

よりになっております。また、センサーで誤った指示がなされないように、機械的なチェックを行なうといういろいろなことを考えております。また、震災等の場合には予備のマスターテープを耐火金庫から持ち出して、これを使って復現することができると考えております。

このように高度な機械でございまして、電電公社の技術員にいろいろな点につきまして十分な検討と、また、設計をしていただいているわけでございまして、それを信頼いたしまして、この機械を備えた次第であります。

○細田委員 そうしますと何ですか、どんな地震があつても、どんな火事があつても、根こそぎやられるということはない、こういうことですか。

○黒住政府委員 メインテープを別の耐火金庫に入れておきますので、一応間違はない。いま現在では、登録原簿等は陸運事務所の普通の倉庫に置いておるわけでございしますが、それ以上に、耐火の倉庫等に別にメインテープを入れておくということでもございしますから、少なくともいまよりは相当安全だと思っております。

○細田委員 これは、いまより安全であることはわかつてゐるのです。いまは非常に分散されておられますから、やられたら、きわめて一部だということなんです。今度は一カ所に集中してあるから、やられたら全部根こそぎなくなるといふこととから聞いているので、だいたいよふだという話ですから、それ以上申し上げることはありませ

ん。次の問題に移りますが、民間車検の拡充ということ、これは逐次やってまいっておるわけでございします。今度の法改正によりまして、激増してくる自動車に対応して検査を渋滞なくやるために、民間車検というものを拡充していこう、こういう精神でいろいろ改正がなされておるわけですが、最近における民間車検の状況と、今後どういふふうにしていくかとおるかと、あわせてお答えいただけますが、これは民間車検だけではな

い、車検全体との関係になるわけですが、自動車事故が御承知のように非常にふえてまいっております。この連係などは、たいへんな事故の数であつたわけでございまして、これは交通事故が全体としてふえる、そのうちの自動車事故は非常に多いと思つてゐます。車両関係の原因と

する事故、これが民間車検が特に責任を負ふべき事故がわかつておればなおかつこうですけれども、民間である直接陸運事務所であるのを問わなくともよろしいのですが、車検の不備といふまじやうか、車両の構造不備でもけつこうです。要するに、運転者の事情とか、あるいは被害者の歩行者がひつかつた、歩行者の事故とかといふことではなくて、車の事情による事故の件数の増加趨勢、あるいはこの全体に対する割合、こういうものの趨勢がどうなつておるかという点を、ひとつお聞かせいただきたい、これが一点。

それからいま言った前の問題に関連しておりますが、民間車検が陸運局指定ですか、運輸大臣指定ですか、検査工場の指定をいろいろやつておられる。この検査工場の指定につきましては、民間からいろいろの声を聞くわけでありまして、やらせてくれと言つたが、やらせてくれなかつたとか、どうもあつたやうな工場が指定になつておるが、うちの工場は指定になつておらぬとか、いろいろあるわけなんです。民間の検査を拡充しようとするば、ある程度民間の指定工場というものをふやしていかなければならぬ、こういうことになるわけですが、この指定があまり乱におちいつては非常に困るわけなんです。といつて、これがまた非常に嚴重であるという目的を達しないといふので、行政としてはなかなかむずかしい。

それから出願するほうは、それは、てめいのほうはいひと思つてゐるから、だから役所のやることとは不満だといふやうな場合も、往々にしてあるわけなんです。われわれのところを言つてくるのも、不完全なものだが、どうも自分のところはいひののだと思つてゐるやうな場合も、往々にして

あるやうであります。そこで、そういう指定工場の出願があつて、そういうものをどういふふうにお認めになつておるのか——どういふふうにとつておるのか、最近非常によくお認めになつておるのか、そういうものはたくさん断つておられるのか、出願がたぐさんあるのかどうかといふことなんです。そういう点も第一点とあわせてひとつお答えいただきたい。

第一点は現状並びに将来、そういうことですが、そういうことの中へそういう問題を含めてお答えいただきたい、こういうことでございします。

○黒住政府委員 まず現在の指定工場でございしますが、これは二千八百十八工場ございまして、これは継続検査の約一六%を占めておるわけでございします。四十八年度には、継続検査の約七〇%を指定整備工場で検査するように持つていきたい。そのためには、約一万の指定整備工場を要するわけ

でございまして、そのような方向に指定するようにしていきたいと思つております。

それから、その指定工場の指定にあたりましては、いま先生が御指摘のように、能率的に事務を処理する必要があるけれども、また、これは事故防止上厳格な指定をやる必要がございします。検査の施設であるとか、そして検査員につきましましては、厳格な能力認定を行なつております。

それからまた指定後におきましては、指定整備業務の実施状況の立ち入り検査も嚴重に行ない、また、検査員につきましましては、定期的に研修を行なう、そういうふうな措置をいたしまして、十分に指導監督をいたしてまいつておるわけでございします。

車両の欠陥の事故につきましましては、これはおおむね減少をいたしております、三十七年度におきましては、自動車につきまして、たとえば家用普通トラック千台当たりの件数は三・三五に對しまして、四十二年度には〇・四五、それから乗用の自家用が〇・八三に對しまして〇・一四といふふう

に減少いたしております。車両欠陥事故につきましましては、運輸省としても、今後、十分にこれを防止する努力をしていきたいと思つております。

それから整備事業につきましましては、中小企業でございしますから、全体といたしましては、このレベルアップのために、近代化促進法に基づき経営指導を行なつてゐるやうな次第でございまして、国の車両検査と指定整備工場の検査と両々相まちなして、能率的に検査事務を進めていきたいと思つております。

○細田委員 道路運送車両法につきましましては、いろいろこまかい問題もありますが、これくらいにしまして、バス行政全般の問題、特に過疎地域のバスの問題を中心に、若干伺いたいと思ひます。まず政務次官に申し上げたいのですが、また、お伺いしたいのですが、私はこの過密過疎問題、これはいろいろな点、いろいろな影響を及ぼしてありますけれども、バス事業というやうな点について、これを考えてみますと、過密地帯、過疎地帯というものは非常に大きな影響を、一方人口急減、一方人口急増の影響を受けておると思つ

わけでございます。急増地帯においては、よく言われておりますように、自家用車の増加、自動車全般の増加に伴ひまして、バスの運行能率が非常に阻害をされる、マイカー族がふえる等、いろいろな事情から、バス事業としてのバス運営というものが非常に圧迫を受ける。運賃の問題も、もちろんございします。公共料金でありますから、抑制をしておるといふやうな点も入れます。大都市の私鉄がバスを兼業しておるといふやうな場合でも、昔は往々にして鉄道のほうが赤字でも、バスはよかつたといふやうなことがいわれておりましたわけですが、いまはなかなか鉄道もバスも苦しくなつて、その他の付帯事業で何とかやりくりしてゐる、こういうやうなことになるわけでございます。また、人口急減地帯、いわゆる過疎地帯におきましては、これは申し上げるまでもござい

ませんが、人口がどんどん減つてくる、バス

の乗客も減る、もちろん自家用のいわゆるマイカーがふえるというようなことも原因でございすが、何しろ人口が減って、しかもなお公共機関でございしますから、路線を確保しなければならぬというようなことで、四苦八苦をいたしておる、こういうわけでございします。

そこで私は、基本的に見ましてバス事業の営利性というのですか、こういうものは非常に薄らいできて、そして公共的な、そういうことがあるかどうか知らぬけれども、トランスポート・シミュレーションというか、コンピュータ・シミュレーション、要するに大衆輸送機関としてのバスというものは、営利企業の色彩よりも、公共企業の色彩、そういうものを強く考えていかなければならぬ時期がきているのじゃないかというふうに考えるのです。そういう角度から、もちろん運賃も考えていかなければなりませんが、運賃だけでなく、バス事業全体として過密は過密なりに、過疎地帯は過疎地帯なりに、また、民営であるとか公営企業であるとかを問わず、バス事業に対する考え方というものをちょっと一時代前といいますが、少し前の時代から方向転換していかなければならぬのではないかと。非常に抽象的な話ですが、これから個々に具体的に申し上げたいのですが、どうもそういう感じを私は強くしておるわけでございします。この点はこれから逐次申し上げますので、ぜひ運輸政策としてお考えをいただかなければならぬ点だと思つてございしますが、これらの点についての政務次官の御感想を一通承つておきたいと思ひます。

