

○野村政府委員 お答えいたします。

まず第一番に工員、技術者、これの養成確保でございまして、この点につきましては、前回先生から御質問がございましたディーラー工場のほうに力が入って、専業なり自主独立のほうの工場の前途、特に小規模の工場の前途を御心配の趣でございまして、私も統計的に調べてみますと、たとえば三十九年から四十四年あたりの専業の工場、それからディーラーの工場、これはもちろん中小零細の企業を含む平均でございまして、こういうものの工員数の推移を見ますと、一工場当たりの工員数につきましては、むしろ専業工場のほうが、三十九年から四十四年まで、合理化による人数の減りはございますが、具体的に申し上げますと、三十九年一工場当たり六・四人でありましたのが、四十四年には専業工場は四・九人ということになっておりますが、ディーラー工場は、三十九年十五・五人でありましたのが、四十四年は八・二人というふうで、平均的に申しますと、専業工場、この中には中小工場もございまして、こういう比率になっておまして、私もとしては、そういう中小零細企業の工場の工員の確保ということについては、この傾向をさらに維持すると申しますか、レベルダウンしないように努力をしたいというところで、養成等にもつとめたいと思っております。それから第二点の、施設が貧弱であつて非常に土地等に金がかかるし、小企業にとつてはたいへんではないかというお説、ごもっともでございます。したがういまして、私も今度の改正でお願いしておりますのは、協業化、協同組合化、これは直接この法律に基づくものではございませぬが、かねてから推進しております中小企業近代化促進法に基づく協業化、共同化ということを今後とも精力的に進めまして、それによってなるべく共同化、協業化を進めることによって、零細企業の施設の不備というものをお互いに補い合うというふうな方向をとることによって、企業基盤を強化していくということを考えたいと思ひます。

それから、資金の確保につきましては、これも同じく近況法に基づきまして近代化五カ年計画をいままでもやってきたわけでございまして、今後さらにこれに構造改善事業の指定業種の指定を受けると、目下努力中でございまして、これによりまして、さらに税制、金融の面につきまして、いままでもさらにに精力的に中小零細企業の育成、レベルアップということにつとめたい。こういうことでございまして、なかなか今後の努力は要すると思ひますが、先生の御期待のような線に向かつて、いま私が申し上げましたような方向で努力をすれば、この前途は開けてくる、かように存じております。

○田中(昭)委員

いまのいわゆる業態別の状況は、この説明で「応了」としますが、いまおっしゃったことは、それでは現実の整備工場はどうなつておるかということの認識がもう少し足りない、こう私は思ひます。前回からも指摘していただいております。お答え願ひなすも、私のほうで調べたものを申し上げますと、整備工場も一工場当たり、昭和三十九年で八・六人おつたのが、毎年減りまして、昨年は五・七人に減つておる。検査員も、検査員というのは相当資格がある人ですが、これが四十一年には一・七人だったのが一・六人に減つております。さらに、整備工場の工員の採用がたいへん困難であるという訴え、そういう声はもう各工場一〇〇%そういうことを言う。いかに工員が不足しておるかという現実の声であります。さらに、規定によれば、整備工員四人に対して一人の整備士が義務づけられておりますが、現実にはこの充足が満たされてない。いわゆる不足の工場が大半であり、残念なことでございますが、これが完全に満たされてないのが現実でございます。

そういう認識に立ちますと、先ほど一点、二点、三点と私が申し上げましたことは、第一点の整備工、いわゆる従事員の問題については、いま申し上げたことから見ましてもたいへん困難である。並びに設備、土地等の問題も、ただそれは

ろいろな援助をすればいいと言ひますけれども、この人たちは援助を受けるということが、たいへんいままでもできない人たちがおります。でありますから、まずその設備をつくるにも土地を買ふにも、国のほうとしては融資の道を開いておられるようございまして、ひとつ通産当局のほうから、いわゆる近代化資金等が、各地の整備工場にどのように融資されておるか、その状況をお聞きしたいと思ひます。

○牧野説明員 御説明いたします。

現在、自動車整備業に対する貸し付け方法といひましては、政府金融機関、つまり中小企業金融公庫、国民金融公庫、商工中金等から資金の融資がなされておりますが、その実績を申し上げますと、四十五年の四月から十二月まで設備資金につきまして約七十八億円、長期運転資金につきまして五十三億円、短期運転資金につきまして四十三億円、計百七十四億円が融資されております。ちなみに、四十四年度は二百十四億円、四十三年度は約百七十九億円が融資されております。それから、設備資金のうち中小企業金融公庫の近代化促進貸し付けワックから、四十年から四十五年の九月までの累計をとりますと百八十一億、約三十億円融資されております。これが第一でございます。

それから第二に、御承知のように中小企業振興事業団から融資いたします高度化資金でございますが、これは四人以上の方が集まりまして協同組合等を設置いたしましたとして、そして共同施設として設置する場合、それから零細企業の方が十名以上集まられまして共同工場を設立される場合、こういう場合等に、共同施設につきましては二歩七厘、所要資金の六五%を十二年間にわたりますして、共同工場につきましては所要資金の八〇%を十二年間にわたりますして、無利子で貸し付けるといふ制度がございまして、これを見ますと、四十二年から四十五年まで約五十七億、約四億円の資金の貸し付けが行なわれております。それから三番目といひまして、都道府県から

設備近代化資金というものが所要資金の半額まで、最高限度五百万円まで無利子で貸し付けるといふ制度がございまして、実績を見ますと、四十年から四十四年まで約八百九十億、十一億円の資金が供給されております。

○田中(昭)委員

いま総体的な説明でございまして、私は、現在全国に六万近く整備工場がございまして、その零細企業が、具体的にどういふような一件当たりの融資額になっておるかということをお聞きしたかったわけでありまして、これは時間もございせんから、またあとで資料で提出願ひたいと思ひますが、できますか。

○牧野説明員 早急に資料を整備いたしまして、御報告をさせていただきます。

○田中(昭)委員

いま大臣がお見えになりましたから申し上げますが、私が当初申し上げましたことは、零細な整備工場がたくさんある、これを何とか資格を上げて、そして優秀なものは車検業務をやらせていきたい、こういうことが今度の法案の内容にあるわけでありまして、実際に零細業者は、たとえば民間車検場になるためには、申し上げましたが、整備士をきちんと集めなければならぬ。ところが、五、六年間ずっと整備士の推移を見ておりましたのが四十四年には五・七人、こういうふうなことが、この数字を見てもわかるわけです。いま事務当局からも確認をいたしましたわけですが、今度は検査設備なりそれから作業場をつくるためには、町の中でも相当広い土地を持たなければならぬ。そういうことが実際問題としてたいへんである、こういうことを問題にしたわけでございます。

そこで、そういう認識をしていただいておりますが、現実には今度の法改正で、いわゆる検査員それから施設の共同使用、こういうことで私は前回質問いたしました。なかなかはっきりしない答弁

だったもんですから、事務局と折衝いたしました。ここに図に書いてあるような御説明を受けました。なるほど、ここに書いてあることはこれなりに私もよくわかりました。そこで、今度はまずこの説明のことを事務局のほうに詰めていきますから、大臣、ちょっとおわかりにくいかと思えますけれども、聞いておっていただきたいと思えます。これで私、簡単に申し上げますから、答弁も、大体打ち合わせもできておりますから、簡単に三十秒くらいでやっていたきたいと思います。

まず、一番上の絵の左側のAを、Aの左と呼びます。こちらをAの右と呼びます。そしてAの左の工場は検査能力は少し余力があって、さらにそのAの右の工場は検査主任がなくて、その両方の工場が地理的に近く位置しておらなければ実際問題としてできない、このようになっておりますが、そのような条件のそろった工場が現実全国にどのくらいあるか。これは大体常識で考えてもあまりないというように思われるのですが、その辺の説明を加えて簡単に答えてください。

○隅田説明員 私からお答えさせていただきます。ただいまのケースの場合は、私たち一応実数としては正確にはつかんでおりませんが、地方の担当の課長会議その他を通じて聞いておるところでは、今後の指導いかなんでは、こういうものはある程度活用されるだろうというふうに聞いております。

○田中(昭)委員 一々反駁するのもあれですけれども、実際地方でも、お役所の命令ですること、こういう企業ですからできませんし、問題です。現実にはこれにすぐ当てはまるようなことはあまりない、こういう感じが大体普通じゃないかと思うのです。

そこで、今度はBの場合ですが、Bの場合は、左右の工場のまん中に検査施設をつくるという、こういう簡単な例をもって示せばわかるわけですが、このBの左、Bの右の工場に、それぞれ検査主任を持っていなければならない。その条件の人

がまたさらに地理的にも近くにおらなければ、そのまん中の検査場を利用できませんから、共同で使っていく、そういう施設をつくるような環境のところがあるのかどうか。またこの場合は、両方とも協同組合員でなければなりません。現在協同組合というのはいないのです。今後つくっていくという、そういうことで具体性、いわゆる今後行政指導によって、どういった具体的な指導をして実現可能なのか、これも簡単にでけっこうですからお願いします。

○隅田説明員 Bの場合を具体的に申し上げますと、たとえば出張車検場というような場合がございいます。そういう場合に、検査のコースだけがすでにできておまして、従来は、これが協同組合組織になっていないケースがほとんどかと思えますが、それは同じ地域の整備工場の協同組合という形に切りかえていけば、かなりこういうものは活用されるだろう、こういうふうに考えております。

○田中(昭)委員 私、このBの場合も、実は昨日ある地方に行つて、百軒くらいの整備工場がある町でございまして、聞いてみました。ところが、実際にこの協同組合をつくることについてものすごく反発があるのです。ですから、やっぱりそういう現状の、実際の業者の気持ちというものをくんで、そういうことを考えて法律改正がなされなければ、そこに法を犯す者も出てくるし、いろんな問題が出てくる。国会でもそういう問題だけにききうききうとして議論を戦わさなければならぬというところは、本法律の趣旨じゃないかと思うのです。

そこで、いま大臣もお聞きのとおり、当局から御説明を聞いてみましたが、現在のこの認証工場の現状を見ますと、いまのA、Bの場合の可能性といえますか、そういう現実性はなほは少ない。これはたいへん疑問を持たれるところであります。これはたいへん疑問を持たれるところであります。先ほど言いましたように、検査員の兼任と事業場の共用というところは、いまのような事情から実現

性が乏しい。そういうことに対して、私もいろいろ何回も説明を聞きました。理論的には、形式的にはそういうことが可能でございますが、これを実際に育成、実現していくということについては、これはたいへんなことであり、その実現がでないのではないか、このように思いますが、これはひとつ大臣から、概略の程度でけっこうですからお答え願いたいと思います。

○橋本国務大臣 田中さんの御意見はごもっともであります。それでいま近くに工場という点では、御承知のように、これは歩いていくわけではあります。車検事務でありますから、みんな車を持っていきますから、その距離を限定することはないのでないか。ある程度の距離、たとえば五百メートルくらいあります。仙台から札幌へ行ってきたのですけれども、必ずしも車検場は近いところにある。第二工場等から二キロも離れたところにある。したがって、必ずしも距離的に近くを無理に統合させるといふのではなく、ある程度離れた方がいいと思ひます。問題は、一つの工場にはちゃんとしたいわけの検査員がいる、工場設備がある、余力があるということが必要ですから、他の認証工場が多少離れてしましても、車で動くのですからして、その厳格にはとらわれないようにやってみよう。

もう一つは、共同作業場をつくる場合に、問題は金がかかることありますから、その車検場になるべき共同作業場をつくるについては、やはり金の面を積極的に国があつてをやらせてやる、開銀資金あるいは中小企業金融公庫の金とか、こういうものを積極的に進めてやる、こういうことによつて、この法案の趣旨は零細企業者や認証工場等をちゃんとした工場にさせたいというのが目的ですから、今後その大目的に合致するように行政指導を十分にやしていきたい、かように考えております。

○田中(昭)委員 いまの大臣の答弁は大事なことでございまして、もう少しあとで詰めたと思ひますが、その前にもう一つのCの場合の例が

あるわけですね。その説明を聞きながら、いまの大臣のお答えをまたお聞きしたいと思ひます。

このCの場合は、現実的には一番可能性があるのです。たとえば、いままで同じ系列の会社の中にりっぱな車検場があつた。そこがいろいろな面で狭くなったとか、いろいろな問題で不便が出てきたから、別にわきに分工場をつくった。その分工場ができたことによつて車の整備が早くできて、その整備できたものを親工場のもとの車検場のほうに持ってきて、それで検査をする、こういうことですから、それならば一番可能性があるわけですが、この場合、いわゆる車を整備して検査するその親工場といふものは、それと子の、いわゆる新しくつくる工場のほうの関連性を見てみますと、Cのいわゆる右の分工場のほうから見れば、親の工場のほうは車の検査をするだけです。これはちょうどいま、現実には認証工場が自分のうちで整備をしまして、その車を国の車検場に持っていく、こういう形と同じなんですね。ただ問題は、Cの場合は、その両方の工場の経営者が同一でなければならぬ、直営でなければならぬ、こういうことですから、国の車検場に持っていくます現在の状況を見てみますと、これは国の車検場に持っていくということと同じ立場でできるんじゃないだろうか。

ですから、こういう立場で考えていきますと、いわゆる国の車検場に相当するものを政府の援助によつて、先ほど通産省のほうから話がありました資金を、共同作業場といふもの、共同検査場といふもの、そういうものをつくってやると、そこに周辺の整備業者は持っていくことができて、先ほどの融資状況を聞きまして、整備工場の一つ一つについてはなかなか融資を受けにくい、そういうこともありますから、その何軒かに融資する、資金を国がつくってあげる——と言ふとおかしゅうございまして、いわゆる共同作業場、共同検査場といふものをつくって、そして現在の整備工場から、いままでは国の車検場に、遠いところへ行きおったわけですが、それを

国の援助でつくった近くの車検場に持っていくことができる、こういうふうなことが一番いいんじゃないだろうか。この条文からいいますと、これができるという事務当局のお話です。ただ、いろいろな共同化とか、そういうようなことではできないように思います。これを簡単にひとつ事務当局のほうから説明を、ただ自分たちの考えていることだけじゃなくて、いまの国の車検場と別に共同車検場をつくるということは、形の上ではどうなのかということを御説明願いたい。

○野村政府委員 お答えいたします。

ただいま先生のおっしゃいましたような共同検査場あるいは共同整備工場というものは、それを依頼するほうと依頼をされるほうが同じ法人格のもとに、協同組合あるいは株式会社あるいは有限会社、何でも企業の形態はけっこうでございますが、そういうものの中に包含されれば可能なものでございまして、まさにそれが私も今回御審議をお願いしている法案の趣旨でございます。そういうことで幾つかの工場がありまして、そこで整備をして、整備をしたものをある集中されたその検査場に持って行って検査をする、その検査員が検査をするということは、それらのグループが一つの法人格の中に包含されるということになれば可能でございます。それがこの法案のねらいでございまして、先生の御質問の趣旨は、協同組合化なり何なりによりましてそういうものができれば達成できる、こういうことでございます。

○田中(昭)委員 いまの局長の説明もわかるのですけれども、Cの場合は、いま現実にこういうことがある。いわゆる分工場を設けて、その分工場も、いままでも同じような取り扱いを受けている。そういう現状は、これは大きないわゆるメーカーの経営しております車検場、それからディーラーの経営しております車検場、こういうものが当てはまるわけですね。そうしますと、いわゆるそういう資本をたくさん持った、大企業とまでは言いませんけれども、大企業系列の車検場の分工場だけは認めていかざるを得ない、こうい

う現状になっておる。これでは、先ほど大臣がおっしゃった、いわゆる零細整備工場に何とか車検をさせたいという趣旨が生かされてこない。もう一回申しますと、現実にこの法案の改正で一番すぐ適用になる、すぐ実現可能なものは、いま言いましたような大企業系列のディーラーとかメーカーがつくっております車検場の分工場だけが、そちらのほうだけはどうでもできています。そうしますと、六万近い、五万何千かの二人か三人、五人か六人でやっている整備工場は、そういうところに入れません。現状でもお客がつかない。特定なお客しかついておりませんし、いわゆる系列会社の車検場だけに集中されていく。

これでは実際問題として、今後の自動車の保有台数の推移から見ても、将来はその車検場を、四十八年ですとか七割までしていきたい、こういう構想等を考えていきますと、全然不可能ではないか、こういうふうな気がするものであります。大臣、この辺もう一回お答えいただきたい。

○橋本國務大臣 あるいは事務当局の説明が十分なのかもしれませんが、田中さんの御理解になつておるのは少し違うように思います。

たとえばA、B、C、D、Eという認証工場がありますと、これが協同組合をつくらせて、その協同組合が、いわゆる今度は車検場の工場を別個につくる。その場合に対しては、国はできるだけ開銀その他融資をしてあげるといふことですからね。一人一人が、何百万かかるか知りませんが、二、三百万かかるような車検場をつくることは無理であろう。しかし、五軒とか六軒とかの認証工場が、お互いに五十万とか三十万出し合つて、それで工場をつくる、足らぬ金は開銀その他から融資を受ける、こういうことは可能であろうという意味から、これはやはり零細整備工場を助けるということ、ディーラーがつくった工場を助けるということなら法律改正は必要がない。この法律改正ができましたのは、そういうような認証工場が四つなり五つなり六つなり集まって、そ

こで共同の工場をつくって、そこでもって自分たちが車検を行なう、こういう趣旨でありますから、あるいは田中さんに對する事務当局の説明が不十分で、御理解になつておられないのかと思ひますが、これは趣旨は、田中さんのおっしゃるような趣旨でやっている、こういうことでござい

ます。

○田中(昭)委員 そうおっしゃいますが、くどいようにございしますがもう一ぺん……。かりにこの法律が改正になりまして、実際に運用されたとしても、そうしますと、現実には零細整備業者は、やはりいま申しましたように圧迫を受けるのです。Cの場合が一番手つとり早く、一番現実性に合っているのですから、そちらの分工場だけでいきいますと、既存の一匹オオカミみたいな整備工場というものは、どうしても圧迫を受けます。そういうことが関係いたしました、新しくできた民間車検場が、いままでの規定からいへば、一工場にちゃんと条件が整わなければならないのが、今度はそろわなくて、いわゆる親工場のほうにそろえなければならないようなことを考えてみますと、どうしても車の整備技術の質のダウンを来たすのではなからうか。そういうことによつて、整備不良車が町を走って事故がたいへん起こつてきた、こういう問題が起つた場合、当局はこの一切の責任を持ちますと断言できるでしょうか。これは将来のことを予測してでございますけれども、予測の可能性がある。そういうことで責任を持つ、そういうことがないようにしますという簡単な答弁でけっこうでございますから、お願いいたします。

○野村政府委員 民間指定工場の整備いたしました結果につきましては、当然国が監督責任を負うべきものでございます。

○田中(昭)委員 私がこのような議論をしておりますことは、自動車の保有台数も、現在千五百万台から二千万台をこえようというときでありま

す。この現状を見てみますと、いろいろな問題がござい

ます。

○橋本國務大臣 御心配になるようなことの起きないよう、運輸省は監督指導の責任がありますので、最善を尽くしてまいりたいと考えております。

○田中(昭)委員 そこで、私がさっき申し上げました今後の車検の状態を考えてみますと、四十五年度が、まだ確実な数字が出ておりませんが、大体継続検査、いわゆる車検を行なう車の数といふのも大体見通しがつくようでございます。これでございますと、昨年よりも九十万台近い、八十万台です。そのくらい検査をやった車がふえております。四十六年にはさらにこれが、政府の見通しどおりいけば、四十五年に八十万より、これは増加した分だけです。あと四十六年度を見ても、四十五年よりさらに百何十万台といふ、いわゆる民間車検場にお願する車の台数がふえていきます。これをずっと四十八年まで伸ばして見ますと、四十七年、四十八年から問題になつております軽自動車の検査が入ります。そうしますと一千万台は優にこす。その民間車検場を置かなければならない。これをとって見ますと、大体車の台数で、四十四年当時の十倍近い台数を民間車検場でやらなければならない。さらにその民間車検場の工場の数ですれば、これもやはり、四十四年よりも十倍以上の工場が必要になつてくる。検査員もまたそれに符合したように十倍の検査員を必要とするわけでござい

こういうことを考えてみますと、こういうことは実現できないのではないかと、そういうことは実現できないのではないかと、こういう感じがするわけですが、事務当局のほうから簡単にひとつお答え願いたいと思います。

○野村政府委員 お答えいたします。

ただいま先生の御指摘の数字は、大体私どもの予想しております数字のとおりでございます。したがって、これに対処するには非常に努力が要ります。

ただいま御発言のございました軽自動車、将来検査対象に取り入れることについての受け入れ体制でございますが、軽の検査につきましては、どういふふうな機関で検査をし、どういふふうにこれを受け入れていくかということにつきまして、今度の法改正とは別個に別の検査体制を別に作るかどうかはわかりませんが、別個の問題として目下検討中でございます。それには、軽の受け入れは受け入れで別の法律を提出いたしまして御審議をお願いし、予算措置、人員措置もまた別個に考える、こういうことでございます。

○田中(昭)委員 軽自動車の問題につきましては、前回もちょっと大臣にお聞きしまして、私、事務当局と大臣のお話を聞いておりました。少し心配があるわけですが、先日私のほうの同僚議員が質問したときに、軽自動車についても、四十七年度中に実施したいという大臣の答弁をいただきました。前回委員会でも事務当局にお聞きしましたところ、四十七年度には無理だ、四十八年度になるんじゃないかと、こういうふうな大臣の意見と食い違っております。これが第一点。

それと、いま言いましたように、この軽自動車についての車検は別途考える、こういうことですけれども、もう四十六年に入っております。ここの終わりに、四十七年度の軽自動車の車検を考えますと法案の準備をしなければいけないと思うのです。そういうことから考えますと、たいへん困難もあると思いますけれども、その

辺の見通しを大臣からお答え願いたいと思います。

○橋本国務大臣 事務当局としては、手がたく四十八年度から実施をしていきたいという、この方針は変わりがないわけでありまして、私が一年でも早めたいというのは、昨年の暮れの公害国会で排気ガスの問題がやかましく言われております。そこで、正式の全体の車検が四十八年度になるといたしまして、一年でも早くから、少なくとも排気ガスの規制は、一部やっておりますけれども、これだけでも、あるいは行政指導のもとでやっていって、そうして排気ガスの問題に対する何らかの貢献をしたいというのが私の趣旨であります。車検は、全体の車の安全性まで含めますから、かなり具体的な規定が必要だと思

いますけれども、その前でも、いわゆるガスの規制というものを行政指導から何らかの方法でやってまいりたい、こう考えておるわけでありまして、その点は必ずしも食い違いがあるわけではなく、内容の面においては、多少私の考えが先に進んでおりますけれども、せめて排気ガスの問題は、一年でも早くやっていきたい、こういう趣旨であります。

○田中(昭)委員 時間が参りましたから、最後にお願いを申し上げて終わりたいと思いますが、先ほどからずっと説明しておりますように、私もきのうも実際の整備工場に当たってきまして、実際の整備工場の整備工場がたいへんな問題で、いままでここで話になるように、そうやりたいと言のだけれども、その現実を受け入れる工場はたいへんな心配をしておりますし、いま申し上げたように、膨大な車検行政が今後スムーズにいくようにするためには、いまの法案について、行政指導等についても十分内容を考えなければいけないのじゃないか。いまの九十四条の二の改正なんか見てみますと、「二以上の事業場」云々というように、たいへんわかりにくい。そういうわかりにくいのを、もう少し何とか修正でもしてはどう

か。そういうような考えがありますかどうか。その目的とするところは、国の車検行政業務がらっぱにできることと、それを受け入れる、それを応援する立場の民間車検場を保護していかなければならない、保護というよりも、その体制を与えていかなければならない、こういうことを私は申し上げておきたかったわけでありまして。

以上の点をよく考えていただいて、今後の法改正を運用の面においてつばにやっていたらいい、こうお願いしまして終わります。

○福井委員長 次に和田春生君。

○和田(春)委員 この法律の改正につきまして、政府が何もかも責任をとって一手引き受けてやるんではなくて、民間の能力を活用していくという方向には、私は原則的に賛成であります。当初法案の内容の説明を聞いて私が理解をしておったところでは、原則的にあまり問題がないのではないかと、ただ車検に対する責任制度について、二、三政府にただしておきたい、こう考えておったわけですが、そこで、質問時間もせいぜい十分か十五分までかろうと思っておったのですけれども、前回に引き続き本日審議にかけまして政府側の答弁をお聞きいたしましたところ、私が理解しておったのと政府の考えていることとだいぶ食い違いがあるようで、かなり重要な問題を含んでいるように考えます。

そこで、まず最初に基本的な問題について運輸大臣にお聞きしたいのですけれども、この法を改正する趣旨は、今後いわゆる車検というものは民間がやるのがたまたまで、政府はチェックするというのが立場に立っていくという方向を言っているのか、依然車検は政府が主体となつてやるのだけれども、増大する車の数に応じて、政府だけではなかなか処理しきれないので、民間の能力も活用しながらやっていく、そういう考えなのか。つまり、車検の主体は政府が持つという考えか、民間に持たして政府がチェックするという立場に立つのか、これはどちらの方向を言っているのか、法改正かということを、運輸大臣にお伺いした

いのです。

○橋本国務大臣 この民間車検制度といいますが、当初これを考える——この法律ばかりじゃありませんが、民間に車検を移すという基本的方針は、この種の事は、原則として民間にやらしてよいのではなからうか。そして政府はこれに対して監督指導を行なう。しかれば、三割ないし四割を国がやっていくのはどういふことかといえ、監督行政及び質のレベルアップをする上においては、やはりこれは政府で一部持っておったほうが指導する上においても便利である。しかし御質問の、原則はどうかといえ、民間を中心にしてやっていきたい、それが今後の新しい行政である、こういうぐあいにも考えておるわけであり

ます。

○野村政府委員 ただいまの大臣の答弁を補足したいと思ひます。今後の問題につきましては、いわゆる広い意味の検査の中に型式指定というものがございまして、これは当然政府がやるわけでございます。それから新規検査についても政府がやるわけでございます。実際に日常使われている自動車、使用過程車の検査につきましては、たとえば大臣が申し上げましたように、その整備及び検査の実施は極力民間の能力を活用する、そしてその安全性についてのチェックは政府の監督責任のもとにおいてやっていく、こういう体制を考えております。

○和田(春)委員 そういたしますと、政府は四十七年までですか、七割を民間車検に持っていくつもりだと言っておりますけれども、この七割というのは、使用中の自動車の検査についてはそのほとんどすべてを民間の検査にまかせて、政府は監督の立場に立つ、政府としては型式認定とか新車の検査、そういうものをのみみずからやるだけである、そういう方向に持っていくということが、基本的な考え方であるというふうに確認してよろしゅうございませうか。

○野村政府委員 七割というのは、使用過程車の七割を民間の車検にゆだねる方向で計画をしてお

る、こういうことでございます。

○和田(春)委員 時間的に一挙にできないので、漸進的にやっていくという意味はわかるのですが、そういったしますと、使用中の車についての検査も、三割は政府が持ち続けていかねばならぬ、検査を担当しなくてはならぬという理由は何ですか。

○野村政府委員 お答えいたします。

全国至るところに、民間指定整備工場にふさわしい技術のレベルを持った工場が指定できるような体制になれば、これは民間に全面的にまかせることも可能でございますが、山間の僻遠の地もございまして、いろいろな点から、その指定工場の網というものが必ずしも全国に行きわたらないというところは考えられるわけでございます。そういうことで、国としてやはり必要最小限はそういうところのカーでできるような体制をとって、そしてやるということは必要であるかと考えまして、国で三割を持つという見当をつけてやっておるわけでございます。

○和田(春)委員 大体政府の意図しているところがわかったのですけれども、私も車にはかなり長い経験がありますし、いろいろ関係を持っている面もあるわけですが、これはど車かふえてまいり、またドライバーのほうも非常に数がふえてくるものですから、ドライバーみずから自分で点検をしながら、車を常に最良の状態に保持していくということとはなかなかむずかしくなってくる。そうすると交通安全、こういう面から考えましても、検査というもののレベルはやはり高い水準で維持していかなければならない。粗雑になつてはいけません。そういういたしますと、政府の役割としては、民間車検に全面的に行き行くは委託するという場合に、民間車検で合格をした検査済みの車を、ときに抜き取り検査をするとか、あるいはときにはどこかでこれをチェックして、正常に行なわれているかどうかという機能を発揮していかなければいけないと思うのですが、そういうことについての計画はあるのでしょうか。

