

第四十三回

午前十時三十五分開会

していただきたいと思ひます。

○小酒井義男君 まだ乗務員は入院中
でございますか。

○説明員(吾孫子豊君) まだ兩名とも
入院中でございます。

○小酒井義男君 貨物列車であつたら
人命に対する被害というものはま
あなかつたわけですが、もしその望
客列車の場合でもこういうことがあ
り得る危険性というものはないので
かです。貨物列車と旅客列車では、
何かその条件が違ふ点があるか、そ
ういう点はどうなんでしょうか。

○説明員(吾孫子豊君) もしこれと同
じ状況が起これば、これが旅客列車
でございましたらたいへんな事故にな
つておつたと思ひますが、ただ貨物
列車と旅客列車の速度の関係、
また重量の関係等もございしますから、
大体このトンネルは貨物列車の場合
も通常二分ぐらいで通つてしまふト
ネルなのでございしますが、この列車
の場合には、特殊事情がいろいろ手
伝つておつたと推定されますけれども、
七分ほどかかっておりますから、旅
客列車でもしございましたら、そんな
長くとンネルの中で時間がかかるとい
うことはまずあるまい。したがって、
もし旅客列車でございましたらとい
う場合は、まあ二分ぐらいで通過する
場合には、よほどのまあそのガスの
状態でも悪くない限りはこういうよ
うな事故は起こらなかつたのじやな
いだろうか、そういうふうに思ひま
す。

○小酒井義男君 今まではこういうこ
とは全然なかつたのですか。

○説明員(吾孫子豊君) 今までは隧道
の中で窒息事故を起こしたことは何回
ございしますが、この隧道につきま
しては一度もなかつたわけではござ
いしません。

したがって、実はこの機関士——
この列車を運転しておりました乗務
員は直江津の機関区の乗務員であ
るわけでございますが、直江津の機
関区には相当数のガス・マスク等も
配備してございしますが、このトン
ネルを通過する列車の乗務員は大体
持つて行かないというのが通例の状
態になつておつたようでございま
す。この乗務員ももちろん持つてお
らなかつたようでございします。

○小酒井義男君 従来そういうこと
が起つたところで、今回のような事
故が起つたというのには、何か特別
の条件といひますか、たとえば機関
の過労とか、その他生理的影響、関
係といふものはなかつたのかといふ
ことも考えられるのですが、しかし、
機関士も二人ともだということにな
ると、個人の肉体的上における影響
といふことじやない結果だと思ひま
す。そういうことになると、将来も
そういうことになり得る危険性とい
ふことは、やはり心配されるわけで
あります。そういう点について、まだ
根本的な原因の究明はされておらぬ
のだらうと思ひますけれども、やは
りそういう点について、まだ根本的
な原因の究明はされておらぬのだら
うと思ひます。そういうことをおや
りになる考えはありますか。

○説明員(吾孫子豊君) まあこの乗
務員の生理的な条件と申しますか、
そういうような点は、差し上げてご
さいます。この刷りものの二ページ
目の下に、機関車乗務員の勤務状
態の表

がございしますが、これから見ま
しても、特別に疲勞しておつたとか、
そういうような状態とは思ひません。
それで、今私どもいろいろ検討をい
たしておりますが、一つには、この
列車で使つておりました燃料が、実
は煉炭が六割、あとの四割が切込炭
といふような燃料を使つておつたわ
けでございしますが、あの地方は非
常に今積雪下に置かれておりました
雪でもって燃料が相当しめておつた
と、そういうようなことのために、
やはり石炭の焚火の状態が悪かつた
のではないだろうか。それでまあつ
いガスの発生を、けむりも多く出
て、不完全燃焼のために煙に巻かれ
るというようなことが起つたのでは
ないかと思ひますが、こういう事故
を防止いたしますために、先ほども
申し上げましたように、現在乗務員
のためにガス・マスクといふような
ものを配給いたしました。今後の方
針といたしましては、機関車自体に
もう少し換気装置といふようなもの
を——今ある程度整備したものも
ございしますが、そういうようなもの
をさらに改善をするように検討を
いたしたいと思つております。それ
から、事故の防止のために、実はこ
の区間に対して、現在御承知の、
車内警報機のC型といふのがつけ
てあるわけではございします。で、
このC型警報機と申しますのは、信
号が赤あるいは注意になつてお
りました際に、機関車の中でブザー
が鳴りまして注意を喚起するよう
になつておるわけではございしま
すけれども、通常の場合ならばそ
れで制動の手配等もとり得るわけ
でございします。

がございしますが、この機関車の場合
にも別にその車内警報機は故障なく
働いたものでございしますけれども、
とにかく乗務員たちが二人とも気
絶しておつたといふようなことでは
、この警報機でも役に立ちません
ので、これを実は自動停止装置を
伴ひましたS型警報機といふもの
にかえる計画で、実は今全国的に
その整備に取りかかつておるわけ
でございします。これが現在のC型
からS型にかえられるならば、今
度の事故は防止できたのではない
かと思ひますし、なおそれで起つた
といひました、こんなひどい激突状
態にはならず済んだといふふうに
思ひます。

○説明員(吾孫子豊君) 車掌は負傷
していません。

○岡三郎君 今言われたことです
けれども、これは客車の場合であ
つたらたいへんなことだつたとい
ふふうになると思ひますが、今の
具体的に五カ年計画云々といふた
のですが、塚山駅では停車すること
なく、時速五十キロないし六十
キロで安全側線のほうに入つて
行つたといふのですが、塚山と
越後岩塚の間はどのくらいか
かるのですか。

○説明員(吾孫子豊君) ダイヤ面
の所定の所要時間は七分でござ
います。しかし、この列車の場合
の実際の運転時間は五分で行つて
おります。下りで制動もできなかつ
たからだらうと思ひます。

○岡三郎君 ガスが異常に発生して
こつたといふことも、こういうふう
な場合における危険予防といひま
すけれども、ガス・マスクではな
くして、ほかの方法で処置をする
方法はないのですか。ただ二人
が乗つておつた煙に巻かれてしま
つて行つてしまつたといふような
ことが、これは言いわけにならぬ
と思ひますが、どうなんですか。

がございしますが、これから見ま
しても、特別に疲勞しておつたとか、
そういうような状態とは思ひません。
それで、今私どもいろいろ検討をい
たしておりますが、一つには、この
列車で使つておりました燃料が、実
は煉炭が六割、あとの四割が切込炭
といふような燃料を使つておつたわ
けでございしますが、あの地方は非
常に今積雪下に置かれておりました
雪でもって燃料が相当しめておつた
と、そういうようなことのために、
やはり石炭の焚火の状態が悪かつた
のではないだろうか。それでまあつ
いガスの発生を、けむりも多く出
て、不完全燃焼のために煙に巻かれ
るというようなことが起つたのでは
ないかと思ひますが、こういう事故
を防止いたしますために、先ほども
申し上げましたように、現在乗務員
のためにガス・マスクといふような
ものを配給いたしました。今後の方
針といたしましては、機関車自体に
もう少し換気装置といふようなもの
を——今ある程度整備したものも
ございしますが、そういうようなもの
をさらに改善をするように検討を
いたしたいと思つております。それ
から、事故の防止のために、実はこ
の区間に対して、現在御承知の、
車内警報機のC型といふのがつけ
てあるわけではございします。で、
このC型警報機と申しますのは、信
号が赤あるいは注意になつてお
りました際に、機関車の中でブザー
が鳴りまして注意を喚起するよう
になつておるわけではございしま
すけれども、通常の場合ならばそ
れで制動の手配等もとり得るわけ
でございします。

がございしますが、この機関車の場合
にも別にその車内警報機は故障なく
働いたものでございしますけれども、
とにかく乗務員たちが二人とも気
絶しておつたといふようなことでは
、この警報機でも役に立ちません
ので、これを実は自動停止装置を
伴ひましたS型警報機といふもの
にかえる計画で、実は今全国的に
その整備に取りかかつておるわけ
でございします。これが現在のC型
からS型にかえられるならば、今
度の事故は防止できたのではない
かと思ひますし、なおそれで起つた
といひました、こんなひどい激突状
態にはならず済んだといふふうに
思ひます。

