

第四十八回国会 参議院運輸委員会會議録第二十二号

(三六)

昭和四十年五月七日(金曜日)

午後二時十五分開会

委員の異動

四月二十七日

平島 敏夫君

補欠選任

八木 一郎君

四月二十八日

浅井 亨君

補欠選任

八木 一郎君

八木 一郎君

補欠選任

八木 一郎君

後藤 義隆君

補欠選任

八木 一郎君

白井 勇君

補欠選任

八木 一郎君

五月七日

高橋文五郎君

補欠選任

八木 一郎君

小平 芳平君

補欠選任

八木 一郎君

野上 進君

補欠選任

八木 一郎君

出席者は左のとおり。

委員長

松平 勇雄君

後藤義隆君、白井勇君及び高橋文五郎君が辞任し、その補欠として平島敏夫君、井野碩哉君、河野謙三君及び松野孝一君が選任されました。

なお、本日付をもって、野上進君が辞任し、その補欠として後藤義隆君が選任されました。

○委員長(松平勇雄君) 新東京国際空港公団法案を議題といたします。まず、提案理由の説明を聴取いたします。大久保政務次官。

理事

江藤 智君

前田佳都男君、吉田忠三郎君

○委員長(松平勇雄君) 新東京国際空港公団法案を議題といたします。まず、提案理由の説明を聴取いたします。大久保政務次官。

○委員長(松平勇雄君) 次、日本自動車ターミナル株式会社法案を議題といたします。

委員

加賀山之雄君

木暮武太夫君、後藤義隆君、平島敏夫君、浅井亨君、中村正雄君

○委員長(松平勇雄君) 次、日本自動車ターミナル株式会社法案を議題といたします。

○前田佳都男君 この法案に関しまして数点にわたってお問い合わせのいたしますが、御答弁はごく簡単に申し上げます。

国務大臣

運輸大臣

松浦周太郎君

○委員長(松平勇雄君) 次、日本自動車ターミナル株式会社法案を議題といたします。

○前田佳都男君 この法案に関しまして数点にわたってお問い合わせのいたしますが、御答弁はごく簡単に申し上げます。

まず、この法案が衆議院を通過いたしますときに、衆議院の附帯決議で、公共性を発揮することという決議が付されたと思ふのでありますが、この公共性を発揮するという点に關連いたしまして、大体この日本自動車ターミナル株式会社というものは利益配当をどの程度しようとお考えか、大体現在政府でお考えになつておる利益配当の限度というものを伺ひたい。

○政府委員(坪井為次君) 本会社の収支見通しを申し上げますと、營業開始四年目の昭和四十五年から黒字となりまして、營業開始六年目の昭和四十七年から五分配当が可能となるという見通しでございます。

○前田佳都男君 その五分配当というのは、公共性を持った会社としてはあるいはそれが當然かもしれませぬけれども、非常に配当の率としては少ないと思ふのです。これは政府の場合はいんですけれども、民間が出資しておる場合は、五分配当ではなかなか資金を集めることはむずかしいのじゃないかと思ふのですけれども、五分配当どころか、あるいは無配になるかもしれない、そういうことも思われるのです。無配にしてでもその公共性を發揮しようという考えでしようが、そこまで突き詰めてお考えですか。

○政府委員(坪井為次君) ただいまお話のございましたように、この会社につきましては、非常に公共性が強いために、収支上は必ずしも有利な事業ではないのでありまして、したがひまして、政府なりあるいは地方公共団体からの出資も仰いでこの事業の援助をしていきたいということで、特殊な提案をしたわけでございます。

○前田佳都男君 結局、民間資金は、その利益もないし、集まらない。したがって、できるだけ政府資金にたよらうというお考えのように思ふのですが、それでは、利益がないという場合、政府や公共団体から出資しておるその資本金に対する配当制限、こういうふうなことはどうしてお考えにならなかつたのですか。

○政府委員(坪井為次君) われわれとしては、この事業が都市改造という意味から非常に重要性がありますので、何としてもターミナルをつくらねばならぬということから、民間にも呼びかけまして、事業者から資金を出して、御承知のように、東京トラクターミナル株式会社というものを行政指導でつくつたわけでございます。ただいまお話のように、非常に資金繰りが苦しいということから、われわれとしてはできる限りそういう民間の出資に対しては有利な措置をして、政府の出資に對しては後配株というような制度も検討して、いろいろの折衝をいたしたのでありますが、最近の特殊な例の他からいきまして後配株の制度は非常に無理であるということになりまして、やむを得ずそういう制度まで実現することができなかったわけでございます。

○前田佳都男君 それでは、この会社の資本構成です、政府と公共団体と民間資金、大体どの程度に比率をお考えになりますか。

○政府委員(坪井為次君) 大体建設資金の三分の一を自己資本でまかなうということでございます。そのうちさらに二分の一を政府あるいは公共団体の出資、それから二分の一を民間の出資ということで考えております。それから、建設費の総額の二分の一を開銀の融資をもつてあてがう、その残りを市銀からの融資を仰ぐ、そういう構想で計画いたしております。

○前田佳都男君 それでは、具体的に、この四十年を例にとりまして、四十年の資金計画は、たしか前にもらつた資料が何かで私ちよつと記憶しておるのですが、大体十五億ですか、そのうちで市銀、開銀というものはどの程度の割合であるのですか、それからまたそれに対して利子はどの程度なつておるか。

○政府委員(坪井為次君) 四十年の資金調達計画としては、政府出資が五千万円、東京都の出資を五千万円、民間出資が二億五千万円、それから開銀が七億、市銀から五億三千二百万円、合計十五億八千二百万円を予定いたしております。

それから利息につきましては、開銀につきましては八分七厘、市銀につきましては一割の利息を見込んでおります。

○前田佳都男君 大体、ターミナル会社法案に限らず、会社経営というのは、ほんとうに体質改善で、自己資金でできるだけやれと、借り入れ金でやるなという、これは特殊な会社のみならず、一般の原則ですね。そういうことを盛んに政府が強調しておる。こういう特殊な会社の場合、できるだけそうあるべきだと私は思ふので、したがって、借り入れ金をできるだけ少なくすべきである。開銀にしても、あるいは市銀にしても、協調融資を出してもらつても、相当利子がたいへんである。その意味においては、政府出資というものを相当ふやしてもらわねばいかぬと思ふのですが、現在お考えになつておる程度の政府出資では、私はもちろん運輸省当局におかれても非常に努力をされたと思うのですが、この自動車ターミナル会社というものが公共性を發揮しなければならぬという会社であるだけに、一そう政府出資というものをわれわれもまた大いに応援をいたさなければならぬ、しつかりと、さらに政府出資をもつと増額してもらいたい。そういう点について、ひとつ政務次官の御意見を拝聴できればありがたいと思ひます。

○政府委員(大久保武雄君) 自動車ターミナル株式会社は、新しい都市流通経済のパイオニア的役割を果たすものでございます。私もよく承知いたしまして、この会社の将来に期待するところは非常に大きいです。今後におきまして、いま局長からも御説明申し上げましたように、この会社が公共性を帯びて、十分社会公共の目的に寄与させるために、もつとも政府出資をふやしていく必要があるかと考えております。次第でございまして、今後予算の機会あるごとに努力いたしまして、政府出資の追加、増加ということに努力いたしたいと考えております。

○前田佳都男君 ただいま政務次官からたいへん熱意ある御答弁をいただきました。私も安心いたしました。とにかく自動車ターミナル株式会社というものは、結局民間資本が入つておる。しかし、先ほど坪井局長の御説明のように、五分程度の配当、あるいはそれ以下というふうなものじゃ、いかに公共性を持った会社であつても、やはり民間資本というものは相当利益があることによつて集まつてくるのですから、そういうことは言うべくして実行できない。そういう無理な金を集めれば、必ずその反対給付として何か利権的なものをやらなければいかぬというふうな、非常に政府としては苦しい立場に立つのじゃないか。したがって、民間のそういう金はなるべく、やつかいにならないければならぬけれども、公共性を發揮するためには、できるだけ政府出資をふやしていきたい。いまの大久保政務次官の熱意ある御答弁をぜひとも今後実行に移していただきたい。われわれもできるだけ応援させていただきます。こう思ひます。

それからなお二、三お伺ひしたいのですが、この社債というのは、これは別に政府保証でも何でもありません。その点をちよつとひとつ。○政府委員(坪井為次君) 政府保証でありませぬ。

○前田佳都男君 わかりました。それでは、ちよつと話はこまかくなりますけれども、第八条に重要財産の譲渡について運輸大臣の認可が要する規定がございまして、これは大体、重要財産の譲渡という、たいていのものが重要財産であるが、どの程度のものを具体的に、これは始まつてみなければわからぬ話ですが、予定されておるか、それをひとつ聞かしていただきたい。

○政府委員(坪井為次君) 重要な財産とは、土地、建物、構築物等で、その価格が五千万円以上のものであると考えております。これは会社の事業遂行上重要な施設でありますので、その処分を会社の自由によだねることは適當でないということから、運輸大臣の認可を受けなければならぬというふうになつております。

○前田佳都男君 それから会社設立、この法律の附則ですね。附則に、東京トラクターミナルという現在ある会社、これはたしか資料にあったと思うのですが、これは現在資本金は幾らですか、それで配当は無配ですかどうですか、この点をちょっと伺いたい。

○政府委員(坪井為次君) 資本金は二億五千万円で、昨年の十二月の十八日に設立登記が済んでおります。

○前田佳都男君 この会社が今度の日本自動車ターミナル会社というものに出資するという事になっております。これは当然だと思ふのですが、よくこういふときに注意しなければいけないのは、その出資に因連していろいろな問題がよくありがちなもので、別にそういうことが起こりそうにないとは思いますが、出資の評價審査会、それがなかなか大きな役割をする。それで、出資の審査審査会のメンバー、大体どんな人が、まだこれはちょっと早いかもしれませんが、予定されておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 評価審査会の構成は、関係官庁の職員、旧会社の役員、それから設立委員、学識経験者等を予定いたしております。

○前田佳都男君 ただいま大体その審査会の構成メンバーをお伺いしたわけでありましたが、この運営にあたりましては十分注意してひとつやっただきたいと思ふ。それからもう一つ、三つの四十年度の板橋につくる自動車ターミナル、この規模といふか、これも資料をもらったのかもしれないが、この規模、坪数はどういふふうになっておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 坪数は、用地が五万坪、減歩を三割見込んでおきますので、実面積は三万五千坪になるわけでありまして、そうしてホームを五千七百坪つくりまして、そのほか付帯施設として延べ五千二百二十一坪の建設をする予定になっております。

○前田佳都男君 おそらく、その付帯施設というのは、いろいろ、市場とか、倉庫とか、あるいは

問屋とか、あるいは商店街とか、そういうふうなものができるのだらうと思ふのですが、その選定というのは非常にむずかしい問題だらうと思ふ。公共性のある事業であるし、さればいつて、入る者は商売だからもうけなければならぬ、いろいろな関係からなかなかやっつかない問題、駅ビルをつくる場合でも、いろいろな問題があると思ふ。たいへん問題だらうと思ふ。

