

第四十八回国会 運輸委員會議録第六号

昭和四十年二月十九日(金曜日)

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

清野 幸男君

川野 芳満君

佐々木義武君

田中 彰治君

勝澤 芳雄君

山口丈太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 松浦周太郎君

出席政府委員

總理府事務官

(北海道開発庁)

総務監理官

運輸政務次官

(大臣官房長)

運輸事務官

(港務局長)

運輸技師

(運輸事務官)

運輸事務官

(航空局長)

委員外の出席者

北海道開発事務

自治事務官

(財政局財政課)

長

日本国有鉄道副

總裁

専門員

小西 真一君

二月十七日

日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出

第八一号)

同月十八日

臨時行政調査会の答申における運輸行政に關す

る請願(山田彌一君紹介)(第七七八号)

同(大西正男君紹介)(第八四〇号)

同(大野明君紹介)(第八四一号)

同(高橋清一郎君紹介)(第八四二号)

同(中村幸八君紹介)(第八四三号)

同(栗山礼行君紹介)(第八四五号)

同(内海安吉君紹介)(第八五六号)

同(菅野和太郎君紹介)(第八五七号)

同(小坂善太郎君紹介)(第八五八号)

同(笹山茂太郎君紹介)(第八五九号)

同(坪川信三君紹介)(第八六〇号)

同(永末英一君紹介)(第八六一号)

同(西村英一君紹介)(第八六二号)

同(福井勇君紹介)(第八六三号)

同(渡邊寛君紹介)(第八六四号)

同(山口喜久一郎君紹介)(第八六五号)

同(和爾俊二郎君紹介)(第八六六号)

同(天野光晴君紹介)(第八六七号)

同(岩動道行君紹介)(第八六八号)

同(逢澤寛君紹介)(第八六九号)

同(小川平二君紹介)(第八七〇号)

同(金丸徳重君紹介)(第八七一〇号)

同(正力松太郎君紹介)(第八七二〇号)

同(肥田次郎君紹介)(第八七二一〇号)

同(松田竹千代君紹介)(第八七三〇号)

同(山本幸一君紹介)(第八七三〇号)

同(渡辺栄一君紹介)(第八七四〇号)

同(松井政吉君紹介)(第八七五〇号)

同(上村千一郎君紹介)(第八七五〇号)

同(小淵恵三君紹介)(第八七五〇号)

同(金子一平君紹介)(第九四九号)

同(始岡伊平君紹介)(第九五〇号)

同(中山榮一君紹介)(第九五一号)

同(根本龍太郎君紹介)(第九五二号)

同(藤山愛一郎君紹介)(第九五三三号)

同(細田吉藏君紹介)(第九五四号)

同(森田重次郎君紹介)(第九五五号)

同(井岡大治君紹介)(第九八三三三号)

同(大平正芳君紹介)(第九八四四号)

同(鈴木一君紹介)(第九八五五号)

同(田口誠治君紹介)(第九八六六号)

同(高橋重信君紹介)(第九八七七号)

同(辻寛一君紹介)(第九八七八号)

同(西村榮一君紹介)(第九八九九号)

同(福田繁芳君紹介)(第九九〇〇号)

同(穂積七郎君紹介)(第九九一一号)

同(赤澤正道君紹介)(第一〇二二二号)

同(伊東正義君紹介)(第一〇二二四号)

同(外一件)(上村千一郎君紹介)(第一〇二二五号)

同(高橋順一君紹介)(第一〇二二六号)

同(野田卯一君紹介)(第一〇二二七号)

同(野原寛君紹介)(第一〇二二八号)

同(服部安司君紹介)(第一〇二二九号)

同(古川丈吉君紹介)(第一〇二三〇号)

同(粟山秀君紹介)(第一〇二三一〇号)

同(山本幸雄君紹介)(第一〇二三二〇号)

同(今松治郎君紹介)(第一〇三三八号)

同(唐澤俊樹君紹介)(第一〇三三九号)

同(外一件)(橋本龍太郎君紹介)(第一〇四〇〇号)

同(進藤一馬君紹介)(第一〇四〇一〇号)

同(大坪保雄君紹介)(第一〇六三三三号)

同(木村武千代君紹介)(第一〇六四四号)

同(齋藤邦吉君紹介)(第一〇六五五号)

同(坂田英一君紹介)(第一〇六六六号)

同(松原善之次君紹介)(第一〇六七七号)

大阪外環状線の高架建設等に関する請願外三件  
(肥田次郎君紹介)(第一〇三七七号)  
同外四件(井岡大治君紹介)(第一〇六六二号)  
は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出  
第八一号)

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案  
(内閣提出第二六号)

航空に關する件(職員の綱紀に關する問題等)  
日本国有鉄道の經營に關する件(職員の綱紀に  
關する問題)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。  
日本自動車ターミナル株式会社法案を議題と  
し、提案理由の説明を聴取することとしたしま  
す。松浦運輸大臣。

日本自動車ターミナル株式会社法案

(会社の目的)

第一条 日本自動車ターミナル株式会社は、ト  
ラック輸送の合理化を図り、あわせて道路交通  
の円滑化に資するため、大都市及びその周辺の  
地域において、トラックターミナル事業を行な  
うことを目的とする株式会社とする。

(株式)

第二条 日本自動車ターミナル株式会社(以下「会  
社」という)の株式は、額面株式とする。

2 会社は、新株を發行しようとするときは、運  
輸大臣の認可を受けなければならない。

(政府及び地方公共団体の出資)  
第三条 政府は、予算で定める金額の範囲内において、会社に対して出資することができる。

2 地方公共団体は、自治大臣の承認を受けて、会社に対して出資することができる。

(名称の使用制限)

第四条 会社でない者は、日本自動車ターミナル株式会社という名称を用いてはならない。

(代表取締役等の選定等の決議)

第五条 会社の代表取締役の選定及び解職並びに監査役の選任及び解任の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(事業の範囲)

第六条 会社は、その目的を達成するため、トラックターミナル事業(自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第百三十六号)第二条第二号に規定するトラックターミナル事業をいう。)及びこれに附帯する事業を営むものとする。

(事業計画等)

第七条 会社は、毎営業年度の開始前に、その営業年度の事業計画、資金計画及び収支予算を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これらを変更しようとするときも、同様とする。

(重要な財産の譲渡等)

第八条 会社は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、担保に供し、又は有償で取得しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(社債及び借入金)

第九条 会社は、社債を募集し、又は弁済期限が一年をこえる資金を借り入れようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(社債発行限度の特例)

第十条 会社は、商法(明治三十二年法律第四十八号)第二百九十七条の規定による制限をこえて社債を募集することができる。ただし、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純資産額のいづれか少ない額の

二倍をこえてはならない。

(定款の変更等)

第十一条 会社の定款の変更、利益金の処分、合併及び解散の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 前項の合併の決議(会社と自動車ターミナル法の規定による自動車ターミナル事業者でない法人との合併であつて会社が存続するものについての決議を除く。)又は解散の決議についての運輸大臣の認可は、同法第二十二條第二項又は第二十三條第二項の規定による認可とみなす。

(財産目録等の提出)

第十二条 会社は、毎営業年度経過後三月以内に、その営業年度の財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びに営業報告書を運輸大臣に提出しなければならない。

(監督)

第十三条 会社は、運輸大臣がこの法律の定めるところに従ひ監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社に対し、業務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(協議)

第十四条 運輸大臣は、第二條第二項、第七條から第九條まで又は第十一條第一項(会社の定款の変更の決議に係るものについては、会社が発行する株式の総数を変更するものに限る。)の認可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。

(報告及び検査)

第十五条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社からその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社の營業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

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。

(罰則)

第十六条 会社の取締役、監査役又は職員が、その職務に關して、わいろを受取り、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 前項の場合において、犯人が收受したわいろは、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

第十七条 前條第一項のわいろを供与し、又はその申込み若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

第十八条 第十五條第一項の規定による報告をせず、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役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第十九條 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした会社の役員は、三十万円以下の過料に処する。

- 一 第二條第二項の規定に違反して、新株を発行したとき。
- 二 第七條の規定に違反して、事業計画、資金計画又は収支予算の認可を受けなかつたとき。
- 三 第八條の規定に違反して、財産を譲渡し、担保に供し、又は有償で取得したとき。
- 四 第九條の規定に違反して、社債を募集し、又は資金を借り入れたとき。
- 五 第十二條の規定に違反して、財産目録、貸借対照表、損益計算書若しくは営業報告書を提出せず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。

六 第十三條第二項の規定による命令に違反したとき。

第二十條 第四條の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(会社の設立)

第二条 運輸大臣は、設立委員を命じ、会社の設立に關して発起人の職務を行なわせる。

第三条 設立委員は、定款を作成して、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の認可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。

第四条 政府は、会社の設立に際し、五千万円に相当する株式を額面価額で引き受けるものとする。

第五条 昭和三十九年十二月十八日東京都新宿区四谷三丁目二番地に設立された東京トラックターミナル株式会社(以下「旧会社」という。)は、この法律の施行後二月以内に商法第三百四十三條に規定する株式總會の決議を得て、会社の設立に際し、会社に対してその營業の全部を出資することができる。

2 商法第二百四十五條ノ二本文、第二百四十五條ノ三及び第二百四十五條ノ四の規定は、前項の場合について準用する。

第六条 旧会社が前條第一項の規定による出資をする場合においては、旧会社の株主は、その所有する株式の數に比例して、会社の株式引受人となる。

第七条 前條の規定により引き受けることとなる会社の株式に一株に満たないものがある者の所有する旧会社の株式については、設立委員は、商法第三百七十九條第一項に規定する処分をすることができる。

