

第五十一回国会 参議院 運輸委員会 會議録 第十六号

昭和四十一年三月三十一日(木曜日)

午前十一時十五分開会

委員の異動

三月三十日

河野 謙三君

補欠選任 安井 謙君

出席者は左のとおり。

委員長 江藤 智君

理事 岡本 悟君

金丸 富夫君

岡 三郎君

吉田忠三郎君

委員

木村 睦男君

源田 実君

谷口 慶吉君

中津井 真君

平島 敏夫君

前田佳都男君

松平 勇雄君

相澤 重明君

大倉 精一君

木村美智男君

瀬谷 英行君

浅井 亨君

岩間 正男君

國務大臣 運輸大臣 中村 寅太君

政府委員

運輸大臣官房長 深草 克巳君

運輸省鉄道監督局長 堀 武夫君

運輸省航空局長 佐藤 光夫君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

外務省国際連合局専門機関課長 伊藤 政雄君

運輸大臣官房審議官 中野 大君

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

○運輸事情等に関する調査

(海水汚濁防止条約に関する件)

(航空に関する件)

○踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。委員の異動について報告いたします。去る三十日、河野謙三君が委員を辞任され、その補欠として安井謙君が選任されました。

○委員長(江藤智君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。海水汚濁防止に関する国際条約に関する件について質疑を行います。

○相澤重明君 国際条約の中の海水汚濁に関する問題について政府側の若干の経緯をひとつお尋ねをしたいと思っておりますが、まず一九五四年に、油による海水の汚濁の防止のための国際条約、これがつくられたのは、当時何カ国で批准をされておられるのか、御答弁いただけますか。

○説明員(伊藤政雄君) 三十一カ国でございます。○相澤重明君 この条約が批准された後に、この条約が、さらに多くの独立国が誕生した後に、

て、改正をすべしという意見があったと思うんですが、そういうことがございましたか。

○説明員(伊藤政雄君) この一九五四年の条約は、イギリスの政府が中心になってつくったものでございます。その後、国連の専門機関でIMCOという機関ができることになりました、これが政府間海事機関でございますので、そのIMCOにこの条約をもう少し審議させようということとして、六二年にIMCOが発足するのを契機として、もう一度この条約のテキストの改正を考えているわけでございます。

○相澤重明君 その結果はどういうことになったのですか。

○説明員(伊藤政雄君) 一九五四年の条約は、現在までに三十一カ国それに批准をいたしております。ところが、六二年の改正のほうは、改正が発効するに必要な一九五四年の条約批准国の三分の二がまだそれを承認しておりませんので、六二年のほうは未発効になっております。

○相澤重明君 その三分の二が確保できなかった理由は、どういふわけですか。

○説明員(伊藤政雄君) 現在まで一九六二年のほうに承認を与えておりますのは十八カ国でございますが、この十八カ国のうちに非常に多くの主要な海運国が含まれておるわけでございます。しかし、三分の二に至らないのは、六二年のほうは五四年の条約よりは若干内容的にきびしいものでございまして、そういう点で、おそらく推察いたしますに、日本のように、各国も事情があり、そのほうには入り切れない国が多いのだらうと思っております。

○相澤重明君 わが国においては、国際条約については討議をするなり、あるいはまた批准を行なおうとするようなことが議論されたことがあるのですか。

○説明員(伊藤政雄君) 六二年の条約会議のときに、わが国も代表団を送りまして、この条約の改正に積極的に協力したわけでございます。その代表団を送る前にも、何とかしてこの条約に入るといふ考えからいろいろ検討したわけでございます。それから、その会議が六二年に終わったあとで、こういうテキストができたということで、また関係各省とも協議をいたしたわけでございますが、依然としてまあ主管庁である運輸省あるいは通産省側で国内的な問題をお持ちなことが判明いたしました。そのために今日まで、批准の国内的な態勢が整わないということで、批准できないままに至ったわけでございます。

○相澤重明君 六二年にはわが国の代表も派遣して積極的に取り組む考えでおったが、帰ってきてみたならば、関係各省庁の意見が結局は統一できなかった。つまり、よいと言ふものもあるし、まだそこまで足並みそろって条約批准を受ける態勢に国内はなっていない。その国内の態勢が足並みそろわないというのには、各省庁の場合でいくと、どこが積極的にこの条約を受けようとしておったのか、どこがその隘路があったのか、その点に省の関係でそういう隘路があったのか、その点について、いまのお話ですとかなり議論がされたと思は思ふので、ひとつ御披露願いたいと思ふ。

○説明員(伊藤政雄君) 私その当時の詳しい事情は分明でございませぬが、いままでの記録を見てまいりますと、やはり一番の問題は先ほど申しました運輸省と通産省の関係であったようにございまして。

○相澤重明君 運輸省が条約批准を行なうべきだといふ考え方の立場に立っておって、通産省がこの油等の問題をはじめとしてどうもまだそこまでの国内の態勢が整わない、こういうことなんでしょうか。ただその当時自分が参画していなかったから

わからないということでは、政府委員としての答弁には私はならぬ、こう思うのです。いさし少し説明していただきたい。

○説明員(伊藤政雄君) 関係各省とも、この条約会議の対策を考える場合に、全部御協力をいたしておいでです。したがって、条約ができ、あるいは改正が行なわれたあとも、関係各省とも全部何とかして入らなければならぬというお気持ちにはお変わりなかつたことと思います。ただ、その条約の批准に伴う国内的な義務があるわけでございますので、このおのの義務について主管の官庁でどういふ問題があるか、その点を慎重に御検討になつていただように思います。

○相澤重明君 この五四年の条約批准が世界で行なわれた当時とは若干変わつて、六二年にはむしろ幾らかきびしくなるような、内容的にも考えられるわけですが、いま言った、わが国が六二年に代表を送つて、そうして積極的に取り組もうとしたけれども、国内の態勢がそこまで整わなかつた、そのときの提案というか、内閣の中でこの問題の取りまとめ役として出たのはどこですか。外務省ですか、運輸省ですか、通産省ですか。

○説明員(伊藤政雄君) 運輸省が取りまとめの立場におられたと思います。

○相澤重明君 運輸省はこの海水汚濁に関する当面の所管の責任省としての立場で私は問題を提起されたかと思つておりますが、これら条約関係については外務省はどういふ立場をとるのでございませぬ。

○説明員(伊藤政雄君) 一般的に申しまして、外務省といたしましては、条約ができ上がりますと、それを批准することについて、関係各省、特に主管省の側で批准に対して困難がないかということをごまます確かめまして、国内的に困難がないかということでごまます進めることになつております。

○相澤重明君 六二年にわが国の代表が行つたというの、どこの省のどういふ人なんですか。

○説明員(伊藤政雄君) その当時の日本代表のリストをたたいま持ち合わせておりません。首席代表は在イギリス大使館森公使でございまして、それに運輸省、通産省、その他関係各省の方々が東京から補佐としておいでになつたと思つております。

○相澤重明君 その当時の代表団一行の氏名をひとつあつてお出しをいただきたいと思つております。

そこで、具体的に私は、この一九五四年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約、その内容について若干聞いておきたいと思つてますが、この条約に對しわが国がそこまで統一の態勢が整わないという理由のおもなるものは何でしたか。

○説明員(中野大君) 条約を批准いたしますのは、国内法をまず整備しなければならぬわけでございます。その際に、国内法で整備するにあつたりまして、条約との関係で大きな問題点として三つございまして、まず、廃油投棄の禁止をします区域を定めなければならぬという点が第一点でございます。それから第二番目に、廃油を受け入れて処理する施設を陸上に設置するという問題でございます。それから第三番目に、船舶に漏油を防止する装置を設けなければならぬという問題がございます。これらの三つにつきまして、

条約を批准するために整備しなければならぬわけでございます。ことに受け入れ処理施設につきましてはは相当な経費もかかるわけでございます。またこれらの施設を設置する義務者はだれになるかといった点の検討も必要でございます。国内法の整備までに至らなかつたという状況でございます。

○相澤重明君 いまの審議官の答弁では、たいへん国内法を整備するには予算がかかる、金がかかる、こういうお話でございましたが、その金のかかるというの、どのくらいか。当時、六二年のわが国の代表団がおいでになつてお帰りになつてから、そういうことを審議するのどのくらい

の予算が一体かかるとお考えになつておつたでしょうか。

○説明員(中野大君) 先ほど五四年条約のお話でございまして、その五四年条約の場合には、なおアメリカあたりも批准だいがおくれれておりまして、またいま先生のお話ございました六二年の条約改正の機運がたまたま起こつておりましたので、そういう未批准国の動向も見ながら六二年条約に出席したわけでございます。それで、その出席しましたあと、運輸省としまして、関係各省庁で、先ほど外務省からお話がありましたように、連絡会議を開きまして、施策要綱をつくりまして、法案のようなものもまとめてみたわけでありまして、計算するといふ段階には至っておりませんので、記録を見ましても、当時の所要額としてのそういう計上のものは見当たらないようでございます。

○相澤重明君 実際にはあれでしょう、六二年に政府が代表を、各省庁の者も含んで、首席は先ほどの外務省のお話のように在英大使館からどなたかおいでになつたかも知れぬけれども、いずれにしてもわが国の代表団がおいでになつて、最初のうちはアメリカ等と一緒にこの改正に對するところの問題点をできるだけ取り上げられるというところで実は期待を持ってわが国は出席をしたのか、それとも一九五四年のこの基本の条約、これをひとつわが国はやはり支持していく、あるいはこの六二年の改正案で期待を持っていく、こういう場合とあつたと思つております。そのいづれだつたのですか、わが国は。

○説明員(中野大君) 五四年も出席しまして、あと三カ月後に署名をしたわけでございますが、その場合は後に受諾するといふ条件で署名したわけでございます。また、六二年の条約においてもそういうことございまして、いづれにおいてもそういう受諾を条件として署名したという状況になつておるわけでございます。

○相澤重明君 なに、六二年と五四年と同じ考え方でおるって、どこにそれは書いてあるのですか。つまり、五四年のときには署名したけれども、六二年のときには署名していませんか。それ説明してください。

○説明員(伊藤政雄君) 中野審議官の御説明のよりに、一九五四年の条約は受諾を条件としてわが国も署名しておりますが、六二年の場合、最終議定書という会議の経過みたいなものだけに各国が署名いたしましたして、テキストにはどの国も署名いたしておいでしません。日本も署名してありません。

