

見できなかつたか、いろいろの関門はございまし
たが、その関係者も気がつかないで乗務員が乗務
をしたというような状況でござります。また、そ
の事故が起こりました際の列車には機関士のみなら
らず車掌も乗つていただけでございますが、これ
も、その列車がとまつて後退したということに気
がつかなかつたというような状況でございまし
て、あちらから見てもこちらから見ても、まこと
にもう申しわけのない事故でございます。まあ幸
いに、と申したらいいへん失礼かとも思ひます
が、乗客三十二名のがけがをされまして、そのほか
に、郵便車に乗つていた郵政省の係員が七名、こ
れもがけがをされまして、ただいまのところ重傷が
ございませんで、入院というような事態がなかつ
たことは不幸中の幸いだつたとは思ひますけれど
も、こういう事故が二度と起こらないように、申
し上げるまでもなくやらなければならないと思ひ
ます。

に、運輸大臣から最終裁に対しまして厳重な御警告がございます。私ども内部的にはいろいろな対策を講じ、昨日、全国の管理局長を招集いたしましたとして、事故の原因、さらにその原因を起こした遠因、それに対する今後の注意を事じまかに指示いたしまして、現場管理者一体となつて絶対にこのような事故を起さないように誓い合つた次第でございます。

ごく簡単な御報告を兼ねまして、おわびをいたします次第でございます。

○委員長 丸山勝之君 運輸行政の基本方針等に関する件について質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○大和与一君 ただいま事故の報告をいただきまして、これについてはあとから質問いたしましたが、これについてもお尋ねいたします。

それより先に、きょうの新聞でしたか、婦恋線の延長について、大体開通式も間近に迫ったわけですが、そこで、その駅が突然二つふえた、これ

はある大臣の申し出によってできたんじゃないかな
と、こういうふうな意味のことが書いてあります
が、大体この嬬恋線というものは、私の知るところでは、でき得れば鳥居峠を越えて長野県の真田につながる、そしてあの辺のカンラン地帯の貨物の集散地からトラック輸送でやられているのを、国鉄がそれを奪つて、そして国鉄の収入に大きな利益を得たい、こういう目的で大体始めたのだと思うのです。そうしますと、今度延びたのはほんとうにちょっと延びただけであって、ほとんどその用にも立ちませんが、あるいは将来計画として、考え方として、もつと延ばすというふうなお考えがあるのかどうか、第一にお尋ねします。

○政府委員(山口真弘君)　お答え申し上げます。

嬬恋線は現在工事がほぼ完成をいたしまして、近く開業の運びになるわけでございます。この現在の嬬恋線は長野原——嬬恋間十五キロでござりますが、ただいま先生御指摘のように、嬬恋線の先の部分からさらに長野県の須坂方面のほうに鉄道敷設法の予定線がござります。で、この線区は、ただいま先生御指摘のように、いわゆる高原野菜の宝庫でもございますし、さらにこの地帶は、スキーあるいは春夏の観光地としても非常にすぐれた地域でございまして、そういう地域の実情等考えまして、将来検討していくかなればならない線区であろうかと存じます。ただ、先生御存じのとおり、新線建設につきましては、鉄道敷設法によりましてまず予定線がきめられ、そしてこの予定線につきまして、鉄道建設公團の基本計画で調査線にし、さらに工事線にするというような手続が必要でございます。その調査線、工事線等にいたしまする手続といたしましては、それは鉄道建設審議会の議を経るということになるわけでございまして、将来そういうことになることをもうらみながらこの線を検討してまいりたい、このようになります。

か、どうでしようか。
○政府委員(山口真弘君) これは現在、鉄道建築公団のほうがこの線の建設を担当しておりますから、そしてその建設をいたします場合には、工事実施計画というものを定めまして、その工事実施計画の認可を運輸大臣から受けけるという形で建設をいたすということになつております。それでこの線につきましては、まず最初に羽根尾、万葉庄、鹿沢口、それから大前、この三駅を設置するということで、四十年の四月七日と、それから四十二年十二月十五日に認可をいたしたものでござります。この段階ではこの三駅でございました。その後元から、群馬大津駅とそれから袋谷駅の設置の要望がございまして、それに基づきまして、鐵道建設公団が国鉄と協議をいたしまして、その協議がととのいましたので、四十五年九月十六日付で鉄道建設公団から変更認可申請がございまして、そしてこれを同月二十九日に大臣が認可いた、こういうことでございます。

○大和与一君 ただ、現地の実態は、たとえば草津に行く道路なり旅客輸送は、長野原からも直接乗り込めるといふことはその他のでできているわけですね。しかも長野原駅をいま改築しています。そうすると、自動車の発着は十二分にできるよう広さがいまできるわけです。そうしますと、その草津に渡る、それから先の駅なんですが、それはほんの二つか三つで話にならぬわけですね。そういうところに、一たん認可したあとに、地元民の陳情があつたから直ちにそれを了承されたというのがちょっとよくわからないのですが、道路も大体あの辺は整備されています。しかも、トラック、バスの建設のはうが早い。しかも、ちょっと観が引っ込んでる。そういう場所に、実態をよく調査され、しかも乗降客の推計も十分に分析をされて、その上で追加の申請に対し運輸省は認可した、こういうふうにはつきり確言できるのかどうか、もう一度お答え願います。

○参考人(杉知也君) 私のほうで運輸大臣に申請いたしましたのでございますが、その前に一応国鉄と

協議いたしましたて、それからこれを運輸大臣に、その協議がととのつた後に認可の申請をしたわけになります。そのときに一応、調査を十分にいたしまして、たとえば大津駅につきまして、駅勢人口は千三百名くらい、それから乗降客一日三百七、八十名という結論が出まして、袋倉につきましても、まず千三百人くらいの駅勢人口がござります、一日三百六、七十人の乗降客があるといふようなことから、これはやはり袋倉が適當であるということを国鉄と協議いたしまして、成立しましたてから、運輸大臣の認可を得たわけであります。

○大和与一君 そうすると、バスの回数は相当あると思いますが、それなんかとにらみ合わせても、なお、さらに駅を追加する必要がどうしてもあつたのか、こういう点もなかなかちよつと納得できないのですが、その辺は十分に数字をもつてお答えができるわけですか、今までなくともいいけれども。

○参考人(杉知也君) これはバスも通つておりますし、それに道路もございますけれども、実はやはり通勤、通学もございますし、そういう点も考慮えましてやつたわけでございます。

○大和与一君 最後に、このことについて大臣をお尋ねしますが、前に新幹線ができるときに山口県で駅が四つできましたね。ちょっとこれは多いんじゃないかといふうに一般的にいわれて若干問題になつたんですが、そういうこともあつたのに、また今回、だいぶ小さい問題だけれども、少しうだなような、あるいは何というか、なくてもいいような、そういう駅をつくるということは、いわゆる大局的な合理化という立場からした場合に若干逆行する、こういうふうな印象を受けますが、その点について大臣の御答弁をいただきま

す。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま関係政府委員から答弁いたしましたように、この吾妻線ですか、特に政治的な影響によって設けたものではありません、かのように私も承知いたしております。

にとりあえずこれでいくんだ、来年こそはほんとうに抜本策を総合的に考えるのだ、こういう一応御方針のようありますけれども、しかしそれまでにだつて、やはり職場が一番しわ寄せになつて苦労している、こういう従業員の立場を私たちは目の前に見て、非常にこれは何とかせにやいかぬという、こういう気持ちが強いのですが、そういう点の御配慮というものは、これは一体大臣として、ここ一年なら一年間でいいから、どうしたらいいのだと、ということに特別に目をかけて、うんと労働者も働いてもらう、そのかわりめんどう見るよど、こういうふうにぜひやってもらいたいのですが、その辺の大臣の御見解を承つておきたいと思うのです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ公共企業体といふ場合には、もちろんこれはその資本関係が、國があるのは國にひとしいものが持つておるかどうかということになります。しかし、その仕事の機能からいいますと、國鉄も私鉄も、これはやっぱり公共性がある、これは言い得るわけでありますね。したがつて、機能の上から申せば、要するにまあ交通機関というものは公共性が強いものである。こういう見解は成り立つわけでありまして、これはひとり國鉄だけではない。ただ、國鉄の場合には、どうして現在のような苦しい状態に入ってきたかということになりますと、まあもちろんこれは短時間では議論ができない。ただ、國鉄の場合には、どうして現在のような苦しい状態に入ってきたかということになりますと、まあもちろんこれは短時間では議論ができませんが、いろいろな問題を包蔵しているわけであります。その一つの大きな原因は、何といってもいいわゆる独占的な事業であったものが、ここ十数年間に競争原理、すなわちこれと競争し得るいわゆる機関が生まれてきた、こういうことが一つの原因であります。同時にまた、公共的な、國民の料金に比較しまして、鉄道料金、運賃というものは、その上がりの倍率は非常に低いところに抑えられている。こういうような一つの国家的な経えますれば、明確な数字は別といたしまして、他の料金に比較しまして、鉄道料金、運賃というものは、その上がりの倍率は非常に低いところに抑えられている。こういうような一つの国家的な経

済といいましょうか、国民经济の上から抑制料金の対象になつておる、こういうことを考えますといふと、国が、国民生活、消費生活なりあるいは経済生活なりの上において抑制すべき料金に對しては何らかの形でこれにいわゆる助成の道を考えなければならぬ。国鐵が、その成り立ちが国の機関であったからというだけではなくして、そういう公共的な使命を持つており、かつまた、いま申したように、消費部面あるいは国民生活の上においてその料金が影響するところ大であるから抑制料金をとろうというならば、それに見合うだけの、國なり他の機関が助成措置を講じなければ、完全なる独立採算制ではやつていけない。ただ、親方日の丸という考え方になったのでは、これは結果的には必ずしも国鐵のためにはならないのでありますからして、したがつて、一応の独立採算制はとりますけれども、その独立採算制をとり得る状態——いわゆる投下資本に対する國の助成、たとえば利子の点で考えましても、昭和三十五年には全体の収入に対し六・五%くらいが収入に対する利子を支払う金額であった。昭和四十五年度——まだ推定でありますけれども、昭和四十五年度の状態を見ますと、全収入の一六%強が利子の支払いになつておる。こういうような状態が生まれてきておるということは、いかにいわゆる投下資本というものが増大して、それに収入が見合わないかということを一面においてはあらわしておるのであります。そうなれば、収入に見合うだけの料金を取るということになれば、現在のあるいは五割、十割ということを上げなければできない。しかし、これは国民の消費生活の上から見ても好ましくないのでありますから、抑制料金として押えるならば、国がそれに見合うだけの手当てをするべきものである、これは個人的見解でありますけれども、さように考えて、そこで四十六年度の予算の編成にあたりましては、従来になかつたような一般会計からのいわゆる助成金とうきのものをしたわけであります。まあ必ずしもこれ

