

第五十五回国会 衆議院 石炭対策特別委員會議録 第十九号

昭和四十二年六月二十二日(木曜日)

午前十一時十分開議

出席委員

委員長 多賀谷眞裕君

理事 神田 博君

理事 西岡 武夫君

理事 岡田 利春君

理事 池田 誠治君

理事 佐々木秀世君

田中 六助君

野田 武夫君

石川 次夫君

芳賀 貢君

田畑 金光君

出席國務大臣

通商産業大臣

出席政府委員

林野庁長官

通商産業省石炭局長

通商産業省鉱山保安局長

委員外の出席者

通商産業省石炭局計画課長

運輸省海運局次長

運輸省鉄道監督局民営鉄道部長

佐藤淳一郎君

高林 康一君

山口 眞弘君

六月二十二日

委員渡辺惣蔵君辞任につき、その補欠として芳賀貢君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員芳賀貢君辞任につき、その補欠として石川次夫君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

石炭鉱業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二二号)

○多賀谷委員長 これより會議を開きます。

内閣提出 石炭鉱業合理化臨時措置法の一部改正する法律案を議題とし、前回に引き続き質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。芳賀貢君。

○芳賀委員 ただいま審議中の法案に関連いたしまして、まず通産大臣にお尋ねしたいと思ひます。

問題の点は、四月二十一日の予算第三分科會の際に、石炭合理化政策の一環といたしまして、閉山の問題について私が質問を行なつておるわけでありまして、内容につきましては御承知のことです。

ありますが、北海道の留萌市に本社が所在する天塩炭礦株式會社が経営の住吉炭鉱並びに日新炭鉱の閉山に伴つて、これが法律の規定に基づいて合理化事業團の買上げ措置、あるいは炭鉱労働者の離職者対策を進める、あるいはまた炭鉱に付随した輸送施設である鉄道の買上げ並びに今後の交通並びに輸送施設の確保の問題等については、閉山とあわせて地元の影響というものが非常に甚大でありまして、これらの問題に対して、政府としてはどのような措置を講ぜられるかというところについて具体的な質疑を行なつたわけでありまして、政府としては私が指摘した問題の大部分については明確な措置の内容を示す時点でないといふことで、十分実態を調査した上で緊急に方針を定めて報告するあるいは善処する、こういう答弁が通産大臣はじめ各政府委員からなされておるわけでありまして、でありますから、この住吉炭鉱閉

山に伴うものもろもろの問題の措置について、この際明確に政府の責任ある答弁を願ひたいわけであり

ます。

問題を整理いたしまして私から質問いたしますが、第一の点といたしましては、住吉炭鉱並びに日新炭鉱の企業の実態からいたしまして、出炭した石炭を輸送する鉄道施設というものは、これが鉱業施設として運営されてきたわけでありまして、事業團が閉山に對する買上げの発動をする場合に、当然法律に基づいた鉱業施設とこれを判断して買上げの措置が妥当であるといふことについて私が尋ねたわけでありまして、これらの事例は政府としても初めてのケースと考えられるので、早急に現地の実情等を調査した上で、これを鉱山施設として事業團の買収対象にできるかどうかといふ点についても善処する、これは通産大臣から直接の答弁でありますので、この点についてまずお尋ねをいたします。

○菅野國務大臣 問題は鉄道事業とそれから石炭企業とが密接な関係にあるかどうかという見通しをつけることが大事だと思ひます。したがれば、これは密接な関係であればそれに応じて鉄道の関係もまた考えなければならぬ。その関係について詳細にわれわれのほうも調査して、つとめて善処したいといふことをこの前お答えしたと思ひますが、その点でいま石炭鉱業合理化事業團のほうで現に調査をしてもらつておりますので、その調査の結果によつてひとつこの問題を解決したい、こう存じておる次第であります。

○芳賀委員 炭鉱並びに天塩炭道が事業の廃止を行なつて、あらゆる従業員に対して解雇通告を行なつたのは四月十六日であります。これは炭鉱に付随した鉄道施設でありますからして、従業員の

解雇ということになると、これは同時的に全面的に四月十六日に會社は通告しておるわけであり

ます。それから私が予算委員會で取り上げたのは二十一日、もうすでに二カ月を経過しておるわけ

です。ですから事業が廃止されたという直後の質問の場合には直ちに具体的な答弁や措置ができないとしても、その後二カ月を経過しておるわけですから、いまだに四月二十一日の時点と同じように実態を調査しなければならぬなんというものじゃないのです。何もこれはむしろ調査じゃないじゃないですか。ですから、もう少し誠意のある、調査検討の結果この鉄道施設というものは当然のこととして鉱業施設としてこれは合理化事業團が買上げ対象にすべきであるという結論が出てもしかるべきであると思ひますが、いかがですか。

○菅野國務大臣 今日までの調査の経過については、政府委員からお答えさせます。

○井上(亮)政府委員 前回、先生から本件につきまして御質問があったわけでございますが、ただいま大臣が御答弁されましたように、私ども調査をいたしましたのが、御承知のように天塩炭礦株式會社は、先生おっしゃつたように、すでに炭鉱は閉山し、解雇の通告も出されておるわけ

でございますが、実はこの炭鉱會社から三月の時点で新方式によつて買上げ申請が出されております。買上げといふと語弊がありますが、買上げではなくて、要するに鉱業権を消滅登録をして、そうして交付金交付の申請を出されておるわけでありまして、ただいま私どもは先生からかねて問題を提起されました検討とあわせて、この申請に基づく交付金交付に際する事業團調査といふものを並行して行なつておるわけでござ

います。そういう実情でございます。

ところで、本件の鉄道につきましては、ただい

大臣がおっしゃいましたように、炭鉱と全く密接不可分の一体的な形のもの、たとえば炭鉱の坑内にある鉄道施設、たとえば本線までの引き込み線というような形の鉄道であります、事柄が比較的容易に判断されるわけでございますが、この天塩炭礦鉄道の場合は鉄道部門は、これはそういった必ずしも炭鉱と密接一体ということも言い切れない点があるのではないかと。たとえばこの鉄道営業収入の割合、この実態を見てみましても、これは昭和四十一年度の実績のようでございますが、会社からとった資料でございますが、旅客輸送が一六%、貨物が八二・二%、そのうち石炭部門は七四%、石炭部門七四%のうち、天塩炭礦の炭が三三%、他社の炭が四二%というように割合であります。その他周辺の木材その他の輸送関係が七・三%というように実態でございます、ほかに収入としましては雑収入が一・八%程度あるわけでございますが、そういうような実態でございます、この鉄道は地方鉄道営業法で認可を受けてやっております、そういう程度でございます、いわゆる法律でいってあります、炭鉱労働者、炭山労働者、この鉄道の従業員が炭山労働者という定義に入るかどうかという点につきましては、そういった意味から依然として疑義があるわけでございます。しかし私どもとしましては、実情もわかっておるわけでございますし、炭鉱の閉山に伴って、炭鉱がつぶれたために、一緒に経営しておりますから、鉄道もまるで経営不可能という形になっておりますので、そういう実態も考慮して何とか好意的な解釈、判断はできないものかというところで苦慮しておりますが、先般の質問の際にも私は事例をあげて、石炭輸送だけを行なっておる専用の鉄道路線、これは北海道の日曹炭鉱の場合、山元から豊富駅まで約十五キロの延長を、これは立地条件から見てもどうしてもそこまで輸送しなければ積み出しができないわけですから、こういう事例もあるが、これとあわせて石炭局と

してはどう判断するかということについては十分配慮して質問をしておるわけです。これは全く一般の私鉄法の規定も受けておられぬし、もちろん乗客とかその地元の産物の輸送もやっていないわけですから、ですから、こういう場合は延長の長短にかかわらず、これはだれが見ても純粋な鉄業施設と判断できる、そういう事例もあるわけですから、先般の答弁は、この種の事例に基づいた事業団の買い上げ措置というものはまだ行なわれていないので、当然これを取り上げる場合には初めて、スになるので、特に慎重に事態を判断して、そうして誠意のある措置をしたいということを言っておるわけですね。ですから、いま局長が言われた石炭輸送に付随して——もちろんこれは鉄道ですから私鉄であっても公共性というものは多分に持つておるわけですから、それが地元あるいは公共のために活用されるということは望ましいことだと思ふのです。乗客を乗せてはけしからぬとか地方の産物を輸送してはけしからぬということ、趣旨に反すると思うわけです。ただ実態は、全体の輸送のウェートの八〇%以上が石炭の輸送のために、その目的で施設されておるわけですから、炭鉱の閉山と同時にこの鉄道施設が必要なくなったのです。経営できないでやめるのじやないのです。炭鉱が閉山になるから自然にその石炭を輸送する設備が要らなくなるわけですね。これはもう明らかな事実だと思ふのです。石炭輸送に依存しないで、同一会社であっても独立の経営とか運営をするということであれば、炭鉱が閉山になっても、その鉄道の企業というものを独自のものとして、これは存置するということが可能であるかもしれぬが、これはそういう目的で敷設された施設でないですからね。ただ、たまたま公共の利益にそれがある程度供与する、そういう意味で石炭の貨車に、たとえば一両の客車をつけるとか、あるいは終点の炭鉱の地元の運布、ここに国有林の営林署があるわけですから、当然これは国の国有林事業としては歴史的にも活用されておるわけです。この鉄道というものは、さか