これは初めての試みでありまして、こういうものの採用というか、あるいは決定につきましては、もちろん公平無私でおやりになるという事は間違いないと思ふますが、法律のたまえを見ておられますと、大体特殊会社として官庁並みの形態をとっている。したがって、こういうふうないろいろな関連の業者の決定にあたりまして、あるいは競争入札的なものを、官庁式的なものをお用いになるつもりであるかどうか。

○説明員(黒住忠行君) これは特殊会社でございますが、株式会社でございますので、一般の商法の規定によりまして経理等は行なわれるのが原則でございますけれども、特殊会社でありますので、この法案によりまして、このところの監査を受けることと、会計検査院法によりまして会計検査院の検査を受けるということに相なります。この法律によりまして事業計画、資金計画等の認可、監督を受けるわけでございますけれども、この面におきまして運輸大臣といたしまして十分の監督をいたしまして、いま先生が御指摘のような点につきましては万遺憾なきを期したいと思つております。

○前田佳都男君 ただいま黒住君から非常にこの会社の運営には公正を期したいというふうな答弁で、それとひとつ注意してやつていただきたい。それは、現在自動車ターミナル事業というのは日本でも幾つぐらいあるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 現在トラクターミナルといふのは、一般ターミナルが七十一、専用ターミナルが千二百八十五、バスターミナルとしましては、一般ターミナルが九、専用ターミナルが三百十八ございます。しかしまあ、いずれもターミナル法制定前からあります小規模のものでありまして、こういつた本格的なターミナルというものはまだ今回が初めてでございます。

○前田佳都男君 これは非常にプリミティブな質問であります。大体現在の七十幾つかの自動車ターミナル事業、これは会社形態が多いのだからと思ふますが、その経営ぶりといふものは、まあ利益配当というか、大体どういふふうになっておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 既存のトラクターミナル事業の収支状況でございますが、まあ仙台と小倉と下関の三カ所について見ますと、いずれも三十七、八年において赤字になっております。下関だけが三十八年から黒字に転換しておる。そういう状況であります。ターミナル事業が不動産事業のように非常に資金が寝る関係で、事業経営としては後に行くほど採算がとれていくというふうな形態をたどつておるわけでありまして。

○前田佳都男君 まあ、ただいま聞きましたように、ターミナル事業というものはもうかるものでない。しかも、公共性を発揮しなければならぬ。ことに、今度のターミナル株式会社というのは特殊会社です。ほんとうに日本の自動車運送の本格的な使命を達成しなければならぬ。ターミナルとしての使命を達成しなければならぬ。その意味におきまして、どういふふうにはありますが、公共性を発揮するために、ばく然とはないでしようけれども、民間資金にたよることばかりを考へないで、あくまでも政府出資、それから政府の出資のものは配当をあと配にしようというふうな方法で公共性を発揮しようという、そのことを特に私は希望しまして、私の質問を終わりたいと思ふ。

○吉田忠三郎君 若干それではお伺いしておきたいと思ふ。同僚の委員も、前田先生からも同質の質疑がなされているものと思われすが、たまたまきょうはILO並びに決算委員会が同時刻に開かれておりました関係上、そのほうに参りましたので、前の経緯をちょっと存じ上げておられません。でありますから、場合によってはダブった質問をするかも知れませんが、その場合は御了承のほどをお願いしたいと思います。この法案提案にあたりまして、その経緯が若干記載されております。冒頭に書かれておられますように、最近の国内貨物輸送量はとみに増大をいたしております。これは、何人も否定できないと思ふわけですが、したがって、こうしたときにこの法律を出すことについては、私はこの面だけから見ますれば妥当なものだと考えられるわけでございますが、この際私は局長に伺つておきますが、何と申しまうか、あまりにも、ただいま同僚の前田委員から質問されたように、資金の関係になつてまいりますと、この提案理由には、たいへんことばは悪いのですけれども、美辞麗句に書かれていますが、一たん中身を算的に検討してみると、必ずしもそうならない、この私は言わなくちゃならない内容になつておると思ふのです。特に、この中でうたつておられますけれども、最近の交通事情、あるいはロングの輸送、あるいは高速道路の型、さらに高速化と言つても、これは高速道路のことをさして言つておられるのでしようけれども、これは車両の速度は今日道交法で規制されておるからその面ではあてはまらないと思ふますが、ここに書かれておられますものは、前に申し上げたように、高速道路のつまり整備が進展した場合のことを想定されて書いてあるように思ふのですが、そうした事情をいろいろ総合的に考へてみると、都市の中心地につきまゝこのトラクター輸送の乗り入れというものは困難である、もうこういふふうな規定されて書かれておる。表面上見ると私はそのとおりだと思ふのですが、しからば一体、これの問題を解明し、さらにこの問題を具体的に施策として施し処理をするということになると、ただ単に今度提案されておられますターミナル株式会社法案によつて私はここに書かれておられるような諸問題が解決されるものではないと思ふわけですが、この

種問題になつてまいりますと、したがつて局長のつまり答弁の範疇を越えるかも知れません。この際政務次官もおられますからひとつ答弁していただきたいと思います。自動運送行政としてこの際法的に、私はターミナル法案そのものにはとやかく言うものでありませんが、それ以前の問題として私は政治的に行政政策として施策を施さなければならぬ問題が山積しているのではないかと。そうした根本問題を解決せしめて、たいへんこれはことはよくないですけれども、こんなみづみづ、ちやちや文章は別として、中身はそれと私は理解するので、あえて申し上げますけれども、小手先で何か処理をするようなごとき印象を与える手段では私は解決できないと思ひので、今日このように交通輸送の事情がともに悪化をしたことについての将来の政府の考え方について次官から私は伺つておきたいと思ひ。

それから局長のほうには、あえて私がいまちやちやと表現をいたしましたけれども、まさに私はこの表現は当てはまるものだと思うのです。したがつて、私はこの際、吹原産業じゃないけれども、あんな問題にしても、何十億という金がこの社会の中で融通されている。その事のよしあしは私は決算委員会です。その事から、この席では申し上げませんが、一体この規模は、公共投資をしなければならぬとか、あるいは国がかなり力点を置いて施策として施さなければならぬというような趣旨のものがございますけれども、わざわざこの政府の出資が五千万円というのでは、あまりにも私は消極的なこの種問題に対する取り組み方ではないのか。この際法的に、冒頭に政務次官に答えて求めたと同じように、ただ単に東京周辺というだけではなくして、少なくとも、今度の港湾労働法が社会労働委員会にかかっていますけれども、午前中私もこのほうに一緒に加わりました。合同審査をやりました。この法案とは直接関係ありませんけれども、あつた措置は、私は非常に今日の段階ではかなり施策としては前向きなやり方だと思つてゐるのです。しかも、まだ

まだ問題はございます。それにしても、六大港を中心としたやはり法の適用を考え、それぞれかなり、何といひますか、きめのこまかい施策が含まれてゐます。ところが、これはまことに、この文章は官僚の書いた文章ですから、つばな文章なんです。作文もね。しかも、この法案の体系は、これは法制局等々でいろいろ協議されたもので、この体系もまことにいい、よくできている。立論の根拠も、これは官僚同士でやつたことですから、ちゃんと抜け目のないようにやっています。がね。中身は、まことにこれはもう、何といひますか、私の能力では表現のできないお粗末な内容だ、私はこう思ひます。ですから、この際思い切つて、私はこの法案を撤回しろとは言ひませんが、ね。役人というものは何でも出したら通したがる根性を持って、そういう性質を持っているものだから、私は撤回しろとは言ひませんが、もつこの際この委員会、将来に向けて前向きな、つまり資金面におきましても運用面におきましても答へがなければ、この法案を提出した意義はさっぱり感じ取れない、こう思ひます。とりあへずこの二つの問題について、基本の問題ですから答へを願ひたいと思ひます。その答へいかんによつて、また私の考え方も織りまぜながら、ひとつが委員会は前向きでこれは検討してみたいと思ひます。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま吉田委員から非常にありがたい御意見をいただきました。私も吉田委員の御趣旨に沿つて将来努力する決意をいたしておる次第でございますが、基本的な問題についてという第一点のお尋ねでございます。もちろん、トラック輸送、貨物輸送の基本的な問題の一部は、やはりこの道路との関係において把握していかなければならぬわけでありまして、今後大都市における道路網の整備ということもあわせまして基本的には解決をはかつていかなければならぬわけでございますが、現在の御承知のようなくさうした道路交通の現状からいたしますと、吉田委員に対してはまことに御不満と存じますけれども、とりあへず応急の措置とい

たしまして、現在の貨物の流れをこれによつて少しでも前進をさせたいという合理化計画のバイオニアの第一歩であるという意味において、ひとつ御了承をいただきたいと存する次第でございます。もちろん、これが最終目的を達しますためには、ターミナルの周辺に一つの団地計画がござまして、一番都民の苦しみでおります生鮮食品にいたしまして、それらの市場団地等ができてまいりますと、またいろいろものも合理化されてまいります。現在もたしか、薄い記憶でございますが、四〇〇〇〇がら生鮮食品は逆送されてゐるやうに記憶いたしておりますし、また魚におきまして、七百万トンの生産量のうちで二百二十万トンぐらゐは輸送力の不足で食料に供せられないといふことも記憶しております。すなわち次第でございます。そういうことをひとつ少しでもあらゆる貨物においてなからしむる、物資の有効的な利用という面に向かひまして、この新しい方式を活用いたしたいと思ひます。

○政府委員(坪井為次君) 大都市の都市内交通が非常にふくそうして混乱を呈している。特に東京、大阪についてはひどい状況になっておりまして、このために、非常に望ましくないことでありますけれども、相当強力な交通規制も実施されておる、こういう状況でございます。これらにつきましまして、われわれとしても、車庫規制に関する法律とか路上駐車制限というふうないろいろの

手を打つておるわけですが、なお、このトラック輸送が、いろいろと都内深くに問屋その他の流通施設がありますために、全部遠距離から来る貨物も都心深くに入るといふやうな状況で、これがやはり交通の混雑を助成しているといふやうな形になっておりました。われわれとしては、これを、少なくともトラックにつきましては、できる限り周辺地区に団地疎開をしまして、これによつて交通の円滑化に資して、都市機能の増進をはかりたいという構想でございます。非常な手段としては有力なものではないかと思つてゐるわけでありまして、ただ、時期的にいかにもこういった問題を取り上げるというところはおおきく失するといふ批判はあると思ひますが、いろいろな事情で今日までこういつたたかこうで放置されておつたといふことに對しまして深く反省することと、これらのターミナル施設を十分強化することによつて都市改造なり何なりを資していきたい、都市の機能の再生をはかりたいといふふうに考へております。ターミナル計画としまして、板橋だけでなく、東京の周辺五方所ばかりを予定しまして、そこにもろもろの流通施設を移しまして、都市の機能の増進をはかるという意味で、このターミナル法案を出したわけでございます。

