

第四十三回 参議院運輸委員會會議録第八号

昭和三十八年二月二十八日(木曜日) 午前十時四十四分開会

委員の異動

二月二十七日 辞任 補欠選任

二月二十八日 谷口 慶吉君 小沢久太郎君

辞任 補欠選任 小沢久太郎君 谷口 慶吉君

出席者は左の通り。

委員長 金丸 富夫君

理事 天埜 良吉君 天坊 裕彦君 岡 三郎君

委員 江藤 智君 河野 謙三君 木暮武太夫君 平島 敏夫君 相澤 重明君 小酒井義男君 浅井 亨君 加賀山之雄君 中村 正雄君

国務大臣

運輸大臣 綾部健太郎君

運輸政務次官 大石 武一君 運輸大臣官房長 広瀬 真一君 運輸省海運局長 辻 章男君 運輸省港湾局長 比田 正君

運輸省自動車局長 木村 睦男君 海上保安庁長官 和田 勇君 事務局側 常任委員専門員 吉田善次郎君 説明員 海上保安庁警備 松野 清秀君 救難監

本日の会議に付した案件 ○理事の補欠互選の件 ○運輸事情等に関する調査(海運に関する件) ○港湾整備促進法の一部を改正する法律案(内閣提出) ○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(金丸富夫君) たいだいまから運輸委員会を開会いたします。初めに、委員の異動について報告いたします。

二月二十六日付をもって、委員三木與吉郎君が辞任され、その補欠として前田佳都男君が委員に選任され、二月二十七日付をもって、委員谷口慶吉君が辞任され、その補欠として小沢久太郎君が委員に選任され、また、本日付をもって、委員小沢久太郎君が辞任され、その補欠として谷口慶吉君が委員に選任されました。

○委員長(金丸富夫君) したがって、理事の補欠互選についてお諮りいたします。

たいだいま報告のとおり、谷口慶吉君が一たん委員を辞任されたことに伴いまして、理事一名が欠員となっております。再び谷口君が委員となられたので、この際同君を理事に指名したいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(金丸富夫君) したがって、理事の補欠互選についてお諮りいたします。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないと認め、さよう決しました。

○委員長(金丸富夫君) それでは、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

神戸港外における貨客船の衝突事故に關して、その後の状況を当局から御報告願います。

○政府委員(大石武一君) 前回の本委員会におきまして、神戸港外の高難事件につきましての簡単な御報告を申し上げましたが、その後の状況の判明した事態をさらに御報告申し上げます。

去る三十八年の二月二十六日の午前一時七分ごろ、神戸港外和田岬灯台方位十二度、三千五百メートルの付近におきまして、宝海運所属の旅客船ときわ丸(二百三十八トン)が、大同海運所属の貨物船りっちもんど丸(九千五百四十七トン)と衝突いたしました。ちょうどりっちもんど丸がときわ丸の右舷の後方に当たつておりました。夜中でもございますので、その結果非常な死亡者を出しまして、現在までに判明しました数は、生存者

が十九名でございます。乗組員は全部で、旅客、船員を合わせまして六十六名でございますが、そのうちのわずかに十九名だけが生存いたしました。現在までに、死体として十六体が出ております。残り三十一名は行方不明でございますが、おそらくはこれは船体とともに海域にあるものと推定されるわけでございます。この事故が起こりましたので、衝突した直後、午前一時十八分ごろ、海上保安庁に、りっちもんど丸から、船が衝突したようだという情報が入りましたので、直ちに出勤手配をいたしました。午前一時三十分巡視艇をさっそう現場に急行させました。その後いろいろ救助船が集まりましたので、この後、その生存者の十九名は、こちらからの巡視艇が参る前に、都合よく付近を航行しておりました漁船によって助けられたものでございますが、その後こちらからいろいろの船がたくさん参りまして、いろいろと捜査いたしました。現在まで救助あるいは行方不明は報告のとおりでございます。その原因については、目下取り調べ中でございます。

以上が御報告の概要でございます。なお、詳しいことにつきましては、救難監がおりますので、御要望によりまして、それから説明させていただきます。

○委員長(金丸富夫君) 御質問ございませんか。

○岡三郎君 質問というよりか、もうちょっと今度は詳細に報告してくれ

よ、調査していることを。

○説明員(松野清秀君) たいだいま政務次官から、当時の衝突の経過につきまして、概要の御報告がありました。大体そのとおりでございます。たいだいま申し上げましたように、衝突が発生しましたのは、二十六日の一時七分でございます。この衝突が起こったということにつきまして、りっちもんど丸から、一時十八分ごろ、私どもの第五管区海上保安本部の通信所に対して、衝突したという連絡がございました。たので、管区本部から神戸の海上保安部にその旨を連絡いたしました。海上保安部におきましては、直ちに救助に立ち上がりまして、逐次でございますが、巡視艇、巡視船合わせまして十二隻を現場に派遣いたしました。捜索に当たつたわけでございます。なお、捜索につきましては、海上保安庁の巡視船艇ばかりでなく、警察とか、消防とか自衛隊等からも、合わせまして約十隻、また地元の漁船も十三隻ばかり出て、捜索に当たっております。なお、申しおくれましたが、海上保安庁では、巡視船艇ばかりでなく、舞鶴からと、それから新潟の基地から、ヘリコプター各一機を現地に回しまして、これも捜索に当たつた次第でございますが、先ほどの報告にありましたように、幸いにして衝突当時付近に漁船がおりまして、まあ漁船二隻で十九名を救助した次第でございますが、その他は当時漁船にはついに救われませんでした。その後捜索をいたしました。結局捜

が十九名でございます。乗組員は全部で、旅客、船員を合わせまして六十六名でございますが、そのうちのわずかに十九名だけが生存いたしました。現在までに、死体として十六体が出ております。残り三十一名は行方不明でございますが、おそらくはこれは船体とともに海域にあるものと推定されるわけでございます。この事故が起こりましたので、衝突した直後、午前一時十八分ごろ、海上保安庁に、りっちもんど丸から、船が衝突したようだという情報が入りましたので、直ちに出勤手配をいたしました。午前一時三十分巡視艇をさっそう現場に急行させました。その後いろいろ救助船が集まりましたので、この後、その生存者の十九名は、こちらからの巡視艇が参る前に、都合よく付近を航行しておりました漁船によって助けられたものでございますが、その後こちらからいろいろの船がたくさん参りまして、いろいろと捜査いたしました。現在まで救助あるいは行方不明は報告のとおりでございます。その原因については、目下取り調べ中でございます。

索の結果現在まで死体として発見されたものが十六体でございますが、そのうち七体は、これは潜水夫によって船体の中から発見されたものでございませぬ。結局今のところ、行方不明者三十一名、こういうふうな状態になっております。なお、海上保安庁におきましては、現在も死体の搜索を続行しております。なお、衝突原因につきましては、神戸保安部に本部を置きまして、目下両船の関係者から当時の事情を聴取いたしつづ、原因の糾明に当たっております、こういう状況でございます。

○岡三郎君 昨日、衆議院のほうでこの問題を討議して、港則法の改正を具體的にしなくちゃいかぬという話があったわけですが、洞爺丸事件と違って、これはいわゆる天災というよりも人災であつて、これはそういう事件が起らないようにしようと思えばできるような事件だ、こういうふうな指摘が多くされておられると思うのですが、目下この原因を取り調べ中であるということですが、取り調べる前に、やがて港則法の一部改正案を、目下運輸省のほうとしては検討中で、出す予定になつておられるわけですが、あの現在予定されている港則法ではこういう問題の解決にはならぬというふうなことも言つておられるわけですが、その点はどうなんですか。

○説明員(松野清秀君) 港則法の改正につきましても、いざれ海運局のほうから報告があると思ひますが、先般の京浜運河におきます衝突事件以来、そういう問題につきましても進められておりますが、今回の衝突事件は神戸の港域外でございます、この件に關しましては港則法の関係はございません。

○岡三郎君 まあ、ちょうど深夜というか、午前一時ごろですからね。まさか眠つていたというふうなことはないと思つておられるわけですが、これは今進行中だけれども、これは操縦の誤りなんです、結局は。これはどうなんですか、専門的な立場から見ると。

