

の緑地率と申しますのは、これは残念ながら〇・二〇程度でございます。非常に低い数字でございます。

さらにこれを臨港地区内で大港湾、いま御指摘のございましたような大都市を背景にする港湾というもので考えてみますと、名古屋はほとんどゼロといつてよろしいでございます。それから大阪が〇・〇三くらいである。それから神戸が〇・一〇くらいである。それから東京は、ちょっとつかみ切っておりませんが、現段階で相当大きな計画をお持ちのわけでございますが、ほとんどゼロに近い値でございます。こういうような調子で、全国平均でさえも〇・二〇である。しかも先生の御指摘のとおり、こういう大都市を背景にしたような港湾で相当にふやさなければいけぬのが、はるかに全国の平均をも下回っておるといふような非常に哀れな状態でございます。したがって、私どもといたしましては、現段階でこの予算をどういふふうに考えていくかということ、一応これはこの前もお断わり申し上げましたように、四十八年度の新しいというシステムを要求するというところで、港湾管理者が要求されたままの姿をここに資料として御提出いたしました次第でございます。これで見まして、とりあえず要求されたというのが五十一ヘクタールで二十二億の事業費を要求されたわけでございます。そこで四十八年度予算におきましては、事業費はこの二十二億程度の事業をまかなえるだけの予算を確保いたしております。

そこで、この具体的な内容といたしまして、これは港湾管理者で、あとでもう少し考えを変えたというよりなお話もいろいろございました。したがって現在まだ港湾管理者と協議中でございます。したがって、事業費は全国でとりあえず四十八年度は二十二億程度に押えますが、その中でもう一度各港湾管理者とよく協議をいたしまして、それで配分を考えていきたいという考え方をでございます。

ただその配分にあたりましての重点と申します

か、どういふふうなものを中心にしていこうかという点につきましては、まことに申しわけございませんが、四十八年度については一応各港湾管理者のなまの御要求をワクにおさめるという作業で、ほんとうの意味の、どこに重点的に配分するかというふうな私どもの一応の考え方というものはつきり浮き彫りにできるまでの段階には、残念ながら四十八年度については達しないと存じます。したがって四十九年度以降については、たがいなお話ございましたように、こういう大都市を背景にしている港湾、あるいはそれに続くような都市を背景にしております港湾、こういう港湾の緑地化というものをウエイトを大きくして考えていきたいという考え方をでございます。

〇石田(幸)委員 いまもお話がございましたように、状況はたいへんにおくれておるわけでございます。これらの数字を見ますと、たとえば名古屋港の場合は総埋め立て面積の七〇％を計画しております。実際は進んでないわけでございます。すけれども、七〇の計画に対して全国で〇・二〇ということになりますと、これは百分の一に近い状況だということになります。この緑地計画を推進するにあたって、一〇〇％これを満たすことはなかなかむずかしいとは思いますが、一応それだけの港湾で緑地を持つことができた、そういうような状況になるまでは何年ぐらいこれからかかるというふうに運輸省のほうでは見ていらっしゃるか、ここら辺ちょっとお願いいたします。

〇岡部政府委員 ただいまの先生のおことばにもございましたように、なかなかたいへんな仕事でございます。ただこれは、私どもは港湾整備事業の中でも相当なウエイトを置いて進めるつもりであります。したがって、これはまだ全然きめておるわけではございませんけれども、この御審議の際にはしばしば申し上げますが、でき得れば昭和四十九年度以降新たな五カ年計画をつくりたいと考えております。したがってその五カ年計画の中で、四十九年から五十二年までの五カ年で

ございますが、この五カ年で一応それぞれの港湾区域の中に港湾事業として緑地が整備されたと言えような姿にはしたい。したがって、まだまだこのパーセンテージをぐっと上げるといふことは無理かもしれませんけれども、できる限りの努力はするつもりでございます。

〇石田(幸)委員 最後に、こういった問題については、私は愛知県でございますので愛知県の例を申し上げますと、いわゆる単独の港湾、これから豊橋なんかにつくるようなそういう港湾はともかくとしまして、東京湾、大阪湾、伊勢湾、こういう港湾を幾つかかかえているところの問題について、今度広域的な行政を運輸省では推進をしよう、こういうふうに考えていらっしゃるわけであり、またすけれども、この緑地整備の問題もそういうような角度から考えておられるのかどうか。

それから、この前これについて、広域行政に対して予算的な問題はどうするんだという質問を申し上げた。そういう予算的な問題まで含めると、やはり各地域におきましては、かなり地方行政を心配しているんじゃないかというように、非常に心配しているという意見を交換してみましたところ、やはり連係はとり合ひけれども、港湾全体についてはそれぞれの地方自治体にまかしてもいい、こういう広域行政という形でまとめられるのでは制限が強くなって困る、こういうようなことを言っているらしいわけですね。わが党もその意見に同調しておるわけですが、この点を含めて、今後どのように調整をしていくのか、また予算的な措置は、広域行政の場合どのように一体なっていくのか、これをもう少し明確にお願いして私の質問を終わりたいと思います。

〇岡部政府委員 ただいまの先生のお話でございますが、たとえば一つ東京湾の例をとって考えてみたいと思いますが、横須賀港から横浜港、川崎港、東京港、千葉港それから木更津港、いわゆる重要港湾が軒並み並んでおるわけござ

います。そこで現段階でこういう緑地の整備というふうな問題について、広域港湾的な考え方ですれぞれの港湾管理者が調整をいくべきかどうかという点については、私はとてもまだまだその段階ではないという考え方をでございます。むしろ個々の港でほんとうに緑化する、環境をよくするんだということを考えていただくのがまずやらなければいかぬことである、まだまだそういう段階でございます。したがって、こういう緑化問題について、環境整備の問題で、たとえば海水の汚染であるとかいうような問題になりますと、これはとても一つの港でやっても、ほかの港がよごれておったのではちっともきれいにならないという問題が出てまいります。ただ、緑化の問題は地面にくっついた問題でございますから、現段階では、まずまずそれぞれの港で大きい考えていただく、それに対して私どもはそれぞれの港の方々の意思を尊重して、それにできるだけの助成をしていくという考え方に立ちたいというのが私の偽らざる心境でございます。そこでそういうふうにかつこうにいたしまして、ある程度かつこうがついてきた、それから今度は全体の湾を考えまして、たとえば港湾のそれぞれの性格がございまして、たとえば何と申しますか機能の分担を考へる。たとえば緑地率の非常に高い部分と低い部分が出てくると思いますが、そういうような段階になりますれば、これは当然それぞれの港の間で御協議いただくというふうな例の協議会制度の活用という問題の議題にも入ってくるかと思ひます。しかし現段階では、とてもそういう段階では私はないと思っております。

