

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第八号

(一四一)

昭和三十四年二月二十六日(木曜日)午後一時三十三分開会

委員の異動

二月十九日委員田中茂穂君辞任につき、その補欠として伊能繁次郎君を議長において指名した。  
二月二十日委員中村正雄君辞任につき、その補欠として松浦清一君を議長において指名した。  
二月二十一日委員塩見俊二君及び佐野廣君辞任につき、その補欠として石原幹市郎君及び泉山三六君を議長において指名した。  
二月二十四日委員江藤智君辞任につき、その補欠として野村吉三郎君を議長において指名した。

二月二十五日委員野村吉三郎君、伊能繁次郎君及び小柳勇君辞任につき、その補欠として江藤智君、森田義衛君及び大和与一君を議長において指名した。  
本日委員大和与一君辞任につき、その補欠として小柳勇君を議長において指名した。

出席者は左の通り。  
委員長 大倉 精一君  
理事 江藤 智君  
成田 一郎君  
相澤 重明君  
委員 植竹 春彦君

国務大臣

平島 敏夫君  
森田 義衛君  
小柳 勇君  
松浦 清一君  
杉山 昌作君  
市川 房枝君

運輸大臣

永野 護君

政府委員

運輸政務次官 中馬 辰猪君  
運輸大臣官房長 細田 吉藏君  
運輸省船舶局長 山下 正雄君  
運輸省自動車局長 國友 弘康君  
運輸省観光局長 岡本 悟君

常任委員

古谷 善亮君

会専門員

事務局長 岡本 悟君

本日開議に付した案件

○理事の補欠互選  
○小委員の補欠選定の件  
○小委員長の指名の件  
○日本観光協会法案(内閣提出)  
○自動車ターミナル法案(内閣提出)  
○中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案(内閣提出)

委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

○委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

○委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

○委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

○委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

○委員長の(大倉精一君) たいだいまから

運輸委員会を開会いたします。  
委員の異動について御報告いたします。二月十九日、田中茂穂君が辞任、その補欠として伊能繁次郎君、二月二十日、中村正雄君が辞任、その補欠として

て、その任期は二年以内といたしました。運営委員会の権限といたしまして、一、定款の変更、二、会費の額及び徴集の方法、三、その他定款で定める事項に関しましては、その議決を経ることを必要とし、そのほか会長の諮問に依り、協会の業務の運営に関する重要事項を調査審議することによりまして、会員の意見が本協会の運営に十分反映するよう留意いたしております。

なお、運営委員会には運営委員の互選による議長を置いて、運営委員会の会務を総理することによりまして、必要事項を規定しております。

第五章は業務等であり、最初に御説明いたしました目的を達成するため、本協会は、一、外国人観光旅客の来訪を促進するための宣伝を行い、二、外国人観光旅客に対する接遇の向上その他観光事業に関する業務の改善に関する指導を努め、三、観光に関する出版物の刊行、五、その他以上の業務に付帯する業務を行うことといたしております。このために政府は、協会の国際観光事業の助成に関する法律第一条の政令で定める法人とみなして、同法の規定を適用し、予算の範囲内で補助金を交付することによって国際観光の宣伝事業遂行に万全を期しております。

第六章といたしまして、協会の財務及び会計について御説明いたします。本協会の事業年度は、国の会計年度と同しく、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終ることになっておりまして、協会は、毎事業年度予算及び

事業計画を作成し、事業年度開始前に運輸大臣の認可を受けることとし、毎事業年度の決算を翌年度の七月三十一日までに完結させることと定めております。協会は、また、財務諸表を作成し、決算完了後二ヶ月以内に承認を受けるため、決算報告書及びこれに関する監事の意見書を添付して運輸大臣に提出いたさせることとし、なお、承認を受けた財務諸表を各事務所に備えさせることにしております。本協会は、運輸大臣の認可を受けて、一時借入金ができることとしたほか、余裕金の運用を制限し、かつ、利益及び損失の処理に関する規定も置き、本協会の会計の適正な運営をはかっております。

第七章の監督につきましては、運輸大臣は、この法律を施行するため必要があるとき、協会の役員に對し、その業務の執行に監督上必要な命令をすることができるとし、その業務及び資産の状況に報告をさせ、また、職員をして本協会の事務所の他の事業所に立ち入り、帳簿、書類、その他の物件を検査させることができるよう規定いたしました。監督上遺憾なきを期しております。

第八章は、雑則といたしまして、本協会の解散については、別に法律で定めること、及びこの法律に規定するもののほか、この法律の施行に關し必要な事項は、運輸省令で委任することといたしております。

間則につきましては、収賄罪、贈賄罪及び報告義務違反等を規定したほか、運輸大臣の認可または承認を受けなければならぬ場合において、その認可または承認を受けなかったとき、登記義務に違反したとき、法定事項以

外の業務を行なったとき、運用金を法定以外で流用したとき、運輸大臣が発する業務監督上必要な命令に違反したときは三万円以下、協会の名称禁止規定に違反したときは一万円以下の各過料に処することといたしました。

最後に、本協会の設立、税法関係、その他について御説明いたします。本協会の設立に關する事務は、運輸大臣の任命する設立委員が行うことになっておりまして、定款を作成し、会員になる者七人以上の同意を得た上で、運輸大臣の承認を受けなければならぬことといたしました。設立委員が設立の準備を完了したときは、運輸大臣が任命した協会の会長、副会長または監事となるべき者に引継ぐこととし、かつ、会長となるべく指名された者は、遅滞なく設立の登記をしなければならぬことといたしました。

なお、協会の会長、副会長もしくは監事となるべき者は設立委員が定款の認可を運輸大臣に申請するとき、これに同意した会員にならうとする者七人以上は、協会の成立のときにおいて、各役員または会員になったものとみなしました。

次に、財団法人国際観光協会及び社団法人日本観光連盟からの引き継ぎであります。これらの法人は、当該寄附行為または定款で定めるところにより、設立委員に對して、協会においてこれらの法人の一切の権利及び義務を承継すべき旨を申し出るものと、設立委員は、これを遅滞なく運輸大臣に認可を申請しなければならぬことになっております。この認可があったときに、これら法人の一切の権

利及び義務は、協会の成立のときにおいて、協会に承継されるものとし、かつ、これら法人は、そのときにおいて解散するものとした。その他に、これに伴う必要な経過規定を置いております。

税法関係につきましては、登録税及び所得税は非課税であり、法人税については、公益法人等と同じく非課税所得については非課税、地方税については、これは事業税でありまして、法人税と同じ取扱いをすることといたしております。その他運輸省設置法に必要な改正を加えました。

以上で、この法律案の概要についての御説明を終わります。

○江藤智君 それじゃ一つ、こういう協会あるいは連盟の役員、あるいは組織、定款、それから会計、その他活動状態がわかるような資料をこの次までに御提出願います。

○政府委員(國友弘康君) 今回、提案されましたところの自動車ターミナル法案につきまして、概要説明を申し上げたいと思ひます。

最初に、自動車ターミナルの概念及び実情について御説明願いたいと思ひます。この自動車ターミナルという、横に広い冊子がございますが、これにつきましては、ごらんを願ひたいと思ひます。最初に、第一ページでございまして、航空機に對する空港、鉄道に對する停車場等、これら交通機関のターミナル施設は、比較的良好に整備されております。これに比しまして、自動車に對するターミナル施設は、バスターミナルにしましては、トラックターミナルにしましては、一般公衆と密接な関係があるにもかかわらず、ほとんど

ど放置されたままであります。自動車の急速な発達に對処していくためには、自動車ターミナルの整備に對して、今後、大いに積極的に行なう必要があると思ひます。で、ここに自動車ターミナルの効用につきまして概説するとともに、わが国内外のおもな自動車ターミナルにつきまして、その実情を簡単に申し上げたいと思ひます。

まず最初に自動車ターミナルの効用でございまして、自動車ターミナルの効用を一言にして申し上げますれば、鉄道における駅と同様のものであるというに尽きますが、バスターミナルとトラックターミナルとは、その具体的な面において、やや異なるものがありますので、以下、これら二者につきまして、個別に申し上げてみたいと思ひます。

バスターミナルにつきましては、まず最初に申し上げますと、第一番目に、バス輸送力の増強に資するものでございまして、大都市におきましては、通勤、通学のためのバス輸送力を増強するために、バスの運行回数を増加させることが必要であります。しかし、バスの起終点、たとえば東京におきましては、丸の内、新橋、新宿、渋谷等でございますが、このバスの起終点を現在のようにならば、一般交通の用に供されては、道路または駅前広場に求められていた道路または、その面積、交通量の増進上、運行回数を増加させることは、もはや望み得ない状態にありまして、バスターミナルは、道路または駅前広場等の場所的制約を離れまして、地下等にも設置したいと考えがござい

数の増加を可能にするのでございます。

それから第二番目に、バス輸送網の形成という点に利点がございまして。路線を有する交通機関は、互いに接続されていること、すなわち交通網が形成されていることによりまして、その効用は、一段と増大するものでございまして。このことは、都市内交通及び都市間交通において、特に痛感されるところでございまして。しかし、現在のバス路線の態様を見ますと、その交通系統の見地からいまして、接続状況は、必ずしも適切ではございません。そのおもな原因の一つは、バス路線網の連絡調整を行うための場が提供されていないということにあるのでありまして、バスターミナルは、このような場を提供するものでございまして。

