

第三十八回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第八号

(一七二)

昭和三十六年三月三日(金曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 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 理事井岡 大治君
理事久保 三郎君 理事山口丈太郎君
伊藤 郷一君 木村 俊夫君
齋原 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 吉蔵君
山田 彌一君 勝澤 芳雄君
兒玉 末男君 西宮 弘君
肥田 次郎君 安平 鹿一君

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 中道 峰夫君
(港務局長)
運輸事務官 岡本 悟君
(鐵道監督局長)
運輸事務官 廣瀬 眞一君
(鐵道監督局長)
運輸事務官 國友 弘康君
(自動車局長)
氣象庁長官 和達 清夫君

委員外の出席者

日本国有鐵道總裁 十河 信二君
日本国有鐵道副總裁 吾孫子 豊君
日本国有鐵道常務理事 兼松 学君

日本国有鐵道常務理事 滝山 義君
專門員 志録 一之君

三月一日

委員勝澤芳雄君辭任につき、その補欠として小松幹君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員小松幹君辭任につき、その補欠として勝澤芳雄君が議長の指名で委員に選任された。

三月三日

委員矢尾喜三郎君辭任につき、その補欠として兒玉末男君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員兒玉末男君辭任につき、その補欠として矢尾喜三郎君が議長の指名で委員に選任された。

二月二十五日

港灣法の一部を改正する法律案(内閣提出第八八号)

同日

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

日本国有鐵道新線建設補助特別措置法案(内閣提出第一〇三号)

同日

口之津海員学校の司ちゆう科補導教育実施に関する請願(馬場元治君紹介)(第九六六号)

国鉄貨物運賃の改訂に関する請願(山本猛夫君紹介)(第一〇一〇号)

は本委員会に付託された。

二月二十四日

青森、函館間貨物航送強化等に関する陳情書(札幌市議會議長斎藤忠雄外四名)(第三五二号)

北海道の国鉄電化等に関する陳情書(札幌市議會議長斎藤忠雄外四名)(第三五二号)

塩川駅等の貨物取扱存続に関する陳情書(喜多方市惣座宮二千七百十六番地福島県耶麻地方町村議會議長會長郡學順)(第三五四号)

通学定期券の値上げ反対に関する陳情書(大阪市北区常安町三十六番地大阪大学学生部長森河敏夫)(第三五五号)

国鉄の大集配制実施に関する陳情書(水戸市南三ノ丸百七番地茨城県町村議會議長會長金谷直次郎)(第三八六号)

国鉄運賃等値上げ反対に関する陳情書(貝塚市議會議長中西義雄)(第三八七号)

運送車両の保安基準に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第三九五号)

国鉄運賃の特別料金制度廃止等に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第四二二号)

国鉄線路の市街地高架化に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第四二二号)

東北地方の駅頭及びふ頭滞貨に対する貨車増配等に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第四二二号)

議會議長村田宇之吉(第四二三号)

国鉄赤十字線の自動車化反対に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第四二四号)

東北本線の複線及び電化工事促進に関する陳情書(東京都議會議長村田宇之吉)(第四二五号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

港灣法の一部を改正する法律案(内閣提出第八八号)

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

日本国有鐵道新線建設補助特別措置法案(内閣提出第一〇三号)

港灣整備緊急措置法案(内閣提出第一七号)

氣象(日向灘地震)に関する件
陸運に関する件
海運に関する件

〇三池委員長

これより會議を開きます。

去る二月二十五日本委員会に付託された港灣法の一部を改正する法律案、二月二十八日本委員会に付託された日本国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鐵道新線建設補助特別措置法案を一括議題といたします。

港灣法の一部を改正する法律案

港灣法の一部を改正する法律

港灣法(昭和二十五年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。
第五十五条の五の次に次の一条を加える。
(地盤の沈下により必要となつた港灣工事に係る国庫負担等の特例)
第五十五条の六 当分の間、政令で定める重要港灣(特定重要港灣を除く。)において、港灣管理者が次の工事をする場合には、その工事に要する費用の十分の六までを国において負担することができる。

一 地盤の沈下により必要となつた外郭施設又は係留施設の改良の工事であつて、当該施設の効用(その施設が建設された時における効用とし、その施設が改良された場合にあつては、その改良された時における効用とする。以下この条において同じ。)の復旧及び維持を目的とするもの。

二 地盤の沈下により外郭施設又は係留施設の効用の全部又は一部が失われた場合において、その施設について前号の工事をすることが著しく困難又は不適当であるため、必要となつた当該施設に代わるべき外郭施設又は係留施設の建設の工事

三 地盤の沈下による海水又は河川の流水の侵入を防止するため必要な外郭施設の建設の工事
第四十二条第四項の規定は、前項の場合について準用する。

3 当分の間、第一項の重要港灣に

において、港湾管理者が次の工事を
する場合については、第四十三
条第二号中「十分の五以内」とあるの
は、「十分の六以内」とする。

一 地盤の沈下により必要となつ
た臨港交通施設の改良の工事で
あつて、当該施設の効用の復旧
及び維持を目的とするもの

二 地盤の沈下により臨港交通施
設の効用の全部又は一部が失わ
れた場合において、その施設につ
いて前号の工事をすることが著
しく困難又は不適当であるため、
必要となつた当該施設に代わる
べき臨港交通施設の建設の工事

4 第一項及び第二項の規定は、第
一項の重要港湾において、第五
十二条第一項の規定により運輸大臣
が自ら第一項各号の工事をする場合
について準用する。

5 当分の間、第一項の重要港湾に
おいて、第五十二条第一項の規定
により運輸大臣が自ら第三項各号
の工事をする場合については、同
条第三項中「十分の五」とあるのは、
「十分の四以上十分の五以下の範囲
内で運輸大臣が定める額」とする。

附 則

1 この法律は、昭和三十六年四月
一日から施行する。

2 改正後の第五十五條の六の規定
は、昭和三十五年度までの予算
(昭和三十六年度に繰り越したも
のを含む。)に係る工事について
は、適用しない。

理 由
地盤沈下対策港湾工事について、
その施行を促進するため、国庫負担等

の特例を定める必要がある。これが、
この法律案を提出する理由である。

国有鉄道運賃法の一部を改正する
法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正す
る法律

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法
律第百十二号)の一部を次のように
改正する。

第三条を次のように改める。

(鉄道の普通旅客運賃)

第三条 鉄道の普通旅客運賃は、左
の各号の定めるところによる。

一 二等の運賃は、営業キロ一キ
ロメートルごとに、三百キロ
メートルまでの部分については
二円七十五銭の賃率、三百キロ
メートルをこえる部分について
は一円三十五銭の賃率によつて
計算した額とする。

二 一等の運賃は、二等の運賃の
一・六六六倍とする。

別表第一及び別表第二を次のよう
に改める。

別表第一

第四条の規定による航路普通旅客運賃表

航 路 別	二 等 運 賃		一 等 運 賃	
	円	銭	円	銭
青森	290	00	580	00
函館	70	00	140	00
宇野	200	00	400	00
仁方	30	00	60	00
宮島	40	00	80	00
大島	50	00	100	00
下関				

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物賃率表

(一グラムトンにつき)

等 級	普 通										特 別			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4
キロメートル	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
5	193	157	132	123	118	114	110	106	101	96	114	106	98	90
10	229	186	157	146	140	136	130	126	120	114	136	126	116	107
15	265	215	182	169	162	157	151	146	139	132	157	146	134	124
20	301	244	207	192	184	179	171	165	158	150	179	165	152	141
25	337	274	232	215	206	200	192	185	177	168	200	185	171	158
30	373	303	256	238	228	221	212	205	196	187	221	205	189	175
35	409	332	281	261	251	243	233	225	215	205	243	225	207	192
40	445	362	306	284	273	264	253	245	234	223	264	245	225	209
45	481	391	331	307	295	286	274	265	253	241	286	265	244	226
50	517	420	355	330	317	307	294	284	272	259	307	284	262	242
55	553	449	380	353	339	328	315	304	290	277	328	305	280	259
60	589	479	405	376	361	350	335	324	309	295	350	324	298	276
65	625	508	430	399	383	371	356	344	328	313	371	344	317	293
70	661	537	455	422	405	393	376	364	347	331	393	364	335	310
75	697	567	479	445	427	414	397	384	366	349	414	384	353	327
80	733	596	504	468	449	435	417	403	385	367	435	403	371	344
85	769	625	529	491	471	457	438	423	404	385	457	423	390	361
90	806	654	554	514	493	478	458	443	423	403	478	443	408	378
95	842	684	579	536	515	500	479	463	442	421	500	463	426	395
100	878	713	603	559	538	521	499	483	461	439	521	483	444	411
110	920	748	633	587	564	546	523	506	483	460	546	506	466	431
120	963	782	662	614	590	572	548	530	506	482	572	530	487	451
130	1,006	817	691	641	616	597	572	553	528	503	597	553	509	471
140	1,048	852	720	668	642	622	596	577	550	524	622	577	531	491
150	1,091	886	750	695	668	648	620	600	573	545	648	600	552	511
160	1,133	921	779	722	694	673	645	623	595	567	673	623	574	531
170	1,176	955	808	750	720	698	669	647	618	588	698	647	595	551
180	1,219	990	838	777	746	723	693	670	640	609	723	670	617	571
190	1,261	1,025	867	804	772	749	717	694	662	631	749	694	639	591
200	1,304	1,059	896	831	799	774	741	717	685	652	774	717	660	611
210	1,346	1,094	926	858	825	799	766	741	707	673	799	741	682	631
220	1,389	1,129	955	886	851	825	790	764	729	695	825	764	703	651
230	1,432	1,163	984	913	877	850	814	787	752	716	850	787	725	671
240	1,474	1,198	1,013	940	903	875	838	811	774	737	875	811	746	691
250	1,517	1,233	1,043	967	929	901	863	834	797	759	901	834	768	711
260	1,560	1,267	1,072	994	955	926	887	858	819	780	926	858	790	731
270	1,602	1,302	1,101	1,021	981	951	911	881	841	801	951	881	811	751
280	1,645	1,336	1,131	1,049	1,007	976	935	905	864	823	976	905	833	771
290	1,687	1,371	1,160	1,076	1,033	1,002	960	928	886	844	1,002	928	854	791
300	1,730	1,406	1,189	1,103	1,060	1,027	984	952	908	865	1,027	952	876	811

310	1,773	1,440	1,219	1,130	1,086	1,052	1,008	975	931	886	1,052	975	897	831
320	1,815	1,475	1,248	1,157	1,112	1,078	1,032	998	953	908	1,078	998	919	851
330	1,858	1,510	1,277	1,184	1,138	1,103	1,057	1,022	976	929	1,103	1,022	941	871
340	1,901	1,544	1,306	1,212	1,164	1,128	1,081	1,045	998	950	1,128	1,045	962	891
350	1,943	1,579	1,336	1,239	1,190	1,154	1,105	1,069	1,020	972	1,154	1,069	984	911
360	1,986	1,613	1,365	1,266	1,216	1,179	1,129	1,092	1,043	993	1,179	1,092	1,005	931
370	2,028	1,648	1,394	1,293	1,242	1,204	1,154	1,116	1,065	1,014	1,204	1,116	1,027	951
380	2,071	1,683	1,424	1,320	1,268	1,229	1,178	1,139	1,087	1,036	1,229	1,139	1,049	971
390	2,114	1,717	1,453	1,347	1,294	1,255	1,202	1,163	1,110	1,057	1,255	1,163	1,070	991
400	2,156	1,752	1,482	1,375	1,321	1,280	1,226	1,186	1,132	1,078	1,280	1,186	1,092	1,011
410	2,199	1,787	1,512	1,402	1,347	1,305	1,251	1,209	1,155	1,100	1,305	1,209	1,113	1,031
420	2,241	1,821	1,541	1,429	1,373	1,331	1,275	1,233	1,177	1,121	1,331	1,233	1,135	1,051
430	2,284	1,856	1,570	1,456	1,399	1,356	1,299	1,256	1,199	1,142	1,356	1,256	1,156	1,071
440	2,327	1,890	1,599	1,483	1,425	1,381	1,323	1,280	1,222	1,163	1,381	1,280	1,178	1,091
450	2,369	1,925	1,629	1,510	1,451	1,407	1,347	1,303	1,244	1,185	1,407	1,303	1,200	1,111
460	2,412	1,960	1,658	1,538	1,477	1,432	1,372	1,327	1,267	1,206	1,432	1,327	1,221	1,131
470	2,455	1,994	1,687	1,565	1,503	1,457	1,396	1,350	1,289	1,227	1,457	1,350	1,243	1,151
480	2,497	2,029	1,717	1,592	1,529	1,482	1,420	1,373	1,311	1,249	1,482	1,373	1,264	1,171
490	2,540	2,064	1,746	1,619	1,555	1,508	1,444	1,397	1,334	1,270	1,508	1,397	1,286	1,191
500	2,582	2,098	1,775	1,646	1,582	1,533	1,469	1,420	1,356	1,291	1,533	1,420	1,308	1,211
525	2,689	2,185	1,849	1,714	1,647	1,596	1,529	1,479	1,412	1,345	1,596	1,479	1,361	1,261
550	2,796	2,271	1,922	1,782	1,712	1,660	1,590	1,538	1,468	1,398	1,660	1,538	1,415	1,311
575	2,902	2,358	1,996	1,850	1,777	1,723	1,650	1,596	1,524	1,451	1,723	1,596	1,469	1,360
600	3,009	2,445	2,068	1,918	1,843	1,786	1,711	1,655	1,580	1,504	1,786	1,655	1,523	1,410
625	3,113	2,529	2,140	1,984	1,906	1,848	1,770	1,712	1,634	1,556	1,848	1,712	1,576	1,459
650	3,217	2,614	2,211	2,051	1,970	1,910	1,829	1,769	1,689	1,608	1,910	1,769	1,629	1,508
675	3,321	2,698	2,283	2,117	2,034	1,971	1,889	1,826	1,744	1,660	1,971	1,826	1,681	1,557
700	3,425	2,783	2,354	2,183	2,097	2,033	1,948	1,884	1,798	1,712	2,033	1,884	1,734	1,605
725	3,529	2,867	2,426	2,249	2,161	2,095	2,007	1,941	1,853	1,764	2,095	1,941	1,786	1,654
750	3,633	2,952	2,497	2,316	2,225	2,157	2,066	1,998	1,907	1,816	2,157	1,998	1,839	1,703
775	3,737	3,036	2,569	2,382	2,289	2,218	2,125	2,055	1,962	1,868	2,218	2,055	1,892	1,752
800	3,841	3,121	2,640	2,448	2,352	2,280	2,184	2,112	2,017	1,920	2,280	2,112	1,944	1,800
825	3,939	3,200	2,708	2,511	2,412	2,338	2,240	2,166	2,068	1,969	2,338	2,166	1,994	1,846
850	4,037	3,280	2,775	2,574	2,472	2,397	2,296	2,220	2,120	2,019	2,397	2,220	2,044	1,892
875	4,135	3,360	2,843	2,636	2,533	2,455	2,352	2,274	2,171	2,068	2,455	2,274	2,093	1,938
900	4,233	3,439	2,910	2,699	2,593	2,515	2,408	2,328	2,223	2,117	2,513	2,328	2,143	1,984
925	4,331	3,519	2,978	2,761	2,653	2,571	2,463	2,382	2,274	2,166	2,571	2,382	2,193	2,030
950	4,429	3,599	3,045	2,824	2,713	2,630	2,519	2,436	2,326	2,215	2,630	2,436	2,242	2,076
975	4,527	3,678	3,112	2,886	2,773	2,688	2,575	2,490	2,377	2,264	2,688	2,490	2,292	2,122
1,000	4,625	3,758	3,180	2,949	2,833	2,746	2,631	2,544	2,429	2,313	2,746	2,544	2,342	2,168
1,050	4,822	3,918	3,315	3,074	2,953	2,863	2,742	2,652	2,532	2,411	2,863	2,652	2,441	2,260
1,100	5,018	4,077	3,450	3,199	3,073	2,979	2,854	2,760	2,635	2,509	2,979	2,760	2,540	2,352
1,150	5,214	4,236	3,585	3,324	3,194	3,096	2,966	2,868	2,738	2,607	3,096	2,868	2,640	2,444
1,200	5,410	4,396	3,720	3,449	3,314	3,212	3,077	2,976	2,841	2,705	3,212	2,976	2,739	2,536
1,250	5,606	4,555	3,854	3,574	3,434	3,329	3,189	3,084	2,944	2,803	3,329	3,084	2,838	2,628
1,300	5,803	4,715	3,989	3,699	3,554	3,445	3,300	3,192	3,047	2,902	3,445	3,192	2,938	2,720
1,350	5,999	4,874	4,124	3,824	3,674	3,562	3,412	3,299	3,150	3,000	3,562	3,299	3,037	2,812
1,400	6,195	5,034	4,259	3,950	3,795	3,678	3,524	3,407	3,253	3,098	3,678	3,407	3,136	2,904
1,450	6,391	5,193	4,394	4,075	3,915	3,795	3,635	3,515	3,356	3,196	3,795	3,515	3,236	2,996
1,500	6,588	5,352	4,529	4,200	4,035	3,911	3,747	3,623	3,459	3,294	3,911	3,623	3,335	3,088
1,550	6,790	5,517	4,668	4,329	4,159	4,031	3,862	3,734	3,565	3,395	4,031	3,734	3,437	3,183
1,600	6,992	5,681	4,807	4,457	4,283	4,151	3,977	3,846	3,671	3,496	4,151	3,846	3,540	3,278
1,650	7,194	5,845	4,946	4,586	4,406	4,271	4,092	3,957	3,777	3,597	4,271	3,957	3,642	3,372
1,700	7,396	6,009	5,085	4,715	4,530	4,391	4,207	4,068	3,883	3,698	4,391	4,068	3,744	3,467
1,750	7,598	6,173	5,224	4,844	4,654	4,511	4,321	4,179	3,989	3,799	4,511	4,179	3,847	3,562
1,800	7,800	6,338	5,363	4,973	4,778	4,631	4,436	4,290	4,095	3,900	4,631	4,290	3,949	3,657
1,850	8,002	6,502	5,502	5,102	4,902	4,751	4,551	4,401	4,202	4,001	4,751	4,401	4,051	3,751
1,900	8,204	6,666	5,641	5,231	5,025	4,871	4,666	4,512	4,308	4,102	4,871	4,512	4,154	3,846
1,950	8,407	6,830	5,779	5,359	5,149	4,991	4,781	4,624	4,414	4,204	4,991	4,624	4,256	3,941
2,000	8,609	6,994	5,918	5,488	5,273	5,111	4,896	4,735	4,520	4,305	5,111	4,735	4,358	4,036
2,050	8,811	7,159	6,057	5,617	5,397	5,231	5,011	4,846	4,626	4,406	5,231	4,846	4,461	4,130
2,100	9,013	7,323	6,196	5,746	5,521	5,351	5,126	4,957	4,732	4,507	5,351	4,957	4,563	4,225
2,150	9,215	7,487	6,335	5,875	5,644	5,471	5,241	5,068	4,838	4,608	5,471	5,068	4,665	4,320
2,200	9,417	7,651	6,474	6,004	5,768	5,591	5,356	5,179	4,944	4,709	5,591	5,179	4,768	4,415
2,250	9,619	7,816	6,613	6,132	5,892	5,711	5,471	5,291	5,050	4,810	5,711	5,291	4,870	4,509
2,300	9,821	7,980	6,752	6,261	6,016	5,831	5,586	5,402	5,157	4,911	5,831	5,402	4,972	4,604
2,350	10,023	8,144	6,891	6,390	6,140	5,951	5,701	5,513	5,263	5,012	5,951	5,513	5,075	4,699
2,400	10,226	8,308	7,030	6,519	6,263	6,071	5,816	5,624	5,369	5,113	6,071	5,624	5,177	4,794
2,450	10,428	8,472	7,169	6,648	6,387	6,191	5,931	5,735	5,475	5,214	6,191	5,735	5,279	4,888
2,500	10,630	8,637	7,308	6,777	6,511	6,311	6,046	5,846	5,581	5,315	6,311	5,846	5,381	4,983
2,550	10,832	8,801	7,447	6,906	6,635	6,431	6,161	5,958	5,687	5,416	6,431	5,958	5,484	5,078
2,600	11,034	8,965	7,586	7,034	6,759	6,551	6,276	6,069	5,793	5,517	6,551	6,069	5,585	5,172
2,650	11,236	9,129	7,725	7,163	6,882	6,671	6,391	6,180	5,899	5,618	6,671	6,180	5,688	5,267
2,700	11,438	9,293	7,864	7,292	7,006	6,791	6,506	6,291	6,005	5,719	6,791	6,291	5,791	5,362
2,750	11,640	9,458	8,003	7,421	7,130	6,911	6,620	6,402	6,111	5,820	6,911	6,402	5,893	5,457
2,800	11,842	9,622	8,142	7,550	7,254	7,031	6,735	6,513	6,218	5,922	7,031	6,513	5,995	5,551
2,850	12,045	9,786	8,281	7,679	7,378	7,151	6,850	6,625	6,324	6,023	7,151	6,625	6,098	5,646
2,900	12,247	9,950	8,420	7,808	7,501	7,271	6,965	6,736	6,430	6,124	7,271	6,736	6,200	5,741
2,950	12,449	10,114	8,558	7,936	7,625	7,391	7,080	6,847	6,536	6,225	7,391	6,847	6,302	5,836
3,000	12,651	10,279	8,697	8,065	7,749	7,511	7,195	6,958	6,642	6,326	7,511	6,958	6,405	5,930

