

第六十三回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第九 号

昭和四十五年三月二十日(金曜日)
午前十時十四分開議

運輸委員会調査 小西 眞一君
室長

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君 理事 加藤 六月君

理事 徳安 實藏君 理事 箕輪 登君

理事 村山 達雄君 理事 内藤 良平君

理事 松本 忠助君 理事 和田 春生君

理事 河野 洋平君 理事 佐藤 孝行君

理事 菅波 茂君 理事 砂田 重民君

理事 中馬 辰猪君 理事 中村庸一郎君

理事 西村 英一君 理事 長谷川 峻君

理事 古屋 亨君 理事 増田甲子七君

理事 井野 正揮君 理事 金丸 徳重君

理事 齊藤 正男君 理事 楠 兼次郎君

理事 田中 昭二君 理事 宮井 泰良君

理事 渡辺 武三君 理事 田代 文久君

理事 關谷 勝利君

出席政府委員

運輸政務次官 山村新治郎君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

運輸省船員局長 高林 康一君

運輸省港務局長 栗栖 義明君

運輸省鉄道監督局長 町田 直君

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

海上保安庁長官 河毛 一郎君

気象庁長官 吉武 素二君

気象庁次長 坂本 勲介君

委員外の出席者

運輸省港務局参事官 上原 啓君

日本国有鉄道総裁 磯崎 敏君

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二二号)

陸運、海運、日本国有鉄道の経営、海上保安及び気象に関する件

○福井委員長

これより会議を開きます。

港湾法及び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、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。砂田重民君。

○砂田委員

まず、政務次官にお伺いいたします。

わが国の港湾を通過する貨物が、経済発展に伴ってその質、量ともに相当大きな変貌を遂げてきております。これからのいろいろな変わっていくだろうと考えられます。さらにその輸送技術の革新、進歩も著しいものがありますけれども、このような環境のもとにおいて、わが国の港湾整備は今後どういふふうに変貌していくであろうか、政務次官の基本的な御所信を承りたいと思います。

○山村政府委員

お答えいたします。

わが国の港湾の貨物量は、わが国の経済の高度成長を反映して、最近では年々約二〇〇％の大幅な伸びを示しております。このような量的な増加に加え、輸送技術の進歩も著しく、オイルタンカーや鉄鉱石専用船の超大型化をはじめとして、他の物資についても輸送の専用船化と大型化が進んでおります。雑貨の輸送については、大型高速コンテナ船による一貫輸送が急速に進展いたしております。

ます。今後の港湾整備は、取り扱い貨物の量的拡大に対応するとともに、これらの輸送技術の質的変化を考慮して進める必要がございます。特にコンテナ埠頭、フェリー埠頭、物資別専門埠頭など、流通革新に対応した施設の整備が必要と考えております。また工業港におきましては、船型の大型化に対応いたしまして、航路、泊地の増深を進めていくことが従来以上に必要であると思っております。

○砂田委員

このたびは港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部改正をされて、民間事業者に対して無利子の貸し付けを行なう、外資コンテナ埠頭などの整備を促進されようとしておられるわけですから、基本的な必要性というものはどういふところにあるのか、そのポイントをひとつ政務次官から御説明をお願いしたいと思っております。

○山村政府委員

国際海上航路におけるコンテナ貨物等、新しい海上輸送方式によりまして輸送される貨物の増加が特に目ざましく、この傾向は今後も続くものと予想されますので、重要港湾における外資コンテナ埠頭の整備を今後一段と促進する必要があると見做しております。これらの埠頭は在来の公共埠頭と異なり、岸壁、荷さばき施設等を一体として特定の者に専用使用させることによつて、その効率的運営がはかられるものであります。これらの埠頭につきましましては、ある程度の助成があれば、港湾管理者にかりまして民間事業者による整備が可能となるケースが想定されますので、その整備を助成するための措置をとることとしたものでございます。

○砂田委員

港湾整備については、前に外資埠頭公園方式という新しい方式を打ち出されて、京浜、阪神、両外資埠頭公園で事業が行なわれております。今回はまたそれと違う新しい方式を打ち出されたわけですが、この新方式の概略を

御説明願いたいのと、あわせて四十五年予算でどういふふうな措置をとられたか、御説明をお願いいたします。

○山村政府委員

このたびのこの方式は、港湾管理者が民間事業者に対して、外資コンテナ埠頭等の政令で定める特定用途港施設の建設または改良に充てる資金を無利子で貸し付ける場合、その貸し付けが一定の条件に当てはまるときには、国が当該港湾管理者に対して、その貸し付け金の範囲内で政令で定める金額を無利子で貸し付けるものでございます。

四十五年の予算案におきましては、名古屋港及び四日市港における外資コンテナ埠頭建設のための無利子貸し付け金として二億四千万円を計上いたしております。そして同時に、七億二千万円を資金運用部資金引き受けのいわゆる地方債として予定いたしております。なお、この無利子貸し付け金の原資は一般会計から繰り入れられたものでございます。

○砂田委員

いま政務次官御説明になった起債ですが、これは地方公共団体におそらく地方債でいくのです。そうすると、地方公共団体というか、港湾管理者というか、その起債を受けて、その起債分は今度の会社への出資になるわけですか。

○栗栖政府委員

ただいまの起債分は、新しい今度の会社に対しまして貸し付け金になる予定でございます。

○砂田委員

それでは、これは局長から御答弁いたしてもけっこうですが、この機会に、港湾整備五カ年計画のことをちよつと伺っておきたいと思ひます。

現行の五カ年計画は、四十五年度が第三年次になるわけですね、四十三年から始まって四十七年に終わるから、全投資額が一兆三百億円で、この

規模で進行していくこの五カ年計画に對し、四十五年度予算分の事業を全部やり終えた段階で、何%の事業が完了することになりますか。

○栗栖政府委員 一兆三百億のうち、公共事業費の該当分が八千億でございますが、それ以外の地方債あるいは単独入札して一兆三百億円でございしますが、公共事業の進み方は約四八%でございます。

○砂田委員 現行五カ年計画の規模の一兆三百億円というのは、全国の港湾取り扱貨物量の年度年度の推定量に基づいて計画されたものだと思うのですが、この推定量が今日になってみればもう低過ぎるということは、当然おわかりになると思います。そこで、この年度年度の推定量と年度年度の実績量といいますが、この数字がわかっておりましたら、これを比較をしてひとつ御説明を願いたいと思います。どういふことになっておりますか。

○栗栖政府委員 五カ年計画はただいま御指摘のとおり、昭和四十三年から四十七年の計画でございますが、基礎になります貨物の数字は、昭和四十年の八億八千万トンという数字を基礎にいたしまして、平均伸び率九・六%ということで、四十七年の貨物量を十五億三千万トンということで想定してございます。実績は、先ほど政務次官から御説明申し上げましたように、かなり上回っておりますまして、計画が始まりました四十三年度を例にとりまして、平均伸び率九・六%という数字で想定いたしますと、計画の当初におきましては十億七千万トンという数字になっておりましたが、実績は十三億六千万トンという数字になっております。それから四十四年度につきましては、まだ確定数字は出ておりませんが、当初の予定いたしましたグラフからとりますと、十一億七千万トンという予定でございましたが、現在の推定見込みでございますが、約十六億トンに相なるうかというふうになっております。

○砂田委員 そういふことになると、現行五カ年計画の全投資量をおきめになった時期に推定され

た貨物というものとずいぶん違ってきておる。局長からことばで説明を伺っても、どうもなかなかわかりにくいものですから、ひとつ資料を出していただけないか。きょうでなくてもいいですけども、推定貨物量、それから実績の貨物量、年度別の何かわかりやすい一表にまとめたグラフにでもつくってお示しいただきたいと思ひます。

○栗栖政府委員 そういふ資料を早急にまとめて提出するようにいたします。

○砂田委員 いまの数字を大体伺つてみますと、このまま現行五カ年計画のいまの規模で四十七年まで推移するといふと、四十七年という年には、現行五カ年計画が始まった四十三年度時よりも、むしろ港湾の整備水準というものは逆に落ち込んでしまふといふことが言えるわけですね。経済の実勢に對しては、港の整備の立ちおくれはますます大きくなってしまふ。これはたいへんなことだと思ひます。先ほど政務次官がお話しになっておりましたような、いろいろな新しい問題が起つてきておられますし、そのほかにも、国内貨物送といふもののバランスが、海上輸送と海上輸送とウエートが高まってくることは明らかである。流通港では、埠頭用地の中に大々的な用地を確保して流通業務用地をつくらなければならぬといふふうな事態にもなつてきている。新しい流通体系に即応した総合的な流通場をつくる必要が出てきていふ。そういう新しい要求が出てきておられます。一方、臨海部での民間企業の大規模設備といふものは、非常なスピードで行なわれてきておる。非常に短期間で設備が済んでしまつておられます。港湾整備と企業設備との間のバランスが、全国各地で狂いが出てきているのが非常に目立ってきておられます。港湾整備の立ちおくれが民間企業活動のボトルネックになりかねないような状態に、いまのスピードで港湾整備がいつたのでは、日本経済の足を引っぱつてしまふのではないか、そういう懸念を持つわけなんです。どういふふうな考へてまいりますと、現行五カ

年計画をいまの投資規模のままで四十七年まで続けていくと、日本経済は動きがつかないことになつてしまふ。非常に重要な仕事を運輸省は担当しているわけですね。

そこで、計画年度途中ではあるけれども、四十七年までのいまのペースで進んでたいへんなことになるのだといふことは、いまの実績量をもつてもわかることなんです。年次途中ではあるけれども、四十六年を初年とする、規模を相当考え直した新五カ年計画といふものを発足させるべきではないか、そういうふうな考へるのですが、どういふふうにお考へになつておられますか。

○栗栖政府委員 ただいま先生おっしゃいましたお説、ごもっともでございます。予想よりも貨物が非常にふえておられますし、輸送の形態も変わつておられますので、たまたまいま経済計画も改定作業が進んでおられますので、それを踏まえまして、できれば来年からでも計画を改定するようになつて、作業に入りたいといふふうに存じております。

○砂田委員 現行の経済社会発展計画を新たにしようとする作業が政府で進められておられます。これは四十五年から五十年で検討しておられると思ひます。この新計画の中で、公共投資の総投資額の中の港湾への配分は、現行よりも当然ふえてくると思ひます。新港湾整備計画は当然四十六年を初年としてスタートすべきであると思ひます。で、万全の準備を進めていただきたい。われわれもまたそのバックアップをする心づもりでおりますことを申し上げておきたいと思ひます。

それから、もう一つつけ加えて伺つておきたいと思ひます。従来、港湾整備は、船舶、滞貨現象といふものを緩和しよう、こういうことばかり考へて、したがって、係留施設の建設に重点を置いてまいりました。そういうことではもうどうもやめていけないう状態はよくおわかりになつておると思ひます。これからは先ほど私がちよつと申し上げた、埠頭と岸壁があればそれで済む、そういう時代ではなくなつてきたわ

けです。そういうことのほかに、もう一つは、港湾整備にあつて、従前以上に安全性の問題を重視して、係留施設の建設に先行して、その外郭施設や水域施設の整備をやらなければならぬ、こういうまた新たな必要性が——いままでも安全性を無視したと申しませんが、より以上安全性を確保していかなければいけない、こういうふうには考へるのですけれども、局長はどういふふうに御理解になつておられるか。

○栗栖政府委員 お説のとおりでございます。従来防波堤で囲われた中では一ぱいになりまして、新しく港を広げなければならぬ、そういう要請も出てまいつてございますし、御指摘のとおり、やはり港の中の船の安全あるいは施設の安全という意味で、防波堤を先行的にやるべきだといふふうな考へております。

○砂田委員 その防波堤工事といふものは、非常に急がれるし、かつ重要であるといふ御認識をしておられるわけですね。そういうことであるならば、ひとつ伺つておきたいと思ひますが、港湾法第四十二条の二項に、特定重要港湾について「水城施設又は外かく施設については、その工事に要する費用の十分の十まで」「国において負担することができる」と、わざわざこういうふうに書いてあるのです。特定重要港湾に指定されている港湾の歴史的な沿革、日本経済全体の中で背負つていかなければならぬ役割、そういうことからして、十分の十といふものが当然の措置としていままで行なわれてきた。特に安全性を重視して——いままでも安全性を重視してないといふ言ひはないと私が申し上げたのは、その点なんです。さらに、ただいま局長も私と同じ認識を持つておられる。安全性を高めていかなければならない、防波堤を急速に整備をしていかなければならない、そういうお考へであるのかかわらず、四十五年度の予算においては、十分の十の補助率を十分の九に逆下げしてしまつた。一体これはどういふことであるのか、なぜ十分の九にこれを逆に

下げてしまったのか、ひとつお答えいただきたい。

○栗栖政府委員 本年度から、御指摘のとおり、十分の十が十分の九になつたわけでございいます。が、国の財政の都合ということもございいますし、それから特に横浜、神戸は、御承知のとおり、わが国の輸出貿易の過半数を占めております非常に重要な港でございまして、私もそういう認識に立つて整備を進めてまいつたわけでございいます。が、ほかの港に比べて非常に高いというふうな点もございまして、やむを得ず十分の九ということになつておるわけでございいます。ただ、十分の九でも、よそに比べましたならば、横浜、神戸の地位の重要性という点は十分認識しておるつもりでございいます。

○砂田委員 ほかの港の補助率を高めるべきなんです。ほかの港の補助率が神戸、横浜よりも低いから神戸、横浜を下げるという理屈は成り立たない。港湾整備の重要性、急がなければならぬという理由、これはもう政務次官、局長がそれぞれお答えになつたとおりなんです。神戸、横浜が高過ぎるのではなくて、ほかの港の補助率が低過ぎる。そつちを上げるべきであつて、いままでやつてきていた神戸、横浜は、非常に歴史的な沿革のある、十分の十の補助をするだけの理屈があつて、十分の十の補助をしてきている。しかもそれは法律に明確に書いてある。その十分の十の補助率がほかの港よりも高いからといって下げるのは、いままで港湾整備を急がなければならぬ点を政務次官とお二人で力説をされてきたわけでも、ここで理屈が合わなくなつてきている。これを十分の九に下げた。下げた率はわずかかもしれないけれども、やはり横浜、神戸といふ港は、それだけ大きな金をかけて安全性を高めるための防波堤等の工事をやつていたわけですから、港湾管理者としての横浜市なり神戸市なりに影響する金額でいうと、いま計画をしている防波堤を完成するまでにどのくらいのものになりますか。

にございせんけれども、概略約二百億くらいだというふうに思います。

○砂田委員 下げた分ですか。

○栗栖政府委員 いま計画してございいますと残りの事業費でございいます。

○砂田委員 事業費が二百億であるということであれば、相当大きな負担を横浜港、神戸港はしなくてはならぬ。それで、その神戸、横浜港の下げた分については、何か財政的な国の措置はいたしませんか。

○栗栖政府委員 これは直轄工事のいわゆる裏負担と申しますか、そういうものは、地方債の中で直轄債というワケがございいますので、これは自治省の所管でございいますけれども、私どものほうから自治省にお願いいたしまして、極力財政負担を軽くしていただくというふうにお願ひしてあります。

