

第四十八回
国会

参議院運輸委員會會議錄第二十一号

昭和四十年四月二十七日(火曜日)

午前十時四十八分開会

委員の異動

四月二十二日

辞任

平島 敏夫君

補欠選任

源田 実君

四月二十四日

辞任

源田 実君
鳥島徳次郎君
村松 久義君
高橋文五郎君

補欠選任

平島 敏夫君
上林 忠次君
井野 碩哉君
河野 謙三君

四月二十七日

辞任

井野 碩哉君
河野 謙三君
松野 孝一君

補欠選任

後藤 義隆君
白井 勇君
高橋文五郎君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

松平 勇雄君

江藤 智君

金丸 富雄君

前田佳都男君

吉田忠三郎君

加賀山之雄君

後藤 義隆君

白井 勇君

高橋文五郎君

平島 敏夫君

相澤 重明君

小酒井義男君

浅井 亨君

國務大臣

運輸大臣

中村 正雄君

松浦周太郎君

政府委員

運輸政務次官

大久保武雄君

運輸大臣官房長

堀 武夫君

運輸省海運局長

若狹 得治君

運輸省船舶局長

龜山 信郎君

運輸省鉄道監督局長

芥川 輝孝君

運輸省鉄道監督局長

佐藤 光夫君

運輸省鉄道監督局長

深草 克己君

運輸省鉄道監督局長

今井 栄文君

運輸省鉄道監督局長

吉田善次郎君

運輸省鉄道監督局長

山中 義一君

運輸省鉄道監督局長

石田 禮助君

運輸省鉄道監督局長

豊原廉次郎君

運輸省鉄道監督局長

今村 義夫君

運輸省鉄道監督局長

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

本日の会議に付した案件

○海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(松平勇雄君) た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御報告いたします。

二十四日付をもって、委員鳥島徳次郎君、村松

久義君及び高橋文五郎君が辞任し、その補欠として上林忠次君、井野碩哉君及び河野謙三君が委員に選任されました。

○委員長(松平勇雄君) 海上運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前日に引き続き質疑を行ないます。御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○相澤重明君 運輸大臣にお尋ねいたしますが、今回の改正案の骨子は、いわゆるカー・フェリーが漸増する傾向にあるので自動車航送事業に対して規制を加える、そしてさらにいままでの定期貨物船と不定期貨物船との間における過当競争の調整をはかる、あるいは運輸大臣の勧告権を与える、こういうふうなことが中心になっておるといふことですが、そういうことですか。

○國務大臣(松浦周太郎君) そのとおりでございます。

○相澤重明君 そこで、現在までこの自動車航送船を許可しておるところは国内で何カ所ですか。

○政府委員(若狹得治君) 現在の自動車航送船の状況でございますけれども、全国で七十航路ございまして、このうち旅客定期航路というものは三十六航路でございます。それから不定期の二航路、貨物のみの航路は三十二航路ということでございます。旅客定期のうち、十三名以上のものは現在でも免許制でございます。それ以外のものは現在免許制にはなっていないということでござい

ます。

○相澤重明君 現在の旅客を取り扱っておる三十六航路のうち、十二人以下というのはあるのですか。

○政府委員(若狹得治君) ただいま申しました七十航路のうち、三十六航路がいわゆる十三名以上の旅客定員を持っておりまして、その航路でござ

いまして、これは免許制でございます。それから不定期二航路、それから先ほど貨物が三十二航路と申しましたが、この両方合わせまして三十四航路というものは免許にはなっていないという状況でございます。

○相澤重明君 不定期を含んで、貨物の三十二航路と合わせて三十四航路、これは免許になっていない。それはこの法律が通るといふと免許事案になる、こういうお考えですか。

○政府委員(若狹得治君) これはこの法律によりました許可事業といたしておりますので、許可制がしかれるわけでござい

ます。

○相澤重明君 他に現在出願をしておるものがありますか。

○政府委員(若狹得治君) 相当ござい

ますけれども、現在手元に資料を持ってまいっておりません。

○相澤重明君 運輸大臣、一体この法律をいま審議して上げようというのに資料がないというのはどういうことですか、これは運輸大臣答弁してくだ

さい。何事ですか、一体。

○國務大臣(松浦周太郎君) 必要ならば、すぐ取り寄させていただきます。

○相澤重明君 大臣、必要ならばといったって、いま法律を上げようとしているじゃないか。法律を上げようとするときに、わからぬということがあ

るか。

○政府委員(若狹得治君) 現在航路を経営いたしているものは、先ほど申しましたような航路数でござい

ます。

それから、現在地方局等に申請を手続中のものが相当数あるであろうということでござい

ました。われわれのほうでこれを受け付けて集計するという段階まで至っていないわけ

ざいます。

○相澤重明君　そういう不見識なことを困ると言うのだ。だから、運輸大臣は、この法律を通すときに、過当競争を防止するのが一つのねらいなんです。そうでしょう。陸上の道路交通がふくそう化して自動車交通を取り締まらなければならぬという一面に、今度は海上の交通もある程度整備しなければならぬということなんです。そうだろう。そういうことになれば、いま全国に七十航路なら七十航路ある中で、これはいま言ったすでに許可しておるものと、あるいは不定期なもの、それから新たな出願というものは当然あるはずなんです。そうでしょう。だから、そういうものを無制限に許可をしないのか、あるいはある程度そういうものを運輸大臣が調整をとらなければいけないのかということが出てくるのだ。法律というものはそういうところが趣旨がある。それを事務当局がそういうことがわからぬという話があるか、いま一ぺん答弁し直せ。

○国務大臣(松浦周太郎君)　そのお説ごもっともでございますけれども、ただいま運輸省に届いておる数を局長は答弁したものであります。なお、出先の事務所のほうに届いておる中で、出先のほうでわれわれのほうと折衝しまして、これこれのものは認可する必要があると認めたものは順次あげてくるのでありますから、順次あげてきましてから検討するつもりであります。いまのところはいま答弁した程度のものがあつてきておるということでございます。それからあがつてくるものも順次検討するということでございます。

○相澤重明君　これはまあほんとうに大臣は人がいいからそういう答弁をしているのだけども、ここにいま報告されておるのは、運輸省が現在営業をしておるのを認めているやつだよ。不定期であろうと、定期であろうと、これは認めているのだよ。これからこの法律が通れば、この法律に基づいて当然出願手続をしておるもの——これは認めているのと手続しているのとは違ふのだよ。そう

いう点がある程度明らかにしなければ、航路がふくそうしますなんといつて、どこにふくそうするのか。あるいは、調整をするなんといつて、どこに調整をする必要があるか。結局は、今後はますますそういうことが陸上と同じように予想されるから、いわゆる今回の法律改正をするというのが一つのねらいであるわけですよ。いま一つは、いままでの先ほどの説明のあるように、規制ができなかったところを規制をするということがあつたのだ。法律の趣旨からいけばそういうことだから、そういうことぐらいは、もう二回も三回も当委員会では質疑をやっているのだから、そのぐらゐのことはすぐ答弁できるようにしてもらわなければ困るよ。海運局長、どうなんだ、一体これは。

○政府委員(若狭得治君)　先ほど報告いたしました数字は、私の説明が不足であつたのじゃないかと思ひますけれども、貨物フェリーをやつております三十二航路につきましては、現在許可も何もないわけでございます。これが、今度こういう法律が通りまして場合には、許可制の対象になるというところでございます。

それから、それ以外に、現在地方の海運局の手に申請の出るものには相当数ございます。これは、われわれの本省まで実際問題としていろいろな案件の処理のために報告の来ているものも約二十件程度でございます。それ以外にも、なお現在計画中のもの、あるいは申請の手続しようとしているもの等が相当数あるであろう、その数はわれわれの手に明瞭にはわかりません、こういうことを申し上げたわけでございます。地方の海運局に現在来ておりました、しかもその事業が相当むずかしい問題も含んでおりますので、われわれのところへ相談のあるものは現在二十件程度、これ以外にもあるという状態でございます。

○相澤重明君　その説明のしかたを、そういうふう最初にやらねば、おこられることないのだよ。結局、この法律を通すことは、いまの説明のよう新らしい事業が生まれてくると、こういうものを調整をしたりあるいは規制をしたりする必要があるからこそ改正案になつてゐるわけだ、そういう点についてはわかりました。

そこで、この際ですから、きょう私も水産庁の関係者をお呼びしておるわけですから、これは運輸大臣もひとつともに内閣としてやはり御検討をいたしたいし、答弁を願ひたいと思ふ。そこで、まとめてひとつ聞くから答弁してもらいたいのは、第一は旅客船について、いわゆる外航、あるいは内航、沿岸、平水、こういうそれぞれの旅客もあると思う。あるいは貨物もあると思う。貨物の中を分けていけば、いわゆる商品になる貨物の問題と、それから貨物とはいえないだろけれども、漁業の問題もあると思う。漁業の問題については、日ソ条約とか、あるいは日米加条約とか、あるいはいまのこの李ラインの日韓条約とか、いま当面の問題いろいろあると思う。

そこで、まず第一に私が伺ひたいのは、こういう船舶が災害を受けた場合に、この船舶に対する補償というものはどういう形になつておるのかというのが一つ。

それから二つ目は、この船舶に乗り組んでおる人命についての補償というものはどういう法律的な問題があるのか。

それから第三点は、いわゆるそれぞれ船舶安全法なりあるいは構造なりあるいは船員法なり関係の法律によつていろいろ御答弁があると思うが、今度、そういう国際的にしても条約関係があつて、一応わが国の生産あるいは産業に非常な甚大な影響をもたらすこれらの漁業の問題について、不漁であつたりあるいは台風等災害時においてとれなかつた場合の生計というものは一体だれがめんどろを見るのか、船主なり船員なり、あるいは漁船主なり漁労員なり、そういう人たちの生計というものは国家的にどういうふうになつてゐるんだらう。おそらく私は現状ではそういうものについては何らの補償はないじゃないか、こう思うのだが、これについては何かの法律的な根拠があるのか、それがないとすれば、どういうふうにとえ

ば政府は考え、特に農林省、水産庁は監督官庁であるから、そういう遠洋漁業に出るような人たちの生活というものは一体だれがどう見るか、どういう法律的な根拠があり、どういう予算的な措置があるのかという三点について、それぞれ運輸大臣なり水産庁から御答弁いただきたい。

○説明員(山中義一君)　ただいまの御質問でございますが、まず第一点の漁船そのものの災害についての対策でございますが、これは漁船保険法というものがございまして、漁船保険に入つたものを国がさらに再保険いたしまして、遭難したものの船の建造資金の足し前と申しますか、金額それでもって建造できるという場合はあるいは少ないかもしれないけれども、かなりの面をカバーできるといふふうになつております。

それから第二点の人命の補償につきましては、これは御質疑の中にもございました、李ラインとか、あるいは外国のほうの関係、ソ連のほうの関係、こういうところで抑留されたりいたしますと、これはやはり漁船保険のうちの一種の特殊保険というのがございまして、そこに乗り組員の抑留中の給与その他の保険措置がございまして、しかしながら、そういう特殊の場合でない場合の一般の場合は、水産のほうの側からの人命に對します保険的措置は、これはございせん。一般の生命保険的な厚生共済というのがございまして、共済のほうでめんどうを見るということになつております。

それから第三点の漁業の不漁の問題でございますが、遠洋漁業、特にカツオ・マグロ漁業につきましては、近年どうも総漁獲量が停滞ぎみになつております。それと、一方乗り組員がほかの産業の盛んなのに反比例いたしまして不足いたしまして、労賃、それから労働力の不足、それから一般経費の高騰というふうなものがある原因となつております。この場合に、国といたしましては、一つの方法として、乗り組員の労力不足が個々の経営体につきましては一番大きな問題になつておりますので、労働力の軽減をはかるため

に、乗り組み員の労働の省力化の研究を至急開くという事で、昨年度末にこれを発足させまして、漁業者と、それから関連の産業、メーカー、それから役所というようなものが一体になりまして、省力化対策を研究中でございますが、さらに今後、これの研究会と申しますか、懇談会を続けてまいって、総合的なカツオ・マグロ漁業経営の安定対策に役立てたいというふうに準備をしております。

なお、いまの不漁、災害等の問題に対しましては、漁業の災害補償法というのがございますが、一般的にこれを漁獲共済というふうに申しておりますが、共済制度によりまして、中小のカツオ・マグロ漁業者が、不漁等によって、その漁獲金額が過去の三年間の平均額の一定割合に達しない場合には、共済金を交付するというふうなことでまゝになっております。大企業はこれに入ることができませんでございますが、中小の一般の船主はこれに入ることができるようになっております。

なお、この経営に關しまして、乗り組み員の方の分け前と申しますか、という問題でございますが、いままでは大体、全歩合制と申しますか、漁獲高の乗り組み員と船主が必要経費を差し引いた残りを全部で分けるというふうなことでまゝを分けてまいって、不漁の場合には乗り組み員は非常に分け前が少なく不安定な状態でございましたので、役所といたしまして、できるだけ全歩合制というものはやめて、一定の割合で最低歩合とか最低の固定給的な部分を設けるようにというふうに指導してまいっております。

大体、御質疑のおもなる点につきましては、以上のようでございます。

○国務大臣(松浦周太郎君) 私のほうへの質問は、総合的に漁民の保護をどうするかということであろうと思いますが、専管水域及びこのたびのインシアルが近いうちに調印されるという李ラインの問題等の問題だろと思うんですが、李ラインは、御承知のとおり、李ラインというものはなくなりまして、これは共同水域というか、とにかく

わがほうは十六万五千トン前後の漁獲高をもっていたしましたので、専管水域十二海里というものはどこまでも厳守する、しかし済州島と韓国本土との間に十二、三海里の共同水域ができるはずであります。これは向こうに与えようということに話し合ひがついたようでございます。でございますから、五月なり六月に調印が行なわれれば、それを基準にして今後漁民の保護をいたしていくつもりであります。また、ソ連におきまして、十二海里になつております。その範囲内において漁民の保護をいたしていくつもりであります。さらに、そのほかに、御指摘になりましたような海上における暴風、大波浪というふうなものに対する難船をした場合においては、飛行機、ヘリコプターその他無電等によりまして、その救済に全力を尽くす考えでございます。

○相澤重明君 私の第一の質問は、運輸省に対して行なつたのは、外航船舶、あるいは内航船舶、あるいは沿岸、平水、いろいろな船舶の取り扱いのしかたがある。それぞれこの船舶については構造上の問題もあるだろうし、それから船主としてかなりたくさん資金を投ずるわけでありまして、この船舶が使えるなくなった場合、いわゆる災害にあった場合には、どういふ法律的なつまり基準なり援助なりというものを持つか。これはいわゆる保険とか何とかいうさっきの話もあつたが、そういう法律的根拠をひとつ示してくれ、それから乗り組み員の人命です、人命に事故のあつた場合のその補償というものはどういふ補償が法律的に行なわれているのか、こういうことを運輸省は説明をしてくれ、それから農林省、水産庁については、いわゆるこれらの船舶とは違ふ漁業の問題について説明をせよ、こういう話をしたわけですが、したがって、運輸省のほうからの答弁を伺いたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) 船の難船をした場合における保険の問題は、漁船保険の關係ですか、さっきの農林省のほうで答えましたようなこととありますが、船員に対しては船員局長から

ら答弁させます。

○政府委員(龜山信郎君) お答えいたします。漁船の乗り組み員の災害補償は、漁船は二十総トン以上は船員法の適用がございまして、したがって、船員法の適用のある船員はすべて船員保険法の適用を強制的に受けておりますが、船員保険法によりそれぞれ、なくなつた場合には遺族年金、けがをされた場合、かたわになつた場合には障害年金、さらにけがをなす間の治療費及びその間の給料の保障、そういうことは、一般の商船と同様に、全く同じ法律で、船員保険法によつて保障をされております。

○相澤重明君 そこで、一つの考え方を聞いておきたいと思うのですが、遠洋漁業に出かけて南方に行つた場合に遭難をした、その場合に、船をとて日本木まで曳航ができない、持つてくるのができない、こういう場合に、船が波浪なり災害によつて破損をして沈没をしてしまふ、これは保険の対象になるわけですね。これがもし、その南方のところに近い島があつたとする、無人島であらうと、有人島であらうと。そういう場合に、そこに一たん持つていって、それから日本の同僚の船なりあるいはそういう手続をとつて日本に持つてきた、こういう場合の保険というのはどういふことになつてますか。

○説明員(山中義一君) ただいまのような、沈没しなくて、それからこちらに持つてきた、よその船の援助といひますか、引き船等によつて持つてきたというような場合、漁船の損害補償法の中で、これは全損、それから分損、救助というふうに分かれておりまして、その救助の保険に入つておりますれば、その救助費に対してたとえばサルベージが引つぱつてくれまふと、それに対しての費用を、全額ではございませんが、やはり保険でございまして、その保険金は、一〇%がその船主が所屬してゐる保険組合が払いますし、九〇%は国がその分を払うというふうなことでまゝになっております。

○相澤重明君 そこで、破損をし、あるいは沈没

をしてしまふ、これはいま言ったように全額保険の対象ですね。それから、その場合に、とうとう人命がなくなつたという場合には、いまお話しした対象もありますね。ところが、幸いにして海上保険や外国の船によつて助けられた、島に上がつておたつたけれども助けられた、それで帰ってくる、一カ月なり二カ月なりの長い期間が必要になりますね。船に乗り組んでおれば、船員は当然船員としての待遇、そういう報酬というものは与えられると思ふのですが、そういう難船をしておたつたときの、その際の給与状況というものはどういふふうになりますか。

○政府委員(龜山信郎君) 船舶が沈没または滅失したとき、あるいは全く運航にたえなくなつたときは、船員法上は、雇入れ契約、船員の契約が当然に消滅するといふ規定がございまして、しかし船員は、人命、船舶または積荷の救助のために必要な作業は必ずしなければならぬ。ただいま仰せのように、船舶が引つぱるなりあるいは自力でもつて島にたどり着いたという場合でも、当然その船舶が全くこわれてしまふという場合でも、これを保全することは船員のつとめでございまして、これをそれは契約にあつたやうな場合、当然法律上必要な作業に従事しなければならぬといふ規定がございまして、その期間は給料を払わなければならぬ。ただし、漁船の場合には、多くの場合歩合的な要素が入つております。つまり、漁獲がございせんから、最低報酬額というものをきめておられますから、最低報酬額だけの給料は払わなければならぬといふことになっております。なお、船舶が沈没いたしました失業いたしましたれば、失業手当をいただく、こういうふうになっております。

