

第三十四回国会 参議院運輸委員会會議録第九号

昭和三十三年三月二十二日(火曜日)午前十時四十分開会

出席者は左の通り。

委員長 平島 敏夫君
理事 天竺 良吉君
江藤 智君
村上 春藏君
小酒井義男君

委員

佐野 廣君
谷口 慶吉君
島島徳次郎君
相澤 重明君
大倉 精一君
中村 順造君
松浦 清一君
白木義一郎君

政府委員

運輸省海運局長 朝田 静夫君
運輸省船舶局長 水品 政雄君
運輸省自動車局長 国友 弘康君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の會議に付した案件

○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(内閣送付、予備審査)

○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査(自動車行政に関する件)

○委員長(平島敏夫君) これより委員会を開会いたします。

本日は、まず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。

これより本案の補足説明を願います。
○政府委員(朝田静夫君) 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につきまして、過日政務次官から提案理由の説明を申し上げたのでございますが、それにつきまして私から補足説明をさせていただきます。

御承知のように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をされまして、昭和三十一年度までの法律に基づきまして利子補給契約及び損失補償契約を締結されて参つたのでございます。ところが、昭和三十一年度におきまして、当時スエズの動乱によりまして、その海運界における一時的ブームといふものが現出いたしましたために、日本の海運事業も逐次企業内容も改善されて参つたのでございます。そこで当時締結されておりました利子補給の契約の支給を、こういふブームのときにやることもどうかというので停止されて、その後予算措置を講じられなかつたのでございます。その後、この後、この市況が、御承知のように急激にスエズの動乱解決から世界最大の不況といわれるまで下つて参つたのでございますが、この間におきまして日本の船腹がどのくらいまで回復したかといふものと、昨年の十一月現在におきましては五百八十一万総トンにまで回復いたしました。

であります。そのうち外航船舶が四百八十七万総トンといふことでも、官民一致の努力によりまして、わが国商船隊の整備が、この程度まで回復して参つたのでございます。そこで、好況に比べますといふと約三分の一、昭和二十八年当時の不況に比べますと、なお一割程度悪いといふような状況でございます。世界の船舶の船腹量にいたしましても、昨年の十一月当時は一千二百萬トンからの世界的船舶船腹があるといふようなことでございまして、昨年の世界海運市況については、英國海運會議所の不定期船運賃指數をながめましても、平均は七・九という程度にまで低落したておるのでございまして、従いまして、このような状態で、日本の海運企業も不況に立ち至りますといふと、体質のもろさといふものを露呈いたしました。依然として資本構成比率は、自己資本が二二・六%、借入金、他人資本が七七・四%といふことでありまして、わが国の産業中最も悪い部類に属するのでござい

ます。この根本原因は、御承知のように戦後の新造船がほとんど借金造船であつた。自己資本を完全に喪失いたしました結果、新造船をいたしまして、国民経済の要請にこたへるためには、すべて借金で船を作つて参らねばならなかつたといふことが一大原因であります。従つてそのこともまた企業の体質のもろさがここに原因しておるわけでございます。その金利自体が、国際金利に比較いたしますと非常に割高でもあります。その支払いの絶対額につきましても異常に膨大なものになつてゐるのでございます。昨年九月期の決算当時の支払い金利は、年間にいたしまして二百七億という額にまで達してゐるのでございます。このまま、こういった状態を放置いたしますと、貿易の自由化なり、あるいは最近起こつております鉄鋼会社によりまして、石炭専用船の問題なりと関連をいたしまして考へてみますと、ますます競争が激化して参るといふことにおきまして、わが国海運界の健全な発展を期待できない、こういうふうに考へられるのであります。

従いまして、昨年、各方面から海運対策を討議され、それぞれ対策を提唱されてゐるのでありますが、すべてこゝろにいたしまして、日本海運企業の基盤のもろさと体質の脆弱性といふことが、ことごとくこゝろにいたしまして、借入金及びその利子の支払いといふことに最大公約数として現れたといふ意見を提唱されてゐるわけでありまして、もちろん、各政党内には経団連、経済同友会、海運造船振興協議会といったような各方面の御意見も参りやうございました。あるいは運輸大臣の諮問機関であります海運造船合理化審議会の御答申によりまして、この点をまず第一に取り上げて、日本海運企業の強化対策といふこととしておられるのであります。

そこで、私もそのういつた方面の御意見をもちいたしまして、昭和三十

十五年度より海運企業の合理化をはかつていくことを前提といたしまして、企業みずからの力で建て直しをしていくといふことはもちろんでありますので、そういうことを前提といたしまして、利子補給金の支給を復活することにしたのでございまして、来年度予算にもその経費を、九億五千萬円ばかりの利子補給の復活経費といふものを計上いたしました次第でございます。この利子補給の復活に伴ひまして、今議題になつております外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部について改正をする必要がございます。

その改正点の第一点は、過日御説明申し上げましたように、相当全体的に申し上げますならばシビヤに締めていくといふことが随所に現れてゐるのでございます。その第一点は、現行法では一定額以上の利益を会社が計上いたしました場合に、利子補給金相当額を国に納付することになってゐるのでございますが、その利益の計算の仕方でございまして、その会社の決算において計上した利益といふものをそのまま認めて参る建前になっております。しかし、私どもの方として海運企業に對して監査をやりますと、法律上必要な勘合あるいは監督なり改善命令といったようなものを出すために、現行法でも監査をすることになつてゐるのであります。その監査をいたしまして、不当な経理があるといふことが明らかにになりました場合には、運輸大臣がその是正を勧告する建前になつて

いるのは、今申し上げた通りであります。が、今回の改正措置によりまして、さらにこの勧告を行ないました場合に、その勧告に従いまして再計算した利益の額を利子補給金額の納付の基準といたしまして計算をし直して、利子補給金の国庫納付に遺憾のないようにするということでもあります。

改正の第二点は、日本開発銀行に對し、現行法では利子補給をできないような建前になって、その条文もあるわけでありまして、ところが、日本開発銀行に對します利子補給は、この法律ができました昭和二十八年当時、わずかに一月半や二つにすぎないのでありまして、その後は、開発銀行が三分の支払い猶予、たな上げ措置を開発銀行みずからがとって参りました。利子補給を一般会計からするということは一月半や二つのみでありまして、その後は全然ないで、たな上げという形で、銀行みずからがそういう措置をとってきたのであります。で、補助金等の臨時特例等に關する法律によりまして、毎年開発銀行に對する利子補給の規定を適用させないよう今日までそういう措置をとって参つておるのであります。こういう実情から、私も今回の改正におきまして、こういう規定を削除するということにいたしましたのであります。

改正の第三点は、当分の間、損失補償契約を締結しないということにしたのであります。この点につきましても、現行法では船舶建造融資につきまして損失補償契約を結ぶことができなくなつておりましたが、昭和三十五年におきましては、これに必要な債務負担行為としておりません。とい

いますことは、現在の金融事情のもとにおきまして、政府が損失補償契約をしないでも、建造に必要な融資ができるというふうな状態でもありまゝです。先ほども申し上げましたように、海運企業の合理化なり強化計画を推進して参りまして、企業力に應じた新造船といふものを認めて参ります建前からいひまして、政府が損失補償をしなれば船がでないというふうな状態でもありませんので、この制度の活用が将来必要となりまして場合には別であります。が、当分の間、そういう損失補償契約を実施することを停止いたしましたのであります。

改正の第四点は、現行法では、利子補給が従来停止をいたしておりました期間の間にできました船舶、建造された船舶につきましては、利子補給契約といふものを結ぶことを予想いたしておりましたので、今回の利子補給契約は、いわゆる十三次計画造船以降十四次、十五次といふものにつきます。でも利子補給の契約を結ぶことができないという必要がありまゝです。予算におきまして、こういうことで経費を計上いたしておるのでありますので、今回の利子補給、こういう復活に伴ひまして、三十二年から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結ぶことができるということをはつきりと明確に規定をいたしまして、現行法がそういうことを予想しておりましたので、ここに改正をすることにいたしましたのであります。以上が補足説明の概要でございます。

○委員長(平島敏夫君) なお、本案と臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を一括して議題とし、これより質疑に入ります。

御質疑のある方は順次御発言願ひいたします。

○相澤重明君 委員長ちよつと。この法案の質疑に入る前に、この前私から運輸大臣に質問をした中で残つておる問題があります。それはきょう運輸大臣が見えぬようですから、見えたときにお御報告を願ふことにして、この船舶に關係ある問題で、見本市船の問題について運輸省としてはどういふふうに考へておるか。今まで運輸省の中で討論がされたことがあるならば明らかにしてもいいと思ひます。もし、なければいいでけつこうです。運輸省がそういうことを知らないなら知らないでけつこうです。これはあらためて運輸大臣に私の方から質問したいと思ふのですが、もし、わかつておれば、そのことを一つ答弁をしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(朝田静夫君) 見本市船は過去におきまして実施されておるのでございますが、私もいたしまして、通産省、外務省とも協議をいたしまして、昨年南米に派遣をされた見本市巡航船に、海運の面からこれに協力をする必要な具体的な問題を解決して、見本市船の目的をいたしております。内部でも相当の努力をいたしておるのであります。これにつきましても、海運会社の保有をいたしております。適格船を提供いたしまして、それに見合ひ、もちろん用船料、改造費等につきましても海運会社に支払われておるのであります。現在の定期船、不定期船、そういうふうなものの中から

