

第六十八回国会 参议院 運輸委員会 会議録 第二号

昭和四十七年三月七日(火曜日) 午後一時二十一分開会

委員の異動

一月二十日

辞任

橋 直治君

補欠選任

初村瀧一郎君

一月二十八日

辞任

初村瀧一郎君

補欠選任

橋 直治君

二月四日

辞任

稲嶺 一郎君

補欠選任

岩動 道行君

二月八日

辞任

岩動 道行君

補欠選任

稲嶺 一郎君

三月四日

辞任

稲嶺 一郎君

補欠選任

藤田 正明君

三月六日

辞任

三木 忠雄君

補欠選任

白木義一郎君

三月七日

辞任

白木義一郎君

補欠選任

三木 忠雄君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

木村 陸男君

鬼丸 勝之君

佐田 一郎君

森中 守義君

菅野 儀作君

橋 直治君

国務大臣

運輸大臣

政府委員

通商産業省鉱山

石炭局長

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省航空局長

事務局側

常任委員会専門

員

説明員

日本国有鉄道理

事

原岡 幸吉君

吉田善次郎君

内村 信行君

山口 真弘君

高林 康一君

佐藤 孝行君

庄 清君

丹羽喬四郎君

平島 敏夫君

藤田 正明君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

田代富士男君

三木 忠雄君

田淵 哲也君

補欠として藤田正明君が選任されました。

○委員長(木村陸男君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

この際、運輸行政の基本方針に関し、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。丹羽運輸大臣。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 第六十八回国会にあたり、運輸大臣として行政の基本方針について所信を申し述べたいと存じます。

景気停滞下の通貨調整というわが国経済を取り巻く環境の変化に即応しつつ、国民福祉の向上を最優先として全国土の均衡ある発展を期するため、運輸行政の果たすべき役割は、真に多方面にわたり多大なものがあります。

特に、交通安全と交通公害防止、生活環境の保全と国土の均衡ある発展を促進するための交通関係社会資本の充実、適正な公共交通サービスの確保をはかることは、高度福祉国家建設のため、何にもまして必要な当面の運輸行政の課題であると考えます。

このため、昭和四十七年度には、これらの政策を実現するため、以下に申し上げる事項を重点的に推進してまいりたい所存であります。

第一に、交通安全の確保であります。

私は、大臣就任以来常に交通安全の確保を念じつつ行政を進めてまいりましたが、不幸にして、昨年は航空機をはじめとして、タンカー、鉄道などに重大な事故が発生しましたことは、まことに遺憾なことと考えております。

このため、昭和四十七年度におきましては、航空交通の安全を確保し、航空事故の再発防止をはかるため、航空保安業務の充実強化、航空法制の改正、航空行政組織の充実等を行なうこととしております。また、関係省庁の協力のもとに海上交

通安全法案を今国会に提出すべく準備を進めておりますほか、船員教育施設の充実、踏切保安設備の整備、軽自動車の検査体制の整備、使用過程車の安全確保等陸海空各般にわたる交通安全対策を推進することとしております。

第二に、快適な国民生活の実現をはかるため、交通公害防止対策及び防災対策を強力に推進する所存であります。

まず、海洋汚染につきましては、本年六月に全面的に施行されます海洋汚染防止法により規制を強化するとともに、廃油処理施設の整備、監視取り締まり体制の強化等を推進するほか、航空機騒音等の防止対策の強化をはかることとしております。

防災対策につきましては、海岸事業五カ年計画の推進、タンカー事故防止対策の強化、集中豪雨等の予報のためのレーダーによる観測体制の強化をはかることとしております。

第三に、総合交通体系の確立及び適正な公共交通サービスの確保であります。

今後、ますます高度化、多様化しつつ激増していく輸送需要に対応し、かつ、国土の均衡ある発展と豊かな国民生活の発展に寄与するため、全国的主要都市を有機的に結ぶ新幹線鉄道、空港、拠点港湾の整備等長期的視野に立った交通関係社会資本の整備を積極的に推進してまいりたい所存であります。

全国新幹線鉄道につきましては、山陽新幹線が岡山まで今年三月に開業することになりましたが、博多までを昭和四十九年度中に開通するよう引き続き工事を行なっております。また、東北、上越、成田の三線につきましても、昭和五十一年度に完成するよう昭和四十七年度から重点的に工事を行なうこととしていたるほか、その他の地域についても、調査を行なうこととしていたしております。

す。なお、青函トンネル、本州四国連絡橋につきましても、建設を促進することとしております。空港整備につきましては、空港整備五カ年計画に基づき推進しており、昭和四十七年度におきましては、航空機燃料税を新設し、これを財源にして計画の強力な推進をはかる考えであります。なお、新東京国際空港は、今年六月に供用開始することを旨に鋭意努力しております。開港後は引き続き第二期工事に着手することとしております。また、関西新空港につきましても、すみやかに、位置等を決定すべく現在調査を行なっております。

港湾整備につきましては、港湾整備五カ年計画に基づき物的流通のための港湾、地域開発のための港湾等の整備を計画的に推進することとしていたしております。

次に、大都市交通対策につきましては、都市空間の効率的利用及び環境保全の見地から、大量公共交通機関を中心とする交通体系の確立をはかることが急務であり、自家用乗用車の無制限な使用の抑制も含む総合的見地からの施策を講ずべき段階に入ったと考えております。

このため、高速鉄道、バス等の大量公共交通機関を積極的に整備することとしていたしており、高速鉄道につきましては、地下鉄の建設を引き続き促進するほか、特に、昭和四十七年度から新たに大規模住宅団地造成等に伴って必要となる新線建設、線路増設等の工事を日本鉄道建設公団に担当させる等、住宅地政策と一体となった鉄道整備の方途を講ずることとしていたしました。また、バスにつきましても、路線網の再編成、優先レーン及び専用レーンの設置、ターミナルの整備等必要な施策を講じていくこととしております。

地方交通対策につきましては、地域住民の日常生活のために欠くことのできない必要最小限の交通サービスを提供することを眼目に、その地域に最も適した交通手段の選択を行なうこととし、それに対して地方公共団体と協力して必要な財政援助を講ずることとしていたしております。

ては協同一貫輸送、大量定型貨物につきましては専用輸送を推進することとしております。このため、フレイトライナー網の拡大、長距離フェリー航路の整備、内航専用貨物船の増強、物流システム化拠点施設の整備をはかっていくこととしております。なお、大量定型貨物であり、年々輸送需要が急増している石油につきましては、昨年から国鉄が工事を行なっているパイプラインの建設を促進することにより、安全、安定、低コストの輸送を確保することとしております。

さらに、健全な国民観光の一その推進をはかるため、青少年旅行村の整備等を行なうこととしております。

第四に、日本国有鉄道の財政再建につきましては、昭和四十七年度以降十カ年を再建期間とする新財政再建計画を策定し、国鉄経営のより一その合理化、近代化と、あわせて国等の財政措置の大幅な強化と運賃水準の適正化をはかることにより、国鉄の財政を再建し、将来にわたりわが国総合交通体系における国鉄の役割りを十分果たせるよう措置する所存であります。

なお、国鉄運賃水準の適正化にあたりましては、物価全般に与える影響を十分考慮することは当然のことではあります。きびしい企業努力及び政府出資その他の財政措置の強化と、あわせて必要最小限の利用者負担の増額は、将来にわたって国鉄輸送に課せられた役割りを果たし、安全の確保及びサービスの改善をはかる上で必要な措置と考えており、国民の御協力、御理解をお願いする次第であります。

第五に、わが国経済の国際化への対応に関連する施策であります。わが国経済の発展に伴い、今後、国際間の人的、物的交流は、ますます活発化することと考えられます。

このため、海運につきましては、コンテナ船等外航船舶の整備増強を行なうほか、コンテナ埠頭の整備等の施策を講ずることとしております。航空につきましては、世界各国との航空交渉を通じ、わが国国際航空路線網の整備をはかること

としております。

このほか、発展途上国に対する経済協力、技術協力等の国際協力につきましても、積極的に推進してまいることとしております。

また、激動する国際経済に有効かつ適切に対処するため、運輸関係事業の経営基盤を一その強化することが必要であります。特に、今回の多面的平価調整により多大な影響を受けることとなった造船業等につきましては、税制、金融上の適切な対応策を講ずることとしております。

以上申し述べましたように、運輸行政におきましては、解決すべき多くの課題に当面してありますが、このような課題に対する国民の要請にこたえ、経済社会の動向に適應し、行政需要に即した行政組織の編成をはかっていくことは、行政に携わるものの当然の責務であり、現在、運輸行政組織の再編につき検討を進めているところであります。

以上、運輸行政の基本方針につきまして概略を申し述べましたが、これらは、言うまでもなく国会の皆様方の絶大な御支援を必要とする問題ばかりであります。

この機会に一その御指導、御鞭撻をお願いを申し上げる次第であります。

○委員長(木村睦男君) 次に、昭和四十七年度運輸省並びに日本国有鉄道関係予算について佐藤政務次官から説明を聴取いたします。佐藤運輸政務次官。

○政府委員(佐藤孝行君) 昭和四十七年度の運輸省関係の予算について御説明申し上げます。

初めに、予算の規模について申し上げます。まず一般会計について申し上げますと、歳入予算総額は五億七千八百八十一万八千八百六十八円一千円を含み四千二百五十三億二千四百三十三万二千円でありまして、この歳出予算総額を前年度予算額と比較いたしますと、一千四百八十三億五千二百七十二万五千円の増加となっております。五三・六%

の増加率を示しております。

この増加額の内訳を見ますと、行政費では一千九十九億八千三百七十八万四千円、公共事業費では三百八十三億六千八百九十四万一千円の増加となっております。

次に、特別会計について申し上げます。

まず、木船再保険特別会計の歳入歳出予算額は四億七千四百三十六万七千円であり、前年度に比較して二千七百四十八万七千円の増加となっております。

自動車損害賠償責任再保険特別会計の歳入歳出予算額は四千五百三十八億二千九百八十八万八千円であり、前年度に比較して六百八十四億一千九百九十九千円の増加となっております。

港湾整備特別会計の歳入歳出予算額は一千五百三十八億八千九百八十八万八千円であり、港湾整備五カ年計画の第二年度として港湾の整備を推進するため、前年度に比較して二百五十億五千四百九十九万四千円の増加となっております。

自動車検査登録特別会計の歳入歳出予算額は八十五億五千六百八十五万七千円であり、前年度に比較して十二億九千三百三十三万円の増加となっております。

空港整備特別会計の歳入歳出予算額は五百五十三億二千九百九十二万二千円であり、空港整備五カ年計画の第二年度として空港の整備を推進するため、前年度に比較して二百二十四億五千三百二十六万四千円の増加となっております。

このほか、昭和四十七年度財政投融资計画中には当省関係分として一兆二千六百九十八億円が予定されております。

昭和四十七年度予算においては、当省は、次の諸施策に重点を置いて運輸行政を推進したいと考えております。

第一に、各種交通機関がそれぞれ国民の足として十分にその役割りを果たしつつ、より高度の運輸サービスを提供していくためには、交通安全の確保をはかる必要があります。このため、航空行政組織の充実、航空事故調査委員会の設置、航空

交通管制施設等の整備充実、海上交通安全法（仮称）の制定、軽自動車検査体制の整備等、空、海、陸各般にわたり交通安全対策を推進することにしてあります。

第二に、今後ますます増大し、多様化する輸送需要に対処し、かつ、国土の均衡ある発展と豊かな国民生活の展開に寄与するため、新幹線鉄道、拠点港湾及び空港の整備を中心とした総合交通政策を展開することにしてあります。

すなわち、全国新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備、港湾整備五カ年計画の推進、空港整備五カ年計画の推進等をはかることにより総合的視野に立って交通関係社会資本を整備充実するとともに、物的流通の近代化、大都市交通対策の強化、地方交通対策の推進、国民観光対策の推進をはかることにより国民に対する運輸サービスの改善につとめる所存であります。

第三に、わが国経済の国際化への対応であります。わが国経済の発展に伴い、今後、国際間の人的、物的交流はますます活発化する中で、外航海運、国際航空における安定した輸送力の確保等の施策を講ずるとともに、国際協力を積極的に推進することにしてあります。

また、激動期にある国際経済に有効、適切に対処するため、運輸関係事業の経営基盤をより一層強化するとともに、特に国際経済と関係の深い造船等の事業につき、対応策を講ずることにしてあります。

第四に、交通公害を防止するとともに、台風、豪雨等の自然災害による被害を最小限にとどめるため、海洋汚染、自動車排気ガス、航空機騒音等の防止対策の強化、海岸事業五カ年計画の推進、台風、集中豪雨等に対する予報体制の整備等をはかることとしてあります。

以上のほか、運輸関係技術開発の推進、海洋開発の推進等をはかる所存であります。

次に、日本国有鉄道について申し上げます。近年における国鉄財政の悪化の状況にかんがみ、国鉄財政の再建につきまして昭和四十四年度

以来財政再建計画に基づき種々の施策を実施してまいりましたが、それにもかかわらず国鉄の経営はますます悪化し、このまま推移すれば、昭和四十七年度には約一千七百億円の債前欠損を生ずる見通しとなるに至りました。

政府といたしましては、このような事態に対処し、国鉄財政を再建するため、国鉄自体の近代化、合理的輸送機関への転換を徹底するとともに、国等の財政措置の強化及び運賃水準の適正化をはかることを根幹として昭和四十七年度以降十年間を再建期間とする新財政再建対策を策定する必要があると認め、昭和四十七年度は、その初年度として、総合交通体系における国鉄の役割りを勘案しつつ、国鉄の一そう徹底した近代化、合理化をはかるとともに、国及び地方公共団体の財政措置を拡充し、あわせて国民の理解と協力による運賃改定を実施することにより、国鉄の体質改善の基礎を確立することを内容として予算を編成しております。

損益勘定においては、日本国有鉄道工事費補助金の補助率の拡大を行なうこととし、同補助金三百二十一億円、財政再建債の対象を拡大することとし、財政再建債利子補給金百六億円、国及び地方公共団体による地方閑散線運営費補助金百二十五億円等を含め、収入支出予算一兆五千七百六十四億円を計上しております。資本勘定におきましては、一般会計からの出資を前年度より五百八十一億円増額することとしたしまして六百十六億円、財政投融資五千八十八億円を含め、収入支出予算九千七百八十三億円を計上しております。

工事勘定におきましては、収入支出予算五千五百四十六億円を計上いたしまして、山陽新幹線及び東北新幹線の建設、大都市通勤輸送の改善、主要幹線の輸送力増強、保安及び公害対策の強化、諸設備の合理化、近代化等を推進してまいりたいと考えております。

なお、一般会計に日本国有鉄道合理化促進特別交付金十六億円を計上いたしまして、日本国有鉄道の合理化施策の促進をはかることとしたしております。

これらの施策とあわせて国鉄みずからが近代化、合理化等による人件費の節減等の対策を徹底し、真に能率的な経営の体制を整備する必要がありと考へております。今後関係各方面の協力を得まして国鉄財政再建に万全を期する所存であります。

また、社会党関係の衆参議員の方々から、三月十五日のダイヤ改正につきまして、それが各地におきまして地元の方の御便益をそこなう点が多々ある、これにつきましては十分に再度検討をしてもらいたいという御趣旨の申し出がございました。これに対しまして、私も、二点問題があったと思っております。一つは、三月十五日の改正に関する今後の再検討に關する事項ということ、それから、もっと長期の問題におきまして、さらに地元なりあるいは関係労働組合その他の意見も聞くようにという二点あったと思っております。

その二点につきまして、私も国鉄に対しまして、まずさしあたりの三月十五日の問題につきまして、検討すべきものは早急に検討し、もし間に合えば直すべきものは直すというようにすることをするように指示をいたしましたところでございます。なお、今後の問題につきましては、今後そういったような問題については、十分御趣旨に沿った運営をするように言っております。

○委員長（木村睦男君） 引き続き調査を行ないたいと思っております。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○小柳勇君 三月十五日から山陽新幹線の開通に伴いまして、地方ローカル線の列車ダイヤも大きく変更されました。本日は、この地方ローカル線のダイヤ改正の問題点について関係省、及び産地地振興と日本国有鉄道の関係について通産省から、いろいろ御説明を願いたいと思っております。

まず第一に、運輸省に質問いたしますが、去る三月三日に、わが党の成田委員長名で運輸部会の衆参両院議員が運輸大臣に申し入れをいたしました。これは、今次のローカル線のダイヤ改正が国民生活を無視して、もうけ主義第一ではないか、民生活を無視して、早急に問題点を拾い上げて修正するものは、修正する、復活するものは復活すべきである、全国的な問題点を拾い上げてながら運輸大臣に申し入れたのであります。運輸省としては、その申し入れをどのように消化され、対策を立てておられるか、聞いておきたいと思っております。

○政府委員（山口真弘君） 先般、運輸大臣に対して

まして、社会党関係の衆参議員の方々から、三月十五日のダイヤ改正につきまして、それが各地におきまして地元の方の御便益をそこなう点が多々ある、これにつきましては十分に再度検討をしてもらいたいという御趣旨の申し出がございました。これに対しまして、私も、二点問題があったと思っております。一つは、三月十五日の改正に関する今後の再検討に關する事項ということ、それから、もっと長期の問題におきまして、さらに地元なりあるいは関係労働組合その他の意見も聞くようにという二点あったと思っております。

その二点につきまして、私も国鉄に対しまして、まずさしあたりの三月十五日の問題につきまして、検討すべきものは早急に検討し、もし間に合えば直すべきものは直すというようにすることをするように指示をいたしましたところでございます。なお、今後の問題につきましては、今後そういったような問題については、十分御趣旨に沿った運営をするように言っております。

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

国鉄に質問しますが、今次のダイヤ改正のねらいは、山陽新幹線の開通に伴って特急あるいは急行などをふやしてスピードアップして、国民にサービスするんだというキャッチフレーズ、宣伝になっております。ローカル線をうんと削減をいたして、そのローカル線の削減したこと、たいへん地方に問題が起こっておるのであります。今後のローカル線のダイヤ改正のねらいは一体何であるか。具体的に言うならば、たとえば赤字が多いから利潤追求するんだというのか、あるいは列車が、本線が早く走ったから、これに対してダイヤを合わせるというのか、あるいは民生安定の

ために根本的に切りかえてまいるといふのであるか、どういふねらいがあつてローカル線のダイヤ改正があつたか、お聞きします。

○説明員(原岡幸吉君) ダイヤ改正の基本的なねらいは何かという御質問でございます。

今回のダイヤ改正につきましては、ただいま先生御指摘のように、国鉄の使命にかんがみまして、地方都市間を高速輸送体系で結ぶということが第一点、それから地方の主要都市を中心にした高速サービス網を形成するということが第二点、さらに第三点といたしまして、通勤輸送の改善を行なうというふうなことでございまして、実際問題といたしまして、ローカル列車が具体的にかなり減るといふ事態が起こっているわけでござい

ます。で、そのねらいは何か、これにつきましては、ローカル列車の適正化につきましては、国鉄としましては従来の旅客の流動構造といふことが必要構造といふか、こういうものをよく把握しまして、それに合ったダイヤをつくるんだというのが基本的な考え方でございます。特に昭和四十年ごろからローカル列車の利用が非常に落ちてきております。ことに、そういう状態に處するたために昭和四十二年のダイヤ改正の時点から、ローカル列車需要あるいは旅客需要、旅客の流動構造に合ったようなものにならなければならないということと時刻改正のつどやってきましたわけでござい

