

第四十八回 参議院運輸委員會會議録第十六号

昭和四十年三月三十日(火曜日)

午後二時二十五分開会

出席者は左のとおり。

委員長 松平 勇雄君
理事 天笠 良吉君
金丸 富夫君
前田佳都男君
吉田忠三郎君
江藤 智君
加賀山之雄君
木暮武太夫君
相澤 重明君
小酒井義男君
浅井 亨君
中村 正雄君

委員

國務大臣 運輸大臣 松浦周太郎君

政府委員

運輸政務次官 大久保武雄君
運輸省鉄道監督局長 佐藤 光夫君
運輸省港湾局長 佐藤 肇君
運輸省自動車局長 坪井 為次君

事務局側

常任委員会専門員 吉川善次郎君

本日の会議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(自動車行政に関する件)

○港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

第十部 運輸委員会會議録第十六号 昭和四十年三月三十日【参議院】

(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

まず、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○吉田忠三郎君 自動車局長に二、三伺っておきたいと考えます。

最近非常にワンマンカーの問題が問題になってまいりまして、自動車事故との関係から社会的な問題になっていくところもあるやに私も伺っています。申すまでもなく、ワンマンカーの許可基準は、道路運送法に基づきまして、自動車局が、さらに自動車運送事業等運輸規則省令第四十四号、これに基づいて私は許可指定をしておると思ふのです。そこで、全国的に今日のワンマンカーの実態、これが一体どうなっているかということ

が一つ、それから、昨年の北陸地帯におけるつり豪雪災害がございまして、ああした地方における実態、さらに北海道のように年々豪雪に見舞われる地方における実態等、この際明らかにしていただきたいというふうに考えます。

○政府委員(坪井為次君) ワンマンバスにつきましては、自動車運送事業等運輸規則の第十五条のただし書きに基づきまして、乗り合いバスについては陸運局長の指定を受けた運行系統において運行するとき、それから貸し切りバス及び特定バスについては定員三十人以上の車両を陸運局長の指定を受けた運行の経路において運行するとき、また

は定員二十九人以下の車両で運転上危険がなく旅客の利便を著しく阻害するおそれがないときに限りまして、車掌を乗せないで運行することを認められているわけでありませう。

現在この規定に基づきましてワンマンバスを運行している事態につきまして御説明申し上げます

と、四十年四月一日現在で、ワンマンバスの使用事業社は八十四社、それからワンマンバスの運行系統数が八百六十七、ワンマンバスの車両数は九千二百二十九キロ、ワンマンバスの車両数が三千七百五十二両、こういうことになっております。

それから北陸等の降雪地帯の具体的な事情につきましては、陸運局長にこれらの権限が委任されておりますので、そういった事情については、陸運局長において十分慎重に考慮の上、運用が行なわれておる、そういうふうに考えます。

〔委員長退席、理事金丸富夫君着席〕

○吉田忠三郎君 概括的な運行の実態が説明されましたが、ここでひとつ伺っておきたいのは、自動車の運送事業規則の、ただいまお答えにありま

すように、十五条を適用して、つまりこの指定認可をしておるようなお話でございます。そこで、十五条には、御承知のように、本文では、「事業用自動車に車掌を乗務させなければ、これは旅客の運送の用に供してはならない」、以下ただし書きで、いま局長が答弁したように、ワンマンバスというものを指定認可していると思う。ですから、私は、今日の問題が非常に路面交通のふくそうに伴って起きてきている場合は、第十五条の本文を原則として適用すべきものではないかと、こう考へる。そのことは、なぜこういうことを私は主張するかといふことは、このワンマンバスの指定にあつては、それぞれの陸運局長が非常に運輸省令の第四十四号というものをまことに解釈をいたして、この種問題を惹起せしめておる

だけには私ははなししない、こう実態を見ておるだけに申し上げるわけなんです。たとえば、陸運局における審査の形態については、整備部において保安基準をきめ、この適用をさせる。それから一面、今度は自動車部においては運賃あるいはその

の他お客の利便を損わないようにと、こういうふうなそれぞれの部がございまして、その所管の部の事項を主張しているあまり、たとえば名古屋の陸運局とあるいは東京陸運局あるいは札幌の陸運局等々の出てくる答えというものは、必ずしも省令の第四十四号にかちつと当てはまっている、こういうふうにはなっていないような気がするんです。こうした問題について、自動車局長はどう考へたか、非常に私は統一性がなく、現存のワンマンバスの認可指定にあつては非常に統一性がなく、とりわけ全国的にこのワンマンバスというものが、地方の道路事情、あるいは客観的な事情、あるいは立地的な条件、こうしたものを総合的に判断して私はこの第四十四号というものを適用しなければならぬじゃないか、こう思うんですが、局長どうですか。

○政府委員(坪井為次君) ワンマンバスにつきましては、車掌を乗せないで運行する関係で、交通の保安上の問題と、それから旅客の利便の問題と二点あるわけでございまして、特に交通保安に關しましては、本省からある程度通牒によりまして具体的な指示をいたして、各局でばらばらな扱いのないように指導いたしておるわけでありませう。

○吉田忠三郎君 その指導していることはけっこうですが、これはひとつ局長、具体的に例をあげて申し上げますと、あなたが出した通牒の二百四十六号、三十六年の四月の十日によるものだと私は理解しているわけで、そこでこの二百四十六号をすなおに解釈をして、いまあなたのおっしゃったような、その指導の精神をそなたたくして、具体的に各陸運局長がいま言ったような指定を行なうということであれば、多少私はその問題点というものは解消されているということだけは、これは

理解できず申すけれども、先ほどもちよつと申し上げたように、実際の運用は各陸運局ごとに、道路の事情であるとか、あるいは料金、さらには需要と供給のバランスを見る関係から、客の利便をそこなうてはならないという原則が私にはあると思う。こういう問題を個々に解釈する場合に、それぞれ陸運局長の解釈のしかた、運用のしかたに非常に差がある。端的な例を申し上げます、現行のワンマンバスが走っている路線というものは、北海道の例をとってみますれば、全道一交通量の多いところ集約的に許可になっている。たとえば札幌国道がその一つの例です。そういった事例から、冒頭に申されたような事故等が、非常に事故件数等が大きくなってきているんです。ですから、あなたの方の専門語で言えば、一区域が他区域との関係で不均衡になっている。この現実的な実情というものをどうこれから指導しようとしているのか、この点について聞かしていただきたいと思っております。こういう関係。

○政府委員(坪井為次君) 本省の通牒の中には、たとえば具体的に第四種踏切がある場合とか、あるいは四種踏切以外の踏切であっても車掌の降車誘導を必要とするような見通しの不良な踏切があることとか、こういった具体的な示しているものもありませんが、なお最終的には、道路及び交通の状況、その輸送状況、使用する自動車の大きさ等を総合的に判断するという事で、最終判断は陸運局長にまかされておる関係で、ある程度そういった局によって、全く同一の運用が行なわれているとは言いがたいのでありますが、基本的には交通保安の問題というものに重点を十分置くように指示しておりますので、現地の実情を陸運局長は責任を持って判断し、また必要があれば警察等とも相談しまして、運用の万全を期していると思うのであります。

