

第五十八回 参議院運輸委員會會議錄第十八号

昭和四十三年五月二十一日(火曜日)
午後一時三十二分開会

委員の異動

五月十六日
辞任 沢田 一精君
米田 正文君
岡本 悟君
源田 実君

五月十七日
辞任 新谷寅三郎君
米田 正文君
源田 実君
岡本 悟君

五月二十日
辞任 北條 浩君
田代富士男君

五月二十一日
辞任 井野 碩哉君
天坊 裕彦君

出席者は左のとおり。

委員長 谷口 慶吉君
理事 岡本 悟君
重政 庸徳君
大倉 精一君
木村美智男君

委員 木村 睦男君
河野 謙三君
沢田 一精君
田村 賢作君
温水 三郎君
小酒井義男君

國務大臣

運輸大臣 中曾根康弘君

運輸大臣官房長 町田 直君
運輸省港湾局長 宮崎 茂一君
運輸省自動車局長 鈴木 珊吉君

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 整備部車両課長 隅田 豊君
労働省労働基準局監督課長 藤田 正勝君
日本国有鉄道施設局長 松本 文彦君

本日の會議に付した案件

○理事の補欠互選の件
○運輸事情等に関する調査
(十勝沖地震による日本国有鉄道の被害状況に関する件)

○自動車行政に関する件
○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(谷口慶吉君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。
去る五月十七日、新谷寅三郎君が委員を辞任され、その補欠として河野謙三君が選任されました。
次に、五月二十日、北條浩君が委員を辞任され、その補欠として田代富士男君が選任されました。
また、本日、天坊裕彦君、井野碩哉君が委員を

辞任され、その補欠として温水三郎君、田村賢作君が選任されました。

○委員長(谷口慶吉君) 理事の補欠互選についておはかりいたします。

委員の異動に伴い、理事一名欠員となっておりますので、その補欠互選を行ないたいと存じます。互選は投票の方法によらないで、委員長にその指名を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(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に岡本悟君を指名いたします。

○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。

まず、去る五月十六日の十勝沖地震による日本国有鉄道の被害状況について報告を聴取いたします。松本施設局長。

○説明員(松本文彦君) 今回の十勝沖地震による国鉄の被害状況について報告いたします。お手元にメモがわりという資料をお渡ししてあります。それをちょっとらんを願ひながらお聞き願ひしたいと思います。

今回の被害によりまして、国鉄の北海道地区並びに東北地区、その間の青函の連絡設備というものが大きな被害を受けたわけであります。一応全部では二十三の線区にわたっており、百四の区間で不通になったわけでございます。これは逐次鋭意復旧をいたしております。北海道につきましては、十九日に全線が開通いたしております。現在なお若干列車のおくれがございますが、ほぼ列車の運行もダイヤののっとって運行いたしております。東北地区につきましては、十三の線区が不通になったわけでございますが、逐次復旧いたし

てまいっております。現在不通になっておりますのは東北本線の尻内―野辺地間が現在なお不通でございます。大湊線、大畑線の両線が不通ということに現在なっております。このうち大畑線、大湊線についてはまだ開通状況は不明でございますが、東北本線の尻内―野辺地間につきましては、一応五月末ということを目標に現在復旧工事を進めております。

青函航路につきましては、青森、函館双方でそれぞれ一応被害が軽微でございましたが、このほかはいずれも被害を受けました。現在の状況といたしましては、本日、きょうの昼ぐらからは――青森に三つ岸壁がございまして。函館に四つ岸壁がございまして、それはいずれも使用は一応可能な状態には復旧いたしております。以上によりまして被害額といたしましては、施設の損害が百三十四億円、これは現在の段階での推計でございますが、大ざっぱに推定いたしますと、施設の損害が百三十四億円並びにこれに伴う収入減が十六億円、合わせまして百五十億が一応今日の段階で見積もられた被害額でございます。

これらにつきまして、一般の輸送状況でございますが、現在、さいぜん御報告申し上げましたように、北海道内はほぼ平常に復旧しておりますが、青函航路につきましては、平生は御案内のように二十四運航いたしておりますが、現在十七運航、これは陸上の輸送力に見合うだけというところでございまして、十七運航が確保されております。問題は、東北本線の不通に伴います輸送状況でございますが、旅客につきましては、東北本線の不通に伴いまして、特急を二本、急行を三本、北上線、花輪線、奥羽線を經由して迂回輸送を行なっております。本日以降はこの迂回輸送を、現在五往復やっております迂回輸送を二往復に減ら

しまして、残りの三往復につきましては、尻内・青森間国鉄バスを利用するバス代行運送によりまして確保いたすというふうな緊急措置をとっております。これにいたがしまして、昨日までは北海道向けの貨車輸送、奥羽線經由の貨車輸送が約五百両でございますが、いま御報告いたしますような旅客の本数を東北本線に振り向けますので、貨車輸送がこの点だけふえる。本日から六百両ぐらゐが北海道向けの貨車輸送として確保できるといふ見通しでございます。

非常にかいつまんで申し上げましたが、以上が今日における十勝沖地震に伴う被害状況でございます。

○委員長(谷口慶吉君) ただいまの報告も含め、質疑のある方は順次御発言を願います。

○岡本悟君 いまの最後の貨物輸送ですね、北海道向けが五百両であったのが、現在約六百両確保できるようになった。これは、いつもはどのくらいでしたか。

○説明員(松本文彦君) たいへん説明が不十分で申しわけございません。平生大体九百五、六十両というところでございます。

○岡本悟君 そうしますと、先ほどの御説明では、東北本線の全面復旧は五月末だ、こういうことですね。そうすると、平生の輸送力に復帰するのにもそのくらいの時期になる。それまではやむを得ぬ、こういうことですか。

○説明員(松本文彦君) これにつきましては、本土側で経済企画庁を中心に、あるいは対北海道といたしましては北海道中心で、輸送すべき物資をどう考えて、どういふものを運んでいくかということの輸送の手配について、具体的に相談はいたしておりますが、輸送力といたしましては、ただいま先生御指摘のように、どうもやむを得ないというふうなことでございます。

○岡本悟君 この前の東北線ですか、事故がありましたときには、たしかあれは貨物船を臨時チャーターしまして、そして海上輸送の手も打ったことがあるのですが、しかし、それにしても、

復旧にはたいした時間にもかかぬということ、そういうった手打つのも効果のあるわりのあいには手間がかかる、手は打ったがすぐ線路のほうに切りかえるという、そういうことになるから、もう少しのがまんだから、まあほかに応急的な手打つこともあるまい、こういうことでしょうか。

○説明員(松本文彦君) 結論は先生御質問のとおりなんですけれども、実は私もいたしたとしても、かりに少量であってもそういう輸送方法をとりたいということではいろいろ調査努力いたしましたが、室蘭港なり、八戸港なり、その辺が被害、被害をかなり受けておるようございまして、早急には無理であろうということで、四、五日待つてほしいというふうな話がありましたので、そう待つておりますという、いまの御指摘のように、そのうちにはもう陸上もあくと、これはエネルギーとしては非常に努力を要する仕事でございまして、それなら三日や四日のことはしょうがないじゃないかというふうな判断を下したわけでございます。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○木村美智男君 修学旅行バスの衝突事故について、この間概略の報告があったわけですが、詳細については何もないので、できるだけ早く調査をして次回の委員会と、こういうことになっておったのですが、特別に追加して御報告を願うことがあれば伺うことにして、なければ私のほうから質問したいと思ひます。

○岡本悟君 三郷運送の事件につきまして、早速名古屋陸運局から係官を派遣いたしました。現場の調査並びに責任者の査問と申しますか、喚問をやりました。そして一方被疑者その他が警察に留置されているものですから直接聞くわけにもまいりませんでした。事態は明らかに本人並びに管理者の職務怠慢ないしは過失によるところがありますので、それに対して適当な行政処罰を与える必要がある、そう考えまして、

陸運局長に命じまして、それに必要な調査並びに手続を進めさせております。それをやるためには関係者からいろいろ所見を聴取する必要があるにしまして、利用者からも所見を聴取する必要があるにしまして、これももうやったか、あるいははいややっておる最中でございます。

一方、こういう事故を起こした場合の行政罰、行政処分につきましては、私検討いたしましたところ、やや軽きに失するよう気がするのでございまして、最近自賠責の補償金を六百万円に引き上げようという御意見もあり、また、刑事責任等も非常に高まっておりますに際して、昔つくった行政罰の基準ではもはや時代に合わない、そういうところも考えまして、行政罰の基準もこの際再検討を加えまして、そうしてほかの自賠責法なり刑事責任、そのほか社会的責任に見合うような企業方面の責任等もつくりたいと思ひまして、いま努力しております。できるだけ早期に措置を行なうつもりでございます。