○村山運輸政務委員 たいだいま細田委員御指摘のとおり、バス事業は最近におきまして、過疎、過密、両方の地域を通じてますます経営が困難になり、その結果は利用者にも影響を及ぼしつつある点は、御指摘のとおりでございします。特に、自家用自動車の発達、あるいは人口の急激なる移動がその原因と考えられるところでございします。この点につきましては、委員から御指摘のとおり、一つは適正な運賃の是正という問題が考え

られますけれども、ここ当分、日本の消費者物価が高騰をしている時期でありますものから、これが落ちつくまでは、なかなか運賃の引き上げ、是正と申しまして、おのずから限度があるように思つてございします。他面、バスの公共性ということは、ますます増大してまいりますので、その間どういふふうな方法があるか、あるいは補助金とか金利、安い金融に依存するとか、税制であるとか、概して財政、税制、金融の面で、国、地方団体がいかなる援助ができるかという問題に当分はかかってくると思つてございします。ですからその方法を、消費者物価が落ちつくまでの間、漸次強化してまいらなければならぬというふうに考えておるわけでございします。

が、御案内のとおり、国も市町村も財政需要が非常に強いために、なかなか財源の資金にもこと欠き事情でございしますので、おのずから適正利潤を保障するところまでは、なかなかいきかねるのでございします。ことしもこういう見地から、ひとつ財政当局と折衝いたしまして、従来の車両購入費のほか、過疎地帯、離島、辺地等におきまして、公共性の高いバスで当該路線が赤字の場合には、一定の条件をつけて、その路線を維持するために必要な補助の制度を設けた次第でございしますが、何しろこういう輸送手段の非常な革命的な時代であり、また、先ほど申し上げましたように、環境が非常にむずかしい時代でありますので、今後そういう事情をあわせまして、先ほどおっしゃいましたような方向で、当分はそれらの援助政策を拡大してまいらなければならぬ、かように考えているわけであります。

○細田委員 私はきょうは、主として過疎地帯のバスについてこれから少しこまかく申し上げたいと思つたが、もう一点だけ全体の問題で伺つておきたいと思ひます。

これは自動車局長でけっこうですけれども、いま私と政務次官のやりとりの中にもいろいろ出ているわけですが、新しいバイパスができるのか、高速道路ができるのかにバスの出願があること

は、新しい道路ができるわけですから、これは当然であると思つたのです。既存の道路については、非常に出願なんか減つてきているのじゃないかと私は思ふ。また、かりにいろいろありまして、よほど特別な事情のない限り、私は既存の権益を認めるとかいうけちな立場でなくて、大体バスの免許といふものは、原則的にあまり要らないのじゃないかと思ふ。そして、むしろ強化する必要があるなら、いまの既存のものを強化することがいいし、たいへん統制的なような話でなんだけれども、いまのように入バスが、さつき申し上げたような公共的な色彩が非常に強くなつてきますと、ある意味では企業が統合されたり、あるいは協業したりといふことが、もう必要な時期になつてきておるのじゃないかというふうに実は考えるわけなんです。

ございしますけれども、最近の動向を私はよく存じませんので、最近の出願なり免許をしておられる状況、これは新しくできた高速道路というふうなものとは別でよろしいのです。既設道路というふうなものについての新規免許の状況、出願の状況というところ、それからそういう既存の会社につきましても、合理化というふうな面で、むしろ企業間の協同なり合同なりを考えていく、そういうことはどういふふうになつておるのか。それから公営企業の問題も、きょうは自治省からも来ていただいておりますが、いろいろ話したいへん長くなつて時間がなくなりますから、あまり言いませんけれども、こういうものもひとつくめて、いま私が申し上げているような――自動車局長は私の言っていることは大体わかるだろうと思ふのだが、そういうことに対する考え方、また、いまやつておられるところを伺いたい。

○黒住政務委員 バスの申請の状況でございしますが、これは御承知のように、本省権限と地方権限とがございします。本省権限を見ますと、三十八年度におきましては、重要事項、軽微事項が百十三件の申請がございましたが、三十九年には半減いたしまして六十五件、それが四十、四十一、四十二、四十三の四年は、おおよそ三十五件から四十

件という申請でございまして、三十八年の百十三件に比べましては、約三分の一というふうになつております。重要事項といふのは、競願、競合でございします。軽微事項は単なる延長でございしますが、これらも重要事項、軽微事項のおの減つておりましたのは、もうすでに大体通れます道路につきましては、バスの路線が設定されておるわけでございまして、いま御指摘のように、新しく道路ができるという場合以外は、ほとんど延長するといふふうな状況ではないということでございます。そして、われわれといたしましては、過疎地域におきましての最後の公共交通機関であるところのバスの輸送力を、何とか維持したいといふふうな現状でございまして、過去におきまして、一路線数営業の競争によつて能率を向上していくといふふうな状況でなくして、何とか一路線に一つの営業でも維持していきたい。そういうふうな状況に相なつておる次第でございまして、現在そのためには、むだな競争を排除いたしまして、路線等を合理的に配置するといふふうに指導をいたしておるよう次第でございします。統合というふうなことも、これは事業が私企業でございしますので、強制的に行なうことはできませんけれども、路線をまず統合する、そして進んでは会社をも統合いたしまして、合理的な路線配置をするといふふうな指導を行なつていのが現状でございします。

バス事業の業者数も、三十年代の間は逐次ふえてまいつておりますけれども、最近に至りまして、ほとんど横ばいでございまして、ここ一兩年はふえてない。三百六十社の現状でございまして、今後も新しく業者がふえるということはほとんどない、むしろ減つていくのではないかとはいふに考えております。

○細田委員 運輸省の自動車行政は、とかくどうも免許、許可の行政に偏しておるということ、かねがね非常に強い非難を受けておるとは、もう御承知のとおりであります。バスにつ

いては、もう免許、許可なんという時代ではないわけでございます。先ほど私が申し上げたような、非常に公共性が強い、その面からバス企業をどう行政指導していくか。また、先ほど政務次官が言われたように、どういうふうな運賃なり財政的ないろいろな配慮をするかという時期が来ておる、そういう方向でおやりいただきたいわけですね。

そこで私は、本論ともいへば過疎の問題について、ちょっと伺いたいと思うのであります。

最近、私どもの郷里のほうには、中国五県の中国山脈にある中国山地というのは、過疎地帯の代表みたいな言い方されておりますが、これは単に中国山地ではなくて、全国かなり多数の県におきまして、人口が減少をいたしておるわけでございます。そこで、いわゆる大都市以外のバス会社は、全国にわたって大体そうだと思うのですが、もうやめたい、あるいは回数を徹底的に減らしたい、こういうことでのいろいろな出願をされておるものがあります。中には、もう人間がいなくてやめてしまったという線も、私も聞かないわけではあります。そこで、回数減少あるいは廃止、休止、そういうものの認可申請があるのかないのか、あるいはその件数はどれくらいあるのか。それから申請を認める方針があるのかどうか、そういう点についてひとつ伺いたい。

あわせて、時間の関係で、あと少しとめて聞きますが、申請があったからといって、どんどんやめられてはたまったものじゃない。最小限度のバス路線は必要なわけなんで、いま局長の言われたように、確保しなくてはなりません。そのために運輸省としておられる——ただ会社にやれといったところで、人が減る、乗客さんがないのに、やれといったってやれるわけがないわけでありまして、どうしてもこれには何らかの方法、手段を講じてやらなくてはいいか、裏打ちをしてやらなくてはいいか、こういうことにならなければならないが、これらに対して、現在としておられる措置と、今後どういうふうにしよ

うとしておられるかということ、ほんとうは一目、一目ゆつくり聞きたいわけですが、これを伺いたいと思ひます。

なお、あわせて、おそれる私は、過疎地域のバス運賃というものは、大都市あたりに比べると非常に高くなつておるんじゃないか。これは会社の原価からいけば、高くなるのがあたりまえだと思うわけですが、それでも、非常に高くなつておるというところは——そうでなくともたいへん所得格差があるといわれておる山間部過疎地帯の住民が、より高い負担をこうむつておる。こういうことになると、個々にこまかい点でなくしてよろしいのですが、全体として私は、運賃が高くなつておるんじゃないかと思うので、そういうものについて、このままではいけないというところになるのか。前段で申し上げたいいろいろな国家からの援助その他によつて、こういうものはできれば、キロ当たりは、他の地域と同じようにするところまでしてもらわねと、非常に不公平じゃないか、こういう感じがしておるわけでございます。これらを一括してお答えをいただきたい。

