

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第九号

昭和三十四年三月三日(火曜日)午後一時二十九分開会

委員の異動

二月二十七日委員杉山昌作君辭任につき、その補欠として前田久吉君を議長において指名した。
二月二十八日委員前田久吉君辭任につき、その補欠として杉山昌作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

石原幹市郎君
植竹 春彦君
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
岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房長 細田 吉蔵君
運輸省船舶局長 山下 正雄君
運輸省鉄道局長 山内 公敏君
運輸省鉄道監督 八木 利眞君
運輸省自動車局長 國友 弘康君
運輸省自 國友 弘康君

運輸省観光局長 岡本 悟君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 十河 信二君
日本国有鉄 小倉 俊夫君
道副總裁 吾孫子 豊君
日本国有鉄 道常務理事 久保 龜夫君
道常務理事 日本国有鉄 平出 彬君
道資料局長

説明員

日本国有鉄 道副總裁 小倉 俊夫君
日本国有鉄 道常務理事 吾孫子 豊君
日本国有鉄 道常務理事 久保 龜夫君
日本国有鉄 道資料局長 平出 彬君

本日の會議に付した案件

○中小型船舶造船業合理化臨時措置法案(内閣提出)

○派遣委員の報告

○運輸事情等に関する調査の件

(日本国有鉄道志免飯業所に關する件)

(日本国有鉄道の運賃に關する件)

○自動車ターミナル法案(内閣提出)

○日本観光協会法案(内閣提出)

○委員長(大倉精一君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

中小型船舶造船業合理化臨時措置法案を議題といたします。

前回に引き続きまして質疑を行います。御質疑のある方は順次御発言を願います。なお、出席の政府委員は、船舶局長山下正雄君、鉄道監督局長山内公敏君、自動車局長國友弘康君、観光局長岡本悟君、国鉄部長八木利眞君であります。

○小柳勇君 前に続いて質問を展開したいと思ひます。

第一は、この合理化臨時措置法によつて、運輸者がいろいろ資金のあつせんをして、中小造船所に投資いたしますと、造船能力は漸次よくなつて参ります。ところが、提出資料によると、発注が最近減つておる。この造船能力の増加に対して、発注数というものはどのくらい伸びると觀察されておるか、お尋ねいたします。

○政府委員(山下正雄君) ただいまお話しのように、造船のブームのときには、十五万トンないし二十万トン程度の工事が行われておりましたが、現在におきましては、それが約六万トンないし七万トン程度に落ちております。

しかし、他方、需要の面を考へてみますと、御承知のように、国内におきまます戦時に作りましてE型と、そのほか小さい船がそろそろ寿命に到達しております。従ひまして、それらの船の代替建造という問題がじきに起るんではなからうかということが一つござい

ます。それからもう一つの面といたしましては、東南アジア方面におきまして、小型船舶の利用ということが相当今後行われるんじゃないかという予想をいたしております。従ひまして、先

年來、東南アジア方面、たとえば、インド、ビルマ等につきまして、川船の調査に補助を出しまして輸出組合から人を派遣いたしております。御承知のように、それらの地区におきましては、まだ国内の開発が十分でござい

ませんので、どうしても天然資源を港に

運んで、それを原材料として輸出するといふことで国の経済が立つておるわけでございます。従ひまして、奥地から原材料を運び出すためには、どうしても川を航行しなきゃならぬ船が相当あるわけでございます。それらにつきましましては、外海を航行いたします船と多少趣きを異にいたしております。たとえば、非常に喫水が浅い船であるとか、または推進の方法等につきましても趣きを異にしております。それらの船を十分今は研究をいたしております。従ひまして、これの研究の晩には、それらの国の開発の段階に

応じて、そういう小型船の輸出が相当あるであらうという予想をいたしております。

それからもう一つは、賠償関係でございまして、やはりインドネシア等におきましては、あゝいう島の多い国でございまして、島と島の間の交通というものは、相当大きなウェイトを占めております。しかも、インドネシアにおきましては、今まで島と島との航行を一手にやつておりましたオランダのKPMの船会社をインドネシアの政府が排除いたしておりますので、インドネシアといつたしましては、国内の海運を早急に充実しなきゃならぬという強い要請もございまして、こういうような点につきまして、中小造船は、私どもの努力によつて、また業界の努力によつて、相当海外にも伸びる道があるといふふうな予想をいたしております。従ひまして、これらにつきましましては、十分

りっぱな船にいたしまして、海外とも

競争できるような基礎的な条件を備えていくことによつて、中小企業の今後の行き方を進めていきたい、こう考へております。

○國務大臣(永野護君) ただいま山下政府委員からお話しいたしましたことを少し補足して申し上げますが、今、フィリピン、インドネシアにいたしまして、問題となつておるのは、私どもから言へば、自国の海運界の事情を無視した全く突拍子もない理想案のものを要請してきておる。現地の事情を多少知つております私といたしましては、ほんとうにまじめに考へておるのかどうかということが疑いたくなるような現地の実情であります。現地でほしいのは五百トンないし千トンの船が非常に必要なんでありまして、フィリピンは、御承知の通り、七千の島でできておりました。その間は小船で連絡をとる以外に方法がない国であります。それが戦争中にほとんどなくなりまして、極端な例を申し上げますと、ダバオからマニラに行く運賃の方

が、ダバオから横濱に來る運賃より高いといふような不合理な実情が起きておるのであります。従ひまして、ほんとうにフィリピンがまじめに自国の交通の整備を考へるならば、あゝいう十八ノットの何万トンという船を作るよりは、自分の国の直接必要とする、足

に類する小船をたくさん作らなければならぬのが、一番事情に即した造船計画案だと、こう考へておるのであります。ただ、これは派手でないものですから、地道な話になりますから、あゝ

あゝ

いう突拍子もない案を作っておるのではありませんが、これはインドネシアについても同様であります。非常に島がたぐさんあるのですから、その間の足なぐさであります。それが一通り整いますまでは、相当期間の注文がある、こう考へておるのであります。ただ、遺憾ながら、昨年のインドネシアの問題でも、ソ連の船が成約できましたように、造船準備の問題で、よその国にとられることが非常に多いのであります。従いまして、日本の中小の造船所の設備を改善し、資金的にも設備的にも、どこにも負けないような運営をいたしていきまうと、今御質問の、非常に御懸念になっております注文先というところは、まず心配しなくてもいいのじゃないか。つまり、いい船を安くさす作れば、ほしい人はたくさんいるのです。ただ、問題は共通でありまして、みな支払うべき金がないのであります。従いまして、どうしてもある期間には延べ払いをするか、あるいは別に資金を貸してやるか、あるいは、ほしいのは、これは間違いない事実でありますけれども、支払い資金の準備が、現実の問題といたしますと、そうはつきり見通しを立てている国がないので、その点が非常に重要なことである。しかし、需要があるのでありますから、その需要を満たすべき資金の調達を助成してやらぬといかぬ、こう考へております。

○小柳勇君 関連して質問いたしますが、大体発注がふえるだろうという予想はわかりました。もう少し根拠を、抽象的でなく、島が多いからとか、あるいは、安ければ、設備さえよければあるのだというふうなことではなくて、

具体的に、もう少し予想された根拠をお示し願ひたい。それから続いて、投資して、製造能力については大体わかるわけですね。年間十億円ずつ五年間やればどのくらい伸びるということがわかりますから、それと対比して、発注能力は大体どのくらい増進すると判定しておりますか。

○國務大臣(永野護君) 先ほど申しましたように、向うの能力のあるということと、それをほんとうの資金の裏づけのある注文にするということは別なことでありまして、その点は一つ分けた方がいゝと思います。それで、私、賠償の全権に参りましたときに、今、小柳委員の御質問になりましたように、数字を手元に一べん集めたことがあるのであります。というのは、何そうぐらいいける、各島の人口、交通量を算定した資料を持っておったのであります。そのときは、五百トンないし千トンの船を相当数量賠償の中に繰り入れるという案でありましたために、そういう資料を持っておったのでありますけれども、それは今、私の手元に、ここにはございせんので、おそろく運輸省にも、日本内地のことではありますけれども、その資料はないかと思ひますが、フリーピン政府ではその資料を整えて出してくれたのであります。従いまして、フリーピン政府に頼めばその資料は得られると思ひますから、私の宅をよく探して、何しろ古い書類が余りたまるものですから、整理するものですから、整理したものの中に入つたかどうかははつきりわかりませんが、それを私がフリーピンで得たソースに頼めばあるいは得られると思ひますから、しかし時がかりますので、その間の御猶予を願ひたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) 建造能力につきましては、先ほどお話がございしたように、能力を過大にするのは、大型の造船所の能力ともならみまして、非常に今後の日本の造船のあり方につきまして疑問が出てきます。従いまして、これをいかほどにとどめるかというところにつきましては、国内の需要と、外地の今後の予想される需要といふものを十分検討いたしましてきめなきやならぬ問題でございしますが、大体の私どもの目の子、または勘といつたしまして、能力的には十五万ないし二十万程度の間に年間の造船能力をしたらいかがか、こういふふうに考へております。もちろん、これにつきましては、十分管理等をいたしまして、専門家の意見も聞き、また十分実情の調査等もいたしまして、最後的には幾らにするかといふことを決定したいと思ひます。

○小柳勇君 注文の方は大臣の答弁にまかせておられるようであります。今大臣の発言にもあつたように、船のコストを安くすればという点は、日本の労働人夫工賃は非常に安い、鋼材が高いから、まあ外国からのいろいろ注文も少いという資料もあるわけですが、そういう努力とともにやらなければ、あまり注文がふえないと思ひますが、大臣の手元に資料は持っておられるようでございしますが、私も心配するのは、建造能力だけをふやまして、発注能力があまりと、自然とそれだけ施設が遊びますから、そうしますと、だんだん機械化されていきますと、労働者の数が減つてしまふ、そういう面も

実は心配しているわけでありまして、従つて、じゃもう少し質問を展開いたします。五年後は、この法律が五カ年限定法律でありますから、それから先をどのくらい見込んでこういふ法律をお作りになつておるか、その点をお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) 現在の情勢をいたしまして、中小企業の内容を改善するのは今が絶好のときだといふ観点に立つております。と申しますのは、先ほど申しましたように、需要の面も今後の飛躍が相当考えられる、もちろん今海運界が不況でありますから、注文の実数は少のうございしますが、しかし将来に能力を託してこの企業の内容を改善するといふ方針を今がとるべき時期じゃないかという感じがいたしております。従いまして、それのめんべんだらりといつてもやるといふのでは効果がございせんもので、少くともこの五年のうちに所期の目的を一応達成したい、そして、そのあとにつきましては、この特別な助成法によらなくて、工場のそれぞれの努力等に待つていきたい。一応五年を限つて、その間にやることは十分努力を集中していきたいという考へでおります。

購買力にかわりますまでには、私は五年ぐらいいからほつほつそれが購買力になる、十年ぐらいいから初めて本物になるのじゃないか。従いまして、東南アジアの市場を期待しますことは、むしろ五年ないし十年後だと考へてはいるのであります。そのときには、先ほど私が申しましたように、向うの購買力を何とか考へてやらなければならぬといふ心配がなくなつて、ほんとうの購買力の裏づけを持った注文が出てくると、こう私は東南アジアの経済情勢を観測しておりますので、その後に、ちやうど五年ないし十年後に、日本の一番大きい東南アジアの輸出品は、鉄道車両——ローリング・ストックと船

○小柳勇君 今までの最近の平均投資は、中小造船所大体五億ぐらいです。この法律によりましてプラス十億でございすね。そういうことで、今大臣が言われたように、五年後ぐつと注文がふえたときに、私はさういふ、今のこの法律を見ますと、今その老朽しているやつを若干直すとかあるいは倒れつつある造船所を若干息を吹き返させるといふような法律でしかないやうな気がしてならぬ。今大臣が言われたやうなさういふ明るい発注の見通しがある

るのに、逆にこの法律で間に合うとお
考えになつてゐるかどうか。

○国務大臣(永野護) この法律は五
年と一応考へておりますけれども、五
年の間ずっとやっております間に、今
申しましたような新しい市場における
購買力もだんだんついてくる。それを
見合ひして大いにいくようになれ
ば、こういう小規模なものでない案を
そのときに立てていきたい。それは多
多ますます弁する話でありますから、
それを拡大強化いたしますことは、
きつとその当時の国会の御了解を得ら
れると、こう確信いたしまして、今の
多少不安——ほしい気持でいることだ
けは間違ひございません。ただそれを
どうして金を払ふかという問題だけが
今非常に不安なものでありますから、そ
の不安の間はまあこの程度でやつてい
きたい、こう考へてゐるのであります。

○小柳勇 すると、現在の建造
能力と今注文されている現在の情勢と
考へながら、この法律を五カ年間適用
していきまうと、ちょうどこの発注能
力と建造能力とつり合つて、労働者の
首切りなども起らぬ。五年から先はど
んどんまた東南アジア等から注文があ
るが、それについても大体間に合ふと、
こういろいろ考へて法律を出された
わけでありませうか。

○国務大臣(永野護) さうであり
ます。ただこの機会に、今申し上げて
おきますが、大型の船には単価にあま
り大きな差はないのでありますけれど
も、小型の、ことにこの木船には、造
船所によって非常に単価に開きがあ
る。その結果、十分内地の事情を知ら
ない人は、値段に釣られて安いところ

へ注文いたしますと、非常にその日本
の造船業の不名誉になるような船を渡
すことがあり得るのであります。これ
は現にインドネシアなんかで起つてい
るのであります。従ひまして、われわ
れは、こういう設備の改善をしますと
ともに、十分に監督をいたしまして、
日本の造船業の不名誉にならないよう
な船を輸出いたしませんと、せつかく
の市場が日本の市場でないようになる
危険があると思ひます。十分に監督し
ていかなければならぬと思ひます。