〇井原委員長 久保三郎君。

〇久保(三)委員 この港湾法の質問では私が一番最後でありまして、数多くの皆さんからそれぞれ質問があったので、私からもうお尋ねすることはあまりありません。しかし、残念ながらお答のほうはちっとも解決していないのです。いまの補充質問された緑地の問題にしても、はたで聞いている、ああそれとおりかなという答弁が出てい

多々ございます。私どもほんとうに物理的に——また物理的なあれになりますけれども、施設面で申しまして、たとえば港湾の埠頭を整備した。しかし、背後の道路が不備であったためにこの埠頭が十分に生きていないというような例がございます。そういう点の反省は絶えずしておるところでございます。またいまおっしゃいましたように、たとえば岸壁をつくった、その背後に上屋ができておる、物理的には一応そろった施設の整備ができておるわけでございますが、現実の荷役というものは船から沖側にはしけによって動いていく。したがって陸上のほうに、岸壁のほうに行なわれる荷役というのは非常に少ないというのがつい先ごろまで日本の主要港であった事態でございます。

す。そういうものを新しいというか、能率、効率のいいような流れに変えていかなければならないという点で、これはある意味では物理的な施設の面もございますけれども、それにからまる過去のいろいろな習慣を変えていかなければならぬというような問題もございますし、そういう意味ではむしろ制度上の問題が非常に問題であるということかと存じます。

○久保(三)委員 私がお尋ねしているのは、問題点を聞いているのじゃなくて、問題をどう解決するかまで聞いているのですよ。その問題をどういうふうに解決しているか。たとえば、港湾施設と港湾機能施設との関係についてすでにあなたらが諮問を出して答申をされているのじゃないですか。その答申も港湾審議会では昭和四十年に答申しているのですよ。何をやりましたか。この中で何一つやりません。何かやりましたか。お答えいただきたい。

○岡部政府委員 いわゆる制度上の問題といたしまして明らかにやっております、いままであの答申以来やってまいっております考え方と申しますと、埠頭のいわゆる効率化、しかも公共性を担保しながらの効率化というようなことから、従来の公共事業方式にさらに加えるものとして公団方式あるいは公社方式等の港湾の施設の整備並びにそ

れの施設の運営というものに新たな体制、制度をつくったというような問題がございます。また全然別の観点でございますが、港湾運送事業における事業者の集約化をはかり、この基盤を強化しようというためのいろいろな施策をいたしました。ただこれは残念ながらまだ問題が残っております。ということは申し上げざるを得ない段階でございます。

○久保(三)委員 港湾機能を公団や公社やあるいは特殊会社によって専用埠頭、専用の機能、そういうもので解決してきた、こういうのですが、港湾というのは元来そういうものじゃないのです。これは特定の人が特定の場所を使うものではないのです。特定の品物が特定の場所で処理されるのが機能するということなんです。そうじゃないですか。いかがです。特定の品物が特定の場所で合理的にやられることが一番理想的なんですよ。特定の荷主が特定の場所で行うのはこれは港湾ではなくて私有地、私のところでやる仕事である。いかがですか。

○岡部政府委員 いまの先生のお考え方、確かに特定の荷を特定の場所で扱うというむしろそういう荷姿と申しますか、荷の内容によって区別する方法、それから運びますいわゆる船の系列の別になるという方法と、私は決して片方に限る必要はないと思うのであります。と申しますのは、いわゆる定期船、ライナー的なものであります。これは荷主が非常に不特定多数でございます。そういうようなものためにはむしろ船主別の一つの系列を考えるほうがいいのじゃないかろうか。それからトランパー的に荷の単一化と申しますか、非常に簡単な組み合わせであるというふうなものについては、むしろ荷主的な区別あるいは荷姿的な区別というものが必要であるかと存じます。

○久保(三)委員 いまのお話でなるほど一理あるところもあります。トランパーのようなものは御承知のように雑貨でありますから、それはそれでいいでしょう。しかしながら、なぜ埠頭公団ができたのか、埠頭公団をつくらなければならぬの

か。本来なら機能施設と岸壁、港湾施設、こういうものが一体となって機能するところに能率的な荷役ができるのであります。これができないから埠頭公団をつくるというところに逃げていったのじゃないですか。なぜできなかったのかという、港湾管理者の財政的な基盤強化を怠っていたというところに問題が一つありやしませんか。いかがです。

○岡部政府委員 公団制度をつくりました一つの理由には、明らかに先生の御指摘の点がございまして、先般も質問がありまして、廃船あるいは沈船の引き揚げの問題がありました。最近港湾におけるはしけの沈船が多くなってきた、これはどうしますかという質問がありましたね。なぜ多くなったかというのです。結局あなたが港湾運送事業の集約をしたと言うが、港湾局は実集約に失敗したのだ。港湾力学、港湾工学的に権威者であるかもしれないが、港湾の機能を立てるときには港湾局は権威者でなかったというのです。だから港湾運送事業の集約には失敗した。失敗した結果として今日まではしけが残っている。あるいは先ほど言ったように、港湾施設と機能施設が一致しない。それで逃げ道を埠頭公団に求めていった。こういう矛盾をかかえてずっとまいっているのです。廃船や沈船が多くなったことはどうなんですか。港湾運送事業法をこしらうのですか。出さないのです。はしけの処理を含めて出せば、こういう現象はないはずで、私が言いますように、出すのですか出さないのですか。いかがです。

○岡部政府委員 皆さまの御審議によって成立いたしました四十八年度予算で予算措置をいたしましてはしけの買い上げ予算というものの実現を見ただけでございます。この買い上げの補助をす