○説明員(中野大君) 六二年の関係につきまして、外務省の御答弁のとおり訂正させていただきます。

○相澤重明君 そうだよ。別に書いてないもの。そこで、六二年には十八カ国がいわゆる改正の提案をしたんだけど、先ほど申し上げた三分の二の多数を取ることができなかったと、これが現実にはまだ改正ができていない理由でしよう。そうじゃないの。運輸省はそれをどう理解しているの。おそらく、私の持つておるこの条約関係改正の条約案を見れば、六二年のこの提案をして十八カ国ではきめ得なかつた。したがつて、今日では、やはり依然として五四年のこの条約が基本である、私どもこう理解をしておるのですよ。で、署名は六二年には日本は参加をしておつてもしておらないのですよ。これは十八カ国がそういう改正をしようという趣旨だけ述べただけでもつて、これは決議をされていない。こういうことからいって、わが国としては改正のほうに期待を持って出かけたということなんですか。運輸省はどうなんですか、一体、いま少し明確にしてくださいよ。運輸省、答弁してみよう。

○説明員(中野大君) 改正に期待を持つていたという御質問に對しまして、当時、私も、記録でそういう点は残つておりませんが、期待という御質問の点がちょっとわかりかねるのでございませぬが、もちろん、五四年条約も、先ほど申し上げ

たように、前に調査したものがございしますが、六二年条約につきましては、なぜまだ批准してないかという点につきましては調査してございませんで、もちろんこれから日本としましてこれに対処するためには、そういう事情も十分調査しなければならぬと思っておりますから、今後調査したいと思っております。

○相澤重明君 全くお粗末だよ。六二年——いま六六年じゃないか。しかも、これだけの産業公害に大きな影響を持つこの油の海洋投棄等の問題について、政府が、関係各国は国際条約についてどういう考えを持っているか、どのように支持をしておるか、またこれを成功させようかというようにアメリカがどういう考えでおるかというところが、四年もたっていてまだ十分調査もしてないというふうな、全くこれは国際情勢についての認識の足りない点を積極的に暴露しているようなものですよ。私も今度本院の代表で列国議会同盟へ出さしてもらいますけれども、全く日本のそういうやり方が時代おくれということになる。私は、もっと的確に情勢を把握しなければ、衆参両院の本案議なり関係委員会、この海水の汚濁に関する条約批准なんというものを提案されたって、答弁できないじゃありませんか。そんなことじゃ困ると思う。やっぱり担当の運輸省だったら、もっと積極的に、具体的に調査して、各国はこういう条件で——おそらく先ほど審議官が答弁するようにな、これからは好むと好まざるにかかわらず世界の趨勢はこういう条約を批准しようという機運になっていくんですよ、だんだんふえていくんですよ。ふえていくのを積極的にふやしていくようにするのが近代国家の役割じゃないですか。そういうことからいって、このいまのアメリカ側がなぜ六二年に出席をしながら、そして十八カ国がこの改正案に参加ができたかということも、理由がわからないんじゃないかなというふうなことで、これではとてもじゃないけれども条約批准を国会に提案するというような力はない、運輸省に

は。こういうふうな思っているので、まことに遺憾千萬、いまだ少し勉強してもらいたい。

そこで、それはそれとして、一生懸命今後ひとつやってみたら、その次にわが国が条約を受けるとするならばどういうところに——いま政府としては関係各省庁の間で協議をし、力を入れて、民間のものにも、あるいは政府としても、ここのだけはまじめなれば提案がでないという、先ほど言う法律的には関係国内法のいわゆる調整という問題になってくると思う。そういうところは運輸省としてはいまだの辺まで一体行っているのか、まるきり手さぐりで、象の鼻をさわったところで、頭をさわったところで、足をさわったところで、これは私はいかぬと思う。しかも、中村運輸大臣は、衆議院の産業公害特別対策委員会の中で、「できるだけ早い機会に条約批准の考えで提案をしたいと思ひます」、こう言っているんだから、いままのような審議官の答弁では、何を提案するということになるのか。何もないだろう、お先まっ暗ということになる。これでは私はいけないので、いま当面して、この五四年の条約の中でわが国が国内調整をしなければならぬというものはどういうところにポイントがあるかお答えいただきたい。

○説明員(中野大君) 条約批准いたしますと、日本としまして守らなければならぬ点で検討する点は、先ほど申し上げましたように、おもな点として三つございします。廃油を投棄する禁止区域をどういうふうにかえていくかという点と、それから港湾に廃油を受け入れまして処理する施設を設置しなければならぬ点、それから第三番目に船舶に油水分離器のような漏油の防止装置を設けなければならぬという三つございします。もちろんいままでもこれらについて検討を怠っておったわけではございませんで、先ほど申し上げましたように、六二年条約後、各省庁とも打合わせいたしましたし、なるべく早く国内法を整備したというところでございしましたが、じんぜん今日まで参ったわけではございません。ただしかし、現在におきましては、公害防止、あるいは水産資源の保護

といったような、あるいは船舶航行安全の面から一日もゆるがせにできないというようなことでございしますので、これからの処理といたしましては、先日上司のほうにもおはかりいたしましたして、次の通常国会には間に合うように、国内法も整備いたしました、またそれを目途としまして批准をしようにこれから段階を考えていきたい、こういうふうにございまして、先ほどいろいろ御質問がございしましたアメリカの未批准の理由といったような点につきましては、もちろんそのときに十分な点という点を判明できまして、私どもはもうあらゆる手を尽くしましてアメリカの状況を調査しておきたいと、こういうふうな思っております。

○相澤重明君 やっぱりこれは大臣がいなくてどうも核心をつくことができないですよ。これは事務当局だからしかたがないと思うのですけれどもね。しかし、これだけ日本の国会でも、衆参両院に産業公害対策特別委員会を持っておりながら、この条約さえ十分に各省の意見調整ができないという、それももう十年もたっているのだから、五四年に各国は条約批准をして、そして六二年に改正案が出たとはいいなながら、六二年の改正案と比べて、もう四年もたつじやないか。そういうことからいって、全く何にもやっていないと同じ、いまの答弁だけでは、私は印象を受けるわけですよ。運輸大臣が衆議院の産業公害対策特別委員会に出で、条約をできるだけ早い機会に批准をした、これは本物になっていないと、国会答弁で終わりと、こういうことになりかねないという私はおそれを持つわけですよ。いまや産業公害はわが国のきわめて緊迫した重要課題なんです。先日、二十五日に、私が本院の産業公害対策特別委員会での急遽安井長官が二十四日に次官会議を持って、いわゆる連絡会議を持って、それで二十五日の朝、閣議の了解を得て、ここにおる瀬谷君が産

業公害対策特別委員の理事なんです、そこに安井長官が報告したのです。それだけでも、いままでもやっていたいなかったことから見れば、ぼくは前進だけれども、それだけではない。当然この条約をわれわれは受け入れて、そして関係国内法を改正すると同時に、批准をするという考え方に立たなければ、いつまでたっても口頭で終わってしまおうということ、この間もこの特別委員会から安井君に言っておいたわけですよ。安井君も、今度単に次官会議だけでなくて、経済閣僚には経済閣僚懇談会があるのだから、ひとつそういう産業公害についての各関係省庁の閣僚会議をやれと、そしてこの条約も積極的に受け入れられるような態勢をつくらなければ、佐藤内閣がいくら、人命尊重とか、あるいは海水汚濁に対してわれわれの基本的態度はこうだと言っても、国会答弁で、その場さえ過ぎてしまえばいいんだと言われれば、ぼくは残念だ。これをやるだけでも予算、金もかかるかもしれぬし、関係者にはかなりきびしい制限も付さなければならぬけれども、それがこの産業公害をなくし、佐藤内閣の一大私歴史的なよいことになるのだと、こういう話をしたわけですよ。だから、きょうは、委員長、大臣も次官もいないし、私としてはやはり条約は批准をするという、そのためには関係国内法を調整しなければならぬのだから、そういう作業をするために、いまの答弁では次期国会に提案したいと、こう言うんですね、いまの答弁聞いていると、そこで具体的に、関係各省の中にそういう条約を受け入れるのか。これは広い意味では、内閣といえはその一番頭は総理大臣なんだから、総理大臣が言えはと、言ってしまう身もふたもないわけですよ。そうではなくて、内閣総理大臣佐藤作殿といったところで、それは責任体制の問題は、やはりこういって事務的なものを進めるには、関係者の中で集まってそういう具体的な作業を進めなければ、私は提案できないと思う。

そこで、運輸省に再度お尋ねをするわけですが、外務省とか、通産省だとか、そういうところと、恒常的という用語があるかもしれないが、連絡会議等持って、条約なり法律の調整等、あるいはその他区域の問題、あるいは構造の問題というようなことについて話を進める機関というものがあるのか、ないのか。運輸省の事務的段階でそう思いますという答弁だけでは、私は納得できない。そういう点がどういうふうになっているのか、再度御答弁いただきたい。

○説明員(中野大君) 大臣とされましたも、この問題は真剣に取り組んでおられるわけでございまして、木曜日の災害推進連絡会議の報告が翌日あったようございしますが、その総務長官の報告のあとでも、大臣から海水汚濁防止もひとつ進んでやろうというふうな御発言なさっておられるわけございまして、私もそういう大臣の方針を受けまして処理方針を立てて、これから積極的に取り組んでまいりたいと、こういうふうな思っておる次第でございまして。したがって、八月末までには要綱を固めまして、それに必要な所要経費がございすれば、その所要経費を推計して概算要求も行ないたいと、そしてそのあと引き続いて各省庁とも連絡をとった上、法案を作成して通常国会を提出をしたいと思います、こういうふうな思っておる次第でございまして。そういう段階取りにつきましては、一応私どもだけで独走というわけにはまいりませんので、いまの先生のお尋ねのように、会議というまでには至っておりませんが、そういう方向で運輸省が進むについて、農林省、通産省、外務省、関係省のひとつ御協力を得たいというふうなことは、とりあえず現在連絡をいたしてございまして。したがって、いまのような段階取りでこれから進めるにつつきまして、会議を持つのがいいのか、あるいはいまのように個々に関係省庁と緊密な連絡を保っていくのがいいのか、これからいまの八月を目途にどちらかの方法をとって準備を進めてまいりたいと、こういうふうな思っております。

○相澤重明君 委員長に要望しておきます。事務的段階のこの答弁はわかりました。しかし、これではやはり進まない。したがって、大臣にあと私は私はいまの点を積極的に進めるように質問をしたいと思っておりますが、いまは保留をして、一時これは終わります。

○委員長(江藤智君) 承知いたしました。さよう取り計らいます。
午後一時まで休憩いたします。
午前十一時五十八分休憩

午後一時十五分開会
○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。
踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより質疑に入ります。質疑のおありの方は順次御発言願います。

○木村美智男君 この前、踏切道改良促進法の提案があったわけですが、原則的にこの法律が今日の事故防止あるいは交通能率を上げるという観点でたいへん重要な役割を持つ法律であることはよくわかるわけですが、したがって提案のようにこれをいざば時限立法であるから期限を延長するということについては賛成なんですけれども、実はこの本法施行をして三十六年以降今日まで、この法律によってどの程度踏切道が改良されたか、この実績をまずお伺いしたいと思っております。

