

第四十三回 参議院運輸委員會會議録第四号

昭和三十八年二月十二日(火曜日)

午前十時二十八分開会

委員の異動

二月七日

辞任

浅井 亨君

辞任

鬼木 勝利君

二月八日

辞任

鬼木 勝利君

補欠選任

浅井 亨君

補欠選任

鬼木 勝利君

浅井 亨君

出席者は左の通り。

委員

委員長

理事

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

事務局側

常任委員会

専門員

吉田善次郎君

日本国有鉄

道営業局長

今村 義夫君

大船再保険法の一部改正する法律

(内閣提出)

船船安全法の一部改正する法律案

(内閣提出)

運輸事情等に関する調査

(北陸、上信越線の雪害状況に関する件)

委員(金丸富夫君) たいだいまより

運輸委員会を開会いたします。

木船再保険法の一部を改正する法律

案、船船安全法の一部を改正する法律

案、いずれも内閣提出、本院先議、以

上両案を便宜一括議題といたします。

質疑を行ないます。

○天笠良吉君 木船再保険法の一部を

改正する法律案の提案理由の説明の中

に、保険料が特別会計において余剰を

生じておるといふことが書かれており

ますが、この木船保険の対象にしてお

る隻数というものはどのくらいありま

すか。

○政府委員(辻章男君) 契約隻数は、

三十七年度で約三千三百隻程度でござ

います。

○天笠良吉君 それで、特別会計で黒

字が出てくるということですが、それ

の特別会計ができてからの経緯はどん

なふうになっておりますか。

○政府委員(辻章男君) 木船再保険特

別会計は、二十八年度から発足してお

りまして、おかげで年々利益を上げて

参っております。それで二十八年度か

ら三十八年度までの累計が約一億六百

万円程度でございます。この間、いわ

ゆる赤字の年度はないわけでございます

す。

○天笠良吉君 赤字の年度はないとい

いますが、どのくらいの黒字になって

おるか、その点をお伺いしたい。

○政府委員(辻章男君) 年度別に申し

ますと、二十八年度が約一万四千円、

それから二十九年度が七千円、三十年

度が五百十八万円、三十一年度が二百

十六万円、三十二年度が四千四百九十

万円、三十三年度が五千六百二十八万

円、三十四年度が二万五千円、三十五

年度が十二万五千円、三十六年度が百

二十四万円、累計いたしましたら、先ほ

ど申し上げましたように、一億六百万

円程度でございます。

○天笠良吉君 これを、今度の法律改

正によって、木船船主の保険料から生

じたものであるから、木船船主に還元

したい、こういうことですが、それも

さることながら、保険料を下げるとい

うようなことは考えてないんですか。

○政府委員(辻章男君) ただいま御指

摘がございましたように、利益が保険

料で発生いたしますれば、保険料率を

引き下げまして保険加入者の負担を軽

減するという方法があるわけございま

す。実は過去にある程度保険料を引

き下げて参つてきておるのでございま

すが、片や損害率のほうを見ますと、

やはり年々非常に浮動がございまし

て、また最近少し損害率が多少ふえる

ような傾向も見られるわけございま

す。ここで一度保険料率を下げますと、

またこれを引き上げるということ

は非常に困難な問題も惹起いたします

ので、保険契約者の負担を軽減する方

法として利益金を還付する、そういう

方法によりたいというのが私どもの今

の考えでございます。

○天笠良吉君 それから第七条のとこ

ろでございしますが、「毎会計年度の損

益計算上利益を生じたときは、次項の

規定により繰り越した損失をその利益

の額をもってうめ、なお残余があると

きは、その残余の額から法第八条の二

の規定による利益還付金の額を控除し

た額を積立金に組み入れて整理するも

のとする。」とありまして、還付して

残った積み立てるといふことにして

ありますが、何か、一定の積み立てを

して、その積み立てのできた後に余っ

たら還付をするというほうがいいん

じゃないかという気がしますが、どう

ですか。

○政府委員(辻章男君) 利益還付のや

り方でございしますが、これは、今回の

木船再保険法の一部を改正する法律の

第八条の二のところ、「政府は、木

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、その利益の額をもって前年度から

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。」ということでございます。今、

天笠先生の御指摘のありましたよう

に、まず繰り越し損失等を埋めまし

て、利益還付しようという建前をとっ

ておるわけでございます。

○小酒井義男君 この加盟の数は、毎

年異同が相当激しいのですか、どうで

すか。

○政府委員(辻章男君) もちろん、加

盟の数は年々異同がございまして、た

とえば三十一年ころは二千百隻余り

ございまして、三十七年十二月末で三千

三百五十七隻になっておるようなわけ

でございます。年々なおふえていく

だろうというふうに私どもは考えてお

るわけでございます。

○小酒井義男君 ふえていくという

と、木船が新しくできるわけですか。

そうじゃないに、今入っていないのが

相当あるということなんですか、どう

なんですか。

○政府委員(辻章男君) これは、現在

のものがだんだん入ってくるだろうと

いうことでございます。現在の加入率

は、全体の隻数に対して約一〇%

程度でございます。

○小酒井義男君 そうすると、今回の

ような改正がされることによって、加

入が若干でも促進をされるというよう

な利点は考えられるのですか。

○政府委員(辻章男君) 利益還付金を

再保険特別会計から元受けの木船組合にいたしまして、木船組合がこれを各組合員に還付するわけでございますが、結局木船保険の料率が実質的に下がるといふことになりまして、まあいわゆる安くするならば入つていくというふうな傾向にはなつてくるのじゃないか、かように考へております。

○小酒井義男君 どもも加入率が非常に低いのですね。どこに原因があるのでしょうか。

○政府委員(辻章男君) これは、一番の原因は、やはり木船の事業者というものが近代的な経営の観念が薄うございまして、御承知のように、自分の金とかあるいは親戚縁者から金を借りて船を作つてやつていくというふうな、いわゆる一ぱい船主が多いわけでございます。保険料というものは事故がなければかけ捨てで損になるといふふうな古い考え方の船主が多うございますので、加入率が少ない。非常に危険な航海をするものだけが保険をかける、いわゆる保険の言葉で申しますと逆選択的な傾向が非常に強いものですから、一般の保険事業対象となかなかならぬというので、こういうふうな木船相互保険組合を特に法律で認めて、保険思想の普及と、そういう零細な業者の災害に備えさせたいということで発足して参つたわけでございます。

○小酒井義男君 もう一点だけ。加入のいいところと悪いところは、地域的に顕著な相違があるのか、今おっしゃつたように作業によつて違つておるのか、どういふことですか。

○政府委員(辻章男君) これは、現在木船の保険組合が二つございまして、

一つは瀬戸内海から九州炭をおもに運ぶ船を対象にしたもの、一つは、全国的な組織でございますが、特に地域的に見まして、どこがどうというふうには私ども感じておりません。隻数といつたしましては、やはり機帆船の数の全体が多い関係もございしますが、瀬戸内海から九州方面の船が多うございます。

○相澤重明君 海運局長にお尋ねしたい第一は、木船再保険法の一部改正を行なうにあつて、いかに木船が重要なものであるかということをお聞きしたいと思つておるのですが、全体の輸送量というものが、木船と鋼船といふふうに分けて、どのくらいの比率になつておるかということをお聞きしたい。

それから第二は、陸送、つまり船でやる海送の場合と対比して、陸送の場合との対比はどうなつておるか。陸送というのは、鉄道もあるし、バス、トラックもあると思つておる。自動車関係がある。そういうことで、陸送と海送との対比はどういうパーセンテージになつておるか、これをひとつ先にお答えいただきたい。

○政府委員(辻章男君) 輸送の内航船舶、これは木船だけではない。鋼船も含まれて、輸送トンキロは、三十六年度におきまして、千五百二十四億トンキロのうち、内航海運はその四四%でございます。なお、そのときの国鉄の輸送量に比べて、トンキロにおいて約一七%程度上回つております。これは内航全体でございますが、大体そういうふうなことになつております。

○相澤重明君 国鉄の輸送が今の内航船舶から見ると一七%上回つておる、

そういうことですか。
○政府委員(辻章男君) 三十六年度におきましては、内航海運が国内輸送の四四%を占めておるのでございます。国鉄よりも一七%上回つておる。でありますから、国鉄が二七%程度で、内航の輸送量が四四%というふうなことになつております。

○相澤重明君 そこで、先ほども天竺君の質問で、保険に加入しておるのは三十七年度で三千三百五十七隻、加入率は一〇%だ、こういうことを言われておるのですが、小酒井委員の質問で、まだ船舶保有主がどうも十分理解をしておらない、こういうふうな説明をされておるのであります。少なくとも、これは特に運輸大臣に知つてもらわなければいかぬと思つておる。昭和二十八年度以来、この再保険というものを政府も奨励し、海上輸送の重要性にかんがみて、できるだけ加入を促進することを進めてきたのに、今日ではもう十年たつておる。十年たつてそれでまだ一〇%というのは、どこかに行政上の指導の欠陥があるのじゃないか、こういうことが考えられるわけですか。なぜ一〇%程度しか保険に加入しないのか。こういうことは、単に小さい船舶の保有主というだけでは済まされない問題じゃないか。私は大臣にもときどき海上問題について決算委員会でも話をしたことがあるけれども、たとえばやみ通船の問題なり、あるいは機帆船で花見どきに定員の十倍も七倍も乗つてしまつて、転覆してあたり人命を失う、こういうふうなことが行なわれておる現状は、これは単に検査の基準がどうのこうのというところだけでなくて、やはり行政上の重要