○木村美智男君 大臣から追加報告という形でお答えがあったのですが、この事件というが、事故は、無免許の十九歳の少年が運転しているという問題、あるいはあまり混んでいない夜中の、しかも非常に道路条件のいいところでセンターラインをオーバーして起こった事件だと、こういう点から考えると、これはきわめて残念な事故なんです。そういう点で実はいろいろ最近修学旅行がはやっております、この間もちょっと集まりを持しましたら、いろいろ意見が出されたのですが、私も率直に、この日は実は自分の小学校の四年生になる娘が軽井沢へ行きまして、一日私も落ちつかないでいたのですが、大体聞いてみると、世の中の親の心境は、少なくともこの当日旅行に出した親たちはそういう心境におかれたようなんです。そこでも大臣が行政処分の問題を検討するということを言われたのですが、私はそれはそれなりにやるとしても、この種事故をやばりなくしていくために、もう少し事故の原因といったやつを客観的に科学的にというか、究明をして、ほんとうに防

ぎ得なかつた事故であるのか、それとも防ぎ得るものなのか、そういう点をやはり徹底的に究明をする。そして再発を防ぐということがやはり私は第一の大事なことじゃないかというふうなことは考えるわけですね。そういう点から少し報告された資料の中でわからない点があるのです、か、実際トラックの運転をした場合に、助手というふうになつていのですけれども、私たちの常識では、名古屋付近から東京まで夜間運行をしていくという点になると、当然一人の運転者ではもうだめだから、交代運転手を添乗させるというところは常識だ。したがって、この助手というものは、当初から交替運転手というもので乗せたものなのか、あるいは交替運転手は全然乗っていないで、荷物の監視を主たる任務とする助手を添乗させただけなのか、この点どうなっておりますか。

○政府委員(鈴木吉吉君) ただいまの御質問でございますけれども、実はそのときの詳しい実情につきましては、先週の日曜日に社長並びに運行管理責任者が詰問から名古屋に入つてまいりました。そのとき半日ばかりでございましたけれども、陸運局長が聴聞を行ないまして事情を聴取いたしました。それからなお、そういう運行管理の面の日々の記録等につきましては、すでにその前に重崎のほうから書類を全部押収されて、書類的な根拠によりまして確かな調査はできておるんです。そういう点でございまして、名古屋からの報告によりますと、こういう長距離で、かつ深夜の大型トラックの運転については、普通一般には必ず交替運転手を乗せるのだ、それにもかかわらず今回は免許を持っていない者を乗せておるといふことでございます。まさしく交替の運転手という措置ではなしに、ただ単に引越し荷物を積みおろす、そういう手伝いに乗せたというふうに見ざるを得ないというふうに報告は聞いております。したがって、詳しくその点につきまして、実はどういふあれをしておったのか直接責任者から聞けなかつたのがいまの現状でございます。

ぎ得なかつた事故であるのか、それとも防ぎ得るものなのか、そういう点をやはり徹底的に究明をする。そして再発を防ぐということがやはり私は第一の大事なことじゃないかというふうなことは考えるわけですね。そういう点から少し報告された資料の中でわからない点があるのです、か、実際トラックの運転をした場合に、助手というふうになつていのですけれども、私たちの常識では、名古屋付近から東京まで夜間運行をしていくという点になると、当然一人の運転者ではもうだめだから、交代運転手を添乗させるというところは常識だ。したがって、この助手というものは、当初から交替運転手というもので乗せたものなのか、あるいは交替運転手は全然乗っていないで、荷物の監視を主たる任務とする助手を添乗させただけなのか、この点どうなっておりますか。

ならぬ。また乗せた場合には必ずその翌日は明けにしろということを通達はいっておるわけですね。だから本来ならば午後の七時四十分には仕事が終わつたら、たぶんこれは休憩をとっているだろうと思うから十一時間以内だと思ふのですよ。しかし、大体オーバーすることはわかっているか

ら、本来ならば二十時から乗せていけなかったのじゃないか。あとの勤務時間からいえば十四時間乗らなければならぬわけですから、したがって、これは乗せていけなかったものを乗せたという点に私はいわゆる企業側の責任がある、あるいは運行管理者の責任があるという点をひとつ重要視をしておるわけですが、この点は勤務の実態をこまかに、たとえば運輸省から若干知らしていただいたものを見ましても、どうも仕事の合間にちょこちょこという程度はあるが、大体継続的に勤務したように見られているから、朝の七時から夜の七時までの勤務というものは大体休憩時間一時間を引いた程度で、一応これは一日の勤務というものを十分消化をしておる。満ばいになっておる。その上に十四時間にわたる労働に従事させたという点がひとつ大きな問題としてあるように思うのですけれども、これは私の資料ですから、だからあるいは断定できないかもしれませんが、ここをひとつ労働省のほうとしてもきちっとつかんでいただきたい。

で、この機会に実はお願いをしておくのです。が、二・九通達にしろ、従来の運輸省の自動車行政にしろ、非常に通達というものが、何というか、指導の主役になっている。つまり私はもう少し血の通った自動車行政なり、あるいは基準監督署の指導というものが行なわれるべきではないのか、この一片の通達が出て、それがほんとうに……、大体この会社は二十両ぐらいの会社のようにですが、そういう会社等におけるやはり運行管理者というものをその地域ごとにはやはり招集して、そうして徹底をはかるといふことをあわせて嚴重にやっておかないと、通達は出たようだけれいの程度でさっぱりわかっておらないというのが事故のたびごとに欠陥として出てきているので、私は今回の調査にあたっては大体労働省の場合において二・九通達がどの程度理解をされているか、あるいはその徹底方についてどういう指導を受けてたかというようなことも、やはりぜひ調査をしてもらいたい。そして自分のところで出した通達が一

どの程度生かされており、どの程度受け入れられているのかというのをこの機会にひとつチェックをしてもらいたい。そうでないと、どうもなるほど措置はとったことになっているが、現場のほうには生かされていないということがあるので、これは要望を含めてなんですが、ひとつ調査にあたっていかがでしょうか、いま申し上げたようなことは。

○説明員(露澤正勝君) 御指摘のとおりでございます。まして、私どもも今回の事故が起こりまして、直ちにその点を現地の状態を調べたわけでございます。その結果、この事案そのものにつきまして、運輸省と同じように、当面警察がこの両名を留置いたしておりますし、また関係書類も押収いたしておりますので、詳細は十分つかみ得ないのでございますが、いままでとった措置について申し上げますと、この三郷運送につきまして昨年の春の交通安全週間中の監督に關しては臨檢監督を行なっております、当時労働時間、あるいは時間外協定、休日労働、就業規則、寄宿舎規則、健康診断、あるいは安全衛生管理者の設置というような各条項について労働基準法違反が認められましたので、是正の勧告をいたしております。その後勧告に従って三六協定が届けられておったわけでございます。しかしながら、その後今日までの時点はそれ以上の監督を行なっておりません。いわけでございますが、指導面におきまして、いわゆる二・九通達の趣旨の徹底をはかるために、愛知労働基準局におきましては、管内のトラックを使用する事業所につきましても、四十二年の三月から現在までに二十四回の集団指導を実施いたしております、ここの社長等を並崎の現地で労働基準監督官がつかまえていろいろ伺ったところでも、何回か自分もしくは担当者が講習に出ておって、こういう通達が出ておることは承知しておったというような供述をしておるわけでございます。しかしながら、もとより不十分でございます。まして、労務管理につきましても、いまのような時間の問題、あるいは割り増し賃金の問題、休

日労働の問題等いろいろ問題があるようでございまして、愛知労働基準局といたしましては今後の調査を待つわけでございますが、いまのところ送検を予定して捜査に着手するという方針を確立しておるわけでございます。御指摘のとおりこういった通達を出しましたが、その徹底ということが非常に問題でございます。特に今度事故を起こしましたような一般区域トラックは一番私ども問題点と申しますか、非常に数も多うございますし、なかなか徹底がいきかねると思っておりますが、トラックにつきましては、ここに手元にも資料を持ってまいっておりますが、こしは乗務員手帳という制度をぜひ普及させまして、そうして毎日の運行につきまして、簡単ではございますが、一応の記録をさせるという慣行をぜひ打ち立てたい。これは前に大倉先生からも御提案のあったものでございまして、すでに印刷も終わりましたので現地にも配布をいたしております。直ちにこれの普及に全力をあげてまいりたいというふうに考えております。

