

第四十回
国 会
参 議 院 運 輸 委 員 会 会 議 録 第 十 五 号

昭和三十七年三月二十日(火曜日)
午後一時二十五分開会

常任委員 古谷 善亮君
専門委員

委員の異動

三月十九日委員赤松常子君辞任につき、その補欠として松浦清一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君
理事 天竺 良吉君
委員 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君
江藤 智君
天坊 裕彦君
平島 敏夫君
松浦 清一君
加賀山之雄君

委員

國務大臣 齋藤 昇君
運輸大臣 有馬 英治君
政府委員 運輸政務次官 辻 章男君
運輸省海運局長 藤野 淳君
運輸省船舶局長 若狹 得治君
運輸省船員局長 坂本 信雄君
運輸省港務局長 木村 睦男君
運輸省自動車局長 今井 榮文君
運輸省航空局長 梶本 保邦君
運輸省観光局長 堀本 清夫君
気象庁長官 和達 清夫君
事務局側

本日の会議に付した案件

○モーターボート競走法の一部を改正する法律案(内閣送付 予備審査)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(第三十九回国会内閣提出)(継続案件)

○南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(航空に関する件)
(港湾に関する件)
(都市交通に関する件)

〔理事天竺良吉君委員長席に着く〕
○理事(天竺良吉君) ただいまから委員会を開会いたします。

まず、委員変更について御報告いたします。

去る十四日、松浦清一君が辞任され赤松常子君が選任されました。また去る十五日坂本昭君が辞任され小酒井義男君が選任され、さらに昨十九日赤松常子君が辞任され松浦清一君が選任されました。

○理事(天竺良吉君) 次に、モーターボート競走法の一部を改正する法律案を議題といたします。これより本案の提案理由の説明を願います。運輸大臣。

○國務大臣(齋藤昇君) ただいま、議題となりましたモーターボート競走法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

モーターボート競走制度は、発足以来すでに十年余を経過したのでありますが、政府といたしましては、この間における数回の法律改正を通じ、また実際に法律を運用するにあたり、制度の改善をはかるため絶えず努力を続けて参りました。

この間、公営競技に対する世論の動向にかんがみ、モーターボート競走を含む公営競技全般について検討を加え、今後の基本方策を定めるため、一昨年総理府に公営競技調査会が設置されたのであります。

この公営競技調査会は、昨年七月二十五日内閣総理大臣あてに答申を提出し、各種公営競技について、少なくとも現状以上にこれを奨励しないことを基本的態度とする旨を述べるとともに、その弊害をでき得る限り除去するための方策を示したのであります。

政府といたしましては、この答申の趣旨に沿って、モーターボート競走についての弊害を除去し、その健全化をはかるとともに、モーターボート競走の収益をもつて体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与し得ることとする等、現行制度に必要な改善を加えるため、この法律案を提出することとしたのであります。次に、この法律案の主要な点について御説明申し上げます。

まず、第一には、モーターボート競走を行なうことができる旨の指定を受けた市町村について、指定の理由がなくなつたと認めるときは、その指定を取り消し得る道を開いたこととあります。

これは、現在モーターボート競走を施行し得る市町村の指定は、財政事情等を勘案して行なっているものでありますが、これらの市町村について、すでに財政健全化の目的を達した後においては、この法律の趣旨にかんがみ、その指定を取り消し、他の市町村と交代させるのが適当であるからであります。

第二は、競技の公正及び安全を確保するため、競走に使用するボート及びモーターの検査員を登録の対象に加えるため、競走場の施設の改善に資するため、入場料の最低額を定めるとともに、勝舟投票法の実施方法及び競走開催の日取りについて規制することにより、射幸心の過熱をさける措置を講じ、さらに、選手の実の向上をはかり、公正な競技を確保するためには、選手が安心して競技に参加し得る条件を整える必要がありますので、選手に必要の措置を講じ得ることとしたこととあります。

これらは、いずれもモーターボート競走の弊害を排除し、その健全化に資するために必要な改善措置であり、

第三は、現行の造船関係事業等の振興のための交付金制度に準じて、新たに体育事業等公益の増進を目的とする事業の振興をはかるため交付金制度を設けることとしたこととあります。

これは、公営競技調査会の答申にございまして、競走の収益の使途につきましては、制度発足当初との状況の変化にかんがみ、収益の一部を体育事業等の振興のためにも充当することが適当であると考えられるからであります。

なお、これらの振興業務の運営及び交付金の運用につきましては、種々の監督規定を設け、遺憾のないよう慎重を期した次第であります。

第四は、施行者からの交付金により、現行の造船関係事業等及び新たに加わる体育事業等の振興業務を一体的に行なう団体として、新たに日本船舶振興会に関する規定を設けたこととあります。

現在、交付金による造船関係事業等の振興業務は、全国モーターボート競走会連合会が競走の実施に関する調整業務とあわせ行なっているものでありますが、この二つの業務は、本来異質のものでありますので、それぞれの業務運営上の責任体制を確立するため、別個の団体に取り扱わせることとしたこととあります。

日本船舶振興会は、民法の規定により設立される財団法人であります。業務運営その他につきましては、交付

金の適正な運営を確保し得るよう所要の規定を設けることといたしております。

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をいたします。

○理事(天笠良吉君) 本案に対する質疑は後日に譲ることいたします。

○理事(天笠良吉君) 次に、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回到引き続き質疑を行ないます。

○松浦清一君 運輸大臣にお伺いをいたしますが、本法律案の提案理由の説明の中に、わが国海運企業の現状はきわめて困難な事態に直面しておるの、政府としては、海運企業の国際競争力を強化するため、あらゆる努力をいたして参つたと、こうあるわけですが、歴代の運輸大臣がなさつてこられたことは別として、斎藤さんが運輸大臣になられてから、海運企業の国際競争力を強化するためにあらゆる努力をしたと説明されておる、そのあらゆる努力の内容を御説明願ひたいと思ひます。

○國務大臣(斎藤昇君) 提案理由の中に、あらゆる努力をいたして参りましたと申しましたのは、政府はということとで、私がということではないのであります。私が、歴代、とにかく十分ではありませんが、努力としてはできるだけの努力をいたしたものと考へております。私になりまして以来、御承知の海運造船合理化審議会に諮問をいたしておつたのでございしますが、この答申

が秋提出をされまして、したがって、私といたしましては、この答申を尊重をいたしまして、最善の努力をいたしたいと、昨秋から努力を続けておるわけでございます。合理化審議会の答申は、今後新たに作る船舶についての国の財政的の援助の仕方強化するということが一つと、今日の海運企業の基盤それ自体を強化するというのと、大体二つに分かれておると思ひわけでございます。お尋ねの海運企業の基盤の強化につきましては、本国会に運輸省設置法の改正の中に、船会社の整備計画審議会というものを設けまして、そうしてこの整備計画審議会、政府が所要の財政援助をやりまことに応じまして、各個々の船会社が整備計画を立て、その計画が妥当であると認めた場合には、政府が所要の財政的援助を与えたい。こういう構想のもとに、整備計画審議会の設置を、法律の改正によつていたいま御審議を願つておるわけでありまして、そこで、政府の与える財政的援助とは何かという点は、すでに御承知のことと存じます。

が今日の海運界は多大の負債を負ひ、償却不足も相当大なるものもありまして、これをおおむね五カ年間に解消をせしめるというのを目的といたしまして、開銀の融資残高に対する利子の半額程度を当分の間猶予するということを中心として考へておるわけでありまして、ただいま大蔵省という事務的折衝をいたしておるわけでありまして、この設置法ができましたら、出をいたしまして、御審議をいただひたい、かように私は考へておるのでございします。

○松浦清一君 それ以外にはございせんか。

○國務大臣(斎藤昇君) それ以外につきましては、まあ海運行政全般がすべてでございしますが、今日の海運界の情勢にかんがみまして、あるいはアメリカでは自己船を中心とするシップ・アメリカンという運動もいたしております。これに對しまして、できるだけ損害のないように、外交交渉その他を通じてはかつておるようなわけでございます。昨年の、三十六年度の第十七次計画造船も、当初の計画は二十五万トンの計画でありましたが、諸般の情勢から考へまして、これを五十万トンに増加をしていく、そして所要の措置をはかつておるわけでありまして、これらもその一つであるかと存じます。その他、船会社の合理化、またすでに業務の推進等につきましては、これは前からございしますが、だいた注意をいたしましてそして少なくとも船会社が合理的な経営をやつていくように、この努力は続けておるわけでございます。

○松浦清一君 昨年の十月ごろに、今、大臣から説明がありました過去の負債等を、できるだけ軽くするための措置を講ずるために、この委員会でも説明を承りました。予算要求をいたしたはずであります。予算要求をいたしたはずであります。その要求が通らなかつたと思うのですが、予算折衝の経過等について、ひとつ御説明を願ひたいと思ひます。

○國務大臣(斎藤昇君) 過去の負債を軽減する措置と申しますのは、私が先ほど申しましたいゆる利息を当分猶予するという問題でございします。

で、これは御承知のように、開銀のいゆる利子の歳入が減つてくるという問題でございまして、先ほど申します方針を確定をし、その方針に基づいて各会社が計画を立て、そしてこれを先ほど申しました審議会にかけて、よろしいとなつたときに初めて利子の支払いを猶予するというに相なるわけでございますが、この実施は、よほど急いでも来年の初めになるであろう、こういう見通しを立てておりまして、今後の折衝によりまして本年度中にもそれが実現できるといふことになりまして、これは開銀が考へております。利子の、いわゆる歳入の分が予定しただけ入つてこないといふことになつておるわけでございます。予算といたしましては変更をする必要はございせん。しかし、実際としては来年になるであろう、かように考へております。その中で、予算折衝の際には、国の歳出予算の面において処理する点はございませなかつたわけでございます。予算折衝のいきさつはさういふわけでございます。

○松浦清一君 海運の経営基盤の強化について、私は真剣にあなたにお尋ねをしておるのですから、通り一べんの御答弁はやめられて、お答え願ひたいのですが、運輸省が昨年の九月の末から十月に省議で決定された予算要求といふものは、あなたが御記憶のとおり開銀融資残高の三分の二に對して五年間その利子を猶予するために来年度必要とする予算措置として六十一億円を大蔵省に要求されたわけですか。それは御記憶でしょう。それがゼロ回答になつてゐるのはどういふ理由によるものでするか、お答えを願ひたいと思ひます。

○松浦清一君 六十一億円の意味はつきりわからないのですけれども、どうしてあつた数字が出たんですか。

○國務大臣(斎藤昇君) これはその当時、本年度からやれば六十一億開銀の歳入に穴があくであろうし、したがって、それをいいていけば、埋めても

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

○松浦清一君 六十一億円の数字は、開銀の融資を来年度から、はしいという歳出を要求するだけで、資金繰りは大蔵省がやるわけでありまして、

らつたらよからうという私は注意のなにかと思つております。

○松浦清一君 ですから、予算の中に六十一億円、開銀のほうに利子の支払の穴があく、それはどこかで埋めなければならぬ、そのために六十一億円の予算を要すると、こういう意味でしよう。

