

参議院運輸委員會會議錄第二十三号

昭和四十年五月十一日(火曜日)
午前十一時二十二分開会

委員の異動

五月八日

五月十一日

五月十一日

出席者は左のとおり。

委員長 松平 勇雄君
理事 江藤 智君
金丸 富雄君
前田佳都男君

委員

加賀山之雄君
木暮武太夫君
平島 敏夫君
和田 鶴一君
相澤 重明君
小酒井義男君
浅井 亨君

國務大臣

運輸大臣

運輸大臣官房長
運輸省鉄道監督
局固有鉄道部長
運輸省自動車局長
運輸省航空局長
事務局側
常任委員会専門員

吉田善次郎君

説明員

運輸省自動車局 黒住 忠行君
業務部長
日本国有鉄道常務理事 川上 寿一君

本日の会議に付した案件

○日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出、衆議院送付)

○新東京国際空港公団法案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(自動車行政に関する件)

(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(松平勇雄君) それでは、ただいまから運輸委員會を開会いたします。御質疑の日本自動車ターミナル株式会社法案を議題といたします。

前回は引き続き質疑を行ないました。御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○小酒井義男君 自動車ターミナル株式会社に於いて少し質問をいたしますが、これは日本自動車ターミナル株式会社とあるのですが、トラックだけなんですね。バスターミナルというのは運輸省としては考えておられるのですか。トラックだけだったら、これはっきりとトラックターミナル株式会社にした方がいいじゃないかという気がするのですが、どうですか。

○政府委員(坪井為次君) この特殊会社の事業はトラックに限られております。しかし、トラックを重点にしましたのは、やはりトラックターミナルが採算上バスターミナルよりも苦しいというところから、特殊会社としては、ただいまのところトラックターミナルを目的としてつくられたものであります。

○小酒井義男君 それでは、事業としては、いまの説明にもありましたように、収益性に乏しい事業だということですが、この出資の内容を見ると、政府五千万、地方団体五千万、事業団体が二億五千万ですか、そういう案のようですが、この五千万の程度の出資をしておいて、それで事業として安定をするというようなことなのか、またほかになにか低利融資というようなこともやるような考え方があるのか、その点はどうかです。

○政府委員(坪井為次君) 四十年度の資金の調達といたしましては、政府出資五千万、それから公共団体——ここでは東京都でございますけれども、これが五千万、そういう計画でござりますが、この東京都のターミナル計画は、将来五カ所所定いたしましたおりまして、相当な資金を必要といたしますので、それに見合せて、将来にわたっては政府出資あるいは公共団体の出資を極力ふやしていきたい、さように考えております。

○小酒井義男君 東京都ですか、五カ所というのは。

○政府委員(坪井為次君) そうです。

○小酒井義男君 その他全国に、将来どういうところに設けようというような計画があるのか、いまのところ東京都だけを考へておられるのか、その点はどうかです。

○政府委員(坪井為次君) トラックターミナルの必要性は、大都市にそれぞれ考えられるのでありまして、特に東京のほか、名古屋、大阪、こういった地帯においても、トラックターミナルの必要については、緊急整備を要するものと思っております。

○小酒井義男君 そういう場合も、やはり同じような率で政府の出資をやっていくという考え方が、その点はどうなんですか。

○政府委員(坪井為次君) 名古屋、大阪につきま

しては、必要性についてはただいま申しましたとおりでございますが、ただ、これをこのトラックターミナル株式会社が営むかどうか、あるいは民間だけでやるかどうか、そういった問題がありますので、ただいまのところ具体化はいたしておりませんが、いざにしろもターミナルの必要性があるという点については、大阪なりあるいは名古屋の公共団体において十分認識しております。用地の手当てその他については考慮を払っております。この会社が直ちにそこで事業を営むかどうかについては、民間事業者との話し合いの上で決めていきたいと、かように考えております。

○小酒井義男君 民間事業者でなしに、東京と同じような形態でターミナルをつくる必要があるというようになれば、その東京都でできるのと同じような扱いを政府としてはしていくのだと、こういうふうに理解をしてよろしいですか。

○政府委員(坪井為次君) そういうことでけっこうだと思ひます。

○小酒井義男君 それから、この法律をつくる目的に、やはり道路交通等の混雑や貨物の流通に於いてこういうものが必要だということになると思うのですが、そうした場合には、これによって運賃が引き下げられるというようにことや、ひいては物価にも好影響を与えるというようにすることは考えられるのか、ただ単にトラック輸送の業者がこれによって経営上少し助成される程度なのか、そういう点についてはどういう考えです。

○政府委員(坪井為次君) 流通過程の合理化あるいは貨物輸送の集配の合理化ということがはかられるのでありまして、この意味から、流通経費の節減と、あるいは物価に対して相当抑制の効果をあげ得ると思っております。

○小酒井義男君 そういうことでなければ、やは

り政府の出資という問題も考えられぬと思ふので、これが設けられることによつて、たとえは運賃の問題や物価等を通して国民生活にプラスになるような面がやはり出てくるようなことも必要だと思ふのです。そういう点をひとつ、今後これができた後には、政府として十分監視をしていただく必要があると思ふ。

それからもう一つは、第六条によりまして、「トラックターミナル事業及びこれに附帯する事業」ということになっておるのですが、「附帯する事業」というものの範圍をどのくらいに考えていますか。

○政府委員(坪井為次君) 附帯事業といひましては、貨物保管庫、あるいは検車整備工場、それから事務所、食堂、売店、それから給油所、洗車場、仮眠宿泊所、浴場、そのほかに車庫、こういったものを考えております。

○小酒井義男君 倉庫も考えておられるわけですね、倉庫業も。

○政府委員(坪井為次君) 倉庫業法による倉庫業は考えておりませんで、一時的な貨物の保管といつたようなものを考えております。

○小酒井義男君 それから、この会社ができると、社長その他役員が任命されるわけなんです、これ運輸大臣の許可を要するという事になつておりますが、許可を得るまでの仕事はどことがやるのですか。

○政府委員(坪井為次君) この法案が成立いたしますと、会社を設立する準備といたしまして、運輸大臣が設立委員を任命しまして、その設立委員において準備を進めることになっております。

○小酒井義男君 ちよつと感じとして、出資の割合など、まあ当初の率で考えていくと、相当業者団体の民間の出資者の意向といふものが役員構成なんかに取り入れられていかなければならぬのじゃないかという気がするのです。そういう点について、そういうことができるかどうか、運輸省としてやられる考え方があるのか。運輸大臣が任命された中で、またあとの役員が定められると

いうことになる、そういう点、若干どちらかという運輸省で役員を任命するというような形になつてしまふのじゃないかというような気がするのですが、そういう点はどうなんですか。

○政府委員(坪井為次君) この特殊会社に対する政府の監督でございますが、民間企業としての長所を十分發揮できるように考慮を払つておりまして、会社の人事につきましては、取締役及び監査役の選任、解任のみを民間にはからしてございまして、そのほかのことにつきましては、事業の公共性にかんがみまして、新株の発行とか、重要な財産の譲渡とか、そういったような定款の変更、こういったようなことについて運輸大臣は監督して、それ以外のものについては会社の自主的な運営にまかせる、そういうたてまえをとつております。

○小酒井義男君 それから最後に、東京のトラックターミナルですね、これは現在経営状態はどうなんですか。

○政府委員(坪井為次君) 東京トラックターミナル株式会社は、この特殊会社ができましたら、全額出資することになっておりますが、現在は、昨年の十二月十八日に設立されて、ほとんど現金のままで定期預金されておまして、内容としては、ただいま土地の交渉に当たつていただけで、資産的にはほとんど変動はありません。

○小酒井義男君 固定資産税とか、登記料など減免措置を講じているのですが、これだけぐらゐのことでは経営が将来ペイしていくというふうなふうにお考えですか、どうですか。

○政府委員(坪井為次君) 助成措置としては、いろいろとわれわれも考えたのでありますが、いろいろの事情がありまして、ただいまお話がありまして、固定資産税の一部減免、あるいは登録税についての特別措置、こういった措置が現在規定されているわけでありまして、われわれとしては、この事業の収支の見通しとしましては、営業開始後四年で黒字になり、六年には幾らかの配当ができる、そういうふうな見通しを立てております。

○相澤重明君 最初にやはり、小酒井委員と同じように、今回の日本自動車ターミナル株式会社法案、これがトラックだけに限つたという理由、それから説明の中にある、今回のこの法律の關係するものは、東京都内という、東京トラックというところではないのか、こういうふうな印象を受けるのだが、それはどういう意味でそういうふうな改善をしなければならぬか、あるいは社名をつけないければならぬのか、そのいきさつをいさ少し説明をしてもらいたい。

○政府委員(坪井為次君) 自動車ターミナルにつきましては、バスといわず、トラックといわず、非常に立ちおくれておまして、政府としてはかねてから助成措置をいろいろとつておるものでありますが、わけでもトラックターミナルにつきましては、相当膨大な用地を必要とするし、そのほか付帯事業としても、バスターミナルのようない付帯事業は営めないといふことで、採算が非常に苦しいといふことから、特にトラックについてこつた会社を考えたわけでありまして、バスにつきましても、将来必要があれば、また何らかの方法を考えていきたい、そう思つております。

○相澤重明君 いまの局長の説明ですと、将来バスが必要があるとすれば、この法律でそういうふうなことをやれるといふ考えなんですか。

○政府委員(坪井為次君) この法律そのものでやるかどうかについては、この法律を改正するといふことも考えておりますけれども、はたして、すでにトラックターミナルとしてこの会社が充足した場合に、いろいろ株主その他の關係で、なおにそういうものができるといふか、こういう点もあつたもので、なお検討していきたい、こういうふうな思つております。

○相澤重明君 それから、将来——将来というよりは、なるべく近い時期に、東京の会社が成績がよかつたならば、全国の大都市にもこういうものをつくつていく、こういう考え方をやはり基本的

に持つていく、こういうことですか。

○政府委員(坪井為次君) トラックターミナルを全国的に整備していかなければならぬという情勢にありまして、われわれとしては、この会社そのものがどの程度まで進出するかは別として、民間でやる場合、あるいはこの会社でやる場合、総合しまして、ターミナル施設を整備して、トラック輸送を合理化していきたい、さうに考えております。

○相澤重明君 どうも何かその点まだはつきりしないようだが、やはりこの政府が提案をしておるのは、近年経済成長に伴う輸送の逼迫、そしてまた道路交通の確保といふこと、さういふ面からターミナル法を提案するといふのが基本だと思ふのですが、さうすると、東京だけということについてはやはり問題があるのではないかと、将来は、国の経済のことに重要な基本があるのだから、やはり日本全体にさういふ趣旨で置く、さういふふうにはつきり言えないところには私は問題があるのではないかと思ふのだが、その点はいまだ一度ひとつ聞かしてもらいたい。

○政府委員(坪井為次君) ターミナルの必要性につきましては、ただいまお話ししたとおりでございますが、ただ、それをこの特殊会社がやるかあるいは民間でやるかといふ問題につきましては、抽象的にはなかなかどちらといふことが言えないので、具体化した場合に相談した上でやつていきたい、特に名古屋、大阪については相当具体的な計画も進みつつありますけれども、民間事業者との調整については、この会社は十分相談の上でやつていきたい、かように思つております。

○相澤重明君 それから、このターミナルができた場合に、集荷、集配が非常に能率的になると私は思ふのですが、この会社が使う自動車というものは、どういふ型式のものを考えておられるのか、また、輸送力増強というためには、あまり小さいものばかりでもいけないし、大型を使うといふ考えなのか、さういふ実際の輸送といふことを基礎に考えておれば、さういふ構想は何か政府として持つておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) トラックターミナルを全国的に整備していかなければならぬという情勢にありまして、われわれとしては、この会社そのものがどの程度まで進出するかは別として、民間でやる場合、あるいはこの会社でやる場合、総合しまして、ターミナル施設を整備して、トラック輸送を合理化していきたい、さうに考えております。

○政府委員(坪井為次君) 道路の整備がどんどん進みますし、特に高速道路も今後相当整備されるということであり、都市間のトラック輸送というものが相当大型化していく、これが合理化の方向であります。そういったトラック輸送の面は、これはトラック事業者が営むわけでありまして、ターミナル事業者としてはそのトラック事業者にターミナル施設を使用させていくというたてまえでありますので、ターミナル会社自体が直接トラック輸送を行なうという考え方は持つておりません。

○相澤重明君 いま一つ、この点はやはり大事なところだから聞いておきたいのですが、この日本自動車ターミナル株式会社ができて、民間のトラック会社がなくなるといふことじゃないでしょうか。つまり、いまの国内の需要に追いつかないから、できるだけ政府も助成をして、そして国民経済に即応できる態勢をつくるというのがこの目的でしょう。そうすると、いわゆるいまのトラックの中心になるのは、この株式会社になるのではないですか。そういうふうになると、結局は、この幹線といふんですか、この都内にしても最も重要な地点を、このターミナルの利用できる会社の人たちが、そういうふうな輸送力を増強するということに私はあると思う。したがって、末端については、これはできるだけ一般の民間の会社のやはりお世話もするように連絡を密にしなければならぬと私は思うのです。そういう点が全然考えられないで、会社が法律で設立されれば、それで会社がどういふものを使おうとどういふふうにならうとそれはもう自由なんだということになると、政府が出資するだけの意味があるのか、そういう点で、民間企業で自由にやれるなら、何も政府が半官半民のいわゆる公共性を優先にした投資をする必要は私はないと思う。そういう点いさし説明を受けたい、なぜ今回東京だけにそういうふうな投資をして政府がターミナル法というものを提案するのか、それはどういふ影響があるのかという点に発展をしていかなければならないです。

か、その点いさし御説明をしていただきたい。○説明員(黒住忠行君) このターミナル会社で行ないますのは、鉄道でいいますと一つの総合駅でありまして、総合駅の施設をこのターミナル会社につくる。各路線業者が都内に入ってきておきましますものが、総合駅に集結しまして、それから集配を行なう。入ってきておきましますトラック事業者は、現在七トン半以上の大型は時間的に規制を受けておるのです。主要二十路線につきまして規制を受けておきましますので、周辺にターミナルがきますと、そこまで七トン半ないし十二トンの車である、その中の集配は小型のものでいけるといふふうになりますと、非常に道路交通の緩和というふうになります。輸送の合理化にも資するという意味の総合駅をつくるのがこの会社であります。その駅をつくるためには、非常に膨大な土地を要する。たとえば板橋区につきましても五万坪の土地を要する。これをつくり出すためには、膨大な板橋区につきましても三十八億余りの金を要するようでございますので、國の出資あるいは助成によってそのターミナルをつくる、そのための会社でございまして、助成をしていこうという考え方でございまして。

○相澤重明君 それから、このターミナル株式会社に参加する会社というのは、いままでの説明ですと、東京都乗り入れの大手の路線トラック運送業者二十三社及び東京トラック協会に所属するもの、こういうことですね。そういうことです。○政府委員(坪井為次君) 現在東京トラックターミナル株式会社に投資しているのは、そういうこととございまして。トラックターミナル株式会社は、そのままた特殊会社に引き継がれる、そういうふうになります。○相澤重明君 大体乗り入れのものは、大手のほうはどういふふうになるか。○政府委員(坪井為次君) 大体大手は全部入っております。

○相澤重明君 いや、だから私の質問をしたのは、この東京トラックターミナル株式会社に参加しておるものと、それから大手二十三社ですか、つまり東京都乗り入れのそういうものに局限をされておるのか、こう聞いておる。逆問をすれば、そういう意味なんですか。つまり、この会社を設立するのには、政府と、それから公共団体と、それに東京トラック協会に所屬するものという意味だけれども、その中には大手の会社があるはずだから、その大手というものは東京都へ乗り入れる路線トラックの二十三社というものを含んだものだ、それ以外ではないと、逆問ができるのかと、こう聞いておる。

は、この東京トラックターミナル株式会社に参加しておるものと、それから大手二十三社ですか、つまり東京都乗り入れのそういうものに局限をされておるのか、こう聞いておる。逆問をすれば、そういう意味なんですか。つまり、この会社を設立するのには、政府と、それから公共団体と、それに東京トラック協会に所屬するものという意味だけれども、その中には大手の会社があるはずだから、その大手というものは東京都へ乗り入れる路線トラックの二十三社というものを含んだものだ、それ以外ではないと、逆問ができるのかと、こう聞いておる。

○政府委員(坪井為次君) 大体東京トラックターミナルの株主は、そういった乗り入れしている大手が中心でありまして、そのほか東京トラック協会というものが地場業者を代表しましてまとめて出資をしております。そういうふうになつております。

○相澤重明君 そこでお待ちするのは、東京トラック協会に加入しておるといふのは、トラック業者は全部加入しておるのですか。○政府委員(坪井為次君) 全部ではございませぬ。

○相澤重明君 そうすると、このターミナルができた場合に、加入しておらない者は利用できない、こういうことになりませんか。○政府委員(坪井為次君) ターミナル株式会社の施設を利用する者は路線事業者でありまして、路線事業者にはすべて開放されるたてまえになっております。