○木村美智男君　それで、從來どうかするとやっぱり運転者のほうの責任追及で終わっているものだから、どちらかというと企業の方では多少のふんびりしている点もあるんですね。こういうふうにも明確に企業の責任だということが明らかになってくるような事態が出てきた場合には、これは一つのみせしめと言うこととは適当じゃないが、やっぱり企業側はこういう重大な過失を犯すような事件をつくったという意味でこれは責任の所在を明確にして処置をしてもらうということ、これからやっぱり企業側のこういう労務管理その他に対するあり方というものを規制をするし、通達を出した趣旨にも沿っていくということになるわけですから、そういう意味で私は特にこれは今回の場合は重要視をしておるわけで、そういう点について特段の、調査にあたっても正確に実態を把握をして、その結果責任があるということになれば、これは断固企業に対する処置をしてもらいたい。これは要望しておきます。

で、問題は給与との関係も私はちょっと調べてみたんですが、上野文哉というのは運転手のほうですが、四月分の給与を見ますと、大体本給が三万円です。その本給以外のやつは長距離手当というのが三万円です。特別手当が四千七百円、技能手当が二千元、役つき手当が千円、住宅手当二千元、住宅手当はこれは本給みたいなものだろうと思いますから、大体比率を見てみると、合計四万二千七百円の中で七対三ぐらいになっていきますから、本給とその他の割合という意味ではまずまず私は体系上問題がないじゃないかと、こういうふうに見ているわけなんです。ところが、そういうことで、問題はないと見たんですけれども、その四月分、実は二十五日以降病気で休養をした。したがってこの給与は二十五日分だとある。二十五日働いて五日間病気で休んでいるということになれば、一体公休というやつはどうなっているのかという実は疑問を持ってきたわけなんです。そこで、各目を病気ということで、実際には公休みたいな休み方を実態としてはやっておったのかどうか、そいつはわかりませんが、手元にある限りでは二十五日以降病気で休養し、稼働二十五日分として先ほど言った四万二千七百円と、こうなっているわけですから、したがって、公休といったような問題についてこれもひとつきちんと、病気で休んだことと別にして、できるだけそういう運転者については週休といったようなものを厳格にとらせるという、疲労の蓄積がやっぱり事故の原因になっているという意味からいけば、この辺の監督というのはやはり相当きびくしてもらわないければいかぬじゃないか。こういうふうには実は資料の中から出てきたんで、ここでもうこうというふうには議論をしようとは思いませんが、調査にあつて十分これはひとつ把握をしてもらいたい。それから、助手のほうにいたっては、これはまあこういうあり方も指導をする方法があるかどうかはちょっと問題ですけれども、大体系は七三ぐらいで、総額はずっと安いんですが、差し引き二万八千円ぐらいもえらをとることを、前借りと食

費とを引き去っているために本人の手取りは八千円、ちょっとはばありますが、大体八千円なんです。こういうことは一体、企業に対してもやっぱり前借りなんかに、せめて月給の半分ぐらいいは本人に渡りようという形にしておかないと、まうくないんじやないかというものが、この事故との関係はあまり因果関係はありませんが、これはまあ関連しているところなんです、この辺についても少し賃金台帳を調べる際によく見ていただきたい、こういうふうに思っています。

で、大臣いらっしやいましたから、いま労働省とそれから自動車局のほうにいろいろ伺ったわけですがね、問題として大臣出てきているのは、一つは、こんな夜間の十四時間も運転するというのが、交替運転手を使っているというものが、まあ大体明らかになった。それから道路が非常によくて、車が少くないという最もいい条件のところでも事故を起こしているという、しかもそれはセンターラインオーバーだということ、こういう特殊な事故だということ。その原因には何かあるかというところ、どうもいま労働省にも伺ったんですが、朝七時四十五分に出動をして夕方やはり七時四十分まで荷物を積んでくる一日働いているにかかわらず、二十分ぐらゐの休憩で、二十時出発したのお昼に原町田に着く、こういう強行軍をやらしているというの、これはどうあっても運行管理者の責任、労働管理上、これはやっぱり企業側に決定的な問題点がある。途中でどういう理由で交代したかというところは推測の域を出ませんからこれは申し上げませんが、とにかくそういう勤務をやらしているというところに、たいへんなやっぱり今回の事故の特殊性が一つあるような気がするわけなんです。それから四つ目には、これは基準局から伺ったわけですが、すでに臨検の際に労働基準法違反を一回犯している。その後いろいろ処置をさせていただき改めたようであるけれども、依然としてこういう勤務体制がとられているという点になると、これはやっぱり今後のこういう中小のいわば運送会社の

企業のあり方について、この間刑法の審議をやった、もう全然企業の責任ということで処分をされたという事件が一件もないんです。そのところが実は事故を起こす大きな要因になっているというふうな私感がある、これはやっぱり一つの、この際、変な労働管理あるいは全然通達その他を無視した、過労になるような形の運行管理をやっておれば企業も厳罰に処せられるんだという一つのやっぱり実績をつくることによって、それが本人を、あるいは会社を処分するところ、ろじやなしに、そういう注意が全体に企業者の間に広がることによっての事故防止という、そこにねらいを置いて、この際はひとつ何というか、客観的に、しかも正確に事態の把握をして、私はひとつこの問題については具体的な事象があがってきた場合は厳罰にしてほしい、こういうことを、これは特にこの問題として実は集約的に出てきたものですから、その点をこれは大臣に意見をひとつ伺っておきたいんです。

ただ、行政処分の強化という一般論は、大臣、実は私だけではない。この間、刑法改正したときに、実はこれはいろいろ議論をしたところなんです、それはやっぱりいまの運輸者の悪質事犯に對しての処分のしかたについても、私どもとしては、それは酔っぱらいとか、ひき逃げとか、スピードとかいう問題は、これを処分していかに言ったんじゃないのです。いろいろいまの交通事故の起こってくる原因をなくすることに重点を置いて、そうしてそれらと一緒に処分のほうについても考えるべきだという筋を言ったものであって、もしどうしてもやれというなら道路交通の運輸者が九割というのだから、一般刑法を改正せず、道交法を改正をしてそれで処置したらどうかという言ったのです、大臣がいま言ったようなことを言われると、そのとき私が不安に思った、これを改めて禁錮刑だったやつを懲役刑に引き上げたから、ほかのやつもどんどんどんどん刑が引き上がってくるおそれがあるから、これはいかにぬという反対理由の一つをまさに大臣がそ

れを裏書きするようなことをこの際言われると、これはたいへんな波紋を起してしまふから、こはひとつ、必ずしも大臣はそういう意思で言っているとは思いませんが、行政処分でけじめをきちんとするということの意味で私は受け取りますから、そういうことではないと思うのであります、いま刑法改正のさなかで議論したばかりのことを法令を省令でも改正して行政処分で刑を倍加するということではうまくないから、やはりこの原因をよく見た上でいまの刑法なり、あるいは道交法なり、これによってきめられたものに該当するものをきちんとやっていく。従来それがやられていないから、そのところ、ひとつ行政処分についてもう再検討するというところ、意味はそこら辺に重点があるのだというふうにしておいてもらわれないと、ただいまちょっと情勢上うまくない。これは刑法が通ったばかりで、さき議論したばかりです、それから、もう少し先にいって同じような問題が幾つも出てきた場合、どうもしめしがつかないというところ、これを了解したいと思うのですが、今日の時点で、はちよつとそこ、私の受け取り方が悪いのかもしれない、そういうふうな感ずるもの、ですから、ここでひとつ大臣、正確に言い直して、しておいてもらいたいと思うのです。

○国務大臣(中曾根康弘) 私がいま申し上げたのは、たとえば酔っぱらい運転とかそういうような問題でも、近ごろは社会的責任が非常に重く見られて体罰を加えるようになってきている。昔は体罰なんかなかったです。そういうように著しく社会的責任という概念が加わってきている。そういう趨勢から見ると、運輸省は企業責任を問うというふうな場合の内規が、処分の基準になる内規がまだ昔の旧態依然たるところがある。それは改める、そういう意味でございします。それから企業責任に関する木村先生のお話には私も全く同感でございまして、そういう観点でいま処置を進めようと考えております。いろいろ考えてみますと、たとえば営業停止とか営業免許の剥奪とか、あるいは車両の運行停止とか、そういうのがある由であります、状況によるというと、これをいい口実にして商売をやめてしまつて賠償を逃げようという危険性もないとは言えない要素もあると思うのです。そういういろいろな要素もございします、しかし、やはり企業責任というものは厳として管理者に取らせなければいけません。そういう方針でやっていくつもりであります。