○吉田忠三郎君 たいへん局長、あなたのお話を聞いていますと、万全を期しておられるようになって、しかもこのワンマンバスで問題なさそうにあなたの答えでは聞かえまますよ。そうならないから私はいろいろ聞いておるわけでございますが、そもそもワンマンバスを実施するにあたって、何かから一体こういう問題が起きてきたかというところ、これは当初の日乗協が女子車掌の深夜業の廃止、労働基準法から出たんですが、これに発端して、一部観光バスなどの一人乗務について、運輸規則を改正してくれという運動が熾烈な、私の能力では表現のできないような猛運動をいたして、その改定要請について、運輸省が答えるがごとき、このワンマンバスというものを認めるような、先ほど申し上げた規則のただし書きにしたものだと思つて見ると言える。これは間違いないと思う。そうした事例から、最初に名古屋市の交通、あるいは京都の市交通にこれが実施されて、いまあなたが冒頭に答えたように、全国的に伝染をして、もはや社会的な問題になりつつある。あなたが言っているような安全を主とした事例に万全を期しているということなら、こうした問題にならないですよ。現に、あなたにひとつ具体的に伺つてみますが、このワンマンバスの事故の統計についても、これは私が調査したのではなくて、一つの例だけでも、北海道の警察の調べをあなたにここでいま提示しますが、ともかくも、三十八年の一月に事故件数が二十二件で、中にワンマンバスに事故というものが七件ある。死傷者が二十八名。さらに二月に三十九件、三月に十一件、合計事故件数の二三〇もワンマンバスが占めている。死傷者は優に百名をこえているのです。こういう実態が、北海道の警察の調査で明らかになっておるのです。しかも特徴的には、先ほどもちよつと触れましたが、あなたの方のつまり指定認可をしていられるものは、最も交通量の多い一級国道、とりわけこの札幌一樽間の非常に自動車交通量の激増しているところに、各社それぞれ申請いたしますと、直ちに認可をしていられるところに、非常に私は事故がどんどんどんどん件数としてのぼり、全体のバスの事故件数の中に占めるパーセンテージが上昇した原因になつておる。私は統計上見てもこういうことが言えると思

う。こういう事例があるから、あなたの方に一体これからどうするのかと言つておる。さらに、これからワンマンバスの実施にあたって、かなり私は全国的にそれぞれの陸運局に申請しているやりに聞いている。こういう状況下において、一体自動車局長が、いま申し上げたように、具体的なこれは事例ですから、統計に出ておるわけですから、そういうことを踏まえて、あなたはどうか指導しようとしているかというのを聞かしていただきたいと思つておる。

○政府委員(坪井為次君) ワンマンバスは、あくまでも運輸規則に定められた車掌を乗務させるということに対する例外措置でございます。最近非常に人手不足が自動車業界のほうにも浸透して、なかなか車掌が集まらぬとか、あるいは経営の合理化のために、ワンマンバスというものを、運賃の値上げその他の関係もありまして合理化を迫られておる関係で、そういった点を相当検討しているようにわれわれとしては見受けられるわけでありまして、あくまでもこのワンマンバスというものにつきましても、われわれとしては、交通保安あるいは客扱いという二面から、厳重に今後とも運用していくべきものと考えております。

○吉田忠三郎君 今後とも既存のものについては厳重に注意して、かりそめにもそのことが事故の原因にならないようにしていくことですが、その限りでは私は了承しておきますけれども、この際つけ加えてさらにおきませうか、これは、当初、先ほど来申し上げておきますように、この省令が出されたときには、いまあなたが答えられたものから出たかと思つておるのです。しかし、実際問題に最近はそのことがどう解釈されたかや存じ上げませんが、傾向として非常に実施個所が全国的に増大をきておることは間違いないのです。かつてに実施個所をふやしているわけじゃないですから、結果的には各それぞれの陸運局が指定認可をしたら、こういうことの証左になると私は思つておる。

〔理事金丸富夫君退席、理事前田佳郎君若席〕

しかも、われわれふかしぎでならないのは、非常に事態として、それに並行してぐんぐん路線増が認められていっているのです。この傾向を、あなたは一体、当初省令として出したそのものの解釈上から、どうお考えになるかということが、非常に私としては疑問でもあつるし、ある一面においては国民もこれもまた注目をしているところではないか、こう思うので、この点をひとつ明らかにしていただきたい、こう考えます。

それからもう一つは、確かに一般的に考えられる路面のつまりバス運営をやる場合は、さて私は問題ないのではないかとこの考え方に立ちますけれども、画一的に私はこうした問題を扱つてはならないと思つておる。その例は、北海道のように十一月ごろから翌年の四月ごろまでは、積雪寒冷地であるだけに特殊な条件が加わつてまいります。本年のように特に降雪量の多い場合は、普通道路といつても道路といえないほど狭隘になることは、御承知おきだと思つておる。したがって、自動車の交通事情はさらだに複雑になってくる、ふくそうになってくる。こういう事情の中から、ワンマンバスを画一的に、従前のような感覚に立て、時期的な判断等をしていないで認可をするなどという事は、私は正しい自動車行政のあり方ではないと思つておる。このために、非常に事故件数が、さらに比較をしてみまして、明らかに出ておる。現実に十一月には、北海道の警察の調べの中に占めるワンマンバスの事故は優に二六〇、一月、二月、三月合わせて二三〇、こういう高い件数を示しているわけですから、この辺をどう一体自動車局が認識をするかということなんです。平常の行架時期になつてまいりますれば、かなりひんぱんにバス交通というものがなつてまいりますから、多少平均した事故率というものは高くなりますけれども、この寒さに向かつてきた十一月からただいま申し上げた三月ぐらになつ

だが、北海道の警察が調べたやつを持ってきてい
る。これは間違いない。だから、画一的に全国的
に見てそうした事故率だけ見ると、ツーマンカー
から見ると事故率が低いからということでも直ちに
やめていいものではないんじゃないか。冬期間と
いう特殊な事情、あるいは道路その他の事情を勘
案してやるべきじゃないかと行って、一つの例を
とって、これは北海道の警察で調べたものをほく
は持ってきた。これを見ると、明らかに高いんです
よ。先ほど来言っているように、一月、二月、三月の
二三、それから十一月と十二月が二六、三〇を示
しています。決して低い数字じゃないです、これは。
非常に高い。悪い面では高いパーセンテージを示
していますよ。だから、あなたのいま言っている
のは、運輸省では画一的に全国的な平均を見るか
らそういう統計になっていると思いませんか、統計の
数字的な論争はここでしようと思いませんか、それ
も、私の言っている意味は、何でも画一的にやっ
ていいというものじゃないと言った。あなたの方
の出したのはそういうことなんです。したがって、
例外規定を設けておるわけですから、十分そ
うした北海道であるとかあるいは東北であるとか
北陸のような積雪寒冷地帯であるという条件を加
味して、そういうところについては非常に、他の
県はわかりませんが、北海道の場合明らかに
事故率が高くなっているんで、こういう事
柄については、その冬期間なら冬期間ワンマン
カーというのは認可しない、こういう態度であ
らねばならぬし、それがほんとうの意味の私は自
動車行政だと思ふ。もう一つは、先ほど来言っ
ているように、こういうワンマンカーが運行開始
するというような常識的判断で考えてやらなければ
ならぬようなところについては、私は文句言いま
せん。意見も言いません。しかし、傾向として、
どうも拡大解釈して、しかもプラスチックアルフエ
て、業界の立場のみ陸運局が援護するようなもの
ができる、自動車の最もふくそうする、企業性の
とれるところのみ非常に指定認可がされて、し