○小柳勇 次の問題に入りますが、
この法律を見まして一番感ずることは、
二百数十の中小造船所に対して、運輸
省、いわゆる監督官庁が生殺予奪の権
を握るような気がしてならぬ。それは
たとへば倒れかかつて今すぐ金が要る
ようなところにも、この審議会の判定
がなされないような場合があるかもしれ
ない。あるいは、まだ余裕があるがし
らなく立ち回つてさういふ特に目をか
けてもらふ場面があるかもしれない。
さういふことで自然、統合あるいは廃
業、さういふことが起るような気がし
てならぬのであります。さういふ点
について運輸大臣の御答弁を願つてお
きたい。

○国務大臣(永野護) これは、さう
いふ心配を申しますか、弊害を申しま
すか。この事業だけに限りません
で、補助金なんかを出します仕事には
どれにも伴う共通の弊害であります。
さういふことは絶対にありませんと
は、私、従来のいろいろな事例から見
て、実は明言しかねるのであります。
さういふことは絶対に起りませんとい
うことは、何分多数の人の関与するこ
とでありますから、申し上げられませ

んけれども、私は運輸大臣の責任とし
て、さういふことの起らないような部
下の訓練をして、公平にこれを運営し
ていくべきだと、こう考へておりま
す。

○小柳勇 国鉄などに経営調査会だ
とかあるいは諮問委員会、何々調査委
員会など、諮問機関があります。こ
れにもちよとさういふものが、海運
造船合理化審議会というふうなもの
をお作りになつて、その意見を聞いて
そしてさういふふうな基本計画を立て
るように書いてある。さういふものが
最終的には、今、大臣が言われた方針
に従つてもろの計画を立てると思
ひますけれども、この合理化審議会が
一方に偏する、あるいは御用機関にな
りますと、私心配しているようなこと
が起る可能性があると思ひます。こ
の合理化審議会に対して特に何か配慮
されている点があつたらお聞かせおき
をお願いしたいと思います。

○政府委員(山下正雄) 特に配慮さ
れておりますことは、海運造船合理化
審議会と違ひまして、もう少し工場
個々の実態に接してものを考へていき
たいと考へております。これが一番中
小企業にとりまして、大づかみの異論
でなしに、個々の問題に接してその改
善策をはかつてもらふというのが一番
望ましいことだと思ひます。従ひまし
て、この技術的な問題につきまして
は、造船技術審議会の中に実際の技術
に毎日従事しておられる優秀な方を集
めまして、その方々に技術的な問題に
ついて十分検討していただく、そし
て、これを中小企業にアプライする場
合にはどういふふうにしたらいいかと
いうような、具体的な問題を十分議論

してもらうつもりであります。それか
ら、もちろん、私どもの出先が地方に
ございますので、地方の船舶部の技術
家等を使ひまして、工場の実態に接れ
てほんとうに、たとへば小さい企業で
ございまして、引き揚げの修繕台が十
分に動いていない、それにはたとへば
引き揚げのレールが足りないというよ
うな問題等ございましてはならないとい
ふ小さいことでもいいから取り上げま
して、それを個々に解決していくとい
う努力を払つていきたいと考へていま
す。ですから、大づかみな議論はもち
ろんいたしますが、個々の事例につ
きまして十分な配慮をして、この中小企
業の実態問題に接していききたい、こ
ういふふうに考へております。さうい
ふような仕組みを中に作るつもりでござ
います。

○小柳勇 市中金融機関から大体五
億ぐらいの初年度考へておられるよう
でありますが、さういふのを一応見当
がついておるものであるかどうか、お聞
かせをお願いしたい。

○政府委員(山下正雄) 資金につ
きましては、年間約十億、五カ年間に五
十億の予定をいたしております。この
うち、年間の十億のうち五億は開発銀
行資金から融資を受ける予定でいたし
ております。これにつきましてはも
ちろん、これを出しなすといふ確
約は得ておられますが、開銀の当局と
しましては極力援助しようとして、また、
大蔵省におきましても、まあできるだ
け一つ努力しようといふような話し合
いをいたしております。それから、そ
の他の資金につきましては、実はまだ
具体的な話をいたしてありません。し
かし、この法文にもございますよう

に、政府は融資のあつせんについて努
力をするという文句がございまして、
これが、運輸大臣はとこのでなく
て、政府はとこのことでございする
から、当然大蔵省も一はだこれに脱い
でもらうといふ打ち合せになつており
ます。従ひまして、もちろん運輸省と
いたしまして、資金その他につきま
してはいろいろ折衝し、努力をいたし
ますが、大蔵省も一はだ脱いでくれる
という約束になつておりますから、で
きるだけの融資につきましては努力を
いたしたいと考へております。

○小柳勇 金の問題については、ま
だ細目——最終的でないようでありま
すから、詳しく突つ込みませんけれど
も、現在の造船業の情勢をすつと調べて
みますと、中小造船所に頼むべきよう
な小型船舶すら大造船所に吸収されつ
つある。これはせつかく作るけれど
も、注文を受けるけれども、小型造船
所ではすぐその金が入つてこない。大
造船所であればしばらくは余裕を見る
ので、注文する人も金の都合によつて
大造船所に頼むといふような傾向があ
る。さういふの調整については、その金
融の關係と関連して調整についてお考
えであるのかどうか、聞かしていただ
きたい。

○政府委員(山下正雄) ただいまの
御質問でございしますが、私も従来か
ら、小さい船は小さい造船所に、大き
な船は大きな造船所に、造船工業等
にいたしてあります。造船工業等
に絶えずその意見を申しております。
しかし、小さいと申しまして、たと
へば非常にむずかしい船でございま
す——たとえば引き舟で、その推進機

で、これができる上った鉄鋼製品の最も大きな要素になるのであります。そこで、これは運輸省所管のことについて申すのでありますが、私は昨年十四次造船のときには、十四次造船を成立せしめするための、言葉は悪いかもしれませぬけれども、一種の救済として鉄鋼の問題を持ち出して、やつと陸路を切り抜けていったのでありますけれども、そういう意味でなくて、日本の海運界にこの鉄石専用船の問題は非常に大きな問題であり、それが今委員長の

お尋ねになります鉄鋼価格の安定というところに非常に大きな影響を及ぼすものであります。御承知の通り、海運界の運賃がフラクチュエートしますと、その結果がすぐ鉄鋼の相場にはね返るわけですから、そういうような意味におきまして、これが非常に大きな問題であると思うのであります。特にだんだん近いうちに鉄石がなくなりまして、インドまたはベネズエラというような非常に遠いところから運んでこなければならぬようになっておりますので、この問題が一そう重要性を帯びて参っております。私はその意味において、日本の鉄鋼価格の安定に寄与する、運輸省として寄与し得る最も大きな問題だと存じておる次第でございます。私は鉄鋼業に直接に関係はございませぬけれども、いろいろな意味で鉄鋼業の安定ということには関心を持っておりますので、この造船の一番大きな要素である鉄鋼価格の安定ということにできるだけの微力を尽していく決心であります。

○相澤重明君 先日の委員会資料要求しまして、この資料が提示されたわけではあります、この中で二、三お尋ねをして置きたいし、あとで運輸大臣に輸出とわが国の海運業との関係についてちょっとお尋ねしたいと思っております。

最初に資料の点ですが、この資料の三ページの三十二年八月五日、ビルマ側の税関、それから日本側は伊藤忠、造船所は墨田川造船所、この修正増額分というのが出ておるのですが、これはどういふことでしょうか、いふうになつたのか、この点御説明いただきたい。

○政府委員(山下正雄君) お尋ねの伊藤忠が扱っております墨田川造船所のことでございまして、これはたぶん、詳細は存じておりませんが、追加工事等をして、最初の設計から多少規模がえなつた、費用を要求して新しく追加契約になつたものなからうかと思つて、で、詳細存じておりませんが、で、あとで調べまして正確なことを御返事申し上げます。

○相澤重明君 次に御尋ねして置きたいのは、その次のページのフィリピンへの賠償船舶の中で、上から四行目の三十二年九月二十日、不明、三菱商事、三保造船所、それから下の欄の二行、三十二年十月二十六日、不明、木下商店、山西造船鉄工所、三十二年十一月二十二日、不明、日下部産業、山本造船、それからその次のページの三十二年十二月二十八日、一番上です。不明、伊藤忠商事、東和造船、その次が三十二年十二月二十八日、不明、日綿実業、白井鉄工所、こゝろのがあるのですが、これは一体、不明といふことはどういふことなのか、これは資料が手元になつたといふことなのか、どういふことなのか、これは一つ運輸大

臣に私はお尋ねしたいと思ふのです、これはどういふことなんでしょうか。

○國務大臣(永野護君) 実は私も不明なものでございまして、不明の点は一つ担当局長の方から……

○政府委員(山下正雄君) これらの船につきましては、フィリピンの賠償使節団からの要求がございまして、フィリピンの政府等と契約をしたわけでございますが、フィリピンの政府の方でどの国内の人に割当てたか、それが当時まだ決定していません。まだ現在決定してないのもあると思つて、それが、そういうことで、私もよくしつて、それが最終の需要者であつたかといふことはわからなかつたといふことでございます。

○相澤重明君 これは、私は少くとも昨年の年末に契約をしあるいはその作業にかかつたといふことならば、これは不明でも、私はまだ調査中でもけつこうだと思ふのです。しかしこれはもうすでに三十二年です。しかしこれは三十四年です。三十四年の現在はこの資料を提出するの、相手側がどこであるかといふことがわからぬといふようなことで、一体どういふ契約ができたのかといふことが私は非常に疑問になつてくるのです。いま一つは、先ほど最初にお尋ねした追加修正といふことも出てくるわけですね。こゝろいふようなことを考へて、先ほど運輸大臣が、第十四次造船の昨年割当をしたことについて、御報告もありましたけれども、これは非常に、外国との契約でありますから、少くともそういうあらゆる資料をそろえて、私は運輸省としては持つておるべきではないか。

そのときになつて相手側の国から、これはもうこの計画が違ふとか、あるいは日本政府が何と言おうと、うちの方ではかまわぬといふことであつては……事はこれは賠償の問題です。国民の税金によつて、そして戦争の終末によつてこの支払いをする賠償の造船なんですね。ところが相手側がわからぬ、あるいは時による修正をしなければならぬ、追加をしなればならぬ、こゝろいふことは、日本政府としてとるべきことじゃない、私はこゝろ思ふ。その疑問の中で思ふわけです。そういう疑問が起るのをどういふうにして説明をしていくかといふことは、私はこれは運輸大臣に課せられた仕事だと、一つは思ふのです。そういう点で、資料をせつかくちうだいたしたけれども、その疑問が私は残る。その点どういふうにお考えになつておるか、一つ釈明をお願いしたいと思います。

○國務大臣(永野護君) 賠償の問題は、たまたま、私は全権に参りました、いきさつの責任者でありますから、そのときの事情を申し述べて一つ御了解を得ておきたいと思つて、私は、賠償は国が国に払ふ債務でありますから、向うの政府と日本の政府との間で契約をいたしまして、そうして日本国内における契約は日本政府と造船所がすべきものだ。であります。と、かりに物の悪いときに政府が責任を背負わなければならぬ、賠償を支払うのでありますから、従ひまして、本質からいつて、債務の本質からいつても、それから実際の運営からいつても、これはぜひ日本政府に申しまして、これはぜひ日本政府に渡す、こゝろいふことでなくちやならぬと

私は思つておつたのであります。ところが、強い向うの要望がありまして、ぜひ自分の方で勝手にやらしてくれ、日本政府が介入しては困るという非常に強い強い要請があつて、すらすらきまつた問題じゃないのであります。この理論闘争はすいぶんしたのでありますけれども、フィリピン政府は、どうしてもいゆる直接方式、私は間接方式が理論的にも実際のにも正しいといふことを申したのでありますけれども、これは向うがいれなかつたのであります。やむを得ず、いゆるこの直接方式といふものをとつたのであります。従ひまして、こゝろいふことが、実は一見非常に不明朗なことが起るのであります。と申しますのは、注文は政府がするのであります。民間の個人じゃないのであります。政府が注文したものを向うの民間に払い下げるのであります。従ひまして、フィリピン政府が日本へ注文いたしましたときには、だれの手にかが歸するかといふことはわからないのであります。その間にいろいろな流言飛語が飛ぶような事態が起りやすい問題であります。それがこゝろいふことを落札して自分のものにするかといふことは、一口に申しますと、フィリピン政府はただだもつたものであります。原価はただだもつたものであります。従ひまして、幾らでこいつを民間に払い下げて、もつと切れませんか、そこに非常に不明朗な問題が起る余地が残つておるのであります。その結果、今一見きわめてわからぬのでありますけれども、だれが取るかわからぬといふことからは不明といふようなことが長く続く。場合によつたら、あるブランドなんか、あんまりハイカラな

物を作りまして、渡しても、今度は向うで取り手が無いというものすら現実にあるのであります。そういう事情でありますから、ごらんになると非常に不明朗なんですけれども、それが実情でございます。

○相澤重明君 まあせつかくの運輸大臣の御答弁ですが、どうもそういう点が、国民の側から考えるという点、賠償船について何か陰にあるのじゃないかという点が実は疑問になるわけでありまして、つまり、事が日本の戦争に負けたということ、また、その賠償を支払うということ、それが現物でなされる、こういう点については、これは日本としても政府に協定はまかされておると思うのですが、しかし、少くとも日本国民の税金でそれだけの賠償を支払うということであるから、これについてはやっぱり明らかにしなければならぬ。これは第一の問題だと思ふ。そこで、ビルマにしろインドネシアにしろ、あるいはフィリピンにしろ、当然相手の国と何雙、総合何トンというところで、もちろん総額についても発表される。けれども、相手側が直接方式であろうと間接方式であろうと、いずれにしても相手側の責任で日本政府との間にやることなんです。しかし、相手側でも、無計画でただ日本の政府に賠償だからこれだけとか勝手に払えというところじゃなくて、やはりそこには計画的に、たとえば、十カ年計画あるいは二十カ年計画というところでこれは出されておる。国内でも、つまりそれそれの国内産業の発達のために日本の賠償というものは来ておる、こういうことになっておると思ふ。そこで、そういう計画が行われて

