

第六十一回国会 運輸委員會 議 録 第三号

昭和四十四年二月十九日(水曜日)

午前十一時開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君 理事 大竹 太郎君

理事 川野 芳満君 理事 徳安 實藏君

理事 古川 文吉君 理事 細田 吉藏君

理事 小川 三男君 理事 野間千代三君

理事 山下 榮二君

加藤 六月君 金子 岩三君

菅 太郎君 木部 佳昭君

中川 一郎君 福家 俊一君

福井 勇君 箕輪 登君

井上 泉君 板川 正吾君

神門至馬夫君 内藤 良平君

矢尾喜三郎君 米田 東吾君

渡辺 芳男君 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 原田 憲君

出席政府委員

運輸省鉄道監督 町田 直君

局長 黒住 忠行君

運輸省自動車局長 河毛 一郎君

海上保安庁長官 久保 三郎君

委員外の出席者

議員 日本国有鉄道総裁 石田 禮助君

日本国有鉄道副総裁 磯崎 勲君

専門員 小西 真一君

二月十二日

委員福家俊一君辞任につき、その補欠として赤澤正道君が議長の名で委員に選任された。

同月十七日

委員沖本泰幸君辞任につき、その補欠として矢野鈞也君が議長の名で委員に選任された。

同月十九日

委員赤澤正道君辞任につき、その補欠として福家俊一君が議長の名で委員に選任された。

同日

理事川野芳満君同日理事辞任につき、その補欠として細田吉藏君が理事に当選した。

二月十八日

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇号)

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一一号)

船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第三二号)(予)

同月十二日

農道踏切の改善に関する請願(岡本茂君紹介)(第四九〇号) 同(森義福君紹介)(第四九一号)

同月十八日

奥羽線及び羽越線の複線電化促進に関する請願外一件(鈴木一君紹介)(第六九八号)

国鉄深名線の存置等に関する請願(篠田弘作君紹介)(第七七九号)

農道踏切の改善に関する請願(奥野誠亮君紹介)(第八二六号)

国鉄及び私鉄運賃の値上げ反対に関する請願(田代文久君紹介)(第八三七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣

提出第一〇号)

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一一号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

陸運、海運、航空及び海上保安に関する件(基本施策に関する問題)

〇砂原委員長 これより会議を開きます。

この際、理事辞任の件についておはかりをいたします。

理事川野芳満君から理事を辞任したい旨の申し出がありますので、これを許可するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

〇砂原委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

つきましては、その補欠選任をいたさなければなりません。これは先例によりまして、委員長において指名したいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

〇砂原委員長 御異議なしと認め、よって、理事に細田吉藏君を指名いたします。

この際、暫時休憩いたします。

午前十一時一分休憩

午後二時四十五分開議

〇砂原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案を一括議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。原田運輸大臣。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項を削る。

第三条を次のように改める。

(鉄道の普通旅客運賃)

第三条、鉄道の普通旅客運賃の賃率は、営業キロ一キロメートルごとに、五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルをこえる部分については二円五銭とする。

2 鉄道の普通旅客運賃は、営業キロの区間別に定めるものとし、その額は、各区間の中央の営業キロについて前項の賃率によつて計算した額とする。

第五条第二項中「二等の」を削る。

第六条中「客車及び船室の寝台その他」を「寝台料金、特別車両料金その他の客車及び船室」に改める。

第九条の二中「運賃及び料金」を「運賃等」に改め、同条第五号中「寝台料金」の下に、「特別車両料金」を加え、同条に次の一号を加える。

六 第三条第二項の営業キロの区間

別表第一を次のように改める。

別表第一

第四条の規定による

航路の普通旅客運賃表

航 路

運 賃

円

青森一函館

500

宇野一高松

120

仁方一堀江

300

宮島一宮島

50

大島一小松港

60

附則

(施行期日)

- 1 この法律は、昭和四十四年四月一日から施行する。
- 2 民事訴訟費用法の一部改正
(民事訴訟費用法(明治二十三年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。
第十三条第一項中「二等以下ノ船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」を「船賃(船賃ニ付等級ノ区分ヲ設クル汽船ニ在リテハ二等以下ノ船賃)」に改める。
(刑事訴訟費用法の一部改正)
3 刑事訴訟費用法(大正十年法律第六十八号)の一部を次のように改正する。
第四条中「二等以下ノ船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」を「船賃(船賃ニ付等級ノ区分ヲ設クル汽船ニ在リテハ二等以下ノ船賃)」に改める。
(公職選挙法の一部改正)
4 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。
第九十七條の二第一項第一号中「二等又は三等運賃等(鉄道連絡船にあつては一等又は二等運賃等)」を「運賃等(運賃等について等級の区分を設けている船舶にあつては、二等又は三等の運賃等)」に改める。
(国家公務員等の旅費に関する法律の一部改正)
5 国家公務員等の旅費に関する法律(昭和二十五年法律第百十四号)の一部を次のように改正する。
第十六条第一項中「一等特別座席料金及び一等指定座席料金」を「及び特別車両料金」に改め、「含む」の下に「並びに座席指定料金」を加え、同項第五号を次のように改める。
五 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は七等級以上の職務にある者が第三号の規定に該当する線路で特別車両料金を徴する客車を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する

る急行料金のほか、特別車両料金

第十六条第一項第六号中「一等指定座席料金」を「座席指定料金」に、「前号に該当する場合を除き、第二号」を「第二号又は第三号」に、「及び第四号」を「第四号」に改め、「急行料金」の下に「及び前号に規定する特別車両料金」を加え、同条第三項中「一等指定座席料金」を「座席指定料金」に改める。

第十七条第一項中「特別船室料金その他船室の特別の設備を利用するための料金及び寝台料金」を「寝台料金及び特別船室料金」に改め、「含む」の下に「並びに座席指定料金」を加え、同項第四号を削り、同項第五号中「前各号」を「前三号」に改め、「及び料金」を削り、同号を同項第四号とし、同項に次の二号を加える。

五 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は七等級以上の職務にある者が第三号の規定に該当する船舶で特別船室料金を徴するものを運行する航路による旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する寝台料金のほか、特別船室料金

六 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は七等級以上の職務にある者が座席指定料金を徴する船舶を運行する航路による旅行をする場合には、前各号に規定する運賃及び料金のほか、座席指定料金

日本国有鉄道の財政の再建に資するため、日本国有鉄道の普通旅客運賃の額を改定するとともに、旅客運賃の等級を廃止する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案
日本国有鉄道財政再建促進特別措置法
(趣旨)

第一条 この法律は、日本国有鉄道をして、将来とも国民経済及び国民生活におけるその使命を遂行させるため、日本国有鉄道の財政の再建の促進に關してとるべき特別措置を定めるものとする。

(財政再建の目標)
第二条 日本国有鉄道の財政の再建の目標は、將來にわたるわが国の交通体系においてその果たすべき役割に應じうる近代的经营体制を確立し、昭和五十三年度までにその損益計算において利益が生ずるよう財政の健全性を回復することに置くものとする。

(基本方針)
第三条 運輸大臣は、昭和四十四年度以降十年間(以下「再建期間」という。)における日本国有鉄道の財政の再建に關する基本方針(以下「基本方針」という。)の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

2 基本方針には、將來にわたるわが国の交通体系において日本国有鉄道が果たすべき役割及び日本国有鉄道の近代的经营体制の確立に關する基本的な構想その他日本国有鉄道の財政の再建の目標に關する事項並びにその目標を実現するために必要な国の施策及び日本国有鉄道の措置に關する基本的事項を定めるものとする。

3 運輸大臣は、第一項の閣議の決定があつたときは、遅滞なく、基本方針を日本国有鉄道に通知しなければならない。

(再建計画)

第四条 日本国有鉄道は、前条第三項の規定により基本方針の通知を受けたときは、これに基づき、再建期間における日本国有鉄道の財政の再建に關する經營の基本的な計画(以下「再建計画」という。)を定め、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 再建計画は、次の事項について定めるものとする。