附則

この法律は、昭和三十六年四月一日から施行する。

理由

日本国有鉄道の経営を改善し、輸送力の増強を図るため、日本国有鉄道の運賃を改訂する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本国有鉄道新線建設補助特別措置法案

附則

1 政府は、日本国有鉄道に対し、昭和三十六年度から昭和四十年年度までにおいて、日本国有鉄道が昭和三十五年度以降当該年度の前年度までに鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号）別表に掲げる予定鉄道線の建設に要した資金について、運輸省令で定めるところにより計算して得た当該年度の前年度分の利子の額に相当する額の範囲内において、予算で定めるところにより補助することができ

る。

2 前項の規定による補助（以下「新線建設補助」という。）に係る予定鉄道線路について、営業の開始後、運輸省令で定めるところにより計算して得た利益を生じた場合は、その利益の額に相当する額を翌年度の新線建設補助に係る前項の利子の額から控除するものとす

る。

3 日本国有鉄道は、前項の場合に

において、その利益が当該線路につき最初に新線建設補助が行なわれた年度から起算して十五年度以内に生じたときは、その翌年度において、政府に対し、その利益の額の二分の一を下らない金額を、運輸省令で定めるところにより計算して得た当該線路に係る新線建設補助の額の合計額に相当すると認められる額に達するまで還付しなければならぬ。

4 運輸大臣は、前三項の運輸省令を定めようとするときは、大蔵大臣と協議するものとする。

附則

この法律は、昭和三十六年四月一日から施行する。

理由

日本国有鉄道の経営の健全化に資するため、日本国有鉄道に対し新線建設補助を行なう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

まず三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 ただいま議題となりました港湾法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

近年、重要な港湾地帯における地盤の沈下は著しいものがあり、港湾活動及び民生の安定上重大な影響を及ぼしております。政府といたしましては、この事態を早急に改善するため鋭意努力を重ねて参つたのでありますが、こ

れに必要な港湾工事には多額の費用を要しますので、港湾管理者の財政負担力に堪がみ、このたびこれらの工事について高率の国庫負担等を行なうこととし、この法律案を提出いたしました次第であります。

次に、その要旨について申し上げます。港湾管理者が地盤沈下対策港湾工事を行なう場合には、国は通常の港湾工事でございまして、その工事に要する費用の十分の五を負担いたしますところを、当分の間、十分の六まで負担することができるといたしました。また、国がこれらの工事を直轄で施行いたします場合にも、右に準じた措置をとることといたしました。

以上がこの法律案の提案理由及びその要旨でございます。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。

ただいま議題となりました日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明いたします。

国鉄の輸送力は、現状でも国民の輸送需要をまかない切れない実情にあり、なお政府の所得増進計画とも関連して今後の経済発展の隘路とさへなるものと思われま

す。このような輸送力の現状並びに今後輸送需要の増大に対処するため、国鉄においては昭和三十六年度を初年度とする新五カ年計画を策定いたしました。この計画においては、東北本線、北陸本線等の主要幹線一千百キロの複線化、主要幹線一千八百キロの電化、電化されない区間の全面的ディーゼル化、通勤輸送の緩和踏み切り設備の改善、車両の増備及び東海道新幹線の建設等を計画しており、このためには総

額九千七百五十億円、年額一千九百五十億円の資金が必要となります。このほか昭和三十六年度に例をとりますと、借入金返済が約二百億円ありますので、所要資金は合計二千五百五十億円に上ることとなります。

これらの所要資金に對しまして、国鉄経営の収支状況から見ますと、自己資金によつて調達される分は減価償却費等の繰り入れ約六百億円程度にすぎない実情にありま

すので、国鉄新五カ年計画を実施いたすためには何らかの資金確保の方法を講じなければならぬこととなります。

この所要資金不足額を全面的に借入金によつてまかなう場合には、本年度末において三千七百億円の多額に達する借入金には膨大なものとなり、昭和四十年年度においては一兆一千億円をこえ、そのときにおける支払利子は七百億円をこえる見通しとなり、とうてい健全な経営を維持することはできないものと思われま

す。これとともに国家財政の現状から見しても、このような膨大な財政融資は困難であります。

翻つて設備資金所要額のうちには、通勤輸送対策、幹線輸送力増強、踏み切り設備の改善、取手かえ及び諸改良等約一千二百億円の採算に乗らない工事が資金が含まれておりますので、これらの資金は利子のつく借入金で本来まかなうべきものでないと考えられま

す。従いまして、一部借入金の増額によるほか、運賃改定による増収によつて所要資金を調達するはかないものと決意いたしましたわけでありま

す。た国鉄運賃の国民生活への影響を十分考慮いたしまして極力低位にとどめるべく、借入金の増額を昭和三十六年度においては前年度に比べ約百七十億円増加して約一千億円とし、また企業努力、経営の合理化等による自己資金の抽出をはかりまして、必要最小限度四百八十六億円、増収率一二％程度を運賃改定による増収額として見込むことといたしました。

次に運賃改定の内容についてであります。まず旅客運賃の改定内容について申し上げますと、二等の普通旅客運賃の賃率は、三百キロメートルまでの第一地帯は一四・六％、三百一キロメートル以上の第二地帯は一二・五％の引き上げとし、一等の運賃は二等の一・六六倍すなわち通行税込み二倍といたしました。なお、航路の旅客運賃もこれに伴ひましてほぼ同程度の改定をいたしました。

次に貨物運賃についてであります。貨率をおおむね一五％引き上げることいたしました。

なお、定期旅客運賃につきましては、割引率は、そのまま据え置くこととし、普通旅客運賃の貨率の引き上げに伴う改定にとどめることといたしております。

以上が今回改定のおもな点であります。この運賃改定によつて得られる増収額は、これをあげて輸送力の増強に充て、今後五カ年間に国鉄輸送力の抜本的な拡充をはかり、もつて今後の経済の伸びに伴う輸送要請にこたえたいと考えまして、今回の運賃改定もやむを得ない措置であると考へた次第であります。

最後に本法案の実施は来たる四月一

日からと予定しておりますので、何とぞ慎重御審議の上すみやかに御賛成賜わるようお願い申し上げます。

日本国有鉄道新線建設補助特別措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄の新線建設は、昭和二十六年運輸大臣の諮問機関として設置されました鉄道建設審議会の議を経て行なわれておるものであります。

同審議会は、わが国経済の発達及び文化の向上に資することを目標とし、公正かつ合理的に審議し、鉄道の建設が必要であるものについて、鉄道敷設法別表に掲げる予定鉄道路線のうちから工事に着手すべきものを順次選定していくわけでありまして、

その選定につきましては、重要な交通網を形成するもの、あるいは他の交通機関と比較して鉄道を必要とするもの等あらゆる角度からの検討を行なうこととしたしております。

しかしながら、何分にもこれらの新線は、開業後も長期にわたり赤字であり、これが国鉄の経営上大きな負担となつております。従つて、政府におきましても新線建設の合理化につきましても、交通政策全般の見地から今後とも積極的に配慮していく所存であります。

したが、当面国家的見地から行なわれる新線の建設につきましては、国鉄の経営上の負担をできるだけ軽減し、その経営の健全化に資するため、昭和三十六年度におきましては三億八百七十五万円の新線建設費補助金を計上いたしました次第であります。また、法律措置として、前記のようない観点からさしあたり、政府が昭和三十六年度から昭和

和四十年までの間新線建設補助を行なうことができるよう特別措置を講じることとしたのであります。

次に本法律案の内容について御説明申し上げます。

まず本法律案におきましては、政府は、日本国有鉄道に対し、鉄道敷設法別表に掲げる予定鉄道路線のうちで昭和三十一年度以降の建設に要した資金につきまして、その利子相当分を限度として昭和三十六年度から昭和四十年までの間に限り補助することができるといたしております。

次に、補助の対象となつてゐる新線につきまして、開業後利益を生じた場合には、その利益の額に相当する金額を翌年度の補助金の額から控除することとしたしております。

第三に、補助の対象となつた新線につきましては、当該線路につき最初に補助を行つた年度から十五年間に利益が生じた場合には、その利益の額に相当する額の二分の一以上を政府に還付することを国鉄に対し義務づけております。

このほか補助の額を算定する基準となる利子額の算定、新線開業後の利益の額の算定方法等については、運輸大臣が大蔵大臣と協議の上運輸省令で定めることとしたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ十分御審議の上すみやかに御賛成あらんことをお願いいたします。

○三池委員長 次に、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案について補足説明を聴取いたします。岡本鉄道監督局長。

○岡本政府委員 ただいま提案になり

ました国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案の内容につきまして、逐条的に御説明申し上げます。

まず、第三条関係について申し上げます。

本条の改正は、普通旅客運賃についてであります。現在二等の普通旅客運賃の賃率は、営業キロ一キロメートルごとに三百キロメートルまでの部分については二円四十銭、三百キロメートルをこえる部分については一円二十銭となつておりますが、これを三百キロメートルまでの部分については一キロメートルごとに二円七十五銭、三百キロメートルをこえる部分については一キロメートルごとに一円三十五銭とい

は、従来二倍、すなわち通行税込みの設備が一般的によくなつてきております。また航空運賃との比較もあわせ考へまして、一等と二等の運賃上の格差を二倍、すなわち通行税込み二・四倍とすることがむしろかしくなつてきておりますので、今回の改正におきましては、これは一・六六六倍、すなわち通行税を含んで二倍ということにいたしました。

なお、諸外国の例を見ましても一・四倍一・八倍程度となつております。次に別表第一の関係について申し上げます。

これは航路の普通旅客運賃についてであります。現行の二等運賃は、青森—函館間二百五十円、宇野—高松間六十円、仁方—堀江間七十円、宮島口—宮島間二十円、下関—門司港間四

十円でありまして、今回の改正におきましては、鉄道の場合と同程度に、すなわち鉄道普通旅客運賃の値上げ率一四・六をかけた上で端数整理したものといたしました。

次に別表第二の関係について申し上げます。

これは車扱貨物運賃の賃率表の改正であります。今回は各貨物一律に一五％アップといたしました。

なお、これと同時に、現行の遠距離運賃率は二百八十キロ以上は原価割れとなつておりますので、五百キロ一八・八％、平均〇・六％程度の修正をいたしました。

以上が本法律案の内容であります。○三池委員長 ただいま提案理由の説明を聴取いたしました三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 次に港灣整備緊急措置法案を議題とし、前会に引き続き審議を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

久保三郎君。

○久保委員 前会途中で質問を保留いたしましたので、引き続き御質問申し上げます。

在の五カ年計画といふものはこれを練り直して、所得倍増の面に見合つて新五カ年計画あるいは十カ年計画にすることは一応わかるわけでありま

せんが、現在の五カ年計画を修正せねばならぬ大きな理由はそれだけか、現在の五カ年計画でもその計画が予定通り進歩をしていないものを含めて今回の

新計画を策定したのかどうか、こういうことを一つ念のため伺ひたいと思ひます。

○中道政府委員 三十三年度から実施をいたしました前の港灣整備五カ年計画につきましては、前回御説明申し上げましたように、この計画は運輸省といたしまして決定をいたしました計画でございますが、この実施につきま

しては、予算関係においてはこれが単年度事業になつておりまして、いわゆる長期に全体のワケを確定した計画ではなくて、毎年々々予算折衝いたしまして、そのときの財政状態あるいは経済情勢とにらみ合わせてその年度の予算をきめていくという仕組みでもつてきたわけでございます。従ひましてわれわれといたしましては、極力この計画の推進に努めて参つたわけでございますが、ただいま申しましたような事情のために、全体といたしましては予定通りの進歩を見なかつたことは、まことに遺憾に存する次第でございます。

でございます。それにつきましては従来のいわゆる旧五カ年計画のようなやり方では、どうしても予定通りの進捗率を保つことはなかなか困難な事情もあるのではないかと考えますし、また一方、新しい経済情勢と合わせて進めていかなければならないというところから、今回の五カ年計画におきましては、前期の五カ年を實施段階といたしまして、これを確実に実施するという建前で、そのためには法的措置をとりまして、港灣審議会の議を経て、事業の量と目標を閣議決定をいたしました。そういうことによつて計画の全体のワツを確立し、その内容をきめるわけでございます。さらにこれを実施する場合に、確実にこれを実施できるようにしたいということから、新しく特別会計制度を設ける、これは御承知のように港灣の費用につきましては国費でまかなうものでございますし、起債等の地方費でまかなうものもありまして、あるいは民間の資金を入れて行なうものもあるということで、これらの費用の収支を明確にいたしまして、実施の促進を確保するという趣旨で特別会計制度を設けまして、それぞれの勘定によつてこの港灣の整備計画を確実にしていこう、こういうような趣旨で、従来の五カ年計画の残り分を包含して、経済情勢に合わせて新長期五カ年計画を確立する、それを法的措置をもつて確実に実行していこうという趣旨で取り運んできた次第でございます。

○久保委員 そうしますと、新しい港灣整備計画というのは、全体には五千三百億と定めて、前期五カ年は二千五百億と定めて、このワツは、先般御質問申し上げたように、最小限度のものであるから、これは一応くずさぬということが確定しておるわけでありませうか。さらには特別会計というものの性格は、ただいま御説明をお聞きしておりますが、前の特別会計とは性格が違ふようにも聞き取れるわけでありませうか、今度はこの計画を着実に狂いのないよう計画通り推進するために、そういうためにも特別会計というふうにしていくわけなのであります。そういう意味でございませうか。

○中道政府委員 最初のお尋ねの点であります。全体のワツといたしましては十カ年間の見通しは五千三百億、なおこの前か申しましたように産業立地調整費というものをその一部に考えるわけでございしますが、前期の、今回提案をいたしております計画といたしましては二千五百億、これは財政当局と折衝いたしまして、現在政府としては確定をいたしておる、きめておる数字でございます。

それから第二点であります。これを確実に実施するために特別会計制度を設けました趣旨は、ただいまお話を通りと考えております。

○久保委員 そうしますと、現在ある港灣整備の特別会計というものの性格と、今回提案されておるところのこの特別会計の性格は違ふわけでございますか。

○中道政府委員 この前の港灣施設特別会計は、今回の特別会計に包含をいたしましたわけでございます。ただいまこの中で勘定をいたしまして、前回の特定港灣施設特別勘定、一般港灣勘定と二つに分けた制度で実施しようとするものでございます。

