

第四十回国会 衆議院 運輸委員會 會議錄 第七号

昭和三十七年二月九日(金曜日)

午前十時二十二分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君
理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君
理事 福家 俊一君 理事 井岡 大治君
理事 久保 三郎君

出席國務大臣
運輸大臣 齋藤 昇君

出席政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君
運輸事務官 廣瀬 眞一君
運輸事務官 (大臣官房長) 辻 章一君
運輸事務官 (海運局長) 坂本 信雄君
運輸事務官 (港灣局長) 坂本 信雄君
運輸事務官 (自動車局長) 木村 陸男君
運輸事務官 (觀光局長) 堀本 保邦君

委員外の出席者

大蔵事務官 武藤謙二郎君
関税局長 武藤謙二郎君
運輸事務官 岡田 良一君
港灣局参事官

二月九日

委員 高橋英吉君 辞任につき、その補

欠として竹内俊吉君が議長の指名で委員に選任された。

二月七日

日本観光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出第七三三号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第三九号)

日本観光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出第七三三号)

陸運に関する件
港灣に関する件

○簡牛委員長 これにより会議を開きます。

去る七日、本委員会に付託されました内閣提出、日本観光協会法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。

日本観光協会法の一部を改正する法律案

日本観光協会法の一部を改正する法律

日本観光協会法(昭和三十四年法律第三十九号)の一部を次のように改正する。

日次中「役員(第十一条―第十九条)を「役員等(第十一条―第十九条の二)」に、「運営委員会」を「運営審

議会」に改める。
第三条第二項中「協会は」の下に「運輸大臣の認可を受けて」を加える。

第四条を次のように改める。
(資本金)
第四条 協会の資本金は、一億円とし、政府がその全額を出資する。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、協会を追加して出資することができる。

3 協会は、前項の規定による政府からの出資があつたときは、その出資額により資本金を増額するものとする。

第八条第六号を次のように改める。
六 その他運輸省令で定める者
第九条第一項中「正当な理由がないのに」を「次の各号の一に該当する場合を除き、」に改め、同項に次の各号を加える。

一 加入しようとする者が協会を脱退し、その脱退の日から二年を経過しない者であるとき。
二 その他正当な事由があるとき。

第九条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。
2 前項第二号に規定する場合においては、その事由について運営審議会の議を経なければならぬ。

第九条に次の三項を加える。
4 会員が会員たる資格を喪失したとき、又は除名されたときは、協会を脱退する。

4 協会は、会員が次の各号の一に該当するときは、その会員を除名することができる。この場合において、協会は、あらかじめ、当該会員に対してその旨を通知し、かつ、弁明する機会を与えなければならない。

一 会費の払込みその他協会に対する義務を怠つたとき。
二 その他正当な事由があるとき。

6 第二項の規定は、前項第二項に規定する場合について準用する。
第十条の見出しを「(会費)」に改め、同条に次の三項を加える。

2 会費の額は、会員ごとに、一事業年度につき、十万円以上とする。
3 会費の額については、運営審議会の議を経なければならない。

4 会員は、自己の負担する会費の使途を指定してはならない。
「第三章 役員」を「第三章 役員等」に改める。

第三章中第十九条の次に次の一条を加える。
(職員の任命)
第十九条の二 協会の職員は、会長が任命する。

第四章(章名を含む)中「運営委員会」を「運営審議会」に改める。
第二十条第二項中「三十人以上」において定款で定める数の運営委員

を「運営委員二十人以上三十人以上」に改め、同条第三項中「定款で定めるところにより、会員」を「運輸大臣の認可を受けて、会長」に、「選挙」を「任命」に改める。

第二十条第四項を次のように改める。
4 会員は、運輸省令で定めるところにより、会長に対して、運営委員の候補者を推薦することができる。

第二十条に次の一項を加える。
5 運営委員の任期は、二年とする。

第二十一条第一項を削り、同条第二項中、「前項に規定するものほか」を削り、同項を同条とする。

第二十四条中第五号を第六号とし、第二号から第四号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 外国人観光旅客に対する観光案内所の運営を行ふこと。
第二十四条に次の一号を加える。
七 前各号に掲げるもののほか、第一条の目的を達成するために必要な業務