○政府委員(堀武夫君) まず踏切保安設備から申し上げます。踏切保安設備につきましては、三十七年、三十八年、三十九年と、この三カ年間の実績が出ておりますので、ここで申し上げますが……

○木村美智男君 資料は出てないね。
○政府委員(堀武夫君) 踏切道改良促進法の一部を改正する法律案参考資料というのをお配りしてあるのです。そのうしろから三枚目ですが、指

定踏切道の改良進捗状況というページがございまして。これを見ますと、まず第一に保安設備の整備がございまして、指定いたしましたのは国鉄が四千四百三十六、私鉄が二千三百一十一で、合計六千七百四十七の踏切道を指定いたしました。このうち竣工いたしましたのが五千九百二十でございまして。四十年の十二月三十一日現在で、工事中のものも百二十カ所、それから計画変更のために未着手のものも七百二十五でございまして、したがって進捗率と申しますか、それが八九・三%でございまして。

それから、立体交差について申し上げますと、指定をいたしましたもの、国鉄が二百七十三カ所、私鉄が五十六カ所、合計三百二十九でございまして。そのうち竣工いたしましたのが九十九、工事中のものが百七十三、目下協議中のものが五十七、したがって進捗率は八二・七と、こういうことになりました。

次に構造改良について申し上げますと、指定をいたしましたのは、国鉄が二十八、私鉄が三十四、合計六十二、竣工いたしましたのが五十四、工事中が四カ所、協議中が四、したがって進捗状況は九三・五%と、こういうこととございまして。

○木村美智男君 ちょっと、四十年十二月三十一日現在という関係で、必ずしも本法成立してからということにちょっと端的にとれなかつたものから、それでいま伺ったわけですが、大体この実施状況を見ますと、立体交差化のほうが少しおくられておるような感じがいたします。比率として八二%というけれども、実際に工事中のものを含めて八二・七%ということですから、そういう意味では少し立体交差化のほうがおくられているのですが、これはどういう理由があるのか、もし原因がはっきりしておいたらお答えをいただきたい。

○政府委員(堀武夫君) 立体交差化工事の進捗のよくないのは、この踏切道の大部分は、列車回数も多いし、それから道路交通量もともに多い。また

市街地の非常に立て込んだところに存在するケースが非常に多いわけでありまして。また、工事規模もしたがって非常に大きくなるわけとございまして。したがって、さらに用地買収とか損失補償等の問題、非常に複雑な問題がからむわけでありまして、もちろんそれに要する工事の費用も非常に膨大なものになるわけでありまして。したがって、利害関係者も非常に多く、利害の調整をするのに非常に時間がかかっておる、こういうような事情でどうしても進捗状況がなかなか尋常一様のことでは上がらない、こういう状況でございまして。

○木村美智男君 何と言っても踏切問題は立体交差化することが一番安全の立場から考えてもいいわけですが、可能な限り、これは予算との関係はあると思いますが、ひとつこの点については本年度以降特に促進をしていくように万全の態勢をとってほしいということを一応要望をいたしておきます。

それで、これからの問題なんです、この最後の5、いまの資料の続きですね、これがおそらくこれから五カ年間にわたる指定予定踏切道の計画だと思っておりますが、これは五年間大ざっぱにまとめておいて、大体年次別の計画が出ていないのですが、いま時間の関係でここで年次別に明らかにしてもらう必要はありませんけれども、別途ひとつ、予算をつけて、そして一覧を出していただきたい。これはひとつ資料提示ということで要望いたしておきます。

そこで問題は、これらのいわゆる本法に基づく踏切道として指定をしてこれが工事をやっていく場合における費用の問題は一体どういうふうなことになるのか、これをひとつ答えていただきたいと思っております。

○政府委員(堀武夫君) 保安設備のほうは、法律に基づきまして鉄道事業者の負担になっておりますので、これは全額鉄道事業者が負担するという原則になっております。それから立体交差と構造改善につきましては、これは鉄道事業者と道路管

理者が協議して負担をする、こういう原則になっておるわけでありませう。そこで具体的にどういうふうにするかとお申しますと、国鉄につきましては建設省と国鉄との協定がございます。道路と鉄道との交差に関する建設省日本国有鉄道協定というのがございます。これによりますと、まず第一に既設の平面交差を除去する場合、これは国鉄が三分の一、道路が三分の二、ただし駅の構内等で交通量が非常に多い、それから遮断時分も非常に長い、あるいはその線路の数が非常に多いというふうな、そういう特殊な場合につきましては、国鉄は五分の二ないしは二分の一まで持つ。したがって、道路が五分の三または二分の一という場合もございませう。

それから第二には、鉄道と道路が同時に新設される場合、これは国鉄が二分の一、道路が二分の一という折半の原則によってやっておるのであります。それから第三番目のケースとしましては、一方がすでに、他方が新しくつくるといふような場合、これが原因者負担という原則によりまして、あとからつくったほうが原因者でございませうから全額負担をする、こういうふうになっております。

それから私鉄につきましては、これはまあ国鉄と違ひまして、個々の事業者の負担力がまちまちでありますし、いろいろな複雑な事情もそのケースによつてありますので、一定の負担割合を定めておりませぬ。立体交差の場合につきましては、その私鉄事業者が受ける利益の範囲内で大体相談をできる、こういうふうなことになるのであります。工事費の五割ないし一〇割というのが私鉄の負担分でございます。

○木村美智男君 費用分担の現状については、わかつては、多少国鉄と私鉄の関係を聞いてみると少し違ひがあるようなんですけれども、大体踏切問題については常識的に同じような負担をしなければならぬじゃないかというふうにも考えられるんですが、この点はどうか。

それから、こういう費用の分担でいままです実問題として差しさわりは全然なかったかどうかという事です。

○政府委員(堀武夫君) 国鉄の場合と私鉄の場合では、費用の分担のしかたが若干違つております。御指摘のとおりでございます。これは、従来のいろいろのいきさつ等、そういうふうなことでございませう。しかし、まあ国鉄がこういうふうにはっきり協定のような形で定めておるといふことは、国鉄は非常にたくさん全国的にこういう問題を処理しなければならぬわけでありませう。一つ一つの標準もルールもなくてやりますと、一々協議をやりませうに非常に時間をとる。ですから、全国の平均的な考えを出すと、平均的のつもりで申しますか、そういうようなモデルを想定いたしました、そうして三分の一というふうなきめておる、こういうことでございます。従来からこういうふうにしてやっておりますが、特にこの負担割合のために非常に困つたようなことが起きたという事例は、私はまだ具体的な話としては聞いておりませぬ。私鉄につきましては、国鉄と比較しますと、どちらかというとその負担部分が少な目であるわけでありませう。これは逆に言いますと、これじや国鉄のほうが負担し過ぎておるじやないか、裏返しに言いますとそういうことにもなりますけれども、私鉄につきましては、いろいろ会社の負担力というふうなこともあつて、まあ少な目に、私鉄の交渉の努力によつてこのようになっておるのではないかと、このように考えます。

○木村美智男君 いまの負担の問題は、ある程度私鉄の場合、経営の問題その他もあつて、場合によつては国鉄に比べて負担割合が比較的軽いというふうな状況だといふのですが、しかし最近特に踏切問題は相当事故の関係等もあるもので、これは私鉄の経営側の負担能力があるかないかというところも一つの要素ではありますけれども、もう少し公共的な観点から踏切の問題については、大体国

鉄、私鉄を問わず、新しくつくる場合には、国鉄がどのくらい、あるいは国がどのくらい、場合によつて地方公共団体がその踏切の新しく設置を要望したという場合の地方公共団体の負担は、かりに五分の一なら五分の一というふうな一つの基準というものを設けて、むしろ企業の財政状況や負担能力ということよりも、安全という観点からこれを強力に進めていくということが、本法をほんとうに生かす道であるように思ふのですが、そういったようなことについての必要性について運輸省はどういうふうな考えをなさるか。

○政府委員(堀武夫君) その負担割合をはっきりと定めたほうがいいのではないかと、御趣旨のようにお伺いをいたしましたのでありますが、これは各国の法令事例を見ましても、法律ではっきりその負担原則、割合を書いておる国と、協議ということであまり法律ではっきりしてない国とございませう。これはいろいろ一長一短ではないかと思ひますが、いまの法律の考え方といたしましては、まあいろいろのケースがあるだろうと、ですから、一律にきめるという事はいへませんが、いままでの事例として、いろいろな相場といひますか、そういうものはだんだんできておるわけでありませう、そういうものを標準にいたしまして、やはりその場合その場合に最も合うような負担割合といふものを話し合ひできめていって、それがやはりいいのではないかと、こういうふうな考えを考へております。

○木村美智男君 そうすると、いまの答えだと、ある程度、法律で負担割合はきめてないけれども、実際の運用の場にあつては、過去の経験その他からいろいろ条件を判断をして、標準的なものはあると、こう言われておるわけですね。

○政府委員(堀武夫君) さようでございませう。○木村美智男君 そういうことで標準的なものがきめられて、ある程度実際の関係の問題がないと、こういうことであれば、これはそれでいいと思ふのですが、間々過去においてやはり踏切の設置が、どうも地方公共団体の要望なんかを聞いて

みましても、なかなか進まぬ。進まないその理由は、費用の負担のほうは、はっきりせぬからだといふようなことがよく聞かれたわけですね。そういう立場から、これはある程度負担についての大きな、やはり標準的にやられてきているという今日の次元で、それをある程度法制化していくようなことを将来に向けてどうも検討する必要があるように思ふ。一概には押し切れないからという点もよくわかるわけですが、しかし全然それがないためにこの踏切設置の問題が時間的におくれているという例も少なくないように私は何ていふものですか、それから、そういう意味で、もう一度その辺の見解と、将来に向けて検討する気はあるかどうか、その点の必要性についてどう考えられるかということをお伺いいたします。

○政府委員(堀武夫君) 非常に協議に手間どつて進捗しないという事は、先ほど申しましたとおりでございませう。さういふ実情でございませうが、それを救済する方法といたしましては、協議が成立しない場合は、これは方法があるわけでございます。それは道路管理者が、国道の場合は道路管理者が国であるわけでありませう。その場合は、建設大臣と鉄道事業者を主管している運輸大臣が、どうしてもまともにならないときは最後には協議してきめるとか、あるいは国道でない場合は、建設大臣以外の者が道路管理者であるわけでありませう、そういう場合には、その者から建設大臣並びに運輸大臣にその裁定を申請するというような方法で、どうしてもまともな場合はきめる、裁定というふうな方法できめられるという方法はございませう。しかし、一々そういうむずかしい手続を踏んでおつたのでは、なかなか事が早々と進められないか、これはごもっともな話でございませう。それで、われわれとしては、基準としては、その鉄道事業者が受益の範囲という基準で計算をして、どの程度負担をするかというものを現実的にははじいて協議に当たつておるわけでありませう。その点につきましては、いろいろ協議実例といひますか、そういうものがだんだんできてい