○説明員(吾孫子豊君) 車掌は負傷
していません。

○岡三郎君 今言われたことです
けれども、これは客車の場合であ
つたらたいへんなことだつたとい
ふふうになると思ひますが、今の
具体的に五カ年計画云々といふた
のですが、塚山駅では停車すること
なく、時速五十キロないし六十
キロで安全側線のほうに入つて
行つたといふのですが、塚山と
越後岩塚の間はどのくらいか
かるのですか。

○説明員(吾孫子豊君) ダイヤ面
の所定の所要時間は七分でござ
います。しかし、この列車の場合
の実際の運転時間は五分で行つて
おります。下りで制動もできなかつ
たからだらうと思ひます。

あ大体そういうふうなことで今後この
種事故の防止といふことは期し得られ
るのではないかと、こういうふうに考
えておられて、鋭意その努力を続けて
おるような次第でございします。

○委員長(金丸富夫君) 他に御発言
はございませんか。

○岡三郎君 この車掌はどうだつた
んですか。車掌は負傷してないの
ですか。

○説明員(吾孫子豊君) 車掌は負傷
していません。

○岡三郎君 今言われたことです
けれども、これは客車の場合であ
つたらたいへんなことだつたとい
ふふうになると思ひますが、今の
具体的に五カ年計画云々といふた
のですが、塚山駅では停車すること
なく、時速五十キロないし六十
キロで安全側線のほうに入つて
行つたといふのですが、塚山と
越後岩塚の間はどのくらいか
かるのですか。

○説明員(吾孫子豊君) マスクを持た

すというのをやっておりますが、そのほかにそれじゃどんなことをやっておるか申しますと、過去におきまして、煤煙条件が非常に悪いというところはつきりしております。トンネルに對しましては、トンネル自体にシャッターを作りまして、あるいは排煙のためのブローアー——大きな扇風機ですね、そういうようなものを取りつけております。そういうものもありませんが、それはトンネル自体にしかけをする場合もあるわけでございますけれども、この塚山トンネルというのは、さつきも申しましたように、明治三十五年以來この種の事故はなかったわけでございます。その前にガスの検査なんかもやつておりますが、そういったこともないというので、そういう装置はもちろんでないが、そういうわけでございますが、全国的に見ますと、トンネルにそういう装置をしておるところがある。それから、機関車自体に換気装置をつけておるものも、全国で三百両以上ございます。それからなお、それらの機関車の中に換気装置をつけておるつけ方にもいろいろあるものがございます。いまは運転室の前うしろとか、あるいは運転室の床下、あるいは水タンクの中をパイプを通すというふうな方法で正常な空気を運転室内に導入するいたしました。それに必要な場合には乗務員が口を当て、こういうふうな装置をしたものもございます。あるいはまた一部には、空気ブレイキ用の空気だめから圧縮空気を導き入れまして、水と一緒に運転室の床の上に噴出をし、呼吸援助とともに室内の冷却効果をねらったというものもございます。

た、機関車の煙突の上に集煙装置をつ

けまして、煙突から出た煤煙がトンネルの天井に沿って流れるように装置をしたものも三百二十両ほどございます。また、急勾配や重量列車区間で、重油をまぜて、重油を併燃することによって乗務員の労働緩和と煤煙の半減に効果を上げておる例もございす。今後の対策といたしましては、空気ブレイキ用の空気だめから圧縮空気を導く方法と、それから今申し上げました重油を併燃するというのを至急に検討を加えたいというふうなふうに考えております。根本的には、先ほど申し上げましたように、電化をし、ディーゼル化をし、早く蒸気機関車というものを国鉄からなくしてしまふということが根本的な解決ではございすけれども、そんなふうなことをおる次第でございます。

一年——二十一年が一番多いござい

まして、十件ほど起こっておりますが、最近——昭和三十年から以後で見ますといつと、三十一年に二件、三十三年に二件、三十四年に一件、三十五年、三十六年なく、三十七年に一件と、大体その程度起こっております。

ものを引っぱる、重量本位に考えてお

りますので、速度がおそいのが原則でございます。そういうふうな関係で、貨物列車について何回かこういうような事故が起こったことがあるようになつてございす。しかし、根本的には、だんだん石炭というものがなくなりつつありますので、そういう面から、将来はこういうことがなくなるであらうと思つて、当面の施策といたしましては、先ほど申し上げたような方法でこの種の事故の絶滅を期して参ります。

りふうなガスが発生するということが

なれば、中の用意として、今言つたように、酸素ボンベとかそういうふうなものでも防止するといふようなことはできないんですかね。考えてみれば、窒息状態になることが過去に何べんもあつたといふことでは、ガス・マスキングというものはおおよそ遠い話で、科学時代の話で私はないと思ふ。もう少し何か方法があるような気がするんですが、副総裁、どうなんですか。

て、この際はあれだから、ひとつ酸素ポンベならポンベでもあけろという形で、何か応変の措置ができるということになっていなければ、圧縮空気も何もないけれども、二重、三重くらいに安全装置をしておく必要があるんじゃないかという気がするんですがね。

○説明員(音孫子豊君)　そういうことで、現在機関車自身に乗務員が操作で

○岡三郎君　いくら説明を聞いても乗っている人が気が悪くなつてのびちやう、その二分か五分か知りませんが、七分か。少なくとも十分や二十分の間意識を失うということになつたら、これは列車に乗っている者自体危險きわまりないと思うんです。万が

きる換気装置をつけた機関車があるといふことを申し上げたわけです。それは十分な数ではございませんので、そういう面もこの際あわせて処置をするように、整備するようにいたしたいと、そういうことをやっていくつもりでございます。

一、圧縮空気とか、いろいろなことがあつたけれども、氣持が悪くなつたとき、手つ取り早い方法ということを考えておかなければいけないんじゃないか。実際問題として、氣が遠くなるまでには、かなり氣持が悪くなると思うんです。だが、氣持が悪くなつたときに、その機関室自体に、運転士がすぐ

○委員長（金丸富夫君） 他に御発言と
ざいませんか。――別に御発言もない
よりでしたら、本件については一応こ
の程度にいたしまして、次に移ります。
ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長（金丸富夫君） 速記をつけ
て。

みずから処置ができるという方法、そういう方法がないんでは、私はしょうがないと思うんで、安全装置を二重にも三重にもやっておくということが必

○委員長（金丸富夫君） 次に、港灣整備促進法の一部を改正する法律案について質疑を行います。

要で、たいした金もかからぬと思うんですが、二分のところを荷物が重たかったから七分かかってこうなったというんでは、ちょっと科学的ではない

○岡三郎君 その前にひとつ資料の説明をお願いします。

○委員長(金丸富夫君) 資料の説明を聴取します。

と思うんです。十分かろうが、十五分かろうが、そのときにとにかく脱出できるだけの機関車に何かの手を打っておく必要があるんじゃないですか、実際問題として。運転している者が気持が悪くなれば、助手の方も気持が悪くなる。運転している人が助士に言っ

○政府委員(比田正君) お手元に配付いたしました資料につきまして御説明申し上げます。

たくさんの資料提出の御要求がありましたので、取り急ぎ作成して参りましたので、あるいは御質問の趣意にまだ満てないところもあるかもしれません。

せんが、それは説明をもつて補いたい
と存じております。

最初に、資料の第一でございますが、木材の輸入の実績並びに今後の輸入推定量につきまして一表にまとめたものでございます。それによりますと、今回整備の対象になっております二十七港分の名前が、そこに函館以下書いてございます。左側のほうの三十六年の輸入実績は、南洋材、米材、北洋材、その合計というふうに掲示をしてございます。また右側のほうには、昭

和四十年度の推定でございますが、これは農林省と打ち合わせた結果の数字でございます。総数につきましては、三十六年につきましては、四十年につきましても、前回御説明申し上げましたように、二ペーじの一番終わりの合計欄に出ておりますように、三十

六年の輸入の実績は、申し上げました二十七港と、その他の港がまだございしますが、それと合計いたしまして九百九十七万立方メートル―単位は立方メートルでございます。昭和四十年年度の輸入の推定量につきましては、先般の御説明申し上げました一千四百九十万

立方メートルということになっておりまして、この表はその内訳を示したものでございます。

次に、資料の第二に参りまして、原木の港湾背後地への輸送状況の説明とその表でございます。表に従って説明を申し上げます。

この表は、たくさん港がございますが、その代表的なものをとりまして詳細に調べた結果でございます。たとえば、まん中のところを見ていただきますと、大阪というところを例示してございますのを御説明申し上げますと、