第二十四条に次の一項を加える。
2 協会は、前項第七号に掲げる業務を行なうときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第二十八条中「七月三十一日」を「五月三十一日」に改める。
第二十九条第一項中「二月以内」を

ておられる産業には、相当の支障を来たすのじやないかと考えます。私の方でも調査をいたしますが、お聞き及びなつておられまする具体的個所、問題等をお聞かせいただきましたら、具体的問題につきまして、建設省の關係と協議いたしたいと考えております。この制限令は、建設省が主管で、建設省がやっているわけでありまして、従いまして、路線営業をやっておりますものにつきましては、こちらの方も話し合いがあるわけでありまして、そうでないものにつきましては、こちらに進んでその影響を検討すべきは、であるわけでありまして、今日まだそういうことになっておりませんが、今後はよく留意をいたしますが、ただいまの点を一つ、後ほどでけつこうでございますから、具体的ことをお示しをいただきまして、できるだけそういうことを避けることができるように交渉してみたいと考えます。

○加藤(勸)委員 今日東京都内だけで、牛乳の運搬は四百万本から五百万本輸送されておるのです。それで、これらの輸送に当たるトラックの台数は、今度制限を受けました五トン以上のトラックが約五百台、それから小型のトラックが三百台、それだけだけの牛乳の輸送に当たつておるわけでありまして、専業小売業者が東京都内に千五百軒ございまして、それから病院、工場、学校等、そういう集団需要のところへも直接輸送しておるわけでありまして、残念なことには、これらの病院にしましても、工場、学校、家庭は大部分そうでありまして、完全な冷凍設備というものを持っておりませんので、どうしても時間的に制約を

受けるわけなんです。そういう点を考慮しまして、ことに小売業者は、前からずつと存在しておるのでありまして、どうしても道が制限を受ける範囲内に入る個所が、比較的多いわけなんです。それを今制限されてしまひますと、輸送上に非常に支障を生じまして、牛乳の衛生、保健という取り扱ひの上の面からいまして、大きな支障を生じまして、牛乳の鮮度等にも、これは申し上げるまでもなく、牛乳は搾乳されてから消費者の手に渡るまでは、一貫作業として行なわれておつて、この間には取り扱ひ上に非常に衛生上の注意をしなければならぬ点でございます。また、これがために特別に別な法律も設けられておるような状態です。これが輸送上の制限のために時間がおくれてしまふというようになるとになりますと、牛乳の持つておる鮮度が落ちるばかりでなく、このことのために、非常に衛生上の見地からも問題が起つてくるのではないかと、おそれがあるわけなんです。これらの全乳協会等におきましても、どうして当局の方針に適合するように自分たちの輸送関係を改めることができるか、こういうことについて考慮は十分しておりますけれども、これを一挙にやるということは事実上不可能なものでして、言葉ではやるといへますけれども、五百台の五トン車以上のものを急に小型車に変えるということは、第一、人の手の面からいまして、その他の機具全部の取り扱ひを要えなければなりませんので、事実上非常に困難でありますので、徐々にそういう方向に向けて、当局の意向に適應するようにしたい、こういう努力はする

であります。そういう一定の期間、取り締まりの上において何らかの緩和の方策を講じてもらえないだろうか、こういう気持ちを持っておるわけなんです。これは私も、食生活の改善という点から、動物性の蛋白を非常に徳憑しておる立場から見まして、それはなるほど必要なことだ、これは当局がそういう制限令を公布する場合に、特に牛乳の配達というふうなことに、この考慮が私われなかつたのであるう、だから、これは実情を明らかにすれば考慮してもらえんじやないか、こういうことには話をしておりますけれども、この点についての政府当局のほうは、非常にいいのではないかと、思っています。

○木村(陸)政府委員 お話の点は、非常にごもつともな点でございます。それで制限令につきましては、ただいま大臣から御説明申し上げましたように、建設省の方で主管いたしております。運輸省あるいは警察所管の分につきましては、一緒にやっておつた。お話の点につきましては、ここに条文がありますので、かいつまんで御説明申し上げますと、今のお話のような場合、特殊な車両でもってどうしても運ばなければいかぬ、ところが、その車両の構造によりまして、今まで通つていた道路が通れなくなる、しかし、どうしてもそこを通さなければいかぬ、というような場合には、道路管理者が、この制限令にきめられた基準にその場合その車が適合しないが、しかし、その使用目的によつてやむを得ないというふうな認定したものは、その車については一応基準に適合するもの

