

第四十三回国 参議院運輸委員会會議録 第二十八号

昭和三十八年六月十三日(木曜日)

午前十時五十八分開会

出席者は左の通り。

委員長 金丸 富夫君
理事 天埜 良吉君
委員 谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
江藤 智君
河野 謙三君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
小酒井義男君
吉田忠三郎君
中村 正雄君
大倉 精一君

委員

河野 謙三君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
小酒井義男君
吉田忠三郎君
中村 正雄君
大倉 精一君

発議者

國務大臣 綾部健太郎君

運輸大臣 今井 栄文君

運輸省船政局長 藤野 淳君

運輸省港湾局長 比田 正君

事務局側

常任委員 吉田善次郎君

会専門員

運輸省海 龜山 信郎君

運輸省海 龜山 信郎君

本日の會議に付した案件

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○都市高速鉄道建設助成特別措置法案(大倉精一君外六名発議)

○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。

港則法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

○國務大臣(綾部健太郎君) たいだいま議題となりました港則法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近時、臨海工業地帯の造成が急激に進展し、これに伴って港湾の規模も拡大され、また、利用船舶も高速、超大型化の傾向を生じているのに加え、港内の交通は相当に複雑化し、また、油流失による火災の危険も増加いたしました。この事情にあります。これらの点に対応して、交通安全の確保のための規制を一層強化する必要があると参りましたので、港則法について所要の改正をしようとするものであります。

改正のおもな点を述べますと、第一、港内における油送船の附近では、相当の注意を払うことなく喫煙や火気の取り扱いを行なうことを一般的に禁止するとともに、海難の発生等によつて油等が流出し、火災のおそれがあるような場合は、港長が附近にある者に対し、火気の使用禁止等を命じ得ることとしたしました。

第二に、著しく船舶の交通が輻湊し、かつ、巨大な船舶が多く出入する港については、現在の汽艇、はしけ等のいわゆる雑種船は、一般的に他の船舶の進路を避けなければならないこととされておりますが、この義務を負う船舶の範囲をさらに拡大、雑種船以外の一定の小型船舶にまでこれを及ぼすこととしたしました。

第三に、港内の特定航法の中で、防波堤入口付近においては出船優先の航法等を規定しておりますが、これらについて、地形等やむを得ない事情のある場合に、命令によつて特別の航法を定め得ることとしたしました。

第四に、船舶交通のひんばんな水路等について、信号によつて船舶交通の整理を行ない、また、船舶が混雑し、あるいは航行上の危険が生じた場合は、交通の制限を行なうため港長に所要の権限を与えることとしたしました。

第五に、港湾事情の変化に応じ、姫路港及び松山港を特定港とし、住ノ江港及び口之津港について特定港の指定を廃止することとしたしました。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

なにとぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(金丸富夫君) 本案の質疑は後刻に譲ります。

○委員長(金丸富夫君) 次に、都市高速鉄道建設助成特別措置法案を議題といたします。

提案理由の説明を聴取いたします。参議院議員大倉精一君。

○大倉精一君 たいだいま、議題となりました都市高速鉄道建設助成特別措置法案について、提案の理由を御説明申し上げます。

最近の大都市における交通の混雑ははなはだしいものがあり、この傾向は日とともに激しくなる一方でありまして、このまま放置するならば、都市の交通は全く麻痺することは火を見るよりも明らかであります。

この極度に混雑している都市交通の現状を打開して、都市交通の中心目的たる大衆大量輸送、公共輸送の円滑化を急速にはかるためには、思い切った対策が必要であると考えます。

今日、自動車の路線別運行規制などが行なわれておりますが、これらは当面を糊塗する弥縫策にすぎず、基本的な都市交通の解決策にはなり得ないものであります。

都市交通の急速な解決をはかるためには、当面、道路網の建設を行なうと同時に、都市の大量輸送機関である地下鉄の建設を促進し、地下鉄網の延長をはかることが最も効果的な対策であると考えるわけであります。

これらの観点から、三十八年度においても、地下高速鉄道の建設費を補助するため、予算措置として二億二千七百餘万円の補助金を支出することにしておりますが、一キロ当たり二十億円から三十億円の建設費を要する地下鉄建設に、この程度の補助では、その実効はきわめて薄いとわなければなりません。

さらに、制度上から見ましても、補助金の交付は、単に予算措置として行なうよりは、その根拠を法律の規定によつて与えられていることが望ましいと考えられますので、この際建設費の利子相当額の範囲内で補助することができ、旨を法律上明確にして、今日の緊急課題である地下鉄または高架鉄道の建設を促進すべきであると考えるのであります。

本法律案は、このような趣旨を達成するために提出した次第であります。

次に、本法律案の内容について概略御説明申し上げますが、将来の都市高速鉄道の発達等も考えまして、単に地下鉄とせずに、法案名も、助成対象も、都市高速鉄道とし、地方鉄道法第一条第一項の地方鉄道と、軌道法第一条第一項の軌道と、都市及びその周辺において、主として地下または高架で敷設されるものとした次第であります。