第八条 附則第五條第二項において準用する商法第二百四十五條ノ二本文の規定により旧会社の株式の買取りの請求をした者が会社の成立後当

該株式の代金の支払を受けたときは、その者の有する会社の株式は、会社に移転する。

第九條 附則第五條第一項の規定により旧会社が出資する營業の価格は、臨時に運輸省に置く評価審査会が決定する。

2 前項の評価審査会は、委員五人をもつて組織する。

3 前二項に定めるもののほか、第一項の評価審査会の組織及び運営に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十條 旧会社は、附則第五條第一項の規定による出資をする場合においては、会社の成立の時において、解散するものとし、その権利及び義務は、会社に承継されるものとする。この場合においては、商法第七十七條第三項の規定は、適用しない。

第十一條 前條の場合において、旧会社の株式を目的とする質権は、附則第六條の規定により旧会社の株主が受けるべき株式又は附則第七條の処分により旧会社の株主に交付すべき金銭の上存在する。

2 商法第二百九條第四項の規定は、前項の質権について準用する。

第十二條 会社の株式申込証には、商法第七十五條第二項第一号に掲げる事項に代えて、附則第三條第一項の定款の認可の年月日を記載しなければならぬ。

第十三條 附則第四條及び附則第六條の規定により政府及び旧会社の株主が会社の設立に際して発行する株式の總数を引き受けた場合においても、会社の設立は、募集設立に關する商法の規定によるものとする。

第十四條 商法第六十七條、第八十一條及び第八十五條の規定は、会社の設立について適用しない。

第十五條 この法律による会社の設立に伴い必要な登記については、登録税を免除する。ただし、資本の金額のうち政府の出資及び附則第五條第一項の規定による出資に係る部分以外の部分については、この限りでない。

第十六條 附則第二條から前條までに規定するものは、会社の設立及び旧会社の解散に關し必要な事項は、政令で定める。

第十七條 附則第十條の規定により旧会社が解散する場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に關する規定は、適用しない。

(名稱についての経過規定)  
第十八條 この法律の施行の際現に日本自動車ターミナル株式会社という名稱を使用している者については、第四條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

(事業計画等についての経過規定)  
第十九條 会社の成立の日の属する營業年度の事業計画、資金計画及び取支予算については、第七條中「每營業年度の開始前に」とあるのは、「会社の成立後遅滞なく」とする。

(地方税法の一部改正)  
第二十條 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。

附則に次の一項を加える。  
(日本自動車ターミナル株式会社に対する固定資産税の課税標準の特例)  
54 日本自動車ターミナル株式会社法(昭和四十年法律第 号)による日本自動車ターミナル株式会社が昭和四十六年一月一日までに取得した直接その本来の事業の用に供する構築物で政令で定めるものに對して課する固定資産税の課税標準は、第三百四十九條の規定にかかわらず、当該構築物に對して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から三年度分の固定資産税に限り、当該構築物に係る固定資産税の課税標準となるべき價格の二分の一の額とする。

(租税特別措置法の一部改正)  
第二十一條 租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第八十四條中「及び北海道地下資源開発株式会社を、北海道地下資源開発株式会社及び

日本自動車ターミナル株式会社」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)  
第二十二條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第二十八條第一項第四号の二の次に次の一号を加える。  
四の三 日本自動車ターミナル株式会社に關すること。

### 理由

トラック輸送の合理化を図り、あわせて道路交通の円滑化に資するため、日本自動車ターミナル株式会社を設立し、これに大都市及びその周辺の地域においてトラックターミナル事業を行なわせる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○松浦國務大臣 ただいま議題となりました日本自動車ターミナル株式会社法案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。  
最近における自動車による貨物輸送の發展は、道路網の整備と相まって急激かつ顯著なものがあり、他方、大都市における道路交通のふくそうは激化の一途をたどつております。このような現状にかんがみまして、トラック輸送の合理化をはかり、あわせて道路交通の円滑化に資するための施策がきわめて必要となつてきているのであります。

このため、特に大都市及びその周辺の地域にすみやかにトラックターミナルを整備しなければならぬのであります。このトラックターミナルの建設は、用地の取得と施設の建設に膨大な資金を要します。また、ターミナル事業としての収益性は著しく低い。民間資金のみによることは、きわめて困難な実情にありませう。  
したがつて、ここに民間資金のほか、政府及び地方公共団体の出資による日本自動車ターミナル株式会社を設立して、大都市及びその周辺の地域においてトラックターミナル事業を行なわせようとするものであります。

次に、この法案の概要を申し上げますと、第一に、本会社は、大都市及びその周辺の地域において、トラックターミナル事業を行なうことを規定してあります。

第二に、政府及び地方公共団体は、会社に対して出資できる規定を設けるとともに、主務大臣たる運輸大臣の会社に對する所要の監督規定を定めてあります。

第三に、附則におきまして、会社の設立に關する手続規定を設け、政府は、会社の設立に際し、五千万円に相当する株式を引き受けるものとしたしました。また、昨年十二月十八日に民間出資により設立された東京トラックターミナル株式会社を本会社に吸収するため、東京トラックターミナル株式会社は、その營業の全部を本会社に出资することができるとしてあります。

その他諸税の減免等必要な規定を設けてあります。以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますよう御願ひ申し上げます。

○長谷川委員長 次に、坪井自動車局長より補足説明を聴取することといたします。坪井自動車局長。  
○坪井政府委員 日本自動車ターミナル株式会社法案につきまして、その概要を御説明いたします。

まず第一に、会社の目的であります。日本自動車ターミナル株式会社は、大都市及びその周辺の地域において、トラックターミナル事業を行なうことにより、トラック輸送の合理化をはかり、あわせて道路交通の円滑化に資することを目的としてあります。  
第二に、政府及び地方公共団体の出資を規定しておりますが、地方公共団体の出資に際しまして

は、自治大臣の承認を受けることになっております。

なお、この会社の当初の資本金としては、政府出資五千万円、東京都出資五千万円のほか、民間出資一億五千万円を予定しております。

第三に、会社の事業の範囲であります。この会社は、トラックターミナル事業及びこれに付帯する事業を営むものであります。

なお、この会社は、昭和四十年度には、東京都板橋区において、板橋トラックターミナルの建設に着手する予定であります。

第四に、会社に対する監督につきましては、会社は運輸大臣が監督することになっております。

会社の新株の発行、重要な財産の譲渡等、長期資金の借入れ、代表取締役及び監査役の選定等、毎營業年度の事業計画等につきましては、他の特殊会社の例にならぬ、運輸大臣の認可を受けなければならぬものとなっております。

第五に、会社の設立手続についてであります。運輸大臣の任命による設立委員が会社の設立に關して發起人の職務を行なう等、一般の会社の設立手続とは異なる規定を設けております。

会社の設立に際しましては、昭和三十九年十二月十八日に設立された東京トラックターミナル株式会社とその營業の全部を出資することができるとし、会社が成立した場合においては、東京トラックターミナル株式会社は解散し、その権利及び義務は新会社に承継される旨規定いたしております。

このほか、会社の名称の使用制限、会社が發行する社債の發行限度の特例、運輸大臣の大蔵大臣に対する協議、会社の役員等に対する罰則、登録税及び固定資産税についての減免等についても規定いたしておりますが、おおよそ他の特殊会社の例と同様であります。

以上でこの法律案の概要についての御説明を終わります。  
○長谷川委員長 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○長谷川委員長 次に、航空に関する件、及び日本国有鉄道の経営に関する件について、調査を進めます。

この際、運輸省畑官房長及び磯崎日本国有鉄道副総裁より発言を求められておりますので、これを許します。畑官房長。

○畑政府委員 航空局職員を取締被疑事件の経過につきまして、御報告申し上げます。

お手元に資料を配付しておりますが、大体いま逮捕されて、まだ取り調べ中でございまして、その取り調べの内容につきましてはわれわれにはわかりませんが、ただ、いつ、だれが逮捕されたかという事実だけしか、いまのところわかっておりません。

それで、順を追ってお話し申し上げますと、二月二十七日に、航空局監理部の補給課物品係長福田雄が、任意出頭の際に警視庁に連行されております。ちょうどこの日の午後三時半ごろに、関係書類を押収されております。で、夜七時半ごろに、警視庁からの連絡によりまして、この者に対して逮捕状が出たという旨の電話連絡がございました。

二月一日に、補給課補佐官の竹本安夫という者と補給課の通信器材係員の徳田泰親が、同じく任意出頭の際に連行され、午後九時半ごろに逮捕状が執行されたという連絡がございました。

二月二日午前十時半ごろに、関係書類を押収されております。

それからしばらくたちまして、二月十一日の朝、東京航空保安事務所施設部の機械課機関係長秋池淑也が連行されております。これは元本局におった者でございまして。午後四時ごろに、同事務所において関係書類を押収されております。これも、夜になって逮捕状を執行されております。

この事件の前に、九州の海運局福岡支局においても取締事件がありまして、五名逮捕されて起訴されておる事件がありますが、その資料もお手元に配付をいたしております。

このように二つの事件がありましたので、この機会に省内を引き締める必要があるというので、一月二十八日に臨時の省議を開きまして、次官から引き締めの趣旨を話をして、同時に、運輸次官の次官名で省内各局等に対して綱紀粛正についての通達をいたした次第でございまして、その通達もお手元に配付いたしております。

二月一日には、この一片の通達で済まずというようにことになってはいかないというので、さらに具体的な注意を伝えたいというので、さきと異なることとして、さきに臨時省議でいろいろ各省議のメンバーと申し合わせた事項につきまして、全然内容がないというものでもいけませんので、多少具体的にメモ的なものを流した次第でございまして。

二月八日には、特に航空局におきまして保安事務所長会議を臨時に開きまして、航空局長から綱紀粛正についての訓辭を行なっております。その他、航空保安事務所長会議のみならず、年度末でもありますので、各種の会議を地方の幹部を集めてやっておりますので、その機会ごとに局長なり私なりが行って非常にこまかい注意を与えて、その趣旨の徹底につとめておる次第でございまして。

