

第三十四回国会 運輸委員會議録 第五号

昭和三十三年三月九日(水曜日)

午前十時四十九分開議

出席委員

委員長

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

三月八日

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九六号)

同月四日

新得、足寄間鉄道敷設促進に関する請願(正木清君紹介)(第七一六号)

準人、古江間国鉄自動車路線の延長に関する請願(前田郁君紹介)(第七三六号)

国分、古江間国鉄自動車敷設促進に関する請願(前田郁君紹介)(第七三七号)

鹿屋市に国際及び国内の民間航空路開設に関する請願(前田郁君紹介)(第七三八号)

波見港修築に関する請願(前田郁君紹介)(第七三九号)

古江線高須駅、根占町川北間鉄道敷設予定線を調査線に編入の請願(前田郁君紹介)(第七四〇号)

常磐線電化工事の契約予定期限内完工に関する請願(塚原俊郎君紹介)(第七四一号)

出雲崎漁港口に航路標識設置の請願(小林進君紹介)(第八四六号)

凍水の鉄道貨物運賃等級の特別等級適用に関する請願(永山忠則君紹介)(第八八〇号)

は本委員会に付託された。

三月二日

国鉄貨物取扱駅の集約化に関する陳情書(北海道議会議員長徳中祐漢)(第二四六号)

国鉄井原線敷設に関する陳情書(井原市議会議長原田政太郎)(第二四七号)

鹿兒島本線西鹿兒島、上伊集院兩駅間広木信号所の簡易停車場昇格に関する陳情書(鹿兒島市議會議長石井真一)(第二四八号)

浦島タクシー企業組合事業許可に関する陳情書(横濱市神奈川区神奈川通六の一九四原久治)(第二四九号)

森、金吉及び下郷間に国鉄敷設に関する陳情書(大分県議會議長小林政治)(第二五〇号)

川田、山瀬兩駅の貨物取扱廃止反対に関する陳情書(徳島県麻植郡山川町長石本宏一外一名)(第三〇二号)

鍛冶屋原駅の貨物取扱廃止反対に関する陳情書(徳島県板野郡上板町長納田徳雄)(第三〇三号)

国鉄貨物運賃改訂及び取扱駅の集約化等反対に関する陳情書(熊本市南千反畑町三十三番地熊本県農業協同組合中央会長北口龍徳外二十六名)(第三〇四号)

土佐若原外三駅の貨物取扱廃止反対に関する陳情書(高知県長岡郡大豊村長三谷泉水外一名)(第三五五号)

堀江線を豊野駅まで延長に関する陳情書(長野県上水内郡豊野町長小林利一外一名)(第三五六号)

個人タクシーの大幅免許に関する陳情書(東京都渋谷区美竹町二十八番地個人タクシー同盟会長大滝正義)(第三七四号)

国鉄貨物取扱駅の集約化反対に関する陳情書(徳島市寺島本町東三丁目十四番地徳島県農業協同組合中央会長井口貞夫外五名)(第三七五号)

陸運行政機構の一元化に関する陳情書(東京都中央区銀座東一丁目二番地日本トラック協会会長天坊裕彦)(第三七六号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九六号)

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第六三三号)

海上保安に関する件

〇平井委員長 これより会議を開きます。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案を議題といたします。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

の計算書類の作成の方法について不当な経理の是正を勧告した場合においては、その勧告に従つて再計算することとしたときの当該決算期の利益とし、これらの利益の範囲は、政令で定めるものに限るものとする。」に改める。

第十三条中「二つの一に相当する金額を」の下に「下らない金額を」を加える。

第十九条から第二十一条までを次のように改める。

第十九条から第二十一条まで 削除

第二十三条第一項中「(第二十条第二項において準用する場合を含む。)」を削る。

附則

1 この法律は、昭和三十三年四月一日から施行する。

2 改正前の第二十条第二項及び第二十三条第一項の規定は、改正前の第十九条の規定による利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社については、なおその効力を有する。

3 政府は、昭和三十三年四月一日から昭和三十三年三月三十一日までの間にされた外航船舶の建造のための融資について、第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約を結ぶことができる。この場合において、第五条第二項中「予定しゅん工日」とあるのは、「予定しゅん工日(既にしゅん工した船

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案

第一類第十号 運輸委員會議録第五号 昭和三十三年三月九日

第一類第十号 運輸委員會議録第五号 昭和三十三年三月九日

第一類第十号 運輸委員會議録第五号 昭和三十三年三月九日

第一類第十号 運輸委員會議録第五号 昭和三十三年三月九日

船については、しゅん工日」とする。

4 政府は、当分の間、第二条の規定による損失を補償する旨の契約を結ばないものとする。

5 補助金等の臨時特例等に関する法律(昭和二十九年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第十六条を次のように改める。
第十六条 削除

理由

わが国海運企業の現状にかんがみ、利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社が利益を生じた場合の納付金の納付に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○平井委員長 ます本案について政府当局より提案理由の説明を聴取いたしました。前田政務次官。

○前田(都)府委員 たいい議題となりまして外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法は、昭和二十八年に制定され、昭和三十一年度までの法律に基づき、利子補給契約及び損失補償契約が締結されて参ったのであります。しかるに昭和三十三年度において、スエズ動乱により、国際海運が著しい好況に恵まれましたため、わが国海運企業の業績も逐次改善されましたので、それまで

締結されていた利子補給契約による利子補給金の支給を停止するとともに、新たに締結された外航船舶について、利子補給契約締結に必要な予算措置を講じなかつたのであります。

このような方針は、昭和三十三年度及び昭和三十四年度においても踏襲されたのであります。一方海運市況は、スエズ動乱の解決後は急速に低落し、このため、海運企業の業績もともに悪化したのであります。

このようにわが国海運業が市況の低落到抵抗力がなく直ちに業績の低下を来したほど企業基盤が弱体である原因は、根本的には、戦後の新造船がほとんど借入金によって行なわれており、かつその金利が国際金利水準よりはるかに高いことによるのであります。このまま放置しますと、今後ますます激化する国際競争において、わが国海運の健全な発展が阻害されるのではないかと危惧されてゐるのであります。

このような現状にかんがみ、政府といたしまして昨年来提唱された各方面の意見を参考として、日本海運の企業基盤を強化し、国際競争力を増強するための方策を鋭意検討して参りました。昭和三十三年度より海運企業の合理化をはかるとともに、利子補給金の支給を復活することとし、来年度予算にその経費を計上した次第であります。

この利子補給の復活に伴い、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部につき必要な改正を行なうとするものであります。次に改正法律案の概要について御説明申し上げます。

納付する場合の利益の計算方法を若干変更した点であります。現行法では、一定額以上の利益を計上した場合その会社は、利子補給金相当額を国に納付することとし、その利益は、会社の決算において計上された利益によることになつております。この決算において不当な経理がある場合は、運輸大臣がその是正を勧告する建前になっておりますが、今回の改正措置によりさらに運輸大臣が右勧告を行なつた場合には、その勧告に従つて再計算した利益の額を、利子補給金相当額の納付の基準とし、利子補給金の国庫納付に遺憾なきを期せうとするものであります。

次に改正の第二点は、日本開発銀行に対する利子補給制度を廃止したことあります。現行法は、日本開発銀行に対する利子補給制度を定めていますが、実際には昭和二十八年度に一月半行なわれたのみで、その後は停止され、補助金等の臨時特例等に関する法律によって日本開発銀行に対する利子補給の規定を適用させない措置をとつて今まで経過してきたのであります。このような実情にかんがみ、今回の改正において、これに関する規定を削除することとした。

改正の第三点は、当分の間、新たに損失補償契約を締結しないこととしたことあります。現行法では、船舶建造融資について、損失補償契約を締結することができることになっておりますが、昭和三十三年度においては、これに必要な債務負担行為がなされておらず、また、現在の金融事情では、政府が損失補償契約をしなくても、建造に必要な融資が可能でありますので、

で、この制度の活用が必要となるまで、当分の間、その実施を停止することにしました。

改正の第四点は、現行法では、利子補給が停止されていた期間中に建造された船舶について利子補給契約を締結した場合を予想しておりませんので、今回の利子補給の復活に伴い、昭和三十三年度から昭和三十四年度までに建造された船舶についても利子補給契約を締結することができることにしました。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○平井委員長 本案に対する質疑は次会に譲ります。

○平井委員長 次に日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

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 日本国有鉄道法の一部改正法律案についてであります。先般来から世銀借款についてはお尋ねを繰り返して参りましたのでありますけれども、説明がまだ交渉過程にあるというふうなことだけで、実際にはどういう進行状況になつてゐるのかもはっきりはわからないということが一つございまして、それでこの法案提出にあつては、大よその見通しとか大よその輪郭とか、そういうものがなくて世銀から借款する手続をきめていくというのは、国会としても不見識ではなからうかと思ふので、くどいようであります。世銀借款についてお尋ねをしたいので