これらの鉄道、軌道で具体的に助成対象とすべきものは、運輸大臣が、都市交通審議会の意見を聞き、緊急に建設すべき都市高速鉄道の予定路線として、閣議の決定を経て指定した路線に限ったわけであります。

以上の都市高速鉄道で、昭和三十八年以降昭和四十七年度までに建設に要した資金に対して、昭和三十九年度から昭和五十三年度までにおいて、前年度分の利子相当額の範囲内で、予算で定めるところにより補助することとした次第であります。

なお、この利子の額については、別に定める運輸省令により計算すること

また、都市高速鉄道建設助成特別措置法案を議題といたします。

提案理由の説明を聴取いたします。参議院議員大倉精一君。

○大倉精一君 たいだいま、議題となりました都市高速鉄道建設助成特別措置法案を議題といたします。

提案理由の説明を聴取いたします。参議院議員大倉精一君。

○大倉精一君 たいだいま、議題となりました都市高速鉄道建設助成特別措置法案を議題といたします。

提案理由の説明を聴取いたします。参議院議員大倉精一君。

としてあります。

ただし、以上の補助を受けた路線について営業開始後利益を生じた場合は、助成年度内においては、その利益の相当額を補助対象となる建設に要した資金の利子相当額から控除することとし、また、その路線全部が営業を行なうこととなった場合で、営業開始の年から十九年以内の利益を生じた場合は、その利益を生じた年度の翌年度において、当該利益額の二分の一を下らない金額を補助額の合計額に相当する額に達するまで政府に還付しなければならぬこととした次第であります。

なお、この予定路線にかかる都市高速鉄道の建設資金については、政府においても必要資金の確保に努めるものとする旨の規定を設けるとともに、附則におきまして、この法律の助成対象である都市高速鉄道については、地方税法を改正して、不動産取得税及び固定資産税についてそれぞれ特例を設けたのであります。

以上が、本法案の概要であります。何とぞ、慎重審議の上、すみやかに御賛成を賜わりたいと存する次第であります。

○委員長(金丸富夫君) 本案の質疑は後日に譲ります。

○委員長(金丸富夫君) 次に、港則法の一部を改正する法律案を再び議題といたします。

質疑のあります方は順次御発言を願います。

○天笠良吉君 ただいま港則法の一部改正をする法律案の提案理由の説明を聞いたのでありますが、大体八項目ぐ

らしい改正するところがあるようであり、最近非常に海難事故が多いのでありますが、各項目について、そのために起こったというような例をひとつお示しをいただきたいと思っております。

○説明員(龜山信郎君) まず、改正の第一点は、非常に混雑しておる港におきまして、大型船の針路を避けるべき小型船の範囲を拡張したわけでございまして、これにつきましては、最近大型船と小型船が港内において衝突をいたしました例は、名古屋、大阪、神戸、関門、京浜と、この特に混雑する港における全衝突事件が、三十六年で四百三十四件の海難のうち、百六十四件ございまして、その中で、大型と、今申し上げました通航すべき義務がある小型船—三百トン未満を考慮しておりますが、これが百六十四件の衝突事件のうち三三%という数字を示しております。それ以外のものは、大型船同士、もしくは小型船同士でございまして、この通航義務を、現行は雑種船のみとなっておりまして、三百トン程度以下の小型船にまで拡張いたしますときは、これらの衝突事件のうちの幾らかは減少し得るのではないかというふうなことを考えております。

それから、港内における油送船によつて生じた事故につきましては、件数はさほど多くないのでございますけれども、御承知のとおり、昨年十一月に京浜運河におきまして非常に大きな事故がございました。これは外国のタンカーと国内のタンカーが衝突いたしました。その際に、やはりその付近にありました油ばしけが一緒に燃えております。こういう大きな事故があった

わけでございます。これに対応すべく、港内における油送船の付近の水域における火気取り扱ひの制限を新たに港則法の中に規定いたしたいというところで改正の提案をいたしておるわけでございます。

その以外の点につきましては、やはりこういう港内における事故にかんがみまして、特定港内において航行管制、つまり船の出入港を港長が一定の標識によつて指図をするということにするというの一点でありまして、またさらに、事故が起こった場合に、現場で船舶の交通の制限をする必要があるわけでございまして、それに対する権限を法律に明定いたしました。そういうものに違反した船に対して、船長その他に対して、先ほどの航行管制の違反と同様、罰則をもつてこの規定の実行を確保するというふうな点がおもなる改正点でございます。

○天笠良吉君 第五番目にあげてある姫路港及び松山港を特定港とし、住ノ江港及び口之津港を特定港の指定からはずすということになっておりますが何かこの特定港にするには一定の基準というふうなものがあるのでしょうか。

○説明員(龜山信郎君) 港則法の第三条第二項に、「この法律において「特定港」とは、きつ水の深い船舶が出入できる港又は外国船舶が常時出入する港であつて、別表に掲げるもの」というので、一つの基準といたしましては、喫水の深い船舶が出入する港、あるいは外国船舶が常時相当数入ってくる港ということにいたしておりますが、現実には、大体大型船とここで申しますのは、五百トン以上の船舶というふうな

