

第六十五回国会 参議院内閣委員会会議録第十五号

昭和四十六年四月二十七日(火曜日) 午前十時五十二分開会

委員の異動 四月二十三日

永野 鎮雄君 補欠選任 八田 一朗君

出席者は左のとおり。

委員長 田口長治郎君

理事 塚田十一郎君 安田 隆明君 足鹿 覺君 上田 哲君

委員 源田 実君 佐藤 隆君 長屋 茂君 山本茂一郎君 渡辺一太郎君 矢山 有作君 峯山 昭範君 岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君 國務大臣 中曾根康弘君

政府委員

防衛庁人事教育局長 江藤 淳雄君 運輸大臣官房長 高林 康一君 運輸省港湾局長 栗栖 義明君 運輸省鉄道監督局長 山口 真弘君

事務局側

常任委員会専門員 相原 桂次君 防衛庁防衛局運用課長 福田 勝一君 法務大臣官房訟務部長 香川 保一君 運輸省自動車局整備部長 隅田 豊君 運輸省航空局技術部長 金井 洋君 運輸省航空局技術部乗員課長 小池 正一君 日本国有鉄道理事 原岡 幸吉君 航空公害防止協会専務理事 丸山 孝友君

参考人

航空公害防止協会専務理事 丸山 孝友君

本日の会議に付した案件 ○参考人の出席要求に関する件 ○運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(田口長治郎君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

運輸省設置法の一部を改正する法律案審査のため、本日参考人の出席を求めるとし、人選については委員長に御一任願いたいと存じますが、さよう決することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり ○委員長(田口長治郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田口長治郎君) 運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑の方は順次御発言を願います。 ○足鹿君 恐縮であります。足腰を痛めておりますので、政府委員の方もどうかおすわりになって、政府委員の方もどうかお尋ねをいたしたいと思っております。

航空行政全般並びにタクシー、私鉄の問題についてお尋ねをいたしたいと思っております。航空行政の問題につきましては、防衛庁長官がお越しになりましたから、関連する事項がありま

すのでお伺いいたします。 端的に申し上げますが、ゆうべのテレビ放送によりまして、大阪タクシー業界は、大幅のタクシー運賃の値上げを決定し、政府にこれを認可を求めると伝えております。申請の理由、値上げの根拠、それが連鎖反応を起こし、各大都市に影響することは疑う余地がありません。東京その他もすでにその動きもあるわけでありまして、すでに昨日の衆議院においても、市外通話の時間制限あるいは電報料金の改定等、相次ぐ値上げが政府みずからの責任において行なわれております。こういう状態になりましたら、物価抑制を大義名分にしておる現内閣としては、自己矛盾もはなはだし

いと思えます。したがって、大阪の動きは全国的な動きに関連する重大な問題と考へますので、この状況について現在はどうか。そしてこれに対応する運輸省の態度、方針について伺いたいと思っております。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生から御質問がございました大阪のタクシー料金改定の問題でございますが、先ほど先生からそういうお話が私どもの官房長にございましたので、私もさっそく本省を經由いたしましたので、私どもさ

ころでは、正式な申請として昨日報道されたとい

いますような改定が大阪地区であったかどうか、まだ確認いたしておりません。正式な申請は、したがってまだ出ていないものと確信いたしてお

ります。 それから一般的な情勢で申し上げますと、タクシーの運賃改定につきましては、政府全体の方針、それから大臣の御指示に基づきまして、私も極力これを抑制することによってやっております。ただいまのところ、大都市におきましては東京、それから横浜におきまして改定の申請が出ておりますが、これは地方局におきまして、ただいま申請が出ましたから、これは検討はもちろ

ないたさねばなりませんので、検討いたしておりますけれども、私も政府の方針に従いまして、これを軽々に上げるといふようなことは事務的に考えられませんが、現在はそのような進行状況でございます。大阪におきましても、したがってまだ正式の申請を受理してはおりませんが、従来の方針に基いて処理をする、こういう考え方でいきたいと思っております。

○足鹿君 まことに抽象的で満足できません。検討中ということですが、ことしの米価に見られるごとく、農民に対しては三カ年間の米価を据え置くと、こういう血も涙もない残酷な政策を政府は一方おとりになっておられる。しかるに業界その他の方面については、そのときには検討と言われませんが、ある冷却期間を置いていつもお上げになっておられる。このようなことでは物価抑制の名分に反すると思っております。

大臣に、この点については政治家としてやるの

かやらないのか。大阪の状況は、ニュースで報道しておるものがどうい内容のものであるかという事は、陸運局を通じてすぐわかるはずであります。この値上げの内容、根拠等を後列正式に御発表願いたい。どういことを言っておるのか、ニュース社がこれを受けとめておるのに当局がうかつでおられるはずはない。もつと、うかつであるならば、直ちにそれを情報を取集されて、大臣にあなたは御報告になる責任があると思う。いまのような御答弁でありますと、運輸省設置法の審議に支障を生じますよ。

○政府委員(野村一彦君) 私ども、推定でございますが、おそれる関係事業者におきまして関係事業者の会議をやりまして、そうして関係事業者団体としてそういう改定の申請をするということをやめて、そうしてそれを報道機関に発表されたものと思ひます。したがって、そういう業界の決定がなされたならば、それから所要の手続を経て、それで関係陸運局に申請が提出されるということになるわけでございます。通常の状態におきましては、業界団体がそういう意思決定をしたならば、すぐその場において記者会見等により発表されるというわけでございます。申請はまだおそれる事務的な向こうの準備の都合もありません。多少日にちを要すると、こういうふうにして私どもは考えております。もちろん申請がございませうとでございます。もちろん申請がございませうとでございます。私も直ちに当該局から報告があるだろうと思ひますので、これは私も私として情報としてこれをすみやかに確認をして、そして検討を開始するということになると思ひます。

がされたと思ひますが、ただ運輸省当局に対して正式に申請案が出ておられないので、したがってこの確にこのようない理由で値上げを申請した、こういう説明がでない、こういうことをまあ自動車局長からお話を申し上げておるわけでありませう。そこで、この物価問題は、足鹿さんも御承知のとおり、非常にむずかしい問題であります。ことにタクシーといふものにつきまして考えますといふと、とにかく生産性の向上、合理化といふもの非常にこれは少ない部面でありませう。ほとんど大部分が労働賃金及び管理費の増高並びに原料であるところのガソリン、こういう問題が直接にやはり経営実態に影響してくる。これを大型化にして、そうしてたくさんの人を乗せれば収入がふえるという性質のものでもありません。また、一人の運転手をおそれる以下にすることもできない。こういう意味においてタクシーの近代化あるいは合理化といふものは非常にむずかしい。その点他の業種と違ひまして、いろいろの問題が包蔵しておるわけでありませう。しかし、お話のように物価問題に占める地位は必ずしも少ないものではない。したがって、これは交通機関全般について申し上げることができるところですが、その中でタクシーの占める地位も相当、大衆的な交通機関としては大都市においては最近重要な役割りを占めておる。ところが、たゞいま申しましたような値上げの申請が出てまいりませうゆえんは、サービス業——一種のサービス業でありませう、サービス業といふものはなかなか生産性の向上の面では非常にむずかしいところがある。農産物資においても同様であります。いろいろ農民各位の非常な努力によつて生産性がここ数年来向上してまいりました。これには私は限度があるだろうと思ひます。そういう意味において物価問題を考える場合において、再生産のかなりひんぱんな、再生産のいわゆる物価の問題とサービスを中心としたものの価格の問題、あるいはサービス料金、こういうものはやっぱりもの考え方からしてある程度これは別個な異質なものとして検討していかねば

ばならぬ、こういうふうな考えております。しかし全体の物価政策の上から考えて、これをどう抑制していくか、それ自体で抑制することが困難な場合に、これを今度は国家機関なりあるいは国家関係機関なりで、そのコストを上昇せしめないような措置をどう考へるか、これは非常な根本問題であります。そういう意味において、タクシー問題も現状は、いわゆる業者が言うように非常に困難な状態である。これがストップすることは、もちろんこれは大衆の足を奪うことでありませうから、どうにでもなれといつてほつておける問題でもありません。しかしながら、申請内容がどうい状態でありませうか、申請がございませう、これは放置するわけにはまいりませう。当然これは許可するしないは別問題として、審議の対象になるのは、これは法律上の目的でありますから、申請のあったものをこれを審議をしないというわけにはまいりませうので、申請があれどももちろんこれは審議の手続をとらざるを得ない。ただ、その場合にこれを認めるか認めないかは、いろいろの関係から判断してこれはきめる。こういう意味においてはおそらく現下の情勢から考へて慎重に對処してまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○足鹿君 まだ出てないということでありませうから、これ以上大臣に具体的な御見解を伺うという事は一応留保いたしておきます。

このような動きといふものが出てくるその原因の二、三について申し上げてまいりませう。一つは個人タクシーの許可についてですが、一般的に言つて個人タクシーに対してはこれを抑制しておられる、運輸省は。そういう方針をおとりになつておるようになつておられるは推定する。私のごく二、三日来の体験であります。私どもの党に配属されておる自動車も、忙しむために通告しておらないと乗れませんので、タクシーを私どもも利用する場合は非常に多い。そういういたしますと、空車のタクシーが走つてまいりませうから、手をあげてとります。そして乗らうとすると、どちらへと言

うから、こういふ言つたと、いま食事に行きませう、あるいは交代時間です、あるいは油の補給に行かなければなりません、こういうような理屈を言つてすつと出ていつちやう。あなた方は官庁の大臣なり部長ともなれば、専用自動車をお持ちでありませうが、われわれ国会議員は、党へ配属しておるものをあらかじめ申し込んで、そして了解を取りつけて、そして一定の負担金を完納し、五時を過ぎれば夜間の超過料金、あるいは定時前の早朝の場合は超過負担をやつておるんです。したがって手続もめんどうだし、タクシーを利用する場合は非常に多い。ところがいま言つたような方向のところへ行けと言つと、どちらへと言つたら、こういふ言つと、すつと行つちやう。そのあと二、三台個人タクシーがまいりませうから、手をあげると言つて、行つてくれと言つと快く行つてくれる。これは私も体験ですから、あなた方は御経験がないでしようが、一般庶民の場合にはそういう場合が多い。それから料金も正確である、メーターも正確である。同じ場所へ行つても個人タクシーのほうが親切であり、料金も正確である、適正である。こういう交通ラッシュがもたらした結果は、会社へつとめておる者は歩合制でありますから、半分が固定給、半分が歩合制だと聞いておりますが、個人タクシーの場合は自分で自動車をまかない、自分で経営しておるわけでありませうから、歩合もへつたくれもありません。したがつてきつめて良心的な個人タクシーが大部分であります。たまにはまた間違つたものもあるかもしれませうが、私のいままでの経験ではありませう。

こういう個人タクシーについて、一体現在までに年度別に個人タクシーを許可された現時点における台数、目下申請中のものの、本年中でもけつこうですが、月別申請台数、これに対する許可台数、それから個人タクシー制度ができてきてからの年度別申請許可、許可までの日数、これらの資料を本日に当委員会に御提出願えますか。大体

それと同時に、いま私が申しましたような個人タクシーをなぜ抑制するような政策をおとりになつておられるのか、それを伺いたい。

○政府委員(野村一彦君) たいまお話の資料につきましては、さつそくつくりましてお届けたしたいと思います。

たいま御質問のございました個人タクシーの免許の抑制ということでございますが、私も先生のおっしゃる通りに、個人タクシーはサービスの面におきまして、また安全性の面におきましても非常にすぐれておることから、これの育成を助長することとていきたいと思つておりました。従来特に東京等の大都市におきましては、たまたまおりましたものの案件を早急に処理するように昨年の十一月末でございますか、通牒を發しまして、その事務の処理の促進につとめておるところでございます。これが完全に何といえますか、いままでのたまたまおりましたものが片づきますのは、残念ながら、東京におきましては今年じゅうぐらいかかりますが、それが正常の状態になりますれば、申請から免許までの期間三、四カ月で結論を出すというようにしたいと思つてやっております。

資料につきましては、さつそくつくりましてお届けたしたいと思います。

○足鹿巖君 大臣、ひとつ御所見を承りたいのですが、あまり大臣も足には御不自由なからうと思つては、相当の御年齢でありますから、自家用車で始終やっておられると思うのであります。一般庶民は急ぐときにはタクシーにたよらざるを得ない。ところが、最近には特に朝晩のラッシュは非常に激しい。したがって、いま述べたような込むようなところではみんな素通りをされてしまう。われわれ庶民の一人として、議員は公用車を使う場合でもそういう制限がありますから、めんどくさいからタクシーに乗るのです。われわれがそういうことを痛感しておるわけでありませうから。ただ、深夜に銀座で飲み過ぎて、そして乗車拒否を監視庁を動員して取り締まるとか何とかとい

うことは、私は銀座のバーでお飲みになる人が遠方へ帰るのに乗車拒否しようがしまいが、私はそれはたいした問題じゃないと思つて。ごかつてに会社の交際費でお飲みになつて帰る自動車がない、こういうことは通常のことではありませぬ。問題じゃないです。私も朝晩の急ぐときにこのような状態が起きることを遺憾に思つて。これはあけて運輸省と道路との関係、いろいろトラックの乗り入れとの関係、いろいろな調整をおやりになつておられますけれども、許可台数を、会社を押えて、むしろ個人タクシーに切りかえていくべきである、そういう方針をとられるならば、いわゆる一般乗客が個人タクシーを選ぶようになれば、会社のほうも、これはそういうことをしちやたいへんだというので自粛自戒してくるでしょう。何か個人タクシーにいろいろ乗つて聞いてみますと、とにかく、やりたいものは一ぱいあるのだ。だけれども運輸省がなかなか許可してくれないと、不満をいつも表明しております。お乗りにならない方は体験がないでしようが、私もはすべで体験を基礎にして申し上げておるので。国会はそういうすべて庶民の声を行政にいかにか反映する。かきわめて小さいようなことでもありますけれども、これが行政の上に実効をあげないようなことでは意味がないと思つて。

大臣、個人タクシーについて、何か私がいま述べたことについてお感じになり、将来もつとスピードアップして、申請の出たものに対してはすみやかに許可するような御処置は講じていただけたいものでしょうか。

○國務大臣(橋本登英三郎君) 私もタクシーに乗る機会が非常に多く、一日一回の割りに乗つております。自家用車を持っておりませんので、ことに個人的な私用の場合にはタクシーを利用しておりますから、一日一、二回はタクシーに乗つております。私は、タクシー問題は非常に重要な問題でありませうから、就任以来、タクシー研究班を運輸省内につくらせまして、そこでこの問題の検討を進めてまいつたわけでありませうが、先ほど自動車局長がお話し申し上げましたように、半年以上かかりましたけれども、十二月の初めにいわゆる改善案を決定いたしました。そしてこれが審査の非常な簡素化をはかる。従来、私がいろいろ省議等で指摘しておるのですが、従来と申しますか、従来は非常にめんどろな審査方法がありまして、私はその材料を持って省議でもつて一々職員に――省議のメンバーにも質問をした。こういうことではどうしてこういう簡単な事業に対して自分で申請書が出せない。三万とか四万という金を出さなければ申請書が出せない、そういうようなことは間違ひだ。そこで、自分で紙に書き込んで出せるような徹底的な簡素化を行なえ、こういうことできまされたのが昨年の十二月ですが、十二月の下旬にきまりました。一覧表によつてこれに書き込めよ、こういう制度に改善をしたわけでありませう。これがだんだんと効果があらつてまいりましたからして、おそらく本年中には相当の効果があらうと思つております。

そこで、個人タクシー及び法人タクシーを含めて、おそらく四十五年度、昨年度におきましては、東京とか大阪というような大都會ですが、東京におきましてはほとんど法人タクシーの増車はありませぬ。個人タクシーはおそらく去年だけで二千台をこえて許可をいたしております。法人タクシーはほとんど一台も認可をいたしておりませぬ。また申請もないのであります。したがって、いま個人タクシーの総数は一万をこえております。

問題は、先ほどもお話が出ましたように、せんだつてのいわゆる東京における個人タクシー及び法人タクシーの料金改定の申請は同時に出席しております。決議したのは個人タクシーのほうから先に決議をされております。こういうところから見ますと、どうも個人タクシーと法人タクシーとを問はず、現在の料金制度では非常に困難である。個人タクシーをふやせば、それで個人タクシーの人は収入がふえるかという、必ずしもそうはいかない。いま大体の様子を調べますというありまして、私も足鹿巖さんのお話に全く同感でありまして、酔っぱらつてどうこう文句言うのはどうかと思つて、それに對しては寛大な考え方を持つべきだと思つて。ただラッシュ時間、お話のようになかなかタクシーが拾えない。私もそういう場合にたびたびつかつておりますが、現在大体、個人タクシーと法人タクシーとを問はず、タクシーの乗車効率はおそらく六〇%をこえておると思つて。六二、三%ないし六五%になつておると思つて。これは従来経験から考へまして、平均が六〇%をこえる、少なくとも六二、三%になるといふことは、ラッシュ時においては相当空車が足りないということなんです。大体、従来の調査からいふならば、五〇%ないし五二%程度のいわゆる乗車効率であります。と、ラッシュアワーにおいてはほとんどいわゆる空車を見つけないことはできない。そういうふうな五〇%前後にまでいふゆる車をふやすという方針は、運輸省としてもできるだけその方針をとつて、したがって、個人タクシーの申請に對しては急速な処理をはかつております。しかし、御承知のように一応自賠法の問題等があります關係上、また個人タクシーの場合は優良運転手という前提がありますからして、したがって個人タクシーのサービスは非常によろしいのであります。私も個人タクシーを利用する場合がありますが、概して個人タクシーのほうがいいようでありませぬ。もちろん法人タクシーも最近、なかなかサービスがよくなつてはまいりましたが、個人タクシーはなかなかよろしい。したがって、個人タクシーの増車の申請が多いのでありますからして、これの処理については極力一刻も早く処理をするように指示をいたしておりますが、個々面接によつていふゆる認可をする必要がありますので、したがってなかなか、書類だけの審査であれば簡単にまゐりますが、それではいろいろの点において間違ひがあつても使用者に御迷惑をかけませう

ら、そこで慎重な審査をする関係もあって、いわゆるスピード・アップはいたしておられるが、申請してからすぐ直ちに一週間ぐらいで認可をするということもなかなかむずかしい状態でありまして、できるだけ早目にこれは処理するようにという指示をしておりますので、最近では非常にスピード・アップができておると私は見ております。

こういう意味において、決して運輸省としては個人タクシーを頭から抑制するという方針は全くありません。全部これを処理しておる。不適格者はもちろんこれは不許可にいたします。適格者は片っぱしからどしどし許可いたしてまいります。しかし、それだけではいわゆるタクシーの充足率というのはどうしてもこれは間に合わない。結局は個人タクシーも法人タクシーと同じように運賃改定を、値上げをするゆえんのもの、現在の料金制度では個人タクシーでもやっばりいけないうる。こういうことからして個人タクシーについても値上げを要求して申請がなされております。

こういう事情から考えて、やっばり充足率を果たしていくためには適正な料金、これは適正な料金ではないだろうか。物価政策の問題もありませんけれども、物価問題との関連においても考えなければなりません。私はタクシーというものは一つの選択交通機関なんだ。したがって、快適な個人的な輸送を行なう場合に、タクシーの料金が適正な料金を与えるということは私は当然だと思ふ。そのかわりどうしても、簡単な荷物を持たない、あるいは健康な人、まあそう急がない人はバスを利用するなり地下鉄を利用する。どうしても急ぐ人とか、あるいは荷物を持っているというふうな人に対しての補助機関としてタクシーは考えていくべきじゃなからうか。こういう意味においてやはりタクシー等については将来、私はこれをいぎなり改正を行なうという考えではありませぬけれども、根本的には、すなわち地下鉄及びバス、それとタクシーの地位というものは

うあるべきか、こういうことを使用者側も十分に考えてやらないと、タクシーの業者あるいは個人タクシーの人々に対しては親切ではないのではなからうか。ただ、安くしておけばよろしいのだ、これだけではタクシーはふえてまじやせん。そういう意味において、どういうふうな方法でやるなれば合理的にいわゆる料金制度が改正されるか、こういうことで、いま直ちに申請した書類については検討は加えておられませんけれども、運輸政策審議会に私は諮問いたしました。いわゆる大都市におけるところの地下鉄、バス及びタクシーのあり方、タクシーはどう考えるべきか、こういう点をいま諮問をいたして、結論を急がしておるような次第であります。

この結論いかによって、物価問題等も考えなければなりません。私はやはりある意味においては英断をもつて処理して大衆の足を確保する、これくらいの必要がある時期がくるのではなからうか。ただ、これを近いうちに実施するといふわけにはまいりませぬけれども、大きな長期計画に立つてやはり考えてやるということが、個人タクシーあるいはタクシー業者——業者といふところと結局は運転手の収入の問題でありますから、それらを考慮していくべきであらう、かように考えております。

○足鹿君 私は記憶はありますが、だいたい前の本委員会、過疎過密地帯における私鉄、バスを含む私鉄のあり方についてお尋ねを申し上げたことがございます。で、きょうは二つの事例をあげてひとつその後運輸省はどのような対策を進めておられるか伺いたい。一つはこの大都市周辺の過密状態についてでありまして、いわゆる平面的に東京都、その他の主要都市を含む市街地が平面的に広がっていき、そこに私鉄あるいはバスが普及していき、ところが国鉄も間に合わない、私鉄も超満員である。また私鉄、国鉄をつなぐ団地との連絡バスがきわめてうまくいっていない。これはまきれない事実だと思ふ。特に私は名前をあげて申し上げますと、西武鉄道であります。

池袋並びに新宿から発しております西武鉄道の例をとって申し上げますと、先日石神井に——あれは上石神井ですか、大臣のおっしゃるとおりにはタクシーにしょっちゅう乗っておったんじや経済がもたせぬので、私鉄を利用しました。ところがですね、そこから相当な奥地に入らなげなならぬ。そこで雨の降る日でありました、タクシーの来るのを待つておる。風も強い。ところがですね、一向に来ない。タクシーが来ない。たまに来るのは、延々長蛇の列をつくっておりますから、ふるえながらみんながぶつぶつ言いながら待つておる。来た順に乗っていくのに、少なくとも短く十五分、長ければ二、三十分も待たなければならぬ。このごろのように陽気のいいときならばある程度しんぼりはできますが、子供を連れられた御婦人やあるいは御老人たちは全く困っております。われわれももう六十歳をはるかにこえて七十に近いわけでありまして老人の部類であります。たまたまものではありませぬ。ところが、ふしぎなこと、この西武鉄道というものはさくを置いて、この駅の広場の構内にタクシーの駐車場を禁止しておる。流しものが来るのを待つ以外にはない。まことにふしぎな経営をしております。

一体運輸省は私鉄のあり方に対して、過密地帯におけるところのいわゆるバスあるいはタクシーの駐車場の指導、どういう御指導をなさっておりますのであります。少なくとも国鉄の場合は東京、新宿、品川、渋谷というふうな大きな駅には、駅名を入れたタクシーをちゃんと御配置になっておる。公衆の利便に対して御配慮なさっております。私鉄の場合はですね、急激に人口が増加して、相当の距離を行かなければ、荷物もあり、年寄りであり、子供連れの婦人たちはまことに困つちまう。しかも、おそくなつてタクシーは来ない。一体こういうことをお認めになつてよろしいでしょうか。なぜ駅前の広場をですね、いわゆる駐車させて、そうして次々と旅客、交通者の便宜をはかるような行政指導をなさらないのであるか、まことにふしぎであります。一体、私鉄と

は企業利潤だけを追求するものであります。そこへおりてから相当の長時間歩いて行かなければならぬ。若い者ならともかくも、いま述べたような実情のときには困るではありませぬか。いかなる行政措置をおとりになりますか。もつと英断をもつて対処してもらいたい。全く野放しであります。企業追求一途であります。私はもつと、このような状態を起したの過密が来たしたはずの最も大なるものだと思いますので、これは実例でありますから、早急に御措置がいただけるかどうか、解決をしていただきたい、かように思いますが、大臣いかがですか。全くなっております。

○政府委員(野村一彦君) たいま先生の御質問の中で、私鉄そのものに対する監督は、私担当でございますので実情わかりませんが、タクシーについてお答えいたしますと、一般的にはお話のように、国鉄の主要な駅あるいは私鉄の主要な駅等で交通の結着点になっておりますところではタクシーの構内営業というものが行なわれておりますし、私どももそれを御奨励いたしておるわけでございます。国鉄につきましても、国鉄の主要な駅に教社のタクシーが入りまして、そうして国鉄を利用してのお客さんと、それ以外のお客さんのサービスに当たつておるわけでございまして、私鉄の駅におきましても、一般的には国鉄と同じように、主要駅において構内営業をやつておるといふことだと思ひますが、ただいま先生の御説明になりました上石神井の駅につきましても、私たまたま実情を存じませぬので、よく実情を調べたいと思ひますが……。

○足鹿君 西武線はみんなです。ところが、西武におきましては、これは西武とは限りませぬけれども、通常私鉄は鉄道をやっておりますと同時にバスをやっております。それからまた子会社等にタクシー等をやらせておられます。構内営業等はもろんほかの会社もあると思ひますが、その系列下にあるタクシー会社等が主要な駅の構内営業を

は企業利潤だけを追求するものであります。そこへおりてから相当の長時間歩いて行かなければならぬ。若い者ならともかくも、いま述べたような実情のときには困るではありませぬか。いかなる行政措置をおとりになりますか。もつと英断をもつて対処してもらいたい。全く野放しであります。企業追求一途であります。私はもつと、このような状態を起したの過密が来たしたはずの最も大なるものだと思いますので、これは実例でありますから、早急に御措置がいただけるかどうか、解決をしていただきたい、かように思いますが、大臣いかがですか。全くなっております。

やっておりますわけでありまして、ただいま先生のお話を聞いて、私も実は意外な感じがしたわけでございますので、そのお示しの具体的な例につきましては、さっそく実情を調べて御報告をいたしたいと思ひます。

○足鹿巖君 大臣、あまりにもこの私鉄の運営については目に余るものがあります。乗客に対するサービスなどというものはなっていない。いつも国鉄が非難の対象になっていきますけれども、それは私は御努力になつていまして認めます、先日も申しましたように、もっと利潤追求にきゅうきゅうたるこの私鉄の、いま例をあげたこの問題を解決なさるかどうか。現に広場はある。で、その立て看板がおもしろい。バスとの連絡の都合があつて乗り入れを禁止するといつております。バスはバスでちゃんととめる場所をつくつてあります。まだほかへ、来たタクシーを並べておけばよろしい。余地はあります。なくてもまたつくれる。なつていませんよ。それから団地の連絡バスについても、住民がおそくなると五人一組になつて帰る。こういうことをやっておくことも御承知でしょう。一体運輸省は国鉄のみやっておるところではないと私は思つております。運輸行政全般の問題だと思ふ。過密地帯における住民の足をどのように今後確保されるか。これに付帯する設備の充実に對して、私鉄に対する行政指導をなさい。行政指導を實行しない場合には何らかの法的措置を講ずる必要があると思ひますが、大臣、いかがでありますか。

○國務大臣(橋本登美三郎君) お話しの具体的な事実については、私も現場を承知いたしませんので、ちよつと具体的な回答はむづかしいのですが、ただ、おそらく私の知識でもつてすれば、当然駅前タクシーの必要があれば、その申請がなされるなければならぬと思ひます。その申請がなされる申請があつたにもかかわらず、運輸省がこれを許可しないということであれば、これは運輸省の責任であります。あるいはまた駅前タクシーを許可する場合に、その駅管理者の了解を求める必要

がもちろんこれはあると思ひますけれども、それに対しては、これは運輸省から当然これは必要であるという見解を出せばよろしいのでありますからして、したがつてもう一つの条件としては、そこにそういうものを入れる余地があるのかないのかという問題もあると思ひますが、まあ足鹿巖さんのお話では、いわゆるタクシー乗り場をつくる余地はあつたのでありますから、実情を調べた上で、そこでもつて営業をする希望者がいなければこれはけんかになりません。

○足鹿巖君 流しがあるんですよ。

○國務大臣(橋本登美三郎君) だから営業する人がなければしょうがないけれども、流しタクシーというものは、これはそこへ商売になれば来ましようけれども、めつたに來ないお客さまを拾うために——これはタクシー業者は社会事業でありますから、個人タクシーといへども、収入があるかないかという問題がありましようけれども、とにかく実情を調べてみないとわかりません。実情を調べた上で、もし私鉄側がそういうことに対して無関心であり、あるいはそれを制限措置を講じておるならば、もちろん運輸省は監督行政の地位にありますから、それに対して適切な措置をとりますから、さつそくこれは調べてまいりませう。

なお、過密、過疎の地帯における交通問題ですが、これは非常に最近大問題になつてまいつております。ことに過疎地帯における交通、過疎といひましても、従来考へておつたような山村僻地が過疎だけではなくなつて、いまではある大きな地域、大都會は別にしまして、それを除いた地域が、いわゆるこの大きな過疎現象、交通上からいへば大きな過疎現象が出ております。たとへば高知県におけるところのいわゆるバス事業が非常に危殆に瀕しておつて、いろいろこれは指導いたしておりますが、むづかしい問題がある。あるいは岡山においても同様、その他数県においてもそのような問題が起きております。これは単なるいなかのほうの自然の過疎地帯ではなくて、全体の

過疎地帯としてこれは考えざるを得ない。ということ、一つは御承知のようにマイカー族がふえてきたということ、もう一つにおいては通勤ラッシュにおけるところの交通量が增大して、それ以外の時間は非常に過疎交通の状態になつておる。それがために一般企業としてはこれは成り立たない。一般企業だけではない。国鉄ですらもいまは成り立たなくなつて問題を提供しておるわけでありませう。したがつてこの問題は、単なる運賃問題や、そういう問題を解決ができません。あるいは団地に対する深夜バスの問題も、これも単純にいわゆる料金だけの問題では片づかない。料金だけならば、二倍も三倍も料金もらわなければできない、こういう問題があります。

交通問題をとらえる場合に、私は私企業であるところと公企業であるところ、これは私は分けて考えるべきではないと思ふ。私企業でありましても、やはり政府の監督のもとにおいて料金が一応決定され、あるいは抑制をされております。したがつて交通企業に關しては、公企業で行なつておると私企業で行なつておると、彼らは同じような立場に立たされておるわけでありませう。したがつて、交通関係から考へますと、こういうふうな立場に立たされた過疎地帯あるいは特別な地域あるいは特別時間、こういう問題に對して政府なりあるいは地方公共団体が、これに對するどういふような考へ方を持つべきか、こういうふうな時代に私は入つてきたのではないだらうか。ただ漫然としておまへら交通事業だから、たつた一人か二人であつても運べると、こういうわけには實際に上まらぬ。そういうふうなわけでは、たつた一人か二人であつても運べない状態をつくつてやらなければ、これは無理だといふものでありますから、こういう場合においては、全体的ないわゆる立場から総合的にこの問題は解決していかねばならない。かように考へて、積極的に目下総合交通体系を進めておる状態でありませう。

○足鹿巖君 いろいろと対策を御検討になつておるようですが、一つだけ私は納得のいかな

い点があるんです。いま西武の例を申し上げましたので、申請がなければいけません。こういうお話であります。その経営しておる西武なら西武自身が、そこへ四、五台を常駐して、そうしてそれがフルに運転をすれば、深夜立ち戻くしたりなどする必要はないので、そのくらのサービスはあつてしかるべきで、大手私鉄は高額の利潤をあげております。ですから申請を待つては流しをとめる余地のあるところはとめさせる。流しのなかなか來ないようなところにはそこへ自分の責任において、いわゆる短区間で五分か十分で、何回も往復するような料金制の自動車を配置せしめる、こういう措置があつてしかるべきではないか。問題はあまり大きな、体系系とおつしやいます。具体的な問題が解決してないんです。かつてはあつたものもなくなつてくる。いわゆる団地が近ければとにかく歩け歩けだ。歩くことは私も賛成ですが、年をとれば、あるいは女のあたちが子供連れの場合なんか困つちやう。旅行から戻つたときの荷物を持った場合も困つちやう。といつて東京あるいは羽田からタクシーを飛ばすというわけにまいりませぬ、なかなか経済上の問題もあつていきませぬ。そこら辺の私は対策というものが欠けておるのじゃないか、それを私は申し上げておる。いわゆる申請を待つては流しをとめる、西武なら西武、東武なら東武、いわゆる足の足のないところのものはそこに専属のものを置いて、そして地域の団地その他の居住者に対するサービスの一環として、正当の料金をとつて、連絡用タクシーを置く、こういう制度は私にとってしかるべきだと思ふのです。

○國務大臣(橋本登美三郎君) いまお話のうちの第一点の、いわゆるタクシー駐車の標識といひますか、それを設けると、これはもう直ちにそういうふうな必要があつて、できておると思ひます。それは調査の上、直ちにそれは実行に移すようにいたします。

第二の問題は、もしタクシーがその付近にない

なら会社をして行なわしめたらよろしかろう、こういうことではありますが、これについては実際上引き合問題等もありましようが、いま検討しておるの、これは法律上の関係が出来ますけれども、たとえばタクシーに相乗りを認める、こういうのはいまの法律上の制度ではできないのであります。しかし私は、できないと言っておったんじゃないかたがない。大型バスを運行する場合は、これが運行責任者その他の非常な事情がありまして、五十人乗りバスを動かして十人か十五人では、これはとうてい引き合わないために、たいへんな料金の、いわゆる高額料金をとらざるを得ない、こういうことで、なかなか問題がむずかしい。現在、団地の問題として、深夜バス運行のことをやっておりますが、方々でトラブルがあります。その間の救済策としては、いま足鹿さんのおっしゃるように、タクシーの相乗りを認めて、そこで百五十円か二百円で行くところであれば、五人で行けば四十円になりますからして、そういうことはひとつ考えていきたいというので、実は私は前からこの相乗り制度の問題を検討をされております。なかなかむずかしいことを実際上事務当局者は言っております、それにはいろいろ問題がある。たとえばバスの場合においてはそういう運行責任者とか、いろいろの問題があるにかかわらず、あるいはそういうような場合はどうであろうかという議論がありますけれども、いいことをやる場合に、多少のめんどうなことがありましても私はやっぱやるほうがいいと思っております。したがって、いま足鹿さんのおっしゃるようなタクシーの相乗り制度、これもまあ一日も早く具体化するような方向で検討はされております。

ただ、いわゆるサービスとして適正な料金、適正な収入のものについてのサービスは、これはけつこうであります。国鉄といえども、あるいは私鉄といえども、あるいは私営のバス会社といえども、とにかく犠牲を払ってまではなかなか思はやってくれません。これはやむを得ないと思

います。ことに最近においては、御承知のように、私鉄の場合とか、国鉄の場合、鉄道の建設費、軌道の建設費といふのは非常に高くなつてまゐつておられます。多摩ニュータウンの場合において、いわゆる私鉄の延長がなかなかむずかしいというところは、従来の方式ではむずかしいのではないだろうか、こういうことからして、地方公共団体にも話し合いをつけて、いやしくも三十万、五十万のニュータウンができる場合は、最初から交通をまず考えてもらいたい。それを考えないで、自分だけは住宅を建ててしまった。あとから私鉄が持つてくるだろう、こういうような甘ったるい考え方でやられては迷惑千万だ、運輸省としては、したがって、いやしくもこれを建設する場合には、交通問題をまず前提として、道路と、それから、道路もつて運ばない場合もありましよう。また、しょっちゅう円タクに乗つておつたのではやりきれないですから、私は、軌道をつつ張るならば軌道をつつ張れる状態をつくつてやってもらいたい。建設資金が非常に高騰をして、それから計算した料金を出せばとんでもない料金になつてしまふ。ですから、建設資金に対して、ニュータウンをつくる場合には、当然やっぱこれは考えるべきではないか。

私も万博の関係でおりましたときに、いわゆる北大阪急行鉄道、すなわち地下鉄の延長、これをなかなか大阪市営では、どうしても自分のほうはやりきれない。将来とも赤字をかかえるのであります。からできないというところで拒否されたわけです。しかし、万博にあればだけの人間を運ぶためには、どうしても北大阪急行という地下鉄がなければ、とても万博の足は確保できない。こういうことから、私が中に入りまして、そこで府及び市、それに阪急ですか、これらを加えまして、三者が建設資金を出して、三者が、赤字が出るならば、三者が平等に持つてもらいたい。こういうことで、その急行ができましたために、地下鉄の急行ができましたために、万博は支障なくこの交通ができたわけでありまう。こういううぐあいに、将来と

にもある年月がたてば引き合いかもしれませんけれども、十年、十五年というものは引き合われない。こういう場合に、私鉄に、おまえ無理にやれと、こう言つてもできない相談でありますから、それらについては、当然多摩ニュータウンの場合においても、あるいは将来大きな団地ができる場合に、その交通機関に前もつてやはりこれは相談をしてもらわなければ困る。こういう点については建設省及び住宅公団、その他関係に、私から強く要請をしておる。あとになつてからどうしたんだと言われたつて、これはどうにもならぬ問題でありますから、今後はそういう総合的な施策の上において交通問題も考えてもらわなければ、あとになつてからでは非常な困難な、しかも、一般利用者にはいへんな迷惑をかける。こういう結果になりますので、そのような方策をとつてまいりたい。かように考えております。

○足鹿君 ただいまの運輸大臣の誠意ある御答弁で、これ以上は申し上げませんが、過疎地帯は、私は鳥取県にありますが、高知県も御承知の状態でありまして、鳥取県の場合は、一番大きいバス路線である日ノ丸が今秋、ことしの秋、四五％の停止をもうすので切り捨てを考へている。こういうようなことに対して、運輸政策審議会と技術審議会に分けて、この前の運輸省設置法でわれわれも賛意を表してやつたわけでありまして、早急にこの対策を講じてもらわないと、過疎状態のところも困る、過疎状態のところも困る。つまり橋本さんは官房長官をなさつた、長いことの御経験もあるし、もっと政府自体の総合力と申しますが、あるいは東京都、あるいは今度も大阪であります。革新知事ができました。感情的に對立するものではなくして、これらにもやはりお互い手が手を差し伸べ合つて、そうして地域住民の過密地帯における問題を解決する。今度各地方においても革新市長その他がずいぶん出ておられますが、もつと総合的なものをすみやかにやつていただきたいことを特に要望しておきますが、特に私は全部とは申しませんが、西武鉄道が経営する池袋線、新宿から発車しておる線、全域にわたつて、先ほど私が指摘したような実情について御調査になり、これに対しては実情を文書でもつて御提示を願いたい、なるべくすみやかに。それによつてとるべき措置を御報告なさる必要があると思つて。どうしても御報告に應じない、あなた方が妥当であるとお認めになつてもやらないというふうな場合には、別の機会において、別途の方法でもつて私鉄経営そのものに対する義務づけを、対策を講じてもらう必要があると思つて。これは当然のことです。ですから、それをやつていただくということ、すでに高知県は、高知交通は、すでに破滅寸前の状態であり、私どものところも過疎の原因のために、四五％といえ、これはもう事実上なつていません。もうかるところだけやる、こういうことであるならば、地方公共団体の責任においてやるとか、何らかの措置を具体的にひとつ進めていただきたい。このことを、大臣のただいまの御答弁の趣旨を休し、自動車局長から御説明を願いたい。

○政府委員(野村一彦君) 第一点の西武鉄道の経営にかかります池袋線、新宿線の沿線の構内タクシーの営業の状況につきましては、できるだけ早く資料をまとめて御報告いたしたいと思います。それから、第二の過疎地域におきます路線の休止の問題及びその措置につきましては、私も前々から過疎バス対策協議会というものを県ごとに設けて、いろいろやつておつたわけでございますが、必ずしもその成果は十分でございせんので、今度、四十六年度からは各県ごとに過疎バス対策協議会を置きまして、そして陸運局、それから陸運事務所、県、市町村というものが入りまして、住民の足としてぜひ残すべき路線と、それからやむを得ず休止する路線、あるいは代替輸送に振りかえる路線といふものを、十分地元意向をくみながら區別いたしました。そして残すべき路線については、国としてあるいは地方公共団体として、所要の助成を講ずるといふようなこと、抜本的な対策を講じたいと考へ、すでにその部

分的な検討を促進しておりますので、ただいま先生のお説のように、十分これは前向きに事務的にも検討して、善処できるように考えていきたいと思っております。

○足鹿巖君　そこで、庶民のこまかいお話を申し上げましたが、法案との関連において少しくお尋ねを申し上げます。

空港と航空管制の体制についてありますが、最近、空港の新規施設の運用開始、あるいは運用時間の延長等の実情は、どういふふうになっておりますか。また、これに伴って管制官の人員増が当然必要になってくると思いますが、これに伴って管制官ほどの程度の必要増になっているか。また、一方、毎年退職していく管制官はどのくらいあるか。第三点は、年齢的に管制官として現場的勤務を行なうことが無理ではなされていく者も相当あると思うが、その実情はどういふふうでありますか、伺いたい。局長でけっこうです。

○政府委員(内村信行君)　まず初めの御質問、運用時間の問題でございますけれども、これにつきましては、あの東京国際空港あるいは大阪国際空港の問題、あるいは地方空港の問題、こういったような問題に分かれております。東京国際空港の場合につきましては、運用時間は従来どおりで、増はございません。それから、大阪の国際空港につきましても、これも従来と同様。それから地方空港につきましては、これから人も採れるに従いまして、逐次運用時間は延長したいと思っております。先生の御質問の趣旨とは合わないかもしれませんが、一応御答弁申し上げます。

○足鹿巖君　私が申し上げているのは、航空の安全のために優秀な管制官を十分に確保し、各空港ごとに配置することがきわめて必要だと思っております。そのためには、研修における養成定員を増加し、十分な教育を行ない、高い水準の管制官を養成する必要がありますと考へるのであります。今後、研修所の養成定員の増、教育内容の充実等について、どのような方針をとられる予定でありますか。現状どおりでは納得まいたしません。

○政府委員(内村信行君)　管制官の定員につきましては、大体年々、今回の五カ年計画につきましては、大体年間百名程度必要と思っております。なお、今後航空保安施設その他につきましても、相当、航空の需要増に相応して増加していくかなければならないと考へておりますので、現在この点につきましては、航空審議会におきまして航空保安委員会というものをつくりまして、そこにおいて検討しておりますが、これができると、もう少し少しはつきりしたものができると思いますが、さしあたりのところは、年々百名程度を養成してまいりたいというふうに考へております。

