

第五十八回国
参議院運輸委員會會議録第三号

昭和四十三年二月二十七日(火曜日)
午後零時三十四分開会

事務局側

常任委員会専門員
吉田善次郎君

委員の異動

二月八日

辞任

山本

杉君

補欠選任

森田 タマ君

二月二十七日

辞任

森田 タマ君

補欠選任

沢田 一精君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

谷口 慶吉君

岡本 悟君

重政 庸徳君

大倉 精一君

木村美智男君

委員

木村 陸男君

河野 謙三君

沢田 一精君

天坊 裕彦君

平島 敏夫君

小酒井義男君

田代富士男君

国務大臣

中曾根康弘君

政府委員

町田 直君

山上 孝史君

佐藤美津雄君

増川 遼三君

運輸大臣官房長

運輸大臣官房会

計課長

運輸省船舶局長

運輸省鉄道監督

局長

本日の会議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(運輸行政の基本方針等に関する件)
(昭和四十三年度運輸省及び日本国有鉄道関係予算に関する件)
○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案
(内閣提出)

○委員長(谷口慶吉君) 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。
去る二月八日、山本杉君が委員を辞任され、その補欠として森田タマ君が選任されました。また、本日、森田タマ君が委員を辞任され、その補欠として沢田一精君が選任されました。

○委員長(谷口慶吉君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

中曾根運輸大臣から発言を求められておりますので、この際これを許します。中曾根運輸大臣。
○国務大臣(中曾根康弘君) 第五十八回国会にあり、運輸大臣として行政方針を申し述べたいと思ひます。

私は、運輸大臣に就任いたしました直後、さきの臨時国会の当委員会におきまして、今後の運輸行政の方向について申し述べました。その際、運輸省は今後サービス官庁としての使命を強く認識して行政を行なうべきであるという点を申ししたのであります。三月月余を経過いたしました今日、私はその方向が正しかったということを確信

しております。今後その方向を一そう強めてまいりたいと思ひております。

このような意味におきまして、私は、この際、運輸行政全般のあり方について根本的な再検討を加えてまいりたいと考えております。すなわち、将来の運輸行政のあり方についての基本的方向を固め、法令等の全般につき再検討を加え、当面の定員、法令等の全般につき再検討を加え、当面の具体的な改革案を作成して実施に移す所存であります。

次に、昭和四十三年度における運輸省の行政施策の重点についてであります。これにつきましては、後刻、昭和四十三年度の運輸省予算の説明を行ないますので、その中においてあらためて御説明申し上げたいと思ひます。

そこで、この際は、目下当面の問題となつております件につきましても、行政方針について若干申し述べたいと思ひます。

まず、先づ相次いで起こつた鉄道事故についてであります。交通事故の防止につきましては、私は就任以来最も重点を置いてまいつたのであります。このため、特に年末年始には、各交通機関に対し特別総点検を命じ、私以下運輸省各機関の幹部も現場に出て指揮監督し、かなりの効果をおさめたものと思つておりました。ところが、先月中旬以来、大阪の南海電鉄の事故をはじめとい

の鉄道事故が発生いたしましたことは、まことに遺憾のきわみであります。私は、直ちに関係者を呼び厳重注意を与えまうとともに、事務当局に命じまして、その根本的な原因がどこにあるのか至急調査し、再びかかる事故が発生することのないよう抜本的対策を講じさせることとしたしました。特に南海電鉄に対しては、短期間に二度ならず三度も大きな事故を起こしました責任をき

びしく追及し、事故絶滅の社内体制を確立させることとしたしております。

また、地下鉄火災につきましても、幸い、旅客の死傷事故とはなりませんでしたが、まかり間違えば重大な事故となつたことを重視し、徹底的に原因を究明し、車体構造、材質などについての改善措置を講ずるとともに、施設、運転、保安のあらゆる面から再検討を加えて事故再発を防ぐ対策を実施するよう指示いたしました。

次に、日本海における漁船の安全操業につきまして御報告申し上げます。

御存じのとおりプエブロ号事件以来、日本海におきまするわが国漁船の操業の安全確保が問題となつております。このため、海上保安庁では二月一日以降同海域に常時三隻の巡視船を配備し、日本漁船の安全指導に当たりますとともに、水産庁とも協議の上、漁業組合などに対し、具体的な方法について指示、指導を行なつてまいりました。現在までのところ特異な事象は発生いたしておりませんが、今後とも情勢の変化に十分注意し、状況によっては警備を増強するなどの対策を講じてまいりたいと思ひます。