○天笠良吉君 住ノ江港などは五百トン以上の船が今でも入っているんじゃないかと思ひますが、事情は変わつておりますか。

○説明員(龜山信郎君) 住ノ江港は、なるほど船は現在入っておりますが、五百トン以上の船舶が三十七年の統計では二十五隻、三十七年で五十三隻、さらに二十トン以上の全船舶を見ますと、三十七年で三百六十六隻、三十六年が百六十四隻、これは昭和二十四年等に比べますと、昭和二十四年には二十トン以上の船が実に四千八百九十三隻の入港が年間あったわけでございまして、現在は二十トン以上の小型船も含まれて三十七年で三百六十六隻、三十六年が百六十四隻というふうで、相当減少して参つており、特に港内が混雑をいたしまして、港長を置き、港内のいろいろの制限禁止を港長みずからやるという必要性が薄くなつて参つたというふうなことを考へた次第でございます。

○河野謙三君 ちょっと資料を要求したいのですがね。それは、この趣旨は、危険防止ということ、円滑な運航ということとは、これは非常に矛盾する問題でして、これは陸上と同じですわね。そこをいかに調整するかということとは非常にむずかしいと思ふんですが、私は資料として、もしありますれば、過去五年間における主要港におきましてどの程度の数量の荷さばきをしてきたか、輸出入、それからこれは内地近海も同様ですね、相当ふえてきています。海も同様ですね、それが主要港における船の実績といひますか、日本の貿易で一番大きな負担は私はレバレッジが多

この資料を一つ私は出していただきたいと思ひますが、できますか。

○説明員(龜山信郎君) できます。港務局のほうで作つておりますから、後刻……。

○河野謙三君 それはお手元にあると思ひますが、次の委員会までには御提出願えますか。

○説明員(龜山信郎君) 承知いたしました。

○河野謙三君 けつこうです。

○相澤重明君 港則法の改正を提案する趣旨が運輸大臣から述べられたのでありますが、私は、現在の港則法並びにこの港則法改正の趣旨だけで、これだけで、港の混雑緩和とか出入船舶の航行安全ということがはかられるだろうか、こういう点に若干疑問を持つものなんでしょう。そこで、私はひとつの例であります、今日の船舶の重量トンは非常に大型化しておるといふことは、これはもう海運二法の審議の際にもそれぞれの委員から質問されたところでもあります。そこで、現在の港そのものがこういう時代に即応した条件というものが具備されておるだろうかというのを考えると、なかなかそうなるのを考えると、なかなか気がするわけであります。なるほど、今までの、今説明のあった五百トン以上、あるいは五百トン未満という分類をすれば、現在までの港でも、ある程度、こういう一部改正という条件で、あるいはかなりの混雑というものは避けられると思ふかもしねけれども、これからの時代に即応したものと

しては、私は根本問題として今、一考を要するのじゃないかと思ふのです。

○河野謙三君 けつこうです。

○相澤重明君 港則法の改正を提案する趣旨が運輸大臣から述べられたのでありますが、私は、現在の港則法並びにこの港則法改正の趣旨だけで、これだけで、港の混雑緩和とか出入船舶の航行安全ということがはかられるだろうか、こういう点に若干疑問を持つものなんでしょう。そこで、私はひとつの例であります、今日の船舶の重量トンは非常に大型化しておるといふことは、これはもう海運二法の審議の際にもそれぞれの委員から質問されたところでもあります。そこで、現在の港そのものがこういう時代に即応した条件というものが具備されておるだろうかというのを考えると、なかなかそうなるのを考えると、なかなか気がするわけであります。なるほど、今までの、今説明のあった五百トン以上、あるいは五百トン未満という分類をすれば、現在までの港でも、ある程度、こういう一部改正という条件で、あるいはかなりの混雑というものは避けられると思ふかもしねけれども、これからの時代に即応したものと

しては、私は根本問題として今、一考を要するのじゃないかと思ふのです。

そこでひとつお尋ねしたいのは、東京湾において、千葉、東京、川崎、横浜——この東京湾という一つの名称をつけるか、あるいは、これはどうしたならば一体混雑緩和ができるか、どういふ考えを持っておるか。これは少なくとも、首都一千万の人口を擁し、そのまわりには千葉、神奈川という大県を持つておるといふことからは、ここに出入する船舶、その扱ひ貨物の量はたいへんなものだと私は思います。先ほど河野委員から、過去五年間の数字を資料として要求されておりますが、私は大臣がどのように今の東京を中心とした港についての把握をしておるかというのをひとつ御説明いただきたい。どうなっておりますか。重要港の中でも最大のものだと私は思うのです。御説明をいただきたいと思ひます。どうですか。

○国務大臣(蔵部健太郎君) 経済の発展が、異常なほど発展して参りました。私どももいたしましては、その先行投資ともいふべき道路と港湾については、さらにさらに大きな構想のもとにやらねばならぬと考えております。財政の状況と見合せて、その規模、施行の順位その他についてはとくと考慮いたしたいと思ひます。現在におきます東京湾の混雑状況等は、事務当局をして説明いたさせます。

