

第七十五回国会 建設委員会 議録第四号

昭和五十年二月二十一日(金曜日)

午前十時四十一分開議

出席委員

委員長 天野 光晴君

理事 梶山 静六君

理事 服部 安司君

理事 渡辺 栄一君

理事 浦井 洋君

大村 襄治君

田村 良平君

松野 幸榮君

柴田 睦夫君

新井 彬之君

渡辺 武三君

理事 唐沢俊二郎君

理事 村田敬次郎君

理事 井上 善方君

三枝 三郎君

野中 英二君

清水 徳松君

瀬崎 博義君

北側 義一君

出席國務大臣

國務大臣 金丸 信君

(国土庁長官)

出席府委員

環境庁自然保護局長 柳瀬 孝吉君

国土庁長官官房長 栗屋 敏信君

国土庁地方振興局長 近藤 隆之君

建設政務次官 中村 弘海君

建設省都市局長 吉田 泰夫君

建設省道路局長 井上 孝君

委員外の出席者

運輸省海運局定期船課長 熊木 藤吉君

運輸省港灣局計画課長 大塚 友則君

運輸省鉄道監督局国有鉄道部長 植村 香苗君

建設委員会調査室長 曾田 忠君

委員の異動

二月二十一日

辞任

林 義郎君

同日

辞任

保利 茂君

補欠選任

保利 茂君

補欠選任

林 義郎君

本日の会議に付した案件

奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五号)

○天野委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。清水徳松君。

○清水委員 ただいま上程されました奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案について若干の質問をいたしたいと思います。また、多少これに関連する問題についても御質問を申し上げます。国土庁長官。

まず第一にこの法案ですが、法律そのものの第一条は、「奄美群島の特殊事情にかんがみ、総合的な奄美群島振興開発計画を策定し、及びこれに基づき事業を推進する等特別の措置を講ずることにより」云々ということになっておりますが、国土庁長官はこの「特殊事情」ということをまずどのように御理解をしておられるか、その点について伺いをいたしたいと思います。

○近藤政府委員 第一条に規定しております「特殊事情」といたしましては、三点ばかり考えておるわけでございますが、まず第一点は、申し上げるまでもなく戦後八年間にわたりまして行政分離が行われておりまして、本土の施政権の外にあつ

たという点でございます。第二点は、本土から三百八十キロないし五百六十キロと非常に離れた地域にございまして、しかも東西三百キロ、南北二百三十キロというような広大な海域に点在しておるというような自然的条件がございまして、さらに第三点といたしまして、沖縄と同じように亜熱帯圏にございまして、特異な気候、風土を持つておるわけでございまして、それに関連いたしまして、独自の産業、文化、歴史も持っております。そういう特色を踏まえて、今後わが国の地域開発の一環といたしまして伸びる可能性があると、いう地帯であるということで、この法律が制定されておるわけでございまして。

○清水委員 同じくこの目的に、「その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した」云々ということがあられるわけですが、この「自然的特性」ということは、自然的特性の具体的にどういうものであるか、そのことについてどういうお考えをお持ちであるか、お伺いをいたしたいと思います。

○近藤政府委員 いま申しましたように、一つには、本土から隔絶された広大な外洋にある島々であるということが一つであろうと思いますが、また亜熱帯地域に属しております、特異な花木もございまして、サンゴ礁で囲まれておるといような美しい自然環境を持つておるといような点でございます。さらにまた台風常襲地帯でございますし、本土に見られないようなハブその他の有害動物等もおるわけでございまして、これらも特異な自然的条件と言えらるのではないかと存じます。

○清水委員 御承知のとおり、奄美大島は二十八年十二月に返還されておりました、その後二十九年六月には奄美群島復興特別措置法というものがつくられました。十年後に今度は奄美群島復興特別措置法と改名されて、四百五十九億という予算を投入いたしましたので、四十八年にそれが終了して

おる。そうして昨年、奄美群島振興と開発両方がふせまして特別措置法をつくりまして、今日に至つておるといふことでございまして。

ただ、いろいろ二十年間の努力をしたけれども、この資料にありますように、実際の所得水準というものは鹿児島全体に比べてみて七五%、それから国の平均からすると四〇%であるというふうになつておるわけであります。この特別措置法により、四十九年から振興五カ年計画を執行しておるわけでありまして、この五カ年計画は「奄美群島の特性と発展可能性を生かし、環境の保全を図りつつ、積極的な社会開発と産業振興を進め、本土との諸格差を是正し、明るく住みよい地域社会を実現するとともに、併せて国民福祉の向上に寄与する」ことを基本目標とし、これに基づき事業の推進を図ることとしておるわけですが、この特性と発展可能性というものをどこに求めようとしておるか、その基本的な方向というものをひとつこの際明確にしていきたいと思います。いわゆる「発展可能性を生かし」の発展の可能性というものはどの方向に求めようとしておるのか、これを明確にしていきたいと思います。

○近藤政府委員 ただいま先生御指摘になりましたように、今度の奄美の振興計画の底流を流れております一番強い主張は、本土との格差を正すということでございます。そのために地域の振興を図り、産業の開発を行っていくということになるわけでございまして、この地域の置かれた歴史、自然的条件のもとにございましては、現在この地域を支えております三つの柱は、申し上げるまでもなく、第一にサトウキビでございますし、第二に大島つむぎでございます。第三に恵まれた自然を生かしたところの観光開発であろうと思つております。この三つを主軸といたしまして振興を図るということでございますが、そのためにはやはり

この地域全体の産業基盤あるいは交通通信網、そういうものの整備ということが必要でございまして、そういった整備の晩におきましては、その地域に適したいろいろな産業がまた興ってくるであらう、地域住民も知恵をしぼりまして、その地域に適した産業を興そうと努力するであらうというふうに考えておりますが、当面のこの振興計画の課題といたしましては、いま申し上げました三つの産業振興が柱になるかと思います。

○清水委員　特別措置法の第条の目的からして、さらにまた今度つくられておる、実行に移されつつあるこの五カ年計画の本旨からして、当然そういったような方向というものが出てくるんじゃないやいかというふうに思います。その方向というものをきちっと確認していかないと、せっかくの施策というものが非常に散漫なものとなりまして、そうしてたとえは、いろんな地元の住民の意思であるからといったようなことで産業の開発を指導していくというような場合でも、それが自然破壊につながったり、あるいはまた真に奄美群島の皆さんの生活の向上、福祉の向上につながらないというようなことになりかねないような気がいたします。そういう点で、いま言った三つの方向で今後奄美群島の開発に当たるといふことについて、大臣から改めてはっきりとした方向というものをお伺いをいたしておきたいと思ひます。

○金丸國務大臣　奄美群島の振興開発につきましては、明るい住みよい地域社会をつくるということが一点であります。第二には、奄美大島の特性を生かした産業の振興を図ること。また第三には、自然を基調とした海洋性レクリエーションの地帯の形成を図ること。この三つを基本としてやるわけでございますが、ただいま先生が仰せになりますように、この開発を進めるにつきましては、あの亜熱帯地帯の特殊性について、環境の破壊のないようなことを十分考えながら進めていかななくてはならぬことは当然だと考えておるわけであります。

○清水委員　いまの長官の御答弁によりまして、

私たちの考えておった方向と一致するものである
という事で満足をいたしたいと思います。

この際申し上げますが、いわゆる奄美の今後の開発に当たりまして、やはり宮利中心の方向で向かうかあるいはまた人間尊重の方向で開発をしていくか、いずれの道をとるかということは非常に大事な点であります。宮利中心という考え方からするならば、はっきり言えば工業立村といえますか、工業でもってこの奄美群島というものを開発をしていく、そして、第二次産業等を誘致する、石油基地、コンビナートもやむを得ないというような方向が出てくるのじゃないかというふうに思います。いま一つの方向、いわゆる人間尊重、福祉重点、こういったような方向をとるならば、いま大臣のおっしゃったような美しい自然を生かした、そして、農業で言えばサトウキビの栽培、これを奨励をして発展させていく、あるいはまた第二次産業で言うならば、大島つむぎ等の地場産業というものを、日本でも非常に評価されておるこの産業というものをさらに発展させていくというような方向、また、いま言ったレクリエーションあるいは観光、保養設備、こういったようなものと関連させた開発というのが中心になっていくのじゃないかというのであります。このいずれをとるかということは、先ほど私が前段に御質問を申し上げたことと関連するわけであります。その基本的な方向がきちっと定まっておらないと、非常に中途半端なものになる、一方に環境を守りながら、一方においては石油基地を誘致するといったような非常に混乱した政策というものかとられていくのじゃないかというような、そういう心配があるわけであります。したがって、いま大臣のおっしゃったような、はっきり今後という宮利中心の開発の方針はとらない、そして、あくまで美しい自然を生かした、福祉重点、人間尊重の奄美群島の開発をやっていくのだという方針をぜひとも今後とも貫いていただきたいというふうに思う次第でございます。

