

第六十八回 参議院運輸委員會會議録第八号

昭和四十七年五月十六日(火曜日)
午前十時三十八分開会

委員の異動

五月十二日

補欠選任

初村龍一郎君

岩本 政一君

高橋 邦雄君

稲嶺 一郎君

菅野 儀作君

重宗 雄三君

瀬谷 英行君

鶴園 哲夫君

五月十三日

重宗 雄三君

菅野 儀作君

鶴園 哲夫君

瀬谷 英行君

五月十五日

田代富士男君

補欠選任
二宮 文造君

出席者は左のとおり。

委員長

木村 陸男君

理事

鬼丸 勝之君

佐田 一郎君

山崎 龍男君

森中 守義君

岩本 政一君

江藤 智君

岡本 悟君

菅野 儀作君

平島 敏夫君

伊部 真君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

国務大臣

運輸大臣

田淵 哲也君

運輸政務次官

山田 勇君

運輸大臣官房長

丹羽喬四郎君

運輸大臣官房審議官

佐藤 孝行君

運輸省海運局長

高林 康一君

運輸省鉄道監督局長

見坊 力男君

運輸省鉄道監督局長

鈴木 珊吉君

運輸省鉄道監督局長

山口 真弘君

運輸省鉄道監督局長

中村 大造君

運輸省鉄道監督局長

野村 一彦君

運輸省航空局長

内村 信行君

運輸省航空局長

金井 洋君

運輸省航空局長

渡邊 健二君

運輸省航空局長

吉田善次郎君

運輸省航空局長

池田 速雄君

運輸省航空局長

岸 良明君

運輸省航空局長

長浜 正雄君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

運輸省航空局長

篠原 武司君

上げます。

第一に、日本鉄道建設公団の業務として、地方

鉄道にかかわる鉄道施設等が大都市圏に存するも

の建設及び大改良を行ない、完成後、同施設を

地方鉄道業者等に対し譲渡する業務を追加するも

のであります。

第二に、これらの施設の建設または大改良につ

きましては、地方鉄道業者等の申し出に基づいて

運輸大臣が工事実施計画を定め、これを日本鉄道

建設公団に指示することとするものであります。

第三に、工事実施計画の指示があったときは、

日本鉄道建設公団が当該建設または大改良を行な

うものとし、日本鉄道建設公団及び地方鉄道業者

等は、当該建設または大改良の実施の方法等につ

いて協議することとするものであります。

第四に、日本鉄道建設公団の業務の追加に伴

い、役員に関する条項を整備する等、所要の改正

を行なうものであります。

以上が、この法律を提案する理由であります。

なお、この法律は、昭和四十七年四月一日から

施行することとしておりましたが、衆議院に

おいて「公布の日」と修正されております。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いた

だきますようお願いを申し上げます。

○委員長(木村陸男君) この際、参考人の出席要

求に関する件についておはかりいたします。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案の

審査のため、必要に応じ日本鉄道建設公団の役職

員を参考人として出席を求めたいと存じますが、

御異議ございませんか。

〔異議なし〕と答へる者あり

○委員長(木村陸男君) 御異議ないと認めます。

なお、その日時及び人選等につきましては、こ

れを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異

議ございませんか。

の中にちよつとひつついた、開発銀行でやってやれるような仕事になるのではないかという感じがしますが、この構成なり運営なりでいふ変わって来ると思ふのです。したがって、こういう形ではなしに、結局、原案にありましたときのような状態でありまして、これまた違った性格になると思ふのでありますけれども、どうもそういう点があいまいな形になると思ふのであります。したがって、その公団の業務内容ということ、在来の仕事と非常に違ったものであつた形になりはしないだろうか、こんな心配があるのであります。この点いかがですか。

○政府委員(山口真弘君) 従来の、国鉄の線路を公団がつくり出す場合のやり方というものは非常に違つたやり方になるという事は、これは認めざるを得ないと思ひます。設計等におきまして、主要な部分というものは、先ほど申しました工事施行の認可によつてきまつてまいりました。それから実際の工事のやり方につきましても、ほとんどが私鉄の現実の線路あるいは列車運行してゐる現実の線路との関連ということになります。その工事のしかた等もかなり公団が私鉄に委託をするという形のものになります。したがって、従来の国鉄の工事とはかなり違った性格のものであらうと思ひます。しかしながら、これは単なる金融的な性格のものではないと思ひます。工事自体をやることそれ自身はあくまでも公団がその責任を持つてやるわけでございます。それによつて大都市の交通の緩和あるいは新たな住宅団地におきましますところの輸送手段の確保ということを促進するわけでございます。したがって、やはり公団が責任を持つてやる。ただ、そのやり方については、先ほど申しましたように、従来のやり方と違つたやり方で私鉄のそういう技術力等も十分に活用して、委託その他によつてやっていく、こういう形に相なるわけでございます。

○伊部真君 工事の事実上の責任はどこが持つん

ですか。たとえば、工事遂行上騒音の問題が出たり、公害問題が出たり、いろいろな住民の苦情が出たりします。そういうものの責任は公団が持つんですか。その地方鉄道、申請者が持つんですか。その点はいかがですか。

○政府委員(山口真弘君) 当然工事の責任者は公団でございます。したがって、実際の工事に関連いたしますその種のものは、公団が責任を持つて処理することに相なります。

○伊部真君 そうしますと、やはりかなり現場での監督者というものが要する。現在、公団のほうで業務をされておられるのが五十五線ですか、新幹線を入れて五十七線、そこへ新しく業務がふえまうと、かなり人員の点では——ただ申請者を適法かどうかということでは——ただ申請者がうことだけになしに、工事監督の責任を持つということになる、公団側としてはかなりの人員が要するといふふうに思ふわけですが、そのように理解していいですか。

○政府委員(山口真弘君) もちろん、この法律によりまして新しい仕事でございますし、しかも、先ほどから申し上げましたように、従来の性格の工事とだいぶ違つた態様でございますから、それに対応する組織並びに人員といふものを備へなければこれはやつていけない、かように私も考えております。

○伊部真君 それから次に、この法律案の中にあります「大都市及びその周辺の地域」という、この範囲です。政令で定めるといふ内容、具体的内容についてお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) この点は、先ほど大臣が提案理由で申し上げましたように、この法律の目的というのは、やはり大都市におきましますところの通勤輸送の混雑、その輸送需要の激増に基づくところの混雑を緩和するといふこと、さらに、最近の多摩ニュータウンで象徴されておりますように、大きな規模の団地ができてましますところの足がついていかないといふことによるところの非常な混乱といふものを解消して輸送手段を確保する

といふようなこと、さらに、地下鉄をつくるような、都市における地下鉄との直通を考へていくといふふうなところがこの法律のねらつてるところでございます。したがって、これを行ないます場所の場所的範囲といふものにつきます。でも、当然そういう目的に従つたところの範囲になるわけでございます。『大都市』もそういうふうな考え方でも考へていかなければならぬと考へておられます。現段階におきましては、人口の集中が非常に著しく、そして鉄道輸送網の緊急な整備を必要とする認められるところの、いま東京都それから大阪府及び名古屋市のうちを現在の段階では大都市、政令の大都市といふふうに予定をいたしております。

○伊部真君 たまたまニュータウンの話が出ましたので、関連して質問をいたしますが、必ずしもこのことだけの問題ではありせんけれども、新線を敷いたときに、受益者の開利利益をどう活用するかといふのが一つ問題点だと思ふのであります。これは出資といふわけにもいかぬかも知れませんが、何らかの形でやはりその開利利益を拠出していただくといふことでなければならぬと思ふのであります。そういう点はどうなるか、お考へになりますか。

○政府委員(山口真弘君) ニュータウン等の住宅団地ができました場合に、これが都市高速鉄道がなければほとんどそのおもな機能が發揮できないといふようなことは、多摩ニュータウンを見てもわかるわけでございます。しかも、この都市高速鉄道の整備によりまして沿線の土地所有者、事業者等、非常に大きな便益を享受するといふことは、もうお説のとおりでございます。したがって、これに対するニュータウン等につきましますところの受益者負担を当然考へなければならぬわけでございます。ただ一般的には、これはなかなか実はずかしい問題でございます。と申しますのは、受益の範囲の確定といふのが非常にむずかしいわけでございます。それから、どの程度受益しているかといふ受益の程度等が非常にむずかしい。

い。その範囲、方法の決定、むずかしいといふことととも、どういふふうな形で鉄道事業者に還元をしていくかという還元の方法といふものにつきます。非常にむずかしい技術的な問題でございます。一般的にはこれは十分今後検討していかねばならぬ問題だと思ひます。ただ、多摩ニュータウン等に関連をいたしますところの住宅団地につきましますの還元につきましては、若干話し合ひがついておられます。ニュータウン側が若干の負担をする、あるいは用地買収について比較的低価でこれの買収を受けるといふようなしつかりの開発の方法が考へられておるわけでございます。一般的には今後さらに検討してまいらなからぬ問題でございます。

○伊部真君 いまの沿線なり、その地域の周辺開発利益の問題についてはたいへん問題が多いことではありますけれども、いま少しめどがあるようなお話でありましたが、具体的にどういふ方法があるんでしようか、聞かせていただきたい。

○政府委員(山口真弘君) ただいま私も政府部内等でいろいろと詰めております。やり方につきましては、ニュータウンの開発者が、たとえばニュータウン内の用地を比較的安い素地価格といふようなもので提供する、あるいは施工基面以下の工事費といふものの若干の負担をするといふようなことで、実際の鉄道建設の費用といふものを安くしていくといふようなことを考へまして、いま関係省庁の間で詰めているところでございます。

○伊部真君 次にニュータウンの関係ですが、あそこには鉄道建設ができるまで、これは一ぺんにでき上がるわけじゃありませんから、たとえばタウンの中で三割できている、四割できているという状態の中で、その周辺のやはり交通といふものを考へていかなきゃいかぬと思ひます。この間テレビでも何かかなり住民から文句が出ておつたようでありまして、苦情が出ておつたようであります。これは当然その周辺の居住者に応じて輸送体制といふものをつくつていかなきゃなら

ぬ、バスの運行その他を。そういうことについてどのように配慮されておるのか、聞かせていただきたい。

○政府委員(山口真弘君) ニュータウンでございすが、具体的な多摩ニュータウンの例をとつてみましても、これ非常に広い範囲にわたっておりまして、そうして戸数も非常に大きな戸数でございすし、人口も将来は四十万ぐらいの人口になるというようかなり大きな規模のものでございす。そこで、その入居計画というものと対応して足の確保ということをしなければならぬわけでございすが、先ほど申しましたように、従来、鉄道輸送というものを考えなかつたために、これが急速に問題になりまして、いまのままでは陸の孤島になってしまうんじゃないかというようになつてまいりまして、いさゝかというところまでいわれておるわけでございすが、当然、建設が進むまではバス輸送でまかなつていくというにいたしまして、多摩ニュータウンの場合には主として京王線の聖蹟桜ヶ丘方面ですか、あつちの方面へのバス輸送というものを中心としてバス輸送を整備をやっていくということとございすが、しかしながら、このニュータウンの建設が進んでまいりますと、とうていバスでは運び切れない性格でございすから、その入居状況とにらみ合はして支障のないような鉄道の建設を始めていかなきゃならぬというふうに考えております。

○伊部真君 これ、まだ年度の国会での議論にはなつておりませんが、運輸省のほうで開発命令の問題がありましたが、いわゆるニュータウン、多摩に限らず、新しいニュータウンができればと採算上たいへん問題がある。たとえば、昼間の間はやはりお客さんがいないのに、朝晩のラッシュというものをに対して対応するような輸送というものをつくらなければいかぬということになりますと採算上非常に問題があるのです。その手当てをしなければならぬということ、この案がありましたが、同じように、この場合のバスの運行は、たいへんにタウンの完成までには問題がある

ような気がしますね。そうしますと、多摩ニュータウンだけじゃありませんが、その間のやはり赤字なり、そういう問題が運行上支障にならぬか。というのは、この路線を開通するのに、これはもうからぬと言つてやはり手控をするというやうなことになるにせぬか。そのために多摩ニュータウンのようなところでもやはり路線上の問題があつたり、不自由が起きはしないだろうかというふうに思ふわけですか。そうしますと、やはりその間に、ニュータウンが完成し、鉄道が敷かれるまでの間、やはり住民が不自由のないような運行路線というものを確保していくということが必要ではないかというふうに思ふのですけれども、その点はいかがですか。

○政府委員(山口真弘君) それはもうおっしゃるとおりでございす。輸送量の少ない間は当然バスによつて輸送しなければならぬわけでございまして、そのバス輸送に対応するところの路線の設定というものを当然しなければならぬわけでございす。それについて必要な場合には運輸省といたしまして道路運送法による命令上の措置というものをございすから、そういうような措置でこれをやってまいるといふことに相なるわけでございす。さらに、鉄道ができた場合でも、この鉄道は当初はもう朝夕の通勤輸送だけでございすから、当然採算が合わないわけではございす。ただ、採算が合わないといひまして、一定量以上になりますと、もうこれはバスではとても物理的な限界を越えておりますから、どうしても鉄道敷設をしなければならぬ。したがつて、採算上の問題を離れて鉄道の先行的な整備というのが必要でございまして、今回この法律によりまして御審議をいただいておりますのも、そういう趣旨に基づくものでございす。

○伊部真君 これは具体的に出発をしますと、大田急線の延長のような形になるようなことを聞いておりますが、この場合、大体完成されるのは年

月からいつたら幾らくの間に済みますか。

○政府委員(山口真弘君) 多摩ニュータウンの場合を以てみますと、最終的には一応四十万人という計画で大体五十五年完成ということとやっております。それで、現在すでにその中の一部の五千戸が完成をいたしまして約二万人の入居したておりました。そうして、この二万人の入居者の大部分が、先ほど申しました聖蹟桜ヶ丘までバス輸送でございす。それで、私どもの考え方といたしましては、全部住宅が完成をする五十五年の間に、四十九年度の末ごろには、もう入居状況によつては鉄道がないと運べないというやうな私ども考え方を持っております。そういう考え方で、鉄道建設が必要であると思ひます。

○伊部真君 それで、まあ大体、五十四年ということになりますと、いまから七年間ということになります。その間の結局バス輸送が問題だと思ふんですが、このバス輸送の問題については、法案が新しく上程されるとつじつまが合うんですけれども、そうでないいま現在では、赤字のバス、こういうニュータウンと駅との間の赤字というのはやはり出てくると思ふのでありますが、その場合に、この路線をやらせようということができるのかどうか。いまのところですと、赤字路線はやっぱり民間の場合は困るというところになるかと思ふんです。そうすると、どうしても無理が起きるのには、やはり回数削減を減らして効率をよくし、採算をよくするということになつてくる。そうすると、そのしわ寄せがやっぱりその住民にくると思ふんです。したがつて、その七年の間、これは単に建設に對しての補助ということではなしに、やはり別の面での助成策というものがないと、このやうな大きなニュータウンの場合には、たいへんな問題が起きるのではないか。かなり建設のため期間が短い場合は、これは短期でしんぼうできるでしょうが、六年も七年もこういう状態が起きるまですと、バスの場合にはたいへん問題が起きるやせぬかというふうに思ふんです。その点、何らかの方法がなければこの問題はやはりむずかしいので

はなからうかと思ふんでありますが、どうですか。

○政府委員(山口真弘君) ニュータウンのバスの輸送の問題につきましては、バスは輸送単位が非常に小さいわけでございすから、したがひまして、地方の過疎地帯におきましますところのいわゆる赤字路線の問題と少し性格が違ひます。むしろニュータウンのバス問題というものは、ラッシュ時等におきまして、どんどんふえてまいります。ニュータウン人口というものをさばき得るだけの余裕が、たとえば駅前とか途中の道路とかというやうなところに場所がないために、むしろ非常にその意味で物理的な面での輸送がでなくなつてくるというのが一番問題でございまして、そういう意味では、バスによつて通勤の足を確保できないやうな状態が生ずるというやうなことを非常におそれているわけでございす。そうなりますと、それこそ、ニュータウンができたけれども足がないということとございす。先生おっしゃいますように、バス路線の、まあ当初はもろん先行的な投資でございすから当然赤字がございすけれども、その赤字についてはもろん国としても考えなやいかぬわけでございす。従来、の考え方では、大都市付近におきましては、全体としてのバスの経営の維持というやうなことを考えておるわけでございす。そういう意味で非常に当初はつらいわけでございす。そういう意味で非常に輸送量はふえてまいりまして、だんだんには輸送量がふえてまいりまして、問題は、やはり、その大きくなつてくる輸送量自体を処理することができないやうな、道路の状況あるいは駅前の広場の状況というやうなことで、そのニュータウンの足を確保できないということと、これをどう解決をするのかというところが、いま私ども一番大きな問題であるかと思ひます。それで、なお、ニュータウン、先ほどちょっと申しましたが、五十五年完成というものは、ニュータウン全部ができるまでございす。それから、それから私ども、四十九年度末と申し上げましたが、四十九年度末には、もう鉄道がなければ、バスでは全く運べないやうな物理的な状態に立ち至

るであろう、したがって、このときにはどうしても鉄道をつくらないといけないというふうに私も考えておるわけでございます。

○伊部真君 そうしますと、もう工事に着工して大体二年以内に、四十九年には完成させるというおつもりだと、こういうふうに理解していいわけですね。

○政府委員(山口真弘君) もちろんこれは、先ほどの法律の系統によりまして、事業者からの申し出に基づいて実際のところ始めるわけでございすけれども、私どもの考えとしては、当然、多摩ニュータウンにつきましては申し出があると思ひますし、それから、始める以上は、先生御指摘のように、四十九年度には何とかこれをつくらないと間に合わないということで進めてまいりたいと思ひます。

○伊部真君 私は、その間もあるいはその後もバス路線が少しは残るかと思うのでありますけれども、問題なのは、いまの路線のあり方はやっぱり企業採算から出発した路線網をつくるということでしょう。したがって、私は、ニュータウンの場合にはやはりここが——ここで議論するのが筋が通っているのかどうかよくわかりませんが、やはり住宅の建設状況なり、その状況に応じたやはりバス路線の設定のしかたというのについて指導をいただきたい。で、私申し上げているのは、確かに、過疎とは違いますが、やっぱり通勤通学の時間のラッシュというものと昼間人口との関係からいって、必ずしも私はそう楽観はできないと思ひます。したがって、ニュータウンのバス路線については、やっぱり生活路線というものを、モデルになるようなものをひとつ考えてもらわないと、その完成までの間に問題が起きやしないかというふうに思ひますので、その点お願いいたします。

それから、簡単なことでありますが、十二条関係の各欠格条項の問題、これを今度の場合に省かれましたすね、その理由についてお聞かせをいただきますかと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) 十二条を改正いたしまして、その一部でございますが、「国務大臣、国会議員、地方公共団体の議会の議員又は地方公共団体の長」というのを今度削除いたしてございす。それで、実はこの欠格条項の意義でございす。この欠格条項は、当然こういうものに該当する者は役員となることができないということを書いてあるわけでございす。ただ、ここに書いてございす性格がだいたい違ひます。まあ一号はいま申しましたようなことでございす。すし、二号、三号は、政府職員、地方公共団体の職員とか、国有鉄道の役員とか、四号が物品の製造、販売というようなことで公団と関係がある者、それから五号は運輸事業を営む者で日本国有鉄道と競争関係があるものというようにございす。そして、ここに列挙してありますことが、だいたい性格の異なつたものが書いてあります。それで、その中で「国務大臣、国会議員、地方公共団体の議会の議員又は地方公共団体の長」というものとは他のものとの性格がだいぶ違ひようでございまして、その他の欠格条項と同列に法律上の制度的な欠格条項というのとは適当ではないということで、これはやめたわけでございす。実は、そういう考え方によりまして、最近の公団法等におきまして欠格条項につきましても、改正のつど、こういう国会議員とか地方公共団体の議会の議員というものは、これを削除しておるような立法例に最近ではなつてきております。

○伊部真君 またもとへ戻るようであります。今度の法律改正に基づく四十七年度の具体的な計画の内容についてお聞きをしたいと思ひますが、総額百二十五億というふうに聞いておりますが、その具体的な内容についてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) 四十七年度の具体的な計画でございますが、一応、収入といたしましては百二十五億、これは財政融資の年六分五厘が五十億と、それから特別債のものが七十五億ということでございます。特別債の利率は従来七分三厘

でございますが、このところ金融の緩和によりまして、七分二厘ぐらゐのものに相なります。これに対する支出でございますが、結局問題は、どこをやるかという問題に相なるわけでございす。それで、私も、まだこれは具体的なものはきまつていないわけではございませんが、まあ一つ考へておりますのは、先ほど申しましたニュータウンに直通するところの線路、ニュータウン新線でございます。これは多摩ニュータウンを中心とした線でございます。それから複々線の増設、これはどうしてもこれをやらなければ現在の輸送改善ができないという線でございます。そして、その複々線の増設につきまして、具体的には、たとえば京王線の一部、小田急線の一部、あるいは京成線の一部というところを考へております。それから、さらに地下鉄直通という線につきましては、当然、地下鉄直通する線路は今回の対象になるわけでございす。西武線の一部と、あるいは東急の新玉川線等について考へておるわけでございす。これにつきましては、申し出てに基づきまして、金の額とのにらみを見まして最終的には決定するわけでございす。まあ現在、そういうところを一応の対象といたしまして検討をいたしております。

○伊部真君 そうしますと、このような計画は、総額としてはかなり大きな金額になると思ひます。したがって、四十七年度という意味は、結局その工事の計画ができた初年度ということ、全体の計画になりますと、相当大きなものになるというふうに理解していいわけですか。

○政府委員(山口真弘君) それは先生おっしゃるとおりでございます。この計画にタッチいたしますと、当該工事は公団が建設をするということになります。その範囲をきめてやるわけでございす。それから、それに取にかつた以上は、これを完成させなければ効果がないわけでございす。したがって、ただいま申しましたようなところからまずスタートするとすれば、これは初年度の工事ということで、その後それが引き続いていく