○砂田委員 その地方債は政府資金による地方債になりますしやうね。

○栗栖政府委員 いままで例を見ますと、従来は政府資金による地方債だというふうに存じております。

○砂田委員 新しい港湾長期計画を四十六年度からスタートさせる、その準備をしておられるやに承つたのですが、その発足にあつて、地方財政のあり方等も御検討の上、また港湾の各種使用料というものを御検討になつて、これを改定するべきものがいろいろあると思うのです。そういうものを改定なさるべきです。日本経済全体がそれを使つていく港湾施設というものを一地方公共団体に背負わせるというやうなことのないうちに、総合的な御検討をいただいて、各港湾の地元負担率というものを十分御検討の上で、四十六年からスタートする新しい港湾長期計画というものは御検討いただきたい、こう思います。いかがでしょう。

○栗栖政府委員 お説のとおり、現在特に大きな港湾の財政が非常に苦しいという実情は存じてございいます。四十五年度から一部御指摘の係船料そ

の他を上げるやに聞いてございいますが、これでも十分とは申せませんので、御指摘のとおり、やはり国の財政措置と同時に、港湾管理者の財政につきましても、いろいろな点、新しい港湾計画をつくる場合には十分検討してまいりたいと思ひます。

○砂田委員 港湾の起債のことをちよつと伺つておきたいと思ひますけれども、港湾の起債条件というものが、港湾の使用に耐える年数、耐用年数等からいつて、私はちよつと間違つていゝと思ひます。四十四年度では上屋に対する起債の償還期間をちよつと延ばされたと思ひますけれども、四十五年度では何かこれを改善をなさいましたか。

○栗栖政府委員 四十五年度では新しい改定はいたしてございせん。

○砂田委員 これは財政当局という相手もあることでありましようけれども、港湾起債の償還期間というものはどうも短過ぎる、そういう感じを私前から持つておりました。どうも私たちのほうも、予算時期にはあわあやるものの、予算がきまつたその直後で起債の問題が起つてくるもので、すから、起債の問題がわたり忘れられがちでございいます。港湾の各施設についての起債条件を改善することを、四十六年の新計画をお立てになるときにあわせてひとつこれも御検討いただいて、十分財政当局に理解をさせてこれの改善をお願いしたいと思ひますが、真剣に取り組まれますか。

○栗栖政府委員 御承知のとおり、港湾債は四十五年度二百億ございまして、従来、財政当局も港湾の起債につきましては非常に関心を持つていただきて、ほとんど一〇〇％政府資金で担保されてございいます。いま御指摘のやうに、償還条件につきましてはいろいろと努力してきたわけでございまして、今日に至つておりますけれども、今後さらに緩和するやうに進めたいというふうな考えでございいます。

○砂田委員 今回の改正案のことに話を戻します。当面この新方式を導入されますのは名古屋港

及び四日市港だと思ひますが、この名古屋港と四日市港におきまします新方式によるコンテナ埠頭の建設計画の大略をひとつ御説明いただきたい。

○栗栖政府委員 伊勢湾地区におきましますコンテナ需要は伸びてまいりましたので、現在考えてございいます計画では、昭和五十年にコンテナバースが六バース程度は要するんじやなからうかと推定してございいます。現行の五カ年計画は四十七年度でございまして、四十八年度供用開始になります。が、四十七年までに四バース程度つくりたいというふうな考えでございいます。

○砂田委員 外資コンテナ埠頭のような重要な港湾施設を民間事業者が建設かつ運営させる、港湾全体の管理の問題、港湾全体の管理上不都合な事態が生ずるやうなおそれはないか。どういふふうな運輸省は考えておられるか。港湾管理者の管理権との間に摩擦が生ずるおそれはないのか、どういふふうな考えでございいますか。

○栗栖政府委員 新しく民間会社方式をとるものでございまして、御指摘のとおり、港湾の管理権と申しますものは、従来港湾管理者が総括的に持つておりました。その中でこういう制度を取り入れたというところで、港湾法の一部改正ということをお願いしてあるわけでございいます。具体的には、この会社が設立する前に、事前に、管理者はもちろんでございいますが、運輸大臣も、その組織とか経理的基礎あるいは工事実施計画と港湾計画との整合性というやうな点につきまして審査いたします。

それから、いま御指摘の伊勢湾地区につきましては、おそらく管理者も出資するだらうと思ひますが、港湾管理者が出資するということでは、管理者の意思を十分反映できるという点も考えておりますし、また無利子貸し付けをいたしますが、その貸し付けをする場合に条件を付しまして、公共的な見地からの担保を十分いたすつもりでございいます。

なお、現行の港湾法にもございいますが、民間事業者に対しては港湾管理者の長が、建設につき

ましてもいろいろな監督をするという規定もございまして、そういう面で、御指摘の御心配はないというふうにいたしたいと存じております。

○砂田委員 きまつたことのようにではありませんけれども、この新方式によって設立される株式会社は、港灣施設の運用は、港灣法の規制は全部かぶるわけですね。

○栗栖政府委員 御指摘のとおりでございます。

○砂田委員 コンテナ埠頭というものは専用貸しでなければ、ほんとうに効率的ということはいえないと思う。しかし、このことは、専用貸しをしていかなければならないというところが、一部の特殊の企業だけを利益するんだ、そういう議論がよく行なわれるのですけれども、これはどういうふうに考えていけばいいのですか。

○栗栖政府委員 雜貨荷の貿易と申しますか、輸出なり輸入なりというのに対して、コンテナ方式というものがほんとうに革新的な方法でございますが、これは輸送経路上から見まして当然起こりますし、今後伸びていくだろうというふうに存じておる次第でございます。

ただ、御指摘がございましたように、こういう埠頭は特定の貨物だけをやる、扱いということでは困りますので、むしろ荷主はどなたでもよろしい、従来の定期船埠頭と同じような扱いをしてもらいたいということが一点。そういう意味では、特定の企業のものを選搬するというには当らないというふうに存じますし、船のほうもコンテナ船でございしますから、そのコンテナ船に合うような埠頭にならなければいけないということ、専用貸しという問題が起るわけでございますけれども、借りる相手に差をつけるとか、あるいは拒否するということはあるべきではないわけでございます。そういう意味では、公共性を担保するというところで考えてございます。

○砂田委員 港灣法第十三条の二項に「何人に対しても施設の利用その他港灣の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。」というところがちゃんと書いてあるのですけれども、これはコン

テナ埠頭にしても、専用貸しはするけれども、荷主はどなたでもお使いになつてけっこうなんだ、したがって、これは不平等な取り扱いではないんだ、そういう法律の解釈としていけるわけですか。

○上原説明員 お答え申し上げます。

ごく理屈っぽく申し上げますと、第十三条第二項は、正確には、この場合は港務局に限定しておりますので、港灣管理者自体の公共施設には準用されておりますから、こういったことはきちんとしてまいりますけれども、今回の民間事業方式にはびしっとこれが適用になる、ないしは準用になるという性質のものでは厳密な意味ではないかと思ひます。しかし、先ほど政務次官、港灣局長から御説明いたしましたように、港灣管理者の代行者たる性格を持つものとして、今回の方針を取り入れた次第でございますので、この精神はあくまで生かして、こういう考え方のもとに運営されていきたい、このように考えておる次第でございます。

○砂田委員 そういう考え方でなければならぬと思うのです。民間資金を導入する新しい方式といえども、港灣施設と設備というものの性格からして、いま上原参事官が言われたように、どんなしやりは当たらないのかもしれないけれども、やはり同じ思想で取り扱わせるべきだ、港灣管理者は新しい方式による新会社に対して、やはりそういう考えでこれを監督すべきだ、私はそう思うのですが、もう一べん念を押しますが、それでいいですね。そういう考え方でよろしゅうございしますね。

○栗栖政府委員 ただいま仰せのとおりでございます。

○砂田委員 それでは、時間が来ましたので、最後にもう一点だけ伺っておきますけれども、いまのような思想に基づいていくのなら、港灣運送業者に対してこの新方式によって建設されたコンテナ埠頭を平等に利用させるということは、港灣運送業者にとりうらふに取らねばならないのか、何

かそれのお考えを持っておられますか。

○上原説明員 お答え申し上げます。

先ほどと同様の考えでございます。これは代行でございしますので、港灣運送業者に対してしても公平な立場でなければならぬ、このように考えております。特に当面問題になっております名古屋港、四日市港におきましては、既存の港灣運送業者もしつかりいたしておりますし、十分処理し得る能力があると考えておりますので、既存の港灣運送業者の能力を十分に活用させて、その力を発揮させるように運営させていきたい、このように考えております。

○砂田委員 その港灣運送業者は、労使ともども、こういう新しいコンテナ埠頭なんかができる場合に、在来貨物をそつちにとられるのではないかと非常に心配をするわけです。新しいコンテナ埠頭ができるたびに、コンテナ埠頭ができた港ではこの問題が起つてくる。名古屋、四日市港にこの新しい方式によるコンテナ埠頭ができた場合は、在来貨物がこつちに非常に移つてしまふというふうな見通しを立てておられるか、それとも在来貨物は依然として減らないんだ、新しいコンテナによる貨物が伸びていく、ふえていく、したがって、その点では港灣運送業者が心配することにはさらさらないんだ、そういうふうに見通しを立てておられますか、どちらでしょう。

○栗栖政府委員 名古屋、四日市港につきましては、私どもの現在の推定でございますと、将来コンテナ化が進みましても、港の貨物全体が伸びるわけでございます。現在扱つておる程度の在来貨物はそのまま伸びていくだろうというふうな考えがございます。もちろん途中におきましていろいろなことがあろうかと思ひますが、大筋から見ますと、在来の貨物は減らないというふうな考えております。

○砂田委員 終わります。

○福井委員 次に内藤良平君。

○内藤委員 まず最初に、私の考えでは、港灣管理者の財政は、全国的に見て悪いと思うのですけれども、その原因は何かというところ、ちよつと聞き方も妙ですけれども、あなたとしてはどうお考えですか。

○栗栖政府委員 港灣管理者財政と申しますけれども、いわゆる独立採算ということばを使つていわれておりますけれども、外国の港で独立採算をやっているのはたくさんあるわけでございますが、それに比べて、一般的に申し上げますと、わが国では、台風国でございますし、島国でございますし、河港がないということで、まず防波堤は相当大きな建設費を要するという点、それから船が大きな船になればしゅんせつしなければいけない、そういう目に見えない金が非常にかかるという点が特徴だと思ひます。

○内藤委員 たとえば、いま水の深さが十メートルまでは国でいろいろめんどう見るのですか。十メートル以上になりますと管理者のほうの負担になるんじゃないですか。

○栗栖政府委員 これは港によつても違ひますし、航路の性格によつても違ひますけれども、十メートルあるいは港によりましては十二メートルまでは普通の公共事業でやつてまいりまして、それ以上、たとえば工業港に例が多いわけでありまして、石油であるとか鉄鉱石であるとか、そういう大型船が入ってくる場合は、それから上は五割あるいは六割、これは受益者負担の割合はいろいろございますけれども、企業から受益者負担金を取つて整備するということになっております。

○内藤委員 だんだん船が大型になっていきますから、どこかの港でも水面から深い。この海面下一メートル、二メートル、三メートル、十メートル以上掘る場合に、相当な金が必要であるが、港灣管理者か地方自治体の負担になる、大体そういう状態と思うのです。ただ、局長のおっしゃるには、ケース・バイ・ケースでやつておる、こういうことなんですか。何か一つ基準があつての話なんですか。

○栗栖政府委員 ケース・バイ・ケースと申しますのは、受益者負担のとり方がケース・バイ・

ケースでございますが、一般には、御指摘のように、船が大きくなっておりまして、普通の港でも——いなかの小さな港は別でございますけれども、重要港湾程度以上になりますと、やはり一万五千トンか二万トンの船が普通である。将来を考えれば、これが三万五千トンになるかもしれない。そういう一般の船が入るものにつきましては、国が従来どおり、重要港湾ですと五割というふうな基準がございまして、そういう負担なり補助なりいたしまして、それからその基準といひますか、普通に入る船以上に入ると大きいものが入った場合のことを申し上げたのであります。

○内藤委員 それではやっぱりいまは一応十メートルという線はあるのですか。
○栗栖政府委員 はっきりした線ということございせんが、一応の基準は十メートルというふうにしてございまして、今後を考えますと、もう少し上げたいということで、いま検討してございす。

○内藤委員 上げたいというのは、深くするということですか。
○栗栖政府委員 はい、基準を深くする。

○内藤委員 それはどのくらい考えていますか。これからいふん大型がありますから、これはまだ省内でも固まっていなくてもいいと思いますが、局長としての私見でもいいですけれども……

○栗栖政府委員 どうもおもしろい話だかもしれませんが、こういうことをやりますとどうしてもあと追いつけるわけでありまして、いま十メートルと申し上げたわけでございますが、少なくとも十二メートルまではいくであろう。十二メートルと申しますと、約五万トンの船が入るわけでございます。それ以上になりますと、いまのところ、一般という概念が入るかどうかという点がございまして、やはり船が大きくなりまして、世の中が進展すれば、それに沿って考えたいというところで考えております。

○内藤委員 この点は、十二メートルということをお考えになっている、そういう点でこのテーマ

は一応終わります。

それから今度のこの新しいやり方ですね。これはやはり港湾管理者の財政を救済しようというたてまえも入っているわけですか。

○栗栖政府委員 御指摘のとおりでございます。管理者が全部かぶりましてかなりな負担になるわけでございまして、なるべく管理者負担を減らしたいという趣旨も入っております。

○内藤委員 これは全国的にもやはりだんだんこのようにぐあいになっていくのですか。

○栗栖政府委員 これは普通のいわゆるいままであります公共埠頭について考えたとでございまして、当面考えてございまして、コンテナというふうな特殊な輸送形態を持ったものに限るということで考えてございす。

○内藤委員 ただ局長さん、これから新全総を考へても、六十年までですけれども、いわゆる特殊な産業地帯といひますか、そういうものが全国的に——いま京阪であるとか阪神であるとか、このたびの名古屋とかいうことになっていきますけれども、将来ずっと北海道、東北、九州——将来といひましても、これは十年、十五年ぐらいの短期間じやないでしょうか。そういうぐあいに考えますと、やはり特殊な生産地帯のようなかつこうです。たとえば石油なんか、いま一億キロリットルくらいですか、その六倍くらい今度必要になるといわれておりますけれども、そういう基地な生産地帯がどういうぐあいにできるか、だんだんいま局長のおっしゃるような状態が全国的に普遍化して一般的になってくるんじゃないですか、日本このからの新全総なんかを見ますと、だから、いまの場合には名古屋の方面のあれだけれども、だんだんこういう形でいかにざるを得ない状態になるんじゃないかと思うのですが、その点いかがですか。

○栗栖政府委員 ただいま御指摘ございました新全総計画とかいふような計画を見ますと、現在開発されていぬ地域が今後開発されるという点は、私も同様と考えてございす。特に大きく開

発されると申しますのは、いわゆる臨海工業地帯というふうな、いま石油の話が出ましたけれども、石油であるとか鉄鉱石であるとかあるいはコンビナートであるとか、そういうものが大きく広がっていくというふうな考えますので、そういう企業が立地する港につきましては、企業がみずから岸壁をつくる。国といひますか、港湾管理者は、防波堤なり水路の保持をするという形でございまして、こういうものはそれには当てはまらないというふうな考えをしております。

○内藤委員 では今度話題を変えてまして、四十二年に外貿埠頭公団法ができました。京浜、阪神の両公団ができました。そこで、両公団に關係する港湾管理者の財政はその後どういふ変化がありましたか。これは大ざっぱでいいです。こまかい計数的なものでなくともけっこうです。