○相澤重明君 ですから、路線トラック業者が全部利用はできると、したがって、この会社に参加する資格は持つておるけれども、中心になるのは東京ですね。それで、東京トラック協会にその路線業者は全部加入しておるといふことは一応考えられるわね。その次の問題になるのは、そのトラック事業者を営むトラック業者が全部協会に入っておるか、入っておらぬかと、こういうときに、

入っていない者もあるといういまの局長の答弁だね。そうすると、その者は参加をしておらないのだから、入っていない者はこのターミナルを利用することはできないと、こういう解釈になるわけですね。○政府委員(坪井為次君) トラック協会に入る入らぬにかかわらず、路線事業者としてターミナルを利用することはできることになっております。○相澤重明君 そうすると、そういうのはどこに法律で書いてあるのですか。そういう協会に加入しておらない者が利用できるという法律上の文章はどこにある。

○政府委員(坪井為次君) ターミナル法によりまして、一般ターミナルは路線事業者に使用を提供する義務があるわけです。○相澤重明君 ですから、それはどこに書いてある。○政府委員(坪井為次君) 自動車ターミナル法の第十五条に「(供用義務)」というのがございまして、「自動車ターミナル事業者は、次の場合を除いては、一般自動車ターミナルの供用を拒絶してはならない。一 当該供用の申込が供用約款によらないものであるとき。二 一般自動車ターミナルが当該供用の申込に対応する設備を有しないとき。三 当該供用に關し使用者から特別の負担を求められたとき。四 天災その他やむを得ない事由があるとき。」これらの場合を除いては供用を拒絶してはならないという法律上の義務があるわけでございます。

○相澤重明君 いまの十五條の供用義務の四項目の説明があつたのですが、会社が「当該供用の申込に対応する設備を有しないとき。」という二項があるね。そうすると、いまの参加をしておる会社構成員——会社をつくっている人たちが、この会社構成員で、もう設備が手一ぱいだということになる、これは実際問題としてできないじゃないですか。会社構成員でさえ、実はターミナルは狭くて四苦八苦だということになると、十五條の供用そのものが、お断りするということよりも、実

際に入れないというようになってしまふのじゃないですか、対応設備がなければだめだというのだから。それはどうなんですか、いまだ少し説明してください。

○説明員(黒住忠行君) 一般ターミナルでございますから、ただいま御説明申し上げましたように、供用の義務があるわけでございまして、株主はその会社に出資をしておるという関係だけでございまして、その株主とその株主以外の者は供用の面におきましては変わりないわけでありまして。なお、現在おおむね一日に三百十台前後のものがこのターミナルを使用する予定でございまして、けれども、容量といたしましては、約六百五十台の容量をこのターミナルは持つということ、それから、それから、能力としては七千トンの能力を持つということ、それから、それから、一般の場所をつくりまして、一般の利用にも供するということに考えておりますので、法律的にも、実際のにも、いま御指摘のような矛盾を来すことはないものと考えております。

○相澤重明君 たいへんけっこうです。そういうふうに、将来会社がつくられた場合、せっかく多くの業者の人たちがこれを利用することは、いまの輸送力を増強することになるわけですから、それが、会社ができたけれども、今度は実際に使えないものが出てきて、トラブルが将来起こると、こういうことになってはたいへんだと思うのです。せっかくの親心というものは死んでしまふという事になりますから、そういう意味でいまの質問をしたわけですが、解明されましたからけっこうです。

○政府委員(坪井為次君) 京浜地区も含めて五カ所でございます。少し、いまお考えになっておる五カ所の場所をひとつ御説明いたしたい。○政府委員(坪井為次君) 東海道あるいは甲州街道方面を受けまして、京浜二地区と調布地区が考えられております。それから中仙道を受けまして板橋地区、これが最も具体化した計画でございまして、それから陸羽街道方面を受けまして足立地区、水戸、千葉街道方面を受けまして葛西地区と、主要街道全周でターミナルを敷設する、そういう計画でございまして。○相澤重明君 いま一度御説明いただきます。資金計画は、今年度の資金計画と来年度の資金計画が出ておるようでありまして、これではいまの五カ所というものが完全に確保できるのですか。○政府委員(坪井為次君) 資金計画といたしましては、五カ所分では総額二百二十八億九千三百万円でございます。板橋地区だけにきまして三十四億、その板橋地区の計画が、昭和四十年で、政府出資が五千万、東京都出資が五千万、民間が二億五千万、開銀融資が七億、市中銀行から五億三千二百万、四十一年度におきましては、政府出資が二億、東京都出資が二億、民間が二億五千万、開銀が十億、市中銀行が六億五千一百万、こういう計画でおります。○相澤重明君 いまのは、板橋地区の例をとりまして三十四億かかると言ったけれども、いまの御説明でいきますと三十八億八千三百万円、それは付帯設備等の費用も含んでおると、こういうことですか。○説明員(黒住忠行君) 三十八億八千三百万円と申しますのは、用地費、建物費にプラスいたしました。管理費とか支払い利息があります。それで用地費と建物費だけでは三十四億であると、そういう意味でございまして。○相澤重明君 板橋のはわかりました。その他の四カ所については、これはどういうことになるのですか。○政府委員(坪井為次君) 四カ所につきまして

は、大ざっぱな資金計画はつくっておりますけれども、まだ具体的に詳細なものはできておりません。

○相澤重明君 運輸大臣いかがなですか。運輸大臣の非常な御努力で、今回の政府出資も困難の中でできたようですが、二百二十八億九千三百万円という総額の、いわゆる五カ所をつくる、こういうお話だったんですが、板橋だけは四十年、四十一年度と一応資金計画はできた。しかし、その三十八億八千三百万円、いわゆる施設費だけだと三十四億の板橋を除いた残額というものは、それは来年度以降政府は大蔵省に要請をして具体化をするという考えなのかどうか、この点はひとつ運輸大臣からお答えいただきたい。○国務大臣(松浦周太郎君) これは今年実はもっと多く取るつもりだったのですが、ほかの部門に相当大蔵省が奮発してくれたので、来年度以降に相当金額を回してもらおうという予定であります。しかし、それじゃ幾らかと、すぐ突っ込まれても、それは政府の財政計画もあることであります。来年の予算編成の要求に對しましては、相当額要求するつもりでございまして。○相澤重明君 それから、先ほど一部御説明がございましたが、これから高速道路、いわゆる幹線道路というものが次々にできるわけですね。したがって、このターミナル会社に所属しておるものは、将来の計画としては、この幹線道路、高速道路を全国的に利用させるような方向でいくのか、あるいは、これはもう当面は東京だけの話で、ターミナルさえつくっておけばいいのだ、こういう考えなのか、その点、先ほど小酒井委員からの運賃料金の問題にも関連をしますので、この際ひとつ考え方を聞いておきたいと思うんです。○政府委員(坪井為次君) トラック輸送が最近非常に伸びておりまして、鉄道輸送にまさるとも劣らないような重要な使命を帯びておりますので、この合理化ということが国民経済の上で非常に必要なこととございまして、われわれとしては、高速道路の整備とともに、やはり両端における、

あるいは大都會の周辺のターミナルというものがあつて初めてそういった合理化が促進されるという考え方でありまして、ターミナル施設というものについては今後極力進めていきたい。ただ、この場合に、この特殊会社がどの程度活躍するかということについては、先ほどお話ししましたように、十分具体的な情勢の上で判断をしていきたい、かように思っております。

○相澤重明君 いままでの説明を聞くというと、実際に当面は板橋のターミナルをつくるのが精一ぱい。それで、実際に国内輸送需要に合うような施設なり、そういう整備というものが現実にはまだちょっと遠いような気がする。これから松浦運輸大臣にさらに積極的な政策を立ててもらいたい限り、私は単なる板橋だけの問題なら東京トラクターターミナル株式会社でいいじゃないかと、それをもっと発展をさせるということだから、私どもとしてはきわめて賛成なんだが、全くこれだけでは、板橋だけでは、これはもう話にならぬ、こういうふうに私は思うんだが、これは運輸大臣、そういう考え方には変わりないかね。○国務大臣(松浦周太郎君) 実はお説ももっともでありまして、東京は、いま局長の御答弁のように、五カ所計画いたしております。大阪もその周辺にやる考えを持って、府及び市に呼びかけております。名古屋も、小牧に十四万五千坪でしたかの土地をもうすでに買って来てまして、それに対する付属建物及び住宅等に付属するもの二万坪で、十七万坪ばかりです。小牧市の周辺につくって来ましたから、名古屋のはもう早くできると思っています。ということで、これはおっしゃるやうに、まあ遠慮しておつたのではとてもそれはだめなんです。相当強い迫力で予算編成に向かわなければならぬと思っております。いま局長の答弁した範囲以上の要求をいたしまして、できるだけ力一ぱい要求するつもりでございまして、御協力をお願いしたいと思います。

○相澤重明君 それから、考え方としては、大臣の前向きの御答弁に私も賛成をしておきたいと思

私は公共性というものでその減免の措置を講じたのだと思う。あるいは、国民経済上必要で、これがなくちゃ困るということならば、先ほど申し上げた利子補給という問題もあると思う。そういう問題を、法律は提案をしながら、いまの御解釈でいくと、私は全く相反する方向に行っているんじゃないかというふうに思うのだが、政府の統一見解をひとつ聞いておきたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) 相澤さんおっしゃるのは、私もそのように思うのですがね。それじゃ、いままでの交渉の経過を申し上げます。

特殊株式会社の中で、二十八年にできた日航、二十七年にできた東北北海道の開発会社及び北海道の地下資源開発会社、この三つが、民間のほうの配当をして、そして残った分を政府の出したものにやれ、こういう規定があるのです。そのほか特殊会社が十三あるのです。これは全部公平にやれ、こういうふうになっておいて、公平にやれという理論は、自治体に金を出させるものですか。——政府の分だけならお説のようにいけるのですよ。自治体は財源がなく、大体政府が財政投融資なんかで貸すのです。あるいは特殊会社から借りるのです。そして借りて出すものだから、七分なら七分、八分なら八分という配当をしてやらぬと金利が払えなくなつて、そして財政窮迫のものをつくるものですから、大蔵省はどうしても配当せよと言ふのですよ。そういう実情で、頭下げてきたのですが、その点ひとつ御了解願いたいし、実際の話です。

○相澤重明君 実際の話だらうけれども……
○金丸重夫君 ひとついまのと関連しまして、基本的に考え方が、このターミナル会社をおつくりになるというところは、これは最近の諸外国の問題から考えても、一番交通規制というところが根本だと思ふのです。先ほど大臣が御指摘になりましたが、こういうことから考えて、東京都内の交通規制をやるという——前回規制に着手しましたが、この大問題で、私もこれに関係いたしました。こういう観点から考えれば、むしろこの問題につ

いては、公共的に十分に——利益で配当するか、そういうことを大体考えてやられること自体が方向が違つて、この公共団体等の出資につきましては、私はこの御計画を拝見いたしました。政府はまあいざ知らず、交通規制の基本的な東京都市であります。東京都が交通規制の立場から、大型をできるだけ入れないで、そして配当をうまくやろうということですね。これは大型化になる自然の勢いを食い止めて、そして都内の交通をよく維持しようということに大眼目があり、それがあるがゆえにこのターミナル会社というものができるといふことができます。したがって、そういうことであるならば、この出資のごときも、政府が五千万円だったならば、都が五千万円なんという、そういうなまぬるなことでは実はいけない。むしろ都が全部やるべきがほんとうだと思ふ。さて民間の問題ですが、民間関係はおののやはり商売という立場からして事業としてやっております。したがって、大会社二十三社といふことも、さういふものはおのの自分の輸送関係事業の關係から相当に持つておる人がおる。したがって、さしあたりできますものは、おそろく持つておらない人がそこに寄つてこれを利用して、そして交通規制に即応しながら輸送力増強しようという、いわゆる設備のない人に、金のない人に、これをこの会社がこしらえて貸そうということが眼目だろうと思ふ。したがって、これを非常に大きく考えて、配当をできるとかあるいはそういう關係をお考えになれば、これは実情と非常に違つた結果になるのではないかと。現に、ただいまやっておりますのが、承れば何か一億何千万円の赤字だ、これは当然なんです、さうあるべきなんです。したがって、この配当のごときも、これは公共団体といわず、それから政府はもちろん、全面無配という前提に立つてやるのでなければ実情に合わないのじゃないか。まあこれは公団にすることができなかつたとかいろいろの事情はございまして、うけれども、したがって、大臣のこのねらいは、私

は決して間違つておるとは申しませんが、せっかく踏み出すならば、実情に即して、ほんとうに交通規制を十分に生かして、また今後ずっと起こるべき大型化に対処して、この都内の輸送というものを十分に維持していくという観点に立つてやるべきであつて、しかば、かような政府出資はもちろん、公共団体といへども、都内のいわゆる一番大事な交通關係を規制するといふこの大きな目的のために、これは無配または少なくともある制限の配当というふうなことは、どうしてもこれには織り込んでおかなければ、私は筋が通らないように思ふのです。それから實際といたしまして、まあおそろく資本として参加するのは二十三社も、おそろく資本として参加したいと思ふような人はおそろく出資はしないのじゃないかと思ふ。まあこれははし得るものは勧誘してでも入れなければならぬわけですが、しかし、事業自体はまだ収支計算を私は拝見いたしておりますから、わかりませんが、おそろく損益計算で見ても、そうしてこれでも、初年度からはもちろん、二、三年いたしまして、これに利益を配当し得るというふうな計画であつたら、これは間違ひだと思ふ。したがって、これは大臣もう一歩前進いたしまして、無配の關係を御考慮になるか、あるいはまた、ただいま相澤委員の御主張のように、利子補給というふうな意味のことをお考えにならないければ、今後の運営が私はいけない。これは大きくなればなるだけ資本が大きくなるのですから、さうすると、それを利用するものについて、いわゆる一流会社でない方面がおもに使つていただけますからどうしてもやはりこの点をお考え願いたい。私は思つておられますが、まあ結論といたしまして、おそろく無配ですが問題はないようなものであります。理論上はやはりさうあるべきだ——ことにいろいろの固定資産税とかさういふものを減額されるというふうなことでお取り扱いになれば、これはぜひやはり無配または配当を落とす制限配当というふうなことにせられるのが筋だと思つて、これはひとつ大臣どうお考

えになりますか御回答いたしたいと思ひます。
○國務大臣(松浦周太郎君) 運輸、輸送に御経験のある金丸先生の御意見ですから、これはごもっともだと思ふのです。

それからもう一つ、金丸先生も御承知のように、政府及び高橋経済企画庁長官もなかなか洪くで、それでなかなか、運賃を上げろといつたつて——私たちけんかしておるのですが、まだ一ヶ月ストップのあと片づけが全部できないので、全部赤字なんです。それでも上げると言わない。それを上げれば消費物価に響いて四・八%頭を出しちゃ責任が持てない、こう言うので、消費物価の四・八%を頭を出さないようにするために運賃を上げちゃいかぬ、こういうふうなことで、いづれこれの料金も企画庁に押えられるのはきまつておるのですから、あなたのおっしゃる通りに、これは必ず配当されるものだとお考えられないけれども、しかしそんなことを言う民間出資者がなくなつてしまふのですから、これもまたさうありひどく言えないのですが、これは結局賃率、賃金のきめ方によるのです。料金よりはか収入がないのですから、料金の押えどころによると思ふのです。そこで、いままで大蔵省で十三社が全部公平に配当しようというところで特殊会社がきまつてきておる今日、これだけいますぐやれということではここで言明できませんが、こういうことは言えると思ふのです。さつき申しましたように、後配株制というやつは、民間が配当をしてその残りがあつたならば政府關係に配当しろ、これが日航と北海道東北開発公庫並びに北海道地下資源開発、この三つがさうなつておるのです。それで、今回ののは非常に公共性のある問題でございまして、道路のためにやるようなものですよ。さういふことで、今度の予算要求には相当な金額を要求するつもりなんです。これは相澤さんの言うとおりのことです。だから、いまさういふようにきめてもらつても、そのときにひとつ後配制度に切りかえてくれということをお求めするつもりです。この程度でひとつお認め願ひたいと

思います。

○金丸富夫君 いま御事情の説明もございましたし、また御所見も伺ったのでありますが、もう一つお伺いしたいのですが、これは結局収支関係が、民間でやっておりますパスのほうにいたしましたし、各でできておりますもの、実際利用を見ますと、やはり経費について非常に困難をいたしております。したがって、パスなんかは、その場所に食堂を設けるとか、売店を設けるといふようなことで、これに貸すというようにすることで相当かせいでおるので、大体とんでいけばいいというふうなところのようでございますが、おそれらくこのトラックの場合には、たゞさんのこれだけの投資をいたしましたものについての利子あるいはまた配当というものを考えますときに、まあ利子はやむを得ませんが、おそれらく無配の状況であらうと思ひますし、それでも実際運営がうまくいくかどうかということが非常に心配されますので、せつかくこれに大いに打ち込んで力をお与えくださってこれを推進せられております大臣でございしますから、ひとつ助成等の方法をお考えを願うわけにはまいりませんでしょうか。つまり補助です。これはこれがなければおそれらく育たないと私は見ておるわけでありまして、この点のひとつ御回答をいただければけっこうでございます。