○野村政府委員 昭和三十九年から今日まで、民間の指定整備事業場を監督いたしましたために、指定整備事業場の監督要員というものが各陸運局に配置されておりました。それが少しずつ増員をいたしております。で、この監督、監督要員というものが、その管内にあります指定整備事業場を監督いたしまして、そして必要に応じていろいろ指導していくという体制をとっておりますが、この体制は、当然民間車検の拡大とともに、質的にも量的にも向上、拡大していかなければならない、このように考えております。

○和田(春)委員 それも一つの指導として大事かもしれませんが、適確に行なわれているかどうかという点については、こういうことを言っている悪いのですけれども、高速道路の、たとえば入り口とか出口とかあるいはどこか適当なところに関門を設けて、ステッカーを張っていますから、そういう車検の済んだばかりの車をばつぱつつかまえて、そして要点を見ていく、いかどうかというようになことをチェックしない、いかどうかという点に全部委託してしまおうというわけですから、それを全部巡回しながら一々指導するなんていいたら、べらぼうな人数と金がかかるわけで、せつかくの民間に委託していくというこの意味がなくなつて、屋上屋を架することになる。またそこにいるいろいろな問題も起こりかねないと思うのですが、そういうふうな適正に行なわれているかという点を、随時チェックするというような方法も考えてみなければいけないと思うのですけれども、その点いかがでしょうか。

○野村政府委員 ただいま、私どもが先生のおっしゃいましたチェックの方法としてやっておりますのは、定期点検整備と申しまして、これは自動車のユーザーが、自分が使用しております車を一カ月とか三カ月とか六カ月とか、法律に基づき省令で定めましたチェックポイントを整備してチェックする、そしてその定期点検整備が行なわれなかったならば、これを整備工場の定期点検記録簿にチェックしてもらつて記録をする、そしてそ

れの済んだものはステッカーを張るというようになことを、一つの運動として励行をさせております。したがって、街頭等におきましては、警察等にも御協力をお願いしまして、そういう定期点検整備の済んだ車とそうでない車とを、これは行政指導でございまして、定期点検整備の励行ということをしてステッカー運動を通じてやっております。

それからもう一つは、交通安全国民会議でございまして、ああいう会議のいろいろ御決定によりまして、警察等の御協力も得まして、いまおっしゃいました高速道路出入口における交通多発期における、何と申しますか、街頭のチェックというよりなことにございまして、極力やっておりますが、まだこれは私も必ずしも十分とは思っておりませんので、先生御指摘のように、この点につきましては、さらにこれを強化をしていくというふうに努力いたしたいと思っております。

○和田(春)委員 私の質問のポイントとちょっと違ふのです。私もオーナードライバーを十年ぐらいやりました、自慢するわけじゃないのですけれども、無事故なんです。自分でも車の整備を少しぐらいやります。そういうあなたの方でございまして、その車検が適正であつたかどうかという点で点検するとか、チェックするとかいうことを点検するとか、全体の車検のレベルを高く維持することは私はむずかしいと思う。車検の済んだ車でもずいぶんいいかげんなところがある、私自身も経験しておるのです。それは大かたの工場はまじめにやっております。しかし、中にはずいぶんいいかげんなところもありますし、工場自体はちゃんとしておるけれども、担当した者がいいかげんなことをやると、車検の済んだ車がすぐあとで、プラグがおかしくなつたりする例もないとはいえない。私は民間に全面的にまかすということはいふと思うのです。何もかも政府がやらなければならないというものではない。しかし、その場合政府は監督者の立場に立つべきだ。

それは車検の済んだ直後の車が、適正に車検が行なわれたかどうかを全部やる必要はないので、随時抜き取り的にチェックするという能力を持たないと、ほんとうの意味の監督はできないのではないですかというのを聞いています。定期点検整備のことを聞いています。わけじゃないのです。

○野村政府委員 先生の御指摘のように、検査の済んだ直後、いわば抜き取り検査といふことが、そういうことをやる必要性については、御説のとおりでございます。で、現在ある程度これを行っておりますけれども、きわめて不十分でございまして、この点はさらに強化をするように努力いたしたいと思ひます。

○和田(春)委員 これから全面的に民間にやらせていくというのが今後の方向でございまして、問題は、一つは整備士、一つは検査員、これらの養成だと思ふのです。現在におきまして、たいへん整備士が不足しているというところは御承知のとおりであります。そういうような整備士とか検査員の養成、訓練、そういうものについて政府はどういう計画をお持ちですか。

○野村政府委員 整備士の養成につきましては、一般の工業大学とかあるいは専門学校等を指定いたしまして、そしてその中で自動車関係の工学を修めた人、そういう人々に一つの大きなコースを求めておきますとともに、今度は工場において実地にいるいろいろな技能を修練された人々に対しまして、これも第二のコースと考えております。そういう方々を合わせまして、各陸運局ごとに技能検定試験をやりますが、その前に整備振興会等の協力を得まして、研修を各陸運局を中心に行っております。そしてそこで技能検定試験という国家試験をやります。そしてそういう方々に資格をやるというふうな計画をしておりまして、大体現在年間検定試験の合格者が十萬、二十萬ぐらい受けまして十萬ぐらいの方が合格をしておりまして、これらの方々が全部整備工場に入っているわけではございませんが、そういう学校による養

成、それから実地で習得された方、こういう方々を合わせて、技能検定試験によって技術者の確保をはかっておりますが、さらにこれを今後強化をしていきたいと考えております。

○和田(春)委員 最近報せられるところによりますと、一部の石油会社等ではみずから整備士の資格をとらせまして、ガソリンスタンドに全部整備をするとか、あるいはメーカーでも整備士の教育をやるかというのを考えておるのでありますけれども、この自動車時代というものは、将来はどうなるかは別として、当分続くと思う。そういう点で、こういう力のあるところが自分でやるのはけっこうでございますけれども、六万近くある事業場、その中から政府が車検をやらせるような工場をピックアップして全面的に委託をしていくという場合に、やはり整備士と検査員の質と量というものが大事だと思う。そういう点で現状では非常に不足をしておると思います。

そこで、そういう養成に対して政府みずからがもっと積極的に乗り出すべきではないか。というのは、いままで政府のやっていた仕事を民間に委託をしてそれを活用するというところであるなら、政府としてその監督をして、それからそういう民間の技能を向上させていくために、教育、指導、訓練という点に重点を置いていかなければいけないと思うのですけれども、どうもそういう具体的な計画をお持ちになっておるか、お聞きしたいと思う。もしないとしたら、ここでひとつ運輸大臣から、積極的にやるということをお約束願いたい。

○橋本國務大臣 いま自動車局長からお答え申し上げましたように、学校がひとつ、それから職業訓練所等で年間十万人くらいの整備士ができておるわけです。もちろんこれでも十分ではないと思いますが、積極的に各高等学校なり、工業学校なり、あるいは職業訓練所なりをお願いをして、より人員についての養成をいたしたいと考えております。

○和田(春)委員 それから次に、その監督や、ま

た民間車検というものを有効にやっていくというためには、やはり信賞必罰、ということばが適当かどうかわかりませんが、いいところはどんどん育ててやるかわりに、インチキなことをやったり、いかげんなことをやったところは、どんどん指定事業場でも取り消していくというぐらゐの強い行政指導がなければならぬと思う。今日まで、そういうふうに取り消したという事実はありません。聞いていないのですけれども、何件ぐらい、これまでの実績で取り消したものがございすか。

〔委員長退席、村山委員長代理着席〕
○野村政府委員 お答えいたします。

検査員につきましては、罰則の適用については、法令により公務に従事する者とみなされるという規定になっております。したがって、その検査について違法なことがあれば、公務員と同じような処罰の対象になっております。

それから、指定整備事業につきましては、いままで監査あるいは聞き込みその他によりまして処分をしたものが、昭和四十二年から四十四年まで十八件行政処分をいたしております。

○和田(春)委員 そうなっているというのじゃなく、どういふ実績があるかということをお聞きしたのですけれども、四十二年から四十四年までに十八件ということになると、これはまあやっただけでも同じようなもので、全然やらなかったと言っているもので、よほどこれは悪質というか、目に余ってどうにもならぬものがそうなのではないかと思う。事実上ほとんど野放しというのがこれまでの実情ではないかと思ひます。中小企業を育成するということはけっこうなんです。それはいい企業をいい方向に育成するということであって、いかげんなものをなれ合ひで見のがしっておくというようなことは、政府がせっかく民間に全面的に車検を移していきこうというところが、大きなやが行政の穴になるという危険性があるわけですね。

したがって、今後そういう方向に持っていく以

上、だめなものはいり取り消す、そういうきびしいことがなければいけないと私は思う。そしていい方向に持っていくためには、積極的に資金の面でも、教育訓練の面でも、行政面でも、いわゆる助成をしてやる。それが必要だと思う。そういう点につきましては、ひとつ運輸大臣にお伺いしたいと思ひます。

○野村政府委員 大臣の御答弁をいただきます前に、数字を御報告申し上げます。

先ほど私、十八件と申しましたが、これは業務停止等を命じた最高の処分でございます。是正命令をいたしましたのは、四十四年度全国で百六十八件、それから警告件数が同じく四十四年度六百八十八件でございます。

○橋本國務大臣 おっしゃる通りに、徹底した信賞必罰が行なわれておらないかもしれませんが、御承知のように、いま自動車が激増しておる時代でありますから、頭から事業をやめてしまおうということではできるだけ避けていきたい。したがって、いま申しましたように改善命令、警告等を合わせますと相当の数にのぼっておるわけでありまして、何とかしてやはり事業をよくしてあげたいというのが、当然の零細企業に対する指導方針であります。しかし、どうしても改善のできないものは、これはもう停止を命ずる以外に道はありません。したがって、今後ともその点は強く、かつまた愛情を持って一方においては指導していきたい。実は、この整備工場に対するいわゆる財政的裏づけとして、四十六年度に運輸省としては二十億円の投融資の金額を要求したのであります。残念ながら全体の投融資のワケが少なかったために、これがゼロになってしまった。しかし、この問題は、そう金額も多いわけでもありませんので、できれば四十六年度中でもこれを復活していきたい。四十七年度には相当金額を、いわゆる投融資の面でめんどろを見まして、この法律に伴う財政的な裏づけの面を固めていきたい、かように考えております。

○和田(春)委員 その点は、積極的に進めていく

ように重ねて要望いたします。
最後の質問点は、この法の九十四条の二の三項の改正につきましては、先ほど田中委員のほうからかなり質問をされておたのですけれども、私も少し確認をしたいことがあるのですが、どうもいままでの質問に対する当局の答弁を聞いておりましたと、実情を全然知らぬと言ひ過ぎですけれども、実情がわかつてはいないのじゃないかという気がするのです。

問題なのは、何か協同組合をつくって、この前の委員会でも答弁されておりましたけれども、ある工場にはAという検査設備がある、ある工場にはBという検査設備がある、そういうようなものをまとめてやれば、そのところで車検の能力があればやらずというふうなことをおっしゃってみたい、あるいは何か社かずつと集まって協同組合をつくってと言ひますけれども、それは機械のメーカーとか、あるいは部品の下請とか、あるいは紡織であるとか、家具の製造であるとか、いろいろ業種によりましては一地域にたくさん小さい工場がずつと固まっておいて、そしてそのところで協同組合ができるということはあるはずけれども、自動車の分解整備をやる工場というのは、実態をごらんになったらわかるように、そういうふうになりにくいのです。なぜかといえば、非常に地域性というものがあつて、自分、自分の近くのところへ持っていくわけで、一カ所に集まっておたのはあまり商売になりませんから、やはり一カ所にたくさんあると競争になるわけですね。そういう点で非常に分散をしているので、このところとか言つたって、結局それは妙なことになるので、問題があるのではないかと。私は最初説明を聞いたときに、これはもつと非常に狭い範囲を考へておられて、あるいは二つの工場とか三つの工場とか、それを協力工場として一つの系統にやれるという場合に、いい設備があればそれを使わして車検をするというふうを考えておたところ、どうも質疑応答のやりとりを聞いてお

ますと、何か中小企業育成とかね合はして、集めて何かやらせるというようなことを考えておられるようなんですけれども、私はそれは効果がないばかりか——できるものも部分的にはあるでしょう。しかし、実際はいいかげんなことになって、おかしいことになるのじゃないか。

そうすると、むしろこれは逆で、政府が全面的に民間に車検を移していくというたてまえならば、結局政府の車検は、整備はやらずに検査だけやっておったのだですね、簡単に言うと。民間にも検査専門の工場、検査専門の事業を認めていくのだ、むしろ積極的にそれを養成していくのだ。そこに幾つかの工場が登録をすれば、その工場については検査能力がなくても、そこそこ車をついては検査能力はないけれども、別に登録をされている車検能力はないけれども、別に登録をされている車検専門の事業場がある、そこで検査をしてもらってくるのだ、そうすれば政府はその車検専門のところをチェックし、そのレベルを上げていく、そういうふうな考えはほうがむしろ将来の方向としては自然なものであって、中途はんばいものを一ぱい集めて協同組合をつくらせると言ったら、うまくいかないし、それは結局責任の分散、無責任体制になって、いかげんなことが行なわれるということになると私は思うのです。その点いかがでしょうか。

○野村政府委員 ただいま先生の御質問は、あるいは説明が不十分のために、私どもの考えていることを正確に御理解いただけなかったかと思いますが、一つは、協同組合等の事例を申し上げましたのは、中小企業の育成の方向として従来やっております融資とかあるいは近代化、構造改善というふうなことのほかに、今度の共同使用あるいは検査員の兼務ということも、これを活用されれば一つの育成の柱になるということを申し上げたわけでございますが、問題は、その地理的な関係でございまして、もちろん一番便利なのは、地理的に近い近隣の事業者が相寄って共同の施設を持つということが一番便利でございます。しかし、

ある程度地理的に離れておりまして、それが同一法人の傘下にある場合は、それをもその地理的な状況を考慮しながら対象に考えるということでございます。

それから、第二点として先生がおっしゃいました、いわゆる検査を主体とすると申しますか、専門とするという工場の育成ということでございますが、私も現在までとってまいりました制度は、いわゆる検査だけをやる専門の事業、たとえば公認会計士とかあるいは税理士とか、そういう独立して他人の依頼に応じて——この場合でいいますと検査だけをやるということ、今度の法改正では考えておりませんが、いま先生のおっしゃいました趣旨にある程度即応すると思っております。幾つかのそういう事業場があって、その中で整備能力もすぐれ、あわせて検査能力もすぐれておる、そういう既存の事業者、新しいもよりの事業者が、その検査場の共同使用、あるいは同一人格の中であれば検査員の併任というふうなことを認めるということになって、それが中心になって自分の地理的に近い、あるいはいろいろな面で関係の深い事業場と提携をしていく、そして検査能力を進めるといことは、仰せのとおりでございます。ただ私どもとしては、検査だけを専門にする事業場というものは、従来もそうでございますが、今度の改正でも考えておりませんが、先生の御趣旨は、私が後段に申し上げましたようなことである程度取り入れておるつもりでございます。

○和田(春)委員 ある程度事業場が集まってやればいいとおっしゃいますけれども、これは地理的な条件というのが一つの制約、もう一つは工場のスペースなんですよ。一通りの検査施設をやるうとすれば、かなり大きなスペースがないとだめなんです。小さな工場が三つや四つあったからといって、一緒にしたって、そのスペースは生まれてこない。工場が十ぐらい全部くっついておると、かきねを取っ払って一つの敷地にするというのならできますけれども、そんなに二十メートル

や五十メートル離れて幾つもあることはないのですよ。チェーンアップのできるガソリンスタンドがある、横つちに板金工場がある、片方に修理工場がある、三つあったって検査能力なんかできっこないですよ、そんなものは。それが実情だと思ふ。どうもこれに対して政府が考えていることは、実情を業者などからもお聞きになるとか、実際見て見ないという感じを、いままでの質問を通じては痛感するわけなんです。

ですから、そういうことよりも、やはり政府がみずからいままでは車検をやっておった、数がふえたりして民間の機能を活用しよう、そして政府は監督の立場に立つというのなら、民間自体でそういう検査を専門にやる、そういう事業場というのが成り立っていくような方法を考えてやる、そのほうが政策の筋としてはやはり正しい方向を向いておるのであって、中小企業を協同組合が何かをやって、そして検査設備を持たすということ、あまり効果がない、こういうふうには私は考えないわけなんです。これはあまりうまくいかぬように思うのですが、うまくいくとお考えですか。いかならいく、いかぬならいかぬと、はっきり答えてください。

○野村政府委員 努力すればうまくいくと考えております。

○和田(春)委員 最後に、運輸大臣にお伺いしますが、いま自動車局長は、努力すればうまくいくと断言されておるわけですか。いかなった場合には、ひとつ責任をとっていただけますでしょうか。その点、ひとつ運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○橋本國務大臣 法律運用にあたっては、いろいろお話がありまして、たいへんいいアドバイスを受けておりますので、法律の範囲内で、いま和田さんのおっしゃったような共同検査場がやれるのかどうなのか、この法律の内容で、いま事務局としては、そこまでは考えておらぬようでありまして、しかし法律の読みによっては、そういうことが可能なかどうか。ただ、こ

ういうことは私は専門家じゃありませんからわかりませんが、たとえ自動車修理の中に、大別するとA、Bに分けられるのじゃないか。Bのほうはいろいろ板金のようなものがある、Aのほうは大きい修理ですね、オーバーホールとかいうものが必要になってきましようが、そういう面と、いわゆる検査というものと併用するという形も考えられるのじゃないか。いずれにせよ。お話の点はこれは法律とは直接関係があるのではありませんけれども、行政の指導面において、かなりこれは実施できる問題もあるように承りますので、この点は積極的に処理して、そうして監督行政の責任を果たしていきたい、かように考えております。

○和田(春)委員 じゃ、最後に重ねてこれは望んでおきたいのですけれども、結局省令に委任をされているわけでもございまして、管理の方法、位置その他について省令をどう定めるかということが、この問題をどういうふうに進んでいくかという点についてかなり重要な位置を占めると思うのです。この省令案について、この運輸委員会にあらかじめ御報告していただきたいと思っておりますが、その点お約束できますか。

○野村政府委員 省令案につきましては、私も現在まだ条文の形にはなっておりませんが、内容にはできておりますので、御報告できることをお約束できます。

○和田(春)委員 じゃ質問を終わります。

○村山委員長代理 ほかに質疑はありませんか。——なければ、本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○村山委員長代理 次に、港灣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。小此木彦三郎君

○小此木委員 まず、防衛施設庁の方が、ちよっ

とほかの会議の都合で時間がないそうですから、順序を別にいたしまして、そのほうから質問させていただきます。

防衛施設庁の方、これも港湾整備五カ年計画の一環の問題でございますけれども、現在全国の主要港湾における米軍による接収状況、その解除の見通しをまず聞きたいのでございます。

○平井説明員 お答え申し上げます。

現在、日米安保条約に基づく地位協定によって在日米軍に提供しております港湾施設は、全部で八カ所ございます。ただ、港湾施設と申しますのは、われわれのほうが一応、米軍が使用しております用途別の分類に従って分けたわけでございまして、港湾行政上の港湾施設と概念的に一致するかどうかは、若干疑問なところがあるかと思っております。

まず、その港湾施設の状況、返還の見通し等について、西のほうから申し上げますと、九州では、佐世保に三カ所ございます。佐世保海軍施設とドライドック施設と立神港区というのがございます。これらはいずれも現在、在日米海軍が非常にひんぱんに使用しております。特に昨年の十二月二十一日の第十二回日米安全保障協議委員会でも米軍の再編計画が発表されました際に、第七艦隊の旗艦、その他の部隊が佐世保に移駐するという方針が出ておりますので、今後佐世保ではむしろ使用度が若干増加するのではなからうかと思われまします。

〔村山委員長代理退席、委員長着席〕

それから、同じく九州で門司港及び倉庫地区というのがございます。これは現在やはり海軍が使用しております。これにつきましては、現在使用の頻度は必ずしもそう多くはございません。しかし、依然として米軍はこれの必要性を強調しておりますので、返還の見通しについては、いまのところむずかしいのじやなからうかと思ひます。ただ、米軍の使用度に応じまして、現在第二岸壁のほうを民間の使用に共同使用するという方法を講じております。さらに第一岸壁につきましても、目下米軍と、民間の共同使用の範囲を広げるよう

に折衝中でございます。

次に、広島県に港湾施設が二カ所ございます。呉の解碇泊地区と申しますのが呉港の北のほうにございます。これにつきましては、非常に小さい施設でございますが、米軍が小型の上陸用舟艇をそこに乗り入れて物資の積みおろしをやっている場所でございます。この前面を呉市が埋め立てをして流通センターをつくりたいという御計画があるものでございますから、この施設を呉港の南のほうにありますが第六突堤、これも提供施設でございます。そちらのほうに施設を移設することによって呉の施設は一カ所は日本側に返還させていただきます。そういうことで、近くこれも実現の見通しが出ております。

次に神奈川県に移りまして、横須賀海軍施設でございます。この横須賀海軍施設につきましては、先ほど申し上げました十二月二十一日の安全保障協議委員会におきまして、横須賀海軍施設の将来の米軍の使用については、縮小された在日米海軍指令部とその他の兵たん支援部隊を残し、第七艦隊の旗艦及び第七潜水艦その他の部隊を佐世保に移駐するという方針が出ております。したがって、これに基づきまして、横須賀にありましますところのいわゆる艦船修理部、この中で第六乾ドックを除きまして、第一ドックから第五ドックまでは日本側に返還されるという方針が出ております。ただし、返還された後も、一部米艦船の修理の必要があった場合には、ひとつ計画ベースでこれを受けてもらいたいという一応条件的なものがついておるわけでございます。その他の横須賀海軍施設の一部につきましても、今後日米間で協議をして、一部分の返還をはかっているという方針が出ておりました。現在具体的に作業を開始しようとしているところでございます。

それから最後に、横浜港にありましますところの横浜ノースドックでございます。これは現在軍事海上輸送部の極東指令部がここにございまして、海上輸送してきましたところの補給物資等の積みおろし、そういったものの作業をやっているいわゆる

兵たん輸送関係の中核機能でございます。これにつきましても、年末の安保協議委員会におきまして、横浜地区における米軍施設につきまして、海上輸送指令部の機能は若干縮小された形で引き続き保持していきたい、そういうことを申ししておりますので、この施設そのものは、今後も引き続き保持していきたいという意向であると思われるわけは考えております。ただ、今後米軍の使用の状況、ここにおいて果たすところの機能の推移等をながめながら、十分日米間で施設の取り扱いについて協議を進めていきたいと思っております。

○福井委員長 平井調整官その他の方に申し上げますが、もう少し要領よく、短く答弁してください。

○小此木委員 もう一つ防衛施設庁に伺いますけれども、防衛施設庁としては、そういう港湾施設の中で、その港湾にとってこの場合が一番重要であるか、そういう認識を持っておられるか、そしてまた、そういうものに對して接収解除の熱意と申しますか、そういうような熱意をどういう方法でやっておるか、その点ちょっと聞きたいのですが……

○平井説明員 施設庁のほうは、港湾行政については専門的な立場でございまして、自主的な判断はできませんが、絶えず運輸省あるいは港湾管理者等からのいろいろな御意見、御要望を承りながら、米軍の使用と日本側の使用との両方が共存できるような調整を、絶えずはかっているところでございます。

○小此木委員 じゃ、防衛施設庁のほうはけっこうです。

最初の質問に返りまして、先般閣議了解されました総額二兆一千億円の港湾整備五カ年計画が、いま私たちが審査に入りました本法案の成立の施行によりまして、第四次の港湾整備五カ年計画として策定実施されまして、戦後恒常的に不足がちでございましたわが国の港湾施設の整備に、強力に寄与するものと考えられるわけでありま

ども、その今回の新港湾整備五カ年計画の完全実施をするためには、まず第一に十分な資金手当て、あるいは予算措置を、各年度について配慮することとが何といたしても必要欠くべからざることを思うわけでございますが、この点につきまして、大臣の決意をまずお聞かせ願いたいのであります。

○橋本國務大臣 今度の新しい五カ年計画の目的の一つは、御承知のように港湾整備がおくれているということが一つ、もう一つは、やはり新全総という昭和六十年度の将来を長期計画の上で考えて、どうしても港湾の全国的な開発を行なう必要がある。したがって、前の五カ年計画は一兆三百億円でありましたが、今度は二兆一千億円という倍以上の額に広がったわけであります。そのうちの一部分が、先ほど申したように昭和六十年度の将来を考えると、かなり全国的に大規模港湾のいわゆる開発を行なわなければならぬ、その費用がある程度入っておるわけであります。

したがって、膨大な金額になりましたので、いま御質問がありましたように、その財政的裏づけがあるのかどうかという問題があるわけであります。この計画は、従来中期経済計画といいますが、政府が立てましたその範囲内の一応のわれわれの計画でありますので、いわゆる従来考えておったものにべらぼうな数字を乗せたわけではありせん。したがって、運輸省といたしましては、このいわゆる新五カ年計画は妥当である。また閣議もこれを了承したというところは、当然大蔵省当局においてももちろん、これは毎年における予算の増額の点についての差はありましても、最終的にはこれだけのものは大蔵当局も認めるという前提に立っておるのであります。私もこれに對しては最善の努力をして、裏づけは実施してまいりたい、かように考えております。

○小此木委員 それでは、過去第一次から第三次までの港湾整備計画、これの資金の投入量あるいは進捗率の実績、そしてまたその数字あるいは事実に対して、当局はどういう考え方を持っておられるか、その点ちょっとお聞きたいと思ひます。

○栗栖政府委員 いままで第一次、第二次、第三次というふうな前に名前をつけますと、今度は四回目でございすけれども、第一次につきましては、港務整備事業は二千三百三十億円でございまして、これは昭和三十六年から四十年までの計画でございまして、四十年間実施いたしまして千八百三十一億円の投入実績がございまして、達成率は七九%に相なっております。

次に、四年間で第二次に移ったわけでございす。昭和四十年から四十四年までの間に、港務整備事業の投資規模を四千八百五十億円という予定で進めまして三年間進みましたが、その間二千三百六十五億円投資いたしまして、四九%の達成率に相なっております。

次に、第三次につきましては、四十三年から四十七年までに改定いたしました。港務整備事業八千億に對しまして、三十九年間で三千八百七十一億円、進捗率は四八%ということでございす。これを四十六年から新しい五十年計画に改定いたしたいというふうに思っております。

○小此木委員 いまもちょっとお聞きしたのですが、その数字、事実に対して政府当局はどういう考え方を持っておられるか、この点もちょっとお聞きしたいのです。

○栗栖政府委員 各五十年計画を策定した時点につきまして、おののいろいろ名前がついてございす。国の経済計画がございまして、その経済計画の経済指数に基づきまして、港務の貨物量というの、比較的というよりも非常に経済指数、鉱工業生産指数であるとか、そういうものによく合うものでございまして、生産が伸びれば港務の貨物が非常にふえるという傾向がございまして、過去数回ばかりにわたりました。いずれも予定よりも上回っておりまして、これが経済計画改定に合わせて、新しい取り扱い目標を想定いたしました。実施してまいりました次第でございす。

○小此木委員 要するに、貨物の伸びが想定量を大きく上回った。そうしますと、三年間約五〇%の進捗率ということになるわけではございす。

が、それはあまり十分でなかったような気がするわけでありす。もっともこのことは、経済成長のテンポが予想外に早かった、こういう事実を考えると、当局だけを責めるわけにもいかないと。思うのでございすけれども、それでは四十六年度港務予算の規模、また事業費の伸び率はどのくらいになるか。また、四十七年度以降において、どのような伸びで一兆五千五百億円を消化していくのか、一応最初の質問と多少重複いたしますけれども、今後の予算手当てについて、当局の基本方針というものを具体的にちょっと伺いたいのです。

○栗栖政府委員 ただいま予算の御審議を願っておりますが、私も港務のほうで一般会計で計上しております予算は、約九百十二億円でございす。これは一般会計のベースでございすので、これを事業費で私のほうで換算してみますと、約千九百二十億円と相なるというふうに見込んでございす。前年度、四十五年度の当初予算と比較いたしますと、約二四%、正確には二三・六%の伸びに相なっております。