対する政府のものの考え方をはつきりしてもらいたい、そういう点が明らかにならないで、そこで、まあいきなり地方鉄道公社に対する助成金のような形で出てくることは好ましくない、まず根本をはつきりしてから、それからその問題に入ろうということで、一たんはそれを御遠慮申し上げたというのが——そういうよくな、まあ私の予算編成に対する一つのものの考え方から、一応はこれを断わったわけですが、断わるというか、保留しておいたという形であります。保留しておきまして、そうして最終的にはなかなか抜本的なものはできなかつた。しかし、その芽ばえは私はできたと思う。そこで、第二の問題として、将来いわゆる地方線の問題等に資するために、その使用方法は運輸省にある程度まかしてもらいたいということからして、十六億も、せつからくだからこれをちようだいしたと、こういうことであります。

れる時刻の間、大体私どものいろいろの資料の推定で八分間かかっていると考えられます。それで、これはその機関士の供述を取つたわけでござりますが、とまつてからぶつかるまでの間は自分は意識はなかった。それからまあぶつかったことによりまして当然、眠っていたであろうと思われますので起きたわけあります。そこでその重大な事態に気づきました、それから機関士自身は一応日ごろ教えられているような措置をとる努力をした上でござりますけれども、私どもで調べたところでは、どうもすぐ、たとえば前方から来る対向列車に対する防護措置、あるいは後方から現実に貨物列車が来てそれをぶつかったわけあります、警察でも調べておられるようでござりますが、そのまたあとから来る列車に対する防護措置など適切な措置はとつていなかつたようあります、これは現在身柄が警察に拘束されておりまして、警察でも調べておられるようでございまして、なお後日はつきりしたところが出てくると思いますが、私どもが今まで調べた範囲内でもそのような状況でござります。

ないか。こんな時間に検札をするということは、これは一人一人、お客を起こさなければならぬことになるでしょう。まああまりこれも、深夜にお客を起こして検札をする、夜中の二時半ころですね、これは常識的に考へると、だいぶ不親切な話なんですけれども、たとえ二時半だろうと三時だろうと、一応検札のためにはお客をたたき起こしても――たたき起こすと言ふと悪い過ぎかもしないよう指導致しているのかどうか。その点は一体どうのことになっているのか。

○説明員(山田明吉君) 当日は、先ほど申しましたように、ふだんならすいてる列車が一二〇%

というふうに非常に込んでおりまして、現に急行

券を持ってないで乗られたお客様で、大体両方の車

掌で合わせまして三百五十枚の急行券を車内で発

売しているような状況でございます。それから、特にこの列車は、片一方は仙台行でございます。

片一方は会津若松行でございまして、普通でもい

わゆる誤乗車の非常に多い列車でござりますの

で、そういうお客様に対する案内も兼ねまし

て、相当おそらくまで検札をしたと考えられます。

それから、一般的に、夜の夜中までお客様

を、眠つておられるお客様を起こしてまで検札

するよういうお客さまに対する案内も兼ねまし

て、相当おそらくまで検札をしたと考えられます。

○瀬谷英行君 それは個々のケースによつて相当長くかかる場合もあるまではあるかと思います。

○瀬谷英行君 それは個々のケースでいろいろあ

るだらうけれども、西那須野には二時四十五分に

着くのですが、こんな時間帯になつてもお客様を起

こして検札をやるということは、客扱いの問題と

してはあまり適切だとは思われません。それをやつておつたということなんですが、それをやつ

ておつたとすれば、なおさら、汽車がとまつた

り、バックしたりしたのに気がつかないという法

はないと思う、どう考へても。だから、その辺ほ

んとうのことが一体どうなつておるのか。つまり

常識的には、この点は理解しがたいところがあります。だから、もう一度こういう点は詳しく調べ

二時半だと三時だという時間は普通の人間なら寝ている時間です、中には眠らない人だっているかもしませんけれども、こういう時間にお客を起こして検札をする、夜中の二時半ころですね、これは常識的に考へると、だいぶ不親切な話なんですけれども、たとえ二時半だろうと三時だろうと、一応検札のためにはお客をたたき起こしても――たたき起こすと言ふと悪い過ぎかもしないよう指導致しているのかどうか。その点は一体どうのことになっているのか。

○説明員(山田明吉君) 当日は、先ほど申しましたように、ふだんならすいてる列車が一二〇%

というふうに非常に込んでおりまして、現に急行

券を持ってないで乗られたお客様で、大体両方の車

掌で合わせまして三百五十枚の急行券を車内で発

売しているような状況でございます。それから、特にこの列車は、片一方は仙台行でございます。

片一方は会津若松行でございまして、普通でもい

わゆる誤乗車の非常に多い列車でござりますの

で、そういうお客様に対する案内も兼ねまし

て、相当おそらくまで検札をしたと考えられます。

それから、一般的に、夜の夜中までお客様

を、眠つておられるお客様を起こしてまで検札

するよういうお客さまに対する案内も兼ねまし

て、相当おそらくまで検札をしたと考えられます。

○瀬谷英行君 それは個々のケースによつて相当長くかかる場合もあるまではあるかと思います。

○瀬谷英行君 それは個々のケースでいろいろあ

るだらうけれども、西那須野には二時四十五分に

着くのですが、こんな時間帯になつてもお客様を起

こして検札をやるということは、客扱いの問題と

してはあまり適切だとは思われません。それをやつておつたということなんですが、それをやつ

ておつたとすれば、なおさら、汽車がとまつた

り、バックしたりしたのに気がつかないという法

はないと思う、どう考へても。だから、その辺ほ

んとうのことが一体どうなつておるのか。つまり

常識的には、この点は理解しがたいところあります。だから、もう一度こういう点は詳しく調べ

てもらいたいと思うのです。もし事実とすれば、二時半だと三時だという時間は普通の人間なら寝ている時間です、中には眠らない人だっているかもしませんけれども、こういう時間にお客を起こして、起こされた人間は腰を立てますよ、

こんな時間に起こされれば、そういうことはやるべきじやなかろうという気もするのですね。

それからいま一つの問題は、一人乗務の問題な

うようなことは、これはたまたま酔つぱらい運転

であつたけれども、酔つぱらい運転でなくとも居

眠りをするということもあるかもしれません

りはまた、病気でもつぐあいが悪くなるとい

うこともあり得るわけです。かりに一人で乗務

しておつてぐあいが悪くなつた、どうしたらいか

うことを考えてみると、非常にこれは危険な運行

をやつておるということにもなるわけですね。深

夜の一人乗務というのは、はたして妥当だと思え

るのかどうか。これは運転の安全といふ面でいろ

いろ問題がありはしないかという気がするので

すが、その点はどうですか。

○説明員(山田明吉君) いまの一人乗務の問題は

非常に大きな問題で、昨年も、組合としては違法

なストまでかけまして、いま一応居着している問

題でございます。それで一人になつて万一行の場合

にどうかというお話をございますが、一人乗務に

なると、それにに対する一応考へられる

問題でございます。たとえばA

T Sを完備するとか、あるいはワントラックとい

まして、スイッチを押せば汽笛が鳴つて、そして

非常制動がかかるというような装置も取りつけま

した。ただ、これは率直に申しまして、こういう

ようにうしろへ下がるというようなことまでの配

慮がいきさか欠けていたわけでございますので、

その当時から私どもとしては考へておきました

わゆるエマージェンシー・ブレーキ、これはある

一定の時間その機関士が何にも動作をしなかつた

場合には自然に列車に非常制動がかかる、いわゆるE B装置と申しておりますが、これは四十五

年、昨年から実際にお手をつけまして、現在試行中

の段階でございましたが、これを、先ごろ運輸大臣からの御指示もございまして、早急に主要幹線の全機関車に取りつける手配をいまやつております。これができますと、例外中の例外でありますうしろへ下がるというようなときにも、そういう事故の防止にはなると思います。そういうことでいま考へております。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 業務内容の問題で