ということでございます。

○伊部真君 そこで、私は少し具体的なことでお聞きをするんですが、その線を引きますときに、特に問題になりますのは地下鉄なんかですね。地下鉄なんかは、都心の鉄道と地下鉄と接続する場合に優先的にこれを考へようということ、この中に盛り込まれているわけですか。

○政府委員(山口真弘君) いまおっしゃいました点、まことにお説のとおりだと思ひます。問題は二つございす。で、一つは、まず地下鉄線ができた場合に、この地下鉄線を利用いたしまして郊外の私鉄等から直通でこれに乗り入れてまいり、その場合に直通のルートを設定するということが一つございす。それから第二の問題は、そういう直通はいたしませんけれども、乗りかえ等によるところの連絡の施設をどうするかというものが第二の問題であらうかと思ひます。

そこで第一の地下鉄との直通のルートでございます

ますが、これは先生御存じのとおり、東京におきましても、たとえば日比谷線という地下鉄路線がございますが、これが北千住におきまして東武線と直通をいたしまして、そうして東武沿線から都心まで直通運転をする、それからさらに西のほうへまいりまして、中目黒におきまして東横線と直通運転をいたしまして非常に便益な向上しているわけでございます。こういう線は、いまの日比谷線だけでなく、たとえば東西線と称するものの中野と、それから西船橋で国鉄線に直通をいたしておりますし、それからいわゆる九号線というのが例の綾瀬で直通をいたしております。さらに都営線につきましても、都営の地下鉄につきましても押上で現在、京成電車と直通をし、泉岳寺で京浜と直通をするというようにしてよりまして便益の向上を来しております。その向上につきましても、まあ地元の御意見は十分聞きますけれども、直通によって便益を増進するということにはたしておるわけでございます。

それから第二の問題でございますが、いまの西武とおっしゃいました点は新宿の西武のことだと思ひますが、新宿の問題につきましては、実はこれは直通ではございませんで、新宿の現在の駅で乗り入れをしようというふうなことでございまして、それにつきましまして、実はその道路の計画、それから国鉄の駅の用地の問題等がございまして、結局それができなくなりました。西武鉄道がこれを取り下げたというふうな経緯でございます。それから京阪の問題につきましては、これはやはり直通じゃなくして乗りかえの問題でございまして、乗りかえの駅の改札口の位置というふうなもので、それを便利にするにはどういう形にするかということでございます。いずれにいたしましてもこの第二の問題につきましては、結局、鉄道が連結をいたします場合に、当然、これはその連絡駅におきましますところの乗りかえを便利にするというのが基本的な考え方でございます。私も、具体的な工事施行の認可等におきまして、駅の出入り口をどっちに持つていくかというふうなこ

とをいろいろ検討いたしましたして、便利にして乗りかえの時間を少なくするというふうなことをやっておるわけでございますが、先生御指摘のように、その場合に地元の商店街等がございまして、いろいろ御意見があることがございます。改札口の位置を要するにによりまして地元の商店街の一部には非常に不利益を生ずるというふうなことがある場合がございます。これにつきましまして地元には十分に説明をするわけでございますが、基本的には、先生おっしゃいましたように、何といても利用者の便益というのが最重点でございます。その利用者の便益ということを中心に計画を定め、問題を解決していくということであらうかと思ひます。おっしゃるとおりと思ひます。

○伊部真君 西武新宿の話ですね、もう少し具体的に聞かせをいただきたいと思うのですが、あの西武新宿駅から地下鉄もしくは国電への接続というのは、これは用地の問題でそうなのか、どうもあの辺はたいへん混雑をするところでありまして、朝晩、あるいはそれ以外でもそうでありまして、あの区間を歩かすというのには、交通上からいって、あるいは交通事故の面からいって、地下に入れるか、あるいはいもつと接続さすとか、そうしないか、あれはたいへん将来問題だと思ひます。あります。たまたま都心の地下鉄との接続という話が出ましたので、特にまた、局長からいま西武の問題も考慮の中だと言われたので、私はそこに結びつけたわけですが、もう少し西武新宿の結びのところを、問題点はどこにあるのか、御説明願ひたい。

○政府委員(山口真弘君) 実は西武新宿の駅と現在の国鉄の新宿駅の間は約四百メートルございまして、それで非常に不便でございますので、何とか西武新宿の駅を現在の国鉄新宿駅に入れたいというところで前々から検討をされておるわけでございます。

〔委員長退席、理事佐田一郎君着席〕
それで一時は、そういうことで何とかやれないだろうかということであつたわけでございますが、

いろいろと研究をいたしましたところ、一つは国鉄側のほうでございまして、いまの国鉄の新宿駅に入れます場合に、どうもそれに必要な駅のホームの幅員とか駅施設というものが十分でないんじゃないかというところが一つございまして、それからいま一つは、この間が道路占用になるわけですね。道路敷地でございまして、道路占用になりまして、その点で一応、道路管理者と西武がいろいろと相談をしておたわけでございますが、ここには例の大ガード等がございまして、それで、そういう道路占用というものに関する道路管理者の同意、丁承というものがなかなか得られないというふうなことで、西武といたしましてはこの計画を実はあきらめて、そしていまは、もとものとございましてそういう計画を取り下げをいたしまして、そしていまの西武新宿駅でやっておる、こういうことでございまして、一つには、この西武線につきましまして、まあ高田馬場駅での接続ということがあるというふうなことをも考へてのことだと思ひますけれども、将来検討しなければならぬ問題だと思ひますが、非常にこの点は複雑しておるところでもございまして、利害関係が錯綜しておりますので、非常にむずかしい問題であらうかと思ひます。

○伊部真君 それから、もとへ戻るようでありましたが、公団法の一部改正という形で出ましたが、もともとこの問題が提起された当時は、大都市輸送施設の整備事業団というもので出発をさせたというものであります。当然その場合には人員なり予算というものは考へておられたと思うんであります。そういう形での出発のときにはどの程度の人員というものを考へておられたか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) 実は、予算の要求の段階におきまして大都市交通事業団という構想でスタートをいたしました。そういう特別の法人をつくってやるというのは、先ほど申しましたような必要性からいまして、やはり責任を持った独立の法人をつくってやらしたほうがいいんじゃない

かということ考へておたわけでございますが、まあ、いろいろの折衝の段階におきまして、政府内部におきまして、新たな公団をつくるということは相当やむを得ない問題があるということに相なりました。したがって、いままたまた鉄道建設公団があつて、そして鉄道事業の建設をやつておるのだから、これにやらしたらいじやないかということに相なつたわけでございます。具体的な人員、そのときの人員等は管理費の中に入つてしまふわけでございますが、一応、事業費としては二百億の規模でやろうというところでございまして、今回は事業費百二十五億の規模というところでございまして、その面におきましては約六割程度のもので今回の公団方式は落ちついたということに相なろうかと思ひます。

○伊部真君 この事業団の場合の設立に対しての事業費というのは二百億という、百二十五億の初年度の事業計画というのは違うんじゃないですか。

○政府委員(山口真弘君) 実は事業団のときの構想におきましては、ニュータウン関係等の新線建設よりもむしろ複々線化工事あるいは地下鉄直通乗り入れ工事というふうなものに重点を置いておりました。ということとは、これらにつきましまして非常に整備に巨費を要するともに開発利益等も吸収できない性質のものでございまして、それを何とかやつていかなければいけないということと、それに重点を置いておりました。ところが、今回の公団方式におきましては、いまのニュータウン関係の工事というものはそれに付け加えたわけでございます。その意味では、百二十五億の中にはニュータウンも含めて百二十五億ということでございます。

○伊部真君 私そういうことを申し上げてゐるんじゃない、事業団設立のための予算というのは、人件費その他いわゆる建設のための事務所の建設の費用とか、それらの費用を集めて、あるいは人員が何ぼだということの基礎において、やはり二百億なら二百億で出発したいということだ

ろうと思うんですよ。出発をしたいということの申請が原案だったと思うんです。百二十五億の場合は、公団自身の事業計画として初年度は何ぼであるということじゃないかと思うんです。私が聞いているのは、当初出発したときの人員なり予算規模というのはどういうことでお考えだったのか、こういうことです。

○政府委員(山口真弘君) これは人員ということではなくて管理費の中に入ってしまったおるわけですが、一応、管理費といまして三〇程度の管理費ということをお考えしております。したがって、二百億ぐらいの事業費の中から六億程度の管理費ということをお考えおったわけでございます。

○伊部真君 内容的に見ますと、事業団が出発するときというものは、やはり陣容なり建物なり予算というものはつられて出るわけでしょう。ですから私が申し上げておるのは、その人員というもののある程度をどうやってどういう内容でやろうとしたのか、そしてその仕事は、その立案当時とこの公団方式になった場合は変化があるのかどうかですね、それは中身をもう少し知らしていただければわかるのでございますけれども、したがって、出発当時の規模というもののについて、もう少し説明を願いたい。

○政府委員(山口真弘君) 人員の規模等につきましては、一応、管理費の全体のワケということとしまして、あと具体的にそれをどうするかというところまではなくて、実は予算折衝に入っておったわけでございますが、一応の工事の規模といましては、先ほど私が申し上げましたもののほかに、たとえば東武鉄道の線路の複々線化の工事をさらにこれにつけ加えるとか、あるいは大阪の京阪の線、あるいは京阪神急行の線をつけ加えるとか、あるいは都心乗り入れ建設につきましても近鉄の線をつけ加えるとかいうようなことで、想定されているところの二百億ぐらいの一応の工事の規模というふうに考えております。したがって、今回百二十五億の規模で、

したがってニュータウン線ということも入ってきたということになります。そういう意味での当初考えておりました規模が縮小はされてきたということはいない事実であります。

○伊部真君 どうも私の質問のしかたが悪いのか、十分お答えが返ってこないんですけれども、というのは、公団の出発のときの陣容はどう考えておられたのかということですね。

○政府委員(山口真弘君) 具体的には、先ほど申しました管理費の中でまかなうということで、理事を何名にするとか、あるいは理事長をどうするとかというところまで、まだ、こまかく詰めていなかったわけでございますが、当然、事業団ということになりますと、新たな組織でございますから、通常、他の事業団等と大体似たような理事長あるいは理事の組織というふうなものを置いていくということに相なるかと思っておったわけでございますが、具体的には、管理費の全体の額というところで見ておったわけでございます。

【理事佐田一郎君退席、委員長着席】

○伊部真君 私は、新しい事業団が出発するときには、それなりの人員がちゃんとやばり計上されて、理事長だけではありません、理事長以下理事何名、あるいは役員なりの職責にある人が何名、部長が何名、人員が何名ということが、出発にあたってはあると思うのです。その人員を考える場合には、当然、事業団の仕事の内容というものがちゃんと定められておると思うのです。いままの、ずっと昔からの答弁を聞いておいても、どうもはつきりしないのは、仕事はどの程度の仕事をするのか——それは当初、どうも事業団の場合には、設計も、たとえば私鉄なら私鉄のベテランのいままでやっておった人間もここにださせて、設計、工事、監督までやらして、きちんとして、いわば形の整った事業団で出発するような構想があったのではなからうか。それが今度は鉄建公団のほうで、大蔵省との話し合いの中で鉄建公団でやるというなら、これはしるうとが、いまままでと違ったものを受け入れるわけだか

ら、そうすると、その設計なり、工事監督というのは、当然、実際にいままで経験もし、これからまたそれを管理をしていかなければならぬ者が中心になつていかなければならぬ。これは私らもわかるのです。したがって、どうもそこら辺の動きが、いままでの、極端な形では、完全な事業団ということになると、設計、施工、監督、全部やって、そして渡していくという形になります。開行銀行のかわりに、結局、金利負担を何ぼにしてやるか、それを地方自治体と相談をして、五%ないし一〇%なら一〇%の金利負担でやらしてやるという、肩がわりをするためのトンネル機関的な金融の形になってしまふ。これは極端な話です。両極端なことがあると思うのです。したがって、これはいまの場合、当初どういうふうにお考えおって、いま公団に引き継がれた場合にはどういう形になるのか、その点で、もう少し明確にお答えをいただきたい。

○政府委員(山口真弘君) まず組織、あるいは組織の問題等につきましては、これは実は、大蔵省に對する要求は管理費の形で要求しております。具体的には理事幾らという形での、理事長、あるいは理事何名という形での要求でございます。管理費幾らという形での要求でございます。かりに予算が認められまふと、それによりまして、理事何名にしようということをお考えでございます。それと、仕事のやり方でございますが、この点は、私も事業団のときの考え方と、公団のときの考え方というものは違つてないとお考えしております。これはまず、一つは、おっしゃいました初めの、金融的なものに近くなつてくるのじゃないかということでございますが、この点は、私も、私どもは今回、公団が自分で長期低利の資金調達をする、そうして、しかも運輸大臣の指示に基づきまして、私鉄にかわつて都市交通上必要な線を所要の時期までに整備を行なうという整備主体そのものになるわけでございます。したがって、

通常の金融機関というものは、他企業の投資に對する融資業務というものでございますから、これとは全然異質のものであらうと私も考えております。

それから、それでは事業団になったら全く私鉄との関係というものを無視した姿で自由にやれるものかどうかという点でございますが、これはやはりそうとは考えておりません。ということとは、先ほどから申し上げましたように、これは私鉄が行なっている線路を、たとえば複々線化をするということになりますと、私鉄の実際の設備との調整というものを考えなければいけませんし、また、私鉄の線路を、実際に車両を運転をしながら、同時にその工事をすることになります。さらに、ニュータウン線等につきましても、私鉄との直通運転ということをお考えの上は、これは直通運転が可能なるような車両、あるいは運転の方式、あるいは設備の方式というものが全部考へていかなければならぬわけでございます。そういう意味では、これは私鉄の計画というものと結びついた姿でやつていかなければならぬということになります。さらに事業団が成立した場合におきましても、先ほど申しましたような、私鉄の工事施行の認可というもののマッチした姿の工事実施計画というものでこれをやつていかざるを得ないということは、おそらく変わらなかつたのじゃないかと私もは考へておるわけでございます。そういう意味におきまして、私も、事業団構想というものが公団になったということによりまして、仕事のやり方自体にはそう変わりはきていないというふうにお考えしております。ただ、独立の法人がやるか、あるいは鉄道建設公団が責任を持ってやるか、国鉄の仕事とともに責任を持ってやるかという違いがあるだけであらうと私も考えております。

○伊部真君 どうもその点が理解がしにくいんですけれども、今度は公団側のはうにお聞きをしますが、現在の人員の中に新しくこの仕事を持つて一人の理事さんが入ったということになります

と、どうも何かいままでの回転に、ちよこつと端つこについているような感じで、運営がうまくいくのかどうかということがちよこつと心配になるわけですが、したがって、これはやはりその仕事の中に溶け込んで、溶け込んでというものは、私が先ほど質問しているように、鉄建公団の仕事の内容が、設計なり、あるいは試験なり、全部、工事の責任を負ってやるという場合と、今度の場合が少し違うんじゃないかと。この申し出、申請者が出てきて、その内容を精査して、これでよければ、いわゆる補助、助成の対象にしたいというところで、なるほど、工事監督はあったとしても、それ以外のところは、いままでの業務とはどうも異なるものがちよこつと入ったような感じがするわけですから、その点はどういうふうにお考えでしょうか。

○参考人(篠原武司君) ただいまお話しがありました管理費の関係、その他いろいろ問題が出ておりましたが、大体私どものほうで予定しております、また、運輸省に要求しております管理費としては、非常にわずかな人間しか考えておりません。それから公団全体でこれをやるという考えでございまして、理事につきましても、総務とか、経理とか、あるいはそのほかの理事ももちろん関係いたしますし、それから私鉄関係の事業の中心になる理事はもちろん増員をお願いしているわけでございますが、それが私鉄との連絡、運輸省との関係、一切そういうことに当たるのだというふうに考えております。

○瀬谷英行君 閣下。大臣もおられるし、鉄建公団からもおいでになっていて、せっかくの機会で、関連質問いたしたいと思うんですが、先ほど来の局長の答弁も聞いておりましたが、要するに今回の法の一部を改正する提案の理由は、大規模の住宅団地の建設に伴う輸送手段の確保だということですが、私鉄と国鉄と、こうあって、たとえば私鉄の輸送力増強対策ということで私鉄だけのことを考えておられるように聞きますが、具体的な間

題としては国鉄と私鉄、両方にまたがるという場合もあり得ると思うのです。伊部委員の質問の中に、テレビに最近出ておったという話がありましたが、テレビで取り上げられた問題としては埼玉県の高麗川団地の問題がある。これは足の問題が直接テレビに出たわけじゃないのです。せつかに団地をこしらえたけれども水が出ない。水が出ないために入居者が入れない。ああいう高麗川で水が出なければこれはどうにもならぬわけですから、入居者が入らないのは当然なんです。ところが、この問題は、家をつくったのに水が出ないからこれはおかしいじゃないかというもので建設委員会あたりで問題になった。確かに建設委員会の問題かもしれませんが、しかし、じゃあ水の出るが何とかなってぞくぞく入居者が入ったと仮定すると、今度は足の問題なんです。いまのところ高麗川というところは八高線と川越線の分岐駅で、一時間に一本しか自動車が走らないところなんです。ここへ大ぜいの人が入って高麗川に殺到したらどういふふうになるか。現在国鉄は、川越線も八高線も赤線線なんだから全然投資しないですよ、うちやらかしにしているような状態です。立ちぐされと言つと極端ですが、どちらかというと立ちぐされの状態です。こういうところに大挙通勤者が住むようになって、大体高麗川あたりに住宅団地がこしらえられて、あの近辺は生活を営む場所じゃないのです。せいぜいあの近辺にあるのはゴルフ場とか、そういう閑静なところですから。みんな東京に通う人です、おそらく、その居住者はどういふ人かということも推定すると。たちどころに国鉄のほうは収拾がつかないことになると思ふのです。幸か不幸か水が出ないというので人が入らない。しかし建設委員会の水の問題が解決をして、かりに人が住むようになつたというふうな仮定をすると、どうにもならなくなる。

その場合に考えられるのが、国鉄のほうでじゃあ幾らか増強をするということができたとしても、あの地域からは、たとえば東京へ出てくるか、あるいは西武線を使って新宿なり池袋へ出てくるか、こういう方法しか考えられない。だから、そういう場合に、先ほどの局長の答弁にもあったけれども、まず利用者の便宜を考慮するということをおっしゃったと思うのですが、利用者の便宜を考慮するならば国鉄と私鉄の相互乗り入れをやらなければならぬ。たとえば東武東上線池袋から川越を通って東武東上線池袋から川越を、あれを川越線のほうへ乗り入れていくという方法、あるいは現在の西武線を、いま非常にやっかいな状態になっているのですが、飯能へバックして行つて、そうして八高線に入っていくというやり方をとっているのですけれども、あれを私たちが考えるのに、西武線をそのまま東飯能へ乗り入れられるような工事をして、そうして、その西武鉄道を八高線にも乗り入れできるように工事をすると、そうすればストリートでもって西武線が八高線に入るわけなんです。しかし、それをやるためには、今度は八高線そのものを電化しなければならぬ。いま電化の区域じゃない、自動車が走っているのですから、電車は入れませんから、もし入れるとすれば電化をして、そうして、その電車が入れられるようにしなければならぬ。また、その工事も国鉄に入れるような工事をしなければならぬ。私は、まあたいていした工事は必要だと思います。やらなければならないと思うのです。思われませんが、これは私鉄の負担になるのか国鉄の負担になるのか、一体どっちがやるのか。おそらく通勤者のための投資なんというのは国鉄も私鉄もやりたがらない。両方の突っかけ持ちにしておいたならば、両方とも敬遠しますよ。そうすると、この団地に大ぜい人が入ったけれども、たちどころに足の問題で団地の人はどうにも動きがとれないということになるのは、いまから目に見えている。多摩ニュータウンがたまたま問題になりましたけれども、ああいう問題は東京都だけじゃありません。埼玉県だって、周辺には一ぱいあり

ます。ところが、先ほどのお答えを聞いてみると、東京とか大阪とか、こういうところ限定しているようですが、東京周辺の埼玉県の場合だって具体的な例がある、千葉県だっておそろく具体的な例があると思うのです。そういう問題を一体どうするか。これは運輸省として考えなければならぬ。公団としても、特定の私鉄のことだけ考えておいて、こういう問題に目を転じなかったならば片手落ちになるんじゃないかと思うんだが、その辺の構想を、一体どうするか、どういふお考えがあるのか、この機会にお伺いしたいと思うのです。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの御質問でございしますが、私も、その御質問のとおり運輸省としても早急に検討いたしまして対策を立てていくかならない一番重大な問題であると思つておる次第でございます。ただ、これは新郊外地帯に住宅団地をつくり、これと都心を結ぶことによりまして、いま御指摘がございましたように、そういったような点につきましては在来線だけではとてもだめだという点、多々ございします。それだけじゃなく、実は都心におきましても、あるいは三十六階のビルができる、あるいは四十階のビルができる。その場合に、輸送機関の整備をはからずして、一つのビルでもって一万五千人の通勤人数があるといった場合に、いまの自動車輸送などでもってそういうことができるか。三十六階のビルが関ビルにもしませんが自動車の輸送でもって自家用で一人ずつ行けば、三十車線の片道でもって一時間の時間がかかる。そのパーキングはどうするか、こういうような問題。必ず地下鉄を建設しなければならぬ、いろんな問題が起つてまいります、ほんとうに率直な話。そういうったような住宅政策、近住政策というものと輸送機関というものがばらばらであつていいはずはない次第でございます。そういう点は総合的の見地からいたしまして、都市計画と、それらに対処するところのやはり輸送機関というものを一体にしてこれからは考えなければいかぬ緊急な問題であると私は思つてい

でございます。先ほど申しました多摩ニュータウンに關する問題もそうでございます。これは都市計画事業あるいは土地改良事業というようなものによりまして、大規模住宅団地開発法によりまして大きな団地ができる、その団地に対応する鉄道を建設するという措置でございます。