そこで申し上げますが、この特別措置法が昨年

三月二十七日に国会において成立をいたしております。約一年になるわけであります。衆参両院においては大体同じような附帯決議を本法の成立に当たってつけておるわけでございます。この附帯決議というのは、やはり本法の目的、問題点というものを余すところなく伝えているように思われます。

ここでこの附帯決議の一部を参考までに読ませていただきますが、「奄美群島の特性に即した産業の振興を図るため、引き続き、大島紬などの伝統産業、さとうきびなどの地場産業の保護育成を図り、その振興を推進するとともに、豊かな自然を活かし、かつ、群島経済の発展と住民福祉の向上に結びつく観光開発をすすめる等、新しい産業を開発し、就業機会の増大と生活の安定に努めること」。こういう附帯決議がついておるわけであります。さらにまた、今度の改正に関連あるわけであります。ありますが、「道路、港湾、空港の整備が群島住民の生活基盤に深いかかわりをもつことにかんがみ、今後、主要地方道の国道昇格、一般道路の改良・舗装の促進、港湾及び関連施設の整備等に重点をおいた交通体系の整備を図る」これは衆議院の決議を見ても参議院の決議を見ましても同じ内容でございます。

政府はこのことについてこの一年間どのような努力をしてこられたか、御説明をお願いをいたしたいと思います。

○近藤政府委員　まず大島つむぎなどの伝統産業、サトウキビなどの地場産業の保護育成につきましては、まず大島つむぎにつきましては、御案内のように昨年逼迫した金融状況のもとでございました。非常に金融に対する要望が強いわけでございました。そこで奄美群島振興開発基金を通じて、所要の融資あるいは信用保証を行った次第でございます。なおまた、大島つむぎの後継者養成のための施設に対して国が補助を行う等の措置も講じております。なおまた、サトウキビにつきましては、土地改良等を通じて、農業基盤の造成ということでは、公共事業費を投入いたしております。

す。さらにまた、道路、港湾、空港、こういった開係の一般の公共事業費でございますけれども、先生御案内のように、公共投資抑制下の厳しい折ではございますけれども、本土あるいは本土離島を上回る前年度対比の上昇率の枠を確保して、苦しい中ではございますけれども、特にこの地域の公共施設水準の向上を図ったというような措置を講じております。

○清水委員　いま大島つむぎとサトウキビ等の問題についてお答えがあったわけですが、特にこの大島つむぎの振興については、昨年伝統的工芸品産業の振興に関する法律というのが制定されました、これらの伝統的産業、非常に高度な技術を持っておる産業に対する育成を図っておるわけですが、しかし、最近に至りまして、この大島つむぎが朝鮮においてやはりこれに類似する製品が産出されるようになりまして、非常に圧迫を受けておるというような状態が起こりつつあるわけですが、これについてどのような対策を政府はとっておられるのか、もし関係者がおられましたならば、お答えを願いたいと思います。

○近藤政府委員　ただいま先生御指摘の大島つむぎにつきましては、最近韓国の方からの輸入がございまして、業者が非常に脅かされておるといようなお話を地元から再三聞いております。国土庁といたしましては、通産省の方と十分連絡をとりまして、これに対する対応策を現在検討しております。

○清水養眞 検討をしておるということでございますけれども、それはいまもうどんどん入ってまいりまして、相当な圧迫を受けておるわけですが、それはどのような内容の検討であり、いつごろまでに実行のめどがあるのか、それはお答えできませんか。

○近藤政府委員 輸入制限あるいは輸入に對する税金をかけるというような点につきましては、いろいろ國際的な問題があるようで、むずかしいようでございますけれども、不当表示等の通産省関

係の所管の分につきまして、何らかの措置がとれるというように、通産省の方で検討しておると聞いております。

○清水委員 それでは、大島つむぎの方は担当がおられないので、十分なお答えがいただけないようでありまして、また別の機会にすることにいたしまして、サトウキビの問題であります、いまの状態においてなかなかサトウキビでもって奄美大島の――農林省、来ていませんか。それではこれが現在の経済情勢下において、このままの状態では引き合ふものであるかどうか。いま生産者価格の大幅引き上げ等の運動が群島内に起きて、それぞれ皆さんに働きかけがあるのじゃないかというふうに思いますが、なかなかいまの経済情勢の中ではサトウキビというのが困難なように聞いておるわけでありまして、それについての具対的な対策といったようなものがありましたら、ひとつお聞かせ願いたいと思います。

○近藤政府委員 農林省が来ておりませんので、的確なお答えができるかどうかわかりませんけれども、サトウキビにつきましては、価格が生産者価格を割るというふうなことで、昨年いろいろ問題になったようでございますが、一応一トン一万五千円でございましたが、昨年引き上げが図られました、生産者の方々もこれで一息ついておるといふ状況であると私も承っております。

○清水委員 これもまた機会がありましたらお伺いすることにいたします。

それでは、同じく附帯決議の中にもあるわけですが、また今度の改正案の内容にもなっておりますが、道路の整備、さらにまた、このほかには、港湾や空港の整備その他の交通体系については、どのようなことになっておりますか、お伺いをいたしたいと思います。

○近藤政府委員 復興計画及び振興計画の時代は、御案内のように、自治省で一括計上いたして、鹿児島県を通じて施行しておったわけでございますが、振興開発計画になりましたからは、御案内のように、自治省及び国土庁において一括計

上した上で各省へ移しかえて、それぞれの事業主管省が事業を行うという形になっております。振興開発計画に沿ひまして、道路、港湾、漁港等、基幹施設につきましては、事業が四十九年度以降進められておるといふ状況でございます。

○清水委員 きょうは国土庁長官が出席しておりますので、一応この法律ができた上だった時点における附帯決議というものがそれぞれ法律の趣旨なり問題点なりを非常に明確にあらわしているものであります、その点について、大臣がおられると一応これに対する、こういってような方向でやっておるのだというお答えがいただけたものと、この人々を私は呼ばなかったわけですが、この法律案の審議がある以上は、当然こういってような質問が出てくるということを予想して、やはり出席しておられるのが当然じゃないかというふうなことは私は思いますが、しかし、きょうは雪でありますので、なかなか来られない、おくれであるといふようなこともありますので、余り詳しいことは、それでは後の機会にして、やめたいと思います。

それでは、非常に大事なことです、国鉄航路の開通というものが、これまで附帯決議で要望されておるわけですが、奄美群島というのは三百キロも鹿児島から離れておるところにあるわけでありまして、非常に交通の便が悪い。そしてその運賃なりその他の交通費が非常に高くなるということで、少なくとも国鉄運賃並みの交通費でもって何とか本土との間の往來をしたい、いろいろな物資の輸送をしたいという強い希望があるわけでありまして、特にそういう意味で、国鉄航路の開通というのは地元民の非常に強い要望になっておるわけでありまして、また、附帯決議にもこの点特に書かれておるわけでありまして、その点について、どのように具体的にこれに対する処置が行われておるかということをお伺いしたいと思うわけですが、これも出席しておりませんか。

○近藤政府委員 国鉄航路の問題及び運賃の問題

は、御案内のとおり、運輸省の専管事項でございます。この法律の審議の際におきましても、国鉄航路についていろいろ委員会におきまして御議論があったと聞いております。運輸省において現在のこの附帯決議の趣旨を受けて検討中であるというふうに聞いております。

○植村説明員 ただいま奄美大島に国鉄航路を開設してどうかというお話でございますけれども、この問題につきましては、現在民間航路が数社ございまして、輸送力は十分についているというところでございます、国鉄航路を直接開設するということは非常に困難ではないかというふうな、たびたびわれわれの方としては答弁しておるわけでございますが、ただ、運賃の問題につきましても、これは民間航路の運賃の問題でございますけれども、仮に国鉄を就航してみたいとしたとしても、国鉄の場合はやはり民間航路との調整を考へて運賃を設定するというたてまえになっておりますので、運賃面で果たして有利になるかどうかという点につきましても、疑問ではないかというふうに考えているわけでございます。

それから、現在連絡運輸というものを実施しております、旅客、手荷物につきましては昭和三十七年から連絡運輸を実施しております。小荷物、これは運賃上のメリットが生ずるものでございまして、小荷物につきましてはすでに四十八年の八月一日から連絡運輸を実施しているというのが現状でございます。これは、現在実施しておりますのは名瀬、古仁屋、龜徳の三港でございます、結局島は奄美大島と徳之島に限られておるわけでございますけれども、その他の島につきましても、こうした連絡運輸を開通していただきたという要望が実は非常に強いわけでございます。それに対処いたしまして、われわれの方としては、これは民間航路の協力がなければいかぬわけでございますけれども、そういう面での指導もいたしまして、民間会社の協力が得まして、実は喜界島それから与論島、沖永良部島、港につきましても喜界港、和泊港、与論港でございます。