る、しかしただいまの御質問にございました港湾運送事業法を改正するというのは、現在検討中でございます。今国会にはとうてい間に合う段階ではないと存じます。

○久保(三)委員 それからもう一つ、これに関連して港湾運送事業法は出さないといいのですね。予算としては通ったが出さない。結局処理の方針が明確でない。もっと明確でないのは、もう一つ法律はこれに関連して出ている。港湾運送労働法の改正が片方では出ている。そのうらはらの港湾運送事業法の改正は出さない。はしけの問題は予算で措置したのですが、これではちつともすつきりした措置ではありません。これはどういうふうに考えられますか。

○岡部政府委員 ただいまの予算で措置をしたと申します問題は、法律の直接の関係、いわゆるこの法律が改正されないという支出ができないかどうかという点については、何ら法律的な措置は必要としないという見解で、この港湾運送事業法をもっと改正するにいたしました。これは予算関係法案ではないという考え方でございます。それからただいま御指摘ございましたように、港湾労働法の一部改正が提案されて、港湾運送事業法の一部改正が提案されなかったのはアンバランスではないかという御質問でございますが、必ずしもアンバランスであるとは私考えておりません。ただ本来的に考えれば、これだけの問題点を含んでおりますから、当然一緒に考えをまとめるべきであったとは考えておりますが、残念ながら非常にいろいろな問題がございまして、港湾運送事業法の改正の成案を得るにまだ至っていないわけでございます。

○久保(三)委員 いろいろな問題があるからできない。できない問題を解決しないでは問題の解決にはならないのです。はっきり言って、はしけの問題にしても、単純にはしけへ予算をつけたからはしけの問題が解決するというわけのものではないでしょう。そうでしょう。港湾運送事業法のあり方というものをどうするか、これは単独

に港湾運送事業法だけの問題ではなくて、さつきから何べんも言うておるところの基本施設と機能施設とのいわゆる機能的な運営をどうするかをまらなければ出てこない問題なんですよ。そういうものをほったらかしにしておいてこの提案をするのはふまじめではないでしょうか。もう少しまずじめにやたらどうでしょう。私は別に最初からきつことは言うつもりはないのであります。何か質問が終われば終わらだというふうにとります。答申についても何もやらない。港湾管理者の財政的な立て直しについて何をやりましたか。港湾局、国は何をやったか。何もやらないから今日問題が大きく広がってきている。何べんも言うようだが、埠頭公団にいたり、特殊会社にいたり、公社にいたりしていろいろの。そして特定なものが特定の場所で行っているのだ、そういうものを解決しない。第一条の改正のように適正なところに配置するんだとか、開発をするんだとかいうのはちよつと話が逆じゃないかということ。あるものを有効に使わなければならぬ。あるものの矛盾を解決しないで矛盾の拡大をしていくということについてわれわれは反対だということ。大臣、御意見があるようです。それからお答えをいただきます。

○新谷国務大臣 細部にわたっては局長から御答弁申し上げましたが、全般的に先ほどからいろいろ港湾行政のあり方につきまして御注意をいただきました。私もお考えはよく理解ができるのでございます。

第一に申し上げたいことは、今日の港湾というものは、お話にもありましたように非常に港湾の機能が拡大をしております。港湾が交通体系の中で果たすべき役割というものが非常に多様化してきておることは事実でございます。そういうのにははたしていまの港湾が対応できるような姿勢を持っているかどうかということにつきましていろいろ御批判があると思っております。先般も申し上げましたが、今度の港湾法の改正によりまし

て、あるいは年度の四十八年度の予算におきましてそれらが十分に満たされているとは考えておりません。私どもは、そういう港灣の機能が拡大し、多様化していることに対応いたしましての法律、制度の制定でありますとか、予算の準備でありますとか、これは順を追ってやらなければならぬと思っております。

第一に考えられますことは、ただいま御承知のように港灣整備五カ年計画を進行させておりますが、この五カ年計画もいまお話になったような意味も含めまして再検討しなければならぬ段階に来ておると思っております。でございますから、四十八年度は間に合いませんでした、四十九年度から年次計画というものをもう一べん根本的に洗い直しまして、新しい時代に対応できるような港灣整備を進めていくようにしなければならぬということを考えまして、いまその準備を並行的に進めておるのでございます。

それから港灣運送事業法の問題につきまして御発言がございました。局長から端的に結論だけをお答えいたしましたわけでございますが、申すまでもございせんが、港灣運送事業はその内容、実態が非常に最近変わってきております。でございますから、これをどうしても早い機会に再検討し、実態に應じるような制度を確立する必要があることは言うまでもないのでありますが、その点につきましては検討に検討を重ねましたけれども、十分にそれに應じるような制度の改正というものが今度の国会には間に合わなかったということでございます。この港灣運送事業法の改正につきましては抜本的にやらなければならぬので、来年度は必ず港灣運送事業法の改正案を提案いたしまして御審議を願わなければならぬと考えております。

それからお触れになりました問題の一つに、いろいろ港灣の機能を有効に發揮できるような施設を整備しなければならぬ、それには根本的には港灣管理の財源措置をもっと講じてやらないとそれができないじゃないかというような意味の御発言

があつたように考えます。この点は先般来も申し上げておりましたが、私どもは港灣管理者が港灣計画を作成して運輸省に提案をされ、われわれといろいろ相談をして、その港灣が最も効率的に機能を發揮できるような体制をつくるようにわれわれも努力をいたしておりますし、管理者はもちろんのことでございますが、結論的に言いますと、どうも港灣というものの対する公共的な要求というのがだんだんふえてきていることは事実でございます。そういう意味におきまして、港灣整備についてのいわゆる自主財源と申しますか、そういう財源を何かの方法で確保するように考慮しなければならぬということをおもひ申し上げたのですが、これはなかなかむずかしい問題がございまして、そう急には解決しないと思ひますけれども、少なくとも来年度そういう港灣整備五カ年計画を見直そうという場合には、財務当局とも相談いたしまして、いま申し上げたような自主財源を何とかして確保するような方向で努力をしたいと考えておる次第でございます。