それから埼玉県の六号線の問題は、私は、団地ができてきたのだから知らぬということをお願いしたつてはございませんで、これは都市交通審議会の、六号線についての審議会におきまして、都市交通審議会の御意見といたしまして、昭和六十年時点というものを想定いたしました。その想定する事態における必要な鉄道申請は、一応、大宮市西部でございましたか、というような形のものでいいであらう、それよりもさらに必要であるということについては、これは否定するわけではないけれども、その時点における建設の目標というものはそこに置けばいいのであって、それ以上あまり広範なものをやりますと、将来の期待というようなものについてかえつていろいろ問題が生ずるということでないかということ、ああいう都市交通審議会の答申があつたわけでございまして、決して、住宅団地等はどうかというんだというふうな、かつてにふえたんだというふうなことではございません。十分に把握をしておるつもりでございます。

それからなお、東京都だけじゃないかという問題につきましては、これは実は、この法律では、「政令で定める大都市及びその周辺」ということでございまして、「その周辺」ということで、大都市の機能を維持するに足るための通勤人口の所在するところというふうなものは、当然これが拡張をされて解釈をされるものでございまして、埼玉県、神奈川県あるいは千葉県というふうな地域におきまふかなりの部分というものは、この法律の適用の範囲の中に入つてくるということでございます。

それから最後に、八高線の具体的問題につきましては、ちよつと私、手元に資料がございませ

んではつきり答弁できませんが、ただ、団地等ができて、それによりまして通勤輸送が非常に逼迫をしまふというところになれば、これは国鉄といへども、あるいは私鉄といへども、輸送力を増強いたしまして、この輸送に対処するべきことは当然でございます。したがつて、その状況を見まして、国鉄の場合には、国鉄の新長期計画の中におきまして、そういう通勤輸送というものをやはり織り込んでやつていかなければならぬというところであらうかと思ひます。私鉄につきましては、今回の制度ができましたから、この制度を活用いたしまして、そして整備を促進していかなければならぬ、このように考えるところでございます。

○伊部真君 この問題は、私は、一つの側面でありまふけれども、やはり旅客輸送の総合交通体系というものを立てて、そのうちの一要としてやるべきことではなからうかと、そんなふうな思ひわけですね。鉄道の補助金は、そうすると、事実問題、先ほど申し上げておるような、バスのニュータウンと駅との輸送問題、この問題もありまふしうし、過疎問題もありまふしう、これらは、全体を通じてやばり国としての助成というものを総合的に打ち出さなければ、ほんとうは、ここで鉄道の問題を出して、それからまた次のときに、いわゆる新しい住宅団地と駅との結合の問題を出して、というふうなことは、どうもやばり国民に対して十分な対策ということにならぬと思ひます。

そこで、私は、先ほど一番最初に申し上げたんですが、この「政令で定める」という政令です、内容についてひとつ明らかにしてもらひたい。先ほど、どうもはつきりしなかつたんでありますが、政令でいわれるところの東京、大阪、名古屋、あるいは今度、四日市、福岡ですか、川崎が入つたというふうな、そういう意味ではないわけですね。

○政府委員(山口真弘君) いわゆる政令都市と称せられておりますのは、主として、地方自治法上の観点を踏まえた上での政令都市というのが、

一般にはいわれておると思ひます。しかしながら、ここで、十九条の四号で定めております「政令で定める大都市」というのは、必ずしもそれにこだわつておりません。これは、この法律の目的を達成するために必要な範囲としての大都市ということでございます。そして現在では、先ほど申しましたように、東京都、大阪市、名古屋市のものを一応考えております。しかしながら、将来、この法律の目的を達成するために必要な地域、たとえば、そこにおきまして通勤輸送が非常に混雑をし、そしてこの法律のつとめた整備をしなければやばりいけないというところが出てまいりましたならば、当然これは拡充をいたしまして、その範囲を広げていきまして適用されていくというふうな運用にしたいかと思ひます。現在、政令として考えておりますのは、先ほど申しました三都市でございます。

○伊部真君 どうもその点が、現状から見ても妥当ではないように思ふわけですが、何もそういうところ、東京、大阪、名古屋というものに限定しないで、やはり大都市の輸送問題で問題が起きたところというのは、当然対象にしたいのではないかと。そういうことに限定しますと、やはり申請者、申し入れの上でも、先ほど言つたように、首都圏の中でもその通勤範囲になつていくところ、すなわち問題が起きてくるのではないかと、千葉とか埼玉とかあるいは栃木とかいうところ、千葉とか埼玉とかあるいは栃木とかいうところ、千葉とかで、したがつて、この場合には、やはりそこだけではない、首都圏とそれからそれに準ずるようなところは対象にしたいように思ふのですが、その点はどうですか。

○政府委員(山口真弘君) その点は、おっしゃるとおりでございます。それで、「政令で定める大都市」という政令では、東京都、大阪市、名古屋をいってありますが、この法律の適用は「政令で定める大都市及びその周辺の地域」でございまして、たとえば、先生いま御指摘のような埼玉県だとかあるいは千葉県だとか神奈川県だとかいうのは、相当の部分というものが当然それは東京都

の「周辺の地域」ということで読んでまいりまして、その範囲に延びてまいりますところの鉄道というものの、この法律の適用を受けるわけでございます。

それと、私が先ほどそれ以外の問題ということをお願いしたのは、この法律の適用を必要とするような地域が、たとえば北九州市に生ずるという場合には、その北九州市を今後適用をしていくというふうな形のものでございまして、そういう必要が生じた場合には、北九州市を「政令で定める大都市」として指定して範囲を拡大していく、こういう意味でございます。

○伊部真君 それから対象の業務ですけれども、いわゆる復々線とか、あるいは都心の直接地下鉄への結び、あるいは新しいニュータウンとの関係、この業務範囲は限定されるわけですか。先ほど瀬谷委員からこの御質問がありました、いわゆる国鉄と国鉄との結びというのもありまふしうし、必ずしもこの対象に限定しなくていいように思ひますが、その点はどうですか。

○政府委員(山口真弘君) まあ、これ、私鉄工事、国鉄も同様でございますが、工事の分け方でございますが、いろいろあるわけでございます。一番身近なことから申し上げますと、たとえば車両を増強するやうな工事というところによりまして輸送力の増強をしてまいる、それからさらに、信号機をふやすということによりまして、閉塞の回数というものを多くしてまいる、あるいは車両連結回数を長くするというところのためにホームの長さを延伸をしていく、ホームの有効長延伸と言つておりますが、長さを延伸していくというやうな工事がございます。従来、私鉄はそういうやうな工事で輸送力の増強に対処をしてまいつたわけでございますが、最近では、そういうやうなことではもう間に合ふなくなつてきてまして、新たにもう一線、復々線をするとするやうなことで、あるいはもう都心に直通をしないかならぬ、都心乗り入れを、地下鉄直通の乗り入れを行なうと

いうようなこととか、それから、先ほどから話が出ておりますところの、非常に大きなニュータウンができた、これに対して鉄道を新たに線を引かなければならぬというふうな、そういう意味での基礎的な、大規模な設備の増強というふうなことが必要になりました場合に、これが従来の私鉄の力ではとてもやっていけないという姿におきまして、これを選びまして今回の工事の対象というふうにしたいというところでございます。その場合に、たとえば地下鉄直通乗り入れ工事というふうな場合におきまして、具体的な内容というところは、たとえば線路をつくるということもございまして、それに対する軌道の工事をするということもございまして、架線の工事をするということもございまして、たとえば乗りかえる駅をどうするかというところも、当然その地下鉄直通の工事の中に入ってくるわけでございまして、先ほどお話しがございましたような点につきましても、当然、その中で含めて問題を解決してまいり、地下鉄直通の工事の中に含まれるような乗りかえ設備というものが当然その中に含めて問題を解決してまいる、こういう趣旨でございまして。

○伊部真君 それから助成の内容でありますけれども、大ざっぱに見まして五%、それから地方公共団体で五%になるのではないかと話しておりますが、地方公共団体はこの負担をするにございまして、了解を得ているのかどうかです。それはいまのところ東京、大阪、名古屋という具体的な線が選定されたけれども、これは先ほど来、鉄監局長言われておるように、必ずしもそれではなしに、通勤圏内の大都市周辺というものが含まれるとするならば、相当広範囲になると思いが、そういう意味では、対象の地方公共団体というのはいくら範囲が広がってきまして、その辺の点についてはどのように配慮されているかです。

○政府委員(山口真弘君) 今度のこの工事でございますが、この工事によりまして、もちろん住民の利益というものは非常に向上するわけでござい

ます。地域社会に与える大きな貢献というところは言えるわけでございまして、したがって、地方公共団体にある程度これに対して負担していただくというところは、まあ当然のことじゃないかと思うわけでございまして、それにつきまして、地方公共団体の助成につきまして、現在、自治省とそれから関係地方公共団体といろいろ話し合いをしております。それで基本的には、まず全国的な問題については自治省には原則的な了解を得ております。ただ、具体的な問題になりますと、当然これは当該地方公共団体と相談をしなければならぬわけでございまして。現在、東京都等との問題についていろいろと御相談を申し上げておるところでございます。大体において了解を得られるものと私も考えておりますが、先ほどお話しがございました今後広がっていくものにつきましましては、当然広がっていく段階におきまして当該地方公共団体と話し合いを進めていく、こういうふうな考えでおります。

○伊部真君 公団のほうにお尋ねをいたしますが、先ほど総裁のほうで、公団自身の仕事として新しい業務を含めて消化をしていきたいと、こういうお話がありました。したがって、人員的には、いまの陣容の中でかなり消化ができるのであり、そんなにたくさんは要らないだろう、こういう趣旨のお話でありましたが、そうしますと、新しい私鉄関係の業務の内容というのはいくつの程度になりましようかね。たとえば設計はいわゆる申し入れのほうからつくられるとすれば、工事監督なり、その工事施行なり、いままでの公団での国鉄工事の場合とはかなり違ったものになりますか、違った面というものはどの点が違ったところになりますし、その点をちょっとお聞かせをいた

○参考人(篠原武司君) 今度の仕事の内容の中で一番業務量が多いんじゃないかというように考えておりますのは複々線の線増でございまして、これは営業運転をやりながら工事をするものでございしますから、こういう問題については当然、運輸

の責任を持つ私鉄がおやりになるほうがいいんじゃないかというところで、委託するというところは当然起こってくる問題だと思います。まあ、そのほかの問題についても、いろいろ仕事のいままでの進みぐあいその他を考慮しまして、私鉄にお願いするということになるかと思っておりますが、しかし、この仕事は公団自身の仕事として責任を持ってやらなきゃならぬという立場で、われわれとしてはその仕事の内容をばっちり把握をし、監督の責任はもちろんでございしますが、仕事の、工事の設計の積算にしましても何にしましても、しっかりしたデータをばっちり握っていないと、やうなことで、私どもとしては、そういう責任を遂行する上での最少の人間を確保しておきたい。ただ、全般的な問題としましては、ほかの担当の理事も関係いたします。特に経理担当の理事はその予算の関係一切を処理しなきゃならぬというふうな考えでおりますので、工事の遂行上の問題が新しい理事に課せられる問題じゃないかというふうなことを考えておりますので、まだこれは、はっきりした人数を申し上げられる段階じゃないんでございしますが、私どもとしては三十人ぐらいふやせばいいんじゃないかというふうな一応のめどを立てて運輸省にお願いしておりますが、まだ、最終的に決定しているわけではございません。それから一部をつくる、一部二課ぐらいの程度のものをお願いしておりますが、これもまだ決定していただいたというのを申し上げる段階じゃございせんので、ここで御答弁していかどうかかわからないのでございしますが、そういうような段階でござい

○伊部真君 次に、これはむしろ運輸大臣のほうの関係だと思っておりますが、結局、申し出があつて、その路線については意見があると思いが、たとえば私鉄の申し出路線というものと、それから運輸省が考えている、これはやはり先ほど申し上げたような乗り入れの関係なんかも、運輸省としての意見があるかと思いが、で、

○参考人(篠原武司君) ただいま実施しております国鉄の関係の工事は、大体において請負にかけ

その場合の調整は、やはり公団ではなしに運輸省がやられるということですか。

○政府委員(山口真弘君) これは当然、申し入れの前提といたしまして、先ほど申し上げました地方鉄道法に基づいて、その工事施行の認可という問題がございまして、それで、その工事施行の認可という行為は、それによってどういふ性格の鉄道を建設し、具体的な設備はどうし、それから他の鉄道との連絡関係等はどういふふうな持つていくかというふうなことをずっときめてまいり、先ほどお話しがございました、その点におきましては、先生御指摘のように、その点は運輸省が調整をいたしまして、そうして基本的な計画は決定をするということに相なるわけでございまして。

○伊部真君 次に、先ほど公団の業務内容について質問したんですが、少しお答えが不十分な点を重ねてお尋ねいたしますが、公団の現在持つておられる工事というものは総計で五十七ですか、というところでありますが、この場合の業務の内容というのはいくつなんでしょうか。いわゆる設計監督、それから直接、工事というものが公団自身の責任でやられるわけですか。内容について少しお聞かせをいただきたい。

○参考人(篠原武司君) ただいま実施しております国鉄の関係の工事は、大体において請負にかけられております。ただ、青函トンネルにつきましては、公団自体で全部職人まで集めて仕事をしておるというふうなことでございまして、今年度海

のほうにおられる方と、それから本庁のほうにおられる方というのは、どのような配分になっておりますか。

○参考人(篠原武司君) 四十六年度の定員といったしまして、二千三百五十八人でございますが、本社には二百五十一人でございます。しかし、このほかに、先ほど申し上げました青函トンネルなどの直轄工事につきましては、現実に現場で仕事をしております従事員——臨時職員と言っております。これが六百八十七人か七百八十七人かと思っております。そのほかでございます。

○伊部真君 そうしますと、すでに三十名程度と言われるのは、いわゆる現場の人たちを含めた全体のウエイトから見ると、本庁におられる人だけじゃない、全部を含めて三十名というふうに理解していいんですね。

○参考人(篠原武司君) 大体、本社に在る人間だけでいいと思いますが、本社から現場に出るんじゃないかというふうに考えております。それで、全体でそれだけの人間。先ほど申し上げました直轄工事の人間というのは、これは青函だけでございます。

○伊部真君 工事の内容については、ほとんどこれは公団のほうでは修正なりその他ということ、いまのところはないというふうに理解していいわけですね。これはほとんど申し入れのほうから設計の内容が提示をされて、それを見て、そして工事の監督をするという、いわゆる現地で監督をするということがおこな業務で、それからもう一つは、経理上の仕事をするというのがおこな業務だというふうに理解していいわけですね。

○参考人(篠原武司君) 大部分はそうでございますが、非常にまずいというようにございまして、修正する場面もあつたかもしれません。

○伊部真君 終わります。

○委員長(木村睦男君) ちょっと速記とめて。

○委員長(木村睦男君) 速記起こして。

本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめておきます。

午後二時三十分休憩

午後二時三十分再開

○委員長(木村睦男君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○小柳真君 貨物輸送の問題を中心に質問いたしますが、まず、その前に、輸送体制の秩序確立というところで、トラック輸送の分野、あるいは鉄道輸送の分野、海上輸送の分野、とりあえずこの三分野の現状、それから新全総の昭和六十年を目ざして一体、運輸省はどういう方向でおおのの輸送分野を考えておるか、こういうものから先に質問してまいりたいと思います。

あと、貨物運賃を少し勉強しておりますので、これはあとの国鉄運賃の値上げとの関連もありますから、貨物運賃というのはいくつか、物に依りてどういうものであろうかと、運賃の実態というものを少し質問すると。そのあとは、昨年、貨物運賃が、トラック運賃が、貨物自動車による運賃が改定されました。その改定された運賃が完全にいま適用されておるかどうかという実態を知り、そのあとで、その貨物運賃が完全に守られておるために貨物自動車の過積などが起こっておるのではないか、また過積のために自動車事故が、貨物自動車事故が発生しておるのではないかと。また、過積のために運転手の過労なども発生しておるであらう。それを防止するにはどうするか。

最後に、海上輸送のほうにいま道路運送が移行しつつあります。したがって、カーフェリーなどを利用する海上輸送の問題を最後に質問すると。こういうことで、一時間しか時間がありませんが、質問を、問題が少し大ざっぱになります。

展開していききたいと思っております。

したがって、冒頭申し上げましたように、輸送体制の秩序を確立するという立場から、現在のトラック輸送の分野、鉄道輸送の分野、海上輸送の分野はいかになっておるかということを冒頭御答弁を願います。

○政府委員(見坊力男君) 昭和四十五年度の機関別のシェアで申し上げますと、自動車は八七％、鉄道が五％、海運が八％、これはトン数のシェアでございますが、全体の国内の総貨物輸送量は、五十三億トンでございます。

○小柳真君 新全総、昭和六十年を目ざす計画が立てられておりますが、この新全総達成昭和六十年ごろにはどのような分野を考えておりますか。

○政府委員(見坊力男君) 昭和六十年を目標にいたしまして新全総におきましては、総貨物が八十九億トンでございます。そのシェアとしましては、自動車は八七％、鉄道が五％、海運が八％でございます。

○小柳真君 さっき冒頭に言われた八七％、五％、八％というのは、現状じゃないんですか。

○政府委員(見坊力男君) そうでございます。で、このシェアとしましては、先ほど申し上げたシェアとたまたま同じ数字になっているわけでございます。

○小柳真君 どういう統計から出ているかわかりませんが、私も私どもがとっているシェアとずいぶん違います。それはどういう統計ですか、いまのは。

○政府委員(見坊力男君) これは新全総を策定する段階におきまして検討された数字でございます。シェアは同じ数字でございますが、もちろん総貨物量におきまして四十五年度の五十三億トンから昭和六十年には八十九億トンに伸びます。したがって、自動車、鉄道、海運、それぞれにつきましてトン数が非常に大きくなっているというところに相なります。

○伊部真君 昨年のたしか七月に出た運政審の総合部会答申によりまして、その数字は、大体四十四年度をたしか四十八億トン、昭和六十年は二百億トン、そうして総トン数で四・二倍、トンキロで五倍になるということを基礎にいたしておるはずなんです。それが、それは八十億トンというのは、かなり違うように思うのですが、その点は、その関係はどうなんですか。

○政府委員(見坊力男君) 昨年七月に出ました運政審の答申の総貨物量は、いま御指摘のとおり二百億トンでございます。これは新全総が昭和六十年でGNPを百三十兆ないし百五十兆円という見通しのもとに作業が行なわれておりますが、運政審の場合にはGNP二百兆円ということ前提に作業をいたしておりますので、貨物量においてもその差が出てきておるわけでございます。

○伊部真君 そうすると、これからの運輸省の運輸行政の指針というのは、やはり運政審の総合部会答申というのが中心になるのではないですか。

○政府委員(見坊力男君) 運政審から答申されました内容は、施設整備の面、それから制度、政策の面、両方ありますが、運輸省としましては、この運政審の答申を尊重して、その線に沿って今後行政を進めてまいりたいということになるわけでありまして、ただGNP二百兆円ということ、一応の見通し数字でございます。現在も経済社会発展計画の修正し、あるいは新全総の手直しという作業が行なわれようとしておるわけであります。その数字が変更をしまして、経済フレームが変った場合に、われわれは別に二百兆円を固執するわけではございませんので、それらの政府全体としての作業の過程を見ながら、また輸送需要等も検討しなければならぬというふうに考えております。

○伊部真君 これ、私、関連ですから、これで最後になりますが、はっきりしておいてもらわなければならぬのは、運輸省としてはどの数字を基礎に置いた見通しにおいて行政をやられるのか。私は経済成長のことを言うのではありませんが、少な

くとも数字の面では、数量では二百億トンということに基づいて、その輸送の分野というものは自動車、レール、それから内航というふうに分野をきめられておられるわけですね。そういうことで、たとえばターミナルがどういう施設をするとか、あるいは鉄道の輸送量はどうかというふうにするとかいうことがきめられておられるわけでしょう。そうすると結局、新全総の場合は四十四年の五月ですか、発表されて、その後、経済成長を織り込んで昭和四十六年の七月に新しく総合部会答申というものが、運輸行政に結局焦点を当ててきておられるわけでしょう。そうすると、ここで議論があつて、先ほど小柳委員からも質問があつたのは、これからの輸送の分野はどうするかということ、これを質問するときの土台としては、当然に四十四年の四十八億トンから、経済成長を織り込んだ二百億トンというものが基礎になるんじゃないですか。そうでなければ、二百億トンというのが、運輸省としては当然、ああいう答申が出たけれども、それは必ずしもそういうような数字にはならないで、もう少し少な目だとか多い目だとかいうふうに考えると、基礎がどこかに置かれなければならないかと思うのですが、八十九億トンと二百億トンでは、数字があまりに遠い過ぎるので、これじゃ見当をどっちに置いていいかわからぬわけですから、運輸省としては、やはりはっきりと、その点の基礎を、どの程度を基礎に置いてこれからの行政をやられるのか、明らかにしておいてもらわなければならぬ。

○政府委員(見坊力男君) いま御指摘のとおりでございますが、将来の輸送機関別のシエラ等を見る場合に、全体でどのくらいの輸送需要が発生するであろうかということ、経済フレームが前提になるわけでございます。新全総もまだ改定されていない現在の段階におきましては、もちろん運輸省の答申を尊重して作業をわれわれは進めるといふことでございますが、ただ、先ほど申し上げましたように、このGNP二百兆ということをお前提にしまして、昭和六十年に二百兆になるという