ます。そして、一般的に申しますと、ローカル列車といひましても具体的にいろいろござい

ます。それを国鉄では数年間にわたつて、どういふぐあいに輸送力が提供されてどういふぐあいに利用されておるかという状況を見、あるいはまた具体的な学校あるいは事業場等々の状況、そういうものを勘案いたしまして、その地域の輸送需要に合ったローカル列車のダイヤを形成するという考え方を

でございます。しかし、具体的に非常に御不便があつてはいけないというところで、御不便のないようにできるだけ一般に乗つておるあるいは

乗つていないということだけじゃなくて、代替の道路がどのようにあるか、そこにバスがどのよう

に運行されておるか、あるいはまた時間間隔をどのようにすることに、あるいはまた時間間隔をどのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔をどのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔を

どのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔をどのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔を

あるいは接続のダイヤをどのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔を

どのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔を

どのようににすることがより不便が少なくて済むか、あるいはまた時間間隔を

慮しながら、端的に申しますと、その地域の旅客流動に合わせたダイヤを形成する、そしてできるだけ不便のないような形でそれを形成する、その

ような考え方が旅客列車の今回の削減のねらいでござい

ます。○小柳勇君 いま三つばかり大きな問題が言われましたが、一つは大都市間の交通の速度を高めるという点、これはよくわかります。それから第三のほうの利用度を高めるという点、この点については

納得しかねます。もし利用度を高めるといふ線で通勤、通学の便宜、便利をはかつたというならば、これだけローカル線が問題になるはずがないわけ

です。言うならば、たとえば一時間おきぐらゐに

あつたローカル線が三本、間で抜かれますと三時間足が奪われてしまふ、多いのになりますと五時間も列車がなくなつてしまふというふうな現象が起こつておる。あるいは終列車が、かつて十

時ごろ出たおつた終列車が九時半に終わつてしまふというふうな現象。いわゆる地方の人たちの動きを考へてその便利をはかるといふ立場で

ダイヤがつけられたとするならば、これほどダイヤ改正のあとで問題が起こつてないと思ふが、それ

でなくとも問題があると思ふ。したがつて、もう一つ具体的に言いますが、このダイヤ改正によりまして、今度のダイヤ削減が、百十二本の削減が九州地方だけでなされてお

ります。が、このダイヤ削減によりまして一体、まず経済的には国鉄はどのくらい利益になるのか。たとえば赤字を削減しなきゃならぬ、国鉄が

いま大きな命題をかかえておるが、その赤字解消のために大きなねらいであるかと考へる、いまそれ言われませんでしたけれども、したがつて、

今度のこの削減によつて一体、人件費なり経営費なりどのくらい国鉄としては得になるのか、まず具体的に御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) ローカル列車のダイヤの削減といひますか適正化といひますか、これはもちろん輸送コストの低減といひますか、そういうことももちろん考へております。しごうして、今回のローカル列車のダイヤ改正についてどのくらい経営的に得になるのか、こういう御質問でござい

ますが、これにつきましては現在非常にいろんな条件がござい

ますので、詳細な、明確な一つの経済計算といひますか、これはお答えすることが不可能でござい

て必ず把握する。駅勢報告といいますが、駅勢報告といいますが、この地域の住民の状況を把握して、それによって、その地域の住民の状況を把握して、本格的な輸送旅客需要動向を把握する、また駅長さんが毎日の仕事を通じてその状況をよく把握する、そういうような事情をよく見て地方の旅客の流動に見合う輸送力を提供するのだと、こういう考え方でございます。さればと申して、それだけでもってすべての全国的なことはなかなか統一的にできませんので、一応のめどといたしましては、まず乗車効率が三〇%以下の列車、これは二年、三年にわたってそういう乗車効率の低い列車、まあ見当をいたしまして三〇%以下の程度というふうなものについては検討の対象にする、あるいはバスなどの代替輸送機関がある線区の列車であるかということ、あるいは通勤列車としての使命がないかということ、あるいは通勤列車としてのおよそそのめどとし、総合的にかつケース・バイ・ケースで検討しながらきめていくと、こういうような作業をやっております。

○小柳勇君 三〇%以下といいますが大体見当がつきます。ただし、通勤、通学などについては最小限度確保せよというふうな発言がありました。が、ここにわが党が運輸大臣にも申し上げました。復活要求二百九十八本、修正要求六十三本、合計三百六十一本の列車については、ほとんどが通学、通勤不可能になりますという列車です。全国的にですね。このようなものはつきり出ておるにもかかわらず、三〇%以下、まあがちりはいっていいないでしようけれども、三〇%以下だからといって削減されたのではないかと思われれるのがたくさんあるわけですが、全国的に。したがって、わが党が復活要求いたしました三百六十一本、これはさつき鉄監局長からも報告がありました。と申して、このような問題は早急に検討せよとおるかどうか、御答弁を願います。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど来申し上げておるような考え方でもって三月十五日のダイヤ改正は実施いたしたいと、このように考えております。しかしながら、こちらで計画いたしましたそのものが、具体的な事情、環境に必ずしも十分マッチしないという面が個々の場所であり得ることと思っております。そういうような点につきましては、ダイヤ改正実施後、臨時扱いの措置等々で対応するといいますが、そういう気持ちでおります。また、そのようにさせております。

○小柳勇君 三月十五日に改正されまして、あと、たとえば、検討いたしました復活なり修正を四月十五日にすると、その一カ月の間隔がありま。問題にいたしておるのは通学列車、通勤列車でありまして、まあ学校は春休みになる学校もありませんけれども、たとえば看護婦学校あるいは美容学校など、その他の各種学校につきましては春休みもありません。特に中小企業などの通勤者あるいはへんびなところから都市部に対する通勤者などは、あるいは三〇%以下の乗客であるけれども、その人にとっては生活を守るルールですね。したがって、そういうものが三月十五日から一カ月も二カ月も間隔をおくわけにまいらぬのですが、三月十五日からの改正に間に合うように一体どうするおつもりですか。ただ模様を見て地元の要求切なるものについてのみということであれば、五人、十人の学生は泣き寝入りするでしょう、おそらく意見を出さぬでしょう。そういう者を泣き寝入りさせてはならぬと思っております。その間隔はどうしますか。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど申上げておるような考え方でもって三月十五日のダイヤ改正は実施いたしたいと、このように考えております。しかしながら、こちらで計画いたしましたそのものが、具体的な事情、環境に必ずしも十分マッチしないという面が個々の場所であり得ることと思っております。そういうような点につきましては、ダイヤ改正実施後、臨時扱いの措置等々で対応するといいますが、そういう気持ちでおります。また、そのようにさせております。

○説明員(原岡幸吉君) 三月十五日というのと、もう約一週間後でありますので、三月十五日を一つの時期といたしまして、三月十五日の時点として進めておったわけでございます。三月十五日の時点で一応といいますが、三月十五日の時点で計画を履行いたしましたか、その後、といいますが、別にできるだけ期間をおくと、こういう意味ではございませんで、できるだけ早い機会に、早い時期に、臨時等の特別な、臨時手当てとい

○小柳勇君 過去のことを言ってもしかたがありませんが、一月末にダイヤ改正の要綱が新聞に発表された、したがって各地方団体では一月末から二月一、二日ごろに緊急会議を開きまして、私の知る限りでも相当の県市町村が満場一致の決議をもってダイヤ改正の修正を申し入れた、その代表が地方局長、地方総局長にも会っているにもかかわらず、それが一月末も放置されている、それを非常におこっているわけです。そしてわざわざ費用をかけて、たとえば私の福岡県の場合、百五十名ばかりの県議会、市町議会代表などが東京に來まして、第二議員会館で集会をやって、国鉄、運輸省、通産省に申し入れた事実がございます。これは地方議会で決議しまして一カ月たった後、その前にも地方局長にも申し上げているわけです。そういうものが本社で把握できないはずはないと思っております。地元の意見を聞き、地方議会の意見を聞くというなら、そんなものがばつと出た場合には早急に検討しなければならぬと思うので、そして、もうダイヤ発表したからしかたありませんというのではなく、一本でも二本でも急なものは修正して、これはどうでしょうかと申すものがほんとうの血の通った鉄道の運営ではないかと思っております。そういうものをなぜ今日までやられなかったのか。ローカル線は総局長権限です、もっと小さいのは局長権限ですというので、本社としてはおわかりしたと思うのですが、いかがですか。

○説明員(原岡幸吉君) ダイヤの編成につきましては半年も前からいろいろ総合的なことを考えて検討しているわけでございます。ただ地方のローカル線問題につきましては、必ずしも全国的な規模でない、計画のワクの外の問題としてあるわけでございます。しかし、まあそうはいってもいろいろの運用の計画からすると、間接的には本社の全体的な計画にも影響してくる、そして全体的な計画は、その時点でもって一度きめてしましますとなかなかそれに影響することはやりに

くいわけでございまして、一応その全体的な計画を  
実行したあとにおいて、できるだけすみやかに  
その事情にマッチしたようなことをする、事情に  
即応する体制を臨時的にでもとるようにしてい  
く、このようなことが一番適切と思ひまして、そ  
のような方法を地方を私どもも指導してあげるわ  
けでございまして。

○小柳勇君 それでは、新潟などがもう早く手直  
したところもあるようでありますが、これは本  
社の方針もあるし、かつてにやっていたというよう  
なおしかりもないわけですね。同時に、いま非常に  
国鉄に対する運賃値上げなどの風当りなどもひ  
いとさでありまして、もう少し宣伝活動といひ  
ましようか、わかってもう活動、国鉄の考えを  
地域の皆さんにわかってもう活動、国鉄の考えを  
必要であらうと思う。支線の間際から駅長を引  
き揚げてしまつて、かつて駅長は町長、村長と対  
話しておつた、そういうものがなくなつていま  
すね。ただ単に駅長はその親分だけではない  
て、町の支閥であつた、そういうものがなくなつ  
て、いま非常に対話がなくなつておるのじやない  
かと思うが、その点について補うために、どうい  
うふうに地域住民に対する対話を考えておられる  
か聞いておきたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 国鉄の仕事、国鉄の運営  
は、地域住民と非常に密着しておるものでござい  
まして、いま先生御指摘のように、その支閥であ  
る責任者が不在になつてくるというふうなことは、  
そういう意味で非常にマイナスになるという  
危険性は多分にあります。しかし、地方の仕事が  
まさに地域の仕事の一つである、一部分である、  
遊離した国鉄の仕事でない、こういう点につきま  
しては私も地方に、十分いまままで以上にそうい  
うことが大切であるという指導をいたしたつもり  
でございます。ただ、具体的な対話の方法という  
ことにつきましては、市町村、公共団体と密接に  
関連していろいろ仕事を計画していくという具  
体的な方法を講じておるわけでありまして、特定  
の場所につきましては県に常に人を張りつけてお

く、あるいは県から適当な人がいつでもこつちに  
来るというふうな体制もつくつておるといふよう  
なことで、地域との意思の疎通、それから事情の  
吸収ということについては、地方公共団体と国鉄  
とを中心にして、もっとも積極的にならうとい  
ふことをやっていきたい、このように思つておりま  
す。

○鬼丸勝之君 関連。  
ただいま小柳委員から、ローカル線のダイヤ改  
正について地域住民あるいは市町村長の意向を十  
分ひとつ聞くように、また、そのためのPRを徹  
底してやるようにという御意見、これはまことに  
ごもっともだと思つたのですが、それで、実はさつき  
ちょっとお話ししましたが、一月にダイヤの削  
減の改正を発表して、新聞に出て、それからあわ  
てて沿線の関係市町村長が、議会で議決をしたり  
して、福岡の場合ですと門鉄の管理局長に陳情に  
行つた。そうしたら、もうこれは印刷に回つてい  
るのでどうも今度はしかなかったというふうな意  
見もあつたようです。そこで私は、国鉄当局、本  
社においても十分そういう実態をつかまないと、  
これはもう地方の優先にまかしてあるからとい  
うふうなことでなしに、そういう問題点は本社にお  
いても把握できるようにしていただきたいこと  
と、それよりも話を、意見を聞くというふうな制  
度をひとつ確立してほしいのです。ふだんから駅  
長から聞いたり地域住民からいろいろ聞いていま  
すというふうなことで、いまおっしゃつた  
ような市町村長や県の意見がはたして正式に鉄道  
当局に聞き取られていくかどうか疑問でありま  
す。制度として、仕組みとして、少なくともロー  
カル線のダイヤを削減する場合、ふやす問題も  
これは入れていいのですけれども、少なくとも削  
減する場合には沿線の市町村長なりあるいは県の  
意見を聞くというひとつ仕組みを打ち立ててもら  
いたいと思つたのですが、この点どうですか。

○説明員(原岡幸吉君) 地方の実情をよく把握す  
るためのひとつの制度といふますか、仕組みをつ  
くつたらどうかと、こういうことでございまして。

御指摘の御趣旨はよくわかるわけでございまし  
て、その御趣旨に沿つたような仕事のやり方をし  
なければいけない、このように思つております。  
この時点で具体的に、どのような仕組み、どのよ  
うな制度でやるかというところは、いまちょっと  
私、申し上げかねますが、かような趣旨を十分生  
かすようなことで仕事のやり方を地方についても  
指導していただきたい、このように考えます。

○鬼丸勝之君 ぜひ早急にこの問題は制度的に考  
えていただきたいということ強く要望いたして  
おきます。  
○小柳勇君 あと、地方からの、今後いろいろ  
問題がありましよう、新幹線建設などありますか  
ら、地方から参りましたものはお義理で陳情を受  
けないで、すぐそれがね返るような、そういう  
ひとつ活動システムを早急に確立してくださ  
い。  
それから、さっきの発言の第二の点で、四十一  
年度からだんだんローカル線の利用度が減つてき  
た、したがつて、その減つたのに合わせて今年  
つかつた、そこに問題があるわけですね。これ  
は、この間の委員会でも私、貨物の減少の問題を追  
及したことがありますが、貨物がどんどんいまト  
ラックに取られて減つた、減りますと今度はそれ  
に合わせて貨物輸送ダイヤをつくる、そうする  
に合せて増収はできないわけでしょう。だ  
から、四十一年度から減りますならば、その減る  
原因を究明して旅客を誘致する方向に、もっと軽  
便な列車をどんどん動かすとか、あるいは地方  
のバス、あれもいやいやで動かしているところも  
あるわけですよ。赤字だけれどもしょうがないか  
ら、運輸省から許可をもらったから動かすとい  
うこともありまうから、私鉄との交流なり国鉄バス  
との関連なりをもっと検討したら、そして通学  
通勤に便利なダイヤををつくつたらふえるほうにな  
りやせぬかということを検討して、しかも、から  
列車でもいろいろ一年間動かしてみるといふこ  
と、そういうことをやつたことがあるのかないの  
か、聞いておきたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) お客さんの利用度が減つ  
たということだけを前提として旅客列車を減らさ  
ずに、もっとバス等の利便も総合的に考えてか  
ら、お客さんがその列車も利用しやすくなるよう  
な環境整備をしてやつたらどうか、こういう御指  
摘が一つと、それから、国鉄の列車を削減するの  
を単純に削減しないで、お客さんが減つてもむし  
ろふやしてみたらどうかと、こういうふうなふう  
に私、受け取つたわけでございまして、第一点に  
つきましては、鉄道といたしましてできるだけの  
ことは努力しているつもりでございます。バス会  
社ともお話ししたり他の公共機関ともお話しし  
て、地域の輸送利便ができるだけ落ちないよう  
な努力を、国鉄としてはできるだけのことをやつ  
ておるつもりでございます。また、やらなければ  
ならない、こう思つておるわけでございまして。  
第二番目の、たとえばローカル列車に少々乗ら  
ぬでも動かしたらどうか、この点につきまして  
は、非常によく指摘される点でございまして、列  
車が少ないからお客が減るのだから、具体的な線  
区、三、四線区ではディーゼル・カーを入れた  
ところ、非常に減るのだけれども、具体的に  
に列車を先に減らすよりも、少しすいていても動  
かしてみたらどうかということでも実験例が実はご  
ざいます。三、四線区について実験例がござい  
ますが、なるほど投入したは若干の旅客増がござ  
います。しかし、すぐまたほんとうに減つてく  
るとは、その具体的な事例につきまして申し上げ得  
ることは、そういうお客さんが、汽車に乗る人が  
減つたというふうなことではなくて、その地域環  
境そのものの、社会環境そのもの、それから實際輸  
送需要そのものが落ちてきているのだ、こういう  
ことが立証されている。その具体的な三、四の事  
例でもって全部を推しはかることはもちろんでき  
ません。しかし、あなたがちそういう考え方を持  
つていないわけではないのでございまして、やつぱ  
り地域の事情をよく見、そして旅客の流動構造を  
よく見てダイヤを決定する、こういうふうな考え

でやっているわけでございます。

○小柳勇 皆さん専門家ですからよく御納得の上でやっておられると思いますが、たとえばモノレール、羽田から東京までのモノレールが、かつて非常に赤字でつぶれそうだったのが、ちょっとふりしただけでいまばんばん旅客輸送してしまします。だから、高速道路がもう満はいになる点もありました。アイディアがあまり上りません。アイディアがあまり上りません。アイディアがあまり上りません。

ね。なまいきなことを言うなと言われる。だから、たとえはその線区については、その線区の駅長や機関区長が一番詳しい、だから、これだけ金かけて乗降場を変えとか、このダイヤをこう変えとか、そしてこちらに向けるとか、このアイディアを地域の現場長や助役、あるいは職員でもかまわぬが、そういうふうな人のアイディアを吸収したら、その線区が競争しているバスを追い越してうんとお客を吸収できるかもしれないですね。そういうものをやるだけのひまがないんです、もういろいろ現場で、たいへんほかのほうに、雑念に追われておつて。そういうことをやれば根本的に考えて、ローカル線を乗車効率何%以下はやめる、これは赤字線廃止にも通じますけれども、そんな原則論だけじゃなくて、もう一べん総員でくふうするとうような、知恵を出し合うとうような、そういうものも考えなければならぬのじゃないか。

今度のこのダイヤ改正で、ずうっと三十五年から四十五年までの各級列車の輸送状況を見ますと、特急、急行などが多い、普通はうんと減ったから、もうけ主義でいくならば、今度のダイヤ改正は、それはそれでいいでしょう。ただ、ローカルの全部をバスにまかせるとか自動車にまかせるとか、そういう決心をしたらそれでいいんです。これはあとで運輸省に聞きますが、国鉄は、もうローカル線は私鉄にまかせて、私どもは大都市間の輸送だけをという腹をきめたら、これは一つの方向だと思えます。そうでなくて、地域

の人たちの利便をはかりながら、これを大都市に集中して運んでやろうという、いわゆる国鉄の使命を考えれば、私は今度のダイヤ改正は、ほんとうに点数をあげられないようなものじゃないかと思う。したがって、そういうことでもう一回、これからの旅客あるいは貨物の増収、増送のくふうについて一体どう考えておるか、これは総裁に聞きたいけれども、総裁のかわりに原岡常務から聞きたいんです。

○説明員(原岡幸吉) 旅客、貨物の増収の基本的な考え方、これは旅客についても貨物についても、やっぱり鉄道輸送の特性が十分生かせるような輸送を基本に置く、そしてその輸送が十分利用しやすいような体制をつくる、このことに尽きるんではないかと、このように思います。ただ、いま先生御指摘のように、そういう原則論だけじゃなく、もっと具体的ないろいろなアイディア、いろいろな気持ちの交流、こういうものをよく緻密につかまえないながら、そういうことをやっていかなければいけない、こういう点につきましては今後特に十分指導してやっていかなきゃいけない、このように思います。

