

第三十八回国会 運輸委員會 議 録 第七号

昭和三十六年二月二十四日(金曜日)

午後一時三十三分開議

出席委員

- 委員長 三池 信君
- 理事生田 宏一君 理事尾関 義一君
- 理事川野 芳満君 理事高橋清一郎君
- 理事山口丈太郎君
- 木村 俊夫君 河本 敏夫君
- 佐々木義武君 藤原 正一君
- 鈴木 仙八君 關谷 勝利君
- 高橋 英吉君 塚原 俊郎君
- 細田 吉藏君 勝澤 芳雄君
- 島上善五郎君 西宮 弘君
- 肥田 次郎君 内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 木暮武太夫君

出席政府委員

- 運輸事務官 辻 章男君 (大臣官房長)
- 運輸事務官 朝田 靜夫君 (海運局長)
- 運輸事務官 廣瀬 眞一君 (鉄道監督局長)
- 有鉄道部長

委員外の出席者

- 日本国有鉄道参事 (運輸局長) 石原 米彦君
- 日本国有鉄道参事 (施設局長) 柴田 元良君
- 専 門 員 志鎌 一之君

二月二十二日

委員島上善五郎君辞任につき、その補欠として松井政吉君が議長の名指で委員に選任された。

同日二十三日

委員松井政吉君辞任につき、その補

欠として島上善五郎君が議長の名指で委員に選任された。

二月二十二日

国内旅客船公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第六三三号)

日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案(内閣提出第六四四号)

同月二十一日

長野県内国鉄輸送改善に関する請願(小川平二君紹介)(第六九四号)

同(下平正一君紹介)(第七八九号)

同(中澤茂一君紹介)(第七九〇号)

鹿屋市に測候所設置の請願(二階堂進君紹介)(第八〇〇号)

準人、古江間国鉄自動車路線の延長に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇一号)

鹿兒島県内之浦町に鹿兒島海上保安部分室設置に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇二号)

鹿屋市に国内航空路開設に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇三号)

国分、古江両駅間鉄道敷設の早期完成に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇四号)

鉄道敷設予定線古江線の延長に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇五号)

鹿屋市に国際空港設置の請願(二階堂進君紹介)(第八〇六号)

古江線の調査線編入に関する請願(二階堂進君紹介)(第八〇七号)

は委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申入れに関する件

国内旅客船公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第六三三号)

日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案(内閣提出第六四四号)

派遣委員より報告聴取

○三池委員長 これより会議を開きます。

先般東北、北陸地方の豪雪による運輸施設の被害について、本委員会より委員を現地へ派遣し、実地調査を行いましたので、この際派遣委員よりその調査報告を聴取したいと存じます。

肥田次郎君。

○肥田委員 冒頭にちょっとお断わりしておきたいと存じますが、今度の豪雪調査に派遣をされましたが、各地域を視察いたしました。運輸関係の特に著しい被害に対する調査という件につきましては、国鉄の被害という別な資料がありますので、それは後刻見ていただきます。内容の報告もそれに書いてあると思います。従って全般的に見て参りました地域は陸上運輸を兼ねたような概念的な報告になりますので、あらかじめ一つ御了承をいただきたいと思ひます。

私は今般六委員会で行なわれました雪害調査について、運輸委員会を代表して参加いたしました。本調査班に

は、私のほかに地方行政委員会からは二宮武夫君、大蔵委員会からは廣瀬秀吉君、文教委員会からは上村千一君、建設委員会からは木村守江君及び民社党を代表して井堀繁雄君が参加いたしました。なお農林水産委員会から大野市郎君が同行されました。

調査した地域は、山形県、秋田県及び新潟県下でありまして、二月十三日から十八日までの六日間をわたって調査して参つたのであります。

この雪害を起こした原因についてはすでに御案内だと思ひますが、昨年の十二月二十八日に千島方面に去つた低気圧が北西に逆戻りするといふ異常進路をとつて三十日にはオホーツク海に入ったために、その低気圧の中心から南西に伸びる気圧の谷は日本海南部を通過して北陸方面に走りその上空に冷たい空気が侵入して、一方大陸から張り出した高気圧は日本の南部から南の海上に強く張り出してきた。このために北陸地方の沿岸に前線ができて、日本海から吹きつける北西の風は、平野部にある前線面にぶつかつて上昇気流を起こした。とりわけ上空に侵入した寒気は空気の層を一そう不安定にして上昇気流をますます強くし、濃密な雲を作つて平野部に多量の雪を降らす結果となつたといふことが気象台の方から報告されております。この豪雪は強い季節風によるものではなくて、南からの弱い風によるところの大雪の好条件によつて起きたものであります。