○吉田忠三郎君 政務次官と局長の答へ伺いたしました。どうも政務次官のほうには、不満足であらうけれども御了承いただきました。一不満足なものを了承するわけにいきませんよ、そんなものは。それからまた、十分強化をしなければならぬ、そして都市改造に協力したいと、これまたことばではたいへん局長うまいことを言いましたよ。こんなもので、これなりですか。これは次官の答へを聞いていますと、どうも冒頭に言つたやうに、あなたは海のはりの官僚上がりだけれども、もうそろそろ代議士になつて古いのだから、官僚くさい答へはやめなさいよ。少なくともあなたは、大体先ほどの答へを聞いてゐると、答へだけで大臣の資格十分ですから、ばくは推薦してあげますよ。

もつと官僚くさい答弁をやめて、こんなちっぽけなものでどうしますか。しかも私は、歴代の内閣のつとてきた——今日の佐藤内閣というところは言いません、歴代の内閣のつとてきた政府出資の公社、事業団、特殊会社等々今日九十九あります。その経営については、それぞれ会計検査院あるいは決算委員会等、制度上の問題を含めて論議されて、最近特に国民の批判を受けています。とりわけ、今後の問題も含めて、制度上の問題については、臨時行政調査会で答えを出しています。

「委員長退席、理事江藤智君着席」

次官知つてのとおり、こういう国民の血税をむだに使うような公社、公団、特殊会社等々は整理統合すべきだという結論に到達した答申を私は持つています。あなたも十分、政府の一員でありますから、承知をされていると思うのです。そうしたときに、このタミナル株式会社なるものがいまあなた方が答えられるような私は実体にあるならば、何も言いません。私はこれは反対だということじゃない。やるなら、せつかくの国民の血税をやはり政府出資として公共投資するわけですから、もつと国民の利益になるような方向でやったらどうかという見地に立って私はあなた方に質問しているわけなんです。一体、この臨時行政調査会の答申を、政務次官はどう踏まえているのか。それから、局長のいまの答弁で、十分強化をして、都市改造に協力するゆえんのものであると、こう言っていますけれども、五千万の会社などというものは、その辺の民間会社でもこんなものは中小企業ですよ。そしてここに、民間資金のみによる建設は困難だと、だからこういう特殊な株式会社をつくって、つまり国家投資、公共投資をしなければならぬという、そういう事柄がちゃんとここに書かれているけれども、一ページめくってみますと、政府の出資は五千万円でありまして、全然あなたの方の答弁と、そのあなたの方の熱意とが、この中からは一片もかがうこともできませんよ。ですから、おそろくや、あなたの方が一たん出した

法律ですから、何とかしてもらいたいという気持ちで先行して、紙には美辞麗句、心にはどうあつても、ことばでは、さらにここでもいろいろなわれわれから——私はことばじりをとらえる気はさらさらありませんが、何かこうわれわれにさからわれなような、何か社会に出して都合の悪いようなことを言うたのではこれはいかぬというふうな気持ちで先行して、どうも官僚的な答弁になつていふんじゃないかと思う。ですから、さつぱらんに、これは予算要求した経緯からあなた方はここで浮き彫りにして、そうしてかかる経緯で残念ではあるけれどもかくかくしかじかになつて、文章はいま言ったように、なおいま答弁したように、たいへんこれは世の中には、国民のためにはなら書いてあるけれども、いみじくも政務次官が言つたように、第一歩でありますから、よろしくこれから歩くから頼むというなら、話はわかる。そうしたこととは一切逃げてしまつて、まことに次官もまたまた昔の癖で官僚的な答弁をしているところ、私はどうにも義憤を感じる一人なんです。もう一回さつぱらにあなたの方の腹のうちのことをつとこでさつぱらに出して答弁してください。

○政府委員(大久保武雄君) 吉田さんから非常なおしかりをいただきました。まことにこの問題は予算折衝の過程におきましても一番難航した問題でございまして、もう予算の最終の、最後の五分間までこれは接戦を続けまして、総員突撃といったようなありさまでやつと橋頭堡を確保いたしました。次第でございまして、そこで、もちろん橋頭堡自身微々たりといえども、この橋頭堡を将来拡大するような気持ちは、ただいまの吉田委員の御指摘のとおり、私も私も拳を服膺いたしておる次第でございまして、政府出資も、これは数字を申せば、実は最初には五億円というものを要求いたしましたのが、五千万円というものは、まことに微力を恥じるわけでございますけれども、今後に関することがあることを、ここに決意があるということとを披

瀝いたしました。お答えをいたしたいと存する次第でございます。

○政府委員(坪井為次君) ただいま政務次官からお話がありましたように、われわれとしては、非常に収益性の乏しい事業であるし、資金を非常に要求する事業でありますので、できる限り政府なり公共資金を投入したいということで努力したわけでありまして、いろいろの国家財政の見地から四十年度は五千万円に査定されまして、さらに東京都からも出資をせよということ、東京都のほうにも交渉いたしました。政府と同額の出資をするというふうに話をつけたわけでありまして、

○吉田三郎君 次官の再度の答弁を承りまして、大体私が想像しておつたようなことを申されたのですが、最初からその答弁をしておきさすれば、あまり官僚的でないわけですから、ほめられたいわけですが、どうも依然としてまだあなたは昔の癖が抜け切らない。大臣になるためには抜いたほうがあなたのためになると思うから、どうぞひとつ今後の本委員会における次官の答弁は、先ほど二回目に答弁したような態度で答弁をしてもらいたいというのをひとつ要望しておきます。

そこで、大体皆さんの当初のこの問題に取り組む態度といえますが、熱意といえますが、努力といえますが、わかつたわけですが、私はもう一つ政務次官に何っておきたいことは、輸送の形態が全く変わりましたですね、最近。これはどこにその原因が現れているかといふことの議論は、私はきょう時間の関係がありますからやめますけれども、この中でも指摘されていますように、この種問題の用地の取得等については、これはただ単に金だけで始末のできないいろいろな問題があるというところは、これはまあ御案内のとおりです。

ですから、そのことはそのことなりに、あとあと私はまたその機会を見て伺いますけれども、やはり何といたしまして、この種事業の、これは株式会社ですから、一つの企業でございますから、かなり企業性をいやおうなしに追求してまいらなければならぬと思う。その場合に問題になり

まするものは、これは収益性の問題です。ここで指摘してありますように、きわめて低いところになつています。そこで、この関係について、自動車行政上いろいろな監督も、指導も、あるいは施策もこれは施すものであらうと思いますが、その部面だけにそうした応急の手段を講じて対策を立てたにしても、私は問題の根本解決にはならないのではないかと。もつと総合的にひとつこで運輸省の自動車当局並びに運輸省として扱う考えでまいらなければならぬ問題なのではないか。たとえば、うしろのほうに自動車道課長とかちよつと長たらしい名前をついた課長もそこにおりますけれども、一つとらえてみても、一体自動車道を今後どうするのか、こういう問題。

それからもう一つは、自動車の安全性の問題を一体どうとらえるか、どう一体ながめるのか、こういう問題。

それと加えて、私はあえて放漫といふことばを使いますけれども、今日の自動車の免許制、認可制、それからもう一つは自家用車の免許等々は何ら規制されることなく野放し状態に置いて、先ほど来ちよつぽけなといふことばを使いましたけれども、そのちよつぽけになつた、しりつぽけになつた理由、原因は次官から答弁されましたから、これはわかりましたが、こんな場当たり的な一つの施策を施しても、私はこの種問題をきちんと整理をして、特に免許の関係、認可の関係等は、やはり陸運行政のあり方として、みずから運輸省の主管局である自動車局が姿勢を正して、行政上の指導監督をしなければならぬ問題が私はなしとしないと思ふ。こういう関係を一体あなた方はどうお考えになつておられるのかですね、これをひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(大久保武雄君) 第一点の用地の取得に関しましては、何と申しましても先立つものはお金でございます。そこで、先ほど局長も申しましたように、設置箇所も敷地所予定いたしましたので、今後設置箇所等の増加に従ひまして、極力政府、地方公共団体の出資の増加をはかるよ

うにいたしますとともに、開発銀行の融資の増大のあつせんを行なう等、資金面よりの助成も行ないたいと考えております。また、本会社に対する固定資産税の課税標準の特例並びに資本増加にかかわる登録税の特例の二つの税制上の優遇措置を講じまして、その助成をはかりたいと考えております。

なおまた、自動車交通の安全につきましては、私どももいたしまして、全力をあげて目下努力しておるところでございますが、この点につきましては、自動車局長より御答弁されたいと存じております。

○政府委員(坪井為次君) 先生御指摘のように、自動車に關しましては、いろいろの問題がございます。特に輸送施設といふ点から、道路関係、あるいはここにありまうようなターミナルのような問題とか、そういった問題のほか、自動車の増加によるいろいろの問題があるわけでありまして、その中で特に重要問題としては、自動車の安全の問題があるわけでありまして、これらにつきましては、運輸省の所管としましては、車両自体の検査あるいは安全といふことについて、車検施設あるいは整備事業者の監督、そういった面で全力を尽くして安全に対して施策を行なうていきたいと思つております。

なお、運輸に關する問題としましては、道交法の規定がございまして、これは警察当局の所管となつております。

それから、自動車行政の大きな問題である免許行政あるいは認可行政につきましては、先生御指摘のように、われわれとしても、十分、利用者大衆のための運送事業でありますので、旅客なり貨物なりの安全のため、あるいはサービスの万全を期するよう、事業者の監督について今後とも厳重に指導していきたく思つております。

○吉田忠三郎君 だんだん中身に入つて聞いたり答えたりしているのですが、道路規制の問題は、確かに道交法で規制をし、さらに今度の国会でも法律改正が提案されていすね。ですから、そう

いう面、何といふますか、法律的なものの規制は、それはいまあなたのおっしゃつたとおりだと思ひますが、私の聞いているのは、免許事業、それから許可事業だけに、いま言つたように、一面では最近の道路ふくそう、交通難といふことにたいへんな社会問題になつて、言つてみれば、これは歴代内閣の高度経済成長政策のひずみなんです。その是正をやらねばならぬときに、ただ単に交通規制だけいまの現状維持の中でやつても、その対策、解決にはならない。だから、端的に自動車道課長の名前を引用して失礼であつたけれども、そこで名前を出したといふことは、あなた方がここに書かれておられます問題をより積極的に、しかも名文のごとく、つまり都市機能の改善という問題まで含まれているとすれば、私はもつともつと、つまりこのトラックのいわゆる道路といふものを国として整備をしていくように一面とらな