ますが、この三港につきまして連絡運輸をやりたいということで、鋭意行政指導もいたしまして、検討しているところでございまして、多分近々開設される見込みでございます。

○清水委員 道路局長がおいでになったようでありまして、この法律案に関連する問題をお伺いしたいと思ひます。

この、主要地方道の国道昇格については大変結構だと思ひますが、次に、この徳之島、沖永良部島及び屋久島なども、鹿児島や那覇市の間に一列になつておるわけなのですが、この三島における、現在主要地方道というものはないかもしれないですが、今後やはり国道をつくるかと申しましようか、国道昇格への展望があるのかないのか、その点ちょっとお伺いをいたしたいと思ひます。

○井上(孝)政府委員 御質問の奄美群島のその他の島及び屋久島等につきましては、今回国道昇格はいたしておりません。実は、御承知と存じますが、離島については国道に昇格したのは今回が初めてでございます。数年置きに国道の追加指定をいたしまして、国内にも三万三千キロに及ぶ国道がありまして、そろそろ均衡から言つてもこの次の追加指定のときには離島も入らなくてはというところで、今回離島六百一十キロを、主要地方道を国道に指定したわけでございます。やはり全国とのバランス上制限を設けてまして、今回は離島でありまして、市があるところ、それから市がなくとも四町以上ある、もう一つ人口が四万人以上であるというふうな制限を加へまして指定をしたわけでございます。それからまた、いま御質問にございましたように、一応主要地方道であることというところが国道の要件でございます。

以上の各種の要件から見ても、いま御指摘の屋久島、徳之島、沖永良部島は外れたわけでございます。将来どうするかということにつきましては、いまここではつきり申し上げかねますが、さらに国道がふえていった段階で検討したいというふう

思っております。

○清水委員 そうすると、いまの国道の昇格というのは、一応人口四万以上あるとか、市町村が四つあるとか何とか、いま一応の基準みたいなことを言われたが、これからは、そういったような島の大きさと申しましょうか、人口とか市町村の数等が一つの基準になるわけですか。国道昇格をさせる場合に、主要地方道があるということと、その島の大きさが、四万以上人口があるとか、それから市町村が幾つあるとか、それから島の大きさがどの程度あるとか、そういったような一定の基準が一応いま設けられておるということで、お伺いいたします。

○井上(孝)政府委員 国道の昇格につきまして、やはり重要な路線であるということと、どのような尺度で見るといことが非常に問題でございます。法律には第五条に五項目ほどございす。その範囲内でどの路線を選ばべきかということ、いろいろいま申しましたような内部の基準をつくりましてその都度やっております。

たとえば内地におきましても、路線ごとと路線の重要性をあらわす路線値、あるいは網の間隔が余りに密になりますとバランスを失いますので、網値、そういうものを数字的にはじき出していろいろやっております次第でございます。

御指摘のように、離島につきましては、やや内地の各地とは事情が違いますので、先ほど申しましたような特別な市があること、あるいは町村でも四町以上あることというような制限をつけたわけでありまして、内地でも、まだ市でありましても国道が到達しない市も若干あるような事情でございますので、今後はそういった点をもう一遍、この次の追加指定のときは、また新たな基準をつくらなければならぬというふうに考えております。

○清水委員 いまのような奄美のこの主要地方道の国道昇格の問題についても、一応新しい基準をつくりまして国道昇格をさせておるわけですか。これも奄美群島の開発の一助ということで配慮され

たものであろうというふうに、われわれとしては推定しておるわけでありす。もちろん屋久島、徳之島、沖永良部島、こういったところも当然国道昇格ということと地元民の立場で要するわけですが、いま言ったように、いまだですらも相当無理しておるというような事態でありますので、せめてその前提として、これらの島々の県道を主要地方道というふうなところまで持っていくような行政指導というものはないものだろうか、その点についてお伺いをいたします。

○井上(孝)政府委員 実は、昨年の国道昇格によりまして、主要地方道よりも国道の延長が現在長くなっております。本来やはり国道、主要地方道、一般地方道というふうな、ピラミッド型に下級道路の方が多いた方が正常な姿であつたわけでございます。約五千八百キロの国道昇格をいたしました。主要からそれだけ減つたわけでございます。現在、主要地方道が国道より少ないというやうな形になっておりますので、新年度に入りましてならば、各府県から要望をとりまして調査の上、主要地方道の追加指定をいたしたいと考えております。その際に、先生いま御指摘の、奄美群島の大島以外の島の県道が主要地方道になり得るかどうかが、十分打ち合せて検討したいと思っております。

○清水委員 これもまた通産省の方が来てないやうですから、ちょっと質問してもどうかと思ひますが、いま奄美大島でやはり一番問題になっておるものの一つに、枝久の石油基地の問題があるわけですか。今後の総需要抑制下でありますから、さらにまた石油消費節約の折ですから、相当条件の変化があるわけですが、その後この問題はどうかというふうになっておるのか、その点わかりましたならば、ひとつ教えていただきたいと思います。

○近藤政府委員 枝久の石油基地の問題につきましては、業者の方が立地の意向があるということと地元とに照会した。地元におきましては、御案内のように、誘致賛成派と反対派があるというやうな状況でございます。地域全体といたしま

して、あるいは県といたしまして、まだこの地域にこういう石油企業を立地させるかどうかというやうな計画はないやうでございます。御案内のやうに、国が承認いたしましたところの振興開発計画におきましては、こういった石油企業の立地というものは前提にいたしておりません。したがって、今後の推移を見守りたいと思っております。

○清水委員 先ほどから奄美群島の開発ということについて、基本的な考え方のもとに行つていくかということ、いわゆる基本的な方針というものが非常に重要である。つまり生産第一主義、営利主義でいくのか、あるいはまた人間尊重、そして自然保護の立場でいくのか、そういったやうなことが非常に重要な問題であると申し上げましたが、その具体的なあらわれがこの枝手久の石油基地の問題でもあらうかと思ひます。この点について環境庁は、この枝手久地域というものは、たしか国定公園等も非常に近いところにあるはずなんです。どういふお考えのもとにこの問題の対応をしておるのか、処理をしておるのか、それを、環境庁が来ておるはずですが、お伺いをいたしたいと思ひます。

○柳瀬政府委員 奄美群島は自然のすぐれた景観を非常に有しておる地域でございます。昨年の二月にその中で特にすぐれた地域につきまして、鹿児島県の申し出を受けて国定公園の指定をした地域があるわけでございます。先生いまおっしゃいました枝手久島の石油精製基地の關係の地域につきましては、国定公園の地域には入っておりません。したがって、国定公園の地域でなくとも、もしそういう計画が具体的にになりますれば、総合的なアセスメントの点で、自然景観の保全という点から十分これを検討して、それに對処していくという考えでおるわけでございます。

○清水委員 ちょっと直接奄美とは関係ありませんが、奄美の場合でも、やはりこれから石油基地を設けようとする計画があつたり、あるいはまたいろいろな道路をつくっていく場合、あるいはまたその他のいろいろな建築物をつくる場合でも、や

はり自然保護、環境の保全というやうなことが非常に矛盾をする場合がこれから多くなつていくのではないかと。そういったやうなことを避けるためには、どうしても最初から、計画の段階からきちつとした方針というものを持っていないと非常にやり方に混乱が起つてくる。そして所期の成果も中途半端な状態で上げ得られないというやうな結果になりかねないやうな気がするわけでありすので、その点やはり基本的な方向というものをきちつと踏まえて、これから奄美群島の開発というものをやつていただきたい。

そういうことと関連をいたしまして、ちょうど同じやうなことが山梨県に起つておりますので、余り直接関連がないということ、ほんの一部、ちょっと簡単に道路局長おいでになつておりますのでお伺いをいたしたいと思ひます。

自然公園内の道路というものの建設は、林道であれ、有料道路、そういったものであるならちろんのこと、非常に慎重に行われなければならないと思ひます。山梨県の自然公園内の道路、いわゆる連峰スカイラインについて、その一部、小淵沢と急坂原ですか、この有料道路がいま開通しておるわけでありす。この道路は、道路整備特別措置法によつて恐らく手続がとられておるはずなんです。それは一体どういふことになつておるのか。道路整備特別措置法の第七条の十二、あるいは第二条の三になりますか、どこまで認可されて開通をしておるのか、その辺のところを局長、ちょっとお答えしていただかせんてしうか。

○井上(孝)政府委員 御質問の山梨県の連峰スカイライン、ただいま自然公園道路と言つておるやうであります。その一部が一番西の端の小淵沢、国道二十号線に近いところ七キロばかりを有料道路として、先生いま開通しておるとおっしゃいましたが、まだ工事中でございます。有料道路として認可申請が出ております。しかしながら、御承知のように、この部分は主要地方道の一部でございますが、この主要地方道を含めまして、全

延長百六十キロに及ぶいわゆる連峰スカイラインという林道等を含んだ計画が山梨県にございまして、これについて自然保護の観点から非常に強い反対の意見が出ております。私の方でいま受け付けました有料道路は、この部分の一番西の端でございまして、主要地方道になっておるところでございまして、これを昭和五十年完成で舗装までしようというところで、七キロ部分、有料道路の認可申請が昨年の四月に提出されております。しかしながら、昨年の五月三十日に、衆議院の公害対策並びに環境保全特別委員会におきまして、いま申しました連峰スカイライン百六十キロ全体を含めまして、自然保護の見地からの工事不許可の請願が受け付けられましたので、ただいま私どもの方といたしましては、有料道路の認可申請を保留をいたしまして、設計内容あるいは地元の方々の協議をするよう、県において検討を命じておるわけでございます。