○政府委員(鈴木瑞吉) 先ほど鈴木先生へのお答えに、オーバーワークでないというふうな、その当日、私表規いたしましたのでございしますけれども、私ことばが足りませんでございまして、十三日まではオーバーワークでないということでございまして、当日はきついオーバーワークだったというところは全く御指摘のとおりでございします。

それと一つ、よろしゅうございします、うか——御報告申し上げたいのですが、実は修学旅行であります。さき先生お話がございましたけれども、これにつきまして、どうも最近道路がよくなりまして、せいぜいあります、非常に貸し切りバスがふえております。特にいまピークでございしますけれども、特に非常にタイトなスケジュールを組みまして夜間に走るといふようなことがどうも多うございまして、今回の例もその例だと思ひます。そこで私さき先週、貸し切り業界それから旅行あつせん業界でございします、この代表を集めまして、ひとつ学校側からそういうようなオフアアがあつた場合には無理のないようにスケジュールを組みむように、車門家の立場に立ちましてコンサルタントになつたらどうかという勧告をしてございします。それからもう一つ、観光局にも関係がございしますことでございします、観光局と私の自動車局長の名前で、文部省のほうにお願いしたけれども、学校のほうでもその点十分ゆとりのあるといひますか、慎重に深夜の貸し切りバスを避けるようなスケジュールを組みむようにといひ、そういう点で旅行あつせん業者や貸し切りバ

ス業者と十分相談するようという、そういう意味で連絡し、通達も出したので、一言御報告を申し上げたいと思います。

○委員(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

【速記中止】

○委員(谷口慶吉君) 速記をつけてください。

○大倉精一君 せっかく大臣がおいでになりますから、この際根本的な問題についてお尋ねなり注文なりいたしたいと思えますけれども、今度の事故はいろいろ言われておりますが、直接の原因はこれは簡単でありまして、運転と荷役と両方やって非常にくたびれておる。そして、よくも路線トラックに二、三回乗ってみましたが、三時半から四時、一番眠かったときであり、運転未熟だったということ、簡単なことです。ただ、こういう簡単な原因で起こした根本はどうか、こういうことに思いをいたせば、運転手の責任追及と業者の責任追及と、こういう問題になる。しからば監督官庁の責任はどうでありましょうか。そこで私は非常に根本的な問題を含んでおるということは、トラックを運行する事業場において運転手の充足状況はどうなっておるか。これは総点検されたことがありますが、おそらく中小零細のトラック業者というものは、自分で使っておる運転手が一月に何回も事故を起こすやつかあるか、これをやめさせるとかわりがないからしかたなしに使っておる。こういうことは監督官庁はどういうぐあいに指導されようとおるか。いま、御承知のように、中小業者は非常な無理をしておる。経営上無理をしなければやっていけないという状態ですね。ですから運賃収入の実態も調べなければならぬと思えます。それによって過当競争が起こってくる。そうしますと、この企業というものは大体人件費ですから、人間のほうへしわ寄せされる以外にはわが寄っていくところがない。これは一番大きな問題だと思うのです。ですからこういう事故が起きますと、その部分だけとらえていろいろ論議されますけれども、そうではなくて、全部共通の問題であるということ

をひとつ把握してもらいたいと思う。したがって、個々に運転手の責任とか業者の責任もさることながら、監督官庁としてのこういう部分におけるところの監督なり指導なり、あるいは調査をどうするか。これはたまたま三郷運送が起きたんですけれども、起こすゆえんは全部にあるんです。これをどういうぐあいに考えておられるか。これを契機として交通安全のやままし当面として、監督官庁並びに労働省はどうしようとするのか、これをひとつお伺いしておきたいと思えます。

○政府委員(鈴木瑞吉君) ただいまの先生の御指摘はたいへん重要だと思えます。それはもちろん管理は、バス、トラック、タクシー等全く陸上輸送業界は一つと存じます。これにつきましても、やはり運転手が要するに安んじて天職として働けるという職場管理でなければならぬと思えます。特にこういう走る凶器を商売の用具にしておるのでございまして、そういう運転手の方が労働条件とか、給与とか、勤務体系とか、そういうものににつきましてゆとりがあるというふうにしていて、そして安んじてこういう天職ができるのだという環境に持っていくべきだと私は存じております。ややともしますと、ノルマで走ったり、労働搾取によって中小企業者が苦しまされ、やっているとすることが往々見受けられますし、トラックもそうでありまして、タクシーもそうであると思えます。そういう点につきましての経営姿勢もありまして、それからそれにつきましての近代企業という感覚というものもございまして、それも非常に乏しいのではないかと感じております。

それからやはりもう一つは、収益が上がると親分が全部自分のふところに入れてしまおうという面もありまして、したがって、そういう労働者の給与なり、あるいは勤務体系、あるいはもっといえば再教育の施設とか、あるいは福祉施設とか、そういうほうに収益をやり持っていくべきではないか。そういうふうにして初めて安全な輸

送も、またいいサービスもできるのではないかと、いうふうにも考えております。したがって、かりに、運賃を、非常に苦しくて上げるといふような声も多々ございまして、ただ運賃を上げたというところと、やはり上げた運賃は、そういうところにもまず初めに充当するのだという、はつきり担保でなければならぬのだというふうな今後指導していきたいというふうに考えております。

○大倉精一君 それは局長、理想であって、近代的感覚を持てと言ったって、中小企業者は近代的感覚を持てる余裕がないのです。したがって、たとえば運賃値上げやりましたが、厚生施設のほうに回すなんて、そんな余裕があると思っているところに、監督官庁の銷覚があるのです。ですから、免許申請する場合におきましても、車何両だ、車庫があるか、何があるかと、こうやりますけれども、車庫がないのを何両持ったって、これは車が動いていくわけじゃない。人間ですよ。その人間がどうなっているかというのを、きつて的確に把握しなければいけないのです。きれいな車百台もそろえてみても、その車が動くものじゃありません。ですから、そういうきれいな車を言わずに、この際、総点検、総反省する必要があるのじゃないかと思つたのです。たとえば運賃、料金にいたしましても、われわれは物価の関係上、運賃料金を上げるべきでないと言っております。政府もどうやらそう言っておられるようだ。しかし、これもほんとうは矛盾しておる。運賃料金というものは経済情勢によっていくものですね。需要供給によっていくものである、実は。これは物価というものは、政府の物価政策の失敗だ、よくらに言わせれば、それをやって政府の権力でもって押えるというところは、これは政策運賃です。政策料金です。とすれば、それに対応する政策がなければならぬ。ガソリン税をどうするとか、固定資産税をどうするとか、事業税の延納とかいうことがなければならぬ。そういうことを、政府のやるべきことをやらないで、権力を一方的に行

使してこれは上げないのだから、これをやるべきだと思ふ。そういうところに反省しなければならぬと思ふのです。それはそれといたしまして、当面の間としてさき言ったようにこういう要因というものは全部ある。全部あるから総点検をべんやたらどうか。たまたま事故を起こさぬところは涼しい顔をして運転をやっておるのです。勤務もやっておるのです。そうやらせなければ食えない。従業員も養っていけない。ですからそういうことをする。この原因を、監督官庁としての責任をやはり感じてもらわなければならぬと思ふ。ですからそういう点において、私はこの際そういうトラックを、ダンブカーも含んで、トラックあるいはバス等の自動車を使用しているこれらの企業について総点検をする必要があるのではないかと、こう思ふのです。特に最近は大形トラックによるところの事故というものが多いためです。大体これに似たようなものです。これを当面の問題として三郷運送店を処罰することによって事終わりとするのは間違ひであって、全部へのこれは一つの根本です。大臣どうでしょう。そういうことお考えになりませんか。この際やはり総点検をやつて、よく指導を、いかぬところは直させていく、こういうことをしないと、これは根本的な対策にはならぬと思ひますが、いかがでしょう。

○国務大臣(中曾根康弘君) 労働管理というものが私一番大事なように思ひます。そこでお説に従ひまして、適当なときに総点検をやつてみたいと思ひます。

○大倉精一君 ぜひそれをお願いしたいと思ひます。と同時に、今後の許可の時点におきましても、特に人間という面に、労働者の労働条件あるいは運転経歴等々、運転手の充足というところを十分ひとつ検討をして、免許あるいは認可をしてもらいたいということを要望しておきたいと思ひます。

○小酒井義男君 最初に自動車局長にお尋ねしますが、交通安全協会というものがありますね、中

央、地方に。それから自家用自動車協会というのがありますね、地方に。これは運輸省とはどういう関係にありますか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 私はつきりしたいまデーターございませぬけれども、交通安全協会のほうに、警察のほうでめんどろを見ておる協会だというふうに聞いております。それから日本自動車連盟、これはいわゆるJAFと呼んでおりますけれども、これは私どものほうで監督しておる公益法人でございます。