次に、昨日来、新東京国際空港の建設反対をめぐりまして、千葉県成田市において一部学生が暴力をもって警官隊に襲いかかり、数多くの負傷者を出しましたことはまことに遺憾であります。御存じのように、新空港はわが国が世界の大勢におくれなため計画された国際的な大事業であります。一部学生が唱えるような軍事基地を目的としたものでは絶対にありません。しかるに一部の過激な学生の暴挙により、かような事態が発生しましたことはまことに理解に苦しむのであります。運輸省と新空港公団におきましては、かかる事態が起きないよう従来から忍耐強く地元の説得にあたるとともに、今回の事態が予想されるや

直ちに地元民に呼びかけを行なう等、事態の回避につとめたのでありますが、不幸にしてかかる結果となりまして遺憾であります。このような事態にまどわされることなく、今後とも新空港の建設について努力を続ける所存であります。

最後に、昨年来相次いで新聞紙上に報ぜられた一部運輸省職員の不祥事件について申し上げます。

私は、再三申し上げておりますように、綱紀の肅正については就任以来しばしば職員の注意を促してまいりました。特に昨年末には大臣名の通達を発して具体的な問題についてこまかく指示いたしております。その後二、三の事件が新聞紙上に報ぜられておりますが、いずれも通達以前の事件でありまして、通達以後は職員も十分私の意を体して自粛自戒していることと存じております。

また、先日、さきに生じました大阪陸運局の事件につきまして、検査当局の結論が出ましたので、直ちに関係者に対し所要の行政処分を行なうとともに、必要な配置転換を行ない、人事の刷新を行なった次第であります。今後とも綱紀の肅正につきましては一そう厳重にいたしますとともに、職員に対しましては信賞必罰をもって臨む考えであります。

以上、運輸行政に対する基本的方針を申し述べますとともに、当面の問題についての態度を明らかにいたしました。

その他、種々の問題につきましては、本委員会をはじめ国会におきまして客弁により明らかにいたしていきたいと存じます。何とぞよろしくお願いいたします。

○委員長(谷口慶吉君) 次に、昭和四十三年度運輸省及び日本国有鉄道関係予算について政府から説明を聴取いたします。中曽根運輸大臣。

○国務大臣(中曽根康弘君) 昭和四十三年度の運輸省関係の予算について御説明申し上げます。初めに、予算の規模について申し上げます。

まず一般会計について申し上げますと、歳入予算総額は、三十億八千六百四十八万六千円、歳出予算総額は他省所管計上分百五十五億九千七百四十二万二千円を含み、一千五百四十七億一千七百五十四万二千円でありまして、この歳出予算総額を前年度予算額と比較いたしますと、百九十九億九千八百四十四万一千円の前増となっており、一四・八%の増加率を示しております。

この増加額の内訳をみますと、行政費では、百五十億二千四百五十一万五千円公共事業費では、四十九億七千三百六十二万六千円の増加となっております。

次に特別会計について申し上げます。

まず、船舶再保険特別会計の歳入歳出予算額は、四億一千四百二十万八千円であり、船舶の船舶化傾向を反映し、前年度と比較して二千二百八十七万七千円の減少となっております。

自動車損害賠償責任再保険特別会計の歳入歳出予算額は、一千八百四十三億九千三百五十二万五千円であり、車両数の増加、保険金額の引き上げ等により、前年度と比較して六百一億一千八十八万一千円の前増となっております。

港湾整備特別会計の歳入歳出予算額は、七百五十五億六千六百九十八万八千円であり、前年度と比較して四十八億七千六百三十一万三千円を増加し、新港湾整備五カ年計画の初年度として港湾の整備を推進することとしております。

自動車検査登録特別会計の歳入歳出予算額は、三十七億六千九百二十一万八千円であり、車両数の増加により、前年度と比較して十二億四千八百七十八万八千円の前増となっております。

このほか、昭和四十三年度財政投融资計画中には当省関係分として五千四百十億円が予定されております。

昭和四十三年度予算におきましては、当省は次の諸施策に重点をおいて、運輸行政を推進いたしたいと考えております。

わが国経済をめぐる国際環境は、最近ますますきびしさを加えており、今後の国際収支の悪化が

懸念されておりますが、当省におきましては、海運、航空、観光の各分野において貿易外収支の改善をはかるとともに、船舶、鉄道車両等の輸出の振興につとめ、国際収支の改善に寄与したいと考えております。