○相澤重明君 協力してきたというのだが、その三十五年度の考え方はどうなんですか。積極的にやる予定なのか、それとも、やはりなかなかむずかしいので、これは関係省と協議をするというその努力なのか、一体その方向はどっちにあるのか、それを明らかにしてもらいたい。

○政府委員(朝田静夫君) 三十五年度の計画につきましては、まだ具体的に事務的に折衝を本格的にいたしておりません。なお通産省、外務省とも最終的に、あるいはもっと具体的に話をしなきゃならぬ、こういうふうに思つております。

○相澤重明君 そうすると、三十五年度については、具体的に事務的にも話は進んでおらぬと、そうするといふと、三十四年度は話があつたけれどもできなかったと、こういうことで、結論的には、運輸省としては熱意があまりないと、こういう理解の仕方に私はなつておるのですが、そういう形ですか。いさ少し、もっと運輸委員にわかりやすく、運輸省はどういうふうな熱意を持つておつたか、こういう点があればそれを披露してもらふ。私は、少なくとも国際収支の改善に非常な役割を果たすこの見本市船の問題について、通産省や外務省がかなり積極的であるにもかかわらず、運輸省があまり進んでおらぬ。これははなはだしいだけであらぬと、こういうふうに思ふのだけれども、今の説明を聞いておると、何かやるようなやらぬような、コンニャク問答みたいになつてしまふ。それで一応三十四年度の進めてきた過程をい

○政府委員(朝田静夫君) 三十四年度の見本市巡航船につきましては、私の説明が少し不十分でありましたが、この点につきましては、やろうと思つてできなかったというのではないのでございまして、三十四年度におきましても十分協力をして、その実現に努力をした。従つてその実現も見ておるのであります。昨年度は南米に大阪商船のあとから丸を派遣いたしておりました。この点につきましても、先ほど申し上げましたように、私もいたしまして、使用船舶あるいはその用船料、あるいは見本市全体の計画の経費にいたしましては限度があるので、できるだけの協力をさせて実現を見たのであります。三十五年度におきましては、豪州、ニュージーランドについて今計画があるのでございますが、これにつきましても、日本郵船の所有船をこれに充てるように、今具体的な話を進めておるということでございまして、決して熱意がないというふうな問題では私どもはないと思ふのであります。ただ、昨年にいろいろ問題になりましたのは、見本市船の建造をする、見本市船を作つてこれを専門に就航させよう、こういうことにつきましては、運輸省はいささか議論をしたということもございまして、実際の見本市巡航船につきましては、いまだかつて運輸省が熱意がなくてやめになつたということ

もございせんし、私どももそういつたような気持はないのでありまして、十分協力をいたしておるつもりでございます。

○相澤重明君　そこで、それでは二つほどお聞きしておきたいと思うのですが、東南アジア開発については、昨年度私ども国会、参議院が特に現地にいったわけですが、そこで今年度、三十五年の岸内閣としても、東南アジアについては非常な力を尽くすことになつておるといふことは御承知の通りなんです。そこで、東南アジア方面についての見本市船の問題はどうなのか、これが一つ。

それから三十五年、いわゆるこの見本市船です、船の建造について、今言われたように、運輸省は従来のなか意見がまとまらない。しかし、通産省では、一つ運輸省が一はだ脱ぐならば、私どもは積極的にやりたい、こういうことを通産省は言つておるはずなんです。また、外務省も、ぜひ一つやりたい、こう言うにもかかわらず、一番大元締めである運輸省が船の問題について熱意を示さない、こういうふうなことはまことに私は遺憾だと思ふ。昨年のそういう意味からいって、今年はどういふふうな事務当局としては考へてゐるのか。もちろん、まあ三十五年度の中における国家予算全般については、これは運輸大臣の責任があるのだけれども、事務当局として、今年度はこの見本市船を建造するような方向が出ておるのか、それともまだ協議中である、目下お互いに検討しておると、こういうことなのか。この二点について一つお答えをいただきたい。

○政府委員(朝田静夫君)　三十五年度

におきましては、先ほど申し上げましたように、豪州、ニューギランドが計画に上つております。その問題につきましても、具体的な実施方法について協議をいたしておる段階でありまして、従いまして、東南アジアにつきましても、過去において一度やつたことはございまして、三十五年度においては方面を異にして計画は進められることになつておるのであります。見本市船の建造の問題につきましても、私ども、先ほど少し触れましたが、予算を通産省から要求をいたしておたのであります。これについては、議論をいたしまして、私どももいたしまして

は、そういう船は専門に一年じゅう各地を歩いて、見本市船として就航することも十分大きな意義があるかと思ひますが、船の運航経済の上からいひましても、あるいは使用効率からいひましても、現在の日本の船の適当なものを選んでやつた方が経済的にいくと、こういう考えで私どもはおるのではありません。従いまして、そういう計画に対処するのには、海運会社が保有いたしておる船舶を、適格船を選んでそれに充てますならば十分その目的は達成される。それが保有し、それがそれを運航し、船員の管理をどうするかというきつめてむずかしい問題もございまして、むしろその三カ月なら三カ月の間、就航をその方面に向けてやつた方が経済的にいく、こういうふうには私どもは考へておるのでござい

○相澤重明君　これはまあ局長に高度な政治問題を話しても……これは政治の問題を議論すれば、いろいろあると思う。局長に御答弁を求めても無理

だらうと思ふのです。が、しかし、これは、船というものは外国に行った場合にはその国を象徴するものであります。各に大公使館を置くのと同じようなもので、船というものはその国を象徴するものであるから、決して、単に船会社のものであつていいから悪いからというだけのものではないはずだ。そういう意味で、私どもは国際社会の中における日本のこれからのつき合ひとして、あるいはその経済交流の重要な部分をなすものとして、やはり再検討すべきではないか。むしろ運輸省のそういう考え方が実は非常にネックになつておるのではないか、こういう点を私は心配するわけなんです。いろいろ外務、通産等の関係の人たちとも運輸省は一つ相談をして、そうしてこの基本的な問題を私は出してもらいたい。

それから特に南米については、先ほど答弁があつた通り、私もよく承知をしておる。今年はソ連に対する日本の見本市というものを開催する予定になつておる。中国の見本市というものは昨年東京で開催されたわけでありまして、従つて極東の地域における見本市というものは、これからは非常に広い意義を持つものに私はなると思ふ。ソ連、中国あるいは朝鮮、あるいはインド、ビルマ等、こういう面でも東南アジアに対する私どもの日本のいわゆる進出というか、経済基盤を作ることについてこの大きな問題を、私は見本市船の問題についてやはり一つ考慮しなければならぬ段階にきておる、こういうふうに思ふ。従つて、あとでまた、いづれ運輸大臣にもその所信をただそうと思つておりますが、事務当局としても積極的にこの問題を推進してほしい、こういうことを要望してこの問題についてでは終わります。

それでは次の問題に入ります。次の問題は、先ほど提案の外航船舶建造融資の利子補給及び損失補償法の一部改正案の関連であります。前回私が造船利子補給法の問題について運輸大臣に申し上げたのは、この十億足らずの利子補給で、実際に今の海運界というものを起死回生をさせることができるのかどうか、こういう点について、少なくとも私どもは最低二十億なり、あるいは三十億なりの利子というものは必要とすべきである、こういう骨子を運輸省自体でも考へておつたのではないかと。にもかかわらず、対大蔵省との折衝関係もあつたかも知れぬけれども、この十億足らずの九億幾らという資金で、そうしてこの当面の苦境に立つておる造船界に対する利子補給、船舶に対する利子補給というものが可能であるのかどうか、こういう点をいまだ少し、どうして大蔵省との折衝の中で運輸省の意見が通らなかつたのか。それからまた、これで最小限度の程度までやれるのか、こういう点をいまだ少し事務的にでもかつこうですから、説明してもらいたいと思ふ。

○政府委員(朝田静夫君)　ただいま御指摘の点につきましても、私どももこの利子補給の九億五千万円で十分だとはもちろん思つておりません。御指摘になりましたように、運輸省も予算要求におきましては、市中銀行に對する利子補給といたしまして約二十億圓、金利を五分まで低下させるといふ意味におきまして、その市中金利との差額を補給いたしますとするならば、現行は御承知のように九分四厘九

毛でございまして、五分までの補給をいたしますと二十一億圓要るわけがあります。開発銀行に對します、先ほど御説明をいたしました、利子補給をいたしますとするならば、六分五厘の金利を三分補給いたしますならば、約四十億圓に上るわけでありまして、従いまして、財政、市中あわせてそういう利子補給をいたしますと、合計六十億圓になるのであります。この線に沿つて私どもも予算要求をいたしたのでございまして、何分にもこの問題は、過去にいろいろ経緯があつた問題でもありますが、きつめて困難な事情が歴史的にもつきまとつておる問題であります。また、最近海運会社の業績が少しくなつてきたたじやないか、あるいは海運市況が底をついて、上昇傾向をたどるのじやないかという上昇議論が、いろいろ予算折衝の過程に行なわれたのでございまして、私どもは、そういう市況の本格的な好転というものは望めないんだというところを説明をいたしました。現に二月の英国海運会議所の不定期船の運賃指数は七七・一というところが数日前に判明をいたしておるのであります。昨年の秋に八〇台に載せた指数が、すでに数カ月後には七〇台になつたというふうなことにつきましても、海運不況の状態が相当長期的様相を示しておるというところも言ひ得るのではないかと思ふのであります。従いまして、こういう不況のもとで、利子補給が九億五千万圓程度で、国際競争に耐えていけるのかという御質問に對しまして、私どももいたしまして、非常に痛いところをつかれておるのであります。これで決して十分であるとは思ひません