○黒住政府委員 まず第一点の休止、減回等の申請でございますが、昨年十月一日現在の全国を調べた実績がございます。それによりますと、全国で四十三年の一月から十月までに休止を許可したものの、そしてその以前から許可になりました、継続して休止をしているものを含めまして全国で三十四業者、百六十一件、千四百四十一・二五キロが休止許可をいたしております。それから十月一日現在で休止の申請中のものが六事業者、七十六件、五百七十六・三二キロ、廃止を許可したものが二十業者、四十件で二百二・八七キロ、それから十月一日現在で廃止申請中のものが十二事業者で三十四件、二百・八四キロというふうな相なつておりました、相当広く休止の申請あるいは許可したものがあつたわけでありまして、われわれといひましたは、休止の申請に対しては、慎重に対処いたしましたして、利用者が非常に少な

い、廃止してもそれほど大きな迷惑がからぬという場合に限りまして許可をしているわけでございます。しかしながら、私企業でございますから、ただ赤字路線を経営せよということをお命ずるわけにもいきませんので、先ほどからお話に出ておりますところの過疎地域におきましてバス事業に対する補助制度を拡充してまいつた次第でございます。そして、今後とも利用者の非常に少ない路線につきましても、地元の市町村でバス事業を運営してもらつたか、あるいはバス事業の管理の委託、それから自家用自動車の共同使用の方法等も考えていただいております。

それから御承知のように、本年度から地方陸上交通審議会というものが各陸運局単位に発足するわけでございますけれども、ここで取り上げます最も大きな問題は、過疎地域におけるバスなり私鉄の輸送対策でございます。こういう場におきまして、利用者、そしてまた地方公共団体、あるいは関係の事業者等の意見を総合いたしまして、過疎対策に取り組んでいきたいというふうに考えておる次第でございます。われわれといひましたは、バスを必要なるものを維持するために、万般の方策を講じて、この輸送力を守つていきたいというふうに考えておる次第でございます。これにつきましても、関係の市町村等とも十分打ち合わせまして、万遺憾なきを期していきたいと思ひます。

○細田委員 そこで、いま補助金の話や何かはあまりなかったが、運輸省のことしの補助金というのは何ほど、どういう出し方をされるの……

○黒住政府委員 過疎バスに対する補助金は二つございまして、まず第一点は、車両購入費補助でございます。これは予算金額は二千二百九十萬二千円でございます。車両の補助は、保有車両数が七十五両以下のものにございまして、離島、辺地のバス事業で営業損を計上しておりますもので、その会社が車両を新しく購入いたします場合に、三分の一を補助しようとするものでございます。それから、路線維持費補助といたしまして四千七百

八十萬一千円を計上いたしておりますが、これは当該バス路線事業が離島、辺地、過疎地域にありまふ場合におきまして、それが赤字を計上いたしております場合に、平均乗車密度が五人以上十人以下でありますものにございまして、また、路線の延長が五キロ以上のものにつきまして、償却前運行費から人件費を控除した額の二分の一を補助しようとするものでございまして、同額のものを地方公共団体から支出していただくように、現在自治省と具体的に方法を詰めておる次第でございます。

○細田委員 いまの補助金のは、四十三年度と、四十四年度大体きまつておるかどうかからいへば、あとでその資料を出していただきたい。おそれる私は問題にならぬ額だろうと思ひますし、こんな程度では問題にならぬと思う。そこで、どうするかを全般の問題として考えなければいけない。そこで、運輸省として特に考えていかなければならぬ問題は、補助金は増額しなければいけぬからこれは全体の問題で、これは自治省も相談しなければいけぬからいけぬが、予算がなくても考え方でやつていけるという、あなたがいまおっしゃつたような自家用車の共同使用だとか、あるいは管理だとか、あるいは小さいものに対して、極端に言えば市町村が直接通学バスをやろうというときに、それに対して、それに免許をやるとか、そういう専門のバス会社にやらせる、それに対して最低限度必要な補助金をくれる、これで対処するという地域もあると思ひます。しかし、どうもそれを持ちこたえられない、それよりはもっと単位の小さい、自家用車ではないのだが、結局小さい、つまりいわゆる専門のバス業者でないもの——農協がやる場合もあるからいけぬ、市町村がやる場合もあるからいけぬ、何か組合みたいなものをつくつてやる場合もあるからいけぬ。そういう過疎地域独特のバスに対して、つまり私の言うトランスポート・システムというものを確保するための、そういうものの認可、許可、免許というものをどうと与えようと言つと、地方では、もつと頼みま

す、もつとやります、というところがあると思
う。いまのところはそういうものがないから、過
疎地域の住民の皆さんは、会社へ頼みますと言っ
てずいぶん頼む、国鉄へ頼む。国鉄の話はこれか
らやりますが、会社にとっては、いまのものでも
やめようと思つていられるところを、とてもそんな
ことをやるわけにはいかないということになって
おりまして、実際はバスが動いておられない。ない
しは、動かしたら今度は、道路運送法違反でトラ
ックに運送生をよけい積んで、もぐりで通わせ
ている、こういうことになったりいろいろしてい
るので、先ほどお話がありました協議会というの
は府県単位ですか、こういうところで最小限度
の、つまりバス輸送を確保するためには、どの様
式がいいのか。国鉄バスのところもあるでしょ
う、あるいは民営バスのところもあるでしょう、
それからそれ以外の、だんだん状況によつても
と小さい、場合によつてはマイクロバスでよろし
い、乗用車でもいい場合もあるかもしれない、トラ
ックでもいい場合もあるかもしれない、これは全国的
にこういう方法もあります、こういう方法もありま
すというところで御指導いただくと——過疎対策で
いま一番困つていられるのは、最小限度の交通機関を
確保できないということなんです。これは非常に
大きな問題です。この点について、どうしてもそ
ういう御指導をいただきたいと思つております。

そこで、この点については政務次官、それから
自治省の参事官、行政局の仕事かしらぬが、自治
省の立場で一緒にやつてもらいたいと思つて。御答
弁いただきたい。

○村山(連)政府委員 御指摘がございましたよ
うに、バス事業というものは、だんだん採算がとれ
なくなり、それだけに、むしろ営利性よりも公共
性が重んぜられていく時代がますます近づいて
いると思つて、先ほど申し上げましたように、補助
金制度であるとか、税制とか、あるいは金融で
細々とまかなつていられる状態でございますけれ
ども、これにも限度があると思つてございまし
て、いま御指摘のように、場合によりますと、も

り私企業ではこれは適さぬのだというようにな
つて、経営主体があるいは公共団体をお願いする
とか、したがつて、それに合わせて免許制度を考
えていかねばならぬ時期がもう近づいてつあるの
じゃないか、そういう点も今後の問題ではないか
と実は思つていられるわけでございまして、それに
伴ひまして、免許制度の多様化と申しますか、実態に
応じたやり方等について、十分検討しなければ
いかぬのじゃないか。いまちよつと思ひ出しまし
て、構造改善を進めているいろいろなタイプをきめ
まして、構造的改善を進めているわけではござい
ますが、それも業界のいろいろな状況がございま
すから、幾つかのタイプをつくつてやっているので
ございまして、日本の中小企業問題も、そういう
意味でよく見ますと、幾つかのタイプをきめてい
くことも一つの考え方じゃないかと思つていま
す。せつかく非常に参加になる御意見がございま
すので、今後陸上交通審議会の運営の基準に、十
分ひとつその点を取り入れて検討してまいりたい、
かように思つていられるわけでございまして。

○佐々木説明員 過疎地域の交通確保の問題につ
きましては、現在の過疎地域が人口の減少に伴
つて、地域社会の維持が困難となるといふような
現象が、いろいろな方面にあらわれてきておるわ
けであります。特に交通関係におきましては、現
在の過疎地域が交通機関を奪われるというよう
な事態になります。完全な陸の孤島化してしま
うというようないふ現象があるわけではございま
す。その立場からいいたしまして、過疎地域にお
ける交通の確保の問題については、非常に重大な
関心を持つておるところでございまして、また、そ
ういふ過疎地域は、財政上も非常に経済力、財政
力の弱い地域でございまして、これに対する財政
措置もあわせて講じてまいらなければ、そうした
交通対策の面におきまして、非常に問題が生ず
るであらうというところは予想されるわけではあ
ります。現在、地方財政の面におきましては、過
疎地域における学校等というようないふ問題から、
通学生の足を確保するといふような意味でのス
クールバスの運