ので、そういうものを標準にして、そうして話し合いをしていくということが、非常に実情に合った負担の割合が出るのではなからうかということを考えております。しかし、能率的に事を処理するための何か標準が要るのではないかと、これは、ごもっともなお話でございますので、今後研究をいたしていきたいと、かように存じております。

○木村美智男君 それでは、いまの問題は、将来にわたって研究をしていくことですが、これで費用の問題は打ち切りまして、次に移りたいと思っております。

大休この踏切について、相当交通量の多い、危険度の高いところについては、これは立体交差にしてしまえば一番問題ないわけですが、そういうところばかりは、なかなか諸般の事情でできぬというふうな箇所も非常に多いわけですが、そういう中で、これから相当、計画を見ても、たまたま全然いまままで設備のなかつたところへ、警報機や遮断機を設ける、あるいはチンチンだけ鳴っておつたやつからそこに遮断機をつけるというふうな、いわば格上げが相当実施に移されてくるわけですが、この格上げに伴って、大体今年度の計画の中では、たとえは国鉄なら国鉄の場合にはどのくらいのこの要員問題、あるいは私鉄の場合にはどのくらいこれによって要員の問題が起ってくるかというふうなことは、ある程度運輸省としては把握してありますか。

○政府委員(堀武夫君) 国鉄の踏切保安掛の要員問題につきましては、国鉄のほうからお答えをいたしますが、私鉄のほうにつきましては、できるだけ自動化なり機械化なりでカバーできるものはカバーをしていく。そういう自動機械化だけではカバーし切れない、こういうところにつきましては、これは当然要員も配置すべきであります。その計画的な数字はまだそろっておりません。

○説明員(川上寿一君) 国鉄の場合につきましては、このたびの第三次長期計画によりまして、踏切の箇所数を、一種の踏切のうちで約二千百ばかり

りを廃止をしたい。電動化が約二千二百ございませぬし、立体交差化によりまして約三百カ所が閉鎖できる予定でございますが、現在、六千六百の踏切保安掛のうちで、立体交差化によりまして約千名、電動化によりまして約千八百名くらいを予定しております。電動化は、場合によりましてはこれよりも少し少なくなるか、あるいはもう少し進められるかということは、その踏切の状況によって今後判断しつつ作業を進めていきたい。大体七年間で二千八百ございませぬから、半数に近いものが人員としては減る、こういうふうに考えております。

○木村美智男君 機械化に伴ってということ、立体交差化のいまま説明された千名というやつ、これは立体交差をするので、当然その点について、そこにはいまままでの設備に必要と思われる人員が浮いてくるということ、これは了解できるわけですが、ただ問題は、それを含めてとにかく二千八百からの人員がこの機械化なり設備の改善によって転換をしなければならぬような事態が起ってくる。その場合に、一つ問題なのは私鉄なんかはよく警報機並びに腕木を備えておつてなおかつ踏切保安掛というものをちゃんとそこに置いておるわけですが、これは国鉄といえども、都市の場合、付近に学校があつたり幼稚園があつたり、特に交通が多い、それから車と人間とが特にそこへ集中するといったような状態のところはまだ立体交差化されてないというふうな箇所については、少なくとも踏切に、安全という立場からは、ただ一がいかにそこに腕木をつけたから、あるいは自動化したからということだけでは、まあ腕木が下がるだけ、警報が鳴るだけのことであつて、人間的には無人踏切と同じような状態が出てくることとが考えられるので、すけれども、実際問題として、機械だけにたよつてほんとうに安全が確保できるのかどうか、このところをどういうふうにお考えですか。

○説明員(川上寿一君) ただいまの木村先生の御指摘の点につきましては、国鉄でも十分に考えて

おりまして、電動化いたしましたも、全部その従来の踏切保安掛を全面的に廃止するものではございませぬ。電動化の中に、私どもの内部で、電動化甲・乙・丙という三種の電動化を考えております。機械設備につきましては全く同じでございますが、甲につきましては、先生御指摘のありました交通量の非常に多いところにつきまして、踏切保安掛を終日、機械化した上に、配置をいたしまして、自動車が踏切の中に入ったような場合で、その間に降下してしまふと、自動車があるの中にとりこになります。あるいは遮断機が自動車の上にぶつかるといふような点、あるいは身体障害者とか、いろいろの方が通られますので、踏切が遮断される時に一時的にそういう人を制止したり、あるいは自動車を待たせたり、そういうふうな指示権はございませぬが、実際問題として指示するといふような考え方で終日配置いたしました電動化いたしました踏切を電動化甲、それから昼間だけあるいは時間を限つて相当に交通量が多いというふうなところは、時間を限つて保安掛を配置いたしました、これを電動化乙とい

たします。それから、そういうようなことが必要なく、従来の三種踏切を一種にいたしますような程度の踏切につきましては、一種の自動と同じように、機械だけを据えつけて無人にする。そういう方向で進めたいと思つております。そういう、それらの種別につきましては、その踏切の従来の実績あるいは今後の交通量というふうなものを見合せて判定をしていきたい、こういうふうな思つております。

○木村美智男君 これは甲・乙・丙の設置というのは、一つの基準をつくつて、そういう具体的な判定をして措置をするのか、あるいは何か労働条件なんかも含めてどうかで協議をしてそういうことをやるのか、その点と、大抵現状で考えて、七カ年間に甲が幾つぐらい、乙が幾つぐらい、丙が

幾らと考へているのか、その点を明らかにしていただきたい。

○説明員(川上寿一君) ただいまの条件につきましては、その踏切の状況によりまして、列車回数、道路交通量、踏切の状況といたしまして、見通し距離とか、踏切利用者の層別と申しますか、非常にこう言つては失礼ですが、柄の悪い地域にある踏切とか、特殊な車両が非常に多いとかいふ、そういう標準で定めるつもりでございます。労働条件といふような点からは、ただいま深くは考へておらないわけでございますが、これらの基準は、現在電動化いたしましたところの数がまだ少ないので、その点の状況をよく見きわめまして、ただいまのところは地方局にこの基準をまかせておられますが、もう少し電動化が進みました際には、それらの状況を本社で全体としてつかみまして、基準をきめたいと思つております。したがういまして、甲がどのくらい、乙がどのくらいというふうな数字は、ただいままでは持ち合わせがございませんので、もう少し実施状況を見て、その辺をつかみましてからでないかと申し上げることができないうわけでございます。

○木村美智男君 それじゃ、いまの伺つたときの関係での労働条件という問題は、ちょっと私のほうでことばが不適當だったので、かりに特殊車が多いとか、あるいは列車回数が多いと、それから、それからさつき言つたような道路の状況、赤羽等の事故のあつたような見通しが非常に悪いとか、こういうこととできるか、この関係は基準がすでもうできてくるのかどうか。それから、これらについて地方局に伺つたことをいま伺つたのですけれども、それではやっぱり相当ばらばらになる傾向があるのじゃないか。したがつて、やはり一定の基準といふものを示して、地方局にある程度その判断をゆだねるというならわかりませぬけれども、地方局のほうで吸い上げてきたやつを、今度は本社のほうで精細に調査をして最終決定をするんだと、こういうことだと、少しまちまちになるさういふ気がするんで

す。そこで、地方局にまかすという関係については、これはやはりもう少し一定の標準というか大まかな規格というものを示して、そしてやる必要があるのではないか。

それから、さっき言った車両の混雑なりあるいは、その踏切の諸種の条件というものを、これは何かやっぱり調査せんければいかぬだらうけれども、これがたとえ三年前、五年前の調査だったら、あまりこれは役に立たぬと思う。こういうのは、一体どれぐらいの期間を置いて調査をされているのか。私が聞いたところによると、その踏切の指定にあたって調査をするというよりも、何年前かに調査をしたその基準に基づいて何か判断をしているように伺ったものですからね。そこはどうなっているか明らかにしてください。

○政府委員(堀武夫君) この実態調査に基づいて計画を立てるべきであることは、当然でございます。したがって、できれば毎年実態調査をして、そして翌年の前の、ことしに調査をして、翌年の計画を立てたほうが、これが一番いいわけでございます。しかし、まあいろいろ費用その他でなかなかそうはまいりません。で、いままでの実績を見ますと、国鉄では三十四年の十月に一回、それから三十七年の十月に一回、それから四十四年、ことしでございますが、ことしやろうという計画を立てております。それから、私鉄につきましては、三十四年の十月に一回、三十八年の五月に一回やっております。で、これはことし予算がとれておりますので、この際ひとつ実態調査をやってみたいと、こういうふうに思っております。

○説明員(川上寿一君) 調査につきましては、ただいま鉄監局長から御説明のあったとおりでございますが、先ほどの御質問のいろいろな基準の問題も、実は国鉄がこの前に調査をいたしましたのが三十七年の十月でございますので、その後の特に中小都市におきます交通量は非常に変わっております。したがって、これらのやや正確なる調査をもとにいたしましたものと、基準をつくるのがな

なかつたかもしないから、それもあわせまして、まだ実は本社で基準をつくりかえておるわけでございます。この点は調査の間隔が三年以上にもなりますので、まことに申しわけないことだと思っておりますが、実は四十一年度の調査も、一種と三種の踏切につきましては全数調査をした。それから、四種の踏切につきましては、約三分の一ぐらいの調査を実施したい。そういうことになりまして、数量も約二万の踏切についてやることになりまして、費用も約一億五千万円を見込まなければならぬというふうなものでございまして、実はなかなかやりかけておったのでございますが、このたび第三次の長期計画も進捗してまいりますが、このたび御審議を願っております。この際十分調査をいたしまして、その調査の資料に基づきまして、今度の計画をもう少し精細にいたしたいと思っておりますので、その点は御了承をいただきたいと思っております。

○木村美智男君 やつぱり伺ったように、三十四年に一回、三十七年に一回という、この間三年あるわけですね。それでまたことしは三年過ぎて四年目でしょうか。だけれども、それはまだ、ことしはやりたいということ、そういう計画を持っていて、もうすぐで四年になるわけですから、そういう意味で言え、今度は交通量というのは、逆なんですね。年をふるに従って、ローカルは別ですけれども、都市周辺ではほとんどどんどんふえるとも減るところはほとんどないという状況にあるわけですから、したがって今回調査をしないうちに前の資料で計画を立てるというふうなことがあったのでは、これはたいへんなことになるので、ここはひとつ敢重にそういうことのないようにしてもらいたい。

それからもう一つは、そういうことで三十七年にやったのが最後の調査なんですから、今日ある基準として内定をしている列車回数だ、道路だというふうなのは、それはそれとして、やつぱり実情をきちつつかんだ上で基準をつくって、そう