○久保委員 いや、それは御説明がございましたから、承知しておるわけなんです。ただ、その古いといつてはなんですが、現在まである特別会計では計画通り投資ができなくて、いわゆる投資不足のために計画通りいっていない、こういうことでございませうか。たしか古い計画は五カ年間で千六百億と記憶しておるものであります。その千六百億に対して、今までの実施が非常におくれている、こういうことなんですか。今度は、先ほどの御説明では、全体五千三百億の前期五カ年二千五百億、これを確実にやっていくために特別会計を設定する、大体こういうふうな聞きかただったので、それでは性格が違ふのか、こうお尋ねしておるのです。今度はこういう組織というのか、こういう形でやるならば、経済の伸びと、この計画のズレは別として、計画自体は着実に前期五カ年計画はこの二千五百億ということでは必ず実行できるといふことになつてゐるのか。それはどこでどういふふうになりましたのか。特別会計のそういう性格でできているのか、それとも政府の一つの方針として確定したのか、これをお尋ねしたい。

○中道政府委員 繰り返すようではなはだ申しわけございませんが、従来の特定港灣施設特別会計と今回の新港灣整備特別会計との関係でございますが、この特定港灣施設特別会計は昭和三十年度限りこれを廃止いたしました。従来その対象となつておりました特定港灣施設工事は今回新たに設置を予定いたしております港灣整備特別会計に包含をいたしまして実施するという建前でございます。そこでこの新特別会

計は、港灣整備勘定といたしまして申したように特定港灣施設工事勘定との二勘定別といたしまして、この特定港灣施設工事勘定は特定港灣施設整備特別措置法に規定する民間資金の導入を考えたところの特定港灣施設工事を管理する。なお港灣整備勘定におきましては、ただいま申しましたような特定港灣施設工事等以外の港灣整備事業等を管理する、こういう建前でございませうか。これは国としての港灣整備計画を策定するための法律、すなわち計画法でございませう。これに対して特定港灣施設整備特別措置法は、この施行令で指定いたしております費用の財源の一部に充当するために、この法律によりまして、特別利用料とか企業合理化促進法の受益者負担金を徴収することといたしましたことに伴ひまして、国と港灣管理者の費用分担につきまして港灣法の特例を定めたものでございませう。すなわち費用分担の特例法、こういうふうな考え方に立つておるわけでございます。

○久保委員 いや、御説明のところはわかつてゐるのです。それでもつと端的にお尋ねすれば、旧計画はやはり特別会計でありましたが、今度の新特別会計に全部それを入れて、特定港灣整備勘定にしてやることはわかつてゐるのです。わかつてゐるが、古い五カ年計画が計画通り実施されなかつたというのが一つ大きな問題になつてゐるわけですね。経済の成長にはもちろん追いつけなかつた、それ以上に当初立てた五カ年計画が既定通りいってないということが今度の大きな問題になつてゐるのです。ところが先ほどの御説明によりますれば、今度のこういう形でやれば前期二千五百億、こういう全体計画は狂ひなく実施できるのだというお話がありましたから、そのために特別会計が新たにできてゐるのか、そういう意味があるのか。特別会計の中にはこういうことがあるのか、ないのか。

○中道政府委員 その点につきましては、これらの工事を実施するための会計制度でございまして、前回の特定港灣施設整備特別措置法におきましては、計画的な法的措置がなされなかつたわけでございませう。今回は特別会計制度のみならず、まずその前提として緊急措置法という計画を作つて、その実施の総ワツあるいは事業の目標というものを閣議決定をしてきめていくこと、こういう点が、前回の港灣施設特別会計によつて行ないました工事と異なりまして、全体のワツを確定することにより、前回のような遅延を招かず、これを確実に実施していこう、こういう趣旨になると考えておるわけでございます。

○久保委員 それでは、別に特別会計の性格は変わりはないわけですね。そこで先ほどお尋ねしたいのであります。が、前期五カ年計画あるいは全体計画について、この法案が通過しなければ、港灣整備の会議ですか、ここで策定するわけですね。そこで全体計画はコンクリートされるわけですね。そうすね。そうしますと、今運輸当局から出されておる二千五百億というのは、そのワツ内の中身の策定ですか。どうなんですか。

○中道政府委員 法律に規定がござい

ますように、この計画法といたしまして、全体の事業の目標とその量をきめるわけでございますが、その根拠になりましますのは、もちろん事業内容でございます。従いまして、その事業内容はそれぞれの各港の内容及びきめられたいくという姿になりますので、それに対しては、現在もございまして、港務審議会の議を経まして、関係各方面の意見を十分取り入れまして、その上で全体の各港の姿及び全体の事業の目標を立てていく、こういう形になるわけでございます。

○久保委員 ちよつとくだいようです、この港務整備五カ年計画そのものは港務審議会に運輸大臣が諮問して確定するわけですね。

○中道政府委員 これは、法律といたしましてこの計画の目標と量をきめることになるわけでございますが、その場合に、港務審議会の意見を聞きまして上で閣議決定をする、こういう建前をとっておるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、この五カ年計画はまだコンクリートされていまいというふうに了解していいわけですね。

○中道政府委員 この五カ年計画は、当初御説明申し上げましたように、わが国の貿易関係、あるいは産業基盤、あるいは臨海工業、あるいは地方沿岸荷役増強という方針によりまして、これは各港別にまとめてございまして、これは各港別にまとめてございまして、ただ細部にわたりますと、この予算の総額の二千五百億に對しまして、この法律にございまして、さらに港務審議会の意見を聞いて決定するというような形になって参るわけでございます。

○久保委員 質問の仕方が悪いせい、ちよつと御答弁の方も、私の質問とお尋ねしたい第一点は、この新しい五カ年計画二千五百億という総額は、まだコンクリートされてないのだらうかということですね。政府でも決定してないのだらうかという点でございますか。

○中道政府委員 先ほど申しましたように、二千五百億という総額を、財政当局ときめたわけでございまして、その詳細に至るまでの確定は、現在いたしておらないわけでございまして、

○久保委員 そうしますと、総額は閣議決定になっていないわけですね。これは港務審議会の議を経ずしてきめておるわけですね。

○中道政府委員 この二千五百億と申しますのは、五カ年計画のもとになるいわゆる港務事業費、私の方では行政投資額と申しておりますが、この行政投資額としてきめたという趣旨でございます。

○久保委員 その行政投資額はわかっておりますが、最後をちよつと聞き漏らしましたが、それをどうしたとおっしゃるのですか。

○中道政府委員 ただいまの段階では、行政投資額としてきめたものでございまして、正式には、この法律によつて閣議決定をした上できめていく、それに対して港務審議会の意見を聞く、こういう形になるわけでありまして、

○久保委員 法律の建前からそうだらうと思うのですが、そうしますと、二千五百億の行政投資額は、政府でもつ

て一応内定しておるといふことですね。

引き続き先に参りますが、年次別計画がコンクリートされれば、これは確実に責任を負つて政府が措置をしなればならぬということになっていくから、その通り今度はいくのかどうか。今までのところどうなのかどうか。

○中道政府委員 今回の法律によりまして、この法律が施行されますれば、確実に実施できると考えております。

○久保委員 そこで次に移るのでありますが、新五カ年計画の投資配分の率は、今度変えていくわけですか。たとえば特定重要港務あるいは重要港務、地方港務その他ということになりましようが、そういうものの配分率は変えていくのかどうか。

○中道政府委員 ただいまの御質問ですが、投資配分率、つまりそれは国費の負担率のことでございますか。その点は変更ございません。

○久保委員 私の聞いていたのは総額でございます。割合はなくて、割合と申すのは国から出すところの金の全事業に対する割合、比率はなくて、特定重要港務に投資するものが、御承知のように三〇%なら、今度二五%に下げるとか、こういう配分率は変わるかどうか。

○中道政府委員 国費あるいは地方費の振り合ひでございますが、これは港務法によりまして、それぞれの負担率あるいは補助率といふものがきめられておりました、今回の措置法によりまして、この負担率あるいは補助率は、変更は考えておりません。変更いたしません。

○久保委員 いや、局長、それはわ

かつているんですよ。それを聞いていくのじやなくて、事業の比重を変えるかどうかということですね。

○中道政府委員 全体の二千五百億の中で、各重要港務あるいは特定重要港務に対する費用の率を変更するかどうか、こういう御質問と思ひますが、これは、ただいま申しましたように、この計画は目標と量をきめる、こういうことでございまして、やはりこれは港務審議会の意見を聞きまして上で閣議決定する、つまり全体の企画の中で重要港務にどの程度の費用を充当し、あるいは地方港務にどの程度の費用を充当するということにつきましては、ただいま申しましたように、港務審議会の意見を聞きまして閣議決定する、という建前をとるわけでございまして、

○久保委員 確定するのはそういうこととしようがね。今度新しい五カ年計画を出すにあつては、先般御説明があつた通り、その事業量の比重が若干変わるのではなからうか、御説明からこういうふうに思ふわけですか。それは変わるかどうか。おたくの方では変えていくのかどうか。

○中道政府委員 御質問の御趣旨でございますが、今二千五百億のワタで考へておりますが、お話を点は、当初われわれの方で要求いたしておりました三千二百億との関係でございまして、

○久保委員 いや違う。三千二百億といふのは、二千五百億に對する三千二百億では、そういう意味では、

そうじやなくて、私が言うのは、今までの古い計画からいけば、特定重要港務には全体の事業量の何%、今度、提案の御説明にもありましたように、

だいたい違つてきておるわけですよ。

ね。だから、この事業量の比重の置き方を変えていきますか、こう言うのです。おわかりでしょうか。

○中道政府委員 港務整備計画の問題と存じますが、今回の計画におきましては、先ほどから申し上げておりますように、港務審議会の意見を聞いて閣議決定するわけでございまして、御質問の御趣旨から考えますと、たとえば特定重要港務あるいは地方港務あるいは産業基盤関係の港務等いろいろござい

ますが、これは、やはり現在の経済の情勢、各地の港務の実情を十分検討いたしまして、それに対応できるようにそれぞれの港務の整備計画をきめていくわけでございまして、総括的に申しますと、今日特に重要な貿易港と考えられておりますような、東京でありまして、横浜、神戸、名古屋、大阪というようなところには、おそろくそのウエートが大きき置かれてくるのではないかと考えられます。また、産業基盤の関係で、石炭でありますとか、あるいは鉄鋼、石油等の産業基盤に關係する港務は、それ等の産業計画等、あるいは輸送計画等とも見合ひまして、やはり重点的に考へていかれることと思ひます。また地方港務の中におきましても、特に先行投資的な意味で、この港務をすみやかに整備して、一応産業開発の基盤を造成していくという必要性のあるものは、それを重点的に取り上げていく、そういうような形になって参ると思ひますが、いずれにいたしましても、それらのものは港務審議会の意見を聞きまして閣議決定をしていく、こういうような姿になるわけでございまして、

○久保委員 次にいきましよう。大へ

ん失礼ですが、よくわかりません。

経済の成長というか、所得増進にからんで先般運輸大臣が特に強調されたかと思うのでありますが、港というものは、海と陸の結節点というだけに限定しては考えるべきではない。

だから背後地について考慮してやらなきゃいかぬ。そうしなければ既存の特定な重要港湾などは別として、発展性がないうか、もう変貌しつつあるものも出てくる。そこで地方開発と並んで新たな構想からこの問題を解決する、

そういうことが一つの特色になっていると思う。こういう問題は古い計画に比べて新しい計画はどの程度に考えておられるか、こういうことです。

○中道政府委員 お話の点にしましては、今回の整備計画の中におきましても特に重点的に考慮いたしまして、臨海工業地帯開発に伴う工業港の整備という形で、工業の基地造成の基盤となる工業港の施設、たとえば防波堤でありますとか航路の整備を公共事業費をもって行なう、これによりまして、産業の地方分散あるいは地方開発をも考慮していきたい、こういうふうな考えでおるわけでございます。その他地方の輸送力あるいは付近の工業原材料の輸送のための港湾等につきまして、従来よりもさらに重点的に整備を進めていこう、こういう考え方をいたしておるわけでございます。

○久保委員 それともう一つ、新しい計画で古い計画と違った点はこういうふうにお聞きしているわけですが、そうであるかどうか。いわゆる生産的資本の方は政策として国としては薄めていく、しかし社会的資本で、こういうものについて重点を置いていく、

いうなれば結局係船施設等は向こうさうというか、利用者自体に負担をしてもらっていい、こういう性格が強まっているわけですか。

○中道政府委員 係船施設その他もございまして、これにつきましては港湾の中でいわゆる公共的な港湾、つまり外国貿易、内国貿易等を扱いまする公共的な港湾につきましては、従来港湾法によりまして国が港湾法に定めるそれの負担率、たとえば五割とか七割五分とかいうような負担率をもってこれを整備する方針をとっております。

それから鉄鋼でありますとかあるいは石油でありますとか、そういうような産業関係の港湾におきましては、そういった係船の施設はそれを利用する方面で施設するということで、国は航路でありますとか、あるいは泊地でありますとか、あるいは防波堤でありますとか、あるいは、あるいは公共的性格を持った港湾の外郭施設の半額をさらに地方の管理者と国で負担するという建前になっておるわけでありまして、

○久保委員 とにかくこの間もお話が食い違っておるわけですが、局長は大本期二千五百億は、何かきまつた過程というか、結論はあいまいなことをおっしゃいましたけれども、実際はそれじゃ足りないような話ですが足りないのではありませんか。だけれどもまああの上の方で何とかするということで了解が遂げられたようでありまして、こういうことで二千五百億不満ながら大体計画としてはのんだというふうに私は了解しております。そうだとすれば、全体としてあなたの方の計画から見れば、二千五百億では当然投資不足がくるということもいえるわけですが、

しかしそういうことで定められたのは、あなたの方でもそれ以上にどうこうするわけにはいかぬかもしれせん。ところがこの法律ができましたれば、当然港湾審議会の意見を聞いて運輸大臣はその計画のいわゆる閣議決定をしてもらうということになるわけですね。その場合、港湾審議会から二千五百億ではとてめだめだという意見が出れば、これはふくらむ可能性がございしますか。

○中道政府委員 この点につきましては先般来御説明申し上げておりますように、二千五百億では百パーセントというわけではございません。しかし産業立地調整費という項目がございまして、一応五千億というワケがあるわけでございます。従いまして、それらの中から今後の情勢を見まして必要分をそれに充当できるように今後努力していきたい、こういうふうに申し上げておるわけでございます。従いまして港湾審議会でのような結論が出されますかわからないわけではございますが、現在の二千五百億の内容でこの計画を審議していただきまして、なおそれらの御要請が出ますれば、これは今から申し上げる段階ではございせんけれども、そういう場合には産業立地調整費の中から回しまして、できるだけ整備計画を計画通り推進していくというふうに努力したい、こういうふうな考えでおります。

○久保委員 そこで産業立地調整費でございまして、局長おっしゃるようにならうというふうな御意見を伺います。たとえば大体この文字から類推するのには、産業立地調整費とはあなたの方では、急に航路を浚渫する必要はない、と

ころが臨海埋め立ての方で直ちに土砂がほしいという場合には、それは立地調整費から出るでしょう。けれどもそれ以外には出ないと思うのです。あなたの自身の計画、いわゆる港湾局自身の計画をふくらますなり何なりするといふときに出来ないと思うのですが、これはどうでしょう。

○中道政府委員 産業立地調整費は、お説のように産業に關係する調整として考えられておるわけでございますが、これはやはりその利用と申しますか、適用範囲は相当広く考えられるのじゃないかというふうにも思われます。ですから今後の港湾の姿から考えましたときに、そういうものを充当することによって現在の計画との調節はかりながらこの計画を推進していくことが可能ではないかというふうに一応見通しとして持つわけでありまして、ただこれは現在そういう段階になっておりませんので、そういうふうな今後努力をいたしまして、この計画がきまればそれに基づいて計画をし、さらにそれらの点を考慮してこの整備計画をできるだけ確実に推進していきたいというふうに考えておるわけでありまして、

○久保委員 産業立地調整費は企画庁の意見とはだいぶ違うようでございます。運輸省では局長おっしゃるようにもっと幅が広いようにお考えのようでありまして、企画庁からは、先ほど私が例を引いたようなものだけが産業立地調整費というふうに、私は別に聞いております。あなたの御意見だということ、それは早い話がポケット・マネーだ、足りないところには実情に応じて配分してやる、こういうふうにも

とれるのです。調整費だからもちろんポケット・マネーというふうにも考えられるが、そういうふうな理解してよろしいですか。

○中道政府委員 これは、御承知のように所得増進計画にも記載してございしますが、いわゆる産業立地調整費でございまして、単に船の大型化によって水深が増加したから航路の浚渫をするというふうなことだけでは足りないと思ひますし、そうかといって単なる調整費で足りないところはこれで補うという性質のものでもないと思ひます。やはり産業立地に関係する費用だ。しかしそういう意味合いから考えましても、港湾についてはそれに適用せられる範囲は相当広いとわれわれは考えておるわけでございます。

○久保委員 これは予算を持っています主管は企画庁でございますから、この方面にもよく確かめますが、それがうまく参りましたも、港湾関係だけで五千億の大半をとるわけには参りません。そうしますと全体としては二千五百億であまりふえないだろう、こう見ると現実には妥当だと思ふのです。そうなりますと、さっき言った特定のものが利用する施設は低めていくのが妥当だと思ふのです。だからそういうことを強く考えるべきが、今度の新しい、少ない金でうんと効果を上げていくという場合には必要だと思ふのです。これが非常にあいまいだと思ふと、新しい計画の意味は私はないと思ふのです。二千五百億のワタの中で、所得増進計画に何とか追いついていく、投資不足のおくれも取り返していこう、こういうことは言うだけであつてなかなかむずかしいのじゃないかろう

