるということ、大蔵省としても望ましくはない。またわれわれ

れとしても、いつまでも今みたいに海運界の景気が悪いという現状においては、ただ単に三國間の助成費のみをもつてして、海運界の立ち直りもできないということ、一慮ことしは単年度ということ、妥協をいたしたわけでありました。

○久保委員 今のお答で大体折衝の経過はわかりましたが、とにかく大蔵省との見解の相違は、これからまた景気もよくなることだろうし、そういうことも考えられるから、いつも不景気じやないのだから単年度にしたということ。それは、海運界の景気がよくなつたときには助成金をやらぬという条文を置きさすればいいのであつて、その見解をはつきりしておかないということに問題がある。とにかく、先ほど海運局長が述べられた三國間の輸送の運賃の五カ年平均からその実績の半分を引いて、これにパーセンテージをかけていくのだというだけの条文では、これは野放しですからいかぬと思ひます。それはそういう経済界の状況によつてなるほど波動はござい

ますから、波動があるならば、あるときの条文を一つ設けておけば問題がないはずである。それをやらぬで、ただ単年度ということについては、運輸省においても海運政策に對して一貫したものを持つていないからこういうことになつたのではないかと、大へん失礼な話だが、そう思ひます。これに對してどうですか。

○朝田政府委員 ただいまの御発言の中で、法律を出して景気がよくなればやめるのだ、こういう条文を書いておけば目的が明確になり、かつ運用もいじやないか、こういうことござい

ますが、この程度の限界が非常にむずかしいと私は思うのであります。ということとは、今のお説は、私どももいたしましても傾聴すべき貴重な御意見だと思ひますが、今お話しになりましたように、海運市況の変動というものの振幅が非常に激しい。それを、どの程度までマーケットが回復すればやめるのだ、あるいは続けるのだ、こういうことがなかなかむずかしいのであります。それに従ひまして予算の問題として毎会計年度措置をしていくということに、また事実政府内でも話になつております。こういうふうには私は考えておるのであります。ただ私どももいたしましては、海運政策がその場限りでいろいろ変わるからこういうことでありましようが、私どもがこの三國間の航海助成金の制度を考えました上におきましては、もっと目的を明確にいたさなければならぬと思ひますが、私どもが考えました趣旨は、日本の海運の国際収支の現状では、御承知のように三十二年度が約二億六千万ドルの赤字でございます。この原因の一つは、世界の主要海運国をながめてみますと、おおむね船腹の大半は三國間の活動にさいしておるわけであります。しかもそれによつて上つてくる運賃外貨収入というものが、自國の国際収支に十分な貢献をいたしておる。こういう事態に反しまして、日本の海運というものは、自國中心の貿易に密集しておつて、その余裕がない、しかもこういう現在の海運の市況の現状に照らしまして、新市場を開拓し、積極的に外貨を獲得し、新しく航権の伸張をはかつていくということが、今の海運政策として最も適切有効な措置と私どもは考へ

昭和三十四年三月六日印刷

ておるのであります。また積み取り比率をながめてみましても、遠洋二区からの積み取り率というものが近海と比べて非常に悪い。日本中心の貿易の積み取りにおきましても遠洋二区の積み取り比率が非常に悪い。こういうことはどういふことから原因するかといひますと、遠洋二区において配給をいたしております日本の船腹というものは足りない。従つて適時適切にスポット物を獲得できないということでありますので、三國間の活動を促進いたしますと、そういう副次的に遠洋二区の積み取り比率も上つて参る、こういうふうな考え方から私どもは三國間輸送を促進する一つの助成というものがどうしても必要だと考へておるのであります。目的がその点においては私どもははっきりいたしておると思つておりますが、取扱ひの交付の手續につきましては、今申し上げました交付の基準というものを以外にいろいろな案項を省令案で考へておるわけであります。

昭和三十四年三月七発行

○久保委員 連絡が悪くて大蔵省どこかへ行つておるそうです。とにかく見つかるか見つからないか、探して下さい。短時間の間に見つかればよし、見つからなければ仕方ありません、あとで申し上げます。

大蔵省がいないので質問が中途半端になります。その目的は御説明でわかりませんが、しかしその目的をやはり確実に把握して実効を上げるというのがこの助成金の目的だと思つておるのであります。そうだとすれば、これはやはり裏づけとして立法措置が必要である。それからも一つは、先ほど言つた一つの理論としてこういうものは他にあるからいいんだということはどうも工合が悪い。それから恒久化するといふ内々の意見があつて、便宜上単年度に出してきたといふことは少くともまずい政策だと私は思つておるのであります。むしろ恒久化するような基盤が財政の中にならぬとするならば、これは薄めても大体恒久化する手續をするのがほんとうではないだろうか、こう思つておる。もちろん実効の点、いわゆるきき目があつてないかの点も問題があります。いずれにしても、この予算の措置は私はどうも、不法とは言いません、妥当を欠いておると思つておる。これはあとで大蔵省が来てからまたやり直す。いずれにしても、こういう方法を運輸省はとらないようにしていただきたい、こう思ひます。

それからもう一つは、四千万円の船員の厚生施設の関係であります。聞くところによれば、船会社から同額、それから船員関係からもということでありますが、船員関係から多額のものを出してやることはなかなかこれは無理だと思つておるのです。この点についてはどういふふうにお考えですか。

○朝田政府委員 船員局長がおりますから、私からかわつて御答弁させていただきます。

四千万円の船員の厚生施設が三國間航海助成の一環といたしまして予算案として計上いたされておるのでございますが、これはその当時の予算の折衝の過程から申し上げますと、政府が四千万円を出しまして、労使双方からも負担をいたしまして運営をしていく。大体ただいま考えられておりますところは、ニューヨーク、カルカタ、ハンプルグ、こういう三カ所を予定いたしておりますが、これが均分の割合で

衆議院事務局

負担するかどうかということにつきまして、ただいまの全日本海員組合の負担力その他の問題もありましようし、まだどういふ率で負担するかということはきまつておりません。大体九千万円余りの事業費でもつて、これの負担率その他についてただいま関係者との間に打ち合せを續けておる最中であります。

○久保委員 これで終ります。

○簡牛委員長代理 次会は来たる五日木曜日、午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとして、本日はこれにて散会いたします。

午後一時四分散会

(参照)
国内旅客公団法案(内閣提出第八七号)に関する報告書
(別冊附録に掲載)

印刷者 大蔵省印刷局