○小柳勇 旅客だけ聞きましたけれども、貨物列車もちょっと触れておきたいんですが、貨物列車も大幅な改正で、現在五百二ある操車場が二百二十八に減少する、そして四千人の労働者を減らす。そのために、たとえば山陰の宮津線などでは、一本の貨物列車も走らないようにしている。国民が貨物を国鉄で運ぼうとする場合に、たいへん不便をかける。同時に、大資本奉仕といいますが、砂利、砂炭、石炭、コークス、原油など、特別運賃制度で運ばれ運ぶだけ赤字になるようなものについて、特に特急や急行で輸送するという体制が出てくる。何もこれを特急にすることは私は全面的に反対しませんが、国民生活に密接な貨物列車については鈍行、大資本奉仕の貨物については特急、急行というふうなものが明らか

れに對して説明を願います。

○説明員(原岡幸吉) 三月十五日からの貨物列車のダイヤ改正に関連して、まず一つは、ヤードが非常に減ったではないか、御指摘のように五百二のヤードが二百二十八に減る、これは国鉄の輸送規定上そのようになるわけでございます。ただ、その内容を見ますと、二百四十というヤードは規定上落ちるわけでございますが、これはまさに規定上落ちるといってございまして、ヤードといつても新鶴見とか大宮といった大きなヤードではなくて、支線とのジャンクションでもつて実際のヤードの作業をすてやらないというものが非常にたくさんある、これを規定上整理した、要するに形式的な整理で、これが二百四十に含まれているわけがあります。ところが、実際にいま実質的には従来ヤードの機能を果たしているけれども、これを再編成によって減らすというものは四十二駅ございまして、しかし、これも、あるいは貨物駅の取り扱いを少なくしたり、あるいはいろいろな輸送体系が変わるといって過程において個々の駅の作業が変わってきておるわけでございます。その変わった作業に合わせるために四十二駅というものはヤードの作業をすなくなつた、逆に新しく八つの駅でヤードの仕事をするといふようなことになりまして、結局、輸送規定上現在五百二といふものが二百二十八になるとうことでございます。これは一つには、大きくは名称の変更であり、もう一つには、実際の貨物輸送の形態の変更に伴う整理ということでありまして、利用者には全く関係のない、むしろ利用者には非常によくなる整理といえますか、改善、改定でございます。

いま具体的に先生御指摘になりました、宮津線のごときは非常に不便になる、このようなことでは、宮津線その他ごく地方の支線におきましては、貨物の輸送需要が非常に少ない、発送についても到着についても非常に少ない。そういう場合には、道路の輸送と同じように、何とない場合か、非常に太い輸送力のあるところでフリー

クエーションのある輸送力のできるだけ近所まで持つていって、その輸送力の小さい、わずかな量の方法をとるといふことがもちろん一番合理的、経済的な方法と考えて、そのようにやられたわけでございます。宮津線の例でいいますと、現在そのところを通過しておる貨物列車は、現在扱っている列車は二本でございますが、今回も、あるジャンクションからワンウエーでもつて二本の供給をする、そのジャンクションのところまではいままでよりもずっと早く行く、要するに輸送力が大きい、したがって、フリークエーションもある。

で、具体的に、山陰から宮津線の中の駅に行く列車のダイヤを比較してみますと、現在よりも約六時間短縮された姿でもつて利用ができる、このようになるようなふうになっているわけでございます。

そして第三番目に、全体として非常に大資本奉仕の輸送のあり方ではないか、この点につきましては、先ほど申しあげましたように、鉄道輸送の特性、すなわち大量性、高速性、まあ低廉性といいますが、大量高速に直行するという輸送をつくり出すことが鉄道の一番特性を生かすゆえんだと思つて、実際の流通構造に合わせた輸送を考えた場合に、先ほど先生の御指摘のような大宗物資につきましては、直行の輸送ということが一番経済的、合理的、鉄道の特性を生かした輸送の姿といふことになるわけでございます。さればといつて、国民生活に非常に密着したものをないがしろにする、それをあと回しにする、そのようなことは全くございせん、今回もフリークエーションあるいはコンテナの増といふこと

によつて、国民生活に非常に密着した輸送、具体的には、北海道から東京に、あるいは四国から東京に、あるいは九州から東京にといういわゆる生鮮食品の輸送につきましては、非常にスピーディーな輸送ダイヤを作成して、十分その点についてもこたえるだけの措置をやっているわけでございます。

○小柳勇君 旅客列車は時刻表ですぐわかりませんが、貨物列車の場合には一般国民はなかなかわかりにくい、そういう不満もありますから、またあと貨物の問題は別途詳しく質問したいと思えますけれども、時間があるから先に急ぎます。

特に貨物の問題で注文するのは、国民生活に密接する貨物を容易にしかも気やすに運べるようにしてもらいたい。貨物取り扱いがなくなることでよってずいぶん不便を感じております。このことを十分よく注意してもらいたいと思えます。

次に、北海道、九州などの産炭地域の問題で、特に私は主張しておきたいのですけれども、今回のダイヤ改正によりまして他の地域も非常に騒いでおります。あと、北海道から東北関係は瀬谷君も質問いたしますが、福岡県産炭地域、県ごぞつてダイヤ改正削減に反対をいたしましたのは一産炭地域がいま非常に落ち込みつつある、一般の地域ですらローカル列車の削減に反対しておるのに、これから企業を誘致して、ポタ山をならして荒野に新しい工場を、町づくりをしようとする産炭地域から列車ダイヤをどんどん削減してしまつた。たとえば九州で百二十本の削減の中で筑豊地区で五十九本削減しております。九州全体で百十二本、筑豊炭田で五十九本削減ですね。あまりにもひど過ぎはしないか。筑豊地区の現在まで動いておつたのは三百九十八本、その中で六分の一が削減されてしまつた。上山田線などは、朝九時に列車が出ますと、五時間、五時間半も列車がなくなつてしまつた。これで一体どういふふうにして地域振興をするかという怒りがあるわけですね。この点について、国鉄としてお考えになつたことをごさいますか。

○説明員(原岡幸吉君) この点につきましては、しばしば申し上げているように、輸送需要をいいますか、お客さんの流れに依じたダイヤをつくるというのが基本的な考え方でございまして、ただいま先生が御指摘のように、産炭地域として工場誘致計画があり、あるいは町づくりの計画があ

り、したがって国鉄といたしましては、そのような計画が具体化するという、具体化して旅客の増加が見込まれるという場合は、国鉄としても十分実情を調査して、できるだけすみやかにその実情に沿えるような対策を講ずる、こういう考え方でございまして。

○小柳勇君 国鉄の方針がわかりました。通産省に、これは産炭地域振興実施計画というのをごさいますして、十二月二十八日の閣議で報告されたもの、この一七ページに「鉄道」ということが特別に書き出されてあります。この地域の貨物量の増大に対処するため、筑豊本線の輸送の近代化を促進する。さらに、油須原線の完成をはかる。これにちゃんと書いてあります。これが閣議に報告されております。通産省としても産炭地

振興には非常に力を入れておられますが、私は方々で言っておりますように、この荒野の中に道をつくり、鉄道を敷いて町づくりができてきていくわけですね。したがって産炭地域振興というならば、一般的な都市づくりに倍して金をかけ、知恵を働かせなければ産炭地域振興はできないと思つております。これに書いてあるのもそういう意味だと思つております。これは各省、たとえば運輸省なり、大蔵省なりと十分に連絡をとつた上でこの計画と思つたのでございまして、いかがでございませうか。

○政府委員(莊清君) 産炭地域の振興はきわめて重要な施策であると存じますが、この振興のための全国の基本計画、それから実施計画を策定いたします際には、通産大臣が中心になりまして、関係行政機関の、つまり道路ならば建設省、国鉄関係ならば運輸省等とごさいます。そういう関係行政機関の長と十分に協議をいたしまして策定すべきものというふうな、法律上も明確に定められてきておるわけでごさいます。今回の計画につきましても、関係各省及び地元と、昨年の五月以来約半年間、いろいろ計画について慎重に御意見を聞き、御検討を願つたものを取りまとめたという

のが実情でございまして。

○小柳勇君 この中の構想を——筑豊本線の輸送の近代化を促進する、まず、この文章の中にあるようなものが含まれておりますけれども、これは石炭局長としてはどういふ構想を持っておられますか。

○政府委員(莊清君) 鉄道の問題につきましては地元の要請がいろいろございまして、それを中心に運輸当局といろいろ御相談申し上げてまとめたいわけでごさいます。ここでは特に重要な筑豊本線の近代化、たとえば複線化とか、あるいは将来の電化というふうな問題が重点でございまして、油須原線につきましてはなかなか問題も多いうございまして、将来の問題として非常に重要でございまして、引き続き建設を進めるといふことが重点でございまして。

鉄道の問題というのは、当然にその地域の交通の根幹をなすものでございまして、建設省関係の道路計画のほうと十分に適合性を持たせて整備をしていくという観点から検討されたものでございまして。

○小柳勇君 運輸省に質問いたしますが、さっきから言っているとおりの、筑豊炭田地帯の列車削減、ダイヤ削減というものは非常に影響が大きいわけですね。特に山田市、筑豊・嘉穂一帯、飯塚市、田川市一帯でたいへん騒いでおります。われわれを見発しにするか、そこまで言つて、市長なり議長が急遽上京してきたことは御承知のとおりです。この通産省の産炭地域振興計画、これは実施計画であります。これに「筑豊本線」と書いてありますけれども、私は、これは筑豊地帯一帯の他の地点も含めて考えなければならぬものと思つたのです。ただその一つの筑豊線だけの意味じゃないと理解しなければならぬと思つたのです。その上で、なお油須原線の完成をしなければならぬと書いてある。特にそのほかにも、篠栗線から漆生線に結ぶ確井——桂川間の接続もございまして、こういうものは、最悪の場合は、ひとつ産炭地帯興の予算でも特別に出して鉄道を何とかしなければならぬと、そこまで県も市町村も考えている

重要な問題でございまして、運輸省として今回の油須原線の完成については、予算も具体的には考えていないようでありまして、筑豊地帯のダイヤ削減反対と同時に、油須原線の完成などについて、運輸省の見解をお聞かせ願いたいと思つております。

○政府委員(山口真弘君) 産炭地の振興が国家的な重要さを持つていふことは、もう言うまでもないことでごさいます。私も国の機関の一環といたしまして、この振興につきましては大いに努力をしなければならぬことと思つております。

それで、筑豊地区の問題でございまして、先ほどお話がございまして産炭地域振興実施計画の中にそれが盛り込まれておりました。私もこの地区につきまして交通網の整備ということを考えてまいりましてございまして、ただ問題は、筑豊地区、特に先ほどお話がございまして油須原線の問題でございまして、当初考えておりました石炭輸送のための線区ということが、石炭輸送が望まなくなつてしまつたという現段階におきまして、これを旅客輸送等に転換してやつていくというふうなことにございまして、今後もう少し道路との関係その他を詰めていかなければいけない、また、国鉄の実情というものも考えてこれを処理していかなければならぬものだと、こういうふう

に考えておるところでございまして。

○小柳勇君 具体的に油須原線の問題、昨年は二億円予算がつけましたが、ことしもつくものと理解していいですね。

○政府委員(山口真弘君) 四十七年度予算につきましては、まだ実は予算も未成立でございまして、配分の計画もまだ立てておりません。今後、いただいたお話等を十分に勘案いたしましたして対処いたしてまいりたいと思つております。

○小柳勇君 くだいようですけれども、地元のほうも非常に何回も上京してきて、やきもきしているものから、もう一回、いまの対処ということは前向きに、昨年のような方向で運輸省と



しては検討する、鉄監局長もかわっておられるのだから、大体同じコースであるというふうに理解していいですね。

○政府委員(山口真弘君) 十分検討させていたいただきたいと思ひます。

○小柳勇君 ところで石炭特別会計が一十億あるのですけれども、一般論で言いますと、いま国鉄が言われたように、たとえば乗車効率率三〇%以下のものはひとつ検討して削減いたしましたと言ふなら、そういうことです。ただ産炭地域、たとえば常磐、北海道、九州、特に北部九州などは一般論で論議されないものと理解していかどうかです。ね、理解しなきゃならぬと思うが、まず国鉄からひとつお聞きしましょう。原岡常務です、これは産炭地域については、産炭地域の振興については政府の方針ですから、一般論で、たとえばローカルは三〇%以下のもは検討せよということじゃなくて、これは特別に、たとえば乗車効率率一〇%のものでも産炭地振興のためには必要な線ならば残さなければならぬし、ダイヤ改正についても特別な配慮をしなければならぬ、このことだけは確認しておいてよろしうございませうか。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど、たとえば三〇%の基礎をもつて云々と言ひましたけれども、これはまさに一つの基準でございまして、決してそういうかたい感じでもって指導しているわけではございません。それで産炭地区については特別もつと考へ方がないかということもございませうが、先ほど来申し上げますように、国鉄としては需要の量、質に合ったダイヤをつくつていく、輸送をしていく。しかしまあ需要といつても、これは顕在的需要もあれば、潜在的な需要もあらうと思ひます。したがって産炭地域というふうなものにつきましては、いろいろまた国家的な立場から需要が変わつていこうとしております。そのようなものに決して足を引っぱつたり、マイナスになるようなことがないような特別な配慮を十分しながら、その需要の質、量を把握してやつていく、このように指導していきたい、こう思つてお

ります。

○小柳勇君 通産省、もう一回聞いておきますが、これだけりっぱな実施計画があります。これはまあなかなかすぐはできませんでしょうが、運輸省なり大蔵省なりに十分連絡をとつていただいで、特に足を守つて、あるいは道路をつくつて、そして工場誘致し、あるいは町づくりをやる、そういう積極的なものも考へて、一般的に、日本全体の平均的なものよりも特別に交通問題なり考へるものだと、そんなふうに理解してよろしうございませうか。

○政府委員(佐清君) 私どもは従来からそのつもりでやつてまいつたつもりでございませう。今後とも、非常に過密地帯に工業が集積しておるといふのを極力地方に持つていくということが大事でございませう。特に産炭地域は単なる地域の救済じゃございませんで、かつて栄えておつたところだけに、かなりの程度の公共投資の蓄積もあるし、学校その他の施設もある、さらにそこに国の施策を集中することによりまして、新しい産業の場として開発、利用し、発展させていくという重要な拠点であるという認識が今後は産炭地域の政策の柱にならなければならぬと考へるわけでございます。まさに御指摘のとおりだと思つております。そういう見地から私も今後とも各省の十分御理解を得、御援助も得まして、この施策を進めたいと考へる次第でございませう。

○小柳勇君 時間がありませんから、あと二問、国鉄のはりに質問いたします。だめ押しになるかわかりませんが、いまのような産炭地域、福岡、北部九州や常磐あるいは北海道などの産炭地域の今度の列車ダイヤ改正につきましても、一般論でなくて、特別に地域の実情を考へて、地方自治団体、住民の意向を十分くみ上げながら、十分対話しながら早急に復活や修正をする、こういうふうにおつしやつたと理解してよろしうございませうか。

○説明員(原岡幸吉君) 地域の事情、意向を十分吸収しながら、できるだけ早くに対応する、このよ

うに指導しておる、こういう次第でございませう。○小柳勇君 最後の問題は、新幹線乗り組み基準の問題でございませうが、安全確保のために二人乗務を当分維持すべきだと私は考へるのであります。が、この問題が解決したかどうか、御答弁を願ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 新幹線の乗り組み基準の問題につきましては基本的な線では了解が得られておる、合意が得られておるといふふうに聞いておりますので、近々解決すると、このように思ひます。

○小柳勇君 いま申し上げましたような意向を私ももつておるから、十分ひとつその方向で御検討願ひますが、最後に、あと瀬谷君が具体的に質問いたしますが、今回のこのダイヤ改正が、このように地方で問題がありました。私はいつもういふのですけれども、国鉄は普通の民間会社と違って、総裁や重役がもうけて利益配当しているのじゃないのです。これを預かつてうまく運営して、国民の足を守るといふことであります。今度のダイヤ改正で一般にいわれているのは、利潤追求である、国鉄はまあ住民の便利なんか考へないで、とにかく赤字線——人間が乗つていない列車を全部削つてしまつたんだと、こういう怒りがあります。で、そうではないと、国鉄としては合理的に、科学的な調査の結果そうなんだ、さつきからそういう答弁がございませう。しかし、どうしてもそういうふうな住民の怒りがいまなおありますから、これはあと運賃値上げの問題にも波及してくると思ひますよ、当然。国鉄は何だ、かつて自分たちの都合だけでダイヤ編成しておる、列車を動かして、こういうことではありますから、重ねて質問しておきますけれども、通学、通勤など一般勤労大衆、その一番底辺といひましようか、いわゆる国民大衆が便利になるように汽車を動かすんだと、早く安全に動かすんだと、こういうふうに今後のダイヤも手直しするもの、手直しする、また今後の国鉄の運営もまあこのようにであると理解してよろしうございませうか。

○説明員(原岡幸吉君) そのとおりでございませう。利潤追求というふうな考へでやつておるわけではございません。何度も申し上げますように、お客さん、荷物、この需要の量、質、これをよく客観的に把握して、そしてそれに合った輸送をやつていくというのが基本的な気持ちでございませう。

○委員(木村陸男君) ちょっと関連して運輸省にお聞きしたいのですが、過疎地帯でやつておるきわめて零細なバス事業者については、運行回数を一便減らすのにもたいへんな地元の反対等があつて、しかも運輸大臣の命を受けて、陸運局長の認可を得なければ一便も減らすことはできないという仕組みになっておりますので、それと比較した場合に、国鉄並びに私鉄、これがその列車回数を減らすということについて、法的には監督権限としてはどうなつておるか。また今後、いろいろ意見がいま出ましたけれども、こういう意見を踏んまえて考へた場合には、監督官庁としてどういう態度で対処したらいいかということについてお聞きしたいと思います。

○政府委員(山口真弘君) ただいま先生御指摘のように、バスにつきましては、運行回数等につきましては事業計画の変更ということになりますので、したがって運送大臣またはその委任を受けた陸運局長等がこれを見ておるといふことでございます。

それから私鉄につきましては、私鉄の運行速度並びに回数という形によりまして、この列車のダイヤにつきましても陸運局長がこれを見ておられます。そして具体的な指導等をいたしております。

○委員(木村陸男君) 法律的にはどうですか。○政府委員(山口真弘君) 法律的にそのような制度になっております。私鉄につきましても、ただ国鉄につきましても、国鉄の性格が、全額政府出資の法人でございませうし、いわば国の分身といひまして国の意図を体して事業をやつて

おるとい性格でございますために、国鉄の業務の運営につきまは総裁にできるだけまかせ、自主的な運営にゆだねることをたてまえとしておるものでございますから、ダイヤの改正につきまは国鉄にまかせておりました、ただ事前に、基本的な方向につきまは報告を受けてというたてまえにいたしております。私も、ただいまいろいろお話がございましたように、国鉄の運営というものは、まさに公共企業体という組織でもって公共の福祉を増進するということが国鉄の使命でございますから、したがってその運営自体も国民の便益の促進ということになければならないわけでございますが、ただいまのところ国鉄総裁にそれをまかせて、そして国鉄総裁にやらしておるということでございます。省といたしましては、法律的な意味でなく、十分指導をすべく、こういうたてまえにいたしたいと思います。