○国務大臣(松浦周太郎君) 承知いたしました。

○相澤重明君 そこで、いま少し大臣、対大蔵省折衝の話をしてもらいたいのだが、固定資産税等諸種の減免等を行なうこととありますが、これはどの程度の話だったのですか。内容的に、ただこの文書だけをきめておいて、行なうことができないというだけでいままで折衝したのか、それとも具体的に、たとえば先ほどの五万坪なり十萬坪の用地を確保して、そうしてそこに施設をした場合にはどのくらいの固定資産税というものがかるのだ、したがってこれは当然免除してもらふのだと、こういう折衝を対大蔵省としたかどうか。

いま一点は、百歩譲って、政府出資に対して利子をつけるということではなくて、たとえば配当金という話だった。配当金は予算決算会計令でどこに入るのですか。政府の出資に対する配当金は。

○国務大臣(松浦周太郎君) 雑収入でしょう。

○相澤重明君 雑収入です。そのとおりですよ。

そうすると、政府が、いわゆる国民の事業所得に對し、あるいは勤勞所得に對して、年次計画をもつて、それで予算というものを編成するわけですが、雑収入が多い少ないというものは、予算の編成技術上からいけば、これはたいした問題じゃないわけですよ。そういうことになる、私も雑収入を門的に決算委員会に扱ふとすれば、何も雑収入を何億ふやさないといけないとか、何千万ふやさないといけないというときには、私はならぬと思う。むしろ、一般の源泉徴収の税なり、あるいは事業成長による税なり、こういうものの税金のふえ方というものを、われわれは一番大きく評価をするわけですよ。そういうことになる、いまの配当金の性格が非常にすぐれてくる、こう私は思う。これはまあ相當議論のあるところだと思ひます。これは學者の意見もいろいろあるのです。きょうはそれまで言つていられないから、時間ももうだいぶん迫つておりますから、いまの政府の予算編成の問題から、国の予算決算会計令の扱いからいけば、相當私はこれは問題になつてくると思ひ、嚴格に言へば、だけれども、そういう無理をしてまで、利子は出さないから、配当を政府にも出す、公共団体にも出すということは、少し私はほんとうの法律をつくる趣旨からはずれておるのではない。いま一つは、東京都のお話がございまして、おそれらく東京都が出資する場合にも融資、いわゆる借金をして出資するのだから、そういう話だが、法律上は特別交付金制度というものはあるのです。先ほど申し上げた、事業そのものによつては利子交付もできることになつておりますから、法律上は、もしほんとうに国民のため、東

京都民のために必要であつて、政府がこれだけの財政措置がとれない、こういう場合には、特別交付金制度というものを活用したらいいじゃないですか。これは何も、地方交付税というものがあつて、地方交付税のほかに特別交付税という措置もあるのです。これはもう法律調べてもらひなさい、そういうのが一ぱいある。

それから、先ほど大臣から御説明いただいた、幾つかの会社の例をなさいましたが、古いのはだんだん近代化されなければいかぬです。これは法律の悪いところを直していかなければいかぬです。すよ。だから、いま新しい時代につくる法律は、新しい時代にマッチしたような法律を整備すべきだ、こういうことで、さつき金丸委員も言ひやうに、やはりこれは全体として政府の出資が少ない。非常に無理をして、当面しかたがないからこれをやらざるを得ない、こういうことになるのだ、特に大蔵省の頑迷な態度というものを對して、これは私はまことに怒りを感ずるわけですよ。この法律をつくつても、このままでは、実際に会社の経理というものは苦しい、こういうふうに私は思ひますので、大臣もせつかく今後努力されるというお話を、大臣も全面的に支持をしますよ、大臣の考えをね。だけれども、それができないときには、あなたの政治的な責任ですよ。これはそういうことで法律をつくるのですから、私はそういう点を申し上げておきたいと思ひますが、どうですか。

は、来年度で三十八億にしなければならぬものですから、相當多額の要求をするつもりですから、そのときに、前の三社と同じような、民間のやつを払つたら、後配株というやつですよ、余裕があれば政府にも払ふ、そういう交渉をしたいと思ひますから、ひとつ御了承願ひたいと思ひます。こまかしい固定資産税その他の税の減免についての政府との交渉の結果は、局長から……。

○委員長退席、理事江藤智君着席。

○政府委員(坪井為次君) それでは、登録税の減免措置について申し上げますと、この会社の設立の際に必要とされる登記の登録税につきましては、資本の金額のうち政府の出資にかかる部分、それから本法附則第五項——これは旧会社は營業の全部を出資する規定でございしますが、この規定によりまして、東京トラクターミミナル株式会社が出資する部分につきましては登録税を免除することにいたしております。

また、会社の資本増加の登記の登録税につきましては、増加資本の金額のうち政府の出資にかかる部分についてはその登録税を免除することにいたしております。

それから次は、固定資産税の減免措置でございしますが、本会社が昭和四十六年一月一日までに取得した構築物で、直接会社本来の事業の用に供するものうち政令で定めるものに対して課せられる固定資産税の課税標準は、構築物に対して新たに固定資産税が課せられることになつた年度から三年度分に限つて通常の場合の二分の一となつております。

なお、この減税措置の対象となる構築物といふのは、本会社がターミナル事業の用に供する荷扱場所、誘導車路、操車場所、停留場所、こ

ういったものが考えられております。

○相澤重明君 いまの局長が読んだのは、この法律の中にあるターミナル並びにその付帯設備だね。それについては、いま言った四十六年以降ですか、それには二分の一の減免の措置がとられるという説明だったね。総額はどのくらいか

ということは計算をしたことないですか。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

○政府委員(坪井為次君) 板橋地区につきましては、単年度分で、一カ年当たり四百七十二万円。

○相澤重明君 そこで、先ほどの議論は、これはまああとでお互いに研究することにして、率直に言つて、その法律をいまだ少し運輸省も研究しなければいけないですよ。たとえば一つ例を――きょうは決算委員会じゃないから、ぼくはあまりそういうことを言いたくないのですけれども、基地交付税というのがある。これは地方税じゃない。しかし、地方税の中に含まれる特別交付税なんですよ。基地交付税というのがある。そのくらのことは、いまだ少し君たちは勉強しなければだめですよ。それから利子交付税もあるし、そういう点はあるのだけれども、きょうはいい。みなが一生懸命やったことだから、ぼくは賛成なんだから、いのだけれども、よりよくしていくためには、そういう点を、古い法律がこうだからといって、古い法律だけで済ませるわけじゃない。新しい時代に即応した法律をつくっていく、そういうことで私も賛成します。

それから最終にいま一つ聞いておきたい。商法の適用になった場合に、会社の役員が退職したときにはどうなる。いまこれから会社を設立して、この予定役員というものは、いま発表できるかどうかそれはわからぬけれども、株主総会でやるということだから、しかもそのものが、たとえば一定のいろいろな約款とか、規約とか、会社に即応した法律に關係したものをつくるだろう。それが、たとえば配当があったときには、もちろんこれは正規な退職をした場合には退職金を支給することができ。しかし、もしこれが配当ができなかった場合どうするか。この場合には、商法の問題がきわめてきびしいのですよ。そういうことを考えたことがあるのかないのか、説明してください。ぼくはいま法律を全部書いてきていないのだけれども、それは法律を出せばすくわかる。この前、ぼくは、運輸委員会、あるいは決算委員会

でも言ったことがある。船会社がせっかくたくさんな応援をしてもらったけれども、その会社自身があまりよくなかった、しかし役員にはたくさん退職金を出したといつて、だいたい問題になったことがあるでしょう。そんなことをぼくはこまかい点言わぬけれども、この自動車会社そのものも特殊法人ですね。いわゆる政府の出資、公共団体の出資、そして民間の資本と一緒にした、その場合の商法の適用というものは、私はきわめてきびしいと思うのだよ。だから、これは監督者である運輸大臣が、そういう点を解釈――法律上の問題じゃない、そういう適用する場合に、運用をいまだから考えておいてもらいたい。答弁をするかどうかはわからぬが、私としては、これはもうきわめてそういう点、一番ぼくは心配するわけですよ。したがって、商法適用の場合の役員の退職金についてはどうするか、いまだから考えただけを聞いておきたい。

○政府委員(坪井為次君) そういう場合には、商法の規定によつて行なわれるのでありまして、われわれのはうとしては、利益金の配分等につきましてある程度監督権を持っておりましても、会社経営そのものはすべて商法の規定に従つて行なわれる、そういうことでございます。

○相澤重明君 いや、だから、ただ単に平面的な……、これは新しい法律をつくるのですよ。だから、いままでの商法の適用でいけば、会社がたいして赤字にならなければ、退職金をたくさん出せるのですよ、規定をつくっておけば、それはいかぬというのを言っておる。ぼくは、そういうことに特殊法人たるものもがしやるとすれば、さっき言つたいわゆる国家のこれは財政資金の全効率的な運用にならぬ。むしろ逆じゃないか。その特別なもののだけにサービスして、全体の国民のためにならぬ、そういう結果論に商法の平面的な解釈によるとなる。そういうことは、さっきの政府の出資、公共団体の出資については配当もする必要はないという理論に通ずるのだよ。だから、そういう点を、きょうはそこまで審議する必要もないだろうが、ただ私としては過去そういう例を、この委員会でも、決算委員会でも取り扱つたことがあるから、そういう点を誤解のないようにやはり政府の首脳部はやつておいてもらわぬといかぬと、こういうことを私は申し上げた。だいたいふん時間もたつたし、やればきりがいいことだし、賛成の法律ですから、私はこの問題については政府が非常に努力をされたあとには承いたします。しかし不十分である。いま聞いたところによると、政府の態度というものはまだまだもっと一生懸命やつてもらわなければならぬ、対大蔵省関係で。ほんとうは大蔵大臣を呼んで少し締めなければならぬ。しかし、きょうは法律をあげる日ですから、そこまで余裕がないから、私はそういういままでの質疑の過程で明らかになったように、不十分の点をさらに本委員会の委員として附帯決議を提案をしていきたいと思います。そういう意味で、あとでこの提案をお許しをいただくことにして、以上で私の質問を終わります。

○委員長(松平重雄君) この際委員の異動について報告いたします。去る五月八日付をもって、委員後藤義隆君が辞任、その補欠として野上進君が選任され、また本日付をもって、委員上林忠次君が辞任し、その補欠として和田鶴一君が選任されました。○浅井亨君 先ほどから聞いてまいりますと、相澤委員からいろいろな質問をされて、大体は納得いたしました。腹の中に明瞭になりましたけれども、やはりこの法律案を見てまいりますと、何だか将来性のないような、将来的な計画が非常に不明瞭なように考えられるわけなんです。この中を見ますと、東京以外についてのことで、それは必要に応じて、こういうふうに出ているわけですが、ほかのほうの地区に對してはどのようにお考えになつておられるんですか。また、先ほど資金計画または利子補給というふうな問題も出ておりますが、そういうふうなことに對してどのよ

うな根本的なお考えを持っておるのでしょいか、そこをもう一点最後にひとつはっきりと御答弁を願いたい、このように思います。

○政府委員(坪井為次君) ターミナル施設が非常に不足しておりますので、政府としてはあらゆる助成措置を講じまして、民間のターミナル施設について助成措置を行なつてきたのでありますが、特にトラックターミナルにつきましては強度の助成が必要であると、そういうことからこの特殊会社をつくつたわけでありまして、したがって、大阪、名古屋等につきましては、そういう必要があればこの会社が建設に向かうと、そういうことは考えられるわけでありまして、その点につきましては、民間事業者の計画と十分相談した上で考えていきたい、かように思っております。

○浅井亨君 いまの答えを見ますと、必要があれば――東京だけであつて、ほかには必要はないと、こういうふうにお考えなんですか、いまそのように聞いたんですが。

○政府委員(坪井為次君) ターミナル施設が必要ですが、会社が出るかどうかについては、民間事業者とも相談して……。

○浅井亨君 東京以外のところでどういうところが予想されておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 名古屋地区と大阪地区において現在ターミナル計画は進められております。

○浅井亨君 そうすると、いまのところは二カ所、それで必要に応じて次々に、こういうふうにお考えになつておられるのですか。

○政府委員(坪井為次君) そういうことでござい

どういふふうなんですか。

○政府委員(坪井為次君) 大体、直接東京ターミナル株式会社に投資しているものは大手でございまして、大多数のものはすでに専用のターミナルを都内に持つております。この特殊会社による板橋のターミナルは、そういった都内のターミナルを周辺に移すという意味を持つておりまして、そういう意味で、それらの出資者にとってはある意味では二重投資のような感じがしなくばならない、そういう状況でございまして。

○浅井亨君 いまのは解散して、そして新しくできるといふことですが、そうしますと、現在あります東京ターミナルの役員とかそういうものについてはどのように——やはり継承されたような形になるんでしょうか、どうでしょうか、その点ひとつはつきりしておいてください。

○政府委員(坪井為次君) 現在の東京ターミナル株式会社ににつきましては、出資が終りますれば解散するかどうかになりますので、役員その他は全然継承されません。

○浅井亨君 今度、設立に對しまして、いわゆる政府も、また東京都も、また民間会社も出資するわけでございますが、その民間の入られる株主が、今度は株主に大手の会社の人々が入るとすると、中小企業の運送会社は非常に圧迫されると思うんですが、そういうものに対してはどのようなお考えをお持ちでしょうか。これがはつきりしませんが、小さい運送会社が圧迫されていくような姿が出てきはないか、こういうことに非常に危惧の念を抱いているものでございまして、これに對してはつきりした線を出していただきたいと思います。

○政府委員(坪井為次君) この特殊会社も一般ターミナル事業を営む関係で自動車ターミナル法の適用を受けますので、先ほど御説明しましたように、供与義務その他ターミナル法上の義務を負っているわけでございます。政府としてはその法律に基づいて監督する、そのほかに政府出資もございまして、そういう発言権をもちま

て運営にあたつてできるだけ公正をはかつていきたい、さうに思っています。

○浅井亨君 それは大体わかりますが、これは都市の交通の円滑化というのが主体だと思つて、バス、トラックのほうはそれでいいのですが、都市の交通円滑化という点から見れば、バスの点もまたお考えにならなければならぬ問題じゃないか、こういうことに対してはお考えになつておられるでしょうか、どうでしょうか。

○政府委員(坪井為次君) トラックターミナルのほかに、バスターミナルの必要性も十分われわれとしては感じておりまして、従来からもいろいろの助成措置を講じておりまして、特にバスターミナルにつきましましては都心に近いところに整備しなければならぬ関係で、用地の取得に非常に困難を來たしてあるわけでありまして、国有地の払い下げとかそういうことについてできるだけあつせんしてあります。また、資金助成につきましても、融資その他についてできる限りの助成をしていきたい、さうに考えております。

○浅井亨君 先般である相澤委員から、私がお聞きしようとしたことをほとんど全部至れり尽せりと御質問されたので、大体は見当つきました。賛成である相澤委員からお聞きになった問題を、反対である私のほうからいまだ再び聞く必要もないと思つて、今後のほんとうの円滑化、または中小企業に対する問題、そういうことについて非常に危惧の念を抱いておりますので、その点を一応お聞きしたわけでございますが、私の質問はこれで終わらしていただきます。

○委員(松平勇雄君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕
○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。
御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

べ願います。

○浅井亨君 私は、公明党を代表いたしましたので、この法案に反対の意思の表明をいたすものでございまして。

それは、政府というものは、一応大企業家へのみ恩恵を及ぼすような政策は避けるべきものである、かように考えております。どこまでも大衆福祉の理念の上に立つた諸政策を立てなければならぬと思つて、ところが、都市交通の現状から考えますと、トラックターミナルの必要ということ、これは申すに及ばないことであります。このような理念の上に立つて考えてまいりますと、この法案はもう大手会社に対する施策のように考えられるわけなんです。あさはかな知識でありますけれども、そのように考えられます。政府はあくまで、自力で専用のターミナルをつくることのできないような、そういう小さな運送会社に対して特に建設的な助成策を立てていく法案でなければならぬと思つて、この点につきましまして危惧の念を抱いておりますので、この点から反対をいたしたいと思つております。

○相澤重明君 私は、日本社会党を代表いたしますので、本法案に賛成の者であります。最近における自動車による貨物輸送の現状は、提案の趣旨にありますように、まことに重大な立場に立つております。特に大都市における道路交通のふくそうは激化の一途をたどつておりまして、ために大型トラックの交通規制等により、国民生活上も、産業発展上も、きわめて困難な実情にありまして、したがって、これらの問題を解決するには、本法案によるように、すみやかに政府の向うきな施策によつてこの窮境を打開しなければならぬと思つて、ただ、本法案の提案の内容をお聞きいたしますと、まだまだ私どもは、この窮境を打開するにはきつめて政府のお考え方が不十分である、もっと積極的政策をとってほしい、こう私は思ふのであります。しかし、一歩この問題に足を踏み込んだということに対しては、私は敬意を表しておきたいと思つております。