のでありますが、財政の全体の負担の限度といったようなもの、あるいは先ほど申し上げましたような困難な事情といったものも手伝いまして、やとと復活するのが精一ぱいであつたということが言ひ得るのではないかと、今顧みてそう思ひ得るものであります。しかし、この九億五千万円といふことも、国民の血税でまかなわれるものでありますから、私どももいたしましては、海運企業が、峻厳な態度で建て直しの計画を執行してもらいたい、こういったことを前提にいたしまして、相当企業みずからが立ち直る力を培養していくというこの効果が上がるのじゃないかと、私どもは期待いたしておるのであります。また一方、この金額は九億五千万円でありまして、市中金融機関に對しまする協力の要請をしやすくなり、金融機関におきまして、政府がこゝまで踏み切つて、額は九億五千万円といつても、海運政策の筋を通したのでありますから、金融機関におきまして、それぞれ協力をしていただきたいということをお願いいたしておるのであります。市中銀行におきまして、その点については目下十分厚意を持って検討をしていただいております。利子補給を九億五千万円計上いたし、企業はちろんのこと、みずからの力で強化計画を執行していく、金融機関もまたこれに對して、応分の協力を願うといふ、三者三様の努力でもって、不十分とはいひながら、困難競争に耐えていきたい、こういうことをお願いいたしておるのであります。額につきましては、当初予算要求の六十億を切つて、

それが九億五千万ではとてい足りないのじゃないかという御質問、ごもつともでございますが、そういう財政負担の限度等もあわせ考へて、できるだけ最大の効果が上がるように持つていきたい、こういうふうに考へる次第でございます。

○相澤重明君 事務当局の言う苦衷はわかるわけですね。しかしそれならば、今世界の造船界の中で、日本が非常に一時は進出したが、今どのくらい地位を保っているか、こういうことをわれわれは検討してみることがあると思う。少なくとも英国に比べて、そうひげをとらなかつた造船界も、今日では資金難、あるいは合理化政策のために、非常な苦境に立つて、五位、七位といふふうに移落しつつある。これはいかにわれわれが否定すべくもできない現実の問題だと私は思ふ。その一番大きなものは、やはり何といつても、今までの戦時中からの債権のたな上げを、われわれはやはり強く主張しておつたわけですが、これといま一つは、根本的な造船界に對するところの施策といふものを立てない限り、これは今の造船界が恒久的な安定策といふものを作ることにはできない。そこで私は前に、造船界に對する鉄鋼需給安定策といふものは一体どうするのか、英国と日本と比較した場合に、鉄鋼の価格といふものも調整をしなければならぬ。あるいは貿易・為替の自由化によるところの大量の輸入といふものがあつても、米国の業界の不振がきたならば、その余波といふものは直ちに日本が受けなければならぬのじゃないか。こういう点についての恒久対策といふものは一体どうするかといふようなことや、あ

るいは今民間の船台が一応ふさがつていふにしてもなおかつ、中小企業の船台といふものは、自転車の電動機等も修理しなければならぬといふところまで追い込まれていふ苦しいところもある。こういうことを前回は申し上げたわけなんです。そういう恒久方策といふものを考へないで、その場当たりだけの、いわゆる利子補給、しかもまあ実を考へてみれば六分の一か七分の一にしかならぬ利子補給で、根本策が立つのかどうか、こういうところをいま一度私は運輸省に検討してもらわなければならぬのじゃないかと思ふ。運輸省が積極的にその施策を遂行しようとしても、大蔵省に問題があれば、むしろ大蔵大臣に出席を求めて、運輸委員会としてのやはり態度を明らかにすべきではないか、こういうことも実は申し上げておいたわけです。

そこで、今の御説明によりますと、九億五千万四百万円で、とにかく当面利子補給を延長をしていきたい。今日の事情で、すでに今申し上げたような非常に好況であつた造船界が下降線をたどり、世界的にはだんだん日本の地位は下がつていふ、こういう点。さらに、今年度から三十六年のやつを四カ年延長をして、どの程度まで運輸省としては、世界の造船界の中で標準をかつとれるかと思ふ。こういう点をいま一度資料的に一つ説明をしてもらいたいと思ふ。

大體確實に想定できるであろうと考へておりますのは、受注量の面をいたしましては、三十五年度においては六十五万トン程度の受注が可能ではないかといふような見通しを持つていふのでございまして、その内訳は、輸出船につきまして約三十万トン、国内船その他賠償船等で三十五万トンといふふうな見通しを持つておりますが、三十六、七年度につきましては、現在の見通しをいたしましては、三十五年度とあまり変わつたような要因がまだ出て参りませんので、大體三十五年度程度の受注が、今の状況では一年続くのじやなからうかといふような見通しを持つておるのであります。

○相澤重明君 ですから、そういうこととていつたならば、国際社会の中におけるわが国の造船業界の位置といふものはどの程度になるのか、そういう点をあなたの方では資料をとつていふので、これはもう国際的にも発表されているのだから、この四カ年計画を実施した場合に、今あなたの言ひは、三十五年度が六十五万トンくらいになるだろう、あるいは三十六、七年度はほぼそのままだろう、こういうようなことで、三十六年から四カ年間利子補給をやると、そういうときに、どのくらいの位置づけに日本の造船界があるのか、そういう点はいかがですか。もしなければ、またあとでもう一度資料を作つて提出してもらいたいと思ふのでございまして、

御承知のように、三十二年以降本年度まで、ほとんど建造量においては世界の第一位を占めておるわけでございます。しかし三十五年度におきましては、とうてい一位は困難と思ひますけれども、それは従来の受注残がございまして、三十五年度におきましては千三百、四十万トンの建造が可能の見通しでございますが、三十六年度ころになると、相当ランキングが低いものにならうかといふことを非常にわれわれ心配しておるわけでございます。

○相澤重明君 それから先ほども申し上げましたように、鉄鋼の価格調整の点について、前回大臣が、大體造船界の必要な鋼材といふものは三〇％ないし四〇％で、日本と英国と比較した場合、日本の場合は四万一千八百円、この差があるわけですね。この差を考へた場合に、やはり日本の造船界が割高になるということも事実なんです。そこでそういう鉄鋼需給の安定を一体政府はどうするのか、こういう点について質問をしておいたわけですが、この点については、運輸省の事務当局としてはどういふふうに考へるか。

○政府委員（水品政雄君） 鉄鋼需給の安定といふか、量的なものは、御承知のように、現在ちつとも国内的にも困つておらぬのでございまして、問題は、今お話のございました価格、六千七百円ほどの英国との価格の差の問題でございますが、これにつきましましては、これも何とかその差額の補給その他の方法を講じたいと、こう考へまして、現在すでに通産省ともそういう問題をいたしてあります。しかし、非常に

むずかしい問題でございますので、それはそれといたしまして、一方、世界の市場から安い鋼材を買ってくるというふうな、鋼材の輸入の自由化とも申しますか、そういうふうなことにつきましても並行して検討いたしております。

○相澤重明君 それからいま一つ。その点についてはなおインドにおけるルールケラーだったか、富士製鉄のあの鉱石輸入の問題も、これは非常に将来の鉄鋼の問題には大きな影響を持つわけですが、そういう日本の鉄鋼界における長期計画、こういうものも実は通産省はすでに出しておられると思う。そこでそれらと運輸省とが一つ検討した資料を私は出してもらいたい。少なくとも四カ年間の法律延長というものをさらに考える場合には、単に四カ年ばかりでなく、少なくとも十年くらいのものでなければ、四年間の目安だけをやってみてもこれは意味ないことです。こういうことにもなるから、そういう資料を一つ作成して出してもらいたい。

それからその次にお尋ねをしておきたいのは、今のよう形で検討は進めても、直ちにこれが鉄鋼の単価、いわゆる鋼材の価格差というものはそう直らぬと私は思う。そこで、政府の先ほどの説明を聞いてみると、利益があつた場合、利潤が出た場合には利子補給をやめる場合もあり得る。従つて業者自身としては、利子補給を受けるから、結局はできるだけ独立採算という形で合理化政策というものは進められてくると思う。そこで合理化政策が、単に機械等だけならば私は問題ないと思う。ところが、ともすると、経

営者の立場からいけば、それを人員にもしわ寄せをされるおそれがある、つまり労働者にしわ寄せされるおそれがある。こういう問題について、きわめて私どもは慎重な検討を要すると思うのであります。政府としては、その造船会社に対してこの利子補給をする場合の条件というものを、そういうものについて、どういふふうな話し合いをされているのか、もしその話し合いがされてきまつているならば、きまつてあることを一つ発表してもらいたい。あるいはきまつておられないければ、どういふ方向であるかということを一つ発表してもらいたい。

○政府委員(水品政雄君) 利子補給と造船会社の問題については、直接的な関係はございませんので、そういう観点については労働対策ということ、計画は何か現在やってもおりません。計画はしておりませんが、建造量の低下に對する雇用問題、これは非常に重要な問題でございますので、建造量の確保というふうなことが中心になります。一方、雇用関係の問題につきましましては、業界に特別委員会等を作らましまして研究し、いろいろ協調、連絡をとらしております。

○相澤重明君 私の一番心配しているのは、実は造船界は好況のように見えて、そうではない。そこで、利子補給を政府がするから、やはり監督、監査というものも厳重にするものは当然なんです。また、国民の血税を補給をするわけですから、そういう面ではやはり監督上の立場は運輸省にあると思う。そこで業者自身は、そういうことを理由に、ことさらに、やはり労働者にしわ寄せをされるおそれがあるという心配