そのために異常の豪雪となり、海岸線から平野部にかけて、その量も記録的でありまして、山形県尾花沢では三・五メートル、新潟県塚山では三・九〇メートル、こゝろ数字が出ております。本年の一月以降の降雪も平年度を上廻つて、私たちの調査中も連日、風雪注意報が発令されているという状況のもとにありました。

私たち調査団は、十三日九時三十分上野発の汽車に乗りまして、十五時三十分分米沢市に到着いたしました。市内の積雪状況を視察して、東南置賜地方事務所というところに参りました。この地域の交通は、冬はだめだといふのであきらめていた実情を私たちは看取いたしました。また食のがまんはできても、尿尿の処理だけは全くお手上げをしている。こゝろ実情が報告されました。全く悲惨なありさまであつたのであります。

さらに調査を進めて夕暮れの中を上山市に参りました。折から雪はほとんど降つておりました。ますます激しくなつて、翌朝の十四日の朝には新しく雪が六十センチも積りました。この朝八時三十分に出発して、ジープで山形県庁に行きまして、県庁の関係者から雪害の報告資料、陳情等を受けました。そして大石田町の調査に参りました。大石田町ではいよいよ積雪が激しくなつて参りました。また同時にこの地域ははなはだしく雪害が参りました。

そのために異常の豪雪となり、海岸線から平野部にかけて、その量も記録的でありまして、山形県尾花沢では三・五メートル、新潟県塚山では三・九〇メートル、こゝろ数字が出ております。本年の一月以降の降雪も平年度を上廻つて、私たちの調査中も連日、風雪注意報が発令されているという状況のもとにありました。

て、こうした中で風雪をついで、さらに新庄市に進みました。大石田―新庄間は平常自動車の時間で行くと一時間くらいで到着するところでありましたけれども、数メートルの積雪と吹雪のためにはジープが難航して、三時間を費してやっと新庄市に到着できた、こういう事情でありました。ここは山形県下で第一といわれるところの多雪地帯でございまして、国道の雪は道の両側にはね上げられて、三メートル以上の壁を作っております。この雪の掘割のようになつたその底をジープで走つたのでありますが、この日一日じゅうでトラックその他の自動車と行き違つた数はたつた三台くらいでありました。いかに交通が途絶しておるかということがこれでわかると思ひます。写真でも見られるように、家は雪の中に入つぱり埋まつてしまひまして軒からは白い象のきばのようなつららが下がつておるという状態でありました。樹木はその枝に三十センチ以上の積雪を重るにささえておられますし、果樹は大部分雪に埋もれており、たまたま幹の現われてゐるものは、むざんにも三つにも四つにも裂けておる、こういう状態があります。

この実情の中で陳情を受け、さらに足を伸ばしまして横堀町から雄勝というところに向かひましたが、ここでは吹雪が激しく、とうとうブルドーザーの御厄介になつて、ブルドーザーが先で雪を分けながら夜道を進んで行く、こういう状態でございます。十五日も八時に出発いたしましたし湯沢まで参りましたが、この間は四十分くらいが通常のコースでありますけれども、当日は二時間ほどかかり、この間でもトラックとバスに行き会つたのはたつた四台でありまして、ここでも全く交通が麻痺しておる、こういう状態でありました。湯沢、十文字、横手と順次調査いたしました。ともに秋田県の中で最積雪地でありまして、それぞれ自力で雪と戦つておる、こういう実情の陳情を受けました。

この地域で特に感じましたことは、トラックだとかその他それぞれが持つておるところの車が冬はもう動かないものだという状態でありまして、かすかに動いておるバスなどにおきましては、それぞれのバス会社が経費の大部分を負担して道路の除雪をやつておる、こういう実情であるのであります。続いて秋田県庁に着いたのは午後四時三十分ごろでありましたが、秋田市は当時十五メートルくらいのすさまじい吹雪の町でありまして、私たちはこうした中を、予定が狂ひましたけれども、この予定を取り戻すために、夜おそくまで、知事を初め交通関係あるいは商工関係の代表者、こういう人と雪害についての対策をいろいろと意見をかわしましたけれども、この内容についていふととら取りまとめて報告をいたしたいと思ひます。

