

第四十三回 参議院運輸委員會會議録第一号

昭和三十一年一月二十八日(月曜日) 午前十時四十五分開会

委員の異動

一月二十二日 補欠選任 中村 順造君 岡 三郎君

一月二十八日 補欠選任 前田佳都男君 吉成 恵市君

出席者は左の通り

委員 金丸 富夫君 天坊 裕彦君 岡 三郎君

國務大臣 綾部健太郎君

政府委員

運輸政務次官 大石 武一君 運輸大臣官房長 広瀬 真一君

説明員

常任委員 吉田善次郎君 会専門員

日本国有鉄 遠藤 鉄二君 道常務理事 日本国有鉄 山口 和雄君 道施設局長

本日の會議に付した案件

○理事の辞任及び補欠互選の件

○船舶再保険法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査

○昭和三十一年度運輸省及び日本国有鉄道関係予算に関する件

○有鉄道関係予算に関する件

○(今期提出予定法律案に関する件)

○(北陸、上信越線の雪害状況に関する件)

○委員長(金丸富夫君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

初めに、委員の異動を御報告いたします。

去る一月二十二日付をもって委員中村順造君が辞任され、その補欠として岡三郎君が選任されました。

なお、本日付をもちまして浅井亨君が辞任し、その補欠として北條雋八君が選任されました。

○委員長(金丸富夫君) 次に、理事の辞任及び補欠互選についてお諮りいたします。

野上進君及び大倉精一君から、都合により理事を辞任したい旨の届出がありました。これを許可することに御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

つきましては、直ちにその補欠互選をいたしたいと存じますが、慣例に従い、成規の手續を省略して、委員長にその指名を御一任願うことに御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(金丸富夫君) 次に、今期國會における委員會の定例日について御報告いたします。

先ほどの理事会におきまして、従前どおり毎週火曜日及び木曜日の両日を一応の定例日といたし、必要に応じて追加していくことに申し合わせましたので、さよう御了承いただきたく存じます。

○委員長(金丸富夫君) 次に、船舶再保険法の一部を改正する法律案及び船舶安全法の一部を改正する法律案の両案を便宜一括議題といたし、提案理由の説明を聴取いたします。

○國務大臣(綾部健太郎君) ただいま議題となりました船舶再保険法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

船舶再保険法は、政府が、船主相互保険組合法に基づいて設立された船舶相互保険組合の負う保険責任を再保険

して、組合の健全な経営を確保することを目的として、昭和二十八年に制定されたものであります。この制度の発足以来九年間の実績を見ますと、年々、船舶再保険特別会計に相当の黒字を生じております。

申すまでもなく、この利益は、船舶主の保険料から生じたものでありますから、これを船舶船主に還元し、保険料の負担の軽減をはかることが望ましいのであります。

しかるに、現行の船舶再保険法には、利益還付の規定がありませんので、同法を改正いたしました。船舶再保険特別会計に利益を生じた場合には、今後の異常災害等に備えて一定額を積み立てた後、なお残余があるときに限り、これを船舶相互保険組合に対して還付することができるように、利益還付金制度を設けることといたしましたのであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、船舶安全法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

今回の改正の第一点は、一九六〇年の海上における人命の安全のための国際条約を批准することとするに伴いまして必要な規定の整備をすることです。

一九六〇年五月ロンドンで開催されました国際會議において、一九四八年

の海上における人命の安全のための国際条約が改正されましたが、これを批准することとするに伴いまして、次の二点について、船舶安全法の規定を整備することが必要となつたのであります。

第一は、総トン数三百トン以上五百トン未満の非旅客船で國際航海に従事するものに対して、新たに無線電信または無線電話の施設を義務づけることとあります。

第二は、ばら積み穀類を船積みする場合において、その積載図を承認する等の運送に関する規制を新たに設けることとあります。

改正の第二点は、検査対象船舶の増加に対処して、技術の進歩と検査の体制とに即応した船舶検査制度の合理化をはかることとあります。

経済の進展に伴う船腹の増加によりまして、船舶検査が繁忙をきわめて参りましたが、一方、技術の進歩によりまして、船舶及び船舶用物件の性能も向上して参りましたので、その実情に即応して、次の諸点について、船舶検査の合理化をはかることとしたのであります。

第一は、総トン数五十トン以上二十トン未満の帆船以外のもの及び平水区域のみを航行する帆船以外のものに対し、現在定期的に行なっております船舶検査を、これらの船舶の就航状態が、従来から随時の検査の対象となつてゐる一部の帆船と同様に、いずれも平穏な狭い水域に限られてゐることに

かんがみまして、随時の検査に変更す

ることであり、または大量生産方式により製造されている船舶用物件につきまして、船舶用機関と同様に、当該物件を施設する船舶の特定前に検査を受けられることとするのであります。

第三は、優秀な製造施設を有し、製造過程中の品質管理、自主検査機構等が充実している事業場の認定を行ない、その事業場において製造される一定の船舶用物件に対して、製造工事に関する検査を省略することであり、

以上のほか、満載喫水線を表示すべき船舶の範囲を国際満載喫水線条約の線に合致させる等、所要の整理をすることにしたのであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、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。

○委員長(金丸富夫君) 両案の質疑は、次回に譲ることといたします。

○委員長(金丸富夫君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

昭和三十八年度運輸関係予算について説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

○国務大臣(綾部健太郎君) 昭和三十八年度の運輸関係の予算について御説明申し上げます。

まず、海運関係では、第一に、海運業の再建整備に必要な経費として七十四億四千円を計上しております。わが国海運が国民経済の進展に対応するためには、企業規模を拡大して、その基盤を強化し、国際競争力のある船腹を拡充していくことが必要であります。海運企業集約及び関係市中金融機関の協力を前提といたしまして、運輸大臣の推薦したものに、十七次船以前の日本開発銀行融資残高の全額に対する利子を五カ年間徴収猶予することとし、この措置を実施いたしますため、海運企業整備計画審議会の適切な運営をはからうとするものであります。

第三に、外航船舶の建造に必要な資金として、日本開発銀行からの融資二百億円を予定しております。これによりまして、昭和三十八年度において約五十万総トンの建造を行なう予定であります。

第四に、戦時標準船処理対策に必要な資金として、財政融資六十九億円を予定しております。

これによりまして、耐航性が著しく低下している戦時標準船の代替建造を前年度に引き続き実施しようとするものであります。

第五に、移住船運航補助に必要な経費として、三億一千三百六十六万五千円を計上しております。これは、国の移住計画に基づく移住者輸送の円滑な遂行をはかるため、昭和三十七年度における移住船運航によって生じた欠損を補助しようとするものであります。

第六に、三回間送助成に必要な経費として、四億六千万円を計上しております。これによりまして、前年度に引き続き、三回間輸送を促進して、わが国海運の発展と国際収支の改善をはからうとするものであります。

第七に、離島航路整備補助に必要な経費として、五千二百五十万円を計上しております。これは、離島住民に対する交通を確保するため、航路の性質上経営が困難な離島航路事業者に対し、その航路を維持させるために、補助金を交付しようとするものであります。

第八に、特定船舶整備公団の国内旅客船建造に必要な資金として、財政融資七億円を予定しております。これによりまして、昭和三十八年度において約四千四百総トンの建造を実施する予定であります。

次に、船舶関係につきましては、第一に、船舶の経済性向上対策に必要な経費として、千四百七十六万三千円を計上しております。これは、船舶の自動化船体構造の合理化等船舶の経済性の向上をはかり、わが国海運、造船の国際競争力を強化するため、高経済性船舶の試設等を行なうものであります。

第二に、原子力船の開発に必要な経費として百二十八万一千円を計上し、これによりまして、原子力船の開発業務及び安全基準の作成を実施するものであります。

なお、原子力実験船の建造、運輸を中心とする原子力船の開発を推進するため、特殊法人日本原子力船開発事業団を設立して、第一船の基本設計を実施することとし、別途、総理府所管原子力予算として、同事業団に対する政府出資一億円が計上されております。

第三に、中小型鋼船造船業及び木造船業の合理化に必要な経費として、六百八十六万一千円を計上しております。これによりまして、前年度に引き続き、標準設計の作成等を行ない、これら造船業の技術の向上、経営の合理化を推進するものであります。

次に、船員関係につきましては、

第一に、船員厚生施設の整備増強に必要な経費として、二千五百万円を計上しております。これは、船員の福祉厚生を増進するため、国内における船員厚生施設を整備する公益法人に対して、施設費の一部を補助するものであります。

第二に、海技審議会を設置、運営に必要な経費として、八十九万六千円を計上しております。これは、船舶の自

定であります。

動化と船舶運航技術の革新に伴い、船員の技能及び資格に関する制度、海技に関する国家試験制度、船員教育制度その他海技制度全般にわたる基本的事項について総合的な調査、審議を行なうため、海技審議会を設けるものであります。なお、この審議会においては、船員教育に関する重要事項についても調査、審議することとし、従来の船員教育審議会は廃止する予定であります。

次に、港湾関係について申し上げます。第一に、港湾整備五カ年計画に基づく港湾整備事業を実施するため、前に申し上げましたように、港湾整備特別会計の歳入歳出予算額として、四百二十九億六千二百五十四千円を計上しております。このうちには、一般会計から港湾整備特別会計への繰入金三百三億九千五百八十一万円が含まれております。昭和三十六年度以降、港湾整備五カ年計画の実施に努めておりますが、最近の海上輸送需要は急激に増大しており、同計画において推定した昭和四十年の港湾貨物取り扱い量は昭和三十九年に達成される公算が大きくなっており、既定の五カ年計画を一部繰り上げて実施しようとするものであります。

これを勘定別に見ますと、港湾整備勘定においては、歳入歳出予算額三百九十億三千五百三十五万円の規模をもちまして、横浜港外三十三港の整備を行なう予定であり、特定港湾施設工事勘定においては、歳入歳出予算額三十九億二千六百八十四万四千円の規模をもちまして、輸出港外として下関港、石油港外として室蘭港外五港、鉄鋼港