○瀬谷英行君 今度の、三月十五日のダイヤ改正は、一応うたい文句としては利用者の便宜をはかることになっておるけれども、数々の点で多くの不満が出ておるわけですが、特にアンバランスがひどいというふうな私感いたしました、なるほど地域によっては快速列車等が相当ひんぱんに運行されるようになっております。たとえば九州というならば門司と博多の間に特別快速というのがあるようになっておるし、大阪周辺では、これは前々からではあります、草津、京都、大阪、姫路と、この間に新快速が走るようになっておる。天王寺からは奈良、和歌山にも快速列車が走るようになっておるし、名古屋周辺にいたしても豊橋から名古屋、大垣の間を快速電車が走るようになる。そういう方法で大都市を中心とする周辺をつなぐ、大都市の間を快速列車を運行するという方法がとられておるならば、東京から北のほうはちょっとかけ離れてひびき過ぎるという気がするんです。たとえば大阪周辺、名古屋周辺あるいは博多周辺のような筆法でいくならば、東京を中心にしてたとえば上信越線の前橋、高崎方面か

ら東京を通過して横須賀線方面に走る快速列車があつてもいいはずだし、あるいは宇都宮、小山から東京を通過して湘南方面に行く快速電車があつていいわけですが、ところが、東京だけはどういうわけか東京と上野でびったり始発がきまつておつて、その間はほとんど結ばれていない。いやおうなしに東北方面からの乗客は上野駅でせきをあふれたどぶのようにあふれ出している。そしてそのわずか三、六キロの東京—上野間をもみくちゃになつて運ばれるような仕組みになつておる。この仕組みを全然変更しようとしていないというの、私はふしぎでならない。なぜ東京周辺は大阪なり名古屋と同じように交通の利便をはかることができないのか、利用者の利便をはかることがあつたると考えておるのじゃないか、そんな気がするんですけれども、この辺は前々からの問題でありまして、この機会にお伺いしたいと思つておるんですけれども、どういふわけで東京だけはあるべく不便にしているのか、その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) ただいま先生御指摘のよう、九州地区、大阪地区、名古屋地区、それぞれ快速を非常にふやしまして利便をはかつておるわけでございますが、東京周辺、特に東北—上越線につきまはしてどうしてこのような快速のダイヤを設けないのか、こういう点でございますが、基本的には—東北、上越、これはいま新幹線が建設されておりますが、要するに線路容量が非常に少ないために、いまの輸送ダイヤが一番現時点においてはいいんではなからうかというわけでございます。

なればうまい快速のダイヤが設けられないという事情でございますが、しかし、それまでほうっておくというわけではございませんので、何らかの対応策がないかというところで今後の検討としてはもちろん検討しなければならぬ問題である、このように考えます。

○瀬谷英行君 十年も二十年も前から検討すると言つただけでも何もないわけですが、いままで実績は、いま新幹線という話がありましたから、あらためて新幹線に関連して質問するのであれば、新幹線の建設をすることによつて何とかしようというふうに聞き取れるわけですが、これは新幹線ができたところで、この東京周辺の在来線がどれだけ緩和されるかという点、これは疑問だと思つておるのです。遠距離客のために便宜をはかつておるのです、新幹線は、新潟だと青森のほうに早く運ぶということが眼目でしょうか。そうすると、いま大混雑を来たして使役は立たぬというところになる。役に立てようとする気があるのかどうか、その点をお聞きしたいと思つておるのですけれども、いまのまま、たとえば東海道新幹線や山陽新幹線のような方法で上越新幹線なりあるいはまた東北新幹線ができたところで在来線の混雑の緩和策にはならぬと思つておるのです。

いということ、新幹線はつくられるけれども、自分のところにはとまらないで騒音だけが残される、日照権の問題も出てくる、いいことはちつともないということ、地元とすれば反対というところになる。この反対をあえて承知の上で建設しようとしてもなかなかうまくいかないと思つておる。それらを考えたならば、その地域住民にも便宜を与えられるような何らかの新幹線建設に伴うメリットがないと、地元としてはこれは納得しづらいと思つておる。その点に対しては対応策等も考えているのかどうか、その点もお伺いしたい。

○説明員(原岡幸吉君) 新幹線の建設が即いま先生御指摘の地域の輸送改善になるのだと、この点につきまはしては具体的に検討しないかと直接的にはつながらぬ問題がたくさんあるわけでございます。ただ東北、上越の大宮以遠の地区、これにつきましては非常に乗降客が多い、しかも東京に直通するという時点で、新幹線の建設に伴つて、あるいは建設以前にもつと何か対応策がないかと、こういうお話でございますが、基本的に線路容量の問題がございまして、たとえば小山まで、あるいは熊谷までというふうな地区まで快速を入れることによつて、よりたくさんのお客を、よりスピーディーに送ることはできないかというふうな、現在の線路の使用方について、よりいい効率的なダイヤの構成ということについては十分検討し、またそのようにいたしたいという気持ちはあるわけでございますが、まだ具体的にそれがいつの時点で実行できるというふうなところまでは検討が進んでおりません。

○瀬谷英行君 ということは、さしあたって何らかの解決の見通しがないということになるのですね。地元の住民としてはたいへん迷惑なことだと思つておる。それは、過疎地帯の問題と過密地帯の問題とに分けてみると、過疎地帯の問題は、確かに乗車効率三〇%以下だから減るのだという点もあつたかもしれませんが、過密地帯の場合は乗降客がないわけじゃない。毎年毎年ふえてふえてどうにもならない。ところが、線路容量が足りま

せんといつて混雑をしている状態をいまして見ないふりをしている。こういう状態でしょう。しかも先行き何とかするといふその策が何もないといふのじゃ、これは国鉄として無責任に過ぎるので

これは運輸省のほうにちよつとお伺いしたいのですけれども、利用者がどんどんふえる、あふれるほどふえる、しかし国鉄は何も考えない。検討しますといふことは議会におけるごまかし答弁です。これは何もしないといふことです。ぐあいが悪いから検討しますと言っているだけだ。その検討しますという実績は十年、二十年前からちよつとも変わっていない。それは何もしないといふことになる。運輸省として、監督行政の責任のある立場において、こういう無責任なことを許しておいていいのかわるか、その点どうですか。

○政府委員(山口真弘君) 新幹線計画につきましては、新幹線の持つ使命というものが中核的な都市間における輸送の解決というところに主たるねらいがあるわけでございます。しかしながら同時に、都市間におけるところの区間的な輸送需要というものに対応しているところの現在の列車というものを新幹線に振りかえていくことによりまして、在来線の輸送力が若干すいてくるということはいない事実であるかと思ひます。したがって、東北新幹線なり上越新幹線なりというものによりまして区間的な在来線の輸送力というものが減つてまいりますから、したがって、それに対しまして、それに通勤列車をふやすというふうな方向、あるいは快速列車をふやすというふうな方向はとり得るわけでございます。その具体的な内容は今後検討を待つといたしまして、基本的にはそういうことで、新幹線が地域住民に利益をもたらさないといふことでは決してない、こういうふうに言えます。

さらに、東京都及びその周辺におきまして、ただいま先生御指摘のような通勤輸送の問題等につきまして、実は都市交通審議会——私どもの運輸省の諮問機関でございますが、都市交通審議

会ではこれは多年にわたり実は御議論をしていただいておりますわけでございます。その都市交通審議会におきまして、先般三月の一日でございますが、東京圏の高速鉄道を中心とする交通網の整備、増強ということの、その基本計画の答申をいただきまして、それによりまして、たゞいま御指摘のような埼玉方面その他につきまして、六号線、七号線等の地下鉄路線の延伸というふうなものも積極的に早急に行なう、さらに国鉄の基本的な既定計画路線の推進を行なうということにいたして、この具体的な需要に対する対応を考えておるわけでございます。

○瀨谷英行君 都市交通審議会の答申は私も見ましたけれども、やはりあれも中途はんばです。東京からたとえは埼玉方面まで延ばすという考え方はいいと思ふんです。しかし、せつかく延ばすのなら、たとえば片方は浦和の東でもってとめておく、片方は大宮の西でもってとめておく、こういうこととしたのでは問題は根本的に解決はしないと思ふんです。たとえば東北・上信越線、高崎線の場合は線増する以外には線路容量がふえない。線増ができないのならば、この六号線というのを高崎線まで乗り入れるとか、あるいは七号線を東北線に乗り入れるとか、こういう方法をとらないと輸送力をふやすことはできないと思ふんですけれども、そこまで都市交通審議会の答申はいつてないわけですね。だから、もう少し、あの中途はんばな答申をさらに強化するという意味で、国鉄線に連絡をして、そして、いま飽和状態にある在来線——高崎線なり東北線を緩和する

○政府委員(山口真弘君) 都市交通審議会がござりました六号線、七号線につきましては、現在都心におきましては、都心の地下鉄という形で都心に直通することにしたしておりますので、したがって国鉄線との直通という形の輸送

力増強はしないと、このように実は考えております。と申しますのは、国鉄線に乗り入れるということになりますと、国鉄のその線路が二つの線を受けることになりまして、したがって区間的な輸送力の計算におきまして適當ではないのではなにかというふうなことで、六号線はそのままだ都心に入つてまいる、それから七号線はまだ建設に入つておりませんが、七号線につきましても埼玉方面から都心に入つて都心を大體南北に縦貫をしていくという形で建設をする、こういうことが輸送力増強に適當じやないかと、こういうふうにかえております。

○瀨谷英行君 それならば常磐線の乗り入れなんといふのはおかしいことになるのです。あの常磐線に対する地下鉄の乗り入れ方式をとるならば、六号線、七号線もやはり国鉄線に乗り入れるという方法でもってその輸送力を強化するといふのでないと中途はんばになるわけです。いまの計画では川越線のどこかに終点がいくような仕組みになっておるわけです。あれでは、たとえば高崎線の利用者が利用しようがないわけです。それから大宮なり川越の人でもこれまた中途はんばなんです。だから、こういう中途はんばなことはしないで、延ばすならばもっと思い切つて高崎線まで延ばして、そこで連絡させるといふ方法、たとえば常磐線の松戸、我孫子方面まで地下鉄を入れたというふうな方法をとらないと、これは問題は中途はんばに終わつてしまつて効果があらがないじやないかという気がするのです。その点はどうですか。

○政府委員(山口真弘君) 六号線なり七号線の先をどこまで持つていくかということにつきまして、これは、実は都市交通審議会の審議会におきましても非常に御議論があつたのでありまして、さらにこれはもう少し延伸をしていく必要があるのではないかと、御議論がございましたが、現在の都市の埼玉方面における張りつき状況あるいは住宅の設置状況等から見ると、現段階では浦和東並びに大宮西という地点でとめておくということが一番妥

当ではないか、さらに非常に長く延ばしてしまうことによりまして期待感を非常に高めてしまふといふようなことも、いろいろ問題があるであらうといふような御議論がございまして、そして都市交通審議会では一応あのような答申になつたわけでございます。

○瀨谷英行君 都市交通審議会の答申が中途はんばであるといふことの議論をここでやってもしょうがないけれども、あれはわれわれが見たつていかに不十分なものですね。ああいういいかげんなところでもってほこをおさめたという考え方に多分に疑問があります。しかし、あなたとここで議論をしておつてもしょうがないから、この点はまたあらためて私のほうからも意見を述べたいと思ひます。

新幹線の問題です。新幹線が役に立つといつても、東京周辺——東京の一千万の人口、それからたとえば埼玉方面の四百万の人口あるいはまた神奈川県なり千葉県などの人口をいふまでもなく、川越線なり千葉線などの人口をいふまでもなく、何れも解決されないわけです。在来線の補強がなければ何れも解決されない。ところが在来線の補強といふものは行なわれようとしていない。技術的に不可能ならば別だけれども、たとえば現場長に意見を聞いてみても、東北・高崎線なんかの場合は、尾久—王子間の線増をやることによつて輸送力増強ができる、こういうふうな言っているわけですね。そうすると、それをやらなないといふことは——尾久—王子間の線増、これは何十億かかるか知らぬけれども、現状をそのまま放任しておくということになるのです。いま、たとえば高崎線なんかの場合は黒字でもトップグループです。一番が東海道新幹線で、二番が山手線で、三番目が高崎線ということになる。その三番目の黒字の——在来線という黒字のトップのほうなんだけれども、その黒字の高崎線についても、投資を借しんで混雑の緩和をはかろうとしないといふことは、利用者に対して決して不便をおかけしないという態度じやないかと思ひますが、その点はど

うでしょう。

○政府委員(山口真弘君) 私が先ほど申し上げましたのは、総体として新幹線が在来線の増強に役立たないというのでは決まらずに、具体的に申し上げたいわけでごさいますけれども、具体的に申し上げますと、先生おっしゃいますように、非常に隘路線区があるわけでごさいます。したがって、そういう隘路線区につきましてはそれを補強するということになりまして、それによって非常に全体としての区間輸送力が増強になるということは御指摘のとおりであろうと思ひます。現実には尾久王子間、尾久赤羽間でございますが計画につきましては、ちょっと私あまり聞いておりませんが、原則的には、先ほど申し上げましたように、非常に隘路的なところがあれば、これを補うことによりまして輸送力の飛躍的増強を来すということには非常に望ましいことであるというふうに私も考えております。

○瀬谷英行君 これは国鉄に聞きたいと思うのですが、現場の当事者の間では、たとえば尾久王子間の線増というものが早く行なわれれば相当輸送力の増強ができるものじゃないかという声を聞いておられるわけですか。おそらく国鉄側でその意見を知らないわけじゃない、知ってはいらなければならない、金を出すが惜しいからやらぬということになっては、金を出すが惜しいからやらぬという点については、金を出すが惜しいからやらぬ以上どんなに達んでもやらぬということなのか、考える気があるのか、その点をこの際聞いておきたいと思うのですが。

○説明員(原岡幸吉君) 金が借しくてやらないのかというところのごさいます。決してそういうわけではございませんで、尾久王子につきましても、新幹線の進みぐあい、これを見て検討するということになっております。まだきまってはおりませんが、十分考える対象にはいたしてあります。

○瀬谷英行君 考えるということは何年も前から聞いているわけだけれども、実行する気がな

いから問題が解決しないわけですよ。しかし、その国鉄が考えるかと言っておる間に、利用客のほうは、どんどんふえてきておられるわけですね。埼玉県の人口だつて五、六年の間に百万人ふえておられる。このふえておられる人口の大部分というのは、現地で暮らすおられる人口がふえておられるわけじゃないのです。あらかたから千葉県なり埼玉県にふみ出たという人口が大部分です。これは国鉄を利用するか私鉄を利用するか、マイカーを利用するか、乗りものを利用しなければ生活ができない人です。そうならば、その輸送需要に对应できるような輸送力増強というのを考えるのは、これは義務と言わなければならぬと思ふのですよ。そういう点が今日までまるっきりいかに放任されてきたという事は、これはどちらの責任なのかわかりませんが、いづれにしても運輸省、国鉄、両方とも責任を感じなければならぬと思うのですが、その点はどうですか。

○政府委員(山口真弘君) 輸送需要に對して輸送力が逼迫をする、それによって利用者の方に非常に御迷惑をかけるという場合には、これは輸送力増強のための工事というものは当然にやらなければならないことだと思います。この点私も決してそれを等閑に付するということはないように指導してまいりたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 輸送力の増強につきましても、総合的に考えて、できるだけ需要に合致するようにふやしたいと思ひます。たとえば大宮近辺の複々線化とか、あるいは列車の単位連結車両をふやして編成値を大きくするというようなことでも対応する、あるいは線増についても総合的に考えて一番有効なところからやっていくということでも逐次進めておるわけでごさいます。なお、先生御指摘のような問題点については、今後も具体的にその需要を見、動向を見て積極的に対応していきたい、このように思つております。

○瀬谷英行君 しかし、いま報告されたようなことは、十年ずつおくれれておられますよ、やっております。十年ずつおくれれておられることを疑つておつたのではいかぬと思ひます。やらなきゃならぬことは検討すればわかることですよ。それをあえてやらないという事は、まことにふしぎだという気がいたします。このダイヤ改正についてもそういうわけでも、つまり、なるべく投資を惜しむというところ、それから要員の削減について、何かノルマでも課しているのじゃないかという疑念を持つわけでありまして、なるべく不便にして国鉄にたいしてつかしをして、バスを利用せざるを得ない、つまりバス等への振りかえ乗車を奨励する、こういうような意図が新しいダイヤ改正にはあるのじゃないかという気がいたします。特にローカル線に行くとき、こういう点は利用者の立場からすると、これは迷惑なことだと思ひます。こういう問題に對して何らかの方法を考えないのかどうか。

具体的な例を一つ二つあげてみますと、東北でいうならば、横手からの上り列車、これは十九時五十三分というのが最終になってしまつて、あとは上りがありません。ないけれども、急行は一ぱい走つておられるわけですよ。急行は三本、四本、五本ぐらい走つておられるわけですよ。そうすると、八時に汽車に乗らないと、横手から、たとえば十文字、湯沢、横堀、院内方面に行く人は乗りものがなくなつてしまつておられる。これらの人が、それじゃいやおうなしに利用できるものは何かというのと、急行がとまらないところははしるやうにないけれども、とまるところは急行に乗らなければならぬ。わずかの区間だけれども、急行に乗るならば急行料金を払わなければならぬ。さらに定期乗車券では、急行料金を払つて乗るわけにはいかなない仕組みになっておられる。どうしても仕事の都合でもって八時に間に合わないというやうな人は、その急行料金のほかに、定期を持っていても普通の運賃を払わなければ乗れないという仕組みになっておられます。そういう点は便宜をはかつて、こういう区間のその通勤者は急行を利用させてやるか。

これはごさいます。一つ例でありまますけれども、ほかにもそういうような箇所が相当数あると思ひます。国鉄としての考え方は……。

○説明員(原岡幸吉君) ローカル列車の一般的な問題点、そしてまた具体的に、横手からの上りが非常に終列車が早くなくなつてしまつたというやうなところのごさいます。この具体的な事情は非常に正確には把握しておられないわけでごさいますけれども、おそらく横手からの、これよりおさい終列車の利用というものが非常に減つておられるというところ、そのようなダイヤになったものと私は思ひますが、それに対応しまして、急行列車等を利用して利用する場合に何か特別な方法がないかという点が御質問の点だと思ひますが、その点につきましては、現時点においてはそういう扱いを考へておりません。ただ、横手のこういうやうな事情をもう少し詳細に見まして、何か対応策がないものなのか、これは十分に検討したい、このように思ひます。

○瀬谷英行君 とにかく普通列車が八時前におしまひになってしまつて、あとは急行ばかりということになる。そうすると定期乗車券を持つていく人は、八時過ぎになったら、急行のとまらないところはどうしようもないけれども、急行のとまるところは、たとえば十文字であるとか湯沢であるとか、あるいは横堀であるとか、こういうところへ通う人は相当いるんじゃないかと思ふので、すけれども、必ず必ず急行が何本も通るけれども、もしこれに乗らうとすれば急行料金を払い、さらに普通運賃まで払わなければ乗れないやうになっておられる。それは、たとえば先ほど私が申し上げたけれども、西日本の大阪周辺あるいは名古屋周辺、北九州、こういうところで、一方においては、たとえば北九州の快速列車というのを運転しては、たぶん、急行と同じスピードの快速列車というのを運転している。こういうところは急行料金を払わなくてもその快速列車に乗れるわけですよ。と

ところが、一方においては乗りたくても快速列車も各駅停車もないのだから急行以外にないわけですね。そこでやむを得ず急行に乗るるとすれば急行料金のはかに普通運賃を取られる。これじゃまるでたの悪い雲助みたいなものですね。こういうやり方でもって不便な地域の人たちからしやに金を巻き上げるという方法は、国鉄としても、これはもし良心があるならば、ちつとは気がとがめて何とか方法を考えようという気になつてもいいんじゃないでしょうか。その点はどうでしょうか。

○説明員(原岡幸吉君) 一般論といたしまして、通勤の帰りの際に、あるいは通勤の際に急行列車を利用するということにつきましては、先ほども申し上げましたように考えないということでございます。ただ横手の、こういう地域の輸送につきましては、具体的な事情を考えまして、総合的な観点から対処するという気持ちでもって、その問題も含めて検討したい、このように思います。