な問題がそこにあるのだ、こういうことは何年も指摘をしてきておる。したがつて、今日十年たつてもまだ一〇%程度しか保険の加入率がないというところは、運輸省の職務上の行政指導上に欠陥があるのじゃないか、こういうふうには私ははたから見られるのだが、一体運輸大臣はどう考へておるのか。それから海運局長は、たとえば三十七年度この一〇%というのは、この十年間に何%ずつふえたのか、これをひとつ歴年によつて答えてもらいたい。大臣には、なぜそうなつたかという行政指導上の問題をひとつ考へて返事をしてもらいたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) それは、海運局長が答えたように、どういたしまして。もまだ木船の所有者というものは保険思想が普及しておらないものと思つておる。それで、海運局長において常にその勧奨方をいたしておるのであります。これは法律で出しましたように、剰余金が非常にふえて返さなければならぬようなことになつておるからして、かけつばなしで損をするという思想を払拭する意味においても、行政指導上の一助として、こういうことをわれわれは考へておる次第であります。

なお、今の暦年度による加入率は海運局長からお答えさせます。
○政府委員(辻章男君) 今御質問ございましたが、実は何%ずつふえておるかというパーセンテージの資料を今持つておりませんので、後ほど調製いたしましてお届けしたいと思つております。

○相澤重明君 今の加入率の暦年度における進行状態というものは、今局長

の答弁するように、あとで資料で出してもらいたい。
私は先ほどの大臣の答弁の中でやはり考えられることは、とにかく保険金が掛け損になるといふ思想があるのじゃないか、こういうお答えだつたと思つておるが、確かにそういう面もあると思つておるが、やはり、保険がいかに大事なことがあるかということ、船主自身もわかるかと思つておる。ですから、外航船舶に対しては国は比較的利子補給等について力を入れることができて、内航船舶については、とにかくそういう中小企業というのか、中には零細業者とも言える、一人でもつて一隻持つておるといふものもあるから、こういうことから考へると、そういう内航船舶に対する行政指導こそ国内輸送の重要な問題点ではなからうかと思つておる。ですから、たとえばこの船舶のいわゆる公有というか、共有というか、とにかく一朝事故があつた場合に、できるだけその人たちがあつて仕事ができるようにしてやるというのがこの保険の趣旨なんです。それから、いま一つは、海上輸送の重要な任務をやはり受け持つてもらう、こういうところに私はこの内航船舶の意味があると思つておる。そういう面からいくなると、やはりこの保険に加入が少くないというところは、どうもそういう点の行政上の指導というものが、何かこの割合切れない点がある。ただ大臣の今の御答弁だけでは、なかなかああさうかと言つて直ちに私どもが喜んで返事をするとおるにはいかにない。

そこで、大臣に次にお尋ねしたいのは、内航船舶の人たちを集めてそういう話をするなり、今後の輸送の協力体

制といいますが、そういうようなものについて政府としての立場でお話をされた機会というものは、どういふ機会を作ったのか、あるいはそういう機会を作ったのか、ひとつこれは局長から具体的に答弁いただきたいと思ふのです。

○政府委員(辻章男君) 今地方に、海運関係の役所として、地方の海運局なり、あるいは支局がございます。木船の運送事業者に対します監督指導をしておるわけでございます。また一面、小型船海運組合法というものがございまして、多くの木船業者は、そういう組合を作りまして、荷主との運賃の交渉、あるいはお互いに業務上、共同して利益をはかるような活動をしておるわけでございます。地方の海運局の関係者がそういう会合に出ます際には、保険の重要性を説き、その利便を説いておるわけでございますが、遺憾ながら結果は、先ほど申し上げたような状態になっておるようなわけであります。

○相澤重明君 局長に資料をひとつ提出してもらいたいのだが、そういうたとえば海運組合法なり、あるいはこの検査条項に基づいて検査をする場合には、いろいろ事前の打ち合わせもあると思うのですが、そういう会議を持つておるといふのだが、それに全部のそういう関係者が集まりますか。いわゆる幹部クラスの人たちが大体代行をして、それで実際には機帆船の少数の保有者というものはなかなか出てこない、こういうようなところに実は問題点があるのじゃないかと私はいかえろのだが、そういう会議を持つたときに、船舶保有主の出席状況というものはどんなものですか、それはおわかりになりますか。

○政府委員(辻章男君) 今御指摘ございましたように、まあそういう会合には、その小型船海運組合の全組合員が出席するということはないかなかなか困難でございます。いわゆる船主でありかつ船長というふうな業態が多いわけでございますので、そういう人たちは、しよっちゅう海上で運航しておりますので、なかなかそういう会合には出がたい、そういう事情は、御指摘のとおりでございます。

○相澤重明君 ところで、そうするといふと、一部という用語があるけれども、出席をされた人、あるいは幹部的な人ですね、そういう人に、運輸省で、いわゆる政府としての考え方を説明をされて、それであと、お帰りになりましたらどうぞその関係の船主の諸君にもひとつ話をしてくれと、こういうようなことで終わっておるから、結局は下部に徹底をしていない、これはなぜかといへば、私は思うに、これは海運局の人が末端までなかなかそういうふうな説明に行かれない状態にある。それはなぜかといふと、行政上の仕事が多過ぎると同時に、定員が足りない。人があれば、ある程度船へ出かけていって、そういう説明もできるのじゃないか、ところが、定員も足りないし、行政上の仕事も多過ぎるから、なかなかそこまでサービスが実は届いていないのじゃないか。逆を言えば、政府のサービスが足りない、そういうところに、その加入率というものが、実はまだなかなか浸透をしないから、そういう結果になっておるのじゃないかという心配をするわけだ。これは、

そういう点で、海運局が具体的にいわゆる現地にそういうふうな乗り出して行って、行政指導をしたことがあるのか。それとも、今局長のお話のように、全部の人はなかなか出てこられないが、結局、政府として、会合の通知をして、集まった者だけに、今まではやってきた。いわゆる通り一べん、こういう形になるのだが、そのいづれであるかといふことをひとつ局長に聞きたいと思ふのだが、どうですか。

○政府委員(辻章男君) 先ほど申し上げましたように、組合等の集まりの際には、周知宣伝をいたしておるわけでございますが、それが末端の隅々まで徹底してないんじゃないかといふふうな御指摘かと思ひますが、その点につきましては、一ぱい船主といわれるような業態の多い関係上、末端まで徹底してないうらみはあるかと思ふのでございまして、ただ、この木船組合の制度というものは、各船の所有者の意思にかまかすべき問題でございまして、どうしてもこれに加入させなければならぬ、という性質のものでもございまして、その点、私どもとしましては、大いに周知はいたしまして、木船保険の仕組み等は説明いたしますが、最後にどうしても入らないという者を無理に入れるというわけにもいかなないのでございまして、その辺、ちよつと、何と申しますか、いわゆる強制的な保険との違いがあるわけでございまして、大体以上のような次第でございまして、

○岡三郎君 今の答弁を聞いていて、私ちょっと奇異に感ずることは、危険率が高いので、普利保険の対象として不適当な木船保険を、ここで特別に立法して、相互保険組合法が作られた、さらにそれに念を入れるために、再保険の法律ができた。そうするといふと、この立法がされる場合には、非常に危険率が高いので、船主としても困る、何とか国家的にもこれに対して実質的な助成をしてもらいたい、こういう面からこの法律が生まれてきたと思ふのです。ところが法律を作ってみると船主のほうはわれ聞せずえんといふのがほとんどで、一〇%程度、十年かかってようやくここにきた。一体こんな法律、極端に言つと、要らないんじゃないか。危険率が高いとかいふんなことでせつかく作つてやつたものが、あるのだからいかかわらぬ者が大ぜいいて、特定の者が一〇%程度でやつていて、一体これはどういふ現象なのか。立法当時の精神というものは、あまりにもあほうになつていふような保険なら、大臣、こんな保険やめたらどうなんですか。その辺、ちよつと聞きたいと思ふのです。必要があつて作つたものを、利用させない、特別利用もしないといふのだから、それはやめられたらどうかと思ふのだが、ちよつと聞きたい。

○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。

○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。○岡三郎君 今大臣の言つておることは、政府はこれをやるうとする意思はありませぬ。

いうことですね。

○政府委員(辻章男君) 二つの木船組合がございまして、その二つの組合から再保険特別会計のほうに再保するわけでございます。先ほど申し上げました三千三百五十七隻の船は二つの組合に加入しております。船舶の合計隻数でございます。