かもだんだんロングになる傾向がある。これなど
は明らかにあなたの方の省令の精神にもとって
じゃないか、こういうことをどうするんだ、こ
う聞いているんです。こういう点、はき違えないよ
うにひとつ答弁をしていただきたいと思ふ。
それから、労働条件、先ほど申し上げました
が、これにつけ加えて申し上げますが、北海道の
場合は北海道総合経済研究所というのがございま
す。これに対して、バスの乗務員の労働条件とい
う事柄について、かなり広範な調査をしたものが
ございまして、その結果を見ますと、ツーマンカーの
乗務員と、それからワンマンカーの乗務員の疲労
度合いが出ていますけれども、現在のようなこ
うした会社のやり方を認めているということになれ
ば、だんだんだんだん疲労が蓄積をして、さらには
重大事故の発生に原因になりかねない、そういう
危険性が内包しているという結論になっているの
です。現在のやり方というのは、何とか、先ほ
ど若干時間的なものを申し上げましたけれども、
全部ささやかな手当を支給してごまかしている。
ですから、何ら女子の乗務員の、労働基準法からま
いれば、深夜業にその人々を乗務させてはいけな
い、そういう保護規定等は考慮されないうで、あた
かも表面ではされたかのごとくになってワンマン
カーにしたのだけれども、それが実態としては逆
に考慮してないという結果になると思ふので
す。しかも、ツーマンカーの運転手と比較をし
て、一般的に睡眠時間が不足している。この調
査の結果では、おむね一日に二時間ないし二時
間ぐらいの睡眠時間をさらに与えなければ、先ほ
ど言ったように重大事故の危険性をはらんでい
る、こう結ばれている。これなどは、あなたの方
だ単に、かつてに会社が認可されたから走っ
ているんだ、これは会社の企業主がすることだ、
こういうふうには済まされる私は問題ではないと思
う。ですから、指定認可をした責任者として、こ
ういう実態が出てきた場合に、どう指導するの
か、始末をするのか。私は、例外規定なんだか
ら、こんなに社会的に、しかも労働者の条件がこ

んなに切り詰められているというやり方は、必ず
しもあなたの方の本心ではないと思ふ。あの省令を
出した本心ではないと思ふ。ですから、これから
検討するとか研究するとかいうことでなしに、明
らかですから、こういうものはやめさせたほうが
いいと思ふ。どうですか。
○政府委員(坪井為次君) ワンマンカーを直ちに
いまいやめさせるという考えはありませんで、問題
がありますれば、それをできるだけ改善していく
という努力をしていきたい、そう考えております。
○吉田忠三郎君 問題がありますればというけれ
ども、問題はあるのです。具体的にばくは提起し
ているのだ。もうちょっと突っ込んで聞きます
が、これだけ問題が明らかになったわけですか
ら、私はこの会社、この企業ということは言
いません、言いませんが、今後画一的にこの省令
に基づいて指定認可を必ずしもするものではない
ということだけはあなたこれは確約しますか、具
体的に。いま、まだまだこうした条件を加味しな
いで申請されておるものが多いかあるはずで
す。しかし、先ほど来言っているように、北海道
のようなこういう特殊な立地的な条件、気象条件
を持っているところには、必ずしもいい答えが出
ていませんよ、この実績では、ですから、そうい
うところについては、いま申請されているものが
あるが、具体的にここで私は名前を言いません
が、そういうものについては、あなたの方は、従前
のように、はい、そうですかと認可する方針ですか。
○政府委員(坪井為次君) 北海道の実態につきま
しては、なお札幌の陸運局のほうで十分調査させ
まして、そういう事実につきまして原因その他
を探求して慎重に扱わせない。特に積雪時におい
ての道路の状況が変わった場合等につきましま
す、特別に注意するように連絡をしたいと思
っております。

○吉田忠三郎君 どうも坪井さん、あなた依然と
して歯切れの悪い答弁してきますよ。そんなもの
ははっきりしているのですから、そういうものが
出た場合、指定認可しませんが、先ほどから例外

規定だということをあなたも言っているのですか
ら、しませんが言えないのですか、あなた
は、それほどあなたの方バス業界に気がねしなけれ
ばならぬのですか、これは、一体バス業界に気が
ねすることと国民の生命とどちらがあなたは大切
だと思ひますか。具体的に、私は自分で調査した
のじゃないか、あなたにこれ上げますけれども、
北海道の警察で調べたものなんです。これは警
察で明らかになっているのです。しかも、もう直
近な例で、こういう道南バスと中央バスが正面衝
突をしている、国道で。これは、この事故の理由
を見ますと、原因を見ますと、非常にふぶきで前
方がほとんど確認をされない、ブストラして、凍結
のためにスリップをしたと、こう書いてある。し
たがってブレーキなど全然きかなかった、ために
事故が起きたと警察の事故原因に書いてあります
が、こういう事柄は、一体、ただ運転手の技術が
優秀であるとか、あるいは劣っているとか、運転
手の不注意であるというようなことだけでは、こ
れは済まされないうでしよう。しかも、あなた
はそこは四十三キロというかなりのこれは距離が
あるところにワンマンバスを指定認可をしている
ところに問題があるのです。市内の近距離の場合
なら、これはあなたの方考えておられることも当
てはまるかも知れぬが、四十三キロといったら
かなりロングですよ、これは。こういう事故のと
きに、たった一人しか乗っていないのです。何で
すか、これは。そうしますと、本来の規則の十五
条の本文に照らしてみると、明らかにこれは誤り
です。こういうことはやるべきことではないとい
う答えになりますか。にもかかわらず、先ほど
言ったように、どこの業者というところは言いま
せんが、依然としてどんだんロングにこう
したものを認可していただくように陸運局に申請
をしていることを事実私知っていますよ。ほくは
やらせるべきじゃないと思ふ。こういう実態があ
るのだから、もっとも歯切れのいい答弁をし
なさいよ。

○政府委員(坪井為次君) 具体的な路線につきま

しては、われわれも知識ありませんので、はっきりとは申し上げられないのでありますが、要は、交通保安の点についてわれわれからは十分通達が出ておりますし、その精神を十分陸運局が消化して、警察なり何なりとも十分連絡をとって運用するように、われわれのほうからはきびしく申し伝えます。

○吉田忠三郎君 厳重に精査をして実態を把握していただきたい。それから、新たに申請している問題については、私にはこれほどより認可権があるわけがありませんから、行政の問題ですからあなたの方にあると思うが、これも先ほど来言っているように、ただ単にこの企業者が言っているような実態だけのみにして、そのことばに適合するがごとく私は北海道のこの冬期間におけるワンマンバスというものの認可はしてはならないと、こう考えている一人なので——この一人というより、実態がこうなっていますから、農民があぶなくってワンマンカーなんでもには乗っていらぬという実情ですから、佐藤内閣が人命尊重を柱にしている限りにおいては、断じてあなたはこうした新たなものについては認可すべきじゃない、原則的に。したがって、慎重に私は取り扱っていただきたい、慎重に。そのことによつて陸運局長脅迫されることはないですよ。そういう心配はありませんから、勇気を持って、勇断を持って、こういう悪い結果の出ているものについては慎重に取り扱って、原則としては間違いないんで、から、例外規定なんですから、認可しないというあくまでも規定の本文の十五条に立ち返るように行政指導をしてもらいたいと思う。いいですか。

○政府委員(坪井為次君) 業者からいろいろ申請が出たり、あるいは陳情があるかと思ひますけれども、交通保安問題に關しましては陸運局長が責任を持って当たることになっておりますので、そういう意味で、われわれとしてはなお十分に注意を促したいと思ひております。

○吉田忠三郎君 十分注意するということですから、坪井局長のこれからの行政手腕に私は期待を

してこの問題終わりますが、もう一つそれと並行して坪井さんに特段私はお願ひをしておきますけれども、労働条件の問題があります。ですから、根本的にこれはツーマンカーとワンマンカーでは労働条件が変わってきますから、したがって、今日、行なわれた結果、労働条件としてはより劣悪な条件にされているということは、これははっきりしていただきますよ。これは全般的な問題ですわ。ですから、これを改善しなければならぬと思ひます。たとえ、先ほどもちよつと触れました運転者の過労に對して一体どう対処しなければならぬか、あるいはそのことに起因してやはり心配ごとができてきますから、安全対策というものに対してどう行政上指導監督をしていくかというような問題がやはり一つ行政の面で残ってきますので、から、こういう関係、それから、省令の第四十四号ですね。これをもうちよつと——ちよつとじやなく、積極的に運用していくように、特段あなた方はそれぞれの地方局に指導すべきじゃないかと、こう考えます。