外材の輸入量が立方メートルでそこに書いてございます。下の二行目に内材

が立方メートルで揭示してございます。その合計が三段目でございます。その右側のほうに比率が書いてございますように、大阪に入りました木材が、八五・一％は外国材でございます。内材がその他に一四・九％入っているわけでございます。これが消費地別にどういふふうに搬出をされているかということになりますと、九三・八％は市内または地区内の臨港地区——港

のすぐそばのところで消費されており
ます。市外または港湾地区外のほうに
出ましたものは六・二％でございます
て、鉄道によりましたのが六・一％、
自動車で搬出されたのが〇・一％
でございます。

なお、その下の段には、さらにそれ

より遠い地区に出ましたものが書いて
ございますが、それは兵庫、愛知等がお
もなものでございます。パーセンテー
ジはそこに書いてございませぬが、兵
庫は全体の一％くらいが参つておりま
す。愛知につきましては〇・七％くら
い

一番下の欄は、自動車によりまして同じように主要の仕向け地に送られたものの地名が書いてございます。これも非常にわずかなものでございます。名古屋、これも同じような趣旨で表を作成いたしました。

資料の第三でございますが、港湾整備促進法に基づきますところの貯木場の施設の計画の案でございます。これは先般申し上げました事務当局の案でございます。港名につきましては、函館港以下二十一港そこに書いてござい

まして、昭和四十年までには、その計の欄にございますように、二十億円の

資金が必要となつて参ります。そのうちで、三十八年に予定いたしましたのちが、空欄になっているところは、まだ三十九年以降に仕事をするところでございますまして、さしあたり三十八年に予定いたしましたのが、その三十八年度予定と書きましたところで、百万円単位でございますして、合計いたしまして五億を予定いたしております、これは十億でございます。

なれ、全体の内容につきましては、右の欄に書きましたように、施設を整備いたすつもりでございます。

次は、資料の第四でございます。港湾整備五カ年計画、それは公共事業によるものでございますが、それに基づく木材輸入悲嘆の整備計画を表示いたしております。

しましたのがこの表でございます。そこにありますように、函館、小樽以下釧路とずっと書いてございますが、次のページにまでわたってございまして、六ページの最後のところで百五億というのが公共事業によりますところの三十六年から四十年までの木材関係の甚

灣整備費でございます。そこに内訳がございしますが、その港が二十七港でございます。三十六年度に実際にとり行ないましたのが、そこにありますように、小樽以下八港でございます。その事業費は、六ペーじの一番最後の欄に書いてございますように、三億六千

三百万円をもって仕事をいたしております。三十七年の実績につきましては、函館以下十六港でございます。その金額は、同じく六ページの最終行に書いてございますように、十四億三千五百万円でございます。三十八年度

につきましては、ただいま配賦を地方の事情等も彼此勘案して編成中でございますが、予定額は約二十三億六千万円で、二十二港につきまして公共事業費を配賦する予定でございます。

次は、資料の第五でございます。輸入木材の港諸経費につきましての説明でございますが、輸入木材の港におきます取り扱い、製材用あるいはパルプ用の木材を除きまして、原木で入りますものにつきましては、本船から投下いたしまして、それを仕訳いたしまして、検査あるいは木材整理、貯木、水切り、回漕というよりな段階において作業が行なわれるものでございますが、全国におおむね同様でございますので、ここには東京の例と神戸の例を例にいたしまして次第でございます。木材によりまして、ラワン材、米材、ソ連材等、重さとか大きさとかサイズが違いますので、それぞれ違った取り扱い料金が出ておりますけれども、合計いたしますと、七ページの最後の計の欄にございますような数字でございます。たとえば東京港のラワン材におきましては五百七十円八十銭というものが港におきましての諸経費でございます。

八ページには、その続きでございますが、これらの木材が到着いたしますまでの価格というものを算定した表でございます。ラワン材と米材の例をあげておりますが、ラワン材によりまして、ブツアン材というの、これはフィリピンのミンダナオ島でございますが、東京の卸売価格はそこにありますように一万三千四百四十円——立方メートル当たりでございますが、東京港の諸掛りは、先ほどの表にござい

したように、切り上げまして五百七十一円ということになっております。これは総体の四割を占めております。それから原産地の価格は、そこにありますように、幅がございまして、大体六九から七一ぐらい——約七〇%前後というところになっております。それから回漕の運賃は二千四百三十円で、一割を占めております。その他の経費としまして、六ないし八%というものが見込まれております。同じように、米材につきましても、ほぼ同じような数字で、多少価格が違っておりますが、二行目に掲げた次第でございます。

次は資料の六でございますが、おもしろ工業用地造成の資金の内訳を御説明いたしたわけでございます。ここでカッパで書きましては、この表の下に注とございまして、ここにありますように、カッパ書きは繰越金でございます。その下に書いてある数字の内数でございます。おもなものを書きまして、その合計はここにあります港の分で三百二十九億というものが三十六年度の実施額でございます。これにつきまして、このときの全国の実施額は約四百億でございます。ここに計上いたしましたものが大規模でございます。して、その八割を占めているという状況でございます。おもなところを、この表を表現いたしたわけでございます。この表をあらわしたところとわかってまいらうに、実施いたします金額は起債の額と自己資金とによっております。自己資金につきましては、先般も御説明申し上げましたように、すでに土地がでますと、それを売り上げた金額、それから約束ができました場合に、予約制

度でございますので、できたらほしいという人から予約金を受け取る場合もございまして、また、財源が豊かなところでは、地方公共団体の自己の財源をもちましてこれに加えていくというふうなもので、起債額が必ずしも実施の事業費全部ではございません。その大半を起債によるという状況になっております。なお、繰越金と申しましたのは、仕事を始めるときに、買手がきまりました場合には、その会社に資金の一部を持たすということでございます。これ先般御説明申し上げたのとおりでございますが、たとえば千葉というよりなところをとってみますと、丸善石油とか、日本板硝子、宇部興産とか、三井物産その他がすでに工場を造出する計画ができておりますので、そういうところから年度々繰越金を割り当ててございます。運輸省といたしましては、この起債の総額を一応あつせんいたしまして、運輸省の案を大蔵省あるいは自治省でおきめ願うのでございますが、その資金構成の内容につきましては、主として自治省あるいは大蔵省がこれをおやりになっているという状況でございます。済みません、その年の十二月までに仕事をすれは少しづつ年度がずれておりますので、その年の十二月までに仕事をすればよいということになっております。三十七年度の十二月までに仕事を終わることになっておりますので、三十六年度分の実績につきましては、先ほど資料をもう少し詳しいものというお言葉でございます。これは至急実情を取り調べまして、あらためて御報告いたしたいと、かように考えております。

三十七年度は同じような方針で、この表にありますが、四百六十二億という事業をいたします中で、起債は百六十六億、その起債の百六十六億のうちで百四十一億が繰越金ということでございます。なお、三十七年度の全国の実施予定額は、一月末の調べによりまして、約五百三十億円でございまして、それに対して、ここに計上いたしましたおもなものは四百六十二億ということになっております。

次に、資料の七につきまして御説明申し上げます。外債の発行条件につきましては、これは大蔵省の主管事項でございます。私どもといたしましては、その結果を聞かされているような状況でございます。西独債につきましては、大阪府が発行いたしましたのが三十六年度九十億円でございますが、ドイツ・マルクにいたしまして一億ドイツ・マルクでございます。利率その他は、そこにありますように、利率は六・五%で、償還期限十五年というよりなことになるのでございます。なお、大阪と堺につきましては、府と市と両方に分けてございまして、このために特に法律等もございまして、政府保証をするよりな道も別途設けられてございまして、九十億円ずつ三回外資を入れたというところでございまして、三十六年度分はすでに決定いたしております。三十七年度はただいま交渉中で、ほとんど決定するという段階でございます。

次は、資料の第八でございます。旧軍港関係をどういふふうに取り扱っておるかというのを表にいたしましたものでございまして、旧軍港で商港に転換いたしましたものは、横須賀、舞鶴、呉、佐世保でございます。それにつきましては、おのおの五カ年計画どおりに事業をきめまして、公共事業費をもつて、一般港湾と交わりない比率でもつて、ここに書きましたように、おまな事業内容をあげましたように、港湾整備を進めております。三十六年につきましては、横須賀以下表にございまして、それから三十七年につきましても、それよりさらに上回った予算をつけております。三十八年度につきましては、その他の一般の港湾同様、ただいま、現地とも打ち合わせまして、予算の内訳をきめようとして作業中でございます。大体前年度よりも上回った数字で促進したい、かように考えておる次第でございます。これをあらわしたところに、軍港であるからといって特にどうということはないと、一般商港の要請で、全国的の方針に基づきまして整備を取り急いでおります。