して地方局に出すという、そういうやり方でやってもらわんと、今までのように地方局にまかしてあるというのでは、これは安全という面からいえば逆コースだから、ここはひとつ敢重にそういうやり方で、この踏切指定の問題、あるいは今の格上げあるいは設備変更をやるについて、まず第一に調査の問題を先行してもらいたい。こういうことでやってもらわないと、せつかくこの法案というものを、期間だけ延長しているというだけでは意味がないので、そこは敢にひとつ守ってもらいたい。これは特に強くこの点は要望いたしておきます。

それから常務、先ほど踏切保安掛、たとえば連動化するについても、甲乙丙の区分をつくらせて、場合によっては踏切保安掛に指示権はないけれども指示をするというふうな、指示をさせるというふうなことを言われましたけれども、どうなんでしょうか。これはある程度指示をしなければならぬという義務づけをすることについては、多少私なんか問題あるような気がする。しかし、ある程度踏切保安掛に事故防止の観点から制止をさせることができるという権限を与える必要性和いものはあるような気がする。これは法律的にやらなければいけないということになると、怠ったときのその処罰の問題も関連をしておる問題です。あるいは道路交通法との関係、警察官の権限との関係というふうな問題、やかましのが起きてくる点も考えられるので、無条件に義務づけた権限というものは、これは多少検討を必要とすると思うので、これは多少検討を必要とするので、さっき言った業務は、柄の悪いような者の多いところじゃ、多少踏切がおおいと言ったって、それはほとんど行っちゃや。そういうときに、やつぱりそれを押えるぐらいの権限をきちつと与えてやりたいような気がする。その点は……

○説明員(川上寿一君) ただいま先生のお話になりました問題は、実は私も長い間議論いたしましたし、あるいは警察庁その他とも連絡をして

まいった問題でございますが、指示権という問題になりますと、やはりいろいろ微妙な問題がございまして、どうも指示権というところまでは、踏み切れないわけでございます。実際に指示してもよいというふうなことを、職務の内容としてつけ加えませんが、実際に緊急の場合には、これは当然列車の安全のためにもやらなければならぬことでございますので、国鉄の職員全般の職務の安全という考えから、実際問題はそういうことができないというふうなことを、現状のところはそういうものを明文にうたうという考えは、実はないわけでございます。実際問題は、そういう緊急の場合には、現実にこなされておるといふのが、実際だと考えます。

○木村美智男君 先ほど申し上げたように、絶対に制止をすれば——何と申しますか、今まさに列車が入ってきそうな状態のときに、これはまあ入ってしまおうというふうな場面が、現実の場合ではやつぱりちよいちよ此起こつておるわけですね。そういうときにひとつの踏切保安掛、国鉄の職員全体がそうすけれども、わりあいに内気なというか、仕事に非常な忠実ではあるが、同時に与えられた仕事の中で、まじめにやるという性格が強いものですから、だからむしろある程度制止させることもできるのだという気持ちを持たせておくかどうかということがきわめて重要だという観点が、ひとつ私なんかの場合持っているわけですね。それをさっき言ったように制止しなければならぬんだという義務づけになっていくと、ちょっと、行き過ぎになるからそこは問題だけれども、しかし制止することはできるといふ権限くらいは当然持たしていかなければ、今日のようなひんぱんな交通の状況の中では、これはなかなか実際問題として踏切保安掛としての万全の任務を全うすることはできない。こういう状況があらちちに実はあるものだからね。この点はやつぱり従来考えておつてようやれなかったというけれども、この辺の時点にきたならば、この問題は少し踏切保安掛の一つの権限というか、そういうものとして

心がまえの問題を含めて、そういう制度にしていくことが必要じゃないかということに痛感を感じているものだから、これはもう一回その点、いまの説明だけではちょっと私のほうも納得できないので、そういうふうな方向で、とにかく研究するという気持ちがあるならある、ないならないと、全然いいのだということなのか。そこから辺を、少しこれは鉄監局長でもいいが、安全の立場からひとつお答え願いたい。

○政府委員(堀武夫君) 踏切保安掛に法律上の指示権を与えるべきではないかという御意見と承りました。この問題は、この踏切道改良促進法をつくったときからの大体いろいろ議論をされた問題であり、現に社会党の法案にもそのことが規定されております。したがっていましてわれわれといまして、非常にこの問題については、いままで何回も議論もいたしましたし、検討もいたしてきてきたわけがございます。この法案の改正にあつても、さらにこういう指示権を規定すべきであるかどうかというについては、相当に議論をしたわけがございます。その結果、やはりこの法律で指示権としてきめることと、きめてない場合と、実効においてどう違うのだからかということでございます。それでわれわれとしては、これはとつさの場合の指示権でございますので、社会党の案にも書いてありますとおり、危険が差し迫っているとき必要な指示をすることができるといふふうな書き方であり、そこから見ましても、非常にとつさの場合には指示権であるといふふうな理解をされるわけでございます。そういうふうな場合の指示権となりまして、指示するほうもされるほうも、法律に書いてあるなしというのを意識しないで、何といひますか、声をかけるといふことではなからうか。そうしますと、別に法律に書いてないから従わないということにはならぬのじゃないか。そういうような点を考えてみますと、法律的な指示ということにしますと、先ほど木村先生がおっしゃるようになっている問題点がありますから、実効においてそれは

ど違はないということであれば、これは現行の法のとおりでいいのではなからうか、こういう、いまの段階ではそういう結論になっておるわけでございます。それでだんだん通行量が増えて、とても踏切保安掛の手に負えない、電車の通る回数も多くなるし、通行人の数も多くなる、それで踏切に、線路が何本もあるというふうな場合で、とても踏切保安掛の手に負えないというふうな踏切におきましては、私はむしろ交通の警官です、警官を要請してここに置いてもらおう、その付近におきましては、むしろ手に負えないときは別にそういうような措置をとったほうが、要請して警官を配置してもらおうというほうが、私はいいのはなからうかと思っております。

○相澤重明君 関連。いまのどうも実態を把握してないうらみがだいぶあるように私は思うので、これは運輸大臣にひとつ答えてもらいたいわけだけれども、いまの踏切の国鉄職員が監視をしておる問題について、緊急の場合とつさの場合と、異常の場合とかといういろいろな用語の使い方もあるけれども、人の多く通行するようなところ、なかなかならずかしのです。で、私はこの運輸委員会でも私も私どもが言うのは、ともすると国鉄の踏切保安掛というものは、まあ国鉄職員の中で一番地獄だと言われるようなことがどこからも見られている。そのためにせつなく電車、列車が通過するのには踏切を閉めなければいけない、閉めたまま、いわゆるそれを取り除いて、上げてそして自分が通って行って事故を起こすというふうなものもある。今度は非常の場合に、非常に人が混雑する、車が混雑するといった場合に、いまおまわりさんならばこれは一つの権限と、何を言っておるの、国鉄職員が言おうと、何を言おうと、あなたを言おうと、こう言って制止も聞かない。あなただけの言う、指示をするとか指示権があるとかないとかいう以前に言うことを聞かない。こういうことになると非常に混乱をする。で、警官

は必ずしもあるとは言えないと思う。駅関係の踏切とかというものはああいふ近ところにあるけれども、これが保線区関係の踏切になれば遠いでしょう。そういう点でいふん私はいままで事故に際会した場合に、国鉄職員として恨みをのんでおる者が多いと思ふのです。私は率直に言つて、運輸大臣に、社会党としては鉄道公安官を廃止する、こういう法律案を法務等に提案をしたこともあるのだが、むしろ労働争議にいつも公安官が出ていくというふうなことをするのなら、それよりもそんなものはやめて、そうして言つた、警官でなくとも、鉄道公安官ならある一定の職務を持つわけだね、これは。最も人通りの多いところ、やはり国鉄のことをよその人に頼むと、一たん事故が起きてごらんない、警察にすぐ引っぱられるでしょう。国鉄職員はい迷惑しますよ、実際の話が、ですから私は、国鉄についても、国鉄の特別の立法に基づく裁判等も行なうべきだということを議論をしたのもそこにある。ところが一般のおまわりさん、検事さんは知らぬのです。とにかく何でも事故が起これば、国鉄職員を一番先に引っぱる、こういうふうな話ばかりいふ今日では笑えないような情けない話と、ときどき出てくる。この間の事故だつてそうでしょう。国鉄職員を先に引っぱっているから、あつて現実がどうなっているかわからない、通報がくる、それがどういふことか、いふぶんあるでしょう。そういうことからいって、社会通念上まだ国鉄職員に對する、踏切を警備しておる人たちに對する認識が、世間の人たちがどうもまだ十分でない。こういうところには私は問題があると思うのです。だから踏切の立体化をすれば別であるけれども、機械の保安設備をしたから、人がなくなつていいな

んというものは、これは全く時代錯誤である。やはり、そういう行動的な、最も多く交通があるようなところは、ますます嚴重にしなければ人命、財産は守れない。そういうことを私はやはり考えていくべきだというのが基本的なものですから、そこでいまとつさの場合の指示権があるから、なかなかそれは運用上むずかしいんじゃないかというふうな御答弁を、いま聞いたように私は思うのだけれども、私は逆だと思ふのです。一般に、これはもうこういうふうな一つの指示権ができるのだというふうな場合には、おまわりさんに何の権限があるのか、何でおれたちを定める権限があるのか、こう言われてごらんない、そう言われれば国鉄職員はぐうの音も出ない。そういうので、大事故を起していることがいふぶんある。ことに私は京浜間を乗っているわけですから、そういう点では、全くうちの幹部がどういふふうな当時よく言つたが、やはり国鉄なり運輸省が、もつと真剣に大衆の中に入った国鉄職員の立場というものを考えてやらなければいけません。そういう点では、単に踏切整理員というふうな、一般の民間のトラック会社のあるいはバス会社の人を、国鉄職員が置けないものだから、そこに一時踏切のところにおいて、そうして整理をして通過をせしめるなどというふうなことをたびたびやっておるわけですね。違法ですよ、ああいうのははばからなければ、そういう何ら権限のない者まで、と

と多く出してもらいたい、こう思うのだが、ひとつ運輸大臣に、そういう国鉄職員を踏切を整理する人たちに對して、いまのような状態でいいと思ふ理由が私にはわからない。わからないし、そういうことを実情を把握していいと思ふのだが、運輸大臣は公安官等を派遣する考えがあるかないか、そういう点についての指示権というものが、言及をするわけなんです、いかがですか、運輸大臣。