きやならぬじゃないか。それから一面、免許の関係では、先ほども、どうもことは悪いようですけれども、野放し状態になつてゐるじゃないかと、そういう意味を——これは業務部長がねの底から目玉をきりとりつと私のほうをにらんでおりますが、これはあなたの所管事項ですが、これは事実である、自家用等々に対して、ですから、これは自動車局の所管事務ですから姿勢を正してやつたらどうだと言つた意味は、もつともつと私は、何でも自動車買つてきて、さてナンバーをちょうだいなどと言つてきたつて、はいそれでですかといふことをやつていたのでは、これはもうイタチごつこです。そこらあたりをひとつ検討する余地がないかといふことを端的に聞いてゐるんです。

それからもう一つは、これはまあ通産省の関係ですが、これは自動車生産メーカーの過当競争かどうか存じ上げませんが、統計を見たらつて、あなた方は輸送上のトンキロが二・一何%上回つたとか、あるいは貨物の輸送量の伸びが前年度と比較してこれまた三・一何%伸びたなどといふうちに、こう書いていますけれども、自動車の生産の伸びといふものは一体どうなつてゐるのかといふ

ことは、あなた方毎日このために高い月給をもらつて勉強しているわけですから、十分承知してゐると思ひます。はるかこんな数字じゃないんですよ。日本の自動車の生産高といふものは、現にもう、私のつたない知識でも、フランスを凌駕して世界の第四番目の自動車生産国になつてゐることは、あなた方も十分知つておられることなんです。これはまあ通産省の関係ですが、しかも日本の自動車生産メーカーは、これはこの都市へ行つたつても、大々的に高い宣伝費をかけて、あれはもうかる事業はないのかどうか私はよく知りませんが、経済人じゃないから。えらい宣伝をして、何百万台突破などという看板が、これはもうたいへんな、方々にわれわれは出されてゐることを見受けていますよ。ですから、この生産規制については、あなた方の責任じゃありませんから、行政の範疇じゃありませんから、ここで議論することはどうかと思ひけれども、そういう趨勢にあることだけは十分認識してゐると思ひます。さて問題は、メーカーがあつて、ディーラーがあるわけですよ。一体ディーラーはどういう活動をしてゐるかといふことなんです。そこでユーザーはどういうこれまで動きを示してゐるかといふことについて、これはまたそれぞれの統計がござい

ますよ。しかもまあ、これは主としてトラックの關係になりますけれども、一般乗用車におきましても、最近ですとどうなんですか、東京あたりで一万円ぐらいで自動車を買えるという現状になつてゐるんですよ、ボンコツで。これは政務次官がなすておられますけれども、国会議員の秘書で、一万円で買つてきて半年乗つて、それでまた三万円だかで売るとまことに安いなんといふことが平然とこの世の中でやられてゐるんですよ。ですから、生産は野放しである。さてディーラーは、販売競争にうき身をやつして、さあかねや太鼓で売れ売れといふことになつてゐますよ。しかも、買うほうの側になつてみまうと、いま申し上げた一つの例だけでも、もう東京では一万円台で自動車が買える。さて、それが一応の整備基準に當ては

まつてゐる場合は、あなたのほうとしては、そのナンバーをやはり呈示してやらねばならぬということになつてまいりまうね。それでしよう。ですから、日本の国内における、各都市ともそうであるけれども、自動車のつまり伸びといふものが、前の委員会だと私は記憶してゐますけれども、自動車局長が示したように、天文学的数字で伸びていつてゐるということになる。言いかえてみれば、つまり認可、許可をあなた方は野放しでやつてゐるということにこれはなると思ひます。そういった關係を総合的に、つまり調査をしたり、研究をしたり、検討したり、対他の省庁については、通産省等と緊密な連絡をとるなりして、国の施策として一貫したものをやはり出さなければ、たびたび申し上げて失礼ですけれども、こんなまきり何かおもしろいような法律を出してきて、これどこにいう都市改造、都市機能の改善、何とかかんとかという文句には私はならないと思ひますがね。私はあなたの方のようにりっぱな東大の法学部を出てゐませんか。それからりっぱな東大の法学部を出てゐるからいふからいふからいふからいふから、こんな文章にはなりませんよ。どうなんですか、これは。

○政府委員(大久保武雄君) まことに實際についた御質問で、私も二万円の自動車を買ひましたのでよく事情はわかるわけですよ。そこで自動車の保有台数から申しますと、昭和三十八年七月現在で、日本の人口比当たりは七二・六人に一人の自動車保有台数のようございまして、まだまだ、西歐諸国の平均でも二四・九といふことになつておりますので、まあ都市農村を通じての乗用車の保有といふことにつきましては、日本がヨーロッパ並みの国民生活を保持させるというところでございまして、乗用車を農村にももつと持つていただくといふ面に向かつて、私どももいま申し上げましたような低所得であつてもなおかつ自動車を保有し得るといふ社会をつくりたいものであると念願いたしておりますが、ただ、御指摘のように、それにはそれにふさわしい道路といふものがや

り添っていきませんと、私はやはり御指摘の自動車交通の安全の問題とそこにかみ合つてくると思ふ次第でございますので、この辺は、今後政治の面におきまして、特に有機的な関連がある行政の推進を必要とするであらうと考えておるような次第でございます。また、自動車の生産との関係におきましては、通産省の行政でございますので、私も専門家でございせんけれども、御指摘のとおり、たゞいま世界第四位でございます。しかしながら、この自動車の輸出という面から見ますと、日本が九割でございます。欧米の四〇％に比較いたしますと、まだまだ自動車の輸出面に備えるべき要素というものは多分に残つておると考へておる次第でございます。日本の自動車輸出は、おおむね二〇％を目標にして進むべきであると言われておるわけでございますので、私も今後、外貨の獲得という面からいたしまして、この自動車生産をもつと輸出のほうへ向けていくということに對しまして、全面的な努力をすべきではなからうかと、かように考へております次第でございます。

○吉田三郎君 次官がみずから二万円で購入して、その自動車を取得したとすから、これはまあ身をもつて体験しておるわけなんです。ですから、私は誇張して言つたわけでも何でもありません。そういう現状なんです。で、低所得者が、やはり何たつて、徒歩で歩くより、さらには自転車より、あるいはまたオートバイより自動車というよりは欲望もあるであらうし、そういうものが取得されるという社会を、あなたのおっしゃつたように、私どもは望んでおります。ですから、それに諸条件が伴わなければならないわけなんです。次官は、ヨーロッパ等の例をあげて保有率というものをいま申されたけれども、ヨーロッパの道路交通事情ね、特にアメリカなどとこれは比較すること自体が、ぼくはもういまやナンセンスだと思ふ。全然立地条件が違いますよ。ですから、かりに百歩譲つて、日本にやがては、戦争やらない限り、戦争やつたらだめですよ、戦争反対です

から、戦争やつたらこんなことになりませんが、戦争やらない限りは、漸進的ではあるかもしれせんが、道路整備というものはかなり進んでいくということだけは、いまののろのろな政府の建設行政の中でもそれはうかがえます。しかし、そう言つてみても、一級国道が完全舗装されるのは、本州においては大体昭和四十年一ぱいでしょう。場合によつては私も延びると見ています。が、そういう議論はやめますが、しかし運輸大臣、私も同じ北海道ですが、北海道の場合、運輸大臣どうなんですか、一応の計画は四十一年になつてますけれども、四十一年で一体北海道の一級国道が完全舗装整備されるということには、私はいまの政府ではやれないと思ふ、残念だけれども、やつていただきたいんですよ、ぼくは。しかし、いまのような、ああいうのろのろの、迫力のないやり方では、やれないと思ふ。あんたうなすいてい

るとおりだ。できないと思ふのですよ、残念ながらね。ましてや、二国の関係、産業開発道路の関係、さらに大多数の面積を保有している都道府県、市町村長が所管しています市町村道等々考えてみますれば、とてもおよそ遠い。われわれの孫子の時代じゃなければ、あなたがいま私に答弁した、道路に関する限りのつまり諸条件というものは、私は具備しないと思ふ。そういうことを踏まえないで、ただ単に表面上——低所得者がつまり自動車を安易に保有する社会が確かにいいのであるけれども、そういう事情が、かえつてこういう紙きれの上に作文として名文を書くて出すような結果になつていやせぬか。これは悪いと言つていいのではないです。もつともつと抜本的に路面交通に對する政府のかまへというものが総合的になければならぬのじゃないか。確かにこれは一手段です。しかし、この手段だけを施したつて、これは問題にならない、こう私は思ふがゆゑに、たびたび立つて駄弁を弄しながら質問をしているわけですよ。特に、これは、これも局長の所管行政の範疇になるかどうか別として、たとえば最近交通安全の問題が非常に社会問題になつてきました。

毎日の新聞を見て、トップの記事には、アメリカの北爆、さつきドミカの問題が出てきました。が、この書かれない日はないのです。それから今度は三面を見ますと、これもまた自動車事故が大半を占めている——そうでございます。ですから、毎日カラスの鳴かない日がないくらい新聞面ににぎわしているわけでしょう。これに對して、政府はいろいろ手を打つておられますと、こう言つてのがれると思ひます。思ひますが、私どもの目から見ますと、何ら手が打たれてない。あえて手を打つてきたとすれば、今国会に提案している道交法の一部改正で処罰を強化するという程度のもではないでしようか。一つの例をとつて、つまり小中学校の通学歩道等について、これもまた総合的に依然として対策が路線橋等で出されてないです。そんなぜいたくなことよりも、ただ一つの信号機だつて取りつけないところがたくさんあります。そういうした事情が、総合的に対策が立てられて、具体的に施策を国が力を込めてやらない限りは、問題の解決にならないでしよう。運輸大臣、それでいい。ならないわけですよ。そういうことが現実存在しているわけですよ。その場合に、今度は、政務次官も答へられたように、安易に取得される社会が望ましいことだから、けつこうなんだ。だから、出てきたものについては、先ほど言つたように、整備基準に當てはまつて、ボンコツである、何であらうと、つまり車さえ持つてきた者についてはナンバーを免許するのである、こういうことになりますれば、私は直ちに結びつくとは思ひませんけれども、かりに二百萬の——あなたならそういう車しよつちや買えるでしようから買つていられると思ひますが、デラックスな新車を買ひ求めて、それで運転をするということと、どうせその辺に行つて、何かちよつと運転を誤つて、途中の路上の飲さくになりあるいは電柱に少しくらいかすつてもたいしたことないというふうなものとは、これは人間の心理的な問題ですが、私心理学者ではないですからよくわかりませんけれども、そういう作用は全くないものでしょうか、

私はあると思ひます。だから私は、野放しに、つまり中古車の販売業者のたたく販売せんとする意欲から出るかねや太鼓に、そのまま免許して、陸運局長がはいそうですかという、そういうものには一考をすべきものではないか。そういう事情が、ただ単に道交法の罰則を強化してみても、やはり私は、この安全運転、道徳の面で欠けていないといへば問題ありませんけれども、欠ける要素がそういうところに潜在していやせぬかというところを心配している一人なんです。そこあたりを考へて、私は、野放し、放漫自動車行政じゃないか、こう言つておるのですが、どうですか、運輸大臣来ましたから、あなたにひとつ答えてもらおう。