それから、拘束時間の問題は、これはツーマンカーであろうとワンマンカーであろうと一緒でございますけれども、実際にハンドルを握る実ハンドル時間はツーマンカーから比較してやっぱり短縮させなければならぬものだと思いますよ。なぜならば、車掌の仕事も兼務するわけですからね。ですから、それだけロードがかかりますから、何割このハンドル時間を短縮したら適正か、適合かということでは申し上げませんけれども、常識的にやはりツーマンカーの運転者よりもワンマンカーの運転者は実ハンドル時間というものは短縮してやらなければならぬのじゃないかと、こう考える。こういう関係の指導、それから一般的な自動車事業の指導とも関連しますが、依然として休養施設などは不備です。まだまだ完全ではありません。これは安全衛生規則からいっても違反する事柄でもありますから、それぞれ陸運局長がこうした事柄にも十分行政指導をしなければならぬのじゃないかと、こう考えます。それとあわせて、先ほどのど

と、こう考えます。それとあわせて、先ほどのどかこのこうした事柄の研究の答えにも出ていますけれども、非常に休養時間がワンマンカーの乗務員については不足をしております。ですから、こうした諸君に對する休養時間というものは、科学的にどの程度の休養をとらせたらいいのかわからないことは、やはりいろいろ陸運局当局においてもひとつ研究されまして、この基準なり何かを示してやらなければならぬのじゃないか、こう私は思ひます。こういう事柄、そのほかいろいろ細部にわたります。車両の清掃であるとか、あるいは点検、あるいは精算事務についてどうするか、あるいは過不足が出た場合にどうするかというような問題は、これはそれぞれの企業者の労使間の問題ですから、ここでは申し上げませんけれども、少なくともただいま申し上げたような労働条件の改善にあつたての基本原則は、私は、運輸省として、自動車局として、一つの方向を出して、地方の局長にやはり通達なり何なり出して指導すべき事柄ではないか、こう思ひますが、坪井さんいかがなものでか。

○政府委員(坪井為次君) ツーマンからワンマンに切りかえるにあつたしまして、労働条件が悪くなるということは、われわれとしては常識的にも考へておりますが、これを行政指導としてどういった程度にしろということとはなかなかむずかしい問題でありますので、あくまでも労資間の話し合いということが前提になりますけれども、少なくとも運輸上非常に不安を抱かせるような条件にならないようには十分監督したい、あるいはまた行政指導していきたい、そう思ひております。

○委員(松平勇雄君) 本件については一応この程度といたします。

○委員(松平勇雄君) 次に、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。前同に引き続き質疑を行います。御質疑のある方は、順次御発言を願ひます。

○相澤重明君 前回の質疑の中で運輸省から資料

を提出していただきましたが、この資料について若干御説明をいただきたいわけですが。たとえば2の主要外資港湾の整備という中に、東京の場合、防波堤、品川埠頭(外資)、大井埠頭(外資)、一〇号地埠頭(内資)、湾岸道路の整備、こういうのが項目にあがつているわけですが。そこで、具体的に、これらについては、この新五カ年計画の中で完成させる、こういうことなのか、あるいはいま残されておる——すでに港湾整備をされておるわけですが、その整備を残されておるものをこの年内に完成させる、こういう意味なのか、新たな仕事、継続の問題と二つあると思うので、そういう点をひとつ御説明をいただきたいこと、いま一つは、たとえば晴海埠頭がありますね、この晴海埠頭は、実は風の吹き回しによりまして、非常に臭気ふんばつたことがあるということ、国際的な展覧会等を計画したときに著しい問題があるわけですよ。そういう東京湾の一つの整備というような中に、こういう問題の解決をする意思があるのかどうか、またどういふふうにご政府としてお考えになっておるのか、この点ひとつ御説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) この間提出いたしました資料の中に掲げてあります仕事につきましては、まだ細部について検討が済んでおらぬわけですが、地区に着手いたしましたものと、なおその地区に着手いたしましたものと、この五カ年計画の次の五カ年計画に仕事が続くものがあるわけでございます。一つの例で申し上げますと、横浜におきます本牧埠頭は、一応完成をいたしました、大黒埠頭にかかるわけでございますが、これは全体のバースを完成するというのではなく、一部がこの期間に達成し得るものと、こういうような資料でございます。なおその細部についてはまだ決定に至っておりません。

それから次に、晴海埠頭の周辺の臭気の問題でございますが、これは前々から問題になっておつたことでございますが、一番大きな原因は隅田川から汚水が流れ出るということであると、思ひま

す。これにつきましては、隅田川の浄化というこ
とで都市排水問題として考えられておりまして、
最近では荒川の水も流れてきていただいぶその方面でよ
くなってきたようにございます。しかし、全般的
に、港湾そのものが油を廃棄するとか、そういう
ようなことで、衛生上も、また保安上も好まし
からぬところがあるわけでございまして、油の
出ることにつきましては、現在どういう設備をし
てこれを港湾の浄化に役立てるかということを検
討をしておる段階でございます。

また、東京湾全体について、こういう港湾の水
を浄化する問題はどうかということでございます
が、これにつきましては、まだ実は全体としてど
うするかということは考えておらないわけでござ
います。

○相澤重明君 いまの御説明の中で、横浜の木牧
埠頭、大黒町埠頭については御説明がありました
が、たとえば横浜の場合に、臨港道路の整備とい
うことはどこをさしておるのでか。つまり、横
浜港ということなのか、川崎を含んだことなの
か、こういう点についてもいろいろの解釈のしか
たが私はあると思う。こういうことで、臨港道路
の整備ということについて少し御説明を願って
おきたいと思うのです。

○政府委員(佐藤肇君) ここに掲げております臨
港道路と申しますのは、埠頭ができました。埠頭
に至る道路ということでございます。したがいま
して、横浜の場合で申し上げますと、木牧埠頭が
完成いたしますので、木牧埠頭に対する臨港道路
でございます。もう一つは、大黒町埠頭ができる
わけでございますから、大黒町埠頭に至る道路、
こういうことでございます。ところで、それだけ
では全体の貨物がさばけないではないかという問
題があるわけでございます。そこで、したがいま
して、横浜におきましては、木牧埠頭から大黒町
埠頭に橋をかけて、すなわち海岸を通過して横浜
の西から川崎、東京に連絡したいという御要望があ
ります。これにつきましては、一つの港の問題で
はございませんし、港湾に直接関係ある貨物だけ

ではないわけでありまして、そういうようなもの
につきましては、私どもが、京浜港の計画の調整
といたしまして、建設省の道路計画、また都市計
画の道路網との関連というものを考えまして、五
カ年よりさらに長期の計画として考えておりま
す。また、この木牧埠頭と大黒町埠頭をつなぐ橋
梁につきましては、横浜当局が計画を持ってお
りまして、この計画とわれわれの港湾の施設の整
備計画とを調整したいということで、これにつ
いても横浜当局と現在研究を続けておる段階に
あるわけでございます。