行といふようなものにつかまして財源措置を講
じておるわけではございまして、そのほかにも、
やはり住民の足の確保といふような観点から、農
協バスの運行であるとか、あるいは医療施設の
不足から、近隣の診療機関に患者を運ぶための
病院バスの運行といふような企画をされておる
わけでありまして、いろいろな企画をされておる
わけでありまして、いまの免許制度等との関連
におきまして、やや問題があるような感じが
ございまして、そういう意味で、私どももこの
過疎対策の問題の一環として、必要なる財政措
置等もあわせて検討いたしまして、必要なる財
政措置等もあわせて検討しながら、いまの免許
制度につきましても、若干の面につきましても、
必要なる措置を講じておる段階でございまして、
話し合ひをしておる段階でございまして。

○大竹委員 長代理 板川正吾君。

○板川委員 ちよつと自治省に伺ひますが、いま
細田委員の質問にもありましたように、過疎化し
てきて、バス会社とすれば、賃金はやっぱり世
間一般並みに上げなければ人が来ませんので、世
間一般並みに賃金はあつて、沿線の人口はだん
だん減つてくる、お客は少なくなつてくる、モ
ーターゼーションの発展によつて自家用車がふ
えてきて、バスの需要もなくなる。こういうこ
とになってきますと、バス会社としては、おそ
らく乗客の少ない乗車効率の悪い路線をやめて、
乗車密度の多い都市間、あるいは、いなかの
都市間でもいいでしょう、そういうところだけ
を輸送して、企業を保つていくというはかにな
くなくなつてきておる状況だと思つておるの
です。その場合には、さつち細田委員の質問
の発言のように、そういう場合には自治体が引
き受けて、地方の住民の足を何らかの方法で
確保して、いくという体制があるのかどうか、
もしそういう体制があるというならば、私は過
疎地域のバス会社なんかは、たとえば百本あ
つた路線のうち八十本からはおそらく赤字路
線だと思つておる。だから、そのうち八十本
とは言わなくても、八〇%と言わなくても、と

にかく二〇%か三〇%くらいのところは、やは
りやめていかなければいけない状況です。そ
ういふ場合に、自治体として受け入れて、何
らかの方法で住民の足を確保するといふこと
ができるかどうか、そういう取り組み方という
か、体制があるのかどうか、ひとつはつきり
していただきたいと思つております。

それからもう一つは、たとえば自家用車の共
同乗車とか、あるいはトラックの乗車とか、ま
あ最悪の場合はそういうことも臨時的に、ある
いは場合によつては、たとえばストライキの
日にやるような調子で臨時的にはあり得ても、
常態としてそういう体制で輸送するといふこ
とになると、それはやはり料金を取るのでし
ょう。そうすると、その安全性という問題も
考えなくちゃいけないと思つておるのです。た
だ輸送すればいいというところじゃないと思
つておるのです。常時それが何十人も輸送
するといふことになると、安全といふことも
考えなくちゃならないので、その辺のことを
一体運輸省のほうはどういう考え方である
のか、伺つておきます。自治省のほうは、そ
ういふ過疎状況におきまして、バスを自治
体として引き受けてやつていく体制がある
のかどうか、ひとつその点を確認しておき
たい。

○細田委員 ちよつといふいまの関連質問に
関連しておるから、一緒に答えていただくと
思つておる。どうせ自治省にこの点を伺
つておつたところですが、いま板川先生の御
指摘にもありました、同じ問題ですから、ぜひ
開かしていただきたいと思つておる。最小限
度の運行を確保させるために市町村が——市
は少ないけれども、市も同じくらいですか、と
にかく市町村が運賃の足りないところを補給
する、これはかつては道路運送車両法違反とい
ふ時代もあったが、もう違反ではないと思つ
て、最小限度のものを補給をして、最小限度
のバスを運行を確保してもらう。そのために、
運輸省系統から補助金を出す方法もある
けれども、私はやはり市町

村がこれを会社に出して、最小限度のものを動かしてもらう、そうしてそれを私は、普通交付税で見てもらう、これは基準がむずかしいけれども、いけれども、基準を定めて、普通交付税として基準財政需要額として見る、過疎対策として見るというようにしてもらいたいわけですね。今年度は特別交付税で見るとかいうことになったようですが、今後どうしようとしておられるのか。それから基準財政需要額として見るということについて検討しない、非常にむずかしい点があるというおっしゃるのですが、そういう点について検討して、来たるべき四十五年度予算までに結論を得ていただきたい。この次の普通交付税の算定の時期までにぜひお考えいただきたい、こう思っております。私は、自治省にきていただいた一番の趣旨はその点なんです。板川さんの質問とちょうど同じ質問で、これからやろうと思つてるところへお話がありましたので、その点あわせて……。

それから安全の問題に關しても、当然これは原則的には業者がやる、いまの補給金を出しても、特別交付税なり普通交付税で見ても、業者がやるというのが本筋だと私は思ふのです、これが本筋。ただ私が言つておるのは、もつともつとそれよりもさらに詳細な山の中の話でございまして、これはやはり原則的には最小限度業者にやらせるというほうが本筋なんです。それ以下の場合、その場合の安全の問題ですから、何でもかんでも業者が走りまわつてやるのだという考え方はないのです。板川さんも同じ気持ちだと思ふから、自治省ひとつそういう前提で、安全の問題については御答弁いただきたい。

○佐々木説明員 ただいま御指摘になりました問題、地方団体の行政分野としましては、非常にむずかしい問題が含まれておるわけでございます。現在、交通事業は過疎地域のみならず、過密地域におきましても、これと同じような別な社会情勢からの交通事業の採算問題、また、公共料金問題が同時に持ち上がつておるわけでございます。具体的には、大都市における地下鉄をどうする

かというような問題、それから過疎地域にはバスの確保というような問題が、私ども同時に解決を迫られておる問題だといふふうに考へております。ただ、現実の問題だといふし、交通機関の場合には、バスの運行というものが、いわば地方団体の行政としては、地方団体の行政区域に一応仕事の分野としては限定されているという点から、原則的な問題があると思ひます。そういう点ですと、一体、市町村単位でどういうことにしてやるの、あるいは、あるいはもう少し広い行政範囲を区画してどういう事業をやる、端的に言いますと、一つの広域市町村圏的なもので、そういうものを取り扱つていくべきかというような問題がございまして、少なくともいまの過疎問題というものの一つの対策といたしましての交通確保の問題につきましても、十分これを考へていかなければならぬ段階に来ておるというふうに私も考へております。

ただ、これまでの陸運行政というものが、どちらかというと、地方団体のこうした面における行政については非常な束縛になつておつたということ、市町村側のほうとしても、これは意見のあるところでございます。そういう面からの解きほぐしも必要であるといふふうに考へております。また、現在の公営企業として行なつております交通事業の現状から見まして、市町村がこれに乗り出していくというためには、相当な準備と決意が必要であらうというふうに考へておるわけであり

ます。そういう意味で、私どもとしましては、今年度におきましては、そういう面の調査をしながら、市町村の希望なり意見なりというものをまとめたがら、こういう問題に對処していきたい。現在まだ固まつた方針はできておりませんけれども、そういう方向での検討を進めておる段階でございます。○黒住政府委員 先ほど御指摘のような場合におきましては、免許のほうは簡素簡便にやるようにやりたいと思ひます。

しかしながら、継続いたしました運賃を取つて旅客を運送するわけでございますから、安全性の確保ということ、これは軽視できないものでございまして、旅客自動車運送事業といふふうに相なりますから、この旅客自動車運送につきましまして、道路運送車両の保安基準に規定がございまして、したがって、その規定によりまして、その必要限度の安全性の確保といふことは要するわけでございます。しかしながら、御指摘のような場合に画一的に、これを適用するといふことじゃなくして、実態に即しまして、しかし安全性は確保しつつ実行していきたい、かように考へております。