あります。でありますから、明確なお答えをいただきたい。というのはどうもやり方が、法律は先に通してとりで案を、あとはその中で政府並びに関係機関がやつてしまへばいいのだというふうにとれそうなので私は申し上げるのですが、それでは明朗なことではないのでありますから、一つはつきり答弁をいただきたい。特に先月の二十五日かと思うのであります。私が予算第四分科会で質問を申し上げているときに、片方で大蔵委員会が横山委員が大蔵大臣に質問をしてあります。この二つの答弁はそれぞれ食い違ひがあります。世銀のいわゆるアメリカにおける金利の問題というよりなことから、大蔵大臣はやや悲観的なことを述べられてゐるようであり、ところが、それについては一言半句も予算分科会ではお述べになつておられないのであります。そういうことは、全体としてどういふ連動があるのかないのかわかりませんが、どうもわれわれとしては解しかねるかと思ふのであります。

○山内(公)府委員 世銀の借款がまだはつきりしないのに、この法律案を提出するのはなぜかということについて私から御答弁申し上げます。世銀の借款をいたします前には、その前提条件をいたしまして、国内法をそれに適合するように整備をするという必要がありまことは、従来まで世銀借款を行ないました道路公団並びに愛知用水

○久保委員　今、鉄監局長から御説明のあった世銀借款の前提条件である国内法の整備ということとはこれはわかります。世銀の規則でありますから、いづれそういふことは当然やらなければならぬ。ところがものの順序からいきますれば、大体の見通しというようになります。こゝについては、こゝいうものはやるべきではなからうかと私は思う。今までのお話では残念ながらわれわれがほぼ了解するほどの御説明は御存じの通りない。ただ惜りられる見込みである、そして今年の五月向こうから正式な調査団が来てそこで調査をされて、それから本ぎまりになる、こゝいう手順だけはお話しになりました。しかし今まで政府並びに国鉄当局が世界銀行とお話し合いをされた中での話——別に取りきめにならぬものをどうこゝ言

○兼松説明員 お答えいたします。世銀の借款につきましては、過去におきまして数回の接触がございまして、筆
 一回は大蔵大臣から、昨年の秋にロー
 ゼンがこちらに参りましたときに、日
 本政府としてはこの次の借款の題目と
 して国鉄に対して一億ドルを融資して
 もらいたいと言われたのが正式に申し
 込まれた最初であります。世銀とい
 たしましては各国のお金を預かってお
 りますので、各国にいろいろ権衡のと
 れた条件ということもございまして、
 まず事業の対象を説明をしてもらいわ
 い、ということとは、その事業自体が有
 益な事業であるということ、それから
 経験された技術その他でやるもので
 あつて、何ら試験的な試みでないとい
 うことが必要である。ところでこの国
 鉄の新しい企画の中にはまだ未知の要
 件があるようにも思われるんだが、そ

の点についてはどうかというような質問がその後ございました。それでは国鉄側から詳しくその内容を説明しようということ、で、第一次的に昨年の暮れに私が参つて予備的に話をいたしましたので、彼らが問題としている点を聞いていただくのでございます。

問題としております点は、第一の点は技術的な点でございまして、今までは国鉄の話を聞いたのでは、必ずしも世界に例がないような企画をしておるようにならる、世銀の性格から見て安全な投資ということが必要なので、いわゆる世界に類例のないようなことをやっているのではないかと、こういろいろ質問がございました。その点につきましては、私どもがいろいろ説明をいたしまして現在の狭軌線の鉄道でも線路の状況さへよければすでに百六十五

その次には、國が保証をして、世銀の条件として國鉄が法律上外國から借りられる性格があるかどうか、これは債券を発行したり借入金をしたたりすることは許されている。それについて、では債務者保護の諸条件その他についてはどうなっているか、その点については政府当局において他のすでに世銀借款の交渉が行なわれた同性格の公社、公団と權衡を見合つたものを國會にお諮りしていただくはずになっておるようなことで、技術のこまかい諸君につきましての説明を一月にするといふことで別れました。今度は一月にかゝくさんの資料を持って参りまして、技師長以下多數の専門家——多數と申しまして四、五人でござえますが、それぞれ五人の専門家から詳しく説明をいたしました。今まで彼らと話し合ひをいたしましたところは、國鉄の計画が技術的に非常に安全なものであるし、それからまた冒険でないといふことで、具体的にこれならお話し合ひができる内

容であるという点になっております。その次には、国鉄の資産状況はどうかということのいろいろな質問がございました。国鉄の資産状況は御承知通りいつも榮親を許さないものではないと思いますけれども、同時に過去においても私どもとしてはすべて運賃というもの是一般企業と違って特にもうかようにできていないのである。原価償うに足するという運賃法の原則でているのだから、非常にもうかるような企業ではない。しかし政府として法律によって長い目で見て原価を償還賃を保障しておられるというよりことで、経理上の見通しを説明いたしました。また東海道自体についてはもちろん計画として健全であり、収が成り立つかどうかという点につきしては、東海道に投資することは、『鉄全体の輸送の隘路を打開する一番

までの例によりまして、世銀がそういつた政府の申し入れにより調査団を出してやりまされた場合においては、よほど特別な事情がない限り具体的な交渉の内容に入らざるを得ない、また政府が予算的に準備し、また法案をお願いしておるということ自体が日本国としての受け入れ態勢であるところも了解しておりますので、過去の例としていろいろ条件等のこまかい交渉にはある程度の期間を要するとは存じますが、交渉自体についてはまとまるという見通しはまず間違いのないのではないかと。それで今度利率とか期間というものについてはまだ具体的な交渉には入っておりませんが、先方の申すところでは、各国にはその時点においては同じ条件において貸す、それで日本に安く貸すとか英國に高く貸すということはないので、その時期々々において契約するときは世界をほぼ同じに扱ってお貸しします。それからそのときの金利その他の世銀のコストと世銀債を、ヨーロッパで発行したり、アメリカで発行したり、世銀債券によって世銀の資金を調達したします。その調達金利に世銀の経費を加えたものが、大体そのときの金利になるわけでありまして、現在の交渉の結果その他では、世銀債が五分で発行されておりますから、今交渉するものは六分ないし六分を少し上回るくらいは金利で契約されるのではないかと思います。他国の例を見まして、期間が長期は十五年ないし二十五年になつて、大体十五年ないし二十年でございます。大体その条件は、本質的にははかと変わらないだろうという段階の話でございます。それ以上の具体的な交渉は、先方が手続として調査団を

よこしまして、調査の結果そのレポートができた上で正式の法律上の契約に入るといふ段階になつておりますが、従来の例で申しまして、今お願いをいたしましたような段階の見通しは間違いないのではないかと思います。

○久保委員 それでは今お話があった中で、世銀では東海道新幹線というものの、最近の国際的な傾向、そういうものについて、彼らは疑問を持っていなかったのか。いわゆる鉄道建設——大鉄道事業というものが、最近斜陽産業だと世界的にいわれておる中で、世銀はこれに疑問を持っておるのか、どうなのか。

○兼松説明員 その点につきまして、米國及び非常に開発されました欧州等におきましては、鉄道産業に新たな投資をしたり線路を延ばしたりすることは、非常に例が少ないのでござい

ますが、一方インドとか南ア等の鉄道につきましては、世銀もすでに融資をいたしております。その国の開発状況というようなきことを勘案して、融資の対象をきめておるので、日本の鉄道につきましては、新幹線の必要と、具体的な将来の運輸の見通しについては、私どもの従来出した資料につきましては、今までのところ、数字についての精密な調査、経済見通しは、先方の意見は将来また出すとは存じますが、原則的には疑問はないという段階であると思ひます。

○久保委員 これに関連して、国内でも東海道新幹線の建設について、再びこれに疑問を持ってきた、いろいろな意見が出てゐるわけですが、これに対しては、これまでやってきた国鉄当局にすれば、反駁するいろいろな材料は

持つてゐると思ひますが、これに対しては反駁する値打はありますからあります。新幹線などは、大体もう長期の見通しが立てば、こういうものは建設する必要があるのではないかと、失敗するぞ、極端なある報道機関を見ますと、十河総裁の何といひますか一つの政治力、これは彼の一世一代のなにかをかけた仕事として考へてゐるので、長期展望に立ったところのものではないという極論をしてゐるものもあるわけでありまして、これに対してはどうな