おるとすれば、当然、今運輸大臣もお話しのように、これをもとにただであるから、そこに政治的に、あるいは商社の取引の中で落札が行われるのだというものであつては、やっぱり相手国自身も非常に困ると思ふ。そこで、やはり、どこの会社、あるいは政府が使ふとか、民間が使ふとか、こういうことには私はなつてくると思ふ。この資料の中にもあるように、たとえば、政府が使つておるものもあれば、民間に使わせておるものもある、こういうふうになると思ふ。そこで、そういう点をやはり明らかにされたいという、何か日本の政府は相手の政府と取りきめはしたけれども、それは、直接業者だけがそこにいわゆる実際の契約を結ぶんだ、だからむしろその業界の意見というものが政府に反映によつて、それは左右されておるのだということになりはしないか、そういうことが出てきやせんか。こういうことであつては、やはり賠償という基本的な問題の協定をする場合に問題が起るのじゃないか、こう思ふので、今のお尋ねをしたわけでありまして、運輸大臣は、特に、先ほどお話のように賠償使節団の団長なので、それから、とにかく、そういう点を明らかにしていただきたいと思ふ。

○國務大臣(永野護君) そういう疑惑の点を持たれることも、私は、いわゆる直接方式を避けて、間接方式にしてくれなければならぬということとは強く主張したのであります。これは、当時の議事録をごらんになればはつきりするのであります。ところが、まづめますために、どうしてもそこまで議

料にならないのであります。全く打ち切りまして、向うの政府の全く自由にかまされて、日本政府は触れちゃいかぬ。その触れちゃいかぬというところに、なぜそんなことに前議決したのだと言われまると、今言つたようないきさつからそれを認めざるを得なかつたのであります。そういう意味でありますから、不明朗な点とおっしゃる点がありますことは一つ御了承願ひたいのであります。

○相澤重明君 次の、この中小型鋼船のいわゆる時限法、五カ年で合理化を促進をするという点であります。そこで私はお尋ねしたいのは、海運界の調整というものをどうするか。造船業界としては自分の持つ能力を最高度に発揮し、しかもまた、できるだけ多くの輸出をしたいというところは、これは経済界の発達にも沿ひし、また、海運業者は、やはりできるだけ自国の船を外航路においても利用したい、これは国際競争の日本の海運界における大きな問題点だと私は思ふんです。そういう点で三千トンというところが一つの目標ではあるけれども、しかし、今の東南アジアの地帯は、先ほど運輸大臣もお話になつたように、将来の問題としては、国際マーケットとしてはきつめて重要な地点になるのじゃないかという点を考えると、日本こそ四面海に囲まれておる海運国なんです。その海運の重要な海運業界というものを、どういうふうにして一体これから経営維持させるか。これは旅

千トンくらいの船でも航行しますから、絶対とは申しませんが、まあ大体は二千トン三千トンの船ならば、みんな、まあフィリピンにしてもインドネシアにいたしても、自分の、日本人の船の航行のできないところを運航する船でありますから、御質問の点は必ず心配ない。根本は、大きい船については非常に大きな問題になる。おそらく一番大きな問題だと、私はこう了解しております。

○相澤重明君 これは少し私と運輸大臣の見解と相違があるように私は思うのですが、私は、この東南アジアは大型船ばかりじゃないです。実は日本の船も、貨物船にしても七千トン、一万トンを幾く利用できるところなんです。だから三千トン、一口に三千トンというけれども、三千トンの価値というものは私は相当なものだと思ふのです。ですから、外航船舶についての問題は、また先ほど申し上げたように、私は旅客船公団法のときに十分うんちくを傾けて一つお尋ねをしたいし、またお聞きしたいと、こう思うのですが、この点についても私はやはり、日本の海運業界の人たちが非常に頭を痛めておられる問題ではないか。ですから、むしろ今後の問題としては、私はそういう点を運輸大臣には十分一つお考えを願っておきたい。これはききょうの答弁で心配ないと言われても、私はどうもそういうふうに受け取れない面が多々ある。こういう点で、その点の一つとして十分御検討いただくというようにしておきたいと思う。

それから最後に、この中小型船でありますから、一番私どもに心配されるのは、合理化審議会なりあるいは技術

審議会でいろいろ検討を願ったけれども、どうも先ほど小柳委員の御質問のあったように、たとえばABCならABCの中のAという造船所は、これは採算が幾らやってもとれない、融資をするに値しない、こういうのであるから、この際一つ審議会によって御討議の結果、これは仕方ないからやめてもらおう、融資のあつせんもしない、こういうようなことがあつては私はこれは大へんなことになつてしまふ。こう思うので、基本的に運輸大臣としては、現在の造船産業はこれを育成をする、こういうこの法律の趣旨に基いて、脱却というものはない、絶対にありません、こういうことが約束できるのかどうか、この点一つ運輸大臣から御答弁いただきたい。

○国務大臣(永野護君) 運輸省といつたしましては、造船業者が好きこのみをするという気持は毛頭ありません。公平にやるつもりであります。御指摘のような、委員会の運営がへんばなことでもするようないことがあつては大へんではあります。けれども、これは組織の問題であり、むしろ具体的な人選の問題だろつと思ひます。人選を間違つたことをしたら、組織で何はばつてみて、それからいろいろの脱法行為も行われるかと思ひますので、この人選には非常に注意を払ひまして、御期待に沿うように運営していきたいと、こう考えております。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて

○杉山昌作君 これは大臣でなく事務当局にお尋ねいたしますが、この法案については、先だつての委員会でも私は御質問申し上げたが、私は非常にこれに盛られておる政策には大賛成なんです。五カ年計画でやるというところは非常にいいことだと思ひますが、一体この法律が必要なのかどうかというところになるとまた別問題です。ずつとこれを見ますと、第一条は目的、二条は定義、三、四、五、六条は計画を作つて発表するのだ、六条では資金のあつせんをするのだと書いてある。一体計画を作つて発表するということは、法律を待たずとも、運輸省にはそういう権限、職責があるんじゃないか。資金も交付金をくれるというのなら法律が要るものでしょうか、「資金のあつせんに努めるものとする」というふうな非常にゆるやかな書き方をしておる。これなゆる何かな法律をもつてはなくても、運輸大臣は資金のあつせんに努めればよい。ただ法律がなければどうしてもできないものはモーターボートの益金をこちらに回わすという法律の改正だけなんです。しかも、これはさつき小柳君からお話がありましたように、もとといやなことなんだというところになると、一体何のためにこの法律が必要か、この法律がなければできないというところはどうか、この法律が必要か、これは政策には私は賛成ですけれども、今言うように非常にゆるやかな法律を作つておる。大体法律は法律でなければできないときに作るもので、なるべく法律の数は少い方がいい。あつてもなくてもいいという法律を作るのは、これはお互いに避けるのがほんとうじゃないかと思ひますが、そういう意味

で、一体この法律がなければ仕事ができないのかどうか、そこをお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) お尋ねの件まことにどうもございしますが、法律の専門家の方に法律のお話を申し上げてもどうかと思ひますが、法律を制定します場合に、一般に社会の進歩向上を目ざして、一定の政策目標を達成するために法律は制定されるものでございします。従つて、法律はその企図する目的達成のために、社会生活に關係のある行為を直接または間接に規制して、かつその規制を強制する性質があるものでございします。でございしますから、法律は特定のものに対して權利を制限し、義務を課するとか、甘んじてそれを受け入れることを要求する、違反者に対しては罰則をもつて臨むというケースが多いわけではございします。しかし、この法律で規定されております事項については、このような法的な強制力または制裁を伴わず、任意規定や訓示的な規定が多く見られます。たとえば民事の關係の法律等に相当であると思ひますが、このように特に助長が行政の手段として、經濟關係の立法において多くその例があるわけでありまして、この法案の目的として規定しておりますように、中小型鋼船造船業の助成のための法律でございまして、すなわち、中小型鋼船造船業の急速な合理化を強力に推進する必要がある現在の情勢上特に必要でございしますので、国みずからが中小型鋼船造船業の合理化についても計画を策定して、これを公表するとともに、その合理化のための設備資金の確保に努力をすることとしまして、当該事業の合理化に対する

決意と責任を明らかにしておくということとございします。このことは、国が中小型鋼船造船業を営む者に対してまして、事業の合理化のための指針を与えますとともに、これらの事業者が国の策定した計画に従つて当該事業の合理化に努力をし、促進しますように、または国の意図してあります行政目的達成のために合理化計画の実施に協力するということを要請しておるのでございしますが、このような見地から法律案を出したわけではございまして、まあ政府のこの事業に対する決意ということの表現ということで御了承願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) ちょっと補足して私から……。御承知の通り大造船所では相當な調査機関を持つておりまして、自分たちの会社の進むべき方向というふうなことに、ある程度の世界の指導を受けなくても、ある程度の世界の大勢も見、国内のいろいろな諸情勢も勘案する能力を持つてのすけれども、これの対象になりますような小さな造船所は、ただ目先の、眼前一尺ほどの刺激に應じた反応を示すようなことで運営しておりますので、大体ことしの景気はどうだろうか、世界の海運界の情勢はどうだろうか、こういうふうに進まなければならぬというふうな抽象的の資料を持ち合せしいうところが非常に多いのであります。絶無とは申しませんが、従ひまして、中小の造船所に対してどういふふうな対策をしなればいかぬよという大きな観点からきめまして、それを指導する、一定の目標を立ててやるということとは、必ずしも無益ではない、こう考えます。

それからもう一つは、資金のあつていないでござりますが、實際問題として、日本の銀行家は、政府側が口をきくと大ていはいはいだうりと貸してくれ、實際上の効果は相当あるのだから、国家の資金をすぐ運用するの位置に立て、あそこに資金を運用して貸してやってくれというのを口添えしますという事は、相当実効があると思ひます。右申しましたような二つの点でこの法律は存在の意義がある、こう考へております。

○杉山昌作君 大臣のお話の通りに、中小の小さい造船所に対しては一つの目標を与えてやるということがいいことである、あるいはあつせんをしてやることはいいことである、そのことは、先ほど申し上げたので、全面的に賛成ですが、法律を待たされればできないことじゃないかと思ひます。先ほど船舶局長ですか、お話がありました、政府の決意を示す意味だとおっしゃるから、そういう意味ならその意味で了承いたしますので、法律が通つた上はぜひその決意に基いて、積極的に運動、努力をしてやっていたらいいというのを希望しておきます。

○國務大臣(永野護君) もう一つ申し添えますと、杉山委員がお説みになつて、法律がなくともできるじゃないかというお感じをお持ちになることは、実はもつとも思ひますので、この法律は、これは沿革的な理由があるのでありまして、最初は、なるほど、この法律はなくちゃいかぬというやうな法律を考へておつたんであります。ところが、實際問題として、大蔵省なんかとも折衝の結果、杉山委員がお感じになるよ

うな程度のものでござるのでありまして、決してこれは理想案ではないのであります。従ひまして、やつていきます上に、さらに進みまして、なるほど、この法律がなくなつたらぬというやうな法律にこれを育てていきたい、こう考へております。

○委員長(大倉精一君) ほかに御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて、御異議ございませんか。

○委員(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

それでは、これより討論に入りま

す。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○相澤重明君 先ほど運輸大臣からお答をいただきましたように、私はこの五カ年の臨時立法が通過いたしました上において、中小型鋼船の造船業者が、政府の施策によつて脱落をしない、こういうことを確認をして、この法案に賛成をしたいと思ひます。

○松浦清一君 簡単に申せば、相澤委員の賛成意見と同様に、私も賛成をいたしたいと思ひます。

ただ、この法案は、三千トン未満に限定をした中小鋼船の造船業者に対する問題でござりまするけれども、日本の造船と海運の大もとの政策につきま

しては、いざい運輸大臣と意見を交換させていただく機会があると思ひます。ただ気にかかりますのは、三千トン以下と申しましたも、二千トンない

し三千トンの船を作り得る造船所と、五十トンぐらいのものしか作れない造船所と、ずいぶんたくさんあるわけであ

ります。結局三千トン級の船を作れるやうな造船所においては、相当の政

治力を持つておることが、中小企業たる造船所の中ではあらうかと思われま

すので、たとえ五億円の開銀融資にしても、その他五億円の融資あつてにし

まして、非常に積極的に運動が行え

たから、その方に融資のあつせんがな

されて、大して運動ができなかつたか

ら、それがなされぬ、こういうことの

ないやうに、いわゆる三千トン未満の

中小造船所全体に目を通されて、その

資金のあつせんが平均に行き渡るやう

に御努力を願ひたいことを申し上げ

て、賛成をいたしたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ほかに御意見もなければ、討論は終局したものと認