ことを前提にして作業を進めたのが運政審の作業であります。この場合に、もちろん議論がございまして、新全総の百三十兆ないし百五十兆——百五十兆をとって作業をしようかという議論がございまして、昨年の段階では、当時の経済的な情勢から見れば百五十兆というのは少ないのではないかと御議論がございまして、最終的にはGNP二百兆ということで作業を進めることになったわけでございます。ただ、その後、ニクソンショックであるとか、経済的な情勢が非常に変わってまいりまして、それらのことを考えますと、六十年まで二百兆ということに絶対に変えないということも、はたして適当であろうかどうか。むしろ、新全総の作業が別途行なわれて、そのGNPの見通しをどの程度にするかということが明らかになりますと、それによつて、また、この運政審の見通し作業についても、もう一回見直して見る必要があるというふうに考えております。

ただ、いままでの運政審の考え方は、基本的に新全総に盛られた考え方をベースにいたしております。今度は新全総のほうで——まだ各省間で具体的に詰めるというところまでいっておりませんが、何うとなくよりましと、福祉優先の新しい総合開発計画ということを目標にしておるようでありまして、そういうようなことから、数字的にどういふふうになるか、これはもう少し作業の結果を見ないとわからないわけでありまして、ただ、それは作業が行なわれた結果、われわれのほうはどうなるかということでありまして、現在の段階では、まだそういう数字が出ておりませんので、われわれとしては運政審の答申を尊重してまいりたいというふうに考えております。

○小柳勇君 この運輸省で出しております自動車局監修の運賃説明書の統計にも、「輸送機関別輸送量の推移」昭和六十年、二百八億二千三百万トンと出ております。その中で、自動車が百八十三億八千万トン、鉄道が八億三千三百万トン、内航海運で十六億一千三百万トン。さつきパーセントを言われまし

た。パーセントは大体同じですけども、自動車が八八、鉄道が四、内航海運が八というところでパーセントが出ておりますが、一応この数字を基礎にして論じてもいいと思ひます、いろいろな統計のとり方がありますから。そういたしますと、これはトラックのほうは、いまから約四倍の輸送量になります。内航海運が約五倍です。で、トラック——あと鉄道はまた別の機会に論じますから、きょうはトラックと内航海運だけ論じます。このトラックの四倍の輸送、昭和六十年です。から、もうこれから十二、三年の間に、現在の道路の建設状態を考えたならば、四倍のトラック輸送というものが実現されるであろうかと、そういうことを御検討になったことございますか。もちろん、これは自信がなければこんな数字は出ないでしょうが、現在の道路の建設状況なり、その他の地理的な条件を勘案しながら、この十二、三年の間に四倍のトラック輸送というものが動かなければならぬのであるが、それが一体十分可能であるか、この点いかがでしょう。

○政府委員(見坊力男君) 現在の国内貨物輸送トン数だけでも、港灣にも混雑を来しております。道路だけでも、港灣にも混雑を来しております。道路も混雑を来しているということでありまして、これがさらに、昭和六十年に先ほどのような輸送需要ということになりましたと、御指摘のように、非常に各輸送機関ともたいへんな負担になるということでございますが、運政審の考え方は、これらの輸送需要をまかなうためには、それぞれ、鉄道、港灣、空港等の施設整備を指摘いたしておるわけでありまして、基本的には、輸送機関、それぞれ特性を有しております。鉄道が中長距離大量輸送、あるいは海運が長距離大量輸送、あるいは自動車は面的な輸送であるとか、それは個々に具体的にいたしますと、いろいろなケースがあるかと思ひますが、大ざっぱに申しますと、そういう特性もあげることが出来るわけでありまして、そのそれぞれの機関の特性が発揮されるような政策誘導を行なっていく必要があるというふうに考えておるわけでありまして、そのために、

流通拠点港灣の整備であるとか、あるいは専用輸送——フレートライナーであるとか、あるいはターミナルの整備とか、そういうようなことが必要になってくるわけでありまして。今後それらの、基本的には各輸送機関における特性を発揮させるように、まあ競争原理並びに利用者の選好ということを基本的な原則といたしながらも、その整備には財政的な措置等、十分裏づけをして整備をはかっていく必要があるというふうに考えておるわけでございます。

○小柳勇君 非常に抽象的ですけども、端的に言つて、いまのような道路事情などでは、四倍の荷物はトラックで運べないのではないかと。したがって、カーフェリーなり、内航海運の発達なり、道路を通れないものは海を通してでも、とにかく四倍の荷物を動かさなければならぬ。これが新全総の、昭和六十年ごろの、目標とする物の流れに対する運輸省としての対応である、こういうふうにいふことは受け取ります。

この「トラック運賃の解説」の七ページにこう書いてあります。これはもうはつきりそのことを言ひあらわしておると思ひます。が、「まづ、トラックの輸送量は、昭和六十年には、現在の約四倍になり、高速道路、大規模港灣の整備、公害対策等による産業立地の変化、経済の高度加工型への移行により輸送パターンが変化し、消費生活の高度化等により輸送需要の質的内容が変つてくる。現状パターン延長では、このような状況に対応できず、経済活動はマヒせざるを得ないといえよう。」と書いてある。現状からずつと延長してみますと、もうこのような状況に対応できなくて、経済活動は麻痺せざるを得ないと言えよう。と書いてあります。これは前の貨物課長の武石さんが署名入りで国の責任で書いてありますから、たぶんこれはいろいろ研究された結果、責任を持って書いておられると思ひます。りっぱな本だと思つて感心して読んでおりますけれども、いま審議官言われたような方向で書いてあります。であるならば、どうするかということですね、問題

は。トラック輸送に依存してこれから十年間いきますと経済活動は麻痺しますと書いてあるんです。であるならば、この長距離輸送などを現在トラックでやっております、こういうものに検討を加えなければならぬのではないかと。たとえばドイツでそういう対策を立てた例がございますけれども、これはあとで鉄道との関連で論議いたしますから具体的に提案いたしませんけれども、現在、運輸省としては、トラックはますます大型化する、あるいは運行距離はますます長距離化する、これをそのままこれから昭和六十年まで現状パターンで延長できると考えているのかいらないのか、この点を少し端的に御返事願いたいと思っております。

○政府委員(見坊力男君) 運輸政策審議会が総合交通体系が議論されてきて答申が行なわれましたのも、いままでも各輸送機関別に需要に対応してきた、そこに問題があるわけでありまして。全体的に総合的な整備をする必要があるということでございまして、端的に申し上げるならば、資金の確保等もそれぞれの機関がそれぞれに対応してきたというところで、全体としての資力がとれていないということとを指摘いたしておるわけでございまして。今後、施設整備の面につきましては、そのときどきの財政事情等もあらうかと思ひますが、重点的に、道路で運び切れないものを、それを海運に回すとか、あるいは運政審で指摘いたしておりますように、新幹線を整備すると同時に在来鉄道を貨物線に活用していくというように、あるいはカーフェリーあるいは流通港の整備、そういったような整備をはかっていく必要があるわけでありまして。非常に抽象的なお答えでございまして、そういうような個々の施設について、それぞれ、その時点において財政事情等も見ながら最善の策を講じていく。しかし、全体として昭和六十年でこれだけの貨物輸送が出てくる、その場合に、それをこなすにはこれだけの施設整備をしなければいかぬということが運政審の答申でいわれております。それらの点を十分見ながら、個々の

各年度の対処をしていく必要があるというふうに考えます。
○小柳勇君 また鉄道との関連で別の機会にこの点少し論議いたしまして、いま内航海運の問題が口に出ましたから、その内航海運関係でこれから二、三年の間に約五倍ぐらいの荷物を運ぶように数字の上に出ておられますが、これに対する方策、特にカーフェリーの今後の動向などについて海運局長から御説明をいただきます。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 先ほどの総合交通体系では、内航海運は約十六億トンでございまして、まあ大体現状が先ほどおっしゃいました四倍伸びというふうになっております。これは、そのシェアが大体八割と増えておられます。それで、ここ二、三年ぐらい先と見ますと、それは伸びないんじゃないか。これは六十年を目ざしておられます。特に内航海運は、現在でもすでに内航海運の貨物輸送で落ちているものは、もう陸上と要するにせつ然と分かれていくんじゃないか、マクロで見ますとね。つまり、非常に長距離のもので、しかもバラ積みしてどかどか積み込むものでございまして、これは鉄道にも載らなければトラックにも載らないというものが大部分でございまして。鉄道にも積み込ますトラックにも積み込まないもの、かつ内航にも積み込まないものは機械的なもの、かつ内航いかと思ひます。したがって、鉄工業の生産がいま停滞しておりますけれども、一応GNPが二百兆円ということになりますと、相当の生産性が上がってくる。したがって、臨海工業地帯を中心にしたしまして行き来する内航海運荷物と申しますものは相当これからふえるであろう。それに伴いまして、やはり専用船ですね、おもに専用船が今後非常に伸びていく、鉄鋼は鉄鋼、鋼材はセメントだけ積む船、タンカーはタンカー、木材は木材、そういうふうな専用化して動かしていくのではないかと思ひます。それからカーフェリーでありますけれども、これはむしろ自動車輸送と競合いたします。競合と

いいですか、むしろ自動車輸送経路が海に移った、海のバイパスというふうな考えております。自動車輸送はそのままで船に乗っているだけだ、それをまあ要するに船を経路に使っているという趣旨でございまして。これはまさに自動車を利用され、トラックが利用される、これなどはむしろ自動車との競合じゃないか、自動車と鉄道との競争になるのではないかと、その一つの変形ではないかと思ひます。先ほどお話をいたしましたように、道路がそれほど拡張できれば、やはり海のものを利用するのではないかと思ひます。ただ、現在カーフェリーで運んでおります貨物でございまして、これはトラックの台数とそれから無人車とを合計した台数を貨物に換算いたしました。これに統計をとりますと、年間に、中距離あるいは長距離のカーフェリーでございまして、けれども、わずかに二百七十万トンくらいでございまして、それに比べて、自動車の輸送トン数は何十億というふうなぐあいでございますので、比較にならぬほど、いまのところは小さいのでございまして。将来もそれは相当伸びるのではないかと。したがって、今後長距離のカーフェリーの隻数、荷数などが相当ふえるのではないかと。したがって、港施設というものはカーフェリーの専用の埠頭というものを設けて、陸上との結節点をスムーズにしていって、そういう施設も要するんじゃないか、かように思っておりますので、今後、内航海運輸送はもう発展いたしますし、カーフェリーもやはり同様にふえるというふうな見通しでございまして。

○小柳勇君 時間が少ないので問題はあとに残しまして、この輸送機関別の総合輸送体制というものは、あと国鉄運賃など論ずるときに根本的に論じましょ。先に進んでまいりますが、貨物運賃が昨年改正されましたが、その改正された貨物運賃が完全に適用されておるかどうか、荷主なり運送業者を若干調べてみました。運送業者の言いますのに、

荷主に弱いから、なかなか値切られるという無理に言えない、やむを得ずやっていますと。荷主としては一挙に変えられても困るからということとで契約を済ましておられます。悪いところでは、きめられたこの運賃の半分ぐらいで走ってるところもある。そのために過積する。トン数じゃありませんと言いますが、前の例によってトン数でいって、たとえば十トン車に、半分の運賃でやるものですから倍積んでいくというふうなことを聞いておるわけですが、改正されたこの貨物運賃というものが完全に適用されておると思うかどうか、自動車局長から御答弁を願いたい。

○政府委員(野村一彦君) 昨年トラックの運賃を改定いたしました。その改定後の実施状況につきまして、ただいま先生から御指摘がございましたように、また、これは前回でございましたけれども伊部先生からも御指摘がございましたが、私も新しい運賃によって収受をするというのを強く指導いたしておりますけれども、遺憾ながら一部の事業者の間におきましていわれるダンピングと申しますか、認可運賃をある程度下回った運賃によって運賃が収受されておるといふ実例を聞いております。その理由につきましては、私もやはり根本的に考えてみますと、荷主というものの対してトラック事業者は経済的に弱い。したがって、もうおまえのところには輸送を頼まないぞというふうないわゆる荷主筋からの圧力がかかると、従来からの御意見を失いたくないということから、せつかく運賃の改定が行なわれたにもかかわらず、いわゆるダンピング的な運賃があるというところは事実でございまして。で、私も、この問題につきまして全日本トラック協会という荷主に対する立場の強化について協議をいたしました。最近、トラック事業者が、荷主に対するサービスといえは運賃を割り引くことであるというふうな非常にイージーな感じがあつたわけでございますが、今度はそういうことではなくて、安全確実に荷主の需要に応じて運ぶということがサービスであつて、ただ運賃をまけると

いうことがほんとうのサービスじゃないのだという自覚が高まってきたので、私どももこの点、今後指導をいたしたいと思ひます。中には、トラック事業者の中で非常に話を積極的に行なひ、たとえば共同集金制度をとるといふことによつて、協同組合によつてあるいは共同集金会社をつくりまして、そして、どの輸送業者が運ぶにしても法定の認可運賃というもので受取る、そして、わずかながらのパーセンテージのものを共同集金会社の費用に充てれば、ほとんどその認可運賃の実額にひとしい額で回収できるというところでやつてゐる例もございますので、こういうものを参考にして、今後、せつかく改定いたしました認可運賃でございますので、二〇%の幅の中でこれの收受ができるように指導をいたしたい、せつかくその督促をいたしたいと私ども自身も考えておるところでございます。

○小柳勇君 このきめられた運賃が完全に守られておらぬことを運輸省もお認めのようでありましたが、いままでの重量制が今度は車両制に改められた、たいへんな改革であります。これも荷主のほうから十分に知つてその法を順守いたしたと過積などは起こらぬはずですね。その点、業界なりあるいは出先機関などでどういふような指導をしておられましたが、そのいふまでやられました行政指導の実態を御説明ください。

○政府委員(野村一彦君) いままでの運賃改定並びにその実施に対する行政指導でございますが、トラック事業者に対しては、私ども——全日本トラック協会の中に運賃委員会というものがございまして、その運賃委員会が路線トラックあるいは区域トラックにつきましてそれぞれ荷主側と折衝するわけでございます。荷主側につきましても、これは各物資別にいろいろの、農林物資あるいは商業関係の物資あるいは食料とか燃料とか雑貨とか、いろいろの商品別の物資があるわけでございますが、私どもは東京におきまして全国一本でその運賃レートをやるわけでございます。この荷主の団体の連合会と申しますか、協議会といふ

ものがございまして。これは、いままでは大体、長い間、鉄鋼連盟がその幹事みたいな役をやつておられまして、各荷主団体のいろいろ連絡調整に当たつておられたわけでございます。したがうして、たくさんある品目の荷主の中には、必ずしも運賃折衝の実情をよく御存じないということもあつて、そういうことから、また荷主の立場が強いといふことから改定した運賃が守られていないという事情もあつたと思ひます。私どももこのところにも、一部、各商品別の荷主さんのほうから多少の苦情みたいなことが来ておりますので、私どもよく荷主さんの団体の中で調整していただくように、各地方においてはもとときめこまかい指導をしたいといふふうに考えておりますが、いままではそれぞれの荷主団体の窓口を通じて周知徹底をはかり、もちろん運賃制度の説明会というものは各陸運局あたりで分けて何回もやつておりますので、そういうところに御出席願へばそれによつて状況は御存じだといふことでございまして、必ずしも徹底していない節があつたわけでございます。非常な品目の範囲が多岐にわたりますが、これはさらにきめこまかい指導を今後したい、かように考えております。

○小柳勇君 十分守るやうにひとつ指導して、まづきめられたものを守るといふ態勢から業界の自粛のほどを求めてください。

それから車扱い運賃料金というものが各局でございまして。この基礎は一体何であるのか。前からの表を若干修正したとおっしゃるかもしれませんが、一体、貨物運賃とは何か。これは鉄道運賃についても今後いろいろお聞きしますが、貨物運賃とは何か。この基礎になりまう規則を讀んでみまうと、各局ともあまり大差はないわけですね。札幌も、東京も、九州も。たとえばトラックの運賃が安く、鉄道運賃が高いといふとトラックに來ますね。いわゆる行政指導上の運賃もありましようし、一番基本的なのは、荷主さんがあまり痛くなくて運送業者がもうかる運賃でなければならぬ。一体、車扱い運賃をきめられました、こ

の料金表の基礎は何ですか。

○政府委員(野村一彦君) これはトラックの車扱い運賃だけの原則ではございせんが、一般的の方針をいたしましては、これは道路運送法に基づきまして適正原価主義といふことでその基本の運賃をきめる場合には、適正な原価、能率の経営のもとにおける適正な原価を償ひ、かつ合理的な利潤をも含むといふ考え方でございまして。先生のいまおっしゃいましたように、各地域的な差といふものもあるのではないかと、これにつきましても、私どもはむしろ、たとえば冬季の割り増し期間とか、割り増しの率、あるいは大量の長期契約については割引の率といふようなことによつて現実に調整をして、地域的な差あるいは商取引の形態に應じた、何と申しますか調整が行なわれていくといふことになると思ひます。基本的には適正原価主義といふことが一番の基本でございます。

○小柳勇君 適正原価主義といふことをお使いになりましたけれども、適正といふことは非常に意味がありましようが、完全に割り切れないのではないかと申すのです。運賃のほうは、これまた後日に譲りましよう。鉄道運賃のことと全部一括して論じますから、そのときに譲ります。

カーフェリーの運賃表といふものが載つておりますが、このカーフェリーの運賃表はどういう基準でおきめになるのですか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) カーフェリーの運賃料金は結局コストでございます。コストと申しますと、直接船費ですと、船の建造費と船価の償却でございますね、それから船員の費用でございますね、乗り組み員、それから保険料、金利、そういった直接船費と、さらに足しまして運航費ですね、燃料費とか、店費とか、そういう運航上必要な費用、両方コストを出しまして、それに適正な利潤をかけたとして、そのコストを旅客が占めていく船内スペースと車の占めております船内スペースと割賦いたしましたので、今度、船のトラックならトラックのほうで何台積めるか、それによつて一台当たり幾らかかるかというのが出ます。そういった、何といひますか、やはりコスト主義で出しておるわけでございます。

○小柳勇君 そうしますと、貨物自動車運賃や鉄道貨物の運賃とは全然無関係におきめになるのですか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 算出は全く関係ございません。

○小柳勇君 そういたしますと、このカーフェリーを使ひまして、その間はカーフェリーの運賃、あと前後は貨物自動車運賃といふことになりまう。それがうんと格差が発生する場面がありますね。どうですか、それは。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 御指摘のとおりでございます。使ひまして、たとえば長距離ほどカーフェリーを使つたほうが安くなるということでございます。たとえば九州の南に行くと、長距離ほど、両端のトラック料金を足しました金額を比べますと、たとえば近距離よりも長距離のほうがカーフェリーを利用したほうが比較的安いと、こういう結果になると思ひます。

○小柳勇君 これはだれか説明員でもいいんですけれども、たとえば宮崎から横浜まで長距離自動車運賃で十トン運送する場合と、同じ品物を同じ重量、カーフェリーを使つて宮崎から横浜へ運送する場合の料金を比較していただくようお願いしておきまして、できておりますか、御説明ください。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 川崎と細島でございまして、この場合に八トン車を例にいたしまして算定してみましたが、それで申しますと、フェリーを利用した場合は海上の距離が八百八十七キロメートルでございます。それで合計いたしました八万三千七百円。これがフェリーを利用した場合の川崎、細島間の全体にかかる運賃でございます。これは八万三千七百円でございます。その

うち、いわゆるカーフェリー料金が三万九千二百円、明らかにトラックが——要するに両端のトラックの運賃と、それから残りは、そのトラックが二十何時間ですか、これに乗っておりますその間の償却とか店費とか、そういったものを加えた額でございまして、要するに全部で八万三千七百円。ところが、これをトラックで陸上からずつとまいますと、陸上の距離が千四百六十九キロ、かなり長くなっております。千四百六十九キロでございます。それで定期トラックの運賃でございまして、けれども、これは八万三千七百円に對しまして、最低で十萬六千五百円、最高で十三萬円というふうになつておりました、かなりフェリーのほうが安い、こうわれわれは見ておるわけでございまして。

○小柳勇君 この問題も、これからカーフェリーを使って陸上のトラック輸送を海上に変更していかなければ、この説明書に書いてありますように、もう将来、経済麻痺するというようなことでもありますから、いまの運賃算出の方法についても、若干これは問題じゃないかと私は思っているわけですが、だから、もちろんカーフェリーを将来長距離に使うべくレートを安くしてやるという、そういうふうな配慮があればまた別問題でありますけれども、そういう行政的な意味があれば別問題ですけれども、したがって長距離トラックをやめるんだということであれば、これまた一つの方法であると思ひます。したがって、そういうものをもう少し系統的に、各運賃をずつと競争する中で、系統的に一本並べてみたいと思ふわけです。これは運輸省もひとつ協力してもらいたいと思ふのですけれども。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 運輸手は乗らぬでよろしいという意味の法律の規定は別にございませんですね。荷物として載せておるわけでございまして。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 運輸手は乗らぬでよろしいという意味の法律の規定は別にございませんですね。荷物として載せておるわけでございまして。

【参議院】

○小柳勇君 そうしますと、カーフェリーまで持っていけば、そこから先は運輸手はいなくていいと、もちろんこれはおつても無料ですからね、船が運れていきますから。いずれでもよろしいということですね。

○政府委員(鈴木瑞吉君) 御指摘のように、運輸手が乗っている場合もよろしゅうございまして、もう、無人で行く、どちらでもよろしいわけですが、それから船まで積みまして運輸手は離れてしまふ、無人で行く、どちらでもよろしいわけですが、造上二十トン以上はだめだという制限はございまして、ところが、カーフェリーに載せたトラックは、そういう制限はないのです。

○政府委員(鈴木瑞吉君) カーフェリーに載せたからといって別に過積みがどうというチェックはいたしておりませんし、それが載せられないというのではございせん。これは道路交通法ですか、そのほうのチェックなり取り締まりを受けるものでございまして、したがって、過積みのトラックが乗っている場合がよくあるわけでございしますが、これについてチェックしなければならぬというのではないわけでございまして。