○岡三郎君 その内訳をちょっと言つて下さい。

○政府委員(辻章男君) 全日本木船相互保険組合のほうに隻数は千七百六十八隻でございます。それから日本木船相互保険組合が千五百八十九隻でございます。

○岡三郎君 これをどうして二つ作らしているのですか、一〇%にもならない隻数で、二つの団体を持つていて、何かうまみがあるのですか、それをちょっと聞きたい。

○政府委員(辻章男君) これは木船相互保険組合のようになっております。船主相互保険組合というものの建前が、まあ例が適切かどうかあれですが、たとえば無尽のもの——無尽と申しては悪いのでございますが、お互いによく知り合った同士で保険を作つて共同的にやつていこう、そういう建前でございまして、特に組合が幾つ以上になつてはならぬとかというふうなことではないのでございまして、そういう関係者があの法律によつて相互保険組合を作つていこうというところでございまして、その事業計画が保険事業を遂行するに足りるかどうかというのを審査いたしまして、それが通るならばまあ幾らあつてもいいのだという考えに立っておるわけでございます。たまたまこの二つの木船相互

保険組合が関係者の話し合いができて成立して参つた、そういうふうな経緯になつておるわけでございます。

○岡三郎君 ここで一つ資料を要求しますが、この二つの保険組合の事業内容と経理状態、そういったものの資料を次にお出し願いたいと思ひます。

○政府委員(辻章男君) ただいまの資料、早急に作りましてお届けいたします。

○岡三郎君 それで、二つの保険組合から再保険しているのは、保険組合に加盟しているものがそのまま全部再保険しているわけですか。

○政府委員(辻章男君) 再保険は再保険特別会計と各木船の組合とやるわけでございます。船で申しますれば、その組合に入つておりますものはすべて再保されておるわけでございます。

○岡三郎君 そこで、現在再保険のほうで一億六千万円黒字があるという話がありましたね。そして、昭和三十七年度の利益は三千七百三十三万五千円、利益還付金は大体二千三万五千円と見込まれていて、これを還付して、それぞれ隻数に応じてこの二つの団体に金を返すということになります。それを二つの組合がそれぞれ船主に利益を還元する場合には、保険料率に従つてそのままストレートで還元していくんですか、どういふことになるんですか。途中で、この二つの組合がまたその還元された金の一部分を留保されたりなんかして、そのあとの残余の金を還元する形になるのかどうか、それをちょっと聞きたい。

○政府委員(辻章男君) 木船再保険特別会計から各組合に還付金が参りますれば、各組合では関係の機関の議を経るかどうかというふうな処理するかということになるかと思ひます。それにつきましても、また運輸大臣の承認を得て還付金の処理はやることになるという建前になつております。したがういまして、木船組合がどういふふうな再保険特別会計からの還付金を処理するかどうか、大體の趨勢は、みな各組合員に返していきたいという意向が強いように伺つております。

○岡三郎君 そうすると、この還付の法律改正をするということは、この二つの保険組合から再保険の金が余つていてこの立法をしていくという要請に基づいての立法はなつていくわけですか。

○政府委員(辻章男君) これは、二つの木船相互保険組合及びその各組合員から、木船再保険特別会計で相当の利益が出るならば、何らかの方法によつてこれを組合及び組合員に還元する方法を講じていたいただきたいという要望が非常に強かつたわけでございます。まあ、木船保険の再保険特別会計は七割の再保をしていくわけでございます。また、これに利益があるということ、一面から言へば、国がもうけていくんだ、国は事務費を補助しておられますけれども、再保険特別会計としては国がもうけているんだと、零細な業主が多いので、それを再び還元してもらいたい、そういう要望が非常に強いわけでございます。

○政府委員(辻章男君) 赤字になりました場合は、一時特別会計としては借入金等によりまして、赤字のまま、次年度以降は再保険料で収支を合わしていく、将来に向かつて合わしていくというふうなことを考えております。ただ、今の利益金還付の問題も、これも利益があれば全部やるということではございませんで、法律にもございませうに、前年度からの繰り越し損失を埋めまして、なお残余があるときには、政令で定めるところにより還付するわけでございますが、この政令の段階におきまして、私どもは当該再保険料の百分の八十は積立金として差引いて、それ以上のものを返させるといふようにいたしたいと思つております。したがういまして、それだけにまあ、異常災害に対する積立金も相当見込んだ上でなければ還付しないという建前をとるつもりでおります。

○岡三郎君 だいたい趣旨はよくわかつてきたんですが、ただ問題は、この異常災害に備えて一定額を積み立て、なお残余があるときに限つて還付する——ところが、一定額をどういふふうに算定するのか、そのときとよつて一定額を柔軟性を持つて計算するということになるのか、一定額というのはどういふような計算の基礎に立つてこれからやるんですか。

○政府委員(辻章男君) これは、ただいま申し上げましたように、まず再保険特別会計におきまして、損失があれば埋めまして、それから当該年度の再保険料の百分の八十というものの積立金をやらせまして、それ以上の剰余を、こえたものについて還付するといふことでございます。

○岡三郎君 それでは、あと相澤さんのほうからやつてもらつて、先ほどの資料等を出してもらつて、なお次回簡明にやりたいと思ひますが、ただ、先ほどから問題点になつておるよう、危険率が高いので営利保険の對象としては不適当な木船保険、ここに一つの保険組合を作らして、そうしてなおしつかりさせるために再保険制度を作つた。ところが、二十八年以降ずっと見ておりますと、十年たつても一〇%程度、そうするといふと、一〇%程度で、今のよう内容になつてくるとしても、この保険を作つた趣旨からいつて、これが真に有効ならば、もう少しやはり小規模の船主等も入れて、やはり災害に備えて、これが転覆、沈没等があつた場合においても、さらに仕事を継続していけるようにしてやらなければいかぬと思つたので、この趣旨からいくと、ところが、船に乗つておる人の感覚は、そんなめんどくせえことはやめたというふうな感覚の人が多いかも知れぬ。しかし、これがほんとうに木船主、あるいは木船に従事している人々にとつて有効であるという当局の考え方ならば、やはり私は、広く勧めて、そうしてこれに加盟するような方向でいかないといふと、年間四百万円ずつも事務費を出してやつておる再保険事業について、これは一部の利用機関だけで、やはり国の特別会計としてやつていく場合において、少し物足りないといふよりも、何かこうほんとうにそれが活用されていかなければ、木造船という海運の発展がうまくいかないのだといふくらいに考えて、何も強制ではないけれ

ども、勧誘という言葉が当たるかどうか、これを勧めていくということにならなければ私はずいぶんいいかというふうに思ふんですよ。ただ船主なりそいつらもののが近代的な経営感覚がないからめんどくさいことはやめたというところで過剰にいいものかどうか。そうすると、この立法趣旨というものが非常に希薄なものになってくるような心配もあるんで、こういう点については、運輸大臣として、もう少しこういうものはやはり広げて、木船というものはいろいろと近海に利用されておるものが非常に多いと思うのですが、これは当局としてはどういふふうにお考えになりますか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 御趣旨のとおり、なるべく加入するようにして、この法律をこしらえた目的に沿うように努力したいと思ひます。たとえば事故が起つた場合、金を払う場合に、こういう法律でやると、こういう保険ではこういう支払いができるのではないかと、周知徹底せしむるために、常時海運局、その他に命じてそれをやらすつもりでおるし、またやっております。

○相澤重明君 それから、局長にちよつと聞いておきたいのは、俗に言う沿岸で扱はしけというか、だるま船というか、そういうような船は今加入の状況はどうなんですか。

○政府委員(辻章男君) 現在約二百隻程度のはしけがこの中に入っております。

○相澤重明君 そこで、先ほど副委員のほうから、二つの組合、全日本木船組合と、日本木船組合、この二つの組合の内容等について報告してもらいた

いということがあつたけれども、それにあわせて、全国の海運局の中で把握しているその管内の木船の隻数、それから、今言われた、たとえばはしけ等について、二百隻といつたところで、横浜だけでも、とてもじゃないけれども、もつと数が多い。それと、これらの人はそういう保険について思想がないのかあるのかということも先ほど質問が出たのですが、十分にお答えがなかつたのですが、相当船主は危険という問題については実は深刻に考へておる。そういうところで、どうも行政上の指導が私は緩慢なように思うのだが、海運局で把握して隻数を出しても、らうと同時に、その海運局の担当の人はどれくらいおるのか、つまり、行政指導を行ない得る定員というものはどれくらいおるのか、それを海運局別に出してもらいたい、そこがやはり私は重要なポイントになると思うので、そこで、いま一つは、三十八年度の予算を政府が今提案しておるんだが、今年はこの面について政府としては定員について増加を考へておるのか、ないのか、現状について、現在のそういう担当の定員と、三十八年度の予算要求の定員というものをちよつと説明してもらいたい。

○政府委員(辻章男君) ただいま海運局別の木船の隻数、あるいは各地方の海運局の木船保険組合関係の人間の配置状況等につきましては、後日資料をお出ししたいと思います。