とみなすことができるという条文が一つございまして。そこで、今の実情を道路管理者の方にお話になりました、道路管理者がなるほどやむを得ないという認定をしてくれますと、基準に合うとみなして通れるようになります。ただし、そういう場合でも、道路管理者が、運行の経路あるいは運行の時間等について、道路の保全、交通の安全をはかるためにいろいろ条件をつけることがありますので、その条件には従つて運行してもらわなければいけません。という条文がございまして、これによりまして、ある程度御質問の点は処理できるのではないかと考えられますが、なおお話を承りましたから、私の方から道路管理者の主管であります建設省の方にもよく連絡をいたすつもりであります。

○加藤(勸)委員 大体そういうことになっておれば、そういう点を明らかにすれば、道路管理者も今おっしゃるような条件に従つて認めてくれるであろうと思つておつた。お伺いしておきたいと思つたのは、直接の管理者は、建設省のどこでやるのですか。

○木村(陸)政府委員 建設省の道路局が主管しておりますが、道路管理者といふと、国道それから府県道等によつてそれぞれ違ひまして、国道の場合は建設省あるいは一部地方県知事、それから県道ではもちろん知事、市町村道では市町村長、こういうことになっております。

○加藤(勸)委員 そうしますと、直接話をする場合、全部一々建設省なり東京都の道路局なりにそれぞれ話をしなければいかぬということになるのですか。建設省なら建設省だけでいいですか。

○木村(陸)政府委員 牛乳配達の問題でございますので、おそらく各地にあらうかと思つたので、一応おまとめになりまして、総元締め建設省の方へお話になりまして、建設省の方でいろいろ御指導をお受けになることが適当かと思つた。

○加藤(勸)委員 それではそのように取り計らいたいと思つたが、運輸省の方においても、そういう特殊の条件があるのだということを一つ伝えておいていただきたいと思つた。お願いします。

○簡牛委員長 特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 特定船舶整備公団法の一部改正法律案というものについて若干質問をしたのであります。まず第一にお尋ねしたいのは、この共有方式はいかなる方式でやるのか。というのは、いわゆる金利あるいは償還、共有の持ち分、こういうものについて、要点だけ御説明をいただきたい。こういうふうな思ひます。

○岡田説明員 共有の問題でございますが、今まで公団で旅客船についてやつておりましたのと同じ方式で考えたと思つております。持ち分につきましては、資金を分担した割合に応じて、業者が三、公団七という割合によりまして、その七の部分につきまして、それを十二年償却という考え方であります

ので、十二年間に金利と償却分を合
せまして、毎年業者からその分を納め
る。そういう形で十二年たちますと、
所有権を業者の方に移す。そういう考
え方でございます。

○久保委員 新年度は五億の借り入れ
融資というところが財源になっておる
ということですが、それで引け
は百十何隻、引き舟は三隻程度とい
うことなんだが、全体として特に重要港
湾——この間も關谷さんからお話があ
りました、重要港湾が主体でありま
すが、それ以外にも問題がある。い
れにしても、全体として今日のはしけ
の実態からいって、今後の経済の推移
というか、船艇の出入りというか、そ
ういうことからいって、大体どの程度
で充足する必要があると思ってるの
か。今年計画されている五億の範囲
で、はしけ百十何隻、引き舟程度とい
うのは、どういう割合であるのか。

○岡田説明員 引き舟につきましては
は、一応八隻という予定にしております
が、これは業者の方の申請その他の
状況によりまして、若干変更する
ところがあるかも知れぬと思つていま
す。現在、はしけの需要量は、御承知
の通り、非常に波がありまして、昨
年の八月の船積みの激しいときには、
非常に足りないという数字が出てお
つたわけでありまして、現在は入港船
が減りまして、現状においてはあまり
足りないという数字が出ておらないとい
うようなことでありまして、一年の間
でも非常に需要量は差が生じていま
すので、結局一定の数字をとりまして、
それがあまり高い数字であれば、かえ
つて業者の方の採算上の問題点にな
りまして、あまり低い数字になると、