十六日、秋田を出発して、新津市を経て新潟市へ参りました。この新津―新潟間において初めて雪のない道路を走つたのでありますが、これは国の直轄管理にあるところでありまして、従つて完全な除雪が行なわれておりました。同じ国道であっても、国道が四十キロ続いて舗装をせられていなければ、国で除雪をしてくれないということがここで明らかになりました。従いまして、四十キロ続いておるところの国道については、国が管理をしてくれるから除雪ができる、それでないところは、先ほど言ひましたように、道の両わきに雪をはね上げて、そして雪の谷間の底を車や人がやつと通る、こういう事情であつたのでありまして、全くその差はなほだしいことに驚いたのであります。

新潟市でも、夜間でありましたが、県の関係者からいろいろと説明を聞いて、調査は十七日にいたしました。新潟県は特に果樹の産地としても盛んなところでありまして、まず新飯田と三条の果樹地帯の被害を見て参りましたが、これは今まで見たどの被害よりも更に惨たんたるものでありまして。このあたりは積雪の累計は八メートルをこえた記録されております。現在なお三メートル近くの雪が残つておりましたが、二メートルくらいが根雪で、その上に雪が降る、こういう状態でありました。ゴムの長ぐつを借りまして、その上に米俵のふたを取りつけて、一時間ほどにわたつてその地域を調査して参りましたが、二十年から四十年をかけて丹精をこめたナシであるとかブドウであるとか、こういう果樹が折れたり倒れたり裂けたり、見るもむざんな全滅の姿でありました。融雪のときの雪の重さというものは、ちよつと想像ができないほどの力が出るものでありまして、水の一に対して四くらの比重を持つておるものであります。従つてコンクリートの橋でも折れるということが報告されております。この地域でのブドウのたなは六番鉄線くらい、これをささえておる支柱はカシの木五寸丸太でありました。以上はなほ簡単でありましたが、これら豪雪地帯の概念的な調査、いわゆる日程的な目で見ただけの概要の報告であつたわけでありまして。現在降雪はまだ続いておりますし、被害についても今後における増大の比重がこれに加わるものと考えられますが、中間的時期にありまして、これらの被害の現在における集約の被害は不可能であります。従つて、調査をした三県内の市町村は大別して十四カ所、被害の概要は山形県で十五億円、秋田県で十一億四千万円、新潟県で四十九億円、これはいづれも現在われわれのもとに送られた資料による数字でありまして、このことを報告をいたしたいと思ひます。

さらにこれらの要望、陳情等を要約いたしますと、この数十種に及ぶ陳情、要望を要約いたしました。われわれは、冬季輸送路確保のため除雪対策の強力な推進を求めたい、これが一つであります。それから雪害に基因する滞貨の一扫のため貨車の円滑なる配車をしてもらいたい、これが一つであります。と申しますのは、これにちよつと注釈を加えますと、降雪のためには交通が途絶する。そうして外部からいろいろと生産のための資材が入つてこない。それから生産はできてもその生産品を運び出すことができない、こういうことのために、この雪害地域においては産業がほとんど冬眠しておるという状態でありました。それから百貨店あたりでも店を開くけれども、午前中になつた一人くらいしかお客が入つてこなかった。しかもそれが買わなかつたというふうな状態もありましたので、特にこういう点を考慮してもらいたいということが言われたわけでありまして。それから奥羽本線と北陸本線等の早期復線化を促進してもらいたい。これについては非常に困難な事情があることはよくわかるけれども、たつての要望としてこういうことをつけ加えます。それから冬期輸送量の確保のために陸上輸送と海上輸送物資の品目について総合的な検討をしてもらいたい、こういうことであります。それからいろいろと事情を聞きましてその必要を、われわれとしても何とか解決しなければならぬということも考えた次第であります。特に冬季の輸送に對しまして先ほど言ひましたように、それぞれが持つておる自動車、