○説明員(松野清秀君) まあ、衝突事件が発生した時、どちらかといへば、風も弱い、視界もよいということ、天気もよいほうでありましたし、また今まで私どもが聞いております範囲におきましては、両船の操縦が困難にするような客観的な事情はなかつたようでございます、いづれにしましても、おそらくは、両船のうち一方、あるいは双方に操船上の誤りがあつたんじゃないか、かように推測いたしておられる次第であります。

○岡三郎君 そうなるといふと、これはどうかと船に乗つていられないということになるわけだね。何か不可抗力的な要素があつたかということではなくして、人為的な結果としてこういう大事件が起きたということになるという、運輸の未熟なのか、技術的な問題なのか、土気の弛緩の問題なのか、そういうふうな時間に小型客船を運航するということの危険性というか、いろいろと考えられるのですが、とにかく寝ていたときにぼんやりとつつかつて、そのまま沈んでしまつた。天気は悪くないし、視野も悪くない。このじやないかと思ふ。宝汽船というのですか。いづれにしても、よほどへたくその運転士がやつていたのかね。一体、そういう点についての、当局とい

うか、汽船会社ですね、そういうたものに対しての監督というか、これは実際に現地へ行つてなおよく見てみなければわからぬと思つておられるわけですが、これは非常に不安感を近海航路という問題に持たした大きな問題だと思つておられる。それどうなんですか、専門的な立場から見ると。

○説明員(松野清秀君) 私から申し上げるまでもなく、国際的に海上衝突予防法がございまして、一般に航行する船舶は、やはり衝突予防法に従つて航行すると、こういうことでございます。ですから、夜間といへども、御承知のように、内外海たくさん船が航行いたしておられます。これらの船舶が衝突予防法を厳重に守るという立場でやはり守らなければいかぬのですが、そういうことであれば、衝突事故は起らぬんじゃないか、かように存じておられます。ところが、実際には、中にはいろいろなさういふ規則に違反して航行する船が少なくないというの、これは実情であるかと存じております。したがらしまして、私どもとしては、海上保安庁の立場としましては、海難防止の見地から、毎年講習会を何百回というほど各地で開いておられます。そうして、やはり航法を守つていただきたい。ぜひさうしなければならぬかな海難というものは絶えないというところで、もう何年来さういふ点につきましても、関係者の注意を喚起いたして参つておられるというのが実情でございます。

○岡三郎君 この前の京浜運河の問題の衝突の事件も、参議院のほうは見えておらぬのですから、一べん実情といふものをやはり見に行かなければいかぬ

という気がするんですがね。ただ、私がか端的にそのときに思つたのは、こういう事故、海難事件が、起るはずはないような事情のもとに起こつていくというところが、一番大きな問題じゃないかと思ふ。つまり、一生懸命にやつてみてもどうしようもなかつたといふふうな、そういう人事を尽くして何ともならなかつたということじやなくて、何かしらとにかくやみくもにぶつつかつたような、こういう感じですね。それだから、結局寝ているまま沈んでしまつたんじゃないかというふうな感じが持つわけですが、人命尊重という面から見ますと、近海航路というものが非常に難に取り扱われているんじゃないかというふうな気がするのですが、こういう点で、運輸大臣は、この事件を直接聞かれて、そのときのお考えはどうだったのですか。私にはそのように思つたんですが。

○岡三郎君 どうもこれはおかしいで、大体、そんなふうなことを言つて、あなたそれじゃ、仏さまは浮かばれないですよ。だから、実際問題として、監督を厳重にするにしても、乗り組んでいられる人の待遇が悪いのか、いわゆるそういう人命を預かる航路についている人々の技術が悪いのか、まあいづれにしても起こつてならないような

条件下において起こつておるといふことについて、これは真剣にひとつ運輸省としても検討してもらいたいと思つたのですが、原因は目下取り調べ中だといつたつて、いわゆる乗つていられる人々の状況というものは一体どうだったのか。霧がうんとかかかっているとか、ガスがかかつて視野が全然さかなくなつたとか、あるいは一方の船が機関に故障が起つて、警笛を鳴らしても、どうしようもなかつたとか、いろんな原因があつて事件が起つたというなら別だけれども、小さな船に比較して非常に死者が多い。そういう点で、抜本的に、地検で調べておられること以外に、専門的な立場でひとつあとで報告を願いたいと思つたのです。

それから、近海を旅行する者は、船で行くということに対して非常に一つの大きな不安がくると思つたのです。この前、鳴戸海峡のところと和歌山から出た船がひっくり返つた問題がありませぬ。あれは波浪なんです、あの海をなしておられるというわけですが、今度の場合は、波が穏やかで、視野が大きい、そしてかなり時間的にいつても余裕がある。何かしら無理にぶつつかつたような、そういう感じを持つのです。ね。そういう点についてひとつ、今こ

こでこれ以上質問してもあれですが、委員長にお願いしたいことは、時期を見てこの問題についての調査を委員会としても私はしてもらいたいと思つたのです。

○委員長(金丸富夫君) この問題に對するお申し出は、それを御方針に従つて相談いたしましたので、御要望に沿うようにやつていきたいと思つた。よろ

料は……。
○江藤智君 たとえば船員の資格とか、そのときの情勢、どういふふうか、誘導したとか、衝突以後どういふ処置をとったとか、そういうふうな事柄のひとつ報告をいただきたいと思ひます。

○政府委員(大石武一君) さつそくいたします。

○加賀山之雄君 僕は一点だけ、政府委員の方からいいんですが、宝海運の経営状態、経営規模というか、その内航海運会社の概略を聞かして下さい。

○政府委員(辻堂勇君) 宝海運という会社は資本金八百万円でございます。衝突を起しましたとき海丸という船と、もう一ぱい日海丸という船と、これもやはり三百十トンというふうな鋼船でございますが、これも貨客船でございます。この二はの船をもちまして、鳴門——神戸——大阪の間を一日一往復いたしておる会社でございます。最近の会社の収支は割合順調でございます。一割程度の配当を統けておるといふふうな概況になっております。

○委員長(金丸富夫君) よろしゅうございますか。ほかに御質疑はございませんか。——それでは、本件はこの程度にとどめまして、次に移ります。

○委員長(金丸富夫君) 港湾整備促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○政府委員(比田正君) 今回御審議を願います港湾整備促進法の一部を改正

する法律案につきまして、説明申し上げます。

この法律——は、昭和二十八年に制定いたしました法律でございますが、港湾の整備をいたすときは二つの方法がございます。その一つは、第一の種類の、公共事業によりまして港湾整備を行なっておるものでございます。もう一つのほうは、地方の公共団体あるいは港湾管理者等が、みずからの資金をもって、公共事業によつてできました基本的なステツプを運用するために、補足的な設備をいたします。あるいは、土地を作り出すようなものにつきましては、起債でやっております。この起債の種類を定めておりますのがこの港湾整備促進法でございます。この港湾整備促進法は、七条からなりまして、非常に簡単な法律でございますが、その第二条の中に、この法律によりまして公共事業に伴う港湾整備に關係いたしまして、ひともしやなくちやいかぬ事業の種類が定めてございます。ただいまのところは、これを具体的に申し上げますと、港湾がござまして、岸壁等につけます荷役機械、あるいははうしろに建てます上屋、それから船が発着いたしますときに用いますところの引き舟、それから港湾を作り出すときの埋め立てをいたしますときの用地造成でございます。この用地造成は二つに分かれております。一つは、いわゆる大規模工業地帯の工業用地の埋め立て、これが非常に大きな資金の幅を占めておりますが、そのほかに埠頭用地というものがございまして、これは、岸壁のうしろの用地を埋め立てるようなものも、土地の所有は港湾管理者になります。