その養成の方法といたしましては、航空保安職員研修所—現在、設置法改正をお願いしております、これが設置法改正ができますと、航空保安大学校ということになりまして、そこにおきまして本科及び専修科、この二つを利用いたしまして、大体百名程度のものを年間養成してまいりたい。さらに、今後、板付の返還あるいは沖繩の問題等によりまして、さらに臨時と申しますか、一時的に管制官をすみやかに養成しなければならぬというふうなことも出てまいります。そういう場合に、この航空保安職員研修所の中の専修科、ここにおきまして訓練を、養成の増員をいたしましてやっておりますというふうな考へております。

○足鹿巖君　運輸事情報告というものをあなた方は御発行になっておりますね。それを読んでみますと、「航空交通の急激な質的・量的変化に伴って管制業務の複雑性、困難性および責任の重大性はますます増大しており、業務を円滑に運用するために多数の水準の高い要員を確保する必要があります」と述べておられますね。しかし、実情はこれに伴っていないんじゃないですか。打つ手打つ手が後手後手ではありませんか。したがって、現在の航空交通の進展に匹敵するだけの管制官等の確保ができていないことを端的にあらわしておる。百名はいつから就業するんですか。どういふふう

に将来を展望して対処なさろうとしておられるのか。

か。

○政府委員(内村信行君)　管制官につきましては、おっしゃるとおり、航空需要が非常に急速に増加してまいりますので、おっしゃるとおり、必ずしも十分にその手当てが整わぬという点もあるいはあるかもしれませんが、しかし、私どももいたしましてはこれに追いつく—管制官というものは航空の安全について絶対に必要なものでございまして、そのために極力この質的、量的な増加をはかってまいりたいというふうな考へておるわけでございます。そういう意味で、先ほど申し上げましたような方法等によりまして養成をしてまいり。ただ、養成をしたものが一年あるいは二年あるいは半年、こういったものですぐに現場に持ち出しまして、ただちに役に立つというものはございませぬ。したがって、そういうことにつきましては、方々の現場に平均的に分散いたしまして、全部オンザジョブ・トレーニングと申しますか、そういうものをやりますと、その間に十分身につけさせるということにいたしました。

一方、管制全体の能力も落ちないというふうなことを確保しながら、この質と量の増加を進めてまいり、需要増に対処してまいりたいというふうな考へております。

○足鹿巖君　政府は、本年の二月に、第二次空港整備五カ年計画を決定されましたね。この五カ年計画によりまして、航空保安要員の確保については具体的に触れておられませんね。五カ年計画に基づいて管制官等の保安要員はどのように充実していくお考えか。いまその一端を述べられたようでありまして、施設だけを整備なさっても、要員が確保されなければ、安全な運航は期せられないではありませんか。人員整備計画を明確になさ

い。

○政府委員(内村信行君)　まことに先生おっしゃるとおりでございます。航空保安施設というものができましても、それを運営する要員がなければ、これは何にもならないのはおっしゃるとおりです。その趣旨を、先般の運輸政策審議会の答申に

おきましてもあらわしていただいたわけでございますけれども、したがって、それにつきましては現在航空審議会におきまして、物的な体制並びに人的な確保に対する体制というものをあわせて現在検討していただいております。で、ただいま申し上げましたのは、大体それまでの間の暫定的な考え方として、一応そういうふうな考え方を保持しているわけでございますが、さらにその答申を待ちまして、しっかりとしたものをもちまして進めてまいりたいというふうな考へております。

○足鹿巖君　五カ年計画に航空保安要員の確保の具体策が触れられていないことは片手落ちといえますかね、中身を充実せずして、形式だけを整えると言われても弁明の余地はないではありませんか。その間の暫定措置だという御答弁であります。その間の暫定措置だという御答弁であります。その間の暫定措置だという御答弁であります。その間の暫定措置だという御答弁であります。

○政府委員(内村信行君)　先般の運輸政策審議会

で御答申いただきました空港整備五カ年計画、これに基づいては、空港を主体にした整備五カ年計画というものが出されたわけでありまして、それに従いまして、先般政府といたしましては、第二次空港整備の五カ年計画をつくりまして、その閣議の了解を得たというふうなことでございまして、さらにその答申の中には、空港整備のみならず、航空路も含めた空港施設の整備が必要である。さらに航空保安体制が必要である。これを航空保安大学校のようなものにしたらいだらうというふうな答申がございました。

て、別途の場でこれは審議してもらいたいということになったわけでございまして、それによりまして、私どもも確かに事務的に怠慢であると言われれば、その辺も必ずしもないとは言いが切れないが、そういった面からまた別の場におきまして、航空審議会の場におきまして、そういったことを十分検討したいし、それによって将来とも耐え得るような案をつくって進めたいというふうな考えでございまして、先生御指摘のような点は確かにございまして、私どももそういう覚悟で進めておりますので、御了承いただきたいと思っております。

○足鹿覺君 そんな御答弁では了承できません。私どもは手落ちである、不十分であるということをはっきり申されて、それに対する対策を講ずる、人員整備計画は何ぼかということをお聞かして、第二次空港整備計画は空港の整備計画だなどという御答弁では、大臣ね、仏つくとって魂入れずではありませんか。私は情けないと思う。新五カ年計画達成のためには保安要員の確保は不可欠の問題ではありませんか。一方、政府は四十七年より第二次の定員削減計画を実施することを決定しております。航空保安要員のこの削減計画を適用することは職務の性格上困難である、適用すべきでないとは私どもが、運輸大臣は、いまちょっと座をはずしておられました。うですが、いわゆる空港だけを整備して、保安要員は計画の中に除いてある、これは審議会でこれからやるんだ。私は一体相互不可分の問題だと思っております。しかも削減計画を立てておられますが、そういうことで一体航空安全、五カ年計画の達成できるでしょうか。何でも審議会にはかかるはかるとおっしゃいますが、私は少し運輸省の対策というものは万全を期しておられると考えませんが、大臣の英断的な御措置を要望したいと思っておりますが、いかがでありますか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 実はただいま御審議を願っておる設置法の改正も、その点を含めてやっておるわけであります。たとえば航空保安大

学校というものをつくる、いままでの設備を拡大強化する、内容も質的にも向上する、また、養成の生徒の範囲も拡大するということで、この設置法の改正の中でそう触れておるわけであります。説明があつたと思ひますけれども、今度の四十六年度においては、本科生が百二十五名、専修科六十二名、特修科百五十七名、計三百四十四名です。もちろんこの航空局としては、五カ年計画の空港整備に伴って当然に人の必要がありまして、その試算は持つております。ただ、毎年、年度年度に予算の計上をはかることになりまして、したがって、いま全体の状況を試算として航空局から説明を申し上げることができると思いますが、ただ私どもは、何といたしても航空は安全が第一でありますから、その安全の度合いと空港整備というものはあわせて行なわなければなりませんし、だいたい最近航空に対する希望が非常に増大してまいっておりますけれども、ただ、使用者側のそういった欲望だけを満足させるということとは、整備のそれに伴なざる場合もありませんからして、その点は十分に調整をとりながら進めてまいりたい、かように考えております。

○足鹿覺君 いわゆる四十七年より第二次の定員削減計画はやるべきでない、かように私は思うんであります。削減をなさいますか、既定方針どおり、その点はどうか。

○政府委員(内村信行君) 私どももいたしましたし、先生おっしゃいましたように航空管制官などというものは、安全上ぜひ要する要員でございまして、空港というものはほとんどふえてまいりますので、この要員というものは、削減どころかふやしていかねばならぬというのが実情でございいたします。したがって、管制官につきましては今年定員増を要求いたしました、ある程度ついております。これにつきましては削減はしてはしくないので、私どもの希望でございいたします。

○足鹿覺君 それではひとつ具体的に資料をお示し願いたいと思ひますが、現在、公共用飛行場は各種合わせて何港あります。そのうち航空交通

管制業務が行なわれている空港はどの程度とどこでございまして、その空港名は、管制業務が行なわれていない空港には管制官は配置されていないのか、いるのか。管制業務が行なわれていない理由は何か。管制業務が行なわれなくとも航空の安全は確保できるか。管制官の不足からやむなく管制業務が行なわれないではないか、かように私は考えます。したがってこの資料を、御答弁では正確を期することができませんので、空港別に御提示をいただきたいと思います。

○政府委員(内村信行君) ただいまここに具体的な資料を持ち合わせておりませんので、それでは先生おっしゃいましたように、後ほど文書をもって御提示したいと思ひます。

○足鹿覺君 新五カ年計画は、地方空港整備あるいは管制施設の整備をはかるということでありまして、おかれておいても、表裏一体、形式と内容の問題でありますから、至急に充実をしていただきたい。特に地方航空路線の需要の増大に対処していくために各空港における管制業務を急速に整備していただく、これを大臣に御要望を申し上げ、御所信を承つて、参考人もおいでになっておるようでありまして、そのほうを先にやりたいと思ひます。大臣、御所見をひとつ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 地方空港の整備は非常に急務でありますから、最善を尽くしたいと思ひます。当然これに伴う管制上の問題もありませんから、管制業務につきましても十分な指導を行なつていきたい、かように考えております。

○委員(田口長治郎君) ただいま参考人として航空公害防止協会専務理事丸山孝友君が出席されております。

丸山参考人には御繁忙のところ本委員会に御出席いただき、ありがとうございます。

それでは質疑に入りますので、よろしくお願ひいたします。

○足鹿覺君 御多忙なところを急いで御出席をいただきまして恐縮であります。二、三お尋ねをいたします。

航空機の騒音、排気ガス対策の一環として、航空公害防止協会というものができておりますが、これはいつまで、現在どのような事業をおやりになっておられるか、どのようなメンバーでおやりになっておられますか、明らかにしていただきたい。政府から受けておられる予算は幾らでありますか。それをお聞かせいただきたい。

○参考人(丸山孝友君) 航空公害防止協会は四十二年の八月に設立いたしました。この財団法人の基金といたしましては、船舶振興会から三億円の補助を受けております。

○足鹿覺君 船舶——政府ではないんですか。

○参考人(丸山孝友君) はい。それでこの基金をもとにいたしました。事業の資金として航空会社からジェット機が東京と大阪の空港に一回着陸すると七千五百回でございますので約七千五百万円の拠出をいただいております。それとNHKから約三千五百万円、その他船舶振興会からの補助金がこの事業のつど約二千万円ほど受けております。

そうしまして、協会の事業としましては四十二年の十月からテレビの減免、受信料の約半額程度、東京、大阪周辺の住民に還元するという事業をいたしております。そのほかに、現在までに、航空公害防止のためにどうしてもやらなければならぬいろいろな航空公害の実態の調査——騒音、振動、大気汚染、黄色落下物あるいはテレビの受信障害の実態、そういうようなもの事業を行なつてまいりました。このような実態調査は、われわれが今後いろいろな施策を行ないます前にこの実態を把握しておくという意味でどうしてもやらなければならぬところでございいたします。

騒音につきましては、東京と大阪について行ないたしました。また振動、大気汚染——大気汚染は現在調査を完了しまして資料を取りまとめ中でございます。振動の調査あるいは黄色落下物あるいはテレビの受信障害、そういうようなものの実態調査を行なつております。そうしてそれに基づいた対策をいたしまして、大阪の桑津地区におきま

て約二カ所、三万平方メートルに植林をいたしまして、現在でき上がっております。また、豊中の勝部地区に高さ三メートル、幅二百九十メートルにわたります防音壁を完成いたしております。そういうように、空港の中で起こります騒音を外部に拡散させないための防音壁、防音林という具体的な防止措置を行なっております。そのほか、航空公害に関する世界の各種の文献調査、資料というものを収集いたしまして、これを翻訳の上各方面に参考資料として配布いたしております。また、航空公害の防止のための指導を普及いたしますために、航空公害防止啓蒙の映画をつくっております。そのほか、参考のためのいろいろな法令集、資料、そういうものをつくりました。また、防音建築の普及指導のためにパンフレットをつくりまして、適宜、講演会などを開いて、そういう指導を行ないたいというふうに考えております。

協会の構成は、会長一名、理事長一名、専務理事一名、業務理事一名、それから理事が六名、監事二名という構成になっております。そうして会長の諮問機関といたしましては、評議員会というものが設けられております。また東京と大阪、兵庫の副知事をお願いいたしまして顧問になっていただいております。評議員の顔ぶれは、東京、大阪の空港長、東京都と兵庫県、大阪府の各公害担当の最高責任者、NHKの営業部長あるいは計画部長、それから東京空港では、関係の大田区、品川区の各区長、それから大阪のほうは周辺の八市をもつて構成いたしております八市の騒音対策協議会というのをごさいます。その構成員の伊丹市長、豊中市長、兵庫県、大阪府のそれぞれ川西、池田市の議長、こういうような方々に評議員になっていただいております。

以上、大体御質問の内容でござります。
○足鹿巖君 役員構成の員数等はわかりましたが、四十三年発足当時から現在まで役員構成には変更ありませんか。

○参考人(丸山孝友君) 当初、新東京国際空港の関係も出てまいりませんでしたけれども、その後の情勢によりまして、新東京国際空港公団の理事であります岩田理事に新たに理事に加わっていただきまして。
○足鹿巖君 会長以下、氏名を明らかにしていただきたい。
○参考人(丸山孝友君) 会長は、船舶振興会の会長であります征川良一でございます。理事長が、航空振興財団の理事長でございます飯野毅夫でございます。それから専務理事が私、丸山孝友でございます。業務理事が、航空振興財団の業務理事をいたしております山根実造でございます。それから理事といたしましては、日本航空株式会社副社長朝田静夫、全日空株式会社社長若狭得治、日本放送協会専務理事の佐野弘吉、日本船舶振興会理事長芥川輝孝、大阪府モーターボート競走会監事征川了平、新東京国際空港公団理事岩田勝雄、監事といたしまして日本海軍広報協会理事長栗沢一男、同じく弁護士の高屋市二郎の十二名でございます。

○足鹿巖君 大臣、お聞きのような状態なんです。船舶振興会から三億円もらっております。お聞きのような事業をなさっております。これは、いやしくも航空騒音をはじめ公害防止協会というものに対して監督、行政指導等は万全だとお考えになっておりますか。
○政府委員(内村信行君) この航空公害防止協会、これにつきましては、ただいま説明のあったとおりでございますけれども、そもそもこれを設置いたしました理由と申しますのは、航空機による騒音被害というものが非常に世間に大きく出てまいりました。昨今でございますので、私もいろいろとしましては、さきに公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律というものを昭和四十二年の八月に制定いたしました。それによって……

○足鹿巖君 あなたの言うのは早口でわかりませんが、もう少しゆっくり、自分だけ承知しても答弁にならないですよ。
○政府委員(内村信行君) 航空公害防止協会、この内容は、先ほど説明のあったとおりでございます。航空機の騒音の問題につきましては、われわれといたしましては、かねてからこれを非常に重要視いたしまして、これに対する防止というものを考えておたつたわけでございます。そこで、昭和四十二年の八月に、公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律というものを制定いたしました。航空機の騒音の防止をはかっておたつたわけでございます。しかし、やむを得ず小回りがかかるという点もございまして、必ずしも万全を期するわけにいかないというところが実情でございました。そこで、これを補完するものとして、先ほどの航空公害防止協会という公益法人をつくっていただきました。それによって、合わせて一体として航空機による公害というものの防止対策をはかっているというのといたしましては、これに対しては、政府と一体として公害防止をはかるものでございます。その趣旨から十分に監督をいたしておるつもりでございます。

○足鹿巖君 この船舶振興会の根拠法は、モーターボート競走法のようですね。モーターボートという結びつきなんでしょうか。政府が当然やるべきことではありませんか。政府が二十二時三十分から六時三十分の間、東京では二十三時から六時の間、飛行禁止になっておりますが、これはジェット機の飛行規制で政府がおやりになる。航空公害防止協会というのは、政府が予算がないから、モーターボート競走法に基づく日本船舶振興会から金を出させる。何だかちがうな感じを受けますね。これだけいわれる公害がやまましとくにこのような方法をおとりになって万全だとお考えになっておりますか。

○政府委員(高林康一君) モーターボート競走会との関係について御説明申し上げます。モーターボート競走法の二十二条の二によりまして、日本船舶振興会が各種の事業を行なうことになっております。それで、同法の二十二条の五におきまして、海事思想の普及宣伝その他のことと同時に、「一般の体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興を図るため必要な業務」を日本船舶振興会が行なうというふうに規定されております。それに基づきまして、この公益を増進するといふ見地から航空公害の防止ということが大きい公共目的でございますので、それに基づきまして必要な出資を行なうという状況でござります。それらの点について、また関係事業団体が、公害防止の観点からいろいろの協力をしておりますという実態でございます。

○政府委員(内村信行君) 先ほど先生のほうから、この団体の中にはいわれる公益を代表するといふふうな者が入っておらぬじゃないかというふうな御趣旨の御質問がございました。これに対して、一応この中の顧問といたしまして、東京都の副知事さん、大阪府の副知事さん、兵庫県の副知事さんにお入りいただきました。それによって、いわゆる被害者の住民の方の代表をしていただくというふうに考えております。
○足鹿巖君 被害者を代表する者であるならば、その騒音の下にあって毎日苦しんでいる住民の代

表を入れるべきではありませんか。そんな間接のまた間接で、一体どこに民意の反映がありますか。第一、モーターボート競走法であげた純益の中から船舶振興会に金を出して、船舶振興会がまた公害防止協会に出すなどという、一体、そういうやり方というものが、今日のこれだけやかましい騒音対策として万全だとお考えになっておられますかどうかということをお聞いているのです。おかしいではありませんか。

○政府委員(内村信行君) 先ほど評議員にというふうなお話がありましたけれども、その評議員の中には、地元である伊丹市の市長、豊中市長、川西市議会議長、池田市議会議長といった方の御参加を願っております。

○足鹿麗君 モーターボート競走法によりまして、この協会は業務を行なおうとするときは運輸大臣の認可を受けなければならぬ。業務の方法等についても同様になっております。モーターボート競走法の二十二条の五ないし二十二条の六に基づいてどのような報告を受け、認可をお与えになっておりますか、資料としていただけますか。

○政府委員(高林康一君) 従来、ただいま先生御指摘になりましたような規定に基づきまして必要な監督を行なっております。それに関する必要な資料等については、至急調製いたしまして提出したいと思っております。

○足鹿麗君 二十二条の七(交付金及び区分経理)「振興会は、第十九条(日本船舶振興会への交付金)の規定による交付金については、左の各号の区分に従い」云々とありますが、専務さんに伺います、毎年どのような経理をなされ、いわゆる予算と決算、業務報告、そういうものを本日お持ちでありませうか、資料としていただけますか。

○参考人(丸山孝友君) あいにくと本日資料を持ち合わせておりませんので、ごさいませう。

○足鹿麗君 急なことでありますから御無理なことと存じますが、あとで創立以来の詳細な予算、決算、それから事業報告等をお届けいただけます

ね。
○参考人(丸山孝友君) 歸りましてさっそく取りまとめ御提出したいと思っております。
○足鹿麗君 運輸省にも、モーターボート競走法に基づいて二十二条の五、二十二条の六等についての規定に基づくものをすべて当委員会に御提出願えますか。

○政府委員(高林康一君) 必要な書類を至急取りまとめ御提出したいと考えております。
○足鹿麗君 大臣にちょっと伺いたいと思います。私は船舶振興会なるものも存じませんし、航空公害防止協会の内容もわかりません。また、モーターボート競走法に基づくその協会の内容も経理もわかりません。したがって、その当否について判断をする材料がございません。それを、資料をいただいた上で別の機会に私はまたお尋ねし、対案について申し上げたいと思っております。いずれにせよ、このようなやり方でもって空港の公害防止が完べきを期せられるやいなや御検討になる余地があるやに私は思いますが、大臣、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) お話しのように、騒音対策は原則として国がこれを処理したややってまいることが当然であり、また、その方針でやっております。この航空公害防止協会の主たる仕事は、NHKと協力しましてテレビ、ラジオの受信障害防止対策であります。したがって、NHKから約四千万円近くの費用が出されておるわけであります。ただ、NHKだけでやれない点がありますので、したがって、いわゆる公害防止協会が、それを中心にしてたとえれば防音壁をつくるというものも、やはり電波障害をある程度防ぐ、こういうたてまえからやっておりますわけでありませう。ただ、船舶振興会がこういう方面に金を出すことはどうであらうかというお話でありますれば、まあ、その船舶振興会の業務規定によりますれば、公益事業について適切であると考えられる場合においてはこれを出し得ると、たとえばガンの防止、あるいはガンの治療施設等に対

して船舶振興会のほうから金を出してやるような例もあります。かなり各方面に、広い意味で公益事業については船舶振興会の利益の中から、いわゆる振興に對しての費用は、これは船舶振興会のほうで船舶振興に必要な金はもちろんこれは優先的に取りまされども、それ以上の余裕があれば、それを一般の公益事業のほうに回していくと、こういうことでやっております。騒音対策費は、御承知のように、これはもう予算で皆さんが御審議を願っておりますからおわかりであります。が、四十六年度におきましても、国の予算として約三十億円を計上しております。四十二年度から四十六年度の予算の総額では、騒音対策費として六十七億円を計上して進めておる。もちろんこれで十分とは考えておりません。より積極的な措置を講じていかなくちやならないと思っております。このいわゆる騒音公害防止協会の仕事は、電波障害を中心にした問題のいわゆる仕事をやっていただいております。かように御理解願いたいと思っております。

【委員長退席、理事安田隆明君着席】
○足鹿麗君 モーターボートが船舶なりやいなやということ、私もまあ判断がつかせませんね。私どもの通念からいいますと、競走用のモーターボートが船舶と、かような通念には該当しないように思いますが、一応法律があるわけでありませうから、これを否定しようとも何とも考えませぬ。ただ私が申し上げたいのは、まだ材料もありませんから、材料をいただいた上で申し上げますが、少なくとも民間航空がこれだけ進歩をいたし急激な増大を見ておる今日でありますから、直接関係のない船舶振興会から出すことも何かふに落ちない。政府自身の公害防止団というものは他にあるわけですね、原文兵衛さんがおやりになったものもありませうし、航空公害防止協会なるものも性格、位置づけというふうなものについてお考えを再検討なさる私は段階が来ておるのではないかと。いわんや航空会社は一文も出してない。言うならば、モーターボート競走協会が一番

の悲喜劇が起きておる。あり金を全部する。私どもは、そのものに対する好ききらいはありますからあえてこの際申し上げませぬ。とにかくギャンブルというものに対する考え方が人々によって違いますから、ここではその当否については私は申し上げませぬ。せめてその罪滅ぼし——と言うと語弊がありますが、

【理事安田隆明君退席、委員長着席】
まあいろいろと違う考え方があつた。モーターボート競走協会がせめての御奉仕、お役に立てばという御意思であるやに思われます。笹川良一君からは、戦没者の法事、法要を営むから出席せよとか、いろいろわれわれも案内をいたしておりまして、信心深い人でもあります。別にそういう人の当否については私は申し上げておるわけではありませぬが、いずれにせよ、政府みずからが、政府の直接指揮監督に従う航空騒音公害防止対策に万全を期せられるべき筋のものであると思つて。また負担についても、政府が予算がないならば航空会社から負担をさすべきでありませう。いずれにせよ、モーターボートの競走協会が資金源になるといふような形は、大臣、適切とは私は考えにくいです。この点については、いわゆる現在の航空公害防止協会というものをやめると言っているのではありませぬ。改組し、あるいはもっと拡大をし、あるいは政府の責任における外郭団体をつくる等々の一連の再検討を私は求めたい。三億円やそこらのモーターボートの水揚げの利益の中からお茶を濁すという段階ではないじゃありませんか。民情によくお通じになっており、心しておられる運輸大臣としては、とくと、この点、御改善になる必要があろうと思つて、御所見を承りたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 騒音対策の問題と電波障害と事情がちよつと違いますが、先ほど答弁しましたように、騒音対策費といたしましては、十分とは言いませんが、四十六年度で三十億円の金を出しております。これで私は十分だとは思いません。かつまた、先ほどの航空公害、これはいずれにしましてもテレビ、ラジオの公害を中

心に考えた方でありまして、NHKとして直接やりにくい、こういう問題もあり、運輸省と相談をいたしまして、NHKからももちろん金を出しておる。かつまた、航空会社も着地料としてジェット一台でもって一千万、年間約六千万の金を出しておるわけでありまして。これはもちろん、これらをはひくくめて国がやればいいかもしませんが、なかなかやっぱり目の届かない問題が、こまかい問題になりますと、限りある人員と限りある予算でありますので、まあ、このような第二的な措置かもしれないんですが、こういう航空公害防止協会の手でやってもらうほうがこまかい点が届くであろう、そういう意味においてこれを進めておるわけでありまして。やり方等につきましても十分に検討して、より多くいわゆる一般の人々のためにような措置を考えていきたいと思います。まあ、モーターボートの益金がこういう面に使われることがどうかという御意見もありましようけれども、公害を受ける人は一般の人でありますし、まあモーターボート、先ほどお話があったように、罪滅ぼしという気持ちもないことではありますまい。その他自転車のギャンブルとか、そういう問題につきましても、私は、現在でも一部社会事業に出されておりますけれども、もったと思いついてああいふギャンブルからの収入は社会福祉事業等に出すようなことがあっていいのではなからうか、こう考えておりますが、まあこれは社会福祉事業とも少し事情が違いますけれども、しかし、一般の地域住民の受ける被害というものからいえば、それに類するものとして公益事業の中へいわゆる船舶振興会が金を出しておる、こういう意味であります。通用等については最善の措置を講じて、より一そう地域住民に密着したやり方を進めてまいりたい、かように考えております。

○足鹿賢君 四十六年度の防音関係は二十三億二千四百万円、移転補償が七億五千六百万円だと承知いたしております。これを合わせて三十億と大臣はおっしゃったんどう思うんであります。

こまかいところへ手が届かない、こういうことであるならば、各空港があつて、騒音に、航空公害に悩んでおるところの県知事あるいは自治体の首長そのもの対策を講じさせたらけつこう。連絡研究機関的な性格であるならば私はわかりませんが、このような三億円というような、はした金と言つて失礼であります。はした金で一体何ほどの今日の航空公害防止が講ぜられましよう。テレビの受信障害を除去するなどのことはきわめて軽微なことである。これはNHKその他民放を含めたその人々の責任においてやればよろしい。何か筋道が違つてやしませんか。私にはそう受けとめられます。で、この問題に対しては他にまた審議の機会があろうと思ひますが、再検討の余地があまりにないと思ひますか。それともこのまま進めていかれるのでありますか。とにかく私には、いままでの協会の性格、大臣の御答弁では満足ができません。もう一歩踏み込んで再検討し、そして航空騒音等の問題については筋の通つた、地域住民の被害に政府が責任を負つと、こういう形のものがあると思ひます。それまでの期間としては、より以上この協会の御活躍をなさることには何ら異存はありません。しかし、全体を通じて見て、何か非常に私どもとしては納得のいかなりあり方だと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) どうも名前が少しりつ過ぎるんですね、航空公害防止なんという。それから全体の連想をなさる結果にもなると思ひます。また、内容等につきましても、こういう団体をつくると言ひますと、いろいろ内容を含みますからして、広く公害の状況を調査するとか問題が入つておるようでありまして、いわゆる政府の手の届きにくい点、あるいはまたNHK自身としても自分が直接やる場合においてはやっぱりやりにくい点があると思ひます。たと

えば、これはあとから入つてくる人もありますし、あるいは障害程度の問題がどの程度のものか、いわゆるホーン、騒音の問題もありましよう。単にアダプターをつければよろしいのか。それとも、あるいは受信機それ自体を改造するのか。そういういろいろこまかい問題があるかと思ひます。したがつて、NHKにいたしまして、直接自分がやるよりは民間の人の入つたいわゆる評議員会等に入つておるからして、そういうところでお話し合ひの上でもって、できるだけ措置をしていきたい。こういうところの趣旨があると思ひます。少なくとも私も趣旨、これに沿つたような運営にこれは前向きでもって考えていく、かようにいたしたいと思ひます。

○足鹿賢君 参考人に最後に御尋ねを申し上げますが、常務役員の職務体制、いわゆるこの会の職員は何人あつて、役員は先ほど述べられました。職務体制はどういうふうになつておるのか。また、どのような過去において刊行物等を出しになつておるのか。それらもあわせて御提示いただけますか。

○参考人(丸山孝友君) 現在常勤の役員といたしましては私一名でございますけれども、職員が本部に三名おります。それから大阪に四名おります。刊行いたしましたものとしては、外国の調査研究の文献、それを翻訳いたしました。二カ月に一回ほど資料といたしまして航空公害研究シリーズというふうなものを現在まで十三号出しております。また各地の実態調査を行ないまして、それぞれ報告書を出しております。

以上でございます。

○足鹿賢君 御提出いただけますか。

○参考人(丸山孝友君) それは後ほど御提出いたします。

○足鹿賢君 大臣、お聞きのような体制です。そういう体制で一体この事業が円滑に進むとお考えになつておるようでありまして、再検討をするというおことばがどうしても承われません。私

は、橋本さんともあろう人は、少なくとも問題点をよく御検討になつて御勘考あつてしかるべきだと思ひます。これだけ申し上げておきます。もう参考人は、ほかの委員に御質問がなければよろしいです。

○委員(長田口長治郎君) 丸山参考人におかれましては、わざわざ御出席をいただき、ありがとうございます。

それでは引き続き御質問の方は発言を願ひます。

○足鹿賢君 次に運輸当局にお尋ねをいたしますが、操縦士の養成の問題についてであります。操縦士の養成も現在一つの大きな問題となつておると私は思ひます。現在航空大学校における操縦士の養成規模はどういう規模のものでありますか。

○政府委員(内村信行君) 先生おっしゃいましたように、航空要員の養成ということは非常に大きな問題でございます。そこで、年々ふえてまいります航空需要の増加に対応いたしまして、航空大学校の養成規模でございますが、四十三年から四十五年までは大体航空大学校におきましては九十名、これが養成規模でございます。しかし、四十六年度から百三十五名にいたしまして、以後百三十五名の規模で養成を続けるように予算が組まれております。

○足鹿賢君 運輸事情の報告を讀みましても、操縦士の数は民間航空の発展に追いつかず、外人パイロットの雇用により乗員不足の解消の一助となっているのが現状で、すでに操縦士の数が隘路となつて輸送需要から見た適正な航空機の運航を確保できない状況を示していると思ひます。現在雇用しておる員数、どういふ状況でありますか。

○政府委員(内村信行君) 外人乗員は現在総計で三百五十三名でございます。その内訳を申し上げますと、日航で二百九十二名、全日空が四十七名、日本国内航空が十四名、そういう内訳になつております。

○足鹿覺君 適正な航空機の運航を確保できないと、航空事情白書とも言ふべき印刷物に述べており、外人パイロットを百数十名も入れなければ運航ができないような状態で、百三十五名は、多にこしたことはありませんが、能力の問題です。技能の問題です。その対策はいかがでありますか。

○政府委員(内村信行君) 外人パイロットを採用しておりますが、これは当然航空法上の資格を取得しておる者でございます、その点につきましては、安全上の問題としては別に取立てる問題はないでございます。ただ、人件費が比較的高くつくとか、あるいは労働条件等につきまして、必ずしも外国の場合と日本の場合とひとしくしないような点もあるというふうなことから、必ずしも好ましい現象とは思いませんけれども、安全の面からは別段の問題はないというふうに考えます。

○足鹿覺君 あなたの答弁は、何かしませんがよくわからないのです。あなた自身が知っておられても、われわれに通じなければ困るのですよ。何べん注意してもわかりませんか。

○政府委員(内村信行君) そこで、外人パイロットの面につきましては、資格につきましては、それぞれ適格な資格を持っておられますので、安全の問題からいえば差しつかえはないというふうに考えております。

○足鹿覺君 私が聞いておるのは、百三十五名を養成するというのだが、意味は、将来外人パイロットを雇用しなくても、現在の航空大学校における養成規模の範囲内において雇用皆無にするのはいつですか。

○政府委員(内村信行君) 養成方法につきましては、もう少し若干御説明を加えなければいけませんけれども、現在の養成体系は、航空大学校で養成するもの、それから防衛庁に委託して教育をしてもらうことが一つ、それから防衛庁から割愛してもらうというものが一つ、それから、そのほかに航空会社自身で養成をしておるといふふうな四つの養成体系があるわけでございます。

で、百三十五名と申し上げましたのは、航空大学校で養成する分が百三十五名。そこで四十六年度につきまして全体の養成計画を申し上げますと、防衛庁委託が六十名、それから防衛庁割愛が六十名、自社養成が約三百名、この程度が現在四十六年度の養成人員として考えておるわけでございまして、合計で大体五百五十五名になります。こういうことでやってまいりますけれども、なお、外人パイロット全部なくすというのは、残念ながらも、ささかむずかしいのではないかと、いふ感じがございまして。

○足鹿覺君 外人パイロットと防衛庁から来たもの、自社養成の雇用条件について御説明願いたいです。

○政府委員(内村信行君) 雇用条件につきましては、乗員課長から御説明申し上げます。

○説明員(小池正一君) 外人の雇用条件につきましては、日本航空におきましては、IASCOという航空会社のパイロットを供給する機関がございまして、この航空会社のパイロットを供給する機関が外人を雇用いたしまして、この機関が日本航空及び全日空と契約を結びまして乗員の供給をしておる。その外人のパイロットは日本人パイロットと異なりまして、収入において約百万円程度の平均収入を得ております。

○足鹿覺君 月収ですか。

○説明員(小池正一君) 月収でございます。

労働条件につきましては、日本人のパイロットと同じように運航規程で規定された勤務条件、飛行時間によって勤務を行なっております。それから、一部全日空のパイロットにつきましてはCSB、これは英国系の会社でございますが、パイロットを供給している会社が乗員を集めまして、全日空と契約を行なつて乗員を供給いたしております。で、その勤務条件につきましては、先ほど申しましたIASCOと同じような状態で、平均収入におきましては、全日空の場合はプロペラ機のパイロットでございますと、収入は約五十万円程度でございます。勤務条件につきましては、や

はり同じように運航規程に定められました基準に従いまして、日本人と同じように勤務いたしております。

○足鹿覺君 自前の分は、防衛庁から来たものと自前のものはどうですか。

○説明員(小池正一君) 自社養成と防衛庁につきましては、ジェットパイロット—ジェット旅客機のパイロットにつきましては平均五十万円程度でございます。これは自社養成と防衛庁の出身者も全然差異はありません。プロペラ機のパイロットにつきましては月収約三十万円程度でございます。それも防衛庁出身者と自社養成の間において差異はございません。

○足鹿覺君 だいぶ明確になつてまいりました。現在定期運送の操縦士の出身別構成を見ておりますと、いまもお話がありましたように、半数近いものが自衛隊であり、また三分の一に当たらないかもしれませんが、そのくらいは外人であり、残余が自社養成、こういうふうなところになっております。問題は五〇%近い防衛庁の養成と外人によつてよくやまかたつておる。一体、こういう操縦士の養成状況でいいのでありませうか。養成能力の不足を自衛隊に依存なさること自体に私は問題があると思う。あとで自衛隊の責任者がおいでになつてからお尋ねいたしますが、全体として大臣、このような操縦士養成対策をもつて基本として将来お進みになりますか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) これはもう暫定的でありまして、おっしゃるとおり、こういう基本計画で将来ともやつていくわけにはまいりません。ただ最近における航空需要の増大というものが非常に急激に増大してきています。それに伴つて飛行機、これは買つてくればいいのですからわりあい早く間に合いますけれども、操縦士としてジェット機の機長になるまでには約十年ぐらいかかるでしょう。そういうことのためにジェット操縦士の養成にはやはり時間がかかる。したがって、航空局としては、前から、やっばりできるだけ自家養成、あるいは自衛隊等に中心を置いて、外人

部隊をだんだんと減らしていくというものが、経済原則から見ても、たとえば先ほどお話がありましたように、プロペラ機で外人は五十万円、日本人の操縦士であれば三十万円、こういう差がありますから、決してこれは好むところじゃないのです。企業者にしても、ただ実際上間に合わない。ことに教官が間に合わない。しかしながら、できるだけ積極的措置をするために、まあ今度沖繩の、目下交渉中でありまして、そこにジェットパイロットの訓練場も設ける。こういう措置を考えております。ただ、将来ともにこれを絶無にするのがいいか、一人も外国人を頼まないほうがいいかということになりますと、やはり国際空港で国際的な航空の場合におきましては、営業政策から見ても、多少のやはり外人パイロットはあつてもいいのではないだろうか。それをどの程度にとどめるかということに一つの問題があるかと思ひます。それらを考えながら、できるだけ早くいわれる日本人によるところの操縦士の充実ということを考えていきたいと思つておりますが、ただ、従来われわれが多少期待しておつたといふまじょうか、当てにしておりました航空自衛隊からのいわゆる雇入れというものが、転換というものがだんだんむずかしくなつてきた。というのは、最近航空自衛隊のほうに航空増強、ことに輸送機等も考えているようでありまして、そうなりますと、いと、従来よりも民間航空に受け入れる操縦士の数は、絶対的にも相対的にも多くを望み得ないのではなからうか。それだけに自家養成に重きを置かなければならぬ。運輸省としてはしっかりと養成については計画的に、しかも飛躍的な計画を進めてまいらぬと間に合わない。かように考えておりますので、足鹿さんのおっしゃるような方針できめてまいりたいと、かように考えております。

○足鹿覺君 大臣もお認めになつたように、本来航空自衛隊に依存をするということは困難を生ずるでしょうね。自衛官の民間への転出は将来むずかしい、こういうことであるとすれば、つま

り、自衛隊の任務、目的等から見て、私はよろしくないと考えますし、不可能だと思えます。また、このような措置が妥当な措置ではない、かようにお考えになっておられる以上は、現在の操縦士養成程度をもってしては、将来の航空需要に即応することはできない、かように断定してもよろしいと思えます。

大臣は昭和四十五年五月二十二日、安全公書局を新設するという機構改革構想を出されましたが、これは実現をしておるのであります。これを読んで見ましても、私はあまり構想にけちをつける意思はございませんけれども、「海運、船員、船舶の三局を統合し海事局とする」、「運輸行政を推進させる」、「次官補を設け、次官を補佐させる」等々あるのです。航空問題に対するいわゆる総合一貫したいわゆる管制体制から、空港の整備から、操縦士の養成から、そういった規模の大きい将来を見越したものであるべきだと思えます。今回出された問題につきましても暫定的と見ざるを得ない。せつかく大臣が出された構想でありますから、これらを中心にして新しい新橋本構想というようなものはないのであります。いままで指摘した条件によつても、いろいろな問題がもう出てきております。どうです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) なかなか機構改革というの、御承知のように、関係方面の調整がめんどうであります。運輸省だけでできませんために、非常に意余つて何とかが足らずということとでありまして、まことに私の非力なることをみずから恥じるわけであります。ただ、いまおっしゃったようなことをわれわれがもっと進めていくためには、やっぱり時代の進運に伴つて行政機構というものは変わつていかなくちやならぬ。ことに航空事業というのが非常に大きな力を得てまいった今日では、ある意味においては、内局でも外局でもけつこうですが、航空庁というぐらゐまで発展させないと、本式なものにはなつていかなないのではなからうか。まあ一人で力んでもしかた

がありませんから、なかなか実現の途にまいりませんけれども、私の個人的なものの考え方からいへば、時代に沿つた内部の改革をしていかなくちやいけぬ。ただ御承知のように、運輸省はほとんどの局も情報化社会時代に最も必要な局でありますからして、この局はひまになつてこの局は忙しいところはない。どつちもみんな忙しいんです。ですから、たとえば全体的に定員5%の削減なんというものをやれますと、なかなか運輸省というところは十分に対応しかねる。こういう点がありますので、いろいろくふうをいたしておりますが、十分なる措置ができませんが、まあ足鹿さんのおっしゃる通りに、新しい時代には新しいところの組織、こういう考え方でまあ進んでまいりたいと存じておりますが、今度のお願ひして下さる設置法の一部改正は、まあ暫定的と言へば暫定的かもしれない。後退じやありません、一歩前進でありますから、ひとつ御了承願ひたい、こう思つております。

○足鹿巖君 航空庁設置の構想を個人的には持つておられることとありますが、そのことは内容によりけりです。聞くところによりますと、運輸省の高級官僚が民間航空会社へ天下りをしてつづつあるという実態がずいぶんあるようでありますが、現在までに運輸省の航空官僚——まあ局長以上でしようね、どの程度日本の民間航空へ天下つて——天下つてと言つて語弊がありますが、転職をなさつておられますか、その実情はいかがでございますか。

○政府委員(内村信行君) 後ほど詳細な資料を差し上げたいと思ひます。

○足鹿巖君 資料はいただきませんが、大体的に見当。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ、皆さんも大体お知りのように、たとえば日航においては、首脳部といへば、これはいまの松尾君も朝田副社長も運輸省から出た人です。それから全日空の社長の若狭君も運輸省の次官、航空局長等をやつた人、あるいは今度の新会社の社長も運輸省

の経験がある。こういうことで、まあ天下りという意味じやありませんけれども、まあ深い関係を持つておられますが、これは御承知のように、やむを得ないと私は思ひます。やはりこれも国際空港、国際航空の事情も知り、あるいは国内の法規等、その他やっぱり全般の事情を知つておる必要がありまますので、ぼつと他の企業会社なりそういうところからとるわけにはいけません。もちろん、これは内部から成長して、そうしてだんだんと専ら好ましいのであります。また日本の航空界というものは、日本航空ですらもわづか二十年の歳月にかつ過ぎません。他の会社に至つては十年前後であります。こういう状態でありまますから、子飼いの人が副社長、社長にいくまでまだ成長しておらぬ。今後しかし、十年、十五年たてば、当然子飼いの人が最高首脳にもなるのであります。うし、しかし、その場合におきましても、やはり内外の法規等、その他の関係から考えましても、やはり一部分が役所の航空事務、技術、こういうことを修練した者が入つていくことが必要であると思ひます。そういう意味じや、まあいわけゆる一部でいわれるような天下りとは性質が違ふ。かようにひとつ御理解願ひしておきたいと思ひます。