○国務大臣(斎藤昇君) 開銀の全体のワクが、何といひますか、今までどおり利子が入つてくるといふ計算である、入つてこなくなるといふ注意でありまして、開銀のワクをどれだけにするかとか、開銀自身の予算要求は私のほうでいたしませんから、今申しました趣旨になつてゐるのではないかと思ひます。

○松浦清一君 どちらにしましても、六十一億円の開銀のほうの利子の収入が減る、要すれば、利子の支払いを要するわけですから、収入が減るわけですね、どこかで埋めなければならぬでしょう、運輸省が直接要求するかし、ないかは別問題として、開銀に対して利子収入の減つただけはどこかで埋めていかなければならぬでしょう、どこかで予算の措置を講じなければならぬでしょう。

○国務大臣(斎藤昇君) 政府としましては、あるいは大蔵省としましては、開銀の融資を幾らに見積もるかといふときには、公表してもらわなければならぬ問題であります。

○松浦清一君 大蔵省自体が開銀の利子の歳入、収入の不足分を埋めるのか、運輸省のほうで埋めるのか、その辺のところは私は知りませんけれども、とにかく六十一億円という予算措置をどこかで講じなければいかぬわけ

でしょう。

○国務大臣(斎藤昇君) それはそのとおりです。

○松浦清一君 それができなかったのはどういふことかといふことを聞いてゐるのです。

○国務大臣(斎藤昇君) それにつきましては、先ほど申しますように、いろいろ手順を考へて参りますと、これは實際開銀の収支に出てくるのは来年度になる公算が大である、多分そうなるであらうといふことで……ただ、開銀の融資のワクは相当融通無碍と言つてはあれでございましてけれども、融通性がございましてから、したがって、今申します利子の、いわゆるたな上げといふような方針をきめましても、現実にどの程度の利子のたな上げになるかといふことは、個々の船会社に当たつてやつてみないと、的確な数字が出て参らないといふような状況等もありまして、おそらく開銀の収入は、そういう措置を行なうことを前提としな

いで組まれておると思つております。

○松浦清一君 實際の最終的な額といふものは、整備計画を、合理化計画を出させて、それで検討しなければならぬでしようけれども、あるときにあつた数字をはき出してきつたといふことは、あの時点における開銀融資残高に對して、三分の二を支払いを適予すればそれだけかかる、こういう計算が出てきたのでしやう、そして今あな

たは来年度になるだろとおしやるけれども、あれを要求されたといふことは、来年度でもいいといふ意味で要求されたのではないはずで。

○国務大臣(斎藤昇君) われわれとしては、なるべく急いで本年度から

と、かように考へておつたのでありますが、しかし、これは大蔵省との折衝あるいは政府のいろいろな折衝におきまして、まず根本方針自身について相当検討をする余地があるといふ段階のうちに、予算の編成が終わつて参つたやうなわけではございまして、したがつて、自然さういふ結果になつて参つております。

○松浦清一君 大蔵省がそれは承諾しなかつたという理由を、あなたの知り得る範囲でひとつ教えていただきたい。私は最終の経済關係懇談会で話し合つた内容も、一番最後にあなたが大蔵省側から受け取つてきた返事も知つてゐるのです。その経過を説明して下

さい。

○国務大臣(斎藤昇君) これは大蔵省事務當局としましては、当時は根本的に非常にまあ疑問がある、疑いがあるといふことであつたわけではございまして、最後は、何といひますか、大臣同士の話し合いによりまして、この趣旨を實行しようといふことになつたわけ

でございまして。しかし、具体的にはいろいろと検討しなければならぬから、その検討を待つてといふことで、趣旨は大体その方向でよろうといふことになつたわけでありまして。大蔵省の事務當局のまあ反対の理由は、私は直接聞いておりませんけれども、海運界の基盤の強化といふ事柄自身について、いろいろと、何といひますか、資金効果といひますか、投資効果といひますか、それらについて論議があつたやうであります。

○松浦清一君 ここに昨年の十二月二十四日付の朝日新聞の記事があるのですが、新聞記事はほんとうでないかも

わかりませんが、海運対策の利子たな上げが困難になつたといふ、そういう状況を報じている中に、大蔵省の言ひ分といふのが載つてゐるのです。その言ひ分によると「邦船の積取比率を六

三%に上げたい」といふことだが、海運の英國でさえ輸入は五%で、日本は必ずしも劣つてゐない。船舶の経済的運航のためには積取比率には自ら限

界がある。國際收支改善が旗じるしだが、外航船舶一重量トンがかせぐ外貨は年間約七十二ドルに對し、燃料購入や港湾経費の支払いが大きいため、實質の手取はそのほぼ半分の三十七ドルとなる。百万重量トンの外航船舶の場合、年間三千七百万ドルの外貨をかせぐが、このためには約五百二十億円の

建造費が必要で、鉄鋼原料の輸入で失う外貨の方が大きい。海運会社の經理も利子補給再開時より好転してゐる。外航船舶の増強は長期的にみて必要で、来年度も五十万トン認めるが、設備投資を抑制せねばならぬ一般經濟情勢からみて、これ以上ふやすわけにはい

かない。利子タナ上げによる免除額六十一億円はそのまま開港銀行納付金の減少になる。しかし来年度から開港納付金をガリオア・エロア返済資金にあてる計画であるから、これが半減すればガリオアの返済のためならかかる措置を講じなければならぬ、これはむづかしい。といふことで、利子の支払い猶予を大蔵事務當局が反対したとい

う、こういう理由が述べられてゐるのです。これは新聞に報道されてゐるのみならず、当時私が聞き知つてゐる大蔵省があの予算要求に對して賛成をしなかつた理由だと私は聞いておるので

すね。そうすると、現状においてなお

大蔵省はここに述べられておる理由が真なりとすれば、容易にそれを承諾しないといふ状況であると私は判断するが、あなたはどうか判断されますか。

○国務大臣(斎藤昇君) その理論で参りますと、日本は船を作る必要がない。それだけの余裕があるならば他の産業に投資したほうがよいといふ議論になるわけではございまして、しかし、今後日本のふえて参ります輸出輸入貨物を外國船で扱うといふことになりま

す、運賃を外貨でかせぐ、かせがぬは別といひまして、輸出入に關係する船運賃といふものの全部を外貨で扱うといふことになるので、これは國際收支上捨ておけない事柄に相なるといふことは、大蔵大臣も認識をなしてゐるわけでありまして。私といたしましては、当初の所期のとおり政府の方針を近く決定し得るというふうに考へて

おるわけではございまして。

○松浦清一君 船を作つて外貨の確保をはかつていかなければならぬ、必要だといふことは大蔵大臣も否定はしないと思つてゐる。ここに言つてゐる一番重要な点といふのは、利子たな上げによる六十一億円はそのまま開港銀行納付金の減少となる、そしてガリオア・エロアのほうは、御承知のとおり、二千八百五十億円を十五年間で年賦割りでこれを支払つていくという協定が結ばれて國會で審議されてゐる。これは通るが通らぬかわかりませんけれども、通つたとすれば、これを支払うた

かなければならぬ。それを支払うために利子のたな上げをして開銀に對する納付金が減少すると困る、こう大蔵省は言つてゐる。これは非常に重要な問題だと思ひます。海運の基盤を強化

して、そして計画造船をどんどん進めていって、船腹量も増大して、貿易外収入としての外貨を確保するということが、日本経済の安定策であるということではだれでもわかる。大蔵大臣だって反対はすまいと思う。昨年の三十八国会の予算委員会において私が議論したときも、それに対しては大蔵大臣も、当時の経済企画庁長官も賛成をしている。しかしガリオア、エロアの返済をしなければならぬという事感が起こってきたので、海運の力を強くしていくという根本策である利子の支払い猶予というものが、このために障害が起こって、今度の予算の中でだめになったというのでは非常に困ると思う。だからこれは運輸大臣よく御承知のとおり、海運造船合理化審議会から答申をしたのみならず、あらゆる経済団体、銀行のほうからさえ、これからの計画造船を進めて、そして所得倍増計画に見合う、つまり十年先に、四十五年に千三百三十五万トンの外航船腹を保有する必要がある。もしそれをしなかったならば、池田内閣の所得倍増を目標とする長期経済政策というのはいくらもあつたわけですね。これだけはやらなければならぬということが、池田内閣の経済政策に入つておつて、それを作つていくのには在来の弱体な経済基盤ではだめだ、これを強化しなければならぬ、こういうことが問題になつてきたわけですね。そしてその在来の経営基盤を強化するためには、かくかくのこをしなければならぬ、これはだれもが認めたわけですね。海運に關係のあるものすべて、運輸大臣はじめ運輸省の方々も全部それを認めて、そしてあの予算要求にあらが現われてきたわけ

す。それが大蔵省側の今言つたような理由によつて一蹴をされたという形で今日来ておる。それなら、今できないが、来年開銀に對する利子の納付金が減るということ、来年やるようにあなた話をしておるといふふうな意味にとれるような御説明であつたけれども、もし来年それを実施するとすれば、その利子は開銀に入る額が減つてくる。六十一億か三十億か知らないけれども減るわけだ。それはどこでカバーしていくか。

○國務大臣(斎藤昇君) その点は、先般衆議院の予算委員会でも大蔵大臣も答弁をしていたのでありますが、その答弁の内容は、利子をたな上げをして、後に海運会社が利益を得るといふことになつてくるとした場合に返済をする、そういう意味において利子の総体のワクの年次の間にそのやりくりはあるけれども、総額としては大した支障はないし、また、これをやるのは、これは海運対策としてやるべきところであるから、その場合においてはその期間補給をしてよろしいというふうな答弁をしていただと思つております。私もさう考へております。

○松浦清一君 そうすると、これはいつごろから大蔵省を説得して実施ができるようになるお見込みですか。

○國務大臣(斎藤昇君) できるならば今月中にでもこれに必要な法案も出したいと思つております。さらに率直に申しますと、当初大蔵省は、法律は要らないであらう、これは政府の方針の決定でよろしいではないかという意見も相当強かつたのでありますけれども、最近では、やはり法律でやつたほうがよからうという意見になつても

らつております。ただいま法律案自身について大蔵省と協議中でございませう。

○松浦清一君 あなたのお考えはいかがですか。

○國務大臣(斎藤昇君) 私は、おそくとも月末までには提案をいたしたいし、またその見込みが可能であらうと、かように考へております。

○松浦清一君 もしできなかったならばどうしますか。

○國務大臣(斎藤昇君) その場合のことはその場合にしたいと思ひますが、さういふことのないように努力をいたしたいと思つております。

○松浦清一君 あの法案というのは、もう国会が年明けの再開のときに、すでにもう法案は運輸省でできておつて、さうしてあなたが説明をされた昭和三十七年度予算の大綱の中にも、それをいれる予定でその原案が作られていた模様なんだけれども、ここに紙を張つてこれを書きかえてあるのですね。この紙の裏には何を書いてあるかわからぬけれども、そういう法案を出すということは、このときにあなたは言明ができなかつたのか、そういう計画をしておると。審議会ができて整備計画が出されたら出された、出されれば、それに対して別段の予算措置がないけれども、やつていってもよからうというのが昨年の十二月ごろの総理大臣の考え方だったのです。僕も総理大臣から直接聞いたのです。ところが昨年の暮れの最終段階になつてきて、いろいろ経済關係の大臣、それ以外の大臣等からも反対が出たりして、さうしてあなたの一番最初のお考えどおりいかなくて、さうして運輸省設置法の