で、起債でいたしておるわけでございます。ところで、こういうふうになつておりますところに、たまたま最近木材の需要が非常にふえまして、概略の数字を申し上げますと、現在の実績では約一千万立方メートルの木材が外国から輸入されているのでございます。これが昭和四十五年になりますと、約五割増しの一千五百万立方メートルというものが輸入される計画になっております。これは農林省林野庁とも十分に協議をいたしました数字でございます。そのためには木材関係の港湾の施設を整備していかなくてはならないということになつたわけでございまして、そこで、ただいま行なつております港湾整備五カ年計画というものがございまして、その中でこの問題をとり上げまして、ただいま整備中である港に、初めのうちは木材の港につきましては適用範囲が非常に少なかったものでありますが、最近この木材の需要が非常に多くなることを大蔵当局も認めまして、かなり大幅に、公共事業をもちまして、貯木場の外側の防波堤とか、あるいは本船から木材を投下いたします水面の浚渫とかというふうな外側の公共施設、あるいは到着いたしました木材がそのまま奥地へ通過するような岸壁、物揚場等は、これは公共性があつたので、公共事業として大いにやろうということになつたわけでありまして、それから、先ほど申し上げました起債でやります分では、今までのこの港湾整備促進法によりまして、土地を作ることは、製材工場という見地からはできるのでも、また荷役機械に、肝心の木材

をためておきます水面を作ること、あるいはその水面の中で船やいかだを係留するくいやさかでございますが、こういうものについては何らの資金の措置ができておりません。また、その中の貯木水面から、最近非常に高潮のときや台風のときに木材が流出いたしました。それを防ぐような囲い堤というふうなものにつきましては、何らの資金調達の措置が講じてございません。したがって、これらは、港湾の管理者が単独で資金を調達するか、あるいは一般の地方債の中からわずかな分をさきましてこれをやらざるを得ないという状況でございますが、木材港の整備がおいおい進んで参りますと、昭和三十八年度ごろからは急速にこのための資金が要するようになったわけでございます。したがって、ぜひとも港湾整備促進法第二条の中に、一項目、貯木場の建設改良及び復旧という文字を入れていただきたいというのがこの趣旨でございます。

○委員長(金丸富夫君) 御質疑のある方はどうぞ。

○天笠良吉君 港湾の中の木材の貯木の仕方というところは非常に大切なことで、最近の台風あるいは高潮の場合に、これがあはれ出して、非常な災害を起しておるといふことから見て、貯木場の整備が非常な大事なことになつておるわけですが、ただいまのところわが国全体における貯木場の状況は、どんなふうになっておるのでしようか。

○政府委員(比田正君) ただいま問題になつております水面の貯木場につきましては、昭和三十二年ごろまではおむね戦前にできましたもので満足が

できたわけでございます。これを数字的に申し上げますと、戦前昭和九年——十一年間の平均をとりますと、大体木材は年間に二百万立方メートルくらい入つておりましたが、これが三十一年には二百六十万立方メートルと若干ふえております。また三十二年には二百九十万立方メートルというふうな増加をいたしました。このころまでは、大体戦前に作りました施設で余裕がございましたので、おむねこれを収容できるという状況にございましたが、三十三年以降は、急に木材がふえまして、各港に木材がはらんするようになりまして、そのために、従来輸入いたしました港が、昭和三十年では十五港くらいでございましたが、三十二年では二十五港にふえました。三十四年には三十六港、三十六年には五十五港というふうな港が外国から到着いたします木材を扱つておるわけでございます。そういうふうなわけでございまして、三十五年以降におきましては全国的に木材があふれて参りまして、そのあふれたものが、小舟だまりとか運河というふうな、港湾として利用するべき水面までにあふれて参りまして、非常に港湾の安全な、また円滑な運営を阻止しているという状況になつたわけでございます。ただいま御指摘のありましたように、このまま放置いたしておきますと、台風とか、高潮とか、あるいは先年のチリ地震津波のときもそうでございますが、木材が動きまして非常な危険を伴うというところで、単に港湾の運営をよくするということではなくて、それもありまして、加えて危険防止ということもこの施設を急ぐということになつておるわ

けでございませう。

○天竺良吉君 それで、先ほどの補足説明で、従来は単独に地方債あるいは自己資本を投じてやってきたというところで、この三十七年度にはどのくらいの実績がありまして、三十八年度にはまたどのくらい、この法案が通りまして、それによってやっていこうという計画でしようか。

○政府委員(比田正君) 昭和三十一年度につきましては、ただいま申し上げましたように、昭和三十六年末におきましては年間約一千万立方メートルの輸入がございました。三十七年度につきましては、この計画は五カ年計画に取り入れまして、三十六年度から一部をやっております。三十六年度では、公共事業費といたしまして、八港を選びまして、それに対して事業費三億六千万円を計上いたしております。三十七年には、公共事業費といたしまして、十六港を選定いたしました。四億四千万円という予算を計上して、ただいま工事を進めてるところでございます。これに対して、起債のほうの関係を申し上げますと、三十六年度は二港でございまして、その額は九千万円でございませう。これはまだ外側のほうで済みませぬので、この問題となります。起債のほうはまだわずかでございませうが、三十七年になりますと、外側の公共事業も相当ふえますので、起債のほうの関係では七港分といたしまして九億五千万円——これは主として製材場の用地の造成の起債でございませうが、ただいま計画しております。工事を実施いたしている段階でございませう。

○河野謙三君 政府委員の方に伺います。

○政府委員(比田正君) 御指摘のとおりでございます。

○河野謙三君 それでは伺いますが、かりに外材を輸入いたしました場合に、本船運賃と、港に入りまして製材所に入りますまでのチャージと、平均どれくらい比率になっておりますか。

○政府委員(比田正君) ちょっとただいまその数字をここに持ち合わせておりませんが、調べればすぐわかるのでございませうが……。

○河野謙三君 いいです。私は港湾の安全、災害防止ということが主目的であることは了解いたしますけれども、同時に、これだけのことをやるならば、経済効果というものをあわせて私は考えなければいかぬと思うのでございませう。これは木材だけではない、全般に、港湾の整備というものは、それによって、自由貿易を目前に控えて、港湾のチャージというものをいかにして節約し合理化すること、これをやはり忘れられてはいかぬことだと思ふ。これをやることによりまして——とりあえず東京の場合で申し上げます——どのくらいチャージが削減されますか、これが完全に実施されます場合に。

○政府委員(比田正君) 東京の例でございませうが、東京は、御承知のとおり、港内とか川筋の辺にたまたま材木を集結しております。この性質につきましては、将来ふえざるも千戸に過ぎない程度をたまたま計画いたしております。外のほうに貯木場を作りまして

置きかえようというところでございまして、御指摘のチャージにつきましましては、あまり影響がない——若干安くなると思いますが、非常に危険でございませう。さらには、東京の問題につきましましては、今後著しくふえる増加量に對しましては、ただいま検討いたしておりますが、港湾の五カ年計画もいろいろ改定の時期も迫っております。あるいは若干の保留地もございませうので、今後におきまして解決がつけました問題につきましましては、御指摘のチャージの節約というところも考えあわせまして、計画に追加していきたい、こういうふうな考えでおるわけでございます。ただいまの場合は、現在どうにもならないというものを救済するといふところの手一ぱいな状態でございます。

○河野謙三君 これはむしろ、大臣なり政務次官にお伺いすることかもしれませぬけれども、やはり何か一つ国が施策を促進する場合には、もっと高い理想が私にはないかぬと思ふのでございませう。これは、経済効果をねらわぬで、とりあえず目先の災害防止とか、港湾の安全とかいうことだけではいかぬと思ふ。これをやりながら、一方において経済効果をねらうというのでなく、はいかぬと思ふのでございませう。

そこで、私は、具体的に申し上げますと、たとえばこれだけの施設をするならば、その背後地に向かって、製材業者に對しまして用地のあつせんをするとか、そこにその業種を集中させて、それで港湾の運送を合理化するとかいふことをあわせてやるべきだと私は思

うのです。また、あとでやるというけれども、あとでそんなことはできませんよ。これをやりながら、背後地におけるところの製材業者の用地を運輸大臣があつせんするとかいうことにして、一つ一つの業種について合理化を私はやらなければいかぬと思ふ。たとえは、今たくさん問題がありますが、東京、横浜その他の地区に、小型の造船所がたくさんあります。これはかつてはみんな川を上ったところにあるところですが、今現にあるのです。そういう造船所も、これは日本に必要な企業です。これをやはり、もう少し適当なところに、埋め立てその他をやっているならば、その地区に優先的に造船所なら造船所を一角に集中するといふようなことですよ。何かやばり合理化の促進をやらなければ、民間にたざ合理化、合理化といつても、できませんよ。限度がありますよ。私は、少なくとも、この木材の問題につきましましては、そのうちに考えていくといふのではできませんから、あわせて運輸大臣に、この機会に——製材業者も、外国の材木がどんどん入ってくる、先ほどの御説明で非常に量がふえる。これはおそろしく、今本船からおろしてから製材所に持ってくるまでのチャージが多いはずですよ。フレートが十ドルなら、こちらは十五ドルくらいかかります。太平洋の向こうから持ってくるのに十ドルで、こちらが十五ドルかかるなら、こんなもったいない話はないです。これはやりようによつてどうにもなる。そういうことをあわせてこの機会にやらなければ、これを切り離して、今後において考え