○河野三君 私、資料の要求を一つ落としたからちよつと……。先ほどお願いいたしました資料のほかにもう一つ、過去五年間の主要港の荷さばき数量、実績、その内訳、その中に特に油だけを分けまして、どのくらい今まで扱つておるかというのをひとつ資料を出していただきたいと思ひます

が、これでもできますね。
○説明員(龜山信郎君) できます。
○相澤重明君 それでは事務当局から答弁して下さい。

○政府委員(比田正君) ただいま港則法が改正されますに關係いたしました。最初に全国の港の話、次に東京湾のお話、こういう御質問だったと思ひますが、この港の改修は非常に今立ちおかれておりますので、ただいまも五カ年計画を作りましてやっておりますが、来年度からは新しく五カ年計画を改定いたしました。最近の諸情勢に適應したものに變更しまして、さらに推進していきたいと思つております。その際一番問題となりますのは、鉱石の専用船あるいはタンカー等の非常に超大型のものを取り扱ひでございますので、これらがたくさん入ります港につきましては、これらに対して特に配慮いたしました整備計画を立てていきたいと思ひます。

東京湾につきましては、御承知のとおり、約一億トンくらいのが現在入つております。これは横須賀から本更津のほうまでかけた、千葉県のほうまで含んだものでございますけれども、こういうような大きな荷物が将来入つて参りますと、たゞいま御指摘がありましたように、その船舶の安全とということが非常に問題でございます。これは大別いたしますと二つの要素に思ひます。一つは、油等は非常に危険な品物でありますから、できればそういうものを場所を限りまして安全なところに配置するということが一つの要件でございます。もう一つは、すでにできておりますものを動かしていくことはできませんから、そ

いうものを何とかして航行を制限できるようにな形に港の格好を変えていくか、あるいは少し離れたところで油等はパイプで輸送ができませんから荷役をする。あるいは、今後ふえます分については、危険な奥まった水面を避けまして、外側の安全な水域に面したところで取り扱ひをしたらどうかと思つております。こういうような計画につきましては、港の管理者であります県、市等から案が出て参りますと、事務当局といたしまして、慎重に審議いたしましたのでその變更をきめまして、根本的な計画は、運輸大臣の諮問機関であります港灣審議会というふうなものがございまして、各界の専門家が集まりまして、そこで慎重に審議をして決定いたすことになっております。

ただ一つ申し上げたいのは、これらの設備というものは、非常に金もかかるし、時間がかかりました。一年でできるような場合もございまして、一年でも、やはり最小限度二年、三年というものがかかるわけがあります。ひどいものになりますと、根本的には四、五年もかかるというふうな設備もあるかもしれません。したがって、できるだけ限り手つとり早い方法で何らか安全な方法を見出すということをお願いいたします。

○相澤重明君 今の局長の御答弁というものは、通り一べんの答弁なんで、私の今質問しておるのは、現在の港則法では不十分であるから港則法の改正をしたいということと今提案をされておるのだけれども、このようなことだけでは、これは京浜運河におけるタンカーの事故から見て、たゞこを殴るのをやめたらどうだ、あるいは混雑をして

おるものをできるだけ混雑を緩和する、小さい船の問題についても緩和するというような条件は、これはある程度できるかもしれないけれども、これは少なくとも大型化する船舶をもつて国際競争に乗り込んでいくという場合に、この港則法というものは船の出入りにきわめて重要な要件を備えるものだから、これでもいいのかという点で私は疑問を持つ、こういうことで、たとえば東京港の場合はどうなんだろうという一つの質問をしたわけです。

そこで、まだ少し不十分のようですから、私はいま一つお尋ねをしておきたいと思うのですが、それでは現在の水深ですね、港の水深というものは、千葉の場合にはどのくらいあるのか、どのくらいの容量のものが接岸できる状況にあるのか、東京港の場合にはどうか、川崎、横浜の場合にはどうなのか、こういう点について、東京港を中心とした四つの港について具体的にひとつ説明をしてもらいたい。

○政府委員(比田正君) 水深につきましては、京浜地区では、石油と鉄鉱石と両方のための航路は現在十二メートルでございます。これでは非常に不足でございますので、今の港の外側にそういう船が入れるような施設をやることをたゞいま検討いたしておりますが、さしあたり混雑の問題につきましては、本年度、川崎のほうの入口が十二メートルで今まで入れなかつたのですが、本年度からこれが入れるようになりまして、それから川崎側の京浜航路は、幅百五十メートル掘りまして、そこへはしげがそつち側を通れるように今工事をしていただいております。それから横浜港では、扇島航路がありまして、それが

横浜から入るところで急カーブでありますので、これをスローなもう少しゆるわかいカーブに直しますような改良工事を本年度中にいたします。これは約四億六千万円ほどかかるのでございますが、今まで入りませんでした。前よりもかなり楽になつて混雑が緩和されるというふうな当面の措置はいたしております。東京につきましては、これは油の精製はございせん。将来考えられるとしても、油の貯留地でございますので、さような大きな水深は必要でない。普通の商船と同じような程度で、十メートルないし十一メートルくらいまであれば十分であるというふうにいわれれば判断いたしてあります。それから千葉につきましては、工場の港が多々ございまして、たとえば、出光の精油所ができましたところでは、その前面が十六メートルに確保されておりますので、これは相当大きなタンカーなどが入りましても、千葉のほうはたゞいま入れるような状態になつております。