○栗栖政府委員 御指摘の四港についての資料、いま手持ちございせんけれども、実は東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、そういう大きな港の財政状況を調べた資料がございまして、四十二年以降につきましてはちょっとわかりかねますが、概略申し上げますと、支出の伸びに對しまして収入の伸びはかなりふえておるわけでございますが、全般には収支的には赤字と申しますか、財政は苦しいという状態でございますが、ただ、公団をつくってから財政がよくなるんじゃないかと、相当大きな投資が一度にできる、そういうものに対する港湾管理者の出資をカバーしていくというふうな御理解いただきたいと思います。

○内藤委員 それから、今度の法案であなたの方で考えておられる民間会社のやり方ですね、この民間会社の構想、この前、課長さんにちよと聞いたけれども、どういふ会社ができるんだ、どういふ資金構成かということ、おわかりになっていませんか。あなたはわかりでしょう。

○栗栖政府委員 実は本法案が成立いたしましたから正確には会社がどういふふうなデータはまだございせんけれども、概略考えておりますの

は、現時点では、ここにございすように、国の無利子貸付けが、これは国が管理者に貸して、管理者が貸すという形でございす。国から出る金が、それから先ほど政務次官から申し上げましたように、地方債、これは管理者が起債いたしました会社に出す金でございす。これが三割、それから残りの六割があるわけでございますが、そのうち、管理者と民間資金が大体二割程度の出資があるんじゃないやろうか。そうしますと、残りの四割が会社の自己調達資金というふうな大ざっぱに考えておる次第でございす。

○内藤委員 これでいきますと、いまちょっと資金的に私どもびんとこないのですけれども、考え方としては、管理者のほうの負担は軽くなるという点ですか、簡単に言いますと。

○栗栖政府委員 これは何とどの比較かということでございますけれども、普通の公共事業方式でまいりますと、重要港湾でございすから、国が五割、管理者が五割というところでございす。これですと、管理者の負担そのものは、出資の金額と、それから地方債で貸し付けるものは返つてまいりますので、直接の負担にはならないというふうな考えをしております。

○内藤委員 ただ、会社のほうにも出資するわけでしょう。管理者が株主になるわけですか。重役にもなる。そういうふうなことになるわけですか。

○栗栖政府委員 管理者が会社に出資すれば、これは常勤か非常勤か別にいたしまして、やはり何かの形で経営に参加するということとは考えられます。

○内藤委員 すると、管理者という面の負担が低くなりますけれども、会社の重役さんになるわけですね。そつちのほうの負担も、会社の運営によりましてはふえてくるということとはございせんか。

○栗栖政府委員 御質問の趣旨がちょっとよくわかりませんが……

○内藤委員 会社をつくるでしよう。管理者が会社の出資を持つわけでしょう。それで会社で何か

またいろいろの事業をやるわけですが、その際に、出した株の持ち分だけの負担が将来出てくる場合があり得るわけでしょう。そういうことを考えられませんか。

○栗栖政府委員 そうすると、将来に何か赤字が出たとか、そういう場合でございませうか。

○内藤委員 ええ、いろいろの場合があるわけでございますが……

○栗栖政府委員 赤字が出た場合には、出資分において何か管理者の負担がかかるというところは考えられますけれども、現在の形は投資額に見合ったような使用料を考えてございませう。そういう赤字経営ということはあまり予測してございませう。

○内藤委員 それでは、今回の方式と、この前、四十二年につくりましたいわゆる公団の方式との違いは、われわれしろうとくさいものですか、はつきりいたしますと、どこが違うのでしょうか。今回の方式と前の公団との違い、わかりやすくいたしますと、どういふことなんでしょう。

○栗栖政府委員 民間資金の入れ方という点ではある程度似てございませうけれども、従来の公団方式でございませうと、国と港湾管理者が一割ずつ出資しまして、全体の二割が事業主の出資金でございませう。それからそれ以外に、財政資金を国が四割、公団に貸してございませう。六割の資金が、というよりも、五割を国がめんどろを見て、一割を管理者が持つ。残った四割を公団が公債を発行して調達するという形でございます。今度の方式でまいると、国は直接出資いたしませんで、管理者とそれから民間資金をおの出資し合うという点がちよつと違つております。そのかわり、国が出資しないで、港湾管理者を通じて一割の無利子融資をする、出資じゃなくて融資、金を貸すという点が違つてございませう。

○内藤委員 そこで、この前の外資公団の場合です。あの場合にも議論されましたが、港湾法の管理権、これとのいわゆる侵害の関係ですね。いろいろくずれるような関係があるのじゃないか、

こういうことがこの前も附帯決議になつておるのです。今度の場合は、公団よりもまた違った形になるわけですね。これはたとえば港湾法の三十七条に書いてありますけれども、こういう関係なんかはまたどうなんでしょうか。

○栗栖政府委員 港湾法の三十七条は現在の法律どおりにかぶります。港湾管理者の長の監督は、この会社に対して三十七条のほうでそのまますつぱりかぶります。

○内藤委員 それじゃ管理者の管理権は別段影響をいいますか、十二分に行使できる、こういうことですか。

○栗栖政府委員 管理者の管理権は港湾法どおりに行使できるというふうに考えてございませう。

○内藤委員 ただそこで、公団の場合は公団です。あれですが、今度民間の会社でしよう。会社であつて、また管理者が株主になるわけだ。おそらく経営者に入るわけだ。そうすると、管理者であつて管理権を持つておる。ところが、管理者がまた形を変えて会社の経営陣に入つておる。こういう中でこの管理権というものはうまく執行できますか。どういふものでしょう、こういう点は。

○栗栖政府委員 今度のこの方式の会社というものは、御指摘のとおり、管理者が何かの形で経営に参加すると思ひます。会社という立場でございませう。基本的には、管理者が自分で現在埠頭をつくつてやつておるわけでございますが、自分でやる身がわりだというふうに考えてございませう。で、自分の意思をそのまま会社の中でやつていける。そういう意味では、矛盾よりも、むしろ管理者の意思が十二分に入つた会社ができるというふうに理解してございませう。

○内藤委員 それじゃ逆に言えば、チェックするにいい、内部に入つておる、こういうぐあいにお考えですね。ただ、管理権がある、会社の経営陣にも管理者が入つておる、これは形は違ひましても、内容はツートンになるわけですね。そういう中で、実際問題としては、やはり管理権というものが

が知らず知らず侵されるような状態になるのじゃないかという心配もあるようですね。けれども、この点はやつてみなくちゃわからぬということになるのではありませんか、初めての方式ですから……

○栗栖政府委員 そういふふうに管理者性悪論をとれば御心配あらうと思ひますけれども、管理者、逆に言ひますと、むしろ会社の経営が、そういう意味ではみずからえりを正さざるを得ないというふうなことで、そういう妙なことはしないだろうという感じを持つておられますし、そういう心配してございませうが、なおそれ以外に、国が無利子融資いたします場合の貸し付け条件等ございまして、国もそれをチェックするといふ二重のチェック制度をとつてございませうので、御懸念はないものといふふうに存じてございませう。

○内藤委員 今度新しく港湾法の第四十八条に三項を設けて、公示するようになっておるが、公示の目的及びその内容について聞きたい、こういうことです。

○栗栖政府委員 従来でございませうと、重要港湾以上の港湾計画は、運輸大臣が管理者の計画を提出を命じて、現在は港湾審議会というものがございませうが、そこで検討して、まずければ修正をさせるといふふうな制度になつておるのでございませう。それに一項目を加えて、大臣が公示するといふふうな計画がいか悪いかというだけのことでございませうが、これを公示いたしますと、一般の関係者にもお知らせすることができるといふことが一点ございませう。それからもう一つは、そういう計画でございませうから、国もチェックしたという意味で、管理者の持つておる計画が、ある意味でこれは恣意的かもしれませうけれども、オオソライズされたといふふうなメリットが出ようと思ひます。

○内藤委員 次に、無利子の資金を貸し付けますね。それから特別の転貸債、これもやるわけですね。これはいつまで続けて行なうものかというところが……

とですね。こういうことをひとつ。○栗栖政府委員 おそらく償還のお話だと思ひますが、現在まだ的確には固まつてございませうが、一応われわれが考えてございませうのは二十年償還、そのうち三年間を据え置き、それから償還の方法は半年賦の均等償還といふふうに一応考えて、関係方面と折衝中でございます。

○内藤委員 次に、こういうことは考えられませんか。この会社が途中で仕事を放棄するとか、こういう状態、あるいは会社がつぶれてしまつたか、こういうことになつた場合はどういふぐあひになりますか。会社なんですから、これはいろいろなことがあるわけですね。

○上原説明員 お答え申し上げます。民間企業でこの方式で埠頭の整備をいたします際には、運輸大臣が事前に厳重な審査をすることになつております。それから、それにつきましては、当然港湾管理者も港湾計画に照らしまして厳重な審査をいたすわけにございまして、十分港湾計画を的確に遂行し得る、その後適正に業務を遂行し得るという、それだけの資力、信用、経営組織というものを備えたものでなければ、これは許すわけにはまいらぬと考えておりますので、そのようなことはまず生じることはないと思ひます。その後も、なお貸し付け条件などを通じまして十分監督いたしますので、そのような事態が起こるといふことは、現在は全くわれわれは考えておりません。

○内藤委員 さつきのお話とちよつと違ひね。まだ会社の状態がはつきりしないといふふうなお話もございませうね、地元の方の形勢その他。だけれども、いまの参事官のお話では、まあそういう心配がないと、もう太鼓判を押すような状態だといふようなことを言つておるわけですね。それと、今度の場合は一般的なことでなく、四日市と名古屋という固定されたことでしよう。だから、何か話を聞いてみますと、だんだん食ひ違つてくるような気がいたしますけれども、だいたいようぶだからやつておるんでしよう。地元から声がある

とですね。○栗栖政府委員 おそらく償還のお話だと思ひますが、現在まだ的確には固まつてございませうが、一応われわれが考えてございませうのは二十年償還、そのうち三年間を据え置き、それから償還の方法は半年賦の均等償還といふふうに一応考えて、関係方面と折衝中でございます。

はございせんでした。

○齊藤(正)委員 先ほどもちよつと触れましたように、いずれ、この問題は当委員会でも本格的な審議をしなければならぬ問題であらうと思つております。

少し触れましたように、実は赤字線の廃止あるいは赤字線の合理化ということで、国鉄本来の使命にかんがみ、国民との関係においてどうかと思われるような合理化が着々と進められておるわけでありまして、そこで、私は、国鉄当局にまず伺いたいわけですが、赤字線の廃止もさることながら、赤字線なるがゆえに合理化が進められようとしてゐる。合理化というのはだれのための合理化なのか。国有鉄道である限り、国民のための合理化でなければならぬ。これがすべてに優先する第一の条件であらうと思つてあります。したがって、全国で赤字線なるがゆえに廃止をしなければならぬ、あるいは赤字線なるがゆえに大幅な合理化を進めなければならぬということがあると思つてあります。このことは、私は一がいに悪いとは言いません。しかし、鉄道の建設、特に国鉄の建設なり運営は、そのとき、その場所に応じて、必要なるがゆえに十分を見通しをもつて建設をされたものであり、運営されたものであると確信をいたしておるわけでありまして、したがって、まず国鉄当局に伺いたい点は、赤字線なるがゆえにどうしても廃止をしなければならぬという路線が全国で何本あるのか、さらに赤字線なるがゆえに大幅な合理化をしなければならぬ路線が全国でどのくらいあるのかということも、この際伺いたいと思つていますが、総裁がお見えでございますので、まず冒頭、合理化、合理化というけれども、それが国鉄本社のための合理化であつたり、あるいは国鉄労働者のための合理化であつたり、あるいは国鉄を所管する所管庁のための合理化であつたりということであつてはならぬ、あくまでも国民のための合理化でなければならぬと考へておるわけでありまして、したがって、この際、いわゆる国鉄の合理化というものの発想の基点を

どこに置かれておるのか、総裁からまず伺いたいと思ひます。

○磯崎説明員 国鉄合理化の基点は、過般の政府の基本方針並びに国鉄で出しました再建計画でも明らかとなり、一体、百年たつた国鉄を今後二十一年世紀あるいは今後百年間どうやって国民の足として確保できるかどうか、維持できるかどうかというところが国鉄合理化の主眼点でございます。

○齊藤(正)委員 きわめてよく然としておりますけれども、誤りのない答弁であらうというように思つてございしますが、そういう考え方から今日並びに将来に向かつての国有鉄道のあり方を合理的、科学的に検討されるということとは、これまた当然であらうと思ひます。しかしながら、先ほど総裁がお見えになる前に、少し新聞記事を引用して委員長にもお尋ねをしたわけでありましてけれども、九千キロになんなんとする新幹線網で全国主要都市を結ぶ、特に県庁の所在地等は漏れなくこの新幹線網でつながれるということとは、非常に構想であらうことは間違いないと思つておるわけであります。しかしながら、国鉄が建設をし、あるいは私鉄であつたものを買収し、今日全国には多くの国鉄の線路があるわけでありまして、多くの赤字線あるいは必要度云々というようにことから整理の対象になつたり、合理化の対象になつたりしている路線が多い。私は、過疎過密の問題も含めて、この問題は、その建設なりあるいは買収なりを経緯からいつても、軽々に論ずべきではないと考へておるわけでありまして、もちろん、これらにつきましても、周到な調査と納得のもとに実施されるであらうと思つてありますけれども、これは非常にむづかしい問題であらうと思ひますけれども、これらの整理——合理化ということばで表現されておりますが、整理というほうがいいと思ひますけれども、これに対する総裁の決意のほどはいかかものですか。

○磯崎説明員 国鉄は、何と申しましても現在約

三兆の資産を持つております。これがしうずき運営されるかいはなは、全国民に非常に大きな影響があると思ひます。もし国鉄の経営がうまくいかなければ、最後には国民の税金にかかつてくるということになりますので、私もどつちか思ひましては、どうしたら国鉄法第一条にあるように最も能率的、合理的に、そして国民の福祉に合うように運営できるかというのが、私どもの使命だと考へております。これは国鉄法第一条に明らかとなりてございします。

御承知のとおり、現在国鉄が持つてゐる陸上交通界における分野は、残念ながら戦前の独占時代と全く趣を異にいたしまして、運輸省の統計によつても明らかとなり、旅客輸送では全体の約三〇%、貨物輸送では二〇%という、非常に位置の低いところへ落ちてしまひました。しかしながら、国鉄にかかつてゐる負担は、明治の初年にできましてと同じようないろいろな負担がかかつております。現在、国鉄の約二万キロの路線の中でいわゆる赤字線を出してゐるのは、そのうちの約一割でございします。東海道新幹線を含めまして約二万キロで、あとの一万八千キロの赤字をしようとしてゐるわけでございます。したがって、どうしてもしうい切れない面が出てくるのは当然でありまして、戦前は、約二万キロの営業路線のうち、赤字線が約半分、赤字線が約半分、半分の赤字で半分の赤字をしようとしていた。これは案にしようとしたわけでありまして、しかしながら、現在はわずかに一割の赤字線が九割の赤字線をしう、これはほとんど不可能に近いことでありまして、それが昭和三十九年度以降の毎年の欠損になつて出てきてゐる。御承知のとおり、残念ながら現在二千八百億というのがその赤字の累積であります。