のほれば、帝室林野局というものが昔あったのです。国有林の広大な面積、皇室の財産であったという時代があるわけですね。そういう沿革が実はあるわけなのです。それが今度は大蔵財産に継承されて、それから北炭あるいは現在の天塩炭礦というふうな、その持ち株というものは所有形式が変遷しておるわけです。ですから、一部お客を乗せておるから、一部産物を乗せておるから、これは鉄業施設とみなせぬというところは全く当を得ない判断で、これは実態を見ていないからそういう答弁しか出ないと思うのですが、そんな答弁なら四月二十一日にできたのじやないですか。もう少し熱意のある答弁をしてください。

○井上(元)政府委員 本件につきましては、私どもが所管しております範囲では問題が二つあるかと思ひます。

一つは天塩炭礦鉄道株式会社がつぶれましたことに伴ひまして、合理化法によりまして、炭鉱に閉山交付金を交付する。その中から炭鉱離職者に対して交付金を交付するという問題があるわけでございます、この炭鉱離職者に対して交付金を交付する際、鉄道の従業員にまで交付金を配分できるかという問題、これが一つの問題であるかと思ひます。この点につきましては法律によりまして、炭山労働者に対して交付金を交付するということに、つまり炭鉱労働者に対して交付金を交付するということに相なっております、その炭山労働者ないし炭鉱労働者、この範疇の中にこの私鉄の労働者が入ると解釈できるかどうかという点に重大な疑義があるわけでございまして、そういう意味で私も苦慮しているとおし上げたわけでございまして、ただ、さき先生もおっしゃいますように、実態はいわゆる構内の引き込み線的な意味の鉄道であれば、これは対象になる。しかしそれが相当遠隔の地に、しかも当該炭鉱の品物だけでなく、よその炭鉱の炭も——当該炭鉱の炭は三割程度でございますが、炭だけでなく他社の炭の炭がより多いというように、そのほかに旅客とか木材とか、いろいろものをやっている

という実態があるのですから、ただいま申しましたように、こういう鉄道の実態について、その鉄道の従業員に対して炭鉱労働者、炭山労働者という判断ができるかどうかということに苦慮いたしておるわけですが、ただ私先ほども申しましたように、それは言いますもの、先生おっしゃるように相当密接な面もあるわけでございまして、いまはそういう、ただいま申しましたように当該天塩炭礦の炭は営業収入のうちに三割程度でございますけれども、沿革等の事情を考えると、まあどの辺まで判断ができるかということについてはまだ苦慮いたしておる、実情がわかりますだけに苦慮しておるというのが率直な私の意見でございます。それからもう一つ、第二の問題といたしましては、炭鉱離職者の問題でなくて、今度は鉄業施設をこの合理化法によって買受るかという問題でございますが、この点につきましては、天塩炭礦株式会社では三月に合理化事業団に対して閉山交付金の交付の申請を正式に出しておるわけでございまして、これはいわゆる旧方式でなく新方式の形で出しておられるわけです。新方式でお出しになりますと、私ども交付金を出す範囲といたしましては、これは法律に基づいて鉄業施設までに入らないというのが法律のためでございます。炭山労働者、炭山労働者という手段はできないというので苦慮しております。

○芳賀委員 それでは先ほど言いました、——そういうことは好ましくないことであるが、日曹炭鉱がかりに一つの事例として閉山した場合、鉄道施設はどうなるのですか。これは鉄業施設とみなさないというのですか。

○井上(元)政府委員 日曹炭鉱につきましては、過般事故を起こしまして、一部買い上げというしておりますが、これはあくまでも新方式でございまして、鉄業施設買い上げの問題は今日起こっておりません。ただし、先生の御質問は、かりに全部やめた場合というお話でございますが、日曹のほうは全部やめませんで、なお、隣接の三菱の

鉱区、これを私どもはあつせんいたしまして、鉱区調整をいたしまして、そちらで活路を見出すというように再建計画でやっておりますので、まだつづけることはないわけですが、まあかりに万一全部やめる——これは仮定の議論でございますが、その場合にも新方式で閉山処理をされます場合には、鉱業施設の買い上げはいたしません。しかし、かりにこれを旧方式でやった場合にはどうかということになりますと、それはやはり先ほど来お話ししましたように、その鉄道の状態が、天塩炭礦の炭をほとんど一〇〇%ないしそれに近く、全くそこに依存した形で一体的なものであるかどうかということの判断によりまして考慮したいというふうに考えておりますが、今日日曹の場合には新方式で来ておりますから、鉱業施設買い上げの問題は起こっておりません。

○芳賀委員 私の場合には、日曹炭鉱が合理的な事業団に買い上げをしてもらいたいという、そういう具体的な事実でなくて、日曹炭鉱のような経営の実態があるわけですね。山元から炭を出すのに、どうしても輸送施設が十五キロあるいは二十キロ必要である。この事実というものは、これは日曹に限らぬですよ。こういう形態が他にもあると思うのです。そういう場合、この現実の事象をとらえて、これは鉱業施設でないというつもりか、施設と認めるというつもりなのかどうなのか。

○井上(亮)政府委員 日曹の場合は、いまちょっと担当課長から実情を聞いてみましたら、日曹の鉄道の場合は一〇〇%日曹の炭のみに使っておる鉄道のようでございます。一〇〇%ということになりまして、やはり一社独占的に使っておる、一体的にやっておる地域の関係その他もありまして、しょうが、という場合には、これは相当広義に判断、解釈ができるんじゃないかというふうに考えております。

○芳賀委員 それでは日曹の場合は鉱業施設になるわけですね。これははっきりしてもらわねと……

○井上(亮)政府委員 いまにわかになるという断定はできませんけれども、相当解釈としては有利に解釈できやすいのではないかとこのように考えております。

○井上(亮)政府委員 考えやすいということでございます。これは大臣から答弁してください。そういう遠回しの逃げ腰の答弁じゃ何にもならぬですよ。何のためにあなた局長をやっているのです。もう一回やってください。何もおどおどすることはない。

○井上(亮)政府委員 これはやはり日曹の実態を調べまないと、法律解釈の問題でございますから……天塩炭礦につきましては、いろいろ問題があるわけでございますので、私も調査しております。それから、それから事業団にも現在調査しております。それから、先ほど来申し上げましたような意見を申し上げたわけでございますけれども、日曹の問題はきょう突然出た問題でございますし、また事は相当重大な問題でもありますので、もう少し現地の実態を精査いたしませんと、正確なお答えは差し控えていただきたいと思います。

○芳賀委員 日曹の問題は、突然ではなくて、四月二十一日の予算の第三分科会で、私は、天塩炭礦の場合は鉄道の延長も相当長いし、敷設状態というものは地方の部落とか市街を通じておるわけで、二十六キロの炭鉱専用の鉄道が敷設されている。これは地元としても国としてもやはりその余力をさいて、住民を客としての輸送の扱いあるいは地元の産物の輸送をあわせて行なうということが当然だと思つております。それが経営収支の面から見て何%あるとしても、石炭以外のものを輸送したら、これは絶対否定するということとは、非常に狭義の判断ではないかと思うわけです。もちろん買収する場合は、全体の何割というものを価値的に鉄道施設と認めて買い上げ措置をする等のことであらば、これは話はわかるが、一部の物資を運んでおるからこれは認めないとか、みなさぬというふうな、そういう解釈は間違いだと思つております。

○多賀谷委員 速記を始めて。速記中止

○井上(亮)政府委員 それは担当官はみんな知っております。知っておりますけれども、日曹炭鉱はいま閉山の意思は全くございませんので、これも議論はちよつと差し控えていただきたいと思います。

○井上(亮)政府委員 閉山の意思のある、なしではないのです。石炭を運んでおる日曹炭鉱の鉄道施設というものは一〇〇%石炭専用に使っておるわけですから、延長も十五キロ以上あるわけ、これはだれが考えても鉱山施設じゃないですか。これがなければどうしようもないのです。ですから、日曹のような場合には当然、これは延長が相当坑内の線よりも長いとしても、これは純粋にいわゆる合理化法にいうところの鉱業施設として認めるべきではないかということ、私は四月二十一日に言っておるわけですよ。それから日曹のほうはどうせいと言つてはいたしません。事例としてこういう場合にはみなすわけでしょう。