○相澤重明君 それから、大体御説明でわかりま
したが、政務次官がおいでですから、ひとつやは
り別の資料でお尋ねしておきたいのですが、港湾
審議会委員の名簿が提出されたのでありますが、
が、三十六年の当時の委員並びに関係行政機関の
委員というのと、昭和四十年の港湾審議会委員の
名簿が出ておるわけですが、これは一定の委員を
任命をする、あるいは委嘱する場合に、基準とい
うものが何かあるのかどうか。それから、委員の
数というものについて、きちっときまつておるの
かどうか。そういう点について、これは三十六年
と四十年では人数についても違つておるわけだ
が、どういふことになつておるのかひとつ御説明
をいただきたいと思う。

○政府委員(大久保武雄君) 委員の数は、たしか
四十名以内であつたと思つております。委員の
選挙基準と申しますものは、港湾に関する学識経
験豊富な方、かようなことでございます。
○相澤重明君 そうすると、四十名以内なら政府
で御依頼をして委嘱することができ。その場合
に、学識経験者及び関係行政機関の職員、こうい
うことになつておりますね。

○政府委員(大久保武雄君) そつです。
○相澤重明君 その場合、私どもに考えられるの
は、なるほど学識経験者というのは一応各界の
方々が委嘱をされておるわけでありまして、これ
も、いつもわれわれが、やはり働く人たちの立場の
代表というものも入れてほしい。あるいは、同じ

業界の中でも、たとえば水先人——いわゆる水先
案内人という特別な港と、あるいはそう
いう作業と密接不可分の関係のあるような人た
ちもおるわけですが、そういう人はこの審議会の委
員の中には見当たらないと私は思つております。港
関係といつても、実際にこの港湾の仕事を担当さ
れておる人はごく少数なわけですが、俗にいう一般
の学識関係、しかも事業家といふか……、港
の荷物を多く取り扱うという人たちがこの中に
はおられないわけですね。そういう点から、どう
もよく全体のバランスを考えて委嘱するならば、
いまま少しそういう実際に仕事をしておる人たちの
意見というものも、これは業界にとつても、また
港湾のそういう審議にとつても、きわめて大事な
ことだと思つておるのです。そういうことで、いままで
の発表があつたのですが、調査を委嘱することが
できるのかどうか、こういう点について御意見を
伺つておきたいと思つておるのです。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま相澤委員の
御質問のうちで、いわゆる船舶の運輸に關係する
実務者關係といつたしましては、日本船長協会の会
長、それから日本海難防止協会の代表——具体的
な人事は齋藤浄元さんでありまして、先般おな
りになりましたけれども、これは船員界の非常
な大先輩であられます。さような方々をお入れし
てございまして、いわゆる水先人協会代表は見当
たらぬようにございまして、しかしまあ、相澤さ
ん御指摘のように、パイロットを将来選考に入れ
るということ、これは考えてよろしいのではな
かろうかと私は存じております次第でございま
す。なおまた、委員の選考にあたりましては、先
般港湾管理業務をこの審議会の内容として討議し
ていきますことに相なりましたので、それらの面
も含みまして、相当数の委員の増加を委嘱いたし
ましたような次第でございまして、

○相澤重明君 ここに増加しているのですか、四
十年三月ですか。
○政府委員(佐藤肇君) ただいま政務次官が申
上げましたのは、昭和三十六年に比しまして昭

和四十年、すなわち現在の審議会の委員といつた
しましては、管理部会の関係の委員が増加されて
おると、こういうことを申し上げたわけであり
ます。

○相澤重明君 それじゃ、私の要望をひとつ申し
上げておきますから。現在の四十年の名簿を見て
も、三十二人ですね。学識経験者二十三人、それ
に行政機関職員等九人、三十二人。三十六年の
ときには、学識経験者が十六人、行政機関等の職
員が十三人で、二十九人。現在三十二人です。か
ら、三人ふえた、こういうことですね。四十人ま
でということであれば、私は具体的にひとつ提案
をしたと思う。それは、やはり港の關係につ
いて切り離すことのできない、いま申し上げたパイ
ロット——水先案内人組合、あるいは全日本海員
組合——これは船員のもの、あるいは全日本海員
組合——これは船員のもの、これは全国的に
やはり必要なわけですね。それから港の沿岸の荷役
をする全港湾、それから沖の荷役をする日港
連、こういう全く港とは切り離すことのできない
關係の団体というもの、これは実は入つていな
いわけですね。私はこの中の——たいへん恐縮であ
りますが、この中の方々もみんなりっぱな方々だ
と思つておる。政府が推薦したのだから、り
っぱな方だと思つて、そういう直接の仕事をして、研
究をして御苦労されておる人たちは私はこの中に
入れてもちつとも遜色しないと思つて、そういう意
味で、水先人組合とか、全日本海員組合とか、あ
るいは全港湾とか日港連とかいう全国的なそ
ういふ組織の代表は、あるいはその組織から代表さ
れる人だけ、こうだと思つておる。そういう人は
やはり入れて、具体的にやはり御相談をされるの
が私はよかろうと思つておる。そういう点につ
いて、余裕がないとか、あるいはそういうものを入
れることができないかという基準があれば、これは
また別だけれども、私はそういうふうには思わな
いのだが、それはどうかというところが一つ。

それから、これは中央の場合ですね。地方の場
合はどういふことなんでしょうか。地方の場合は何ら

地方の場合は何ら

というものを反映させていただくということで入れる機会があるだろう、このように申し上げたわけでありませう。

○相澤重明君 どうもぼくには納得できないのだね。たとえば個々のメンバーを見ても、まあ学究畑とすれば、日本大学工学部の顧問とか、あるいは関西大学の教授とか、こういう人たちはなるほど専門的なそういう立場であるいは意見も出るかもしれないが、その他は、たとえば日本空の社長だとか、大阪埠頭の倉庫の社長だとかといえ、これは業界でしょう。だから、必ずしも何も全国的な学識経験者とばかりは言えないじゃないですか。むしろ、全国で何十万という組織を持つた人たちが、大衆討議をして、港をよくするためにこうしなければならぬ、政府はこういうようにしてやってほしいという建設的な意見を出す、こういう人たちも私はいっぱい学識経験者だと思ふ。そういうことからいって、その学識経験者の定義の問題を私は——どうもわれわれを納得させる定義になっていないわけだ。かばんを持って学校で講義をする人を学識経験者というならいざ知らず、そうでないいまのこの人たちを見れば、私は水先案内人の代表なり、全日海の代表なり、あるいは全港の代表なり、日港労連の代表、それぞれ専門的なエキスパートですよ。そういう人たちがなぜ学識経験者で入れることができるのかということ、ちょっといまの説明では私にもうなかなかわからないですよ。政府の言う学識経験者の定義というものは、私にはわからない。そういうことで、これは議論していると、おそらく局長と私と二人の意見は平行線かもしれないけれども、私は平行線だからといってそれじゃ納得できないですよ。それがどうしても入れられない理由というの何だ。全国的な組織を持ち、全国の人を入れることができないという理由は何かどうもわからないですね。どうですか、いま一回説明してくださいよ。

○政府委員(佐藤肇君) ここに書いております職名というのは、いささか不備でございます。秋山龍さんが日本空港ビルディング社長となつておりますが、これは港湾荷役機械化協会の会長でございます。それから、安藤さんは小野田セメントの社長というところでございますが、これは経団連におおける港湾部長でございます。それから、後藤さんは大阪埠頭倉庫の社長というところになっておりますが、元の港湾局長でございます。それから、おのおのやはり権威者であるわけでございます。もう一つ、労働組合の代表者をなぜ入れないかというところでございますが、これにつきまして、先ほど申し上げましたように、問題が運営の問題ではなくて、開発計画の問題と、もう一つは港湾管理者の財政の問題であるので、入つておらないということでございます。