航空局の事件の全貌が内容的にはつきりいたした後に、それをよく分析検討いたしましたので、どういふことに原因があったか、組織の問題であるのか、仕事のやり方の問題であるのか、あるいは職員のしつけというような意見も十分聴か、警察当局のその原因についての意見も十分聴取いたしました。それに基づいてさらに具体的な手を打ちたいと思っております。以上でございまして。

○長谷川委員長 次に、磯崎副総裁。

○磯崎副総裁 本日は、たいへん心苦しい御報告を申し上げます。去る一月下旬から新聞紙上に出ております私のほうの大飯付近の汚職事件につきまして、簡単に経過を御報告いたします。

お手元にすでに可直の取り調べを受けております者の一覧表を差し上げておりましたが、今日までで国鉄関係者六名でございまして。うち一人退職者がおりますが、国鉄関係者六名と業者十三名が目下取り調べを受けている最中でありまして、今日現在におきまして、なお被疑事実の内容等につきましてはまだ警察方面から十分な連絡も受けておりませんし、いまここでどういふ事実があったかということをお話しするまでの段階に達しておりませんが、それにいたしまして、私のほうの職員あるいは職員であった者が、工事関係あるいは資材の購入等につきまして可直の取り調べを受けつつあるという事は、全く私どももいたしましては何と申し上げていいかわからない、ほんとうに申しわけない残念な事柄でございまして、事柄の判明し次第、いづれ具体的な対策等も立てなければならぬというふうに考えております。今日現在なおそういう不明確な状態でございまして、とりあえず部内並びに部外に對しましてお手元の差し上げましたような通達並びに連絡をいたしまして、部内、部外とも引き締めて、今後のことに第三次長期計画の工事量の多い時期に入りますので、十分戒心いたすようにやっております。第でございまして。

ことに今回の取り調べを受けておる者の中には、前大阪工務局長という相当地位の高い者もおりますことなどにつきましては、全く私どももいたしたとしても汗顔の至りにたえない次第でございまして。事柄の内容がもし被疑事実のごとくならせば、まことに国民に對しても申しわけない次第というふうに考えております。

いづれにいたしましても、取り調べの判明し次第、極力今後ともかかるといふような方に万全の措置をとってまいりたい、こういうふうに考えております。

○長谷川委員長 質疑の通告がありますので、こ

れを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 私はこの前航空局関係の汚職については、ある程度の意見を申し上げたので省略いたします。で、本日は、この前あまり触れなかつた国鉄の大阪工務局の汚職について、大體性格は似たような形になっておるので、二、三今後問題もありましたので、質問をしたいと思ひます。

本来この汚職がどういふ階層で行なわれておるか、いわゆる相手方が贈賄し、それから関係者が収賄するという、この関係を見ても、あまり下級職にはないものであります。たとえば線路工事とか、列車の運転士とか、こういうところに汚職はないのでございまして、それそれその立場を利用して、相手に利益を与えられるような、そういう層に限られておる、こういうふうな考えますので、その点について今後の問題もありませんから、質問をしておきたいと思ひます。

また、こういう収賄汚職が起こったときに、国鉄当局としては、これらに対しての罰則といひますか、これをどういふふうな処理されておるのかといふことを聞きたいわけですが、相手方の贈賄に対しては、たとえば東洋電機のようにこれに對して取引を停止する、あるいは有期限な中止をする、こういう処分が行なわれて、これはこれなりに効果があつたことだらうと思ふのであります。しかし東洋電機のような特殊なメーカーについては、永久停止といふようなことは不可能な条件もあつて、こういうのは効果がほんとうにあらわれ

るかどうかといふことは、双方の誠意を見る以外にないわけですが、当面この収賄するような立場にある、相手に利益を与えるような行動ができる、こういう地位にある者が実際に収賄行為をやつたような場合、国鉄当局としては、これらの職員に對する罰則といふようなものをどういふ関係でやつておられるのか。もしそれが今日まで例がなければそれでいいのですが、將來どういふ方法でこれに對して対処されるのかといふことをまずお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 たいだいまの御質問に對しましてお答え申し上げます。

まず第一点のこのういつたことを起こした者に対する事後の処置でございますが、これは當然手続的に申し上げますと、もし起訴されれば、直ちに休職になるわけでございます。休職にいたしまして判決の決定を待ちまして、有罪判決でございますと、これは懲戒免職といふことになるわけでございます。また無罪判決でございますれば、場合によつては復職することもございすれば、あるいはそのまま依願免職のようなこともございす。いずれにいたしましても、もしこのういつた事実が事実として可直の正式な取り調べが済んだ場合においては、部内の懲戒規程によりましてそれぞれ関係者に対して適切な処罰をいたしまして同時に、その責任者に対しては、たとえば課長、局長、その他に對しては監督上の責任をとらまして、内容によりまして、おのおの懲戒規程によつて処分いたしておるわけでございます。

またその次の今後の問題についてのことでございしますが、これはいづれ、もう少し詳しく申し上げたいと存じておりますが、結局一人の人間が同じ仕事を長くするということが非常に問題があるのでございますが、今回の関係者は、実は都合に在任期間が短くて、その長年にわたつて同じ仕事をしておつたのではないという者も相当おられます。しかし何と申し申しても同じ資材を同じ人間が長く買つておるということ自体に非常な問題がございすので、やはり担当を一年なり一年、二年なり二年で取りかえる、あるいは相手の業者の信用調査をもつとする、そういう方法をとりまして、今後の具体的な対策を立ててまいりたいといふふうに思つておりますが、なお相手方につきましては、実は非常に小さい業者になりまして、もう、そのとき限り、一回限りで国鉄と取引しないといふような業者も実はあるやに見受けまが、そういうものになりますと、取引の停止等につきましても実はあまり効果がござい

ません。これらにつきましては、結局信用調査なり、あるいはいままでの国鉄以外に對するいろいろな商売の実績等を十分調べた上で、その業者と取引するといふような方法以外にはないのではなからうかといふふうに考へております。

○肥田委員 おつしやられるように、たとえば国鉄法の二十九条、三十条、三十一条、それから罰則の五十五条、こういうところで処置を講じられたと思ふのですが、もう一つお伺ひしたいのは、これはこの前航空局の汚職について取り上げたときと同じ内容で、ここでは実はお聞きしたんです。国鉄当局として、こういう取賄事件で逮捕されるといふような問題が起きたときに、いまままで同じ報告を聞いておつたわけですが、取り調べをまつて処置を聞いておつたわけですが、取り調べをする、もちろんこの取り調べをまつて処置をするといふのは、手続としては当然のこととおりで思ふのですが、ある程度検査するあるいは警察段階で取り調べが進められておる間の国鉄としてのこの当事者に対する扱ひ方といふものは、これをわれわれは、何かもう一つ、それをまつてあとで処置したいといふ表現に對して何か、あまり大きくならなければいいが、部内に広がらなければいいが、こういう心配があるのは当然でなければ、ほんとうに取り調べに對する協力といふものが、どのように行われておるのか、実際には打ち捨て

といふようなことは、なかなか常識的にはやらな

いだろうかと思ひますが、しかし、そういうことがあ

りますと、結局同じ結果になりますから……。

ありますと、結局同じ結果になりますから……。

じゃないのでありまして、相手方のいわゆる誘惑といふものが続く限りは、なかなか防止は困難だらうと思ふ。たとえこの同一地位に長く置いてもおかない、これも一つの手法で、警察あたりでもよく、この問題の起るのを前提として、たとえ

ば二年くらいで交代させるといふようなこともやられておりますが、これも非常に消極的なやり方だと思ふのです。

国鉄の場合に、先般も、新聞記事を讀んでみま

すと、汚職の原因、収賄の原因といふものが全く別な角度で書かれておる記事を私は讀みました。それは大阪の工務局の場合に、国鉄の予算といふものが、そういう方面に少しも余裕をとつていない。したがってそういうものを請求したといふうな書き方をしておるわけですが、これは新聞に書いてあることですけれども、つまり百数十万円か鉄建建設からもらつた金を、大阪工務局長が、国鉄の運営のために使つたんだといふうな書き方をしておるわけですが、それは、国鉄は渉外費などとしていない。だから不自由をするのだといふうなことが考へられるわけですが、実際にその

ととは別に、相手方の下請業者からいわゆる運

対策と、今度の場合に特異な例は、いま言ったように国鉄に金が不自由だから業者から取り立てている、こういうような姿があると思はればこれは大いに改められる必要があると思はれます。後者の場合にはその原因をもっと深く究明される必要があるのではないかと思はれますが、この二点について特に質問をするわけで。

○磯崎説明員 ただいま、現に疑いを受けまして取り調べられている最中のものに対する取り扱ひ方につきましては、やはり本人の権利の問題もございまして、ただ疑いを受けたというだけで身分上の処置をすることは出来ておりました。起訴されて裁判がきまるという事で初めて犯罪事実が確定するわけでございまして。ただ疑われたというだけでやめさせるとかあるいは懲戒をするとかいうことは、これは本人自身の問題もありまして、やはり法律的に確定してからということにいたしております。ただ私どもとしては、もちろん事柄は極力拡大しないようにという気持ちを持っておりまして、特にそういう立場から、もちろん検察、警察当局に働きかけても全く無意味なものでございまして、私どもとしては、やはり当座の問題といたしましてはただ傍観する以外にないと考えております。もちろん、取り調べだけ受けて身柄の拘束されておられない者につきましては、やはり従前どおりの仕事をさせておきます。しかし事件が一段落いたしましたらば、先ほど先生のおっしゃったとおり、仕事を要するとかあるいは場所を要するとかいう、いわゆる懲罰でない適当な処置も講ずる必要のある場合も当然起きてくるわけであります。

次の、今回の問題がいわゆる国鉄の業務の運営的な面に充てられるための必要な金であったのではないかとこの御質問でございまして。この点につきましては、実は新聞に出ましたことも私ども承知いたしておりますが、現在の私のほうの予算で申しますと、いわゆるそういう現場の工事局が、ことに用地買収等にあたりまして、地主あるいは現に居住している人たちと円満に話をつ