来年度の予算要求の問題といたしましては、木船保険関係について増員の要求はございません。

○相澤重明君 これは運輸大臣に聞きたいんだが、法律改正の提案をするこ

とはけつこうだ。けつこうだけけれども、この保険に加入しておるものは一〇%というんでしょ。政府が少なくとも管掌する保険について、全体の割程度、一〇%程度のもので、それでいいなんという考え方が僕はおかしいと思う。少なくとも、さつきから大臣が答弁されたように、やはり、内航船舶についていかに重要であるかというところは、先ほどの輸送トンキロの比重においても、国鉄よりも一七%多い四四%を持つておると、それだけの重要性のある海上輸送についてたつた一〇%しか加入してない。つまり、三十八年度の予算要求の中で、ありきたりの考えで、ただいけばいいというふうな行政指導では、私はこれじゃ大臣の答弁というものは意味がないと思う。大臣が本気でこの一〇%という加入率をもつて是正をして、そして全体がサービスの受けられるように、非常災害のときには心配がないということの趣旨の徹底をはかれるようにやるには、今までどおりでは足りない。マンネリズムに陥つたものを直さなければならぬ。こういうところの指導性というものが欠除していると思う。そういう指導性というものは、一にかかつて政府の方針が明らかにしなければならぬと思う。その方針の中には、人員の一つもふやしてはいない現状だと、こういうことでは、さつきの大員と今の局長の答弁じゃちよつとも進歩したところがない。どうやってやるのか。

よつてのみその目的が達せられるとは考へておりません。

○相澤重明君 おかしいじゃないか。○國務大臣(綾部健太郎君) しかし、その一〇%は、あまりにも保険思想の普及というか、觀念が、木船の小船、ことにはしけ等の人は、毎月事故がなかつたらだになるようなもので、そんなものに入るかという思想が私は多分にあると思う。そこをやるのは、人をふやすのはよりベターですけども、それでなくても、今後局員を指導、鞭撻しまして、御趣旨に沿うように努力したいと思ひます。

○相澤重明君 今の大臣の答弁では、やっぱり十年同じだよ。十年たつても一〇%というのは、やっぱりそういうことなんだよ。そこで、しかし私は大臣を責めておるわけじゃないんだ、行政指導としてもっとよくやってもいいたいということをおっしゃるわけだ。海運局の仕事が多くなる少なくなるということではなく、やはりこれは国の輸送にとつては大事なことになるから、所管省の運輸省としてはもっと積極的になつてほしい。これは、私は大臣を鞭撻して言うことなんだ。そこで、少なくとも私は、大臣は人ばかりでないと、やがては、大臣は人が重要なポイントであるということをおし上げておきます。できれば、そういうこと。

今後よく局長の意向を聞いて、やはり前向きな姿勢でやっていくということだ。大臣は考へてもらいたい、これが一つ。

もう一つは、これは大臣も知つておると思うが、はしけとか機帆船については、それぞれみんな組合に入つておるんですよ。たとえば、私は横浜にお

りませんが、横浜におりますと、労働組合の中でも二色ある。はしけ等を扱つておるいわゆる全港連という労働組合の組織がある。それから船内荷役を扱つておるいわゆる日本港務労働組合という日港労働、こういうのが全国の名古屋にしろ、大阪にしろ、横浜にしろ、みんな組織を持つてやつておる。これは何万人の人が結集している。だるま船といわれているはしけの人たちも、実は入つておるんですよ。だから、政府が、こういう保険についてまだ十分に趣旨が徹底しておらないということをお答えされておるけれども、私はむしろそういうところをたせば協力も求めてもいいと思ふんですよ。そういう組合の——労働組合というところ、何かすぐ賃上げばかりやつておると、何か大きな間違ひです、この沿岸の船舶関係の労働組合なんかは、安全運動なんというものは一番先に取り上げておる。日港労働、あるいは全港連組織、こういうところに、政府がやはり、地方海運局が積極的に話をされてやれば、危険防止、安全運動というものを進めて、そうしてこの保険に加入するように私は政府はやるべきだと思ふ。そういうことを海運局長はやる意思、指示を出す意思があるかどうか、これをひとつ局長から答弁を聞いておきたい。

○政府委員(辻章男君) 今後あらゆる組織、機会をつかまえて、木船保険への加入をふやすように努力したいと思ひます。

○相澤重明君 それでは、先ほど申し上げたように、資料を提出していただいて、この次にそういう中でなお私は質問をしたいと思ひますので、きょう

りませんが、横浜におりますと、労働組合の中でも二色ある。はしけ等を扱つておるいわゆる全港連という労働組合の組織がある。それから船内荷役を扱つておるいわゆる日本港務労働組合という日港労働、こういうのが全国の名古屋にしろ、大阪にしろ、横浜にしろ、みんな組織を持つてやつておる。これは何万人の人が結集している。だるま船といわれているはしけの人たちも、実は入つておるんですよ。だから、政府が、こういう保険についてまだ十分に趣旨が徹底しておらないということをお答えされておるけれども、私はむしろそういうところをたせば協力も求めてもいいと思ふんですよ。そういう組合の——労働組合というところ、何かすぐ賃上げばかりやつておると、何か大きな間違ひです、この沿岸の船舶関係の労働組合なんかは、安全運動なんというものは一番先に取り上げておる。日港労働、あるいは全港連組織、こういうところに、政府がやはり、地方海運局が積極的に話をされてやれば、危険防止、安全運動というものを進めて、そうしてこの保険に加入するように私は政府はやるべきだと思ふ。そういうことを海運局長はやる意思、指示を出す意思があるかどうか、これをひとつ局長から答弁を聞いておきたい。

はこの程度で終わりますけれども、早急にひとつ、この三十八年度の予算との関係もありますから、せつかくこの法律案の改正を提案を大臣がなさるのに、よりよいものを作るということに主眼を置くわけですから、ひとつ地方海運局長の意見を聴取されて、今申し上げた全国の日港労運とかあるいは全港湾とかいう組織、そういう組織にも十分働きかけて協力を得ると、こういう態勢を作って、どういふものが政府としては作れるか、その構想を次にひとつお出しただきたい。そのことによつてまた審議を次にしていきたい。

○天竺良吉君 船舶安全法の一部を改正する法律案について質問をしたいのですが……

○岡三郎君 ちよつと待って下さい。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○天竺良吉君 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からこの法案を改正するということになつておりますが、その条約の批准はどうかというふうな状況になつておりますか。

○政府委員(藤野淳君) 千九百六十年の海上人命安全条約の批准状況は、現在受諾書を寄託いたしましたものが十九国ございます。批准の効力発効の要件は、百万総トン以上の船舶保有国七カ国を含む十五カ国以上が受諾書を寄託したことをもつて効力発効の要件となつております。

○天竺良吉君 その人命安全のための

国際条約というのは改正をされたわけですが、このおもなる点はどんな点でございませうか。

○政府委員(藤野淳君) 千九百六十年の海上人命安全条約の主要な改正点を申し上げますと、現行の条約は一九四八年の条約でございまして、主要な改正点を申し上げますと八点はあります。

第一点は、総トン数五百総トン以上の旅客船でないもの、いわゆる非旅客船の構造につきまして、検査及び証書に関する制度が設けられた、これが第一点でございませう。

第二点は、漁船が適用除外になつておりますことは従前とおりでございまして、その漁船の定義が明確にされまして、運搬漁船でありますとかあるいは漁業指導船は漁船でないというところがはっきりしたわけでございませう。

第三点は、総トン数五百トン以上の非旅客船につきまして、その電気設備、それから乗組員の脱出の設備、それから操舵の設備及び後進力——船がコースターをかける場合でございませう。後進力の基準が新たに設けられた、これが第三点でございませう。

第四点は、総トン数四千総トン以上の非旅客船の防火の基準が設けられたこと、これが第四点でございませう。

第五点は、救命設備といたしまして、膨張型の救命いかだが採用された、これが第五点でございませう。

詳細になりました、穀類積載数というものも強制いたしました、これを相互の間の承認というふうにして持たせていたのが、新たに設けられた点でございませう。

それから最後に、第八番目といたしましては、原子力船につきまして規制を設けられたという点でございませう。

○天竺良吉君 そうして、船舶安全法を改正する法律案が出されていまして、これが適用されますと、いろいろ船の構造にも変わってくる点があるわけなんです、そのために船の値段というのはいくらに高くなるものでしょうか。

○政府委員(藤野淳君) 新たに改正されます船舶安全法によつて、新たに施設をすることによりまして船価の増がどのくらいかという御質問でございませうが、旅客船と貨物船に分けて一応の試算をいたしますと、旅客船につきましては、きわめてわずかでございませう。一・二八%でございませう。これは例を、最近でございました見本市船のさくら丸について試算をいたしました結果でございませう。それから貨物船につきましては、一万吨型の貨物船につきましても、一・二八%でございませう。さらに少なくなつてございませう。