第三番目に交通安全の確保という点でございます。

一般交通の用に供せられる道路または駅前広場、特に路面交通の幅狭する都心部におきましては、バスが発着し、旅客が乗降することは、交通上危険を伴うことと言ふまでもないところでございまして。バスターミナルは、バスの通過する車路と乗客の通路を整然と区別するものでありまして、従って、バスが他の車両、通行人、旅客等に妨げられずに発着し、旅客が危険を伴わずに乗降することが可能になるのであります。

第四番目は、路面交通の円滑化について利点があるということでございまして、バスターミナルの整備は、現在バス路線網の中核としての機能を果たしている道路または駅前広場における交

通の混雑を緩和し、一般交通の円滑化を可能にするものでございまして。

第五番目に、バス利用者に対するサービスの向上でございまして。バスターミナルを整備することによりまして、旅客に対し、次にあげますようなサービスの向上が期待されます。

第一に、バス運行時刻の合理的調整及び正確化が期せられるということでございます。

第二番目に、バスの選択、乗りかえ、その他バス利用が容易、かつ便利になるということでございまして。

第三番目に、安全、かつ、快適にバスを利用できるということでございまして。

次に、第二番目のトラクタミナルについて申し上げたいと存じます。トラクタ輸送網の形成につきましては、バスターミナルについて申し上げましたところと同様でございますので、略しまして、第二番目にトラクタ事業の合理化について申し上げます。トラクタにつきましては、集貨、配達、積みおろし、中継等の機構及び施設の整備が、まだ十分でございませんで、貨物の毀損、配達の遅延等が生じております。トラクタミナルが整備されれば、これらの事項は、集約的、合理的に行い得るようになりますから、トラクタ輸送の能率の飛躍的向上を期待し得るのでございまして。

第三番目に、道路交通の円滑化についてでございますが、これはバスターミナルについて申し上げましたところと同様の理由でございまして。

第四番目の荷主に対するサービスの向上といたしまして、第一番目に、集配の合理化、連絡運輸の円滑化等によ

り、荷主にとっても、速達利便が増大するということでございまして。

第二番目に、運送目的地別に業者を選択する手間が省け、その他運送申込手続が簡易化されるという利点がございまして。

第三番目に、積みおろし設備等が完備されることにより、貨物の毀損が避けられるということでございまして。

以上でバスターミナルとトラクタミナルについて利点を申し上げましたのでございまして。

次に、わが国における主要バスターミナルにつきまして、次に四ページに、十件ほど既存の主要バスターミナルの一覧表がつけられております。これは全部でございせん。ただ、私どもの方で現在わかつております主要なバスターミナルを一覧表にしてつけておる次第でございまして。

五ページに、建設または計画中の主要バスターミナルの一覧表をつけております。これは、目下計画もございまして、われわれの方でわかつておりますバスターミナルでございまして。

次のページは、一ページが抜けておりますが六ページでございまして、これは、東京駅前の丸の内側にバスターミナルを作りました場合には、こういう想定図になるであろうということ、これは地表面分と、次のページの付図二が次の階——地下一階のコンコース及び商店街の断面でございまして、ここでお客さんが、自分の乗りたいバスの発着いたしますバスにのりような乗降口がずつと並んで設置してあるわけでございまして。

次に、付図第三で、これは地下二階のバスの発着場でございまして、地下

一階から乗降階段によりまして、この構内形になっておりますバス乗降場の中この島、バスに旅客はのりて参るわけなのであります。ここにバスが発着いたしますわけでございまして。こういうものが想定されるという想定図をつけておきました。

次に、九ページに既存のバスターミナルの実例といたしまして、株式会社で運営しております広島バスセンターの概要をつけておきました。次のページに、付図四といたしまして、配置図が書いてございまして。このちょうど真中にございましてのこぎり型になっております断面が、バスが発着いたします施設でございまして。

次の付図五は、これを施設しました位置を表示いたしております。次のページの写真に、広島バスセンターの出、改札口、それから停留場所になっておりますのこぎり型のバス、それから乗降場、そういうものを、写真でつけておきました。

それから、次に十三ページでございまして、わが国におきまして主要なトラクタミナルにつきまして、八件ほど一覧表をつけてございまして。

次に、十四ページに、建設または計画中の主要トラクタミナルの一覧表をつけておきました。さらに、既存のトラクタミナルの実例といたしまして、日本通運株式会社の東京総括主管支店自動車便事業所という通称晴海ターミナルと申しておりますが、この晴海ターミナルにつきましての規模及び運営等につきまして、参考資料をつけてございまして。十七ページに、付図六といたしまして、晴海のトラクタ

ターミナルの平面図が書いてございまして。

次に、十八ページに下関のトラクタミナルの運営の概要が御説明してございまして。

二十ページに、外国におきまして自動車ターミナルの実例といたしまして、ニューヨーク・ポート・オースリテイのバスターミナルの概要につきまして御説明いたしておりますが、これは世界最大のバスターミナルと言われているのでございまして、各所の各会社のバスが、ここにニューヨーク・シの方から州際交通で入りますバスが、長距離通勤ともに、このバスターミナルを利用しておるわけでございまして。二十二ページに、写真四といたしまして、写真がつけてございまして、この真中にございまして四階建に見える建物、ニューヨーク・ポート・オースリテイのバスターミナルでございまして。次の二十三ページでございまして、付図の第七といたしまして、断面図にございまして、一番下が、長距離バスの発着いたします階層でございまして、これは、のこぎり型にバスターミナルを建設しております。その上の階が、主コンコースでございまして、ここに売店等もございまして、長距離バスから上って参りました旅客が、ここで各方面に出ていくというコンコースになります。その上が、通勤コンコースでございまして、上の通勤バス階からおりて参りました通勤客が、この通勤コンコースを通しまして、自分の目的の乗降場まで歩いていく、あるいはエスカレーターで移動するという施設があるわけでございまして。一番上が通勤



ていない場合等について定めたものでありまして、容易に利用し得る一般自動車ターミナルがあるにもかかわらず、これを使用しないことにより路線網の形成をばねでいる者があつた場合には、本条の命令をすることに、自動車運送全体を正常な姿に戻すという趣旨であります。この場合、周辺と申しますのは、たとえば渋谷駅周辺と申しますように、社会通念上全体として一つのターミナルと見られてゐる範囲を意味するものであります。本条の第二項及び第三項は、道路運送法との関係について定めたものでありまして、第二項は、使用命令の実行に当っては、当然に路線の免許あるいは事業計画の変更を伴うものであります。その手続については、道路運送法の手続によるべきものと、第三項において、このような申請の優先的処理について配慮する旨を定めるとともに、このような事態の予測される区域について道路運送法の免許等の処分をするに当っては、その一般自動車ターミナルを使用する計画であるかどうかについて、十分考慮すべき旨を定めたものであります。

第二十六条と第二十七条は、専用自動車ターミナルの安全性の確保につき定めたものでありまして、専用自動車ターミナルの使用を開始いたしますには、運輸大臣の検査に合格しなければならぬことといたすとともに、専用自動車ターミナルの構造設備の維持義務や危険混雑の防止義務等を自動車運送事業者に負わせることによりまして、専用自動車ターミナルの安全と利用者の利便を確保することにしたのであります。

第二十八条は、専用自動車ターミナルに關して、道路運送法第二十條、第二十一條及び第三十三條の諸規定を適用することを定めたものであります。これは、専用自動車ターミナルが自動車運送事業者の施設でありますところから、たとえば他の自動車運送事業者と共同使用をする場合に、その共同使用契約は、道路運送法第二十條に規定する運輸に關する協定の一種となりますので、同条を適用し、運輸大臣の認可を要することとしたしまして、その適正な運営を確保しようという趣旨に基くものであります。

第四章は、バスターミナルが、どうしても必要であると思われる地域であるにもかかわらず、それが設置されないという場合にとるべき特別の措置を規定しております。

第二十九條は、バスターミナルの設置に關する指示について定めたものでありまして、大都市のバスの路線が多

数集中している場所におきまして、バスターミナルがないため、一般公衆の利便を著しく阻害し、かつバス事業の健全な発達を著しく妨げていると認められる場合には関係バス事業者に対し、共同してバスターミナルを設置するために必要な措置をとるべきことを指示することができるといたしたものであります。

ここで地域と申しますのは、たとえば東京駅周辺というような地域でありまして、この場合、共同して措置をとることとしたしたのは、このような地域におきましては、バスターミナルは、当然に単一性を保有すべきであり、またこれを使用するバス事業者も、またあらかじめ定まっている関係上、それらのものが互に協議して、最も使用しやすく、かつ、利用者公衆にとつても便利なものを設備すべきであると考えられるからであります。

このような指示をした場合におきましては、すべてのバス事業者が、お互いに十分に協議して計画を定める必要がありまして、協議がまとまらない場合は、運輸大臣があつてのことといたしました。

第三十條は、前條の規定によりまして指示を受けたバス事業者が作成すべきバスターミナル設置計画について定めたものでありまして、その指示に基き、どのような措置をとることとなつたかを明らかにいたしますためであり

次に、第五章關係について御説明申し上げます。

改造に當りましては、御承知の通り土地の確保及び資金の当手は、きわめて重要なことでありますので、自動車ターミナルの整備を促進するという本法の趣旨にもかんがみ、本規定を設けた次第でございます。

第三十二條は、付款事項でありまして、免許等の処分をいたします際には、公共の利益を確保するための必要最小限度において、条件を付し、または、これを變更できる旨を規定いたしましたものであります。その運用に當りましては、いやくも法の趣旨を逸脱しないよう十分留意いたす所存であります。