○細田委員 予定の時間が参りましたので、私もこれくらいでやめます。

それ、先ほど来、政務次官並びに自動車局長からの話の中にも出ておりますが、過密地域、過疎地域を通じて、バスの問題、これはほかの交通機関ももちろんそうですけれども、特にバスは非常に問題がある。それから、公営企業のバスといふところ、地下鉄を含んで、公営企業、運輸省對自治省の關係といふものは、これまで非常に密接な關係があるわけなんです、とかくど行政がばらばらの感なきにしもあらずでございます。これは今後よほど機構そのもの——陸運事務所問題等もございまして、懸案になつておりますが、きょうは申し上げません。今後ひとつ機構、運用全般にわたりますと、十分緊密な連絡をとつてやつていただくように、これは今後私、機会あるごとにこの問題を取り上げてやつてまいりたいと思ひますけれども、特に御要望申し上げたいと思ひます。最後にひとつ、これは御要望だけにとめておきたいのでありますが、きょうは国鉄の自動車局長にきていただきましたけれども、国鉄自動車も同様に、赤字路線をたくさんかかえております。特に、ある地域によりましては、私どもの県

なんか一つの例ですけれども、一つのエリアがほとんど国鉄自動車だけという地帯があるわけですね。これは過疎地帯です。そういうところでは、国鉄は回数を減らすぐらいやつておりますが、一べんやり始めた路線を、会社のようにやめるといふことはしてないようですけれども、それだけ非常に赤字で困つておる。大体、国鉄バスの場合には民間バスと違つて、回数を減少することも非常に少ないですね。遠慮深く、客が少なくなつても大体やつておる、それだけに赤字が大きいです。これは、自動車局長の答弁をいただかぬでもわかることです。きょうは数字なんか何つてと思つていたの、過疎地帯の国鉄は赤字でしかたがない、機会があればやめたい、回数を減らしたい。こういうことですから、今度は逆にいいますと、国鉄は赤字線の問題もあるくらいです。赤字のバスもやつていてくれというところでやつておるわけですが、さらにもう一步進んで、学校のバス、クルーバスをやつてくれとか、道路が直つて、奥の部落とはバスが通えるようになったが、最小限度通してくれといふときは、これは国鉄のバスは、実際のところでもやめたいくらいだから、そんなところは、いまでもお話しをしておる運輸省側の補助金のいろいろな政策とか、自治省側の財政交付金でいろいろめんどうを見るとか、いふ点については、国鉄のバスは問題もあつて考へてもらふねと、非常に困るのです。困るような地域が多いのです。これは御質問といふか、御要望だけ申し上げておきまして、いすれあらためてまた私、皆さん方にいろいろ具体的に御連絡申し上げようと思つております。国鉄のほうには赤字線もあるくらいだから、国鉄バスは赤字があつても、これはやつておる。だから、民間のバスについてだけやればよい、こういうことではない、もちろん、おのずから民間に對するものと国鉄に對するものと違ふと思ひますけれども、あわせて考へていただかないと困る問題があります。そういう点を特にこの際、注意を喚起するといふか、

お願いを申し上げまして、お約束の時間ですから、私の質問はこれで一応終わります。

○大竹委員長代理 次に、陸運に関する件及び海運に関する件について調査を進めます。

この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

すなわち、陸運に関する件調査のため、本日、日本鉄道建設公団副総裁篠原武司君を参考人として御出席をお願いし、意見を聴取いた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

○大竹委員長代理 御異議なしと認め、さように決しました。

参考人からの意見聴取は質疑応答の形式で行ないたいと存じますので、御了承願います。

○大竹委員長代理 質疑の通告がありますので、順次これを許します。井上泉君。

○井上(泉)委員 私は、本州・四国の連絡橋の問題について質問いたしたいと思っておりますが、四十三年の二月に、本四連絡橋について、こういうことで建設大臣、運輸大臣がそれぞれ談話を発表されて、そうして、いろいろな内容が公表されたのであります。その後、四十三年の三月には、衆議院の予算委員会でも保利建設大臣が、四十三年中、いわゆる年内に結論を出すと言われたのが、持ち越され持ち越されして今日に至っておりますのであります。伝えられるところによると、もうすぐ結論が出されるであろう。こういうことをよくいわれますが、一体その後の推移というものはどういふふうになっておるのか、これは主として建設省の道路局長から、この三線についてと、それから本四架橋の現在の段階というか、それがどういう状態になってきておるのか、まず説明を承りたいと思います。

○運輸政府委員 本州・四国の連絡架橋につきま

しては、これは御承知のように、建設省といたしましては、昭和三十四年からの技術的な調査を続けてまいりました。これも御承知のように、昨年、四十三年二月二十七日に建設省と鉄道建設公団、両方共同いたしました。五ルート工事費、工期を一応推定して発表した次第であります。その後、建設省も鉄道建設公団と協力いたしまして、各ルートについての経済調査——各ルートといたしまして、Aルート神戸—鳴門、Bルート児島—坂出、Cルート尾道—今治、この三ルートについていろいろ経済調査を実施いたしました。私どもの経済調査のいまの進め方でございますが、基本的な調査は大体終わりました。どういう順序にかけたかどうかというようなことを、経済調査の中でいろいろ組み合わせをしてやっております次第であります。これは建設大臣も言われておるように、七月一ぱいに、経済調査をもとにいたしまして、そのほか工費、工期、技術的な問題、船舶航行の安全の問題、こういうものを加味いたしまして、最終的にはやはり四国、西日本の将来像がどうあるべきか、こういう見地に立ちまして、ルートをきめてまいりたいというように考えておる次第であります。

○井上(泉)委員 最終的には、その三つのルートをどうするかということについては、時期的には七月というところで承知をしておいていいですか。

○運輸政府委員 実は私たちが、いま経済調査をいろいろ検討しておる段階でございます。今後鉄道建設公団はもちろんです、運輸省、経済企画庁、大蔵省その他関係各省と相談しなければならぬ点が非常に多いと思っております。私どものいまのスケジュールをいましては、できれば七月一ぱいにこのルートをきめ、できるだけ早く着工に持っていきたいというのが私どものいまの考えでございます。

○井上(泉)委員 それでは、建設公団のほうは、主として併用橋についての調査を進められておるわけですか。経済調査は、建設省は終わっておるが、建設公団の調査待ちというふうな建設大臣か

らの答弁が、ことしの二月の予算委員会のおきにはなされておったのですが、建設公団としては、併用橋についての調査は三つのルート——といつては、尾道—今治ルートは併用橋ということに状態にあると思うので、明石—鳴門、坂出—児島、この両ルートについての併用橋としての調査が、もう七月に決定されようとする時期ですから、公団としても、もう調査をほぼ完了しておる時期だと思ふのですが、一体どういふふうになっておるのか、この機会に経過を御説明願いたいと思ひます。

○篠原参考人 先ほど建設省からお話のありましたように、鉄道建設公団といたしましては、大體経済調査をまとめておる段階でございます。建設省におくれないように、同じようなピッチでいま経済調査を進めておりますので、その後、建設省ともいろいろお打ち合わせしなければならぬ面もございます。運輸省の指示を仰ぎながら、こういう問題についてまとめていきたいというふうに考えております。

○井上(泉)委員 建設大臣は、この二月に経済調査は終了して、事務当局内で最終的な意見調整をする、そうして鉄道公団の経済調査がまとまり次第云々ということを答弁されておるのであります。が、鉄道公団で、経済調査でなしに技術的に調査されたところ、明石—鳴門にしても、坂出—児島にしても、併用橋を建設していくことには何ら支障がない、こういう結論が、経済面はのけて、技術的に見て差しつかえないという結論が出ておるのかどうか、その点ひとつ……。

○篠原参考人 技術的な問題は、昭和四十二年五月に、どちらでも併用橋ができるということをも土木学会の報告にも発表されておりますように、私どもとしては、両方とも可能であるという立場で経済調査その他を進めております。

○井上(泉)委員 併用橋という場合において、併用橋が本四の間に二線かけられるという可能性があるのかどうか。この点、政務次官にひとつお伺

いしたいと思うのですが……。

○村山(達)政府委員 可能性から申しますと、ないとはいえないと思ひます。併用橋の問題につきましては、われわれが何一つおるころでは、技術的見地からいまして、幅員も相当とらなければやはり安全にはならない。高さも相当の高さをとるわけでございますから、経済効果からいいますと、むしろ併用橋のほうが適当ではないかというように伺っておるわけでございます。いずれこの問題は、政府全体としてきめる問題でございますが、二線のAルート、Bルートそれぞれやる可能性はあると、私、私見ではございますが、思っておるわけでございます。