○國務大臣(中村實太君) 踏切の番人といいますが、踏切職員に對して権限を与えるという行き方も、これは一つの行き方だと思いますが、先ほどから鉄監局長も言っております、権限を与えれば、やっぱり義務もそれに伴ってくるというふうな関係もありまして、さらに私はいままでの実情を詳しく知っておるわけではございませんが、やはり踏切の緊急といえますか重要な度合い等にかんがみましては、国鉄の職員のいろいろの事情等で、やはり配置等も考慮されておるような点もあるんじゃないかと考えられますので、これはいろいろの検討しなければならぬ内容がまだ非常に多いのでございまして、この際そういうことに権限を与えるということに踏み切るのには、この問題は熟しておらぬというふうな気がいたしておりますが、将来の問題としてこれは検討をしていくということがいいのではないかと、かように考えておるような次第でございまして。

○木村美智男君 運輸大臣それは答へが一つ残っているのだが、公安官を、監警局長の答へで言うと、まあできれば交通整理のおまわりさんでも、たいへん混雑して必要なときは頼んだらどうか、こういうことだから、幸い国鉄には鉄道公安官というものがいるんで、日常これは労働運動で春闘にでもならぬ限りはたいした用はないので、そんなら公安官をぜひそういうことの整理に当たらせたらどうかという話がいま出たんで、そこで運輸大臣にそういうことの問題について、ひとつあともからでもいいですから考え方を述べてもらいたい。問題は、最近、これはこの間運賃値上げのと

きも、常務が踏切警手という話を言つてけしからぬと、また大臣はいま踏切番と言われた。これはなおけしからぬ話だ。結局そういうふうなものをながめ、踏切というものは大体そういうことなんだという旧来の観念を変えるところから出発しないと、ほんとうの踏切対策なり安全というものはこれは確立できないと思ふのです。そういう意味で、何もことばばかりをつかまえるわけではないけれども、現実にはそういう踏切保安掛というものの待遇なり、あるいはその資格なり、採用の条件なり、こういうものをやっぱり社会的に地位を高めていくということをおぼえてやらないかなければ、事故が起こつたらそれは業務上過失致死罪に問われる。あるいは列車が来るときに間に合つたの間に合わないのといふけれども、これはきのうやきょう鉄道に入った者が、交通ひんばんなところで円滑に交通量を流していくというふうなことは、ちよつとできないですよ。やはり大體ベルが鳴つてどのくらいたれば列車がどのくらいまでくる、その場合踏切を通過する列車の速度はどのくらいあるから、その間に要する時間は二十秒だ、三十秒だ、したがってあの遮断機をおろすときの、最終おろすときは大體列車の通る三十秒なら三十秒前にはきちんとして遮断機がクリアされて、もうして遮断機がちゃんとおろる、こういう言つてみれば、ある程度高度の判断もこれは必要とするんですよ。そういう意味で、もう少し踏切保安掛というものに対する運輸省として登用の資格なり、あるいは新しく入つた者を直ちにここに付けるというふうなことを禁じて、ある程度構内の様子かわかる、あるいはダイヤ等については大體ベルが鳴るまでもなく頭の中で描ける、そして列車が迫つてきている場合、道路のほうを見て自動車が来ると思つたら、そのものを通してよいか悪いか、タイミングをびたつとどり得るようなそういう者を踏切等に配置をする、最近には特に大事な、何というんですか、ところだけ踏切保安掛を配置するようになってきていますから、

きも、常務が踏切警手という話を言つてけしからぬと、また大臣はいま踏切番と言われた。これはなおけしからぬ話だ。結局そういうふうなものをながめ、踏切というものは大体そういうことなんだという旧来の観念を変えるところから出発しないと、ほんとうの踏切対策なり安全というものはこれは確立できないと思ふのです。そういう意味で、何もことばばかりをつかまえるわけではないけれども、現実にはそういう踏切保安掛というものの待遇なり、あるいはその資格なり、採用の条件なり、こういうものをやっぱり社会的に地位を高めていくということをおぼえてやらないかなければ、事故が起こつたらそれは業務上過失致死罪に問われる。あるいは列車が来るときに間に合つたの間に合わないのといふけれども、これはきのうやきょう鉄道に入った者が、交通ひんばんなところで円滑に交通量を流していくというふうなことは、ちよつとできないですよ。やはり大體ベルが鳴つてどのくらいたれば列車がどのくらいまでくる、その場合踏切を通過する列車の速度はどのくらいあるから、その間に要する時間は二十秒だ、三十秒だ、したがってあの遮断機をおろすときの、最終おろすときは大體列車の通る三十秒なら三十秒前にはきちんとして遮断機がクリアされて、もうして遮断機がちゃんとおろる、こういう言つてみれば、ある程度高度の判断もこれは必要とするんですよ。そういう意味で、もう少し踏切保安掛というものに対する運輸省として登用の資格なり、あるいは新しく入つた者を直ちにここに付けるというふうなことを禁じて、ある程度構内の様子かわかる、あるいはダイヤ等については大體ベルが鳴るまでもなく頭の中で描ける、そして列車が迫つてきている場合、道路のほうを見て自動車が来ると思つたら、そのものを通してよいか悪いか、タイミングをびたつとどり得るようなそういう者を踏切等に配置をする、最近には特に大事な、何というんですか、ところだけ踏切保安掛を配置するようになってきていますから、

きも、常務が踏切警手という話を言つてけしからぬと、また大臣はいま踏切番と言われた。これはなおけしからぬ話だ。結局そういうふうなものをながめ、踏切というものは大体そういうことなんだという旧来の観念を変えるところから出発しないと、ほんとうの踏切対策なり安全というものはこれは確立できないと思ふのです。そういう意味で、何もことばばかりをつかまえるわけではないけれども、現実にはそういう踏切保安掛というものの待遇なり、あるいはその資格なり、採用の条件なり、こういうものをやっぱり社会的に地位を高めていくということをおぼえてやらないかなければ、事故が起こつたらそれは業務上過失致死罪に問われる。あるいは列車が来るときに間に合つたの間に合わないのといふけれども、これはきのうやきょう鉄道に入った者が、交通ひんばんなところで円滑に交通量を流していくというふうなことは、ちよつとできないですよ。やはり大體ベルが鳴つてどのくらいたれば列車がどのくらいまでくる、その場合踏切を通過する列車の速度はどのくらいあるから、その間に要する時間は二十秒だ、三十秒だ、したがってあの遮断機をおろすときの、最終おろすときは大體列車の通る三十秒なら三十秒前にはきちんとして遮断機がクリアされて、もうして遮断機がちゃんとおろる、こういう言つてみれば、ある程度高度の判断もこれは必要とするんですよ。そういう意味で、もう少し踏切保安掛というものに対する運輸省として登用の資格なり、あるいは新しく入つた者を直ちにここに付けるというふうなことを禁じて、ある程度構内の様子かわかる、あるいはダイヤ等については大體ベルが鳴るまでもなく頭の中で描ける、そして列車が迫つてきている場合、道路のほうを見て自動車が来ると思つたら、そのものを通してよいか悪いか、タイミングをびたつとどり得るようなそういう者を踏切等に配置をする、最近には特に大事な、何というんですか、ところだけ踏切保安掛を配置するようになってきていますから、

てもらいたいんですが、踏切保安掛の権限の問題は、いま言ったようなことで将来検討することに、登用の資格なり、それから採用職を私は踏切保安掛にすべきでないという見解を持つわけですから、このことについて明確にしてください。そのお答えを大臣も一緒にしていただきたい。

○國務大臣(中村實太君) 現在の鉄道公安官には、やはり保安官の使命がございまして、これを踏切のほうに回すという考え方はいま持つておりません。ただ、踏切保安掛といふか、職員といふか、その点につきましては、将来いろいろの問題を含んでおるようございまして、十分慎重に検討して善処したいと、かように考えております。

○木村美智男君 大臣、あなた、いま鉄道公安官が別な任務があると言つても、別な任務というの、何があるか、ちゃんと言つてください。

○國務大臣(中村實太君) 鉄監局長からお答えを申し上げます。

○政府委員(堀武夫君) 犯罪捜査だけをやることになっております。

○木村美智男君 公安官は犯罪捜査なんか最近やつていた感じがいたしません。鉄道公安官、一生懸命テレビで宣伝はしているけれども、それは犯罪捜査なんというものは、実際の業務の報告をとつてみたらわかるけれども、公安官についてはそういうことよりも、むしろ労働運動のようなときに警察官のかわりをやつて、静めたり、または混雑のときにお客さんのしり押しをしたりするいうことをやつてんだから、もつと公安官の職務というものを現実に裏づけをするとなれば、いま言ったような特殊なところだから、だれでもいいというわけじゃないんだから、公安官を使うようなことも考えてみたらどうかということをおっしゃるのですから、そういう意味で、大臣、公安官の運用のことは答へなくてもいいですよ。いまのようなことから必要性があるかどうか。それからある程

てもらいたいんですが、踏切保安掛の権限の問題は、いま言ったようなことで将来検討することに、登用の資格なり、それから採用職を私は踏切保安掛にすべきでないという見解を持つわけですから、このことについて明確にしてください。そのお答えを大臣も一緒にしていただきたい。

度はそういう仕事をやつてもいいだろうというお気持ちかどうか、それだけです。

○國務大臣(中村實太君) いろいろ踏切の保安掛といふか、職員といふか、この問題については、先ほど申しましたように、いろいろの問題を含んでおるようございまして、すべての問題を含めて将来検討してまいりたいと思つております。

○説明員(川上寿一君) 踏切保安掛につきましては、先生のおっしゃる通りに、国鉄の職階制の中では十分高いところであると私も思つております。第一から第四までの職階でございまして、踏切の種類によりましては、これを一階級上げまして実質的な給与は出しておるわけでございます。それからなお職務につきましては教育上の問題につきましても、採用職をすぐ保安掛に登用いたしまして、踏切の実務につけるといふようなことは、できるだけ避けるようにしておりますし、また組み合わせを考へまして、老練な職員と若い職員と組み合わせるといふようなことをしております。また、教育上につきましても、自分の公務の執行上遮断機を開めようとするときに、車両その他が入ってくる場合には、敢然としてこれを制止せよというふうな教育をいたしておりますが、先生のおっしゃる通りに、これだけで十分だとは考えておりませんので、今後、御趣旨に沿ひまして十分な検討をしてまいりたいと思つております。

○委員長(江藤智君) 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ぬか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めます。それでは、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をお願いします。

○瀬谷英行君 この法案に附帯決議を付して賛成をしたいと思つて、附帯決議の案を朗読いたしますので、御賛同を願ひたいと思つております。

度はそういう仕事をやつてもいいだろうというお気持ちかどうか、それだけです。

○國務大臣(中村實太君) いろいろ踏切の保安掛といふか、職員といふか、この問題については、先ほど申しましたように、いろいろの問題を含んでおるようございまして、すべての問題を含めて将来検討してまいりたいと思つております。