○井上(亮)政府委員 みなしやうだと思います。ただ、鉱業施設の買い上げにつきましては、先生いま買い上げのお話をしておられるわけですが、本件に關して私どもの所管でなし得る点がこれに關連して二つあるわけでございます。一つは、このほうは、鉱山労働者、石炭の労働者という交付金の配分の問題、この対象に私鉄の問題も理由になるかどうかという問題、もう一つは、買い上げの問題ですが、買い上げのほうは、新方式でいま天塩炭礦が交付金交付の申請をしておられますので、これは鉱業施設の買い上げということはないということでございます。

○井上(亮)政府委員 鉱業権と鉱業施設は全く別なものであります。

○芳賀委員 別だからばくは最初から聞いていたじゃありませんか。ですから新方式でいった場合、それに付随した鉱業施設があるという場合、施設だけでは買い上げの対象にならぬでも、ほかに処分の方法はあるにしても、この施設に従事している従業員というものはおるわけでしょう。

そうでしょう。しかも同一会社の、石炭鉱業の対象になって働いておる労働者がある。それを今度は新方式だけでこうなんだということになると、直接出炭部で働いておる諸君は交付金によって賃金とか退職金が確保される、あるいは離職対策の対象になるという場合、鉱業部面の施設で働いておった諸君の措置というのは、新方式でいった場合どういうことになりますか。

○井上(亮)政府委員 要するに炭鉱労働者の範囲の問題になるかと思いますが、通常の選炭場とか鉱害施設、そういう鉱業施設で働いておられます者については、鉱山労働者として交付金の交付はできるわけでありまして、ただこの場合、そこまで解釈できるかどうかについて、もう少ししばらく、私も何とか好意的に考えたいと思うがために、いまだめだという結論をできるだけ避けて、できるだけ好意的に判断できるようにということと、さらに事業団等にも調査をさせておるというのが実情でございます。

○芳賀委員 これは大事な点ですが、いまの局長の答弁は、この場限りのおさなりではないのですかね。

○井上(亮)政府委員 はい。

○芳賀委員 そういう重要な点が、新方式の実施だけではなお欠けた点があるように思われるので、最大の配慮と努力をして、この私が指摘しておる鉄道部分ですね、これはわれわれとしては鉱業施設と固く判断しておるわけですから、その点にも十分及ぼせるような方法を考究して善処する、こういう趣旨ですね。

○井上(亮)政府委員 できるだけ先生の御意見のように、好意的に判断するように、実態の調査とあわせて、できるだけそういうふうな努力したいと考えております。

○芳賀委員 その結論はおよそいつごろ出ますか。

○井上(亮)政府委員 急がせれば七月末ないし八月の初めごろまでに事業団の調査を終えたいという予定でやっておりますようにございます。

○芳賀委員 それでは結論が出たらまた委員会等を通じて明らかにしていきたいと思っております。

次に、これは運輸省の鉄道監督局民営鉄道部長にお尋ねしますが、天塩鉄道というものが御承知のとおり廃止になるわけです。これは会社が廃止することはいたした方がないとしても、長年の歴史的な鉄道施設、いわゆる運輸施設というものが地元になくなる、撤去されるということになると、これはたいへんなことになるわけでありまして、この点については先般の予算委員会の際も、これを国鉄が買い上げるようなことはできないかという点を検討してもらったことになっておる。さうそう現地の調査等を行なうことが可能かどうかという点についても研究するという鉄監局の答弁があったわけですが、その後の検討の結果というのはどういうことになっておりますか。

○山口説明員 お答え申し上げます。

先般の先生の御質疑以来、当省といたしまして現地の札幌の陸運局長等に命じて、数回調査をさせました。また本省からも保官を出張させまして、現地の内情等をいろいろ調査をいたしました。この地区の実情あるいは輸送事情の内容あるいは輸送の現状並びに道路等の施設状況、これらに對します道当局の考え方等につきましていろいろと調査をしたわけでございます。それで、その後会社からは五月十二日に札幌陸運局経由で、当該鉄道の廃止申請が提出されました。私どももこれを受理した上、現在審査をいたしておる段階でございます。

そこで、その廃止並びに国鉄への買収の問題でございますが、廃止の問題につきましては、手続的に申しますと運輸審議会という諮問機関がございまして、この運輸審議会の議を経まして、運輸大臣がその許可を決定するということになっております。私も、私どももいま準備をいたしておりますが、これにつきましては先ほど申しましたような調査の実情、あるいは地元の地方公共団体等の御意見、あるいは労働組合その他従業員の方の御意見

見というふうなものを十分に参考にしつつ、これを審査するわけでございます。地元の方々、この鉄道に対する長年の利用ということに對しまして、非常な愛着を持っておられまして、地元の方といたしましては相当の方がこれを存続していただきたいという意向が強いのでございまして、一方会社の実情等を見まして、やむを得ないというふうな考え方もございまして、これについて町議会等においてもいろいろと御検討をいたして、これに對する御意見というものが出ておるようでございます。

それから国鉄による買収の問題でございますが、これはこういつた調査と関連をいたしますが、国鉄当局におきましても別途検討をいたしております。ただ国鉄の買収ということになりますと、鉄道建設審議会という諮問機関がございまして、鉄道建設審議会の議を経るということになります。この点につきましては、今後はこの鉄道建設審議会におきましてそういう議論の対象としてこれを措置する必要があるわけでございます。それから、この鉄道建設をやってまいるわけでございます。従来もこの鉄道を国鉄にするという考え方はなかったものでございまして、今後はこの鉄道建設審議会におきましてそういう議論の対象としてこれを措置する必要があるわけでございます。それから、この点につきましては、今後はこの鉄道建設審議会におきましてそういう議論の対象としてこれを措置する必要があるわけでございます。

○芳賀委員 いまの御答弁によりまして、それでは国鉄としてこれを買収して地元の利益を存続させる、そういうことについて、これはもう不可能だということですか。準備を進めているということなんですか。鉄道建設審議会にかけようとするのですか。

○山口説明員 国鉄が新しい新線建設をいたします場合、これは買収を含めてございまして、鉄道審議会の議によりまして予定線になり、調査線になり、工事線になって、そして、これを建設し、運営をするということになっておるわけでございます。その意味におきましては、いわば国鉄

の意思ということもございまして、それ以上に国としての意思ということの決定として鉄道建設が決定されるわけでございます。そういう国としての意思という意味におきまして、鉄道建設審議会がこれを対象としなければならぬということになるわけでございます。従来は鉄道建設審議会におきまして問題になることは全然なかったわけでございますが、今後事務当局といたしまして、これを十分検討いたしまして、鉄道建設審議会にこれを諮問いたしまして、その予定線の中に編入することが適当かどうかというふうな問題につきましても十分検討を進めてまいりたいということになるかと思っております。そういったことで、鉄道建設審議会までに私ども結論を出したい、このように考えております。

○芳賀委員 そこで手続上の問題ですけれども、天塩鉄道が廃止されるという場合、これを国鉄が買収して運営するという必要性について、運輸省が取り上げて審議会にかけようとしてもらえるのか、あるいは地元の小平町とか留萌市とか、地元の公共団体等が中心になった強い要望とか申請を待って取り上げるということになるのか、その点はどうかですか。

○山口説明員 鉄道建設審議会にどの鉄道を予定線として編入するか、あるいは調査線に格上げするか、それからあるいは工事線にするかということにつきましては、もちろん鉄道建設審議会自体の御決定にまつわけでございますが、一応事務当局といたしまして運輸省から原案を提出をいたします。その原案によりまして通常鉄道建設審議会に御審議をいただく、こういう段階の手続になっております。鉄道建設審議会自体のほうで建議をいたす場合もございまして。

○芳賀委員 わかりました。

次にお尋ねしたいのは、鉄道抵当法というのは、運輸省の所管なんですか。

○山口説明員 登録等を運輸省でやっております。

○芳賀委員 そこで、天塩炭礦鉄道株式会社が鉄

道財団の組成を行なつて登録しておると思ふのですが、その事実はどうですか。

○山口説明員 天塩炭礦鉄道株式会社所有の鉄道財団につきまして登録されて、それにつきま

○芳賀委員 この鉄道抵当法によると、鉄道財団の設定が行なわれ、それから内容については、鉄道抵当原簿あるいは鉄道財団目録といふもの、これが登録されるわけですが、この内容は、閲覧あるいは謄本等の請求には応ずるということになつておるわけですが、たとえば国会でこれらの問題を審議して、抵当原簿あるいは財団目録の内容を知りたいという場合は、これは資料要求をすれば、その必要な部分については、資料としてわれわれ