とれるのです。調整費だからもちろんポケット・マネーというふうにも考えられるが、そういうふうな理解してよろしいですか。

○中道政府委員 これは、御承知のように所得増進計画にも記載してございしますが、いわゆる産業立地調整費でございまして、単に船の大型化によって水深が増加したから航路の浚渫をするというふうなことだけでは足りないと思ひますし、そうかといって単なる調整費で足りないところはこれで補うという性質のものでもないと思ひます。やはり産業立地に関係する費用だ。しかしそういう意味合いから考えましても、港湾についてはそれに適用せられる範囲は相当広いとわれわれは考えておるわけでございます。

○久保委員 これは予算を持っています主管は企画庁でございますから、この方面にもよく確かめますが、それがうまく参りましたも、港湾関係だけで五千億の大半をとるわけには参りません。そうしますと全体としては二千五百億であまりふえないだろう、こう見ると現実には妥当だと思ふのです。そうなりますと、さっき言った特定のものが利用する施設は低めていくのが妥当だと思ふのです。だからそういうことを強く考えるべきが、今度の新しい、少ない金でうんと効果を上げていくという場合には必要だと思ふのです。これが非常にあいまいだと思ふと、新しい計画の意味は私はないと思ふのです。二千五百億のワタの中で、所得増進計画に何とか追いついていく、投資不足のおくれも取り返していこう、こういうことは言うだけであつてなかなかむずかしいのじゃないかろう

か。こういうのはもちろんこれからの御決定でございまいしょうが、これに對しては概要どういふふうにお考えでありまいしょうか。もう一ぺん御説明をいただきたい。

○中道政府委員 ただいまお話のように、産業立地調整費につきましては、これはそう簡単にどうこうということも、相当今後の努力を要する問題でございまい。しかし、われわれ二千五百億をきめたわけではございまいが、所得倍増計画の十年計画の五千三百億ということに對しましては、これは十年計画でございまいので、この五十年とさらに今後の五十年の経済情勢の推移もございまい。従いましてこの産業立地調整費等につきましても、われわれとしては現在の計画を推進していく上にぜひ必要なものはこれから増すように極力努力したいというふうな考えでおるわけではございまい。

そこでお話の配分の点でございまいが、繰り返すようで恐縮でございまいが、けれども、これにつきましては、地方の管理者あるいは今の港湾審議会等において十分に審議を尽くしまして閣議決定をするというふうな行き方で進みたいというふうな考えでございまい。

○久保委員 そこで、この間局長さんと一緒に進んでいただきましたが、これは調達庁ですが、一応念のために運輸当局の御意見を聞いておきましよう。横浜の接収されている七バースかの返還問題ですね、これは今まで返還について正式な交渉を日米合同委員会で行ったことがあるかどうか、まずそれを一つ……。

○中道政府委員 最初に、接収状況について御説明したいと思ひます。

横浜港につきましてはセンター・ピアと申しております中央埠頭及びノース・ピアと申しております北埠頭、この両方の施設が主要な提供施設であつたわけではございまいが、昭和三十五年の九月までにこのセンター・ピアは全部で十二バースのうち一バースだけ残しまして日本側に返還をされたわけではございまい。従いまして結局現在提供中のものといたしましては、アメリカ側の第二港湾司令部というのがあります。この司令部の基地になつておるノース・ピアの七バース、それとたまたま申しましたセンター・ピアのうちの一バースと、さらに第一号の上屋、それから冷蔵倉庫、及びノース・ピアにありまして第二メイズ・ポートと申しておりますが、それを引き續いて米軍側で使用申してございまい。

ついでに神戸港を申し上げます。神戸港につきましては、新港地帯と申します。そこには、第一、第二、第三、第四の大部分及び第六突堤が主要な提供施設でございまいが、現在では新港町の川西冷蔵会社の前の物揚場、これは延長は七十五メートルでございまいが、それと港湾司令部の敷地とそれから第六突堤の西側の半分、ツ・バースでございまいが、西側の半分と、同じく上屋一棟だけが現在提供施設、そういうことになつておるわけではございまい。

○久保委員 それではこの利用度の方、わが方に比較して非常に閑散といつては語弊があるが、あれほど広くとらぬでも、これはお返し願うのが当然ではないか。横浜のごときは、この間一緒に参つてお話を聞いたのです。が、多いときには百ばいもとまつてい

るというふうなことであります。これは日米合同委員会を通じて強力な折衝をして、一挙にみな返せといつてもあるいは不可能かもしれませんが、少なくとも日本の実情からいいますと、これは大へん都合をきわめてゐるわけなんです。そういう点は日米合同委員会でもやるべきだと思ひますが、今までやったことはいないですか。

○中道政府委員 これは調達庁の關係でございまいので、詳細はお答えできません。調達庁を通じて米軍側に実は強く返還を主張して参つたわけではございまい。その結果といたしまして、ただいま申しましたように、最初主要な施設の大部分が接収されておつたわけではございまいが、今日比較的大部分が返つてきておるというところでございまい。なおそれについていまして、横浜港といたしましては、重要な施設が米軍側の接収になつておりました。わが国といたしましてはこの返還を強く実を希望をいたしておるわけではございまい。調達庁に對しまして、絶えずこの返還については返還要求を強く折衝していただくように申し入れをいたしておるわけではございまい。

○久保委員 これは次会に調達庁においでいただきまして、あわせてお尋ねすることにいたしませう。

そこで、この港湾整備計画の中で次のような点は当然考へるべきだと思ひますが、この点を一つ御回答いただきたいというところであります。一つは引き舟の問題であります。引き舟の整備計画は当然この港湾整備計画の中に入れておくべきだと思ひますが、従来どういふふうなやつておられたか、あるいは

は今度の新しい計画ではどういふふうにするのか、この点。

○中道政府委員 この引き舟の整備につきましては、港湾整備促進法というのがございまして、起債処置によりまして、起債を港湾管理者に回しまして、港湾管理者がそれによって整備をするということである。現在までかなり効果を上げておると思ひます。今後ともこの計画に合わせまして、必要な引き舟につきましては、この港湾整備促進法によりまして起債措置によって整備をしていきたいというふうな考えでおるわけではございまい。

○久保委員 御趣旨のほどはよくわかりましたが、実情は、もう私から申し上げる必要はないほど港湾領域がなかなか広がらない、そこへ舟はたくさん、しかも大型化してくる、こういうことになれば、引き舟をやはりこれに應じて整備しなければ何ら意味がないと思ひます。

そこで私がお尋ねしたいのは、港湾整備促進法によつて起債の点でやつていくからいいんだというが、整備法を一つ出しておいて、自由に起債の方は申し込んで下さいというふうなやつておるか、それともこの五十年計画に合せて所要量はこういふふうである、よつて起債のワケはこういふふうにしなればいかぬといふふうなやつておるかどうか。

○中道政府委員 従来港湾整備促進法によりまして、その計画に合わせて起債をやつておつたわけではございまいが、今後この計画に合わせて必要な計画を立てて、港湾整備促進法によつてこの起債をそれに充當できるよ

うにしていきたいというふうな考へて

おるわけではございまい。

○久保委員 これはあとで資料を出して下さい。今までの計画でどういふふうに増強されたか、それから三十六年度起債のワケでどの程度ふやすか、あるいは前期五十年計画でどういふ程度になるのか。

それから續いてお伺ひしますが、この整備計画の中に、船舶の給水施設を従来考慮しないでそういう整備をしていく向きがあると思ひます。これは人に聞いたことで、私が実地に見たわけじゃないのですが、そうなるというう施設ができたのでは困るわけです。施設がないところではありますから、当然これは給水せんの設備もせねばならぬ、こういう点はどういふふうな考慮されておりますか。

○中道政府委員 この給水施設につきましては、港湾管理者あるいは民間の方でこれを施設して参つておるものが従来の現状でございまい。なおそれらの点につきましては、この計画と合わせまして、さらに港湾管理者を指導いたしまして、この計画に合わせるようにいたしたいと思ひます。

○久保委員 どうも他人ごとのように聞こえますが、これは当然港湾施設をするときに考慮するべきものでありますから、新しい施設をされる場合には十分考慮してもらいたい。そういう不便なところはどこにあるのか、これはあとで検討しようですから、何か書いたものを下さい。給水せんがなくはだめだということですね。

それから次に、この整備計画には今まで設計なり施工といふものか、そういう場合には当然船舶運航者の意見を取り入れてやるべきだと思ひるのであり

ますが、これをいれているのですか。
○中道政府委員 港湾審議会の委員として船舶運航者、つまり船主協会とかあるいは船長会、そういった関係の方が委員になっておられます。

○久保委員 しかし必ずしもそれは十分でないように聞いているわけですが、だから利用する者の意見を十分にいれられるように、今入っているからそれでいいというのではなくて、一つ一つの特定の港湾について、整備する場合に上は段階でやっているからそれでいいのではなくて、神戸なら神戸、横浜なら横浜の整備を計画する場合に、そういう土地における場合の運航者、そういう者を入れて十分合理的な設計と施工をすべきだと思ふのです。

これはお願いすればいいと思ふのです。続いて時間もありませんから申し上げますが、新しい計画では防波堤の高さ、それから水深の維持、これに関連して浚渫というのがあります。そういふ関係はどういうふうな考慮されているか。防波堤の高さなどは新しい計画では従来の計画よりは高めにしているというふうなことをやっているかどうか。

○中道政府委員 防波堤を築いたします場合に、その地盤の関係がございしますとかあるいは波浪の状況がございしますとか、そういう技術的な問題をよく検討いたしまして、将来沈下をするようなおそれのある場合には、ある程度の沈下を見込んだかさ上げをしておきまして、将来多少の沈下があつても支障がないようにする。そういうふうにご考慮されているわけがあります。

○久保委員 それはかさ上げの話であります。新しく防波堤を作る場合、

従来の線からいへば技術的に何メートルと出ているでしょう。これを最近の傾向からいって高める必要がある。伊勢湾台風のようなもの、あるいはチリ地震の津波、そういうことがありまして、これから割り出した経験からこれを高めにしていこうという考えがあるのかないのか、これを伺いたい。

○中道政府委員 この防波堤の構造につきましては、工事の仕様書がございします。それによって一定の規定をいたしておりますが、しかし、ただいま申しましたように、現地の実情とかあるいは最近のような高潮あるいは津波、そういう特殊の事態に對しましては、それに対応するような設計なり計画をいたして、防波堤としての効用を十分發揮し得るものというふうな考慮いたしております。

○久保委員 先ほど申し上げた水深維持のために、当然浚渫船というの、そういうものの整備計画というの、増強計画が必要だと思ひますが、これは五カ年計画ではどういふふうにご考慮しておりますか。

○中道政府委員 水深維持と申しますと、つまり航路なり泊地の水深の維持になるわけがございしますが、防波堤の高さは大体泊地の静穏を期するというのが主要な点でございします。もし航路等において水深が浅くなるというふうな場合には、航路の量測に従つてあるいは土砂どめの堤防を作る、あるいは防波堤の役目をなす、そういうような構造もつておるわけがございします。

○久保委員 浚渫船の整備計画はあつてやっていますのかどうかということなです、泥かき船です。

○中道政府委員 港内の浚渫作業に必

要な浚渫船のお話と思ひますが、いろいろ実は種類がございまして、沖合いで仕事をする場合にはバケット式の浚渫船を使う、あるいは港内で埋め立てとあわせて泊地なり航路を掘ります場合にはポンプ式の浚渫船を使う。あるいはその他特殊の浚渫船等もございしますが、大体私どもの従来の方針から申しますと、いわゆるバケット式の浚渫船、そういうものの、あるいはディンバー式と申しますか、固い岩盤を掘りますとか特殊な工事に使います浚渫船については国で整備する方針をとっております。この埋め立て等に使用しますポンプ船につきましては営利事業として成り立つ向きもございしますので、主として民間の手によってこれらのポンプ船を保有し、これらの仕事に従事しておるといふのが現状でございします。

今後とも大体そういう方針を進めていく考えをしておるわけがございします。

○久保委員 船の構造を聞いているのではないのでありまして、そういう船が十分でないために船は大型化してもなかなか入らぬ。船がえ増強すれば相当に大きい船も浮かぶことが出来る。そういうのが足りないのではなからうか、こう言うのです。だからその増強計画はこの中でどうなっているのか。

○中道政府委員 その点は作業船整備といたしまして、この全体計画の中で工事の進捗あるいは計画のそごを来たさないように考慮をしておるわけがございします。

○久保委員 いずれ計画ができましたら御提出願ひします。

それから貯木場がございしますが、これも伊勢湾台風で苦い経験を味わつた

のですが、これに對してはどういふふうにご計画されていいますか。

○中道政府委員 木材の関係がございしますが、木材に關しましてはわが国の需要は御承知のように最近非常に増大しております。これに伴ひまして、木材の輸入は昭和三十一年には九百三十万石でございしましたが、昭和三十四年には二千三十万石というように、二倍以上の著しい伸びを示しているわけがございします。今後の見通しをいたしましては、さらに増加するのではないかと考えられます。しかし、ただいま御指摘のように、わが国の木材の受け入れ港が十分に整備されておらないわけでありまして、特に水面貯木施設が非常に不足しております。一昨年の伊勢湾台風の際からもわかりましたように、防災上の見地からも重要な問題だと考えておりますので、今回の五カ年計画にはこれらの木材の受け入れ施設の整備を計画して、この整備をはかつておるわけがございします。

○久保委員 構造的にはやはり御検討なさっているわけですか。従来の貯木場といひますか、そういうものに対して再検討されて、新しい計画というのか設計を考へておられますか。

○中道政府委員 今申しましたように台風災害等の例もございしますので、そういう被害を受けたように従来に構造等にも再検討をいたしまして万全を期しておる状況でございします。

○久保委員 やはり整備計画の中で、この前、山口委員からも御質問があつたと思うのであります。特に危険物の施設といひますか、たとえば最近では

石油液化ガスも出てきています。遠からずと言つては大へん近いようですが、少し時間はあるでしょうが原子力船の問題も出てくる。こうなりますとそういう方面で、原子力の問題は別にしまして、当面液化ガスの取り扱いあるいは火薬等の取り扱いはいろいろ議論があるようでありまして、實際を言つとこれによる事故もあるわけがございします。この取り扱ひについての施設はどう改善される意向でありますか。

○中道政府委員 危険物の取り扱い施設でございしますが、石油の関係等におきましては一定の石油基地をいたしまして危険を分散するといふような考え方にいたしておりますが、なおこの取り締まりにつきましては海上保安庁の方で取り締まり規定がございまして、それに基づいて危険のないように指導なり計画をいたしておるわけがございします。

○久保委員 いや、指導の方は別に御ねしているわけではなくて、そういう施設をどういふふうにお作りになるのかというところをお尋ねしているわけですが、時間が過ぎましたからいいでしょう。

最後に、運輸大臣に一言お尋ねというのを要望を申し上げます。大臣、御承知のように、港湾整備五カ年計画というのを現在やっておるわけですが、それが計画通りいかない上に経済成長がさらに大きく伸びているといふ二つの面から大へん港湾の關係があらわれてくるわけがございします。そこで今度新しい五カ年計画を今日政府は提案されております。ところでこの五カ年計画一つとしましても、大体いゝろんな指数のとり

方にもよるでありましようが、十カ年で大体先般運輸当局からの御説明では六千五百億ぐらい必要だというお話なんですね。ところが実際に策定されているのは五千三百億。五千三百億の中で、前期五カ年で今回二千五百億という計画、そうしますと所得倍増がどうなるのか、これは神様の御存じでしょうからわかりませんが、大体池田さんがそう言っているからそうだろうという考えをしている向きがありまうが、できるかどうかは別にして、現実今日港灣のおくれているのは確かなんです。この五カ年計画が所得倍増に見合ったものだとするならば、実際はこれは二千五百億では足りないですね。しかも二千五百億では当初のおくれを取り戻すということにもならぬ。さらに三十六年度第一年度の三百八十億の投資では、これは五カ年に割っても少ないわけですね。算術平均しましても一年分として少ない。しかも港灣の特殊性からいえば先行投資、経済成長に先んじてこれは整備計画しなければならぬ。ところがすでに前の五カ年計画はおくれている。その上に策定したところの整備計画が総額としては少ない。少な目のうちに今度はさらに前期五カ年間算術平均しても少ない。さらに三十六年度予算は五カ年計画の算術平均一年分には少ない。こうなりまうと、どうもこの五カ年計画というのは、これは仕方がないからやろうという程度のもではないだろうか、こういうふうにもとれるわけですね。容易ならぬことだと思ふ。この法案が通過いたしますれば、直ちに運輸大臣は港灣審議会の意見を聞いて閣議決定に持ち込んで政府は責任をもってやる、こう

言っております。大臣は先ほどおいでになりましたが、港灣局長の御答弁では、二千五百億で足りなければ産業立地調整費が五千億あるから、その中から回してもらえらるう、そして何とかやうていきたいというのです。御承知のように産業立地調整費というのは、運輸省港灣局が使う金ばかりではなくて、しかも立地調整費はボケツト・マネー的な存在ではないのでありますから、そう五カ年計画に合わせた金に使えるというふうにはわれわれは考えないのであります。政府としては策定されたやつは着実に実行されるかたいお見通しはございますか。

○本郷國務大臣 ちよつとよんどころないこととて席をはずしまして申しわけございません。いろいろ港灣局長から御説明申し上げたことと思ひます。この港灣局長から御説明いたしましたことに対しては私は責任をとる考えでございまして、今回の五カ年の新しい特別会計ができて、五カ年間二千五百億のワケができて、これで予算が通りまうならば、いろいろの手続を踏みまして、できるだけ計画に応じて全力を尽くしていきたい、こう考えている次第でございます。

○久保委員 大臣は港灣局長の答弁には責任を持つと言われるのですが、しごく、いって局長は大へん失礼ですが、あいまないんですよ。これはもう仕方がない話でしょうが、産業立地調整費からもらえらるう心もとなないお話を、大臣、これはよほど御研究をいただいて本腰を入れておやりになるのならやう——経済成長も池田さんは所得倍増と言っているが、そんなふうにはならぬだろうというお考えなら

