

第五十八回国会 参議院運輸委員会會議録第十九号

昭和四十三年五月二十三日(木曜日)

午前十時四十一分開会

委員の異動

五月二十三日

中村 正雄君

補欠選任

中沢伊登子君

出席者は左のとおり。

委員長

谷口 慶吉君

理事

岡本 信君

重政 庸徳君

大倉 精一君

木村美智男君

委員

木村 睦男君

沢田 一精君

田村 賢作君

温水 三郎君

小酒井義男君

田代富士男君

中沢伊登子君

国務大臣

運輸大臣 中曾根康弘君

政府委員

運輸大臣官房長 町田 直君

運輸省港湾局長 宮崎 茂一君

運輸省自動車局長 鈴木 珊吉君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

日本国有鉄道施設局長 松本 文彦君

本日の会議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(自動車行政に関する件)

○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出、衆議院送付)

○常盤電車車両改良促進等に関する請願(第八号)

(第九号)(第五〇号)(第五一号)(第七七号)(第七八号)(第八二号)(第八三号)(第九一号)(第九二号)(第九五号)(第九六号)(第一一七号)(第一一八号)(第一二六号)(第一二七号)(第一三六号)(第一三七号)(第一四二号)(第一四四号)(第一四七号)(第一八二二号)(第一八七号)(第一九〇号)(第一九五号)(第二〇一号)(第二〇八号)(第二一五号)

○中小民営鉄道振興対策推進に関する請願(第一六五号)

○東北新幹線の早期着工促進に関する請願(第三八六号)

○常盤線の複線化促進に関する請願(第三八七号)

○磐越西線の全面電化促進に関する請願(第三八八号)

○福島県内丸森線等新線建設促進に関する請願(第三八九号)

○福島県内福相線等鉄道予定線の早期着工に関する請願(第三九〇号)

○人命保護推進のための自動車の安全規制強化に関する請願(第二七二六号)

○東京国際空港滑走路延長反対に関する請願(第三四五六号)

○鹿児島一垂水及び鹿児島一海瀨間のフェリーポート就航促進に関する請願(第三三三四号)

○継続調査要求に関する件

○委員派遣に関する件

○委員長(谷口慶吉君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

ちよっと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

委員の異動について報告いたします。

本日、中村正雄君が委員を辞任され、その補欠として中沢伊登子君が委員に選任されました。

速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○木村美智男君 大臣、時間があまりございませんで、三点ばかりお伺いしたいのですが、交通安全運動が一応終わった段階ですけれども、特にいろいろ問題のあった大阪付近、特に私、いままで東京のハイタクの問題を取り上げてきたんですが、きょうは実は大阪の問題で少し大臣にも事情を知っておいていただいて、必要によっては自動車局でも措置をとるべきものはとっていただきたいという立場で、三点ばかりお伺いしたいのですが、一つは、大体運輸省の指導方針として、走行キロについては、東京は三百六十五キロだし、大阪の場合には三百五十キロ、こういうように大体指導をしているわけですが、最近大阪の場合は非常に何となく、走行キロが伸びておる。で、私これをどうして特に申し上げるかという、全国の事故の中で、四十一年は、大阪がトップであった。昨年はトップではなかったが二番目だということな状態で、特に大阪は道路事情が悪いのかかわらず、走行キロが非常に伸びておるので、多少心配なものですから、事故防止の観点から申し上げるのですが、具体的に名前をあげませんが、大臣、赤線を引っぱったのは、大体これが全部三百六十キロをこえておるところなんです、はなはだしいのは一社平均——一社というのは車で

なくて、会社全体の車平均で、一つの会社で五百キロになるうとしておる。四百九十何キロというところもある。で、この赤線を引いたこれは三百五十キロをこえておるところばかりをやったので、こうなる。ちよっと私はやはりどうも事故が起こってからどう言ったのでは意味がないので、これはひとつ把握をしておられれば別ですが、そうでなければ多少調査をしていただいて、少しこれについて規制をしていただく必要はないだろうか。で、何か組合なんかのほうでは、大体走行キロについて改正申請の申し入れを業者に対してしているのだけれども、経営が維持できぬからという理由で、あまり重要視してくれない。まあ、きのう二十二日で回答があったはずですが、私聞いておりましたけれども、そういうような状況ですから、少しやはりタッチをして、ある程度指導方針というか、そういうものをやはり打ち出す必要があるのじゃないだろうか、こういうふうに思うもので、これは大臣に対する質問ということではなかったのですが、局長まだ見えますので、大臣のほうからお答えいただきたい。

○国務大臣(中曾根康弘君) 四十三年の二月における調査におきまして、実績一日一車当たり平均走行キロの実績は、大阪におきましては三百五十キロをこえるものが百七十五社中五十五社あるようでございます。もともと大阪の場合は区域外の高速度道路がワク外のために、高速度道路を走っておるものもある見込みでありますので、これが直ちに違反につながることは考えられませんが、しかし、四十一年度の監査を見ますと、百八十社中百六十五社やはりオーバーがありまして、いままでの例では、今橋タクシーについてこれを五日間車両停止、それから商都交通十兩十五日間車両停止、秀栄交通について六兩五日間車両停止、天王寺交通について二十兩五日間車両停止等の行政処分を

やっています例がございます。そこで、これに対する措置でございますが、今度は走行キロメーターをつけさせるということや、それから労働管理に対する監督をもっと厳重に行なう、ひんばんに行なうと、そういうような措置によりまして違反をなくさせるようにすると、もし違反をした者があれば、厳重に容赦なく措置していくと、そういう形でやるのがいいんではないかと思ひます。この三百五十キロを動かすということは、伸ばせということと短くしろということと二つ議論がございますが、当分の間はこれでやはりやるのが適當で、関係業界とか、警察そのほかの方面からのいろいろな申し入れや世論その他が出た場合には考へていと思ひますが、現状はそういう措置でやるのが適當ではないかと思ひます。

○木村美智男君 直ちに走行キロ何キロが適當であるということの判断はむずかしいと思ひます。だから、とりあえずはやはり三百五十キロをこえての分が非常に多いわけですから、これを規制するところと第一段階を置いていたたい、なおかつ事故の關係や道路の關係や車の運行状態等を見て、これは多少無理だということになれば、これはまたさらに短くすることの検討もしていただかなきゃならぬと。きょうは一応それは大体お認めいただいているので、いま言われたような方向でけこうだと思ひますから、少し規制をしていただくように、これは大臣に頼んでおきます。

それから二つ目には、乗車拒否問題なんですが、あそこは自主的に、最近労働者のほうが乗車拒否追放運動をやっておるわけですが、伺っておられるかもしれないが、大阪の北、南に主要箇所を大体十時以降に指定をして、そうしてそこへも入らぬ、大体一万五千台市内あるそうですが、その一万五千台というのは全自交の組織に入っている、そういう関係ですが、一回は指定されたところへ行くという、一つの紳士協定みたいなものですね、そういう方針を立てて、それで非常に乘客からも評判がいいという現状が今日出ておるわけ

あります。しかし、これも協会のほうが四十五カ所ぐらい指定してあるので、ほんとうにやろうとすれば、やっぱり業界のほうにも本腰を入れてやってもらわなければ、ほんとうの意味の乗車拒否追放ということにならないので、ところが、少し腰が重たいようだというのが率直な話、実情なんです。そこで、これを何とか運輸省のほうから、あるいは陸運局を通して、指導をせよというふうなことはひとつ考えられないかどうかという事です。

○国務大臣(中會根康弘君) その点につきまして、自動車局といたしましても協会の者を数回呼びまして、いろいろ注意を与えて指導しております。きょうもいま自動車局長は協会の代表を呼びまして、その件で指導している最中でござい

ます。○木村美智男君 非常に歓迎すべきことだと思ひます。労働者自身が乗車拒否をなくしていくという事は、そういう意味で、大事な業界のほうからしりが重いということで持ちこたえられぬという結果が出ていますので、やっぱりある意味でカンフル注射をせんならぬ状態にある。で、大臣にぜひいまの立場で強力な指導をひとつお願いしたい。

それからもう一つの問題は、これは大阪の例ですが、大阪だけじゃなしに新潟のほうにも出てきたようでありまして、最近名義貸しという、あるいはハンドル貸し、つまり、一日車をお前に貸す、そのかわり六千円持ってこい、あとの水揚げはみんなおまえにやるぞ、こういうことでやってくるのが非常に多くなってきた。きょうはこの席で具体的な会社の名前をあげませんけれども、とにかくこれはたいへんひどい、おそらくこれはいまの運輸規則なり法令からいっても問題だと思ひます。で、それだけじゃなしに、こういうのが実はもう、六千円だけ納めりゃあとは自分のふところに入るからという意味では、ノルマ賃金よりもっとひどいかせぎ方をするわけですね。このことが相当事故の關係にも出てくるわけであり

ます。ただ、この点について少し例をあげて見ますと、中身だけ申し上げますと、免許台数が八十五台の中で、ある二日ばかりとってみましたが、第一日目は八十五台のうち給車が二十四台、で、正規の運転手はそのうち二十九人、二十四台に二十九人です。それであとには要するに部外の運転手というか日雇い、これが三十二人。それで水揚げ総額、これは六十六万三千二百円ぐらいあがっているんです。第二日目とって見ますと、これは八十五台の中で給車四十二です。正規の運転手が二十五人しかいない、その日は、日雇いが十八人、水揚げもちょっと落ちて五十一万九千何があるわけですね。こういうのを見てみますと、何として