中で審議会を設置するということだけがきめられて、さうしてその法案が今出さかぬか低迷しておるといふのが今の現状なんです。これを、もし法案が出て、その法案が通つて、さうして運輸省の中に審議会というものが設置されて、そこで審議をしていくということになつても、現状においては、海運会社から整備計画書を出して、さうしてすぐにそんならお前のところは猶予してやろうということを決めしかねる現状なんです。今の現状というものは、さうでしょう。あの法案が通りますね。さうして準備をしておればさうと整備計画が出てくる。さうすると、お前のところは今月から猶予してやろうということが言い得ない現状なんです。さうでしょう。

○國務大臣(斎藤昇君) おつしやるとおりでございます。だからそのためには、法案で政府の考へておりますことを御審議いただくか、あるいは法案なしに政府の政策として決定でやるかというのが当初の研究課題であつたわけでありまして、最近では法案が要らないというふうな傾向が参りましたので、そこで提出すべき法案の準備をいたしているわけでありまして。

○松浦清一君 準備中はけっこうなんですけれども、もう国会は實際問題として予算が通つたら開店休業みたいなことになるのですよ。まあさうあつてはならぬのでしようけれども、御承知のような事情が七月に待つておりますから、三月から四月に入つてくるといふと、なかなか今出てる法案を片づけるだけでも政府と与党さんは大へんな努力を払わないと、なかなか困難だらうと思う。これからもう四月に

入つて新しい法案なんか出してきつて、なかなかそれはもう大へんと思う。さうさうするうちに話がつかなかつたら、もう今度はだめだつたということになりさうなことを私は憂慮する、御自信ございませうか。

○國務大臣(斎藤昇君) なるべく予算が通りまして十分御審議をいたしたいと存じております。この問題は予算委員会その他におきまして、すでにいろいろと御質問等も受けておりますが、満場の御賛成を得まして、さうして通過をさせていただきたいと念願をいたしているわけでありまして。

○松浦清一君 これは、もう私が大臣や海運局長に御説明を申し上げるまでもなく、今の日本の海運というものは、大まかに申して三千億円の借金をしよい込んで、二百五十億円の年間利子を払わなければならぬというところに、今の日本の海運の弱体の原因があるわけですね。その上にまた償却不足が五百億円、それから元本の延滞金も七億億円もある。もうにっちもさっちも動きがとれぬというのが今の海運の現状なんです。それを何とか池田内閣の立てた経済政策に見合うように、さうして日本の経済を強くするようにするために、今までのその弱体性を強くして、さうしてその基盤の中から新しい船舶の増強をはかつて、外貨の確保を進めなければならぬ、これが今の海運の現状なんです。しかもこのことを痛切に感じておりますのは、海運造船合理化審議会が昨年の十一月九日に答申をしている。そのほかに同様のことを海運關係のあらゆる団体、それから市中金融機關までその必要性というものを認めて、ここに全部収録され

てありますけれども、言うている。
それがどうして実現をしないか。あな
たは私の質問に対して、法案を出し
て早くそれを措置するように折衝し
ているけれども、あの昨年の暮れ
ごろにこの答申が出たときには、ど
うしてもすぐにこれをやってもらなけ
れば困るという態勢が運輸省の中でき
められて、そうして強く大蔵省のほう
に要求されておった。そうして各関係
大臣もあなたは説得されておった。そ
れが実現しないで、いまだにそれに必
要な法案が出るとか出ぬとか、出すと
か出さぬとか、折衝中だとかいうよう
なことでは、間に合わないのです。こ
ういうことではもう船を作ってもしよ
うかというので、船主協会ではきめて
いる。こんなことはないかもしれぬけ
れども、大へん海運界は混乱してい
る。どうしようかというので思案最中
である。その現況の中にある運輸大臣
の任務というのは、非常に私は重い
と思う。これをこのままほうってみな
さい、私は予言するようだけれども、
あの法律案を出さぬかわからぬで
すよ、どうしますか。

○国務大臣(斎藤異君) 必ず出得るよ
うに努力をいたしたいと、今努力をい
たしているわけでございませう。

○松浦清一君 運輸大臣予算委員会に
行くのですか、予算委員会に行くこと
をとめやしませんけれども、私はあな
たと終日いろいろあなたのお知恵を拝
借したいと思っているのですが、また
次にしますか。

○理事(天竺良吉君) 速記をとめて下
さい。

〔速記中止〕

第十部 運輸委員会会議録第十五号

昭和三十七年三月二十日【参議院】

〔理事天竺良吉君退席、委員長着席〕

○委員長(村松久義君) 速記を始め
て。

○委員長(村松久義君) では、南大東
島における高層気象観測に必要な物品
の議事に関する法律の一部を改正する
法律案を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行ないます。
大倉君。

○大倉精一君 前回要求しました高層
気象観測のこの資料に基づいて全体的
の説明を承つて、高層気象観測に対す
る質問を行ないます。

○政府委員(和達清夫君) お手元に差
し上げた資料は、高層気象観測につ
いての小冊子、それから世界の高層
観測の個所の数、それから南大東島を
中心としてその付近における高層観測
の現状あるいは予定、それから、そ
の他に二枚の印刷された図は、日本付
近並びに北半球における高層気象観測所
の分布を示したものでございませう。

さらに日本付近でわが国がいたして
おるもの、あるいは援助いたしてお
るものをわかりやすくごらんに入れるに
は、その高層気象観測という小冊子の
表紙の裏の図が適当であろうかと思
います。この図の黒い丸で書いてありま
すのが、現在わが国またはわが国の援
助によって行なわれている高層気象観
測でありまして、この分布は、大体W
MOの勧告を満たしておる次第であり
ます。なお、四国の清水にWMOより
勧告され、目下新設に努力中の点が一
カ所ございませう。

翻つて世界のほうを見ますと、高層
気象観測は、世界、つまり、この図に

おきましては北半球だけを示しており
ますが、北半球におきましては、か
なり陸上では高層気象観測が整備され
ているのでありますが、もちろん未開
発国等におきましては、まだ非常に観
測網の疎な点がございまして、こうい
う点に関してはWMOがその設置を
勧告しておる次第であります。これに
反しまして、海上のほうをごらんいた
だきますと、海上の島は非常に重要視
されて、できるだけ高層観測を行
なうことになっておりますが、なお、
広い海域におきましては、特に太平洋
におきましては、非常に観測網が疎に
なっていることがわかります。こうい
うような状態におきまして、わが国が
特に台風の子報、警報等に対する資料
を得るために、さらに南大東島の高層
気象観測の援助をいたすことを法律に
よつてさせていただくことになりま
した。今回、同様の趣旨をもつて、石
垣島にも観測に関して物品の譲与に關
する法律を、前に加えて——前の法
律を改正していただきたいという次第
であります。

○大倉精一君 今御説明で、確かにこ
の図面を見ますという、陸上におけ
る高層気象観測は相当の密度をもつて
重視されておりますけれども、海上の
ほうは非常にあらわいのですが、これは
あれですか、海上におけるところの高
層気象観測について、各国ともに観測
船なりそういう手段によつておると思
うのでありますけれども、日本の場合
に、かつて本委員会におきましても問
題になったが、北方定船が全然なく
なつてしまつた。南方におきまして
は、これは半分なんです、〇・五も
やつていない。こういう点について高

層気象観測に対する都合の悪いことが
あるのじやないかと思うのですが、そ
ういふ点はいかがですか。

○政府委員(和達清夫君) わが国にお
きましては、御承知のように、南方あ
るいは東方は海になつておりまして、
海上の高層気象の観測は非常に大切で
ありますので、定船観測というような
手段によつてそれを行なうことは非常
にわが国の気象事情にとっては重要な
こととございませう。そのために、私
どもは以前北方と南方と双方に持つて
おりましたことにもかんがみまして、こ
れを再開する、あるいは適当な位置に
おいて定船観測を持つというようなこ
とを検討して参つたのであります。現
在の気象庁の仕事を比べますと多額の
経費、人員を要することでもあり、現
在なお防災のために緊急にいたすべき
で、たとえ本年あるいは明年度の予
算に計上するといふことはいたしまし
て、したがつて、この点に關しまし
ては目下検討いたしておるような次第
であります。

○大倉精一君 どうもわれわれしろう
とが考えますと、特に日本の周辺の海
域というのは非常に広大な区域を持つ
ておるので、この海域に対しては、海
上の必要な場所、一定の場所において
定船観測をやることが必要だと思
います。そこで、南大東島あるいは石
垣島にこの観測の資料を譲渡される
ことにはこれは賛成なんですけれども
も、同時に、日本近海における船にお
けるところの定船観測も必要じやない
かと思うのです。これは船も人員もと
いうお話がありました、かつて大蔵

省の主計局の連中を呼んで聞いたこと
があるが、大蔵省の連中は、そういう点に
ついては、日本の周辺に島がたくさん
あるから島にやればよいのだ。あえて
船でやらなくてもいいのだというよう
な答弁をしたことがありますが、そう
いう大蔵省のしろうとが考えがずつと一
貫しているようですが、いかがです
か。あなたのほうではやはり広い海域
において必要な場所定船観測をする
必要があるという技術的、専門的立場
において、いまだにそういう考えがな
されておられると思うので、どうもこ
れは島に置くというのではけつこうな
んですけれども、かつての大蔵省のそ
ういふ意見のとおり気象問題をやつ
ているのじやないかという気がするの
ですが、いかがですか。

○政府委員(和達清夫君) お話がござ
いましたように、広い海の中の島は気
象観測に非常に大切なものでありまし
て、まず島における高層観測を始める
といふことが第一の問題になつてい
るわけでございませう。その点におきま
して、こういう島はそれ自身観測を開始
するのにかんがりの困難はありますが、
しかし困難性あるいは経費、人員等に
おきまして、船に比べれば島のほう
がはるかにやりやすいのであります。す
で、島のほうを極力開発いたしまし
て、目下日本の周辺において必要と思
われる島は高層観測を行なうようにで
き上がったのであります。したがいま
して、次は定船観測の問題になつと思
います。先ほども申し上げましたよ
うに近年災害がしきりに起り、防災
対策をいたしておるので、この定船観
測を一度やめましたために、新たに開
始するといふところに踏み切るその効