定船舶整備公団監理官」に改め
る。

第二十三条第一項第三号の二
「国内旅客船公団」を「特定船舶
整備公団」に改める。

理由

戦時標準型船舶の代替の促進に
関する業務を行なわせるため、国内旅
客船公団を特定船舶整備公団とし、
その業務範囲を拡大する等の必要が
ある。これが、この法律案を提出す
る理由である。

日本開発銀行に関する外航船舶
造融資利子補給臨時措置法案

日本開発銀行に関する外航船舶
建造融資利子補給臨時措置法案

(利子補給契約)

第一条 政府は、日本船舶を所有す
ることが出来る会社の申請によ
り、その会社が外航船舶（船舶安
全法（昭和八年法律第十一号）に
いう遠洋区域を航行区域とする貨
物船又は油送船で運輸省令で定め
る規格に適合するものをいう。）
の建造を日本の国籍を有する者又
は日本の法令により設立された法
人たる造船業者に請け負わせる
場合において、日本開発銀行がそ
の資金を融通するときは、政令で
定めるところにより、当該融資に
つき利子補給金を支給する旨の契
約を同銀行と結ぶことができる。

(利子補給金の支給年限)

第二条 前条の規定による利子補給
金を支給する旨の契約（以下「利
子補給契約」という。）により政

府が利子補給金を支給すること
ができる年限は、当該利子補給契
約をした会計年度以降七年度以内と
する。

(利子補給金の総額)

第三条 政府は、利子補給契約を結
ぶ場合には、利子補給金の総額が
予算で定める金額をこえることと
ならないようにしなければならない
い。

(利子補給金の限度)

第四条 利子補給契約により政府が
支給する利子補給金の額は、当該
利子補給契約に係る融資が最初に
なされた日から当該船舶が造船事
業者から注文者に引き渡された日
後二月までの間になされた融資の
融資残高について、当該融資に係
る利率と年五分との差の範囲内
で運輸大臣が告示で定める利率で計
算する額を限度とする。

2 前項の規定により利子補給金の
限度額を計算する場合において、
当該利子補給契約で定める当該船
船の予定竣工日以後の融資残高
が、融資総額を当該融資契約が結
ばれた日以後、貨物船に係る融資
にあつては元本三年間据置き十年
間半年賦均等償還、油送船に係る
融資にあつては元本三年間据置き
八年間半年賦均等償還の条件で償還
するものとした場合における計算
上の融資残高をこえるときは、そ
の計算上の融資残高を同項の融資
残高とする。

(利子額)

第五条 日本開発銀行は、利子補給
契約により政府から利子補給金の
支給を受けるときは、当該融資契

約により受ける利子額を当該融資
の契約上の利子額から利子補給金
に相当する額だけ差し引いたもの
としなければならない。

(外航船舶建造融資利子補給及び損失
補償法の適用等)

第六条 利子補給契約に係る融資を
受けた会社については、これを外
航船舶建造融資利子補給及び損失
補償法（昭和二十八年法律第一号）
第二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
けた会社とみなして、同法第十二
条から第十八条まで及び第二十三
条の規定を適用する。

2 外航船舶建造融資利子補給及び損
失補償法第二十二條の規定は、日
本開発銀行がこの法律又は利子補
給契約に違反した場合について準
用する。

附則

1 この法律は、公布の日から施行
する。

2 政府が利子補給契約を結ぶこと
ができるのは、昭和三十九年三月
三十一日までとする。

理由

外航船舶の建造を促進し、あわせ
て海運企業の経営基盤を強化するた
め、当分の間、日本開発銀行の行な
う外航船舶の建造のための融資につ
いて利子補給契約を結ぶことができ
ることとする必要がある。これが、
この法律案を提出する理由である。

○三池委員長

まず両案について政府
当局より提案理由の説明を聴取いたし
ます。木暮運輸大臣。

○木暮運輸大臣 たいま議題となり
ました国内旅客船公団法の一部を改正
する法律案につきまして御説明申し上
げます。

この法律案は、戦時標準船の代替建
造について、その資金の調達が困難で
ある中小船主に対して、国内旅客船公
団を改組して、特定船舶整備公団と
し、公団との共有方式により、その代
替船の建造を進めようとするものであ
ります。