○小酒井義男君 実は私、一べん調べたことがあるのです。交通安全協会中で自動車学校を経営しておるところに少し問題があったのです。調べてみますと、全国の都道府県の三分の二くらいだったと思いますが、自動車学校を経営しておる。ひどいところになると五つも六つも一県でやっておりますのです。その内容に実は問題があつて調べたんです。中央の交通安全協会に連絡をとつてみましたところ、地方でやっておることはわかりませんというところなんです。それならばばらばらにやっておつて、こういう形のものが年中行事といひますか、マンネリ化しておるのだから、ときどき交通安全週間とか月間とかいうものにもまた関係するわけですね。それと自家用自動車組合というのがある、これがどういふ法的な根拠でやっておるのかという点についてもきわめて不明瞭なんです。それと自動車連盟の講習なんかを自家用自動車協会が主催してやっておるところもありませんし、そういう点についてのもう少し統一した方針を国として出す必要があるんじゃないかというところを感じたのです。その点はどうでございますか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 自動車学校を安全協会がやっておる、それから片や自家用自動車組合でございますが、協会でございますか……。

○小酒井義男君 組合でございますか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 組合でございますか。いまやはり安全協会のような仕事をやっておるおつちやつたのです、自動車学校のほうはこれ

は実は警察庁のほうの所管でございますして、私もよく内容を存じておりませんのですけれども、担当課長もおりますので、その辺の関係をちょっと課長にひとつ説明させます。

○説明員(岡田豊君) いまの御指摘の自動車学校の関係は、局長が申しましたように警察庁の関係でございますが、一応警察庁のほうは、安全協会をやっておるところもあるように私も聞いております。実情はどういうふうになっておりますか、ちょっと詳細のことはわかりませんが、自家用組合のほうでやっておりますというの、一応自家用組合は運輸省と非常に密接な組合ではございますけれども、また傘下の運転手教育というふうな点では警察の指導を受けてやっておりますのだらうと思ひます。運転手教育になりますと直接的にはタッチしておりませんものだから、ちょっと……。

○小酒井義男君 そこで今度は大臣にお尋ねしておきたいといひますが、私の意見も若干加えてお尋ねをしたいのですが、いままでの交通安全運動あるいは取り締まりの強化、罰則の強化という、そういうことで交通事故の防止、減少の実績を上げるといふことが出来るのだらうか、そういうやり方はもう限界に来ておるのじゃないかという気が実はするのです。そこで運転手のほうは法律的にいろいろ規制が強化されておるのですが、自動車の持ち主ですね、自動車を保持して事業をやっておる、道路運送法の対象になる事業、あるいはそうでないような一般工場や事業場で数台の車両を保持していわゆる自家製品なり材料を運送しておるそういう業者、いわゆるオーナードライバー以外の——オーナードライバーまで入れるとこれは問題があるのですが、その範囲の規模のものを、やはり現在の道路運送法からは漏れておるが相当の数の車を持つて仕事をやっておるというものを、道路運送法と別の法律にするよりほかにいと思ひますが、そういうことをやつて事業者の責任を強化していく必要があるのじゃないか、そういうことがやられておらぬので、数が非常に

多いから運輸省としてもたいへんだと思ひますが、そういうことでやはり現在の段階では事故防止の面とも関連を持たせて、考える時期にきておるのではないかと思ひますが、その点をひとつお尋ねしておきたい。

○説明員(岡田豊君) いまの御指摘の、自家用のある程度台数以上を持つておるものに対する監督の問題でございますが、これは現在道路運送法の警察庁の所管のほうにおきまして、道路運送法のほうに、第七十四条二項におきまして、安全運転管理者制度というものを設けております。これは道路運送法のちやうど運行管理者と同じような制度でございますして、道路運送法のほうで一応監督をする、こういう体系になっております。

○小酒井義男君 そうなんですが、そうじゃないに、運輸行政の中に加えて、たとえば自家用で数台のトラックを持つておるような場合には品名ですね、運搬をする品名なり、あるいは距離ですね、使う材料、こういうものをやはり規制をしてやれば、いわゆる白トラというふうな行為を規制する道にもなるんじゃないか。それで数が多から運輸省としてはこういうのを背負ひ込むのはたいへんだという気があるんじゃないかというふうに思ふんですが、それでなしに、これをやらなければ、たとえば自動車の運転手を雇うにしても、何らかのそういう規制を受けておるという条件というものが必要になつてくるので、あるほうがいいんじゃないか、こういうふうにか考へるから、運輸省でひとつお考へにならませんかと思ひます。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○政府委員(鈴木瑞吉君) ただいまの点でございますけれども、自家用、いわゆるオーナードライバーに、自家用の貨物、それであつても区域トラックと同じような実態のものが多ございまして、その件でございますね。それにつきましては、そういう営業行為をやる場合には有償行

為ですね。有償運送行為をやる場合には免許制でできるといふようになっております。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 御趣意はよくわかりますので、ただ、何といつても数が多ございまして、なかなか実施はたいへんかと存じますけれども、やはりそういうふうにあるべきだと私も思ひます。十分ひとつ検討をさせていただきます。

○小酒井義男君 もう一つ、大臣、実は先ほど申し上げたように、いままでのような事故防止という、いわゆる取り締まり監督という立場じゃないに、やはり業者自身が交通事故を起こさないという自発的な、といひますが、自主的な意欲を持たせるといふふうな立場から、自動車交通安全防止でもどういふ名前でもいいですが、そういう、いわゆる、性格は違ひますけれども、労働災害防止協会というのがある。これは労働災害の防止協会ですけれども、そうじゃないに、自動車事故を防止するといふ意味で、そういうある規模の、持つておる事業所に協会をつくらせる。そして、そのことによつて勤務時間の厳守であるとか、あるいはいろいろな面で自主的にひとつうっかりしたことはやれないんだというふうなことを考えさせるといふようなものをつくつたら効果があるんじゃないかという、こういうことを実はかねがね考へておるのでございますが、どうでございますか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 先ほどのお話の中で、自家用車が自家用車として許可された目的以外の目的にそれを使うという場合には、それは当然監督官庁の許可を要するだらうと私は思ひます。そういうことによつて、これは厳重に規制する必要があるだらうと思ひます。

それから第二に、ただいまの自家用車の連中が、労務管理や、あるいはそのほかのいろいろな共通の問題についていろいろ勉強もし、安全を期

するといふための共同行為については、これはあまり協会や何かつくり出すとかえつてふくそういたしますから、いま自家用車の組合があるそうでございますが、組合の中で特に労務管理の問題であるとか、あるいは運輸手に対する教育の問題であるとか、そういう問題に重点を入れてこの際指導させるというのが適当ではないか。しかし、私まだよく実態を存じませんのでから検討を加えてみたいと思ひます。

○小酒井義男君 自家用車組合というのは、先ほど申し上げておるうちに、あまり運輸省からどうこうという正確なあれはないのでございまして、う。ですから自家用自動車組合のやつておるようなことも含めて一つの協会の各都道府県につくらせるという方法もあるのではないかと思ふのです。それで中央で企画をすれば、広報活動なんかは中央から出して、それを都道府県で受けて実施をする。いろいろ問題を中央へ上げてくるというふうな、何かそういうようなものができぬだらうかというのを考えておりますので、ぜひひとつ、ここで即答していただくわけにはいかぬと思ひますが、自動車局のほうでも御検討願ひたいと思ひます。

それから自動車局長、前に例の中鉄バスの問題で御質問をしたときに、まだ書類がどうなつておるかからぬということで途中で切れておるのです。電話で、私個人的には運輸審議会へもう書類は出ておりますという連絡を受けたんですが、速記だけ見ますと、またあとで答えてもらふようになつて、そのままになつておりますから、きょうはおそらく自動車の問題で私がお尋ねする最後になると思ふので、あそここのところをちょっと締めくくりだけ、質問をしなくてもいいと思ふのですが、調べた結果どうなつておるということだけをまず御報告願ひたいと思ふのです。○政府委員(鈴木瑞吉君) 先般の小酒井先生の、中鉄バスが新しいバス会社をつくるということにつきましての新しい新先の申請は、すでに地方から上がつてまいりまして、本省にまいつておりま

して、本省といたしましては、地方の意見もつけて受け取つております。それを受理いたしましたので、そして本省のほうといたしましては、すでに運輸審のほうにこういう事実があるということをお知らせ申し上げておりました。それでこれについて諮問をいたしますという申し入れをいたしてあります。ただ、これから諮問という手続が入りますので、これはだいたい先だと思ひますけれども、こういう点を諮問いたしますというだけでは運輸に申し入れたいたしましたので御報告申し上げる次第でございます。