五

果性というようものを現在検討しておるところであります。

○大倉精一君 費用が要するということであり、定観測を開始するということになれば、どれくらいの費用が要するかと。

○政府委員(和達清夫君) この北方定観測は非常に潮の激しい所で、特に冬期は非常に風も強く、海の荒れる所であり、船も千五百トン程度、それが一カ所でありまして二隻か、その修理をいたしたりするために三隻までは要らないと思いますが、これは定観測を幾つ行なうかによって、船の使用の仕方によりまして、まあ一カ所二隻半といたしまして船を新造しなければなりません。また、船の乗組員と、これに乗り込む気象観測員とを要します。そのほか、ここで高層観測をいたしますことは、地上における高層観測と少し違った点もございますので、地上において行なう高層観測が一年、まあ一カ所二千二百万円でございますが、海上でやりますと方法が少し違いますが、それよりは多少かかると思いますが、そういう高層観測のための費用があります、何分にかういふ離れた場所、天気の悪い日の多い海上でありますので、そういう船の運航といたしまして、先ほど申し上げましたような費用が要するわけでありませう。

○大倉精一君 かつて中央気象台であつた時分、運輸省のほうから定観測船として大体三十何億円、それが全部ゼロになつて、その次は十八億円という計上があつたんですね、そのくらい費用があれば、北方定観測船ができる、そうして業務を開始すること

ができると思うのですが、いかがですか。

○政府委員(和達清夫君) さきに計算いたしましたときは、十八億円になりました。その後のいろいろな変動によつて、多少はふえると思ひますけれども、一つの標準にならうかと思ひます。

○大倉精一君 まあ費用もさることながら、この図面を見ておりますといふと、三陸沖の高層気象観測はほとんどプランクになつてゐる、その辺は島はありませう。ですからこゝういふ所に作るということとは私は理想だと思ひます。南大東島、石垣島もこれは当然プランクになつてゐる所、しかもこれは長期予報に非常に重要な影響があると思ひます。特に最近東北北の北海道なり農業気象ですか、こゝういふ長期予報が非常に要望されてゐる。そうなければ、北方定観測のプランクを埋めなければならぬと思ひます。これはあなた遠慮せずにとんどん請求なすつたらいかでございせんか。南方定観測もこの図面によりましてTという字が書いてあつて、これは〇・五です、〇・五です。こゝういふものを、私は気象業務といふのはよくわかりませんが、大蔵省初めあなた方の専門的な立場からとんどん毎年要求して作らせていく、こゝういふ熱意がなければならぬと思ひます。台風や何かありますといふと、大い大臣は気象業務は重点政策といたしまして、こゝういふことが必ず出てくる、出てくるが、たいがい台風が行つてしまふとどこかに忘れてしまふ。これは長官のほうでぜひとも強硬に何度も繰り返して主張し、押していく必要があると思ひます。

う、特に今問題になつておりますところの船舶職員法にも関係があるんですが、ほとんど北方の海上はプランクです。これは差しつかえないんですか。

○政府委員(和達清夫君) 先生のお話のように東のほうの観測点は現在の数値予報といふ点から申しまして非常に価値が高いのでございまして、私もできるだけのこゝういふものを持ちたいと思つております。この南方の定観測におきまして、もう船の運航は現在海上保安庁が下さつてゐるのであります、この船も老朽いたしまして、やつと昨年、また今年と、この船の新造をいたしてゐるありさまであります。よく先生のおつしやることを検討いたしまして、できるだけ実現について考えてみたいと思ひます。

○大倉精一君 たとえばこの図面を見ますといふと、東経百六十度以東においては相当観測船もあるやうですね。が、しかしながら、この北緯四十度を結ぶ線の海域は東経百六十度以東、以西共に高層気象観測の措置がないのですけれども、これは専門的に言つて相当私は大きな影響があると思ひます。が、その点、アメリカ等との関係はどうなつてゐるのですか。高層気象観測の協定といひますか。

○政府委員(和達清夫君) 高層気象全般にわたりますのは国際的に観測網が考えられるわけでありまして、定観測測につきましても、それに関係する国との相談によつて考えられる場合が多いのでございまして。定観測は航空にも非常に関係がありますので、その付近を通る飛行機の所属する国々もまた関係がございまして。しかし、この北方定観測につきましても、わが国が一番必要な所に置くことを主眼といたしたいと思ひますので、国際的にこの方面に定観測をするやうな話も出さうになつたこともあるんでありますけれども、その点は、先ほど申しましたやうにわが国にとつて一番必要である所に置くといふことをしやるとするならば、考えたいと思ひます。

要な所に置くことを主眼といたしたいと思ひますので、国際的にこの方面に定観測をするやうな話も出さうになつたこともあるんでありますけれども、その点は、先ほど申しましたやうにわが国にとつて一番必要である所に置くといふことをしやるとするならば、考えたいと思ひます。

なお、気象事業は、先生もよく御承知のとおり近年災害しきりに起こりまして、雨に對しても雪に對しても高潮に對しても暴風に對しても、それぞれに設備しなければならぬ問題を控えております。一方、飛行機観測といふやうな問題も控えておりますので、私も少しは、あれもしたい、こゝれもしたいといふ中にも、いろいろ検討しまして順位をつけ、そうして着々と気象設備を整えて行きたいと思ひます。が、よろしく御後援のほどをお願いいたしたいと思ひます。

○大倉精一君 われわれしるうとが後援しても仕方ないのですけれども、今度法案が出ておりましたところの石垣島ですね、これと北方定観測と高層気象観測の順位ですね、これはやはり南のほうから優先になるのですか。これは島であるがゆえにそちらを先にやるというのじゃないのですか。もし船を作るのだつたら一体どうなるか。船を作るのだつたらどつちが優先になりますか。

○政府委員(和達清夫君) 定観測の重要性につきましてもよく考えてみませんと、一つの場合二つの場合、また季節の場合、また毎日必要である程度、あるいは台風等非常に重要なことがまれにはあるが、その備えが必要であるといふやうな観測も見ないと、ちよつと簡単にこゝで申し上げにくいのであり

ますが、この定観測を夏の間だけやるということとは、特にわが国を台風から守る、少しでもよい台風の予報をいたしたいといふ趣旨から出ております。

○大倉精一君 どうも答弁が何かなまぬるいふろに入つてゐるやうな感じがね。まあ、しるうと考へて図を見てみますと、石垣島、大東島あたりは付近にはもうすでにたくさん現に設備してある所があるのです。ところが北のほうにはないわけですね。ですから、こゝがもし島がなくて広漠たる大海原でもつて、そこへやはり定観測を持つていつていふやうになつたら、一体どつちが優先になりますか。これは費用が安いから南のほうに優先になるということじゃないのですか。さらにまた、この南のほうの高層気象観測と北方定観測とはおの任務が違ふと思ひます。

○政府委員(和達清夫君) 先に大東島を援助いたしましたときは、わが国にとつてどうしても必要であるから、これはもうわが国がこの気象観測を行なつてもこゝでやるべきであるといふことで法律を作つていただいた。石垣島はもちろんながらにも必要でありませうけれども、これはWMOでこの地に作ることを前から勧告してゐる所で、沖縄諸島また近隣の国にとつても非常に大事な所で、今回はわが国が沖縄に援助をするといふことにおいてこのことが出ておるのであります、その点からはちよつと大東島とは違つた感じもあるわけでありませう。なお、こゝういふやうな島だけを見て、そしてほとんどない所に手をつけたいではないかといふお話、まことにこゝでもありまして、その理由は、端的に申せば困難性

と費用の問題であります。

○大倉精一君 それで私もわかりました、金が高いから上のほうはあと回しだ、こういうことだと思ふのですね。高いといふことは日本の毎年受ける災害なり、あるいは農産物の生産に及ぼす影響の上から見れば、私はちつとも高くないと思ふ。これはあなたに言つても、——大蔵省を呼んで聞かなければいけませんけれども、私は気象観測といふものに対しては、今日は高いから安いからといふことでなくて、その効果を期待しなければならぬと思ふのです。そういう意味において、どうも南のほうは安いから優先だ、あるいは沖繩との関係があるからということより、むしろこういう点については、あとからここで大臣がおいでになつたら質問しようと思ひますけれども、沖繩政府との関係もあり、アメリカ政府との関係もあるのですけれども、やはり日本として必要なら先に作るということをおこなうのが中心になつてやつていただかなければならぬと思ひます。これは気象庁という片があるのですから、予算の獲得についてもさらに積極的に働きかけることがほしいと思ふのです。そういう意味において南大東島、石垣島、この法案に反対ではありませんが、さらに北方定地点といふものは、これは以前に問題になつておつたのです。こういうのは全然問題になつていない。昭和二十八年十二月でしたか、廃止になつたのは、そのときに気象庁をあげて定地点観測の再開が大きな問題になつておつた、これをほつといふから、しろうと考へても順位がおかしいのではな

いかということになるのです。定地点観測の再開の余地はありませんか。北方定地点、南方定地点のめどは。○政府委員(和達清夫君) 私ども五カ年計画を立てまして、すでにお手元にも差し上げたかと思ひますけれども、その中にも何年度にこれを始めるということをどうしても決しかねまして、備考のほうに、わが国の気象設備の進行状況に応じて真剣に検討したいという意味になつておりました、そういう意味において私どもは考へておりません、その見込みとかいふような問題は、検討の中に入つておるので、ちよつと今申し上げかねるのでござい

ます。○大倉精一君 これはもうはつきり申し上げておきますけれども、この法案に私は反対ではありません。賛成ですけれども、私も北方のほうの観測もやらなければならぬと思ふのです。順位をどうするといふことについては反対なんですけれども、そうじゃない、これはこれでやらなければならぬ、そういう意味において賛成するのであります。これは一つ北方ばかりではなくてたくさんあると思ふのです。やるべきはたくさんあると思ふ。そういうものを何もかも、費用がどうのこうの、あなたのほう遠慮することはないだろう。今度やるんだとやつていつて、強引に、御元氣な啓蒙をして、そしてもっと充実してもらわないと国民が迷惑すると思ふのです。大体前から言つていふように、気象観測といふものは、どうも日本の政治家は、骨折つてやつても目につかないから、票にもならない、金にならないといふので、その場限りになつていふのですが、私はこの問題だけではないと思ふので

す、日本の関係からいって……。今沖繩の問題について問題になつておるようですから、この次に関連してお伺ひしていきたいと思ひますが、きょうはこの程度で終わります。○委員(村松久義君) 速記をとめて。〔速記中止〕○委員(村松久義君) 速記を始め。他に御質疑ありませんか。——なければ討論に入ります。御意見のある方は順次御発言をお願いします。別に御発言もなければ、直ちに採決をいたします。本提案に賛成の方の挙手を願います。〔賛成者挙手〕○委員(村松久義君) 全会一致と認めます。よつて本提案は全会一致をもつて可決すべきものと決定いたしました。なお、報告書の作成につきましては委員長に御一任を願います。