○国務大臣(松浦周太郎君) 政務次官にお願いし

ます。○政府委員(大久保武雄君) 先ほどお答えいたしましたように、とにかく吉田さんが一萬円のボンコツをお買いになつて、私が二萬円の自動車を買ったというところをお話があつたわけでありまして、最近農村に参りますと、だんだんやはり中古車が農村に行き渡つてまいつております。私も歸りまして農村を回るときに、ああ今度はこの村にまた中古車が出てきたなということを、歸りましていなかを歩いて、まあ一面におきましてはほほえましい気持ちもするわけでありまして。しかし、いま御指摘のような、それじゃ一体道路はどうだということになりますと、私どものほうの僻地になりますと、北海道と似たような僻地でございまして、やはり昔の牛車歩いておるような道路である。これでは、私も吉田さんと同じようにいけないと思ひ次第でございます。で、地方道も、主要地方道、あるいはその他の地方道においても、やはりできるだけ自動車の普及と見合うような形におきまして、ガソリン税も出しておるわけでありまして、ひとつぜひとも道路を相関した形において整備していただきたい。本来ならば、道路行政を運輸行政の中に入れて、その一環としてやれば一番よかったわけでありまして。実は戦争の

末期に行政機構改革をいたしますときに、私ちようど企画院におきまして機構改革の担任をいたしました。自動車行政を運輸省の中に一ぺん入れたのであります。ところが、東條さんがそれはいかぬということ、閣議で削られました。たわけであります。そこで、私は今日においてたいへん残念なことをいたしたと考へておりますが、ちようど船の運航におきまして、港務行政が運輸省にありまして、いわゆる動く港務、船の着く港務、風が吹いても船が着ける港務、そこに岸壁があるから港であるというのではなく、船の着く岸壁でなければならぬということと同じように、そこに道があるから道路であるというのではなく、自動車が通るから道路である、こういうことではないか、自動車が通らぬと考へておりますが、今日の行政機構におきましては、両省間の有機的連絡によりまして、私は国民の自動車の普及に即応するような地方道に對しては、これが整備を促進していくということにひとつ努力したいと考へておる次第であります。

○吉田忠三郎君 これから道路整備については努力をしようということでありまして、当然建設行政との関連の中で有機的な連絡をとりつつ、運輸政務次官として、そうしてまた政治家の一員として努力することだと私は思ふのです。だから、その努力はするほどいいわけでありまして、ここまではよしなさいということはいきませんけれども、次官あなたが答えたように、道路行政一つとらえてみても、たまたまあなたが企画院などいかにめいめい役所において企画をしたときに、東條が削った。東條なんて、こんなものは二十年も前の話で、しかも国家総動員とか何とかとんでもない法律をつくつてやつた時代ですからね。もう今日の近代社会になりつつある客観的な情勢とは全く違つておると思ふのです。ですから、たまたまあなたがそういう経緯を十分存じ上げて、しかも企画院において体験されておつたとすれば、今日の段階においてどうすべきかという、しかも将来の展望をひとつながめて、そうした事

柄をもう政府としてやるべきだと思ふのです。私は、たいした経験じゃありませんけれども、英國に行つたことがあります。英國の人々は指導者を問はず、一般国民もそうでございますが、東京都のように、去年も水が出なかつた、またことしも出ないらしいという目先のことをやつておられません。それはそれ、しかし最低大體二十年ぐらい先のことをずつと読んで手を打つておるのです。政治家は政治家らしく、事業家は事業家のように。ところが、どうも日本のやり方は、これはどこの國をまねしたのかわかりませんが、非常に目先のことで、しかも場当たり的なこつこつとばねな問題を、役人が好んで、また法律改正、また株式会社、飛行場の建設など出してくるところに、ほくは非常に問題があると思ふのです。先ほど大臣がいなかつたけれども、政務次官にいろいろ聞いた、初めのころは五億圓出した、ところが、大臣いつの間にか中角榮大蔵大臣にちよろまかされたか知らぬが、その真意はわかりません。ふたをあけてみたら五千万圓、まことに中小企業になつてしまつた。そういう事情がわかりましたが、しかしそれにしても、これからこれを初歩にして前向きにやると言ふのです。私自身に入つて質問してゐるのです。何かしら欠けてゐる点があると思ふのです。ですから、これは幸い運輸大臣も官僚上がりではありせんから、純粹な政治家でありますから、ひとつ政府の中において、一体道路行政の問題はどうかあるべきかということ、ディスカッションしてみたらどうですか。東條なんていう時代の話がいまごろ國會に出てくるのじゃ、たいへん話ですよ。実情にそぐわないですよ。だからつまり、この臨時行政調査会などでも、いろいろ行政上の各省庁の統廃合なども出てきて、運輸省関係もかなりあります。そうしますと、今度は大臣、私はそういうことはないと思ひますけれども、陰において官僚どもが依然として——きよりの午前

の委員会でも、この問題とは別問題ですけれども、指摘いたしました、何か策動して、そうしてまた統一と団結をとりまして、労働組合以上ですよ。学園統一行動隊が出てきて、圧力団体となつて、歴代大臣をおどかし、そうしてまた何かせつかく政府機関のりつぱなそういう調査機関で出した答申がめめられていくというやうな今日の現状というものは、私は、この際思い切つて打破をして、そういう弊害を取り除いて、それでほんとうに國民の要求の上に立つた政治、それから出てくる施策を行政官庁は施すべきものではないか、こう思ふのです。

端的に、この文章にもありますように、「特に東京、大阪では厳しい交通規制」なんて、これはいいことばじゃないでしょう。文章に書けばたいへんいいけれどもね、本来、自動車なんというものは、文化人がこれを発明して、文明の利器として、よりすみやかにそれぞれの目的が達成するように、自動車というものはつくられたと思ふのであります。それが、こんな「厳しい交通規制が行われ」云々などということになると、結果は、やはり人間が原始的な時代に返つて、歩け——最近、大臣歩いたかどうか知らぬが、歩く運動というのがだいふ大臣連中にもはやつてゐるようだけれども、もつと文明人が原始時代に立ち戻るやうな事態をとらえて、「特に東京、大阪では厳しい交通規制が行われ日曜、祝日以外の日は、大型トラックの都心乗入れは殆んど不可能の状態である」——まことにいい文章に文章としてはなつていますけれども、國民のはが合意には、これはさつぱり、この文章は実感として、いいものであるというふうに受けとめることは私はできないと思ふ。できないと思ひます。しかも、こうしたことを認めておきながら、板橋のところにターミナルを建設、一カ所五千万圓——まことに規模の小さいものをつくつたら、この書いた文章がどこかに吹っ飛んでいくやうな、こつこつ提案といふものは、運輸大臣、なつていませんよ、これは。ですから、私は、運輸大臣並びに運輸省の行政官を叱咤激勵する意味も含めて、どうですか、松

浦さん、これはあなたの会社よりちよつぱなものです。これはあなたの会社より。思い切つて——あなたは港務行政で今度かなり思い切つた前向きの措置をとられましたね、今度、ですから、陸の關係におきましても、高度経済成長政策あるいは中期経済政策等々の高度な——私は理論闘争はこゝではいまい、もうかなり國會も終盤の時期になつてきていますから、こゝで論じ合おうとしませんよ。しません、いずれにしても、歴代内閣がつつてきた経済のあり方のよしあしは別として、社会面のひずみという形で私は出たと思ふ。今日、池田内閣の政策を踏襲する佐藤内閣は、そのひずみ是正が大柱だ。間もなく参議院選挙始まると思ひますけれども、必ずや大臣だつてどこかに置いて、わが党はいわゆる経済のひずみ是正にその全知全能力を傾けていますという演説をどこか北海道でほくは聞かされると思ふ。聞かされると思ふのだ、ほくは。ですから、私は、そういう社会に出てきた政治経済の悪い面なんです、この悪い面を取り除くためには、大臣の持つてゐる偉大な政治力を、陸の自動車の面にも思い切つてやつたらどうですか。こつこつ実感を感じ持つてゐるのですから、さつきから伺つてゐるわけですから、大臣の大方針をひとつ聞かしていただきたいと思ひます。

○國務大臣(松浦周太郎君) たいして大方針でもありませんけれども、どこをお聞きになりたいのだから、中心がないんです。○吉田忠三郎君 何を言つとるか、中心はたくさんある。○國務大臣(松浦周太郎君) あなたの聞きたいという中心は、イギリスへ行つて聞いたところが、二十年ぐらい先の政策を常にやつてゐるが、日本はまるで頭の上のハエを追うやうに、その日のことしかできないじゃないかということだと思ふんです。それで案を立てて見たところが、五千万圓のターミナルをつくつて何になるかということだと思ひます。それについて私は私の意見を申し上げたい。

われわれといえども、また吉田さんといえども、二十年後の日本のあり方について案を立てて進んでいくべきであると思ふんです。ところが、遺憾ながらですね、いまから二十年前の日本、つまり、八月十五日の敗戦になった日本の現状はどうであつたか。それは一千万人の餓死者を出さうという状況だつたんです。それで、私は農林行政をずっと担当しておつたもので、そのとき、松村先生が農林大臣だつたものだから、農林参事官になることになつていんだ。それを外務参事官にさせられた。なぜ外務参事官なのか。外務省でなければ食糧をもちふことができない。たまたまうだけではだめなんだ。今後どういふことで需給策を立てるかという説明は、その経験のある者でなければだめだということ、外務参事官になつたんです。それで、一千万人の餓死者どころか、そうたして——人間はやせたではありまじょうけれども、餓死者はあんまり出さなかつたのであります。

それで、二十年後の今日はどうかといへば、船の生産は世界一、さっきの自動車の話では世界四番目、鉄の生産は世界三番目だということになつたのです。けれども、ここに遺憾な点は、ほかの国はずいぶん古い歴史を持って、蓄積があるんです。ところが、日本は、蓄積も多少あつたのだけれども、あの戦争のために全部、なかままで出してスクラップにしたのですから、全部根底からもう蓄積がなくなつちやつていふんです。そこで、何がそれじゃ財源になるかといへば、そうして、まあ税金の出せるだけにもうかつた連中から税を取つて、あるいはガソリン税を取つて、それでわれわれは行政をやつていふことは御承知のとおりなんです。何も別にほかから金を持つてくることはできないんです。国民のもうけた中から所得税を取り、あるいはガソリン税を取つて、それを財源にしてやつていふわけなんです。まあ中には山林や、その他、大きなビルディングなんか持つておつて、その遺産相続税なんかで、相続税を出しているのがわが国の財源になつていふもの