○清水委員　なお、奄美群島も、日本全体から見まして、やはりこのすぐれた自然というものを国民全体の立場で保全をし、そしてそれにふさわしい開発利用の仕方というのを考え、その中で郡民の生活向上というものを図っていくかなければならない。そういう意味で、今後環境の保全、自然保護というものと開発との間にいろいろの調整をしなければならぬ問題というものが、多々出てくるのではないかとこのように思っています。そういう意味において、やはり環境庁はこの特別措置法の実施に当たりましては、格段の強い配慮をしていかなければならないということ、あらかじめ環境庁の注意をひとつ喚起をしておきたいと思えます。特に沖縄においては石油精製基地の問題とか、あるいはまたその他いろいろな産業が目を光らせておるわけでありまして、その点について特に環境庁は、これらについての自然保護の立場からの厳重なる行政指導というものを期待をいたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○天野委員長　浦井洋君。

○浦井委員　国土庁にもらった資料によりますと、奄美群島の島民の所得が四十三年と四十七年とを比べてみますと、四十三年が対県、本土の鹿児島県、八五・一％、対国が四五・八％、それから四十七年になりますと対鹿児島県が八七・八、対国が五四・二、確かにちよっと上がってはいるのですけれども、まだまだ所得格差が非常にひどい。だから、今回一部改正でありますけれども、この振興開発法というものはそういう郡民の所得格差を引き上げることが非常に大きな目的でなければならぬというふうに思うわけです。

今回は道路の国道昇格に伴う措置だけでありまして、果たして去年できたこの法律がこのままでよいのかどうかという問題があります。先ほどからもいろいろお話が出ておりますように、サトウキビにいたしましても非常に生産者価格が低い。あるいは地場産業である大島つむぎの問題にいたしましても、韓国産が日本に入ってきて、そのために壊滅的な打撃を奄美群島では受けておるといふことも聞いておるわけで、こうなりますと、せっかくこういう振興開発特別措置法というものが実行されておつても、形だけのものになってしまう、ますます本土との所得格差というものがひどくなるという傾向が、そういう可能性が非常に強い。だから、奄美群島に住んでおられる皆さん方は、阪神間であるとかあるいは九州、こういうようなところに、島外に出ざるを得ないというふうには私は考えておるわけなんです。だから先ほども言いましたように、真の振興開発の目的というものは、これはもちろん手段としていろいろな産業の振興もあるでしょう、基盤整備もあるでしょうけれども、要するにそこで生まれて育った郡民、島民の方々が自分のふるさとで、故郷で安心して安定した生活が得られる、こういうようなところに最大の目的を置かなければならぬというふうに私は思うわけですけれども、その点についてひとたび大臣の御意見を初めに承ってみたいと思います。

○金丸国務大臣　奄美大島が復帰して二十余年に

なるわけでございますが、その奄美大島の特別措置法等によりいままでも努力してまいりまして、ただいま先生が数字を挙げて御説明になりましたように、努力の結果は出ておると私は思うのですが、しかし、将来の可能性という問題については非常に心配しなければならぬ。また、その地域で生まれた人はその地域で生活するということが本当に自然な姿だろう。そのためには所得の格差のない地域社会をつくるということが当然だと私も考えております。

〔委員長退席、服部委員長代理着席〕

そういうことを考えてみますと、先般もお話し申し上げましたように、沖縄と奄美大島とを比べてみましても相当な格差があるだろう。問題は政府がこれにどれだけの力こぶを入れるか。それは予算措置であろうと私は思う。港灣をつくり道路をつくり漁港をつくり、あるいは地場産業の発展のためにいかにすべきか。融資の問題もあるでしょうし、その他開発等の問題につきましても、先ほどコンビナートというような問題については相当な問題点があるけれども、しかし、そういうものでなくて、地場産業として公害のないあるいは環境の破壊のないそういうものも働く場所としてつくらなければならぬということも考えなくてはならぬ。ことにつむぎの問題等につきましては、これをいかに育成、保護していくかというところに問題点があるわけでありまして、先ほどもお話ししましたように、通産省等においても非常に配慮をさせていただいておるわけでございますが、国土庁はその予算の関係等につきましては各省庁等に分割されておるわけでございまして、国土庁は各省庁と連絡をとり、一括して予算を取りながら、そういうことでございしますが、問題は予算だ。私は、できるだけ特別な方法で予算というものを今後最大の努力をいたしたい、ことに来年度の予算につきましても十分な配慮をしてまいりたい、このように考えておる次第であります。

○浦井委員　それで、ついでに国土庁にお伺いし

たいのですけれども、そういう大臣の特別な努力を来年度もしたいということなんですが、具体的に国土庁として、所得格差をいつまでにどの辺まで解消したいというような案あるいはしっかりと考えた考え方を持っておられるわけですか。

○近藤政府委員　国土庁の案と申しますよりも、閣議了解を得ておりますところの奄美の振興開発計画によりますと、この五カ年の計画をこの計画どおり実施いたしました場合のこうなるであろうという推測を書いております。

それによりますと、まず所得の面におきましては「住民一人当たり所得は四十七年度の三十九万円から二倍近くに、県及び全国平均との格差は縮小に向うと考えられる。御案内のように、この振興開発計画全体を通ずる主張は国との格差是正ということに主眼が置かれておるわけでございまして、この五カ年の振興計画の実施によりまして郡民所得も倍には持っていく。しかしながら、倍に持っていくと、国の方が動かなければ当然国並みになるわけでございまして、国の方でもその間に上昇をいたしますことが当然予想されますので、格差は縮小の方向になるであろうというふうに考えておるわけでございます。

所得の面ではさうでございますけれども、そのほかの生活関連施設につきましては次のように述べております。「目標年次の住民生活については、水道、簡易水道、下水道、廃棄物処理施設等の整備が進み、生活環境施設の整備は国民の標準に達することが期待される。また、道路の整備が進み、空港、港灣等も充実して本土との間及び群島内の時間距離は短縮されるほか、主たる集落が概ね本島では、名瀬から二時間圏、他島では中心集落から一時間圏に入ると思われる。」というように述べておられます、社会生活関連施設につきましては大体本土並みということが言われております。

ただ、しかしながら、この計画が発足いたしましたからちょうど公共投資抑制の時期になっておりまして、奄美群島につきましては、ただいま大

臣からも御説明ございましたように、特に配慮はいたしておりますものの、全体の規模が若干縮小しておりますので、この計画実現のためには、これからよほど各省協力してがんばって公共投資を投入していかなければならないというふうに考えております。

○浦井委員 この計画が達成できれば、本土との格差が縮まる、所得が倍になって本土との格差が縮まる、縮小の方向に向かうだろう。しかしいろいろ困難な条件があるという話であったわけなんです、あまり郡民の方にむだになるような夢を持たずに、現実の、地についた施策をとっていかなければならぬというふうに私は思うわけです。

○大塚説明員 お答えいたします。確かに先生の御指摘のとおり、離島における島民の足の確保ということをはきわめて急務でございまして、必須の条件というふうにわれわれも思っております。港湾の整備予算は、御承知のように、四十九年度から運輸省の所管になりました、私どももいたしまして、四十九年度は前年対比相当な伸びを考えておりますし、また、五十年年度予算案におきましても、実は港湾の予算全体が前年を下回った形になっておりますが、その中におきまして、奄美の港湾整備の予算につきましては約四〇数%の伸びを考えて、鋭意努力をしておる次第でございます。ただ残念ながら、本格的な港湾整備というものがまだ緒についたばかりでございます。これ、これも先生御指摘のとおり、これから相当な努力が必要であらうかと考えております。

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

何と五十三年度までに名瀬港だけでなしに群島の離島である沖永良部であるとカ徳之島、与論、こういうようなところで、いずれも一万吨級の船が接岸できるような、そういう港湾整備をやるつもりだというふうに聞いたわけなんです、どうですか。

○大塚説明員 お答えいたします。確かに先生の御指摘のとおり、離島における島民の足の確保ということをはきわめて急務でございまして、必須の条件というふうにわれわれも思っております。港湾の整備予算は、御承知のように、四十九年度から運輸省の所管になりました、私どももいたしまして、四十九年度は前年対比相当な伸びを考えておりますし、また、五十年年度予算案におきましても、実は港湾の予算全体が前年を下回った形になっておりますが、その中におきまして、奄美の港湾整備の予算につきましては約四〇数%の伸びを考えて、鋭意努力をしておる次第でございます。ただ残念ながら、本格的な港湾整備というものがまだ緒についたばかりでございます。これ、これも先生御指摘のとおり、これから相当な努力が必要であらうかと考えております。