めて御異議ありませんか。

○委員(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

それでは、これより採決いたしました

す。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法

案を問題に供します。本案を原案通り

可決することに賛成の方の挙手を求め

ます。

○賛成者挙手

○委員長(大倉精一君) 全会一致でござ

います。よつて本案は全会一致を

もつて原案通り可決すべきものと決定

いたしました。

次に、先般、日本国有鉄道志免鉄業所の現状を調査するため、委員を派遣いたしました

が、その報告を求めます。

○小柳勇君 委員長の指名によりまし

て、ただいまから、志免現地調査団の

報告をいたします。

調査委員は、運輸委員長大倉氏、そ

れから運輸委員平島委員、それから私

の三名でござります。以上三名で、十

九日から四日間、日本国有鉄道志免鉄

業所の事情調査のため現地に参りました。

以下、現地で各関係者並びに第三

者の立場の中から聴取いたしました話

の概要と、博多駅にて福岡通産局の関

係者より聴取いたしました点を申し上げ

て、視察の報告をいたしたいと存じ

ます。

報告の順序は、時間の流れに従ひ、

まず、博多駅長室において、福岡通産局

石炭部長から聴取しました志免鉄業所

の概況並びに若干の質疑応答の点につ

いて申し上げます。

石炭部長の概況説明によりますと、

国鉄志免の出炭量は昭和三十三年度が

五十一万六千トン、三十三年度は、現

在までのところ、昨年度に比較して相

当減つておりますが、しかし、これは

企業費と投入すれば、昨年度程度近

くの出炭はできるのではないかと思

ふのとござります。労働者一人

当りの一カ月の出炭量については、

三十二年度の志免鉄業所が十五・四ト

ン、九州大手の平均が十四・五ト

ン、九州大手の平均が十四・五ト

ン、志免の方が多く、三十三年の十二

月についていへば、志免が十一・六ト

ン、九州大手の平均が十四・八ト

ンとなつておるといふこととございま

した。

次に、志免は鉄区が二重、三重に入

り組んでゐるので、総合開発すれば、

この地区の資源全部が開発され、生き

てくるので、総合開発はぜひともやら

ねばならぬことであるとの意見でござ

いました。しかし、だれがやったら適

当という点については、通産局として

は意見を述べる立場にないとして、意見

の開陳はありませんでした。

次に、国鉄が志免を経営してゐること

についてどう思ふかとの問に對しま

しては、大手と比較して特に不合理、

非能率とは言へない。また現在、志免

なるがためにどうという問題はないと
のことでありました。

次に、総合開発は資源の開発の点か
ら必要だといわれたが、それでは総合
開発したところの増炭になるか
との問に對しましては、宇美炭層と勝
田炭層、合せて三百二十万トン増加
できると推定できるところでござい
ました。

以上が通産局石炭部長から聞いた志
免に關する概況と答弁であります。

次に、志免炭業所において当局から
聴取しました志免の概況並びに若干の
質疑応答について申し上げます。

まず、炭区と資源開発について、志
免は炭区が上下の各層に所有権が入り
込んでおり、下層には断層もあり、全
資源を生かすためには志免の縦坑を中
心に開発するのが一番いい方法である
と考えているとのことでした。そして
上手に開発できれば、二千万トンく
らいはあるのではないかとのこととし
た。次に、埋蔵量については千百万な
いし千二百万トンはあると思ふとのこ
とでありました。次に、出炭量につい
て、年間四十五万ないし四十八万トン
は出炭できると思ふが、五十万トンは
困難だとのことでした。しかし、炭区
買取費と総合開発費を出すなら五十万
トンは出せるとのことでした。

炭鉱当局よりの説明は、ここで労組
の集団陳情が参りましたので打ち切
り、直ちに労組の陳情を受けました。
陳情の全文が委員長の手元にありま
すので、あとでござらん願いたいと存じま
す。

続いて、四力町関係者、志免町長小
申清氏外七名、被害被害者組合の対策
委員長安河内氏外三名、国鉄志免炭

業所赤坂所長外四名、国鉄労組志免支
部の阿世賀委員長外三名並びに前志免
炭業所保安副委員長鶴田三郎氏をまじえ
て懇談をいたしましたので、その概要
を申し上げます。

まず、四力町の被害被害者を代表し
て須恵町の助役より、志免炭業所の民間
払い下げについて次の二つの理由から
反対の意見が述べられました。その反
対理由の第一は、被害問題を非常にお
それること。すなわち、民間業者は口
先だけで上手なことを言うが、とど
のつまりは補償をしない事実が幾らも
あるので、民間業者は危険で仕方がな
い。特に中小炭鉱業者にはそんな事実
が幾らもあるから民間払い下げには絶
対反対である。第二の理由は、炭鉱に
不況がくる、必ず人員整理が起る。
その場合地元町村としてはその失業者
をかかえきれない、この二点を強く主
張して反対の意見を述べられました。
なお別に、四力町の被害被害者組合
から国鉄志免炭業所民間払い下げ反対
の陳情書が渡されました。委員長の手
元にありますので、労組の陳情書とあ
わせてござらん下さるようお願いいたし
ます。

次に、被害被害者の状況について説明が
ありました。その概要を申し上げます。
、地面の沈下は三メートルに及んで
いる。こんな状態にあるので、志免炭
業所の民間払い下げというのを聞い
たときは、頭から冷水を浴びせられた
ような感じがしたとのことでした。鉄
害の被害量については、復旧済みの分
を除いた現在残量は、水田四百二十町
歩、家屋千九百五十戸、墓地二千三百六
基、道路三千七百八十戸、五十メー
ル、灌漑施設十一カ所、河川五千五百

メートル、公共建物十三戸、ため池
二十六カ所、その他水道、ボタ山のく
ずれ等があつて、金額として十二億六
千六百四十万円に上るとのことであり
ます。ことに、この志免の山は、海軍
の炭鉱として発足し、以来、拡充に拡
充を続けてきたので、美田の壊滅、家
屋の取りこわし、用水池の取りこわし
等たび重なっているが、われわれは、
国営なるがゆえに、あらゆる問題も忍
べるだけ忍んできている。そして国を
信頼するがゆえに、補償復旧にも甘ん
じてきた。昭和二十五年の特別被害復
旧臨時措置法がここにも適用されるに
もかわらず、その適用を受けなかつた
もの、国がめんどうを見てくれると
信じたからである。事実問題として、
近くの町村に比較してこの復旧はお
くれている。たとえば船屋炭田におい
ては三菱、かめ山等九〇％も復旧して
いるのに対して、志免は家屋を含めて
わずかに一三％復旧している程度であ
る。中原、須恵地区は、須恵川の自然
流水による水田耕作であるが、ほとん
どこの自然流水が使えない実情であ
る。また三メートルも地盤が沈下して
いるので井堰を上げて水を田に引く
と、今度は部落全体が水びたしになる
危険もある。飲料水も河川を利用して
いるが、河川が一度はならんすると、顔
も洗えなくなる状態である。以上のよ
うに、何分にも大きな被害をこうむつ
ているので、そのまゝ民間に払い下
げられると、祖先伝来の耕地が不安定
のまま放置される始末となつて、大き
な生活問題として現れてくるものが
予想されるので、部分的復旧でなく、
全面的な復旧の実施を強く要求する
とのこととございました。また、被害問

題については、不安定地区、未発生地
区の問題が一番むずかしいことである
が、営利を主とする民間業者に払い下
げられると、この不安定地区、未発生
地区が一番大きな被害地区となる危険
が多いので、全面的、総合的復旧計画
により金額を出してほしいとの要望で
ありました。

これらの問題に對して炭鉱当局の説
明は、まず特別被害復旧臨時措置法の
適用を受けなかつた点については、第
一、この特設法が戦時中の採掘に對
する復旧が目的であつたこと、第二
は、この特設法は安定被害の賠償が主
たる目的であり、この志免は、当初上
層を採掘し、続いて下層に移行したの
で、採掘層が上下の二重となつたた
め、被害が安定していなかつたのが大
きな理由であるとのこととございました。
それから被害復旧が周辺に比べて
おくれしているのも事実であるとのこと
とございました。それは勝田、篠栗のよ
うに掘り尽していないこと、炭層が上
下と相重っていること、このために事
実問題として復旧する区域が少いこと
もその一つの理由であるとのこととご
ざいました。また、臨時石炭被害復旧法
によることも考えられるが、被害があ
つたからとからと発生してくるので、
この臨時法の適用もできかねていると
のこととございました。しかし、安定地
区に對しては臨時法による二億数千万
円にプラスアルファを出すことになつ
ているが、アルファの分は、これをど
の程度見るか、今すぐにはわからない
とのこととございました。この金額の
点についても、被害者側は、自分たち
は十二億円余を要求しているのに對し
て、当局は目下二億円プラスアルファ

と見ている。万一、民間に払い下げら
れた場合、この差額を民間が引き受け
てくれるかどうか問題であると言つて
おり、また国鉄が被害の調査もせず
民間払い下げを考えていることに対し
て強い不満の意を表明しております。
そうして重ねて、われわれは被害賠償
の問題については三十年間以上民間業
者に泣かされてきている。志免につい
ては国の経営であつたからこそ惜しみ
なく協力も続けてきたのであるから、
民間に払い下げるなら、払い下げる前
にその賠償をしてほしいと言つており
ました。

次は、埋蔵量の問題についてであり
ます。まず労組代表から、可採炭量は
千百万ないし千二百万トンあつて、こ
れに五坑の低カロリー炭を加えるな
らば千三百万トンの可採炭量はあると
確信している。志免調査委員会の言
う八百万トンはどうしても納得できな
いとのこととありました。千百万ないし
千二百万トンについては、炭鉱当局者
も、自分たちも計算しているが、
調査委員会からは甘い計算だといわれ
ているとのこととございました。それ
して調査委員会が八百万トンと見た理
由については、一般的、公式的に見て
その計算されたのであろうとのことと
ございました。しかし今日現地では、
調査委員会が採掘困難だといったその
地区から、現地当局が予想した炭を現
に掘っている実情にございます。この
埋蔵量について第三者の立場におる元
志免の副長をした鶴田三郎氏に質問
しましたところ、鶴田氏は、炭鉱当局
の数字を信ずることとございまし
た。それから三十一年の春の合理化に
より閉鎖した六坑については、これを

再開した場合採算的に見てどうかという点に對しては、労働組合側は採算上成り立つと見ているとの主張でございました。第三者の意見は、第六坑は薄層であつて、これは切羽を集約し、機械化すれば採算がとれると思ふとのことでございました。なお六坑を閉鎖した理由の一つには、原炭輸送の問題もあつたが、これは現在五坑の採掘が六坑近くまで進んでいるので、五坑から六坑の炭を巻き揚げることも考えられるとのことでございました。

次は、総合開発の問題について申し上げます。炭鉱当局の話では、最下層の数字は見えないが、総合開発する場合は、志免の縦坑を中心としなければならぬという点では労使とも一致した意見である。そしてこの総合開発した場合は、現在の埋蔵量にさらに一千万トンプラスできると思ふとのことでございました。ではこの総合開発をするにすればどのくらいの資金が必要かとの問に對しては、労働組合代表は三億ないし五億は必要だろうと見ておるとのこととございました。それでは、昨年度の黒字が三億四千万あるから、これを投入すれば総合開発が可能ではないかとの質問に對しては、労働組合代表から、利益金を投入すれば不可能ではないかと考へておるとのこととございました。

次に最近出炭量が減少している原因についてたまたましたところ、労働組合は、志免を分離すると総裁が言ひさへしなかつたならば、五十万トンくらいの出炭はあつたと思う。四十万トン台を割つたのは、一にかかつてその責任は本社にあると言つておりました。さらに付け加えて、本社は最近炭鉱側

の要求するだけの予算さえつけてくれないではないかとの強い不満を述べておりました。

三十四年度の出炭計画についての質問に對しては、労働組合代表から、通産局に對して出炭量ゼロと報告してある模様であるとの話があり、これに續いて、当局から現在の炭鉱の状態から出炭計画を四十万トンとか四十五万トンと責任のある数字が書けないので、ゼロと書いて出しているとの答弁でございました。その他、最近三井、三菱など、外部からの炭鉱視察者があるかとの問に對しては、当局から、外部からの視察は全部お断りしていると話でございました。

最後に、被害被害者代表から再度、この志免の問題は、現状のまま民生の安定、経済の安定のため早期解決して、従業員が安心して働けるようにしてほしい。そのためにはすみやかに経営分離の撤回をすることを強く希望する趣旨の発言がありまして、関係者との懇談を終りました。

懇談会終了後、三人そろつて坑内におりまして、最先端の切羽まで二時間半に及び視察し、志免調査会が採掘困難と言つた縦坑の奥で現に採掘している現場も見参りましたことを申し上げて、私どもの視察報告を終る次第でございました。

○委員長(大倉精一君) ただいまの報告及びこれに関連して志免炭業所に關する件について、御質疑のおありの方は御質疑を願ひます。

○江藤智君 ちよつと今の伺ひますが、被害の方には非常に現地で問題になつておることはよくわかつたんですが、その中で、まあ現在鉄道が持つて

おる場合に、非常にその被害復旧について進んでおらぬ。で、会社の方は九〇%ぐらい何か進んでおると言ひけれども、国鉄の方じゃ進んでおらないといふお話なんです。ところが、その鶴田さんですか、どなたかは、そういふ被害復旧の面においても、国ならまあ信用はできるけれども、会社じゃできないからいやだといふことを一つ大きな理由にしておる。その点がちよつと矛盾しておるように思ふんですが、それはどういふことなんですか。

○小柳勇君 昭和二十五年に特別被害復旧法ができました。これが三十三年に失効になつたのでありますが、それを普通の民鉄では極力町村から陳情して適用を受けました。従つて早急に復旧した。ところが志免は国営であるから、その適用をされなくても、国が必ず責任を持つてくれると思つたので、志免の被害復旧については積極的に働かなかつた。従つて、国はいつかやつてくれると今まで信頼してきたからおくれたのだ、こゝろ主張でございませう。

○江藤智君 そうなると、むしろ現在は会社の方がよく進んでいるのだと、にもかかわらず、被害復旧の面において、会社にいくのがいやだといふのは、ちよつと理由が通らないように思ふのですけれども、その点どうなんでしょう。

○小柳勇君 今、十二億六千万円くらいの被害、大体見積りしておられますけれども、現在は二億四千万円としか払わない。あと十億くらいの被害の見込みがありますが、民間にいったものはなくずして、なかなかこれをやつて