けるために、一席設けて懇談をするという機会、これはやむを得ない必要なことと思はれて、それなどに必要な最小限度の予算は配賦いたしております。しかし、もちろんそれが十分潤沢にあるとは申されませんが、もしそれがほんとうに必要なならば、別途本社に対して稟議をすれば例外的の例外として予算の追加等しないこともないわけでありまして。その点実はいま先生のおっしゃったと同じことが、数年前に新幹線の工事が始まりましてやはいくらも問題が起きたことがございまして。そのときに、新幹線につきましては非常に用地買収でいろいろな意味の金が必要ということ、特にそういう場合に特別な配慮をしたことも実はございまして。普通の工事でございまして、大阪あたりはいろいろな大工事をやっておりますが、そのために部外の方々と折衝するための最小限の費用は見ておるつもりでございまして。しかし、それがはたして現実の事態に足りるか足りぬかの問題になりますと、これはそのときそのときの判断で、もしどうしても足りなくなれば、やはり正式に本社に伺いを立てて、そして本社のほうでそれをめんどろみという形はあるわけでございまして。そういう点についてはあらゆる努力をして、必要な事柄で金が要するならばそれを要求しなかつたという事は間違いであるというふうなことをおぼえておるわけでございまして。

○肥田委員 私、それでは最後に一つ要望しておきたいのですが、たとえば三十一条には「職務上の義務に違反し」という第二号があります。ですから、私はものごとを責めるといふのじやなしに、こういうことがあった場合には、三十一条の第二号の職務上の義務に違反するといふ、これは私には大いに国鉄当局としてこの条項を生かす必要があるだろうと思つております。実際に片一方で捜査が行なわれている、あるいは検察陣のいろいろな取り調べが行なわれているときに不可能なことだと思はれますけれども、職務上の義務に違反をしておるかどうかということ、これは平常においても比較的やりやすいことだと思つております。

から、違反を前提とするのじやなしに、忠実に職務を履行しておるかどうか、義務を果たしておるかどうかということ、これは研究をすることができまして、これは必要があれば、あやしいと思えば、査問委員会とまではいかなくても、それぞれこれらに対していろいろと手を入れることができると思つております。そういうようなことをおやりになると、絶えずお互いが緊張し合つて、そしてこういう不快な事件も起こらないということになるんじゃないかと思はれます。これも非常に消極的な面ですけれども、いづれにしてもこのたびの場合には何か、おれはこういうことをしたけれども、この金はおれのおふところに入れたんじゃないかというふうな形に新聞にあらわれておる。ですから、これはいづれにしても正しくないお金を要求して要求したか贈つてきたか知りませんが、そしてそれがどんなふうに使われようとも、にこった金、きたない金はやっぱりきたない金ですから、そういうことのないように予算面でももう少し国鉄も幅のある予算を立てる必要があるだろう、こういうことも考えます。そうすれば、おのづから周囲というものがきれいになると思つておる。国鉄自身の動きももっとさっぱりしたものである。この点について要望しておきたいと思はれます。

○久保委員 ちょっと関連して、先ほどの副総裁の御答弁で、たとえば用地買収等に対する渉外費というが、これは当然組んでおる、また足りなければ本社に稟議されればこれを増額していくということではあります。本件は取り調べ中でありまして、これからよくわかりませんが、新聞等の伝えるところを総合すれば、それ以下のものだと思うので、はつきり公開の席で言えないような、言うならばおつきき合ひとかそういうものも多少あろうし、仕事をやっているからいろいろな面ではやはり予算というふうなワケで出し得ないようなものが相当現場にはあるんじゃないかと思つております。そういうことになりまして、当然、苦しいか

ら顔なじみの業者に、こういう金があるからひとつどうだ、君のところを持ってもらえぬかというふうなところから、だんだん、最初は必要最小限度のものを要求してもらつたというふうな。だんだんそれが高じてふくらんでくるというふうなことで、いま肥田委員が質問したのもそういう点だろうと思つております。これについては、多額にやること自体がいか悪いか、これはまた問題があるわけですが、そういう点をどうしたらいいか、これはやはり研究する必要があると思つております。

それからもう一つは、工事単価の問題であります。この単価の問題で、国鉄は一般の工事と違つて、安全な輸送のための施設の工事があるわけでありまして、その簡単な工事設計というが、そういうものでいけないことは理屈としてはわかるのでありますが、しかし、巷間伝えられるところによりまして、どうも過多に価格が高くなつていく。価格が高くなつていくということは、工事請負金額というが、そういうものが高くなる。高くなるという事は、裏を返せばメリットも多量には通がきくということも一つあると思つておる。これは一がいに申されませんが、この工事単価についてもこれはいろいろあると思つておる。あるいは車両の製作費もいろいろありまして、そういうものを含めてやはりもう一べん検討し直すことも一つではないかと思つておる。

それからもう一つは、こういう関係会社と国鉄との関係であります。これはもう少しかくふうがあつてしまふべきだと思つておる。どうもこういうふうな同じようなケースがあとを断たぬという事は、この関係について問題があると思つておる。それは一つにはこういう会社との人的な交流の問題。だから極端な話をすれば、そういうケースをしたものについては一切人的な交流というが、こういうものはしない。交流という用語がありますが、退職後の就職なども頼まぬ。



頼まぬといふとおかしいが、入れぬ。入れたものについてはもう縁を切りますというくらいにやらぬと、どうもうまくいかないと思うのです。ですから、こういう点もひとつ考えてみたらどうかと思うのです。

要は、人間そのものの気持ちの問題でありますから、これはいろいろな制度や組織をつくつても、人間の心情が曇つてくればどんなことでもやるのでありますから、これはいたしたくないのであります。食いとめるのに組織上あるいは予算上、制度上欠陥があるとすれば、それを埋めていくということが私は必要だと思つたので、一言申し上げておきます。

○磯崎説明員 いずれも非常にごもつともなお話でございます。ただいまのお話、たとえば工事単価の問題などにつきましても、やはりとかく国鉄の工事は高いというふうなわけがあることも事実であります。これは運輸の安全などという非常にかんがひの問題等からくることかとも思いますが、やはり多少設計がオーバであったりというふうな点もないではないというふうな気もいたした。実は今後昭和四十年年度から、現在御審議願つております予算を執行してまいりますと、また工事費も相当ふえますので、これらにつきましても、いま会計検査院等とも十分相談をいたしまして、知恵を拝借いたしまして、工事単価の積算の方法等も合理化するかわりに、しかし手続も極力簡素化する。しかし内容は合理化する。

こういふ面ではどこへ出してもおかしくない積算基準等をつくるようにいま特殊な部局を設けまして、検査院の専門家に入つてもらひまして、今後の工事の施行につきましても、いやしくも世間からいろいろ言われることがないように、そういう面でも十分やつてまいりたい、こういうふうな考えです。また、関係会社との関係につきましてもいろいろな角度から考えなければいけませんし、今回の事柄がもし事実なりとすれば、やはり相当な処置をしなければならぬ。また、今後どうし

ても私のほうが直接工事をするわけにまいりませんが、やはり相当有力な土産屋を使わなければ十分工事ができない、これは事実でございますので、それとの関係をきつめて割り切つて、ほんとうにドライにやつていくという形をぜひつくつてもらいたいというふうな考えでございます。十分今後こういふ点につきましても、私も自身が注意を払ひまして、仕事をしまひたいというふうな思つておきます。

重ねて、いろいろ御心配をかけまして申しわけありません。  
○長谷川委員長 引き続き航空関係について、久保三郎君。  
○久保委員 全日空のDC3はいまだに遭難機が発見できないやうであります、そのとおりでございます。

○橋内政府委員 現在までのところ、まだ発見しておりません。  
○久保委員 そこで、遭難機の捜索について、きのうあたりやつと統一的な機構というか、そういうものを考えているやうであります、これはたしか三十三年か四年以来、そういう航空機の安全に對しての政府内部におけるいろいろの審議会というか、引き続き昨年もあつたわけでありまして、けれども、当然その中では取り上げられてはいるわけですが、どうもいままでの救援体制というか、そういうものが一本化できなかったもので、今度も途中で一たん誤認して打ち切つた、そこで発見も非常に困難になつて、こういうふうな点があるのだから、一本化についていままでどういふ点が問題になつてきたのか、いわゆる航空局から見て、たとえば海上保安庁あるいは自衛隊あるいは警察、こういうものに対して一本化ができなかったという話を聞いています。

○橋内政府委員 たいまお尋ねの問題は、いままでの経緯を実態的に御説明し、今後どういふやうに処理するかということもあわせて御説明したいと思ひます。

この救難の問題につきましては、実態的に申しますと、航空局はいわゆる実動部隊を持つておらぬといふところに問題があるわけでございます。が、制度的に考えますと、海上保安庁なり警察なり、あるいは防衛庁なりというものが、この実行をやるというところになつておられます。航空局としましては、いわば情報というものが一番早く入る。それから航空特に民間航空についての具体的なデータを一番把握して、また遭難機がどういふ航路を通つたか、あるいはどういふ航路を通るであらうかというやうな情報については、航空局が一番データを持つておる。そこでこの情報を持つておる航空局と、いわゆる実動部隊との関係はどういふやうな問題が起るわけでございますか、これをいかわゆる指揮命令という形をやることは、現在の制度としてもできない、また一面かえて、現在の制度を妨げるやうな問題もあると思ひます。そこで、あくまでこれを調整あるいは連絡あるいは協議という形を円滑にやつていこうといふことで、実行は現在もされておられます。

ただ、これについて私のほうでいかわゆる協定書といふものの立案を昨年の暮れあたりから始めまして、昨年の一月以降、数回にわたつて協議会を開き、そして大体の原則はみな同意したわけでございます。その後各省庁別に案文の整理その話を續けておる。しかし思想的には全く各省庁間の話は済んでおりました。実行上は差しかえなという段階になつておる。ただ協定書に判を押す、あるいはその以前の条文の整理といふものがまだ行なわれておらなかつた、こういう段階でございます。

