

第六十三回国会 衆議院 運輸委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十日(火曜日)

午前十時十八分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 德安 實藏君

理事 村山 達雄君

理事 松本 忠助君

理事 河野 洋平君

理事 菅波 茂君

理事 中村 庸一郎君

理事 長谷川 峻君

理事 増田 甲子七君

理事 齊藤 正男君

理事 田中 昭二君

理事 渡辺 武三君

理事 關谷 勝利君

出席國務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

運輸省港灣局長 栗栖 義明君

運輸省鉄道監督局長 町田 直君

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

氣象庁長官 吉武 素二君

委員外の出席者

日本国有鉄道常務理事 長浜 正雄君

運輸委員会調査室長 小西 眞一君

委員の異動

三月十日

辞任

渡辺 武三君

補欠選任

河村 勝君

第一類第十号

運輸委員会議録第六号

昭和四十五年三月十日

同日

辞任

河村 勝君

補欠選任

渡辺 武三君

三月九日

港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二号)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(内閣提出第六七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第七号)

港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二号)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(内閣提出第六七号)

陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営に関する件等(運輸行政の基本施策)

○福井委員長 これより会議を開きます。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑は去る六日に終了いたしましたので、これより本案を討論に付します。

討論の申し出がありませんので、順次これを許します。内藤良平君。

○内藤委員 新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案について、反対の討論をするものであります。

その理由は、千葉県成田市三里塚を、羽田の東京国際空港の現況から見、長期にわたって航空

輸送需要に対応することができ、将来における主要な国際航空路線の用に供することができものであること、大型国際空港建設地に決定したことであります。すなわち、昭和三十八年十二月十一日付の航空審議会の答申には、敷地の面積は二千三百ヘクタール程度を必要とすると明言しておるにもかかわらず、成田市三里塚の新空港計画は、その半分以下の一千六百ヘクタールであつて、しかも羽田の空港が限界に達しつつある現在、新空港は四十六年四月を目途に四千メートルの滑走路一本を中心とした、全計画のまた半分の施設が、第一期工事として完成する予定であることとあります。これは答申の面積の四分の一の狭さであります。

新空港計画以来すでに八年を経過し、航空界の日進月歩の現状は、すでに五百人の乗客を収容するジャンボジェット機がこの三月中に羽田に着陸せんとするときに、いまだに前述のごとき状況であることは、航空及び乗客の安全対策からも再検討すべきであります。

また、空港建設工事の進捗状況並びに第一期工事面積の狭隘なることを、土地所有者の根強い反対運動があるためというだけでは当たらない原因があるといわざるを得ないのであります。この種の公共的施設の建設には、土地所有者の反対運動は必然のことであつて、今日わが国の至るところにある問題であります。しかれば、成田市三里塚の場合は特別なものでありましょうか。土地所有者の反対運動は第二、第三のことであつて、特異なこととは、答申書の敷地面積に適合する大空港敷地であるべきものを、造成不可能な内陸地域の耕作地帯に選定したこととあります。したがつて、答申面積を無視して、前述のとおり半分以下の面積の計画で発足せざるを得ない当初からの非合理的な発想が、今日わが国の国際空港の将来を、眼

前に迫っている超音速航空機SST時代を迎えるにあつて、きわめて憂慮すべき状況におとしいれておられるのであります。すなわち、成田市三里塚の立地条件は、ジャンボジェットやSST時代に耐え得る長期にわたつての国際空港としては、すでに面積の点において欠格であります。

その欠格の上に加えて、首都東京都との交通を陸上にのみ求めたことも大きな失策でありましよう。四十六年四月にかりに空港は竣工しても、首都との交通が渋滞することは、現在でも明らかに指摘できるところであつて、首都周辺の交通渋滞と無関係に新空港と東京を短時間に輸送することは、まず困難な事業であると思ひます。

加えて、騒音をはじめとする大小の公害による周辺の住民の永久的な苦難と被害はおそるべきものであつて、先進各国の政府がその除去あるいは軽減を重視している最近の情勢も忘れてはなりません。

さらに、去る三月八日の日本経済新聞の記事によれば、誘導灯用地の買収が緊急に必要なことが判明したと報じていますが、この面積は全計画で百十七ヘクタール、第一期工事分で三十九ヘクタールであつて、代替地や買収価格の時価の変動によつて、これらの買収は非常に困難な見通しが関係者の間にいわれておるものであります。当事者の計画のずさんな指摘するとともに、繰り返して申し上げますが、最初のスタートの無理がどこまでも新空港の建設を困難にしていると申し上げたいのであります。

この際、政府及び公団は、成田市三里塚は、第一期工事程度の補助的国際空港にこれをとどめ、ジャンボ、SST時代にふさわしい海面の埋め立てあるいは原野開拓等による大空港を、しかも首都との交通連絡は、陸路のみではなく、空路等も採用し、陸上交通の渋滞を避ける等の革命的

航空対策を早急に策定し、緊急に実施することを強調して、本案に対する反対討論を終わるものがあります。

○福井委員長 宇田國榮君。

○宇田委員 私は、自由民主党、公明党、民社党の三党を代表して、本案に対し賛成の意を表するものであります。

すなわち、最近における世界の航空輸送需要は激増の一途をたどりつつあり、しかも近時の航空機の進歩は著しく、巨人機時代を迎え、さらに超音速機に備えねばならぬ時に来ている趨勢にあります。

しかるに、わが国航空事情を見ますと、現在の東京国際空港もすでにその能力の限界に達している実情でありますので、さきに新東京国際空港公団法が制定され、同公団発足以来、幾多の山積する難問題を解決しながら、鋭意これが受け入れ対策を講じていることは周知のとおりであります。

今回、公団法の一部を改正して、政府は公団に対し土地または土地の定着物を買収することができることとし、その現物出資された場合の公団の資本金に関する規定を整備いたそうとすることは、一日も早く空港の建設をはかる上に絶対に必要な措置と申さねばなりません。

これにより、わが国将来の民間航空の飛躍的發展をはかるとともに、国際的地位の向上に寄与しようとすることは、航空政策上まことに適切妥当な方途と存するものであります。

以上述べました理由により、本案に対し賛意を表し、私の討論を終わるものであります。

○福井委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福井委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。(拍手)

おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福井委員長 次に、港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案及び自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案を順次議題とし、それぞれ提案理由の説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港灣法及び港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律

正する法律

(港灣法の一部改正)

第一条 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第四十八條に次の一項を加える。

3 運輸大臣は、第一項の計画を審査し、当該計画が全国の港灣の開発のための国の計画に適合し、かつ、当該港灣の利用上著しく不適当でないことを認めるときは、運輸省令で定めるところにより、当該計画の概要を公示するものとする。

第五十五條の六の次に次の一条を加える。

(特定用途港灣施設の建設等に係る資金の貸付け)

第五十五條の七 国は、重要港灣の港灣管理者が港灣管理者以外の者(国及び外資埠頭公団を除く)で運輸大臣が政令で定める基準に適合すると認める者に対し、特定用途港灣施設の建設又は改良に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が第三項の規定によるほか第五項の政令で定める基準に適合しているときは、その貸付金に充てるため、その貸付金額の範囲内で政令で定める金額を無利子で当該港灣管理者に貸し付けることができる。

2 前項の特定用途港灣施設は、政令で定める用途に供する岸壁又はさん橋及びこれに附帯する政令で定める荷さばき施設その他の港灣施設で、第四十八條第三項の規定による公示に係る計画においてその建設又は改良に関する計画が定められたものをいう。

3 港灣管理者は、第一項の国の貸付けに係る貸付けをしようとする場合においては、政令で定めるところにより、その貸付けを受ける者がその貸付金を貸付けの目的以外の目的に使用したとき、その他貸付けの条件に違反したとき、当該貸付けを受ける者から加算金を徴収することができる旨をその貸付けの条件に定めるものとする。

4 港灣管理者は、前項の規定により貸付けの条件に定めるところにより加算金を徴収したときは、その徴収した加算金の全部又は一部に相当する金額を、政令で定めるところにより、国に納付するものとする。

5 前二項に定めるもののほか、第一項の国の貸付金及び同項の国の貸付けに係る港灣管理者の貸付金に関する償還方法、償還期限の繰上げ及び延長、延滞金の徴収その他必要な貸付けの条件の基準については、政令で定めるものとする。

(港灣整備緊急措置法の一部改正)

第二条 港灣整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第二条中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)

合すると認める者に対し、特定用途港灣施設の建設又は改良に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が第三項の規定によるほか第五項の政令で定める基準に適合しているときは、その貸付金に充てるため、その貸付金額の範囲内で政令で定める金額を無利子で当該港灣管理者に貸し付けることができる。

2 前項の特定用途港灣施設は、政令で定める用途に供する岸壁又はさん橋及びこれに附帯する政令で定める荷さばき施設その他の港灣施設で、第四十八條第三項の規定による公示に係る計画においてその建設又は改良に関する計画が定められたものをいう。

3 港灣管理者は、第一項の国の貸付けに係る貸付けをしようとする場合においては、政令で定めるところにより、その貸付けを受ける者がその貸付金を貸付けの目的以外の目的に使用したとき、その他貸付けの条件に違反したとき、当該貸付けを受ける者から加算金を徴収することができる旨をその貸付けの条件に定めるものとする。

4 港灣管理者は、前項の規定により貸付けの条件に定めるところにより加算金を徴収したときは、その徴収した加算金の全部又は一部に相当する金額を、政令で定めるところにより、国に納付するものとする。

5 前二項に定めるもののほか、第一項の国の貸付金及び同項の国の貸付けに係る港灣管理者の貸付金に関する償還方法、償還期限の繰上げ及び延長、延滞金の徴収その他必要な貸付けの条件の基準については、政令で定めるものとする。

(港灣整備緊急措置法の一部改正)

第二条 港灣整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第二条中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)

第五十五條の七第一項の規定による国の貸付けに係る特定用途港灣施設又は改良の事業

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 港灣整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

第一条第二項に次の一号を加える。

六 港灣整備緊急措置法第二条第三号の港灣整備事業を行なう者に係る貸付け

第四条第一項に次の一号を加える。

四 港灣法第五十五條の七第一項の規定による貸付金の償還金

第四条第二項中第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 港灣法第五十五條の七第一項の規定による貸付金

第七条第一項中「並びに港灣整備事業」を「港灣整備事業」に改め、「補加金」の下に「並びに港灣法第五十五條の七第一項の規定による貸付金」を加える。

理由

最近における港灣取扱貨物量の増大及び海上貨物輸送の近代化の動向等にかんがみ、重要港灣における港灣施設の整備を一層促進するため、民間による港灣施設の整備の助成に関する措置を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律

自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章の二 自動車損害賠償責任共済」を「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五

七号)の一部を次のように改正する。

(第五十四條の二「第五十四條の十」を「第四章第十五條」第七十條)を「第四章自動車損害賠償責任共済(第五十四條の二)第七十條」に、「第八十三條」を「第八十二條の二」に改める。

第十條中「日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二條の十九第一項の指定都市その他政令で定める者がしを」その他の政令で定める者が政令で定める業務又は用途のため」に改める。

第十條の二第一項中「者が運行の用に供する」を削る。

第十四條中「保険会社は」の下に、「第八十二條の二に規定する場合を除き」を加える。

第十六條の次に次の一條を加える。

(休業による損害等に係る保険金等の限度)

第十六條の二 保険会社が被保険者に対して支払うべき保険金又は前条第一項の規定により被害者に対して支払うべき損害賠償額のうち被害者が療養のため労働することができないことによる損害その他の政令で定める損害に係る部分は、政令で定める額を限度とする。

第十七條第一項中「前条第一項」を「第十六條第一項」に改める。

第十九條の次に次の一條を加える。

(追加保険料)

第十九條の二 自動車の運行によつて保有者及び運転者以外の者が死亡したときは、当該自動車に係る責任保険の保険契約者は、当該責任保険の契約の保険期間のうちその死亡があつた日以後の期間に応じ政令で定める額の保険料(以下「追加保険料」という)を追加して支払う義務を負う。

2 保険会社は、前項の死亡があつたことを知つたときは、遅滞なく、保険契約者に対し、同項の死亡があつた旨、追加保険料の額及びその支払期限を書面により通知しなければならない。この場合において、支払期限は、通知の書面を

発する日から起算して運輸省令で定める期間を経過した後としなければならない。

3 保険契約者は、支払期限までに追加保険料を支払わないときは、支払期限の翌日から追加保険料を支払う日までの日数に応じ延滞利息(その利率は、運輸省令で定める)を支払わなければならない。

4 保険会社は、第一項の死亡に関し当該責任保険の被保険者に対して保険金を支払うべき場合において、追加保険料及び延滞利息の支払を受けていないときは、追加保険料及び延滞利息に充てるため、これらの額に相当する金額をその保険金から控除することができる。

5 第一項の死亡について保有者に第三條の規定による損害賠償の責任が発生しなかつたときは、当該自動車に係る責任保険の保険契約者の追加保険料の支払義務は、初めから生じなかつたものとみなす。この場合において、保険会社が返還すべきこととなる追加保険料及び延滞利息の支払として受けた給付又は支払うべきこととなる前項の規定により控除した金額には、その給付を受け、又は控除した日からの日数に応じ利息(その利率は、運輸省令で定める)を附さなければならない。

第二十條の二第一項を次のように改める。
責任保険の契約の当事者は、次に掲げる場合に限る、責任保険の契約を解除することができる。

一 当該自動車が第十條に規定する自動車となつた場合

二 商法第六百四十四條の規定による場合

三 当該自動車について他に責任保険の契約又はこの法律で定める自動車損害賠償責任共済の契約が締結されており、かつ、その契約の保険期間又は共済期間の終期が当該責任保険の契約の保険期間の終期と同一であるかその終期より遅いものである場合

四 その他運輸省令で定める場合
第二十條の二に次の一項を加える。

3 第一項(第二号に係る部分を除く)の規定による解除は、将来に向かつてのみその効力を生ずる。

第四十三條の次に次の一條を加える。

(追加保険料に係る再保険料の支払)

第四十三條の二 追加保険料に係る再保険料は、保険会社が追加保険料の支払を受けた日から起算して運輸省令で定める期間を経過する日まで政府に支払わなければならない。

第四十五條の見出し中「払い」としを「払いもどし等」に改め、同条に次の一項を加える。

2 政府は、保険会社が、第十九條の二第五項前段に規定する事由により、利息を附して、追加保険料及び延滞利息の支払として受けた給付を返還し、又は同条第四項の規定により控除した金額を支払つたときは、保険会社に対して追加保険料に係る再保険料の支払として受けた給付及び次条第二項の規定により納付を受けた金額に保険会社が支払つた利息の百分の六十に相当する金額を附して返還するものとする。