くれない。国鉄が持つておればいつの日か実現してくるだろうし——いつの日かでなくて、強い陳情書が出ておりますから、ごらん願ひたいと思ひますけれども、不安定地区とか未発生地区とかいつていけるけれども、實際現実は毎日々々困つておるから、早急に復旧してくれと、これは別途の陳情としてわれわれ受けて参りました。従つて国を信頼している、あとやられたらあとは御破算になると、こゝろ強い心配をしていようであります。

○江藤智君 そうしますと、当然やるべきものが、国だからまあ信頼して、延び延びになつておることをいふことにして、しかもほかの会社には比べておられておる。ですから、当然これをかりに国鉄から離すような場合には、これはやはり少くとも周囲の会社との歩調を合わせるくらいのこととまでははつきりと処置をするなり、補償として、かりに離さなければいかぬとして、かりに離すとしても、これだけはせなければいかぬと思ふのですが、さういふふうにすれば第一の点については反対はなくなるわけですね。

○小柳勇君 その被害の、今、国鉄自体がまだその調査もしておらない。さういふふんまんについては、早急に解決してもらへば安心するのでございませう。あと心配なのは、民鉄にいつた場合には適当に——適当と言つては失礼でございませうけれども、被害復旧についてもなくずしにされていくといふことで、現在まで少くともやつてきたんだから、協力してきたんだから、しかしこれでも切り離されたら見離される、こゝろいふふん二つの心配をしていようです。

○相澤重明君 やはり江藤君と関連してお尋ねしたいのですが、被害がそれほど大きくなつておるにもかかわらず、国鉄は全然手をつけておらぬ、こゝろいふことなんですか、それは……

○小柳勇君 この二億四千万は、もう漸次やつておるようですが、あとの方はまだ不安定地区と申しまして、まあこれは初めに一層取つて、あと下の方を取つておるものだから不安定地区、あるいはこれから出るかもしれないものについては、鉱業法によつて賠償の責任、まだ発生しないのでさういふものが確定できない、従つて賠償できない。さういふことを国鉄当局は言明いたしておられます。

○相澤重明君 そうするとあれですね、国鉄は、もう志免炭鉱の経営を實際に自分ではやる意思がない。だからまあ荒れはうだいにしておくとさういふ印象を志免の方で持つておる、こゝろいふことですか。

○小柳勇君 被害復旧についてはそれほどの印象は持つておらなかつたようですが、ただ設備投資、当然、年間工事経費なり、その他の設備投資をしなればならぬませんが、その設備投資をやらない、そして工事経費も押えておる、こゝろいふために坑内が荒れて出炭も落ちる。さういふために、出炭が落ちたために、たとえば民の納税も少くなる、こゝろいふ不満をさきに述べておりました。それから被害復旧については、まあ志免は国営だから早急にやつてもらいたいという陳情はいたしておりますし、安心しているというのが実情でございませう。

○相澤重明君 それから採炭可能のい

百万トンという数字を出しておいたのですが、現地の視察を皆さんがされた場合に、だいぶ上回ったものが出てくるのですが、どういふ調査をして、この数字があるというのをやられたのか、その調査の方法なり、あるいはまた科学的な調査といえますか、そういう点はどういふふうに現地の人は言っておりましたか。

○小柳勇君 私一人よりも、平島委員からも発言してもらいたいと思いますけれども、山の埋蔵量は、これは技術者が見ればだれも変らぬだろう。ただ現地の技術者が不満に思っているのは、第一に青山調査委員会は現地にきて見ていただけておられない。それでこの数字は八百万トンだとおっしゃるのが一つ。それから安全率なら、その実収率ですね、そういう率のとり方を、やはり普通の山並みに平均してお考えになっている、公式的にお考えになっている。だから埋蔵量については、青山調査委員会としてもその変りはあるまいけれども、われわれ国営の炭鉱として、とれるものはとにかくとってきたと、実収率以上に志免としてとれたと考えているので、その差もございましょう。

それから調査委員会として、昨年の暮れまで、あの答申が出るまで、まだあるかないかわからないというふうな、点だけしか押えておられぬ、あるいは線だけしか押えておられぬからぬと言われた点について、最近、昨年の暮れに、大みそかの日に、面において炭層があるということがわかった。このことは、現地にわれわれ三人おりました、その切羽に行きまして調査いた

したことを御報告申し上げたいと存じます。

○相澤重明君 これは驚くべきことを聞いたのですが、青山調査委員会は現地に一べんも行っておられぬ。これはなるほど大へんなことだと思ふのですが、そうすると、これは国鉄の資料といふものは、現地の国鉄当局の報告をもつて本社が資料を作成したと、この数字は現地の言うことを聞かないで、国鉄の本社で今まで持っておいた資料で青山調査委員会に資料を出したのか。そういうような点について、何か疑問の点を現地の人は言っておりましたか。

○小柳勇君 ただいまの報告書にも書いてある通りでございまして、私も現地の者としては、山を何十年間預かった者として資料を出した。しかし調査委員会としては、一般的に、公式的に実収率などをかけて八百万トンの数字をお出しになったものであろう。こういうような答弁でございまして。

○相澤重明君 この報告書についての質疑は大体私はこの辺でいいと思ふのですが、当局にちよつと聞きたいと思うのですが、十河総裁にお尋ねしたいのですが、今の青山調査委員会の八百万トンというのは、もちろん調査委員会自体がおきめになったと思うのですが、その資料はどこから出されたか、総裁は御存じですか。

○説明員(十河信二君) ただいま小柳委員から御報告がありました、その中で特に皆さんに御了承を願いたいことは、この調査委員会ができてから後には、調査委員は現地に行つて見ておりません。しかしながら、調査委員に

なる前には、いずれも皆さん現地を何回も御視察になつてよく知つておられる。特に田口委員のごときは三十数回にわたつて調査しておられる。専門家がそういうふうになつたが調査した後に、現状については、現地から技術者を呼び出して、現地の技術者に図面等によつて、これはどういふふうになつて、どう進んでいるという数字を説明いたしまして、その上で付近の炭坑の安全率、実収率等を、最近の実状を見て、その上で専門的に判断されたのでありまして、私はそれらの判断が正しいと、この認定いたしました次第であります。

○相澤重明君 まあその正しいか正しくないかというところは、あとでまたやることにして、先ほどの小柳委員の報告の中に、昨年の十二月末に、その点とか線とかというところを今何か言わねばならぬと、それが、私は専門でないからそれはわからぬが、その点とか面とかいふところがわかつて、そして炭のいいところがあるというのがわかつて、というところは、国鉄当局、十河総裁はお聞きになつておられますか。

○説明員(十河信二君) わかつておりますから、その点については資料局長から説明いたさせていただきます。

○説明員(平出彬君) 今のお尋ねの点でございまして、縦坑地区の第二区の問題であらうと思ふのでございまして、これは御承知の通り、中原斜坑と申しまして、縦坑の非常にまっ先の尖端の方へ工事経費を投じて、その開発をいたしまして、ほぼそれが終つておるのでございまして、それはいわば線として調査したのでございまして。ただいま御指摘の点は、その一部におき

まして、横に坑道を切りましたので、この付近としましては、面として確認することが最近の状態においてできたことは事実でございまして。しかしながら、この中原斜坑の全体の確認という点から見ますと、やはり一部にすぎないのでございまして、こういう意味で調査委員会が出されました、まだ全面的な検討が行われていないという意味で申されたものと思ふのですが、その確実なところではまだ十分に全面的に確認されたとは言えない、こういうふうには私も考えております。

○相澤重明君 今の資料局長の答弁だといふと、横に掘つてみて、それが面というのかんだか知らぬが、それならそれが確認されたといふことでありますから、これから調べれば、まだそういうものが出てくる、調べてないからわからぬといふお答えになるように私は思ふのだが、その点どうなんですか。

○説明員(平出彬君) お話の点でございまして、調査委員会においてもまだ確認されていないのでございまして、これを確認するには、相当まだ先にいかないとわからないのでございまして。従つて、これは確実なところ、年産約二百トンと見た方がよろう、こういう御意見でございまして。

○相澤重明君 そこで十河総裁にお尋ねしますが、今、資料局長がお話になつておられるように、まだ未確認のものがだいたいある。これは国鉄当局が資料を投ずることができれば、いわゆるその確認もできることになると思ふのですが、確認はもうする必要がないと十河総裁はお考えになつておられるかどうかですね。この点一つお答えいただきたいと思います。

○説明員(十河信二君) 今日まで毎年約一億ずつつと資金を投資いたしまして、そういう調査のところは調査いたしました。なお、今お話のような点も調査の結果わかつたのでありまして、また最下層のごときも、ボーリングを入れたのでありますけれども、ガスがあまり湧出量が多くて、それであ危険だといふので、中止をした、そういうことでありまして、三十三年度になつてこの志免炭鉱の問題が、三十三年度には再選炭機を一時ちよつと延ばしておる、これは処置がきまつてからやろうといふことで延ばしておるという程度であります、そのほかはずつと工事も続けて参つておるようになつております。

○相澤重明君 そりすると、十河総裁のお話を聞いておると、まあ充るか充らぬか、こういうことがきまれば、充れないとなれば、なお一つこれは資料を投入して開発をすることができ、またなお調査をすれば、そういうところも出てくるかもしれぬ、こういうことに私はなろうかと思ふのです。だからその点はまたあとで——これは質問ではなくて、議論になりますから、あとにしまして、先ほどのこの鉅額補償の問題ですね、鉅額補償、だいたいこれは被害が、すでに三メートルも地盤が沈下をしておるとか、水田が四百二十町歩もいけなくなつたといふことで、たゞさんの数字を小柳委員があげられておりました、今まで二億数千万といふのはお支払いになつたのですか。それともそういう計画があるというこ

となんです、この点いかがでしよ

○説明員(平出彬君) 今のお尋ねの件でございすが、二億数千万円と申しますのは、現在安定地区といたしまして、大体われわれの方で算定している数字でございまして、これはいわば十二億六千六百万円と現地の被害者の方から申し出の数字のうちの一部の安定地区についての分でございます。これはこれからの計画でございます。あとなお今お尋ねの不安定地区につきましては相当被害があるのに、ほったらかしてあるのかということでございますが、そうではございません。毎年、最近では、二、三年五千八百万円ほど被害復旧並びに減収補償のために金を出しております、五千八百万円のうち約半分は、そういうた種作がで

きないために減収する、あるいは種作というものが減収したためにその補償をするという費用に投じているのでございまして、その分につきましては補償はいたしております。ただ安定をしておりませんので、復旧をされてない、こういうことでございまして。

○相澤重明君 その五千八百万円の減収補償というのは、志免の経費の中で支払っているものは加算をされておると理解してよろしゅうございすか。

○説明員(平出彬君) 五千八百万円の半分は、もう安定した地区の復旧でございまして、約半分が減収補償でございす。このいずれも経費として計上してございす。ただし、まあ将来の、今十数億とか言われました数字につきましても、この算定はまだ十分でございせんが、とにかく、将来の被害につきましてもの積立というよりな制度は

とっておりません。現在はその年々で支払った復旧費並びに補償費については五千八百万円を計上してございまして、決算しております。

○相澤重明君 そこで、今の資料局長の答弁ですと、五千八百万が二つの要案で経費として補償しておるというところですが、地元四カ町村の人たちの十二億数千万円というのとはだいぶ開きがあるのではありませんか。これについては調査の対象が違ふのですか。それとも国鉄が支払っておるのとは、地元四カ町村の人たちのいつておることとまるつきり考え方が違つておることとすか、そういう点はどうなんですか。

○説明員(平出彬君) 地元の被害者の方から申し出がありましては、これは現在、これで国鉄が一応経営を引き継いだ場合において残るであろうと思われる復旧費でございす。先ほど五千八百万円と申しましたのは、毎年毎年復旧をしつたりあるいは補償したその実績でございす。

○相澤重明君 次に、十河総裁にお尋ねしたいのは、埋蔵量の問題ですが、まあ調査委員会がやつたのは権威があるというところでございす。ところが、通産省の石炭部長が現地の福岡の駅ですか、どこかで、私どもの参議院の運輸委員の調査班の方々に御報告をされた、お話をされたことは若干意見、内容が違ふようですが、通産省のそういうところのことは、今までお聞きになったことはございせんか。

○説明員(十河信二君) 通産省の意見は絶えず聞いております。また通産省にも絶えずこちらから報告をしておることと私は信じております。

○相澤重明君 通産省のお話を聞いておる、現地の人の意見を聞いておるといふことになる、これはどういふことですか。今の報告に基くことは、どうお考えになりますか。

○説明員(十河信二君) 今の一千二、三百萬トンと八百萬トンの差異は、最近のこの地区の実績によつて計算をするか、あるいは古い、あるいは一般的なものをもとに計算をするかというところの相違ではないかと思ひます。八百万トンというのとは、そういう一般的な調査をもとにして、その上にその付近の最近の実績、それからこの志免炭鉱の実際の坑内の条件等を専門家が見て、この程度が至当であるということとを現在の志免炭鉱の技術者とともに研究をした結果出てきた数字であります。それゆゑに私はそれを信用したと申し上げたのであります。

○相澤重明君 通産省の石炭部長、これはいすれ時期を見て私は証人として喚問したいと思ひますが、石炭部長の言うことも、私はしろうとではな

い、やはり専門家と見ております。それから、いま一つお尋ねをしておきたいのは、国鉄のこの志免の当局が言われた鉱区の上下層といふますが、そういう先ほどの御報告によりますと、二千万トンはあるのじやないか、しかし現在掘り出せるものは一千万トンないし一千二百万トンだといふように私は小柳委員の報告を聞いたのですが、小柳委員、間違ひないと思ひますが、いま一度お答え願ひたいし、十河総裁、今のあなたの御答弁ですと、現地のいゝゆる意見もお聞きになったといふと、ちよつと違ふと思ひますが、