次に、わが国の交通関係社会資本は、数次の長期計画の実施にもかかわらず、なお年々増大する輸送需要に對して不足の状態にあり、また、物的流通部門の立ちおくれが物価の安定及び経済の効率化の隘路となつております。このため、鉄道、港湾、空港等輸送基盤施設の計画的な整備充実をはかるとともに、物的流通の近代化と運輸事業の基盤強化に努める考えであります。

さらに海陸空にわたる交通量の激増は交通事故の頻発と死傷者の増加を招来しており、当省といひましては、交通機関の基本的使命である交通安全対策を強力に推進することといたしております。また、排気ガス、騒音等交通機関の発達に起因する公害の増大を防止するとともに、台風、豪雨等自然災害による被害を最小限にとどめるため、交通公害対策及び防災対策の強化につとめる所存であります。

次に、日本国有鉄道について申し上げます。

昭和四十三年度の予算の編成にあたりましては、まず四十三年度におけるわが国経済の見通し及び国鉄輸送需要の動向を考慮し、損益勘定におきましては、公共負担の是正としての通勤通学定期運賃割引率の改訂、四十三年度から新たに設けられた日本国有鉄道財政再建補助金五十四億円等を含め、収入支出予算九千三百九十七億円を計上し、また資本勘定におきまして財政融資二千六百四十億円を含む収入支出予算五千六百八十八億円を、工事勘定におきまして三千七百八十億円を計上いたしました。

第三、長期計画に基づき大都市通勤輸送の改善、主要幹線の輸送力増強及び保安対策の強化を推進してまいりたいと考えております。

なお運輸省関係予算の部門別の重点施策の概要につきましては、お手元に配付してあります昭和

四十三年度運輸省予算の説明及び昭和四十三年度日本国有鉄道予算の説明によりまして御承知を願いたいと思ひます。

以上をもちまして昭和四十三年度の運輸省関係の予算の説明を終わります。

○委員長(谷口慶吉君) 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から本案に対する提案理由の説明を聴取いたします。中曽根運輸大臣。

○国務大臣(中曽根康弘君) ただいま議題となりました臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現行の臨時船舶建造調整法は、昭和二十八年に制定され、外航船舶の建造を許可制としてその建造調整を行なうことにより、わが国の国際海運の健全な発展に寄与するとともに、ひいては、わが国造船業の発展にも資してきたのであります。今回の改正は、本法の存続期間が現在昭和四十四年三月三十一日までとなっておりますのを昭和四十八年三月三十一日まで延長することとしたこととあります。

わが国造船業の現状を見ますと、昭和四十二年十二月末現在、その輸出船手持工事量は、約千三百萬総トンに及んでおり、この中には、昭和四十四年度、四十五年度着工予定のものが相当量含まれておるばかりでなく、超大型船については四十六年度以降のものについても引き合いが寄せられている状況であります。しかるに、国内船舶の建造契約は、着工二、三カ月前に行なわれるのが通常でありまして、このまま放置しておきますと、わが国外航船腹の整備に支障を及ぼすおそれもあり、国内船舶建造のための船台を確保するよう調整する必要があると考えております。

また、外航船舶の建造にあたっては、それが予定航路の輸送需要量、積載貨物の種類等に適合し、国民経済の要請に適合したものであるよう調整するとともに、わが国からの輸出船の増大に伴つて、これら輸出船とわが国船舶との間に競合関

係を生ずるおそれが強くなっていることにかんがみ、輸出船の建造にあたっては、それがわが国国際海運の健全な発展に支障を及ぼすことのないよう調整する必要があります。

さらに、最近需要が活発化している超大型船、コンテナ船等特に高度の技術と必要とする船舶の建造に際しては、一船ごとに、それを建造する造船所が適正な能力を有しているか、いなかを検討し、もって、わが国で建造される船舶の船質を確保する必要があります。

本法の存続期間につきましては、邦船積み取り比率の低下及び海運国際収支の悪化の現状からみて、今後とも外航船舶の大量建造を必要とすると思われること、並びに西諸国の建造能力の整備状況からみて、大型船の建造については少なくとも五十年間は日本が独自の地位を占めるものと予想されることにより、本法による建造調整も少なくとも昭和四十八年三月三十一日までには必要であるとの見解が妥当であります。

なお、現行法は、昭和四十四年三月三十一日まで効力を有するものでありますが、その有効期間延長についてのこの法律案を今期通常国会に提出いたしますのは、造船の機会におきましては、着工の相当期間前に契約が締結されるのが通例でありますので、昭和四十四年四月以後に行なわれます建造について混乱を生ぜしめないためであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。なにとぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(谷口慶吉君) 本案については本日は提案理由の説明聴取のみにとどめておきます。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十二分散会