なお、あとから配付いたしました参考資料といたしまして、縦書きで港湾整備促進法の一部を改正する法律案の新旧対照表がございまして、上のは新しい法律、下のは古い法律

首都圏整備委員長の話によりますと、
いうと、東京港の埋め立てについては
諸種の計画があるが、まだ一つもき
まったものはない、しこうして、どれ
が国家的に有効なやを自分のほうで
検討して、国家的に有用なもので、施
業主の計画等を見きわめた上、これに
認可する方針である、ただし、河川法
とともに、公有水面埋立法は古い法律
であるからして、これを今議会で全面
的に改正する意図を持っておるからし
て、その改正の結果によってその方法
をきめるつもりであるということでご
さいました。御要求がございましたか
ら、首都圏整備委員長河野建設大臣と
話したてんまつを御報告いたします。
○委員長（金丸富夫君）質疑を続行し
ます。

○政務委員(比田正君) 私の答弁の趣旨が少し違ふものでございますから……五億は一応予定いたしましたように、先ほど御説明いたしましたように、われわれの予定でございしますが、この起債の全体のワクが非常に多いワクがございしますので、この中で他の部門を圧縮することによって捻出するということはできるわけでございます。他のほうと申しますのは、荷役機械とか上屋でございまして、ただいま、今までできた港湾の進行状況も、そういうふうに入上屋を建てたりする段階にきてチェックいたしておりますから、そういう結果で、年間を通じましては多少のゆと

○小酒井義男君　私は、こういう表が出る、そういう要求が出てくる心配はないか、ということを考えたから、この前の質問でも、何力所ぐらいやるかということをお尋ねしたので、場所まではお尋ねしないが。そういう心配があるから私は言っているのでありますので、あまりこまかく分散すると、この前他の委員の発言もあつたように、これの完成時期がおくれる――工事の進行というものが減退する心配がありますから、そういう点を考えて質問をしたわけですから、そういう点は、この委員会の前回の質疑の趣旨を十分尊重して、これを促進していただ

○相澤重明君　それでは、私は大臣にひとつ御要望を申し上げておきたいんですが、それはできるだけ早く、法案ができましたならば、当委員会にもひとつ内示をしていただきたいということとは、私は実は、東京オリンピックの

いうものを相当聴取されておると思うんですが、私どもとしては、この東京港湾における処理の問題というものはきわめて重要な問題であるから、できるだけ早くそういう問題に取り組んで、やはり成案を出していただくということがきわめて大事だ、特にこれは、単に都府県の問題だけでなくて、政府全体の問題である、国家的な事業であるから、そういうふうに取り組んでほしい、こういう御要望を申し上げたんですが、ぜひ、そういう関係の省

庁のやはり問題も含んでおりますが、そういう点をひとつお考えいただきまして、大臣から閣議の中にひとつ積極的な意見を入れて、法案ができましてならば、当委員会にもひとつお示しをいただきたい。あまり何されることもない点があるんじゃないかという心配をするわけです。そういう点で、できれば御内示をされることを希望して——これは希望です。

それから、今法律関係を調べさしておるんですが、港務局長は、先ほどの最後のページの——十一ページの、旧軍港より商港に転換したものの港務整備計画、これを御説明をいただいたのであります。御承知のように、旧軍港市転換法というのは、昭和二十五年六月二十八日に法律二百二十号でこれは公布されておるものであります。この旧軍港市転換法というのは、私どもが戦争を否定をした、戦争放棄の憲法に従って、軍港は要らないから商港にしていく、いわゆる平和産業港都市に転換することにより、平和日本実現の理想達成に寄与することを目的とする。という法律なのであります。そこで、この法律に基づいて、四軍港については特に政府が資金を投入をしなければならぬ法律事項になっておるのであります。先ほどは他の商港と変わりがなく、という答弁をされておったと思うんですが、その点はいかがですか、いま一度お聞かせいただきたい。

○政府委員(比田正君) たいへんどうも私の言いが悪かったのでございまして、この前御答弁申し上げたときとちよつと違つておりました。この前は、他の港とかけ隔てなくやつてゐるが、むしろ何とかして繁栄に導くよう

に努力するというところをつけ加えましたが、ただいま急ぎまして、最後のところまで言いませんでした。舌足らずでございまして、この結果につきましては、先ほどの説明に、でき得べくば商港として繁栄するように極力指導援助したいというところをつけ加えさせていただきます。

なお、この計画ができましては、地元からの要求がございまして、港務管理者の要求がございまして、それと非常に密接な連絡をいたしまして、よそではこれはこのくらいにして、という査定がございまして、旧軍港についてはかなりよそよりも優遇した五カ年計画というものがございまして、記憶してあります。で、港務を整備いたしますと、やはり地元のほうもそれに伴つた金が要りますので、地元の経済も考えまして最大の努力をいたしましたのがこの五カ年計画であると、こういうふうにお考えいただきたいと思ひます。

○相澤重明君 港務局長の答弁は、一応わかるような気がするのだけれども、理論的にあるいは具体的にそれが証明をされないといふ、私はわかるというわけにはいかないと思つてます。そこで、それではこの旧軍港に対するところの事業費、そのの国債、あるいは起債、こういうようなものがあると思つたのですが、これは御提示をいただいた一部であります。一般の商港に対する国の助成の基準、これはどの程度まで出しているかというところは、大蔵省と運輸省との折衝の過程にも明らかになつてゐると思つておりますが、その基準を幾らにしているかということを出してもらわないと、特別に交付し

たとか助成したということにはならなと思つて。基準を上回つてゐるか、下回つてゐるか、基準は幾ら、こういうことが私はこの法律を尊重していかしていかないかということに私はなと思つて。したがつて、旧軍港市転換法に基づくこの四軍港に対する政府が特に力を入れておるといふのは、一般の港から考へて基準を上回つておる、このくらい上回つておるといふ御説明ができればいただきたいのですが、いかがでしょうか。

○政府委員(比田正君) 五カ年計画につきましても、また年度ごとの予算につきましても、運輸省といたしまして、大蔵省と折衝いたします。五カ年計画の貨物のふえ方、旅客のありますところは旅客のふえ方ということになります。をまず検討いたしました。このくらい設備をしなければならぬ、したがつてこのくらいの金がかかる。毎年度につきましても、大体同じような方針で年度予算をきめております。ところで、このお申し越しの軍港につきましても、これは判断でございませうけれども、たとえば、よそでは十伸びる貨物に対して八予算がついたら、こちらは九やろるかというふうな、非常に観念的でございますが、何とかして先行投資になつてもいいから促進してやろつという気持は、事務局として持っております。港務の荷物に對しましては、先ほどからも、また各方面からも、ばらまき主義といふことで強く批判されておりますので、できるだけ荷物の伸びの多いところに持っていきたいということになります。

たとか助成したということにはならなと思つて。基準を上回つてゐるか、下回つてゐるか、基準は幾ら、こういうことが私はこの法律を尊重していかしていかないかということに私はなと思つて。したがつて、旧軍港市転換法に基づくこの四軍港に対する政府が特に力を入れておるといふのは、一般の港から考へて基準を上回つておる、このくらい上回つておるといふ御説明ができればいただきたいのですが、いかがでしょうか。

残念ながらあまり軍港では荷物が伸びておりません。荷物の伸びる程度よりは予算的措置は上回つてゐるものと私は思つております。

○相澤重明君 ですから、今の港務局長の説明を聞いてみると、荷物が伸びるところに重点的に配賦して、こま切れ予算をやつたくない、そういうことは私もよく理解をするわけです。ところが、このいわゆる旧軍港市転換法というものは、先ほど申し上げましたように、日本国憲法九十五条に基づいてこれは法律を提案してゐるところであります。したがつて、いかなる理由があつても、この憲法九十五条に基づいてこの法律は提案をしてゐる。特に戦後のこの四軍港については、平和市として宣言をして、平和産業の港と都市として転換をさせるという国の使命を与えておることなんだ。したがつて、単に荷物が多から、少ないからということではこれはないのであります。そういう意味で、私は近ごろ——当初この法律が成立した当時には、まことに政府としても理解のあることだつたと思つておりました。それは第一に、旧軍港の持つておつたところの財産等については、これをできるだけそういう平和産業に吸収せしめる。そのために、旧軍港市にこれを与える、こういうことで、第一にそれを整備をいたしました。第二は、それでもなおかつ足りない、こういうことで、国の借入を投入して参つたのであります。