ますという問題ではないと思ひますが、大臣どうですか。

○國務大臣(後部健太郎君) 御趣旨のとおりだと私も考えます。そこで、事務当局にそういう計画がないならば、即刻命ずるようにはいたしません。

○河野謙三君 あわせて私は、先ほど申し上げたように、木材のみならず、あらゆる業種に對しまして、港湾に直接つながっている業種につきましましては、埋め立てその他の問題を処分する場合等につきましましては、国が大きな計画を立てまして、集中的に業種別に持っていくて倉庫でも、造船所でも、その他やるべきだと思ふ。そういうことによりまして、非常に大きく日本の経済に貢献することは間違いございません。でありますから、港湾の整備と申しましても、なかなか今後かかる。埋め立てはほとんどその間にできていく。その埋立地をどういふふうな産業構造別にするかというところは、まず運輸大臣が率先してそういうことをおやりになって、それによって私は自由貿易に備えるということが一番早道だと思ひます。なかなか、方々の工場での生産の段階においてコストを五%下げる、一%下げるというものはたいへんです。しかし、一%や五%の問題は、運送過程においてやれば割合簡単に出てくるのです。釈迦説法でございませうが、そういうこともひとつあわせて御考究いただきたいと思ひます。

○政府委員(比田正君) ただいま私の説明がたいへん不十分で御迷惑をかきましたけれども、港湾計画全体といたしましては、もちろん御指摘のように入経済効果が最大のものではないと思ひます。そこで、港湾のあらゆる計画につ

きましては、運輸大臣の諮問機関とい
たしまして港灣審議會等もございまし
て、いろいろ各界の御専門の方に案を
提示いたします際に、事務当局が出し
ます案に対しましては、できた場合の
利用計画というものを一応アウトライ
ンは付しまして、ここは貯木場だ、こ
こは製材工場がくる、ここは一般工場
がくるというようなことも、区域別に
重要なものについてはきめた計画のも
とに予算措置等をいたしているわけで
ございます。それから、木材等につ
きましては、私の説明が非常に悪かつた
ので、当面の急—非常に今追っかけ
られているような状況でございましたけ
れども、おっしゃるような経済効果を
ねらうということはもちろんございま
す。と同時に、方々にばらばらにな
っておりまして、できるだけ集約
いたしましたして、先ほど申しました工
用地造成等は、製材工場に充てるとい
うことを関係者とよく打ち合わせま
して、そういう計画ならばいろいろ資金
のあつせんもする、予算もつけるよう
にいたしましたし、こういう行政的な
指導をいたしている次第でございま
す。ちよつと私の説明が足りなかつた
ようでございますから。

○河野三郎君 まとめて私は運輸大臣
に要望しておきますが、現在各地
で—ここで言えば、東京、千葉、神
奈川、各地で大々的に埋め立てをや
っております。また、埋め立てのできた
ところもあります。この埋立地の払い
下げ等につきまして、今私が申し上げ
たような趣旨で、大きな国家目標とい
うものを反映した埋立地の払い下げは
やっております。私は、運輸大臣の

権限において、もう少し大きく埋立地
はいかに計画的に使用すべきかとい
うことを積極的に御発言願つて、今のよ
うなだらしない埋立地の払い下げ、
それによつていろいろいまわしい風聞
が世間に流れるということのないよう
に、運輸大臣に特にこの際要望してお
きます。これは非常に国の産業にとつ
て大きな問題でございまして、お願
いしておきます。

○小酒井義男君 この改正法案が通る
と、それから、どこかの港灣に貯木場を
建設するか、あるいは改良復旧をする
かということを含めて、そうしてそれ
がきまつた後に起債を考えていくこと
になるのですか、どうなんですか。

○政府委員(比田正君) たいだいま、す
でに申し上げましたような将来の木材
の量の増加を見通しまして、年度ごと
にやるべき港の計画はきまつておりま
す。そうして、それからはいきま
して、この起債で昭和四十五年までに幾
ら要るかということも全部勘定いたし
まして、案はできております。

○小酒井義男君 そうすると、今年度
の改正前の法律に基づく起債じゃなし
に、これをあらかじめ改正するという
想定の上で起債というものをきめてい
るわけですか。

○政府委員(比田正君) 改正になりま
した場合には、これだけいただきたい
というワケは考えております。

○岡三郎君 今の将来の量の見通しか
ら、四十五年までにどういうふうな施
設をしていくかということの計画がで
きている—それはお出しになるわけ
ですか。

○政府委員(比田正君) 事務当局とい
たしましては、案ができております。

○岡三郎君 事務当局としてはできて
おるが、それはまだ上層部の審議を経
ていない、こういうことですか。

○政府委員(比田正君) 先ほど申し
ましたように、公共事業につきまして
は来年度の予算がきまつておりますの
で、公共事業でやります港灣整備のう
ちの木材の関係は総ワクがきまつてお
りまして、ただいま来年度の配分を核
計中でございます。

それから、問題になります起債の額
は、来年度の所要額は約五億でござい
ます。これに対しましては配分案をき
めまして、私どもの事務当局として
は、これがきまれば、そのように進め
たいというように考えております。

○小酒井義男君 これは毎会計年度ご
との港灣審議會というのにかかるん
ですか、こういうものが。

○政府委員(比田正君) この港灣整備
促進法に基づく起債になりますと、毎
年一回、その年度の各港の配分の計画
がきまりますときに、毎年港灣審議會
に大臣が諮問しまして、それでよろし
いということになりますと、正式に決
定いたします。このほうでは、起債の
ワクでございまして、今ワクだけき
まっております。配分につきましては
は、普通は年度一ぱいにはきまらませ
ん。大体、六、七月ごろに、大蔵当局
か、あるいは自治省当局と打ち合わせ
まして、詳細をきめる。ワクだけはた
だいまきまつております。

○小酒井義男君 本法の改正に基づい
て、貯木場の建設または改良、復旧を
行なう箇所は、具体的にどこどこか
というようなことは聞きませんが、数
ほどのくらいあるんですか。

○政府委員(比田正君) たいだいま材
木を扱っております、輸入材を扱って
いるのは五十五港ございまして、その
うちで、さしあたり整備しなくちゃい
けないというのは二十七港選定いたして
おります。それを三年間で整備いた
す、こういう考えでございまして。

○相澤重明君 せつかくのいい考え
しいんだけれども、一つ聞いておきた
いと思つたのは、今港灣の整備をする
のに、公共事業費なり、あるいは地方公
共団体の起債のワクを広げるとい
う話があつたんですが、起債は何力年債
還で、利子は幾らなんですか。

○政府委員(比田正君) 政府資金を用
います分につきましては、六分五厘、
十年の償還と、こういうようなこと
でございまして。

○相澤重明君 これは今までの、地方
公共団体、いわゆる地方自治体に起債
を認めた場合の年限と違ひますか。そ
れとも、今度新たにそういう考えです
か。

○政府委員(比田正君) 従来の港灣整
備促進法に基づくものと同様の歩調で
いきたいと思つた。

○相澤重明君 次に、外債はどうい
うことになっておりますか。

○政府委員(比田正君) 外債は、全体
といたしましては、地方債のワク内
でございまして、港灣に關しまして
は、ただいま二つだけございまして。
一つは、御承知と思つたんですが、大阪港
の一部と大阪の堺港とあわせましてマ
ルク債がございまして、これは来年度の
予定は九十億円でございまして、それ
から東京都が港灣整備のために米債が
きまつておりますが、これが七十二億

○相澤重明君 これは、政府が今提案
をしておる港灣整備法関係の直接関係
のものではない、こういうことであり
ますが、そこが、いわゆる、先ほど河
野委員から御質問もあつたけれども、
総合的な計画が私はやはり足りないの
じゃないかという気がするのです。こ
れはいずれ、きょうはただ聞きおく程
度ですから、あとで十分質疑をやりま
すが、外債の場合は利子は幾らなん
ですか。