第三十三條は、運輸審議会への諮問事項について規定したものであります。御承知の通り、運輸省には、運輸審議会が常置されておまして、公共の利益を確保するため、所要の事項につき、公平、かつ合理的な決定をするための運輸大臣の諮問機関となつてゐるのであります。本法の規定中、事業の免許、使用料金の認可、事業改善の命令、事業の免許の取り消し及びバスターミナル設置の指示の処分は、その影響するところをわけて大きく、公正に執行される必要があると考えられますので、運輸大臣が、これらの処分を行いますときは、特に輕微なものを除いて、これを運輸審議会に諮り、その決定を尊重して行うように規定したものであります。

第三十四條は、聴聞に關する規定でありまして、運輸大臣が、自動車ターミナルの構造、設備の維持及び管理義務違反に対する是正命令、公衆の利便を阻害する行為の停止命令及び自動車運送事業者に対して、一般自動車ター

ミナルの使用命令を発するときには、あらかじめ聴聞を行なつて、利害關係人に意見を陳述する機会を与えることにより、処分の公正を期せうとするものであります。

第三十五條は、訴訟の規定でありまして、その手続は、訴訟法によるものであります。

第三十六條は、本法の執行に當りまして、関係行政機関の意見を聴取すべき事項を定めたものでありまして、事業の免許、位置または規模の変更の認可、規模等の変更にかかる事業改善命令またはバスターミナル設置の指示をするときは、それぞれ都市計画、交通管制及び地方財政との関連性にもかんがみ必要の限度において、建設大臣、関係都道府県公安委員会または市町村長、東京都におきましては都知事の意見を徴し、これらの処分をするに當り行政の円滑を期することとしたのであります。

第三十七條は、運輸大臣の職権を陸運局長に委任する規定でありまして、別途運輸省令をもって定めることといたしております。

第三十八條は、いわゆる停車場の構内にある自動車ターミナルについての適用除外を規定したものであります。鉄道または軌道における停車場の構内は、本来鉄道事業または軌道事業において、旅客または貨物の運送の効率を向上するために確保された場所でありまして、そこに設けられております乗降施設、積みおろし施設、荷さばき施設、その他の施設は、すべて上述の目的に合致するように作られ、かつ、運用さるべきものであります。従いまし

て、これら諸施設を、たまたま自動車

ターミナルとして利用いたしましたも、その運営は、あくまで鉄道事業または軌道事業本来の業務の遂行という観点から律せられるべきでありまして、自動車ターミナルをもって、自動車路線網の中心を形成するという本法の趣旨とは、いささか趣きを異にしているものといふべきであります。

たとえば鉄道の貨物駅にある荷扱ホームに路線トラックがじかづけできたとしまして、これは、本法案にいうトラックターミナルとしては取り扱わないということになります。

第三十九条は、報告の徴収及び立入検査の規定であります。その運用に当りましては、いやくも職権の乱用に陥ることのないよう、十分に留意いたす所存であります。

第六章は、所要の罰則について定めただけであります。

最後に付則について御説明申し上げます。

付則第一条は、施行期日を定めたものであります。

付則第二条から第五条までは、経過措置を定めたものであります。第一に、この法律が施行されるときに、自動車ターミナル事業を営んでいる者は、三カ月以内にその旨を届け出れば、この法律による免許を受けたものとみなすこととしたし、使用料金、供用約款、利用規程、供用義務及び保安上の管理義務に関する規定は六カ月間、構造設備の維持義務に関する規定は三年間、それぞれ適用しないこととしたいたしました。

第二に、この法律が施行されるときに、専用自動車ターミナルを使用しての自動車運送業者は、三カ月以内に

その旨を届け出る必要がありますが、その届出をした者につきましては、利用規程及び保安上の管理義務に関する規定は六カ月間、構造設備の維持義務に関する規定は三年間、それぞれ適用しないこととしたいたしました。

なお、これにちよつとつけ加えておきますが、なおこれらの条文の趣旨は、一般自動車ターミナルを現に供用し、または専用自動車ターミナルを現に使用しているという事実を、この法律による事実として承認することになりますので、第十条第一項、または第二十六条第一項本文の供用または使用の開始に当つての検査の規定は、当然に適用がありません。

付則第六條は、運輸省設置法の一部改正に関する規定でありまして、この法律の規定に基く権限及び所掌事務を追加したものであります。

付則第七條は、土地収用法の一部改正に関する規定でありまして、自動車ターミナル事業は、公共の利益となる事業と考えられますので、通常の手続によつては、土地を取得することができない場合でありまして、用地の確保に努める必要がありまして、その施設のための土地を収用することができるといたしました。

以上で、この法律案の概要についての御説明を終わります。

○委員長(大倉精一君) 次に、中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案を議題といたします。

本法案については、二月十八日、政府委員から提案理由及び内容の概要について説明を聴取いたしました。本案

に対し御質疑のある方は、順次御発言願います。なお出席の政府委員は、運輸省船舶局長山下正雄君であります。

○相澤重明君 中小型鋼船のこの臨時措置法について、政府の提案理由をお聞きいたしましたわけですが、現在の約二百七十五隻船があるというのであるが、一体この中小型造船所の資本金で、このうちの資本金は、どういうふうな、今この工場のそれぞれはなつておるか、概略でけっこうですか、わかつたところを一つ御説明いたしたいと思います。

○政府委員(山下正雄君) お答え申し上げます。

資本金は、概して小さいところが多いわけでございます。現在二百九の工場につきまして調べておりますが、一億円以上のものが二、五千万円以上一億円未満のものが六、一千万円以上五千万円未満のものが二、五百万円以上一千万円未満のものが二十一、百万円以上五百万円未満のものが九十八、百万円未満のものが四十一、個人または資本金不明のものが十九でございます。

このように、主として一千万円くらいから百万円程度のものが中小企業の大半を占めております。

○相澤重明君 今の御説明によるとですね、百万円以上一千万円くらいの資本金、この造船業の人たちは、配当というものが、今まで行われておるかどうかが、事業を行なつて、そして実際に赤字だけであつて、この配当というものは、今まで行われたことがあるかないか、この点を一つ御報告願いたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) お答え申し上げます。

中小型鋼船造船業の経理状況につきまして、概略でございますが申し上げます。昭和三十一年には売り上げが、これは四十四社の平均をとつておりましたが、三億七千八百万円でございます。それが三十二年には六億二千万円に上つております。この期の利益をいたしまして、三十二年には一千四百万円、三十二年には一千六百万円ほどの利益をあげております。このような状況でございます。配当につきましては、以上のような会社につきましては、五分の一以上配当を配当をしております。昭和三十一年には、七社でございます。一割以上一割五分未満のものは六、三十二年は、やはり同じく六、一割五分以上二割未満のものが三、三十二年には一、三十二年には三、二割以上のものは、昭和三十一年には三、三十二年には十、無配の会社が、三十二年には十九、三十二年には十五、欠損の会社が、三十二年には十一、三十二年には五、こういうような状況でございます。

全部につきましては、調べがついておりませんが、調べておりますものにつきまして、お答え申し上げます。

○相澤重明君 この数字でいくと、まあ一応、表立ったところといふところか、幾らか利益があつたところか、これは取り上げられたと私は思うのですが、逆に赤字で非常に苦勞した、こういうような会社は、どの程度あつたか、おわかりになつたら御説明いたしたいと思います。

○政府委員(山下正雄君) ただいま申

しましたように、四十四社でございますが、これは、比較的造船または修繕等を活発にやつておるところでございます。それ以外の工場は、中には、相当やつておるところもございますが、おもに個人的な色彩が非常に強いとか、または事業が、それほど活発でないというところで、私どもの調査が十分行き届いておりません。先ほど申し上げましたように、四十四社の中で、三十二年におきましては、無配または欠損は三分の二くらいになります。三十二年におきましては、約半数のものが、無配または欠損をしております。

○相澤重明君 そこで、これは二つに分けてお答えをいただきたいのですが、この中小型鋼船に従事している従業員の数は、どのくらいあるか、それから小さい造船所の従業員の数は、例をあげて、一つ御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) 昭和三十一年度末の従業員は、社外工等を含めまして、総数が全部の工場で二万七千人程度だと思ひます。その他実際に仕事を活発にやつておまして、私どもの調査が、比較的行き届いております工場は四十八工場でございますが、その工場におきまして、従業員の総数は、三十三年の十月におきまして一万五千四百人程度でございます。従ひまして、あとの相当多くの数が、二万七千人から一万五千人を引き残した残りの一万人と、二千人と、それらの工場に仕事をしております。

○相澤重明君 それと、今御説明の中であつた社外工を含むというのは、こ

ればならん。御承知のように海運界は、非常に不況でございますので、

今後、日本の造船をいかにして獲得するかということが、一つの大きな問題でございませう。

これにつきましては、造船業の合理化とか、または輸出市場の拡大とか、あるいは輸出振興上、税制の改正とか、または金融上の措置とか、いろいろの点を今後とも、推進していきたいと思っております。