御承知のように、昭和二十六年以降の実績をすつと振り返つて参ります。いと、昭和三十五年程度までは、実はこの四軍港においては人口の増があ

まり見られなかつた。ひどいところは、終戦直後の人口よりもむしろ相当減つてきた。ということは、いかにこの旧軍港市がそれだけ経済的にいふゆる産業の発達からはならなかつたかといふことを証明しておつた。そこで、大蔵委員会なり、あるいは関係の常任委員会でも、これでは法律を作つた意味がなくなるのじゃないか、こういうことで、この四軍港については港の経費というものは特別に見てきたのであります。ところが、昨年から特別港という指定を除いて、重要港という形にしてきたわけだ。ところが私はやはり、この旧四軍港に對するところの政府の考え方、特に港務の監督をしてゐる運輸省としてはいまだ少し熱意を持たなければいけないのじゃないか、こういうふうには私は思つてゐる。そういう面で、先ほど述べた港務局長の御答弁をいたしたのであります。まだ少し私には納得いかないもので、資料要求いたします。

それは、今御説明をいただきましたこの旧軍港の資料による事業費等はわかりました。そこで、今回政府が指定をしようとする約十カ所の重要港に對するところのいわゆる政府のそういう基準、助成するところの基準といふものは何を見込んでおるか、政府はこの事業に對して幾らを出してゐるのか、こういうことをひとつ資料として御提示をいただきたい。そうすると、比較をいたしますと、これは直ちにこの旧四軍港に對する憲法九十五条に基づいて提案されてゐる法律に基づく政府の態度といふものがはつきりしてくるわけです。これははつきり法律に出

ておるわけですからね。法律に出ておるものを政府がやらぬということになれば、法律違反だ。政府が法律違反をする、こういうことであつては相ならぬので、私は少なくとも、そういう点について港務局長も努力をされたと思ふけれども、そういう点に少し私どもにもわかるように、ひとつあとで資料を御提示をいただきたい。これは要望しておきます。資料要求ですから、よろしいですね。

○政府委員(比田正君) よく御趣旨はわかりましたが、ちょっとわからないうところがあるのですが、十港と申されましたが、四港のほうはよくわかります。十港との比較という点がよくわかります。十港と申しますが、旧軍港につきましても資料があるのですが、十港のほうというのはいくらのことでしょうか。

○相澤重明君 いや、この前局長から御説明をいただきました五十五港を、一応外国輸入等の問題も含めて政府としては中心的に進めていくということをお願いしたわけですね。そのうち、公共関係の八港というのは言いましたね。そこで、それらの八港と、それといま一つは今の四港、そういうものを比較してみたいわけですね。ですから、今期三十八年度に重点的にやる港と旧軍港の四港とを比較してみたい。これは全体としては私も大蔵省から説明を聞いたわけですね。説明を聞くと、どうも旧四軍港に対する政府の態度というものが、だんだんずれてきてしまつて、差はないのだ。ただし、実際に地元が一生懸命やるならば、それはある程度考えましようというふうなふうに私どもは聞かされたわけですね。そうすると、この法律を制定しておりますが、これに対す

るところの政府の助成というものはやつていないのじゃないかというふうな受け取れるわけですね。そういう面で、特に監督官庁としての運輸省の努力を要望したいので、その資料を求めたい、こういう意味なんです。よろしくごさいますか。

○政府委員(比田正君) わかりました。

○相澤重明君 その次に一つお尋ねしたいのは、少し変わつておりますけれども、第一ページの函館港以下ずっと木材輸入実績並びに輸入推定量というのが載っております。そこで、これは函館になるか、稚内になるか、私もよくその点わからないのでありますが、実は、日本国でパルプ資源が不足しているというところで、アラスカにパルプ工場を設置したわけでありまして、このパルプ工場の設置については、当時各界から、経済界からいろいろな意見もあり、私も実は決算委員会の中で御意見申し上げたこともありますが、そのアラスカのパルプ工場に供給するところの木材、いわゆるパルプ材というのは、どこに保管をしておくのか。つまり、直接アラスカに米国の本土から持つていくというのか、それとも日本の北海道にもそういうものを一部貯木してあるのか。こういう点について、実は今までは不明確であつた。とにかく木材はアメリカから供給するということには一応なつておつたわけでありまして、その点は具体的に運輸省はどう把握しているのか。日本の国内のパルプ資源、特に紙については、アラスカ・パルプというのは非常に重要な役割を果たすということになつて、会社を設立したわけでありまして、

ら、こういう面について、これは通産省との関係もありまして、運輸省が今、木材を確保する、そういう重要な意味においての今回の法律一部改正で提案をしているわけでありまして、そういう意味で、アラスカ・パルプの材料というものは一体どこに保管しているのか、こういうことが把握できておりますならば、ひとつお示しいただきたい。

○政府委員(比田正君) だいぶ私どもの所管と、関係がございますけれども、少し遠いのですが、私の聞き及んでいゝる範囲でお答え申し上げますと、アラスカにおきまして、このパルプ工場の原料は、アラスカ並びに米国大陸内で産するものを原料としたしまして、あちらでパルプを作つて日本に持ち込むというふうに私どもは記憶いたしております。したがって、こちらから木材を持つていくということはないわけでありまして、この計画にも載せておりません。また、パルプの姿になりまして輸入されます場合には、原木と荷物の姿が違いますから、これは一般に難貨といたしまして、それぞれ港の所要の難貨分として、増加量の計上は将来の計画には見通してありますけれども、この貯木場の関係とは別の問題といたしまして処理いたしているわけでございます。

○相澤重明君 一応御答弁はわかりました。けれども、日本が木材が足りないわけ、政府もこの資料で御説明になつていられるように、各国から実は輸入しているわけですね。これが木材の輸入の仕方、いかんによりまして、三年ほど前に非常に木材が不足で、南洋材の輸入が実は非常に問題視されたときがあつた

わけですね。そういうことから考えて、今のソ連材、あるいは米材、あるいは南洋材というものの間に、パルプになる木材というものは決して少ないわけではないのです。非常に実は多いのです。そこで、ソ連材を輸入した場合に、そういうふうなところには全然向けないかどうかということでありまして、このアラスカ・パルプを設立する当初は、材料はとにかくアメリカから供給をしよう。そして、向こうの人と日本人とが若干入つて会社を作つたわけでありまして、そういう点で、少なくとも国費を投入をして、私は当時決算委員会でもアラスカへひとつ現地調査に行つたこととまで言つたことがある。それほど、日本の紙の当初の計画では八〇％くらいはアラスカ・パルプでもつて作るといふことだつた。こういうことでありまして、私どもとしては、決してなござりをするわけにはいかないわけですね。しかも、ソ連材というものが決して価格の上では高いとは私は言えないと思ふのです。そういうような地域的条件等を考慮してみると、北海道が一番重要な港に私はなるような気がするのだけれども、そういう点、今の港務局長の御説明のように、運輸省の所管からすれば、これは通産省の所管と若干問題がありますから、確かにそういう点はわかります。けれども、これは大事なことで、ひとつで済ましていただければ、アラスカ・パルプにおいて、どのくらい今の木材を使用しておるか、生産量はどのくらい上がつておるか、こういうことを通産省と打ち合はして、資料として御提示をいただきたいと思ふのですが、いかがでしょうか。

○政府委員(比田正君) 通産省と相談いたしまして、でき得る限りの資料は調進いたします。

○相澤重明君 大体、そういう今のお話のことはしていただければ、私は、現在の御提示いただいた中で、原木入荷量というものがわかるし、またこれからのくらい日本が必要であるかということがわかつてくると思ふのです。そういう面でも、ぜひ資料を出していただきたいわけでありまして、この資料の五、七ページの「輸入木材の港務荷役諸掛り」という中で、ラワン材、米材、ソ連材、こういうことで、東京港と神戸港の例が示されておるわけでありまして、そこで、現在までのこの取り扱いについて、これは前回も御説明がありましたが、今度はいわゆる陸揚げをされてから生産をする工場地までの輸送というものを対するチャージの問題が議論をされておつたのでありますが、そのことについて、現在のこの港務の関係個所におけるところの製材あるいはパルプ等実際に材料を使用する最も特徴的なものが私はあると思ふのです。あるいはまた、何といひますか、木材関係としては、全国のそういう組合が結成をされておるわけですね。そういうふうな方々と——東京でいわれるところの木挽町ですね、そういうところの人の人々と政府がいろいろ話をされておると思ふのでありますが、こういうところで、前回の加賀山委員の御指摘がありましたように、河野委員等の話がありまして、政府がせっかく安い材料を輸入しても、それを使うときまでにはあまりにも諸掛りが多くなつてしまふば、コストは下がらないという