○井上(泉)委員 これは道路局長にお尋ねをするわけですが、道路局長はこの橋の立て役者ですから、それぞれのルートの橋の会合には引っぱり出されて、あいつに遠回しにずいぶんやられておるわけですから、田中幹事長がごく最近の四月の二十三日の朝、赤坂のプリンスホテルで会合で、明石—鳴門は道路単独橋、こういうことを言われたと新聞に報道されております。そのときに、やはり道路局長もその席に列席をされておったのであります。この点については政府与党の幹事長ですから、当然道路局長とも打ち合わせをされた上での幹事長談話ではないか、こういうふうにも私も受け取り、実は明石—鳴門の併用橋を念願しておる四国の東半分の方としては、たいへん衝撃を受けたわけですが、この田中幹事長のプリンスホテルでの談話というものは、新聞で承ったような話し合いのものになされたのかどうか、その点ひとつ局長に……。

○運輸政府委員 実はこの問題につきましては、四月の二十三日でございますが、今治—尾道の瀬戸内海大橋の促進大会がございまして、私もそこに出席したのでございますが、そのあとで関係の各県の方が幹事長に会われました。そこで幹事長の話されたことが新聞に出ておるわけでございます。私、幹事長はつきりこういうことをおっしゃったかどうか、同席しておりませんでしたの

で、その点はよくわかりませんが、新聞で見るところによりますと、いま先生のおっしゃいましたように、今治―尾道、明石―鳴門については道路単独橋となり、これも幹事長の私見として言っているような談話を新聞で拝見している程度でございまして、私たちがまだこれをはっきり、明石―鳴門をどうするか、単独橋にするか併用橋にするかは、やはりこれから関係各省ともいろんな資料を持ち寄りまして、最終的にきめる問題かと思ひます。

○井上(泉)委員 田中幹事長というより大ものが発言したことは、私見でも、これはわれわれが言つたことは雲泥の相違があるのであります。そういう点からも、前に田中幹事長は、本四架橋は三ルートとも建設する、明石―鳴門と見島―坂出の二ルートは併用橋として、そのほかの一ルートは道路の単独橋とする、それから併用橋の二ルートのうち一ルートは新幹線を走らせる。こういうような非常に威勢のいい発言をされたのですが、その発言が、わずか三カ月たぬうちに、今度は明石―鳴門は道路単独橋、こういうことになった。そして七月には、政府のほうでどういうようにするかという三ルートについての方向を決定づける、こういうことになると、何か田中幹事長に発言することと、政府が、建設省、運輸省が調査を進めておると、結果を発表するのに符合さすような発言の経緯のように考えられてならないわけですが、これは、前の発言も個人的見解、今度の発言も個人的見解、こういうことで、しまいのつけられる見解ではないと思うわけですが、この点については、政府の側において、幹事長との間における折衝というものが無いというところは言えないと思うのですが、全然ないのですか。道路局長でもどなたでもいいのですが、ひとつ……。

○養輪政府委員 実はこの問題について、私、まだ幹事長に直接私たちの資料を御説明をしたことはございせん。ここに書かれておりますのは、幹事長がほかの人から技術的な問題その他の問題をいろいろ聞いた結果、こういうような一つの感

覚を持たれたのではないかとという感じがいたします。私たち事務当局としては、まだ正式に幹事長にいままでの調査の結果を御説明はしてありません。

○井上(泉)委員 それじゃ、鉄建公団どうですか。

○篠原参考人 私どものほうにいたしましたも、まだそういうことはお話ししておりません。

○井上(泉)委員 それでは鉄建公団のほうとしては、二月のときに田中幹事長が発言をされたことは、予算委員会の分科会でわが党の森本議員が質問したときには、承知をしておると思うのですが、そのときには、二つの併用橋をつくるけれども、一つは新幹線を走らす、一つは新幹線は走らない、そういう話をされたのですが、いま本四架橋の問題で、併用橋の場合に、公団としては両線とも新幹線を入れることが可能な設計の調査をされておるのかどうか、その点ひとつ……。

○篠原参考人 新幹線をどういうふうに行かすかという問題につきましては、公団案もございまして、国鉄案もございまして、それから、経済企画庁で新全線として取り上げている問題もございまして、しかし、四国に関する限り、AルートもBルートも新幹線を通すべきだというのが公団の考えでございまして、この点につきましては、経済企画庁の案と全く一致しております。そういう関係で、どちらのルートも新幹線を通し得るように私どものほうとしては考えております。また、現在線もどちらでも走らしてもいいというような形で研究をいたしております。

○井上(泉)委員 それでは、政府側の運輸政務次官のほうでは、この本四架橋の問題について田中幹事長が、こういうふうな段階的に一つの集約点に近づいたような発言をしておるのですが、そういう点について、これは政府として、幹事長、党との間に話し合いをなされてきた事実はないのですか。

○村山(達)政府委員 そういう事実はございせん。

○井上(泉)委員 それでは、やはり政務次官にお尋ねするわけですが、併用橋というものが二つ可能であるし、私見としても二つは必要であろう、こういうふうな見解を述べられたのですが、やはりこれは見島―坂出も、明石―鳴門も、この二つが併用橋になることについては、これはけっこうであると思うわけですが、その場合に、一つは新幹線、一つは新幹線でない普通のいまの鉄道を入れる、こういうことになる場合に、運輸省のほうとしては、新幹線を入れる場合に、どちらのルートが適当か。その点、これは運輸省のほうでは――直接調査されておるのは建設公団ですが、建設公団のほうでは、新幹線を明石から淡路―鳴門、これを通すのがいいと思うのか、坂出―見島で岡山から通すのが、調査の経過からいって思ふのか、私は政務次官に尋ねる前に、公団の副総裁に、その点についての御意見を伺いたいと思ひます。

○篠原参考人 ただいまのお尋ねの問題につきましては、公団の副総裁という形ではなく、私見で申し上げますが、新幹線を両方考えた場合に、どっちが新幹線の輸送が太いかということになると思ひますが、そうした場合には、どうしても明石―坂出のほうの方が新幹線の輸送としては太いんじゃないか。

それから狭軌の鉄道を入れる場合には、備讃のほうが現在、鉄道施設がございまして、連絡船もございまして、したがって、備讃のほうは、狭軌の鉄道としては需要が大きいんじゃないかというように、ばく然とした感じを持っております。

○井上(泉)委員 あなたらのような専門家の意見というものは、こういうルートを決定し、あるいは併用橋をかける上について、これは非常に重要な役割を果たすわけなので、そういう点から私は、公団の副総裁の見解というものがぜひ生かされるようになってもらわなければいかぬと思ひます。その場合に、これはもうだれが考えても、四国というものの地図を見、本州との関係を見た場合、二つの併用橋という場合に、新幹線のル―

トとしては、経済効果の面から考えて、明石―鳴門の線に入れるのが適当だと思ひわけです。そういう点で、これは政務次官のほうに、運輸省としても両方で新幹線を入れるということは考えられないと思ひますが、経済効果という一面では、政務次官は大蔵省にもおられて、金の問題については詳しいと思うのですが、やはり篠原副総裁の言われるような点が考えられるのかどうか、その点の見解をひとつ承りたいと思ひます。

○村山(達)政府委員 ちょっと誤解があるといけませんので、私が先ほどお答えした点を補足して申し上げますが、Aルート、Bルートについて、両方とも道路、鉄道の併用橋が考えられると申しましたのは、工事費の効率の関係から主として申し上げておるわけでございます。

一方、国民経済的に経済効果がどうなるかという問題がまだ未定でございしますものですから、そこらから出てまいりませんと、最終的なことは申し上げられないのでございしますが、少なくとも工事の効率という点からいえば、二つ通したほうがかえって効率的じゃないか、こういうことを申し上げておるわけでございます。

それから、ただいまの御質問の新幹線を両方通すのか、あるいは一方は在来線となった場合に、どちらに新幹線を通すのか、こういう一つの仮定に立つての御質問でございしますが、私は、二本通すというところであると、在来線、新幹線というものがどれだけ違うか、これもまた経済効果と関連してくる問題でございしますが、二本とも併用橋にするということになれば、これも私見でございしますけれども、むしろこれからは、二本とも新幹線のほうがいいのではなからうか。どうしても財政の関係あるいは経済効果の関係で、二本新幹線を通すのは限界費の上からいって、非常にむだだというふうな結論がもし出ますれば、どういたした一本だというふうな前提になりますと、ただいま専門家であります篠原副総裁がおっしゃったように、かように思ひわけでございます。