もさっきの走行キロの問題も関連をしてくるわけですが、とにかく運転手確保に非常な困難を生じているという点は、ひとつ私もよくわかるわけなんです。この辺が、やはり経営者の方は、経営が苦しいんだからこれ以上待遇は引き上げられぬとおそらく言いたいところなんですよ。しかしやっぱり臨時を、この数字で見ますと、正規のかかえてる運転手よりもよけい使っている。これはやっぱりうまくない。で、この間、せつかく自動車局が運輸規則を改正をして、そうして日雇い運転手の追放ということをやったわけですが、これはまあ職安法の四十五条の關係については、これはまあいわたる直接的に日雇いだという規定づけはしないんだ、これは運用で弾力性を持つておる、こういうことになっているわけですから、そこをあまりきつて言おうとは思わぬのですが、しかし、それであつても、やはり何日間継続してそこに雇われるというのが条件のはずですからね。したがって、そういう点からいくと、やはりこの問題は走行キロに關係をして、事故のやっぱり大きな原因

になっていくわけですね。そういう意味で、いまの運輸規則改正のその後の状態について、もう少し点検をして見る必要があるんじゃないかというところ、それから、なかなかおもしろいピラを、桜の花があるもんだから、ちょっと持ってきたんで

すが、さくらタクシーなるものだから桜の花があるんですが、この中に書いてあることがおもしろい。「創業昭和二十六年安定した職場さくらタクシー」とあって「歩合率業界最高賞与は年四回」「よくひえる高性能船来クレーン付」こころはまあいいんですが、この中の「歩合は最高」というものの中身は何かというと、月間水揚げ十五万円揚れば、十五万と一日おそらく、十三でやると一万一千円かちよつとでしよう。これ揚ければ収入は六万円である。ところが一カ月の水揚げ二十万にしたら「収入九万円確定」と、三万円はね上がるようになっていくわけですね。こういうやっぱりあり方はうまくなんじやないか。これは一カ月の分ですが、三カ月にとると、四十五万円揚げた場合には特別な賞与というのか、あれとして五千円くれるんです。三カ月の四十五万ですから、一カ月十五万。その場合には五千円というボーナスですが、六十五万揚げた場合、三カ月で、そうすると一カ月二十一万何がし、この場合には七万円くれる。五千円から七万円だから、これはほんとうにとつともないことをやるわけですよ。こういう形です。やっぱり指導をしていくということ、あるいは運輸手をそういう条件で入れるということは、大体、私ちょっとこの六十五万を三カ月に揚げるというの、これはまあ曲芸にひとしいと思ひます。だけれども、やっぱりこういうことが具体的にこれは出てくる

とつらいということになるし、現実には働いている場合にでも無理してかせぎ高をそこまで持つていこうということが出てくるわけでありまして、そういう意味で、私はやっぱりこの点は多少いまいの物価の問題で言えば不当表示であるし、あるいは不当揭示、月に二十万円ずつ六カ月やっていって香港行きの資格を与える。香港に行かせるとはいってない。香港に行く資格を与える。こういうものまで出てくると品物の販売と同じようになつちやうならんが、こういうものではまるきり交通安全というものはどっかへいっちゃっているということなんで、少しやっぱり悪質な業者關係

とつらいということになるし、現実には働いている場合にでも無理してかせぎ高をそこまで持つていこうということが出てくるわけでありまして、そういう意味で、私はやっぱりこの点は多少いまいの物価の問題で言えば不当表示であるし、あるいは不当揭示、月に二十万円ずつ六カ月やっていって香港行きの資格を与える。香港に行かせるとはいってない。香港に行く資格を与える。こういうものまで出てくると品物の販売と同じようになつちやうならんが、こういうものではまるきり交通安全というものはどっかへいっちゃっているということなんで、少しやっぱり悪質な業者關係

についても少しきびしく取り締まっていかな  
きやいかぬのじゃないかというのを考えるもの  
ですから、無業者問題について三點にわたって  
いますけれども、ちょっと御見解なり、あるいは  
何か方針があれば聞かしていただきたいと思う、  
大休時間になってきましたから。

○委員長(谷口慶吉君) ちよっと速記やめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○政府委員(鈴木理吉君) どうもおくれまして申  
しわけございませんでした。ただいまの御指摘の  
点は、過度の歩合給の採用の宣伝は、商品の不当表  
示と同じだということまで先生おっしゃいました  
けれども、まさに私もそうだと存じます。これに  
つきましては労働省が去年二・九通達を出しまし  
て以来、相当意欲的にやっております。しかし、  
どうも私も反省いたしまして、もっとやっぱり  
労働省のほうと緊密に事務的に連絡をとりまし  
て、それから監査をはじめとし、お互いに連絡協  
調を密にし合うという点が私はまだ欠けているの  
じゃないかと思っております。この点につきまして  
十分労働省のほうと話し合っております。こう  
いうやつをどういうふうにして撲滅したらいいの  
かという点につきまして、もっと真剣に考えてみ  
たいと思っております。現在そういう方向でおる  
のでございますが、そういう点で指導していきな  
いと思っております。

○木村美智男君 二番目の問題についての答えは  
それでけっこうなんですけれども、名義貸しの問  
題です。これはほっておくわけにはいかぬの  
じゃないか。それから不当表示はそういうような  
ことです。これは労働省との関係はないので、  
したがって、何らかのやっぱり規制をしていく方  
針があれば伺いたいし、なければできるだけ早く  
方針を立てて実行してもらいたい。

○政府委員(鈴木理吉君) おくれまして申しわけ  
ございません。

この第一番目の問題につきましては、これはわ  
かったものにつきましては実は東陸、阪陸でも具

体的に処分はしております。たとえば車両の使用  
停止ですね。処分は相当でございます。これ  
は名義貸しだけにつきまして処分したものでござ  
います。したがって、わかったものだけではど  
しどしやわけていきたいと思いますし、これにつ  
てわかったものを待っているというのではまこと  
に手ぬるいと思存しますので、どういふふうによ  
っていったらいいの、もう少し検討さしてもら  
いたいと思存します。それで実は案をつくりたいと  
思っております。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○木村美智男君 出たやつを処分をするというそ  
れだけじゃないに、事前にそういうことも、名義  
貸しというものをなくしていくという、そういう  
方策をひとつ検討していただいて、そうしてで  
きるだけ早い機会に実施してもらおうということ  
で、これはぜひやってももらいたいと思うので  
す。きょうは主として大阪を中心に取上げたわ  
けですけれども、どうも名義貸しというような問  
題は、もう現実的に新潟のほうからも具体的なこ  
とがあげられてきておりますので、これは全国的な  
最近の風潮のようですから、そういう意味で、ほ  
かのいろいろ理由があるいはあるのだからと思  
いますけれども、いずれにしてもこれはうまくな  
いことなんで、法律的に見ても、あるいは交通安  
全という点から見てもうまくないので、これは早  
急にひとついまいま答えられたような立場で対策をひ  
とつとっていただきたいと思存します。

○委員長(谷口慶吉君) 港湾整備緊急措置法の一  
部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないま  
す。

○大倉精一君 今度の新しい五カ年計画に関連を  
いたしまして、昨年、一つの構想をまとめられて  
おる東京湾の港湾計画について、まずこの概要と

今度の五カ年計画との関連について御説明を願  
いたいと思存します。

○政府委員(宮崎茂一君) 昨年の九月、東京湾の  
港湾計画の基本構想というものを提出しまして、港  
湾審議会のほうにはおられたわけでございますが、  
その成案ができておりますので、簡単に概要を御  
説明申し上げます。

御承知のように、東京湾の中には横須賀港、横  
浜港、川崎、東京、千葉、船橋、木更津と、ほと  
んど軒並みに港がございます。しかも、日本でも  
屈指の港でございます。港湾地帯でない箇所は  
わずかに二カ所だけでございます。東京と船橋の  
間、それから木更津と千葉の間、この二カ所だけ  
でございます。

御承知のように、この東京湾の周辺は、日本の  
政治経済の中心地でございますし、人口は全国の  
二九・四％でございます。工業出荷額が三五・九％  
でございます。港の扱ひ量にいたしましては、全  
国の二二・一％という、非常に大きな比率を占め  
ております。過去の港湾の取り扱ひ貨物量から考  
えまして、今後その傾向はますます増加する  
ということが考えられるわけでございます。港の  
整備をいたすには、この増加する貨物を対象  
に整備しなければならぬわけでございます。ま  
た非常に特色のある問題といたしまして、産業が  
東京湾周辺に発展いたしました。都市の過  
密化という問題が出てまいっております。また陸  
上輸送が非常に逼迫している、こういったような  
いわゆる公害と申しますか、いろんな問題が出て  
まいっております。したがって、単にこの港  
湾計画、ただ船をつけて荷物を揚げるというよう  
な計画だけではどうもいかにいけません。つ  
まりもう少しやはりこの地域計画と申しますか、  
総合的な計画の必要性というものが出てきてい  
るというふうなことで、今回の計画にはそういった  
面の要請を入れて計画をいたしたわけでござ  
います。たとえば東京湾を回る道路でございます  
すとか、これは埋め立て地の中に道路、鉄道とも  
にその用地をとっていくというふうな考え方、あ