戦時標準船、戦時中政府が定めた一
定の規格により急造された材質、構造
ともに劣弱な船舶でありまして、今日
なお商船として約七十萬総トンが残存
しておりますが、その大部分は、今日
もはや通常の検査及び補修ではその航
行上の安全性を担保し得ない状況にあ
ります。このような実情にかんがみ、
運輸省といたしましては、昨年十二月
以降、戦時標準船に対する検査及び補
修を強化する措置をとることとしたし
ました。本措置により関係船主は、従
前に比べ数倍の改修費を要することと
なるのでありますが、経営基盤のきわ
めて弱体なこれら中小船主は、このよ
うな補修を行なうことは困難であり、
係船または解撤のやむなきに至ってい
る実情にあります。

この際政府といたしましては、今日
の戦時標準船の検査及び補修の強化に
より、予期せざる窮境に立つこれら戦
時標準船主に対して代替船を保有せし
める必要があると考える次第でありま
す。

このための施策として、昭和三十六
年度以降三年間に、日本開発銀行に融
資ワケを設けて船主の代替建造の推進
をはかるほか、国内旅客船公団を改組

して、特に金融ベースでは、資金調達
が困難な弱小の船主を対象として、公
団との共有方式により代替船の新造が
可能となる措置を講じた次第でありま
す。

以上がこの改正法律案を提案する理
由であります。次に改正法律案の概
要を御説明申し上げます。

第一に、国内旅客船公団は、従来の
国内旅客船のほか戦時標準船の代替
船の整備をも行なうこととなりますの
で、その名称は特定船舶整備公団と改
めることといたしております。

第二に、公団の業務につきましては
は、従来の国内旅客船公団の業務のほ
か、戦時標準船を解撤する船主と費用
を分担して貨物船を建造し、これを当
該船主に使用せしめる等の業務ができ
ることといたしております。

第三に、公団の組織につきましては
は、業務の拡張に伴い、これを円滑に
実施するため理事一名を増員すること
といたしております。

なお、右のうち貨物船の建造業務に
つきましては、前述の通り、これを来
年度以降三年にわたる行なうこととい
たしておりますので、昭和三十九年三
月三十一日までに限ることを明記いた
しております。

以上がこの法律案の提案理由及び概
要であります。何とぞ慎重御審議の上
すみやかに御賛成いただきますようお
願い申し上げます。

次に、たいま議題になりました日
本開発銀行に関する外航船舶建造融資
利子補給臨時措置法案の提案理由につ
きまして御説明申し上げます。

わが国海運は、戦後における国民経
済上の要請に応ずるため戦災によつて

喪失した商船隊の急速な回復をはかって参りました。しかしながら、わが海運企業は、戦時補償の打ち切りによって全く自己資金を持たず、もっぱら借入金によって新船建造を行なわざるを得なかつたので、その資本構成は逐次悪化し、これにわが国の金利水準が国際水準から見て著しく割高である事情が加わって、その企業内容は極度に悪化することとなつたのであります。

従つて、かかる割高な金利負担を国際水準並みに軽減して、その国際競争力を強化することは、海運政策上最も必要なことであり、昨年中金融機関の行なう融資につきましては、利子補給を行なうことをお認め願つた次第であります。

しかしながら、わが国海運の国際競争力強化のためには市中融資に対する利子補給のみではなく、船舶建造融資の五〇%以上を占める日本開発銀行の融資についても、その金利負担を軽減することがぜひとも必要であります。特に最近輸出入銀行の輸出船に対する低金利と開銀金利との不均衡が表面化して参りましたので、この間の事情も考慮し、明年度から日本開発銀行の融資に対しても利子補給を行なうことといたし、この法案を提出いたしました次第であります。

この日本開発銀行に対する利子補給は、来年度からの開発銀行融資による造船に対して適用されるもので、補給率は一分五厘とし、また最初の融資後五年間行なうことといたしてあります。ただ、今後におけるわが国経済の動向並びに金利低下の傾向を勘案し、一応契約締結期間を三年間といたしてあります。これに必要な明年度の予算

措置は、支出額千八百万円、債務負担行為額約九億六千万円であり、次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず第一に、政府は、日本開発銀行と契約を結び、外航船舶建造のための同行の融資につきまして、当該融資の契約上の利率(年六分五厘)と年五分との差を限度として利子補給金を支給することができるといたしてあります。