○小柳勇君 それはこの前ここで問題に出ておりました。フェリーに乗る場合は十トン車であるけれども、乗るときには二十トンで二車分を一緒に積みまして船に載せまして、これが向こうに着きましてから二つに分けて持っていくのだ、これでも法律上はちつとも差しつかえない、こう理解してよろしいですか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) カーフェリーを取り締まっております海上運送法では、別にそういうことは違反ではないということでございます。あくまでも道路交通法の違反ではないか。カーフェリーの場合も、これは法律にございまして、けれども、運輸の安全を期するために、運輸管理規程を各会社、各フェリーの事業者がつくる。それによりますと、そういう過積みで荷ぐれずれるとか、それから捕縛し得ないものとか、そういうこと

ものについては、船長が十分調べるということになつておりますので、直接法規云々ということではございせんけれども、そういう安全上の配慮はございまして、しかし、トラック自身が過積みだからと申しまして、船自身が満載喫水線をオーバーするということは、相当空間がございまして、事実上そういうことは、ないと思ひます。巷間いわれておりますけれども、ただ、過積みでいかにという制限は船長にございせんので、これを食いとめましますのは、むしろトラックが出てくるときに警察が張つておりましたチェックするといふのはよくあるようでございまして、そういう面では、やはり道路交通法の取り締まりが現実にあるということ、あとは乗り込んでもらえばいいと思ひますけれども、直接船長はそういう権限はない。ただ注意するとか、あぶないから、これは倒れそうだからというようなことはもちろん権限としてありますけれども。

○小柳勇君 自動車局長にお尋ねいたしますが、自動車の車両法による過積禁止、これは車が動いているときだけというのか、静止しておるときでもいふのか。たとえば十トン車という場合には十トン以上は積めないが、十トン車が二十トン以上の荷物を積んでも動かないからよろしいのか。この点はいかがでしようか。

○政府委員(野村一彦君) これは道路運送車両として荷物を積んで運行の用に供する場合でございます。静止をしておる状態というところでございまして、御指摘のような例があるとすれば、それは法規の盲点をついたものかと思ひます。

○小柳勇君 車両の構造上の問題ですか、パネのたわみとか破損とか、そういうことがあれば問題でしようが、法律上は自動車局長が言われたように解釈するのが正しいと私も思ひますけれども、その点がはつきりしないのですから、もし違法だとすればこれは法意しなければならぬと思ひますが、いまだそこそこの議論がありまして、これから一べん確かめておきますが、そういうこと

とを考えると、長距離トラック輸送にかわるカーフェリー利用のよさというものが業者にも明らかになりますね。そういったと、今後もう少し岸壁を整備して、そうして長距離トラック運送というものをカーフェリーに移行するとか、あるいは鉄道のフレイトライナーに移行するとかいう、いわゆる行政指導はしなきゃならぬと思ひますね。それは政務次官、いかがですか。

○政府委員(佐藤幸行君) 私も同様に考えます。

○小柳勇君 次に、過積の問題に入つてまいりませう。

運輸改正によりましてもお正規の運賃が取れないで、その分を過積によつてかせぐとする運送業者、これはたいへん法違反でありますけれども、心情としては了としたし、これを防止するためにどういう努力をなされておるのか。これは運輸省と、それから警察庁からお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(野村一彦君) 過積の問題につきましては、本委員会におきましても前から諸先生方から御指摘ございまして、私も、これはもうずっと以前から、この防止の指導についてはいろいろ苦心しておるわけでございまして、たとえば先ほど言及になりました運賃の建て方の改正、重量制から車両建てというものが制度的には過積の防止になり得るはずだと私も考えております。しかしながら、理論的にはそうであつても、必ずしも現実にはそう行なわれていない。これは、先ほどダンピングの問題でお答えいたしましたのと同様に、基本的には、トラック運送事業者が非常に経済上の立場が弱い、荷主に弱いということが一つの大きな原因だろと思ひます。そこで、やはりトラック事業者の地位を高めるという方策を講じなければならぬということ、トラック業界等を通じていろいろやつておるわけでございまして、この努力をさらに続けたいと思ひます。

それから第二点は、これも非常に技術的にむずかしい問題でございますが、ダンピング車その他の大

きな車については、先生御案内のように、自重計というものがございませう。残念ながら、現在の技術開発の状態では、この自重計というものの精度が非常に誤差があるということで、これが必ずしも客観的に適正な重量を表示していないということがございませう。これもいろいろの機会に御指摘がございませう。私も、技術的にこの自重計等の開発を進めようということで、警察庁、通産省、私ども運輸省、それから自動車メーカーが集まりまして、この過積載の防止の装置研究委員会という団体をつくって、数回研究をやっております。これにつきましては、まだ技術的な結論を得ておりませんが、現在のところ、こういう機械装置によって過積載が外部からわかるように努力をするということについて、さらに今後努力をしたいと思っております。現状においては、いろいろやっておりますが、まだ誤差の点について必ずしも解決ができておらないという状態でございませう。

それから私どものほうといたしましては、現状として、いろいろ町で過積載をしたまま走るトラックの、何といひますか、発見及びその摘発につきましては、いろいろと警察のほうに御協力をお願いいたしまして、警察のほうにいろいろ御協力をいたしておるわけでございませうが、こういうような努力を積み重ねてやらなければならぬと思っております。根本的には、やはりトラック事業者の資格と、それから荷主に対する地位の強化というようなことを抜本的にははかっていかなければならぬ、かように考えております。

○説明員(池田雄雄君) 警察の指導取り締まりの面でございませうけれども、昨年の例で申し上げますと、年間十四万四千三百九十九件の取り締まりをいたしております。これは四十四年の例をとりますと、検挙は大体十萬三千件でございませう。で、毎年取り締まりを強化しておると、こういうことでございませう。ただ単に運搬者の取り締まりだけではございませう、やはり、こういういたした案につきましては、安全運搬管理者等の、車両の運行の責任者、こういうた方も責任を追及すべき

であろうと、こう考えまして、昨年じゅうには下命容認の違反ということで一千三十一件ほど検挙いたしておりますし、なお、法人等につきまして罰則規定を課しましたものが四千九百九十三件ほどございませう。

で、取り締まり面につきましては、御案内のとおり、固定の重量計、これは全国で大体六十七台ほどございませうが、そのほかに携帯で運搬をいたします可搬式のもの六百二十二台ほどを用いまして取り締まりをやっておりますわけでございませうけれども、非常に技術的な点、あるいは取り締まりを一所所で行うと三十分ぐらいで回避されてしまふというふうなこともございまして、技術的な面もございませうが、今後なお取り締まりの努力は重ねてまいりたい。それから特に道路管理者等で高速道路等を中心に重量計の増設という措置をとっていただいておりますので、こういう観念からもまた、取り締まりあるいは指導というものがよりしやすくなるのじやなからうか、こういうふうに考えております。しかし、根本は、やはりこういうた事実を原因にさかのぼりまして、なくてはならないということで、関係機関等の指導をより強化していただくようお願いしている、こういう現状でございませう。

○小柳勇君 最初に、技術的に詳しい方がおられたら御説明願いたいと思っております。パネナリあるいはワクの強さなり、一体、自動車というのは、たとえば十トン車を例にとりまして、何トンまでは構造上はだいたいようぶであるか、自動車局長、御答弁できれば御答弁願いたいと思っております。構造上何トンまで、何倍ぐらいまでの安全率をとつてあるのですか。

○政府委員(野村一彦君) ちょっと私も、技術的な問題でございまして、十分の確かな答えはできないかと思っておりますが、先ほど申し上げました、技術者が集まって研究いたしました中間報告みたいなものがございませう。それを申し上げますと、「ダンブ自重計は形式により多少の差はあるが、その大多数を占め、かつ、昭和四十三年五月以降

の新造車に主として取付けられているダンブ油圧検出方式自重計については、ダンブ規制法の自重計についての技術基準は十分満足しており計器の保守取扱を正常に行えば士一〇〇程度の精度にあると考えられる。」いまおっしゃいましたパネでございませうが、「自動車の車軸に取りつけられているシャシはねの撓みを検出する方式はばねのヒステリシス、へたり、ばね常数の製作誤差並びに経時変化、ばねの保守状態等により、精度的には問題があるが、二車軸の場合、現在のダンブ自重計の技術基準内の精度で耐久性のある装置の研究を今後推進したい」という程度で、ちょっとまだ数値的には出ておりませんが、これが、いま申し上げました研究委員会の中間的な一つのまとめでございませう。

○小柳勇君 十トン車に二十トン積みましても、そのために一日でパネがたわむということはあるいはないんじやないかと思っております。

そこで、さっきの過積載をたとえば船に積みましますね、警察庁が取り締まるにしろも陸運局が取り締まるにしろも、港から船に入れますね、そのときに、十トン車に二十トン積み込んで動かしたら違反なんですね。ただ、船の中に入ってから、一台に移してから出てくれば、また別問題でございませう。

それで、たとえば過積載を取り締まる原因は、これは法律であります、業者としては、もうかるからそういう過積載をやるわけですね。だから、過積載をやってもいいように、たとえば車がこわれるのがこれは運送業者としては一番痛いのであつて、その限界というものがどの辺まであるか。たとえば二割であるか三割であるかわかりませんけれども、とにかくもう取り締まっても取り締まっても違反は続出しますから、違反が出ないように、法律を何か改正し、あるいは車の構造を改善をしていく方法はないものであらうか。そういうことも考えるわけですよ。

もう一つは、過積載になりますと、ブレーキもききませんね。十トン車は十トン車にきくブレーキに調整いたしましょう。そうしますと、十五トン

ですとブレーキがききませんから、事故が発生いたします。そういう面からもおそろく違反として取り締まるのでしようが、今後、ただ、いままでのような取り締まり行政、警察庁や陸運局の取り締まりだけで、この過積載の問題が解決すると考えておられるのかどうか、解決しないとすれば、どうしたらよいのか、お考えになったことございませうか。警察庁と運輸省から、もう一回ずつ聞いておきたい。

○政府委員(野村一彦君) ただいま先生御説明になりました、たとえばカーフェリーに積むときに二台分の重量の荷物を積んでいくというお話、私も、何か先生がそういう事例について御存じでございますか、お気づきの点があるというのを聞かしていろいろ考えたわけでございませうが、先ほど海運局長が答へられたように、トラックをカーフェリーに乗せている間は運転者を必ずしもつけなくてもいいということに行政指導をやっておりますが、ただ、それには前提がございまして、フェリーに積み込むときあるいはフェリーから積みおろすときには、その運送を引き受けたトラック事業者が責任を持ってその積み込み、積みおろしをやるということとございませう。したがって、その時点におきましては、いま先生御指摘のように、そういうような過積載の状態において荷物を運び、トラックと一緒に荷物を運び込んでいくわけでございませうから、これは私どもは、当然、常識的に考えても、違法であるというふうに思っております。で、先ほど私が、過積載の状態は、これは走行しておらなければと申し上げましたが、確かに現在の法律はそういうことになっておると思っておりますので、そこに法律の盲点があるかと思っておりますが、それをどういう法律系で押えるのかがいいのか、たとえば海上運送法とか、あるいは私どもの道路運送車両法とか、あるいは警察の道路交通法とか、いろいろあると思っておりますが、その辺につきましては、少し法律技術的に研究して、それが法の盲点になっておれば、最も有効な方法でこれを防止するようなことを考え

いう見解を持っておられるか、お聞きしておきたいと思ひます。

○説明員(池田雄雄君) 御指摘のとおり、若年層の事故が多いと、こういうことでございまして、絶対数につきまして、いま御指摘ございましたが、運転免許の保有者の数から申しましても、二十歳未満、あるいは二十歳から二十五歳までの事故率が高いという事は事実でございまして。しかも、その中で、正確な数字を持ち合わせておりませんけれども、最近には特に自家用車のほうの事故が多いという事もまた事実でございまして。それで問題は、職業運転者あるいは営業用の運転者と申しますか、の問題でございまして、一般的に申しますと、ほかの年代に比べても、そういったような傾向があるのもまた事実でございまして、確かに御指摘のように、誇りを持って、ほんとうに、何と申しますか、プロのドライバーであつて模範運転手であるという自覚を持って就労する、そういった条件をつくるという事はそのとおりでございまして、それをやります場合にはいろいろの方法があるかというふうに考えております。現在すでに、特に営業用の自動車につきましては、特に、何と申しますか、安全運転管理者あるいは運行管理者等を通じての教育の問題でございまして、あるいは就労の場合に配慮するとか、いろいろな観点があるかと思ひますし、表彰制度、あるいは競技を通じての表彰といったものもあるかと思ひますが、そういった運用上のやり方の問題、あるいは最終的にはまた、先ほど御指摘のような年齢の免許も変えるべきでないかという御意見もあるかと思ひますが、非常に技術的に同じ車につきまして免許を与えまして、ただ、その者が長距離を運転する場合には、また別個の免許というように、実行上の問題等もございまして、あるいはこの免許の制度全体の問題からの勘案の問題もございまして、急にいろいろ実現するということにつきましては、問題があるかと思ひますので、まず行政上の措置を十分にとるということとあわせまし

て、慎重に検討させていただくようにしてまいりたいというふうに考えております。

○小柳勇君 わかりました。

最後ですが、いままでの質問で、時間が少ないから、関係者の意見を十分聞くことができませんでしたが、長距離トラックをこのままこれから推移するといふことは、この道路上の交通量もなかなかたいへんな問題である。したがって、海上運送の発展で、その方向に荷物が移動することによって必要であるが、長距離トラックの運転者の労働条件など考えまして、ある程度距離的な制限をする必要があるのではないか、あるいは車種の制限、車のこういうものはもう長距離はいかぬとか、そういう長距離トラック輸送に対して、距離的あるいは重量的あるいは運転者の年齢的あるいはいろいろ検討しなければならぬと思うのですが、これは簡単な問題でありませんが、運輸省としてどういう見解であるのか、お聞きしたいと思ひます。

○政府委員(見坊力男君) その長距離トラックの規制につきましては、例として、西独のレーパープランにおきまして品目を限定しまして、二十七品目でしたか、長距離トラックを当分の間押えるという構想が出されたわけでありまして、これはいろいろ議論を呼びまして、その提案が撤回をされておりました、実施がされておらないわけでありまして、ただ、基本的に、そういうような例がありますが、その各輸送機関それぞれの特長に応じて各輸送機関の間で公正な共存が行なわれる、しかも、その特性を利用者が選好していくといふことをやはり運輸政策としては基本とすべきではないかというふうに考えています。

ただ、その原則がすべてに通ずるわけではございませんので、たとえば過疎地域における交通の問題、あるいは大都市交通における交通の問題、これらにつきましては、また別な配慮をしなければならぬ点がございますが、基本的には、そういう競争原理と業者負担という原則によって運営されるようなマーケットメカニズムが交通についても実現

をするということが望ましいことである。ただ、現在がどうなっているかといふことになりまして、公害の問題あるいは交通事故の問題等、外部不経済の問題もございまして、あるいは開発利益の還元の問題等、まだまだ解決しなきゃならぬ問題がたくさんあるわけでありまして、それらを具体的に詰めていく努力を重ねながら、そういうマーケットメカニズムが現在でございまして、そういうような施策が好ましい。したがって、いまお話しした長距離トラックとカーフェリーという問題につきましても、将来、自動車は非常に混雑を道路の面からも制限を受けるということになるかと思ひますが、ただ、その場合に、ある利用者から見た場合に、トラックをとるべきかカーフェリーをとるべきか、それはそのときの要求するサービスをとりまして、その需要にマッチしたサービスを提供していただく機関を選ぶということが必要である。と申しますのは、具体的にいへば、それが適正原価、適正利潤で構成された運賃によって輸送機関間に競争が行なわれている、その場合にそれを選んでいく、何が適正原価であり何が適正利潤であるか、もちろんコストの厳密な検討は必要であるかと思ひますが、そういうような原価主義を厳密にやり、また各輸送機関の合理化をはかることによつて利用者にとっての機会を与えるという政策が必要であるかというふうに考えておるわけでございます。

○小柳勇君 これは総合交通体系の中の重要な一環でありますから、また別の機会にいろいろ御意見を聞きしたいと思います。

○山崎竜男君 青森湾の中央に夏泊半島という半島がありますが、この半島の東側の根っこところろに小湊港という小さな港がございまして。冬になると白鳥が飛んできたという、いまはやりの公害のないいい場所なんです。昭和十八年に、いまから二十九年前になりましたけれども、この小湊港を、北海道との交通の青函連絡船で足りないところを補うということで、約十坪ばかりの国

鉄用地を有償及び無償で小湊町——いまは町村合併して平内町になりましたけれども、国鉄に提供したはずであります。そこで、場所によっては一部落が移転するなどという非常に協力した態勢で移転したわけですから、そのうちの有償の部分と無償の部分はどの程度になっているか、お尋ねをいたします。

○説明員(長浜正雄君) 先生お話しの小湊の地区の用地の件でございまして、現在、有償で国鉄が保有しておりますのは約三十二万四千平米、そのうち操車場関係に使う予定で残しておりますのが二十万四千平米でございまして。その他の残りは、小湊埠頭関係並びに埠頭と本線との間をつなぎます線路用地の予定地でございまして。それ以外に、当初から無償で提供していただきましたそのままだけでございます。

○山崎竜男君 この小湊港の開設に際しましては、いまこちらにいらつしやる江藤先生が青森港を視察されました。御承知のとおり青森は連絡船が着く埠頭が三つしかありませんが、函館には四つあるという事で、一つ足りない。それで、青森にその一つふやす分がないので、小湊港に青函連絡船の補助港として一隻分の埠頭をつくるという、これは現地調査をなさつて、そしておきめくださったものだといふふうに承つております。ところが、せっかくそういうふうにして苦心して町でも協力をし、いろいろ調査もしていただいて、この十万余坪の土地を小湊町で提供したわけですが、あれども、その後、現在に至るまで、これが全然利用されておらない。あき地のままになっておる。しかも、私はこの問題に關して江藤先生にもお願いしていろいろ御陳情を申し上げたわけですが、一向にちががかない。私い下げたわけでもないし、国鉄側としてこういう事業計画があるというお話も承つておらないといふことで、きょうはその辺の話を煮詰めてみたい、そういうふうにして質問しているわけですから、昨年の十二月に、いまの平内町の町会議員たちが長浜理事

さんに会って、この三月末までには結論を出しますというお話を承って帰ったということですが、その結論は得ているんですか。

○説明員(長浜正雄君) この地区の土地につきましては、いま先生概略お話しになりましたけれども、簡単にいきさつを申し上げますと、昭和十七年の暮れから十八年にかけて、先生お話しのように、戦争中の石炭輸送の増送ということで、青森と函館の間の青函連絡線の輸送力のアンバランスを解消するという目的でここに埠頭をつくる、そして小湊と函館の間の青函連絡船にかかわるべきものをつくるということで工事に着手されたわけでございまして、御承知のような終戦になりましたので工事を中止いたしました。その後、昭和二十一年に一時、小湊と函館の間の航路を一応開設して貨車輸送を行なった形跡がございまして、大量に行なわないうまま二十四年七月に青函航路のほう、青森と函館のほうの整備をいたしましたので、こちらのほうの工事を中止いたしました。その後三十一一年の十一月に、レールも敷かれておりましたものを撤去してまいりました。そういう状況でございます。

昨年暮れに地元の方が来られましたけれども、それ以前にも、昭和三十六年あるいは七年、三十八年といったように、平内町長さんから、船だまりあるいは荷揚げ場として使いたいからといううな話で、払い下げの陳情がございました。その当時はまだ連絡船の整備もできておりませんし、青函トンネルの見通し等のこともありませんで、そのまま保留しておたわけでございますけれども、御承知のように青函連絡船も新造船いたしましたし、青函トンネルも見通しがつきました昭和四十年に、運輸大臣に対してこの航路廃止申請をいたしまして廃止の認可をいただいております。それで、並行いたしました昭和四十年の暮れに、平内町に一部船だまりとして約一万三千平米ばかりを売却しております。この部分はどちらにころんでも要らない。そして、いまの船だまり港として使いたいということで売却しております

けれども、その以後につきましては、そのまゝの情勢になっております。先生の御指摘のように、昨年の暮れに皆さんおいでになりました、使うのか使わないのかはつきりしろということ、御注意を受けておるわけでございますが、その当時までは、平内町としては、何とか国鉄として事業用にもう一べん使う気はないのかといううなお話がありました。国鉄は事業用に使ったかどうか、また県知事のほうからも、事業用に使ったかどうかといううなお話がありまして、われわれのほうでも検討しておたわけでございますが、なかなか使うような情勢になりません。その後、町御当局のほうからは、これを自分たちのほうで使いたいからというお話がありました。それで払い下げをし、こういうお話がございまして、私もその検討を約束いたしました次第でございます。その後、検討いたしました次第でございまして、その後の検討いたしました現時点になっておるわけでございますが、早急に結論を立てなければいかぬということでお約束しておる次第でございます。

○山崎竜男君 いまの事情は私も十分知っておるんですけれども、大臣もおいでになりましたからあれですけれども、十坪の土地を二十五年間——この間野党の委員の方々から、北海道の小樽あるいは根室港で石炭の貯蔵場が四年間も全然利用されないままはあったらかしてあるのはけしからぬというお話でしたけれども、四年はおろか二十五年前、戦前にさかのばれば二十九年です。この十坪の土地をばたらかしておいて何も利用しないということ、これでは私もやはり国民の負担を受けて意思を体しておる者として、これは国鉄側から相当の、十分な利用計画、あるいは善意ある、愛情ある払い下げの方向とか、そういう実際の行動を見せていただかないと、納得ができません。この土地は、これはとにかく戦争中に協力をし、そして軍に協力をして提供した土地でありますし、地図を見ておわかりのように、これはいまの平内町の発展についても、もうまん中を縦断しておるというか横断しておるというか、そういう道路がありまして、町の発展にも非常に

害をなしておる、そういうことを二十数年間ほったらかしておくということ、国鉄の幹部は何ししておるのだといううにまあ平内町の町民たちは言っておるわけですが、そこで具体的にお尋ねをいたしますけれども、検討をしたとおっしゃいますけれども、実際に昨年、四十六年度、この平内—小湊町の土地の問題に国鉄では何回くらい会議を開かれたのですか。