ば二千五百億でもある程度間に合うと思ふのですが、それが本物だとするならば、ちよつと間に合わないのじやないかと思ふのです。十分一つ御努力をいただきたいと思ひます。

委員長に申し上げておきますが、駐留軍の接収中のバースの返還についての質問を、次会に調達庁においていただきます。続行させていただきます。一応きようはこれで終わります。

○三池委員長 次に、気象に関する件について調査を進めます。

先般の日向灘地震について質疑の通告がございまして、これを許します。見玉末男君。

○見玉委員 気象庁長官にお伺いしたいと存じますが、御承知のように、二月二十七日の午前三時十一分に日向灘において地震が発生いたしました。死者二、重傷者七、それに家屋の倒壊損害百七十余戸という甚大な被害が発生しております。特に私どもちよつとこのとき帰省しておったのであります。全く予告なしの地震にみんな驚愕いたしましたわけでありまして、地震の予測ということはほとんど不可能に近い、こういうことを言われておるわけでありまして、さらにまた一面においては、今度の地震は偶発的なもので、こういうこと等も言われておるわけでありまして、これはほかの災害と違ひまして予測なしにくるというところに、今後予想される地震に對しまして国民は非常な不安を感じておるわけでありまして、技術的な立場から、どうして予測できないのか、この

点についての見解を承りたいと存じます。

○和達政府委員 地震学の研究は最近非常に進んで参りましたが、しかし端的に申して、地震の予知をするということを実際に行なうことはまだできません。もちろん予知に関する研究は部分的にはいろいろありますが、これを総合的に十分なる資料に基づいて少しでも実用的になる予報を出すという段階には現在に至っておりません。従つて地震予知を実用的なものにしようとするには、大規模な、相当長年月をかけた総合的研究を必要とするのであります。

○見玉委員 今回発生しました日向灘地震の震源地というものは、今から二十年前の昭和十六年十一月に発生いたしました場所とほとんど変わっていないのです。今回の場合は北緯三十二度、東経百三十二度、五十キロの沿岸でありまして、昭和十六年の場合も北緯三十二度三分、東経百三十二度四分というところ、ほとんど同じような地点に発生し、しかも三百キロという広範な地域に及んでおるわけでありまして、気象庁の地震課長の談話によると、偶発的だということを言ひながらも、過去の統計上そういうことが明確に記録に出されておるわけでありまして、そういう点から考えますならば、予知ができるのかあるいは偶発的だとかいふ見解は、技術的な立場から私は少しおかしいのじやないかと思ふのです。それについてどういふような見解をお持ちになりますか。

○和達政府委員 仰せのように、日向灘の地域は、西日本におけるこの程度

の大きさの地震が多く発生する地域でございます。でありますから、過去におきましてほとんど同じ地域にこのような地震が数回起こっております。これらの地震の被害は別紙にお配りいたしましたような程度に出しておりますが、大地震の中では中級の程度であります。そしてこの地域は幸いなことに海岸から数十キロ離れたところにあるのであります。陸上に震源のある場合に比しますとこの程度で済んだとも申せるのであります。このように大地震のうちの中程度の地震がこういうふうな同じような場所にも重ねて起こることは、他の地区にも見られることとて、他て、そういう意味におきましては今後この地域がこの程度の地震があり得るという推測はつくわけでございますが、何分にも先ほど申し上げましたように地震の予知ということを実用的にする——私の実用的というものは、大よそいつごろの程度の地震がどこに起こるというふうにはまだできないのでございまして、そういう意味において偶発的と申したのでないかと推察いたす次第であります。もちろん日本の国の太平洋側には非常に大きな地震が起こりました。たとえば関東大地震とか三陸の地震とか南海道の大地震のようなもの、そういうような非常に大きな地震は、今までの統計によりまして、同じ地域におきまして六、七十年から百年ぐらいの間に起こっておりますのであります。この地方に大地震がないとは断言できませんけれども、この地域は今までの経過をいたしましては、こういうような中程度の地震がこ

ういうふうな起こつて参つたということとはわれわれ存じておりますけれども、何分にも地震というものはいつどこに起こるか、私もそういふことを予知することができませんし、また起こりますれば非常な被害を起こすものであります。軽々しき予測を立てるということにどうして慎重にせざるを得ないのであります。今後地震学者の総合的研究によりまして、もう少し確実な推測ができるようになりなればと私もは念願しておる次第であります。

○見玉委員 長官にお伺いしたいのは、予報とかそういう予測はなかなか困難だということを言われるわけでありまして、地震国といわれて長年の地震に対する研究も相当進められておるのじゃないかと私は思ふわけですが、そういう予測なり予報の措置ができないというは技術的に不可能なのか、あるいは設備その他の予算上の関係においてできないのか、そのいづれにあるかをお伺いしたいと思ひます。

○和達政府委員 現在における地震予知の最も有力な手段は、微細な土地の動きを始終監視すること、地震が非常に小さい地震までを含めましてどういふ場所に起こつてゐるかというところを観測し続けることにあります。気象庁の任務はその地震の観測の方であります。もう一つ土地が非常にわずかに動いてゐるかといふことを絶えず監視することが、地震予知の最も有力な手段であります。これを行ないますことは非常に大きな規模におきまして、費用も相当にかかりますし、人手もか

け、そして長年月やりまして、その資料に基づいて地震予知がどのくらい行なわれるかといふことを私もは見たいのであります。そのために日本の国も戦後ここまで参りましたから、こちらでどういふ大計画を立て、どのくらいの費用で、どのくらいの規模でやり、実用的にどのくらい前進できるかといふことを計画いたすために、現在地震学のその方面の有志が集まりましてこの計画を検討中でございます。

○見玉委員 長官は気象庁の主たる任務がそういうふうな観測等に重点が置かれておるように言われますが、気象業務法の第十三条、第十四条、第十四条の二によりまして、気象庁としては予報並びに警報の義務が明確に課せられておるわけでありまして、今の長官の答弁によりまして、こういうふうな予報並びに警報の義務づけがされておる法律があるにもかかわらず、実際的には空文にひといふ状態ではないか、こういうふうな感ずるわけですが、この気象業務法との関連について長官はどのようなお考えを持っておるか、お伺いしたい。

○和達政府委員 気象業務法におきましては、気象と津波に対しての義務づけが行なわれておると存じております。火山の噴火、地震の予知につきましては研究段階でありますので、まだ業務法にはつきり明示してないと思ひます。しかし私もは業務法にないからそれでいいのだとは思つて思つておられませんので、一日も早く、少しでも実用的な段階にいき、そうしてできたところから実際にもお役に立つようにしたいと思つております。

○見玉委員 今回の場合の警報の措置であります。たとえば宮崎の観測所においては、地震計のバネが地震が起きてから二十秒から三十秒程度しか記録されないで、途中で針が折れてしまつて記録ができなかった、こういうことも言われておるわけですが、これは、こういう地震に対する記録をとる上においても、設備上の欠陥といひますか、きわめて怠慢ではないかと私は思ふわけですが、そういうような地震計の一番心臓部といわれるバネが折れたといふことについて、長官としてはどういふふうな今後の措置をとらうと思つておるのか、見解を承りたいと思ひます。

○和達政府委員 仰せのように地震計がこの地震において破損をいたしたことは、私もは設計の不十分であることとを率直に認めたいと思ひます。言いわけはいたしませんけれども、地震計には大きい地震、小さい地震、それぞれの任務を持つ地震計がございます。しかも精密に記録するといふような要件もございまして、大きな地震がございまして、いろいろな故障を起こすものであります。外国のものに比べて日本の地震計は外国のものに比べて、激しい地震に対しては故障を起こさないといふことが大切であるといふことは申すまでもありませんので、今後その点は十分改善したいと思つております。

○見玉委員 私も専門的なことはよくわかりませんが、地震の強度に一から七まであるそうですが、では現在全国にそれぞれ観測所があるわけでございますが、この観測所の地震計といふのは最高の烈震といひますか、七度の度合いまで耐えるだけの設備がな

されておるのかどうか、この辺の状況はどうでございませうか。

○和達政府委員 地震の規模は七だけではなく八あるいは、九に近いものまでございまして、幸いにして日本では八という程度はさうめつたに起こらないものでございまして、しかしわれわれの地震計といふものは十分耐えるように設計されておるはずであります。しかし何分にも地震の規模の八以上といふのは非常に大きな振幅を持つ激しい地震でありますので、これを正確に記録するといふことは非常に困難なことであります。残念ながらまだ気象庁の地震観測設備は、必ずしもそういう激しい地震に満足なる記録を得るだけの設備が全体的に行き渡つておると言うことはできません。この点に關しましては、地震工学の立場から、建設省におかれまして、そういう非常に強い地震に対する地震計、また地震研究所におきまして、そういう特殊なものを作りまして、これをわが国の要所に散布し観測しております。気象庁におきましても、地震国でありますから、こういうような一めつたにはないことでありますけれども、そういう激しい地震に対する地震計の十分なる観測施設、観測網を確立したいと存じております。

○見玉委員 これは新聞の報道でございまして、今度の地震の際、福岡の管区気象台が、地震発生後約二十分して津波警報を出されておるようです。それから高松の気象台では、四時十四分、実に一時間後に警報が出されておるわけですが、こういうことは、何といひますか、私たちがしろうとで考えますならば、予報の時期、警報の時期といふのが非常におそいんじゃないか、こういうふうに感ずるわけですが、この辺は技術的に不可能なのかどうか、承りたいと思ひます。

○和達政府委員 地震がございまして、それは夜でも昼でも、いつでも、直ちに、その地震がどこに起こつてどのくらい大きな地震である、この地震は津波を起こすかといふことをすみやかに判定しまして、そうして津波の警報を出すのであります。これを二十分以内に行なうといふことは非常に困難なことであります。しかしわれわれは二十分以内といふふうな定めまして、そして津波の警報を出すので、今回も福岡におきましてはそれを行ない得たのであります。高松におきましては、この地震の大きさは小さいもので、自分の管内の方には、それほど、津波が来るかどうかといふ判定に時間をとりましたことと、多少津波の伝播は時間がありまして、それらもございまして、多少おくれまして、今後はもう少し早く警報が出るように努力することにいたします。

○見玉委員 一月でございましたが、新潟の長岡地震がありましてから、東大の地震関係の研究所と気象庁の間に地震予知準備委員会というものが設けられたように、私、聞き及んでおりますが、これによりまして、五カ年計画で、七十五平方キロに一カ所の割合で地震計を設置する、こういうことが報道されておつたやうでございまして、七十五平方キロといふ基準なり、あるいはこのことによつて、先ほど長官が言つておられるところの予報関係に万全を期し得られるのかどうか、この点について承りたいと思ひます。

○和達政府委員 ただいまのお話は、

おそくその中のメンバーの一員の私見であると思ひます。もちろんある一定区間に観測所を置きまして、そこで土地の動き、また地震の観測をすることも大事であります。日本全体あるいは地震のよく起こりそうところを、綿密に何回も水準測量を繰り返すという作業も必要であり、また他の方法もあわせ用いなければならぬのでございます。単にその点だけではちよつとお答えいたしかねます。

○見玉委員 長官としては特定のグループの研究会的なものだということを書いておられますけれども、長官自身としては、こういうふうな委員会等を通じて、あるいは組織的にこれを確立させまして、そうしてこういうふうな予報措置がより完全にできるような対策を積極的に講ずるべきだ、二月には十八回も全国で地震が発生している、こういうところから考えますならば、もう少し積極的な政策をとるべきではないか、こういうふうにご感ずるわけですが、長官の見解、いかがですか。

○和達政府委員 全く仰せの通りでございます。私も、これから今までの以上に地震予知の研究とそれが実用化に對しては最大の熱意を持って努力し、自分もその研究に加わりたと思つております。

○見玉委員 これに関連しまして国鉄の方にお伺いしたのでございますが、今度の日向灘の地震におきまして、宮崎―南宮崎間の大淀川にかかっている鉄橋が、部分的には約十八センチほど折れまして、その結果線路のレール等が曲がり約一日不通になったわけでありまされども、このような

地震の大へん太い日本における国鉄の橋梁の設計等はどうかというふうになっておるのか。さらに先ほど長官の答弁によりまして、気象業務法による予報及び警報については、地震の方はそれに入らない。しかし津波と地震は密接な関係にあるわけであつて、当然この業務法によつてこれは規制されるべきじゃないか。特に十四条の第二項に、鉄道事業や電気通信事業については、義務制ではなくて予報することができると、こういうふうになつてゐるわけですが、これは法的な改正をして、そうしてやはり義務規定にする必要があるんじゃないか、こういうことを感ずるわけですが、国鉄当局としては、このような法的な措置と橋梁等の耐震構造についてどういうような今後の措置をとらうとするのか、承りたいと思ひます。

○瀧山説明員 お答え申し上げます。前段の御質問は、橋梁の設計に對してどういう考えをとつておるかということだと思ひます。実は、日本は地震国でございますので、橋梁の設計については、鉄道だけでなく建設省も含めまして、全国的な土木の考え方は、土木学会その他の指導によりまして一つの基準を持つております。ほかの国よりもその点は大きくつておりますが、重力に對します二割程度の横の力が働くということと構造物は計算され、それに対しての強度を持つようになつておるのであります。ただ、今回地震を受けた大淀川の橋梁、こういった橋梁になりますと、橋梁そのものの基礎の状態によりまして地震のゆれ方が変わるわけでございます。今回もその橋脚がゆれたためにアンカー・

ボルトが切れてしまつて橋げたが移動したということ、新聞でござらんになったようにけたが波打つたのでございまして、これは直ちにけたをもとへ戻しまして、半日足らずの後に復旧したわけでございますが、非常に地震のむずかしいのは、個々の地質とか、いろいろな条件がございまして、今後の地震につきましては、十分そういう地質の状態、あるいは川の場合には川の洗掘の度合いというものを調査いたしまして遺憾のないようにしたいと思ひております。

それから気象庁との関係でございますが、国鉄は旅客の人命を預かつておりますので、台風の時期あるいはいろいろな災害につきましては、常に気象庁あるいは測候所と気象的に連携をとつて、情報の交換、国鉄から資料を提供する場合もございまして、けれども、こういう災害の場合は情報をいただまして措置をとるような態勢を、各管理局を指導いたしまして現地ごとにとらせております。

○見玉委員 今回の場合はちやうど午前三時という全然列車運行に關係ない時間帯であつて、幸い人的な被害も免れたわけでありまして、いづつこういうふうな地震が発生するかわからないわけでございます。全国的に気象庁等の統計によつても地震の起こる地域というのが大体出ておるわけでありまして、けれども、今後そういうふうな不意に予想されるような地震に對する耐震構造等について、あるいはまたそういう事態が発生した場合の一般旅客公衆への避難対策なり、そういうような面について十分考慮すべきだと思ひますが、

この点についての見解を承りたいと思ひます。

○瀧山説明員 今御指摘の点もつともだと存じます。ただ今回は御指摘のように深夜でございまして、列車に支障がなかつたのが幸いでございまして、何分にも列車がちやうど通つておる瞬間ということになりますと、これはあらゆる災害も共通でございまして、なかなか人力をもつては防備し得ない場合が多いのでございまして、しかし常に現場の警戒態勢をとりまして、事故が起きたあとに列車が乗り上げることがないような措置というものは、万全を期していかなければならぬと思ひております。

○見玉委員 これは気象庁長官にお伺いしたいと思ひますが、一昨日の建設委員会住宅局長は、最近非常に高層建築が多いわけでございますが、この建築について耐震強度というものは大體どの程度の考えを持つておるかという質問について、大正十二年の震災程度のものには耐え得る、こういうようなことを答弁されておりましたけれども、最近発生する火災等においてもほとんど避難設備等がないために焼け死んだという例もあるわけでありまして、まして不意にくる地震については避難の時間的余裕というものはきわめて少ないのではないかと、こういうふうに私は考へるわけでございます。最近相当高層のアパートができておるわけでありまして、あるいは高層建築に對する避難設備なり、あるいは技術的な立場からの強度等の指導、こういうことはどういふようにやつておられるのか、承りたいと思ひます。

○和達政府委員 気象庁におきましては地震の観測をいたしまして、応用方面へ資料を提供いたすこと、また先ほども仰せのように地震が起つて、余震が続いておる場合にその経過を知らせる、あるいはもし懸念がございすればある程度地震に對する注意というものを出すわけでありまされども、建築との關係その他に資料を提供するだけでございますので、その点はお答えいたしかねます。

○見玉委員 最後になりますけれども、今度の日向灘地震の場合においては地震発生と同時に停電をいたしました、全然情報を知ることができないわけでありまして、もちろんトランジスタ・ラジオ等を持つてゐる家庭はそういう情報が聞けると思ひますけれども、停電のため一般家庭においては全然情報とれない、そういう点から考えますならば、これが昼間であれば避難等も十分にできると思ひますが、深夜等の場合においては停電による不測の災害ということも予想されるわけでありまして、こういう点については報道機関なり、あるいは電灯等の設備というものはきわめて不完全ではないか、こういうことを私は痛切に感じておるわけでありまされども、今後気象庁として、そういうふうな技術面の指導ということとはできないにいたしまして、この前の程度の地震ですら停電してしまつて、これでは今後予想される地震に對しまして、住民がきわめて不安を持つと思ひますが、このような点についても一つ積極的な指導をしてもらいたい、こういうことを最後に御要望申し上げます、私の質問

は終わりたいと思います。

○三池委員長 次に、陸運及び海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すので、これを許します。鈴木仙八君。

○鈴木(仙)委員 鉄道関係についてお尋ねをします。

中央線の混雑緩和のために地下鉄四号線の荻窪開通を繰り上げるようにするとの話がありますが、どういう工合に工事を進行させることになっておりますか。荻窪へ地下鉄が到達するのは一体いつごろになるのですか。混雑緩和の見込みはどのくらいの程度でございましょうか。まずこの点をお尋ねいたします。