るいはまた都市再開発のための用地をこの港と一  
緒につくっていく、あるいはグリーンベルトみた  
いなものをつくるか、そういった直接は港湾  
の施設以外のものまで計画をいたしております。  
大体基本方針と申しますのは、今回の港湾計画  
の基本方針は、柱といたしまして八つぐらいござ  
います。第一番目には、この東京湾の中の海岸線、  
水面につきましては、快適な環境の保全というこ  
とを考え、公害の予防を考慮して計画的に用途を  
定めて開発をする、こういうことが第一点でござ  
います。

第二点は、港の特性にに応じて効果的な分担  
をはかりまして、相互の重複を避けるという問  
題。  
それから第三点は、商工施設につきましては、  
背後地の関係を考慮いたしまして、貨物の背後輸  
送が合理的になるように配置する。  
それから第四点は、東京湾のこの地域の健全な  
発展に寄与するために、今後湾内に造成します用  
地のうちに重化学工業の用地というものを千葉港  
の南部と木更津周辺だけに限りまして、その他に  
つきましては、港湾のための用地と都市開発用地  
に充てるという方針。

それから第五番目には、港湾施設の利用効率を  
高めまして、荷役の合理化をはかるために、極力  
埠頭の物資別専門化をはかるという問題。  
第六点といたしましては、流通の円滑化及び都  
市交通の混雑緩和に資するために、沿岸に幹線交  
通施設を配置できるように考慮する。  
第七番目には、港湾内におきますところの安全  
確保という問題から、危険物の施設はできるだけ  
一般施設と分離をはかる。

第八番目に、東京湾口の航路の改良計画につ  
いては、別途また検討いたしたい。  
まあこういった八つの柱を中心にしたしまし  
て、いままでの各港の計画を総合的に施設計画を  
いたしたわけでございます。各港の施設計画につ  
きましては、一応省略いたしますが、東京湾全体  
で昭和五十年の貨物の目標というものを推計いた

しまして、一応四億トンというふうな考えております。現在が約一億七千八百万トンぐらいでございますが、十九年としますと二倍以上になるというふうな推計でございます。そしておまな施設と申しますかこれは港灣でございますから、保留施設が中心の施設になるわけでございますが、全体で大型のバースを、三百九十バースつくるうち、外国貿易関係が百五十バースで、国内関係が二百四十バース、そのほか物揚げ場が七千メートル、それから用地といたしまして一億平方メートルの用地をつくる、こういうのが非常に概略申し上げました、計画のアウトラインでございます。

第二点は、この計画と昭和四十三年から五十年の政府の今回の計画との関連はどうかという御質問でございますが、この計画は、実は昭和五十年までの計画でございますので、この計画の中からは、昭和四十七年までに相当する分を、各港の実績なりそういったものから緊急順に取り上げまして、中からその五十年計画に入れ込む、こういう作業をするわけでございます。

それから資金関係につきましては、この全体の計画といたしまして、大体おおむね七千三百億円かかります、十一年間に。その中でいろいろございまして、つまり港の基本施設というものがございまして、これに大体二千五百億かかりますが、それから機能施設というのがあります。荷役機械とか上屋とかいろいろのものがございまして、これがざっと九百五十億程度でございます。そうすると合計いたしますと三千四百五十億というふうになります。

そのほかには工業用地でございますが、これは民間資金その他が大部分でございますが、これが三千八百四十億、大体これは非常な概算でございます、この港灣整備法のワク内の金というのは三千四百五十億というの、一応このいわゆる港灣整備五十年計画と同じ性格の費用になる、こういう関係でございます。

○大倉精一君 大体沿革がわかりましたが、そこで問題になるのは資金なんです。大体、固なり、あるいは地方団体なり、あるいは起債なんというものに期待をされておられるの、すけれども、大体どういふ割合でもってこの各予定する、金を出してもらう、団体なり何なりに対してどういふ割合、どういふ程度の期待を持っておられるか、これを参考のために伺いたい。

○政府委員(宮崎茂一君) 御説明いたします。先ほど御説明いたしました三千四百五十億と申します、これは、いわゆる工業用地を除いた分でございますが、これにつきましては、いままさう国が幾らと、あるいは地方公共団体が幾らと、こういうふうなはつきりした内訳はないわけでございますが、概略申し上げますと、機能施設等につきましては、起債事業でございまして九百五十億は港灣管理者が政府の預金部資金その他の自治省からの融資、そういうものでまかなう分でございます。二千五百億のこの基本施設がいわゆる公共事業と申しますか、国の補助の入る事業でございます。これにつきましては、こまかにあるいは計算すれば一応は出てくるかと思いますが、まあ大ざっぱに見まして半分と申します、大体四、五〇％くらいは国になります、あとの半分は府県というふうに考えております。と申しますのは、これは長期計画でございますので、まだそういう各管理者のはつきりした資金内訳がないわけでございます。毎年毎年と申しますか、あるいは五十年計画こういったワクがはつきりいたしますと、この時点でこの計画の実現性を高めていく、こういう考え方です。しかしながら、これが非常に実現できそうにない問題かどうかということにつきましては、私も極力努力いたしまして、財政局その他にも必要性を力説いたしまして、これが実現に努力いたしたい、かように思っております。

○大倉精一君 本年度におけるこの三千四百五十億の予算は、これはどうなっていましたか、本年度の予算は、それから用地の金、三千八百四十億

円、この調達方式はどういうぐあいに予定をされておりますか。

○政府委員(宮崎茂一君) 本年度におきますところの金でございますが、その前に一言申し上げてみたいと思いますが、この十一年計画を実現は五十年のバースに直したら大体どのくらいになるであろうかという問題、そうしますと焦点が非常にはつきりするんじゃないか。先ほど申し上げました三千四百五十億でございますが、これは十一年間でございますので、これを五十年で幾らかというふうに直しますという、あとになるほど非常に金が大きく出るような形になります。したがって半分よりは少なくなる、その比率を計算いたしますと、三七〇程度ということになります。つまりあとほど、あとが六三〇ということになるわけでありまして、いまの四三〇から五十年計画のワクで申し上げますと三七〇くらいになるわけでございます。そういういたしますと、ざっと四十三年から四十七年までに千三百億ぐらいというような金額になるわけでございます。そういうことを念頭に置きまして、この四十二年度でございまして、四十二年度の港灣整備事業と機能施設は百二十七億円ということになっております。したがって、これから大体毎年二〇％程度の上昇ということに考えますと、おおむねその五十年計画におきますところの投資額、東京湾の旧五十年計画と申します、四十年から四十四年の投資額は大体七百八十億円ということになっております。全体の二二〇程度でございます。

したがって、これは新計画もまだ実は組んでおりませんが、これは新計画もまだ実は組んでおりませんが、もし同じような比率で投資すると、計算いたしますと、千二百三十億くらいになると、先ほど来申し上げました千三百億という数字と大体合っております。この比率が同じになるかどうか、これはまたこれから検討しなければならぬ問題でございます。すけれども、そういう関係で、公共事業のほうは大體いまの予算のバースと申しますか、この新

計画に沿ってやれば達成できる、こういう見通しでございます。

それからもう一つのお尋ねの用地のほうでございますが、これはおおむね工業用地の中心でございます。工業用地というの、先ほど来約一億平方メートルというのを申し上げました。十九年間でございまして、中身大体工業用地が三千八百万平方メートルであります。それから都市再開発の用地が三千二百万、それから港灣並びに臨港交通施設の敷地になる道路、鉄道でございますが、この敷地が大体三千万平方メートル、そういうような形になるわけでございます。これは工業のほうはおもにその立地する工場の資金と申しますか、民間の資金が大部分でございます。都市再開発の用地あるいはまた臨港交通施設の用地、これは一応自治省の起債でつくりまして、そしてあとでまたその所有者に売却をいたすわけでございます。つまり都市開発と申しますと、非常に都心部の混雑した、たとえば木材の工場でございますとか、そういうものをまとめまして、そこへ民間のそういう工場に売る、そういう形になります。交通施設にいたしても国鉄のほうに売るとか、そういうような形になります。一応、起債事業と申しますのは収益事業と称しておりますので、回収可能な事業、こういうことになるかと思っております。

○大倉精一君 問題はこの資金の調達が十分円滑にできるかどうかということが問題だと思っておりますけれども、なかなか港灣管理者の出されるという……港灣管理者の財政というのは非常に赤字が多いですね、大体収入が歳出の二〇％以下しかないという状況なんですけれども、そういうような状態の港灣管理者からこういう九百五十億という金を出させるということ、こういうことに対しての見通しがあるのですか。

○政府委員(宮崎茂一君) 先生のお話のように、この計画の中で一番むずかしい問題は資金の問題だ、私も思います。港灣管理者のほうに、おのおの管理者にこれだけの資金のめどがあるの