- 一 業務の運営の基本方針
- 二 輸送需要及び輸送力に關する事項

三 輸送の近代化及び安全の確保に關する事項

四 業務の運営の能率化に關する事項

五 収入の確保に關する事項

六 損益に關する事項

七 その他財政の再建に關し必要な事項

3 運輸大臣は、第一項の承認をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(長期資金の貸付け)

第五条 政府は、再建期間中の毎年度、日本国有鉄道に対し、昭和四十四年三月三十一日における次の債権に關し受け取るべき利子の額に相當する金額の範囲内において、政令で定める融資条件による長期資金を貸し付けるよう特別の配慮をするものとする。

一 政府が引き受けた鉄道債券による債権

二 日本国有鉄道法施行法(昭和二十四年法律第百五号)第九条第二項の規定による債権

三 その他政府が日本国有鉄道に対して貸し付けた長期資金に係る債権

(利子補給)

第六条 政府は、再建期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、前条の規定により貸し付けた長期資金に關し日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給する。

(補助金)

第七条 政府は、昭和四十四年度から昭和五十七年度までの毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、当該年度の前年度に相當する日本国有鉄道の事業年度から前七箇事業年度(昭和四十四年度から昭和五十年年度までの事業年度に限る。)における工事勘定の支出に充てられた資金に係る費用の一部について補助する。

(再建計画の実施状況の報告)

第八条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、再建期間中の毎事業年度における再建計画の実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(改善命令)

第九條 運輸大臣は、日本国有鉄道の業務の運営が再建計画に適合しないと認めるときは、日本国有鉄道に対し、その業務の運営について必要な命令をすることが出来る。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

日本国有鉄道の財政の現状にかんがみ、その財政の再建に關し、政府の基本方針及びこれに基づき日本国有鉄道の経営の基本的な計画並びに國のとるべき援助の措置等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○原田國務大臣 たいま議題となりました日本国有鉄道運賃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。

日本国有鉄道は、近年におけるわが國經濟の急速な發展に伴つて増大する輸送需要に対処するため、第一次及び第二次五カ年計画に引き続き、昭和四十年年度を初年度とする第三次長期計画を策定し、大都市通勤輸送の改善、幹線輸送力の増強、保安対策の強化等のために必要な工事を進めてまいりました。その結果、前期工事が一応の進捗を見た昭和四十三年十月を期し、面期的な輸送改善を実施いたしました。今後さらにこれを推進し、國民經濟及び國民生活における要請にこたえることとしております。

一方、國鉄財政の現状は、昭和三十九年度以來大幅な欠損を続け、昭和四十三年度におきましては、同年四月一日から定期旅客運賃の改定を行なったにもかかわらず、なお一千四百億圓に及ぶ膨大な欠損が見込まれ、このまま推移すれば、一兩年度中には償却前赤字を生じ、自後、赤字は加速度的に増加し、速からず破局的な状態に立ち至るものと憂慮されるのであります。

このような現状にかんがみ、政府といたしましては、各界の學識経験者からなる國鉄財政再建推進會議を開催し、抜本的な國鉄財政再建の諸施策について鋭意検討を進めてまいりましたが、昭和四十三年十一月一日、同會議から「國鉄みずからの徹底的な經營の能率化、合理化、國及び地方公共団体の財政援助と並んで運賃改定を行なう必要がある。」とする意見書が提出されたのであります。

政府といたしましては、同意見書の趣旨にのっとり、國鉄の能率化及び國の財政措置に關し、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案を本法律案とあわせて提案いたしてあり、また、昭和四十四年度予算案におきましてこの点につき十分の配慮を行なつております。

これらの諸点にかんがみ、國鉄財政の再建をはかるためには、この際國民各位の十分なる御理解と御協力を得て、必要最小限の運賃改定を行なうこともまたことにやむを得ないものと決意した次第であります。

この法律案の提案にあたりましては、運輸審議會の答申を尊重したのもよりでありましたが、運賃改定の國民生活に与える影響も十分考慮いたしました。

次に、運賃改定の具體的内容について申し上げます。

まず、鉄道の普通旅客運賃の賃率につきましては、現行では、營業キロ一キロメートルごとに、四百キロメートルまでの部分については三円六十五銭、四百キロメートルを超える部分については一円八十銭となつておりますが、これをおおむね一五%引き上げるとともに、遠距離運賃減額の一部は正いたしました。五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルを超える部分については二円五銭に改定することとしたしました。なお、鉄道の普通旅客運賃は、この賃率によつて營業キロの区間別に定めるところとし、この營業キロの区間を定める場合には運輸大臣の認可を要することとしたしました。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、近傍または類似の民營航路の運賃等を勘案して改定することとしたしました。

第三に、旅客運賃の等級につきましては、現在二等級制となつておりますが、最近における一等車と二等車との設備格差の縮小、旅客の利用の実態等を勘案し、ひいては業務の能率化に資することともなりますので、この際等級を廃止することとしたしました。これに伴ひまして、従来の一等車を利用する場合には特別車両料金を要することとし、この料金につきましては運輸大臣の認可を要することとしたしました。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何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。

続いて、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、近年におけるわが國經濟の急速な發展に伴つて増大する輸送需要に対処するため、第一次及び第二次五カ年計画に引き続き、昭和四十年年度を初年度とする第三次長期計画を策定し、大都市通勤輸送の改善、幹線輸送力の増強、保安対策の強化等のために必要な工事を進めてまいりました。その結果、前期工事が一応の進捗を見た昭和四十三年十月を期し、面期的な輸送改善を実施いたしました。今後さらにこれを推進し、國民經濟及び國民生活における要請にこたえることとしております。

一方、國鉄財政の現状は、昭和三十九年度以來大幅な欠損を続け、昭和四十三年度におきましては、同年四月一日から定期旅客運賃の改定を行なったにもかかわらず、なお一千四百億圓に及ぶ膨大な欠損が見込まれ、このまま推移すれば、一兩年度中には償却前赤字を生じ、自後、赤字は加速度的に増加し、速からず破局的な状態に立ち至るものと憂慮されるのであります。

このような現状にかんがみ、政府といたしましては、各界の學識経験者からなる國鉄財政再建推進會議を開催し、抜本的な國鉄財政再建の諸施策

について鋭意検討を進めてまいりましたが、昭和四十三年十一月一日、同會議から「國鉄みずからの徹底的な經營の能率化、合理化、國及び地方公共団体の財政援助並びに運賃改定を行なう必要がある。」とする意見書が提出されたのであります。

政府といたしましては、この意見書の趣旨にのっとり、本法案により、政府が決定する國鉄財政再建の基本方針及び國鉄の定める再建計画の実行を通じて日本国有鉄道の近代化、能率化の推進を確保するとともに國の財政措置を規定し、別に本國會に提案いたしてあります日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案とあわせ、國鉄、國及び國民の三位一体となつた抜本的財政再建施策の推進をはかることとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一は、財政再建の趣旨及び目標であります。本法による財政再建は、國鉄に將來とも國民經濟及び國民生活におけるその使命を遂行させることを趣旨とするものであり、また、その財政再建の目標は、將來にわたるわが國の交通体系において國鉄が果たすべき役割に應じ得る近代的经营体制を確立しつゝ、少なくとも今後十年間の財政再建期間の最終年度には黒字が生ずるよう財政の健全性を回復することにあることを明らかにいたしてあります。

第二は、財政再建策の樹立とその実施であります。が、財政再建期間中における國鉄の財政再建に關する基本方針、及びこの基本方針に基づき國鉄が運輸大臣の承認を得て定める財政再建に關する經營の基本計画のつとめて諸般の施策を推進することとしたしてあり、また、その実行の担保についても遺憾なきを期してあります。

第三は、國の財政措置についてであります。が、昭和四十三年度末現在で資金運用部、簡易生命保険及び郵便年金特別会計及び國債整理基金特別会計が日本国有鉄道に対して有する債権にかかる利子に相当する金額の範囲内で、再建期間中の毎年度、政府が政令で定める特別の融資条件により長

期資金を日本国有鉄道に貸し付けるよう特別に配慮すること及び再建期間中この長期資金にかかる利子を政府が利子補給すること並びに昭和四十三年度予算から実施されました国鉄財政再建補助金を昭和五十年年度工事までを対象として交付することとしたしております。