わけですね。そういうことから考えて、今のソ連材、あるいは米材、あるいは南洋材というものの間に、パルプになる木材というものは決して少ないわけではないのです。非常に実は多いのです。そこで、ソ連材を輸入した場合に、そういうふうなところには全然向けないかどうかということでありまして、このアラスカ・パルプを設立する当初は、材料はとにかくアメリカから供給をしよう。そして、向こうの人と日本人とが若干入つて会社を作つたわけでありまして、そういう点で、少なくとも国費を投入をして、私は当時決算委員会でもアラスカへひとつ現地調査に行つたこととまで言つたことがある。それほど、日本の紙の当初の計画では八〇％くらいはアラスカ・パルプでもつて作るといふことだつた。こういうことでありまして、私どもとしては、決してなござりをするわけにはいかないわけですね。しかも、ソ連材というものが決して価格の上では高いとは私は言えないと思ふのです。そういうような地域的条件等を考慮してみると、北海道が一番重要な港に私はなるような気がするのだけれども、そういう点、今の港務局長の御説明のように、運輸省の所管からすれば、これは通産省の所管と若干問題がありますから、確かにそういう点はわかります。けれども、これは大事なことで、ひとつで済ましていただければ、アラスカ・パルプにおいて、どのくらい今の木材を使用しておるか、生産量はどのくらい上がつておるか、こういうことを通産省と打ち合はして、資料として御提示をいただきたいと思ふのですが、いかがでしょうか。

結果論になるわけです。したがって、この土地造成に伴って、この材木等を置く場合に、どうしてもそういう関連工場を整備する必要があるのではないかと、こういう点についての質疑があったと私は思うのです。これは今言った諸掛りの点であります。その関連の工場までの経費というものを関係の組合の人たちはどのくらい見ておったかというのを政府の関係者としては聴取したことがあるのかどうか。あるいは、そういう業界の人たちの意見というものはどうなのか。実は私も当運輸委員会、一昨年でしたか、自動車営業用の車は使わないで、白ナンバーによるところの輸送をするために、料金のダンピングが行なわれておる、こういうことで、木材集積場の現地調査に行ったことがある。こういうときに、現状といわゆる政府が考へておるのとだいぶ食い違つておるんじゃないかといふようなことを当時大倉委員が提案し、私も運輸委員の者が現地調査に行ったことがある。そういう関係で、やはり関係業界としての意見というものは十分私は聞いてみる必要があるんじゃないか。そういう点について、前回の河野委員や加賀山委員の御質疑があった。そのことに對して、運輸省としてはその後関係者の人たちの意見を聞いたかどうか。この点については、重要なことでありますから、政府のその後の御報告をしていただきたい、こう思うのです。

○政府委員(比田正君) ただいまの問題につきましても、順番に申し上げます。最初は、貯木場というものが製材場のような材木を直接使う場所と距離がありますので、そこで相当金がかかるんじゃないかという、こういう御質問だと記憶をいたしますが、これにつきましても、七ページの表にございますように、表の中の一筆終りの14「回漕料(貯木場より水切場)」というのが大体この金額に当たるわけでございまして、そこで神戸港内の場合でございますが、ここにありますように、六十五円くらいのものであるわけでございしますが、もしも神戸から遠くのほうへ持つていくと、御承知のとおり、その金は非常に高くなります。たとえば北洋材の例をとりますと、神戸から尾崎まで行くのに、今の六十五円のはかに三百六十五円かかる。それをさらに大阪の南のほう、南港方面に持つていくと四百円くらい別に回漕料がかかるという状態でございますので、私も計画いたしましたときには、そういうふうに將來大阪方面に行くことがわかつておるものなら、大阪に整備をすべきであるといふことで、いろいろ大阪の方面については直接整備を考へております。大阪の管内に岸和田というところがありますが、そこにも行くといふことになりました。岸和田にやるとか大阪にやるとかといふことは、地元等の意見をよく聞きまして決定していきたいといふふうに考へております。御承知のとおり、できるだけ使う場所と貯木場の場所は近いほうがいい、それを目標にいたしまして先般来申し上げておる設備計画を續けておるわけでございます。また、製材場につきましても、できるだけ限り直接その水面の背後に製材場を置きたいといふことになつて、今後整備いたします。

す。製材用地というものは、製材屋さんをつくさん集めて一角で製材工場地帯を作るような計画を今後進めていきたい。從來までやりましたものは、あまり数は多くはございせんが、大阪港内におきましては、地盤沈下等がございまして、從來の貯木場が非常に低くなつたのと狭くなりまして、平林といふところに新しく製材場を作りまして、そちらのほうに全部近代的施設をしたわけであります。ただ、從來ありますところから他に移すといふのは、若干現地の問題がございまして、せつかくある施設をこれは移転しなければならぬといふことがございまして、できうべくくば、増加します分は、新しく一括して製材場地帯を設けて、その前に貯木場を作るといふことがいいやり方ではないかといふふうに考へておる次第でございます。

○相澤重明君 そうしますと、前回御説明いただきました、五十五港中三力年計画で二十七港を当面やりたい、こういうことについて、基本計画を毎会計年度ごとに港務審議会の議を経て策定をして実行をするといふことになるわけでありまして、今の業界の方々と具体的に話を進めるといふことなんでしょうか。

○政府委員(比田正君) その点につきましては御説明申し上げます。これは、この五力年計画を作りますときに、業界とは十分な御相談をいたしまして、年次ごとにも、業界の御希望も聴取いたしましてやっていきたいと思ひます。ただ、今度できます貯木場は、冒頭に御説明いたしましたように、公共団体が主体となつて計画するものでございますから、場合によりましては、公共団体を通じて木材関係業者の声を聞いておきますし、貯木場促進をするための協議会のようなものができるとあります。これは東京にございまして、その方たちとは再々今まで議論をして参つて今日に至つておるわけでございまして。

○相澤重明君 それからいま一つ。先ほど資料で御説明をいただきました、資料7の十ページの外国債発行条件、これが、たとえば西独債については、大阪府、市が発行いたしましたものが九十億円で、三回入れるといふこととありますが、利率は年六分五厘です。これについて、もちろん関係利子の問題は、大蔵委員会でも常に議論され、あるいは決算委員会でも議論された問題であります。なるべく利子は統一するほうがよろしいという意見だつたわけですから、そこで、世銀の利子の問題も出て、第二世銀が成立したときに、なるべくならば利子を外債の場合も世銀の利子に近づけるということが好ましいという意見だつたわけですから、そうするといふと、世銀の利子から考へるといふと、もちろん外債の場合でありますから、ある程度の投資意欲を満たさなければ、つまり外国人の人たちもなかなか日本の発行するものに應じないといふことは、これはもうはつきりしております。ですから、そこで私の言いたいのは、外債の利子はたとえばこれであつても、わが国はいわゆるこれらの業界に対する助成といふものは、そういう面での補いはできないものか。つまり利子補給ですね。利子補給といふものがそういう面で行なわれないものかどうか。つまり、この形でいけば、これは額面とお

りでありまして、利子はそれのとおりであります。これは払わなければなりません、こういうことになるわけですから、ところが、同じ外国の金を借りるといふことの建前がいけば、なるべく政府がやはり一方においては、世銀の金を借りる場合においては、日本政府がいわゆる保証するわけでありまして、これは外国債でありますから、外人の人が応募すれば、もちろんその人の個人のものといふことで、利率が高くなつておる。こういう面で、利率は六分五厘にしても、外債とこの外資借款の場合の利子との差、こういうものについてある程度の利子補給的な助成のかないものか、これについてひとつ伺ひしておきたいと思ひます。