かどうかというお話でございます。港湾管理者の財政というのはいさぐさしいということも私も承知いたしております。こういった計画につきましても、だいたい十年間の港湾管理者の財政につきまして、足りないところをいままは申し上げるような調査といえますか、そういうものは持つておりませぬけれども、実はこの計画というのは、御承知のように各港の計画というのは港湾管理者のほうで実はつくってきたわけでございます。私どもは、港湾管理者は自分自分の港は自分自分で開発の責任がございますので、そういう観点から自分なりの負担にこたえ得るかどうかということでございます。いまの見通しといたしましては、二〇〇増しの負担にこたえ得るかどうかということでございます。その程度、二割増しの負担にこたえ得るかどうか、またその間に私どもいろいろと港湾管理者の財政につきまして、補強と申しますか、財政を援助すると申しますか、そういう手はだんだん打っていきたくて、申しますのは、先生も御承知のように、この中でもさうく東京、横浜ににつきましては外貿埠頭公園を昨年の十月に設立いたしました。これにつきましては、普通でいけば、公共事業であります、四〇〇ないし五〇〇程度の港湾管理者の負担になるわけでございます。すけれども、この方式でやりますと一割の港湾管理者の出資金を出すと。それでそのほかにつきましましては民間資金その他を導入してやるということになりますので、その面は明らかにこの中から管理者の財源の軽減になるわけでございます。いま一つといたしましては港湾管理者の財政の収入

をふやしてやるという方向でございます。これにつきましてはこの前、港湾審議会に諮問をいたしまして、その答申を得ておりますので、その線に従いまして収入の増加をはかってまいりたい。と申しますのは、港湾の施設の使用料の値上げでございますとか、あるいは入港料をとる問題でございますとか、そういう関係でございます。なおまた、この東京湾の地域というものは、埋め立てますと非常に地価が高くなると思っております。これは埋め立てた地を工場に売る場合に、工場の埋め立てただけをそのまま売るといことはほかにいろいろ問題がございます。工場は誘致され、人間はふえると、公共施設をしなければならぬ、人間はふえると、坪当たり一万二千円でございますか、ちよつと私、数字は千二百円でしたか、ちよつと忘れましたが、あるいは誤っているかも知れませんが、たしか千二百円かと思っております。木更津あたりのああい工業用地を埋めるときには地元の総合開発の協力費ということで県が埋め立て地から坪当たり千二百円の金を徴しまして、それを公共事業のほうに向けると、こういうようなことも考えております。その他また起債につきましましては自治省にお願いたしましてなるべく長期、低利の金を借りるような努力もする。まあそういうあらゆる努力をいたしまして港湾管理者の財政の軽減に努力していく。こういうことをいたしますれば大体いまの見通しでございます。財政的には何とかやっていると、かように私は考えておるわけでございます。

○大倉精一君 まあいろいろお金の面を聞きましたが、私はこの計画はぜひやってもらいたいのと思つたが、問題は金はどうだということが一番問題になるわけですね。それでまあ地方の港湾管理者が計画を出したんだというけれども、港湾管理者といたしましてはやはり国からの金というものは非常に大きく期待をしていると思つておる。その期待をされている国は財政硬化化というように非常に渋いことになっている。

ですから、私はいま時間がありませんから、大臣もおいでになりますからお伺いするんですけれども、この計画に要する資金についてはこれは国が相当腹をきめてめんどうみないかという、金の面で行き詰まってしまうんじゃないかと思つておる。大蔵省からも聞きたいと思つておる。どうも赤字に苦しんで、地方財政を圧迫している港湾管理者に大きく期待するということは不可能じゃないかと思つておる。ですから国から相当めんどうみなければいかぬと思つておる。いまの質問は港湾、新しい五カ年計画に閣議をいたしまして、東京湾におけるこの港湾開発計画という構想ができましたが、この構想を実現するには何とていっても金が必要である。で、計画を聞いておられますという非常に無理な期待を持っておる面があるのではないかと、こう思いますが、しよせんはやはり国が東京湾の開発については資金の面で相当に腹をきめてやってもらわれないかという、この構想はできないじゃないか、こう思つておる。その点についてひとつ大臣からお答えを願いたいと思つておる。

○国務大臣(中曾根康弘君) お説のとおり、かなり膨大な計画でございますので、港湾管理者のほうの負担も相当苦労が多いと考へます。自治省等とも相談をいたしまして、できるだけ地方のめんどうも見れるように努力いたしたいと思つておる。

○大倉精一君 時間がありませんので、次にもう一点だけお伺いしておきたいのですけれども、いまのお話で将来取り扱ひ量は四億トンくらい、こつとなつてきますと、東京湾に出入りする船の数並びに船相がすつかり変わってくるのじゃないかと思つておる。いまでも水道が狭いので大型の船の間を小型船が縫うように走つておるし、あるいはその中で漁船がとまつて操業しておる、こういうことでまことにどうも東京湾というのは船のラッシュで、あるいはその安全性については心配な感があるのです。したがって、この港湾の計画にいろいろ載つておると思つておるのですけれども、おそろくその時分になれば二十万トン級の大型の船もどんどん入つてくるだろう。そういう点に於いての見通しについてどうも、特に安全という面から見通しについてどうもお考えを持っておいでになるのか、これもひとつこの際伺つておきたいと思つておる。

○政府委員(宮崎茂一君) お答えいたします。ただいまの御質問は、東京湾の入り口の問題、いわゆる浦賀水道の問題であらうと思つておる。御承知のように浦賀水道は第一海堡、第二海堡、第三海堡と難所がございます。航行はいまS字型に入つておるわけでございます。現在は大体年間に十五万隻あそこを通過しております。この計画の最終目標でございます昭和五十年ごろにはその二倍になります。しかも船は大型化するであらう、お話をうかがいますと、現在のS字型の航路では非常に危険ではないかというふうな考へられるわけでございます。もちろん海上保安庁のほうでいろいろ航路の航行の規制とかその他航路標識の設置でございます。また、そういう点をやっていたらどうか、ことにいたしましてはやはり相当いまの一本の水道だけでは非常に困るのではないかと思つておる。実はこの計画でも別途に第一、第二海堡の間にまっすぐした航路を新しく掘るといふようなことを検討するようになつておると思つておる。現在、本年度もいま私ども出先のほうで、第二港湾建設局というところでことし予算をつけまして、実際に掘るのにどのくらい金がかかりますのか、地質調査をうけたものを今年度じゅうに完了をいたしまして計画をつくり上げて、航行に万全を期したい、そういう航路が、新しい対策が必要であるならばこのほうにもさうく工事に着手いたしました。航行のふくそうの緩和をはかりたいと、かように考へておるわけでございます。

す。

○大倉精一君 時間がありませんから端的に申し上げますが、何かしゅんせつは四十四年から千メートルないし千二、三百メートル広げるということをお願いいたします。それが大体四年間に四千万六百万立米の砂を掘るといふことを聞いておりますが、そこで私はこういうことも考え、あるいはそういう意見も聞いておるのですけれども、二十万トン級の船を東京港内に入れない慣行にしたらどうか、こういうのですね、それにはいわゆるタンカーというのは入れずに、そうして房総半島があつちのほうに油の一大貯蔵タンクをつくってそこへみんな入れてしまつてそこからパイプで持ってくる、こういうことも考えなければならぬのじゃないかと思つて、大きな船で入ってくるという事は非常にこれは危険なこともあるし、さらにまた、あるいは経済も考えなければならぬ、こういうことでまあ端的にお伺いするのですけれども、こういう一大貯油槽といふもの、それをパイプでもつて輸送する、こういうことも考えられると思つてすけれども、そういう点について通産省等と協議をなさるお考えはないかどうか。大臣そういう考え方はどうでしょうか。

○國務大臣(中曾根康弘君) これは将来の問題として深く考へべき問題であるだらうと思つてよく検討してみたいと思つてます。

○大倉精一君 これは突然の提案ですから、いまだこのことと言ふことはできないだらうと思つて、いまずと先ほどから局長おっしゃつておられるように、東京湾に出入りする船の様な数なりといふものが画期的なものになる。そうなつた場合に、特に二十万トン級という大型油送船あたりの航行については、いま私が申し上げたようなことも含んで格段の配慮をしないといふと、やはり東京湾といふものは行き詰まつてしまふんじゃないか、こういうことを考えるわけです。きょうは突然の提案でありますから、お答えは後の機会に伺いますが、こういうことを含んで十分に検討

をしてもらいたい、こういうことを申し上げて私の質問を終わりたいと思つてます。

○田代富士男君 きょうは委員長から、三十分ぐらいで全部終わつてくれという御指示がございましたのですが、私はもつと慎重審議をしてもらいたいと思つてます。これは、ほかでもございませぬが、昨日も私は佐藤総理に申し上げました。物価の委員会、一時間という時間で終わつてもらいたいと思つて、各委員質問できるどころではございませぬ。だから、そういう時間をきめられるといふことははなはだどうかと思つて、一応その線に、趣旨に沿うように私も努力してまいります。