○説明員(長浜正雄君) 先生御指摘のように、いままで二十数年そのまゝにしておるわけでございますが、実は昭和四十年ころまでは、そういうことで青函連絡船の代替輸送等に使わないうなぬのじゃないかということ、決してかねておたわけでございますが、現時点では、やはり国鉄の財政状態の関係もありまして、積極的に、遊休地といたしまして、不用資産の売却をして資産充當をしなければいかぬといううなこともございます。昨年来、というよりも昨年の春ころから、この問題で知事さんから、国鉄、使う気があるのかどうか、もう少し活用したらどうかといううな話もありまして、それ以来、私の手元で、いろいろ関係者相談をし、また昨年の暮れ、そういうことで地元の方々が来られましたから、担当の局長以下を集めて、数回にわたって検討し、また、いままでのいきさつ上、現地の青森県の知事さんにも御連絡申し上げて、県としてこれをどういうふう

に検討してお使いになる気があるかどうか、あるいは地元としてどういうふうにお使いになる気があるかどうか、その辺、県、市あわせて御検討願うといううなことで御連絡を申し上げて、われわれのほうとしては、いままで待つておたことを非常に申しわけなく、何とかしなければならぬ、といううなふうにいま考えておる次第でございます。

○江藤智君 関連。

ただいま山崎委員から、小湊の鉄道施設の払い下げにつきましての御質問がございました。ちょうど大臣もお見えになったのでございますが、実は私もこの問題につきまして非常に責任を感じて

おる一人でございます。と申しますことは、昭和十八年に非常に戦局が苛烈になりました、北海道、本土間の輸送、特に石炭を全部国鉄に切りかえることになりました、その設備が青森側に足りないということ、私、命を懸けて、その設備をどこにつくるかということの全権を受けて現地調査をいたしました。そうして小湊を選定したのが私でございます。それから約一年半、あの苦しいときに、非常な突貫工事では工事は竣工いたしました。第一船を着けましたときに終戦になった、こういういきさつでございます。そこで、そういう火急のときの仕事をこなすときに、現地が非常に協力してくれたいということでございます。御承知かもしれませんが、あそここの場所は山の迫った非常に平地の少ないところでございます。その平地の少ないところに、鉄道の施設をするために、どうしても分けてもらわなければいけません。これにつきまして、現地も、その当時の情勢もございまして、非常に協力をしてくれました。で、そのときに私が申しましたことは、青森のように、そこに大きなフェリーの基地ができるんだ、だから地元としても、当時の、あの小さい漁村としてやはり相当の発展にも寄与しますよ、だからぜひ協力していただきたいといううことを申し上げて、非常な協力をしてもらったわけでございます。それができ上りまして、そして地元にもそういうふうな有効に使われておたならば、私いたしましてはそれほどの責任は感じませんけれども、終戦後、今日まで実に二十七年という間、軌道も取り払われて、そのまゝの状態に放置されておるわけでございます。国鉄が今日までおそくなったという理由につきましては、いろいろ検討したことも私もよく承知しておりますけれども、しかし、現在の状態におきましては、すでに東北新幹線なり青函トンネルも工事にかかっていることでございまして、また、鉄道の合理化という面から考えましても、あそこ

常にそういう可能性はないのじゃないかというふう
に私なりに考えておるわけでございます。そう
いうことになれば、これを地元何とかが有効にお
返しをしまして、そして地元の発展にひとつ寄与
するように、国鉄としても考えていただく必要が
あるんじゃないか。私も前からそういう希望を
持っておるわけでございます。したがって、
いろいろと検討はしておられるようでございま
す。そこで伺いたいのは、いつごろにそれでは
その土地を返す見通しがあるのか、山崎委員の
せつかくの御質問でございまして、私としても
それくらいのはひとつ見通しを聞かして
いただきたい、かように考えますので、御答弁を
願いたいと存じます。

○説明員(長浜正雄君) いま御質問がございま
したけれども、おっしゃる通りに、いままではい
ろいろ青函航路の代替等で確保しておったんで
ございますが、せんだつても御質問がございま
したけれども、この線並びにこの埠頭の用地につ
きましては、将来とも要らないという結論を早急
に国鉄として決心をしたい。私自身として、いま
までの議論を私のところに、手元に集めて検討
しました結果、本線からブランチをいたしまし
て、この埠頭に至ります線路並びにこの埠頭
の用地、これにつきましてはもう決心していい時
期にきているのじゃないか。ただ、当時ヤードと
して使いたいということで確保しております土地
につきましては、実は青森県での相当大きなむ
つ小川原等の大計画もございまして、そういう
きの貨物関係の基地として使わなきゃならな
いじゃないかというふうなことがございまして、
このほうはちょっと国鉄のほうで確保して使用
させていたきたい。それ以外の土地につきましては
は、いろいろ地元の町並びに県の方々と御相談
をいたしまして、できるだけ有効にお使いいた
けるような処置を進めるように、国鉄としての意
決定を早急にしたい、こういうふうに考えてお
る次第でございます。

○山崎竜男君 いま江藤委員から地元小湊町の協

力のお話がございましたけれども、私の資料で
も、運輸省の水路部がこの小湊港を視察、海底
の調査を行なったときには、町及び一般町民から
寄付を集めたところ、町及び一般町民から
りして協力したというふうになっております。そ
れぐらいい協力しておるんですから、やはり国鉄側
としてもそれだけの愛情を地元の方々に示して
いただきたいというのが私の考えでございます。地
元の国鉄に対する不信感というのはこれはたいへ
んなものです。理事さんもおっしゃる通りに、む
つ小川原等の開発でこの辺は値上がりをしてお
ります。国鉄は土地を持っておいて値上りする
のを待って、それで売るんじゃないかというよう
なことを地元が言っておるんです。これは青森県
は、この間の四十三年の十勝沖地震のときでも、
あの大湊線の復旧が非常におくれたり、おくれた
後のダイヤが非常に不便だったもので、それから
いう国鉄に対する不信感が——ましてや小湊が
いまだ二十数年間たつても何の解決もできないと
いうことで、極論をする連中は、いま青函連絡
線が通るんだけれども、とにかく北海道まで新幹
線が通るには青森県を通らなければならぬだろ
う、ところが青森県は絶対に通させないというこ
とまで言っているくらい国鉄に対する不信感とい
うのは議論が噴出しておるんです。これも私に言
わせれば、やはり事情が刻々と変わってきておる
ことはよくわかるんです。青函トンネルが通れ
ば、とにかく、いまある青森の連絡船だつてどう
なるかわからぬ、まして新しく膨大な金をかけて
小湊から連絡船の港をつくり直さなきゃならぬと
いうことは、できないことは、これは町民も私も
もよく承知しておりますけれども、それだけに町
のほうの事情もだんだん変わってきております。

たとえば、いまここに何だかんだつくられて、い
まこの辺の、小湊のほうで年間三億以上のホタテ
の養殖が非常に成功をしております。だから、そ
の養殖に害を与えるような施設をいまさらにつく
れたんではたまたまらぬというところが一つの小湊港
の要望でありますけれども、また、土地の値上が

りの問題ですね、大体年間の一般会計が六億四千
万ばかりの小さな町ですから、その町の財政で、
払い下げしてやるというところ、払い
下げてもいいわ、金はないわというのが実情
であろうと。そういう場合に、いままで二十五年
間たつて土地の値上がりも相当あるでしょうけれ
ども、その値上りの分を払い下げられたんでは
とても町の財政が立つていかないと。だから、い
きなり全部払い下げてもいいと。だから、困
んだという、いろんなやうな事情が変わってきて
おりますから、その辺、国鉄側も十分勘案を加え
て、先ほど言いました、これから国鉄の財政再建
などに関してもやはり地元民の協力がなければな
かなかできないことですから、そういう意味で
国鉄側としても愛情のある解決策をこれからして
いただきたいと思ひます。

時間がありませんで町のほうの国鉄に対する
要望だけをここで申し上げまして、私の質問を終
わらしていただきますが、先ほど言いましたよう
に、一つはホタテの養殖をやっているからあんま
りここに公害を及ぼすような使用のしかたをして
もらっちゃ困るという事です。それからもう一
つは、払い下げる分には、やはり政府のほうでも
町の財政でまかなっていきけるようなことを何か考
えてほしいと。提供した部分なんかはこれ無償で
当然返してもらいたいというの、これは理屈が
通っていると思うんです。

それからいま、将来、操車場にお使いになると
いうようなお話もありましたけれども、この操車
場のあと地、この辺は夜越山といつて、これは小
湊の町で、いま平内となりましたが、大観光地帯
をつくっております。スキー場だとか何だとか、
そういう観光地帯にそぐわないような建物をそこ
に建てられては困るということが、これはこの間
の町議会の決議であり、陳情であるわけです。そ
ういうことで、私は、運輸大臣がせっかくおいで
ですから、詳しいことはお聞き取りになれなかつ
たかもしれませんが、とにかく二十数年間という
もの、まあ何にも利用しない、その利用しない土

地のためにこの平内町の発展が阻害されておると
いう、こういう事実があるわけでありまして、
何とかこれは、いまの理事さんのお話では、線路
敷の部分は払い下げてもいいと、大きな操車場の
部分だけは、これは国鉄で使うんだというお話が
ありましたから、一応きょうはこれで質問を終わ
らしていただきますけれども、そういう事情があ
るものですから、何とか監督官庁としまして、
愛情のある、地元民の納得のいくような解決のしか
たを早急に指示をしていただきたい、これだけ申
し上げまして、私の陳情を終わらしていただき
ます。

○委員長(木村陸男君) 関連してちょっと一点お
伺いしますが、いまのような国鉄の所有地を払い
下げる場合には競争入札が原則のように聞いてお
ります。競争入札によらずして随意契約で希望
者に払い下げるという場合には、どういふふうな
条件が備わったときに随意に払い下げることで
きるんですか。

○説明員(長浜正雄君) 国鉄の用地を払い下げ
売却するときには、国あるいは地方公共団体とい
ったところは随意契約で売却することができま
す。それから一般の方々に払い下げるというか、
売却するときには公開入札が原則でございます。
ただ、一般の方でも、その国鉄で持っております土
地が袋地でございまして全然出入りができないと
か、いろんな条件がございましてときには、個人に
払い下げる場合でも随意契約とする場合はござい
ますが、これは非常にレアケースです。原則とし
て、地方公共団体といったようなところへの払い
下げの場合には随意契約で払い下げ、売却をして
おる、こういうことでございまして、そういう処
置をとることによって随意契約はできる、という
ことになっております。

○委員長(木村陸男君) そうすると、前に所有者
がおつて、かりに無償提供あるいは有償提供した
場合に払い下げる場合にも、前の所有者には、そ
ういった特典はないわけですね。

○説明員(長浜正雄君) これは有償で取得した用

地を旧所有者にお譲りする場合は、経過期間のいかんを問わず、随意契約でできます。無償で提供を受けた用地を用途廃止して旧所有者にお返しする場合は、二十年以内であれば無償でお返しできます。したがって、本件のような場合には、県あるいは町といったようなところに一括随意契約で買収していただく、もちろんそれは一年で一ぺんに処置するとか、そういうことは、これはそういう条件は別でございませうけれども、相手方としては地方公共団体の場合には、そういうことはできない、そしてあとは地方公共団体がその使用方を考えていただいで処置をしていただくというケースをいまままでとってきております。

○三木忠雄君 きょうは特に、運輸省で認可する料金の問題と運輸審議会の問題についての質問をしようと思つたんですが、現実には資料作成まで約一週間ぐらしかかるということで、これは次回のほうに譲ることにいたしました。特に沖縄航空運賃と、まあ今回認可した運輸審議会の関連について、何点か質問したいと思つております。

その前に、昨日起こりました羽田空港での事故の概要を、きょうの報道等によりまして、日航側では、羽田空港にコケがはえておつて、何かスリップしたために起こった事故であるという見解を出しておるし、空港長の見解によると、これは整備の不十分であると、こういうふうになつてから意見が対立しておる。そういう、もしコケがはえたような状態でスリップしたような状態で事故が起こるのであれば、今後ますます危険な状態ではないかと思つておりますが、この点について。

○政府委員(内村信行君) 昨日の事故でございすが、たいへん申しわけないと存じます。そこで、ただいま御質問がございました点に先立ちまして、大体概要を御報告申し上げます。それからその問題に移りたい、こういうふうに考えます。

まず、概要を御説明申し上げますと、日本航空株式会社所属のダグラスDC-8型のJA80四

六、これが定期航空三六九便——これは東京発福岡行きでございまして。——といたしまして、昭和四十七年の五月十五日十七時三十五分ごろ東京国際空港のC滑走路から滑走を開始したのでございまして、そして滑走後六百メートル付近から滑走路を逸脱いたしました。約三百メートル逸脱し、その後、再び滑走路の上へ乗り上げて、滑走路に対してはほぼ直角の状態で側溝をいたしたというところとございまして。同機につきましてはエンジンに火災が発生いたしましたので、直ちに消火いたしました。これは消しとめましたが、機体は大破いたしました。同機には、旅客が二百四十三名、そのほか幼児の方々が九名乗っておられ、機長以下九名の乗組員が搭乗していただいでございまして、旅客十五名それから乗組員の一人名が軽傷を負つたというふうなことでございまして。

この滑走路は、この事故後、直ちにクローズいたしました。本日の午前六時三十分には再開いたしました。この結果、国内、国際の定期便計百十一便に欠航とあるいは目的地変更、遅延等の現象を生じております。そこで、本事故につきましては、なお原因を調査中とございまして。

で、昨日この事故発生を知りまして、直ちに技術部長それから事故調査課長ほか調査官五名を現地に派遣いたしました。事故原因を調査し、事故後の処理に当たらせていただいでございまして。それから、事故調査は本日にもなお引き続き行っております。そこで、事故原因の解明に全力をあげる所存でございまして。本日の事故調査は、とりあえず機長と乗員からの証言をさらに聴取する、それからパイロットのすべり状況の調査を中心に行なうというところといたしております。で、運輸省といたしましては、事故原因の解明を続けます一方、日航に対しましては、かかる事故の再発を防止いたしますために全力を傾注するようというところを、特に大臣の命がございまして、事務次官のところに日航社長に行つていただきて、その旨きびしく注意をいたしました。今回の事故にかん

がみまして、今後とも一そう事故防止のためには全力をあげたいというふうに考えております。

そこで、先ほど御質問がございましたところという問題でございまして、これにつきましては、大体、滑走路の到着地点、タッチダウン・ポイントと、こう申し上げますが、そこへたびたび到着した回数が多いとございまして、その到着するたびにタイヤのゴムが摩擦熱によって溶けまして、滑走路にタイヤが粘りついてしまふ、それがたび重なる、それがスリップの原因になるのではないかと、こういうことがいわれておるわけとございまして。本件につきましては、去年あたり航空会社のほうからそういう申し出もござい

したので、年に一回その場所につきまして薬品をもちましてゴムの洗い清めるといふことをやっております。羽田につきましては、昨年のたしか九月か十月ごろそういう浄化と申しますか、洗い流す作業をいたしておるわけと申します。その後、大体一週間に一回ずつ点検いたしまして、その摩擦係数等を調べておるわけと申します。今回の場合には、それがやはりスリップの原因になつたのではないかと、こういう一部の見解もあるようございまして。ただ、これにつきましては現在事故調査中と申しますから、それが原因になつたとか、あるいはなつていないとかいふ確かなことは何事も申し上げる段階でございませぬけれども、まあ私も申し上げましては、いま申し上げたように、一週間に一回点検し、その際に、さきの点検では別に摩擦係数からいっておかしいことはなかったというふうなこともございまして、そうではないことを折つておるわけと申します。が、正確には、これまた事故調査を待つて御報告申し上げます。

○三木忠雄君 それでは、エンジンの故障という問題もこれは報道されておりますが、現実に東亜国内航空等にしまして、全日空にしまして、最近事故が非常にあるわけですか。整備の不十分という問題が十分考えられるんじゃないか。特に過密ダイヤになってくる、これから夏を迎える

わけでありまして、こういう点についてのオーパーホールあるいは整備の点検等の問題についてはどういふ基準で点検をし、チェックをしているのか、この点について御説明願いたいと思つております。

○政府委員(内村信行君) 整備につきましては、いわゆるラインメンテナンクス、それから定時点検あるいはオーパーホールというふうなものが定められておまして、それぞれの整備規程の中に、どの機種につき、あるいはどのエンジンについては何時間くらいということが明定されておまして、それによつてやつておるということと申します。

それから、ちょっと付言いたしますと、非常に折り返しが多いということがございまして、これは先生御指摘のとおりでございまして、私どももいたしましては、非常にこの点は心配いたしました。先般来、特にこの一月、二月、三月ごろが多うございまして。そこで、会社のほうにも立ち入り検査も、また特に全日空の場合は多かったわけと申しまして、特に立ち入り検査をし、また社内、その結果、監査グループというふうな特別な組織をつくりまして、そこによつて、そういったものがある場合に状況を分析して対策を練るといふことをされております。そこで、そのせいかあらぬか、四月になりましたから事故率は——事故率と申しますか、引き返率は相当減つたようございまして。と申しますのは、大体ペースンテージにいたしまして日航の場合が大体〇・〇五ないし〇・〇六くらい、それから全日空の場合が〇・一を若干下回つておる、東亜の場合も若干下回つておるのではないかと、こういうことでござい

が、特にそういうふうな指導を行ないました結果、全日空につきましても〇・〇三くらいに四月の場合には減つております。さらにこういう点には十分注意して指導したいというふうに考えております。

○三木忠雄君 きょうは事故の問題で長く質問しませんが、資料として私、要求したいのです

が、最近ここ一年間で事故が起こった、あるいは事故という故障ですね、そういう点についての、その飛行機のオーバーホールをいつやったか、それから、そのパイロットの滞空時間ですね、これを私、資料としていただきたいと思うのです。これはやはり非常にオーバーホールが問題になってきているという、専門家から耳にしておるわけです。そういう点は相当厳重にチェックしていかなければまた事故を起こすような結果を招くと思うのです。そういう点もやはり私たちが点検できるように、私たちがわかるような資料を一部提出していただきたいと思うのですが、これはいかがでございますか。

○政府委員(内村信行君) 最近の主要例につきましては、データは後ほど御提出したいと思っております。それから、ちなみに、今回の事故でございますが、これにつきまして、ここにございまして、若千御説明申し上げます。今回の飛行機「A八〇四六」でございますが、これは製造年月日が四十五年の十二月二十二日でございます。そこで、購入いたしました年月日は四十六年一月二十日、それから定期便に就航いたしましたのが四十六年一月三十日でございます。それから定時点検につきましては、第一次定時点検が四十六年六月十六日、それから第二次定時点検が四十六年十一月十八日、第三次定時点検は四十七年五月十一日でございます。

そこで、機体のほうにつきましては、総飛行時間が三千三百六十六時間と三十四分、ナンバースリーの定時点検からの時間は十一時間と二十四分ということになっております。それからエンジンにつきましましては、第一エンジンにつきましましては二千七百三十三時間と四十六分、第二エンジンが三千三百六十六時間と三十四分、第三エンジンが三千三百六十六時間と三十四分、第四エンジンが三千三百六十六時間と三十四分、そこで各オーバーホールよりの時間に該当いたしております。で、これまでにオーバーホールいたしております。

それからパイロットのほうでございますが、パイロットの機長、これは入社いたしましたのが昭和三十五年十月十七日、航空大学の卒業でございます。その後DC-8コパイロットになりました。そののが昭和三十八年七月十六日、DC-8のキャプテンになりました。昭和四十七年の二月十二日でございます。飛行経歴は総飛行時間五千八百三十三時間と三十九分というふうに書いてございます。

○三木忠雄君 それでは、あとで資料でお願いいたします。

沖繩航空運賃の問題について質問したいと思うのですが、特に昨日沖繩が復帰いたしました。しかしながら、沖繩航路が現実国内線になったにもかかわらず、料金が現行の、いままでの国際線と同じような体制で料金は据え置きになったということに對する沖繩県民の不満といえますか、これは私はいへんなどのじゃないかと思うのです。この点についての見解といえますか、運輸審議会において、運賃の申請内容あるいは運輸審議会の審議の日程、あるいはその審議過程においてどういうふうにか、この沖繩航空運賃の料金を据え置きが決定したか、この点についての答弁をまず願いたいと思っております。

○政府委員(高林康一君) お答え申し上げます。運輸審議会におきましては、本件の申請がございましたのは昭和四十七年の三月十六日でございます。で、運輸大臣から運輸審議会に諮問いたしましたのは四月七日でございます。で、官報に告示いたしましたのが四月十三日でございます。その際に、公聴会の開催について申請期限を四月二十七日といたしました。ただ、公聴会の公述の申請がございまして、したので公聴会は開いておりません。それから運輸審議会の審議といたしましては、委員会自身といたしましての審議が五月二日、五月九日、それまでにそれぞれ運輸審議官室でいろいろ常時調査しておりましたものを検討いたしましたして、この審議を経まして五月九日に申

請どおり認可することが適当であるという旨の答申がございまして、この場合に審議会の過程におきましては、すでにこの答申書は公表されておるとおりでございますけれども、それぞれの定期航路運送事業の設定変更については、具体的に、日航と全日空でございますが、統一的な方式により算定した主要航空機ごとの原価は、それぞれ路線別に若干の相違がございまして、それぞれ、沖繩間の路線全体としては、両社それぞれおむね原価を償っていること、同一路線の運賃については調整がとれていること、返還時における旅客の運賃負担の原価を可及的に小さくしていること等から、航空法による各号の基準の各号に該当するといふふうに考えられるということ、で、それぞれ認可することが適当であるという答申を五月九日にいただいた次第であります。これに基づきまして、五月十二日に申請どおりの認可をいたしました。こういうような経緯になっておる次第でございます。