これは毎年の予算でございす。これは将来のことは毎年の予算でございす。先ほど申し上げました現在見込んでおります千九百二十億円をベースにいたしまして、一兆五千五百億円を等比で逆算してみますと、約二四・二%程度の伸び率で進めば達成できるというふうにお話しておりますので、大体、先ほど大臣からのお話がございましたように、額がふえればむしろかしくなりすけれども、率からいけば、等比を達成できさうであるというふうにお話しております。

○小此木委員 それでは次にお聞きしたいことがあります。この計画の万全を期するために必要なことは、もちろん法の施行後、当局が作業する整備計画の閣議決定に至るまでのいろいろな、いわゆる詰めの作業の内容のいかんどうかと考えるわけでありす。今後の計画の実施を円滑にやっていく、あるいは効率的にやっていくということ、は言うまでもないわけではございす。その詰め

の作業として当局はどういう点に配慮して、どういう点に重点を置いてやっていくのか、その概要を、簡単にいいですから説明していただきたいと思ひます。

○栗栖政府委員 今後のスケジュールを簡単に申し上げますと、本法案を御審議いたしまして、これを受けて、具体的には、各管理者の計画と私どもが考えております重点項目と十分すり合わせいたしまして、管理者からあがってくる計画を整理いたしまして一応案をつくりまして、これは経済企画庁と当然協議しなければいけませんけれども、あるいは北海道の開発庁その他関係各省と十分相談いたしまして、港務審議会の審議をいただきまして、閣議決定へ持ち込むという手続に相なるうと思っております。

私も現在考えております五十年計画で重点事項と申しますと、大きくあげますと二点ございまして、一つは輸送需要に對する港のつくり方、端的に言いますと、貨物が非常にふえてまいりますので、そういうふうな貨物、輸送需要をどういうふうな受けとめるかということ、内容的には船が大幅に大きくなって、あるいはコンテナ船であるとかフェリーであるとかというふうな、従来のような新しい輸送体系が生まれてまいっております。

これにどう対応するかという点でございす。それから次に、最近いろいろ議論が出てございすように、港の安全性の確保と申しますか、これは港そのものの台風時その他の安全性、あるいは港内の船舶交通の安全という点もございす。あるいは港以外の航路の整備、狭いところや浅いところの整備もいたしたい。なお、先般の国会でも御審議いただきましたように、海水の汚濁防止施設、これも従来考えたよりも急速に広範囲にやらなければいけません。そういうふうな、いわゆる公害防止という意味の施設も取り込んでまいりたいというふうな考えておる次第でございす。

○小此木委員 そういう中で、私は特に今後大きなポイントとして留意してもらわなければならないと思う点があるわけではございす。それは港務施設の整備と陸上交通網の整備、その調整のことです。つまり港と道路あるいは鉄道の関係をどうやって考えていくか、これを特に強調しておきたいのであります。この問題の重要性についてとやかく言うことは非常にあれでございすけれども、いまお話のありました港と道路との関係で、特に必要度の高い外貨コンテナあるいは内貨フェリーについて、この五十年計画の中での内容をちょっと知りたいのですが、まず外貨コンテナについては、三湾におけるコンテナ貨物量の推移と見直し、今回の計画内でのコンテナ整備の内容あるいは方針を、具体的に答えたいと思ひます。

それから、一緒に聞いてまいりたいと思ひます。中長距離カーフェリー輸送の増大が予想されるときに、その見直し並びに本計画によるフェリー埠頭の施設整備計画について、ついでに伺つておきたいと思ひます。

○栗栖政府委員 外貨コンテナにつきましては、先般海運造船合理化審議会の答申にもございまして、東京湾、伊勢湾、大阪湾で主として使うというふうな答申が出てまいっております。外貨コンテナの推移について簡単に申し上げます。昭和四十三年に発足いたしました。当時は五十万トン程度でございまして、昭和四十四年には二百五十万トンにふえております。昭和五十年には二百五十万トンにふえておられると、約二千八百萬トン程度にふえるというふうな予想をしております。

なお、フェリーにつきましては、これはフェリー貨物の港務トンでございすので、トラックそのものが貨物になりますけれども、要するにフェリーで運んだ車を港務トンに換算いたしますと、昭和四十三年に二億四千万トンでございまして、昭和四十四年には三億三千万トンというふうなふえてございす。今後の傾向を推定いたしますと、一応私どもは昭和五十年には、七億七千万トン程度にはふえるのじゃないかというふうな考えてございす。

なポイントとして留意してもらわなければならないと思う点があるわけではございす。それは港務施設の整備と陸上交通網の整備、その調整のことです。つまり港と道路あるいは鉄道の関係をどうやって考えていくか、これを特に強調しておきたいのであります。この問題の重要性についてとやかく言うことは非常にあれでございすけれども、いまお話のありました港と道路との関係で、特に必要度の高い外貨コンテナあるいは内貨フェリーについて、この五十年計画の中での内容をちょっと知りたいのですが、まず外貨コンテナについては、三湾におけるコンテナ貨物量の推移と見直し、今回の計画内でのコンテナ整備の内容あるいは方針を、具体的に答えたいと思ひます。

なお、先生から御質問ございました、では今後フェリー埠頭をどれくらいふやすのだというお話でございますが、実はトン数の計算はマクロ的にいたしたわけでございますが、これは海運局とも十分相談いたしまして、いまの整備方針といたしましては、近距離フェリーは住民の足でございまして、従来の方でやりますが、中長距離フェリーその他につきましては、昨年港務法の一部改正いただきましたので、そういう会社あるいは公社と申しますか、そういうふうな民間資金を利用できるような埠頭の整備を進めてまいりたいというふうに考えております。具体的には、今後五カ年計画の策定の間に、海運局の見通しあるいは各管理者の御希望、御意見等をいれまして考えたいというふうに考えておりますが、いづれにいたしましても、中長距離フェリーは伸びるという前提で対処したいと思っております。

○小此木委員　そこで、いま言われた外資コンテナにしたところでカーフェリーにしたところで、重大な関連を持つのが、何回も申し上げるように陸上交通網との関係にあるわけですが、それでは、今回の港務整備五カ年計画の作成、実施にあたって、予想を上回る貨物量であった、そういうことを見比べながら、当局は港務施設の中の道路と外の道路との関係といえますか、そういうことを一体どう配慮して作業していくのか。たとえば、重要港湾以上の港湾には事業計画の提出を求める、そしてまた中央における審査の過程で、もちろんこの港務整備の問題と同時に道路の整備の問題が取り上げられると思うのでございますが、これをどうやって具体的に詰めていくのか、またどうやって監督していくのか、あるいは取りまとめていくのか、その点を特に聞いておきたいです。

○栗栖政府委員　ただいま先生御指摘ございましたように、港務法の四十八条で、港湾の長期計画につきましても、港務審議会というのがございまして、これは運輸大臣が重要港湾以上の計画につきましても計画を審議会に審査していただくのです

が、その審議会の構成メンバーの中に関係各省の方が入っていらっしゃるというので、相談して、長い目で見た場合の港湾と道路その他の適合性をはかっているというように進めておるわけでございます。

なお、五カ年計画を具体的に各港で積み上げていく場合には、先ほどまず管理者と相談すると申しましたが、管理者が計画をつくる段階で、管理者というのは御承知のように地方公共団体の長でございますが、地方の段階で道路管理者その他と道路計画とも十分適合性を保つようというふうなことに、こちらからも指導いたしまして合わせていただく。それがあがってまいりまして、私のほうでもチェックいたしますし、特に大きな問題があれば、建設省とも事前に十分相談して計画をまとめていきたいというふうに考えております。

○小此木委員　港湾と道路といっても、むしろ港湾と高速道路のほうの関係が十分整備されてないんじゃないか。これは港務施設の整備に比べてこれに連絡する道路整備がおくれている。だから日本じゅう至るところにネックができて上がってしまっている。あげれば切りのないほどそういうネックがあるわけでございますけれども、私はそういう具体的なところの例として、日本の代表的な港湾である横浜、そして横浜の中でも東洋一と称されるところの本牧埠頭、これを一つの例として取り上げまして、この法案の審議の参考にしたと思うのでございます。

つまり本牧埠頭は、国の要請に基づきましてあれだけ大きな規模のものを建設しながら、今日この地域から円滑に流れる道路網の整備がまことに粗末だ、極端にいえばないにひといきわけであります。こういうことになってしまったことは、当初港務審議会の答申の中に背後地の道路のことに關して何か付せられた意見がなかったか、あるいはまた地元横浜市に将来の計画に対して配慮が足りなかったか、あるいはまた政府当局にそういうような指導が欠けていたか、あるいはまたみなながそんなそろってこれに關してそんなに貨物が

ふえるとは思わなかった、そういう見込み違いをしてしまったのか、このいづれかと思うのでございますけれども、それらのどれであったかということをおききと聞かせてください。

○栗栖政府委員　いろいろとあげられまして、端的に私の感じを申し上げますと、当初予想した貨物の動きが、予想以上に早かったという点にやなやなかと思ひます。したがって、むしろ道路管理者のほうにも御迷惑をかけたという感じがいたします。港務施設のほうは、横浜は御承知のように非常に船ごみの激しいところでございまして、どんどん使ってございまして、それに背後地との連絡が不十分であったというふうに思ひます。

○小此木委員　港務審議会の答申に、そういうものが別に意見として書かれてなかったということですか。

○栗栖政府委員　当時の港務審議会の記録を見ますと、議論にはございましたけれども、付帯意見とか附帯決議というところまでいきませんで、当時の私どもはじいておる予想貨物量に対しては、当時の都市計画なりあるいは道路計画なり、大体そろっているんじゃないかというふうに存じておるような次第でございます。

○小此木委員　私はこの本牧埠頭の場合は、当初の港務審議会の答申そのものの考え方というのか、あるいは方々に多少の問題があるのじゃないかというふうな気がするわけですが、単に港のことだけ考えていられないというところではまずいと思ひますし、どだい今日の港湾というものは、外国から来る道路と日本の中の道路との一つのインターチェンジだというふうなことを考えるべきであるし、またいまお答えのように、貨物の量に対する見込み違いという部分が非常に多い。こういうことは、過去のことだからしかたがないと言つて見過ごしてしまふには、ちょっと大きな問題じゃないかという気がするわけです。

そこで、そういうことになれば、もちろん新しい五カ年計画あるいは年度予算、さらには各省と

の連絡の中で今後十分考えてもらわなければ困るということなんです。現実にはこのマンモス埠頭の荷物のさばきが困難をきわめておる。そうしてこれを取り巻く主要な道路計画というのか、そういうものが二、三年のうちにできる可能性が全然ない。とすれば、今度は私は実は建設省の方に伺いたいのですけれども、現在二、三年のうちにこの本牧埠頭を中心とする道路計画というものが実現の見込みがない。だけれども、五、六年先にはたぶんできるであろうという計画が三つあるわけです。その第一は、東京湾の海のほうから来るところの例の橋、ベイブリッジ、そしていま一つは、臨港地区から磯子のほうの国道へ向けてつくられるという新山下バイパス、三番目は、この本牧埠頭の入り口に近いところの山下橋まで昭和四十六年に完成する予定だったが、これは大幅におくれてしまつて、五年おくれで五十一年に完成するもの、この三つあるわけです。

そこで、最初の問題から建設省に伺いたいのですけれども、一体いま申し上げたベイブリッジの建設というものは技術的に可能であるのかどうか、かりにもし技術的に可能であってもお金がいっぱいかかるとすれば、もっと簡単にできる方法で、要するに海のほうからつくった道路計画でいい方法があるのかどうか、その点ちょっと伺いたいと思ひます。

○井上説明員　お答え申し上げます。御質問のベイブリッジは、東京湾の湾岸道路の一部でございます。湾岸道路は、最近の東京湾の周辺の港湾の広域化と申しますか、そういうものに対処いたしまして、建設省としては非常に重点的に実施をし、また調査を進めておるところでございます。御質問のベイブリッジの部分は、大黒埠頭と本牧埠頭の間、すなわち現在の横浜港の出入口がございまして、あそこには横浜市計画として大規模な橋梁をかける、いわゆるベイブリッジをかけるという計画が提出をされて、現在はこの湾岸道路は建設省が直轄で調査をいたしております。したがって、このベイブリッジの

めまして、来年度から工事にかかる予定になっております。

先生御指摘のように、非常におくれたというところはなほだ申しわけない次第でございますが、私もともいたしましては一日も早くこれを完成いたしまして、この港湾からのいろいろな交通に対して支障のないようにいたしていきたい、さように考えております。

○小此木委員 この事情を知っておる者にとりましては、あの渋滞はたいへんなものでありますから、ひとつ昭和五十一年度というこゝでなしに、何らかの対策を施してもらいたいということを要望いたしておきます。建設省のほうはこれだけのことでございます。

先ほど防衛施設庁の例の接収の問題について説明があったわけですが、そのときたとえば、たまたば横浜の場合が出て恐縮なんですけれども、横浜のノースピアの施設などというものは、いま申し上げておる例の高速道路あるいは主要幹線道路との連係ということを考えますと、非常に位置がいいわけですね。位置がいいためにノースピアの活用ということは非常に重大だと思つておるわけですが、全国的に八つ接収されておるわけですが、そういう場合に、国際情勢が非常に流動的で、たとえばどんなことからまいぐあいに早急に接収解除ということが行なわれないうちにも限らない。そういうような場合に、接収されたその地域、施設に対して、それをどうやって運輸省としては活用していくつもりでいるのか。また運輸省自体でなしにその地元、地元には何か妥当ない方法がある。たとえばノースピアならノースピアにこういう方法があるということがあれば、運輸当局としてはどういう方法でこれをやっていくのか。地元の妥当な方法をそのまま生かして使っていくのか、それをちょっと聞いておきたい。

○栗栖政府委員 ノースピア、先ほどの防衛施設庁のお話がございますが、まだはっきりした返還の見通しがないので、具体的な計画がござ

いせんけれども、仮定の事実でございますけれども、かりに返つた場合は、先ほど申し上げましたように港湾管理者が横浜市でございまして、横浜市で案をつくっていただいて、これを港湾審議会にやはり重要な問題でございますからかけまして審議いたしまして、支障なければ大臣のほうで承認するというふうな考えております。大切な場所でございますから、できるだけ大事にしたいと思つております。

○小此木委員 時間が参りましたので、要するに、今日、港湾と陸上交通網の交通体系の確立というものは、一日もゆるがせにできないと思つて、ですから、大臣におかれてもあるいは当局におかれまして、この点を常に認識されて、今後こういう計画の上で粗漏のないように要望いたしまして、私質問を終わります。

○内藤委員 港の整備の緊急を要することは私も同感でございます。今度の法案につきましても、基本的には賛意を表するものであります。

そこで、大臣が途中で中座されるようですから、前に大臣にいろいろお聞きしたいと思つて、第一に、また計画を早めて今日の貨物の増大、船舶の大型化に対応していこう、こういう御趣旨で今度の法文の改正、計画の修正、こういうことだと思つて、膨大な金をつぎ込んでやられるわけですし、成果を大いにあげなくちゃならぬ、こう思つて、ただ、私、心配するのは港湾の管理者、おもに地方自治体ですね、これにやはり力の強弱が相当あるんじゃないか。全国で幾多の港湾がありまして、強いところと弱いところと強く、弱いところは弱い。これをどういうぐあいにうまく調整しながらこの計画を成功せしめるか、そういう問題もやはりあるんじゃないか。端的にいいますと、太平洋岸のいわゆるベルトラインといわれる地域は、それぞれ過去の実績がありますからそれぞれ力があると思う。ところが、こういうぐあいにどんな経済社会が進展しまして、六

十年を目途にいろいろ計画が立てられるわけでありまして、これから発展するところは、どうもまだ自力がないですね。

そこで計画を進められる場合、私は全国一律にいろいろなランクを設けてやっておると思つて、特定港湾であるとか重要港湾であるとかいろいろな港湾のランクを設けて、それに対して国で一定の率を考へておる。ところが、このことをいままでもおき今度の新しい計画でも踏襲してうして港湾を整備していく、こういうぐあいに考へたとすれば、やはり私は地方の自治体、いわゆる港湾管理者の負担というものは相当なものだと思つておる。最近はいろいろな形で、交通関係は大臣おわかりのとおり、港湾だけじゃありません、国鉄でもあるいは地方交通でも、地方に期待するといひますか、いろいろな形で地方自治体に期待されておる。したがって、財政的な支出も多方面から要望が多いわけですね。

〔委員長退席、加藤六（委員長代理）着席〕

そういう点をいろいろ考へますと、いままでのようないろいろな格づけをして、それに対して一定の率を考へて国で金を出し、地方の港湾管理者も出す、関係者も出すというやり方でこれを進めるにしては、若干問題が出てくるんじゃないかという感じを持つわけですね。

そこで私が言いたいのは、いままでも変わった思ひ切った国の協力体制といひますか、場合によつては港湾管理者の力のぐあいをケース・バイ・ケースで見ながら行なう、こういう方法なり考へえにないものかどうか。国でももっとも力をかけて、そうして地方の自治体の負担をできるだけ軽減する、こういう方法をとる。さらにまたケース・バイ・ケースで、一定率だけじゃなくしていろいろ事情を考へてやる、こういうことをやらなくちゃならぬんじゃないか。

なぜこんなことを言うかといひますと、外国の港湾の場合は港湾管理者が案外力があるのでございすね。この場合は取る料金が相当高いらしいです。十分取る。だから独立採算的に、港を

持つておる管理者のほうに力があるからそれなりに、逆に国でお世話にならないでやっていると、港が多いらしい。だからいま日本の場合、港湾管理者が料金その他収入を多くしようとしても、なかなか一足飛びにいかないでしょう。国内の経緯がありますから、やはり外国のようになぐあいにいかないで、料金もあまり高くすることができないというこゝになりますと、結局は国で新しくこういう計画を、しかもずっと港湾関係の計画を繰り上げて繰り上げてきておるわけで、それほど貨物の状態なり船の状態が変わつてきているから、そういう急速に変わる状態に対して地方自治体そのものがなかなかついていけない面がある。だから思ひ切つた、いままでも変わった地方自治体の管理者に対する応援の体制あるいは財政的な措置、こういうものをやらなければ——やはりやれるところはやれるかもしれない。横浜のようなどころが東京あるいは大阪のような力のあるところはこれはやれるかもしれないけれども、それ以外の貧弱な自治体の港湾管理者は非常に苦しい状態にあるんじゃないか、計画のそごを来たすようなことがあるんじゃないか、こういう見地から大臣の御所見を少しくお聞きしたいと思つてです。

○栗栖政府委員 先に事務的に、ちょっと大臣のお話の前に申し上げたいと思ひます。

ただいま先生御指摘のように……

○内藤委員 大臣が十二時ごろちょっと欠席されたいのですから、先に大臣の話を聞いて、あなたはお残りになってください。

○橋本国務大臣 お話しの点、技術問題については港湾局長からお答えを申し上げますが、今度の予算の策定にあたりましては、地方港湾に対して補助率の計算のしかたを変えて、地方港湾に対しては多少補助率がよくなつてまいつております。そこで大規模港湾はこれは従来どおりで、補助率はだんだんと下がつていくわけでありまして、ただ大規模港湾といふのは、ある意味において、今度は工場地帯の設定等を伴ういわゆる開発

的效果があるわけでございます。その場合におきまして、国の補助以外に地方公共団体が起債等の面でも、国として一定の金を出すわけでございまして、一方、これが起債をした場合においても、あるいは地方公共団体においても、土木関係の事業でありますから、貧弱県に対する交付税の一部の対象にもなるわけであります。

そこで、外国のように着船料といいますが、港灣使用料というものを上げるということは、これはお話しのようにいろいろむずかしい事情があります。一つは、日本は御承知のように世界第一の海運国ですから、報復的措置として引き上げられまうと、結果において日本のほうが損をするという場合もあります。適正な料金はちやうだいしなければなりませんから、国際的な状況をにらみ合わせた上で、もちろんこれは是正してまいりますが、ただ地方県のような公共負担が多いということのために将来大きなマイナスになるのではあるまいか、そういう御意見については必ずしもそうではない。たとえば大規模港灣、重要港灣等が設けられますと、やはりいろいろな付帯設備が行なわれますので、数年後にはかえってその県の所得がふえてまいる、こういう状況があります。これは茨城県の例でもそうでありますが、そういう意味からいえば、必ずしも地方公共団体に特別な負担を課す必要はない。短期的には負担はかかりますけれども、長期的展望の上からいえば、県の財政の建て直しの役に立つ、こういうような効果もあるわけでありまう。

○内藤委員　そこなんです。おっしゃるとおりだと思ひます。将来は楽しむことになるわけですね。いまは苦しいけれども、やっておくと将来はいろんな面で波及効果もある。ところが、金の問題になると現在の問題なんですね。そこで私の言いたいのは、率直にいうと、今度こういう五カ年計画をやるときに、おくれしている地域——日本海側などというところがあるかもしれないが、これからどんどん急速によくなければならぬ港灣に対しては、先行的な性格の金をつけて出す必要がない

か。地元でそれは先行的にといいますが、将来の楽しみがあるから、いろいろ無理してもやるけれども、国としても一定の金を出すわけでしょう。港灣が何十何百とあるわけですから、そのおくれしているところ、一割か二割くらい先行的なものをつけたしてやる、こういう措置をやれないかどうか、いかがですか、大臣。

○橋本國務大臣　内藤さんのおっしゃる意味は、港灣それ自体の開発に要する費用というよりは、背後地における、たとえば工場地域の設定等に要する問題が主になると思ひます。これは御承知のように各県ともに起債を中心にして、そして計画的に買い上げる。企業に分配する場合に、それまでかかった費用を中に含めて、地方公共団体としては損をしない状態でこの分配を行なう。この点はマイナスは少ないのではないかと。港灣につきましては、そういうような未開発地域に対しては、補助率のアップの方法があります。大体二割くらいアップしてやっておりますので、したがって先行投資は県自身が起債によって行ないましても、おそれなくそれだけマイナスにはならないわけですね。今度工場地帯その他に分ける場合においても、当然それを含めて配分いたしますから、結果的には損はない。問題は、要するに起債をどれだけ国が思い切つて認めて——秋田といひまうか、大規模港灣も運輸省では四十六年に調査を進めてまいりたい。そうなりまうと、おそれなく少くとも五千万坪ぐらいのものを考えなくちゃいかぬ。この場合はもちろん起債で県のほうで、いわゆる先行投資といひまうか、先行取得してもらひたい。こういう場合におきましても、その意味では起債に対する配分がありますけれども、支払いが要りますけれども、結果的には、これが企業誘致等によつて分配することでも必ずしもマイナスにはなっていない。港灣自身についてはもちろん地方公共団体が持ちますが、これに対しては補助率のアップ等も現行制度にもありますので、全体としてはその心配はないのではなからうか。ただ問題は、地方港灣の小さな港灣については全額を国が持ちま

せんから、補助率は高いのですけれども、やはり地方が持たなくちゃならぬ。この点のほうで、金額は少ないが、結果的にはかえって苦しい場合があり得る、こういうふうな考へておられます。

○内藤委員　大臣は全体をくろめた先行投資まで御発言になりましたが、私はそれなりの理解をいたしますけれども、きょうのこの議題の港灣の問題につきましても、日本海側あるいは九州あるいは四国、こういうおくれした、これからどんどん発展してまわなければならないという地域に対しては、ぜひひとついまのようなお考え方を強力にやつていただきたい、こういうことを申し上げて、この点は終わります。

次は、さっきの発言者からもございましたが、関連した施設ですね。港灣はこういうぐあいにどんどん進む。ところが、臨港鉄道路あるいは幹線鉄道あるいは道路、先ほどの質問者の方もお話しございましたから重複するようですけれども、これはやはり運輸大臣として実施の段階で集約チェックして、せつかく港はほとんどできて、道路が弱かったり、あるいは内陸に対する国鉄が単線であつたり、臨港鉄道も必ずしもまだ行かなかつたり、そういうところがある問題として各地にあるわけですね。これは各省十八も分かれておりますから、いろいろな問題でもなかなかそれを集約できないというところで、ほくらもいつも言つていられるわけですが、交通問題でも総合的なものをやろうというところで、いま省内でも御研究しよう。ほくらなりにまた考へておりますが、そういう流れから見ると、今度の港灣の新しい五カ年計画に、道路なり国鉄なりこういう問題を実施の段階で確実にチェックして、そして一斉にこの成果があるというぐあいにぜひやりたいのですが、こういう点につきましても大臣としていかがでございますか、強力な執行の力を出されるお考え、ぜひやつてもらひたいと思ひます。これらにつきましても御所見を伺ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣　ごもっともな御意見でありまして、私の地元で鹿島港の建設をやりましたが、い

ろいろな問題で、結果的に見ますと、この点についての十分な調整がつかない場合があります。ただ問題は、いわゆる大規模の新しい港灣の設定の場合には、県当局が港灣、都市計画、道路計画を含めてマスタープランをつくりまう。これは新産都市の法律の中にもありますけれども、そこでいわゆるマスタープランができてまうと、それに認承を与える。その中で港灣は運輸省が扱ひ、こういう形になるわけですね。ですからスタートは一緒なんです。港灣も都市計画も道路もスタートは一緒なんです。いろいろな事情、財政的な事情もありまうし、ほかとの背後関係といひまうし、か、その問題もありまして、そこで港灣のほうに先に進んで道路がおくれまうというのが、新しい港灣開発の場合においても起きてまいりますが、しかし、せつかくできてまうと全体の機能が十分に活用されないというところは好ましいことではありまうせんから、運輸省、運輸大臣といひまうし、これは積極的な経済効果をあげなくてはならまうせんから、指導的な立場において、建設省あるいは関係方面と十分打ち合わせをして所期の目的を達成していきたい、かように考へております。

○内藤委員　大臣、せつかくですから、セクトじゃないけれども、ちよつとこまかいことをお聞きしますが、私のほうの秋田港の場合などはいろいろ政府の施策が進みまして、貨物の量なりあるいは施設なり非常によくなつてまいりますが、国鉄は四十七年になつても復線が四割なんです。秋田—新潟間、秋田—青森間ですね。四十七年になつて四割。六割は単線です。こういうことがやはりいま申し上げた具体的な一つの例になると私は思ひます。そういう点を、少なくとも大臣の所管の中にあるわけでありまうから、港灣が五十年までですから、そうすると、今度は五十年までに国鉄も復線にはなつていふようなことをあわせて御指示をしてもらわなければ、地方自治体の連中にとっては、これはせつかく港に力を入れても国鉄がこのとおりだと、力の入れ方も非常に弱くなるわけですね。例を秋田にとつてぐあいが悪い

ですけれども、こういうところは多々あると思うのです。徳安先生の鳥取方面だって鉄道はまだ単線です。同様です。秋田だけじゃないのです。九州のほう、鹿児島、宇田先生の場合だって同じです。そういう点などをひとつぜひ大臣の強力な政治的な御指導のもとにやってもらわなければ、この法案なり計画なりが画竜点睛を欠く、こういうことになるのじゃないかと思うのですが、いかがですか。もう大臣の時間もないようですから、ひとつ御決意のほどを……。

〔加藤六〕委員長代理退席、委員長着席

○橋本國務大臣 おっしゃるとおりであります。四十六年度の予算でも、複線電化につきましておずかばかりでも一般会計から入れていただきまして、たが、私はこれは突破口だと思っております。実は国鉄の事業予算も四千億ぐらいなかでやっていたのは複線電化はなかなかできない、早く完成はしない。かつてなことを申し上げるようですが、できれば少なくとも六千億ぐらいの事業費を組んでいくようにしないとだめだ。ところが、近ごろ赤字問題とか何とかでいふ議論がありますために、政府も少し憶病であり、国鉄も憶病になつてきておる。しかし、これでは先ほど来お話がありましたように、旅客の量が非常に激増してくるので、それから、それに対応できない。ですから、赤字問題はそれとして、そういう複線電化の問題は積極的にやらなくてはならぬ。これが私の持論なんです。その私の持論がなかなか大蔵省を説得できない。これはまことに申しわけないのですが、おっしゃる通りに、これは積極的にやる私の決意でもあるし、運輸省もその方針でやっています。い、かように考えております。

○内藤委員 大臣の関係はよろしゅうございます。そこで今度は、大臣おいでになりませんので、局長さんいろいろお聞きしたいと思つて、今度たくさんお聞きしたいことがあります。今度の計画の中での特徴は、非常に意欲的な面があると思つていますが、時間もあまりないようですから、大規模の工業地帯、これは全国六カ