を私はするわけです。いま一つは、そうでなくとも、現在の造船界というものは、場合によると人員整理をしなればならぬというところが考えられはせぬか。もっと積極的な施策を講ずることによつてのみ、今の労働量、こういうものを増大することができると。日本の国内における労働者の就職というものはきわめてむずかしい。特に中小企業の場合、全く定員化されておられない者については、若干雇用量があるかもしれないけれども、一般的にいう責任ある雇用量というものは、なかなかそう進んでおられない。こういう面をあわせ考へていくと、非常に造船界の問題について私は問題点が含んでいて、こういうふうに実は見ているわけです。

こういふ点について、運輸省がどういふふうな雇用量を増大しようとする政策を持つてゐるのか、あるいはそれを安定させようとしてゐるのか、こういうことは、やはり監督官庁としてなおざりにできない私は問題だと思ふ。ですから、私も、利子補給されるものについては、当初の計画よりは非常に少ないということ、意見はあるけれども、とにかく、一歩前進をしたということ、私はけっこうなことだと思ふ。しかし、その半面、そういう運輸省の大きな任務というものを、私はどういふふうに遂行されるかというところを、やはり具体的に、年度というか、計画的なそういうものを、できれば私は出してもらうのが、運輸のこの専門委員会としてのやはり仕事ではないか、こう思うので、そういう点についておわかりになったならば、一つ御答弁をいただきたいし、あとでそういう雇用の増強等の問題についてお考

えがあれば、資料を一つ提出してもらいたい、こう思うのです。

○政府委員(水品政雄君) 利子補給は船主の方に参る金でございますので、まあ直接造船所との関連はございませぬが、もちろん、船主経営が強化されまして、建造量がふえるという結果が出てくる意味合いにおいて非常に関連があるわけです。しかし私も、今造船所の雇用問題を造船対策の第一の項目として検討はいたしております。われわれの方針といたしましては、御承知のように、非常に熟練を要する仕事でございますので、少なくとも熟練工、これは大体において常用工でございまして、そういう人たちの配置の転換等せずに、今後の造船経営が成り立つように、少なくともその程度の建造量の確保という観点の研究をいたしてあります。また一方、御承知のように、臨時工というふうな方々も大ぜいいるわけでございますが、そういう方々にしても、今日失業等のことの起こらないように、さきにも申しましたが、業界が中心になつていろいろ協力をいたしてあります。これは幸いに造船以外の関連といふますか、造船外の工業あるいは産業界も非常に好況でございまして、この点も割合によく今まで運んでゐるように見受けております。一方、造船の企業体質の改善という観点に立ちまして、造船以外の部門に進出というところも、われわれ勸奨いたしております。これも御承知のように着々といろいろ進んでおりまして、大てい造船所が造船以外の仕事に積極的に進出し、そして少なくとも現在の雇用の確保に万全を期するといふふうな進

み方をしておるのでございます。

○相澤重明君 それから私は、先ほどちよつと話の出ました、今後の問題として、特別対策委員会等を作つて検討をし、あるいは推進をしていきたい、このことは非常にけっこうなことだと私は思う。そこで船主、造船業者、それから労働組合、それに政府関係、こういうふうなところを入れて、これはやはり単に今までの特別審議会というものと違つて非常にユニークなものだと思ふ。ほんとうに全般的に海運造船関係の問題について検討を進めることができる、話せる場所だと私は思う。そういう意味で、そういうふうな人たちをもつて十分意見を交換をし、そしてほんとうに日本の造船業が発展をするように、私は運輸省は努力をしてもらいたいと思ふ。そういうふうな形で特別委員会を作つて、一つ推進をしてもらうことを要望して、私は本日はこの程度にとどめます。

○松浦清一君 政策的な問題は、運輸大臣が御出席になつた委員会でお伺いをするにしまして、少し事務的なことについてお伺いをしたいのですが、海運局長にお伺いします。経済企画庁の来年度の貿易の見通しによると、今年度と比べて輸出が一・一%ふえて輸入が九%ふえる、大体そういう見通しを立ててゐますね。それにもかかわらず、海運の国際収支において二億四千万ドルほどの赤字が出るというところが見込まれておる。こういうふうな伝えられておるのですが、その根拠を一つ説明してもらいたいのです。

○政府委員(朝田静夫君) 経済企画庁の三十五年度の輸出、輸入の見通しに基づきまして、私どもの方で海運関係

の國際収支の見通しを算定いたしましたのでございます。三十五年度の見通しといたしましては、國際収支、まあ一応IMF方式と言っておるのであります。各国とも採用いたしております。國際収支の計算の仕方でございます。これで運賃におきましては七千二百萬ドルの赤字、受けの方が二億一千七百萬ドルで、払いの方が二億八千九百萬ドル、差し引きいたしまして七千二百萬ドルの赤字が運賃において現われて参るということでございます。港務經費につきましては、船腹もふえて参りますし、外國諸港において支払わなければならぬ港務經費がかさんで参りますために、支払いが一億九千六百萬ドル、受けが二千八百萬ドル、差し引きいたしまして一億六千八百萬ドルの赤字、従いまして運賃と港務經費と合計いたしますと、これを海運關係として國際収支をながめてみますと、合計いたしますと二億四千萬ドルの赤字、こういふことになるのであります。これは従来——三十年、三十二年、三十二年というより運賃の高い好況のときには、御承知のように、外國船に運賃として支払わなければならないものも多くなつて参りますし、運賃が高いために多くなつて参りますから、従いまして積み取り比率も悪くなり、外國船に支払わなければならない運賃の絶対額というものは非常に多くなつておるわけでありまして、そういった三十二年度、三十二年度等におきましては、運賃だけでも二億六千萬ドルあるいは二億五千萬ドルの赤字を出しておるといふことでありまして、これはやはりそういった貿易が發展をいたしましたし

て、日本の船腹がそれに対応できないというところでも、なおこういふ國際収支の観点からするならば、船腹が不足である、貿易に並行してそれだけの船腹整備が伸びていないということが言ひ得ると思つております。来年度の見方につきましては、いろいろございまして、大抵定期船は御承知のように運賃率というものが一定しておりまして、割合に安定をいたしております。しかし過日米御指摘のありますようにニューヨーク航路の航路安定の上に非常に重大な問題が起つておりますけれども、一応安定をするように努力をし、そういうふうにしていくにしたいと思います。就航船腹に就いて本年度と同じような見込みが立ち得るのじゃないか。一方、不定期船におきましては、貿易の自由化等に關連して、相当悲觀的な見方もあり得るけれども、来年度に關する限りは、大抵五割アップくらいの運賃等を見込みまして、今申し上げましたような海運關係の國際収支をはじきますと二億四千萬ドルの赤字と、こういふことに相なるわけでございます。○松浦清一君 戦争前の六百萬トンの船腹を保有しておいた時代における國際収支の状況を御記憶であればお教えをお願いしたいのですが、黒字、赤字の關係を知りたいので、見当でいいです。あなたの頭の中におそらくあるでしょう。

けれども、戦争前の日本の海運が國際海運収支において一億圓、今の金にすると四百億くらいになるでしょう。かういふ黒字の態勢であつたものが現在赤字であるというところは、その主要な原因は、先ほど御説明があつたように、日本の持つておる船腹の不足に原因するものでしょうが、そのほかに原因があるのか。船腹が不足をしておるといふことだけが主要な原因であるか、そのほかに、なお、前に黒字であつたのに今赤字であるというところは、そのほかに数えられる原因があれば御説明をお願いしたい。

○政府委員(朝田静夫君) 先ほど申し上げましたように、船腹が貿易の伸びに対応して整備されていないというところが一つの原因でありますと同時に、その年度におきます運賃の市況の問題もあると思つております。それと輸入量が、昭和三十三年におきましては六百萬トンばかり——經濟の調整期に入つておいた時期でありますので、消極的にバランスするというところもあり得るわけでありまして、貿易量が伸びて、それに對する船腹が足りなくなつて、バランスがとれないというところに結局はなつておるわけでありまして、それが同時に、運賃の高低ということが、赤字を出す絶対額において非常に大きな要素をなしておるといふふうに考えます。いま一つの原因は、三國間の輸送、これはまあ純粹に、といひますと言葉が變であります。これは純粹たる外貨獲得であります。かせいたものが全部受けに立つわけでありまして、この三國間の輸送というものがもつと促進されなければ、海運國としての實質的な力にはならない。御承知のようにイギリス、ノルウェー等におきましては、運賃の半分以上は全部三國間の輸送においてかせいておるわけでありまして、ノルウェーにおきましては八五割といったような数字もございまして、船腹の半分以上がすべて三國間貿易に従事して、海運を獨立産業として外貨獲得に努力をしておるといふことから見ますと、なお、日本は海運サービスの輸入国であるという地位を早く脱却しなければ、この國際収支の安定は期せられない、かういふふうにご考慮をいただきたいと思います。