二月十六日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、船舶安全法の一部を改正する法律案

船舶安全法の一部を改正する法律案
船舶安全法の一部を改正する法律
船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次のように改正する。

第三条を次のように改める。

第三条 左に掲げる船舶は命令ノ定ムル所ニ依リ満載吃水線ヲ標示スルコトヲ要ス但シ潜水船舶其ノ他主務大臣ニ於テ特ニ満載吃水線ヲ標示スル必要ナシト認ムル船舶ハ此ノ限ニ在ラズ

一 遠洋区域又ハ近海区域ヲ航行区域トスル船舶
二 沿海区域ヲ航行区域トスル長サ二十四メートル以上ノ船舶
三 総噸数二十噸以上ノ漁船

第四条第一項第一号及び第二号を次のように改め、同項第四号を削る。

一 遠洋区域又ハ近海区域ヲ航行区域トスル旅客船(十二人ヲ超ユル旅客定員ヲ有スル船舶)及沿海区域ヲ航行区域トスル旅客船(国際航海ニ従事セザル総噸数百噸未満ノモノヲ除ク)
二 前号ヲ除ク外遠洋区域、近海区域又ハ沿海区域ヲ航行区域トスル総噸数三百噸以上ノ船舶

第四条第二項を次のように改める。

前項ノ無線電信ハ沿海区域ヲ航行区域トスル船舶ニシテ国際航海ニ従事セザルモノ及同項第二号ニ掲グル船舶ニシテ総噸数千六百噸未満ノモノニ付テハ電波法ニ依ル無線電話ヲ以テ之ニ代フルコトヲ得

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、千九百六十六年の満載喫水線に関する国際条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四条の改正規定並びに附則第二項第三項、第三項及び第四条の規定は、昭和四十四年十月一日から施行する。(経過規定)

第二条 次の船舶(漁船を除く。)については、改正後の第三条の規定にかかわらず、昭和四十四

年七月三十一日までは、同条の規定による満載吃水線の標示をすることを要しない。ただし、この法律の施行の日以後に建造に着手した長さ二十四メートル以上の船舶で、国際航海に従事するものについては、この限りでない。

一 近海区域を航行区域とする船舶で、総トン数百五十トン未満のもの
二 沿海区域を航行区域とする船舶で、総トン数百五十トン未満のもの及び国際航海に従事しないもの

三 前二号に掲げる船舶以外の引き船、海難救助、しゅんせつ又は測量にのみ使用する船舶その他この法律の施行の際現に改正前の第三条ただし書の規定により主務大臣が特に満載吃水線を標示する必要があると認めた船舶で、総トン数百五十トン未満のもの及び国際航海に従事しないもの

2 次の漁船については、改正後の第三条の規定にかかわらず、昭和四十七年七月三十一日までには、同条の規定による満載吃水線を標示することを要しない。ただし、昭和四十四年八月一日以後に建造に着手したのものについては、この限りでない。

一 漁業にのみ従事する漁船

二 前号の漁船以外の次の漁船(この法律の施行の日以後に建造に着手した長さ二十四メートル以上の漁船で、国際航海に従事するものを除く。)

イ 近海区域を航行する漁船で、総トン数百五十トン未満のもの

ロ 沿海区域を航行する漁船で、総トン数百五十トン未満のもの及び国際航海に従事しないもの

ハ この法律の施行の際現に改正前の第三条ただし書の規定により主務大臣が特に満載吃水線を標示する必要があると認めた漁船で、総トン数百五十トン未満のもの及び国際航海に従事しないもの

3 第四条の改正規定の施行の日現に存する国際航海に従事しない船舶で、総トン数千六百トン未満のもの(旅客船を除く。)

国際航海に従事しない船舶で、総トン数千六百トン未満のもの(旅客船を除く。)

航行区域とするものについては、改正後の第四条の規定にかかわらず、当該船舶について同日以後最初に行なわれる定期検査又は中間検査が開始される時までは、同条の規定による無線電信又は無線電話を施設することを要しない。