所ですか、まずこの場所の名前を、くどいようですが聞いておきたいと思つてます。

○栗栖政府委員 一応私どもで検討しております。いわゆる大規模工業地帯と申しますか、新全線を受けた予定地は、苦小牧、いわゆる第二苦小牧であります。それから秋田臨海と称しておりますが、秋田から船川にかけて、それから陸奥小川原、それから中津地区、それから周防灘、それから志布志湾、そういう六カ所をいま検討しております。

○内藤委員 その地域を四十六年度には調査をされる御計画でございますか。調査をされる調査事項は、概略でいいのですけれども、どういふことを調査されるのか、これをお知らせ願いたい。

○栗栖政府委員 一般的に申しまして、大規模と申しますと約三千万坪単位というふうなものになります。これは運輸省だけで計画をきめるわけではございません。関係各省あるいは経済企画庁その他を中心に総合的な計画が必要だと思つておられます。港の側から考えた場合に、現在御承知のようにタンカーは二十万トンクラスが動いておられます。さらに大きくなつてきておられます。これはわかりませんが、将来三十万トン、五十万トンの船が入れるかどうかというところは水深がどうだということになります。それから風、波がどういふふうな起ってくるか、まず第一歩はそういう自然条件の調査、港湾をつくつてはたして妥当かどうか、あるいは自然条件によつてどういふ形の港湾が妥当であるかというふうな調査を進めたい。あわせて、港湾に関連する背後地の経済調査というものを進めていきたいというふうな考えております。

○内藤委員 これを実施する際には地方自治体ですね、県とか市との関係はどういうふうにお考えになっておられますか。運輸省だけで単独に行なわれる、あるいは経済企画庁、政府の機関が総合的に進んで、地方自治体にはあまり関係しないのか、それとも県、市町村との関連も考えているのか、そこら辺をひとつ。

○栗栖政府委員 先ほど大臣も触れられましたけれども、やはり地元県、市町村でいろいろな案をお持ちだと思つてます。その案を基礎にして調査を進めるわけでございます。それで技術的に修正しなければいけぬようなものがあるかもしれないというふうに考えます。

なお、調査につきましては、運輸省独自の調査費も多少ございますし、それから御承知のように経済企画庁に調査調整費という事項がございますので、それなどとおあわせて、企画庁とも相談しながら進めたいというのを考えてございます。なお、地元のはうとも相談いたしまして、必要に応じて、地元県なり市町村なりのほうで調査費を出していただきまして、合同で調査するというものも考えております。

○内藤委員 それじゃ、地元でもやはり開発の問題ですから、たいへん希望に燃えているわけでありましょう。金も出ます。あまり地方から金をとるというお考えはないでしょうか。いま運輸省として予算は、私、ちょっと記憶ありませんが、十分に調査予算をとつておられますか。

○栗栖政府委員 地元からとるということは考えてございまして、必要なものは国が出す。ただそれにあわせて、国の立場でなくて、地元の立場でいろいろと調査されるべき事項もたくさんあると思つてます。そういうものをあわせて一緒に進めるといふふうに考えてございます。

○内藤委員 この点もわかりました。次は、前の公害国会でもいろいろ議論しました海水の汚濁問題。今度の計画の中には、いわゆる施設をやろうというわけですが、これは公害国会で発表された年次計画がございましたね。一覽表がありましたね。何年まではこういうぐあいにいくという、ありましたね。

○栗栖政府委員 先般の国会では、海水汚濁防止法に基づきます計画はございまして、今度御承知のように範囲が非常に広がりましたので、新しく起こった事態に対応いたしましたので、従来の港でも過不足はどうかということ、それ以外

に、いままでも考えていなかった港でどのくらいの施設が必要であるか、要る要らないか、あるいは必要があればどうすればいいかということ、いま鋭意検討している最中でございます。

○内藤委員 そうしますと、これは具体的に四十六年度はどこどこをやる、どこどこに施設する、こういうところまではいってませんか。あるいは一応予定地といふんですか、それはもう計画になっておりますか、御発表願いたい。

○栗栖政府委員 いまの考え方は、先ほど申し上げましたように、当初の油濁防止法当時に計画いたしました施設が残つておたつたわけでございますが、これを四十六年度はできるだけ繰り上げて実施する。それで四十七年はその残つたものと、新しく起こった需要があると思つて、それをあわせて整備するといふふうに考えてございます。

○内藤委員 次は、今度の計画にもございするが、さつき大臣にもちょっとお話をしました中で、もう少しこまかく局長に聞きたいと思つていますが、さつきの国の応援のしかたですね、助成といふんですか、これは一定の率がございする。特定港湾であるとかあるいは重要港湾、地方港としてこの基準のもとに全国一律にやっているとしよう。これを基準にしていろいろ港湾に国として手当てをしているわけですか。私の言いたいのは、日本海側は、さつきの先行投資の要望もありませんが、なお一つの具体的なことを知りたいことは気候の関係なんです。太平洋岸は冬季間はのどおり晴天続きで、そうして潮の干満も非常にあって、多いところは二メートルもある。干潮の機会に港の工事ほとんど行なえる。効率がいい。どんあがるらしいです。日本海側は、冬季間はやはり荒海でございます。潮の干満、この関係も非常に少ない。そこで四月から三月まで会計年度中に工事をやる期間は、四月から八月ころなんです、実際に。局長、おわかりでしょうか。ところが国で予算がきまつて、そしてそれが各現場に

おろされていろいろ準備をしてやると、六月ころからかかる。いいところ六、七、八くらい。それで三月くらいでおもなる工事をやらなくちゃならぬ。そこでいろいろな面が無理が出て、予算は予算で使わなければならない、港の整備は必ずしも計画どおりいかない。形はできて内容に弱いとか、こういう問題がある。これは港湾だけの問題でなく、いろいろの公共事業には関係があるわけだが、雪の害もありまして、道路関係もそういう声がございます。きょうは港湾の問題ですから、港湾関係であたしに聞きしなればならないのは、現場の皆さんは、これを四月から直ちに工事を執行できる場合には、いままでの五〇%くらいは効率をあげられる、こういう声がある。

ここら辺は、せつかく国なり地方自治体で苦勞して金を出して港をよくしていこう、こういう目的から見た場合に、いまの会計年度なり気候なりの関係で目的を達するようにしてもらいたい。形は年間予算を消費するわけでありますが、実際にできる港の設備ですね、防波堤でも岸壁でも、やはり太平洋岸から見ると内容的には弱いんじゃないか。したがって、年次計画の場合でもだんだんおくれるような実態が出てくる。太平洋と日本海ではますます差が出てくるような気がします。ある、こういうことなんです。これを何とか善処、打開する道がないか。なかなかむずかしいかもしれない、法律なり規則なりがあつて、運輸省の中でも、予算の使い方といいますが、あるいは現場と本省の連絡のしかたとか、創意くふうをやった場合にはできないこともないような気もする。ちょっと話がこまかくなりましたけれども、この点、ひとついかがでしょうか。

○栗栖政府委員 たいだいま先生おっしゃいましたように、日本海沿岸あるいは北海道といったところは、冬季、特に港湾の關係は風が強く波が荒いという特殊事情がございます。したが、いまし、御指摘のように四月早々にかからなくちゃ、いい天候の日は少ないのが事実でございます。現在会計年度が御承知のとおりでございますので、

なかなかむずかしいうございす。創意くふうというところがございまして、当たるかどうか知りませんが、私どものほうといたしましては、できるだけ北海道あるいは東北、日本海沿岸、そういう地域の、新しく手をつける箇所は、ちょっとむずかしいうございすけれども、継続してやっておる仕事につきましては、もう設計がきまつておるわけでございますし、予算が大体御承認いただければ、それにある程度見当をつけると思ひます。あらかじめ予定しておきまして、四月早々には直営工事なりあるいは外注で極力早くするよう、事前に先と相談しておくと、かあるいは県もそういう予算を組んでおいてもらつて、早く審査して進める、そういうことは可能かと存じますし、現在もできるだけ実施したいというふうな考えでございます。

ただ、たとえば港湾の予算が大体各四半期ごとのワクというものがきまつてございす。その場合に、春先から夏にかけてはそういう地域にたくさん持つていく。それで冬、仕事をやる箇所は少しずらすとか、そういう操作もいたしまして、なるべく実態に合つておくれないうふうな努力はできるだけやりたいというふうな考えております。

○内藤委員 局長、現地の皆さんの声を聞くというのがあります。国の場合だって、地方自治体の場合も、あり余る金を出して、地方自治から、いろいろ苦勞して金を出している。だから出した金でいいものを、しかも設計どおりやりたということになるのですから、みすみす日本海側はそういうことがわかつておるのに、会計年度で締められてしまつて、せつかく一億圓使つても実態は七千万圓ということになって、つまらぬわけですね。五カ年計画といつても、五カ年やったけれども、実態は内容的には三カ年程度のことになりかねないということになりますと、これからの要望にこたえることができないわけですね。これはぜひひとついろいろな面で行つていただきたいと思ひます。

それから、日本海側の工事は太平洋岸に比べて非常に不利なわけですね。たとえば防波堤の場合、五十メートル、五十メートルという割合は、これは数字の上においては変わりないわけですね。しかし実態においては、いま申し上げたように必ずしも五十、五十じゃない場合が多いんじゃないか。日本海側のほうを五十やる場合は、実際は半分くらいよりやれないのじゃないか、設計の面では五十でも、それだけ気候その他差があるというところですね。私はそういうことを言いたいわけですね。そこら辺を予算の配分の場合でも、こまかい話になりますけれども、一定の単価と一定の数量で予算を出すわけだが、いまのような気候の問題あるいは会計年度の問題もいろいろ考えた予算の配分のようなこともあつていいんじゃないか、私はこういう感じもするわけですね。

それから、さつきも大臣に言いましたが、おくれおる地域の港湾の開発の場合には、やはり運輸省としての予算のつけ方に、先行的な面も加味される必要があるのじゃないか。大臣は、地方自治体のほうでもいろいろ起債その他でやるんじゃないか、こういうお話でしたけれども、実情はなかなかこの地方自治体も、まあ富裕県ならあれなかやうくり算段になつてしまつて、そこで国として、全国で何一本調子でなくて、これから開発して整備しようといういろいろな港湾につきましては、先行的な面がプラスアルファされたものをするようなことも必要じゃないか、こう思ふのですが、この点なども局長の御所見をお聞きしたいと思ひます。

○栗栖政府委員 前半の御質問でございますが、先ほど申し上げましたけれども、むしろ予算の執行の問題に御質疑がございました。これは極力早めたい。現行の法規が許す範囲で早くやるようなくふうをやつておきますし、今後も進めたいと思ひます。それから、もう一点御指摘がありましたのは、ほかの地域と比べて不利だというのは、作業

日数が限られておりますので、施工期間が短いので、そうすれば、ほかの地域なら年間を通じてかりに百メートルやれるものが、日本海側沿岸では八十メートルしかやれない、そういう御指摘だろうと思ひます。これにつきましてもできるだけ、たとえば冬の間は陸上で、専門になりますがケーソンなりブロックをつくつて用意しておいて、春先になつたらはうり込むというふうな二年にまたがったような計画は、これは会計法上は疑義があるかもしれないけれども、五カ年計画という長い計画で継続事業でございまして許されようかと思ひますので、そういう点もくふうしたいと考えております。

それから、なお先行投資の問題でございますが、やはり何もなしに港をつくつて地域を開発する、あるいは小さなスケールの港を大きくして開発する、実際の船の出入りがなくとも、というよりも、船が出入りする前にできれば、また十分な防波堤その他をつくつておかなければ非常に危険でございますから、そういう意味で先行投資ということもございすけれども、そういう御趣旨にのつとつて進めたいというふうな考えです。

○内藤委員 もう少しやらしていただきたい。これは港湾局長の守備範囲ではないと思ひますけれども、あなたよりいいから、あなた答弁してください。港が整備されて貨物が多く入ってくる。船も多くなる。いまや困るのは、港湾の荷役の段階でのいろいろな問題です。機械整備もありまけれども、労働力の問題ですね。これは各港湾でいろいろ問題が出ています。これはまた特殊な労働法がありますけれども、実情として地方の港湾の關係もほとんどふえるものですから、なかなか荷役労働力が少ないということですが、これらを五カ年計画の中では——これはあなたの守備範囲ではないかもしれないけれども、省内ではどんなふうに御論議され、あるいはこれは何かの対策を持たざるを得ないと思ひます。実情から見ると、やつてないと思ひます、やはり手落ちだと思ひます。

それはあなたの守備範囲でないけれども、省内で論議されておるでしょう。そういう点、少し聞きたい。

○栗栖政府委員 実は港務荷役は私の守備範囲でございませう。それでお説のとおり貨物がふえまして、現在六大港と申しますか、大きな港でいろいろな荷役形態がございませうけれども、各地方の港でもやはり貨物がふえまして、労働力の確保の問題、いろいろあるかと存じます。ただ、労働力の問題につきましてはこれは労働省の所管でございませうが、私のほうで、たとえば先ほどの二兆一千億の閣議了解をいただきました中で港務機能の施設設備、これは荷役機械であるとか上屋をつくる起債の関係であります、そういうもので極力港務荷役の機械化をはかっていく。これは業者がつくるのは別な金融の道がございませうけれども、公共団体がつくる場合はそういう起債をあつせんするといふ事業でございませう。そういうようなことで極力省力化と申しますか機械化を進めていくと同時に、港務労働者の福利施設と申しますか、そういうものも着々進めていっている段階でございませう。ただ、労働者の訓練、再教育といふふうな問題になりますと、あるいは確保の問題、そういう点になりますと、労働省の所管でございませうので、よりより協議しながらいろいろな施策を進めてまいりたいといふふうに考えます。

○内藤委員 もう終わりますけれども、もうちょっと御協力願います。

いまのお話でもっともな御答弁を得たのですけれども、ぼくらのほうの地域のをあれを見まして、端的にいいますと未熟練労働者が港務にうんと入っているのです。それで思わざる死傷が起るのです。農家の百姓さんが農閑期に港務荷役あるいは木材の積みおろしなんかやる。これはあなたが話したように訓練を要する仕事なんです。そういう面がこれからの港務のいろいろな面での計画を進める中で、やはり重要なポイントになるような気がするわけです。マイナスになるのです。これがうまくいかなければ、

せっかくの整備しても、この面で詰まるようなマイナスになる。その点、労働省の関係かもしれないが、もう少し突っ込んで、やはり運輸省内でも何か対策を持たなければならぬという気がしますけれども、そういう点はどうか考えでしうか。

○栗栖政府委員 御指摘のとおりでございまして、ただ港務作業といましてもいろいろ種類がございまして、非常に訓練を要する職場もございまして、それから未熟練労働者でも済む場所もございまして、それから御指摘のように非常にむずかしい作業をしなければならぬといふところにつきましては、労働省とも相談いたしまして、そういう訓練機関その他を検討してまいりたいと思ひます。実は規模は小そうございませうけれども、現実に名古屋でもそういうことをやっておるようございませうし、それから近く横浜でもそういう施設ができるというふう聞いてございませう。

○内藤委員 それから端的にいいたいことは、案外賃金が安いのです。これは港務の会社の、通運関係の会社のあれによるだらうけれども、だからあそこにあまりいい方が、いい労働力がこないようですね。賃金問題もやはりこれは一応私は御検討をして、運輸省としてもある程度の指導をしてほしいんじゃないかしら、こう思うのです。これは私の希望になりますけれども、やはりそういう面までもお考えになられて初めてこの五カ年計画がうまくいくんじゃないか、こう思いますので、あるいは要らざることもあつたかもしれませんが、どうも実態を見てみまうとそういう面があるわけですね。その点、ひとつ港務局長、大臣いませうけれども、あなた大臣にかわつたつもりでひとつ私の希望を聞いておいていただき、省内で何かひとつ取り上げていただきたい、かように思います。

○栗栖政府委員 港務荷役の賃金の問題は労働省かもしれませんが、地域によっておそれる格差があるのではないかと、こういうふうに考えまして、むしろ

港運事業というのは、六割かあるいは八割近くまでが、作業によりましては人力に依存するといふ労働集約型の極端な、典型的な状態でございませう。逆に六大港なんかは、賃金のベースアップはかなりきつたといふふうにも聞いてございませう。そういう点、御指摘の点ございませうたら、港務整備だけではなくて荷役のほうも、幸い私のほうに港政課という課がございませうので、つくるほうと動かすほうと常に連絡をとらせながら進めたいといふふうに考えております。

○内藤委員 終わります。

○福井委員長 この際、午後四時三十分から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後一時二十三分休憩

午後四時三十分開議

○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○松本(忠)委員 港務関係の質問に入る前に、ちよつと大臣にお尋ねしたいことがございませう。それはほかでもございませうが、本会議が終わりましたして部屋に帰りまして四時のニュースを見まして、きょうは十一時五十五分に第一地点が始まつて、十三時ごろ終了した。その際に、学生の投石で五人の公団職員がけがをしたといふニュースが出ておりました。私これを見ておりました、非常に残念に思つたわけでございませうけれども、今日までこの強制収用の問題についてはいふん論議をされてまいりました。相当の期間がございませう。しかるに、今回のこのようなことは、農民の心をほんとうに理解しているのかどうか、土に親しんでいる農民の方々の気持ちをほんとうに為政者がわかつてくださった上でのこの強制執行になったのかどうか。いづれにいたしましても、何か私こう見ておりますと、一方的ににしきの御

旗をしょつて進んでいるような感じが受けられます。非常に残念に思つたわけでございませうけれども、きょうのところは終わったようでありませうけれども、これから明日以降まだ引き続いてやるようであります。一日一日と緊迫の度を増してくる、日本人同士が血を流さなければならぬ、こゝういふことにならなければいけません。こゝういふことには心配をするわけであります。こゝういふことはどうかないように私たちはいたしたい。

こゝういふ点から、大臣はこのことに対して十分御承知だつたとは思ひますけれども、保利官房長官のところから千葉県知事が来てこの問題が取り上げられ、昨日から執行が始まる、このことについては、官房長官から当然総理の耳にも入つておるし、また直接関係のある橋本運輸大臣の耳にも入つておることとございませうので、その辺のいきさつについて、簡単にけつこうであります。ちよつとお話を願ひたいと思ひます。

○橋本運輸大臣 きょうに引き続きのきょうの代執行に対して、はるかに離れた地域の立ち木を代執行によつて伐採するにあつた、学生が投石をして、公団関係者といひますか、人がけがをしたやうであります。まことに遺憾千万であると思ひます。公団にいたしまして、われわれにいたしまして、ひとつでできるだけ問題を少なくして、そして話し合ひでこれができれば一番幸いではありますけれども、長い間、何年間という間話を続けてまいりましたが、解決がつかないといふことで、最終的にはやはり法の命ずるところに従つて、いわゆる代執行せざるを得ない。その代執行をするにあつたとしても、私からは、県知事並びに公団総裁に対しては、最善の注意を払つてけが人が出ないような措置を講じてもらいたい、なお一方においては、話し合ひの余地はないかもしれぬけれども、政府のあるいは公団の意のあるところを十分伝えて、そして話し合ひの端緒をつくつてもらいたい、かような指示をいたしておるわけでありませう。

今後、代執行にあつたては、できるだけ最善

の措置をとれという指示をしておるわけでありまして、公団当局もまた県当局も、その方針に従ってできるだけの話し合いと、また人が出ないような方法によって処理を進めることを考えております。

○松本(忠)委員 万が一死傷事故が発生した場合は責任は、どこがお持ちになるのか、この点だけを答え願えば、この問題はこの一点だけで終わります。

○橋本国務大臣 責任の所在と申しますと、四角四面で答えるというところが出ようと思ひますけれども、一応代執行は県当局がやりますからして、公団にかわってやるわけであり、また公団側もこれに対して手伝いをしております。いろいろな問題があると思ひますが、その場合、場合によって、調査の結果が出ない、いずれが責任があるとかないとかいう問題は決定しかねる場合があると思ひます。

○松本(忠)委員 大臣からお答えをいただきました、たいへん了いたしました。

続いて港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案の質問に入るわけでございます。

局長にお尋ねをいたしますが、第三次の五カ年計画の主要港灣施設の整備につきまして資料をちょうだいいたしました。調べてみました。まあ大まかに防波堤が百三十五キロ、千九百三十七億に對して、進捗率が事業量では五一%、事業費では五三%、こういうふうに書かれております。一方岸壁のほうはどうかといふと、二百六十五キロに對しまして、進捗率が事業量では四一%、事業費では五四%、こういうことになっております。そこで、このアンバランスはどういうことを意味するのか、この点をひとつ最初に聞かせていただきたいと思います。

それから、しゅんせつのほうですが、しゅんせつの事業量が四億四千万立米、これに對しまして六〇%の進捗率、大まかにいいますと、二億四千万立米のしゅんせつしたとらなりヘドロなりがあるわけですが、これは海上投棄があるいは埋

め立てにでも使ったものか、そのヘドロの行き先を尋ねたいわけですね。この二点。

○栗栖政府委員 第一点の岸壁の件でございますが、やはり船型の大型化に伴ひまして、岸壁といましてもいろいろございまして、大きな岸壁から手をつけるというのが食い違った原因の一番大きな理由であると思ひます。

それからしゅんせつの点でございますが、いま詳細な資料は手元にございせんけれども、大部分は埋め立てとあわせまして、どろがむだにならないうように使つてゐると思ひます。ただ、場所によりましては、一部公海投棄をせざるを得ない場所もございまして、その点、割合が幾らかという点につきましては、明確な数字はいま手元にございせんけれども、大体極力埋め立て地に使つておるというふうな御理解いただいたらと思ひます。

○松本(忠)委員 防波堤とか岸壁とかいうようなものは、長さだけでこれは表示してありますけれども、もちろん幅があると思ひます。大きな岸壁、小さな岸壁というお話がございましたから、その岸壁の長さだけでなく、どれくらいの面積かというふうな表示はできないものかどうか。こういうことがいままでやれなかったものでしょうか。これは全部キロメートルで、防波堤は百三十五とか岸壁は二百六十五とか、幅の問題を忘れてゐるわけでしょうか。どういふわけでしょう。

○栗栖政府委員 実は、岸壁は先生御指摘のとおり幅があるわけでございます。普通の岸壁でございますと、水深によつて多少違いますけれども、奥行きは五十メートルから百メートル前後が大体常識でございます。なぜ面積で表示しないかと申しますと、むしろ何バースというのを表わすように、普通の岸壁でございますと、岸壁があつて、背後にエプロンがあつて、上屋があるというのが普通の形態でございます。ただ、コンテナ埠頭になりますと全然様相が変わるのでございまして、一般には水深幾らの岸壁何バースといえ、背後地の距離は大体きまつてくるのが常識で

ございます。

なお、ついでに申し上げますと、緊急措置法の第三条の対象になつております国の負担あるいは補助対象と申しますか、そういう事業は岸壁とエプロンでございまして、背後地の埋め立てにつきましては起債事業で管理者がやつております。

○松本(忠)委員 実績としてはパーセンテージでは低い。しかし昔と違つて、コンテナ輸送ということになつて非常に能率もあがるようになったし、船舶時間も少ないということ、新しい輸送方法がここできたとわけ、たいへんけっこうなことであると思ひます。

○松本(忠)委員 じゃ、先を急ぎますから次にまいりませう。

局長にお尋ねしますが、四十三年度を初年度としたところの第三次五カ年計画を四十五年で打ち切つて、四十六年度を初年度とするところの第四次五カ年計画に変更せざるを得なくなつた。この理由は、何といつても港灣取り扱い貨物量の増大ということが第一原因であらうと思ひわけでございます。四十四年の、予定した十一億七千万トンをは大幅に上回つたところの十六億五千万トン、この実績は、第三次五カ年計画の最終年度の四十七年度に計画してゐたところの十五億三千万トンをはるかにオーバーすることになつて、たいへんけっこうなことだと思ひます。

そこで、この一翼をになつたのが新しい輸送方法であるところの海上コンテナ輸送、これに負うところが非常に大であらうと思ひます。

そこで、四十四年度の実績の十六億五千万トンの中で、海上コンテナ輸送の実績はどれくらいに當たつてゐるか、この点をお聞かせ願ひたい。

○栗栖政府委員 十六億五千万トンは、御指摘のとおり四十四年度の実績でございますけれども、これは外国貿易と内国貿易とでございます。で、コンテナ輸送の実績は二百五十万トンでございます。コンテナ輸送は御承知のように、雜貨荷役と申しますか、港灣で申します荷役であります。雜貨輸送の革命とでもいわれておりますように、雜貨に對するものでもありまして、その他にバラ荷その他の貨物がいろいろございまして、したがつて、その比率は非常に低うございまして、したがつて、雜貨に對する意義は大きいといふふうに御理解願ひたいと思ひます。

○松本(忠)委員 実績としてはパーセンテージでは低い。しかし昔と違つて、コンテナ輸送ということになつて非常に能率もあがるようになったし、船舶時間も少ないということ、新しい輸送方法がここできたとわけ、たいへんけっこうなことであると思ひます。

そこで、この三月三十一日をもつて締め切られる第四年度、これの概算収支は一体どんなふう

なっているのだろうか。われわれ常議的にいいますと、上半期で、九月の決算で一応縮めてみる。

株式会社の場合でございますと二期決算で、十一月までに当然のこと報告もしなければならぬ。

そうしますと、結局その年の十一月にはあらかじめ予想がわかる。そこで暮れのボーナスもはじき出す。こういうふうなことをいままでも普通の商店ではやっていると思うわけでありませう。

上半期の状態がどんなふうになっているか。またこの三月三十一日で締め切られるこの第四年度の収支は一体どのようなものだろうか。はたして赤であろうか黒であろうか、その辺のところをひとつお話を願いたいと思うわけでありませう。

○栗栖政府委員 四十五年度末で両公団、大体約四千万円くらいの赤字になると思います。

○松本(忠)委員 局長、念を押しますが、四千万というのは両方ですか。

○栗栖政府委員 それぞれです。

○松本(忠)委員 それぞれ四千万ずつの赤字が出る、こういうわけですね。そういたしますと、先ほど申し上げました一億七千四百五十四万八千円、これに八千万プラスすると、二億六千万くらいの赤字になるということでありませう。

○松本(忠)委員 大臣聞いていたのだと思いますが、この辺で好転しなければならぬと思われ、欠損だということですが、建設の当初は、収入をあげるために施設の増強に大わらわであったこともわかりますし、そのために最初の二年というものは利息は出さないうえに、払わないでよろしい、こういうふうになっていったと思うわけでありませう。

○松本(忠)委員 その三期目から両公団から支払った利息が幾らあるかといえますと、利息が一億九千六十八万三千円ある。これは両公団の合計欠損一億七千四百五十四万八千円、これをオーバーしている額であります。ということは、利息分だけ赤字になっているということですね。こういう点に、さらに四十五年度において八千万の赤字が

出るといふことを考えますと、この辺で公団の問題、京浜外貿埠頭公団、阪神外貿埠頭公団のこの将来の問題に対して、大臣はどのように対策をとられようとするか、そこをひとつ大臣から御方針を伺っておきたいわけでありませう。

○橋本國務大臣 数字上の問題については港務局長から申し述べたいと思います。ただ御承知のように、京浜にしても阪神にいたしましては建設途上でありませうので、どうしても借入金相当の金額にのぼるわけでありまして、それらがフルに使われておりませんために、いわゆる利払いというものが相当多額になってくることはやむを得ない。いつごろこれが計算上収支が相償うかということ、は、港務局長からお答えさせることにいたします。

○栗栖政府委員 ただいま先生御指摘のとおり、赤字が決算で出ていくわけでございますが、これは主として管理費に対する赤字でございます。建設期間中ではございましたが赤字が累積したわけでございますが、実は四十四年度の、早いのは九月から、現在京浜で三バース、阪神で三バース供用してございませうし、いま鋭意工事中でございませうので、さらにだんだんできてまいります。御承知かとも思いますが、公団バースは使用料の算定に、民間資金といふ借入金を入れてやっております。公団が収益をあげる必要はないというので、収支とんとの使用料をきめるといふ形で進んでまいっておりますので、建設の途上の段階では管理費の赤字がたまってまいりますが、ある程度までいきまますとキャンセルできるといふふう

に考えられます。

○松本(忠)委員 公団がばく大な利益をあげる必要はない、収支とんといふに比べはよろしいのだ。お説としてはたいへんいいと思ひますけれども、要するにこのバースの貸し賃です。大阪の南港の第一バースが年間に二億六千万だといふわけですね。それから本牧の第二バースが二億一千九百万といふ、この年間の貸し賃なんですね。年々取り