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

一万トン、喜界島はちよつと省きますけれども、こういう計画であるというふうに聞いておるわけなんです、その確認と、それからそれぞれの港はいつこういうようなことが実現するのか、この見通しですね。

○大塚説明員 基幹港湾の整備目標につきましていま先生が御指摘ございました点は、そのとおりでございます。

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

○大塚説明員 いま目標の達成のために必要な金というものが、試算によりまして恐らく二百億近い金がかかるというふうに聞いております。それに對しまして、四十九年度が約十億、五十年年度がいま予定しておりますのが十五億程度で、二カ年間で二十五億程度の予算を用意しておるわけでございますが、それをもとにいたしまして、二百億円というものを達成するためには相当な伸びを予定しなければならぬわけでございます。したがって、五十三年度までといいますが、あと五十一、五十二、五十三と三カ年あるわけでございますが、その三カ年間で百数十億の整備を行うということについては非常にむずかしいとわれわれは考えておりますが、島民の方々の御希望もございまして、

今後の予算の見通しもございしますが、できるだけ目標の線に沿って努力していきたいというふうに考えている次第でございます。

○浦井委員 ちよつと繰り返しになりますが、三カ年というのは、おたくの言われたのはいつのことを指すわけですか。

○大塚説明員 いま三カ年と申しましたのは、五十一、五十二、五十三ということでございます。

○浦井委員 大臣、運輸省の課長としては五十三年度までに名瀬はもちろんのこと、奄美群島の離島にまで一万吨級の船が接岸できるような港湾施設を整備したい。ところが、正直に言われておるんですが、四十九年度は約十億予算がある、五十年年度が十四億七千万、十五億近く、これであれば、全部やるのに二百億かかるでしょう、そうすると、五十三年度までこれはもうどういってできないということ言われたのと同じことなんです。これ大臣、国土庁長官としてこれを所管されるわけで、先ほど言われた、予算が問題だ。確かにこれはもう問題が出てきているわけなんです、これをひとつ来年度からどうしますか。

○金丸國務大臣 予算という問題が、所得の格差をなくし、また、振興を図る上においても非常に必要な基本であることは当然であります。ただいま運輸省のお話を承っておりますが、常識的に判断いたしましたら、先生のおっしゃる通りに、やれない、計画どおりにいかないという判断を、私もします。

○浦井委員 期間を縮めて、できるだけ五十三年度までは、一万吨接岸可能な港湾施設の整備を離島も含めてやるために努力することです。

○金丸國務大臣 私も政治家の端くれですから、予算の問題も聞いて、これはとてもむずかしいなという感じがいたしております。そういう意

味で、所定の予定日までででき上ると考えられない、いまの予算措置の關係から。そういう意味で、その計画どおりにはいかないにしても、最小限これを縮めたい、これが私のやる仕事であろう、こう考えておるわけでありませう。

い。これは本土の事柄とまた質的に全然違うわけですから、この点を要望しておきたいと思うわけです。

○浦井委員 それは、ひとつ最大の努力を。何年間という約束までできにくいですな。

それは、長官御存じかどうか知りませんが、阪神というものは、奄美と鹿児島、それから奄美と阪神、こういうふうなつながりになるわけですが、阪神とい

○大塚説明員 お答えいたします。

先ほどから申し上げておりますように、そういったことでも、運賃上の問題、これは、

○浦井委員 それで、私が一つ要望したいことがあるわけなんです。それは先ほどから言っておりますように、

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○浦井委員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

○大塚説明員 旅客、貨物につきましては、通算制がたてられておるわけですから、比較的安くはな

へ抜ける航路につきましては、いわゆる島民割引制度なるものを導入したわけでございますが、島民割引制度というふうなものの趣旨、われわれはその航路が生活航路である、島民の日常生活に不可欠な航路であるというふうなものにつきまして、住民の負担の軽減という立場から、島民割引制度を考えたわけでございますが、奄美から阪神というところにつきましては、そういう趣旨から申しまして、現在考えておりません。もし阪神間往復される場合は、奄美から鹿児島へ上陸されまして、国鉄でもってやっていただく方が割安になるかと思ひます。そういうふうな考えております。

○浦井委員 奄美―鹿児島が生活航路である、それはさうだろと思うのです。しかし、奄美―阪神間が何で生活航路にならないわけなのか。先ほどから言っておりますように、二十万人の方が住んでおられる。親戚縁者もたくさんおられる。当然現在群島に住んでおられる方が、これは益壽には必ず来られる、また本土からも帰るといふことであるわけですから、少なくとも私は現在奄美群島に住んでおられる方の奄美―阪神間の割引くらは、これは道理のある島民の要求ではないか、希望ではないかというふうに思はざるを得ないわけではあります。

それから金の問題にしても、名瀬―鹿児島が二等料金で二千三百十円、名瀬―神戸が六千四百四十円、これが昨年の十一月一日に四千四百円が約四〇%上がつて六千四百四十円に上がつておるわけでしょう。十一月一日からは鹿児島―奄美は島民割引をされているわけですから、阪神間も当然引をされるべきだと思ひます。もしそれで民間業者の方でいろいろと経営的な問題があるならば、これはまた別の措置で考えられるのではないかというふうに思ひますが、どうですか。

○熊木説明員 われわれ考えておりますのは、本土に対して最短の距離について、それは当然に鹿児島との関係では医療的な関係、文化的な関係、社会的な関係で連絡というのが日常の生活に不可欠だと思つて考えておるわけでございます。

欠だと思つて考えておるわけでございます。

阪神航路についてなぜできないか。これは民間の事業者の方で後は考えたらどうかという御質問でございますが、阪神―奄美間の輸送につきましては既に島民割引をやりますと、それが逆に言えば一般旅客運賃をアップしないと船会社、事業者としては経営がむずかしい。現に、昨年の運賃改定もございましたが、その前、各社すべて赤字でございました。昨年の運賃改定の際にも、われわれとしてはコスト面でもかなり厳しく査定しております。多分四十九年度についても赤字が見込まれておる段階でございます。われわれとしては現在の段階では奄美―鹿児島航路にしかできないのじゃないか、こういうふうな考えております。

○浦井委員 余り納得いくような答えではないと思ひます。四十九年度赤字というのは、関西汽船も大島運輸も、どちらも赤字なんですか。

○熊木説明員 各社すべての航路について赤字になっております。

○浦井委員 そうすると、いっそのことは国鉄にでもやつてもらつた方がいいんです。政策運賃で、赤字でびびり言っている会社で運賃割引もせぬ。何でもそのまゝはってあるわけですか。もつと運輸省としてきちんとした行政指導をやつて、島民の所得格差の解消のために欠くことのできない航路を安く確保するといふための努力をやはりすべきではないかと思ひます。あるいは自治体であるとか国なんか、たとえば大島運輸なんかには補助金を出すという制度も考えられないこともないでしょうし、そういう努力はされているわけですか。そんな考え方では検討されているわけですか。

○熊木説明員 四十八年度、四十九年度につきまして赤字と申しました。その前にも赤字になつておりますが、その中身は、石油ショック以来のコストアップというふうなもので、それがかなり大きく響いたわけでございます。先ほど先生の御質問にもありましたように、約四〇%の運賃改定であつた。ところがそれ以上になりますと住民の

負担の問題との関係で上げられないということ、暫定的にそういう形になつたわけでございますが、奄美―沖繩航路について国の助成策を考えないかということでございますが、われわれ現在やっておりますのは、いわゆる船舶整備公団との共有に基づきまして、共有方式という形で、船舶の建造について十分な共有制度という形で行政を進めております。

○浦井委員 どうも話が前へ進まぬ。やはり国鉄の航路にいつそ切りかえたらどうかというところに短絡しように私はなるわけですね。だからもう一遍言いますよ。去年の十一月一日から四〇%近く上げた、鹿児島―奄美も阪神―奄美も。こちらの方は島民割引をやっているわけでしょう。こちらの方は生活航路で割り引きします、こちらの方はしない、どうも話が合はぬ。なぜできないか。やるために真剣に検討してみますぐらいは言えぬわけですか。どうですか。

○熊木説明員 島民割引制度は帰るところ、島民以外の方の一般運賃のアップと、それから島民の利用者の方のダウンという形に結果的になるわけでございます。そういたしますと、奄美―鹿児島航路につきましては、島民の利用も多うございまして、それについてそういうふうな形で島民割引制度というものを導入したわけでございますが、阪神、それから東京航路という航路がございまして、航空その他との関係もありましてかなりの利用者が動いておるといふような状況でございますので、われわれとしましてはそういう長距離航路についてまで離島島民割引というふうなものを考えるべきじゃないというふうに指導いたしております。

○浦井委員 納得ができません。島民が利用する比率は私調べていませんけれども、先ほどから言っているように、奄美関係者の往来というのは鹿児島―奄美も多いでしょうけれども、阪神―奄美も一般との比率から言つてそう変わるものではないと思ひます。割引をするときは最短距離だと言つたのですが、そこから、鹿児島から