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

○砂原委員長 次に、久保三郎君外九名提出の日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案を議題とし、提出者より提案理由の説明を聴取することといたします。久保三郎君。

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法

(目的)

第一条 この法律は、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關し、日本国有鉄道の財政の健全化について配慮しつつその緊急かつ計画的な実施を促進するために必要な特別の措置を講ずることにより、輸送力の増強、貨物輸送の近代化及び輸送の安全の確保を図り、もつて経済基盤の強化と国民生活の安定向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「鉄道施設整備事業」とは、日本国有鉄道が行なう次の各号に掲げる事業をいう。

- 一 線路を増設し、及び改良すること。
- 二 鉄道車両を整備すること。
- 三 貨物輸送施設を整備すること。
- 四 鉄道保安施設を整備すること（踏切道を立体的に改良することを含む）。

五 その他政令で定める鉄道施設を整備すること。

(鉄道施設整備七箇年計画)

第三条 日本国有鉄道は、幹線鉄道（これに準ずる主要な鉄道を含む）の輸送力の増強、貨物輸送の近代化、通勤輸送の混雑の緩和及び輸送の安全の確保を図るための昭和四十四年度以降七箇年間に於いて実施すべき鉄道施設整備事業に関する計画（以下「鉄道施設整備七箇年計画」という。）の案を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

2 鉄道施設整備七箇年計画には、次の各号に掲げる事項を定めなければならない。

- 一 七箇年間に於けるべき鉄道施設整備事業の実施の目標
- 二 七箇年間に於けるべき鉄道施設整備事業の量

3 運輸大臣は、第一項の規定により鉄道施設整備七箇年計画の案の提出を受けたときは、閣議の決定を求めなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、その旨を日本国有鉄道に通知しなければならない。

5 前項の規定は、鉄道施設整備七箇年計画を変更しようとする場合に準用する。

（助成）
第四条 政府は、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、鉄道施設整備七箇年計画の実施に要する経費の三分の一を補助するものとする。

第五条 政府は、日本国有鉄道に対し、昭和四十四年度から昭和五十年年度までの毎年度、昭和四十四年三月三十一日現在において日本国有鉄道が政府に対して負う次の各号に掲げる債務に係る当該年度分の利子支払額に相当する金額を補助する。

- 一 日本国有鉄道法施行法（昭和二十四年法律第五号）第九条第二項の規定により負う債務

二 資金運用部資金（資金運用部資金法（昭和二十六年法律第百号）第六条第一項の資金運用部資金をいう）又は簡易生命保険及郵便年金特別会計の積立金の融通を受けた長期借入金に係る債務

三 政府が引き受けた鉄道債券に係る債務

第六条 政府は、日本国有鉄道に対し、昭和四十四年度から昭和五十年年度までの毎年度、日本国有鉄道が昭和四十四年三月三十一日までに発行した鉄道債券（前条第三号に規定するものを除く。）及び日本国有鉄道が同日までに国際復興開発銀行から借り入れた長期借入金について、当該鉄道債券及び当該長期借入金の当該年度分の利子支払額のうち、利息の定率を年五分として計算して得た額をこえる部分に相当する額の利子補給金を交付する。

附則

この法律は、昭和四十四年四月一日から施行する。

理由

日本国有鉄道が有する使命の重要性にかんがみ、輸送力の増強、貨物輸送の近代化及び輸送の安全の確保を図るため、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關し、その財政の健全化について配慮しつつ緊急かつ計画的な実施を促進するために必要な特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、平年度約千八百億円の見込みである。

○久保議員 日本社会党提出、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案について、提案者を代表し、その理由を御説明いたします。

戦後、国鉄は他産業の発展に著しく立ちおくれ、安全性さえ疑われるに至り、その整備をはかるため、昭和三十二年より二次にわたる五カ年計画が策定されました。しかし、いずれも途中で修正を余儀なくされ、たゞいまは昭和四十四年度より始まった第三次長期計画の四年目を終わろうとしております。しかし、この計画もその半ばにおいて三たび修正せねばならない羽目におちついております。

いま、その経緯を振り返ってみます。国鉄は戦後しばらくの間、民生安定、経済復興の名のもとに荒廃した施設を酷使してまいりましたが、昭和二十四年マッカーサー指令によって、労働問題処理のため、従来の国営事業に独立採算性のワクをはめ、公共企業体となりました。しかし、公共企業体に移行したものの、経営に何らの改善を加えられないまま、引き続くインフレの中で老朽施設を食いつぶし、ついに桜木町、あるいは洞爺丸等の事故を引き起こすに至りました。ここにおいて、もはや老朽施設も限界に達し、昭和三十二年を初年度とする第一次五カ年計画が、老朽施設の取りかえを中心として実施に移されたのであります。しかし、この第一次五カ年計画は、資金計画に行き詰まりを来し、かつ、計画が経済の伸展に即応し得ない小規模のものとなり、四年目で打ち切り、昭和三十六年度から第二次五カ年計画として出直したのであります。この計画は東海道新幹線を完成させ、鉄道経営に新しい分野を切り開いたものの、全体の計画はこれによって制約を受け、一方、都市における過密化は急速に進み、既設線区の輸送力は質、量ともに立ちおくれ、輸送需要を満たすことが困難となり、昭和四十年から第三次長期計画に移行し、今日に至っております。昭和三十二年第一次五カ年計画発足以来ここに満十二年、施設整備が意のごとくならぬまま、いまや国鉄は経営の危機に直面し、抜本的な対策を必要としております。三次にわたる長期計画がいずれも成功せず、中途挫折した原因は、すでに申し述べたとおり、計画が経済の伸展に即応しな

い小規模なものであったこともさきながら、計画の実行を裏づける資金が、硬直した運賃の値上げと資金コストの高い一般からの借入れ金によってまかなわれ、財政の悪化を一そう深刻ならしめたからであります。また、施設の不備と相まって国鉄の陸上交通における独占性は失われ、輸送分野は伸び悩み、この面からの自己資金の調達に困難となり、政府は政策実行のためのいわゆる公共負担を国鉄に背負わせながら積極的な財政援助を与えぬまま今日に至ったからであります。

特にこの際指摘しておきたいことは、国鉄が去る昭和三十九年度予算要求にあたり、政府に強く財政援助を要求しましたが、いれられず、政府は国鉄基本問題懇談会を設置し「責任をもって国鉄経営の抜本的再建のための計画と資金確保について検討する」との約束とすりかえたのであります。しかし、昭和三十九年度一ぱいかかっての検討の結果、数多くの対策案が打ち出されはしたものの、結局、昭和四十年年度から七か年間に約三兆円の資金投入が必要であること、その資金調達は相変わらず運賃値上げと借入れ金によることが実行されたにすぎません。まさに、国鉄をして今日の事態に立ち至らしめた責任の一半は政府にありといっても過言ではありません。

いま国鉄をしてその本来の任務を遂行させることが国民経済上いままでも以上に必要であるとするならば、経営の安定と将来の発展が期待できる内外の条件を整備するための基本的な施策が実行に移される必要があります。

それはまず第一に、国鉄をして陸上交通に確固たる地位を占めさせることであり、それに即応した施設の増強と近代化を行なわせ、経営安定の基盤をつくることとあります。すなわち、国鉄が担当すべき輸送分野は、その特性からして、主として中長距離貨物、都市間旅客及び通勤輸送であり、それが、それぞれについて国鉄はその能力を欠いており、また、これが増強をはかることであり、また、総合交通政策によって他の交通機関との調整をはかる必要があります。

その第二は、現に経営の重任となっている財政的、制度的諸要因を取り除き、再建を容易ならしめることであります。

この二つの基本的な方針は、いわゆる企業性のみを強調し、その公共性を失わせるものであってはならず、また、国鉄の全国一体的運営による国民経済上の利益をそこなうものであってはなりません。