○小酒井義男君 一言だけ要望しておきますが、非常に特殊なケースです。現在地方のバス路線は、いろいろ縮小される過程にあつて、これから新しいものを認めるということとはよほどのことがないというふうな場合はあり得ないと思ひます。特にいまの問題の案件は、内容的にも先般申し上げたようなものでありますから、ひとつ慎重に取り扱いをしていただきたい、そのことを要望申し上げます。

○委員長(谷口慶吉君) 港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言を願ひます。

○木村美智男君 二、三お伺いをしたいと思ひますが、港灣整備五カ年計画が、四十年からやられていたやつを途中で計画変更というか改めて、新五カ年計画をつくるというところについて、理由書には港灣取り扱い貨物量が增大をし、海上輸送の合理化の必要性にかんがみて、港灣整備事業を緊急かつ計画的に促進していくためにこの法律をつくるのだと、こういつてあるのですが、何となく焦点がびんとこないのです。合理化というふうなことから考えれば、コンテナのようなことやいろいろ考へて、時期が切迫をしているからテンポを速めなければならぬとかいうような意味にもとれるし、貨物量増大というふうなことになるかと、じゃあ前のいわゆる五カ年計画、四十年から始

まったやつでは多少見通しが狂つておつたのかというふうな疑問もわくし、ちよつとびんとこないのですが、端的にいつてこれはどういふことなんですか。それをひとつ……。

○政府委員(宮崎茂一君) 四十三年度から御指摘のように港灣整備五カ年計画を変更するわけでございますが、ただいまは四十年からの五カ年計画の進行中でございまして、四十二年で三カ年終つたわけでございます。この時点に立つてこの古い計画を見ますと、もちろん昨年の三月に、第一点といたしましては経済社会発展計画という日本経済全体の将来計画の改定がございまして、港灣の計画というものは、経済全体の計画というものを参考にしてつくるわけでございますから、その昨年の経済社会発展五カ年計画の作成された時点におきまして、行政の筋としては、それに従つてこの計画というものは変えるべきであるというふうな私どもは考へております。したがうして、この第一点といたしましては、経済社会発展計画が改定になったんだから、それに伴つて港灣の計画も変えるのが筋であるというのが一つの点でございます。

それから、もう一つは、実は現実には御承知のように、現在の計画は四十四年を目標にいたしました計画でございまして、目標は十億五千万トン、四十年でこれをみますと、四十一年の予想貨物が八億一千四百萬トンでございます。これに對しまして実績は九億三千八百萬トン、一億二千四百萬トン上回つたわけでございます。これはいままでの経済成長の見方が非常に低かつたということでございますが、この目標が非常に上回つたということに對しまして港灣でどういふことが起つてきたのかという問題でございますが、御承知のように、各重要港灣、全国の重要港灣では非常に施設が足りない。特に木材の輸入、こういったものにつきましてはこの港におきましては木材は非常に輸入材が多くてどうにもならぬ、計画をつくり直してくれ、新しい計画をつくつて四十三年度からスタートしてくれ、こういう声が非常に

強いわけでございます。現に私どもも四十三年度から新しい計画に少しでも乗り移らなければならぬという港は大体重要港灣の中で六割くらいは、このいままでの計画でなくて新しい計画に乗りかえたほうがいいというものが六割くらいございまして。そういう点が実感としてどうしても地方の港灣管理者のほうでいままでの計画は捨ててひとつ新しい制度にしてみたい、各港ごとに貨物量が変わつてきた、油がふえてきた、あるいは木材がふえてきた、建設資材がふえてきた、こういう問題が実は各港ごとにあるわけでございます。もう一つは、先生のお話のように、過去のいまの五カ年計画はコンテナ輸送ということとは全然考へておりませんでした。昨年の十月にやつと外貿埠頭公団ができたわけでございます。それに伴ひまして外貿埠頭公団の事業を計画の中に繰り入れていく、そしてまたこの外貿埠頭公団の事業を五カ年間になるべくそういう近代的方向に持つていつて世界のこの海運の革命というものに對應していくということもあるわけでございます。

まあ大体そういうふうなことで、それから大型船、船型の大型化でございます。これにつきましても実は私も鉄鋼船につきましてはこの計画をつくる際には、これは現行計画をつくる際でございますが、五、六萬トン程度、それから油のタンカーにつきましては十萬トンから二十萬トンが最大だろつたというところをこの計画の作成の當時、つまり昭和三十一年ごろでございますが、そういうふうな考へておつたわけでございます。ところが現実にはもう鉄鋼船は十二萬五千トンというものが来年ごろ進水いたします。またタンカーのほうは二十萬トンというものが出ておりますし、二十萬トン、三十萬トン、こういうことになりましてやはり各港の計画もみな変えなければならぬ、あるいはまた全体的にも考え直さなければならぬ、こういうことで実はこの三カ年を終つた現在、つまり第四年度に入らないうちに第四年度から変えるということになつたわ

けでございまして、いかにこういつた海運界の船舶の大型化あるいはまた輸送の革新あるいは各港におきまして計画が大きくなったというふうなことになるかと思つてございまして。この前の計画は実は三年、ざつと申しまして四年目に入りまして、今回はぜひひとつ本年度からこういふものに変えていきたい、かように考えておるわけでございます。

○木村美智男君　そうすると、いまのような述べられたような幾つかの理由があつて、まあ計画を編み直したということなんですが、問題は、前の計画でも四十四年までですね。そうすると、四十四年までしょう。だから常識的に考えると、多少四十四年の年度の中で早目に予算を振り向けて、そして、いけば大体その計画変更せぬでも、言つてみれば第一次五カ年計画をやっている中で、そしてあらためて第二次を四十五年度から始める、その始まる計画は相当抜本的なものを取り入れたやつでやつていっても間に合うような、しろうと考へてすけれども、特別にこの打ち切つたといふことであつたためてやり直すといふものについて、いま言われておるのは、大体将来を展望してみれば船の大型化なり、あるいは輸送量が大きくなつてきた。そんなに急に港の施設が狭くなつてしまふというふうなものはないだろうといふこれはしろうと考へてすけれどもね。だから、あと一年ぐらいのところならそれはそれとして計画をやつていって、そして将来展望に立つたやつをきちつとやらないと何かこを、第二次五カ年計画をきめて四十七年度までをやるといふことにしたけれども、そのうち二、三年たてばまた変更するのじゃないかというふうな気持ちもするわけですね、だからそういう意味でいへば根本的にそういう、じつくりかまえた形でやるか、あるいは今度の四十七年度完成の五カ年計画でいけば大体当分、いまの成長率というふうなものからいくとどのくらい持つというのか、そこら辺の将来展望は、この新しい五カ年計画ではどう描いておりますか。

○政府委員(宮崎茂一君)　いま先生の御質問は、もう一年か二年くらいはいまの計画で何とかいけるのじゃないのか、また新しい計画はさらに何年続くのか、こういう御質問だと思つて、非常にむづかしい質問で、私も実は答へにくい質問でございまして、実は日本におきましますところの港湾整備五カ年計画も含めまして、経済計画あるいは社会資本の計画といふものは、大体自由主義と申しますか、そういう自由経済に立脚した計画でございまして、したがういまして、私どもの港湾の計画のほうから申しますと、一つの経済計画にいたしましても一つの計画という名に値するのかがどうか問題があるわけでございます。それは予測であるのか、あるいはまた国が全部責任をもつて計画どおり一〇〇%遂行しなければならぬものかどううかという点は非常に問題でございまして、私の感じております限りにおきましては、やはりこういった自由主義経済におきましますところの経済計画またはそれに準拠した社会資本の計画といふものはやはり変えていくべきじゃないか、これは学者の間でもいろいろ問題がございまして、五カ年計画といふものをつくつてそれを完全に遂行しなければならぬというふうなふうに固く考へるべきではないのでございまして。私はそう思いますが、したがういまして年度の途中で社会情勢が変りますればだんだん変えていく、ことに港湾の計画といふものは輸送需要といふものを念頭に置きまして、どういふふうな需要があるのか、あるいは海上輸送といふものがどうなるのか、あるいはまた貿易がどういふふうになるのか、物資ごと、あるいはその地域ごとにだんだんと実は変わつてくるわけでございます、なるべく早く変化に即した計画の改定といふものはすべきである、私は考へておるわけでございます、そういう一観点からいたしますと、やはり変えるべきときに変えていく、また、そうすることによって各港湾管理者が自分のところの港は、大体五カ年先にはこういふふうになると、そのためにはいろいろ