現在のところ、ちょうどよい機会でございますので、世界の造船国の新造船の状況等をごく簡単に申し上げます。

と、現在一九五八年の一月から十二月までに起工しましたトン数は、八百九十五万トンでございます。そのうち、日本が百六十五万トン、イギリスが百三十一万トン、ドイツが百四十五万トン、比率にしまして、日本が全体の三八・四％、イギリスが一四・七％、ドイツが一六・三％を占めております。進水量にいたしますと、同じ期間に、世界で九百二十五万トンを進水いたしました。日本が二百五十五万トン、イギリスが百三十九万トン、ドイツが百四十五万トン、比率にしまして、日本が二二・二％、イギリスが一五・一％、ドイツが一五・八％を占めております。竣工いたしましたのは、全体で、同じ期間に九百五十万トン、竣工いたしましたのが、そのうち、日本が二百二十三万トン、イギリスが百四十六万トン、ドイツが百三十五万トン、比率にしまして二四・七％、イギリスが一六・二％、ドイツが一五・五％という状況でございます。このような状況を今後とも維持するために、極力私どもとしまして、努力をしていきたいと思っております。

○相澤重明君 ただいまの数字の説明でございますが、世界の中でも、日本の

造船の出来高というものは、非常にパーセンテージからいっても多い。優秀であると言われることだと思っております。

そこで、これらの中で、輸出船は総額どのくらい、それから、実際に内地、日本で使う場合の額と比較した場合に、輸出は、どの程度もうかるのか。その点を一つ、御説明いただきたいと思っております。

○政府委員(山下正雄君) 船舶輸出の現状としまして、外国為替の統計によりまして、船が相当大きな割合を占めております。たとえば、昭和三十三年におきまして、全輸出商品二十七億八千万ドルのうち、船舶の輸出は三億九千万ドルでございます。さらにプラントの輸出の中で比較をいたして見ますと、ほとんど比例的には、造船が大きな部分を占めておるわけでござい

ます。三十二年度末の海運の不況によりまして、輸出船の引き合いも、若干沈滞をいたしておりますが、それでも、三十二年度は約百万総トン、三億五千万ドル、輸出船の契約をあげております。三十三年の十二月末までに、輸出船の建造許可の実績は七十二万総トン、一億七千六百万ドルに達しております。御承知のようにブームのときは、造船所の利益も相当ございまして、造船所の利益も、なかなか各国とも値段につきましては、競争をいたしておりますので、造船所の利益というものは、そう多くはなからう。しかし、現在のところ、コストを割ってまで輸出をするというような情勢には至っておらないと思っております。

○相澤重明君 今の山下局長の答弁では、コストを割ったものはないということであるが、私は、そうばかり言っていないのじゃないか。たとえば、これは、名前は忘れましたが、横浜の日本鋼管鶴見造船所で外注を受けたものでは、十億か、十億か、注文の中を、割以上の欠損があったということ。これは、聞きかたがあるのです。これは、しかし、こまかい資料を持つておりませんからわかりませんが、この鉄鋼の建値の上り下りによって、かなり注文を受けたときと、建造して輸出するときの状況によって、相当私は価格変動というものが考えられるのではないかと。それが、あなたの御説明の中で、三十二年度をピークとして、昨年度は輸出船も減ってきたということがあるのではないかと。思うのですが、こういう点について、運輸省はどういうふうにお考えになっておるのですか。

○政府委員(山下正雄君) 御承知のように、船舶の建造につきましては、鉄鋼を非常に多く使います。ほとんど材料費のうち、鉄鋼の価格は六〇％以上を占めるのじゃないか、こういうふうにお考えますが、この鉄鋼価格が、市況によりましては、急激に暴落いたしますので、当然造船船価には、大きな響きを与えておるわけでございまして、従って、ブームのときには、造船所側は売手の市場にございまして、いわゆるスライド契約と申しますか、鉄鋼の値上り等を船価にリンクするような、有利な契約等を行うこともできましたが、最近におきましては、海運市況が非常に不況であり、また世界的に造船量が少いために、船主の意向が、非常に強くなってきております。

従いまして、先ほど申し上げましたようなスライド契約というようなことは、なかなか実行が困難でございまして、現在のところは、フィックス・プライスで契約いたしております。従いまして、先物二年、または三年先の契約をいたしておりまして、急に鉄鋼の価格が上昇し出すということになりますと、造船業におきましては、非常に大きな痛手になるわけでござい

ます。従いまして造船所は、できるだけ鉄屋と密接な連携をとりまして、将来の価格について、その船に限って幾らの価格で鉄板を供給してくれというような話し合いをして、契約をしておる向きもございませう。また工場によりましては、そういうような有利な契約によらずに、そのときの市価によって買うというふうなケースもございませう。いろいろ製鉄所とのネゴシエーションによりまして、いろいろなケースがあるかと思ひますが、現在のところは、決して採算的に赤になる船はございせんが、そういうような鉄鋼の価格の暴騰による多少のリスクは、将来の問題として残っておるのじゃないかと思ひます。

○相澤重明君 次に、今の外国からの注文というのは、ドル圏が主であつて、ポンド圏あるいは何と申しますかアジア地帯、中共まで含んで、どういう状況になっておるか、私どもとしては、隣国のアジア地帯とできるだけ多くの輸出をしてみたいと思つたのだけれども、現状はどうなつておるか、御説明をいただきたいと思つたのです。

○政府委員(山下正雄君) 三十二年度におきます契約の実績金額で申し上げますが、市場別に見ますと、ドル払い契約によるギリシャ系の船主の発注が八〇％、その大半を占めております。欧州の海運会社からの注文は、ポンド建受注を日本では認めておりませんので、全体の一一％程度にとどまっております。また中近東、中南米、東南アジア及び共産圏からの受注は漸次ふえる傾向はたどつておりますが、その割合は、未だ全体の九％にしか過ぎません。一般に、わが国の競争相手であります西独、またはイギリス等に比較しまして、日本の造船は、不安定な市場に対する依存度が非常に大きいと、こういうふうにお考えをしております。

従いまして造船業界をいたしましては、極力安定市場を、欧州、または将来開発されるであろうところの未開発の国につきまして、十分伸ばしていきたいという努力を懸命にいたしております。しかし、何と申しまして、未開発の諸国におきましては、手持ちの資金が非常に乏しい、従いまして、どうしても日本の国から経済的な援助の手を伸ばしませんと、受注が確保されないというふうな状況にござい

ます。それからもう一つ、ポンド建、ポンド払いの契約でございませうが、これにつきましては、プラント物の一部には為替損失補償法の適用があるわけでございませうが、しかし船のように多量に多くの金額に達し、また国際的に強い商品であるというものにつきましては、かりにポンドが下落した場合に、その国がこうむる損害が非常に多いというので、大蔵省側におきましては強い反対を従来から示しております。しかしこれは造船界が希望しております。

と、ドル払い契約によるギリシャ系の船主の発注が八〇％、その大半を占めております。欧州の海運会社からの注文は、ポンド建受注を日本では認めておりませんので、全体の一一％程度にとどまっております。また中近東、中南米、東南アジア及び共産圏からの受注は漸次ふえる傾向はたどつておりますが、その割合は、未だ全体の九％にしか過ぎません。一般に、わが国の競争相手であります西独、またはイギリス等に比較しまして、日本の造船は、不安定な市場に対する依存度が非常に大きいと、こういうふうにお考えをしております。

州市場に對する進出が非常に困難でございまして、私どもとしましてはぜひポンド建、ポンド払いに對する損失補償というものを適用してもらふべく、いろいろ話をいたしております。

しかし最近の情勢におきまして、欧州市場の通貨の交換性自由化がどの程度の成果をあげますか、ポンドに対する信頼の度も相当加えてきたやに思っております。従いまして、しばらくその状況等を研究いたしまして、あるいは造船所がポンド建、ポンド払いの船の契約に踏み切るかどうか、重要な方策を決定すべき段階ではなかるうか、こういうふうに存じております。

○相澤運明君　そこで昨年度注文が減った、あるいは今年の見通しとしても、かなり努力を今後しなければならぬというのは、どういう事情でせういうふうになったと運輸省としてはお考えになっておりますか。

○政府委員(山下正雄君) この問題は世界の経済の問題に関係があらうかと思ひます。御承知のようにスエズ・ブーム、いわゆる戦争機運、戦争を含みまして物資の輸送が非常に活発になつてしまひて、場合によってはもっと戦争が大きくなるのじゃないかというので、一部の船主の思惑もございました。で、一歩の船主の思惑もございました。でしようし、また現実に物資が動いたわけでございますが、しかし最近の情勢としまして、このブームの反動というものが深刻に現われておるのじやなからうかと思ひます。しかしその影響も漸次おさまらつたので、以前のようなブームということとはとうてい考えられませんが、漸次経済の回復が行われておるのじやなからうか。もちろん世界に船腹が一億数千万

トシでございますが、船の寿命と申しますものはやはり二十年とか、貨物船でも二十年とか、タンカーになればもう少し早いと思いますが、それだけの寿

命でございますので、少くとも一億数千万トンの二十分の一というものは毎年自動的にスクラップされていくと思われています。またそのほか海難の事故等もございまして、そのほか世界全般の経済がだんだんふえてくるということに伴うものの船の需要というのは当然あろうかと思えます。従いまして、日本の造船界としては、できるだけいい船を安いコストで作って、有利な条件でよその国に供給するというようなことを、今後とも造船の一番大事な方針として打ち出していかなければならない。そのためにいろいろの努力をいたしておるわけでございます。