○相澤重明君 水産庁としては、いまのような、そういう災害事故が起きたら、災害というか、あるいは時には人災もあるかもしれぬけれども、そういう場合に、いまの運輸省の船員局長が言うように、いわゆる乗り組み員に最低報酬を与えるということですが、いまの漁船員の最低報酬

というものはどれくらいになっておりますか、いままでの統計はありませんか、あったらお答えいただけますか。

○説明員(山中義一君) 手元に正確なのはございませんですが、私が記憶している範囲では、遠洋のカツオ・マグロ等では一万数千円——一万六千円とか、その程度になっております。ただし、詳しい資料は手元に持ち合わせておりませんので、もし御必要であればまた調べた上でお届け申し上げます。

○相澤重明君 たいへん悲縮ですが、いまだしやうしていただきたい、大事なことですから。

いまの、船が破損した、この場合、当然運輸省の答弁のように、乗り組み員としてはその船腹の修理なりあるいは改善をしてこれを国に持つて帰る、これが現在までの法律上なりあるいは保険上なりあるいは助成措置の中は私は形になっておると思うのです。ところが、いま言った人災にせよ、あるいは天災にせよ、災害にあった場合に、これはもうだめだと、この船はもうとても持つて帰ったところだめだと、こう思つて沈没をしてしまったという場合もあるかもしれない。直そうと思つても、これは直らない場合もあるかもしれない。けれども、そうでなくて、これは直せるんだけれども、あるいはどうにか僚船なりあるいは外国船に頼めばできるかもしれないけれども、しかし持つて帰ったところでもうにもならぬので、損だからこれは置いて帰つてしまおう、人命だけは救助しよう、人命だけは何かひとつ SOS を発して救つてもらおう。こういう場合には、船は全額保険金をもらえるわけですね。船は全額保険をもらえるけれども、いま漁政部長の言うように、乗り組み員は一万五、六千円の収入しかもらえない、最低の報酬しかもらえない、こういうことになると、これは船主、船を持つておる者は保険でもつて全額もらえるからいいけれども、乗り組んでおった人たちは、これは収入というものはばかに少なくなつていくことですね。これはそういうことになりませんか、どうですか。これを

ひとつ水産庁の御意見を承つておきたいと思うんです。

○説明員(山中義一君) ただいまの点でございますが、先ほど漁業の災害等による不漁の場合にお答え申し上げましたように、その場合に漁業共済に入つておられますという一つの仮定がございますけれども、入つておれば、これによりまして、三年間の平均、その平均額の何%かに達する初めの契約に相当する部分は、これは経営者に払われて、その中には労賃の部分も入つておるといふたてまになつておりますので、入つておればその場合相当カバーされる。先ほどの一万何ぼよりはふえてくるんじゃないかと思ひます。ただ、入つていなければ、やはりそういう点では何ともいたしたくない、こういうことでございます。

○相澤重明君 私は決算委員も兼ねておりますが、実は決算委員会では保険の審査をしたときに、残念ながら、漁船についての保険の掛け率あるいはまた加入率、そういうものの非常に決算上悪い、これはどういふことなんでしょう、こういうことで、実は関係政府の諸君に決算委員会ではだいたい行政指導をするようにと話はしておいたんですが、いま農林省が把握しておる、水産庁が把握しておる、この漁船が保険に加入しておるの何%ぐらいであるか。特にその中で木船関係はどうなのか、あるいは鋼船関係はどうなのか。こういう点、いまの漁政部長の言うように、保険に入つておればある程度これは船員に支給できる。ところが、漁船が保険に入つておらなければ、これは船のほうに沈没しようと、うっちゃつてこようと、これは災害保険で全額もらえる。ところが、乗り組み員、漁船員というものは、いま言ったように、漁がない、それから保険もかけていない、こうなつたら、実際にから保険もかけていない、このやうなところ、一番肝心な人間というものが尊重されなければいけないのが、その人間が一番残酷に扱われるということになってくるのではないかと思ふのだが、いまの保険の事情を少し説明してもらいたい。

○説明員(山中義一君) 手元に船の大きさ別あるいは鋼船、木船別の保険の加入表を持つておりませんので申しわけございませんが、いま一番問題に先生がしておいでになります遠洋のカツオ・マグロ船、これはほとんどが入つております。大体は九〇%ぐらい入つておるんじゃないかと思ひます。ただ小さい沿岸の漁船は、これはまだはなはだ入つておる率が低いと言わざるを得ないのであります。

○相澤重明君 いまの把握状況は大體間違いないと思う。思ふけれども、そこで一つ聞いておきたいのは、三十九トン型、四十九トン型、いわゆる五十トン未満の型、あるいは九十九トン型、いろいろあると思うのです。そこで、どういう形式の船が一番海難が多いんですか、これは水産庁が把握しておるところでは。

○説明員(山中義一君) ただいまの御質問の点で、一番はなはだ残念でございますが多いのは、三十九トン型でございます。それから次に九十九トン型、これが多いようでございます。

○相澤重明君 そこで、そういう日本の船舶の中で、海上保安庁の統計でいっても、いま答弁されたやうに、そういう該当のものが一番海難が多いわけですね。その海難の多いものの中に、ただいまあなたが言うやうに九〇%遠洋マグロ・カツオ漁業の船が保険に入つておるとしても、残されたまだ未加入のものもあるということですね。特に小さいのになつて、なお保険というものに加入してないのが多い。これは、いま前段に申し上げた、一たん事故が起きた場合に、いわゆる保険を取れるものと取れないものとが出てくる。この場合は、私はこれはやはり行政指導上も考えなければならぬ問題ではないか。これが一つ。

いま一つは、その行政指導の面についてお答えをいただくと同時に、いま一つは、そう言つてもなかなかまだ全般的に前時代的な——かなり進んでいると思ふけれども、まだまだ一般から見るとおかれては漁船等の関係ですね、これについて先ほど冒頭に私は、国家補償的なものが一休検討

できないのかできるのか。いわゆる対外国とのそういう漁獲の問題については、それぞれの国と条約を結んで、そうしてわが国の生産量を上げるやうにしておるのだが、一面、そういうふうなせつかく各国と話し合ひをして、そうして大きな資源を確保しようと思つておつても、事実はそのやうな場合があり得る。災害によつて不漁の場合があり得る。この場合の補償というものはある程度国家的に考へていいんではないか、こういうふうにも考へられるのだが、こういう点についてはいままで政府の中で議論をされたことがあるのか、討議をされたことがあるのか、どういふふうにお考えになつておるのかという点について、ひとつ御答弁をいただきたいと思ふ。

○説明員(山中義一君) ただいまの御質問でございますが、船の点につきましては、先ほどもちよつと申し上げましたが、国が保険を再保険いたしまして九〇%出すというところになっておるんですが、そのいまの災害のための不漁につきましては、これはまだそういうふうな段階にはなつておりません。しかしながら、政府が再保険すべきであるという御意見は、非常に国会その他一般のほうからも、業界のほうからも御要望がございまして、国といたしまして何年かのうちにはやらなければならぬのだというところで種々研究しておる段階でございます。

○相澤重明君 これは運輸大臣にひとつ私希望を申しておきたいと思ふのです。これは当然経済閣僚懇談会なりあるいは内閣全体としても、もろもろの案件について御相談になると思ひますが、その中の一つとして、私はいま御質問いたしました遠洋漁業等についてそういう災害時の補償という問題についてはひとつすみやかに検討をして、そうしてこれらの人たちがある程度生活の安定ができるというやうなことを私は考へてもらいたいと思ふ。いまのやうでは、まだ私は法律上、予算上から見るとそういう点の不備な点がありはしないか。こういう点で、この漁船の問題について一応御検討をいただきたいのが一つです。

それからいまだ一点は、これは先ほど運輸大臣から御答弁をいただきましたが、たとえば李ラインの問題であります。一時、輪船さんが運輸大臣当時、どうも韓国の警備艇が日本の漁船を不法に拿捕したりあるいは執拗に追いかけて回すということで、一時は海上保安庁の警備艇に乗って、そうして私は日本の運輸大臣に橋渡だと言った。そういうこともあるわけですね。そうして韓国側に警告を發し、あるいは日本の漁船員を守ったと、こういう過去の例はあるわけです。当委員会でもそういうことを輪船さんが運輸大臣のときにならぬ調され、また事実海上保安庁の船で洋上でそういうことをやりになった。そこで、いまこの日韓問題が仮調印ということで、先ほど大臣から条約等あるいは批准等の問題がいろいろの点から来るというお話がありましたけれども、そこで一つ気になるのは、いままで拿捕され没収されたものの一体補償というものはだれが行なうのか。日韓交渉妥結に伴って、いま韓国に抑留された人々捕されてくるものについては、これは条約のきめ方によってお互いにこれはできるとする。その以前のもは一体どうなるか。それから先日も、閣議の中でも話があったかどうかわかりませんが、伝えられるところによると、十ばい船を持っておった者は損害としてそのうち一ばいか二ばいかは代替ができる。しかし一ばい持ちの船主は一体どうなるのか。中には、非常にそういうふうな、せつなく自分で努力をして船をつくって、そうしていままで日本の国のために尽くしてきたけれども、不法にも韓国に拿捕されて、あるいは没収をされて、そうして今日ではもう食うや食わずの生活をしておる船主の人もおる、こういうことがテレビや新聞でも伝えられておるわけです。これは伝えられておる話だから、私はここに参考人をお呼びしておるわけでもありませんから、そういう苦衷はわかりません。けれども、少なくとも政府関係としては、日韓交渉を妥結するにあたっては、現時点における没収をされたり、拿捕されたり、抑留されておるものばかりでなく、以前のものについても私は当

然この話があつてしかるべきだと、こう思う。そういう点について、政府間、いわゆる國務大臣としてあなた方がどんなふうにかういふ問題については御協議になったのか、また佐藤内閣としてはこれらの人に対する補償というものを考へてやつておるのか、これはひとつ大臣から御答弁をいただきたいと思うのです。

○國務大臣(松浦周太郎君) 最初に、遠洋漁業に對する災害時の船員に對する問題でありました。これは遠洋漁業のみならず、一般沿岸漁民もそうでございますが、一昨々年から、農業に共済制度がある以上、漁業にも不漁に對する共済制度を設けべきであるというのがわれわれの非常な主張でありまして、皆さんの御協賛を得まして去年成立したばかりでありまして、農業はまだ細密に各協同組合が徹底的にそいつを行なつていないので、それをひとつ徹底的に行なつてもらうことによつて、不漁時における、あるいは災害時における乗組員にも及ぶ方法に多少なることと思ひます。と同時に、遠洋漁業にいたしましては、現在行なつていふ歩合制度というもの、いままうど質問がありましたし、今度の李ラインの問題があらわれましたから、近いうちの閣僚懇談会に話してみたいと思ひますが、歩合制度もやうばり改める方法を考へるべきである、かように考へます。それから李ラインの問題に對しましては、李ラインだけではなくして、まあ三億ドルと二億ドルの經濟援助と請求權とかいう名前がついておるのですが、これに對する債務の方法にまでまだ調印以前に話がついていないのです。それから、この間の閣僚懇談会の場合に、船は返してもらいたい、しかし漁民その他に對する補償についてはどういうふうにするかまだ話はきまつていないのです。ですから、これからまあひとつわがほうに損のないように努力したいと思つております。

○相澤重明君 あと一点だけお尋ねして、この漁業問題は終わりたいと思ひますが、そこで、遠洋漁業に乗り組む人です。これは、御承知のように、どこでも人手が足りないというところは、各方面で言われておる。遠洋漁業の乗組員もまた、その例では変わらなないと思ひます。そこで、中には、品物を売り込むために、つまり三十日とか、五十日とか、六十日とかの航海のために、たくさん品物を船に積み込むわけですね。これを売る商人の人たちが、いやそうか、船の乗り手が足りない、船員が足りない、それじゃひとつ私があつせんをしましよ、こういう形で乗り組む人を周旋するわけですね。これは港の荷役等をする場合には、よく言われる手配師ということになるのだが、そうじゃなくて、実はそういうことじゃないと私は思うのだけれども、事実手が足りない、どうも困つた、どこかに人はいないだろうか、こういうことで、いわゆる船員を、そういう物資を納める人が幾人かを連れて、じゃあひとつおたくの船にうちの物を買つてくれ、そのかわり人はこれだけ人を連れてきてやるよ、こういうふうな問題は、これは厳格に言えば職業紹介法違反ですね。いわゆる職業あつせんについては、労働省の職業紹介というものでなければいかぬと思ひ、本来は、ところが、漁業については、これは船員——そういう乗り組む員については、これはどこなんですか、これは海運局でできるのですか、あるいは都道府県のそういう職業安定所というところではできないのですか、いわゆる法律的な根拠というものはどこにそれを置こうとしておるのか、こういう点をひとつ明確にしたいのがある一つなんです。

それから、いま一つは、これらの若手の人たちが——若手というといへん語弊があるが、實際に長い間の漁業に従事している経験がない。けれども、人が足りないから、給与をよけい出すから、この人がよし乗つてやろう、乗つてくれ、こういうことで乗つて、遠洋漁業に行つたところ、行つてみるとなかなか漁業というものはそんな案なものじゃない。したがって、先ほど申し上げたように、まあ積んでいった品物も捨ててしまつて、これは早く帰つたほうがいい、人命が大事だ、こういうことで、積み込んでいったものを海中に捨てて帰つてくるものもある、こういうことも私も実は聞いておるわけです。政府がどういふふうにか把握しておるかかわかりませんが、とにかく一たん契約をされて、自分は給料さえもらつてしまえばいい、こういうものもあるやに聞いておるわけですね。これはやはり私もとしては非常に問題だと、こう思ふのです。ですから、そういうふうなたとえば乗り組む員があるとなれば、そういう素質の悪いということになると思ふのですから、そういうものをなくするようにしなければいけないし、手が足りないのは、いい人を余成をする努力を政府がしなければいかぬだろう、こういうふうにか考へるわけです。

また、第三の問題は、そういう船員の人たちが、先ほどのお話のように、船主の経営不振なりあるいは災害等によるところの不漁に基づいて失業する場合、その失業保険というものは、これは私は大事なことで、かなりのもの、この漁港基地においても、これが支払われておると私は思ふ。もし例を申し上げるならば、たとえば神奈川県三崎の漁港はどれくらい保険の支払い件数があるかというふうなことも、調べればすぐわかると思ふ。そういう場合には、たとえばこれは一つの例で、四国に室戸岬というところがある。室戸岬の船員が、神奈川県に補給に基地を持っておる。これは三崎の漁港の一つなんです。それらの中で、これらの人たちがそういう失業保険の給付なり、あるいはまた乗り組む員の事情なりというものの出入りがあることを私は聞いておるわけです。ところが、残念ながら、これらに對するところのいわゆる監督官というものが、そういうものが私はきつめて少ないように考へられる。まあ實際に職業紹介の窓口というものはほとんどこれはないにひとしい、こういうふうな話を聞いておるんだが、そういう点について、運輸省なり、あるいは水産庁なり、あるいは労働省なり、そういう政府関係機関としては、どうやつたらそういうことが

直るのか、どうやったならばいいのか、こういう点をひとつ御説明を願って、それで私はこの質問は終わりたいと思うんですが、ひとつ関係者から御説明いただきたい。

○政府委員(山田信郎君) 最初に、漁船船員の職業紹介はどの所管であるかということをごさいます。これは船員職業安定法に基づきまして運輸省の所管でございまして、所在の海員局及び支局に職業紹介所というものを置いて職業紹介に当たっております。

それから、全般的に非常に人手不足である、その間に船員商等があつておられることがありますが、そういうことはどうかというお話でございまして、

が、人手不足の点につきましては仰せのとおりでございまして、漁船に特に若い労働力が減つてまいりまして、雇うほうでも非常に苦労をされておる。また、ときには悪質な船員が入つてきて、前借りだけ借りて船が出る日に逃げてしまふ、あるいは船に乗つてから途中で操業を無理にやめて帰るといふことによつて、種々なトラブルを生じておることを聞いております。したがって、

こういう職業紹介にあたりまして、はつきりと雇われるほうの人に対して労働条件なり航海のあり方というものを十分納得させた上で船に乗らせるようにという、いわゆる労働条件の明示ということの行政指導に現在つとめております。基本的には、やはり漁業に働く方の収入の安定ということ

がまず第一であります。また次には、漁船内における労働環境の改善というふうな問題があると思ひます。そこで、そういう点につきましても、行政指導によりまして、水産庁と協力をして現在もつとめております。

それからもう一つの点で、特に若い将来の幹部となるような人たちは、水産高校の出身者でございまして、水産高校の漁務科の出身者が、遺憾ながら卒業されても船に乗る方が非常に少なくなつておるといふこととございまして、これは、先ほど申し上げましたようないろいろな漁業自体の持つ事情及び陸上におけるもろもろの産業の発展によつ

て生じたことであります。私も、せっかく水産高校を出られた方に対してなるべく海上で働いてもらいたいというために、いままでも水産高校を卒業しても、海上経験が少くないものですか、これに対しては乙種の国家試験を受ける——卒業しただけでは受験資格が与えられていなかった、船に一年乗つてから試験を受けろということにしておりまして、卒業と同時にとにかく筆記試験だけは受けるようにし、その筆記試験に合格した後は実際に船に乗り込んで一年の経験をすれば船員として幹部になり得る道を開いた。こうした措置によつて、若い学校出を一人でも多く漁業界に確保したいという方策をとつております。

また、最後の、職業紹介あるいは労働条件の改善指導に当たる役人の数が少ないのではないかと、いふお話でございまして、仰せのとおり、職業紹介所も、各方面から希望が、最近のように人手不足になりますと、ございまして、浦賀には現在、横須賀の支局の管轄でございまして、横須賀で取り扱つて、浦賀にはないようなわけでございまして、また、船員労働官も全国でわずか八十名でございまして、最近船員労働官、特に漁船関係に非常に力を入れておりますが、まだ人が足りないのので、今後とも予算その他について十分な努力をしてまいりたい、かように考えております。

○相澤重明君 これは運輸大臣がいるから、いまの局長の言う答弁でおわかりだと思ふんですが、三千人以上も出入りするところに所長と事務員きりいなないなんていうのはおかしいですよ。これはやはりあなた港をよく視察をされて、非常に精力的にやつておられるけれども、実際に見ることでできない、書類を見るのさやとだと私は思ふので、

こういう実情というものをいま一度検討されて、そして適正なそういう政府機関の仕事ができるように、私はひとつ要員の配置をやつてもらいたいと思ふ。これはひとつあなたから答弁をしてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) 今年の予算編成時におきまして、いろいろ努力いたしました。今