実際問題として困ることが起こって
くるわけでありまして、一応五カ
年間の荷動きの数字から平均的に考
えておるわけでありまして、それで平均
たしますと、大体五万トン程度のし
けを毎年増加させればよいという数字
が出ておりますので、一応公団で二
五万トン程度作りまして、残りはお
か、たとえば自己資金による方法と
か、中小企業金融公庫とか、その他の
融資の方法を考えてやっていきたい
というふうなことを考えております。

○久保委員 次の機会までに、そ
ういふ数字をまとめたものが、見通し
を出しておられると思うが、これを
出したいと思つておられますか。
そこで、大臣もおられるからお尋
ねしたいのは、なるほど、御努力によ
つて、はしけの増強もこういう形で芽
が出てきたということでありまして、こ
れは一つの前進ではあると思つていま
す。前進ではあるが、問題ははしけ
だけじゃなくて、港湾対策としてはい
ろいろあるわけでありまして、その中
で、荷おろしのいわゆる機械化の問題
で、荷おろしのいわゆる機械化の問題
であります。ついでには、特にこの港
湾運送業者が使用せねばならぬ、ある
いは近代化するために必要な移動ク
レーンの問題については、運輸大臣と
してはどういうふうな考えられてお
られるか。というよりは、移動クレー
ンに含めてやってやるのが当面必要
ではないか、こういうふうにも考
えておられますか。

○齋藤國務大臣 私の方も、おつし
やいますように、移動クレーン
のものもこの中に含めていた
たい、か

よく思つておつたのでございま
す。クレーンのようなものを船舶公
団でやらせるのはたしてどうだ
らうかという議論も強く出ま
して、特定船舶公団でやらせる
という少し検討いたす余地がある
というご意見を伺つて、このたびは
その目的を達成したか、かように考
えておられますか。

○久保委員 今のお話では、船舶公
団でやらせることにはどうかとい
うふうなお話だそうでありまして、
船舶公団自体がやることについて
どうかといふことは、これを含めて
やるかどうか、これはまた別だ
と思つておられますか。大臣のお
話では、船舶公団といふのだから、
船の方が主体だから、荷役機械
を入れるのもどうかといふ
ふうなご意見を伺つておられる
か。それとも、必要性からい
つて、これを別途考える必要があ
るからといふことではありま
しょうか。いづれでしようか。

○齋藤國務大臣 必要性は、おつし
やいますように、私はあると思つて
おります。ただ、船舶公団の性格
にかんがみまして、この中に
入れるのはどうか。従いま
して、現在のところでは、
やはり特別な融資の面で考
えていくしか道がないのじや
ないか、かように考
えておられますか。

○久保委員 実際をい
うと、それはどうかと思
います。はしけと直接の
関係があり、しかも港
湾荷役の近代化とい

うことは、運輸省でも重点
施策になつておると思
います。そういうこと
から言ふならば、はしけ
だけで荷役機械は含
まないのだというふう
な考え方は、どうも
面龍点睛を欠くので
はないかと思つていま
す。だから、ここで考
えられるのは、船舶公
団という名前が、どう
も船のことになるな
らば、名前をつけて
おられるべきであ
りまして、これは変
えておられるべき
か、かように考
えておられますか。

○久保委員 最初から
そうおつしやれば、
話が大人になる
のです。そう
だろ、それが大
へんな御苦勞であ
つて、荷役まで
どうも見れなかつ
たということ
だろ、と思つていま
す。ついでには、私
たち

は、制度そのものとして、
やはりこの機会に、
まだ今日法案審議中
でありまして、わ
れわれ自体としては
当然この中に含
ませてやるべきだ、
こう考へてお
ります。そういう
意味において、
一つ御考慮を
いただきたい。な
お、關谷さん
もこれは考
えておられる
ようでありま
すから、後刻
これは御相談
申し上げな
ければいか
ぬ、こう思
つてお
ります。