したがいまして、賛成すると同時に、次のような附帯決議をつけて賛成をいたしたいと思つております。附帯決議を朗読いたします。

日本自動車ターミナル株式会社法案に対する附帯決議案

日本自動車ターミナル株式会社の行なうトラックターミナルの整備は、極めて緊急を要し、かつその事業は高度の公共性をもつものであることにかんがみ、政府は、会社に対する政府出資金の大幅の増額を図る等積極的助成に努め、もつてトラック輸送の合理化と道路交通の円滑化に万全を期すべきである。

右決議する。

以上で賛成の討論を終わります。
○委員長(松平勇雄君) 他に御意見もないようでございますが、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕
○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、それでは、これより採決に入ります。

日本自動車ターミナル株式会社法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) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○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。

次に、討論中に述べられました相澤君提出の附帯決議案を議題といたします。
相澤君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松平勇雄君) 多数と認めます。よって、相澤君提出の附帯決議案は、多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

運輸大臣。

○國務大臣(松浦周太郎君) 本案に対しては、いま御指摘になりましたように、いまだ未熟の点もあるにかかわらず、長時間慎重審議の中にいろいろ示唆に富んだ御質問がございました。これに基づきましてさらに検討を続け、御意思に沿いたいと思います。

さらに、ただいま御提案になり御決議いただきました附帯決議に対しては、「政府出資金の大幅の増額を図る等積極的助成に努め、もってトラック輸送の合理化と道路交通の円滑化に万全を期すべきである」という点に対しては、御趣旨に沿うよう全力を傾倒いたします。

○委員長(松平勇雄君) 午後二時まで休憩いたします。

午後一時一分休憩

午後二時三十分開会

○委員長(松平勇雄君) 休憩前に引き続き、委員会を開きます。

新東京国際空港公団法案を議題といたします。御質疑のおありの方は、順次御発言を願います。

○前田佳都男君 私はこの公団法案の内容に関連しまして、ごく小さい問題ばかりですが、約五、六点についてお伺いしたいと思います。

まず、この公団の事務の内容についてであります。業務の内容は「空港の設置及び管理」となっておりますが、この内容をひとつ説明してください。

○國務大臣(松浦周太郎君) 局長から答弁させます。

○政府委員(堀内一彦君) 「空港の設置及び管理」という点でございますが、設置と申しますのは空港を建設すること、その前段階としていろいろな陸上にきまります場合には用地買収、あるいは水

上にきまります場合には補償あるいは埋め立てというような問題から始まりまして、空港が完成して飛行機の離発着ができるまで、これを設置というふうに考えております。さらにこの空港が完成いたしましたから管理を行なう。これは出入する飛行機が安全に離発着するように運営いたすと同時に、旅客貨物というものが円滑に積みおろしできるようなことが主たるねらいでございます。

なお、設置、管理といふのは、ただいま申し上げたような意味合いでございますが、実際問題としましては、今度の空港は大規模なものでございまして、初めから全体が完成するという必要はございませんで、第一期、第二期に分けて、一応第一期の工事が完了しまして、この運営を行ないつつ第二期工事にかかる、こういうふうに実際上は運営してまいります。いまの御質問に従いまして文字の解釈としまして御説明しますと、以上のようなふうに考えております。

○前田佳都男君 土地の買収をしますと、それはその飛行場というのは、公団の財産になるわけですか。

○政府委員(堀内一彦君) さようでございます。

○前田佳都男君 それではこれはちょっと細かい問題ですが、公団会計について、この公団の勘定科目といふものは、これは建設勘定と営業勘定というふうに分けられるわけですか。建設勘定のうちでどういふものを見ているか、収入はどうだとか、支出はどうだとか、それから営業勘定で収入はどうだ、支出はどうだ、それをちょっと説明してください。

○政府委員(堀内一彦君) 公団の勘定でございしますが、これは一応まだ勘定の細目まできめておりませんが、いわゆる建設費というものと、それから維持管理費というものと大別して二つに分かれます。当初の間は申すまでもなく建設費が主要な問題でございまして、いわゆる管理の段階になりますと、維持管理費というものが出てまいります。これにつきまして支出でございしますが、全体として第一期工事につきましては建設

費としまして千二百八十六億円、また支払い利息約百億円、全体としまして千三百八十六億円というふうになっておりますが、これは陸上案をもとにしたものでございます。これに見合ひまして収入としましては、政府出資とそれから借り入れ金というものを予定しております。政府出資につきましては現在五億円というものが法律に出ておりますが、その他につきましてはまだ最終的に固まっております。いま申しました支出につきましても、現在のところまだ関係各省と最終的な調整はできておらないという次第でございしますが、大体のところはそういうことで考えております。なお出資のほかに民間からの借り入れ金というようなものを予定しております。また管理段階に入りますれば、事業収入というものが入ってくるわけでございます。

○前田佳都男君 この空港を建設しまして、建設してから使用料というのを取るのですか。それが結局歳入というふうになるわけですね。この使用料というのは、現在の羽田空港の場合どの程度に取っているのですか、どういう根拠に基づいて、どういふ計算で。

○政府委員(堀内一彦君) 現在羽田におきまして使用料につきましては、いろいろ種類がございしますが、まず飛行機の着陸料、あるいは夜間照明料、また停留料、これは飛行機が一定時間以上滞留するといふための費用でございします。そのほかごくわずかでございしますが、国有格納庫がございします。その格納庫の使用料というものが分かれております。さらに詳しく御説明いたしますと、着陸料につきましては、重量当たり幾らというようになつた計算がございします。たとえて申しますれば、フレンドシップという国内線の機種がございしますが、これにつきましても、国内線として着陸料千三百円というふうになっております。それから別の例としまして国際線に利用されておりますDC8、これにつきましても国際線の費用としましては八万七千七百円、こういうことになつております。飛行機の大きさと申しますか重量

と、その飛行機が国際線向けに使われるか、また国内線向けに使われるかということに従ひましていろいろ料金が違つておる、こういうことになっております。今後この料率をどういふふうにするかという問題でございしますが、これは現在までも物価の値上がりというふうなもの、そのほか一般に使用料というものが、国の徴収します使用料というふうなものが変動してまいっておりますが、そういうようなことを勘案いたしまして、この料金というものが適当な調整をするということになつておりますので、今後あるいは事態が変われば、これらの値上げというふうな問題もあるいは起こるかもしれませんが、現在のところは、当分の間いまだ料金で運用していきたい、かように羽田空港について考えております。

○前田佳都男君 公団の経営方針といふことは、これはけさの自動車ターミナル法の審議にあたりまして、いろいろ問題が出たわけですが、自動車ターミナル法は公共性が非常に強い、しかしある程度の企業性というふうなものも加味している、そして配当の点においても努力はしたけれども、ある程度やむを得ないというふうな大臣の御答弁だった。ところが、この国際空港につきましても公共性が非常に強い。したがって公共性が非常に強いことは採算とか収入とか、そういう面をもうあまり顧みなくてもいいものかどうか。やはり使用料というものがあつていふ程度であるか。この公団の経営のイデオロギーというか、その点について、これは大きな問題です。から大臣からお伺いしたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) 大体前田さんの仰せになりましたように、私もはいままで大まかな計算をいたしておりますが、黒字がとおおむね出るという考え方で、その黒字が出たならば、国庫納付金にしたり、同時に設備の拡充に充てたりする、かように思つて、しかもこれは公共性の非常に多いものでありますし、いまは超近代的なものであります。今後この種のものはさらに進歩性

を持っており、順次改善していかねばならぬ。そういう場合はこの黒字をもって充当していきたいと思っております。

○前田佳都男君 それでは、大臣のおことばよりわかりましたが、この公団というものは非常に強い公共性を発揮する。それで、黒字が出れば、それを充当して設備の拡充に適用していく、そういうお気持ちにはよくわかったのですが、大体空港というものは、ある程度採算のとれる商売というものができる場面もあるのです。それで、この公団は、現在の羽田の空港ビルのような、あるいはものを経営される、じかに自分で経営されるのか、付帯業務として。あるいはそれとも場所だけ提供して、ほんとに民間のほうにやらすのか。これはその国際空港公団の経営の方針にも関連するんですが、その点をひとつ伺いたい。

○政府委員(橋内一彦君) ただいまの御質問でございますが、公団でございますので、公共性はもちろん非常に大きいから、公団にするわけでございますが、全然そろばんをはずしてやるといふようなことは、毛頭考えておりません。先ほど大臣から御説明ございましたように、収支償い、かつ余力があればさらに設備を拡張する、あるいは国庫納付金とすというふうな形になるわけでございます。そこで、この新空港をつくり出す場合に、どういう運営形態をやるかということについて議論が出たわけでございますが、最終結論として、現在羽田でやっているような株式会社によるターミナル施設あるいは給油施設ということは、公共性の点から見て必ずしも満点ではない。過渡的にはあつた形も非常に役に立つたわけでございますが、今度のような大きなものをつくり出す場合には、やはり私企業にゆだねるべきではないというふうな考えから、公団にいたしましたわけでございます。ただ、公団がやると申しましても、公団が一切の事業をみずから直営するということとは、また一方で行き過ぎではないか。たとえば理髪店というふうな卑近な例をとりますと、理髪店まで公団が直営するということは、ま

た別の面で行き過ぎでございますので、そういうようなものにつきましては、場所はまとめて公団がビルディングをつくらうことが効率的であり、かつ、経済的であると考えますが、この運営につきましては、やはりそのスペースを理髪業を営む者に貸すというふうな形態は当然起こってくる。しかれば、どの程度の形態まで私企業に貸してやらすかということ、今後よく羽田の実情あるいは諸外国のいろいろな実情も考慮してきめなければならぬと思ひますが、やはり基幹となるものは、公団がやる。それから特に民間のサービスというものを非常に必要とするというふうなものは、やはりスペースを貸して、その収入は、もちろん公団に入るわけでございますが、そういうような形でやっていくのが適當ではないか、かように現在のところ考えております。

○前田佳都男君 今度のこの国際空港というのは、およそ坪数は幾らぐらいを予定しておりますか。

○政府委員(橋内一彦君) 現在のところ、約七百万坪というものを前提として計画を進めております。

○前田佳都男君 その七百万坪は、場所にもよるであらうと思ひますが、場所は目下政府で検討中で、その点は私質問いたしませんけれども、それに對しまして五億圓という資本金であり、五億圓で七百万坪というのはどういふ、およそ手つけというか、ちょっと口火だけの金を計算して、見地から見て自然的にきまつたものか、それとも何かやはり七百万坪に関連してきめたものか、これをひとつ、できれば大臣からちよつと。

○國務大臣(松浦周太郎君) 仰せのように、五億圓ではとてもそれは問題にならぬと思ひます。したがひまして、今後資本金としての財政当局からの増額並びに土地買取その他に對する一般会計からの投資、さらに財政資金からの投融資というふうなもの、さらに公団そのものが発行する借款に對するまでできれば——できればではなくて、大体私どもは、日銀の担保適格債のような程度のものでないとなかなかさばきにくいですから、そういう程度までひとつ大蔵大臣に保証してもらつて、工事費の差しつかえない程度にまかなつていきたい、かように思ひております。

○政府委員(橋内一彦君) 大臣の御答弁にちよつと補足させていただきますと、先生おっしゃいますように、五億圓という金は、今度の七百万坪を前提とした公団の資金としては非常に少ないわけでございます。この五億圓と申しますのは昭和四十年におきます事業というものと見合つて、四十一年度からは、さらに大きな政府出資というものを要求し、また、民間資金を動員するために公債を発行するということを考えております。原則的には大蔵當局もこの考え方を了解しているわけでございます。現在のところ、それでは四十一年度に何億圓を認めるところまでは、もちろん財政當局は数字を示しておりませんが、考え方としては、四十年度のとりあえず公団発足、そして必要な運営費あるいは調査費、あるいは用地補償費のごく一部というふうなものを考えておられます。不足の分は借り入れ金ということを考えております。しかし、四十一年度からは民間資金もさることながら、やはり政府出資をできるだけ大量に導入するように努力していきたいと、かように考えております。

○前田佳都男君 ただいま大臣並びに航空局長から七百万坪で五億圓というのは、非常に少ない、計算的にいいますと、これはとりあえずの借入である、何としても今後ふやすように努力をしたいというふうな熱意でございますので、その点はその熱意を十二分に發揮していただいて、何ぶん非常に公共性の強い事業でございますから、十分われわれも今後応援させていただきますが、しっかりとやっていたいだきたいと思ひます。それから借り入れ金、公団債というものを期待されておりますけれども、なかなか公団債というものは簡単に消化ということはむずかしいと思ひます。したがつて、政府出資というものに全力を注いで、予算獲得に力を入れなくちゃならぬということを考えます。その点は、先ほど大臣の熱意のある御答弁、航空局長の御答弁を聞いて安心いたしましたけれども、さらにひとつ努力をしていただきたいと思ひます。

それからついでに諸外国におきます空港の設置、管理というものにつきまして、ただいま大抵新東京国際空港と同じような方法でやっていると、ころがあるかどうか、その点ひとつ。

○政府委員(橋内一彦君) 空港の設置形態あるいはターミナルビルその他の付帯設備につきましては、いろいろなやり方がございます。あるいは一國の中でも、いろいろな形態を行なつておるということでございます。たとえばアメリカ合衆國について申しますと、ワシントンの空港というふうなものは、國の一般会計、いわゆる連邦政府というものがこれを行なつておるということでございますが、たとえばロサンゼルスあるいはサンフランシスコというところでは市でもつてこれを行なう、そして連邦政府の補助金を得ておるというふうなことがある。あるいはニューヨークにつきましてはポート・オーソリティーという特殊の法人をつくりまして、そして法人が独立採算をもつてこれをやっておるというやり方、あるいはヨーロッパにおきましては、ロンドンにおきましては、英國の一般会計というもので運営しておりますが、ヨーロッパ大陸につきましては、たとえばパリについて見ますと、公団でもつてやっておる、独立採算でやっておるというふうなことでございまして、したがつて以上のような欧米の実例から見ますと、今度御審議願つております公団、日本の公団方式というものは、比較すればニューヨークのポート・オーソリティーあるいはパリの公団というふうなものにかなり類似した行き方ではないか、

かように考えております。いずれも非常に大きな空港でございますので、これらをやはり公団あるいはポート・オーソリティというふうなものでやっていくのが、外国の例から見ましても適當ではないか、かように考えております。

○前田佳都男君 いまの御説明で、パリは独立採算といいますが、それで収支が何かペイしておるというふうな、そういうふうな使用料を取っておるわけですか。

○政府委員(板内一彦君) これは先ほど説明を忘れましたが、国庫の補助金というものが出ておるといふことの調査がございます。

○前田佳都男君 いずれにしても、その世界各国の例を見ても、公共性が非常に強い、したがって、そろばんに合う仕事じゃないといふことは、これはもう世界的にはつきり言えることで、すね、どうですか。

○政府委員(板内一彦君) 大体におきまして空港の運営というものは、純商業的にはなかなかまいらないといふことは、共通の問題でございます。ただ問題は、用地をどうするか、用地の取得をた

とえば国の金でやる、その他の設備一切を公団方式でやるというふうなふうに考えますと、そういう施設というもののだけにきましますと、適正な利率でもってカバーできるということも不可能ではない。ただ用地そのものでカバーするといふことになりましますと、ちょっと問題ではないか、こういうふうに考えております。で、現在考えておりますこの日本の公団につきましても、用地そのものの経費というものは、一応国が何らかの意味で負担するといふ考え方に立っております。そこに投下される施設、滑走路を含めてすべての施設というふうなものをできるだけ収入によってまかなっていく、こういう考え方に立っております。

○前田佳都男君 それで話がよくわかりましたが、現在の羽田空港は、用地には関係ない、その他の業務をやっておる。その意味におきまして採算がとれておる。それで、こういう国際空港ができた場合、現在の羽田空港というものは、どう

いうふうになるのですか。

○政府委員(板内一彦君) 新空港ができました場合に、まず最初に現在羽田でさばいておりました国際線を逐次新空港のほうに移していくといふことが第一でございます。それからSSTは、もちろんこの新空港で初めからやるわけでございますが、現在羽田を利用している国際線の飛行機をまず、ジェット機につきましても新空港に移していく。したがって羽田はある一定期間国内線の専用空港として使用されるということになると思ひます。

それからさらに長期で考えました場合に、国内線でも羽田が一ぱいになるといふような場合には、比較的長距離の国内線を新空港に移していくかざるを得ない、かように考えておりますが、大体の見当としては、やはり羽田は国内線のセンターといふふうな性格を持たせていくべきである、かように考えております。

○前田佳都男君 ただいまSSTの話が出ましたけれども、SSTが実際国際線に登場して日本あ

たりに来るようになるのは大体いつです。何年くらいかかりますか。

○政府委員(板内一彦君) この点につきましてはいろいろ考え方がございまして、当初私どもは昭和四十五年ごろに実用化になるというふうな考え

ておったわけでございまして、この考えておったといふのは、別に主観的に考えておったというよりも、アメリカのSST、すなわちアメリカの連邦航空庁がいろいろな点で主導権を握って開発しておりますSSTにつきましても、アメリカの連邦航空庁の発表したいろいろなデータに基づいて、昭和四十五年ごろに実用化されるという前提で、いろいろなことを考えておったわけでござい