後さらに、いままでも七つばかりの港湾を見ましたが、いずれも、いま御指摘のような点、あるいは港湾労働管理の問題その他諸般の問題について、運輸省側の人手不足ということは十分認めております。したがって、この次の場合に十分努力をいたしまして御期待に沿うようにいたしたいと思つております。

○説明員(山中義一君) 漁船の乗組員の問題につきましまして、先ほど船員局長がお答えになりましたとおりでございまして、水産庁といたしましても、この乗組員の質の向上あるいは数の拡充という点につきましては、いろいろ苦心をいたしております。各県に委託いたしまして、講習会あるいは研修会、それから技術の修練という

ような点で、総額の予算七百万円をやつておると思ひますが、配りまして、養成につとめております。これは短期間の講習でございまして、けれども、長きは二週間、短いは一週間くらいそれぞれやっております。また、この四月から、衛生の管理者というか、軽度の医務官のようなもの、これも乗せなければいけないので、この点につきましても講習等至急その必要の人員が確保できるように努力しております。

以上であります。

○相澤重明君 政府関係者の答弁で、私もこの点は終わりたいと思ひます。特に運輸大臣の最後のおこぼで、足りない事情も御了解のようですが、努力されることを期待してこの問題終わります。そこで、戻りまして、海上運送法の改正の中で、フェリー・カーの運賃料金のきめ方の問題ですが、こういう点については、業者の申請をするものをそのまま認める、こういうことなのか、あるいは鉄道運賃料金のように一定の基準というものがあつて、何キロまであるいはどの航路については幾らという一つの定め方を考えているのか。これは、これからたくさんの方が出てくる。この法律改正をするという問題がやはり相当大きな負担に私はなつてくると思ふ。そこで、や

はりこの運賃料金というふうなものについては一つの基準というものをきめておく必要が私はあると思うので、そういう点がどうなつていくのか、これは政府がいままで法律を提案するまでにいろいろ準備をされたと思うので、ひとつ御答弁いただきたい。私は、それを御答弁を聞いて、この質問終わる次第です。

○政府委員(若狭治君) 自動車航送船の航送料金につきましては、各航路の状況によりまして、船舶の大きさ、それから航海距離、その他ことに種々多岐でございまして、われわれといたしましては、この運賃を許可をいたしているわけでございまして、適正な原価に基づく個々のケースによりまして申請の運賃を査定いたしまして、それを公示させるという方法をとつておるわけでございまして。したがって、その原価の見積り方といたしましてはわれわれ統一的なものを持っておりますけれども、それが具体的な運賃額としてキロ当たり何円になるかというふうな点については統一した基準を適用して現在やっているわけではございません。各企業の実態に応じまして、各航路の実態に応じまして運賃というものをきめておるといふのが実情でございまして。

○相澤重明君 これはどうなんだろうね、運輸大臣。いまの答弁ですと、事業申請者の自由である。もちろん、出された内容については検討をする。検討をするが、その事業者の大きい小さい、あるいは船のよい悪い、あるいは距離の近い近い距離の遠い近いはこれはあとで直ると思ふのですけれども、とにかく航路別によつて、事業者の申請によつてこれはばらばらだ、率直に言えば、こういう答弁になるわけなんだね。そうすると、最初のうちは、高くて、これは便利で、これはいい、利用者が多くなる。ところが、今度は競争者が多くなつて、よしうちのほうはもっと安くしますという、そういう人が出てくるという、そのほうに行つて、最初の高い料金というものは、これは利用者が少なくなる。いわゆる過当競争というものが行なわれたときに、どこに一体これを

規制をする論議の基礎を置くのかということがないわけですね、政府としてのものさしがないわけですね。そういうことは、一体、過当競争を防止しようという、こういう趣旨が載っているのに、いや申請者の事業については内容を検討しました、それはそれでいいです、個々ばらばらでありますというのでは、私は少しこの法律の提案の趣旨と違ふような気がする。また、そういうことであつては、この海上運送を規制することにならぬじゃないかと私は思うんだが、これはどういうことなんだろうね、いま一度わかるように説明してください。

○政府委員(若狭得治君) いまの御質問、まことにそのとおりでございますけれども、先ほど申しましたように、航路によりまして条件が非常に違ふわけでございます。たとえば、具体的に申しますと、離島等の非常に利用者の少ないところで、しかも大型の船を持っていかなければ船舶の安全性が期待できないというところもございまして、また、非常に距離は近く、しかも平穏な海上でございまして、その船舶の回転率も非常に多いというふうなものもあるわけでございます。したがって、これを統一的に全国的にキロ当たり何円にするというふうな措置をとることは、実態から見まして今日の状況では適當ではない。われわれ、具体的な船舶の建造なりあるいは船員の見張り方あるいは償却のしかた等につきましては統一のなものを持っておりますけれども、具体的な運賃の決定につきましては、各航路の事業者からの申請を検討いたしまして、適正な原価を償い、それ以上のものは認めないという考え方で査定をいたしておるというのが実情でございます。

○相澤重明君 どうもちょっと納得できない。局長は陸上のことはよくわからないが、自動車は、バスの料金等については一つの算定基準がある。山間料金を取るのは特定の場合です。そうですね。一般の場合には、これは自動車料金というのは一定の基準がある。特に山間料金を政府が認めておるといふのは、特定の場合です。山があつて、谷があつて、道がでこぼこというような場合に、特別料金、割り増し料金を取ることを認めておる。自動車料金はそうすね。それから、自動車の種類によつては確かにいま言う問題はあつて、思ふけれども、一応海上運送法を審議するに、いしても、何にも基準がない、ただ離島であるとか、平穏であるとか、あるいは距離が条件がいいとか、短いとか、こういうことだけでは、何か私は法律をつくる場合にあまりにも場当たり式な考え方はないか。だから、特別の離島航路の場合には、こういう条件だから特別に運賃料金を設定することができるといふような理由がないと、私は一体政府が提案をしておる改正案の骨子というのを何をさしているのか。さつき冒頭に申し上げたことは私としてもわかるけれども、そういう航路事業を行なうとする人たちが自由に出したものをこれは認めるんだというのでは、少し能がなさ過ぎると思う。そういう点について、いま少し運輸行政という面から私は考えてみる必要があるんじゃないかと思うけれども、この点は運輸大臣の御答弁を願つておきます。どうですか。

○政府委員(若狭得治君) たとえば、自動車航送料金をございまして、普通の海上の旅客運賃でございまして、これもわれわれのほうでは大体全国平均キロ当たり何円という検討はいたしておりますし、そういう基準で具体的な運賃の決定はいたしておるわけでございます。ただ実態的に各航路について出てまいります運賃額というものは、その基準というものはあくまでこれは平均的なものでございまして、たとえば離島等につきましては、非常に乗客の数が少ない、それから海が荒れます場合、いろいろございまして、たとえば北海道の離島と九州の離島では運賃額は全然違ふ。あるいは瀬戸内海の中の島とそれから本土との間の航路というふうなものにおきましては、乗客数も非常に多うございまして、それから海上も非常に平穏でございまして、したがって、船舶の構造等も非常に簡素なもので済むというふうな問題もございまして、そういう原価的に見ます

と非常に安いものになるということでございます。そういう点の比較からいたしますと非常にアンバランスでございまして、したがって、われわれにいたしましては、事業者の原価というものを適正に見積もるということはどうしても主体とせざるを得ないわけでございまして、ただ実態的な考え方といたしましては、おおむねキロ当たり運賃は、たとえば四円四角というふうな数字は出ておる。われわれのほうでは一応四円というふうな数字は出ておりますけれども、それを基準といたしまして、現在申請者の運賃というものを一応査定いたしました。それから、その航路の特殊事情というものを十分勘案いたしまして、運賃額を決定するという

ことにいたしておるわけでございまして。

○相澤重明君 そういう一応の基準を持っています、特殊条件というものを加味したものを航路別に検討してきめる、それならいいのですよ。何にも基準がないというから……、先ほど個々ばらばらだと、こういうことだから……、それならわからなかった。ひとつそういうことで、この法律の趣旨を十分生かして行政指導が行なわれるように希望して、私は質問を終わります。

○吉田忠三郎君 大臣がおいでですから、この機会に若干伺つておきます。本日は衆議院のほうも運輸委員会が開かれておりますから、大臣きわめてそういう意味では多忙なお身柄じゃないかと思ひますから、そういうことも念頭に置きながら伺つてみたいと思ひます。

ただいままでの相澤先聲から、種々運送法の一部を改正する法律案についての質疑が行なわれました。提案理由もかなり分厚い文書になつておりますけれども、全体を一通り見て、あるいはいままでの答弁を聞いてみても、簡単に申し上げれば、この法律の改正というのは、自動車運送について、従来は登録制でございまして、けれども、今度の改正は認可制にしよう、というのだと思ひます。ですから、そういう意味では、今日の経済事情、自動車産業の伸展等にかんがみまして、私は時宜を得た改正だと実は理解を

しておるところであります。でありますけれども、この改正のみで私はこの運送法は万全だとは言えないのではないかと、こう思ひます。

この法律は、御案内のように、昭和二十四年に制定されました。その後たびたびの改正が行なわれまして、抜本的な改正が三十四年にされました。その間、他の法律との関係から、若干の改正がございましたけれども、大筋としてはたいだい申し上げた改正が行なわれておるわけであります。そういう事柄からかんがへまして、先ほど申し上げたように、万全だとは私は言えないと思ひます。したがって、運輸大臣に伺ひますものは、きょうここで質疑をいたしておるものは、先ほど申し上げた自動車の航路についてのみでありますけれども、現行の海上運送法では、外国の定期航路運賃同盟と、それから荷主協会の運賃契約の問題が私はあると思う。先ほど若干相澤委員からも運賃料金の基準について質問がございましたが、私は今日この法律全体の中で、やはり何といたしましても運賃と料金制度の中に問題があるように思ふのです。いま申し上げたように、外国の定期航路の場合、いろいろな問題が派生的に出てまいります。しかも、特殊な場合には独禁法が適用されるたてまえになつております。大臣も御案内のように、海運業で特定の不正な取引引き方法が行なわれたと、こうみなされる場合は、公正取引委員会から独禁法違反に問われるのであります。こういう問題、私はかなりむづかしい問題に今日運輸省が直面しているのではないかと、こう考える。先般私は若干伺つたわけでございまして、運輸省も、この問題につきましては、何か近く海上運送法を改正するやに聞いております。しかもそのことが、これも聞いたことでございまして、具体的に去る二十二日に海運造船合理化審議会にその改正案というものを諮問したと聞いています。この際、たまたま海上運送法の改正をいま行なわんとしているわけでありますから、諮問したものの内容を、できれば、簡単にけつこうでございましてから説明をしていただきたい、こう思ふわけで

あります。

○国務大臣(松浦周太郎君) 局長から答弁いたさせます。

○政府委員(若狭得治君) いま御指摘のように、海上運送法は、制定以来、数回改正いたしてあります。しかし、この制定の当時の状況でございませうけれども、これは過去におきまして、まだ日本が占領中につくられた法律でございまして、非常に現在の情勢にマッチしない、そういうものが多いいわけにございまして。ことに外航海運につきましては、たとえば外国船に対する適用除外の条文がなお今日も残っております。ございまして、こういうような法律というものは、おそらく海上運送法以外に今日の日本ではないのではないかと——日本人にだけ適用されて外国人には同じ事業を日本国内で行なっておりますという適用されないというような法律はないのではないかと私は考へております。これをできるだけ改正しなければならぬということでもわれわれ考へておいたわけでありませうけれども、まあいろいろ海運に対する政府の干渉を排除しようという国際的な動きもございまして、今後の海運の規制に対する国の方針というものを明確に打ち出すということがなかなか困難な状況でございまして。しかし、最近におきまして、御承知のように、独占禁止法と海上運送法との関係というものがいろいろ問題になっておりまして、独占禁止法自体もやはり政府部門として検討しなければならぬという段階にもあるようでございまして、同時に海上運送法につきましても、現在のような外船に対する適用除外という体系のままで戦後二十年たつていられるわけでありませうけれども、それをそのまま維持するということとは適当でないというようにわれわれ考へましたので、これを航路同盟の安定という問題から見まして、一体どのように改正したらよろしいかということとを、実は合理化審議会に諮問いたしているわけにございまして。したがって、その改正の方向あるいはその内容というようににつきましても、まだわれわれとしてもはつきりしためどを

持っておりません。

ただ、われわれとして、今後の機会に、今後の海上運送法の改正という問題を取り上げます場合に、ぜひとも解決しなければならぬ問題は、いま申しました外船に対する適用除外をどうするか、それから航路同盟の安定のために独占禁止法との関係をどうするかという、二つの問題点があるかと思うのであります。こういう問題について審議会に諮問いたしているのが実情でございまして。

○吉田忠三郎君 概略の説明がございましたが、私は少なくとも外航海運の基盤強化という立場から運輸大臣に申し上げるわけですが、できるだけそういう機会をとらえて、荷主の協議会というものにございまして、その設置を合理化をして、そうしてその協議会と同盟との間で一般的なつまり協定のようなものでもできた場合には、少なくとも海運というものの特質から、当然政府が干渉しなければならぬ問題が多々ありますけれども、この種問題についてはあまり干渉しないようにやらないと、結果的には、独禁法がどうあろうと、独禁法に抵触することは間違いない。ですから、こういう点を十分配慮して私は政府も積極的に取り組んでいただかなければならぬのではないかと、こう思いますが、運輸大臣どう思いますか。

○国務大臣(松浦周太郎君) お尋ねの点は、全くそのとおりでありまして、過般来も三重運賃の問題についてここでもいろいろ御質問がありました。とおり、われわれのほうはあくまでも正当なものである。独禁法のほうにこたえて、これを通過させるように努力しております。また、大体通るであらうと思ひます。これは、国益をはかるためには、そうしなければ日本の貿易の拡大はできないかと考へますから、いまのお説のように、どこまでも協定ができましたならば合理化進め、互いに協力し合つて貿易拡大に奔走したいと思ひております。

○吉田忠三郎君 運輸大臣から努力をされるという答へがございましたから、この点は時間がありませんから了承しておくことにします。

そこで、直接今度のこの運送法改正に關係はございませうけれども、せっかく運輸大臣がおられますから、ひとつ運輸大臣の考へ方を私は伺つておきたいというふうに思ひます。それは、御案内のように、上陸用の舟艇の問題が問題になっております。LSTといわれるものがそうでございませうけれども、これが最近非常に問題になっていまして、いままで政府は、この問題について、われ閣せずかのごとき態度を従前とつてまいりました。ところが、最近にわかに、外相がこの問題についての見解を衆議院段階でも明らかにいたしましたし、それからそれに追従するような印象を受ける発言を亀山君も衆議院の段階で行なっております。そこで私は伺つておきたいのは、どういつつまり見解をもつてしたとしても、この問題は私はかなり国民には深刻な問題がなかつ存在しておるような気がするのであります。で、第一に、いろいろ政府は、安保条約の条項、特に安保条約の地位協定の十二条の四項をたてにとつて詭弁を弄しておるように私は見受けける。それとあわせて国内法上から、これは船員局長が衆議院で答弁した段階でも、こへ速記録を持ってきたんですが、国内法上の、外国から乗組員をのこせを求められた場合に、労働条件を例示させるなどの業務を行なつてそれに応ずる、こういうようなことが政府の見解の根拠になつていられる。しかし、私が考へるには、第一に、一体安保条約の適用地域というのとはどこなんだ。これは極東ということばで、文字であらわされておりますけれども、極東の範囲というのとは一体どこなんだ。こゝらあたり問題があります。これは私が言うのではありません、フィリピン以北、これをさしているのです、極東の範囲は。したがって、ベトナムというのは含まれていない。これはいまの佐藤内閣ではなくして、その兄貴である岸内閣時から一貫した政府の極東というものの定義づけから来ているのです。まずこの問題が一つ問題になります。現実にはLSTというものはベトナムに行つていわけですから、そうしますと、安保条約のつまりこ

の極東の範囲をこえていっていることになりはせぬか、この問題が一つあります。それからもう一つ問題になるのは、このLSTの活動は、ベトナム戦争の一方の当事者たる米軍の戦争遂行手段の一部であることは間違いない、上陸用舟艇ですから。したがって、この乗り組む員も、本人の意思にかかわらず、戦争の協力者になつていゝとみなされても、いまの段階では私は一点の疑点もない、何人も否定できないと思ひます。現に、大臣あるいは亀山君も御承知のように、この上陸用舟艇がすでに砲撃を受けて、日本人が負傷したり、あるいはなくなつていゝ事実が、ただいま申し上げておる瞬間的な時間だつてベトナムの戦役の中にはあるのです。ですから、こうした關係が絶対に戦争協力者でないということは私は言ひ切れないのです。この事実問題をとらえても、それから加えて、旅券法という法律がございまして、けれども、この旅券法の第十三条を見てもらなさい。第十三条に、「若しくは且つ直接に日本国の利益又は公安を害する行為を行う虞がある者については旅券を發給しない、こうなつておる。一体いまの現状は、この条項とあわせ考へましてどう判断されるかというところがやはり問題になつてくるわけなんです。さらに十九条には、「旅券の名義人の生命、身体又は財産の保護のために渡航を中止させる必要がある」という場合には、一たん發行した旅券でもその返納を命ずることがあると明確に定めていられるわけなんです。ですから、先ほど来申し上げておりますように、ベトナムの海域というものは交戦地域であるというところは、運輸大臣もこれは否定できないと思ひます。戦争をやつていられるわけですから、この戦争が危険でないというところは、私はこれまたいまの政府の運輸大臣といえども否定はできないのではないかと、こう考へます。こう考へてまいりますと、直接日本はいま戦争はしてないといふと答へられるかもしれませんが、事実問題として交戦地域で、危険にさらされながら米軍の戦争遂行に協力してゐます上陸用舟艇の乗り組む員の行動というものは、現憲法を尊重するということになれ

なっているところが、私はきわめて不満である。もう一回私は答弁を求めます。

○国務大臣(松浦周太郎君) それは外務省が一番日本の耳であります。運輸省ももちろん出先を保持しておりますけれども、外務省が国内においてこれを発表して統一見解をつくる以外に道はないと思うんです。外務省はまだ正式に閣議にこれをはかっておりません。しかし、風聞するところに何と云ふと、北ベトナムを戦闘地と指定したかに伺っております。であります、まだ統一見解ははっきりいたしておりません。