○委員長(村松久義君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。航空及び港湾に関する件について質疑の通告がござります。この際御発言願います。大倉精一君。○大倉精一君 まず、航空の問題についてお尋ねしますけれども、去る十七日に自衛隊のジェット機が小田原付近に墜落をして、鉄道、道路及び民家に損害を与えたという事故が起きました。が、ここでお尋ねしたいのは、この事故の原因が今までの気象観測では予想できなかったような気流があつたためにそういう事故が起つた、こ

ういうのですけれども、これは気象庁の今言つた高層気象観測、これと航空自衛隊の行なう航空気象観測との関連はどうなつておるか。さらにまた、海上保安庁のほうからも気象観測があると申すのです、あるいはその他の省庁の行なう気象観測もあると思ふのですけれども、それらとの関連性はどうか。○政府委員(和達清夫君) 高層気象観測並びに他の気象観測も、その目的に必要なものは互いにその資料を交換し合う建前になつております。しかし、予報や警報を出し、実況を知らせるほうは気象庁は一般にはいたしてござりますが、自衛隊は自衛隊で行なつております。○大倉精一君 そうしますと、航空関係の気象観測には気象庁は関係がないということですか。○政府委員(和達清夫君) 民間機に関する気象観測は気象庁に關係がござります。

○大倉精一君 今度の事故のあつた付近の気流といふのは、多少高度は違ふけれども、やはり民間航空にも相当影響があると思ふのですが、その点はどうでしょうか。○政府委員(和達清夫君) 当日事故がありましたその時刻ごろでござりますが、民間機が通つております。二つばかり日航の飛行機が通つておりますが、一つはその辺で気流の悪さを感じたといい、一つはそれほどでもなかったと、こう申しております。しかし、それらは事故の起つた飛行機よりも下層を飛んでおりましたので、その上

のほうの気流の悪さは推定するよりほかないわけでございます。なお、私どものほうでは目下その気流の悪さを検討いたしておりますけれども、一応天気図その他を見ましてわかりますことは、当日ジェット気流がその付近の上空を流れておりました、そして気流が非常に強くなつて、また不連続線がその場所に近づいておりました。それに加えて、その場所の地形の影響がござります。これらをよく調べまして、このような気流の悪さというものは、たゞいまジェット機の事故に対して外国においても検討されているところであります。ジェット気流に対して、どういふ部分が非常に気流が悪いのであるかといふようなことにつきましましては、いろいろ議論のあるところでございますけれども、私どもももう少し調査してみたいと存じております。

○大倉精一君 大体あの付近ではしよつちゅう自衛隊が演習してござります。源田さんときどきやると言つておりますし、現に日曜の日も、やはりあの付近でジェット機の訓練をやつておりました、私も見ておりました。が……。どうも心配されることは、いづれにしても、そういう事故が再び起るかも知れない。そういう事故が、かりに民間機が偶然こういつたコースにあつたために、これまた衝突事故が起らないとも限らない。しかも高度について

は検討しなければならぬと言つていふ。こういうようなことが起ると、これは自衛隊のあの付近における演習高度と、それから民間航空の航空活動といふものについて、双方が何らかやはり協議をし、反省、検討しなければならぬと思ふのですが、この点について自衛隊との関係はどうなつてい

か、航空局長いかがでしようか。

○政府委員(今井榮文君) 御承知のように管制区あるいは管制圏というところにつきましても、民間機、自衛隊機を問わず航空交通管制本部において高度あるいは速度等につきましても管制をいたしていただくわけでありまして、先般事故を起こしました自衛隊機の飛行でございました区域は、管制区外になっておりまして、したがって民間航空として私どもが組織的に関与はいたしておられないわけでありまして。

○大倉精一君 これは将来と言わず、早速そういう問題の協議をするような状態を作らなければならぬのじやないかと思つたのです。自衛隊機は自衛隊機、民間機は民間機でやっていると、非常に将来危険な状態が起ころしないうか、特に今度の場合は航空自衛隊初まって以来の悪気流であつて、今まで経験したことがないと言つたのです。経験したことがなくても、日本の上空では、そういう悪気流があるということでは事実です。ですから将来、一体そういう気流がどの高さになるのか、どの範囲になるのか、これはいろいろ現象があり得ると思つたのです。これは専門家のほうでないと私はわかりませんけれども、非常にこの点に対して不安を感じておられます。ですから、日本の上空の気流は悪いということをおっしゃることは今初めて知つたわけですか。何かこの気流によつて、編隊長機の主翼には根元にしわが寄つておる、足の覆いが割れておる、水平尾翼が抜けておるというようなことであつて、民間機であれば、当然これは空中分解しておる、こういう記事が載つておる、これ

は私は慄然たるものがあります。

ですから、そういうような気流は、民間航空に影響のある場所ごとにおいて起こる可能性があるかどうか、これは気象庁長官、いかがですか。

○政府委員(和達清夫君) この今回の事故は、気象学の方で、いわゆるクリヤエアー・タービュレンス、割合に澄明な空気の中で起こる気流の悪さだと私は思ひます。ジェット機が非常に高いところを飛ぶようになりまして、クリヤエアー・タービュレンスによつて事故を起こしたことは、外国にも時折あつたことをごさいます。一方氣象学的にも非常に研究されておるところであります。

こういうような高いところの氣象につきましても、一方は目下研究中であります。他方は航空機のほうから研究すべきであると思つた次第であります。この、こういう事故が起きますとすれば、わが国においても、十分に両方の側から協力して研究すべきであると思つた次第であります。

○政府委員(今井榮文君) 補足してお答えいたしますが、今、気象庁長官が御説明されたようなことをごさいますとすれば、私もどなたもいたして、防衛庁と今度の事故の調査の結果につきまして、十分お話を伺つると同時に、今後両方で協議する必要があると思つた。これは協議して相談した上で、民間機と自衛隊機とを問わず、事故がなないようにしたい。

なお、氣象上のことにつきまして、気象庁のほうから、私も十分に知識を得るよう今後努めたいと思つております。

○大倉精一君 これは必要があればというのじやなくて、私は進んで、そういう情報の交換になりあるいは今後の措置に対する討議ということとはしなればならぬと思ひますが、これは次官、どうですか。

○政府委員(有馬英治君) ただいま航空局長が申し上げましたことは防衛庁のほうと十分協議をいたしまして、将来とも必要があれば、そういう常時研究するような体制を作りたい、そういう意味であらうと思ひます。大倉委員のおっしゃることと全く同意見であると、私は信じております。

○大倉精一君 長官にお尋ねしますけれども、先ほどもいろいろ問題になりましたが、高層氣象観測と、このジェット気流の観測なりあるいは予測なりというものは関係があるのですか。

○政府委員(和達清夫君) 今回の事故のようなものは、高層氣象観測がなければ、ほとんどの調査はできないのであります。現在、わが国におきましても、高層観測が一通り観測網を持つて行なわれておりますので、ジェット気流の強さ、その位置、そして、そこへ不連続線が来た様子というものが調べられるわけでありまして、これを調べまして、過去における実例を調べ、外国における状況も調べ、そして、こういう場合はこういうふうになるということが確立されれば、これを予報や警報に織り込むわけでありまして、その氣象学上の理屈が、まず私も知りたいところでありまして。

そういう意味におきまして、こういう目的には、もっと高層氣象があれば、さらに詳しくわかるのでありますけれども、現在のわが国の高層氣象では非常に重要な役目をするわけであり

ます。

○大倉精一君 先ほどの質問とも関連するのであれば、そういう面から言つても、やっぱり北方定観測なりあるいはその他の高層氣象観測網の充実には、よりやっばり急速に強化をしなければならぬと思ひますが、これは次官ひとつ、この点は特に大臣にお伝え願ひますか。

○政府委員(有馬英治君) たいへん氣象庁に対する御激励のお言葉を先ほどからいただきまして、まことに感謝にたえません。年々運輸省といたしましては、氣象業務の充実について全力を尽くしておる次第でございますが、予算の編成に際しては、御承知のような編成方針というものをいつもきめられまして、そうしてのつぎきめられような原則をあてがわれるというふうなこともありまして、なかなか思うようになりません。しかし国会におきまして一衆議院におきましてもまた参議院におきましても、災害のときだけでなく、国会において委員会の際は、常にそうした激励のお言葉をいただいて、順次各方面にも、この必要性が徹底してきておると私は感じております。したがって、まして、再来年度——三十八年度の予算編成にあたりましては、一そう努力をして、御期待に沿うように運輸省としては努力をいたしたいと考えています。

○大倉精一君 関連しまして、木更津の上空の問題がありましたね、かつて、東京の羽田へ進入するに、木更津の上空でもって一時待機しておつて、羽田へ進入して来る、その待機中における危険というものが相当問題にされたことがあつたのですけれども、これは、今でも待機するのか、あるいはほかに、ホールディング・エリアと

いうのをほかに設けるという話がありました。現在どうなつておりますか。

○政府委員(今井榮文君) 実は、先般の国会で御答弁申し上げたいと存じておりましたが、ついにその機会がなく御答弁できなかったものであります。木更津の上空におけるホールディング・エリアにつきましては、木更津飛行場を出発する自衛隊機というものの高度について、厳重な管制を加えるということにいたしてございまして、その協定等についても、細目に至るまで防衛庁との間に話が全部できております。したがって、現在のところでは他にホールディング・エリアを設けるということではなしに、あすこに二千米ターの高度で入つて参りました、あすこから直線下降して参りました羽田へ着陸するというルートで現在やつております。

なお自衛隊機とのセパレーションにつきましても、先生からの当時御注意もございまして、完全なる話し合いがついて、現在円滑にいつてゐるわけでありまして。

○大倉精一君 もう一回だけひとつ。しろうと考へて心配だからお伺いしますけれども、民間航空の飛行高度に再検討を加えるということはないのですか。つまりいふならば、こういう非常に危険な気流が民間航空機の航行する高度で、その範囲内に起こる可能性はないのですか。われわれときどき飛行機に乗りますという、大島上空とか箱根とか、富士なら富士で、悪い気流にぶつかつて非常に動揺を感じる

ことがあるのですが、これが激しくな

れば、こういう現象が起こってくるのですね。

ですから、そういうような心配はないかどうか、それに関連をして、民間航空の航空高度というものを再検討する、そういう必要はないのですか。

○政府委員(今井兼文君) 民間航空機の高度につきましては、飛行機の大きさ、あるいは飛行機のエンジンの種類等によりまして、高度に限定が一応ございします。

したがって、通常東京から大阪に向かいます飛行機は、あるいはまた福岡に向かいます飛行機というようにものにつきます。御承知のように主としてプロペラ機を使用しております状況でございます。その高度も、大体的場合には一万フィート以下の低高度で飛んでおるわけであります。将来、かりに民間機の国内線がジェット機になるというようなことになりまして、ジェット機の特性を生かす意味におきまして、相当高度を飛ぶということになるわけでございします。かりに二万五千フィートあるいは三万フィートというようなところを飛ぶということになりますと、いわゆる軍用ジェット機との間に、ある程度近接した路線を開くということになるわけであります。