第四十六條中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。
2 保険会社は、第十九條の二第三項の規定により延滞利息の支払を受けたときは、支払を受けた金額の百分の六十を政府に納付しなければならない。

第五十二條第二項中「前条第二項」の下に「(第五十六條第一項において準用する場合を含む)」を加える。

第五十四條を次のように改める。

第五十四條 削除

第五十四條の五の見出し中「規定」を「規定等」に改め、同条中「第十九條まで」を「第十九條の二まで」に改め、「共済掛金」との下に、「追加保険料」とあるのは「追加共済掛金」と、第十六條の二中「前条第一項」とあるのは「第五十四條の五第一項において準用する第十六條第一項」とを加え、

「前条第一項」を「第十六條第一項」に、「第五十四條の五」を「第五十四條の五第一項」に改め、同

条に次の一項を加える。

2 商法第六百六十二條及び第六百六十三條の規定は、責任共済の契約について準用する。この場合において、同法第六百六十二條中「保険者」とあるのは「組合」と「被保険者」とあるのは「被共済者」と、「保険契約者」とあるのは「共済契約者」と、同法第六百六十三條中「保険金額」とあるのは「共済金額」と、「保険料」とあるのは「共済掛金」と読み替へるものとする。

第五十四條の六第一項第一号中又は第五十五條の許可に係る自動車」を削り、同項中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 当該自動車について他に責任保険の契約又は責任共済の契約が締結されており、かつ、その契約の保険期間又は共済期間の終期が当該責任共済の契約の共済期間の終期が同一であるかその終期より遅いものである場合

第五十四條の六第三項中「第二十條の二第一項後段」を「第二十條の二第三項」に、「第一項第一号又は第三号」を「第一項(第二号に係る部分を除く)」に改める。

第五十四條の七中「第五十四條の五」を「第五十四條の五第一項」に改める。

第五十四條の十を削る。

第四章の章名を削り、第三章の二を第四章とし、第五十五條から第七十條までを次のように改める。

(共済責任等の保険)

第五十五條 政府は、組合が責任共済(軽自動車及び原動機付自転車に係るものを除く。次条において同じ)の契約によつて負う共済責任(当該共済責任の全部について再共済の契約が締結されている場合にあっては、当該再共済責任(当該再共済責任の全部について再再共済の契約が締結されている場合にあっては、当該再再共済責任)を保険するものとする。

(再保険に関する規定の準用)

第五十六條 第四十一條から第五十一條までの規定は、自動車損害賠償責任共済保険事業前条

3 保險会社又は組合は、第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約に関して第十六条第一項（第五十四条の五第一項において準用する場合を含む。）の規定による損害賠償額の支払又は第十七条第一項（第五十四条の五第一項において準用する場合を含む。）の規定による仮渡金の支払（以下この項及び次項において「損害賠償額等の支払」という。）の請求があつた場合において、損害賠償額等の支払として給付をしたときは、保險会社若しくは組合又は被害者が当該請求に係る契約が第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約であることを知つていた場合を除き、その給付をした額の限度において、被害者が損害賠償の責任を有する者に対して有する権利を取得するとともに、被害者に対してした給付の返還を請求する権利を失う。

4 前項の規定は、保險会社又は組合が第一項の締結した時が最も早い契約に関して第二項の規定により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額の支払をした場合について準用する。この場合において、前項中「契約が第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約であること」とあるのは、「契約の他に第一項の締結した時が最も早い契約があること」と、その給付をした額」とあるのは、「第二項の規定により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額」と読み替へるものとする。

第八十三条中「第三章第五節及び前章に規定する政府」を「政府の自動車損害賠償責任再保險事業、自動車損害賠償責任共済保險事業及び自動車損害賠償保險事業」に改める。

第八十四条中「第三章の二から前章まで」を「前章」に改める。

第八十四条の二第二項及び第二項中「共済標準若しくは自家保障標準」を「若しくは共済標準」に改める。

第八十五条第一項中「自動車損害賠償責任共済証明書又は自動車損害賠償自家保障証明書」を「又は自動車損害賠償責任共済証明書に改め、同条

○橋本国務大臣 ただいま議題となりました港
法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律

る貨物の増加が特に目ざましく、この傾向は今後も続くものと予想されます。

このような現状にかんがみ、重要港湾におけるコンテナ埠頭の整備を今後一段と促進する必要があると見られます。また、これらの埠頭は、在来の公共埠頭と異なり、岸壁、荷さばき施設等を一体として特定の者に専用使用させることによってその効率的運営がはかられるものであり、また、その建設及び管理も国、港湾管理者がみずから行なうよりも、民間資金を導入して、民間事業者に行なわせるほうが、その整備を促進する上においてより効果があると考えられますので、このたび民間事業者による埠頭の整備に関し助成措置を定めることといたしました。

次に、港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の要点について御説明申し上げます。

第一に、運輸大臣は、重要港湾について、その港湾計画が国の計画に適合し、かつ当該港湾の利用上適当であると認めるときは、当該計画の概要を公示することとしております。

第二に、重要港湾の港湾管理者がこの公示された計画に定められたコンテナ埠頭等を民間事業者に整備させる場合において、その建設または改良に要する費用に充てる資金を当該港湾管理者が当該民間事業者に無利子で貸し付ける場合は、国は、その貸し付け金額の範囲内の金額を無利子で当該港湾管理者に貸し付けることができることとしております。

第三に、この方式による埠頭の建設または改良の事業を港湾整備五カ年計画に含めるため、港湾整備緊急措置法の一部改正を行なうこととして、国は、国の無利子貸し付けを港湾整備特別会計で経理するため、港湾整備特別会計法の一部改正を行なうこととしております。

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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、ただいま議題となりました自動車損害賠償

保障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。

最近におけるモータリゼーションの進展による自動車の普及は著しいものがあり、昭和四十四年末の車両数は千六百七十七万両に達し、これとともに、自動車による交通事故の発生も年々増加の一途をたどり、昭和四十四年には死傷者は実に九十八万三千人に及ぶという憂慮すべき事態に立ち至っております。

自動車事故による被害者につきましては、すでに自動車損害賠償保障法によってこれを救済する方途を講じているのでありますが、本制度も発足以来十四年を経過しており、社会情勢の変化により再検討の必要が生じております。

自動車損害賠償責任保険審議会におきまして、昭和四十四年十月七日及び同三十一日の答申において、制度改革についての方向づけを行なっております。

これらの情勢にかんがみまして、政府としましては、関係方面の意見の調整をはかりつつ、制度の改善につき鋭意検討を進めてまいりました結果、本法律案におきまして、次の諸点について規定を整備することとした次第であります。

第一は、被害者救済の充実、自動車保有者の社会的責任の拡充等の見地から、自家保障制度を廃止しますとともに国その他の適用除外の範囲を縮小することとあります。

第二は、責任保険が最低保障の確保を目的とするものであること等にかんがみまして、休業による損害にかかる保険金等の支払について限度を設けることができるようにすることとあります。

第三は、事故車と無事故車との間の保険料負担の公平に資するため、自動車の運行によって他人を死亡させたときは、保険契約者に追加保険料を支払う義務を負わせることとあります。

第四は、農業協同組合等が行なう責任共済につきましても、本制度の円滑かつ適正な運営を期するとともに、本制度の社会的性格にかんがみ、責任保険について国が再保険しているのと同

様に国がその六割を保険することとあります。

第五は、責任保険が強制保険であるという性格にかんがみまして、一両の自動車について重複する二つ以上の責任保険の契約が締結されている場合であっても、支払われる保険金は一契約分と同様とすることとあります。

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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○福井委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

○福井委員長 次に、陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営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。加藤六月君。

○加藤六月君 先般の当委員会において、運輸大臣が所信表明をおやりになったわけでございます。激動する七〇年代冒頭におきまして、わが国における新しい陸海空の交通体系、そういうものについて非常に積極的に取り組んでおられる姿勢を見まして、われわれ非常に歓迎いたしておる一人でございますが、それにつきまして若干お聞かせ願いたいと思うわけでございます。

大臣は、先般二十五日の閣議あとの記者会見で、昭和六十五年を目標とする総合交通新体系を秋までにつくりたい、そのもとになる国民総生産の数字などを早急に推定してもらおうと佐藤経企庁長官にも頼んだということがございましたが、昭和六十五年という一つの目標をお置きになつて、新交通体系というものを考えになつておられる、その根拠はどういうところにあるのでございますでしょうか。

○橋本國務大臣 ただいま加藤委員からの御質問の件でございますが、御質問がありましたように、記者会見の席上で、ただいまお話のあったような趣旨のお話をいたしましたわけであります。私がその

考え方を述べました根本は、現在の総合交通体系、すなわち、鉄道と軌道及び自動車道並びに内航海運及び飛行場関係、こういうものが近代社会においては総合的に施策せられ、総合的な運営が行なわれるということでないか、どこかで行き詰まりを来たす心配がある。もちろん政府としては、御承知のように、かねてから新全総の計画の中でも、いわゆる鉄道並びに自動車幹線道を中心とした全国開発計画というものを考えての全全総でありましたからして、骨格はやはり新幹線網というものと及び自動車交通網並びにいわゆる内航海運交通網というものを一応想定に置いての新全総の全国開発計画でありますことは御承知のとおりであります。ただ、こういうような一つの目標があるにもかかわらず、現在のこれらの計画というものが、はたして新全総の一つの最終目標に向かつて調和された形でできているかは、私は多少の疑問があります。これはやむを得ない過去におけるそれぞれの発展過程から考えまして、これは是正といふものは一朝一夕ではできないのであります。それから、現状の段階からすれば、その間に、ある程度の不調和の状態があることもやむを得ませんけれども、新全総は、これに対して調和ある計画を進めるべきであるというような考え方を示しておると理解してよろしいのであります。こういう意味で、これらの調和ある発展、調和ある総合開発、こういうものを行なうためには、最も新しい時点におけるその年度の国民総生産額——それだつての新全総の目標としたものは、昭和四十四年度の実績を基礎にして昭和六十年、いわゆる二十年間の予測を立てたわけであります。その予測によりまして、昭和四十年の状況の国民総生産額、この実績から考えて、昭和六十年の国民総生産額は百三十兆円ないし百五十兆円、こういう想定をしております。しかし、その後三十九年の実績の伸び、昭和四十一年、四十二年、四十三年、できれば四十四年まで加えてけつこうであります。その三年ないし四四年間の国民総生産額の伸び率を見ますと、四十年を基準にして考

えましたものと著しく相違がありまして、非常な伸び率を示しております。この三カ年間の伸びを一応の新しい修正点として考えますと、もちろんこれは非公式であります。日本経済研究センターあるいは二、三の学者の国民総生産額の予測から見ても、最低昭和六十年には実質二百兆円以上、人によっては二百五十兆円以上の生産を示すことになるのではないだろうか。いわゆる新全総で予測された百三十兆円前後の差が出ておられます。こういうような国民総生産額を、直ちにいわゆる国土総合開発の投資資本額とするわけにはまいりませんけれども、こういう事態が出てくるとすれば、従来考えられておりましたいわゆる総合開発計画というものは、相当に手直しをしなければ、これらの国民総生産額の発展に対して対応できないのではないだろうか。こういう意味から、実は非公式でありまして、佐藤経済企画庁長官に対しまして、昭和四十年の実績をもとにしての港湾の計画あるいは飛行場の計画等は不十分である、であるからして、最近の経済伸び率を一応の基準に考え直して、そうして新たな構想のもとにこれを考えなければならぬのではないだろうか、それに対しては、もちろんこれは公式のものではないにいたしまして、当然われわれがこれから五カ年計画の改定を行なう場合においても必要であるからして、したがって、新しい実績のもとにおける昭和六十年の見通しというものをひとつ検討してもらいたい、こういうことを申し上げたのであります。かつまた、昨日の予算委員会におきまして、ただいまの加藤さんのような御質問がありまして、大蔵大臣及び建設大臣、経済企画庁長官に向かって、その質問者からの、運輸大臣の提言をどう考えるか、こういう質問に対して、大蔵大臣及び建設大臣あるいは経済企画庁長官も、もつともなる意見であるからして、交通総合体系は急速に考えるべきである、こういう政府関係の答弁もありましたので、私といたしましては、できるだけ早くこれが策定に努

力をして、そうして皆さんの御批判を請いたい。ただ、御承知のように、運輸省設置法の中で今回運輸政策審議会というものができることになっておりますので、もし公的な立場で申し上げるなれば、この運輸政策審議会の中でこの問題をまとめたい、かように考えておることをあわせて申し述べたいと存じます。

○加藤（公）委員 大臣、いま運輸政策審議会の中でまとめたいという御説明でございましたが、閣議後の記者会見においては、長期計画特別委員会のような——仮称ですね——そういうものをつくって、これは四月中に学者や専門家を集めてできたらやっていききたいというように言われたわけですが、いまの大臣の新総合交通体系というものは、しからば運輸政策審議会の中で経企庁その他新しい数字を出してもらってやっていきたい、こういうお考えなんではないか。どちらなんでしょう。

○橋本國務大臣 ただ私の私的な諮問機関といえますか、諮問というよりは相談相手、勉強的な対象として、あるいは数名の学者をお願いをして、私的な意味でのまず素案をつくるという意味では、さようなことも考えておりますが、公的にいへば、運輸政策審議会にその運輸省の考えておる素案をかけて御審議願う、かように手続としてはやってみようかと考えております。

○加藤（公）委員 もちろん、これからのわが国の発展計画というものは、ある面では新しい交通、通信体系というものが再編成されなくちゃならない。また、その反面、労働力の不足とか物価の安定とか、いろいろな要因というものをこの新全総の中にはからましてあるように私は思うわけでございますが、少なくとも新しい国土発展計画の根幹になつていくものは、先ほど大臣がおっしゃいました新幹線網であるとか、あるいは港湾計画であるとか、あるいは地方空港、あるいは大都市における空港、あるいは高速通勤列車など、新全総計画において推進するといふいろいろなものは、とんど過半のものを運輸省が持つておるわけござ

います。そこで、私たちは、昨年のたしか四月三十日だったと思いますが、閣議決定をした新全総計画というものを十分に議論し、検討してきたわけでございますが、いま大臣がおっしゃいました昭和六十年におけるGNP百五十兆というものは、伸び率からいって二百五十兆になるのではないかと。この百兆の差の開きというのは、先ほど大臣自身も御説明がありましたように、非常に大きな開きがあると思ひます。いまのわが国の国力の全体といたしまして、開きが出てくるわけでございますが、私たちがそういう計画を見、計画が積み重ねられてきた段階において一番心配いたしますのは、そういう総生産が伸びるにもかかわらず、鉄道とか港湾とか道路とか空港とか、こういったものに對する社会資本の整備といふことが、投下資本が立ちおくれてくることではないか、こう思うわけでございます。いわゆる生産の向上に伴うところの社会資本の投資といふものがこれについていってないではないか、これが一番懸念しておるところでございます。したがって、大臣が公的に運輸政策審議会の中でこういう問題を議論されるのは、思ふわけでございますし、検討していただければ非常にありがたいと思うのですが、そういうものをつくり上げた場合、ややもするとペーパープランに終わって、ほんとうの意味のそれに伴うところの計画を推進する財源という問題、金という問題がいつも予算編成時期には問題になるわけでございます。どうぞ運輸政策審議会その他でやりになる場合にも、こういった財源問題も十分踏まえた、一つの新しい交通体系というものを考え願ひたい。われわれこれを切に要望するものでございます。