○瀬谷英行君 まあ運賃の改定の問題で、どっちみち急行料金の問題を含めましていろいろと審議しなければならぬときがくると思うのです。だから、それまでの間に、この急行のあり方、急行料金等の問題について国鉄がほんとうに親心でもって検討するならば一つの結論を出してもらいたいと思うのです。ずいぶん東と西でもって格差があるということを感じます。こんなことがはたして許されるのかという気がいたします。

さらに、今度は、東北から北海道に移りますけれども、北海道がこれまたひどいですね。もともと便利がよくないところが一ぱいあるのだけれども、一日に三往復とか四往復くらいしか走らないところがある。こういう地域においては、たとえば留萌線であるとか標津線であるとか、池田―北見間の池北線ですとか、こういったようなところを見ると、もう最終の列車は、たとえ厚床から中標津までいく列車は十八時が最終になってい

る。それから十九時半ぐらいが最終のところもいっぱいあります。こういうところは、急行を利用しようにも何にもないのだからこれは方法がないわけですね。しかも、隣の駅まで、駅と駅との間隔が十一キロもある。これじゃ雪でも降れば歩いていくわけにはいかないだろうという気がいたします。こういうところの足を確保するために、やはりあまり薄情に列車を削減をするということでは地域住民にとっては非常に酷なことだと思つておられる。けれども、これらの点でやはり北海道でも相当新しいダイヤについての注文があると思うんです。こういう問題を地域住民に満足させるために国鉄として何らかのダイヤの再検討をするというふうなことはできないものかどうか。一つ一つの問題について取り上げておきますと、たいへん時間がかかりますので、一般的な問題としてその点をお伺いしたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) ただいま御指摘の、北海道中心の、たとえ最終列車が非常に早くおしまいになつてしまふ、こういうことでございまして、最終列車の切り上げにつきましては、特に現地に於いてよく配慮いたしまして、ほとんど利用がないというような場合に、それに合わせたダイヤの組み方というふうな一般的には言えると思つておられる。しかしながら、一般的の論でもって全部を押しはかむわけにはいかないのをごさいます。問題の最終列車の切り上げの問題も含めまして、全体的に地方地方で、いろいろ具体的に、非常に著しく不便になる、困るといふような事情につきましては、現地管理局において十分その事情を吸収してそれに対応する、臨機応変にも即応するという体制で臨むように指導したい、また指導しておるつもりでございます。

○瀬谷英行君 実情からいって、利用者がないからと言つてしまえばそれまでなんですけれども、たとえ宗谷本線、名寄本線、こういったようなところは、本線といえども非常に不便になつておるところがある。こういう地域の住民はほんとうにたいへんだと思つておられるけれども、北海道の場

合は、東北もそうですが、雪が降るところですから、必ずしもバスの便がいいとは限らない。バス輸送等のかわりの乗りものがないところがあるわけですね。特に積雪期になればそういうところが多いと思つておられる。鉄道だけが頼みの綱のところは、夕六時から七時になると、それでおしまひになつてしまふということになると、それに合わせるから早く家へ帰つて家庭円満のためにいいのだ、こういう理屈があるかもしれないけれども、もしもちょっとでも残業しようというところになると、一晩とまらなければならぬということになると思つておられる。これはずいぶん不便な話だと思つておられる。だから、やはり独立採算制、それから増収ということだけを考へていくと、そんなことまで考へていられないということになるかもしれないけれども、国鉄の公共的な使命を考へてみると、その最終列車を六時七時七時で打ち切つてしまふ、あるいは列車と列車の間合いが三時間四時間もある、こういったようなことは、国鉄に乗るといふことはもうあきらめざるを得ないという気持ちにさせるということになると思つておられる。そういう点はそろばん勘定だけでなく考へていいことじゃないかと思つておられる。その点はどうでしょう。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど来申し上げておりますように、ダイヤの編成につきましては、需要の質、量、これに合ったダイヤをつくるんだというのが基本的な考え方でございます。もちろん輸送コストがそれによってできるだけ削減されるということも考へておられますが、単にもうけ主義だとか利潤追求だとかいう考へ方では毛頭ございせん。しかし、まあこちらが把握しておる需要の質、量、こういうことも、具体的にいろいろな事情があるかと思つておられる。そのような事情はできるだけ地元においてよく調査し、把握し、そして地元の意向を吸収して、それにこたえられるだけこたえていく、そしてまた、総合的な観点か

ら、より便利な、より合理的なこたえ方がないかということも含めまして対応していきたい、このように思つておられます。

○瀬谷英行君 最後に、運輸省にお伺いします。九州でも北海道でもそうですけれども、ダイヤ改正をやることに不便になつておる、だんだん国鉄も利用しにくくなつてくるということは、やはり国の政策の面からいってたいへん問題が多いと思つておられる。なるほどそれは利用者が少ないかもしれない。しかし、好きこのんでそういうところに住んでおられるわけじゃないと思つておられる。貨物にしても旅客にしても、同じ日本国民でありながらこういう北海道あたりに住んでおられるために、これは不便な思いをしなければならぬということはある。これは問題だと思つておられる。そこで、国鉄にしてもあるいは私鉄にしても問題があると思つておられる。バスや私鉄も経営難のためにやめていくというところが出てくると思つておられる。けれども、運輸省自体として――これはそろばん勘定だけにまかしておけばほとんど不便になる一方だと思つておられる。一体どういう指導をするか、あるいはまた財政的にどういふ措置を講ずるつもりがあるのか。財政的措置、裏づけがないと、どんなに不便になるといっても、これをあれあれよといつて見ている以外に方法がないと思つておられる。ですから、運輸省としての考へ方をこの際明らかにしていただきたいと思つておられる。

○政府委員(山口真弘君) まず手続の問題に関連いたしましては、先ほど委員長からちよつと御質問がございましたが、私鉄、バスにつきましましては、運行ダイヤにつきましては国が運輸大臣または陸運局長の認可という形で関与いたしておる、国鉄につきましては、国鉄が公共企業体としてその性格上公共の利益を促進すべき法人でございますから、国鉄總裁のやることに一応まかして、そして国は間接的にこれを監督し指導しておるといふたてまえになつておりました。この体制自体につきましましては、国鉄の性格からいいますと、こういうことではいかにざるを得ないことじゃないか

ら、より便利な、より合理的なこたえ方がないかということも含めまして対応していきたい、このように思つておられます。

と思ひます。ただ具体的な内容につきましては、ダイヤの改正によって不便になるということでは、これはまことに申しわけないことではございまして、ダイヤは当然、国鉄あるいは私鉄の利用の方法の最も根幹的なものでございまして、したがって、これが不便になるようなことではいけないわけではございまして、国鉄が利用の家庭に合わせたダイヤをやはり組んでいただくということにしなければいけません。その際に、先ほどお話がございましたような非常に最終列車が早くなるか、あるいはその他の理由によって地域の住民が利用できないようなダイヤになるというようなことは、これはもつともよくないことではございまして、そういう点につきましては私どももいたしまして個別にも十分に指導をしてまいりたい、このように考えております。

○瀬谷英行君 具体的方法として、これは三月十五日のダイヤを見れば、その関係の地域の人たちがどういふ点が不便になるのかはつきりわかるわけですよ。そこで当然、地方自治体の代表であるとか自治体の決議であるとか、あるいは自治体の決議に基づきました陳情であるとか、あるいはその地区の組合の要望であるとか、そういう問題が、通勤者連盟の注文であるとかというものが出てくると思つております。それらの問題は、やはり一応ききましたからこれ以外ではできないというところと、そういう利用者の方からというところとをそれぞれ地域において十分にこれをくみ上げて、そして、その改正できるものはさらに再改正をするという方法をとるべきだと思つております、そういう地元の要望にこたえらるという用意があるのかどうか、その点を最後にもう一度お伺いしたいと思つております。

○政府委員(山口真弘君) その点につきまして、このダイヤ改正につきまして各地から非常に御要望が強いわけではございまして、それについて再検討をし、もし直せるものがあれば国鉄といたしまして十分に誠意をもって善処するということをするように、国鉄に対して指示をいたしました。

ところでございます。国鉄におきましても、これについて十分検討を行なつてるところでございまして。

○森中守義君 航空路線の問題ですが、大臣、政務次官も出席しておりませんので、またあらためて本格的にお尋ねする機会をできるだけ早くつくりたい。そこで、きょうは航空局長の答弁の範囲内のことで少しお尋ねしておきたいと思つております。

昨年秋の台湾追放、中国招請、このアルバニア案の決議が行なわれたまで、参議院あるいは衆議院で、中国との路線の開設が何回となく国会の場で論議されました。もちろんその段階までは、おおむね質問者と政府側の答弁は平行して終わっている。ところが、その後、今回のニクソンの北京入り後、さらに加えて一言で言うならば、国際潮流というものは非常に大きく流れを変えていた。したがって、中国が国連への復帰前の路線開設の問題は、現在とはおおよそ情勢において当然変わったものでなければならぬ。答を求めようというふうも、もつと内容のあるほうを聞き出したい。同時に、政府のほうにおかれても従前と同じような答への繰り返しでは困る。こういうことを私は大臣にもよく航空局長から説明しておいてもらわなければならない。

そこでまず、お尋ねしたいと思つております。航空界の国際機関としてICAOあるいは民間のIATAというものがあつて、最近ILOであるとか国連食糧農業機構といわれるFAOであるとか、あるいは衛生機構、いろいろな国際機関で、逐次、国連の決議にならうって自発的に台湾追放、中国招請ということが正規の機関において決定されている。こういう情勢の中に、航空機関であるICAOにおいてこういうことが議論を提起されたのか、あるいは日本政府としては問題としてIATAについては答弁を求めるのは無理か、わかりませぬけれども、少なくとも日本航空以下、国内に幾つかのIATAに加盟している航空業界があるわけですから、この辺の動向が今日

どういふ状態であるのか、まず中国並びに台湾の問題を最初にお尋ねしたい。

○政府委員(内村信行君) ただいま先生からお話があったように、いわゆる航空関係の機関がIATAというのがある。いわゆる台湾の中華航空会社、これはIATAに加盟してあります。そこで現在そのIATAの中で、中華航空会社をどう扱うかというふうなことが、どういふふうな問題になつておるかということをお尋ねいたしますが、これにつきまして私どもも、いま先生の御指摘になりましたように、そう正確にはわかつておりませんが、情報として聞きますところによりまして、IATAの内部において中華航空会社を追放するというふうな動きはさしたらないように聞いております。

それから問題は政府機関でございます。これは政府の機関といたしましては、一九四六年でございまして、ちょっと年月日を忘れましたが、いわゆるシカゴ条約というものが基本的なものでございまして、そこで民間航空機構というものを設立し、さらにその中でいろいろと条約上の義務あるいは安全業務基準等をきめております。そこで、元來、中国といふものはこのICAOの加盟国でございまして、そこでICAOにおきましても、先生御指摘のような昨年いろいろな動向のありました結果、一九七一年の十一月十一日ICAOの理事会におきまして、ICAOにおける中国代表権問題をどうするかという議論が行なわれたわけでございます。その際の決議といたしまして、大体内容を申し上げますと、理事会の権限内の事項に關しては、中華人民共和国政府を唯一の合法的な中国代表と認め、事務局長をしてこの決定を即時ICAO全加盟国に通報せしめるという趣旨の決議が行なわれたわけでございます。

ちなみに申し上げますと、中国、これは台湾の国府でございますが、一九四六年の二月の二十日にシカゴ条約の批准書を寄託いたしました。その発効時からこの締約国であつたわけでございます。

その後、若干、一時廃棄しあるいはさらに再び批准書を寄託いたしました。ずつと五四年一月一日以来締約国となつておつたわけではございませぬ。ところが、先ほど申し上げましたようないろいろな決議によりまして、いわゆる中華人民共和国政府が唯一の合法的な中国代表と認められたわけではございまして、事務局といたしましては、その決議に基づきまして、ICAO全加盟国に通報するのと同時に、その趣旨を中華人民共和国政府にも伝えたわけではございまして、ところが、先ほど申し上げましたように、このシカゴ条約と申しますのは、ICAOという国際民間航空機関への加盟と同時に、いろいろなシカゴ条約の義務も同時に生ずるわけではございまして、そこで、この中華人民共和国からは、本年の一月二十五日付でICAOの事務局長にあつてまして、書簡をもちまして、中国がシカゴ条約の受諾を明白に行なわない限り同国はICAO加盟国ではないという態度を示したわけではございまして、そこで現時点におきましては、中華人民共和国政府が今後どういふふうになるかというところはちょっと判断いたしません。現状はそういうことではございまして、そこで、これを受けましたICAOの理事会といたしましては、この北京政府からの書簡の受領に基づく事態につきまして検討を行ないました結果、書簡の受領をテイクノートする、かつ理事会のインストラクションとしてではなく今後北京政府に必要な情報を提供するということを了承したということにとどまつておるわけではございまして。

なお、ちなみに、その後それではいわゆる台北のといひますか、中国は、これはどうなつたかと申しますと、その後いわゆる必要な情報の提供等については事実問題としてそのまま引き継ぎ行なつておるといふのが現状でございます。

○森中守義君 先ほど言われましたね、理事会の権限に属する事項という、これはあれですか、総会決議を待たなくても理事会の決定ですべては決着がついたと、こういうふうな理解していいですか。それが一つと、そういう点、理事会の権限に

属する事項と申しますと、これはあれですか、総会決議を待たなくても理事会の決定ですべては決着がついたと、こういうふうな理解していいですか。それが一つと、そういう点、理事会の権限に

属してきめたことであれば、すでにもう ICAO としは意思がきまつた、ただそれに北京政府が入る、入らないという問題は、いまの御説明では将来に残されておるようですが、ICA O の意思としてきまつておる、こういうふうな理解していいのです。

それと、理事会の決定には日本政府が参加をしたのかどうか。その際の方法は、つまり全会一致の決定であったのか、あるいは挙手もしくは投票等による決定であったのか、どういふ種類の決定が行なわれたのか、その決定の手段、方法、もし、そういうものに該当する決定であった場合に日本が参加しておったとすれば、賛成したのか反対であったのかあるいは棄権であったのか、まあそういう決定に至る経過を、わかつておる範囲でけっこうですからちよつと教えていただきたい。

**○政府委員(内村信行君)** 先ほどの理事会の権限内の事項、これについてはそうつまびらかではないかもしれませんが、加盟国の代表権の問題は総会事項でございますから、総会の決議が必要であると思ひます。ただ総会は三年に一回しか開かれません。これは昨年開かれたばかりでございますので、今度の総会ではまだ開かれないかと存じます。

そのときに日本が参加をしたかどうか、これは参加をいたしております。そこで、そのときの各国の態度、これはヴォートによつたものかどうか、その方法はつまびらかではないと思ひますけれども、賛成が二十、反対が二、棄権が五というふうなことでございまして、わがほうの態度は、これは棄権をいたしております。と申しますのは、先ほど申し上げましたように、この ICA O の条約の規定と申しますのは、いささか相当技術的な面がございまして、たとえば管制区におきまして、飛行情報区におきまして管制の業務を提供するとかあるいは航空保安業務を提供するとか、そういうものもございまして、それから分担金の義務規定もございまして、そういうところで、そ

ういうふうな ICA O に加盟して、権利の行使とともにそういう義務を果たすかどうかという意向をまず当事者に聞いてみるのが至当ではないか、それを聞いてみて、当事者の意向を明らかにした上でさらに問題を検討してもいいんじゃないか、こういう意向から一応棄権をしたというものが当時の状況でございまして。

**○森中守義君** そうしますと、この場合、外務省あたりの意見を聞くんですか、あるいは内閣の意向等も聞いてこういう棄権ということになったのですか。

**○政府委員(内村信行君)** これは ICA O に対する正式代表は外務省でございます。

**○森中守義君** これは棄権ということですか。航空局長との問答を重ねても少々あれですから、大体経過がわかればまた後日の議論にいたしましょう。ただ、私から意見を言っておくならば、大体、賛成、反対、棄権という、こういう種類のうちの棄権というのはあまりつきりしない。ただ技術的な問題と言われるならば話は別ですけれども、しかし明らかに台湾開放、中国招請ということ、こういう国際的な重大な決定を受けてのことですから、単に、外務省が代表であつたにせよ、運輸省と全然話がなかつたとは言えないだらうし、いわば日本政府全体の責任における行動であつた、こういうふうには私は理解いたしません、これは後日の論議に残します。

そこで、少し話を進めますが、先ほど申し上げましたように、アルバニア案が決定をされる前とあとというのは、少なくとも潮流は非常に大きな変化を来たしている。ですから、昭和三十三年の L T 協定のころですね、このときに、当時の交渉代表団に対して中国側の日中友好協会の膠着志会長が四つの大きな提案をしております。おそらく運輸省にも記録があるでしょう。その内容は、貿易の拡大が一つ、相互に貿易事務所を開設しようというのが一つ、新聞記者の交換をやろう、そし

て民間航空の相互乗り入れ、これがいま日中間の L T 並びに継続されている、M T に移つておる日中の話し合いの一つの大きな問題になっております。つまり中国側は、昭和三十三年の段階において、民間航空の相互乗り入れをやる方ではないかというのを先方から提案されておる。これに對して当時の池田内閣は、このことをもしやるならば事実上北京政府を承認したことになる、また当時の在日米空軍の上空を中国の飛行機が入ってくるという問題は問題がある、この二つのことを理由にして不問に付して黙殺した。回答しておりません。これが、私は、これから先この問題が議論されていく際に、具体的に交渉に入っていく際、こういうふうに考へておるのです。そこで、これから日中間の問題で、いま紛糾している台湾の帰属とか、そういう外交問題は一応おくとしまして、具体的に日中のパイプをどう通していか、少なくとも国際社会の潮流にどういふ方向で日本がいくか、これを、きつめて具体的な問題になつてくると、いまの航空機の乗り入れの問題が一つ、これがどう処理されるか。いま一つは貿易の拡大、これはもうネットになるのは食肉の輸入でございます。これはもうもうだ、口蹄疫という家畜伝染病を一つの理由にして、政府及び農林省は頑強に拒んでいるわけなんです。ここで何らかの措置がとられるならば、私は貿易の拡大といふ、航空機の乗り入れといふ、日中間の問題に非常に大きな前向きの姿勢がとれるだろう、こういうことを考へるがゆゑに、しかも、ときがときでよし、運輸当局にこういうことをただしておきたい、こう思うわけなんです。

ですから、少なくとも日中間の航空機乗り入れの問題が、運輸当局の中において、あるいは国会と政府との間に議論をされ始めたのは、去年あるいはおとしという新しい話ではなくて相当古い話です。ですから、当然なこととして、中国が国連に復帰したときに、さてこれから先どうするか、日中間の航空路線をどうしようかといふこ

とが、運輸省の中に、あるいは政府の中において何らかの方策が検討されてしるべきであつたらうと、こう思ふのです。いかに私が言っているのはそつでないような言い方ですが、その後現在に至るまで、ことに今回のニクソン訪中でパン・アメリカンが二機入つた、トランズワールドが一機入つた、こういう航空界の現実を見詰めながら、日中間の航空問題、何かお考えになつたことがありませんか。これはどうも私の見當違ひか、あるいは新聞の誤報のようにも聞いています。ですがね、アルバニア案が成立した直後に、丹羽運輸大臣が事務当局に対して五項目の内容を提示して、すみやかに検討せよと、こういうことを言われたというふうに聞いています。つまり、国連での中国代表部を通じて中国側の意向を打診したかどうか、さしあたり日中政府間了解の上、民間ベースの航空商務協定を結んだらどうか、これは国交回復後政府協定に切りかえる、定期航空路協定が無理であるならば、当初は不定期便の形で相互乗り入れをはかつたらどうか、そうしていま一つは、日中間の気象情報交換の取りきめが必要であるならば高橋氣象庁長官を派遣してもよろしい、この五項目を、現在の大臣が事務当局に指示をしたというふうに聞いています。これは新聞でも、私は一、二回見ましたが、この事実がありますか。これを含めて、その後現在に至るまで何か模索されたのか、検討を加えられたのか、あるいはその過程にあるのか、その辺のところをひとつ御説明願ひたい。