湾として室蘭港外四港及び石炭港外として苫小牧港外一港について、港湾施設の整備を行なう予定であります。

第二に、港湾都市防災事業の推進に必要な経費として、百三十九億七千二百十九万八千円を一般会計に計上しております。これによりまして、港湾都市を高潮、地盤沈下等の災害から防護するため、東京等緊急整備高潮対策事業、危険港湾都市の海岸事業、チリ地震津波対策事業、伊勢湾高潮対策事業、地盤変動対策等災害関連及び災害復旧事業を、計画的に推進する所存であります。

第三に、特定船舶整備公団と港湾運送事業者との共有方式により、前年度に引き続き、港湾運送事業者の事業の用に供するはしけ及び引き舟を整備するための資金として、財政融資三億円を計上しております。

次に、鉄道関係につきまして、第一に、国鉄新五カ年計画の推進に必要な資金として、財政融資一千五百億円を計上しております。第二に、日本国有鉄道新線建設費補助に必要な経費として、六億一千七百十九万七千円を計上しております。これは、昭和三十五年度から昭和三十七年度までにおける新線建設費の一部を日本国有鉄道に対して補助するための経費であります。

第三に、国土の総合開発、地方産業の振興と格差の是正等のため、産業基盤たる鉄道を緊急に整備する必要があり、鉄道新線の建設を推進することとし、産業投資特別会計による政府出資五億円を計上し、財政融資五億円を

予定しております。第四に、地下高速鉄道網の整備をはかるため、建設所要資金として、財政融資及び地方債の起債のあつせん三百二十億円を計上するとともに、地下高速鉄道建設費補助に必要な経費として二億二千七百八十八万九千円を計上しております。この経費は、地下鉄の建設費が巨額に上り、その利子負担が経営の重圧となっている現状にかんがみ、東京都、名古屋市、大阪市及び帝都高速交通営団に対し、昭和三十一年度の建設費の一部を補助しようとするものであります。

第五に、踏切保安設備補助に必要な経費として、五千二百五十八万九千円を計上しております。これは、踏切道改良促進法に基づき、踏切道の改良を促進するため、保安施設の整備を行なう赤字またはこれに準ずる私鉄に対して、その費用の一部を補助するものであります。

第六に、臨時鉄道法制調査会の設置に必要な経費として、八十九万九千円を計上しております。これは、鉄道に関する法制に関する重要事項について調査、審議するため、臨時鉄道法制調査会を設置するものであります。

次に、自動車関係につきまして、第一に、首都における自動車輸送調査に必要な経費として、六百四十万円を計上しております。これは、東京における自動車輸送需要の激増に対処し、自動車輸送力の増強と輸送の合理化をはかり、あわせて路面交通の混雑緩和に資するため、交通経路上の基本事項並びにターミナル等の輸送施設について調査を行なうとするものであります。

第二に、自動車事故防止対策を推進するため、二億九千二百五十七万六千円を計上しております。これによりまして、愛知第二車検場の新設、福島外三方所の車検場の移設拡張、事務の機械化等により、車両検査及び登録業務の円滑な実施をはかるとともに、自動車運送事業者の労務管理、運行管理等の監査、運転者実態調査、自動車分解整備事業の監査、指導、整備士技能検定等を行なうものであります。

第三に、自動車の激増傾向にかんがみ、自動車行政を円滑に処理するため、車検登録関係で五十名、自動車損害賠償保障関係で三十名、計五十三名の増員を行なうこととしております。

次に、航空関係につきまして、第一に、日本航空株式会社に対する出資金として、産業投資特別会計において十二億円を計上しております。これによりまして、機材の増強、資本構成の健全化をはかり、同社の国際競争力を強化しようとするものであります。なお、これとともに、同社の発行する社債三十億円、借入金十億円について債務保証を行なうこととしております。

第二に、国際空港の整備に必要な経費として、三十億三千六百四十四万円を計上しております。このうち、東京国際空港につきましては、十四億八千七百二十三万円を計上して、新滑走路の整備、ターミナル周辺の整備等を実施するものであります。昭和三十八年度をもって同空港の整備は一応完了する予定であります。

大阪国際空港につきましては、十五億四千四百四十一万円を計上して、滑走路の新設、現有施設の改良を実施するものであります。なお、別途一千万円を計上し、東京第二国際空港の新設のための調査を実施することとしたしております。

第三に、国内空港の整備に必要な経費として十六億二千五百五十六万六千円、ほかに国庫債務負担行為額四千八百八十六万円を計上しております。これによりまして、名古屋空港外十八空港の整備を続行するとともに、新規空港として出雲外六空港の整備に着手し、松山外四空港の追加改良整備を行なう予定であります。

第四に、航空大学の整備強化に必要な経費として、一億三千九百九十九万円を計上しております。これは、航空機の特別修繕等既存施設の整備強化及び同校の維持運営に必要な経費であります。

第五に、航空の安全強化につき必要な経費として三億四千六百八十四万三千円、国庫債務負担行為額七億五千三百二十二万二千円を計上して、九州地区管制所の整備、国際通信施設の整備及び航空保安施設の整備を実施するほか、YS-11型機を購入して、飛行検査業務の強化をはかることとしております。

次に、観光関係につきまして、第一に、日本観光協会に対する政府出資として、五千万円を計上して、このうち、来訪外客に対する旅行案内機能を強化するため、京都総合観光案内所及び東京総合観光案内所羽田出張所を設置するための資金として、同協会に政府出資を行なうものであります。

第二に、日本観光協会に対する補助

に必要な経費として、四億八千八百四十八万六千円を計上しております。これは、国際観光の振興をはかるため、香港及びサンパウロの海外事務所の新設その他海外宣伝網の充実強化、宣伝資料の作成、総合観光案内所の運営等に必要なる費用及び管理費の一部を同協会に対して補助するものであります。

第三に、ユースホステル整備費補助に必要な経費として、五千二百八十六万四千円を計上しております。これによりまして、昭和三十八年度は、特にオリンピック東京大会時の宿泊対策の一環とするため、東京周辺に重点を置き、六カ所の公営ユースホステルの建設を行なう予定であります。

第四に、国際観光施設整備費補助に必要な経費として、三千万円を計上しております。これは、来訪外客のわが国内における旅行を便利、快適ならしめるため、主要なる国際観光地に休憩施設等を設備することとし、その費用の一部を地方公共団体に対して補助するものであります。

次に、海上保安関係につきまして申し上げます。

第一に、海難救助体制と海上治安体制の強化をはかるため十二億五千四百一十一万、国庫債務負担行為額四億五百三十万四千円を計上しております。これによりまして、老朽巡視船七隻を代替建造するとともに、海上保安組織の強化、通信施設の整備、海上警備力の強化等を行なう予定であります。

第二に、船舶航行の安全確保に関する体制の整備をはかるため、航路標識整備費十一億五千万円、水路業務の整備拡充に必要な経費二億三千六十五万円を計上しております。これにより

まして、港湾標識、沿岸標識等の整備、既存航路標識の改良改修、集約管理体制の促進をはかることと、臨海工業地帯の開発に伴い、港湾測量、海図刊行能力等を強化し、測量船一隻の代替建造を実施する予定であります。

次に、気象関係につきまして、第一に、防災気象業務の整備に必要な経費として七億六千二百四十五万一千円、国庫債務負担行為額二億一千二百九十三万三千円を計上しております。これによりまして、富士山に気象用レーダーの設置、大阪湾地域に自動応答式無線ロケット装置の設置、水害、地震及び火山観測施設の整備等を実施して、台風豪雨雪対策及び地震火山対策の強化充実をはかることと、防災気象官二十二名増員、農業気象業務及び航空気象業務の拡充強化を実施する予定であります。

第二に、防災基礎業務の整備に必要な経費として、七億八千九百八十九万九千円を計上しております。これによりまして、気象観測船一隻の代替建造、無線機写放送及び気象官署間通信施設の整備、気象資料の整備を実施することと、気象に関する研究、研修の強化等のほか、国際協力として太陽活動極小期国際観測年への参加を行なう予定であります。

次に、大臣官房関係につきまして、第一に、運輸関係統計調査の充実強化をはかることと、大臣官房の総合調整機能を強化するため、大臣官房に統計調査等を置いて、組織の充実強化をはかることとしております。

第二に、運輸本省及び付属機関を収容する運輸本省庁舎を霞ヶ関団地に建設するため、初年度調査費として五百

万円を建設省予算に計上しております。次に、科学技術関係につきまして、第一に、科学技術応用研究費補助に必要な経費として、六千五百万円を計上しております。これによりまして、試験研究機関における試験研究と相俟って、民間が分担する試験研究を促進し、運輸に関する科学技術の振興をはかる所存であります。

第二に、船舶技術研究所の設立に必要な特別経費として二億九千五百二十四万二千円、国庫債務負担行為額六億五千六百四十一万八千円を計上しております。これによりまして、現在の運輸技術研究所を船舶技術研究所とし、その船舶部門を拡大整備することと、電子航法に関する試験機構の強化をはかる予定であります。なお、同研究所において、鉄道、自動車及び航空の安全、保安に関する試験をもちあわせ行なうことといたしております。

第三に、港湾技術研究所の整備拡充に必要な経費として、二千四百七十七万五千円を計上しております。これによりまして、設計基準部の新設等同研究所の整備拡充をはかる所存であります。

以上をもちまして、昭和三十八年度の運輸省関係の予算についての御説明を終ります。

次いで、日本国有鉄道の予算の説明を申し上げます。

昭和三十八年度日本国有鉄道予算の概況につきまして、御説明申し上げます。

昭和三十八年度の予算の編成にあたりまして、まず、三十八年度におけるわが国経済の見通し及び国鉄輸送需要の動向から収入を見積るとともに、国

鉄の輸送力の増強及び輸送の近代化並びに保安対策の強化に重点を置いて、支出予算を組んだ次第であります。

以下、収入支出予算につきまして、損益、資本及び工事の各勘定別に御説明申し上げます。

まず、損益勘定について申し上げます。収入といたしましては、鉄道旅客輸送人員を五十八億六千二百万人、輸送人キロを対前年度八・九％増の一千四百九十一億人キロと想定いたしました。旅客収入三千二百九十一億円を見込み、また、鉄道貨物輸送トン数を二億一千五百萬トン、輸送トンキロを対前年度二・五％増の六百億トンキロと想定いたしました。貨物収入二千六百六十一億円を見込んでおります。以上の旅客及び貨物収入のほかに、雑収入等を見込みまして、収入合計五千六百五十三億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、経営費のうち人件費につきましては、三十八年度の昇給と期末・奨励手当三・五カ月分を見込みまして、給与の総額を一千九百八十六億円といたしております。物件費につきましては、節約に特段の努力を払わせることといたしておりますが、おもなものといたしまして、動力費四百十五億円、修繕費七百三十二億円を見込んでおります。これらを合わせまして、経営費総額は、三千九百九十八億円となっております。