○山口説明員 従来抵当原簿に記載されております内容につきましては、国会の御要求による資料の提出という例はなかつたように思いますが、十分検討させていただきますかと思ひますが、閲覧に供しました謄本をつくるという内容のことでございまして、したがって御要求があれば資料の提出が可能である、このように考えております。

○芳賀委員 これは先ほど石炭局長に私が質問したとおり、結局合理化事業団が鉄道施設を事業団の買上げ対象にするという解釈の上に立つて措置されれば、これは鉄道部門の労働者が離職者として炭鉱部門同様の取り扱いを受けるわけですね。ただこの扱いの結論がまだ善処を約束されたわけでもないで、私のほうから先ばしした発言はできませんが、この天塩鉄道は、鉄道関係の施設を、財団目録の内容を見ればわかるわけですが、相当の資産を持つてゐるわけですね。土地あるいは鉄道の軌条であるとか停車場の施設とか、相当の財産なわけですが、これはもう鉄道抵当法に基づいて登録されておるわけですが、ですから特に

私たちとして願ひしている点は、長年の間天塩炭礦鉄道会社の従業員として真剣に働いた労働者の諸君が、会社の経営不振あるいは事業廃止によつて、全面的に同時に離職したわけですから、賃金の未払いとかあるいは退職金、離職手当の支給等については、事のいかんにかかわらずやはり平等な処遇がされるような具体的な条件をつくつてやる必要があると考えるわけですが、ですから抵当関係の財産内容とか債権債務の関係とかいふ点も、これは通産省としても石炭局としても、ひとつ関心を持ってこれを総合的に検討してもらいたいと思ひますが、これはいかがでしょうか。

○井上(亮)政府委員 要するに、退職者に対して退職金を会社が支払わなければいけないわけですが、その際やはり財産処分というやうな問題が当然一つの問題になるかと思ひます。そういう際につきましても、私も運輸省その他関係各省ともよく相談しまして、善処したいと思ひます。

○芳賀委員 念を押すようですが、新方式で炭鉱のほうに交付金交付が行なわれて、炭鉱施設は対象にしないといふことになるわけですね。結果はその施設だけ会社の財産としてこれは残るわけですから、従業員の場合は、炭鉱離職者とみなされる範囲までは法律上の処遇を受けるが、はみ出た分に対しては何ら保護されない。会社は今度は自己の保有している財産といふものを、これは抵当権法に基づいて債権債務の関係がどういふ優先順位になっているか、また内容を見ないといふわけですが、その場合にも労働者が未払い賃金とか退職金といふものを優先的に正当に受けることができないうような事態になればたいへんなことになるかと思ひます。こういう点は抵当法から見た場合、会社が解散するとか事業廃止をするという場合の労働者の賃金関係といふものは、この法律から見た場合どういふ優先的な措置を受けることになるのか。

○山口説明員 抵当法のためには財産抵当として鉄道施設を全体として把握いたしましたして、それ

によつて債権てん補の目的を確保することになりますので、そういう形で全体を構成をいたしておるわけでございますから、これはある意味では一つの抵当法、担保法でございます。それで、問題の賃金の問題につきましては、むしろ私どもの感覚では、事業廃止の場合に労働者の地位がどのように十分に考慮されて行なわれているかといふことの審査の場合に考えるべきことであるかと思ひます。それによりまして労働者が非常に不満があるといふような場合に、一体役所としてそういった事業廃止の取り扱いをどうすればいいのかといふことにつきまして、十分の考慮を払うといふことで解決すべきことではないか、このように考えております。

○芳賀委員 それでは、いまの点については通産大臣も出席しておられますので、この炭鉱の合理化法の運営と合わせて、この天塩鉄道の鉄道財産としての財産処分等についても、これは関連事項としてぜひ運輸省、通産省、よく協議をしてもらつて、そのことに備えてもらいたいと思ひますが、これは大臣どうですか。

○菅野国務大臣 ただいまのお尋ねの件でございますが、抵当権処分の結果によつていろいろ離職者の離職手当や何かの問題あるいは賃金の問題といふのは解決されると思ひます。そこで、これがやはり石炭企業とも関係がありますので、われわれ通産省としてもその賃金の支払いその他の処置については十分関心を持っていきたい、こう思つております。

○芳賀委員 最後に、炭鉱離職者のその後のいわゆる再就職等の動向はどうなつておるか、ごく最近の状態を御報告願ひたいと思ひます。

○佐藤説明員 最近私、山へ行つて、山の社長からお聞きした話でございますけれども、炭鉱部門の方々は、大体労働者不足が相当高まつてきておりますので、石狩方面の炭鉱にすでに就職されてゐる方が相当多い。それから鉄道部門の方は、苦小牧の臨港鉄道のほうへ経験を買われまして一部もうすでに就職されているといふふうに伺つて

おります。

○芳賀委員 林野庁長官、この炭鉱の廃止に伴つて、地元の達布という市街を中心にして非常に大きな影響を受けるわけですが、達布には林野庁達布営林署が所在しておりますが、炭鉱が閉山になつても直ちに営林署あるいは国有林事業を廃止することにはならぬと思ひますが、今後やはり営林署が中心になつたような状態で、市外の形成とか地元産業の振興発展とまではいふまでも、何とか過疎状態にならないように、生産面においても経済面においても現状を維持させる、そういう国の配慮も必要だと思ひますが、この点は全部林野庁の責任というわけではないが、どういふような対策を講じておられるか、所見を尋ねておきたい。

○若林政府委員 先生も御承知のように、達布営林署は小平町所在の国有林野を管理いたしておるわけでございます。面積が三万四千五百メートルでございます。今年度の当営林署の事業分量でございますが、収獲事業におきましては約六万三千五百立方メートル、造林事業におきましては五千五百八十八ヘクタールを予定いたしております。その他の事業もございまして、今年度の事業を執行いたしますのに、雇用労働力といたしましては延べ約二万二千名といふものを予定いたしております。労働給源といたしましては、その大部分は、九八%ぐらいになりますか、これが地元の小平町でございます。今年度の事業を執行いたしますための支出予算といたしましては、約一億七千万といふ計画で現在事業の執行を進めておるところでございます。

そこで天塩鉄道が廃止されます場合に、私どものほうでどういふ影響を受けるかといふ点でございますが、現在、日用品雑貨、食料品、こういったものはほとんどこの天塩鉄道によつて輸送されてゐるようでございます。さらにまた通学通勤者合せて約三百五十名、沿線住民六百名といふものはこの鉄道の便益を受けてゐるわけござ

いますが、これが廃止をされるということに相なりますと、当然バスなりトラックなりの自動車にか

とめましてお届けさせていただくようにいたしました
と思います。

○多賀谷委員長 岡田利春君。
○岡田(利)委員 大臣が時間がないそうですか

○菅野國務大臣 関西電力の話は全然聞いておりません。

○岡田利委員 火のないところに煙は立たずといいますが、少なくともわれわれの耳にそうい

○岡田利委員 大体今後の火力発電所の建設の要請をする、あるいはまたそういう方針をきめるというの、さらに需給関係についての石炭鉱業審議会の検討を待つて通産省としては方針をきめ

すと、運賃が相当上がるであろう、あるいはまたこの鉄道の場合でございますが、運行距離が二十五キロメートルでございますが、自動車にかわりますと約十キロふえまして三十五キロというふうなことで運行距離が延びるというふうな問題がある

ら、大臣の質問を先に行ないたいと思います。

昨年の六月に当委員会で、これからの石炭事業対策として石炭火力の建設が八基決議されておるわけです。今日礪子、竹原の二基が追加をされて、一応五基建設のめどがついた。そういたします。

う話が入るということは、全然動かないということにはならぬと私は思うわけです。ただこの際今日の需給の見通しからいって、さらに火力発電所の建設に踏み切るべきではないか、こういう積極的な立場を、実は私どもはとっているわけです。

るのか、それともすでに需給部会ではある方向を出しているわけですから、今後は通産省のペースだけで、行政ベースだけでこの問題について踏み切っていく考え方なのか、いずれですか。

○井上亮 政府委員 やはり最終的にきめますの

るわけでございます。こういうことに伴いまして運賃等が上がるということになりますと、直接牛乳活にいろいろ影響を及ぼしてくるわけでございます。先ほど申し上げましたように、労働給源のほとんど大部分が地元の小平町に求めているような

すと、あと三基、当委員会の決議に基づけば建設をすべきではないか、こういうことになっておるわけですが、その後この磯子、竹原の二基以外の石炭火力について、一体どう考えられておるのか所見を承りたいと思うのです。