したがって、私もどつちか思ひましては、今後極力全国民に御負担をかけないで、国鉄の運営を能率的にしようという意味におきましては、赤字で負担できる限界、あるいは赤字をベースにしてあらゆる努力をして負担できる限界に近いものが国鉄の守備範囲である。幸い、あとは道路がよく

なり、自動車がよくなり、あるいは飛行機ができきたというふうなことで、ほかの交通機関に代替できる面はほかの交通機関に代替していきたいというのが私どもの気持ちでございます。いつまでも線路と大きい重い車両というあの輸送方式が今後五十年、百年続くということは、ことに輸送の区間の短い線区では考えられないことと考へて、これはすでにヨーロッパにおきましてはアメリカにおきまして、三十年前に起きた現象でございまして、日本だけがその例外であるとは考えられないわけでございます。したがって、私もどつちか思ひましては、極力国鉄の経営を第一の目的に反しないよう持つていく。それには、やはり最も合理的な、能率的な経営をしなればいかぬ。そして国鉄でなくて済むものについては、もつと手輕な、国民全部が利用できるものに置きかえたい、それが私どもの経営の願ひでございます。

○齊藤(正)委員 いま総裁から御答弁をいただきましたけれども、今日の運輸あるいは輸送あるいは鉄道等々の現状は、何もきのうから始まつたものではない、あるいはきよきよ突如として始まつたものでもない。私は、この自動車の急速な増加あるいは発達というふうなことは、もうここ数年ずつと傾向としてはわかつていたことだと思つてあります。考えようによつては、磯崎さんはいわゆる国鉄マンであり、国鉄で今日まで生きてきた方でありまして、私は、今日突如として起こつた交通革命というふうな見方はしたくないわけでありまして、当然今日の事態はある時点で予想ができたはずだと思つてございしますが、これらに対処するしかたとして国鉄首脳部が取り組んできた姿勢といったようなものが、必ずしも十分だとは思ひませんと思つてあります。したがって、いまここで整理だとか合理化だとかいうことが日程のぼつてきたわけでありまして、少し対策がおそ過ぎはしなかつたのか。もう少し早くからこの問題と真剣に取り組むべきではなかつたのか。私鉄の関係もいろいろ問題がありますけれども、

ております。

このように浜名湖を迂回する路線が建設されたかという点にすぎず、これは戦争がますます激しくなると、東海道本線が天龍川鉄橋なりあるいは三本もある浜名湖の鉄橋で運搬不能になるおそれがある、どうしても迂回路線が必要だということ、地元の要望よりも、軍の要望によって、急遽建設がなされ、促進をされた路線である点は間違いないわけでありました。したがって、これが建設にあたりましては、地元は半ば軍の命令だ、半ば国への奉仕だという形で、敷地の提供にいたしましては、労働の提供にいたしまして、かなり献身的な、いわゆるお上に対する御奉公というよりな気持ちも非常に強かったことは事実なのであります。しかも開設当時二十の駅が、その後地元の要望等もこれあり、六つふえて二十六になった。つい最近まで駅の増設が行なわれておったわけでありました。ところが、最近になって合理化という名のもとに大幅な整理が行なわれようとしているわけでありました。私は先ほどから御両所の御答弁を聞いていて、整理をすべきは整理をする、近代化すべきは近代化するという気持ちはわかるわけでありましたけれども、これが一律一べんに行なわれるということにつきましては、非常な疑問を持つわけでありました。この線の建設の経緯からいきましたと、そう簡単に整理ができるものではないというように考えるわけですけれども、赤字の解消というにせよの御旗だけでこの既定方針が遂行できるとお考えになつてゐるのかどうか、まず鉄監局長から伺いたいと思うわけでありました。

○町田政府委員 二俣線の合理化のお話でございますけれども、一般論としてお答えさせていただきますが、財政再建に伴います業務の合理化というのには、先ほど申しましたように、近代化の一環として提示されたものでございますので、国鉄の合理化は、いわば国鉄財政再建の非常に大きな柱の一つであることは御承知のとおりでございます。この整理が再建の成否にもつながるという生死の問題であると申しても過言ではないかと思つております。

ただ、赤字線の廃止にいたしても、あるいは小駅の合理化、あるいは統合等につきましては、いま申しましたように、できるだけその推進をはかっているというところが、政府としてもそういう趣旨でございますけれども、地元住民の利便に与える影響というものが決して無視することではございませんので、そういう点につきましては、十分地元住民との意思疎通をはかつた上で進めるように国鉄として推進していくというふうに私も思っております。

○斎藤(正)委員 先ほど私が申し上げましたように、この建設の経過からいまして、そしてまた御承知のように、東名高速道路の開通に伴う奥浜名湖の異常な開発ブームといったようなものから考えましても、私は、ただ小駅を合理化すればいいというようなことでは、またこれ近い将来あるいは間違いであつて、いや整備拡充だというような時代が来ないともいえないと思うわけでありました。

私は、ただ単なる赤字解消、合理化ということだけで地域の将来的な展望を忘れるときに、先ほども触れましたけれども、開通当時は二十駅が、いつの間にか二十六駅になった。しかし、それらはむしろもう廃止したほうがいいという状態を数年たらずに迎える。いまここで小駅の整理だけを行なうことによって、また数年を経ずしてまたへ戻すところではなくて、整備しなければならぬというような時代が来はしないか。あまりにもただ単なる目先の現象だけにとらわれて、狹師山を見ず式な整理を行なうことは、国鉄のためにも国民のためにもどうかと思うというように考えておるわけでありましたけれども、そうした営業の展望、地域社会の将来の発展形態といったようなものを一体どのように——具体的に私はこの問題を出しましたけれども、客観的な問題でつくこうでございますけれども、総裁、どういふようにお考えになつていますか。

○磯崎説明員 二俣線の建設の際の経過、私は詳しく存じませんが、相当軍事上の要請があつたことは何つております。その後駅がふえましたが、これは全部無人駅でございます。いわゆる停留所でございます。二俣線の性格といたしましては、やはりローカル輸送であるということで、バス式になるべく駅をふやして、そしてなるべくたくさんの人を利用してもらうという停留所システムで、六つくらい駅がふえております。今度、いわゆる駅の合理化につきまして、多少先生のはうに話が間違つてお耳に入つてゐるかも知存じますが、私のほうは、旅客輸送につきましては駅を停留所にしたい、いわゆる駅員のいない駅にしたい。もちろん、この区間はタブレットの区間でございまして、タブレットを扱わなければならぬ駅は残すけれども、そうでない駅は停留所にしたい。駅はやめない、しかし駅員は置かない、中でもつて切符を買つていただく、こういう形にしたい。それから貨物のほうは、これはもうあれほどりっぱな道路ができております。したがつて、大きなところは別ですが、貨物を集約して、そして二俣線内発着の貨物になるべく早く東京なり大阪なりに届くようにしたい。いまのうちに二十六駅で貨物を扱いますと、各駅で貨車を切り離す、またつないでいく。これでは時速十キロくらいの速度で、いまおっしゃいました東名高速道路にかなうわけはございません。したがつて、極力貨物駅は集約していきたい。集約していくには、機械設備なり何なりを使って流通コストを下げるべく早く東京なり大阪なりに届ける。それが鉄道貨物輸送の任務だと思つた。したがつて、貨物輸送のほうは、駅を極力減らして、旅客輸送のほうに駅を停留所化するということであります。たとえば、私も先般行つてまいりました、三ヶ日の駅について申し上げますと、国鉄のハイウェイバスのほうは、お客さんが多いわけでありまして、これは無人で、しかもワンマンでやつておるわけでありまして、しかも逆に、バスの何分の一しか客が乗つていない三ヶ日の鉄道の駅

にあれだけの人がいる。これはおかしい話で、何か鉄道の駅には人がいなければいけないのだという気持ちでわれわれ自身にも残つていたために、おくれたのだと思つた。同じ三ヶ日を行つておりますハイウェイバスを見ますと、ワンマンで、しかも停留所で非常にスムーズにいつてゐる。こういう面から見ますと、やはり新しい営業体制というものをここで考え直す時期に來てゐるのではないかと、いろいろ私は思つてゐます。したがつて、旅客と貨物と、私どものほうの御説明がまずくおられるように聞いておりますけれども、旅客のほうはもつぱら停留所にしたいというように考え方をでございます。(「あまり選挙区の問題をするな」と呼ぶ者あり)

○斎藤(正)委員 やじで選挙区の問題だというやうな話がありましても、これは一つの例でございまして、全国的な問題だと思つたわけなんです。それで何つてゐるわけでありましても、私は間違つて把握してないし、よく静岡管理局からも伺つておりますので、内容は知悉をいたしておるつもりであります。ただ、先ほど言いましたように、いまハイウェイバスと国鉄駅とのお話を、総裁じかに見てもらつてよく御存じですが、事実そのとおりです。しかし、ハイウェイといえども、あれであつたまま相当効率があつていく、あるいはハイウェイは無敵のものであつて、あの調子がいつまでも続くというものは私は考えておりません。御承知のように、あのハイウェイでも国鉄のバスの事故もございました。いろいろ問題があるわけでございます。私は、またルールという時代が必ず来る、決して見捨てたものではない、やはりルールは交通では最高のものだといふ時代が来ると思つてゐます。そのルールに対する無情な仕打ちというやうなものは、この際あまり行き過ぎたやり方はどうかと思つた。私は、必ず交通政策上レールの占める役割りというものが非常に重要な時代が来ると思つたわけでありまして、したがつて、あまり現象面だけにとらわれてせつち

○町田政府委員　国鉄と申しますか、鉄道が今後わが国の国内輸送の中心を占めていくだろう、こういう御趣旨として承りまして、私どもも実はそう考えておりますし、たいへん心強く存ずる次第でございます。ただ、いずれにいたしましても、輸送構造というものがやはり変わっていくのではないか。それは過去の例に見られますように、自動車道の発達、道路の整備等によりまして、自動車の占める交通上のシェアと申しますか、守備範囲と、それから鉄道の占める守備範囲あるいは航空機の占める守備範囲、こういうものは、今後の科学技術なり交通技術の発達によつて変わっていくということは一応考える必要がある。そういう一面に沿ひまして、今後ともできるだけそういうことを見通した上で、施策をやつてまいりたいと考えておる次第でございます。もう一つ、地元の利便というもののとの関連につきましては、行政上の措置といつたしましても十分配慮いたしながら施

呉線は御承知のとおりカキとミカンの産地でございます。昔に比べますと、鉄道利用はがたつと落ちておりますが、まだまだ多少鉄道に乗っておりまゝす。こういう季節的なものにつきましては、そのときに応じたい季節的な職員を配置する、あるいは季節的な輸送サービスをするということを考えていきたいと思ひます。

○斉藤(正)委員 私も非常に複雑な気持ちでお尋ねをしてゐるわけであります。鉄建公団が来ておりませんので、どうかと思ひます。すけれども、ローカル線でこういう施策を実施しようとしてゐる目と鼻の先で、いわゆる佐久間線なるものが新設線として工事が進められてゐるわけであります。これは、その二俣線の途中の天竜市二俣から佐久間へ通ずる国鉄線であります。これが完成しても赤字なことはもうりよう然であります。しかも政治の端くれに籍を置いて、そんなものは建設すべきでないと思ひ直つて言えないところに、

ての予算が七億五千万円でございまして、約九%というところでございます。

御承知のように、運輸大臣が指示いたしました建設線は、大体一応の目標といたしまして、昭和五十年までにつくろう、こういう鉄道建設審議会の答申に基づく、運輸省限りのでございしますが計画がある。そういういたしますと、この線につきましては、あとの九〇%を五年間でやらなければならぬ、こういうことになりましたけれども、特にA B線につきましては、現在の予算のつきぐあいにはなかなかそれは困難ではないかというふうに考えておる次第でございます。ただ、これは当然なことでございますけれども、国鉄の合理化と同じ考え方でございますけれども、運輸大臣が指示いたしましたります基本計画の予算のつけ方にいたしまして、できるだけ重点的に配慮いたしまして、急ぐものをどんどんつくっていく、こういう方向で今後は考えていかなければならないんじゃないかと

午後零時十四分休憩
午後一時三十八分開議
○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます
陸運、海運、日本国有鉄道の経営、海上保安及び気象に関する件について調査を進めます。
質疑の通告がありますので、順次これを許します。
宮井泰良君。
○宮井委員 私、昨年から問題になっております気象業務の縮小と人員削減の問題につきまして、若干の質疑を行なうものでございます。
具体的な問題に入ります前に、気象関係に従事されておるそういった仕事の関係は、じみではございますが、非常に国民の生活に密着いたしまして、漁業関係の従事者あるいはその他の一般の方

方にしまして、気象の関係というのは、非常に密接な関係を持つておると思います。そういう点で非常に重要である。そういう観点で具体的な御質問をしていきたいと思ひます。

最初に、気象の激しい変化に伴ひまして、毎年災害が起きておられますことは御承知のとおりでございます。災害を軽減するには、気象観測網を大幅に拡充して、的確な予報ができる体制をつくる必要があります。ところが、気象庁では、測候所の縮小や通報所の廃止、観測回数や業務を削減して人員を減らす傾向になつております。現在、予報用の電子計算機あるいは気象資料自動編集装置、レーダーなどが導入されているようですが、要員不足で、現場の方々に聞きますと、機械を十分に動かせることができないと聞いておりますが、いかがなものでございましょうか。また、レーダー観測などは、自衛隊では気象庁の三倍の人員で一日じゅう観測をしておるのに、気象庁は人員不足のために、夜間など観測できないといわれておりますが、そういう事実があるのかどうか、そういう点でお答えを願ひたいと思ひます。

○吉武政府委員 お答えします。

気象観測体制、最近では気象レーダーとかいうような新しい武器も入つてまいりました。測候所とか地方気象台でも、その地点の気象観測をやつております。やはり新しい武器が入つてきた段階では、その全体を考へて、気象観測体制というものにある程度の修正を加えて、新しい時代に対処していくのが最善の策ではないか。そういう意味で、いま先生がおっしゃつたような点で、多少の変化をいま加へつつあります。しかし、そのとき忘れてならないことは、気象観測体制にひびが入つてはいけないということでございます。私もその点では落ち度のないようにつとめております。しかし、いままでやつていたことは決して最善であつたかという点については、やはり反省してみる点もあるんじゃないかというところは御理解いただけるのではないかと思います。それから

電子計算機アデス、これも一つの電子計算機でございますが、非常に最新式の武器で、このために私たちの業務もいま一新されつつあります。人員も決して十分だとは思つておりませんけれども、何とかやつていける体制にあると思ひます。それから、自衛隊のレーダーのお話が出ましたが、気象観測と自衛隊の目的とされているレーダー観測というのは、おのずから違いがあるんじゃないか。いまのところ、気象レーダーといふものは一日じゅう連続運転はしてありませんけれども、まずまずかなり広範な気象現象をキャッチするにはかなり有効に使われているし、これをますます有効に使うといふことをいま心がけております。たとえば東京の気象レーダーの情報というものを、東京付近の各官署にファクシミリで流してやるというようになことをこれとつとめております。

要約申し上げますと、新しい時代には気象庁は何とかして移行しよう、そのためにいろいろある。そこに定員削減というやうな問題もからまつている。しかし、私は、いまの時代にこそ新しい進歩を何とか遂げたいといふやうな気持ちで、精一ぱい落ち度のないやうにがんばつていけるつもりでございます。