○足鹿巖君 天下りということばが適当でないとおっしゃるならば、別に私はこれにこだわるわけじやありませんが、民間ではそう言つてゐるんです。一般は言つてゐるんです。それにはそれだけの、いま大臣がおっしゃつたような理由もあるでしょう。ただ問題は、大臣、民間航空会社に対する監督がきびしかった者あるいはきびしいときのあつた者については、民間側があまりその官僚を受け入れない。いわゆる良心に従つてきびしい航空行政を遂行した者に対してはあまり歓迎をしない。ある程度目をつぶつて、そして大まかな監督、指導をやつた者については、民間側も、どうぞいらつしやいと、こういう傾向があると世間では批判しておるんです。だから、私が先日申し上げたような東亜航空といひ日航といひ——日航は海外航空で他の外国の会社にひけをとらないとおっしゃつておられますが、私の見たところでは、大ひけをとつておると思う。サービスの点でも悪い。また、われわれ日本人でも日航に乗りたい。無理をして日航になるべく乗るようになっておりました。若干の搭乗制限プログラムの問題についてもですね、一時は外国のほうがきびしかった。最近では日航のほうが官僚的である。外国の出先をお調べになるとよろしかろうと思ふ。きわめて官僚的で、私はついせんだつてスイス航空で中国から香港経由で帰りました。昨年オーストラリアに行つたときよりもスイス航空のほうが、わづか香港からこちらへ帰る場合、行く場合はルフトハンザ、帰る場合はスイス航空でありましたが、私は肉類は食べませんし、一切手をつけませんし、酒も飲みません。何もごちそうなどを食ふ気持もないし、要求もいたしません。まことに懇切丁寧である。日航の場合に、わざわざオーストラリアから帰るときにも私単身で帰つてきましたが、その取り扱ひなどははるかにこれらと比べて比較になりません。私はこの間、松尾さんに申し上げたかたんであります。私も日本人でありますから、なるべく日航を使いたいと思つけれども、やむを得ぬ場合もある。そういう場合に、必ずしも人に対する対応あるいは対応の施設、搭乗後における接客の態度、あるいは提供する食事等においては、同じ料金では日航がまさつておるとは私どもは考えられません。それらはどこに基因するか。運輸当局の航空行政に対する甘さがそのようなことを来たしておるのではないか。あつてはならぬこととありますが、在官当時目をこらして甘い姿勢を示した者が転出していけばツツツツありますから、あのような事態が、先日私が指摘をし、大臣も遺憾の意を表明され、両参事人も心からあやまられたかどうかは、今後を私は見てみたいと思ひますが、そのようなことが問題なんです。決してその道に練達たんのうな人がおいでに

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ、皆さんも大体お知りのように、たとえば日航においては、首脳部といへば、これはいまの松尾君も朝田副社長も運輸省から出た人です。それから全日空の社長の若狭君も運輸省の次官、航空局長等をやつた人、あるいは今度の新会社の社長も運輸省

なること自体を私は非難しておるのではありません。世間がそのような批判を下すようなあり方が改善されなければ、私は問題だろうと思う。当然その点について峻厳な態度をもって大臣に今後対処していただきたいと思いますが、いかがでありましょう。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 全く賛成であります。これから航空会社が運輸省から人をよこしてもらいたいというときには、厳正、そうしてきびしいといえますか、これは愛情のあるきびしいですが、そういうような人をひとつ推薦することにしたいと思えます。いやしくも企業となれ合いのツーツーのような人間をやったところで、これは意味がありませんから、おっしゃるようなきびしい、しかも厳正、愛情のこもった人を推薦してまいりたい。なお、まあJALでありますから、日本航空の国際線に就ける仕事はこれからだんだんと重要になってまいると思えます。何といつても日本は外国人から金をもらわなくちゃいけませんからして、日本人ですらも日本の飛行機に乗ることは好ましくないという状態であつては、これは外貨獲得はできませんからして、この点につきましては、航空局長も十分ここで聞いておりますからして、私も直接に関係者に対しては、いやしくも君たちは外貨獲得の先兵であるから、日本人はもちろんのこと、外人をよけいに乗せるように、いいサービスをしろということについては強く指示をいたしてまいりたいと思えます。

○足鹿覺君 御善処を強く御要請申し上げておきます。

そこで、先ほどのパイロット問題であります。運輸省は、自衛官の民間への転出数の増大には限界がきた、そこで養成委託数をふやすような御方針と聞いておりますが、そのようなものにどの程度御期待なさる御所存でありますか。

○政府委員(内村信行君) 養成委託数につきましては、現在のままでいいと思っておりますので、これ以上ふやすという考え方はございません。

○足鹿覺君 養成委託数は本年で打ち切りというのですか。

○政府委員(内村信行君) 現在の規模でお願いしたいと思っております。

○足鹿覺君 現在の規模とは。

○政府委員(内村信行君) 六十名でございます。○足鹿覺君 この際何っておきますが、民間へ転出すれば待遇もよくなる、労働条件もよくなる、こういうことでありますが、出身別に見た、自衛隊から今日まで民間へ転出したパイロットの自衛隊出身、ないしは委託したものの旧自衛隊当時における給与、労働条件、民間へ転出した後における給与、あるいは労働条件等を具体的に相互比較して御説明願いたい。

○政府委員(内村信行君) いまの労働条件についてちょっと私存きませんけれども、先ほど申し上げました点につきましても訂正させていただきます。先ほど養成規模を六十名と申し上げましたけれども、これは固定翼についての数でありまして……

○足鹿覺君 それはわかるけれども、その次のことがわからないのです。もう少し丁寧に。私は声が大きいからよくわかるでしょう、私の言うことは、あなたの言うことはわからない、私は耳が悪いから。

○政府委員(内村信行君) 先ほど養成規模六十名と申し上げましたけれども、これは固定翼についてのごさいます、そのほかにヘリコプターについて十二名というものの養成をお願いしたいと思っております。したがって、合わせて七十二名になりますので、その点訂正させていただきます。

○足鹿覺君 いまの条件は。

○政府委員(内村信行君) その条件については私どもちょっとわかりかねますので、御容赦いただきたいと思えます。

○足鹿覺君 じゃ、代理でよろしい。

○説明員(小池正一君) 防衛庁から民間に転出した数の質間がございましたが、その割愛数に

つきましては、昭和三十七年度以降、防衛庁と運輸省との間におきます覚書書き、申し合わせによりまして、現在までに三百三十名が転出しております。なお、防衛庁に委託しております民間操縦士の委託の卒業生数は、三十七年以降、覚書書きによりまして実施した教育の結果、現在まで四百十一名ございます。これは飛行機の固定翼三百三十七名、ヘリコプター七十四名を含んでおります。

なお、防衛庁におきます待遇並びに勤務条件については存じておりませんが、民間に転出した場合の条件につきまして説明いたしますと、副操縦士になる段階、防衛庁から転出したしまして約一年の訓練を経た上で副操縦士になります。その時点で平均二十万程度の収入が得られます。なお、勤務条件につきましては、月間平均八十時間の飛行勤務を行なっております。

○足鹿覺君 防衛庁に照会をなさつて、この三百三十名と四百十一名との給与、勤務条件と、民間へ転出してきたときの給与と勤務条件の比較一覧表を御提示願えますか。

○政府委員(内村信行君) 後ほど御提出いたします。

○足鹿覺君 これは急を要しますので、きょうはいろんな資料を要求いたしておりますが、御提示はいつごろいただけますか。

○政府委員(内村信行君) きょうじゅうに差し上げられると思えます。

○足鹿覺君 じゃ、そういうふうにお願ひいたします。

防衛庁に委託する場合は、どのような者を委託するのか。航空大学校と同様の選抜試験によつて委託するのか。防衛庁の委託養成を受けても操縦士としての資格は取れないのではないか。どのようにして操縦士の資格を与えておられるのか。その基準は何でありますか。

○説明員(小池正一君) 防衛庁に委託をいたす場合の基準をいたしましては、航空会社が自社養成する条件で採用いたしまして、一応基準をいたし

ましては大学二年終了以上の者、身体条件につきましては航空大学校の採用基準と全く同じでございますが、この基準によつて採用いたしました者を防衛庁に委託いたします。なお、教育の間におきましては、五カ月の地上教育と七カ月の飛行訓練を行ないまして、一年間の飛行訓練をして民間に戻りますが、その教育課程におきましては、技能証明の国家試験を行ないません。養成された者は所属の会社に帰りまして、さらに会社の自社養成の訓練を経ました段階におきまして、事業用操縦士並びに計器飛行の技能証明を、会社に返つて約一年後ぐらいの段階において資格を取得いたします。

○足鹿覺君 その資格を認定するのは、だれが認定するのですか。

○説明員(小池正一君) 技能証明の資格につきましては、一般の航空従事者と同じように、運輸省の航空従事者試験官が試験を実施いたしまして、その合格者に対して資格を付与いたします。

○足鹿覺君 防衛庁もおいでになつておられるようでありまして、念のために伺いますが、先ほどお話がありましたように、パイロットが三百三十名、委託養成者が四百十一名、ヘリコプターを含むわけですが、約七百四十名余の民間への転出がありますが、これらは外人と自前養成、防衛庁から転出した者と、みな差がついておられます。防衛庁のパイロットが民間へ転出するまでの勤務及び給与条件はどの程度のものでありませうか、伺います。

○政府委員(江藤淳雄君) 防衛片におきましては、当初、一般に航空学生として採用しまして、その航空学生を逐次パイロットに養成するわけでありまして、大抵民間に割愛する段階におきましては、おおむね平均年齢は三十一歳ぐらいでございますが、三尉になり二尉になり一尉になる、そのあたりで民間に転出いたしております。したがって、その待遇は、大抵尉官クラスというところが中心でございます。

防衛片に委託をいたす場合は、どのような者を委託するのか。航空大学校と同様の選抜試験によつて委託するのか。防衛庁の委託養成を受けても操縦士としての資格は取れないのではないか。どのようにして操縦士の資格を与えておられるのか。その基準は何でありますか。

○足鹿覺君 その待遇は。給与の待遇は……。○政府委員(江藤淳雄君) ちよつと現在給与法を保持しておりますので、金額ははつきり申し上げられませんが、大体五万円くらいだろうと思えます。

○足鹿覺君 月の給与です。○政府委員(江藤淳雄君) はい。大体、主として転出するところは一等陸尉、一等海尉、一等空尉でございますが、これらの者の本俸は、一番低い人で五万六千円、高い人で十万二千九百円というふうなところでございます。それに、このパイロットの場合におきましては、この本俸以外に航空手当というのがございまして、大体ジェットパイロットの場合には六〇%余り、それからレンゾロの場合には四〇%余り出ておりますが、これらのものを含めまして、大体平均しまして十三万円ないし十四万円程度の金額にならうと思ひます。

○足鹿覺君 同じ日本人が自衛隊から民間に移って悪いと私は申し上げておるのではありません。ただ、最近、自衛隊の墜落その他の事故がきわめて多い。人命を失うと同時に、一般国民に大きな迷惑と不安を与えておる。特に事故原因を見ると、操縦上の過誤が一番多い。防衛庁長官にお尋ねをいたしますが、防衛庁提出資料による自衛隊航空機の年度別事故数によると、毎年十二件から十五件の間を上下し、それ以下の件数になったこととはない。しかも事故原因を見ると、三十八年度から四十五年度までの航空事故件数八百八件、このうち操縦上の過誤によるものが四十三件、約四〇%を上回っております。しかるにもかかわらず、現在まで七百数十名ものを民間へ御移譲になっておる。操縦条件は、戦闘を想定しての訓練と民間航空とは条件が違いますから、同一に論ずる気はありませんが、それでなくとも、操縦上の過誤がこのような事故件数の増大を惹起しておる。この中に民間転出が著しい。先ほど運輸大臣は、民間転出は今後むずかしいであろう、委託も困難と思ひ、こういうことでありました。操縦上の過誤と

いっても、パイロットの技術の未熟、パイロットの過勞、訓練方法の無理等、内容はいろいろあります。三十八年度から四十五年度まで二十三件、これはいずれも機械の欠陥を発見できなかった熟練整備員の不足による整備上のミスではないかと思われまゝ。さらに、四十一年度から四十五年度までの事故原因のうち、その他が九件となつておるが、これは何ですか。今日まで航空事故が国会で取り上げられ、そのたびごとに防衛庁は、防止対策については事故のないよう事故防止について検討する旨の答弁が繰り返されておりますが、依然として自衛隊の航空事故は減少どころか増加することはまことに遺憾である。この中であつて民間割愛が行なわれておる。民間へ出れば本俸三十万円、航空手当を含めて自衛隊ではわずかに十三万円程度にしなければならないとすれば、だれしも転出したいでしょう。ますます優秀なものは民間へ出ていく。残つたものがぐずぐずと申し上げませんが、まああまり好ましくない姿ではないでしょう。このようなことを繰り返しておることはきわめて遺憾だと私は思ひますが、事故防止対策なり、この私の手元にある昭和四十五年九月三日……

「委員長退席、理事塚田十一郎君着席」千葉上空のヘリの空中接触、これは四十五年の五月十五日の新聞であります。四十五年二月四日の新聞には、「離陸の直前に炎上」「自衛隊のF4U、四人けが」「四十四年五月十二日の新聞によれば、「自衛隊機三機が墜落」をした。このときの状況は、山陰であります。米子の航空自衛隊にペーJエントに來る途中に密雲の中で判断を誤まつたと伝えられておりますが、F86Fが編隊のまま山腹にぶち当てて即死しておる。そのときのショックはきわめて大きい。また四十四年二月十五日であります。ポソコツといわれるC46、これが離陸直後に墜落しておる。また四十四年二月八日の新聞によれば、「雪の中に真つ赤な炎」と、こういう見出しによつて自衛隊の墜落事故が

たどつておりますが、あなたが国会で御答弁になつておる事実とは全く相反しておるのではありませんか。私も同じ国民であります。考え方やその他についてはあなたと意見を異にする点もあろうかと思ひますが、やはり日本人の子である、国民である。人命を軽視しておるではありませんか。無理な操縦か、無理な訓練か、あるいは操縦の未熟か、機械の整備の不十分か、きわめて遺憾千万な事態だと思ふ。この中であつて、民間へ転送される、このような状態を今後いつまでお続けになる御所存でありますか、長官の明快な確信のある御答弁を承りたい。

○國務大臣(中曾根康弘君) 自衛隊機の事故につきましましては、まことに遺憾な事態でございます。そのたびごとに事故調査委員会を設けて、事故原因を糾明して、その絶滅を期してあります。今後とも事故のないようにわれわれは戒心してまいりたいと思つております。

運輸省への割愛につきましましては、でき得べくんば運輸省系統で航空大学校を拡充するなり充実するなりして、運輸省系統の民間航空士養成のルートを確立することが私は筋として正しいと思つておる。しかし、それが予算その他の理由でなかなか拡充が思わしくないという情勢から、防衛庁が現在の民間航空のひんばんにやむを得ず協力しなければならぬというの、私は筋からいって、あまり適当でないと思つております。しかし、いまだりあえず、民間航空がこれだけ発達してまいりまして、パイロットが不足で、お客さんの便利、不便ということも考えまして、たえ得る範囲内においては御協力申し上げておりますけれども、そういう数字は減らしていくようにして、運輸省系統の学校を、教育施設を拡充して、自給自足でいってまらうようにしてもらいたい、それが正しい道であると考えます。

○足鹿覺君 いまの御答弁はいつも繰り返しておいでになる御答弁なんです。事実はますます事故が増大しつゝある、その原因を突きとめて、どのように具体的な措置をお講じになるおつもりであるかというのを聞いておるのであります。

○國務大臣(中曾根康弘君) 具体的な対策等につきましては政府委員より答弁させます。

○説明員(福田勝一君) 事故の件でございますけれども、第一点は、年々増大しているというお話でございますけれども、すでに先生のお手元に提出してございます航空事故原因別件数という表がございまして、その表によりまして、四十一年が十三件、四十二年が十四件、四十三年が十三件、四十四年が十三件、四十五年は十二件ということ、大体は横ばいの数字だというふうな私どもは判断いたしておる次第でございます。

それから、最初にお話ございました、操縦上の過誤その他の一連の原因があるわけでございますが、その他の中には何が入るのかという御質問だつたかと思つてございまして、その中には異常電流が発生するというようなこと等がおもな例としてあげられます。その他こまかいものもございまして、ちよつと手持ちの資料を持っておりませんので、必要ならば、帰りました一件一件当たりにして、原因を、その他の内訳を出したい、かように思つておる次第でございます。

それから事故に対する対策でございますが、先ほど長官のほうから、事故が起きた場合には監査委員会をつくつて原因を究明し、その後の事故防止の資にしておるといふ説明がございましたけれども、そのとおりでございます。指導監督の強化、それから基本動作の厳守、装備機材の点検検査の強化、そういったところに重点を置きまして、鋭意防止につとめておるわけでございます。

なお、参考でございますけれども、民間との比較というのは、ちよつと自衛隊の実際の行動の態様が異なりますので比較にはならないというお話が先生のほうからあつたわけでございますが、私も、諸外国と比較した数字を少々御披露申し上げますと、事故率というの、飛行時間十萬時間当たりの事故件数ということを出しておるわけでございますが、最近四十二年以降につきましては比較すべき数字がないのでございまして、

三十八年につきましては、全自衛隊機が三・五という数字になっております。米空軍は四・四でございます。西独の国防軍は二四・四という数字になってございます。それから三十九年につきましては、全自衛隊が四・一、米空軍が五・八、西独の国防軍が三〇・二、こういう数字になってございます。それから四十年は……

○足鹿野君 そんな外国の例なんかいいですよ。○説明員(福田勝一君) そういうことで、必ずしも自衛隊の事故率が高いということは一がいと言えないのではないかと、かように考えておる次第であります。

○足鹿野君 自衛隊のパイロットの民間航空転出については、四十三年から自衛隊と民間航空会社との間に、三十人ですか、割愛するという話し合いがついておる。これは四十五年四月十四日の参議院の予算第二分科会の記録に基づくわけでありませう。各社が個別に自衛隊パイロット採用を行なうことを防止しておるということでありませうが、協定の内容はどういうものでありますか、明らかにしていただきたい。

○政府委員(江藤淳雄君) 協定は、当初に結びました協定は三十七年五月でございます。それからその後受託教育をいたすようになりまして、含めまして覚え書きを改定いたしましたのが四十一年の四月でございますが、この協定の内容は、主として訓練時間とそれから授業料をまずきめております。その次に、割愛する人員数、受託教育をする人員の数をきめております。第三に、これを行なった場合に、運輸省は、民間航空事業者が自衛隊操縦士の引き抜きを防止することに適切な施策を実施するという三点がこの覚え書きの内容でございます。

○足鹿野君 運輸白書では、四十四年度は割愛数が五十二人となっている。これは協定の数より多いではないか。四十五年度の割愛数は幾らでありますか。

○説明員(小池正一君) 四十五年度は六十五名でございます。これは念のため申し添えますと、昨

年八月防衛庁と運輸省との間で申し合わせの改定がございまして、今後当分の間六十名、及び特別に必要な場合は若干名を加えたものを転出するという事になっておる。四十五年度は六十五名転出いたしました。

○足鹿野君 いかん改定になるかと、過去の実績は協定を上回っておる。そのような話し合いや覚え書きによって、志願制である自衛隊から転出するパイロットを防止することが可能なか。効力について防衛庁の見解を伺いたい。

○政府委員(江藤淳雄君) 先ほど大臣から説明がありましたように、私のほうは進んで割愛するという趣旨ではございせんけれども、最近の民間航空の発展が非常に著しいのでございまして、したがってそれに伴ってパイロットの割愛要請もたいへん大きいものがございませう。そこで自衛隊としては、隊務の運営なり人事管理上の問題を検討しながら計画的に人員の割愛をいたしておる。自衛隊のパイロットに希望してまいりますものはほとんどすべてがジェットパイロットになりたいたいという気持ちで入ってまいります。しかしながらなかなかこのジェットパイロットというものは、特に戦闘機でございませうが、いろいろ適性がございまして、自然エリミネートされる。固定翼のパイロットあるいはレシプロのパイロットであれば非常に優秀であるけれども、遺憾ながらジェットパイロットになれないというので、具体的に隊員が将来への希望を失って民間へ行きたいという希望者もまた出てまいりましてございませう。さら

にまた人事管理上から申しまして、三佐、二佐、一佐というように段階になりますと、逐次定員も非常に減ってまいりますので、すべてのものを上級ポストにつけるわけにもまいらぬ点もございませう。それらの点も考えながら、計画的な割愛をするということが、本人の希望にもかない、また民間航空の要請にもたえ得ることではないかと、パイロットの定員に基づく養成計画を、そ

の点も若干加味しながら進めておるのでございまして、したがって、現在のところこの割愛が特に隊務に著しく支障を来たしておるということではございせん。

○足鹿野君 いずれにしろ、自衛隊パイロットを自衛隊が養成する場合には、聞くところによると、F86F戦闘機で四千九百四十四万七千円の経費を必要とするそうですね。三年七カ月という期間がかかるそうですね。F104J戦闘機については、その上に千三百四十九万五千円と約二年半が必要とされておるということでありませう。これは四十四年五月十五日、当内閣委員会において御説明になっておる。このような高額の経費と長期間を必要とするパイロットを簡単に民間へ割愛しているという実態について、一体、運輸省との覚え書きもさることながら、当然相当の収益をあげ利用者が激増しておる民間航空会社が防衛庁におんぶをしておる。その結果は、とは言いませんけれども、自衛隊の航空事故にもつながるではないかと。要するに自衛隊は、民間航空のパイロット養成機関のプールになっておる。これはあとで運輸大臣に、しかと申し上げたいと思ひますが、この

ような防衛庁と運輸省との間で安易なことをなさいませうから、人事の面で運輸省と民間航空がつながる。人材の必要なパイロットは、国のぼく大な経費によって養成された者がいただける。空港は国がある程度援助をして整備をする。ただ飛行機さえ買えばいい。長官はこの間おいでになっておりませうが、民間航空のこのごろのあり方というものはまことにございせん。参考人からもひらに陳謝をされましたから私は一応了承いたし、今後の成り行きを見ていきたいと思います。が、

一体日本の民間航空というものは、自衛隊に一応おんぶし、国におんぶをし、自分たちは器具機材を買いととのえるだけであつて、サービスは悪い。特に国内線において悪い。海外線に至つても、国際競争市場においてはつびを着させるのが目新しい程度であつて、たいした目新しいものは日航の場合でもない。こういう安易なことであつてよろ

しいのでありませうか。自衛隊は自衛隊として本来の考え方に立たれたならば、この際びしゃりと民間転出を禁止して、民航の責任においてパイロットの養成その他をやり、足らざるは航空安全の立場から国がこれを運輸省の責任においてやる、こういう体制が私には必要ではないかと思ひますが、長官の御所見を承つておきたい。

○國務大臣(中曾根康弘君) それが筋だろと思ひます。われわれとしては、運輸省側ができるだけ自力で養成する体系をすみやかにつくつていただいて、われわれは必要最小限の協力をするといふ形にかえていたただきたいと思ひます。

○足鹿野君 防衛庁で民航パイロット養成を行なう法的根拠は一体何でありますか。

○政府委員(江藤淳雄君) 自衛隊法百条の二にございませう。「長官は」この自衛隊の学校において「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの委託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができるといふことになつておる。」

○足鹿野君 委託養成の費用については、一人当たり固定費で約百五十一万円、ヘリで約百二十六万円が委託費として防衛庁に支払われておるようでありませうが、運輸省、そうですか。

○説明員(小池正一君) 防衛庁に對しまして、民間事業者は、飛行機の固定費につきましては一名当たり五十万円、ヘリコプターにつきましては百

万円を委託料として納めております。

○足鹿野君 自社で養成した場合に幾らかかりませうか。

○説明員(小池正一君) 現在日本航空、全日空とも大体七百万円程度の養成費をもって事業用操縦士及び計器飛行証明の程度の教育、これは飛行時間間で申しますと約二百三十時間でございますが、防衛庁へ委託して約二百三十時間でございますが、百十時間でございますので、比較にはちよつとならないかと存じますが、以上のような状況でござ

ございます。

○足鹿覺君 昭和四十五年五月六日、参議院内閣委員会においては、自社で養成した場合は一千万円はかかるという御発言がありますね。三百万円も差があるのですか。これは一体どうしたわけですか。いいかげんな御答弁なされたら困りますよ。記録を調べてもらいなさい。三百万円も、三〇%の差があるんですよ。

○説明員(小池正一君) 内容につきまして七百万円ないし一千万という幅の広い契約の内容、これはアメリカで教育してある自社養成、また英国で教育しております自社養成、また日本の航空事業者に委託しております自家養成、それぞれ資料が異なっておりますので、そういった異なった資料が提出されたと思えますが、あとよく調べてまた提出させていただきますと思えます。

○足鹿覺君 あなたは去年の五月六日にはどこにおったですか。
○説明員(小池正一君) 現在と同じ地位におりました。

○足鹿覺君 たった一年前のことがもう記憶にないのですか。よく調べると何ですか。そういう甘い態度が私はおかしいと思うのです。私どもがちゃんと資料を調べておるんですよ。あなたは当該—実際上の実務の責任者ではありませんか。三百万円も数字が異なることを外国の事例等でカバーなさろうとしてもそれは通りません。そういうルーズな運営というものがありませんか。一千万円もかかるものを五千万やその金の、あとは全部自衛隊におんぶをする。日本の国内航空は急速な発展を遂げ、将来はまたさらに拡大をするでしょう。海外にしてもそうでありましょう。一体こんなぼろい仕事はどこにありますか。人事の面ではツーツーであり、人のふんどしで仕事をしておる。一体、

【理事塚田十一郎君退席、委員長着席】
四十五年度のパイロット委託養成数とその各民航会社別内訳はどういうことになっておりますか、お示し願いたい。

○政府委員(江藤淳雄君) 四十五年度の受託は、日本航空が四十人、全日空が二十人、農林水産航空協会—これは農産散布のヘリコプター関係でございますが、十名、それから新日本ヘリコプターが一名、エアリーフト一名、計七十二名でございます。

○足鹿覺君 本年の三月二十二日、宮崎県新田原飛行場東端において委託学生の航空訓練中墜落し、訓練生は死亡、教官は重傷という事故が発生しております。このような委託学生の事故が今後も続発するようでは、このような制度自体問題があると思えます。さらに委託養成中のパイロットの身分上の処遇は自衛隊ではどう御始末になっておるのでありますか。死亡した委託学生の補償はどのような結末をつけておになりますか、伺いたい。

○政府委員(江藤淳雄君) 受託学生の身分は、あくまでも会社より委託を受けて自衛隊の中で勉強をしておる学生という扱いでございます。別に自衛隊員ではございませんが、ただ自衛隊のいろいろな規律には従うことに、あらかじめ入るときに契約いたしております。

事故の場合の補償でございますが、一応身分としましては、日本航空—たしか日本航空だったと思えますが、日本航空のほうが、まあその会社の社員でございますので、日本航空から一応補償いたしております。しかし、もしこの事故の内容が自衛隊側の責任によつて起きた事故でありますれば、これは自衛隊が日本航空に対して別途補償をする必要があると思えますが、現在のところは、事故の内容につきまして、原因につきまして調査いたしております。とりあえず補償は親元である日本航空が補償いたすということになっております。

○足鹿覺君 運輸省当局に伺いますが、ただいまの御答弁であります、委託学生の始末は、委託者である各民間航空ではどのように始末をしておるか、報告を受けておられますか。

○説明員(金井洋君) 委託学生の補償につきまして、会社から社内規則による補償をしたという報告は聞いております。

○足鹿覺君 そんなことではだめです。どのような補償をしたか。金額においてどういふ死亡に対する補償をしたか。遺族に対して今後の対策はどうしたか。そういう詰めが足りないではありませんか。そのような当該責任者が甘い態度でよろしいのでありますか。

○政府委員(内村信行君) 本件につきまして、たゞいま手元に資料がございませんので、後刻会社の方へよく確かめまして、御報告申し上げますと思えます。

○足鹿覺君 間違いなく御提出願いたい。運輸大臣がお越しになつたようでありまして、私は是れめし抜きです。でもうこらで打ち切りたいと思つておるのですけれども、いまあなたの御不在中に、自衛隊の民間転出の前の給与は、訓練手当を込めて約十三万円、それが最低三十万円から五十万円まで転出しておる、こういうことが具体的に明らかになりました。そこで、いま委託学生の場合同様の実績をつかんでおらない、こういう甘さですね。民航各社における航空機のパイロットの自社養成は、私の調査によればきわめて少ない。あなた方の運輸白書においても、四十四年度で二百九十四人中九十五人、四十三年度で百九十七人中五十九人、四十二年度では百七十七人中わずかに十二人にすぎない。ここ数年における民航各社別の自社養成数はどうなつておるか。運輸省資料によれば、日本国内航空ではこのところ自社養成はないということになっておりますが、明らかにしていただきたい。

○説明員(小池正一君) 日本国内航空の自社養成につきましては、パイロットのソースを、現在、日本産業航空、日本フライングサービスという民間の不定期航空事業者で教育されている者の中から採用しております。

○足鹿覺君 昭和四十四年度における民間各社の経常利益を見ると、全日本空輸では約三十億円、日本国内航空では約二十九億円、東亜航空では約十億円と、かなりの営業成績を示しておる。日航の場合は四十四年度においてどの程度の経常利益をあげておりますか、JALの場合。

○政府委員(内村信行君) 昭和四十四年度におきましての日本航空の経常利益は二百三十一億余でございます。

○足鹿覺君 JALの場合には国が援助をしておりますが、幾らでありますか。
○政府委員(内村信行君) 日本航空に対しては、国の援助は、補助金というものはございませぬが、政府出資をしております。三百八十七億のうち半額、五〇%が政府出資でございます。

○足鹿覺君 当局の御都合もあるようでありまして、このような良好な収益状態ならば、パイロットの自社養成強化ができるはずではありませぬか。先ほど、運輸大臣は航空庁の構想を私的に持っておるとのお話でありました。また、中曾根長官は、今後筋としては自社養成が筋である、このような方針を述べられました。白書による今後の養成対策においても、自社養成の増は現在九十人から百三十五名にとどまっておる。必要とされるパイロット数は三百六十人である、その半数も確保しない。自衛隊からの割愛を当てにしておる。この際、両大臣に明確にいただきたいのであります。自衛隊は民航パイロットの養成機関ではないはずであります。このような他力依存のパイロット養成を今後も続けなければ会社を維持できないようならば、いっそのこと民間航空をやめて、日本航空公団とか、先ほどの橋本大臣のおっしゃる航空庁の構想を裏づける画期的な態度、方針を打ち出す段階ではありませぬか。パイロットの自社養成はもちろん、安全にして低廉、しかも国際競争力に耐える、そのような対策を講ずる段階ではありませんか。

防衛庁長官に伺いますが、今後はこのような安易な委託といひ、パイロットの民間転出に対して

は、断固たる態度をもって対処していただきたい、かように思います。御言明を願いたいと思います。

○国務大臣(中曾根康弘君) 私の考えは先ほど申し上げたとおりであります。本件につきましては、御趣旨に沿う方向に運輸大臣といろいろ協議してまいりたいと思います。

○足鹿野君 それはいつごろからでありますか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 私は普通運輸大臣をやっていますが、そのころから、これは不合理であると感じておりました。航空大学の拡充とか、そのほかいろいろ感じておりましたのであります。ところが、大蔵省がなかなか金を出さなくて、運輸省も苦勞をしてきたところでありまして、筋から言ったら、足鹿委員のおっしゃるとおりが筋だろうと私は思うんです。しかし、過渡的ないろんな措置もありましようから、御趣旨の方向に沿って事態を改善していきたいと私は念願しております。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 航空会社が最近非常に利益をあげてまいっております。これは一つには乗客が非常にふえてきたこととありますが、ただ、今後のいわゆる大型化、ジェット化ということから考えると、相当資金が必要でありますからして、必ずしもそれが実際に金が余るといふことにはならないとわれわれは計算をいたしております。もう一つ、自衛隊から乗員を譲ってもらふ、これは限度があると思います。将来の航空自衛隊のほうの計画から考え、あるいは委託生につきましても、これも教官の都合があつて限度があると思ひますが、ただ、御承知のように国立大学校を出た人は、やっぱり一般企業会社に雇われて、そうして国全体の経済のアップに協力するわけでありまして。したがって、自衛隊に迷惑をかけない範囲内において私は自家使用するというもの委託生をやっていくことが必ずしも悪いことではないと、何もかもその関係だけが独立採算でやっていると、何かもその関係だけが独立採算でやっていると、航空関係は、国際的な日本の権益を増大していく

問題であります。単なる一企業のお金のうけの手段だけではないと、こう考えますので、まあ大学の学生が一般私企業その他公務員として使われると同じような意味において——ただし、これは自衛隊の本務を妨害してはいけませんから、限度があると思ひますが、そういう点を考えながら、防衛庁長官とも相談をしていきたいと思ひます。

第二に、今度航空保安大学校になるのでありますけれども、とにかく航空大学校は運輸省が持つておるわけでありまして。ところが私は、いま足鹿さんのお話のように、規模をどんどん拡張していく、これはどうしてもしなくちゃなりませんから、それには運輸省自体のわずかな財政でやっていくということとはこれは実際は無理です。その意味においては、もちろん国も助成費を出す方がよろしい、そうして関係企業会社が一緒になつて、学校法人として直営の——いわゆる養成所じゃなくて、全体の企業会社、日本航空もその他の会社も一緒になつて、そうして大規模のいわゆる乗員養成大学校といふものが——保安大学校はこれは管制官の養成でありますから、国が直接やるのはけっこうですが、航空大学校というほうはひとつ財団法人の学校法人として規模を拡大していく。ただ基礎的なもの、いわゆる中学校、航空技術の上で義務教育にひとしいような低学年ですね、これはあるいは運輸省がやってもいいんですけれども、あるいは学校でやつてもけっこうですが、それ以上の実際の乗員をつくる、パイロットを養成する、ジェットパイロットを養成するような高級技術にいくとなつると、これはすぐ企業にたつたこととありますから、このほうはひとつ各会社が協力してそういう養成機関、大学校、こういうものを私はつくりたいというわけで、かねがね関係方面とも協議を進めておるわけでありまして。方針は、防衛庁長官が申しましたような基本方針で進めたいと思ひますけれども、一方において民間のいわゆる自社養成を拡大していく、こういうためには企業が一緒になつて学校法人をつくっていく、こういうことでもまいりたい、こう考えております。

○足鹿野君 私は、問題点はみなそれぞれ正確に指摘いたしました。ただ、時間が参りましたので、米軍施設の日本返還に伴う、特に飛行場の問題であります。管制体制等について伺いたつたのであります。これはまた別に機会があろうかと思ひますので、本日はこれを留保いたします。長時間にわたつて申し上げましたが、問題点は十分に私は出せなかつたかも知れませんが、一応まじめな、建設的な、かつ具体的な御提案を申し上げたと思ひます。国鉄の新幹線構想、いろいろな批判はあることは別として、非常な技術の発展を見ておるといふことは私どもはけっこうなことだと思ひます。しかも民間航空の実態は、先日来述べたごとく欠陥だらけ、全く他力依存、しかもこれだけの収益をあげながら、すぐに航空料金の値上げをほめかす。断じて許しません。さういふことは嚴重に、運輸大臣としてはいまままで指摘した点について対処されることを期待いたします。

○上田哲君 この機会ですから、防衛庁長官に伺います。伝えられるところでは、きわめて近々に四次防衛の防衛庁原案が発表されるようでありまして。詳しく内容を見てから論議をしたいと思ひますが、大綱としては、これまで論議されてきた中で明らかになつて防衛庁長官の構想が貫かれていくというふうな理解してよろしいですか。

○国務大臣(中曾根康弘君) そのとおりであると思ひます。

○上田哲君 かねてから私どもは第四次防衛力整備計画——長官は新防衛力整備計画とあえて呼称されておるようであります。今後の十年にも及ぶ長期構想の出発点として非常に大きな区切りだと思ひますので、この原案を十分に国会の場で議論をしたいと思ひます。また防衛庁側もその内容についておそろしく大きく世論に問われることだと思ひますが、長官の心がまえとして、どういふ形で世論に問い、どのような討議を国会に對して求めるのか、心がまえを伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 私は着任以来、防衛問題を国民の広場に持ち出して、国民の皆さんに議論していただき、国民の防衛として成長させたいと念願してまいりました。新しい防衛計画をつくる際にあたりましては、特にこの問題の必要性を痛感いたしましたので、できるだけ国民の各層から御批判をいただき、また国会からも十分審議していただきまして、率直な御批判をいただきまして、大いにわれわれの参考にいたしたいと思つております。

○上田哲君 私どもは基本的にわが国の防衛構想のあり方の転換点とも考えますし、あるいは長期にわたる防衛費の構築にあつて幾つかの障害要素もあつたように聞いておりますし、さういふ問題についてじっくりひとつ討議をしたいと思ひますが、これらについては、この委員会の運営の問題ともあわせて同僚議員の確認に譲りまして、四次防衛問題を取りあはず終ります。

一点伺つておきたいのでありますが、ニューヨークタイムズの四月二十五日の紙面で、日米間で日本への核兵器の一時の持ち込みを認める秘密協定、こういう報道があります。伝えられるところでは、この秘密協定は通過協定と言われているようでありまして、この秘密協定と言われる、いわゆる通過協定といふことの考え方、それとわれわれが憂慮するのは、いわゆる非核三原則、その中の持ち込み、この項とどういふような関連が起きるであろうか。おそろしくさういふ問題については基本的に否定をされるのでありましようけれども、私どもが強い憂慮をこれに向けておりますので、この非核三原則と伝えられる通過協定との関連について、御見解を述べていただきます。

そういう立場を堅持しておる次第であります。

○上田哲君 いまも事前協議という御答弁がありましたけれども、現実には、今日まで原潜や原子力艦の立ち寄りについては、政府側は、事前協議事項でいう装備の重要な変更ではない、こういうふうな言葉で言われておるわけでありませうけれども、たとえ日本に寄港する原潜、原子力艦等が核を有しないことが前提となっておるにしても、わが国の側からこれをチェックする方法はない。沖繩の核抜きの実証的な方法論についても私はまだ確信を得ておりません。そういうことからすると、具体的にどういふ協定が取り決められたかという問題は、政府側の正式な決定にたいしては、わが国側がそれを確認できないという事実関係があることにならば、はたしてどういふ状況で事実問題として否定することになるのかどうか。特に沖繩返還後に、アメリカ側がアジアの同盟諸国の上に核の力を維持する、こういう戦略上の必要性から、わが国に対して核の持ち込み権とでもいふべきあり方を確保したい、こういう願望は明らかになっておると思ふ。そういう意味で、防衛庁長官が、たゞいま通過協定なる名称で呼ばれていることしは憶測を正式に否定されたことは議事録にとどめて、今後の討議の出発点にしたいと思ふ。同時にそうした事実関係ないしは事実環境がもたらす今後の趨勢について、さらに突っ込んでの御見解を承っておきたいと思ふ。

○国務大臣(中曾根康弘君) 核の持ち込みにつきましては先ほど申し上げたとおりであり、かつ、そういう秘密協定は存在いたしません。われわれとしては、全く自由な独自の立場に立って、随時協議あるいは事前協議、こういう場に応じて日本の固有の考え方で準備を進退をする、われわれのほうは非核三原則を堅持していく、こういう立場に立って今後に対処してまいるつもりであります。

○上田哲君 これが終わるつもりだったのですが、第二点についても一歩突っ込んでいただき

たい。

沖繩がいよいよ返還協定作業に入っておるわけですが、そこで一番大きな問題になるのは、核抜きということの実証になるわけですが、具体的な協定確認があつたかどうかはしばらくおくとしまして、こうした事態が事実上起きてくることのないというのをもう一度明確に御断言いただきたいと思ふ。

○国務大臣(中曾根康弘君) 沖繩につきましても、本土復帰が行なわれれば本土と同じステータスになるのでございまして、われわれがたゞいま申し上げたような考え方で対処するものでござい

○上田哲君 長官の時間の都合があるそうであり

○国務大臣(中曾根康弘君) 沖繩につきましても、本土復帰が行なわれれば本土と同じステータスになるのでございまして、われわれがたゞいま申し上げたような考え方で対処するものでござい

○上田哲君 長官の時間の都合があるそうであり

○国務大臣(中曾根康弘君) 沖繩につきましても、本土復帰が行なわれれば本土と同じステータスになるのでございまして、われわれがたゞいま申し上げたような考え方で対処するものでござい

困りますよ。このことはちゃんとさつきから野党

の理事を通じても言っているわけですからね。それがちゃんととれない以上は、私きょうこれから質問をやりま

○委員(田口長治郎君) 先ほどから理事会で相談しておられるわけですか、その問題はどうか

○上田哲君 議事進行について。

○委員(田口長治郎君) 先ほどから理事会で相談しておられるわけですか、その問題はどうか

○上田哲君 議事進行について。

○委員(田口長治郎君) 先ほどから理事会で相談しておられるわけですか、その問題はどうか

は非常におかしい。憤慨しているんです、私は、

○委員(田口長治郎君) ちよつと速記とめて。

○上田哲君 参考人の御出席をいただいて、冒頭に常磐線の乗り入れ問題について伺っておきたいと思ふ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 御承知のように、常磐線は復々線が松戸まででき上がりました。そ

○委員(田口長治郎君) ちよつと速記とめて。

○上田哲君 参考人の御出席をいただいて、冒頭に常磐線の乗り入れ問題について伺っておきたいと思ふ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 御承知のように、常磐線は復々線が松戸まででき上がりました。そ

がいまの問題だろうと思ひます。

○上田哲君 一部のみに迷惑をかけるということが基本計画の中でどのくらい取り入れられようとしていたのか、私はそこを聞きたいわけですが。具体的にお伺いしたいのですが、つまり、この部分は何だからこまごまと結びつけようというのと結びつけられた。その向こう側はたいへん都合がよくないという御説明ですが、このまん中の犠牲において、先ほどの説明では住民福祉の先行ということからすれば、私はまあ哲学の錯誤だと思ふんです。この部分をやはり十分に拾い上げながら全体をプラスしていくということではなげない。その辺のところは過密化している都市構造への試みとしての一番のあり方じゃないかと思ふんです。その部分が抜けていたということになると、やはり基本構想の中の大事な部分が欠落していたということにならないか、私はそこ