今度の港灣法の改正にあたりましてはそういうことが十分に組み入れられない法律案でございます。まして、その点御不満があるかと思ひますけれども、われわれの港灣行政に対する姿勢は以上申し上げたようなことでございまして、これがおしまいでございせん、それから引き続き必要なものや漸次国会のほうにも御提案を申し上げて御審議をいただきたいと思いますので、御了承をいただきたいと思ひます。

○久保(三)委員 大臣、あなたも在任五年も六年もおやりになるわけにはいかないかもしれせんが、少なくとも一年や一年半ぐらいはおやりになるだろうと思つてゐるのですが、そこで、あなたもしょうとでないのおわかりだと思つてゐるのですが、港灣運送事業は港灣の中身が急速に変わつてきているのでつかみにくくて、それで港灣運送事業法の改正は今度は間に合わなかったのだというやうな補足的なお話がありました、たいへん失礼だがそれは認識不足じゃないですか。大体集約

体制というものが始まつた時期があるんですよ。そこで港灣局はすでにこれに失敗してゐるんですよ。だから、すでにそういう集約に失敗して——失敗した原因というのは、何回も言うようですが、基本施設と機能施設との間のいわゆる組み合わせというか、そういうものの機能についての検討、研究というのが足りなかつたことなんです。だからそういう部局が大手薄なのもかもしれせん。大土木屋さんと云つたら語弊があるが、港灣構築のほうを専門の人がやつておられるから当然だろうと思つてゐますが、もし御検討いただくとしたら、あなたにお願いしたいのは、港灣局の中身を少し改めたらどうでしょうかというふうに申し上げたいのであります。

それからもう一つは、総合交通体系というのは絵にかいたもちみたいで——もちよりひどいので、ばらばらに書いたものが政府から出たのであります。けれども運輸省では運輸省自体のものをだしてきてゐるんです。だから、せめて運輸省の中の港灣局だけぐらひは、一局でありますから、一局でできる仕事ぐらひは総合的に、齊合的に機能させる方向の政策を出してきてらうだろうかと、いろいろにわれわれ議員どもは思つてゐます。たゞ、ちつとも齊合性も総合性もないんですね。たゞ、荷物はふえそう、計画が小さかつたんだなといつて、計画が小さいのかむやみやたらに持つてくるのが悪いのか、そういう検討もなしに押しつけてらうて、港が足りないからひとつよけいつくろふといふことだけに専念してゐるやうなことにしか私どもには思へない。いずれにしても港灣内部の機能をもう一べん点検してもらいたいと思ひます。

それから自治省の林行政局長にお尋ねします。昭和二十五年に港灣法というのできて、御承知のように中央集権から地方自治体に権限が委譲されて今日まできてゐるわけです。この年月の間にはたして港灣の管理運営というものは成熟したと思ふか思ふないか、いかがでしょう。それからもう一つ、時間もないやうだから、みんなが急いでおるやうだから、港灣財政の確立と

いうのは四十年以来何かやつたかどうか、その二つをお答えいただきたい。

○林(中)政府委員 お答えいたします。港灣の事務というのは、たびたびこの委員会でも御指摘を受けましたとおり、地方団体自体が管々としてみずからの生命と同じようにこれを築いてまいつたものでございまして。法規が地方分権になつたからあるいは港灣を中央集権的に処理するからという法規自体の問題ではなくて、港灣は地方団体のまさに生命だと思ひます。堺、横浜とかあるいは外国でいえばハンブルクというのはいまに港とともに育つてきた町でございまして。そういう意味においては、地方自治体の港灣にかける情熱は、港町におきましてはその地方自治体の発展そのものでございまして。

そこで、お尋ねの二十五年以降はたして地方自治体が港灣管理に習熟したかどうかという問題でございますが、まさに港と一緒に育つてきたそれぞれの港灣管理者たる地方団体は、その港灣の維持発展に心血を注いでまいつたと存じております。具体的にどの港でどうだというデータは持ち合せておりませんけれども、まさに港灣自体その団体の生命を注いでまいつており、またそれなりに発展もしてきておると思ひます。しかし一方、国民経済の伸びはさらにそれを上回る発展があり、荷物量の増加その他もあつた。したがつて、先ほどお話にもございましてやうに、経済上流通する荷物の量の増加というのには、地方団体が心血を注いで整備してまいりましたそれをさらに上回つて、必要度も高まつてきておる、こういうふうに存じておる次第でございます。

それから財政のほうは、実は私の所管ではございません。したがつて、地方交付税上その他だけのを配慮したかという数字は実は持ち合せておりませんけれども、港灣を含めて地方団体全体の財政需要の伸びというのに対して、できる限りの措置をやつておるわけでございますので、交付税の需要算定上その他についても、許さ

れた財源のもとにできる限りのものを注いでおるはずであります。

○久保(三)委員 財政の問題は所管外でおわかりにならぬということでありますから無理でしようが、港灣の管理運営については成熟しているという御見解であります。

そこで、港湾局長にお尋ねするのでありますが、港湾の管理というのはどういうことなんでしょう。

○新谷国務大臣　ちよつと私からお答えいたします。

管理ということばをいろいろに使ひまして、先般もここでそれはどういう意味だというお尋ねをを受けたことがございます。港湾局長は技術の大家でございますが、そのほうはあるいはふえてかと思ひますから私からお答へするのです。

一般的に管理といふ場合は、たとへば港灣に對する補助とかそういつたものをすべて含めまして通俗的に管理と呼ぶ場合もございます。それから、同じ法律の中でもいろいろ使つておりますけれども、一般的に港灣管理という狭い意味でいいます場合は、これは港灣法にも書いてありますように、港灣といふものを建設したりあるいはそれの機能發揮をするような運営をしたりすること

を、狭い意味では港湾の管理といっておるのを、一般的に「港務」といいます。同じように「管理」といっていても、一般に通俗の意味で「管理」といいます場合はもう少し広く使っておるのでございまして、これは時間がかりから申し上げませんが、関係の法律、

いろいろな法律がございますから、それをごらんくださいますと、単に港灣だけではございませう。他の法律におきましても管理という字を使つてございまして、いま申し上げたような狭い意味と広い意味に使い分けておる例がほかにもござい

○久保(三)委員 私は大臣と見解をちよつと異に
ます。でございますから、いまここで港灣法の御
審議の上でいっております管理というのは、狭い
はうの意味でお考えくださつてけつこうじやない
かと思つております。