以上申し述べたところに従って、制度を確立し、国鉄の施設を整備するとともに、その財政の健全化をはかり、国鉄経営の再建をはかるため本法案を提案した次第であります。

次に、法案の内容について御説明いたします。

まず第一に、鉄道施設についてであります。国鉄が受け持つべき輸送分野は、すでに申し述べたとおり、主として都市間旅客輸送、中長距離大量貨物輸送及び通勤輸送であります。国鉄の現状はその責任を果たすことが困難でありますので、それぞれの施設を計画的に整備しようとするものであります。そのためには、非効率な幹線及び亜幹線の輸送力増強をはかることであります。これらの線区はいまだに単線部分を多く持ち、軌道強化も行なわれず、近代化の輸送機関としての能力を欠き、そのすべてがいわゆる赤字線であって、経営の重任となっておりますので、これらのそれぞれに対し、線区別の増強計画を立て、改良を加え、本来の任務を遂行させるとともに、経営の改善をはかうとするものであります。

また、国鉄の貨物輸送は、経済の発展に即応する輸送力増強、近代化がおくれ、国鉄が果たすべき役割りを果たし得ないものがあります。よって、これを増強し、近代化することとしたのであります。これは国鉄の経営を好転させるばかりでなく、その使命達成上必要なことであり、特に最近における陸、海、空を通じて進みつつある輸送革命の中でとらねばならない当然の措置であります。

次は、通勤輸送の増強であります。都市における路面交通の渋滞を緩和し、通勤地獄を解消するため、都市高速鉄道の建設促進を含む

む鉄道輸送力の増強は、都市交通全体の立場から進める必要がありますが、特に国鉄が果たすべき役割りは大きなものがあります。この輸送力増強は、経営の再建という観点よりは、むしろその特性による固有の任務として取り上げる必要があります。よって国鉄以外の私鉄、公営交通の改良資金については、道路並みに政府が助成すべきものとして、すでに都市鉄道整備促進法案を提案しておりますが、国鉄の改良資金については、全体の中で考慮することとし、後に述べるところによりました。

次は安全対策の事業であります。これら施設は従来以上に計画的に整備する必要があります。特に最近における事故の傾向にもかんがみ、人間工学的、医学的な安全対策をも推進しようとするものであります。

以上の鉄道施設整備事業は昭和四十四年度以降七か年間に実施しようとするものであります。総額二兆八千億円の経費を見込み、その三分の一に相当する額約九千三百三十億円を政府が助成するものといたしました。もともと、この計画とそとの経費の中には、山陽新幹線の関係は含まれておりません。新幹線及び通勤高速鉄道の整備は、別途策定すべき総合国土計画の中で措置しようとするものであり、現在進行中の山陽新幹線については、この七か年計画とは別ワケとし、新幹線建設からくる既設線区へのしわ寄せを遮断しようとするものであります。また、この七か年計画は、その事業が的確に遂行されるよう、道路や港湾と同様、政府において承認され、責任を持つものにしてしようとするものであります。

次は、国鉄の長期負債に対する利子負担の軽減措置であります。

国鉄は、昭和四十三年度末において、政府関係の長期債務の残高は約六千三百四十億円、その他のものの残高は約一兆三千七百二十億円に達し、これに対する利子負担も昭和四十四年度支払い見込みは約一千五百億円となり、経営悪化の大きな因子となっておりますので、施設整備を進め、国

鉄本来の任務を果たし得る形態になるまでの七か年間、既往の債務について、政府関係のものに対しては利子相当額、その他一般のものについては年利五分をこえる相当額を政府がそれぞれ助成することとし、この面からも再建を促進しようとするものであります。

以上が法案の概要であります。最後に運営問題について付言させていただきます。

本法案による国鉄の施設整備と財政再建は、運賃値上げ等を含む運賃制度の改正を考えておりません。なぜなら、今日国鉄経営の悪化の原因の大きなものは、すでに述べましたとおり、戦後経済復興のため資産を食いつぶしてきたこと、独立採算制のワケ内での公共負担でありますから、これを利用者である旅客、荷主に運賃値上げという形で負担することは公正妥当なものではありません。また、物価安定が至上命令であるにもかかわらず、一向にこれを鎮静できない政府がみずから手によってさらに物価上昇の主導権をとることは許されぬことであります。かつ、便乗値上げを安易に認めようとするその態度は絶対に容認できません。いま政府が国有鉄道運賃法改正によって企図しております運賃値上げは、運輸収入増収一〇%の増収をはかうとしたが、貨物運賃の値上げは、他の輸送機関に荷物が逃げ、かえって収入減を来たとして、旅客運賃に上積みをしたわけであります。かくては、将来にわたって国鉄の正常な発展を期待することができないおそれがありますので、われわれのあえてとらざるどころであります。

また、政府提案の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案は国鉄の経営権に大幅な制約を加えようとするものであって、問題の解決にはなりません。

本法案は、政府が提案する以上二つの法案に対し、われわれの主張を明らかにしたものでありますので、何とぞ慎重御審議をお願いし、説明を終わります。

○砂原委員長 これにて提案理由の説明聴取は終
わりました。

三案に対する質疑は、後日に譲ることとしたし
ます。

○砂原委員長 次に、陸運、海運、航空及び海上
保安に関する件等について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま
す。小川三男君。

○小川(三)委員 私は運輸大臣の先日の所信表明
に關連してお伺いいたします。

いま久保議員からの趣旨説明の中にも、交通革
命の時代である、こういうぐあいに強調された。
運輸省が陸運、海運、航空のこの三つの動脈につ
いて、行政の最高の責任者であり、また総責任者
であることは、そのとおりです。

ところで、運輸省は交通事業全体に対して運輸
省自体の自主性を欠いていると私は思う。その一
つの例をあげれば、きのうも本会議で問題になっ
たように、私鉄、バスあるいはタクシーその他の
運賃の問題に於いて、経済企画庁は反対という立
場をとって、明確にこれを表明している。これら
のものの所管を握っている運輸大臣として、こ
ういふ問題についてはどう考えられているのか。一
体、当然握るべき運賃の認可権というものは運輸
省にあるわけですが、ところが、それが経済企画
庁が大きな発言権を持っているということは、自主
性の喪失ではないかと考えられる。その点につ
いて、まず一点伺っておきます。

○原田国務大臣 前段の、運輸省が陸、海、空にわ
たつての行政を推進していくのについてどうい
う考えを持っておるかということでございますが、
これはそのとおりでございます。私は就任以來
このことについて所見の一端を皆さま方に開陳を
してまいりましたのでございますが、これからの運輸
行政というものが、いわゆるはんこを押した認許
可というふうな、そういうような行政であつては
ならない、こういう意味から、一貫した国民経済

の中で国民の生活の中に何を果たすべきかとい
うことを、運輸省の中でまず参謀本部といふべき
ものをつくつて考えていかなきゃならぬ。今度の予
算でも、この間お願いいたしましたように、これ
は内閣委員会で別途お願いを申し上げておるの
でございますが、機構の改編を行なつて対処して
いこう、こういう形をとつておるわけではござい
ます。そしてそれぞれ政策を打ち出していこう、こ
ういふことを考えておるわけではございますが、い
ま後段にお尋ねの件は、具体的に運賃の問題を取
り上げて、その認可権を持っておるのに経済企画
庁の長官に横やりをいれられておるんじゃないか
というふうなお尋ねでございますが、そうではご
ざいせん。経済の問題について、やはり経済企
画庁長官としての任務があるわけではございます。

私はこの運賃という問題につきまして権限を持
っておりまして、小川さんも御承知のように、
物価の安定ということは経済の安定ということに
非常に影響が強いから、これらの問題
をきめるときに、権限は私に法律的にございま
すけれども、閣議を開いて、こういう物価の問題に
対しては物価関係の閣僚協議会の議を経てきめよ
うではないか、それが経済の安定した伸長になる、
こういうことで、このいわゆる公共料金としま
すか、政府がタッチしてきめまします料金の種類
を分けまして、運賃に關しまして協議をするとい
う形をとつておることは御存じのとおりでござい
まして、昨日も本会議で申し上げておりますが、
これらの国鉄の運賃についてはいま御提案申し上
げております。そのほかのことについてはどうか
というお尋ねでございますので、それらの問題
につきましましては極力抑制する態度でいく、こ
ういふことを申し上げておるのでございます。それ
について、私は、経済企画庁長官も同じことを申さ
れておるし、総理大臣も同じことを申されてお
る、このように了解いたしておるのでございます。