○宮井委員 次に、気象庁の人員削減計画によりまして、三年間に二百三十七名、一年間に七十九名となつております。すでに職員二、三名の気象通報所の廃止や、五、六名で構成する測候所の廃止、縮小が行なわれておるやうでございます。また、昨年四月、大阪では、以前にも議論になつたと思ひますが、過去八十年間続けてきた一日二十四回の気象観測を三分の一に減らし——この点はいまも長官からお話のあつたやうに、以前からやつておつたからそれが最もいいんだといふやうに私も申し上げませんが、そういう回数減を減らした。またことし四月から東京、御前崎、あるいは来年は仙台、宮崎が同じやうに観測回数を減らす計画であると聞いておりますが、そのとおりであるかどうか、その点御答弁をお願いしたいと思ひます。

ます。

○吉武政府委員 お答え申し上げます。

通報所というのは、ロボット雨量観測点を設けましたときに、またいろいろなダムが建設される段階で、かなりへんびなところになつてくつたわけでございます。しかし、いまはいろいろな通信の技術も発達してまいりました。それであえてその地点に置かなくとも、もう少し便利なところで仕事ができるというやうな面もございまして、それを廃止したいし、よりよい面もございまして、それをやっております。そこには幾らかの合理化が行なわれております。

それから、先生のおっしゃつた、五、六名の定員の測候所を規模を縮小しているというお話ですが、そういうことは私現在やつておりませんから、それはあるいは何かの間違ひではないかと思ひます。

それから、東京、御前崎、宮崎、仙台については、二十四回観測を八回に本年四月からいたします。この前もお話ししたことがあるのでありますが、気象観測者というのは、いつもだれかが起きていて、絶えず現象を一応目なり、あるいはその部屋に引き込まれていろいろな機械がございまして、それを見ながら追つかけています。ただ、電報をつくつて通報する回数を二十四回を八回にするという意味でございまして、決して観測をやめる、縮小するということではございません。それからまた、台風とかあるいは非常な災害をもたらすやうな気象異変があるときには、いままではレーダーといふものもあるものですが、ある程度およそ今晩あたりはあぶないなということがわかる。そういうときには、もうわれわれは万全の体制をしきまして、通報もやはり毎時間おきにやるというやうなことになるやうです。ですから、これは向こうはかつて動いてくれるわけなんですけれども、やはりそこには気象現象の消長といふものがあります。そのリズムに合せて観測をやつていく。ただむやみやたらにやつて

るということではなしに、それに合わせてやつていきたい。二十四回を八回にすることによつて、まず私はサービスの低下を来さないといふやうに考え、この春からその四カ所については実行したいと思つております。

○宮井委員 ただいまもお話しございましたが、今晩あぶない、非常に異常気象の状態になるという場合は、いろいろな方が応援いたしましてそういう観測に当たる、このやうなお話でございまして、そういう観測に当たられる技術者という方は、非常に経験年数も長く、高度の技術を要すると思ひますので、どういった方を動員されるのか。私は詳しいことはわかりませんが、事務の方でありますとかいろいろな方がつとめられておる、そういう人が異常事態には緊急に集まりまして、万全の体制を備える。もちろん前々から——そういう異常気象というのは突然起こるといふことはありませんので、そういう点はわかると思ひますけれども、夜中に突然異常気象が起きたといふ場合、これはちよつと理屈をこねるやうでありますけれども、郊外に住まわれている方が交通ラッシュその他のやうな状況の中にあるやうにして、万全な体制の中に組み込んでいけるかどうか。また、それが勤務超過になりまして職員の方々の体力、そういうものに支障を来たすことはいか、その点重ねてお尋ねいたします。

○吉武政府委員 たとえば台風が日本本土に接近してまいります。そうすると、やはり一日、三日、場合によれば、四国の南のほうでどちらへ行こうかと台風が迷つておるときには五日というやうに、これは非常にきつときがございまして。それは年にしてみると、二回とかせいぜい三回とかいう程度でございまして、そういうときの一応の勤務体制というものを私たちのほうで平素組んでございまして。職員にとつてはかなりきつのですけれども、気象庁というものは、そういうときにこそがんばるべきだといふことを私は常々申し上げております。ただ、その勤務が健康とかそういうこと

に影響しないようにすることは、私十分配慮し
ておるつもりでございます。

○宮井委員 次に、津波予報体制のことござい
ますが、東京では気象庁地震課が常時一班二名の
交代で配置についており、夜間または休日地震
が発生した場合は、応援が来るまでこの二名で
べての作業に当たっていると聞いております。他
の管区気象台では、東京のように当番制を組む
だけの人員がないために、夜間や休日は構内の官
舎に居住する担当者が呼び出しを受けて作業に当
たっている。このように私は伺っておりますが、
津波予報体制は完全といえるかどうか、この
点をお尋ねいたします。

○吉武政府委員 津波というのは、海底の地震が
あつて起こるわけですが、いつ起こるか、あした
にも起こるかわからないわけでは、しかも、そ
れが毎年起こるといふものでもございせん。や
はり何年かに非常に災害をもたらすようなもの
がやつてくるわけです。いま各管区気象台には津波
予報のための設備がかなり充実いたしてござい
ます。東京で申しますと、東京の近郊にある地方気
象台に備えつけられておる地震計から、自動的に
気象庁に地震の様子が入ってくるようになってお
ります。泊まっている人はそれを見て、この震源
地は一体どこだ、規模は大体どの程度だ、それな
ら津波があるかないかという判断ができるように
なっております。それから、今年度までのところ
では、札幌以外はそういう施設ができましたが、
今度四十五年度予算でも札幌に続いてその施設を
お願いしているところでございます。決してこれ
で私はもうだいたいようぶとは思っておりません。
しかし、やはり一応の体制は私できていると思
います。

○宮井委員 次に、関東大震災のような災害が再
び起きるのではないかと東京都民の方々は非常
に心配しているようでございます。これはお答えし
ていただかないでもけっこうですが、私の聞くと
ころによりますと、ある人の説では、周期説とい
うのがあるとして、大体一九七九年から射程距

離に入つておる。これは確固たるそういう学術
的な裏づけはございませんけれども、そのときに
は、大体三百万人くらいが、石油コンロが返りま
して非常な混乱が起き、死傷者が出るのではない
かということをお聞きしております。あるいは、そ
ういったこと以外にも、やはり地震が長い間起きな
いということになりますと、エネルギーがそれだ
けたまりました、大きな地震が心配されるのでは
ないか、こういったことも聞いております。それ
はいろんな異論があると思ひますので別といたし
まして、地震観測の面などは予測することは不可
能なことか。これは非常にむずかしい問題と思
ひますが、地震を予測するといった点の研究は進ん
でおるのかどうか。また、地震観測の要員の削減
は予定されていませんか。御前崎などでは観測要
員を減らすために地震観測ができないう、このよ
うに聞いておるわけでございますが、そういった点
はいかがでございましょう。

○吉武政府委員 お答えいたします。
私もあまり地震予知のことについては詳しくは
ございません。しかし、いま日本では、何とかし
て地震というものが予知できないものだらうかと
いうことで、大学、国土地理院、水路部、気象
庁、そういうようなところが話し合ひながら、や
はり大地震が起る前には何かの徴候があるの
じやないか、そういうことをつかもうと一生懸命
になつております。さらに研究が積まれますなら
ば、将来において地震予知もあるいは可能になる
のではないかとというように考えております。
気象庁が担当しております部門というのは、地
震の規模でいいますと三といひますか、まあ何と
か八体に感ずる程度から上の地震、それは気象庁
で絶えず日本全国におけるその頻度合い、その
地震の性質、その震源地というふうなものを追っ
かけております。やはりその大勢をにらんでいる
ということか、また一つの地震予知につながるこ
とではないかというように考えております。

御前崎のお話も出ましたけれども、そういう点
では、決して地震観測ができないようになるとは
私考えておりません。

○宮井委員 次に、政務次官にお聞きいたしま
す。
気象庁の予算は他と比べて少ないのではない
か、私はこのように思ひます。四十五年度予算原
案では、防衛庁に五千六百九十五億円、伸び率一
七・七%を計上いたしてありますが、気象庁には
百三十二億円で、伸び率が七%でございまして。そ
れはどういうわけでこのようになっておるのか。ま
た、これは人員、業務の削減を前提としたものし
か計上されていないと聞いておりますが、私は、
もつと予算を増加すべきである、このように思
ひますけれども、いかがなものでございましょう
か。その点をお尋ねいたします。

○山村政府委員 お答えいたします。
先生おっしゃられるように、確かに前年度比
七%の増といふことで、他の予算から比べますと
伸びが少ないうちやないか、そのとおりでござい
ます。しかし、昨年の場合に、実はいわゆる大型船
の建造を行ないまして、これに充てましたので、
そのような関係から伸び率が少なかった、そのよ
うなぐあひを考えます。

○吉武政府委員 いま政務次官がお答えになつた
面もございまして。それから、気象庁として、いま
四十五年度の予算としてお願いしているうち、特
に先ほど申し上げたことなんです、リーダー
情報網、リーダーの情報網を流す組織、それから各
気象観測所の――先生も御存じのように、いまは
観測するといふことになると、雨の強いときも風
の強いときも外へ出ていかなければならぬとい
うような状況でございましてけれども、それを隔測
化することによつて、観測者にも便利であるし、
また機の前で、雨がどのくらい降っているかとい
うことがすぐわかるような施設、そういうものを
お願いしております。そういう意味で、内容的に
は、私、七%という数字にあまりこだわらないで
いきたい。しかし、私まだまだいたしたいとい
うことを考えております。特に、いまから、御存

じのように、気象衛星というより大きなことが
問題になつてまいります。そうしますと、やはり
何十億というような金におそろくなつてくるので
はないか。その計画をいま私たちは練つておりま
す。こういうような時点で、ひとつ先生方にぜひ
私はお願ひしたいものだと思つております。やは
り気象庁の予算は、これから先はそういう面です
いふぶんぶんふらんではないかと、私たちが新しい気
象事業には取り組めない、そういうのが気象庁の
現状でございまして。

○宮井委員 それでは次に、気象庁長官と、それ
から感想でもつけようですから、政務次官に後ほ
どお答えをいただきたいと思ひます。
ほりばあ丸に続きましてかりふるにあ丸の沈
没と、相次ぐ大型船の海難事故は御承知のとおり
でございまして、構造上の欠陥か、あるいは気象
の変化によるものか、そういったことはいまだ判
明いたしておらないようでございまして。しかし、
波による急激なショックで船体が破壊するとい
ふような説もございまして。私の資料によりますと、
二十九年から三十六年の間では、東シナ海、九州
近海、海難は一日平均二・三件、そのうち、気象
に原因するものが五四%となつておる、このよう
になつております。そういう点を考え合わせます
と、海上の観測を充実させる必要があるのではない
か。この点をまず第一点としてお伺ひしたいと思
ひます。

そして、さらに定点観測、海上の観測における
定点観測は紀伊半島沖五百キロ、これは南方定点
観測というふうでございまして、地点に力所と
いわれておりますが、これで十分なものかどうか、
この点をお聞きしたいと思ひます。

○吉武政府委員 海上の気象資料というものは、
非常に不足しておるのでございます。これは世界
的な問題でして、何しろ陸よりは海のほうがい
や。陸の上には、砂漠地帯とか人の住めないよう
なところにはあまり観測点はございせんけれど
も、まあまあという観測点があります。しかし、
海の上には何しろ気象データというものが少な

い。それで、これを何とか集めないことには、結局日本の島の上の気象の変化というものは海の上から伝わってくるわけでございますから、それをつかまないとはいへないわけですから、これをいふことで、これは世界的な問題になっておりまして、いま国連の下部機関である世界気象機関というものがございまして、そこが音頭をとりながら、何とかして海の上のデータを集めようじゃないか、それも新しい技術を使つて、先生もちよつとつとつしやいましたブイというふうなものも海の要所所には据え付けるといふことをやつて、しっかりとデータを集めようといふことになっております。

で、南方定点は、一応台風監視所という意味で、夏季、これは海上保安庁さんの援助を得て観測員を乗り込み、そこで観測をやっております。しかし、何といつても広い海の一点でございます。一点ではございませうけれども、やはりデータのない場所だけに非常に貴重なデータを提供してくれております。しかし、何しろ海は広いわけでございます。定点観測船をあつちこつちばらまといふことは、いろいろな面からできません。かつて気象庁は北方定点といふものをやつておりました。現時点ではやつておりませんが、これも一カ所やるだけでいへんなことでございます。いまからの気象観測といふものは、ある限度の船はどうしても海の上で定点観測をやるのが行なわれると思ひます。しかし、それをあまり数ばかりといふことは、世界の人もだれも考へておりません。気象衛星とか、そういうもので気象観測はできるじゃないかというふうな、かなりな研究もなされ、もう現に日本の空を飛んでいるアメリカの気象衛星でも、そういう海の上のかなり有力なデータを提供してくれております。気象庁としては、いまのところ、南方定点はそのままでまだ続けていきたいと思つておりますが、北方定点を新しく再開するといふことは考へておりません。

○山村政府委員 ただいま先生おつしやいました観測、特に海上観測の充実という面で、いま気象

庁長官から御説明申し上げましたように、今後定点観測なりそのほかを急激にふやすといふことは、それほど考へていないといふことでございますが、しかし、また海上観測といふことじやなく、気象庁全体といたしまして、気象衛星のほかのものを備へる場合には、おそらく予算といふものが大幅に増大するわけでございますが、しかし、一氣にどうこうといふことはなかなかむずかしい問題でございますので、今後だんだんに予算といふものをつけて、そして、その時期に参りましてそれに乗りおくれないうふうな十分な処置といふものを行なつていきたいといふぐあひに考へております。

○宮井委員 ただいまも政務次官から前向きな御答弁がございましたので、これ以上あれでございますが、私がお願いしておきたいことは、もちろん気象ロケットといふものはどんどん進んでおるわけですが、雲の状態であるとか上空の気流の関係はそれでございませうが、やはり地上また海上といふものは、どうしても別なそういう機械で測量しなくちゃならない、そういうふうにも聞いております。そしてまた、いまもお話ございましたが、世界気象機構、WMOの第四回総会では、北方定点観測を将来の計画に組んでおる、そういうような話があつたのでございませうが、それがまた日本の守備範囲になつてゐる。財政上の問題もいまでもございしましたが、財政上の問題も思ひますが、日本は特に気象条件が激しいところでございますので、そういう線に沿つて進めていただくように、これは私からお願いをするものでございませう。

それはそれといたしまして、次に移らせていただきますが、ただいま申し上げました南方定点観測、現在でございますが、観測員が一班は、現在海上保安庁の船を使つて、観測員が一班十六名ずつ二交代で三十二名観測に当たつてゐるに聞いておりますが、それを一班十三名、計二十六名に削減するといふわけであります。これは予備員が一名加わるというふうなことも聞いております