したがって、それに関連して、いま運輸省のほうで中心になって、また各政党の間で意見一致を見るべくおやりになっておられますところの新幹線網の問題にいたしまして、私は、計画をつくることは簡単である、しかし、この建設資金、財源をどこからどのように捻出してくるかと

いうことが大きな問題になると思うのでございすが、大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○橋本國務大臣 おっしゃる通りに、これらの総合計画を実施する面において、その建設資金をどこに置くか、あるいは財源をどこに求めるかという問題は、現実の問題として非常に重大な問題であります。ただ、私が新しい実績のもとに、そして国民総生産額がどのくらいになる、こういうことをあらためて企画庁長官に要望したのは、その見通しが低いところにあるれば、当然計画というものは押えざるを得ない。しかも実際的には、昭和六十年においては百兆前後のいわゆる総生産額が伸びるという前提であれば、それらのものを円満に流通体系に乗せるといふたてまえでありませんと、いわゆる実際上の格差が出てくるわけでございますから、したがって、計画の前提として、いわゆる昭和六十年の見通しが必要である、こういうことを申し上げておるわけでありまして。

そこで、その財源問題は、これから各省、特に大蔵省及び運輸省自身においても考えなければならぬと思いますが、その財政上の問題はまず第二の問題にいたしまして、そのような計画が策定されれば、それに必要な財源を、これは大蔵省を中心にしてわれわれも協力してさがし出す。もちろん目的税もありまして、あるいはまた公債にたよるといふ場合もありまして、総合的な財源によつてこれは考えていかなければならぬ、かように考えておりますが、全体の体系自身がこれから問題でありますので、いずれこのような問題が明らかにになりました場合において、これを皆さんにお示しして御検討願ひたいと存じます。

新幹線網の問題は、せんだつて鉄道建設審議会が開かれました、その席上で審議会の会長である鈴木会長から提案がされた。それは、ぜひとも今後の将来の日本の国土の均衡ある発展及び国民総生産額の増進等から考えて、いわゆる新幹線網というものが必要であらう。これはもちろん財源等の問題はありますけれども、私が当初申しましたような総合体系、交通体系の中の重要な機関、

ありまして、その意味において、少なくとも現代
的な立場から見れば、おそらくこの法の精神
というものは、たとえば積み荷あるいは船員、船
の安全度等を最後まで船長が責任をもって見守
て、それが行なわれた後には、当然退船すべき
ものである、そういう意味であらうと思います。
そのようにすなおにこの条文が理解されないの
ならば、それは当然そのようにすなおに理解さ
れるように修正することが妥当ではなからうか。
同時に、百二十三条の罰則であります、その罰
則も第十二条というものを受けておりますため
に、非常に強い感じを与えておる。そういう意
味におきまして、この罰則をどう扱うべきかとい
う問題が一つあります。もちろん、この罰則関係
では、刑法にも百二十七条でありました、艦船
没罪という、船を沈めた場合の罪という条項が
あります。しかしながら、はたしてこれをそのま
ま船長の故意、過失等に適用できるかどうかとい
う問題は、多少の問題があらうと思います。し
かし、いずれにせよ、現代的な精神から考え、か
つまた船長のみずから自立的な崇高なる精神
——いやしくも船長というものは、あえて法律があらう
とあるまいと、みずからの責任において船を安全
に航行し、船員及び積み荷の安全を期することが
船長の責任である。こういううらやましい精神を
持つておられるのでありますから、したがって、
あたかも法律で強制するがごとき疑いを持つよう
なことであるならば、それは素直にこれを受け取
って改正してもよろしいのではないか、かように
考えておったわけであります。

最近その声も多いのでありますから、私はき
よりの閣議におきまして私の考えを述べて、そ
こで、これを修正する考えを持っておる、かよう
なことを閣議で了解を求めましたが、もちろん
意見はありません。ただ、いま加藤委員から
おっしゃられました手続の問題ですが、御承知
のように、船員法の一部改正はすでに国会に提
案をされております。一事不再議、こういう点
から考えまして、もう一度船員法の改正を出す
ことは、一応

国会の従来の慣例からいって、また法規の上からいってできませんので、そこでわれわれの意図するところを当委員会において十分に御了承せられて、そうして委員会修正において行なわれるなれば、政府はこれに対して歓迎をする、こういう立場でこの問題のこの国会での解決をしたい、かように考えておることをひとつお含みお願ひしたいと思います。

○加藤(六)委員 たいだい大臣のおっしゃいました趣旨はよくわかります。大臣、時間がないようでございますから、どうぞお引き取り願ってけっこうでございます。

鉄監局長おられますか。——先ほど大臣に新幹線鉄道について若干お尋ねしたわけでございますが、鉄監局長に、新幹線鉄道の問題と、先般おやりになりました国鉄再建十カ年計画、この問題について少し承りたい、こう思うわけでございます。

大臣から鉄道建設審議会の大きっぱな審議の模様を承ったわけでございますが、先ほど大臣と私との間でちょっとやりとりがありましたが、総合交通体系の中で、新幹線というものはどういう位置づけをし、どういうふうな運輸省としてお考えになっておるかということをお承りたい、こう思います。

○町田政府委員 新幹線鉄道の建設は、わが国の総合交通体系の中において、御指摘のように、当然適切な位置づけをすべきものであると考えます。国土の有効利用等の観点から、全国に新幹線ネットワークを持つ高速交通体系をつくるということは、御承知のとおり新全総でも述べられていたわけでございます。そういう意味から、新幹線は、大量高速の輸送能力を持ち、かつ中長距離の輸送機関として最も適する機能を有するものというふうな考えでおる次第でございます。全国新幹線鉄道網が今後の総合交通体系の中におきまして占める位置づけは、一応そういうふうな考えでおる。したがって、今後の陸上交通のいわば根幹をなすというふうな考えでよろしいのではないかと

考えておる次第でございます。

○加藤(六)委員 そこで局長、世にいわれ、わが党内においても種々議論し、作業いたしてきただけでございますが、必要な新幹線網というものが、一体九千キロなのか、七千キロなのか、五千キロなのか、三千キロなのか、これは自民党の中で作業した場合のキロ数と、新全総の中におけるキロ数と、鉄建公団が発表するキロ数と、国鉄が考えておるキロ数、こういったものの間において、それぞれ総延長に対するずれがあるはずで、これはいろいろな見方、考え方があつたものと思ひますが、かりに九千キロというのを基準に考えた場合に、この九千キロという数字をどう考えておられるか、簡単にけっこうですから御説明願ひたい、こう思ひます。

○町田政府委員 たいだい先生御指摘がございましたように、新幹線網を何キロにするかということにつきましては、いろいろな考え方がございまして。特に自民党の基本問題調査会におかれましてはお考えになっております路線は、一応九千キロというふうな何っておる次第でございます。これも実は自民党の案でございまして、私もといたしましては、その内容につきましてもあまり詳しく申し上げる立場はないわけでございまして、けれども、自民党の案を拝見いたしますと、これには「新全国総合開発計画の趣旨にのっとり」という表現がございまして、「国土の普遍的開発、国民経済の発展並びに国民生活の向上に資すること」を目的として」というふうな書いてございまして、その総延長はおおむね九千キロとするということでございます。

御承知のように、新全国総合開発計画におきましては、それぞれその第一部、第二部におきまして、昭和六十年を目標といたしまして、先ほど申しましたネットワークというものがございまして、この計画並びに構想というのがあるわけでございまして、これは具体的に何キロということはございせんけれども、一応そのような計画、構想等を述べますと、七、八千キロになるのではないかと

考えております。そういう意味におきまして、自民党でお考えになっております九千キロというものが、非常に具体的な点まじり点までは私どももいろいろ申し上げる筋ではございせんけれども、大体政府の考えております新全国総合開発計画というものと合っていると思ひますか、そういうお考えに基づいておられるというふうに拝聴いたしておる次第でございます。

○加藤(六)委員 そこで、ことし新幹線網の調査費を計上しておられると思うのでございまして、この調査費の概要をいいますか、金額はどの程度で、どういふ内容の調査をやるかということについて、ちょっと御説明願ひたいと思ひます。

○町田政府委員 たいだい国会に提案いたしました御審議をいたしております昭和四十五年年度の予算案にございまして調査費は、第一に、運輸省の一般会計予算に一千万円の調査費が計上されておるわけでございまして、それから第二には、このほか、国鉄の予算におきまして工事経費の中に含まれておりました三億圓、それから鉄建公団におきましては項目がございまして、新幹線調査費として二億圓が予算上計上いたされております。

運輸省のほうの一般会計予算の分につきましては、この考え方は、全国新幹線鉄道網の整備を行ないます場合において、早急に整備を行なう必要があると思はれる路線につきまして、その経済効果、それから輸送量の想定調査その他必要な基本的な調査を行なう、こういう趣旨で一千萬圓が組まれておるといふふうに考えております。したがって、早急に調査を行なうための必要な基本的な調査というふうにお考えいただいております。これは、国鉄並びに鉄建公団におきましては、この基本的な調査に基づきまして、国鉄並びに鉄建公団におきましてこれを実施するための必要な調査費、こういうふうにお考えいただいております。

○加藤(六)委員 その前に、局長、国鉄が三億圓、鉄建公団が二億圓、これは、工事主体というものがあつては、国鉄あるいは鉄建公団、この線路は鉄建公団にやらす、この線路は国鉄にやらすという意味で計上してあるのか、それとも予算を獲得する便宜上という計上のしかたをしたのかという点について、いまだ詳しく御答弁願ひたい、こう思ひます。

○町田政府委員 もちろん予算を獲得する便宜ではございせん、一応は私も私どもが考えております考え方は、この新幹線を実施する実施主体として、国鉄と鉄建公団と両方を予想して、こういうふうにお考えいただいておりますかと思ひます。ただ、これにつきましては、先ほど大臣が申されました、現在鉄道建設審議会において審議をいたしております新幹線に関する基本的な考え方というものの鉄建審議会の御答申等にもよりまされども、それによりまして、一応最終的にどういふ考え方で今後どういふことを政府としてきめたいかということでございますが、いまの考え方は、先ほど申しましたように、国鉄と鉄建公団と両者が新幹線の建設を行なう、こういう考え方でございまして。

それでは具体的にどういふふうなやるのかということにつきましては、これから問題でございます。運輸省で計上されております予算が成立いたしますと、計上されます調査費によりまして具体的に調査をいたした上で、場合によりますと路線別、あるいは一つの路線でも地区別ということ、国鉄並びに鉄建公団の実施の内容を考慮していかなければならないというふうな考えでおる次第でございます。

○加藤(六)委員 新幹線のことあるいはこれに関連する本四架橋のこと等については、いまだ十分承りたい、こう思ひまして、国鉄再建十カ年計画の内容について少し承つておきたいと思ひます。

○徳安委員 ちょっと少し関連して。いまの新幹線に対する何か別表みたいなものが世間に出ているようですが、あれは自民党が何かで発表したのですか、あるいはあなたの方の運

運輸は何も関係ないのですか。どちらから出たのでしょうか。ちょっと教えてください。

○町田政府委員 先生御承知のように、先ほど申しました自民党の四十四年九月十七日の「全国新幹線鉄道整備に関する基本方針」が、このようにございまして、これは別表というものはございせんけれども、一応党の御方針としての路線網というものを書いたものがございまして、これは御承知のとおり、自民党としておそれく御発表になつてゐるのではないかと。それ以外には、政府はもちろんのこと、鉄建審議会におきましては発表いたしましたようなものは一切ございせん。

○徳安委員 先ほどちょっと聞きますと、この別表で絵が書いてあるものは前からわかつてゐるのですけれども、文字で書いて出しておるというのです。それによりますと、かりに私の県のことですが、大阪・松江というやうなやうい書いてあつて、その通過する場所というものは、鳥取が抜けておるというのです。そうすると、非常に動揺するわけですね。それから岡山・松江と書いてあつて、米子というものが抜けておるでしょう。これは米子は当然通るのだと思つてゐるのに、どつちを通るかかわからない。大阪と松江間には、絵には鳥取は書いてあるけれども、文字には出ていないというわけだ。非常に動揺しておるといふ電話がかかつてきたんですけれども、これはどうなんでしょう。それはあなたのほうは何も関係ないのですか。

○町田政府委員 先ほど申しましたように、現在のところは、まだ路線網というものは字で書いたものどもつくつておりませんので、そういうものをもし新聞等で目にいたしましたら、それは正式のものではないと思ひます。いずれ鉄道建設審議会におきまして法律の内容のような形のものをお考えいただくということになるのではないかと考えております。現在のところはそういうものは出ておりません。

○加藤(六)委員 局長、いま徳安先生から御注意があつたと思うのです。といいますのは、一番最

初、また話がもとへ返るようですが、新幹線網の計画と構想が新全線の中にあつたときに、計画と構想をまちまちにして地図の上に線を引いたり、あるいはこちら側が経企庁に指摘しますと、その線を引くのは忘れておりました。おとしです。すね、ずいぶん問題があつた構想ですから、ついつかりしておりましたという内容等があつた。それから、途中でいろいろ新幹線網を書いたやうな地図が世上に流布せられてゐる。国会議員としてはなほ迷惑に思つておたり、また不審に思つたりしたケースというものがあつた。どうぞ今後鉄建局は、これからの作業を進めていく場合において、かりそめにもいかげんなものや、あ

るいはまた当局のミスによつてそういう文書が世上に流れて——もちろん国民の批判を仰ぐための構想は堂々と出してやつていくべきだと思つてゐます。そうして、それが新全線あるいは大臣のおっしゃいました、昭和六十年を目標とするところの新幹線交通体系というものを批判を仰ぐという立場で出ていくのならいいですが、それが決定的なもののような印象を与えて、要らざる不安、混乱というものを起さないように御注意願ひたい。私はこれをひとつ要望いたしておきます。

それから、いまちょっと申させていだきました国鉄再建十カ年計画でございますが、これは国鉄から運輸大臣に出され、運輸大臣がこれを検討し、支持し、そして決定したわけでございます。そうしますと、その作業の過程というものをひとつまず大ざつぱに承つておきたい、こう思ひます。