○井上(泉)委員 明石―鳴門のルートが新幹線と併用橋で着工されるような段階まで至ってくるのは、篠原副総裁の言われる言が政治の面で生かされないで、これを政治的に作用されて、右左というふうなことになるのは困るわけなので、私は、この点については、篠原副総裁も積極的に自分の意見というものを十分にひとつ政府、与党に発言をしていただきたいと思いますし、そうして明石―鳴門は道路単独橋だ、私見にしても、こういうことを田中幹事長が発言をせられるということは、関係者としては非常にショックでありますので、そういう私見については、なおひとつ運輸省あるいは建設省が十分政府、与党と連絡をとって、それからまたそれぞれの関係者が会をすれば、それぞれの関係者のところに来て適当な発言をして、その関係者を喜ばすというふうなことをないようにひとつやってみてほしいと思います。だが、あなたがはめるのか、そのたがをはめる人をだれがやってくれるか、これは政府の村山政務次官にこの点についての見解をひとつ承っておきたいと思ひます。

○村山(達)政府委員 御案内のように、政府、与党はある意味では全く一体でございますが、ある意味ではまた独自の活動をやっております。現在この問題については、これからほんとうに検討しよという段階でございますので、幹事長も私見だと断って発表しているようなわけでございまして、御了承いただきたいと思ひますが、ただいま先生のおっしゃったことは、十分幹事長に伝えるつもりでございます。(頭のいい答弁だな)と呼ぶ者あり)

○井上(泉)委員 それは頭のいい答弁でも、それを生かしてやらねと、また今度適当な答弁をされるに因る、本四架橋、明石―鳴門の大会のときには、明石―鳴門は道路単独橋ではなくて併用橋であるぞ、こう言つて幹事長が談話でも発表すれば拍手かっさいしますけれども、そういうふうにはひとつしむけてもらいたいと思ひます。

そこで、これは何といつても建設省、道路局長のほうから、この三線ルートが一番かなめのような役割りを果たしてきておるよりに私自身理解をしておるわけですが、建設省のほうの作業は一応終了しておる、あとは鉄建あるいは経済企画庁と、こういうふうなことで、それらを総合すると、建設省のほうとしても、坪川建設大臣が言ったように、経済効果は、五月と言つておりますけれども、五月の末になると思ひますが、まあ五月、それから審議会には六月にかける、こういうふうな運びに事務が進められることは間違いないですか、予算委員会では大臣が答弁したか……

○義輪政府委員 私たち大臣から、七月にはもう必ず間違いないやれといふことを強くいわれております。いま率直に言いますと、経済調査はいろいろやつてまいります。その段階で、個々のルートによる四国、中国地方の国民所得の増、そういうものを考えてまいります。これにはやはり、相当に想定が入つておるわけでございまして、やはり三本、これはいづれ要るんだという前提で、この経済調査をよく見てみますと、どれが先になり、どれがあとになるということによつて、多少そういう国民所得の増は変わつてまいりますが、できから二十年、三十年とりますと、ほとんど大差がないといふような結果になつてくるわけでございまして、これは常識的にもはつきりわかることでございます。そして、たとえ三十年まで全部かかると、その中では、多少三ルート前後はするかもしれないけれども、六十年までにかかると、さらに六十年から十五年のいろいろ橋のかつたための経済効果、そういうものを算定いたしますと、やはりあとになるほど経済効果は大きくなります。まあ結果的には、数字の上からはそういうことになるわけでございまして、この辺、いまの鉄道との併用橋との調整を行ないまして、最終的にきめていきたいと思ひますが、いまの段階では、私たちスケジュールが少しおくれているように思つております。できるだけこれをまた取り戻しまして、七月中にはきめてまいりたいと思ひております。

○井上(泉)委員 私は、本四架橋の問題については、二つの路線が併用橋に予定をされておるといふことについては、大体政府部内としても意見が一致しておるといふことは想像されるわけですが、それと同時に、新幹線をどちらへ入れるのかという点については、一番鉄道に關係の深い建設公団の副総裁あるいは政務次官の、新幹線を入れる場合においては明石―鳴門のルートがよくはないか、こういう見解を了とするものです。ぜひひとつ、そういう方向でやつてもらいたいと思ひます。

ついでですが、この間、建設公団の副総裁が、阿佐線の建設に伴つて、土佐電鉄という私鉄があるのですが、その私鉄の買収をもうやるべき段階ではないか、こういうふうにとこかの会合で言われたことを新聞記事で承知したのであります。いま阿佐線の建設を、土電が現在運行しておる路線の向こうを飛び越してやつておる。すると、早くでき上がったところを使おうにも、手前の土電路線の問題を解決しないと、幾ら向こうと続いたところで、しょうがないと思ひますが、その点について、公団のほうでどういふふうにお考えになつておるか。この間のどこかの新聞で見た篠原副総裁の談話のような方向で進められておるかどうか、承りたいと思ひます。

○篠原(参考人) ただいま先生の御意見のとおり、先だけを幾らやりまして、先だけの運営というわけにはいきませんので、土電の用地を買収いたしまして、一貫輸送をするという形にしませんと開業できないわけでございますので、こういう形で今後考えていきたいといふことを、この前何の機会でしたかお話ししましたが、お話ししたわけでございます。

○井上(泉)委員 私はこれで質問を終わるわけですが、要するに、本四の架橋がないために、一昨日のフェリーの事故のようなことが起こるわけですから、フェリーの対策については、また運輸省

では十分検討されておると思ひますけれども、要は本四の間が、月に人間が行けるような時期になつた今日でも、神代の昔のような状態に置かれることのないように、ひとつ早急に政府当局では努力を願ひたいといふことを強く要望して、私の質問を終わります。

○大竹委員 山田二君。

○山下(第二)委員 ただいま井上委員から鳴門架橋の問題も話が出たのでありますが、これとも多少關係があるかと思ひますが、去る六日、兵庫県の三原郡西淡町の阿那賀港と徳島県の鳴門市の龜浦間のフェリーボートに乗ろうとした自動車海の中に転落したことは、御承知であらうと思ひますが、結果は、御承知のごとく、木原さん、運転手以下親子四人が海中で水死体となつて発見された、こういうまことに気の毒な事件が発生をいたしておるのであります。まことに同情にたえない次第でございますが、これについて、当局は何らか調査あるいは報告等を受けておられるだろうと思ひますが、その結果についてお伺ひしておきたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいま御質問のございました件につきまして、事件の概要をまず御説明申し上げます。お話しがございましたように、去る五月六日午前零時五十分ごろ事件が発生いたしております。発生場所は、淡路島の西淡町の阿那賀港内でございます。この阿那賀港内におきまして、カーフェリーでございます「うずしお丸」三百六十六トン、これは淡路フェリーボートの所屬の船でございます。これは本港と鳴門市の龜浦港との間、約二十分程度の距離であります。折り返し運転をやつておる航路でございます。

事故の模様につきましては、前に申し上げました日時、場所におきまして、ただいまお話しがございました自動車、発着場にもつづけしておりました「うずしお丸」のランブゲートと陸上の可動橋との間にできました間隙から海中に転落いたしました。死亡者四名が発生したものでございます。

このようなことがどうして発生したかという点につきましましては、ただいまのところ、現地の三原警察署が捜査にあたっておりますが、今後さらに専門的な問題もございしますので、第五管区本部におきまして協力をいたしますとともに、合同いたしまして捜査をいたしまして、事態の真相を明らかにしたい、現在努力をしている最中でございます。

以上、現状を申し上げます。

○山下(榮)委員 通り一べんの御報告で、詳細なことはわかりかねるのですが、フェリーポートは、私も淡路が選挙区である関係から、しばしば参るのですが、神戸の長田から淡路の浦に参るフェリー、あるいは明石から淡路に参るフェリー等にしばしば乗るのですが、車が入りますと、中に整備員がおつて、タイヤのところに大きな材木のような歯どめをいたしておるのであります。車が全部乗ってしましますと、フェリーの入口のところに、高さ一メートルほどの鉄板が上がるようになっておると思つてあります。そうして、それを上げて、整備員が合図をいたしまして、汽笛を鳴らして船が航行を始める。こういうのが従来の普通の行き方だと思つていますが、それが今度の場合、一体どういふことになっておつたのでしょうか。その辺の事情等については、まだ何ら調査が進んでいないのでしょうか、ちよつと伺いたいと思つております。