以上の経営費のほかに、受託工事費四十億円、利子及び債務取り扱ひ諸費二百五十五億円、減価償却費六百五十三億円、資本勘定へ繰り入れ六百四十二億円、予備費六十五億円を見込みまして、支出合計五千六百五十三億円を計上いたしております。

次に、資本勘定について申し上げます。収入といたしましては、先ほど申し上げました減価償却引当金六百五十三億円、損益勘定からの受け入れ六百四十二億円に、資産充当三十億円、鉄道債券八百三十億円、資金運用部等からの借入金四百六十八億円を加えまして、収入合計二千六百二十三億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、このうち二千三百二十億円を工事勘定に繰り入れるほか、借入金等の償還に二百九十二億円、帝都高速度交通営団等への出資に十一億円を予定いたしております。

最後に、工事勘定について申し上げます。

三十八年度は、輸送力の増強及び輸送の近代化並びに保安対策の強化に重点を置き、東海道幹線増設工事を推進することと、主要幹線の複線化、電化・電車化、ダイヤセル化、さらには通勤輸送の混雑緩和、踏切及び信号保安施設の改良等をはかるために、前年度に比べて二百八十五億円増の二千三百二十億円を計上いたしております。

以下、工事勘定の内容について御説明申し上げます。

まず、新線建設につきましては、前年度と同額の七十五億円を計上いたしました。なお、この新線建設費につきましては、昭和三十八年度におきましては、昭和三十八年度に計上されておりますので、この場合には同公団への出資金として処理する予定であります。

次に、東海道幹線増設につきまして、昭和三十四年度に着手してから五

年目を迎え、工事も最終段階に入りま
すので、前年度より二百七十五億円増
額いたしました。八百八十五億円を計上
し、工事の促進をはかって、予定の工
期内に完成できるように配慮いたしまし
た。

次に、通勤輸送対策につきまして
は、東京付近六十四億円、大阪付近十
二億円、電車増備百九十両、三十七億
円、計百十三億円を計上し、輸送需要
の増大に対処するとともに、混雑緩和
をはかることにいたしました。

次に、幹線輸送力増強につきまして
は、前年度より六億円増額いたしまし
て四百九十六億円を計上し、輸送能力
の限界近くまで利用されているために
輸送需要の増大に応じ切れなくなつて
いる東北本線、常磐線、上信越線、中
央本線、北陸本線等の輸送力の増強を
はかり、これらの線区における輸送の
隘路をできるだけすみやかに解消する
ことにいたしました。

次に、電化・電車化につきまして
は、工事費五十三億円、車両費七十五
億円、計百二十八億円を計上し、現在
工事中の東北本線、常磐線、信越本線、
北陸本線及び山陽本線の電化を促進し
たしますとともに、既電化区間の電車
化を積極的に進め、列車回数
を増加し、サービスの改善と経営の合
理化をはかることにいたしました。

次に、ディーゼル化につきまして
は、施設費八億円、車両費百三億円、
計百一十一億円を計上し、電化されない
区間のディーゼル化を促進することに
いたしました。

次に、諸施設の取りかえ及び改良に
つきましては、前年度より百三十五億
円増額いたしました。四百十七億円を計

上し、踏切及び信号保安施設の改良を
初めとして、諸施設及び車両の取りか
え及び改良をはかることにいたしまし
た。

以上のほかに、総係費九十五億円を
加えまして、支出合計二千三百二十億
円を計上いたしております。これらに
要する財源といたしましては、資本勘
定から受け入れます二千三百二十億円
をしてることにいたしております。

以上御説明申し上げました日本国有
鉄道の予算につきましては、予定され
ました収入をあげ、予定されました工
事計画を完遂するために、特段の努力
が必要であらうと考えられますので、
公共企業体として、いま一その経営
合理化をはかり、もつてわが国経済の
発展に資するよう指導監督して参りた
い考えであります。

以上昭和三十八年度日本国有鉄道の
予算につきまして御説明申し上げまし
たが、何とぞ、御審議の上、御賛成下
さるようお願いいたします。

ちよつと補足しておきます。なお、
東海道幹線増設費の不足百六十一億円
を補うため、昭和三十七年度第二次補
正予算を提出いたしておりますので、
よろしく御審議をお願いいたします。

○委員長(金丸富夫君) 質疑は次回に
譲ります。

○委員長(金丸富夫君) 次に、今期国
会における運輸省関係提出予定方法案
につきまして、説明を聴取いたしま
す。

○政府委員(廣瀬真一君) 第四十三
国会に提出を予定しております運輸省
関係の法案について、簡単に御説明を
いたします。

第一が、運輸省設置法の一部を改正

する法律案でございます。これは、大
臣官房に統計調査部を置く。運輸技術
研究所が廃止になりまして、船舶技術
研究所を設ける。船員教育審議会を廃
止して、海技審議会を設ける。臨時鉄
道法制調査会を設ける。伊勢湾港湾建
設部の次長を一人から二人に増員す
る。補選審査委員会の廃止に伴う整
理を行なう。運輸省の常勤の職員の内
員を増員する。こういう内容でござい
まして、一月二十六日に国会に付託に
なっております。

それから、その次の三件は、海運関
係でございます。

海運業の再建整備に関する臨時措置
法案、これは仮称でございますが、海
運企業の集約及び関係市中金融機関の
協力を前提といたしまして、海運企業
に対する開銀融資にかかる利子の全額
について支払い猶予を実施することと
し、利子猶予を受けようとする海運企
業の提出する整備計画及びその実施の
確保のための措置等について定める。

その次は、外航船舶建造融資利子補
給及び損失補償法の一部を改正する法
律案、これは内容が、外航船舶建造資金
にかかる海運企業の金利負担を軽減す
ることにより、わが国外航海運の国際
競争力の強化をはかるため、市中金融
機関に対する利子補給期間を五年から
七年に延長し、改正後の利子補給の条
件を昭和三十七年度の開銀融資による
新船建造にかかる市中融資についても
遡及適用する。

その次が、日本開発銀行に関する外
航船舶建造融資利子補給臨時措置法
の一部を改正する法律案でございます。
これは、外航船舶建造資金にかか
る海運企業の金利負担を軽減すること

により、わが国外航海運の国際競争力
の強化をはかるため、日本開発銀行に
対する利子補給率の限度を引き上げ、
利子補給期間を五年から十年に延長す
る等の措置を定め、これを恒久法とす
る。また、改正後の利子補給の条件を
昭和三十七年度の新船建造にかかる開
銀融資について遡及適用する。この二
件は、一本の法律で改正するという予
定でございます。件名としては一件に
なるかと思ひます。

その次は、木船再保険法の一部を改
正する法律案、これは本日提案理由を
御説明申し上げます。

それから、鉄道網整備緊急措置法
案、これは、わが国の鉄道網を緊急に
整備することにより、産業基盤の強化
と民生の安定をはかるため、鉄道網
十年計画の作成、実施に要する費用、
建設される新線の貸与等について、必
要なる立法措置を講ずる。

鉄道網整備公団法案は、鉄道網整備
十年計画の実施主体としての鉄道網
整備公団の設立、組織及び業務等につ
いて必要なる立法措置を講ずるとい
う内容でございます。

その次の日本原子力船開発協会法
案、これは科学技術庁で提出いたしま
す。わが省と共同でございますが、科
学技術庁のほうから科学技術振興対策
特別委員会のほうに提出する予定で
ございます。

それから港湾整備促進法の一部を改
正する法律案でございますが、港湾の
整備の促進をはかるために、新たに貯
木場、船舶のための給水施設等の建設
等の工事を特定港湾施設整備事業とす
る内容でございます。

その次は、船舶安全法の一部を改正
する法律案、これは、本日本提案理由を
説明いたしました。

それから船舶職員法の一部を改正す
る法律案、これは、船舶通信士の乗り
組みを国際水準並みに軽減する、それ

次に、船舶の排棄する油による海水
の汚濁の防止に関する法律案、これ
は、一九五四年の油による海水の汚濁
防止に関する国際条約に早期加盟を迫
られているとともに、船舶の排棄する
油による海水の汚濁の漸増によりまし
て、水産資源等が悪影響を受けている
現状にかんがみまして、船舶の排棄す
る油による海水の汚濁を防止するた
め、船舶による油の排棄の禁止区域、
船舶における油の流出防止装置の設
置、港湾における船舶油性水処理施設
の設置等について規定をいたすとい
う内容でございます。提出を検討中
でございます。

その次は、船舶安全法の一部を改正
する法律案、これは、本日本提案理由を
説明いたしました。

それから船舶職員法の一部を改正す
る法律案、これは、船舶通信士の乗り
組みを国際水準並みに軽減する、それ

から乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士の免許年令を十八才に引き下げるという内容でございます。

それから鉄道営業法の一部を改正する法律案。これは、I.L.O.の条約を批准するに際しまして、鉄道係員に関する規定を整備する必要があるため、所要の改正を行なうという内容でございます。

次は、道路運送法の一部を改正する法律案。自動車輸送の現状にかんがみまして、自動車運送事業の種類の整理、免許基準の明確化、国営事業に関する適用除外の廃止等を行なう、制度の合理化をはかるとともに、行政の簡素化に資するため、自動車運送協議会を廃止しようという内容でございます。

次は、道路運送車両法の一部を改正する法律案。これは、最近における自動車数の激増、車両性能の向上、車両の種類が多様化にかんがみまして、自動車の保安体制を確立するために、自動車の種別を整理し、自動車の定期点検整備を義務づけるとともに、登録、検査等の制度の合理化、簡素化を行なうという内容でございます。