○政府委員(比田正君) 外債は米債と
マルク債と異なつておりますが、た
だいま私資料を持っておりませんが、私
の記憶いたしておりますのは、米債の
ほうは七分五厘くらいになると思ひま
す。

○相澤重明君 これは、外債の利子と
いうのは、まあその発行地によつても
若干差があることは私も承知してお
りますが、少なくとも世銀借款とか、
あるいは外債という問題については、
やはり利子の問題が非常に重要な問題
になりますので、ひとつあとで資料と
して西独の場合あるいは米国の場合、
返済期間の問題、条件、そういうよう
なものを御提出をいただきたい。これ
はもう、単に港灣整備促進法というこ
とじゃなくて、参考に今御答弁をいた
だいたのでありますが、やはり運輸省
としては重要な問題ですからお尋ねし
ておきたいと思つた。これはぜひ資
料を提出してもらいたい。よろしゅう
ございませぬ。

○政府委員(比田正君) 承知しまし

た。

○相澤重明君 それから、特定港灣の施設整備事業の基本計画を毎会計年度ごとに港灣審議会の議を経て策定をする、そして内閣の承認を求めた上に關係港灣管理者に対しこれを通知すると、先ほど小酒井委員の質問にお答えになつておりましたが、この基本計画というものは、先ほどの五カ年計画に基づく中の年度、それを会計年度に出すというように受け取れるのですか、そういう解釈でいいですか。

○政府委員(比田正君) この起債の計画につきましては、いろいろ政府予算と違ひまして、地方の事情もございまして、これだけ起債をやりますと、場所によつては、地方が自己資金を加へまして、あるいは土地などの造成のときには、土地の売却などもあわせまして年度を立てるわけでもございまして、政府側といたしましては、大体五カ年計画の線に沿つたもので起債をきめるということがございますが、いろいろ地方財政の都合とかズレもございまして、中には、この起債全体の問題となりまして、土地をできましてから譲渡して、まあその譲渡の価額の問題、いろいろございまして、必ずしもびつたりとは合わないのでございまして、政府としては港灣の整備のほうの五カ年計画とマッチした起債の計画を立案いたしております。

○相澤重明君 いま少し聞いておきたいのだが、今までの五カ年計画の策定当時の資金と、今あなたが説明されておる基本計画を毎会計年度に出していただくというのズレはないのですか。

○政府委員(比田正君) たいへんむずかしい問題でございますが、港灣五カ

年計画のほうは、これは政府で決定いたしました計画でございますので、大体そのとおりにやつていこうということでございまして、起債の計画のほうは、正確に申しますと、五カ年計画というふうな政府の決定したものはございせん。したがうございまして、若干のズレができることございまして、そのズレを申しますのは、いろいろの土地が、非常に予定よりも早く利用者がほしがつているとか、あるいは逆にもう少しおそくてもいいというふうな要求者のほうのズレがございまして、そのほうから参りますズレはございまして。

○相澤重明君 それから、これは港灣局長の考えがどうなつておるか聞いておきたいのだが、旧軍港でずな、いわゆる横須賀、呉、佐世保、舞鶴、この旧軍港のいわゆる港灣關係の施設、これとこの運輸省が考えておる問題との関連についてひとつ御説明いただきたいのですが、どうなつておるのですか。

○政府委員(比田正君) 旧軍港はいろいろございまして、たとえば横須賀のごときは、旧軍港で依然としてまだ地方の人が使えない部分がございます。旧軍港の中で商港に転換いたされた分につきましては、一般の商港と同じ取り扱いをいたしております。したがうございまして、すべての計画を立てますときには、公共事業の面におきましても起債の事業におきましても、地元から要求があれば、これを審査いたしまして、全体の五カ年計画と照らし合わせて方針を決定いたしております。

○相澤重明君 そこで、私は今のお話のとおりだと思つておるのですが、なぜこの旧軍港を、重要港灣の指定から若干で

も軽くしなければならぬかと、こういう点について、昭和三十八年度の予算編成の際に運輸省としてはどう考えておつたのかですね、少し聞いておきたいと思つておるのですが、これは御承知だと思つておるのですが、戦争に負けて平和都市宣言をして、旧軍港市転換法というものが作られて、そしていわゆるこれを商港に直して行く、その努力をすることが戦後両院において定められたわけでありまして、最近、この特定港灣なり重要港灣という中の考え方が若干変わつてきつたところがあることをわれわれは耳にするのですが、そういう点は、港灣局長として、三十八年度の予算編成の中でどういふふうに考えておつたのか。この際聞いておきたいと思つておるのですが。

○政府委員(比田正君) ただいまお話がありまして、軍港が戦後法律に基づきまして商港に転換いたしました。その転換いたしましたものについては、私も、できるだけその精神にのつたりまして、旧軍港が非常にさびれておるところも場所によつてありますので、何とかしてこれを、外国貿易の基地あるいは内国貿易の基地として育成したいという精神のもとに今日まで指導いたしてきておる存じしております。お話の、来年度の予算につきましても、決して旧軍港だからといってどうというところはございせん。むしろ、旧軍港なるがゆえに、いろいろ御希望があればそれも進んで聞いてやつて、地元を繁栄をはかりたいと、かように考えておられますが、ただ、港灣の事業というものは、国からかなりの補助金が出ますけれども、ある部分は地元公共団体、港灣管理者となつてお

りますと、市とか市とかいうものの分担があるわけでございますが、工事の規模が非常に大きくなると、なかなか地元財政もそれに伴わないので、これは計画を早くやつてくれとか、おそくやつてくれとかいふような現地からの御希望もあつたので、地方財政の御希望も勘案いたしましたので、できるだけ手厚く育成していきたい、こういうふうな考えで処置をいたしております。

また、もう一つ申し上げますが、港の工事は、いろいろ地質とか波とかいふような技術的条件も加わつて参りますので、あるいは地元の方が申し出られた計画を審査いたしますと、これはいろいろ地盤だからと金がかかるといふ、あるいは強固にしないといふ、急いでほしいといふような部分も勘案いたしまして処置いたしております。

○相澤重明君 時間の關係で資料要求しておきますが、政府のいふこの港灣整備關係の五十五港、これに、五十五港公共事業費あるいは地方起債による総額、これをひとつ資料として御提出をいただきたい。同時に、その中で区分するの、当面する二十七港の三カ年計画の面と、それから今申し上げた四軍港の面と、というふうな区分をして、ひとつ対照できるように出してもらいたい。それはいいですね。

○政府委員(比田正君) ただいまの段階で、予算のワケがきまつておりますので、二十七港につきましてはほとんど私のほうの案はできておられますけれども、若干はまだ未確定の分がありますが、それをお含みの上ならば提出をいたします。

○相澤重明君 けつこうです。その次に舞鶴が、先ほど河野委員からもお話がありましたが、製材工場との關係も含んで、造船關係が非常に危惧された面があつたわけですが、先ほどの御説明の、大体外国からの輸入が一千万立方メートル、あるいはまあこれが将来には千五百万立方メートルにもふえるだろう、こういうのであります。この外国から輸入しておる港に着く量、その港を揚げてすね、地域と、それから輸入先、たとえばソ連であるとかアメリカであるとか、そういう輸入先の区分をして、資料を御提出願いたいと思つておる。よろしくございませうか。

○政府委員(比田正君) 大体御指示のとおり資料はできると思つておられるけれども、地方から要求いたしますところのもの、率直に申し上げますと、相隣る港では、こつちのほうにこれだけ来るのだ、おれのほうでもこれだけ来るのだといふこともございまして、地元御意見と多少違つて、中央でいろいろ、農林省その他關係各官庁とも打ち合わせまして、配分を、両方から一つのものをつけておることもございまして、配分いたしました分はできております。それがあつた分は、大体二十七港の計画ができるわけでございます。で、舞鶴につきましても、私どもの二十七港の中に入れて考へて現在作業を進めております。

○相澤重明君 その次に、運輸大臣にお尋ねしておきたいのは、先ほど御説明をいたされた港灣区域、港灣地区内における水面の埋め立て、盛り土あるいは整地、土地造成といふことが、そういうことが、地方団体が要請