のところが大事に拾っていきなさい。
○國務大臣(橋本登美三郎君) それは人口の分布状態ですね、たとえ、お話がありましたように、人口の分布状態がずっと平均して分布しておれば、どれもこれも各駅停車にしてみてもいいわけですね。ただ現在の状況からいいますと、たとえば取手に大きな団地ができてきた。我孫子、柏にもできておるわけです。そういうところで乗ってしまふという、ラッシュ時にいっては、その辺においてほとんど満員近い状態が出てくる。それを各駅停車にしたところで収容量が少ないわけですね。したがってある程度快速電車によって輸送力の増強をする。そこで問題は、上田さんの言った鈍行で来た途中の人たちをどこで拾っていくかという問題があると思ひます。そういう意味において、一部を初めから犠牲にして、それで大部分を生かそうじゃないかという計画じゃないだろうか。ただ、まあ乗りかえをいままでもしなかったら、うなところか、まあ乗りかえをいままでもしなかったら、うなところが乗りますが、少なくともいまの二本の列車で運んでおったやつを両方にしたのですか

ら、したがって、これはまあいわゆる過密度は多少でも薄くなってきておる、これは言えると思ひます。問題はそういうふうな編成のかかたにおいて、はたしていままでもやっておるやつがもう動かさないものかどうか、もつと検討する余地があるかどうか、こういう問題だろうと思ひます。
○上田哲君 全体として、全部のラインをトータルで見ればこういふことになったという議論は、これは成り立つと思ひます。したがって、この部分は今日省きます。そのことによつて起きておる、たとえそれが短い区間であれ局地的であれ、そこで起きておる混乱という問題が、全体のプラスのために顧みられなくていいという道理はないと思ふ。そこをこの問題を議論したいのです。そこで、この問題をコンデンスしてお伺いしたいわけですが、一体、たとえば北千住駅で起きておる住民の訴えによれば、押しつぶされそうな生命の危険を感じたというふうな通勤者の訴えも出ておるわけですが、そういうたとえれば北千住駅で起きておる混乱、混雑、これはきわめて今日必然的なものかと思ひます。一体これが過渡的なものであるのか、それからいずれたまま緩和されていくだろう、指導の問題というお話がありましたが、これは緩和していく方法が十分にあるということなのか、この二つの点について、前提には私はこの北千住駅の混乱というものは必然的に出てくることだと思ふんです。その上に出てくることだと思ふんです。したがって、将来は緩行線と過渡的であるのか、その部分を伺ひます。和されるかと思ひます。若干先生の前提の問題にも関連いたしますが、今般の常磐線の複々線化、地下鉄千代田線乗り入れの問題というのは、結局は、常磐線の地帯というのが東京の放射線上の各線の中でいままでも最も少くないところでございます。人口の増加もいままでも最も少くないところでございます。また、基幹的な輸送力も足りなかつた地点でございます。そこで、この地点で

もう一つ困つたことは、上野へ入ってきておりまして、そうして上野から都心部へ直通することができないという非常な不便がございました。そのため上野を改良することも限度がございませう。また、都心部へ直通する路線を設けるといふことも実際上ほとんど不可能に近い困難な点があるというところがございました。そういう前提のもとに、この常磐線、これは先のほうだけでなく、手前のほうの常磐線を解決するためにどういふようにしたらいいかということをお伺ひしたい。申しましたような都心部への直通の道をこの地域につけるということが必要であるという前提に立ちまして、この問題の解決をはかろうとしたわけでございます。そうしてその場合に、常磐線については、国鉄線とに先ほどの全部複々線にすることができれば非常にけっこうでございますが、現在の都市の事情あるいは国鉄の地理的な事情、その他上野駅の改良の困難、いろいろな点から、これを現在のはりつけ線の上で複々線にすることは困難であるということ、これを都心部へ下鉄に結んだということが今度の計画の大綱でございます。

したがって、その場合の常磐線の複々線をいたしますのに、その輸送力を増強して地域住民の御利益をはかるというためには、やはり同じような緩行線を二本つくつたのでは意味がないわけでございます。一方は快速急行線にし、一方は緩速線にする、この両者をうまく組み合わせることによつて、全体としての輸送力も増大するし、また、その地域における利用者の便益もはかり得る、こういうふうな考え方で各駅停車の列車をつくり、そうしてそれを都心部に向け、一方の線を快速線として運行するということになりましたわけでございます。したがって、それによりまして常磐線の輸送力は飛躍的に増大をいたしました。今回の改定でもすでに五割の輸送力はふえております。今後さらにその輸送力をふやす余地が線路上にござい

ます。したがって、私も、これによりまして、将来この常磐線の開発なり発展というものに好影響を与えるというふうな考えをしております。そこで、その場合の輸送力の使い方といたしまして、たとえば快速電車がとまる駅、これはもちろんそれでもって非常に便益を受けるわけでございますが、緩行線におきましても、これが快速線に乗り移るといふことの問題を解決することができれば、そうすれば、これは非常に輸送力の増強なり利用者の便益というものははかり得るわけでございます。で、とまらない駅につきましても、松戸なり、あるいは北千住なりというところで乗りかえをしなければならぬ、その乗りかえの便益というものを十分に考えて、その設備上の隘路を開閉し、あるいは取り扱ひ上の隘路を開閉して問題を解決することなら、その不便というものは出てこないということになります。また、その緩行線の方は、一方、都心部への直通のルートが、従来なかつた新しいルートが開けたわけでございます。その点は、その地域の住民も非常に便益をこうむつておることは否定できないことであらうかと思ひます。したがって問題は、その緩行線から快速線に乗り移る場合の乗り移り方というものをできるだけ便利にする、そしてそれが長い間待たされるか、そのようなことがないようにするというのが基本的な今回の輸送上の対処のしかただと思ふわけでございます。

それで、実はその点につきまして、四月二十日の開業の日にはたまたまおろしく事故があつたりして非常に大混乱を生じ、その後も混乱をかなり重ねてきております。これはただいま先生御指摘のような輸送力の問題との関係という問題にも一つあるわけでございます。先ほど大臣からも申し上げましたように、そういう具体的な問題の処理をもつと私どもとしては突き詰めていって、今後の改善をはかつかないかなければならぬと思ひます。
北千住乗りかえの問題につきましては、これは具体的なホームの状況その他につきましては、国

鉄から申し上げることになると思いますが、具体的なホームの乗りかえの便につきましても、確かに開業以来若干の混乱を生じたことは間違いないところがございますが、少しづつ改善はされてきております。しかしながら、現地の事情を見ながら、もっと積極的にこの改善をはかっていかねばならぬと、このように考えております。

○上田哲君 そんな説明をしていちゃ話にならないですよ。何を聞いているのか私わからないんですよ。つまりあなたのことばは、お役所が仕事をするとときにいつだってそういうことを言うということ、私は文字にあるものをことばで言い直してもらっただけで、これでは住民がおこるんですよ。区別をしておきましよう、はっきり。時間がむだだからはっきり申し上げておくんだけれど、これをつなぐことによつて全体がトータルとしてどうなったかということとは問わぬというのですよ、いま。それを全然認めないとは私は言っていないです。ただ、そういうトータルではプラスになるんだという大ざっぱな結論のために、すぐ目の前の不便が生じてくることをどう見ていたかということとを言っているんです。そこだけに話をしほつてくたさい。いつ結論が出るか、結論が出るかと思つて聞いていたら、三百代言みたいになるぐる回つているじゃありませんか。そんなことを言っている、これじゃ実際に不便を受けている人たちは、結果的にはおれたちを踏みつけにしたのだとしか思えないということも言っているんですよ。だから具体的に聞きましょう。

いま、たとえ北千住にしほつて話を聞いているんです。北千住の混乱というのは現にありまして、事故があつたとかなかったとかというアクションの問題じゃなくて、私はあなたの話を聞いてみると、まぎれもなく北千住における混雑というものは必然的なものであつたとお認めになつておられると思ふんですよ。これは本来起きないところが全く思いもかけず起こつた事故であつた、事故がなければ混乱が起きなかつたと言えないでしょう。たまたまそういうものも起こつてはいるが、間違いない

これは必然的な混雑であるということ。そして実際には復々線ができない、上野の問題があるというので、隘路の打開ということをおっしゃるけれども、結論的には当分は解消できないということじゃないですか、私はそのことを聞いています。必然的なものだったのか、そして将来は、きわめてこれは過渡的なことだから解消できると、具体的にどういう見通しを持っておられるのかということに対しては、必然的なものであつた、そしてちよつとこの混雑を救うための十分な手だてというのはいま目の前には特効薬はないということだと私は承つておる。イニスカーノでいいですよ。

○説明員(原岡幸吉君) 御質問の北千住の混雑は過渡的なものか、あるいは恒久的なものか……
○上田哲君 恒久的とは言っていない。必然的なものと言っている。

○説明員(原岡幸吉君) 必然的な——こういう点でございますが、私も過渡的なものと一応理解しております。と申しますのは、四月二十日の移り変わりの時点におきまして非常に予期しないような状況であつたので、その混雑が著しかった。それからもう一つ物理的な条件につきましては、制約された物理的な条件で一つの輸送計画をもつてお客さまの流れを想定した上での輸送施設の使い方でございます。しかしそのこちらが想定いたしましたお客さまの流れが、現実にまだそのとおりになつていない、それは予定しておる流れのように逐次そういう方向に変わりつつある、そういう観点から、必然的なものではなくて、一つの過渡的な趨勢である、このようにお答え申し上げます。

○上田哲君 どうしてそつ頭の悪い答弁ばかりしているんですか。いいですか。運輸省設置法をいまして、あなたの方の法案を通さないつもりかどうか知らぬが、もうちよつと的確に答えないければいけませんよ。具体的に答えてください。そのくらの話は質問するならちゃんと調べてあり

ますよ。そんなことを言っているから住民がおこつてきて、この混乱はさらに加速されるかもしれないということをおもひ配して聞いているんです。日本語ぐらいつつかり聞き取りなさい。第一点に聞いているのは、あなたの方の計画にあつて、三十七年、三十九年でしよう。この計画時からどういう混乱は必然的なものだと考えていたのか、予想しないものが突発的に起こつたのか、どつちなんだ、そのことを聞いておきたい。読み込んでいたか読み込んでいなかったか、イニスカーノかで答えられるでしょう。

それから時間をもつたないから統括して聞いておきます。いま予想した流れというのは、どこからどう乗つてどう予想しているのか、具体的に言つてください。
○説明員(原岡幸吉君) 移行時のあのような混雑は予想していませんでした。それから予想した流れはどうかということでございますが、快速と緩行、これの振り分けについてある想定をいたしておつたわけでございます。混雑程度で申し上げるほうがいいんじゃないかと思いますが、快速電車は二〇七%、緩行電車は二二五%という計画を前提として考へておりました。ところが最初はその数字に近づきつつあるということでございます。

乗つてどう行けばいいのか、どうしたつてこれは横の線を通らなければならぬようになつていく、時間の関係で。そういうことである以上、あんな過渡的とおっしゃつたけれども、過渡的なものを、住民が減るだろうということを前提にすれば別だけれども、ふえることはあつても減ることはない地域だ。そうすればこの混乱は加重されることはあつても減ることはないわけですよ。そうすると過渡的だと私は思えない。乗客はみなそう思つて不安を感じている。そうすると、過渡的だとおっしゃるの、どういう要素が加わつて解消されていくのかということがあつたらなければならぬ。そうすると、あんなのほうは予想してないことが起こつちやつたんだから、考えてみると必然的なことであつたけれども、予想しなかつたとおっしゃるなら、それはそれでいい。そうすればどうするかということをも具体的に示してもらわなければならぬわけですよ。そうするとあんなのほうで出てきたことばは、予想した流れになればとおっしゃる。具体的に聞いています。パーセンテージの問題じゃない。パーセンテージの問題を含めてもかまわないが、この三つの駅の通勤者は、どこをどう通つて乗るようになればいいのか、それがはっきりしていれば、あしたからそのように指導すればいいわけですよ。指導というのは具体的にそのいうことです。なるべく込まないようにはしていただきたいというのには指導じゃない。

もう一べん整理します。あなたの方は予想しなかつた混雑であつたとおっしゃつた。よく考えてみると、これはこういう計画をとれば当然出てくる必然的な混雑であつた。しかれば、これは過渡的だ、このことばにはこだわりません。これを解消するには、具体的に予想すべき流れ、解消すべき流れというのは、駅の名前をあげて数字を付して説明していただきたい。

○説明員(原岡幸吉君) 予想した流れのようにならぬという一番大きな理由は、定期の書きかえにつきまして事前に十分な連絡ができなかった、それから非常に案内が不十分であつたということ

の便利さということに比べては、はなはだ足りなかつたように思う。具体的に出来ることは、駅長がさつぱり説明能力を持っていないとか、あるいは説明者がいないとか、せめて出てきていることは、電車に乗り込んで置いてくれ程度のことが進まなかつたという実情がある。あるいは陳情団がやってきてみると、説明者が本部のほうにいないというふうなことがあります。たとえば私は、毎日いらしないうが、交通機関が便利になつたといわれながら不便になつたという実感で通っている人々には、あの説明よりも少し詰めた形での説明とか、あるいは大きい立て看板でも、過渡的だと言われるならば、その過渡的をもつと具体的な説明図として説明するということがなげなければならぬ、こういうふうに思います。で、これは単に二つの乗り入れの問題だけではないで、さらにこれから過密化していくであろう過密都市の交通対策としてはやはり基本的な、何といひましようか、大きなところだけ大まかにとらえて、小さいところが欠落をしていくという問題として、やはり一矢を打っておかなきゃならぬのじゃないかと思つておきます。その四点左右について大臣からの御見解を承つておきたいと思つておきます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ私もあまり技術的な問題、ダイヤの問題についてははしろうとてありますので見当つきませんが、ただまあ私も常磐線をだいたい利用する機会が多いわけですが、途中、現在快速列車がとまらない駅で相当の乗客が予想せられるところがあると思つておきます。そういうところを従来と比べておらないようですが、これはまあ国鉄等で研究するでありますけれども、そういうところによつたりも一カ所ぐらいは、まあ快速のしかり目的を阻害するようじゃこれは困りますけれども、あまり影響のないところで、しかも途中のお客さんを相当に救えるというところがあれば、これはまあひとつ積極的に検討してもらいたいと思つておきます。

うと、先ほど鉄監局長がまあ答弁したようなことになると思つておきます。ただ、そういう制度が将来ともいいか悪いか、これは利用者側から見れば、まあ定期券制度はたいへん便利なんです、どこでおいてもいいし、どこから乗つてもいい。はたして通勤定期と言ふかどうかわからない、実際から言へば、通勤定期とは、文字どおりから言うならば、A地点からB地点へ行くというのが通勤定期である。ところが、実際に日本の国鉄でやっているのは、まあほかのところもそうでしょうが、どこから乗つても、どこでおいてもいいというふうな、使用者にとって便利な制度になつておきます。これが一つ混雑を来たすわけですが、しかし、既得権として利用者にとりだけの便宜をはかつておけるものをいままさら取りやめるわけにもいきません。もしこれがA地点からB地点に行くものであれば、こういう見解であれば、たとえそれが遠くから行くことも直接行くことも、これはまあ料金に関係なく行けるわけですが、そこでまあ国鉄としてはそれを期待して、いわゆる最短距離を通つていくものとして、そこで乗りかえて、そして上野なら上野、あるいは乗りかえない人はあ別でしようが、こういう制度のもとにはこれは考えたものだろうと思つておきます。そうなりまうと、いま言ったようなある乗りかえ駅については非常なお客さんが殺到する、こういう点が従来計算上、いわゆる予想上の、予測上のあやまちがあつたと、こういうことが言えるんじゃないかと思つておきます。そういう意味においては、それらをどういうかあいにしていられる乗りかえの緩和をはかるかと、まあ松戸から折り返しの電車をたくさんつくるということも一つの方法だろうと思つておきます。そういう点についてはひとつこれから積極的に検討して、やはりまあできれば一〇〇%みんなが喜ぶような線にならなければ意味がないわけでありまうから、九九%はよかつたかも知れぬけれども、一%の人が非常な不満を持つと、こういうことでありますれば、これは好ましいことじやありませんから、できるだけその不満を解消し得

るような措置を講じなければならぬ。それからもう一つは、いまお話があつたように、事前のいわゆる乗客に対するPRといふものが、使用方法、こういうものに対するいままで十分じゃなかつたんじゃないかと、こういうふうなぐあいに今度は経路が変わるし、こうなるからしてこういうところでも乗りかえてほしいとかいうものを、もつと積極的に親切に、そういうPRと申しますか、事前的なことをやっておけば、もつとああいうような混雑がなかつたんだらうと思つておきます。それから第二の問題は、こういう問題が起きてしまつたんですから、起きた苦情あるいは不平等についてはもつと積極的にこれを引き受けるといふ状態の体制が十分でないように承つておきますからして、その点は国鉄当局も旅客部長です、担当の理事でありますから、その点もひとつ十分に苦情を聞いてやる、そして可能な範囲で、できるだけその利便については直ちに対応できるように措置をとる、こういうふうにしてもらいたいと思つておきます。

○上田哲君 大体納得いたします。それで、私ちょっといま提案したいことを申し上げてみたいのですが、さしたることじやありませんが、私はだから、基本的にトータルとしてこうした方向を否定するものではありません。ただ、これからの都市生活者に対する行政のあり方と申しましうか、利便の提供のしかたというものを、九〇%はよかつたけれども、何%はまあしかなかつたのだというところではない原則がつくられなければならぬのじゃないか。その面を、九〇%のほうをながめて、トータルしてよかつたというふうなことで押し切らない策、これはそこから政治が始まるのだと思つておきます。いまの事務当局の御答弁では、これはまだ予想しなかつたと言つておられるんですから、すぐ十分な適応策が出てこないことは許容せざるを得ないでしょう。そこで、いつまでということとは言えないが言われた。やつぱりこれは毎日の問題ですから、一つにはパイプが通じないという不満もあるわけですから、どうでしょう、大

臣、たとえば半月とか一カ月とか、これは運輸行政上のいろいろな立案もあると思つておきます。こういう時期を画して精力的にこの辺を集中的に何か解決策を考えてみる。たとえば、大臣の息のかかる特別委員会なら委員会をつくるか、そういう形で努力をしてみようか。その約束をされる半月なり一カ月なりという時点で、実際に大臣も現場に行つてごらんになると、あるいは若干の代表とは話をしてみようというふうなことは、やつぱりこういう過密都市化の中で起きてくるこれからの問題として、私は政治の姿勢じゃないかと思つておきます。非常にプリミティブな提案ではありますけれども、そういう点について大臣の意欲を承つておきたいと思つておきます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 積極的な御提案を承つて感謝いたしません。ただ、私がそういう問題に直接関与することがいいのか悪いのか、やはりこれは国鉄の問題でありますからして、特に技術的な問題が多分ございまして。したがって、国鉄当局の幹部を中心にして、使用者ももちろんこれは参画してもらつて、そしてその間においては、おっしゃるような半月もしくは一カ月の期間があれば結論が出ると思つておきますから、その方向で指導したいと思つておきます。

○上田哲君 それじやひとつ、担当は国鉄です。国鉄に対して大臣が一利用者というふうな立場で現場をごらんになるとか、乗つてごらんになるとか、そういうようなことを積極的に考えになつたと了解をして、御努力を見守りたいと思つておきます。これでけつこうです。

同じような問題なんです、過密と過疎の問題についていろいろ何つてみたいと思つておきます。私は第一に取り上げたいのは、過疎化現象の進行の中でいよいよ過疎地帯のバスについて何つてみたいと思つておきます。最初にデータとして御説明いたしておきますが、バスの輸送量の推移、それからバス事業の収支状況、それから運行系統の休廃止の状況、御通告をしてあるはずでありますの

で、その辺のところをざっと数字の御説明を承ります。

○政府委員(野村一彦君) お答えいたします。

バス輸送の分野におきます過疎化の現象というものは、ここ数年非常に進行いたしております。まず輸送量の面で申し上げますと、昭和三十八年のバス事業によりましては全国平均で輸送量の指数は二六〇ということになっております。その内訳を見ますと、全国のバス事業の中で、いわゆる過半数以上は過疎地帯を事業区域に持っております。バス事業者を過疎バスとして考えますと、非常に伸び悩んでおります。定期の客は三十八年を一〇〇として一〇八という輸送量でございますが、定期外のお客、つまり通勤通学以外のお客は八九というふうになっております。定期客と定期外客を平均いたしますと九五というところで、これも一〇〇に対して五割下がっております。このこと、これも一〇〇に對して五割下がっております。そういう状況で、バス事業全体が都市及び地方におきまして輸送量として伸び悩んでおりますが、わけても過疎地帯というものでは非常に輸送の量が伸び悩んでおる。むしろ過疎地帯においてはダウンをしておるという状況でございます。

したがって、そういう状況のもとに過疎地帯のバスの営業状態を見ますと、昭和四十四年度では、二百五十路線で千二百二十七キロ、これは全路線の〇・六%になります。これが廃止されました。四十五年度では、二百九十二路線、千九百キロ、これは全路線数の一%となっております。こういうものが廃止をされております。そのほかに休止いたしましたとして、路線そのものを休止いたしました。事業を休止しております。四十六年度の二月末現在におきまして、全体の免許キロ十八万七千キロの約一・八%、五千九百九十二キロという路線が休止をいたしております。そういう状況でございます。

この過疎化の現象に對しまして、運輸省といいたしましては、昭和四十一年からこれに對する国家の助成と申しますか、そういう制度をもって過疎化の路線の維持ということに努めてまいりまして、現在は、路線を維持するための補助金と、それから過疎地帯におけるバスの車両購入をするための購入費の一部補助、それから民間事業者が事業をやめられた場合に、市町村等が代行輸送をするわけですが、その代行輸送の場合の代替車両の購入の補助という三本の柱をもって国家の助成を考へまして、四十六年度では、いま申し上げました三つを合わせて一億五千万ほどの補助金を用意いたしております。これはきわめて微々たるものでございまして、とうてい住民の足の確保という点から見ますと不十分でございます。来年度以降におきましては本格的に對策を講じたということ、まず過疎バス対策協議会を県ごとに設けて実態を把握して、地元との調整をするということ、それから、これに對する国家及び地方公共団体を含めた本格的な助成の對策を考へていきたいと、かように考へております。

○上田哲君 数字はよくわかりました。三十八年を一〇〇とすると、一たん上がりだつた、全国平均一・二六で、特に過疎地帯は四十三年度九五になっている。この開きは非常に大きいわけですね。バスは最後の住民の足というふうにいわれているわけでは、特に過疎地帯でこういう激しい休止状況というのは、バス経営というものが成り立たないという状況にきているわけですね。そういう状況というのを、四十六年度予算との関係で言っても、どういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(野村一彦君) 過疎バスの維持というものが非常に困難な基本的原因は、私どもは、一つは、いわゆる過疎地帯、これは一般の過疎地帯よりも広い意味で考へまして、いわゆる中都会以下の人口の比較の少ない地域を考へますと、近年非常に人口の流出が多くなつて、そういう地域の人口がだんだん減つておるといふこと、それからもう一つは、そういう地域におきましてマイカーが相当普及をしておる。そういう二つの原因が重なりまして、それが背景となつてその地帯のバスの利用者、通勤通学を及びそれ以外の利用者を含めまして、非常に減つておるといふことで、全般的には非常にバスの路線維持が困難になるという条件にあると思ひます。

そこで、私どもとして考へますのは、先ほど申し上げました各そういう地域を私ども全国を見渡しますと、現在、相当な地域で、いま申し上げましたような過疎現象、バスの路線維持困難がございまして、地元、市町村と私どもの陸運局と、それから陸運事務所というものが集まりまして、住民の最後の足としてぜひとも採算には関係なく維持しなければならぬ路線というものと、それから、ほかの交通手段その他のことを考へて、もうやむを得なければ廃止するもやむを得ない路線というものも十分仕分けをいたしまして、そうして採算とは関係なく維持しなければならぬというものにつきましては、国として助成をする。これは、先ほど申し上げましたような立場の補助金、そういうものをもっと本格的に考へるといふこと、あるいは事業そのものに對しましては、税制というもので特別の税制上の配慮をお願いをする。あるいは、バス会社の車両の購入についての長期低利の融資を考へるといふようなことを含めまして、本格的な對策を考へたいということ、四十六年度ではさしあたり一億五千万の補助金を重点的に活用するということ、それから、過疎バス対策協議会を各県に設けて、そこで、いま申し上げましたようなメンバーで、十分地元の実情を勘案しながら、今後の運営のあり方について、路線網の再編成、場合によりましては会社の統廃合を含むような問題についても本格的に考へていきたい。かように考へております。

○上田哲君 四十六年一月十一日の行管の勧告ですね。それから、いま過疎バス対策協議会というお話がありましたけれども、これが具体的にどういふふうな役割を果たしてありますか。原理的に言えば、それらを含めてあるべき姿というよりはね、たいへんばり策の、しかも、好ましくないけれども、こうしたらどうかというか、そういう方向へ動いているように思ふのですが、その辺実態的にどう把握しておられますか。

○政府委員(野村一彦君) 基本的に申しますと、本省におきましては、大臣の諮問機関であります運輸政策審議会の中で、過疎及び過密の問題についていろいろ基本的な審議をしております。したがって、今後の過疎地域における交通の確保という問題につきましては、これはバスだけではなく、国鉄、私鉄、バスを含めたところの総合交通の一環としての基本的なあり方というものを検討をいたしておるわけでございます。これは相場の検討が進んでおりますが、もちろんまだこれから煮詰めなければならぬ問題が多々ございます。

それから、その次におきましては、地方に九カ所ございまして陸運局の、陸運局長の諮問機関の地方陸上交通審議会という諮問機関がございまして、ここで学識経験者、関係者、労組の代表、学校の先生、こういう方々を含めまして、その地域としての基本的な交通政策を審議いたしております。ここにございまして、過疎地域といわれる地域におきましては、過疎バスの維持に關する本格的な考へ方が中心になっておりますが、そういうところで審議をいたすわけでありまして、それから、さらにそれから細部の段階になりますと、いま申し上げました過疎バス対策協議会といふことを各県ごとに設けて、そこで具体的な路線について、いま申し上げましたような、最後の足として残すべき路線と、どうしてもやむを得ず廃止するもやむを得ざる路線といふものを、地元の方とじっくり仕分けをして、そして對策を講ずる。したがって、そういうふうな、いま私が申し上げましたような三段がまえの對策をにらみまして、そうして今後は住民の最後の足としてのバスを確保するために、国としてどういふ助成をしなければならぬかということから議論をしていきたい。かように考へておりますので、それぞれ中央及び地方の陸運局、それから現場の

県、こういう三つの段階におきまして総合的に検討して。こういう状況でございます。

○上田哲君 実際には、一億五千万ということが二回ばかり出ましたけれども、これは、それからいただいた資料を見ますと、何もできないのです。仕分けをしておっしゃるけれども、仕分けをしてとんだ整理していくとなくなっていくということでしょう、つまり。そうなると最後の足がなくなるといふことになって、それこそ焼け石に水を少しづつ足しながら進んでいるということですね。そういうことですね、これは、これは、けしからぬじゃないかという話をして、このことを私は言っているのですが、この傾向はますます強まらませんか。

○政府委員(野村一彦君) この一億五千万の予算でございますが、これは実は大蔵省と予算折衝のときに、四十四年、四十五年、四十六年、過去三年にわたってこういう条件で助成をしましょうという一つの条件を行政当局間で定めた基準がございます。その基準によりまして一億五千万をばしているわけでございますが、実は過疎化の進行状況から見ますと、ただいまの御指摘のように、この基準でアプライをしておりますと、非常にどんだんやめるのがふえてきて、最後の足として必要なものの維持も困難であるというところは想像にかたくございませぬ。したがって、私どもとしましては、この条件の緩和といいますが、もう少し、たとえば乗車密度のもう少し低い地域におきまして、あるいはそのバスの延長キロ数ももっと短い距離といたしまして、この対象に加えていくというようなことを今後やりたいということ、ただいまの基準で申ししますと、だんだん過疎化が進みますと、確かに御指摘のように休止、廃止の路線がふえてくるのじゃないかという御懸念のとおりだと思いますが、私どもは最後の足として維持しなければならぬものは、もう少し条件の緩和と申しますか、対象を拡大するような方向で努力をして、そしてそれは企業としての

採算が成り立たないものでも、何とか国及び地方公共団体の力で維持をしていこうと、こういうふうにご考慮を願うわけでございます。

ある、国鉄のローカル線も同じような傾向にある。その辺については、状況はどうか、対策はどうかということ、過疎バスとの関連で概略を説明していただきたい。

○政府委員(野村一彦君) ただいま私、手元にある資料を持っておりませんが、実は私どもとして運輸省部内で総合交通体系というものをいろいろ考えまして、そしてそこでその一環といたしまして、過疎バス対策の補助金ということを要求をいたしました。これは昨年の予算編成の前の時期に事務的に検討したわけでございますが、もちろんこれはいろいろ省内で議論をいたしました結果、結果的にはまだ私どもの着詰め方が足らなくて実りませんでした。そのとき試算しました一つの額ですと、相当補助対象を拡大をして、そしていくというところでございまして、ただいま言いました一億五千万、これをもうと広げていって、少なくとも三十億から五十億ぐらいの金が私どもにはなかるかと。まあこれは試算でございまして、いろいろの前提がございまして、そういう見当を二応去年のときにつけたわけでございまして、ことし今後そういうことを一つのたたき台として、さらに細部にわたって検討したいと思っております。

○政府委員(野村一彦君) これは先ほど申しあげました運輸省の中の総合交通体系の過疎交通問題としてやっておりますが、確かに先生のおっしゃるように、国鉄あるいは私鉄という鉄道がございまして、この鉄道の採算が成り立たない場合には、最後の足として期待するものはバスであるという、何と申しますか、そういう地元の御期待もそのうちありまして、また私どもも、バスとしてはどうしてもこれは廃止できない必要最小限のもの、これはナンショナルミニマムとして確保しなければならぬという気持ちでございます。

○上田哲君 局長のお話ですけれども、算術計算をすると、本来なければならぬあり方から、二十分の一から三十分の一の速度で最後の足が奪われていく傾向にあるということだと思っております。ただいま資料をいろいろ見てみると、こまかい数字をあげて議論をするにもとても届かないような非常に過密過疎の、過密の裏側の過疎の実態が一番如実に数字としてあらわれているのがこの過疎バスの問題じゃないかという私は気がしますがね。

○上田哲君 データがこつちにありますから、それじゃデータの説明を受けなくてもこれはもう、私が言いたいのは、結局その私鉄の、中小私鉄も、それから国鉄のローカル線も同じ状況であって、その状況はもう一つバスのほうへみんな流れ込まざるを得なくなると。つまり最後の引き受けどころがバスになると、こういう認識ですなということを言いたいわけですね。それでいいですね。

○政府委員(野村一彦君) これは先ほど申しあげました運輸省の中の総合交通体系の過疎交通問題としてやっておりますが、確かに先生のおっしゃるように、国鉄あるいは私鉄という鉄道がございまして、この鉄道の採算が成り立たない場合には、最後の足として期待するものはバスであるという、何と申しますか、そういう地元の御期待もそのうちありまして、また私どもも、バスとしてはどうしてもこれは廃止できない必要最小限のもの、これはナンショナルミニマムとして確保しなければならぬという気持ちでございます。

○上田哲君 見解の相違は全くないようですね。もうほら然として数字をなげるわけですが、自動車の担当者に申し上げていくとすれば、全くこの十年間で千キロくらい減っているわけですね、中小私鉄が。つまり一か年間に百キロくらいどんだん減っている、私鉄が。大企業はこれは沿線の事業をどんだん拡大していくから、拡げちゃ延ばしていくということ、またほかの道もあるわけでしょうが、そういう総合的な事業力がない中小私鉄というのは全く、これはもう外向きのものではあるうと思われけれども、事業収支なかなか

でも、きわめて絶望的なにおいがするし、それがどんだんバスのほうへいくんだという認識を私は共通にして、ぜひ話を進めたいと思うのですが、たとえば高知バスの高知交通の例がありますね。これはどうしてここまでほうほうおいたかという問題も一つあるので、これ現状どうですか。

○政府委員(野村一彦君) 高知県交通は、高知県の大部分の路線バスの営業をやっておりますが、ほかに土佐電鉄という別のバス会社もございまして、大部分は高知県交通がやっております。これは先ほど申し上げましたような過疎化の現象が起りまして、昭和三十九年から無配に転落をしたということでございます。そしてその後いろいろこの再建のための自主再建方策を行なったわけでございます。これは、たとえば昭和四十三年の十二月には七〇%の減資をやった、そして一たん減資をやった上に資本をきれいにして、また増資をするということをやりましたし、それからたとえば四十四年には本社のビルを、三億四千万でございまして、これを資産処分し、それから四十四年十一月には再建計画をしまして、相当の路線を廃止する。あるいはその退職者に自主的な会社をつくらせて、そこに譲渡する。あるいは市町村に路線譲渡して枝路線を運営をやつてもらおうというようなことをやりましたので、これが非常に業績が悪化いたしました。負債の総額が、私どもの調べたところでは、四十五年の十二月に十一億という借入れ金がありまして、非常に経営が困難を来たしたわけでございまして、したがって、地元におきましては一時これは会社あるいは大口の再建者等では解散もやむを得ないというふうな空気が相当出てまいりました。

そこで、私どもは現地の高松陸運局と、それから私どもの本省の担当課長を現地に派遣いたしまして、知事、それから大口の債権者であります四国銀行、それからその会社の幹部、重役、それから労働組合の代表、こういう方々と話をし

○上田哲君 局長のお話ですけれども、算術計算をすると、本来なければならぬあり方から、二十分の一から三十分の一の速度で最後の足が奪われていく傾向にあるということだと思っております。ただいま資料をいろいろ見てみると、こまかい数字をあげて議論をするにもとても届かないような非常に過密過疎の、過密の裏側の過疎の実態が一番如実に数字としてあらわれているのがこの過疎バスの問題じゃないかという私は気がしますがね。

○上田哲君 見解の相違は全くないようですね。もうほら然として数字をなげるわけですが、自動車の担当者に申し上げていくとすれば、全くこの十年間で千キロくらい減っているわけですね、中小私鉄が。つまり一か年間に百キロくらいどんだん減っている、私鉄が。大企業はこれは沿線の事業をどんだん拡大していくから、拡げちゃ延ばしていくということ、またほかの道もあるわけでしょうが、そういう総合的な事業力がない中小私鉄というのは全く、これはもう外向きのものではあるうと思われけれども、事業収支なかなか

○政府委員(野村一彦君) 高知県交通は、高知県の大部分の路線バスの営業をやっておりますが、ほかに土佐電鉄という別のバス会社もございまして、大部分は高知県交通がやっております。これは先ほど申し上げましたような過疎化の現象が起りまして、昭和三十九年から無配に転落をしたということでございます。そしてその後いろいろこの再建のための自主再建方策を行なったわけでございます。これは、たとえば昭和四十三年の十二月には七〇%の減資をやった、そして一たん減資をやった上に資本をきれいにして、また増資をするということをやりましたし、それからたとえば四十四年には本社のビルを、三億四千万でございまして、これを資産処分し、それから四十四年十一月には再建計画をしまして、相当の路線を廃止する。あるいはその退職者に自主的な会社をつくらせて、そこに譲渡する。あるいは市町村に路線譲渡して枝路線を運営をやつてもらおうというようなことをやりましたので、これが非常に業績が悪化いたしました。負債の総額が、私どもの調べたところでは、四十五年の十二月に十一億という借入れ金がありまして、非常に経営が困難を来たしたわけでございまして、したがって、地元におきましては一時これは会社あるいは大口の再建者等では解散もやむを得ないというふうな空気が相当出てまいりました。

まして、結局自主再建ではこれはどうにもならない。しかし最後の県民の足を奪うことはできないので、これはぜひとも会社更生法の適用を含む再建策を考えたかどうかというのでやりました結果、大かたの御賛成を得まして、一応去る三月三日、解散の決議が行なわれるといううわさでございましたが、これが取りやめになりました。その後いわゆる裁判所に会社更生法の適用による再建計画というものを申請をいたして、ただいまその方向で関係者の方が集まって、裁判所を中心にするという再建計画を練っておられる。こういう状況でございます。

○上田哲君 これはかなり典型的な例だと考えていいですね。これは一つにはどうしてここまで放置したのかという問題があります。それからもう一つは、これからどうする気だよという問題がありますね。これはたぶんあとの問題というのをお手上げですか。まずこれは会社更生法によってやると更正したけれども、赤い足で走っている、やつと人が乗っている、そこに住民生活の基本的なルートがやつと確保されている。これはもうたいへんな形だと思ふんですが、そういう典型的な例としての把握としてもう少し突っ込んでその辺を聞かしていただけますか。

○政府委員(野村一彦君) 確かに私もバス事業でいろいろ経営困難な事業もございますが、おっしゃいますようにこれは一つの過疎地帯におけるバスの典型的な例であると思ひますが、そこで会社更生法の適用ということは非常に実態的に私はむずかしい面もあると思ひますが、私どもが考えましたのは、つまり経営者もこれは相当の負担をしていただかねばならない。それから株主あるいは債権者、そういう方々もこれは相当の負担をしていただかねばならない。また一般従業員の方々もベアアップの問題、その他に関連して、まあ普通であればいわゆる相当のベアアップというものが各企業において行なわれておりますが、会社の非常事態にかんがみて、これも相当の犠牲を忍んでいただかねばならない。つまり

関係者が三方一両損と申しますか、そういう関係ではそれぞれその損害を分け合つて、そして再建をはかるということが現段階においては唯一の方法ではなからうか、そういう意味で私どもこのバスに会社更生法の適用をお願いをしました。それから法を一律に適用するようというものを勧奨しておるわけではございませんが、自主再建ができればできるだけ自主再建をする。ところがなかなか自主再建というものは、債権者、株主、会社の経営者と労組等々の話し合いが一致いたしませんのでできませんが、まあ会社更生法の適用をしてでも路線を維持するということができれば、これは相当の努力が必要だと思ひますが、この会社は立ち直ることができるんじゃないかと思ひますので、私もそういう意味でこれを一つのテストケースとして、この会社更生法の適用による再建計画をぜひ成功させたいと、かように考えております。

○上田哲君 御答弁としてもまあ自主再建ができればということですが、いまの実情からいいますと、全体としての低落化現象といえますか、この高知バスの例なんかをひとつこまかくはじつていくと、いろんな問題が出てくると思ふのですけれども、そこまで行かずとも、これは全体的な、全国的な傾向の問題として、もうどこか古き古きれたことばですが、抜本的なといえますか、何かやらなければたいへんなことになっていくであろう。そこにまたさっきのような乗り入れ問題が二重、三重の要素として加算されてくるのではないかと思ひます。やはりここに出てくるのは、金という裏づけがなければ話にならないのですけれども、バス再建整備法というふうな、そういう大きなことでは三万一両損というふうなことで済まないところまでできているというこの私は認識を強調したいのです。そうであれば、やはり一つそれがあればいいというわけではないけれども、どれくらいの熱意や展望を持ってバス再建整備法と

称すべきものとこれから取り組まれるか、どんな展望をお持ちになつておるか、そこをしっかりと御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 先ほど申し上げましたように過疎地帯におけるバスの路線を維持し、その企業の何と申しますか、基盤を強化していただくためには抜本的な対策を講じなければならぬと思ひます。したがって、そのためには単に補助金を出すということだけではこれはどうして困難でございますので、これはまだ自動車局の内部におきまして現在論議をしております。もちろんまだ省議にもかかっておりませんが、私自身も最終的な案というわけではございませんが、現在論議しております。これはまだ自動車局の内部に領域を過疎地域として指定をいたしまして、その地域内における路線網のあり方というふうなものをまあ大臣なり、あるいは陸運局長というものが示す、そしてそれを受けて地元の知事あるいは市町村長と相談をして、バス事業会社が自分の会社の路線網の統廃合を含む新しい路線計画と申しますか、そういうものを出してもらう。そしてそこで先ほど申し上げました過疎バス対策協議会をもつとオーソライズし、法的権威あるものとして、そこでいろいろ判断をするということにしまして、そうしてどうしても維持すべきナンセンスなルートとしての路線網というものを新たに考えよう。それから税制等についても特別の措置をお願いをする。それからさらに、何と申しますか、長期低利の融資を確保するというようなことを考えまして、そういう抜本的な対策をいま検討しております。ところでございますが、その内容によりまして、格がきまりましたならば、その内容によりまして、法律によりなければならぬ部分は法律にお願いをする。それから予算措置を必要とするものは予算措置をお願いをするというふうなことで、あるいはもし税法の改正等をお願いする必要があるならば、その税法の改正をお願いするということになります。その対策の内容によりまして立法措置、財政

措置、その他を考えまして、そうして進めたいというところで、目下自動車局の内部で論議をしておりますところでございます。

○上田哲君 そのままでいいです。そこで大臣にひとつ伺いますけれども、やはり事務当局としてはそれが限度だと思ふのですけれども、何としてもこれは最後の足のバスの確保です。これはもう非常に重要だと思ふのです。名前とはともかくとして、仮称バス再建整備法的なものをつかき立ててなきやならない時期にきていると思ふのです。私はこれはもう政治判断だと思ふのですが、幾つかの柱はあるでしょうか、一つには、全部を生かすということではできない状態にきているわけですが、またどこかでひとつ歯止めをつける。あるいは地元民の利益との融合をはかるということと、必要路線の基準の明確化ですね、これは非常に重要な判断になってくる。この基準の明確化ということをしつかり打ち出すということと、それからかなり思い切つて、いま税法上というお話もありましたけれども、運賃についての考え方——企業努力を料金の反映させるというふうなことも考えまして、あるいはこれは走るわけにはいきませんが、ある種のそういう三方一両損的な考え方よりは、そういうものを取り入れていくという考え方、そういうもの、それから補助政策というふうな観点を出してもありますから、そういう点では補助政策ではなくて、たとえば公社化とか、そういうふうなものを加味しての、先ほどの税法上のいろいろの問題の解決をはかる。大ざっぱに言えば、たとえばそういう三つの点などが大きな政治判断の一つの前提として、そこでバス再建整備法的なものが踏み出されていかなければならないのじゃないか。

その辺がどの辺まで大臣の御見解の中に含まれているか、あるいはいつごろそういうふうな切りをなさる御決意がおありになるかどうか、その点をひとつ。

○国務大臣(橋本登美三郎君)