○松浦清一君 今の世界の船腹の状況の中において、日本が来年度に二億四千萬ドルの赤字が出ると思はれる。その赤字を、どれくらいまで船腹を増強すれば、全部を克服することはできないとしても、半分以上でも克服ができる見通しがありますか。つまり、御答弁いただきやすいようにもう一べん説明しますと、海運局長、日本の計画造船の目標というのは、戦争前の状態に返すために努力しているわけでしょう。この運賃の赤字を黒字に転位するために今努力しているわけでしょう。日本が船腹をふやしていくのと同様に、比率は違ふかもしれないけれども、ほかの國も船腹を増強をしつづけるわけですね。だから、日本はどの辺までいけば、戦争前の世界船腹量に對する日本の保有船腹量の比が追いつくかということなんです。その計画をどの辺に持つていくかということなんです。○政府委員(朝田静夫君) これは長期經濟計画でできたものではございまして、しかしその編成をいたしました當時とたいぶ經濟事情も違つておりますので、企画庁等におきまして、この檢討をさらに続けておられるわけでありまして、當時の計画を編成しました考へ方は、これ以上國際収支を悪化させないということでもつて、たゞいま御指摘になりましたように、戦前にまで戻すという大きな理想が掲げられてなくて、その当時の國際収支の状態を悪化させないという、きつめて消極的な目標を立てまして、保有船腹量は六百萬トンということになつておるのであります。そのうち内航を差し引きますと、毎年、年間五十萬トンの建造量は必要とするということに計画はなつておるのであります。しかし、その後の經濟の成長率あるいは貿易の伸びといったようなものから考えますと、この規模は非常に少ないように思われるのであります。現在といへども、そういう、非常に見方によつては低い目標を立てまして、年間五十萬トンの建造量は必要だといふことになつておるのであります。ただいまの、戦前の状態と同じようには回復するのは、船腹は一体どのくらいあればいいかという御質問でございますが、この点につきましては、まあいろいろ國際収支の見方からして、先ほど申しましたような戦前の黒字にまで回復するためにどれだけ船腹が必要かという計算の仕方もございまして、非常にラフなお答で恐縮でございますけれども、戦前は六百萬、三十萬トン保有いたしておりましたときに、世界の船腹は約六千數百萬トン、それといたしまして一割であります。一割の保有船腹で世界第三位の海運國であるといわれておつたわけでありま

すから、それから非常に、まあ大ざつばな見当を申し上げて恐縮であります。ただいまは五割であります。五割で世界第五位であります。一億一千五百万トンから世界の船腹があるわけでありまして、それに対して、先ほど申し上げましたように五百八十万吨、この三月で五百九十万吨くらいは保有船腹になるわけでありまして、そうしますと、五割で世界第五位でございすから、戦前のような状態に、一割にまで戻そうとすれば、その倍の船腹量でなければ一割にならない。その間において、世界の船腹総量というものはふえて参りましたから、それに対応して約一割というようなことが、戦前の保有船腹と世界船腹との比率から見れば、そういうような考え方ができるのじゃないかというように考えるのであります。

○松浦清一君 これは海運局長にお伺いするのは間違ひでしようけれども、経済企画庁あたりの説明を聞く必要があると思つておられる。一般の鉱工業生産の戦前に比べての上昇率はどのくらい——四倍くらいになつてゐるんじゃないですか。今おわかりにならなければ、またこの次、ついでにのときに教えてもらいます。とにかく、鉱工業生産の上昇率に比べて海運の上昇率が非常に低いという事は、これは間違ひのない事実だね。それを鉱工業生産の上昇と貿易の上昇の線に沿つて日本、海運の増強していかないといふと、海運の増強の赤字を克服することができないわけだね。だから、そのためには一千万トン以上の船腹を保有する必要がある、そういう大体見通しを承つたが、それでけっこうです。

それで、最後にちよつと伺つておきたいのですが、きのうの海運造船合理化審議会にあつた御出席なさつたので、すね、そうして今の問題になつておるニューヨーク航路に関する問題だとか、石炭専用船に関する問題、そういうことについての御説明をされたこととを、一ぺんここちよつと御説明願ひます。それから私はまたこの後に聞きます。

○政府委員(朝田静夫君) 最近のニューヨーク航路の問題につきまして、昨日海運造船合理化審議会に御報告を申し上げておいたのでございす。これは御承知のように、最近におきまして、ニューヨーク航路にマルティニエーというアウト・サイダーが出て参りました、それがそれに対抗いたしまして、同盟が御承知のようにニューヨーク航路はオーブン・コンファレンスという、脱退も加入も自由な同盟でございまして、非常に同盟自体としては弱い同盟であります。それに対して、アウト・サイダーが出てきて対抗手段のないような海運同盟にとどまつてゐるわけにはいかないといふことで、同盟のメンバーでありますところのパーバーという北欧系の船主が脱退通告をして参つたのでございす。そこで、そういうことに対して、海運同盟として、同盟自体が対策を講ずるのでございすけれども、政府の立場をいたしましては、従来からいふた同盟に対する状況活動に対しては不干渉主義をとるという事が、各国ともとつておる政策でございすので、日本政府といたしまして、この点につきましては、同盟不干渉主義といふ

ことであるべきだと思つてあります。従つてそういう態度はくずしておられません。ニューヨーク航路は、御承知のように対米貿易の上から見ましても、海運の定期航路におけるニューヨーク航路の地位からいへば、きつめて日本の国民経済の上に重大な影響を与えるといふことは否定できない事実でございす。従ひまして、日本の政府としても、同盟の対抗手段については、干渉はいたしませんけれども、この航路が安定するといふことが海運、貿易、両面から見ても非常に必要であり、日本の経済全般から見ても、最も重要な問題であるといふふう

に考えまして、この航路安定については、去る二月二十九日に日本船の航路担当業者の、九社の社長を運輸大臣が呼びまして、みづから日本船自身も自肅するように、積み取り制限その他につきましても自肅をして、外国船主と協調して、この航路の安定に努力をせられたといふことを要望されたのであります。そういうことで数日後、私が外国船主にも同様にそういう事情を報告いたしまして、日本政府の意のあるところを伝えておいたのでございす。ただ、そこで採用いたしまして、同盟自身がアウト・サイダーに対抗手段として考えまいたいわけのフイデリティ・コミッション・システムといふのがございす。これにつきまして、四カ月、同盟の船に積まなければ、アウト・サイダーの船に積まなければ、運賃の九・五割の割戻しをするといふのが、このフイデリティ・コミッション・システムといふのでございす。その方法をもつて、アウト・サ

イダーに対抗し、日本船は積み取り制限等厳重に順守するといふことで同盟脱退を食ひとめよう、そうして航路の安定をはかろうといふ意図があるのであります。これに對しては、運輸省といたしましては、海上運送法に基づいて、こゝろにいたつたフイデリティ・コミッションといふものを承認する方針であるといふことをはっきり言明をいたしておるのであります。

ただ、ここに問題があります。これは、アメリカにおきまところのこのフイデリティ・コミッションの取り扱ひ方が、非常に独禁法的傾向の強い国であります。国内事情、米国の事情からいへば、なかなかこれが認められるかどうかといふことには疑問があるわけがございす。これにつきましても、外交機関を通じて、航路の安定について米國政府も協力願ひたいといふことを、適當な方法と時期において伝えてゐるような状態でございす。一方、先日来この委員会でも問題になりましたように、このニューヨーク航路の安定を阻害する、混乱するきざしと別の問題といたしまして、アメリカの独禁法的傾向の強い表れとして、日本船の十一社がワシントンの裁判所に呼ばれておるわけですが、召喚されておるわけでありす。世界各國七十一社に及ぶ海運会社が、独禁法あるいは商船法の違反の疑いがあるかどうかといふことをきめるために、裁判所において召喚をされておるという事実がございす。米國の国会の上院、下院におきましても、アンタ・トラストの小委員会でありす。セラーズ・コミティといふところでも、この違反の疑いがあるかどうかという調査

もされております。またボナズ委員会といふものもありまして、これも國際慣行に従つた同盟のあり方といふことも検討されてゐるような、二つの委員会で問題を取り上げておるということと、要するに、日米兩國の海運政策なり海運關係の法制が違ふところに、非常にこの航路の安定をはかる上にむずかしい問題があるといふことを報告いたしたのでございす。

第二番目の、ただいま御質問がありました石炭専用船の問題につきましては、私の報告は、最近鉄鋼会社において、貿易の自由化等に対処されて、鉄鋼の輸出をする上におきまして、國際競争に耐えていくために、製鉄所の石炭を運びます際に、専用船を外國の会社から発注させて、日本の造船所で建造をいたしまして、そしてそれを長期に製鉄会社が用船をするといふ問題であります。その後いろいろ製鉄所側におきまする考え方の推移はございすけれども、当初の考え方といたしましては、そういう米國內におきます会社から日本の造船所に対して発注を、船舶建造の発注をいたしまして、日本の造船所は輸出入銀行の四分の金利で輸出金融を受けるわけでありすから、そういうものをコスト計算をいたしまして、非常に安い運賃で石炭専用船を利用できる、こゝろから問題が出たのでございす。

ン、デッド・ウェイトにいたしまして四万五千トン、一万五千馬力、船価が二十一億九千万円、乗り出し費用を入れたら二十一億九千万円、この際、石炭専用船をもし計画造船の条件で作り出すという、財政資金が五割、市中金融からの借り入れが五割という、財政の金利が六分五厘、市中が九分四厘九毛であり、利子補給をいたした場合には七分五厘になるわけであり、従いまし利子補給をいたしたときの計算をいたしてみますという、平均金利は七分一厘になるのであります。ところが、輸出船でやりますという、輸銀の融資は、契約船価から、頭金の三〇％を引きまして、なお造船所の利益、減価償却費等を差し引いた残りの八〇％以内が、輸銀の四分の金利で融資を受ける対象になるわけでございます。従いまして、こういったもので計算をいたしますという、頭金が、前払い分としての頭金が、大体米国内におきます金利は五分であり、まあそれを五分五厘と計算をいたしても、平均金利は五分一厘六毛、こういうことになるのであります。そこで、日本の財政資金を使い利子補給をいたしたとしても、平均金利は七分一厘、輸銀の融資を利用すれば、これは五分一厘六毛だと、こういったことで、運賃の低下ということ、外国船におきましては可能であるけれども、日本船においてはなかなか採算がとれない、こういう矛盾が起ってくるのでございます。そこで、それでいきますという、日本船で採算運賃をそれではじめてみますと、初年度が七ドル