ますが、その後これに對しまして、いろいろな批評といふものが出ております。一つは先般新聞にも出ておりましたが、これはもうブラック氏の一つの意見でございまして、連邦航空庁が正式にこれを取り上げたといふことではございせんが、一

つの有力な意見として傾聴すべきものである。こ

れによりまして、昭和四十八年の初めといふことで二年ないし三年といふもの、大体二年半くらいのおくれといふことを言われております。ただ連邦航空庁におきましては、まだこれを正式に認めておるといふことではございせんので、現在の動きとしましては、大体当初より連邦航空庁の作業といふものは、十月月程度おくれであるといふことではございせん。したがって当初の四十五年といふものがおくれるといふことは事実でござい

ますが、これが二年おくれるか二年半おくれるかといふような点になりますと、現在まだはつきりしない。また別の説によりまして、ヨーロッパ系統のSST、すなわちコンコード計画といふものも一時イギリスが中止をしようといふことを考えたわけでございまして、これもさらに継続するといふことになりました。また一方ソビエトにおけるSSTの開発といふものも進んでおりますので、これらの諸外国の開発が非常に進めば、アメリカにおけるSSTの開発といふものも、さらにまたおくれを取り戻そうといふ努力は当然なされるであろうといふことは想像されます。したがって現在のところ結論として申し上げられますのは、昭和四十五年ごろといふのがおくれるといふことと、あるいは非常に早くおくれれば二年半程度はおくれるのではないかといふことで、その間どの程度のおくれになるかといふことは、現在まだはつきりしておらない、こういう状況でござい

ます。

○前田佳都男君 よくわかりました。SSTが四十五年には必ずしも、しかし四十七年、四十八年くらいには可能性がある、大体そういうことですね。それでそれに見合うようにこの国際空港をつくらなければならぬ、大体これからやれば間に合うといふ——大体じゃない、必ず間に合う、そういう見通しでお進めになっておるわけですが、これは場所にもよりますけれども、七百万坪を整地してそうして飛行場に使へるようになるためには、大体工事として、それは湖の場合とか、あるいは陸地の場合とか、いろいろ場所によつて

も違ふだろうと思ひますが、およそその工事とい

うものは何年くらいかかるものですか、常識的に。

○政府委員(板内一彦君) これはただいまおっしゃいましたように、場所によりましていろいろ相違はござい

ます。陸上の場合には買収、移転といふものを大体三年、それから第一期の建設工事は三年半といふふうな考えておりますが、しかし、建設工事が買収及び移転補償の交渉開始後約二年で着工可能といふふうなみております。したがって、第一期工事は大体買収、移転補償あるいは工事といふものを計算しまして五年半くらいでできる。したがって、今年度から着手すれば、目標年度には完成するといふふうな考えております。それから、湖面の場合においては、工事量といふものは、陸上の場合よりも大きくなるわけでござい

ますが、漁業補償等は陸上に比べましてかなり、程度問題でござい

ますが、陸上ほど困難ではないといふような点を考えますと、水面の場合におきましても、大体全体として同じくこれらの年月でできるのではないか、かように考えております。

○前田佳都男君 SSTの開発といひますか、その実際の登場といふことがおくれるという点において、多少安心ができるのでありますが、何ぶんにも補償問題とかいろいろ問題がからんでおりますので、この法律が通りました以上は、一刻も早くこれが土地をきめて着工されて完成され、第一期工事、第二期というふうにいわれるように、もちろん運輸省、特に松浦大臣は熱心に主張されておりますことはよく知っておりますので、ぜひこの委員会としまして、われわれとして、できるだけ早く完成されるように特に切望いたしまして私の質問を終わります。

○国務大臣(松浦周太郎君) 昨年以来、この問題を終始一貫、相当熱意をもつてやっておりますが、現在、相当閣内においても意見が一致いたしまして、もう御決定願えば早急に指定することができるといふ程度にきております。で、ござい

ますから、いま局長がいろいろ答弁いたしました中で一番問題になりますのは、SSTは多少

うもの

うもの

うもの

うもの

うもの

うもの

うもの

うもの

おくれるかもしれませんが、羽田の空港は百万坪で三百五十万人を一年に吞吐しているところは、世界にはないのです。非常な危険な状況です。フランスやイタリアあるいはドイツの諸空港を見ましても、三百五十万人の人が乗りおりするという場合は、大体最小限度三百万坪、それでフランスのごときは、五百万坪の土地を使つてやつておつて、今度二百万坪のSSTのやつをつくりかけておられます。半ば着手しております。でございませうから、片方の超音速機が飛んでくるといふことも重要な要素であります。羽田を今後の情勢で五年先まで延ばすことは容易ならぬことだと思ひます。できる限り先ほど局長が申し述べましたように、まず場所を決定いたしましたならば、半分でも先につくる。そうして羽田のほうの国際線だけはそこにもっていくということを、少なくとも三年半から四年の間にいたしたいということを考へておりますから、御指摘になりましたように、さうそく法律案が通りましたら指定して、公団の働きたいようにしたいと考へております。

○相澤重明君 私少しお尋ねをしておきたいと思ひます。第一に、新東京国際空港が公団で発足をするということですが、先ほどの御説明を聞いておりますと、民間の投資はないわけですね、全額政府出資ですね、これは。そうしますと、運輸省直轄事業というものでないで、なにかあったのか、これをひとつ御説明いただきたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) その点は国有鉄道であつたものを、まあ国有法人にしてやつておるとちよつと似ているんです。それはやっぱり、まづ土地の買収に對しては、運輸省の資格でやるというのと、いろいろな手続や会議やいろいろなことをやらなくてはならぬし、また大蔵省の折衝をしなければならぬんです。それで一定の予算を与えて、それで公団の理事会でどんどん進めて土地を買っていくということではないと、ぐずぐずしておると、どんどん値上がりしてしまつて、土地の買ねでもいいところを指定すれば問題じゃない

いけれども、そうでない場合が多いと思ひますから、その場合は土地を買ふということが相当、安く上げるか高くなるかの分岐点になるわけですね。それで公団だから、しかし何をやっていいというわけではない、あとでそういうあげ足をとりたうと困るが、相当自由がききやすい。金が足りなくなつたときに、運輸大臣の承認を得て大蔵大臣の承認を得れば、どんどん特殊金融機関から金が借りられるという便利があるわけですね。だから工事にかかつて、工事の入札その他に對しまして、まああしかし九頭竜川の問題もありまして、大きなことは言へませんが、私はいつまでやつておるか、あと一カ月でやめるかもしれないが、とにかくあいつまらぬことはやらせないつもりです。私は一議員でおつても、こゝまで努力した以上は、にらみをきかすつもりです。それから、それでそういう関係で仕事をすることにしよう。また管理経営の問題については、これもやっぱり国鉄が公社組織でやつておると同じように、これはさきさき非常に局長は謙遜して話をしておりましたが、私は相當な、やっぱり外国から金の取れるだけ取つたほうがいいと思ひ、ドル稼ぎになりますから。相當よそは高いんです。そんなことまで速記録に残されると困るかもしれませんけれども、日本の港の入港料と外国の港とまるで違ふんですよ。そういうようないろいろなことから考へて、日本も世界並みのやつぱり入港料というか、そういうものを取つていいと思ひます。そういう関係でいけば、やはり公団経営でやるほうがいいんではないかと、いろいろな諸種の関係から考へておりますが、足らぬ点はひとつ局長から答へてもらひます。

○政府委員(橋内一彦君) いま大臣の御答へで大体尽きておるわけですが、若干補足いたしますと、いま先生は民間の出資は全然ないというところでございます。そのとおりでございます。ただ政府出資の資本金というものは、もちろんこれは主要な財源でございますから、政府出資だけではまかない切れませんので、やはり公団債を発

行しまして、民間資金の導入をはかるということ考へております。この民間資金の導入をはかるということとは、国の直轄事業では絶対にできないことと、ございまして、もし運輸省でやることすれば、運輸省航空局が直轄でやる、もちろん工事は請負に出すとしてもやるわけでございますが、その場合には、民間から金を借りるというところは、絶対にできないわけでございますが、公団でございますといふと、もちろん一定の制約はございまして、資金ソースとして民間資金を当てにできるという点、それから先ほど大臣申されたように、経理面の弾力性、これはいい意味の弾力性でございます。それからもう一つは、技術者の問題でございますが、かりに運輸省航空局を機構を大きくしましてやるにしても、これは建設段階だけ特殊の技術者を航空局の職員に採用するということにならざるを得ない。それで官庁としては不適当である。またまことに私から申して恐縮でございますけれども、航空局に技術者を集めるということも、實際問題としてなかなか困難である。やはりこの公団は、大きな事業でございますので、航空局の技術者はもちろんのこと、仕事をすると、航空局の技術者だけではなく、係各省、あるいは国鉄その他の技術者、場合によつては民間からも技術者に来てもらうといううなことを考へざるを得ない。そうなりますと、やはり公団でやるという以外に方法はない、かように考へます。

○相澤重明君 大臣や局長の説明は、公団でなければできないという理由の説明でしたね、いま。国際的に見て、いろいろな国があると思ひます。そこで、その公団方式といううなものをとつておると、あるいは民間方式をとつておると、あるいはいまいった国の直轄方式をとつておると、そういうものはどのようになつていきますか、少し教えてください。

○政府委員(橋内一彦君) たとえばアメリカ合衆国において見ますと、アメリカ合衆国でもいろいろな種類の形態がございまして、たとえばワシントンにおきましては連邦航空庁が直営でやつております。しかしニューヨークにおきましては、ニューヨークのポート・オーソリテイという特殊法人を設立して、きつめて大規模な運営をしておる。それからヨーロッパにおきましても、イギリスにおきましては、ロンドンで直轄のやり方もやつておりますが、たとえばパリにおきましては、公団方式で大規模のものをやつておるといふようなわけでございます。国によつて、また同じ国でもいろいろな形態がございまして、おそろくこれはその国のいろいろな事情によつて、またそのつくりかたとしての歴史的な背景といううなものによつて、いろいろな形態が考えられるといふふうに思ひます。したがつて、外国のどこを例とすべきといふようなことは、なかなか言いにくいわけでございます。いすれにしても、実情に合せて考へていくということ、外国の事例はやはり貴重な参考として見るということにすべきだと思ひます。以上のようなふうで、国によりまして、時期によりまして、いろいろな形態をとつていくというのが実情でございます。

○相澤重明君 いまのはアメリカの州や連邦の話と、英、仏の話だけですね。共產圏諸国はどうなつています。

○政府委員(橋内一彦君) 私は、ソビエトの問題につきましては、先般向こうの人と話したときに聞いた知識によりまして、ソビエトにおきましては、一種の公団と申しますか、政府の一部と申しますか、エアロフロットという特殊の法人がございまして、そこが飛行機の運営あるいはそういう一切のものをやつておるといふふうに聞いております。なお中国の事情につきましては、私は残念ながら承知しておりません。

○相澤重明君 これはやはりせつかくわが国で国家百年の大計をつくる空港なんですね。まあこの提案の中で十年、二十年ぐらいの先の話をしているようだけれども、おそらく日本の国にとつては、新東京国際空港というのは、国家百年の大計になると私は思ひます。そういうことからい

は、新東京国際空港というのは、国家百年の大計になると私は思ひます。そういうことからい

けば、やはり政府関係者は、いまだ少く資料的には各国の事情も調べて、やはりよいアイデアがあれば、そのアイデアを取り入れるというくらい熱意があつてもいいと思うのです。ひとつ資料要求をしますよ。国際連合に加盟している国の空港の状態を報告してください。これは調べればすぐわかることなんです。

それから次に運輸大臣にお尋ねしておきたいのでありますが、運輸大臣の熱意のほどは、私は非常に高く買っております。河野国務大臣とやりとりするくらいですから、それはもう私は非常に熱意を高く評価しております。ところで、航空政策という点になると、これは少しまだ不十分じゃないか。せっかくいま松浦さんが運輸大臣で、運輸大臣の所管事項としていま法律案を御提案されておられるわけですが、やはりこれもひとつ各国の例を御報告いただきたいと思うのですけれども、各国では航空省というふうなものを考えておるところがあるのかどうか。わが国で交通問題について陸海空という問題を考えてくれば、一つの航空省というもののあり方も検討すべき段階ではないか。運輸省というものは陸海空の交通問題をかかえた大きな省ではあるが、運輸省だけでは実際には何にもできない。陸上でいえば、鉄道は国鉄にやらせる、あるいはそれ以下のものは私鉄にやらせる。船についても、外航にせよ内航にせよ、補助金を出すとか、あるいは、まあ毛のはえた仕事しかできない。空においては、こういうことは、確かにいままでの慣例からいけば、私はそれでいいと思うのです。いままでの慣例からいけば、それは何も悪いということではなくて、努力されたことはわかるけれども、もっと百尺竿頭一步を進めるといふか、航空政策全体について考えた場合に、私は運輸省でなければいけないという点には、必ずしもならぬと思うのです。航空省というものををつくつてもいいんではないか。松浦航空大臣、こういうことになつても悪くはないと思う。そういう意味で、局長はだいいふ勉強したろうと思うから、航空省というふうなものが外

国にあるところがあるのか、そういうことを考えておるとか、話に出たことがあるのか、わが国ではそういうふうなことは考えられなかったのか。この点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(務内一彦君) 各国の行政制度につきましては、いろいろな事情によつていろいろな立て方をやっておりますが、たとえばアメリカ合衆国におきましては、連邦航空庁、F A Aと称するものがございまして、F A Aは大統領直属の機関でございまして、これは省をなしてはおりません。連邦航空庁の所管します事項は、わが国の航空行政で申しますと、主として技術系統の行政というものを中心にしてやっておりますことでありまして、そのほかにはアメリカには連邦航空委員会というものがございまして、これは委員会制度になっておりました。五名の委員からなっております。これも大統領直属になっておるといふことでございまして、しこうして、この連邦航空委員会と申しますものは、日本の航空行政で申しますと、主として監督行政というふうなものをやっておりますことと、米國におきましては、航空行政が大統領直属の二つの機関、一つは委員会制度、一つは独立の長官制というふうなやり方になっております。それからイギリスについて見ますと、イギリスでは数年前に航空省というものができました。この航空省は、日本で申しますと航空局のやっております行政のほかに、通産省のやっております航空機製造事業の行政というものも含めまして、いわば生産、運輸、あるいはその他の保安上の技術の問題、それらを一元化しまして航空省という制度になっております。それからドイツにおきましては、交通省と申しますか、交通部と申しますか、日本と非常に似た形になっておりました。いわば鉄道であるとか、あるいは自動車であるとかというふうなものと並列した意味で航空を取り扱っているというふうな形態になっておるといふもの、あるいはたとえば

イタリアにおきましては最近変わったようでございますが、ごく最近まではイタリアにおきましては国防省の中で航空行政をやっておるといふような形態というものがございまして、そのほか近隣諸国では、たとえばインドネシアなどでは独立した航空省を持つておるといふこと、あるいはその他國によつていろいろございまして、あるいはイタリアのように国防省の中に航空行政が入つておるといふようなところもございまして、したがつて、國によつていろいろな事情でいろいろな行政組織をとつておるといふのが実態でございます。

○相澤重明君 わが國は世界の中でも有数な経済成長の國、特にアジアの中では大黒柱だと、これは政府発表なんだね。そういうことになると、これから世界の國の中でもやはり日本の航空問題というものは、私は製造ももちろんだけれども、運輸業務にしても決して軽んずることはできないと思うのです。特に今回の場合、新東京国際空港というものは、航空管制業務というものが持つのですか、それともいまの羽田空港が持つのですか。

○政府委員(務内一彦君) 管制業務につきましては、公団は全く無関係でございます。この管制につきましては、國が一元的にやる。すなわち運輸省航空局がやる。実際には現在日本全國を三分化しまして、中心は久留米にあります航空管制本部というものがやり、なお最近札幌あるいは福岡にもプランチをつくりまして、その付近の航空管制をやる。また一つ一つの空港につきましては、飛行場を中心とした管制をやっております。それが相互に有機的な連関を保つておるといふのが、現在の管制のあり方でございますが、新東京国際空港ができて実際に飛行機が飛びます場合には、この場所の決定いかんによつて、いろいろなやり方が考えられると思ひますが、いづれにしても周辺の飛行場との相互連関を考えまして、最も能率的な最も安全な管制体系をつくる。したがつて新東京国際空港には、公団の運営する飛行

場あるいは諸種の施設というものはできませんが、その中にはやはり官庁部分というものがございまして、いま申しました管制のような仕事、あるいは税関の仕事、出入國の仕事というものは國の機関がそこに入り込んで仕事をします。こういうふうになると思つております。

○相澤重明君 この新東京国際空港というのは、先ほどのお話では七百万坪とか言いましたね。そうすると発着する飛行機の数はどのくらい見込んでおったのですか。

○政府委員(務内一彦君) これは将来の問題でございますが、大体年間四十万回以上ぐらいはさばけるのではないかと、この辺は今後のいろいろな様相の変化というものがございしますので、いまこゝで何機というところまでは申し上げかねますが、大体四十万以上の飛行機がさばけるといふふうに考えております。まあ技術の進歩その他によつて、これらはまた変わるといふふうに考えております。