ない、同時にまた、ただいまの木材港につきましては、今たびたび申しますように、最もいいほうから順次やっていくつもりであります。

○加賀山之雄君 港湾審議会、それから昨日のあれでは、今度の海運企業整備計画審議会——大臣はすぐ審議会に逃げ込んでしまわれるのだが、これは大臣の諮問機関として意見を尊重し、有能な人材を集めてやられるのだからこれはいいですよ。しかし、運輸大臣としては、私は、日本の海運政策というものは、あるいは港湾整備、これは重要な問題です。これは、日本海運に非常に影響を持つと同時に、日本の貿易に非常に強い関係を持っておる。さつきコストの問題がありましたが、港湾チャージというものは非常に高い。そういう点から考えますと、船の運賃だけ考えてもだめで、鉄道の運賃だけ考えても、だめなで、港湾チャージというものには非常に重要な要素なんです。そういう場合に、運輸大臣としては、やはり自分の見識というか、あれをしっかりと持って——港湾審議会の意見はむしろ尊重されなければならぬだろうが、お持ちになって、この日本の交通政策を扱われなければいかぬ。私はそういうふうな思ふから伺っておるの、ひとつ大いにふんばられて、どうも運輸大臣はたびたびかわられるものだから、ようやくそういうことが緒につこうとするとかわってしまふ。大臣はそんなことはないと思ひますが、大いに海運、陸運の交通政策を十分にひとつあれしていただきたい、かようにお願いをいたします。

○河野謙三君 ちよつと資料をお願ひしたいのですが、木材の貨車輸送の実績は出ていますね。その中でいよゆる輸入材の陸上輸送の実績というのは出ますか。出ればそれをいただきたい。

○政府委員(比田正君) 帰りまして、よく調べないとわかりませんが、陸運との関係がございまして、出るだろうと思ひますが、直ちにお手元に差し上げられるかどうか、ちよつと調べましてお答えいたします。

○河野謙三君 それでは、輸入材は輸入港からいざれどこかに輸送されるわけですね。輸入材の輸入港別に、どういふ輸入材の輸送実績があるかというのを私は知りた。というのは、私がさういふめんどうな資料要求をするのは、おそらく港から非常に輸入材の交錯輸送が現に行なわれておると思ふ。その実績を知りたい。それは、もちろんあなたの方で港湾の合理化と同時に、経済効果をねらっておられるというなら、さういふ、たとえばともないなかの港に輸入米材が入り、それが東京に送られるとか、神戸に送られているとかいふなら、さういふところはやめたらい。さういふことは当然お考えになっておるであらう。さういふので、今申し上げた資料をぜひひとつ御提出いただきたいと思ひます。

○岡三郎君 資金の集め方ですが、運輸省港湾局調べとして、政府資金、公募資金、縁故資金、この縁故資金といふのは、ずいぶん量が多いのですが、この内訳というか、昭和三十六年、三十七年、三十八年と出ておりますが、これは調査室の分ですか。この縁故資金については、少し説明してもらいたいと思ひますが、どういふ状況になつてい

のか。

○政府委員(比田正君) 縁故募集と申しますのは、大部分が工場用地の造成の場合でございまして、工場用地をここに作るという計画は、港湾管理者あるいは公共団体に決定いたしました。それが中央に参りまして、適當なものに對しては起債の処置をいたすのでございまして、土地を作りますと、最初の場、何ら当てなしに作るというところはできませんのですから、企業を誘致する公共団体側では、あらかじめ関係方面と折衝をいたしまして、大体のところこのくらのものができたらこのくらの希望するといふ希望を受けて、希望する会社の種類によりましては、その資金を一部持ちましようというので、この縁故募集というものが行なわれておるわけでございますが、この縁故募集は、幾らにしますかどうかというところは、大蔵当局と財務当局も関与いたしまして、自治省のほうで御決定願う。私どものほうをきまして、これだけが港湾の整備のためにはほしいのだということを出しているわけでございますが、その資金の内訳、たとえばその中でも政府資金を幾ら出そうかというふうな問題につきましては、大蔵省で決定いたしました。したがって、性質はさういふものであります。縁故募集のワケに對しまして、私どもは、できるだけ縁故募集は少ないほうがいいという要求は大蔵省にいたしております。いろいろ地方財政を担当いたしております関係において、このぐらいいいだから、従来の実績もさうだということ、前年度の実績と今後の伸びの予定

を見てこれを定める、こういうふうになつております。

○岡三郎君 そうすると、先ほどの経済効果の問題との関連がここに出てくると思うのですが、土地を造成しまして、いろいろと工場用地を作る、その資金計画として、あらかじめどういふ計画のもとに、いろいろと縁故資金の募集をしているのか。具体的にわれわれが横浜の埋め立て等を見ている場合に、いろいろと事前折衝もあれば、できてから入るか入らぬかという条件をいろいろと交渉している、さういふふうなことで、ばらばらな印象が強いわけですが。大体の計画はわかるとして、さういふ点で縁故資金が多いということ、逆に言うと、政府の計画というものが遂行できないのではないのか、つまり政府の資金量というものが多ければ、一つの計画というものがそこにはつきりしてくるけれども、縁故になつた場合に、いろいろと金の融通がつく会社が入り込んでくる、こういう形になりがちじゃないですか。その点はどうなんですか。

○政府委員(比田正君) 縁故募集といふと、おっしゃるとおりに、金の都合のつくところが将来ここを買おうというところで引き受けるというケースが非常に多くなつて参りますけれども、このほかに、年度々々の起債の総額以外に、自己資金も相当入っております。それはすでにできた土地の売却代とか、その他余剰のある公共団体等では、特別に自己資金を用意することもございますが、大体非常に成績のいいときには、いいところでは二倍も三倍にもなつて、事業のワケがき

まるわけでございます。ただいまここにあげてあります三十八年度の起債のワケというのは、あくまでも国のほうがあつせんするワケでございまして、そのほかに自己資金が加わりまして、これよりも五、六割大きな事業量となつて各公共団体がやっております。さういふ形で現われて参りますが、それはまだ年度に入りませんと決定いたさない。地方の議事が開かれるなり、いろいろなことをしませんが、今の段階ではきまりません。国の出す分だけまっております。お話のように縁故債が多くなると、国の意思というものの反映が少なくなるといふことは確かにございますけれども、さういふ地方団体自体の資金もかなり加わつておることでございます。

○岡三郎君 私は、これを見ての印象ですが、港湾整備促進法の一部を改正する名において、貯木場の問題をこれに取り上げておられるわけですが、全体を見てみると、工場用地の造成に全く奔命している。一体港湾がどれだけ重点になつてきているのかということになると、やたら埋め立てて土地を作つてそこへ工場を作つて、いわゆる税金を将来もらうという計画なのかどうか。端的に言つて、自治体が商売を始めておるといふ印象が非常に強いのだが、つまり港湾を整備するといふ名においてやつておる事業並びにその内容を見てみると、工場用地がほとんどです。金の使つ道で、港湾整備を促進するといふことで埋め立てばかりやつておるといふのは、一体どういふことなのか。

○政府委員(比田正君) お答え申し上げます。これをたまたまこの法律で記載

第九

第九

いたしませぬといたしましては、港灣に直接関係あるものというので、冒頭申し上げましたように、荷役機械あるいは上屋とか引き舟とか用地造成というのが入って参りましたのですが、この法律ができましたからかなり時間がたちますけれども、最近のわが国の経済の情勢から、やはり工場が臨海地帯に立地する要求が非常に多いわけでございます。また、そうあつてしまふべき工場が非常に数が多いわけでございます。そこで、港灣の区域といたしましては、港灣区域内におきますところの付近の商港、あるいは埋め立てといえども、すべて船が着く場所でございますから、そういうものにつきましても、港灣の關係でワクをあつせんしたほうがよからうというので、この港灣用地内の工場用地造成につきましても、運輸省がワクを設定いたしましたあつせんをするというようになつておられますので、この量が非常に多くなつてくるのは、港灣に参ります工場が非常に多いということでございます。私どもの港灣關係がこれをいろいろチェックするのが一番妥当であるというので、私どもが所管しておるわけでございます。