○町田政府委員 昨年の国会におきまして、国鉄財政再建促進特別措置法という法律の御成立をお願いいたしました。その法律に基づきまして、まず国が国鉄財政の基本的な方針というものを閣議決定するということになっておまして、それに基きまして、昨年の九月に国鉄財政の再建に関する基本的な方針の閣議決定をいたしました。この閣議決定に基づきまして、国鉄が閣議決定の内容を受けまして、十カ年間の再建の基本計画とい

になりまして再建計画が運輸大臣に提出されました。それを運輸大臣が大蔵大臣と協議をいたしまして承認した、こういうことが審議の経過でございます。

○加藤(六)委員 その場合に、基本方針として、長期計画というものをぜひ再検討せられ、経営全体にわたる體質改善、それから将来の総合交通体系における国鉄の占める役割、こういうものから話を進めていって、そして国鉄のおもな役割りとしては、都市間旅客輸送、中長距離大量貨物輸送、大都市通勤輸送、この三つの分野を国鉄の総合交通体系における大きな分野と決定したというようにわれわれ記憶いたしておるのです。これについて間違ひございせんか。

○町田政府委員 間違ひございせん。先ほど申しました、昨年の九月十二日に閣議決定されました国鉄財政再建の基本方針というものがつきました。簡単にその内容を御説明申し上げますと、まず再建に関する目標といたしまして、その第一として、日本国有鉄道が総合的な交通体系の中で果たすべき役割りは、ただいま御指摘の都市間旅客輸送、それから中長距離の大量貨物輸送並びに大都市通勤輸送という三つをまず第一にうたつてゐるわけでございます。なおそれに続きまして、上記の日本国有鉄道の役割りに応じまして、基幹的輸送力の増強、それから輸送方式、経営の近代化、合理化並びに近代的経営体制の確立というものをはかつていく。そうして、再建期間は昭和五十二年、四十四年度を初年度として十年間の期間でございます。五十二年までの期間に財政基盤の強化をはかりまして、少なくとも最終年度昭和五十三年度におきましては、単年度で消却後の黒字を生ずることを目的とする、こういうことをうたつてゐる次第でございます。

ただいま御指摘の三つを今後の国鉄の主たる役割りとするということは御指摘のとおりでございます。

○加藤(六)委員 そこで、昨年の通常国会において、国鉄の再建計画というものはぜひ問題に

なつたわけでございます。そしてまた、各党の間でも非常に熱心な国鉄再建案というものを議論していただいたわけでございます。しからば、一番最後に意見を言わしていただきますが、この中に出ております第一の「輸送量の目標」という数字がございまして、輸送量の目標は、四十八年度の旅客は二千二百七十億人キロ、貨物は七百四十億トンキロ、こうなつておる。そして五十三年度の旅客は、これが旅客において二千九百三十億人キロ、四十三年度に比べて五八%の増、貨物においては九百六十億トンキロ、同じく六三%の増、こうなつておりますが、これだけの輸送量の目標を立てるについては、いま局長がおっしゃいました輸送力の増強と近代化ということと解決できるのでしょうか。それとも鉄建公団あるいは新幹線、こういうものが建設を完了して、国鉄が供用を開始してサービスを始める、始めた点における鉄道のキロ数というものは含まれておるのでしょうか、おらぬのでしょうか。

○町田政府委員 まず第一に、ただいま先生がおっしゃいました輸送量の目標でございますが、これは御指摘のとおりでございます。今度の国鉄が考へております基本計画の四十八年度並びに五十三年度の量はそれとおりでございます。

それを達成するための方法並びに内容でございますが、まず新幹線につきましては、この考え方の中には山陽新幹線を含めておりますけれども、それ以外のものにつきましては入っておりません。したがうしまして、新しく新幹線をつくるということになりましたと、その分につきましては別途考へなければならぬ、こういうことに相なることと思ひます。

それから新線建設につきましては、一応試算として入つておる次第でございます。ただ、これは御承知のように、全体の輸送量から申しますと、今後でまいてまいります新線建設の輸送量というものは、それたいした大きさではないといふうに考へますけれども、考え方としてはこの分は入れてある、こういうふうに御理解いただいてよ

ろしいのではないかと思います。

したがって、その目的を達成するための輸送の要領をいたしましては、一番大きなものが、先ほど申しました四十七年岡山、それから五十年までに博多まで開通を予定いたしております山陽新幹線というものを一応考えておる、こういうふうな御理解をいただいていいのではないかと思います。

○加藤(六)委員　そこで、その次に移るわけでございますが、業務の近代化と合理化、局長さん、ここは非常に問題になるのです。これは与野党を問わず問題になるところなんです。この業務の近代化と合理化は、私らはもちろん非常に賛成です。ぜひこれはやってもならなくちゃなりません。国鉄再建の三本の柱ということは、昨年の通常国会でもずいぶん議論されたことですから、やってもならなくちゃならないんですが、そこで、この内容を見ますと、現在の駅というのは大体五千二百くらいあるのですか、この五千二百の駅のうち、約四割を無人化したり廃止したり、合理化する、いわゆる駅の無人化構想、この問題と、それからまた赤字線の「道路輸送」への転換が適切と認められる線区、ローカル赤字線と、こう書いてあるが、その転換を推進するという、この二点ですね。この二点は、業務の近代化と合理化という中で、非常に重要な役割りを占めてくるのではないかと。もちろん、その次に出てくるのは職員の削減、設備の投資というものも大きな問題になってくるわけですが、この無人化と道路輸送への転換、こういう問題についてはどの程度の——無人化の場合は、これははっきりと四割を無人化するという数字を出しておる。ところが、ローカル赤字線の問題については適宜適切にやるんだ、話し合いがいたらやるんだということのようで、表現のしかたが私はぼやけておるんじゃないかと思うのですが、この二つについて少し御説明願いたいと思います。

○町田政府委員　まず御指摘のとおり、国鉄の経営の業務の合理化、近代化というものが、国鉄再建の非常に大きなかぎであるというふうに私どもも考えておる次第でございます。もちろん、国といたしましては、いろいろな財政的な援助というものを今後も考えていかなければならないと思っております。それからまた、後ほどあるいは御指摘あるかと思ひますけれども、今後の物価の上昇あるいはその他経済情勢によりましては、この十年間におきまして、またある時期には運賃値上げというものも考えなければならぬかと思ひますけれども、何と申しまして、国鉄自体が自分の業務の合理化、近代化を行なうということが、国鉄の現在の危機を救うかぎになるというふうに考えておる次第でございます。

その内容はいろいろございまして、ただいま御指摘になりました駅の無人化あるいは集約というところもございまして、そのほか、御承知の動力あるいは保守方式の近代化、それから新しい技術の導入によりまして列車の運行管理の集中化、あるいは情報処理の近代化というふうなところ、あるいはまた職員の管理体制の強化、効率化というものをあわせ行ないまして、労働集約型でない新しい企業に国鉄が脱皮していくということが必要ではないか。

それにつきましては、当然のことながら、輸送の構造自体が変わってまいりまして、現在におきましては、先ほども申しましたように、近距離あるいは中距離は自動車分野にだんだんなってきたというところも考えまして、国鉄の本来の使命である中長距離の大量輸送というものに専念していくという体制をつくっていくことが必要ではないか、こういう考え方に立っているわけでございます。

駅の集約、無人化というふうなことにつきましても、これは一応四割という目標をいたしておるの御指摘のとおりでございますが、そういう意味におきまして、できるだけ近距離の貨物取り扱いの駅というふうなものは集約していいから、そのかわり、集中的に拠点駅という大きな駅

をつくりまして、そこでは非常に能率的な、かつ規模の大きい貨物取り扱い駅にする、こういう考え方を持っているわけでございます。

それから人につきましても、無人化と申しませけれども、これは業務の委託というふうな方法を主にいたしまして、国鉄の職員はなるべくいらないけれども、業務委託をやりまして、委託された者ができる限りの駅の扱いをする、こういう考え方もついでいていくことを考えておるわけでございます。

それから「道路輸送」への転換が適切と認められる線区」の転換、この問題につきましては、確かに目標的な数字はございせん。これは御承知のように、地域の実情等がそれぞれ違いますので、一つ一つの線につきまして地域の実情を十分調査いたしまして上で、道路輸送への転換が適切であるかどうかという判断をしなければならぬ。こういう意味におきまして、初めからある程度の目標を出すということもいかかというところで、そういうことを目標は除いておるということでございます。そういう意味におきましては、駅につきましても、もちろん地域の実情等を十分考慮して行なうということでございます。道路輸送への転換に必要なものについては、個々具体的な問題をそれぞれ検討しつつ、今後できるだけ道路輸送への転換が必要なものについてはそれを進めていく、こういう趣旨で、具体的な数字は除いておるということでございます。

○加藤(六)委員　局長、いまちょっと御説明になった中に、無人化という問題は、いわゆる国鉄職員がやらずして委託にするんだ——全部委託にするのですか、それとも完全な無人化にするのですか。たとえばある細長い町であって、いままで三つの駅があった。その三つの駅が、周辺に産業がありまして、貨物その他の扱いは相当あった。ところが、全部無人化にして、もう貨物は扱わない、一般乗客のごく一部だけしか扱わないんだという問題等で、ある場合には地方が騒いでおるのです。委託した場合は、貨物を扱わすように

してあるのですか、していいのですかというのと、完全な無人化にするのか委託にするのか、そのパーセンテージはどうなっておるかというところでございます。

○町田政府委員　私の御説明が十分でございせんために誤解をされたかもしれませんで、訂正いたしますが、委託というのは、旅客についてでございます。貨物につきましては委託はいたさないという方針であつたと思ひます。したがって、ただいまお話のございました、たとえば三つなら三つの駅がありまして、それぞれで貨物を扱っていたというふうなものでございまして、貨物については三つのうちの二つに集約してしまふ。したがって、あとの二つは貨物扱いはしない。ただし、国鉄の自動車でその前に貨物を扱っておりましたようなところの荷物は、集配と申しますか、取って歩く、こういうことを計画いたしておるということと聞いております。その辺のところは、それぞれ地域の実情等によりましていろいろと変わってくると思ひますけれども、一応そういう考え方。したがって、委託というものはお客さん、旅客についてでございます。これにつきましても、やはり駅の保守というものがございまして、切符の販売というものもございまして——切符につきましても、もちろん非常に遠くまで切符を売るわけにはいかないと思ひますので、ある一定の区間になるかと思ひますけれども、そういうものにつきまして適切な受託者を見つけてまして、そういうものに委託して行なう、こういうことを考えております。これが全部を旅客については委託にするか、あるいは旅客につきましても無人化をいたしまして、ちょうどバスの停留所のような形にしてしまふかということにつきましては、おそらく国鉄で現在いろいろと作業中だと思ひますので、私、具体的に何%をそうし、何%をどうするかということは、ちょっといまこの段階では存じっておりませんので、お答え申しかねますけれども、大体考え方はそういうふうなことであるというふうに御了解いただきたいと思います。

○加藤(六)委員 まあこの問題にあまり突っ込むのもどうかと思いますが、局長、いまの局長のおこぼれの中に適切な受託者がいることばが出てきましたね。適切な受託者というものは、もよりの町村とか、あるいは農協とか、あるいは特定の民間団体とかあるいはまた国鉄の外郭団体、いろいろありますね。適切な受託者というのは、これも局長の管轄外と思いますが、鉄監局長としては、適切な受託者とはどういうものを頭の中に描いて表現しておるのか、こういうことの議論が省内において、局内においておありでございまして、お聞かせ願いたい、こう思います。

○町田政府委員 これからの問題でございまして、実は私どもの段階ではあまり詰めたような議論をいたしておりませんけれども、大体いままでの傾向等を見まして、たとえばそういうある程度の地域を管轄、所管する一つの——幾つかの駅を受託するという団体とか、そういう形のものが今後できてまいりまして、そういうものが受けるというふうな形が一つの方法ではないかということを一応頭に描いております。ただ、その場合でも、たとえば地元等のいろいろな御要望があったり、あるいは地元の団体というものが適切であるというふうなお話があった場合には、当然国鉄としてはそういうお話を十分伺った上で、判断していきたいというふうには考えているのではないかと、ふうに考えておる次第であります。

○加藤(六)委員 私がこの席で言うのはどうかと思うのですが、無人化ということばで、特定の地域が非常に反対運動を起こしておるのです。それはいまの局長のお話になりました内容というものは、つきりしてないのです。無人化といったら、もう人をだれもいなくして、切符も売ってくれないのだ、パスのある人はこれを利用できるのだというところで、特定の組合がこれを扇動して、無人化反対、それを地域ぐるみの闘争に持ち込むということ、ピラを張り、会合を開き、そしてあらゆる地域団体をこの波の中に巻き込むという方法をいたしておるわけです。そこで、私がこの無人化

という問題についてちょっとしつこくお尋ねしたわけでございますが、これは局長にお尋ねするのはどうかと思つたのですが、準備等なかったもので、私いたしたわけでございます。どうぞ今後そういう問題についてのPR方法というものを一日も早くはつきりして、地域住民の皆さん方に理解してもらい、国鉄再建に対する無人化構想というものを詳しく説明していただくように推進されんことをお願いしまして、鉄監局長さんに対する質問は終わらせていただきます。

○町田政府委員 たいへん適切な御指示でございまして、私も、実は無人化、無人化ということとで、全く人がいなくなってしまうのだからという印象を受ける方が多いのではないかと、そういうことでなくて、できるだけそういうことにはしないように、実際に地元の方々にあまり不便をかけないような方法で駅の整理というものをやっている、こういうことでございまして、今後十分気を付けてまいりまして、そういう地元の方々に御理解というふうなことも十分手を尽くしていきたい。しかも同時に、こういう近代的な鉄道に脱皮するということに対する地元の方々に国民の皆様方の御理解をぜひいただくように、ひとつ今後とも努力していききたいというふうには考えている次第でございます。

○加藤(六)委員 どうもありがとうございます。自動車局長、おられますか。大臣がおいでになるのにまだ五、六分あるようでございますので、ちょっと自動車局長にそれまでの間、概念的なものを、二、三聞きかせたいと思います。それは最近問題になり、また新聞紙上を非常に騒がしておりますのが、私鉄運賃、バス運賃、タクシー料金、こういう問題、そしてまた過疎バスの問題である。自動車局の問題としても非常にたくさん問題がありますし、また引き続き自賠法の法案審議が当委員会において行なわれるときにおきまして、自動車行政全般に対していろいろな問題が出てくると思ひます。