○天竺良吉君 この法律改正によつて国際線の通用船舶が三百トン以上というふうになりまして、適用船舶の数はどのくらいになりますか。

○政府委員(藤野淳君) 無線電話施設を新たに強制される船舶が五百トンから三百トンに引き下げられましたこと

によりまして、無線施設を実際に新設しなければならぬ船舶は二隻ということになります。その二隻も施設をしたというふうなことでございませう。

○天竺良吉君 それに伴つての通信士の増が考えられるが、その需給状況についてはどうでしょう。

○政府委員(藤野淳君) 任意に施設いたしました無線施設が義務的になることによりまして、乙種通信士の資格を有する職員を乗せなければならぬわけでございませうが、この需給につきましては全然問題はないと思ひます。

○委員長(金丸富夫君) 速記を止め

○委員長(金丸富夫君) 速記を止め

〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君) 次に、前回に引き続き運輸事情等に関する調査を議題といたします。

まず、河野委員より資料の提出及び通産省の説明を要求せられておりましたので、これに移ることにいたします。

○河野謙三君 せつかく資料をいただきましたけれども、一言申し上げておきますが、きょうただいまここに資料をいただいたので、資料を読む間もな

運轉省にまず伺いますが、あらかじめ予想しておられたこととは思ひますが、けれども、われわれから考えますと、意外に長期にわたつてしまつてこの輸送が非常に途絶してございませう。

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

○河野謙三君 私は、数字で申し上げますと、輸送量というものが、被害地に向け何万トンあるか、被害地から他地区へ輸送を要するものが何万トン、これを聞きたかつたのですが、それじゃ伺いますけれども、今運輸当局のほうにそれぞれの荷主からせひこれを緊急に送つてもらいたいという緊急の輸送の要請が出ておるようですが、そのト

タルほどのくらいありますか。

○説明員(今村義夫君) 二月十日現在で、雪害地でございます新編、金沢管内から輸送してほしいという要求のあります車数で申し上げますと、新編管内で五千三十四車、約七万五千トンでございます。それから金沢管内からの要求が、三千百七両、約四万五千トンでございます。それから新編管内に向けて全国から送ってほしいという数字が、三千七百六十四車、約四万六千トン、それから金沢管内の申し込みが、五千八百八十車、七万五千トンでございます。

○河野謙三君 私はこれだけ長期にわたった被害地区の輸送要請量というのが非常に少ないので驚いたのですが、緊急の輸送をしてもいいという要請量が、今御説明になったような数字の程度ですか。

○説明員(今村義夫君) それは緊急にこの日に申し込みがありました数字でございます。全体の要請量ということになりますと、新編管内に対して、これは発でございますが、大体十三万五千トンでございます。それから、金沢管内が約二十万トンということになっております。その中から緊急にもう現在申し込みがございまして数字が、先ほど申し上げた数字でございます。

○河野謙三君 私は、前回に申し上げましたが、通産省の資料をちょっと見ましたが、すでに工場がとまっておる、操業度が二五%である、三〇%であるというのを、片っ端から——これだけの通産省関係の工場が必要とする原材料なり製品の輸送なりだけでも莫大なものです。そのほかに生活必需品

物資があり、その他万般の輸送というものがあつたのです。その際に、いわゆる特に大きいのは、この地区に向け背後地から緊急に原材料なり生活必需品、これを送らなければいけません。これは、そんなものは二十万トンとか三

十万トンという程度のものじゃないと思ふのです。そんなものなら、何もこんな大騒ぎする必要はないと私は思うのです。あなたのほうでは計画輸送をやっておられるでしょう。そこで、今手元にもらいましたが、輸送の順位をつけておられる。こういうものを見ますと、どうも今御説明のあつたような、受け付けたとか受け付けなかったとかいうことではないのです。これは運輸省や通産省なりでわかりやすいが、あの雪害地帯の経済が正常化して、生活必需品も一応間に合つた、工場も原材料も間に合つた、製品も順調に発送ができるようになったというまでには、一体何百万トンの要請量が出てくるのか、これを私は聞いておるのです。そんな二十万トンとか三

万トンという程度であつた広範な地域にわたつての経済が正常に復すると私は思ふのです。どうなんですか、それは。

○説明員(今村義夫君) 全国で私どもが一月以降二月までに送りたいと考えておりました数字と二月十一日現在までの差は、約百八十万トンになっております。これは全国の数字でございます。したがつて、この雪害で百八十万トン程度は輸送減になつておるわけでございますが、その中で新編と金沢管内でどれくらいあるかと申し上げますと、新編で二十二万四千トン、金沢で三十九万七千トンという数字になつております。したがつて、この数字が今先生

のおつしやいました数字になります。しかし、この中には雪害による生産減というものがございまして、それから若干少なくなつておるといふことで、私どもが現地を調査しました数字は、先ほど申し上げました、新編十三万五千トン、金沢二十万トン程度が一応緊急に送らなければならぬ要請量というふうに考えております。

○河野謙三君 今の御説明によりますと、百八十万トン輸送減を来たしたと、こういうことですね。正常に、雪害がなければ、百五十万トンというものは向こうに送つたり、向こうから出たりするもので……。

○説明員(今村義夫君) これは全国でございます。

○河野謙三君 ところが、それだけ雪害のために、今その間に輸送ができたものは両方合わせて五十万トン程度ですか。今御説明の二十万トン、三十万トンとおつしやいましたね。そうでしょう。そうすると、百五十万トンのうちのものは輸送減を来たしておる、そういうことになりませんか。

○岡三郎君 全国だよ。

○河野謙三君 ほかのところは大体正常にいつておるから、全国といつても結局あの地区だけです。そうでしょう。そうすると、私は今輸送をすべき要請量がけたが一つ違つたやないかというのを申し上げましたが、私はやはり百万トンか二百万トンというものになると思ふのです。普通の生活必需品なり原材料のほかに、雪害対策用の機材などその他いろいろなもの加つておるのだから。そこで、私は、時間が経過してまいりますから、結論的に申し上げますと、私が伺いたい

は、これから緊急輸送をやられまして、これから二十日以後か、三十日になるか、四十日になるか、いつになつたら緊急輸送を要するものが全部向こうに届いて正常に復するか、正常の状態に復するには今後一体どのくらいの日数がかかりますか。これは、これらの雪の模様、被害も再び起つてくるといふようなこともあるでしょうが、これで一応雪害は山を越した。これからどんどん輸送量は回復する一方だ。今の八〇%とか、一〇〇%、一二〇%の緊急輸送をやるといふ計画があるでしょう。そうした場合に、今後何日たつたならば向こうの地区で要請しておるところの輸送量というものを全部輸送完了することができるか、その見通しはどうですか。

○説明員(今村義夫君) 現在除雪の状態は、大体もうほとんど完了しております。ただ心配しておりますのは、なだれその他の点心が心配でございます。現在やつておりますのは、貨物輸送を最重点にいたしまして、通勤・通学その他のローカル列車をやっております。あと十一日——きのうから長距離の急行、準急等の各列車のその一部だけを運転しておるような状況でございます。現在としては貨物輸送最重点に進んでおるわけでございますが、ただいま、昨日の状況で申し上げますと、おおむね九〇%程度の列車本数を確保しております。

○河野謙三君 私のおおねの仕方も悪いかもしれぬけれども、私が尋ねているところにピンと合せて下さい。私は、今物資が不足しておるでしょう、向こうで輸送をしてもいいという要請が非常に多いでしょう、それが全部あなたのほうで受託したものが向こうに完全に届いて正常の状態になるまでに今後幾日かかるかということをお聞きしている。見通しをお聞きしている。

○説明員(今村義夫君) その点は、ここではつきり申し上げかねますけれども、私どももいたしましては、今の状態が続きますれば、大体二十日前後にすれば一応平常運転に回復したい、二十日前後を目標にして平常運転に回復することに努力したいという気持でございます。

○河野謙三君 これは二月の二十日ですか。ちよつと私あなたのあれが違つておると思うのだがね。私は平常運転ということをお聞きしているのじゃないのです。輸送を要請されておる物資が完全に背後地から片づいて全部向こうの必要とする利用者の手元に完全に届いて正常の形になるのが幾日かかるかと言つておるのです。運転が正常化するということを言つておらぬ。正常化するのにはあたりまえですよ。正常化する上に、さらに一二〇%、一三〇%の緊急輸送をしなければ、今までのままでは追いつかねでしよう。正常な運転では、常に要請されておるものの輸送をやるだけで一ぱいですよ。そうじゃなくて、今滞貨しておるものをそれにプラス・アルファして緊急輸送しなければならぬ。緊急輸送したときに、その運転が正常化したときに、さらに緊急輸送を積み重ねて、そうして背後地にあるところの滞貨というものを一掃して、この豪雪地帯の経済状態が完全に復旧するまで一体どのくらいかかるかということをお聞きしているのです。