そこで問題になっておりますのは、本委員会でたまたまいままで質問が行われましたように、常磐共同火力の一基追加の要請、さらにまたすでに電発が火力発電所の建設に踏み出したときの若松火力は実は一基で終わっているわけです。しかも

は、何と申しましても通産省が関係業界と話し合
いまして決定するというところでございます。共同
火力の場合にはやはり関連いたします九電力の関
係があるわけですが、そことやはり十分打
ち合わせませんと一人相撲になりますから、そう

関係もございまして、将来生活環境というものはだんだん悪くなっていくというふうなことに伴いまして、だんだん住民が流出していくというふうなことになるかと、労働力の確保という面におきましていろいろ問題が出てくるのではなからう

○菅野國務大臣　いままでもお答えしたと思っ
ているのですが、今後の一般炭の需給状況をよく
見まして、その上で共同火力なりあるいは電源開
発とか火力発電について考えてみたい、こう存じ
ておるわけでございます。

敷地はすでに確保されており、二基分に対しては相当な先行投資がすでに行なわれておるわけで、この発電コストの面でも現在三円四十銭をこえている。もしこれをもう一基建設することによって、すでもう先行投資をしておるわけ

という関係業界といいますが電力業者と通産省との間で十分意見を詰めてつくっていただくように努力するということになろうと思います。電発の場合、これは電発と私どもの関係で話をきめるということになろうと思います。しかし石炭鉱業審

かというふうに心配をいたしておるわけでございます。そういった面で何とか国有林野事業というのが今後におきましても運営ができるように、実は私どももそういう点につきまして期待をいたしておるわけでございます。現在さしあたってど

○岡田(利)委員 これからの需給状況を十分検討して、そういう問題について具体的にさらに検討を加えていきたい、こう言われますけれども、いろいろすでに電発火力によらざる九電力を対象とする新たな火力発電所の建設、あるいはまた今年

ですから、大体三円を切るくらいのコストになるのではないかと、実はこう言われておるのですが、これもそのまま放置されておる。一方においては三池炭鉱に二百萬トンの膨大なる貯炭を抱えており、一方においてはすでに三基分の七割の投資が

議会に全然タッチしないかといいますと、やはり石炭鉱業審議会の需給部会が今後の需給のバランスのとれた需給のあり方ということを御検討いただいておりますので、もちろんこの石炭鉱業審議会の需給部会の意見も聞きまして、政府として決定

うするんだという問題につきましては、まだ具体的には持っておりませんが、さしあたっているうちに国有林野事業の運営に支障を来すという点にはあまりないんじゃないかというふうに考えております。

度の予算で電発火力の建設予算がついたわけですが、来年度からこの方針を変えるとか変えないとか、いろんな角度から、実は情報を得ているわけです。伝え聞くところによりますと、関西電力が尼崎に——非常にロードが低いわけですが、一〇%

行なわれておるのに、この電発の二基については依然としてその後そのままの状態に置かれておる。この二つの点は非常に大きな問題点だと思うわけです。すでに敷地もあるわけです。ですから今日の需給状況から考えれば、この際さらに火力

する、こういうことにしたいと思うっております。

○岡田(利)委員 今年度の石炭特別会計によれば、電発に対して新たに二十億出資したわけです。これは来年度の予算と、電発方式を採用する

○芳賀委員　以上で本日の質問を終わりますが、最後に委員長に申し上げます。先ほど運輸省の山口部長から説明のありました鉄道抵当法に基づく天塩炭礦鉄道株式会社、の鉄道財産としての鉄道抵当原簿並びに鉄道財産目録等の関係の書類を参考

あるいは五％程度の尼崎の火力が近い将来廃止になる。したがってこの地点に対して関西電力の協力を得て石炭火力を新たに作りたい、こういう点についても意図の打診が行なわれておるとかいないとか聞きます。国会では大臣は、いやいろ

発電所の建設について踏み切るべきではないか、
こう私は思うのですが、この点についていかがで
すか。

○野野国務大臣 お話しのとおり常磐にしてもある
いは若松の問題にいたしましたも、敷地もある

場合には当然関連を持ってくるのではないか。あるいはまた九電力もしくは共同火力の場合といえども利子の問題とかいろいろな面で予算と関連を持ってくるのではないか。そういたしますと予算要求というのが八月末に各省から大蔵省

資料として要求していただきたいと思います。

○多賀谷委員長 承知しました。

○山口説明員 ただいまの御要求のありました資料でございますが、内容が非常に膨大なものもあるかと思うしますので、そういった点は概略にま

いろいろ今後時期を見ながら検討すると言いますけれども、すでにそういうペースでは進んでいるんじゃないか。どうも大臣の答弁と食い違っているんじゃないか、このように思うのですが、いかがですか。

し、そこへ二基設けたほうがコストも安くならないようにわれわれも考えておりますので、いよいよそういう火力発電を必要とするということになれば、この二つの場所は最初に出てくる候補地だ、私はこう考えております。

に出されるわけです。したがって引き続き火力発電所、石炭火力をつくる場合は、そのめどは大体八月一ぱいぐらいにその方向がほぼ出なければならぬのではないかと思うのですが、この点はどうですか。

○井上(亮)政府委員 全く仰せのとおりでございます。まして、先ほど大臣がお答えいたしましたように、やはり今後の需給の推移をよく検討いたしまして、それに照らしまして、どうしてもさらに五基以上新設する必要があるということであれば最適な地点を選びまして、また最も経済的な、しかも効率的な地点を選びまして建設に着手する、また、そういう折衝をするということになるわけでございます。

実はただいま通産省の部内でも、まだ大臣の段階に至っておりませんけれども、事務的にはいろいろ検討を進め、また関係局ともいろいろ相談しておるというのが実情でございます。

○岡田(利)委員 なお本件は、いずれ需給問題については委員懇談会で具体的にいろいろ意見を聞く、こういうことに理事会では申し合わせになっておりますから、その席に具体的な問題については譲りたいと思います。

これに関連して、大臣にお聞きしたいのは、磯子の電火力に対する炭の各社別の納炭比率というものは大体内定いたしておるようになっているわけですか。特にそこで問題なのは、これは炭鉱会社から直接電気に納められるのではなくして、炭鉱会社から納める以外に石炭商社を経由して納炭をされる。伝え聞くところによりますと、

大手は三井、三菱、さらに燃料商社としては三省石炭、常盤商事、三光石炭、北星燃料、こういう各社を経由して石炭が納められる。しかし、この電気というものは少なくとも政策火力なわけですか。しかも石炭特別会計から金も出しているわけですか。こういう政策火力までも従来の九電力と同じようにこういう商社の介入を認めざるを得ないというのはどういうわけなんでしょうか。これは政策火力なんです。流通の合理化をしなればならぬと、大臣はいつも所信表明では言われているのに、そういう流通の合理化が得るチャンスをおもしろ放てきて商社の介入を認める、私はどうも納得がいかない。この点についてどういう見解ですか。

○菅野国務大臣 石炭の流通機構については委員の各位からいろいろ御質問があつて、またそれに對してわれわれもお答えをしておるのであります。が、石炭の流通機構が複雑であるということはわれわれもよくわかつております。もう少し簡素化をすればあるいは石炭の価格が安くなるというようにも考えられると思いますが、御存じのとおり石炭の流通機構というのは非常に伝統的なものでありまして、したがって、これをにわかに改善するということは非常に困難を伴うことではないかと思ひます。しかし、時勢は流通機構の簡素化ということを要望しておりますから、おいおいそうなると思ひます。

そこで電気の問題ですが、電気が石炭を購入するについては、これはもうわれわれのほうでは一切関係せずして電氣自身がやっておりますのでありますから、電氣としてはそういう商社を通じたほうがあるいはより安くまた有利に入手しやすいというところで、やっておりますのではないかと思ひますが、御趣旨の点はわれわれも同じように考えておりますから、今後また電氣の石炭購入のやり方についてわれわれのほうでもできるだけひとつ注意したい、こう存じております。

○岡田(利)委員 いま石炭の流通問題が通産省が介入しないままです。絶対きまらぬです。やはり通産省が積極的な指導をしないので、少なくとも新規に對して電氣の納炭の各社別の割り当てがきまるはずはないわけですか。私に言わせると、むしろ通産省がそのことを認めておるわけですか。そこにやはり通産省の責任があると思ひます。もちろん電氣側の言い分としては、これは九社並みの方式でやりたい、なぜそう言うかということは、やはり単価が安いからですよ。しかし、単価が安いといつても、実勢価格として認めれば、少なくとも商社を通さないで直売で納めれば、その石炭の流通経費がトン当たり百円なり百五十円というものが当然浮いてくるわけですね。山元手取りとして返ってくることは間違いないわけですか。この程度のことのできないで、どう