ありますので、行政監督の立場にある私といまし

ましては、具体的な実情等をつまびらかにする機

をを得ておりますので、はたして常識的な点で

判断すべきかどうか。ただ、だいまお話をあつ

たように、酒だけじゃなく、病気の場合もあり得

るということも事実でありますからして、ただ、

必要なことは、E B装置をなるべく早くこれは完

成をして、そうしてたとえこれは二人おつてもそ

ういう病気が発生したりあるいは他の事故があつ

たりすれば連絡がとれない、事実。そ

うことを考へてみると、非常にこれは危険な運行

をやつておるということにもなるわけですね。深

夜の一人乗務というのは、はたして妥当だと思え

るのかどうか。これは運転の安全といふ面でいろ

いろ問題がありはしないかという気がするので

すが、その点はどうですか。

○説明員(山田明吉君) いまの一人乗務の問題は

なんだけれども、現実には、ここしばらくという

ものはそういう装置もできないまんま深夜に一人

で乗務をした列車が運行するという状態は繰りく

とになるわけでしょう。考えてみればずいぶん危

険なわけです。特に酔つぱらい運転の問題なんで

すけれども、別に練習が訓示しなくとも酔つぱら

い運転はよくないということは知つてゐると思

うのですよ、みんな。おそらくタブーになつて

いると思うのです、酔つぱらい運転なんというの

は、そのタブーを破るということは、これは一人乗

務、特に深夜の一人乗務の場合にこれはやろうと

思はばやれる可能性はある、屋間じやちょっとぐ

あいが悪いと思う。全く人の目を意識しないでい

い真夜中に酔つぱらい運転をやるという危険性

は、これはまるつきりないとは言えないと思うの

ですね。何万人の乗務員ですから、かりにキリストや祝迎が総裁になつてみたところで、乗務員全

て、特に寝てゐる汽車の場合は機関士との連絡

の設備のない車両を人をかきわけて検札をしなけ

て運転をされる、しかももう少しのほうへ乗つてい

る車掌は二人しかいない、その二人が検札をやつ

て、特に寝てゐる汽車の場合は機関士との連絡

の設備のない車両を人をかきわけて検札をしなけ

ばならない、こんなときに何か事故があつた場合

には機関士と車掌との連絡もとれない、またかり

に連絡が正常な場合はともかくとして、衝突脱線

等によつて連絡が途絶てしまつたという場合に

は、もう長さが二百八十メートル、ざつと三百メー

トルある列車の前後の危険防止の措置といふもの

は直ちにできるかどうか。特にそれが対向列車と

の二重衝突といふ危険をはらんだ場合には一体ど

うやつて措置をすることができるかということを

考へると、非常に危険だということはだれが考へ

てもわかると思う。だれが考へてもわかることな

いいう点を考へると、やはり深夜の一人乗務と

いうことは再検討をする値打ちがあるのじゃない

かという気がするのですがね。これは運輸大臣に

見を伺いたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 業務内容の問題で

ありますので、行政監督の立場にある私といまし

ましては、具体的な実情等をつまびらかにする機

をを得ておりますので、はたして常識的な点で

判断すべきかどうか。ただ、だいまお話をあつ

たように、酒だけじゃなく、病気の場合もあり得

るということも事実でありますからして、ただ、

必要なことは、E B装置をなるべく早くこれは完

成をして、そうしてたとえこれは二人おつてもそ

ういう病気が発生したりあるいは他の事故があつ

たりすれば連絡がとれない、事実。そ

うことを考へてみると、非常にこれは危険な運行

をやつておるということにもなるわけですね。深

夜の一人乗務というのは、はたして妥当だと思え

るのかどうか。これは運転の安全といふ面でいろ

いろ問題がありはしないかという気がするので

すが、その点はどうですか。

○説明員(山田明吉君) いまの一人乗務の問題は

なんだけれども、現実には、ここしばらくとい

うのはそういう装置もできないまんま深夜に一人

で乗務をした列車が運行するという状態は繰りく

とになるわけでしょう。考えてみればずいぶん危

険なわけです。特に酔つぱらい運転の問題なんで

すけれども、別に練習が訓示しなくとも酔つぱら

い運転はよくないということは知つてゐると思

うのですよ、みんな。おそらくタブーになつて

いると思うのです、酔つぱらい運転なんとい

うが悪いと思う。全く人の目を意識しないでい

い真夜中に酔つぱらい運転をやるという危険性

は、これはまるつきりないとは言えないと思うの

ですね。何万人の乗務員ですから、かりにキリスト

や祝迎が総裁になつてみたところで、乗務員全

て、特に寝てゐる汽車の場合は機関士との連絡

の設備のない車両を人をかきわけて検札をしなけ

ばならない、こんなときに何か事故があつた場合

には機関士と車掌との連絡もとれない、またかり

に連絡が正常な場合はともかくとして、衝突脱線

等によつて連絡が途絶てしまつたという場合に

は、もう長さが二百八十メートル、ざつと三百メー

トルある列車の前後の危険防止の措置といふもの

は直ちにできるかどうか。特にそれが対向列車と

の二重衝突といふ危険をはらんだ場合には一体ど

うやつて措置をすることができるかということを

考へると、非常に危険だということはだれが考へ

てもわかると思う。だれが考へてもわかることな

いいう点を考へると、やはり深夜の一人乗務と

いうことは再検討をする値打ちがあるのじゃない

かという気がするのですがね。これは運輸大臣に

見を伺いたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 業務内容の問題で

ありますので、行政監督の立場にある私といまし

ましては、具体的な実情等をつまびらかにする機

をを得ておりますので、はたして常識的な点で

判断すべきかどうか。ただ、だいまお話をあつ

たように、酒だけじゃなく、病気の場合もあり得

るということも事実でありますからして、ただ、

必要なことは、E B装置をなるべく早くこれは完

成をして、そうしてたとえこれは二人おつてもそ

ういう病気が発生したりあるいは他の事故があつ

たりすれば連絡がとれない、事実。そ

うことを考へてみると、非常にこれは危険な運行

をやつておるということにもなるわけですね。深

夜の一人乗務というのは、はたして妥当だと思え

るのかどうか。これは運転の安全といふ面でいろ

いろ問題がありはしないかという気がするので

すが、その点はどうですか。

○説明員(山田明吉君) いまの一人乗務の問題は

なんだけれども、現実には、ここしばらくとい

うのはそういう装置もできないまんま深夜に一人

で乗務をした列車が運行するという状態は繰りく

とになるわけでしょう。考えてみればずいぶん危

険なわけです。特に酔つぱらい運転の問題なんで

すけれども、別に練習が訓示しなくとも酔つぱら

い運転はよくないということは知つてゐると思

うのですよ、みんな。おそらくタブーになつて

いると思うのです、酔つぱらい運転なんとい

うが悪いと思う。全く人の目を意識しないでい

い真夜中に酔つぱらい運転をやるという危険性

は、これはまるつきりないとは言えないと思うの

○國務大臣(橋本登美二郎君) 具体的には副総裁がお答えになると思いますが、ただ問題は、この問題に関連してそのような問題はやはり論外であろうと思います。何といっても飲酒をして、相当地アルコールを含んで相当居眠りをした事実でありますからして、その問題に関連しての問題としては議論としても不適当ではなかろうか。国民から見ますれば、問題は、そのような士氣の弛緩があるということが全体として非常に困る問題でありますからして、私としてはこの問題に関連してのその問題の論議は必ずしも決して国民から見て好ましいことに考えられない問題であるうと思ひます。

○瀬谷英行君 士氣の弛緩とか、あるいは酒を飲んだ個人の不心得に一切を帰してしまって、それほど危険な状態をそのまま見て見ないふりをするというのは、私はよくないと思う。これはたまたま機関車の乗務員の酔っぱらい運転ですけれども、私はついこの間こういう経験をしました。トラックの運転手が無免許の酔っぱらい運転をやつて、踏切の上でエンストを起こして、そこへ急行電車が衝突をして脱線をしたという事故が私の近所にあったのです。その自動車の運転手は、つかまれば当然これは相当重い刑に処せられるということをおそれて逃げてしまつた。全国に指名手配になつてそのままつかまらない。そのときの状況は、列車が脱線をして下り線にのしかかるようなかつこうになつた。たまたまわずか前後して急行列車が通過をしたということで事故になりませんでしたけれども、あれだつてまかり間違えばたいへんな事故になる可能性を秘めていた。こういう事故の危険というものが日常いつだつてあるわけ

務といったようなことは、そういう危険に常にさらされているということなんですかね。しかたがないでもって、その士気の弛緩に一切を、すべてを帰してしまうということは、安全のほうはそうするとなるべく起きないよう折つてゐるといふだけになつてしまふ。これは私は適切じゃないと思う。安全運転という点をもう少し真剣に考える必要があるんじゃないか。それで、しかば今一度大臣の言うように、これは士気の弛緩といふと言で片づけるならば、それ以外の酒飲みでなくとも起りり得る事故に対する防護対策といふものは今日完全であるというふうに考えておられるのかどうか、その安全対策は一体どのようやう、あるいはしなければならないといふようにお考えになつておるのか、その点もお伺いしたいと思う。

転が目的ではない、この装置を使うのは、あるいは意味でこの事故を契機といたしまして、先ほど御指摘がありました士気の弛緩というような面からも、あるいは平生の心がまえ、事故時における応用動作等についての基本的な訓練、これらについて、この事故を契機といたしまして部内にさらに深く掘り下げて対処していくつもりでおります。す。

○瀬谷英行君 参考までにお伺いしますけれども、この機関士あるいは車掌の組合、労働組合の所属はどうなつておつたか、それをお伺いしたい。

○説明員(山田明吉君) この機関士は労働所属でござります。それから車掌は鉄労所属でござります。それからいままで表に出てまいりません一人、乗客掛といううのが旅客列車に乗つております。これでは寝台の作業をいたしております。これは国労でございます。

○瀬谷英行君 まだいろいろ聞いてみたい問題はありますけれども、結論的に言うと、安全の面で非常に問題があるということははつきりしたわけです。このE-B装置というものは取りつけるという話でありますけれども、これは実際問題としてついてない。それから深夜の一人乗務という状態は、依然としてこれは続けられるということ。それから夜中の二時であるうと三時であろうと、增收のためには客を起こしても検札をやつて金勘定をしなければならぬという問題。こういう問題はそのまんま残つておるわけです。そこで、こういう問題の原因とか背景というのをもう少し考えてみる必要があるのじゃないか。士気の弛緩だといふふうに片づけてしまってそれでいいかどうか。

最近、私は自分で経験したことなんですかども、たとえば新潟地方でふぶきがあつた。そのために上りの急行がおくれます。そのおくれた急行が上野の駅へ着いて通勤電車になつて折り返していく。ところが、新潟地方のふぶきのために四十分おくれますといったようなことが放送される。

そうすると、上野から高崎線に、あるいは東北線に乘るお客様がそのまま待たれるわけです、上野の駅であるいは赤羽で、大宮で。こういう状態を平気で続いているわけです。二、三回経験したわけです。しかたがないから寒空の中でぶつぶつ言いいながらお客様は待っている。三十分も四十分もおくれると次の電車のお客と一緒になるから、今度は折り返しで出ていくときは超満員になるわけです。もう旅客サービスという点からいうと、もう下の下ですね、これは。こういうことがわかつておりながら近距離の電車を運行しない、見て見ないふりをしているといふところに問題がありはしないかという気がするんですがね。そういう点はどうですか。

といったよくなことは高崎線の場合でも東北線の場合もあるわけですが、具体的に。それが冬になつて、雪が降つてダイヤが混乱をする場合には、もちろんかぶるようになつてゐるんです。これは。軍艦なんかの場合には、一発や二発砲弾食らつても沈まないようになつてゐる。ところが、国鉄の場合は、新潟で雪が降れば群馬も埼玉も東京ももちろんにとのとばつちりを食つて足をさらわれるといふしかけになつてゐる。これはもうダイヤを検討すればすぐわかることです。それで、赤字だからしようがないと言つてゐるけれども、現場にはどんな掲示をしてあるかというと、この間、私は駅で見ましたら、旅客収入の伸び率のベストテンというのが飾つてあって、一番が高崎管理局であると、旅客では。それから貨物の収入の面では五番目になつてゐる。そういうことを自慢をして書いてあるわけです。で、旅客収入の伸びといふものをトップだといって自慢をしている。しかも、営業係数も黒字だというのに実際のサービス面はどうかといふと、もう新潟でふぶきがあれば全部がたがたになるよう、あるいは東北線で踏切事故がたはうならば国鉄当局が利用者に対してもたかい配慮を考えていないということになる。そうすると、そういう考え方がある以上、現場の人間は、利用者に対してもサービスをするというふうなことは、これは真剣に考える必要がないということをダイヤの面で示しているのだから、それがみんな影響してくるんじやないか、現場職員にも。ということを心配しないわけにいきませんよ。そういうことがいろいろと積み重なつてくると、あらゆる面で私は悪い影響が出てくると思う。だから、心がまえというのとは、単に乗務員一人一人の心がまえの問題じゃないと思うのです。こういう事故が起きると、表向きだけは幹部が責