○河毛政府委員 一般的に、カーフェリーに自動車に乗りますときのやり方は、ただいま先生のおっしゃいましたとおりでございます。そこで今回、その間から自動車も落ちたわけでございますが、その落ちたことにつきまして、船側、自動車側、いろいろどういふ動作をそのときやつたかというところが一番問題でございますが、現在その点はまだ十分に報告が参つておりませんが、したがって、もうすぐわかると思いますが、さらに詳細な調査結果を待ちたい、こういうことでございます。

○山下(榮)委員 詳細な報告が出てないというところで、いすれまた日を改めて詳細なことも伺いたいと思つていますが、それではちよつと伺いたいと思つていますが、いま日本全国にフェリーが航行いたしておる箇所は、何箇所くらいあるのですか。

○澤政府委員 カーフェリーの航路数は百三十五でございます。

○山下(榮)委員 ちよつと政務次官に伺います。島国でございますから、百三十五は当然であろうと思つてあります。おそろく最近の運輸事情等から考えまして、さらに増加するものと考へなければならぬと思つてございしますが、けさのテレビ放送を聞いておりましたところ、このフェリーポートの取り扱いについて、何ら目新しい規制がないかのような放送をいたしておつたと思つてあります。政府としては、これらに對して新たに何らかの規制をしようとお考へになつておるのですか、あるいは立法上の処置が必要なのではあるのですか、行政上の処置だけで事足りるとお考へになつておるのでしょうか。いままで事故がなかつたから、あるいは当局のほうでもちよつとのおんびり過ぎるのではなからうか、こういう感じもいたすのですが、政府はこれらに對して、今後どういふ方針で対処されるお考へであるか、ちよつと伺いたいと思つております。

○村山(達)政府委員 カーフェリーの安全運航につきましましては、運輸省といたしましても、従来から特にその安全性の確保のために、種々の通達を出しているわけでございます。すなわち、定員の順守であるとか、そのほか業務規定の順守等、そのつど出しておりました。実は今回もゴールドンウィークの前に、事務次官通達で特に航行の安全について通達を出し、さらに海運局長、船舶局長、船員局長の名前でこの連休前に出して、よろなわけでございます。今度の事件の真相を把握いたしまして、これに對処していかなければならぬと思つてございしますが、少なくとも現在のそういう規制が、一つは海上運送法の立場から、も

う一つは船員法の立場から、さらには船舶法の構造上の立場から、三つの通達が出ておるというところでございます。なかなか見るには不便ではないか。むしろ、そういうものを全部一括して、必携書のようなものをつくるのが一つの考へでございます。目下そういう作業を進めておる段階でございます。

なおこの四月に、実はカーフェリーの安全につきまして、海上保安庁で公開一斉取り締まりを実施いたしまして、安全上、一体どういふ点が問題であるかというところを实地について検査をいたしまして、目下その調査結果を集計中でございます。ちよつとそのやさきに、こういう不幸な事件が起きたわけでございますので、一方におきましては、公明一斉取り締まりの調査実績をもとにいたしまして、先ほど申しましたように、安全上さらに注意すべき点を十分盛り込んだ、一括した必携書のようなものをつくりまして、カーフェリーの運航者に対して、また、利用者に対して、安全確保の上から万遺憾なきを期してまいりたい、かように思つておるわけでございます。

○山下(榮)委員 いまの政務次官のお話で、概略は大體わかつたような感じがするのですが、それは立法上の処置を将来とされるのですか、あるいは行政上の処置だけで事足りるというふうにお考へになつておるのですか、その辺のことはどういふふうにお考へになつておるのでしょうか。

○澤政府委員 立法上の問題につきましては、今後とも検討を続けてまいりたいと思つております。ただいま政務次官が申されたように、とりあえず船舶法、船員法、海上運送法、これらの各法規に基づきます規則、通達等を体系的に組み直しまして、カーフェリー業者が見ればすぐわかるような必携書と申しますか、マニュアルのようなものを早急に作成して、夏場のまたカーフェリーの非常な忙しなる時期までに間に合わせてまいりたい、このように考へております。

処置をとつていただかなければならぬことは当然だと思つていますが、私が先ほど申し上げましたように、淡路へ参りますと、終夜運転をいたしておるようでございます。これは労働強化の上から考へても、労働基準法から考へても、私はいかにかと思つても、海運当局がやはり認可をされるのだから、海運当局がやはり認可をされるのであらうと思つていますが、いすれの場合でも、御承知のごとく、終夜運転ということで認可をされるのですか。あるいは明石一岩屋間については、潮流の関係等が夜は航行いたしておりません。そういう危険な箇所については、そういう規制もしておるようではございしますが、これはいま労働省の方からおられないようではございしますが、労働基準法等についての云々は避けまされども、終夜運転というものは、船員に對して少し酷ではないのですか、その辺はどうお考へになつておるのでしょうか。

○澤政府委員 認可にあたりましては、事業計画をいすれに検討いたしまして、先生のおっしゃいましたように、船員の労働強化になるかならないかという点も、十分見るわけでございます。終夜運転の必要のあるところにつきましては、これは終夜運転を認可いたしております。ただし、そのためには、船員が十分休養をとれるような船員数を確保しているかどうかというところを検討するわけでございます。船員の労働条件につきましては、御承知のように、船員法の規定がございします。最低船員法の規定を充足するということを約束してはもちろんです。検討はいたしますが、このほか、この瀬戸内地域のカーフェリーの船員は、大體は全日本海員組合に加入いたしておりました。会社と組合との間で労働協約がございしますが、船員法の規定を最低基準にして、その上に会社と組合との労働協約に基づく労働条件というものを前提にして就業しているわけでございます。

○山下(榮)委員 とにかく、おとといのことでもございしますし、まだそう詳細に事情がわかつていないわけでもないでしよから、これは後日、詳細にわ

の原因といたしまして、現在のタクシー運賃が距離制になっており、混雑時においては、距離制でございすから、どうしても多くの時間を費やして、わずかな距離しか走れないから拒否の原因になる、あるいは、いらいらして交通事故を起こす原因にもなつてくるのでございす。また、事業者の原価計算上から申しますと、やはり時間の経過に伴つて原価が高くなることは、当然のこととございすので、事業者の側からいへば、確かに合理性を持つてゐるわけとございす。他方、利用者の側からいへば、早く着きたいというわけとございすから、それが時間制をあまり多く採用いたしますと、同じ距離であるにもかかわらず、早く着きたいにもかかわらず、非常に長かつて料金を高く取られる、こういう両面の問題があるわけとございす。したがつて、事業者側のいわば経済的合理性と、それから利用者側の経済的合理性をどの辺で調和させるかというところに、問題の焦点がかかつてくると思つてございまして、結局は、時間制についても考えていかなければならぬでしょうけれども、どの程度取り入れるかという程度問題ではなからうかと実は思つておるわけとございす。そういう乗車拒否、あるいは交通安全という面をも含めまして、目下自動車局で慎重に検討しておる、こういう段階でございす。

○山下(衆)委員 時間もないようでありますから、また、次に機会があるでしょうから、次の機会にもつと掘り下げて伺いたいと思つたのですが、いま政務次官から交通安全の問題を言われたのですが、この連休の間に、近來にないほど交通事故が増大していることは、新聞を通じて御承知のことだらうと思つてあります。あれは自家用車、いわゆるマイカー族が高速でむちゃくちゃに飛ばす、あるいは、むちゃくちゃに自動車をはらんをしてどうにもならぬ、こういう結果も、交通事故の原因の一つのように思われるのであります。いわゆるプロとでもいふのですか、その運転する営業用の自動車と自家用のマイカー族の乗り回

す自動車というものの数は、いま一体どういふぐあいになつてゐるのでしょうか。そういうところ——私は、もう少し規制すべきところは規制をし、交通の安全の道も考えなければならぬ面も出てくるのじゃないか、こういうことも考えるのですが、最後にその比率、数だけをひとつお知らせをいただいて、きょうは終わつておきたいと思ひます。

○黒住政府委員 たとえば昨年の三月の合計では、全体の車両が千六百九万台に對しまして自家用車千百万両、営業用は五十八万二千台でございす。したがしまして、大部分は自家用自動車でございす。

○山下(衆)委員 けつこうです。それじゃ、きょうはこれで終わります。

○大竹委員長代理 次回は、來たる九日金曜日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時二十八分散會