いま問題になつております港灣整備五カ年計画の問題でございませぬ。五カ年計画あるいは七カ年計画とか、いろいろ計画立案はなされていきます。建設といふものは非常に大事であるし、しかしこの建設といふものは積み重ねといふものを努力していかなくてはならないと思つて、御承知のとおり、先日のあの十勝沖の震災等によりまして、われわれが二年、三年、あるいは十年かかって建設してきたその実績といふものはもう水泡に帰してしまつたと言われても仕方がないくらいに惨状でございませぬ。だから、一面ではこのように努力しておりますが、私はまず最初に、今回の地震の災害において港灣関係がどのような被害を受けたのか、またそれに対して、まあ天災と言つて一方的に片づけるんじゃないか、対処策はなかつたのかという事を最初にお尋ねしながら、この問題に取り組んでいきたいと思つてます。

で、災害といふものに対して大別しますと二つあるんじゃないかと思つてます。まあ一番われわれの身近なものでは台風、それから今回の地震でございませぬ。こういうものは一般的に天災と言われる種類のものじゃないかと思つてます。それから、運輸委員会におきましては特にいま検討をされております交通事故、それから公害問題、こういう問題といふものは大別するならば人災といふことが言えるんじゃないかと思つてわけなんです。

す。まあ大別して天災、人災といふことが言えるわけなんです。天災の中でも横綱格は台風じゃないかと思つてます。地震といふものはそうたびたび来るものではございませぬが、その台風の状況といふものを調べてみますと、大体一年間に二十

六個平均、台風といふものが日本の国土を襲つておられます。その中でも一番被害が多い月といふものは月別に調べてみますと、七月に大体三回平均、八月に六回平均、九月に四回平均、十月に四回平均、そういうような周期と申しますか過去のデータがございませぬが、台風の問題はきょうはさておきまして、この地震の問題でございませぬが、わが国は世界最高、こういう不名誉なことではございませぬが地震国でございませぬ。一年間にどれだけのわれわれのからだで感ずることのできる地震があるか、有感地震でございませぬが、これは大体千五百回あるそうです。一月にこれを振り分けまして百数十回がわれわれの人体に感ずる地震が起きています。一日にしまして大体日本のどこかにおきまして四回ないし五回の地震が起きている。こういうこれは過去のデータでございませぬが、今日起きました十勝沖地震だとか、福井の地震であるとか、そういう地震といふものは二年ないし三年に一回ぐらいこういうものが訪れてきておられます。そうして関東大震災のような大きなものは百年ないし百五十年に一回訪れてきている。こういう過去のデータになつてはいるわけですが、そういうところから、関東大震災のときは東京、現在の都を中心としたしまして十万人の死者、負傷者が十万人、行くえ不明が五万人、そして家屋全壊が十三万戸、半壊が十三万戸、焼失家屋が四十五万戸、このような関東大震災のときのデータが出ておられます。これに比しまして今回の十勝沖の地震といふものにつきましては、幸いにも関東大震災のときに比べれば被害が少くないといふことではございませぬが、現在の港灣関係におきましてどのような被害状況が起きているのか、もう日にちもたちますし、あらあらおつかみなさつてはいる被害状況をお知らせいたしたいと思つてます。

○政府委員(宮崎茂一君) お答えいたします。今回の十勝沖地震、津波によりまして港灣関係の公共土木の被害につきましては、本日まで判明した被害の総額が約二十二億円でございませぬ。この中で大きなものは函館港でございませぬ。函館が五億七千万円、その次は青森県の八戸港、これが十億六千万円、そのほか室蘭港、苫小牧、大湊、野辺地、川内、釜石、こういったものがあつてございませぬ。こういった港灣土木のほかに港灣の機能施設の関係と申しますか、上屋でありましてか荷役機械とかそういったものがございませぬが、これがおおむね一億程度になつておられます。これは各地ありまして、函館、室蘭、苫小牧、青森、八戸、こういったところでもございませぬ。そのほか木材の流失したもの、あるいははしげが沈没流失したものが、こういったものがございませぬ。はしげにつきましたは八戸港で二隻沈没、四隻流失、木材は石巻、宮古、こういった関係でございませぬ。

この地震に対しましては、現在の被害の今回の一番大きな問題点でございませぬが、現在私どものほうに港灣技術研究所というものがございませぬ。この技術研究所の職員並びに建設関係の技術者を十名ずつ、北海道班と青森班に分けてまして技術者を派遣いたしておりました。詳細にそのおのの施設がどう理由で技術的にこわれたか、あるいは今後どうして復旧したらよいかという点を、現地の復旧工事の指導並びに原因の技術的な詳細の調査のために派遣しております。申すまでもなく、やはりこの地震が起きました当時にすぐ地方公共団体つまり港灣管理者でございませぬが、港灣管理者といふものがこれが御承知のように港灣法によりまして港灣の開発、復旧、そういった責任を持つてはいるわけではございませぬ。この港灣管理者に対しましては、必要な緊急工事は、その場ですぐ応急にやらなければならぬと認定したものはすぐおやりなさい、こういうふうな指示いたしております。したがって、緊急工事はもう着手したのだと思つてます。また災害の査定でございませぬ。

が、これはもう地方公共団体におきまして体制が  
できまじらば、さっそく派遣をいたすことに  
いたしていただくわけでございます。私が聞き及びま  
した災害の状況の中で、一番大きなのは八戸港の  
防波堤、河原木というところの防波堤の破壊でござ  
います。これにつきましては、これは現地の第一  
報の事情を聞きまして津波による災害であろ  
う、さうに考えているわけでございます。

函館港につきましても、これはやはり津波と地  
震と両方でございます。全般的な地震による被害  
は岸壁、ほとんど係留施設でございますが、係留  
施設が少し前にずったとか、あるいは陥落したと  
いう地震による被害でございます。これは地震に  
対して土木技術的に見まして一番弱い港湾構造  
で、土圧がかかっております。つまり弱いもので  
ございますので、やむを得ないものであらうと思  
うわけでございます。

簡単でございますが、災害の状況とそれからそ  
れに対応いたしますところの私どもの体制とい  
いますか、そういったものを御説明申し上げます  
。

○田代富士男君 いま概略を説明していただきま  
して、特に函館、八戸港の被害が大きいというこ  
とでございますが、公明党で、政府の調査団より  
も一足先に調査をいたしました。その状況を聞いて  
見ますと、函館港は御承知のように、西からドッ  
クがこうなっておりますが、A、Bの地点は軽  
微である。C地点は笠石が移動かつ亀裂してい  
る、五十メートルにわたって。それからD地点は  
三十メートルにわたっていま申し上げたような状  
況です。E地点におきましてエプロンが沈下、六  
百平方メートル。それからG地点におきましては  
岸壁が特にひどくやられていまして。床板全面が五十  
センチから七十センチ傾斜している。その長さは  
延長二百メートルにわたっている。そして末広町  
の停船岸壁、エプロンの沈下百平方メートル。そ  
うして市の臨海道路の七財橋というのですか、巴  
橋、これは橋台の亀裂が五十平方メートル、現在  
は通行禁止になっている。また八戸は、いま申しさ

れまじら防波堤ですか、エプロン防波堤が三百九  
十メートルやられております。これは海岸が七百  
メートル、もう全面的にいま申されたような状況  
で、あとここに室蘭港、苫小牧その他の資料も全  
部ございまして、時間がありませぬから、これは  
省略いたしますけれども、一面ではこのような五  
カ年計画によりまして港湾整備事業の努力をな  
すていらっしゃいますか、こういう状態になっ  
てしまった。もうなつてしまったという結果があ  
る以上は、これを何とかしなければならぬでし  
う。そこで地元の人々の声を聞いてまいりまし  
たら、地元港湾関係者はこれを単に復旧にとどま  
らずに、これを契機に以前よりもりっぱな防備の  
とのった港にしたい、その声が非常に強  
いのです。特に私もその関係の人々から意見を  
聞いてきてもらいたいということをお願いしま  
したし、また私は行けませんでしたが、じかに  
関係者にも電話で聞いてみました。そういう声  
が非常に強いのです。ところが、当局とすれば、  
復旧が第一だということでございますが、こ  
の際、いま青森あるいは北海道にかけまして港湾  
の技術研究所の人々を二個班に分けて調査並びに  
どのように復旧したらよいかというために派遣を  
していらっしゃるといふことでございますが、こ  
ういう地元の要望もございまして、このような要  
望を入れまして、今後の復旧に当たりましては最  
小限度の災害、天災とは言いがたが、どこかに未  
然に防げる問題点、いろいろの共通して起こつて  
いる問題があると思ふのです。私もこの被害状況  
を見ておきますと、そういう点からいままでより  
もより以上——いま新しい港湾整備五カ年計画を  
なすていらっしゃいますけれども、そういうこ  
とを加味して、いままでより以上の港湾整備をこ  
の際検討する余地があるんじゃないかと思ひます  
が、それに対しまして大臣のお考えはいかがで  
ございませうか。

○国務大臣(中會根康弘君) とりあえずは復旧を  
急ぎまして、応急処理で直ちにこれを使って住民  
の皆さんに御不便をかけないようにすると同時

に、根本的には前の工法というものが、必ずしも  
地震というものを深く考えていかなかった向きもあ  
るのであります。今度の災害にかんがみまして、  
地震というものを相当考慮に入れた新しい工法を  
採用いたしまして、恒久的施設を整備してまいり  
たいと考えております。