次は、航空法の一部を改正する法律案。これは、不定期航空運送事業及び航空機使用事業等につきまして過当競争防止の規定を設ける等、航空運送事業体制の整備のための措置、航空保安関係規定の整備等、航空法全般にわたる所要の改正を行なうという内容でございます。

それから日本航空株式会社法の一部を改正する法律案。政区が日本航空株式会社に対して行なう補助金の交付規定を整備する等、所要の改正を行なう

という内容でございます。これは提出を検討中でございます。

○天坊裕彦君 参議院先議はどれですか。

○政府委員(廣瀬真一君) 参議院は、本日提案を行なういたしました木船再保険法の一部を改正する法律案、それから船舶安全法の一部を改正する法律案、現在まわっておりますのは、この二件でございます。あとは、各法案ごと、衆議院、参議院をきめて参りたいと思っております。

○委員長(金丸富夫君) 次に、今般の雪害に伴う日本国有鉄道の被害状況について、当局から報告を聴取いたします。

○国務大臣(綾部健太郎君) 所管の大匠といたしまして、今回の北陸、上信越の大雪害によりまして今なお主要幹線が列車運転を回復することができず、国民に多大の御迷惑をかけたことに対しまして、私は、まことに申しわけなく、遺憾に存する次第でございます。で、厚く、かつ深く罹災されまして各地の人々に御慰安のお言葉を申し述べたいと存じます。

目下、国鉄においては、全力をあげて救援に努め、列車運転の回復に努力しておりますが、残念ながら、天候の関係から、主要列車の運転開始がいつになるかという見通しはつかない次第であります。なお、当面の目標としては、生鮮食料品の輸送に全力をあげ、その余力をもって都市付近の通勤運送を、可能な限り区間列車の運転を行なうていような次第でございます。除雪につきましては、万全の施策を講

じてはおりますが、線路工事、ロータリー車等を近接の管理局より最大量に応援せしめ、また自衛隊のきわめて積極的な御援助を得まして、でき得る限りの方法を講じておりますが、何分にも未曾有の大雪で、その状態が遅々として進まぬことは遺憾にたえません。雪害状況の詳細につきましては事務当局をして説明いたさせますが、雪害復旧については、今後とも万全を期していきたく所存でございます。どうぞ御了承をお願いいたします。

○説明員(遠藤鉄二君) ただいま大臣から御発言のございましたように、国鉄といたしましては、全力をあげまして、除雪の促進、輸送の確保に努力をいたしておりますが、遺憾ながら、現状におきましては、北陸、信越線ともにほぼ全面的に運行がとまっております。上信越線の雪害状況について」という資料、この資料は昨日の正午現在の資料でございますが、これに基づきまして御説明申し上げます。昨日か

らけさに至りますところの状況は、あとで追加で御説明を申し上げます。「雪害の概況でございます。年初以来全国各地に散発的に雪を降らした寒冷前線は、十一日夜半から日本海岸線一帯に豪雪を降らし、以後回復のきざしが見えず、国鉄各線は大きな被害をこうむり、二十一日までは、昭和三十五年度の大雪山害時の経験にかんがみ、計画的に運転休止、迂回輸送、折り返し運転等の手配を講じ、一方除雪に努めた結果、旅客列車はその大部分の、貨物列車は最悪の場合でも平常の三〇%を確保することができた。

しかし、このたびの同地区の降雪量は記録的なものであり、降雪を除くひまもなく長期にわたり、二十三日から襲った猛吹雪のため線路が埋没し、北陸線福井—直江津間では、二十四日以降数本のローカル旅客列車を動かすのみで、貨物列車は、全面的に運転を休止するのやむなきに至った。一方、上信越線では、新津—柏崎間、小出—長岡間、全く列車の運転が不可能となり、旅客列車十二本を途中駅に抑止せざるを得ない状態となった。この列車の旅客に対しては、直ちに旅館、給食等の手配を講じた。

そのため、国鉄では、他地区より除雪要員を派遣するほか、自衛隊及び地元各位の強力な応援を得、一日約二万人を動員し、かつ極力除雪列車を運転し、鋭意、幹線の排雪に努力しているが、いまだ全面的な回復には至らない状態である。

二十七日十二時現在、北陸線の状態は辛うじて救援物資及び短区間の旅客列車の運転が可能となり、上信越線においては、小出—東三条間を除き、排雪作業が比較的順調に進んでいるが、本線の側雪の排除、構内の除雪、抑留貨車の整理等の必要があるため、全面的な回復にはいまだ時日を要する状態である。

しかし、この間にあって、金沢地区、新潟地区に対しては、二十五日以降、食糧、燃料等の緊急物資を迂回経路により輸送する手配を行なっている。

なお、今回の雪害にあたっては、計画的に長距離列車を運休して輸送の混乱を防ぐとともに、除雪に当たっては、自衛隊及び地元各位の応援を得、

また設備面においては北陸線道が完成し、通信設備の近代化—SHF及び通信線のケーブル化であります—がほぼ完了していたため記録的な豪雪にもかかわらず、全線区にわたり通信が確保されて、状況の把握及び列車の緊急手配が適確に行なわれる等、混乱を最小限にとどめることができました。

次に、「除雪状況」でございます。(1) 除雪要員動員状況。管内の職員及び除雪人を最大限に動員し、他局より職員の助動を行ない、さらに自衛隊に出動を要請するなど、除雪要員の確保に努めた。

一月十二日から二十七日までの動員人員は次のとおりであります。新潟支社、延べ八万七千九百七十七人、金沢鉄道管理局管内、延べ七万九千七百五十八人、計二十二万五千五百五十五人。(2) 除雪車運送状況。ロータリー、ラッセル等を全面的に運転して除雪にあたり、輸送の確保に努めてきたが、線路わきの積雪が累積し、従来の除雪方法の続行が不可能になったので、直ちにロータリーを主体とした除雪に切りかえた。

一月十二日から二十七日までのラッセル、ロータリーの運送キロは次のとおりである。新潟支社は三万五千七百十三、金沢鉄道管理局は三万六千三百六十四、計が七万一千五百三十七キロでございます。次に、「輸送概況」。関係線区の運送概況。一月十二日から二十二日までの間に影響の大きかった北陸、信越線福井—新津間においてはかなりの降雪にもかかわらず、旅客列車八〇%、貨

すのが黒い実線を書いてございます。わきに手が出ておりますが、その範囲までは、わきにたまりました雪をかき寄せてあるわけでございます。したがって、この作業ができませんれば、七メートルないし七・三メートルという道があくわけでございます。これが普通の状態なんです。ところが、今回の雪害におきましては、この二次除雪を行なういとまがなかったたのでございます。連日の豪雪でございまして、こういう方法をやるいとまがないうちに、まあ大い雪は三日、四日でもって一段落し、ある天気の良い時期が来まして、また雪が降るといふ状態で、三寒四温と申しますが、今回は約二十日間ぶつ通しに降っておりますので、そういう回復の作業ができないわけでございます。

したがって、二十七日から始まりました異常時除雪、これはほんとうの非常対策でございますが、まず「ロキ」によって強行突破をする。つまり、かき寄せるとか、そういうことができませんので、これはぶつかって動かせませんから、ロータリーでまず中心に近いところの雪を吹き飛ばす。そのあとで「キマロキ」を運転するという方式を二十五日からとっておりますが、このロータリーあるいはマックレーで寄せる除雪の方式は、大体時速は三キロから五キロまでしか進めないであります。これは非常に危険でございます。鉄道は線路のわきに、信号とか、その他いろいろな工作物があります。それを非常に注意しながらぶつこわさないように運転いたすわけでございます。またこれは相当ぶつとばす力が要りますから、そう

高い速度が出ない。したがって、時速三キロとか五キロで進行いたしましたので、一昨日に新津を朝早く出ましたこの「ロキ」が長岡に到着するのは夜中でございます。

そういうような状態でございます。なかなか除雪が進展いたしません。現在は、「ロキ」あるいは「キマロキ」だけではこまかいところはできませんから、人力も二万人を動員し、「ロキ」あるいは「キマロキ」によって広く道をはけるということにきよりの時点では努力いたしておるのであります。これが、降雪量が少なくて、この作業がある程度進みますと、汽車を通せるわけでございますが、今はその除雪の作業中である。こういうことでございます。

次に、けさ現在までの状況を簡単に申し上げておきます。昨晩今庄付近におきまして、かなりの降雪その他状況ははつきりまだつかんでおりませんけれども、今庄辺が非常に悪い状態になったという報告でございます。教賀——福井間が動けないような状態になっております。教賀——福井間はきのうは何とか動けたのでありますが、きょうは動けないような状態になっております。

それから先ほど、中間でとめられましたお客さんのお話を申し上げましたが、その後、信越線の新津——長岡間も一応「キマロキ」方式で通りましたので、そのあとを、途中とめられましたお客さんの乗っている汽車を、新潟あるいは上野までつけたわけでございます。それぞれ新潟と上野まできよりの未明から運転を開始いたしました。上野までのお客はけさの八時に上野に入

りました。二十三日に出たお客でありますから五日かかった。したがって、けさの状態現在途中にとまっているお客さんは百二十一名まで減少することができました。三個列車の合計で百二十一名でございます。大体旅館にとまっていたように手配してございますので、そう苦情は聞いてないわけでございますが、そういう状態にまで参りました。

それから昨日の二十七日から二十八日にかけての列車の運行状態でございますが、昨日は、旅客列車は、米原——教賀で十八本、教賀——福井四本、福井——金沢二本、金沢——富山三本、富山——糸魚川八本、糸魚川——直江津十二本、こういうふうな動きまして、貨物は、米原——教賀六本、教賀——福井一本、富山——糸魚川一本、糸魚川——直江津二本、かように動きましたのでございますが、先ほどもちよつと申し上げました教賀——福井間がまた悪化したので、本日はあまり動けないような状態に、また多少逆戻りのような傾向になっておるようでございます。貨物列車は、けさ六時現在で中間にとまっておりますところの貨物列車五十八本、貨車にしまして千七百七十四両が途中でとまっております。それからこの雪害のために全国から発送すべき貨物が、積まれたまま発送されてない貨物が七千両くらいございます。

以上のような状態でございますが、私どもは、何とか早くこの除雪を行なうために列車を確保いたしたいのでございまして、何分天候がちよつと想像もつかないような激しい状態でございます。今、この除雪の進行状況では、