○説明員(山田明吉君) さきに私が申しました今
任をとるようなかつこうをして、おじぎをして済
ましてしまうということはよくないと思う。やつ
ぱりこういう事故が起きた背景と/orものを考え
て、やはり幹部自身がもう少しあたたかい配慮を
利用者に対しして注ぐという気持ちがあつてしかるべきじやないかと思うんですが、その点は
どうでしようか。

度の事故の直接の原因、それからその事故を起こした誘因になりました遠因、それらについて反省をいたしたわけでございますが、いま御指摘になりました通勤輸送の一つの例で申されました長距離列車用の車を使って——われわれチヨンコーと申しておりますが、本来ならば長距離の車はもうそれに専属させる、それから通勤用の車はそれに専属させるという姿が望ましいわけでございますが、何ぶん車が足りませんので、それを組み合わせて最大限に活用しているというのが現在の姿でございます。それでもつて利用客を全然無視していると御判断いただくのは、ちょっとわれわれにとっては酷過ぎるような感じがいたししますが、御指摘のような、利用者をまず第一に考えるということは、これは単に管理者だけでなく現場従事員もそのつもりでやってることでござります。われわれの力の及ばない点はまだたくさんあることを承知いたしておりますが、それらについては今後さらなる努力をいたすという覚悟でござ

あ管理局ないし本社でやっている仕事というの
は、ピンセツトでつまんでダンブで捨てるような
ことをやっていると、こういう話を聞きました。
これは管理局に勤務している人間が言っている。
ということは、その管理局の非営業の中の人すら
当局がやっていることについて割り切れない気持ち
を持つているんじゃないかと思う。そういう、
つまりピンセツトではさんでダンブで捨てるとい
う、いわば自嘲的な言い方ですよ。こういう言い
方が内部でもって伝わっているということは、こ
れは士気を高揚することにはならぬと思う。要す
るにやる気をなくさしてしまるんじゃないか。そ
ういうようなことで財政再建の計画というものが
うまくいくかどうかという心配もあると思う。だ
から、そんな気持ちを一般の職員を持たせること
に問題がありやしないかと思うんです。つまり、
張り合いをなくさせるということですね、仕事に
対する。幾らつとめてもつとめて、これではど
うもやったかいがないという気持ちを持たせない
ようになるためには、「一体どのようにしたらよろ
しいとお考えになつてあるのか、その点を最後に
一つお聞きしまして、きょうのところは私の質問
を終わりたいと思います。

○説明員(山田明吉君) まことに適切な御意見で
ございますが、私ども率直に言いまして、国鉄が
ことに四十六年の見通しで償却前の赤字になると
いうような窮境に追い込まれましたこと、これは
上は総裁から下は従事員の末端まで非常に残念に
思っております。その気持ちは、これは四十六万
人の職員だれ一人として持っていないとは申され
ないと思います。それにつきまして、四十六年
度予算でも、先ほど運輸大臣がお話しになりまし
たように、政府にも相当な将来希望の持てる手も
打つていただきましたし、それから独占的な地位
がなくなつた国鉄の経営、これを今後どうしてい
くかというような問題で、大きくて新幹線網のこ
れからの整備の問題もございますし、それから、
あるいは現在線の近代化の問題もございますし、
そういう、これはまあ形の上であらわれる問題で

は、ピンセツトでつまんでダンプで捨てるようなことをやっていると、こういう話を聞きました。これは管理局に勤務している人間が言っている。ということは、その管理局の非現業の中の人すら当局がやっていることについて割り切れない気持ちを持っているんじやないかと思う。そういう、つまりピンセツトではさんでダンプで捨てるといふ、いわば自嘲的な言い方ですよ。こういう方が内部でもつて伝わっているということは、これは士気を高揚することにはならぬと思う。要するにやる気をなくさしてしまうんじやないか。そういうようなことで財政再建の計画というものがうまくいくかどうかという心配もあると思う。だから、そんな気持ちを一般の職員を持たせることに問題がありやしないかと思うんです。つまり、張り合いをなくさせるということですね、仕事に対する。幾らつとめてもつとめて、これではどうもやったかいがないという気持ちを持たせないようにするために、一体どのようにしたらよろしいとお考えになつてているのか、その点を最後に一つお聞きしまして、きょうのところは私の質問を終わりたいと思います。

○説明員(山田明吉君) まことに適切な御意見でございますが、私ども率直に言いまして、国鉄がことに四十六年の見通しで償却前の赤字になると、いうような窮境に追いやられましたこと、これは

の社説にも取り上げられておりますように、いわゆる士気の弛緩というような精神的な面、これは私どもいままでもその点では努力をいたしておりましたけれども、やはり国民の期待に沿う國鉄でなければいけない、その國鉄を運営する優秀な國鉄マンでなければならぬといふような、精神面の点についても士気の弛緩あるいは今後どうなるのだというような危惧をなくするというような方向でぜひ努力してまいりたいと思っておりますし、先ほどどの先生のおととば、私僭越でございましたけれども、われわれに対する激励のおことばとして伺つたわけでござります。

○三木忠雄君 時間も限られておりますし、さようは基本的な問題を大臣伺いたいと思います。

それで、最初に空港整備の問題について、新空港の建設と、あるいは那覇港の問題等についていろいろお伺いしたいと思います。特に大臣の所信表明の中にもありますように、昭和四十六年度を初年度とする総事業費五千六百億円にのぼる新空港整備五カ年計画を発足させることで、このため所要の財源の充実強化措置を講ずると、こう述べられておりますけれども、具体的に新空港整備五カ年計画というのはどういうような計画になつてゐるか、これを御説明願いたいと思います。

○国務大臣(橋本登美二郎君) 四十六年度の予算を決算するに際しまして、運輸省として大きな仕事を一つは、港湾の新五カ年計画と、第二次空港整備五カ年計画の二つが大きな一つの柱になつております。ただいま御質問の、いわゆる第二次空港整備五カ年計画ですが、ただいまお話をありましたがように、総額では、総投資総額が五千六百億円であります。その中で、新国際空港に――もちろんこれは成田空港を含めまして、それから関西空港等が入りますが、二千八百五十億円、それから一般空港は千八百五十億円、それから航空路施設が二百五十億円、地方の単独事業等が百五十億円、予備費五百億円でございます。大きっぽな内容でありますのが、分けて考えております。要す

るに、第二次空港整備五ヵ年計画を樹立いたしましたのは、これから策定されまする総合交通体系の中に出おくれになつておりまする空港整備に対して積極的な措置をとる必要がある、こういうことからして、第一次五ヵ年計画と比較いたしまして、大体倍に近い予算規模を持つ——これでももちろん十分とは考えませんけれども、財源等の関係から一応この程度に最終決定を見たわけでありまして、これによつて、少なくとも立ちおくれておるところの空港整備はある程度前進する事が可能であろうと、かように考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、この財源が利用者の負担という形で盛り込まれていると思うのです。そうしますと、大臣の考へでは——この財源等を特に航空運賃の値上げ、こういう問題がこの五年間の中に出てくるのじゃないかと私は考えるわけであります、この問題についてはどうで

(国鉄大目) (根本要旨三回目) お詫びの事項
の財源の問題が大きな問題であります。一つは、いまお話をありましたような航空料金の問題ももちろん将来入ってまいります。同時に、新しいいわゆる航行援助施設利用料といいますか、そういうような形での別途の収入源を考えたいと思つております。同時にまた、これらの財源には、将来への見返りとしまして借り入れ金等も考えておるわけであります。そこで、この航空料金の値上げを考えておるであらうというお話でありますが、航空料金の値上げもこの中では私たちは考えております。一つは、御承知のように、いわゆる空港整備につきましては、国の一般会計からもかなり繰り入れてあることは御承知のとおりであります。これを比較することはどうかと思いますけれども、国鉄などは、従来ステーションをつくるにしましても軌道をつくるにしましても、ほとんどが自己財源でこれをまかなうてきてている。すなわち、利用者から、鉄道料金の中からこれをまかなくなってきたのが原則であります。港湾と空港につきましてはかなり一般会計から金が入つてお

港情勢等を考え、急激な利用者の増から考えて、ただちに利用者からこれを取り上げて、それによつてこれを整備することは困難である。したがつて、従来は一般会計からかなりの金を入れておらずしてやつてしまつた。しかしながら、少なくとも利用者がある程度の負担をするということは、私はやつぱり原則でなければならぬ。国鉄はほとんどが利用者によつてこれがまかなかわれておる。こういう状況から見ましても、全部をいま急に持てといふわけにはまいりませんから、その一部分を利用者が持つということ、これは負担の公平という点から見ても当然な措置である。これが一つであります。と同時に、いわゆる料金は、飛行機と鉄道とが料金の安い面で競争するというがごときは、これは決して好ましくない。したがつて、やはりそれぞれの使命がありますから、それがどのの使命に従つて、しかも、いま申しましめたようなことを前提の中に考えてやはり航空料金が設定されても、私は決して消費者に対して迷惑をかけるということにもならないのではないか。かくかく、かようによる考え方であります。したがつて、お話をのように、将来適当な時期に航空料金をもつてこれに充てる場合もあり得ると思いまするし、できるだけは航空会社——まあ設備使用料といふものは航空会社が負担することですが、それがために安全対策といいますか、航空会社が持つべき技術の向上及び安全対策、装備の安全性、こういうものが欠かれるようなことがあつては、これははたいへんな問題であります。したがつて、それをカバーするための適正料金といふものが、将来改正の必要があれば認めざるを得ない、かようになります。