○相澤重明君 千葉のは、タンカー船を接岸させるための新しい水深十六メートルというのを作つたわけですか。しかし、現実には、横濱港なり、川崎港、東京港なりの場合は、それはできないのです。現状の状態ではできない。十二メートル以下のもので、七万トン、十万トンのタンカーとか、鉄石船とか——鉄石船はないけれども、タンカーのようなものがこれから入出港するといふときに、現状のままではたゞきんの千トン、二千トンの船の間でそういう大きい船の航行ができるのか。これは私は今の局長の答弁を聞いておつ

て、實際はあまり港のことを知らぬの
じやないかという気がする。私はそこ
でひとつ、われわれも研究する必要が
あるし、これは水先案内人の意見を聞
いたらいいと思う。一体現在の水先案
内人はどういう考えを持っておるか、
今船を出入港させるのにどのくらい
苦勞をしてるか、おそらく知らぬで
しょう。現在の水先案内人の人類だけ
では港は整理できません。こういう実
情というものをやはり私はつかんでい
かないと、規則、省令どころか、細則
くらいのところの提案をおこなうので
あって、根本的な港の混雑緩和をはか
るといふような条件にないと思はる
う。ですから、もつと極端に言えば、
こまかいたくさん船の中へ大型の船
を入れようと思つたって、入れはしな
いのです。そのために起きる事故が多
いのです。ですから、私は、今の港
というものは根本的に再編成する時期
に來てはならないか。ですから、東京港
も、川崎港も、横浜港も、大きい船も
小さい船も入り乱れてわれ先にひとつ
わが港へというような考え方を待つて
おる現状においては、私は港の混雑緩
和はできないだろうと思う。そこで、
それをやはり、港灣管理者側の諸君の
言うこともさることながら、抜本的に
考えるには、運輸省が、國がそういう
ことを考えてやる必要があるのじやな
いか、こう私は思うのです。この点に
ついて、実は私も先日水先案内人の山
下君を呼んでいろいろ聞いてみました。
これは實際現状においてはどうに
もならぬ、これで事故が起きないのは
不思議だ、こう言っているわけです。
だから、もつとそういう点についてや
はり根本的に対策を立てる必要があ

る。私も国会議員も、比較的陸のこ
とは明るくても、海のことには暗い。こ
ういうふうに、私自身も聞いてびつ
りするほどなんです。ですから、港灣
局長にたいへん失礼なことを言つてし
まつたけれども、それくらい根本的
な問題を提案してもらいたかつたとい
うのが私の実は言いたいことなんだ
けれども、そういうようなことは省内
で議論されたことがないのか。たとえ
ば現状の横浜港、川崎港、その奥ま
たところの東京港について、このまま
でいいのか、これだけのことでもつて
現在の船込み条件なり船舶の被害とい
うものが起きないと思はれるのかどう
か。私はどうも物足りないような気が
する。そこで、そういう点についてお
尋ねをしたのでありますが、そういう
点について議論はないのですか。どう
ですか、大臣。

○國務大臣(磯部健太郎君) 私、水
先案内人の組合長といいますが、何十
年とやっておる、ちよつと名前は忘れ
ましたが、そういう人を運輸省に招致
いたしました、いろいろ意見を取りか
わし議論をいたしました。しかし、現
在の時点において、やらぬよりも、幾
らかでもそれを、相澤先生のおっしゃ
るようなことをやるためには、根本的
にやるといえば、今日の財政状態では
たしてそれが容認されるであろうかと
いうようなことも考えまして、そうし
ていろいろ議論の末、とりあえず現在
の時点においてなし得る海上運送の緩
和ということにこの改正も一つの役割
をなすんじゃないか、かように考えて
本法案を提出した次第でございます。
引き続き、その相澤先生のおっしゃる
ような抜本策については、あらゆる面

から熱心に検討いたしましたして、明年度
の予算等におきましても、世論が先行
投資の不足ということも言っておりま
して、すべての物価の原因その他が、
日本の経済規模があまりにも急速に拡
大したために、いろいろな面において
矛盾と撞着があつて、それに起因する
いろいろな事故が起つていて、たとい
ことは、政府も痛感いたして、たとい
ま財政と見合ひしてその根本策につ
いては検討しておる次第でございます
して、いずれそのうちに何らかの結論
を得たいと、かように考えておる次第
でございます。どうぞ御了承を願いま
す。