○岡三郎君　そこで、大体そつと三十七年度は実績があると思ふのですが、繰越資金の今までの調達内容というが、内訳というものを資料として出してもらいたいと思ひます。どういふふうな繰越資金があるか、自己資金といふか、がなつて居るのか、その内訳を、港別というか、埋立地別に出していただきたいというところが第一点。

それから、先ほど言われたように、

五億円で当面この法律が通つたらや、二十七港や、二十八港はあと回し。二十七港五億円でまず初年度手をつけて三年計画でやるというわけですが、これについてもどういふふうな計画がなされておるか。これは港別に大体つける金の量といふのは、これは平均しても二千万円にいかないのですが、一体どういふ規模の貯木場を作るのか。大体これは、今後内訳を作つていくのでしようが、あらかじめ現在の海運局の計画というものをあつてもらへるならば出してもらいたい。

○政府委員(比田正君)　私の説明があるいは不十分だったかと存じますが、二十七港につきましては、四十年まで二十億でございます。来年が五億でございます。その内訳につきましても、私ども計画を大体持つております。

○岡三郎君　先ほど言われたように、少ない金で二十七港やられるということになつて居るわけですが、こう平均にばらまいて三三年で作り上げるのか。二十七港のうち、まず第一年度として何と關係する、第二年度目に何と關係する、第三年度目に何と關係すると、こういうふうにするのか。この五億をまず明年度薄くばらまいてやつて、その上に今度は三十九年度で継ぎ足していくのか、これはどういふふうになつて居るのですか。

らないであつてその次の二年でやる、非常に緊急を要するものにつきます。全部一年で終わるようになり、各港別の実情に応じて配分したい。こういうふうにして配分したいと思います。

○岡三郎君　ひとつ今の資料、現状における計画でいいから出してもらいたい。よろしくごさいませうか。

○政府委員(比田正君)　承知いたしました。現状における計画といたしましてお出しいたします。

○岡三郎君　では、きょうはこの程度にいたします。

○委員長(金丸富夫君)　他に御発言がなければ、残余の質疑は次回に譲ります。ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君)　速記をつけ

○委員長(金丸富夫君)　次に、道路運送車兩法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、補足説明を聴取いたします。

木村自動車局長。

○政府委員(木村睦男)　御審議をいただくことになっております道路運送車兩法の一部改正法律案につきまして、先般大臣から提案理由の説明を申し上げましたが、その補足的な御説明を申し上げます。

道路運送車兩法は、昭和二十六年にできました法律でございます。この法律で規定いたしました事柄は、大分けをいたしますと、自動車の車兩の検査、登録、それから自動車の整備、それから自動車の分解整備等を業とする分解整備事業者に対する監督、

おおむねこれだけの事柄について規定をしてある法律であります。ところが、最近の自動車の量数というものが、御承知のごとく非常に増加しております。また車兩の性能も非常に向上しております。また、車の種類も変化をいたしております。こういう事態に照らしまして、現在の車兩法によりまして車兩保安の向上をはかるにはどうしたらよいか、また検査、登録等の事務を迅速にやるため、また的確にやるために、現在の車兩法でよろしいかといった点につきましては、実はこの法律ができました十年以上たつたので、事態に必ずしも即応している点全部でないというふうなこともございまして、そこで、運輸省といたしましては、昭和三十五年と六年の二年度にわたつて、臨時に自動車審議会という大臣の諮問機関を作りまして、各界の専門、あるいは学識経験の方にお集まりを願ひまして、この自動車の実情の実態に合うべき車兩法をどういふふうに再検討すべきかということをお問ひいたしましたわけでありまして、その結果、自動車審議会からも答申をいたしております。これを参考にいたし、なおかつ、従来の実情を十分検討いたしまして、この際に道路運送車兩法の一部改正を考えたわけでございます。もちろん今今回提案いたしております改正の部分以外にもいろいろ改正したい点はあるのでございませぬが、法律による秩序の安定といふことも、ある程度考慮いたさなければなりませんので、この際はそのうちで特に緊急であるものは必要の強いものにつきます。改正を試みたわけでございます。

次に、改正の要点につきまして逐次

以上

申し上げたいと思ひます。まず改正の第一の眼目が、車兩保安の向上の確保でございますが、これにつきまして申し上げます。

その第一は、定期点検整備の義務づけであります。これは自動車を使用する者に対しては、一定の期間ごとに、運輸省令で定めます技術上の基準によりまして、自動車を点検整備いたしまして、それを記録することを義務づけることになつております。これによりまして、自動車の使用者が自主的に自分の車の整備の励行をはかる、したがつて、整備不良の車は運行しないようにこれを防止するのが、目的でございます。なお、これにつきましては、現在では自動車の保有者に対して整備の勧告をすることができなくなつておりますが、これを徹底させまして一定期間整備をすることを義務づけたのでございます。そういうふうな経過をたどつておりますので、この義務づけにつきましても、罰則は伴わないものでございます。ただ、この点検をしておるかどうかということ、定期の車兩検査の際に、この点検、整備の記録簿の提示を求めまして、これを確認する、それによつて行政指導の徹底をはかりたい、かように考へております。

第二点は、自動車の整備管理者の選任義務の加重でございます。一定の自動車の使用者は、自動車の整備等に関する事項を処理するために、一定の資格を有する整備管理者というものを選任しなければならぬことに現状でもなつておりますが、この整備管理者を置く場合に、現状では特に八トン以上の大型トラック、そういう車の

以上

自動車がたくさんできまして、特殊の技術、技能をもって分解整備事業に従事することが必要であり、また、その監督上、電気自動車の分解整備事業として一つの業種を置いて監督指導をして参つたのでございますが、御承知のように、現在ではほとんど電気自動車というものもございませんで、これの分解整備事業を一つの業種といたしませんで、普通の自動車分解整備事業あるいは小型の自動車分解整備事業の中に落付かましてよろしいのではないかと、いふうちに実態に即応した改め方をいたしましたわけでありまして、

第八点は、自動車分解整備事業の行ないます分解整備検査に関する改正でございます。自動車分解整備事業者が、点検検査をやるわけでございますが、その場合に、分解整備の部分にかかわらず、車全体の検査をしなければならぬということになっております。ここまでは分解整備事業者に要求すること、実情に合いませんし、分解整備事業者の義務の過剰にもなりまして、その事業者が当該車につきまして分解整備をいたしました部分だけについて検査をすればよろしいということに、実情に合うように改めたわけでございます。

第九点は、継続検査の際の自動車税納付の確認手続の簡略化でございます。これは、車が一年あるいは二年ごとに検査を受けることになっておりますが、この検査の際に、政府の納税施策に協力する意味で、自動車関係の諸税を納めたという証明書を提出しなければ、この検査をしないことになっております。この証明書につきまして、

従来は、たとえば市町村と地方公共団体の長の発行する納税証明書というものでなければいけないということになっております。ここまで厳格にしても、振替等で払い込みました場合には、その振替の受け取りを確認すればそれでよろしいのではないかと、いふうちに考えまして、納税の確認手続を簡略にいたしました、かように考えた改正でございます。

以上が、今回提案いたしました道路運送車両法の一部改正の要旨でございます。補足的に御説明を申し上げた次第でございます。

○委員長(金丸富夫君) 本案の質疑は、次回に譲ります。

次回は、三月五日午前十時開会の予定でございます。

午後零時四十六分散会

二月二十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一 海運業の再建整備に関する臨時措置法案

一 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び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

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

行させるため、海運業の再建整備を図ることを目的とする。

(利子の支払の猶予)

第二条 日本開発銀行は、船舶(昭和三十七年四月三十日以前に建造の契約が締結された貨物船及び油送船(運輸大臣が告示で定めるものを除く。))並びに総トン数三千トン以上の旅客船に限る。の建造に要した資金の融通を行なつて、

会社であつて運輸大臣の推薦を受けたものが整備計画(第四条第一項第一号に掲げる事項に係る部分に限る。))を実施したときは、当該会社(当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合にあっては、その設立された会社)に対し、当該融資契約による利子の支払を猶予することができる。

2 前項の規定による利子の支払の猶予(以下「支払猶予」という。))は、第五条第二項の運輸大臣の確認を受けた日(以下「確認日」という。))から五年の期間内に支払期日の到来する利子について行なうものとする。