○小川(三)委員 いま運輸大臣さうお答えになり
ましたが、少なくとも物価全体の上から見て、
経済企画庁はあなたのほうへ参考資料あるいは参
考意見を述べる立場にある、運賃その他について
経済企画庁がまるで自分に認可権があるかとい
ふ態度で臨んでくることに對して、運輸省自身の
自主性をもつと確立すべきではないか、私はそれ
を聞いておるわけです。

○原田国務大臣 私は自分の自主性を大いに發揮
していきたく思っております。

○小川(三)委員 では次に伺いますが、陸運の主
要な機関は、これは国鉄はもちろんなのとおりで
ありますが、あと、陸上交通としては自動車の主
要な役割りを占めておるわけです。

この自動車の問題について、言いかえれば、バ
ス、タクシー、ハイヤー、一般乗用車、トラク
クにしても、これらの生産された原価、その他の生
産の機構については全部通産省が握っている。特
に自動車の場合には、車両と燃料とタイヤ、こ
ういふようなものは全部通産省が握っている。運
輸省がタッチしている部分は何かないんじゃない
か。動かすことについて、どこからどこまで動か
すか、だれが営業をやるかという認可権をあなた
のほうで持つておる。けれども、その持つと同時に
、少なくとも自動車全般を掌握しなければなら
ないと思はれる。そういう点について、これは
逆に通産省やその他に對してあなたのほうで十分
な意見を述べる立場であつていいと思う、先ほど
の経済企画庁とは逆の面です。ところが、燃料やタ
イヤや、そういうものについてあなたのほうで通
産省に對してどんな発言権を持つておるのか、ど
ういふことをいままでやつてきたのか、その点を
伺いたい。

○原田国務大臣 具体的にどうやつておるかとい
うことについては、政府委員から答弁させます。

○黒住政府委員 自動車を動かしますためには、
運輸省で所管いたしております車両法という法律
がございまして、これで保安基準がございまして
この保安上の面から、自動車行政をいたしまして
も新車の生産に對してタッチして適切な指導行政
をやつておるつもりでございます。

○小川(三)委員 私が伺つておるのはそうじゃな
くて、それはあなたのほうで車両法やその他につ
いての問題で、そうでなく、自動車の生産工
程、生産価格や燃料などについて価格を掌握して
いるか、その原価計算をあなたのほうで握つてい
るかどうかということです。一例をあげれば、プ
リヂソンタイヤはブリヂソン美術館をつくら
せて、あれがまるで自分の私財を投じたかのごと
くに世間一般には考えられておるけれども、あれ
はタイヤによつて自動車業者を搾取した上に成り
立つておるんですよ。そういうものについて、少
なくともタイヤの原価計算について関与し、介
入して、供給の面や値下げやその他の点について
あなたのほうで関与していかうかということ
です。

○黒住政府委員 自動車関係の生産行政につ
きましては、これは通産省が所管いたしております
ので、通産省が直接の責任を持つておる次第でござ
います。しかしながら、そのユーザーといしま
して、それらの価格その他につきましまして適切な
意見は申し述べておられますけれども、最終的な決
定は通産省で行なうというふうな態度でまゐらな
っております。

○小川(三)委員 自動車局長、私が伺つておるの
は、自動車の生産原価などはあなたのほうでは掌
握しているのかどうかということなのです。そう
して、そういうものについて、もっと値下げの余
地をあなたのほうでは発見して、通産省に向かつて
指導上の意見を申し入れるべきじゃないのか、タ
イヤにしてもそのとおり、油にしてもそのとおり、
陸運の上でも非常に重要な部分を占める自動
車について、車両や燃料やタイヤや部品や、そ
ういふものについて全く運輸省が関知してないとい
うことは自主性の喪失である、したがつて、自
主性を確立するためにあなたのほうではどんな対
策を持つておるか、こういうことです。

○黒住政府委員 法律上通産省が所管でござい
ます。したがって、もう少しわれわれといたし
ましてその主管省に對しまして適切な意見を申
し述べるといふことは必要であるかと思ひます。

○黒住政府委員 法律上通産省が所管でござい
ます。したがって、もう少しわれわれといたし
ましてその主管省に對しまして適切な意見を申
し述べるといふことは必要であるかと思ひます。

従来もそれらの点につきましては意見は申し述べておりましたけれども、先生が御指摘のように、さらに適切な意見を申し述べて、ユザーとしての関係をよくしていくというふうなことは必要かと思ひますので、今後十分それらにつきまして適切な意見を申し述べるといふふうに努力したいと思います。

○小川(三)委員 道路の問題にしてもそのとおりです。あなたの方では、走る自動車についての、たとえば車両の問題、認可の問題、そういう問題は持っている。道路について建設省なり道路公団なりにあなたの方では、陸運全般の上からいって、これは必要である、これはこういう路面が必要であるというふうな意見を言った例があるかどうか。

○黒住政府委員 道路につきましてはいろいろ法律がございます。たとえば全国を縦貫いたします縦貫自動車道につきましては、その法律がございます。高速道路につきましては法律がございます。また、内閣に諮問の委員会がございます。それに運輸大臣が委員となっております。また、運賃の認可あるいは路線につきましても、高速道路の全体の計画、整備計画等につきましても、共管ないしは協議を受けるというふうなことになるのであります。これは具体的に意見を申し述べておりますし、協議、共管の問題につきましても、十分両省で協議いたしました上、処理いたしているような次第でございます。

○小川(三)委員 運輸大臣、私の知っていること六年の間に運輸大臣のかわること八人なんです。綾部さんから、計算としては七名ですけれども、数えると八人目なんです。六年にならないうです。この七月に満六年、こういうふうな中で八人も運輸大臣がかわっている。こういうふうなことは、このいまのいわゆる交通革命に対処することはとうていできない。したがって、少なくとも運輸省は交通省としての考え方——それから交通裁判、いま交通事故やその他についての交通裁判は独立すべきではないかとまでいわれて

ている状態の中で交通運輸を失った日本は経済は成り立たないのです。この非常に重要な、いわば日本の経済を握っているといつても差しつかえない運輸省、その運輸省が、これはあなたの責任ではもちろんないが、少なくとも六年間に八人も大臣がかわっているというふうなことは、これはまじめな、完全な行政はできない。

したがって、そういう点で、だれが大臣にかわるうが、少なくとも交通総合政策としての根幹、これから十年あるいは二十年の大計をきちんと立てて、その場合には、少なくとも建設省に対しては通産省に對しても、そういう面で運輸省自身は自主的に大きな発言権を持つべきではないのか、総合政策を確立して、これこそが日本の運輸省が確立した交通政策だといふものを確立して、これを推進するためにはもっと自主性といふものを確立すべきではないのかという点を私は伺っておるのであります。

○原田国務大臣 小川さんのおっしゃることはそのとおりでございます。私は不敏でございますが、大臣に就任いたしました、できるだけあなたのおっしゃることを私の代に確立しておきたいと思ひます。

なお、六年間に八人も大臣がかわった。あんまりかわらぬほうがいいじゃないかというふうにも受け取れますので、佐藤総理にそのようにお伝えをいたしましたと思ひます。

○小川(三)委員 あなたがかわるかかわらないかという問題ではなくて、少なくとも自民党佐藤政権は今日まで場当たりなんです。陸運にしても海運にしても、

それから、最後に伺っておきますが、日米航空協定あるいは日ソ航空協定その他について、運輸省は一体主導権を持ってこれに当たっているのかどうか、その点伺ひます。

○原田国務大臣 日ソ航空協定に關しましては運輸省は主導権を持ってやっております。前の大臣の中曾根大臣が去年十月ソビエトにおもむきまして交渉をし、先般、御承知のように向こうから