今明日長距離列車を動かすというあては全然つかないのでございます。明日は手配でもって輸送をとめてございます。とめてございますが、あさつて以降、それでは動けるかといいますが、これもまだ何とも申し上げることができないような状態です。まことに残念でございますが、そういう状態でございます。

で、関係各方面の御協力をお願いいたしまして、自衛隊からは非常なお力をいたしておるのでございまして、先ほどの説明は二十七日の分の自衛隊の数でございますが、きょうはさらにそれより多くの出動を得る予定になっております。師団長みすから現地にお飛びになりまして指揮をとっておられるような状況でございます。国鉄職員も、十一日以降でございますので、すいぶん長くかかりまして、相当に疲労感がございます。おそれながら、状態でございますので、極力他管内からの助勤者も送るよういたしておりますが、といまして、ほんとうの大事の職員はほかのものではなかなかやれないわけでございます。運転指令でありますとか、あるいは「キマロキ」の指揮をとるといふようなことは、助勤者ではこれではできないわけでございます。して、ほんとうに中心となる職員は疲労感がございます。おそれながら、いふに思っております。遺棄な状態でございますが、何とか努力をいたしたいと思っております。ここで、今後どうなるだろうというふうな見通しをまだとて申し上げられる段階になっておりませんことを実は遺憾に思っております。

以上でございます。

以上でございます。

○相澤重明君 今、運輸大臣なり遠藤常務理事から国鉄の現状について説明をいただいたのですが、私はまず運輸大臣に聞きたいのは、見通しが甘かったのじゃないかということ。この雪害の状況判断というものが適切を欠いておるからこういふことが起きたのじゃないか。今の報告では、一月十二日以降ですか、そういうものについての報告はいただいたのだけれども、最も激しかった二十五日前後、これからの問題がやはり一番大きいことじゃないか。たとえ先ほどの、ラッセルかロータリーかというふうな問題についても、やはり国鉄当局自身状況判断、見直し、こういうものについてどう考えておったかということが、私はやはり今回の措置に対して重要な問題ではないか、こう思うのです。これが一つです。どういふふうな考えておったか、それをひとつ運輸大臣と国鉄の当局者に聞きたい。

それから第二の問題は、こういういわゆる国鉄輸送というものは、国民の生活に非常に重要な影響を与えるので、特に生鮮食料品等を初めとして、生活必需品の問題については、場合によれば飛行機輸送もしなければいけない。したがって、各党、各会派とも、いわゆる現地に状況調査、慰問、こういうふうな形で、それぞれ国会においても衆参両院において調査団派遣等の問題まで出ているのです。そういう中で、緊急処置として、生活必需品資については、あるいは空輸もして、つまり飛行機あるいはヘリコプター等を使つても、この全然通つておられない地域に対する救済措置というものを考

えなければいけないのじゃないか、こういふことまで言われておつたのですね。これについては、当然運輸省としては、先ほども三十八年度の予算の説明も運輸大臣自身おやりになったのであります。私はそういふ、たとえば空輸関係からの問題についても、これは運輸大臣が、大臣としてその所管に關する問題として、もしお考えがあれば、私は、これはもつと協力方ができたのじゃないか、こういふふうに思つたわけです。それが今まで実施をされておらないというところは、やはり運輸大臣としての適切な処置がとられていない、こういふふうには思つておるわけなんです。この点はどうか、あるいはお考えがあるのかないのか。現地のこれらの国民の多くの人たちに対するところのやはり救済というものは、その地域の人たちだけにまかせきりだ、こういふことでは、これだけの大雪害に對する政府の処置としては適當でない、こう思つておる。したがって、そういういふゆる国民の生活に對して政府がどう対処していくのか、こういう点に對して、ひとつ運輸大臣のお考えを聞いておきたいと思つておる。

以上二点について、とりあえずお答えさせていただきます。

○國務大臣(綾部健太郎君) お答えいたします。

観測が甘かつたのじゃないかというお尋ねは、私はさように感じません。現状の場合、刻々と寄せてくる状況について、国鉄は適當な示唆を与えたものと私は思つております。それから、飛行機輸送をやつたらいいじゃないかという点、相澤委員御承

知のように、飛行機は空港がなければ飛べないのです。ところが、北陸地方の空港は全部雪で閉ざされておりました、やろうとしたつてやれないので、それを判断をしまして、やれるようであつたらやるつもりであります。が、現状においてはやれないのです。それを御了承願ひたいと思つておる。

○相澤重明君 私は、今の大臣せっかくの御答弁ですが、あなたの答弁では、国鉄が適切な判断をしてやつたらう、だから見通しの甘いことはなかつたろうという言葉だけでも、この資料からいくと、たとえ二十五日前後の排雪列車の扱い方についても、もつと状況といふものを、氣象等から考えていけば、できたのじゃないかと思つておる。それが、あなたのお考えが、専門的なさういふ立場から国鉄が、やはり運輸省と相談をしてやるのに、若干甘い見通しのために私は、こういふふうなことになるのじゃないかと思つておる。これは感じですが、専門的じゃないから、これは感じですが、そういうふうな感じを受けるわけですが、今の資料から見ると、しかしまあ、さっきの遠藤常務の話によれば、現在百二十一人ですか、ごく少なくなつたといふことは、たいへん喜ばしいと思つておる。その点については、やはり努力は感謝しますが、こういう事故対策といふものは常に非常事態といふものを考へておかなければ、私はとれないと思つておる。そういう点について、せつかく大臣の答弁をいただいたけれども、どうもさういふことだけではなかなか納得できない、こういふふう

いて、飛行場がないからどうこうといふことだけれども、これは、飛行場がある、ないという議論ではないと思つておる。私は、今の日本の飛行機の性能あるいはヘリコプターの使用状況等を考へてみれば、必ずしもさういふ形ではないと思つておる。もつと今性能がよくなつておるし、かなり飛行時間もとれる、こういふことだから、物資輸送というものが緊急輸送をやる気になれば、できないことはないのじゃないか。ましてや、三十八年度の中にも、政府出資のことまで考へておる、あるいは助成まで考へておる立場からいけば、さういふ非常事態にこそ、やはり協力を求めていけるのじゃないか、さういふふうには思つておる。これは国民的感情として持つわけです。ですから、さういふことがどうしてできないか、それが、滞空時間といふのは、どれくらいなのか。それから物資輸送といふのが非常の場合どうしてできないのか、ということ、国民に納得のできるように説明をしなければ、国民は、やはり政府は怠慢じゃないか、おれたちがこんな困つておるのにやってくれないじゃないかと、さういふやうな感情になると思つておる。ですから、私は、最大の努力をしていこうと思つておる。特に、先ほども遠藤常務の言ひ、国鉄職員の現地に對する連統勤務の人たちの精神的な面、あるいは体力の面からいけば、ほんとうに感謝にたえないと思つておる。さういふことは、それとして、しかし、困つておるこの不通の地域の人たちに対するところの生活必需品といふのは、これはどうしても緊急にやらなければならぬ、さういふことで私は政府の考へと

○國務大臣(綾部健太郎君) 飛行機につきましては、可能な場合であれば、直ちにやるつもりでございます。それからヘリコプターも可能であります。それから、自衛隊の關係でやつております。それから飛行機は非常に高度をとりますから、落とすといつたつてなかなか困難であるわけですが、どこかひとつ着陸ができる場所があれば、飛行機を飛ばすことによつてかえつて事故を大きくするやうな憂いなきにしもあらずでございます。さういふ点はよく考へてやつておるつもりでございます。

○岡三郎君 その前にちよつと聞きたいことがあるのです。たいしたことじゃないのです。現状です、いわゆる旅客、この取り扱ひについては、万全にやつておると思つておる。ただこれは運輸省だけではないと思つておる。国全体として、民生の安定に努力されておると思つておる。非常に大雪があつたといふことで、病人が出たとか、いろいろな緊急事態の問題についても、具体的にどの程度やつておられるか。今ここで聞くのじゃない、これはあとで総合的に報告してもらいたいと思つておる。内閣では官房長官がいろいろ調査のあれを指令したといふわけですが、今責任者はどなたですか。豪雪に對する治安対策といふか、民生安定

○國務大臣(綾部健太郎君) 官房長官がとつております。

○岡三郎君 官房長官がとられておる。それで事態としてはほんとうに困つておるならば、運輸省等でヘリコプターをチャーターして、連日降つておるといつても、氣象關係とか、さういふ問題はなかなかむずかしいけれども、どの程度ほんとうに国民が困つておるのか、今の説明では私は十分わからぬわけですが、遠藤さんの説明では、大体国鉄の關係の線だけはわかるけれども、国鉄が輸送を中止せざるを得ない状況の中において、その周辺の状況がさまざまに変化していつておると思つておる。だから、さういふ点であつた方の關係だけではない、総合的対策といふか、さういふものがとれないといふと、たとえ病人が起つた場合でも、さういふやうにやつておるのか、われわれとしては實際わかつていないわけですが、それからなお、郵政關係でいへば、郵便物、さういふものは一体どういふやうに国鉄として輸送をやつておるのか。たとえ飛行機が全然ないといふと、鉄道もさうまく通らない、緊急を要するところの郵便物とか、さういふものは一体どういふやうにやつておるのか。たとえ、特に最近においては入学試験であるとか、さういふ問題で入学手続がとれないといふ問題、たとえさういふ大学の入学手続がとれない、さういふものを、学校、個人がどういふやうにしておるか。輸送するほうはこれをおくれないやうにどういふふうにして