八十セント、五年平均でいいますと、われわれの計算では七ドル三十六セント、ハンブロンローズと日本の石炭運賃を、今申し上げた平均金利で採算運賃をはじめてみますという、そういうふうな七ドルをどうしても割ることができない、こういう計算になるわけでございます。ところが、輸出船につきましましては、先ほど申し上げましたように、平均金利が五分一厘六毛であり、初年度の採算運賃は七ドル二十六セント、五年平均でいいますと六ドル七十四セント、七ドルを切ることができるといふのであります。従いまして、製鉄所側が一海里に及ぶ日本とハンブロンローズの長距離の海上輸送におきます運賃部門というものは、鉄鋼のコストの上から見ても非常に大きなウェイトを持つておりますので、そういうところに着目をされたこととだろうと思つてございまして、けれども、日本の海運を育成助長していく上において、こういう政策の矛盾を来たしておるのじゃないかというところ、とで、海運自身を輸出と考へないところにある政策の矛盾なり不足をするところがあるのだという御意見が、昨日の合理化審議会で討論の際に一部の人から出た御意見であります。

策は、合理化審議会として、四月に入つてなお検討した上で結論を出さう、というふうなことになるのだから、審議会の模様でございます。

○松浦清一君 時間がありませんから次回に譲りますが、最後に申し上げておきたいことは、先ほどから相澤委員からも御指摘がありましたように、日本の海運が国際競争力に耐え得るだけの力を持つておらない。もつと助成をしなければいかぬじゃないか、こういうことはまことにもつともな話で、また世間が、一体、日本の海運はどうしてそんなに弱体なのかという、根柢をなす理由について十分周知されていなくてある。そこで衆議院あたりで変な反対的な質問が飛び出したり、海運の恒久的な強化策に対して水をかけるような議論が起つてくるわけなんです。つまり、結局五千億に上る利子補給が打ち切られて、そうして三千億に近い借金をしつて、先ほど海運局長おっしゃったように、二百億に上る利子を払わなければならぬ、こういうところに、日本の海運が国際競争力に耐えられない弱さがあるというところは、これはもう簡単にいって、よくわかる理由なんです。一方、財政資金をたくさん使つて船を作つて、わずかで利子補給をして助成して、いくというのを考へているのに、今御説明があったように、日本の海運の中核ともいふべきニューヨーク航路が、このように混乱してきて、その上に製鉄所あたりが製鉄コストの引き下げのために専用船を作る、こういうふうなことになるにつきますと、一方において助成をしながら、一方において手放して混乱を起しているという状態になると思ふんです。だから定航同盟がゆさ

ぶられていふことに對して、全力をふるつてこの方策を講じなければ、今の専用船のごとき、輸出船として安い金利で船を作るといふことを、その許可権を持つてゐる運輸大臣が簡単に許可するといふようなことがあつてはならぬ、もし許可してやらせるといふのなら、それと同じ運賃で運べるだけの路線コストになるように、利子の引き下げをやるとか何とか、そういう政策を考へなければならぬ。まあ、こういう話をやつておると、私は三時間でも五時間でも話があるので切れ目がありませんから……。

最後に臨時船舶建造調整法の適用期間の延長についての問題に觸れておきますけれども、このことを簡単に許可するといふことが、臨時船舶建造調整法第三条一項の規定によつて、「国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと」が許可する条件になつてゐる。これはおわかりの通りで、それを十分慎重に検討されて、その辺のことを簡単に扱わないように一つしてもらいたいということを申し上げておきます。それからこのあと続いて臨時船舶建造調整法に關して運輸省の告示第四百三十二号の第二号、第四号にも、こういう種類の船を簡単に許可してはならぬ。特に第五号のごときは、「当該船舶の建造によつて、わが國商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を及ぼすおそれのないこと」が条件になつてゐる。これは明らかに、かゝるいふ不当な形において船を作り、そしてそれが國海運界を混乱させるというふうなことは不当である。こゝろ私は判断いたしておりますので、簡単に許可するようないふことがあつたら、ちよつと問題が大きくなります。それだ

け申し上げておきます。終わります。

○白木義一郎君 きょうは町に話題になつてゐるタクシー問題について、東京陸運局長に出席をしていただくようにお願いしたのですが、理事会の決定でその必要なしというふうなことがなつたので、まことに残念に思つておりますが、また他の機会に来ていただくことにいたしまして、自動車局長さんちよつと簡単に伺ひしておきたいと思ひますが……。

○委員長(平島敏夫君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(平島敏夫君) 速記を始め。議題としました海運関係の質疑は、一応きょうはこれで打ち切りまして、またこの次に質疑のある方は質疑していただくことにいたします。

○委員長(平島敏夫君) なお、次に白木君が発言を求めておられますので、これを許可することにいたします。

○白木義一郎君 それでは、自動車局長さんにお伺ひしたいと思ひますが、今町で問題になつておりますタクシーの許可の問題について、簡単に急いでお伺ひしたいと思ひますが、今回の審議会の増車答申に対する意見について、運輸省あるいは局長として全国的に増車問題についてどういふ方針とどういふ意見をもつて進められていくか、もう一度はつきりお伺ひしておきたいと思ひます。

○政府委員(國友弘康君) ハイヤー・タクシー関係の増車につきましては、自動車運送協議会に諮問いたしまして、その答申に基づきまして増車措置をいたしておるわけでございますが、現在東京都、名古屋、福岡市、仙台

市、札幌市、高松市、高知市、徳島市、松山市、それから京都、大阪、神戸、この地区におきまして自動車運送協議会の答申を得まして、免許及び増車の認可の措置を進めておるわけでございしますが、この自動車運送協議会の答申を得ます地区以外におきましても、需給状態をよく見まして、現在は全国的に申しまして、やはりハイヤー・タクシー関係においては両数がまだ不足しておると考えておりますので、これらの点につきまして全国的に具體的な、その都市々々の事情に應じまして増車の措置を考えていくという方向で進んでおります。

○白木義一郎君 増車についてはすでにおそきに失する感がありますが、それについて当局として、この増車の内容をどのようにやっていくか、地域々々によって差別が起きていると思いますが、たとえば既存会社へのくぐらひとか、あるいは新会社へのくぐらひとか、個人免許については大体このような方針でいきたいという方向のことをはっきりと一つ御明示願いたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 増車につきましても、新しく免許を法人その他にいたしまして、個人、一人一車制の個人に免許いたしますものと、既存業者への増車の認可があるわけでありますが、これらにつきましても、全国的な方針というものは申し上げられませんが、やはり先ほど申し上げましたように、その都市々々の事情に應じて、その都市に應じた適当な配分というものが、今後措置をされます場合に、審査を終了いたしました上で、

その数字がきめられると思つております。福岡の地区におきましては、百六十一両免許をいたしまして、この場合新規をいたしたものは、法人等につきまして八十五両、個人が十四両、既存業者への増車が六十二両、このような比率を示しておりますが、これはしかし各都市において違つた状況があると思つております。

○白木義一郎君 その中で、特に既存業者がこの際増車をする理由を一つあかしていただきたいと思います。

○政府委員(国友弘康君) ハイヤー・タクシー事業は、やはり公共性を持つた事業でございまして、従来既存業者がハイヤー・タクシー業を営んでおられます場合に、その既存業者が陸運局の指導方針等にもつとて十分な輸送サービスをしております場合には、これは新しく免許を受けようとする者に対して審査をして免許及び却下をきめますと同様に、既存業者に対して十分監査をいたしまして、従来のそのタクシーを営んでおりました実績を考へまして、やはり既存業者へも増車をすることが、大体タクシー行政をやつていく上において妥当なことであると考へておりますので、その方向でわれわれとしては進んでおります。

○白木義一郎君 既存業者に当然の権利として、この際も与えていくという、それが妥当な考えであるということについて、妥当であるか妥当でないかということは、これは問題になります。が、次に、東京では百七十三台の個人タクシーが走りだしておりますが、その現在までの営業成績あるいは運行の状況、指導監査の状況、そういうようなことがわかつておりましたらお聞か

せ願いたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 百七十三両、昨年末に免許をいたしまして走りだしたものでございまして、その運営の状況につきましても、概して良好だと考へております。ただ、二、三の事業者につきましても、車庫の位置の変更等の場合に無届けであつたというやうな一両違ひがありました。無認可であつて、移転しておつたというやうな事態はございしましたが、収入等の面におきましても、実働一日一車当たりの収入は、平均五千十円ほどあつておりました。勤務時間等におきましても、大体適正なる運営をなされておりました。これらの点においては、個人タクシーは比較的良好な成績をあげておると考へております。

○白木義一郎君 それでは、この良好な成績をあげている個人タクシーの免許にあつて、どういう審査の基準で当局はその免許を許したかどうか、それともちよつとお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 個人タクシーにつきましても、やはり道路運送法第六條の免許基準に基づきまして審査をいたしまして免許をいたしますものは当然でございしますが、個人タクシーという性質にかんがみまして、その個人に対しては、道路運送法に基づきますタクシー運営が十分にできるかどうかというやうなことも審査いたしました。その場合には、自動車、車庫、営業所等の諸施設、それから資金の關係、事業用自動車の運転資格の有無及び運転の技術、自動車の整備能力、人物、一般教養及び順法精神、健康の状況というやうなこと等につきまして審査