それから、船員の生活権及びその人命の保護をどうするんだというお問いでございますが、この生活の問題については、一般船員、一般国内の給与よりもはるかにいいものでんですから、それで三倍も四倍も応募者があるわけなんです。いまの新聞その他に出てゐることはみんなよく知つて行つておるわけですから、だますも何もありませんよ。

それからもう一つは、前からの八百二十七人の場合も、相当給与がよいものでありますから残つたものであります。そのときに、この前の予算委員会からこれは問題になっておりますが、八百二十七名中ほとんど当時は船員手帳だけがその身元保障の対象でありました。しかし、それでいいという見解は事実とつたんです。けれども、国外に

出る以上は、どうしてもパスを交付する必要があるというのを、外務省とうちともう一つは入国管理局——法務省との三省で相談いたしまして、それでパスを順次交付したほうがいいということとで、現在六十人くらいはパスに切りかえました。が、なかなかこちへ寄港してこないものですから、パスを交付することが困難な状況であります。できるだけ早くパスを交付する考えでございますから、外国へ行くことにパスを持つ以外に身分の保障の方法はありませんので、生活に対する問題は、国内の生活費よりも大きく得ておると思っております。ただ問題は、三十七年にLSTの自由雇用によって八百二十七人というものが行ったのが、それが始まりなんです。それが始まり

○**國務大臣(松浦周太郎君)** それは外務省が一番日本の耳であります。運輸省ももちろん出先を保持っておりますけれども、外務省が国内においてこれを発表して統一見解をつくる以外に道はないと思うんです。外務省はまだ正式に閣議にこれをはかつておりません。しかし、風聞するところにすると、北ベトナムを戦闘地と指定したかに伺っております。であります、まだ統一見解ははっきりいたしております。

それから、船員の生活権及びその人命の保護をどうするんだというお問いでございしますが、この生活の問題については、一般船員、一般国内の給与よりもはるかにいいものですから、それで三倍も四倍も応募者があるわけなんです。いまの新聞その他に出ていることはみんなよく知って行っておるわけですから、だますも何もありませんよ。

それからもう一つは、前からの八百二十七人の場合も、相当給与がいいものでありますから残ったものであります。そのときに、この前の予算案、員会からこれは問題になっておりますが、八百二十七名中ほとんど当時は船員手帳だけがその身元保障の対象でありました。しかし、それでいいという見解は事実とつたんです。けれども、国外に

出る以上は、どうしてもパスを交付する必要があるということ、外務省とうちともう一つは入国管理局——法務省との三省で相談いたしまして、それでパスを順次交付したほうがいいということで、現在六十人くらいはパスに切りかえました。が、なかなかこっちへ寄港してこないものですから、パスを交付することが困難な状況であります。できるだけ早くパスを交付する考えでございますから、外国へ行くことにパスを持つ以外に身分の保障の方法はありませんので、生活に対する問題は、国内の生活費よりも大きく得ておると思っております。ただ問題は、三十七年にLSTの自由雇用によつて八百二十七人というものが行ったのが、それが始まりなんです。それが始まり

りだけれども、その時分にはベトナムにこんな事
 変が起きるなんという事は考えていないときな
 んです。ですから、そういう下心があつてやつた
 のではなくて、あとから事態が起つたというこ
 とは御了承願ひたい。それによつて、あとから事
 態が起つた以上は、今日の日本政府がいかなる
 態度をとるべきであるかということ、あらため
 て事態の急変によつて、閣議によつてこれは決定
 すべきものであると私は思つております。

○吉田忠三郎君 閣議決定が必要であるくらしい
 のことは、私も承知はしております。承知はして
 承知はしてありますが、運輸大臣に歴史的な経過
 を聞いておきたいのです。もとよりLSTと
 というものは、日本が戦争に負けて、アメリカが
 上陸をしてきて、その後日本に船員の諸君が、
 つまり、あの日本が戦争に負けたという虚脱状態
 の中で、自分の生活を得るために本来的には雇用
 された。當時はこれは日本の政府もタッチをして
 おつたけれども、その後こういう制度に変わつて
 きたわけでしょう。だから、ここにつまり政府
 が、自由契約であるとか何とかとにかいり逃げ
 口上をつけれられるものが存在しているわけでご
 いますけれども、私はそういうことを聞いてみる
 のではない。どうもいまの大臣の答弁を聞いてみ
 ても、給与は非常に高い、給与条件がよいもの
 で、これを私は確かに、アメリカの賃金制度、
 給与の水準などというものは、日本などという
 のとは比べものにならないくらいいいことを知つ
 ています。しかし、それは一般的な事柄にのみ
 限つて言えることで、少なくともこのLSTの問
 題については、そういう甘い見方、なまぬるい考
 え方では私はいけないういふやないか。あなた方
 は、いまも申されたように、一般の乗組員が、
 アメリカが募集をしたところが、条件がいい
 ので、三百人とか四百人応募された。しかし、資
 格のない人がたくさん行つてゐるのです。だか
 ら、そういう応募した人々の無理難題や、あるいは
 ただ単に賃金が高いということで、船員の一部で
 かりに極率的にそれに応募したからといって、そ

のことを何か道具に使つてこの問題から逃げよう
 とする政府の態度、とりわけ船員というのは運輸
 大臣の所管事項でしよう、所管大臣がそういうこ
 とを言うこと自体に、私はこの問題からどうして
 も目を離そう離そうとしてゐるところにあるので
 はないか、この勘ぐらざるを得ないので。しか
 も、いま運輸大臣が答弁されたように、北ベタ
 ナムを戦闘地域であるというふうな指定しないとい
 う問題は、そんな問題はもうすでに過ぎ去つてい
 ます。日本の国民の常識、国際的な常識から過
 ぎ去つてゐます。毎日の新聞で、アメリカが一
 回だつて北爆をやめたという新聞記事がございま
 す。最近では夜となくあるいは昼となしに連続爆
 撃をしてゐるのです。明らかに戦闘地域になつて
 いるのです。しかも、アメリカでは、まだ的確な
 情報ではないと聞きますけれども、核兵器を使
 用するなども日本の新聞にさえちらちら活字に
 なつてあらわれてきてゐる。そこへ日本の基地あ
 るいは沖縄の基地から軍需品、兵器、アメリカの
 兵員を輸送するのです。その輸送する船に勤務し
 ている日本の船員なんです。これは、先ほど
 来申されたように、すでにそういう極東の範囲で
 あるとか何とか、安保条約の二十四条がどうこう
 などというなまぬるい問題ではないかと思ふ。も
 うすでに日本政府は安保条約のこの条項について
 責任を持てない、そのワケを越えた私は問題だ
 と思ふのです。しかも、アメリカの核戦争が、か
 りにです。かりに不幸にして、そのことを私は
 望んでゐるわけじゃないのです。いふわけじゃ
 ありませんが、不幸にして、戦争ですからあり得
 ないという保証はないと思ふ。われわれだつて国
 際法とか何とかいうくらしいことは知つておつた
 が、かつて日本の軍隊は中国人民に対して毒ガス
 を使用したのである。ですから、そういう危険性
 があり得ない、今日の新たな次元では私は断定でき
 ないと思ふ。そうならまいますれば、事のいか
 んにかかわらず、日本人の乗り込んでおるま
 のLSTなどというものは、集中的に攻撃の目標
 にもなるのであらうし、これは北ベトナムのほう

の側になるか、どこの側になるか、とにかく目標
 になることは間違いないし、それからアメリカは
 自分たちの戦争目的を遂行のために使つておるの
 だから擁護する立場に立たなければならぬとい
 うことは常識的にわかるけれども、あやまって攻撃
 をしたり、あるいはあやまって核攻撃をかける
 ということは保証できない。われわれだつて、か
 つて軍隊であやまって自分たちの軍隊に大砲を
 撃つたことも何回もありました。日本の航空隊だ
 つてあやまって日本の地上部隊に対して攻撃を
 かけたことが幾たびかあるのです。ですから、そう
 いふ場合にも、一体この人々の生命財産あるいは生
 活権というものをどう政府が考えておるかとい
 うことなんです。私は再三申し上げるようだけれ
 ども、そういう人たちが無理難題のあまり、賃金があ
 り高いというそのことを目を奪われてややとす
 ると極率的にそれに応募したという、そのことだ
 けであつた方が責任をのがれようとすることは、
 本末転倒だと私は思ふ。運輸大臣、あなたは所管
 大臣として、その人々よりは高い地位におられ、
 知識階級の中にもおられ、しかも閣内における担
 当の大臣として、これが対策として具体的にどう
 対処しなければならぬかといふものを持つていな
 ければならぬはずなんです。ですから、そのこと
 を閣議で決定することは当然であらうなどとい
 うとばけたようなことを言つたつて通らない。き
 ょうは運輸委員会ですから、せめて運輸委員会
 で、あなたは具体的にこの種の問題について、今後さ
 らに危険な状態になつてきておる今日の新たな元
 に立つて、私は所管大臣としてこう考へておる、こ
 の人々の危険性あるいは財産生命についてはこう
 しなければならぬ、こういうことぐらひはこの委
 員会を通して国民に約束したつていいじゃないで
 すか、明言したつていいじゃないですか、どうで
 すか。

○政府委員(亀山信郎君) 私どもの事務的な範囲
 でたゞいま提起された問題に対してお答えを申し
 上げます。
 先ほど来、安保条約の極東の範囲あるいは地域
 協定の問題が出ておりましたけれども、吉田先生
 がたゞいま御引用になりました、外務委員会にお
 いて私が申し述べましたのは、そのこととかかわ
 りなく、日本の国内法である船員職業安定法は、
 外国船に乗り組む者については、政府の紹介機関
 がその求人に応ずる義務、また紹介が成立するよ
 うにとめる義務が書いてあります。労働条件そ
 の他の事柄が不当でない限り、われわれは国内法
 に基づいてこのLSTについても取り扱ひをいた
 しますというところをお答えをしておるわけでご
 います。これは地域協定十二条四項によりま
 す。米軍の機関に対する労働の需要に対して日本
 政府が援助する義務を有するという規定と私は
 関係がないと思つております。つまり、われわれ
 が、新たな応募者に対して、海運局及び支局が紹
 介を仕事として行なうのは、地域協定十二条四項
 の義務に基づくものではない、地域協定十二条四
 項は間接雇用のことを規定してゐる、こういうふ
 うに了解をしております。したがひまして、この
 LSTに乗り組む船員の取り扱ひは、一般外国船
 に乗り組む日本人船員の取り扱ひ同様、これより
 不利な取り扱ひはいたさないといふのが船員局の
 立場でございますし、そういう線に従ひまして今
 日までやつてきております。そこで、ただ、これ
 は言ふまでもないことでございますが、一般の外
 国船とLSTはすでにかつてが違ひますし、
 アメリカの旗を立てておりますし、御承知のよう
 に、ダンカンにおいては50号艇が相当に損害を受け
 たという事実にも私は目をおおつてゐるわけ
 ではありません。また、したがひまして、ここに応募
 する方は、実は残念ながら職業紹介機関には一人
 もあらわれませんで、直接米軍のMTSTの窓口
 に行つたやうであります。これらの者が雇われ
 まして、正規にこれに乗船し働かためには、現在
 の制度で当然旅券が必要になつてまいります。旅
 券の発給の際に、先ほど十三条を御指摘になり、
 十九条を御指摘になりましたけれども、十九条に
 おいて、旅券の所持人の生命身体に非常に危険を
 及ぼすおそれがあるときには、外務大臣が返納命

令を出すということになっておりまして、これは旅券の交付の制限のほうには書いておりませんけれども、当然その危険が十分ある場合には初めから旅券を交付しないというのが実際の取り扱いであります。いまだかつて外務省はこの理由で旅券の返納を命じたことは一回もございせんけれども、それらについての、ベトナムにおける事態、またLSTの乗組員の危険の状態がそのような返納の命令を出す程度に至るやいなやの判断というものは、外務大臣において御判断になると思ひますけれども、われわれが知っておる範圍においては、現在の事態ではそこまで事態は行っていないということでございます。もちろんLSTの特長性はございすけれども、一般の日本の商船は南ベトナムの港に通常の貿易のために入港をしております。しかし、事態が非常に危険に及ぶような状態というふうになりますれば、これはそのときにあたつて適當な措置を講ずべきものであるというふうに考えております。

それから、こういう現実の中で、乗組員の生命身体の安全ということについてでございますけれども、これはまず第一に雇用主であるアメリカ軍が日本人の生命身体を守る、守つてもらうようにするというのが当然政府としてのつとめでございます。米軍に對しましては、しばしば危険の及ばないような十分の措置をとつてもらいたい、これは一つの外交交渉だと思ひますけれども、外務省を通じて、あるいは私も直接MSTSに對して、日本人の乗組員の安全について十分に配慮をするように要求をいたしております。それにこたへまして、米軍側において、これらの船舶の船長に對しまして、危険の状態における船長の判断でいかなる回避行動もとれるというふうな運航管理規則もきめておりますし、さらに現地の港の状況をなるべくひんぱんに当該船舶の船長に通報をする、そのことによつて入港を回避するなり何なりができる、それからまた、夜間における港の停泊は、岩壁付近に停泊しないで沖のほうに停泊をする、そのほか夜間メコン川の通航をやめさせる

というふうな各種の具体的な措置を、現在の与えられた時点において、具体的な措置については政府も努力をいたしております。幸いにして、ベトナム民族解放戦線の戦艦行動によつて直接日本人船員がまだ大きな被害を受けた事例はございせんけれども、仰せのとおり、われわれも日々新聞でそういう危険が起り得るということは感じております。ただいま申し上げましたように、安全につきましては、あるいは外務省を通じて、これは政府の責任において日本人の生命の安全を守るようにすることに現時点においてつとめるべきである、その方向で努力をいたしております。現在のところ渡航を中止せしめるということには至つていないというふうに考えております。

○吉田忠三郎君 船員局長、国内法から解釈してまいりますれば、一般的常識的に解釈すれば、あなたの答弁どおりになるのです。そのことは先般あなたが衆議院で答弁したことと何ら變つていない。私はそのことを言つてゐるわけではないのです。運輸大臣に言つてゐるのはそのことではない。安保条約に基づく地域協定の十二条四項というものは、つまり労働者の勤務の規定になっているのです。だけれども、安保条約というもので、この極東の範圍を、その当時これを制定した岸内閣から今日の佐藤内閣に至るまで一貫して、フィリピン以北であるということの定義づけを、国内的にも、國際的にも、すでに明らかにしてきてゐる点です。これは間違いないんだ。したがつて、いまのベトナムの問題からこのLSTの問題が出てきたんだけれども、すでにいま運輸大臣も認めたように、北のほうまでいわゆる戦艦地域になつてきた——なりつた段階では、日本の政府は、安保条約のワクを越えてゐるのであるから、義務はないじゃないか、そういう点を一つ運輸大臣に聞いてゐるわけですね。

もう一つは、このLSTに乗り組む船員の扱い、これは一般的な平和なとき、あるいは平常時の場合は、それは船員局長の答へたとおりになると思ふのです。しかし、たびたび運輸大臣も言つてお

りますように、私も言つてゐるように、勤務いたしているこの船——これは舟艇ですから、船には間違いないんですから、その性格、性能というものが、その船舶の使われる目的等を考へてみ、ブラスの先の戦艦地域である、こう考へれば、一般的に考へられる、常識的に考へられる平和なところじゃないんですから、そうした問題を、それぞれ運輸省なり政府が十分知つておりながら、一般的に国内法の解釈で、いわゆる一般外國の商船、あるいは貨物船でもけっこうでしょう、船舶から、つまり日本の船員を雇ひたい。そうすると、国内法では、それぞれの労働条件が明確になつて明示されれば拒むことはできないと、こう單純に、簡単に国内法のみで解釈で扱つてよいものかどうか。私はよいものではないんじゃないかと思ふ。しかも、亀山さんが言うように、幸いまだ戦艦地域に在るわが國の同胞たる船員の諸君があまりにたいした被害がないと、こう申されましたけれども、私はそのあまりということの限度が問題だと思ふのだが、一人の日本人といへども、一人の生命といふのは地球より重いと云はれてゐるのです。それが、御承知のように、トンキン湾のときには、日本の乗組員が、幸い人が人はあまりにたいした被害が起きてゐます。さらに、いまベトナムの戦争が拡大される方向にきてゐる。毎日アメリカが夜間問わず北のほうへの爆撃をしてゐる。私は爆撃のよしあしはこの場の論外にしましけれども、とにかくこの問題が起きたときといふと比べてその危険性の度合いはかかなりなつてゐるかといふと、危険性の度合いはかなりなつてゐるかといふと、これは船員局長も否定できないと思ふのです。ですから、そういう危険な状態が重なりつたところ、危険の度合いが進行しつた場合には、一般的な国内法のあなた先ほど答へた答弁には間違いないが、その解釈だけでは済まされない問題が出てくるのではないか。出たあとで議論するなんてことは、これは死んだ子の年を数えるようなものですから

やらないほうがいい。でない場合には、われわれはかつてもう二十年前にそういう苦しい大経験を持つてゐるんです。全体の國民がそういうものを持つてゐる。その危険性が二十年前にこのアジアの地域に發生して、幸か不幸か日安保条約があるために、あなた方はこの十二条の四項をとらまえて——あなたたちはとらまえていませんけれども、椎名外務大臣はこれをとらまえて、それをばむ何ものもないなどうそびいてゐる。そんな状況で私はないと思ふ。ですから、それを運輸大臣に聞いてゐるのです。とりわけ運輸大臣は船員の所管大臣なんです。閣僚の一人なんです。閣議でそれをきめることは當然ですけれども、その場合に、あなたはこの委員会を通して、日本の國民に最低限のやはり生命の安全とそれからこの人々の財産の保障を約束しなければならぬ大臣に責任があると思ふ。何のためにあなた大臣になつておるんですか。いなかを回つて——この間も四國の何と云う船の上で談話を發表したり、あるいは北海道へ行つて四十年には電化すなどといふことを新聞記者に發表するだけが私には大臣だとは思ひません。それだけが大臣じゃないと思ふのです。こういう重要な問題を、あなたがこういう委員会を通して國民にやり安心をしていただくという、そのことが私は大臣の大きな任務だと思ふから聞いてゐるのです。あまりこれから多くを申そうとしませんから、大臣あんたもクリスチャンですから、明快に人道主義の上に立つて答へしてください。

○國務大臣(松浦周太郎君) それでは、閣議で決定の上に、相談して統一見解の上に答へたと言つておるんです。それはあなたはそのおつしやるけれども、なるほど船員に対する專管大臣であります。それを守ることに對しては全力を尽くしたい、そんなことは言うまでもないことでございます。いままでのあなたのおつしやることを全部援用いたしまして、あるいは局長の言つたことも全部援用いたしまして、それを含めた上で、この事態の急変、現地における事態の急変を中心