○説明員(今村義夫君) 運輸が正常になりませんが二十日前後といたしますと、約三月一ぱいは見ていただかなくちゃいかぬのじゃないかと思ひます。

○河野謙三君 私もそのくらいはかかると思ふ。そこで私は、緊急輸送の計画輸送ですか、これは通産省の資料でしたか、ちよつと見ますと、各府県の意見を聞いてなんというの割合に順位が上になっていまして、私はそんなものじゃないかと思ふ。たとえば、この間も申し上げましたが、カーバイト一つとらえまして、この地区で生産されるカーバイトは日本の生産量の八〇%くらい占めてゐる。これは、九州にも、北海道にも、京浜間にも、もちろん日本の経済に非常に大きく影響するわけですよ。でありますから、緊急輸送計画を立てる場合に、物資の順位というものをどどこで立てるかということ——もちろん、運輸省だけで立つべきじゃない。通産省の意向も聞かなければいかぬでしょう。厚生省の意向も聞かなければいかぬでしょう。こういう問題について、あらためて緊急輸送物資の輸送順位はどういう計画でやられるか、これを御説明願ひたい。これから三月までかかるのでしよう。その間どうやら何とか命がつなげて待てる工場と、現にとまっちゃつておるといふ工場と、それから原料の一つは届いたけれども一つが届かぬために、一方の原料はフルに來たけれども、一方の原料が足りないために、操業度が二〇%、三〇%と、いろいろあるわけですね。私はこの輸送の順位というものは非常にむづかしいと思ふ。むづかしいけれども、これを大所高所から国の経済全体から見て立てなければ

ば私はいかぬと思ふのですよ。よくこういうことになりまして、地元の当局にまかせます——三度、五度と多く足を運ばせたものが先に運ばれて、東京のほうにおつてたまたま手当がうまくつかなくなつたために急ぎのもののおくれが、そういう感情で処理されることになり、それがちよつと見ますよ。平常のときならばいいけれども、こういうときは、高いところからやはりこの緊急輸送についての順位をきめてもらわねと、それも、二月のあと一週間か十日で全部片づけたいが、三月十日までかかるのでしよう。その長いこれからの四十日も五十日もの間、待てるものも待てないものがありますよ。どれに待ってもらつて、どれを待たしていかぬかという順位は、どういふふうにしておきめになりますか、それを私はお伺いをいたしたい。

○説明員(今村義夫君) これはもちろん、私も政府の方針に従つて、運輸省なりあるいは通産省とで相談していただいた線でもらざるを得ないと思つておりますが、私どもの気持としては、これは、一応現在指令しておりますのは、生鮮食品等の生活必需物資、これは何といつても第一だろうと思ひます。それから除雪用の機械なり医薬品なり救恤品等の救護物資、それから県の災害対策本部の要請による貨物、それから時期が制約されております輸出貨物、当面生産再開に必要な最小限度の貨物、それから需要が期的に限られております生産品、それから生産を継続するに必要な貨物というふうなものに重点を置いてやっていきたいというふうな思つておりますが、もちろん、運輸省なりの御指示がございま

すれば、あるいは通産省とも現在相談してありますけれども、そういういろいろな御要請は十分考慮していくつもりでございます。

○河野謙三君 私はひとつ、運輸大臣にお尋ねすると同時に、お願いしたいのですが、運輸省の中には、緊急輸送物資についての計画輸送に対処して何か委員会でもできておりますか。雪害対策本部がある。と呼ぶ者あり。雪害対策本部ではなくて、運輸省の中に委員会というふうなものができておりますか。厚生省なり通産省なり関係各省の意見を聞きながらやつておる、こういうことですか。

○政府委員(広瀬真一君) 政府のほうの雪害対策本部を受けまして、運輸省の中に、官房が中心になりました。関係局、これには国有鉄道も入れまして、雪害の対策あるいは輸送の対策というものを推進しております。

○河野謙三君 私が大臣にこの際お願ひしたいというのは、こういう機会には、私が先ほど申し上げたように、一口に緊急輸送物資といひましても、その内容は、あまり急がぬものが先へ行つたり、急ぐものがあとになつたりしがちなものでございまして、そこで、従来の例になりますと、輸送協議会といひますか、名前は何でもいゝが、各省、それに民間の各機関、こういうものから代表者を出しまして、要請物資についてそれぞれ順位をチェックしてもらうというふうな、公平な適正な措置をとることが必要じゃないかと私は思ふのです。先ほど申し上げたように、三月末までかかると、こういう。現に工場はとまつていゝという工場

は賃金が払えなくなるかもしれぬ。今は私はいかぬ問題はこちらが大きいと思ふのですよ。だから、何かそういうふうな連絡協議会のようなものを作つて、輸送順位というものの適正をはかるということについて、運輸省はそういう機関を設けることが必要じゃないかと思ひますが、そういうことをお考えになっておるかどうか——なつていなければ、今後そういうことをやらなければいかぬと思ふが、それについての御意見を私は伺いたいと思ふのです。

○国務大臣(綾部健太郎君) お尋ねのとおりでございます。雪害対策本部の中にそういう連絡すべき機関を設置して、輸送の順位等を、あなたのおっしゃる通りに、必要に応じて指定をするように、運輸省からも国鉄からも人が行つてやつております。私どもはそれでやつていけると確信いたしておりますが、もしそれで不足であるならば、運輸省だけ、あるいは国鉄だけでそれをやらすにやぶさかではありません。

○河野謙三君 上林政務次官おいでになつておりますが、私は、通産省の政務次官、ほかの方でもいいのですが、伺いたしたいのですが、今ここに通産省の資料をもらいますと、全くこの地区の工場というのとはとまつていゝも同然じゃないですか。これがいかに日本の経済に大きく影響するかということについて、私はもう少し詳細な資料をもらいたいのと思ふのだが——私はいかにいふことだと思ふのです。しかも、今聞きますと、まだこれから四十日、五十日かかる、正常な状態になるまでには、その間におきまして、あなたのは

うだけ先に物を送れといつても、それはいかぬでしょうけれども、もう少し通産省のほうも、運輸省もそれを御相談に申しますということでもなしにやつておられるかもしれませぬけれども、ほんとうにあなたの方の所管の関係の各工場なり会社なりの状況というものを詳細に調べて、もう少し適切な措置をとらなければ、まだ今はいかぬけれども、今月の末くらいになつたらたいへんなことになりまして、私は一、二の工場の例も知つておりますけれども、きのうラジオ、テレビを聞いておりますと、通産省の発表で八十何億といふふうな被害だといふようなことをいつておりますが、八十億や百五十億の被害じゃございませんよ。どういふふうな基準でそういう被害の調査をされたか知らぬけれども、それについてひとつ今後どういふふうな態度で臨まれるか伺いたしたいと思ひますがね。

○政府委員(上林忠次君) 今回の豪雪に際しまして、復旧を急いでおるのでありますけれども、肝心の工員の出勤が悪いので生産が思うようにならぬというところもございまして、緊急必要な最低限度の物資を送るといふような現状であります。河野さんのおっしゃるように、ほんとうに日本の産業が動き出すといふところには遠く及ばないのでありまして、これは片方の努力の出勤が悪いといふようなことも考えに入れて、運輸省に對しまして要望いたしております。

○河野謙三君 あまり同じようなことを言つていゝと、ほかの方に迷惑をかけますけれども、私は、上林さん、違ふと思ふのです。労力不足といふけれども、それは雪があつて工場に行けな

いからとまっています。労力などというものは、通路が開けて、橋が通れば、汽車が通れば、その日から全部、一〇〇%出動しますよ。出動してみたいところで、行ってみたら、油がない、石がない、電気が来ない、何が来ないといったら、工場は動かないじゃないですか。今までは労力もなかった、原料もなかった、材料もなかった、製品は出荷できなかった、足りない同士でこれは労力とバランスがとれていた。今度は、労力は一〇〇%になって、その翌日になって工場へ行ったら、ところが、今度は原料がない、材料がない、工場が動かないという状態がこれから続くのです。今月の十五日か二十日先にいってごらん下さい。それを今からしっかりやっておかなければいかぬのじゃないか。特に、運輸省の輸送の順位を見ると、「生産を継続するのに必要な貨物」というのは第七番目になっておる。これは人間でいえば、生産に必要とする物資というのは食糧のものです。これは命がとまるのですよ、これがなかったら。たとえば、一つのかまにすれば、一べんかまを冷やしてしまつたらどうなるかということなんです。こういう物資が七番目になっているというふうなことは、これは運輸省の意向が反映してないと思うのです。この順位等を見て、一、二私には意見がある。だから、こういうものは、それよりもっと、私はさつき運輸大臣も言ったように、通産省なりその他各省から出てもらって、そうしてこういう順位はもっとしっかりきめるべきですよ。これ一つ見たっておかしんじゃないですか。「生産を継続するのに必要な貨物」、人間がいくらいたっ

てしようがないじゃないですか。それで私は言っている。私は前向きな議論をしていくつもりでございますが、不幸な予測をしますけれども、こんな程度のことをやっておりますと、運輸大臣、今月の末くらいになりますと、雪害のほうは一応片づいて、貨車は通るようになった、人間は通るようになったが、工場が今度は動かない。何で動かないか——原料がない、材料がない。隣からまんじゅうを買ってくるような、簡単にはいきませんよ。もう少し通産省もしっかりしなければいかぬと思うんだ。