するのです。ここで議論しお尋ねしておるのは港
湾の管理なんです。港湾管理とは何でしよとかと
聞いておる。

港灣管理とは、まず港灣から解いていかなければなりません。港灣というのは海陸の結節点で、荷物の流通の地点であるということです。その荷物を流通させるものはだれかというところ、利用する人がいるわけですね。一人で来て一人で出ていくわけはありません。言うならば、港灣の管理というのは港灣の利用ということなんです。たとえば、それはそういうふうに考えておきます。この利用を中心にして港灣の施設、制度をどうしたらいいのか、これを考えていくのが、いわゆる広い意味でということか狭い意味での港灣の管理だと考えていいと思います。どうなんでしょう。利用するということが中心なのが管理だと思います。利用のない管理なんというものはないんです。たとえばこのマイクならマイクを管理する、利用しないだけで、単に置くだけの管理というものがあるかもしれないですが、港灣の管理というものは港灣の機能を管理するのですから、これは利用が中心ですね。いかがでしょう。港灣局長お考えになっておられるようですが、どうです。あなたがわからなくて困りますよ。

○岡部政府委員 確かに、先生のおっしゃるよう
に、港湾の管理という意味が利用が前提である、
したがって、利用を中心として施設をどうしてい
くかというような意味ではあるまいかというお説
に対しては、先ほど大臣から非常に広い意味と狭

い意味があるというお話がございましたけれども、少なくともいまおっしゃった範囲においては私はそのとおりだと存じます。

○久保(三)委員　だから港湾の管理というのは、利用を除いて管理という概念は出てこないんです。

ね。ところがこの法律改正では、第一条から港灣の利用の文句が抜けておるんですね。どこに港灣の利用があるか。管理がない。管理がなくて、港灣の構築のほうだけ書いてあるんだな。おもしろい話ですね。主人公がなくて、何か付属的なもの

が中心になってくる。こまかい法律のことを言っちゃたいへん失礼で、専門家に申しわけないのですが、いかがですか。港湾の利用というものを除いて何の港湾法なんだろうか。この法律の中から港湾の管理という文句を抜いて、そしてここに書いてあるのは、御承知のように力点としては「均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、」云々、こうなっておるんですね。いまのものは「この法律は、港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定めることを目的とする。」天体管理者を定めないで、それでいろいろなことをやろうというのではちよっとおかしいのじゃないですか。この辺にこの法律の性格もずいぶん違つてき

たと思のですね。結局、中身を見ると、港務局の法律などはずっと長いこと書いてあります。そういうものはそのままになっておりますね。これはいうと、皇居においてごちそうに出すかやぐめしといものがありますが、いろいろなものがたくさん入っている、どれが中心であるかわからぬごちそうがありますが、このかやくめしの法律に改正しようとするのですね。何が中心なんですか。

○新谷国務大臣　法律上の問題になりますと、これはたいへん失礼な答弁になるわけですが、いろいろ

いろいろな公共施設をつくりまして、どの関係の法律でも利用というものを前提としない法律は、そういう施設はないと思うのですね。でございますから、よい港湾をつくって、そしてそれを適正に管理をして、この港湾を利用する人たちによいサ-

ピスをしていくということは、これは当然のことであると思います。たとえば、道路にいたしましても鉄道にいたしましても河川にいたしましても、これは公共関係の事業あるいは管理法によりましてそれぞれ目的を書いてございますけれども

も、おつしやるように道路というものは一般大衆が利用するのが目的だというようなぐあいには表現はしてないと思うのです。これは表現のしかたに關係するのでございまして、その公共施設というものはいずれも國民が適切にそれを利用され

るといふことを目途といたしまして、それに対応するような施設を整備していくというのが公共関係の事業法の、これは概括的にいいますと一般的にそういうふうな書き方をしておるのでございますから、この港湾法でも港湾の利用ということをなぜ書かないかとおっしゃいますが、それはもうそういう公共施設をつくるのには、関係の船とかあるいは関係者がそれを利用する、利用に供するというのがあたりまえなものですから、それでそういう表現をしなかったということでありまして、利用というものを度外視してこの港湾法がすべて組み立てられておるといふことは、これは私たちが考えておりません。そういう趣旨ではもちろんないと考えております。

○久保(三)委員 おことばですが、私が言っているのは、一般的なことでももちろんそうですが、たとえば、河川法一つとりましても、河川には河川の管理者が指定されますね。あるいは道路では道路の管理者というのがある。これはみんな利用というか、そういうものを前提にして管理者、管理というのがあるですね。そうだと思うのですよ。いまの法律は、それを前提にして書いているのですよ。ところが、今度のこの法律の改正は「この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用」、だ

から「国土の適正な利用」というのですね。それと「均衡ある発展に資するため」とあって、何だかわけのわからぬことでありますが、列島改造論に書いてあるように、どうもいろいろめちゃくちゃなところがあるから全体として地ならしをしよう

ではないかというふうにだけこれはとれるわけですね。結局これは、自治権の問題はいままで議論されたとおりでございます。港湾管理者という規定が中に全然ないわけじゃないかもしれませんけれども、管理者を設立するという第二条がなくて、管

理者の長などがぼつこり出てきて、これはずいぶん法制局も、きょうは法制局呼んでいませんが、ずいぶん法制局というの、間の抜けたことをやつていゝものだと思つてゐるのですが、こういういふことからいって、主人公のないものが国土の

「均衡ある発展」とか「利用」なんということを何でいえるのですか。いかがです。ほかに管理というのはいらないのですよ、利用なんですよ。港湾の管理というのは、港湾を利用することが管理の概念なんです。その利用というものを除いて、除いてというのが、管理を除いて利用というものはどこからも出てきませんよ、はっきりいって、いかがです。