○相澤濯明君　そこで、これはこまかいような点であるけれども、運輸省としての考えを聞いておきたいのである。私ども日本の国内における造船所に、外国のそういういわゆる船主あるいは船員、こういう人たちが注文をした場合に、調査に来、あるいはまた試験に試乗においでになるわけですね、試験のために。ところが、日本の港関係においては非常に待遇が悪い、外国のお客さんに対する待遇が悪い。こういうことを私は聞いておるのので、たとえば船員さんが港に着いても、どうもおもしろくない。待遇のいい港に行きたい、こういうようなことを聞いておる。ということもあるので、そういう点について、いわゆる施設あるいは歓迎の方法というようなものについて、運輸省はお考えになったことがあるのかどうか。外国のそう

いう人たちに対して、そういう点についてはどういうふうにまたやろうとするのか、その点を一つお答えをいただきたいと思います。

○政府委員(山下正雄君) 所管の仕事ではございませんで、よくは存じませんが、それぞれの港におきまして、いわゆる外国船を誘致するという動きの一斑といたしまして、いろいろの設備を作りまして、たとえば外人に対して日本の案内をするとか、または旅館のあつせんをするとかいうような設備を着々整備しておるようでございます。しかし、それらのものが完全な状態になるにはまだ相当いろいろの点も考えなければならぬじゃないか、こういふふうに考えておりますが、まあ現に大阪等におきましてもございますし、東京でも何かそういうような計画、設備等につきましてちょっと聞いております。詳しいことは私は存じません。

○相澤重明君　これは私の聞いておる範囲では、外国はこの船員さんに対する待遇というのは非常にいいと、つまり国際的に外国のお客さんを迎えるというならわしがある。ところが日本の造船業界は、注文を受けてしまえば品物を含めさえすればいいのです。その監督に来た人もあるいは船に乗る人も、そういうものについてはあまり歓迎をしない、こういうところが、ともするとどうも日本人というのはこすいのじゃないかという感じを受けるという話を聞いておるわけです。これは今のあなたの御答弁にあったように、船主協会なりあるいは造船業界なりの人たちと、やはり国策として、そういういわゆる外国に対する発注を多くし

たい、輸出を多くしたいというならば、むしろ政府として積極的になさう点について私は乗り出すのが今日の段階ではないか。外貨獲得というのは

なまじつかなことではなかなかできるものではない。こう私は思う。西独あたりで非常に手替外貨を六十億ドル以以上も持つておるといふことは、非常にもあるけれども、やはりそういう人間的な親しみ、そうしてまた非常に待遇をよくするといふところが、私はドイツの人たちの性格が買われたと、こういうふう聞いておるのです。こういう点について、運輸省はそういう問題についてお考えを将来するのかどうか。これは場合によれば、この旅客船公団というようなものもできることに、法案の提案を政府はしておるのであります。そういうふうな問題についてお考えになっておるのかどうか、一つ御見解を承わりたいと思います。

○政府委員(山下正雄君) 今の前段の御質問の、造船所におきまして、外国から来ました船員の待遇の点でございしますが、その点につきましては、私は、十分に待遇をしておると思っています。場合によってはサービス過剰のきみがあられるのではないかとというような感じもいたしておりますが、たとえば工場におきまして、船員の泊ります施設を作りまして、きれいな室、きれいな食堂等を準備して、相当いろいろの点、気を配ってサービスいたしております。しかし港に入港します船につきましては、先ほど申し上げましたように、いろいろ施設等を講じておると思いますが、まだ必ずしも十分整備はされておられないのではないかというような感じを

持っておりますが、まあ觀光局または船員局等でいろいろの案があるかと思ひますが、詳細は存じておりません。

○相澤重明君 他の委員の御発言が

るうと思ひますから、私は最後に一つだけお伺いしておきたいと思うのです。が、この輸出船の中に賠償関係の隻数、トン数というものはどの程度あるのか。

○政府委員(山下正雄君) 全般の累計は今ちょっと持っておりませんが、中型船の賠償につきましてはかようになっております。

昨年の十二月末現在におきまして、ビルマに對しまして鋼船が四十一隻、九億七千六百萬円、そのほかに鋼製のボツンツインが三十二個、四億八千八百萬円、フィリピンに對しましては鋼船が百五隻、四十六億三千五百萬円、インドネシアにつきましては鋼船が四十二隻、十二億三千萬円、合計いたしまして鋼船一鉄の船が百五十隻、六十八億四千二百萬円、そのほかに鋼製のボツンツインが三十二個、四億八千八百萬円でございます。全般につきましては、今調べがつかまりましたら御報告申し上げます。……。

○相澤重明君　それでは、それはあとで資料として提出を願いたいこととありますが、いま一つ賠償関係ではないかもしれませんが、たとえばアメリカに籍がある人たちが、第三国にいわゆる日本の注文をした船を持っていったおるといふような話があるかないか。つまりアメリカの人だけれども、ほかの國へ会社名を持っていく、あるいは他の國の人がアメリカに、つまりたとえばパナマならパナマ、あるいは南米なら南米の人がアメリカに船を持って

きておる、こういうようなことをやっておるのがあるかどうか、こういう点はいかがでしょうか。

○政府委員(山下正雄君) 御承知のように、南米のパナマとリベリアの国でございまして、その国の固有の船主というものは非常に少いわけでございます。しかしその国の法律上、船を持つのに非常に有利な条件がございまして、アメリカの船主またはギリシャ系のアメリカの市民権を持った人等が、それらの国の籍を移しておるケースが相当多いわけでございます。まあ、これらの問題が、いろいろ海運の上で問題を投げかけておるようでございまして、相当大きな船腹をリベリア、パナマ等が持っております。

○相澤重明君 これは、日本の外貨獲得については、日本船というものをどういうふうな効率的に運搬をしていくかという問題と、今度は日本の造船業者が外国にいかにか輸出をするかという問題と、私は、別なようであって実は別ではない、国際市場というものは一つでありますから。そういう点から、この日本の輸出造船の問題と、それから今度は国内におけるいわゆる船主協会といふものと、造船業者、そういう人たちの関連というものを、私は非常に関心を持って見ておるわけでありまして、運輸省としては、そういう点について何かお考えになっておることがあるでしょうか。

○政府委員(山下正雄君) 日本の造船所の現在の実情から見ますと、日本の船主に船を供給するというだけでは、とうてい現在の規模を維持することができないことは明らかでございます。で、従いまして、造船業として

しては、外国の船を相当多く作りまして、まあ外貨の獲得等行くと同時に、先ほど申しましたように、世界に大きな地歩を占めておる段階に達したわけでございますが、しかし、基本的に私は、日本の造船業と日本の海運業とは一体なものである、こういうふうな考え方をしております。と申しますのは、造船業が非常な技術の進歩、または企業合理化等を行いまして、安い、いい船をいい船主に供給するということがよりまして、日本の船主が、それによりまして国際的に強い立場を持ち得るわけでございます。しかし、同じような船が外国に供給された場合に、同じことになるとはならないかということでございますが、しかし、これは、もし日本が船を供給しなければ、たとえば、未開発の国がよその国から船の供給を受けるというわけで、いざれにしましても、国際市場で船が、あらゆる国の船が競争し合うことは当然だと思ひます。従いまして、一番基本の問題は、日本の造船業としては、よその国に負けぬようにいい船を安くするようにならねばならぬ、日本の海運企業としましては、よその国と負けないようにならねばならぬ、経営方法をとりとて、基

本的にはお互いに矛盾相剋することのない問題だと、こういうふうな考え方をしております。

○委員長(大倉精一君) いいですか。

○相澤重明君 いいです。

○松浦清一君 私も、法律案の内容について知らないところがいろいろございまして、二、三お伺いしたいと思ひます。

この法律案の目的は、法律案の冒頭

に示してあるように、船舶の輸出の振興及び海運業の健全な発達に寄与することを目的として、この造船業の合理化を促進することを要する。その合理化の基本計画が四つばかり書いてあります。海運造船合理化審議会の意見を聞いてその合理化の基本計画をきめると、こうなっておりますけれども、大体、今までの海運造船合理化審議会の造船に対する審議の経過等見えておりますという、やはり原局の方から資料を出し、原局の方から案を出して、そうして合理化審議会で検討してもらつたというふうな、そういう経過が多いのですが、現在、政府として考へておる合理化の基本計画というものが、それを少し具体的に御説明いたしたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) 合理化の基本計画につきましては、これは中小型鋼船合理化の問題につきましては、基本的な大きな問題でございます。なお中小型鋼船のみでなくて、さらに大きな船と同時に考えなければならぬ問題であると思ひます。従いまして、私も、私どもといたしましては、単に事務的な者が集まりましていろいろの案を練るといふよりは、造船に関係のある、また海運に関係のある、またそのほか学識経験者の方等を交えて十分審議をして、そのためには海運造船合理化審議会の下に小委員会等の組織を持ちまして、そこで十分いろいろの点から検討を加えて、そしてそれを合理化審議会の方に案として提出をいたしました、こういうふうな考え方をしております。

○松浦清一君 法律案を作られるときに、まるっきり考えなしに法律案を作られて、今おっしゃるように海運造船

合理化審議会の中に小委員会を作つて、そこで意見をまとめた、こういうことなのですが、あらかじめ構想なくして法律案というものはできないと思ふのですが、差しつかえのない、現在考へておられる、かくかくの具体的な基本計画を立ててみたい、こういうあなたの構想をお伺いしたいので