それではどういふやうな内容で協定をしようとしておるか、また実質的にどういふやうな合意ができておるかという点について申しますと、これは基本的には国際民間航空条約との関連になるわけでございますが、その関係におきまして、日本の国土を含め、その近海につきましても、東京捜索救難区といふものが設定されております。これは

東京といふことばが出ておりますが、この東京都の東京といふよりもむしろ日本海域というやうな意味の東京でございます。この中の救難の調整は運輸省の航空局がやるやうなことで、話は各省庁間では全然問題はないわけでございます。したがつて、そういう意味の国際的な東京付近を中心に、すなわち隣接のたとえびハワイならハワイといふものとの関係において航空局が中心になつておるという形は、だれも異議がないわけでございます。

それから、先ほどの情報を一番持つておる航空局それから実動部隊との関係は、随時必要な協議を行なうといふことで話はまとまつております。それから、具体的にそれじゃ救難調整本部といふものをどこに置くかという点は、現在羽田の東京航空保安事務所におくことになつております。この点もみな同意しておるわけでございます。と申しますのは、東京の航空局に置くよりも、羽田に置くことが通信系の関係その他能率的である、しかも敏捷な措置を要するといふやうな意味で羽田に置く、そうしてここが中心になつて関係機関の調整を行なつていこう、この関係機関の調整は航空局長またはその指名する職員が主宰をしていこうということになつております。で、実際問題として航空局長がみずから主宰するといふことは、おそらくよほどの大きな事件の場合でなければ、かえつて適切でないと思ひますので、常時からまず初めにだれが主宰するかといふやうな分担をきめておきます。ここで情報がわかりますと、すぐ電話なりその他の連絡方法によつて、まずいかわゆる通信捜索といふものを行ないます。したがつて、初めの段階は通信捜索、そして関係のあるところに照会いたしまして、次第に情報を整理していき、どうもこれは事故ではないかといふところになりますと、いわゆる実動部隊に對しまして、こういう状況であるから捜索してくれといふことを頼むわけでございます。そして、その場合に、状況によつていろいろ違ふと思ひますが、最も能率的に捜索するとい

うことが重要でございます。いわばオーバーラップが極端になることはむしろ避けるべきである。もちろんある程度のオーバーラップは、場合によつてむしろ必要でございます。そのような問題は、事態に合わせて、羽田にできるところの救難調整本部でもって行なっていくということになるわけでございます。

そこで、今回のいわゆる浮遊物という問題について手違いがあったということは、私も率直に認めざるを得ないと思つておられます。そこで、事態としては、海上保安庁の船が拾ひあげたものを全日空機のものとして誤認したことから始まるわけでございますが、これは、航空局の立場としましては、航空局あるいは航空局の出先である救難調整本部、あるいは名古屋の航空保安事務所というものが中心になつて調整を行なつておつたわけでございます。不確実な情報を、何と申しますか、早合点といふか、そういうことをして、十分の吟味をしないで早合点をした。そしてその浮遊物の出た付近に集中的に搜索をやって、その他の部分については搜索を一時中止したという点は、いわゆるこの救難調整本部の責任である。もっとものをよく慎重に確かめてやるべきであつたといふことは十分反省しなければならぬ。やはり片々たる情報でもって判断するといふことは悪かつたことである。今後突動部隊から出された第一線の情報というものを通信することなく、よく専門的な立場から十分分析検討して、そして的確な判断のもとに情報を流す。また、突動部隊に対する救難活動の要請をなすといふふうを持つていくべきであらうと思つておられます。

いま御説明しましたように、実態的には、いわゆる航空局の考へておりました協定の内容というもので今回の事態は動いておるわけでございます。むしろ失策といふものは、この協定とおりのが動かなかったから失策が起つたといふより、中心である航空局なりその系統が早合点をしたといふところに問題があるといふふうに考へます。しかし、いずれにしても、せつかく内容

にほぼまとまり、あとは条文の整理、字句の整理をすれば関係各省庁間で判をつけるというところまで進んでおります。しかし、この問題は、いまは何と申しませんが、この搜索の問題が当面の問題でございますので、この搜索の問題が済みまして、機体なりあるいは機体の断片というものがあらわれてくるということになりましたら、さつそく各省庁間で調印を行ないたい、かように考へております。実態的には各省庁間の意見のそごといふものはないといふことを申し上げておきます。

○久保委員 そのうしますと、搜索救難機関の一元化ができたから、ああいふミスがあつたのではない、こつたことですね。そういうことですね。

○柘内政府委員 搜索一元化と申しますか、いわゆる指揮命令系統まで一元化ということではございませんで、いわば航空局の系統が中心になつて協議の上やつていくという点がうまくいかなかつたからといふよりも、制度の問題と申しますよりも、むしろ情報を早合点した、不確実な情報を正しいものといふように早合点をしたといふところに今度の、二時間なり三時間の間の、他の部分さがさなかつたといふような失敗が起つたといふふうには私に考へます。

○久保委員 だから、ぼくが言うとおりでしよう。いわゆる救難体制の一元化が確立していかつたからそういう間違いを起したのじゃなくて、航空局の確認の方法が悪かつたのであつた。不始末をした。それでですね。

それじゃもう一つ聞きます。新聞の報ずるところによると、管制本部で河和レンジ通過の際、河和通過四時二十五分、浜松通過予定四時三十九分、こつた最後の通信が録音していなかった、こつたふうには報じられておるが、これはどういふことですか。

○柘内政府委員 この録音は、実際問題として録音はされておられません。私のはこの、この管制に必要な情報を書き込んでいく紙でございますが、これで管制をやつておるわけでございますが、その紙に書いてあるといふことでございます。それから、いまのテープレコーダの問題は、テープレコーダーで全部をいまテープしてあるわけではございません。この場合は、たまたま日曜日の最も交通量の少ない午前零時から七時までの間で、整備点検のためテープレコーダーの運用を停止していったといふふうには報告を受けております。

○久保委員 録音は必ずしもやつていないということですね。しかし、新聞等では何か録音してあるべきものを録音しなかつたといふように報じられておるが、時間がありませんから何ですが、少なくともその救難体制の一元化なんといふものは、録音の整理とか何か、よくわかりませんが、そんなことに手間どつておるようではどうも心もとないといふのは思つておる。それが原因ではないだらうと思つておる。これはひとつ十分考へてもらいたいですね。

もう一つは、DC3の機能についてであります。これはどうなんでしょうか、この使用については……。

○柘内政府委員 DC3という飛行機でございますが、これはもちろん、御承知のように昔にできた飛行機でございます。最近では旅客機として若干は使つておられますけれども、航空会社の運営から見ますと、まあいわば型も非常に古くなつておるといふようなことで、だんだん旅客機としては使われなくなつておるといふ飛行機でございます。しかしこの飛行機は、世界的に非常にたくさん生産されて、またいい性能を持つておる、いわばスピードその他はのりいけれども、安定性があるといふことで、広く使われている飛行機でございます。

○大久保政府委員 ただいまお尋ねがございましたが、また御意見のごさつたところ、産業経済の開発にあたりまして、港灣の持つておられます役割りというものは、非常に大きいわけでございます。とかく産業経済の計画的発展を考へた場合には、あるいは欠けておるかと考へた場合には、アルミでありますとか、そういうような製品の生産計画はいたさなければならぬ、それが一体いかなる流れで原料が入つてき、またそれが製品化さ



れて、いかなる形で出ていくかということ、とかく置いておかれがちでございます。とかく長期計画がそこするということありといたします。ならば、港湾でございまして小運送でございますとか、そういったためのこまかい産業経済計画のボトルネックの一つの破綻を来たす要因が伏しておるとかねて考えておる次第でございます。さような意味におきまして、たゞいま御指摘がございまして、経済の入り口であり、また出口である港湾の整備というものがきわめて重要な役割りを果たすことは御意見のとおりでございます。私どもこの港湾の事業体というものはできるだけ一体化いたしまして、育成、発展させていきたいと思います。かように考えております。

○泊谷委員 根本的な陸海空の輸送形態の一元化についてお尋ねしたつもりでございますが、政務次官、いまおいでになったばかりでございますから、今後機会を見てこの問題についてさらにひとつお考えを明らかにしていただきたいと思っております。時間の関係もありまして、次に移りたいと思っております。

日本港湾協会の統計によりますと、昨年六六港だけで毎月三百隻の滞船が出たと報じております。三百隻といいますがトラック七十五万両に匹敵する貨物であります。ことしはさらにそれが四百隻になるのではないかと報じられておるわけです。運輸省の港湾整備五カ年計画として、港湾整備事業費七千二百億、港湾機能施設整備費一千二百億の合計八千四百億を要求したというふうな開いておられますが、中期経済計画では、運輸省の計画を外国貿易で約十億ドル、貨物で九億一千万トンが九億六千万トンと上回った見込みを立てておられます。だが、政府の今回の査定は両方合わせまして六千五百億ということになりました。これでは船込みの解消、貨物の取り扱い量に追いつくこと、あるいは海難の急増、これらの事象を解決することにならないと思っております。

が、いかにお考えになっておるか、港湾局長にお尋ねをしたい。

なお、中期経済計画の閣議決定の時期は御承知のとおり本年一月下旬でありました。この最終決定の時期のズレの関係で投資額の増加というものが考えられぬものであるかどうか。さらに国費三百九十七億、前年に対比して二%伸びております。このほか百十億の起債が認められたのでありますけれども、地方財政の悪化から港湾使用料の値上げが考えられるのではないかと思いますが、これについて運輸省としてどういうお考えをお持ちであるか、この三点についてお答えいただきたいと思っております。