そこで、私は、ごく概括的な、概念的なことをお聞かせ願いたいと思ひますことは、よくタクシーまで公共料金だ、こういうことをいってあります。ここで非常に問題というのか、疑念を持つところがあるのです。それは公共料金だ、公共料金だ、公共性がある、こういうのです。ところが、タクシーに対しては免許を出しておきながら、しからば他の公共企業と同じように、税制上、金融上、国家あるいは政府が一体どの程度の応援をしておるのだからか。他の公共企業というものは、国家が便宜をはかっている点は、私たちは数々知っております。タクシーについては、他の公共企業と比べて、タクシー業界に対して、国家が、公共料金であるがゆえにどういう税制上、金融上の応援をいたしますか、措置をされているか、ひとつ大ざっぱではよいのですが、お聞かせ願いたい、こう思います。

○黒住政府委員 タクシー事業なるがゆえに特別の行政はいたしておりません。ただ、中小企業関係の場合等におきまして一般的な助成の關係を見てもみますと、われわれといたしましては、タクシー事業の公共性にかんがみまして、この事業の育成ということに努力をいたしましたわけでございますが、今回東京、大阪の大都市におきまして非常にタクシー事業が問題になっておりますので、近く法案を出しまして御審議を願うことになっておりますところのタクシー近代化センターに對しましては、来年度の予算といたしまして五千万円を計上いたしたというふうに相なっております次第でございます。なお、この近代化センターにつきましては、資金のあつせん等につきましても極力努力をいたしたいと思つておる次第でございます。全般的に考えてみますと、現在タクシー事業に対する特別の助成はいたしておりません。税制の改正その他につきましては、今後十分検討してまいりたいと思つております。

○加藤(六)委員 そこで、タクシーだけというのは語弊がありますが、先ほど大臣が御説明になりました

ました新総合交通体系の中に占める——これは私鉄は除きますが、バス、タクシーというものの位置づけを局長はどのようにお考えになつておられるでしょうか。

○黒住政府委員 道路交通全体というもののウェイトが非常に大きくなってまいつております。道路交通の場合におきましても、御承知のように、モータリゼーションの場合にもこれまたウェイトが大きくなってまいります。そして、公共交通機関としての自動車運送事業はバスとタクシーでございます。したがって、バス、タクシーという公共交通機関を維持、発展することとは、われわれとしても重要な課題であるというふうには考えております。

○加藤(六)委員 それではいづれまた自賠法のときにお伺いいたしますが、私はトラック等を落としましたが、またその点も聞かしていただきたいと思ひます。大臣おいでになりましたので、私の質問はこの程度で終わらせていただきます。

○福井委員 次に内藤良平君。
○内藤委員 大臣には新しく就任されて、しかも当面するわが国の大きな交通問題に關しまして、本国会でもたいへん御多忙の中で御苦労さまでございますし、また御健闘もお願いしたいと思つております。私もやはり運輸委員の一人として、過去三年間国政に参与してまいりましたが、やはり大臣からぜひともお話を承る必要があろうと思ひまして、お忙しいと思ひましたけれども、お願いしたわけであります。

そこで、私の申し上げるいろいろな資料は、四十四年度に運輸白書が出ていますが、それに基づいてお話を申し上げます。その中で、運輸省の任務はどうか。これを要約しますと、こういうぐあいに私は理解したわけであります。各輸送機関の特性を最大に發揮する、それから二番目に、新たな輸送需要の要請にこたえるための体制を確立する、あしたの日本にふさわしい総合的な交通体系の形成を目指す、こういうことに理解しております。こういうところから、先般大臣からも所信の

ところで、ひるがえって、運輸白書の中におきますところの交通関係の長期計画を見ますと、国家経済計画、これは一応省略いたしましたして、二番目の全国総合開発計画、新全総は四十四年から六十年までいよいよかかる。それから国鉄は四十六年までは第三次長期計画でございましたが、財政再建ということで、四十四年から五十三年までの十年間の長期の計画を立てる。道路整備は第五次五カ年計画が四十六年まで、第六次が四十七年から発足をする。港湾は第三次五カ年計画が四十七年まで、海運は新海運政策が四十九年まで、空港は整備五カ年計画が四十六年まで、大手の私鉄は第三次五カ年計画で四十六年まで、こういうぐあいに運輸白書の中に書かれておるのであります。大体四十五年から四十六年、四十七年、海運は四十九年でございますが、こちら辺で長期計画は一応策定しておりますけれども、新全総が六十年までということになりました。この中で、いま長期のものを発表しておりますのは国鉄の財政再建でございます。これは五十三年までです。この国鉄の財政再建は、財政再建というたてまえなんでしょうけれども、やはり十年間の長期計画、これが計画として一番前途を見てやっているわけであります。その他は、大体申し上げましたように、道路整備事業は五十一年になりましたが、港湾、海運、空港、大手私鉄等はまだ長期の計画が策定されておりません。そうして今度、新幹線の促進法が九千キロ、十一兆円ということで、議員立法で出ようということになっておるわけであります。私は、これらを見て、そして運輸省のあしたの日本にあさわしいう総合的な交通体系をつくらなければならぬという当面の任務というものと照らし合わせてみまして、何となく矛盾といいますが、あるいは総合的な体系を立てるにしましてはちょっと不満を感じる。特に申し上げたいのは、国鉄の再建計画が五十三年までの長期のものを立てまして大臣の承認を得ておりますが、国鉄だけ十年間の総

受け持ちになるわけでありましょう。

関係におきまして住民の皆さんからすでに不

したいと思います。

方けて考えなければならぬと思っております。

ということだろうと思うのです。

が現代の知識をもって、あるいは科学的、技術的

というものを進める。もちろん実施計画として

は五年ごとにかなり短期間の実施計画を立てなければならぬけれども、終局の目的はどこに置くかという総合交通体系の重要な目的がそこにあるのではなからうか。

そこで、国鉄の再建計画は、内藤さんも御承知のように、過去において国鉄というものは独占事業であつた。しかるに、近時においては全くこれは独占事業じゃない。トラックの開発、道路の開発等からいって、いわゆる独占の座をすべり落ちてしまつてゐるということから、国鉄自身がかつての独占時代に考えられたるの制度は、必ずしも現在ではこれが適正なものとしては考えられない。こういうことから、いわゆる近代化、合理化をはかるために、赤字対策の財政再建も一つは重要な目的とし、同時に、いま申しした総合交通体系の中における国鉄の地位を決定する、こういう目的を持って、これを三年もしくは五年の短期間ではその目的が達成されないという意味で、十年計画を立てたのであつて、私は、必ずしもこれは総合交通体系と相反するものではない、その中における一部分として理解し、撰取しなければならぬ、かように考えておるのであります。

○内藤委員 そこで大臣、めどは新全総の六十年というところに一応置いてお話ししたいと思います。

新全総の中でも、六十年には都市人口が八千四百万人になつてしまふ、こういうことがいわれております。都市人口は、四十五年の四千八百万人が六十年には八千四百万人になるのではない。また生産地帯に人口が集中してしまふ。都市に人口が集中する。この中には、京浜工業地帯はもう限界だ、川崎工業地帯は時代としては何年かでこれは失う状態になるんじゃないか。秒読みの段階だといふことを聞きませうけれども、東京、千葉の京葉工業地帯は時間読みだ。過密、公害、集中化といふんです。こういう被害ですね。だから、都市の場合に六十年八千四百万人というぐあいに読んだ場合に、地方に生産の場を分散しなくちゃならぬといふことを新全総の關係の本の中で私は読んだ

わけですよ。いまずっと始まつていますけれども、これじやだめだ。六十年という時期を考えた際には、あまりにも弊害が大き過ぎる。生産の場を地方へ分散させなくちゃならぬ。そして生産は分散するけれども、中核的な情報の管理機能は集中型で、そこで、札幌、仙台、東京、名古屋、広島、こういう中核都市、これを結ぶために新幹線というぐあいにしておるわけでありましよう。ところが、生産の場所を地方に分散した場合、物資の輸送といふのは新幹線との關係はどうなりますか。将来、新全総のあの思想では、今日の東北の北部に、北海道に、九州に、こういうぐあいに想定を持ってゐる。それに伴う港湾、付帯する鉄道、空港、こういうぐあいに持ってくるわけでありましよう。そういう六十年のめどを持ちながら、これらの総合的な交通体系といふものをつくらなければならぬ。そうでなければ、私たち先般も申し上げましたように、成田の三里塚の場合におきましても、八年近い時間をかけても、いまだに世界の超音速機SSTの時代に即応する、もう前広にいつても来いという体制がない。しかも、実に苦しい状態に成田の状態もなつておる。だから、こういう点なども考えますと、いまの出てくる政策的なものが、国鉄の財政再建の場合におきましても、あるいはこの新幹線の促進法の場合におきましても、その部分的には一応私はわかるわけでありましようが、六十年代の日本の産業形態の再編成あるいは人口の分散というようなことを考えた際には、これはやはり総合的な長期の体制、体系にはならぬんじゃないか、こういう感じもするわけでありましよう。ここら辺は大臣どういうぐあいに思つておられますか。

○橋本國務大臣 内藤委員のお考え方、原則として私も賛成なんです。が、私自身の私見であります。が、こういうことを一つ考えておられます。たとえば東京湾の貨物総量の現状は、大体東京湾内で扱えるものは四億トンと聞いております。あるいは正確な数字は間違ひかもしれないけれども、四億トンである。そこで、今後東京湾内の港をできるだけ

近代化し、再開発するにいたしましたけれども、大体において五割増しの程度しか再開発ができない。すなわち、四億トンのものは六億トン程度のものを取り扱うのがマキシマムである。地理的条件からいって、港湾の広さ、陸上交通の問題を考えると、いわゆる五割増し程度が限度、マキシマムである。しかるに、新全総的な予測からいふならば、二十年後における東京湾を中心とするといふまじょうか、首都圏内といつてもいいのですが、この首都圏を中心とする一帯の必要な貨物総量といふものは九億トンをこえるであろう。そうしますと、数字の上であります。三億トンのいわゆるオーバーが出てくるわけでありましよう。三億トンの貨物総量——二十年後には必要な貨物総量は九億トンと想定されるのですが、その三億トンといふものはどこで引き受けるかということ、東京湾内では引き受けられないのでありますから、東京湾外である。そういうところに鹿島港の建設があり、その他の港湾の建設があるわけでありましよう。こういうことを考えますと、これはもう少し遠いところから首都圏のほうに逆に貨物を持つてきてもいいわけでありましようけれども、いづれにせよ、東京湾内のいわゆる港湾の収容能力といふものは、再開発を行なつても終局的には五割増しの程度にすぎない。したがつて、港湾計画をそういう点からもう一度洗い直す必要がありはしないか。二十年のビジョンに立つて、そこで、現在立てられてゐる四十七年度に終わるべき港湾計画を——これは既定の上に積み重ねてゐる点が多過ぎる。新構想といふものはあまり入つておらない。そういう意味においては、四十七年度をもつてこの五カ年計画は終わるわけでありましようけれども、最近のGNPの伸びから考えても、できれば四十六年度あたりから改定計画を出す必要がありはしないか、こう私は考えておるわけでありましよう。こういう意味で、いまお話があつたように、全国土の人口と市街地人口との割合はおそらく二対八になるといふのが二十年後の一つの見通しであります。したがつて、当初申しましたように、港湾

の建設につきましても、一カ所で多くの量を処理する場合においてはいわゆるマキシマムがありましよう。港湾地帯の設備の上においても、そのバックグラウンドであるところの工業地帯なり商業貿易地帯の地域においても、ある程度のマキシマムがあります。したがつて、大きな超巨大な港をつくつたからそこで五つも六つも港を十分補うといふことは、これはできないのであります。もちろん、外航経済の上から考えて、ある程度の巨大港といふものが相当必要であることは間違ひありませんけれども、それにしても、三つか四つの巨大港でこれはまかなえるかといへば、もちろん二十年、三十年の将来を考えればまかなえない。そうならば、今日から十分なる調査をして、全国的に巨大港はどこに配置すべきか、と同時に、今度は陸上交通とのコンビネーション、鉄道なり道路なりとのコンビネーションとしての沿岸港湾、内航港湾といふものは、どういふところに配置すべきかといふ一つの想定が立たないと、本式のいわゆる五カ年計画、港湾にしても航空にしても、その他の五カ年計画は立つてまいらない。こういう意味で、いま内藤さんがおっしゃつたような意味でのいわゆる原則として、私はこのような方針でひとつ考えていきたい。

ただ、飛行場の問題につきまして、ちょっと飛行場に触れたやうでありましたが、成田飛行場をこれ以上拡大しないというお話もありました。ただ、私は、皆さんのほうが専門家でありますからあえて申し上げる必要もありませんけれども、この前七百二十万坪でしたかの計画を約半分以下に切り下げたのですが、私は専門家じゃなかったのですが、当時専門家にいろいろ意見を聞いてみまして、長い滑走路が三本も四本もあればそれで能率が同様にあがるのかといふと、必ずしもそうではない。空中の状態といふやうなことからして、同時に三本の長い滑走路からジェット機が三本一緒に飛ぶことはできないのです。ただ、二本あれば、一本が飛び出す、その前に一つが用意しておつて、飛び上がった二分後に飛ぶことがで

きる。こういうことで、最小限度長距離の滑走路は必要である。だが三本も四本もあって、それらが同時に飛び立つことができるのなら問題ありませんが、航空管制上から考えてもそれはできない。こういう意味において、将来外国関係の人的交流も非常に勢いで増大することでありましようし、国内の先ほどお話がありましたエアパスの問題も考えますと、ある意味において、東京なり大阪なりという大都会、超大会の周辺には、一種の飛行場群という考え方がより適切ではないだろうか、こういう考え方を私自身は持つておるわけでありす。もちろん、これは専門家の意見等を聴取して十分なる調整の上において考えるわけでありすが、しるうとの意見としては、やはり一本だけの滑走路では非常に不経済でありますから、やはり第二期工事というものは引き続いて行なうという方針をわれわれは持つてゐるわけでありす。

○内藤委員 持ち時間もあまりありませんからあれですが、大臣一応六十年にめどを立てましてお話ししてみると、そういうことでだいたい変わらなくちやならぬじゃないか。物的生産基地の配置がえ、食糧基地の配置、レジャーあるいはエネルギー、石油だけでも六十年には六億キロリットルが必要だ。これをどこで生産するか。まあいろいろあるわけですね。あるいは火力発電の関係、こういうことでちょっと想像のつかないような時代というものの——六十年といえますけれども、しかし、わずかもう十五年です。このいろいろな交通関係の施設は大工事が多いわけでありす。簡単にできません。したがって、私は、これからかりに新全線のこの六十年にめどを合致した場合には、これに時間を合わせた港灣なり海運なり航空なり私鉄なり国鉄なりあるいは道路なり、まあ道路は第六次は五十年まででありますけれども、長期のものを立てて、交通関係のあらゆるものをそれに合わせて——そして今日、大臣おわかりのとおり、もう分野の問題が出ておるわけであ