地方交通問題はこれは大問題でありまして、われわれ運輸省当局も真剣に取り組みたくやります。これは与野党、政府を含めていままでの考え方を全然変えなけりや問題にならぬ。さつき高知交通バスの問題のお話がありました。再建整備法にかけましても、私は悲観論であります。たとえば一時借金をたな上げするだけで、現状のままでは結局はこれもうなかなかなかむずかしい問題ではないかと思ふんです。ですから、たとえば東京のような大都市交通で考えますと、バスのいわゆる一〇〇%充足率を示しておる時間はおそらく朝の七時から九時までと、夕方の五時から七時まで、これは一〇〇%のお客さんが乗っておる。それ以外はおそらく二〇%を切っているだろう。そうなりますと、平均乗車効率というものは五〇%以下である。これは、どうしてもしかし通勤通学というものは確保せざるを得ませんから、まあ会社としては、ふやせばふやすほど昼間の効率が悪くなるのですから、非常に苦しい状態である。ですから、実際は朝の七時—九時というものは鈴なりの状態がまんをさせて、使用者がまんをさせておるわけですね。自分がまんをするよりは、こういう状態というものは非常に間違つた状態です。交通状態としては、しかしながら、いまの企業を、たとえこれは公企業であろうと私企業であろうと、国鉄が御承知のようにあれだけの赤字を背負っておるということは御承知のとおりですが、これは公企業とか私企業とかいいう問題ではなく、いわゆる交通機関一本やりでやっっていく場合には、いまの制度ではもう追いつかない。私企業だろと公企業だろと。ただ、私企業が今日まである程度まあやってきたゆえんのもの、多角経営、すなわち土地の分譲とか開発とか、あるいは他の収入によっていわゆる

軌道会計というものの赤字を補ってきた。しかし、もうこれも限度があります。ほとんどの大部分はいわゆる多角経営によって収入を得るということももう不可能であります。こういうことから考えますと、ただ、いままでのような企業体でいかどうか。ある意味においては企業の合同を軌道の関係でいえば考えられるという点もありましよう。いずれにせよ、従来の考え方で補助金をやったり、あるいは低利資金を融通したり、ことに昭和四十六年度の過疎対策の一億五千万などというスズメの涙にも追いつかないような金をやって、そして地方交通あるいは地方バスを確保できるといふようなことを考えておったのでは、そんなことを言つては、まことにこれは運輸大臣としてはなほだ申しわけありませんけれども、これはできない相談なんです。ですから、予算折衝のときに私は相当きつことを言つたんですが、なかなか現在のところは財政当局の厚い壁を破れない。しかしながら、もうそんなことを言つておられないんです。もうこれは与野党とか、イデオロギーを越えた問題であつて、いかにして国民に住みよ社会を与えるかということから考えようという、もう交通問題はかなり変わった角度で進んでいかなければならぬ。

まあいまおっしゃつたような再建整備法という問題も必要でありましよう。しかし、その再建整備法の場合においても、中身が従来のものの考え方であつては、これは何にもならない。国鉄の再建整備法が全くあまり効果がなかつたと同じように、中身が従来のような低利資金を貸してやるからやつていけとかという程度の甘つちよりの考え方ではどうもこれではできない。そういう意味においては、ひとつ抜本的な考え方をやらなければなりません。なかなか運輸省当局、私などは非力でありまうからして、十分な目的を達成し得ませんので、ひとつその場合においては御協力を願つたい。おっしゃる通りに、内容としてはいよいよ建設あるいは固定投資に対してどこまで国が、

あるいは地方団体が出してやるかという問題があります。たとえば多摩ニュータウンにいたしましても、せつかくあれだけのものができて、私鉄ができない。それはできないのは当然と言つちや失礼かもしれないけれども、ばく大な投資をして、運賃を押し、これでもつてやれといつても、それはできっこないです。ですから、当然ああいふニュータウンをつくる場合においては、どこかでいわゆる建設資金というものを考へてやるということも、もし東京都が多摩ニュータウンの建設責任者であるならば東京都、及び国もこれに参画して、初めからそういうものを敷いてやることを考へておかなかつたということが、私は私鉄を責める前にお互いが考へなければならぬ問題であると思ひます。

そういう意味においては、いわゆる地方交通の整備に關しても本格的なものの考え方、借金しているところの会社から事業税を取り上げたり、あるいは助成金は収入とみなして税金を取り上げ、あるいは助成金を収入とみなして税金を取り上げ、こういうことをやつておつたのでは、いつまでたつても交通問題は解決しません。これらの根本問題等をひとつ検討しまして、まあ年度の予算にはぜひ反映したいと思ひますけれども、まあ私がここで申し上げようことまでいくかどうか、いずれにいたしましても、しかしながら書寫真として積極的に財政当局にも働きかけをしていきたい、そういう意味においては抜本的なものの考え方——実現するかどうかは私残念ながら自信がありませんけれども、しかしながらその方向は少なくとも八月までにきめてまいりたい、こう考へております。

○上田哲君 おっしゃるとおり、いままでの考え方の上に積み重ねるのじゃなくて、どうも抜本的といふことは国会ではあまり使い古されて、言ひのがれのときの最大の形容詞みたいになつているので、はなはだこつちでも使いにくいわけですが、まさに抜本、いま申し上げましたバス路線の運賃の考え方とか、つまり補助政策でない形態、こういうものをぜひ考へて、これはまれに見る大

物大臣がおられるわけですから、ぜひひとつそこを、都会では箱の中にぎゅう詰めにして、ただまあ一ぱい幾らで送り込む、地方では間引いてあとは歩けということになつてしまふということではなく、さか立ちしない交通政策、運輸対策を立てていただきたい。

もう一つは、いまバスについての話をしてきたわけですが、バスだけでなく、国鉄、私鉄、ローカル線、あるいは離島航路等も縦割りでない行政といひますか、運輸対策、こういうものからいひますか、この点は当然のことだと思ひますから、御要望にためておきたいと思ひます。

いろいろあるのですがもう一つ、海の話をお話したいと思ふのです。交通渋滞、過密化のしわ寄せというのは海の方にもやつてきているように、いろいろ調べてみますと、東京湾ですね。これがたいへんな形にやひらなつていふ。浦賀水道の船舶のふくそう状況というのが、これはもうほんとうに事故が起きないのが不思議なぐらいの感じになつていふ。概要でけつこうでなければ、浦賀水道、東京湾口の通航隻数、あるいは将来の見通し、特にその中のタンカーの占める割合や船舶の大型化の傾向の見通し、それからそこで問題になるのは漁業の横切り、横切りだけではありませんが、操業漁船の数が、かなりやはり生業を立てている者として軽視できない部分があります。そういうものとの関連、横切り船の問題等についてちよつと概要の説明をまず承りたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) 浦賀水道におきます交通の状況でございますが、一日の平均船舶通航隻数で御説明申し上げます。四十五年に調査をいたしました浦賀水道の一日の平均通航船舶隻数、概略七百六十七隻という数字がございます。この中で、お話の出ました大型の船舶というのが一万吨以上ということと三十

六隻でございます。それからこの中で、いま漁船のお話が出ましたが、漁船は十三隻というので、これは大半横切りその他の対象になるかと考えます。で、こういった船の隻数の状態は年を追いついて過密になっておるわけで、比較的に近いんですが、四十二年で見ますと、七百六十七隻に該当のものは六百十五隻という数字でございます。一万トン以上の船は三年前では二十隻ということで約五割強の増加を示しております。こういったように隻数が増加する。もう一つ御指摘がありましたのはタンカー、油船でございますが、油船は七百六十七隻のうちで百二十三隻という数字でございます。このように大型化、それからタンカーの数が三年前は九十七隻ございましたが、そういったタンカーが非常にふえてきておる。それから大型の船が非常に急激にふえてきておる、こういったのが概略の運航隻数状態でございます。

○上田哲君 あそこは海堡があつて、これがまあ非常に交通の難所になっておるわけですね。いろんな資料を調べてもらったのだけれども、問題をしばつて伺いますが、やはり問題はタンカーですね。確かに小船が密集して、第一海堡から第三海堡までのところで操業している千葉なり神奈川なりからの漁船、水産庁の調べを見ても、船の数もそうでしょうし、事実漁獲高からいってもととえば二十億近いというふうなこともあつて、これまた引くに引けない部分があるわけですね。そこへ持ってきてもうたいへんに大きいタンカーがどんどん——これは近年きわめて急激な傾向ですね——出てきた。事故も確かにそれに比例しているということになると、まあ運輸省が去年の六月に東京湾安全対策とか、いろいろ出しておられるし、あるいは十一月の緊急安全対策などなど、まあいろいろ出ているわけですが、これらを一一つ見ても、まあ努力はわからないではないけれども、一朝事があったらたいへんなことだというのが実態だと思いますね。で、そういう対策としては十分だとお考えになるか、十分でなければ、今後どういふことをお考えになつてい

るか。

○政府委員(手塚良成君) ただいま申し上げましたようなふくそう度合に比べて、まあそれに比例するような事故の隻数状況ということになっておりました。こういった傾向の中にさらに最近においてはカーフェリーというふうなものが多数の人を乗せて走つておるといふようなことで、私どもはこれらの交通安全確保につきまして非常に注意を払つておるわけです。

いま私どもがこれらの問題に対策として考えておりますのは、いまお話に出ましたように、昨年十月ないし十一月に非常に注目すべき二つの事故がございまして、そのあとでとりました緊急安全対策というものが、まあこれが一つ当面とり得る最大の方策であろうと考えております。内容は必要ならば御説明申し上げますが、まあ要するに船のサイドで注意すべきこと、海上保安庁としての航法の上で指導すべきこと……。

○上田哲君 十一月のやつですか。

○政府委員(手塚良成君) 十一月の六日付で出した内容でございます。それから施設の上、たとえば灯標とか灯台というものについてさらに改善を加えるべきもの、まあそういう内容がございまして、なほ将来そういう緊急対策では決して十分でございせんので、将来長期にわたつた対策が必要であらう、かように考えております。その一つといたしましては、湾口航路の整備、それから海上交通情報システムの確立、並びにこれを前提としての法律の背景、海上交通安全法の制定、その他原油のバイブライン輸送、原油タンカーの入港禁止等、こういったようなものを総合的に考えた一つの東京湾安全対策、かようなものが必要であらうかと考えて、今後これらの施策を強力に進めるよう、私どものほかに関係部局と検討を進めておる最中でございます。

○上田哲君 レーダー装備の義務づけとか、標識の掲出ですか、そういういろいろありますけれども、強制水先区、これはまだなつていないわけですね。そういうところがまだまだ穴があいてい

る。タンカーにしばつて言うなら、タンカーへの指導というのは十分にいま効果をあげていますか。

○政府委員(手塚良成君) いまお話のありました安全対策にいたしましても、確かに強制水先区等、いろいろなかまかい現実的な問題、たとえば船に乗りかえる場所、それからそういった船を着けるところ、あるいは水先人の数等々、いろいろございまして、まだ完全に実施はされておりませんが、また、船につけるレーダーその他にいたしましても、なおいろいろの実験、調査を必要とする内容がございまして、鋭意まあ努力をしておりますところでございます。

タンカーの事故につきましては、やはり私のほうでやつております航法の指導、あるいは万一の場合の対策、あるいは業者においてとるべき措置、こういったものをできる限り行政上指導の可能な範囲におきまして実をしております。幸いまだその後におきまして事故が起こつておりませんので問題が起こつておられませんけれども、これらのことを総合した上で、できるだけだけの措置をとつていきたい、こういうことしております。

水先人の問題につきましてはまあお数がやはり足りません。横須賀の水先人も六月からは五名を十名ということにしてもらうけれども、最終的にこれはさらに数をふやすと同時に強制水先区にする必要があらうというふうに考えております。

○上田哲君 十分に行き届いておるかというのには、緊急対策の中にもありますけれども、現在、二十万トンを超えるタンカーに対して指導しているやり方を、十万吨以上のタンカー及び三万トン以上の液化ガスタンカーのすべてが実質的にやっていると、これはそういうふうになつておるかというのです。

○政府委員(手塚良成君) これはそのとおりやつております。

○上田哲君 問題はタンカーにしばらざるを得ないというの、いろいろありますけれども、東京湾沿岸での製油場が密集している、そこでたいへん

なバーレルにのぼつておるといふことが、年々タンカーが大きくなり、またたくさん入つてくるということに原因をしておるわけですね。そこで事故が起るとなれば、どうしてもそこら辺の場合が重点になるわけですが、どうしてそういう事態が起きて油が流れ出す。このときが一番問題になるわけですね。そういうときの対策がどうも十分でないように思える。たとえば一番ポイントになるのはオイルフェンスですか、オイルフェンスは海上保安庁なんかで集めている数字でいけば、大体必要延長メートルには達しているということになつておると思うが、実際にはあちらにある、こちらにある、民間まで集めて、民間のほうをはるかに大きいわけですね、ウェイトからいって。それは他人のふんどしを当てにして足し算してみれば十分だということになつておる。それでも役に立てばいいけれども、実際には規格が違つておる。その辺の規格が合わなければ実際にはこぼれてしまふということになる。そこはどうですか。

○政府委員(手塚良成君) 大型タンカーの油流出の際の防除態勢につきましては、その中心をなすのはオイルフェンス及び油の処理剤であります。これは、先生御指摘のとおりでございます。私どもはこれらのものにつきましては、われわれ自身でそういうものを整備するということのほかに、やはり民間にも指導をいたしまして、ある程度そういう防除態勢を自衛的に持つてもらおう。たとえばシーバースに大型のタンカーが着きまして荷揚げをするという場合には、やはり荷主あるいは船主の責任において、その周辺に一定のオイルフェンスをまく、あるいは化学消火能力を持ったタンカー等を配置する等々のことをやつてもらつておるわけですね。しかし、そこで大災害等が起りました場合を想定いたしますと、単に当該民間だけでは不十分でございますので、それをカバーする意味で、海上保安庁自体がやはりそういうものを持つ、こういうことになつておりました。その官民で持つ内容、割合というふうなもの、われわれなりに一定の前提をきめております。必ず

しもこれ現状十分とは言えません。タンカーがだんだん多くなる、大きくなるというふうなことで、衝突等が起りました想定、前提が変わってまいりますので、なかなか現状それに十分追いついていないと考えておられますが、いざにいたしましても、そういう官民の協力体制というのはやはり一つの大きな柱であらうかと思っております。民の指導も私どもはやっております。

○上田哲君 規格はいいんですか。
○政府委員(手塚良成君) 規格ももちろんこの中に、詳細に点検をいたしますと、必ずしも隣とこちらとがびつたり合っているというばかりではないわけでございます。先ほど申し上げました安全対策の中で、やはりこういっただけのものについての整備が必要かと考え、鋭意現在そういうものについての検討と指導の強化をとめておる次第でございます。

○上田哲君 重箱のすみをついたり、いじめたりする気持ちはないけれども、これは大臣たいへんなんですね。全く民間依存なんですね。民間依存で、しかもその民間とは規格が合わないから、いざというときには役に立たないかもしれない。これは自力でやるんだという意気込みは申されたけれども、実際には一朝事あれば、これは役に立たないという危険が非常に大きいということになるわけですね。何でも金があればという話になるかもしれないけれども、今日の浦賀水道周辺の、飛ばしましたけれども、たぐさんのふくそう状況からしますと、これは私は容易ならざることだと思っております。

もう一つの問題は、油の防除剤の備蓄量ですね。これはこれでいいんですか。一カ所が少ないけれども、いざとなったらうんと空を借りて運んでくるといふことになれば、大体予想されるタンカーの大きさでの事故が起きた場合にも何とか何とかという計算が立っているのかどうか、その辺私よくわからないのですが、これもいろいろ聞いてみると、あまり確かな安心感には到達しないような気がするし、現にノリな感じのものは、この辺どういふことになるのか、たいへんなことだと思っております。オイルフェンスにしても、油の防除剤の用意にしても、どうも努力していることはわかるけれども、いざとなったら、これはどうも十分な確信が持てないという状況じゃないかという気がするのですが、どうですか。

○政府委員(手塚良成君) まず、油除去剤の問題でございますが、私どもは一定の前提を立てまして、それに対応する官民の持ち分というふうなものを想定して使用しております。一応東京湾で想定した使用量は、一万トンの油を流出した、流れたというのを想定いたしました。その中の八〇％というのを吸い上げていく、吸引をする。あとの残り二〇％は油除去剤を使用する。また油除去剤は実際の除去率からいいますと、残り二〇％に四百トン、二〇％分の除去剤四百トンがあれば一応消えると、除去できる。さらにそれが必要なる内容の除去剤を官と民で一対三という比率で分けて、持ち合せて、一体として使用しよう。かような一応の想定を立ててやっております。この想定の際には、四十五年度末において一応その姿に達しております。しかしながら、まあこういっただけでは前提の一万トンがそもそもまあ少ないのではないかとというふうな話から、流れ出る前提の想定がいろいろございまして、そういう面をたまたま再検討して、再度の整備をしなければならぬと考えております。

ただこういっただけ、その災害の起こりました対策も、もちろんいろいろ充実する必要はございますが、こういう災害の起こる前の予防対策、先ほど

お話に出ましたようないわゆるその安全交通確保という見地のものをまあひとつ大いに強化する、こういうことを大前提にした上でもし万一という対策になるかというふうな順序を考えて進めております。

なおまた、この油の対策につきましては、すでに御承知かと思いますが、先般来アメリカなり、ドバー海峡なり、外国でも二、三最近時におけるこの衝突なり乗り上げの事故が起り、その際の海外の模様等もいろいろ聞きますけれども、やはりまあ相当に混乱した現状になっておる状態でございます。われわれは今後ともそういう他の山の石を勉強しながらさらに整備を進めたい、かように考えております。

○上田哲君 まあこれから先は武士の情けみいたないものでしてね、担当官庁を責めたつてしようがないみたいなお手上げ状態であると思っております。つまり大臣、これも何か起きたらどうしようもないところにある。しかもおびぎ元の、のどの東京湾の浦賀水道ですから、この中が大きな、ますます巨大化するタンカーがどかんといったらたいへんだということ、気づく気づかざるは別として、たいへんな私は不安要素でなければならぬと思っております。そこに出てくるのは、オイルフェンスなり薬をたくさん用意するとか、たぐさんいろいろあるでしょうが、いま御答弁あったような予防措置といえますか、これもまた本格的ですが、技術的なものを少しづつ拾い上げてきたのですが、技術的に何か考えなきや、どの道これは起るらぬ前だけの安全ということになる。そうなると思つてかありますけれども、やっぱりここで二つくらい考えなきやならぬ。一つはシーバース、CTS、パイプラインの問題、浦賀水道の入り口をもうそこで押えてしまつて、ここからやろうじやないか、これは私はやっぱり七〇年代の一つの構想として本気になっていいことじやないかと思つておられます。ただまあこれが現実の問題としては、おそらくそういう施設をつくることの巨大な投資

からする経済性の問題、あるいは地元の利害との関係ももちろんこれはあるでしょうけれども、関係官庁、その他の問題等一ぱい出てくると思つてます。これは大臣にぜひお伺いしなければならぬと思つております。これはどのくらい意欲をお持ちだろうか、あるいは見通しをお持ちだろうか、どうでしょうか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあこの東京湾内及び河口の整備、航路整備であります。これについて四十六年度から仕事を進めてまいります。まあこの点まだ詳しくは港務局長から御説明があると思つてますが、第二の、いま最後に御話になつたいわゆるシーバース並びにパイプラインの問題ですが、私はこれを非常に急いでおるのです。そうしてシーバース計画及びパイプライン計画をいたしました際に、できれば三年間で完成したいからということ、港務局長、関係官庁に強く要請をしたのですが、どうも三年間ではむずかしい。ということ、昭和四十六年度一ぱいかかっていゆる潮流の調査、風向きの調査等をやります。そこで、このいまのところは一応候補地としては富津沖にまあいゆる中継所、シーバースをつくる。そうしてまた三十万トンのタンカーを着けられるような相当大規模のいゆる中継所をつくるということになります。と、やはりこの潮流から深さ及び風向き等の点を調査します。それで、それだけでもまあ一年はかかる。あるいは一年で上がぬかもしれぬというところでありま

す。まあしかし急いでひとつ調査を進めてもらつて、そうして少なくともこの昭和四十六年度から調査を始めて、完成を五年後には、昭和五十年にはシーバースとかパイプラインができるようにしたい。これができた時はこれは一切の船を中に入れない。油は、たとえば五百トン百トンの船でも入れない。そうしてやりませんとすると、これからまあ昭和六十年までの長い目でありまして、昭和六十年においてのいゆる東京湾内の一般貨物の増量というものは現在の大体五倍になるだろうと、この全体——東京湾じやありません、い

わゆる首都圏内で使うところの貨物の総量です。ね。東京湾内、いわゆるこれは油も入っておりますが、これらを含めて現在のところ六万トン、そのうち一般物資が約四万トンぐらゐでありますけれども、これが昭和六十年においては大体十万吨を、少なくとも最終目標を十万吨ぐらゐの一般物資が入ってくる、いわゆる流通港のキャパシティをそれくらい考えなければいかぬ。そうなりますと、多少大型化してまいりましようけれども、それにしても、現在の船の倍以上のものが入っていく、こう計算しなければならぬ、そういう状態になりますと、その中に何万トンあるいは十万トン、二十万トンという油のタンカー船が入ってくるという事は非常にこれは危険です。そういう意味から考えましても、できるだけ早くいわゆるタンカー、油の船が東京湾内に入らないようにしたい、おそくとも私は今後五カ年の間にこの施設を完了して、そして昭和五十年以降においては油の船は入れない、こういうひとつ考え方でもって準備を進める。こういうことでことしも御承知のように、今年度の閣議で決定しましたが、いわゆる五カ年計画の港湾予算を二兆一千億円、従来の倍以上のワクをきめたわけでありませう。

もう一つは、海上交通安全法という法律、なかなか、私も関係方面を非常に督促しておるんですが、まず第一の難関は漁業組合がなかなか承認をしない。補償問題もからんでおります。しかし、これは、要するに小さな漁船がだんだんとスピードが——貨物船にいたしてもだんだんとスピードがアップしてまいりますから、ことにカーフェリーなどはいま二十四、五ノットでありまして、おそろくもっと速い船が出てくると思っております。そうなりますと、小型漁船の三ノットとか五ノットとかいう船が非常に群がっておりまして、非常に危険がある。これは漁船の保護のためにもやはり海上交通安全法という法律によって、そしてそういう危険を防止したい、こう考えて、昨年来から折衝を続けておるわけですが、なかなか漁業組合の了承を得られないので、いままおの法律案を提案するには至っておりませんが、これは関係方面、ことに農林省であります。農林省とも十分に打ち合わせをして、なるべくひとつ早い機会にこの海上交通安全法も出したい。この二つの大きな施策を行なうと同時に、東京湾内のコンピューターによるいわゆる航行の指定あるいは連絡業務、これは海上保安庁のほうです。本年度から工事を始めてまいります。それによって全体の船のいわゆる指導、連絡、こういうものを進める。この三つの大きな柱ができてまいりますれば、将来東京湾内に相当の、いわゆる港が増設されましても、交通安全の上においては支障がないのではないかと、それがためには、この五カ年の間にできるだけいまま申しました三つの問題を解決して、完成して、そして東京湾の安全を期したい、こう考えております。

が、なかなか漁業組合の了承を得られないので、いままおの法律案を提案するには至っておりませんが、これは関係方面、ことに農林省であります。農林省とも十分に打ち合わせをして、なるべくひとつ早い機会にこの海上交通安全法も出したい。この二つの大きな施策を行なうと同時に、東京湾内のコンピューターによるいわゆる航行の指定あるいは連絡業務、これは海上保安庁のほうです。本年度から工事を始めてまいります。それによって全体の船のいわゆる指導、連絡、こういうものを進める。この三つの大きな柱ができてまいりますれば、将来東京湾内に相当の、いわゆる港が増設されましても、交通安全の上においては支障がないのではないかと、それがためには、この五カ年の間にできるだけいまま申しました三つの問題を解決して、完成して、そして東京湾の安全を期したい、こう考えております。

○上田哲君 東京湾に五十年以降はもうタンカーは入れないというのはいいですが、それをぜひやほり力を入れてやっていかねばならぬと思っております。二つの問題という、まあ大臣のほうに先に言われましたから、私は二つ目の問題は、やはり海上交通法、海のはらの交通法ですね。これはあまり過剰になってはいかないという事はもちろんでありますし、漁業関係者との関係も当然出てくると思っております。御説明があったら、そこは大体御見解はわかりましたけれども、非常に原則的にいえば、陸に道路交通法があつて海上交通法がないというのはおかしいんだという事は、もう信号が出てないみたいなのですから、そういう原理の問題としては、そこはやはりこれも技術的にしっかりと考えなければならぬ哲学の問題ではないかという気がいたします。もちろん、具体的にはこれが単なる法規独走になってしまつてはいかないということにはたぶんありますから、議論は大いに起こさなければいかぬのだからと思つておられますけれども、東京湾の問題に限らず、こうした海上交通安全の効率化というものを考えていくと、この問題は非常に大きな

問題になってきます。で、ちょっといまの御答弁の中では、海上交通法の位置づけですね、それからそれに対する意気込みという少しきびしいかもしれませんが、そういう部分が見通しとしてもう一言はしかつた気がするので、海上交通法をどれくらい意欲で、どれくらいの見通しでいまま貫こうとされているんでしょうか、最後にそれを一つ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) これは東京湾だけに適用するのじゃなく、ある程度地域を指定して適用することになると思つて、瀬戸内海などでもたいへん海上交通事故が多いのです。ことにいま政府で調査をしております三つの橋ができれば、なおさら交通が困難になることは明らかでありますから、当然海上交通安全法ができれば東京湾あるいは大阪湾、伊勢湾及び瀬戸内海、こういう地域が指定されて適用されると思つております。

昨年からのいろいろ交渉をしておるんですが、一つにはやっぱり問題は補償の問題であります。この補償については国がこれはある程度責任を負わざるを得ませんが、国だけの問題ではなく、また船関係のほうからいいますと、国が非公式に折衝したところでは、いわゆる船会社のほうでもある程度負担してもいいと言つておるんですが、まあ、しかしながら、全部を船会社で負担はできません、当然国がこれを一部負担するということにならなければならない。国がはたしてやる必要があるのかどうか。やっぱりその関係者の利益ですから、そういう意味においていろいろ議論がありますので、なかなか財政当局と最終の詰めについておらない。やはりこの海上交通安全法の補償問題に対する補償をする側の考え方がやっぱりまともでないといふ話に乗つてこないのではないかと。そういう意味で、せっかく昨年から関係方面といふ折衝を進めておられますが、まだ確たるいわゆる対策がとれない。しかしながら、もうやっぱり少なくともこの三、四年といいま

問題になってきます。で、ちょっといまの御答弁の中では、海上交通法の位置づけですね、それからそれに対する意気込みという少しきびしいかもしれませんが、そういう部分が見通しとしてもう一言はしかつた気がするので、海上交通法をどれくらい意欲で、どれくらいの見通しでいまま貫こうとされているんでしょうか、最後にそれを一つ。

しようか、五年以内には、先ほどのいろいろの施設もできませうけれども、海上交通安全法というのはこの四、五年のうちにびびちとときめる。そしてこの交通事故を防ぐと、こういうことをやりませんと、万が一のことができまじらたいへんなことになる。その被害はまことにばく大でありますから、多少の補償金にはかえられませんが、こう考えて、せっかく努力中でありませう、いづつころこれができるか、こう言われましても、まだ実は目算が立っておりませぬ。ことしもできればこの国会に提案したいと思つて鋭意努力をいたしたのでありますが、関係方面の了解を得るに至らず、できれば来年にも出すために、本年も一その努力をいたしたいと、こう考えております。

○上田哲君 それでは過密のテーマできわめて簡単に伺いますけれども、過密のもう一つの象徴として羽田があります。で、羽田だけではなくて、まず全体としてわが国の航空輸送需要が年々三〇%ぐらゐずつ上がつていると、五十年には国内線だけで四千万ぐらゐ、六十年になれば一億二千万ぐらゐになると。そうなるという形になって、これも大衆的な足になると思つて、ひとつ羽田にしほつて、これがいままどんな状況でどういふ見通しになるかといふことを概略説明を願いたい。

○政府委員(内村信行君) たいま御質問の羽田における過密状態、これにつきましての需要並びに将来の見通し、これがどういふふうになるかといふふうなことでございます。それにつきましてたいま先生御指摘になりましたように、現在の羽田の状況はもうすでにパンク状態になりまして、これ以上の増便は不可能であるというのが現実の状態でございます。

そこで、羽田の処理能力の問題でございますけれども、一番むずかしい点は羽田の処理能力というものは、これは日によって違つて、天候によって違つて、また風向きによって違つていふところについて

の問題点がございませぬ。しかし、定期便を入れませぬ場合は、毎日毎日その便数を要するわけにございませぬので、やはり一定の便数というものを入れているわけにはございませぬ、その場合に一番いい状態のときを標準にいたしまして定期便をきめませぬと、天気が悪いときには過密状態になってオーバードローしてしまおうとございませぬ。

また一番状況の悪いときを標準としてきめませぬと、状況のいいときにはがらになつてしまふといふことになりませぬ。その点が定期の便数をきめませぬ場合に非常なむずかしい問題でございませぬ。その場合に、いま例を申し上げますと、羽田の場合、北風の場合と南風の場合とございませぬが、北風の場合には比較的うまく航空能力が上がります。

しかし、南風の場合羽田といふところは非常に能力が悪くなるというふうなことでございませぬ。そこで、同じ北風あるいは南風の場合でも有視界飛行状態あるいは計器飛行状態、それによつてまた違つてまいります。またそこで、計器飛行状態の場合におきまして北風の場合、これは大体一時間に三十機くらい、これが限度であらうと考へませぬ。それから有視界飛行状態では北風の場合には大体一時間に三十四機、このくらいが限度であらうといふふうな考へ方、それからさらに、今度羽田のBランというものが延長されましたので、Bランの能力が若干あがりますと、南風の場合にも計器飛行状態の場合に一時間二十八機、それから有視界飛行状態の場合に一時間三十三機といふふうな能力がございませぬといふふうなことでございませぬ。

また、さういふふうな能力がございませぬけれども、さういふふうな能力がございませぬけれども、それにつきましてどういふふうな便数をきめていくかといふことでございませぬけれども、大体私どもといたしましては、一時間に三十四回といふものを便数設定の場合の最大の離着陸回数といふことにはいたしました。そこで、大体一時間三十四回と申しませぬ、先ほど申しませぬように、有視界飛行状態におけるいわば最良の状態のときでございませぬから、全部これを通すわけにまいりませぬので、三時間を通じて九十

機といふのをもう一つ標準にいたしまして、さういふふうな標準をつくらせてやるわけにございませぬけれども、さらにまた、三時間九十機といふことにおきませぬ、これはなお天候が非常に悪くて南風が多いといふ場合には、なおこれでは困難になつてまいります、実際問題といたしまして、そこで、そのために一日に幾らといふふうなもの一つを標準をつくらせてございませぬ。そこで、これが大体一日に四百八十機といふのが大体一日のマキシマムとしてとらえているわけにございませぬ。なお、さらにもう少し技術的に申し上げませぬと、午前一回、午後一回くらい少し飛行機の飛ばない谷間をつくりませぬ、実際に天候状況が悪くなつて能力が下がつた場合にも、押せ押せになつてきた場合にも、そこでもって吸収できるといふふうなことをつくりませぬ。さういふふうなことをしまして、大体一日当たり四百八十機といふことをやつてまいりますと、ほほいかなる場合でもそれほどおくれるといふものがなくて済むのじやないかといふふうな考へ方で進んでおります。

そこで、さういふふうなことでやりませぬ、なおかつ需要のほうはそれよりさらに上回つていふと、この四月、五月くらいからは航空飛行便数といふものは、需要といたしましてはもうすでに羽田に入り切れないといふこととございませぬ。そこで本来ならば厚木といふものを、また一方におきまして成田空港の建設を急いでやるわけでありませぬけれども、成田空港の建設ができるまでの間は、さしあたり厚木といふものを使用いたしまして、羽田でもってオーバークラウドになる、羽田でもって

はみ出る便数を厚木に入れるといふことをいたしてまいりたいと思つていたわけにございませぬけれども、現状まだ厚木につきましては地元の御同意が得られませぬので、これを使う段取りになつて

おりませぬ。そこでこれにつきましては今後ますます私も努力いたしまして、地元の御協力を得まして、厚木にも着けてまいりたいと思つております。

そこでこの羽田の東京地方における定期便の需要と申しませぬものはもうすでに能力をオーバードロしておりますが、五月、六月、さらに七月、八月になりませぬと最も多くなりませぬ。もう五十便くらいは能力を上回つてしまふといふふうなことになるだらうといふふうな想定されませぬ。そこをさらに厚木を使いませぬとせねばならぬ、これをさらにしかしこれがこなせない場合には、当分のままで需要を押しえていかなければならぬのが実情でございませぬ。

そこでその後どういふことになりませぬかと申しませぬと、この成田ができるまでの間、厚木を使ひませぬと、それで一応東京中心の需要といふものはこなせるわけにございませぬけれども、そこで今はこなせるわけにございませぬけれども、そこで今後成田ができるまで、国際線がほとんど成田に移るといふことになりませぬ。さうなると、そこで大体年間五万回といふものが浮いてまいりませぬ。大体羽田の年間能力は十七万五千回くらいといわれませぬが、そこで五万回あきませぬと、さうすると五万回が一休のくらくらといふものは、おそろしく昭和四十九年ないし五十年くらいまでそれといふふうな考へております。しかし四十九年ないし五十年になりませぬと、再び羽田といふものは一ぱいになりませぬと、さらに今度は厚木をもう少し本格的に使うとか、あるいは羽田といふものをさらに拡張いたしまして、能力をつけてまいりませぬと、どうにもしようがないといふふうなことになるのではないかと、この大體の見通しでございませぬ。

○上田哲君 マキシマムが四百八十といふお話でございませぬけれども、B滑走路がオープンしたけれども、実際の効率はあまりあがつてないわけにございませぬ。たとえば六月からの夏ダイヤ、これで従来

あがつてなければならぬところまで今度いかに比較して申し上げてよろしいと思ひませぬけれども、実は昨年の夏も一日四百八十便くらいで押えております。ところが、御存じのとおり、その結果、慢性的な遅延状態になりまして、これではどうもいかぬといふことで、九月以降一日四百六十便に押えたといふのが現状でございませぬ。したがいまして、今回のこの夏につきましては滞滞をなくさうとすれば、前のままでございませぬれば、やはり四百六十便に押えるといふことをしなければならぬと思ひませぬが、今度はBランができませぬので、四百八十便くらいまでふやしても差しつかえなからうといふことで、大体一日に約二十便くらいが従前よりはふえたといふふうな考へております。

○上田哲君 夏ダイヤは去年どおりいくといふこととすね。

○政府委員(内村信行君) 大体さうです。ただちよつとあれでございませぬが、去年の夏ダイヤは、実は一応編成いたしましたけれども、非常に混乱が起きましたために減便をいたしました。したが、あれくらいはいかぬかもしませぬ。

○上田哲君 だめなんですかね。とにかくあの混雑を考へれば、とてもそんなことにはならぬだらうと思ひませぬ。成田の話をつつたところ、これはこの際ちよつと別にしてもらいたいと思ひませぬ、厚木です、いまのお話の中にあつた厚木をもつと早くさつさとやらなければいけません、国内線は全部羽田でとおっしゃつても、事実これだつて全くびぼう策ですね。だからこれが行き詰まりがくることは算術計算でさうわかつてい

るわけですから、厚木についての努力はもつと強力でやつていかなければならぬ。これは二千五百メートルですか、厚木は、さうですね。そこでぜひひとつ適応機種を持つていくといふ努力はやつてもらいたい。だから、羽田自身に、たとえばCに

三

第一節 内閣委員会会議録第十五号 昭和四十六年四月二十七日 【参議院】

並行する埋め立て滑走路ですか、そういうようなものをいまからやっていたら、これは何でもかんでも成田成田という話になっても困るわけですよ。だから、そのところをどういう計画を持っておられるのか。

○政府委員(内村信行君) 先ほど申し上げましたけれども、羽田の能力が限界に達するという事は前からすでに予想されておったわけでございまして、私もといたしましては、ぜひとも成田を早くつくり、成田に国際線に移す、それによって羽田の国内線を増して、こうというのが本来の計画であつたわけでございます。しかし、残念ながら成田のほうに諸般の事情からおくれてまいりまして、これに間に合わないという事はたいへん遺憾に存じておるわけでございます。したがって、たまたまそのときに厚木のほうが米軍から返還になるというふうなこともございまして、先生御指摘のとおり、現段階といたしましては厚木というものを使つてまいるのが一番いい方法だと私も考えております。そこで、先般米軍から厚木のほうの関係で、もちろんこれは防衛庁当局と、あるいは現在まだ米軍の管理下にございまして、米軍の当局と関係方面といういろいろとお話をし、要請をしてまいつたわけでございます。大体のところは御承諾を得られるに至つたわけでござい

ますが、ただ肝心の地元のほうで、これは非常に困るといってお話ございました。大和市というところがございまして、そこでもって民間航空については困るんですというふうな強い反対があつたわけでございます。そこで私もといたしまして、これは民間航空と申しまして、ジェットトの入ることに、これは民間航空と申すのであつたこと、その辺は成田ができるまでの間は、少なくともプロペラ機に限定するという事で、元のほうともお話をいたしまして、御了解を得てまいりたいと思つておりますが、今後さらに鋭意その努力を進めてまいりたいというふうに考えております。

○上田哲君 羽田のCランのほう。

○政府委員(内村信行君) それから、次に羽田の問題でございまして、羽田につきましても、現在使われているのがCランとBランでございます。したがって、今後羽田の能力をあげようと思つて、さらにCランの沖合いに埋め立てをいたしまして、さしあたりはCと申しますか、大体三百メートルぐらい離れたところに補助滑走路を一本つくりまして、相当これはまた能力があつてまいります。そこで、さらにその先にも埋め立てを行ないまして、三千メートル内外離れたところに独立のもう一本滑走路をつくるという事にいたしますと、これもまた相当な能力があつてまいります。将来はそういう方向でもつてものを考えてまいりたいというふうに考えております。

そこで、ただいまCランの問題でございましてけれども、Cランと申しますか、いま申し上げましたCランと申しますか、その問題でございまして、これにつきましても、私も遠からずこういった問題は手がけていかなければならぬ、これは厚木との関連もございまして、その問題を考慮しながら手がけていかなければならぬというふうに考えておるわけでございます。したがって、空港整備計画といたしまして第二次計画五千六百億というものを計上しておりますけれども、その中の一般空港として千八百五十億、この中で羽田の将来の拡張もまかなつてまいりたいというふうに考えておる次第でございまして、

○上田哲君 いろんな数字の御説明を聞いていけば、これからますます需要がふえてくる、それこそ一億二千万なんという数字が展望されれば、ますます追いつけないという事は、これは過密地帯、過密地帯とはこれは言えるかどうかはわかりませんが、過密対策としての航空行政、航空輸送対策としては全くこれはお先まっ暗みたいな感じがしますね。そういうことからすると、何かほかへつくればいいというふうなことが簡単に言われるけれども、羽田自身の開発、拡張というこ

とは非常に重要な問題としてやはり残つておると思つて、ぜひひとつその辺の努力をしていただいて、これは、ただそれが関連して出てくることは、Bができたおかげで新たに江東、千葉のほうに騒音問題が出ておるわけですね。さっきの厚木の問題についても、これはプロペラでなければ困るので、その辺、また住民の頭の上を、鶏に卵を生まさないような形で進めていくということとは、これから一番重要なベイスの問題の一つです。それから、そういうことからすると、そちらのほうにも歯どめを十分つけていただくことで、このBが起きている騒音問題ですね、これを今後どうしていくか、そうしてCですか、それがまた起きますであらういろいろの問題、この辺もひとつあわせて承つておきます。

○政府委員(内村信行君) 確かに飛行機の騒音問題というのは非常に大きな問題でございまして、やはりこれからは環境問題と申しますか、あるいは公害問題と申しますか、そういうものを解決いたしてまいりませんか、飛行機もできないし、飛行機の発展もなくならないと申しても過言でないし、私は考えております。したがって、どうして飛行機をつくるに際しては騒音問題を解決しなければいけないと考えるわけでございまして、

そこでBランの問題でございまして、元来Bランの目的は二つございまして、一つは、先ほど申しましたように、羽田というところが非常に南風に弱い空港であるということから、南風、すなわち横風用滑走路としてBランを使う。そういたしますと、横風のあつたときも安全かつ円滑に羽田の空港が運営できるということがございまして、この横風の滑走路ということが一つの問題。それからもう一つは、現在のCランでございまして、大森とか大井とか、そういう方面へ離陸飛行機の騒音がまき散らされておるということで、非常に騒音の苦情が多かつたわけでございまして、大森、あの辺は南風の場合にはあちら側、反対のほうから進入してまいりますので、特にそういう騒音がある。したがって、今度Bラ

ンを使いますと、南風の場合にも大森とか大井とか、そういう方面の騒音が少なくなる。そういう方面の騒音対策、この二つの目的があつたわけでございまして。そこで、今度Bランができましたと、その目的は二つながら達成できたと思つても、けれども、さて問題になるのはBランの延長方向の江戸川とか船橋とか、そういう方面の騒音問題でございまして。やはり飛行機が飛びますので、騒音を絶対なくすということは考えられませんが、しかし、やはりそれを極力少なくするということとは、やはり方によっては考えられるわけでございまして。今回Bランができましたと、非常に船橋方面からの苦情が多くなつてまいりました。と申しますのは、若干手続がおくれたと申しますか、これはBランに着陸いたします場合も、天気の良い日、有視界飛行状態でございまして、必ずしも江戸川、船橋から参りませんで、東京湾上をずっと参りまして、東京湾のほうから左のほうに回つてBランに進入するという方法がございまして。しかし、その方法を実行いたしますためには、フライトチェックもいたしまして、またそれからNOTAMというふうなこともやりまして、ある程度の手続をやりませんと実行に入れないということがございまして。そのために最初の間は直接天気のいい日も船橋、江戸川の上空を通過してBランに入つてくるというふうな事態があつたわけでございまして。そこで、私もさきつづきましては、天気のいい日には船橋上空を通らないで湾内に進入してくるという方法を講じて、これはすでにそういうふうな方法で実施されております。それからさらに船橋あるいは船橋上空、これを初め三千フィートぐらいでもつて入つてくるというふうなことになるのでございまして。さらに安全のほうも十分に考えました結果、四千フィートぐらいまで上げていただいようぶだということでも四千フィートまで上げたというふうなこともいたしました。