というか、総合的なさういふ対策といふものをまだとられておらないわけでしょう。

○國務大臣(綾部健太郎君) 官房長官がとつております。

○岡三郎君 官房長官がとられておる。それで事態としてはほんとうに困つておるならば、運輸省等でヘリコプターをチャーターして、連日降つておるといつても、氣象關係とか、さういふ問題はなかなかむずかしいけれども、どの程度ほんとうに国民が困つておるのか、今の説明では私は十分わからぬわけですが、遠藤さんの説明では、大体国鉄の關係の線だけはわかるけれども、国鉄が輸送を中止せざるを得ない状況の中において、その周辺の状況がさまざまに変化していつておると思つておる。だから、さういふ点であつた方の關係だけではない、総合的対策といふか、さういふものがとれないといふと、たとえ病人が起つた場合でも、さういふやうにやつておるのか、われわれとしては實際わかつていないわけですが、それからなお、郵政關係でいへば、郵便物、さういふものは一体どういふやうに国鉄として輸送をやつておるのか。たとえ飛行機が全然ないといふと、鉄道もさうまく通らない、緊急を要するところの郵便物とか、さういふものは一体どういふやうにやつておるのか。たとえ、特に最近においては入学試験であるとか、さういふ問題で入学手続がとれないといふ問題、たとえさういふ大学の入学手続がとれない、さういふものを、学校、個人がどういふやうにしておるか。輸送するほうはこれをおくれないやうにどういふふうにして

やっているのか。あるいは通学、一般の通勤、こういったものは、今後の状況によつては、たとえば今後どの程度降るかはず想はつかぬとしても、いろいろ直接生活に關係してくる問題が非常に多いのではないかと思います。それに国鉄が対処して、これを遺憾なきようにしていくということについては、異常な努力で指令もされておられるけれども、遠藤さんは現地へ行つておいでになつたわけですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 国鉄は、こういう非常事態に對しまして、大体平時組織が非常事態に備える組織になっておりますので、われわれ中央指令者が現地に行つてまいりますと、かえつて混乱をする場合がございますので、一応中央指令者は平生の指令者、地方の指令者は地方の指令者としてやっておりますから、本社の常時の指令者でなくて、ほかの者を派遣いたすわけでありませう。それは多少現地の状況判断のため本社からも出ております。指令するということ意味でなく、出ております。

○岡三郎君 大臣、いろいろ豪雪について状況報告を聞いておられると思うのですが、まだ今の大臣の説明でいうと、状況をこまかく聞いておられるような気がするのですが、実態としてどれだけの内容をつかんでおられるか。だからよくやられておるし、飛行場云々と言うけれども、飛行場だけが問題じゃなく、実際に緊急を要する問題が一ぱいあると思う。今、直接的じゃなく、やがてそういう問題が発生してくるだろうと思う。そういうふうなことに對して、相沢君の言つたように、大雪が降りそうだとすることは、ことしの特異現象で、諸外国でもこういうあ

れがずっとあつた。ことしはどうか象的に言つておかし。だから降れば大雪になるし、たいへんなことになるのじゃないか。イギリスなんか未曾有の雪が降つておる。諸外国においても起つておる。そういうふうな点について、きょうなんかのラジオ、テレビ等からいつても、まだまだ打つ手があるのじゃないか。これくらい未曾有な大雪だと言つても、雪なんかを排雪するというふうな問題についても、もつと準備しておけばもつといけるのじゃないか、いろいろなことを言つておられますが、その点は別です。今聞いてみると、何かこれでいいのだというわけには参らぬので、運輸大臣も一べん詳細に聞いて、運輸当局としては——運輸省だけじゃないから、官房長官がどれだけ知つておるか、突進をつかんでから、内閣として、それに伴う手を今日これから打つてもらいたいと思つて。先ほど言つたのは二、三の例ですが、学年末で中学から高校に行く入学試験があるわけだけども、雪が降つて行けない。汽車が通らない。学校のほうで延期するのは、部分的にはできるかもしれないが、部分的にはできないところが全国的に出てくる。大学もそうです。一期校と二期校があるが、一期校は今月一ぱいで締め切り。そうすると郵便が到着するかもしれないかという不安が出てくる。実際問題として、それから今言つたようにその他生活に直結するところの郵便物の輸送というものは、雪が降つて汽車がとまつても最小限度確保されておるのかどうか。どうも列車が全部運行が中止されておるといふと、今飛行機の輸送もできないといふ

と、全部ストップしておるのじゃないかという心配がある。それによつてどの程度国民が困つておるのか、こういう点についても、ひとつきめのこまかいお考えのもとに、運輸省に責任云々というのじゃなく、そういうふうな事態がいろいろと考えられるので、こういう問題について適切にひとつ、内閣として、特に、運輸省が幹線を握つておるわけですから、真剣にひとつ事態を正確に把握していただいて、そういうことが起こらないように万全を期してやつてもらいたい。私たちはここで運輸大臣と運輸省を責めるわけじゃなく、内閣全体、特に運輸省は根幹を握つておるわけですから、万般の手配をひとつ私のほうは願いたい。相澤君の言うように、十分であるとか不十分であるとか、そういう論議もあるわけですが、いろいろな点が予想される。それから今言つたように、生活品に非常に困つておる。生鮮食品、ビタミ

ンが不足してくれば、今は目に見えないけれども、やがてこれは私は大きな現象を来すと思つて。だから、そういう点については、やはり雪の中だから応援を求めようと思つてもできない人が一ぱいあるだろうと思つて。だから、そういう人たちに對しては、連絡はとれぬと思うので、それに対して緊急対策として、馬そりとかいうものではやれなくても、晴れ間を縫つたらへりコプターが飛べると思つて。それから離島なんかについても、船舶は一体どうなつておるのか。離島との連絡が完全にできておるのかどうか。日本海の離島の關係。それから離島なんかの雪の關係は一体どの程度になつておるのかわからぬわけですよ。だから、こ

いう点についても、いろいろと御心配になつておると思うのです。これはひとつそういうふうな報告を具体的に、できたならば、この委員会だけではないと思つて、お願ひしたいと思つて。離島に對する船舶の運航ですね、こ

うことも含めて一体どういふ状況になつておるのか、もつとやはりきめこまかい報告がいただければありがたいと思つて。私は要望しておきたいと思つて。

○河野謙三君 今、岡さんが言われたように、この被害対策は、各省庁におたる大きな問題だと思つて、私は、とりあえず、この運輸省所管の中で善後処置として、特に一つ今から伺つておきたいことは、この豪雪によつて、金沢、新潟を中心にしたいわゆる北陸地区への輸送量は、今現に貨車がたまっておるのが七千両、約十トンです。そのほかに平常輸送した場合には、今までのくらの輸送してなければならぬか。また別な角度からいへば、一月に、平常輸送の場合に、北陸地区に大体どのくらの輸送量がなくちやならぬという計算はあるでしょう。それやこれやのあなたのほうのデータで計算しまして、今後交通が復活し、た場合に、北陸向けの緊急輸送量というものはどのくらいを予定しておられますか。百万トンですか、五十万トンですか、七十万トンですか、大体どのくらいになりますか。

○説明員(遠藤鉄二君) 今回の雪害によりまして、昨二十七日までに、全国でありまして、全国の發送トン数の減少——損をした分は大体百二十万八千九百トンという計算になつております。二百十二万トンのうち、新潟、金

沢管内の分の分析はちよつと持つて参りませんでしたが、まあ七、八割まで金沢に到着または發送になるものであると思つて。昨日などは新潟局では、これは二十七日の分でありまして、普通の日では二千五百二十の貨車の發送または到着を要すべきところが二百九十という数字になつております。一割。金沢もさうな状態でございます。われわれといたしましては、この雪害がもし済めば、もちろんこの損は全部取り返すように——幸い本年度は全国的に見て出荷もさほど強調がございませんので、取り返す輸送は全力を尽くしてやるつもりでございます。でありますので、相当長期に見ていただきますれば、輸送は回復できると思つておられますか。工場が生産はしたけれども、出荷ができないというところが多いわけでございます。そういうところが多いのでございまして、きょうあす食べものがないというまでのお話はまだ出ておりません。で、われわれは、輸送がもし回復いたしますれば、第一次には、現在もう貨車に積みまして、金沢あるいは新潟に行く鮮魚、野菜が途中にあるわけでございます。まずそれを第一にやるつもりをいたしておるのでございまして、それから徐々にその他の物資に及んでいくというふうな、こういうふうな回復輸送をやるつもりでございます。

○河野謙三君 今伺いますと、鉄道が損をしたという言葉を使われた。要するに發送を委託されてそれが受託できなかったものが百何万トン、こういうことですね。そうしますと、北陸地区

に向けての滞貨というものは非常に莫大なものだと思うのです。これを、雪がやんで正常な運転に回復して、その上になお緊急輸送を加えて、これらの滞貨を一掃して、発送も向こうへ到着される分も、そうするまでどのくらいかかりますか。私がこれを伺うのは、時間の関係上、私の質問をしている趣旨を申し上げます。まず物価高が起きます。同時に運輸省所管でいいますと、こういう滞貨が重なりますと、港湾の機能にも影響してくると思うのです。私が今から心配しているのは、災害が北陸地区であるからいいといたしましても、相当の工業力がある地区です。この地区に対しまして、京浜なり阪神なり名古屋の地区からの輸送量とも相当あると思う。これがとまることによりまして、再び港湾に船舶が輻湊する、荷役の機能が円滑にいかないという問題にまで発展するおそれが私はあると思う。先ほど相澤さんが言われましたが、そういうことも、なければいいけれども、万般予定されまして、施策をしないと私はいかぬと思うのです。

そこで、今緊急対策に追われているでありますけれども、善後処置として、これが復旧した場合に、すみやかに、一日も早くこれらの北陸向けの滞貨を一掃するように、また、北陸にありませんところの滞貨を他の地区へみんな発送するようにしなければいかぬと思う。それは考えておられると思う。しかし、それをやる場合にどれくらいの日時がかかるか。これが一月も一月半もかかってようやく元に戻るといふことじゃいけませんよ。私はいけないと思う。また、いかに物価

の問題につきまして緊急措置をとるといいますが、何といたしまして物価に大きな影響があると思うのです。これらにつきましても、今直ちに、もし回復した場合には、こういう平常運送のほかに緊急輸送をやつて、そうして十日なり十五日の間には、物資の委託されたものは一掃するという計画があるならば、それをお示しいただきたい。この問題、非常に大事だと思つて、港湾に必ず影響がございします。特に最近アフリカの港湾ストライキ等の影響で、港湾におきましては一つの混乱が起ころという予想がされております。その際に、国内輸送で北陸にそういう問題が起きますと、これは国鉄の問題じゃないかもしれせんけれども、港湾対策等もあわせて考えていただきたいと思つて、これらにつきましても、何か今お答えいただければ私はお答えいきたいと思います。