○兼松説明員 その点につきまして、私どもとしては現在の東海道線がすでに世界最高の列車回数を動かして

おる、複線としてはこれ以上ほとんど事実上入り切れないということ、しかも國鉄の輸送力の二五％近くを運んでおる、それから東京、大阪付近の東海

道地区には全人口の四割弱が集まつておる、また重要産業の大きなパースンテージであるというふうな事情から、東海道線をこのままではやれないという

ことは事実でございまして、同時にそれならば並べて複線を作るかどうかという

ことにつきましては、過般来政府におかれましてはいろいろ御審議をいただいた結果、あらゆる資料を御検討の上で定められて、一番経済的な方法で、合理的な方法がこの軌幹線という結論が国内的にも出ております。国内的にはいろいろございまして、私

どもとしては、今までの計画自体が國鉄全体として非常に有効かつ適切に遂行できるものといたして信じております。

○館委員 関連して、外国から資本を

入れる、そういうことの説明はるる聞

いておる。これを新幹線が完成するまでの総予算と、外国から借款をしようとする見積りとの額とが、どういふことになるかといふことをちょっと聞き

たい。その次に、それだけの融資が日本国内にできるのかどうか、どうしてできなかったのかといふこと、こ

のし予算総額でも非常に大きな予算総額になつておる、それから財政投融資の面でも非常にたくさん

の財政投融資をやつておる、しろうとでわ

かりませんが、市中銀行の金融状態も

相当なやつておるのではないかと思

うのです。そういう際における日本の何か国内で鉄道債券といひますか、その資金を集めることができるのかで

ないのか、またできなかったとするならば、その理由についてここで説明してもらふ必要があると思ひます。國際金融機関から借りるのか、それが全総額の大したものではないと私は考へておる、その辺の裏話をここで説明なさらぬと——いたすに外國資本を入れるといふことに私は反対する

わけではありませぬ。ひもつき予算でない以上いひますけれども、そういう点について、日本の国内の金融情勢はどうなつておるのか、非常にだぶつておるのではないかと、しろうと考へても考へてゐる、そういう点についての説明を一つやつてもらはないと、単に頭から外國から借りるのだ借りるのだといふおつたのでは、私は納得できない、そういう関連質問です。

○山内(公)政府委員 東海道新幹線の全部の費用は、利子を除きまして千七百二十五億円と現在見積りされております。世銀に対する今のところの借り入れ希望は一億ドル、三百六十五億円

となつております。大体二割程度を世

銀に期待しようといふことでござい

ます。それで国内資本だけでは足りないかというお話でございまして、もちろんこれは経済の情勢が年々同じでござい

ませんので、日本の国内だけではできないといひ切るわけには参らないわけ

でございますが、何分にも千七百二十五億円、利子を入れますと大体二

入ってくるということになるんじゃないですか。そうすると、日本の金融界に對してそんなに影響を及ぼすものではないと思ふ。ことに大蔵省というものを背景にして、大蔵省と十分折衝なすつた上でやむを得ず外国の銀行から借りようというのか、それとも頭から借りようというに弱腰に逃げたのかということを考えてみるを得ない。国有鉄道ですから——長い歴史の国有鉄道は、なるべく日本の資本でやっていたのがほとんどだと私は思う。その辺に於いての大蔵省との折衝があつたのか、なかつたのか、また年度別における費用の要求、必要高というものはどういうことになつてゐるのか、それだけ聞いて関連質問を終わります。

○山内(公)政府委員 お話の通り一時に借りるものではないと思ふ。ただ御承知の通り国鉄の現在の予算は、いろいろな方面で非常に金がかかるわけだと思ふ。大蔵省にも三十五年度相当多くの財政資金の投資をお願いしたいと思ふ。それで、できるだけ国鉄の各方面の仕事を伸ばしたいという趣旨から、世銀の方にもお願いしたい方が仕事は早くいくという観点からお願ひをいたしておるわけだと思ふ。では、ほかの仕事もやはり同様に重要でございまして、他の仕事を切つてというわけにも参りません。これまた国民生活に非常に重要な仕事をたくさん国鉄は持つておられますから、そういう全般的な要請を満たしながら、しかもこの工事もスムーズにやつていくというためには、できるだけ資金を豊富にしななければならぬわけだと思ふ。そして、そういう観点から大蔵当局とも御相談を申し上げまして、世銀の借款を

すべく現在努力をいたしておるわけでありませう。

○久保委員 先ほど御説明があつた、長期展望に立つて新幹線は必要であるという御説明でありましたが、これはたびたび御説明を受けておるのであります。ただ私が申し上げたいのは、やはり最近の世論の一部がもしもせんけれども、そういう批判の聲があるというところ、これはやはり検討してみることがあると思ふ。今までの検討も十分われわれはわれわれなりにやりました。あるいは当局は当局としてやりました。あるまいが、これはやはり一つ検討してみようかと思ふ。

そこで最近の傾向は航空機の発達なども相当見のがし得ないものがあると思ふ。それからもう一つは特に東海道における高速自動車道の問題がある。こうなると、自動車あるいは航空機の発達というものをもう少し重みにかけて検討する必要があると思ふ。かゝることを思ふのです。これをやらないうで持つていくということ自体に、やはり今までの検討もさながら、さらに慎重を期して検討する必要がある、こう思ふのであります。これは私は国鉄なり運輸省に要請しておきますが、あらためてこの計画について、そういう問題について一つ資料を添えて説明をお願いしたい、こう思ふのです。われわれ自身もやはりそういう世論があつては検討しなければいかぬ、これが一つ。

それから續いてお尋ねしますが、これは鉄監局長の方がいいのですが、先ほど申し上げたように、大蔵大臣の見解、見通しはちよつと違ふのです。最近の米国の状態、あるいは世界的な状態もありましようが、そういうことか

らいつてやや悲観的だ、こういうことなんです。そういうときに、ことし四十七億予算を組んであるのですが、これはどうするのかわからないことにもなるわけだ。こういう見通しについてはどうなんですか。

○山内(公)政府委員 実は私、大蔵大臣がどういふ御答弁をされたかよくわかりませんが、その点に關しましては、われわれの方といたしましては、前段の先生のお尋ねの再検討を要するのではないかと問題でございまして、十分検討いたしました。御承知の通り、これは実は運輸省におきましても相当多量の予算をとりまして、縦貫自動車道の調査をいたしました。その資料の中でも十分検討いたしましたわけでありませう。それで先生のおっしゃるよう

に、アメリカ及びヨーロッパにおきまして鉄道が斜陽産業であり、鉄道を敷くよりも自動車道を敷いた方がいいという意見があることもよく知つております。そういう面からの検討も十分いたしました。が、われわれといたしましては、日本における状態と欧米における状態とが相当違ふのではないかとこの感じを持つておるわけでありませう。この点で実は私も道路の調査団の一員といたしまして調査に参つたわけでありませうが、アメリカにおきまして道路網の発達と、日本における道路網の発達というものは相当違ひますし、またあつた広い大蔵大臣における人口の分散の状態と、日本におきま

すようになつた狭い国土に非常に密集した状態における輸送形態というものは、おのづから変わつてくるのではないかと。それ

で日本におきま

す鉄道の考へ方は、私

も行

く

ま

ありますが、アメリカ及びヨーロッパにおけるほど急激な斜陽というものは起こり得ないのではないかと。これは、自動車の輸送力というものはスピードに反比例するものでございまして、高速自動車道を作りまして、この輸送力というものは、スピードが高くなれば高くなるほど、道路の輸送力というものは少なくなつてくる勘定になるわけだと思ふ。今後、交通界におきまして非常に要求されるのはスピードの問題でございませうが、そういう点で縦貫自動車道路が一本坂けたというところによりまして輸送力は、国鉄からこれに転化するものも十分検討いたしましたのでございませう。将来この東海道において伸びる輸送力を算定をいたしました場合に、現在の旧東海道線ではどういふこの輸送の要請を満たすことはできないという結論に達したわけだと思ふ。その点はわれわれ今までの研究の段階では新東海道線ができてこれがすぐ必要なものになるというふうには考へておりませう。で、この東海道、東京—大阪間の輸送というものは、年々ともに大きくなるのではないかと、年々ともに交通情勢は考へてゐるわけだと思ふ。

それから世銀の關係で大蔵大臣が悲観的だといふお話、私よくわからないのであります。利率の問題ではないかと思ふわけだと思ふ。この利率の問題につきましては、先ほど兼松常務から御説明ございましたように、幾分上げがきつになつておりますが、現在国鉄の借りておられます七分ちよつとした程度のものよりは安く借りられるのではないかと。もしも借りる交渉が成り立てばもう少し国内の資金よりも