いう方法のみをもつてまいりますと、しょせんこの計画をつくりましても、結にかいたもちに終わらざるを得ないというものが現実の姿ではないかと思います。したがいまして、この計画というものをほんとうに実らせる、現実性のある計画にするためには、やはり財源というものを確保する必要があるのじやないかということでござります。その財源を確保するためには、いま大臣から御説明申しましたとおり、やはり受益者負担というふうな原則を導入いたしまして、そこでこのことを考えてまいりませんと、この財源確保は不可能である。ちなみに、受益者負担制度ということは、国際的にもこういう方向は航空について打ち出されておりまして、ヨーロッパのほうにおきましても、ヨーロッパのコントロールというふうなものがございまして、内においてもいろいろなものがございまして、ここで、こういった航行援助施設に対する費用というものを航空料金から取るというふうなことを考えております。また、米国におきましても、旅客税とかあるいは出国税とか、そういう費用というものを負担によって航空保安施設なりあるいは空港の整備をはかるというふうなことを現実にやっております。そういうふうなことがいわば世界的な情勢でもござります。そこで、こういった情勢を受けまして、航空会社の国際航空運送協会——IATAというのがございますが、そこでも航空運賃の一%値上げということを決議いたしまして、この十一月からそれを実行したいというふうに申しております。これは国際線の外国の航空会社の全部でござります。そういうふうなことによつて、いわゆる受益者負担といふものを作はかつてまいりたいというふうな方向でござります。したがいまして、私どもいたしましては、こういうふうな一つの考え方というものを、流れ方というものを受けまして、わが国としても、そういうふうな方向で今後の航空保安施設整備をはかつてまいりたいというふうに考えておるわけであります。

このように相当多額の金を必要とするならば、それは当然旅客の負担といふものに転嫁せざるを得ないというふうに私は考えております。ただ、これは、先ほど大臣からも御説明申しましたように、物価の抑制というふうな一つの大きな問題がござります。したがいまして、航空会社におきまして、その収益のうちに吸収できる範囲は極力これをしておられますので、今後の問題にしますが、この中で特に新空港——成田と新関西空港ですか、この問題が取り上げられると思うのです。それからもう一つは、一般空港の建設費に一千八百五十億円、これが計上、計画されておるわけでございますが、一般空港の新しい空港としてどこが予定されておりますか。

○三木忠雄君 それで、関西新空港のほうから
ちょっとお聞きしておきたいのですが、大臣の所
信表明の中にも五十年度を限度として新国際空港
を完成すると、こういうスケジュールになつていい
るわけであります。が、関西新空港についていま泉
南方面では、私たちも非常に反対の陳情を受け
おります。こういう問題とからみ合わして、現地
にあっては非常に大きな問題じゃないかと思いま
すが、この関西新空港の建設はいつごろまでに、
あるいははどういうような方向で進めていくのか、
この点についてお伺いしたい。

を考えまして、飛行場の規模、位置、滑走路の方
向というふうなものを考えまして、それから管制
区域との関連、その他地質、そういうた面から適
地といふものをいま選定している段階でございま
す。したがいまして、現実にまだどこそこという
ふうにきまつております。しかし、一方におきま
まして、関西新空港を早くつくつていかねばなら
ないという現実の要請も強いようござりますの
で、少なくとも四十六年中には場所をきめたいと
いうふうに考えております。

○三木忠雄君 それで、その佐賀と対馬新空港は
別でありますけれども、私がちよつといろいろ聞
いた話によりますと、東北ですね、秋田の方方面
に、八郎潟に新空港をつくると、これは五ヵ年計
画の中に入れる、また、防衛厅筋では四次防の中
にこの新空港を入れるのかどうするのか、私には
まだ見当がつかないわけでありますけれども、秋田
市に新空港を建設するという考え方を運輸省は
持っておりますか。

○政府委員(内村信行君) 先ほど申し上げました
空港の中に秋田空港の予算は入っていないと、こ
う考えてよろしいですね。

○三木忠雄君 そうすると、この千八百億の一般
備費五百億、こういうふうなものはまだ大まかに
つかまえたものでございまして、一々個別に積み
上げたものではございません。したがいまして、
そこで、今後五カ年計画の中に入れるか入れな
いかという問題につきましては、先ほど申し上げ
ましたように、秋田空港との関連がどうである
か、それを今後も維持するのか、やめるのかとい
う問題もございますので、そういう点からなお
慎重に検討いたしました上で、五カ年計画に入れ
るか、入れないかを決定したいというふうに考
えております。

○政府委員(内村信行君) 先ほど申し上げました
千八百五十億とか、あるいは二千八百五十億、予
算の中で秋田空港はまだ大まかにそ
う表明されていないわけでございます。
いるかどうかまづらかでございませんので、先
ほどそういうふうにお答え申し上げましたけれど
も、少なくとも私のところにそういうふうな意向
は表明されていないというわけでございます。

○國務大臣(橋本登美二郎君) 御意見のよう、
在日米軍の国内の基地返還が今後だんだん進めら
か。
が、まだ具体的に県当局も、こういうところに二
くりたいとか、こういうような意思表示は当時も
ありませんでしたし、また、防衛庁からもそのよ
うな話は聞いておりません。
○三木忠雄君 それであれば、もう一步私は別な
問題を進めたいのですが、新空港を建設するとな
ると、いろいろ地元の問題、いろいろトラブルが
ありますし、なかなか建設できない。ところが、
三沢基地等においても、六月から在日米軍撤退等
に合わせて民間使用できる基地が幾カ所か出てきま
ているのじやないかと思うのですね。厚木あるいは
板付のほうはいろいろ計画が立てられているそ
うでありますけれども、この米軍の撤退に伴つ
て、米軍の使用しておった空港をもつと積極的に
運輸省が使用計画を立てて、積極的な交渉を進め
てはどうか、私はこう思うわけでありますけれど
も、その問題については運輸大臣どうお考えです

じやないかと思います。ただ、その場所の選定の問題でございますけれども、何ぶん飛行機と申しますと音を出すものでござりますから、飛行場の付近の方々は騒音という問題が非常にございまして、そのために非常にこれは反対であるというふうなことが多うございます。で、いま先生御指摘になりましたように、私ども、関西新空港につきましては、大阪湾辺におきまして——あるいは陸地になりますか、あるいは埋め立て地になりますか、これはまだ明確にきまっておりませんが、大阪近辺におきましてつくらざるを得ないと思つておりますが、そういった関係で大阪湾の中でもいろいろな反対の声もあるようでございます。そこで私どもいたしましては、飛行場のできるところはいけれども、音がするのがいやであるといふようなことが非常に強うございますので、なるべく音が人家のほうに伝わらないような、そういう二重構造等の構造により、二重のうようひ

て、八郎潟につまましては、秋田県からいまだそういった要望は、私どもは具体的に聞いておりません。しかし、かりにそういうふうな要望が現地からあるといたしますならば、現在、秋田県としては秋田空港がございますから、秋田空港との関連におきまして慎重に検討してまいりたいというふうに思います。

○三木忠雄君　運輸省が全然聞いていないというのは、私はふしごに思うのですけれども、これは運輸省の計画課長が入つて県の空港問題懇談会でいろいろ論議をされているというふうに私は聞いているわけなんです。だから、全然運輸省がタツチしていないとは私は言えないと思う、この問題については、新聞紙上によると、現地ではジェット機の配備の問題とか、いろいろ話題が出ている。こういう問題に対して、この五ヵ年計画の中に秋田空港は建設の中に入れないと、こう受け取つてよろしいですか。

今後さらに具体的に詰めまして、どうして空港を五ヵ年間にやっていくということを詰めてまいりますけれども、したがいまして、この中に、現段階におきまして秋田空港が入っているとも、入っていないとも申し上げかねるのが現状でございます。

○三木忠雄君 この問題、運輸大臣は防衛庁といろいろお話し合いをされておりませんか。運輸大臣のお考えをお聞きしたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいまの質問に對しては、防衛庁からはまだ一切聞いておりません

ただ問題は、私せんだけ秋田港の開港式を行つたのですが、その際、飛行機で参つたのです。が、現在の飛行場は、実際上の問題としてあれ以上に滑走路を延ばすことは困難なようであります。したがつて、秋田県の中では、秋田県の一部の人は、やはり新しい飛行場を考えざるを得ないであろうというようなことは言われておりました

○國務大臣(橋本登美二郎君) 御意見のように、在日米軍の国内の基地返還が今後だんだん進めら

れてまいると思います。ことにこの六月にはまず
第一次の相當思い切った縮小が行なわれるようで
あります。将来ともにもちろんこれらの問題はだ
んだんと広がつてまいることと思います。した
がつて、航空需要が非常に増大しておる今日であ
りますから、運輸省といたしましては適當なる飛
行場は運輸省で使いたい、この方針は堅持いたし
ております。

最近問題になつております厚木と板付の返還であります。板付は、御承知のように形式上はアメリカの管制下にありますけれども、大部分は民間飛行場として使用しておるわけであります。が、厚木のはうは従来、臨時に万博等において使用したことがありますが、原則としては、これは使用ができなかつたわけであります。六月の返還については、この問題は具体的な問題として、防衛庁との間にわれわれは話し合いを現在進めておる段階であります。わがほうとしましては、御承知のように成田空港が四十六年度中一部を供用できるとは思ひますけれども、それにいたしましても、国内用の飛行場としては成田飛行場は原則として使えませんので、したがつて羽田だけでは必ずしも十分ではない、将来を考えるというと十分ではありませんので、厚木飛行場の大部を民間飛行場に使いたい。ただ、今までの交渉の段階では、なおかつ米軍の他の施設が残つておりますし、かつまた、防衛庁においてもぜひ使用したいという考え方がありますので、実際には、これは共用という形になると考へておる次第でござります。

○三木忠雄君 そうしますと、この厚木——まあ板付は從来も使っておりますけれども、厚木ですね、あるいは、きょうの新聞ですか、三沢の基地が冬季は県側でも使えるという、こういう何か意見が出ておるようでありますけれども、この厚木の具体的な使用計画、まあ予算には管制塔員等を配置されておりますけれども、具体的に厚木がどういうふうな役割りをし、どういう便数を乗り入れていくのか、その計画を成田の計画とも合わせ

て、おそらく昭和四十六年度からの使用計画がまとまっているのじゃないかと思ひますけれども、この問題についてちょっと。

○政府委員(内村信行君) 厚木の使い方でござりますけれども、厚木につきましては、現在のことろ、なお米軍がどの程度施設を使うかということがはつきりいたしておりません。それはまあいずれ明確になると思います。そこで、私どもいたしましては、少なくとも相当民間航空に使いたいというふうな意思是、先ほど大臣から申し上げましたとおり、持つております。そこで、その使い方でござりますけれども、さしあたり、この前の夏でございますか、去年の夏、一時厚木を使いましたように、羽田空港も非常に手一ぱいでございまますので、さしあたり、成田空港ができますと国際線が移転しますので、羽田があきますけれども、それまでの間はやはり厚木を使わざるを得ないのじやないかというふうに考えております。そこで、この四月ころからは大体二十便からそこらのものが要るのではないか、さらに七月、八月どころになりますと、大体五十便程度厚木を使わざるを得ないのではないかというふうな感じでございます。それから、成田ができました段階におきましては羽田がすきますので、当分の間、民間航空はしいて厚木を使わないでも済むという段階が二、三年続くのではないかと思っております。しかし、それもいまの航空需要の増勢からいいますと、数年を経てまた再び羽田が一ぱいになるであろうというような感じでござりますので、昭和四十九年度、昭和五十年度になりますと再び厚木を使い始める、それでその後相当厚木を、おそらくフルに使わないと民間航空の需要がきばけないのではないかという感じでございますので、大体こういった方向で厚木を使用したいと思いまして、現在防衛庁のほうと相談をしておるという段階でございます。