○佐藤(産)政府委員 第一点でございますが、たゞいま御指摘のとおり、中期経済計画における貨物の量の伸びというものは、われわれが当初七千二百億円の案をつくりましたときよりも伸びておるわけでございます。しかし諸般の情勢であるようなワクにきまつたわけでございますが、七千二百億円の内容の中には、もちろんいまま言われましたような貨物の増大に対応する施設の整備、さらにはこの新産都市というよう新しい開発をしていく仕事、並びに東京湾、大阪湾、関門等におきまして大きな防波堤をつくって、広域港湾をつくっていくというよう構想というものが入っております。大阪湾、東京湾の防波堤のようなものにつぎましては、われわれが当初考えておりましたよりも総合的な大都市対策というような計画がはたしておられますので、今度の五カ年計画にこれを実施しなかつてもいまいたところではないかと思っております。かというふうなことで、そのようなものをはずしませんでした。また新産都市におきましても、これは昭和五十年を目標にする計画をつくっておるわけでございますが、現在すでに工場も参っております。開発のめどをついたものと、今後開発を進めていくものというところでいささか当初よりもテンポのずれたものがございます。したがって、先ほど申しました貨物量の増大に対するものを第一に

考えまして、次に新産都市のすでに開発の緒についているものに対して手当をしていく、このようないまこまかい調整をすれば、何とかこの貨物量の増大に対しては対処し得るのではないかという点が第一点でございます。

次に中期経済計画との関係でございますが、中期経済計画との間きまりました六千五百億円の案は、昭和四十四年を目標にするものでございまして、片一方は四十三年でございまして、大体その中期経済計画の最終年度である四十三年とりますと、そう矛盾がないわけでございます。中期経済計画は現在のまま閣議決定されても支障がないのではないかと考えます。

もう一つは地方財政が圧迫されて、使用料の値上げをもちたすのではないかとということでございますが、これは直接には、地方財政の圧迫ということはございませぬが、そうではなくて現在非常に使用料が安過ぎたというものが実情でございまして、赤字を出してまで安い使用料でやっていくということはやはり管理者自身の自覚も足りなかつたというふうな面もあるわけでございます。ある程度赤字をカバーする——全面的に赤字をカバーするということはむずかしいかも知れませんが、赤字を消すための値上げ、しかもそれを合理的にやろうということでは現在港審議会の中に管理部会を持ちまして、管理部会の結論に基づいて使用料の値上げをきめていきたい、かような作業をやっておる段階でございます。

○泊谷委員 決して局長のことはじりをとらえらるつもりはありませんが、中期経済計画は概説のとおり実施年度の相違から、約二〇%の伸びで見ますと、数としてはほとんどに合うと思っております。だが昨年十二月中旬における当委員会における運輸省の答弁は、この時期的ズレから企画庁の予想しております貨物の伸び、これに対応して運輸省の案より上回っておるものに対しては当然かかるべき措置をとる、そのためにさらに投資額の増加に努力中である、こういう答弁をされておるのであります。わずか一月月足らずで話の運びが変

わるということでは困りますので、この点注意をいただきたいと思っております。

それで、港湾使用料の値上げの問題にからんで、ただ、赤字であったり困る、管理部会で相談をされるというお話ですが、私の得た資料です。正確であるかどうかは別といたしまして、しかし大学教授が学生を動員して調べたものであります。昭和三十七年度の港湾収入金額の全貌が明らかになっております。港は神戸、名古屋、横浜の三港を調査したものであります。神戸は港湾全収入が七百二十二億です。国に直接この中から入金金は二百七十七億、そのうち関税二百八十五億あります。自治体に収入として求められるものはわずか七億です。船舶収入が二百三十八億、荷役は四十五億、貨物百四十七億となっております。名古屋においては、全収入百八十二億、そして国が三十八億、関税三十六億、自治体五億、船舶三十六億、荷役二十億、貨物八十六億、横浜全収入七百七十二億、国が五百十三億、関税三百八十八億、自治体四億、船舶百十九億、荷役十九億、貨物百十七億となっております。この横浜の関税収入が少ないというのは、これは特殊な、駐留軍の関係によるのだと私は思いますが、ともあれ、この数字から判断して、港の施設は受益者負担というならば、だれがその大きな負担をしなければならぬかということ、この数字が雄弁に物語っているような気がするのであります。

そして特に五カ年計画の初年度でありました昭和三十六年の六六港の自治体負担の実績を見ますと、これは「海運」の四百四十四号から拾ったものでありますけれども、この種の自治体の手数料は、六六港で手数料収入は二十五億四千五百万円、支出は管理費が二十七億八千八百万円、施設整備費などが百五十七億七千万円、こういう形になっておりました。この中で国で負担したものは三十三億五千八百万円です。特定重要港湾の負担は国で四分の三を行なっているということ、こ

の数字だけをとらえますと、大きく国が助成をし、当該自治体は四分の一の負担でいいということになります。この数字にも明らかのように、市の負担は国の約四倍強になります。百二十五億九千六百万円が赤字となつてあらわれているわけであり、この問題について、監督官庁の運輸省として、いかに地方自治体を圧迫しておりますのしかけを改善しようとしておられるのか、自治省の財政課長もお見えでありますから、あわせて自治省からもこの問題についてお答えいただきたいと思つております。

○佐藤(警)政府委員 たいま御指摘のとおりでございます。われわれといたしましては、国が直接投資する部門は、基本施設につきましては、横浜、神戸におきまして、基本施設と申しますか、外港の防波堤、航路につきましては、全額国が持つておられるわけでございます。それから岸壁をつくりますときには、いま言われましたように、四分の三を国で持つておられる。しかもお全体の投資の中では率が少ないというところは、いま言われたとおりでございます。それからあとで管理者が単独でつくります上屋、荷役機械等につきましては、これは収益的な施設でございますので、やはりそれを使う人がそれに対して適正な対価を払わなければならない。その制度が確立されていなかった、もしくは戦前の率よりも値上げ幅が非常に少ない過去の経緯があった、こういうことで非常に自治体の収入が少くないわけでございます。先ほど申し上げました管理委員会にかつておられますものも、諸外国の例等を参照いたしまして、収益的な施設として管理者がつくるものについてだけの使用料を取るべきか、それで地方財政と申しますが、港灣管理者の財政が健全化するにどうしたらいいかということをお調べして検討していただいている、こういう段階でございます。

○岡田説明員 おつしやるように、地方の港灣関係につきましては、やはり他の公共事業と同様に単独事業だ。補助事業につきましても、地方負担が多額にのぼつておられる。今回の五カ年計画によりましては、たとえば単独事業が六百五十億にものぼつておられます。これに対処しましては、地方財政計画において、単独事業上、港灣なら港灣の分といたしまして、初年すなわち四十年度は百億というものを一応明らかにいたしまして、これに対応するところの指導なり財源措置についても十分考へてまいりたい。財源措置については、御承知のように補助事業につきましては、地方負担分につきまして、交付税におきまして、いわゆる経常的な分を見ても、交付税におきまして、さらに地方債でもつて、いわば交付税で措置した残につきましては一〇〇％というところで許可いたしております。しかしながら、これは起債でございますので、実態に即した運用も考へなければなりませんので、団体によりましてはある程度運用の妙を加えておられます。なお、一般財源につきましては、たゞいま最初に触れましたような単独事業に対処いたしまして、地方財源に苦慮いたしております。

金、国から出ているのが三十三億です。いかがなものでしょうか、これは運輸省として大蔵省に関税収入の何割かを地方自治体にこの際還元してやる措置がなければ、港灣なり一般交通関係の問題について、このままでは壁に突き当たつて、どうも動きがつかないと思はれるのですが、その考へがとおりでありますか、お聞かせをいただきたいと思つております。

○佐藤(警)政府委員 このことは非常にむずかしい問題だと思つておりますが、管理者の中にも、いま言われましたような意見がございまして、それは管理委員会の中に入つておられる委員の中におられるわけでございます。当然それも管理委員会の問題になると思つております。

○泊谷委員 地方交付金が二九・五％になつたといふことも承知しております。私どもはすべてのものを含めて三三％をお願いしたのであります。結果的にはそうになりましたが、それで昭和三十七年と三十八年の統計を讀み上げたので、それをそのまま引き当てることは適切でないと思つておられます。先ほども讀み上げたように、神戸で国の収入が二百八十七億で、港灣管理者の市に入る金がわずか七億です。そして船舶が二百三十八億円、荷役が四十五億。貨物が百四十七億といふことが出ておるとすれば、関税だけとらえても三十七年でですね。そして地方に落とされてお

な面に使用されると存するわけでございますけれども、御指摘のございました港灣との間にリンクしてやるかどうかということにつきましては、リンクそのままたいことは、これ直ちに制度として取り上げることにつきましては、相当研究を要する問題があるかと存じます。しかし地方財政がなかなか困難な状態にあるといふことは事実でございます。目下財政編成の一大問題でもあるわけでございます。さういふ観点からいたしまして、地方財政を何とか救つていくという面において、今後国家に入つてくる資金の適当な配分というところにつきまして、私もせつかく努力をいたしてみたいと思つておられる次第であります。

な面にお尋ねをしたいと思います。主管庁が違つても、総理府付属機関として港灣調整会議が設置されることなるようであり、これが、これを見ますと、港灣労働その他港灣に関する施策のうち総合調整を要するものに関し、調査審議する、こういうことになっておられますが、これは労働問題が主たるものなのか、港灣の輸送形態に対する港灣の整備を含めて、集約その他の部門も含めて調整するのが主であるのか。ともあれどんな目的で、どんな機構でやられるのか。

○泊谷委員 次官から心強いお答えがありましたので、次に移ります。

○佐藤(警)政府委員 総理府に設置されます港灣

な面にお尋ねをしたいと思います。主管庁が違つても、総理府付属機関として港灣調整会議が設置されることなるようであり、これが、これを見ますと、港灣労働その他港灣に関する施策のうち総合調整を要するものに関し、調査審議する、こういうことになっておられますが、これは労働問題が主たるものなのか、港灣の輸送形態に対する港灣の整備を含めて、集約その他の部門も含めて調整するのが主であるのか。ともあれどんな目的で、どんな機構でやられるのか。