**○政府委員(内村信行君)** 私もその時期その他具体的なことはちよつと念頭にいませんけれども、確かに大臣といつたしましては、これは大いに前向きにもの考へるという指示があつたことは私も覚えております。

そこでいろいろ研究もしたわけでございますけれども、何分すっかりしたチャンネルがないといふうふうなことで、いろいろと民間の情報その他から判断をしているわけでございますけれども、それで、われわれのいまの態度といたしましては、

やはり定期と不定期というものを分けて考えなければいかぬだろう。で、定期というものは、やはり本則は、政府間の協定によりまして相互乗り入れを行なうというのがやはり本則でありまして、これはやはりこの場合もそれを目ざして堅持していくべきであらう。もちろんそれに至る段階においていろいろな形もあるかもしれないが、しかし少なくとも、日中関係の正常化というものの一環といたしましてそういった協定締結というものを目ざすべきだろうというのが定期に対する考え方でありませう。

それから不定期の問題、これは必ずしも航空協定がなくても相互の政府が許可なり認可しておればこれでも入れます。これは必ずしもその国交の正常化を待たずとも、別の意味で何らかの機運が熟すればこういうことはできるのではないかと、いろいろ考えておられます。したがって、そういうふうなことをつきましては、いろいろとあらゆるチャンスを見まして不定期についてなるべくこれを前向きに検討してまいりたいというのが私も、この基本的な態度でございます。

○森中守義君　そこで、これはまあ非常にむずかしい政治問題を背景に踏まえた問答になりますから、少しく次の機会に回しておかねばいかたがなようにも思っていますけれども、ただ、いろいろなことでもいわれているのは、おそらく日本などは問題にならないで、アメリカあたりがもう先取りするのじゃないか、こういう観測が非常に強いのですね。つまり、さつき申し上げたように、ニクソン訪中の際にパンが入った、トランスワールドが入った、それからそのほかにも、ユナイテッドもアメリカンも、この五社がすでにアメリカ政府に対して中国へ乗り入れの申請をやっている。しかも、ニクソンを出迎えたのは日本で言う航空総局副局長なんかが出迎えたのです。だから、相当権威ある筋の見解等を総合すれば、記者交換及び航空機乗り入れというのはもう時間の問題だろう。しかも、パンとトランスワールドはすでにニクソンと一緒にいっていった実績を

持った。で、これがあつという間に片がつくのではないかと、中国における第四次五年計画が非常に勢いで進んでいる。そういうことを具体的に裏づけるために、イギリスから器材を買いたい。あるいはまたフランス、パキスタンも、現在では片道の乗り入れのようだけれども、これはいづれは相互乗り入れになるだろう。まあいわずに中国へというこれからの大勢というものは航空界でも非常に大きなテンポで進んでいくのではないかと。その際に、いま局長が言われる原則は原則、これはまあわかりませう。しかし、この原則を待っていただけでは、少なくともいまの佐藤政権では片がつきませんよ。これはたとえ国会における国交回復の決議にしても、これはいまにわかにならぬという可能性が必ずしも明るくない。しかも、台湾の問題にひっかかっているということになります。簡単にこれはそういう原則的なもの、基本的なものも片づくまで、それではアメリカも待とう、イギリスも待とう、フランスもパキスタンも待とうということにはならぬのじゃないか。そういう展望を一体航空局長はどういうふうに考えておられるのか。

まあ政府の態度は態度、それから何としても航空局あたりはアクションを起こさないと話が進んでいかないと、私はこう思っている。そういう意味で、なるほど政府間協定というものが非常に理想的であり、そうあるべきだと思っております。それを期待するのは、残念ながら、他の国の中国との関係が待ってくれない。その差し迫った際にどうするか、こういうことが、いまさしずめの議論として真剣に考えていかなければならない問題じゃないか、こう思うのですけれども、中国を、いくどく申し上げたようなことを一つの背景に置いて、具体的な何かお考えになることがあります。

○政府委員(内村信行君)　確かに、先生おっしゃいますように、中国をめぐる世界各国の情勢というものは、相対的に進展を示して行くことは事実で

ございます。たとえ、中国にはフランスも入っておりますし、パキスタン、それからソ連が入っております。それから英国、アメリカ等も、これに入ろうとする気配を濃厚に示しておるということは、御指摘のとおりでございます。したがって、わが国と中国というものは、地理的にも、御存じのように、隣接している国でございますから、やはり何としても交流というものが自然にあるべきものでございませうし、そういう面から見て、交通手段の確保というものは、やはり当事国同士でやるというのが一番望ましいというふうに私も考えております。

そこで、先ほど申しましたように、定期航空路につきましては、やはり何と申ししても協定というものが必要でございます。したがって、やはりそれを目ざして進んでいくということは、やはり基本的態度としてとらなければいかぬと思っております。ただ、その前段として、商務協定による方法というふうな問題もございませう。そういうこともやはりあわせて検討はしなければいかぬと思っております。

それからもう一つは不定期の問題、これは一番むしろ現実的に考え得るのは、先方様の御意見はわかりませぬけれども、やはりこちらとして考えます場合には、不定期の問題というふうなものも、先生御指摘のようにやはり大きく浮かび上がるんじゃないかというふうな気がいたします。したがって、この点につきましては、何ぶん中国のたぐいまの情勢も明らかでございます。保安施設がどうなっているか、無線電波がどうなっているかというふうなことがはつきりわかりませぬけれども、安全さえ確保できるという見通しがつけば、これはやはり積極的に行なうというチャンスを使得てそういう方法を考えていくということが必要であらうかと私も考えております。

入っている。今度上海にも延びたし、私は戦後行ったことはありませぬけれども、安全ということとは、これはもう、これこそ、技術的にどういう状況であるかということなどは、そうむずかしい問題として把握できないというのではないと思っております。問題は姿勢だと思っております。それで、そういうことを一つの理由として、先に延ばしていいということにはなりませんよ。これはやはり、やる気があれば、積極的にいろいろな情報を収集すれば、そうむずかしいこととなくとれる。

そこで、せんだって長崎の県議会で、以前参議院にいた久保君という知事がおられますが、ここではかなり大胆な意見が出されておる。つまり、台湾は中国の領土であると、こう言っている。日中国交回復はすみやかにすべきである、しかしして船舶並びに航空機の中国との接点は長崎である、こういうことで、かなり九州ではセンセーションを起している。これに誘発されたように、熊本でも、あるいは鹿児島でも、福岡でも、とにかくその航空時代、中国との航空時代はいつ来るのだ、その対応策をどうしようかという動きも非常に顕著です。おそらくそういう事情を一つ把握されておるかどうかわかりませぬけれども、正確にこれは御認識を願っておきたい。同時に、全日空あるいは日本航空あたりは、業界サイドとして、日中の航空機乗り入れに対してどういふ見解を持っておるか。新聞等では、いろいろ朝田社長がこう言ったとか、全日空の社長がどう言ったということを聞かされておりますけれども、運輸当局のほうに対して業界はどういう意向を表明しておりますか。全然その動きはないのでしょうか。その辺の経過を、局長が当事者ですから、把握されている範囲で、どういふので、お答えを願っておきたい。

○政府委員(内村信行君)　先ほどのお話の長崎県あるいは熊本県あるいは鹿児島県のお話、つまり上海あるいはそのほかのほうへ飛行機を飛ばしたい、こういうお話は、私うわさとして存じております。そういうことは、やはりそういう希望なり情勢なりが国内のいろいろ



な方面で起つておるといふ認識はございませぬ。そこで、これに対する私どもの政府の考え方、これは先ほど申し上げましたとおりでございますが、業界はどう把握しておるか、こういう問題でございます。これにつきまして、私も、正式な意向の表明は受けておりませぬ。しかし、ことばの端々とかいふふうなところから見受けられるところを見ますと、日航のほうはいたしましては、新聞の記事その他もございませぬけれども、これはやはり相互乗り入れという一日航、主としてこれは定期航空をやっている会社でございませぬから、定期航空の路線を結ぶべきである。主としてこれは首都間の定期相互乗り入れ、これが必要であらうということ、やはりこれはいろいろほかの外国からの呼びかけその他もございませぬけれども、まずそういった、何らかの協定締結によって相互乗り入れをしていくというふうなオーストリアの方法が望ましいというのが日航の意見であらうと思ひます。

全日空のほうの意見は、これは必ずしも私正確に把握しておりませぬけれども、やはりそれなりに、そういった方面の開拓ということも考えておるかと思ひます。

○森中守義君 せんだつて美濃部さんが北京に行きましたときにね、何か、日本航空が意思を伝達してほしいという依頼をしたという話などもちらちら聞くのがね、それで、かなり業界等は積極的な姿勢をとっていると。ただし現在の政治体制のもとでは無理だ、こういう認識を持っていくようですね。ですから、これはもう具体的にどういったような詰め方でいけばいいかというふうなことになると、国交の正常化を、それで政府間協定をする、これが一番理想的だけれども、さつきから申し上げるように、その時期は相当あとになるだろう。今日ただいまの問題として、遺憾ながらそのことを想定するということはやや無理ではないか。そうであるならば、臨時使話をつけるか、さもなければエールフランスから申し入れを受けている、ラングーンから上海へ、それを東京

まで延ばしたいという、これを日本政府が受けるかどうか、まあおおむねこの二点に私は尽きると思ふのでせう。ところが、日本航空の朝田社長の記者会見で、それは困る、したがってあくまでも日中共同で運航したいという、こういう姿勢をくずしてない。むしろ運輸省はそれに対してあまりコメントされてないようです。けれどもね、基本的なものが片づかなければ、時間的に待てないという問題等が現実の課題であれば、やはりチャーター便だとか、あるいはフランス航空の申し入れを受けるかということ、こういう選択を迫られるのじゃないですか。私は、いずれかが片がつけばそう乗り取りおくれをするということはないのじゃないかと、こう思ふのですよ。

で、むしろ私は、きょうこのことを、いまさらのように、日中関係がこうなつたから思ひついてという質問でもない。もう私はこの問題に取り組んだのは相当早い。いままで二、三回局長ともやりましたね。ですから、このあたりで、情勢がこういつたように大きな変化を遂げれば、何かの決断を迫られる時期になつてきたのじゃないか、こういうふうに考えてお尋ねしているわけですが、チャーター便か、あるいはフランス航空の上海から東京までを認めるか、どちらを選ばれますか。

○政府委員(内村信行君) エールフランスからの申し入れというのが、中華人民共和国からこちらへの乗り入れ、それにつきまして日航と共同運航したかどうか、こういうふうな申し入れがあるわけでございます。しかし、ちなみに考えますと、共同運航というのは、日航も向こうに乗り入れる権利がある、フランスも乗り入れる権利があるというところが前提となりまして、つまり運航ができるもの同士が共同にするということが共同運航でございます。したがって、その共同運航というものをやりますには、まずその定期の乗り入れをさしてもらうということが前提となります。したがって、この問題といたしましては、共同運航をするかどうかというのは、やはり政府間

協定によりますかあるいは商務協定によりますかは別といたしまして、何らかの形で定期を認めてもらうということが前提になってくる話であらうというふうに考えます。それがいまのお話でなかなか困難ではないかというふうなこと、これはやはり私もよくわかりませぬけれども、そう簡単にいく話でもないかと思ひます。したがって、現実の問題としてどうするかということになりまして、先生が御指摘になつた後者のほう、つまりこれは日航が全日空か、いずれにせよ何らかの臨時便的なものによりまして間をつなぐチャータンをつくるということがやはり望ましいだろうというふうには私に考えております。

○森中守義君 大体一通りの御意向はわかりましたかね。やはり問題は、ある程度事実を踏まえた上で話をしませんとあまりうまくないので、どちらにしても、臨時便であらうとエールフランスの問題であらうと、ベストでなくてベターですよ、これはそうするよりしよがない。

そこで、四月十五日から五月十五日まで一カ月間、ことしの広州の交易会がありますよ。これで日本の参加人員が二千七十名、相当大がかりな代表団が行きます。こういうふうな場合に、さつき私がちょっと申し上げましたね、三十九年の四大提案、これは当時のIT協定を中心とした話なんです。幸いに航空界に關係をされていた岡崎さんがいまMTの代表になつています。そこで、まずは局議で、あるいは省議で、閣議でこの辺の話を通して、MT代表あたりがこのことを託したらどうですか。もうきわめて具体的な方法。同時に、日本航空でよし全日航でよし、中国に一本代表を派遣してごらんない。ただ、四月十五日一五月十五日、二千七十名、やや時間的に差し迫つていますから、こういう短期間の間にこの種の措置がとれるかどうか。まあしかし、私はある程度運輸省の意思がきまらぬ政府全体の意思がきまるならば前向きに話していくのではないかと。むしろ四大提案の中の一つである乗り入れに対して、池田内閣が、さつき申し上げた二つの理由で全然こ

れを取り上げなかつた、はなはだ心証を害しているようにすけれどもね。しかし今回のフランス航空を上海から日本まで延ばそうということについては、これも新聞の報道ですけれどもね、他からも二、三聞いたことがありますが、おおむね中国側もそのことには同意を与えている、こういう感触が非常に強い。そこで、それよりも臨時便を選択するというならば、やや中国側の感触が、フランス航空を一つ中に置いて、つかめていくわけですからね。岡崎さんあたりの骨折、それにかに業界の代表が行く、あるいは国交がないといいながら政府代表等が何かの方法で出ていくとか、あるいはニューヨークの國運代表部にこのことの工作に行くという、こういう幾つかの方法を講じておけば、まあ私は四月十五日の交易会には、うまくいけば間に合ふんじゃないかというふうな気がするんですが、おやりになる意思がありますか。

○政府委員(内村信行君) 先ほど申し上げましたように、少なくとも私も運輸省といたしましては大臣以下非常に前向きの姿勢で取り組んでおるわけでございます。したがって、いまの、その広州交易会でございますか、これに関する御意見も、きわめて示唆に富む御意見と拝聴いたしました。したがって、それが広州交易会の参加者の間で、チャーター便で行こうではないかというふうなことで、チャーターしていただけるというふうな御意向が出ますれば、これは日航か全日空か存じませぬけれども、当然航空会社としても、これを受けて立つ準備はあると思ひます。そういうことです。まあ、どういふ方法が一番適當か存じませぬけれども、私どもとしてはできるだけこれを前向きに処理してまいりたいというふうなことを考えております。

○森中守義君 これはあと、また次の機会に少しお尋ねするようになりますが、まあ、いまのことを前向きに検討するといふお答えですから、いい結果が得られるであらうということを期待します。

そこで具体的に——きょうこれで終わります  
が、まあ、できるだけ来週あるいは次の週ぐらい  
の委員会でまことにまとまったものを報告して  
もらいたい。まあ、単なる報告でなくて、そのこと  
が実働に移れるように、さっそく明日でも局議を  
開いてみたらどうですか。省議を開いてみたらど  
うです。それで大臣にもとくと具体的に——広州  
交易会一カ月間二千七十名行くには、やっぱり四  
月の十日あるいはその前ぐらいから皆さん出発さ  
れるんでしょうから、相なるべくはそれに間に合  
うように——一月ありませんよ、非常に差し迫っ  
た日限ではあるけれども、最大限これでやってみ  
る。これで私もし実現を見るところならば非常  
に大きな前進である。まあ将来における日中間の  
航空問題については、ある種の段階まで問題の処  
理はできたというように考える。前向きというお  
答えでもけっこうですけれどもね。いまま言う  
ように、ちょっとたたみかけるように悪いけれど  
も、そういう方法をおとりになるかどうか、最後  
にお答えを願いたい。

○政府委員(内村信行君) 私どもの前向きの姿勢  
は変わりません。ただ、おっしゃる通りに、四月  
十五日からですと相当期限も切迫しておりますの  
で、自信を持ってこれでやりますとお答えはでき  
かねますけれども、その方向で検討させていただ  
きたいというふうに考えます。

○森中守義君 これは私も、こう言いながら自信  
があるわけじゃない。むしろ当事者である局長  
に、軽々に、やりますということは言えないと思  
うけれども、これはやっぱり努力ですよ。こうい  
う努力が積み上げられていきまないと、よしんば  
これがもし不成功に終わったとしても、これはや  
はり政府の姿勢として、航空界の姿勢として一歩  
前に進めたことになる。そこに私は価値があると  
思う。ですから、あんなに前向きにするといい  
おきながら何もできなかったじゃないか、そうい  
うことは絶対言いませんよ。それが私はやはり問  
題を詰めていく、前向きに進めていく具体的な方  
法じゃないかということなので、精力的に、これ

はひとつ、さっそく大臣と相談してもらって、  
相なるべくは実現をするように、ぜひひとつ御配  
慮をお願いをして、もっとたくさんありますけれ  
ども、きょうはこれで、日中問題の一つの中身た  
けお尋ねをして、質問を終わります。重ねてひと  
つ、真剣にやるならやるということをお答弁して  
もらいたい。

○政府委員(内村信行君) きわめて示唆に富むお  
考えでございます。大臣にもよく話をいたしましたし  
て進めます。

○委員長(木村睦男君) 他に御発言もなければ、  
本日の調査はこの程度にとどめておきます。  
本日はこれにて散会いたします。  
午後四時二十分散会

二月四日本委員会に左の案件を付託された。  
一、九州新幹線の鹿児島までの早期実現に関する  
請願(第四七号)  
一、関西新国際空港建設反対に関する請願(第一  
七七号)

第四七号 昭和四十七年一月十一日受理  
九州新幹線の鹿児島までの早期実現に関する請願  
請願者 鹿児島市山下町一四ノ五〇鹿児島島  
県議会議長 佐多宗一

紹介議員 柴立 芳文君  
国は、昭和四十六年度において、福岡—鹿児島間  
の国鉄九州新幹線を全国新幹線鉄道整備法に基づ  
く基本計画で決定、四十七年度の整備計画の調査  
対象とし、その必要な財源措置を講ぜられたい。

理由  
九州地域は、こんご東南アジア等諸地域との交流  
の拠点として、その開発が期待されており、ま  
た、この地域の開発促進は、わが国における産業  
及び人口の大都市への過度の集中を是正し、国土  
の均衡ある発展を図るうえからもきわめて緊要で  
ある。特に、この地域の開発と近く復帰する沖縄  
の経済開発を図るためには、本土と結ぶ陸海空の

一貫した高速交通体系を整備することが急務であ  
る。

第一七七号 昭和四十七年一月二十六日受理  
関西新国際空港建設反対に関する請願(三通)  
請願者 兵庫県高砂市高砂町朝日一丁目  
東播地方労働組合連合会内 東播  
公害対策会議内 猪俣節二外四名  
紹介議員 佐野 芳雄君

理由  
兵庫県明石沖(高砂沖)を建設予定地として計画が  
すすめられている「関西新国際空港」については、  
地域住民の立場から反対であるから、建設計画を  
中心するよう図らう。