阪神までは国鉄を利用してくれ。計算してみたら奄美―鹿児島、それから鹿児島から国鉄を利用すれば、阪神から奄美へ行く航路を利用するよりもぐつと割高になるのですよ。そんなことで運輸省、これ振興開発計画をつくつて所得格差をなくしますというふうなことを一方で言うておつて、片一方でそういうことをやつて、それで済むのですかね。だから私は、もつとやはり阪神間との往来について運輸省としても真剣に努力をする、公共性の確保のために島民割引を真剣に検討するといふことをひとつ言明していただきたいと思ひます。

○熊木説明員 先ほどから申し上げておりますように、いろいろな経緯がありまして、ようやく昨年十一月、奄美―鹿児島航路につきまして、いろいろ努力した結果、初めてやつたわけでございまして。(浦井委員「やつてはいるわけでしょう」と呼ぶ)初めてやりました。過去にいろいろな問題がありました。初め、そういうふうな形で、われわれとしてはいまのところ、やれと言われてもちよつとお返事できかねるわけでございます。

○浦井委員 ばそそと最後にできかねるというふうなことを言うて……。じゃ、大臣が来られたら一遍大臣に尋ねてみますけれどもね。それでは今度は課長さんに改めてもう一遍、別の問題をお尋ねしたい。

これは合鑑問題といひますかチェック問題、手荷物問題ですね。これはおたくの方ですか。

○熊木説明員 はい。

○浦井委員 奄美―沖繩、阪神―奄美―沖繩、その航路について言いますと、委託手荷物の場合に、正式な運賃のほかはそれぞれ港での積み料、おろし料というものが別に徴収をされておるわけなんです。これは御承知だと思ひます。これは関西汽船とかあるいは大島運輸でなしに、それぞれ港の港湾業者などが請け負つておるようでありまふけれども、こういう積みおろし料というふうなものとは何か法令で定められておるわけですか。

○熊木説明員 持ち込み手荷物のことを通常いま

先生おっしゃった形で表現されておるわけでございますが、これにつきまして日本の一般におきましては、運送約款上通常の委託手荷物運賃につきましては積みおろしの作業も含んでいるという形の運賃設定になっております。ところが奄美・沖縄航路におきましては、過去からの沿革上、積みおろしは別途という形で各社の運送約款に規定いたしております、別建てになっておるのが実情でございます。

○浦井委員 各社の約款で決められておるというだけですね。沿革上そうなっておるのだということなのですが、やはり私は、正式な形としては委託手荷物の運賃の中にそういうものが含まれるべきものだというふうに思うわけです。私、実は神戸港に行つて調べてきたわけなのですが、神戸港の場合は大島運輸が神戸丸を奄美に出しておる。その場合に、その合盛、チッキ、委託手荷物は神戸港に存在しておる商船港運という港湾業者が積みおろしを扱っておる。ずっと私積みおろしのところを見ていたわけですが、別に昔のように手間は要らぬわけです。人と別に手荷物を受け付けてお金をもらつて、すぐ後ろにある各島別のコンテナに積み込んで、そのコンテナをフォークリフトですつと甲板なりダンブルに入れていくというだけのことであるわけです。そういう実態から見ても、これは別に積みおろし料を取るといふのは、繁雑になる、あるいはそういう中で実質的な運賃が高くなるものではないかというふうに思われるを得ないわけです。現に阪神間に住んでおられる奄美群島出身の方は、こういうふうに言つておられる。神戸一名瀬間で言いますと、それまでは積み料が九十円でおろし料が八十円であつた。それが昨年の七月十日から神戸での積み料が二百円、名瀬でのおろし料が二百円。そして手荷物運賃が百九十円から二百七十円に上がつておるわけですから、結局委託手荷物を運ぶとすれば、前は三百六十円であつたけれども今度は六百七十円、ほとんど倍に近い値上がりになつておる。こういうことであるわけですから、この阪神

間に住んでおられる島民も含めまして、群島の方々は先ほどからも言つておる通りに、所得が一般的に低い。航空機を利用したい、そんなものは限られておる人なんです。国鉄を利用すれば、先ほど言つたようにむしろ運賃は高くなる、人も含めて。だから、こういうような値上げは、繁雑であるだけではない、利用者にとって非常に打撃になっておるわけです。だから、私は要望したいわけなんですけれども、こういう積みおろし料金を別に取るというようなことはこの際全廃をして、そして手荷物運賃に一元化をして、適正な値段に上げるということは当然あつてしかるべきだと思ふのです。もう少し合理的にやつて、利用する方に負担にならないようなところに是正する、こういうような方向が運輸省として考えられないものか。その線に沿つて業者が指導できないものか。その点をお聞きしたい。

○熊木説明員 ただいま別建て制度によるいろいろな不便というふうな形で御指摘を受けたわけでございますが、われわれも一応、その方が当然利用者の利便になるというふうな判断から、そういう方向で事業者を指導したいと思つております。(浦井委員「してゐるわけですか、これからするわけですか」と呼ぶ) 現に指導はしておりますが、おっしゃる通りにその方向ではつきりとやるように指導したいと思つております。

○浦井委員 はつきりとやるようにしたいということなんで、それはそれだけに、大臣が来られたのでちよつと尋ねたいのです。

ちよつと繰り返しになりますけれども、去年の十一月一日から鹿児島・奄美、阪神・奄美航路もいづれも船賃が四〇%近い値上げになつたわけです。そのときに島民の要望によつて鹿児島・奄美は割引制度ができたわけなんです。先ほど大臣がおられたときに言いましたけれども、島民の方は阪神間にもたくさん親戚縁者がおられる。むしろ群島全体の人口よりもたくさんの方が阪神間におられる。こういう状況で、公共性も高いし、何か運輸省の話によれば、奄美・鹿児島は生活航

路だけれども、阪神・奄美は生活航路でないというふうなことを言われておるのですが、私ははっきりと生活航路だと思ふのですが、これは特別措置法を主管されておる大臣として、この機会に阪神・奄美間の航路もひとつ島民にプレゼントとして割引をするということを決意していただきたいと思ふのですが、どうですか。

○金丸国務大臣 運賃その他の関係は専管事項が運輸省であります。私は逃げるわけじゃないが、先生のおっしゃられることは十分わかります。ひとつ運輸省と十分連絡をとり調整をしながら、この問題、先生の考へておられるような考え方が満足にできるかどうかかわからないけれども、できるだけその方向で努力してみたい、こう考へております。

○浦井委員 ひとつ期待をしておきたいと思ふ。それで、私、終わりたいと思ふのですけれども、もう一つ非常に小さな問題のように見えて、現に利用しておられる方が悩んでおられる問題をここに出してみたいと思ふのです。

その一つは、阪神・奄美航路というのはやはり盆、暮れはものすごく多いのです。そのときに三月前から切符が売り出される。皆殺到されるわけです。それでもなおかつ、売り出されて一週間ほどするとどこにもなくなつてしまふ。どうしていかと言いますと、これは私は全部確認しております。せんからわかりませんけれども、その土地その土地の有力者に頼んで、プレミアムはついておらないようですけれども、往復の切符を入手しておるという不便があるわけです。どういうふうに解決したいのか。ひとつこの点を指摘しておきたいと思ふ。何とかならぬか。

それからもう一つは、私が数日前に見いたときにはそういう矛盾はなかったのですけれども、盆、暮れなんかの場合には、乗船手続を切符を購入するときにそれから乗船するときとダブつてやるといふような現象が出て、特に乗船されるときには、盆、暮れときには暑く寒い、寒い中を待た長い間手荷物をぶら下げて暑い中、寒い中を待た

なければならぬということ、乗客の中で相当不満が出ておるわけなんです。こういう点で、運輸省から課長が来ておられるので実務的なことは後で聞くと、大臣のほうで直接の所管でないかもわからぬですが、ひとつできるだけの措置を講じていただきたい。このお答えを求めておきたい。

○金丸国務大臣 先生がおっしゃる通りに専管で運輸省の関係でございますが、国土庁も奄美大島を主管しておることありますから、全然関係のないことじゃない。島民のためです。この点につきましては運輸省とも連絡をとり、そして御期待に沿えるようにひとつ努力をしてみたい、こう考へております。

○熊木説明員 乗船手続につきまして繁雑であるという御指摘でございますが、これは船客の安全と申しますか、通常船に乗る場合、一定航路以上の場合には、住所、氏名すべて乗船前に書き込んで渡すという形に法律上なつておりますので、その関係からじゃないかと思ひますが、再度どういふことになつてゐるか私の方でも調べてみたいと思ひます。

それから盆、暮れの切符の入手でございますが、阪神・奄美・沖縄間につきましては、御指摘のように、従来から盆、暮れはかなり殺到いたしております。これにつきましては、根本的には輸送力増強ということにならざるを得ないと思ひますが、これにつきましては、たとえば、奄美ではございせんが、大阪から那覇に去年の暮れに有村産業というのが船を一杯投入して増強いたしておりました。そういうような形で奄美、沖縄全体の輸送力についてはかなり増強いたしておるわけでございますが、根本的にはそういう増強という形で対処せざるを得ないのではないかと。いまの段階ではそれ以外にはできないのじゃないかと思ひます。