ありますけれども、国であつても、公共団体であつても、財源の基礎といふものは非常に浅いんです。そこで、これだけの国民経済と均衡のとれた公共投資はできないのです。それは公共投資、公共投資といふけれども、もとをたずねれば、国民の出した税金から出すのですから、それが回り回つてまた国民が出さなければならぬわけですから、そこをどうかが、もとの蓄積のある国ならできるけれども、あの大戦争で二十年前に大敗した国が、今日、これだけによつてきたものだとさへ思ふやうな感じがするのです。

ここで問題になるのは、伸びるということもさうながら、伸びただけでは——非常に伸びたが、伸びる率が、伸びた鉄とか自動車とかというよりも、農村とか中小企業というものは伸び率が低いものですから、差がますます大きくなつた。その差を、こちらのほうの負担においてこれを引き上げることが、今日われわれのやるべき政治の手段だと思ふんです。それが私の政治に携わつていふ方向でございます。

でございますから、それを、その方法を完全に講じられるようになれば、比較的財源が豊かになりまして、公共事業であるとか社会保障であるとかという面がよくできるよになつていまして、あるいは農業の構造改善、中小企業の構造改善はよくできるよになつていまして、財源を得る方法は、持てる者に出してそれ以外の方法はなないです。でございますから、それでやるか、あるいは国有林のよくなつてもう少し売り払ひまして、それで財源を得るか、財産を売つてやるか、国民から税金を取るか、税にかわるものを取るかの以外に、財源の方法はないのです。そのやり方の悪い点を御指摘されるならば、それはまたやる方法を御相談ができるのであります。ただ頭から、やり方が悪い、やり方が悪いといふのでは、どうも承服しかねるのです。

もう一つ、ターミナルがちつぽけなもので問題にならぬというおしかり、これは初め五億円だったのです。まさに、御承知のとおり、ことしの

予算は、第一は国鉄の基本問題調査会の開設、それから第二は新線建設の問題、第三は港湾の問題、第四は船の問題、第五は飛行場の問題、この五つが中心問題だつたのです。この見通しのついたあとに、さらに持つていったのがターミナルなんです。この五つの大きなことをやつたのだから、もうこれでまんじい、こう言つたのですけれども、そう言わずにひとつと言つたのが、まあ、あそこにおられる方々が、一億でもいいから取つてこい、これを取つてくれれば、来年からまた三億くらい増していけば、しまいは、日本橋の問屋街といふものはこつちに移してしまおうじゃないか、いまは五千万円だけれども、将来十億か十五億円くらい、ひとつ大きなものにしてしまおうじゃないか、そうして日本橋のあの狭いところの問屋といふものを外に出してしまおうじゃないか、その理想の上に立つてこれはやつた構想なんです。五千万円では小さいとおしかりになるかもしれないけれども、それは運輸省は——あなたもいろいろ陰でこの予算を取るのによつてくださりましたことは知つておりますから感謝しますが、それで合計してどうかといへば、去年までは七・六割しかふえていないのです。ことしは一八割ですよ。よそのところではこれだけ取つたところはないのです。ですから、その頭から、あれもいかに、これもいかに言つたつてしよがらないのです。できるだけやつたのですから。これからはひとつとつ働きますから、これを仕上げるようにお願いいたします。

○吉田忠三郎君　どうも初めの間は、大臣はよくと何か立ち会い演説をやつていふような感じで、場所が場所だけに、私なりの考えを持つておりますから、反論はしませんけれども、あとのほうになつて、今度は陳情請願型の話になつてきたのですね。だから、中心があるとかないとかという議論じゃなくて、私のさつきから言つていふことは、これは悪いといふことではないといふことです。いいが、今日の置かれていふ、つまり、自動車輸送といふものの日本の産業経済に占める一位位

置づけといふものは、どういふウエイトを占めるかといふことを考えてみると、あなたは先ほど五本の中心スローガンのようなものを掲げて、パーセンテージが前年は七・六割で、今度は一八割何があつた、こう言つておられますから、あなたがそういう関係で運輸省全体の予算を策定するにあつて、所管大臣として努力されたのは私は認めておる。だから、前回の委員会においても、このことについては私は尊敬も、崇拝もしません。と、こつちの話を申し上げた。そこで、あなたは、何もかにもしたがつて精一ぱいやつたのだからできないと、こつちの話を、さらにこれからまたやりますからと、こつちのあたりがちよつと陳情請願に変わつてきた。私はあなたと政策論争したり、あるいは政治の原則からこつちで議論しようと思ひませんが、日本の産業経済の現状あるいは将来展望をこつちの展望してみても、自動車輸送といふものの占めるウエイトはこつちのあたりにあるのかといふことを考えてみると、決して、先ほどあなたが指折り数えた飛行場の問題、港湾の問題、何とかがんとか言つておられますが、これにまさるとも劣るものではないといふ私は考えを持つていふわけなんです。ですから、やるならばもつとでかいことをやつたらどうか、大規模なことをやつたらどうか。しかも、私がいま申し上げたやうなとらえ方といふものは、全部条文に入つていふ。これは、たまたま私の周知で、運輸省の書かれたものと思つておりましたが、参議院の運輸調査室で、大体われわれが、何といひますか、こつちで論議しやういふに、法律の提出された経緯が書かれていふので、この点では、私が先ほど来申し上げておつたことが多少——運輸省の役人さんがつくつた文章でないといふことはわかりました。わかりました。しかし、このことは、いやおれらがこれは書いたものではない、参議院の運輸調査室がこれは調べて書いたものだから、その文章は向こうのほうの大学を出た人が書いたのだと、こつちのほうでは私はないと思ふので、さういふ余談は別として、この書かれていふものは、

国民全体がこういふ受けとめ方をしているものと私は思うのです。その上に立てば、いま言ったように、また運輸大臣、少しいきまいてくるのです。政府出資の五千万円なんというものは、努力したことは認めますけれども、板橋に何とかターミナル株式会社というものをつくっただけでは、ここに書かれている問題が解消したわけじゃない。だからこそ、この際、先ほど来やかましく言っていますけれども、日本の将来の産業経済というものをなめる中から、とりあえず今年は、あなたが努力したけれども、ここまで行かなかったということは、政務次官からも聞いたし、あなたが最後に、逆にほかに陳情願願のようなもの言ひ方の中でも、私は私なりに理解できますから、やむを得ないとしても、一体、あなたは将来に向けて努力をすると言っていますけれども、その努力する前提というものは、いま私が申し上げたような、再三申し上げておるような客観情勢というものを踏まえて、具体的に今年は金が五千万円よりつかないから、つまり、当初五億をあなたは要求して大蔵省と折衝したときには、板橋だけでは私にはなかったと思うのです。だから、つまり、将来展望を展望して、おおよそ五年後とか、あるいは十年後には、一体、板橋だけじゃなくて大阪に対してはどういう計画を持たれているのか。これは一つの例ですがね。あるいは名古屋に対してはどういう計画をお持ちになっているのか。あるいは神奈川県下ないしは東京—板橋だけではこれは事足りるわけじゃないですから、東京に対してはどういうふうになるのか。あるいは、一挙にまいらぬと思うけれども、北は北海道から九州に至る、それぞれの県庁所在地の都市に対して、一体こういふものが必要であるのかないのか。あるとするならば、どういふ計画のもとでいわれるその運輸大臣の政治信条というものを具体化していくかというところを出さなければ私は——私にですよ、あなたの方が、こんなちやちやものと言われて、ちよといきまいたような、まあいきまといふことはどうかと思えますけれどもね。

とにかく、戦後の混乱期のところまで発展して、決してはくは運輸大臣をからかったり、あなたのことはに対してどういふ言ひわけじゃないけれども、ほくの質問には中心点がないと言ひが、あなたの答弁にも中心点がないので、しほつて答えてもらいたいことを希望しますよ。

○国務大臣(松浦周太郎君) そのお手元に行っているのはこれじゃないですか。「日本自動車ターミナル株式会社法案について 参、運輸調査室」というこれでしょう。この表をこらういただと大体わかると思うのですが、これは何年間ですか、この三枚目のしりのほうにある表をこらういただきますと、大体こういふ方向でいきたいと思ひますから、御参考のために見ていただきたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 大臣、この「資金計画」の板橋ターミナル—カッコしておりますね。この案ですが、四十一年は五千万円です、四十一年は二億ですか、合計二億五千万円、政府出資です。その他、東京都出資であるとか、民間出資、開発銀行、市中銀行等々入れますでどうなりますか、三十八億門ちよとすな、それでやるというわけですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) そろです。

○吉田忠三郎君 そこで、三十八億もこれはけつこうでしよう。しかし、これは運輸省から出されておりますのは、あくまでも東京周辺ですね。これは第一歩だから、こういふお話なんです。これは、思い切つてでかいことを試みてみたらどうか、こう言っている意味は、この東京だけで三十八億——かりに四十億でけつこうでしよう、繰り上げて——でやってみて、これは前段に、あなたの方の提案理由にも書かれておりますように、自動車のそれぞれの保有台数が増大すると同時に、今度反比例して、輸送道路事情等の条件がよくなくなっているわけだから、したがって、何といひますか、輸送のトンキロは伸びているけれども、今度一面は、非常に道路交通事情がよくなくなるといひ面は、これは現状の中でもすでに読みとれると思ひ

うのです。しかも、このりつばな理想像のような文章からなめて、東京だけでは、これはこの文章のあれを消化する政府の施策ではない。その施策ではないと言ひっている意味は、先ほどから何回も言ひているいわけの自動車輸送が占める位置づけの点から考えて私に言ひているのです。だとすれば、いまはこれは五千五百万五千万であな方が努力をされて、これでやむを得ないとしても、少なくとも、先ほど大臣がとうとうと戦後の日本経済の発展をいろいろ申し上げられたようなことを、私はすなおにかりに受けとめたと思ひれば、当然ここにも書かれておりますように、とりあえずは大阪、あるいは名古屋、あるいは東京に直近の神奈川であるとか、あるいは静岡あたりも当てはまるでしょう、とりあえずは。こうしたものに対して、やはり長期展望に立つた計画の策定といひますか、そういう計画は持つておられると私は思ひます、そういう策定がさらに発展して——

そこで私は、英米人の二十年も先を読むことを引例したんですけれども、やがて北海道あるいは九州に至る日本全国で、これは最大公約数を求めたとしても、県庁所在地ぐらゐは、当然こういふ現象はいまから早く考えて、それぞれ運輸省が手を打つてまいらなければ、これだけでは意味ないんじゃないか、こう言ひているわけですよ。

○国務大臣(松浦周太郎君) よくお気持ちはわかりました。実は、東京は四十一年の最終には三十八億八千三百万円、それで、これは板橋だけでございす。それで、これはあなたと同じようなことで、閣議でもいふんこの問題、やかましかつたんです。そこで、京浜は二地区さらに設ける考えでございす。そのほかに調布地区、葛西、足立地区、合計五地区のターミナルを建設すること、ございす。それで、東京地区におきましては、この三十八億を入れます、二百二十九億円の予定でございす。それから名古屋は、県とも相談をいたしまして、市と県のあつせん、小牧地区においてすでに準備が進んでおきまして、ターミナルの分として十四万二千坪すでに土地を買つてく