扱い量がふえてくるということはもう予想されると思うのです。少なくなるといふことはあるまいと思ふのです。そういうことを考え、しかも第四年度までも完全な赤字である。収支とんといふのは、赤があつては困るわけですよ。あまりばく大な黒が出なくていいけれども、赤があつては困るし、赤が二億七千万も出てくるようでは、これはまことに困るわけですね。

そこで、一バース幾らという貸し賃ではなくて、コンテナ一個につき幾らという貸し賃をきめておけば、そうすると取り扱い量がふえるに従つて収入がふえるということになって、いまの赤字の解消にも役立つのじゃないかと思うのです。そういうことを考えないで、いつになつてやめていってしまうのかどうか。これではたして何年後にこの赤字が消えるのか。この辺の見通しはどうでしょう。

○栗栖政府委員 先生御指摘のように、コンテナ貨物は増大することは事実でございますけれども、コンテナバースの特徴、普通の岸壁でもそうでございませうけれども、やはり限度がございまして、フルに使つた場合にどうだ、それから貨物によつてどうだ、いろいろと計算のしかたはあろうかと思ひますけれども、フルコンテナ船を対象といたしまして、御承知のように、クレーンでつりましてじかに積んでためておく、あるいは持つていって荷物を積みかえるという方法がありませうし、シャシーを使う方法もございませう。私どもの感覚では、まだいろいろと開発されている途上ではないかといふことが一点。それから、これはアメリカから始まつた輸送方法でございませうけれども、これも先ほど申し上げましたように、大きく分けて二通りの輸送方法がある。そういたしますと、船の大きさにともなひます、幾ら積むか。初めは七百五十個積み、の計画が、いま千二百個くらいになっております。それからバースの大きさも変わつてまいります。そういうふうなコンテナの開発といひますか、そういうものの扱い方もい

ろいろと変わつてきている時点でございますし、やはりバース幾らといふことで、使い方もいろいろと変わることに対応して様子を見ていくというほうが現実的ではなからうかといふふうに考えております。

○松本(忠)委員 唯一の収入源はそこにあるわけでありませうから、これからあがつてくる金額のいかんによつて収支が成り立つといひますか、収支とんといふ局長のお話のようにいけばいいわけですね。そういう面では、あと何年たつたら、このいまの赤字が解消できるのかといふお答えはどうですか。

○栗栖政府委員 ただいまの建設計画、これはバースができて、たくさん貸せば利益があがるわけでございます。大体四年程度でとんとん、平衡状態になるのじゃないかといふふうに考えております。

○松本(忠)委員 四年でいまの赤字が解消できるというお見込みだといふわけですが、私も四年間待つわけにもいきません。ひとつ大臣もこの問題について少し研究してみたらどうかと思ふのです。こういう考え方を何とか改善していかないと、きめられてしまつたやり方そのままでいかどうか、もつといふ方法がないかどうか、こういう面を検討してみても、この赤字といふものを、やはり地方の公共団体も参加しておりますし、国からも出資されている。そういう面からも考えまして、何とかこの方法について大臣の前向きな考え方をひとつ聞かせてもらいたいと思ふ。

○橋本國務大臣 お話のように、国鉄の二の舞いを踏んだのでは困りますから、何かいい方法をいまのお話も一つの考え方だろうと思ふのであります。ただ、外国との関係もございませうので、日本だけがといふこともなかなかむづかしい場合もあるかと思ひますが、とにかく積極的な収入方法をとりとつていこうと思ひます。いまのお話の御提案等も含めて検討してまいりたいと考えております。

私も了といたします。

次にまいります。この両公団の役員の方々でございませう。理事長、副理事長のおの一名、理事が四名、監事一名、こういうふうになっております。調べてみますと、これはどなたさまも全部お役所の御出身でございまして、要するにお役人さんの退職後の落ち着き先をつくらせてあげたようなものかと思えないのです。事実を申し上げます。阪神のほうの理事長は地方公共団体の重要なポストについていらっしゃる方、副理事長は大蔵系統の銀行の方、理事は二人が運輸省、一人が大蔵省、こういうことですね。それからまた京浜のほうはどうかといひますと、理事長は御承知の官僚であり、後にまた代議士もやられ、運輸大臣もやられた方です。副理事長は地方公共団体の財務のほうの担当をしておられた方、理事も運輸省あるいは警察官僚、こういうぐあいなわけですよ。

私は、これが悪いと言ふのじゃない。悪いと言ふのじゃないですけれども、この人たちに差し上げていく給料というものを考えてみたときに、国民感情として許せるかどうかと思うのです。こゝういったきめられたことについて、大臣は先刻御承知なんです、あらためて私が言うことはないと思うのですが、四十二年の十月に発足した当初、理事長が三十一万、副理事長が二十八万、それから中間で一べん昇給いたしましたして、四十三年の四月に理事長が三十六万、副理事長が三十二万五千、現在は、四十五年の四月から改正されて、理事長が四十二万、副理事長が三十七万、こういう金額ですよ。もう一応功なり名遂げた方ですね。退職されたその後の方です。その人が十分優秀な手腕力量を持つておられることは私も信じて疑いませんけれども、あまりにもこれでは、赤字を出している、会社とは言いませんけれども、赤字を出している公団がこゝういふふうにはベースアップを続けてきて、それでもいいものかどうか。それからまた賞与が、これは発足当初から四・四カ月ときまっておるのです。ですから四十五年以降の賞与というものは、理事長が百九十七万四千円、副は百七

十三万四千円賞与をもらうわけですよ。

こういうことを考えますと、赤字が出ていないのなら私はいいですよ。赤字が出ていないのだから、もう少しこれは考えるべきじゃないか、また指導監督を運輸大臣がすべきじゃないか、こんなふうにおもうのです。この点はどうか。

○橋本内閣大臣 人を得るのには、やはり収入の点も考えなければなりませんので、民間から人を得る場合においても相当の給与がないとむずかしい状態です。前に阪神の理事長は民間からお願いしておったのですが、せんだってやめられましたので、今度なかなか人が得られませんでした。官庁関係の先輩、あるいは地方公共団体の先輩ですか、採用した。問題は、松本さんは黒字であればいいのだけれども、と申しますけれども、現在は建設途上でありまして、なかなか実際上の仕事としては、完成して収入があがって黒字といひましようか、とんとんとなってきたときよりも、いまのほうは容易ではないだろうと思うのです。金額が高い、安いという問題もありましようけれども、この程度のもはや差し上げない、なかなか人を、もし必要があつて外部からとる場合でもむずかしい。こゝういふこともありまうので、もちろんこれは、一般公務員が上がつたから直ちに比例して上げていくということではありまうけれども、まあできるだけの――いわゆる緊縮財政といひますか、それは今後ともやっぴいかなければならぬと思つておりますが、あまり安い給料ではきてくれませんので、やはり民間からとる場合も考へて、この程度の給料はやむを得ない、こゝういふふうな方針でやつておるわけでございます。

○松本(忠)委員 大臣は、民間から登用するといふ考えを示されましたけれども、これはぜひ実現してもらいたいと思ひます。やはり官僚出身の方の考へといふものと民間の人の考へといふものを両方ミックスして、そしてこの赤字の克服をして、せめてとんとんまで持つていく、こゝういふ方策を講じていただくのが最良ではなからうか。先ほど

大臣からお話がありましたように、国鉄の二の舞いになつてはたいへんだ、こゝういふことであります。どうかひとつこの点についても、十分指導監督をしていただきたいことを要望いたしておきます。次に、狭水道の航路の整備の問題であります。航行船舶の大型化、それからそのふくそうぶりといふものは実に目ざましいものがあるわけでありまして、それだけに瀬戸内、関門あるいは東京湾口、こゝういふものの航路の整備は緊急を要するものがあると思ひます。

そこで、海上保安庁の長官にお尋ねいたしたいわけでありまして、瀬戸内では本四の連絡架橋といふものがこれから始まるわけでありまして、建設が始まつてくる、これを目前にいたしましたし、各種の調査も行なわれておるでございまして、また将来、海中に橋脚を建てて、こゝういふことも予想されたいと思ひます。そうなつてきますと、当然潮の流れも変わつてきますし、船舶の航行にも重大な影響が出てくるというふうな思ひます。また、工事が始まれば当然のこと資材の運搬船もふえてくるわけでしょうし、工事のために通航が禁止されるということも起こり得るのではなからうか。それらを踏まえましてその対策が練られていくことは思ひますけれども、海上保安庁としてはどのような対策をあらあら考へておるか。まだまだこれから始まることではございませうが、当面、本年度に着手するということではございませうけれども、やはりこれらの点については十分対策を練つておく必要があるのではなからうか、こゝう思ひます。なおまた、海上保安庁長官と同時に、港湾局長にもそれに対する考へ方、対策等もお話を願ひたいと思ひます。

○手塚政府委員 狭水道の船舶通航につきまして、その数量並びに型といふものが年々だんだんふえてきておりました。私も現在におきまして、これらのものに対する安全確保という面についていろいろ対策を練つております。昨年十月三十日、浦賀水道におきまして第一新風丸とリベリアのコンリントス号というのが衝突事

故を起こしております。幸い被害はたいしたことにはございませうでしたが、それを契機にいたしまして、従来行なつておりましたところの対策をさらに強化をいたしております。船舶自体に対する対策あるいは航法上の対策、いろいろ実施をいたしておりますが、これらの浦賀において実施をいたしております内容は、瀬戸内あるいはその他のいわゆる狭水道といわれるところ一般にもこれを適用し、準用するように指導し、強化をしてきております。

いま御質問のございました、新しい橋ができるということに伴う対策になりますと、現在の対策以上にそれらのものを強化し、あるいはさらに改善されたものを付加していくという必要があるかと思つております。そういうものためには、新たな法的措置が必要かと思ひます。新しい橋ではございませうので、そういった面も含めまして、そういう場合についても寄り寄りの検討を目下進めておる最中ではございませう。

○栗栖政府委員 私どものほうにいたしましては、狭水道といひますか、水路の、水深の浅い場合とか障害物のある場合に除去するという航路の改良を担当してございまして、海上保安庁とも船型その他相談しながら、必要に応じて逐次改良を進めてまいつております。現在瀬戸内海航路の改良を進めておるところでございませう。

○松本(忠)委員 先に進みます。局長にひとつ伺ひますが、東京湾口の航路の整備の問題でございませう。御承知のように浦賀水道の問題といたしましては、再三私も当委員会では質問をいたしまして、問題の提起を試みておりますが、依然手がつけられないという状況でございませう。大事故が発生するといふようなことになりまうとたいへんではございませうので、ぜひとも従来の主張であるところの第三海堡の撤去の問題、そして航路のしゅんせつ、これはもう早急に着手すべきではないか、こゝういふふうな思ひわけでございますが、この第四次の計画においては、浦賀水道のことについてはどのように対処される

おつもりであるか、その骨組みをひとつ聞かせてもらいたいと思います。

○栗栖政府委員 ただいま先生御指摘のとおり、東京湾口、非常に危険でございまして、第三海堡の撤去の問題もぜひ前から議論されておりますし、われわれも技術的な調査をやつてきております。それから第一海堡、第二海堡の間の開削の問題もあるわけでございまして。新しい五カ年計画の発足とともに、できればこの改良に着手したいというふうに考えております。

ただ、着手する前に、漁業者その他の関係者とのいろいろの調整の問題が多々あるかと思ひます。その点を十分済ませまして、早急に実施したいというふうに思っております。

○松本(忠)委員 いまも局長からお話がありましたが、第三海堡が撤去されるというふうなことが将来あるだろうと思ひます。そういうことになりますと、当然のこと、この漁業における補償の問題、こういう問題が出てくると思うわけであります。けれども、これらについては、水産庁としては何か手を打っているか、まだ何も考えていないのかどうか、この辺のところをひとつはつきりしておいてもらいたいと思ひます。

○藤村政府委員 運輸省のほうから具体的な話を聞いていただくわけではございませんので、私どもとしては正式に検討はまだいたしておりません。

ただ、非公式な意見として、前々から航路整備の一環として第三海堡撤去の計画があるというところを聞いておりますが、それに対する漁民の反応といたしまして、正式の意見でございせんけれども、漁業者の反対意見というものがございまして、それを聞いています。海堡が魚礁の役目をしていて、それがなくなるといことが一つ。それからもう一つは、あそこがなくなるとして、海流が変わるようになった場合に、中のはうの水族にどうい影響があるのかわからないという不安でございまして。それから、工事中のいろいろな土砂等によごれによる被害というものがございまして、

なおさらにそれに加えて、漁業者としては、現在でも船の航行が多いところが、航行しやすくなるとさらに大きな船、あるいは数があつて漁業の一その障害となるのではないかとというような潜在的な反対意見もあるように聞いております。以上でございまして。

○松本(忠)委員 重ねて次長に尋ねますが、あの辺で、神奈川県と漁民といひますが、または千葉県のほうから出漁する者もあると思ひますが、大体何人くらい漁業に携わっているものなのか。またその年間の漁獲高といひますか。水揚げといひますか、そういうものは幾らくらいになっているのであろうか、その辺のところ、あなたおわかりでしょうか。

○藤村政府委員 第三海堡だけというのがございまして、第一、第二、第三海堡を含めましたあの付近のものを言いますと、操業隻数にして、千葉県が約二千隻、神奈川県が千五百隻、漁獲高にいたしまして、千葉県が一萬二千トン、神奈川県が四千トン、金額にいたしまして、千葉県側が十六億、神奈川県側が約七億というふうに聞いております。

○松本(忠)委員 いずれにいたしましても、将来起こってくる問題でございまして、漁業補償の問題、漁民にとりましては、漁民の生活に直接かわる問題でありますから、慎重な配慮をひとつしていただきたいというところをお願いしておくと同時に、何としても航行の安全という面から、何とかこの危険な浦賀水道を船舶が通りやすくするということについては、どうか運輸当局としても十分の御配慮をお願いしたいと思ひかけております。

それから、保安庁長官にひとつお尋ねしますが、浦賀水道のしゅんせつの問題でありますけれども、二十三メートルぐらいいしゅんせつをするのと、大型タンカーとしては、どれくらいいタンカーが入れることになるのでしょうか。

○手塚政府委員 二十五万トンでございまして。

○松本(忠)委員 そこで現在、二十万トンぐらゐが一つの基準として通っているわけでありまして、

けれども、二十五万トンぐらゐのタンカーが入れるということになる。そうした大型タンカーが入ってくる場合には、海上保安庁としても相当厳戒体制をとらなければ、万が一の場合にはたいへんなことになると思うのでありますけれども、これについて現在どのような方法がとられているのか、お尋ねをいたします。

○手塚政府委員 現在やつておりますのは、先ほど一部触れましたが、特に大型の船につきましては、航路警戒と称しまして、私どもの消防船を先導させる、あるいは船会社自体でタグボートをもつてその周辺を警戒させる、それからその他前進の警戒をさせまして一般の船を誘導させる、これに航路指導、いわゆる航行分離という航行指導を行なつておりますが、そういう面、それから灯標等について、灯浮標等のカンテラ等を強化いたしまして、そういうものに対する危険を防止するといふようなことを現在としております。

が、二十五万トンといふようなことになりまして、いま言いましたような十萬トン以上、現行の巨大船の入つておりますのに対応してどうか、それ以上の強化策が必要かと思ひます。しかしながら、これは将来の油の需給と見合いましたら、もう少し根本的な対策を考へますときに、将来ともそういうようなやり方がいかにどうか、という少し根本的な対策を考へるべきではないかといふようなことで、これは省内全体の問題といたしまして、いわゆる湾内に入らないで、CTS等を設置いたしまして、パイプライン等を活用して油の荷役をやるというように進んでいかかかといふことが、寄り寄り検討されております。

○松本(忠)委員 そこで長官、消防船艇の増強の問題、これはやはり必要欠くべからざることで、私は思つておりますけれども、四十六年度と私は思つております。この消防の関係はどうか。運輸省のこの予算の説明によりまして、おたくのほうの関係は、「次に海上保安関係について申し上げます」とありまして、「第一

に、海上における交通安全、救難、防災、治安維持及び公害監視の体制を整備するため、巡視船艇二十三隻の代替建造並びにYS-11A型航空機一機及び小型ヘリコプター四機の増強を行なうのに必要な経費」とありまして、防災のほう、要するに消防船艇のほうは、ここには何にもありませんけれども、これは何の計画もないのでしょうか。

○手塚政府委員 私どもの消防体制でございまして、現在二百九十九隻の船艇につきまして、これをA級、B級、C級という消防力に区画をしておりますが、A級消防船といひますのが、東京湾内でいけますとひりゅうといふ、これ専門の船に当たります。B級といふ船が放水量毎時百五十トン以上、あわの放水量は毎時百トン以上といふ船でございまして、これが七十一隻全体の中にございまして。来年度の予算におきましては、このB級の中に該当いたします船、つまり二十二隻、二十三メートル型三隻と十五メートル型十九隻でございまして、この二十二隻を代替建造するといふ予算がついております。この二十二隻につきましては、消防能力でいいますとB級に該当する消防能力をこれに付加するといふことにはいたしまして、一方公害の対策の船としてももちろん使用いたしますけれども、これはいざという場合にはいさし上げましたような能力で消防にももちろん活用できる。こういうような両用兼ねた対策を考へておるわけで、そういう予算がついております。

○松本(忠)委員 けつこうでありますけれども、大型タンカーになつてくると、やはり小さな消防船艇がわきのほうからやつてもなかなか届かないわけですね。やはりひりゅうといふような双胴のあいう消防艇が私は必要だと思ひますが、あいうものについてはこれは計画はないわけでありまして、

○手塚政府委員 四十六年度の予算としては、あいつた船はございせん。

○松本(忠)委員 大臣、これはいかがでしよう。もう予算が何でもかんでもきまつてしまつたばかりで、

りだから動かせないということではなくて、やはり大型タンカーの火災事故というものは起きてはならぬのでありますけれども、万が一起きた場合に、特に東京湾あるいは伊勢湾あるいは瀬戸内、そういうところで起きた場合には、たいへんな被害がもたらされてくることは当然過ぎるほど当然だと思われざるを得ない。そういう点からして、やはり私は大型消防船、これを増強しておかなければ、いざ来いといつても、十五ノットや二十ノットの速力でかけつけたとしても、これはたいへん時間がかかるわけです。実際問題として役に立たなくなる。やはり十分の数を配置しておくというのが一番いいのじゃないだろうか、こう思うわけでありまして、この点について、何とか消防の船をもう少し増強してもらいたいと思うわけでありまして、この点、大臣、お考えをお聞かせいただきたいと思います。

○橋本国務大臣 お話しのように、だんだんとタンカーその他大型化してまいりますので、やはり大型化学消防船の必要は痛感いたしております。四十六年度には、どうも残念ながらほかのほうに予算がはいりまわりましたので間に合いませんでしたけれども、近い将来積極的にそのような方向でやってみようと思っております。

○松本(忠)委員 今年度はどうしてもだめだとおっしゃるのならやむを得ませんけれども、これは何とかできるものならばやってみようと思うが、私は防災上いいのじゃないか、こう思うわけでありまして、重ねてお願いをしておきます。

次に、東京湾口の整備でございます。これが進展いたしますと、貨物の取り扱い量はますます増大してくる、ところが、御承知のように、大臣もいまお手元に地図があるようでごらんになっていらっしゃるように、S字型になっている非常に狭いところを通って入らなければならぬ。結局、首根っこを押えられているようなものだと思うのです。そうしてまた、手足をじたばたさせているようなところ、どうもそういうふうには私には思わぬわけでありまして、そこで、特にいま海上保

安庁長官にも説明を聞いたわけでありまして、巨大なタンカーの出入港に対しては十分な体制はとっているようでありまして、やはり湾の中へ入れてしまふよりも湾外でという、特に油送船の場合は湾外でよろう、そういうところから、富津あたりにシーバースを設置する考えがあるというふうな聞いております。この法案が通過して第四次の計画が策定される段階では、これに対してもどのように取り組まれていくのか、この点をひとつ伺いたい。

それから、たとえば富津にできたとして、内陸部に対する輸送でありますけれども、御承知のように、千葉側と神奈川側とこういうふうな大きな石油基地があるわけですね。そうなりますと、どうしてもパイプラインで富津から対岸の神奈川側のほうにも渡すようにしなければならぬのじゃないかと、この点、大臣、お考えをお聞かせいただきたいと思います。その際には、やはり海底に敷設することになるかと思うのでありますが、そういう問題については十分研究はなされているとは思いますが、それと、これらの点については、技術的な面は別として、大臣の大きな構想の面から、どういうふうなやっていくかという点を、ひとつお答え願いたいわけでありまして。

○橋本国務大臣 松本さんも私も、せんだって東京湾の中を船でぐるぐる回りました、ことに浦賀狭水道も見えてまいりました。先ほど来から港務局長、海上保安庁長官から説明しておりますが、ここで私はひとつ問題を提起しようと思つて、これは皆さんに御検討を願う、また、これに和さんなんかに専門家だから、特にお願いをしたいと思います。

私は前から、この港の機能別配置ということをおっしゃいます。そこで、たとえば浦賀の狭水道、これを二十三メートルに掘るためには、大体六百億円の金がかかります。もしこれを、これからパイプラインの話もあつたと思いますが、パイプライン等によって大型タンカーを中に入れないという前提に立ちますと、必ずしも二十三メートル

のいねゆる水路は要らぬわけになります。十万吨なら十万吨で、なぞ十万吨と言いますかという、将来コンテナあるいは鉄鉱船でもっと大きいのが出るかもしれないけれども、しかしながら、十万吨以上の鉄鉱船とかあるのはコンテナ船といふものは、湾内ではなく、湾外にそのような機能別港をつくらなければならない。したがって、東京湾とか、瀬戸内海とかあるのは大阪湾のような湾内の航路は大体、タンカーはもうこれは将来は一隻も入れないという方針ですが、とにかく将来とも入れるのは十万吨を最高の限度にしたかどうか。そうなりますと、いま

現在の東京湾の浦賀水道の狭水路、これを二十三メートルを十六メートルでとめるということ、十万吨でとめるということ、そのようになりますと、このしゅんせつ費だけで約六百億かかるやうな、大体四百億ぐらいで済みます。二百億円の節約ができる。もしこれが将来とも二十三メートルを維持するとなれば、維持費も相当の金がかかるわけでありまして、あるいは東京湾内は、それ以外のところは相当深いところもありまして、これもだんだんと埋まってくることは間違いない。したがって、将来とも二十三メートルを長距離維持することは、費用の上でも私は大きな問題があると思つて、ことに瀬戸内海においても同様であります。

そういう意味において、いねゆる港湾というのは原則として十万吨程度で、鉄鉱船であろうと、あるいは、当分の間はタンカーも入れますけれども、これもそういうぐあいに処理していく。いねゆる水路の面からこれを整理していく。そういうものの考え方、これは私は機能別港の分散配置、こう言っておるのです。十万吨以上のものは、要するに、先ほど松本さんからもお話がありましたように、外海に港を新しくつくつたらよろしい。あるいはタンカーの場合においては、富津沖にシーバースをつくりまして、そしていまの計画では、そこに三十万吨の船も入れる。そしてそこから、いねゆるパイプラインで東京湾内に

入れまして、その中継所からして木更津方面、東京及び横浜方面にやはりパイプラインで流す、こういう計画なんです。

従来、これは調査を進めてまいりましたが、四十六年度に本格的な調査を進めてまいりましたが、そこでどういふ企業体にするかあわせて検討させて、私はできれば四十七年度からでももう工事に入るような、といつてもその前にシーバースをつくらなければならないけれども、シーバースの面におきましては、これはまた漁業補償の問題もやつかいなんです。最近また反対の空気があります。

さういふ意味で、直ちに四十七年度にパイプラインをつくるわけにはまいりませんけれども、少なくともそういう構想のもとで富津沖なり、富津沖が一番いい候補地なんです、そこでやはりシーバースをつくるというふうに考え方で、四十六年度にはそういうような構想を明確にしたい。できれば四十七年度から全体的な計画を進めて、五十年以内に、私は三年くらいでできるかと考えているのですが、なかなか三年ではむずかしいようですが、おそくとも五年以内にはパイプラインの方式は東京湾内で決定をして、そしていねゆるタンカーは原則として中に入れない、こういう方針をとっていく。同時に、一方において、いねゆる二十万吨の船は、鉄鉱船もできますけれども、そういう鉄鉱船の二十万吨の船が入つてこなければならぬ工場は、必ずしも湾内につくなくてもよろしいのです。私はそう思います。これから新しく工場ができるのですから、ですからして、そういうようなことをすれば、全体的な計画の上においてもこれは能力を発揮することができ、かように考えておるわけです。たとえばコンテナにしても、将来二十万吨のコンテナができれば、何が、何も二十万吨のコンテナができてしましても、それを横浜とかあるいは中まで持つてこなくても、おそくとも東京首都圏の構想というのは、その環状線として湾岸道路を中心にした大きな輸送高速道路ができなければいかぬわけであ

ね。だんだんと東京はドーナツ型になっていて、すなわち郊外に人口が集まっている。すなわち三十キロから五十キロの間に人口がだんだん過密してまいります。

〔委員長退席、加藤(六)委員長代理着席〕

そうならば、当然そこに首都圏の環状高速道路という、これは五十メートルか百メートルくらいの大きな道路ができなければなりませんから、そこへ持つて行くためには、必ずしも横浜まで二十万トン、三十万トンのコンテナが入る必要がない。その環状線の末端においてそれだけの流通港をつくれればよい、こういうことになると思うのです。

そういう意味からも、この問題は運輸委員会御議論を願うと同時に、超党派でひとつ御研究を願って、やっぱり日本の将来の発展のために英知と衆知を集める、かようなことに進んでいったら、これは幸いであると考えております。

○松本(忠)委員 大構想をお伺いしまして、なお事のついでですから大臣に伺っておきたいのです、簡単でけっこうです。

陸上のパイプラインの輸送の問題、これは通産側がいち早く外部に発表されておまして、どうも運輸省のほうは一歩も二歩もおくれてしまったような気がしまして、私どもも歯がゆくてしょうがないのです。これは早くから国鉄中心でやっておりましたし、輸送はやはり運輸省管轄でやるべきだというふうに私も思っているわけでありす。

そこで、言うならば国鉄、私鉄の線路敷きを使用すればどんなに陸部へも持っていくわけですから。そういう点について、これは簡単でけっこうであります、海のことじゃない、陸のことですから簡単でけっこうですが、なぜ通産でそこまでやらなければならぬのか、運輸省でもっとリードしていくべきではないか、こう思うものですから、事のついでに私は伺っておきます。

○橋本国務大臣 御質問の点は、おそらく川崎から八王子、そして群馬に行くいわゆるパイプライ

ンの問題が中心だろうと思います。その点に関しては、すでに国鉄において調査完了でありまして、すでに工事に入るだけのいわゆる設計ができているわけでありまして、私は本年度の予算が通過次第通産大臣とも話し合った上で、直ちに国鉄が工事を施行できるようにしてまいりたいと思っております。

ただ、全国の問題になりますと、おそらく通産省なり運輸省がパイプラインの調査費を計上しておりますが、これはこの点に限るのではなくして、全国の場合にどうすべきか、三十年先、五十年先、そういう場合になりますと、これは全国の調査網になりますと、必ずしも国鉄線路敷きでなくともよろしい場合もありますから、したがって、通産省及び運輸省に計上してあります調査費というものは、これは全国パイプラインをどういうような状態で敷くかという将来計画の調査費であつて、少なくとも川崎から八王子、群馬に行くところのパイプラインは国鉄がやるべきものと、かように考えております。

○松本(忠)委員 最後でございます。

公害の問題でありますけれども、昨年末の臨時国会で問題になりました海洋汚染法、防止法じゃなくて汚染法ですよ。現実の問題としてござる法ですから、海がますますよごれていってしまうんです。この海洋汚染防止法の中で問題になったのが政令で定めるといふ、その政令で定めるといふのが幾つも幾つもありまして、岡谷先生が勘定して国会で質問されたことがありますが、その政令の内容が幾らかはつきりしてきただけで、この点をひとつ聞かしてもらいたいわけでありす。

○手塚政府委員 防止法の内容で、それぞれ省

各部局が担当をして検討しておりますが、私ども海上保安庁の関係部署、たとえば防除措置等の中におきます政省令等は、相当に内容を固めております。ほかの部局につきましても、寄り寄り合同でそういう検討会をやっておりますが、聞き及びますと、同様に進捗しておるよう聞いて