○岡本政府委員 御質問の荻窪までの開通は来年の三月であります。国鉄の中央線の混雑にかなりがみまわして、できるだけ荻窪までの完成を急ぐよう帝都高速度交通営団に指令をいたしておりますが、御承知のようにすでに荻窪までの全区間にわたりまして工事中であります。従いましてこの工事を急ぐということは、技術的に非常に難点があるようでありまして、申しますのは何と申しますか、地下で工事をいたしますから、物量といえますかあるいは人といえますか、そういうものをこれ以上投入してスピード・アップいたすということにいたしましては限度がございまして、技術的には非常にむずかしいように聞いております。しかし、かりに一日でもあるいは五日でもいいから極力早く開通するようにというのを督促いたしております。

しからば荻窪線の開通によりまして

中央線の混雑がどのくらい緩和するかというところでございますが、目下これについては詳しい数字は持っておりませんので、後ほどお答えいたしますことにいたしますが、そう大して期待はできないのじゃないかと考えます。と申しますのは、やはり年々通勤客が非常に増加しておりますので、やはりそういう点を考慮いたしますと、にわかに期待することはできない、こういうふうなことを考えております。

○鈴木(仙)委員 地下鉄四号線を荻窪よりさらに西北の方向に延長して大急ぎで建設をさせることは、事実上中央線の複々線となるものなので、現在の地形であったならばあまり障害物もなく、場合によっては高架線として田園地帯を西北に走り、青梅市へ到達させることが適当であると思ひますが、この点いかがでございましょう。この方が国鉄中央線を無理な工事をして複々線を強行するよりも、国家の財政投資の投資効率から見ても、安くて工期も短縮ができると思ひますが、この点いかがでございましょう。

○岡本政府委員 御意見は十分検討いたしてみたいと思ひますが、ただいまのところでは直ちに御答弁申し上げる情勢になっておりませんことを遺憾に存じます。実は、荻窪線は御承知のように四号線と申しておりますが、これは六両編成でございまして、編成両数から申しますと、国電の十両編成に比較いたしますと輸送力は非常に弱いわけでございます。従いまして、もう少し詳細検討いたしてみなければわかりませんが、目下のところでは、われわれの考えでは、やはり国電中央線の三鷹―中野間の複々線を急ぎまして、

これを地下鉄の五号線と結んだ方が中央線沿線全体の通勤輸送の緩和のためには効果的ではないかというふうに考へております。もちろん仰せの点につきましては至急検討してみたいと思ひております。

○鈴木(仙)委員 地下鉄の有効長は、三号線もわずかに三両連結で非常な混雑状態を現出しているのです。すでに八年前の昭和二十八年第十六国会から第十八国会へかけては、私は通勤輸送問題について質問をしたことがあるのですが、その後虎ノ門と神宮前間の五駅の有効長を延長して現在四両連結で走っているありさまで、あまり誠意がないかと思うのでございしますが、この点いかがでございましょう。幸ひにして東京都営の第一号線は、各駅のプラットフォームホームを、将来は十両連結までしたる改良工事を施さずには可能であると聞いておりますが、帝都高速度交通営団の地下鉄は、四号線の中新野延長工事でも、三キロそこそこの区間に八十億円の巨費を投じながら、その有効長は相変わらず五両か六両であるという態度で営団を監督しているのですか。プラットホームの有効長についてまず伺いたいと思ひます。

○岡本政府委員 ただいま御指摘の三号線つまり浅草から新橋を経まして渋谷に参ります線は、確かに仰せのように有効長がございまして、もとよりこれは御承知のように非常に古い線でございます。まして、当時おそろしく今日のように輸送量が非常に膨大になるといふことを予測し得なかつたか、ないしは予測し得たといふにしても、私企業でこれを工事をしたものでございしますので、イ

ニシアル・コストが非常にかかるというふうな点も考慮いたしまして、ああいうふうな有効長の短い設計になつたかと心得ております。しかし帝都高速度交通営団が引き継ぎまして、特に終戦後におきましては有効長の延伸に努めておりますことは、すでに御指摘の通りでございます。目下のところは五両編成でございしますが、早急にこれを六両編成にするという計画は持っておりますのでございしますので、今後これを督促していきたい、かように存じております。

それからもう一点、池袋から出まして東京駅それから新宿、荻窪に参ります四号線につきまして、これも御指摘のように六両編成にとどめなければならぬような有効長の設計の仕方というものは一体どういうことなのか、非常に見通しがないじゃないかというおしかりでございしますが、確かにその通りでございまして、池袋線を着工いたしましたのは昭和二十六年であつたかと存じますが、当時の事情をいろいろ聞いてみますと、これを八両編成にすべきであるかあるいは六両編成でいいのか、そういったことにつきましても議論がなされたようでございます。申しますけれども、やはりこれも見通しを誤りまして、六両編成にとどめたようなことを聞いておりますが、大へん遺憾に存じておりまして、今後は十分そういうことのないよう指導していきたく存じております。御指摘のように東京都営の一号線は十両編成の建前になっておりますので、将来相当大量の輸送需要にもこたへ得ることができ、かように考えております。

○鈴木(仙)委員 次に営団五号線という地下鉄の予定線に速急に着手して、その線へ中央線と総武線の電車を流通をさして混雑を緩和をすることに、三、三十六年度に五億円を予算としてつけてありますが、その線は中野から高田馬場を通って大手町へ出てくるもので、東京駅よりも北の方を通る経路になっております。これで現在の通勤通学の流れを緩和をすることがはたしてどの程度に可能であるか、お見通しをお伺いしたいと思ひます。

○岡本政府委員 詳細な数字は後ほど御提出さしていただきたいと思ひますが、要するに三鷹、中野それから東京の都心を通って参ります線でございますので、もう一本中央線ができるのと同じ効果を待つということになるようにわれわれは考へておる次第でございします。

○鈴木(仙)委員 将来大手町付近で地上へ出てきた勤め人の大群が丸の内、新橋、有楽町方面へ歩いていくのも大へんであるうし、大手町駅を地下で立体交差をさして乗りかえをさせることもできるであろうが、こうした場合にどのくらいの効果があるでございましょう。

○岡本政府委員 御指摘のように、総武線の方へ相なるべくなら五号線と結んでいきたい、かように考へまして研究を進めておりますが、従いますと当然大手町で乗りかえするということは起つて参ります。しかし都心へ参ります現在の中央線方面の通勤客は、東京駅あるいは神田駅でおります場合に、乗りかえはございせんが、東京駅から西の方へ参ります通勤客は、当然東京駅で乗りかえておるわけでございますが、これは御承知の通りでございしますが、そういう点からいけば、大手

町付近で乗りかえさせるといふことはやむを得ない手段であらうかと考えております。もちろんこれはまっすぐで行ければよろしいのでございますけれども、先ほど申しましたような終武線との関係もございまして、やむを得ないこととは存じておりますが、その乗りかえの施設につきましてはできるだけスムーズに流れますように指導していききたい、かように考えております。

○鈴木(仙)委員 国鉄電車は中央線で将来十二両、十四両、十六両も増結となる見通しがありますから、そのような長大な電車から、現在の十両連結でも約四千人の乗客が出てくる状態であつて、これが地下鉄へ線路共用で流れ込む場合には、地上と地下との連絡階段などに特段な保安設備が必要となると思ひます。またその乗客の大群の離合集散について技術上の御成案を承つておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 まだそこまで設計の準備が進んでおりませんので、詳細に申し上げる段階にはなつておりませんが、いづれこの設計が進みまして具体的な内容が固まりました際には、詳細申し上げたいと存じます。

○鈴木(仙)委員 国鉄電車が帝都高速度交通営団の地下鉄へ流れ込むのは初めての設計で、将来の先例となるものですから、今回の五号線でもこれを三十六年度から予算化するにあつて、運輸大臣の諮問機関の各種の審議会のどれを通していただくのか、この際何とおきたいと思ひます。

国鉄電車が入っていく以上、国鉄の新線の意味もあると思うので、鉄道建

設審議会にも諮るべきだと思ひますし、また運輸審議会の方へもかける必要はないのでしようか。別に都市交通審議会の議も必要ではないのでしようか。ことに東京の地下鉄網については、従来しばしば都市交通審議会の答申を待つて、今年の四月とか六月とかに、だんだん検討すると当局は言明しておきながら、三十六年度予算の第三次査定くらいになつて、突然といつてもよいくらいに五億円が出てきたのは、都市交通審議会の権威を傷つけることになりはしないでしょうか。営団もやれるというふうに考えてよろしいでしょうか。

○岡本政府委員 昨年九月でございしたか、都市交通審議会に運輸大臣の方から第二号の諮問をいたしました。東京都における高速鉄道網の整備につきまして、去る三十一年に答申をいただきました。高速鉄道網に追加する必要があるかどうか、あるいは五号線を含めまして新しい構想があるかないか、これにつきまして諮問をいたしておるわけでございます。目下それにつきまして審議をいたしております。仰せの通り四月あるいは六月ころまでには最終的な結論をいただくわけでございます。そこで御指摘のように当然国鉄の五号線への乗り入れというところも御審議いただくわけでございます。従ひましてその答申が出てみませんことには、はたしてそういう構想が許されるかどうかというところは、もちろん疑問でございます。ただ国鉄といひましては、都市交通審議会におきましてすでにその希望を表明いたしておりますので、中央線の混雑緩和につ

ましての抜本的な対策としては、われわれ事務当局といたしましてはまことに適切な方法ではないかというふうに考えているわけでございます。もちろんこの都市交通審議会の最終的な結論をいただくまで、なおかつ運輸審議会等の手続を経まして実際に着工に相なるわけでございます。鉄道建設審議会の方はどうかというふうなお話でございしますけれども、これは改良計画でございますので、別に御諮問申し上げる必要はないように考えております。

○鈴木(仙)委員 この際伺つておきますが、東海道新幹線の路線で横浜駅を現在の横浜線小机駅付近に設置をし、そこから東京に入つてくる部分にいろいろな問題が生じているとのことですが、貨物線に線路増設をして並行して、品川から川崎市に入り、川崎市を通過する線路で反対が起つて、川崎市では地下式にしてくれなうと騒いでいるとのことですが、どういうお見通しでこれに対処しているのですか、御説明を要求いたします。

○吾孫子説明員 ただいまお尋ねのございました横浜、川崎付近の敷地の問題や建設の仕方につきましては、実はたゞいま私詳しくことは存じておりません。いろいろ地元の方とも新幹線当局の方で今御相談をしておる最中であらうかと思ひますが、詳しいことはまたあらためて御報告申し上げるようにしたいと思ひます。

○鈴木(仙)委員 次に都市交通問題で、自治体が経営する路面電車の存続問題であります。この問題は自動車業界や警視庁方面からときどき思ひ出したようにわき上がつて、警視庁の

交通部あたりで、交通政策に立ち入つて路面電車の撤廃を主張して新聞などに意見を發表するのは、一日二百万人にも上る都電乗客を無視をした態度で、その言動はまことにどうもいかにと思ひます。運輸省の鉄道監督局は、庶民大衆の交通を擁護をして、東京、大阪を初め大都市の路面電車を擁護して、いかにげんない立場からする撤廃論と戦わねばならないのではないかとと思ひます。運輸省は国鉄や営団と上級人事がもう親密に流通をしておるから、国鉄や営団となるとどうもむやみに何か肩を持たれるような傾向があるのではないかとどうも考えられますが、各自自治体の路面電車の問題などは大したことはないと軽く扱つて無責任な撤廃論を台頭させているのは、運輸行政上片手落ちのそしりを免れないのではないかとと思ひますが、撤廃論がほんとうに正しいならば、運輸省もこれに對しまして明確な撤廃論をみずから打ち出して、堂々と路面電車の撤廃行政を實行したらよいと思ひます。またむやみに撤廃論を振り回すのがよろしくないのなら、その趣旨を天

下にならして戦わねばならないのではないかとと思ひます。ただどつちつかず、その場限りの低回趣味でこのような重大問題をマスコミの勝手な評論にまかして高見の見物をしてはいくような態度は、筋が通らないのではないかとと思ひます。鉄道監督局長の御決心をこの際お聞きしておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 この問題につきましては、確かに仰せの通りでございます。運輸省といたしましては非常に慎重な態度で検討して参つた次第でございます。すでに二年前から都市交通審

議会におきまして、この問題を研究審議していただきまして、昨年八月にこの問題についての答申をいただいております。その骨子は、要するに御指摘のように現在一日約百六十万から百七

十萬の乗客が利用しているかと思ひますが、こういつたいいわば大衆の足である路面電車を軽々に撤去するということは問題である。従ひまして路面交通混雑の緩和には確かに路面電車の撤去ということは必要であることは認めるけれども、そのかわりになるつまり代替交通機関というものを考えて整備しておかないと大へんことになるではないか、しかも路面電車撤去につきま

しては、従業員の配置転換の問題もございしますし、あるいは利用者の負担増の問題もおそらく出てくるかと存じますが、そういつたいろいろな解決すべき問題点が多いのでありまして、そういったことをあわせ考えて実行すべきであるというふうな答申をいたしております。われわれといたしましては軽々にこの問題を扱つてはいたしませんし、従ひまして常に百六、七十萬に上る大衆の、しかも安い足であるというのを忘れていただかないようにということを通等を通じて啓蒙はしているつもりでございます。しかし、いづれにしましてもたゞいまの結論では、行く行くは、つまり代替交通機関が整備されるに従つて、やはり撤去する方がいんだという結論に達して、その方向に向かひまして、特に地下鉄の整備というものを、路面電車にかわる機関としての立場からも再検討いたしまして、追加路線網を審議していただくようにお願いしておるわけでございます。

議にいたしまして、この問題を研究審議していただきまして、昨年八月にこの問題についての答申をいただいております。その骨子は、要するに御指摘のように現在一日約百六十万から百七

十萬の乗客が利用しているかと思ひますが、こういつたいいわば大衆の足である路面電車を軽々に撤去するということは問題である。従ひまして路面交通混雑の緩和には確かに路面電車の撤去ということは必要であることは認めるけれども、そのかわりになるつまり代替交通機関というものを考えて整備しておかないと大へんことになるではないか、しかも路面電車撤去につきま

しては、従業員の配置転換の問題もございしますし、あるいは利用者の負担増の問題もおそらく出てくるかと存じますが、そういつたいろいろな解決すべき問題点が多いのでありまして、そういったことをあわせ考えて実行すべきであるというふうな答申をいたしております。われわれといたしましては軽々にこの問題を扱つてはいたしませんし、従ひまして常に百六、七十萬に上る大衆の、しかも安い足であるというのを忘れていただかないようにということを通等を通じて啓蒙はしているつもりでございます。しかし、いづれにしましてもたゞいまの結論では、行く行くは、つまり代替交通機関が整備されるに従つて、やはり撤去する方がいんだという結論に達して、その方向に向かひまして、特に地下鉄の整備というものを、路面電車にかわる機関としての立場からも再検討いたしまして、追加路線網を審議していただくようにお願いしておるわけでございます。

議にいたしまして、この問題を研究審議していただきまして、昨年八月にこの問題についての答申をいただいております。その骨子は、要するに御指摘のように現在一日約百六十万から百七

十萬の乗客が利用しているかと思ひますが、こういつたいいわば大衆の足である路面電車を軽々に撤去するということは問題である。従ひまして路面交通混雑の緩和には確かに路面電車の撤去ということは必要であることは認めるけれども、そのかわりになるつまり代替交通機関というものを考えて整備しておかないと大へんことになるではないか、しかも路面電車撤去につきま

しては、従業員の配置転換の問題もございしますし、あるいは利用者の負担増の問題もおそらく出てくるかと存じますが、そういつたいろいろな解決すべき問題点が多いのでありまして、そういったことをあわせ考えて実行すべきであるというふうな答申をいたしております。われわれといたしましては軽々にこの問題を扱つてはいたしませんし、従ひまして常に百六、七十萬に上る大衆の、しかも安い足であるというのを忘れていただかないようにということを通等を通じて啓蒙はしているつもりでございます。しかし、いづれにしましてもたゞいまの結論では、行く行くは、つまり代替交通機関が整備されるに従つて、やはり撤去する方がいんだという結論に達して、その方向に向かひまして、特に地下鉄の整備というものを、路面電車にかわる機関としての立場からも再検討いたしまして、追加路線網を審議していただくようにお願いしておるわけでございます。

議にいたしまして、この問題を研究審議していただきまして、昨年八月にこの問題についての答申をいただいております。その骨子は、要するに御指摘のように現在一日約百六十万から百七

十萬の乗客が利用しているかと思ひますが、こういつたいいわば大衆の足である路面電車を軽々に撤去するということは問題である。従ひまして路面交通混雑の緩和には確かに路面電車の撤去ということは必要であることは認めるけれども、そのかわりになるつまり代替交通機関というものを考えて整備しておかないと大へんことになるではないか、しかも路面電車撤去につきま

しては、従業員の配置転換の問題もございしますし、あるいは利用者の負担増の問題もおそらく出てくるかと存じますが、そういつたいろいろな解決すべき問題点が多いのでありまして、そういったことをあわせ考えて実行すべきであるというふうな答申をいたしております。われわれといたしましては軽々にこの問題を扱つてはいたしませんし、従ひまして常に百六、七十萬に上る大衆の、しかも安い足であるというのを忘れていただかないようにということを通等を通じて啓蒙はしているつもりでございます。しかし、いづれにしましてもたゞいまの結論では、行く行くは、つまり代替交通機関が整備されるに従つて、やはり撤去する方がいんだという結論に達して、その方向に向かひまして、特に地下鉄の整備というものを、路面電車にかわる機関としての立場からも再検討いたしまして、追加路線網を審議していただくようにお願いしておるわけでございます。

議にいたしまして、この問題を研究審議していただきまして、昨年八月にこの問題についての答申をいただいております。その骨子は、要するに御指摘のように現在一日約百六十万から百七