して石炭の流通対策をやるのですか、どうして流通合理化に手を触れることができるのですか。これが私は非常に問題だと思ひます。ですから電氣の担当の理事は、この交渉をめぐつて、われわれは少なくともこういう流通関係の該当事者ではない、九電力に追随をするのだ、こういうことが堂々と述べられて、そうしてそういう中から先ほど申し上げた商社を経由して入れる、こういうことが承認をされているわけですか。通産省はらち外にあると言われる大臣の考え方が私は納得できない、いかがですか。

○菅野国務大臣 九電力がどこから石炭を買うかというふうなことは、通産省が一々指図することはどうかと私思ひます。そこまで通産省が出しゃばることは、九電力会社から見れば非常な介入だ、職権介入というふうな気持ちを持つと思ひますから、これはもう電力会社は彼らの手腕によつて、それぞれ安く石炭を買うというようにまかせたほうが私はいいと思ひます。電氣もやはり九電力のやり方になつておるのであります。したがって、電氣自身もまあ自分らの思うとおりにやらしてもらうほうが、石炭が安く買えるということであれば、それ以上私のほうからこれはここから買えとかあるいはどこから買えとかいうことは、私は政府としてはとるべき策ではないと思ひます。しかし、根本問題は石炭の流通機構が複雑であるということです。

これはもう長い間の伝統でそういうことになつたと思ひます。その点において、これはもう石炭に限らず、日本のすべての商品について流通機構が複雑であるというところに日本の物の価の問題が伏在しておると私は思ひます。ありまして、そういう意味で、この際流通機構も改善しなければならぬということは、通産省の政策として考へておることになりますからして、そういう根本問題からこの問題はわれわれがひとつタッチしてみたいと、こう存じておる次第であります。

なるのですよ。それを複雑に理解するところに理解のあやまちがあると思ひます。大臣御存じのように、昭和四十五年には、一般炭の場合三千万トンは電力へいくわけでしょう。あと七百万トンだけを各社が自分の努力で売るわけですか。三千万トン全部電力にいくわけですか。需要構造が大きく変わったということは、流通関係の合理化が非常にしやすくなったということですよ。そこで問題なのは結局商社を経由して電力会社に行くのをやめれば、三千万トンの石炭は山元から直接電力会社に行くわけですか。こんな簡単な問題はないと私は思ひます。しかし、商社から言わせれば、まあ長い歴史の間、商社も石炭をかき集めて、石炭のないときに電力会社に協力したではないか、こういう言い分もあることは間違いないわけですか。しかし、昭和四十五年度には三千万トンの一般炭は電力に向けられるわけですか。ですからこれをいままう変えろといつても困難を伴うと思ひます。ですからこれも昭和四十五年度までを目途にして、直売方式をとる。商社もそういう準備をすればいいわけですか。三井物産、三菱商事がこの程度の石炭を扱わなければつづける会社でもないわけですから、そういう政府の保護政策に對してこたえるべきではないか、協力をすべきではないか。むしろそういう要請を通産省は積極的に進めて――私は別に来年からやれと言つてゐるではないのです。少なくとも昭和四十五年度を目途にして三千万トンの石炭の流通は当然改善されなければならぬ。これはやはり積極的な進める決意をまず持つていただかなければ、幾ら私どもが提案をしても前進をしないと思ひます。大臣の決意のほどをひとつ聞いておきます。

○菅野国務大臣 即時ではなくして、時をおいてやれということであれば、これは先ほど申し上げましたとおり、流通機構全体について、通産省としてはこの際思い切つた改善をやりたい、これは石炭に限らず、そういう考えをしております。そこで石炭問題については、いまのお話のとおり、電力会社がかつて困つたときにはそういう商

社に非常にお世話になっておるし、そういういろいろな関係があると私は思うのです。金融上の関係もかつてはあったと思うのです。だから、そうにかかっているまでの好意を無にするということもできないという事情も私はあると思います。したがって、これはやはり時を待たせたいことだ、こう思っておりますから、お話のとおり、私がそういうことを決意するというようなことをここではっきり申し上げること自体はどうかと思いますが、まあそういうように、より安くより容易に売るように、石炭を買い取るように、こつちが勧誘することはやってみるべきことだと考えております。

○岡田(利)委員 御存じのように、いま電力用炭販売株式会社が設立をされて、代金決済というものは全部ここで行なわれているわけですね。負担増の問題についても、この会社で全部消化をされておるわけですね。電力会社に直接いっているわけではないわけですね。しかも、いま申し上げましたように、三千七百万トンのうち三千万トンはすべて関係電力会社で一般炭は使用する、こういう政策を要をやっている。そうして一方において、その対策のために石炭特別会計を設けて今年度五百二十億の予算を計上した。ですから、大臣、これは普通の流通問題とは違っているわけですね。国が石炭産業の安定のために膨大な税金を使って対策を立てている。ですから普通の流通問題とは違って、それなるとがゆえに、流通問題については政策需要なんですから、いま商社がかってに自分の能力で石炭を売って歩く時代ではないわけですね。あくまでも発電なら発電の火力をつくってやって、そこに石炭の需要を確保するから、その商社はあるワケをもらって、自分の系統の山の炭を買って納めるだけなんです。税金を使って政策需要をつけておるわけなんです。ですから、一般流通と違ってこの面は解決をするという腹をきめれば解決できる。しかしながら、いままぐ解決をするという若干の混乱もあるでしょう、歴史的な経過もありま

す。われわれもこれは認めておるわけですね。ですから、少なくとも昭和四十五年まで三年あるわけですから、昭和四十五年を石炭政策の一応自立安定のめどとして定めている限りは、それまでにこの問題も同時に解決しなければいけない。それにやはり二年ないし三年前からそういう方針を出して、そうしてこれに協力をしてもらう。漸減をして直売で炭を売らせる。天下の三井鉱山の石炭までが、なぜさらに三井物産の手を通して、電力会社から割り当てをもらって石炭を入れなければならぬのか、ふしぎでしようがないわけですね。ですから、決意というよりもこの方向はどうですか、お認めになりますか。

○菅野国務大臣 そういふ方向であるということとは先ほどから申し上げておるとおりでありますから、そういうような時期が一日も早く実現することとはわれわれも期待している次第でございます。

○岡田(利)委員 この問題はさらに詰めてこれからは議論を進めなければならぬ問題点だと思っております。先般の委員会でも問題になって大臣から答弁をいただいたのですが、この際、重ねて見解を承っておきたいと思っております。

それは、原料炭は御存じのように北海道が重点になって、大体一千万トン近い石炭が北海道で生産される。九州が五百七十万トン程度である。この問題をめぐって流通問題を一体どうするのか。それと、実際問題として手取り減になっていく傾向にあるわけですね。この対策を一体どう立てるのか。そういう中から、従来の石炭専用船をさらに大型化してつくらなければいかぬのではないかと。そのことによってある程度流通経費を浮かして、それでもなおかつ、おそらく関西方面に北海道から原料炭を持っていく場合には運賃補給等も考えざるを得ないのではないかと、こういう意見も関係方面からいろいろ出ているわけですね。また審議会の内部でも、この点についていまから対策を立てなければならぬという御意見もあるようですね。ところが、先般一応運輸省の見解は聞いたわけですが、この専用船の問題については通産省当局

としては踏み切っているのかどうか。一応、第一次二十九隻が終わったわけですが、今度は聞くところによると七千五百トンあるいはまた一万トンのクラスの専用船というものをつくってその対策を立てなければならぬ、こういわれておるのですが、通産省内部ではその意思統一をして、そういう政策を具体化する方向に踏み切っているのかどうか、この面を明確にひとつお聞きしたいとおきたいと思っております。

○菅野国務大臣 石炭専用船をもっとつくりたい、そういうようにわれわれは決意をいたしております。しかし、これは運輸省とも相談してきめべきことでありますからして、今後運輸省と相談してきめたいと思っております。

なお、先ほどのお話で、原料炭が北海道で出るといふことにつきまして、まあ製鉄所などは関西、瀬戸内海にたくさんできることになっておりませんが、今後この製鉄所が関東方面にいままでの計画があります。それなどはやはり北海道の原料炭を使用するのが便利だという意味で関東方面に製鉄所ができるような計画を立てておられると思うのであります。そういうことでできるだけ運賃を安くして、安い原料炭を使うということとをそれぞれ計画しておるように思います。

○岡田(利)委員 いま大臣はそう言われましたが、いまの見通しからいって、昭和四十五年度にはこの北海道の原料炭の運賃で、いままで関東におさめる場合には一番手取りが高い、それから中部から関西にいくに従って手取りが下がるわけですね。ですから、運賃が高くなって手取りが下がるといふ二重の問題が出るわけですね。たとえ新しい高炉が千葉とか関東方面に建設をされても、この傾向だけは私は改まらないと思うわけですね。ですから、二重の手取り減になる。単に遠く運賃がかかるというだけの問題じゃないのです。従来の実勢価格からいえば、関東から関西に移るといふことは、関西のほうが炭価が安いわけですから、北海道の遠いところから運んでいくと安いところにならなければならぬ。結局これ