ロギノフ航空大臣が参りまして向こうの団長、私たちがこちらの団長となって交渉をいたしましたのでございまして、運輸省が主導権を持ってやっておりますのでございまして。

○小川(三)委員 最後に私は伺ひますが、この間東京湾におけるタンカーの衝突事故がありました。あの点についても、運輸省はあつた問題について単に海上保安庁が捜査や対策や、そういう点にのみ当たつていて、あつた事故が起つた場合に、通産省、特に石油関係の業者に対して、もっと自主的に自分のほうで災害を防止する体制をとるべきである、そういう点について運輸省の広範な自主性を確立してもらいたい、そういう点をあなたに申して、私の質問を終わります。

○原田国務大臣 海上交通法、これは仮称であります。この国会でお願いをいたしまして、かかる事故に対する対策について万全を期したいと思つております。具体的な問題、この前の国会でも小川先生から発言がございまして、私も海上保安庁が係でございますが、お説のように、各方面にできるだけの手を尽くして万全を期していこうに今後注意をいたしたいと思ひます。

○砂原委員長 山下榮二君。

○山下(榮)委員 時間がきつて少ないようでございまして、二、三運輸行政の基本方針についてお尋ねしたいと思ひます。

さきに原田運輸大臣の就任のときに運輸行政に關する基本方針についての御説明があつたのでございまして。これを拝読いたしますと、およそ国鉄の経営の合理化を中心とした値上げの問題、あるいは海運行政に關する問題、航空に關する問題等があげられておるのであります。

私がここで伺ひたいことは、近代の交通輸送といふものは、これは国民生活、ことに文化生活に切り離すことのできない重大な問題であると思ふのであります。その際に、国鉄は国鉄、あるいは一般陸運は陸運、海運は海運、各個ばらばらの姿のように見受けられるのであります。これは行政指導の任にある運輸省としては、ことに運輸大臣

としては、これをどう連絡統一せしめるか、こういうことがきつて近代の輸送計画として必要ではないか、こう思ふのであります。これらに對する大臣の所見を伺ひたいと思ふのであります。

○原田国務大臣 ただいま冒頭にお答えを申し上げたのでございますが、山下さんのおっしゃるとおりであらうと思ひます。国鉄問題を一つ具体的に取り上げられたのでございまして、国鉄を見ましても、国鉄だけでは問題の解決にならない、国鉄の果たすべき任務はどこにあるか、陸、海、空一体の行政といふことを考えなければならぬのじゃないか、こういう御指摘でございますが、そのとおりでございます。私は先般所信の中に申し述べておりますが、具体的に申し上げますと、運輸省の行政の中で今後それらの行政の参謀本部とも称すべきものを中心に行政を行なっていく、一例をあげますと、こういうことを今度お願いをいたしておるわけでございまして、万全を期してまいりたいと思つております。

○山下(榮)委員 万全を期すると言われると、ばく然たることで理解に苦しむのであります。たとえば、一例をあげてみますと、一番海上交通のひんばんである瀬戸内海の四国と本土との連絡旅行船あるいはフェリーボートその他の船と鉄道との時間的な関係、あるいはその他の輸送計画といふのが何らなされてないのではないかとこの感を持つのであります。これはひとり瀬戸内海の問題だけではなく、広くわが国の陸運あるいは海運あるいは航空等々の関連といふものが、時間的にもっと密着した体制といふものを確立すべきときではないか、これが近代の輸送計画の根幹ではないか、私はこう思ふのであります。こういうことに對しまして、今後大臣はいかなる指導をされようとお考えになっておるのであるか、この点をもう一つ突つ込んで伺ひたいと思ふのであります。

○原田国務大臣 ただいま申し上げましたが、それらの全般を動かしていくには、運輸政策の

会議というものを持ちまして、行政の一貫性というものを貫いていかなければならないと思うのでございます。

なお、いま瀬戸内海の海上交通という問題についてもお尋ねがございましたが、これはこれで、もし具体的に御尋ねがございましたらお答えをいたしたいと思います。

○山下(衆)委員 時間もございませんからあまり具体的に伺うこともできませんが、瀬戸内海等の旅客船と国鉄の時間等との関係がもう一つ密着していない、ばらばらの姿であります。これらもつと連絡をとって、乗客、国民の便宜をはかるべくもつとサービスを高度に強化されるべきものではないか、こういうことを実は伺っておるのではありません。時間がありませんから次に進みたいと思います。

次に、私は交通事故問題について伺いたいと思うのであります。交通事故は、御承知のごとく交通安全対策特別委員会がございまして、交通安全事故それ自身については同特別委員会の方で御審議を願っておることであろうと思っております。この席上では、私は特に交通施設に関してのお伺いをいたしたいと思っております。

最近、国鉄においても方々でいろいろな事故が起きておることは御承知のとおりでございます。あるいは航空関係におきましてもいろいろの事故が起きてまいっております。これらはただ単に交通事故としてのみ考えるわけにはまいらないのであります。交通事故防止に対する施設ということが完ぺきを期しているかいかということに問題はかかってくると思うのであります。国鉄並びに陸運あるいは海運、これらに対して運輸省は行政上あるいは指導監督をされる任にあると思うのであります。これらに対する交通安全上の施設等に関する指導監督というものはいかようにしておられますか。新しい時代の進歩ともいえるような安全対策も新しい施設を行なってまいらなければならぬことは当然であると思うのであります。これらに対する大臣の所見を伺いたいと思う

のであります。

○原田国務大臣 山下さんは、さきに交通安全対策の特別委員長として国会で御活躍になり、交通安全から人命を守るということについて御審議になられたことに対して敬意を払っております。

これは陸、海、空それぞれ問題がございまして、簡単に陸、海、空の政府委員から現在やっております、またこれからみなさんとする具体策について答弁をさせていただきます。

○町田政府委員 鉄道事故の防止対策につきましては、御承知のように、従前から特に施設面に力を入れて、国鉄、私鉄を通じて指導をいたしております。御承知のように、鉄道事故は階切事故、鉄道の保安施設の整備をはかること、こういうようなことが中心でございますが、特に自動列車停止装置の緊急実施、あるいは車両の不燃化対策等に力を入れて進めておる次第でございます。

○河毛政府委員 海上関係について御説明申し上げます。海上関係は主として海難ということと事故が発生するわけでございますが、現在の船舶の施設その他に関する関係につきましては、船舶安全法その他によりまして法律的な規定がされており、またそのために必要な検査制度も確立されておるわけでございますが、私どもは、実際運航されております船舶につきましてそのような法的な基準に基づく施設が十分であるかどうかという点について、常時法令の励行について措置をいたしておる次第でございます。

○山下(衆)委員 いまの海上輸送の問題について、もう一つ伺っておきたいと思うのであります。瀬戸内海は申すに及ばず、方々にフェリーボートがだんだんふえてまいることは皆さん御承知のとおりであります。またこれらにおける大きな事故が起きていないからいいのでありますが、これと陸上の輸送との関連というものの完ぺきを期するためには、道路の整備も必要でございまして、いろいろな交通上の規制も必要であろうと思うのであります。これらに対して、一体陸運と

海運との連絡、今後の安全対策に対する考え方というものをどういうところに置いておられるのであります。事故がないからこれでいいというものではないと思うのであります。これからだんだんふえてまいりますから、これらの事故も予想しなければならぬ、これらに対して万全を期さなければならぬというのが今日の急務ではなからうか、かように思うのであります。これらに対するお考えを伺いたいと思います。

○河毛政府委員 ただいまの陸、海、空の安全対策を総合的に進めようという点につきましては、交通安全対策基本法案その他の計画も現在進められておる次第でございますが、私ども海の交通を担当いたします者として、私どもも積極的に関与をいたしまして、陸上関係のほうと連絡を密にいたしまして、ただいま御指摘になりましたような点についてさらに改善が行なわれるよう努力いたしたいと存じます。

○山下(衆)委員 もう一つ伺いたいと思うのですが、おそろしく今国会中に法案が提案になることでありまして、そのときに深くはいろいろお伺いしたいと思うのですが、海上交通法が提案される予定のようでございます。これは最近のタンカーの大型化あるいはタンカーの往來のひんぱん等から考えてきわめて必要不可欠の法律案であると私は思っております。なるべく早急に法案の提出をお願いすると同時に、これらの法律の適用区域というものを一体いかにしてお考えになっておるか、それだけをこの機会に伺っておきたいと思っております。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました海上交通法案につきましては、現在事務的に準備をいたしまして、関係各省と折衝いたしております。