ならぬといふことで先々と、先手先手といふいろいろな計画をおつくりになる、これがやはり一つの地方開発のめどになるわけでございます、やはり五カ年計画といふものでも三年ないし四年たてば変えていく、経済情勢が変ればだんだんとそれに即した変え方をしていくというのが本筋ではないかろうかと思つてございまして。そういう一観点から申しますと、いまの計画はすでに三年たつて、あと一年かそこら何とかならぬかといふような御質問でございまして、これに對しましては、やはりこの際変えたほうがベターである、また現実的には各港ごとに実は計画の全体の子算をはりつけておりますので、各港の計画を變更いたしますといふわけの調整項目の中から持つていかなければならぬ。これは非常に事務的な話でございまして、そういう問題もございまして、ほとんど調整項目といふのはもうなくなつておりますし、したがういまして残つた計画といふものは非常に硬直化しているというふうなことになる。そういう点もございまして、したがういまして、そういう点、あるいはまた各港湾管理者に五年先の希望、そういったもの、自分のところの港はどうなるかといったビジョンを持たせる、あるいはまた経済計画に即応した計画をつくつていくという観点からいたしますと、変えるべきである、また変えたほうがベターであると思つてあります。また、いまの計画はどのくらい持つかといふようなことに對しましては、これは過去の計画が四年持ち、また三年持ちこたえたのと同じように、そのくらいは持つであらうといふ、これは単なる見通しでございまして。私も、しかしまあその間にいろいろな変動があれば、またそのときに変えざるを得ない。変えたほうがいいということになれば変えたほうがいいのじゃないか、何この五カ年を固執して、五カ年計画といふものを実績と計画と非常な差があるといふことをかえりみず、最終年度までやる必要はなからうと思つてございまして。したがういまして、この計画につきましても、もし今回のような非常にこのよ

うな差が出てきた、あるいはまた変える必要性があるといふ時点になれば、やはり三年して変えてもいい、あるいはまた、五カ年間続けていくとすればそれでもいい、これはやはり最終の時点に立つてそのときに考へるべき問題であらうと、まあこのように考へておるわけでございます。以上、答弁になつたかどうか分かりませんが、私の私見も交えましてお答えしたわけでございます。

○木村美智男君　港湾局長ね、まあいま私が聞いたのは、どうもいまお答えを聞いてみると、だいたいぶこう行き当たりばつたりに聞かされたのだよね。で、問題は、港湾といふたようなものは、まあ船の大型化、コンテナ化ももちろんですが、また別な側面から見れば、日本の貿易政策というふうなもの、やつぱり国内におけるあらゆる産業、社会資本等の、まあ言つてみれば社会経済発展計画に感られていふような、こういうふうなものも前提にあつて、そしてある程度長期の見通しを立てた上で、日本の港湾はいかにあるべきかという形でこの五カ年計画といふものは組まれているものと、こゝろまあ受け取つておつたわけですね。だから、これはいつまで持つかという話は、四十七年度で終わるこの第二次の五カ年計画に對して、港湾を整備した場合には、その施設が大体いまの社会経済発展計画からいつたらどのくらい持つだろうかといふことについてどう考へてすかといふのを聞いたので、計画の途中でまた計画を變更されるような話だと、これちよつと……いや全然まるきり私の考へていたこととも違つてくるので、そういう点をまあ実は聞きたかつたわけなんです。で、言うのは、根本にいけば社会経済発展計画それ自体に従つて、同じようなかつこうで日本の経済全体が進んでいくと見るか、いやある程度迂余曲折を経るかという、あるいはそのとおりにならないかという問題の見方にも関連をしてくるわけなんで、こはひとつ大臣に……、どうですか。

○國務大臣(中曾根康弘君)　大体スケールは大きな差が出てきた、あるいはまた変える必要性があるといふ時点になれば、やはり三年して変えてもいい、あるいはまた、五カ年間続けていくとすればそれでもいい、これはやはり最終の時点に立つてそのときに考へるべき問題であらうと、まあこのように考へておるわけでございます。以上、答弁になつたかどうか分かりませんが、私の私見も交えましてお答えしたわけでございます。

○國務大臣(中曾根康弘君)　大体スケールは大きな差が出てきた、あるいはまた変える必要性があるといふ時点になれば、やはり三年して変えてもいい、あるいはまた、五カ年間続けていくとすればそれでもいい、これはやはり最終の時点に立つてそのときに考へるべき問題であらうと、まあこのように考へておるわけでございます。以上、答弁になつたかどうか分かりませんが、私の私見も交えましてお答えしたわけでございます。

くして、お金をつけるのは多少はおくれてもいいから、あとになってほぞを噛まないようなことにしておくということが、私は賢明だと思うのです。そういう意味で鹿島港なんかは、あれは十万トンぐらいのスケールでしたけれども、あれを二十万トンに拡張したり、あるいは本材にしても、鉱石にしても、全般的に見てスケールを大きくした方向で計画を固めて実行していきたいと思うのであります。

○木村美智男君　それで四十七年度達成したら
先々新しい計画を立てぬでもどのくらい持つか
と……。

○政府委員(宮崎茂二君) 実第一点の社会経済発展計画、つまり日本の外貿とか、国内輸送を目標にして港湾計画を立てるべきじゃないかと、これはごもつとまでございまして、そのようにいたしております。四十七年の油が何トン輸入されるのを見込みであると、あるいはまた鉄鉱石が何トンどのくらい行くと、こういうふうな外貿のほうの数字から計算して各港の施設の計算をいたしておられます。また、国内輸送についてもそのとおりであります。いま、どのくらい持つかというお話でございますが、私、さつきちょっと聞き違えまして……。港湾施設のほうから申し上げますというのと、港湾施設のほうは大体ほとんど半永久と申しますか、百年——一応まあこの土木施設というも

のは五十年という耐用年数を言っており、港灣について見ますというと、しゅんせつというようなことがあるわけですが、これは埋まらない限り永久にもつわけでございます。岸壁施設その他は、五十年と言いますけれども、百年ぐらひはほんとともつと。しかし、それよりも先に経済的な寿命というのがやってまいります。船型が大きくなりますので、しゅんせつのはうはそれ以上に掘りなければならぬ。十メートルに掘ったものを二十メートルに掘ると。しかし十メートルに掘ったものはそのときに役立つわけでございます。また、岸壁にいたしましても、十メートルのものを十五メートルにする場合には、

岸壁を延ばしてやるということは技術的にはできます。したがって、この五カ年間でつくったこの社会資本というものは、ほとんど半永久に日本の社会資本のストックとして残るわけでございます。また、しかしながら先生のおっしゃったように、四十七年までのこの計画をつくって、あとにも全然要らないのかというようなふうにも聞かえたんでございますけれども、そうじゃないん

で、日本経済が、それから貨物の輸送量とか、あるいは船舶の大型化とか、そういったものが一切とまって横ばいになりますれば、あるいはその時点においていろいろ考える必要があるかと思いますが、まあやはり成長する社会でございますから、その時点になればさらにさらにまた必要になつてくる。あるいはまた貨物はふえなくても、もっとより便利に輸送したいと。現在の港湾の計画でもまだ六大港におきましてはしけを使わなければならぬといった問題も出てきますし、貨物がふえなくても、はしけの労働力がないという関係で、はしけを使わず、もっと岸壁をつくらなければならぬという計画も出てきましようし、やはりこれはその時点において必要な社会情勢と申しますか、そういったものを勘案してなるべくスムーズに港湾の貨物が取り扱えるように港湾の計画をしていくと、こういうことにならうかと思ひます。

○委員長(谷口慶吉君)　ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。
○木村美智男君 港灣局長ね、まあまあ最後のは

うなんだけど、そこから先を少し実は聞きたかったわけよね。つまり、さっき、四十一年度予定したのが八億一千四百万トンだったと、ところが実績は九億三千八百万トンだというようなことで、ふえてきていると。だから計画変更をして新しい五カ年計画というものをやっているわけだ。それという調子でいくと、第二次の五カ年計画によって大体予想をした十五億トンぐらいですね、その關係が大体設備をしたもので、その第二次計画が即

十七年にてき上がれば、五十年あるいは五十五年ぐらいまではあとと手直しせぬでもいくのか、それともすぐまた第三次の計画を立てなければ港が一ぱいになってしまうのかという、そこら辺をどういうふうに予想しておるかという実は質問なんですよ。で、大臣にほんとと聞いたんだ、この質問はね。大臣ちよっとお疲れのようだったから……。