(交付金の交付)

第三条 政府は、日本開発銀行が支払猶予をしたときは、支払猶予に係る利子(以下「猶予利子」という。))の額に相当する金額の交付金を日本開発銀行に交付するものとする。

2 前項の交付金の交付の時期その他その交付に關し必要な事項は、政令で定める。

(整備計画の提出)

第四条 第二号第一項の推薦を受けようとする会社は、運輸省令で定めるところにより、次の各号に掲げる事項について定めた整備計画を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

一 当該会社が次のいずれかの企業の集約を行なうこと。

イ 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)に規定する船舶運航事業を営む会社と合併し、合併会社(当該合併の後に存続する会社又は当該合併によつて設立される会社をいう。以下同じ。))の所有する外航船舶(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶であつて、もつぱら外国航路に就航するもの)をいう。以下同じ。の量が五十万重量トンを超え、かつ、その所有する外航船舶の量及びその系列会社(海上運送法に規定する船舶運航事業又は船舶貸渡業を営む会社であつて、合併会社が、発行済株式の総数に対し運輸省令で定める率を乗じて得た数をこえる株式を保有することにより、その事業活動を支配するもの)をいう。以下同じ。又は専属会社(合併会社又はその系列に対し、所有する外航船舶の全部について、運輸省令で定める期間をこえて貸渡し(期間備船を含む。))又は運航の委託をする会社であつて、これらの会社と運輸省令で定める密接な関係を有するもの)をいう。以下同じ。の所有する外

航船舶の量の合計量が百万重量トンを超えること。

ロ イに掲げる企業の集約に係る系列会社となること。

ハ イに掲げる企業の集約に係る専属会社となること。

二 当該会社(当該会社が合併し、合併によつて会社が設立される場合)にあっては、その設立された会社(当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合)にあっては、その設立された会社)は、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内

に、整備計画（前条第一項第一号に掲げる事項に係る部分に限る。）を実施し、これを実施したことについて運輸大臣の確認を受けなければならない。

3 運輸大臣は、第一項の規定による承認については、海運企業整備計画審議会に諮問し、その意見を尊重してしなければならない。

（整備計画の変更）

第六条 前条第一項の規定による承認を受けた会社（当該会社が合併し、合併によって会社が設立された場合）は、その設立された会社は、整備計画を変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 前条第三項の規定は、前項の承認について準用する。ただし、運輸省令で定める軽微な事項に係る整備計画の変更については、この限りでない。

（猶予利子の使途）

第七条 支払猶予を受けた会社は、猶予利子に相当する金額を日本開発銀行からの借入金償還に充てなければならない。

（猶予利子の支払）

第八条 支払猶予を受けている会社は、その決算（当該会社に係る確認日から起算して五年を経過した日の属する決算期以前の各決算期に係るものに限る。以下次項において同じ。）において計上した利益（第十四条第一項第一号の規定により不当な経理の是正を勧告した場合において、その勧告に従って再計算することとしたときの当該決算期の利益とし、これらの利

益の範囲は、政令で定めるものに限るものとする。以下同じ。）の額が当該会社の資本金額（発行済額面株式の株金総額及び発行済無額面株式の発行価額の総額をいう。以下同じ。）に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、当該決算期に属する期間に係る猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。

2 支払猶予を受けている会社は、その決算において計上した利益の額が当該会社の資本金額に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、その利益の額からその乗じて得た金額を控除した額の二分の一に相当する金額の猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。

第九条 支払猶予を受けた会社は、その決算（当該会社に係る確認日から起算して五年を経過した日の属する決算期直後の決算期から当該会社に係る確認日から起算して十年を経過した日の属する決算期までの各決算期に係るものに限る。）において計上した利益の額が当該会社の資本金額に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、その利益の額からその乗じて得た金額を控除した額の三分の二に相当する金額の猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。

第十條 支払猶予を受けた会社は、当該会社に係る確認日から起算して十年を経過した日の属する決算期の末日までに支払わなかった猶予利子があるときは、政令で定め

るところにより、当該会社に係る確認日から起算して二十年を経過した日までに、これを日本開発銀行に支払わなければならない。

（支払猶予を受けた会社の国庫納付金の特例）

第十一条 支払猶予を受けた会社が第八条及び第九条の規定により猶予利子を支払うこととなった場合において、同時に当該決算期について外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法（昭和二十八年法律第一号）第十二条又は第十三条の規定による納付金を国庫に納付すべきこととなる場合には、

これらの規定にかかわらず、その支払う猶予利子の額がこれらの規定により算出した納付金の額に満たない場合に限り、これらの規定による納付の義務を負うものとし、その納付金の額は、これらの差額に相当する金額とする。

第十二条 日本開発銀行は、支払猶予を受けた会社から猶予利子の支払を受けることとなったときは、当該支払を受けることとなった猶予利子の額に相当する金額の納付金を国庫に納付しなければならない。

（整備計画の実施の確保）

第十三条 運輸大臣は、支払猶予を受けている会社が整備計画を実施していないと認めるときは、日本開発銀行に対してその旨を通知するものとする。ただし、やむを得

ない事由に基づくと認める場合は、この限りでない。

2 日本開発銀行は、必要があると認めるときは、運輸大臣に対して支払猶予を受けている会社の整備計画の実施状況に関する調査を求めることができる。

3 日本開発銀行は、第一項の規定による通知を受けたときは、当該会社に対して支払猶予を取り消すことができる。

4 第五条第三項の規定は、第一項の規定による通知について準用する。

（勧告）

第十四条 運輸大臣は、支払猶予を受けた会社に対し、当該会社の猶予利子の支払が終るまでの期間に限り、次の各号に掲げる勧告をすることができ、

一 不当な経理の是正その他経理の改善に関する勧告

二 不当な競争の排除についての必要な勧告

2 前条第一項及び第三項の規定は、支払猶予を受けた会社が前項の規定による勧告に従わない場合について準用する。

（報告及び検査）

第十五条 運輸大臣は、整備計画の実施及び猶予利子の支払を確保するため必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、支払猶予を受けた会社に対し、整備計画の実施状況その他業務若しくは経理の状況に関し報告をさせ、又はその職員に当該会社の事務所に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一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してはならない。

（合併等の場合の登録税の課税の特例）

第十六条 第五条第一項又は第六条第一項の規定により整備計画の承認を受けた会社（当該会社が合併し、合併によって会社が設立された場合）は、その設立された会社が整備計画に従って合併し、資本を増加し、又は事業に必要な資産を譲り受ける場合には、次の事項について受ける登記については、租税特別措置法（昭和三十三年法律第二十六号）で定めるところにより、登録税を軽減する。

一 会社の設立又は資本の増加

二 会社の設立又は資本の増加又は事業に必要な資産の譲受けの場合における不動産又は船舶の権利の取得

（大蔵大臣との協議）

第十七条 運輸大臣は、第五条第一項又は第六条第一項の承認をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

（罰則）

第十八条 第十五条第一項の規定による報告を求められて、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした会社の代表者、代理人、使用人その他の従

業者は、三万円以下の罰金に処する。

2 会社の代表者、代理人、使用人その他の従業者が、その会社の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その会社に対しても同項の刑を科する。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び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

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び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

（外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部改正）

第一条 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法（昭和二十八年法律第一号）の一部を次のように改正する。

第三条中「八箇年度」を「十箇年度」に改める。

（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改正）

第二条 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（昭和三十六年法律第九十六号）の一部を次のように改正する。
第二条中「七年度」を「十二年度」に改める。
第四条第一項中「五分」を「四

分」に改め、同条第二項中「十年間」を「十二年間」に、「八年間」を「十年間」に改める。

附則第二項中「昭和三十九年三月三十一日」を「昭和四十三年三月三十一日」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 改正後の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第四条第二項の規定は、昭和三十八年四月一日以後に同法第一条の規定により結ばれる利子補給金を支給する旨の契約に係る利子補給金の限度額の計算について適用し、同日前に同法第一条の規定により結ばれた利子補給金を支給する旨の契約に係る利子補給金の限度額の計算については、なお従前の例による。

第十部

運輸委員會會議錄第八号

昭和三十八年二月二十八日

【參議院】

昭和三十八年三月八日印刷

昭和三十八年三月九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局