○田代富士男君 幸いと申すか不幸と申すか、今  
回の十勝沖地震のこのことによりまして、われわ  
れ自身は救えられるべきところがあると思ふん  
です。いま大臣が申されるとおりに、現在の施設に  
おいては、地震に対する防備というものは無防備  
に近いような状態であった、それでやってくる  
た。それが今回の地震で起こってきた災害の状況  
に共通点が見つかっております。新しくここに  
いて港湾整備五カ年計画が立案されてお  
りまして、これも各技術者が大所高所から検討されて出  
されておられますけれども、今回この地震をわれわ  
れは試練としまして、新しく加味していくなら  
ば、港湾整備五カ年計画の中に、もう一度この問  
題等を検討して練り直す必要があるんじゃないか  
と私は思ふわけなんです。この地震の前に原案と  
いうものはつくられておりますから、幸いにも今  
回は災いを転じて福とすると申しませうか、北  
海道、東北の一部の方々に對しては申しわけあり  
ませぬですが、それによって全部のそういう港湾  
施設が改善されたというならば、りっぱな  
ことになるんじゃないかと思ふんですが、その点  
に對するお考えはいかがでございますか、大臣の  
御所見をお願いしたいと思ふんです。

○国務大臣(中會根康弘君) 新五カ年計画の  
スケールやアウトラインというものは大体きま  
っております。大蔵省とも打ち合わせしてござ  
います。個々の港湾の具体的計画というものは、港湾  
管理者とも予算が通りましたので、相談をしながら  
決定していくという段階でございますので、そ  
の際によく技術的にも新しい工法等を取り入れま  
して、地震というものの対策を重視した技術的計  
画を確立していきたいと思ひます。

○田代富士男君 大臣のお考えはよくわかりまし  
たが、技術担当の当局としておにも今回の、ま  
だごまかいデータはでき上がっておりませんが、  
ただアウトラインは大体私もつかんでおります。  
時間がありませぬ、ここに申し上げるデータ書い  
てありますけれども、いま大臣の御決意に對しま  
してどういふ点に技術的に改良を加えていくお考  
えであるか、当局の立場を聞かせていただきた  
い。

○政府委員(宮崎茂一君) いま大臣からお話にな  
りましたように、各港の計画につきましては、こ  
れから港湾管理者と話をさせていただきます。  
したがって、今日の地震の結果、いろいろな  
技術的なごまかい問題が明らかになりましたら  
ば、それをさっそくお話のように各構造物の設計  
にあたりまして、全国的な視野でそれを教訓とい  
たしまして、設計の工法その他に取り入れてい  
きたい、かように考えております。

○田代富士男君 これ以上言ってもまだ無理な段  
階じゃないかと思ひますから、それは強く要望し  
ておきたいと思ひます。  
時間もあまりありませんから、そこで港湾整備  
五カ年計画の問題でございますが、いまここにも  
趣旨説明あるいは理由等が述べてあります。私も  
よく読ましていただきましたが、この五カ年計画  
の進捗率が、四十年を初年度として発足して、現  
在四七、五%まできております。ところが今回こ  
の提案理由説明にもありますとおり、大幅に変  
更しなくちゃならないようになつた。これはここ  
にもありますとおり、経済発展の見通しあるい  
はいろいろな状況にあると思ひますけれども、こ  
れはいまいま起こってきたものではございませ  
ん。こういう経済の見通しという、あるいは状況  
というものは、あらあらかわらべきものではす  
けれども、五カ年計画を打ち出して、そしてまだそ  
まで所期の目的も達成せず、また次に乗りか  
えていかなければならないという点につきま  
して、私は計画を立案される時点におけるところ  
の甘さがあったのじゃないか、そのように私は思

てならないのですけれども、この点に対して当局としていかがお考えでございますか。

○政府委員(宮崎茂一君) 今回のいわゆる旧五カ年計画、昭和四十年年度を初年度といたします五カ年計画でございますが、これは昭和三十一年に立案したわけでございまして、その当時の過去のデータと申しますか、三十一年の時点におきまして、過去のデータをもとにいたしまして将来の昭和四十四年の貨物量を実は推定をいたしましたわけでございまして、御承知のように港灣は、まずどのくらい貨物を扱うかということが一番中心になるわけでございまして、したがってその時点におきまして、港灣の過去の取り扱い貨物量と国民総生産との相関関係をまず考え、あるいはまた鉱工業生産指数との過去の相関関係から計算をいたしまして、四十四年の貨物目標を十億五千万トンというふうに計算をしたわけでございまして、その後の日本の経済の実勢というものは、予想以上に高まっておりますのでございまして、この点につきましては、私も港灣のほうから、港灣のサイドから考えますと、その時点にあったあらゆる経済指数を駆使して十億五千万トンという数字を出したのでございまして、やむを得なかつたのじゃないか。その後、経済の実勢がそのようになったわけでございまして、昨年の三月に経済社会発展計画というものが政府全体の計画として定められたというところで、そういういきさつから、やはりお話のように、経済見通しが変わりましたから、さっそくそちらのほうへひとつ転換をいたしましたので、新しい計画を立てる、こういうことになりました。

○田代富士男君 まあそのように次から次と変えるということはありませんかと思ひますが、よゝい面の建設のために変えていくというような御趣旨の御説明もございました。そうだろうと私は思うのですけれども、まあその計画によって港灣施設というものが逐次整備されてきておるでしょうし、将来もそのように整備されていくことは間違いないと思ひますが、これに関して心配なこと

が一つあるわけなんです。

いま私が申し上げました、今回の十勝沖地震の問題を今後どうこの五カ年計画の中に入れていくかと申したときにも、港灣管理者とも相談しながら設計等も進めていきたいというお話がございましたが、問題になってくるのは、その港灣管理者の負担でございます。このように大幅にこういふ整備がされていって、負担金が大幅に増大していった場合には、今後どのように港灣管理者に対して対処していかれるのか、その点のお考えをお聞かせいただきたいと思うわけなんです、いかがでございますか。

○政府委員(宮崎茂一君) お答えいたします。この五カ年計画を遂行するにあたりまして、港灣管理者の財政問題というものをどのように考えているか、このようなお尋ねかと思ひます。

御承知のように、港灣管理者の財政問題で一番いま問題になっておりますのは、六六港と申しますか、日本の大きな港でございます神戸とか大阪とか横浜、東京とか、こういう東京湾、大阪湾、伊勢湾あるいはまた関門、こういう関係の港でございます。またこれらの港は、将来発展の可能性は相当この周辺にございまして、こういったものを中心にしてやはり投資もなされるであろうと思はれてございまして、したがってこの六六港におきまして、どのような港灣管理者の財政状態かということ、申すまでもなく現状におきましては相当困つていられるということが言われております。私ももちろんと資料を持っております。したがって、新しい五カ年計画をやりまします場合にございまして、まず港灣管理者の国の補助率、国の負担額の増大と申しますか、こういう点がまず第一点であろうと思ひます。現在、現在までに相当特定重要港灣につきましましては、重要な施設については六割五分まで補助してまいりましたし、また補助の対象もだんだんと広げてまいっております。したがって、従来から、たとえが大坂港について申し上げますと、戦前はほとんど国の補助はなかつたのが、最近では総合補助率で申しますと、ほとんど神戸並みになっておりま

す。こういったような国のあらゆる面の財政に対する補助というののも一つあるかと思ひます。その次には、御承知のように、昨年の十月、外貿埠頭公園というものを発足させまして、外国貿易に關係のある岸壁につきましまして、公園のほうで施行をする。このようにいたしますと、港灣管理者は、従来五割とかそこらぐらゐの負担をしておつたのが、一割の負担でございまして、港灣管理者の中で、こういった制度を大幅にこの計画の中には取り入れていきたい、また今後につきましても、港灣管理者とよく御相談をいたしまして、そういう港灣の公園方式と申しますか、そういう方式に対して非常に希望があるならば、なるべくこのワタを広げていきたいということをお考へしております。

第三といたしましては、港灣管理者の収入の増加ということをお考へしなければならぬのであります。日本の港は非常に安い、荷役料が安いというところも実は言われております。したがって、港灣管理者の収入ということになりますと、施設使用料と申しますか、こういったものを引き上げる、これにつきましては昨年でございまして、港灣管理者の財政問題をどうしたらいいかということ、港灣審議会に運輸大臣の諮問をいたしましたので、たしか昨年の秋か、私ちょっと時期はきょうははっきりいたしません、答申をいたしております。その答申の中にもいろいろ問題が書かれてございまして、そういった関係で、施設使用料あるいは入港料とか、そういった問題の引き上げと申しますか、収入の増加ということをお考へしていきたい。

第四点といたしましては、いわゆる最近では、この港灣管理者の財政の問題は、起債の問題、つまり金を借りて工事をやるわけでございまして、その起債が非常に諸外国に比べて返還の年限が短くてしかも金利が高いじゃないかという御不満がございまして、これにつきましましては、はなはだむずかしい問題ではございまして、自治省にお願いをいたしまして、毎年毎年強力でお願い

をいたしておりますが、借りる年限をなるべく長くしていただいて、そして金利は安いものを貸していただくという努力をいたしております。私の見た資料によりますと、少しづつ改善をされつつある、このように考へております。今後とも港灣管理者の財政につきましましては、港灣管理者のいろいろの御希望なり、そういったものを十分勘案いたしまして努力をいたしたい、かように考へておるものでございまして。