○相澤重明君 大臣や局長の説明の趣
旨は、私も了としておるわけですが。そ
れはとにか、今の混雑緩和とかか危
険防止をするには、京浜港におけるた
くさんの事故の例から見れば、最低限
度こういうことはすぐやらなければい
けない、こういうことなんです。私は
法律改正、こういうことは根本的なもの
やるべきであつて、当面すぐ運輸大臣
の権限でやれるようなことはやる、あ
たりまえのことだ。それは特に私ども
が否定する何ものもない。これはよ
くやつてくれ、むしろ鞭撻するほうな
んです。そうじゃなくて、私の一番心
配するのは、こういうことをやりつづ
も、現在のままでいくと——私は事務
当局にお尋ねしたいのですが、やはり
大きい船が入つてきても、それがその
船が小さい船の中に入つてきて港へ着
ける、こういう考え方でしよう、どう
なんです。それはどういふふうにな
つておるのですか。それは、ちよつ
と先ほどもお話が出たように、大型船
については、港外に出して、それで小
さい船によつて中に荷物を運ぶ、そう
いふことを考えておるのか、どういふ
ふうになつておるのか。今の考えは、
この港則法の一部を改正する提案の趣
旨には別にそれはないでしょう。とに
かく、港の混雑を緩和するとか、危険
を防止するとか、そういうことだけを
今提案しているだけですね。一番深刻
な先ほどの姫路港や松山港の問題につ
いては、特定港の基準というものがあ
つて、それに基づいて指定をしたと
いうだけであつて、この船舶の大型化
に対処する具体的な法律をどうしたら
いいかということについてはないで
しょう。この中に別に入つてはないで
しょう。どうなんですか、事務当局に
聞いておきたい。

○説明員(龜山信次郎君) 仰せのと
おり、超大型船がどんどんふえて参ると
いうことに対して、施設面に非常に根
本的な問題があるということござい
ますが、これにつきまして、港灣局
長から申し上げましたとおりで、今後
施設を拡充していくことござ
いまして、私どもの提案しております
港則法では、施設面の拡充ということ
ではなくて、現実にある施設、非常に
船舶の出入港の数並びに型の大きく
なつたのに対して追つつかない施設の
現状において、できる限り安全をは
かつていきたいという趣旨のことござ
いまして、たとえば、先ほども申し
ましたけれども、大型船が京浜運河の
ような狭いところへ、しかも小型船が
たくさんあるところへ入るのに対して
は、どうしても航行管制ということ
で、大型船が通る際には、それに向
合ひになるとあぶないような場合に航
行を一時とめる、あるいは朝のラッ
シュ時は大型船の航行をあすこの入口
で全然とめておくというような、ほん
どうの現場に即した、その場その場の
状況においてやる、いわば交通調査が
整理をするというふうなことを主眼に
したこういう権限を港長に持たして、そ
れにそむいた者に罰則を当てはめてい
くというのが、大型船に対する対策で
ございます。

うなことであって、そういうことと取っ組んでいくのが法律改正の重要な問題だ。今の港則法、ただこれは、はしけの多いのや、五百トン、千トンの多い船の中に大きな船を入れる場合には、港長が一つの港内の混雑を見て規制をすることができるとい程度のものであって、ひとつも根本的なものに触れていないのじゃないか、これは私の考えです、私は横浜港や東京港の現状を見てから、見ているだけにそれを心配するわけです。だから、もつと根本的なものひとつ改正案を出せないものだろうか、こういう点で実は何回も会議を持ったにわかれは思うのです。特に、私は昨年も運輸大臣に申し上げたと思うのですが、東京湾の開発については、これは私も、東京、神奈川、千葉、埼玉等の周辺の都府県においてそれぞれ会議を持って今開発計画というものを進めておられるけれども、これはもうこのまわりのものだけではない、これは国がやるべきだ、その中における港という問題は運輸大臣の監督下にあるのだから、やはり運輸大臣は強い発言力を持っておられるのだ、こういうことを昨年私は申し上げた。ですから、その中で、松永安左衛門翁の東京湾開発に関する計画もあるでしょう。大学の教授グループの作っているものもありますよ。われわれもその中に審議に参加しているわけです。すでに二回も総会を持ちました。いろいろ研究しておられるけれども、運輸省が直轄しておられるこの直接関係を持っておられるところの港灣に対する法律、港則に対する法律、こういうようなものから考えていくと、いま少し前向きな姿勢がとれないものだろうか

という点を私は昨年以來主張しているわけですよ。ですから、昨年も、今提案せられようとしている清掃法の問題についても、私はむしろ積極的な意見を出した。とにかく、港というものはいかにあるべきか、特にその中の船舶の出入についてはどうするものか、こういうことは私も、これはもう忘れてはならないことだと、こう思つて実は今まで主張しておるのですが、今回は、むしろ私に言わせれば省令あたりでできることを、省令とまでいかないから、ひとつ法律の一部改正の中に入れて提案をしていこうという意図しかどうも私には受け取れない。こういう点で、先ほど大臣が御答弁いただいたように、むしろ積極的に取り組むというならそのときに僕は法律改正を出したらどうなんだろうか、このくらいにまで考えるわけです。そういう点どうなんですか大臣。

○國務大臣(綾部健太郎君) 理想は、おっしゃるとおりでございます。しかし、現実に法律に根拠のないことは、運輸大臣がやれと言つてもやれないのです。現在の状況において、現在をどういうふうにするのが最善かということに思いをいたしまして、とりあえず港則法の改正を提案した理由でございます。理想はそれは相澤先生のおっしゃるとおりですが、理想と現実というものはなかなか一致しません。理想と現実が簡単に一致するなら政治というものとはそういうものでないと思つておるのですが、理想と現実をいかにして一致さすかということに私は政治というものがあると考えて、そうして、なるべく理想に近いように、それではそのままそれができるまで待つておれば