○三木忠雄君 最初に、この審議会の問題でございますけれども、現実にはこの審議会が全員一致でこの運賃の答申を出したのか、これについてお聞かせ願いたい。

○政府委員(高林康一君) 全員一致というふうに伺っております。

○三木忠雄君 そうしますと、この審議会の委員七名全員出席のもとに全会一致、全員一致と、こういう結論が出されたわけでございますね。

○政府委員(高林康一君) そのように伺っております。

○三木忠雄君 そうしますと、具体的に私、何点か聞きたいのですが、これは航空局長になるかもしませんが、国際線と国内線の運賃の算定基準ですね、この問題については、積算根拠というか、距離とその航路の算定基準がいろいろあると思うのですが、この国際線だった沖繩航路が国内線になった場合の料金の考え方というのは考えなければならぬ点があるのじゃないかと思うのですが、この点についてはいかがでございますか。

○政府委員(内村信行君) 国内線につきましましては、御存じのとおり、能率的な経営における適正な原価を償って、なおかつ、適正な範囲内というところになっております。大きな項目でございます。国際線につきましましては、しかくはつきりしておりませんが、事実上は日航もIATAという国際航空協会の加盟メンバーでございますので、この加盟メンバーがお互いに協議いたしました。で、各社によってそれぞれ原価も違いました。けれども、大体、統一的な運賃を出しまして、それを協議してきめて、それを政府が認可すれば定まるということになっております。したがって、おっしゃるような、必ずしも同じような基準で算定されているとはいえないかと思っております。

○三木忠雄君 そうしますと、この一例ですが、北海道の札幌、東京間は一万二千九百円という航空運賃になっております。東京、福岡間は一万三千八百円。この東京、札幌間、東京、福岡間は何キロメートルを基準にして、この運賃の算定になっておるのですか。

○政府委員(内村信行君) 東京、札幌間は九百四十八キロでございます。東京、福岡間はただいまちよつと手元に資料を持っております。

○三木忠雄君 これは東京、札幌間が約千キロにしましても、東京、札幌間は約千五百キロメートルです。この東京、札幌間を考えましても約一・五倍の距離という、国内線の基準からいっても、一・五倍の料金で算定ができるのじゃないかと思っております。単純計算です。あと詳しい航路の算定とかなんとか専門家でないからわかりませんが、現実には東京、札幌あるいは東京、福岡という距離で考えた、東京、札幌間の一・五倍程度、そのくらいの料金が妥当な線ではないか、こう私は単純計算で出たのですが、いかがですか。

○政府委員(内村信行君) 実は、路線別運賃につきましては必ずしもそういうキロ当たり原価が一致しておらないのが実情でございます。そこで、

沖繩の運賃でございませうけれども、沖繩につきましてはキロ当たり運賃が大体通行税を含めまして十五円七十銭程度になります。二万六千円でございませうから、大体十五円七十銭程度になります。この十五円七十銭というものがどうかということでございますが、ちなみに、国内線の全体の路線、これのキロ当たりの平均運賃をとりますと、大体十七円七十銭くらいになっております。それから東京―那覇と、便数とか、旅客数、あるいは使用器材―距離は若干違つておりますが、大体類似していると思われまして東京―鹿児島が十四円四十銭、東京―宮崎が十五円十銭程度でございます。これは現行の運賃でございます。なお、これにつきましては現在、運賃値上げ申請が出ておまして、申請におきましては、キロ当たり、それぞれ運賃は、東京―鹿児島が十八円二十銭、東京―宮崎が十九円二十銭というふうになっております。そして、いろいろ見方があるわけでございませうけれども、一応、国際線から国内線に入つてまいりますと、従来なかつた通行税というものが一〇％でございまして、その一〇％の通行税がよけいにかつてまいります。これは運賃ではございませう、運賃の外ワタになつてまいります。それからあと燃料税というものを新たに賦課されているわけでございまして、そういういろいろの経緯がございまして、必ずしも運賃構成というものがはっきりと出てくるわけではございませうけれども、その辺を考慮しまして、お客さんが実際に支払ひになる運賃が大体二万六千七百円ということでございますから、キロ当たりにして大体十五円七十銭、まあ全体的にいへば、そう不合理の感じでもないと思ひます。

○三木忠雄君 全体的に見れば、これは距離計算でいへば十五円七十銭とか十八円とかという数字が出ておますが、現実には日本航空としては、東京、札幌間、あるいは東京、福岡間に比べて、それ以上のドル箱線が東京、那覇間の航空線だと思ひます。この点から算定しなければ、私は、

ほんとうに本土復帰になった沖繩航路を運輸省は考へておるといふことは言えないと思ひます。現実には、閑散線も基準にして、一緒に上した上で航空運賃計算というやり方では、何のために沖繩が国内に返つてきたかという、こういう点についても、行政のあり方というものが私はあまりにも不親切ではないかと思ひます。これは現実的にいへば、まあ客申の実態から考へまして、あとで公示制度で質問したいと思ひますが、十二日に認可をして、おそらく沖繩県民は、十五日には安くなるだろうという頭を大半が持つておつたと思ひます。据え置きなら据え置き、一カ月前とか、あるいは半年前とかというところで据え置きの理由をもつと親切にはつきり知らせるべきが行政の態度ではないかと思ひます。ところが十二日、そのまゝになるという前提のもとにこの運輸審議会が行なわれているというのには、これは行政の指導としてまづいふのじゃないかと思ひます。それから、いまや沖繩が観光立県として将来、力を入れようという、こういうやさきに、こういうような航空運賃のきめ方というのは、私はこれは納得できない。この点いかがですか。

○政府委員(内村信行君) 本件につきましては、先生のおっしゃるような点も確かにございまして、思ひます。ただ、現実問題といたしまして、現在、国内運賃については全般的な運賃改定というものが申請が出ておまして、現在それを検討中でございまして、そこで、その沖繩関係の場合にも、ほんとうは、その原価からはつきりと算定いたしまして、適正旅客率というものが出てきめるのがほんとうであると思ひます。ただ、ただいま申し上げましたように、一方において全面的な運賃改定というものが申請されておまして、それにつきまして原価構成までいろいろな面から検討しておる最中でございまして、したがって、もと申請とどりの原価をそのまま認めるか、あるいはそれに全体的な査定を加えた原価を認めるか、その辺がまだきまつておらない段階でございまして、いわば非常に過渡的なやりにくい段階であつて、

たわけでございます。したがって、少なくとも現在の国際線の運賃よりも実際にお客さまが支払ひになる運賃は高くない、若干安くならないと高くないというのを目標にいたしまして、大体この運賃を認め、また全体の体制から見しても、それほど不合理ではないということから認めたわけでございまして、その点、先生のおっしゃる点にはよくわかるわけでございまして、けれども、そういうふうな状況にあつたことをひとつよろしく御了承いただきたいというふうに考へます。

○三木忠雄君 まあ、いろいろ調査検討された結果は、私はわかると思うのですが、現実には国内線に返つてきたメリットというものが沖繩に対してはない。これはあまりにも過酷な運輸行政のやり方ではないかという点、これは考え直さなければならぬのじゃないかと思ひます。今後、港灣とかいろいろの問題が出てくると思ひますけれども、これについてもよく考へていただきたいと思ひます。特に国内線に返つてきて、施設利用税とか、あるいはガソリン税、あるいは通行税、こういうものも含めて、現実には、こまかな計算はわかりませうけれども、一七・八％くらい計算されなければいけません。それに比べてもまだ一・二％から一・三％、沖繩運賃が国内の平均レベルよりも、東京―札幌間あるいは東京―福岡間よりも高いという、こういう条件、いわんや、いまの局長の答弁のように、値上げが申請されておる、その値上げを先取りされたこの沖繩運賃じゃないかということ、マスコミでもいつているし、私もそのとおりで思ひます。もう国内運賃が値上げされる、その前に、沖繩運賃はいろいろ手直しをしないで、将来、国内運賃と並行になるのだという、先取り運賃を沖繩にさせているという、これは不公平じゃないかと思ひます。私には、この先取り運賃という点については、私は納得できないと思ひます。いかがでございますか。

○政府委員(内村信行君) 私といたしましては、まあ必ずしも先取りとは考へていないわけでございます。先ほど申し上げましたように、必ずしもこの際に適正な原価というものを割り出すべがないというふうなこともございまして、特に、この通行税あるいは燃料税等新たなものも、国際運賃と違つた要素も入るということを考へます。一応この程度はそう不合理ではないのではないか。しかし、さらに、今後、運賃全般の改定をいたします際に、それとともに審査をいたしまして、これが著しく不合理であればこれを下げる、また、むしろ、不合理であれば上げるというものが原則でございまして、それは沖繩の方々の立場を考へながら、上げるというところはいたしたくないというふうに考へております。

○三木忠雄君 そうしますと、非常に局長の前向きな答弁でございませう、現実にはまあ今後、国内線の一切の申請等は出されているのでありますけれども、それがいつごろになるか、私は上げるほうに賛成ではありませうけれども、現実にはこれは上げる予想はされているわけですね。そのときに沖繩運賃を洗い直して、現実には不合理な点があれば、この値下げあるいはもう少し割引も検討する、こういう方向に受け取つてよいですか。

○政府委員(内村信行君) 先ほど申し上げましたように、全般から見まして、著しく不合理であればそういうことも考へたいと思ひます。○三木忠雄君 これは運輸大臣にも御質問したいのでありますけれども、現実には沖繩県民の感情からいへば、本土に返つてきたという、沖繩県民の感情は本土に対するコンプレックスというものが非常にあるわけですね。私も十数回沖繩に行きまして、沖繩の県民の本土の人たちに対する不信感というものが、いろんな処分のやり方ということに對して不満というものがあつて、こういう割り切れない問題が、現実には沖繩に海洋博を開こう、あるいは国体を開こう、あるいは観光立県にしたいという、政府の施策と現実には逆行しているわけですね。航空運賃が、国内線に変えたために、チャーターも現実にはできなくなつてくるわけ

す。チャーターの制度、プロケッドチャーターです。こういう制度も国内線になった場合にはなくなってくる。こうなってくると、ますます現実に、沖縄への旅行といいますが、本土からも行くということについて、あるいは沖縄から本土に来るということについても、非常に不合理な面が数多く出てくる。この点を考え直さなければならぬと思うのです。

それからもう一つは、やはり日本航空、この実態、あまりこまかく時間がありませんからやりますけれども、現実には東京、那覇間の日本航空の線というのは、私は何回も乗った経験からいっても、現実には、これはドル箱じゃないかと思ふのです。これを六五%の採算線、乗降率を見てやる、これは現実にあててくれば、増便をしてきて現実には採算が合わないんだ、こういうような合算の方で採算をとっていくという日本航空のこういうやり方では、私は納得できないと思ふのです。ただ、便をふやしていいければ、当然乗降率は少なくなってくるのは当然の話であって、現実には沖縄路線は、いまの線において、現実には東京、札幌間、あるいは東京、福岡間よりも乗降率はいいはずだと思ふのです。これを基準にしてやはり沖縄運賃の割り出しをやっているかなければ、便をふやして乗降率が少なくなつたために、それによって運賃計算をするというようなやり方では、これはちょっとまずいんじゃないかと思ふのです。こういう点いかがですか。

○政府委員(内村信行君) 沖縄の便でございますが、沖縄は日航とそれから全日空が就航しているわけでございますが、日航につきましては、先生御指摘のように、必ずしもこれはマイナス線ではございませんで、おそらくプラスだろうと思ひます。ただ、この場合に申し上げなければなりませんことは、大体普通に乗客して平均の利用率が六五%程度、その場合には大体お客さまの積み残しもなくて平常に運航できると考えておりますが、これが七〇%、八〇%ということになってまいりますと、これは平均がそうでございますか

ら、ある場合には積み残しせざるを得ないという、いわゆるサービスにおいて欠ける点ができるのではないかと考えております。そこで、沖縄の日航のロードファクターを見ますと、大体昭和四十六年度が平均いたしました大体七〇%前後ではなかったかと思ひます。それで、さらに今年になりましてからは、復帰前というふうなことも反映いたしまして、非常に乗降客が多くなりまして、月といたしましては九〇%をこえるという月もあったようにございますが、そういった結果といたしましては収益が上がってくるわけでありまして、月にいたしまして九〇%をこすという状態になりますと、積み残しというふうな状態が出るわけでございます。全日空、日航を含めまして、もう少し輸送力を増加して、積み残しがないように、できるだけ平均のロードファクターが六五%前後になるように目ざしてキャパシティをきめるといふことがお客さまに対するサービスではないかと考えておられるわけでございます。その場合には、日航の採算点から申しまして、必ずしもそう大きな収益というふうにはいかないんじゃないかというふうな感じもいたします。

○三木忠雄君 これは沖縄の問題だけではなく、この運賃は総合的に計算されているわけですね。これは交通総合政策の中でもいろいろ論議されて、そこでも踏み切つてはいないわけですね。国鉄の場合は閑散線あるいは新幹線とも一緒の採算になっておりますけれども、航空運賃については、やはりそういうふうな形態を、運輸省の機関としてはとていついのかどうか。あるいは単純に言えば、東京、沖縄間が相当旅行客が多い、そのために黒字に相当なつてきた場合には値下げをするとか、あるいは線別にも少し下げるとか、こういう方法は検討されるのかどうか。

○政府委員(内村信行君) これは航空法のためえといたしましては、免許路線制の運賃計算でございます。しかし、実際問題としましては、路線ごとに切り離して運賃計算をすることはむずかしいのでございます。と申しますのは、器材などを

非常にいままでも共用いたしておりますので、結局、実際問題といたしましては、全体の原価を計算いたしまして、それを各路線に割り振る、各路線に割り振る場合には、若干、情勢による調整もやりながら行なうということが実際のものではなにかと思ひます。したがって、そういうふうなことも考えてまいりますと、各路線について、非常に客が多いから運賃を下げるというふうなことではなくて、やはりその平均的なロードファクターの場合に、言い直せば能率的な企業、標準的な経営という場合に一体どれくらい乗るべきであるかというふうなことから推定いたしまして原価をきめていくというふうなことになるを得ないのではないかと。そしてその場合に非常に旅客がふえればその分はやはり増収になる、そこまで満たなければその分だけ減収にならざるを得ないんじゃないか。しかし、それはしょうがないんで、平均的に、ある一定の標準的な輸送力を出すということをめどにして考へなければいかぬというふうに考へております。

○三木忠雄君 運賃の問題と関連しまして、この運輸審議会がここに答申を出した。この問題について運輸審議会設置法の第五條に「公共の利益を確保するため次条第一項に掲げる事項について公平かつ合理的な決定をさせるため、運輸審議会を常置する。」、こういうふうな設置法の第五條にうたつてゐる。「公共の利益を確保する」という、こういう立場から考へた場合、具体的に、この運輸審議会の答申というものが、はたしてこの「公共の利益」として合致しているかどうか、料金の問題はさておいても、料金だけではなしに、やはり沖縄県民にもう少し航空運賃も据え置くなら据え置くという、こういう問題はやはり早く答申すべきではないか。現実には電話料金も一通話いままでも千幾らしておつたのが三百三十円に変わつてゐるわけですね、沖縄復帰と同時に。こういう点から考へても、やはり運輸審議会の「公共の利益を確保する」という設置法の趣旨からも、私はちょっと運

輸審議会のあり方というのは問題じゃないかと思ふのですが、これ、いかがですか。

○政府委員(高林康一君) 御指摘ございましたように、運輸審議会の設置目標というものは、公共の利益を確保するために各種の運賃料金につきまして公平かつ合理的な決定をさせるために存するところのものでございます。当然この場合に考えられますことは、私は、航空法に規定しておりますところの、第五條第二項に規定する基準に合致するかどうか、そのことをまずよく審査、決定をしなければならぬので、そういう点で、そういう観点から航空法上の基準というものに、より合理的になつておるかという観点から、公平かつ合理的な決定であるということ担保するためにこのような答申が出たわけでございます。私も運輸審議会の答申を尊重いたしましてやうていくことが設置目的にかなうゆゑんであるというふうな考へて処理していただく次第でございます。

○三木忠雄君 答申はそのとおり公平になつてゐるんですけれども、現実には私たちが運輸審議会の、これは料金決定の問題で資料要求しておりますから、具体的にその問題を考慮して修正したのか、あるいは現実はどうなつたのかという料金問題一つ一つについて次回に質問したいと思ひますけれども、現実には運輸審議会の答申を、これは丹羽運輸大臣だけじゃなくて、代々の大臣がこの運輸審議会の答申を尊重してきてゐるわけですね。まあ、おそらくいままでの運輸大臣が運輸審議会の答申を拒否したということは一回もないと思ひますけれども、これはいかがですか。

○政府委員(高林康一君) 私の記憶しております限りにおきましては、拒否したという事例はないと思つております。

○三木忠雄君 ここはやはり尊重は私にけっこうだと思ふのです。そのために運輸審議会をつくつたわけですね。しかしながら、これは第三者が見ても、国民が見ても、あまりにも運輸審議会が一部の代表意見に左右されてゐると、振り回されてゐるというののが、一昨年度か、私鉄運賃の値

上げのときにもあったし、今回の国鉄運賃のときにも出てくるだろうと思えますけれども、こういう問題が、あるいはタクシー料金値上げの問題あるいはバス料金の値上げの問題、こういう一つ一つの問題をいろいろ吟味してみますと、まあ申しわけないけれども、運輸大臣は現実的には運輸審議会の答申をそのままのみにしてこたえざるを得ないという、この設置法がはたしていいかどうかということが私は疑問だと思ふのです。

それに加えてやはりメンバーの問題、国会で承認案件になっておりますけれども、この点について私は云々はあまりしたくありませんけれども、やはり慣例というのだから、行政出身者の行政経験を生かすということが慣例になっているんですけれども、やはりもっと中立的な、国民の幅広い意見を出せるような運輸審議会のメンバーを私はつくるべきじゃないかと思うのです。これは慣例で、いろいろな形で運輸審議会のメンバーが七人選ばれていらつしやるのでありますけれども、これはやはりいままでと同じような形態ではなしに、やはり脱政党的といえますが、そういう市民感情の中にあって、もっとやはり市民の声を代弁できるような、やはりこういう運輸審議会のメンバーをそろそろ考えてもいいんじゃないかと、確かに経験も必要でしょう。しかしながら、もっと幅広い意見を出せるような運輸審議会でなければ、中立的な第三者機関としての運輸審議会の機能は果たせないじゃないかと思うのです。こちらでメンバー一々悪いとかどうこう言いませんけれども、こういう問題やはりもう少し幅広い意見が持ち出せるような運輸審議会にしていかなければ、常動制度でつくっている運輸審議会のあり方としてはあまり芳しくないと思うのです。これは大臣に御見解伺いたいと思うのですけれども……

○国務大臣(丹羽幸四郎君) 運輸審議会の構成並びに運営のしかたにつきましては、しばしば委員会その他におきまして御指摘を受けた次第でございます。ことに今回の国鉄運賃の決定につきましては、公聴会の開催その他につきましては御指摘を

受けた次第でございます。ただいま官房長から御答弁を申し上げましたように、この公共料金の決定、これは非常に国民の生活に非常に大きな影響を及ぼす次第でございますので、事務局の立案したものをもそのまゝに運輸大臣がこれを裁定するというものでは、やはり運輸大臣としての国民に対しての公平なる判断に間違いないところがあるんじゃないか。それゆゑに、そういう運輸審議会を設けて、そこで十分に吟味をしていただく、この出した、事務局が出した公共料金、また各業者が申請した料金と公共料金、またたいては妥当かどうかというものを十分に吟味いたしまして、そうしてそれを修正、あるいは妥当であると認めれば別でございますが、独自の意見をもってやつていただきます、それで運輸大臣にこれを勧告をする。それに従ひまして、私もその勧告に従ひまして裁定をするというたてまえになつておる次第でございます。実はまあ選挙制度審議会、あれの意見は絶対尊重しなくちゃいかぬというあれがございますが、それほどじゃないまいませんが、実際問題といたしましては尊重して裁定をするというところがいままでのやり方になつておりました。いま官房長から御答弁申し上げましたように、それを拒否した例はないということでございます。私もこれはいまの点が非常にマンネリズムになつていまして、できれば、御批判も受ける次第でございますが、できれば、やはり運輸審議会独自の御見解で、いろいろの点でひとつ世情にあつた御指摘をいただき、それを私も裁定をするということが一番望ましいことじゃないかと思う次第でございます。ただ、いま私も伺ひました、公聴会が、やはり申し込み人がなかつたから開かなかつた、こういう点でございます。やはりこれは利用客、それから一般の、いまの先生御指摘の一般の何ら関係のない、こういう方の御意見も私は非常に貴重だと思ふ次第でございます。そういうような機会を、できるだけ、やはり聞く機会、それを参考にいたしまして、運

輸審議会が最後の勧告の決定をする、私もそれ非常に参考にすることが一番必要じゃないか、こういうふうな思つておる次第でございます。先般のときも、公聴会の運営のやり方という点につきましては十分考えなくちゃいかぬ、こういうふうに私は思つておる次第でございます。また、ただいまこれはまあ私も責任を転嫁するわけじゃないませんが、七人の委員につきましましてはそれぞれ国会の御承認を得ている次第でございますが、またさらに御知恵を体しまして、できるだけやはり適切な人選というものを充てなくちゃいかぬ、こういうふうな思つておる次第であります。

○三木忠雄君 そこで、沖縄の公聴会の問題一つにしまして、現実に沖縄が公聴会に入りますけれども、五月十五日以前に公聴会を開いて沖縄県民が公聴会をやるというわけにいかないわけですから、もう少しく考えなければいけなかつた問題ではなからうかと思ふんですが、このほか、運輸審議会の議事録の公開ですね、これはまあおそろく私も資料を要求しなければなりません。この運輸審議会の議事録は、私たちが、運輸審議会はどういうふうな開かれていのか、どういふ内容が検討されていのか、何点か知りたい問題が数多くあるわけですね。このほか、はたして議事録の公開を私たちにするかどうかが、この点について。