その点どうなんですか。ちよつと先に小柳委員の方からお答え願ひたい。

○小柳委員 現在の要領によつて採掘いたしまして、一千万トンないし一千二百万トン、従つて四十五萬トンや五十萬トン掘つていけば、約二十年間の採掘は可能である。なお、志免の坑を中心としてあの粕屋炭田を総合開発すれば、それ以上に約一千万トンの埋蔵量があるし、採掘は可能であるといふ推定でございす。

○説明員(十河信二君) この問題については、いろいろ点を一つ分けてお考を願ひたいのですが、現在の志免の鉱区の埋蔵量あるいは出炭量というものと、総合開発をやつた場合の出炭量というものと、現在の志免炭鉱では八百万トン程度しか出炭量は見られないだらう。総合開発をやると、それがさらに七、八百万トンなり、あるいは一千万トンなりふえるようになるだらう。こういうことでございまして、その後の総合開発をやつた場合には、今お話のよう、あるいは十五年、二十年後、相当大手の規模で炭鉱を継続していくことができればいいか、そういうのが委員会の答申であります。また現地の技術者の意見であります。

○相澤重明君 十河総裁に私の聞いておるのは、総合開発をすれば、あなたのおっしゃる通りに二、三十年なり、あるいは五十年間もわからぬけれども、総合開発をすれば、ともかく二千万トン以上はある。ところが総合開発をしないでは、現在の時点に立つて調査委員会が八百万トンと推定をされておるけれども、志免の国鉄当局は一千万トンから一千二百万トンくらいといふようにお話になつたと、こういうふう

に私は理解をしたのですが、その点ちよつと違ふようですが、どうですか。

○説明員(十河信二君) 最初志免で計算をしたときには、そういうふうな一千万トン以上も計算をしておつたのであります。その後付近のこの地区の状況を参酌いたしまして、実際の坑内の者ともいろいろ相談をして、なるほどこれは少し見方が甘かつたと、従つて、八百万程度が至当であるといふふうに、志免の現地の技術者も調査委員会の技術者と相談の結果、その八百万トンということに落ち着いた次第であります。

○相澤重明君 どうもこれは、総裁の今の答弁を聞いてみると、まあ調査委員会が出されたことを非常に御信用になつて御答弁になつておること、また、ことに総裁としては、けつこなことだと思ひますが、これは、やはり現地調査を私の方の委員会で行なつて、それで、その現地調査の結果、通産省なり、あるいは国鉄当局なり、四カ町村の人たちの意見を聞いてみると、かなり私は信憑性——これは法律的に言へば——そういうことも考えられるのですが、これは議論ですから、あとに私は譲りたいと思ひますが、やはりあなたののは、調査委員会のたとえ報告の中でも、これは推定でありまして、先ほどもおっしゃつたように、ガスの発生が多くなければ調査をしていけば、まだ出るかもしれぬ、こういう資料局長も、さつきちよつとお話になつたのですが、そういう点は、もうやるお考えはございせんか。調査をするといふお考えはございせんか。

○説明員(十河信二君) 今のところは、もうすでに運輸大臣から譲渡の承認が出ておりますので、そういうことを今、国鉄の手でやる意思は持っておりません。

○相澤重明君 非常に重要な御発言をあなたは今されましたが、譲渡の承認が運輸大臣からいつ出ましたか、きょう初めて聞いたのですが。

○説明員(十河信二君) 一月十日ですが、指名競争入札によって譲渡をするという原則が、運輸大臣によって承認せられております。

○相澤重明君 今の十河総裁の答弁は、まことに政府内並びに国鉄当局と運輸大臣の中における、これは連絡の不備か、あるいは意見の食い違いが私は知りません。しかし、少くとも参議院の本委員会において、運輸大臣の答弁をされたこと、今の国鉄十河総裁の答弁とは、非常に違ふ。

これは運輸大臣は、少くとも譲渡という問題については、あらためて国鉄当局から申請をしなければならぬ問題である。山を切り離すことである。つまりルールといわゆる志免炭鉱の経営の問題については、分離ということを一十月日においては承認をしたことである。従って山を売る、売山をすることではないといふことは、柴谷委員の質問に明らかである、にもかかわらず、ただいまの答弁によつては、私は問題が非常に重要であるから、委員長は、直ちに運輸大臣をこの委員会に招致をしていただきたい。そうして運輸大臣の答弁を私は確認をして、今の十河総裁のその答弁を私は追及をしたいと思ふ。

従つて、暫時休憩をしてもらいたい。動議を提出します。

○委員長(大倉精一君) ちょっと速記やめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記起して。

○岩間正男君 国鉄としては、志免炭鉱の総合開発という問題について、今まで検討したことがあるのかどうか、その結果は、どうなつてゐるのか、この点についてお聞きしたい。

○説明員(十河信二君) 総合開発をいふためには、さしあたり第一期として、田富地区に約三億円かかります。それから八坑に一億円程度かかります。そのほかに、隣接炭鉱を買収する費用がかかります。——これは、幾らかかるかわかりませんが、まあ、その程度かかるものと国鉄では計算いたしております。

○岩間正男君 非常に概括的なんですが、真剣にこの問題を国鉄自身の問題として、今までも科学的に調査して、果してこれがルートに乗るかどうかという点を相当熱意をもつてやつてみたことがあるのか。今の程度だと、非常に漠然たるものですが、そのくらいのことでは、この問題について、今まで真剣に追及したことがあるのかどうか、してゐるとしたら、そういう資料がありますか。

○説明員(平出彬君) 志免炭鉱所調査委員会におきましても、総合開発の問題は重大であるといふことで、特別に分科会を設けて検討していただきました。

先ほどからもお話が出ておりますように、第一次計画といつたしましては、八坑の先の所と、それから断層を切りまして田富地区と、この二地区を考へておるのでございまして、これは、委員会の調査によりまして、炭量としましては二百四十万トン、これに要します起業費としましては、先ほど申しました通り約四億近くのかかるのでございまして、このほかにこの二百四十万トンに相当する炭鉱の買収、これは炭鉱の買収のこととございまして、簡単にこれは算定ができませんので、いふます。なおかつ、全面的な総合開発をするとなりますと、先ほど来話ましたが、——今回の視察団の御調査によりまして、明らかなでございまして、約一千万トン近くのもの周辺にあるのでございまして、これを買収して全部開発するとなると、これは非常に大きな問題となるのでございまして、第一次的には、先ほど申しました二百四十万トンぐらいを対象として、われわれは調査委員会でも検討したものでございまして、その先のことにつきましては、非常にもう広範囲にわたりますので、まだ検討の段階には至つておらず、こういうことでございまして。

○岩間正男君 その資料をまだもらつていませんね。われわれ、資料を出してもらいたいのと思うのですが、それはどうなんですか。今までのあなたたちの調査で、一次、二次、三次といふようなものでいいですから、これは出してもらえますか。

○説明員(平出彬君) 出すようにいたします。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ。

○小柳勇君 志免問題については、私は本会議でまた質問いたしますので、きょうは質問を保留いたします。

次に、管理所設置の問題について鉄道当局にお尋ねいたします。第一点は、この四月一日付で各地に管理所が発足するようであるが、その実情について、御報告願ひたいと思ふのです。

○説明員(喜孫子豊君) 今ちょっと、四月一日に発足を予定しております個所の資料を持っておりますので、どことどこというところは申し上げかねますが、全体の考え方といつたしまして、支線区の経営能力を向上させるために、管理所あるいは運輸区というよりなものを設置し得る場所については、逐次そういうような方向に支線区の経営形態を改めていきたい、そういう考え方で実施する予定になっております。

○小柳勇君 昨日、運輸省の方に、管理所のことで質問するからという申し出をいたしておいたのでありますが、局長並びに担当理事は見えておりましたか。

○委員長(大倉精一君) 速記を止めて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記を始め。

○小柳勇君 それでは、国鉄総裁に質問いたします。

最近、経営合理化の一環として支線区に對して、今までの県や町における駅という觀念を除けて、ある線区を一つの管理所にして経営合理化をはかつていこうという制度をお作りになつたが、これに對して国鉄総裁は、どのようになお考へて御許可になつたか、質問したいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 今の範圍が相当広がつておりましたので、それで地方との連絡が十分に参りません。そこで主要な駅に、あるいは駅以外のところに置いてゐるところもあるかもしれないが、管理所を置きまして、そうしてその管理所長に、相当広範な権限を移譲いたしまして、地方の要望をよく聞き、できるだけ合理化をして、サービスは向上するが、経費は節減するといふふうなことをやらせることが必要である、こう認めまして、やらしてゐる次第であります。

○小柳勇君 各町で、市とか町で、局長さんがなくなると困る、あるいはサービスが悪くなるので困る、あるいは旅行するときの団体旅行などの相談相手にならなくなると困るというふうな、各地で労働組合じやなくて、町の方で、管理所の設置に反對してゐる運動が方々で起つてゐるが、総裁のところにも、相当陳情書など来ていると思ひますが、このように反對の意思に對して、総裁はどのようにお考へておられますか。

○説明員(十河信二君) そういう反對のところもあります。また賛成して、かえつて喜んでくれているところもあります。それで反對のところに対しては、なるべく反對の理由を満たしてやるように、その地方の方に満足させるように仕向けまして、それでだんだん賛成してもらふようにいたしてゐるような次第であります。

○小柳勇君 総裁は、まだ十分に実情を把握されてないようですから、あらためてまた質問いたしますが、一番大事な職員を転勤させなければならぬ、労働条件の変更を伴うにかかわら

ず組合との事前協議をしないで、あなた方は、その制度を作つて、すでにもう発足されつつあるような場所もある。そういうところは、總裁はまだ実情把握されておらんとお知りになって、そういう実情を少しお知りになって、そういうことが、いいか悪いかわからない、すぐわかりますから、そういうことは、あまりトラブルがあるならやめるというところで取捨されませんか、次にまた、今まで以上に重要な問題が起りますから、もしお知りであれば、こゝで答弁しておいてもらいたい。

○説明員(久保亀夫君) 管理所につきましては、先ほど小柳委員もおっしゃつたように、今日現在約十箇所、すでに発足いたしております。

そして、今の労働問題につきましては、管理所による管理運営、この考え方は、これは先ほど總裁から申された通りでございますが、具体的に職員の配置転換を伴う場合については、もちろんこれは配置転換としては、組合との話し合いを当然各地区によつてやつていくわけでございますが、管理所そのものをおきます場合について、もちろん組合に対して、それぞれの地区で説明なりはいたしております。ただ具体的に、協定ということはいまのところ、具体的にこの配置転換そのものについて、一般の原則にならうて、組合と話し合いをしていく、かような状況でございます。

○小柳委員 追つて私は、資料の提出を求めて具体的に質問をいたしますので、理事会に請つておらないようであるから、私は、この管理所設置の問題については、きよりはそれだけにいたしまして、あとの問題は保留いたしま

すが、今の資料の提出を求めます。

○説明員(久保亀夫君) 小柳委員のおっしゃいました資料は、どういふ資料を作つて参つたらよろしいのでしうか。

○小柳委員 今、四月一日から発足されようとする各局の管理所と線区の統廃合によるような機構の改革を一目でわかるようにしてもらいたいということ、あなた方が考えておられるこの経営の節約なり、あるいは能率の向上というか、経営の合理化によつて、どういふように得があるかと判断されているか、その判断の資料、それから今度は逆に、各地区なり地方なり、あるいは組合で、盛んに反対しておりますその資料、そういうものを、われわれとしては判定しなければなりませんから、われわれが判定するに足る資料を次の機会までに出してもらいたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) なお、志免鉱業所に関する質問は、先ほどの相澤委員の御発言によりまして、大臣の御出席を求めて、あらためて続行することにいたします。

○委員長(大倉精一君) 次に、自動車ターミナル法案を議題といたします。

本法案につきましては、去る二月二十八日、提案理由の説明を、また二月二十六日、内容の概要についての補足説明を、それぞれ聴取いたしました。本案について御質疑のおありの方は、順次御発言を願ひます。

○委員長(大倉精一君) 速記を始めて。

〔速記中止〕

○岩間正男君 ちよつと自動車ターミナル法案に入る前に、總裁が歸られる前に、緊急に質問したいことがあるので、特に江藤委員の了解を得て、お許しを願ひたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの岩間委員の御意見に、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

○岩間正男君 国鉄總裁に、この際お聞きしたい。実はお聞きしたいと思つておつたのですが、なかなか今まで機会がなかった。

それは過般、いろいろ問題になりましてソビエト大使フエドレンコ氏が九州を旅行した、その旅行先の食堂車であの暴行事件が起りました。これについて、これは、日本の国鉄の名譽に関する重大な問題です、これに対して鉄道公安官が、この問題を十分な態度で処理したということも聞いていないわけでありまして、国鉄当局は、これに対してその後どういふ態度をとられたか、実にこれは、外国使臣に対する国際的な問題として、非常にこれは重大な問題だと思つております。従つて国鉄としてこのこれに対する対処、また總裁の、明らかにしておいていただきた、こゝういふふうに思ひます。

○説明員(十河信二君) あの事件は、国鉄としても、まことに遺憾な事件でありまして、公安官は、これに対して直ちにいろいろと、できるだけの手を尽してやつたと思つております。

それからソ連の当局に対して、遺憾の意を表してあいさつをして参つて

きた、ソ連の当局からは、非常にやさしい言葉を言われたということを聞いておりますが、はつきりしたことは……。

まあ何か間違つてゐるかもしれないが、私は、そういうふうに記憶いたしております。

○岩間正男君 この問題は、まあ単にソビエトとかなんとかという問題だけでなく、国際的な問題として、やはり日本の権威に関する問題でありまして、従つてこの問題が起つて、總裁は行かれたのですか。これについてソビエトの大使館に行つて、一応謝意を表明されるのは当然だと思つたのです。今のお話を聞かれますと、どういふふうな何ていふところか、どういふ処置をとられたのですか。