○政府委員(山下正雄君) この中小企業の問題につきましては、数年来私も、いかにしたら中小企業の問題が合理化され、よくなるであろうかというのを検討いたしております。一番のこの中小企業の問題につきましては、この二つの点に尽きるわけでございます。この資金の点につきましては、中小企業の資金をいかにすくも機関として、御承知のようないろいろの機関がございまして、何しろ業態の見通しといふことがまた経営者の考え方といふことが、この考え方が十分金融機関等に反映をしていないという面がございまして、なかなか金融が困難であつて、設備の近代化が行われないう問題がございまして。

他方、もう一つのこの技術の点につきましては、十分な経験——中には経験のある方もおられますが、経験のない方が会社のスタッフになつて仕事を務められておられますので、とかく作ります船につきまして問題を起し得る可能性が多いわけでございます。たとえば設計の基本の問題にいたしましても、また工作の具体的な問題につきましても、いろいろな点につきまして

やはり大企業の一流のエキスパートをそろえたところに比べますと格段の相違がございまして。従いまして、船のコストの点、または安全性の点につきましても大いに改善しなきゃならぬ点があるわけでございます。従いまして、私も、私も、私も、この中小企業、この中小企業の改善につきましては、以上のような観点に重点を置きまして、現在の規模において内容を充実さすところを主力を置いて考へていきたい。今申しましたように日本の造船業としての規模は相当大きなものがございますので、これ以上中小型の造船所をもり立てて大きなものを作るようにするとか、またはほとんど施設を拡張さすというふうなことは、私も、私も、私も、現在の規模にないか。従いまして、現在の規模においてその内容を

が、つちかひたいものにしたいこと、この中小型鋼船造船業の合理化の一番大きな柱といたしたい、こういうふうな考へております。

従つて、第一番にこの合理化計画を進める上におきましては、工場の実態把握をさらに厳密にしたい、工場

しましたものを海運造船合理化審議会にかけ。それから技術の点につきましては、造船技術審議会というものが運輸省にございますが、この下にやはり専門的なものを研究する方をお願いいたしまして、そしてその面から基準等を作り具体的な合理化方策、技術の向上方策をきめていきたい、こういうふうに考えております。

○松浦清一君 大体構想はわかりましたが、考えられる合理化の方法には二つあるわけですね。その一つは、三千トン未満の鋼船の造船所が二百四十九工場あるというのですが、その工場の二百四十九という工場が存在しているというのを肯定して、その現存する工場の設備の改善をはかったり、困っているところに融資のあっせんをして、そしてそれが生きていけるように、そしていいものが作っていけるようにしようというのが一つと、それからこんな群小工場が多過ぎるから、これを整理統合するという方針をとるか、そのいずれをとるわけですか、考え方としては。

○政府委員(山下正雄君) 整理統合ということは考えておりません。ただ数は非常に多いわけですが、その大半は、船を引き揚げて修繕する修理工場を含んでおりますので、それらの工場におきまして、たとえば工作機械が古くさくて一つも能率が上らぬというものであれば、その工作機械を新しく取りかえるということによって能率が上りましようし、また、その工場はその程度のことではいい場合もあり得ると思います。中にはもう少し大きな規模のところで、たとえば船の建造等も行われるようなところにつきまし

ては、先ほど言いましたような意味の工作機械の点もござりますが、また技術の点その他につきましても十分調べ、それにふさわしい合理化をはかっているかと考えております。

○松浦清一君 今の大小にかかわらず、日本の造船所は非常に多過ぎるわけですが、ただ一ついふつも考えられる大きな難点というものは、各造船所における主機種の規格あるいは船内の設備についての規格が統一されてないということですね。同じ五千トンの船を作っても、甲の造船所で作った船で備えている主機と乙の造船所で作った船で備えている主機とが違ふ、こういうようなこともあり得るわけなんです。設備を改善して、そしてこの法案の目的を達成するためには、たとえば二千トンの船なら船、賠償に百五十隻も充てられるならば、それは、どの造船所で作った二千トンの船も、その主機種の規格が統一され、そういうことが望ましいわけですね。そういうことについては別にお考えはございませんか。

○政府委員(山下正雄君) 御承知のように造船企業並びに関連企業の合理化につきましましてはいろいろの方策がござりますが、そのうちのひとつといたしまして、いわゆる工業標準化の徹底ということが、合理化並びに技術の向上に非常に大きな意義を持つわけでございます。従いまして、工業標準化法によりましていろいろの部品の標準規格を定め、またその製作方法等もきままして、これができるだけ一つ船主にも使うべく協力を求めているわけですね。御承知のように十四次船におきましては、工業標準化のきめのあるものにつきまし

ては、船主はこれを使うようにという勧告をいたしまして、現実に相当程度使われております。中には規格のうちには使って見た結果、どうもこれは少し悪いから直してくれというものが当然出てきます。それにきましては規格を再審査するというような手続等を経まして、できるだけそういうような線り、一部大きな完成品としての規格をきめるという段階には至っておりますが、漸次工業標準化法によらなくても、その一手手前の、いわゆる業者間の規格の統一というような意味においてでもなるべくそういうようなもの、単純化をはかっていきたいというふうな指導は絶えずやっております。ただメイン・エンジン等を全部一本にそろえるというふうなことは将来とも至難のことではなからうかと思いますが、できるだけのことは一つやっていたいと考えております。

○松浦清一君 これはあなたの所管でないかもしれませんが、先ほどの御説明によつて、東南アジア地域に百五十隻もの船を賠償に充てるということは昨年度に決定しておるといふことと成ります。これは日本から戦勝国に對する賠償物資としては相当大きなウェイトを占めていると思うのです。だから船を賠償に充てるというものを決定する経路というものは、主管はどこで、どういうところか、どうしてきまってくるのか、御存じならばお答えを願いたいと思います。

○政府委員(山下正雄君) 御承知のように賠償は直接契約方式と申しまして、フィリピンまたはインドネシア、ビルマ等の政府が、あらかじめ日本の業者とネゴシエーションをいたしまして、そうしてその上で申請がなされて、政府が認証をして認めるという形になります。もちろん、この計画全般のいわゆる年次計画というものは、双方の政府で検討いたしまして計画をきめるわけですが、この全般の計画というものが、なかなか向う側の内部におきましてもやはり各省間の取り合いといえますか、やはり水産の方は漁船を作れとか土木の方は港を直せとか、また繊維製品を買ったと云うだとかいうような、いろいろな内部におきまして問題がありまして、なかなかその案が向う側で決定しないというケースが多いわけでございます。ところが賠償としては船のようなものは、政府の中でも、これは優先として早く船を作らうというようにきまっております。全般的計画がきまる前に、船だけが取り上げられるというケースが相当に今までも多々ございました。そういうものにつきまして、先ほど申し上げましたように、向うの政府が日本の業者と一応の仮契約なり取りきめをいたしまして、そうしてそのあとで日本政府に申請がなされるというようなケースが割に多かったわけでございます。しかし全般的計画がきまると、そのワタの範囲内において計画的に行われることになるだろうと思ひます。

○松浦清一君 そうすると、たとえばインドネシアならインドネシアが、取りきめられた賠償の額のうちで、その十億円は船でほしい、こういうことをインドネシアの政府が考えておる、そうしてその考えを日本政府に伝える前にある特定の業者との間に話し合ひをして、そして造船の仮契約が済んだ後に日本の政府に対して申請をするのは、向うの政府ですか、業者ですか。

○政府委員(山下正雄君) 正規な姿になりますと、全般的年次計画がきまりまして、それから向うの政府が日本の業者に対して注文を出すということになるのが正常な姿でございます。ところが、先ほど申し上げましたように、向うの全般的計画がなかなかきまらない、しかし、どうしても船だけは先にほしいということになりますと、それが大量のものであれば、またどうかと思ひますが、かりに少量のものであれば、これくらいのもは年次計画で、向うの政府が、日本は認めるであらうというふうな想定のもとに、日本の業者とネゴシエーションを具体的に進める場合があったわけでございます。そうして契約がきまると、フィリピンの政府から、またインドネシアの政府から、これこれの業者と云ういう契約をしたが、日本政府は認証してくれ、認めてくれというふうな申請が出されるわけでございます。もちろん事前には全般的計画がきまる前にこれだけのものを特に取り上げるといふことについては、当然向うの政府から日本の政府に対して、これだけは優先して一つ考えてくれという折衝があることは事実でございます。

○松浦清一君 そうすると船を作ることを引き受ける造船所は、国内需要船と、それから輸出船と賠償船と三通りあります。今はまあ造船所はそう幅狭していませんから、特に中小の造船所は比較的ひまなんじやないかと思うんですが、そういうときはよろしいというふうなことになって、そうして

国内造船の需要が緊迫してきた、そういうときに、政府の考えとしては、賠償船が先に優先的に考えられるのか、輸出船が先に考えられるのか、あるいは国内需要船が先に考えられるのか、その需要度の順位はどういうふうに考えておられますか。

○政府委員(山下正雄君) まあお話のような情勢はなかなか来ないと思いますが、かりにそういうような情勢が来ました場合は、政府として賠償契約の年次計画等をきめます場合に、向うの計画の内容等も十分聞いた上で、あらかじめ日本の造船とバランスをとって、向うの年次計画を承認するというような段取りになるんじゃないかと、こういうふうに考えます。

○松浦清一君 最近、新聞で伝えられておるところによると、インドネシアから二十隻ばかりの船を賠償に充ててもらいたいという要請があった、その間に最近とかくうわさのある中間業者が中に入っているという話を聞くのですが、そういうものに対しては、われわれが考えと、先ほどおっしゃったように、向うの政府と日本の造船所との間に契約がととのって、それだけで取引をすればよさそうだと考えられますので、第三者的な、造船所にあたる中間業者が中に入るといふことがどうもありそうない傾向に見えるのですけれども、そういうことは現実にあるものでしょうか。今までのことは別としてこれから先。