は政策需要なんです。当然供給をしなければならぬということになるわけですね。ですから、この問題というのは、ほんとうは専用船だけではもう解決しないわけですね。まして専用船の問題は、流通合理化の面が消化されないといふれば、この二重の手取り減の問題は依然として解決されないわけですね。石炭局長、大体見通しとして、この運賃と手取りでどのくらいの差があるわけですか。

○井上(亮)政府委員 関東から関西までの運賃差は、大体二百円近いのではないかと。したがって、私どもとしては、ただいま申し上げたように、これから原料炭は北海道にやはり重点的に移行しますので、北海道の原料炭の増産ということが期待されておりますから、これが関東から関西、さらには関西でも岡山ぐらゐまで行かざるを得ないというふうに考えます。そうしますと、やはり運賃差の問題で、専用船も従来の五千トン程度でなくて七千トンクラス、ないしはそれ以上のものにして、できるだけこの運賃差を詰めるという努力はしてまいりたいと考えております。

○岡田(利)委員 私の手元にある数字では、四十一年度の原料炭は北海道は七百万トン、九州は五百二十万トンなんです。四十五年度は北海道は九百三十万トン、九州は五百七十万トン、そういう比率になっているわけですね。ですから北海道では二百三十万トンの原料炭が四十五年度まで増産をされ、そしてその分の需要先は西下をする、こういう一応の見通しになっていると思うわけですね。そこで内航の問題は、専用船建造をめぐってもなかなか問題がございましたけれども、石炭専用船の建造をした実績がすでにあるわけなんです。この功罪といえますか、この点は運輸省当局ではどう考えておりますか。

○高林説明員 石炭専用船の、ことに近代化資金を投入いたしました石炭専用船、たとえば先ほど御指摘がありましたように大体二十九隻だったかと思いますが、そのほかに、たとえば東北開発公庫あたりの資金によりますところのもの、全体で

大体五十数隻の石炭専用船が現在あるかと思ひます。

これの功罪でございますが、まず功から申し上げますと、確かにこれは非常に運賃の低廉化といひますか、従来の運賃水準を一〇〇と考へますならば、大体八〇を切るくらい水準になったかといふふうに考へております。そういう意味では石炭の流通経費の合理化といふような点には相当大きな寄与をしたのではないかと私も考へております。

しかしながら、この石炭専用船によりましていろいろ影響といふものが出ております。その影響につきまして考へてみますと、第一には大体石炭輸送といふものが内航海運のいわば大宗でございます。もちろんその比重といふものは逐次下がっておりますけれども、現在におきましても石油製品と並んで最も大きな比重を持っております。従来の内航海運企業といふものは、大部分これも石炭輸送によつていわば企業を営んでおつたといふものが多いかと思ひます。ことに機帆船と称する一ぱい船主が大部分でございます企業におきましては、この石炭輸送によつて経営してゐたといふ実態かと思ひます。それが石炭の輸送料の減少といふことと、また石炭専用船の能率化といふような現象によりまして、従来の輸送分野といふものが既存企業には非常に小さくそつてきたといふ影響が出てまいつたわけでありませう。こういうようなことのために、大体この機帆船といふ企業は一ぱい船主でございます。しかも多くは家族労働によつておるといふような極端な零細企業です。そういうような企業に對しまして非常に市場分野と申しますか、そういうものを狭くしたといふような影響が出てきたかと思ひます。もちろんこの過程におきましては、通産省ともよく御連絡を申し上げまして、そういうような既存の、ことに機帆船に對するところの悪影響を極力避けるというやうな趣旨で、そういうような機帆船の集合体によるところの企業、一船だけではとてもそれだけの能力を持ちませんが、ある程度の集約合併をいた

しますことによつて、そういうやうな石炭専用船という輸送にたえられような体力をつけ、そういうやうなものによつて輸送をやつていくことをいろいろ通産省にもお話し申し上げまして、また一部そういうやうな方針で実施してきた次第でございます。ただそういうやうな企業といふものを大企業といふものから見ますと、やはり資産、信用力といふやうな面からいって、機帆船船主といふものが非常に弱いといふやうなことののために、やはり多くのものが圏外にあるという結果になりまして、そういうやうな過程で、かなり機帆船経営等においては大きな影響を及ぼしてきたかといふふうに考へます。

○岡田(利)委員 そういたしますと、機帆船船関係の問題以外には、内航海運、内航船の各社との関係では別に問題ございせんか。

○高林説明員 かつて申しましたので、あるいは落としたのかもしれませんが、一般的に申し上げますと、いわば機帆船船運といふものは、内航海運の指標になつておる運賃であります。それで、機帆船船運賃が近代化専用船、これはいわば無利子融資でございます。この無利子によりまして、この近代化専用船といふものによる運賃といふものが、いわば運賃市場といふものを大きく左右してきてゐる。したがつて従来借金によりましてやつておりましたところのものにとりましては、この種の無利子融資によるところの運賃水準まではなかなかやつていけない、そういう意味で、運賃市場には全般的には影響を及ぼしてきたかと思ひます。

それから第二には、冒頭の近代化専用船以外に石炭専用船といふものが、たとえば東北開発公庫等の融資によりまして二十ばいくらいあるいはできておるのではないかと思ひますけれども、それらのものも石炭の専用船のいわば就航見込みといひますか、それが当初計画よりはかなりシェアとして大きくなつておるといふやうなこともありま

して、そういうやうな従来の近代化専用船以外の石炭専用船と称するところのものにも、やはり市場という面では窮屈になつてきたやうな傾向はあるかと思ひますが、やはり一番顯著なのは機帆船問題だらうといふふうに考へます。

○岡田(利)委員 大体いまの答弁で理解できるわけですが、しかし石炭そのものが、御存じのやうに四十五年まで膨大な政府の予算を計上して安定しなければならぬ。そういう点で各山元では非常に他の産業では見られない合理化が進んでゐる。そしてまた新たに国策に基づいて原料炭は増産をしなければならぬ。むしろ原料炭は不足をみでいくだらう、こう実は見通されるわけですが、そしていま申し上げましたやうに原料炭の供給範囲が北海道から関東を越えて、おそらく水島まで輸送しなければいかぬだらう、こゝろ見通されておるわけですが、そういういたしますと、この対策として石炭産業を安定させる、しかも原料炭はできるだけ国内で生産をし、国際収支の面からも当然その増産をはかつていかなければならぬという政策もあるわけですが、ところが先ほど申し上げましたやうに、運賃はさらにトン当たり二百円もかさんでゐる。また炭鉱側からいへば、関東が一番手取りが高いわけですが、関西に行くに従つて手取りが減つてくる、この二重の問題があるわけですが、その一つを解決するためには、やはりある程度運賃を、いままで東京まで持つてきた価格と、将来関西まで持つていってもあまり差がない体制にするためには、どうしても専用船の大型化の問題もあるし、専用船をさらに建造しなければならぬ、こゝろの問題が至上命題として私は出てきたかと思ひます。この点についての理解はいかがですか。

○高林説明員 いま御指摘のございましたやうに、石炭のほかに当然同じやうな問題があるかと思ひます。費用の低廉化といふこと、これは今後におきますところのいわば産業政策といひますか、その基本的な命題になると思ひます。私どももいたしまして、そういうやうな観点から、内航海運企業といふものは非常に零細企業であ

り、かつばる船が多くて非常に経費が高い。そういう意味で低廉化の要請には、いまの時代においては容易に応じたいといふやうな実情もございませう。そういうやうな観点から、昨年五月に内航海運対策要綱といふものを閣議決定いたしました。それによりまして、いわば内航企業の集約をはかり、また老朽の不経済船を解體いたしました。経済的な性能の高い——たとえば石炭専用船といふやうなものだと思ひますけれども、こゝろいふやうな性能の高い船をつくつていく、それによつて流通費用の低廉化といふ要請に應ずるやうに、その閣議決定に基づきまして、各種の法律によりまして現在それを実施しつつある段階でございます。したがつていま申し上げ、そういう目標につきましては、私どもも全くそういうやうに考へております。

ただ、その実施の過程におきまして、既存企業に對するところの悪影響といふものは、ある程度は出る場合もありますけれども、そういうやうなものをどういふやうにして避けていくかといふことは、これはやはり非常に零細企業であります内航海運といふものを考へていきまします場合に、あわせて考へていかなければならぬ点だといふやうに考へております。