さらに今後の問題といたしまして、先般、実は昨日あたりも私のところに直接電話がかかつてま

いりまして、江戸川の方であるけれども、非常にうるさいのであるというお話がございました。いろいろお話を伺ってみますと、出発機も上を通る、相当低空で上を通るといふふうなお話もございまして、この点につきましては、さらに出発機につきましてもBランを離れると同時に南のほうに旋回いたしまして、海面上で相当な高度をとる、それから内域に入るといふふうな経路をとることにございまして、こういう騒音問題がある程度解決できるのじゃないかというふうにお話もございまして、その方面もいま検討しております。そういう方向で、飛行機のことでもございまして、全然騒音をなくすというわけにはまいりませんけれども、極力これを少なくいたしまして、皆さまの御迷惑を極力少なくしたいというふうにお話もございまして、

○上田哲君 もう一つの問題は、滑走路もありまして、管制官の問題があるだろう。機器の整備ということですね、これが相当発達していかないとね。いまはレーダーの更新期にあつてはいるので、そういう点に万端漏れなきを期していただかなければならぬだろう。それから、管制官がたいへん不足である。聞くところによると、退職率は高いのだそうですね。一般の職種に比べると、そこのあたりは人手不足にことになるといふと、そこあたりは人手不足になつても困るし、その辺を十分に手当てをしていかなければならぬ。給与の問題とか、四直交代の勤務体制、その他いろいろなことが要素としてありますけれども、まとめて言へば、管制官の確保にどういふ対策を考えているのか、機器の整備等については十分であるか、その点も伺いた

い。○政府委員(内村信行君) 管制官の減耗率は、大体三・五%程度でございます。それから御質問の機器の問題でございますけれども、機器については、おっしゃるとおり、だんだん整備しなくちゃいけないことは当然でございます。特に、いまおっしゃいましたように、管制官の減耗率も

ある程度ある、それから応募者についても限界があるというふうなことになります。やはりどうしてもこれは機械化いたしますか、あるいは自動化するというような方向によつて、こういう問題はある程度解決しなければいけないというふうに思っています。もちろん自動化したら、直ちに人が少なくていいというわけにもなかなからまいりません、仕事がふえてまいりますから。しかし、自動化という方向によつて、能率を上げることが一つの問題でございます。その点、管制部につきましても、あるいは羽田あたりのコントロールタワーにつきましても、そういう方向で現在進めつつある状況でございます。

それから、管制官につきましても、やはり相当神経を使う仕事でございます。また、その時間が詰まっておりますので、相当神経的な疲労というものもは激しいだろうというふうな想像されるわけでございます。したがって、そういう点につきましては、一般の八時間勤務ということとは変えまして、ただいま先生おっしゃいましたように、四直交代にいたしまして、これは東京、福岡、札幌の管制本部であるとか、あるいは東京、大阪、名古屋等は二十四時間勤務でございますが、そういうところにおいては四直交代にいたしまして、一日の平均労働時間を六時間ということにいたしました。二時間は研修とか、実際に席に着かないで仕事をするというふうなことをいたしまして、オーバーワークにならないようにしていきたいです。同時に、いろいろな管制の業務量が増してきているに付いて、管制の席をふやまして、これに対処いたしておるといふようなことでもございませぬ。たとえば、東京、大阪につきましても、管制承認伝達席とか、あるいは東京、大阪、名古屋につきましても、地上管制席、そういうふうな特殊の業務に関する管制部門を切り離しまして、別個に席を設けて、そこでやるというふうなことをいたしまして、全休としての管制官の労働を下げているというふうなことをいたしております。

それから、管制官の給与の問題でございますけれども、給与につきましても、調整額あたりも八%というものがとれておりますし、それから、さらに特殊勤務手当もことしの二月に上がったわけでございます。従来の二百円が二百五十円というふうに上がつてまいりましたので、これはなかなか限りなき前進であるといわれるかもしれませぬが、われわれといたしましては、極力、努力をいたしておるつもりでございます。それから、さらに従来特殊勤務手当の中に夜間の特殊勤務手当というものはございませんでしたけれども、これも併給するということによつて、そういう意味から管制官の待遇というものが極力改善いたしておりますつもりでございます。

○上田哲君 過密、過疎の問題がそれぞれ極限状況に達しておると思つて、パスの問題、海の問題、空の問題を取り上げて、いろいろ伺つてまいりましたけれども、きつめて政治判断といひましようか、高い見識に基づく基本的な対策が勇断をもつて講じられなければならないときだと思つて、そのことを当局に強く要望して、質問を終わります。

○釜山昭範君 私は運輸省設置法の一部を改正する法律案の審議にあたりまして、関連をいたしましていろいろ質問をしたいと思つて、法案そのものについても種々質問をしたいと思つて、そのほか欠陥車の問題、それから保安基準の問題、陸運事務所の車検登録の問題、それからバス、タクシーの認可の問題、それから関西国際空港の問題等について質問をしたいと思つて、

私たちは、きょうも朝から休憩もしないです。質問を続けているわけですが、きょうも果てしなくいつまで続かわからないというのでは非常に困るのであります。初めに、委員長に、きょうは一体何時までやるつもりなのか、先にお伺いしておきたいと思つて、

〔速記中止〕

○委員長(田口長次郎君) 速記をひとつ始めてください。○釜山昭範君 それじゃこれから質問をやりますけれども、やっぱり最後のほうははつきりしておいたほうがこれからのほうはいいと思つて、めし食わないで何時までというのじゃなくて、やはり昼は休んで夕方でもまた休んで、そしてどうしても続けなきゃいけないようなものであるならば、それと、それでやればいんですけれども、何でもかんでもなくすにやめていくというのはいや、全部得心したわけではありませんけれども、質問を始めたと思つて、

それでは初めに関西国際空港の問題について伺いたしたいのでありますが、第二次空港整備五カ年計画の中にも、関西国際空港の問題が出ておりますが、現段階における進捗状況とか、そういうふうな問題について、現在どういうふうな状態になっているのかお伺いしたいと思つて、

○政府委員(内村信行君) 関西国際空港につきましては、目下適地について調査の段階でございます。大体の方向はいたしまして、大阪の湾内、このあたりに適地を求めてまいりたいというところ、調査項目をいたしました。管制上の問題、あるいは気象上の問題、あるいは土質の問題、潮流の問題等々ございまして、そういう項目ごとについて現在調査を進めていく段階でございます。

まず第一点、それから国際空港の規模ですね、これはどういふぐあいになっていらっしゃるのか。それで現実に完成はいつごろを目ざしていらっしゃるのか、こちらについてお伺いしたいと思います。

○政府委員(内村信行君) 調査を始めた段階でございますけれども、これは四十五年度からすでに調査に取りかかっております。それから規模でございますが、第一期につきましては、大体三百万坪前後を第一期というふうに考えております。それからいつごろまでというところでございますけれども、これも伊丹空港の能力が限界に達しますので、なるべく早くということを考えております。伊丹空港が昭和五十一年にはもういかなる処置を講じましても一杯になると思われますので、できればそのころにでき上げたいというふうに考えております。

○峯山昭範君 そうしますと、大阪湾ということになりますと、これは埋め立てをやるのであろうと私は思うのですが、これは埋め立てをやるについては相当のやっぱり期間が実際問題かかると思われるのです。それで昭和五十一年といいますが、いま昭和四十六年ですから、あまり時間的にもないわけですが、こちら辺のめどといいますが、そういう点についてはどういふぐあいにお考えなのか。調査は四十五年から始めていらっしゃるということですが、実際四十五年から調査を始めてもう相当進んでいらっしゃると思うのでありますが、調査が終わって実際に着工されるということになりますと、相当のいんぱんとお考えのところが、いろいろ問題も出てくると思うのですが、そこら辺のところをもうちょっと具体的に説明してもらいたいと思っております。

○政府委員(内村信行君) 調査につきましては、先ほど申し上げましたように、四十五年度からやっております。で、確かに先生おっしゃいますように、五十一年というあまり年数がございませぬ。そこでわれわれといたしましては、はたしてほんとうのところ五十一年までに行けるかどうか。

か。相当の難工事でございますので、自信は率直に申しましてございませぬけれども、極力早くこれをなして遂げていきたいというふうに考えております。

そこで、調査の内容でございますが、先ほど来いろいろ皆さまから御意見がございませぬように、一番問題は騒音ということでございます。そこで空港というものがどうしても関西になくてはならないということはおわかりいただけるかと思うのでございませぬけれども、ただその場合に、騒音を残されては困る。特に地元には騒音だけ残される、これは地元としては絶対に反対であるということが、どこにいきましても空港をつくる場合に

出てくる問題でございます。したがって、私もどもとしたしましては、これは内陸につくるといふことはどうしてその騒音からみても困難であるということ、大体海のほうを考へておるわけでございます。その意味で、先ほど大阪湾内というふうに申し上げたわけでございます。大阪湾内にいたしまして、この騒音が極力民家にかからないようにというふうなことを考へるのがまず第一の問題点であろうというふうに考へます。そこで、風向き、それから空港の場所、あるいは滑走路の方向等によりまして、いかにすれば騒音が人家に影響を及ぼさないかというふうな観点から現在調査を進めておるといふことでございます。

○峯山昭範君 大臣、いまの局長の答弁ですと、伊丹の限界が五十一年にやってくる。そして実際問題として五十一年というのを一つの大きなめどとして準備をしておられるということですが、自信があるかという、自信はないということなんです。こんなことでは実際問題、まづいつまでに行けるのかという考へ方に立つて考へてみると、担当の局長が五十一年までに行ける自信がないというのじゃ、これは実際、問題外だと思

うのですが、これは大阪の国際空港については大臣としてはどういふぐあいにお考えでしょうか。○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ騒音等を考慮いたしましたして、大阪湾内の適当なところに人工島

をつくって、そこにいわゆる第一期工事として三百万坪程度の国際空港をつくりたいということでお聞き調査を進めておりますので、まあこの秋には決定をしたいと思います。そうしまして、地元とのいわゆる交渉等がありますので、私のほうとしては四十七年度から工事にしたい。四十七年度から工事に入りますれば、大体五十一年には完成することができぬ。まあ予算の問題がございませぬけれども、これは思い切つて予算をつけざるを得ませんので、できれば五十一年、おそくとも五十二年には完成させたい、こういう方針を進めたいと思っております。

○峯山昭範君 先ほど局長もおっしゃいましたが、大臣もいまおっしゃいましたが、一番の問題はやはり騒音の問題である。私はその騒音の問題について、まず運輸省航空局で出した「騒音公害のない関西国際空港」というパンフレットがある。ほくはこのパンフレット自体が、もうすでに騒音に対する考へ方について姿勢そのものがおかしな感じがしないかと、そういうぐあいに思うのです。これはもうすでに御存じだと思つて、一番最後のページのこのSSTの問題ですね。これは、「空港周辺でのSSTの騒音はあり得ない」という大きな見出しでありまして、その下にいろいろと説明が書いてありますが、特にこの「空港への離着陸時の速度が在来のジェット機と大差のないことを考へればそのよう

な問題はまったくないことが明らかである。明らかです」と、こうなっている。ところが実際問題として、SSTは公害の騒音の問題では相当もめまして、私はここに技術専門家の書いた本を持ってきたのですが、アメリカではこれが相当問題になって、そうして特にこのSSTの出すいわゆる騒音ですね、これについてはアメリカのSSTが与えるソニックブームの影響についてオクラホマシティで長く実験が行なわれた。その実験の結果は、市民がそのソニックブームに

なれる以外に対策はないということであった。要するに、こういうような騒音の問題はなかなか解決できないということを、これはごだけじゃないのです。ずいぶんいろいろところから、それだけじゃなくてそのほかの問題も指摘いたしてお

ります。議会でもこの問題が取り上げられて皆さん御存じのとおりです、結果としては、それにもかかわらず、———そういうふうな問題の前にこれはつくつたのだと私思うのですが———要するに、未確認情報というか、運輸省自体としてこういう問題についてはっきりとした研究も進んでいない段階で、みんな航空公害に悩んでいる、騒音公害に悩んでいる人たちに對しても、また私たちにこ

ういうふうなプリントをこういふふうにして配るといふことは、運輸省自体が騒音に對して非常に熱心にやっていると、一面から見ればそうかもいれませぬけれども、しかしながら、その逆の面も考へられる。非常にたいへんな音がするにもかかわらず、それを何とかもみ消そうという感じもしないでもない。こういうふうな姿勢では私はこれはいかぬと思うのです。これはどうですか。

○政府委員(内村信行君) 確かに先先のおっしゃいますように、騒音の問題でSSTの開発がおくれているというところは事実でございます。ただ、ここに書いてあるのはうそではございません。ただ、申し上げますのは、このソニックブームと申しますのは、飛行機の速度が音速を越えるときに生ずる騒音でございます。したがって、アメリカなどは、飛行機の速度が音速を越えるときに、これは大陸横断をしております。したがって、陸上のどこかで音速を越え、したがって、衝撃波を発生するというふうな問題がどうしても大陸の上で出てまいります。しかし、わが国の場合には海がすぐ近くにございませぬので、空港のところはもう海の間にございませぬから、したがって、空港に着きますときにそういうふうな音速はふえませぬで、音速以下の速度で飛ぶ。航空機の構造からいってこれは当然な話でございます。したがって、わが国の場合には空港のそばでもって、陸上で衝撃波を起すというふうなことはあり得ないというのを申し上げているわけございませぬ。

して、これは洋上はるかかなたでその衝撃波というものは起るもので、しかし、空港の近くでは起きないというところはたしかでございませぬ。その意味ではうそを申しているわけではございませぬ。

○峯山昭範君 そんなことを言い出すといけませんよ、それは。いかなる場合も住民に影響を与えないという保証がどこにありますか、あなた。どういう研究をやったのですか、現実の問題として。現実にはここにスエーデンの航空研究所のルンドベルク博士というのが、一九六一年九月と六二年の八月に二つの論文を発表しております。その論文によってもこのソニックブームというのは起きる可能性があるということをやつぱり言っております。要するに、確かに海の上を飛ぶから全然影響がないとは考えられない。また、日本みたいな狭い国にこういうようなものを、関西国際空港をつくらうというこのパンフレットの一番うしろに、しかも騒音は——騒音公害に悩まされてたいへんな思いをしてる人たちがばかりですよ、そういう人たちへ、このパンフレットにこういうことをつけるのはおかしんじゃないですか。私は要するに、音速を突破したときにこういう衝撃波が出るんだから、そのことは私も何回も読んで、見ました。けれども、それだけじゃなくて、なぜここにこういうことを載せなきゃならないかという考え方に立ってると、飛行機というものは音はしななんだ、騒音なんてたいしたことないんだという考え方があるからこれに載せたんじゃないですか。これから開発されるSSTというすごい飛行機も、いま衝撃音の問題が問題になってるけれども、そういうものはあり得ないと、こういう大きな見出しでこういうことを載せるということとは、騒音公害そのものをみ消そうというあなたの方の姿勢にあるんじゃないですか。その姿勢がおかしいから私は言っているんです。そんないいかげんなことじゃだめですよ。とにかくどういふ意図ですか、こういうことを載せたのは。

○政府委員(内村信行君) 私の御説明がますます申しわけなかったと思えますけれども、私の申し上げたいことは、このSSTの衝撃音はあり得ないと思えますと、いかにも全然SSTというものは衝撃音はないのであるという印象を与えるかもしれないが、そうではなくて、日本の場合に、特定の日本の場合の空港を考えますと、これは洋上において起るものであるから、空港周辺は、従来のDC8と同じような騒音はあるでございませぬけれども、衝撃音は空港の周辺では起らないというのを申し上げておるわけではございませぬ、その点、私の御説明が足りなかつたことをおわび申し上げたいと思ひます。

○峯山昭範君 空港周辺で起きなかつたらそのほかのところでは起きるんじゃないか、やつぱりこれは考えれば。要するに、こういうふうなパンフレットから見てもどこから見ても、飛行場をつくる場合のあなたの方の姿勢がおかしいんです。あなた方は大阪の航空騒音で悩んでる人たちの声を聞いたことがあるんですか、現実には。大阪でいま川西市の航空騒音の訴訟が行なわれております。あなた方、昭和四十二年度の大阪国際空港周辺航空騒音測定調査報告書というのがあるでございませぬ。その問題について裁判のほうで提出を求められたでございませぬ。なぜ出さなかつたんですか。

○政府委員(内村信行君) いままで提出しておらなかつたようではございますが、いま聞くところによりますと、先週の日曜日、裁判長に申し入れてまして提出することにしたしておるようでございませぬ。

それからなお、先生おっしゃいましたように、確かに騒音の問題というところで現地住民の方々が非常に困りごとのことは私もよく存じております。したがって、それから空港をつくりまします。何かとして騒音のない空港というものをつくりたいというふうな気持ちが多分にございませぬ、その辺があるいは一人よがりになつたような印象を与えたかもしらぬと思ひますけれども、その点は私どもの意のあるところをどうかお聞き取りいただきたいと思ひます。

○峯山昭範君 その調査報告書一つにしたって、いまここで問題になって、相当マスコミの皆さんにばい騒ぎ立てられて、いろいろ問題にならないうとあなた方は出さないうでございませぬ。初めから要求されてなせつと出さなかつたんですか。こんなこと、こんな問題は公表された問題でございませぬ。何と秘密の文書でも何でもないでございませぬ。初めからばんと出すのがあたりまえじゃありませんか、こんなことは。住民の立場に立つて考えれば出すのがあたりまえでございませぬ。初めから。航空機の騒音にしたら何にしたら、もつと住民——悩んでる人たちの問題を解決しようという立場に立つて、こういうふうな騒音の問題一つについても取り組んでいかなきゃいけないんじゃないですか。そういうふうな姿勢がないから、しばらくたつてから出すなうということになるんでございませぬ。どういふいきさつだつたんですか、これは。

○政府委員(内村信行君) 訴訟の問題につきましまして、国の訴訟は法務省が扱っております。その中で、法務省の見解によつてそういうふうなことにいたしましたおるようになっております。

○峯山昭範君 法務省が出さなかつたんですか。

○政府委員(内村信行君) 法務省の見解によつて出さなかつたと聞いております。

○峯山昭範君 どうしてそれじゃ法務省はあとで出すようになったんですか。

○政府委員(内村信行君) その辺はつまびらかに聞いておりませぬ。

○峯山昭範君 法務省を呼んでくれ、法務省来ないだめだ。——それから、大阪湾につくるといふことはほぼ決定的な話もございませぬけれども、今度は、もし大阪湾につくるとすれば、これはいろいろ心配される問題がたぐささんあるわけですが、どういふふうな問題が心配されますか。

○政府委員(内村信行君) やはり一番の問題は騒音の問題だろうと思ひます。それからさらに、湾内に設けますと港との関係がございませぬ。港の機能が妨げられないかどうかという問題、それから水路の問題、つまり航行船舶との関連がどうであ

るかというふうな問題、さらに空域の問題としまして、現在の伊丹の飛行場と新しい飛行場との間の管制空域の関係がどのようになるかというふうな問題、そういう点がおもな問題だろうと思ひます。

○峯山昭範君 そういふふうないろいろの問題が出てくると私は思うのですが、それ以外にも実質問題として、港の中に陸地をつくるわけですから、そこを埋め立てるどろの問題、土の問題も相当出てくると思ひます。そういうふうな問題についてはこれはどういふぐあいにお考えですか。

○政府委員(内村信行君) たとえば土の問題にいたしましても、これは場所によつて異なりますけれども、大体数億立方メートルというふうな土が必要になつてまいります。たとえば、初めの三百万坪というふうな第一期工事につきましても、三億立方メートルというふうな土が必要であるということから考へまして、相当な工事でありまして、そういう点から見ましても従来にならぬ工事でございますから、工法その他について慎重にこれは検討して計画を進めなければならぬと思ひます。

○峯山昭範君 いずれにしても、新関西国際空港建設にあつては、種々の騒音の問題をはじめ、いろいろの問題が私には出てくると思ひます。そういうふうな一つ一つの問題について、すべて地元住民の方々のいろいろの問題を慎重に聞きながら、また考へながら、工事そのものを進めてもらいたいと思ひます。何でもいからやっちゃえなんということになつてしまつたら、またたいへんな問題になつてくると私は思ひます。やはりこういうふうな問題はこまかいところへ気を配りながら——ぼくはパンフレット一つに何でこんなことを言うかという、こういうふうな、初めの方は、これは騒音は非常にたいへんだという、こういうふうにしてあるのだ、こういうふうにして起るのだ、なかなかいいプリントをつくつておきながら、最後のほうに、SSTという飛行機は騒音はないなんていうことになると、このプリントの性格そのものがおかしなつてき

ます。このプリントは、最後のこれが必要ならば、非常にいいプリントだと思ふんですよ。お互いに騒音をなくするために苦勞している様子もわかりますよ。ちょっとしたところで住民の考え方、また運輸省自体の姿勢というものが疑われてしまふ。それが見落とされていから現在いろいろの問題がこじれているわけですよ。私はそう思うのです。ですから、そういうところにも慎重に気を配りながら、この国際空港の建設に当たつても、いろいろと思ふのですが、いかがですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) お話の件もつともでありますので、そのパンフレットの最後のページについては修正をさせるようにいたします。

なお、実は私は、私の個人的な見解でありますけれども、国際的にもそういう傾向があるように思ふが、超音速機を飛ばす必要があるのかという議論が、いま国際的にあります。アメリカでは、その世論が大勢を占めつつあるようであり、事実、超音速機を飛ばすためには非常な油を必要としますからして、結局は乗客を乗せるキャパシティというものが減るわけなんです。これは、したがって、相当料金が高くなることでもありますし、かつまた現在の、いままで開発された程度のものでありますという、騒音におきましても、衝撃波におきましても、将来技術開発の点で、超音速機においても現在のジャンボ程度まで下がり得るかもしれないが、まだ下がり得ない。どうしてもいまのような状態があるというのであるならば、必ずしも私は、日本にSSTを入れないかならぬとも考えておりません。たとえ外国においてそれが使用が可能になりましたら、外国のSSTも入ってもらいたくない。したがって、日本からもSSTは飛ばさない、現状のような状態であれば、したがって、現在のジャンボ程度にまで騒音が解決される、こういうことを私は期待をいたしておりますし、それまでは少し慎重に扱つてはどうであらうか。日本航空が契約

いたしましたものも、これは向こうさんからの都合であります、解除いたしております。もう一つ、騒音問題がやっぱりやかましいのでありますからして、したがって、もし場所が決定いたしましたならば、その予定されたいわゆる飛行場に飛行機が飛ぶという状態で、そこでジャンボなり、あるいはジェット機なりを實際上飛ばしてみまして、そして、いわゆる付近に対する騒音がこの程度であるという、こういう実際の、実験上の措置もとっていききたい。かように考えております。

かつまた、もう一つは、これは場所にもよりますけれども、できれば、飛行場だけではなくて、飛行場はいわゆる埋め立てによつてできるわけでありまして、それから関連して、これからはカーフェリー等がだんだんと盛んになってまいりますから、そのカーフェリーのいわゆる港、こういうふうな港を併設するというのを考えてもいいのじゃないか。そうならば、その地域の人たちが、他の意味での利益を受けることができる。こういうような、目的を多目的にするという意味じゃありませんけれども、多少でも悪い影響があるならば、他に今度はプラスアルファとしていい影響を与える施設を、多少金がよけいにかかりますけれども、金の問題は別にいたしまして、やはりそういうような考え方を進めたい。かつまた、人工島をつくるにいたしまして、一キロとか、二キロとか沖へ出せば相当金がかかるわけですが、それと、しかしながら、騒音等から考え、あるいは船舶の航行等から考えて、多少、二割もしくは三割の建設費がよけいにかかりまして、思い切つた、将来ともに安心して、しかも皆さんから喜ばれる飛行場、こういうものにひとつ目標を置いてやってみてほしい。こう思つております。

が、初めに、欠陥車問題に対する対策の内容というので、メーカーに関する事項とか、あるいは整備業者及び販売業者に関する事項、あるいはユーザーに関する事項、または運輸省に関する事項と、そういうぐあいにそれぞれ数項目にまゝとめて発表しておられるわけですが、まずその内容について、どういふふうな内容であったか、初めに伺ひしておきたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 昭和四十四年の六月でございまして、いわゆる欠陥車問題というものがクローズアップされてまいりました。その概要と申しますのは、自動車の事故が起りました場合に、その事故というものが、自動車の構造とか装置というふうなものに原因をいたしまして、それを運転している人、あるいは場合によつてはそれ付近におつた人、そういう者の人命をそこなつた、あるいは非常に重大な危害を及ぼす可能性がでてきたと、そういう事故がございまして、それはつまりその運転がまず、正常な運転をしていかなかったというふうなことでなくて、自動車の構造、装置、物理的な製造過程における欠陥と、いうことで、そういう問題が提起されたわけでございます。したがって、運輸省といたしましては、当時実情をさつそく調査をいたしまして、そして、自動車の何と申しますか関係法令、省令の改正をいたしまして、そういう構造、装置に基因する自動車については、すぐそれをユーザーに呼びかけまして全部回収をして、そしてそういう欠陥車が市中において運行されないような措置をとるといふことで、回収の措置を講じたわけでございます。そういうことで、現在ではそれが一つの制度化をされまして、メーカー自身が発見するもの、そういうものがかなりあるわけでございますが、あるいはユーザーからの申告に基づくものがあるわけでございますが、そういう構造、装置に基因するいわゆる欠陥車というものができたならば、すぐそれを公表をして、そしてそれを回収していくという制度、これをいま軌道に乗せてやっておりますところでございます。

○峯山昭範君 大体おっしゃる意味はよくわかるのですけれども、ほんとうは——時間もありませんから、さうでございますが、いまおっしゃつた内容について、六月十七日付の、大臣が談話を発表されたときに発表した内容のものが私の手元へ来ておりますので、自動車製作者に関する事項、全部で二項目から四項目まであります。それから整備業者のほうも同じく四項目あります。それから運輸省に関する事項も同じく五項目あります。ユーザーに関する事項は二項目、この件を、これを言つておつたわけですが、その前に、四十四年の六月六日付の自動車局長通達というののもまた現に出されて、自動車型式指定規則の改正ですか、これも行なわれたと思ふのですが、その後においてもやはり、欠陥車の問題は昭和四十四年であつたのですけれども、最近でもまだいろいろと騒がれております。そこで、こういうふうな通達並びにこういうふうな行政指導によつて、欠陥車の問題は解決の方向に向かつているとは思ふのですが、最近の欠陥車によるものと思はれるいわゆる交通事故の件数ですね、これは現在どういふふうになつていっているのかというのがまず第一点です。それからもう一点、ついでにお伺ひしておきたいのですが、通達の中もおっしゃつておりますが、また、この十七日の通達の中でも、自動車の構造または装置について欠陥があることを知つた場合には、六月六日付の通達による運輸大臣に届ける届け出ですね、これはやはりメーカーから届け出を受けてまた回収をやつていらつしやるのだと私は思ふのですが、いわゆる欠陥車の届け出並びにその回収状況は、現実はどういふぐあひになつていらつしやるか。この二点についてお伺ひしたいと思います。

○説明員(岡田豊君) 前段の、欠陥車に基因する事故の統計でございますが、残念ながら欠陥車に基因するという事故の統計はございません。ところが、自動車の整備上の原因も含めまして、原因がとにかく車の状態が悪かつた。これは整備が悪い場合と設計製作上の場合と両方入つてくると思ひ

ますが、それを両方入れて一応警察庁統計の中で車両故障に基因する事故というふうに表現しております。これの統計が手元にあるんですが、昭和四十三年度におきまして二千七百六十一件でございます。全自動車事故に占める割合が〇・五%でございます。

それから、後段の御質問の欠陥車の届け出件数とそれの回収状況でございますが、これは先生ただいま御指摘のとおり、四十四年の六月から始めまして、現在までに総件数で申し上げますと、三月現在で約二百件でございます。この回収状況は、全部引くくると、大体、何と言いますか、ごく最近に回収を始めたものもありませんが、ずいぶんふるくなつてほとんど回収の済んでいるものもございまして、全部平均いたしますと、現在状況で八五%が回収を終わつてい、こういう状況でございます。

○**本山昭範君** もう少し明確にお伺いしたいんですけれども、私も初めから欠陥車による事故というところは一言も言っていないでしてね、欠陥車によるものと思われ事故でありましてね、それは当然いろいろ原因の調査もありましょうから、確かにこれは欠陥車によるものか、またはそのほかの整備のいろいろの問題を含めての事故だと私は思うんですが、まず四十三年のデータをいまおっしゃっていただきましたが、これは四十四年、四十五年というのとはわかつていないんですか。

○**説明員(隅田豊君)** いま手元に持つておられますのは四十三年の警察庁統計だけでございます。

○**本山昭範君** 同じ持つていらっしゃるならもう少し新しいやつを持つて歩いていただきたいんですがね。これはぜひ後ほど資料として出してもらいたいと思います。

それから、二千七百六十一件、四十三年と言いますと、四十四年に事故車の問題が相当問題になつたんでありますから、その一年前ですね。ですから、ほんとうは四十四年、四十五年のデータが一番ほしいわけですね。しかし、事故全体から言

えば〇・五%であるとはいへ、そういうふうな欠陥車が事故の原因ではないかと疑われるような事故件数が二千七百件もあるということは非常に大きな問題であると思つておられます。それから、もう一点の欠陥車の届け出及び回収の状況の問題についてもうちょっと詳しくデータはありますか。届け出が二百件とそれから回収が八五%では、これはもうまるっきり何のことかわからないわけですね、これ。ですから、現実の問題として届け出二百件というものはどういふことなのか、もうちょっと詳しく。それから車の台数にすれば何台ぐらゐが市場へ出回つていて、そのうち何台ぐらゐが回収されているのか。また、欠陥車と覚しき、いわゆる届け出のあつたというものはよっぽど問題のあるところがある車であるかと私は思ふんですがね。そこら辺のことも含めてもう少し具体的にお願いしたいと思います。

○**説明員(隅田豊君)** 二百件と申しますのは、いわゆる届け出の件数でございます。そのうち、これの内訳を申し上げますと、四十四年六月にいわゆる欠陥車問題が起きましたときに、一せいに回収したときがございまして、この一せいに回収いたしましたときの件数が百四十件でございます。それ以後はまあ月に二、三件から多いときで五件とかいふような形で、ばらばらばらばらいわゆる欠陥車の届け出が出てきているわけでありまして、それを回収して、いままででトータルで二百件ぐらゐになつた、こういう意味でございます。

それから、八五%をもう少し詳しく申し上げますと、その一せいに回収時のものは事実上ほとんど全部済んでおります。これは当然のことだと思ひますが、済んでおります。それで、それ以後のものも若干、八五%よりは低くなつておりますが、これも四十四年七月、あるいは八月という、四十四年のころのものにつきましても、ほとんど九〇%近い回収が行なわれておりますが、まだ最近、ごくつい最近にも回収をやつた例がございまして、これなどはいま手をかけたばかりでございます。これについては回収がこれから事実上始まる

というものもございまして、それから、トータルの台数でございますが、これはいまの二百件を、総計を申し上げますと、この三月現在で対象台数が四百六十七千四百七台、これに對して四十六年一月末現在で、回収いたしました車両が三百四十五万八千四百九台、率にしまして八五%の回収ということになります。

○**本山昭範君** 私はそこでお伺いしたいと思うのですが、四十四年六月六日付の局長通達で、こういうふうな問題については報告が提出されるようになって、実際問題としてこれはほんとうに勵行されているのかどうかというところは、これは非常に問題なんです。この四百六万台のうち、三百四十五万台が回収されているということは、届け出のあつた欠陥車だけでも百万台近くの車がまだ回収が不徹底である、回収してないというところになるわけですが、これはどういふことですかね。どういふような手続をされているのですか。また、どうも回収がおくれているのではないかと、いう心配をされているわけですがね。そこら辺のところはきちつと行政指導なり、そういうものが行なわれているのか、これはどうですか。

○**説明員(隅田豊君)** この回収をやりますやり方は、責任はまずメーカーに負わせて、メーカーが直接自分の傘下のディーラーを直接に掌握しながら、自分のところでわかつておりますユーザーさんについては、できるだけ全部ダイレクトメールを出すように指導しております。ただ、非常に古い車があります場合には、すでに一次需要者でない二次、三次というふうな需要者が変わつてきておまして、必ずしもメーカー系列のディーラーで完全にお客として把握してないものもございまして、こういうふうなものを対象としたし、ます場合にはダイレクトメールという方式がとれませんので、これにつきましても、まず第一義的には、メーカーの場においては新聞広告という形、同時に運輸省としては新聞発表をするという形をとりまして、車のユーザーの目に触れるという形をまずやつております。それから、その次

は、一般の整備業者、ディーラーの系列に必ずしも入りませんが、一般の整備業者に対して、こういう車がこういうリコールの対象になつてい、るといふことを知らせるために、整備業者の全国団体の整備振興会というところを使いまして、そこに技術資料をつくつて、全国の整備業者がたい、てい、会員になつておられますので、末端まで資料が行きわたるような方法を取り、その業者のところ、に整備に入つてきたときに把握できるというふうな方法もとつております。また、私たちといたしましても末端まで十分でないような面もないわけではございませんので、それぞれいろいろ方法を通じて督促をいたしておりますし、メーカーに對しては毎月報告を出させまして、特に回収状況の進行がどういふふうな事態がござい、れば、そのつど直接的な指導をするというふうな方法を講じております。

○**本山昭範君** いまの説明で大体わかるのですが、これはメーカーがユーザーに対して、これはダイレクトメールですか、はがきみたいなものですね。これは現実にはどういふふうなやつを出して、いますと、たとえばダイレクトメールというの、すか、あの見本ですか、こういうふうなものを出して、いますと、こういうふうなものを部長さんのほうで持つてきておられますか、どうですか。それはいろいろあると思つておられますがね。たとえば新聞では、こういうふうに出したいと思つておられますと、私も何回か見たことはあるんですが、新聞ではこういうふう、あいに出したいと思つておられます、それからダイレクトメールの場合には、こういうふうなように思つて、います、こういうふうな相談はあるのですか。

○**説明員(隅田豊君)** すでに一年半くらい経過してまいりましたので、初期におきましては直接に、どういふ形の、たとえば新聞広告をするか、あるいは、どういふ形のダイレクトメールを出すか、という、ことは直接の指導はいたしました。現在は私たちのほうは新聞などは、これは目に触れるの、す、ぐわかります。ダイレクトメールは各出先のほうへはそれぞれまたユーザーその他からの感触を

聞くようにいたしておりますが、個々のケースにつきましてはメーカーの事後の報告を聞いておる段階でございます。

○**山昭範君** メーカーから毎月報告を出させているということですが、毎月報告の中にこういうふうなダイレクトメールを出したという見本なり何なりはついてあるのですか。

○**説明員(隅田豊君)** 毎月報告と申しますのは、欠陥車の回収に入りましたら何回回収が進んでいるというの台数報告をとっているということでございます。ですから、そのたびにダイレクトメールを出すという方法を必ずしもとっているということではございませんが、実際上は持つてきております。

○**山昭範君** いずれにしても、この問題は欠陥車が出回っているということですからね。このことについては、やはりただ新聞で広告を出しているとか、ダイレクトメールを出しているとかいうだけでなくて、メーカーに対してもっと積極的にこれはきびしく指導をして、当然こういうような問題については、すみやかにそういうふうな欠陥車がどんどん回収されて、そしてそういうふうな事故をほんとうに一件でも少なくしていく、そういうふうな基本的な姿勢に立って行政指導を進めてもらいたいと思っております。

それから次に、自動車の型式指定というのですか、この問題について二、三お伺いしたいのですが、現在の型式指定の審査の体制はどういうぐあいになっていのかということについて、概略は私も四十四年の六月の欠陥車問題以後いろいろ聞いてはおりますのですが、どうなっているのか、具体的に伺いたいと思っております。

○**説明員(隅田豊君)** 欠陥車問題が起きてから、型式指定の審査対象の強化をはかりまして、まず交通安全公害研究所というものの独立をしたわけでございます。その中に自動車審査部というものも発足させまして、型式指定の審査業務をそこへ集中するようにいたしました。所定の要員も増員いたしました。現在、四十六年度、審査部の

審査官は十七名おりますが、これで現車についての安全基準に適用しておるかどうかという技術審査をそこでやっております。事務的な問題といたしましては、本省の自動車局の車両課で受けつけていたしまして、審査部の審査結果をもらいまして、これを大臣の型式指定とするという事務的な措置を講じております。

○**山昭範君** 私はこの型式指定の審査というのは非常に大きな問題だと思っておりますがね。この交通安全公害研究所というのは、これはいつできたのですか。

○**説明員(隅田豊君)** 昨年の七月でございます。○**山昭範君** そうすると、これは非常に新しい機関ですね。そうしますと、これはそれまでのこの自動車のいわゆる型式の指定の審査というのは、これはやっていなかったのですか。これはどういうふうなふうななっていたのですか。

○**説明員(隅田豊君)** 交通安全公害研究所が独立いたしましたまでは、審査業務は本省の車両課の中一緒にやっていたわけでございます。これを強化をはかりました際に、同時に研究体制の強化と一緒にになりました。研究部門は交通安全公害研究所として独立する以前は船舶技術研究所の一部門としてやっていた。この船舶技術研究所の一部門であります研究部門と、車両課でやっておりました審査部門を一緒にいたしました。技術の専門家の集まりとして交通安全公害研究所と、その中に自動車審査部を新しくつくったということでございます。

○**山昭範君** そうしますと、車両課で審査をやっておられたわけですね。そのときの車両課の陣容といたしまして、定員といたしまして、審査官でさうね。そういう人たちは何人いらっしゃったのですか。

○**説明員(隅田豊君)** もちろん車両課の場合には、行政事務と一緒にいろいろやっております。たものから、正確に審査だけをやっていたものが何人か、ちょっと言にくいのですが、ごく大ざっぱに申しますと、十人近い人数がそれにか

かっていたと思っております。それに対して今度は審査部という形で独立いたしました。独立後、四十五年度において十六人、四十六年度におきましては十七人の予定でございます。

○**山昭範君** 交通安全公害研究所の自動車審査部というのは、前から車両課でやっておった審査業務と大体同じようなことですかね。それで、十七人と人数も非常にふえているようでありまして、現実の問題として、この審査業務というのは非常に私は重要であると思うのですが、審査の内容とか、そういうものについては、これは非常にむずかしい問題もたくさんあるらしいのですが、最近はどういうふうなあいになっていっているのか。毎年どの程度の申請があった。現在の審査体制というのは十分であるかどうか。これは当然、この制度そのものも欠陥車の発生というものを事前に防止する、そういうような観点からいいますと、これは質、量ともにさらに強化していかないとけないと思うのですが、そういうことも含めてお伺いしたいと思っております。

○**説明員(隅田豊君)** この審査の内容でございますが、自動車の審査をいたしますのは、何と申しますか、基本的に全然新しいタイプの車が出てきたものの審査と、それから一部を改造してきた車の審査とで、審査の業務量と申しますか、内容、これはかなりの差がございます。そういう意味で件数だけを申しますと三百件とか、相当な数になります。それを初めから終わりまで全部審査するような件数となりますと、大体、各年度でその数は狂わないと思っております。おそらく百件まではいかないと思っております。四十四年度の実績で申し上げますと、型式指定の数が百二十五件でございます。あと、先ほど申し上げましたように、構造変更等で型式指定が新しくならないものも、重要なところの構造変更の場合には審査をいたした上で、それが、私が先ほど申し上げました三百件以上になるといふ件数であります。これに対しては十六ないし十七人の人数でやっておるわけでありまして、率直に申しまして、まだその人員

の強化をしなければやれない面がございます。○**山昭範君** この問題については欠陥車にもつながる大事な問題でございますので、さらに強化して取り組んでもらいたいと思っております。次に、時間もありませんので、急いでいきますが、保安基準の問題についてお伺いしたいと思います。

保安基準につきましては、道路運送車両安全基準というのですかね、これが昭和二十六年だったのですか、制定されて、自動車の寸法といふのですか、それから重量とか制動とか、点火装置ですか、それから計器類とか、排気ガス、まあ騒音もさうだと思えますが、そういうふうないろいろなものについて規制をいらっしやるわけでありまして、これは私、調べてみますと、ほとんど毎年のように改正が続けられておるようでありまして、これは私はもうちょっと、毎年少しずつ改正するといふんじやなくて、何といひますか、長期的な計画といひますか、そういうものを樹立して、そしてその計画に基づいて計画的に規制を強化するといふんですかね、そういうふうな計画的な改正といふことはできないものかどうか。私は、公害という問題でもそのときに応じて社会状況も変わってくるわけでありまして、非常に困難ではあると思っておりますが、しかし、何と申しますか、夜のたき売りのために毎年小さなところをちよこちよこやっていくんじやなくて、もっと長期的な見通しに立った計画を立案して、そしてそれに基づいていわゆる保安基準の改正というものが必要であると、こういうふうな私には思いますが、こちら辺のことについてはどういふふうにお考えなのか、お伺いしておきたいと思っております。

それが一つと、それからもう一つは、あれ見ると毎年改正になっておりますのですが、ことしは差しあたって改正するものはないのかわるか。最近問題になっている点についてはどういふような点が問題になっているのか、それも合わせてお伺

ザリの希望があればいつでもつけられるという状態になっております。

○**峯山昭範君** ということは、巷間に流れているうわさは、要するに当たってはおるわけですね、結局これは、結局、ユーザリの希望があればつける。アメリカの安全基準と日本の安全基準とは違うから、向こうの安全基準に合うように部品をつくって義務的につけていこうというが、やはり走行上それは安全ということを中心にしてつけているんであって、それを日本国内を走るときに、私、何と何が余分につけてあるかということはおわかりませんが、そういうようなものをつけておりました日本国内を走れないというのではないでしょう。安全という面からいえば、将来は日本でもそういうようなものをつけたほうがいいんじゃないですか。そういうような点についてはやはり輸出用の車は非常によくできていて、国内で走る車はやはり落ちるといふ感覚が少しも出てきては私はいくつかと思うのですよ。そこら辺のところはどうですか。