おります。

○松本(忠)委員 じゃ、その問題はいずれ機会を改めまして、また見方審議官から聞くことにいたしますが、廃油処理施設のはうは、港湾局長わかれるわけですね。そこで、第四次五カ年計画の初年度では、廃油処理施設の建設をどのくらい見込んでおるかということになります。先ほども内閣委員の質問のときにあったわけでありすけれども、なかなかどうも内容についてはつきりしたものが出なかつたようでありす、これはぜひともひとつはつきりしておいたほうがいいんじゃないかと思うわけでありす。一体どこにおつくりになる予定なのか、一カ所どれくらいの手定でつくっていくのか。聞くところによると、十一港十二カ所というような説も聞いておりますけれども、具体的に予定される範囲で局長に伺っておきたいわけでありす。

私は、川崎の廃油処理施設を見てまいりました。現実の問題として開店休業ですよ。少し言い過ぎかもしれませんが、開店休業に近いわけですね。川崎の施設の実績、こういう処理をしたという実績はまことに微々たるものです。処理能力というものはまことに優秀に思うわけでありす。こういうふうに入川崎に入るタンカーが、内航タンカーの場合でありますけれども、当然処理施設のつかいにならなければならぬのがやっこないわけですね。そういうことを考えますと、これでは海の処理施設ができて汚染するばかりだと思ふのです。とにかくこの五カ年計画に於いて、初年度においてどれだけの汚染を減らすか、そして、この防止体制に対してはどれだけ真剣に取り組んでいくのか、こういうところを最後に伺って質問を終了したいと思ひます。

○栗栖政府委員 廃油処理施設につきましては、御指摘ございましたように、従来の油濁防止法に従つて進めてきましたものを、現在御審議いただいておりますのは、六億六千万で五港五カ所でございますが、一応計上してございます。これは実

は、当初の予定よりもかなり繰り上げて早くやりたいということと考えてございます。と申しますのは、四十七年になりまして残り、一応いま考えておりますのは五億程度残っておりますのでございます。これ以外に規模は小さくございまして、非常に広範囲に必要なものが出てくるということを予測いたしまして、これを早急に調査をやっておりますが、必要に応じて四十六年度でも、場合によつたら一部できるかもしれませんけれども、四十六年度中にはとにかくつくらないければいかぬということでございますので、一生懸命やりたいと思ひます。

○松本(忠)委員 大臣、この廃油の処理施設の問題については早急にこれを実施をしていただきたい。海の汚染を防止するということが法をつくらたてたままだらうと思ひます。せつかく法はつくりましたも、仏つて魂入れずじやどうにもなりませんので、この点について大臣の確たる見通しをひとつ聞かせてもらつて、質問を終わりたいと思ひます。

○橋本国務大臣 お話のように、公害問題は大きな問題でありますから、本年度においても積極的に取り組まします、来年度以降の予算においても、全力を尽くしてこれが所期の目的を達成したい、かように考えております。

○松本(忠)委員 終わります。

○加藤(六)委員長代理 和田春生君。

○和田(春)委員 この港灣整備緊急措置法というのは、たいへん横着な法律でございまして、今回出ている法案の改正に関する限り文句の余地がないようなものですけれども、最初にお伺いしたいのは、第一次の港灣整備五カ年計画が閣議決定をされました三十六年に出版をいたしております。本年が昭和四十六年で、この間十年でございすけれども、十年間に五カ年計画が三度まで三つ入つてまいりまして、これから四次になるわけですから、五カ年計画といつてもどうも勘定が合わない。そのつど見通しが大幅に狂つてゐるわけですから、今度新たに閣議決定をされようとする

○和田(君委員) 大いにけっこうだろうという港湾局長の答弁ですけれども、私は全体の計画という形からいくと、けっこうだ、けっこうだというふうに言っているわけにいかないかなり重大な問題を含んでいると思うのです。いま政府の考え方は、いままでの質疑を通じて、大體コンテナの場合には、港頭におけるコンテナヤードを整備するという計画に立っていると思うのです。しかし、インランドデポを整備していく、そういう計画が進むという形になると、コンテナヤードのいわゆる港におけるあり方というものも違ってくる面が出てくるのではないかと。確かに出てくると思います。内陸部に荷さばき所をつくっていく、そうしてそれを港頭に運んでくるという考え方と、コンテナヤードにおいてそういう機能を総合的にやっていくという場合と、いろいろ食い違いが出てくるのではないかと。政府の計画とそういう地方の港湾管理者との間にかみ合わせたいものが十分でないと、計画がそこを来たしまし

して、せっかくお金を投入しながらむだなることになるというにもなるわけであります。特にこの新五カ年計画というのは、総合的に港湾機能を整備しているというところをまっ正面から打ち出しているわけなんです。そういう点で、もっと政府は地方の自治体、港湾管理者との間に十分な連絡をとって、むだがないようにしておく必要があるのではないだろうか、こういうふうに考えるわけなんです。何もこれはインランドデポの計画がいいとか悪いとかいう批判をしているのではなくて、どうもその点ちぐはぐではないかという気がしているんですが、いかがですか。

○栗栖政府委員 大いにけっこうでしようと思し上げましたのは、ちょっとことが足りませんのでおわび申し上げます。けっこうと申し上げましたのは、御承知のように、現在小さなトラックあるいは小口貨物もございまして、あるいは大口貨物は工場から直送して持ってくる。小口貨物はフレートステーションで積みかえて持ってくる。そういういたしますと、道路容量との関連もあると思ひますけれども、それは大規模なもので、港湾のフレートステーションの機能を全部持つてくるというふうには承知してございまして、適当な機能分担ができればという意味で申し上げたわけでございます。先生の御指摘のように、やはり総合的に見ていいか悪いかは判断すべきであらうというふうに存じます。

○和田(春)委員 この点につきましては、やはりいろいろな情報で乱れ飛んだり、計画が幾つもそこをしているようなものが出てきますと、関係業者の将来の経営計画といえますか、方針の設計という面においても不安を与えたり、なかなか見通しが立たないということもありまして、政府だけではこれはできない。やはりそこで機能している民間の業者の協力というものは必要なわけですから、ひとつ政府としてはそういう点について十分な連絡をとりながら慎重に対処して、そしてよい方向に持っていくように希望したい、こういうふうに思います。

なおそれと関連しまして、こういうものが出てきたということには、私はやはり一つの背景があると思うのです。それは日本の計画全部についていえると思うのですけれども、たとえば多摩ニュータウン、ニュータウンなんというわけのな名前をつけておりましたけれども、あれはマッチ箱のような家をつくらただけで、道路とか通勤対策というものはさっぱり伴っていない。そこで、港湾の設備はほとんど整備をしておきますけれども、その港湾に荷物を持ってくる、運び出す道路とかあるいは鉄道とか、そういうような背後地との連絡という面についてはばらばらになっていると思うのです。それは県がやる、それは市がやる、国道の部分は建設省がやるのだ、港湾のほうは運輸省だ、あるいは港湾管理者だというふうな形でやっておるものですか、せっかくりっぱな港ができて、あとの背後地との連絡というものが非常にだめになる。そこところが非常に渋滞を起こす。そのためにたいへん非効率なことになっておるといふような事情がからんでおると思う。そこで、港湾の機能というものを飛躍的に高めていくという場合には、当然その港湾と背後地との交通というものにまで計画を進めまして、がっちり内閣で調整して確立をしておかなくてはいけない、こういうふうな考えのわけですが、これはひとつ運輸大臣に、今後そういう点どういふふうに考えて対処されるのか、お伺いしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 計画は総合的にやるんですがね。ちょうどいま和田さんから多摩ニュータウンの鉄道交通の問題のお話がありました、たいへん弱っておるわけですね。ニュータウンがだいたいできたけれども、鉄道はできる見込みがない。そこで、単なる机上でもって鉄道をああ敷くのだ、こ敷くのだというところだけではなく、その建設をどうするかというところを多摩ニュータウンを計画する際に考えてもらわなくてはいいかぬ。たとえば、多摩ニュータウンは東京都とか何かをやったのでしうけれども、その場合に交通路線を私鉄

なりあるいは国鉄にやらす。いまのところ多摩ニュータウンは私鉄がやることになっておりますけれども、開発利益というものを全然見込まないで、そこで私鉄にこれだけの鉄道を敷けといえ、現在の運賃の三倍以上出さなければこれはできないわけですね。したがって数十万とか、要するに鉄道一本引っぱらなければいけぬような大きなニュータウンをやる場合には、少なくともその分譲地の中に建設資金が入って、そのニュータウン自身が鉄道を敷設するという考え方をしませんと、これはできない。万博もそうでありまして、私がちょうど万博対策特別委員長をしておりました、そこで地下鉄を先に延ばす問題で、とても大阪市営はできない。こういうことから私は中に入りまして市と府とそれから私鉄を入れました、この建設資金の一部を万博が持つということをやったのですが、そういう建設面まで考えてのマスタープランでないとなんセンスだ。

そういう意味において、港湾の場合においては、港湾の造成が行なわれる場合に、背後地との道路の問題等を考えて、国がやるべきものは国でけつこうですけれども、国ができないものに対しては財政措置で建設資金を助成してやるか、そこまで考えないと絵にかいたもちになってしまう危険があります。今後その点についてはやり方を考えていかなくちやいかぬのではなからうか、私はかように考えております。

○和田(春)委員 確かに計画だけにはりっぱにできました、実施の段階でズレがきますとどうにもならなくなるわけなんです。そういう場合、考えてみますと、せっかく港の施設はよくできた、ところがそこそこ道路を拡張しなければならぬ、用地の買収がひっかかってくる、しかも港の近くでいろいろ密集地帯という形になりますと、非常に地価も高い、なかなかむずかしいという面もありまして、地図の上に線は引かれておいても、実施計画が進まない。いろいろな面でそういう点が出てくると思う。全般的な国土の総合開発についても言えるわけですが、特にここに

うたわれているような新しい港湾の整備五カ年計画を、日本の経済社会の発展に合わせてやっていくという形になりますと、港という環境を見た場合に、私は土地政策が非常に重要になってくると思うのです。これなくしてやろうと思っても、プラン倒れに終わるということがあつたのではないかと思います。

そこで、これは内閣全体の問題ですけれども、自民党内閣の中でも切つての要力大臣といわれる運輸大臣ですからお伺いするのですが、やはり土地の私権の制限とかあるいは収用法の改正とか、そういう点で公共のためにかなり強い政治的権力が行使できるという体制を整えないと、どうもうまくいかないのではないかと気がするのですけれども、その点はいかがでございますか。

○橋本國務大臣 全く同感であります。ただ、横浜港のような場合には、既設港湾でありますから、そういうようなものを適用する場合に非常に困難があります。これからの新しい大規模港湾の場合は、やはり背後地における陸上の道路の問題その他は全体の中で考えていけば、これはかなりやりやすいという問題が起きてまいります。おっしゃるような総合的な見地からこれはやっていくべきものであり、その方針で今後具体的なことを進めていきたい、かように考えております。

○和田(春)委員 そういう点で、先ほど松本委員の質問に対して運輸大臣が説明をされました、港湾を機能別に活用することを考えようという構想には、私も原則的に賛成でございます。何もかも内湾部あるいは内海に大きな船を持つてこよう、そういういたしますと、やたらに港の規模を大きくしなくてはならない。当然そこに集中してまいりますから、背後地との連絡についてもいろいろそこを来ます。したがって分散する、こういうことは非常にけっこうだと思ひます。

るいは瀬戸内海であるとか、そういう内海部あるいは湾内に對しましては、十萬トン以上の船は原則として入れない。そうすると、そういうところについては十萬トン以下の船を對象としての港灣政策の方計畫を考へていくというふうに、政府の政策の方向を持ていくこととしているというふうに理解をされてよろしうございますか。

○橋本國務大臣　これはまだ私の私案であり、皆さんの御意見を聞いて与野党一致でもって、ひとつそういう新しい方向を考えてみてはどうかということでありますから、まだ政府が方針としてきめたわけではありませんが、私はそうすることが経済効果の上においていいのではなからうか。たとえば、瀬戸内海の場合におきましても今度三つの橋がかかります。あそこに二十万トン、三十万トンの船を入れていくということになれば、たいへんな影響が出てまいります。そういう意味において、やはり瀬戸内海の西部の周防灘ですか、あの辺まではけっこうでありますが、中へ大きな船を入れる問題については考える必要がありはしないか。これは私見でありますから、まだ政府の方針として決定したものでない、かように御了解願います。

○和田委員 この点は、政府の方針として決定したものでないということで一応了解いたしますけれども、確かに大臣がおっしゃいますように、瀬戸内海にも本州四国の連絡橋が三つ全部できるとかどうかわかりませんが、かりに一つできても、あのときの連合審査で私は質問したのですけれども、スパンが千メートルないし二千メートルとしますと、後方閉塞を考えると、とてもじゃないが大きな船がすれ違うだけのレーンがとれないという問題が起きてくると思う。やはりこれからは船が大型化し高性能化していくということになると、何といっても安全が第一でございまして、一ぺん事故を起こしてしまつとどうにもならぬという問題があると思う。そういう面で安全対策という見地から、港湾、内海、狭水道、そういうような特に内湾部あるいは内海部に對しまし

ては、船舶の入港等を大きさの面で制限をするとか、そしてそれに見合う別個の外洋に面した面に対する計画等もまだきまっておりませんけれども、十分ひとつそういう点を検討していただきたいということ、いまの段階では希望をいたしておきたいと思います。

さらに、これは港灣局長に伺いますが、少し具体的な問題になるのです。先ほど廃油処理施設についての質問がございました。ところが、一部新聞にも報道されましたけれども、私どもの実際につかんだ例でも、ついせんだってですが、邦洋海運の明邦丸という船舶が横浜の廃油処理施設で廃油の揚げを拒否された、こういう事実があるわけです。断わられたのはどういう理由かという、油の質が悪いから、こういう形で断わられております。そこで、千葉、横浜の港の廃油処理につきましていろいろ調べてみましたところ、千葉県のごときは、県のほうから悪い油は廃油処理をしないように内々に指示を受けている、こういうことを聞き出してきたわけでございます。それはなぜかという、この機械がこわれるからである。ところが、一方陸上の公害対策という点で低硫黄重油の使用というものが非常に進んでまいりまして、これは引っぱりだこになっているわけです。これは御承知のように凝固点が非常に高いものですから、現在の処理施設ではたいへんぐあい悪い面ができる。ですから、機械の安全を保つということだけから考えますと、そういうあぶなっかしいものは引き受けるなというのは一面の理由があるように見えるわけです。

しかし、すでに昨年海洋汚染防止法ができて、廃油は捨ててはいかぬということになっている。そこでどうしたことをやっているかという
と、ざっくりばらんに言いますけれども、結局ない
しでどんどん海に捨てているのです。捨てるな
といわれても、引き取ってくれなければ困るわけ
です。外航タンカーの場合は別ですけれども、内
航タンカーの場合、そういうところで引き取りを
断られたら、かかえ込んだままうろろしてい

るわけにいきませんから、海上保安庁の目でも盗んでどんどん捨ててしまふという形にしないと話にならぬ。見つかると思はれる。これはとてもない話です。現実にはそういう話を聞いておりますし、断られた船というものを実際私どもはつかんできたわけなんです。そういう事実がある。こういう点について、港湾局長は一体どういうふうにお考えですか。

○栗栖政府委員　横浜のたゞいま御指摘の事実はちよつと私、存じませんけれども、一、二、千葉あるいは横浜の廃油処理施設につきましては、たとえば計画当初は、ミナスの油であるとかビルジの非常にどろどろした油に對しましては、当初考えないで、むしろバラスト水を中心に考へて一応設計したという点は、率直に私も認めざるを得ないと思います。実は千葉でも、聞きますと二、三そういう例がありまして、詰まつて機械が故障を起こした、したがつて一カ月ぐらゐ修繕にかつたという例も聞いております。さつそく実は相談いたしまして、予算措置のとれるものとはとし、県でやれるものはやつていただいて、そういうことのないように、特に大湊湾といひますか、東京湾とか大阪湾とかそういう大切な場所は、そういうものが来ましても受け入れるようにということで、せつかく施設を改造しているところがございます。

なお、私の聞いている範囲では、根岸の日本石油の処理施設はそれはやれるというふうに聞いておりまして、千葉に行つて実は断わられたそうでございしますが、たまたま新聞で見ましたもので、呼んで聞きましたら、自分のほうでは処理できないから、あちらに行つてくれと言つたことはあると言つております。この点はおわび申し上げなければなりません、早急に現在の施設をもう一ぺん再点検いたしましたして、できるものからどんどん改造してまいりたいというふうと考えております。

○和田(春)委員　そういう点で、どうも私は海洋汚染防止が先か、機械を大事にすることが先かよ

くわからなくなったのですけれども、廃油の処理を断わられてそれを海に捨てた場合に、海上保安庁長官、それは法律の免責を受けるのでしょうかどうでしょうか、お答えしにくいかも知からぬけれども、伺っておきたい、切実な問題なんです。

○手塚政府委員 実は、私どものほうでもいま御指摘のような内容を把握しておりまして、やはりもとになります廃油処理施設自体をいまのような問題で解決をしていただきませんと、いたずらに取り締まるだけでも問題の解決になりません。先般の省議におきまして、私はそういうことを強く港湾局長にもお願いをした次第でございます。

現在のところ、そういうものが見つかったらどうするかということについては、ひとつケース・バイ・ケースで措置いたしたいと思っています。

〔加藤(六)委員長代理退席、委員長着席〕

○和田(書)委員　そういうふうな答えられるのは一番名答だと思ふのですけれども、五カ年計画もけっこうですが、海洋汚染防止法というのはもうすでに法律が制定されまして、また政令にゆだねられている分もたくさんございますが、やはり海洋汚染防止はたいへん大事だと思います。また公害対策から、ミナミ原油その他低硫黄重油というもののが非常に求められているということも事実であります。そういう点になりますと、とりあえず捨てちゃいかぬという以上、処理するところの廃油の便所を整備するということでなければ、全くちぐはぐの行政という形になって、しわ寄せを受けるのは弱い業者やあるいは船の乗り組み員だということになるわけでありまして。したがって、まづ今後策定する計画の中でも、先ほど六億五千万円ほどで五港整備するというお話もございましたが、ともかくそういう船舶から廃油を引き取ってほしいという要請があれば、それに応ずるだけの体制を緊急につくるということがこの際どうしても必要だと思ひます。そういう点について、この席上で責任をもって緊急に措置をするということをお約束願ひます。

○栗栖政府委員 港灣管理者につきましては極力そのように指導しておりますし、それから港によりましては、民間の施設でもそういうものがあるところもございまして、全部が全部そうとういうことでなしに、当面の需要に合わせまして、必要なものはどうしてもやらなければいかぬということを進めてまいりたいというふうに存しております。

○和田(春)委員 こういう港の場合には、整備をするといつても各般にわたっているわけでありまして、さらにまた前の六十三特別国会で、私のほうから質問をいたしまして、港の安全対策についてのチェックポイント、こういう点についても政府に善処をお願いいたしました。本省からは通達も出ているようです。しかし現場へ行きますと、それは一片の紙きれとして全然行なわれていない。港の名前は遠慮いたしますけれども、あるところへ行つて聞いてみますと、港灣管理者自体がそういう通達が出ていることを全然知らない。あつてはさして見たら書類があつたというやうな事実もあるわけですが、これでは私には何にもならないと思うのです。そういう意味で、ひとつ今後積極的な行政指導と、この安全対策のみならず、設備の面においてもチェックしてもらつて、そして言ったこと、きめたことと、實際に行なわれることが一致するといふことが必要だと思ひます。そういう点について、特に運輸大臣の強い行政指導を要望いたしたいと思います。これは大臣うなずいておられますので、承知を願つたことにいたしました。次に進みたいと思ひます。

いままでの港灣整備計画といふことについて、何が不満かといふことを現場にいろいろ聞いたわけですが、それについて一番大きな、どこへ行つても出てきた不満は、全体の計画といふものについて、簡単に言うと、運輸省がある程度のものでつくつてしまふ。それをお仕着せで持つてくる。そういう点で、かりにそれは実際上まづいといふやうな意見があつても、もうすでにある程度の計画

をつくつてきているものですから、なかなか直りにくいし、港灣を利用しあるいはそこで業を営んでいる者にとってははなはだ困ることもある。これから非常に大がかりな計画を進めるといふ場合に、いろいろ審議会とか委員会がありますけれども、少なくとも主要港灣、この整備の対象となるところには、現場の業者とか利用者とか、そういう者の意見を計画を立てる前に十分聞いてもらふ、そういうものを各港灣ごとに積み上げる、それをさらに全体として積み上げて調整をして、おろしてきてもう一ぺん聞いてもらふ、やうなれば計画のフィードバック、そういうことをぜひやつてもらふと、いままでの繰り返しては困るのだ。いろいろ要望がございましたけれども、この要望が一番強かつたように思ひます。

そういう点について、今後確かに審議会の意見を聞いたり、あるいは一部民間の意見を聞かれることにならうと思ひますけれども、港灣業界団体もございまして、ある場合には集めていろいろ聞くとかいう形で、実際に適合した意見を吸ひ上げて、的確な計画をつくつていただきたい、こういうふうにかつての考えのようですが、その点ひとつ運輸大臣のお考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣 ごもっともでありますからして、港灣局長も聞いておりますから、港灣局長も下部の業者あるいは地方団体の意見を十分にきみ上げた上で、原案を決定するようにいたしたいと思います。

○和田(春)委員 今度はちよつと角度が変わるのですけれども、港灣関係にいろいろな仕事があるわけですが、タグボート、引き船は、港灣関係の法律でいいますと、いまほどの法律でチェックをされることになつてゐるのでしょうか。

○栗栖政府委員 これは和田先生のほうで詳しくかと思ひますが、タグボートは港によつて種々ございしますが、タグボート業として監督する規定がございまして、各港によりまして、あるいは港灣管理者が自分で整備する、持つておるといふところもございまして、民間企業が持つてい

てサービスするケースもございします。港灣管理者が整備したいといふ場合は、港灣整備促進法という法律に従ひまして、これは起債をあっせんする法律でございしますが、港灣法にも、港灣管理者の業務の一部に入つておりますので、起債をあっせんして整備していくというふうになつております。

○和田(春)委員 こういう点につきまして、港灣業については免許制がとられてゐるわけなんですけれども、タグボートだけの専門業者といふのはないにいたしまして、引き船といふのは、今後の港灣の状況を考えますと、船も大型化していき、かなり重要な役割を占めるようになると思ひますし、もちろん岸壁ですぐ積みおろしをするという形になりますけれども、こういう点で、もっとこの利用の方法があるのではないかと。

先ほど松本委員の質問にも出ておりましたが、防災対策との関連で海上保安庁で消防艇をつくる。確かにこれをつくるということは必要だと思ひます。しかし、火災がないときにはじつと遊んでゐる。そういう船を、かなり高性能の船を、あまりたくさんつくと遊ばせておくわけにもいかなひと思ひます。それからまた数が少なければ、事故が起つたときに到達するまでにかゝるの時間がかかるわけでありまして、この前川崎港で起きた場合も、ひりゅうが現場に到達するまでに一時間ぐらひかかつてゐるわけであり

それに助成する、こういうやうな方法を考へて、民間の能力をベースに、そういうエンジンがあるわけですから、活用するといふ形にすれば、消防艇を一隻つくとつてまるまる遊ばしておくよりも経済的な効率も非常にいい。それから、そういう業者の秩序の確立といふ面につきましても、両々ブラスするところがあるといふやうな意見があるわけなんです。そういう点について、どういふふうにお考えですか。

○栗栖政府委員 御指摘のように、特に最近では高馬力のタグボートが出てまいりました。三千馬力、四千馬力といふやうなタグボートがございします。新しいタグボートは、先生御指摘のやうな消防設備はみなほとんど備へてゐると思ひます。特に港灣管理者の持つてゐるものは、逆に私のほうから持つてゐるやうなことで準備されてございします。それから民間のタグボートでございしますけれども、一部、私のほうで窓口になつてございしますけれども、開発銀行の融資その他があつてゐると思ひます。小さいものは別といたしまして、かなりの高馬力のタグボートは、大体みなそういう準備をして申請してまいつてございします。

なお、先生御指摘のやうな、一定規模以上の団体に對してどうするかといふ問題は、今後の私どもの研究課題にさせていただきます。関係各局はかにかございしますので、十分相談してまいりたいと思ひます。

○和田(春)委員 大型化してまいりますと、消防設備といつても、先ほどのやうにとりになりましたけれども、ただ消防設備を持つてゐるというだけでは役に立たぬわけがございまして、陸上でも高層ビルの消火については、特殊なはしご車が必要であるといふやうな点で、マストの構造とか、あるいはそういう高所から放水できるやうな施設とかいふやうなものを付けておくといふことが必要になると思ひます。そういう点でも、いまお話ししたやうに高馬力のエンジンを持つてゐるタグボートにやるといふ場合には、それだけの費用が

災害防止に出るわけですから、防災した場合のいろいろ従事する人の補償とか、そういう問題はからんでくると思うのです。

そういう意味で、何もかも政府ないしは港湾管理者だけでやるのではなくて、幸いにそういうところにあるのなら、むしろ積極的に基準をつくる、そうしてある意味でいけばそれを助成していくということをお考えになることも、これからは非常にいいんじゃないか。午前中の車検でも、民間車検を活用するというのですけれども、できるだけそういう方向にいくべきだと思うのです。そういう点について、ひとつ運輸大臣、積極的に前向きで検討していただきたい、こういうふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○橋本國務大臣 有意義な提案ですから、前向きに検討してまいりたいと思います。

○和田(春)委員 前向きに検討するという一言ですけれども、これはたいへん価値ある問題だと思いますので、海上保安庁のほうも関係があります、よろしくお願いをいたしたいと思っています。

なお、これは最後の質問になりました、たいへん待たせて恐縮でございますが、海上保安庁長官並びに水産庁長官にお伺いをいたしたいわけであります。

東京湾の安全対策ということに関連して、先ほど水産庁長官からの答えもございました、漁業に従事している者の生活ないしは反対ということが、いろいろな面で問題になるということでございます。あの東京湾の湾口における水路というものも安全にするために、海堡の撤去作業とかあるいはしゅんせつであるとかということも必要でございますが、同時に、だんだん船舶が大型化し、たくさん船が出てくるようになりますと、これは海上の交通規制、言うなれば海の道交法が必要だと思ふのです。この海上交通法、今後海上交通安全法とか名前を変えるのでありますけれども、長年の懸案であるにかかわらず、一向に日の目を見ない。この点について海上保安庁長官、今国会にお出しになるつもりがあるのかないのか、またどういう状況にあるのか、ちょっとお伺いをしたい。

○手塚政府委員 海上交通のふくそうの解決、その安全の確保という面におきまして、特に狭水道の将来のふくそうを勘案いたしますときに、いま御質問のございました通称海上交通安全法といわれます法律によって、通航分離を必要とするところの諸種の交通整理の淵源と申しますか、そういう機能を持ち得るような法律、これが必要であるというところは、われわれは十分承知をいたしております。

それで、内々ドラフトをつくりまして、関係方面等との折衝を続けてきておるわけでございますが、特にいま御指摘あったかと思ひますが、水産庁との関係がやはり一番重大な問題になってくる。そういうことで、前々から水産庁とはお話を申してきておりますが、なかなかこの範囲あるいはお金の額、あるいはだれがどういふふうな方法でやるかというふうなことで、まだその間の十分なる調整がつかかねております。

そのために、まあ今国会には一応私どもはできるだけ早く提案したいと思つて努力をいたしましたけれども、率直に申し上げまして、今国会には間に合いかねるという気がいたします。引き続きまして、ひとつ今後努力を傾注することにしたしまして、まず来国会等を一つの目途として関係方面等の御協力を十分得まして、早急に法案策定に努力をいたしたい、かように考えております。

○和田(春)委員 ずばり水産庁長官にお伺いいたしますけれども、漁民、その沿岸漁業関係の反対が非常に強いということがネックになっておるようなんですけれども、そういう漁業に従事している方たちの反対というものに、水産庁はバックする立場をとっているんですか、それとも海上安全のためにそれは押えていかなきゃいかぬという立場をとっているのですか、どちらなんです。