○説明員(遠藤鉄二君) 緊急輸送手配を講じまして、極力早期に滞貨の一掃に努力いたすつもりでございますけれども、十日、十五日でそれができるとはちょっと考えられないのでございします。北陸線は、平常から全国的に見ますと輸送が詰んでいる地域になっておりますので、極力輸送力はつけますけれども、十日、十五日ということではむずかしいのではないかと思つてございします。それでは何日かかるかといひまして、私もちょっとここで、一月とか二月とかいふことを明確に申し上げるまで自信がないわけでございます。

○河野謙三君 私、大臣にひとつこの際お伺いしますが、今お答えのように、私もなかなか十日や十五日じゃできないと思つて、できないからといって、できるまで待つというふうな私は事柄じゃないと思つて、そこで、幸いに北陸には新潟港なり伏木港なり、それぞれりっぱな港がございします。海上輸送に陸上輸送がある程度転換する。それによつて運賃が非常に増高いたします。これにつきましても、政府その他で特別の緊急措置をとることによつて、ただいたずらに陸上輸送にたよつて、これは幾らやつても一月とか一月半とか、復旧するまでにはかかるというのでは、この地区においていろいろ複雑な問題が起ころ、今、岡さんおっしゃつたようないろいろ問題が起ころ。でありますから、今から海上の緊急輸送、新潟、伏木向けの緊急輸送という対策を当然私は立てられるべきじゃないか、こう思ひますが、そういうことについて、何か御検討なさつていふことがございしますか。

○国務大臣(綾部健太郎君) それは研究して、命じて調査させております。

○河野謙三君 何かそれについて具体的な案をお持ちですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) いや、まだその結果の報告を受けておりません。

○河野謙三君 それはひとつ、そういうことをやらぬで済めばけっこうですが、今、国鉄からお答えのように、なかなか十五日や二十日では平常に戻らないといふことでございますから、もう私は海上輸送の問題もある程度具体化されて、大臣が御命令なすつていふのじゃないか。また、それによつて要する費用というものは、政府全体において処置をとられていい時期じゃないか、かように思ひます。その点だけ

要望しておきます。

○江藤智君 今度の雪害は、未曾有の雪害でございしますから、国鉄として、現地の除雪その他の作業に当たつては、北陸のほうでは大雪が降れば、現状のような、とにかく輸送麻痺を来す、これではわれわれが地域格差の是正といったところで、そういう面において、とにかく非常にハンディキャップを受けているわけなんですから、もつと雪というものに対して考慮をする必要があるんじゃないか。それをまず新線建設にいたしましたも、あつては現在の線路でもいいんですが、大雪のときに何とか最小限度の輸送を確保するようなルートというものをぜひひとつ平素から検討していただきたい。で、ただいま北海道で石勝線という建設線を着工しておりますけれども、これに着工した原因は雪なんですよ。これは岩見沢という操車場がありますけれども、これが今度のような間断ない降雪のために、一週間ほどストップいたしました。これはもう、私が現地に一週間つき切りで当時の札幌局長として指揮をふるつたのでありますし、あらゆる手を打つたのであります。間断なく降ってくる場合には、どうにも処置がない。そこで、岩見沢を通らないで、雪の降らないとにかくルートを一本、幹線を敷く必要があるというの、石勝線の建設を私が主張した一番大きな原因なんです。今度の場合でも、たとえば新潟の近所の越後線は、これは雪のない線、そうすればこれは具体的に検討していただかなければいけませんけれども、もし長岡付近がどうしてもやられた場合には、越後線経由で新潟と結ぶという考え方もひとつの考え方として、これは一例

ですけれども、そういう降雪地帯において雪というものを考えた一つのルートを生産から考えておく必要があるんじゃないか。答弁はあとから承わりますが、それが一つ。

それからいま一つは雪に対してどう設備をよくしておく必要がある。まず第一番に考えられるのは、降雪地帯です。そうならば、やはり雪に対して防雪林というものについても、もっと注意を払ってその育成にひとつ当たってもらいたい。流雪溝のごときも同様であります。あるいは路盤を広げるといことが、先ほどの御説明で段切りをするといいますが、これは路盤の広さがなければ段切りもできないわけでありまして、でありますから、やはり降雪地帯の線路を敷くときには、そういう方面にひとつ金を借します、雪に對することを十分考慮した設計をやったもらいたい。たとえば今度不通になつておるこの区間のごときは、もう早くからこれは復線を増設する区間なんです。復線にしておけばそれだけの路盤が広がっておりますから、これを単線にして通すということも、これは非常に容易なんだ。ところが、前から復線増設をすべきことがいまだにできない。これは雪というものを考えれば、むしろこういうこれから先復線増設をやつておいて、こういうときには除雪作業を容易にしてやる、こういうような配慮が、これは一例ですけれども、国鉄あるいは運輸省としてやはり考えていただく必要があるんじゃないか、かような考えをわけであります。

そこでお伺いしたいのは、今施設局長が見えておりますけれども、最近のこういう防雪対策というものについて、一体国鉄はどういう程度にワークを置いておるか。これは責めるわけではありませんが、まあこういう機会に、そういう点をひとつお伺いしたいと思つておられます。

○説明員(山口和雄君) 今回の災害につきまして、非常に雪の排除の仕方その他でいろいろお話がございました。私どもとしても一生懸命やつておつたのでございますが、結果がかようなことになりました。ただいまお話のございました、ふだんどういふ考え方で雪害対策をやつておるかという御質問でございますが、実は、国鉄の中に雪害対策委員会というものを設けてまして、その中で国鉄全般の雪害対策を将来の方向としていろいろ研究しております。具体的に申し上げますと、今お話しになりました防雪林はどういふふうに将来考えていくか、あるいは流雪溝はこの地区にどのくらい考えていくか、それから除雪車といたしましても車両あるいは除雪機械というものもいろいろものが将来有効であるかということも考えまして、三十六年度にこの委員会が発足いたしましたので、目下鋭意その方面の技術的な開発並びに施設を進めておつたわけでございますが、まだ実績が上がらないうちにこの豪雪にぶつかったというのが現状でございます。一般的に申し上げますと、ロータリー、あるいはそういう除雪機械につきましては、従来蒸気機関車を主体にしてロータリー、その他をやつておつたのでございますが、将来はディーゼルのエンジンに切りかえるということでの開発を目下進めております。

委員、そういう基本的な考え方は、これはたくさんあると思うのです。ですから緊急のことを今日は聞くということにいたしましたので、できるだけひとつ簡単に。大臣も一時から……。

○江藤智君 問題は、私が聞きたいことは、なるほど踏切事故の問題もあるし、輸送力の増強の問題もあるけれども、ひとつ降雪地帯に対して雪というものをどうと真剣に考えて今後施策をしていただきたい。また、運輸大臣としても、雪のときになつてあつても、これはもうこういう結果になつてしまふのです、今のままでは。そこで、そういう方面について、ひとつ今後は十分に国鉄を指導監督するんだ、こういう御決心をしていただきたいと思つてます。運輸大臣の決心のほどをひとつ聞かしていただきたい。

○国務大臣(後藤健太郎君) 私も江藤さんの勧告を待つまでもなく、こういううなに対して、強く国鉄にせしむるよう指導したいと思つてます。

○相澤重明君 私は、きよりの緊急質問の中では、当面どうするかということをお聞きしたい。お尋ねしたわけですが、そこでまあ各委員からいろいろ御要望も出ましたが、私は政府が、内閣が一体となつて諸般の問題について積極的なひとつ取り組みをすつと、こういうことでなくてはいけないというところ、その中で運輸省の持つ役割というものは、私はやはり非常に重大だと、こういうことで実は運輸大臣なり当局から説明を求めたわけなんです。そこで、委員長に私がお願いしたいのは、やはり先ほど冒頭に申し上げましたように、各党各派においても、この豪雪対策については非常な大きな関心

事とともに、現地派遣まで考えておるわけなんです。そこで、やはり専門委員会として、運輸常任委員会としては、やはりこのことについては無関心でおつてはならぬと思つておられます。したがって、委員長、理事の中で相談をされて、適切なやり方措置をとるよう、また、場合によれば現地派遣をきめるといふことぐらいの積極的なやり取り組み方を委員長にひとつ要望しておきたい。

それから、運輸大臣は、運輸大臣と同時に国務大臣であるから、内閣の中でやつぱり、先ほど河野さんや岡さんもお話しになつたように、積極的な取り組み方というものは、やはり固づりとか人づくりとかという言葉以外に、現実にそれを実行することにあるわけなんです。その中心になるのはやつぱりあなただと思つて。経済閣僚会議があつたところで、運輸省がそういうものを積極的にやらなければ、これは何にもならぬ。そういう面ではやつぱりあなたの姿勢というものを聞いておつたわけである。ですから、今日までの関係者の努力という点には、国会としては衷心から感謝をすつと同時に、一日も早くこの地域住民が豪雪禍によるこの不安定が保てるように、政府は施策に取り組んでもらいたい、このことを強く閣議の中で、あなたが、参議院の運輸委員会でごういふ意見があつたということをおひとつ表明して取り組んでもらうことを要望しておきますが、そのことに対するあなたの決意のほどを示してもらいたいと思つて。

○国務大臣(後藤健太郎君) 御趣旨まことに同感であります。私は力の続く限りそれをやつていきたいと思います。

す。また、現に内閣におきましても、官房でそれをまとめまして、治安については警察本庁、それから厚生施策については厚生省、その他文部省、それぞれみな集めて、そして官房長官のところまで一括して、現に運輸、農林、建設の關係官を現地に派遣するようにし、それからあらゆる情報を集めて、根本策をどういふようにするかということをお官房長官が中心になつてやつておるはずであります。閣議でもそういうことが問題になつてやつておるから、さらにそれを相澤さんの御注意によりまして推進するようにしたいと思います。

○委員長(金丸富夫君) ただいま相澤委員のお話の件は、本日の理事会にも議題になつた次第でありまして、ただ何分にも状況がどうもわかりませんので、今後の状況も十分にわれわれとしても、委員会としても注意していただき、また、理事会としてもそういう点を十分検討いたしまして、最も有効かつ適切な時期をいつかを見つて、そして皆さん方にもまた現地視察等あらゆる方法をひとつお願いしたいと、かように考えておりますから、御了承願いたいと思つて。