安く借りられるのではないかと。こ

とを考へまして、やはり世銀の借款が

できるというところは、この東海道新幹

線の工事に非常に大きな影響を及

ぼすものであるという観点から、運輸

省といたしまして、ぜひこれを実現したいと思ふ。それでわれわれは直接交渉に當つておるわけだと思ふ。国鉄の報告を受けておるわけだと思ふ。先ほどの兼松常務の御説明にもありましたように、相当世銀におきましても重要に考へて、誠意を持つてこの問題を取り扱つてもらつておるので、できれば年度内にこの借款を成立させたい、かように念願をいたしておるわけだと思ふ。

○久保委員 それじゃ最後に一つお伺いをしておきますが、世銀から資産状況なり、東海道線の収支状況を尋ねられて説明したということでありませうが、世銀はやはり金融機関としての關係から、収支の状態は必ず聞くだろうと思ひます。今のような国鉄全体の運営からいけば、これは赤字経営になつておられますから、赤字経営のところへ金が導入できないのは、これは當然だと思ひます。その場合予想されるのは、運賃値上げである。九州電力も何かにノ瀬ダムの建設については、世銀からの資金ではだめだから、料金値上げをという話があつたやに聞いております。そういうことを考へますと、今後出てくる一つの大きな問題は、運賃値上げの問題だと思ふのですが、鉄監局長いかがですか。世銀からそういう条件がつけられて、それには耳を傾けないという約束ができますか、いかがですか。

○山内(公)政府委員 具体的にまだそういった話し合いに入っておりませんので、仮定の御質問になるわけでございます。先ほど乗松常務がこの点について御答弁申し上げておりますが、御承知のように現在の国有鉄道運賃法におきまして、「原価を償ふ」という条項があるわけでございまして、またもしも国鉄の財政状態が悪ければ、これにつきましても、政府補償というものは求められるし、またすることになると思いますので、そういう点で、われわれの方は世銀の要望を満たし得るのではないかと、かように考えております。

○久保委員 ちよつと確認しますが、私の質問に合致したということであります。結局運賃値上げを勧告されても、その条件が出て、そういう条件にかわるものは政府補償ということがあるのだから、世銀は心配なく金を貸してくれ、こう言えることだと思ふのです。私も実際そう思ふのです。

○山内(公)政府委員 運賃値上げの問題は、運賃法にもございすように、国会の御承認を得なければならぬ問題でございます。政府単独でそれができるといふものではないとわれわれは考えております。

○久保委員 あなたの言うことは当然であります。世銀の条件として出た場合に、それを運輸省は出してやるのかという点なんです。あなたの先ほどの御説明ではそれはそういうことじゃなくとも、政府補償という形をはつきりとするのだから、世銀はそれの導入させるべきじゃないか、こういうことだと思ふのです。だからそれはいいのだらうと私は思ふのです。実際はそれとなくちやいかぬと思ふの

です。それで赤字経営の問題は世銀の問題じゃなくとも、国鉄全体の問題なんだから、そこにやはり政府補償の問題が出てこなければならぬ。ところがこのし予算を見れば、新線建設の、今までは別として、これからの三億ぐらいの利子補給も削られておる。それから国策として東海道の新幹線をやるというのに百億の出資も出ないということになります。先ほどなるほど御質問があったようですが、財政投融資などは実際という金借りです。金利はあまり安くはないのです。こんなものを借りてやうていくと自体問題があるのです。だから運賃が安いのか高いかの問題はまた別の問題です。高いか安いのかの問題と国策の問題とは違ふのであります。高いか安いかはそろばん勘定で、原価を割っている輸送もあるでしょう。この原価を割って輸送するものは政府補償として——政策としてやっておるものなら国家補償は当然なんです。新線建設もそうでしょう。やればみな赤字ですから、毎年九十億から百億出てる。これだけば赤字にやうていく。ところが五カ年計画は御案内の通り三十五年は四十億も削られておる。それで国鉄が今一番困っているのは、東海道もなるほど困るでしょう。新幹線を作らなければそれは困る。ところが毎日の状況はどうであるか。東京都を中心にして見ても、中央線の状態はどうなのか、あるいは東海道の近距離はどうなのか、あることを考えると、その方面の金は減っていく、こういうことではどこに行つたて話を通らぬのです。だから、くどいようでありませうけれども、私は今あらためて言っておきますが、東

海道新幹線はりっぱにできたが、あとの鉄道は乗りものとしても役には立たなくなつたという時代がきたならば、十河総裁は銅像が建つかわりにみなから軽べつされるだらうと思ふし、それからよけいなことであるが、国鉄にすればこれは重大な問題だと思ふのです。この法律は、総裁もこういう席にはおいでになつてやはり国会の意見もじかにお聞きになるのが当然じゃないか。うかと思ふのであります。ほんとうにこれは大へな問題だと思ふ。こういうことは老練にはあまり申し上げたくないのではありませんが、私は全体の立場からいけば、責任体制とはかかるものではないかと思ふのです。副総裁がおいでになつてから、あなたでは役に立たぬということではありませんが、総裁が出てきて、これは総裁が命をかけてやる仕事だということをして国会に出てきて、われわれにもやはり理解と納得をさせなければならぬ。ところが総裁がお見えにならぬということが残念であります。この東海道新幹線の問題では出てきたのが何回か私は調べてみませんが、おそろしく一回あるかないかじゃないかと思ふのです。そういうことでは世紀の事業をやろうというところはちよつとどうかと思ふのです。これはいよいよやむを得なくて、あたたかい気持ちで忠告しておりますから、次会の審議のときには総裁はじかにおいでになつて国会の答弁にも立たれて、意見を聞かれるのが当然かと思ふのであります。というのは東海道新幹線は三十五年度で二年目になる。建設途中で、しかけた仕事であります。

世間ではその新幹線に対してやはり批判の声があるという事実、これは見のがすことはできません。そういう意味からも、私はこれは重要な法案として扱わざるを得ない。これはよほど慎重に考えてほしいと同時に、説明資料も、ただ大ざっぱなこととなく、十分に納得されるような資料の提出を私はあらためて要求したいと思ふ。これで終わります。

○土井委員 今度の東海道新幹線の工事に對して世銀から金を借りることになつておりますが、世銀から借りる場合において、一体国庫の関係において利率はどういうような形で締結されておるか、その点をお聞きしたいと思ふのであります。

○山内(公)政府委員 ちよつと御質問の趣旨が聞き取れなかつたのでありますが、国有鉄道が今度借りようとする利率の話にはまだ入っておりませんが、従来例でございますと、やはりときどきによりまして、先ほど乗松常務が説明いたしましたように、違つておまして、たとえば昭和二十八年ごろにおきまして、大体五〇程度でございました。ところが、三十二年、三十三年ごろには五〇から五八分の五程度になつておまして、最近におきまして富士製鉄、八幡製鉄、三十四年の締結でございますが、この利率を見ますと六〇になつておるのでございす。国鉄につきましては、これから交渉に入りますので、まだわれわれは確実に何%になるというお答えはできないわけでございます。

○土井委員 パーセンテージを示されておりますのは、いわゆる年何分というふうな形のものですが、それはどうなんですか。

○山内(公)政府委員 それも今のパーセンテージは何分でございます。二十八年度には、いわゆる五分でございますが、最近におきましては、六分の利率になつております。

○土井委員 そこで世銀から借りるの、その場合において、この三の中に書いてあります「鉄道債券」について、外国人が支払を受ける利子についての所得税を免除する」ということに規定してあります。——そうなりますと、日本人が債券を買ふ場合には、大体年七分の利率、先ほど鉄監局長はそういうふうに説明しておりましたが、そこでその場合、内地人の場合においては、実際上当然所得税が取られるわけ。ところが外国人の場合においては、ここで所得税というものが免除される。利率は内地人は七分だけれども、六%、言いかえれば六分です。そうなつてくると、利率が非常に安くなつていくということになります。大蔵当局とこちらの方の関係とでいわれる外国人の所得税を免除するということ柄が、より安い利率を、外国人に對しては恩恵的にされるという結果になるのじゃないかと思ふのだから、その点はどうか。

○山内(公)政府委員 この方法は、日本国有鉄道法の、今御審議をお願いいたしておりますこの法律だけではなないわけでございます。従来世銀借款におきまして、いろいろな方法をとつております。現在国際復興開発銀行からの外資の受け入れについて、日本開発銀行、日本輸出銀行、愛知用水