れました。それで、ほかの住宅用その他のものを合わせますと、十七万五千坪でございす。大阪のほうは、いま大阪府との間に相談中でございす。これも将来、東京と同じような方向でできたいと思ひておきす。

それから、こういふものをつくつたつて、道路が狭ければ何もならぬじゃないかというお話でございす。まあ、すでにおきめいただきまして第三年次に入つておきす四兆一千億の道路の経費は、地方もそれぞれ一級、二級全部舗装いたしますけれども、都市の人命を尊重するといひ、いわゆる交通戦争とまでいわれる問題を解決するために、そのうちの何割かを使うことで、それぞれごらんのような工事をやつておきすので、それと相まって、これは、小山建設大臣ともこのことは相談してやつていられるのでございすから、これは相当緩和された上にこういふものができる考えでやつておるののでございす。

○吉田忠三郎君 だんだんの答弁を聞いていられる中で、一応曲がりなりにも、将来展望みたいなものがおぼろげながら出てまいりまして、その点だけはわかりました。そこで、そのいま答えられた二百数十億の關係の年次計画といひのは……

○国務大臣(松浦周太郎君) 二百二十九億です。

○吉田忠三郎君 二百二十九億でもけつこうですが、何がしかいふことばを使つたのです。何か年計画で遂行しようといひているのですか。

○政府委員(坪井為次君) 一応計画では、昭和四十七年度までに、東京の五地区を完成する予定にいたしておきす。

○吉田忠三郎君 そろしますと、昭和四十七年といふことになりまして、ざつと七カ年計画でございす。そろしますと、期せず、国鉄の長期計画とやや年次が同じくくになるのじゃないかと、いふふりに思ひます。金額は別にして、この七カ年計画と相まして——計画があるかどうかは別として、いま表を持ひていませんけれども、相まして、今日の自動車の生産、自動車の需給のバランス、それから貨物輸送の伸びの推移等々考え

てみて、この五カ所です。ここに書かれて
います名作文が、計画的に施策を施して解消で
きるということになりますか。

○政府委員(坪井爲次君) 東京におけるトラククターミナルの所要面積といたしまして、昭和五十年を想定的年次といたしますと、われわれの想定では、東海道方面、甲州街道方面、これが調布地区あるいは京浜地区の分でございますが、東海道方面として三十二万坪、甲州街道方面として一万六千坪が必要と見られるわけであります。このうち、われわれの計画でいきますと、調布地区に十萬坪を整備し、京浜地区に七萬坪が整備される、そういう見通しでございます。それから中仙道方

而につきましては、予想敷量が九万坪を予想されますが、板橋地区のこの計画で五万坪が整備されます。それから陸羽街道方面では、七万七千四百坪が所要面積と思われるのでありますが、足立地区に五万坪整備計画を持っております。それから水戸・千葉街道方面につきましては、四万坪の所要に對しまして、葛西地区として三万坪を計画しておりまして、合計、昭和五十年で東京に必要とされるターミナル所要面積というものが五十四万四千坪でございますが、このうち、この特殊会社で整備するものが三十万坪、そういう予想になってございます。それ以外は、現在あるターミナル施設を活用する、そういう計画になっております。

○吉田忠三郎君　ですから、局長の計画は、だんだん説明されて、われわれの手元に配付されてい
ませんがね。委員長代理の江藤さんも、りっぱな
図面等の検討したやつがあるようですから、これ
はそういう計画があるのでしょう。あるのでしょ
うが、ぼくの言っている意味は、その七カ年次計
画を順次押し進めているわけですね、いまの説明
では。その場合に、その年次の、つまり、この日
本の自動車の生産の量といえますか、推移ですね
それと、需給のバランスの関係の推移、それから
もう一つには、自動車輸送の——これは減ること
はないわけですよ、ふえていきますわね。ですか
ら、その増大をしていく伸び率のカーブをどう見

ているのか、こういうことを聞いておるわけですよ。

○説明員(黒住忠行君) ただいまの所要面積を算定いたしました基礎は、年率の輸送の伸びが一一・八％ということで、これは経済指標によりまして算定いたしております。すなわち、現在、東京都内に路線トラックといたしまして輸送されておりますものが、一日二万四百トン余りでございますが、これを一一・八％の年率で伸ばしてまいりますというところ、昭和五十年におきましては、一日当たり約七万八千トンの貨物が路線として入ってくるということで、トラックターミナルとしての所要面積を算定した次第でございます。

○吉田忠三郎君　そうしますと、これは、この数字的なもの、とらえ方というのは、その基礎算定されたものとらまえ方によって、これはどうにでも動くの、ですよ。ですから、私は直ちに、たとえはその、一・八％の増であるとか、これは今日の経済指標によるものだ。そうすれば、二万四百トンの何か輸送トン数があつて、一日当たり二万四百ですか、何かそこらあたりちよつと聞き違へましたが、昭和何年かになると――まあこれは最終年度のことだと思ひますが、七万八千トンになるとか何かということについては、はい、そうですかと、真ちに――私はここで資料を持っていますから、そういうことにはなりません。なりません、こ

のあなたがとらまえた数字が愛憎なものとしてかりに認めた場合に、この七カ年計画で、ただいま私の手元に來ましたこの運輸省のあなたの方の計画案でまいますと、これは東京だけでございますがね、完全に、先ほど來再三やりとりしておった諸問題がこれで排除されて、しかも、この都市機能の改善にどえらい役立って、その結果、國民の利益になるものだと、こう御判断されているわけですか。

○政府委員(坪井爲次君) 先ほども申し上げましたように、都市交通の混雑というものがこれに比べてよってすべてであるというふうには、われわれははるかに解釈しておりませんで、先生が御指摘のように、自

家川自動車が増加というものが大きな原因をなしておるわけにあります。まあ少なくとも、貨物に關しましては、これによって相当緩和されるであらうということを強く期待しております。

○吉田忠三郎君 相当緩和されるであらうという
答弁ですから、この相当というのは、固定してい
ませんな。だからといって、いま私も、相当なる
ものは一体幾らだなんということは言いませんが
ね。私は、あなたの言う相当緩和されるであらう
という想定、予測は、これはつきますが、この計
画でまいますれば、ここに示されているように、
東京と大阪の漸次とこか、つまり、とりあえずは
五カ所だとかなんとかという先ほどの答のよう
ですけれども、これで、日本の経済、産業の、い

まやぼくは中核といっているのじゃないかと思いが、そのくらゐ高いウエートを占める自動車輸送の諸問題を解決するということには、いささか私はまだ首をこうひねらざるを得ないのです。ですから、いまのところ、これだけの計画よりないとすれば、これまたやむを得ませんけれども、ですから、将来、大阪地域、あるいは福岡の地域にしてもけっこうです。それから神奈川、こうしたところについて、たとえば札幌でもけっこうです。特に最近、個人の車の保有量の伸びというのは、あなたの方の言うとおり、札幌なんて、いま東京あたりと並んで全国一となってきたのです。や

がて——やがてといつても、現在そういう問題が起きつつありますよね。だから、あなたのこの七カ年計画が計画どおり達成されるのも、私はもう中ごろには、いまここで議論しているような問題が、全国至るところの中都市といえどもこういう現象が出てくると思う。これに対して一体何を考へておられるのか。ここで先ほど来、場当たり的だとか、どろなわ式だなどということばを私は使つてゐるのだけれども、もっとやはり運送事業の中における自動車輸送の占める位置づけの問題の把握のしかた、とらまへ方、ここにまあ認識は十分しておられるのだと思うが、出されたものをながめてみれば、その認識がどうも私は欠けてい

るように思わざるを得ないのですね。ですからイギリスの例をとって、二十年先のことをそろそろ説きつつ、具体的な手を打つ必要があるのではないか、こう言っているのですがね。それはおまえの言っていることはちつともわからぬ、夢みただけの言っているというのなら、それはいいのですがね、自動車局長、どうですか。

○国務大臣（松浦周太郎君） お説ごもっともです。ですから、いま五千万円ですまらないじゃないですかというおしかりを受けながら、今年ひとつこれを試みて、まずこれがうまくいけば、これを全国中小都市にもやっていると、思っておるのですが、さきよりもこの部屋で港湾労働法をやったんです。が、あれもつまり六大港だけに、ということで、

れもちろぐはぐなんです。港灣運送事業のほうは全
国的な統合をしようとしており、それで、労働関係
のほうは六大港灣だというので、六大港灣以外の
ほうは全然いまのところ関係しないというので、
この間も泊谷君からずいぶんおしかりを受けたの
だけれども、なぜやらないのかと言っておしかり
を受けたのですけれども、つまり、きょうも石川
君が答弁をしておたのですが、一応やってみて
よかつたら順次やつていきたい、こういう考えで
おくれればせながらまあひとつこれをやらしてみ
てください、それで、それから順次、これでいかな
ければ、またみなで相談して、一番いい方法で

うやつらさばけていくが、また、道路も現在四兆一千條で足らなければ、財源さへ見つかるなら、さらに道路も拡大していくという漸進方法をとるよりしかたがないと思うのですよ。そりゃいりやうなことでは、ひとと御協力をお願いしたいと思います。

○吉田忠三郎君　大臣、協力しろということば、ぼくは協力しないなんということは一言も言っていないのですが、むしろ私のいままで聞いていることは、協力をより前向きにするために、ものを言っているつもりなんです。ところが、時間がかなり進んでまいりましたから、あまり文句は言いたくないが、とにかくやってみなければわからない、やってみてよければ、その他の地域にも嫁

大、この種の問題を適用をしていくと、こういうことなんです。だからやらしてくださ、協力してくださいと、そのところが、天下の運輸行政を所管する大臣がそういう考え方を持っていたとすれば、これはどういうやり方をやるか、追ってこれは質問いたしますが、やるほうの側でもまことに不安であるし、そしてまた、それに期待する多くの国民がまことにこれは不安定なものだとこれはながめなければならぬものが、大臣のことばじりをとらえるわけではないが、そのことばの中に存在してあるような気がする。だから、私はさつきから言っておるように、まことにことばは悪いけれども、こうしたものはあまりにも小規模なんだということばではなくて、もう国家全体の面から見れば、占めておるウェイトは高いけれども、扱われた内容というものは目に見えないほどのものじやないかと、極言すれば。だから、そういうものではなくて、日本の産業経済の今日の進みつつある諸情勢からかんがえますれば、もともとと思ひ切った、しかも、いま言つたように、やつてよければやるといふような、そういうことではなくて、だから今回はやむを得ずこういう金額より取れなかつたから、これであ、とりあえずやります、しかし、これは必ず日本産業経済の発展のために有益なものであつて、国民経済に寄与するものであるから、それで先ほど七カ年計画、これもまたお粗末な計画であるけれども、それをさらに経済の推移に合わせて全国的にやりますというなら、私はこれはたいした大臣だと、これはりっぱなものだと、こういうことで、ほくも文句を申そうとは思われない。しかし、いまの答えては不満足ですよ。