○藤村政府委員 私どもといたしましては、海上を安全にするということについては、海上交通安全法について積極的に協力していきたいと考えておりますが、漁業者の側から見ますと、先祖代々平穩無事に操業しておつたのが、船が大きくなってきなくなるというところで、一方的に漁場を排除されるというのでは困るというのを主張しておるようでございますので、そこをどういふふうにと調和させるかという点で、私どもも努力いたしております。

○和田(春)委員 それは農業の場合でも、林業の場合でも、水産業の場合でも、先祖代々というところを言ひ出しますといふんなことがあるわけなんです。いま長官がお見えにならず、次長がお答えになつたようにすけれども、この船の問題については非常に重要な問題があるのは、十万吨、二十万吨という大きな船でなくとも、数万吨程度の船でも、タンカーが一隻事故を起こすと油が流れ出る。これはまあフェンスを張つてもなかなか食い止められないという形で、どんどん潮に乗つて流れていきますと、もう漁場そのものが全滅に瀕するような災害を受けるわけです。

したがって、そういう沿岸漁業者の、いま東京湾の中ではだんだん範囲が狭くなつていっているわけですが、残っている部分を守るといふ意味で、絶対に東京湾の中ではそういう悲惨な事故を起こさないということが大前提でなければ、先祖伝来も何もなくなつちまうと思ふのです。そういう点で、新しい時代に向かつていくという場合に、水産庁は、東京湾の中をやはり先祖伝来の伝統的漁場として、今後の産業化社会の中で、東京湾について残していくべきであるという政策をおとりになつていられるのですか、お伺いしたい。

○藤村政府委員 東京湾の中でも、漁業を成り立たせたいということを現在考えております。

○和田(春)委員 どうもあまりはつきりしないのですがね。ある程度やはり残していきたいと考えれば考えるほど、いま言ったように安全対策が必要である。そうなれば、多少の補償をやるにして

も、海上交通安全法あるいは海上交通安全法というものを早期に制定をして事故を起こさないようにするということ、が、正しい行政の態度だと私は思うのです。そういう点、あまりにも抵抗のほうに心を引かれておるうちにもしものことが起きたという形になれば、たいへんなことになるわけであります。

そういう点において、この問題については省庁が違つてからということではなくて、これだけ大型化をして、しかも港湾整備計画をどんどん進めていくというのは、それだけたくさん船が入るようになるといふことでありますから、運輸省、水産庁も協力して、海上交通安全の法基準をすみやかに制定するというのを希望したいと思ひます。この点について、水産庁と海上保安庁長官に一言ずつお伺いをいたします。

○藤村政府委員 先ほど申しましたように、海上交通安全法につきましては、私どももいたしまして積極的に協力して、なるだけ早い機会に交通規制ができることを努力いたしたいと思つております。

○手塚政府委員 私どもは、ただいま先生の御趣旨と全く同様なことを考えておりますので、今後とも水産庁の強力な御支援、御指導を得まして、目的達成に努力いたしたいと思ひます。

○福井委員 和田君、そろそろ時間が近づいております。

○和田(春)委員 あと質問は一つであります。運輸大臣に最後にお伺いいたしたいと思ひます。といひますのは、いままでのやりとりは、もっぱら港湾の施設とかいふもののが中心であつたと思ひます。しかし、最近非常に困つていられるのは、港湾における労働者の確保という点、しかもその港湾労働者の確保が、昔はニコヨンとかいろいろなことがいわれておりましたけれども、単に単純労働力、人手を確保して、人間を使つてやるという面に重点が置かれておりましたけれども、コンテナヤードをはじめ、最近におきましては港湾の施設というものは著しく機械化をされて

まいりました。そしてクレーンであるにしてもリフトであるにいたしましても、その他いろいろな施設を使うにしても、かなりの技術ないしはこれに対する訓練が必要である。ところが、そういう労働者を確保することがたいへん困難になっておる。ようやくなれたところになると、かつこうがよい重機械工場なんかにつくって抜かれていくというようなことで悩んでおるわけでありま。

そこでこの際、日本は海の国として港湾の作業というものは非常に必要でございすけれども、そういう技術水準をある程度持った港湾労働者を確保していくという点で、この際たとえば、これは仮の名前でありまが、港湾技術専門学校とかあるいは港湾労働学校とか、そういうようなものをつくりまして政府が積極的にそれに助成をして、そういうところである程度いゆる給費生として訓練をして、港湾でそういう人たちが働いていく、そういう学校を出た者についてはある一定の資格を与えて、賃金その他についても保証をするし、社会的にも敬意を表される、そういうような方向を見て、今後の労働者確保の政策を前向きに考えていく必要があるように思ふのです。ただ人集めは業者にまかせておいて、札束でなでるようなことで臨時に人をどんどん集めてくるというのではなくて、計画的にそういう技術水準、また誇りを持って働けるような職場をつくるというところのためのいわゆる教育というものが、そういう面の施設がぜひ必要だと思ふのですが、これは運輸大臣、あなたはいろいろ新しいアイデアをお考えになるわけですから、この際これを積極的に取り上げてそういう方向を進めていただきたい、こういうふうな考えなのですが、いかがでしょう。

○橋本國務大臣 これは船会社等も、労働者の問題についてはたいへん関心を持っておるようでありま。最近では常用雇用者といひますか、これが大体六割ぐらゐを占めてきたといひことは、一つは機械化をどうしても行なわざるを得ないといひ

ことからそうなっていると思ひます。いま御提案の問題は、たいへん興味がある問題でもありまからして、十分業者の間でも考えざるを得ない問題ですから、積極的に港湾局長をして業者とも相談をして、いわゆる各種学校の例でやればよろしいのですから、そういう面でも検討してまいりたい、かように考えております。

○和田(春)委員 終わります。

○福井委員長 次に井野正揮君。

○井野委員 夜分でもございすので、簡単に御尋ねをしたいと思ふわけでありま。

まず最初に大臣にお尋ねしたいのは、この法案は四十三年度から四十七年度までの計画を、その実態が非常に変わってきたからまたその想定額を上げて、法律を今度は四十六年度を初年度として五年計画でやろう、こういうことですか、別にそのことに關する限りはとやかく議論するところがないと思ふのです。ただし、計画性の問題は全くと見通しが甘いといふのか、不正確で、計画を立てても、二年か三年たつたらやめて、また次の計画を途中でやり直さなければならぬといふような計画で、私これで一年前の質疑を思ひ出すのですよ、大臣。あの国鉄財政再建計画についてお尋ねしたら、いや、あれは原君のときにやったので、おれも賛成でなかったんだけれども、しようがないから閣議へ出したんだといふような話を聞いて、これはなかなか度胸のある大臣だと思つて感心したのです。そうすると、次々といふやうに計画がぞろつと変わるわけですね。私もやはり運輸委員となりますと、内輪の感情があるのですね。身びいきといふものがどうしてもできるのですよ。そこでまたぞろ計画が二年ぐらゐすると変わるということになりますと、後世恥ぢかしことにもなりま。

そこで、なぜ変わったのか、原案はどうだったのか、一体この二兆一千億といふものは将来にとってどういふふうな確定性があるのか、こういうこと等を考へてみる場合に、輸送手段も変わつ

た、輸送量もふえた、船も大きくなった、そういう事情は観念的にはわかるわけですが。そこで外国貿易の港、内貿の港等々について、たとえばこの港については三十五万トンのタンカーが今度六十万トン、百万トンになるから、水路を何ほ深く掘らなければならぬのだとか、やれ防波堤を何ほ直さなければならぬのだとか、そういうような、ここにも書いてありますけれども、積算の根拠といふものが明らかにされて、そして二兆一千億になつて五十年なんだと言われると、これは何ほしうとも常識的にわかるわけですが、この議論言つても、閣議決定するまでは出せないとおっしゃるのです。これは何を審議せよといふのかわけがわからぬことになる。その四十七年までの計画を、この法律でどうしても変えなければならぬといふ根拠と、その変える根拠になる、今日の輸送体系に不適合の要因ですね、これをひとつ大臣、ほんとうにおわかりになつていらっしゃるのですか。どうも失礼な質問ですけれども、私はわからぬから、やはり大臣ほんとうにわかつておるのかどうか聞いてみたい。まず第一問、これなんです。

○橋本國務大臣 正確に答へるということになるとなかなかむづかしい問題ですが、必ずしも比喩は当たらぬかもしれませぬけれども、Aといふ少年が十二、三歳から急に伸び上がつて、そうして五年間着れる服がとうてい着られなくなつたという例が、これは学校によくある例であります。ちやうど港湾の計画にしましても、当初考へておりました経済成長からいへば一つの問題はあります。国の財政の措置の問題がありますが、その方面で少しチェックされたのでしようが、そういう点から考へて、いわゆる急にからだが大きくなつてきた、成長率が一三%、一四%といふのが従来

の、ここ二、三年間の伸びでありますから、そういうことから考へて、やはり従来の一兆三百億円では間に合はぬ。今度も、実は運輸省としましては二兆五千億ぐらゐの計画で進めたいといふ考

えもありましたけれども、いろいろ私自身から考へるといふと、まあ国の経済成長といつても限度がありま、各国の例から考へても。そこでいろいろ勘案した結果、まあ二兆一千億であれば従来の計画の倍以上でありますから、この五年間に倍以上の計画を持つておれば、あるいはそこまです少突破することがあつても、大きく突破しないのではなからうかといふところで、今度は五年間ぐらゐはもつ案として私としては策定をした。

そこで、大蔵省はなかなか承知しませんでしたけれども、将来ちよいちよいち変わったんでは、これは運輸委員会に申しわけないから、五年間変えないといふためにはどうしても最小限度これだけのものは要る、こういうことを突つぱりましてそこできめた案でありますから、まあ五年間は変えずに済むであらう、一応私たちはそういう推測のもとにこの案を皆さんに御審議願つておるわけでありま。

○井野委員 全然わからぬわけじゃない、大まかなところはわかつておるといふような御返事の方でございすから、少々安心をするわけでありまが、しかし、事務当局が積算した案は二兆五千億だったのだけれども、大蔵省のほうから四千億はど削られて二兆一千億になつたといふわけでありまが、大体これは一八%ぐらゐ削られたわけでありま。やはり、よもやと思つておつたのに月の世界へも行ったといふようなこと、それから子供に例をとつてごらんになれば、確かに戦前の子供は大きくなつたのですが、戦後急に伸びてしまつて、このごろの子供はたいいてい親よりも大きい。女の子でも大きいわけでありま。そういうような異常成長、予想を越えた、常識を越えた成長、これは大臣、私も観念的にはわかるのです。しかし、それにしても国政審議の上にあつて、ここにどういふ経済変更が起こり、それらに対応するといつても、もうこれは一つ一つの港を積み重ねて何ほになった、その場合の重ねた根拠といふものは、金額は別として、水深を何ほ深くしなければならぬとか、防波堤を何ほ延ば

さなければならぬとか、港湾に関する限り格別なものはないわけですが、最近公害とかいろいろの問題が出てきておられますけれども、そういうものが二兆一千億の全体的な数字がこういう形で割り振られたんだというふうな、あるいは二兆五千億が査定を受けた根拠はここだったんだというぐらゐの資料は、これは常任委員会ぐらゐに出さないでめくらめっぽうの審議をしるというやり方は、国政というものの、予算の信憑性というものの、計画の確実性というもののから考えて、立法府の権威、予算の審議というものをから考えると、大臣、答弁には楽かもしれませんが、実は国政運営上はあまり適当ではないと思ひますが、これは大臣としてではなくて、同じ国会議員、代議士としてどうお考えになりますか、この点ひとつ……。

○橋本國務大臣 この港湾五カ年計画を決定するまでには、いろいろ皆さんのほうにも事務当局から、内容の積み上げ等のお話は非公式にはいたしたと思ひます。

ただ問題は、二兆五千億がなぜ二兆一千億になったんだ、こういう問題が一つあります。今度の新五カ年計画の中には、将来の大規模港湾のいわゆる建設というものが含まれております。それが総額どれくらいになりますか、うる覚えで申し上げては恐縮ですが、おそらく三千五百億ぐらいが入つておると思ひます。これは二兆五千億の中でやる場合は、その進捗率がもう少し大きくなる。したがって二兆一千億に下れば、大規模港湾敷力を考へておりますが、その進捗率が少し、一、二年おくれる、こういうことになると思ひます。もちろん、これは一べんに五カ所も始めるわけでありませんから、順次始めていくわけでありますが、私がなぜこういふ二兆一千億円という、大蔵省の反対を押し切つて大きな額をきめたかといふと、これは、たとえば先ほど機能別港湾の問題が出ました。この場合においても、従来の港湾の整備が中心でありますと、過密にまた過密を重ねるだけなんです。であります。

ますからして、こういうような機能別港湾といふますか、港湾をある一定のところで整備していく。それにいたしまして、たとえば東京湾の貨物で申しますと、現在三億トンでありますから、これが昭和六十年では、大体最低限に見ていければ首都圏で使うべきものは八億トンになる、少し大きく見る人は十一億トンになる、こういう計算であります。私は、大体予算の關係もありまして、できるだけ首都圏の扱うべき貨物量というものを、最小限度といふますか、八億トン程度におさめていきたい。それにしまして、東京湾内の三億トンをどれくらいまで整備すればよろしいか。そうなりますと、おそらく、どう計算しましても、六億トンもしくは六億五千万トンくらいまでは昭和六十年までに整備しなければならぬ。残りの一億五千万トンないし二億トンを東京湾外の首都圏のところで整備していく。たとえば千葉房州方面から茨城県の太平洋岸あるいは神奈川県から静岡県方面、こういうところにお一億五千万トンないし二億トンの流通港湾を整備しなければいけないわけでありまして。そうなりますと、従来の港湾の整備というだけじゃなく、そういう新規港湾というものをに入れて、両方一緒にやってまゐらなければ整備ができません。

そういう意味において、今度の予算が二兆一千億円という金額になったのは、一つは、従来の港湾の整備だけじゃ全国の開発はできない。相当思ひ切つた金額を出せばいいのですが、どうしても一部は新しく流通港湾もしくは大規模工業港湾を設定していく、これで初めて全国の総合開発になる、こういう観点からこのように案になったのであります。内容は十分に皆さんに御説明してなかつたかもしれませんが、大体のところは事務当局で皆さんに御相談しておるであらう、こう私は考へておつたわけでありまして、十分に説明してなければことに申しわけないのであります。この委員会を通じて私からも御了解を願ひたいと思ひます。

○井野委員 大臣、やはりなかなかうまいもんです。何と聞かないことばかり言つて、大事な点は答えないわけですから。そうじゃないんです。そういうような大臣がいろいろ御苦心なさつたものは、積み重ね計画の中にあるわけですから、そういう資料を出しにやつて、そして彼此検討して、なお求めるべきものは求める、そして初めてこの法案が生命が入つてくると思ひます。ところが事務当局は、運輸省だけじゃないです、これは全体みなそうですが、大臣は委員会です、詰めるとおしやるけれども、もう三十分以上になるとみないらしてらるんです、非常に審議時間が少ないわけですからね。だから私はきょう初めから覚悟したんです、そういうこまかいことはやめよう。

そこで大臣に、今後、一ぱつぱつと大事なところを質問していくと、ぱつと大事なことを答弁して理解させる、こういう審議をほんとうに国民のためにする、という姿勢が橋本大臣にあるんじゃないか。それなら、せめて運輸省だけは、閣議決定せぬうちは積算の資料を出してはいかぬぞというふうな指口令をしないではいい。あるいは大臣の意思をそんたくしてやつたかもしれませんが、幾らお願いしても出さないのですよ。大蔵省なんかもときどきいふですよ。脱税があると云つたつて、証拠をあげてくるまで、そんなことないよ、大阪のことばで言いはるんですから。こういうことではほんとに国会の審議というものは空疎なものになつてしまふと思ひます。イデオロギーの出る問題は別として、こういうふうに、だれが考へたつて港はよくせんならぬ、大きくせんならぬ、早く走るようにせんならぬ、安全にせんならぬ、これは共産党の田代さんから自民党の皆さんに至るまで、ちつとも思想は変わらぬと思ひます。こういうような問題についてまで、ひたすら資料を隠して審議を阻害することは、行政官なら別ですが、国会議員としてはどうかと聞いておるのです。大臣、ちよつと答えてください。

○橋本國務大臣 おっしゃるやうに、こういう問題は随分必要ありません。ただおそらく、二兆五千億円の予算と二兆一千億円の予算では多少内容の違いがありますが、あるいは皆さんにあとのほうの案が十分説明ができておらないのかもしれないけれども、もちろんこういうような問題は、当然国民の皆さんに直接關係のあることでありまして、資料を出すことには全くやぶさかでもございませぬし、今後これにつきましては、十分注意をしてやつてまいりたいと思ひます。

○井野委員 少し大臣休んでおつて下さい。今度は局長にお尋ねしたいと思ひます。

この計画をやり直すことについて、四つの柱が立てられておるわけですから、その中で、特に公害国会までやつたわけですから、公害にどんな重点がおかれてゐるのか。この予算の中身としては、港湾整備の上で特に公害防止について私わられた考慮、具体的な予算の積み上げ、こういうものが、たとえば東京湾でもよろしいし、一、二の例をあげて、今度の改正はこういうところに問題があつたんだと私どもが国民に説明できるように、ひとつ懇切丁寧に教えて下さい。

○栗栖政府委員 公害につきましては、懇切丁寧にというおことばに沿へるかどうかわかりませんが、御承知のように、実は港湾がよければ上流から出てくるものが大部分でございまして、これをとめていただかなければならないわけでありまして。ただ、先ほど議論が出ましたように、海のほうから出ますものにつきましては港で受けとめる。たとえば、海水油濁防止の設備をつくらぬと、その他のいろいろな施策をしなければいかぬと考へております。ただ、どの港をどうだとおっしゃられますと、これは管理者と相談して、もう一べん組み直さなければならぬという事務的なことがありまして、御期待に沿えないと思ひますけれども、私ども現在考へてございまして、防波堤という立場から見ますと、防波堤を十分完備いたしました上で、波を防いで、港内を静穏に保ちたいということで、防波堤という見地で港の防波堤を整備するわけがございまして、今度は潮の流れがとまって

しまうという点で、むしろ港が汚染するというよりもよほどしまうというおそれがございます。率直に私も現在反省してございますけれども、やはりそういううらみが現在ございます。非常にむずかしいのは、これを流しつばなしにしていますと、せっかくいままできれいなところがあったよこれというところもございまして、具体的にどの程度にどうしたらどうなるという勉強をしなければいけません。

しかし、方向といたしましては、防災という面と、それから港をよごさないという面と、両立は非常にむずかしいわけでございましてけれども、積極的に取り組んでいきたいと考えてございまして、新しい五カ年計画では一つの柱に書いてあるわけでございましてけれども、表裏一体に考えてまいりたいというふうに考えております。

○井野委員 港灣には工業がつきもので、何といてもその工業は、また港灣を中心にして経済圏を形成しておる。その地域を一つでもって、その町を制するような工場が多いわけです。これは私のほうの苦小牧でいえば王子製紙、今度は日経金が参りました。室蘭でいえば新日鉄、日鋼。市会議員もここから三分の一ぐらい出て、会社だか労働組合だかわからないようなばかりそろっておる。とにかく企業を大事にしなければこの町は立っていかぬぞ、こういうことで恐喝するわけです。

いままでの例を見ますと、大学だとか市当局とか都道府県が検査する。水は基準よりきれいだ、空は澄んでおる、こういうことになるのですが、生活実態からいうとなかなかそうじゃない。いままで港のところに――室蘭なんか、特に北海道ただ一つの養殖地だったのが全然育たなくなつて、いまではありません。魚が来なくなつた。人間は文句言つて来るけれども、魚は黙つていてもいつとはなしに来なくなる。水産庁の試験場あたりでは、海流が変わつたからだ。海流の変化とは何かというと、これはまたたいへんな議論でわからない。魚が来なくなつただけは間違いない。

それからもう一つ、工場から出る廃液については、これは基準に達しておりませんのでいいんですと言ふ。しかし、朝起きてみたらうちの屋根がまっかになっておる。夏洗濯ものを干すと洗わぬときより悪くなる。基準に達しておらぬと言われども、ぜんそくは出るわ、特に空に出る煙などはよく目につきますが、海に流される工場排水という問題、ところが、これは局長御承知のとおり、港灣岸壁はその企業が専有していますから、何人もそばには近づけない。特に今度の公害防止の中で、工場から港灣に流し込まれる排水処理について普遍的に予算を見なければならぬ。あるいは工場にやらせれば、工場は採算がとれぬからということ、通産局となれ合いをして別な基準をつくつたりしてしましますから、こういう点について港灣管理者として特に一項目立てられたんだから、格段の予算措置があるんじゃないかと思つてお尋ねしたのである。そういうことはないのですか。

○栗栖政府委員 工場排水につきましては、残念ながら、港灣のほうでは常時とめてもらつたということも期待しておるわけでございまして、残念ながらも、やめてもらつた、そういうことをせぬように企業に施設をしないといつても、感じて言うわけにはいかないでしょう。港灣管理者としてはある一定の、何をやるかといつても金がかかるのですから、調査するといつても金がかかるし、常時監視するといつても金がかかる。そういうような配慮をなさいますか、こう聞いています。

○栗栖政府委員 五カ年計画で現在御審議をお願いしておりますのは、港灣施設の整備の關係でございますが、これは港灣法のいわゆる公物管理と申しますか、港灣管理をする港灣管理者の立場からいいますと、そういう排出規制はできるわけでございまして、ただ御指摘のように、港灣管理者としては手数もかかりますし、そういうものに對する助成措置というものは現在ございせんけれども、港灣管理者としてできる限りのことは、そ

ういふものを調べて、困るものは規制するようにいうふうにお願ひしておる次第でございます。○井野委員 これは、私は海上保安庁にだけまかせておいて、港灣管理者が無関心であつたことが今日まで問題があつたと思うのです。ですから、新しい時代に対応してこの港灣整備計画を立て直すというのであれば、やはり新しい時代の課題を取り入れておらなければ、ここに柱を一本立てたことは、はかりのほんてん着るで、公害国会を持たれて十四本の法律もつくつたのだから、この辺にひとつ柱を立てておかぬと言われるかわからぬわいということ立てておつたら――防波堤は昔から必要だからつくるので、防波堤をじゃぶにしよう、高くしよう高きようということはあたりまえの話です。格別とりたてて言う性格のものでもない。やはり公害防止ということになれば、海水汚濁について港灣内のこういう工業施設等から出る工場排水については非常に問題になっておる。これはただ海上保安庁の仕事だといふ形でおくのであれば、この柱は要らぬわけですね。この点も配慮をなさるべきだと私は思います。しかし、積極性があまりないようです。関心がなければ、積極性がない、そういう気がします。

もう一つお尋ねしますが、港が現下の経済情勢、輸送事情に適應しない。これは港ばかりじゃなくて、都市も対応してないわけですね。カーフェリーの埠頭等をつくられると、今度はすぐ上がったわ、都市のほうはのめないという結果になる。これは建設省と、都市計画と非常に関連が出てまいります。そうしますと、二兆一千億の港灣整備予算というものはすぐはね返つて都市建設にづながつてくるし、従来の地形利用の港は、特に背面が山でこぼこ道路はくつつかない、したがって港利用も非常に非効率になる。あるいは今度は大型トラックがフェリー等で来るわけですから、そのために排気ガス等の問題がまたぞろ出てくる、こういうことになるわけですが、この辺の詰めは建設省とは十分できておるのですか。

○栗栖政府委員 それは約千ある港全部詰めるわけにはいきませんけれども、重要港灣については、約百十五ばかりございまして、この計画につきましても、港灣審議會の場でも各者集まつて御審議いただきますが、審議會に出す前に十分御相談申し上げまして、港灣の全体計画はつくつて審議していただいております。ただ、現実には、先ほど来議論に出ましたように、実施の段階でどうだということだろうと思ひます。実は弁解になるかもしれませんが、各港の計画はただいま御提示できないというの、やはり二兆一千億という中で一兆五千五百億港灣整備費を使つていただく場合に、もう一ぺん港灣管理者に返しまして、管理者のほうで公共団体相互間で、あるいは公共団体そのものの中で、都市計画なり道路計画なりそういうものとすり合わせをしてもらつて、これならだいたいようぶだといふものを出していただきたいというつもりでございます。

○井野委員 もう一度大臣にお尋ねをしますが、この予算制約による計画というやつは、科学的な発展性、見通しをきわめてゆがめるのです。それから大蔵省の予算をつくる基準というのが、コンピュータ時代はまだそろばんの觀念が抜けてない。時代に適應してない。私、きょう午前中も農業予算で詰めてみましたけれども、実態と全然合わない開発計画がつくられてゐる。私が質問を重ねていくと、ある特定の地域の農家の負債額というものと生産額と償還と全然合わない。だからしたかがないから農林省は、いまある農家の負債を隠してしまつて、全くの白紙のようなものにしてやるような計画を立てているのですが、現実にはいまある借金を払つていかなければならない。それを積み重ねると、生産額はその三倍にもならぬと返せぬという経済指数が出てきます。そういうものを隠して開発計画の予算さえ通せばいいということになる。そんなばかなことあるか、おれはそんなことは聞かぬぞとおっしゃられるけれども、閣僚だって運輸省のことには目をさら

のようにして見ておられるけれども、そんな開発計画や何かはおれのほうじゃないということになって、閣議でも案外エゴイズムなものじゃないだろうかという気がします。

そういうことで、たびたび審議会の話が出ますけれども、この審議会というのがまたたいへんなものなんです。有名な人なら八つも九つも会長をやっているんです。行ったこともなくてどんどんきめている。結局はそこにお並びの局長さんや課長さん方がつくったもので、あれはおれの後輩でめんどろを見てあげなければならぬから、今度の審議会を通してやるかということ通っている。それがまた大蔵省で、全体計画に入っていないから削るということになりまして、港をつくってもすぐ船が入らぬものでできてしまう。これは大臣非常に責任が重いんですよ。そこで国会論議の信憑性が非常に大切だということを言っておる。

これで、あと三分ほどになりましたからやめますが、繰り返して申し上げたいと思うんです。積算をした数字を見て、国の全体の収入も考えなければ計画を立てるわけにはいきませんから、通産省や運輸省や建設省がつくった計画が、実際現地にしてみると、この港も防波堤半分、この港も防波堤半分、このままですら計画の三倍もたまたまから実際に投下したものが使えない。しかし、それをつけないと何々先生が落選するからということで、効率的な予算を使っている。この現実には、私は港灣だけではない、至るところにあらわれていると思うのです。こういう点について、われわれも自戒をしなければなりませんし、ほんとうに国民の側に立った予算を編成して、国民生活にすぐね返る予算の執行をしなければならぬと思うのです。

こういう姿勢について重ねて——国会審議には真実のある資料提出を願って、その上に立って、イデオロギーの問題でなく、マルクスがどうしたということになったらあなたと私と意見合うわけはないのですから、これは一生やっておいてもだめです。どの橋をどうして、どの川をどうすると

いう話なら、すぐに意見が合う。国会の審議をそういうものにしていただきたい。少なくともこの運輸委員会におきましては、そういうものにしていただきたい、こう考えております。きょう私が何を言おうとしたか、おくみ取り願ったと思うのです。次の予算のときには、あるいは法律改正のときには、こういうことにならぬようにひとつ、これは答弁要りませんから、実行の上で示していただきたいことを要望して、私の質問を終わります。

○福井委員長 次に田代文久君。

○田代委員 第四次五カ年計画が閣議決定して示されましたが、いま井野委員のいろいろの質問に対する御当局の御答弁を聞いておりまして、一向すっきり頭にないのです。

そこで、実際にこれはその一例としてお尋ねしますが、周防灘の大規模工業開発計画、これが地元構想によると三万五千ヘクタールというふうな実に膨大な地域を対象にしておる。これは実際はどうなっておるか知りませんけれども、とにかくこういう膨大なプランですね。したがって、こういう周防灘計画について、なぜまたこういう大計画を必要とするのか、これは一応大臣も御答弁されておりましたけれども、その点、それから、実際にいこうという計画が実現可能かどうかという問題ですね。いまの井野委員の質問もそういう点に非常に触れておったと思うのですが、たとえばこういう計画を全国で六カ所も大計画をやるというふうなときに、当然現在問題になっておる公害は絶対に起こさない、無公害ということを第一の条件としてこれはプランを立てなければならぬ、こういうことだと思ふのですがね。そうするとこういう大計画の中で、しかも三十万トンから五十万トンのタンカーが入ってくる、それに伴って大企業、そこに進出するといふような中で、その無公害を保証される根拠、先ほどちょっとと私、聞き漏らしかどうか知りませんが、そういう公害を出すような煙にしろあるいは汚水なんかないものは、出さないようになるのだとかする