それからもう一つ、たいへんこれは申しわけないでございますが、先ほど四十名以内ということとを申し上げましたが、これは実はいま設置法を持ってきていませんので、はっきりした数字を申し上げかねますが、現在ここにあります委員は、欠員が一名でございます。その一名というのは、知事会の代表で出ておられました宮城県の知事がおなくなりになりました。欠員が一名でございます。それからもう一名は、齊藤浄元さんがこの間なくなりました。いま欠員二名でございます。パイロットにつきましては、船長協会にパイロット組合のほうは入つておりました。この海難防止協会なり船長協会というのには非常に熱心に討議をされた結果もあって、この船長協会の会長さんなり日本海難防止協会の代表という方がこの席で討議されておるわけでございます。パイロット組合の方々の意見も十分港湾の開発計画に反映されていけると思つております。

○相澤重明君 いや、そこが局長と私の意見の違ふところなんです。なるほど船長協会というのは、船長さんでこれは協会をつくつておるわけだ。パイロットは船長の経験のある者がパイロットになつておるんですよ。水先案内人になつておるんだよ。しかし仕事は、おのずから船長協会は船長さんのそういうグループ—グループと言っちゃたいへん失礼だが、そういうお互いに職責を持つた者が斯道の発展のために実は協会をつくつておるんですよ。パイロットは、水先案内人は、そういう船長の経験のある者がその港湾において水先案内人組合を組織して大きな船を誘導しているわけですよ。仕事が違うんですよ。船長はパイロットじゃないんですよ。まあ運輸大臣も出席した。これはどうしても人数を二十人なり三十人なりに制限をしなければいけない、こういう御説明で、どうしてもそこまで入れたら駄目だけれども入らないんだというなら、私は納得しますよ。だけれども、いま言った学識経験者ということでもあなたも委嘱をされる、こういうことであるなら、学識経験者の定義を言つてもらわぬと、私は理由にならぬと、こう言うのですよ。大学の教授だから学識経験者ということにはならぬ、大学の経済学博士だから学識経験者だということだけでは私はならぬと、こう言うのです。だから、いまあなたの方で言われた四十名の現在の二十三人の学識経験者の港湾審議会の委員ですね、これがお二人欠員だということになると二十五人ですね、二十五人だけは関係行政機関の職員以外に入れるのだ、委嘱できるのだ、こういう解釈ですか。さっきの四十人というのは違つたのですか。その点、私がお先ほど申し上げたように、三十六年のときよりは確かにふえておりました。しかし、ふえていたといつたところで、三十六年のときは十六人、この四十年になつて二十三人ですから、結局七人ふえたということですよ。しかし、それが絶対不可欠なものかどうか、どこできめるのですか、一五人でなけりやいけない理由があるのか、二十五人でなけりやいけない理由があるのか、それを言つてくださいます。それから、港湾審議会の委員が、あなたのおっしゃるように学識経験者ということ、労働団体とか水先案内人組合を入れることができるかというなら、財政上の問題があるというのなら、一体この人たちは幾ら金をや

るのであるか。それだけの国家予算が、人数を四十人にしたから人件費を出さなければならないというなら、その理由を出してもらいたい。私が先ほど申し上げたような、港湾についてはその港湾の最も大事なことで、港湾荷役の近代化とか、あるいは設備とか、そういう点でいまの新五カ年計画というものをやろうとしておるのですから、最も港湾が仕事がよくなるようにしなければいけないのですよ。ですから、私はそういう面を言えば、先ほど言った、たとえば全日本海員組合ならば、各団とも回つてきておつて、日本の港湾の設備と外国の港湾の設備はどういうところがいいか悪いかという意見も持っているわけですよ。そして船員が、たとえば一年なら一年航海をしてきたら、港にはこういう施設がほしい—いまのここに出ている評論家の人なり大学の教授の人は、その人たちが全部わかれますか。それから水先案内人についても、そのグループをつくつてそういうふうにしてやっている人たちのほんとうのことが、この人たちにはわかりませんか、私はそういうことを言つておる。これは一つの例ですよ。で、たとえばこの港湾の施設をするのにどのくらいおのれじや国の投資が必要、あるいは地方自治体のどのくらいの投資が必要、あるということについても、つくる施設によつて違つておる。こういうところにお金をかけてほしい、これを優先的にやつてほしいということもあるんじゃないですか。それをどうして水先案内人なりあるいは全日海なりあるいは全港の代表、あるいは日港労連の代表は学識経験者の中に入れておることはできないのですか。これはちょっといまの局長の説明だけでは、私を納得させることができないです。これは運輸大臣さつかく出席されたのだから、局長からひとつ話を聞いてもらつて、運輸大臣から答弁をしてもらいたい。ぼくは納得できないですよ。

○政府委員(佐藤肇君) 定員についてはただいま資料を持っておりませんが、設置法を受けた政令できまつておる人数でございます。これが、現

十五人委嘱したっていいんでしょう、これは運輸大臣に聞きたいのだ。たとえば、宮城県の三浦知事がなくなつてあと補充選挙をした、だからその宮城県知事が今度自動的にそういうふうな委員になるのかどうかということも出てくるわけだね。

新たな観点から他の知事の中からそういう人を委嘱するということも出てくるわけだね。だから、いま局長の言われるのは、新たな事態というのです。が、新たな事態というのとは一体何ですか。いまこの四十年度を起点として五カ年計画を策定をして、運輸大臣、あなたは諮問するのでしょうか、諮問するときに、なぜわざわざ欠員をそこへ置かなければならないのですか、これはもの考え方です。私は、諮問するのだったら、あなたが任命することができるとしたら、全部して、みんなに意見を聞いたらいと思ふ。ところが、これで行くと、二十三人の委員と九人の関係行政機関の職員だから、三十二人しかいない。三十五名ということになれば、すでに三名欠員ですよ。

○政府委員(佐藤肇君) ただいま三名欠員でございますが、この三浦さんのあとにつきましては、実はこれは全国知事会の代表で、知事会から推薦していただくわけでございますから、このあとどなたになるかということは、知事会から推薦していただくことにはなつております。また、藤さんのあとにつきましては、これは海難防止協会といふものは、これは、この間相澤先生から質問がございました東京湾の問題その他につきまして、在来から共同でもって調査研究をやつておる団体でございます、やはりこの海難防止協会から代表を出していただくことになつておるわけでございます。したがって、現在三十五名以内という中で、まだ必要によつて埋められ得るというものは一名ということになる、こういうことになると思ふ。

○相澤重明君 この審議会委員の問題だけで私がきつておるといふことで意見があるかもしれないが、私は率直に言つて、政府が五カ年計画を策定をされて、どうやろうかということをして

れから運輸大臣自身が相談をする機関ですから、諮問をする機関ですから、その諮問をする機関が、できるならば最もよいものであつてほしいというの、われわれ運輸委員としては当然なんです。それで、いま港務局長は港務局という立場からそういう点を固執をされておると、私はあなたが固執をされているのだ、ちつとも円満な姿じゃない。だから、私は、学識経験者という人たちを委嘱するということだから、学識経験者の定義というものを言つてみる、別に学識も広範囲の中で、この運輸行政、特に港務整備について必要な、経験豊かな、そしてまた建設的な意見を出してもらへる人たちを委嘱するのがあたりまえじゃないか。それを、最初の答弁は四十名以内ですと言ひながら、今度は三十五名ですという、そんな説明があるか。政府委員というものはもつとしっかりして勉強して答弁するのだよ。