第二に、利子補給金の支給年限、予算による制限、支給限度額及び日本開発銀行の利子引き下げ義務等利子補給制度の基本的事項を、市中金融機関に対する利子補給制度にならつて規定いたしました。

利子補給金は、政府から日本開発銀行に支給されるものであります。同行がその受けた利子補給金に相当する額だけ船主から受ける利子額を差し引かなければならないことといたしてあり、船主の利子負担はそれだけ減少することとなるのであります。

次に、海運会社が一定率以上の利率を計上した場合の国庫返納、海運会社に対する監査、勧告、海運会社及び日本開発銀行の義務違反に対する措置等につき、市中融資に対する利子補給の場合と同様に規制するため、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法中の関係条文の適用ないし準用を規定してあります。

最後に、さきに述べましたように、この日本開発銀行に対する利子補給は、昭和三十六年度以降三年間の開発銀行融資による造船に限っておりますので、契約締結期間を昭和三十三年三月三十一日までとすることといたして

おります。

以上がこの法律案の提案の理由と概要でございます。何とぞ慎重御審議の上すみやかに御可決あらんことを希望いたします。

○三池委員長 両案に対する質疑は次会に譲ることといたします。

○三池委員長 この際、山口委員より発言を求められておりますので、これを許します。山口丈太郎君。

○山口(丈)委員 私は運輸大臣並びに事務当局に御要望を申し上げたいと思つたのであります。

たゞいま日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置についての法案並びに戦艦船の代替船建造に関する措置としての国内旅客船公司法の一部を改正する法律案の聴取いたしました。これで運輸省関係の予定されておる予算を伴う法律案につきましては、三件の法案が提案され、本日そのうちの二件がたゞいま説明になつたわけであり、港灣整備緊急措置に関する法案が一件審議中であり

御承知の通り、すでに予算案はその総括質問を終わり、各分科会の審査にこれが付されんとする状況にあり、従つて、私もこの予算を審議するにあたりまして、その予算を伴う政府提出の法律案が、少なくともこの予算の審議中に全部提案され、その内容が説明されない限りは、私どもはこの予算の骨格がどういふものであるか、また予算の実質的な施行内容がいかんものであるかをうかがい知ることができないのであります。しかるに今

日、このような事態に差し迫つていられるにもかかわらず、本日まで予算を伴う法律案は、さきに申し述べました本日二件の説明を合わせてわずか三件であります。たゞいままで運輸委員会は数回にわたつて開催せられておりますけれども、事務当局の出席を見ましても、たとへば港灣に関するものについては港灣局長が出席するのみであり、私どもは、港灣を整備するということのみを審議するわけには参らぬのであります。その背後における産業立地計画、あるいはまた港灣整備に伴う付随施設の進行状況等につきましても、つぶさにこれを審議して適否を判断することが私は妥当だと思つております。しかるに今日までのその審議状況を見ますと、さきに申し述べました通り、はなはだもつて私は熱意のないことをうかがい知るのであります。こういうことで差し迫つて会期が迫つてくるにつれて、法案を一気に上程をして、そしてその内容の審議も詳細をきかぬうちに、ただ日程的にこの法案の衆議院の通過をねらわれ、私どもとしてはこれに協力することができないのであります。そういうことは不可能であります。予定されておる十三件の法案のうち、予算を伴う案件は七件に及ぶと聞いておりますが、運輸省当局は一体これをどういうふうに処理されようとするのであ

るか、この会期中にこの予算を伴う法律というものが成立しないでもいいとお考えになつておられるのかどうか、はなはだもつて熱意のないことだと私は思つたのであります。その所信を一つ運輸大臣からもお聞かせ願ひたいが、当

局は一体法律案提出の作業をどのようにお進みになつておられるか、その内容についてもお聞かせ願ひたいと思つて

○木暮國務大臣 たゞいま運輸省に対する御質問を伺ひまして、まことにこのもつともな御意見と感ずるのであります。予算を伴う法律案は、予算審議とともに並行して御審議を国会にお願ひをいたさなければならぬということ