に、やはり関係閣僚及び総理に相談して、この際
 どういう措置をとるべきか——それは安保条約
 に対する区域の問題も関係することでありま
 すが、しかし、われわれは安保条約に關係するかどうかとい
 うことも大いに検討する余地があると思
 うのです。あなたはあるとおっしゃっておられま
 す。自由雇用であり、また今度雇う三十七人の場
 合にはどこへ行かれるかということとはわかってい
 ないのです。でございいますから、ベトナムへ行く
 のか、あるいはフィリピンに行くのか、台湾に行
 くのか、われわれにわからぬのです。自由にや
 ったものでしょう。先ほど言ったように、佐世保で
 今度の二へん目の時分にも、うちの就職関係の世
 話をすると、そこに来ないで、直接米軍当局の
 ところに行つて入隊——何といひますか、乗り組み員
 に入隊して行く状況なものであります。であります
 から、これは本人たちがあつたと思へば行か
 ないのです。これは北ベトナムの戦場地域にも
 ちろん行かないのです。それで、いま仰せにな
 っているように、日本の商船も出入りしているところ
 に行つてゐるのですから、(あとの祭りだ)と
 ら困るんですよと(呼ぶ者あり)困るのですから、
 それに対しては、十分新しい事態とともに序議を
 きめて、それから発表すべきだと思ひます。いま
 ぐ、私の関係だからおれはこうすると言つてみた
 ところで、そんなもの何にもならぬと思ひますか
 ら、序議をきめてその上で発表したいと思ひます。

○吉田忠三郎君 大臣ね、こういうあなたの考
 え方ね、申し上げても何にもならないと、こう言
 つておられますけれども、それはもう所管大臣として
 この問題についてのやっぱ見解を出すというこ
 とは、非常に日本の国民に安心を与えること
 ですから、これはもうたいへんな利益になること
 ですよ。ですから、ちゅうちよせずにあなたはその
 言つていいと思ひますが、そこそこではあなた
 と私と性格も違ひますから、いまここの言え
 なんて言ひませんがね。せつかくあなたは閣議統
 一見解を求めてあとと答弁しようということ
 ですから、それはそれで承知しますよ。しますがね、

できるだけすみやかに統一見解を出さないと
 へんなことになりかねない、このことだけを
 たに私は警告を發しておきます。
 ○國務大臣(松浦周太郎君) 吉田議員の警告に
 しまして、十分胸にたたみまして、その意思を
 もつて多数の乗り組み員が一人も生命に危険を感
 ずるようなことのない方向に所管大臣として全力
 を傾倒いたします。

○吉田忠三郎君 大臣から全力を投入して努力
 をされる旨の発言がございましたから、私は了承
 します。大臣すでに御承知のように、どこに行
 かうか行く先不明であると、こう言われております
 けれども、行く先はもう明白なんです。すでに龜
 山船員局長から答弁がございましたが、旅券法
 の法律論議は私にまかせませんが、すでに外務省で
 は、船員に対して、神奈川から申請された船長外
 五十九名に旅券を發行しておるのです。この
 上で、大臣ただいま答弁されたように、大臣の私
 は生命までかけろとは言ひませんが、大臣の責
 任において最低限の国民に安心を与えるような答
 えを私は閣議に出していただきたいことを申し添
 えまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○相澤重明君 閣下して一言だけ言つておきま
 すが、私もこの点については、いまの吉田委員と同
 じように、実際問題として、佐藤内閣として実
 告したいと思ふのです。それで、実際に本人が
 希望をするからといって、目の前で「おれは死
 ぬぞ」と言つて投身自殺をする、鉄道自殺をする
 者を目の前に見て、死んでもいいということ
 なんです。死ぬと言つた者でも、やっぱりわれ
 れは、「待て、こう言つてつかまえて、そうして
 身の上相談なり、あるいはいろいろな社会のそ
 ういう死ななくても済むような道を講じてやるの
 がいまの社会じゃないですか。特にいまの吉田委員
 のお話のように、今回旅券を交付した中に、明
 かにベトナムが入つておるといふことは、これは
 もう全く戦争地帯に行くことを政府が了解して

おる。これはあとで外務省の旅券発給したやつ
 の内容を見てもあらばわかると思ふんですよ。そ
 ういふことは、外務省はとにかく外交交渉の中で、
 確かに日本の国とアメリカの国との間に立つと、
 何か日本人には考えられないようなことまでとき
 によつと出すと思ふけれども、私はやはり、国内の
 生命財産、日本人の生命財産を守らないで、ど
 の国の生命財産を守つたら一体われわれは済むの
 かといふことは、これはやはり基本的な問題だと思
 うんですよ。だから私は、いろいろなことはあつ
 たろう、あつたろうと思ふけれども、やはり勇敢
 にこの際佐藤内閣は、こういう問題についてはき
 然たる態度をとつて、やはり危険のある地域に
 してはやらない。それで、中には日本の船員に、
 荷物を積んでくれ、その危険地帯へ行つてくれと
 言つたから、それは私も困ると思つて拒否し
 たら、どうも船員がそういうことを言うのはおか
 しいじゃないかといふような批判をしたような
 もあるやうだけれども、私はそれが正しいと思
 うんですよ。だから、全日海の人たちなり、いわ
 むる船員の人たちが、危険地帯に対しては、これは
 もう困る、こういう態度を出されたのは、当然だ
 と思ふ。また、政府がそういうことをわかつてい
 んながら、わかつていてやると思ふれば、政府は全
 自殺を奨励をしてゐるやうなものだ。日本国民の
 犠牲に目を向けないで、いわゆる日本の国民がど
 んなに犠牲になろうともアメリカのためならしか
 たがない、こういうことになつてしまつて、全く
 佐藤内閣が国内の政治というものを忘れたとい
 うことになる。そういうことのないように、佐藤内
 閣が公正な立場でやはり国民の生命財産を守るべ
 きだ。さつき運輸大臣が吉田委員の御質問に御答
 弁されて、とにかく閣僚として閣内においても
 できるだけ御趣旨に沿うやうな努力をするとい
 うことだから、私はけっこうだと思ふんですよ。け
 こに出席してもらつていまのような議論をしたら
 いいと思ふんですよ。だから、私はその時間な
 いと思ふから、ひとつあなたからせつかくのこと

です。これは、こういう議論のあるものは、やはり日
 本の国民として問題になるからやめさせるという
 方向に努力してもらいたい。もう先ほどから局長
 の答弁でいろいろなことを言つてゐるけれども、こ
 れは事務的だと言ふけれども、事務的だといつて
 も、日本国民の生命財産に危険があると判断され
 たらどうするか——これはもう、そういう問題が
 わかりきつてゐることを言うことは、一つの詭弁
 にすぎないといふふうにとられますよ。だから、
 所管大臣として御苦労であるけれども、私は事務
 当局にあんまり苦しい作業をさせないように、こ
 れはやっぱり政治家が解決するのですから、政府
 が当面の責任者として、事務当局にそういう困
 せないように指示する。したがつて、閣議がそ
 ういふ方向に努力をされる。私も横浜に生まれて横
 浜に住んでおるわけですが、横浜市民の中で約七
 十人ぐらいが乗り組んでゐるんですよ。だから、
 非常に心配をしてゐるわけですよ。横浜には比較
 的船員が多くなるわけですよ。だから、この人た
 ちが、一たんは金が多いからいい、外国が見られ
 るからいいといつても、一たん事故があつた場合に
 はそんなことでは済みませんからね。ですから、
 私どもとしては、多くの人たちが、家族をも含ん
 で、まわりの人たちが心配してゐるわけですよ
 から、いまでも申し上げませんけれども、ぜひ佐
 藤内閣として、き然たる態度で、こういう問題を
 やめさせるやう、こういうことはひとつ所管大臣
 として運輸大臣に御努力いただく。先ほどの答
 弁で、私もあなたの御努力を期待してゐる一人
 でありますから、ぜひひとつそういう点について
 政府のあり方を私も見守つていきたいと思います
 ですよ。ひとつ、それこそ御健闘を祈りたいとい
 う気持ちで一ぱいです。どうですか。

○國務大臣(松浦周太郎君) 急迫する事態に對
 して、いろいろ示唆に富んだ御忠告に對しまして
 は、衷心より感謝いたします。
 ○委員長(松平勇雄君) 他に御発言もなければ、
 質疑は尽きたものと認めて御異議ございま
 せんか。

です。これは、こういう議論のあるものは、やはり日
 本の国民として問題になるからやめさせるという
 方向に努力してもらいたい。もう先ほどから局長
 の答弁でいろいろなことを言つてゐるけれども、こ
 れは事務的だと言ふけれども、事務的だといつて
 も、日本国民の生命財産に危険があると判断され
 たらどうするか——これはもう、そういう問題が
 わかりきつてゐることを言うことは、一つの詭弁
 にすぎないといふふうにとられますよ。だから、
 所管大臣として御苦労であるけれども、私は事務
 当局にあんまり苦しい作業をさせないように、こ
 れはやっぱり政治家が解決するのですから、政府
 が当面の責任者として、事務当局にそういう困
 せないように指示する。したがつて、閣議がそ
 ういふ方向に努力をされる。私も横浜に生まれて横
 浜に住んでおるわけですが、横浜市民の中で約七
 十人ぐらいが乗り組んでゐるんですよ。だから、
 非常に心配をしてゐるわけですよ。横浜には比較
 的船員が多くなるわけですよ。だから、この人た
 ちが、一たんは金が多いからいい、外国が見られ
 るからいいといつても、一たん事故があつた場合に
 はそんなことでは済みませんからね。ですから、
 私どもとしては、多くの人たちが、家族をも含ん
 で、まわりの人たちが心配してゐるわけですよ
 から、いまでも申し上げませんけれども、ぜひ佐
 藤内閣として、き然たる態度で、こういう問題を
 やめさせるやう、こういうことはひとつ所管大臣
 として運輸大臣に御努力いただく。先ほどの答
 弁で、私もあなたの御努力を期待してゐる一人
 でありますから、ぜひひとつそういう点について
 政府のあり方を私も見守つていきたいと思います
 ですよ。ひとつ、それこそ御健闘を祈りたいとい
 う気持ちで一ぱいです。どうですか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、まことに速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(松平勇雄君) 速記を始めて。

○委員長(松平勇雄君) ただいま委員の異動がありましたので、御報告いたします。本日付をもって、委員井野碩哉君、河野謙三君が辞任され、その補欠として後藤義隆君及び白井勇君が委員に選任されました。

○委員長(松平勇雄君) それでは、これより採決に入ります。

海上運送法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松平勇雄君) 全公一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○國務大臣(松浦周太郎君) いろいろ不埒に富んだ御提議をいただきまして、慎重御審議、まことにありがとうございます。

○委員長(松平勇雄君) 日本国有鉄道法の一部を

改正する法律案を議題といたします。

御質疑のある方は順次御発言願います。

○相澤重明君 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の趣旨はわかりました。そこで、今回の改正に伴ういわゆる現物出資の問題であります。政府や国鉄が考えておられるところの現物出資について、当面の問題としては、名古屋臨海鉄道への現物出資と、こういうふうな説明をされておられるのでありますが、これだけでいいか。それとも、今後そういう計画があるのかないのか、あるいはそういういわゆる計画といふものか――いろいろ問題について、おわかりになったらひとつ御答弁をいただきたいと思うんです。

○説明員(今村義夫君) ただいまのところでは、名古屋臨海鉄道だけでございまして、ほかのところは考えておりません。

○相澤重明君 そこで、一つの問題点を私はお尋ねをしておきたいと思うのでございますが、これは若干趣旨が違ふかもしれないけれども、横浜から大船に抜ける極大線がありますね。現在まで磯子まで開業しておる。これは公団は、国鉄に営業をさせておると思うんですが、国鉄に権利は移譲されたのですか。それとも、まだ公団のものになっておるのですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 御承知のように、公団法によりまして、貸し付けあるいは譲渡の方法があるわけでございまして、現在は部分開業の段階でございまして、有償貸し付けをいたしております。

○相澤重明君 その有償貸し付けは、どのくらいの額になっておるんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) これは、御承知のように、公団法の規定によりまして金額を算定するわけでございまして、三十九年度は約一億二千万円程度という金額でございまして、

○相澤重明君 いまの一億二千万円が貸し付け料ですか。これに投資した額は幾らでしたか。

○政府委員(佐藤光夫君) 正確な金額を申し上げますと、三十九年度の計算しました貸し付け額の

金額は一億一千六百八十八万五千六百四十円でございます。これの計算の基礎になりました内訳をいたしましては、減価償却費が一億六百三十六万四千四百五十二円、それから管理費が九百八十二万二千五百五十八円、で、公団法の御審議のときにいろいろ御意見がございましたように、この線につきましては、御承知のように、国鉄が大部分を構築をして、後に公団に移管されたという経緯等も十分に考えまして、貸し付け額の計算の基礎として、そのほかに利子、諸税等もあるわけでござい

ますが、諸税につきましては三十九年度は現実にかけつておらない、利子につきましては大部分が国鉄が構築をしたという経緯から、この二つを除いて、以上を合わせましたものを計算の基礎にしておるわけでございまして、お尋ねのこの計算の基礎になりました償却財産の額でございまして、鉄道施設全部で五十三億三千九百八十六万三千七百四十八円というものが計算の基礎になっておるわけでございまして、

○相澤重明君 そこで、これはまあ極大線の場合には、部分開業ということで、当面は有償貸し付けをしておる。しかし、これが全線開通をした場合には、有償であるかあるいは無償であるかという点は、またその時点でこれは議論が行なわれるのですか。それとも、これはもう有償貸し付けという原則でいく、こういうことなんでしょうか。その点をいま少しく御答弁いただきたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 本線の性格からいいますと、貸し付けの場合には有償であるというふうに考えております。ただ、全線開業した場合に、方法としては譲渡ということもあり得るわけでございまして、

○相澤重明君 そこで、今度はいまの法律の提案に戻らなければならぬが、たとえば名古屋臨海鉄道ができる、その場合に現物出資をする、この現物出資というのはどのくらいの額なんでしょうか、投資額は。

○政府委員(佐藤光夫君) これは正確な評価を要するわけでございまして、当方で聞いておりますところでは、約一億五千万というふう聞いております。

○相澤重明君 一億五千万というところ、これは三分の一負担ですか。つまり、業界と地元自治体と国鉄という三者ですか。それとも、その他の方法はどうかというふうになっておるのですか。それから全体の額。

○政府委員(佐藤光夫君) 御承知のように、この会社に対する出資は現金あるいは現物になるわけでございまして、現金出資がすでになされておるわけでございまして、でおおむね同じ比率になるように国鉄及び港湾管理者から現物出資を受ける予定であるというふうになつておるわけでござい

ます。

○相澤重明君 聞いておりますじゃないよ、これはわからないのをこつちが聞いておるのだ。

○政府委員(深草克己君) 出資割りでござい

ますが、国鉄が四〇%、名古屋港の管理組合が四〇%、地元の会社が二〇%で、合計一〇〇%というわけでございまして、

○相澤重明君 地元の負担が二〇%というのは、どういう性格の団体ですか。

○政府委員(佐藤光夫君) ちょっといま御説明が、全体の出資の比率から申しますと、いま御説明しましたように、国鉄四〇%、管理組合が四〇%、その他二〇%ということになります。将来現物出資をする場合には、この四〇%、四〇%の比率に合うように出資をするということになっておるわけでございまして、

そこで、お尋ねの地元関係でございまして、これは地元運輸事業を営むもの、あるいは関連の会社ということでございまして、日本通運、東海製鉄、東亜合成等の関係会社がそれぞれ五百万円から一千五百万円程度の金額を分担して合計しましたのが二〇%、こういうことになっておるわけでございまして、

○相澤重明君 ですから、それで、相対的にこれが現物出資をしてそれから現金で出されたものもあると思ひますから、そういう比率が四〇%、四〇%、

二〇〇で、全体の投資額というものはどのぐらいになるんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 現在の全体の現実の投資額は十億でございます。

○相澤重明君 この十億の投資による国鉄の現物出資を含むことが、今回の改正の一つの事項になっておると思ふんですが、そこで業務運営というものがきつめて大事なことになると思ふんですが、この名古屋臨海鉄道が完成したときには、どのぐらいの輸送量、輸送トンキロといひますか、というものを考えになっておるのか。それから、設立をされた公社、いわゆる名古屋臨海鉄道、この名古屋臨海鉄道の人事等の構成についてはどうなっておるかという点も合わせてひとつ御報告願ひたい。

○説明員(今村義夫君) 現在の想定では、輸送量は一億三千万トンと見込んでおります。それから、人事につきましては、国鉄それから地元の管理組合、これは市あるいは県というところから重役がそれぞれ出ております。

○相澤重明君 この臨海鉄道の構成人員はどのくらいなんです。いま役員の話が出て、国鉄なり、あるいは管理組合なり、いわゆる地方自治体なりというところから人が出る、こういう重役が出るという話だったんだが、全体で職員の数というものはどのくらいになり、役員は幾人になるか。

○説明員(今村義夫君) 全体で従業員約百六十名でございますが、役員は十名でございます。

○相澤重明君 まあ私は投資案項ができたことは、国鉄の運営にとつて非常にいいことだと思ふ。そういう点では今回の改正は非常にいいと思ふんですが、ただ問題は、もちろん現物出資については、運輸大臣は大蔵大臣と協議をしなければならぬということになっておるわけですね。そこで、大蔵大臣と協議をする場合に、国鉄のいわゆる独立採算制といひますか、そういう国鉄全般の運営と、それから今度あわせて、外部に對する投資というものはきつめて密接不可分な問題だと思ふ。だから、外部には投資をできるけ

れども、部内のほうはどうも資金繰りなり運営はきつめて困難だと、こういうことになる、私は一般国民の受ける印象というものは逆な面になってきやせぬか、こういう点を心配をするわけですね。そういう点について、いわゆるさいふのひもを握っている大蔵大臣との協議という問題は、これは事務的なことに考えていいのか。それとも、そういう政治性を持った政治配慮というものが含まれるのか。こういう点きつめて微妙な問題であるので、立案者としての考えというものを私はお尋ねしておきたいと思ふ。