ります。国鉄はどこを守つたらいいか、自動車はどこまでだ、飛行機はどこまでだ、しかもまたいろいろ——これはもうおわかりですから省略しますけれども、そういう面もあつて、国民、住民の皆さんの快適な旅行なりあるいは物資の高速の輸送なり、そういうものを前提にして、やる場合にはやらなくちやならぬと思つておるわけでありす。これは御同感だと思つておるけれども、その際に、どうも私は、この国鉄の十カ年計画というものは、そういう観点、それからいまの新幹線の促進法が出ようとしてゐるという状態から見ると、洗い直して——財政再建という面はどうしてもやらなくちやならぬでしよう。しかし、財政再建という面と国鉄長期構想というものと、これは並行してやつてゐるわけですね。十カ年の間にやろう。ところが、出てきておるものは財政の再建の面だけだ。しかし、長期の面から見ると、やはり国鉄というものがいま申しましたように、日本全体の動脈になる場合におきましては、いまここでこれを窮屈にしてみてもいいものかどうかという——再建の面からあつちこち切り捨てていつて、将来またこれを伸ばしていくんかという、こういう試行錯誤の状態を繰り返すことじやなく、やはり六十年なら六十年にめどを合致して、その中で国鉄はいかにあるべきか、そこで赤字をどうするか、こういうぐあいにでもいかなければ、私はまたいたずらなる混乱が出るんじやないかという気もするわけでありす。もうすでに現象的には、さつき申し上げましたように、無人駅だ、赤字路線の廃止だ、こういうことで、住民からたいへんな不満、反対がある。これは国鉄にとっては赤字を解消するためにどうしてもやらなければいかぬ、運輸大臣橋本先生から御承認の判こをもらつたから、どうしてもやらなければならぬ、こういうこととでしよう。ところが、長く見た場合には、六十年といふところに合致した場合に、はたしてこれをいまこつてあつてやるべきかどうなのか、あるいは通運のような問題とのコンビネーションはどうなつてゐるか、こういうぐあいに考えます

と、どうも私は、全体の長期の計画を立てる中で先行し過ぎておるような——国鉄の関係あるいは新幹線の関係等も、もう一ぺんこれをそれこそ練り合はしたものをいまの時代につくらなくちやならぬじゃないか。これはやはり橋本先生の御手腕でぜひひとつやつていただきたい。

そこで、例として申し上げたのは、どうも八年もかかってあの空港はあつた状態です。ですから、やはり十五年後のことをいまから考えてもどうにもならぬということではなくして、いまこの橋本大臣の時期に総合的なものを打ち立てておくということ、私はぜひともこれは希望したいわけでありす。いかがでございますか。

○橋本国務大臣 内藤さんの御意見、御提案は、原則として私もその方針でやつていきたいと思つております。実はこの問題につきましては、予算委員会におきましても委員の方から御質問がありまして、それで運輸大臣の構想は具体化しつつあるのかというふうなお話でありました。これはもちろんいま具体化しておるわけではありせんけれども、私から正式に今度は大蔵大臣及び経済企画庁長官、建設大臣等に申し入れて、そして、その交通体系の一つの考え方をまとめる、こういう形をとる方針で、これに対してそれでは財源はどうかという質問がありましたが、その問題は、まず消費及び生産の拡大に伴つての流通総合交通体系というものを考えた後において、その実施すべき順序がありすし、財源等も考えたいということ、大蔵大臣も総合交通体系を樹立することに賛成である。こういうことでありますからして、御意見のような方針でこれから私はやつてまいりたいと思ひます。

ただ、国鉄再建の問題は、もちろん部分的にはこれらとの関係がいろいろ出てまゐると思ひますけれども、原則としては、いわゆる赤字線の問題とかそういう問題、あるいは新線計画とかいふものが、どういふ関係を持つたのだろうかという点が出てくると思ひます。ただ、赤字線の場合、私

は、必ずしも赤字線であるから廃止しなければならぬということには国鉄の使命としてならない。いま電電公社のことを申し上げるのは恐縮でありますけれども、電電公社のいわゆる収入の面を考へましても、東京中心とか大阪中心とかいふ大都會の地域は相当の赤字を示しておりますが、その他の地方はすべて赤字であります。しかしながら、電信電話は独占事業でありますからして、かつまた国民の福利、生活の安定、こういう面からして、電電公社は、それが赤字であるとしても、国民全体の利益増進とまた生活の向上のために、赤字であることを初めから承知の上で、電信電話網というものを引いておる。国鉄もやはり公社すなわち国の機関でありますからして、赤字線であるから直ちにこれを廃止すべきであるということにはならない。ただ、いろいろの点から検討しまして、それ自体がバスなり道路に切りかへるはうがより便利である、こういう点があれば、これはもちろん考えたらういふ。しかし、そうでない場合については、もちろん国鉄だけが責任を負うのじやなく、他のあらゆる方法でこれが再建の方法もあるのではないだろうか。また国も、私は、そのような赤字を原則として出すべき線を持つ場合には、国自身も考えてやらなければいかぬのじやないか。独占時代にはもちろんいわけの特別会計で、そして一般会計からの補助なしでやつてまいつたのは、これは独占時代の一つの発想法でありすが、最近における競争主体がかなりの力を持つてゐる状態においては、国鉄にそれだけの責任を負わせることは、ある意味においては無理な点もある。したがって、本年度において一般会計から百十五億ですか初めて国鉄としては四十三年度の予算で、私は総務会長のときでありましたが、三億円の利子補給をとりましたけれども、それ以来今度の四十五年度において、初めて百十億という一般会計の繰り入れが行なわれるわけでありすけれども、こういう点から、将来、国鉄が負つておる責任、また無理な責任を負つておるといふたてまえから、これはやはり

運輸大臣の立場からいふならば、いわゆる国が財政的にもっと助成をしてしかるべきものである。これらを合せて、そうしていわゆる国鉄の再建をはかつていかなければならぬ、かように考へておるわけではありますけれども、御承知のように、わが国の財政事情は必ずしも豊かでありませんでした。歴代の運輸大臣がこれを主張し、また努力しておったにもかかわらず、従来は実現できなかった。初めて四十五年度において百億余りの金が一般会計から繰り入れられるということが実現したのでありますからして、これを機会に、将来ともにやはり国の持つべき責任も考へてもらいたい、こういうように私は考へておるわけであり

ます。

○内藤委員 私は率直に言ひまして、久しぶりの大型運輸大臣、大物運輸大臣がきたと思つております。私も三年の経験よりありませんけれども、しかし、当面する交通問題は大きな問題でござい

ます。交通安全だけじゃありませんけれども、やはり基本は交通問題、たいへんな問題でござい

ます。どうもいままでの例を見ますと、大臣の任期がわれわれから見ますと非常に短い、どんだんか

わつてしまふような傾向でござい

ます。しかし、貴重な一九七〇年代に入りまして年でござい

ますから、

「委員長退席、加藤(六)委員長代理着席」

私の申し上げましたことを大臣もいろいろと御同

感という御発言がございましたので、ぜひひとつ

具体化するよう、われわれもまた協力を惜しま

ない、建設的な面は建設的にやつてまいりたい、

かように申し上げまして、終わります。

○加藤(六)委員長代理 松本忠助君。

○松本(忠)委員 先般、運輸行政の基本方針を当

委員会におきまして大臣より拝聴いたしました。

また、大臣御就任にあたりまして、運輸政策にお

けるところの橋本構想も新聞紙上で拝見いたしました。その中の三美政策というものも十分傾聴に値するものであると思ふものでござい

ます。さらに、昨日は予算委員会におきまして、交通総合体系につきまして御意見を戦わせる機会を得まして、大臣が運輸交通問題につきまして非常な御熱意を示されて取り組んでおられること、たいへんうれしく、心強く感ずるものでござい

ますが、一そうの御健闘をお願いいたしたいと思ふものでござい

ます。

ります。その一つは、もちろん私が最近皆さんにも申し上げましたが、何と云っても、大都市交通圏というものは、国鉄、地下鉄だけではどうにも解決がつかない。当然に私鉄の協力を得なければならぬ。あるいはまたタクシー等もその一つであります。それがために、御承知のように、四十二年であります。四十二年から私鉄の大都市交通圏の輸送量の増加を要請しまして、そこで私鉄関係としては、四十二年から五十年計画でこの拡張及び安全性の確保、こういうことで仕事をしたいとおるわけでありまして、これに対しての予算、これに必要な総事業費は、投資計画で四千八百八十七億円という相当の金額になるわけでありまして、四十二年以降から四十四年度までのこの三年間の投資の進捗状況を見ますと、大体これに対して投資いたしました金額は二千五百七十三億円、その進捗率は五三％であります。そのうち、運転、保安投資については六〇％、この状況を見ますと、一応順調に投資計画が進められてまいっておるわけでありまして、残りの四十五年、四十六年度、この二か年間に残りの仕事をやってまいらなければならぬわけでありまして、その投資に必要な借入れ金なり何かの方法でやらなければならぬわけでありまして、それを遂行するためには、現在の料金収入だけでこれをやっていくということになれば、赤字の解消はもろんのこと、その投資額に対する利子の支払いもできない、こういう現状であります。したがって、もちろん、私はいま値上げをするという方針をきめておるわけではありませぬけれども、しかしながら、大都市交通圏の整備は、一般市民が非常に心から待望し、かつまた要求のあるところでありまして、国鉄が復々線もしくは三複線、こういうような工事を進めておると同様に、私鉄においても大都市交通圏の問題には協力してもらわなければ、通勤、通学の円滑化をはかることはできないわけでありまして、そういう意味から考えますと、いまの状態を放置するならば、この五十年計画の遂行すら危ぶまれるのではなから

うか。こういう考え方から、われわれは何らかの方法で考えてやらなければならぬ。しかも、タクシー料金の値上げの場合を計算いたしましたとしても、これが国民生活に影響するところのものは〇・〇幾ら、こういうような数字であります。こまかい数字は関係局長から御答弁させますが、そのように生活に対する影響力が非常に少ない。しかし、生鮮野菜あるいは魚介等が最近六％をこえるといわれておるゆえんのものは、そのうちの相当数量、約二％に近いものは、最近の乾燥期における野菜出回りの不足、こういうものが大きく影響を与えております。こういう意味から考えましても、やはり流通体系、輸送体系を整備せられることは、考えようによっては国民生活にある程度経済的にすることが可能である。もしこれが非常な隘路になっておりましたら、かえって国民生活を脅かす原因となる。もちろん、われわれは物価抑制の方針に変わりはありませんけれども、このような意味において、これらの点も何らかの形で考えなければならぬ、かような考えでおるわけでありまして。

○松本(忠)委員 大臣は物価抑制の方針に変わりはないとおっしゃいますけれども、先ほど私が申し上げましたように、数々の事例がございます。現実には上がっておるわけですね。方針に変わりはないと言われても、現実には上がっている姿に対してどのようにお考えでございますか。

○橋本(忠)大臣 ただいま申しましたように、国民生活に与える影響は〇・〇幾らというように、非常に割合は少ないのであります。したがって、過去においてタクシー、ハイヤー等の値上げによつて国民生活を脅かしておるとは私は考えないのであります。

○松本(忠)委員 大臣は〇・〇幾らというように、たいへんこまかい数字をあげて言っておられますが、現実には値上がりしている。国民生活は決して案にはなっていないわけですね。こういう現状を十分踏まえていただきませんと、雲の上の発言のようなことでは国民は納得しないと思う。現

に三月一日から値上げされております東京のタクシーの問題でございまして、何と申しますか、われわれが予想していたような大きな混乱が起きないで済んでいる点はまことにけっこうだが、しかし、これはあまりにも前宣伝が過ぎまして、料金を二倍も取られたとか、あるいはメーターの換算が何だかわからないとか、さまざまなことと言われまして、タクシーを利用する方が二の足を踏んでいるのではなからうか、こういうところから現実には事故あるいは紛糾が起きていないのではなからうか、こう思っておるわけでございます。

私も毎朝国会に参りますのに新橋駅からタクシーを利用しております。三月二日には、いわゆる旧料金、メーターの変わらぬ、今回の値上げが承認にならなかった会社のタクシーに乗ったわけでありまして、その運転手さんといろいろな話をしてみますと、いろいろの不満や、それからまた今回の取り扱い方に関しまして疑問を持っておるわけでございます。現実には今回の値上げの対象にならなかった不良会社といわれるところの六十二社、六十八営業所でございまして、二日に乗ったのはその会社の運転手さんでございまして、接客態度も決して悪くない。そうしてまた、どうしてこんなに指導の行き届いている会社が不適格の全タクシー、全営業所の労務管理を査察したのならいざ知らず、今回は約四〇％に当たる会社しか見ていないと思うのです。残りの六〇％の会社が必ずしもいい会社とは断定はできないわけだと私は思っております。どうしてこんな片手落ちのやり方で、しかもまた、タクシーのメーターは御承知のように三本立て、このような状態で、三月一日から何か無理やりに値上げに踏み切ったというふうな思われるわけですね。その後も運転手さんといろいろ聞いてみますと、われわれも一生懸命に改善をしておるんだ、会社としてもメーターをつけ直すことに努力しておるんだ、だから、メーターも全部新しいメーターに直つて、いわゆる不

適格といわれた会社も全部監査してもらう、そうしてこれが一斉に値上げができるような体制までなせ役所は待たないだらうか、そしてまた、運転手さんは、今度値上げになったとしても、それが私たちの生活に少しはね返りがない、こんなことでは結局お客さんもお金をみるし、私たちも労働条件はちつとも改善されない、こういうことで不満を持っておるのです。こういう状態にもかかわらず、なぜ当局は値上げに踏み切られたか、こういう疑問を運転手さんは持っておるわけでありまして、また世間でも持っております。それらの点について、ひとつ大臣からお答えをいただきたいと思つております。

○橋本(忠)大臣 私、三月一日の値上げ実施の日に、午後一時から四時半まで、一人で秘書も連れなないで、外套を着たままで五つのタクシーに乗ってみました。そのうち、三つが新料金で、二つが旧料金でありました。その旧料金の運転手から、いま松本さんのおっしゃったようなことも聞きました。会社がどうも悪いとは思わぬ、自分も間違いないやつてきたつもりなのに、自分のところは値上げにならなかった――まあこれは労働省に委託をして、それらの調査をしてみたら、自動車局長からお答えをしようとは思いますが、ただ私たちは、こういうこと、きめ方については、いろいろ議論があります。三通りの、三十円を値上げする、足取りタイム料金をまた取られる、十一時以後は二割増し、こういうような三本立てのこまかなきめ方はどうだろうかという意見も、よく外から聞きます。しかし、料金の合理的な性格というものからいって、どうもいろいろ――当時そういうような方針がすでにきまつておつたものから、私になりましてからこれを改定するといふわけでもありませんけれども、しかしながら、なかなかめんどろなものであるという気持は私もいたしたものでありますけれども、これはやっぱり一つには合理的な料金のきめ方ではないと筋目がつかないのが通例であるから、したがって、めんどろであり