しかしながら、航空局といたしましては、自衛隊機のジェット機の高速度化、あるいはまた民間機のジェット化という情勢に対応いたしまして、現在たゞいまも気象庁の高層気象観測のお話がございますが、管制それ自体につきまして、従来の管制体制というものを、さらに上空に広げるといふことで、高高度管制組織というものを現在検討いたしております。これは早ければ、

来年度早々ぐらいいには、航空交通管制本部のほうに、高高度管制のセクターを設けまして、高高度は全部航空路と同じようにセンターが直接管制する、こういう体制をとる予定であります。したがって、気象の問題は別でございますが、いわゆる管制の運用そのものからしますれば、ジェット機につきまして、自衛隊、民間機についての完全な管制体制というものができ上がるわけでございします。

ただ、そういったような高高度に、どのような気象状態が起こるか、その気象状態に対して、どういふふうな民間機あるいは自衛隊機を防御するためのやり方を考えるかというように点につきましては、先ほど申し上げましたように、今後十分気象庁、防衛庁と連絡いたしまして、先生の御趣旨のような面でも遺憾のないような措置をとりたい、かように考えておるわけであります。

○大倉精一君 まあ今度の事故は、いまだかつて経験のなかったような、こういう問題が日本の上空に発生したのですから、これはひとつ、学術的にもあるいは技術的にも、航空その他の方法に関する諸問題について遺憾のないように、ひとつ御措置願いたいということをお願いしておきます。

○委員長(村松久義君) 次に、港灣に関する件について質疑をお願いいたします。

○大倉精一君 これは大臣にお答えをお願いいたしますけれども、次官がいらっしゃるからお聞きしておきますが、御承知のように、今月の二十七日に日本の全港労働組合がアメリカ、

ソ連、オーストラリア、インドネシア、インド、沖縄、中国、北ベトナムというような国際的な規模において統一行動をする。この要求になるものは、港灣労働者の前時代的な環境に置かれておる、その環境を脱却しようといふことであり、さらに一九四九年ILOの港灣労働者の雇用の恒常化の決議というものに基づいて、この統一行動を行なうのですけれども、これはILOの決議とも関連をして国際的なものになるのですが、これに対して、政府はどういう状況、現状認識を持ち、どういふ工合に対処しようとしておられるか、それについて述べていただきたいと思ひます。

○政府委員(有馬英治君) お話の点につきましては、運輸省におきましても、先日来そのなりゆきを憂慮しておるわけでございしますが、御承知のように事柄は外国のごときでございします。そのねらいのところはどうであるかは別として、行動は外国のごときでございします。直接運輸省が、今どうするということ、この事態に当面してどうするということ、これは運輸省の、日本政府のいつとして運輸省の立場上、これを直ちにどうするということはないわけでございまして、できないわけではございません。しかしながら事柄は、きわめて重要でございます。よりより関係方面、つまり外務省その他と十分打ち合わせをいたしました。これに対処する方針を検討中でございます。

○大倉精一君 これは運輸省として、どうしようもないというふうな御答弁だと思ふのですけれども、そうじゃなく、これは労働問題でありまして、これによって港灣労働者が

ストップされて、しかも外国の港灣にいても、日本船がボイコットされるのだ。これは運輸省としても大きな関心を持っていただければならぬと思うのです。

しかもこの問題は、私はまあ自分でもそんなにみまうというところ、たとえばアメリカにおいても、日本の労働組合が協力してくれれば、いつでも協力すると思う。これはバイ・アメリカン、シブ・アメリカンに通ずると思う。しかも、この問題はこれによって、日本の港灣労働者の前時代的な姿というものは世界に知られるわけだから、私はこの際、政府としても、これは運輸省といわず労働者といわず、関係省庁相寄ってこの際港灣労働者の環境なり地位なり、あるいは条件なりというものを近代化しなければならぬというこの熱意を持てなければならぬ。今度の問題は解決しない。これは何としても、二十七日の統一行動をやらしてはいかぬのだ、これは一にかかつて政府の、そういう誠意にあると思ひますが、これはいかがですか。

○政府委員(有馬英治君) 仰せのとおり、きわめて重要であると思ひますが、わが国の側における港灣労働の問題については、これはまた、このストその他とは別個に、かねがねから運輸省においても、その待遇改善並びに向上について検討を進めておるところでございまして、同時にまた、船込みの状態で関連いたしまして、特に港灣労働者を優遇育成しなければならぬという別個な事態も起こっておりますので、今回の予算措置においても、できるだけのことを行前して、その対策に努めているのでございしますが、こ

ういうことに照らしましても、一その向上並びに育成に努めていきたいというのが、私の方針でございます。

○大倉精一君 それはまあ、作文的な答弁というものでないかと思ひます。港灣労働者を育成するといふ口を言っても、どうやってやるか、港灣労働者は、港灣労働法というものを社会党は出している。現在、港灣労働者の実態というものは、推定するところ約十万人。その中でおおむね常用労働者は二割、大半が日雇いである。しかも日雇い労働者の実態というものは、たこ部屋であり、監獄部屋であるといふことでもって、全く実態のつかぬない、民主主義、自由諸国家においては想像もできないような、そういう状態に置かれていのです。

ですから、これを一がい観念的に向上しなければならぬ、優遇しなければならぬといひましても、方法がなければならぬ。どんな方法がありますか。

○政府委員(有馬英治君) 的確なことについては港灣局長がおられますのでお聞き願ひたいのですが、今回の予算措置として、主としてまず推進しなければならぬと考えましたことは、住宅が非常に不足であるということ、まづもって取りあへず住宅だけでも安定したならば、港灣労働者の生活も安定してくるのじゃないかというところで、今回、そういった住宅に対する対策の措置をとった次第であります。

○大倉精一君 これは住宅を少し作ってみたところで、あるいは賃金を若干手直ししてみたところで、港灣労働者の現状は決して直りません。これは制度的に、この港灣労働者の問題は改革

をしなければならぬと思うのです。

その一つの方法として、社会党としては港労働法というものを今度国会に出したのですけれども、これは、あなたのほうで賛成されるかどうかかわりませんが、これが悪かったならば、これにかわるべき代案があるかということですね。制度的な改革ですね、それがなければ、私はこの国の港労働の問題は解決しないと思う。先般船込みの問題について、当委員会でもいろいろやりましたけれども、焦点は人間の問題です。パスをどんどん作ったり、はしけを作ったり、倉庫をどんどん作ったりしても、結局は、ものを動かすのは人間です。その人間の問題を解決しなければ、どうにもならない。もうがまんができないといつて立ち上ったのが日本の労働者であり、この現状を支援をして国際的な趨勢ができてきた。こういうのですから、これは政府としても、国内における一労働組合のそれは違つた意味がありますから、局長どうですか、二十七日といえば、もうすぐですが、どういう工合に、どういう対策なり、措置をされようとするのか、いかがですか。

○政府委員(坂本信雄君) 二十七日の問題につきまして私の聞いたところを申し上げますと、新聞で見たところでは、国際港務統一行動日というものを前に作つてありまして、それを三月の二十七日に各国で行なうということでございますが、実は正式には、私のほうには何も通告もございませんし、また関係の各省にも聞いてみましたけれども、そういうような通告を受けたところはないのでございますけれども、これはわからないのでございますけれども、

も、われわれも全港労働組合の方とか、あるいは新聞社とか、船会社とか関係筋から、できるだけ情報を集めようとして聞いておるわけでございますが、全港労働は、新聞に載つておるようなことでもございまして、全港労働としては、先般ストライキ権を獲得いたしております。これは労働省の所管で労働大臣に通知があつたわけでありまして、それから承知いたしておりますが、外国の港務につきましては、いろいろできるだけ聞いておりますが、日本船だけを対象にして二十七日にストライキを行なうという実質的な情報は、私はまだ存じておりません。実ははつきりしたことはよくわかりませんが、そういう状況でございます。

それから港労働者の待遇の問題、これは先ほど先生から御質問ございましたが、実は私のほうの所管ではございませんので、少し難解な答弁になるにわたつて港労働者の常用化に関する決議を行なつております。一番新しいのは、一九五七年に一番新しいのを行なつておりますが、先生のお話でございますました一九四九年にもやつております。これはみな同じような趣旨でございますまして、その文章は、港労働者の常用化という問題は非常に大事であるから、各国の実情と慣行とに従つて、またその国の問題の程度に従つて、政府、使用者、労働者一緒になつて、これを促進するようにすべきであるというふうな決議でございます。われわれといたしましては、昭和三十一年に労働省に港労働対策協議会というものを設置いたしましたので、私も

その委員になつておるわけでございまして、そこで港労働に関するいろいろな問題が討議されまして、数次にわたつて意見書の策定を見ております。その意見書の趣旨を、われわれも尊重をいたしまして、非常に漸進的ではございますが、できるところから実現に移しているわけでございまして、現在までに港労働者の手帳制度の実施だとか、あるいは今、次官からお話でございますました労働者用住宅の建設とか、これは労働省の所管でございますが、労働職業紹介態勢の強化だとか、そういうようなものを実現する、少しずつではございますが、やつておるつもりでございます。

なお、今国会に法案が提出されておりました、総理府に港労働等審議会というものを設けてまして、その中で正式の機関として、この港労働の問題を論議していただくことになつておりますので、われわれといたしましては、その審議会の御意見を尊重いたしまして、先生の御趣旨に沿つたような改善を今後やつていきたい、こういうふうに考えておるわけでございます。○大倉精一君 大臣の御出席がありませんから、この次の委員会に重ねてお尋ねいたしますけれども、この問題は、私はそう簡単なものじゃないと思つて、昭和三十一年に港労働対策審議会ができたおつしやいまして、あれども、三十一年にそれを作つて、なおかつ港労働者の実態が解決されてないといふこと、こういうところが港労働者が政府に対する不信を持つておる一つの理由になるわけなんです。しかし、事はもう差し迫つているので、あなたは新聞で見たがと

いうお話があつたのですけれども、これは労働組合のほうなり、あるいはその他のほうから、官房長官のほうに對しては申し入れをしておるわけなんですよ。が、それはともかくとしても、所管省であるところの運輸省がこの十七日に船がとまるというこの現実に対して、新聞によればというふうな消極的なことでは問題は解決しない。ですから、重ねて申し上げますけれども、港労働者の問題は、現在の港労働問題の中心になるのですから、これは港労働者の制度的なものを改革しなければ解決しないのです。それを要求しておる。その骨子なるものは、社会党が出しておる港労働法でありますけれども、それが別にならぬし、こうするのだという代案なり、あるいはこうするのだという誠意なりがなければ、これはなかなか解決しない。昭和二十八年でございまして、やはり同じ港労働組合が、暮れの十二月二十五日に輸入食糧の料金を、公示料金をとれといふ、こういう要求によつてストライキをやらかしたことがあるのです。これはもう法律を守れという要求なんです。これをこの委員会に取り上げて、国際的な問題としていろいろ政府を追及しましたが、その結果、ストライキ直前において六者会談ということになつて、料金収束の窓口を一本にしようといふ具体的な案ができて、このストライキを回避し、その後においては、輸入食糧に關しては公示料金をとつておるといふこともあつたのです。