○政府委員(佐藤光夫君) 前回は吉田委員からお尋ねがございましたが、国鉄の現金投資は、御承知のように、国鉄財政に重大な位置を占めるので、予算に定められ、国会の御承認をいただいております。御質問ありますが、現物出資は、その性質上予算に定めることができないわけでございます。しかし、御質問ありますように、国鉄財政には重大な位置を占めることは、現金出資と変わりがございませんので、財政の統括をしております大蔵大臣と実協議をすることにいたしておるわけでございます。

○相澤重明君 これはいわゆる財産の管理ということになるし、国鉄のいわゆる財産資金運用の問題にも関係してくると思ふので、したがつて、二兆の国鉄財産があつても、実際に政府の投資が四十億そこらでは、これは日本国有鉄道とは言えない、こういうようなことも盛んに言われるわけですね。ところが、一面において財政資金の操作というものは、きつめて困難化しつつある。来年度はいわゆる運賃値上げも考えなければならぬというように、一部は示唆されつつある。こういうときに、一部のそういう臨海鉄道等をつくっておる土地については、確かに便利になつた、やあよかった、しかし、それだけの金があるなら、あるいはそれだけの現物出資ができるなら、何も運賃の値上げをしなくてもいいじゃないか、こういうような単純な考え方が批判として出てきはないか。こういう点で、大蔵大臣

が、いわゆる国鉄運営についての財政資金のやりくりといひますか、そういう問題のときに、よほど説明を上手にできないという、私はかえつて、せつかくいいことであるけれども、無用な誤解を受けることになりはしないか。こういう点を心配するわけなんです。だから、法律制定そのものはたいへんいいことだし、この運用条項、現物出資案項ができるということは、私は国鉄運営についていいし、民間についてもよろしい、こういうことが言えることはむしろであるけれども、しかし、そういう感情論というものが相当出てきふうに立案者としてお考えになったのか。いやそれは、そういうふうな説明します、こういう点で、そういう誤解というものはございませんというふうな、いわゆる国鉄のPRというものはどうなのか。運輸省のPRというものはどうなのか。この点を少し御説明願ひたい。

○政府委員(佐藤光夫君) まことに、ごもっともな御指摘でございます。われわれとしても、投資の場合には、いろいろいままでの本国会における御審議を貴重な参考といたしまして考えておるわけでございます。そこで、御指摘のように、国鉄は新長期計画をつくつて仕事をやらうとしておるのに、こういうようなまたほかへ投資をするというふうなことはいかかというところでございまして、昭和四十年度よりの新長期計画も、御承知のように、必ずしも非常にたつぷりしたものではないわけでございます。特に中心となつております幹線輸送力の増強、大都市通勤輸送対策、保安対策というふうなものが重点になっておりまして、最近の経済発展の伸長に伴う輸送需要に應ずるといふことが眼目であるわけでございますが、一方、最近における臨海工業地帯における鉄道輸送をはじめといたしまして、国民が国鉄に期待するサービスは各方面にわたつておるわけでございますので、これらに、現地的に十分話がつきまして、特に民間とも問題がございませぬし、なお民間事業が、国鉄が出資をしてもらつて一緒にやるという

うことの希望もありますし、またそうすることが国鉄の資金の運用の面からいっても効率的であるというふうな、先ほど来申し上げておる名古屋の臨海鉄道というふうなごく限られた特殊な状態のものについて出資をするということは、全体の長期計画の遂行の上からいっても望ましい姿であるというふうな考えで、今回の改正をお願いしております次第でございます。

○相澤重明君 次に、鉄道債券の担保権の問題であります。ひとつ御説明をいただきたいのは、今年度の予算で、いわゆる鉄道の債券を多く発行しなければいけない、こういうことになったと思ふのであります。現在までのいわゆる鉄道債券の考え方について、いわゆる縁故債であるとか、あるいは金融機関の引き受けであるとか、あるいは民間にこの債券を消化してもらうとか、いろいろあると思ふのです。そういう点をどうしようかと考えになっておるかというところが一つ。いま一つは、国鉄債券の利回りとか利率はどうなつておるのか。それがたとえば他公社の電電公社との債券の利回りとはどういうふうになるのか、あるいは同じなのか、こういう点についてひとつ御説明をいただきたいと思ふのです。

○説明員(豊原康次郎君) 御承知のように、ただいままでの鉄道債券と申しますものは政府保証の鉄道債券、これは公債債でございます。これが銀行を通じて消化されておるものでございまして、これが一つとそれから特別鉄道債券、これはいわゆる利用債でございます。これは鉄道の投資によつて利益を受けられる、主として地方公共団体でございますが、これに引き受けをお願いしております利用債というものがございまして、それからさらに三つ目には、鉄道債券のうち、政府が引き受ける債券がございまして、これは公券はいたしません。政府引き受け債と俗に言つておるものでございまして、それから第四番目には、縁故債と申しまして、これは主として国鉄の共済組合が引き受けておる債券でございます。この四種類がただいままでに発行されてきた鉄道債券でござ

それで、先ほど申し上げました四つの従来の鉄道債券につきましては、利率、もちろん利用債につきましては電電債券とはまた違っておりますけれども、この大宗をなします政府保証の公募債及び政府引き受け債につきましては、他公社の債券と全く条件は同じでございます。

つまりいまもお答えになりましたように、一般の従来の鉄道の債券におきましても車両を発売いたしますところの車両会社であるとか、あるいは地方自治団体、つまり県庁であるとかあるいはそれの市町村等々へ消化をいたしておりますものもございます。それから、問題は、この口銀の担保の適格債になるかならないかということも非常に大きな問題であります、このことにつきましては、たびたびこの委員会では運輸大臣が責任を持つ答弁をしていますから、これはまあ、大臣あとから参りましたときにお伺いしたいというふうに思いますから、これは省略をしますけれども、今度の特別債券をかりに完全に消化を国鉄側がするものとすれば、一般的に債券とダブった行為、たとえれば地方自治団体等々では見受けられるのではないかと、こう考えるわけです。そうしてまいりますと、今度の政府全体の政策、施策、そうしたものの、からかんがみまして、予算全体、こう分析をしてみますと、どうしても地方自治団体に、従前から見ますと、これもわれわれは国会の場で議論したり、問題にしたところでありますが、いやおうなしに、これまたかなりの財政負担が、地方自治団体負担をしなければならぬようなものが、たとえば保険行政等々にも明らかに出ています。それから建設関係の施策にもそういう面が出てきています。ですからその上に立って国鉄が、さらに

れてくるんじゃないか。そこで消化される負担能力といふものは、これまた限度があるんじゃないか、こう思いますので、実際面、予算の中には六百八十八億ということで、計数上、予算の体系上、収支のバランスをとるように体系を整えられたいけれども、それを消化していくという衝に当たる国鉄側というのは、どうも私は苦労をするんじゃないか、前の委員会でも申し上げたように、これは政府に申し上げたわけでございますが、きわめてこういう不安定な要素を多分に含んだ予算の編成というものは、私は間違ひだ。そういつても、国の財政等々についても、これまたかなり制約される面があるからやむを得ぬとしても、その場合は政府が責任を負うべきだということを、私は主張いたしました、いづれにいたしましても、国鉄側というのは、いま申し上げたように非常に苦労があると思う。すでにまあ予算が通過しましたですから、大事なことで、国鉄がそれぞれ手を打ったと思いますけれども、率直に言つて、国鉄がこの六百八十八億を、国鉄の全力投球の中で、どの程度消化されていくかという、私はやはり見通しがあると思う。端的に言つて、総裁もおいででございますから、総裁に能力があるとかないとかいうことを言つてゐるんじゃないかと、総裁以下全力をふるつて、この六百八十八億の消化にあつては、私は努力されると信じておつた

について質問を試みました。そのときには、御承知のように国鉄基本問題の懇談会の結論、閣議の決定等々、運輸大臣が答弁をされて、にもかくにもこの問題は国全体の問題になったのであるから、政府が責任を持って財政的な措置をする、こういう意味を明言をいたしたわけです。しかしその後、実際今度は予算が編成されて、国会審議の後になって予算の内容を見てみたときに、ただいま申し上げたように、六百八十八億というものがきわめて不安定な予算の内容として編成されました。この段階でも私は運輸大臣に質問をいたしました。が、初年度は別として、来年度の国鉄自体、つまり運輸収入の増、来年度の投資に対する見通しも合わせて伺つておいたところでございますけれども、その中では、やはり国鉄の限度がありまゝす。そのことも明らかにいたしました。したがつて、運輸大臣に、来年度のこともさることながら、今年度については、十分この不安定な要素を取り除くために努力をしてもらいたい。第一に、その努力の条件は、日銀のいわゆる担保適格債にこの際しなければいけないということを私は主張いたしましたところ、ここにも速記録がございしますが、大臣立って、私の責任において大蔵大臣の旧中君と折衝する、政府はいかなる場合があつても責任を負う、こういうきわめてりっぱな答弁がされまして、私は大臣の答弁を心から敬意を表し

たと同時に意を強うしたものであります。したがいまして、今日の段階で、もう予算を示達をされる段階になってまいりましたこのときに、一体政府がこの六百八十八億についての日銀の担保適格債にしたという話は、残念ながらまだ聞いておりません。大蔵省の諸君ともいろいろ私も側面的に何回も会ってみたいけれども、依然としてまだその答えが出ていないですから、大臣の答弁とはかなり食い違つたような動きさえあるやに私も思ひ見受けるわけです。したがいまして、大臣は過去二回の委員会において答えたことに、私は松浦運輸大臣を信用しておりますから、狂いはないと思うのですが、この際ひとつ大臣の見解をもう一回明らかにしていただきたい、こう思うのです。

○説明員(豊原康次郎君) ただいまの御質問の国鉄の債券の問題でございますが、四十年度の予算におきましては、御承知のように鉄道債券といたしまして、先ほど申し上げましたような公債債が九百二十五億、非公債債が七十億、それに利用債の百三十億、縁故債の百億、さらにお話のございました特別債券の六百八十八億という、相当大きな債券発行による財源の調達ということが定められたわけでございまして、公募債、非公債債につきましては、一応例年より多少ふくらんでおりますけれども、これは一般の伸びと考へまして、問題は利用債並びに特別債でございますが、利用債につきましては、三十九年度末で未償還の債務額が六百七十一億という数字になっておるわけでございします。それに四十年度百三十億が加わりますわけでございますが、さらに六百八十八億の特別債券のうち、約二百億見当は利用債的な性質を持つ地方公共団体をお願いしなければならぬのではないかと。こういうことを考へますと、本来の利用債と合わせて三百三十億程度ということになってまいりますので、従来の残高に比べまして非常に大きな額になってまいります。また一般の債券を引き受けていただいております市中並びに地方銀行に對しまして、結局は特別債券のうち、先ほど申し上げました二百億を除きましたうちの、四百八

十八億のうち二百八十八億程度と考へておりますが、そういうものがさらに加わってくるようなことになりません。残りの二百億につきましては、これは大蔵省等の御協力を得まして、何らかまた別の方法で消化を考へるというように、何らかが、現在のところ考へられておるわけでございしますけれども、何ぶんにも、従来相当な債券を発行しておりますところに、ただいま申し上げましたような大きな額の債券を発行することになりますので、私もできる限りの努力をいたしまして、現在におきましてもある程度のめどはつきかかっておりますけれども、しかし先ほどお話もございしますように、この資金が完全に調達されませんと、新長期計画が計画どおりの仕事ができないということになりまして、今後とも私も努力いたしますが、関係の御当局の御指導、御指示をいたしまして、何とかこの完全消化ということを実行したいと考へておるわけでございします。

○国務大臣(松浦周太郎君) 予算編成の直後、吉田委員の質問されたような御質問があつて、私は答えたことを記憶いたしております。その當時は、六百八十八億全額を日銀適格債と言つたかどうか、私は記憶ありませんが、多分半分ぐらいは適格債にする、半分ぐらいはあつせんといつたような話は當時からあつたのです。だからそのとおりに伝へたと私は思ひます。その後、財政事情が非常に変わつてまいりまして、現在、その半分ぐらいというのなかなかあつせんといふ様子なんです。けれども、私は国会で、参議院ばかりじゃなくて、衆議院でも同様なことを言つているので、そのことは出中さんにも訴えて、できるだけひとつ当時の約束を守つてもらいたい。歩合が多少違つても日銀適格債がある程度に認め、なお国鉄だけではどうにもならん点もあるから、中央銀行その他であつせんをやつてもらいたいといふことを、しばしば会見するたびに申し上げておりました、何とかしようといつてくれ

ておりますが、皆さんの前にお約束しましたことは、曲がりなりにも実現するように努力する考へでございます。

○吉田忠三郎君 大臣、予算委員会でも大臣はただいま申し上げたような趣旨の答弁をしまして、それからこの委員会でも二回答弁をしまして、この記録、時間がありませんから私は読み上げませんが、いままあなたのおっしゃつたような二分の一とあるのは三分の一とかという表現は、あなたは一回も用いていない。だからといって、ばくはあなたの責任を追及するとか何とかいう気はさらさらない。あなた非常に予算編成の段階で努力されたわけですから、そのことを私もよく身をもつて感じ取つていますから、しませんが、しませんが、問題は、六百八十八億の特別債券の完全消化がなければ、国鉄側に幾ら長期計画が妥当なものだと思つても、やりなさいといつてもやれるものではないです。やれるものじゃない。ですから、いまあなたが、まがりなりにも衆参両院で約束したことを努力したい、そうなりつつあると、こうおっしゃつていますけれども、なかなか私はそうならないと思ふ。ですから、このところは、あなた方は政府の責任ある機関、立場にいらつしやるわけですから、ぜひ、やる方法は幾つかあると思ふ、やる気になりさすれば、かりに政府の、大蔵省のつまり金融制度上の問題から、担保の適格債になるならぬの議論があつたとしても、少なくとも国鉄側、この六百八十八億の消化に對していささかも不安のないように、やはりそれぞれの施策を考へ出すという立場に立たなければならぬのじゃないか、私はこう思ふのです。これは、ただ単に運輸大臣に私は迫まるのじゃない、國民の要請がそうなつてきていますよ。今日、日本の産業経済の、つまり中期経済計画の中にもそういうことがうたわれていますが、そういう私は高度な経済議論、政治論ということよりも、かりにその経済計画を進め目標に到達するように全体が努力したとしても、その中に占める第三次産業、つまり運輸交通、この関係を私は

無視してこの計画などというものは達成できない、こう思ふのです。とりわけ国鉄というのは、日本の産業経済の動脈であつたことは、過去の一貫した歴史の中ではつきりしてあります。それをいま石川総裁以下、内部の財政事情がきつめて困難などにも、政府が考へたこの経済政策に合わせ、おそまきながら合せて、つまり輸送力の基盤強化をやろうとしておるわけでしょう。今年度の予算の内容をずっとこうしゃくしてみますと、三つの柱が立つておるのです。一つには通商輸送、通学輸送、一つには安全輸送、もう一つは問題を踏まえて、つまりおくれた地域の輸送のアンバランスをなくしていくというように、大きな柱が立つておるのです。これは一つは何も国鉄のためじゃない、あなたが常に使う国家のためであり、國民の利益を守る、國民のためなんです。ですから私はあなたに言つておるわけですが、決して私は率のことは言ひませんけれども、ぜひ運輸大臣、この際あなたはふだん日ごろから身をもつて実行に移しておられますことをもう一回政府に、この際日銀の原則的には担保の、適格債にするように大蔵大臣と折衝する、場合によつては總理大臣を動かしていただきたい。不幸にしてそれがならないとするならば、やはり方は幾つもありますから、あなたは行政指導として、国鉄側がこの六百八十八億を消化しやすいように、あなたは運輸大臣としてそれぞれの私は手を打つてもらいたい、こういう気持ちを持っていますので、あなたの所見をこの際聞かせていただきたいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) 経過は長く申さなくても御存じですが、実は私は率直に言つて、この大事業をやるためには、初年度から運賃を上げなきゃいかぬといふことをしきりに言つたのです。ところが運賃を上げるか、政府が出資をするか、この二つのうち一つをとらない限りは、これはできないだらうといふことを——どっちもやらないうといふことになつて、それじゃいまままでのところ過密ダイヤを見に行つたりしたのはおかしいじゃないかといふことまで閣議で言つて、それで

私は少し不満だったのです。その不満の動きを抑えるために別室で話になって、そこまでいったわけなんです。だからほんとうに当時田中大蔵大臣はいま私が言ったとおりの気持ちだったのです。ところが、だんだんと熱がさめるにしたがって財政も苦しいですから、こういうことになったのですから、これは国鉄の副総裁も知っております。私もいろいろやったときに、三千三百億の話を付けたときには、政府も真剣に六百八十億については責任を持って言ったから間違いないです。けれども、こうなってきたのですから、それで考えてみれば、運賃をなぜ上げなかつたかといえば、米も上げた、医療も上げた、その上に運賃も上げられないということでは上げなかつた。医療があんなことになるのだったら、あんなとき運賃を上げればよかつたけれども、(笑)実際皆さんは笑いごとであるけれども、私は真剣にかかつた。だから今度はそのことを思い起こさせるために総理大臣に話をしますよ。それを総理大臣が言い出したから——総理大臣じゃなくて、ほんとうは官房長官が大蔵大臣がばくに話をするならばあのように怒らなかつたのです。総理が閣議で言うことは言い直してはできないのですよ。それで総理に私は閣議で話します。それで大蔵大臣に言います。これはどうしたって半分持つか三分の一持つかそのことはわかりませんけれども、とにかく財政当局が国鉄が頭を下げてたてなかなかにできませんから、財政当局が金融業者に話して、それで適格債何割あるいは一般のものの何割かということを含めてやってくるのでなければいけないと思うのです。これは私が言い出したのじゃないから、向こうが言い出して、これなら怒らぬでくれと言ったのですから、それはほんとうのことをここで申し上げますが、それはそういう事情から、磯崎さんいらないからわかりませんけれども、これは実際のことなんですから、総理大臣に話して自分の責任を全うしたいと思っております。

○政府委員(佐藤光夫君) ちよつと補足して、特別債の経緯、あるいは今後の決意については、大

臣から御説明申し上げたわけでございますが、この消化については、先ほど国鉄からも説明がございましたように、われわれも事務的に大いに努力をしておるわけでございます。もちろん全部ではございませんで、国鉄が非常な御努力で、各方面にこの消化のめどをつけていただくということをやっておるわけでございますが、債券自体のいま、吉田委員のお話がございましたように、さばきやすいようにするというのも一つの条件でありますので、大蔵省と打ち合わせの結果、利率、償還期限についても、従来のものに比べて相当の考慮をするというふうなこともなりまして、一応大蔵省の協力を得て相当の部分については金融機関による消化というふうなことの、事務的には一応ある程度のめどをつけておるといふ段階でございまして、大臣からもさらに強力に関係のところに御話を願ひまして、われわれとしても事務的に、完全に結末をつけるように今後とも努力をいたしたい、こう考えておる次第でございます。