られたのですね。ところが最近は日航が乗り入れる所をするようになつて——私は、これは当初からわざと計画を変更しなければならないとか、あるいは冬季オリンピックを——札幌オリンピックですね、あれはわざわざ成田空港において、それから新幹線ができるわけじゃない、それから羽田空港まで飛んできて、羽田空港からまた北海道へ行く、こういうようなことは私どもは考へられないと思うのですね、常識でいつても。そういう問題ですが、非常に計画がすきんじやなかつたか。日航が割り込んできて、いま空港公团が大あわてに工事を直さなければならぬ、こういうような美龍空港に対して、もつと国内線と国際線のやはり長期的見通しに立つてこの計画を立てるべきじゃないか、こう思うのですがね。この成田空港の国内線の利用についてはどう考えますか。

よりますと、政府の見解は、米航空四社の沖縄路線はそのまま認めるに、このような方針がまつてゐるような新聞報道もされてゐるのでありますけれども、この問題については大臣どうお考えですか。

○國務大臣（橋本登美三郎君） 御承知のよううに、現在は、これは形式上外国でありますから問題ではありませんが、いわゆる返還になりますといふと、これは日本本土の一部でありますからして、わが国の関係各国との航空協定が適用されることになるわけであります。ただ、問題は、実際上の問題として、はたして沖縄のアメリカの基地が大部分撤去せられ、あるいは企業等も、アメリカの企業が縮小された場合には、はたしてこの沖縄に行くお客様さんがあるだろうかどうだろうかという問題がありますので、この問題は、もちろん、もしアメリカの外国企業側がそれを希望する場合には、これは日本として国益に関する問題でありますから、日本の国益の上から考えてアンバランスにならぬよう、これは外交交渉を通じて処置をしてまいりたいと思います。ただ、実際問題としては、いま申したように、はたして外国航空機がそこまで乗り入れなくちゃならぬかという問題はあるんじやないか。ほんの一的部分の人が行く場合に、わざわざ外国の飛行機が沖縄まで内地の地点から飛んでいく必要があるかどうかという実際上の問題は、これからもう少し具体的な事情を見ないと最終的な決定はできない。外交的に、理論的に、もちろんこれは日本の国益に関する問題でありますから、この国益上のバランスの上から見てそういうような話し合いがあつた場合には、国益の立場からこれは交渉する、こういうたてまえをとるうと思つております。

○三木忠雄君 そうしますと、まあこれは政治的な外交ルートでいろいろ話をされると思うんですけれども、私は非常に奇妙に思うのは、七二年返還になつて、こういう米国の航空会社がたとえ万が一許可して乗り入れるにしたって、いま大臣がおっしゃるよう、便数が少なくなつてくるとか

乗客が少なくなつてくる羽田空港を持つているわけですから、そうしますと、わざわざ—自衛隊が入る関係で私は那覇空港を拡大していくのだろうと思うんですねけれども、七二年の返還までに航空事業として全部終了してしまはどの急ピッチで、約二十億を投じて那覇空港の拡張ということの計画はどういう計画なんですか、これについてちょっとお伺いしたいと思います。

○政府委員(内村信行君)まあ那覇空港に対する沖縄の問題は、これは所管としては総理府でござりますので、こちらから御説明していくかどうかわかりませんけれども、私どもの考えている限り申し上げますと、沖縄は確かに、返ってきますと、これは外国でなくなります。そこで、アメリカないしそのほかの国も国際線がどれくらい入りてくるか、これは疑問でございますけれども、一方におきまして、内地と同様になるわけでありますから、内地との間の交流というものは今後ますます増していくであろうというふうにわれわれ見ております。したがいまして、そういう見地から、やはり那覇空港というものは一つの民間航空の重要な基地といいたしまして拡張し整備していく必要があるんじゃないかというふうに考えます。

○三木忠雄君 そうしますと、那覇空港、確かに国内線は相当ふえるかもしません。ところが、拡大される面積ですね、現在の面積と拡大される面積との具体的な問題はどういうふうになつてますか。実際は、運輸省はタッチしていないということはないはずない。実際上は総理府が所管だといつても、運輸省から調査団を派遣してこの問題を調査し、いろいろ那覇空港、下地島あるいは宮古あるいは八重山飛行場についての具体的な運輸省料がございませんので、後ほど調べてお答えいたします。

○三木忠雄君 では次の段階で私聞きますけれども、このほかに、沖縄の下地島のパイロット訓練場がいろいろ問題になつておる。これも運輸省知らないはずはない。実際上は総理府が所管だと

の計画は、私は持っていると思うんですよ。その計画には、七二年なら七二年までの書写真はできないし、あるいは政府から援助されるにしても、いろいろそれを見通しておつても、空港の問題ですから、いわんや板付の飛行場が沖縄のはうに——いろいろコントロールの問題とか、いろんな関係で那覇空港に集約されてくる話は、私は数多く伺っているわけです。こういう問題から考えますと、那覇空港に対するいろいろな問題というのは、もう少し明確にしておかなければならぬのじゃないか。たとえば那覇空港は防衛局としてどのぐらい自衛隊が使うのか、あるいは米軍の何か一部が使うとか、あるいは運輸省でどの程度使うとか、そういう具体的な計画が私はもう煮詰められているんじゃないか、こう思うんですが、この問題について。

○政府委員(内村信行君) 那覇空港の具体的な計画でございますが、これは実はまだ米軍当局のほうから返還するとも何とも言つてきかないのが実情でございます。ただ私どもいたしましては、これは極力返してもらい、なおかつ、民間航空が使いたいというふうなことで進みたいと思っておるわけでございます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 何か下地島の訓練飛行場の御質問がございましたが、これは御承知のように、沖縄が日本に返ってくるという時点において、沖縄政府のほうで何か一つ沖縄の総合開発の役に立つことはないかということが検討されまして、ちょうどそのころ日本航空がジェット訓練飛行場といふものを十分なものを持っておらないという空気もあつたようあります。そういうことからして、まあ総理府沖縄対策本部が中心になりまして、そういう業者側の希望もあるし、かつまた、地元のほうから、沖縄の総合開発の点から、ぜひ何か開発に役に立つようなものを持つてきたいという希望がありまして、そこで下地島といたしましても、滑走路の両端が海に面しておりますので、たいへんこれは影響が少ない、かつま

た、そこにある部落も非常に戸数が少ないようであります。そういうことからして、一たんその村におきましては満場一致で、ぜひ飛行場を誘致したいという誘致運動があつたのです。その後いろいろ問題がありまして、今度は反対の空気になりましたが、最近になりましてはだんだん事情が変わつてまいりまして、騒音等の大きな問題もないようだということで、われわれの情報で聞いておられますところでは、非常に好転をして、そうして沖縄政府の責任においてこれをまとめる。まとめて上におきましては、日本政府においてこれが訓練飛行場としてひとつ活用してほしいというような考え方があるやに聞いておるのが現状であります。

車を認可していく。こういうような形に米国との間に協議会できまつたそうでありますけれども、こうなりますと、日本の自動車の輸出の問題は非常に公害車という問題で数多く制約されてくるのじゃないか。それと同時に、日本国内においても、やはりそれにに対する対策、あるいは日本の自動車業界においても、やはり国内の自動車においても無公害車の問題に対する計画的な生産というか、あるいはそういう対策を講じていかなければならぬと思うのですけれども、この問題についてはいろいろ検討は進められておるのですか、これについてお伺いいたします。

○政府委員(野村一彦君) お答えいたします。

昨年の十二月三十一日でございましたか、アメリカにおきまして、いわゆるマスキーフ法案というものが成立いたしましたことは、ただいま先生のおっしゃつたとおりでございます。このマスキーフ法案の概要につきましては、私どもその法案そのものを取り寄せまして、目下錦糸研究中でございますが、その概要是先生も御案内のとおりと思いますが、一九七五年におきまして、現在の自動車の排出ガスの排出量を九〇%ほどシビアにするという法案でございます。これの実施につきましては、技術的にも非常にむずかしいと申しますが、これだけシビアなものがはたして現実に排気ガス規制の措置としてできて、そして、それで実際に支障なく自動車が走れるかどうかということにつきましては、専門家の間におきましても相当の論議を呼んでいる問題があるよう私ども承知いたしております。しかしながら、これがアメリカにおきまして五年後に実現されるということになりますと、当初の計画よりも五年早まってこの規制が強化されるということになるわけでござります。したがいまして、日本の自動車メーカーがアメリカに自動車を輸出いたします場合におきましては、当然この法規の適用の対象になるわけでござりますから、これに対応する技術開発を従来よりまして促進しなければならないということは、これはまさにそのとおりでございます。私どもと

いたしましても、自動車メーカーの直接の監督及び——輸出の問題はこれは通産省の所管でござりますが、まあ技術的な研究開発という点につきましては、私どもも通産省と連絡をとつていろいろ今後研究をしていかなければならないと思ひます。ただ一方、国内の自動車につきましても、アメリカの規制というものがこういうふうに厳重になつてきますと、これが直ちに私は、日本がこれに右へならえするというものではないと思ひますけれども、しかしながら、一つの自動車の先進国としての規制がこれだけシビアになりますと、やはりわが国の自動車技術というものについての影響も直接間接にかなりあるものと思います。そういう意味から、私ども前向きにこのマスキー法案を十分研究をして、それが現実に日本においてもどの程度実施できるかということを十分技術的にも研究をして究明していきたい、かよう考えております。