○新谷国務大臣 おそらく、現行の港湾法的一条と今度の改正案の一条とを比較して、「利用」という字を現行法では使っておるのに、今度はそれを目的のところで、新たに「港湾の秩序」とか「適正な運営」というふうに改めたから、利用というのが抜けているんじゃないか、こういうことじゃないかと思いますが、これは前にも御説明をいたしておるわけなんですけれども、港湾の機能が非常に変わってまいりましたので、目的のところでは、これはあなたのおっしゃる通りに、港湾という公共施設というものは、これは関係者によって効率的に利用されるようにしなければ、そういう設備をつくる必要もないわけじゃないですか、それから、それはもう言うまでもないということでございます、今度この法律は何を目ざしているのだ、何を目ざして港湾法を整備されるのだということとを第一条のところに書いてあるわけでございます。いままでの港湾法が持っておりまして「交通の発達及び国土の適正な」云々ということのはかに、港湾につきましても環境の整備をもっと積極的にやらねばいかぬということが、今度は新しく港湾の整備の目的の中に入ってきておりますし、それが予算的にも非常に裏づけをされまして、また一般の港湾関係者の御希望もそこにございまして、ただ単にしゅんせつをしったりバースをつくったりということではなしに、港湾全体を利用しやすいように、環境の整備をはかりながら、地域の発展にも寄与するようにというふうな意味を十分に含めて目的のところを書きかえよう、そういうものを追加しようということとでこの一条の条文ができたわけでございます。ここに利用と

か管理とかいうことが入っていないから、この港湾法によって利用、管理がどこへ行つたかわからぬとおっしゃいますが、それはもう当然のことでございますから、そういう字句がなくても、港湾については利用の効率を高めるとか利用しやすいようにするというのは、それがこの港湾法の趣旨である、それはどういふ目的に向かつているのだという、いま書いてありますような目的に向かつて集約されて利用されるのだという趣旨なんです。ということとをこの前にも申し上げたのですが、そういう点で書き方につきましては多少おっしゃる点と違った感覚をもつて書いておりますけれども、趣旨はおっしゃるのと少しも変わっていないのでございますから、その点は御了解をいただきたいと思ひます。

○久保三三委員 御親切な御答弁でございますが、ちょっと了解がいかないのであります。現行の法律は管理者を定めまして、その管理者の手によって御承知のように港湾の開発、利用及び管理の方法をやつていこう、こういうことでありまして、先ほど自治省の行政局長から御答弁があつたように、すでに今日では管理については成熟しています、こういうことなんですね。成熟しているものをなぜ改正するのか。改正したい理由は、地方自治体のもとに管理者を置いてそういう開発や利用や管理をまかせておいたのでは、列島改造論にいうところの、あるいは新しく改正しようとするところの「国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため」云々というようにことがどうも書きにくい、そうですね。主体を港湾管理者である現行の自治体に置いたのではそういうものを書きにくい、だからこれは改正しよう。だから、これから出てくるところの基本方針並びに基本計画、まあいろいろなものが質問されましたが、そういう矛盾がずっと広がってくる。そうなんです。だから、言うならばこれは基本的な港湾管理権というか、そういうものの地方分権から中央集権へのいわゆる逆戻りである。そういうものの下地をつくるための法律改正ではないかといわれても、こ

れは当然だと私は思うわけでありまして。別に私は中央集権がいいか分権がいいかということについて論議は加えないにしても、そういうふうにとられてもやむを得ないんじゃないですか。

しかも、いままでの質疑から見ても、来年年にわたつたまた改正するというような答弁をしていてのですね。近々改正しますと云う。来年年にわたつて改正するようなのをなぜあわててやるのだというかということですよ。

それから前段私が申し上げたように、固定機能施設と基本施設との関係、あるいはこれからの港湾施設の整備の方式、そういうものも検討しなければならぬですね。いまのようなままで政府当局はいいのかもしれないけれども、公団あるいは公社あるいは特殊会社、そういうふうなものでやつていっていいと思つてゐるかもしれないが、これはたぶん話なんですね。そういうことにしますと、特定な者に海岸なり港湾を切り売りするということになつてくる。だから根底から、いわゆる公有物としての港湾の性格からずつとも変わつてしまふということなんですね。変わることがいいか悪いかはいまは論議を加えません。加えませんが、そういうふうになつてくるのじゃありませんか。港湾局長、こういう重大な法案を挙げて押し通そうなんということ、これはちょっと太いんじゃないかと私は思うのです。なぜこういうことを考えたのか。田中総理からの厳命によつてこれはやつてゐるのかもしれませんけれども、これはたぶんでもない話だ。せつかく何回も御答弁いただいてゐるのではありませんが、これは自治権の侵害というか、やはり中央集権の柱、土台でありまして、いまの管理者はいわゆる法律の体系上からは消えていくということですよ。そういうことですね。しかも、財源については何らの手当てもしないでいるのです。財源というのは大体が国で持つていく、基本方針といつても、あとから質問しますが、これも抽象的なことではなくて具体的にやつてきます。御答弁は、抽象的なことと云う言つ

ているが、これは具体的にならざるを得ないので。特に流通港湾をつくるのか拠点港湾をつくるのかというところは、対象にならざるを得ないです。だからそうすると、中央で全部コントロールしていく、そういう実権を取ろうという遠謀を持つた法案改正だと私は思うのだが、いかがでしょう。

○新谷国務大臣 たびたび御質問を受けた問題でございますから、あらためての御答弁は簡単にいたしますが、地方自治体の権限を中央に集中しようというふうな考えは、この港湾法に關する限りは毛頭持つておりません。それは、るる申し上げましたが、少し考え過ぎておられるのじゃないかと思ひますけれども、たとえば、基本方針というものにつきましても、これは全国の港湾についての一般的抽象的な港湾はこういうふうにあつてほしいという方針をきめまして、それに基づいて各港湾管理者がそれぞれ具体的な港湾の計画を自分できめて、そして運輸省のほうに持つてきてもらふ。その間に意見の違ひ点があれば、法律に書いてありますようないろいろの方法によつて意見の調整をはかりまして、日本全体の港湾というものから見ましても適正なものであり、地方自治の上からいしましても必要な港湾計画というものをきめまして、それを実行してもらつてという態度でおりますことはるる申し上げたとおりでございます、地方の自治権というものをこれによつて縮小しようという考えは毛頭持つておりません。のみならず、今度の法案をごらんくださいとわかりますように、予算措置を講じましてさつき申し上げたような港湾の環境整備等につきましていろいろ新しい施設を計画いたしておりますが、これはいづれも中央——中央といひますか運輸省がみずからやるものではありません。いづれも港湾管理者を通じまして、港湾管理者の計画によつてこれを行なわせるという方法をとつておるものでありますから、それをごらんになりましても、いまおっしゃつたような意図はないので、お考え過ぎがあるのじゃないか、私はそう想像する