○吉田忠三郎君 大臣からほんとうにりっぱな決意を表明されて、ほんとうにこれまた敬意を表します。事務局のほうからも努力される旨がございしましたから、あえて申し上げません。ただ、大臣、ひとついまここで表明した決意を踏まえて、総理大臣と大蔵大臣に強く迫っていただきたいのものは、必ずや国家財政上云々という理由を言うと思う、その場合に私も国民の側から見ますと、決して国家財政にゆとりがないとは考えていない、あるからこそ、今日国会で問題になっていま

す農地報償の、つまり再補償をするダブルプレーに使う金が千五百億あるわけですから、金がないとは言えないと思う。だからその可否の論議は、この委員会ですべきものでございませんからしませんが、それけれども、つまりこの際は、そうした事柄を勘案して、ただいま表明された大臣の決意で、断固あなたは総理大臣と大蔵大臣に迫っていたいただきたい。必ずや日本国民全体が、運輸大臣を支持することを付言いたしまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○相澤重明君 いま吉田委員から質問がありましたが、いま一度聞いておきたいと思うのです。四十年度の特別債券六百八十八億のうち常務が答えた中で、約二百億くらいが残る、こういう話でした。そこでいま一度確認したいのは、三十九年度までの未消化の残額は幾らか答えてください。○説明員(豊原康次郎君) 公募債、非公募債等については未消化はございません。しかし、利用債については事務手続上若干の予算に対する残高というものは繰り越された額はございますけれども、未消化というものはほとんどないと考えていただけでございます。

○相澤重明君 未消化というものは、手続上繰り越されたということになると、それは四十年三月三十一日までにそのできなかったという、繰り越しになったものは幾ら。○説明員(豊原康次郎君) ただいまここにはつきりした数字を持っておりませんが、利用債の百億というオーダーの金のうちの数百万円ないしは千万円程度という額でございます。これは工事ができ上がらないということのためにということでございます。引き受け相手がないということではございません。

○相澤重明君 そうすると、この利用債の中で、結局繰り越しという形になっておるといふことで、すね。引き受けた者がいないというのじゃなくて、工事等がおくれておるから、それが現実の問題として繰り越しになった、こう理解をしていいわけですね。

その次に、公募債の中に、先ほどの特別債券のうち二百八十八億くらいが入るであろう、こういう答弁のように聞いておったが、二百八十八億ぐらいいを入れるのか、それともそれを入れたならば公募債はどのぐらいの額になるのか。○説明員(豊原康次郎君) 先ほどの私の説明が少し足りなかつたと思いますが、公募債とこの特別債券とは、債券といたしましては別ものでございまして、公募債は四十年度の予算では九百二十五億ということになっております。先ほど私が申し

上げました約二百八十八億程度のものは、これは国鉄共済組合をはじめといたしまして、車両その他の資材メーカーまたは建設関係の諸会社等に引き受けをお願いしておる段階でございます。先ほど申し上げましたのは、結局、こういうものが回り回って、あるいは市中金融機関に流れ込むというふうな意味で、公募債とその財源が似ておるといふことを申し上げましたので、債券といたしましては全く別ものでございます。

○相澤重明君 いまの常務の説明を聞いておると、これはむしろ縁故債的なものですね。車両関係とか、あるいは建設業者とか、あるいは共済組合関係のようなものでということになると、これは縁故債的なものがこの二百八十八億ということですね。で、従来の縁故債は幾らで、そういうものを、二百八十八億を含むと縁故債的なものは幾らになるのですか。○説明員(豊原康次郎君) 縁故債は三十九年度末で四百十億、少しはしたがございしますが四百十億でございます。

○相澤重明君 そうすると幾らになるのですか。○説明員(豊原康次郎君) これは、従来の縁故債と申しますのは、共済組合がほとんど全部でございまして、今回のものは縁故債的なものというところでは、仰せのような性質はございしますが、従来の縁故債は共済組合のみでございまして、こういう金額でございしますが、今回は、ただいま申し上げましたように、範囲を広げるといふ考え方を持っておりますので、いまの二百八十八億を加えますと約七百億近くになるわけでございますが、範囲が違ふということで、縁故債的ではございしますが、従来の縁故債ではないということでござい

ます。○相澤重明君 次に、地方公共団体、いわゆる利用債、これが先ほどのお話では、六百八十八億の中の二百億くらいはそこに回るのであろう、こういうことを言われておったのでありますが、従来の地方公共団体が持った利用債はどのくらい、それ

でいまの二百億ぐらいいを持つとどの程度になる。

○説明員(豊原康次郎君) 従来の利用債は、三十九年度末で六百七十一億でございます。で、それに今回利用債の特別債券の二百億を加えるといふと、八百七十一億ということになるわけでございますが、利用債も、これは地方公共団体が引き受けたものがこの大部分でございますけれども、必ずしも全部でございまして、他の民間工場等が、特別の工場等がございまして、そのために特別の施設をするというような場合には、民間の会社等で引き受けておるものもあるわけでございます。

○相澤重明君 そうすると、最後に残るのは政府引き受け債、先ほど大臣が努力をされると吉田委員に答弁されたものになるわけですが、従来の政府引き受け債は幾ら、それから、先ほどから議論をされたように、残る約二百億、こういうことになるわけですが、幾らになりますか。

○説明員(豊原康次郎君) 従来政府保証債であるものと、先ほど申し上げました政府が非公募で引き受ける債券とあることは先ほど申し上げましたが、この政府引き受け債は三十九年度末で約九百五十億程度でございます。

○相澤重明君 そんなこと聞いてない、はっきり答弁してください。

○説明員(豊原康次郎君) ただいまの数字を間違えました。千九十一億。

○相澤重明君 そこで、今度は利回りといふことが、利率についてお尋ねをしておきたいのですが、公募債と政府引き受け債とは、これは利子は同じですか。

○説明員(豊原康次郎君) 同じでございます。

○相澤重明君 幾らですか。

○説明員(豊原康次郎君) 七分でございます。

○相澤重明君 次に、利用債、繰上債の利子は幾らですか。

○説明員(豊原康次郎君) 利用債は六分七厘、繰上債は七分三厘でございます。

○相澤重明君 そうしますと、ここでやばいのは、この債券の消化の問題が出てくると思う

のです。そこで、先ほど吉田委員が強く指摘したように、国鉄というからには、政府ができるだけ多くの出資をするなり、またこういう債券の場合でも多く引き受けるというのが原則だと私は思ふ。実際に利用者すべてをまかなうということになれば、これは国鉄というものでなくて、まさに民間の協力によるものだということになると私は思ふのです。そういう面では、先ほど大臣が、とにかくできるだけ佐藤総理に対して責任をとってもらつて、いわゆる政府引き受け債というやうなものを多く確保をしよう、こういうことについてはぜひおやりをいただくことになると思ふのです。そこで次に、こういう問題については鉄道なり政府は考えたことがあるかどうか、一つの利用債の問題であります。地方自治体は、必ずしも地方自治体の予算の中で引き受けるわけではない。これは地方自治体の予算の中で引き受けるものもある、関係の業界に依頼をして消化をしようというのものもあると思ふ。それから、現在のやうな利用債が多くなると、個々の家庭に入つてこの利用債を消化をしようといふ、こういうことも私は出てくると思ふ。そういう点を、政府なり国鉄側としてはどういふふうな把握をしておるか、状況といふものをつかんでおるか、ひとつお聞かせをいただきたい。

○説明員(豊原康次郎君) 利用債につきましては、地方の府県別、またその中で、ある時期におきましては銀行別といふやうな把握のしかたとか申しますか、調査はやつておりますが、ただいま仰せのやうな、最後どこから金が出ておるかといふことまかせまでは、必ずしも調査が行き渡つておるとは申せませんが、しかし大部分の利用債の資金といふものは、地方銀行を主とする銀行が主体といふのが実情でございます。

○相澤重明君 どうもまだそういう点が研究不十分ですね。これは総裁、いまだ少しあなた自身勉強しなければいけません。これはあなたはそのやう業界の大先輩だし、御苦労されてきたんだから、私も敬意を表していますが、この鉄道債券の消化について、金融関係必ずしも全般的にというわけにはいっていないんだよ。だからこそ消化の問題が実は繰上債にもたよらなければならぬ、特別債も発行しなければならぬということになってきているわけだね。そこで、いまは非常に国民は国鉄に協力的ですよ、総裁。国民は何ともしないやうなやうなやうな輸送難の打開をしようといふやうなことで、まあ石田さんが今度国鉄の総裁になつて、ほんとうに国会でもはつきりものを言つて、テレビでも新聞でも、なるほど石田総裁やる気であるぞというやうな気分をあなた国民に見せているわけだ。この点は非常に国民から信頼をされてる。運輸大臣もそうだと私は思ふんです。その点は私はほめておこうと思ふんです。非常にいいところが、やる気十分であつて、現実にはできない、これはやつたことにはならぬ。そこで、やつてもらわなくちゃならぬ。そこで、いま国民の中で、特に鉄道を新たに敷設してもらいたいとか、あるいは増設をしろといふ、その地域の人たちは、よしおれたちもひとつ鉄道債といふものについて応援しようじゃないか、こういう意見もあるんですよ。ただ、頭から、幾ら引き受けよ、こう言われると反発といふものはあるけれども、その事情を説明して、やはり苦しいといふことがわかれば、やはり自分たちが早くやつてもらいたいために、できるだけ消化に協力しようといふことになる。現に、これは私の地元であります、横浜では、私も実は町内会長をやつております。町の町内会長をやつておるわけですよ。私の町内会には約二千二百世帯ある。横浜市もとにかく百七十万からの人口になつておる。横浜は全部の町内会、自治会にパンフレットを出している。そこで、鉄道が今度は横浜線の複線をやるのに、どうも金がだいたいかかるぞ、こういうふうにかかると、ついでには市の予算はこうであるし、県の予算はこうであるけれども、ひとつできるだけ皆さんの御協力をいただきたいといふのをを出している

わけです。各家庭みんないっていますよ。そういうのを上層部では知らないわけだ。総裁も不敏にしてこれは聞かせず——聞かせずじやなかったらうけれども、わからなかったらうと思ふ。それほど、たとえば川崎のいわゆる構内改善をはじめとして、まあ議論のあるところだけれども、貨物の問題にしても、あるいは列車、電車の全面停車という問題にしても、川崎の市の理事者側、あるいは川崎の市の議会側といへども国鉄に協力して、こういう話は出てくるわけですよ。けれども、具体的にどういふことなのか、これから、これじやないやうなわけですね。だから、そういう点を私は国鉄側が、やはり県なり市町村の団体なり、いわゆる自治体側に御説明をされるのに十分やうな資料といふものをつくつてお話しになれば、いまのようなPRが徹底すれば、かなり困難な問題も私は解決するんじゃないかと、こう思ふんです。単に、いわゆる民間金融だけを当てにするといふところで、なかなか、御承知のように山陽特殊鋼とか吹原産業のやうなものならば貸して、利用債といふものは金融関係では消化してくれない。これがいままでだと思ふんです。ですから、そういう中で今回の特別債券といふものを発行して輸送力を増強する、こういうことについて、私も基本的には賛成なんです。基本的に賛成だけれども、もし先ほど吉田委員のやうに、この債券が消化ができなかったから、国鉄の計画といふものは、実際できないじゃないかといふことになつてくるわけですね。そこで、そういう一つの例をあげたのだが、そういうふうにして業界なり商店街なり一般の住民なりに、やはり、国鉄の現状の苦しいところとそれから建設をしなければならぬといふこと、そういう事情について私はやはりPRをする必要がある。実際に国鉄の首脳部は、たいへん御苦労だけれども、実際のPRといふものは、そこまですていないのじゃないかといふ心配を私はするわけです。そこで、せっかく人気があつて、しかもやる気十分だとみんな見ておる石

田総裁に、いま申し上げたのでありますが、そういう点をひとつやってもいい、こう思うのです。そこはひとつ、それはテレビを通じてやるのも方法であるし、新聞を通じてやるのも方法であるし、国鉄自体がやっている広報宣伝活動も必要である。これは各般にわたって持つていいが、そういう地方自治団体にも十分呼びかけて、そうしてこれらの問題の消化に私は当ってほしい、こう思うのです。そこで、その手続等についてはあなた方がやることだけれども、ひとつそこは私の言いたいみがある。そのみそは何かと言え、それじゃ、そういうふうな国民が協力をした、こういう場合に、協力費というのがあるいは手数料というの、そういうようなものはいまこの利回りを見ても、だいぶ違うところがあるようだが、そういう点については、何らかの方法というものがあつてはいいか。あれば私は自治体なり業界なり一般の人たちがかなりやはり私は進展をしていくと、こう思うのです。こういう問題について、ひとつ国鉄側の意見も聞きたいし、その答えいかんによつては、私は大臣に注文もつけておきたい、こう思うのです。まず国鉄から答弁してもらいたい。

○説明員(石田禮助君) さつき吉田さん、それからその他のお話を聞いておると、実に国鉄に非常な同情をしてくれた熱意の私は感激だと思ふ。これは実に私としては感謝にたえない。しかもこの六百八十八億というのは、われわれの頭痛の種である。これを何とかしなかつた日には、第三次計画の初年においてすでに懸念するわけです。だからして、これは大蔵大臣に再三念を押したのだ。この前にも御承知のとおり利用債というものによつて優先的に補正を組むなんというも組まぬ。私のごとき民間で育つてきたもので、一たん約手を発行したら必ずこれを発行するのだ、こういうことに信仰づけられた者から言へば、実にどうも心細いのです。だから今度のこの六百八十八億というのに対しては、ぜひこれはひとつ、ものになければならぬ、とにかく大蔵省というところ

は、兜町で事があれば三十億以上出すんだ。ところが、いま国鉄の交通難というものは、通勤通学というのは交通地獄ですよ。これをこのままにしておくと、これは人道問題だからして、ぜひとも早く解決しなきゃならぬ。こういうことで、それは六百八十八億というものはぜひひとつ何とかしなきゃいかぬということ、私自身も日銀の總裁に会つて、ひとつこのうちの大部分というものを通格債にしてくれ、もしもあなたがやらなかつたら、交通地獄の責任はあなたが持つんだと、そのつもりでやつてくれ、そういうことを言われても実に困る、困るといつたつて事実だからしやうがないじゃないかと、私はこう言んだ。とにかく相澤さんのさつきのお話の利用債の問題ですが、ね、利用債というものは、要するに公共団体が引き受ける。公共団体が引き受けるということは、代表している住民の利益を、心持ちを代表して引き受けるんだからして、結局代表されている住民が持つということなんだ。実際、いままでわれわれが住民にまで直接に訴えることをしなかつたということは、今度まで出でたんだ。この必要に際しては大いにやらなければならぬ、しかし、地方公共団体というものは、その住民の精神を養ふことに、これは、実に遺憾なくやつてゐる。あなた方が選挙のときに住民に訴えるようなぐあいにやる必要はないと私は思う。ちゃんとやつぱり代表者が熱意を持つてやつてくれますよ。そうして、この鉄道債というものは、私は住民の手にはいっていいと思ふ。大体銀行が引き受けてゐるんです。それも六分七厘というやうな非常な安い利息だった。これは国鉄が輸送を何とか考えにやいかぬということ、利息を上げるといふことにしてありますので、まず第一に、この初めの二百億というものは何とかいじやないか。あとの二百八十八億もこれは弘済会そのほかの国鉄の仕事によつて利益を受けておる——先生からいへば利便提供だ。これは、私は引き受けてくれると思う。現に相当引き受けるというこの証言が

あるんですよ。問題はあとの二百億だ。これは、私は切めから日銀總裁に適格債にしてくれ、大蔵省に對してもやつてくれ、大蔵省は何とかしよう、こう言うんで私は大蔵大臣というものを信任して、必ずできるといふものの確信を持つてゐる。これはひとつさらに念には念を押せ、運輸大臣から總理大臣に話をし、大蔵大臣にも話して、この二百億というのに対しては必ずものになると。すでにこの前あれですね、債務負担というやうなわけのわからぬもので、ちよつと変なことになつていますが、今度だけはひとつ変なことのないようにしたいと、こういうことを私は考えます。これはもうできるだけの努力を尽くしてやる。運輸大臣にもそういうことをお願いしてゐる次第です。まあ相澤さん、そう御心配くだらんでもけっこうです。

○相澤重明君 老石田総裁が心配するなと言ふから、われわれ若い者は心配しない。けれども、えてして政治家は、うそを申しませんといううそをつくの政治家なんだね。政権を持つてゐるものがやりますと公約をしたところで、実際にはやらないことが多い。これは、やっぱり国民の不信を買う。政治不信のもとです。だから、特に政治不信ばかりでなくて、現実にはこの国鉄の問題は、さつき総裁が言つたとおり、交通地獄なんだ、これは、けさも早くからテレビでやつてゐるやうに、池袋なんかではたいへんだと、年じゅうああいって放送されてゐるわけだ。そのことを考えれば、われわれはこういう議論をするときには、お互いに仲がいいから、笑ひながら話をしているけれども、一たん中へ乗つたものは死ぬ苦しみですよ。だから、何としても一日も早くこの交通地獄は解消してやらなければいけない。こういうことで、国民も期待をしてゐるし、われわれ国会の者もあるいは国鉄の当局も、運輸省も考えておると思ふのです。そういう意味では、期待ということについては、私は期待をしないということじゃないけれども、やはりこれを確立させなければ意味がないわけです。そこで、せつかくの御老体がそ

ういうことを言うのですから、私はそれを信頼します。しかし、これはできるだけ早くやはり一本とることですね、必ずやると。これはもう政府も、總理大臣の責任においてあとの二百億は引き受けた。こういうことは、いわゆる日銀適格債としての保証をしなければ、私はいなかの髪結いさんじゃないけれども、幾ら頭を結つたつて次からくずれていっちゃう、結うだけが能じやないのだから、やはりなるほどよかつたということを見せなければいけない。こういう点で、私はやはりいまの總裁のお話や大臣の御答弁については、全く誠意あるものと私も理解をします。ぜひそういうことで貫徹してもらいたい。