○政府委員(比田正君) 利子が低利になればいいといふことは、お説のとおりでありますけれども、いろいろ金を借りるほうの、これは相手次第のものでございます。国によりまして、また事情によりまして、いろいろ差がございまして、ただいま御質問の、利子補給をいたしてまでも外債を入れようといふところまで状況が立ち至つておりませんし、また現在の段階ではさう細に考へておりません。なお、詳細につきましては、運輸省にいたしましては御容念いたしかねる筋がございまして、この資料もこれは大蔵省の資料でございます。どうぞ御質疑がありましたら、大蔵省のほうにお聞きをお願いしたいと思います。

○相澤重明君 それから、先ほどの東京府の問題については、今交渉中といふことでありますが、もちろん政府の首脳部が各国を回つて外債発行につ

一千万円程度の。これはどういふことに基づいて計画を策定されたのか。

○政府委員(比田正君) 三十八年度の予定に載っておりませんところで、次の表に載っているのがございますが、あと三年間ございますので、三年後にはこれで足りないから、これから増設をやれというものは、できれば三年目、その年の一年でやりたいというふうに考えましてやりましたが、ただ地方の財政等の規模もございますので、三年先に要するのだけでも二年に分けてくれとか、一年に分けてくれという要望もなきにしもあらずでございます。したがいまして、当面間に合っているものも、まだあと二年先、三年先に困るものも二十七港には含まれておりますので、こういう工合になっております。

また、起債のほうの表でいたしますものは大体あとになりまして、次の表の公共事業でやります、五ページの表にあります港の外側のほうを先にやりましてからこれをやるほうがいいと思いますので、この表に載ってないところは来年度にしたわけでございます。

○加賀山之雄君 この関係は起債だけでございますか、それともこの法律にある他の資金の融通も考えておるのですか、起債だけでございますか。

○政府委員(比田正君) この分につきましては起債でございまして、二十億及び来年度五億は起債分でございまして、これは先ほど来お話がありましたような繰故債というようなものはほとんどないと思います。純然たる起債で、できれば政府資金でやっていきたいという形になっております。

加賀山之雄君 私は、その繰故債と

いうよりは、いわゆる資金運用部資金、つまり財政投融資では考えていないのかということなのです。

○政府委員(比田正君) 財政投融資の面では考えていません。この法律に基づいて他の起債事業の一環として貯大場を整備していく、こういうことではないのです。

○加賀山之雄君 そうしますと、全体計画並びに初年度計画については、地方財政事情とにらみ合わせて、港務全体の整備の問題ともならみ合わせてこれを策定した、かように考えてよろしいのですか。

○政府委員(比田正君) さようでございます。

○加賀山之雄君 けっこうです。

○岡三郎君 大体今加賀山さんの言われたことをちょっと聞こうと思ったのですが、全体計画案に基づく三十八年度の予定の金五億ですね、いろいろと他の港務整備の問題とのかかわり合いからおくれたりまたは分割したりというお話があったのですが、この提案理由の中に、一、港務区域内に無秩序に木材が放置され、港務機能の維持の面からも、また、災害防止の観点からも無視し得ない現象が発生いたしております。二、このようにふたつ直接に必要を痛感してやるには、三、どうも二十億の計画に基づく五億の当初予算が、これがちょっと私には納得できない。もう少しやはり、莫大に要する金ならば別ですがね。二十億の計画で、当初予算五億で法律の趣旨に基づく仕事をしようというには、心がまえの仕方からして、ちょっとこれは五億というのはいさなではないか、こう

いうふうな感じを持つのですが、その点どうなんでしょうか。

○政府委員(比田正君) 先ほどちょっと申し上げたけれども、一年かかって申し述べたけれども、一年かかってできる仕事ばかりではありませんで、二年、三年目には大体先ほど御説明がありました危険防止とか秩序を守るための整備をしたいということとでございますが、現状におきましてすでに無秩序になっておるところにつきましましては、できるだけ早く予算措置をしていきたい、起債措置をしていきたい。それから、これからふえる分がございまして、ふえるとはらんしてしまふぞというところは後年度に送つた、こういうふうに仕分けをいたしまして、最小限度五億ということをしたわけでございます。

○岡三郎君 それで、輸入木材の将来の推定増ですね、この点についての数字もここに載っているわけですが、三十八年度に整備を予定している十の港ですか、この港の輸入木材の伸びと他の港の伸びというの、伸びによって十港をやっていくということにも見受けられないし、十港を指定したという理由で、これをもうちょっと詳細に説明してもらえないのかね。いろいろと港がずつとあつて、他に名前も載っていない港もあるが、今までの説明でも、いろいろ理由があるようですけれども、特にこの十港を指定した理由というものをもうちょっとはっきりしてもらいたいという気がするんですがね。

○政府委員(比田正君) これは、案を作りました際には、その理由がおのおののわけでありまして、あまりに一

港一港詳細にわたりましたので、資料も提出いたしませんでしたが、なぜこうしたかというの、一港々々につきまして全部でございます。地図でも広げて御説明申し上げたいへんわかれやすいと思いますが、ただ、われわれがとりました予算は、必ずしもこれは理想的なものではないと認めます。財政上その他を勘案いたしまして許されるもので最大限のものをとりまして、十港にしろれたわけでございます。

○岡三郎君 そうすると、第一年度で五億でやって、この法律の趣旨に、提案説明にあるように、無秩序に木材が放置されているもの、港務機能の維持の面からも、また災害防止の観点から、当初五億円で大体心配がない、順次やっていけばいいと、そういう考え方でですか。

○政府委員(比田正君) ただいま調べました将来の木材の増というのを基準にいたしますと、このとおりやっていけば大体目的を達する、かようになっております。

○岡三郎君 大体目的を達する……。

○政府委員(比田正君) おおむね目的を達する。

○岡三郎君 台風やなんか、いろいろな災害が来た場合においても、大体普通ではこれで手を打てる、こういうことですね。

○政府委員(比田正君) 大体それとおろでございます。ただ、台風と申しまして、たいへんな未曾有の台風と毎年来る台風とがございまして、毎年普通に訪れる台風に対しては、一応これでカバーしていききたいというふうに考えております。

○岡三郎君 そのことは、先ほどしばしば言われているように、効率的に資金を使うという面からいって、割合に重点的にやられているように見えるけれども、名古屋港が十億で一億五千万とか、和歌山もこれは下津というのですか、一億一千万で五千万とか、いろいろと数字的に見ても、もうか、いろいろと数字的に見ても、もう

か、いろいろと具体的に、この法律が通ることによって、日本の港における貯木場施設というものはいろいろふりなつて、大体将来の見通しからいって、次にはいろいろふりに施設をしていって、全体的にうまいくんだ、こういう親切な御説明がないと、このあたりは運輸省にまかしておけというところでは相ならぬというふうに考えて、今ごく基本的な、初歩的なことをお尋ねしているわけですが、今の局長の答弁によつて、初年度五億、そうすると、明年、明後年は大体資金計画はどんなふうな予定になっておりますか。あと十五億をどう考えておりますか。

○政府委員(比田正君) まだ先のことは、年度計画に割ってございせんけれども、これと公共事業でやります外れの設備とがマッチしていかねばならぬものでありますから、そのほうの伸びとかね合わせまして考えていきたい。大体二十億に對して、五億あれば最小限度初年度はだいじょうぶだろうというふうに考えております。

○岡三郎君 先ほど小酒井さんが言つたように、これで港が大体一応きまつていくということになって、まあほかのほうも、おれのほうも早くやつてもらいたいという、こういうふうな希望があつた場合においても、この計画に基づいてやっていけるという答弁があつたわけですが、実際問題として、その点についての弾力的な操作というか、そういうものについてのお考えも先ほど少しあつたわけですが、そういう点についての考慮というか、余地というのか、そういう点もお考えになつておられるようですが、先ほど小酒井さんが言つたのは、とにかくこの原資は削らないで、ほかのほうで必要が生じたらやる、こういうことの念の押し方があつたと思うのですが、その点については、いろいろと木材の輸入の増加の見込みというものは、これはどういふふうに推定されたかわからぬけれども、先ほど言つたように、港々によつては、北の木材を南に持つていったり、ずいぶんいろいろとさまざまな、われわれしるうにはわからぬ点が多いのですが、ひとつ、三十八年度計画に基づいてこの貯木場施設を完備するといふのですから、これ以上は申し上げませんが、この法律をここに改正する趣旨というものがこれによつてほんとに生かされて、所期の目的を達するようによつてもらわぬと、あんなのやほり計画がずさんであつたということになると思ふ。その点だけひとつ、今の局長の答弁を了としてこれで質疑を終わりますから、実行計画にあつては、ひとつ遺漏のないようにやつてもらつて、特別な台風があつても少々のことにおいて混乱せぬというくらいにやつてもらわぬという、あとは天災だと言つて逃げられては困りますから、その点はひとつ十分お願いしたいと思ひます。