十萬の乗客が利用しているかと思ひますが、こういつたいいわば大衆の足である路面電車を軽々に撤去するということは問題である。従ひまして路面交通混雑の緩和には確かに路面電車の撤去ということは必要であることは認めるけれども、そのかわりになるつまり代替交通機関というものを考えて整備しておかないと大へんことになるではないか、しかも路面電車撤去につきま

しては、従業員の配置転換の問題もございしますし、あるいは利用者の負担増の問題もおそらく出てくるかと存じますが、そういつたいろいろな解決すべき問題点が多いのでありまして、そういったことをあわせ考えて実行すべきであるというふうな答申をいたしております。われわれといたしましては軽々にこの問題を扱つてはいたしませんし、従ひまして常に百六、七十萬に上る大衆の、しかも安い足であるというのを忘れていただかないようにということを通等を通じて啓蒙はしているつもりでございます。しかし、いづれにしましてもたゞいまの結論では、行く行くは、つまり代替交通機関が整備されるに従つて、やはり撤去する方がいんだという結論に達して、その方向に向かひまして、特に地下鉄の整備というものを、路面電車にかわる機関としての立場からも再検討いたしまして、追加路線網を審議していただくようにお願いしておるわけでございます。

○鈴木(仙)委員 御答弁で、非常に懇切に承りました。同感な点もございませう。特に路面電車を撤廃する方針に少しでも触れたおりは、お説のようにその代替機関を考へてつけ加へるの、行政上のバランスである。昭和五十年には蒸気機関車を全廃する御方針を公約しているが、その時期には国鉄は電化、ディゼル化ができ上がっているという御説明があるから、国民全体は納得をしているのじゃないかと思ひます。路面電車の撤廃をさながら既定方針のごとくマスコミに宣伝をされて、その代替機関を何一つ心配してやらないようなことであつては、交通行政の大本山たる運輸省として公正を欠いてゐるというらみがあると思つたやうなわけでございまして、鉄道監督局はかねがね、東京の地下鉄には営団と東京都の複数主義で、二本立てでやつていくと唱へているが、その実行を誠意をもつて進められる御決心があるのですか、この機会にお伺ひをしておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 東京の地下鉄の整備につぎまして、その企業主体を帝都高速度交通営団のみにまかせるか、あるいは地下鉄の整備が非常に急速にやらなければならぬということで、その他のものでも能力があればやらすべきではないかということにつきまして、都市交通審議会におきましては、昭和二十九年からいろいろ審議して参りました、去る三十一年に、八月でございしたか、やはりこの地下鉄網の整備は急速にやらなければならぬから、帝都高速度交通営団だけにまかしておいたんでは不十分だ、そういう能力を十分に持つておるものがあるれば、その援助も

借りるべきだというふうな御結論をいただきました。さうそくを御実行に移しまして、さしあたり一号线を東京都に建設させるような手続を進めたような次第でございまして、現在東京都は鋭意一号线の建設をやつておるわけでございます。これは御承知の通りでございます。そこで、今後この複数主義をさらに続行していくかどうかというお尋ねでございしますが、この四月か六月ごろには、追加路線網につきましの御答申を都市交通審議会からいただくことと心得ておりますが、その際いろいろなデータを審議会の方へ御提供申し上げまして、この複数主義をさらに進めていくべきかどうかということについてもいろいろ御判断をいただきたい、かように考へております。その御意見に従ひまして、この複数主義をとっていくかどうかということとをきめていきたいと存じております。しかし客観的な見地から申しますと、地下鉄網の整備をより一そう急速に進めていかなければならぬという情勢は明らかでございまして、依然複数主義を続行するかどうかということについては、いろいろ議論があると思ひますけれども、やはりそういうことにしなければならぬのではないかと、私自身は考へております。

○鈴木(仙)委員 重ねて申し上げますが、マスコミの無責任な物の言ひ方に対して、運輸省が何一つ弁解もせず、間違つた考へが押し通るようになっていく問題の一つに、国鉄の赤字新線問題があると思ひます。赤字々々というが、赤字線の乗客が幹線へ流れ込む量が多いからこそ幹線の黒字採算が見ら

れるのであつて、商人が本店のほかに多くの支店、分店を經營して、全体の採算が黒字なら、支店の中の若干が赤字になつても、これを吸収していくのは、多角經營では当然のことと思ひます。現に多くの私鉄は、鉄道部門が赤字でも、バスや観光事業で黒字をかせいでいく勘定になつてゐるし、学校の經營でも、理工科系は赤字だが、法文科系で夜学生などを多量に入れて黒字をかせぐのが、学校經營の常道であると思ひますが、国鉄が今回の運賃引き上げの理由として、国鉄輸送力の貧困が経済成長を妨げると公表している。これは必ずしも輸送力の貧困なことを認めているのではないでしようか。これは私が昭和二十八年夏の第十六国会にはつきり指摘したことであつて、日本の国力の成長発展の前に国鉄輸送力がこんなに貧弱では、やがておそるべき行き詰まりが近い将来必ず起ると予言をしたにもかかわらず、どうも當時の国鉄の幹部の皆さんは、私の言つたことをもう一笑に付して、せせら笑つていたように思ひます。今日、八年たつて、初めてようやく御自身自身で輸送力が貧弱であるということを出したのでないかと思ひます。正しいことを認めさせるのに、国会において八年の歳月をけしめたものであります。その間無責任なマスコミは何を言つていたか。もはや鉄道は斜陽産業である、これから自動車飛行機の時代であると言つてゐるではありませんか。このマスコミの無責任な言葉といふものはいろいろな障害を起すもので、はなはだどうも、枝葉末節のことかも知れませんが、私はかつて京浜、山手線電車の分離運輸を主唱したこと

がございします。当然運輸委員の一人としてこれを主唱し、さらに三十年の選挙の街頭や演説会に、輸送力の増強という建前から、貧弱な知識ですが、この京浜、山手線分離運輸問題を取り上げて演説をしてゐた。ところが三十年の二月の選挙、しかも投票日を前にして一週間くらい前だ。東京新聞が、選挙のまっ最中に、二月の十五日の杜説の中で、橋をかけるとか補助金をとつてやるなどと、選挙区の利益で投票を釣るものがある。東京にも山手線と京浜線の分離などをうたう輩があつて、一選挙民の御用ききではなない。こういう手合は国費の濫費や汚職に縁が深い。こういうふうなことを大見出しでもつて私は書かれたことがございします。選挙はもちろん落選いたしました。いろいろ申しますけれども、それは決して国鉄やなんかの暗躍とは考へておりません。私みたいな貧弱な人間に対して、しかし私に対する批判は手きびしいものでございまして、これは間違ひなく落選はいたしました。ところが東京新聞から出てきた人は、今でもう済んだことですかとお名前を申し上げることは差し控えますが、現在でもそうそうたる政治評論家であり、しかも一言半句も、私の京浜、山手線分離運輸に対するお答えがございしませんでした。そうしてまあ謝罪をせられたという事実がございしますけれども、一貧弱な私にいたしまして、日本の輸送能力といふものを考へて、もう貧しい知識ながらそうしたことやつたことは、かえつて逆にな

り、また鉄道会館問題もございまして、たでしようが、いろいろ聞くとどうも実は情けない思いがするのでございしますけれども、恐るべき筆先の暴力とでも申しませうか、ただマスコミの無責任なことをそのままにしておいてはいけないといふことを、この際申し上げておきたいと思ひます。こういういふ加減なもの言ひ方とはつきりと戦わなから八年間の間国鉄輸送力の増強はすっかり足踏みをしてしまつて、今ごろ所得倍増計画を政府から出され、そうしてろうばいをして斜陽産業意識から脱し、自分自身で輸送力の貧困などと言ひ始め、どんな方式に車両をふやそうといふのはいかにも無定見なやうな気がいたします。昭和二十八年の第十六国会で私もさんざんな目にあいましたが、その間、国鉄目玉をさまして下さいなうなまじきことを申し上げましたが、国鉄の八年間の足踏みを私は実に残念に思ふのであります。今や国民は一步自宅を出れば国鉄の残酷なぎゅうぎゅう詰輸送に苦しめられ、それこそほんとうにドイツ軍のアウシュヴィッツやトレブリンカの人間焼却炉に送られた人たちの貨車輸送のやうなありさまで、日夜塗炭の苦しみにあへてゐる現状でございします。中央線の混雑のために話がどうも少し大きくなるかもしれませんが、千個も、毎朝オーバーのボタンが千個も二千個も、靴が百足も二百足も、カバンが十個も二十個も落ちてゐて、新宿駅には医師、看護婦が出勤してゐるといふやうな暴挙を日本ほどの高度の工業国家がどうすることもできないといふのはまことに残念な次第であると思ひます。これといふのもマスコミのいわゆる商売主義に對し何一つ戦わな

り、たでしようが、いろいろ聞くとどうも実は情けない思いがするのでございしますけれども、恐るべき筆先の暴力とでも申しませうか、ただマスコミの無責任なことをそのままにしておいてはいけないといふことを、この際申し上げておきたいと思ひます。こういういふ加減なもの言ひ方とはつきりと戦わなから八年間の間国鉄輸送力の増強はすっかり足踏みをしてしまつて、今ごろ所得倍増計画を政府から出され、そうしてろうばいをして斜陽産業意識から脱し、自分自身で輸送力の貧困などと言ひ始め、どんな方式に車両をふやそうといふのはいかにも無定見なやうな気がいたします。昭和二十八年の第十六国会で私もさんざんな目にあいましたが、その間、国鉄目玉をさまして下さいなうなまじきことを申し上げましたが、国鉄の八年間の足踏みを私は実に残念に思ふのであります。今や国民は一步自宅を出れば国鉄の残酷なぎゅうぎゅう詰輸送に苦しめられ、それこそほんとうにドイツ軍のアウシュヴィッツやトレブリンカの人間焼却炉に送られた人たちの貨車輸送のやうなありさまで、日夜塗炭の苦しみにあへてゐる現状でございします。中央線の混雑のために話がどうも少し大きくなるかもしれませんが、千個も、毎朝オーバーのボタンが千個も二千個も、靴が百足も二百足も、カバンが十個も二十個も落ちてゐて、新宿駅には医師、看護婦が出勤してゐるといふやうな暴挙を日本ほどの高度の工業国家がどうすることもできないといふのはまことに残念な次第であると思ひます。これといふのもマスコミのいわゆる商売主義に對し何一つ戦わな

らであると思いますが、これから飛躍的に増強する産業が何のゆえに斜陽産業といわれているのか、また座席定員輸送を命じた鉄道営業法第二十六条の定めこそ、これによって国鉄、私鉄をびしりと引き締めて監督すべきではないかと思ひます。岡本鉄監局長、広瀬国鉄部長の監督行政に關しての御決心を重ねてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 私、昨年鉄道監督局長を拝命いたしましたときに痛切に感じましたのは、確かに国鉄の輸送力の整備は経済の進展から見ますと非常におくれておる。私がそのときに申しましたのは、国鉄の輸送力はやはり終戦直後の様相を全般的なバランスから申しますと少しも脱していない。貨車の配給不足に対する陳情は年がら年じゅう慢性化したしておりましたし、あるいは旅客の輸送でも、通勤輸送を初めといまして一般輸送におきまして、年末年始であるとかあるいはウィーク・エンドには人の上に人が重なるようになっていくような窮状でございます。確かに御指摘の通りでございます。私もそのとき心に非常に強く期したのでございますが、ぜひとも国鉄の輸送力を飛躍的に増強して今までのおくれを取り返すとともに、また将来のわが国の急速な経済成長に對ししておくれをとらぬようにやらしていただきたい、かように強く決心した次第でございます。仰せの趣旨をよく体しまして十分監督して参りたいと思ひます。

○鈴木(仙)委員 この機会に一般乗用旅客自動車運送事業の一般事項について質問をさせていただきますと思ひます。

去る二月十一日の午後零時半をもつて締め切りとなりました東陸局管下における本年度の一般乗用旅客自動車の三部門、すなわち既存業者に対する車両増強許可の申請、それから新規業務開始の許可申請並びに個人タクシー営業の新規許可申請に關して質問をしたいと思ひます。以上三種にわたる総申請は、件数にして四千六百六件、車両総数は一万七千六百三十四両であり、この数は予定総数よりはるかに上回っておりますが、これを種別によつて色分けいたしますと、一、既存業者の車両増強願いが三百三十五件の車両総数は三千四百二両、二、新規法人の出願は四百七十五件、車両総数は実に一万四千三百六十六両、ハ、個人タクシーの出願は三千七百九十六件、車両総数は同数の三千七百九十六両であります。これらの出願に對して、御当局では出願者から提出されている詳細な付属書類をしっかりと検討の上、直接の個々審査の上、個別の聴聞まで行なつた上、その適否がきめられるわけですが、この規格については、昨年十二月二十四日付でかねて諮問中の東京陸運自動車運送協議会から東京陸運局あてに、東自協答申第五号による答申書が送達されております。その第二項によると、増車申請の既存事業者及び新規免許の申請に対する増強車両の配分については、諸般の事情を慎重に検討した結果、次の通りとし、各別に審査を急ぎ、審査の完了したものとよりすみやかに処分をして、増強輸送の早期実現を期する。とあつて、審査の慎重公平を要求されております。また、次の第三項を見ると、「本措置に伴う申請に對しては、道

路運送法第六條第一項に規定する免許基準に適合するかどうかについて厳正公平な審査を行なうことはもとより、」云々とあり、さらにつけ加えて「車両の立地条件と収容能力の適不適」「運轉者のためにする保健上の施設の整備」というような点が強く要請され、これが許可の先行条件として重要な点となつておりますから、もちろん本年の審査に際しても十分にここに重きを置いておられることと思ひますが、審査の結果、以上の条件に合わないものは申すまでもなく許可にならないものと思われましても、当局はどういうふうにお取り扱いになつていくかというところが一点。さらにかりに免許になりましても、不完全であつたり、運轉者の休養に不適当であつたり、車両の立地条件から構造及び収容能力等にわたり著しく適正でないという点がはつきりとした際は、一たん免許を受けましても直ちにこれを取り消すという御方針であるかどうか、まずこの点を御尋ねをしておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 お答え申し上げます。今、鈴木先生からお述べになりました数字等についてはその通りでございます。これらの非常に多くの申請件数に對しまして、現在東京陸運局におきまして鋭意審査をいたしておるところでございますが、本年の一月七日に公示をいたしました、東京陸運局としてただいま先生のお述べになりましたように厳正公平に審査を進めるといふ方針のもとに処置をいたしておるのでございますが、今おっしゃいました車庫の問題、あるいは運轉者の休憩、睡眠または仮眠の施設の整備というよ

うな点等につきましては、特に重視して審査をするということを公示にも述べております。そういう方針で審査をいたしておるのでございます。従いまして、免許に關します審査をいたします場合には、道路運送法第六條の免許基準につきまして審査を厳正に進めておるわけでありまして、この免許基準に合わないものにつきましては当然却下をしなければならぬ、こういうふうな考えをしております。さらにそれらが、計画上はいから免許をされたけれども、免許をされたあとで、車庫その他の施設において欠けるところがあつたという場合には、大体四カ月前に確認の行為をいたしましたが、その計画に適合したように十分に施設をし、それが法的にも望ましいような形になつていくかどうかということによる調査をいたしまして、その結果、事業開始ができるということになります。そういう關係は十分に調査をした上で措置をいたしますが、それでもうしてもその基準に合わないというようなものにつきましては、当然取り消し、その他の処分も考えなければいけない、そういうふうなことを考へております。

○鈴木(仙)委員 よくわかりました。ただ現在の状況下において私どもが最も憂へていることは、この予備的な審査がはたして法規の要求通り厳正にしよう点でございます。ちよつと考へてみて、四千六百六件の出願数で、これに伴う免許申請の総車両数が一万七千六百三十六両という、この大きな数に對して、今回許可される総車両数がわず

かに二千両しか許可しないという不動のワケがはめられておるのですから、結局審査の結果、二千六百六件の出願と一万五千六百三十六両の車両は当然不許可となつて引き下がるを得ないことになりまふ。これはまさに一人娘に婿八人以上、もしくは高等学校や大学の入学試験以上の競争状態であることは論を待たないのであります。このような状況でありますから、この免許取りつけのためには、当然激しい競争が裏面において発生して行くことは一点の疑いもないところであります。私はこのような状態の発生していることに深き憂いとおそれを感じずにはいられないのであります。巷間うわさされていふところによれば、タクシー免許を得た車両一台について最高三百万円の権利価値があるというくらいであるから、かりに一社で十台の割当許可があつた場合すでに最高三千万円の権利価値を生ずることになるので、業者や關係者はその利権をたやすく見のがすはずであります。従つて昨年度などもこの許可獲得のため關係者がばらまいた運動資金は相当莫大なものであつたと言われておるし、許可獲得のため出願側は血眼になつてあらゆる政治的権力のひもに取りすがつたり、陸運局關係のコネを探し回つたり、これにものを言わせようとかかなり深刻な地下運動が行なわれたという風潮は一再ならず耳にいたしておるのであります。かような状態なので、免許申請の審査は厳重公正でなければならぬことは申すまでもありません。私はこの審査に当たられる当該保官の公平と潔白を信するものであります。いわゆる李下に冠を正さずの言葉の通り、いや

しくも審査の経過や結果について世間の疑惑を受けることのないよう、陸運局首脳部の方々また御監督の方々の厳重なる監督を希望しておきます。

そこで御尋ねいたしますが、本年度の審査はすでに始まっておるようですが、陸運局のいづれの部課の人々が審査を担当されておるのか、それが一点。その総数は何人くらいで構成されておられますか。また車庫、営業所等の現場を審査される場合、単独で調査をされるのか、だれか他に同行立ち合いをやっておるのかどうか、これはどうなっておりますか。この点もお尋ねしておきたいと思ひます。