○国務大臣(松浦周太郎君) 相澤委員のいろいろの御意見もよくわかりました、われわれが行政をやつていく面においてこれに諮問する機関でありますから、知識というか、経験というか、そういうものの最もある人たちの集まりでなければなりませんから、厳選に厳選を重ねて推薦すべきものであると思つておりますが、一名だけあけておく、これは何かのための用意に必要であるという局長の経験も生かすべきじゃないかと思つておる、そういうものでしょう。理めておいたら、何か起こつた場合にどうにもならぬということになつておるのですが、三十五人やおつしやればそうやらざるを得ないかもしれないが、あけておいて何かの用意にやつておいたほうがいいかと思ひますが、これはどういふものでしょう。

○相澤重明君 これは、運輸大臣からせつかく相談をかけたから、私は率直にお答へするが、新五カ年計画をこれからあなたが諮問するので、諮問するときに、わざわざ何人も人間を委嘱できるものを委嘱せずにおくこととはしなくていいんじゃないですか。それで、私はむしろ

る港務局長に聞いておきたいのだが、なぜ、このようなことがあるかもしれぬ、あけておかなければならない場合があるかもしれぬと言ふが、どういふことなのかというのだ。一体いま新発足をしようというのにあけておかなければいけないという理由はどこにあるか。だから、あなたは腹案があるんじゃないか、こういう人をやりたいという案か、それは一体どうなんですか。

○政府委員(佐藤肇君) この審議会委員の定員につきましても、政令でも以内ということばを使つておるわけでございますが、必要に応じて全部埋めてもいいわけでございますが、通例といつたしましては、余裕を残しておくわけでございます。したがって、去年の秋でございますが、管理部長を充足するにつけて、新しく委員を埋めてその審議をやり得たということも、実はあつておいたので支障がなかつたということでございます。この辺の運用については、やはり一応、いま一面当てるかといふことではございません、全体のいままでの経験からくる運用でございますので、よろしくお願ひいたしたいと思つておるわけでございます。

○相澤重明君 その局長の言わんとするところは、ほくにはっきりわからないのだよ。よろしくと言われれば、よろしくなつちやうだらうけれど、それはほんとうにどうしてもあけておかないとあと補充をするときに困る団体なり人物があるというなら、これは私はわかりません。そこまでいけなかつたと言ひたい。しかし、いま新五カ年計画を策定して、すぐ運輸大臣は諮問しなければいけないのだよ。その諮問をするときに、何も無理にあげておかないといふじゃないか、何も無理にあげておかないことなんですよ。だから、運輸大臣がどういふことなんですか。だから、運

うな人を何人も出す必要はない。したがつて、先ほど申し上げたようなよなよな、それぞれの団体の中でも重要な役割りをしておる人がおるのだから、そういう人を入れたらどうですか、こういう話をしているのですよ。もちろん任命はあなたのほうですから、私がするわけじゃない。私に相談してくれるなら、私もやりませうけれども、だから、運輸大臣がやることだから、きょうその辺でとめますが、これはいままでの説明では、ほんとうに局長の言うことじや、私は納得できないですよ。

○国務大臣(松浦周太郎君) 相澤さんのおっしゃることは相当幅のあるお話でございますから、ひとつ運輸大臣におまかせを願ひまして、あなたの意のあるところは十分くみ入れて善処いたしますから、よろしく。

○小酒井義男君 港務整備緊急措置法に關係して二、三點お尋ねしたいのですが、一つは、先ほどの相澤委員の質問にも関連を持つておられけれども、三十九年度以降の整備計画が三十九年度までにおつたこと、それと四カ年間に予算としておつたこと、それと四カ年間に予算としておつたこと、それと四カ年間に予算としておつたことを、まず最初に聞きたいと思ひます。

○政府委員(佐藤肇君) 三十六年から四十年までの五カ年計画は、総額が二千五百億でございます、そのうち地方単独分が百七十億でございます、そのうち地方単独分が百七十億でございます、予算としてやる分が二百三十億でございます、七十八億になつております。

○小酒井義男君 そこで、工事中で、新計画のほうへ持ち込まれて、その中でまた工事の変更しなければならぬものがあると思つておる。それと、工事のすでに終わったものの中にも、さらにこれを手直ししなければならぬものがあるのかどうか、この点はどうなんですか。

○政府委員(佐藤肇君) 実は、今度の新しい五カ年計画といふのは、三十九年度を初年度として

る港務局長に聞いておきたいのだが、なぜ、このようなことがあるかもしれぬ、あけておかなければならない場合があるかもしれぬと言ふが、どういふことなのかというのだ。一体いま新発足をしようというのにあけておかなければいけないという理由はどこにあるか。だから、あなたは腹案があるんじゃないか、こういう人をやりたいという案か、それは一体どうなんですか。

て発足をいたしたいという考えを持っておったわけでございます。それが諸般の情勢で、三十九年度を送りまして、四十年から始まることになつたわけでございますが、昨年度の予算のときにおきまして、大蔵当局といたしまして、大体旧五カ年計画が新しい五カ年計画に乗り移るんだという判断のもとに、三十九年度予算においてすでに新しい五カ年計画に着手した分がございまして、したがって、継続的な仕事が多いわけでございますが、現在終わりましたものにつきまして手直し等があるかどうかということでございますが、この手直しと申しますのが、まあ当初計画よりも貨物量が伸びたために、本来ならばそこで打ち切るべきものがさらに新しく岸壁を延ばす、こういうような計画も新しい五カ年計画の中には入っております。

○小酒井義男君 そういう計画と、政府の中期経済計画ですね、これとの関係はどうなっておりますか。

○政府委員(佐藤肇君) 中期経済計画との関係でございますが、私どもが昨年改定をいたしたいということと申した述べたのも、実は中期経済計画といたことで、一つの見通しができるということであつたわけでございます。中期経済計画における港湾投資額は、三十九年度を初年度として四十三年度までに総投資額が五千五百億円にわたるわけでございます。で、この五千五百億円の中には、一般の基本的な施設をやる公共事業分が四千五百億円、そのほかに起債等によってできました基本施設の上上屋をつくるか荷役機械を整備するとかという金が一千億円入つておつたわけでございます。これは大体見積もりでございますから、両方合わせて五千五百億円という数字が載っているわけでございます。で、今回私どもが四十年から発足する分は、基本施設分として五千五百億円、それにいまの起債による陸上施設分として一千億円、合わせて六千五百億円になっておりまして、一千億円多いわけでございますが、

年度がずれてまして四十年から四十四年度ということ、中期経済計画の期間より一年間先まで盛つてあるわけでございます。したがって、その途中におきます四十年から四十三年までその分を、中期経済計画の分と今回決定されました新しい五カ年計画とで比較いたしますと、双方とも伸び率が大体一八〇程度でございまして、中期経済計画とおおむね途中においては合つていふことができると思ひます。

○小酒井義男君 途中で、工事の終わったものを、さらに堤防を延ばすとかいろいろなことをやらなければならぬ、そういう理由の中には船舶の大型化ということもあるでしょうが、これから先、日本の貿易の關係で、いまの貿易關係の相手の國と違つていふ方向に、貿易の相手が変わつていくといふようなことも想定をしながら整備をしなければならぬと思つておりますが、そういうことは考へて計画を立てておられるのですか。

○政府委員(佐藤肇君) これは、私どものやりました計画の目標と申しますか、指標というものは、中期経済計画におきます貿易収支、それに基づく輸出入というものを対象にしておられるわけでございます。中期経済計画において現在と変わつたさらに広範な地域の貿易を考へておれば、それに該当するような計画になっておる、こういうわけでございます。

○小酒井義男君 この計画の進行の過程で、いろいろな貿易關係の事情が変わつてくるということになれば、それは追加をしてやつていくというようなことの余裕は見ておるのですか。そういう場合が出れば、あらためてまた予算規模を大きくしてやつていくというようなことになるのか、どういふことになるのか。