ますが、三通りのいわゆる料金のとり方というものがきめられたと私は聞いております。私は、それだけに、この問題を実施する場合に非常に混乱が出てくることがあるとは、お客さんに対して、またタクシー会社自身にとっても好ましいことではない。できるだけ徹底的に、会社自身のこれに対する理解及び運転手に対して新料金をよくのめ込ませること等を十分嚴重に前もって指示いたしました。まあ関係者、各方面、運転手さん等の協力もありまして、たいした混乱もなく実施を進めておられる現状に対しては、私も松本さんと同じように、まあ混乱がなかったということとはよかったという感じがいたします。ただ、いま申しましたように、やはり現在のこの料金では、タクシーなりハイヤーなり——ハイヤー等については一部でありますけれども、タクシーというものが現在の料金ではやっていけない。こういう点で、二月以降、この料金改定をするという前提のきまつたときに、内容的の研究は十分なされていくわけでした。したがって、タクシー業あるいはタクシーそれ自身がまあ何とかして最低の運行状況を、事業を進めていきたい、それを進めていくような状態のために必要な料金、これはやっぱり改定せざるを得なかった。ただし、その中において、少なくとも料金の相当部分は従業員、運転手の待遇改善に充てなければならぬ、こういうような方針を指示いたしております。これはまあタクシー業者もその方針を堅持して、そうして運転手の待遇改善にも料金収入のうちから相当の手当てが行なわれておるものと、かように私たちは理解をいたしております。

こまかい点につきましては、自動車局長から御説明申し上げます。

○松本(忠)委員 タクシーの値上げの問題については、いろいろ疑問点もございます。この説明は後日またゆっくりとやりたいと思います。しかし、いま大臣の御発言の中に、この運賃の値上げの部分の全部ではないでしょうけれども、タクシーの運転手、この人たちの労働条件の改善に

これが十分回るということを当局も確認の上で、値上げを許した、この点はお認めになりますね。

○橋本国務大臣 その方針で指示をいたしてあります。

○松本(忠)委員 それでは次に、時間もございせんから、私鉄の大手十四社の運賃値上げの問題、営団地下鉄の運賃値上げの問題でございまして、先ほどの答弁の中に、大臣は値上げをきめたわけではない、まあこうおっしゃっております。現在、運輸審議会におきまして審議の最中であることは承知しております。三月末には答申が出て、おそらく四月から値上げになるであろうということは、もうこれは常識的な話になっていると思うわけでありまして。総理も、私企業の値上げはいつまでも押えているわけにはいかない、このようにも言われております。また、新聞の報道によりますと、運輸大臣が、私鉄は二五%、地下鉄は一〇%程度と、大臣のおなかの中を見通して、値上げをするということとを新聞に伝えている。大臣はおそらく値上げをしますとは言っている。大臣は知らないでしよう。言うわけでもない。当然のことです。運賃でたいま審議中でございまして、値上げをしますということは大臣が言うわけがございせん。しかし、新聞はもうあたかも二五%ないし一〇%値上げは確定的であると、これは大臣が言明したかのように受け取れる新聞がございまして。こういう点から考えまして、どうも歯切れが悪い、値上げはしない、まだきめていない、こういうふうな言っておられますが、もういっそのこと、大臣がここで値上げをしますと言明されたほうがすっきりするのじゃないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○橋本国務大臣 せっかくのおすめではありますけれども、法的にも、また政府の対策としてしましても、御承知のように、運輸審議会という手続の機関があります。これは法的なものであります。同時にまた、政府の政治的な機関として物価対策関係協議会、これは党の首脳部も入りますけれども、そういう機関で最終的な決定をする手続があ

りますので、私がここでイエスともノーとも言うたところで、それが実現するわけでもありませんので、その点はひとつ御了承を願いたいと思っております。ただ、私といたしましては、大きな原則に立つて、厳正公正にこれを処理していきたい、かように考えております。

○松本(忠)委員 そこで、その運賃のあり方について伺っておきたいわけでありまして、運賃審議がきわめて熱心に二回、火曜と金曜でございまして、審議をなさっておることも聞き及んでおります。いわゆる運賃の審議されておる原案というものは、おそらく運輸省の原案だろうと思っております。しかしながら、この審議の模様というものは全くのマル秘であります。いかんともこの内容についてはわれわれにはわからないわけがございまして、いままでの運賃改定、いろいろの運賃改定がございまして、その経過を見ておると、少なくともこれまで運輸省原案を、まことにこれは失礼な言い分かもしれませんが、機械的に、形式的にそのまま答申されているのではなからうかと思うのでございまして。それというのも、値上げがほんとうに妥当なものであるかどうか、この尺度を運賃自身が持っているからではないか、かと思うのでございまして。言うなれば、運輸省原案をそのまゝのみにして吐き出す、この運賃のあり方に大きな疑問を持つものでございまして。運輸省原案は、運輸審議会という一つのトンネルを通過して、そのまゝの形で世の中に出てくる、生まれてくる。一方、運輸省は運賃を通つたという隠れみので守られておると思うのでございまして。御承知のように、運賃は他の審議会と異なつた三つの性格を持つておるといわれております。御承知のとおり、運賃には諮問する案件が十二項目きめられております。このことが一つ。それから大臣は運賃の決定を尊重する、この尊重義務、そしてまた、運賃は勧告権を持ち、大臣はその勧告を尊重して必要な措置をとることが明記されております。このような他の審議会と異なりまして、一段と格式が高いといえますか、このような運賃審議の

でございまして、ただいま私が申し上げるように、どうもすっきりしないところがございまして。完全に機能を發揮しているとはいえない、このように思ふわけがございまして。そこで、私鉄の運賃をはじめタクシー、ハイヤー、トラック、バス、このような運賃は、決定にあたりまして、今後国会の審議の対象にしてはどうか。国民の生活に大きく影響のある公共料金でございまして。国民の足の単価をきめる問題でございまして、この公共料金をきめるにあつては、国民の代表であるところの国会において審議すべし、このように思ふわけがございまして、この運賃のあり方並びにこの運賃を国会において全部審議するということについての大臣のお考えを伺つておきたい。

○橋本国務大臣 運輸審議会のお話がありました。実は私も運輸審議会でのような議論が行なわれているかは承知をいたしております。毎週二回熱心にやっておりますというところだけは知つておられるけれども、審議会の内容は、どういふことが審議されておるのか、もちろん私も承知いたしておりません。かつまた、運輸省がある程度原案を出して、それをトンネルのような形で通すんじゃないかろうかというお話であります。さういふ事実はありませんし、それであれば、これは週二回も開く必要もないので、一回か二回やつたら終わつてしまふのであります。ただ、おそらく運輸省の事務当局はこういう資料を出せ、こういうふうなものを出せ、あるいは私鉄のほうに向かつてもうかうでありませんが、そういう資料の提供を要求せられることがありまして、原案作成には全くタッチしておらない。ほんとうに文字どおり審議会の方針に従つてこれが進められておる。ただ、その結果は、法律にもありますように、尊重しなければならぬ、こうなつておりますが、尊重は必ずしもイエスだけではないのでありますからして、それは政治の上において判断すべきものは判断せざるを得ないという面もありますから、その答申が出てから、運輸大臣としてはこれをいかに扱うべきかということを考えれば

よろしいのではないか、かように考えております。

それから、こういうような道路等の料金はかなり国民生活に影響があるから、これを国会の審議の場で決定してはどうであらうか、こういう御意見であります。法律の問題からいいますれば、こういう私企業、しかも複数の競争原理の上に立ってある会社の運賃を法的にきめる、ある意味において法定であります。そういうような必要がはたしてあるものであろうか。たとえばNHKのような独占企業、あるいは国鉄——現在はそのような独占企業、官営企業であった。こういうものに對しては競争の公平な原理というものは適用されませんから、当然国会においていゆる監視の意味を含めて、国民の代表の名において審議せられるという必要があると思ひますけれども、いゆる複數以上の、しかもこれがある程度筋道さえ立つならば自由に許可するべき企業に對して、その料金を国会の場でやることはたして適當であらうかどうかという点について、私自身も確信を持っております。しかし、考え方といひますと、精神は、国会の場で審議されるところな気がして、運輸当局なり運輸審議会がこの問題を慎重に國民生活の立場から考へて行なう、この気持ちには十分にそうでなければならぬと考へるわけでありま

す。

○松本(忠)委員 この問題につきましては、また機会を見まして十分御意見も伺ひ、私の意見も申し上げたいと思つております。

きょうは時間もございませんで、最後に一言。三月七日の新聞報道で、大臣がドライバー保険の新設について構想をお持ちのことが出ておりました。私も四十二年以来、運輸者が保険をかけるということにつきましては、当委員会におきまして、また交通安全対策特別委員会におきまして、しばしば意見を申し上げました。そして、私が私なりに研究してきたことについて、委員の皆さまにも申し上げ、また当局の方々にも

聞いていただいて、そうして煮詰めてまいりました。本日は時間がございませんで、この問題について大臣にいろいろと申し上げる余裕がございませんが、一度大臣にも私の案も聞いていただきたい。そうしてまた大臣の御意見も伺つて、交通事故のいゆる被害者の救済、そうしてまたそれがひいては運輸者の事故を抑制するという思想につながるように持つてまいりたい、こう思つておりますので、一度十分の御意見を戦わせてみたいと思つております。きょうは大臣の御就任の最初にあたりまして、いろいろと御意見を聞かせていただきまして、たいへん光榮に思つております。

以上で終わります。

○加藤(六)委員長代理 次に渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 運輸行政の基本方針について、過日大臣の所信表明を伺ひたいしたわけですが、いま私が、私は、この中の第二、第三の柱につきまして、若干お尋ねを申し上げたいと思ひます。本会議の時間が迫つておるようでございますので、ひとつなるべく御答弁を簡明にお願いをしておきたいと思ひます。

まず、都市化の進展に伴ひまして解決を迫られておる都市交通の問題でございますが、特に通勤、通学の問題と路面交通の渋滞が、私は大きなポイントではないかと思ひます。通勤、通学の交通対策は、基本は鉄道に置き、補充的な手段としてバス、タクシーあるいは自家用車を考へて、効果的な輸送を行なうことが望ましいと思つてござい

ます。そのために、大臣の所信の中でもいろいろ述べておられますが、私は、郊外ターミナル駅というものにひとつ大きな駐車場を設けるべきではないか、かように考へておるわけでございますが、この所信の中で、通勤交通輸送対策についての有機的、合理的な組み合わせによつて通勤交通システムの確立をはかりたいというふうに述べられておられますが、その具体的なシステムについてお尋ねをしたいと思ひます。

さらに、道路交通混雑につきましては、路面の有効利用の観点から、駐車違反に対する取り締まりの強化、さらには公共輸送機関の最優先通行あるいはバス停車場の路面拡張というようなものが必要であると思ひますが、大臣が述べておられますいわゆる効率的な道路交通とは、具体的にどのようなものであるか、この二点についてまずお尋ねをしたいと思ひます。

○橋本(国)大臣 大都市交通の通勤、通学のための交通の整備、これは非常に緊急に要請されておるわけでありまして、したがって、先ほどちょっと述べましたが、私鉄は四十二年度から、国鉄も同じころから、大都市交通圏の整備に關して相当の金額、おそらく両方合わせますと一兆数千億円になる金額で、いわゆる複々線化、三複線化あるいは延長等を行なつてまいつて、いま三年経過をいたしておるわけです。もちろん、これだけで十分とはいへませんで、そこで最近路面電車をはずしまして、そうして地下鉄に移行する傾向が顕著になつて、東京、大阪ともにそのようなことが実行されてまいつております。しかし、御承知のうちに、地下鉄の施設費というものは膨大な金がかかる。これをこのまま料金に換算しますと、たいへんな高い料金になるのみならず、もしこれをある程度で押えるならば、とうてい事業自身が公営企業といへどもこれを遂行することは困難だ。こういうことから、私は就任以来、大蔵省当局と数回にわたつて強い交渉をした結果、今回の予算で次におたつて強い交渉をした結果、今回の予算で御審議願つておるうちに、地下鉄の建設に對しましては、その必要部分の五〇%をいゆる国及び公共団体でこれを負担する、こういうふうなゆるる助成策を決定したわけでありまして、これによつて、一応施設費の自己負担分をできるだけ少なくしてやる、それによつて結果的には料金をある程度押えることが可能である、こういう対策をとつておるわけでありまして、お話がありましたように、大都市といふものは非常に膨大な人口を持つておりますから、これが管理センターとしてどうしても中央に通勤せざるを得ない。こういう面において現在の交通体系がたして十分だろいかどうかといふことは、その制度の上においても

一つ問題点があります。たとえば、これは大阪の市長にも私の希望を言つてあるものでありますが、大阪の地下鉄の場合は、これが市営でありますために、市の段階まではこれを意欲的にやりますけれども、それから先になりますと、どうも自分の負担になる。経営上も遠距離線は引き合ひません。ラッシュのときだけに収入になるわけですから、平均して収入が足りない。そういう意味から、これを遠くへ持つていくことを希望いたします。そこで、私は神戸でもそのような陳情を受けましたから、私の方針としては、地下鉄を今後新たにやる場合においては、広域的な性格を持たなければ許可する方針を持たない。ということとは、結局、たとえそれが府下に住もうとも、あるいは近郊の府県に住もうとも、それが大都市の管理センターの位置において働く人は、生産の場所をやはりその都市に持つておるのであるからして、したがつて、狭い意味での地下鉄網というのは、もちろんこれは市内交通の意味では必要はあるけれども、同時に、大都市交通、通勤交通としての役割も果たしてもらいたい。そうでなければ、狭い意味での申請に對して私は賛成をしかねる、こういう意向を申し上げております。ということとは、これがもし途中のターミナルで、たとえば国鉄と接続したところで、そこで地下鉄に乗りかえる、私鉄や国鉄から地下鉄に乗りかえなければならぬといふことになる、その一定地域の混雑といふものは目に余るものが出てくるわけである。人口がふえればふえるほどそういう状態というのが出てくる。これは大阪で皆さんが梅田駅をごらんになつてもよくわかります。一挙に非常な人間がある時間にはたむろしてしまふ。そうしていわゆる乗降の制限すら行なわざるを得ない。もしこれが大都市圏に通勤軌道が延びておりますれば、この点はある程度緩和できるわけでありまして、そういう意味において、原則としては、乗りかえを要しないものがやはり相当数必要である。すなわち、地下鉄にいたしましても、あるいは私鉄にいたしましても、これが管理センターに乗り