公団等が発行する債券の利子に対する所得税の免除に関する法律という法律がございまして、その中に、日本国有鉄道を加えて、他の世銀から借りておる開発銀行あるいは輸出入銀行と同じようにしようとする趣旨でございまして、これは世銀の性格からいいますと、世銀というものは利益を上げる会社でもなく、各国の重要な事業を遂行させるという趣旨でございまして、銀行でありますために、鉄道債券につきましても、その利子に対する所得税を、ほかの公団その他と同様に免除することは妥当であるという趣旨で御提案申し上げておる次第でございまして、
○土井委員 そういふ点は十分わかっておるであります、実際上の問題として考えてみますと、国内で債券を消化した場合においては、利率は高いけれども、実は国の中の経済のワクで処理できる。外国の場合においては、日本の金がそれだけ外国に流れていくということになるのであって、実際は、利率が安いようだけれども、結果的には高いものになってくるということが考えられる。そういうような面から考えて、なるほど世銀あるいは外債を売るといふ場合においては、そういうふうになっておるかもしれぬけれども、もう少しこの点についての工夫のあり方があつてしかるべきじゃないか、こう考えるのですが、将来に對する考え方をこの際何っておきたい、こう思ふわけですか。

○山内(公)政府委員 今のお尋ねは、ただいま私の申し上げました所得税の免除に関する根本的な問題であらうと思ひます。この法律のできました趣旨は、やはり世銀からの融資というものを円滑ならしめようという趣旨でございましたものと、先ほど申し上げました世銀の性格から出ておると思ふわけでございますが、御承知のように世銀といふものは、世界各國が世界銀行からの融資を受けておるわけでございまして、ある程度やはり、私もその立法の當時の状態をよく知りませんが、そういう世銀の融資を受けやすい状態にするといふことも考慮の中に入つておつたのではないかと、かように考えるわけでございまして、
○長谷川(峻)委員 今度の国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案といふのは、結局世界銀行から金を借りるために提案されたといふことですね。そこで、昔から外国資本が今まで全然入らなかつた、そういう先例がなかつたかどうか。私の記憶では、汽笛一声新橋の日本に初めて鉄道ができたときには、これはやはり外国資本で、當時閣議で非常にもめたが、大隈さんが、外国の金を使つてじゃんじゃん作ろうじゃないかといふことで、とうとうあの鉄道ができたといふふうに記憶してゐるのです。そういうことからいいますと、一千七百億のうち三百六十億程度の金が外国から入る。それに対する手当等については十分お考えをいたしたい、これにりっぱに着手し、そうして完遂することが望ましい。ただここでもうすでに二年目になっておりますが、われわれの耳にさても、最近は何でも高速自動車道路ができればすぐにそれに反対の立看板を立てて地価のつり上げをやるといふのが一つの風潮ですが、この場合すでにそういうことが行なわれておるように入るので

が、さてそうした実情がありますかどうか。
○兼松説明員 ただいまのところ新幹線につきましても、もちろん部分的にはいろいろ難問題もございすけれども、全般としては市町村、府県等が比較的御協力をしていただいております。私どもの交渉もそういう公共団体を相手としたしておるという段階でございす。全般的に申し上げますれば、大きな意味では大へんよく御協力をいただいております。ただ部分的には問題の点も多少あるという実情であります。
○長谷川(峻)委員 そういふ公共団体がどういふ大きな国策と申しますか、将来の交通地獄緩和のために協力をしておるといふ話は聞いておるのですが、われわれの耳に入ってくることは、運輸関係に精通しておるような方々が、その精通しておる知識と権利を乱用しながら一部地価のつり上げなどをするということによって交渉を難化させながら自分たちの利益をはかつておる。ということが一つの隘路になっておる。さらにまたこれに対して新しい技術革新という意味から一生懸命やろうとする当局者、関係者の熱意を妨けておるやにも聞かれます。そこで私は、これほど画期的なことをやる方々ですが、まあ、そういうふうな啓蒙と、そういうふうなことが起こらないように、またそういうものに乗りないうちに、一つはつきりした態度を持ちながら推進されることをここで要望しておきます。

○平井委員長 次に陸運に関する件について調査を行ないます。
質疑の通告がありましたので、これを許します。長谷川(峻)君。
○長谷川(峻)委員 昭和二十四年から設置されております各県の陸運事務所は現況であります。これはどう考えてみましても運輸行政に關係し、またその行政を見守つておる者からすると、この機構は形式的には知事の下部機関になっておりますが、人事と予算は国が管掌しております、機関として非常に中途半端であるといふことで従来から非常に関心を持たれておりますが、それについて当局の御意見はどうですか。
○國友政府委員 ただいま御質問のございましたように、私もとしましては痛切にこの陸運事務所の制度が現状に合っていない、そして中途半端な機関であるといふことを感じておる次第であります。お話の中にございまして、先きに、昭和二十四年の八月一日に出先機関の地方移譲のための措置という閣議了解がございまして、この閣議了解によりまして都道府県単位の行政事務が地方に移譲されるということになりました。陸運事務所の現在の予算等におきましては運輸省が所管しておる。すなわち、予算の面では、全部運輸省の予算として計上をし処理をしております。人事の問題に關しましては、これは官吏といつたしまし地方事務官という国家公務員でございす。従いまして、陸運事務所の職員は最近急激な増加の状況を示しております。ただ指揮命令の系統が都道府県知事に屬し、都道府県知事の下部機関といふことになっておるわけでありまして、このような中途半端の機関

でありますために事務手続が非常に煩瑣になる、あるいは責任の所在が不明確になる。しこうして職員は士氣の低下を來たすといふような弊害が多々見受けられて、これにつきましても早急に改善措置を講じなければならなうと思つておるところでございす。
○長谷川(峻)委員 そこで知事の方の下部機構になっておるのです、そうすると自治庁關係になるのです。従来これは非常に問題になっておりましたが、最近のように自動車行政が非常に重要視されている時代になりますと、自動車行政の末端にどういふふうにかが響いているか。今のうちに陸路のあることはわかりましたが、現実的に自動車行政の末端機構にどういふふうにかが響いているか。さらにまた今まで關係当局としてこれの本質的な解決のためにどういふふうになつてきたか。国会でわれわれが、運輸省なり國鉄の応援団体ではないのだけれども、日本の行政のあり方という意味から何べんとくあなた方がやりやういふにいろいろ申し上げてゐるに、いかんせん、閣下當局が努力もなしに、いでおつてはお話にならない。そうしたところ、今までの努力ならぬ解決方法にどういふふうにはかの役所に当たつてこられたか。また相手の役所におい、これなどについてお話しただければ……。
○國友政府委員 自動車に關しましては最近急激な増加の状況を示しております。最近すでに二百六十万両を突破いたしました。最近でも月に三万両程度ふえております。この自動車の激増が、すなわち自動車行政に關

します問題点を非常にはらんでおるわけでありまして、この激増します自動車に關しては行政をやつていきます上において、人員等におきましては、陸運事務所の職員は昭和二十六年に比へますとむしろ減つておる。従つて、自動車は五倍にも六倍にもなつておるのに、人員はむしろ前よりも減つておるというふうな状況でございます。これらについては私も大いに努力をいたしておりますが、人員等の急激な増加ということは望めない。ことにまた、先ほど申し上げましたように、陸運事務所の職員が中途半端な機構のもとに仕事をすることゝが非常に士氣の阻害、低下を來たしているというふうな状況でございますので、先ほど来申し上げましたように、これを何とか解決をしなければならぬとわれわれ考えまして、大臣以下その方向で努力しておるわけでありまして、これは、むしろ先生のおっしゃいますように従前からその努力を続けてきたわけでございますが、積極的ににはまず一番当面の折衝の相手方といたしましては、自治庁が地方の機構を所掌しておりますので、自治庁に對しまして昨年の夏ごろから、陸運事務所を運輸省に戻して一本化された完全な地方の陸運局の下部機関としたい、そういうことで交渉をいたしたわけでございます。書面に關しましては、昨年の夏、陸運事務所について運輸省から自治庁に移管されたいという申し入れをいたしました。それに対して自治庁から返事をよこしたわけでありまして、さらにそれに対して運輸省の意見を述べ、さらに自治庁からそれについてのまた反駁の意見を述べてきた。これが昨年の十二