いいじゃないかといったものではまたいろいろな事故が起りまして、一体運輸省は何を考へているのか、やれるんじゃないか—やれないのですから、やれるようにまず港則法の改正をいたしたような次第でございます。聡明なる相澤委員はそういうことはおわかりだろうと思つますから、どうぞひとつ御協力賛成を願ひたいと思つたのです。

○相澤重明君 今の運輸大臣の言うことは、私はこのくらいのことにはあたりまえなことだと言つておるのです。よ、あたりまえのことだ。それだけでは決して根本的な問題にメスを入れることにはならぬ。たとえば、先ほど次長から説明を受けると、とにかく大型船についても小型船についてもそのまま流し込むという形なんですね。これはそのまま流し込むということでしょう。そこで今の、たとえば横浜港と川崎港と東京港千葉港も含んで、千葉は特に先ほど局長の説明したように、十六メートルの水深ができたから大型船は入るけれども、それ以外はそれだけの水深を持つておられるところはなないので、その中に大型船を引き込んで、考えてもごらんない、今の十万吨級のタンカーを、水先案内人が少しぐらいのチャーター・ボートを持つてきてやつたところで、そう簡単に船がくりくり回りますか、大型船が。五百トンや千トンの船をかじをかえるのは簡単かもしれぬけれども、七万吨、十万吨の船というものは、そんなに簡単に回るものじゃないですよ。それだからこそ、事故というものは、実は大型船が入つてきて、しかもちよつとしたしけでも来るといへん

な騒ぎです。港へ入つておる船を港から沖へ出すだけでもえらい騒ぎなんです。だから、私はむしろそういうことを考へるならば、たとえば横浜港は大型船を入れるなら入れる、小型船は川崎港に入れるなら入れる、東京港に入るならそこを通らなければ大型船は通つてはいけぬ、むしろ港則法を變えるならそのくらいまでなせぬかといふかという気がおるわけです。こまかい船も一緒にしておいて、そうしてそのまま大型船の向きを變えたら、方向を變えたらいいつたつて、それはできるものじゃない、こういう私は気がする。そこで、私が気がするだけではいけないから、これは今の局長や次長の説明を聞いただけでは、どうも私も納得することはできない。そこで、委員長にひとつ私は頼みたいのだけれども、ひとつ専門家を呼んで聞いてみようじゃないか。船が自由自在にこまかに回るか、回らぬか、行き合ふ船がどうなるか、ひとつ水先案内人等を参考人として呼んで意見を聞いてみようじゃないか。そうしなければ、私はこの程度のことだけでは—それは現状の混雑をどうするかということをしるでも前向きにやつていくのだという運輸大臣の考えはわかりませんが、その気持ちはわかるけれども、これだけではどうもなかなか、港則法というものを改正をするという立場に立てば、いま少し進んだ意見というものがなければならぬ、こう思つておる。思つたら、そこでひとつ参考人の意見を聞く機会を設けてもらいたい。これは委員長に聞くんですが、どうですか。

○委員長(金丸富夫君) 理事会に諮りまして、御希望に沿うようにひとつ努力したいと思つています。

○相澤重明君 それじゃきょうはそれまで、私は。

○國務大臣(綾部健太郎君) ちよつと今の点について、そういうことをやるような世情であれば、いとも簡単なんです。たとえば小さい船はここを通るなとか、大型船のみにせよといふようなことをすると、すぐ中小企業の圧迫である。自民党政府は大企業擁護であるとか、いろいろな議論が起りまして、法律に根拠がないことは一切やれないのが現状でございます。もうまことに憂慮にたえませんが、どうかひとつその辺も、意見をお聞きになつて、納得がいったらならば、その点御協力を願ひたい。

○政府委員(比田正君) ただいま相澤先生のお話を伺つておりますと、十万吨の船あるいは七万吨の大きな船が横浜に入るかというふうなお考えがあったようでございますがわれわれも実は専門家の意見を十分に聞いたつもりでございますが、あの京浜の航路は四万五千トンということに計画いたしました。幅は三百四十メートル、深さ十三メートルでございますが、そのときの時点ではそれで入れるという専門家の意見でありまして、その後小さい船がこの三年間くらいどんどんふえてきました。陸でいいますと、自動車のほかに自転車やオートバイが非常にふえた、通行人がふえたということ、幅も十分あり、深さもあるのだけれども、今のようないくつかのうらちよるする状態では入れない、こういう結果になつたわけでございます。まして、ましてや八万吨とか十万吨ということ

せんし、専門家も絶対に入れぬとおっしゃっているわけでございます。ただ、例といたしましては、七万六千トンばかりの鉱石を積んで参りました船が、積荷を減らして五万トンにいたしましたして入った一つの例はございますけれども、タンカーは大体四万トンでござりますから、私もはそれ以上でござります。その点ひとつ御了承を願いたいと思ひます。