○説明員(川上寿一君) 踏切保安掛につきましては、先生のおっしゃる通りに、国鉄の職階制の中では十分高いところであると私も思つております。第一から第四までの職階でございまして、踏切の種類によりましては、これを一階級上げまして実質的な給与は出しておるわけでございます。それからなお職務につきましては教育上の問題につきましても、採用職をすぐ保安掛に登用いたしまして、踏切の実務につけるといふようなことは、できるだけ避けるようにしておりますし、また組み合わせを考へまして、老練な職員と若い職員と組み合わせるといふようなことをしております。また、教育上につきましても、自分の公務の執行上遮断機を開めようとするときに、車両その他が入ってくる場合には、敢然としてこれを制止せよというふうな教育をいたしておりますが、先生のおっしゃる通りに、これだけで十分だとは考えておりませんので、今後、御趣旨に沿ひまして十分な検討をしてまいりたいと思つております。

○委員長(江藤智君) 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ぬか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めます。それでは、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をお願いします。

○瀬谷英行君 この法案に附帯決議を付して賛成をしたいと思つて、附帯決議の案を朗読いたしますので、御賛同を願ひたいと思つております。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案
に対する附帯決議案

政府は踏切事故が後をたたない現状にかんがみ、幹線及び高速鉄道路線の全線立体化を促進するものとし、当面踏切保安委員の確保とその適切な配置をはかり、踏切道及び保安設備の整備につき万全を期するよう財政上の措置を講ずることを強く要望する。

右決議する。

○委員長(江藤智君) 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〕と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 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。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(江藤智君) 総員挙手、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とおりに可決すべきものと決定いたしました。

次に、瀬谷君から提出されました附帯決議案を議題といたします。瀬谷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(江藤智君) 全会一致と認めます。よって瀬谷君提出の附帯決議案は、全会一致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。

運輸大臣から発言を求められておりますので、この際これを許可いたします。

○国務大臣(中村寅太郎) 踏切道改良促進法の一部改正案につきましては、御審議の上可決していただきましてありがとうございます。審議の過程において、皆さん方からいろいろ出された御意見等を十分参考にし、さらに決議の趣旨を十分体しまして、行政をやってまいりたいと、かように考えております。

○委員長(江藤智君) 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

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〕と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めさよう決定いたします。

○委員長(江藤智君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

航空に関する件について質疑を行ないます。

○吉田忠三郎君 運輸大臣に簡単に伺っておきます。三時に本会議が予定されておりますから、きょうはもうほんの一件だけ伺っておきたいと思うのです。

先般も同僚の前田委員から、そしてまた私が関連質問いたしましたけれども、問題の航空業界の再編成の問題で、運輸大臣は、全日空の事故の直後に、日航と国内航空の一体化のめどをおおむね二月中につけると、こう新聞で言明をいたしました。そこで、これが一体どのように進んでいるのかひとつ聞かしていただきたい。

なお、御承知のように国内航空はローカル線の赤字を埋めるために、一昨年の十一月に札幌―東京―福岡の幹線の乗り入れを運輸省から認められたわけですが、これまた前々回か、いつかの私は委員会で質問いたしましたけれども、便数がきわめて少ないこと、その後の経済の不況のあおりを受けて、経営事情というものは、ますます悪化の一途をたどっている。聞くところによりますと、すでに累積の赤字は、国内航空の資本金は五十二億程度と言われていますけれども、これと同程度の赤字がもう累積している。こういうことがいろいろわさざさされています。そこで、私は今度の事故にかんがみまして、安全運航を至上命令とする航空会社がこのような不安定な経営を続けることは、私は許されるべきものではないし、また関係者も黙過しておくわけにはまいらないと思

うわけでありまして、このことを先般来、これまた多少問題がありますけれども、審議会の答申も端的に指摘してあります。全日空の事故と

切り離しても、私は、この国内航空に対する何らかの措置を急がなければならないのではないかと、またそのことが当然ではないのか、こう思うわけです。このことについても、私は評論家でありません。ありませんけれども、これまでの運輸省の取り来たってきた航空行政というものは、あまりにも場当たり的であったと批判されてもしかたがないのじゃないか。さらにまた、審議会の経過を振り返って見ても、国内航空救済を主としたあまりに、長期的な航空業界の事情に私は欠けている点があると思うのです。このことも指摘をせざるを得ない。私は当面かような不幸な事故再発の可能性をあらゆる角度から封ずるためには、これらの批判は一応しておきながら、政府、国会を問わず、いまこそ関係者が業界の再編成に真剣に取り組まなければならないときがきているんじゃないかと考えるものです。

先般このことについて国内航空側から、すでに日航との一体化について具体案が出されております。その構想が出ております。私どもも新聞その他で拝見しておりますけれども、そのおもな点は、燃料、部品、資材の共同購入、設備の共用、当面日航の系列会社になる、幹線は、日航の主導権のもとに全日空も加えた三社で共同運航する、収益は提供機数により配分する、国内航空の減資は再建のめどがついてから行なう、等々であります。

これに対して三社の話し合い、つまり先ほど冒頭に申し上げたように、運輸大臣が二月中にめどを置いて再編成をやるのだ、こう言っておったわけですが、なかなか困難をきわめて、その話し合いが進まないやに聞かされておるわけですね。ですから、冒頭私が伺ったわけですね。さらに私は今日までたびたび国内航空の取り扱いについて、かねてから一切の政治的な雑音を排して、純商業ベースで事が運ばれるように強く申し上げてきたところでありまして、こうした事柄は、つまりより経営基盤の強化や安全運航につながるものだと考えます。その結果、ひいては国内航空の再建にも私は連なる道ではないかと思つたからであります。

す。したがって、運輸大臣は、この際、度重なる事故にせき立てられて、ただ今日日航と国内両社の一体化を急がれるというような態度ではなくして、日航はじめ全航空業界と広く国民一般も納得のできるような経済合理性に貫かれた再編成を、なるべく早い時期に実現するように、この際筋を通して、しかも強い指導と抜本的な対策が私は必要ではないか、こう考えるのです。

冒頭申し上げたように、時間がありませんから、簡単に私はこの考え方を申し上げて意見を伺いますけれども、いままでのわが国の航空の推移、政府がとってきた航空行政の推移等を見てみますと、大体おおむね三段階になると思う。その第一期は、昭和二十七年に、御承知のように、わが国は航空の再開を許可されて日本航空を認める段階だと思つたのですが、この段階では、国策会社として日本航空についての強化育成をやつてきたと思つたのです。それから第二期の段階として昭和三十三年ですが、この段階は、御承知のように、たしか当時事故があつたと思つても、全日空輪の幹線及び主要ローカル線の大規模な参加による全日空の経営基盤の強化策がとられてきたと思つたのです。それから第三期は、かいつまんで申し上げますと、昭和三十七年以降に日航、全日空を除くローカル路線の各会社の整理統合、こういう方針が出されているうちに今日に及んでいる、こう思うのです。これが今日までおおむねざっと申し上げた経過、推移でありますけれども、言つてみますれば、その後この委員会で非常にたびたび議論になりましたように、あらゆる問題が出てまいりました。あらゆる矛盾が出てきて、あえて言えば、今日の段階は混乱の時期だと思つたのです。ですから、私が先ほど申し上げたような抜本的な対策で対処しなければならぬというゆえんも、ここにあると思つたのです。

そこで、こういう時期に、いまのところまだ答弁を聞いていませんけれども、二月中にめどを置いて再編成をするのだ、こう言っておりますが、もうもはやきょうは三月三十一日なんです。で

すが、そのことができていないと思うのです。私はそう思うので、先ほど申し上げたように、運輸大臣は、この際、行政監督最高の責任者として思い切った対策で対処しなければ進まないと思うのです。一つの案でありますけれども、この際、いろいろ対策があると思うけれども、やはり一番問題になっているのは、国内幹線の問題が問題になっていると思うのです、それが何と云つても、ですから、国内の幹線の対策を一つ考える。で、一つの案としては、この幹線三社の協調運営制、こういう制度を運輸省が早急に検討してみたらどうかというふうに私は思うのです。時間がありませんから、こういうものを制度化をしてやつた場合に、どういう得策があるのか等々については、きょうは私は省略いたします。

もう一つには、いつもながら申されますけれども、ローカル線の対策。これはいろいろあります。路線の配分のアンバランスの調整の問題であるとか、あるいは国産機の価格の引き下げの問題であるとか、あるいは金融上の問題、地方空港の整備の問題等々ございます。こういう問題は、私どもが申し上げるまでもなく、当該運輸省航空局としては全部知り尽くしているわけですから、そういう点を十分検討して見る必要があるんじゃないか。

それから第三には、先ほど運輸大臣が言明したように、日航と国内航空の緊密一体化、この問題については、航空審議会の答申にも出ているわけですから、この点もやはり具体的な対策として早急に検討を加え、一つの案をまとめるべきではないか。資本的な関係の問題であるとか、あるいは人的な関係、あるいは整理等、先ほど申し上げたような燃料、資材等々の共同購入の問題があると思うのであります。こういう問題です。

空業のあり方と、こう銘打って諮問しましたけれども、出てきた答えは必ずしもそれに答えられていないと思う。ですから、この問題はかなり長期的に、しかも将来の日本経済の動向あるいは国際経済の動向等をやはり把握しなければならぬわけですから、こういう点を加味して慎重に、しかもこの中には、従前のようなああいう審議会の委員のメンバーではなくして、それぞれの各分野から委員を任命して、でき得れば働く立場のパイロットの代表とか、あるいは整備士の代表とか、あるいは管制官の代表等々も入れた広範なものにして、検討を加える必要があるんじゃないか、こう思うがゆえに、この際若干伺つたわけですが。

○国務大臣(中村寅太郎) 私が国内航空と日本航空との一体化、さらに航空再編成を二月中にと言つたというように吉田委員はおとりになっておるようでございますが、それは誤解であると思ひます。私は航空企業再編成といふか、これをやるために、この間、企業の責任者を集めて話しました際、そのときの話の主眼は、いま吉田委員がおおむね言われましたような御意見とおよそ一致したようなことを申し上げたのでございます。全面的な一つの再編成体制をつくつてもらいたい。これはこの間も私申しましたように、航空審議会の答申を尊重して、企業全体の人たちがひとつ話し合つて早急に進めてもらいたい。これをお願いいたしましたのでございまして、その前段といたしまして、日本航空と国内航空はきわめて密接な関係にあるし、国内航空がいろいろの問題を抱いておるといふことから、まず国内航空と日航との関係を早急に、これは第一段階として急いでやつてもらいたい。その目安をひとつできるなら二月いっぱいくらいで、ひとつ方向くらはまめてほしい、こういう要請をいたしましたのでございまして、再編成全体を二月中にいうことを申し上げたのでございませぬので、その点は誤解のないようにしていただきたいと思ひます。