ただいまお話のございました適用区域の問題でございますが、これにつきましては、わが国の主要湾内、内海、狭水道を具体的に明らかにいたしまして、そこに法律を適用するという方向で考えております。

○山下(衆)委員 それでは、時間がないのでから最後に運輸大臣に伺いたいと思うのですが、最近交通事情はだんだんひんぱんになってまいりまして、タクシー業者というものの対する考え方について大臣の所見を伺いたいと思うのであります。

個人タクシーの営業許可をされることが最近いろいろ問題になって、一昨々年ですが、その規制等も相当緩和されてまいりました。また昭和四十一年度の申請者の分も処理されずに残っておるやに伺っておりますのであります。大阪におきましても相当数の申請者の書類が滞っておるやに伺っております。処理を行なってもらわなければならぬと思うのであります。こういうことはなるべく早く事務上の処理を行なってもらわなければならぬと思うのであります。個人タクシー業者は、一体タクシー業者、こういう乗用車というものの将来の認可というものを個人許可に中心を置こうとお考えになっておるのか、それとも企業会社というものの、あるいはタクシー業者というものの中心を置かれようと思っておるのか、その辺を伺いたいと思うのであります。

○原田国務大臣 ハイヤー、タクシーに対する利用の実態は各地各地で異なっておりますので、これら各地の実情に応じて適切なサービスと必要な輸送力を確保して利用者の利便をはかるよう努力しております。タクシーには個人タクシーと法人タクシーとがあります。個人タクシーは、サービス、安全運転等について好評を博しております。反面、営業時間が短い等の問題がございまして、法人タクシーは、昼夜の別なく営業して、深夜、早朝の都市輸送には不可欠の交通機関となっております。このような状態で一長一短もございまして、両者の長所が十分發揮されるよう考慮して、個人タクシー、法人タクシー双方の健全な育成をはかっていきたいと存じております。

なお、免許申請の処理状況につきましては、個人タクシー免許申請事案の処理促進等のためには、かの免許申請事案の処理がおくれている状況にござ

ざいですが、今後とも、できる限り処理の迅速化について努力をいたしたいと存じます。

○山下(衆)委員 それでは、時間が来ましたが、まだ国鉄の赤字路線の問題、あるいは国鉄自体の事故防止の施設等の問題について突っ込んで伺いたいと思ひますけれども、いずれ他の機会にこれは譲ることといたしまして、これで質問を終わります。

○砂原委員長 松本忠助君。

○松本(忠)委員 去る二月十二日、運輸大臣は運輸行政の基本方針について当委員会において述べられました。その基本方針の中にいろいろございしますが、特に交通公害問題、海上警備、救難対策、この二点についてのみきようは質問をさせていただきます。

まず、海難救助体制であります。最近相次いで海の事故が発生しております。一月十二日の第八漁吉丸、同じくタンカーの第八東洋丸等、沈没事故が続いて起こっております。そして多数の船員が貴重な生命を失っております。ましては問題の三九型であります。御承知のように三九型は、海上保安庁の調査によりますと、昨年一年間で漁船の遭難事故が千五百件あるとあり、そのうち死者を出した例はほとんどが三九型であるといふことを伺っております。また三九型は、御承知のように、三九型は出港時には食料、燃料、水、えさ、そういうものを限度一ぱいまで積み込み、帰りは帰りで、また十分に魚をとって奥水線が下がっております。したがって、横波をかぶったり強風を受けたらいたしますと転覆をするわけでありまして、

そこで伺いたいことは、運輸省は四十四年度の予算要求におきまして、巡視船艇二十一隻、この代替の建造は認められたようでありまして、新造計画の六隻は全部削られたといふことを聞いております。

このように重大な事故が次々と発生するおりから、このような予算の要求で、またそれをのんで

しまったというようなことは、まことに人命軽視もはなはだしきと思ひます。昨年年度の数字を見てもらいますと、この遭難事故によつて人命を失う率が一番多いことを考慮して万全の救助体制をとらなければならぬ、こう思うわけでありまして、運輸大臣はなぜこの程度で承認したかについて、まずお伺いするわけでありまして、

○原田国務大臣 海上警備救難対策のために万全を期するためには、おっしゃるとおり、予算があつてもあつても足りないくらいだ、私もそう考へますが、御案内のように、現在海上保安庁でもつてやつております第一の施設としては、いままでの古い警備船艇を代替建造して新鋭にしなればならぬ、これに主力を注いでまいつておるのでもございまして、今度の予算につきましては大体これを全うし得た。今後、御指摘のように新鋭の整備をいたしたい、そして万全を期したい、このように考える次第でございまして、

○松本(忠)委員 大臣は十分と思つてないわけですね。いすれにしても、巡視船艇の建造年次が相当古いものがある。言うならば、二百八隻中に耐用年数を過ぎたものが百二十八隻もある、こういうことを伺っております。しかも、この巡視船艇はいずれも荒天時に活動することが多い。こうなりますと、耐用年数を過ぎたものは非常に危険だと思ひます。中へは、使用にたえなくて係船してあるものもあるとございまして、救難に行つた船があつては遭難してしまつた、こういうことにならぬように、代替建造については大臣はもとより積極的にすべきではないか、そして、しかも新しい船艇については、スピード性のある、凌波性のあるものを建造すべきでないかと思ひますが、この点について大臣のお考えを聞きたいと思ひます。

○原田国務大臣 具体的な内容につきましては海上保安庁からお答えを申しますが、私はあなたの考へておられることと同感である。今後、代替建造は終わつて、新しい船も持ち、先ほども申し

上げましたことを重ねて申し上げますが、まずまず救難対策に万全を期していきたい、このように考へております。

足りない点がありましたら、保安庁長官に答弁させます。

○松本(忠)委員 こまかい点については、後日またあらためて保安庁長官から伺うことにいたします。

海上保安庁に配置されております航空機、救難飛行艇、ヘリコプター、こういうものについては、たがたびの質問に対して不足もはなはだしきものがあるという答弁が出ております。たがび重なる海上事故や、最近ではソ連の船が近海に来て漁をしておる、また、アメリカの海軍の演習等のために漁民の安全操業が危険に落ちることが予想されておる現状は大臣も御承知と思ひます。倉石発言も漁場の安全操業に關して問題になったのであります。その業務を全うするためにはとても足りない予算措置であらうと思ひます。大臣はいかなる方途においてこれを解決なさうとするのか、また、将来についての見込みはどうか、この点について伺つておきたい。

○原田国務大臣 今度の来年度の予算では、御指摘のありました飛行艇についての要求もいたしてまいりました。この三月にはYS11が入ることになっております。御指摘のように、航空機においても今後とも力を入れて実現をしていきたい、このように考える次第でございまして、

○松本(忠)委員 次は大型タンカーの港内火災の問題であります。大型タンカーが港内で火災を起こしました場合には、これに対する消防体制が完備でないと思はれるわけでありまして、何となれば、消防船が一隻、消防艇が七隻、これで完備でございまして、この程度ではとうていできないといふことがおわかりのゆゑと思ひますが、相当の消防船を三隻建造する計画があるようでございますが、これ

はいつできるか、この点を伺つておきたい。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました大型消防船は、昭和四十三年度予算から三年計画でとりあえず三隻建造することになっておりますが、このうち、本年度分のものはこの三月に引き渡しを受けまして、東京湾に配属されるということとでございます。さらに四十四年度には伊勢湾に配属する大型の化学消防船の予算が政府原案の中で認められておる次第でございまして、

○松本(忠)委員 あと一隻はどこに配属する考へですか。

○河毛政府委員 第三船は四十五年度予算で検討いたしました。大阪湾に配属する予定でございまして、

○松本(忠)委員 海上保安庁では消防艇、消防船が足りないところは地方の自治体の援助をまつ、こういう考へがあるのじやなからうかと思ひます。これはまさに責任回避ではないかと思ひます。