のでありますけれども、そういう御心配をしないで、ただかないように希望する次第でございます。わかれわれはそんな方針は少しも持っておりませんというのをあらためて申し上げておきます。

○久保(三)委員 法案の上では自治権を侵害するようないことは毛頭ない、また運輸省としても政府としても考えておらないという言明でございますが、言明の限りにおいてはそれとおりですね。しかし法律は一ぺん書くとそのまま動いていくのです。大臣はわかりますから、未来永劫新谷運輸大臣でおられるわけではない、行く行くは総理大臣にもおなりになるか知りませんが、いまままでのいろいろなありましたように、たとえばこの基本方針にしても、この基本方針にはどういふことを書くのですか。次のようなことを書くというのでしよう。たとえば、この中で「港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」あるいは「港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項」云々、そして最後に第三項では「基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮して定めるものとする。」と書いてあるのです。これはみんな中身を割っていけば抽象的ではおさまらない問題です。たとえば港湾の配置について基本方針において書くというのですが、この間もあなたは答弁してましたね。北関東に流通拠点港湾をつくるのだ、私の構想だが、こういう話ですが、これは絶対に反対だ。地元としては反対だが、ほかの構想を持ってきたから、粗末なものですが、これを置いていきますからあとで読んでください。まあ、いづれにしてもそういう考えていること自体を表面にあらわさなければ基本方針にならないのじゃないですか。北関東一つとっても、北関東は飽和状態である、だからどこかに穴をあけなければならぬ、幸い水戸の射撃場返還に伴う三百六十万坪という広大な土地は、地主は国という一つのものである。これに目をつけていけばいいの

じゃないかというようにことで構想を立てた。結局その理由としては東京湾がパンクしますというーパンクするというのは、さっき言ったとおり固定基本施設と機能施設との関係がわつとも改善されていないからパンクするわけです。それとも一つは、御承知のようにGNP中心でやってきた高度経済成長のために、あり余る資源ではないのに、資源をどんどん持つてくるということなんです。産業計画会議からも注意されておるうちに、もはや資源には限界があるということなんだが、経済社会基本計画の中身を見ると、御承知のように、たしか五カ年計画はいま一兆五千五百億ですね。地方のも入れて大体二兆一千億くらいです。ところが今度はこの基本計画からいいますと、港湾でいくというとならになります。三兆一千億ですね。倍ですね、五年間で三兆一千億ですから。結局五年間で倍だというのは、貨物の量が倍だというふうには算定をしておるわけです、この基本計画では。貨物が倍になる、いわゆる輸入を中心にした資源が倍だけ占める余裕と——われわれはそういうものに對する矛盾というものがなにかどうかということが問題になる。そういう検討がないのに、この基本計画が出てきて、そしてそれに合わせる、先行するために港湾法の改正ということになるのです。だから、そこから結局基本方針なんといういかげんな表現であります、中身は具体的になってくるのです。そうでしょう。北関東の流通港湾というのはどこへつくるつもりなんですか。

○岡部政府委員 ただいまの北関東の流通港湾というのをどこにつくる考えかという御質問に對して、私もまだ全くきめておりません。はつきり申しますれば、その候補地の一つとして、水戸の射撃場あたりというのが候補地の一つとしてあがっていることは事実でございます。日立港から大洗港にかけてのあの地域あたりを考えたらどうであろうかという考え方でございます。

○久保(三)委員 それからもう一つは、貨物の量が倍になるということについての見通しはどうい

うふうに考えていますか。

○岡部政府委員 貨物量の想定につきましては、私もやはり国として、政府としてきめた経済計画というものをベースにして考える立場でございます。先生のっしゃったような考え方で、貨物量が増加していくということを、経済社会基本計画をベースにして考えておる次第でございます。

○久保(三)委員 運輸大臣さまのお話のとおり、この経済社会基本計画ですね、これはやはり練り直しの段階に来ていると思ふのです。この国会を通してたくさん議論がされておりますし、現実には問題がたまたまあります。しかもこの産業計画会議から提言として産業構造の改革というのが出て、大臣のところにもいつておると思ふのです。この中でいつておることは、資源消費の伸び率は世界全体で年五％、鉱工業の伸び率はGNPの伸び率よりは低いのが世界的なパターンだ、こういうおつておるのです。それに反して日本は、この十年間反対の方向に大きく——一九六二年から七〇年のGNPの伸びは一％だといふのです。鉱工業の生産の伸び率は一四％。この間の資源消費の伸び率といふのは、輸入の伸び率は平均二〇％だといふのです。七年間で約三・五％。これから十年で五倍以上になる。それは世界の四分の一の輸入量である。こういうのです。そんなことを考えられるはずはないのじゃないかと、言っておるのだ。そういうものに全然耳をかさないでこの計画を進めることについて私は警告を発せざるを得ないのであります。しかも、いまこの中で第一条件でいふことは、この計画をつくるということは基本計画ばかりではなくて、今度は具体的に基本方針から基本計画をつくるということですね。この法律がたとえば通つたらば、これとじゅうにやつて、来年の、いわゆるこの基本計画に基づいたところの五カ年計画に合わせるわけですか。局長。

○新谷国務大臣 経済社会基本計画との関連でございますが、政府といたしましては、そういうふうな基本的な一つのパターンを目標にいたしまして、すべての公共事業につきましてそれに対応するような予算措置を講じ、それに対応するような措置をとっておることは言うまでもございませう。しかし、この問題につきましては、予算委員会でも総理からも、まだ本格的に国際通貨の問題も決定をいたしておりますから、そういうのがもう少し落ちついて、そういう国際為替相場の問題も見えわめがつきました段階におきまして必要とあれば予算の補正もいたしまして、この問題を申し上げておつたのでございますが、この問題につきましても、経済社会基本計画が若干修正されるかもしれませんが、それに対応いたしまして港湾計画その他の公共事業の設備につきましても、これは考え直さなければならぬ段階が、その時点において来るかもしれないが、いまはまだその時期ではございません。この既定方針でやりまして、そういう事態が起りました場合に国全体として再検討をするということになると考えております。それは予算委員会におきまして総理が御答弁を申し上げたとおりでございます。