○説明員(龜山信郎君) たいだいま私の説明が足りなかつたようでござりますけれども、大型船と小型船が乱雑に交通、行き会ひをしないように航行管制を現状でいたしたいというので、今度の法律案で航行管制の港長の権限を強化して、これに違反したものに罰則をつけるという点でござります。もちろん航路全体をセパレートしておくという事は、非常に望ましいわけでございますが、まだそういう航路ができていない現状においては、大きい一万吨以上の船が鶴見航路を入ってくる場合には、そこを通過して出る船は一応全部ストップするというのが航行管制でござります。これが、あの曲がりかどを入つてしまえばや安全になりますので、そのときは小型の船もそこを出て行つてほしいと。あるいはその逆で、大型船は今入るな、外で待つておつてくれ、そして一定の小型船が通り過ぎてしまつたあとで、さあ入つてよろしい、そのかわり小型船は待つて。これは先ほど交通巡査がと申し上げましたけれども、そういうふうな現場々々で一応流れをセパレートして安全をはかつていこうという趣旨の規定でござります。御了承を願ひます。

○委員長(金丸重夫君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(金丸重夫君) それじゃ速記つけて。

本案に対する質疑は、本日はこの程度にしてやめませう。

次回は十八日午後一時開会といたしまして、本日はこれをもって散会いたします。

午前十一時五十三分散会

六月十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、都市高速鉄道建設助成特別措置法案(大倉精一君外六名発議)

都市高速鉄道建設助成特別措置法案
都市高速鉄道建設助成特別措置法
(目的)

第一条 この法律は、都市高速鉄道の建設を助成することにより、緊急に都市における高速度の交通機関の促進を図り、もつて都市交通の円滑化に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「都市高速鉄道」とは、地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項の地方鉄道及び軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項の軌道であつて、都市及びその周辺において、主として地下に又は高架で敷設されたものをいう。

(都市高速鉄道の予定路線の指定)
第三条 運輸大臣は、都市交通審議会の意見をきき、かつ、閣議の決定を経て、緊急に建設すべき都市高速鉄道の予定路線(以下「予定路線」という)を指定するものとする。

2 運輸大臣は、予定路線の指定をしたときは、これを公示しなければならない。

3 前二項の規定は、予定路線を変更しようとする場合について準用する。

(補助)

第四条 政府は、地方鉄道業者又は軌道経営者(以下「地方鉄道業者等」という)に対し、昭和三十三年度から昭和五十三年度(予定路線に係る都市高速鉄道の全部について営業を行なうこととなつた日から起算して五年を経過した日の前日の属する年度が昭和五十二年以前に属する年度)たる場合においては当該年度)までにおいて、地方鉄道業者等が昭和三十八年度以降昭和四十七年度までに予定路線に係る都市高速鉄道の建設に要した資金について、運輸省令で定めるところにより計算して得た当該年度の前年度分の利子の額に相当する額の範囲内において、予算で定めるところにより補助することができらる。

第五条 前条の規定による補助(以下「新線建設補助」という)に係る都市高速鉄道について、営業の開始後、運輸省令で定めるところにより計算して得た利益を生じた場合は、その利益の額に相当する額を翌年度の

新線建設補助に係る同条の利子の額から控除するものとする。

(補助金の還付)

第六条 地方鉄道業者等は、新線建設補助に係る都市高速鉄道の全部について営業を行なうこととなつた日の属する年度から起算から十年以内

に前条に規定する利益を生じた場合は、その利益を生じた年度の翌年度において、政府に対し、その利益の額の二分の一を下らない金額を、運輸省令で定めるところにより計算して得た当該都市高速鉄道に係る新線建設補助の額の合計額に相当する額に達するまで還付しなければならぬ。

(大蔵大臣との協議)

第七条 運輸大臣は、前三条の運輸省令を定めようとするときは、大蔵大臣と協議するものとする。

(資金の確保に関する措置)

第八条 政府は、予定路線に係る都市高速鉄道の建設について、地方鉄道業者等が必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとする。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

(地方税法の一部改正)

2 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十三条の四第一項に次の一号を加える。

十五 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)による地方鉄道業者(帝都高速鉄道交通管団法(昭和十六年法律第五十一号)による帝都高速鉄道交通管団を含むものとする。及び軌道法(大正十年法律第七十六号)による

特別措置法(昭和三十三年法律第九号)に規定する予定路線に係る都市高速鉄道の用に供する不動産で政令で定めらるもの

第三百四十八条第二項第二号の三中「(昭和十六年法律第五十一号)を削り、同項第二号の四中「大正八年法律第五十二号」及び「大正十年法律第七十六号」を削り、同項同号の次に次の一号を加える。

二の五 地方鉄道法による地方鉄道業者(帝都高速鉄道交通管団法による帝都高速鉄道交通管団を含むものとする。及び軌道法による軌道経営者が都市高速鉄道建設助成特別措置法によりその建設につき補助を受けた都市高速鉄道の用に供する固定資産(第二号の三及び第二号の四に掲げる固定資産を除く)で政令で定めらるもの

この法律施行に要する経費

この法律施行に要する経費は、平年度約十六億八千万円の見込みである。

昭和三十三年六月十九日印刷

昭和三十三年六月二十日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局