すが、それでは満足な観測ができないと私は思うのですが、どういふ理由でそうなるのか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○坂本政府委員 お答え申し上げます。非常に話が具体的になりますが、従来、海上保安庁の船で、うちの観測員が海上保安庁のファックスを利用していろいろデータを入手してゐるといつたようなことがございました。このファックスは海上保安庁のファックスでもございまして、海上保安庁の用にも使われまして、そのひまひまにうちの観測員も使うといふようなことで、思ふように当方だけのために使うといふわけにはまいりませんでした。その点が今度当方限りのファックスをそれぞれに船に導入するといふたようなことになりまして、より十全なファックスの活用化、要するに機械化ははかれるようになったこと。それから本庁等では、たとへばこの定点観測船につきましても、その他の海上航行一般船舶並みの通常の予報、気象通報といつたようなものしか行なつておりませんでした。最近そのシステムを改めまして、船からの問い合わせがありました場合には、定点観測船には本庁から独自の情報をそれぞれ送るといつたようなシステムも確立されましたので、その辺の関連で、定点観測船におきましては予報業務の簡易化が相当にははかれるといふことで、各船二名ずつ定員を減らしてございませう。

○宮井委員 それでは本会議も近づきまして、あまり時間がございませんので、もつとたくさん聞きたいことがあるのですが、ちよつと省きまして、あと二、三點聞いておきたい。午前三時の海上の気象データというのがその日の朝の天気予報の基礎資料となる、そういうふうには承知いたしておりますが、そういう朝の予報といふのは、漁船でありますとかあらゆる産業に、きよりの予報といふのは大事なことでございまして。その間に日本海域の気象観測は空白になつておる、非常に人手が困難であるといふこと

を聞いておりますが、そういうことはないか、万全の体制になつておるかどうか。また、午前三時の気象状況の連絡を入れてくれる篤志船、すなわち、進んでやつてくれる漁船をさがしておられるようでございますが、それはその後どうなつたか。また、そのような船に——これは私のことばが行き過ぎかどうかわかりませんが、そういう船にたよらなくてはならないとすれば、もつともつと観測網の充実をはからなくてはならないのではないか、このように考へるわけですが、その点明快に御答弁をお願いいたします。

○吉武政府委員 いろんな船のほうの御都合もあつたようで、午前三時の船からの気象電報が入らなくなつたのは事実でございます。これは日本だけの問題ではございませうで、世界じやうの問題になつてゐるわけでございます。しかし、それだからといつて、ほつておくわけにはいきません。何とかして新しい技術を導入しながらその空白を埋めていかなければいけない。一例を申し上げますと、いま日本と米國でゐるような技術的を討論をしながらやつておりますが、それは船に自動気象観測装置を置きまして、機械が自動的に電報を船に積み込みます。それから、そういうものを船に御迷惑をかけないで、きまつた時間にはきまつた電報が入ってくる、そういうふうな新しい技術をいま熱心に開発しつつあります。

それから先生のおつしやつたような篤志船、そういうようなことも、いま私が申し上げましたようなことが実現するにはやはりなかなか時間もかかりますから、船の御協力が何とかして得られないものだらうかといふ点では、船関係の人とも今後話し合ひを進めていつて、やはり海難事故がなるべく少なくなるよう、私も最善の努力をいたしたいと思つております。

○宮井委員 これは政務次官にお尋ねしたいと思ふのですが、北洋オホホック海まで気象庁の観測船が出ておるわけでございます。海上保安庁の船も行かないところに、三百トンクラスの、それも

老朽船と聞いております。霧の発生あるいは着水の危険をおかして観測をしておる。このような状況だそうでございますが、食料、水にも限度があり、設備も十分でないならば、観測に非常に困難ではないか。また、もしもそういうことがあれば、人命尊重の上からも、十分なる観測の上からも、まことに憂えるべき現状であると思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○山村政府委員 お答えいたします。

これは函館観測所の船だと思ひますが、この船の航行いたします範囲というのは、食料、水を十分に積んでまいりますが、それが危険にさらされるような遠距離までは行っておりません。

○宮井委員 さらに政務次官にお尋ねいたしますが、昨年四月八日、佐藤総理は内閣委員会におきまして、「気象観測などはこれから最も大事なこととして、そういうところで人を減らしていいわけはないのです」とこのように発言されております。また、一昨年の飛騨川事故の後、衆議院災害対策特別委員会でも、気象観測網の大幅な充実強化、気象業務に従事する職員の確保とその待遇等について特別の配慮を行なうと決議いたしてあります。政務次官も御承知のとおり、どんな小さな測候所でも、船に従事する人は唯一のたよりとして、ある場合にはアリエーション列島の近くからでも問い合わせがあるそうでありまして、また御前崎を例にとりますと、約五百艘にのぼる漁船が一斉に出航するといわれておりますが、こういった点で気象業務は非常に重大な任務であると思ひます。ところが、増員どころか、逆に削減されていく方向にある。その他、災害を未然に防ぐことは、もちろんじみじみな仕事ではございますが、先ほども申しましたとおり、大衆の日常生活に欠かせない必要條件となつておると思ひます。その点、どのような御見解であるか、お聞きしたいと思ひます。

○山村政府委員 お答えいたします。
この総理の発言は、いわゆる気象観測というものは、気象庁にとって非常に重要な業務でありまして、この今回の整備にあつて、これを弱体化することがあつてはならないという意味で言われたことであらうと思ひます。しかしまた、今回のこの定員の削減というものは、政府全体として、定員管理等を強力に推進し行政機構の改革を行なうとするものでありまして、これを気象庁のみを例外とするということには、やはり政府の政治姿勢の根本をくずすことになるために、どうしても例外とすることはできません。しかし、ここで気象庁といつたしましては、自然災害の防止軽減という一特に日本の気象は、先ほど先生がおつしやいましたように、変化が著しいものがございます。国民の生命、財産、これに直接かかわりのある現業の業務、これを行なつておりますので、その削減数の割り当てにあたりましては、現業職員、研究職員等について軽減率をかける算出がいたされております。また運輸省におきましても、割り当てに際しまして若干の調整をするよう配慮いたして、現在実行いたしておるわけでございます。

○宮井委員 それでは時間がございますので、最後に一言だけ、私は、これは強力に推進していただきたいということと……
日本海総合開発の一環として、気象庁は昨年から洋上自動気象観測装置、すなわち、ブイロボットの製作を進め、一号ブイはすでに実験を行なつたと聞いております。その結果は良好である。これは日夜気象解析にそういつた有力な資料を提供し、水産界には海況の解明に、船舶には浮かぶ灯台として航行の安全に大きな貢献をする。このように聞いておりますが、私もこれは画期的なものと考えます。強力に推進するべきであると思ひます。二号ブイの計画、さらに将来の計画はどのようになつており、また非常にお金がかかると思ひますが、予算面ではどうか、どのくらいかと思ひますが、予算面ではどうか、この点をお尋ねいたしまして、私の質問を終わります。

○吉武政府委員 私も、ブイという、さしあ

たつて海の上のデータをとるのに非常に有力なものだと世界の多くの人も考えております。日本で昨年日本海に、一つ試作したのを、これはある意味では試験的にある期間置いてデータをとつたのでございますが、これは無償でつばにそのデータを受信いたしました。特に日本海はこの資料のないところでございますから、こういうことは今後進めていきたいと思ひますが、何しろ一個一億五千万以上かかるようなものでございまして、特にまた太平洋というところになりますと、何しろ海の深さだけで何千メートル、その底へおもりを入れて綱でつないでおかなければいけない、しかも流れは黒潮があるというような問題もありまして、なかなか技術的にむずかしい面もあります。四十五年度には一応どうもならないので、日本海に一つ据えて、それを使つて新しいデータもやるし、また技術的な検討をも加へつつ、四十六年度あたりからその実際の実行にとりかかつていきたい。私たちがいま考えておりますのは、大体日本近海——といつても太平洋は広いので、大体日本近海——といつても太平洋は広いといふように考えております。今後そういう点では強力に進めていきたいと思ひます。

○福井委員 井野正揮君。
○井野委員 割り当て時間が半分になつてしまいましたので、私もかけ足でやりますから、要点だけ答えてください。
まず第一に、実は国鉄の再建案あるいは先ほどの総裁のいろいろなお話を聞いて、私非常に不満があるのです。世論にたかかれて、赤字だ、赤字だといふ縮み込んでしまつて、本来国鉄が負うべき責任でないもので背負い込んだ要因が、赤字の中で十分ある。しかも、私もあの運賃値上げには反対をいたしましたけれども、それは国鉄運賃が高いから値上げに反対だといふのではないのです。これは、公共料金その他のインフレ抑止政策として政府は責任をもつてやれといふ裏には、国家の責任でもつて見なければならぬ国鉄の経費、そういうものに對して、もっと前向きの

姿勢でいかなければならぬじゃないか、こういう気持ちがある。私どもの中にあるわけですが、今度の再建案の中で、国鉄というものは要員を減らすために労働組合にけんかを売つていふような表現がある。本来であれば……（担当が違ふ）と呼ぶ者ありや、総裁がいなければ、かぜを引いて休むというから、かわりにわかるものが来たということになつておる。

そこで、非常に問題なのは、やはりああいふ合理化をやるといふときに、合理化即首切りだといふような印象を与えることは、国民に対して不誠実なやり方だ、こういうことを言いたいと思ひます。

私、これは前の話で、きょうは資料提出をお願いしたいと思ひます。どういふことかといひますと、最近あまりにも私の友人の国鉄の人が死ぬのです、五十四か五十五、六ぐらいで。そしてまた恩給を一年二年もらつたら死ぬ。国鉄OB会といふものがあつて、招待されたので行つてみた。六十四、五だといふのに、全くお年寄りだ。これは一体何を意味するかといふ——私はどういふことを調べてほしいかといふと、退職者の実態調査ができておるだらうと思ひます。これは膨大ないろいろな参考になる資料になると思ひますので、ぜひ、一つには定年退職後の経緯ですね、転勤、これが一つ。何歳で何人死んで、何歳で何人死んで、いま一番年寄りで支給を受けたのは何歳であるか、これは年齢別にしますね、共済年金がありますから、これが一つ。もう一つは、就職中における死亡、病気で死ね、この統計をひとつお出しをいただきたいと思います。

私はこういうことを言ひますのは、昨年私は五千戸ほどのこういう労働者のうちを歩いてみましたけれども、（事前運動だ）と呼ぶ者あり（国鉄の職員の住宅ほどよいものはない。ほんとうです。これは事前運動だらうとか何とかいふが、民情調査をするのはわれわれの仕事ですから、熱心に果敢にやつた。ところが、全通にして、電通にしても、あるいは農林省にしても、最

近住宅の改革で、すばらしいものができていますよ。ところが、国鉄のはすぐわかる。ああ、このきたないところにいるのは国鉄だな、こうなんです。このことについて、一体国鉄は合理化を急ぐあまりに、明治以来国鉄に奉仕してきた職員にどのようなあたたかい感じを持って迎えようとしてあるか、この点を私は聞き上げたいのです。これは私、総理の施政方針を讀み上げるのをやめ、時間がなくなりましたから。いま言った点、これは資料ですから、お返事は要りません。

その次、これは先ほど同僚の斎藤委員もお触れになりましたが、今度私は国会議員になつてみて非常にびっくりしたことがあるのです。それは建設公団ですね、それから国鉄、運輸省、大蔵省。いま現に建設公団で建設中の鉄道で、一線が全部

できないならば使わせないというような性格のものではないかと思う。これはどんな形になろうと、たとえば公団のものを国鉄のほうへ移せば、その金利はかからぬようになるとかなんとか、いろいろなことがあるようです。公団が渡さないうちは公団が金利を払っておらなければならぬという問題があるようです。それは公団、国鉄、運輸省、大蔵省の問題であつて、最終的に完成のできるものを完成させないで国民の用に供さなければ、これは死に金であり、利息だけはかかっていつていくわけですから、投資が有効に働かないわけなんです。ところが、公団では、もうすでにでか上がつて、ある一定期間交通の事情等から見て供用を開始すべきものが、あとわずかの工事を残して、言いかえれば、路線もできたが、あとちよつとの小さな鉄橋とか、そういうものを残して完成をしない。これは予算の都合で金を向こうに回したからでません、こういうやり方をしている。これは国の金を使って国民に奉仕する政府の姿勢から、全体として重大な責任だと思

うのですが、その一例として、私どものほうで、地元の陳情をするわけではございませんが、追分と千歳間、これが残っております。これはもうできそうになつてから、私の落選してある三年間、

できそうできない。これはまことにうまくないと思ひます。こういう点等について、例をあげればまだたくさんございます。これはあくまでも投下した資本の効果を高めるのが私は正しいと思ひます。こういう点は大臣に聞きたいところですが、次官、ひとつ、選挙関係だとかそういうものに関係なしに、予算の効率を高めるといふ意味でお返事をいただきたいと思ひます。

○山村政府委員 ただいま先生おっしゃいました線は、ひとつ調査いたして、何はともあれ、運輸省の方針といたしましては、できるだけ能率をあげる、そして効果があるように、むだづかいのないように、そういう金の使い方をしたいと思ひますので、今後とも調査いたして善処してまいりたいと思ひます。

○井野委員 これはぜひ調査をしていただいて、投下資本を獲かさないうちに、さつそく国民の便利をはかるように、公団と国鉄の間の調整を急いでいただきたいことをお願いしておきたいと思ひます。さうはお返事をもらおうといつても無理だろうと思ひます。

その次に、自動車のほうの御意見を伺いたいと思ひますが、自動車をかうるときに、車庫を持つておくか持つていないかというのを確認しないと自動車のナンバーはくれないのです。そこで、東京にいるのに、群馬県だとか埼玉県だとか、車の台数とあれとは必ずしも一致してないのです。そのことはいま質問ではないのです。が、東京に来て住んでみて、非常に大切なのは、都市計画をやるときに、従来子供の遊園地だとかいろいろなきめられたものがあります。これの中に、今日の人口数と車の分布とを考へて、都市計画をやるときに、車の駐車場、これを設置することを将来は計画の中に義務づけるようにしてはどうかという考へ方を持つておるのですが、この点は御検討になつておられるかどうか。もう一点聞きます。もう一つ聞きますのは、主としてホテルのようなものを建てるに、これは必ずしもバスとか自家用車が集中しますが、

これはほとんど駐車場がございません。また補助金もないわけですね。融資には若干加味してあるようですが、この点は、たとえホテルの持つ駐車場であつても、公共的なものとして補助を出すとか、あるいは融資をするとか、また財産取得した場合の税金を免除するとかいうような措置を考へない、この都市の交通対策の一助にすることはできないじゃないかという気がするので、この点はどうか。

○黒住政府委員 いまの御意見の中で、自動車の保管といふことにつきましては、自動車の保管場所の確保等に関する法律がございまして、自動車を新しく登録いたします場合には、一定地域、たとえば東京におきましては車庫を持つてい

ることが要件になつてゐるわけでございまして、これにつきましては、運送事業者については運輸省、それから自家用につきましては警察といふこととでやつておるわけでございまして、われわれ自動車の監督をいたしております面から申し上げますと、自動車を円滑に使用いたすためには、車庫あるいは駐車場、さらにはバスとかタクシー

のようなものについては公共的な駐車場施設がぜひ必要であると考えておる次第でございまして、それらを今後充実するように運輸省といたしまして努力をいたすつもりでございまして、しかしながら、いま御指摘の都市計画の点等につきましては、建設省のほうで主管をいたしておりますので、われわれといたしましては、十分連絡いたしまして、先ほど申し上げましたように、自動車使用を円滑にする方向に努力いたしたいと思ひます。