それから、地方自治体の引き受けのいわゆる利用債の問題であります。これは場所によると、国鉄側にこういうふうな地元のことは仕事をやらしてもらいたいという陳情というものがたくさんあります。われわれ運輸委員会にも、これから会期末になるといふと、請願というものがたくさん来ておりますから、審査しなければならぬたくさん問題がある。けれども、そういう人たちの、できるならば国鉄なんだから、国鉄が全部負担をしてくれと、こういう意見が私はかなり多いと思ふのです。そこで、いやそう言われたところ、国鉄はこういう経理状況だから運賃を値上げしてもならぬわけじゃないか、利用債を持つてもならぬわけじゃないか、こう言つと、何を言っているのか、国の仕事でありながら、そんな話はあるかというところが出てくると思ふのです。そこで、頭から押しつけるというわけにはいかぬわけですよ。けれども、協力を求めることはできるわけですよ。こういう実情で、あなた方も急いでおるのだから、こういうやうにしてもらいたいというものが、いまの債券の問題です。そういう中で、いま提案されておるいわゆる先取り権のいわゆる担保権を持つことは非常にいいことだ。私は賛成するわけだ。賛成するがゆゑに、そういう問題について、むしろ基本的にそういう国民の各位からの国鉄に要望されておることを早く実現をする。その

立場に立てば、私は先ほど申し上げた消化のしかたの問題だと思ふし、これは広報費で払うのがいいか、手数料で払うのがいいのか、これはよくわかりませんが、そういうものも検討してみることがあるんじゃないか。いま総裁は、地方自治体、たとえば知事なり大きいところの市長なりに頼んでおけば、住民を代表するものだから、それが皆やってくれると思うかもしれないけれども、いまの自治体の予算は、そんな甘いものではない。国鉄の利用債を引き受けるにしても、実際には利子の補給くらいのもので、実際には何々株式会社で幾ら引き受けてくれ。それから一般予算のほうではこれだけしか興財政では計上できません。こういうのが、比較的富裕県と言われる私ども神奈川県さへそうですよ、実際はそういう点を考えると、私もそれではいけないというのが、さき申し上げた運動の一つのしかたとして、地域住民にもひとつ協力を求めよう、こういう形に実はなつて出したわけですよ。ですから、額面どおりにいけば、日本国有鉄道債ということになるわけですから、政保債と変わりが無いのだから、何もそんなPRしなくても、あるいはいかなひまをかけなくても、消化は十分だということはあるかもしれないけれども、現実はその方法というものはまだ答弁がなされていない。そういう点の国鉄側の考えを、いままでそういう点については研究されたことはないのかどうか。どうなんですか。

○説明員(石田禮助君) 相澤さんのおっしゃることは、ごもっともだと思ふのだ。やはり国鉄というものがいかに信用ありといえども、やはり形式というものがあつた。それにはいま法案に出ておる問題ですね、そのためにいまの法案を出して御審議願つた次第です。やはりこれは名実とも伴うということ、つまり担保債ということになつたわけなんでありまして、これはやっぱり利用債を消化する上においては、利用債を持たれる身になつ

てみなければ、やっぱり形式の備つたものが要だ、こういうことでいまの法案を出しておるわけですよ。そういう意味において、ぜひとも御決裁をお願いしたいということなのであります。

○説明員(豊原康次郎君) 相澤先生のおっしゃいました発行に伴う経費と申しますか、そういうものを国鉄が負担し得るかどうかという問題につきましても、これは債券そのものに結びつきますと債券の発行条件というふうなものの一つの変更となるおそれもございまして、他の私鉄債なり社債というものの関係上から、おそらく金融の行政をやる大蔵省のほうにもいろいろ問題が出るかと存じます。そのほかのPRという点で考えますれば、これはまた別途の考え方はおのずから出ると思ひますが、債券に直接結びつけるということになりますと、その辺に問題があらうかと思ひます。

○相澤重明君 それはそのとおりだと思ひます。現実の問題として債券の額面あるいは利回り、こういうものについては、これは変えるわけにいかないと思ふんです。しかし先ほど申し上げたように、PRの方法としては、テレビを国鉄アワーの時間を使うのも必要だろうし、ラジオを使う場合もあるだろうし、新聞紙上を使うのもあると思ふ。それを地方自治体に引き受けてもらう場合に、そういう地方自治体がさらに国鉄債券を消化をするのに、まあガリ版刷りにせよ、印刷費を使うに、そういう宣伝のしかたもあると思ふんですよ。そういうときのものは、私はある程度のはり協力費というか、そういう印刷費というか、そういうものを持つてやっても差しつかえないんじゃないかという気がするわけだ。直接の債券の額面高を変更するとか、利回りを変更するということじゃないのだから、これは国鉄業務の中の一環として私は考えられる気がするわけですよ。これはひとつ検討してもらいたい。さっき言つたように、佐藤内閣が全部国鉄債券については引き受けたいから総理が胸をたたくて、「よしやうした」ことを言つて全部やつてくれれば、それは問題ないですけれども、やはりなかなかそうはいかない。や

はり各般にわたつてみんなが協力しなければ、幾ら佐藤総理が胸をたたくたつてできないと思ふ。そういう面が残された二百億については、大臣や総裁の言われるように、ひとつ総理に責任を持つて大蔵省に消化をしてもらうように努力をされる、それからその他についてはいまの計画を、これを完遂できるようにやはり消化をする、こういう努力をみんなしてやるといふところに、私は意義があると思ふ。そういう意味で、ひとついま私の申し上げたのは、町のささいなことを取り上げたやうであるけれども、実は国民にとつては非常に大きい問題だと私は思ふ。そういう意味で国鉄の首脳部の中でひとつ検討をしてみたいと思ふわけですよ。そこでいわゆる一般の民法上によるところの権利というものを持つわけでありまして、公社、公団等の比較からいって、先ほどの特別債券を持たせる、いわゆる縁故債的なものについて

は、これはある一定の規模に應じた、基準というものを定めるのですか、たとえばここに三十億の仕事をする、その三十億の仕事をするものについて、は、その一割とか五割というものを引き受けをさせる、こういうようなことを考えているのかどうか、この点をひとつお聞かせを願ひたい。ということは、実は逆を言つて、建設省は大手筋の建設会社ばかりでなくて、いま中小企業の倒産に対して、できるだけ中小企業をやはり育成しようといふことで、今度建設省も、これらの人たちが一緒に条件で仕事をするということについては、できるだけやうですね。したがつてこの鉄道債券の引き受けについても、ある程度そういう問題がないと、大企業と中小企業との場合の、私は仕事の上で、問題が出てくると思ふ。これは私はよくまだそこまで聞いておらないからわからないけれども、衆議院の決算委員会では、九頭龍川の問題で五億円も上積みをして、最高価格を落札をされた、その五億円は何とかさんという人が持つていった、こういう話を、これは私も野党が言うのじゃなくて、自民党の人が言うのだから間違いないと思ふのです。

○説明員(豊原康次郎君) いまの特別債の引き受けと契約という問題は、たいへんむづかしい問題でございまして、御承知のように国鉄の契約は国鉄法の四十九条によりまして、公開競争入札ということが原則になつております。でございまして、契約額に債券の消化額をリンクさせるということ、これは本来できないわけですよ。したがつて、そういう考え方は持つておりません。ただおのずから大きな規模のメーカー、会社には、話し合いによりまして、納得づくで、相対的に多くの消化をお願いする、小さいメーカーには小さくするといふことは、おのずからあるわけでございますが、一定の基準というふうなものは設けておりません。

○相澤重明君 これでもう私の質問を終わります。賛成の法律なんだから、あとそう言うことはないのですが、いま常務の話では、利用債を持つてもらうにしても、特別債を持つてもらうにしても、一定の基準というものは無い、話し合いだといふことになる、話し合いで持てないと言え

そういう話が出てくるわけですよ、決算委員会では、だから、そういった点で建設会社にあまり飛び越えたものを押しつけるということになると、そういう問題が出てきやせぬかということをお心配するわけですよ。私は国鉄はないと思ふ。運輸省はそういうことは絶対ないと思ふ。しかし衆議院の決算委員会では、堂々とだれだれはどうかといふことを田中彰治君が言つておられるのだから、そうなる、五億円ももうかるということなら、少しは引き受けてもいいということになる。こういうことになると、それは非常に迷惑を国鉄自体も受けるし、国民の不信を買うから、そこでそういう点については、よほど慎重に配慮をしてみたいといふいかんと思ふが、しかしさつぱり御説明をいただいたのでありますから、車両公社とか建設会社にもこれを引き受けてもらつたという御説明なんだから、そういうものに対してはどういうお考えを持つておられるのか、基準というものがあつたらば、その基準はどういうものなのか、こういう点もひとつお聞かせを願ひたい。

ば、これは持てないということになるわけですね。そうすると、どうもあそこはちょっといい返事をしてくれないから、あそこは仕事はよくできるのだけれども、どうも仕事をやらせたくないというところが、反面、解釈として、出てきませんか。私はそれをやはり心配するわけですね。九頭龍川の問題が先ほど来ちょっと出たけれども、これはなぜそういうものが出たかという、同じ競争入札をしたものの中で意見が出て来たわけですね。しかも入札をしたものは、適正な価格なり、あるいはその発注する立場からいけば、規格どおりであるなら、安いほうがいいわけですよ。ところが九頭龍川のはその安いものより、適正と思われるよりさらに一番高いのを特別選んで入札をさせた、こういうところに問題が出てくるわけですね。ですから、いま常務の言うように、いや別に基準は設けておりません、もうそれを話し合いますから自由でございます。しかし、引き受けてくれるところは協力の会社であって、引き受けてくれないところはあまり好ましくありませんと、入札をするときに手かげんということは言わないで、どうけれども、まあそういうふうなことが出てくると、私は、国鉄のような大企業にとっては非常に問題が出るのじゃないか、こう心配をばくはするのですよ。そういう意味で、私はむしろある程度、この程度のこと、これだけの仕事についてはこの程度のことはどうなんだろうという話し合いの一つのやっばり筋というものがないと、どうもそういう点が、建設省の問題にからんで、私はやっばり電燈等の問題にからんで問題が出てきやせぬかという点を心配するわけだ、これは。そういう点の心配のないように説明をしてみよう、これで私は終わります。

○説明員(石田健助君) 御心配はごもっともです。問題は、つまりこれから新しく契約する金額に比べて持ってもらおうというのじゃなくて、過去における、最近における契約をもとにして、このうちはず大抵このくらいのは持つてくれるだろうという見当をつけて、そうして話をしてお

るのであります。これはわれわれが希望しただけのもはみんな持つてくれております。決して、これによって将来の人札の場合に手心をするとかいうことは絶対にそれはもうやらぬ。これはこれ、あれはあれということにちゃんとけじめはついておるのでありますから、その点はどうぞ相澤さん御心配のないように願います。

○小酒井義男君 一点だけお尋ねしたいのですが、今度国鉄法の改正をされる中の六条に新たに追加される二項として、「日本国鉄道は、その業務の運営に特に必要がある場合に限り、前項の規定による投資として現物出資をすることができ」というのが追加されるのですが、これがないために非常に困ったというような事例が過去にあったのでしょうか。

○政府委員(佐藤光夫君) 今回御説明申し上げておりますように、現物出資が、過去で、法律的に可能であるかどうかというところはいろいろ検討したわけでありまして、ところが法律的には相当疑義というところで、今回新たにこういう改正をお願いしたということでございまして、特に現物出資を必要としますのは、今回名古屋の臨海鉄道ということでございまして、したがって、過去においてそういうことがなくてというところではございまして、今回特に現物出資について名古屋の事例が出てきた。それに対してまず対処したということでございます。

○小酒井義男君 そうしますと、この法律の条文の中にもあるように、たまたまあることじゃないので、「特に必要がある場合に限り」ということで、将来方々でこういう問題が起るといふことじゃないというふうに理解をしたいと思います。

場合という、非常に限定的な場面というふうに考えている次第でございます。

○小酒井義男君 特に必要だという判定は、国鉄総裁が御決定になるのか、運輸大臣はこれには関係がないのですか。

○政府委員(佐藤光夫君) まず出資について経営政策上決定をされるのは、国鉄総裁でございます。その場合に、特に現物出資が必要であるかどうかという御判断をされるのも国鉄総裁であるわけでありまして、ただ御承知のように、それに従いまして最終的には運輸省に認可を申請して、運輸大臣が認可をする、したがって、国鉄と運輸省が双方、経営政策と運輸政策の観点からチェックをする、こういうことをたてまえたというふうに考えてございまして。

○加賀山之雄君 ごく簡単なことをこの際伺わしていただきたいのだが、この現物出資の場合、評価は一体どういう方法でやられるのか、その点。

○政府委員(佐藤光夫君) 現物出資の目的となる財産の評価については、御承知のように第一次には国鉄がなされるわけでございます。国鉄においては、土地建物評価委員会というふうなものがございまして、第三者を委嘱をして評価をなさるわけでございます。それに基づいて出てきましたものを、運輸大臣が適正な評価であるかどうかというこの内容を審査をするわけでございますが、御承知のように、最終的といいますか、最後に、会社に投資された後に、商法の規定によりまして裁判所の選任した検査役の検査を得ることになっておりますので、これによりまして評価額を最終的に確定するということに相なるわけでございます。

○加賀山之雄君 これはまあ名古屋臨海鉄道の場合にまず考えられるかと思うのですが、この名古屋臨海港の今後の何といひますか、事業の見込みです、これはやっぱりペイするかどうか、それから国鉄としては一体どういうね返りの利益があるのか、私はおそろく営業キロは、おそろく何倍かに設定されるのじゃないかと思うのです。だから運賃計算方式も通算じゃなくて、併算と聞い

ているのですが、まあそういうようなことも会社並びに国鉄の収入を考へての措置だと思ふのです。これはまあ逆に言うと、利用者から言うところ、迷惑な話で、営業キロなんかつくりたくないで、通算になれば運賃がそれだけ安くなる、両方のそういう、この事業のはね返りですね、どうなるか、その見込みをちょっと伺いたい。

○説明員(今村義夫君) 名古屋臨海地域は非常に大きな規模でございます。四十四年度には約三百万トンの輸送量があると、われわれは想定しておるわけでございますが、ことしから会社をつくりましてすぐペイするかとはいえ、これはまあいろいろ新しい線も建設しなければなりませんし、必ずしもすぐペイするとは限りませんが、三、四年たつた四十四、五年からは大体ペイできるものと考えております。

それから運賃等につきましては、お話しのとおり、荷主の負担がそれによって増加するということでは困りますので、われわれとしては荷主の負担が非常に大きくなりないうに、どういう方法でやるかは、いま検討中でございまして、根本的には荷主の負担がいまより大きくなりないうことを前提条件としていってございまして。

それから国鉄の利益といたしましては、まああれだけの大きな臨海工業地帯でございますと、国鉄が全額を投資するということは非常に大きな負担になりますので、これを地元の主張をいれまして、国鉄資本、国鉄が資本参加することによって、国鉄と一身同体となって運営ができるということによりまして、国鉄側としても、大きなメリットがあるのじゃないかというふうに考えているわけでございます。

○委員長(松平勇雄君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日付をもって松野孝一君が辞任し、その補欠として高橋文五郎君が委員に選任されました。

○委員長(松平勇雄君) 他に御発言もなければ、

質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、これより討論に入ります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。それではこれより採決に入ります。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松平勇雄君) 全会一致と認めます。よって本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○国務大臣(松浦周太郎君) 本案審議に際しましては、慎重御審議をいただき、御決定を願いましたことをありがたうお礼を申し上げます。

なお、本案審議中いろいろ御注意や示唆に富んだ御発言がありました。これに對しましては、真剣に御期待に沿うように努力をお誓いいたします。

○説明員(石田禮助君) 本案につきましていろいろの御配慮にあずかりまして、まことにどうもありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

○委員長(松平勇雄君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○相澤重明君 運輸大臣と国鉄總裁がおりますから一つだけ聞いておきたいし、それからお考を聞

きたいと思うのですが、先日、東海道新幹線が静岡付近の地震のために運輸が不能になった。こういうことで、中には運賃料金の払い戻しも行なわれたというは、これは一般に新幹線はだいたいぶだというのが、やはり地震には弱い、こういう話も出たわけですね。これはしかし初めてのことでありますし、私どもも事故が起きるということでは喜ぶべきことではないのでありますから、できるだけそういうような際には、事故を起こさないように早く停止処置をとったことはいいと私は思う。このことは国鉄の職員がいかによくやったかというので、むしろ私はほめておきたいと思う。ただ、せっかく大きな額を投資をして、そうして近代施設をしたにもかかわらず、こういう問題がたびたび起きるということになると、これはまた問題になってくる。そこで、今後はどういう措置をしてこれらの事故等の場合に対するか、ということとは大事なことだと思うのです。聞くところによると、まあ機械設備等をお考えになっておるようであります。きょうでなくてけっこうです。でき得れば次回に、国鉄はこの近代設備に對してどう事故対策をつくるのかということ明らかにして、単に局長なり、あるいは常務の一人か二人が地方に行つて話をしたというのではなくて、やはり国会の場を通じて国民の皆さんに呼びかけるといことが、私は大事だと思うのです。また私ども運輸委員会としては専門の立場に立つておるわけでありまして、いろいろ聞かれる場合もあるし、話をされる場合もあるわけですから、国鉄はこういうふうによつておる、運輸省はこういう事故対策を持つておる、これにはことしの計画としてどういう措置を、あるいは金額的にも、またあるいは施設の面でもこうだということを私は示してほしいと思う。地震が終わったから、もう地震がこないというわけにはいかないし、台風がこないしこないだろうというわけにはいかないだろうと思う。そういう点の、せっかく世界に誇る新幹線を国民各位に安心をして利用してもらおう。また、いざという場合にも動脈を利用できるように

私は対処してもらおう、こういうことだけきょうの――本来なら運輸委員会にその経緯の報告を願うのがあたりまえなんです。法律の審議のほうから先になつてしまつたので、きょうはそういうことで私も質問をいたしませんけれども、しかしこのことについては大きな関心を持つておりますから、次回に報告と対策を私は求めたいと思う。こういうことで、委員長にもお願いしておきますし、大臣並びに總裁に要望しておきます。以上です。

○説明員(石田禮助君) 承知いたしました。

○委員長(松平勇雄君) 本件について、本日はこの程度にいたします。次回五月七日に、午前中社会労働委員会との連合審査会を、午後は運輸委員会をそれぞれ予定しております。

本日はこれにて散会いたします。
午後三時四分散会

第十九号中正誤

ページ	段行	誤	正
二	りか	終わ	終わ
三	ら	三	五
五	一	いた	船外
六	二	乗用者	車外
三	二	組み合わせを	乗用車
三	三	きまして	組み合わせと
			つきまして

昭和四十年五月十日印刷

昭和四十年五月十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局