○泊谷委員 大久保政務次官にお尋ねします。港灣局長としてはそういう答弁しかできないでしょうね、限界がありまして。だからいまの問題について、政務次官として教ある政務次官の中にも実力者の一人ですから、閣議に話をして、港灣の窮乏を救済してもらつて、関税の還元について御努力をいただきたいと思つておられる、いかがなものでしょうか。

○大久保政務委員 関税の財政的配分はいろいろ

さらには運輸省は次年度予算要求の中で新しい候補地、言いかえしますと公園ですね、これを設ける考へがあるやに聞いておられるのですけれども、もしそうだとすれば、当然公園管理者との管理権の問題も出てくると思つておられる、これについてどう考へてお持ちなのか。以上三点について明らかにしてほしいと思つておられます。

調整審議会という名前になったわけでございますが、これは、主として——港務労働法が今国会に提案されるわけでありまして、これに基づきまして、この法律の施行に当たって必要な雇用調整計画というのを労働大臣が定めることになっておりますが、そのときにこの調整審議会の意見を聞く、これが一番大きな問題であります。この調整計画におきましては、各港における全体の定数というものをどり取り上げるか、この問題は常用と日雇いを含めてどのくらいの人数が適正であるかということを含めての一番大きな問題でございますが、こういうことをきめるのが一番大きな問題だと思っております。そのほかに、総合調整云々というものがございまして、大体私も了解しておるところでは各省固有の仕事ではなくて、各数省間にまたがることである。たとえば港務で申し上げますと、月末、月初の船積みということがございまして、これは港務管理者またわれわれだけが調整できない問題でございます。こういうような問題が調整される問題である、かように理解しております。

また、次の管理部会でございますが、これは来年度予算において予算を認められました。したがって、いまして運輸省設置法の改正としてこの管理部会の設置を提案しております。この内容につきましては、管理部会の委員は二十人です。この内容は学識経験者、これは学者、それから港務に経験がある方、そのほかに港運業、倉庫業、それから日本貿易協会、それから船主協会というように、港を利用する人、荷主、こういう方々で二十名であります。現在やっておりますのは港務財政の確立というのを議題に取り上げてやっていたらいたいてるわけでありまして。

次に、公団というような問題でございますが、当然これにつきましても、それを設置するときにはこの管理部会の意見を聞いてきめるべきことと思っておりますが、この公団はまだ設置するかどうかというところはきまっておらないわけでありまして、ただ、現在までの経緯を申し上げますと、先

ほど来ここでお話がありましたように、管理者の財政が非常に苦しい。しかも今後の投資は六大港においては非常にふえるという状況にございまして、これをカバーするためにはどうしても財政資金を投入する必要がある。そこで財政資金を投入してやるやり方といたしまして、建設だけを、あとは管理者に運用をまかすというところで、三十九年度予算のときに大蔵省に要求したわけでございます。それがただ単に建設ということだけでございまして、それがただ単に建設というだけでは、長期低利の資金を貸すというふうなだけでいいのではないかといたしまして、三十九年度の予算のときの結論でございまして、それを受けて、本年度は特別会計の中に別ワグといたしまして財政資金を管理者に投入する案を大蔵省と四十年年度予算において折衝したわけでございます。その結論といたしまして、新たに運営までやる公団というものが考えられないだろうかというものが、四十年年度予算における大蔵省の提案でございました。したがって、それを受けて、今後その運営までやるような公団というものが管理者との調整においてどのような姿でできるだろうかということが、今後検討する問題として残されました。したがって、この問題を検討していく上におきましては、当然この管理部会の意見を聞いてやっていくことになると思っています。

○泊谷委員 公団設置については、管理権など重要な問題を含んでおるだけに、運輸省としても慎重にかまえておるといことが明らかにされまして、日をおいて、これをまた御相談をさせていただきます。どうかと思っております。

次ですが、従来、港務用地取得にしても、直接、船の出入港あるいは荷役機械、付随する倉庫、この用地にいままでは限定されているわけですね。しかし、先ほどもお話がありましたように、二月十五日閣議決定を見ました港務労働法に基づいて、港務労働者の安定の方策を明らかにしてきたわけですね。これによりまして、厚生施設用地取得の部分について具体的な施策が見当た

らない。私の見解としましては、私にせんけれども、特に船の大型化に伴いまして、はしけの需要は従来より増すと私は思っております。たまたまはしけの船内居住が廃止されまして、今度全部陸上居住をしなければならぬことになりまして、これらに対する用地取得も急がなければならぬと思うのであります。その方策について、今次五カ年計画の中に入っていないような気がするのでありますけれども、具体的にどういふふうな仕込まれておるか、お聞かせをいただきたいと思っております。

○佐藤(憲)政府委員 従来からも、この港務労働者の厚生施設それから住宅のようなものをつくるのにつきましても、もちろんこれは事業者自身がつくるものでございまして、労働者の所管でありまして、雇用促進事業団でございまして、このようなものが港務に住宅を建設したのが最近でございます。そのような場合には、港務管理者が用地の取得につきましても非常に骨を折っておるわけでございます。また、今度の港務労働法におきましても、知事はこういうようなことに協力するといふような努力規定が盛り込まれておるようでございます。港務管理者もこういう用地取得については努力を当然しなければならぬわけでございます。で、こういうような用地を埠頭に設けるべきか、また埠頭を離れたところに取得すべきかというような問題もございまして、現在われわれが港務機能施設用地として考えておる中には住宅の土地までは実は考えておらないわけでございます。しかし、厚生施設としての労働者のホームとか休憩所、こういうものの用地は当然この埠頭用地の中に考えられております。

○泊谷委員 港務行政の最大の悩みは船込みの解消でありましよう。先ほどありました年末船込みなどは、金融上の措置も願わなければならぬと思っておりますが、もう一つは、やはり港務荷役に伴う労働力の確保が重要な問題として今回閣議で相談をされておるはずであります。しかし、それならば、いまお話のありました知事にげたをはかせたというふうな程度ではなくして、国のかまえてし

てこの雇用安定を確立するために特段のひとつ御努力をいただきたい、こう思っています。

次は地方的な問題になりますけれども、数年前新潟港の入り口が浅いということで、ロンドンの外国船舶主間においてポイコットされた事件がありましたけれども、そしてまた国際的な信用をたいてん落としたことであったわけでありまして、最近また北海道の重要港である小樽港が、これと同じような形になりました。係船ロープが切れて、そして腐った防舷材から突き出ていたボルトで船体をいためたという事故でございまして。それでこれは一月六日と新聞の報ずるところには伝えておるのでありますけれども、アメリカから小麦を輸入しようとして商社に依頼したそうですが、この船会社もお断わり、これは小樽が危険だということと断ったというところで大騒ぎになっております。これは、直接的にはユーゴ船のピラン号が船体損傷事故を起こしたのでございまして、けれども、これは十二月の二日第二埠頭で起こした事故でありました。十二月の二十五日は、今度はイギリスのロレドナー号が同じ事故を起こし、その後またギリシャ船のノースカネテス号など五隻の船が矢つぎばやに同じ事故を起こして、英船のごときは応急措置に八十万かけた、しかもその船長はたいへん腹を立てて、八ミリで小樽の岸壁をくまなく撮影をして持ち帰った。そうして当面、先ほど申し上げましたユーゴの船が日本の港長であります海上保安部長それから管理者であります市長を相手どって係争中であるという話が出ておるわけでありまして、アメリカばかりじゃなく、ロンドン市場でも、往年の新潟のような国際的不祥が起るのではないかとと思われるのですが、運輸省としてはこの事故をどういふふうにお聞き願って、どういふ措置をとられておるか、まずこれを最初に聞きたいと思っております。

○佐藤(憲)政府委員 ただいまのことは、私も小樽の港務管理者から、それが記載された新聞を送っていただきまして拝見いたしました。この問題につきましても二つ原因があると思っております。一

つは、冬の荒波でもって防駁材が、これは相当腐朽していただろうと思えますけれども、破損してポルトだけが飛び出たということも、もう一つは、小樽の港は防波堤が明治以来のもので非常に高さが低い、したがって港内に打ち込む波が多いために、防波堤内が荒れるという、この二つの原因だと思えます。前者の防駁材につきましては、三十九年の冬季風浪災で災害として査定いたしましたので、これについての資金の手当てができたわけでございますから、年度があらたまりますれば早急に復旧されることと思えます。

もう一つ、防波堤のかさ上げでございますが、これは北防波堤千四百メートルのうち約半分のかさ上げが四十年年度の予算に見込まれてございす。したがって四十年年度、四十一年度と二カ年間で北防波堤のかさ上げが完成すると思えます。そういったと、現在でございます三本の突堤において、いま指摘されましたような事故はなくなるのではないかと、かように考えておるわけでございます。

○泊谷委員 重要港湾の小樽は、小樽海上保安部が昨年一年とった統計はますます読み上げるまでもないと思うのですが、港が暗くて盗難が多いとか、また道路が荷役に占拠されてどうにもならぬというふうな、大きな柱が四本出ていますね。いまの北防波堤は低く、波のうねりが高い、あるいは防駁材のポルトの問題、こういうことになっておりました、教多い手当てをしなければならぬと思うのですけれども、その中には第三突堤、南側のワン・パースあるいは同じように北側ワン・パース、こういうものは必要だと思えますが、いま局長が指摘されました、当面北風は何としても対抗しなければならぬというので、大正以来手を加えられていないかさ上げですね。これはどうしてもしじゅうにやらなければ——ロンドン市場の不祥の問題、国際的な問題でありまして、何とか急がなければならぬと思うのであります。運輸省としてどう考えるか。あわせて開発庁の関係が出てくると思うのですが、それに対する