○田代富士男君 いま当局の立場から御説明をいたしまして、いままでの国と地元との比率は六対四となる、その間のいろいろなごほごほございまして、今後努力していきたいということでございますが、私は先日も大阪湾へ行つてまいりました。これは別の用件で行つたのです。その用件というものは、御承知のとおり、これも港灣の仕事の一つになります、はしげが出入りするところに臨海線の鉄道が通つております。その可動橋が二カ所ありますところが、満潮時にはその可動橋の下をはしげが通れない。そのためにこの港灣の荷役の關係が非常に影響を受けているというところを聞きまして、私はその可動橋を見に行きました。二カ所あります。それからその奥のほうには、可動橋ではありませんが、大阪湾のサイドのほうへ行くと、一つ陸橋がかかっております。これも満潮時になったらはしげが通れない。この実地調査に行きまして、港灣関係者からいろいろ話を聞いたおりに、いまの当局のお話とお話でございます、努力をしてよくいたしますと、このようにいたしますと。その趣旨はもともとわかりませんが、この委員会が発言なさつておられると、実際のそういう出先のところにおける実態というものはえらい開きがあるわけなんです。私はいまここで話されたことを向こうに言つてあげたいと思ひますけれども、言つておられることとやうなことが違ひますと、これが現在の国の仕事なんですと。そういう不満の音が非常に大きいです。そういうことに対して大臣、運輸大臣として



指導監督し育成していかなくちゃならないお立場でございますが、どのように対処なさるのかひとつお聞かせ願いたいと思います。

○国務大臣(中曾根康弘君) これは結局港湾管理者の意見をよく聞いて地元の要望を調達するということであるだろうと思えます。本省ではそこまできなかなくわからぬところもあると思えますから、謙虚に地元の実情をよく知っている人たちの意見を聞いて、その人たちが最も便利になるようにやるという以外にないと思えます。それにはやっぱり具体的には港湾管理者が市会議員や区会議員、あるいは府会議員とも接触をよくし、それによっても知っておりますし、また地方の海運局や港湾建設局等もそういう部面とよく接触いたしましてよく苦情を受け入れるような体制をつくりながら港湾管理者と連携を密にしてやらせるようにいたしたいと思えます。

○田代富士男君 私は中曾根運輸大臣が大臣になられて協力者の一人の立場です。ここでいろいろ大臣が、これは余談になるかも知れませんが、通達を出されたときには裏づけに必ず行っております。一つは昨年の暮に、帰省客のためにいろいろ旅客船が定員オーバーになって事故のないようにということをお聞きして、私は昨年二十七日の通達にあたりまして、私は昨年二十七日関西汽船へ現場を見に行きました。定員オーバーになっていのかどうかということもこの目で見てきました。その結果のことについてはきょうは申し上げませんけれども、そのように大臣が申された以上は、私は全部そのように協力もしてきておりますけれども、そのつもりでいま大臣が申されたとおり、当局が申されたとおりにほんとうに痛めつけられております地元の港湾関係者というものは特にいろいろな業者がおります。はしけ業者なんかの意見を聞いたならばほんとうにたいへんな意見を持っております。そういうようなものも時間がありませぬからきょうは省略いたしますけれども、いま大臣並びに局長が申されたその線に沿って強く改善してもらいたい。そのための

港湾整備五カ年計画じゃないかと思えます。機構だけじゃない。形式だけじゃない。そのやはり根本に流れる精神というものが大事じゃないかと思えます。それから、ひとつ要望しておきたいと思えます。それから昭和四十一年度における主要八大港の係岸率をちょっと調べて見ましたら、全体的にも係岸率が不当に低くなっているのがあるわけなんです。特にその係岸率が低くなっている理由が、その改善策についてどう対処なさるうとしていらっしゃるのか。ここに運輸省から出されているところの係岸率を見てみますと、横浜が揚げのほうで御承知のとおり一七・八です。神戸が一五・五。積み荷の量が横浜が七・四、神戸が一七・七と、このように特にこういう主要港が著しく低くなっているのはどういふわけであるか。これに対する改善策をお聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(宮崎茂一君) お答えいたします。御承知のように、いまお話の数字はいわゆる直接船を着けまして、そのサイドの上屋から積み荷物を、こういう意味の係岸率だろうと思われたいと思います。御承知のように、日本の港ははしけの港と申しますか、そこからスタートしたわけでございます。近代の横着ける岸壁はなくて、はしけでみな荷役をした。そういう関係から川筋に沿うことが非常によければいいと思っております。はしけ荷役というものはある期間相当統制のじゃないかと思われたいと思います。しかしながらこの近代の横着ける岸壁は、御承知のように、接岸をいたしましてほとんど荷役機械その他で積みおろしする、こういうようなことが理想的であるわけでございます。また現在の労働力不足といった観点からいたしまして、なるべく係岸率を多くする。欧米の先進諸国におきましてはほとんどこの係岸率の方法をやっております。もちろん特殊な事情の場合にははしけその他も使っております。こういふものはなかなか改善が非常にむずかしいわけではございません。はしけを利用する施設がほかにもございますし、そしてまたはしけの業者の方々もい

でになるわけでございます。改善はむずかしいのでございますが、やはり私どもは一步一步努力していかなければならない。その方策をいたしましてはまずやはり岸壁が少くないわけでございます。で、岸壁をよけいづくるということが必要でございます。現在の方式はいわゆる公共事業方式と申しまして、だれでも使いたい、公共事業でやるのだからだれでも使いたい、だから先着順だ、こういうような考え方になっておりました。そういうふうな考え方になっておりました。積み込み荷物がその上屋にない、ほかの上屋から持ってこなければならぬ、六大港におきましてはそういう港内の錯綜した荷役が行なわれているわけでございます。したがって、まずこの船の着くものを、何丸がどのバースにいつ着くというのを早くきめておく。そういうことです。その上屋に積み荷物を持ってくるということになるわけでございます。そういうふうな方式をとる。あるいはまた航路別の優先方式と申しますか、北米航路はこの岸壁、あるいは南米航路はこれというふうな航路別に優先方式をとるか、あるいはロットが非常に大きいと、貨物ごとの、物資ごとの専用埠頭と申しますか、これは会社のことではございませんが、専門埠頭と申しますか、バナナであればバナナ埠頭、あるいはまた綿花なら綿花の埠頭、こういうふうな専門化したと申しますと、非常にそういうものも係岸率というものがよくなる。こういう観点からそういういろいろな多岐な面を施策を進めてまいりたい。なかなかこれはしかし従来の慣習と申しますか、六大港においては特にそういう問題がございますので、横浜ですと東京から貨物を持っていく、あるいは神戸だと大阪の貨物をはしけで持っていく、こういうような慣習というものがございまして、急には改められないのですが、しかし徐々に改善はされていく。そしていまのようないろいろな方策を講じて港の近代化をはかっていきたい。このように考えております。

○田代富士男君 いま苦しい港湾関係の実情というものを話していただきましたが、確かにそういう面があるのじゃないかと思えます。まあ古くからの慣習によって全部が運営されております。特に港湾関係というものは非常に封建的なところがございます。これも私はなかなか当たりましてこれの近代化というものは一朝一夕にはできない。これは人的関係もそのとおりになっております。まあしかしそれだからといってあきらめていたならばいつまでたっても改善できるものではありません。改善せずにおくものかというその一念が改善のきずなになっていくのじゃないかと思われたい。そこで、いま六大港におきまして先着順であるというわけで、どの船がいつ着くかというものがわかっているならばそのバースに着けることもわかる、そういうこともまた航路別に分けることもできるとおっしゃるけれども、先着順であると、そのために困っている問題がございますが、これは世界的な傾向が一つあるわけなんです。それは古い慣習といえはそれまでなんです。まあこれは改良するのがたいへんだと思えますが、港に出入りする船がたいへん月末に集まっております。これは六大港は世界じゅうどの港も同じです。これは古い慣習になっていまして、いろいろ実情があると思っております。貿易の手続上の問題、手形の決済、ライセンズの決済等の問題もあるでしょうけれども、そのように月末に一度に集中して先着順だと、そのことによりまして港の利用効率が非常に悪くなっている、これが逐次上旬、中旬、下旬と分かれていけば港の利用効率というものは高いじゃないかと思われたい。これを古い慣習と一がい

にせずして、世界全部がそうだからということに流されなくて、まあ日本自身、日本の国の海運業界がこのような画期的なものをやったのだということでは日本自身がオピニオン・リーダーとしてこれを改善していくような方法をお持ちにならないか、特に中曾根運輸大臣はあらゆる面において

ま脚光を浴びていらつしやるし、こういう面を切り開かれるのがうまいじゃないかと思うのです。そういう面で大官のお考え並びに当局の改善策についてお聞かせを願いたいと思つたのです。

○国務大臣(中曾根康弘君) 私はどうも技術者でありませんので、そういういい知恵は浮かびませんが、港務局には優秀な技術者が大ぜい集まっておりますので、ひとつ知恵を働かせましていろいろくふうを講じてみたいと思つています。