そこで、法案から
離れますが、運
輸大臣がせつか
くおいでにな
つておられます
から、一つだけ
引き続いてお
尋ねしたいので
あります。それは
オランダ航空
の問題であり
ます。これにつ
いてはいま
まで御報告を
いたしません
か。こういう
ふうな御報告
をいたしたい
と思つていま
す。先般新聞
等で承知した
ものでは、定
期便、いわゆる
DC7で来た
と思つていま
す。この場合
は、検査をした
が、そのま
まいゆるゆる
の兵員を乗
せて西イラン
へ飛ばした。
その後、今
アンカレッジ
に待機して
いるのは入れ
ない、こう
いふことであ
る。政府の方
針としては、
先般の定期
便によると
ころの平服の
兵員輸送は
よろしいと
認められた
かどうか、こ
ういふこと
について、一
つお知らせ
をいたしま
す。

○齋藤國務大臣 た
だいまのお尋
ねの点は、オ
ランダが兵員
を運ぶため
にチャーター
機で羽田を
経由してとい
うわけがあ
ります。その
中で、特別
の許可が必要
になります
か。そこで、
いろいろ検討
いたしまして
、こういうこ
とは適當で
ないと思つ
たので、そ
ういふ申請
をさされて
も許可を
いたしません
というこ
とを、外務
省を通じて
先方に話
をいたし

たい、こう思
います。

ました。そこで、チャーター機の問題はなくなつたのでありますが、定期便で数十名来るという話がございまして、定期便ですと認可をされてはいる機種でやってくる分には、お客さんとして運んでくるのでありますから、今日の法制上はこれを拒否する道がございせん。そこで、ただ飛行機に兵器、弾薬といったようなものを積んでくることは、これは違反になりますから、そのおそれがあるものと認め、羽田に着陸いたしましたときに、そういうものを積んでいないかを検査いたしましたわけがございまして、一昨日前に、機種を変更して、それにまた乗ってくるという話がございまして、機種変更の申請がございまして、DC7をDC8に変更するということであつたと思ひますが、この機種の変更は認可を要する問題でありまして、従つて、この機種の変更は認めないという処置をいたしましたわけがございまして、今申ししますように、すでに許可をされてはいる範囲内の定期便で、お客さんとして運んでくるという場合には、処置のいたし方がないというわけがございまして、しかし、国際的に及ぼす影響もあつたので、外務省を通じて、なるべくこういふお客さんは運ばないような措置をとつてもらいたいということをお願いしておるわけがございまして、

○久保委員 お話では、大体今問題になつてゐるものについては、いずれにしても好ましくないから遠慮してほしう程度のものであります。これは大臣、ちよつと違ふのじやないかと思ふのであります。正当な拒否権と

いふものがわが方にあると思ふんで、いかががでしょう。というのはICAO、国際民間航空条約の第四条では、「各締約国は、この条約の目的と両立しない目的のために民間航空を使用しないことに同意する。」目的といふのはどういふことかと、いろいろあるでしょうが、この条約の前文には、こういふことが書いてある。「各国及び各国民の間における摩擦を避け、且つ、世界平和の基礎である各国及び各国民の間における協力を促進すること」が望ましいので、云々と書いてある。私は、定期便で、定められた条件のもとにおけるいわゆる平服の兵員の輸送であつても、これはわが方に拒否権があると思ふのですが、いかががでしょう。

○齋藤國務大臣 先ほど申しますように、普通の旅客としてやってくるという場合には、今日まで拒否した例はないのであります。従ひまして、明らかに戦争目的のために普通の旅客機を利用するといふようなことのないように、ということをお願いしてあります。

○久保委員 これはもう戦争目的のための軍人でありまして、当然先ほど読み上げた条項に照らしても強い拒否権を持つべきだと思ふのですが、どうも皇太子がきようお帰りのになると、あつては少しおかしくなるのじやないかと、私は思ひ過ぎに心配してゐるのです。おわかりでしょうか。

○齋藤國務大臣 別にあつておかしうするといふ意図は、毛頭ございせん。御趣旨のようになつております。

○鶴牛委員 港灣に関する件について、調査を進めます。田中織之進君。

○田中(織)委員 過日の委員会で、港灣と海運に関する問題について、運輸当局の意向をたゞしたものであります。ちよつと予算委員会の関係で運輸大臣お見えにならなかつたので、最高政策に関する部分については責任のある御答弁をいただけたので、この機会に、幸い大臣お見えになられたので、一、二お伺いをいたしたいと思ひます。