○政府委員(高林康一君) 運輸審議会におきましては、審議規則の十条によりまして議事録または議事概要のようなものを作成してあります。ただ、その運輸審議会の活動ないしは審議、そういうようなものにつきましては、全般的には、毎年、業務報告書、これは審議会規則の七条でございますが、業務報告書を公表すると、それからまた公聴会につきましましては、審議報告書を作成してこれを公表する、あるいはまた、答申につきましましてこれをすべて公表し、さらに少数意見があればこれを付記することができるといふふうにそれ

ぞれ定めがございまして、そういうようなことで、また審議過程において、規則によりましてそれぞれ必要な資料は閲覧するとかいうような、できるだけこれを公表いたしまして、いろんな資料、あるいはその過程の問題を当然公表し、また結論のときにおきましては、また少数意見があれば当然その答申そのものに付記して公表するといふようなことをやつておりますけれども、ただ、議事録自身につきましましては、事柄の性質上これを公表しておられませんけれども、実態的な内容は、そういうような審議報告書なり、あるいは業務報告書あるいは答申の形で公表して、その活動を進めておるものでございます。

○三木忠雄君 結論的に言つて、この議事録の公開をこの運輸委員会、あるいは理事会で閲覧するとか、こういうことは可能か不可能かという問題です。いかがですか。

○政府委員(高林康一君) もちろん、その議事録の内容にもよると存じます。これはもちろん御報告申し上げて適当なものと、それから、あるいはまた、そうした審議会におきましてそれぞれ秘密順守義務というふうなものもございまして、その部分において、あるいは御報告を申し上げることが適当でないというふうな部分もあるものと、事柄の内容によりましてそれぞれ考えられるのではないかと存じます。

○三木忠雄君 それでは次の問題で、やはり今回の沖縄の例を見ましても、料金の公示制度というのですかね、料金が決定されてから国民に知らせるという、その方法が、水陸空といひますか、道路運送車両法あるいは私鉄あるいは海上、航空機等についても公示制度がばらばらで、統一するといふことは非常にむずかしいかもしれませぬけれども、やはり運賃が決定される、あるいは料金が決定されてから国民に知らせる方法は、やはり運輸省としてもう少し私は検討すべき余地があるんではないかと思ふのですけれども、この具体的な実態はどういうふうになつておりますか。

○政府委員(高林康一君) 運輸省関係の運賃及び料金の公示につきましては、それぞれ法律、あるいはそれらの対象の事業によりまして、確かにいま先生御指摘のとおり、公示のやり方等が異なっております。国鉄運賃のように法律で定め、法律で施行期日を定めるといふようなものは、これは別にいたしまして、いわゆる認可料金、運賃については考えてみても、地方鉄道のような実施前七日間というふうな鉄道営業法で定めおるというふうな類型もございます。あるいはまたバス、タクシーというふうなもののについては七日前に公示するというようなことを規則で定めおるもの、それからまた類型として何の規定もいたしておりませんが、行政指導で実施前一周間とか、十日とかいふふうなものと、あるいは特に規定はなく、また特別の指導もしていないというふうな類型もございます。これらの点につきましては、たとえば貨物等につきましては、比較的特定したところの利用者というふうなことで、そういうようなことが必ずしも実施前ある程度期間をおいてやらなくても直ちに周知徹底するというようなケースもございますけれども、やはり一般公衆を対象といたしますところのものにつきましては、できるだけ実施前の一定の期間について、認可料金については一定の期間公示と、あるいはまた事実上そういうような指導というふうなことが適当ではないかと思つて、現在いろいろ検討を進めておる次第でございます。ただ、法律の取り扱い方がそれぞれ違ひますので、また対象事業の性格が違ふというふうなこともありまして、なかなか画一的に、一挙にというふうにはまいりませんけれども、基本的な考え方としては、不特定多数の利用者を対象といたしますものは、できるだけ実施前に一定期間をおいて、認可料金についてはそういう周知をはかるという必要があるのではないかと、この検討を進めておる次第でございます。

○三木忠雄君 これは運輸大臣、この運輸審議会ではやはり決定されて答申を出す、それから認可されるまで二、三日かかると思ふのですけれども、これからやはり国民に知らせるためには一週間なり、二週間、この問題について必要なんだとすれば、運輸審議会の取りきめ方も、あるいはいつまでにきめなければいけないと、それから申請はいつまでにしなきゃならない、こういう点がはつきりわかると思ふ。ともすれば、この料金値上げの問題はかけ込み値上げというものが非常に多いわけですね、現実には。そういう点を考えますと、やはり公示制度を明確にしていくことは、国民のために非常に大事なことでないかと思ひます。こういう点、やはり現実には私鉄運賃等は八年ですが、そのときにきめた公示制度ですが、海上のほうは全然ない、こういうふうな状態ではあまりに不親切ではないかと思ふのですけれども、これは早期に私は公示制度をつくるべきではないかと、こう思ふのですけれども、大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 非常に適切な御提言をいただいた次第でございます。私もほんとうに申しわけない次第ですが、この点で規定がないものが相当ございまして、ことに一般国民大衆の利用するところのものにつきましては、やはり相当な期間をおきまして十分周知徹底いたしまして、利用者、これだけのことはしかたない、これで当然だといふような御了解を得る期間をおくことが私は必要だと思ふ次第でございます。いまの御趣旨を体しまして、そういうふうなものにつきまして法律でつくるか、あるいは政令でつくるかというふうな、ある程度のやはり公示期間を設けることは私は必要だと思ふ次第でございます。その趣旨を体しまして、さっそく検討させていただきます。こう思つておる次第でございます。

○三木忠雄君 それでは最後に、これは沖縄の問題になりますけれども、那覇空港が昨日から運輸省に部分的に管理権が移管されたわけですね。このことによつて、那覇空港の陣容ですね、運輸省としての。あるいは管理権の問題は、いまP3が移るのが一年おくれる、こういう点について非常に

に民間空港としての機能が果たせないのじゃないか、こういう点、私たち非常に心配される問題であります。この返還によつて、那覇空港の現実の問題として、どういふ点が米軍との間にいま予想されるか。あるいはまた、沖縄の返還に伴つて国内線になった羽田空港の航路の取り扱いですね、この点は具体的にどういふふうに変つたのか、この点について伺ひたいと思ひます。

○政府委員(内村信行君) 那覇空港が返還になりまして、その結果、まず変つたことは、飛行管制並びに着陸誘導管制、これが米軍からこちらに移管されたことでございます。これにつきましては、すでに昨年十一月ごろから、逐次、管制官要員を那覇空港に派遣いたしまして、米軍の中に入れましたその引き継ぎ訓練を行つておつたわけでございます。これもいままでに完了いたしました。総員三十四名をもちまして五月十五日に無事、那覇空港における飛行場管制及び着陸誘導管制業務は引き継ぎを完了いたしました。それからさらに全体といたしまして、管制要員を含みますが、那覇空港準備室というものを昨年末から設けてまして、総員百九十二名、それで組織といたしましては空港長のもとに次長二名及び十六課、これで総員百九十二名をもちまして那覇空港の管理を引き継ぎまして、そこで十五日から運輸大臣の設置する空港といたしまして運用を開始したわけでございます。それによりまして飛行場の中の滑走路、あるいは誘導路、エプロンその他の維持管理、そういう業務、あるいは施設の運用、それから通信関係その他も引き継ぎまして、引き継ぎを終つたわけでございます。

なお、この際に、残念ながら、いわゆるP3Bというものがおります地区は返還されてございせんので、そういう点につきましては管理権はございせん。それからなお、本飛行場は防衛庁と共用いたしますので、防衛庁の使用する部分につきましては防衛庁が管理するということになっておりますが、ほかの分につきましては私どもの管理に移つたわけでございます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) いまの点は、実は私も非常にその点が、P3の移管がおくれましたのは非常に遺憾でございます。外務大臣にも私から申しまして、できるだけ早く移管を完了するように、せつかく民間空港として返還をするということ、いつまでもいってもらつちや困るということ、いまでも強く言つておる次第でございます。具体的例といたしましては、実際は板付空港、米軍も共用しておるというふうなことでございまして、飛行場管制は私は必要のないじゃないか、それらのはの訓練もさしておる次第でございます。ただ御承知のとおり、航空路管制、これがまだ米軍へいまゆだねられておる次第でございます。これが嘉手納にありまして、位置は大体見当はつた次第でございます。それを早急にやります。これはどうしてもやはり二年ぐらひかかる。その間に航空路管制ができる、進入路管制やなんかの点もやりますが、これをどうしても早くわが国でもって管制をせよとせよと、やはりそれらがどうしても非常に将来におきまして日本に返るといふことは事実上言えないんじゃないかと、こう思つておりました、せつかくそれを急がしてはいる次第でございます。

○三木忠雄君 それでは、この那覇空港の埋め立て等は非常に困つておるわけですね。これは現実にはまだ琉球政府の当時はあつたわけですから、今回は運輸省に管理権が移つてくる、こうなつてきますと、航空路の管制の問題、あるいは港灣の埋め立ての問題等が、相当やっております。飛行場の埋め立てを。こういう点が非常におくれているという点は、私非常に心配してはいるわけですね。それと、やはりP3の移管が、これは運輸省当局じゃありませんけれども、居すわりをするんではないかという、これは私たちの観測です。一年間ではなしに、将来ともこのP3が那覇空港に居すわるのではないかと、こういう観測を私たちは強く持つておるわけです。この問題については、やはり運輸省として、民間航空としての那覇空港が目玉商品だと外務省も言いますけれども

も、これはやはり沖縄県民の感情からいっても、この那覇空港は民間空港として、また、この航空路の設定の問題について、防衛庁あるいは米軍、運輸省との間に現在いろいろな問題はないと思ひますけれども、今後ベトナム戦争との問題とも関連してきまして、非常に那覇空港自体がそういう問題が非常に危険視されてくることも起こりかねないと思ひますので、嚴重に、那覇空港の問題については運輸省として防衛庁なり外務省なりに要請をして、民間航空として一日も早く運輸省が国内航空を全部専門にやってくれるような体制に早くしていただきたい、これは要望でありますけれども、このことをお願いして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(木村睦男君) 関連してですか……。

○山田勇君 先ほどの、三木委員からの日本航空の昨日の事故について簡単に申し上げますが、二、三お尋ねをいたします。

航空局長にお尋ねいたしますが、パイロットの操縦のいわゆる規定というのは、誘導路から離陸する滑走路まで、いわゆるコントロールタワーによつて誘導されて、そこから離陸いたしますが、その間に、パイロットのいわゆるエンジンの全開というふうな規定はございますでしょうか。

○政府委員(内村信行君) 技術部長から御答弁申し上げます。

○政府委員(金井洋君) エンジンの規定、全開というふうな規定はございません。

○山田勇君 騒音公害にこのごろは重点を置かれていられるようですが、これはたいへんけっこうなことなのですが、大阪とともに羽田空港でもそうですが、いままでですと、飛行機は誘導路から、まあCだったからC、AだったからAの離陸地点まで行きまして、そこで必ずウェーディングがかりまして、全開でやりましてエンジンをふかします。かなりベルトを締めておりまして前につめるような感じを受けまして、それからエンジンの確認を受けて、こう飛び立っていったように私は承知しておりますが、この騒音公害というものが非常にここ近年騒がれるようになってから、大阪の空港長の説明にもありますけれども、ふかさないうで、誘導路からそのまますと行きまして、そのまます離陸をいたします。ですから、エンジンを全開に、フルに回転をしないという、何かそういう点において安全性というものをチェックしてないといひますか、また、その誘導路へ入ってから絶対にエンジンにふかさないうことからは見ますと、このごろの航空事故を見ますと、全部離陸後に起こっている事故が大半だろつと思ひます。警告ランプ等がついたりということですから、そういう点、一度、航空局長のほうからお調べをぜひいただきたいと思ひます。まあ、その騒音の規定をいふことはございまして、そういうエンジンフルに動かして離陸するということはまずございせん。羽田の場合も一緒でございます。ですから、そのまます入つていってしまふ。

それから、先日の行政視察で羽田に参りましたときに、定期検査またはオーバーホールしたあとの事故率といひますか、が多いということをお願いしておりますが、先ほど航空局長が言われた、昭和四十七年の五月の十一日に定期検査を受けた飛行機がああいうような形で事故を起こしているということですが、そういう点、われわれは非常に危惧をすることです。まあ、いま事故調査の究明の段階ですから、はっきりしたことは申せませんが、あの大きな、相当量あるエンジンが百メートルも飛ぶのですから、はたして主軸が飛んだだけで、あれだけのショックでエンジン飛ぶのか。すでに火をふきながら百メートルから百五十メートルか滑走したものが、さきの説明では、ショックを受けますとエンジンが下に落ちるようになっておりますが、そうしますと、やはり離陸時には相当のショックを受けますが、そういうことではエンジンは飛ばない。何かエンジンの状態に異状があればこそ、あのエンジンが切り離されるのだろつと思ひます。少しのショックで飛ぶのだろつと思ひ

ます。そういう点を、いま事故の原因の究明の段階ですから、私よくわかりませんが、そういう事故の究明わかり次第、またわれわれにも御報告をいただきたいと思ひます。

○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。

午後四時五十九分散会

五月十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、小型航空機専用飛行場確保に関する請願(第一五七八号)

一、国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願(第一五七九号)(第一五八〇号)(第一五八一号)

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(第一五八二号)

一、国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮株木団地取りこわし計画反対に関する請願(第一五八五号)(第一五八六号)(第一五八七号)(第一五八八号)(第一五八九号)(第一五九〇号)

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一六四八号)(第一六四九号)(第一六五〇号)(第一六五一号)(第一六五二号)(第一六五三号)(第一六五四号)(第一六五五号)(第一六五六号)(第一六五七号)(第一六五八号)(第一六五九号)(第一六六〇号)

一、国鉄運賃の値上げ計画の撤回等に関する請願(第一七一〇号)(第一七一一号)(第一七一二号)(第一七一三号)(第一七一四号)(第一七一五号)(第一七一六号)(第一七一七号)(第一七一八号)

第一五七八号 昭和四十七年四月二十一日受理

小型航空機専用飛行場確保に関する請願

請願者 東京都港区新橋一ノ八ノ一社団法人全日本航空事業連合会会長 松尾静磨外一万八千三百十九名

紹介議員 源田 実君

大都市周辺において小型航空機専用飛行場を確保し、又、調布飛行場確保を早期実現されたい。

理由 一、小型航空機は、農林水産業、航空測量写真撮影、報道取材、公害調査、資源開発調査、建設

資材輸送、送電線保安パトロール又は災害救難、離島に対する医療援助等国民生活及び経済発展に重要不可欠となっている。これら各種産業を支える小型航空機専用飛行場は、関西の八尾空港と関東の調布飛行場のほかに、これを求めることは困難な実情にある。

二、長期の米軍管理下から昨年末返還された調布飛行場は、飛行場としての発足経緯、長期間使用実績にもかかわらず周辺住民からの跡地の全面的解放、転用の強い要望に基づき、地主たる東京都は飛行場存置反対の意思表示を具体化しようとしている。

三、欧米先進国の例を見るまでもなく、大都市周辺に小型航空機公共用飛行場を設置することは、都市機能上からも絶対に必要とされる。

四、本調布飛行場が万一廃止された場合、東京近郊にこのような飛行場を再設することはとうてい不可能であり、地元住民要望の緑地公園化等は、小型航空機専用飛行場の規模において、これらを共存、共栄させることがむしろ効果的である。

第一五七九号 昭和四十七年四月二十一日受理

国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願

請願者 東京都豊島区池袋本町四ノ二ノ一 一四 亀川和正外九名

紹介議員 河田 賢治君

国鉄運賃の値上げ計画を撤回し、国鉄を真に国民のものにするために、左記事項の実現を図られたい。

一、大量公共輸送機関として国民に奉仕するという本来の役割をはたすようにするため、今回の国鉄運賃値上げ法案をみとめないこと。

二、国鉄運賃の値上げをおさえるため、次の措置を講ずること。

イ、減価消却費や修繕費などを正しく算定し、収支決算を適正化すること。

ロ、独立採算制をやめ、国有鉄道の名にふさわしく一般会計からの政府補助を大幅にふやすこと。

こと。

ハ、旅客運賃と貨物運賃の差別運賃制度をやめること。

三、もうけ本位、大企業本位の交通輸送体系をやめ、国鉄を国民のための輸送機関として再建するため、その緊急措置として、都庁の通勤・通学時のラッシュを緩和し、安全をはかること。

四、国鉄を真に国民の足とするために、国会・国鉄当局・労働者・消費者(利用者)からなる協議会を設置し、国鉄運営に反映すること。

五、地方において参議院運輸委員会主催のもとに地方公聴会を開き、利用者の意見を聞く機会を設けること。

六、国鉄をはじめ、すべての交通機関を真に国民に奉仕するものにするためとくに形がいたした運輸審議会を抜本的に改革し消費者団体の代表をくわえ、利用者の意見を正しく反映できるようにすること。

第一五八〇号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願
請願者 東京都墨田区菊川一ノ七二〇
紹介議員 細谷紫明外十一名
須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一五八一号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ計画の撤回等に関する請願
請願者 東京都荒川区東尾久八ノ四六ノ五
紹介議員 細谷寛外九名
渡辺 武君

この請願の趣旨は、第一五七九号と同じである。

第一五八二号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願
請願者 福島市春日町九ノ五 箱崎きよ外
二十四名
紹介議員 加藤 進君

国民の足と暮らしを守るため、左記事項の実現を

図りたい。

一、国鉄運賃の値上げをみとめないこと。
二、ローカル線廃止や貨物取り扱い駅の縮小をしないこと。
三、都市のラッシュ対策、交通安全対策を強化すること。
四、運輸審議会に消費者代表を加えるなど審議会の民主化をはかること。

理由
旅客二十三・四パーセント、貨物二十五パーセントという国鉄運賃の大幅値上げは、他の物価への影響が大きく、すでに授業料、電気、ガス代などはとんどの公共料金値上げがきまつている。

第一五八五号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 東京都足立区花畑町一八〇花畑団地二九ノ二〇八 高橋敬忠
紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五八六号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 千葉県船橋市高根台町二ノ三高根台団地 篠原光子
紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五八七号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 埼玉県大宮市桜木町三ノ二一六六宮桜木団地三ノ四〇五 内海勇二
紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五八八号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 千葉県船橋市高根台町二ノ三高根台団地 中山君枝
紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五八九号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 埼玉県大宮市桜木町三ノ二一六六宮桜木団地三ノ四〇六 工藤重勝
紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 千葉県船橋市高根台町二ノ三高根台団地 中山君枝
紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五九〇号 昭和四十七年四月二十一日受理
国鉄運賃値上げ反対並びに新幹線建設による大宮桜木団地取りこわし計画反対に関する請願
請願者 東京都足立区花畑町一八〇花畑団地四二ノ二〇三 山本紀秀
紹介議員 星野 力君

この請願の趣旨は、第一五七〇号と同じである。

第一五九一号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 宮崎県小林市上町赤坂三四 有馬俊郎外四百一名
紹介議員 伊部 真君

国鉄が日本国有鉄道の名にふさわしい公共的輸送機関として再建するよう、左記事項の実現を図りたい。

一、国民の生活負担を増大する国鉄運賃値上げをおさえるため、今国会に上程されている国鉄運賃法案をみとめないこと。
二、国鉄の独立採算制をやめ、政府出資をふやすこと。
三、原価償却費を正しく算定し、収支欠損の調整をはかり、貨物、旅客運賃の差別運賃をやめること。

第一六四八号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 滋賀県近江八幡市鷹飼町七三二 木村鉄男外三百九十九名
紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六四九号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県春日井市白山町一、八二一ノ一 望月恵子外三百九十九名
紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六五〇号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県瀬戸市西谷町八 大塚ふみ子外五百三十六名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

四、安全輸送の整備拡充と国鉄労働者の労働条件の改善をはかること。

五、国鉄を真に国民の足とするため、地方自治体、国鉄利用者、労働者代表の参加する「運輸委員会」を中央、地方に設置すること。

理由
一、国鉄の経営難は、ばく大な借入金とその利子の支払いにあり、また大企業の利益を擁護する貨物輸送と旅客運賃の差別運賃体系に原因がある。
二、今回の運賃値上げは「国鉄再建」受益者負担の名のもとに、国民を犠牲にするものであり、しかも乗客の切実な要求である通勤ラッシュの緩和、安全輸送の確保を解決するものとなつてはいない。

第一六四九号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県春日井市白山町一、八二一ノ一 望月恵子外三百九十九名
紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六五〇号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 滋賀県近江八幡市鷹飼町七三二 木村鉄男外三百九十九名
紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六五一号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県瀬戸市西谷町八 大塚ふみ子外五百三十六名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六五二号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県瀬戸市西谷町八 大塚ふみ子外五百三十六名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一六五三号 昭和四十七年四月二十六日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(二通)
請願者 愛知県瀬戸市西谷町八 大塚ふみ子外五百三十六名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

請願者 熊本県阿蘇郡高森町旭通一五六三ノ一 横山順一外五百十名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七〇九号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町新富町一長 瀬昌平外百九十九名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二〇号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 石川県金沢市桜町二二ノ五 木越 桂子外百九十九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七一一号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町 原田保夫外 百九十九名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七一二号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 石川県金沢市平和町二ノ八ノ三一 水白昭外百九十九名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二三号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町宮ノ上 加藤 勇外百九十九名

紹介議員 小柳 勇君

昭和四十七年六月七日印刷

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二四号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町夕陽ヶ丘 野 木外男外百九十九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二五号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 石川県金沢市久安町二一〇二ノ七 木邦舒外二百名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二六号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 石川県金沢市西金沢新町二六〇 中村一雄外百九十九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二七号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町旭川二 森下 敏雄外百九十九名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

第一七二八号 昭和四十七年五月一日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 岐阜県吉城郡神岡町旭ヶ丘 高野 裕子外二百六十九名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第一六四八号と同じである。

昭和四十七年六月八日発行