○國友政府委員 私どもといたしましては、いろいろ報道機関その他に記事が出ることもございますが、行政をいたします場合、ことにタクシー免許申請を審査いたします場合には、最も厳正公平に施行いたしております。この点、私どももさらに東京陸運局長初め関係の者も全く真剣に厳正にやるということに徹しております。そういういろいろな思ひまわしい問題は決して起こらないということを確認いたしておりますが、この審査にあたりまして、審査を担当いたしておりますのは、これは陸運局長初め幹部がもちろん一生懸命やるわけでございますけれども、自動車部がまず担当いたしております。それでその自動車部の中の主たる担当は旅客二課でございます。この旅客二課には現在三十六名おりますが、この三十六名によりましてまず聴聞という審査を行ない、さらに車庫、営業所等の審査は現地調査に参りますが、これにつきましても少なくとも二名の人間が参ることにしてお

りまして、単独で参るようなことはございせん。さらにこの審査に對しましては、できるだけ早く審査をしたいと考えておりますので、これらに關しまして人員等の点につきましては、この審査をやってみましてあるいはもう少しやり方を考えなければならぬというような場合にはもっと促進をする方法も考えていきたい、そういうふうにしておる次第でございます。

○鈴木(仙)委員 お答え、よくわかりました。この調査はもろもろ道路運送法第六條の第二項、第三項に明記された許可基準に沿うて行なわれておると思うのですが、ただいまお説のようなお答えでございます。その報告は百パーセントの信憑性があるのでしょうか。従来の調査で不行き届きや疎漏なものはありませんでしたでしょうか。人間が神様でない以上、ときには重大なあやまちが不作為的になつたとは申せませんが、これまでここに調査不十分な点があつたというふうなことで再調査をしたとか訂正したとか事例はありませんか。これは率直にお答えが願ひたいと思ひます。

○國友政府委員 私どもとしては、また担当の陸運局としては、極力間違ひのない方法で調査、審査をいたしておりますので、出て参りました資料につきましては百パーセントの信憑性があると私は確信をしておるのです。ただ、今おっしゃいましたように、人間でありますのであるいは間違ひがあつたかも知れないと思ひますが、しかしこの点につきましても、特に私の耳にこゝういふ問題で重大な誤りがあつた、あるいは調査不十分であつたといふこ

とで訂正を要するといふようなことについては入つておりません。今後もしういふ点につきましては十分細心の注意を払つて調査の万全を期したいと思つております。

○鈴木(仙)委員 御答弁率直に承つておきます。ただ御当局の御説明を承つておると、事前審査は厳正公平に行なわれておるようで、それならばまことにけつこうなんでしょうが、次に申し述べようなまことに聞き捨てにない話もあるのです。

それは、これまで幾分か陸運局に勤務してこれら業者を多数取り扱つていた係官が、退職すると非常に高い俸給でタクシー会社や営業所の幹部に就職をされるというので、事実引っぱりだこで迎えられるべく、そうしてその担当するところはもろもろ陸運当局との折衝事務ださうです。たとえばことしのような車両増強の予定が発表されると、こゝうした特務班は活発に暗躍を始めるわけです。あのめんどりの申請書類などは、なれた仕事ですから、わけもさうさもなく作成をして提出をする。それからあつたところまで部下であつたりするかつての同僚や先輩の間を自由に泳ぎ回つて、虚々実々の暗中飛躍をやるといふことです。また一方には新規免許申請者を探し出して、私はこゝういふ関係の者で当局と十分コネがあるから、必ず許可がとれるよう運動してやると称して、相當な運動費を出させている者もあるといふことです。こんなことが事実行なわれているとしたら重大な問題です。私ども現実にこれに關する資料を慎重に調査をしておりますが、当局はどのように考へておられるか、またもし

これに類するような事態が事実あつたとしたら、そのときははいかに御処理なさるか、これは一応よく承つておきたい点であります。

さらにもう一つ、この審査の機密事項、具体的に申すならば許可の正式発令以前に審査の結果が外部に漏洩するようないふことはありますか、これもはつきりと伺つておきたいと思ひます。

○國友政府委員 先ほど来申し上げましたように、事前審査は厳正に行なう方針で細心の注意を払つてやっておりますが、今おっしゃいましたように陸運局に關係があるから必ず許可をとつてやるといふようなことを申しまして、そういう者に金を出した者があるといふことは、これはどの何といふことは確かめませんでしたが、私も確かに私の耳にも入つております。しかしこれは陸運局の勤務の者ではなかつたと思ひますが、陸運局の勤務の者がタクシー会社等に入つておる事例もございまして、これにつきましてもわれわれとしても審査の場合には厳正に審査をしております。その陸運局の職員がそういうものに關係をしておるからどうのこゝうのといふようなことはございせん。全部免許基準に適合するものから免許をするといふことにいたしております。その点は私どもとして汚職とかいふようなことをいわれておりますので、細心の注意を払つて措置をいたしておるのでございます。

さらに審査終了のあと免許、却下をきめまします前に、そういう審査の結果が漏洩するといふようなことに關しましては、そういうことはないと確信しております。今後もしういふことはないと

ように実行していきたいと思つております。

○鈴木(仙)委員 質問の焦点を別の角度に合せてお尋ねをしたいと思ひます。

大体タクシー車庫の区域内における配置は適正でなければならぬことは申しましてもないことです。東京都内に例を引いてみます。私は元来北区に居住しておりますが、この北区を例にとつて申しますと、大体田端から中里方面、西ヶ原から滝野川にかけての地域、飛鳥山から王子、豊島方面への区域、十条から神谷にかけての区域、赤羽駅を中心として浮間方面の区域、堀船町から田端新町付近へかけての地域がタクシー営業に關しての重点的な地域になることはきわめて明瞭なものであります。従つて新規免許の場合、この地域を公平に勘案、按分して増車配分が考えられ、営業所といふか車庫が設けられなければならないと思われまふ。これが法第六條一項の要求する免許基準なのであります。だからこの営業所を適正に配置するのでなければ、幾ら車両の増強ばかりしてみても、輸送増強の理念にはいささかのプラスにはならないのであります。とにかくその配置が一応適正である見通しがついたら、次に車庫の立地条件とか車両の収容能力とかが考えられるわけだと思ひます。元來車庫はひんばんに車両が入り出す性質のものだから、この出入りが通行者や近隣へ危険を及ぼすようなおそれがあるのはならないし、必然的にガソリンの貯蔵とか取り扱ひに關する危険を生じないだけの設備が十分でなければなりません。また労務管理の適正を確保するた

め、運転者の休憩または仮眠施設が完全であるかどうか、これは最も嚴重な審査対象でなければならぬはずですが、これらについてこれまでの審査で、以上申し上げたような御配慮が完全に行なわれていたかどうか、この点をさらに御答へ願いたいのであります。

○國友政府委員 今先生のおっしゃいました通り審査をいたしておるのであります。先ほど一月の七日に東京陸運局長が公示いたしました公示事項があるのですが、その中にも「供給輸送力の比較的稀薄と認められる地域又は国鉄および私鉄の駅における輸送力の増強に資するよう適切な計画であること」が必要である。このことは新規の法人の申請についても、さらに個人タクシーの申請についても、既存の業者の増車申請についても、今申し上げましたような適切な計画を持っていただかなければならぬということをお述べておるのでございますが、そういう「供給輸送力の比較的稀薄と認められる地域」に許される、できるだけそちらの方は多く許されるということ、そういう方向で参ると思っております。

さらに車庫その他車庫の立地条件、収容能力等につきましては、やはりその公示の中に、それらのことを重点的に審査をする、さらに労務管理の適正を期するため、運転者の休憩、睡眠または仮眠の施設等についても十分整備をしなければならぬ、こういうことで規定をいたしておいて、従来もこういう方針で審査をいたしておりましたが、さらに今後におきます審査は、公示事項の中にも今先生のおつ

しゃいましたようなことを特にうたいまして、この方向で審査を進めていくとしておるところでございます。

○鈴木(仙)委員 念を押すようではなはだ失礼ですが、御当局としては許可申請をいたしておる各営業業者の目論見書なり、設計図をもととして現場を十分検証された上、これならよろしいということになって車庫の位置なり構造について認可されたというわけなんです。それなら重ねてお尋ねいたします。

前に申し上げた通り、私は北区に住んでおり、北区におけるこれらの状況は比較的よく知っているわけなんです。前年度に、北区で営業開始を許可された、合計六十九台が割り当てられた法人五会社のあることを御承知です。この五法人会社の営業免許を一つの頭等な例としてお聞きするので、この当該五会社に対して許可の指令が出るまでは、順序として、法律に規制されている通り、出願法人の実態調査や成規の聴聞をいたされたものと判断をいたします。そこで、ごめんとおかけようですが、わずかに五つの会社のこと、きわめて簡単だと思えますから、調査というか審査と申すか、その結果の概略と、聴聞の結果当局の得られた心証がどの程度のものであったか、そしてその結果、この五法人には免許を与えてしかるべきものと結論を得られた経過をはつきりと御説明をお願いいたします。もしもこの席に資料をお持ち合わせなければ、すぐに取り寄せてでも御答弁が願いたいと思ふのですが……。

○國友政府委員 この北区の五会社に開します資料は、ただいまここに持ち合わせておりませんので、できるだけ早く取り寄せたいと思ひますが、これらに開しましては、調べまして後刻お答えしたいと思ひます。……。

○鈴木(仙)委員 それでは後ほど、それはお調べになってお答え願ひたいと思ひます。御当局の御答弁は一応承りおくだい。とどめまじょう。大体の質疑の御意見を承りたい、また私からも結論的な意見を申し上げることにいたします。……。

北区の実例についてさらにお尋ねいたしますが、個人タクシーは別として、前年度に北区の法人の出願が、たしか十五、六社出ていたはずですが、これに対して当局は、嚴重公平に御審査の結果、十一社が脱落して五社だけを残されたのであります。申し上げれば、同心交通(志茂町)、大田交通(志茂三丁目)、浅井交通(神谷三丁目)、大正交通(滝野川中里)、日本平和交通(豊島八丁目)、丸和交通(田端町)、十北交通(東十条一)、都北交通(浮間一)、北交通(神谷一)、鹿島交通(岩淵町)、鳳華交通(稲付西町)、インター・ナショナル(稲付四丁目)、大光自動車(浮間三丁目)、新都交通(稲付島下町)、こだま交通(神谷三丁目)、王子運送(神谷一丁目)、以上であります。……。

りで、王子で生まれ、王子ではえ抜いた地元からの請願は、ことごとく却下されているという状態、このような偏面的な許可がはたして公正妥当でありましようか。がぜんこれに対する不満不平の声は、昨年来相当に高まっております。これは断じて営業所の適正な配置ではないと思ひます。御当局は、また局長は、現地をよくごらんになっておらないと思ひますが、一度現地を御視察になってごらんない、實際ひどいものです。特に浮間地区のごときは、ろくにまだ道路も下水も完成していない荒れ野原であり、昼間でも通行の人がまことに少なく、夜になつたら、おそらく暗で人通りなどはないでしよう。まるで上海戦線そっくりの場所です。こんなところに現在二カ所の営業所が許可されておる、一つは浮間三丁目、もう一つの許可は神谷一丁目を取りつけた一社であります。……。

○國友政府委員 北区の実情につきましては、私、調査いたしましたお答え申し上げたいと思ひます。……。

さらに、ある一社が許可になった当時、各自動車メーカーが新車売り込みのため許可の祝電を發したが、浮間の原の中央でタクシー会社らしい姿が見当たらないので、電報配達が困り果てて、交番へ四通も電報を預けていたというふうな、全くどうも情けない事実もあるやに聞いております。人の姿もまれな環境なのですからもろん仕方がないと思ひますが、こういう事実も一応御調査になつていかどうか、御説明が承りたいと思ひます。

しては、この点は私考えすのに、申請者の住居地とその計画をすることが、とは違ふ場合が多うございまして、免許があつてから四月以内に建物を建て、施設をし、車両を整えて営業を開始することになっておりますので、免許をされたその直後におきましては、そういう施設がその目的の場所にできておらないという事は当然あり得るわけでありまして、それらを、ただ免許を受けたものの、その目的地に電報を打ったというような現象ではないかと思ひますので、これはディーラーの闘争がいたされたことかと思ひますが、今申しました車庫の問題、その他車両の運用等につきましては、十分に調査いたしたいと考えております。

○鈴木(仙)委員 御答弁のようにハイヤーはやはりお客の利便をはかつてそこに置かれなくてはならない。それが許可になつておるところで客待ちの車が年じゅうないという事実です。免許発令以前の審査は全く慎重にやっていたかなくてはならないことは申すまでもありません。法規に定められた規制を責任を持って履行することでもきないような、資格薄弱な出願者が続々許可されている一方、資産状態から設備計画その他一切の条件のすぐれているりっぱな資格者が多数不許可となつてゐるのは、何か権力のある筋のひものついでに、名前だけの出願者だけが許可されて、政界や御当局と何のコンネもない出願者はいつまでたつてもうてい許可の見込みがないということ、もしもさういふ手心が加えられてゐるとするならば、これは黙視することのできな重大な問題であること

は申すまでもありません。現にそのような非難の音が北區だけではなく、全都の業者の間に相当高まつてゐることは、火のないところに煙は立たないといふ古い言葉通り、多少なりともそこに火の気があるから、さういふうわさを生むのだと考えます。これらの風説に對して、さういふ事実はない、とんでもないことだと簡単に打ち消すことができませんでしょうか。要するに車両増強、新免の許可申請、個人タクシーの許可に關し、相当深刻なうわさが流れてゐるので、これに對し御当局はいかなる態度と御決意のもとに今後処置されるのか。それにつき一つ一つ誠意あるお答えを願ひたいと思ひます。

また問題は他にもたくさんあります。第一回の質問としてこの程度にとどめたいと思ひます。大体今までの御説明で、昨年度における既存業者の増車許可申請、個人タクシーの免許及び新規法人に対する免許の審議が公正に行なわれているような御説明でした。が、はたしてそれでしようか。これに關連した一連の問題について、どうも現在の陸運局長を引き合ひに出すことはきわめて御迷惑でもあり、不愉快なことであらうと思ひますが、この点非常には木村局長にお氣の毒だと思ひますけれども、前の津上局長のあまりに飛躍し過ぎたと思はれるような御行動があるの、一応よくこれに關連する事態をのみ込んでおいていただいて、今後のあなたの御方針に誤りのないことを期待申し上げたいのであります。とにかく昨年度の免許審議の経過といふものは、断じて明朗公正でなかつたといふことを、これから具體的事実について一々申し上げるつもりでございます。

が、前の陸運局長の津上さんは御榮転になつてゐるようですけれども、これは疑惑の中心的存在でありますから、津上前局長を本委員会に喚問したいと思ひます。それから当時の芳賀自動車部長、蘭村総務部長、杉山一課長の出席をも要求いたし、しさいに一問一答いたしたいのですが、この機会に委員長に申し入れておきます。お諮りを願ひます。

あまり長くなつてもどうかと思ひますから、本日はこの問題は一応この辺にとどめて終わらしておきたいと思ひます。

○三池委員長 ただいまの御要求は理事会に諮りまして処置いたします。

○鈴木(仙)委員 次に、海運局の方に太平洋客船についてお尋ねをいたします。

太平洋客船については毎年運輸省から予算要求が出てゐるが、大蔵省の査定で切られて、なかなかこれが実現をいたしませんやうです。特に三十六年度予算の折衝にあたつては、大蔵大臣から調査費はどうかと水を向けられたのに對し、運輸省側で断つたといふ話が伝わつておりますが、この真相はどうですか。目下太平洋へ回されると報道されてゐる外国の客船はどういう状況になつておりますか。

そういう調査費をつけてもらつたらどうかという問題はございましたが、大蔵省からはそういう話はございせんでした。

第二点の御質問でございますが、ただいまは太平洋の客船航路につきましまして、A.P.L.が配船をいたしてあります。また英國系のO.P.ラインというものも配船をいたしてあります。二万トン程度の客船を、将来は四万トンあるいは四万五千トンというやうな大型の建造も計画されておるやうでございます。私どももいたしまして、こういった國際的な環境、条件から、どうしてもオリソビツクまでには太平洋客船一隻は少なくとも建造をしたいといふことで、御指摘の通り年々予算要求を續けて参つておるのでございますが、航空機の非常な発達との関連におきまして、どうしても一隻建造するといふところまで政府全体が踏み切れなかつた、こゝういふことでございまして。

○鈴木(仙)委員 日本郵船の氷川丸が、たつた一そう生き残つておりました北太平洋航路の客船でありました。それが昨年の秋三十三年の奉公を終わつて係船となつて、その代船建造の予算もつかないといふありさま、これはどういふ次第ですか。永久に太平洋客船はわが国では建造をしないといふ決定がどこかで出されてしまつてゐるのではないでしようか。アメリカに日米系米人の意向がこの問題の早期実現を祈つてゐるといふことであります。どういふ事実でありますか、この際伺つておきたいと思ひます。

○朝田政府委員 御承知のやうに太平洋客船につきましては建造費が莫大に莫大に上がるので、一隻私どもの計

画いたしました二十二ノット、二万二千トン、定員が九百五十名程度の客船にいたしまして、七十五億からの建造費を要するのであります。しかもまた金利の問題等にも關係いたします。客船の運航は御承知のやうになかなか採算をとるのに困難でございますので、将来建造竣工後におきましても運輸補助金を多額に要する、私どもの計算によりますと、九年間運輸補助をいたしまして、十年目から補助金が必要でなくなるといふやうなこともなつておりますので、膨大な財政融資なりあるいは國家財政の負担といふことも考え合わせまして、今の段階におきましてはなかなかそこまで決心がつかないといふのが実情であります。

○鈴木(仙)委員 よろしいです。

○三池委員長 次会は来る十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、本日はこれにて散會いたします。

午後二時二十一分散會

運輸委員會議録第七号中正誤

- | | | | |
|---|---|------|---------|
| 一 | 行 | 誤 | 正 |
| 一 | 三 | 益 | 郎 |
| 一 | 末 | 三 | 認めま |
| 一 | 三 | 戦時標準 | 戦時標準船 |
| 一 | 三 | 船 | は、戦時標準船 |