まず、海運政策の問題につきまして、過去の造船融資に対する利子補給の問題が、前年に引き続き予算が計上されておるわけがございまして、聞くところによると、過日も海運局長及び政務次官からは、いわばそれはもうこの向きの過去の分に対する補てんというところで、前向きな形におけるものについては、目下運輸省の方で積極的な利子のたな上げについて案を練りつつある。その点について、若干大蔵省との間に意見の食い違ひがあるやに新聞報道等でも承るのでありますが、特に所得増計画の第二年度において、いろいろ物価の問題その他から倍増計画について支障が出てきておる時期でありますけれども、特に海運関係の問題は、経済の成長政策と最も深い関係にある国際収支の改善の基盤として、非常に重要な部分だと思ふので、従来の融資に対する利子の補給の問題であるといふようなことではなくて、積極的に、特に現在提案になつておる特定船舶公団等による戦艦船等の処理の問題も一方では進められておるすするけれども、やはり積極的な新造船計画を進めていくことが必要だと思ふのであり

ます。そういう点から見て、今運輸省が考へておられる、できれば本国会に出したいといわれておる、たとえは利子の積極的なたな上げ方式というような問題について、大臣としては今国会に必ず提案せられるかという決意を持っておられるかどうか。この点については、過日の委員会で事務局からは、過日の委員会事務局からは、はっきりした意向を伺うことができませんので、この機会に伺つておきたいと思ひます。

○齋藤國務大臣 お説のように、日本の海運事業、ことに外航船を持つておる海運会社は、非常に基盤が脆弱でございまして、これは御承知のように、戦争中に沈められました船に対する戦時補てんが行なわれなかつた、その基盤の上に借金で船を作つてきたといふところに原因があるわけがございまして、従つて、今日借金の元本の未済になつておるものが約七百億、それから減価償却のできないのが、約七百億あるわけがございまして、こういうような企業基盤におきましては、国際競争力にも耐えられませんが、今後新しく船を作つていきます場合に、先向きの点だけを考へただけでは足らない、かように考へまして、この海運企業の基盤を強化するといふことをどうしてやりたい。そこで今おっしゃいますように、開銀の利子あるいは市中金融の方の利子、これがある程度支払うことを猶予して、そして元本の返済に充てていくといふことによりまして、ただいまの元本の返済の未済あるいは償却不足を五カ年くらいに解消されたいといふ目的で、一つ海運会社の整備計画を立てさせたい、そうしてそれに必要な援助をいたしたい、こう考へてい

ます。その方法につきましては、ことに利子のたな上げ等の問題につきましては、今大蔵省と折衝中でありませんが、法律が要らぬといふことでは、ただ政府の施策だけでできるといふことでは、法律なしに、政府の方針でやれませんが、法律が要するといふことになれば、私は、この国会中に提案をいたしまして、御審議をいたしたい、こう考へております。

○田中(織)委員 そうすると、明年度の予算に、審議会の経費が計上されておりますが、今大臣がお述べになつたような積極的な基盤強化のための積極政策、そういうものは、その整備計画審議会の結論を待つてというお考え方なのですか。それとも、各企業別に整備計画といふものを諮問せられるものでありますけれども、それと並行した形で、本年度の新しい海運基盤強化の積極政策として、今政府内部の意向がまとまれば、関係法律案でも出して一歩進めていこう、こういうお考えなのですか。その点はいかががでしょう。

○齋藤國務大臣 整備をいたしますについて、政府あるいは国が援助をいたします内容が、どうしても法律が要するといふことでは、この国会中に法律で御審議をいたしたい、その方針によつて整備計画を会社を立てさせて、その整備計画を審議委員会に諮問をいたしたい、こう考へております。

従ひまして、整備計画の審議会は、海運基盤を強化するのにはどうしてやうたらいいかという方を審議するのでなく、個々の整備計画を審議するといふ審議会にいたしたい、こう考へ