○**説明員(岡田豊君)** 先ほど申し上げましたとおり、何と申しますか、義務的につけてないということでございます。用意は全部してございますので、買おうという立場からいいますと、それだけの用意は全部してございます。しかし、もちろん車内安全性の問題は、これからわれわれも安全基準について検討していくつもりでございますので、その際にはわが国でもそのようなものがつけられると思っております。それからちょっとつけ加えさせていただきますが、そのかわり日本の国内ではつけておるが、アメリカ向けのものにはつけてないというものの中には出てまいります。その辺の国際的な安全基準は確立しておりませんので、輸出の事情に合わせたものをつくるということが世界的に出ております。

○**峯山昭範君** ということは、私はそこら辺のところと矛盾していると思っております。要するに、ユーザリがほしいと思えばいつでも買えるように用意してある。それで、何と申しますか、アメリカに

輸出しているものには、日本の国内のものにはつけてあるけれども向こうにはつけていないものもある。それはそうかもしれないが、ということはある。私が何でこんなことを言うかということ、結局、これは交通事故は、車には取られる歩行者の交通安全というものが相当大きく取り上げられておる。安全というものが当然大事であります。そういう面からいけば、私は当然運転する人の安全ということも相当これは慎重に考えて処理すべきと思うんです。そういうふうな、何というか、人間の命を預かる、行政機関としてそういう点については相当シビアに考えていかなければならないと思っております。その点からいくと、例の、この間のネーダーという人ですか、あの人が来まして質問をいろいろされましたね。あの質問の一番初めに、日本の自動車メーカーは、何で国内用の車と輸出用の車と、日本の車を国内用にも生産してはどうか、こういうような提案だったと私は思うんです。これは、そういう点からいくと、ごもっともなことをおっしゃっているのですが、これは非常に大事なことをこの間、これに対する運輸省の見解というものをこの間、これと聞きまして、どうもネーダーの言っていることを片っ端から、おまえの言うことは全部おかしいな、事情がわからなくて何を言っているのかという感じの答弁じゃなかったかと思っております。そういうことであってはいけなないと思っております。そこら辺のところはどうですか。

○**説明員(岡田豊君)** 運輸省の立場といたしましては、アメリカの安全規制あるいはヨーロッパの安全規制、日本の安全規制、いろいろ違っている安全規制、できる限り日本の安全規制が、車内の安全性につきましてもそれを取り入れるように行政の立場であると思っております。これをできるだけ早く持っていきたい、たとえば輸出していない車につきましても、そういうようなものが全部つくような方向に持っていきたい、これが運輸省の考

え方でございます。

○**峯山昭範君** それじゃ、ネーダーの質問というのは、どういふ質問だったのですか。

○**説明員(岡田豊君)** ネーダー氏が総理大臣あてでよこしました公開質問状というものは、大ざっぱに言いますと、六つの点に分かれております。まず第一点は、先ほど先生申されました、日本の自動車メーカーは、輸出用と同様の安全な車を国内用に生産することという点でございます。それから第二点は、安全基準の改正に際して、消費者の意見を採用しない。

第三点は、米國で回収して、日本で回収しない欠陥車があるのではないかと質問。第四点は、欠陥車の回収の完全を期するため、法律を制定してそれに罰則をつける必要があるのではないかということでございます。第五点は、消費者のために、欠陥車の内容、型式審査の結果を教目目によって公表しない。

第六点は、型式審査結果を、ディーラー、ショールーム等へ提出しないという、この六点でございます。

○**峯山昭範君** 私はこのネーダーさんというのは聞いたことがないのですが、どういふ方かかもし新聞報道等でお伺いしただけなんです。これはいま聞いた限りでは、非常に交通安全という点からいいますと、また交通安全という問題が解決する意味におきましては、私は非常に私たちがかねがね思っていることをすばりおっしゃっていただいていると思うのですよ。これに対して運輸省は、その一つ一つについての見解をお持ちである。私は聞いておるのですがね。

まず、その第一点についてはどういふふうな見解をお持ちなんですか。

○**説明員(岡田豊君)** 輸出用と国内との問題につきましては、先ほど先生に申し上げたとおりでございます。日本とアメリカの安全基準が違いますが、国内向けの生産車両は日本の安全基準に最低限合えなければならないというので、違法生産にはなりません。輸出用の車につきましては、その輸

出先の安全基準に合わなければならないということになるわけでございます。それを一応説明をいたしまして、アメリカと日本で、必ずしも優劣の問題じゃなくて、実質的には差がございまして、その点を、わが国におきましてはたとえ交通安全対策、あるいはトラックとかバスとかになりまして非常にこまかい基準がございまして、そういう意味では日本のほうが進んでいると考えられますが、乗用車の乗員保護の問題につきましては、これはアメリカのほうが圧倒的に進んでおります。こういうことを述べて、最後に、しかし、当然の話でございますが、アメリカの乗員保護というふうな問題は、わが国においても将来当然取り入れていこう、こういうことでございます。

○**峯山昭範君** それじゃ第二番目の安全基準の改正に際して消費者の意見を聞く、何か言っております。これについてはどういふふうなことに……。

○**説明員(岡田豊君)** 従来から安全基準の改正につきましては、消費者——消費者と申ししてももちろん専門家になるわけでございますが——の意見を聞いていこうというのを申し上げたのであります。

○**峯山昭範君** ずっと聞きますけれども、三番目はアメリカで回収して日本では回収してない欠陥車があるのではないかということですね。これはどうですか。

○**説明員(岡田豊君)** 三番目は、これはネーダーさんの誤解のようでございまして、われわれが実情を調査しました結果によりますと、アメリカで回収して日本でも回収してありませんものというものは、特別な理由と申しますのは、とにかく日本でそういう事態、何と申しますか、たとえばハンドルが左と右で違うために別の部品が使われている。あるいは、まだ日本で発売前にアメリカで発売してある、その状態で回収している。全部済んでから日本で発売された。その他いろいろ理由がございまして、とにかく同じものがアメリカで

は回収が行なわれ日本では回収が行なわれなかつたという事は、これはございません。

○**山田昭範君** 四つ目のやつは罰則でしたね、これはどうですか。

○**説明員(岡田豊君)** ちょっとアメリカと日本とで法律のあり方が違っています、日本の場合には道路運送車両法という法律をベースにしてこの行政を行なっているわけですが、先生御承知のとおり、この法律の省令によりまして、日本の場合には欠陥車が発生した場合にはすみやかに運輸省に届け出まして、回収措置、それからユーズ、整備工場等への周知するための措置を講ずるといふことを義務づけております。これが適当でないという場合には変更指示をすることもできますし、回収状況につきましては報告されており、保安基準に適合しない車もございませぬ、これは取り消すこともできるわけでございますので、罰則云々ということばの意味がちょっとどういふことをネーダーさん考えているかよくわからないのでございますが、われわれ現行法で十分いけるものであると考えております。

○**山田昭範君** 五番目と六番目ありましたね、これはどうですか。

○**説明員(岡田豊君)** 消費者に対していろいろ内容を十分PRしていただきたいという意味でございませぬ、それにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、届け出がされまると、まず直ちに運輸省で新聞発表すると同時に、各メーカーにおきましてはダイレクトメールというふうな形で直接の指示をやらしてございませぬ、整備工場のほうにも資料を提出するというふうな方法をとっておりますが、これはどちらかといひますと、日本だからできるということでございます、アメリカのようなどころではたとえ全国紙というふうなものがございますので、新聞発表というふうな形はとられていないようでありませぬ。そのためにアメリカでは、何と申しますか、三カ月に一べんずつまとめた印刷物をつくってそれを一般に見せるといふようなやり方でもって周知徹底をはか

ているようでございますが、この点ではかえって日本のほうが進んでいるのではないかとわれわれは考えております。

○**山田昭範君** ということは、いま私は初めネーダーの質問を聞いて、交通公害といひますか、そういうことを防止する上からは非常に大きな問題をいろいろと勧告というか何と申すか、こうしたらどうだというふうな意見をおっしゃってくださったので、それに対して運輸省が思っているいまの見解を聞いてみますとね、どれ一つごもつともですと、あなたのおっしゃることもほんとうにこれは大きな問題だと、謙虚に聞くなという気持ちとは全く全然ありませんね。要するに、いんぎん無礼というやつです。初めのあなたの言っているのは、日本とアメリカとは事情が全然違うじゃないか、事情が違うのに何言つてるのかということですね。二番目は消費者の意見を採用してほしいという意見に対して、ちゃんと採用している、こういう見解ですよ。これはもうすでにやっていると見解ですよ。もう全部そういうふうな見解をもし運輸省自身が持っているとするば、交通安全という点からいって非常に私には遺憾だと思つております。もつと謙虚に交通行政、交通安全の行政という面については、私も交通安全の問題についていろいろと調べておられますけれども、まだまだもつと謙虚な立場に立ってほしいと考へていかなければ、これはもういふふな一つ一つの何と申すか、あなたより私たちがはるかに偉いのだ、よくわかっているのだ、あなたは弁護士のごくせに何もわからないのか、かえって教えてやるぞという感覚ですよ。そういうふうなあれじゃこれは一つも前進はないと私は思うのですよ。こういうふうな人たちの意見というものは、やはりそれぞれ専門でやっているわけですし、やはりこちらにも欠点はあるわけだし、国民の生活を守るというか、公害を防止するという、そういうふうな国民の立場に立って考えた場合、こういうふうな意見がある人たちの意見は謙虚に聞く、謙虚に耳を傾けるといふ姿勢がなければ私はいか

んと思つております。大臣、これはどうですか。

○**國務大臣(橋本登美三郎君)** おっしゃるように、十分謙虚な気持ちで聞いていくべきだと思つております。

○**山田昭範君** あまり時間が長くなってまいりましたので、少し飛ばすことにします。

○**山田昭範君** あまり時間が長くなってまいりましたので、少し飛ばすことにします。

○**山田昭範君** あまり時間が長くなってまいりましたので、少し飛ばすことにします。

○**政府委員(高林康一君)** 第一点の統計調査部を情報管理部に改組いたしますのは、情報化が非常に進展いたしました今日また今後というものの対応にいたしまして、国民に対してよりよい運輸サービスを提供いたしますために、大量情報を迅速、的確に処理いたしまして運輸行政に反映する必要があるかと思つております。このために統計調査部を中心とした従来の統計調査部、これは非常に静態的な統計調査ということになりますけれども、最近驚異的な増大を示しております電子計算機による処理に関する需要を含めまして、情報管理に関する事務を一元的に処理する組織として持つてまいりたい、そして運輸行政及びその運輸事業のサービス向上ということをはかるための必要な基礎的な手段としてこれを進めていきたいというふうな考へておるものでございます。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

○**山田昭範君** 現在はそのことで大体わかりませぬ、将来は、今度は電子計算機を中心にしたそういうふうな情報処理というのの相応しいるるな方面に浸透されていくと私は思うのです、これから運輸行政上でこういうところにも情報処理技術といひますか、こういうふうなものも浸透されるであろうというところはどういうところを考へていらっしゃるかと申すのでございませぬ。

報処理システムといいますが、こういうふうなものにはこれはいろいろな目的を私はあわせて持っていると思うんですが、実際問題、運輸行政の中でこの情報処理という、これはどういうふうな部門に――先ほど言いましたが、これからほとんど進んでいくと私は思うんですが、何といいますが、これからの未来像といいますが、これについては現時点でもうすでに将来も相当、十年先、二十年先、そこまで見ているかどうか分かりませんが、相当将来のことも見込んでコンピュータを導入し、こういうふうな機構の改革もやっつけたいところだと私は思うんですが、そこら辺のところはどういうぐあいに考えか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(高林廉一君) まず二つの面があるかと考えます。第一の面といたしましては部内の行政処理というものの、それから行政事務のサービスというものをさらに向上するというところでございます。具体的には車検登録あるいはまた気象予報、こういうようないろいろの部内の行政事務はございますけれども、こういうようなものについては電子計算機の利用によりましてさらに能率あるいは正確度の向上、こういうような点を積極的に進めていきたいというのが部内の問題として考えておる点でございます。

第二に、運輸関係事業に情報処理システムを導入することを積極的に進めていきたい。運輸関係事業といたしまして国鉄あるいはまた航空、各種のところでいろいろ電子計算機を導入しております。現在ではおそらく百八十程度のものが入っておりますかと思っております。こういうような点についてはやはりすでに進んでおりますところの国鉄の「みどりの窓口」、あるいはまた航空の座席、その他の点をさらに拡充すると同時に、各種の輸送サービスの向上のために船会社のコンテナ・コントロール・システム、あるいはトラック貨物の配送システムというふうな点についても、さらに旅客のみならず貨物の処理というふうな面についても進めていきたい、こういうふうな面

でおるわけでございます。さらに、第三番目には、安全ということを確認いたしますために、先ほどお話が出ました大量交通情報システム、あるいはその他のいろいろの運輸に関するところの公共的な情報の提供、こういうふうなものについて積極化してまいりたいと思っております。○峯山昭範君 陸運事務所におきます自動車の車検といいますが、登録、こういうふうなデータ通信システムというのは先日ちょっと見せていただいたのですけれども、陸運事務所等はその業務量といいますが、そういうふうなものは私は非常に定員が不足しているのではないかということをお前々から思っていたわけでありまして、こういうふうなゆるゆるコンピュータを導入することによりましてどの程度いゆるゆる省力化されたといえますか、合理化されたといえますか、ここら辺のところはどうですか。

○説明員(岡田豊君) 登録業務にコンピュータを導入いたしますのは、まだ完全に完成はいたしておりません。現在原簿が、昔手書きでつくりました原簿がまだ残っておりまして、あとは新しく入れるほうは全国で入れることになっております。そういうことで、現在までどのくらいかというところはちょっと計算がしにくいのでございますが、大ざっぱに申しまして、完全に移行しない現在大体二六〇ぐらい節約になるだろうと考えております。これが全部原簿をコンピュータに移すという完全な移行が終わって、これは年月でいまして四十八年三月を予定いたしておりますが、このときで約三〇〇節約になるといふふうに考えております。

○峯山昭範君 いまその合理化されるいわゆる業務量のパーセントが出ましたのですが、しかしながら、その車の増加というものが相当なものです。これは将来、これからあと五年ですか、後に三千万台近くなるといふ話もありまして、そういう場合に相当これはそのぐらゐの合理化では足りないんじゃないかという気もするわけでは

が、そこで、最近の陸運事務所の業務量の推移とそれに伴う定員の増加の状況ですね、これはどういふぐあいに変わっているのかということがまず第一点。それから定員の削減計画というものがこれはあるはずで、これは事務所の業務をやる上においていろいろの影響を与えていると私は思うのですが、この削減計画等はどういうぐあいに影響しているのか、この二点をお伺いしたい。○政府委員(高林廉一君) 自動車の業務量の一つの指数といたしまして自動車の台数の伸びを考慮してみますと、四十年度を一〇〇といたしますと四十五年度が大体二六〇というふうな自動車の台数の伸びを示しております。一方陸運事務所の定員につきましては、四十一年度を一〇〇といたしますと四十六年度は二千三百九十八人でございますので、一三三という指数になるわけでございます。この点、非常に台数の伸びというものが対応いたしまして比較的定員というものが伸びておりませんのは、やはり相当程度、先ほどのコンピュータ導入、あるいは登録等の事務、こういうふうなものについてかなり大幅にコンピュータを導入した効果ということによるものかというふうなことを考えておるわけでございます。

削減計画につきましては、すでに閣議の決定がございまして、全般的に五割という削減計画が実施されております。現在実施中でございます。これらの点、台数の伸び、それからまた定員がやはり総体的には陸運事務所は増加しておりますけれども、伸びに追いつきませんので、今後ともさらにコンピュータ等の導入をはかってそうして能力の増進を進めてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○峯山昭範君 そうしますと、さらに最近のこの自動車による事故といえますか公害、こういうふうな問題が大きな社会問題となっております。この自動車の点検整備並びに車検、こういうふうなものは非常にこれからますます充実を

ていかなければならない部門であると、私はこう思うのです。そこで、実際問題として、現在の状況で私も現場を見させていただいてある程度はわかりました。しかしながら、あれで十分であるとは思わない。特に私は陸運事務所を検査をやっている部門、きょうはそれを問題にしたいと思うのですが、もう一つはやはり民間の車検の場合ですね。非常にいろいろな問題が出てくると思うのです。現実にはその車検の料金等も全然もたないような状況にあるわけですね、結局、幾らかきまっておりますけれども、メーカーのいろいろな事情によってもたないような事情ということも聞きましたし、また、それぞれこれから民間の車検というのは相当問題があると思うんです。この問題については相当時間がかかりますから後ほどまたあらためて何かの機会にやりたいと思っております。しかし、陸運事務所でも車検そのものも、これはこれからこれは足りないと思うんです。そうなりますと、職員の確保等も種々問題になってくると思っております。そこで、一点だけお伺いしたいのは、昭和四十五年の「運輸経済年次報告」ですか、これによりまして、検査要員というのを四十四年度に四十九人ですか、四十五年の九十七人増員しております。この四十五年の九十七人の増員のうちには、いわゆる庁費でまかなわれる賃金職員、すなわち定員外職員ですね、こういうふうなのが検査要員の増加の中に含まれているように私は思うんですが、これは一体どういふふうな理由であるのか、これをお伺いしたいと思います。それからさらに、自動車の事故防止のため、このごろ特に検査部門というのは非常に重要な部門であると思うのです。そういうふうなところにどうしてそういういふゆるゆる臨時職員というふうなものを充てなければならぬのかという点は、非常にこれは心配な点であります。こういうふうな点については、定員管理の面からも非常に不合理だと思っております。これはどういふぐあいに考えていらっしゃるのかお伺いしたいと思います。

やっておるわけでございます。一部陸運事務所の構内あるいは陸運事務所隣接するような場所等にそういう売りさばき人が指定されてそこで売っておるといふケースは相当あると思えます。

○峯山昭範君 まあ、いづれにしても、この百三十八人で初年度四百億とかいうような税金が取られることになるわけですから、この取られることに、このことについては私たちがあまり賛成じゃないのですがね。この法案通るかどうかもまだわかってないわけですからね。しかし、このことを陸運事務所ですらということについては、これは要するに負担にならないとおっしゃっているのですかね、あなたは。私は言いたいのは、百三十何人ではとてもじゃないけれども現在の業務の上に負担がかかって、そしてかえってまた陸運事務所の事務自体がいま以上に繁雑になって、それでいま現在でも非常に少ないのに負担がかかっちゃって、ほかの登録事務やそのほかのほうにかえって迷惑をかけるのではないか。いま待つ時間が三十分で済むものが四十分、五十分になっちゃうのじゃないかという、そういうことを心配して言っているわけですか、どうですか。

○政府委員(野村一彦君) 自動車重量税法が今年の四十六年度の予算審議に関連して問題になりましたときに、私も、もちろん端的に申し上げまして、喜んで陸運事務所でのチェックの事務を引き受けたわけではございません。種々政府部内において論議をされました結果、陸運事務所において先ほど申し上げました様式で印紙で収納をする、そのチェックは、収納の時期は要するに車検の時期であるということが政府の方針として定められました。したがって、私もその政府の方針に従って、それでは陸運事務所ですらうということになって所要の定員の要求をしたわけでございます。その百三十八名の定員につきましても、私も、もっと多数の定員を要求したわけでございますが、これも予算折衝の段階でいろいろと事務の処理のしかたというふうなこともいろいろして、そして相当のくふうをこらせば百三十八

名でも何とかやっているといたうめどがつきまじり、私どもはこの業務を陸運事務所ですらうという決心をしたわけでございます。先ほど御指摘のように、確かに陸運事務所といふのは第一線でございまして、相当業務量が山積していることは御指摘のとおりでございますが、私もとしましては、いま申し上げましたように、できるだけ事務処理の方法をくふうし合理化をして、その事務がもし実施されるということになれば、百三十八名をできるだけくふうをして、それがほかのほうの業務に食い込まないで、むしろほかのほうの業務の一部その人員でも助けることができるように活用するくふうをしながらやっつけていきたい、かように考えております。

○峯山昭範君 もう相当時間たちましたのでこの問題についてはもう一点お伺いして終わります。四十六年度の計画削減は三十六人ですね。そうしますと、この三十六人をどういふところから減員するかは聞いていないんですが、四十六年度のこの新規増が二百七人ですね。そうしますと、二百七人からいまの減員を引きますと、これは差し引き百六十八人の増となりますね。そうしますと、そのうち自動車トシ税関係は百三十八人ですか、これを除きますと、陸運事務所の本来の増加の人数は三十人ですね。合うてますか、これ。そういうような算術的な計算になるわけですか。わずか全国の陸運事務所で三十人の増加ということになりますと、最近の自動車の増加並びに事故、公害防止、そういうふうないろいろな問題から考えてみますと、これはもう非常にたいへんな問題だと私は思うんです。ですから、そういうふうなことを考えますと、今後の、将来の陸運行政に関する具体的な考え方といふか、方針といふものもきめなきゃいけないし、それからもう一つは、地方事務官の問題もあります。これは、こういうふうな、地方事務官にすると、こういう問題も前々から問題になっておりますが、こういう点も含めて、まあ行政改革という問題とからみ合うわけでありまして、前、陸運行政について四十

三年の十一月ですか、行管と自治省とそれから運輸省三大臣の覚え書きというのがありました。ね。そういうふうな趣旨に基づいてまたいろいろ問題が、ずいぶんいろいろな問題あると思うんですが、こういうふうな種々の問題について今後どういふふうなされていくのか、また覚え書きの問題についてはその後どういふふうな検討を進めてきているのかですね、これらの点についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(高林康一君) 先生御指摘のように、三十六名陸運事務所では削減になっておりまして、実質的な増加は百六十八名になるかと思えます。それで、今後の陸運事務所の行政につきましても、これは非常に大きな自動車の増加、それからまたその他、たとえば自動車重量税その他本来のまた車検、登録、こういうふうな問題が非常に多うございまして、やはり今後どのように充実していくかということ、そのことは非常に大きな問題であるかと思えます。私もといたしましては、まずいろいろな面で陸運事務所が担当いたします車検、登録のほかに、輸送の業務その他の面につきましても極力業務を簡素化できるものは簡素化していく、さらにまた民間に委譲いたしましたそれが円滑に行なわれるというふうな分野につきましても、できるだけこれを民間に委譲すると、それからまた機械力等を導入するというふうなことで、よっていろいろ事務を合理化してまいる、そうしてまた必要な定員というものは、本年度はもちろん不十分ではございますけれども、ある程度の増員を見っておりますけれども、さらにそういうふうな業務を簡素化した上でさらにまた定員の増加というものに一段と努力を払ってまいりたいというふうなことを考えておるものでございます。

なご後段の陸運事務所、ことに地方事務官の問題につきましても、先生御指摘のような三大臣の覚え書きがございます。それにつきまして、いま主として自治省方面と折衝を重ね、ごく細目に至るまでいろいろと検討を進めておるわけで、できるだけこれを進めて、なるべく早い機会に問題を

解決してまいりたいというふうな考えておる次第でございます。

○峯山昭範君 それでは、あまり時間ももうないやうでありますので、もう一点お伺いしたいんですが、運輸省における許認可の行政が非常に非効率であるという点で、行政管理局からことしの一月ですか、運輸省が指摘されてますね。この問題についてお伺いしたいんですが、特にバスの路線免許の未処理案件が非常に多い。特に一年以上たまっていておると、こういうふうな理由があるとおるんですが、二年以上、いろいろ理由があると思ふんですが、そのほか相当長期にわたるものもあるやうであります。こういうふうなものは、先ほどから過密過疎におけるバスの運行の問題についても相当質問がございましたが、早急にこの問題はやっぱり解決してもらいたいと思ひますし、また勧告があった後、運輸省でもそれぞれの問題について対処していらつしやると思ふんですが、中でも大臣の権限になっておるものについて、も相当あるやうであります。また、五年以上の長期にわたつていゆるたまっておるものも十五件近くあると、こういうふうな思いなんですが、その後解決されたかどうかかわかりませんが、これはどういふぐあいになりましたか。

○政府委員(野村一彦君) 行政管理庁から監察の結果指摘せられた処理に長期を要する事案につきまして、私もさつそくこの処理の迅速化について努力をしておるわけでございます。で、一部は別途御審議をお願いいたします許認可整備法によりまして今後は簡素化されるというところを相当期待するものもございまして、ただいま御指摘になりました、たまっておりますもので五年以上になつておる大臣案件十五件という御指摘がございましたが、この模様を申し上げますと、訴訟になっております事件が五件ございまして、これは私ども、残念ながら訴訟になっておりますので、訴訟の処理待ちというところでございます。その他の十件の中で二件は取り下げられております。それから三件ほどは、これも大体取り下げられる予定で

三年の十一月ですか、行管と自治省とそれから運輸省三大臣の覚え書きというのがありました。ね。そういうふうな趣旨に基づいてまたいろいろ問題が、ずいぶんいろいろな問題あると思うんですが、こういうふうな種々の問題について今後どういふふうなされていくのか、また覚え書きの問題についてはその後どういふふうな検討を進めてきているのかですね、これらの点についてお伺いしたいと思います。

ございまして、都合五件ほどはこれは取り下げられると思ひます。それからあの五件でございませぬが、これはいづれも非常に観願事案になっておりまして、あるいは申請当時からずいぶん客観情勢が變つておりました、もう申請自体があまり意味のないようなものの中にございまして、これは本来ならば取り下げられるべきものと思ひますが、いろいろの都合によって取り下げられていないものもございまして、これから一部取り下げられるものも出てくると思ひます。そういう意味で、たいへん長期の滞留事案がたまっておりましてまことに申しわけない次第でございませぬ。今後は、大臣の御指示もございまして、私もいろいろの各種の免許事案の処理等を定型化し、また基準を明確化し、処理の迅速化ということをやっておりますが、現在まで滞留しておりますことについては、できるだけ早く結論をつけますとともに、今後の新規事案につきましましては新しい方式によって処理を迅速化していきたい、かように考えております。

○峯山昭範君 まあ、いま局長からそういうぐあいに答弁いただいて、ほんとうにそれがすうと解決するのかが疑問なんです。私、それだけでは、とてもじゃないけれども、納得ができません。約束の時間が来ておりますからあまりもうやしません。しかし、こういうふうな問題についてはやはり住民のいわゆる足にかかった問題でありますし、特にその長期間にわたってこれは行政事務のおくれによって住民がそれだけ被害をこうむるといふことはやっぱりいいことではありませぬので、もっと積極的にかういふふうな問題にも取り組んでいただきたいと思ひます。いろいろとありませぬが、いづれにしても、大臣、こういうふうな問題は相応のいろいろあるのですよ。私もきょうは調べてきておりますのですけれども、何か相模線の大和市の下鶴間というところですか、そこから有楽町間四〇・五キロ申請が出ています。これは解決した案かどうか知りませんが、この勧告の段階ではまだ

出ていなかったのですが、こういうふうな距離は都心への乗り入れの非常に大事な路線だと思ひます。こういうふうなものももしかんと許可になりませぬと、まあ通勤する住民は非常に利益を受けるわけですね。そういう点からいいますと、この申請が長い間放置されているということは非常にいけない問題だと思ひます。この問題、それぞれ詳細な答弁は要りませぬけれども、こういうふうな許認可行政というのは、前々から行政改革の面でも問題になっておることだと思ひます。そういう点から考えあわせて、どうかすみやかに勧告のあった問題についてはもちろんであります。早急に手を打っていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) どういう事情でおりますのかわかりませんが、私は許認可というものを早くいたしたいと思ひます。許可すべきものはそれは許可する。何かただおそれをなしてじんぜんと延ばしておるといふことは一番悪いことですね。それが多いのですよ。だから、やはりいつまでたっても、これはどうしても好ましくないから不許可にします、こういうのなら不許可にしたらいいし、許可するものは他に影響があらましても許可にしたい。どういふ事情かこれ私わかりませぬから、この問題についてはお答えのしようがありませんけれども、いづれにせよ、処理は早くしなければ非常に迷惑するわけですから、こういう点は、おっしゃる通りに積極的な処理を早く進める、かように指導してまいりたいと思ひております。

○峯山昭範君 法務省来ているのでございませぬが、大阪の川西の航空騒音の訴訟が起きておりますが、この問題の中で航空騒音が調査した資料を提出しないという問題がありました。局長のあとで答弁では、最近また提出することになったそうですが、これはやはり私はいくらいふ航空騒音という問題は、その地域住民の立場からいいますと、非常に大事な問題でありますし、また、住民自体が航空騒音というものを一々調査しようと思

うと、これはたいへんなことなのですよ。そういうふうな意味では航空騒音なりそういうところが調査した資料というものは唯一の資料になっていると思ひます。そういうふうな意味では、裁判とか、こういうのが行なわれた場合には、当然私は国の利益を守るといふことは、それは大事ではありませぬけれども、地域住民が非常に悩んでいられるという点からいいますと、当然私はこういうふうな裁判にもすみやかに協力をして、要するに、協力をして解決を早める、そういう姿勢が、いわゆる飛行場をつくる場合においても何をやる場合においても解決は早いわけですね。あなた、法務省のあなたのところが出さなかつたというのですね、これは、それによってまた問題が大きくなり、騒がれ、それでしようがなくなつてはならない。騒がれ、それですばります問題はこじれて、地域住民もますますおこります。ますますこの問題は解決しなくなつておきます。こういうことがあつては私はいかぬと思ひます。ですから、この問題については、どうなつておるのだというのを航空局長さんにお伺いしたら、あなたのほうの担当だ、こういうのできようは来ていただいたわけですね。どうなつておるのですか、これ。

○説明員(香川保一君) 峯山委員も御承知のとおり、裁判所は一般論といたしましては、裁判所法に従ひまして裁判所の指揮のもとに進められるものでございまして、一般的には、当事者といつたまじつて積極的に自己の立証のためでない書証、証拠等は出す必要がないことになつておることは御承知のとおりだと思ひます。

いま御指摘の騒音関係の調査報告書でございませぬが、これは原告側から空港騒音の測定調査報告書、その他、これに関連します調査記録一切を出してくれというふうなお話でございまして、私どもとしては、一般論としては、みづから立証すべき問題についての証拠以外は出す必要はないのでございませぬけれども、ただいまお説にもございませぬと、国の立場といたしまして、この訴訟を適正妥当な解決で終わらせる。しかも迅速に終

わらせるといふ意味におきまして、いろいろ検討いたしまして、裁判所の判断を待つまでもなく、真相を明らかにするものは出すということで、近く提出する予定にいたしております。

○峯山昭範君 私はいくらいふことで質問を終わりますけれども、いづれにしても、こういうふうな資料は確かに国に有利な資料じゃないと思ひます。しかしながら、この資料を出さなかつたおかげで、ますます不利になるというところも考えられるわけですね、実際のところ。いづれにしても、そういうふうないろいろな問題もずいぶんあります。ですから、そういうふうな観点からいろいろと検討されて出すようになったのだからと思ひますが、やはり空港騒音とか、こういうふうな問題は、これから飛行場をどんどんつくれる航空局の立場になつても、行政の一つ一つが血の通つた住民の立場に立つての行政でなければならぬと、私はこう思ひます。そういうふうな意味でお伺いしたわけでありませぬ。

以上で私の質問を終わります。

○岩間正男君 時間があまりないので、二つの問題についてお聞きしたいと思ひます。

常磐線混雑の問題が先ほど出ましたが、この問題の二つの問題についてお聞きします。

まず、第一の問題ですけれども、これは先ほど上田委員からもいろいろ質問がありました。私、私は事実の経過をまず最初に明らかにしたいと思ひますが、国鉄当局が四月十一日にポスターを出して前宣伝をしておりますが、このポスターにはどういふことを書いておるのですか。

○説明員(原岡幸吉君) 四月十一日に前宣伝ポスターを配つてお客さんに周知するようにした。それでどういふことが書いてあるかと、こういう御質問でございませぬけれども、実は私そのポスターを見ていないので、具体的にはっきりお答え申し上げられませぬけれども、経路の問題が主たる内容じゃないかと、こう思ひます。

○岩間正男君 この問題を検討するには、そういう経過を明らかにしないとまずいと私は思うんですね。このポスターによると、快速電車の運行によるスピードアップ、それから地下鉄線直通運転による——これは乗りかえなしの場合ですが、時間短縮、それから三つの新駅が誕生する、全部の電車が新型になる、まあいいことづくめなんです。だからこれは非常に、どうですか、地元住民はこれに対して期待を寄せるんじゃないですか。当然そうだと思うが、どうですか。

○説明員(原岡幸吉君) スピードアップあるいは直通運転の場合の短縮、あるいは新しい駅が三つできるということ、あるいは性能のいい新型の電車を入れるということは、総体的にはそのとおりでございます。地元が期待を大いに寄せる、こう思います。

○岩間正男君 そうならなかったから問題が起きたんじゃないですか。そのとおりだったからこういう問題は起こらなかったんでしょ。期待を非常に持たせて、看板に偽りありだ。ばかに宣伝して、これだつたらだれでもいいと、そうすればもっとこれは通勤も緩和されるだろう、腰かけて行けるかもしれない、こういうような期待なんか持つのはあたりまえでしょう。ところが事実はまだで反するようになったでしょう。だから、そういう点で、これは単に宣伝だけやって、事実がこれに反するようなら方をやる、それは非常に私はまずいのだと、こういうところに一つの問題の端緒がありますよ。しかも宣伝だけはするけれども、地元の住民にこういう問題について何か公聴会でも聞かとか、相談するとか、こういうことをやりましたか、どうなんです。

○説明員(原岡幸吉君) 宣伝と内容が違うというんですか、輸送の計画につきまして、地元とどういう形で連絡したかと、こういうことでございまして、この計画は都市交通審議会等々の場でございまして、公にされておるようでありまして、具体的に、それではこの駅のお客さんが、どのようなルート

でどのような時間短縮になって、どのような運賃になるかという具体的な決定は、ずっと実行の前の時点になりました関係で、そういう点につきまして具体的に前びろに駅その他で運賃その他について十分宣伝できなかった、お知らせできなかったという点は非常に申しわけないと、こう思っているわけでございます。

○岩間正男君 これはまあ何ででしょう、地元の住民の利益のために、こういう改善をやったということになっていまして。そうじゃないのですか、経営のためだけやったのですか、そうじゃないでしょう。だから地元民とやっぱり相談するのが非常に重要ですよ。できれば地元民の意向なんか聞いてもいいし、それから徹底させる何と申しますか、会合を開かれていいと思う。ところがそういうことをやっていないのだね。これは国鉄の運営、私も運営委員を長いことやったことがありますが、どうもこれやっぱり官僚主義が残っている。もう少しこういう問題について、もっと地元の住民の利益にほんとうに基づこうとするならそういう点については十分話し合いができたと思うのですが、これはどうですか、大臣にお聞きしましょう。

○国務大臣(橋本善美三郎君) 先ほど、ポスターにもいいことづくめでありまして、それが百人が百人それに異議はなかったという結果になったわけがあります。住民が乗りかえを必要とするという事情についてよく宣伝が行き届かなかったというところは、やはり国鉄としては落ち度であったと思います。そういう意味においては、おっしゃる通りに地域住民と十分に、こういうふうになるんだと、こういう点の話し合いをしておほうがよかったですと思いますが、こういう点については当局もまことに相すまなかったという意思表示をしておるので御了承願いたいと思えます。

○岩間正男君 当然そうあるのが正しい姿だと思わうですね。ところが、どうもこれは国鉄法の精神から言うところ、乗せてつかわすということなんだ

そうですが、こういうものがまだ生きていますのでしよう。そういう官僚的な運営のしかたが残っているのです。地元民が以前に国鉄にこの計画を聞きに行ったそうですね。そうしたら、そのときは地下鉄乗り入れの話はなかったと、こう言っています。これはいつごろから変わったのですか。

○政府委員(山口真弘君) この常磐線の複々線化並びに地下鉄の乗り入れにつきまして、これはいまちょっとここにはっきりした資料を持ち合わせておりませんが、大体、昭和三十九年ごろ決定になったものでございます。それで、そのころの決定の際におきましては、都市交通審議会という機関がございまして、これは学識経験者あるいは関係行政機関、あるいは東京都とか、あるいは首都圏整備委員会とか、そういうような関係の行政機関も入ったところで十分に審議をいたしまして、そして地下鉄網の建設並びにこれの国鉄の線増というようにこの問題につきまして、都市計画中央審議会でもございまして、これは東京都に置かれております機関でございまして、日にははつきり覚えておりませんが、そういったような機関におきましても十分に検討いたしました。そしてこの地下鉄並びに乗り入れ計画というものを決定をいたしましたのでござい

ます。

○岩間正男君 三十九年という話だったのです。まあ十年來からの計画だというのが、そうすると、そこが合わないのだが、途中で変更したので。変更したから地元住民に話をしなかつた。そういうことですね。先ほど聞きにいったところが、これは地下鉄乗り入れの話はその当時なかつた。その後、いま聞くと三十九年に決定した。乗り入れはあるはずと三十九年におつても知らせなかつたのか、途中で計画を変更したのか、どちらかでしょう。そのときの話は、長距離輸送対策で近距離についてはこれはかわりはない、こういう話だった。だから、これ

については地元民は納得しなすよ。まるでこれはやっていると、それからいままでも宣伝してきたことと食い違ふのだね。この辺ですよ。この辺の運営のしかただね。この点がほんとうに周知徹底してちゃんと行なわれれば、それはこのやり方そのことについての批判は別として、これは相当納得させることができたのだらうと思う。そこが、これは認めなければならぬですね。それとも地元民をだましたのですか。知っていただましたのですか。あるいは途中で変更になったか、どちらなのか。

○政府委員(山口真弘君) 地元の方が具体的にこのことについてお聞きになられたかというところにつきましては、私も存じておりません。ただ、計画をいたしましたのは、先ほど申しましたように審査を経、そして一般にも周知をされた姿でこれが都市計画審議会あるいは都市交通審議会の審議を経て、そしてその答申に基づいて進められているものでございます。ただ先ほど国鉄から申し上げましたように、具体的なこの改良に関する細部の各種の問題ということにつきましては、PR等につきましては、確かに若干手違いがございました。その点は先ほど大臣から申し上げましたように、申しわけなく思っているところでございます。

○岩間正男君 これは二つの問題が対立しているわけですね。近距離の地元の人たちはこれで非常に不利になった。一つは東北の乗り入れ通勤対策、遠距離通勤対策、これが両立しなかつた、背反したわけですね、そうなんです。どちらに中心を置くんのですか。これはあとの私は私鉄の問題についても関連がある問題だからお聞きしたいんですが、つまり近距離の犠牲において遠距離の乗り入れを強行した、こういうことになる。それは腹にあってはいいけれども、近距離の人たちにはぐあいが悪いから、いいことだけを宣伝する、こういうことになる。そうでしょう、結果において

は。

○政府委員(山口真弘君) 常磐線の乗り入れにつきましては、先ほども申し上げたわけでございませぬが、常磐線地区というのは、先生御承知のとおり、国鉄の放射線上の各線の中で最もおおくれてた地域でございます。しかもまた、この常磐線は上野駅が終着でございます。東京の都心部まで直通することができていなかったということが非常に大きなネックでございます。それを解決するために、上野から都心部へ直通するということが必要でもあったわけでございませぬが、これが都心部における線の改良の問題におきまして非常に困難なことでございます。したがってそれはできない。さらに上野駅の大混乱というものを解決するために、先般非常に大きな金をかけまして改良いたしました。けれども、それでもまだ非常に大きな混乱をいたしておる。こういう点がございませぬ。したがって、その点は遠距離ばかりでなく、近距離の常磐線の方々に従来非常に迷惑をかけておったわけでございませぬ。そこで、そういう放射線常磐線の各駅の方々の便益を向上する。さらに常磐線は本線でございますから、常磐線自体の輸送力を増強し、遠距離輸送の実もあげられるというところ、さらにいま一つは常磐線地区の方が直接に都心まで直通できるようなルートを考えていただきたい。したがって、遠距離のお客のために非常に大きな貢献をしておるということももちろんございませぬが、また、近距離の方々につきましては輸送力が非常にふえたということがございませぬ。さらに都心までの直通の道が開けたということでございます。近距離の方も非常にこれまた便利になったということは言えるのでございませぬ。

ただ問題は一部の駅の、快速停車駅以外の駅で、その駅から上野に参ります場合は松戸あるいは北千住で乗りかえなければならぬということ、乗りかえが一つふえた、そういう点の不便が生じておるといふことでございます。その点は別途の道で解決をしなければいけません。その点は

で、いませつかく勉強もいたし、また思索もいたしておるところでございます。そういう意味で、遠距離と同時に近距離のお客の便益ということをはかったらでございます。

○岩間正男君 そういう説明をすればそう聞かれますよ。それなら起こったのは何かと聞いたら、今度は地下鉄に乗りかえなければならぬという問題が起る。それからもう西日暮里まで行かなければならない、乗りかえて、金はとられる。そして実際は乗りかえをやっておれば時間もかかる。あなたたちの計算では十分くらい短縮だと言ふかもしれないが、一つ乗りかえてごらん下さい。たいへんなことなんです。それで子供でも連れておったとか、そういうこと、それから通学生、小学生とか、そういう何の場合どうなるか。両方ではないんです。遠距離の乗り入れ、それに非常に中心を置いて近距離は犠牲になっておる。複雑線にしながら、しかも遠距離輸送に重点を置いておる、ウエートをはるかに置いておる。だから近距離の方は無視されておる。ですから当然こういうものはいまの経営合理化主義のなせるわざなんだ、この問題はここから起っているんです。この経過の中からはっきり引張り出すことができない。これでもいいのかという問題です。復々線に便になり、金もとられる。時間はどうかという、時間は乗りかえ一つやったら、それはもうかえってぐあい悪いですよ。そんなこと言ったら、それは机上プランではいまのような説明が成り立つ。それを聞いていて、実地へ行かなければいけません。もともとだと思われる。しかし、あなた実際に行ってみればいいんだ、行ってみればわかる。なぜこういう問題が起きたかということまで解剖しなければならぬんです。この解剖の中には、はつきり一つの国鉄の経営合理化主義というものが出ている。だから近距離の人たちがここに對する抵抗をいたしてこういうふうな騒ぎが始まった。これは認めなければいけない、どうです大臣。