これは解決しようと思えば、政府の誠意があればできると思う。ですから、

ら、この次の委員会までに、運輸省として実態をよく把握をして、どうするのだという、こういうひとつ運輸大臣としての所信を伺つておきたいと思うわけですね。抽象的なものじゃなくて、政府として、こうするのだという具体的なものについて、この次の委員会に回答してもらつて、局長のほうから大臣に言つてもらいたいと思つて、委員長の方からもお願いいたします。○政府委員(坂本信雄君) 先ほど新聞で見たということを申し上げましたが、それは国際港務統一行動日のことでございまして、日本における全港労働のストライキにつきましては、私どもも直接全港労働から申し入れを受けましたし、そのことは存じております。

なお、港労働の問題は、実は港労働協議会でも、石井会長が申し出ておりましたが、非常にむずかしい問題であつて、やはりこれは漸進的に一つ一つの問題を解決していくよりほかにはないのではないかと、こういうことを言つておられました。私もあまり急激な手段で混乱を起こすようなことがあつては困りますし、やはり一つ一つの問題を、常に関心を持って改善していくことが、非常に漸進的な方法ではございますけれども、もっともよい方法ではないかといふふうに考えております。なお、先生の御趣旨を大臣にお伝えいたします。○大倉精一君 ちょっとつけ加えておきますけれども、大臣は就任のときの所信表明のときに、海運、港務は重点施策にするという発言があつたわけなんです。これを思い起こしていただきたい。港務というものを重点施策にするとい

う、その中には必ず人間の問題が入っていると思うのです。港灣五カ年計画の中には、確かに人間の問題が入っていないけれども、これは労働省の所管であつて、おれの方の所管ではないということはおかしい。ですから、そういう点も念のためお願いいたしますから、その辺、委員長からもお伝え願いたいと思います。

○委員長(村松久義君) 今の趣旨をよく大臣と御相談の上、なるべく早い機会に、大臣の方針をひとつ立てていただきますかと思ひます。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(村松久義君) 速記を起こして。

○委員長(村松久義君) 都市交通に関する件について議題にいたします。政府より発言を求めておりますので、この際許可いたします。

○政府委員(木村睦男君) かねて東京都区内におきます交通混雑緩和のための措置といたしまして、警視庁のほうで緩和のための交通規制の案を立てました。運輸省といたしまして、東京陸運局をして、この案に対して警視庁と折衝をしておつたのであります。が、けさ九時に最終的に警視庁と東京陸運局の間で話し合ひをいたしました。ほぼまとまつた線が出たわけでございます。当委員会におきましても、かねてこの問題につきましては、いろいろ御指導を願つておつたわけでありまして、この機会に、まとまつた案について報告をさせていただきますかと思ひます。もちろんこれは、実施は

東京都の公安委員会が当たることでございまして、東京都の公安委員会の責任においてやるわけでございまして、事の性質上、運輸行政をささる陸運局といたしまして、この案に対して、いろいろ調整、折衝をいたしたのでございまして、で、折衝をいたしたのでございまして、けさほど両者の間でまとまりました。おおむねの線でございますが、以下申し上げたいと思ひます。

まず第一点は、規制の対象でございますが、規制の対象といたしまして、四種類の車をあげております。一つはトラックでございます。緊急輸送に当たるものを除く、最大積載量七・五トン以上の大型貨物自動車、規制の対象にいたしております。

第二は、貨物を積載した状態におきまして、長さが車の長さの約一・二倍、または幅が車の幅をこえる自動車——通常これを長物運搬車と申しておりますが、これを規制の対象にいたしております。

第三は、牽引車でございます。牽引車が被牽引車を牽引しておる状態、またはこれに貨物を積載した状態におきまして、長さが十メートルをこえる自動車——長大牽引車と申しております。これが第三点の車でございます。それから大型の乗用自動車——乗車定員が三十人以上のものという意味で、大型乗用自動車とここで申しております。ただし、この四種類の車でございます。ただし、この大型乗用車では、路線をきめて走っております。乗合バスあるいは路線をきめて走っております。これはバスのような観光バス、これは除きます。以上が規制の対象にしております。車でございます。

しからば次に、どの道路を規制の対象にしておるか申しますと、大体東京都区内を走っております道路のうち、二十路線を対象にいたしております。そのそれぞれ路線のどこからどこまでというところは、おおむね警視庁のほうで調べてはおりますが、これは今後実施までに、さらに詳細に調べて決定するやに聞いておりますが、この二十路線の俗稱と申しまして、か、名前を申し上げますと、第一京浜国道、羽田街道、第二京浜国道、中原街道、青山線——三宅坂から三軒茶屋のほうに行く道です。それから渋谷水道道路、甲州街道、青梅街道、九段——練馬線、川越街道、中仙道、飛鳥山——新荒川大橋線、昌平橋——西新井線、陸羽街道、水戸街道、千葉街道、日比谷——勝間線、千代田——永代橋線、祝田橋——白山線、外堀線、大体この二十の道路につきまして、それぞれ適當の区間を規制の対象にすることにしております。

それから次が時間帯でございます。が、先ほどの車のうち、七トン半以上のトラック、それから長物運搬車、それから長大牽引車、これにつきましては、日曜日あるいは祝日を除く平日の午前八時から午後七時まで、ただしその間午前十一時から午後一時までの二時間は除外いたしております。それから大型観光バス、これにつきましては午後五時から午後七時までの二時間でございます。土曜日、日曜日、祝日は除外いたしております。制限禁止の内容は、先ほど申しました道路につきまして、申しました時間帯におけるこれらの車の通行禁止ということになります。実施の時期は、こ

れは都の公安委員会のほうで、準備その他今後さらにこまかく調査検討する点もございまして、それができた暁において実施するということになっております。期日はまだきまつていないようでございます。これが道路交通法第七條に基づきます東京都公安委員会告示によつて規制をする内容でございます。

次に、自家用の乗用自動車につきまして、どういふふうにして処理するかというのをやはり話し合ひをしております。その内容は、都心部等、特に道路混雑のはなはだしい地域については、道路の効率化をはかるため、駐車禁止または駐車時間を制限する区域を拡大し、特定地域への乗用自動車の乗り入れを間接的に制限するやうな規制を行なう、また特定道路については、トラック通行道路とするやうに検討する、つまり自家用の乗用車につきましては、混雑のひどい地域につきまして、駐車禁止あるいは駐車時間の制限等、個々の制限行為によつて、そこに乗用車を乗り入れても置く場所もないやうなことで、自然と乗り入れをやめようという方向に間接的に持つていくやうな規制を行なう。また道路につきましても、この道路はトラックだけにしようというやうな道路を作つていくやうなことを、今後考へていくやうなことでございまして。

それから次に、車両運行につきまして、自主的にいろいろ規制をやつていこうという話も話し合つております。その内容を、警視庁それから東京陸運局、その他の団体及び関係業者を構成員といたしまして、仮称でございますが、臨時交通調整協議会といつたものを、できるだけ早い機会に設置いたしまして、この協議会で車両の運行を自主的に規制するやうにしていく、この協議会におきましては、当面次のような事柄を強力に推進するため活動を開始するということ、考へております。これは、一つは、砂利トラック、コンクリート・ミキサ等、その車両の運行をあらかじめ計画的に調整できるものについては、運行回数の一部を夜間に移すやうに考へる。第二点は、相当数の車両を所有するものは、主要路線ごとに、特定時間帯、その道路の運行を自主的に避けるやうに措置する。第三点は、規制の対象の、先ほど申し上げました二十の路線につきましては、午前十一時から午後一時まではあけてありますが、自家用の乗用自動車あるいは軽自動車及び軽車両、これらはやむを得ない場合のほかに、当該道路の通行を自粛するやうに強力に呼びかけまして、このあかされた時間、この二十路線について大型のトラック等の通行のため特に便宜をはかるやうに措置する。こつういうやうなことを調整協議会で手をつけて、事実上の指導をやらうというふうな話し合ひになっております。なお、以上のほか運送事業者あるいは関係事業者に対しては、従業員の週休日や日曜以外の日に計画的に振り分けてもらつて、日曜日に車を動かすやうにして、一週間の通行量の平均化ができるやうに、いろいろ要請もいたしたいやうなことを考へまして、この調整協議会で具体案を作つていこうというものが、本日、警視庁と陸運局との話し合ひでまとまつた点でございます。公安

委員会におきまして、必要な事務手続をとりまして、告示並びに今後の行政指導の実施というところになっております。以上が本話し合いのつきまじした内容のあらましでございます。

○大倉精一君 資料要求をして、いずれ次回に質問したいと思いますが、本日お伺いしたいことは、乗用車の乗り入れを間接抑制するというところに伴って、バスの増発なり、その他大衆輸送機関の措置について、お考えになっておるのですか。

○政府委員(木村睦男君) 乗用車を間接規制によって押える結果、バス等の利用者がふえることも予想されますので、この点につきまじは、当然こういった大量公共輸送力の増強というところは考えておきまして、陸運局をして、その準備のために、いろいろな現在調査をいたしておきます。

○大倉精一君 さらに乗用車を利用するために、郊外の適当な場所に乗用車のための駐車場というところも考えられておられるのですか。

○政府委員(木村睦男君) 駐車場の問題につきまじは、直接運輸省の所管ではございませぬが、当然、そういうことが予想されますので、われわれ関係者の集まっております内閣の交通対策本部の会議におきまじても、この問題につきまじは、いろいろ関係責任官庁を中心いたしまして研究検討を進めております。なお、そのために土地の何といひますか、国有地等も、これに活用したい、かようなことで、そのほうの調査等も進めております。

か。これはやはり、これに準じて大阪も行なうということか。大阪は独自の対策を立てるということですか。

○政府委員(木村睦男君) 大阪につきまじは、少し前になりましたが、大阪の府警本部におきまして、規制をするとしたら、こういうふうな順序でやりたいということ、一応の順序と考え方は公表しておりますが、いつ実施するか、またそのうちのどれをやるかというところは、まだ全然未定の状況のようでございます。最近、業界のほうでも、何とか交通混雑緩和のために、率先してわれわれも協力したいというふうなことで、いろいろ関係当局と折衝を持っております情報では、こういった強制的な規制ということ、まだ手をつけないで、自主的な行政指導による規制を、関係業界と一緒に研究し、実施する方向に、現在検討を重ねているというふう聞いております。

○大倉精一君 資料の要求をしたいのですけれども、この案によって期待する効果ですね。これはできるだけ具体的な数字が上がつらなければならないのですけれども、もし数字が出なかつたら、大体、こういう程度のことであることであつたら、期待し得る効果、それから、これによって起こる想定されてる現象に対する措置ですね。たとえば今私が申しましたような大量輸送機関の増発なり、あるいは郊外における乗用車の駐車場のこともものなり、あるいはまた七トン半と申しまじても、七トン半を主体とする業者もすいぶんおるのですが、これは業者擁護という立場ばかりじゃなく