ここで実例を一つ申し上げたいのであります。が、昨年の十二月二日に堺の臨海工業地帯でタンカー火災が起きました。このときには、係船してありました船でございまして、大事に至らなかつたわけでございますが、湾内あるいは港内等で岸壁から遠く離れたところでは重大な事態になりかねないと思ひます。あのときも堺に消防艇がなく、大阪市の消防艇がかけつけて消火に当たりました。まことに寒い現状でございまして、こういうことでございまして、たいへんな事態になると思ひます。いま保安庁長官から伺ひまして、三カ年計画で、それが問題のあった大阪には最終年度に配属になるというふうなことは、非常に残念に思ひます。

そこで、すべての石油コンビナート、こういうところに対しては同じようなことが起きるのではなからうかと思ひますので、これに対する対策はどうなのか、お答えを願ひたいと思ひます。

○河毛政府委員 私どもの海上における消防体制でございまして、確かに御指摘のとおり、具体的

な界の場合におきましては、大阪市に大型の消防船がございまして、これによって相当協力を得、また事なきを得たという事態でございますが、私どももいたしましては、ただいま申し上げました大型の三隻以外に、昭和三十七年以来建造いたしましたおります十五メートル型の巡視艇はすべて化学消防能力を保有するようにいたしております。四十四年度におきましても十数隻の十五メートル型が建造されますので、これの阪神方面への配属につきましては特段の配慮を払っていく所存でございます。

○松本(忠)委員 一月十二日に第八東洋丸というタンカーが沈没いたしました、積載しておりました重油が流出いたしました、沿岸一帯にノリひびと真珠の養殖のいかだ等無数にあつたために、これが汚損されますと大きな被害になるわけであり、海上保安庁は中和剤のほか、あめ状の薬品を重油の帯の外側に流して接岸防止につとめた、こういう新聞記事が載っております。これらの資材はいつも完全に保有されているのか、どこにどれくらい保有されているのか、その状態をお知らせ願いたいと思います。

○河毛政府委員 ただいまの事故にもございまして、最近におきまして、特に沿岸付近でタンカー事故によりまして油が流出する事態がしばしばあるわけでございます。そこで、私どもはこの対策をいたしまして、四十三年度予算以来、流出油の拡散防止及び処理に必要な資材の整備を海上保安庁の予算として行なうという方針を立てまして、本年度及び来年度におきまして総計二千五百万程度の除去剤、オイルフェンスの整備を行なっております。四十三年度におきましては東京湾、四十四年度におきましては伊勢湾と、逐次その範囲を拡大してまいります、このほか、別途港における船会社あるいは荷主等、油関係の主要業界を組織いたしまして流出油対策協議会を設け、その関係者におきましてオイルフェンスの用意あるいは油除去剤の準備等を指導いたしております次第でございます。

○松本(忠)委員 それでは、時間もございせんので次に移ります。

交通公害について伺っておきたいと思ひます。このたび厚生省から亜硫酸ガスの環境基準が発表されました。一酸化炭素の基準も年内にはまとめるといふことですが、一酸化炭素を大量に排出するのは、何といつても自動車の排気ガスであると思うわけであり、現在のこの一酸化炭素の基準は、運輸省の告示に定められた新車は三%以下という規制がござい、これを強める考えがあるのか、この点について大臣にお考えを聞いておきたい。

○原田国務大臣 自動車の排気ガスによる大気汚染の防止については、お話しのように昨年の十二月一日から大気汚染防止法等に基づいて、新車について一酸化炭素の濃度三%以下ということにしており、さらに今後規制の強化、防止技術の開発につとめ、自動車排出ガス対策の万全を期したいと考えております。

○松本(忠)委員 自動車の排気ガスの中の一酸化炭素は、御承知のように人間にとっては一番健康を害するものであります、去る四十三年の厚生省の調査によりますと、東京の世田谷の大原交差点、この周辺におきましては、地域住民の血液中の一酸化炭素ヘモグロビンが、汚染の少ない地区、世田谷の用賀でござい、これと比べますと二倍近くにもなっているわけであり、大原交差点の一酸化炭素の平均濃度は年々増加しております。四十三年にはかりましたときには、一時間単位で一・六PPMとなつております。二年前の四十一年におきましては五・四PPMとなつております。したがって、四十一年からわずか二年間に二倍以上にもなっている現状から、それがさらに今後高くなることも予想されるわけであり、一般的に人間のからだへの許容の限度といふものが一・〇PPM、このように伺っているわけであり、許容限度を越えている現在の状態を放置しておくことは問題であろうと思ひます。これに対して至急対策を講ずべきではないかと思ひます、いかがでしようか。

○黒住政府委員 大原交差点につきましては、立体交差になりましたけれども、交通の渋滞関係が必ずしも解消していませんので、その排出ガスの関係が期待どおりになっておりません。排出ガスの規制につきましては、おのおの自動車の構造上の規制をいたしましてその排出量を規制する、同時にまた、交通全体の渋滞を防止いたしまして交通環境を改善するという二方面から迫るべき問題であると思ひます。

したがって、前段につきましては、ただいま大臣から答弁がございましたように、さらにこれの規制を強化するというところでござい、後段につきましては、この種の非常に交通の混雑しておるところにつきましては、すみやかにこの渋滞を解除するような方向について努力をしてみたいと思ひます。

○松本(忠)委員 厚生省では、年内に一酸化炭素の基準が定められたといたしましても、これを実施するまでには相当な時間がかかると思ひ、これは、その間にも車の増加が停止されるわけではなく、依然としてふえていくわけであり、一酸化炭素の大気汚染を防止するためにも、現在の運輸省の告示を厳重に守らせるにはないと思ひ、何となくあります。中古車につきましては、全く放置されたままになっております。運輸省が四十二年に整備工場に出した通達でも、それに強制力がないために野放しの状態でござい、この通達の内容を強化するか、あるいはまた、違反車に対する罰則等を設けるようにするか、何らかの方法をとるべきではなからうかと思ひます。

また、この規制について法制化する考えがあるかないか、この二点についてお答え願ひたい。

○黒住政府委員 運輸省といたしましては、まず新車につきまして、これを三%以下にするという

ことで規制をいたしております。同時に、御指摘のように、定期点検整備の基準を設けまして、その励行をはかつておるわけでございますけれども、御指摘のように、中古車に対する規制というものやらないと十分でないというふうな考え、したがって、来年度におきまして、東京、大阪あるいは名古屋等の主要な検査場におきまして所要の設備をいたしまして、これの実施の準備をいたしたい、四十五年度からは、中古車の検査の際に検査の対象として規制をするように実施をしていきたい、さように考えております。

○松本(忠)委員 自動車の排気ガスのほかに、もう一点交通公害としてあげられるのが騒音でございます。この騒音につきましては、全く規制されていない状態でございます。四十三年十二月に施行されました騒音規制法は、工場騒音あるいは建設の騒音、これについてのみ規制されておりますが、都市部における騒音のほとんどが自動車またはオートバイ、これらから起こる騒音でございます。この規制は早急に行なわなければならないと思ひ、でございます。特に車両整備の段階で車のマフラー等の騒音基準を強化するか、または道交法等、関係法案の検討を加えて走行中の車両の騒音なども規制すべきではないかと思ひ、何となくあります。この点についてはどのようにお考えになつておられるか、伺つておきたい。

○黒住政府委員 自動車の騒音につきましては、道路車両法におきまして、一定基準、すなわち八十五ホン以下になるように規制をいたしております。現在の新車の走行騒音を見ますと、おおむねそれ以下になっております。たとえば乗用車におきましては六十四から七十三ホンくらいになっております。しかしながら、自動車の高速化あるいは高密度化に対処いたしまして、さらに規制を強化していきたいと思ひ、さらに技術上の検討ということも必要でござい、技術の開発等と相まちまして規制を強化していきたいと思つております。

○松本(忠)委員 大臣の運輸行政の基本方針につきましては種々お尋ねしたい点がござりますが、きょうは一応時間の関係もありますのでこの二点にとどめておきまして、次回にいろいろとまた問題についてお伺いしてみたいと思います。

きょうは以上で終わります。

○砂原委員長 次回は明後二十一日、午前十時理事會、午前十時三十分委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後四時三分散會

昭和四十四年二月二十五日印刷

昭和四十四年二月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局