○井野委員 その次は、タクシーの認可の傾向についてお尋ねをしたいと思ひますが、実は私はあまり関心がなかったのですが、過日地元へ帰りましてときに、懇談を持ちたいといふことで、初めて会うような人々の会合に出ました。このときに、タクシーの台数はほとんど地方都市でふえるけれども、認可は、北海道でいいますと、札幌に本店を持つ業者の支店としての台数はふえるけれど、

でも、人口二十万になる室蘭で出しても、ほとんど認可されない。これは一体どういふことなんだ。何か一定の系統的なものがあつて、許可方針の中にそういうものがあるのか。室蘭でも二十万の人口があるのですから、実はタクシー会社の二十台や五十台のようなものを経営できないことはない、あるいは経営できる人がいないといふことはないので、私がお尋ねしたいことは、三十六年に一社だけが許可されたらしいのですが、この傾向は、一例を室蘭にとりましたが、そう言われてみると、近郊都市は全部そういう形になつております。中には、御反論として、許可したけれども、経営ができなくて、労働争議などが起こつて、大きな会社で吸収されたといふお返事がくるかもしれません。そういう例も知つております。

しかし、一つの傾向としては、確かにそういう傾向が見受けられるのです。これは何かお考へがあつてのことか、それとも偶然にそうなつたのか。偶然にならないように地域に与えていくとすれば、どういふところを考へればよろしいのか、ひとつしかとお教へを願ひたいと思ひます。

○山村政府委員 運輸省といたしましては、タクシーの免許につきましては、道路運送法の免許基準、これに従ひまして厳正な審査の上において、適格者を免許するといふことをいたしておるわけでございまして、中央都市とか大資本優先とか、そういうようなことは決してやつていないつもりでございまして。

○井野委員 そういうお返事が返つてくるだろうと思つてお聞きをしたのですが、しかし、戦後二十五年といふか、その間一貫してそういう現象があらわれているとすれば、やはりいままでも申請が出ていないわけじゃないのですから、きようはそういう議論をしように思つていないのですが、何かの原因があるのだろうと私も考へる。

そうすると、もう一つ次官にお尋ねしたいのは、そういうものはなるべく地元資本と密着して、住民感情と融合のとれる人を、不足な条件があれば指導して整へさせて許可をするといふ行き

方は好ましいと思いますか、好ましくないと思いますか。

○山村政府委員 私といたしましては、ただいま先生おつしやいましたように、いわゆる地元優先と申しますか、そういうことは好ましい、そう思っております。

○井野委員 都市が膨張していつてあります苦小牧とか室蘭ですから、必ず申請が出ると思ひます。ぜひ次官の御答弁のような精神で、もし申請者の条件が具備されていなければ的確に指導をして、それが許可されるような方向に御指導賜わりたいと思ひます。そういう方向をとつていただけるといふことであれば、私は非常に大きな収穫だと思ひます。

○山村政府委員 ただいま先生おつしやつたような趣旨を出先のほうに一応伝えます。

○井野委員 一応ですか。

○山村政府委員 よく伝えまして、先生の趣旨が徹底するようにいたしたいと思ひます。

○井野委員 次に、自動車の整備工場の育成の問題について、運輸省が非常に御努力なさつておるし、また非常な成果があつておることは、私もこの機会に労を多として認めたいと思ひます。ただ、そういう御努力にもかかわらず、なおその業界の実態は、一人から五人ぐらいの整備士のところが七五%というような実情であり、協同組合あるいは整備振興協会等を通じてやつておられますけれども、この非常に高度成長していく経済に比べまして、かなり援助していかないと立ちあがれる、また、せつかく追いついたけれどもまた立ちあがれてしまふという心配があるように思ひます。もう一つは、これは誤解だというような運輸省の説明ではございましてけれども、振興協会の手を通じて整備士の賃金というんですか、何とかレイトと言つておりますね、一時間当たりの賃金の問題、整備料金に關係するやつですね、これが北海道の場合は千円ときめられておるそうです。ところが、他の物価は全部五%か七%高い北海道物価がある。ちよつと考へてみましても、六カ月

冬だといふときに、整備工場は東京と違ひまして、暖房が要る、車は雪がついてくる、それを落としてかわかすなどというのでは非常に人件費も経費もかかるのに、この料金の取りきめのときだけは北海道のほうに安ひ、こうなつておりました、加えてそういう事情の中に整備工を雇ふことが非常に困難だ。したがつて、これをぜひ北海道価格なみに上げてもらいたいということなんです。が、お聞きしますと、運輸省はそんな指示をした覚えはない。末端へ行くと、いや運輸省の指示だといふことになつて、陸運事務所のほうから指導を受けておる。水かけ論でございしますから、こ

でそうではないのだといふ御答弁をいただければこの問題は解決がつきますので、どこで間違つて運輸省の方針だといふことになつたのか、これはただしてみればよろしからうと思ひますので、そういう点でこの点ひとつお答へ願ひたいと思ひます。

○山村政府委員 詳しく存じませんので、自動車局長のほうから……。

○黒住政府委員 整備の料金の公正といふことで、料金につきましては、公正なものを店頭に掲示する等の指示をいたしております。それから、いま御指摘の賃金でございしますけれども、賃金は、作業時間と一時間当たりの単価、これをレイトレートと言つております。作業時間につきましては、一つのものを修理するについては、おおむね作業時間というものは一定のものがございしますから、これは疑義がないように中央団体から標準的なものを示すといふふうにしておりまして、いわゆる時間表については示しておるわけでございします。その単価につきましては、これは各工場ごとの自主性によりまして算定さすといふことでございします。賃金全体につきまして運輸省あるいは中央団体から統制指示はしてない次第でございします。

○井野委員 自動車振興協会が——やはり末端の工場主あたりは、運輸省の方針と理解しているようです。いまの局長の答弁でわかりました。やはり

り振興協会そのものがかなり官制化しているといふ証左だと思ひます。これは振興協会をつくつた趣旨とは少しく逸脱しているのではないか、こゝろ思ひますので、この点は今後そういう誤解を起させないよう、自主的なものであり、協会内部のものである、運輸省の意図するところではない、こういうことであるならば、その点ははつきりさせないと、官制統制的感覚を受けている。間違ひのないところで、私もかなり長い間座談会をやつて聞いてみたんです。この点は御答弁でわかりました。ぜひそういうことのないように指導していただきたいと思ひます。

あと二分ほどありますので、最後にもう一つ。それで、この協同組合をつくつて共同作業、共同経営を進められておりますが、特に指定工場等になるために大事なものは、車体の亀裂検査機ですか、検定機ですか、これなどはかなり高額で、従来はこの振興法に基づく融資と低利な長期資金などでめんどうを見ておられるようでありましたが、一般機械貸与のような形で、ぜひひき一步踏み込んだ濃密な援助を与えるべきだと思ひますが、この点はいかがですか。

○黒住政府委員 従来、近代化促進法の指定になりまして、その助成法により国と都道府県が半額ずつの資金を貸し出すという設備近代化資金の借り入れの方法、それから近代化促進の特別融資制度によります方法、これらによりまして、実績をいたしましては二十八億でございしますが、いま御指摘の中小企業近代化設備貸与制度、これは機械類等を購入いたします場合に、貸与利率五%というのでございします。そういう制度はございしますけれども、整備工場につきまます実績というものがあまりないといふことでございまして、せつかくの制度がございしますから、これを周知して利用さすようにしたい。いま御指摘のとおり、中小企業でございしますから、この融資、金融の面につきまして、できるだけ諸制度を活用して、それらの中小企業がこれから発達していくように努力をいたしたいと思ひます。

○井野委員 これで終わりたいと思ひますが、たいへん舌足らずの質問にもかかわらず、的確な御答弁をいただいて、感謝いたします。しかし、それが単なるおことばだけでなしに、あすから実行するわけでございしますから、ぜひその際は、なるほど実のある審議をしたという結果になりますように期待をいたします。

○福井委員長 次に和田春生君。

○和田(春)委員 本日は本会議の關係で時間もたいへん限られておりますので、船舶の安全問題に焦点を絞りまして、この前の予算委員会ではつきりしなかつた点等について、政府の考え方、所信をただしたいと思ひます。

なお、きわめて重要な問題でありますから、本来なら運輸大臣の御出席を願うところでございしますが、政府・与党の国会運営に協力をいたして下さつたので、その点は優秀なる政務次官が、しかと大臣のかわりをおつとめをいただくようにお願いをしておきます。

予算委員会でも、船舶安全法の運用と船舶の検査と政府の責任につきまして質問をいたしました。その続きという気持ちでお答えを願ひたいのでございしますが、本年悲惨な事故を起しましたからふおるにあ九については、予算委員会でも指摘いたしましたように、満載喫水線を改めたことによりまして、積載重量トンがかなりふえておるわけでございします。この点について、かりふおるにあ九に増トンを認めたのは何年何月何日であるか、お伺いをいたしたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 お答えいたします。

かりふおるにあ九につきまして、改造をいたしまして、新しい満載喫水線条約の趣旨にのっとりまして再指定したのは四十三年の五月十四日でございします。

○和田(春)委員 これと関連する国際満載喫水線条約、いわゆるILO条約の発効した日付と、新しい国際満載喫水線条約に基づく規則の発効した日取りをお伺ひたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 この条約が日本に発効しま

したのは昭和四十三年八月十五日でございます。

○和田(春)委員 そういたしますと、規則が発効したのは四十四年八月でございます、その発効以前に、すでにかりふあるに丸は三カ月前に増トンが行なわれているわけでございます。しかも、私どもの調べたところによりますと、その前年の四十二年十月からかりふあるに丸は増トン工事の第一回に着手をしているわけでございますが、規則並びにそれに基づく諸体制が十分整わないうちに、かくも早く、競技でいつてみればフライングスタートに匹敵するような、工事が先行し、規則の発効前にすでに増トンを認めているというところは、どういふ必要によつてそういう措置をおとりになったのか、お伺いしたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 必要性ということとはちよつとはつきりいたしません、実はかりふあるに丸は貨物船の一般の乾舷を従来とつております。ところが、この構造がタンカータイプの船でございます。ますので、もし十分なタンカー構造にいたしますと、従来でも条約によりまして、タンカーに近い、あるいはタンカーと同じ喫水をとれるというようになつておたつたわけでございます。たまたまこの新しい条約がございまして、この条約によりまして、指定するためのいろいろな指定条件がございしますが、これが満足されますと、前の条約によりまして満載喫水線をつけることができるということを利用して、今度の新しい満載喫水線を指定したわけでございます。なお、日本に先立ちまして、すでに九月一日にはイギリスが、それから九月十五日にはリベリアが、それぞれこれを実施するという通牒を出しまして実施した次第でございます。

○和田(春)委員 この点につきまして、予算委員会、私どもが外国から得た情報によると、国際満載喫水線の改正については、日本がイニシアチブをとつたというふうに聞いているがどうかというところについて、必ずしも明確な答えはござい

ませんでした。その後、国内関係の文書を調べましたところ、昭和四十一年の九月二十四日、第七回の造船技術審議会の船舶安全部会に、運輸省船舶局の名前によつて、大型船舶の満載喫水線についてという印刷物が配付をされております。その印刷物によりますと、この条約ではわが国の提案が大幅に採択され、特に大型船舶については、新条約は日本提案を骨子とするものとなつた、こういうふうになつておりました。さらに引き続き、一九六六年の条約発効はおよそ二、三年後と見られるが、これに先立って現行条約で認められる範囲内で新条約の内容を早期に実施することとは、わが国船舶主経済にとって有利であり、海運企業の国際競争力の強化にも有効と考えるので、下記の措置をとることとした、こういう文書が船舶局から出ているわけでございます。この文書は船舶局長御存じですね。

○佐藤(美)政府委員 おつしやるとおりでございます。

○和田(春)委員 そういたしますと、前回の予算委員会の質問で私が重点を置いてお伺いいたしましたように、船主はやはりコストをできるだけ安くあげ、大量に荷物を輸送して収益をあげることに有利でありますから、ともすれば企業の性質として、いい悪いは別にして、そういうふうな流れがちである、これをチェックして安全を維持するために安全法があり、政府の権利、責任があるというところを追及いたしました。経済優先で安全が第二に流れたのではないかと、このことを追及いたしました。これに對しまして政府は、いろいろな点を勘案して十分処置をしているつもりであるというふうな意味の御答弁があつたわけでございますが、いま船舶局長のお認めになつた文書によりますと、安全という観念は全然どこにもない。これは船舶主経済にとつて有利であるということ、このようないふ実施を急いだことの、むしろ唯一の理由として掲げられているわけでございますけれども、この事実は承認をされますか。

○佐藤(美)政府委員 安全に関する条約に関しま

しては、先生もすでに御存じでございますけれども、海上人命安全条約があります。それに国際満載喫水線条約がございしますが、ともに安全を第一にした条約でございます。したがしまして、この条約を施行するということは、安全を確保するということを表明したことにほかならないわけでありまして、したがしまして、通達といつたしましては、これは経済的にも非常に役立つものであるということを大體うたつたと思ひますが、決して安全を第二にしたというふうなわれわれは思つておりません。

○和田(春)委員 それではかりふあるに丸の増トン工事に関連いたしまして、具体的にお伺いたしたいと思ひますが、この前も申し上げましたように、この喫水線の変更によりまして、従来五万六千四百七十四キロトンの積載重量トンであつたものが、六万二千四百七十七キロトン、約五千六百七十トンもふえていたわけでございまして、一割強積載重量はふえました。この変更のため、かりふあるに丸の満載最大喫水が十二メートル〇九四から十三メートル〇五三に、約九十六センチ、ほとんど一メートル近く喫水がふえておるわけでございまして、これに伴ひまして、若干の増トン工事をやつておりますけれども、その増トン工事の内容について政府は承知をしておられるかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 承知をしております。

○和田(春)委員 この増トン工事によつてかりふあるに丸の安全性は十分に確保され、多く積むことによつてなお安全性が増したと考えておられますか。

○佐藤(美)政府委員 ルールで大体チェックしておりますが、そのルールに当てはめておりますので、その安全は確保している、こういうふうな考へてはいるわけでございます。

○和田(春)委員 この増トン工事にかかつた費用は約六千三百五十万円でございまして、かりふあるに丸の契約船価は約二十億円でございまして、から、たいへん僅少の費用で多く積めるようになります。

たわけてございますから、確かに船舶主経済にとつてはプラスになつた。その事実は私も認めます。ところが、この増トン工事によつて、本船が建造されるとき設計構造におきましては、船首の一、二番区画に浸水しても沈まない、つまりA級の形でつくられておたつたわけでございすけれども、増トンの結果、本船は一九六六年のLLO条約、満載喫水線条約のBクラスに適合させ、増トンを認めたことになつておりますが、Bクラスという、御承知のように、一区画可浸でありまして、新造時においては二区画に浸水しても沈まないという前提で設計された船が、この増トン工事の結果、一区画に浸水しても沈まないという形で、二区画可浸の条件がはげされていく。この事実は政府は事前に御存じでございますか。

○佐藤(美)政府委員 この新しい条約によりまして、一区画可浸ということが日本の提案で条約に入つたわけであります。こういう意味で、いままで実際的には設計の段階でやります、形式的に規則としてこういうことをやるというふうにしたのは、先ほどのお話と関連しまして、日本側から区画浸水を強調して入つた経緯がありまして、この二区画を一区画にしたということにはならないかと存じます。