月までの交渉経過でありまして、四回にわたりました交渉を続けましたし、私も当面の行政局長その他とも十數回交渉をいたしました。われわれの段階では片がつきませんので、ことしに入りましてから事務次官同士の話し合ひもいたしました。これに關しましては、運輸省側の主張といたしましては、自動車行政は広域行政であるから、国による統一、一元的な行政が必要であると考えている。しこして海陸空の総合的な行政がなされるべきであるが、これについては運輸省の中の統一的な機構のもとにおいて初めて可能である。さらに自動車輸送行政、車検登録に關すること等は一元的、総合的に行なわれる必要がある。さらに職員は士氣の向上と事務の能率化のためには名実ともに運輸省の支分局とする必要があるというふうな観点から、むしろ現在のうちに都道府県知事が指揮監督いたしますよりは、自動車の行動半径というものはもうすでに府県の単位を越えて活動をしておるという状況でありますから、もつと広域の行政をすべきであるということを考えまして、自動車の輸送管理の行政につきましては、そのような総合的、一元的な運輸省、陸運局、陸運事務所というふうな段階的な行政でやるべきであるというふうな考えをしております。さらに登録等権及び抵当権の所在を國が証明してこれに登記的な効力を持たせるものでもありますので、これらいわゆる準司法行政事務というふうな観点から、不動産の登記事務と同じように國の事務とすべきである。また車両検査にいた

しまして、これが事故防止対策の上から申しまして、事故を起こさない根本策は、やはり車両の保安というものが確保されなければいけない。このためには運輸省としてその保安の基準を作り出すことはもちろんでありまして、これを実施する上においてやはり一元的に統一をとつて実施をいたしませんと、たとえば車検等におきましても、むしろゆるやかな都道府県に自動車の検査が流れる、こういうふうな形にもなりますので、これら保安基準の点及びその実施につきましても運輸省に一元的にすべきであるという主張をいたしておるわけでありまして、自治庁といたしましては、これを最も端的に申しますと、昭和二十四年の地方移譲というものは今でもその趣旨は生きておる。しこして都道府県の総合行政というものを考えた場合には、やはり自動車というものははずせないものであるから都道府県の所管にしておくべきである。陸運事務所というふうな現在の制度で今まで十年間やつてきたのが、これをこの際早急に解決をしなければならぬという必要性をわれわれは認めない。むしろこの状況下において、運輸省の方で不便だというならば、その不便を除くすような具体的な方途を相談し合つたらいいではないかというものが自治庁の主張でございます。いまだ自治庁との關係におきましては、解決を見ておりませんが、これに關しましては、しかし私もとしては、もう早急にこの問題を解決いたしませんければ、こゝういふ自動車の激増の状況に對処するためには、非常に困る。ことに白タク、もぐりトラックの取り締まり

等の場合におきましても、陸運事務所の職員は陸運局からも連絡を受けるし、都道府県知事の指揮監督にも服さなければならぬので、非常に仕事が行きにくい。これを一元化しますれば、むしろ今の陸運局の職員一人の力が二人分にも活用できるのではないかと考えておりますので、これらのことにつきましても、ぜひ大臣の段階においても折衝してもらおうと思つておりますが、大臣の段階になりますと、これは最終的な段階になりますので、現在もつと広範な交渉を続けておるという状況でございます。

○長谷川(峻)委員 今の自動車局長の話を聞いて、事務次官の間においては二へんばかり折衝が行なわれたそうですが、私は今のように自動車があんなふうに混雑しているときに、人事と予算をつけてやつて——そしてこんな複雑になつていくのだから、これはかつていたのです。ですから、これはできた事務次官だけの話し合ひでなくして、長い間のこの要望ですから、総合行政の立場から、やはり大臣折衝に持つていくようにし、この委員進んでいって、そういうふうな持つていっていただくことが一番いいのではないかと思います。この次大臣にでも出てもらいたいと思つております。

○平井委員 長 わかりました。次会は自治庁長官と運輸大臣と呼ぶことにいたします。

○平井委員 長 次に海上保安に關する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを

許します。館俊三君。

○館委員 この前シコルスキーが落ちたときに、海上保安庁の話を聞いたのですが、その時分に私は細田さんに、海上保安庁なり航空局なり、あるいは氣象庁というものは、運輸大臣としてあまり注意を払つておらぬじゃないかというこの注意を喚起しておいたので、細田さんから運輸大臣に、保安庁なり航空局なり、あるいは氣象庁の問題について、十分に要請に應じて活動されるように、お伝えを願つたことだと思つておりますが、私が質問する問題も、やはりシコルスキーの落ちた同じ土地における一つの事件を、海上保安庁はどういうふうにして吟味しておるのかというこのことについてお聞きしたいと思つております。

保安庁の「海上保安の現況」を読みまして、「海上における犯罪のうち海軍関係法令違反に次いで多いのは、漁業関係法令の違反である。漁業に關する法令は漁業秩序を確立して水産資源の総合的活用と持続的な生産を圖ろうとするものであり、」云々というふうにして書いておるのですが、こゝういふ点について海上保安庁はどういうふうな体制をとつてやつておるかということ、まず第一に聞きたいと思つております。もう少し読みますと、「多數者の暴力行為を伴う漁業紛争の契機となる場合が多い。従つて海上保安庁では、漁業関係法令の違反については特に嚴重な取締を行い、水産庁の行政処分と相まつて漁業秩序の確立につとめている。」と漁業関係法令違反の取り締まりについてうたつておる。ところがわが地元においてはちよいちよいいろいろな紛争が起きている。これにつ

その零細漁民が非常に艱難をすることゝする事態を放置されておるような格好になつてゐるわけです。

それでもう一つ言いますと、保安庁としては犯罪が起こるような地区を指定しておるといふことが「海上保安の現況」で書いてある。つまり保安海域の「指定」といふことが書いてある。それは

[illegible]

の虜犯海域は、近去の虜犯撲滅の実績とかその他の關係を勘案いたしましたものでございまして、北海道の浦河を中心に襟裳の方面、それから泊瀬東、これはいわゆるソ連と國境を接しておる方面、それから日本海の方面では江差方面が主であります。そういうふうりに虜犯海域を設定いたしてございます。

○館委員 それから保安庁としては漁業の場合の通報の経路を確立するものと

収集をやらなければならぬということを書いておりますが、それについての的確なる情報の通報の道が確立しておらないと、情報収集の方法がついてこない、これはその場その場における処理が的確にいかない、それはどういふふうになつてゐるのですか。

○和田説明員 お答えいたします。沿岸関係の漁業違反につきましては、主として沿岸の漁民から情報をいただき、そのほかにはわれわれの方で専門の警備担当者がありまして、各方面から情報をとっております。いろいろな状況でございます。しかし、お断りするようでありまして、何分人手も少なくてございまして、海上保安庁も創設後十二年にはなりましたが、こういった方面につきましても、まだ陸の警察ほど十分な組織なり人なりを備えてございませんので、先生方からごらんになりますと、不十分な点があるのではないかと、思います。こういって点につきましても、今後われわれが努力をいたしまして、御期待に沿いたいと考えております次第であります。

○館長 通報機関が正確でない、あるいはしつかりしていない、速度がおそいということになると、急場の間に合わない。今ここでいろいろな情報を聞いてみますと、相当数の密漁船がある。船団を組んでお互いに通報しながら、巡視船をよけながら漁業法令を犯して密漁をしておる、そういう話がある。それにもかかわらず、人員が足りませんからというように、あつては、密漁なりあるいは法令違反を防ぐ巡視船の体制はほとんどできていないと私は見る。そういうことのために、恵山岬から浦河の方面にかけての噴火湾の入口、毎年々々内地から密漁船が入ってくる、漁業法の何となくで許可証を持たない船が入ってきたり、あるいは許可証を持っていたも、中型底びき網の船なり小型の底びき網の船が入ることのできない禁止区域内に入ってきて魚族を絶やしてし

まうという状態が毎年々々繰り返して行なわれておる。そのために、沿岸の漁民は沖へ行って魚を取ることができないほど疲弊しておる。中には建網まで引き裂かれてしまふという状態が起きていて、非常に困窮しておる。そういう点についての情報があなたの方に入っているのか入っていないのか。北海道の本部が小樽にあるんでしょう。きょう何か会議があつて、小樽の本部長がどなたかいらつしやつておる。うわさに聞きますと、そういうことを私が質問するそうだが、北海道で何が起きたんだらうというふうなお話であつたということをお聞きしておる。そういうことでは漁業法令の違反を何を一体監視しておるかと言いたくなる。大体その検査件数を見ますと、密入国、密出国、いろいろありましようが、漁業法令違反は全海上犯罪検査数の一三〇にしかつておらない。漁業関係者は、一生懸命に保安庁をたよりにしておるのだが、私は非常に困つたことだと考えておる。これは水産庁にお聞きすることなんだが、背景をなすから言いますけれども、北海道沿岸の漁獲量が非常に少なくなつて、トロール船をやめなきゃならぬ、あるいは底びきをやめなきゃならぬ、あること、三十三年です。三十二年です。その禁止区域の拡大を北海道の道議会が決議をした。ところが水産庁の方ではそれを完全にやつてくれない、小さな制限区域だけにしたので。ところがその制限区域内に、今言ひ無許可の船なりあるいは許可があつても禁止区域内に夜陰に乗じて入つておる。暴徒ですよ。海賊ですよ。そういう者が青森、岩手あるいは宮城の方ですか、秋