○浦井委員 盆、暮れは緊急にどうするかということ。○熊木説明員 盆、暮れにつきましては、切符の発売三カ月前という形で、その際には極力、いわ

ゆる団体客というふうなものじゃなくて、一船客向けの切符を確保するという形で指導していくということになると思います。

○天野委員長 新井彬之君。

○新井委員 私は基本的な問題について二、三点だけ質問をしておきたいと思ひます。

一つは、奄美郡島の振興開発計画でございますが、これは四十九年から五十年計画で新たに策定をされたわけでございます。しかしながら、御存じのように、去年から石油ショックであるとかあるいはまた安定経済成長であるとか、そういうようないろいろな問題が出てまいりまして、国内におきましては、とにかく五十一年度からいろいろなものを見直そう、経済計画にいたしましても開発計画にいたしましても、見直さなければならぬ、こういうことになっておるわけでございます。

そこで、この振興開発計画でございますけれども、当然四十九年からのこの五十年間はこの計画のとおりやられるのかどうか、まずそれをお伺いしたいと思ひます。

○近藤政府委員 御案内のように、この振興開発計画は昨年の六月十八日に閣議了解を得ているものでございます。内容は、従来の計画と違ひまして、事業費等が計画にあらわれておるわけではございませんで、一応文言によつております。この基本線につきましては、私もといたしましては、この線に沿つてずっとやっていきたいと思います。今後いろいろな国土計画等が決定されまして、全くこれと食い違ふというような点があれば修正せざるを得ないと思ひますけれども、現状におきましては、この計画に沿つて遂行していきたいと思ひます。

○新井委員 この振興開発計画は、いまま答弁がありましたように、五十年間、事業費が決まらないうちで、一応計画が決まっています、こういう形になっておるわけでございますが、これは逐一、さっきも一つの例としては港湾施設等の問題がございまして、これにおいてもなかなか実行ができません。

のではないかとということがあったわけでございますが、これは、昭和二十九年から十年計画、それからまた三十九年からの十年計画ということで、二十年間かけて復興計画なりあるいはまた振興計画なりが行われてきたわけですね。その間二十年間をかけて、なおかつその格差が是正できなかったというの、一体どういふところにあるのか、お答え願ひたいと思ひます。

○近藤政府委員 奄美におけるところの特殊事情がいろいろございまして、それは先ほどもお答えしたと思ひますけれども、八年前本土政府の統治下になつたといふようなこと、そしてまた立地条件が非常に恵まれぬ状況のもとにございまして、戦前でも本土より相当の格差があつたわけでございまして、それを十年の復興計画によりまして、せめて戦前並みといふことで努力をしたわけでございまして、十年を経過いたしました三十八年度ではその水準にも達し得なかつたといふことで、なお十年間振興計画の時代を迎えたわけでございまして。しかし、この十年間の振興計画が終つてしまつた時点におきましても、御案内のように、なお相当本土とのいろいろな面での格差がございまして、あと五十年間をもちまして本土との諸格差を是正しようといふことで努力するということになつたわけでございまして。

○新井委員 そうしますと、そこに書いてある計画を全部実行すると一応格差がなくなる、こういうことですか。そしてまた、それは必ずその計画どおりに予算を執行するということですか。

○近藤政府委員 先ほども申し上げましたとおりでございます。この五十年間計画どおり執行することによりまして、一応郡民所得といふのは、昭和四十七年度の三十九万円より倍程度にはなるといふこととございまして、一方、その間本土の方の所得も上がるだろうと思ひますので、全く本土並みになるかどうか。格差は非常に縮小されるということになるかと思ひます。そのほか生活関連施設については、本土並みに持つていくといふ

ことがこの計画の目標でございますが、先ほども申しましたように、この二年間たまたま公共投資の抑制という時期にぶつちつておりますので、計画どおり公共投資をこれから行っていくということになりますと、これから相当われわれ及び関係各省努力しなければならぬといふふうに感じております。

○新井委員 大臣、いま答弁がありましたけれども、とにかく五十年計画において格差といふものが大体是正される、所得の面については二倍程度になつて、本土も伸びるから、ある差はあるだろうけれども、是正されるといふことを言われておるわけでございまして、その前提となる問題は、やはりこれは単年度でいろいろ各省が事業費を組みまして、そして振興開発計画のとおりに実行された場合にそのようになると思ひます。

しかしながら、具体的な予算等を見ますと、実際問題としては、やはり初年度においてもまた五十年間においてもそれだけの予算を組まれてないし、これから大幅な伸びといふことが考えられぬわけですね。したがつて、これから国内的にも安定成長である、見直しになるといふような中で、本当にそういうことが——努力はされる、先ほど予算の獲得以外にないのだといふことを長官答弁になりましたけれども、実際問題、それはそのことに對しては努力もしていただきたいわけでございます。それが一つですね。

これはもう断じてそのとおりやりますといふことが一つの答えと、もう一つは、いつもそうでございますが、実際問題、治山治水であるとか道路であるとか、そういうことになれば建設省の所管になる、あるいはまた、港湾になれば運輸省の所管になる、あるいはまた、林道等といふことになれば農林省の所管になるわけですね。したがつて、本来ならばこの委員会においては、各大臣が全部出席をしていただいて、そして一つ一つ、この問題についてはこうなんですといふことが本分に打ち合わせの中であつたり行われていかなければなら

ない。しかしながら、さっきもいろいろ問題が出ましたけれども、その中では、やはりよく打ち合わせをしていふことがありますけれども、これは、当然奄美の振興開発計画に当たつては、各省間の緊密な連絡、これがなければ、また五年たつても格差は正がでなくて、また五年延ばしたらいいんじゃないか、こういうことにならうかと思ひます。したがつて、これについてどのように対処をしていくのか、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○金丸國務大臣 各省庁との連携を十二分にとつていくことは当然であります。実は私も建設大臣当時奄美大島を視察いたしました。本土と比べてみますと非常に格差があるといふこと、あるいは沖繩と比べてみても格差があるといふことをしみじみ感じたわけでございまして。

先ほど申し上げましたように、問題は予算といふことであります。これは一括して国土庁が予算の獲得をし、そして予算の獲得をすることについては、各省庁と十分な連携のもとに取るわけでありまして、国土庁も生まれましてまだ産声を上げたばかりでありますので、その力が果たしてあるかどうかという疑問もあらうと思ひます。が、しかし、来年度の予算につきましても格段の努力をいたしまして、総需要抑制の中で奄美大島としてはほかと比べれば幾分の伸びもあつたといふことで、一応われわれも幾分胸をなでおろしたわけでございまして、しかし、その程度では計画どおりにはいかないといふことは確かだと思ひます。ことしの八月ごろ骨格予算も組まれることであらうと思ひます。各省庁と十分な連携のもとに、調整のもとに予算獲得に最大の努力をいたしたい、こう考えておる次第であります。

○新井委員 先ほど、所得格差についてはある程度縮小するといふことが追いつくだけけれども、本土が伸びるからといふことがありました。やはり所得格差をなくそうと思へば、当然経済をどのようにしていくかといふことが基本にならうかと思ひます。

そこで、いままではサトウキビだとかあるいはまた大島つむぎだとか、こういうぐあいには力を入れてこられたようでございますけれども、御存じのように、サトウキビにおきましても、さうきも話がありました、いまようやく落ちついて、今後の情勢によつてはまたどうなるかわからない。あるいはまた大島つむぎにつきましても、韓国産のつむぎがたぐさん入ってきて、なかなか伸びない。地場産業としてはそういうことしか考えられません。それにプラス観光ということで、観光開発ということになるわけでございますけれども、こういう面について、まだほかにあるかと思ひますけれども、いかにしてその産業の振興というものを図るのか、ちよつと具体的に答え願ひたいと思ひます。

○近藤政府委員 先生がたゞいま指摘されましたように、奄美群島の特徴を生かす産業ということになりますと、結局サトウキビそれから大島つむぎ、それから恵まれた自然環境を活用する観光事業、この三点に帰着すると思ひます。

そこで、サトウキビにつきましては、この振興計画の中にもございまして、全島につきましてサトウキビを基幹作物といたしまして、それに肉用牛であるとか野菜であるとかエラブユリであるとか、それぞれ島ごとの特徴を生かした振興作目を組み合わせて、島ごとの産業の振興計画というのをつくつておるわけでございまして、したがって、国といたしましては、その農業生産基盤の整備につきまして、できるだけ公共投資を行つていく。また、サトウキビにつきまして、必要がございしますならば融資面におきまして、昨年も実は信用開発基金を活用いたしまして、六億の、サトウキビの工場に對しまして、緊急融資を行つたわけでございしますが、そういった事柄等を通じてサトウキビの振興を図つていきたいと思ひます。