それから国内航空の問題でございまして、これは吉田委員も御承知のように、いろいろの問題を

含んでおりますので、これはむしろ日航との協調といふか、一体化といふか、そういうこととやはり国内航空の体質を強化するということが、第一段階として必要である。かように考えて、国内航空と日航との話し合いを早急にやつてもらいたいというのを申し上げたのでございませぬ。それから吉田委員も言われますように、大きい企業としては全日空、日本航空、それが主軸でございまして、国内航空と東亜航空、長崎航空とありまして、この際は、やはり私は全体が一つの集約化の方向に決心をしていただきたい、こういうことを申し上げたのでございませぬ。その方向とは、やはり航空審議会の答申をできるだけ尊重していただきたい。しかしながら、これは企業みずからの立場もいろいろあると思うので、企業の責任者でひとつ円満に話し合つて、この方向で推進していただきたいということを、実はお願いをしたわけでございます。私はやはり政府がこれに十分方向を示して、強力で指導していくということも、これは必要なことであると思ひますが、その第一段階といたしましては、やはり民間企業の人たちの問題でございませぬので、企業の責任者でひとつ円満に話し合いを進めていただくことができれば、それが一番けっこうである、かように考えまして、いまはお願いしておるわけでございます。

ところが、なかなかやはり吉田委員から御指摘もありましたように、国内航空と日本航空との人的あるいは経済的にも密接な企業そのものでも、なかなかいろいろの問題があつて、簡単に進んでまいらないものであります。そういう事情もありません。さらにこれに全日空も入れ、その他の企業まで入れてということになると、いろいろ問題が困難になつてまいりますので、やはり政府もできるだけやります、あまり政府が強力な差し出口をきくよりもという配慮から、まあその財界の長老として自他ともに許しておる石坂泰三氏とそれから植村甲午郎氏を世話役としてお願いをいたしまして、今日運輸省と話し合いながら、方向

を進めておるわけでございますが、私がお願ひいたしておりますのは、できるだけ早く一つの方向をきめて、局部的ないわゆる再編成ということになしに、やはり日本の航空企業全体の将来のあり方、十年くらいを見通して一つの具体的な案をつくつて集約化、合理化、再編成に向かって進んでもらいたい。こういうことでもお願いをしておりますし、できるだけ自主的にやつていただいて、話が進まない場合には、私は政府も積極的に行政指導をやつてまいりたい。かように考えておる次第でございます。その方向と内容と案等は、吉田委員が仰せられましたような、指摘なきいまいたような大体内容を、私も同様の意見を持つておりますので、大体内容の具体的な問題等につきましては、御指摘の問題等も含めまして、今日進めておる次第でございます。

○吉田忠三郎君 大臣ね、その二月をめぐりとして再編成をしたいというの言ひ方ね、これは私けつして誤解も何もしないし、またそのこと自体にそれほど私は値打ちがあると思つていませんけれどもね、いまのおことばの中では前向きに言われたから、そう私も理解しますが、これはそれでために私は言つたわけではない。二月二十八日の朝日の新聞に出ていふんです。「中村運輸相は、この事故の直後、日航以下航空五社の社長に對して、安全運航の確保、過当競争の防止、経営基盤の強化などを指示し、懸案になつてはいる航空業界再編成については、日航と国内航空一体化のめどを二月中につけることを求めた」ね、こう新聞に出ていふわけですから、ですから、伺つておるわけで、誤解でも何でもありませんから、これは新聞に書かれておるのが間違つておれば、間違つておつたということになります、この点ひとつ大臣も間違えないようにしていただきたいと思ひます。

それから先ほど言つたように、時間ありませんから、やがてこういう大きな問題ですから、次回に政策というのをもう少し伺つたり、あるいは意見を出してみたいと思ひますけれどもね。いまの

を

この国内航空の問題と日航の問題はさることながら、二月の末からもう一月月たっていますね。いま大臣も答えられたように、確かに民間企業としては民間の自主的な解決が望ましいことであるけれども、一月月たっても進まない。やはり今日のこの三つの事故を中心とした航空不信の問題を、やはり責任ある大臣として国民にやはり払拭するよう示さなきゃならぬじゃないですか。私はそのために、先ほど申し上げたように抜本的な対策を立ててやらなきゃ私は進まないような気がしたもので、むしろ私は逆に運輸省を叱咤激励、鞭撻する意味で申し上げたわけですよ。

それからもう一つは、たとえば国内の幹事銀行になつてゐるのは興銀がやっていますね、この興銀が昭和四十一年四月以降について意思表示をしています、意思表示をね。その意思表示というのは、興銀がこれから少なくとも融資する場合は、かくかくしかの条件を満たさなければならぬ、こういう意思表示をしている。その一つの条件としては、国内航空の育成、強化を含め航空行政方針の閣議決定、こういうことを言っているんですよ。それから現在までの融資債権のたな上げ及び利子減免の要求をしないこと、これなどもたいへんだと思うんですよ、五十二億も借金をしよっておるとすれば、赤字になつておるとすれば、それから日航の国内航空支援助強の具体化、それからもう一つは、日航を含めて大株主の保証が必要である。金貸すほうですから、このくらの条件をつけるのがあたりまえかもしれませんが、大臣はこれはきつと記憶ないと思ひます、私の知つてゐる範囲では、時の運輸次官、これはたしか広瀬さんだと思う。広瀬さんのときに興銀に対して文書を入れてゐるはずですよ、文書を入れてゐる。ですからあの段階で興銀が幹事銀行として当時の経営の面でのこ入れをしたという事実がある、事実がね。ですからこれ大臣当時知つてゐないと思ひますから、航空局長も当時航空局長でありませぬから知つてゐないと思ひますから、これは的確な答えはできないと思ひますが、こういう

経緯があるんですよ、こういう経緯が。ですから国内航空というのは、ただ単に企業利潤追求のたれにできた航空会社じゃないんですよ。先ほど申し上げたように一期、二期、三期という国の航空行政の推移に基づいて、昭和三十八年に好むと好まざるにかかわらずいまのような形態にされたんだ。その結果、財政的な必要があるから、興銀さんが文書を入れて財政的にこ入れをしてゐるという経緯がある。こういうものをやはり全部把握をして全体をながめてやらぬと、たいへんなことになると思ひますよ、これは。こういう点大臣どうお考えになりますか。

○国務大臣(中村寅太郎) たいまの問題は、これは興銀は金を貸すほうでございませぬから、いま吉田委員も言われるように安全第一の考え方を出したのだからと思ひますが、やはり航空企業全体の一つの方向というものがございまして、そうしてそれぞれの企業の健全性が確保されるという見通しがつけば、私は金融機関との話もついていく、そういうふうにお考えしておりますが、いま吉田委員の指摘の、興銀に運輸省が文書を入れてゐるかどうか、私これは直接知りませんが、私が聞くところによると、まあそういう文書を入れてゐるといふこともないらしいですが、そういう文書に近いようなことばがおそらく出たんだらうと思ひますが、そこらにはあまりあつてもなくてもこれはたいしたことじゃございませぬが、やはり興銀としてはそういうことで申し上げてゐると思ひますが、やはり基本はいま私が申し上げますように、長期の計画が立つ。先ほど吉田委員も言われましたように、まあ混乱期ということばを使われましたが、私は混乱期であるかどうかは別として、やはり長期の青写真をつくらなければならぬ時期に当面しておる。これは吉田委員と全く同感でございまして、そういう見解に立つて根本的な対策をやるうとして、いろいろ努力しておるわけでございます。ただ、なかなか時間的に、早く一氣にやりたと思ひましても、それぞれやはり企業は、それ

その機構を持つておりまして、一つの考え方を出すにも、重役会議を開くとか、いろいろこういう経路がございまして、案外時間を食うようございませぬが、しかしだからといって、じんぜん日待たせたいと思ひませぬ。もう少し時間をかしていただきたいと思ひますが、大体的見通しのつくような方向にいま努力をいたしておるわけでございます。

○岡三郎君 ちよつと委員長、資料要求したい。これは航空局長に頼みたいのだが、まず第一に、幹線のほうも最近はずいぶん営業の質が落ちていふやうですが、特にローカル線別に最近における取支の状況、最近の統計的に見て、それは全日空、国内航空、それから今後路線を許可するやうな予定線というものは、どういふふうな運輸省としては考えておられるか。そいつのたとへば採算ベースですね、そういうものはどうなつておるか。

それから国内空港、飛行場ですね、飛行場について現状においての飛行場の改造といひますが、これをいろいろと直していく、そういうふうな具体的プラン、それで今後どういふふうな国内の空港、飛行場を整備するのか、そういうふうなある程度長期にわたる航空政策の立場における国内の飛行場の問題、こういうものについてどう考えておるか。これは現状においての飛行場がどういふふうに使われておるか。どういふふうにはこれは将来改造しようと思つておるか。また新たにいろいろの陳情があり要請があると思つておるが、そういうものが一体どういふふうになつておるか。そういうものをひとつでございませぬが、資料としてまとめて、そのほか私の言ひ足りぬところの資料があつたら出してもらつて、この際できるだけけつと検討して、いま吉田委員が言つたように見る必要がある。特にこういうふうな事故があつたあとで営業成績が悪いといふやうなことから、かなりいろいろと無理をしておるやうなすけれども、国内航空にかかわらず、統合した際に、すでに赤字の会社をつくつて赤字から出資して、いまの時代に

三十億か四十億の赤字でびっくりしてゐたんじゃないんや、どんな仕事もできないですよ。特に生命を預かるやうな仕事は五十億や百億の赤字でびっくりしてゐるやうだったら、私はこんな仕事はやめたいと思ひます。だから国としてもやはりそういう面について会社にまかせただけではなくして、合理化とか、そういうものを積極的にやらせるにしても限界があるから、そういう点について再建計画というものがあつたけれどもね、要するにいま国内の再編成の問題を含んで、運輸省としてやはり今後の国内の航空政策としてどういふふうなことをひとつまとめてその中に含めて資料として出してもらいたい。いろいろと言つておるけれども、運輸省当局としてはなかなか政治的にむづかしい問題だから、まあこれがいいんだといつても、なかなかさういふかぬと思ひますけれども、しかし全体の立場としてこういう方向へ行くことが望ましいといふ方針はあると思ふ。それについてひとつお出し願つて、それを基礎にして次に私も質問したい。

○政府委員(佐藤光夫君) 岡先生の御要求の資料は、できるだけ調整して、すみやかに出したと思ひますが、いまのお話の中で、幹線並びにローカルの取支の状況その他を早急につくりまして提出したいと思ひますが、その他の若干長期の計画その他については、お時間をいただく必要があるかと思ひますので、具体的によくお打ち合わせを申し上げて資料を作成するようにさせていただきます。と思ひます。

○岡三郎君 特に飛行場の状況について現状、今後と、二段に分けてひとつ出してもらいたい。

○委員長(江藤智君) 本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十九分散会

第十部

運輸委員會會議錄第十六号

昭和四十一年三月三十一日

【參議院】

昭和四十一年四月九日印刷

昭和四十一年四月十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局