一、航空機の発着時、上空旋回中、地上における  
エンジン調整等から発生する騒音公害によつて  
周辺地域住民の生活環境をいぢりしく破壊す  
る。  
二、周辺地域は、現在、電力、鉄鋼、石油、化学  
工場等の群集地帯であり、各工場の排出ガスに  
よる大気汚染が住民の健康状態に重大な影響を  
及ぼしているのに、このうえ、無数の大型航空  
機の飛行がひんぱんになるとそれらの航空機か  
らの排気ガスによつて大気汚染が一層助成され  
周辺地域住民の生命の維持をおびやかすよう  
なる。

三、周辺地域は播磨工業地帯であり、万一、航空  
機事故が発生すれば大惨事になることは必至で  
あり、また連日そうした不安におびえながらの  
生活を強いられるのは生活権をいぢりしく侵  
害されることである。  
四、瀬戸内海は工業地帯からの工場廃水で汚染さ  
れ自然環境が破壊されており、沿岸漁業関係者  
に重大な影響を与えている。このうえ、計画に  
あるような空港建設が実現すれば、潮流に変化  
をきたし、海洋資源に大きな影響を及ぼし、沿  
岸漁業関係者の生活権に決定的な打撃を与え  
る。  
五、空港建設のために必要な埋立て用土砂等の採

取によつて自然環境は破壊され、採取跡の災害  
発生の可能性もあり、自然とともに歩まねばな  
らない人間本来の生存権に重大な悪影響を及ぼ  
す。

二月十日予備審査のため、本委員会に左の案件を  
付託された。  
一、北海道開発のためにする港湾工事に関する  
法律の一部を改正する法律案  
北海道開発のためにする港湾工事に関する法  
律の一部を改正する法律案  
北海道開発のためにする港湾工事に関する法  
律の一部を改正する法律案

北海道開発のためにする港湾工事に関する法律  
(昭和二十六年法律第七十三号)の一部を次のよう  
に改正する。  
第二条第一項中「全額を」と「十分の九・五を、港  
湾管理者がその十分の〇・五をそれぞれ」に改め  
る。

附則  
(施行期日等)  
1 この法律は、昭和四十七年四月一日から施行  
する。  
2 改正前の第二条第一項の規定に基づき国がそ  
の全額を負担することとした港湾工事の費用に  
係る負担金で昭和四十六年度の予算に係るもの  
(昭和四十七年度以降に繰り越されたものを含  
む)については、国の負担割合については、なお  
従前の例による。  
(離島振興法の一部改正)

3 離島振興法(昭和二十八年法律第七十二号)の  
一部を次のように改正する。  
別表(一)地方港湾の項中「港湾管理者」の下に  
「(北海道にあつては、港湾管理者又は国)」を加  
える。  
(特定港湾施設整備特別措置法の一部改正)

4 特定港湾施設整備特別措置法(昭和三十四年

法律第六十七号の一部を次のように改正する。

第四條第一項中「北海道の重要港湾を除く。以下この条において同じ。」を削り、「第四十二條第一項本文の下に「又は北海道開発のためにする港湾工事に関する法律第三條第一項において準用する同法第二條第一項を、十分の五」の下に「北海道の重要港湾については、十分の五」を加え、同條第二項第一号中「重要港湾の下に「北海道の重要港湾を除く。」を加え、同項第二号中「十分の一」を十分の一・四五に改める。

5 沖繩振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第三百三十一号)の一部を次のように改正する。附則第十二條中「第四條第一項中「北海道の下に「及び沖繩県を加え」を「第四條第一項中「重要港湾において」を「重要港湾(沖繩県の重要港湾を除く。以下この条において同じ。))において」に改め」に改める。

二月十八日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案  
案

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案  
日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案  
日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)の一部を次のように改正する。

第一條中「鉄道新線の建設」を「鉄道の建設等」に改め、「審与する」の下に「とともに、大都市の機能の維持及び増進に資する」を加える。  
第八條中「六人」を「七人」に改める。  
第九條第五項中「総裁を通じて」を削る。  
第十二條中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、同号の次に次の一号を加える。  
三 第十九條第一項第四号に定める鉄道施設若

しくは軌道施設に係る地方鉄道業者若しくは軌道経営者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

第十二條第五号中「日本国有鉄道」の下に「若しくは第十九條第一項第四号に定める鉄道施設若しくは軌道施設に係る地方鉄道若しくは軌道」を加え、「その者」を「これらの者」に改め、同條第六号中「前二号」を「前三号」に改める。  
第十九條第一項第一号中「鉄道新線」を「国鉄新線」に改め、同項中第四号を第六号とし、第三号の次に次の二号を加える。

四 運輸省令で定める規格を有する地方鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設で大都市圏(政令で定める大都市及びその周辺の地域をいう。以下同じ)内に存するものの建設及び政令で定める大規模な改良(以下「大改良」という)を行なうこと。  
五 前号の規定により建設又は大改良をした鉄道施設又は軌道施設を当該地方鉄道又は軌道に係る地方鉄道業者又は軌道経営者に譲渡すること。

第十九條第二項ただし書中「鉄道新線」を「国鉄新線」に改める。  
第二十條の見出しを「(国鉄新線の基本計画)」に改める。  
第二十一條の見出しを「(国鉄新線の工事实施計画)」に改める。  
第二十二條中「鉄道新線」を「国鉄新線」に改め、同條の次に次の一条を加える。  
第二十二條之二 第十九條第一項第四号に定める鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良に係る地方鉄道法(大正八年法律五十二号)第十三條第一項又は軌道法(大正十年法律第七十六号)第五條第一項の規定による工事施行の認可を受けた地方鉄道業者又は軌道経営者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が当該

鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良を行なうよう申し出ることが出来る。  
2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた場合において、当該建設又は大改良が大都市圏における輸送力の増強のため緊急に必要であり、かつ、公団が行なうことが適当であると認めるときは、工事实施計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。  
3 前項の工事实施計画は、当該建設又は大改良に係る地方鉄道法第十三條第一項又は軌道法第五條第一項の規定による工事施行の認可に適合するものでなければならぬ。  
4 運輸大臣は、新住宅市街地開発法(昭和三十八年法律第三十四号)による新住宅市街地開発事業の事業地内又は土地区画整理法(昭和二十九年法律第九十九号)による土地区画整理事業の施行地区内に存する鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良について第二項の工事实施計画を定め、又は変更しようとする場合において、これらの事業により開発され、又は造成される市街地の居住者のための輸送力を当該建設又は大改良により確保するため当該鉄道施設又は軌道施設に係る工事の施行とこれらの事業の施行とを調整する必要があるときは、建設大臣の意見をきかなければならぬ。  
5 第二項の規定による指示があつたときは、公団が当該建設又は大改良を行なうものとし、かつ、公団及び当該地方鉄道業者又は軌道経営者は、当該建設又は大改良の実施の方法及び軌道施設又は軌道施設の譲渡又は引渡しについて協議しなければならない。  
第二十三條第二項中「前項本文」を「第一項本文」に、「又は譲渡しよう」を「若しくは譲渡し、又は前項の規定により鉄道施設若しくは軌道施設を譲渡し、若しくは引き渡そう」に、「又は譲渡価額を、譲渡価額又は引渡価額」に改め、同項を同條第三項とし、同條第一項の次に次の一項を加える。

2 公団は、政令で定めるところにより、地方鉄道業者又は軌道経営者に対し、有償で、第十九條第一項第四号の規定により建設した鉄道施設若しくは軌道施設を譲渡し、又は同号の規定により大改良をした鉄道施設若しくは軌道施設を譲渡し、若しくは引き渡すものとする。  
第二十六條第二項中「あらかじめ」の下に「第十九條第一項第四号及び第五号の業務に係る部分を除き」を加える。  
第三十七條中「業務」の下に「(第十九條第一項第四号及び第五号に掲げるものを除く。)」を加える。  
第三十九條第一号中「第二十三條第二項」を「第二十三條第三項」に改め、同條第二号の次に次の一号を加える。  
二の二 第二十二條の第二項の工事实施計画を定め、又は変更しようとするとき。

附則  
(施行期日)  
1 この法律は、昭和四十七年四月一日から施行する。  
(鉄道敷設法の一部改正)  
2 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。  
第三條中「並日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団ノ鉄道施設ノ建設(日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第十九條第一項第四号ノ規定ニ依リスルモノヲ除ク)」に改める。  
(土地収用法の一部改正)  
3 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。  
第三條第七号の二中「鉄道」の下に「又は軌道」を加える。  
(運輸省設置法の一部改正)  
4 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五百五十七号)の一部を次のように改正する。  
第二十七條第一項第五号中「こと」の下に「第

第十部 運輸委員会会議録第二号 昭和四十七年三月七日【参議院】

一九

八号の三に掲げるものを除く。をを加え、同項第八号の二の次に次の一号を加える。  
八の三 日本鉄道建設公団が行なう地方鉄道及び軌道の用に供する施設の建設及び改良に関すること。

第三十八条第二項の表鉄道建設審議会の項中「並びに日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団の鉄道施設の建設(日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第十九条第一項第四号の規定によりするものを除く。)」に改める。

二月十八日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、交通料金の値上げに反対に関する請願(第三二二号)(第三一三三号)(第三一四四号)(第三一五五号)(第三一七号)(第三一八号)(第三一九号)(第三二〇号)(第三二二号)(第三二二二号)(第三二三四号)(第三二五五号)(第三二六号)(第三二七号)

第三二二号 昭和四十七年二月七日受理  
交通料金の値上げ反対に関する請願(三二通)

請願者 東京都世田谷区駒沢四ノ二三ノ二

紹介議員 伊部 真君

国鉄、営団地下鉄、大手九社私鉄、バスの交通料金の値上げが申請されているが、公共性の強いこれらの値上げは、郵便・電話・医療費等公共料金の値上げと相まって、最近の物価値上げに拍車をかけ、国民の家計が著しく圧迫されるので、絶対に反対されたい。

第三二三号 昭和四十七年二月七日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願(十一通)

請願者 東京都世田谷区梅丘二ノ二三ノ三

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二四号 昭和四十七年二月七日受理  
交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区宮坂三ノ一四ノ三

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三一五号 昭和四十七年二月七日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都調布市国領町二ノ四ノ一

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三一七号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願(三二通)

請願者 東京都世田谷区砧六ノ三四ノ二

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三一八号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区下馬二ノ二〇ノ一

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三一九号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都調布市緑ヶ丘二ノ二五 小崎キヨ外二十九名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二〇号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区豪徳寺一ノ一五ノ九 三木博外二十九名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二二号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区北島山三ノ一ノ一

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二三号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都調布市国領町五ノ三〇ノ二

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二三号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都日野市日野台二ノ六ノ六

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二四号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区大蔵三ノ四ノ四〇

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二五号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区太子堂二ノ七ノ二

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二六号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区豪徳寺一ノ一五ノ九 三木博外二十九名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

請願者 東京都世田谷区下馬二ノ三三ノ三  
ノ二〇二 高根邦夫外二十九名  
紹介議員 星野 力君  
この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三二七号 昭和四十七年二月八日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都狛江市和泉一、八一六 平田晋一外二十九名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

二月十九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

道路運送車両法の一部を改正する法律案

道路運送車両法の一部を改正する法律案

道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)の一部を次のように改正する。

- 目次中「第五章 道路運送車両の検査(第五十八條-第七十六條)」を「第五章 道路運送車両の検査(第五十八條-第七十六條)」
- 第一章の二 軽自動車検査協会
- 第一節 総則(第七十六條の二-第七十六條の八)
- 第二節 設立(第七十六條の九-第七十六條の十四)
- 第三節 管理(第七十六條の十五-第七十六條の二十六) に改める。
- 第四節 業務(第七十六條の二十七-第七十六條の三十一)
- 第五節 財務及び会計(第七十六條の三十二-第七十六條の三十八)
- 第六節 監督(第七十六條の三十九-第七十六條の四十一)
- 第七節 補則(第七十六條の四十一-第七十六條の四十二)

第五十八条第一項「軽自動車」を「運輸省令で定める軽自動車(以下「検査対象外軽自動車」という。))に改める。

第五十九条第一項中「自動車(二輪の小型自動車を除く。))」を「第四条に規定する自動車に改め、指定を受けていない」の下に「検査対象外軽自動車以外の軽自動車(以下「検査対象軽自動車」という。若しくはを加え、同条第二項中「新規検査」の下に「検査対象軽自動車及び」を加える。

第六十条中「二輪の小型自動車」を「検査対象軽自動車及び二輪の小型自動車」に改める。

第六十一条第一項中「家用自動車」の下に「であつて、検査対象軽自動車以外のもの」を加える。

第六十二条第一項中「指定を受けた」の下に「検査対象軽自動車若しくは」を加える。

第六十三条第一項中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車に改め、同条第二項中「及び車両番号の指定を受けた」を「並びに車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車及び」に、「又は軽自動車」を「又は検査対象外軽自動車」に改め、同条第五項及び第六項中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改める。

第六十四条第一項中「指定を受けた」の下に「検査対象軽自動車若しくは」を加える。

第七十条中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改める。

第七十一条第一項中「自動車(二輪の小型自動車を除く。))」を「第四条に規定する自動車に改め、「指定を受けていない」の下に「検査対象軽自動車若しくは」を加え、同条第六項中「第六十条第一項」を「第六十条第一項後段の規定は、第四項の規定について適用があるものとし、同条第二項」に改める。

第七十二条第一項中「二輪の小型自動車」にあつては、「検査対象自動車」にあつては「軽自動車検査ファイル」、二輪の小型自動車にあつては「軽自動車検査ファイル」に改め、同条第二項中「二輪自動車検査ファイル」を「軽自動車検査ファイル及び二輪自動車検査ファイル」に改める。

第七十三条第一項中「二輪の小型自動車」を「検査対象自動車及び二輪の小型自動車」に、「その後面の見易い」を「運輸省令で定める」に改め、同条第二項中「規定は」の下に「検査対象軽自動車及び」を加える。

第七十四条第一項中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(軽自動車検査協会の検査等)  
第七十四条の二 運輸大臣は、次章の規定により軽自動車検査協会が設立されたときは、軽自動車検査協会に、この章に規定する自動車の検査に関する事務(第六十一条の二及び第六十三条第一項の規定による事務を除く。)であつて軽自動車に係るもの(以下「軽自動車の検査事務」という。)を行なわせるものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により軽自動車検査協会に軽自動車の検査事務を行なわせるときは、軽自動車検査協会が当該事務を開始する日及び当該事務を行なう事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

3 運輸大臣は、軽自動車検査協会が天災その他の事由により軽自動車の検査事務を円滑に処理することが困難となつた場合において必要があるとき、認めるときは、軽自動車の検査事務を自らも行なうことができる。

4 運輸大臣は、前項の規定により軽自動車の検査事務を行なうこととし、又は同項の規定により行なつてゐる軽自動車の検査事務を行なわないうこととするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

5 第一項の規定により軽自動車検査協会に軽自動車の検査事務を行なわせる場合又は運輸大臣が第三項の規定により軽自動車の検査事務を行なうこととし、若しくは同項の規定により行なつてゐる軽自動車の検査事務を行なわないうこととする場合における軽自動車の検査事務の引継ぎに関する所要の事項及び軽自動車の検査に關する申請、手数料の納付その他の手続に關する

所要の経過措置は、運輸省令で定める。

第七十四条の三 軽自動車検査協会が行なう軽自動車の検査事務に關してこの章(第六十一条の二、第六十三条第一項及び第七十四条から次条までを除く。)規定を適用する場合においては、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは、「軽自動車検査協会」とする。

第五章の次に次の一章を加える。

第五節 軽自動車検査協会

第一節 総則

(目的)  
第七十六条の二 軽自動車検査協会は、軽自動車の安全性を確保するため軽自動車の検査事務を行ない、あわせてこれに關連する事務を行なうことを目的とする。

(法人格)  
第七十六条の三 軽自動車検査協会(以下「協会」という。))は、法人とする。

(数)  
第七十六条の四 協会は、一を限り、設立されるものとする。

(資本金)  
第七十六条の五 協会の資本金は、一億五千万円とし、政府がその全額を出資する。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、協会に追加して出資することができる。

3 協会は、前項の規定による政府の出資があつたときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

(名称)  
第七十六条の六 協会は、その名称中に「軽自動車検査協会」という文字を用いなければならない。

2 協会でない者は、その名称中に「軽自動車検査協会」という文字を用いてはならない。

(登記)  
第七十六条の七 協会は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に對抗することができない。

(民法の準用)  
第七十六条の八 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、協会について準用する。

第二節 設立

(発起人)  
第七十六条の九 協会を設立するには、自動車の安全性の確保について学識経験を有する者七人以上が発起人となることを必要とする。

(設立の認可等)  
第七十六条の十 発起人は、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

2 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第七十六条の十一 運輸大臣は、前条第一項の規定による認可の申請があつた場合において、申請の内容が次の各号の一に該當せず、かつ、その業務が健全に行なわれ、軽自動車の安全性の確保に寄与することが確実であると認められるときは、設立の認可をしなければならない。

一 設立の手續又は定款若しくは事業計画書の内容が法令に違反するとき。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載があり、又は記載すべき事項の記載が欠けているとき。

第七十六条の十二 運輸大臣は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、協会の理事長となるべき者及び監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長となるべき者及び監事となるべき者は、協会の成立の時に於いて、それぞれ第七十六条の十八第一項の規定により理事長及び監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)

第七十六条の十三 前条第一項の規定により理事長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を理事長となるべき者に引き継ぎなければならない。

2 理事長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府に対し、第七十六条の五第一項の規定による出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第七十六条の十四 理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 協会は、設立の登記をすることによつて成立する。

第三節 管理

(定款記載事項)

第七十六条の十五 協会の定款には、次の事項を記載しなければならない。

- 一 目的
  - 二 名称
  - 三 事務所所在地
  - 四 役員に関する事項
  - 五 業務及びその執行に関する事項
  - 六 財務及び会計に関する事項
  - 七 定款の変更に関する事項
  - 八 公告の方法
- 2 協会の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員)

第七十六条の十六 協会に、役員として、理事長一人、理事四人以内及び監事一人を置く。

(役員職務及び権限)

第七十六条の十七 理事長は、協会を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところより、理事長を補佐して協会の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

3 監事は、協会の業務を監査する。

(役員任命)

第七十六条の十八 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員任期)

第七十六条の十九 役員任期は、三年とする。ただし、補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることが出来る。

(役員欠格事項)

第七十六条の二十 次の各号の一に該当する者は、役員となることが出来ない。

- 一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)
- 二 自動車若しくは自動車の部品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)
- 三 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)

(役員解任)

第七十六条の二十一 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

- 一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき
- 二 職務上の義務違反があるとき
- 3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第七十六条の二十二 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第七十六条の二十三 協会と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が協会を代表する。

(職員の任命)

第七十六条の二十四 協会の職員は、理事長が任命する。

(職員の兼職禁止)

第七十六条の二十五 職員は、自動車若しくは自動車の部品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を経営し、これらの事業の業務に従事し、又はこれらの事業を経営する者の団体の役員若しくは職員となつてはならない。

(役員及び職員の公務員たる性質)  
第七十六条の二十六 役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第四節 業務

第七十六条の二十七 協会は、第七十六条の二の目的を達成するため、次の業務を行なう。

- 一 軽自動車の検査事務
- 二 検査対象軽自動車に係る自動車重量税の納付の確認及び税額の認定の事務
- 三 検査対象軽自動車に係る軽自動車税の納付の確認の事務
- 四 検査対象軽自動車に係る自動車損害賠償責任保険の契約又は自動車損害賠償責任共済の契約の締結の確認の事務
- 五 前各号の業務に附帯する業務
- 六 前各号に掲げるものほか、第七十六条の二の目的を達成するために必要な業務