○説明員(十河信二君) 自身は参りません。

○岩間正男君 そうすると、だれが、どういふふうなこれは処置をとつたのですか。

○説明員(十河信二君) 私は参りませんが、だれがどういふふうに行つたか、ちよつと外交に関する問題でありますから、私が、こゝで軽々にお答えするよりか、十分取り調べた上でお答えいたします。

○岩間正男君 国鉄のだれが行つたことは間違いないのですか。国鉄当局としては、この問題をたとへば外交上の問題だからというので、外務省にまかして、国鉄自身としての意向の表明ということは、これはされなかつたのですか。その点はどうです。

○説明員(十河信二君) 国鉄として、先刻申し上げましたように、直ちにソ連の方々に対して遺憾の意を表して、

あいさつを申し上げた次第であります。

○岩間正男君 そうすると、だれが行つたか、こゝでは明らかにできないのですか、それほどの問題じゃないと思つたのですが、だれが總裁を代行して行つたのか、あるいはその職務の責任において行つたのか、それはつまりは岩間委員の対処の仕方、これが、やはり私は非常に重要だと思つたのです。とにかく總裁は行かれなかつたことは明らかであるが、それなら、あなたが行かれたか、これを明らかにするくらいはできるでしょう。

○説明員(香孫子豊君) この件につきましては、当時、公安官が警察の方と連絡をとつて、加害者の引き渡しとかというふうなことを処置したというふうな承知いたしておりますが、その後、だれが行つたかというところは、ただいまのところ、よく調べませんとわからないのであります。

○岩間正男君 そうすると、あなたたちは、現地の問題として把握されているのですか。

少くとも国鉄本部において總裁自身の責任において、この問題を対処するということとは、これは国際的な儀礼でもあるし、あのような、とにかく失礼を国鉄当局が行つた、私はこれについて、そういう対処をするのが当然だといふふうに考へておられるのじやないですか。現地のだれが行つたか、それはよくわかつていない。これは本部で、本社の重大な問題の一つとして問題にし、そして總裁が、かりに病気で

でもあつて、やむを得ず、だれかが代行したというならばわかるが、今のようならば、私は、この問題の対処の仕方が非常に不十分だといふふうに考えますが、總裁、どうですか、この点についてあなたは、今のような御答弁の内容で、一体この問題は処理されていい問題であると考えておられますか。

○説明員(小倉俊夫君) この問題で、私が報告を受けましたけれども、しかしました、事外国使臣に聞きますいろいろな危険の点もございまして、こういうことは、公開の席上で御返答するには慎重を期さなければなりませんので、よく外務省その他とも打ち合せの上、御報告いたしたいと存じます。が、まあ私が聞きましたところによりますれば、これは、ソ連の使臣についておられる方も、事は醇漢のしわざであつて、偶発的なことである、それからこの使臣に対しての直接の暴行も、全然なかつた、それで使臣は、すぐ引き上げられたので、まあ自分の方としては、これ以上取り上げないようなお言葉のようであつたのでございまして、これはまた、重大なことでありま

するの、私の聞き違いがあつても大へんでございまして、詳細に、後刻御報告いたします。

○委員長(大倉精一君) ちょっと速記をとめて。

○委員長(大倉精一君) 速記を始め

○岩間正男君 まあ緊急で、またなかなか委員会が繰繰にお会いできなかつたので、ここで、特に日程のあるところをお願いして問題を明らかにしたいと思つたのですが、今、委員長から話があ

りましたように、この問題について、いろいろ答弁の準備をする必要もあると思つたから、それは、また適当な機会で行つていただきます。

しかし今の、国鉄自身が、これにどう対処したか、それから、この問題を一体どれだけの問題として考えておられるか、あるいは公安官が手落ちがなかつたといつても、果してそういうものであるかどうか、醇漢の偶発的な事故だといふのは、外国使臣の立場から、物事を荒立てたくない、こういう立場から、そういうことを言つておられるものと新聞の記事を見ました。ですから、そういう点で同じような気持ちで、あるいはあいつに行つた人に答へられたかも知れません。しかしこの問題と、これに対処する国鉄の立場といふものは、同じであつてはいけません。と思つます。そういう言葉に、いわばやすく便乗して、だから、あの問題は、大した責任がないのだといふこと、この問題を不明にしてしまふといふことは正しくないといふふうに私は考へる。

やはり今後の国鉄の運営の中で、これは一つは、醇漢、暴漢の暴力に対する公安官の任務といふものは、一体何であるか。どうも公安官の任務は、しばしば委員会でも論議されたように、公安官本来の任務をやつていない。別なふうに言へば、労働運動なんかに大へん介入することをしばしば……この前の岡山事件のときでも、当委員会では問題になつた。そして反対に、本来の任務が明らかになつていない。そういうことから起つてきているのじゃないか。

この問題について、私は以上のよう

な諸点を明らかにして、この次、適当な機会に、これを表明していただく、これについて、私まだ納得がいかなければ質問させてもらいたいと思つます。きょうのところは、まあ緊急のことでありまして、これで打ち切らせていただきます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの岩間君の御質疑の事項については、国鉄の当局において、さらに調査をされ、適切な機会に御報告を求めます。

○委員長(大倉精一君) それでは、続いて自動車ターミナル法案の質疑に入ります。

○江藤智君 社会党さんの方で、きょうは御質問がないらしいので、私の方から一つ質問をいたします。

最近のバス輸送が發展して参りましたので、このバスターミナルといふものについて、政府が本腰を入れてやろうといふ趣旨は、私は非常に賛成なのでありますけれども、この基本的な考え方として、政府としては、これを積極的な整備拡充あるいは助長をしていくつもりか、あるいは現在のように、あるものについて、その内容について、重要なものだから許可をしていく、免許していくといふような消極的な考え方であるのか、根本的な考え方について、お伺いしたいと思つます。

○政府委員(國友弘康君) ただいま江藤先生からお話のございましたように、最近のバス輸送、トラック輸送が、非常に繁忙をきわめておりますが、自動車ターミナルにつきましては、これらのバスあるいはトラックの路線網の中心点となるものでございまして、たとへば丸の内地区等におきましても、数カ所にいわゆるターミナルの機能を

果た場所が分れておりまして、このようなものにつきましては、ぜひとも積極的な助成策を講じていきたいと思つておる次第であります。この自動車ターミナル法案を立案いたします前に、助成に關しまして、相当各省と折衝いたしましたのでございまして、各省との折衝の経過におきまして、われわれの望み程度までは、助成方策が措置し得ませんので、ただいま提案いたしておりますような法案として形ができました。

わけでございます。われわれといたしましては、今後、自動車ターミナルにつきまして、大いに積極的な、まず必要といたします地点から整備を進めていきたいと思つて、そのことにつきましては、第一歩の目的にも、「自動車ターミナルの整備を促進することにより、自動車運送の健全な発達に寄与することを目的とする」といふふうなうたつておる次第でございます。

○江藤智君 私も、現在の自動車交通の發展状態、また将来を考へまして、ぜひ、こういう促進といふ面に、一つ腹をきめていただきたい。

それについて、トラックターミナルの方は、これはトラックの業者の方々の営業上から考へましても、これは、必要な所には、こういうものを作つて能率を上げるという面において、比較的助成率を講じてくてもいいと思つておりますけれども、バスターミナルについては、これはその設置場所といふのが、ただいま自動車局長のお話になつたように、路線網の中心である、特に、たとえば東京駅前であるとか、あるいは新宿駅前であるといふような事柄になつて参りますと、非常に地価の高い場所である。それから地下

に作るというような案もあつたのでありますけれども、地下に作るというところになりますと、これは非常にまた設備投資を必要とするわけでございます。

そうするといふと、果してこれが取支まかない得るかどうかといふことが、非常に問題になるのであります。が、そういう点について、検討をされたところがあるかないかをお伺いしたいと思つます。

○政府委員(國友弘康君) 江藤先生のおっしゃいますように、自動車ターミナルは、最も繁華な路線の集中しておる点に最も必要なのでございまして、この点で、地価等におきましても、非常に高価でございます。私も、この法案を立案いたしますときに、丸の内地区等で、現状において、たとえば地下に建設いたします場合といふものを想定いたしました。このお配りいたしてございまして「自動車ターミナル」という資料に簡単な図面が引いてございまして、大体、この図面によるような設計で建設をいたします場合に、建設費だけで十億、大体その程度の予想をいたしておりました。これらにつきま

して、非常に経費が要るわけでございます。で、この自動車ターミナルは、バス事業者が利用するわけでございますが、バス事業者は、当然運賃を取つております。これらのターミナルを利用することによつて、その利用料金は、運賃の中にやはり加算されることになつたので、運賃面におきましても、実は、この利用料金を高額にするといふわけには参りませんので、ある程度

の公衆の利便確保の意味から申しまして、また、受当な料金を設定すべきでござ

いまして、そのために、料金につきましても、認可制をとっておるわけでございます。

そういうような観点からいたしまして、このターミナル事業というものが、十分にどこにおいても採算がとれ、ペイしていくというふうには実は考えられないのでございます。場所によつて異なりまして、ある場所によつては、採算もとれ、また、たとえば副業におきまして、相当商店とか、そのほかを入れますような場合には、これまた別でございまして、こういう場合には、収支が償つていく場合も多いと思うのでございます。

ただいま、一番典型的なターミナルといたしてございまして、広島のパスターミナルにおきましては、これは、ただいまのところ、収支相償つておる状態でございます。

○江藤智君 私、今申し上げましたように、これが非常に設備投資が必要である。結局、これをペイさせるためには、もちろん副業というものを考えるられるでありまして、場合によつては、ある程度、バス運賃に転嫁されるようなことも起るのじゃないか。そういうふうになりますと、もうもちろん都市交通の面から言ひ、あるいは輸送網整備という面からは、こういうものを作ることは、非常に得策でありまして、場合によつては、自動車運賃を値上げしなければいかぬというような事情が相当起つてくるのじゃないかということが考えられる。ですけれども、こういう市民の足になるようなものについて、パスターミナルをこしらえたから運賃を上

げるのだということは、これはなかなか納得できないと思ひます。

でありますからして、どうしてもこれは、思い切つた助成策が必要じゃないか。税金の問題にしても、あるいは運賃の問題にしても、できるだけそういう助成を講ずるようには政府としてもしなければいかぬ。場合によつては、もつと内容を掘り下げると、原則論としては、公共企業体とか、あるいは特殊の機関で、赤字も覚悟で、とにかくやるのだというだけの、一つ腹をきめないで、こういう法案を作つても、実際には、ちやうどペイするようなのは自然にできるけれども、この第一条に載つておるように、政府が積極的に整備促進をはかるというふうな事柄については、これは、とてもできないのじゃないかと私は思ひます。どうお考えですか。

○政府委員(國友弘康君) この点につきましては、江藤先生の御指摘通りでございます。私どももいたしまして、思い切つた助成策がぜひ必要であると考えております。

ただ、この点につきましては、各省との折衝もございまして、まあ、ただいまのところ、この法案に記載された程度までやりましたのですが、試みに、その助成策について申し上げますと、実は、私どももいたしまして、先ほど申し上げましたような路線網の中心として適切な地点に適當規模の自動車ターミナルが設置されて、自動車運送の健全な発達に寄与することを目的としておるのでございまして、単に自動車ターミナルができればよいといった程度のものでございまして、妥当なものも設置され、かつ、その機能が

十分に發揮されなければならないと考へるのでございます。

このために、第一には、自動車ターミナル事業を免許制としまして、最も適格なものをして、このターミナル事業を經營させるようにいたしましたのでございまして、この免許というものが、この免許というもののつきましては、ある程度の地域的独占性が与えられるのでございまして、そういう地域的独占性をも加味し得るようになしたのでございまして、それからさらに、第二十一条の使用命令によりまして、当該一般自動車ターミナルの効用の發揮について、特別な配意を行うこととしたいたしました。それから第三に、特にパスターミナルにつきましては、第二十九条の設置の指示という条項によりまして、積極的にパスターミナル設置について、促進措置を講ずることとしたいたしました。さらに、関係バス業者間において協議をいたします場合には、運輸大臣は、あつせんをすることができると規定してあるのでございます。

で、以上申し上げましたことは、自動車ターミナルの機能面からみた整備の促進であります。物的な面におきまして、これは実は、われわれとしては本意でありません。点も少くないのでございまして、第三十一条に、「用地及び資金の確保に關する措置」という条項を規定いたしました。運輸大臣は、自動車ターミナルの設置及び自動車ターミナルの改善につきまして、「用地及び資金の確保に關する措置を講ずるよう努めるものとする。」という条項を入れました。これらについて運輸大臣は一生懸命努力いたしたいと、こころを込めてございまして、

また、さらに付則の第七条におきまして、「土地収容法の一部改正」を行いまして、「第三条の免許を受けて經營する自動車ターミナル事業の用に供する施設」は、土地収容ができる道を開いてるのでございまして。

以上申し上げましたことが、助成の方向、助成面でございますが、しかし私どももいたしましては、実はこれだけでは足りないと思つてございまして、もう一つ思い切つた助成方法が必要であらうかと考える次第でありまして、ことに江藤先生のおっしゃいました、場合によつては、赤字を覚悟でも、公共企業体等を作つてやるべきであるというお考え方にはございまして、經營をいたします以上は、赤字ではなくて、収支償うような經營をいたさなければならぬと考へております。政府の出資等によりまして、これは、また予算要求なり、予算措置が必要でございしますが、そういう面でも、パスターミナルの設置、こういうものが、積極的になされますような方向に、われわれとしては、大いに努力いたしたいと考へておる次第でございます。

○江藤智君 実は、この問題はわが国でも、二、三実例もあるのですけれども、本格的に考へるのは、この法案が初めてになるので、その実態というものが把握して、それに対する措置を講じないといふと、せっかくの整備をしようという意気込みも、途中でくずれようということになるんじゃないか。そこで一つ、われわれもパスターミナルというものの対する内容というものを、はつきり把握するために、できれば資料を一つこしらえてもらいたいのです。それは資料としてもらった「自動