○岡田(利)委員 内航海運の近代化整備計画の中には、私がいま質問してゐる石炭専用船の問題は含まれておりませうか。

○高林説明員 いわゆる近代化資金によりましてところの石炭専用船といふものは、これは含まれておりませう。さらにこれが、鋼材専用船あるいはタンカーといふやうなものが、現在の応募状況のもとにおいては非常に多いといふことも事実でございます。これはもちろん、その計画がございませうれば、当然計画としては考へていくものではございませう。ただ、近代化資金の面は、当初からこの中には入つていなかったわけでございます。

○岡田(利)委員 そういたしますと、近代化資金による石炭専用船をつくるという場合には、いまの計画のワケ外でやはり考へていかなければなら

ぬ問題ではないか。含めて考えることはできませんか。

○高林説明員 もちろん、財政当局との交渉の問題にもなるかと思いますが、いままでの考え方は含めては考えておらないということでございます。

○岡田(利)委員 そういたしますと、この政策を具体的に、石炭専用船を建造することにさらに踏み切る、おそらく、私はこれをやれば、流通関係の最後の合理化の問題として、専用船建造に計画はなるのではないかとと思うのですが、その場合には従来の実績は二十九はあるわけですが、特に何か問題点が起きますか、近代化資金でさらに石炭専用船を建造していく方式で、いまの近代化整備計画を進める観点に立つて、特に何か問題点がありますか。

○高林説明員 問題点といたしましては、やはり現在の既存の零細企業というのが、いわばどのように職業転換といえますか、そういうようなものができるか、それを具体的に考えてみるということだろうと思います。おそらくこの問題が、従来二十九はの過程におきましても、あるいは今後におきましてもやはり問題になってくるだろうというふうに予想しております。

○岡田(利)委員 しかし、石炭輸送の機帆船関係については、これは相当割り当てましたし、一部転換もしましたけれども、炭鉱もあれだけ合理化されて、そのものすごい合理化の波の中で、労働者も離山をしなければならぬ、いわゆる雇用の再転換をしなければならぬ、こういう犠牲を払っているわけですね。その面から見れば、石炭専用の機帆船関係の問題については一応一段落したのではないかと、こう私は見ているわけです。ですから、前の二十九隻の石炭専用船建造のときと、これから新しい政策で石炭専用船を建造する場合と、その前ほどの影響はないと私は思うわけですね。一応落ちついた、こう見えているわけですか。

○高林説明員 もちろん、全般的に考えまして、

前回の場合に比較いたしましたして、内航海運対策というものも実施しておる、それによりまして逐次企業の、何といいますが、近代化体制というものが生まれつつあります。そういうようなことを前提にいたしまして、私どもは大体四十三年度くらいまである程度の企業体制、それからまた老朽船、あるいはまた現在全般として過剰船腹でございます。そういうような過剰船腹の状況というものを、大体三年間におきまして逐次整理してまいりたいということ、いま計画をやっておるわけでありまして、したがって、もちろんこれは北海道炭が関東からさらに関西方面に伸びる。北海炭の場合におきましては、機帆船よりも鋼船、これは構造的にそうならざるを得ない。そういうことになってまいりますけれども、全般的にはやはり内航海船というものが非常に過剰であるという状況のもとで、現在私どもは、船舶をこれ以上ふやさないということで、内航海運業法によりまして船腹量の最高限度というものを決定しております。現在の以上船舶をふやさないというものは、現在以上に船舶をふやさないというように、ことをやっておるわけです。こういうような点で、専用船というものが非常にいわば高能率で、それだけまたメリットも非常に大きいということでございます。またメリットも、逆に輸送需要と輸送供給力と、私どもはトータルの見方をすると、地域的な需要という点から見ますと、またいろいろ、もっと分析したかともありますが、全体的にはやはり船腹量というものが過剰になるおそれがある。そういうような点と、それから、やはり全体的にそういうような運賃マーケットというものが下がるといふようなことによりまして、まだ体制が整っていない現在の企業のもとにおいては、それについていけないというものが多く出る可能性はあるかもしれないということをいまして、まあそれでおるわけでございます。

○岡田(利)委員 石炭産業の置かれてある実態というのはいく御存じだと思ふわけです。一方、内航海運対策を進める側から見れば、いま言われた問題点もあると思う。しかし日本の産炭構造は九北にとかく偏在をしておるという特殊な条件では、しかも昭和四十五年年度までにとかく石炭産業を安定させなければならぬ。そのために石炭特別会計をつくり、今日まで政策を進めてきたわけですね。ですから、いまあなたの言われた問題と至上命題とどう一体調整するのか、ここに問題があるんですね。だから、言うならば、多少問題があってもこの政策というものは、いま進められていく計画に包括をして、どうしても実現されなければならぬ問題だと私は思うわけです。大臣も、いま、通産省側としてこれはどうしてもやらなければならない問題だ、こう言明されておるわけですが、その点の調整はさほど問題がないと思えますけれども、いかがですか。

○高林説明員 もちろんその計画、私ども先ほど申しましたように、流通費用の低廉化という目標につきましては全く同感でございます。したがって、目的が同一でございます。そういう意味におきましては、私どもの考えておりますところの内航海運対策というものと石炭対策という至上命題というものは、究極目標におきましては必ず合致し得るものだとおぼえておるわけですね。ただ、計画の具体的な内容によりまして、やはりその内容ないしは計画を実施する過程におきまして、いろいろの摩擦というものを生じ得る可能性があります。そういうような点は、私どもよくまた通産省とも御連絡申し上げまして、そういうような摩擦、もちろん合理化のためにある程度の摩擦はやむを得ないという面もあるかもしれませんが、やはり極力摩擦を少なくしながら進めていきたい。またそういうためにいろいろ御相談を申し上げていきたいというふうに考えております。

○岡田(利)委員 私は、昭和四十五年年度までの石炭政策でこの問題は重要な柱だと思ふ。これが解決できなくて、石炭政策というものが一応ピリオドを打つということは私は不可能だと思ふわけですね。もちろんこれ以外に先ほどから質問いたしておられますように、流通機構の合理化もしなければいけない。そしてできるだけ手取りをふやすという方向も解決していかなければならぬわけですね。しかしいざいかにしても、特に石炭の中の戦略的な原料炭の問題が当面の日程にのぼってきたわけですから、この点十分ひとつ理解をさせていただいて、通産省当局とも今後打ち合わせがあるのかと思ひますけれども、そういう趨勢であるということと十分ひとつ御理解願っておきたいということ強く希望いたしておきたいと思ひます。

○八木(昇)委員 いまの岡田委員の質問と直接の関連はないのですけれども、この機会にちょっと運輸省の方についておきたいと思ふのです。いまの問題については北海道のいろいろな事情から、岡田委員の主張、私ももともとだと思ふのですけれども、九州あたりで炭鉱が非常に不況になって、そして石炭輸送専門の機帆船がどうにもならなくなってきたおそれがあるというところは先ほど言っておられたとおりであります。そこでそういういった廃業をするというような機帆船等について、それが解雇をするものについては相当の価格で運輸省が買い上げるという措置をやったこと、これは先ほど言及したとおりです。それが昭和四十二年一ぱいで相当数量を、解雇するものについて買い上げるといふような措置をやられたのでしょうか。

○高林説明員 機帆船に限らずけれども、内航海船は非常に老朽船が多くて、まず過剰船腹であるという状況から見まして、船舶整備公団というものの、これはおもに内航海の船主との共同建造によりまして、七割船舶公団が持つ、まあ融資みたいなものでございまして、それから三割を事業者が持つという船舶整備公団のシステムがございまして、この過剰船腹の状況から見まして、船舶整備公団におきまして船腹を建造いたします場合、一のトン数に對しまして一・五のトン数を減らすということにいたしました。船腹量を減らすということをやっておるわけでありまして、したがって、その一・五の船腹量をつぶします場合、そのつづ

○高林説明員 昨年五月十日の内航海運対策の閣議決定におきまして、このスクラップをいたしますことは当時は四十一年度以内——実は予算のおくれによって本年度に入りましたが、四十一年度

は伸びていっております。おそらく今後ともまたそういうふうに当然推移すると思います。そういうような老朽過剰船を一応三年のうちでなくして、そして今度は新しい輸送需要に対応するようなそういうような船腹整備というものは、当然その後の段階においては考えるべきではないかということ、私どももいま部内では打ち合わせはし

石炭対策特別委員会議録第八号中正誤

へ¹シ 段行 誤 正

八三六
ろいろ
いろいろ

同 第九号中正護

二二七 大曲線 犬曲線

同 第十五号中正護

三
一
二

三	三	〇岡田委員	〇岡田(和)委員
一	四	じゃないと思ひます	じゃないかと思ひます。
二	九		

昭和四十二年六月二十七日印刷

昭和四十二年六月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局