○政府委員(上林忠次君) お言葉にそむくようでありませぬけれども、生産に必要な物資に對しましては、順位をつけまして、御存じのように、相当上順位にしているつもりであります。ただいま指摘されました「生産を継続するのに必要な貨物」——七番目ですが、これは「当面生産再開に必要な最小限度の貨物」、これの「その他」という部類に入る分の意味で私どものほうでは要求しております。これ以外のほんとうに工場が動くために必要な物資というものは、この項目はおのずから上がってくるつもりでございます。

○河野謙三君 私は、運輸省からいただいた資料の中に、今言うように、一から八まで順位をつけて、一番が「生鮮食料品等、生活必需物資」、二が「除雪用機器、医薬品、救急用品等の救援物資」、三番目が「県災害対策本部の要請による貨物」、こうすつと書いて、七番目に「生産を継続するのに必要な貨物」、こう書いてある。運輸省から来たから、私は文句を言わない。これが通産省の名前でこういう順位が

できたなら、私は本気に文句を言いますよ。だから、私は、運輸省だからこういうふうな順位をきめられたかもしれないけれども、やはり通産、農林その他厚生省等の意向が反映して、ほんとうに政府が一体になって運輸省をしてこういう順位をつけさせたというなら、わかる。私はこれじゃ異議がある。ただ、運輸省がやったんだから、私はきょうは納得するんです。だから、もう少し、輸送対策協議会というものを作って、各省なり、それぞれ、化学工業界、鉄鋼界なり、電気企業界なり、それぞれ業者の代表をやはり入れて、今後当分続くだろうけれども、一週間に一べんくらいそういう協議会を開いて、運輸省からも委員を出して、そうして検討したらいいんじゃないか。そうしたら、こんなばかばかしい順序は出てきませんよ。県の対策本部の要請する物資——石川は石川で自分のことを言いますよ。新潟は新潟で言いますよ。そんなことじゃ、輸送の順位が公平にきまらないんじゃないですか。私はそれを言っている。あまりくどくは申しません。もう少ししっかりと大所高所から、特に通産省は、向こうの産業がどういう状態になっているか、これを一日も早く復旧するにはどうしたらいいかということ、私はよく緊密な連絡を運輸省ととってもらいたいと思う。

○政府委員(上林忠次君) お言葉よくわかっておりますけれども、必要の順位に定めて、これだけはやりたしてもらったらいけないというふうな、確信を持って運輸省に交渉している結果がこれでありませぬ。

○河野謙三君 同僚の政務次官からの御答弁ですから、私はこれを信頼いたします。しかし、私の観測では、そんな程度のものじゃないと思うんです。十分自信を持って対策を運輸省と講じております。直ちにとは言わぬけれども、今後非常に早い機会にこの地帯の産業は正常に戻ります——言葉をかえればそういう答弁に受け取ったのだ。私はそんなのんきなものでないと思う。あなたのほうにはいろいろ情報が入ってくるでしょうが、私も多少関係して向こうの産業のことを知っています。そんなのんきなものでないです。そんなのんきなものでないです。よ。あと十日か十五日待ってこれと。言っても、かんべんしませぬよ。だから私は言っているのです。しかし、上林政務次官の信頼すべき御答弁でございますから、私は以上をもちまして質問を終わります。

○吉田忠三郎君 関連して。ただいま河野さんからいろいろ今度の豪雪に對する輸送の問題で御指摘があったわけですけれども、私はそういう点については当然の御要望なり質問だと思っております。ですけれども、私も先般他の委員と派遣されて現地へそれぞれ視察をし、調査をいたしてきたのでありますけれども、現状国鉄の輸送だけに現在の滞貨なりあるいは緊急生活必需物資の輸送をたよるといふことは、これはなかなか、言葉では簡単でありますけれども、事情としてはそう簡単なものではないのではないかと、私どもは現地でそういうふうな感じてきたわけですが、したがって、きのうの災害特別対策委員会におきまして

も、これらの詳細な報告をいたしていただきましたけれども、端的に言いますと、国鉄側も輸送状態というものが必ずしも満足だというふうには言い切れませぬけれども、現地のそれぞれの今日の段階での要請には、私は果たしているのじゃないか、こういうことで実際に見て参りました。したがって、輸送も、これからどうしても生産再開に必要な物資の輸送を含めまして、大体先ほど局長が言われました二十万トンから二十二、三万トンではないかということ、実は国会の派遣団も認めてきているわけです。問題は、これからあの三地方、新潟を含めまして、大体百万トンくらいの滞貨があると思えますけれども、これをどう一体あの地域における経済の問題等も含めまして輸送するかと、これが大きな政治的な問題であり、主として輸送を担当する国鉄側の責任に私は課せられる問題ではないか、こう思ってきたわけでありませぬ。で、事実二、三の例を申し上げますと、たとえば、金沢におきまして、富山におきまして、福井におきまして、私の参りましたときには、貨物の輸送というのは大体四〇%から五〇%確保しておいたわけですけれども、鉄道が、今河野先生がおっしゃったように、やれやれということ、受け取る場所がさっぱりない、こういう事情で駅の構内に滞貨してしまつたというふうな現状がある。これは何かというと、えてしてこういう災害のときには、確かに全体のもろもろの需要があるわけですから、その任務た

も、これらの詳細な報告をいたしていただきましたけれども、端的に言いますと、国鉄側も輸送状態というものが必ずしも満足だというふうには言い切れませぬけれども、現地のそれぞれの今日の段階での要請には、私は果たしているのじゃないか、こういうことで実際に見て参りました。したがって、輸送も、これからどうしても生産再開に必要な物資の輸送を含めまして、大体先ほど局長が言われました二十万トンから二十二、三万トンではないかということ、実は国会の派遣団も認めてきているわけです。問題は、これからあの三地方、新潟を含めまして、大体百万トンくらいの滞貨があると思えますけれども、これをどう一体あの地域における経済の問題等も含めまして輸送するかと、これが大きな政治的な問題であり、主として輸送を担当する国鉄側の責任に私は課せられる問題ではないか、こう思ってきたわけでありませぬ。で、事実二、三の例を申し上げますと、たとえば、金沢におきまして、富山におきまして、福井におきまして、私の参りましたときには、貨物の輸送というのは大体四〇%から五〇%確保しておいたわけですけれども、鉄道が、今河野先生がおっしゃったように、やれやれということ、受け取る場所がさっぱりない、こういう事情で駅の構内に滞貨してしまつたというふうな現状がある。これは何かというと、えてしてこういう災害のときには、確かに全体のもろもろの需要があるわけですから、その任務た

る国鉄にその要請があるのだけれども、そのことだけに目を向けて、問題は、いわゆる駅構内からそれぞれの事業所なりあるいは企業体なりあるいは工場に持ち運ぶという路面の交通の確保がないからああいう結果になると思ふのです。で、きのうも対策本部長の河野さんも答弁しておりましたけれども、これからはともより国鉄の輸送には相当ウェイトを置くのであるけれども、やはり第一に、たゞいま河野さんが指摘しているような、つまりその地域における経済の発展、振興等々のことを考えてみますと、やはり駅の構内からそれぞれの事業体に運ぶ幹線路面交通を確保すると同時に、その工場に輸送する輸送路を確保しなければならぬ、こういうことが強く私どもの報告に対する考え方並びに私どもの質問に対して答弁をなされておりましたけれども、まさに現地を見てみようと思ふのです。ですから、きょうは建設省の方がおいででないかと思ひますけれども、これからはやはり、政府のほうとして、責任をもって豪雪災害対策の本部を設けて、そこで各関係の省庁が参画されて、それぞれの対策を練っておいでありますから、そういう点で、私は、運輸大臣はできるだけ、国鉄の輸送はともよりであるけれども、総合的なやはり輸送の確保ということに力点を置いてやらないと、ただ単に国鉄だけがこうであるとか、あるいは路面交通はこうであるとか、しからは海運のほうの関係はどうなっているのかと、こういうことにならなわけですから、そういう面を含めて、私は、対策本部第一には民生の安定ということに重点を置いて計画を立て

て、具体的な施策としていかなければならぬのじゃないかと、こう思ふのです。ですから、多少蛇足でありましたけれども、私もは現地を見て、現在の、つまり災害地に向けて、生鮮食料を含めて第一に民生の安定をせなければならぬ、とりわけ再生産をしなればならぬ最小限の資材というものは、大体二十、三万トンぐらいいはないかという点で推定をしてみました、この輸送というものは緊急計画輸送をいたしましたも大体十五日ないし二十日間ぐらいで終わるのじゃないか、そのあとは、問題はその地方における滞貨をどう処理するかということ、大体滞貨は一月ぐらいいかかるとは思ひます、こういうことです。合計で五十五日ぐらいいいことですから、この間は河野さんが御心配をなされた点があんなかんたんにいっても出てくると思うから、政府は国鉄にそれ以上やれと言つたて、それ以上の能力がないわけですから、したがらして、その能力よりはみ出したものについて、は、対策本部として総合的に、一体これらの問題の輸送をどう確保するのかと、こういうことを運輸大臣は運輸大臣としての責任で私はやらねばならぬことではないかと、こう思ふのです。