○政府委員(山口真弘君) この常磐線の復々線化並びに千代田線の建設ということは、決して国鉄の経営の合理化というため、あるいは営団の合理化というために行なったものではございませぬ。これは先生御存じのとおりでございますが、常磐線の復々線化につきましても三百三十億からの巨費を投じて、そしてこれによって得るところの実際の採算というものは、近距離の場合はそれよりもはるかにございませぬ。非常に多額の金がかかります。また営団の地下鉄線におきましても、キロ当たり約六十億の巨費を投じて、この線を建設をいたしておるわけでございませぬ。こういう大都市通勤、あるいは大都市付近の鉄道線路というものは、そういう新しい建設の場合には、非常に大きな金がかかります。しかしながら、私も都市交通の面あるいは都市における、あるいは首都圏における通勤その他輸送の問題の解決、特に常磐線におけるこのような復々線にいたしまして、その解決にはこのような復々線にいたしまして、そして快速と緩行とを分離するという方策をとるといふ以外に解決の道がないという結論になりまして、また、都市交通審議会等におきましてもそういう結論をございませぬ。そしてこういう方策をとったわけでございませぬ。

さらに、この各駅停車の列車につきましては都心まで直通になる、快速のほうは上野で停車になります。各駅停車は都心まで直通になるという意味におきましても非常に便利になったということには言えるわけでございませぬ。決して合理化のためにやったという性格のものではございませぬ。

○岩間正男君 まあその説明すればそうなりませぬ。しかし私の指摘した点というのは明らかにかこれは事実になりますよ。結局この問題についていろいろの混乱を避けるためにいふ努力しているということですが、どうも具体策がないんですね。さつきも上田委員に對して答弁しておるけれども、どういふ具体的な具体策を持っているのですか。

○政府委員(山口真弘君) この問題の解決でございますが、常磐線の輸送の基本的な態度なり、やり方としては、私も現在でもこの方式が一番いいということを確信をいたしておるわけでございませぬ。しかし、そうかといつて問題がないわけではございませぬ。まず第一に、快速線の停車駅等につきまします設備の改良、改善という問題につきましてもございませぬ。この点は原則としては快速線に列車をよけい詰めていくということになります。快速線としての効果が發揮できないことになりまして、また輸送力の非常に大きなロスになりますから、そういうものは不適当でございませぬ。したがって、基本的には快速線につきまします新たな駅を設置するというようなことを私も考えておりませぬ。ただし、先ほども申し上げた御議論が出ましたが、柏につきましても若干問題が違ふ点がございませぬ。これにつきましてもは将来検討をいたしたいということにいたしたいというふうに考えております。

それから緩行線の問題でございますが、緩行線につきましても、これは霞ヶ関まで直通をする意味で非常に便利になりましたが、しかしながら上野へ行く方につきましても松戸あるいは北千住で乗りかえなければならぬという不便が生じました。したがって松戸なり北千住の乗りかえというところによりまして、その乗りかえの状況を便利にするという必要がある。その便利にする必要があるというのには意味が二つあるかと思ひます。一つは、たとえば乗りかえの通路あるいは乗りかえの階段、あるいは乗りかえの改札等の面におきまして、これを便利にするという問題が一つございませぬ。いま一つは、乗りかえの列車の本数なり列車の輸送力の問題があるかと思ひます。その問題も、便利にするということによりまして、利用者の便益は非常に増大するということになるかと思ひます。それで、私も、どういふそういう意味ではこの各駅停車の方々の御便宜をはかるために、松戸以西におきまします輸送力の問題等につきましても検討をいたし、そ

して一般の方の御迷惑というものを少しでも軽減するということで早急の措置をさらにとつてまいりたいというように考えております。

○岩間正男君 快速線の効果を減殺することになるから、したがって現状ですと、松戸―上野間を従来どおり運転することはできないんだ。そういうあなた答弁の中にやっぱり近距離はやむを得ないんだというところがちゃんとはっきり含まれていないんじゃないですか。あとは対症療法的にそれをやるという、そういう方法で考えていく、こういうことになりませんか。とにかく、どうなんですか。地元住民の要求というのはどういう要求をしているんですか。

○政府委員(山口真弘君) 地元住民の要求はいろいろございまして。たとえば各緩速線の駅に快速列車を停車さしていただきたい、あるいは緩速の列車を上野まで直通していただきたい、あるいは緩速の列車で西日暮里回りになる場合につきましては、運賃を国鉄線だけの上野へ行く運賃と同じ額にしてもらいたい、いわば運賃の通算制をしてもらいたいということでございます。その他、駅のホームにおきます旅客扱いの職員というものについて、これを十分に配置していただきたいというように要望がおります。

○岩間正男君 これはどうなんですか。松戸―上野間を従来どおり運転させるといふことは、これは検討の余地なしということですか、これが第一点。これは検討の余地なしですか、どうなんですか。

○政府委員(山口真弘君) 松戸―上野間のうちの松戸―北千住間の緩行線をそのまま延ばして上野に入れるということは、現在の設備ではできません。したがって、この設備を根本的にやり直すということなら話は別であります。現在つくられております設備では、その設備上そういうことは不可能でございます。

○岩間正男君 結局、近距離犠牲の設備だったということがはつきりした。

その次は、地下鉄を利用しての者の料金を従来どおりにさせる、こういう要求を出しておりますが、これはどうですか。

○政府委員(山口真弘君) これは営団の地下鉄線と国鉄線の運賃というものを、今度の考え方は当然併算しております。これは事業者が異なりまゝから当然併算をしておるわけでございます。これを併算をしないで同じ運賃をとれということになりますと、この両者の経営というものについて非常に問題が生ずるわけでございまして、さらに、先生御存じのとおり、併算にするか通算にするかということについては、非常に技術的なむずかしさがございまして。たとえば東西線というのがございまして。これは中央線と並行しておりまして。これは中野で分かれまして、そして高田馬場でこれが国鉄の山手線とクロスしておるわけでありまして。そして山手線は当然新宿にも行けるということになるわけでありまして。さらに、その東西線が飯田橋で中央線と交差をしておる。その線がさらに東に進みまして、大手町におきまして、大体東京駅のすぐそばを通るといふことになり、それからさらに西船橋というところで国鉄線にタッチをするということでございます。

そういうような非常に複雑な運輸経路でございまして、こういうような場合に、国鉄線と地下鉄線を通算するということになりますと、非常に技術的なむずかしい問題が多々ございまして、簡単にこれはできない問題でございまして。これは運輸省でも非常にもう数十年來実は研究をいたしておる問題でございまして、なかなかいまだに併算の考え方でいまして、なかなかいまだに併算できないというところでございまして。この点につきましては、将来はさらに検討を進めてまいりたい、このように考えております。

○岩間正男君 寄り寄り協定のときにそういう問題出なかつたのですか。つまり全然それは経営の上の問題だけになっていて、これを利用して乗客の立場に立つてこういう問題は検討されていなければだね。結局合理化のためにびしびしやられ

ちゃって、全部しわが住民にいつちやうということとです。それで、今度の精算をやる七十円とられるというのです。往復だと百四十円もかかるというのです。これではたまりません、一般の庶民の生活から考えて。だからこういうところは全く天下りなんだな。全く犠牲をしいる。大臣どうですか、そういう事態についてこれはお調べになりましたか。

○政府委員(山口真弘君) 線路をつくり出す場合に、それによるところのルートがきまりまして、そのルートに対応するその事業者の運賃というものが当然きまってくるわけでございまして。たとえば従来、先ほどの例で申しますと、中野から新宿を通って高田馬場というルートがあったわけですが、それが、それにたえば中野から東西線がございまして、直接高田馬場へ行くという場合におきましても、それは東西線のルートに従って、そのキロ程に従って営団の運賃を計算をするというたてまえにいたしておるわけでございまして。今回の場合も同様のたてまえにしておるわけでござい

○岩間正男君 だから全然庶民というの考えないのだ、乗客の立場というものを考えていない。とにかくあなたの方で都合がいいようにこれをつくって、そして、それに乗りなさい、乗せてやるのだと。それで運賃が高くなるが、時間がどうしようが、乗りかえが多くなるが、そういうことは知ったこっちゃない、こういう態度だ、いまの答弁を聞いています。そんな立場で監督しているのですか、国鉄の監督のしかたは。

○政府委員(山口真弘君) 輸送の形態をどうするか、あるいは運賃の形態をどうするかということ、当然利用者がどういふふうな便益なり給付を受けるか、それに対する対価はどうあるべきかというものを十分利用者の面に立つて私どもも考えておるわけでございまして。

○岩間正男君 考えていたらそういうことが起こりますか。考えていない証拠じゃないですか。なぜ起こったんだ、日暮里であれだけの。亀有で起

こつたでしょう。北千住で起こつた。それは起こつていふことが何よりの証拠です、考えてない。口先でそんなことを言つたつて話になりません。庶民の立場に立つていない。負担だつてたいへんだ、物価高のときに。そういう点についていまの答弁というのは全く天下りです。利用者はそれに乗つてこい、そうでなければ乗る必要はないのだと言わんばかりのこういうやり方、そういう基本的な姿勢があるのです。このところをもう少しこれは打開しなければ話にならぬ。大臣、どう思いますか、その点。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 決して利用者の立場を考へないのじゃなくて、利用者の立場を大いに考へて、そこでたくさん金の金がかつたわけですが、三百何十億という投資をしまして、それによつてお客さんでできるだけ楽な状態で運びたい。これは非常な大サービスをするのが目的なんです。ただ、いま問題になっておるのは、従来は乗りかえないで上野なら上野に行かれたということが、乗りかえという手数を与えたということが不便の点が起きたわけでありまして、しかも、大部分のお客さんがいままで上野でもつて乗りかえて、今度また市内のほうにいくやつを直通でもつて行かれるお客さんだもいふんできた。こういうことでは近距離の方々の中でも行き先によつては非常な利便をこうむつておる。おそろくパーセンテージ、私計算しておられますけれども、おそろく乗りかえないで行かれる人のほうが非常に多いだらうと思ふ。私はしろうとでよくわかりませんが、急行ができた場合に、急行と緩行との二つの線ができたわけですから、あるいは急行に乗る人がたくさんいて、緩行のほうが減るんじゃないだらうか、こういう想像をしておつたのですが、結果的にはやはり緩行であつても乗りかえないで次第に中央に入つていけるということ、このほうがお客さんは多いというところを見ますと、この人には御迷惑ではありませんけれども、ただ構造上、實際上、直通で上野に行くわけにいかない、

どうしても乗りかえてもらわなければならない。その乗りかえの人数を与えたという点では不便を与えたことになりすけれども、まあ全体の人は交通上よくなったのでありますから、ひとつそれだけの三百何十億という金を出しまして、そうして増強をはかった。これはもう採算を度外視してやっているとありますが、金がもうかるわけじゃない。逆に利子だけでも年間三十億くらい利子を払わなければならぬのでありますから、たいへんなこれはサービスでもあるわけですが、ただそういうぐあいには一部の人がありますが、乗りかえをしてもらわなければならないと、こういう点ではこの乗りかえについての時間あるいは不便というものは何とかして設備の改善によってこれを処理していきたい、かように国鉄では考えているようでありすから、その点はひとつ御了承願いたいと思ひます。

○岩間正男君 さっきの運輸大臣に対する質問の中で、とにかく何多の人でも不便になるようなことは避けたいと、こういう話でしたね。したがって、これについての具体的などういう手を打つか、これは報告してもらいたいですね、どうですか、何日あったらいいかね、期日は。これは報告してくださいよ。どういうふうにしたのか、この問題を一体解決してないでしよう。

それからもう一つは、これはやっぱり世論調査やってみたらどうです。実際便利になったのか、これでいいと思っておるのかどうか。遠距離の人はあるいはそういうふうな便利になったと、こういうふうな考えているかもしれないけれども、近距離のあの辺の密集地帯、ことに亀有あたりは密集地帯ですよ。こういう人たちははたしてそう思っておるか。近距離でも便利になったから喜んでるという話があったけれども、はたしてそういうのかどうか。少し思い切つて、どうですか、世論調査やってみなさい。抜き取りでもいい。ここで五百人ぐらいやってみればわかる。結果は出るんです。だから、ここで論議して、ここで答弁しているようなことにはなっていない。

監督局長のいまの答弁聞いておると、何も悪いことないようだ、何もいままさらこれを訂正する必要がないようだ、そういうことになってるんです。これはそういう言い方じゃまずいんだ、これだけの騒ぎが起こってるんですから。この問題について具体的にどういう手を打ったか。これはどうですか、時間をあれますから、連休明けぐらいに報告もらえますか。どういうことをしてどうやったか、具体的な手を。政治なんだから、いいですか、大臣、どうですか、報告してもらえますか、当委員会に。法案は上がるだろうが、これは少し懸案にしておきたい。

○説明員(原岡幸吉君) 具体的に起こっているいろんな不便の点、これは十分トレスして対処していかなければならないと思ひます。ただ、全体的には五割の輸送力をつけて、いまここに見ますと、西日暮里經由によって非常に早くなっているという事例等も十分ございます。たとえば松戸から品川に行くのは、いままでですと五十四分かかった。これが西日暮里乗りかえで行きますと四十八分で行く。それから松戸から東京に行く場合、これは三十八分いままでかかっておったのでありますけれども、今度、西日暮里經由で行きますと三十七分で行く等々、時間は全部短くなっております。ただこの時間が短くなっておりますのは、乗りかえ時分というものを私たちが想定したわけでございますが、乗りかえ時分というものは、列車のフリーケンシーがそれだけ多くなければそのような計画どおりの数字にはなりません。そこでこの計画の数字が具体的にそのようであるかどうかということにつきましては、快速の輸送力のフリーケンシーにつきましてもう少し検討していかなければいけない、こういうふうに考えたわけでありす。

そこで、とりあえずやることはやってみていくというところで一本の特発電車を入れる、あるいはまた長距離電車を途中で停車させる等のことをやっておりますけれども、これだけでもちろんいいとは思つておりません。しかし現実にはいろいろな車

両の問題あるいは地上輸送施設の問題、そうして技術的な輸送計画の問題等々ございますので、いまここで具体的にそれらのものを全部総合して、いつの時点でこのようにできるといふことは申し上げるほど検討が進んでおりません。

○岩間正男君 いいです、中間報告で。全部改正したとき報告してもらいから。つまりこれはいま急を要する問題である、とにかく不安が残るといふことで事実混乱が起こしたあとですから、これ、あれだけの混乱が起こしたあとですから、これに対して答える義務がある。それはどれだけのことをしたかということ当委員会に報告してもらいたいと思ひます。休会明けでいいです。五月六日に再開されるから、それまでにこれだけ、これだけのことをやったという何を大臣それは約束できますか。そのくらのことできないといふことではないだろう。

○政府委員(山口真弘君) ただいま申し上げましたように、応急の問題といたしまして、現実の混雑というふうなものを解消し、そうしてお客さんの便益をはかるといふための応急的な各般の措置というものは私ども早急にとるつもりでございます。なるべく早くそのとりました姿におきまして御報告をいたしたいと思ひます。

○岩間正男君 どうです。それは時間切りましようや。無理でないでしよう、もう一週間ある、連休明けまでに。何々やったというのを、急を要するので、あとはもつとこうやるといふなら、そういう希望を入れてもいいし、それくらい報告しないと、実際はこういう問題が起こつて乗客が泣き寝入りになってしまうのがほとんどだから、いままでの例を見ていて。

○政府委員(山口真弘君) 連休明けということを一応目ざして報告をいたします。

○岩間正男君 いまのを確認して次に移りましよう。それじゃ次に、この問題と私鉄の問題関係あるのですが、私鉄十四社の運賃値上げですね、これやりましたね。このときサービス改善の条件をあ

げたですね。どういふことを一体あげたんですか、単に運賃値上げをやるといふことじゃなくて、こういう、こういう改善をやりたいと、そういうことをあげたはずですが、どういふことをあげました。

○政府委員(山口真弘君) 私鉄の運賃改定の際の条件といたしまして、私鉄の経営につきましては特に厳正なる態度をもって臨み、そして省力化等も十分に進めて経営の合理化につとめるとともに、必要な輸送力増強工事というものを大いに促進をするといふことを運賃改定の条件にいたしております。

○岩間正男君 これはここに私鉄運賃値上げの理由、そういうものは、これはいろいろ出しておるわけですね。これは当時審議されたのですか。これは私たちは「民鉄旬報」、日本民営鉄道協会の一九六九年の一月二十一日号で「私鉄運賃値上げの理由」といふのを見たわけですが、これは検討されたわけですか、当時。

○政府委員(山口真弘君) ただいま先生お持ちの資料にどう書いてあるかは私存じません。ただこの私鉄の運賃の改定につきましては、私鉄の経営の現状にかんがみまして、私企業としての私鉄をやはりこれを維持していくというためには運賃改定が必要であり、特に私鉄が現在差し迫つて必要としてるところの輸送力増強によりまして国民の皆さま方にサービスを提供することが現在のような段階ではできない、したがつて運賃改定をしなければいけないということが理由でございます。

○岩間正男君 たとえばここに小田急の廣田社長が、七〇年の七月七、八日の運輸審議会の公聴会で発言した「運賃改訂をしたらどのような輸送サービスを改善するか」といふ質問に対して當時言ったことがありますね。ちよつと念のため読んでみます。「輸送サービスの改善につとめ、小田急の場合、四八年度には無防備の踏切をなくす。急行、準急は八両編成から一四両編成に増結し、車両の大型化をはかり混雑緩和につとめ冷房化も進

め、五〇年度にはラッシュ時に二〇パーセント以下の混雑度にした。四七年度から五三年度には五三〇億円を投じ管田地下鉄千代田線との直通運輸を進める。四七年度春には地下鉄との相互乗入れをはじめ、代々木上原から東北沢、五〇年には百合ヶ丘、五三年には新百合ヶ丘まで相互乗入れを行なう。多摩ニュータウン線は四八年度に完成する予定だ。ということですが、これはあとの四十七年度は先のことですけれども、これはどうですか、この四十六年度でも行なわれていいますか、計画は。どうです。

○政府委員(山口真弘君) 具体的に社長がどう言ったかという事は、私は記憶をいたしておりませんが、ただ運賃改定の際におきまして、たとえば、先ほどお話がございました地下鉄九号線の乗り入れの関連工事を行なうとか、あの東北沢から先の複々線の工事を行なうとか、あるいは車両新造を行なうとか、その他駅のホームの延伸等の培養工事を行なうとか、そういうような具体的な工事例をあげまして、そしてそれによってこの程度の工事費をもって工事を促進するようにということを示唆をいたしております。

○岩間正男君 この申請をしますね、そのときにはちゃんとサービス改善の問題、これは出すのですか、条件をちゃんと書いて出すわけですか。

○政府委員(山口真弘君) 運賃改定をいたします場合には、当然その事業が健全な能率的な経営のもとにおいて、適正な利潤のもとに適正な原価を償うということが運賃の原則でございます。したがって、そういう能率的な経営のもとにおける費用ということの中には、どういふ工事をやるかという事は当然の前提となっております。したがって私どもは、会社の考えておられますところの工事計画というものを十分に審査をした上で、そしてその工事をやるということで運賃改定の認可をいたしておるわけでございます。

○岩間正男君 その申請のときのサービス改善の条件というのはちゃんとそろっていますか。

○政府委員(山口真弘君) これは当時新聞にも発表をいたしております。

○岩間正男君 これは資料としてもらえますか。

○政府委員(山口真弘君) 提出するようにいたします。

○岩間正男君 それじゃいたしてからなおやりますが、これはどうです、そのときの条件ですね、これが着々行なわれていきますか。その後どうなんでしょうか。もう運賃値上げはしたと、さてどの元過ぎれば熱さ忘れれるということ、条件というの、いままで私たちが経過してきたのだけれども、行なわれないことが多いじゃないですか、どうなんですか。

○政府委員(山口真弘君) これは各社とも着々とその条件に従って工事を進めております。

○岩間正男君 これはどのような、あなたのほうで監督として、どのように条件が履行されているか、どんなふうにしてこれは検査しているか。

○政府委員(山口真弘君) これは年度ごとに各事業から具体的な報告をとりまして、そしてその報告によりましてこれを審査をするということでございます。

○岩間正男君 これは書類審査だけじゃないですか。

○政府委員(山口真弘君) これは輸送力増強工事の中で、たとえば具体的な工事が竣工した場合に、その工事につきましては、私も竣工検査といひまして、現実に現地向向させまして、あるいは陸運局の職員をして現地向向させまして、そしてこれを検査をいたします。竣工をいたしておられないものにつきましては、当然報告を受けるということでございます。

○岩間正男君 そういう例はありますか、報告を受けた、竣工していないとか……。これは実際は書類審査が非常に多いんじゃないか。実際は目が届いていないんじゃないか。条件は満たされていないが、運賃は値上がりした、しかし、サービスはそのとおり行なわれていない、こういう例が非常に多いんだ。ほとんどと言ってもいいんです。

ういう点について、それだけの人員を持っているんですか。監督局というのはどのくらいいるんですか、人員。その中でも私鉄の監督はどうなんですか。鉄監局というのはどうなんですか。何人……。

○政府委員(山口真弘君) 具体的な工事が竣工いたしました場合には、当然竣工監査等によりまして検査をいたします。それから具体的な工事が竣工しない段階におきましては、当然各年度ごとの進捗状況というものを書類で提出をさせまして、これを書類上で審査をするということでございます。

なお、鉄道監督局の職員、四十五年度末の定員で百三十七人でございます。

○岩間正男君 これは不履行の場合はどういう権限を持っておられるのですか。それを監査して、実際は条件が履行されない、こういう場合にはどういふ手段を講ずるのですか。

○政府委員(山口真弘君) 保安監査の、竣工監査の場合等につきましては、これは当然竣工監査ができれば、当該工事の施設というものが使用できないということでございます。その意味で、私もその工事自体の安全性その他というものを十分に審査をした上でその施設を使用させるということでございます。

○岩間正男君 結局、出した条件、それが嚴重に監査されて履行されておるかどうかという、そういう事態の見きわめというものは非常に十分できていないのじゃないか。これはいままでそういう例に私たちはぶつかって来たわけです。その前に、大体運賃値上げの場合ですけれども、私鉄の経営の内容というやつですね。これは私は何回かこの委員会、また運輸委員のときに、大綱でいいから公表してほしいと言ったのだけれども、これはなかなか行なわれなかった。私鉄の経営の内容というやつはどうなんですか、公表できますか。

○政府委員(山口真弘君) これは私鉄事業者は当然株式会社でございますから当然営業報告をいたしておりますし、また私どものほうにも具体的に

営業の内容の報告がございまして、したがって、私もその内容というものは十分に公表してあるわけでございます。その内容につきましては、鉄道その他の事業等につきましても、それをわかった姿で公表しておるわけでございます。

○岩間正男君 これも資料でほしいと思うのですが、私鉄十四社の営業内容というやつ、概略でいいですが、むろん詳細はできないだろうが、できるだけのことは……。ただこのところで問題なのは、鉄道事業だけの検査をやっているわけですね。ところが、実際、兼業が非常に私鉄の場合は大いじゃないですか。鉄道は損しているように見せているけれども、実際は、不動産その他の仕事でこれは相当な利潤をあげている。実際はどうかと言ったら鉄道を食っているんです。鉄道を食って、それでもってどんどん地価の値上がりをするとか、そういう形のやり方ですね。それから、それを実際に経理の上でこれは鉄道のほうにかぶせる、そんなことずいぶん行なわれているんじゃないですか。だから実際は不動産の部分と私は共通して考えなければ、実際は私鉄の経営そのものというの、これは正しくつかめないんじゃないか。だから、鉄道では損だ、赤字だ、だから値上げしろと言っているが、一方でこれは土地でうんともうける、遊園地でもうかっている、デパートでもうかっている、こういうことをやっている。それは何かと言え、鉄道があるからだ。このところが問題なんです。

いつでも私鉄の問題を問題にするときには、ほかのところ全然隠れているからわからない。鉄道だけの計算でやっているから、そうすると赤字が出るようなそれは一つの計算もできる。ところが、鉄道でどんどん地価が上がるわけですね、不動産が。ことに最近どんどん鉄道延ばしている。そして遠距離にそういう住宅地帯を開拓していく、それでしよう。この辺はどうなんですか。この辺が非常に私鉄の場合には問題だと思つて。○政府委員(山口真弘君) 鉄道の会社は、特に大都市周辺の大手の鉄道の会社は、鉄道事業のほ

か、自動車運送事業その他、たゞいま御指摘のよ
うな不動産業、遊園地業その他の事業を営んで総
合的な経営をいたしております。その中で、ごく
大ざっぱに申し上げまして、鉄道事業というのは
非常に収益性が低い事業でございます。大体に
おいてむしろ赤字の事業でございます。そうして
その赤字を不動産事業等の兼業でカバーをして配
当を大抵しているというのが、大体において各社
に共通した事情でございます。それで、ただその
場合に、私も鉄道事業をそういう姿で置いてお
いていかどうかということになりますと、これ
はまた話は別になると思うのでございまして、鉄
道事業が鉄道事業としてある程度やっていける
というようにしなければ、私もが鉄道に対して要
求をするところの輸送力の増強工事あるいは運
の保安の工事ということも期待することは非常に
困難なわけでございます。したがって、そう
いう意味では私もが鉄道がある程度鉄道として
やっていけるというように考えておられます。
○岩間正男君 とにかく鉄道があることで土地が
値上がりする。その値上りの部分というやつは
全然これは不動産の収益と、こういうふうにか
つていけるわけだ。それは実際は鉄道にそれは収
益として相当還元されなくちゃならない性格の
のだと私は思う。それでなければこれは計算が正
しくないわけですね。ところが、実際は鉄道のほ
うはなるだけこれは赤字になるような計算でやっ
ている一方、別なほうに流用するわけですよ。そ
ういう形ですから、私はうっかり信じられないわ
けですよ。鉄道が赤字だ、そこでこれに対してど
うしても値上げしろと、こういうふうで、そ
こを見て、それでその資料でもって運賃値上げを
やられるわけですね。ここはどうですか。この辺
が非常に一つの、いわゆる私鉄独占といわれてい
るもの、これは一つの魔術性なんですよ。大臣ど
うなんですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) どうもいままでは魔
術がきかなくなつたようです。御承知のように、

いま岩間さんは沿線の土地の値上がりといつて
も、まあ沿線、私鉄に乗ってごらんになればわか
りますが、その駅を使うほんの近い所にあき地を
持つておるのはほとんどいまの私鉄にはありませ
ん。かつてはそういうことでもって利益があつ
た。そこでもって全体のプール計算としてやっ
て、まあ一割とか幾らの配当はできたわけだけ
れども、現在ではほとんどもう売らざるべき土地を
持つてない。その鉄道とは縁故のない、もつと不
動産純粹の仕事としてやってるものはあるよう
です。しかし、それによつての利益等をやはり鉄道
のほうの会計の赤字に対して埋めてやってきてい
るが、もうそれも限度に来ておると、こういう状
態です。その例としては、アメリカの大きな鉄道
会社がこれがつぶれた、あるいは国鉄が、全くそ
ういうような付帯事業はほとんどありませんか
ら、御承知のようにこれだけの国家の保護を受け
ておつても、赤字でもって右も左も動きがつか
ない。そういう意味においては私鉄は非常に意欲を
持つて、あまり国のお世話にならぬように、こう
いうことでやってきておるんであつて、その点は
企業努力を十分にこれは買つてやってよろしいと
思います。

私営あるいは私鉄、要するに民間資本であると
いうと、どうも岩間さんは目のかたきにしておら
れるんじゃないかと思つて、彼らは彼らなりに
非常に努力をしておられるというところは、これ
はやっぱり考えてやってよろしい。しかしなが
ら、われわれとしては物価問題の關係があまり
からして、したがってできるだけこれは押えてい
く。こういうためには——せんだつて値上げをし
ましたが、彼らはどうしてそれで配当が十分で
きませんので、まあみずからの意思によつて減配
をやつたようでありまして、今後ともこれは不動
産の利益、ホテル等の利益があれば、それは全体
として計算をしていくと、しかしながら、いま鉄
監局長が言いましたように、はたして将来までそ
ういう考え方でやっていけるだろうか。ことにま
あ地下に乗り入れるというふうな、大都市交通の

増強に力をいたすということになれば、非常な金
がかかるわけでございます。そういう意味におい
ては、やはり私鉄といへども交通事業という大き
な公共事業になつていまして、それから、やは
りもう少し積極的な助成策といふことが、考え方
をしなければ、いわゆる足を確保することができ
ないときが来るのじゃなからうかということ
私には心配をしておる一人でございます。
○岩間正男君 だいたひ詳しく、私鉄の肩を持た
れるが、驚いたんですが、しかしこれは統計はごま
かせません。有価証券報告書、これで見ますと
いうと、東武、西武、東急、小田急、近鉄、大手
十四社の経営も出ておられます。そうすると、た
とえば、六六年三月末、これは鉄道事業固定資産
額、これが百八十一億から二百九十四億、百十三
億増加しているときに、これは東武の例ですが、
一方では販売用土地建物資産額、これが六六年
三月末が八十二億、七〇年の三月末が二百八十八
億で二百六億、こういうふうになつて増加して、
見ますという、全体の大手の十四社の経営が
この六六年、これは前回の運賃値上げ後の四年間
に、鉄道事業の固定資産の増加額は一千八百五十
五億、ところが不動産業による販売用の土地建物
の資産額は一千七百六十億、こうもえております
ね。ふえたのは別に評価がえによるものではなく
て、主として土地の新規購入と、宅地造成工事費
の投資によるもの、ちゃんと有価証券の報告書で
出ていますよ。

だから、いまのような御説明なすつても、
ちよつとこれはそれは受け取れないわけですね。
七〇年といつたら去年のあれですから。そうしま
すと、やはりこれは全く、この不動産が一番だ
と思つて、その他の兼業というやつ、こういう
問題にメスを入れないわけだ。鉄道のほうだけは
合理的に計算していただきますから、そのところ赤
字が出る、できるだけそこをぶち込む、こういう
かっこうになつていける。逆に土地の値上がりなん
ていうものは鉄道に還元するべきものだ、ほんと
うは。ところがそのところは鉄道に還元されて

いない。こういう点を私は明確にしなければなら
ぬ。
さて、そういうことをやっていて、いまいつた
近距離の問題が出てくるわけですね。私は小田急に
住んでいますが、さつきも政府の話が出た
のですが、とにかくこれは全く私鉄は横暴です
よ。あれは定期を売つたら、何ですか、今度は乗
せてやるということなんですか。とにかく私はあ
そこのところ、三十分ぐらいの区間のところ
ね、新宿から登戸あたり、それぐらいの区間、私
のところは租師谷大蔵一成城の一手前の租師谷
大蔵。このところは二十五分ぐらいかかるわけ
です、二十五分。ところが実際はその間に急行待避
というやつをさせられる。多いときは、途中で経
堂というところで二本ぐらゐ急行待避、また今度
は東北沢というところでまた二本ぐらゐ、多い
ときには四回ぐらゐ急行を待たなければなら
ぬ。あれはどういうことなんでしょうか。結局はこれ
は遠距離、その遠距離の中には箱根あるいは小田
原あるいは江の島、この観光の何が多い。むしろ
遠距離通勤も非常に、いま言った宅地の造成を
やって、どんだんあの辺に団地をつくらせまし
した。そのために遠距離になる。近距離通勤者は
それで全く犠牲になる。これは最近の経営のやり
方じゃないですか。国鉄だけ出ているのじゃな
い。私鉄にはもつとこれらが濃厚に出ています。
こういう問題について、これはメスを入れない
のですか、これはこのままですか。あれは無表情
になつて、あきらめていこうというところだ。近
距離の通勤者は。そのために、とにかく少なくて
も五分か六分、長いときは十分ぐらいの待機をさ
せられる。すつといけば十五分ぐらいのところ
が二十五分ぐらゐかかっているのが実情です。
こういう通勤の状態というものは、これはいいの
ですか。一方では、やはり利潤があがっている。
復々線化をするわけでもない。そうしてロマンス
カーというやつが、とにかくオルゴールを鳴らし
て通つていける。何回も通る。どうなんですか、あ
の姿。これはいまの通勤者のみな味わつていける

じゃないですか。私はこれを言いたいのだ。私鉄独占のこの横暴というやつ、こういうものに対して何もメスを入れないで、そののちようちん持ちをやっているのが鉄監局の任務じゃだめだ。こういうことです。そこるところへどれだけメスを入れたか。一ペンこの問題について、ほんとうにこの問題について明確にしたのですか、乗客の立場から。

○政府委員(山口真弘君) まず先生がお話がありました。有価証券報告等によりますところの固定資産の額の増、あるいは販売用土地の価額の増、これは有価証券報告、ただいまここで調べているわけじゃございませんから、はつきりしたことは申し上げられませんが、とにかくそういう額の増額があるという事は、これはもうそういう書類が出ておれば、当然そのとおりでございます。ただそのことが、その資産の増という事が、これが即損益の増ということには必ずしも結びつかないことは、よく先生御存じのとおりでございます。資産の増がございまして、損益がそれだけよくなったという事ではございません。

それからその次に、兼業と鉄道業との関係でございまして、鉄道業について赤字を特に故意に出すようなことをしているという事とは絶対にございませぬ。私も運賃改定の際には、そういう点をこまかく審査をいたしまして、鉄道業に入れていい収入、あるいは鉄道業に入れていい支出、あるいは兼業として揭示すべき収入、支出といったようなものを、各事業につきましまして明確に区分をいたしまして、そうしてそれをもちまして鉄道の収支、採算はどうかということを明確に判断をいたしております。したがって、そういう案におきまして、現段階でこの鉄道事業の損益がどうかということ審査をし、そうしてその上に立って将来の工事等に要する費用等も考えて、そうしてこれをやらなければ将来の工事ができないというような場合に、これを運賃改定を認めるということにいたしましたのが、先般の運賃改定でございまして、内容は全くそういう意味で十分に審

査をいたしました。利用者の便益も考え、値上げの率も非常に最小限にいたしておるということでございます。

それから第二に、新宿―登戸間でございますが、これは小田急線、これは先生のお宅のお近くでございます。特に私もよく御存じでございます。これは先生御指摘のように急行列車、準急列車、各駅停車の列車、さらに特急列車というのと同じ線路を使って運転をいたしております。この線は複々線でございますから、二本の線でもってすべての列車を処理するという事になりますために、各駅停車の列車があるいは急行、準急等の列車のために待避を余儀なくされるといふようなこともあるわけでございます。これはしかしながら現在の通勤事情等を考えてみますと、都心部に近いところは比較的人口の増加は少ないんでございますが、さらに都心部を離れてまいりますと非常に人口の増加が多くなるわけでございます。先ほどのお話ございました松戸以遠なんというのはそれに該当するわけでございます。小田急線でも同様でございます。都心部を離れてくる部分につきましては利用者が非常にふえてくるわけでございます。そういう利用者をなるべく早く都心部に入れる、あるいは大量に輸送するといふために急行、準急という手段を使って入れなければならぬわけでございます。なお、箱根に参ります特急等につきましては、そういう意味がございまして、ラッシュ時間帯というものにはこれは中に入れない、避けることにはいたしまして、もっぱらラッシュ時間帯は通勤輸送のために奉仕するようないやを組んでおるわけでございます。

したがって、そういう意味から申しまして、現在そういうふうな各駅停車の列車が急行、準急等のために待つという事はある程度やむを得ないところでございます。この根本的な解決というものは、やはりこの線の複々線の増強ということでございます。将来は小田急につきましてもそういう方向で解決をしなければならぬという

ことでございます。なお、現在の予定いたしましたも、地下鉄線の乗り入れと、その後さらに高多見あるいは向ヶ丘遊園等に向かつて複々線を建設するといふ予定にいたしております。

○岩間正男君 私これで終わりますが、代弁的に聞かせてしようがないのです。監督局はそれでいいのかわるか。むろんわかります。通勤の距離が延びて住宅が郊外の方にずっと増しているから、それを早く入れる。けれどもそれにはちゃんとそれにふさわしい施設をやらなくちゃならないわけだ。ところが、実際は運賃値上げは認めていないが、そういう問題というのはなかなか解決しないでしょう。そうして実際は近距離に犠牲をこれは非常にぶつかせてきているわけだ。だから今度の亀有の問題というのはやはり、私鉄と国鉄の違いはあっても、非常にやはり経営主義的なそういうにおいがするのです。いま非常に何かそれでいけば、いまの私鉄のやっているのは全部正しいかのように聞こえるが、そういうことじゃいかぬ。そういかぬ面がたくさんあります。弁護の立場だけじゃこれは話にならぬわけだ。しかも、とにかくちゃんとこれは高配当やっているのですから。それでしよう。その点です。その点は指摘しても、結局このところは水かけ論になるでしょうから問題は残しておきますけれども、いまの答弁だけでは了承できないです。まあしかしこれで終わっておきましょう。監督じゃない鉄監局ですからね。これじゃ監督じゃない、代弁者だ。

○委員長(田口長治郎君) 他に御質疑はありますか。別に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終了したものと認めます。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。なお、修正意見のある方は討論中にお述べを願います。

○安田隆明君 私は、自由民主党を代表して、ただいま議題となりました運輸省設置法の一部を改

正する法律案について修正案を提出いたします。修正案はお手元にお配りしてございますので、それを朗読いたします。

運輸省設置法の一部を改正する法律案に対する修正案
運輸省設置法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。
附則を次のように改める。

この法律は、公布の日から施行する。
修正の趣旨は、原案の施行期日である「四月一日」がすでに経過しておりますので、これを「公布の日」に改めようとするものであります。
右修正部分を除く原案に対しては賛成いたします。

○委員長(田口長治郎君) ほかに御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。これより採決を行ないます。まず、討論中に述べられました安田君提出の修正案を問題に供します。安田君提出の修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(田口長治郎君) 全会一致と認めます。よって安田君提出の修正案は可決されました。次に、ただいま可決されました修正部分を除いた原案全部を問題に供します。修正部分を除いた原案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(田口長治郎君) 全会一致と認めます。よって修正部分を除いた原案は可決され、本案は全会一致をもって修正議決すべきものと決定いたしました。

審査報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(田口長治郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 本案の審議にあたりましては、昼食、夕食を抜いて、非常に慎重なる御審議を願ひ、かつまた、その御審議の中において、幾多、われわれ参考、また十分なる御意見として処すべき問題をたくさん含んでおりますので、それらを踏まえまして、将来、これらの法案を施行するに際し、なお運輸行政を進める上におきましても、最善の措置をとりたい、かように考えております。

○委員長(田口長治郎君) ちょっと速記をとめて。
○委員長(田口長治郎君) 速記を始めてください。
〔速記中止〕

○委員長(田口長治郎君) 速記を始めてください。
本日これにて散会いたします。
午後八時三十分散会

四月二十二日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は二月四日)
一、文部省設置法の一部を改正する法律案

四月二十三日日本委員会に左の案件を付託された。
一、一世一元制の法制化促進に関する請願(第二八五二号)(第二八七四号)(第二八九一号)

一、靖国神社国家管理の立法化反対に関する請願(第二八六六号)(第二八七五号)
一、特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願(第二八八一号)(第二八八四号)(第二八八五号)(第二九〇六号)(第二九〇七号)(第二九一二号)(第二九一三号)

第二八五二号 昭和四十六年四月九日受理
一世一元制の法制化促進に関する請願(三通)
請願者 福岡県行橋市養島 塩田伸敏外七十二名

紹介議員 剣木 亨弘君
この請願の趣旨は、第六〇号と同じである。

第二八七四号 昭和四十六年四月十三日受理
一世一元制の法制化促進に関する請願(三通)
請願者 福岡県京都郡犀川町花熊 内山重明外七十一名

紹介議員 米田 正文君
この請願の趣旨は、第六〇号と同じである。

第二八九二号 昭和四十六年四月十四日受理
一世一元制の法制化促進に関する請願(二通)
請願者 福岡市別府新町一ノ七 清水ハナ外三百九十七名

紹介議員 剣木 亨弘君
この請願の趣旨は、第六〇号と同じである。

第二八六六号 昭和四十六年四月十二日受理
靖国神社国家管理の立法化反対に関する請願
請願者 岐阜県中津川市桃山町一ノ八 遠山信子外四百四名

紹介議員 横川 正市君
この請願の趣旨は、第七一号と同じである。

第二八七五号 昭和四十六年四月十三日受理
靖国神社国家管理の立法化反対に関する請願(二通)
請願者 長野県南佐久郡白田町二、一四七山下むつみ外百九十九名

紹介議員 横川 正市君
この請願の趣旨は、第七一号と同じである。

第二八八一号 昭和四十六年四月十三日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願
請願者 山形県西村山郡朝日町常盤西五百川郵便局内 大井武外五名

紹介議員 白井 勇君
特定郵便局長の昭和二十二年十二月三十一日以前の旧在職期間は、恩給法等によりその勤続年数等の二分の一を通算されることになっているが、これを全年通算にされたい。

理由
特定郵便局長は、永年無償で局舎を提供し、かつ、きわめて低い手当(大正九年三月までは月二円、同四月からは十円)にも耐えながら、なお、昭和九年四月の通信事業特別会計の発足時から毎年八千円という当時としては巨額な国庫納金を事業収入から納付する共同債務の一端をになつて、一生をささげつてきた。にもかかわらず、雇傭人においては、恩給法から全然除却されている在職年および旧令の共済組合加入前の在職年全部(掛金のない期間も)さえ通算されているのに、特定郵便局長においては、在職年の二分の一しか通算されない。

第二八八四号 昭和四十六年四月十四日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願
請願者 栃木県上都賀郡栗野町口栗野八八三 福田七右衛門外七名

紹介議員 植竹 春彦君
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

第二八八五号 昭和四十六年四月十四日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願(三通)
請願者 栃木県那須郡那須町寺子乙三、九六八黒田原郵便局内 植竹守雄外十四名

紹介議員 船田 護君
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

第二九〇六号 昭和四十六年四月十五日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願
請願者 高知県長岡郡大津村関矢取田甲五六九ノ一大津郵便局内 下村直之外五名

紹介議員 寺尾 豊君
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

第二九〇七号 昭和四十六年四月十五日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願
請願者 熊本県上益城郡甲佐町大町六三一甲佐郵便局内 高田豊水外十一名

紹介議員 高田 浩運者
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

第二九一二号 昭和四十六年四月十五日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願
請願者 埼玉県比企郡小川町大字能増 石川夏雄外九名

紹介議員 土屋 義彦君
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

第二九一三号 昭和四十六年四月十五日受理
特定郵便局長の恩給計算上旧在職期間全年通算に関する請願(二通)
請願者 千葉県成田市小菅一、〇八二ノ一三里塚郵便局内 安達晴美外十名

紹介議員 長田 裕二君
この請願の趣旨は、第二八八一号と同じである。

昭和四十六年五月十四日印刷

昭和四十六年五月十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局。