○加賀山之雄君 もう一点。今、岡君も触れられましたけれども、先ほど局長の御答弁のうちに、ほかの港務整

備、つまり外側とにらみ合わせてやるというお話がございましたが、逆に、この貯木場とか、木材のあれを整理してしまふ。これがまた一般の港務整備に關係があつて、先にそういうものを片づけてしまふ。それで、全般の港務整備、こういうものもあると思ふんで、これはひとつ、私も同じように注文して、できるだけ早く効果を上げるように、要は港務整備と言ふことなんです。が、ここで大臣に一言伺ひしておきたいのは、先年輸入ラッシュのとき、港務の設備のふん詰まりで、非常に船がたぐさん港に泊まりまして、これが非常に日本の経済に悪影響を及ぼしたという、これは実績があるわけですか、もうごく近い過去において。そこで、港務整備に非常に運輸省におかれましては、力こぶを入られておられるわけですが、まあ、そのときよりは、輸入、輸出——特に輸入の面においては、多少下火になつてゐる面もあると思ひますけれども、しかし今後、いわゆる池田内閣の経済成長に伴つて、輸入はどんどん伸びていく。ことに輸入ももっと伸びていくということが出てくるわけなんです。その場合に、港務整備計画が過去においてなめた苦澁を、もう一ぺん繰り返すというような心配はないのかあるのか、この点大臣からひとつ確たる御自信を伺つておきたい。

○国務大臣(総務健太郎君) 先ほど港務局長から副委員の質問に答へられましたように、当分異常な台風その他のことがない限り、輸入の数量、港務の外側の整備その他を勘案いたしました。この計画で私は貯木に關する限りは万全だと考えております。

○加賀山之雄君 私、貯木場——この法律の改正には直接は關係ないことを実は伺つたつもりなんです、それはつまり、日本の輸出入港の港務設備、これは荷揚場から、上屋から、はしけの問題から、いろいろあるんです、そういうものの需要によつて過去に非常に苦しい経験をした。船が港外にたまって、何日も待たなければならぬ。これは大臣御承知のとおりです。それが、この港務整備計画によつて、今後そういう輸出入が増加してくる、これは必須のことですが、もう一ぺんあつて、苦澁を繰り返す心配はないのかどうか、これを伺つたわけなんです。

○国務大臣(総務健太郎君) 私はないものと確信いたします。

○相澤重明君 それだと關連するな、大事なことだ。今の大臣の加賀山委員の質問に御答弁の言葉が、形式論からいけば、大臣はそれにお答へにならなくてはいかぬと思ふんですが、おとし船込み問題で私も運輸委員会と頭を痛めたのは、そういうことではないんで、これはやはり、日本経済の発展に伴ひ、入り船、出船の多いということ、これは非常に喜ぶべきことなんです。他面荷役が十分でないというのとはどこに欠陥があつたのか、こういう点を當時ずいぶんこれは議論をされたところなんです。しかし、これは根本的に言つて、荷役をする労働者の低賃金の問題、これはアメリカの港務労働者の賃金を考えると日本は十分の一なんです。これははつきり出ている。そういうことからいって、いわゆる船内荷役の公示料金の問題と、それから労働者の賃金問題と、同時に、この港務整備促進法に基づく、この上屋で

あるとか、あるいは荷さばき施設であるとか、倉庫であるとか、こういうものを並行して進めなければ、やはりあつて、船込み事件というものは起きる、こういうことで当時これらの問題については指摘をされたところなんです。ですから、加賀山委員の御質問はたいへんいい質問であつて、ぜひ大臣もそのことを心に入れて、今後はひとつ、日本経済の発展途上に際しては、そういう問題が起きないように努力をしていただきたい。それで、この港務の労働者關係のいわゆる相談をされる審議会といふものがなくなつて、協議会になるというふうなことで、これでは大臣の意見が伝わらぬじゃないかというふうな意見までかわされたときがあつたわけなんです。これは協議会を大臣が開きになつていただければ出てくるわけなんです。しかし、私は今そういうことは申し上げませんが、どうか、せっかく政府が努力されていくことでありますから、できるだけ、ものを扱うにはやはり何と云つても人が大事であります。その人の生活条件、労働条件をやはりよくしていくことに頭を置いていただきたい。このことだけは、今後の問題として、せっかくなので、御意見が出たわけですので、私も要望しておきたい。そうでないといふと、貯木場の問題で今提案をされておりますが、貯木場の問題だけに限らず、この港を中心としたところの問題については非常なたくさん問題が提起されておるわけなんです。ですから、横濱港なんかでは、実は明治以来の革新を行つたといふことをおとし言われた。それは何かといふと、陸から沖に泊まつて

おる船まで運ぶ荷役労働者ですね、この労働者の労働時間というものが今までは算定の基礎に入つていなかった。それを入れることになつて、港に明治以来の黎明を与えたといふことまで言われたくらいなんです。そのくらいまでにして、かえつてそれが荷役作業に非常にプラスになった。こういうこともあるのですから、ひとつどうか——今の加賀山委員の御質問は、私は時宜を得たものだと思う。したがつて、大臣におかれても、今後そういう面でもひとつ配慮をしていただきたい。いすれ専門的な面でも私も一度大臣に御質問する時期があつたと思ふんですが、きょうは關連質問ですから、大臣に要望だけいたしておきたいと思ひます。

○国務大臣(総務健太郎君) 私が確信を持つて申し上げたことについては、前提があることはもちろんでございませう。さうなる前提を考え、また、所得増進計画等において貨物が予想より非常に多くなつた場合には、これまた五カ年計画といふものを改定し得るような状態が来ないとは保証できませんが、現状の見通しとしては、これである前提条件が変わらなければ、はなはだしく変わらなければ、これでやつていけるという確信のほどを申し上げたので、御意見のことはよく拝聴いたしました。

○委員長(金丸富夫君) 他に御発言ございませうか。——御発言もなければ、これにて質疑は終局したものと認めて御異議ございませうか。

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないものと認めます。

これより討論に入ります。御意見の

あります方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。——別に御意見もなければ、これにて討論は終局したものと認めまして、採決に入りたいと思ひます。

港務整備促進法の一部を改正する法律案を問題に供します。

本案を原案どおり可決することに賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(金丸富夫君) 全会一致でございます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、諸般の手續等につきましては、先例により、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないと認め、さう決定いたします。

総務運輸大臣より発言を求められましたので、これを許可いたします。

○国務大臣(総務健太郎君) 本法案審議にあたりましては、有益なる皆様方の御意見並びに真摯なる御審査を得まして、本日ここに通過いたしましたことは、私責任者として、厚く御礼を申し上げます。かつ深く責任を感ずる次第でございまして、今後は、各委員の御趣旨に沿ひ、また港務行政の一段の促進に微力を尽くしたいと考えております。この際、あらためて御礼を申し上げます。どうもありがとうございます。

○委員長(金丸富夫君) 次回は、三月七日午前十時開会を予定いたしましたのであります。

本日はこれをもって散会いたします。

午後零時五十八分散会

三月一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄武蔵野線敷設等に関する請願（第一二三五号）

第一二三五号 昭和三十八年二月二十日受理

国鉄武蔵野線敷設等に関する請願

請願者 東京都杉並区和泉町九

一五防火首都整備協会

内 橋富士松外百四十

四名

紹介議員 石井 桂君

国鉄武蔵野線敷設等に関しては、再々請願し採択されているところであるが、国策として国際的観光首都を建設しつつあるときにあたり、悔いを千載に残すことのないよう、本武蔵野線（鶴見駅―我孫子駅）を結ぶ首都の外回り路線で複々線とし、中央線との交差点駅は西荻窪から武蔵境間に設置することの敷設と自動車国道の建設を促進し、武蔵野線沿いの横浜市―浦和市間自動車国道の幅員は百メートルとして建設せられたいとの請願。

昭和三十八年三月十一日印刷

昭和三十八年三月十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局