日本の港が、経済発展に対応し、どこの港でも取り扱ひ量が非常に伸びておりまして、ここに述べました基準が、今の日本の水準からいくと、少し小さ過ぎるのではないかと、この点がございまして、この取り扱ひ量についてもう少しふやすという点から再検討すべきではないかという点が一つ、もう一つは、ここに述べました項目というのは、いわゆる雑貨を主体とした従来の非常に一流港という一般的な概念で考えられておるの、ございまして、最近非常に取り扱ひ貨物の伸びております港は、鉄工業の発展に伴いまして、原油だとかあるいは鉱石だとか、そういうようなもの種類が非常にふえておりますし、今後の港も、一般の商港に比べまして、工業港の比率というものがだんだんウェイトを増してくるのではないかと、そういうような観点から、そういうようなこともまたこういう項目の中に考えていくべきではないか、こういう考え方がございまして、そういう観点から今検討をいたしておりますが、まだ成案を得るには至っておりません状況でございます。

○田中(織)委員 私も手元に八項目にわたるいわゆる特定重要港としての指定基準を持っておりまして、その中に今港湾局長も言われましたように、昭和二十五年の数字というものがとられておるのでありますが、これはやはり基準として押えられたらなるかという数字として押えられたらなるかという数字とありますが、それがその後十年以上も経過してあるわけでございますから、昭和二十五年というような数字を基礎にすることについては、

その後の経済の発展段階から見ても、あるかどうかということには私は問題があるかと思ひます。しかし、もちろん、その後の経済情勢の推移に基づいて、取り扱ひ量というようなものも、従来の基準ではなしに、もっと大きなものを押えていかなければならぬという趨勢はわかりますけれども、今、たとえ私が申し上げておる和歌山下津港とかあるいは室蘭港であるとかいうような関係から見れば、現在の水準で現在の基準に大体当てはまる。たとえば外国貨物の取り扱ひ量などは、先ほど大臣にも申し上げたのでありますけれども、四日市だとかあるいは小倉であるとかいうようなところに比べれば、はるかに大きな数字を持つておるのでありますけれども、従来の十二港のうちに入っております。率直に申し上げまして、基準になる数字が引き上げられるということになれば、現在の基準に大体当てはまるかというところ、重要港に指定してもいいというところが、ますますその指定を受けられないという結果になるので、その意味から見て、基準がどういうようにきまるかということ、率直に言えば、現在の基準に当てはまるものは幾つかやはり追加指定をしてもらいたいというのが、関係者の非常に強い希望ではないかと思ひます。その点から見て、基準を改定せられるということであれば、それも早急に一つ結論を出して、それに基づいて、従来のたまたまに過去の実績ということにとらわれずに、現在、局長も申されるように、鉄工業の原材料あるいは製品の輸入あるいは輸出、そういうような観点から見て、どうしてもやはり

り入れなければならぬものは、この際早急に、先ほど申し上げた整備計画の確定と相俟って、きめていただくことに、昨年私が陳情申し上げたときの政務次官の福家委員もおられるわけでありまして、当時運輸省としてのきわめて好意ある見解を伺つておたのであります。最近になりますと、いささか運輸省が大蔵省の方から巻き返しを食うたのか、どうもその点でいざしに数字にこだわつたような形で、実質的な条件を備えておるものも受けるので、あらためて問題をもち出したわけでありまして、その点については、局長も今基準についても検討中でありまして、現行の基準というものに基いても、やはり幾つかはきめらる。かりに基準を変更するということになりますれば、古い数字にあまりこだわらないで、やはり現在重要港としての実態があるかどうかという点について、実質的な内容を検討するということによつてきめていただきたいと思ひますが、重ねてこの点についての局長の見解を伺つておきたいと思ひますし、この点については、同時に、大蔵省の関税関係から総務課長がお見えになっておるようでございますが、大蔵省の特定重要港の指定増加ということについてのお考えを、この機会に伺つておきたいと思ひます。

○坂本政府委員 特定重要港と申しますのは法律で出ておりますのは、港法の第五章の港湾工事の費用という中に「外国貿易の増進上特に重要な港湾で、政令で定めるもの(以下「特定