込める、あるいは郊外に延びる、こういうことが並行して行なわれませんと、ある特定のターミナルは非常な混雑を来す。こういう意味においては、いわゆる大都市交通圏の整備に関しては、十分なる配慮がこれからは必要であろう。

また、自動車の問題でお話がありました、いまおっしゃったように、郊外の適当なところに一種の自動車ターミナルというものを考える必要があるかと思ひます。のみならず、いまの道路を拡張するといつても限度があります。財政の面から考えても、面積の面から考えましても、いまの道路を数倍に広げるといふことはなかなかの困難があります。そうなりますと、いまおっしゃったようなことも将来は必要になってくるでありませんか、ある意味においては特殊の車は制限を加える、これらのいろいろのことを考えなければならぬ時代が来るのではないかと。こういうものも現象に対して、これから十分に研究し、対策を練って、必要があればいつでもその態度に出ることができるといふ準備を進めていきたい、かように考えておるわけでありま。

○渡辺(武)委員 次に、交通安全と公害の問題についてお尋ねをしたいわけでございます。

年々増加をいたします交通事故がいまや重大な社会問題であることは、私が申し上げるまでもありませんけれども、建設省分の予算で見ると、この交通安全事業に対する予算が年々減少をいたしておるようであります。しかし、運輸省といたしましては、この交通安全の問題について具体的にどのような方針で臨まれるか、お尋ねをしたいと思います。

○橋本(本)大臣 おっしゃる通りに、これからそうした輸送機関が増大するにつれて、一般的な広い意味での公害も大きくなってまいりますし、あるいは排気ガス等の公害も顕著になってまいると考えておるわけでありま。それに対する対策としては、御承知のように自動車の排気ガスの規制、これを行なうことによりまして、一日も早くこの規制が実施できるような状態をつくっていき

たいということ、せんだってそのような決定を見たわけでありま。そういう大気汚染あるいは地上汚染という問題だけではなく、騒音等いろいろの問題があります。ある意味においては、自動車というものは、大体一時間四十キロ、五十キロで走るべきものが、八キロ、九キロで動かなければならぬというの、これは一種の公害といつてよろしい。あるいはまた自動車を置く場所がない。それがために、一般交通の障害を来す。これも一つの公害であります。こういう意味においては、いわゆるガレージといふもの、ニューヨークあたりで皆さんがごらんになつてもわかりますように、ほとんど百メートルおきにビルディング・ガレージといふものができておる。これが一つの商売として成り立っておる。あるいは東京あたりも将来そういうものが商売として成り立つ、こういうことが出てくるかもしれないが、こういう点もやはりあわせて検討を加えなければならぬと思つておるわけでありま。そこで、それだけじゃなくして、機械それ自体の安全性の問題、こういうことを十分にわれわれは心配をいたしまして、そこで御承知のように、今回の予算あるいは設置法の中で、自動車の公害を防止するための研究所を設置することになっております。その他、もちろん運輸省としてはそれぞれの機関がありますので、それらを総合的に駆使して、皆さんの御心配になる一般公害あるいは狭義の意味の公害、それらを最小限度に食い止めていく、これは運輸省の責任でもありますからして、その方針で努力をいたしたい、かように考えておるわけでありま。

○渡辺(武)委員 いま御答弁の中に大気汚染の問題があったわけでございますが、特に大気汚染の公害につきましましては、往々にして公害の現象とその発生源を見誤つた解釈が行なわれておるようでございます。そういうこと自身は正しい対策を妨げることもなると思ひます。そこで、具体的な質問をしたいと思つておるわけですが、現在とときどき東京の空をおおつておりますスモッグ、このスモッグ

グのおもなる物質は一体何であるか。ひとつ多い順とその発生源についてお聞かせを願ひたい。所管が違ひますので、あるいは厚生省でなければ十分なるお答えができないかもしれないが、この第二の中に書かれておりますいわゆる自動車の排気ガスによるところの公害、これの対応策を立てるためには、やはりまずもって現在発生をいたしておりますこの大気汚染の原因、その他原則的なことを十分にわきまえておらないと、その対策を誤るのではなからうか。かような意味から御質問を申し上げるわけでございます。したがって、現在の東京のスモッグのおもなる物質と、その発生源、さらには東京の自動車の保有台数、これとスモッグの関係、この辺についておわかりになつておることだけでもよろしいから、お聞かせを願ひたい。

○黒住(政)府委員 いま先生の仰せのとおり、これは厚生省が全体の所管でございます。したがって、厚生省の試算でありまが、それによりまして、昭和四十二年の東京都におきまして有害物質は、まず硫酸酸化物でございます。四十二年年度年間約四十六万トンでございます。次に酸化炭素、年間約九十万トン、炭化水素が年間約七万トン、そのほか、窒素酸化物が約十六万トンでございます。硫酸酸化物につきましましては、その約九〇%以上が工場、発電所等の重油の燃焼によるものでございまして、一酸化炭素と炭化水素につきましましては、そのほとんどが自動車の排出によるものといふふうになっております。また窒素酸化物でございますが、これは自動車によるものが三〇%、あとは工場、発電所等によるものでござい。

東京の車両数は、大体全国の六分の一でございます。これは登録でございます。しかし、東京におきましては近郊からも相当たくさん入つてくるわけでございます。東京の登録台数以上の車が東京には集中をしておる。また道路によりまして、時間的に場所的に相当車が混雑してございまして、東京でも数カ所非常に全体として環境が悪

いといふふうなところがあるわけでございます。同時に、環境全体としての解決ということが並行して行なわれるべきものといふふうにご考慮を願ひたい。

○渡辺(武)委員 いろいろな物質があるといふことでございまして、いわゆる広域スモッグと狭い範囲の間で起るスモッグ、このあたりをどうも混同をしておられるのではなからうか。東京全体の空をおおうスモッグといふものと、いわゆる交差点等で起る排気ガスによるスモッグといふものと、おのずから物質そのものも大きく異なつておるかと思ひます。そういう意味では、これらのものを正しく理解しないと、現実の問題として自動車による排気ガスの公害処理に對処しようと思ひましても、誤つた対策になつてしまふのではないかと。意味で、あえてお聞きをしたわけでございますが、いまお聞きをしたところによりまして、十分その辺のところをおわかりではないかと思ひますので、ひとつ十分なる御勉強をお願いしたいと思つておるわけでございます。さらにもう一つつけ加えてお伺いをしてござい

ますが、いまアメリカのロスアンゼルスで問題となつております光化学スモッグ、いわゆる光輝くスモッグ、こういうものがアメリカでは問題になつておるわけですが、これは東京スモッグとは本質的に違ふと思つておるわけですが、その違ひについてひとつお聞かせを願ひたい。また東京におきましては、このロスと同じようなスモッグが発生をしておるのかどうか、もしもおわかりであればお聞かせを願ひたい。

○黒住(政)府委員 この件につきましては、私全くしろうとでございますので、的確なお答えはできないわけでございますけれども、聞くところによりますと、ロスアンゼルスでは、いま先生御指摘のように、強力な紫外線によりまして、炭化水素と窒素酸化物が光化学反応を起しておるわけでございます。これがいわゆる光化学スモッグといわれておるところでございます。東京のスモッグ

いずれにいたしましたが、現在の自動車のエンジンというものの排気量は、車両法上あるいは税法上から一定の制限を受けております。したがって、この小さい排気量のエンジンでは、排気ガス浄化の上からは非常に不利なことが多いわけでございます。排気ガス制限をより効果的に実行するためには、むしろこの制度の撤廃が望ましいというふうに考えるわけであります。そのためには、車両法あるいは自動車関係諸税法の改正検討が必要であらうかと思いますが、この辺についての御見解をお聞かせ願いたいと思います。

○黒住政府委員　いま先生の御指摘の自動車の区別でございますが、現在一応気筒と容積等によりまして区別しておるわけでございます。車両法に

客の生命を預かっているわけでございますから、それらの点につきましては十分監督いたしたいと思ひます。

○渡辺(武)委員 いずれにいたしましても、このような公害問題は、つまり健康にかかわる被害、このようなものは何ものにも優先をして解決しなければならぬ、対策をしなければならぬ問題と、さらには生活の環境にかかわる被害のように、経済の発展との調和を考えた上で対策が必要なものがあるうと思ひます。したがひまして、誤った対策をすることなく、正しい対策によって万全を期せられたい。最後に希望をいたしておく次第でございます。

次に、陸運行政についてお尋ねをしたいわけで

る処理を行なえ、こういうことを強く指示して、その措置を行ないつつあるところであります、その他省内における運輸行政の刷新ということについては、刷新本部を置きまして、鋭意検討を加えておりますが、

〔加藤(六)委員長代理退席、委員長着席〕

国家事務というものは、なかなか他の第三者あるいは地方公共団体に――まあ地方公共団体としても迷惑ですからして、私は、原則としては、地方公共団体に移すよりは、もっと責任ある、私企業でもけっこうですが、もしそういう団体があるならば、そういう事務はできるだけその方面に振り向ける。そうして繁文褥礼のお手本のようなことはやめになければいかぬ、かような方針で思い

「航海の安全図れぬ」あるいは漁業組合は安心して操業ができないというようなことをいっておるわけですが、こういう定員削減の事実があるのかどうか。あるいはさらに東京や仙台その他の地区にも同じように定員削減というようにことが行なわれようとしておるようでございますが、そのような計画があるのかないのか。さらには、大阪につきましては昨年すでに減員をしたということになっているようでございますけれども、これもやはり地元の強い反対要請によりまして、その後一年間を経過いたしました現在も、労働組合の手によって手弁当で観測が続けられておるということでございますが、そのような事実があるのかどうか、まずお尋ねをしたいと思います。

から守るという、きわめて大切な業務であるといふふうに私は理解をいたしておりますので、そういうような単なる予算削減のために大切な業務がおろそかにならないように、万遺憾なきを期せられるように、希望いたしますして質問を終わりたいと思います。

○福井委員長　次に田代文久君。

○田代委員　まず大臣にお尋ねしますが、例の

せん。これは今回はいじりません。しかし、プラットホームの關係あるいは跨線橋の關係、これらを便利にしたい。なおまた、東北、上信越あるいは常磐線も含めまして、列車が非常にふえております。またふやさなければならぬ、こう思っておりますので、それに対応いたしますプラットホームをできるだけつくろう、こういうことで、このプラットホームをふやす仕事をやっております。そういうことがいまの上野駅の工事でございます。それをお客さんを扱いながらのことでございますので、一べんにわつとやってしまうわけにいきませんので、非常にひまはかかっておりますけれども、四十七年には何とか完成してしまいたい、こういうふうに考えておるわけでありまして。

それで、いまお話しの上野の問題でございますが、これは、そういう改良仕事をいたしますにつきましては、プラットホームをふやすたり、あるいはいろいろな線路を動かすことによりまして、あの北側にあります両大師橋、これを約四メートルくらい上に上げなければならぬ、こういう結果になるわけでありまして。そういうことによりまして、いままでありました両大師の通路は片方にならざるを得ない。これは御承知のように、道路が線路に沿いまして一ぱい一ぱいきておりますので、取りつけの方法がないということで、東京都と相談をいたしましてそういう決定をして、それに従って仕事をやっておるわけでございます。それはそれといたしまして、北口の問題につきましては、実は上野の駅は、御承知のようにわれわれのことばで申しますと頭端駅でございます。列車が着きますと、全部南のほうまで歩いていかないとプラットホームを乗りかえることもできない。全部北側から入ってくるというふうな駅になっておりまして、東京駅とか新宿なんかとは違いまして、全部南口まで一応来ないとどうにもならないというようになりますので、かりに北口をつくりましても、結局は全部南までプラットホームを歩くか、何がしかのところで歩いてもらわないとこれはできないことになります。また、いまの

上野駅の面積からいまして、別に通路をつくるだけの余裕もないということ、それよりも、いま私が申しました中二階からの跨線橋を浅草口におろすということ、それによってその方面の住民の便利が相当ふえる、こういうふうに理解しております。そういうことで、東京都と交渉し、か、折衝いたしまして、そういう決定をして仕事を進めておる、こういうことでございます。

○田代委員 時間があるからあれですが、北口をつくらば、おるときなんかすつとおりられると思うのです。改札をつくと、いろいろの問題がありましようが、その点は、実際にあそこ東北における大玄関としてのあれを整備していただくということで、もう少し考慮し、研究して善処していただきたいということを要望しておきます。

それからもう一点、先ほど運輸大臣がタクシー料金の値上げについて——現在タクシーの運転手諸君があるいは乗車拒否をするとか、あるいは事故が起るということについて、非常にこれ非難を受けるようになっておりますけれども、これは実際の生活が非常に苦しいという条件が基礎にあるわけですね。非常に長時間労働とか、あるいは水揚げ料をふやさなければならぬということ、無理する結果、乗車拒否を余儀なくされるような不徳みたいなことになることもあるわけですね。だから、どうしても今度の料金値上げの中には、そういうタクシー運転手の待遇改善のために相当の部分が含まれるのが当然であるし、大臣もそのように答弁されたですね。そういう方針を運輸省がとっているというところは間違いないですね。ところが、その問題について、事実運輸省はそういう方針をとっておられるそうだけれども、福岡の陸運局は、運輸省の指導として、今度料金値上げしても、賃上げという部分はその中には入っていない、待遇改善というものは入っていないというふうに言っておるわけですね。そういう指導がなされておるとすれば、非常にこれは間違っているし、私は、福岡の陸運局に対して、当然この

値上げ料金の中にはそういう運転労働者の待遇改善部分も相当のパーセントが入っているのだということを指示して、また指導していただかなければならないのですが、そういう点での指導問題はどうか。

○黒住政府委員 運賃改定の場合におきましては、人件費の高騰ということが大きな原因になっておるわけでございます。したがって、過去三年間の賃金のアップ状況を見まして、将来の平年度を推定しておるわけでございます。福岡におきましては、一七％のアップを今度は認めましたが、当然人件費の部分が入っておるわけでございます。平均的には大体約六〇％が人件費の部分でございますから、そのアップ分は入っておるわけでございます。しかし、運賃改定後どのようにしてこれを配分するかという問題は、労使のいわゆる団体交渉、話し合いの問題でございます。しかし、われわれといたしましては、よりよい職場を提供するというふうな意味におきまして、運賃の改定の場合におきましては、賃金のアップにできるだけ充てるというふうな指導をしておるわけでございます。この点は、東京につきましても福岡につきましても変わりございません。

○田代委員 終わりますが、じゃ、福岡はそういうことを正確にやっていますから、陸運局に対してそのとおりやれと、これに対しては待遇の問題も入っているんだということを明確に指示してもらいたいと思うのです。

以上で終わります。
○福井委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後一時五十二分散会