○政府委員(山下正雄君) 賠償船のみでなく輸出船等におきましても、いわゆるブローカーというものがあつて、ございいます。と申しますのは、船側は作りたい、船主側は船を持ちたいと

いう両方の要求をうまくマッチさせるようなところを選び出すというのがブローカーの役目であらうと思います。もちろん、船の性能または船価その他につきましても、それぞれのいろいろな主張がありますから、それを適当にアレンジして結び付けるのがブローカーの役ではなからうかと思ひます。まあそういうのが輸出船につきましても、造船所がじかにやっている場合もありますが、そういうブローカーを使ひまして仕事をやっている場合もございいます。従つて輸出船等におきましても、たとえば、ことに中小企業の問題につきましても、何しろ向うに行きますにも、もちろん日本にミッシンが来ておるかも知れませんが、かりに打ち合せに行きますにもなかなか費用がかかります。中小企業独自の力ではなかなか行けないようなことも起り得るもので、若干の手数料を払つてそれらのブローカーにまあ頼むというふうなことも将来あり得るのではなからうかと考えております。私ももしましては、なるべく造船業者がそういうふうな中間的な費用を払うよりも、自分でそれを全部ポケットに入れた方がいいのですが、まあどうしても力のないところですから、できるならば組合等もつと強化して、組合が代表して向うに当たるというふうな措置ができればなおベターではなからうかというふうにも考えておりますが、いずれにしても、中に人が入り得ることはあるのではなからうかと思ひております。

○松浦清一君 まあ大した金額ではありませんが、来年度の予算の中に五億円が開帳から、あとは市中銀行からも融資して十億円の資金の計画が

できて、そしてこの合理化の実施を促進していくと、こういう構想らしいのです。やはり国が資金のあつせんをしたり、国が低利の金を貸したりして、そして賠償船建造の助成をして、いこうという考え方で政府がおりますから、中間の要、と言つてはおかしいが、そういううわさのあるようなブローカーを入れて、それに手数料を払う、手数料のうちの若干は国が負担する、そういう結果になるので、結論から言つと、政府みずからが進んで中間業者の介在の余地のないように、向うの政府に話し合ひを進めていくというふうな積極策をとられるという御意思はございいますか。

○政府委員(山下正雄君) なるべく中間業者が入らないことは私も希望しておるところでございますが、しかし現在の賠償協定の建前といたしまして、向うの政府は、こちらの業者またはその業者を通じて仲介人と契約するというふうなケースがいけないという規定にはなっていないわけでございます。従ひまして、そういうふうなケースを全面的にいけないのだということとはちょっと至難のようでございます。協定がある程度改定等をされました場合は別でございますが、現状におきましてはちょっと困難でございます。

○松浦清一君 向うは日本から賠償を取る、日本は払うのだ。そうして船がほしい。そうしてほしい船は造船所との間に一つの商取引として契約を結ぶ。その商取引のときにはブローカーの存在がよくあるわけですね。これは現在国家権力で排除するということは、今の法律ではできないかも知れませんが、衆議院の予算委員会の問題になつ

たことも十分御存じでしようけれども、悪いことがあるかないかはわかりませんが、そういううわさの立てられるようなことは、できるだけ排除するのが好ましいと思うのです。日本国の政治のために。政府がやはり、そういう商社が入るといふことを、彼らはいろいろな機関を持つているわけですね。機関を持つて敏速に、向うが船をほしいと云うということとを聞くといふと、それをつかまえて日本造船所と結びつけていくということをやると、商売する者は動が鋭いので、そういうことをやるでしょうけれども、やはりこういうことはいろいろなうわさを生んでいるので、好ましい傾向ではないかと思ひます。やむを得ないかも知れませんが、好ましい傾向ではない。好ましい傾向でなければ、それは事前に排除するような努力を政府がされるべきである。向うの国の外交機関、そういうところに入つていいかどうかといふことは私知りません。知りませんが、そういうところ、人が不足ならば、そういうことができないような、少くとも賠償を払つていかなければならぬという国は、一國や二國ではないわけですから、そういうところの外交機関の人的配置の増強等をはかつて、もう少し念を入れれば、そういう専門の、船舶関係のはかなり大きいのですから、船舶関係の専門の者を日本の外交機関に配置する等の方法を考へて、絶えず情報をキャッチして、そうして中間商人の入

り得ない、入る余地のない施策を講じていくといふことは必要じゃないかと思ひます。そういうことについて一つ、今直ちににあつてこうするといふこと

は、あなたの権限ではでき得ないと思ひますから、御希望を申し上げたい、これは将来また起り得ますから。それから今のうわさのあつた二十隻インドネシアから来ているといふことはほんとうなんですか。木下商店が中に入つて話が進行しているといふことは事実ですか。

○政府委員(山下正雄君) 実は二十隻につきましても、これは新聞情報だと思ひます。正式には私たちには入っておりません。ただ二十一隻でございしたか、インドネシアのパトロール・ボートにつきましても、これは現地の黄田大使から公文でレポートが入つております。その点が、二十隻と二十一隻が少しこんがらがらして、いろいろ誤解があつたと思ひますが、二十隻の方は存じております。

○江藤智君 ちょっと関連して。一つ今のお話とも関係があるのですが、特にフィリピンとの間の賠償あるいは経済協力で船を造つてやる、その基本になるいわゆる協定といふものか、外交的な、どうせこれは協定であると思ひますが、そういう協定と、それから決定に至るまでの経過、どういふ経過で決定するかといふことについての資料をいただきたいのです。これは例の高速貨物船の問題で非常に問題になつてゐるわけで、いずれ時間があれば大臣に御質問したいと思ひますけれども、その前に資料をいただいております。

○政府委員(山下正雄君) わかりました。フィリピンだけでございいますか。

○松浦清一君 全部です。

○政府委員(山下正雄君) わかりました。

○杉山昌作君 この法案の運用とか、施行について、役所側と業者との関係は一体どういうことになるのか。というの、ここで見ますと、第三条、第四条の計画を作つて告示するところだけなんです。そうすると一体業者はこれに従う義務があるのかないのか、あるいは行政指導でやるのか。これは業者の方から、すでに合理化をやつてもらいたいという盛り上つてきているのか、その関係はどうなりますか。

○政府委員(山下正雄君) 実は雰囲気申し上げますと、中小型船舶造船業者の関係者は非常に熱心にこの法案の成立を希望しております。と申しますのは、先ほど申しましたように、中小企業の立ちおくれというものを自分自身で身近によく知つておるわけでございます。そして、それはどうしてもやはり資金というものが要るのだ。また技術の点についても立ちおくれを取り戻すためには、どうしても政府に何かしてもらわなければならぬという非常に強い希望を持っております。従いまして、私どももいたしましては、そういう業者の意向をできるだけ一つ取り上げていきたい。そして従来これらの中小企業の業者の方は協議会というものを作つておりましたが、その協議会に入つておられる方と、それから造船工業会の準会員として加入しておられる方と、二通りあったわけでございます。それらの方々が今度是一本になり

まして、中小造船所だけで一つの組合を結成するといふような意気込みで今いろいろ着々準備を進めているところでありまして、従いまして、こういうような基本合理化計画を作りまして、業者の方からいろいろ希望が出てくると思ひます。その希望等を十分審査をして、いいものにつぎましていろいろ援助の手を差し伸べていくことになると思ひます。

○杉山昌作君 そうすると、第三条の合理化基本計画といふのは、これは全国的な大きな、抽象的といひますか。何かそういうようなものさしのようなものになつて、第四条の実施計画といふものが、今のようなお話ですと、各造船業者の方から、うちがこうやってもらいたい、うちのところが悪いのだが何とかならぬかという希望を受けて、これは具体的に各造船業者ごとに出るようなことになるのでございいますか、どうなりますか。

○政府委員(山下正雄君) 合理化基本計画につぎまして御説明申し上げますと、合理化基本計画は、本法の施行期間を通じて計画でございまして、合理化実施計画は、合理化基本計画の実施をはかるために必要な年度計画でございまして、また実施細目であるわけでございます。従いまして、これらの実施細目でございまして実施計画につぎましては、毎年やります変えて——変えるといひますか、変更は当然あり得るわけでございます。

○杉山昌作君 毎年あることは、ここに毎年と書いてあるからいいのです。が、それだけ具体的なものである以上は抽象的なものでなくて、どこどこ造船所のどこの船台をどうするか、ど

このドッグをどうするかということ、を具体的に書き上げられるかどうかという事です。

○政府委員(山下正雄君) 計画自体としましては、全般を網羅するものになるかも知れませんが、その計画の実施につぎましては、具体的なそういう審査が当然あるわけでございます。

○杉山昌作君 そうすると要点は、三条、四条の計画をやるのか、七条の基準を作るとかいうよりも、業者の方としてやはり一番痛切に感じてゐるのは、六条の資金のあつせんといふことになるのだらうと思ひますが、幾らいい計画があつても資金がなければできないからと、そこに問題が落ちてくるのだらうと思ひます。大体資金の計画は、松浦委員のお話ですと、三十四年度は十億ぐらいといふことで、ここに資料もいたしておりますが、どのくらいかかる見込みですか。大体この法律は五年間の時限立法、そうすると三十四年度はさしあたり十億だが、平均すると五十億、一体五十億ぐらいで済むのか。それとも資金は持つていけるだけども、あつせんをしてやらなければならぬのはこの程度でいいといふことなのか、そこらの見通しはどうですか。