重要港湾という。)」とございしますが、この特定重要港に対しては、普通の重要港よりも国の負担率をよけい持つことが可能であります。ここで特定重要港湾という名前が出てくるわけでございますが、その費用の負担率につきましましては、重要港湾ははつきり二分の一と定められておりますが、特定重要港湾につきましましては、十分の十までという言葉を交は使つてございまして、その当時の趣旨は、港湾法制定前まで、神戸、横浜というものは国営港でございまして、ほとんど大部分の費用を国が持つておりましたので、その従来の経過を重んずる意味で、こういう措置が講ぜられたと考へておるのでございまして、そういう意味から、実は特定重要港湾でございまして、その後と申しますか、港湾法制定後特定重要港湾として指定された東京、大阪等につきましましては、重要港湾と同じだけの比率しか国庫は負担しておらないというところもございまして、そういうような経緯から、この特定重要港湾の指定基準につきましましては、戦前の取り扱ひ量というものでございまして、単に現行の数字だけではないに、過去にさかのぼつて、その重要性が一般的に認められておるものというような基準が選定されたものと存じておりますが、田中先生の御質問の趣旨もよく承りましたので、参考にさせていたただきまして、さらに検討させていただきますと思ひます。

○田中(織)委員 ただいまの局長の答弁で、私の意見も参考にして基準の改正等の問題についてもお考えになる、こういう意味合いにもとれるわけでございますが、率直に申し上げまして、

私どもは、室蘭とか和歌山下津港なんかは、従来の基準なら当然重要港湾として指定を受けられる条件を具備していると思ひます。ところが、大蔵省との話し合いにおいて、運輸省が今考へておる重要港湾についての指定基準の条件、端的にいえば、引き上げを行なわれるということになれば、従来の条件に当てはまるものも、引き上げられた条件に当てはまるかどうかという点がわからぬわけですね。そこに多年の要望でもあるし、すでに重要港湾として指定されておる幾つかの——十二港あるわけでありまして、そのうちの五港は、多体室蘭、和歌山なんかとおつつかつた条件であるということであれば、幾つかのそういうものをこの際重要港湾として指定して、今局長が申されたように、国費の負担率を引き上げてもらつて、さらに整備計画について一段と強化していただきたい。第一次の港湾整備五カ年計画がすでに二年に入らうとしておるのでありますから、この機会に一つ実現してほしいというものが、関係者の切なる願ひでありまして、その意味においてお聞きをいただきたい、こういうわけなんです。大蔵省から関税局の総務課長がお見えになっておりますが、特定重要港湾の指定の問題に運輸省と関係を持つたのは、私は関税局のように伺つておたのですが、特に外国貿易との関係から関税局が一番関係が深いんじゃないかというところで御出席をいただいたわけなんですけれども、所管はあなたの方とは違つたのですか。

○武藤説明員 私の方では、特定重要港の問題にはタッチしておりません。開港にどうかということとは私の方

七

の所管でございますが、下津の問題はもう開港になっておりますので、特定港湾の問題は、予算の関係で主計局と運輸省が御相談になることだと思えます。簡単でございますが、そういうこととでございます。

○田中(總)委員 この和歌山下津港を開港に指定するのは、私大蔵委員当時に、しかも昭和二十三年に行なつたわけなんです。そのときにも、重要港湾の場合の指定基準と同じように、戦前の外国貿易の実績という点から見れば、下津港にしかなかったわけですから、その意味で、広い海域を和歌山下津港といつて、狭い意味に解釈すれば二つの港を、一つの港域だということに指定して、貿易港としての指定を受けたといういきさつが実はあるわけなんです。しかし、現在はやはり経済の区域というものが拡大されて、かつては二つの港を一つにくっつけて指定を受けたという不自然なものが、現在経済的にはもう完全に一つのものになつて運営されておる。そういう点から、私どもは、実は特に主管の運輸省に対して特定重要港湾としての指定を推進していただくようお願いをしているわけなんです。貿易港としての開港の問題にはタッチするけれども、特定重要港湾としての予算関係の問題は主計局だということでありませう、いずれまた主計局にも伺わなければならぬと思つたのですが、ここで出ておる意向を主計局の方にも関税局の方からお伝えをいただいで、早急にこの点について指定が受けられるように、特に運輸大臣に、あなたの御就任中にこれが実現するように、これは非常に強い希望を申し述べておきたいと思つた。

○簡牛委員長 次回は、来たる十四日、水曜、午前十時より委員会を開会することにして、本日はこれをもって散会いたします。

なお、十三日、火曜日、午前十時三十分より理事会を開会いたしますから、理事の方々は御了承を願います。

午前十一時三十五分散会