○国務大臣(松浦周太郎君) 何も不満足ではない、あなたの聞き方が不満足です。

○吉田忠三郎君 大臣、委員長が発言を許してないから……不満足であつて、不満だということではないのです。で、大臣、私はあなたと大きな経済論争などやるひまがないのだけれども、大臣も先ほど答へられたように、日本の敗戦のとき、

それから今日、まあ二十年ぐらゐのものですな、この間にいろいろな経済構造の変化、あるいは社会構造の変化等相當あつて、曲がりなりにも日本の国はかなり発展したことは、何人も否定できないと思つたのです。ただ、なぜしからば発展していったかという原因はいろいろあるのです。そのとらまえて、先ほど大臣が答へられたものが、私もどこかの参考が何かやつて、外務省の何かをやつておつてという話から始めて申されたけれども、そうしたその当時の内閣は、私は努力はしないといふことは一言も言ひませんでした。そうした事柄よりも、日本経済が飛躍した最大の原因といふのは二つあると私は思ふのです。その一つは——大臣、あなたの意見も十分聞いておつたから、ぼくの意見も聞いてみなさい。その一つは、まず、平和憲法を制定して戦争を放棄したというところに大きな原因があるのです。つまり、戦争経済を平和経済に切りかえた、国民の生活経済に置きかえた。このことは見のがすことはできないと思ふのです。日本経済がかくも発展したというこの発展は、何人も否定できないように、戦争放棄をして戦争経済を平和経済に切りかえた、これは何人も私は否定できないと思ふ。それからもう一つは、歴代の内閣がそれぞれの努力をされてきたことについては、これは認めなければならぬ。せんが、しかし、その中において、やはり総理大臣以下大多數の日本国民ですね、大多數の日本の国民の勤勉さ、努力、がまん強さ、こういう事柄が日本経済の今日をささえた第二の原因だと私は思ふ。

私はたまたま、池田さんが総理大臣になつたときアメリカにいました。池田さんが、なくなつたケネディと握手をやつておられたのを、ホテルで見えておりました。あなたのような政府の要人であります閣僚とか大臣と称され、長官といわれるような人々の言ふことではない、アメリカの一国民一人一人をつかまえて聞いてごらんさい。あなたも向こうへ行つたと思ひますがね。日本の経済の成長の高さといふものは驚異である、まず

一つこれを言ひますね。それから二つ目には、そうした最大の原因は、やはりアメリカの諸君が認めていふ日本人の勤勉さ、努力、がまん強さ、これがやはり日本経済をかくも急テンポに発展させたものである。しかし、そのあとにまた一言つけ加えますが、これはアメリカ人のくせでありますけれども、日本経済というものは、吹けば飛ぶような将棋のこま——といふことは言ひませんが、つまり、日本経済といふものはきつめて薄いものである、オブラートのやうなものである、アメリカ経済に支配されている、といふことばを使ひました。そこで、私はその人間とかなり議論してききましたが、その議論はききこえてすべしものでないから言ひませんが、そうした中で日本経済といふものは成長してきたものと確信をしてゐるのです。ですから、今日、平和憲法が存在している限り——何かあなたのほうでは憲法を改正するとかしないとかいふような議論があるやうだけれども、そういう議論は別に、平和憲法が存在している限り、しかも、いまベトナムで問題が起きている、あるいはドミニカで問題が起きている。この間の委員会でも、ベトナムの問題をとらえてあなたに質問をしましたが、そういう問題に日本が憲法を無視して介入しない限り、経済企画庁がその年次年度の経済成長率といふものをきめてやつたにしても、日本経済といふものはかなり伸びていくと私は思ふのです。

そうしますと、たまたま業務部長が答へられたように、自動車の輸送力に占める伸び率はすでに一一・八%——これはまあ経済指標をとらまえてでしようが、こういう話である。必ずしも一一・八%といふものが正しいかどうかといふことは別問題として、やはりかなり伸びているといふことだけははつきりしていると思ふのです。しかも、平和産業、平和経済を指向する限りにおいては、そうして、あなたの方の内閣でさえ、地域格差を是正しなければならぬ、経済のひずみを是正すると言つてゐる限りにおいては、中央、地方を問わず、

局部的には多少の問題があつたにしても、日本全体の産業経済といふものは、私はかなり伸びる傾向にあると思ふのです。漸次、地域格差も是正されるものだと私は思ふし、また、そうあらねばならぬと思つておる。そういうときに、私はこの法案は悪いと言つてゐるのではない。あなたは私が最初質問に入つたときにいふことがわからぬでしようが、法案そのものは、いまの客観情勢から見ても、面だけとらえてみると、私は適切な措置だと思ふ。だけれども、中身を見ると——まあ、ちやうどちやうど、私の演説会ではありませんが、あなたの方から提案理由として掲げているものを見ると、その扱い方といふことが、今日の産業経済の中における自動車の輸送というものの位置づけといふものにとらまえて、どうも甘過ぎやしないか。だから、もともとと積極的に、前向きに、規模の大きなものにして取り組んだらどうかといふことを私は言つてゐるわけですが、この点をひとつ誤解のないようにして、私は大臣の答へを求めたいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) どういう答へをしたらいでしよ、さつきのお話で、やつてみてということは不安だといふこと、それがほんとうじやないかと思ふのですが、それを私は言ひおろしてゐるのです。現にいま計画してゐるだけで、これから七カ年かかるのです。七カ年といふのは、ちやうど輸送力増強と同じ期間です。しかし、この七カ年の間には——いまここで理想的にやつてゐるつもりではありますけれども、これは日本における初めての試みでありますから、この七カ年の間には、さらに進歩したやり方が出てくるかもしれない。それに改良を加えたものでやるといふことも起こつてくるだらうと思ひます。だから、やはり試験的な意味がずいぶん含まれておるのです。これは日本ですでにやつてきたことの例のないものなんです。しかし、いまのところでは、これ以上のものはない。これ以上のものがあつたら、提案してもらひたいのです。私も、直すこ

とにやぶさかではないのです。これ以上のものがありえませんが、七年かかって一ぺんやってみる。しかし、やってみているうちに、たとえ三年やってみて、四年目にかかるとき、悪かったらそれを改良していきたい。そういう進歩的な性格ももちろん持っているのです。いま七年先のことをお互いに議論しているのですが、二十年前に日本の今日がこういふふうになるとは考えられていなかったです。すからね。

○吉田忠三郎君 あなたは考えていない。

○国務大臣(松浦周太郎君) いや、私が考えていなかっただけでなく、一般に考えられていなかった。実は一千万も死者が出るのではないかと考えておったくらいなんです。ですから、どうかそういうことを御理解願いたい。その点、私は何も国民に希望を失わせる意味で言っているのではない。さらに現実に進歩させるために言っているわけですから、それを御了解願いたいということを言っておるわけでありませう。

日本経済の拡大については、きょう議題になっておりませんが、なんですが、さっき私が言ったものだから、あなたが言われたものと思う。あなたの言われた二点については、私は共鳴します。それに加えてもう一点あるのです。それは経営者の英知から出た創意工夫です。それに対する政府の一貫せる自由経済です。これも見のがしてはならないと思うのです。

○理事(江藤智君) 速記をとめて。

(速記中止)

○理事(江藤智君) 速記をつけて。

○吉田忠三郎君 大臣、あなた、いまマレーシアのラーマンさんが迎えに来ているようだから、ほくはこの辺できょうのところ、きょうだけで質問は終わるといふものじゃないですか。やめましますけれども、あなたの、つまり、経済の基本として考えられていることと、私としては、これは学問的にも、政策的にも違ふわけですから、だから、経営者の努力も認めないわけでは私はないが、そういう論争を私はやりません。ですから、これはい

つかの機会に、ひとつ立ち会い演説でもやりましょう。そういうことにして、きょうはこれはしません。ただ大臣、あなた、これがいまの時点において最もいい案なんだ……。

○国務大臣(松浦周太郎君) そうです。

○吉田忠三郎君 そう言っておるのです。これ以上いいものがあつたら、ひとつここで出して議論しましょう。よければやることについてはやぶさかでないというなら、私はわが党の、つまり運輸交通政策を提供しますよ。これよりはもっともつと——それは万全でないかも知れぬけれども、よりベターであることは間違いない。このことも、次の委員会にひとつおあげしますけれども、私は次の委員会にわが党の政策を提案しますから、私は提案権を持っておりますから、これは提案しますよ。その中でひとつ検討してやっていただきたい。以上で、ラーマンさん待っておりますから……。

○国務大臣(松浦周太郎君) それはあなたの自由ですが、それは議員の多数決でありますから、御審議の上でやるよりしかたがないと思っております。

○吉田忠三郎君 こう言ってみても、大臣もさっきちょっと気負い立って、対案を出せと言ったが、対案を出せと言えは幾らでもあるが、そういうことじゃなくて、これは決して私は悪いとは一言も言っていないのですから、少なくとも謙虚にすなおに、私の言っていることも、決してこれを否定してはいないのですから、先ほど来長々と長広舌を言った趣旨もくんで取り組むという態度を次回から示していただきたい。ラーマンさんが来ておりますから、本日はこれでけつこうです。すから。

そこで残りました局長にさらにたくさんの質問がまだまだございます。ございますが、時すでに五時に近いわけでございますから、速記の方々もみなそれ以上の月給をもらっているわけでありませんから、きょうは、私の質問はこの程度でやめます。

○理事(江藤智君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

次回(五月十一日)午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十二分散会

四月三十日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は四月九日)

一、新東京国際空港公団法案

四月三十日本委員会に左の案件を付託された。

一、十八歳未満の一般勤労青少年に対する鉄道旅客運賃割引に関する諸願(第一八八二号)

第一八八二号 昭和四十年四月十六日受理

十八歳未満の一般勤労青少年に対する鉄道旅客運賃割引に関する諸願

諸願者 福島県議会議長 鈴木省吾

紹介議員 石原幹市郎君

十八歳未満の一般勤労青少年に対し、鉄道旅客運賃の割引を実施せられるよう強く要望するとの諸願。

理由

政府は、最近わが国産業界の将来をなう勤労青少年の指導育成について、大きな関心を示しているが、これら一般勤労青少年は、各種学校在学中の学生生徒に比較して、社会的にも経済的にも恵まれない生活環境にあるにもかかわらず、別段の優遇措置が講ぜられていないことはまことに遺憾である。学生生徒が通学帰省、あるいは旅行等にあたつて適用される国鉄旅客運賃の大幅な割引制度のごとき恩恵が、年少勤労青少年に与えられていないことは、政府の十分なる配慮がなされていない著しい事例として特に指摘せざるを得ない。

昭和四十年五月十五日印刷

昭和四十年五月十七日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局