2 協会は、前項第六号に掲げる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ない。

(業務方法書)

第七十六条の二十八 協会は、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(軽自動車の検査事務の開始等の届出)

第七十六条の二十九 協会は、軽自動車の検査事務を開始する際、当該事務を開始する日及び当該事務を行なう事務所所在地を運輸大臣に届け出なければならない。協会が軽自動車の検査事務を行なう事務所所在地を変更しようとするときも、同様とする。

(検査事務規程)

第七十六条の三十 協会は、軽自動車の検査事務の開始前に、軽自動車の検査事務の実施に関する規程(以下「検査事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした検査事務規程が軽自動車の検査事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その検査事務規程を変更すべきことを命ずることが出来る。

3 検査事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

(軽自動車の検査設備)

第七十六条の三十一 協会は、軽自動車の検査事務を行なう事務所ごとに、運輸省令で定める基準に適合する検査設備を備え、かつ、これを当該基準に適合するように維持しなければならない。

(軽自動車検査員)

第七十六条の三十二 協会は、軽自動車の検査事務を行なう場合において、軽自動車保安基準

に適合するかどうかの判定に関する業務については、軽自動車検査員に行なわせなければならない。

2 軽自動車検査員は、自動車の検査について運輸省令で定める一定の実務の経験その他の要件を備える者のうちから、選任しなければならない。

3 協会は、軽自動車検査員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。これを變更したときも、同様とする。

4 運輸大臣は、軽自動車検査員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは検査事務規程に違反する行為をしたとき、又は軽自動車の検査事務に著しく不適当な行為をしたときは、協会に対し、軽自動車検査員の解任を命ずることができる。

5 前項、第八十八条又は第九十四条の第四項の規定による命令により軽自動車検査員、検査主任者又は自動車検査員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、軽自動車検査員となることできない。

第五節 財務及び会計  
(事業年度)  
第七十六条の三十三 協会の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(予算等の認可)  
第七十六条の三十四 協会は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)  
第七十六条の三十五 協会は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 協会は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに、予算の区分に従い作成した当該事業年度の決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(借入金)  
第七十六条の三十六 協会は、資金の借入れ(借換を含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)  
第七十六条の三十七 協会は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)  
第七十六条の三十八 この法律に規定するもののほか、協会の財務及び会計に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六節 監督  
(監督命令)  
第七十六条の三十九 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、協会に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることが出来る。

(報告及び検査)  
第七十六条の四十 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、協会に対しその業務に関し報告をさせ、又はその職員に、協会の事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする場合においては、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第七節 補則  
(解散)  
第七十六条の四十一 協会の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)  
第七十六条の四十二 運輸大臣は、次の各号に掲げる場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第七十六条の二十七第二項、第七十六条の二十八第一項、第七十六条の三十四又は第七十六条の三十六の認可をしようとするとき。  
二 第七十六条の三十五第一項又は第七十六条の三十七の承認をしようとするとき。  
三 第七十六条の三十八の運輸省令を定めようとするとき。

第八十六条第二項中「第八十八条を」第七十六条の三十二第四項、第八十八条に改め、「命令により」の下に「軽自動車検査員」を加える。  
第九十四条の第四第五項中「前項」の下に「第七十六条の三十二第四項」を、「自動車検査員」の下に「軽自動車検査員」を加える。

第九十四条の五第一項中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改め、同条第四項中「運輸大臣」の下に「第七十四条の三の規定の適用があるときは、協会」を加える。  
第九十四条の七中「明治四十年法律第四十五号」を加える。

第九十五条中「明治二十九年法律第八十九号」を削る。  
第九十七条の二第二項中「運輸大臣」の下に「第七十四条の三の規定の適用があるときは、協会」を加える。

第九十七条の三(見出しを含む。)中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改め、同条第二項後段を削る。  
第九十七条の四第一項中「運輸大臣」の下に「第七十四条の三の規定の適用があるときは、協会」を加える。

第九十二条第一項の表以外の部分中「手数料を」の

下に「(国(同表第七号又は第八号に掲げる者が協会にその申請をする場合には、協会)に」を加え、同条第二項中「納付は」の下に「協会に納める場合を除き」を加え、同条に次の一項を加える。  
3 第一項の手数料で協会に納められたものは、協会の収入とする。

第三百三条の次に次の一項を加える。  
(協会がした処分に係る審査請求)  
第三百三条の二 協会がした軽自動車の検査事務に係る処分不服がある者は、運輸大臣に対し行政不服審査法による審査請求をすることが出来る。

第二百五条第二項中「第七十四条第一項」の下に「第七十四条の二」を加える。  
第九十九条第九号を第十号とし、第八号を第九号とし、第七号を第八号とし、第六号の次に次の一項を加える。

七 第七十六条の四十第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者  
第九十九条に次の一項を加える。  
2 第七十六条の四十第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をした協会の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第九十条第一号中「第七十一条第八項において準用する場合を含む。」の下に「第七十六条の六第二項」を加える。  
第九十一条中「前条まで」の下に「第九十九条第一項第七号及び同条第二項を除く。」を加える。

第九十二条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。  
次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした協会の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 第五章の二の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。  
二 第七十六条の七第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第七十六条の二十七第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、昭和四十八年十月一日から施行する。ただし、目次の改正規定、第七十四条の次に二条を加える改正規定、第五章の次に一章を加える改正規定、第九十四条の七、第九十五条、第九十五条及び第九十九条から第一百二十二条までの改正規定並びに次条第五項、附則第三条、附則第七條(地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第六百九十九条の三第三項及び第六百九十九条の十一第一項の改正に係る部分を除く)及び附則第九條から附則第十三条までの規定は、公布の日から施行する。

(経過措置)

第二条 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の道路運送車両法(以下「旧法」という。)第九十七条の三第一項の規定による使用の届出をして検査対象軽自動車については、当該検査対象軽自動車について最初に使用の届出があつた日からこの法律の施行の日までの期間に応じ、この法律の施行の日から起算して二年をこえない範囲内において政令で定める日まで、この法律による改正後の道路運送車両法(以下「新法」という。)第五章の規定による検査を受け、新法第六十六条第一項の規定による自動車検査証を備え付け、及び検査標章を表示し、並びに新法第七十三条第一項の規定による車両番号標及び車両番号を表示することを要しない。ただし、新法第六十条第一項の規定により自動車検査証の交付を受けた後においては、この限りでない。

2 前項の規定により新法第七十三条第一項の規定による車両番号標を表示しない検査対象軽自動車については、当該自動車を検査対象外軽自動車とみなして新法第九十七条の三(同条の規定に違反する行為に対する罰則を含む)の規定を適用する。

3 第一項に規定する検査対象軽自動車の使用者が同項の政令で定める日以前に新法第五十九条の規定による新規検査を受けようとする場合において、当該検査対象軽自動車に係る保安基準適合証を提出したときは、同条の規定の適用については、当該検査対象軽自動車は、運輸大臣(新法第七十四条の三の規定の適用があるときは、協会)に対する提示があり、かつ、保安基準に適合するものとみなす。

4 運輸大臣(新法第七十四条の三の規定の適用があるときは、協会)は、検査対象軽自動車については、当分の間、政令で定めるところにより、軽自動車検査記録簿を備え、これに新法第七十二条第一項に規定する事項を記録することができる。

5 運輸大臣は、この法律の施行前においても、旧法第七十五条第一項及び第二項の規定の例により検査対象軽自動車をその型式について指定することができるものとする。この場合には、同条第三項及び第四項、旧法第百条、第百二条及び第百三条並びに新法第百二条第二項の規定の適用があるものとする。

第三条 新法第七十六条の六第二項の規定の施行の際現にその名称中に軽自動車検査協会という文字を用いている者については、同項の規定は、同項の規定の施行後六月間は、適用しない。

2 協会の最初の事業年度は、新法第七十六条の三十三の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

3 協会の最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、新法第七十六条の三十四中「当該事業年度の開始前」とあるのは、「協会の成立後遅滞なく」とする。

第四条 前二条に規定するもののほか、この法律の施行に必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

第五条 自動車損害賠償保障法の一部改正(自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律

第九十七号)の一部を次のように改正する。

第九條第一項中「当該行政庁」の下に「同法第七十四条の三の規定の適用があるときは、軽自動車検査協会。次項において同じ。」を加え、同条第二項中「軽自動車」を「道路運送車両法第五十八条第一項に規定する検査対象外軽自動車」に改める。

第九條の二第二項、第九條の三、第十條の二第一項及び第三項並びに第五十四條の八第二項中「軽自動車」を「検査対象外軽自動車」に改める。

(自動車損害賠償保障法の一部改正に伴う経過措置)

第六條 この法律の施行の際現に旧法第九十七條の三第一項の規定による使用の届出をして検査対象軽自動車に附則第二條第一項の規定により検査標章を表示しないものについては、当該自動車を検査対象外軽自動車とみなして前条の規定による改正後の自動車損害賠償保障法第九條の二(同法第五十四條の七において準用する場合を含む)及び第九條の三(同法第五十四條の八第三項において準用する場合を含む)(これらの規定に違反する行為に対する罰則を含む)並びに第五十四條の八第二項の規定を適用する。

(地方税法の一部改正)

第七條 地方税法の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第三号中「及び日本万国博覧会記念協会」を「日本万国博覧会記念協会及び軽自動車検査協会」に改める。

第七十三條の四第一項第十八号の次に次の一号を加える。

十八の二 軽自動車検査協会が直接道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第七十六條の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する不動産

第七十五條第三項中(昭和二十六年法律第八十五号)を削る。

第三百四十八條第二項第二十三号の次に次の一号を加える。

二十三の二 軽自動車検査協会が直接道路運送車両法第七十六條の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産

第六百九十九條の三第三項中「除く。」の下に「同法第六十條の規定による自動車検査証の交付を受けたとき(同法第五十九條第一項に規定する検査対象軽自動車に係る場合に限る。)」を、「当該自動車の登録」の下に「自動車検査証の交付」を加える。

第六百九十九條の十一第一項第一号中「による登録」の下に「同法第五十九條の規定による検査(検査対象軽自動車に係るものに限る。)」を、「当該登録」の下に「検査」を加える。

(国税通則法の一部改正)

第八條 国税通則法(昭和三十七年法律第六十六号)の一部を次のように改正する。

第十五條第二項中「軽自動車」を「届出軽自動車」に改める。

(自動車検査登録特別会計法の一部改正)

第九條 自動車検査登録特別会計法(昭和三十九年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第三條第一項中「施設費」の下に「軽自動車検査協会に対する出資」を加える。

(所得税法の一部改正)

第十條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中金属鉱物探査促進事業団の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会 道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)

(法人税法の一部改正)

第十一條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中金属鉱物探査促進事業



団の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会 道路運送車両法(昭和

二十六年法律第百八十五号)

(印紙税法の一部改正)

第十二条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二中金属鉱物探鉱促進事業団の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会 道路運送車両法(昭和

二十六年法律第百八十五号)

(登録免許税法の一部改正)

第十三条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二中環境衛生金融公庫の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会 道路運送車両法(昭和

二十六年法律第百八十五号)

(自動車重量税法の一部改正)

第十四条 自動車重量税法(昭和四十六年法律第八十九号)の一部を次のように改正する。

第五条第二号中「軽自動車」を「届出軽自動車」に改める。

第六条第一項中「官公署」の下に「又は道路運送車両法第五章の二の規定により設立された軽自動車検査協会(以下「協会」という。)の事務所」を加える。

第八条中「又はその権限の委任を受けた都道府県知事」を「若しくはその権限の委任を受けた都道府県知事又は協会」に改める。

第十条中「又は都道府県知事」を「都道府県知事又は協会」に改める。

附則に次の一項を加える。

(軽自動車である検査自動車の暫定的取扱) 軽自動車である検査自動車は、この法律の

規定の適用については、当分の間、届出軽自動車とみなす。この場合において、第二条第一項第三号に規定する車両番号の指定には、道路運送車両法第六十条第一項の規定による車両番号の指定を含むものとし、第九条中「陸運局長又はその権限の委任を受けた都道府県知事」とあるのは、「運輸大臣等」とする。

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三七五号 昭和四十七年二月十五日受理

請願者 兵庫県西宮市霞町三ノ一四関西新

国際空港設置反対住民会議内 佐藤きよ子

紹介議員 佐野 芳雄君

理由 関西新国際空港建設の候補地として神戸沖(阪神沖)が有力候補にあげられるが、同沖合に新空港が建設されることは地域住民としては反対であるから、国会において、建設に反対の決議をされたい。

二月二十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、交通料金の値上げ反対に関する請願(第三六九号)(第三七〇号)(第四〇九号)

一、関西新国際空港の阪神沖建設反対に関する請願(第三七五号)

一、調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願(第三七七号)(第四〇八号)

一、北回り新幹線の建設促進並びに長野県通過に関する請願(第四〇五号)

第三六九号 昭和四十七年二月十五日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都三鷹市新川四ノ二五ノ五八

ノ六 長沢召子外五十四名

紹介議員 青島 幸男君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。

第三七〇号 昭和四十七年二月十五日受理

交通料金の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区深沢三ノ二ノ一一

北原孝外三十名 紹介議員 喜屋武眞榮君

この請願の趣旨は、第三二二号と同じである。第四〇九号 昭和四十七年二月十七日受理

請願者 東京都調布市飛田給一ノ一五 佐藤陽子外八千三百六十名

紹介議員 阿部 憲一君

理由 調布基地返還後の跡地を飛行場として使用することに絶対反対である。

調布市は将来とも健康住宅都市を目標にしており、市民の生活環境を安全、快適、静穏に保つことが最大の課題であるが、跡地を飛行場化した場合は、騒音、ジェット排気ガス、電波障害、振動など航空公害のほか、住民の多くが航空機墜落の不安にさらされる。また、当該地は、内地地であり、住宅、小中学校が隣接し、京王線、甲州街道等の大衆輸送施設があることを考えるとき、飛行場の設置は、これらの生活環境を全く破壊することが明白である。

第四〇八号 昭和四十七年二月十七日受理

調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願

請願者 東京都調布市上石原二ノ二四ノ一

一 林幸雄外八千三百六十名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第三七七号と同じである。

第四〇五号 昭和四十七年二月十七日受理

北回り新幹線の建設促進並びに長野県通過に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会議長

清水漸

紹介議員 小山邦太郎君

本県を通過する北回り新幹線は、本県をはじめとする内地域および北陸地方の飛躍的な経済発展と地域格差の是正、さらに中部山岳観光資源の開発にも大きく寄与するものであるから、早急に基本計画に組み入れ、早期に着工されたい。

三月三日日本委員会に左の案件を付託された。

第十部 運輸委員会会議録第二号 昭和四十七年三月七日

【参議院】

二五

一、北回り新幹線の建設促進並びに長野県通過に関する請願(第四三四号)

一、調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願(第四八八号)(第五四八号)(第五四九号)

一、関西新国際空港の神戸ポートアイランド沖建設反対に関する請願(第四九二号)

第四三四号 昭和四十七年二月十八日受理  
北回り新幹線の建設促進並びに長野県通過に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会内  
母袋忠右衛門  
紹介議員 羽生 三七君  
この請願の趣旨は、第四〇五号と同じである。

第四八八号 昭和四十七年二月二十二日受理  
調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願

請願者 東京都調布市上石原一ノ四二ノ六  
芳野治子外八千三百六十名  
紹介議員 占部 秀男君  
この請願の趣旨は、第三七七号と同じである。

第五四八号 昭和四十七年二月二十四日受理  
調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願

請願者 東京都調布市小島町四〇五調布南  
コーポラス 青尾誠外八千三百六十名  
紹介議員 松下 正寿君  
この請願の趣旨は、第三七七号と同じである。

第五四九号 昭和四十七年二月二十四日受理  
調布基地返還跡地の飛行場(空港)設置反対に関する請願

請願者 東京都調布市上石原一ノ六ノ一五

紹介議員 中村正一外八千三百六十名  
この請願の趣旨は、第三七七号と同じである。

第四九二号 昭和四十七年二月二十二日受理  
関西新国際空港の神戸ポートアイランド沖建設反対に関する請願

請願者 兵庫県芦屋市精道町七ノ六芦屋市  
職員労働組合事務所内関西新国際  
空港設置反対芦屋連絡会内 加瀬  
常代  
紹介議員 小谷 守君  
関西新国際空港の神戸ポートアイランド沖建設に  
ついては、住民の生活環境を守るため、これを絶  
対阻止すべきであるから、国会においてすみやかに  
建設反対の決議をされたい。

理由  
阪神沖はおろか、神戸ポートアイランド沖のよう  
に、市街地に近接した海上に、このような巨大な  
空港を建設することは、世界各国にも類例をみない  
人間無視の計画である。騒音、大気汚染、土砂  
採取による自然破壊、接続交通機関による公害、  
港湾機能の破壊、伊丹空港との近接による航空機  
事故の発生等、予想される公害に対し、科学的確  
信に基づく保証がまったくないにもかかわらず、  
運輸省が公表した調査資料における公害関係の検  
討はまったくおざなりであり、意識的に都合の悪  
いことは伏せている疑いさえある。しかも、住民  
の反対運動がはげしくなると、こんどは航空機騒  
音の専門家がかぞつて科学的に無意味であると断  
言しているにもかかわらず、数回のテスト飛行に  
より住民を欺まんしようとする。このような人間  
無視、住民不在の強引な政府のやり方を断じて許  
すことはできない。

第五五〇号 昭和四十七年二月二十四日受理  
筑豊地域の国鉄列車削減計画中止に関する請願  
(二通)

請願者 福岡県飯塚市新立岩五ノ五飯塚市

長 青山了外八十五名  
紹介議員 鬼丸 勝之君  
筑豊地域の国鉄列車削減計画を中止されたい。

理由  
筑豊地域は、石炭産業の衰退により、人口の激し  
い流出が続き、ほとんどの市町村が過疎地域の指  
定をうける結果となつて、地域振興についで  
は、国、県、市町村が一九九となつてとりくみ、  
ようやく振興のきざしが見えはじめたところであ  
るのに、今回の国鉄の列車削減計画が実施される  
ことになれば、振興計画は根底からくつがえさ  
れ、地域住民のこころむる犠牲ははなはだしい。

○第六十七回国会運輸委員会會議録正誤  
第二号中正誤

ベシ 段行 誤 正  
七二七 供与 供用  
九四二 一貫 一環  
五三六 都内 隣  
七一六 工事 公示  
二二九 鉄道網 鉄道部門  
四二二 指令 司令  
三七四 山口真弘男 山口真弘君

同 第三号中正誤

ベシ 段行 誤 正  
八二四 追突 衝突  
二二九 東京 特急  
二二三 ついはのは については  
三一一 説明員 政府委員  
六二二 管庁 官庁

同 第四号中正誤  
ベシ 段行 誤 正  
六二九 個々に ここに  
二二四 許否 拒否  
三二一 以た 似た  
二二四 縦断 縦断  
三二七 局長の 局長に  
三三三 重要検査 重要部検査

同 第五号中正誤  
ベシ 段行 誤 正  
二一七 供美 供述  
五四三 瀬戸内港 瀬戸内海  
六一九 油防去 油除去  
三一七 ドッグ ドック  
六二七 八十 八  
三三三 臭覚 嗅覚  
二二七 打ち込んだ 打ち込んだ

同 第六号中正誤  
ベシ 段行 誤 正  
三三九 てこ ここ

同 第七号中正誤  
ベシ 段行 誤 正  
二四二 百二十八条 百六十二条  
二六一 勧告を 勧告と  
二一九 試験で 試験

第十部

運輸委員會會議錄第二号

昭和四十七年三月七日

【參議院】

昭和四十七年三月十六日印刷

昭和四十七年三月十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局