○政府委員(山下正雄君) 実はその工場のいろいろの設備の点につぎましていろいろ検討を加えておるわけでございますが、もちろん現在検討を加えておるものが、実際に調査しましたときにある程度の開きは出るかと思ひます。しかし、大体計画といたしましては全部で五十一億の計画でございまして、そのうち半額を開発銀行の資金に依存する、半額は市中またはその他の

銀行等からあつせんをいたしたい、こういうふうな考えております。

○杉山昌作君 わかりましたが、そうすると五十一億ぐらいでいいものかどうか。私は全くのしろうとなものですが、非常に金の単位も大きくなつて、百億とか五十億といふ金はさらにそこらで、いろいろのことに計画があるものですか、まあ五十億でいいといふような、少くてもなければこれにこしたことはないんですが、ただこの場合はあつせんをするだけで、補助というか、利子の負担をどうするか、一部交付金をやるとか補助金をやるとか、これは別段考へておりませんか。

○政府委員(山下正雄君) 初年度におきまして工場の実態調査をすつとやります。その上で、この設備につぎましては、これはスクラップとして新しくしなければならぬというものも出てきます。そういうもの等は来年度の予算で更新する、補助をいたしたい、こういうふうな考へております。まあ五十一億では非常に何といひますか、小さい金額であるようなお感じがあるかもしれませんが、割合に設備資金が少なくて効果の上る産業でございまして。たとえば大型の造船所におきまして、全国の造船所で昭和二十五年から昨年度までに四百五十五億の金がつぎ込まれただけでございまして、それであれだけの大きな施設ができ、あれだけの能率を上げておるわけでございますから、中小型造船業者を対象にした場合は大体五十一億見当で、ある程度内容の改善ができるんじゃないかといふふうに考へております。

○杉山昌作君 五十一億の中で、あとわざわざ法律を改正して、モーターボートから何か資金の援助を受けるのですが、貸し出しを受けるものは、これはどのくらいお考へになつておりますか。

○政府委員(山下正雄君) 実は法律の改正で、モーターボートの方からこの中小型船の問題につぎまして資金が出し得るようになつておりますが、実は設備資金の方は、従来関連工業または関連事業等に出してございまして、そちらの方をあまり減らしてこちらに出すという考へよりは、たとえば技術の講習会を開くとか、あるいは図面の製作に補助を与えるとか、そういう面になるべく使つていきたい、まあ設備の方はなるべくこの財政資金なりが適当に融資をもつてやつていくのが適当じゃないかという考へております。もちろん、これにつぎましては、造船技術審議会または海運造船合理化審議会の委員等の方々のいろいろな御意見があらうかと存じますが、私どもの今の考へとしては、そのような運営の方法をしていきたいと考へております。

○小柳勇君 今の問題に関連して質問しておきますが、モーターボート競技連合会がそういうふうな貸し出し援助したりし得る資力を、年間にどの程度に見込んでおるのでございいますか。

○政府委員(山下正雄君) 資金総額としましては、年間一億七千万円くらいでございます。そのうち貸付に回つておりますのが、一億二千万円くらいでございます。

○小柳勇君 私、あとまだありますけれども、保留いたします。

○委員長(大倉精一君) 私から一つお尋ねいたしますけれども、先ほどの杉山委員に関連するのですけれども、この融資をあっせんする場合に、工場の選定をされるのか、あるいは既存工場は全部一応対象になるのか、こういうことですね、この点はどうか。

○政府委員(山下正雄君) もちろん工場の計画自体にもよりますが、市中銀行との協調融資になるわけでございます。従いまして、銀行側から見しても、ある程度これならいけるといっても一つの条件になるかと思ひます。しかし、私どもの方の見方からいまして、これはぜひともしなければならぬというものもあれば、当然私どもとしても強硬に推すつもりでございますから、そこら辺はやはり具体的な問題として、その工場計画のいかん、また内容のいかんということになるのじゃないかと思ひます。

○委員長(大倉精一君) そこで心配されることは、市中銀行から見ただけの場合、条件ということになってくると、内容によつては自然淘汰をされていくということになってくるのです。それが一つの心配と、それからさらに、これに便乗して、設備の改善じゃなくて、拡張計画まで織り込んで、特別融資を仰ぐというふうなものが出てきはないか。そういう場合に、工場を選別する場合に、だれがどういう方法で選別するか、こういう問題になってくるのです。そういうものをどうしておやりになるのか、つまりこの選別、工場選別をするのかしないのか。まあ私は、どうもそういう結果になるのじゃないか、その場合にはいわゆる自然淘汰という格好になるのじゃないかしら

んというのと、それからさらに拡張工事も含めてという場合も出てきやしないだろうか。これは邪道かもしれないが、そういう邪道も出てきやしないか。そこでだれがどういう方法で工場を選定するか、決定をするか、こういうことですね。

○政府委員(山下正雄君) 年度別の実施計画で一応総額がきまるわけでございます。また全体の基本計画におきまして、造船所の規模の全般的なアイディアができるわけでございますが、それからもう一つは、先ほど申しましたように拡張をせよという方針からいって、私どもの考えもございまして、従いまして、それらをいろいろ勘案して、具体的にどの工場に融資をするということになるわけでございますが、やはり委員等の御意見等もいろいろあると思ひますが、やはり基本的には運輸省の責任において推薦をするならしななければならぬと、まあそのいろいろの批評、非難等も受ける場合もあり得ると思ひますが、それだけの責任はやはり負わなければならぬと、こういうふうにかえております。

○委員長(大倉精一君) もう一点だけお伺いします。たとえば、政府みずから融資をあっせんするという場合に、大体適性規模といいますが、その企業の上にあるのは技術の向上をはかるためには、大体このくらいの規模以上のものでなければというのがある。私は思うのですけれども、それ以下の企業規模のものに對しても、やはり適性規模まで引き上げていってやろうという、そういう考えなのか、その点はどうか。

○政府委員(山下正雄君) それも全般の計画がどの程度のものに落ちつくかということにも関連があると思ひますが、といつて、非常に小さい規模でやっております、せっかくこの法律ができたのに何の恩恵にもあらずからぬのだというのでは、これまた非常に片手落ちになると思ひます。従いまして、これらの工場等において、ほんとうに、先ほど申しましたように船台の設備が非常に古くて、船の能率がよく上らないという個々の事実があれば、それを直すことによって非常に効果が上るといふことであれば、それに対してある程度の融資をすることにしよう、また、工作機械等が非常にほしょいものがあるけれども、それがなければとても能率が上らぬというような個々のケースがあれば、そのものに限り一つ融資をしてよくしてやるというふうなことも等々あり得ると思ひます。だから、小さいものを全部大きく引き上げて、大きいものはますます上げて、でいていこうというのじゃなくして、できるだけ一つ内容を充実したものにして、先ほど申しましたように、コストの低減とか合理化が促進できるようなやり方というものをじっくりと見みちにやつていきたいと考えております。

○委員長(大倉精一君) ほかに御質問ございませんか。御発言がなければ、本日はこの程度にとどめます。委員会を散会します。

午後四時七分散会

二月二十五日本委員会に左の案件を付託された。

一、鹿児島県南大隅地区に国鉄自動車乗入の請願(第九〇三号)  
一、諫早、長崎県南大隅地区に国鉄自動車乗入の請願(第九〇三号)  
線敷促進に関する請願(第九九六号)

第九〇三号 昭和三十四年二月十三日受理  
鹿児島県南大隅地区に国鉄自動車乗入の請願  
請願者 鹿児島県肝属郡大根占町長 遊喜半次郎外三名

紹介議員 田中 茂徳君  
国鉄自動車乗入の鹿児島県南大隅地区乗入については、戦前から取り上げられ地区民の久しい間の宿望であり、戦後は国鉄並びに運輸省に對し再三再四陳情をつづけているところであるが、(一)当地区のばく大な未利用資源の開発のためには民間資本による独占事業のみにゆだねることなく国家資本による開発がぜひ必要であること、(二)現在民間一社の独占事業のため利用者に対するサービスが悪くなりがちであること、(三)海陸輸送の連絡が密接でないため住民の受けている不便を国鉄自動車の運行によつて緩和したいこと等の理由により、ぜひともすみやかに南大隅地区に国鉄自動車乗入を実現せられたいとの請願。

第九九六号 昭和三十四年二月十九日受理  
諫早、長崎間鉄道平たん線敷設促進に関する請願  
請願者 長崎県知事 佐藤勝也外八名

紹介議員 秋山俊一郎君 西岡ハル君 藤野繁雄君 本多市郎君  
長崎本線諫早・長崎間平たん線は、昭和二年建設予定線となつてから三十余年になつてゐるが、この平たん線は、長崎県の基幹産業である水産、造船、石灰、鉱工業等の飛躍的發展を期するほか、年間二百七十九万人をこえる観光客の輸送増強、長崎港を基地とする漁業開発及び中国、南方諸国との貿易促進にも寄与するところが大きく、国策上にも重要な路線であるから、本平たん線のすみやかなる建設を期せられたいとの請願。

第五号中正誤  
ページ 行 誤 正  
二 三 九 鉄道の調査 鉄道等の調査