は、条理の上から見て当然でございます。これは長い国会生活におきましていつも御議論になるところでございます。まして、まさに正論でございます。たゞいろいろ各省の間の事務的な連絡等がございませぬので、内閣その他においてこれが督促をいたしました。今御指摘のようによやとするとおくれがちでございます。まことに不手ぎわの結果でございます。深く遺憾の意を表するとともに申しわけない次第であると存するのでございます。

運輸省といたしましては、予算に関連いたしました法律案として皆様方の御考究、御審議をお願いいたします。案を一日も早く出したいと思つて、手順を進めておるわけでございまして、具体的にそれではいづつどういふうになるかということにつきましては、官房長からたゞいま詳細に御説明申し上げますが、私どもの気持は、たゞいま御指摘の通り、おくれるということに対しては、まことに国会の皆様方の御審議に支障のあることをおそれ、遺憾の次第であるということをお考へておる次第でございます。

○辻政府委員 たゞいま山口先生からの御指摘の通り法案がおくられまして、私ども事務当局といたしましてま

とに申しわけないと思っております。

これは、大臣からただいま申し上げました通り、予算はきまりました。そのやり方等につきましては財務当局あるいは内閣との打ち合わせがございまして、決してわれわれ一同怠慢であったとは考えていないのでございますが、微力のせいもございまして、話が長引きました。今日に至ったような次第でございますので、まことにその点申しわけないと思っております。今御指摘がございましたように、きょう提案理由を説明申し上げました二法案を合わせまして三法案が提案されたのでございまして、残っておりますのが国鉄運賃法の改正の法案と、それから国鉄の新線の利子補給に関する法案、それから港灣法の一部を改正する法案でございまして、これらはいずれもおおそくとも来週の火曜日までは委員会に付託できるように今鋭意努力いたしておりますので、何とぞ事情を御了承願いたいと思っております。

○山口(文)委員 私は、ただいまの官房長の御説明を聞いて、いかに事務当局に熱意がないかということを知ってさらにあせんとおるのであります。ただいまの説明の中の港灣整備緊急措置法は、ちゃんと説明になってたください。また、説明の中にも、それ以外に、港灣法というのはいくつかあるのですか。そういうものは予定されておる中には、私はまだ承っておらぬのであります。鉄道営業法その他、この国有鉄道の運賃改正法等の重要な法律案はもとより、鉄道と道路との交差に関する法律案あるいは公共企業体職員等共済組合法の一部改正法律案、海上保安庁法の一部を改正する法律案な

ど、承るところによりますと非常に重要な法律案があるのであります。今官房長の言われるところによれば、予算は通ってもその運用内容については法律をともにも審議してもらったらい、というように私には聞かぬのであります。すけれども、これはまことに思っております。少くとも予算を審議するにあたっては、予算委員会においてその内容の審議を審議いたしておるのであります。しかしその予算委員会において審議せられる予算審議内容のみをもち、国家予算というものは審議し尽くされたものではないのでございまして、それなるがゆえに、各省各部にわたって委員会が持たれ、その委員会においてそれぞれの省に属する予算を伴う法律案が提出され、それが同時審議されて、それによって最終的に予算の骨格が明らかにされ、そしてその予算に対する政策についての態度が明確になって参るのであります。従ってたとえ運輸委員会に属する法律案が予算委員会の議に上せないものであるからといって、予算が成立した後でもその法律があなたの方の手によって審議されて、その運用内容だけがつまびらかになればいいのであるというふうなお考え方は、これは私はこの委員会を全く付随的に考えたものだと思つて、そういうふうなことは、私としては受け取りがたい言質だと思つておられます。あなた方がそういうふうなお考えでおられるということになれば、これは会期はどんどん進みますし、法律案は今日のように渋滞をして、われわれの審議に対して非常な迷惑をかけることになる。いわん

や、この委員会を運用せられておる委員長の苦心というものも、そこに生まれてくると思う。でありますから、そういうふうなあなたの方の考えというものは、これは一掃してもらわなければならぬと思つて、運輸大臣はどうお考えになりますか。