田の方ですか、北陸地方からどんどん入つてきて動きがとれない。日高沿岸、渡島、檜山の沿岸、噴火湾沿岸の漁民を脅かしておる。それが根絶やしにならない。海上保安庁はどうしておるのだ。季節になれば必ず新聞が書き立てる、漁民が騒ぐ。渡島の支庁では補助を出して、これに対する自衛手段を講じておるの。あなたたちは情報を収集しておるの。あなたが、そういう情報は収集しておるの。渡島支庁では船を一所借りて、戸井から知内間の番警をやらしておる。そして漁民に沿岸漁業の秩序確立協力会を作らしておる。さらにある村においては、道庁が補助金を出して、自分で船を見つけてその密漁取り締まりをやらなければ、沿岸ですなびきをやつておる漁業が食えなくなる、根絶やしになる。毎年それをやつておる。それに今お話を聞くと、わずかに函館で動ける船が三隻だ、これではどうにもなりません。禁するところ、辛うじて農犯海域に入つておるようなあやふやなお話ですが、十分な農犯海域にして、こういうことのないようにしてもらいたい。保安庁に対する不信感が非常に大きい。小樽の海区本部長が知らないというところは注意が疎漏だ、何をしておるかと言いたい。そういうことです。この前も、保安庁長官に私は言つたことがあるが、これは二、三年前のうわさでうそだと思ひますけれども、密漁船が沿岸の船が追いかけていつてつかまえてみたところが、それはうそだと思ひますけれども、そういううわさが出るほど、不信感がつのおる。

そういうことはここで取り消してもらつてもいいのですけれども、そういうことではとても漁がとれなくてあえておる。檜山、渡島、日高とかあるいは噴火湾沿岸の漁民が根絶やしになる。魚が産卵をして繁殖するところに来て、中の方に入つてかき回してしまふ、建網をこわしてしまふ。はなはだしきに至つては、建網についておる魚のたまりの網をそのまま持つて逃げていくやうがある。そういう状態で、保安庁の使命が非常に重大だと思ふのです。悪口を言うのじゃありません。十分にやっていたらいいということなんです。

そこでこの対策ですね。一体船の配備状況——今すぐ船ができない、一そう注文しても大蔵省は言うことを聞かない、細田さんも手伝いをしない。そういうことであれば、現在の状況では、船の配備がえをしてここに集中する必要がある。釧路だとか根室の方の国際海域における違反については、国際信義に反するからといつてだいたい行つておるのかもしれない。また内地は漁民に経済的な力がある。ところが檜山、渡島沿岸における海を荒らされるというところは、いよいよもつて脅威を倍加されることになる。北海道としてかというところが重大問題で、道議会でも、道南の日高地方の漁民をどうするかというのを決定して水産庁に求めてだめになつたというみじめな形になつておる。望みをかけておつたのがついでにしまつた。この対策について、しっかりとした御返答を願ひたい。どうするのです。それは内地の方でもいろいろあるかもしれないけれども、経済力の豊かな内地の漁民が、七十五トンなり百トンの漁船で底びき網にやつて

きてかき回してしまふ、禁止区域にも入つてくる。民生安定のためにも大へんなことです。私は、配置がえをしてでも、船をふやしてこの沿岸について十分な警備をする責任が保安庁にあると思う。新聞の見出しは、こういうことを書いてある。毎年出るので。『定置網ズタズタ』底びきでやるばかりでなく、港から出ている定置網までずたずたにやつてしまふ。気の毒な見出しですけれども、『本州の中型船 地元民までウニ採り』というように出ているのです。巡視船のことについて、『追いつけぬ巡視船』となつておる。これは速力が鈍いのですか。追つかけていっても追いつかない。巡視船をふやすと一緒に、まだほかに何か通報機関なり情報機関なりを十分に集めて、その対策を函館なり浦河なりというところでも練る必要がある。もう少しその土地における保安庁は、漁民との接触なり町との接触なりというものをやつて、通信網が足りないというばかりで寝ておつてはいけぬと私は思う。そういう接触をやらなければ、今だれが何を質問するかわかりませんというやうなことで小樽の本部長が出てくる。これではいけぬと思う。その対策をどうするか、構想を一つ述べていただきたい。

○和田説明員 ただいま館長先生から御指摘のございましたように、内地、ことに東北の八戸とか青森あるいは宮城県、岩手県に根拠地を持つております中型の底びき船が、おっしゃる通り道南海域に入会操業をいたしておりまして、これが紛争をしょつちゅうやつておるわけでありまして。私どもの方ではそういうことは十分承知いたしてお

りました。ことにこの違反が夜間に多
いものですから、先ほど申しましたよ
うな一斉取り締まりというようなこ
もやりません、また平常は少ないが
らも巡視船を警戒に当て、またヘリコ
プター等によつても取り締まりをや
つておるわけでございます。もちろん十
分ではございませんで、細大漏らさず
違反を検挙し得るかということになり
ますと、あるいは漏れておるものある
かもしれないと思ふのであります。そ
こで、これは私どもの一つの考えで
ございまして、あるいは間違えておる
かもしれません、現在の水産庁でとつ
ておりますやり方、いわゆる違反漁業
船に対しては行政罰を食らわしてお
ります。つまり停船処分というのを
やつておりますが、この期間が割合に
短いというのが多いのじゃないかと思
います。また法令違反によつて司法処
分の判決を受けて、大体罰金というよ
うなことでございますが、この罰金刑
も比較的軽うございまして、こうい
つた連中の中には、全部が全部ではご
ざいませんが、行政罰も比較的軽いし、ま
た罰金刑の方も軽いというので、再々
道南海域に出て参るといふのがあ
るやに聞いております。また一般的に大
きい中型の底びき漁業が沿岸の方々に
御迷惑をかける、今お話を網を切つた
というような例は、たとえばこれは本
年のことでございますが、八戸所屬の
船が遭難いたしました、乗組員が行方
不明になった。これに関連して、その
八戸の所屬の船が十数隻死体捜査のた
めに網を引いたのであります。このと
きに間違えまして相当地元の沿岸の方
に御迷惑をおかけしたようございま
すが、これにつきましてはさうぞく私

の方で第五久栄丸、竜神丸、第五宝連
丸の三隻を検挙いたしました、それぞ
れ浦河の地検支部に送致いたしてござ
います。こういったふうに取り締まり
はやつておるわけでございますが、先
ほど申しましたように、この網目を
くぐつて参るこういったものを、細大
漏らさず全部捕獲するということは、
今先生からお話のありましたように船
をふやすとか、あるいは情報網を確立
するとかいったことがございまして、
いづれにいたしましても人員、経費を
伴う問題でございまして、私どもの方
では相当の力を尽くしておるつもりで
ございまして。

な最後に、先ほど二、三年前に違
反漁業船をつかまえてみたら
——というふうなお話がござ
いしましたが、さういふことは絶対にご
ざいせんので、その点は御了解をい
ただきたいと存じます。

○平井委員長 ただいまの館後三君の
発言中、不適当な発
言があつたように思われますので、後
刻速記録を調べまして適当に善処いた
したいと存じます。

○館後委員 それでよろしい。さう言つ
たことは取り消したけれども、海上保
安官の素質がきわめて悪いというふう
に見られているのではないかと私は考
へる。さういふところからさういふ疑
問が起るのではないかと考へる。素
質が悪いといふことは、海上に船に乗
つて歩く人と岸にいる人との給与体系
がどうであるかといふことも考へざる
を得ない。さういふことはどうなつて
いるか。それから違反者に対する行政
処分だけで終わつてゐるのか、私は法
律はわからぬから、行政処分だけで終

わつてゐるのかどうかということ、そ
れから違反したときの漁獲物その他は
どう処理してゐるか、船体はどう処理
してゐるか、あるいは漁業の許可証、
たとえば陸上の自動車のように取り上
げるのかどうか、さういふ点も嚴重に
やらなければいかぬと思うのだが、そ
ういふ点は非常に疎略になつてゐるの
ではないかという気がする。その点は
どうですか。