措置についての方策があれば、それから当該管理者に具体的な内示をしてあるとするならば、その内容を明らかにしてほしいと思えます。

○佐藤(重)政府委員 たいま申し上げましたように、北防波堤のかさ上げは、いま言われましたように、一年間でやれるのが理想でございますが、予算との関係もございまして、二カ年かかるのはやむを得ないというのが実情でございます。なお、港湾管理者、盗難の問題でございますが、これはやはり港湾管理者が気をつけていただくかなければならない問題だと思っておりますし、道路の問題につきましては、これは港湾管理者に補助をいたしまして、逐年道路の改良を行なっている段階でございます。

○小熊政府委員 お答え申し上げます。

たいま先生から御指摘のような事故に対する手当て等につきましては、運輸省のほうからお答え申し上げます。開港場では、小樽港の整備を担当しているわけでございますが、ただいまの北防波堤のかさ上げ、これは港湾整備全体の問題になります。三号埠頭を引き続いて早急に完成していくといったようなことを当面早急に整備したいと思えます。また、岸壁の維持管理というふうなことは、港湾管理者の小樽市の当局の要望でございますが、開港場といたしましても必要なアドバイスをし、かような事故が未然に防止できるようにしたいと思っております。

○泊谷委員 時間がなくなってきたので二つ一べんに尋ねますから、お答えいただきたいと思えます。

次は、北海道港湾の予算総額の問題ですけれども、これは本年五十五億八千五百六十万円、三十九年度に対しては一一・七%増になっておるのでありますが、もちろん全国的なものから見まして、いぶんでん低位にございす。特定勘定の減があったことも認めますけれども、港湾全体の北海道に対するワケが年を追って減っていつているのです。昭和三十六年、これは五カ年計画のスタートの年でございす。

ざいす。一八・二%であったのであります。昭和四十年年度では前年を%下回る一三・九%というところに落ち込んでしまいました。これは港湾貨物の取り扱い量の伸びが悪いというふうな説明をされておるのでございます。交通関係出身の私としてもこれはわからないです。一説によると、青函、青森、函館の両港の取り扱い量が算入されていないという話を聞きますが、それが事実かどうか。これは運輸省並びに開港場両方からのお答えをいただきたいと思えます。

もう一つあわせて、これは最後でありまして、北海道という、札幌、小樽が中心になりまして道新産都市ということの設定を見たわけでありまして、ここで急激な人口の増大、並びにその傾向を主軸とする工業生産の拡大ということが当然予想されまして、約二千ヘクタールあります石狩湾というものの活用、特に通称言われております札幌新港というものが政治的な話題になっておるとは御承知のとおりでありまして、これに關して松浦運輸大臣は、一月の新聞を通して、これを銭函に設置するという話をされておるのです。

開港場の事務次官のほうは、従来石狩川河口の石狩港に優先力を入れなければならぬだろうという考えを運輸委員会、当委員会で説明をされておりましたが、ここに食い違いを生じているわけでありまして、この問題はいかに始末をされているのか、これまた運輸省と開港場とからお答えをいただきたいと思っております。

○佐藤(重)政府委員 たいまお話がございまして、港湾貨物の取り扱い量でございますが、連絡船による国鉄貨物は、港湾取り扱い貨物量の中には入っていないわけでございます。(泊谷委員「おかしいな」と呼ぶ)ただ、これは、入って——おかしなといいますが、別掲してあるわけでございますから、数量はあるわけでございますが、一般に港湾取り扱い貨物量というときにはそれを除いてある。しかし、内地と北海道を比較する場合には、両方抜けておることになるわけでございます。

て、その比較のときにはそう問題にならないことじゃないかと思っております。

それからもう一つ、投資額と貨物量の問題でございますけれども、必ずしも投資額と貨物量というのを比例して考えているというところはございせん。一例を申し上げますと、昭和三十六年の貨物量の比較で申し上げますと、北海道が全体の六・三%でございまして、投資額は九・八%でございまして、三十七年につきましては、貨物量が五・九%で、投資額が一〇・〇%というふうなことでございまして、必ずしもこの貨物量の比率でもって投資額をきめておることではないわけでございます。

ただ、こういうことは私も感ずるのでございす。両方別々に分けられる。組織の違いから分けられるために、非常にそういう比較的に見ればちでございす。また実際に融通し合わなければならぬような緊急の事態が生じたようなときに融通しにくいというのが非常に欠点でございますが、北海道については、貨物量から見ても投資額を押えているというふうな事実も決してございせん。

それから、先ほど政務次官に聞かれました札幌新港の問題でございますが、これは銭函付近に口を設けるというところで構想がある程度でございます。また、調査のきわめて初期の段階でございます。したがって、石狩港は現在やっている仕事でございますから、それはそれとして続けていくし、片方はどういいう契機でどういいう時期に着工するかというところは非常に将来の問題で、現在まだ申し上げかねるくらいに固まっておらない問題でございます。新聞に、札幌新港のごとで大臣のお話があったという記事が出たところでございす。これは、大臣自身に伺ったところでは、そういう意識ではっきりしたことは申されておらないようございまして、何か間違いで載ったことではないかと思っております。

○小熊政府委員 開港場は、御承知のように、北海道の総合開発計画を推進して開発事業をや

ている官庁でございます。したがって、北海道の港湾の整備ということもその大きな項目でございまして、なるべく開発がすみやかに達成できるように港湾の整備も行なっていきたいということをお願いしております。ただいま御指摘の港湾整備の投資額の基礎になります取り扱ひの貨物量の統計では、北海道について青函航送分がはずされておるのが普通であります。ただ北海道の貨物量のシェアは、三十八年度でいいますと六〇弱、それに対して投資額は、投資額を事業費で申しますと、大体一割程度の事業費を投資してまして、北海道の開発を促進するという観点を強く出すと同時に、もちろん全国の港湾全体とのバランスを考へる必要がございますので、運輸省のほうとも、いろいろ御協議をいたしまして、今後とも投資額をふやしていきたいと思います。

○谷藤説明員 ただいまの札幌新港の問題でございますが、この前私が当委員会でも申し上げましたことと運輸大臣との間に若干の食い違ひがあったということになっておりますけれども、実は札幌新港という名で呼ばれておりますところの港湾につきましまして、小樽を中心としまして、貨物の取り扱ひの関係で、木材その他の関係がどうしても足らなくなつてくるということは先生も御承知のとおりでありまして、それに対してどういう形で港湾計画を立てるかという点に對して、開発局は札幌新港という名で呼んでおられることは事実でございます。しかしながら、実際の面からいいますと、先ほど港湾局長が申し上げましたように、小樽港と現に地方港湾の石狩港がございまして、その間でどういふふうに整備計画を立てるかという問題になつてまいりますと、開発局といたしましては、あそこ石狩河口の問題、御承知のように八キロ近くが曲がつて北向きに入つております。わずか五百メートル足らずのところでもショートカットいたしますと、石狩川の川の水位が下がつてまいります。そうしますとそれに伴つて千歳川の内水排除、夕張川の内水排除さらに右岸側の当別付近、いま篠津から始まつておりますところの土地

改良にからみましたところの内水排除、こういう問題が全部ショートカットにからみまして、どの程度の効果を發揮するかという問題が出てまいります。ショートカットいたしますと、土砂は今度まつす日本海に出てまいります。そういたしますと、石狩の現在の港湾が埋没することになりますので、その埋没させないためには、その地域の防波堤をどういふ形で出すべきかという問題が出てまいります。

同時に、また、二級国道の中で現在橋がないというのは石狩川のところだけでございます。そういうふうないろいろな河川関係、道路関係、農業関係、あわせて港湾関係、そういう問題が全部出てまいります。これらが総合的な形で、それではどの港の整備をやるべきか、どんなふうなショートカットしたらいいかとかいふような河川としてよくても港湾とした場合に、石狩川港湾が全部埋没するようなことになりましては何の役にも立ちませんので、それらのことを技術的に全部検討を加えなければ、その位置をきめるわけにはいかないだらうということ、四十年程度から、実は石狩河口の旧河川のところを遊水池がございまして、あの付近に新しく大きな実験設備をやりまして、全体の計画の実験をやるということに準備をいたしております。その結果を待ちまして、新港を掘るのが経済的であるか、あるいはまた石狩川の現在の河口を強化することが経済的であるかというふうな問題を検討した上で、技術的な検討を全部終つた上で、港湾局長ともよく相談したいということ、技術的、事務的には港湾局長といふいろいろ相談いたしておりますので、その結果を待つてから適當なる位置に配置を変えたい、こういうふうな形に申し上げたわけでございます。決して矛盾した形ではなくして調査の結果を待ちたい、こう申し上げたわけでございます。

○泊谷委員 道産子大臣の運輸大臣ですから、あまり苦情は言いたくないのですけれども、やはり現地住民にいたしますと大きな問題になりますので、いま政務次官、開発庁の事務次官からのお話

で、確かにあまり食い違ひはないように思われますけれども、こういうことについて北海道の港、これはやはり開発庁が具体的に調査をしておるわけですが、それを優先せしめて、こういう問題についてはものを言つてもらうようにお願いしておきたいと思つております。欲の深いようで、先輩から注意を受けましたけれど、北海道と本州は同じだといふのですが、青函の貨物取り扱ひ量はやはり港から出るので、これはきちつと数字は計上して、先ほどのように北海道は従前より率でもらつたじゃないかという説もわかりますけれども、現状は、室蘭はずいぶん骨を折つていただきました。苦小牧、釧路についても力を入れていただいたことは感謝いたしますけれども、その反面、長い歴史を持ち、北海道としてかけがえのない留萌だとか小樽、こちら日本海側の港がほとんど配慮されないという実情も考慮いただかなければならぬということも申し上げて、質問を終わりたいいたします。

○長谷川委員長 次会は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。  
午後零時三十七分散会

運輸委員會議録第四号中正誤

二 四 二 三 やるを得ず やむを得ず 正





第一類第十号

運輸委員会議録第六号

昭和四十年二月十九日

昭和四十年二月二十四日印刷

昭和四十年二月二十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局