○辻政府委員 今私の申し上げたことは、言葉が足りませんで多少誤解を招いておるよう考えられるのでございまして、私が先ほど申し上げましたのは、政府部内におきまして予算案が決定いたしましたも、そのきまりました予算を執行するにつかまして、法律をもつてその予算の執行を裏づけるか、あるいは法律なしで行政的な運用でやるとか、あるいは法律をもつて運用を義務づけるにいたしましたも、その法律案の内容をいまして、いろいろ政府部内において調整を要するということを申し上げたいのでございまして、その調整のためにひまどりまして、まことに申しわけないことになつておるといふことを申し上げた次第でございまして。ただいま先生の御指摘のように、法律案が通れば、ただ、予算案と離れてその運用だけを、審議をお願いすればいい、そういう気持は全然持つておりませんので、この点さように御了承願いたいと思つておられます。

○肥田委員 関連してお伺いします。運輸委員会で示された提出予定法案、あれは今後どういふ形になるのですか、それを一つ聞かしてもらいたいと思つて、新たに何かほかのものが出てくるのか、それともあつて予定されたものは、今後どの程度のもので出るのか出ないのか、これを一つ聞かして下

さい。

○辻政府委員 当委員会におきまして運輸省の方から提出予定法案として申し上げた法案は、たしかモーターボート競走法を入れます十三件と申し上げたと記憶いたしております。ただいま肥田先生からも御指摘がございまして、また先ほど山口先生からも御指摘がございまして、港灣法の一部を改正する法律案が一件最近になりまして至急追加するということに相なつております。この内容はいづれ当委員会です。詳しく御審議願ふことになつて思いますが、これは新潟県地盤沈下の対策といつたしまして、従来あつた類のものにつかしましては国庫の負担が五割であつたのでございまして、新潟県の財政能力その他を考へまして、特に新潟県地盤沈下に関する港灣の修復等につかしましては国庫負担を六割にしようということ、実は予算はそういうことになつておりました、それで財務当局とこれは行政措置でやり得るかどうかということを検討しておつたのでございまして、最近になりまして、やはりこれは法律を改正いたしました。負担率を明確に法律によって運用することが望ましいということ、政府の意見が最近になりましてそういうふうな決定になつたものでございまして、一件その点だけを追加させていただきます。かように考へておる次第であります。

○山口(文)委員 ここで申し上げておきますが、先ほど申し上げたように、予算の分科会その他によつて、今月中はもう事実上当委員会の開催は不可能であります。けれども、私はこの際当局に言つておきますが、今日のような

法律案の提出状況を続けていくとすれば、会期中にあなたの方の予定されておる法律案は提出されるかどうかとも危ぶまれるような状態にありまして、少なくとも予算を計上した以上は、事務当局としては直ちに、少なくともその審議に支障のないよう、予算案はもちろんのこと、法律案も同時に提出でき得るよう措置することが私は常道だと思つて、しかるに予算は計上した、法律案の準備はしたが、各省間の事務の疎通をはかることができないために法律案を提出できないなどというふうなことは、まことに軽率なやり方であつて、そういうことが平然と行なわれるということは、これは私は国会の軽視にまで発展するものだと思つて、従つて、もう少し私は熱意をもつてこの運輸行政各般にわたる施策を推進してもらいたい。当委員会に対して、従つて、港灣といふ港灣だけでいいではないかというので、他の関連しておる行政官が少しも出てこないというふうな不熱心さでなくて、進んで協力して当委員会に出席をして、運輸行政力をせられるように希望いたします。

同時に、今申し上げますような調整が必要であるとするならば、すみやかに事務当局の間において諸法律案に対する事務諸手続一切を完了して、当委員会に提出せられるように希望いたします。もしそういうふうな如置がとられないとするならば、いさぎよく予定せられておる法律案を撤回せられるべきだと私は思つて、従つて、強くそれを要望しておきたいと思つておられます。

○木暮國務大臣 先ほど申し上げました通り、まことにごもつともな御意見

七

でございます。国会のどなたも同じ御意見で、予算を伴う法律案は、予算案と並行して審議すべきものと御要求に相なることは当然だと思つたのでございまして、おしかりを受けるようなことに相なりましたことは、重々不行き届きの点があるのでございまして、これは今度に限つたことではございません。今後における国会に対する法律案提出にまことに適正な御注意をいただいたものと考へまして、今後も十分注意をいたすことにいたしますから、どうぞ御了承願ひたいと思ひます。

○三池委員長 次回は来たる三月三日金曜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。

午後二時三十八分散会