若干現地の事情を申し上げながら、運輸大臣に適切なそういう具体的な施策の手を打っていただきたいことを要望しておきます。

○河野三君 ちよつと今の大臣の答弁に關連して、先ほど私がうるお尋ねした計画輸送で、ね、輸送順位は、対策本部の中で、各省の人が集まつておるところで輸送の順位をきめる機關があるのですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 輸送の順位その他全般の雪害対策に対する推進方を、その本部の中にあります。よしそれでどうしても間に合わぬというようであれば、運輸省の中に、たゞいま河野委員が指摘されたように、各業者の代表者であるとか、それから通産省の、国策全体の上から見まして、この産業に對する材料がない、で、上がつたものが出ていかにいうようなものについて、必要があればやると思ひますが、いたずらに機關を多くして、いかがかと考え、対策本部で総括をして、そしてそれを毎日やっているはずでございますから、私は、そういう点については、国全体、ことにわが国産業の監督最高機關である通産省で、そういうことはわかつておるはずですから、それをやるようにしたいと思ひます。

○河野三君 そうしますと、国鉄のほうでは対策本部のほうで各省連絡のついた機関がある。そこで輸送の順位をつけてやる。それをとつてもって国鉄の輸送計画にするわけ、現にそうしておるのですか——国鉄のほうです。

○國務大臣(綾部健太郎君) 河野委員の御質問に答えたように、対策本部には各省の実務者が行つておるのでございますから、御趣旨のように、ひとつ私のほうから行つている人間並びに經濟關係懇談会その他でそういうことを推進するように努力いたしたいと思ひます。

立てられて、それをとつてもって国鉄の輸送順位にしておるといふことですね。それなら私は非常にうまい、よくと、こういうふうに思つて居る。国鉄、そのとおりですか。

○説明員(今村義夫君) 国鉄としましては、その対策委員会でまわつた方針に従つて、関係各省と打合わせをしておるわけでございます。

○河野三君 関係各省が集まつて、対策本部で輸送の順位をきめて、あなたにそのほうの輸送計画にしておるかとお聞きします。あなたにそれはそれをもつてまた関係各省と相談する、——それがおかしきやないですか、それを私に言つておる。上から、各省が集まつて——あなたもちろん入つて居るでしょう。そうして、対策本部のほうで緊急輸送計画を立てて、それをあなたにいうへおろす、あなたに、このほうに私は大臣の答弁を伺つた。ところが、あなたに、それをもらつて、そうして各省と相談する——どうもおかしいぢやないですか。

○説明員(今村義夫君) 対策委員会では、数字的なものまできめていませんので、その御方針だけきめていただいで、おつたものは関係のところと打合わせしておるといふ意味でございます。

○河野三君 大事なことです。そうすると、石炭が先だとか重油が先だとかという品目別が大体対策本部で順位をきめてきめますね。そうすると、同じ石炭でも、その千トンや八百トンにしてくれとか五百トンにしてくれと

いうような、多少数字のいじり方はするけれども、対策本部のほうで品目別に順位をきめてきた、それについては、あなたにいうのはそのままやると、こういうことですか。そこをあなたのほうで、これを品目が上下になったりするこゝではないでしょうか。

○政府委員(広瀬真一君) 運輸省からお答えしますが、政府の対策本部では、今までのところ緊急の雪害に對する手段というものをやっております、これにはもちろん輸送というものも入つておりますが、先ほど来河野先生おっしゃつておられますように、これから輸送はしばらくいたしまして完全回復いたしますが、これからの回復輸送というものは非常に重要な問題だと思ひます。したがらして、これにつきましまして、何とかいいますか、きめが必要かと思ひますので、運輸省が中心になりまして、通産省であるとか、あるいは農林省、こういった主として物資官庁を中心いたしました、実情に即した、何と申しますか、通り一べんでない、実情に即したきめのこまかい輸送順位というものを今後やる必要があると思ひますので、早速に今お話ししましたような緊急輸送連絡協議会というふうなものを、中央はもちろぬ、現地にも作りまして、関係者の方の御意見を十分聞きながら、実情に即した回復輸送をはかつて参りたい、こういうふうにご考へておられます。

○河野三君 長くは言いたくないのですが、そうすると、今の局長の話ですと、これから緊急輸送に對しての対策の何か連絡協議会のようなものを作つて、そうしてきめをこまかくや

る、こういうことであつて、今運輸大臣がおっしゃつたように、対策本部の中にすでにそういうものができておつて、それを国鉄のほうへ流して、国鉄はそのまま自動的にやるというのじゃなくて、これからこういうきめこまかくそういうものを回復輸送をやらなければならぬと考へておる、こういうことでございませぬ。私は何も責めておるのじゃないのです。私は何でも言いますけれども、たとえば、生活必需品と一口に言ひましても、病人にはやっぱりリンゴが生活必需品なんですよ。生活必需品、生鮮食料品といつても、なかなか順位というものは立てられるものじゃない、一省々々で見ると、そこで、大別高所から、連絡協議会を作つて、厚生省、運輸省、農林省みんな入つてやらないと、変なことになると困るのじゃないか。だから、そうすることもいいでしょう。私は今までないというのを責めるわけじゃない。どうぞ今後、そういうような問題で、必要なものがあつたとなつて、必要なものが先になつて、先ほどの、駅に着いたけれども品物の取り手がない、道路が悪くて取り手がないものもあるでしょうけれども、道路があつても、とんでもない不必要な物が思惑で行つたら、駅で取り手がない物が必ずできてくる。そういう醜態のないように、ひとつ適切な措置をとつてもらいたい、これだけ私はお願ひして、あといろいろな答弁をまぢまちでございまして、最後の局長の答弁を結論としまして、私はこれで。

○吉田忠三郎君 官房長、今のやつ、そういう機関を設けて輸送調整をやつたらどうか、輸送の統制をやつたらどうかということですが、あなた方ははいはいと言つておるが、根本的なあやまちを犯すのですよ。少なくとも、政府は責任を持つて対策本部を立てて、河野さんがその対策本部長として、関係の省庁が入つて、具体的なこれが対策の計画樹立をした方針があるわけです。その方針に従ひまして、被害地でありまする新編を含めてとりあえず四県は、それぞれの県に対策本部を立てておるわけだ。入つて、その計画樹立をやつて、その県の対策本部の中には、もとより、今河野先生がおっしゃつたような、経営者協会の団体の長であるとか、あるいは商工会議所の長であるとか、もういろいろの民間団体もあると、いろいろの長も入つておるわけだ。そこである程度の長も入つておるわけだ。その方針に乗つた計画を立てて計画輸送というものはやつておるわけですか、それ以外にあつた方運輸省で輸送協力会などというふうなものを作つてやつたら、それこそ各省の方針はばらばらになつて、従来やつてきたような各省庁のセクトが出てきて、かえつて計画あるいはそれを進める上にそこを来たすということになるのですよ。で、運輸大臣やらなければいけませんよ。

○委員長(金丸富夫君) それじゃ速記つけて。
○小酒井義男君 この積雪の被害地におけるところの問題は各般ありますし、輸送関係だけ取り上げて、国鉄のこれによる減収、あるいは除雪等に要した費用等は、非常に巨額なものになると思ふのです。こういう問題が、今後どういふふうにして解決していくかという問題が一つ残つておる。それと同時に、今も河野さんからの質問にもありましたことに関連して、地方の工場などの工具輸送というふうな点になりますと、地域の民営の交通機関がやはり相当に任務を果たすわけなんです。私企業ではあります、私鉄、バス等は産業の活動のために一日も早くこれは復旧をして動かさなければならぬ、そういう使命を持つておるわけだ。北陸等の交通事業というのは、割合に規模の小さいのが多くて、経営的にも余裕のないところが多いわけだ。こういうところが正常な活動に入るには、やはり自力をもつて立ては立ち上がることができないいろいろな困難な条件がたくさんあると思ふのです。具体的には、鉄道に対してどうするか、バスに対してどうするかというふうな点については、後日の委員会で私はお尋ねをしたいと思ふのです。そういう点について政府で積極的にこれが活動のき得るようなひとつ手を差し伸べていただく必要があると思ふのです。内容については、ひとつ実態を御調査の上、できるだけ早い時期に対策をお作りになつて、当委員会でも御報告がいただきたいと思ふのです。運輸大臣に御要望しておきます。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君) 雪害に關係する質疑はこの程度にいたしまして、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十五分散会
二月八日本委員会に左の案件を付託された。
一、福島県相馬港の早期完成に關する請願(第四六四号)
第四六四号 昭和三十八年一月二十六日受理
福島県相馬港の早期完成に關する請願 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 田畑 金光君
福島県は港灣に乏しいので、相馬港の完成は、産業、交通、文化の發展に重要な役割を果たすことはもちろん、宮城、山形等東北各県の広域な經濟活動の起點となること明らかであり、また本港の建設にかかる基礎調査、開發資源等の調査も完了しているのであるから、すみやかに本港の早期完成を實現せられたいとの請願。

昭和三十八年二月十八日印刷

昭和三十八年二月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局