○和田説明員 お答えいたします。今
保安官の素質が悪いという言葉をい
ただいたのでございまして、一万一千
ばかりいる職員の中には、あるいは一
一、二名さういふ申しわけのない者
もあつたかと思ひますが、私どもとい
つたしましては、職員全体にさういふこ
とはないと存じております。大体高等
学校卒業の者を海上保安大学校に収容
いたしまして、四年余り教育して幹部
にする。さらにその下には、中学校を出
ました者を海上保安学校、これは舞鶴
にございまして、ここで教育をいた
し、またすでに現在職員である者につ
きましては研修をやつて、それぞれ業
務に差しかえないようにやつており
ますので、一、二の例外はあつたかと
思ひますが、さういふ御了承いただ
きたいと思ひます。

それから、お尋ねの行政処分とい
ゆる司法処分の関係でございまして、
私どもの方は検察庁に送検する、さう
いたしまして、これが検事の方から起
訴されまして、かりに有罪であります
と罰金あるいは懲役とか、さういふた
ことになるわけでありまして。同時に、
並行的に水産庁では、行政処分とい
つたしましてこの事犯についてあるいは停
船処分をする、あるいはまた、比較的

簡単な説諭処分をするとか、さうい
つたことがあるわけでございます、水
産庁の行政処分と司法裁判所の判決と
いいますか、この二本に分かれてゐる
わけでありまして。

それから、今の免状を取り上げるこ
とがあるかといふことにつきまして
は、私詳しく存じませんが、これは水
産庁の方の権限に属する処分でありま
す。

○館後委員 それは調べておいて下さ
い。
それではこれで終わりますけれど
も、シコルスキーというヘリコプター
が落ちた、あなたの方の船が、新聞で
書いてゐる通りに追いつけぬというほ
どに速力が足りない。さういふことで
は、海上におけるいろいろの犯罪と
言つてはおかしいが、法律違反を追及
する手段が非常に欠けてゐる。通報網
が足りない、速力が鈍い、シコルスキー
が落ちてしまつた。これからあのあ
たり漁が盛んになりますから、シコル
スキーの補充及び巡視艇、これを活用
すること、予算は来年うんと要求しな
ければいかぬ。そしてそれを活用する
についての企画を十分に立てて、さ
ういふ話のあつた江差町が真犯海域だ
といふやうなあやふやな言い方でなく
て、江差町から噴火湾にかけて、日高
の襟裳岬から恵山岬にかけての警戒を
嚴重にする具体的な方法を可能な限り
において立てるのが現実のやり方だと
思ふ。それをやらなければいかぬ。こ
の間にヘリコプターの話をして、それ
から一週間目ですが、その態勢が立つ
てゐるかいなか。何でも新聞を見る
と、シコルスキーといふのはいいやつ
で、羽田に二機で函館に一機という話

で、その一機がなくなつて、羽田に
おつたらいけないので、北海道に持
てくるのがいいと私は思うのですが、
あのヘリコプターはこの所屬になつ
てゐるのか、これも速力が速いし、見
るにいいのですから——沿岸の漁民は
沖で底びき網をやるのには、ランプを
つけないければ底びき網はできないの
ですから、来ておるのとはわかつてお
つても、それを追いつけたりつかま
えたりする能力がない、行つたらたき
伏せられて、海の中へぶち込まれる場
合もある、非常に残念なことなんです。
その態勢の確立を十分にやつていか
なければいかぬと思うのだが、お約束
ができるかどうか。

○和田説明員 お答えいたします。巡
視船が速力がおそくて、違反漁業を
した漁船の方が逃げていくというやう
なお話でございまして、これは絶無で
ございせん。と申しますのは、私ども
の方の巡視船あるいは巡視艇というの
は古い船も相当ございまして。また速
力もある種の制限を受けた時代もござ
いまして、必ずしも漁船の非常にスピ
ードの速いものには追いつけません
最近作つておりますものは、いづれ
も相当のスピードでございまして。た
とえば十五、六海里、あるいはフルに
出しますと十八、九ノットというの
もございまして、さういふ面について
は、現在の巡視船、巡視艇が速力がお
そくて検査に相当重大な支障になつて
おるといふことは御指摘の通りで
ございまして、さういふ点につきま
しては、写真をとるとか、あるいは各
地に情報網をめぐらして、その船が
逃げ帰つたときに捕獲するというふう
なことをいたしております。

それから、ヘリコプターのお話でございますが、これは予算はもうらんわれわれの海上保安庁に予算をつけていただくわけでありまして、何さまちよりど年度末近く事件が起りまして、実は昨日やつと函館へ航送しておるといふような状況でございます。この点につきましては地元から御要望がございまして、われわれもいたしましては、この三十四年度の年度末の予算でどうこうということには必ずかしいのでございまして、また三十五年度にも話はしたいと考えております。しかし、三十五年度はすでに予算が衆議院の方は済んだというよりなことでございまして、これが大体一機八千万近くかかる、相当の経費を要しまするので、今直ちに先生の御指摘の通りに落ちない前と同じような状態に持っていけるかどうか、この点につきましては相当問題があるのではないかと思います。

また、さらに浦河方面あるいは函館方面に巡視船なり巡視艇を増強しようというよりな考えでございますが、こういったことにつきましては、これはあるいは言いわけがましいことで恐縮でございますけれども、いわゆる韓国との間には、李ライン問題で相当われわれの方は無理をいたしまして、九州プロパーの巡視船のほかに、たとえば山陰方面、それから四国、近畿方面からも船を出しております。また北海道では、先ほど先生もお話のありましたように、ソ連との国境を接する地域でしばしばわが方の漁船が拿捕されますので、この警戒等にも当たっております。道南地区に全部の勢力を集中して、すぐ御要望に沿うようにやっております。

昭和三十五年三月十八日印刷

いけるかどうかは、しばらく検討をさせていたいただきたいと思ひます。なお、私もこれは大体五カ年の長期にわたって海上保安業務について一つの計画を目下検討中でございまして、また、かねがね浦河方面の地元の方からは、現在の二十三メートルの巡視艇では警備のみならず海難の救助にも事を欠くというので、いま一隻大型のものを配属してほしいというよりな要望も受けてございまして、こういったことにつきましては、諸般の計画を検討いたしまして、できるだけ御要望に沿い、また人員等につきましても、これは非常にむずかしい問題でございますが、整備いたしましたして、先生の御指摘のあったよりなまづい情報をとるというよりなことがないようにいたしたいと思っております。

なお最後に、ちよつと私の言葉が足りませんでございましたが、小樽の第一管区の本部の警備救難部長は、この問題について全然知つてないといふふうにおっしゃつたか承つたのでございしますが、そういうのではございせんので、さつそく話はいたしました。が、現在道南地区における問題がなかつたといふすか、つい最近、先ほど申しましたように、一月の八戸の沈没した漁船の死体捜索にからみまして、多少違反の事実がございまして、それが以外に継続的にそういうことがなかつたこと、また噴火湾、内浦湾におきまます無許可の操業は、従来割合発生いたしておりましたが、大規模な違反はない、比較的平穩であるといふよりなことから、一管の警備部長はそういうことを申し上げたといふことを私は申し上げたのでございまして、

昭和三十五年三月十九日発行

決しておろそかにしておるわけではございませんから、どうぞ御了承いただきたいと思ひます。

○館委員 函館の海上保安部は保安部となつておるのですか。

○和田説明員 さようでございまして。

○館委員 それから保安署というのはどこにありますか。

○和田説明員 浦河にございまして。

○館委員 浦河は指揮下に入るのでございましてか。

○和田説明員 いえ、浦河は室蘭の保安部の指揮下に入ります。

○館委員 函館の保安部の人たちによく言うていただきたいことは、道庁が一生懸命になつたかどうかして、沿岸の全町村の漁業秩序確立協力会というのできているらしいが、それあたりと十分連絡をとつて話を聞いていただきたい。釜谷とか小安とか石崎とかいうところは、村の金を出して船を雇つておる。その上の支庁も、やはり金を出して船を雇つて沿岸の警備に当たつておる。自衛手段を講ずるよりな形が出ておる。噴火湾から江差町にかけてのそりしたことも、保安部は知つておるのだからと思ひますけれども、情報の機関が足りないとするならば、そういうところとも十分に連絡をとつてやることが、函館の保安部の位置を確定することにもなるのだから、そういうつもりでやつていただきたい。今のいろいろな御答弁を聞いておつても、中途半端ですけれども、これは予算の関係その他もありますけれども、十分にこの漁業法令違反について、密出国その他の違反ばかりに力を注がずに、まるで自衛隊の仲間みたいなことをやらないで、国内の治安維持のために

やつていただきたい、こうお願いいたしておきます。

○和田説明員 十分わかりました。

○平井委員長 次会は、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案、陸運に関する件についてそれぞれ質疑を行ないますので、質疑を行なう委員各位は、前もつて御通告をお願いいたします。

次会は来たる十六日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十九分散会

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局