(電波法の一部改正)
第三条 電波法(昭和二十五年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

第三十三条第三項ただし書を次のように改める。

ただし、郵政省令で定める船舶無線電信局については、この限りでない。

第三十三条の二ただし書を次のように改める。

ただし、郵政省令で定める無線設備については、この限りでない。

第三十五条中「義務船舶局の無線電信」の下に「(郵政省令で定めるものを除く。)」を加え、同条ただし書を削る。

第五十条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項の表の船舶無線電信局の欄中「五百トン以上の旅客船」の下に「(沿海区域を航行区域とする国際航海に従事しないものを除く。)」を、「(旅客船を除く。)」の船舶無線電信局の下に「(沿海区域を航行区域とする国際航海に従事しない船舶のものを除く。)」を加え、「第四条の船舶のものを」を「第四条の船舶(沿海区域を航行区域とする国際航海に従事しないものを除く。のもの)」に改める。

第六十三条第一項中「第四条の船舶」の下に「(遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする国際航海に従事しないものを除く。)」を加え、同条第三項中「代えたもの」の下に「(国際航海に従事する船舶のものに限る。)」を加える。

第六十五条第一項中「四の項」を「五の項」に改め、「同表の三の項」の下に「及び四の

項を加え、同項の表中「船舶安全法第四條第一項第三号（同法第十四條の規定に基づく政令において準用する場合を含む。）の船舶を「漁船」に、

四 海岸局

五百キロサイクル又は郵政省令で定める周波数

四 義務船舶局であつて、船舶安全法第四條第二項（同法第十四條の規定に基づく政令において準用する場合を含む。）の規定により無線電話をもつて無線電信に代えたもの（国際航海に従事する船舶のものを除く。）

五 海岸局

五百キロサイクル又は郵政省令で定める周波数

改め、同条第三項中「第三種局内」の下に「及び同項の表の四の項に掲げる無線局」を加える。

（船舶職員法の一部改正）

第四條 船舶職員法（昭和二十六年法律第百四十九号）の一部を次のように改正する。

第十八條第一項ただし書中「無線電話」の下に「であつて国際航海に従事する船舶に施設するもの」を加える。

理由

東北地方における地域開発の発展に伴い産業経済の伸びは著しいものがあり、東北本線の輸送力では復線電化の完成をもつてしても、とうていまかない得ない状況に至るであろうことは予測に難くない。

第三八七号 昭和四十三年二月二日受理

常磐線の復線化促進に関する請願

請願者 福島市大町四ノ一五福島商工会議所内福島県輸送対策協議会内 木村守江

紹介議員 松平 勇雄君

常磐線の輸送力増強とその近代化を促進するため、復線化工事を予定しており国鉄第三次長期計画の前期までに完成し、本線の効率的利用が期し得られるよう特段の配慮をされたい。

第三八八号 昭和四十三年二月二日受理

磐越西線の全面電化促進に関する請願

請願者 福島市大町四ノ一五福島商工会議所内福島県輸送対策協議会内 木村守江

紹介議員 松平 勇雄君

磐越西線の重要性にかんがみ、喜多方以西についても早急に電化を促進されるときに、とりあえずその実現までの間、DC化による無煙化運行を促進されたい。

理由

本線は、全国有数の観光路線であり、また常磐郡山、新潟等新産業都市を結ぶ重要路線である。郡山、喜多方間は、昨年七月に電化されたが、喜多方以西も早急に電化し、本線の全面電化を切望する。

第三八九号 昭和四十三年二月二日受理

福島県内丸森線等新線建設促進に関する請願

請願者 福島市大町四ノ一五福島商工会議所内福島県輸送対策協議会内 木村守江

紹介議員 松平 勇雄君

昭和四十三年度予算の編成に際しては、福島県内において建設中の国鉄丸森線（福島・丸森・槻木間）、野岩羽線（会津滝の原・今市間）及び只見中線（只見・大白川間）を予定年度内に完工しうると、予算の大幅な増額を實現された。

理由

経済の発展に伴う鉄道輸送需要の増大に対処し、国土総合開発の効率的利用に資するため、前記三路線のすみやかな完成を図るべきである。

第三九〇号 昭和四十三年二月二日受理

福島県内福相線等鉄道予定線の早期着工に関する請願

請願者 福島市大町四ノ一五福島商工会議所内福島県輸送対策協議会内 木村守江

紹介議員 松平 勇雄君

国鉄福相線（福島県相馬市から宮城県丸森町を経て福島市に至る路線）及び野岩羽線（福島県喜多方市から山形県米沢市に至る路線）を至急着工線に編入されたい。

理由

これら鉄道予定線の建設は、地域産業の開発基盤となるものであり、かつ、七十余年にわたる地域

住民の念願である。

二月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法（昭和二十八年法律第百四十九号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和四十四年三月三十一日」を「昭和四十八年三月三十一日」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。