第二点の大島つむぎでございますが、大島つむぎにつきましては、これは昔から奄美の特産物でございまして、ここ数年來その伸びは異常なもの

がございまして、したがって、われわれといたしましては、その振興を図るために、中小業者が非常にたくさんございまして、先ほども申しました基金による融資の活用、保証の活用、こういったことが第一にならうかと思ひますが、後継者養成の意味におきましますところの養成所をつくるというふうな場合におきましては、国から補助金等も支出しております。また、共同作業場の設置についても、必要に応じて国が援助の措置を講ずるというふうなことをしております。

なお、御指摘ございましたように、韓国からの輸入つむぎとの関係でいま大きな問題が起きておりますが、これも先ほど申し上げましたように、通産省を中心といたしましてその対策を協議してまいりたいと思つております。

第三番目の観光開発でございますけれども、全島、海岸部分の主たるところはすべて国立公園になっておりまして、非常に恵まれた亜熱帯性の景観を呈しておるわけでございまして、したがって、そういった国立公園地内におきまして必要な観光施設を整備するということは当然でございまして、それよりもまず、この奄美の場合には、観光の最重要点はやはり交通網の確保だろうと思ひます。

一昨日のこの委員会の質疑にも出ておりましたけれども、奄美空港から名瀬までは一時間程度かかりまして、名瀬から古仁屋まで二時間半もかかるというふうな状況でございまして、ほかの島につきましても非常に道路の整備がおくれておる。道路整備をよくする、そして空港を整備して本土との距離を短くする、また同様、港湾、漁港の整備も図る、そういった交通、通信網、これを整備するということ、やはりこの地域の観光というところには一番大事ではないか、それがまた、この地域の住民の方々の生活水準の向上にも通ずるというふうに考えておりますので、やはり当面といたしましては、サトウキビ、大島つむぎ、観光、この三本柱を中心といたしまして、産業の振興を図つていくべきではないかと考えております。

○新井委員 いま一応の答弁をいただきましたけれども、残念ながら私、まだ向こうの方には行ったことがございせんので、この目で確かめたことはございせん。したがって、後でまた委員長にも願ひして、休会中でも一度視察等もさせていたいただきたいと思ひますけれども、とにかく大島つむぎが大変だというふうな一つの陳情を受けましたときにも、確かに生産は伸びている、しかしながら、實際問題としては所得にそれが還元をされてない、あるいはまた、今後それは韓国つむぎの状況がどうなるかわかりませんけれども、やはりそのやり方によつては安定して伸びていくという安心したものがないんだ、当然、何かあれば倒れてしまうというふうな中にあるわけです。

あるいはまたサトウキビにしても、やはり世界のサトウキビのいろいろな問題がございまして、したがって、そういうサトウキビにおきましても、国内に使う、あるいはまたよそに出すにいたしまして、当然競争ができるようにしなければならぬ。その件については、確かに振興開発計画においてはそういうふうないろいろな事業でやつていくのだというこの目安はありますけれども、これは当然国内にありましても、やはり農業基盤整備事業であるとかいろいろそういう中で力を入れてきて、なおかつ、やはり食糧の問題といひますか、サトウキビならサトウキビの問題でも、どうしても広範囲な土地を持つ諸外国には立ちおくれをするというふうなことが、まず基本的な条件にあるわけでございまして、したがって、そういう点について、砂糖会社に六億の融資をしたと言ひますけれども、これはあくまでも融資でありまして、よしんば低利の利子にいたしましても、これはやはり返還をしていかなければいけません。そこには当然基本的にそのサトウキビ自体が所得につながつていかなければならないという前提があるわけです。そういうこともよく考えて、今後とも、とにかくいろいろな状況を勘案してやつていただきたい、このように思つてでございます。

それからもう一つの問題は、所得水準の格差も

ありますけれども、社会資本の不足や物価高による実質的な生活水準の格差、これはさつきも浦井委員の方から出ておりました、前にも出ておりましたけれども、とにかく、ちよつと行くにしてもやっぱり三百キロメートル以上の距離があるわけです。したがって、その運賃、物を買つてもそれだけの運賃、自分が出かけるにしてもその運賃、そういうふうな、交通によるところの輸送コスト、こういうものも非常に上がつていて、こういうことがあるわけです。さつきからもその問題についてはいろいろ出ましたけれども、基本的に、郡島から鹿児島まで運賃を安くする、割引運賃をつくるということも一つの施策ではございまして、けれども、やはり本当に格差をなくそうとするときの基本的な考え方というものがなければ、これは初めから置かれてあるそういう一つの物理的な状況があるわけです。したがって、そういう面についてどのような格差是正を図つていくのか、もう一度基本的な問題を聞いておきたいと思ひます。

○近藤政府委員 先生御指摘のように、所得水準におきまして本土の半分程度であるというふうに非常に格差がある上に、物価等も、先ほど来話が出ておりますように、鹿児島よりも一割程度高いというふうな状況、それから生活関連施設もいまの段階では国民水準まで立ち至つておらないというふうなことで、あらゆる面において非常に格差があるわけでございまして、

そのうち生活関連施設につきましては、これは私もこの振興計画を通じてできるだけ引き上げを図つていく、そして振興計画達成の暁においては国民的水準にまで持つていきたいというところでございまして、

それから、物価の問題につきましても、一昨日及び本日とも相当議論が出ておるところでございますが、何分、この十六万人住んでおりますところの奄美郡島は、いかに自給率が低いわけでございまして、これはある程度計画的に、自給できるものは自給するという体制、何を持つてくるにしても、本土から隔絶しておりますので、輸送費がか

かりまして、その輸送コストにつきましてはそれぞれいろいろな方策を考えなければいけませんけれども、輸送しなくて奄美郡島内でもある程度自給するという体制をこれから進めていかなければならないのじゃないかと思ひます。

もちろん、輸送施設、現在おくれっております道路、港湾等の整備を図りまして輸送コストをできるだけ安くするという必要であらうかと思ひます。

そういったあらゆる面の手段を講じまして、所得格差のみならず、各方面に生じておるところの本土との格差を是正していきたい、このように考えております。

○新井委員 これは、十六万人の方が郡島に住まれているわけですが、あるいはサトウキビをやられている方もいらっしゃると思ひます。あるいはまた大島つむぎをやられている方もいらっしゃると思ひます。いろいろな中で、いろいろな声といひますか、要望がたくさんあるかと思ひます。

いま答弁にありましたけれども、何か自給をしなればいけない。たとえば野菜とかいろいろなもので、こういうものは当然自給をしなければいけないという一つのことをお考えになつたとしても、その場合に、その十六万人の方がいろいろなことで働いておるわけですが、当然それには具体的な施策として、こういう畑をつくつて、ここでは野菜を植えない、あるいはこういうものをつくりなさい、あるいはこういうことは自分で活用しなさい、そういうようなことについての地元の方々の話し合いとか、コンセンサスというものが非常にできていないというような感じがするわけです。ですから、こつちでは一つの案をつくる。もう一つは、そういうことを言つたから、それでは具体的にどうなるのだ。いまもお話がありましたけれども、輸送コストの方も何とか是正しなければならぬ、そういうことも鋭意考へていくということです。現実に提案されて、どうですかと言つたら、それはまだなかなかだという

ことで、現実にはちつとも解決しない、こういうことが多々あるわけでございますので、長官そういうことはひとつよく地元の声等もお聞きになつて、かつちりとやっていたきたいと思ひます。

それから最後に、この前も質問で出て思つたのですけれども、道路の現状につきまして、改良率は主要地方道が九四・九%、それに対して国内では七五・二%。一般県道が五三・三%、国内では五九・八%。それから市町村道でも二一%、それに対して国内では二〇・二%ですね。こういうぐあいに、非常にいいように出ているわけですが、それでも、現地を知っている方の質問によれば、そうではなくて、改良率、舗装率とも、旧現道のまま改良工事がされておつて、それで改良になつておるのだ、当然国内の道路と同じようにきちつとした改良、舗装をして、初めて格差がなくなる、こういうことになるわけです。そういうことについて道路局長から見解を求めたいと思ひます。

○井上(孝)政府委員 御質問にございましたとおり、統計上は内地よりも奄美の方が整備率がいいように出ておりますが、これは実は本来少なくとも県道以上は、二車線にいたしまして自由に自動車通行ができるようにするのが本来でございますが、従来からの統計上、一車線でも改良済みになつておるところが、交通量の少ないところでは、ございします。統計上そういうことになつております。しかし、今回国道も指定されましたし、また従来、実は奄美につきましては主要地方道二本だけが建設省所管でございまして、あとの県道及び市町村道はすべて自治省から助成されておつたような事情もございまして、四十九年からの新しい振興開発計画以来、すべての道路、市町村道に至るまで、建設省が直接所管することになりましたので、ただいまのように改良済みにはなつておりまして一車線というような道路は、すべて未改良扱いにいたしました、これから十分きめ細かく指導し、道路の整備を促進させたいと思つております。

○新井委員 終わります。

○天野委員長 次回は、来る二十六日水曜日午前十時理事會午前十時三十分委員會を開くこととし、本日はこれにて散會いたします。
午後零時五十五分散會