それでは本日はこの程度にいたしまして、次回は二月五日の予定でございます。予算委員会等の関係もございましてので予定いたしましたしております。本日はこれにて散会いたします。午後零時五十四分散会

一月十八日本委員会に左の案件を付託された。
○水部線急行列車の増築に関する請願(第一七号)

○航路標識整備に関する請願(第六〇号)

○戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(第一六一号)

第二七号 昭和三十七年十二月二十四日受理

水郡線準急行列車の増発に関する請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島県町村会内 笠間恵

紹介議員 山下 春江君

現在水郡線は準急行列車石川、上野間一本を運行しているに過ぎないが、これを増発するとともに、水戸始発郡山經由、福島までの準急行列車を運行せられたいとの請願。

第六〇号 昭和三十七年十二月二十六日受理

航路標識整備に関する請願

請願者 福岡県戸畑市川代町洞海務局内 宮崎時春

紹介議員 吉田 法晴君

北九州、山口地区の周辺海域は、近時海運、水産業の伸長とともに航行船舶が激増しているにもかかわらず、港湾、漁港に比較して航路標識の備置が極度に立遅れており、また、複雑な海岸線と相まって、海難が多数発生し、船舶運航の能率を著しく阻害しているから、昭和三十八年度には取り敢えず門司第二船だまり防波堤灯台外四十九個所の航路標識が実現できるよう特段の措置を講ぜられたいとの請願。

第一六一号 昭和三十八年一月七日受理

戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(二通)

請願者 東京都千代田区丸ノ内一ノ一財団法人日本傷

疾軍人会 日本傷疾軍人妻の会内 沖野てる外一名

紹介議員 山下 春江君

昭和三十年「戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律」が制定され、戦傷病者及びその家族はひとしく感謝しているところである。本法は終戦前であった制度を一部制限を付して、戦傷病者だけを対象に復活したものである。戦後長年月を経た現在でも、国立病院や療養所で、または自宅でも苦しんでいる者、重度傷病により歩行もできず自宅から一歩も外出できないという戦傷病者が数多くあり、その妻や家族がわずかな生計費をさいて病院や療養所へ見舞いに行くこともできない事情等を考慮されて、ぜひとも本法を改正の上、乗車券家族共用を実現せられたいとの請願。

一月二十四日日本委員会に左の案件を付託された。

一、本船再保険法の一部を改正する法律案

二、船舶安全法の一部を改正する法律案

本船再保険法の一部を改正する法律案
本船再保険法(昭和二十八年法律第六十五号)の一部を改正する。

第八條の次に次の一条を加える。
(利益の還付)
第八條の二 政府は、本船再保険特別会計において毎会計年度の損益計算

上利益を生じた場合において、その利益の額をもつて前年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、政令で定めるところにより、組合に対し、その全部又は一部を利益還付金として還付することができ

る。

第十七條中「及び再保険料の払いもどしの義務」を、「再保険料の払いもどしの義務及び利益還付金の支払の義務」に改める。

附則
一 この法律は、昭和三十八年四月一日から施行する。ただし、改正後の本船再保険法第八條の二の規定は、本船再保険特別会計における昭和三十七年度の損益計算上の利益から適用する。

二 本船再保険特別会計法(昭昭和二十八法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第三條中「(以下「再保険料の払いもどし金」という。))」の下に、「法第八條の二の規定による利益還付金」を加える。

第七條第一項中「これ」を「次項の規定により繰り越した損失をその利益の額をもつてうめ、なお残余があるときは、その残余の額から法第八條の二の規定による利益還付金の額を控除した額」に改める。

船舶安全法の一部を改正する法律案
船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次のように改正する。

第三條中「又ハ近海区域ヲ航行スル総噸數百五十噸以上ノ船舶」を「若ハ近海区域ヲ航行スル総噸數百五十噸以上ノ船舶又ハ沿海区域ヲ航行スル総噸數

百五十噸以上ノ船舶ニシテ國際航海ニ從事スルモノ」に改める。

第四條第一項第四号中「五百噸」を「三百噸」に改める。

第五條ノ二中「總噸數五噸未満ノ船舶及第三十二條各号ニ掲グル船舶ニシテ旅客運送ノ用ニ供スルモノ」を「第二條第一項ノ規定ノ適用アル船舶(総噸數五噸以上ノ旅客船ヲ除ク)ニシテ

總噸數二十噸未満ノモノ及平水区域ノミヲ航行スルモノ」に改める。

第六條第三項中「製造スル船舶用機関ノ製造者」を「第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル物件ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノヲ製造シ又ハ修繕スル者」に、「機関」を「物件」に改め、同條第四項中「前條」を「前二條」に改める。

第六條ノ二に次の一条を加える。

第六條ノ二 第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル物件ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノノ製造工事ノ能力ニ付事業場毎ニ行フ主務大臣ノ認定ヲ受ケタル者ガ当該認定ニ係ル製造工事ヲ行ヒ且命令ノ定ムル所ニ依リ当該認定ニ係ル製造工事ガ第二條第一項ニ規定スル命令ノ規定ニ適合シテ為サレタルコトヲ確認シタルトキハ其ノ製造工事ニ付前三條ノ検査ヲ省略ス

第七條第一項中「前條第一項」を「第六條第一項」に改め、同條第二項中「前條第三項」を「第六條第三項」に改め、「船舶用機関」を「当該物件」に改める。

第九條第三項中「船舶用機関」を「物件」に、「交付ス」を「交付シ又ハ証印ヲ附ス」に改める。

第十二條第一項中「船舶」の下に「又ハ第六條ノ二ノ規定ニ依リ認定ヲ受ケタル者ノ事業場」を加え、同條第二項

中「又ハ船長」を、「船長又ハ第六條ノ二ノ規定ニ依リ認定ヲ受ケタル者」に改める。

第十三條中「前條第二項」を「前條第三項」に改める。

第二十一條ノ二中「又ハ船長」を、「船長又ハ第六條ノ二ノ規定ニ依リ認定ヲ受ケタル者」に改める。

第二十五條中「船舶所有者」の下に「又ハ第六條ノ二ノ規定ニ依リ認定ヲ受ケタル者」を加える。

第二十八條中「危険物ノ運送禁止、救命艇手及操練」を「危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ運送及貯蔵」に改める。

附則
一 この法律は、昭和三十八年十月一日から施行する。ただし、第四條第一項第四号の改正規定は、千九百六十年の海上における人命の安全のため、の国際条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

二 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

三 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。

第二十四條第一号の三及び第四十條第一項第四号の八中「危険物」の下に「その他の特殊貨物」を加える。

一月二十五日日本委員会に左の案件を付託された。

○戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(第一二二号)

○鉄道敷設法における予定線一閱、規木平線及び十文字、松山台線等の建設

促進に関する請願(第二二二号)

○造船政策に関する請願(第二三〇号)

第二二二号 昭和三十八年一月十六日受理

戦傷病者等の日本国有鉄道無賃乗車等に関する法律による乗車券の家族共用に関する請願(二通)

請願者 東京都千代田区丸ノ内

一ノ一日本傷痍軍人会
内日本傷痍軍人妻の会

内 生田かず子外一名

紹介議員 松平 勇雄君

この請願の趣旨は、第一六一号と同じである。

第二二三号 昭和三十八年一月十六日受理

鉄道敷設法による予定線一関、槻木平線及び十文字、松山台線等の建設促進に関する請願

請願者 岩手県一関市長 菅原 佐平外七名

紹介議員 谷村 貞治君

一関、槻木平線及び十文字、松山台線の鉄道敷設については、鉄道敷設法による予定線として大正十一年に編入されて以来、すでに四十年を経過しているが、いまだに実現の運びに至らないのはまことに遺憾である。この地域は豊富な林産、鉱産資源とすぐれた自然の観光資源に恵まれており、特に須川温泉は国民保養温泉として厚生省の指定を受け、着々と施設を整備しており、また須川焼石県立自然公園の指定に続いて国定公園の指定方針折衝中であり、さらに秋田県側には小安峽をはじめとする温泉群がある等、この阿線及びこれをつなぐ路線は、当地方の開発はもとより、岩手県大船渡市から秋

田県本荘市に至る太平洋と日本海を結ぶ東北中央部横断路線として欠くことのできない重要性をもっているから、当地方が、開発基盤である交通輸送機関の未整備により、いぜんとして低開発の域を脱せず、所得格差はますます拡大する傾向にある実情を察の上、一関、槻木平線(二十六・八キロメートル)及び十文字、松山台線(二十一・四キロメートル)並びにこの阿線を結ぶ鉄道(十七・八キロメートル)の建設をすみやかに実現するよう、特段の配慮をせられたいとの請願。

第二三〇号 昭和三十八年一月十六日受理

造船政策に関する請願(四通)

請願者 東京都大田区原町九九

三宅進外三名

紹介議員 基 政七君

わが国関係の貿易物資の輸送で、総量の五十パーセント強を外国船又は外国籍用船に依存しなければならぬのは、わが国における船腹需要度に比し船腹の絶対量が不足しているためであり、船腹需要度に全く均衡した船腹拡充施策こそ、今後の経済発展に欠くことのできない基本的な国策であると考えられるから、(一)昭和三十八年度以降におけるわが国の船腹拡充計画については、昭和三十六年十一月になされた海運造船合理化審議会の船腹拡充に関する答申の本旨にそい、今後の船腹需要面の見とおしに立つて策定すべきであり、かつ、年度ごと建造量を明確にすること、(二)右計画の主旨を有効に推進するため、昭和三十七年度以前における船腹拡充に対し大きく寄与してきた計画造船政策を引きつづき実施し、

建造総わくの拡大をはかること、(三)現在の内航運航状況の内容と今後の内航運送物資量の増大等にかんがみ、内航船腹拡充に対する長期計画の策定を行ない、現在実施されている戦標船処理策等をすべてふくめた総合計画の性格を持たせ船腹需要度に均衡した年度ごと建造量の割出しを行なうこと等の実現を期せられたいとの請願。

第十部

運輸委員會會議錄第二号

昭和三十八年一月二十八日

【參議院】

昭和三十八年二月一日印刷

昭和三十八年二月二日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局