○和田(春)委員 私の質問とお答えと違つてはいるわけでございます。日本の提案で区画浸水ということを入れたか入れないかというところをお伺いしているのではない。造船所によりまして、かりふあるに丸がつくられたときには、新造時には、船首一、二番区画に浸水しても沈まない、こういう前提のもとに設計をされ、船がつくられたわけでございまして。ところが、増トン後の検査におきましては、これがノーテーションB、つまり、一区画浸水だけでは沈まないというふうな条件が緩和されておるわけでありますから、これは専門的に見ても、常識的に見ても、本船の安全性はかなりにダウンをしたということになると思ひます。そのことについて政府は事前に承知しておつたか、こういうことをお伺いしているわけでございまして。

○佐藤(美)政府委員 実はB'の線までやりましたが、二区画浸水にいたしますと、もう一つ下のタンカーの線までフリーボードを減らすことが出来るわけです。そこで、この場合には強力の問題もございまして、そのほうと勘案しましてB'までこれを許した、こういうことに相なっております。

○和田(春)委員 はつきりお答えください。船舶の安全というものは、船体の強度というものはもちろん大事であります。しかし、鉄のたまりが水の上に浮かんでいるわけでありまして、事故なきを期しても、絶対無事故というわけにはいかない。何らかの形で損傷をする。そういう場合に、船舶には人間が乗っているわけですから、船舶の安全即人間の安全につながるわけでありまして、そのために、簡単に船が沈まないようにするために、予備浮力というものは非常に大切なものであります。このかきふるにあ丸は、建造時には明らかに二区画に浸水しても沈まない、それだけの予備浮力を持った船としてつくられた。ところが、日本政府の意見が大かた取り入れられて、一路その線に沿って改正をされた国際満載喫水線条約、それよりもさらに事前に、われわれから言わせればフライングスタートだと思いますが、政府はそれと違うと言っていますけれども、工事を始めて、増トンが行なわれた。ところが、その結果、NKの検査によりまして、一区画浸水の条件で設計をされているわけなんです。そうすると、浮力という点において船舶の安全性は大幅に低下したと考えるのが、専門的に見ても、一般の常識で見ても、当然ではないか。強度の問題ではなくて、浮力の問題としてお伺いしているわけなんです。そういうことが行なわれるということを事前に政府は承知しておいて、これを認めたのかどうかということをお伺いしているわけなんです。

○佐藤(美)政府委員 事前にそれで予備浮力が減るかどうかということは、検査自体の問題でございまして、ちよつと私のほうでいますぐ御返事で

きかぬわけでございますが、先ほど申し上げましたように、従来の古い条約によりまして、この区画浸水の問題がなかったのが、今度一応条約に入りまして、したがって、そういう点から、いままでは言わなくてもいいことが言われるという点からいいますと、一般的には非常に条約としては安全になった。ただ、かきふるにあ丸の場合には、その辺が私としてもいますぐわかりかねますので、後日また御返事したいと思っております。

○和田(春)委員 質問時間がたいへん短いのでございまして、質問にひとつ的確にお答え願いたいと思っておりますが、船舶局長どうも的確にお答えお聞きしたいので、大体何を伺っているかということ、は政務次官おわかり願えたと思うのですけれども、ひとつ政務次官お答え願いたいと思っております。——時間がございませぬから、政務次官あれでしつらあとで答えたいといたしまして、もう一べん簡単な質問を繰り返します。

かりかきふるにあ丸ができたときには、造船所は、二区画に浸水しても沈まない、そういう設計、そういう前提で船をつくらされた。これは満載喫水線の改定によってNKが検査したときには、B'というクラスは二区画浸水ではないのです。一区画浸水なら沈まないという形だから、二区画に浸水したら沈むかという形ではない。そこで保障せず、一区画浸水という条件で増トン工事の検査を通過させておる。それは浮力の面で、船舶の安全性というものは相当そこなわれていると考えなければならぬ。安全については十分配慮したと言われているけれども、政府はそういうことを事前に承知をして、このNKの検査を認めておったのかどうかというのを聞いておるわけなんです。

○佐藤(美)政府委員 設計の面で、二区画浸水でだいたいぶだといふことを言っていたとすれば、今度は一区画浸水ですから、先生がおっしゃるとおり、安全の面では多少そこなわれた、こういうふうにかえられます。

○和田(春)委員 御承知のように、かりかきふるにあ丸で救助をされました乗組員の報告により

ますと、まず一番の区画がやられ、二番の区画がやられまして、船は急速に沈んでいるわけでありました。したがって、もし設計をされ、新造当時の条件を保ってあったとしたら、新造当時の条件を保ってあったとしたら、かりかきふるにあ丸はあの条件で沈まなかったかも知れない。そのことは、あの不幸な犠牲者を出さずに済んだかも知れない。そういうことに発展するわけでございます。こういう事実からやっておりますと、造船所のほうにはNKの検査を通過しているわけでありまして、この場合には、NKの検査をするために必要なデータは造船所から出されているわけでございますが、それに基づいてNKはこれを認めているわけなんです。しかし、今日こういう悲惨な事故が起きたという形になりますと、NKの行なっている検査につきましても、先般指摘いたしましたように、行政権力の行使として、その検査について最終責任は政府にある、こういうことを政府は言っているわけなんです。この事態について十分責任をお感じになつてしるべきであると思ひますけれども、その点について明確な所見を伺いたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 日本海事協会の検査につきましまして、これが故意かあるいは過失によつて、船舶の検査基準に達していないというにかかわらず、基準に適合しているというようにも考えられます。基礎に適合しているというようにも考えられます。これは船舶協会に責任がございまして、われわれのほうは船舶協会を認可してあるという見地から、十分行政的な責任を感じておるわけでございます。

○和田(春)委員 確かに船舶安全法では、安全法による船舶の検査につきまして、船舶協会のクラスを持つていたことと同じ効力を認めているわけでございます。しかし、何度か言うようにありますけれども、伝統的な海運界で長年にわたつて経験を積んできた、一万吨からあるいは二、三万吨程度までの船舶であるならば、過去の経験が生きておりますから、それでもたいした心配はなかった

と思ひます。しかし、昭和四十年代を境にいたしまして、急激な巨船主義の時代になってまいりまして、従来の想像を絶するような大型船ができるようになったわけでありまして、しかも、そういう大型船を船会社と造船所が船をつくること契約をして、これだけいこう、その設計時より一割以上も荷物をたくさん積めるようにする、そういう法規上の変更について政府がインシティブをとつておる。そうなりますと、NKの検査についても、もつと積極的に政府が介入をして、安全の面に不安なきを期するの、行政府としての当然の責任ある態度であろうと思ひます。しかし、前回の質問、今回の質問を通じて、ほとんど政府はそういう点に対してタッチをしていない、NKにまかせればなしのような形になっている、そういうふうにかえられておるわけなんです、NKに対して政府はどういうような具体的な指導をされましたか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○佐藤(美)政府委員 海事協会では、技術基準の向上につとめておられます、この規則は、管理委員会が一応認められております。その下に技術委員会がございまして、なおその下にいろいろな部会を設けて、いろいろ検討しております。われわれのほうも実はその部会に入つて検討しております。それで、結局最後は運輸省の認可になるわけでございます。そういうことでございまして、認可という面を通して行政的に十分に指導していきたい、かように考えております。

○和田(春)委員 どうもその点、何度か伺ひしてはつきりしないわけでございますが、新聞紙上の伝えているところによりますと、海事協会のある検査のベテランが、船舶のバルクヘッドの数について相当重大な証言を、海難審判庁理事官の調べの段階におきまして言明をいたしておりますが、その後海難審判庁に呼び出されたところ、どこから圧力が加わつたか知りませんが、前官とは違ひまして、きわめてあいまいなこととした証言しかしてない、こういう事実があるわけござ

います。政府が御存じかどうか分かりませんが、政府はあまりそういう検査について積極的ではない。実態的にはほとんどNK、日本海事協会に委任をしつぱなしのような状態である。そして、その検査の過程でこういう事実が起きてきておる。ほとんど大型鉱石船がつくられておるわけでありまして、このまようかついておりますと、あるいは第三、第四のたいへん不幸な事故が起これないとも限らない。これは船舶の安全即人命の安全でございますが、そればかりではございません。かりふおるにあふクラスが一隻沈みますと、船舶にして二十億円、積み荷を含めると三十億円近い富が海底のくずり消えるわけでありまして。これは保険でカバーされると言われるかもしれませんが、ああいりばりばあ丸、かりふおるにあふ丸の二つの事件が起きたために、ロンドンにおけるいわゆる国際的な保険関係では、再保険につきまして、二〇%ないし五〇%の保険料の値上げという線を押してきております。その結果、日本の保険会社は、船主に対して、これらの大型船に対して、やはり二割ないし五割の保険料の値上げを要求しているわけでありまして。このことは、結局たいへん大きな経済的損失を伴い、しかも不安が一そう広がっているわけでありまして。こういう点を考えますと、この辺の検査の状況あるいは今後の巨船の建造並びに検査につきまして、抜本的な対策を立てて政府にしっかりとやらねばならぬ、こういう段階に来ているように思われます。そういう点を考えますと、いずれこの審議が進みますならば、私は、船舶局長から明確な御答弁がない限り、NKの代表者も参考人として呼ぶようにしなければならぬかと考えております。

さらに、たいへん専門的な問題でございます。この運輸委員会一般においてこれを詰めていくということについては、時間や審議の方法等もあるかと思ひます。本日はこの点につきまして与えられた時間が残り少ないでございますから、これ以上この質問を続けることは省略をいたしますが、この際、運輸省当局にはもっと明確に、はつきりまずい点はまずい、いい点はいい、改める点は改めるといふことを十分お答えできるように、しっかりと勉強するときに打ち合わせをしていただきたいと思ひます。まだこの質問はこれで終わりはございません。

そこで、委員長にお願いいたしますが、この種の問題を行ないますために、この運輸委員会の全体の審議を促進するということもかね合ひまして、海運関係の小委員会を運輸委員会に設置していただかしまして、特に大型船の安全問題を中心に調査、審議を進めますように、委員長のほうで申したいと思ひます。

○福井委員長 和田委員の委員長に対する御発言につきまして、理事会において協議いたしたいと思ひます。

○和田(春)委員 よろしく願ひいたします。それでは、残された約五分の時間でございまして、質問の観点を交えて、まず船舶局長にお伺いをいたしたいと思ひます。

御承知のように、昭和四十三年の十月、運輸大臣の諮問によりまして、海技審議会において船舶職員法の改正が審議されまして、昨年の七月、その改正案が答申をされております。これは船員の希望のみならず、船主側の意見も入れて、関係する学者等の意見も入れて、十分討議をされた結果、改善をするためにこの答申が行なわれたわけでありまして、今国会にいまだにこの船舶職員法の改正が提案をされておられません。しかも、これは与野党が激突をするというような内容であるならば別でございますけれども、この内容は、先ほど申し上げましたように、船主サイド、船員サイドあるいはその他の関係委員も十分な審議を尽くして、新しい時代に即応するように答申をしたものでございまして。この船舶職員法がなぜ今回の国会に改正案が提案をされないのか、その点についてお伺いいたしたいと思ひます。

○山村政府委員 ただいま先生おっしゃられましたように、昨年の七月にいわゆる海技審議会より中間答申をいただいたております。そして現在なお引き続き審議中ということでございます。今国会に改正案を提出したいと考えておりましたが、まだ最終答申はいただいております。そしてまた、時間的制約等によりまして、今国会への提出方を見合わせた次第でございます。しかし、中間答申中の海技従事者国家試験の免除、これに關しましては、一部、今国会に提出予定の許可認可等の整理に關する法律案、これに織り込んでおるといふ現実でございます。

○和田(春)委員 その点につきましては私も承知をしておりますが、最終答申を得ておらないという政務次官のお話でございますけれども、これは全般に於いて結論が出ていないので中間に報告をするという性質のものではなくて、まだあとから審議をして結論を出さなければならぬ問題も船舶職員法に關連してはたくさんあるわけでございます。少なくともこの時点まで審議をしたことにつきましては結論を得ているわけでございます。そこで、早くやつたほうがよいような問題もたくさんあるわけでございますけれども、まだ最終的に省内において法の改正案ができていないとすると、いつごろまでにそれをおつくりになるのか、その見通しについてお伺いをしたいと思ひます。

○高林政府委員 御指摘のとおり、昨年の七月に答申をいただきました。その答申の内容につきましては、法律改正を要する事項、それから要しないので省令以下というように、ないしは事実上の措置その他のいろいろな関係のものがございまして。そこで、法律改正を要します中で、特に大きい項目でございますが、学術試験の免除という点につきましては、先ほど政務次官から御答弁がございましたように、許可認可等の臨時措置法で考えたい。これにつきましては、法律案がまとまり次第これになるべく早くやりたい、そういうことで、現在は海技審議会の教育部会でその細目を検討しております状況でございます。

なお、その他の事項につきましては、法律の改正を要しないような事項が相当程度ございまして、それは逐次実施してまいりて、現在それぞれの小委員会なり何なりで進めております。そういうような問題については、問題によりまして近く結論が得られるものと、若干日時を要するものがあると思ひますけれども、そういうようなものも結論が出次第すぐに実施してまいりたいと考えております。

そこで、問題になります配乗別表の關係の改正、これはどうしても法律改正を要します。これについては、なお意見が必ずしも並列答申というように調整ができていない点もございまして、これは早急に調整して、今国会にはちよつと間に合はないかと思ひますけれども、できるだけ早い機会にこれを提案したいと考えております。

○和田(春)委員 この点につきましては、できるだけすみやかに改正の作業を進めまして、国会に提案をされるように希望いたします。

最後に、保安庁長官にお伺いをいたしたいと思ひますが、最近大型船がどんどん進出をしております。海上の交通安全ということが沿海並びに狭水道等において非常に重要になつてまいっております。それを解決するために、海上交通法の制定が運輸大臣の諮問によりまして、昭和四十二年十月、海上安全審議会から答申がございました。それ以来すでに二年有余たつわけでございますが、今国会にも依然としてこの海上交通法案が提案をされておられません。この間の経緯について、簡潔に要点をお伺いいたしたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいま先生お話しのごさいますように、海上交通法案につきましては、現在まで国会に提出でき得る段階にはなっておりませんが、私どももいたしましては、いまお話しのごさいますように狭水道における海上交通の諸状況から見まして、できるだけ早くこれを制定する必要がある、このように考えておることにつきましては、全く同様でございます。ただ、過去二年

間のいろいろな折衝過程から見ますと、現在一番の問題は、このような航路を中心といたしました新しい流れによる航行規制を行ないます場合に、その同じ場所が漁労の場所であるということに関連いたしました、主として沿岸漁業対策上、何らかの措置をこの際講じてほしいという非常に強い要望がありますので、この辺の問題を解決したい、そのような関係で、現在のところ提出が非常に困難である、そういう状況でございます。

○和田(春)委員 確かに沿岸漁業との触れ合いがあることは私どもも十分わかります。しかし、そのことにとらわれておつて、この海上交通法の制定をおくらせまして、二十万トンとはいいません、十数万トンのタンカーでも万が一沿岸で事故を起こしますと、それこそ沿岸漁業は全滅に瀕するというような悲惨な事故になる危険があるわけがあります。したがって、この点はもつと熱意を持って、この種の法案の国会提出に努力をされるように希望いたします、私の質問を終わりたいと思います。

○福井委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時二十二分散会