○三木忠雄君 時間がないのでこまかくおきませんが、軽自動車の車検の問題はこれはどういうふうに考えておられますか。運輸大臣、何か業界のほうでは、この軽自動車の車検の問題に対していろいろ抑制があるそうありますけれども、公害問題と関連して、やはり軽自動車の車検は運輸省が取り組んでおると、こういう姿勢が報道されていますが、具体的にはどういうふうな体制でこの軽自動車の車検が進んでいくのか、この具体的な青写真を示されたい。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 先ほどの質問にも関連しまして、私個人の考え方を申し述べたいんです。ですが、マスキーフ法案が十二月の三十日ですか、ニクソン大統領署名で発効しましたからして、これから追いつかざるを得ないのであります。で、私はできると思います、私、技術屋じゃありませんけれども。しかしながら、企業家はやはり、昭和四十五年度の実績をもつてしても、ダウントたといつも二三%輸出が伸びておる、こういう国際商品ですから、これは日本の企業家は思い切って

いたしましても、自動車メーカーの直接の監督及び——輸出の問題はこれは通産省の所管でござりますが、まあ技術的な研究開発という点につきましては、私どもも通産省と連絡をとつていろいろ今後研究をしていかなければならないと思ひます。ただ一方、国内の自動車につきましても、アメリカの規制というものがこういうふうに厳重になつてきますと、これが直ちに私は、日本がこれに右へならえするというものではないと思ひますけれども、しかしながら、一つの自動車の先進国としての規制がこれだけシビアになりますと、やはりわが国の自動車技術というものについての影響も直接間接にかなりあるものと思います。そういう意味から、私ども前向きにこのマスキー法案を十分研究をして、それが現実に日本においてもどの程度実施できるかということを十分技術的にも研究をして究明していきたい、かよう考えております。

なお、第二の質問の、軽自動車の急速な普及に関するであります。これを一そらの安全を期すために、昭和四十八年度を目途として車両検査を実施する方針をとつております。しかしこれも、昭和四十八年度と一應きめたんであります。が、いまの情勢から見れば私は早める必要がありはしないかと。まあ事務当局から見れば、せんたつてこれはまあ審議会の議を経てきめたものでありますから、責任ある事務当局としてはそう言えないのでありますけれども、私としては、せんたつてこれはまあ審議会の議を経てきめたものでありますから、車検も一年早く——できるなら一年、あるいはそれまでできなければ半年でも、幾らかでも早く車検制度をやつぱり実施すべきものと考えております。なお定期点検制度に対しましても、これも今度の自動車重量税等の問題もありますからして、これらとの関連において従来とは違った形でといいますか、時期的にはもつと積極的な方向でこれの処理をしていかなくちゃならない。あるいはステッカーの標示とか、高速時の安全性に関する試験方法、これらの諸問題もひつくるめてもつと積極的にスピードを上げてやってまいらなければならぬ問題であると考えております。

○三木忠雄君 それで、この自動車の増加の予測ですね、それと軽自動車等においても車検制度を

をしてもらわなければならぬのですけれども、あと四割の人たちに対しては、なかなか民間車もできると思います。また、国としても、これは今後の地方線の問題とからみ合させて、やはり運輸省の所管でありますけれども、技術開発については積極的な助成を行なうべきものだと考えております。

な、第二の質問の、軽自動車の急速な普及に関するであります。これを一そらの安全を期すために、昭和四十八年度を目途として車両検査を実施する方針をとつております。しかしこれも、昭和四十八年度と一應きめたんであります。が、いまの情勢から見れば私は早める必要がありはしないかと。まあ事務当局から見れば、せんたつてこれはまあ審議会の議を経てきめたものでありますから、車検も一年早く——できるなら一年、あるいはそれまでできなければ半年でも、幾らかでも早く車検制度をやつぱり実施すべきものと考えております。なお定期点検制度に対しましても、これも今度の自動車重量税等の問題もありますからして、これらとの関連において従来とは違った形でといいますか、時期的にはもつと積極的な方向でこれの処理をしていかなくちゃならない。あるいはステッカーの標示とか、高速時の安全性に関する試験方法、これらの諸問題もひつくるめてもつと積極的にスピードを上げてやってまいらなければならぬ問題であると考えております。

○三木忠雄君 それで、この自動車の増加の予測ですね、それと軽自動車等においても車検制度を

をしてもらわなければならぬのです。こういう問題もやっとの四割の人たちに対しては、なかなか民間車もできると思います。また、国としても、これは今後の地方線の問題とからみ合せて、やはり運輸省の所管でありますけれども、技術開発については積極的な助成を行なうべきものだと考えております。

な、第二の質問の、軽自動車の急速な普及に関するであります。これを一そらの安全を期すために、昭和四十八年度を目途として車両検査を実施する方針をとつております。しかしこれも、昭和四十八年度と一應きめたんであります。が、いまの情勢から見れば私は早める必要がありはしないかと。まあ事務当局から見れば、せんたつてこれはまあ審議会の議を経てきめたものでありますから、車検も一年早く——できるなら一年、あるいはそれまでできなければ半年でも、幾らかでも早く車検制度をやつぱり実施すべきものと考えております。なお定期点検制度に対しましても、これも今度の自動車重量税等の問題もありますからして、これらとの関連において従来とは違った形でといいますか、時期的にはもつと積極的な方向でこれの処理をしていかなくちゃならない。あるいはステッカーの標示とか、高速時の安全性に関する試験方法、これらの諸問題もひつくるめてもつと積極的にスピードを上げてやってまいらなければならぬ問題であると考えております。

○三木忠雄君 それで、この自動車の増加の予測ですね、それと軽自動車等においても車検制度を

をしてもらわなければならぬのです。こういう問題もやっとの四割の人たちに対しては、なかなか民間車もできると思います。また、国としても、これは今後の地方線の問題とからみ合せて、やはり運輸省の所管でありますけれども、技術開発については積極的な助成を行なうべきものだと考えております。

な、第二の質問の、軽自動車の急速な普及に関するであります。これを一そらの安全を期すために、昭和四十八年度を目途として車両検査を実施する方針をとつております。しかしこれも、昭和四十八年度と一應きめたんであります。が、いまの情勢から見れば私は早める必要がありはしないかと。まあ事務当局から見れば、せんたつてこれはまあ審議会の議を経てきめたものでありますから、車検も一年早く——できるなら一年、あるいはそれまでできなければ半年でも、幾らかでも早く車検制度をやつぱり実施すべきものと考えております。なお定期点検制度に対しましても、これも今度の自動車重量税等の問題もありますからして、これらとの関連において従来とは違った形でといいますか、時期的にはもつと積極的な方向でこれの処理をしていかなくちゃならない。あるいはステッckerの標示とか、高速時の安全性に関する試験方法、これらの諸問題もひつくるめてもつと積極的にスピードを上げてやってまいらなければならぬ問題であると考えております。

○三木忠雄君 それで、この自動車の増加の予測ですね、それと軽自動車等においても車検制度を

していくか、及び今後予定されたものに対する対策としては、もつと現在の状態から判断して整理すべきじゃないか、こういう幾つかの観点があると思います。これらをひとつくるめまして、できるだけ早い機会——といいましても一月、二月じゃ結論に到達できませんが、なるべく早い機会にこれらの点において総合調整を行なった上で、やるべきものはやる、やらなくていいものが出てくればこれはやらない、こういう点はやはりはつきりすべき時期がだんだんと近づいてきておる、かように申し上げてよろしいと思います。

つながっていくという、その使命を發揮することにあると思います。しかし、それを運営することによって生ずる赤字につきましては、これはいかに能率的な運営をしても、国鉄の企業の範囲外、国鉄の努力以上の問題でありますので、その赤字の手当てについてはこれは別途お考え願いたい、こういう考え方であります。

○三木忠雄君 大臣にもう一つ伺つて私は終わります。

利だというものについては道路に変える、こういうう措置も講じていかなければなりませんが、これらは考え方によつては枝葉末節だと。問題は、根本的に、国鉄の財政に対する国はどこまで奢るのだと。そして、独立採算制とはいうけれども、こういう程度の助成はするがそれ以上は独立採算制でやるべきだという歯どめにもちらん独立採算制は考へざるを得ない。そういう意味において、これはやはり考え方を新たにして、国鉄のいわゆる国土総合開発における使命と、それに対する国がバックアップすべき点をもう少し明確にして、その上において、新線等の建設について、こ

地方団体もめんどうを見るべきじゃなかろうか。たとえば官厅あるいは国会でもそうですが、これはいわゆる固定資産税がかっておりません。ところが、国鉄は、御承知のようにこれが公社という形勢に移ったために、かつて鉄道省時代にはこれはからならなかつた固定資産税が、公社という形勢に移つたために、固定資産税じやありませんが、それに相当する金額を取られておる。こういうことを、これは政府も考えなくちやならぬ。国会自身もひとつ考えてもらいたいと思うのですね。そうして、そういう問題が、やはりこれが国鉄の運営に回されるならば、いわゆる地方交通線

国鉄のほうは廃止してしまったわけです。鉄道建設公団のほうは、これはああいうようなことをやついるわけです。やはり行政のひすみをもう少ししつかり見詰めていかなければ、国民から笑われてしまうのじやないかと思うのですね。確かに鉄道は敷いたところが、鉄道建設公団は一生懸命敷いたけれども、国鉄は汽車を走らさない、現地住民は必要だと思っていろいろと要望したわけだろうし、ところが、いつまでたっても汽車は走らない、十億円もむだづかいになつてゐる。こういうケースが各所にあらわれてくると思うのです。こういう問題については、国鉄はどう考へてゐるわけですか。

はり大臣が鉄道の再建計画とあわせて、あるいはその前にこの問題をすつかり片づけなければ、これはやはり再建計画なんか私は成り立たないのじゃないかと思うのですね。これはほんとうに国鉄の財政計画の抜本的な改正は急にはできないでしようし、本年度の予算ではできないでしようし、どういうふうな見通しで今後の国鉄を立て直していくのか、あるいは新線建設あるいはまた赤字線の問題、この問題にどう対処していくか、最後に大臣に伺つて、私は質問を終わりたいと思います。

○國務大臣（橋本登美三郎君） これは大和委員あるいは瀬谷委員の質問にも答えましたが、まず原則論として、やはり国鉄の使命というものを、わ

○瀬谷英行君 関連。
大臣の話で、やるべきものはやる、やるべきではないものはやらない、これはあたりまえの話ですよ。問題は、三木委員が指摘したのは、いま戻線をつくっているわけでしきう、その中にじゅんじゅんもうかる線なり黒字線があるのでしょか、一体。ないのでしょう。そうすると、その手書きはどこが引き受けるか。これはもう、使命は終わったのはどうとかこうとか言われておる、使命が終わったものだつてなかなか切れない、いまつづいていぢりまゝ、走書が冬つてこひ冬つらよ、