○相澤重明君 年間四十万台教からの離着陸ということになる、相当な施設も伴わなければならぬし、いま言った管制問題は、私は非常に大事なことでないかと思ひます。そこでこの運輸省の航空局に管制本部、まあいまの話で全國三つに分けてそれをさらに細分化する、個々の飛行場の問題についてもお話があつたけれども、私は本来は航空管制というものは一本でなければならぬ。それでなくて、結局その國の航空管制というものは完備できないと私は思ひます。だからこそアメリカのU2の問題が入つてきても、なかなかこれは押さえることができない。だから航空管制というものは本来は一つであつてしかるべきだ、こういうふうな思ひ方です。そうすると年間四十万台が離着陸をするというふうなところは、ほかにはないわけですね。ほかにはないわけですね。そうすると、この新東京国際空港は日本のいわゆる國際向けの飛行機、外國の國際線の日本に到着するもの、こういうことになるわけですね。これはあれですか、この法律を見ると別にそ

ういふことはびしとしていないのですが、これは民間航空だけではだめですか。

○政府委員(堀内一彦君) ただいまの御質問は、法律の第二条に「将来における主要な国際航空路線の用に供することが出来るものであること」というようなことを新国際空港の要件としておりますので、主たる目的は国際線でございます。しかし、国内線も羽田が一ぱいになった場合はこれを使うということになると思いますが、いずれにしても主たる目的は、国際線でございます。ただいまのお尋ねの軍用飛行場にするかどうかという点につきましては、この第二条に書いてございまして、ように毛頭そういう考えは持っておりませんこととでございます。

○相澤重明君 軍用飛行場にするかしないかという、そういうことでなくて、つまり純然たる民間航空の問題かと、こう聞いているわけですが。軍用飛行場という定義、まだ私よく聞いてないのだけれども、日本の国の法律にどこに軍用という問題があるかどうか、これは憲法上問題だから私はそこまで言わねけれども、結局自衛隊なり外国の軍隊の飛行機は軍隊がありますからね。外国の軍隊の飛行機の離着陸、そういうこともあるのかないのか。

○政府委員(堀内一彦君) ただいま軍用と申しましたのは、私も少しあれだっただけですが、要するに申し上げました趣旨は国際線、また羽田が一ぱいになりました場合には国内線ということで民間空港として考えておりますので、そこに自衛隊の基地を併置するというようなことは、もう絶対に考えておられないこととでございます。ただたとえば外国の元首という方が、外国の軍用機でもって日本を訪問をされるというような場合にこの飛行場に着かせないかという、私はこういう点は国際礼上その他から見まして、そこは外国の元首あるいは国賓という方が軍用機で着かれるという、これはあり得ることであらうと思っております。

○相澤重明君 いまの外国の大統領なり元首が親

善訪問される際に、その飛行機は新東京国際空港におりゃいかぬ、これはできないと思うのです。これは空の上からおりていこうと云ったって、なかなかそういふわけにはいかぬのですから、それはそれでよく私もわかるのだが、一般に言う外国の軍隊ですね。いわゆる軍隊の飛行機、軍用機ですね、そういう大統領とか元首が乗るといふ場合でない。そういうものが離着陸をする設備というものはどうなのか。それからいふ一つは、日本の自衛隊がここを利用する、こういうようなことは考えてはいないのかという点なんです。

○政府委員(堀内一彦君) 先ほど申しましたように、日本の自衛隊なり外国の軍隊がここを利用するということとは考えておりません。ただ自衛隊の場合に、たとえば特殊の災害派遣とか、あるいはそういうことで臨時に使うというようなことはあり得るかもしれませんが、それはあくまで非常の場合に臨時に使うということでございまして、民間空港専用ということが、私どもの考えでございます。

○相澤重明君 そうすると、いまの災害等の場合に利用するということはあるということとでありまして、避難をする場合には、この空港を使うこともできると。つまりたとえばアラスカを飛んでいった軍用機が——日本にはないのだから軍用機というのはいかぬ、こういうことでもって急遽東京へ、天候がよろしい、気象がいいから飛んでくると、こういう場合には避難はできるということですか。ここははっきりしておいてもらわねと困る。

○政府委員(堀内一彦君) 私は緊急の場合に避難するといふ場合には、これはたとえ軍用機であっても、緊急の場合の避難といふときに、この飛行場を使うということとを拒むわけにまいらないと、かように考えております。

○相澤重明君 そうしますと、いま少し話を進めていくと、いまの沖縄あたりにどうも台風が来そう。いま航空気象ではよくわかるわけですから

ね。台風の目はだんだん沖縄に来ておる。それが日本の本土のほうにくれば、台風はまあ避けられる。したがって沖縄を早く避難する必要があるという場合には、これはもう拒む理由がなくて、新東京国際空港にみんな来るわけですね。

○政府委員(堀内一彦君) そういうような場合には、これは余裕のある場合でございますので、たとえば横田であるとか、そのほか板付であるとかというようなところに避難をするというのが常識的であろう。どうしてもおろさざるを得ないというような場合を申ししたので、余裕のある場合には、当然既存の米軍の基地を使うというのが当然でございます。私どもはあくまでこれは民間空港専用ということで建設したいと、かように考えております。

○相澤重明君 ベトナム戦争が始まってから、厚木の基地が非常に飛行機が多いのですよ、飛ぶ数が。この間も相模原の米軍の——おまけにハウスに落ちたんですよ。米軍の子供さんが二人なくなつたから、これはたいへんだと米軍住宅の人は思っているけれども、日本人の巻き添えを食つた者もいろいろの皮ですよ、ほんとに。これはいづれ私はこの問題は佐藤総理にやるつもりなんです。まあ本来ならば軍用機が、アメリカの艦艇から飛び立つこともできるだろうし、沖縄でも十分間に合はす。ところがやっぱり沖縄というのは、台風の目が多いというのですよ。それだからやっぱり厚木まで来たほうが楽だ、このだよ。だから厚木から飛び立つわけだな、これは。ですから、この前もちょっとアメリカの司令官と地元の方と話をしたら、何といつても居る。こちがいたいというのです。こち。そうすると、もうとにかく数が多く飛び立つ。これはもう単にベトナムだけでなくて、そのほかにも近いうちまで来るよということになると、やっぱり日本のところが一番いいということになると、向こうに行かないで避難をして、こちに来て、こちから飛び立つのが一番いいというところになりますから、新東京国際空港必ずしもいまの政府の考えていることができるかど

うか。国際法上はどうなるのですか。避難という定義は、どういうことなんでしょうか。

○政府委員(堀内一彦君) 私は避難というものは、別に特別の規定があるというわけではないと思っておりますが、結局ただいまのような台風のために避難するといふ場合には、これは前もってわかるわけでございますので、既存の米軍基地に沖縄から移ってくるということとで足りるわけでございます。まして、新空港のような民間飛行機でよくそります空港に、そういうものが来るということとは不適当である、かように考えております。

○相澤重明君 この間の相模原市内に落ちたジェット機は、これは厚木の所属じゃないのです。横田基地の所属なんです。ところが使命を帯びて仕事をし終るときに横田まで行かれないで、それで厚木におりようと思つたんだらうと思ふのです。司令官の言うには、相模原上に機を誘導して、その海の中に墜落をさせようと思つて、パイロットはパラシュートで先におりた。飛行機は、日本の風が強かったのか、飛行機の回り方が早かったのか、どういふ関係か知らぬけれども、ぐるぐると一回り回つちやつて、事志と反して、相模湾に捨てようと思つたのが米軍のハウスの上に落ちた。そこでこの間、アメリカの戦闘機が北朝鮮の飛行機とやたらしんど、チャンチャンパラパラ。そうするとあれはもう向こうへ行かれないからこちで避難をする、こういうのです。日本のほうへ避難をする、そうすると、避難をする、一番いいところにおりなければいかぬでしょう。一番近いところ、最適な条件のところにおりなければならぬでしょう。そういうことになると、厚木におりるか横田におりるか三択に行くか、いろいろあるでしょうけれども、国際法上もし許されることならば、それは一番いいところがいいでしょう。いいところ、これはいいのだから。そういうことにならぬですか。その点は国際法上、民間空港に対してはそういう戦間機、軍用機は入ってはいけないという別にこれは押える規定はないね。そういう点をまあ一番心配する

のは、私はさつき台風と、こう言ったけれども、台風というものは非常にこれは実はたいへんなことで、一発どころかいかのくれば終わらうからね。そういうのがくれば、もし政府の中でほんとうに民間空港をつくるのだということになって、そういう問題が心配なければいいけれども心配があるたいへんだから、私実はしつこく聞いておるわけなんです。それはないわけだね、さつき言ったお話では。答弁しておいてくださいよ、速記録に残るのだからね。

○政府委員(橋内一彦君) さつきから申しますように、ここを米軍の基地なりあるいは避難空港と申しますか避難基地と申しますか、そういうことに使うということは、毛頭考えていないわけでございます。

○相澤重明君 それからこの約七百万坪のこれをつくるという、先ほどから前田君も指摘したけれども、当面出資五億というのでは足りない。それで債券も発行するし、長期、短期の借り入れもする。そういうことだったんですが、総額は幾らかかるというところだったんですか。

○政府委員(橋内一彦君) これは場所によって違いますが、たとえば陸上の場合には約千八百億ということになっております。それから湖面的場合には二百億ということでありまして、この場合に運輸省の直轄事業というものがございまして、これを含めると、陸上の場合で千八百七十億あるいは湖面的の場合で二千二百億ということになるわけでございます。これは一応の試算でございます。まだ財政当局と最終的に数字を確定したというのではありませんで、一応こういうような見積もりになるということでございます。

○相澤重明君 いまの御説明によりまして、陸上の場合には運輸省の直轄事業費が約七十億、霞ヶ浦か海を埋め立てるのかわからぬけれども、そういう場合には約百億はそのほかに必要である、そういうことですか。

○政府委員(橋内一彦君) いま概数で申しました

んですが、直轄事業はいずれも八十四億円ということでございます。この直轄事業と申しますのは、公団がやる仕事とは全然別で、先ほど御質問ございました管制をどうやるかということと関連するわけでございます。管制の施設、これはリーダーその他の施設、それから税関あるいは入管、それから検疫というふうなもの、その他政府機関の入る庁舎というふうなものを含めてでございます。金額として一番大きいものは管制上の設備ということになっておるわけでございます。

○相澤重明君 やっぱり話をだんだん聞いていくと、いまその一つをとっても、やはり政府の直轄というものは、これは蒸し返しになるから言わぬけれども、やはり国の金がかかるわけですね。それから国の職員が多くこの空港の中にはおられなければならない。出入国管理令の問題もあるだろうし、税関の問題もあるだろう、あるいはたえば農林省の植物の検査も必要になってくるかもしれない。まあいろいろなことからいって、国の機関というところになれば、各省庁によって違いはあるけれども、やはり政府のものについては変わりないわけですね、これは。そうすると、やはりさつき私言ったように、航空省という、たとえばの話、たとえば航空省というものでそういうものを一括してできるということは、決して悪いことではない、こういうふうな感じが、そこまで言ってもあまり飛躍し過ぎるから、きょうは抜きにしますが。

それから先ほどの公団債というのね、公団債はどのくらい発行する考えなのですか。

○政府委員(橋内一彦君) ただいま申しました案によりまして、公団債としましては、これは水上でとった場合に第一期、第二期合わせまして五百六十三億ということになっておりますが、これは一応こちらでもって試算した数字でございます。まだこれは財政当局と打ち合わせた数字ではございません。一応こういうものを計画して

おるということでございますので、政府としてきめたというのではなくて、現在の案として考えておる、こういう数字でございます。

○相澤重明君 運輸大臣、ことは、この法律が通れば、五億ですね。そうすると、何カ年計画で、政府出資はどのくらい総額必要という予定だったのですか。

○政府委員(橋内一彦君) 数字の問題でございます。それから、私から答えさせていただきますが、ただいまの引き続きまして、いまの湖面的案というところでいいますと、出資としては千二百九十億、これは第一期、第二期を通計しておりますので、四十年から始まって五十年、すなわち十一年からわたるといふ計画でございます。これも先ほど申しましたように、本年度の五億というものは、そのほかに出資としてきましておられますが、そのほかにつきましては、まだ財政当局と打ち合わせた数字ではございません。

○相澤重明君 いまの政府のこれは一応試算として、十一年から千二百九十億、公団債が五百六十三億ということになると、千八百五十三億ですが、ですから先ほどの陸上で千八百七十億、あるいはその他でいけば二千二百億という数字が、一つの目安というものができるわけですね。そうすると、これは運用資金といいますが、いわゆる借り入れですね、長期にしろ短期にしろ、これはどの程度ですか。

○政府委員(橋内一彦君) ただいま申しました借り入れは、公団債はもちろん大きな意味の借り入れの中に入っておりますが、そのほかに資金運用部資金からやはり公団債と同じ程度、五百六十三億というものを一応見込んでおります。これを合わせまして千三百三十六億という計算が出ております。これも繰返すようでございますが、一応の試算でございます。まだ政府内部できまった数字ではございません。

○相澤重明君 数字のことだから、局長とええでも違っちゃだめだよ、いまの君言ったように五百六十三億、五百六十三億なら足してごらん、千

百二十六億だよ、三十六億じゃないよ。数字はきびしいのだ。

○政府委員(橋内一彦君) 確かにおっしゃるとおりでございます。このほかにこれは四十年度の、これも暫定的な出資五億のほかに一般借り入れとして十億を見込んでおります。これを合わせますと千三百三十六億という数字になるわけでございます。

○相澤重明君 いま一度、その十億は何。

○政府委員(橋内一彦君) これは出資五億のほかに十億の借り入れ金ということで、これは実際問題としては、今年度は市中銀行からの借り入れというふうなことをやるということになると思いますが、今年度の出資金としまして五億のほかに十億、合わせて十五億程度を必要とするということ、これを一般借り入れ金として考えているわけでございます。

○相澤重明君 そうすると、ことは資金運用部の金は出してはもらえない、市中金融で十億をまかなう、そういうことですか、出資金五億と市中金融十億でまかなうと、こういうことですか。

○政府委員(橋内一彦君) おっしゃるとおりでございます。今年度は運用部資金と公団債というものは計画に入っております。明年度からこれをやろうという考えでございます。

○相澤重明君 そうしますと、市中金融からの借り入れは利率は幾らなんです、利子は。

○政府委員(橋内一彦君) この点は大体コストとしては一割近くのものになるのではないかと、かように考えております。

○相澤重明君 これは発足当初ですから、できるだけ経費の節減をはかるのが、私は本来だと思っております。しかも全額政府出資でしよう、ですから利率についても、できるだけ借りるものは安くしていくというのが、本来の私は姿だと思っております。そういう面で一般市中金融というものは、いかにいけば、いまの局長が言うように一割程度年になるかもしれない、しかしそういう点はどうなるのかね、まだ発足もできない、これから建設をしよう

とするときに、次から次へと利子はふくらんでいくという形は、あまり僕は好ましいことじゃないと思うのだが、大蔵省との折衝過程ではどういう意見なんですか、大蔵省では。

○政府委員(堀内一彦君) 大蔵省との予算折衝の、これはもちろん事務的階段でございしますが、四十年度においては政府出資五億円というのを基本にして事業計画を定めた上、必要な資金は借り入れ金によらざるを得ないだろうということ、すなわち逆に言うならば、四十年度には運用部資金なり公団債というの見込むことはできない、いわば本格的な事業というのにかかる準備の段階ということ、必要な資金は借り入れ金でやるということ、予算折衝は進んでいるわけでございします。したがって、明年度から運用部資金なり公団債ということで事業を進める。本年度は十五億円の程度でもって仕事を進めるということに、事務的にはなつたということでございます。

○相澤重明君 その十五億程度の資金では何をやるのですか。

○政府委員(堀内一彦君) 十五億程度の資金はわずかなものでございますが、これは一般管理費あるいは調査費あるいは用地費、補償費の一部、これは場所の決定され方によって違いますが、とりあえず場所が決定して、すぐに購入をしてくれというふうな場合も当然考えられますので、そういうような点を見込みまして、それらに充当する金額合計十五億円ということに考えておりますが、もし用地を早く売りたいというふうな人がよく出てまいりますれば、この借り入れ金で今年度はやっていくことでございします。御承知のように、借り入れ金でいきますと金利が高いわけでございますが、したがって、明年度から本格的な事業が始まります場合には、七分程度の金利でまかなえるような政府関係の資金というのがあるいはその他の資金というものをできるだけ安く調達しようという考えでございますが、とりあえず用地買取で即刻要する金というものは一般借り入れということでもまかなっていく。しかしこれも

期間がわずかでございしますので、金利負担としてはそれほどのものにならない。翌年度からは金利の安い金あるいは政府出資というふうなことで運営ができる、かように考えております。