それだね、大臣。実は、でかいのがいいというのは、これはチョコレートの宣伝だよね、「大きいことはいいことだ」なんという。(笑声)それで、ぼくはやっぱりそれは実はいま話題になつてる合併問題、こういうものに少し興味を持ってるものだから、実は新しい産業政策の中で、化学産業はどの程度の規模にする、石油業はどれぐらいの規模に将来持っていくとかいうような、総合的なやはり社会発展計画というものが立てられた中の一環として、したがって港はこうなければならぬと、こういう関係に曲がりなりにもなっているんじゃないかと思うんですよ、これは。そういう意味で言えば大臣のそのでかい話はけっこうなんだけれども、それじゃ大体その計画にうまいこと乗っかって、大体いつごろまで需要を満たし得るのか、あるいはその貿易要請にこたえていけるのか、とか、あるいはその意味で実は何ったわけです。で、銭もないときに、でかいほうがいいからって必要以上

のものをつくつてこしらえておくというほど余裕
はいまはないから、そういう意味もあつて何つた

わけですが、そこら辺を港灣局長ね、いいですよ。四十七年にできて、いまの状態でもし貿易の

關係やなんかがこの調子でふえていくとなれば、大体予測でいいですから、五十年なら五十年、そこから辺でまた計画を立て直さなければならぬと思ふ、というようなことでいいですから、そこから辺はどういうふうに見ているかということだけ、簡単にいいです。

○政府委員(宮崎茂一君) この計画は御承知の通りに、四十七年まででございまして、約十五億圓を目標にいたしております。四十一年が九億四

千九百トンでございいますので、まあこの数字を入れましてもどうなるか、将来は非常にわかりにくいのですが、大体十五億トン前後に落ちつくのではないかと思います。したがって、一応私ではいまの状態であれば、四十七年でこの計画のぎりぎりまで実はやりたいと思っていますし、またさうなるのじゃないか。四十七年の時点におきましてはまた変えなければならぬと思います。しかしか

し、そのときにその時点でいまのこの施設でどのくらいまでぎりぎりにもつかという先生のお話でございしますが、やはり港湾というのは多少の何と申しますか弾力性はございますので、まあ一年二年は何とかもつかもしれない、そういう程度のものであります。

○國務大臣 中曾根康弘君　私の感じを申し上げますと、コンテナは非常に発展してくる可能性がありますから、コンテナ埠頭はもう小さ過ぎて足りなくなるのではないかと、四十七年前後になりますと著しく不足するのではないかと。それから内航海運も同じように、国内の輸送関係が相当詰まつて内航海運に移行してくる可能性が非常にあると思います、運賃その他の関係からしまして。だからさつちのはりも窮屈になるのではないかと、四十七年精一ぱいではないかという気が私の感じではしております。大体経済予測見ますと、年二百億ドルぐらゐの経済成長、経済膨脹というものが考

られております。国民所得にしまして。その率で発展しますと、いまの外貿、コンテナ船というような面において、著しく足りなくなるのではないかと、そういうふうに心配を持っています。

○木村美智男君　そういうお答えになりましたから、もう一年待つていいじゃないかというしろろろとの考えではだめなんだということわかりました。

そこで、港務局長、いま新しい計画でやろうとしてゐる整備計画のおもなものを、たとえば外国貿易が特にふえるような、だから木材なんかについてはこういうところだと、おもなところをあげてもらつて、その整備のやり方なり、予算をつけて

港、こういったものを整備していきたい。構想と
 しますか、港の発展を中核にいたしました新産工
 特の整備地域でございますが、これの中核になる
 港、こういったものを整備していきたい。構想と

をする面が非常に多い。この点でやはり横浜なんかでもそうですが、ほかからいろいろな港灣整備に伴っての借金というか、実際は公債でしようけれども、その償還がやはり地方の財政にとってはいきわたる重い負担になっている。だからこの面を

○木村美智男君 公団をつくつてやっているところは、比較的そういう意味で最近のことでは救済されていると思うんですよ。たとえば鹿島みたいな関係は公団までほめていかないでしょう。だからそういう面も含めて、こういう法律がつくら

さい。これには明確にもう労働者側委員からこれに反対の意見があったと、こう書いてある。それで、実際に新旧対照表まで出ているのですがね。上のほうは少し賃金区分も改善をしたようですが、四

級五級あたりになると、現状の据え置きのままに
なっているのだ。そうだとすると、昔よく言われ
た風太郎と言われるそういう関係はまだいまでも
残っているのですよね。したがって登録日雇い港
湾労働者の就労日数を確保する、あるいは港湾勞
働の秩序を確立するという、そういうためにこの
手当制度をつくっているわけですから、はたして
こういうようなことで就労日数を確保できるの
か、あるいは港湾労働の秩序が確立できるのか、
こういう問題については、主管は労働省ですけれ
ども、港湾関係のやっぱり一つの問題点でもある
ので、どうなんだろうかと、お考えだけひとつ聞
かしておいていただいて、またいずれかの機会に
労働省のほうからも伺います。

○政府委員(宮崎茂二君) 御承知のように港湾労働は相当部分を日雇いに依存をいたしております。全国で大体常用労働者というものは六万人くらいでございます。一万八千人くらい日雇い労働者でございます。最近の労働省の報告を見ますというところ、おおよそその日雇い労働者が非常に不足になっておりまして、求人数に対して八三〇程度の労働者しか得られないという報告、これは職業安定所の報告でございます。そういうふうになっております。

私どももいたしましては、なるべくこの港湾労働というものを円滑にしていだきまして、港湾の運送が円滑にいけばよろしいわけでございます。なおまた港湾サイドから見ますというところ、だんだん近代化されてまいりますから、機械化が行なわれる、したがって労働者の質もよくならざるを得ない。私どもは港湾労働という職場がもつと魅力のある職場になりまして、もつと技能者のものになっていく、そして労働者はほとんどふえなれないと思ひますし、貨物はどんどんふえていくということでございますから、どうしても機械化せざるを得ない、そういうことから、やはり常用ということをお願いしているわけでございます。先ほども労働者側の何か反対があったというよ

うな問題が指摘されましたが、たぶん雇用調整手当の日額の問題だろうと思ひますが、この点につきましては、労働省の所管でございますので、ここで答えはいたしかねます。

○木村美智男君 以上で終わります。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○小酒井義男君 土曜、日曜、月曜と三日間、実は北海道の災害地の調査に行ってきたわけなんです。私の回った範囲で、苫小牧あるいは室蘭等埠頭の損害を受けておりますけれども、特にひどいのは函館なんです。ほとんどこれはもう国鉄の棧橋を含めて根本的に建て直しをせなければならぬ状態だということに見てきたのですが、これは港湾とは直接の関係はないかと思ひますけれども、早急に事業を始める必要があると思ひますが、何かお考えがあれば承っております。

○政府委員(宮崎茂二君) 函館につきましては、私どもの港湾局の管轄で申し上げますと、港湾施設——港湾の公共土木施設でございますが、この被害が、現在まいておられますのが五億六千万円でございます。それから港湾機能施設でございますが、上屋とか、そういうものが二千万円、これが目下、昨日十七時現在の報告でございます。したがって、昨日十七時現在の報告でございます。したがって、昨日十七時現在の報告でございます。

それが、現地のほうに、応急工事であれば現地でやってもらいたい。つまり鉄道棧橋の裏側の若松町のところが浸水しておるようですが、これは応急工事ですぐやるようにいたさしたいと思います。それから、私どものほうの防災課長が政府の視察団の一員として参加いたして帰っております。それで、早速現地の災害の査定ができるような態勢ができましたならば、すぐ査定官を派遣いたしまして緊急査定をする、それに基づいて緊急復旧を行なう、そういうようなことを現在考えております。なおまた、函館につきましては、中央埠頭と、

それから国鉄埠頭の裏側が非常にひどいということとを聞いておりますし、これもいろいろ不便がございます。復旧だけではだめじゃないか、改良すればいいじゃないかという意見もございまして、これにつきましても至急検討するようにいたしたいと思ひます。

○小酒井義男君 現地を見て、下のほうはいちやうといるのです。上はコンクリートのあれが残っていても、下のぞいてみると下が明るくというふうな状態なんです。ああいう地震が将来も起こり得るというふうな条件のところを、すべてもそうすけれども、埠頭等の構造について、やはり従来どおりでいいのかわるか検討する必要があるのじゃないかと思ひますが、そういう点はどうなんでしょうか。

○政府委員(宮崎茂二君) 最近つくります岸壁は、地震を考慮いたしまして、どのくらいの地震という地震を考慮いたしまして設計をいたしております。しかし函館につきましては、だいぶ前につくったところが実はこれでおります。したがって、その点は地震も考慮いたしまして復旧はいたします。

○委員長(谷口慶吉君) 次回は、二十三日午前十時開会とし、本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめておきます。
本日はこれにて散会いたします。
午後三時三十八分散会