の赤字といふものは、どう歟大な赤字じゃないのです。極端に言うならば、去年の國鉄が示した数字で言はならば、二千六百キロですか、その間ににおける運営上の赤字はわずかに百五十億にすぎない。ところが、いま國鉄が地方納付金として納めておる金は、やはり百五十億円前後の金を納めておるのであります。こういう総合的な点をお互いに虚心たんかいに考えれば、こんななわ張り根性で、もらった金は絶対に出さないので、こういうことをして、しかも國鉄がやつていいける、こういう考え方を持つておったんだじゃ解決のしようがない。したがつて、われわれは、政治の原点に立つて、そうしてやっぱり総合的にこれを見直していく、こういう姿勢をつくりよどいていきたい。そのため

○説明員(山田明吉君) 基本的な考え方はいま運輸大臣がお述べになりました点につきると思いま
すが、いわゆる新線建設につきまして、その練が赤字であるかどうかという問題と、それからそれを国鉄の手で經營したときに発生する赤字をどう處理するかという問題と、これは問題は二つあると思つております。

われわれが国を開発の上に与える使命といふものを
考える必要がある。たとえば東海道新幹線は、大
体それだけの計算から言うならば四割くらいもう
かっているでしよう。しかしながら、その他のに
わゆる赤字線をその収入で一部分をカバーしてい
る。こういうような全体的なものにおいては、一
部の利用者があるいは高い料金だと言うかもしれない

くでしるは、何が出来、たがえられたい
というより、これから上がるのだ。その赤字
というのは一体国鉄にそのままよわせるのか、それとも政府がめんどうを見るのか、これはどう
かということになるのですよ。それは当然は「
きりさせなければいかぬと思うのですが、その占
はどうなんですか。

それで前段の、赤字が必至である、赤字になるから國鉄として運営すべきからざるものという、そういう考えはございません。大臣がその点について詳細にお述べになりましたように、やはり国土の総開発という性格から、あるいは先行投資的な性格の線もございましょうし、あるいは将来その線が旅客あるいは貨物の誘發として主要幹線に

合開発の上から見てやはり無理からざる措置だらうと思います。しかし問題は、そういう幹線ではなくして地方交通線、しかも国鉄としては、いまは使命が終わつたという線はどうすべきかといふことは、先ほど来お話ししましたように、あるいは地方鉄道公社なり、どうしても道路のほうが便

○國務大臣(橋本登美二郎君) かなり細緻といふ
えど、大部が地方的な役割りを今後とも残してやつていかなくちやならぬ、ただしこれは赤字である、そういう線があると思います。そういう線につきましては、もちろん、これは地方といふども国の一端でありますからして、國もめんどうを見なくちやいけない。だが同時に、私は、やはり

○濱谷義行君　地方自治体にもし、わざわざお見えになつたことはありますね。

○國務大臣(橋本登美二郎君)　じょつてもらいたいといつたことですね。

○委員長(鬼丸勝之君)　本日の調査はこの程度にとどめます。

本日はこれにて散会いたします。

第十部 運輸委員会會議録第三号 昭和四十六年二月十六日 【參議院】

午後三時三十九分散会

かに予定線に編入されたい。

三、国鉄はその公共的性格からして、国家的観点

五項中「認定の基準」を削る

一月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

(第一号) 一、総野線国鉄新線建設予定線編入に關する請願(第一四号)
一、鹿児島本線南荒尾駅等の停留所化反対等に關する請願(第三五号)

本線は、都市と農村間の効率的な共存を図り、地域産業の開発基盤となる路線であり、経済活動の広域化を促進し、地方の産業活動を効率化するため、地域間の時間距離を短縮して、地域住民の生活及び産業の諸活動の機会を増大し、首都を中心とする鉄道輸送需用の増大に対処しうるものである。（資料添付）

地域の所得格差は正、国民的水準の確保という
国家的要請を達成するよう配慮すべきである。
一月三十日予備審査のため、本委員会に左の奏件
を付託された。
一、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案
一、道路運送車両法及び自動車検査登録特別会
計法の一部を改正する法律案

車分解整備事業者（当該事業場について運輸省令で定める種類の優良自動車整備事業者の認定を受けた者に限る。）であつて」を「自動車分解整備事業者の申請により、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場であつて、自動車の整備について前条第一項の運輸省令で定める基準に適合する設備、技術及び管理組織を有するほか」に、「選任すると認められるものについて、事業場として選任して貰うことを」を「選任して貰うことを」に改めた。

國鉄青梅線の改善計画推進等に関する請願
請願者 東京都青海市而向一、四六三

鹿児島本線南荒尾駅等の停留所化反対等に

言題考 東東都言相合の同一 四

請願者 熊本市九品寺五ノ六ノ一六熊本県

紹介議員 阿部 憲一君
国鉄当局が示した青梅線の改善計画の推進を図られたいが、駅の無人化計画については撤回されたい。

紹介議員 高田 浩運君
議會議長 倉重末喜

一、国鉄当局の計画は、東京直通電車の増強、新

阿蘇白川の七駅の停留所化と前記各線にかかる大
野下、肥後伊倉、湯前及び高森の四駅の義務委託並

日鉄三局の話題は、東京方面の地勢、新型車の投入、車両の増結等、沿線住民の要望事項が取り上げられている。

野田、肥後有倉、湯前及び高糸の四駅の業務委託並びに官原線肥後小国ほか三駅の貨物集約を昭和四十六年二月から実施しようと計画しているが、之

二、当計画には、当市内についてみると総數十駅のうち六駅までも無人化しようとしているが、

理由　　これらを従来どおり存続されるよう強く要望する。

この区間は、小中学校児童の利用が多く、人命尊重の精神からみても、これら利用者の安全を確保することは、列車運行管理者として当然の義務である。また、駅舎、ホームおよび周辺の管理、保全の面、さらには万一の事故に備える体制からみても駅職員の配置は欠くべからざるものである。

一、国鉄当局の今回の措置は、昭和四十四年度末で累積赤字四千億円をこえる国鉄の財政再建措置の一環であることと思料するが、現在、これらの路線が果たしている役割は大きいものがあり、とくに停留所化による駅の無人化は沿線地域の開発発展を阻害し、地域住民の利便をそなへておらず、トーキーは、(略)

第一四号 昭和四十五年十二月二十八日受理

二、これらの路線の沿線地域は、現在、新産業都市建設促進法、低開発地域工業開発促進法、山

請願者 千葉県松戸市根本三八七ノ五松戸
行義 公云 請外二五名

村振興法、過疎対策緊急措置法等に基づいて開発が進んでいます。一方で、自然災害による

紹介議員 渡辺一太郎君 市長 桜本清外十五名

発を進めているところであります。国鉄はこれらの地域の基幹的かつ安定的交通施設である関係

千葉県市川・松戸・流山・野田から茨城県境町を経て栃木県小山に至る鉄道（総野線）を、すみや

上、駅の無人化をはじめとする大幅な機能縮小は、沿線地域住民にとつて死活問題である。

のについては、この限りでない。

第九十四条の八第二項中「若しくは優良自動

車整備事業者」を削る。

第一百二条第一項の表に次の一号を加える。

〔十一〕 指定自動車整備事業の指定を申請する者
〔十二〕 一件につき六千円

第一百二条第二項中「又は第七号から第九号まで」と「第七号から第九号まで又は第十一号」に改める。

第一百三条第一項中「第九十四条の四第三項」を「第九十四条の四第四項」に改める。同条第六百十一条第三号中「第九十四条の四第一項」を「第九十四条の四第三項」に改め、同条第六号中「第九十四条の四第三項」を「第九十四条の四第四項」に改める。

（自動車検査登録特別会計法の一部改正）

第二条（自動車検査登録特別会計法（昭和三十九年法律第四十八号）の一部を次のように改正する。附則）

この法律は、昭和四十六年四月一日から施行する。
第一条中「登録」の下に「並びに指定自動車整備事業の指定」を加える。
この法律は、昭和四十六年四月一日から施行する。

二月五日本委員会に左の案件を付託された。

一、東北新幹線のうち東京・盛岡間の早期着工に関する請願
一、病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願（第一三五号）
一、病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願（第一五〇号）

第一三五号 昭和四十六年一月二十六日受理
請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一岩手県
議会議長 千葉一

東北新幹線のうち東京・盛岡間の早期着工に関する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一岩手県
議会議長 千葉一

紹介議員 岩動道行君
東北新幹線のうち東京・盛岡間を全国新幹線鉄道整備法に基づく第一次の基本計画に組み入れ、最も

優先着工するとともに、建設に要する財源の確保を図られたい。

理由

東北新幹線の建設は東北地方における地域開発を促進し、国土の均衡ある開発を進めるうえできわめて重要な使命をもつものである。本県としては関係県と相携えてその早期実現のために積極的に協力する所存である。

第一一〇号 昭和四十六年一月二十六日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡黒瀬町丸山一、〇四五上北順一外九百九十九名

紹介議員 野坂参三君

第一一〇号 昭和四十六年一月二十六日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡黒瀬町丸山一、〇四五上北順一外九百九十九名

人は死ね」と言わんばかりの、新幹線ルートには絶対反対である。

付託された。

二月九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託する法律案

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

二月九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託する法律案

第二三四号 昭和四十六年一月二十九日受理
東北・上越新幹線の起点を上野駅とするに開する請願

紹介議員 安井謙君

請願者 東京都台東区東上野四ノ五ノ六台
東北・上越新幹線の計画策定に際し、これらの起

点を、ぜひとも上野駅に決定するようになされたい。

理由

一、上野駅は明治十六年開設以来八十有余年、東北・上信越地方を結ぶ幹線鉄道発着駅の一大ターミナルとしてまた、首都東京の北口として、その重要な機能を果たしている。このような上野駅に、新幹線の起点を設けることは、輸送のスピード化が要求される今日、在来線の関係ともあわせて、その利点是非常に大きくかつ重要ななものである。のみならず、鉄道の起点は、都心地にあることによつて、利用者の便益を増大し、最大の効果を發揮する。

二、都市計画の一環として台東区がになつてゐる再開発計画は、上野駅を新幹線のターミナル駅として計画中であり、もし、上野駅の新幹線起點が実現しない場合には、計画に、非常に大きな影響がある。

第二八六号 昭和四十六年二月一日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡西条町寺家 大内恭子外九十九名

紹介議員 藤田進君

第二八六号 昭和四十六年二月一日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡西条町寺家 大内恭子外九十九名

第二八七号 昭和四十六年二月一日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡西条町乃美尾 上原俊夫外千名

昭和四十六年二月二十五日印刷

昭和四十五年二月二十六日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

H