車ターミナル」のこれですね、これの四ページを見ますという、それで割合に規模の大きいものを取り上げてみますと、札幌駅のターミナル——1ですね、これは、建設費を四千五百万円かけているのですが、これは国鉄がやっているので、国鉄ですね。

○政府委員(國友弘康君) これは、北海道中央バスです。

○江藤智君 北海道中央バスですか。これらが、ほんとに用地を確保して、実際にやつた場合には、どういう収支になるかということですね。1と、それから5が、これは大阪市なんでも、あまり収支にとらわれない計画になつておるんじゃないかと思ひますが、これは、割合に大きい規模のようですが、これについての収支、それから、今お話になつた、収支がペイしていると言われるのですが、広島のパスターミナル、これについて、もう少し詳しい収支を一つこしらえてもらいたいと思ひます。この九ページに載つておる程度でなく、用地費は、どれくらいかかつておるとか、それから利子なんかも——これでは、その他という程度で、その中に含まれておりますが、はつきり利子は、どうなつておるのか。で、どうせこんなものじゃないか。これは、株式会社だからして、ほんとうは、配当しなきゃ話にならないのだけれども、これは、とても配当するような収支にはなつておらない。そういうものは、無理すれば、それはやるかもしれないけれども、將來發展するものじゃないのです。

そうすれば、こういうふうな、どうしても作らなけりゃいけないものに対しては、こういう程度の、とにかくや

はり助成措置で——といひますかをやらなけりやいかなんといひ希望も、当委員として出さなければいかなんと思ひますので、一つ、そういうことについて、もつと詳しい資料を出していただきたい。(異議なしだ)と呼ぶ者あり)よろしくいひますね。

○政府委員(國友弘康君) はあ、それは用意いたします。

○江藤智君 助成についての質問は、一応これでやめまして、その次にこの工事の施行——第六条以下ですね。相当地に今度は運輸省當局で、自動車ターミナルについて、工事計画その他を進めになるのですか。これは、なかなか停車場よりもむずかしいことですよ。駅前広場あたりで、地下に入つたり上つたりするのですからね。ところが、この法律を作つたら、もうそれを実行するといふ氣持でおられたら、私は、大へんなことであつて、これには、どうしてもその施設関係の専門家といふのが、やはり必要じゃないかと思ひます。そういう点について、どういふふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(國友弘康君) 本法施行につきまして、施設関係の人員、あるいはその他予算等も必要でありますことは、当然予想して私もおるものでございますが、この昭和三十四年度の予算におきましては、自動車ターミナル法施行に關する経費は計上いたしておりませんのでございます。この点につきましては、私も必要だと思ひます。幸ひにしてこの法律が施行されれば、来年度の予算要求には、ぜひ入れまして、これにつきましても積極的に拡充できますように、増員できますように努力いたしたいと思ひております。

○江藤智君 これは、なかなか都市計画にも関係するし、設計の上から言ひましても、非常にだれでもできるという問題じゃないし、せつかくこういふ申請が出てきても、そういう専門家がいないために、かえつて仕事を阻害するとか、あるいは不適当な免許をするというふうな、工事実施面において欠けるところがあると、かえつてせつかくスタートをした新しいこういう仕事に対して、支障を起すようなことがありましますから、ぜひ一つ、機構をむやみにふやす必要はないけれども、そういう優秀な専門家を、一つぜひ充てるように御要望いたしておきます。

以上で私は、簡単にござりますが、私の質問は、この程度で終わります。

○相澤重明君 私も、このターミナル法については質問がたくさんあるのですが、きょうは、実は時間の関係で、大体この程度にして置いて、この次も、また質問させていただきたいと思ひますから、大体……

○江藤智君 それでは、まだ四時半で早いで、私は、ついでに観光協会についても、これは大臣が出れば、大臣にまた質問したいことがあるけれども、先ほどから、初めから観光局長が、ここで待つておるので、僕の質問は簡単ですから、一つしておきたいと思ひますが、お許し願ひますか。(異議なし)と呼ぶ者あり)

○委員長(大倉精一君) 次に、日本観光協会法案を議題といたします。

本法案につきましては、去る二月十八日、提案理由の説明を、また二月二十六日、内容の概要についての補説

明を、それぞれ聴取いたしました。本案について御質疑のおありの方は、順次御発言を願ひます。

○江藤智君 国際観光協会の法案について、わが国の観光事業に対する政策というふうなことにつきましては、これはいづれ、運輸大臣の御出席を願つて質疑をいたしたいと思ひるのでありますが、この法案について、一、二技術的な問題について、観光局長にお尋ねしたいと思ひます。

わが国の観光事業を大いに振興しよう、ことにインビジット・トレードについて、貿易の面から考えても、大いにこれを発展させようといふことは、これはもう、どなたも異論がないことだと思ひます。ところが、実際に具體的な問題になつてくると、さつぱりその案が上らない。ことに、いろいろ問題が各省の間にまたがつたりいたしまして、総合的な観光事業の推進という面において、とにかく欠けておること、これはみんな承知しておるところであります。今回、こういう特殊法人として、日本の観光事業を大いに推進しようという趣旨の法案が出てきたといふことは、私は、これは大賛成なのであります。

ところが、第一これに對しての資金といひますか、そういうものは、どうなつておるのですか。その点についてまずお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(岡本信吾君) 資金の面と申しますと、現在、国際観光協会なんか、對外宣伝事業をやつておりますが、そういうものに要する経費のことだと承知しておりますが……

○江藤智君 私が聞くのは、こういう、大いにわが国の國策を遂行しようとい

う協会なんですから、当然出資金といひますか、資金があつてしかるべきである。私の推量では、おそらく国際観光協会に、國鉄とかその他の會員が出資金を出してございませう、そういうのが、これに引き継がれると思ひますけれども、そういう額は、この資料で見ましても、非常にわずかなもので、この寄付によつて財団法人の国際観光協会の基金になつてゐるのは、わずか百万円ですね。今度は、こういう政府機関ができて、おそらく、りっぱな会長さんや副会長さん、理事さんが任命されると思ひますけれども、こういう方々に、大いに働いてもらふためには、当然、政府の出資金なり、あるいは政府の出資金でなくとも、他から資金を求めて、その基金なるものがしつかりしなければいかぬと思ひます。が、そういう点については、どういふふうにお考えおられますか。

○政府委員(岡本信吾君) 当初、この日本観光協会を作ります構想として、は、仰せの通りの構想で出発したわけでございます。

つまり政府から、出資を十億仰ぎまして、これを基金にいたしました。それに従来、政府から出してあります補助金を加へまして、なおその上、民間からも出資金を集めまして、この三者でもつて強力な對外宣伝なり、国内の受け入れ施設の整備、設備の改善の指導、そういうことに當りたい、こういふふうにお考えおつたわけでございますが、遺憾ながら、われわれの努力が足りませんで、この政府出資金は、現在のところでは、来年度は予算化されておらない次第でございます。

この政府出資金十億を仰ぐといふ考え方は、実は、この前の通常国会で、政府出資金で日本貿易振興會が、貿易の振興に關しまして、主として海外宣伝の仕事をやつておりますが、この構想と同じ構想で、いわば観光ジェットロ的なものを作り上げようといふ考え方で出発したわけでございます。

現在の国際観光協会の對外宣伝は、御案内のように、政府から本年度は約一億三千万円の補助金、それから民間の出資金が約五千万円というふうな予算をやつておりますが、問題は、この国際観光協会本部の人員費といふものは、出資金からまかなわれるといふことになつておるのであります。つまり政府の補助金は、その使途に制限がございまして、對外宣伝事務所の経費、海外に宣伝事務所を置いておりますが、この宣伝事務所の経費と、その宣伝事務所が使う、いろいろな宣伝資料の作成、この二つに限られておまして、この本部の人員費といふものは、民間の出資金からまかなうべきであつて、補助金を使つてはならぬ、こういふことになつておるわけでございます。

その点から本部の、いわば基幹人員費といふものは出資金に依存しております。で、日本貿易振興會の場合は、政府出資金二十億を受けまして、この二十億を政府関係のしかるべきところへ預金いたしまして、その利息が、まあ大体、年六分くらいに回ると思ひますが、そうしますと一億二千万円、この一億二千万円を基幹人員費に充てる、そうして事業費といふものは、政府の補助金と、それから民間の出資金を合せたものでやつていく。そして基幹人員費の財政的な基盤を安定させる。

いますのは、ホテルの建設でございます。

現在、御承知のように開発銀行の融資を受けまして、相当積極的に手は打っております。しかし、まだまだ足りないのをごさいますして、われわれもいたしまして、いろいろ考えております。

で、現在、いかにホテルの数が少いかということを一例を申し上げてみますと、御承知のように一九六四年には、国際オリンピックを日本へ招致しようというところでございまして、目下、東京都盛んに運動をしておるわけでございまして、この国際オリンピック委員会に提出しました資料によりますと、東京都のベッドの数は、わずかに一万三千で、競争相手のウィーンは十四万ベッドのものを出しております。これは、まるでお話にならない数字になっておる。しかし、この一万三千というのも、これは日本式の旅館から、民間の家でもあてにできるようなものを全部計算に入れますと、かき集めたものが一万三千でありまして、ホテル式のものはといひますと、せいぜい、二、三千のものであるというような非常に貧弱な施設になっております。

御案内の通り戦前は、今建てられております戦前の有名なホテル、蒲郡であるとか、雲仙であるとか、志賀高原であるとか、そういったようなホテルは、全部政府の当時の、いわゆる預金部資金を貸し渡しまして作ったものでございまして、これは御承知のように三分五厘、非常に低利でございまして、しかも、二十五年から三十年の長期間にわたりまして返済する。そういうふうなるに長期間にわたっております。この面

から、ああいうりっぱなホテルがようやくでき上った。現在の融資の状況を見ますと、開発銀行は、年九分でございます。しかも融資比率は大体三割程度、一番高いので三割程度でございまして、従って、でさるホテルといふのは、安いホテルができるわけはないのであります。ヨーロッパに比較いたしまして、非常に日本のホテルは高いということが指摘されております。この受け入れ施設の整備の中で、ホテルを積極的にどんどん増加をすること、もちろん必要であるし、また安いホテルを作らなければならぬということが指摘されておるゆえんでござい

それと戦前並みにすぐ一足飛びに施策ができるかどうか、これもわれわれも努力してみなければならぬ点でございしますが、とりあえずは、開発銀行の融資条件というものを利息におきまして、あるいは期間におきまして、もつとよくしてやる必要がある。たとえば年九分を六分五厘にしたいだきますと、ずいぶんこれは、ホテルの建設は容易になるし、また安いものができるといひます。それでなくともホテルは、御承知のようになかなか採算に乗りにくい事業でございまして、それであればこそ、戦前はそういう安い低利資金を放出したわけでござい

ます。従いましてそういう観点から、まづ利息を引き下げてやる必要がある。もつと返済期間を延ばしてやる必要がある。こういうふうなことを考えるわけでございます。と同時に、開銀の融資のワ

ておりますのは、わずかに十億でございます。ところが、現在、われわれの手元に出て参っております融資のあつせんを希望してありますものを集めますと、総計して百億をこすというところをいってございまして、十億と百億とでは、てんでお話になりませんので、どうしたものかと、われわれも頭を悩ましておりますが、実行上、できるだけこのワケを広げていきたいというふうにも考えております。

それから、もう一つ忘れておりました、観光協会が、みずからホテルの建設とか、そういうことをやるという問題についてお答えしなければならせんが、これは当初、私の方の大臣の御構想では、それが一つの重要な目標になっておったわけでござい

ます。つ

受けまして、そういう安いホテルを作っていく、こういうことが適切な施策になるだろうということを考えておったのでござい

ます。まずこの日本観光協会と

りな

これは問題は、たくさん質問があるの

で、従いまして、運輸省といたしま

六才以上十二才未満の者でござい

令と直接、実は関係さしてきめたものではございません。小児ということできめたものでございます。

諸外国の鉄道の例を見ましても、大部分の国が、満十才までとなつておるような状況でございまして、現在、国鉄の学生定期につきましては、相当額の割引があることは御承知の通りでございます。文教政策上、義務教育の者について、どういたすかということにつきましても、別に御議論があると思ひますけれども、国有鉄道という輸送機関が、これを受け持つかどうかということにつきましては、私どもは消極的に考えておる次第でございます。

それから年間の資料というお話でございますが、修学旅行の人数につきましては、これは、ある程度揃んでおりますが、人数と大体どの程度の資料でございましょうか、もう少し明確にお願いしたいと思ひるのでございますけれども……。

○相澤重明君　まあ、私の第一は、今の義務教育であるとか、中小学生の旅行の人数、それと、これに必要な条件と言ひますか、その地域におけるホテルの利用度合い、大体観光地ですね、観光地のホテルの利用度合い、それから、でき得れば六三三制ということから言へば、新制高校まで私は考えるべきではないか、こう思ふので、高等学校の修学旅行というものは、どの程度行われておるか、そういう点と、それから最後には、学生のホテル化というものは、どの程度になつておるか、その利用状況ですね、料金、こういう点を、資料として御報告願ひたい。

○政府委員(細田吉蔵君)　ただいまのお話の中の、特に二番目の旅館の利用

度合いにつきましては、何かサンプリングみたいなので、ごく一部の、東京の文京区なら文京区という例にしますか、何かやつてみますが、手もとには、今持つておりませんので……。

あとは、大体出るのじゃないかと思つております。承知いたしました。

○江藤智君　時間が来たようですから、今日は、この程度で……。

○委員長(大倉精一君)　ほかに御発言もなければ、本日は、この程度で散会いたします。

午後五時四分散会

二月二十七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は二月七日)