をいたしておるわけでございまして、これらは道路運送法第六條の免許基準に基づきますものと考へて措置をしておるわけでございします。

○白木義一郎君 そうしますと、既存会社で増車したその車に乗る運転手に對しては第二種の免許を持つていれば直ちに就業できる。個人営業については、そのやうな厳格な審査が与えられ、狭き門を突破しなければ営業ができない、非常に不公平な感じをわれわれは強く持つのですが、その点局長の見解を承りたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) 既存のタクシー会社に雇用されます運転手に関しましては、経営の責任というものは会社がつけておきますので、その自動車を運転して旅客にサービスするといふ点だけ運転手としては専念しておればよいと考へるのでございしますが、一人一車制の自動車、ハイヤー・タクシー個人営業の場合には、これはやはり一つの事業を営んでおるのでありまして、事業を営む以上は、事業経営に關する能力というものが、われわれとしては見なければならぬもので、そういう点におきまして、事業経営の能力を持つ人でなければ個人タクシーは免許に値する得ないのではないかと考へますので、その点、会社に雇用されます運転手とは違つた扱いをいたしておりますが、その差があつてしかるべきものと考へておる次第でございします。

○白木義一郎君 その差は、憲法の第十四條で、すべての国民は、法のもとに平等である。人種、信条、性別、社会的身分または門地により、政治的、経済的または社会的關係において差別

することは許されてない。ところが、今度の免許にあたりましては、個人営業は四十才以上とか、あるいは長年の無事故だとか、あるいは相当な貯金通帳を持つていかなければ許可を与えられない。これでは、タクシー運転手としての性質上、これは不可能な審査基準であつて、ますますやういふ資格のない連中は、働かなければならぬ、生活しなければならぬという立場から、いわゆる白タクの方向へ進まざるを得ない。こういうやうな実情になつております。そこで、現在までの百七十三台の個人のタクシーの営業状況、大へん良好であるというやうなお話が

あつたわけですから、そこで、運輸大臣は、今回のタクシー問題については、あくまでも個人の営業に希望を持たしてゐるという声明を発表していらつしやいます。また、先ほどの陳情者に対しては、非常に業者から圧力があるので、にらまれてゐるので、実は困つてゐるのだ、板ばさみになつて困つてゐるというやうな泣きごとでも民衆の前で大臣が発言してゐるわけですが、そこで次には、大阪陸運局で、今汚職で業者並びに局長が捜査を受けております。その状態を局長として報告を受けておられると思ひますが、ちよつとそれを聞かしていただきたいと思います。

○政府委員(国友弘康君) 憲法第十四條の問題を先がおつしやいましたが、この点に關しましては、われわれは憲法第十四條は守らるべきものだと思つておりますが、タクシーの免許は、国から与えられた権能でございまして、これらの点において審査をすることは、これは妥当なことである、適法なこと

であると考えております。

大阪陸運局の捜査につきましては、従来運輸省といたしましては、機会あるごとに部下職員の仕事執行の厳正と綱紀の肅正について、陸運局その他を指導して参つたのでございますが、今度大阪陸運局で、昭和三十三年の七月から十月ごろの免許処理の事項に關しまして、これは貨物自動車運送事業の關係でございまして、それらの事項に關しまして被疑事件が発生いたしました。この点はきわめて遺憾と考へておるのでございますが、目下の状況では、局の課長が一名起訴されて、係長が一名処分保留になつて出所してあります。それから大阪陸運事務所の係長が一名逮捕になつて、取り調べ中でございます。先ほど申し上げましたように、いろいろな機会に、運輸省のような事業監督官庁においては、世の疑惑を招く機会も多いから、そういうことのないようにという指導もいたし、従来から通達も出し、昨年の八月には、特に自動車行政関係職員の服務の厳正を指示する等、常日ごろ十分注意を払つておつたのでございますが、今後におきましても、この種の事件の絶滅を期するために、峻厳な態度をもつて部下の職員を指導したいと考へておる次第でございます。

○白木義一郎君　そこで、町で話がかわされてゐるのは、このタクシー免許については非常に高額な権利金をうわさしてあります。あるいは二百万円とか二百五十万円とか、これを陸運局の役人が審査にあたり許可の権限を持つというところは、どうしてもそこそこの疑念が起き、また汚職の温床にな

るということ、大衆は皮膚で、あるいは感覚で感じております。そこで、今憲法の十四条の問題が起きました。これについては、宝くじでさえ百万円あるいは二百万円という問題については、公開の抽せん制度をとつております。また、住宅に対しても、これは住宅難から起る権利金あるいは保証金という問題が起きている關係上、過去においていろいろなわさがまかれた上、公明にやり、初めて民衆はそれで納得してゐる。こういうようなことを考へますと、今回の増車について、そういう、過去の問題ではありますけれども、汚職の客観が起きておる、当局の中に起きているということ、これを基本にして、どうしてもこの問題について民衆が納得をしていない。そこで非常に当局は既存業者に対して同情的である、また大臣もいじめられておるというようなことではありますけれども、非常に不審な点が多い。たとえは私の近所に、あるタクシー会社が去年の秋ごろからできました。私のところは非常に便利になりましたが、原っぱに板敷で囲つて、そしてぼろぼろの事務所を一つ設けて電話一本設けて営業してありますが、いつのまにかそれが姿を消してしまつた。今それを調べてありますが、おそらく覆面免許を得て、そしてしばらく状態を見て親会社に吸収された。この間タクシー運転手に聞きましたところ、私の会社は親会社と同列の資本でやつてゐる。その子会社としては五社、全部で百六十一車持つてゐる。それから暮れに臨時増車がなされた。運輸事情の逼迫によって臨時にタクシー

を走らせたけれども、これがうちの会社で一台許可になつて、そのまゝ年末あるいは年始に引き続いて現在もそのまゝ営業を続けておるといふようなことを聞いておるわけですが、そういう点について非常に不明朗な行政が行なわれているように思ふので、この際大臣あるいは局長は、公正な立場から、この免許については大衆の前で、またテレビを通して、そしてあくまでも政治というものは公正に行なわれたいのだ、公平に行なわれたいのだといふことを強調すべきじゃないかと思ふのですが、厳正なる通達を出しておると言ひますけれども、すでにこういう事件が起き、また警察当局で尋ねましたところ、このトラック免許については絶対的な確実性がある。今度のタクシー免許についても陸運当局を追及しろという投書がひんびんとしてきておる。当局としては確信をもつて今度の増車問題にからんだ汚職を相当な態度をもつて追及しておるといふような、捜査二課長のお話を私は聞いてきましたので、ますますこれは大きな国民の不審を持たす問題になつてきておりますので、その点について、あくまでも十

四の精神にのっとり、この際公平に、そういう公開抽せん方法というより、いわゆる公的ガラス箱の中で、一事務官が百万円あるいは二百万円といわれるような高額な金額を得るような免許については、あくまでもそういう立場で公正にやるべきじゃないか、こう長い間考へたのですが、その点について局長の意見を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君)　タクシーの免許等に関しましては、先ほどから申

上げましたように、世の中の注目を浴びておりますので、これらに關しましては、われわれとしては厳正公平に措置をするように指導しておるわけでありまして、先生の今おっしゃるのは、大阪の事件でございますが、不幸にしてこのような事件がまず貨物關係から起つて参りましたのであります。われわれとしては、厳正に扱ふように非常に努力をしております。ことに、今度の東京の増車のごとき問題に關しましては、全国民の注視の的になつておりますので、先生のおっしゃるやうに厳正、公正な扱いをいたしたいと考へておりますが、ただ、抽せん等のことに關しましては、道路運送法の第六條の免許基準もございまして、これらに關しましては、私どもこの免許基準に基づいて免許の審査をいたさなければならぬので、抽せん措置をするというやうなこともできません。やはり、先ほど申し上げましたやうに、事業の経営能力、施設その他の面を十分に審査をし、それと併せて早く措置をするやうに、今促進の方法も研究いたしてゐるのでございますが、そのやうに、できるだけ早く審査をして措置を進めていきたい、厳正に措置を進めていきたいと考へております。

○白木義一郎君　厳正に公平にと言われましても、この免許基準については、「運輸大臣は、免許の申請を審査する場合において、前二項に掲げる基準を適用するに當つては、形式的画一的に流れることなく、当該自動車運送事業の種類及び路線又は事業区域に応じ、実情に沿つて努めなければならぬ。」、そこで実情は既存業者に對しては、合法的ではありますけれども、われわれの考へでは、育成保護のやうな立場で置かれておつたわけですから、もっと早く増車の手続あるいは手配をすれば、こういうやうな白タクあるいはやみタクのやうな問題は起らなかつたのですが、それをどうしても引き延ばしてきつたといふやうに勘ぐつて考へてゐるわけですが、そこでこの際、既存業者に對しては、はっきりと増車の基準あるいはその内容がはっきりとしたしてゐない。納得できないといふやうな点から考へまして、十分既存業者は利益をあげてきた。しかも、運転手の状態あるいは労働管理等については、先年の神風タクシーではっきりとその内容が暴露されて、しかも、いまだに十分な車庫も持たないといふやうな会社も多いわけですから、この際、既存業者は現在のままの状態を置いて、あくまでも今回の免許については、必要な台数は全部個人に返還すべき——許可を与えるのじやなくて、個人に返還をすべき性質のものであらうと私は考へてゐるわけですが、弁護士にも研究してもらひましたし、また、検察当局にもこの問題の意見を聞いたところ、皆この憲法第十四條に抵触する疑いがあるといふやうな意見も述べられているわけですから、この際一つ、自動車局長は公平に、いわゆる民衆が納得する、大衆がやむを得ない方法であると納得する行政措置を講ずるために、いろいろな点をあげて、あなたはそのやうなことはできないのだとおっしゃいますけれども、すでに住宅については抽せんといふ公平な方法をとつてゐるのですから、あくまでも公平という方向へ進んでいきたい氣持を持つ