○政府委員(佐藤肇君) この五千五百億円の公共事業分でございますが、この中には地方単独分といふものが六百五十億円あります。その残りの四千八百五十億円というものが、國が地方公共団体に補助し、また直轄でやつていく仕事になるわけでございますが、その中の五百億円というものが

調整項目ということで一応リザーブされるかどうになるわけでございます。これは新しく起くる事態に対して計画を追加する、その範囲内で追加していくというたてまえになっております。で、これをさらに上回るようなことがあれば、全体計画を改定しなければならぬことになるわけでございます。

○小酒井義男君 それから、これはいつも議論になることなんです、港湾の工事なんか、以前私ども現地を見ますと、工事をやつておつても、途中で台風やいろいろ災害が起つてそれが御破算になつてしまふといふような例があつたので、そういうときに、やはり重点的にその工事をやつて、それを竣工したら次の重点的なものに移つていくといふような方法をとるべきじゃないか、線花的に予算をばらまくからさういふことになるのじゃないかといふことをいろいろ議論したことがあるのです。で、新しいこの計画の実施は、どういふ考へ方で工事を進めていかれるのかどうか。

○政府委員(佐藤肇君) 新しい計画におきましては、一番重点を置きたいのが外国貿易港灣、特にこの六港の港灣の整備でございます。その次が新産業都市または工業整備特別地域の門戸としての港灣の整備、それから三番目が内國貿易の増強、特に大阪とか東京を中心とする内國貿易の増強に對する整備、それから第四番目といたしましては、瀬戸内海であるとか閩門であるとかいふような航路につきまして、船型が大きくなりましたため、それに對する深くする仕事ということになっております。いづれにいたしましても、いま御指摘がありましたような、線花的であつてやつた施設の効果というものが早く生まれたいといふことは極力排除するようにやつていきたいと思つております。

○小酒井義男君 大臣、やはりいま局長が答えられたような方針でこれを進められることに御異論ないと思つておりますが、どうですか。

○國務大臣(松浦周太郎君) まあ集中的にやつて

いかなければ効率が上がりませんから、集中的にやつていきたいのではありませんが、予算時期になると、方々からぶんどりにやつてまいりまして、これは実際はそう簡単に割り切つてしまふといふところの苦心も買つてもらいたいと思つております。でございますから、いま局長の答へたことを主体として、多少の弾力性のあることはお許しを願ひたいと、こう思つております。

○小酒井義男君 いや、さういふことがあつたらうから、大臣にひとつ確認をしてもいいと思つたのですが、さういふことはできるだけ私は排除して、重点的にやつていくといふ方針を貫いてもらいたいのです。さういふことをひとつ御要望申し上げておきます。

○國務大臣(松浦周太郎君) どうもその点に對しますと、後進地域の開發といふ問題と、地方港灣の問題とがつながつてまいりまして、簡単に断ち切つてしまふわけにいかない点がありますが、六港であるとか、新産業都市であるとか、あるいは工業都市であるとかいふような、あるいは瀬戸内海の備讃航路、あるいは、あれは何と言いましたかな、岡山の水島航路であるとかいふところは、重点的に年次計画をもちまして進めていきます。しかし、多少は地方のほうにもばらまかぬと、これはもう後進地域を全然顧みない、地方の開發を全然顧みないといふことではいけないのですから、さうやつてしまふと私はここで言ひ切れないことも、ひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○小酒井義男君 まあできるだけ——できるだけじゃなくて、予算がむだにならぬようにひとつ使つてもらいたいといふことなんです。

○國務大臣(松浦周太郎君) さういふたいと思ひます。

○委員長(松平勇雄君) ちょっと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(松平勇雄君) 速記とつて下さい。他に御發言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませぬか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。——別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて御異議ございませぬか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。
港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を問題に供します。

本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松平勇雄君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思いますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

運輸大臣。

○國務大臣(松浦周太郎君) 慎重御審議の上、通過していただきましたことを、まことにありがとうございます。心からお礼を申し上げます。

○委員長(松平勇雄君) 次回は四月一日午前十時を一応の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十四分散会

三月二十五日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月一日)

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案
三月二十六日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄嬭野新線開通促進に関する請願(第一二九八号)(第一三〇〇号)

昭和四十年四月五日印刷

一、自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願(第一三一九号)(第一三二二号)(第一三三三三号)
一、トラック運送事業の免許制撤廃反対に関する請願(第一三二七九号)

第一二九八号 昭和四十年三月十三日受理

国鉄嬭野新線開通促進に関する請願

請願者 佐賀県藤津郡堀田町長 永石一郎

紹介議員 杉原 荒太君

佐世保線武雄市から藤津郡嬭野町を経て大村線竹松駅に至る国鉄嬭野新線(約三十キロメートル)の早期実現を懇願するとの請願。

理由

一、従来、国鉄バスを利用していた行楽客の不便が一挙に解決される上に、遠距離からの来遊客がいつそう増加する。

二、関東、関西へ輸送する鮮魚、果実、陶器、野菜等について、時間の短縮、輸送量の増加が期待できる。

三、将来再開される日中貿易にも著しい効果をあげうる。

四、沿線受益各市町村には、武雄、嬭野温泉郷、西海国立公園等全国に知られた数多くの観光地があるのを、一大観光路線として発展する。

五、本州、北九州、福岡、長崎を結ぶ本路線の実現によつて、経済、文化、観光等あらゆる分野における後進性を打開できる。(嬭野新線計画案添付)

第一三〇〇号 昭和四十年三月十五日受理

国鉄嬭野新線開通促進に関する請願

請願者 佐賀県武雄市長 副島博

紹介議員 鍋島 直昭君

この請願の趣旨は、第一二九八号と同じである。

第一三一九号 昭和四十年三月十六日受理
自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願

請願者 東京都千代田区神田三崎町二ノ二
出版輸送株式会社代表取締役 手
島章外二十六名

紹介議員 安井 謙君

自動車運送事業の公共性、特殊性にかんがみ、運輸行政については左記事項の現実を図るよう御高配賜わたくお願いするとの請願。

一、区域自動車運送事業免許制度を維持強化すること。

二、自動車行政を一元化すること。

三、行政の方法を合理化すること。

臨時行政調査会の答申中、運輸行政に関し、「区域自動車運送事業の規制の緩和と行政権限の地方庁委任」、「陸運事務所の地方庁移管」を示唆しているのは、自動車運送事業の公共性、特殊性の事態に対する理解が不十分である。

理由

今日の自動車行政は、モータリゼーションの著しい進展を予想していない部分が多く、抜本的に再検討し、簡素化、能率化を図らねばならないときに来ていることは言うまでもないが、その方法として免許制を緩和したり、行政権限を地方庁に委任したりするのは百害あつて一利もない。行政の簡素化、能率化は行政の方法それ自身を合理化することが本筋であり、また効果もある。(改革意見書等添付)

第一三二二号 昭和四十年三月十八日受理

自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋浜町一ノ二二

八州運送株式会社代表取締役 鶴

谷五郎松外二十六名

紹介議員 安井 謙君

この請願の趣旨は、第一三一九号と同じである。

第一三三三三号 昭和四十年三月十八日受理
自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願

請願者 東京都品川区東大崎五丁目京南運
送株式会社代表取締役 吉田重十
郎外二十六名

紹介議員 重宗 雄三君

この請願の趣旨は、第一三一九号と同じである。

第一三三三三号 昭和四十年三月十七日受理

トラック運送事業の免許制撤廃反対に関する請願

請願者 神戸市長田北町一ノ八ノ二長田貨

物運輸株式会社取締役社長 大久

保亀六

紹介議員 中野 文門君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

昭和四十年四月六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局