て、そういうものに対する措置、手当は考えておられるかどうかという、一例をあげればですね。予想し得るいろいろな現象に対する対策ですね。そういうものをひとつ資料としてお出し願つて、それに基づいて必要な質問をしたいと思ひます。

○委員(村松久義君) お聞きのとおりでございます。

○政府委員(木村睦男君) 承知いたしました。

○委員(村松久義君) では、本日はこの程度で散会いたします。

午後三時五十五分散会

三月十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、鉄道軌道等の事業における公共負担の国庫負担等に関する法律案(衆)

鉄道軌道等の事業における公共負担の国庫負担等に関する法律案

(目的)

第一条 この法律は、日本国有鉄道、地方鉄道業者及び軌道経営者が負担する産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請によるその事業の運営上の公共負担につき国庫負担を行なうとともに、鉄道軌道等の事業につき国が必要な補助を行なうことにより、鉄道軌道等の事業の公共性の維持とその経営の健全な発展を図ることを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「日本国有鉄道等」とは、日本国有鉄道、地方鉄道業者及び軌道経営者をいう。

2 この法律で「鉄道軌道等」とは、日本国有鉄道の鉄道及び連絡船、地方鉄道並びに軌道(軌道法(大正十年法律第七十六号)第三十一条に規定する一般交通の用に供する軌道に準ずべきものを含む)をいう。

3 この法律で「公共負担」とは、次に掲げるものをいう。

一 日本国有鉄道が、鉄道及び連絡船の旅客運賃につき、国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百二十二号)第五条の二に規定する割引により、その割引額を負担すること。

二 日本国有鉄道等が、鉄道軌道等の旅客運賃につき、通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃を普通定期旅客運賃(普通定期旅客運賃がないときは、普通旅客運賃)に通勤定期乗車券又は通学定期乗車券のそれぞれの有効期間の日数(当該期間を月をもつて定めた場合には、一月を三十日として計算した日数)の二倍に相当する数を乗じて得た額の十分の五に相当する額。以下次条において同じ)よりも低く定めることにより、その差額を負担すること。

三 日本国有鉄道等が、鉄道軌道等の旅客運賃又は貨物運賃につき、政令で定める旅客又は貨物の旅客運賃又は貨物運賃の割引を行なうことにより、その割引額を負担すること。

4 前項第三号の政令は、産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請に沿うために特に運賃の割引を必要とする旅客又は貨物について定めるものとする。

5 運輸大臣は、第三項第三号の政令の制定又は改廃の立案しようとするときは、鉄道等公共負担審議会に諮問しなければならない。

(国庫負担)

第三条 国は、日本国有鉄道等が公共負担をした場合においては、当該公共負担に係る前条第三項第一号若しくは第三号に規定する割引額又は同項第二号に規定する差額に相当する金額を負担する。

第四条 公共負担をした日本国有鉄道等は、当該事業年度の決算完了後遅滞なく、当該事業年度に係る前条の規定により国が負担すべき金額を運輸大臣に対し請求しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による請求を受けたときは、その請求の日から三月以内に、国が負担する金額を決定し、これを請求者に通知しなければならない。

3 第一項の規定による請求の手続その他前条の規定による国庫負担に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(補助)

第五条 国は、毎年、予算の範囲内において、日本国有鉄道等がその鉄道軌道等の施設で政令で定めるものにつき政令で定める異常災害による被害を受けた場合における当該政令で定める施設の復旧に要する費用の四分の三に相当する金

額の補助金を、日本国有鉄道等に
対し交付する。

第六條 前條の規定による補助金の
交付を受けようとする者は、運輸
大臣に対し申請しなければならない。

2 前項の規定による申請の手続そ
の他補助金の交付に必要事項
は、運輸省令で定める。

第七條 運輸省に、鉄道等公共負担
審議会（以下「審議会」という。）を
置く。

2 審議会は、運輸大臣の諮問に
応じて、この法律の規定による公共
負担に係る国庫負担について調査
審議する。

3 審議会は、委員五人以内で組織
する。

4 委員は、学識経験のある者の
うちから、運輸大臣が、両議院の同
意を得て、これを任命する。

5 委員の任期は、三年とする。た
だし、補欠の委員の任期は、前任
者の残任期間とする。

6 委員は、再任されることができ
る。

7 委員の任期が満了し、又は欠員
を生じた場合において、国会の閉
会又は衆議院の解散のため両議院
の同意を得ることができないとき
は、運輸大臣は、第四項の規定に
かかわらず、学識経験のある者の
うちから、委員を任命することが
できる。

8 前項の場合においては、任命後
最初の国会で両議院の事後の承認
を得なければならない。この場合
において、両議院の事後の承認を
得ないときは、運輸大臣は、
直ちにその委員を罷免しなければ
ならない。

9 審議会に、会長を置き、委員の
互選により選任する。

10 会長は、会務を総理する。

11 委員は、非常勤とする。

12 前各項に定めるもののほか、審
議会の組織及び運営に必要事項
は、運輸省令で定める。

（報告の徴収等）

第八條 運輸大臣は、この法律の施
行を確保するため必要があると認
めるときは、日本国有鉄道等に対
し、その業務に関し報告を求める
ことができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行を
確保するため必要があると認める
ときは、その職員に、日本国有鉄
道等の事務所若しくは事業場又は
事業用施設に立ち入り、帳簿書類
その他の物件を検査させることが
できる。

3 当該職員は、前項の規定により
検査をする場合には、その身分を
示す証明書を携帯し、関係人に提
示しなければならない。

4 第二項の規定による立入検査の
権限は、犯罪捜査のために認めら
れたものと解釈してはならない。

第九條 次の各号の一に該当する者
は、三万円以下の罰金に処する。

一 前条第一項の規定による報告
をせず、又は虚偽の報告をした
者

二 前条第二項の規定による検査
を拒み、妨げ、又は忌避した者

第十條 法人の代表者又は法人若し
くは人の代理人、使用人その他の
従業者が、その法人又は人の業務
に関し、前条の違反行為をしたと
きは、行為者を罰するほか、その
法人又は人に対しても同条の刑を
科する。

附則

1 この法律は、公布の日から施行
し、第二条及び第三条の規定は、
昭和三十六年四月一日から適用す
る。

2 昭和三十六年四月一日以後に開
始する事業年度に公共負担をした
日本国有鉄道等であつてこの法律
の施行の日の前日までに当該事業
年度の決算を完了したものの当該
公共負担に関し、第四条の規定を
適用するについては、同条第一項
中「当該事業年度の決算完了後連
滞なく」とあるのは、「この法律施
行後二月以内に」と、同条第二項
中「三月以内に」とあるのは「四
月以内に」と読み替えるものとす
る。

3 運輸省設置法（昭和二十四年法
律第五十七号）の一部を次のよ
うに改正する。

第四條第一項第三十七号の次に次
の一号を加える。

三十七号の二 鉄道軌道等の事業に
おける公共負担の国庫負担等に関
する法律（昭和三十一年法律第
一〇号）の規定により日本国有
鉄道、地方鉄道及び軌道に対
し負担金を交付すること。

第二十七條第一項第八号の二中
「地方鉄道及び軌道の補助」を「地方
鉄道及び軌道に対する負担金の交
付、補助」に改める。

第三十八條第一項の表中「鉄道建
設審議会
事項を調査審議するこ
と」を
「運輸大臣の諮問に
応じて鉄道軌道等の事業
に関する事項を調査審議する
こと」に改める。

本条施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、
昭和三十一年度において約三百七十
億円の見込みである。

三月十六日本委員会に左の案件を
付託された。

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

一、鹿兒島本線の複線化等に関する
請願（第二〇三四号）

一、陸羽東線鉄道貨物輸送集約取扱
制度実施中止等に関する請願（第
二二二七号）

一、国鉄豊川分工場廃止反対等に関
する請願（第二一四三三号）

陸羽東線石巻管理所においては、本年四月一日から陸羽東線の鉄道貨物輸送の集約を実施したい旨、関係駅所在町村に申し入れたが、この集約は未開発地帯にあたる当地域では、経済的損害を受けることが極めて深くかつ広いものである。貨物扱い廃止予定駅圏内には広大な農地があり、奥羽山ろくには林産物、鉱産物もまた豊富で、発送物量は上昇している実情であるのに、経営不良による本線の赤字克服の手段として多数の貨物輸送依存者に犠牲を押しつける今回の案に出たことはなんとも納得できない。この場合はむしろ国鉄輸送の公共性を重視し、貨物扱い廃止駅を作るような方法はとらずに、輸送の方法においてさらに増強収益の方策を別途に講ずべきであると確信する。本集約問題を考慮するのは、本線と平行している当地区の国道一〇八号線（石巻酒田線）が舗装され、その他の道路網も整備されて、貨物自動車輸送のコストが鉄道輸送費と一致する時期が妥当であると考えられる。本申し入れがあつて以来、関係地区において事業に従事する多数住民の不安と脅威は極めて大きく、国鉄当局に対する不信の声さえここからわきあがつている有様であるから、この集約施策の中止又は延期を宣言し、関係住民の動揺を一日も早くとりのぞくよう取り計らわれたいとの請願。

第二一四三号 昭和三十七年三月八日受理

国鉄豊川分工場廃止反対等に関する請願

請願者 愛知県豊川市開運通二ノ八 伊藤照美外一万

八千六百四十一名

紹介議員 中村 順造君

国鉄当局は車両修繕工場二十七のうち大井、吹田などの工場とともに、電車修繕の専門工場である豊川工場を廃止し、機関車修理工場の浜松工場に統合したいと発表したが、今や国鉄は動力の近代化に伴って将来蒸気機関車の全廃が予定され、電車、電気機関車、ジゼル車へ切替えてゆく情勢の中で、すでにその電車修繕体制を完備している豊川工場を廃止するというのは全く時代に逆行するものである。豊川工場は昭和二十一年発足以来、二度にわたつて工場の存続と立地変更の必要のないことが確認され、今日まで約一億円の買収工事が継続実施された上、四百名の職員は、豊川を永住の地ときめ生活設計をたてて、国民輸送の重責を果たしてきたにもかかわらず、これらの事実を何の考慮もなく、廃止統合するというのは全く承服できず、経済比較や投資効果の面から考えても、豊川工場へは最小の投資で増大する電車修繕工事を完遂することが可能であるから、政府当局においては、国鉄の工場廃止計画を変更し、長期安定計画を確立して、国民の安全輸送を遂行するため、豊川分工場の存続、拡大を決定せられたいとの請願。

第二一四四号 昭和三十七年三月八日受理

鹿児島本線の複線化等に関する請願

請願者 熊本県議会議長 平川 千吉外一名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第二〇三四号と同じである。

昭和三十七年三月二十九日印刷

昭和三十七年三月三十日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局