○相澤重明君 用地買取が進められる、早く売ってくれる人があれば早く手がつく、こう言うのが、この飛行場について早く売ってくれるなんていう志願者があるかな。私はやはり国の行政措置的なある程度の力をつけなければ、飛行場なんていうものはできないと思う。いままでは答申が出たから、閣議で議論をされても、閣議の中でさえ松浦さんと河野さんとの意見は違つたんじゃないですか。それを、うちの土地を売りますから、ぜひ空港をつくってくだらんて言う人が、富里でもそれからその周辺でもありませんか。私はないと思う。これはよほど腹をきめて、この問題を佐藤内閣ができれば、私はもう大手柄だと思ふのです。まことにさういうと、これは内閣改造前にもちろん問題になるだろうし、内閣改造後といえども、次の選挙までだめだなんていうことになつたら、これはたいへんなことだ。答申と違ふのだから、趣旨は。答申は早くやれと、こう言うのでしよう。それをサボタージュしておるのは政府だと、こういうことになつちやう。その座にある総理大臣はやはり一番責任者だ。そうすると佐藤内閣総理大臣というの、名前だけが甘くて内容はちつともよくない、こういうことになつてしまふわけだ。そこで運輸大臣に聞くのだが、ほんとうにやるのですか、これは。

○国務大臣(松浦周太郎君) ほんとうにやるのです。

○相澤重明君 それでいまの用地の問題ですが、東京から大体一時間というのでしよう。一時間前後、最も至近距離。ところが一時間前後といったところで、道路をよくすれば、これは自動車の速度を早くすれば、かなり距離も違ふ。それで東京まで大体自動車では、何キロぐらいの速度なら一時間とお考えになつておられるのか。これは事務的だから局長に答弁してもらおう。

○政府委員(堀内一彦君) 大体五十キロ前後というふうな考えておりますが、それによりますと大体富里あたりが一時間足らず、霞ヶ浦ですと一時間ぐらいかかるのじゃないか、かように考えております。

○相澤重明君 そういふ答弁をされると、まことに情けなくなつちやうのだ。いま時速五十キロというの、どういふ道路を走るのだ。そりや国会の衆議院の前から羽田に行くものがあつて、何もじゃまものがないから五十キロでも早く行くというの、都内には、さつきもターミナル法案のときに話をしたように、混雑で通れないから四十キロとか五十キロといつておるのだよ。国際空港から東京に通ずるといふのなら、私は専用道をつくつてもいいじゃないかと思ふ。

○国務大臣(松浦周太郎君) そのとおりです。

○相澤重明君 専用道をつくつて、四十キロ、五十キロの速度で走つておる者がどこにある。フランスに行つてごらん。五十キロなんかで走つたら逆に罰金を取られてしまふ。そういう考えか、運輸省は。

○政府委員(堀内一彦君) ただいま申しましたのはまことに申しわけなかつたのですが、数字をちょっと取り違へました。市内につきましては、大体六十キロ程度、それから郊外へ出ますと八十キロ程度というふうなことで考えております。

○相澤重明君 これは運輸大臣、おせじのないところ、いまの局長の答弁は局長のポスト程度のところの話だ、それは。これは運輸大臣に責任があるよ、あなたに。あなたがやっぱり閣内で建設大臣と、そして新東京国際空港というものがいかに重要な地点になるかということになれば、いまもあなたが私の言うことに相づちを打つたように、やはり空港対東京の道路はつくらなければならぬ。いまこの道路をのこして走つてくるなんていうのは、国際空港の役をしない。そういう意味では私は事務当局の段階でまさか自分で大蔵大臣や運輸大臣と同じようなことを言えないから、悩みがいまの局長にあると思ふ。これはかかつて

運輸大臣が閣議の中で国際空港についてはこういうふうな計画でやるべきだ、たとえばどこにできてもです。一時間程度というのだからそれが四十分短縮してもいいし、一時間十分かかってもしかたがない、場所によつては。そういうことで現状のことでいけばさうかも知れぬけれども、新道路建設計画を持てば、私は一時間ならかなりの距離がある。それは一つには気流関係やいまの羽田国際空港の上空の問題とも無関係ではないでしょう。あんまりそばへつくつたらだめでしょう、実際に。なるほど飛行場、空港そのものは羽田というの、一つの土地の中にあるわけですね。しかし空を飛んでいるものは何も飛行場の中だけではない。そうすればやはりたくさん年間四十万台以上にも及ぶ飛行機がわんさかと空の上を飛ぶのに近い所へつくつたら、実際に羽田空港があつて、新しい空港をつくつたら役に立たぬですよ。それはさういふ常識になりますね、したがってかなりの距離のある所にやはり新しい大きなものを将来の日本の国の大計ともいふべき、国家百年の計をもたすべきものをつくつていく、こういうものをつくるのが必要だと思ひます。そういう意味で運輸大臣どうですか。閣僚の中でさういふ計画空港ができたなら、道路も合せてつくるのだ、このくらいの議論はないんでしようか、あつたでしよう。

○国務大臣(松浦周太郎君) 前田さんのときもちょっと成り行きを話したのですが、もう一ぺんそれじゃ申し上げてみたいと思ひます。実は、池田内閣の末期に最初は航空審議会の答申によつて二カ所の中の一カ所を選ぼうというところで、われわれのほうは富里というふうな方向で調査の方法を進めておりました。しかし、どうしても富里がいかなければ霞ヶ浦になつてもやむを得ないということですから、先ほど局長の答弁も両方を調査いたしております。そこでまあ河野さんとの問題は、いろいろ新聞はむしろ現在から言うならば過大に書き立てたといふことでありますが、現在佐藤さんになりましてからも、やはり同じ閣

係関係懇談会というものをつくりまして、池田さんのときに指名されました河野さんが座長でやっております。そこで、関係だけでは、とてもそれはこまかい調査はできませんから、方針だけをきまして、あとは次官會議に譲って、次官會議では技術部門、行政部門、政治部門、その三つに分けて、技術部門のほうは大体進行いたしてあります。それでもうあと一回か二回で結論が出ることにしております。そしてこちらの進行の状況と見合せて、この法律は、御承知のとおり、第二条によって政府が個所を決定する。これを受けて公団をつくって、公団が土地を買収して工事にかかるといことです。審議會が答申をいたしましてからもう一年半以上になるのです。ということですから、なるたけもう法律が通ったらずくやることにしようというので段取りを進めております。その話のたびに問題になるのは、SSTが実際に全馬力を發揮してまあるスランセルを出発するならば三時間で日本に着くことになりまして、三時間で着いたものを二時間もかかってこちに着くのでは、それはとても利用する価値はないということになりますからね。そこで河野さんは常に問題にして言われましたが、河野さんは、何といつても建設事業に対しては先輩ですから、そして小山君には道路のこともよく設計をしておくようにということで両方に対して、技術屋さんは道路の設計をいたしております。京葉道路がいま一部舗装されておりますが、あんな狭い道路ではだめです。もっと広い専門の道路を、東京部心からどちに行か、船橋から分かれることになりまして、松戸のほうに行くことになると、あるいは富里に行くことになるか、船橋の辺で分かれることになると思ふのですが、それは専用道路をつくるつもりです。そして道路のほうは五年もかかるわけでありせんから、それは結局飛行場と道路とは並行してやることになりまして、飛行場さえできれば、二時間半なり三時間半で来たものを、東京部心に四十分ないし一時間で送り込むことができるということを経合的に考え

てやっておりますから、御心配の点は大体できると思っております。

○相澤重明君 まあ大臣のお話は、純情な大臣だから、お話にも私も感服というか、まあよくそれは聞いておきますが、新聞記者諸君が誇大に宣伝したから受け取り方が違ふと言ふが、これはやはりニュースの問題もだいぶあると思ふのです。河野さんがおっしゃることは、ときによらずいふんそうとれることはあります。関係の中で、閣議でこきまいったと言つたつても、河野さんの言ひ方によると、やはり実力者だから、なるほどそういうふうになるのかなという気持ちも出ます。だから、あなたが新聞記者諸君の誇大報告とも思わぬし、それはやはり話のしかたによつて、それは受け取り方も違つてくるでしょう。それはそれとして、いまの閣議の中で小山建設大臣にもそういうふうなまあ話が出ておるとすれば、私は政府として、そういうものを積極的に進めてもらいたいと思ふのです。話に聞くと、富里にできようと、霞ヶ浦にできようと道路はつく。これはつくる気になればつくれるんです。要は、私の一番心配するのは、道路が利権にからんでは困ると思ふのです。利権に。その土地を政府が大体この辺にきめるだろうから、ひとつ土地株式会社をつくつておいて、この地帯をある点をひとつ買収しておけば、そうすればどちころんだところで、そこに道路をつくるのだ。そういうことになる、これはやはり国損ですね。一部の業者はもうかるかもしれないけれども、国損です。さっき大臣もいみじくも言つたように、九頭竜ダムの問題で五億も名刺一枚でもつて、これは私が言っているのはなくて自民党の田中彰ちゃんが言っているのです。そういうことになると、もう土地だけを買つておけば、道路をつくるとき幾ら幾らもうかる、こういうことじや困るわけですね。大臣は絶対にそういうことではないと言ふ。これは非常にいいことなんですけれども、要は早くきめることだと思ふ。早くきめることがそういう疑心暗鬼に乗つたり、あるいは土地ブローカーに

先取り権を与えるようなことは、これはよくないことです。そういうことでさつきほんとうに大臣やりますかと言つたら、ほんとうにやる、こう言ふんだから、佐藤内閣の命にかけてこの際断固としてやる。そして運輸大臣は所管の責任大臣として、それを受けて、やはりこれは国際空港をつくる。こういうことにくのが、私は当面のあなたの使命だと思ふんです。それができないようじや、いくら衆議院の当選回数が多くて運輸大臣やつたつて、それはおかしなやつてしまふんじやないかと思ふ。要は私は鞭撻しているんだから、そういうことでひとつ松浦さんにこの際、閣議の中で佐藤総理大臣にだね、この際法律が通つてもできないなんてもたすな、通つたらすぐやれと言ふ、このくらの決意はありますか。

○國務大臣(松浦周太郎君) 通つたらすぐやるということ、さつき言つたやうなふうな事務的な調査をつめております。でありますから、すぐつたつてその日にやるかどうかわかりませんが、まあ一週間とは待たせないつもりであります。

○相沢重明君 もうたいへんな大臣の熱意ですね。きょうの委員会というのはいへん収獲があつた。ほんとうに新東京国際空港なんというの、ずいぶんもう池田内閣当時から何回も報道されたり、閣議の中でも議論されたけれども、やる気があるかないか、こういう点で心配しておつたけれども、いよいよ法律が通るといふことになる、政府ももう法律が通れば一週間以内でやる、運輸大臣はこういふ言ひに言うのだから、私は非常に確信を持ってきたと思ふね。以下各条項について私もずいぶんたくさん質問があるんですが、きょうは時間の関係でこの程度にしておきますが、私もきょうは腹がまえを聞いたわけなんです。それでしかも日本の国家百年の大計に基づく新国際空港をつくつてもいいというのをお願いをしたわけですから、できるだけ先ほどの空港と道路計画については、これはやはりでき得れば、この法律を通すときにやはりきちつと構想をまとめられるように、私はひとつ閣議で御相談を願ひ

たい。できればその報告をしてもらいたい。こういうことを合せて注文をいたしておきまして、本日はこの程度で終わります。

○江藤智君 関連して、一点だけお伺ひいたしますが、非常に大臣熱意を示されて、私もたいへん心強く思ひました。しかし、そこで、相澤委員が非常いいことを言われたのは、やはり計画を決定したならば、施行に移さないと、いろいろとそこに用地の買収について利権問題なんかも起るんじやないか。これは当然十分気をつけなければならぬわけですね。そこで、この施行の期日の問題でございしますが、第二条の位置の決定ということについては、すぐ發動してこれをおきめになるわけですね。そして今度は公団を發足させるのは、その以後において政令でおきめになるということになっておりますけれども、公団をつくるためにはある日にちが要るわけでございますね。ですから公団が發足して、もう仕事にかかるときと、それから決定を御発表になるときの間は、できるだけ短いがいいと思ふんですが、その点についてはどういふふうにお考えになっておりますか。

○國務大臣(松浦周太郎君) まだ十分事務的に官房長や、局長なんかと相談しなければならぬと思つておりますが、できれば二、三日中に、通ればきめるということを経合的に相談しております。河野さんも了解しております。

それから、それができるとまづ公団をつくつてもいいことになるのです。公団をつくつてもいいことになれば、準備委員会というものが要るわけなんです。準備委員長というものをつくらなければならぬと思ふのです。準備委員長の手によって公団の内規というか定款というか、そういうものもいろいろあるでしようけれども、それも検討してもらわなければいかぬと思つております。それと同時に、公団のやるべき事業の内容は法律にもありますけれども、また公団としての細目もあると思ふのです。それを検討するのは、やはり二、三週間かかると思ひますが、急いでも二カ月くらい

はかかるのじゃないかと思うのです、ほんとうは。そこでその間に人事をきめて発足するということになるのですが、あまり急いであわててあとで批評の出るような人事をやったりするようなことも、これも利権の種をまくようなことになるのですから、これは実際ほんとうに考えてやらなければならぬ点だと思いますが、日にちのことをはつきり言うことはできませんが、できるだけ誠意を持って急いでやるつもりでおります。

○江藤智君　そこで私はむしろその二、三日でおきめになる、これはおきめになることはいいいですが、世間に発表する時期という問題につきましては、やはり慎重に考えまさんと、その間にこれはまた策謀する者も、いまださえ耳にしておるわけでありまして、二、三日うちに非常に元氣よくおっしゃいますが、発表の時期というものは、やはり慎重に考えていかなければいかぬと思うのです。

○國務大臣(松浦周太郎君)　それは法律がそうなっております。それでいまの何の間は長く持たせることはできるが、それもやはり早くやらぬと困るわけなんです。つまりいまの現状で言えれば、それなら前自分を信用しないじゃないかとこちで言うから非常に困るのですが……。

○相澤重明君　だいいじょうぶ、そう言わないから。

○國務大臣(松浦周太郎君)　関係閣僚懇談会をいぶんやらなければいかぬのです。それで関係閣僚懇談会というものに、われわれがそこで私の案を出すわけがあります。そこでそれがきまったらそれが政令になるわけなんです。その政令というものをやれば、新聞に発表せざるを得ません。政令をつくっておいて、それを発表せぬわけにはいかぬのです。だから何といつても土地の値上がりやそういうものをおかしく策動するものを、最小限度に防ぐことはできません。全然隠して通るといふことはできないのです。政令をやらずにいって、ずっと公団の人事ができるまで隠していくんだというところは、とてもできるものじゃないのです。

す。だから政令できめなければ、このものは発足できないのですから、政令は閣議なんです。閣議にやればすぐ新聞書きますよ。だからその点はひとつよろしくお願いいたします。

○江藤智君　いや、私は実はこの施行の期日というところが一番心配なんです。ですからこの点はひとつ賢明なる運輸大臣におかれましても、国会の意思をひとつくんで、できるだけすっきりと施行できるようにお願いしておきます。

○委員長(松平勇雄君)　本案に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

○委員長(松平勇雄君)　運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○相澤重明君　運輸大臣、きょう衆議院の本会議で刑法の一部を改正する法律通ったのですか。

○國務大臣(松浦周太郎君)　知らぬです。

○相澤重明君　じゃい、もう少し大臣、説明しておきます。

実はこれは大事なことで、もし刑法の一部を改正する法律があまり内容的に審議しないと私は言わぬが、当然通って本院に来るようになると、一番困るのはだれかという労働者なんです。ということは、特にあなたの所管の自動車の運転者なんです。つまりいままでは道路交通取締法による罰則もあつたが、今度は刑法でこれをやろうという目的があるわけです。それで私はこれはきょうはだから緊急質問なんです、私のあなたに対する。だから私は参議院へ来た、この法律は通さないつもりで関係者に連絡をとるつもりなんだけれども、衆議院の段階が、会期が押し詰まってきたから、きょうのものも本会議で通ったなら通ったようにあなたにひとつ、これはまあ与党の大臣でそれがいいかどうかはわかんぬが、しかし、事はあなたの所管の自動車行政の中における重要な部門なんです。これが従来の道路交通取締りばかりでいけば、まあこれは運輸省の意見、警察庁ももちろん関係しますが、刑法の改正でいきますと非常に罰則が強化されるわけです。これは、運転者は泣かなければならぬということです。ですから、そういう意味でひとつ早急にこれはできるならば運輸大臣としてはこの、こういう、単に道路交通を、先ほども空港の問題お話ししましたように、いまあるいはターミナル法でお話ししましたように、道路交通が非常に困難な時期に、罰則だけを強化して、そうして自動車運転をする運転者だけをいじめ、それで直るかという問題になるわけなんです。ですから、むしろ建設大臣なりあるいは政府全体がもっと法律をつくるのもけつこうだけれども、その法律が、現状に合わないようなものをつくる必要は私はない、こういうふうに思うのです。そういう意味で今回のこの法律の改正という、刑法二百一一条のほうに従って、五年以下の懲役刑を加えるというような罰則強化になつておるわけです。もうこれはたいへんなことなんです。したがって、時間もないからあと国鉄の問題をきょう報告させることになつておりますから、そういうことで、趣旨は政府のことですからお調べになればわかるわけですから、私は、運輸行政を担当する所管大臣として、この刑法を改正する法律の中で、特に道路交通取締り以外以外の罰則強化の問題については、これは慎重にしなければいかぬ、こういうことであつたにひとつ調べてもらつて、できれば運輸大臣としての意見を私に出してもらいたい。いま直ちにといつても、いろいろの審議の経過なり衆議院の関係があると思ひますから、お調べになつていただいで次に御報告してもらいたい、こう思うのですが、大臣の御答弁を伺いたい。