○政府委員(宮崎茂一君) お答えいたします。

お話のとおりでございます。月末月初の集中というのは非常に激しいわけでありまして、私どもも海運界、貿易界その他にもお願いをいたしまして、月末で決済をする、つまり、月末に船に積み込めば金がもらえらるということになつて、上屋まで持っていけば金がもらえらるというふうなことにしてくれないかという話もいたしております。なかなかこれは皆さん方の銀行筋その他の御協力を得なければならぬ問題でございます。一つは考え方といたしましては、私はいわゆるコンテナ輸送というのが昨年の暮れから始まつております。それはどういふことかと申しますと、スケジュールをきめております。何月何日に何船が入る、そうしてその専用埠頭でございます。いわゆる現在一番港務荷役で近代化されていぬ面は雑貨でございます。その他の石油でありますとか、石炭でありますとか、鉱石とか、そういう場合にはほとんど近代化されております。近代化されていぬのは雑貨です。この雑貨の近代化というのがコンテナ輸送でございます。したがしまして、私はこのコンテナ輸送が大幅に伸びれば、月末月初の集中というものは、その面はなくなるというふうなことを考えているわけでございます。しかしながらコンテナ輸送というものは相手のあることでございませぬ。東南アジア貿易とか、あるいは後進国等の間にはなかなかこれは広がらないというふうなことがございませぬ。したがしまして、海運界の事情にもごらみ合わせながら促進しなければならぬ問題でございますけれども、やはりそういう面について

ついてもコンテナ化を急ぐとか、あるいは銀行筋その他の御協力を得る、そういうことしかいまのところないんじゃないかと、かように考えているわけでございます。

○田代富士男君 港務関係の問題はその程度にいたしまして、時間があるから二、三、最初に申し上げました十勝沖地震関係の問題をお聞きしたいと思つています、もうこれは短い時間でございますから。

一番最初にもお話をしましたとおり、十勝沖地震のために東北本線の尻内といふ駅が、駅の名前。向こうは特殊な、東北の独自の固有名詞でございます。まして、それと陸奥市川間がまだに不通になつておりますけれども、復旧の見通しはどうかあるのか。まず当局からお聞きしたいと思つたので。

○国務大臣(中曾根康弘君) 東北本線が非常な故障を受けまして、鋭意復旧しておつたのでございませぬが、普通でいきますと今月一ぱいほどしてもおかかるといふのでございませぬ。しかし委員会におきましては至急再開せよという御要望がございましたので、復線にして、何と申しますか、経済ベースで正規に復旧工事をやりますともう少し時間がかかるのですが、とりあえず単線でもいいから交通を開くといったほうが大事だから、少し金がかかってもいいから早く繰り上げてやれと、そういうことを言ひまして、国鉄もいろいろ検討いたしました。二十七日に単線で復旧すると、そういう見通しがつきました。具体的には鉄道監督局から御説明申し上げます。

○説明員(松本文彦君) ただいま大臣から御答弁ございました。全くそのとおりでございます。私ども当初大体二週間程度はどうしてもかかるといふふうに予想しておりましたが、いろいろ各方面の御指示がございまして、部内で鋭意研究、検討いたしました。大体二十七日じゅうくりをめぐりに開通できるというふうな段取りに相なつたわけでございます。

○田代富士男君 そこで大臣からいまお話を聞きまして、近々開通の見込みが立つというところでございませぬが、現在不通のために、北上線、花輪線、で乗客を迂回されていらつしやるそうですが、貨物はどうなつておられるのか。その点をお聞かせ願ひたい。

○説明員(松本文彦君) いまの御質問のとおり、旅客は花輪線、北上線経由でございます。貨物につきましては、これは各線、大体奥羽線、奥羽南線と申しまして、福島、秋田線経由であります。越、羽越、奥羽線というところで輸送しております。大体平常は青函を渡る貨車が約一日九百両から千両というオーダーでございます。現段階で、いま国鉄が奥羽線の全輸送力をこれに投入いたしております。平生の約六割から六割強という状態でございます。

○田代富士男君 貨物の輸送が支障を来たしておるといふことが実情じゃないかと思つたのです。当地へ公明党の調査団も参りましたし、派遣隊も参つて、実情を聞いてまいりますと、そのために生鮮食料品が非常に不足しておる。そのために物価の値上がりと思つて申しますが、一時的現象に終われば幸いだと思つて申しますが、住民の嘆きが非常に大きい。このように単線運転でもされたならば改善されると思つて申しますが、これとても乗客優先になることは間違いないと思つて申しますが、このような住民の、災害にあつた上に生鮮食料品の物価高に悩んでおる、この実情に対して、大臣としていかがお考えでございますか。

○国務大臣(中曾根康弘君) これは至急に交通を復旧すると同時に、農林省のほうも一生懸命努力しておるようでございます。生鮮食料品の不足というものを地震の当初に農林大臣も言つておりました。私たちがその線に協力いたしました。今後とも農林省と緊密に連絡してやっていきたいと思つております。

年計画に繰り入れてもらいたいということを要望いたしました。ここに週刊朝日もあります。週刊朝日にも、東京、大阪に地震が起きた場合はどうなるかということが書いてございませぬ。それ以外に京阪神地方——特に東京港を埋め立てました上に住宅あるいは工場が密集しております。そして最近の現象といたしまして、地下水のくみ上げのために地盤が沈下してきています。もうこれは厳然たる実情でございます。ここへ地震でもきたらばどうなるであろうかと心配せざるを得ないわけなんです。これにつきまして、この一帯の東京湾の港務関係というものを対しまして、地盤の沈下ということも検討されておるわけなんです。これは今回の十勝沖地震を契機といたしまして、いままから建設するのじゃなくして、善後策を講じたかたならば、これはたいへんなことになるんじゃないかと思つたわけなんです。まあそういうわけです。最後に、このような特に災害、中でも今日直面する地震とわれわれの国民生活との関係につきまして、ひとつ大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思います。私の質問を終わりたいと思つています。

○国務大臣(中曾根康弘君) お説のように、東京、大阪のような大都会地区に地震あるいはその他のようなこういう大災害が起きますと、われわれの想像を絶するような事態が起る危険性があると思つておるのであります。

そこで、まず第一は、地震の予知ということについて最大の努力を傾ける必要がある。そう考えまして、ことしの初めからこの方法の検討を命じておつたのでございませぬが、ちょうど今度の十勝沖地震前後にこの計画ができました。十年計画、前期五カ年、後期五カ年というところで、この方法を実行させることにいたしました。特に東京なんかの場合は房総半島から大島、それから下田の沖、あの辺にかけての海底の地殻変動の調査が非常に大事なので、それに対する対策もいま講じようと思つております。

それから第二に、万一起きた場合のことであり

ますが、一番大きな問題は、自動車が路上をみんな占領してしまっていて、動けなくなるという危険性が非常にあります。この問題については警視庁や消防隊等ともいろいろ対策を講じており、運輸省、自衛隊ともどもそういう総合的な図上演習といいますが、そういうことを実行もしてまいりますし、今後ともっと綿密にやっていかねければならない。東京都といろいろ打ち合わせてやるべき問題であると思っております。

それから第三番目には、それらの場合における補給の問題でございます。その補給の問題につきましても、たとえば東京に入ってくる道路、鉄道、そのほかの幹線流入路、こういうものを早く警戒して、そうして障害を除くという、そういう問題もございします。

そういう万般の問題について綿密な計画をつくり、また演習を行なって万一の際の災害に備えなければならぬ、このように考えております。なお、先ほど御答弁申し上げました生鮮食料品の問題については、供給は支障なく行なわれているのでございします。

○委員長(谷口慶吉君) ほかに御発言もなければ、質疑は終局し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(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。それでは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すから、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(谷口慶吉君) 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。港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(谷口慶吉君) 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、先例により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(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(谷口慶吉君) これより請願の審査を行ないます。ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

第八号、常磐電車車両改良促進等に関する請願外三十六件を議題といたします。

まず専門員から請願の趣旨について説明を徴取いたします。

速記を中止して。

〔午後零時三十七分速記中止〕

〔午後零時五十二分速記開始〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記を始めてください。

これより請願について採決いたします。

第八号、九号、五〇号、五一号、七七号、七八号、八二号、八三号、九一号、九二号、九五号、九六号、一〇七号、一一八号、一二六号、一二七号、一三六号、一三七号、一四二号、一六四号、一六五号、一七二号、一八二号、一八七号、一九〇号、一九五号、二〇一号、二〇八号、二二五号、三八六号、三八七号、三八八号、三八九号、第二七二六号以上三十四件の請願は、いずれも願意をおおむね妥当と認め、議院の会議に付するを要するものにして、内閣に送付するものと決定することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。よってさよう決定いたしました。

なお、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(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(谷口慶吉君) 継続調査要求についておはかりいたします。

運輸事情等に関する調査につきましては、閉会中もおお調査を継続することとし、本院規則第五十三条により、本件の継続調査要求書を議長に提出したしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求書の作成につきましては、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(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(谷口慶吉君) 次に、委員派遣承認要求についておはかりいたします。

閉会中、委員派遣を行なう必要が生じたときは、これを行なうこととし、その日時、人選、派遣地及び手続等は、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(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さようとりはからいます。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十四分散会

昭和四十三年五月三十一日印刷

昭和四十三年六月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局