てこの問題に当たっていられるのか、はつきりと一意見述べていただきたいと思ひます。

○政府委員(國友弘康君) 先ほどから申し上げておりますように、既存業者への増車に關しまして、その施設あるいは運営の状況等につきましては、監査を十分にいたしておりますので、その監査の結果に基づきまして増車措置をするし、不適正なものについては増車をしない、こういうような方向で考えておりますが、ただいまの公平ということは、まあ拙せんが公平であるかどうかという問題に關しましては、住宅の割り当て等の場合とは異なりまして、現在の道路運送法がやはり第六条に免許基準というものを定めておりますので、われわれとしては、法律を適用する上において、免許基準に即したものでなければ、適合したものでなければ免許できないと思ひますので、現在のところ、拙せんというようなことは考えられないのでございまして、ただ、この第六条の第三項に規定してございまして、形式的画一的に流れることなく、実情に沿うように努めようという条項に關しましては、個人タクシーの免許等に關しましては、特にこの点を十分考慮して措置をいたしておると申し上げることができると思ひます。

○白木義一郎君 そういふお答えを聞くと、ちよつとまた申し上げたくなるのですが、この問題については、当委員会では、どちらかという冷淡なような感じを私は受けるのですが、それについていろいろの条文、法律を適用し、あるいは運用していくのは実はわれわれ人間なんです。で、人間の心

次第でその法律が左右されて悪用されるというふうなことも現実に起きています。それを私が大阪陸運局の汚職という問題で申し上げているわけですね。あくまでもその基準通り、法律通りに施行をしていけば、こういう事件は起きない、こう思ふわけですね。そこで、まあ当委員会の先生方もいろいろな立場がありましてしょうけれども、何ら住宅の問題と差別がない、私は思ふのです。そこで、公平にやるというの、一応はその一定の基準を設けて、審査の上で事を運ばなきゃならないのは当然ですが、あくまでも陸運当局の内部において、そういうたような免許の権限を与えたということについて、すでにそういう疑問が、あるいは問題が発生している最中なので、この際一つ局長の慎重な配慮を願つて、そういうやり方もあるのだと、大衆が納得するような方法もあるのだというところを一つ行政面において現わしていただく。時間の関係もありまして、また別の機会でさらにお聞きをしていきたいと思ひますので、その点についてもう一度お答えを願ひたいと思ひます。

○委員長(平島敏夫君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員長(平島敏夫君) 速記をつけ。
○政府委員(國友弘康君) 私どもは公務員として、できる限りの努力をし、實際一生懸命やっておりますので、むしろ世の中で公務員は国のために働いている者はないと思ふのであります。そういう点から、實際、先生の

おっしゃる厳正公平に扱ふということ、もう非常に注意してやっておりますので、まあ、たまたま大阪のような事件が起きましたけれども、これは、われわれとしては、これをまた契機として、こういうことを絶対に起こさないように今後指導も、個々の具体的な事案を処理する上におきましても、十分注意してやっていくつもりであるのであります。まあ、われわれのやり方を、そういう曲がつたようなことは絶対にしない、ということを申し上げたいと思ひます。

○白木義一郎君 先ほど委員長から御注意がありました点について、反省もいたし、今後注意をしていきたいと思ひます。
○相澤重明君 時間がなから、私は質問しなくていいと思つておつたのですが、やはり、今の白木君の意見が出るというの、自動車行政に対する事務があまり進んでおらず、こういうところから各方面からのやはり強い意見が出るのだと思ふのです。しかし、東京陸運局では増員までして一生懸命やつてゐるというところ、われわれは十分承知しておるが、私は何と云つても理解できないのは、たくさん出しておる人たちと、それから年数がかかつておるといふこと、こういうふうなことに、行政上の苦悩はわかつて、国民感情としては、これはなかなか許すことのできないことだと思ふ。そこで自動車局長はですね、やはり行政監督庁としての立場で促進をして、段階的でもいいから、早く免許のできるものは免許する、できないものはできない、これはもう当然その法に基づいてやるわけですから、そういうこと

で、てきぱきと仕事を進めていくことが大事なことだと思ふ。
そこで私は一つだけ、そういう点で、部分的に一つお答えを願つておきたいのは、昨年の十二月三十一日までには聴聞の終わったような事案については、認可をするところがないのか、もう三月も下旬になっております。こういうことになるという、これをほらうておくという、少なくともまた半年以上が延びてしまふ、こういうことになるわけですね。そこで、昨年の十二月までの未処理の件数というものは、できればこの年度内にでも処理をするようにして、そうして一月から四月なら四月にやると、おそくとも、ことしの答申のできるように、六月までには全体片づける、第一回として、そういう形で陸運行政を進めてもらいたいと思ひます、局長の答弁を聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(國友弘康君) 東京の問題と、その他の、たとえば神奈川とかという問題とは、事案の処理に關しまして相違があるのでございまして、東京につきましては、たとえば個人タクシーに關しましては、六千三百五十四件の申請がありまして、これは、このうち事案の審査を非常に促進することをはかりまして、現在五千六百十件ほど審査を終了したのであります。これは非常に努力で終了したつたものであります。が、いまだ未聴聞のものがございまして、これに關しましては、やはり二千八百兩の増車のワケというものがございまして、これら全体的な措置ともならみ合はして考慮しなければならぬので、現在東京陸運局を督勵し

て、できるだけ早く結論を出すよう努力してやるわけでありまして、神奈川等につきましては、こういう増車の当然兩数というものがございませぬので、これに關しましては従来とも随時免許をしてきたわけでありまして、今後審査の終わりましたものから随時措置をするという方向で、できるだけ早く促進をしたいと思ひますが、東京の今の問題、それから神奈川につきましても、たとえば個人タクシーの申請が千四百七十七件ほど出ておりましたので、いさか時期が一般の方から考えれば、大へんおくれれておるというふうに見られる現象を呈しておると思ひますけれども、これはさいせんから申しましたように、東京陸運局では非常に努力をいたして促進方をはかつておりましたので、これに關しましては、できるだけ早く結論を出すように、東京陸運局でも措置をすると思ひます。私どもの方としてもよく十分連絡をとって督勵して参りたいと思ひます。

○委員長(平島敏夫君) 委員長から自動車局長にちよつと一言つけ加えておきます。
白木君の御意見、相澤君の御意見、なお、今日までたびたび委員の方々から御意見が出ましたように、非常に對してはみな非常に関心を持っておりまして、できるだけ早く、許可するものは許可する、しないものはしないように取り計らうていき、なおかつ、法律に従つて公平に厳正にお取り扱ひ願ふことを私からも願ひ申し上げておきます。

それでは本日はこれをもって散会いたします。

午後零時五十三分散会

三月十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、新東海道線鉄道の横浜市川島町等通過予定線変更に関する請願（第八八九号）

一、群馬県嬬恋村大前、豊野駅間鉄道敷設に関する請願（第九一〇号）

第八八九号 昭和三十五年三月九日

受理

新東海道線鉄道の横浜市川島町等通過予定線変更に関する請願

請願者 横浜市保土ヶ谷区川島

町二、七〇四 綿貫豊

次郎外百五十三名

紹介議員 相澤 重明君

目下測量を実施している新東海道鉄道計画線のうち、横浜地区は、川島町、上星川町を中心として曲線に貫通する模様であるが、これによると移転の対象となる家屋が相当数出るばかりでなく、新路線が学校付近を通過するため、その騒音によつて教育に支障をきたすおそれもあり、また、これ以上農地を削られることは生活に支障をきたすので堪えがたいから、本計画線を直線に訂正し、人家のない当地区の東南方を通過するよう変更せられたいとの請願。

第九一〇号 昭和三十五年三月十日

受理

群馬県嬬恋村大前、豊野駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 長野県上高井郡高山村

長 黒岩義雄外一名

紹介議員 木内 四郎君

昭和三十五年度の国鉄新線の着工計画として、全国で十一線が選ばれ、そのうち嬬恋線は、上越線・河川から分岐する長野原線を延長して、群馬県吾妻郡嬬恋村大前付近に至る十四・五キロメートルの新建設路線であるが、この嬬恋線は嬬恋村大前で行きどまりの形になつてゐるが本来は終点となるべき性質のものではなく、信越本線の副次的輸送系路として、事実上の複線を構成すべきものであり、さらに西方もしくはは西北方へ延長建設して、信越本線の適当な要駅に接続する使命を持つた重要路線であるから、本線を嬬恋村大前付近から西北方へ延長して、嬬恋―須坂―豊野を経由する路線（北信鉄道と仮称）とせられ、これを建設予定線に加えられる。さらに、本線の重要性にかんがみ、予定線から調査線への昇格、ついで建設線としての着工が一日も早く実現するよう特段の配慮をせられたいとの請願。