○國務大臣(松浦周太郎君)　いまのお話に對しましては、十分法律を調べました上で自分の意見を申し述べたいと思ひます。

○委員長(松平勇雄君)　この際、日本国有鉄道当局から発言を求めておりますのでこれを許します。川上常務理事。

○説明員(川上寿一君)　先般四月二十日に発生いたしました地震によります主として新幹線の被害と対策につきまして、資料をお配りしてありますので、これを読みながら説明させていただきます。

四月二十日の九時五十分には気象庁の発表によりますと、八時四十二分ごろ関東地方全般から、東北、中部地区にかけて地震が発生し、震源地は大井川下流域で、震源の深さは約五十キロメートルと推定される。

各地の震度は、震度四のところが、横浜、浜松、静岡、甲府、網代、御前崎、三島となつております。震度三が東京、秩父、奈良、軽井沢、新島、彦根、名古屋、諏訪、大島、前橋。震度二が福井、京都、長野、津、敦賀、松本、熊谷、白河。震度一が小名浜、岐阜、宇都宮、新潟、水戸、三宅島ということになつております。

国鉄の被害といひましては、地震発生後、新幹線とそれから東海道本線、御殿場線、身延線の静岡鉄道管理局内と、それから中央線の一部におきまして列車の運転を一時見合わせまして、線路巡回を行ないましたが、東海道本線の新幹線及び在来線を除きましては、被害のないことが確かめられましたので、運転を直ちに開始いたしました。

なお地震によりまして、中部電力株式会社の清水変電所からの送電出力の遮断器一号及び二号、両方の碍子が破損をいたしまして、八時四十二分から九時一分までの送電が停止されました。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕

このために、東海道本線(新幹線)及び東海道本線の在来線の一部の電線が停電をいたしました。なお線路の被害状況は、新幹線につきましては三島——静岡間と、静岡——浜松間でありまして、この表にございますように、三島——静岡間につきましては百五十四キロ付近に路盤の沈下が二十ミリから六十ミリ程度のものが上下のおおの四カ所、それから草薙付近百六十キロ付近におきましては路盤の沈下同じく二十ミリないし五十ミリが上下各線とも三カ所、それから線路の通りが

狂いましたところが、最大二十ミリのところ
が上りに一カ所ございました。これらはいずれも
上下線とも十六時五十五分に完全に復旧をいたし
ました。それから静岡―浜松間につきましては
用宗付近の百七十三キロにおきまして、路盤沈下
が上下線とも各二カ所にわたりまして二十ないし
四十ミリ沈下をいたしました。大井川付近の百九
十キロにおきましては路盤の沈下が上り一カ所下
り二カ所、沈下量は十五ないし二十ミリ、それか
ら線路の通りが狂いましたのは上下とも各一カ
所、最大八ミリで、ここにつきましては上り線が
十五時五十六分、下り線が十七時十七分に復旧
いたしました。なお復旧はいたしましたが、さらに
線路を完全にいたしますために、徐行をしばら
く続けまして、その右にございますように、三
島―静岡間につきましては大体四月二十七日から
三十日の間に徐行を解除しておりますし、静岡―
浜松間につきましては大井川付近は四月二十一
日、用宗付近は四月二十七日に徐行を解除して
おります。

当時の列車の運転状況は、新幹線につきまして
は地震の被害が一番ひどかったところを中心にい
たしまして、東京方は熱海と小田原で超特急を二
往復折り返し運転をしております。特急を二往復
折り返し運転をいたしました。なお大阪方につき
ましては浜松、豊橋で超特急は下りが四本、上り
三本、特急は下り三本、上り四本が折り返し運転
をいたしました。それから全区間運転休止をいた
しましたものは、超特急におきましては上下合
せて四本、特急につきましても上下合わせて四
本、それから部分的に運転休止をいたしましたも
のを合せて全体で二十三本の運転休止をいたしま
した。

なお一時間以上遅延したものが下りで十四本、
上りで十一本ございます。
現在線のほうにおきましては、運転の手配とい
たしましては、新幹線よりも早く現在線が復旧を
いたしておりますので、臨時列車の運転を東京―
大阪間に急行電車一往復、小田原―浜松間に普通

電車下り一本、名古屋―品川間で上り一本を運転
いたしました。なお、運転休止をいたしましたも
のは、小田原―東京間普通電車が一本ございま
す。現在線のほうは、復旧が比較的早くまいりま
したが、上りの九州特急の三本が一時間三十分程
度おくれたほかは、大体十五時ごろまでに列車が
最高一時間四十分おくれまして、大体十八時ごろ
には平生に戻っております。

対策をいたしましては、従来から手配をして
おりましたが、震度が四以上のときには、直ちに交
電所の電源を遮断する処置をとることについて
おりましたが、ちょうど当日までには完成したも
のがございまして、その後二十四日に簡易地震
計が三カ所完成をいたしまして、その後九カ所今
月一ぱいに完成する予定になっております。これ
が完成をいたしますと、震度が三以上になります
と、東京の中央指令所にすぐ指示が出るようにな
っておりますので、その情勢において直ちにCT
Cを使いまして列車を即時に停止させる処置をと
ります。なお、震度四以上のときには、先ほど申
し上げましたように、自動的に変電所の電源が遮
断をいたしますので、同時に非常ブレーキがかか
りまして列車をとめるというように考えておりま
す。

地震につきましては以上のとおりでございます
が、その後今月になりましたりまして列車を長くとめまし
た事故が起りましたので、それを簡単に資料が
ございせんが、御報告を申し上げておきたいと
思います。五月の二日の十七時十五分に静岡
の駅の構内で架線事故によりまして列車のパンタ
グラフを破損をいたしました。その後その復旧が
完成をしたつもりでまた運転を始めたところ
が、同じ場所ですぐ再び故障を起しまして、その結
果非常に長い間復旧に手間をとりまして、大体上
り列車は東京に二十時ごろから二十四時ごろまで
に到着をする予定のものが、翌日の二時過ぎから
三時五十分ぐらいたるに到着をするというよう
な非常なおくれを出しまして、東京駅におきまして
終電の延長その他をやったんでございしますが、乗

客約千名の方々に對してたいへんな御迷惑をかけ
たわけでございますが、これの直接の原因は、電
車線を引っぱっており振れどめの金具がはず
れるという事故でございまして、これは運転開始
直後のころ二、三発生をいたしましたので、その
後応急的にははずれないような金具をさらに取りつ
けておたのでございしますが、これがまたまたま
ういう同じような事故を起しまして、またその
後の復旧のしかたが十分でなかったために、たい
へん長い間乗客に御迷惑をかけたことをまことに
申しわけないことだと思っておりますが、その後
の総点検とそれから金具につきましては、至急に
検討いたしまして、今後このようなことのないよ
うにいたしたいと思ひます。

なお、その後、五月の三日に東海道線の沖を小
台風が通りましてときの雨によりまして、三島―
静岡間に線路の路盤の沈下がございまして、五月三
日の八時ごろからございしますが、最大限一時
間、四本の列車の遅延を生じましたが、これはそ
の場で直ちに復旧をいたしまして、一時徐行いた
しましたが、これも現在すっかり修理が済んでお
ります。こういうことで、そのときも夜約一時間
ばかり列車はおくれましたが、これも乗客の皆さ
まにたいへんな御迷惑をかけておりますが、今後の問
題といたしましては、まだ雨によりまして多少土
盛りのところは沈下の出るところがあるかと思ひ
ますが、大きな事故になるようなことはないもの
と確信しております。簡単にございしますが、以上
でございます。

○理事(江藤智君) ただいまの報告に對し、御質
議のおありの方は順次御発言を願ひます。
○相澤重明君 いまの報告で四月以降の東海道新
幹線の事故件数がわかつたわけですが、非常に東
海道新幹線は世紀の事業といわれて、国鉄の技術
陣あげて研究もし、近代化した設備をしたわけな
んですが、結局は国鉄本社で考えておるのは路盤
沈下等は、これはあまり早く工事が行なわれたと
いうことで不安定であるということ、一応指摘
はできると思うけれども、その他のいまの架線故

障だとか、あるいは設備の問題については、少し
当初の考えが甘かつたんじゃないかということが
言えるのですが、どうなんですか。本社ではそう
いう反省はなかつたですか。

○説明員(川上寿一君) 新幹線が開業後に、いわ
ゆる私も初期故障と言っておりますものにつ
きましては、十分な検討をいたしまして、それぞ
れの手配を講じておりました、事故の件数からま
いりますと、十月には非常にたくさんの方の事故が
ございまして、十一月、十二月と大体落ちついた
つもりでございました。それが一月の
末、二月、三月の初めにかけまして雪害による車
両故障が頻発をいたしまして、これもたいへん御利
用になる皆さまに御迷惑をかけたことが、四月に
入りましてから再び落ちついた状態になりました
て、われわれが従来見直してまいりました点につ
きましては、大体確信が持てる状態になってまい
りました。先般の架線事故につきましては、見
直してさらにすべりどめをいたしましたものがは
ずれましたので、そのすべりどめをしました金具
が、ずいぶん探しましたけれども見つかりません
ので、どういう状態ではずれたかということが、
ちょっとわかりにくいのでございしますが、
その点については、もう一回見直しをしておりま
す。さらにこの十月から列車回数をややしまし
て、できれば三時間運転にしたいということで、
現在見直しをしましたものをもう一回見直してみ
ようということ、今週から本社が中心になりま
して、見直しの問題点をいま全部洗っております。
これで設計を変えようという大きな問題
は出ないつもりでございしますが、さらに線路の補
修度を高める、あるいはいまの直接運転に影響
いたします架線の問題点をさらに点検、修理
をするというようなことによりまして、できるだ
けいまままで問題になっておりますものを、この年
度の前半に片づけてしまいたい、こういうことで
現在鋭意努力をいたしております。
○相澤重明君 数々の事故が起きて、それでいま
の問題点を摘出して保安対策というものをこれか

らおやりになると思いますが、私はやはり東海道新幹線が国民の諸君から安心して、なるほど世紀の大事業であるし、また確かに世界に誇り得る国鉄の技術だと、こういうことで、われわれも実際の話が誇りを持っておったわけですね。ところがそういうことで、地震が起きてみるとこれはだめだとか、あるいは雨が降ればだめだ、雪が降ればだめだ、これは年じゅうだめになってしまふ。こういうことはやはり国鉄の名譽にかけて私は私試しなければいかぬと思うのです。ことしの保安対策費は幾らですか。

○説明員(川上寿一君) 三百十七億でございます。これは新幹線のものに入っておりません。

○相澤重明君 新幹線は幾らになっておりますか。

○説明員(川上寿一君) 新幹線は、保安対策だけといたしましては二十億ぐらいだと思いますが、まだ全部完成しておりません場所がございますので、そういうものを全部入れて百億程度の金になっております。

○相澤重明君 これは保安対策等に百億使えるのですか、新幹線のために使えるのですか。

○説明員(川上寿一君) ええ、使えます。

○相澤重明君 何か私がほのかに伝え聞くとところによると、国鉄本社で、ことしの少ない予算の中で三百十七億ぐらいの保安対策費が多過ぎると、そういうような話も聞いておるわけですよ。だからどうということではないのですよ。そういうことになると、一体技術を尊重しないで、これだけの世紀の事業というものを国民に安心して提供できるか。いわゆる保安対策なり技術を最も生かすようにしなければいかぬと思うのです。だから私に言わせれば、まだまだかつての三河島事故をはじめとして大きな事故を出しておいて、しかも今度は現実には昨年の十月から開業したこの新幹線が、いま言った春なら春、冬なら冬によって運転を中止しなければいかぬという事では、私は決して保安対策が万全とは言えぬ。したがって三百十七億の予算を計上して、それでも多いなん

という批判が出ることも体が、私は国鉄の首脳部はたるんでおると、こう思うのだよ。そういう点で、いまの新幹線なら、たとえば百億なら百億常務が使えというなら、徹底的にこの問題点を究明して、そして私はやはりそれに必要な保安対策費を投入すべきだと思う。夏だからいけない、冬だからいけない、秋だからいけないと言っておつたら、乗るときはいいですよ。そういうことで、この保安対策についてほんとうに身にしみてやっておるかどうかということが、実は最近私は気になってきた。そういうことは実は保安対策についてはどういう体制をこれから強化しようとしておるか。石田総裁を頂点にしておるが、一体だれとだれがそういうことを本社の中でやるのですか。

○説明員(川上寿一君) ただいまの御質問の中の三百十七億が多過ぎるではないかというお話がございましたが、これは出どころもはっきりしないというお話でございますが、実は、こういう話がございいます。地方の支社などで、保安対策費が十分あるわけでございますが、そのほかに、支社でやりたい保安以外の金が非常に少なく、バランスから見ると保安対策が多過ぎるではないかといううような話が出たことはございしますが、昨日も事故防止委員会におきまして、そういうことがあったにしても、本社の方針どおり三百十七億は十分使ったんだということを確認しております。なお、新幹線につきましても、まだ建造物でさらに増設をしなければならぬ点、あるいはお客のサービスの点、エスカレーターを増設するとか、そういう金が最初に計上されておりましたが、副総裁がそれを見まして、こういうことを先にやるよりも、保安対策に重点を置くべきではないかということ、実行予算をそういうふうに組みかえております。

それから今後の保安対策に対する考え方でございますが、昨年の秋から、事故防止委員会というもの、それは、それまでは私が委員長で事故防止委員会をやっておりましたが、全社的に体制にするために副総裁が委員長になりまして、全常務理事が

それに出席をする、それから全局長がそれに出席をするということ、常務理事会プラス局長会議というふうな形に變更いたしました。そこで議論されましたことは直ちに執行すると、そういう体制にいたしましたので、全常務、全局長が一九になって、保安の対策についてはそこで審議をして、責任をもって執行するということになりました。なお、総裁はその委員でもなければ何でもないのですが、必ず総裁が全時間出席をしておりました。総裁からもいろいろな意見が出ておりますので、その体制につきましては、いまま一番従来の国鉄の歴史の中で最高の議論をし、最高の決定をしておるものと信じております。

○相澤重明君 常務も新聞等を見ているだろうからわかんと思うのですが、今月の五月三日の朝日新聞にそういうことが載っているんだよ。本社の中で単に議論をしただけなら、これはそれは、外部に発表されて国鉄の保安対策費が多過ぎるなどということを、国鉄の首脳部が言ったかだれが言ったか知らぬが、そういうことが新聞に載るようなことは、やはりこれは保安対策ということを軽視している証拠だよ。そういうことが新聞に、国鉄の中でも保安対策費が多過ぎるという意見があるといううようなことが新聞に出されること自体がよくないですよ。人命ほど尊重しなければならぬものはない。ましてや、こういういろいろな事故があり、そして考えて突き詰めていけば、やっぱりそういういろいろな施設の足りない点や、あるいは保安上の足りない点があると思ふ。そういうところに金をかけたところで、幾らかけたって私はこれはかけ過ぎたということにはならぬ。

川上常務が言うように、他の国鉄全体の予算からいえば、そういう中には仕事のやりたい点ということはある。保安対策費が多いために、人命を預かる国鉄が、保安対策費が多いために、人命を預かること自体がばくはおかしい。非常にたんでいと思う。きよう帰って言ってください、運輸委員会へ行ったらしかられたと。私はいづれ石田総

裁を呼んで詰問するつもりですよ。そういうことを本社の中で議論をして、新聞に載せられるなんていうことは国鉄の恥だよ。それで事故が起きてなければいいんだよ。事故が次から次へ起きて、そしてしかも近代的な、世紀の事業といわれる新幹線が、雨が降ればだめだ、地震ならだめだ、雪が降ったらだめだなんていったらいつ乗れるか。こういうことで私はいまのよくやると言うから、それは了承するけれども、こういうような五月三日の朝日だから、記事を読んでごらん。よくわかるから。そういうようなことを言われることでは困る。したがって、きようは事故報告を聞いただけで私は終わりたいと思つたのだけれども、せっかくな機会だから、ひとつ本社へ帰って、常務はみんなにそういう点の反省をしてもらいたい。これは厳重に私から警告を出しておきます。

○理事(江藤智君) 本件に対する調査は、本日はこの程度にいたします。

次回は五月十三日午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十六分散会

五月七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願(第二四三三)

第二一四三三 昭和四十年四月二十四日受理

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 東京都荒川区三河島町一ノ二、八

○一小暮貨物運輸有限公司代表

取締役 小暮只雄

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。

昭和四十年五月十七日印刷

昭和四十年五月十八日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局