のだとかいうことでしたが、実際そういうことが保証されるのかされないのか。実際これを実現するについてはそういう公害の問題。それから、こういう大計画の中ではばく大な水が必要だと思ふのですが、水が十分保証されるのかという点。それから、関係地方の漁民の漁業補償、こういうことが当然この計画の中に入って、漁民に対しては全然迷惑をかけない、納得のいくような形でちゃんと補償計画も立っているのだというふうな点になっていくのかどうか、そういう点について御説明願いたいと思うのです。

○栗栖政府委員 周防灘という地名をあげまして、大規模開発の工事の予定地でございますと申し上げてございまして、地理的に見まして、これは非常に平面的な話でございまして、開発の可能性はあるであろうというふうにはわれわれ感じておるわけでございまして、ただいま御指摘の問題も非常に大事でございまして、ただ、海の深さがほんとうにどのくらいある、それから海底の土質はどうだとかいうことは、いろいろな計画がございまして、現在われわれがかいておる——かいたと申しますが、自分で持っておる構想ではございせん。これは各県なり地元でいろいろと研究されております、そういう計画を承っておりますのでございまして、そういう計画を基礎調査をやりたいということにございまして。

○田代委員 そうしますと、第四次の二兆一億円の予算が具体的に出ていますね。その根拠の中には、周防灘のその地帯の開発について、あるいは、周防灘の大規模な施設をするに於いての予算の基礎になるわけでしょう。それがとにかく計算されて、そうして二兆一億とすることが全国的に出てくるわけでしょう。ですから地方が、地元がどう言おうがそれは別問題にしまして、少なくともその広さあるいは狭さはありましようけれども、実際にいいてはこういう周防灘の大計画をやるといふことで、別にいまから下げるとか上

げるとかいうことではないでしょう。はっきりこれはやるという立場で進められるわけでしょう。それは二兆一億円の中心に入っているわけでしょう。その点はどうですか。

○栗栖政府委員 具体的に幾ら入っているかという点は別にいたしまして、調査が終わって、実施の可能性があれば実施するというつもりで調査しておるわけでございまして。

○田代委員 そうしますと全国で六カ所、それからいまの周防灘計画というものは、何らはっきり具体性のある方向としてではなく、調査の結果、これができる可能性はあるし、ふさわしければやるのだ、でなければやらないのだということですか。私の考えと非常に違っておるようですね。

○栗栖政府委員 できればやろうかというよりも、可能性がありまして、それから地元——先ほど先生御指摘がございましたように、いろいろな隘路があるかと思ひます。そういうものが解決できれば、今後開発する重要な拠点であるというふうな考えでおります。

○田代委員 どうもその点がわれわれの感覚ではわかりませんが、そうすると二兆一億円の中には、二兆一億と云う大きなこの予算は、すでに周防灘計画というものがこれはできるのだという、その内容としてそうなっているのとは違ひますか。できるかできないかはわからぬが、周防灘というものは——ほかの六カ所も結局そういうことになると思ひますが、とにかく予算だけ二兆一億組んでおくと、二兆一億と云う具体的な数字がある限り、しかも六カ所という具体的な数字がある限り、この地域においては、何千何億、これはこうだ、でかすのだ、だからこれだけの二兆一億、だから御審議願ひたい、こういうことではないですか。何か幽霊みたいなものですね。

○栗栖政府委員 これは先ほどからお話ございましたように、過去におきまして何回かの計画を持っ

ておたわけてございますけれども、この中で、たとえ現在御審議の対象になりますのは二兆一千億の中の一兆五千五百億でございますけれども、この中で、いわゆる調整項目という一種の予備的な調整財源をこの中にとっておくのが慣例でございます。先ほどはつきりしなかったというところは、おわび申し上げますけれども、経済計画からいきますとそういう大きなプロジェクトが必要だということに相なっております。その可能性をさぐって、どの範囲までやれるかという問題があるかと思っております。

ただ、それは調査いたしまして、いろいろな調査結果によりまして具体化するという場合は、先ほど申し上げましたように、現在の二兆一千億の中で周防灘幾らということではなくて、こういう大開発をやる場合は、一兆五千五百億の中の調整項目を設定しておきまして、その中から、今後何か年間にこれをやるのだというふうにきめてまいるというものでございます。

○田代委員 そうしますと調査の結果、あるいはこれは不適当になるかもしれないという可能性はあります。そうしますと、いわゆる周防灘計画なるものは消えるということになります。これはほかの場合においてもそういうことになりま

すね。

○栗栖政府委員 完全に不適当だということになれば、お説のとおりだと思えますけれども、地域的に見まして、やはり全部のいろいろな計画がございますので、それを見てどうだという議論は別にいたしまして、ただ規模の大小はあろうと思

いますけれども、開発の必要性は起こってこようというふうに考えてございます。

○田代委員 二兆一千億というのでございますけれども、二兆一千億何十億というように実際の数字はなっております。どうです、その点は。

○栗栖政府委員 二兆一千億でございます。

○田代委員 そうすると、大体これはどんぶり勘定ということですね。これは国民の税金やら地方

公共団体のそういう血税でやる事業ですね。それをもうとにかく初めだけ先取りして、ほかと二兆だけ要するのだ、取るのだといって、しかも、具体的内容はこうなっているから取ってくるのだというふうなことでなくて、初めから取っておいて、調査の結果、場合によってはこれは消える場合もあるというのでは、こういう計画では、これは国民は納得しませんよ。

なお、これと関連して私は質問いたしますが、周防灘の場合においては福岡、大分、山口と、こう三つの県、三つの地方自治体が関係しますが、そうすると、その管理権というものはどうな

りますか。

○栗栖政府委員 二兆一千億の中で、一兆五千五百億は港湾整備事業費でございます。そのほかに千億の予備費をとってございます。というのは、計画が具体化したときにどうしても取り込まなければいかぬというものがございまして。先ほど申し上げましたように、調整項目という項目も出てまいると思ひますし、予備費というものも必要になってくるというふうな御理解いただきたと思ひます。

それからなお、ただいま御質問ございました管理権でございますが、これは各県の地先水面がございまして。現在、山口県側にも宇部港とか小野田港という港もございまして、福岡県側にもいろいろ港がございまして。これを開発して非常に大きな規模の港にしなければいかぬという場合は、港湾の区域を拡張して実施するというに相なるかと思ひます。

ただ、管理権につきましては、これは水面の管理権が港湾の管理権かどうかかわりませんけれども、港湾の管理権でございます。管理者が設立されて港湾区域を決定すれば、その港湾管理者がその水域を管理することに相なります。

○田代委員 そうしますと、いわゆる周防灘の大工業地帯ができると仮定しますね。私の考えとしては、これは統一した一つの管理者なり何かが

いなければならぬかと思ひます。そうすると、いまのお話では、福岡は福岡、大分は山口、山口は山口と別々の管理権を持ってやり得る、そういう条件が考えられるというこのようなきがしますが、どうです、その点は。

○栗栖政府委員 これはもう御承知かと思ひますけれども、港湾の管理は、御指摘のように各県ごとに管理者を設立するということができませんけれども、実際にくつった場所です。不便だとい

う場合は、地方自治法によりまして一部事務組合という制度もございまして、たとえば大きな港湾で申しますと、名古屋港であるとかあるいは北九州の管理組合であるとかいうふうな一部事務組合をつくりまして、共同で管理するということがございまして、あるいは港務局、これはその地域の公共団体が構成する港務局でございますが、そういう特殊法人を設立することも可能でございます。

○田代委員 新聞などでは、公社化で一つにまとめたようなあれを考へておられるようです。そういうことが新聞に報道された記憶がありますが、何か一体となった公社みたいなものをつくつてするといふような構想がありますか。

○栗栖政府委員 いま、私の聞き及んだ範囲では、公社で云々ということはまだ聞いてござい

ません。

○田代委員 そうしますと、この建設の費用は自治体、国だけではやはり足りないのじゃないかと

いうような気がしますが、その場合には、大手の企業とかあるいは船会社というものをバックにした民間資金というものが導入されるというふうなことが考えられますか。また考へておられますか。

○栗栖政府委員 先ほどから申し上げておりますように、全体の計画を固める前のまだ調査をやつておる段階でございますので、規模その他によつても違ふと思ひますが、従来の港湾の開発の方式は公共事業、いわゆる港湾整備事業で基礎施設をやりまして、別に港湾管理者が起債をいたしました

て、起債で土地造成をやつていって、できたものを企業に分割するというのが普通的方式でございますが、最近第三セクターとかいろいろ議論がございまして、そういう民間資金の導入方式につきましても、われわれとしては勉強中でございますけれども、周防灘開発につきましては、まだ至つてござい

ません。

○田代委員 だんだんお尋ねしますと、そういう点でも非常にばくたるものである。私もそれはそういう点でも、国家資金だけでは足りない、地方自治体の金でも足りない、だから民間資金を入れるとか何とか、少なくともそれくらいの具体的な方向なり出ぬかと思つたのですけれども、まだ調査中で、そういうことはまだきまらぬというふうなことでは、これは非常にばくたるものだという印象を受けるわけです。

とにかく、先ほど申し上げましたように、管理権が圧迫されるというふうなことは絶対にないように、それからまた、地方自治体の財政負担がこういう膨大な計画を実現するに非常な圧迫されて、その地方自治体が、港ができたがにっちもさっちもいなくなるという危機を私たちは非常に感ずるわけなんです。そういう点についても、これが地方自治体を圧迫することはないか、また圧迫しないためには、あるいは債券の償還期限を大幅に延ばすとかいうような、そういう具体的な計画なり考へ方というものをしておられるのかどうか、またそういう点までいっていないということになるのかどうか、その点ひとつお尋ねしたいと思ひます。

○栗栖政府委員 港湾の管理権につきましては、現在御承知のように港湾法は、地方公共団体が港湾の管理者でございます。これの連合体が、一部事務組合でございます。それ以外に港務局というふうな、先ほど申し上げましたように、地方公共団体が構成する管理者というものがござい

た方法につきまして、先ほど先生御指摘のように、規模が非常に大きくなれば資金の問題その他いろいろあると思いますが、具体的に計画がきまった段階で、先生御指摘の地方公共団体の財政を圧迫するということは、極力避ける方向で研究してまいりたいというふうに考えます。

○田代委員 では次に、公害対策についてお尋ねしますが、例の洞海湾ですね、これはもう全国第一級の死の海になっていることは御承知のとおりです。これを非常にきれいにする、魚が住めるようなそういう港湾にするという義務が、政府にしろ地方自治体にしろあるわけなんです。これについて、どういう計画でこれを浄化するという計画を立てておられるか、その見通し。当面、これは相当長期を要するとすれば、緊急対策としてはどういうふうな手を打っておられるか、また打とうとしておられるか、その点御答弁願いたいと思うのです。

○栗栖政府委員 洞海湾につきましては、当面の問題は、周辺の工場排水なり都市排水、これをきかないものをきれいにし出していただくということが、まず肝要かと思えます。

ただ、洞海湾について、われわれが今後何をなすべきかという問題がございます。本年度一千万六千円、ちょっとはなばでございしますが、そういう調査費を計上いたしまして国が調査することにしたしておりますし、別に港湾管理者でございします北九州の管理組合が、約一千万円予算を計上して調査をしようということで進めてございまして、具体的には、これは北九州の港湾管理者でございします管理組合が中心になりまして、あの地方の専門家が、これは各方面の専門家十二名の方々にお願いいたしまして、どういうふうな洞海湾の対策をやったらいかなというところで、まずそういう専門家の方々によりまして、具体的にどういふことを調査しなければいかぬか、それから調査する項目は何をやるかというのを現地で検討しております。ことしの一月の十一日でございますが、一月の初めでございますが、第一回の浄化調

査研究会というものを発足いたしまして調査項目をきめたようでございますし、一カ月おいて二月の十九日に、国なり管理者で調査の分担のしかたあるいはその進め方というものを報告して、各委員の御意見を承りながら調査を進めていくというふうなやり方というふうな次第でございます。

○田代委員 本年度とおっしゃるのは、つまりあの公害法が通りまして、これは三月一ぱいというのでしよう。そうすると、あと一カ月とちょっとしかありません。そうしますと、これはこの前のときにも私は橋本運輸大臣からだったと思うのですけれども、大体全国で三千万余りの調査費を出して、洞海湾については国家が一千万それがしと、いまのお話では地方自治体、管理組合のほうで一千万円の調査費を組んでいるということですが、一月の段階で研究項目をきめたというふうなことも、実はこれはのんびりしていると思うのです。これは三月段階で調査が終わるとすれば、もうあと幾らもないですから、そうであれば、大体こういうふうな汚染されている、これに對してはこういう手を打たなければならぬという点が、出なければならぬと思いますが、そういう点はまだ全然ないのですか。

○栗栖政府委員 別にそれは国が四十万円出しまして、それに管理者も何がか、約百万円だと思っておりますが、これで洞海湾の水質あるいは底質の実態調査はすでに進めております。ただいま申し上げましたのは、手を打つと申ししても、技術的な非常にむずかしい問題がございますし、学問的にもいろいろな、たとえば潮流の問題とか潮汐の問題、あるいは化学処理の問題、そういうふうないろいろな方面の専門家にによりまして具体的に奥洞海湾を浄化するために、基礎データを、さらにどういふものが必要だというふうなことで整理してまいって進めておるわけでございます。現に先ほど申し上げました国の約一千万円の調査費は、現在奥洞海湾の潮流、それから潮汐、潮の満ち干の状態、それから流れによる拡散といふものです、潮が流れますと浮遊物が散らばります、その散

らばる状態を調べます。それからもう一つは、シミュレーションモデルといってありますが、コンピュータにかけてまして計算するわけでございますが、それの基礎データなりあるいはコンピュータにかけてます計算式、そういうものを現在検討して進めておる最中でございます。

○田代委員 現地の住民にとりましては、これは実にのんびりしたあれで、とてもがまんできない状態なんですよ。ですからその点では、よほどきびしく政府としては速度を早めていただかぬと困ると思うのです。大体あそこにはヘドロにしましても汚水にしましても、実に長年月間にわたってたまつて、そうして新聞なんかでは、北九州の管理組合の主張などは、田子の浦のヘドロを河川敷に上げておとかなんとかいう問題とからんで、このヘドロを上げて公園をつくるのだというふうなことでごまかしているみたいですけれども、そういう既存の堆積ヘドロなんかについて、何らかの政府としては、大体の方向として対策なり考え方なりがあると思うのですが、それを示していただきたかと思ひます。

○栗栖政府委員 先生御指摘のように、多年にわたる堆積でござれておるのは事実かと思ひます。これをどういふふうな処理するか。たとえばヘドロにいたしましては、やたらに掘りますと、むしろ泥土をひっつき回すという現象が起こりますので、どういふふうな掘るか、あるいはおそろく処理するの、埋め立て地に持つていって埋めるといふこともあるかと思ひますが、埋め立て地に持つていける方、あるいは埋め立て地に入れ方、いろいろと技術的にも問題がございます。ただ、いろいろの実態調査をしていって申し上げておりますのは、水質汚濁防止法でおそろく工場排水の規制があるかと思ひますけれども、これがきれいにありますと、さういふ川原といつては語弊がございますけれども、せっかく取りましてまたたまたまおそれがあるかないかというふうなことも含めて、基礎的な調査をやっているという段階でございます。

〔委員長退席、加藤（六）委員長代理着席〕
○田代委員 基礎的な調査というものは、政府がやっているわけですね。そうしますと、例の四日市の石原産業の事件を思い出すが、あれについては、海上保安庁の水質の検査というやつは非常に有効に働いて、あれは歓迎すべき活動であつたと思ひますが、洞海湾のあの地帯から出ている、大企業がいま排水している汚水というものは、私も見に行きましたけれども、たいへんですよ。チコレットのようなまっ黒いやつがどどんと流れ込んでいます。私たちが管理組合から船を出してもらつて見に行くと、工場のほうは何か危険人物でも来たように、写真をとるなどか、できるだけその辺は見えてくれるなというふうな動きをやっているのです。全くこれはけしからぬと思うのです。この検査がずっと済んで、二カ月も三カ月もたつてやつと動くというのではまどろっこしいというのを地元の人々が言っているし、それからまた、あまりに政府なり地方公共団体が腰を入れないものだから、民間の地元の人や労働組合の人たちが、自費を出してある程度調査をやっている。私は見せてもらいましたけれども、新鮮な魚なんかを海からとつてその汚水の中に入れますと、一分足らずのうちに死んでしまふのです。五分足らずのうちに死ぬのもおそろし、十分で死ぬのもおそろし。とにかく汚水の濃度によってそういう状態が現実にあるのです。

そういうことがあるんだから、それは早くキャッチして、とにかく保安庁なんか、これは四日市の石原産業をやつたように、飛んでいって船を出して調べて、そしてこれは危険だということ、なぜそういう手を打たないか。いますぐ私はこういう手を打つべきであると考えたのです。が、どうですか、打たれるのですか打たれません。か。実際民間がそういうふうな動いている状態なんです。

○手塚政府委員 洞海湾の水質汚濁の問題につきましては、四日市の事件のように、アエロジル会社あるいは石原産業というふうな明白な会社が現

時点で硫酸を流して、それによって船の安全がそこなわれる、魚が死ぬというような現状です。それがさらに事態が進展しておりまして、先ほどお話しのように、長年にわたっていろいろな原因が錯綜し、またその原因者になるものも九百三十の事業場からの工場排水その他が流れ込んでいいるというふうな事態で、ただいま承ったような現時点であるように思います。ほかの例をとれば、田子の浦の現状のような状態にあるのです。

こういう状態になりました現時点におきましては、やはり行政措置がここで十分とられるべきではないか。港湾管理者あるいはそれ以外の関係行政機関の措置が先行していくべきではなからうか。先般ようやく、御承知のとおり十一月の二十日に、経済企画庁から水質基準が告示されました。それもまた、ことしの五月から鉄鋼業をはじめとして、十一月には有機化学といったものが逐次適用されるといったような状態であるわけでありま。そういうものの先行きも私も大いに期待をして、まず行政措置でしかるべき措置をとっていただく。私どものほうでは、現場におきましては汚濁防止協議会というものを現地に持つておりまして、現時点よりは悪くならないようにというふうなことで、北九州管理組合関係の皆さん方もメンバーに入っていたいて、港内清掃なり廃船あるいは廃油、あるいはそういった工場の汚水のさらに一そうひどくなるというふうなものを、現時点で食いとめるような努力をしておる。こういう努力で、先ほどの一般行政措置と相まって将来きれいにしていける、こういうような方針で進んでいるわけでございます。

○田代委員 時間がございせんから、要望を言いたいのですが、管理者側は、大体北九州の場合なんか特に企業に対しては甘いのです。その飛ばつちが地域住民にもきておるわけですから、そういう場合こそ海上保安庁や政府機関がきびしく、こういう公害列島日本になっている場合、やっていたきたいということ。

それから、漁業補償というものが非常に問題になるわけですが、この場合に政府としては、補助事業については、最後の個人的な補償額まで確かめておられるかどうか。またこういう場合には、漁業補償というものは、そういう補助事業についてはもうやらないということに大体政府はなっておるわけでしょうか。

○栗栖政府委員 国が管理者に補助金を出して行なう場合には、漁業補償に対しても対象にしておきま。その場合には国の補償基準がございまして、その基準に従って補償額を算定していただくということになっております。

なお、管理者だけが自分で、国の補助金をもらわないでやる場合は、国のほうには連絡なしに管理者が自分で補償金を払うということでございます。

○田代委員 最後に、資料をお願いして質問を終わりたいと思うのですが、昭和四十二年六月に、北九州市の洞海湾の一部にある洞海地区土砂処理場確保のためという理由で、二億一千万円の漁業補償金が支払われております。そこで第一に、この補償を受けた漁業協同組合の正式の名称。第二に、このときの補償基準、つまりこの区域の漁獲量、金額、事業に参加していた者の数などの判定についての資料、またこの資料を作成した機関の名前。第三に、このときの補償金の事業者別の配分金額について、至急調査されてお知らせ願いたい。

〔加藤（六）委員長代理退席、委員長着席〕

さらに、昭和四十五年の五月十二日に、補償対象区域として運輸省が認められたといわれる土砂処分場の隣にある、通称B地区には筑共第二十号という名の漁区が入っておるかどうか、この件についてひとつ調べて、正確な資料をお届け願いたい。

以上で終わります。

○栗栖政府委員 ただいまの御要求の件は、早急に調べまして御報告させていただきます。

○福井委員長 次に齊藤正男君。

○齊藤（正）委員 まず局長に伺いますけれども、わが国で初めての内陸コンテナ基地が高速道路の沿線につくられていると聞いております。この内陸コンテナ基地は、陸運行政の中に入るのか海運行政に入るのか、承りたい。

○栗栖政府委員 御指摘の点は浜松にあります、あの……。

施設として扱ってほしいという申請になると思いますが、その場合の扱いはいかがにされますか。

○栗栖政府委員 高速道路の沿線に……。

○栗栖政府委員 港湾施設として申請が出た場合、港湾法に照らしまして検討してまいりたいというふうに考えております。

○齊藤（正）委員 高速度道路の沿線に……。

○齊藤（正）委員 あまり認識をされていないようでありま。すでに運輸省とは十分連絡調整の上、たとえば税関施設については大蔵省が四十六年度予算の中で措置をされているし、近々申請をするので、特定の港湾の補完施設として認可をいただきたいということになるのですから、陸上にできれば陸運だということではなくて、たとえばこの施設はこれからどこへでもできると思ひますけれども、コンテナヤードができれば、簡単な上屋ができる、税関が来て検査をし、コンテナに積んでシャシーに乗せて港湾まで運ぶ、港湾がふくそうして港湾業務が停滞しているのを、内陸コンテナ基地で補完をしようということでございますから、これは申請が出た場合には、どこでどこにかいうことでなくて、すみやかにひとつ御認定をいただいて、円滑な業務ができるように御協力をお願いしたいと思ひわけでありま。

次に、港湾を機能別に分けると、私はしろうとでわかりませんけれども、よく商港というのがありますが、そのほかにはどのようなものがございますか。

○栗栖政府委員 学問的にいろいろな議論はあろうかと思ひます。俗に申しますのは商港あるいは工業港あるいは漁港であるとか、最近ございせんけれども、昔は軍港もございしました。またその中で、遊覧観光港という名前がふさわしいかどうかは別にいたしまして、そういう機能を持った施設もございします。

○齊藤（正）委員 先ほど申し上げましたように、港湾の補完施設として内陸コンテナ基地がござい、これを特定な港湾の施設としての申請が出されたという場合には、運輸省としては、多分港湾

○齊藤（正）委員 漁港はわが省の管轄ではございせんので、運輸省の管轄といたしますと商港工業港、観光港といったようなものがあることが明らかになったのですが、商港と申して構築を始め、ばく大な金を投入したけれども、いろいろな

条件から商港の役目を果たさない。しかし岸壁はできた、背後地は造成が終わったというにもかかわらず、船一隻入ってこないという港があるかと思えば、次から次へ計画を変更し、岸壁もふやさないければならぬ港も多いというように思うのです。かなりの金をかけて、相変わらず商業港あるいは工業港として使えないという港がもしあつて、しかしこれは観光港としては、使ひようによつては非常な機能を持っている適地というような場合は、商業港を観光港に変えるというようなことは、いかなる手続をやつたらよろしいのでございましょうか、教えてください。

○栗栖政府委員 港湾法に従いますと、そういう工業港はこうしなければいかぬとか、商港はこうしなければいかぬという特別な規定がございせんので、同じような扱いができると思います。ただ施設といふは、陸上施設に關連する施設につきまして多少異なつてくると思います。それに沿うような、ふさわしいような施設をつくつていけば、転用は可能であるということです。

○斎藤(正)委員 私は、本日質疑を終始拝聴いたしておりました、二兆一千億の巨額な金を使用する新五カ年計画を検討したわけでありすけれども、この中に、もう今日以後の海洋レクリエーション基地としての観光港といつたようなものを、思い切つて織り込むことが必要だというように考へるのであります。ばかに工業港、商業港といつたものに重点が置かれておりますけれども、観光港が占める新五カ年計画内の地位といひますか、立場といひますか、どのようにお考えでございましょうか。

○栗栖政府委員 小規模な、まあ観光港といつた言葉がございますけれども、いわゆるレクリエーション基地としての、ヨットハーバーであるとか、こゝういふものは非常に必要だと存じておりますし、いままでも非常に小規模ながらやつてきております。現在運輸省内部でも、いわゆる海洋性レクリエーション・リゾートといふことばでいわれておりますものを具体的に検討しております

し、調査費もいただいておりますという段階でございまして、計画がまとまれば、新しくこの港湾計画の中で、港湾に關するものは取り組んでまいりたいといふふう存じております。

○斎藤(正)委員 商業港、工業港等は、ばく大な投資をしなければ機能が十分發揮できないというような性格のところが多いわけでありすけれども、観光港といふものはそれほど大規模ではない。したがつて、民間資本等が産業開發してもできるような可能性のところに多い。たとえば湖南一帯を見てみますと、何と種々雑多な港らしき、岸壁らしき、棧橋らしきものが乱立をいたしております。これは放任をするならばどうにもならない状態になるという心配も私はしている一人でありすけれども、そういう点から考えてまいりますと、当初の額は少なくても、それが立体化され、あるいは高度化され、特に海洋化の進んでいるレクリエーション観光港といつたようなものに對処するには、非常に大事な時期ではなからうかというように思ふわけでありすので、この点は用意をおささおさぬといひたいと思ひすけれども、せつかく御勉強をいたしたい。同時に、自治体や国がその観光港整備のために投資をしてくだされば、自治体や国の投資に比例して國民大衆のほんとうのレクリエーション港になることができ

る。これに民間資本を導入すればするほど――まあ導入のしかたもありすけれども、大衆から離れていくものになりはしないかといふことを心配する一人であります。この辺のバランスはどのようにお考えでございましょうか。

○栗栖政府委員 全くお説のとおりだと私、存じます。國民一般が使えるような港、いわゆる観光港、レクリエーションの場といふものを、國なり地方公共団体等が相当程度推進するといふことは必要であらうといふふう存じております。

○斎藤(正)委員 大臣に最後に伺ひますけれども、先ほど私がお尋ねいたしました内陸コンテナ基地は、これは海運行政として海運局の所管が妥当だと思ひます。欧米諸國にはすでに大規模なものがあ

りすけれども、わが國で初めての内陸コンテナ基地が間もなくでき上るうとしてゐる地域も実はあるわけがございまして、海運行政の一環としてのお願ひもあるだらうし、また御協力もいただかなければならぬと思ひますけれども、初

のケースだと思ひますので、これらに對する――局長はかわつたばかりであり知つてないかとも思ふのでありすけれども、大臣のほうを知つて

いると思ふのです。すでに關係者はかなりお願いに行つてゐるはずでありすが、御見解を伺ひたい。

同時に、レクリエーション港の新五カ年計画への位置づけといつたようなものについて、大臣から所見を伺ひたいと思ふわけでありす。

○橋本國務大臣 内陸地帯のコンテナのいわゆる基地のようなものでありすが、これは静岡県から聞いております。そこで港湾局に對しましては、何か問題点があるようでありすけれども、新例であるという点だけでなく、その他一、二の問題があるようでありすが、これはしかし大事な仕事ですから、また高速度道路が今後發達していくに従つてそのような基地は必要でありますから、これは積極的に、前向きに検討するようという指示を与えておりますので、近いうちその方針は決定すると思ひます。

それから観光地帯の設定、これは運輸省が大規模にやろうといふことで、昭和四十四年度には若狭灣の地帯、九十九里の地帯に大規模なレクリエーション地帯の調査を進めてまいつております。斎藤さんから観光港といふ新しいことばを出してまいりまして、私たちが非常に参考になりました。なるほどこれからはこゝういふような港がたいへん必要でありまして、ことに神奈川県、静岡県、わがほうの茨城県、千葉県等いろいろありますからして、積極的に港湾のワタの中であつて、やはりこれは思い切つた措置を考へていくべきであらう。また金もそうたくさんかかりませんから、國民の保健のためにもこれはやつていきたい、かように考へております。

○斎藤(正)委員 終わります。

○福井委員長 ほかに質疑はありませんか。――次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散會いたします。

午後七時五十二分散會