○久保(三)委員 港湾局長に聞きますが、この間の答弁の中で、いまは大体特定重要港湾、重要港湾、地方港湾、こういう港湾の種類というのか形態、補助率の形態でやっておるが、これからその分類のしかたを変えていくという考えである、そういう答弁をしておりますけれども、それはそれとおりであります。もしもそうだとするならば、一々おあげになった港湾の性格について説明してほしい。

○岡部政府委員 確かにいま現行法で港湾の種類、規格と申しますか、の指定がございまして、これに對してこのままではいいの、あるいはこれを直すべきなのか。いわゆるいまの規格が補助体系と非常に密着した体系でございます。したがって、こういうものを改めるべきなのか、その点に一つの検討しなければならぬ問題点が含まれておると思ひます。

ないのでございまして、そのためには地方の住民の方々の意見を代表しておられる地方自治体というものを通じまして意見を聞くのは当然のことであると思います。しかし今度の港灣法に關係する問題につきましては、制度上港灣管理者というものが地方自治体の長でございまして、その方が計画をすべてお立てになりまして、これならば地域のためにもいいし、住民のためにもいいんだというところで計画を屈けておられるわけでございます。

から、そのやり方がどうしてもまづかったとか結果がまづかったということが明らかでありますれば、さっき言いましたように、われわれも意見を述べまして調整の措置は講じますけれども、一般的にいいまして、やはり港湾管理者がそういう計画をおきめになるときには、地方の利益、利害関係というものを十分に代表しておきめになってい

るといふことを考へざるを得ないのであります。て、その方法も悪いということになりますと、地域住民の意見を聞く方法はないと思ひます。でありますから、これは他の公害問題にも関係するわけでありますけれども、私どもは地方自治体の意見といふものを最大限に尊重いたしまして、それが地方住民の御意見であるといふふうに考へて処理せざるを得ないということをお願い上げて、御了解をいただきたいと思います。

○久保(三)委員　いまの話ですが、なるほど形式的にはそのとおりなんです。中身について問題が出てくる場合が多いんです。それを指導するのは運輸省なり政府というものである。われわれはそう考えている。だから、開発を進めてきたところの鹿島港の問題についても、われ関せずえんであること自体これは問題があるということですね。

それから次に申し上げますが、射撃場あたりの問題であります。いま一番問題なのは、日本は四面海に囲まれているたいへんいい国であるというふうにいわれてきた。ところがいま静かに考えてみれば、なるほど海には囲まれているが、汚染された大海に囲まれているという感じを持つのが最近の実

態ではなからうかと思うのであります。そこで、特に鹿島灘一帯に生活する地元住民から見れば、北は福島から茨城の南部一帯にかけて油玉の漂流一つとっても問題がある。そういうものをそのまま放置しておいて、たった一つ残っているきれいな海岸をこれまた流通港湾にしてよこしていこうというがごときは、断じてやるべきではないと思うのでありますね。海岸保全についてどういうふうに考えておられるか、御答弁いただきたい。

○井原委員長 お静かに願います。

○新谷国務大臣　海岸の汚染問題につきましては、港灣法もございますし、公有水面埋立法というより、うな関係の法律もございます。環境の保持に對しましては御承知のように最大限の注意を払って政府は対処しているでございます。

水戸の射撃場あとという具体的問題につきましては政府委員から答弁をさせますけれども、まだその問題は関係各省の間でもきまつているとは聞いておりません。

それから流通港灣とかいろいろいわれますが、これは法律上そういうふうに性格づけまして特別の措置をしているわけではないのでありまして、先ほど政府委員のほうからも申しましたように、すべての港湾がいろいろな機能を備えていることとす

は当然でございます。ただ一般的に、たとえば學者の方々との關係の方々が、これは流通港湾のよ
うな性格を一番多く持つているのじゃないかとか
いろいろそういう意味の分類をされますので、こ
れはきわめて通俗的な意味でお考えを願ったほう
がいいのではないかと思います。法律上格づけを
して、これは流通港湾だから流通だけをやってい
るんだとか、そういった港灣はおそらく日本にはけ

ないと思います。あらゆる機能を持っているのがあたりまえでございます。ただその場所柄によりまして、その地理的な関係からそういう機能を一番たくさん持っている港湾である、これはどういふ機能をたくさん持っている港湾であるというこゝとは、これは自然結果的に裏づけされてくる問題

でございますから、流通港湾、流通港湾というところであります——北関東地区における流通港湾をどうするかというような問題をお考えくださいますときに、流通港湾の必要なことはもちろんであります。どこかにそういったものがないと、東京湾も詰まっておりますから、物資輸送上非常に困るのです。しかしどこに置くか、これは関係各省の間で検討中でございますから、いまのお話の水戸に流通港湾を置くのだということを前提にしての

いろいろな御心配は、この際はまだ時期が少し早いのでございまして、われわれも真剣にその問題につきましましては検討を進めている状況だということで御了解をいただきたいと思ひます。

○久保(三)委員 港灣をたくさんつくるかどうかの問題は、さっき申し上げたいわゆる資源をどこまで輸入してやるか、経済成長をどこまでやっていくかという問題が前提になると思うのです。いま御説明がありましたのはこれまでのやり方である。高度成長経済政策というか、そういうものを

前提にした伸び率を土台にして、いわゆる五年間に二倍の荷物をはくのはどうしたらいいか、こういうことになると思うのです。なるほどそれの一つの見当かしらぬ。私はそれもそうあるべきではないとは思いますが。資源の問題というものは、そうあるべきではない。しかしそれにしても、い

またたとえば物的な流通の内面を見ても、交錯流通というものがどのくらいあるか港湾局長知っておりますか。交錯的に輸送されているもの、こういうものを整理しただけでもずいぶん違うですよ。よろしゅうございますか。そういうものを整理することが先決なものでありまして、それを整理しないので資源は使いっぱなし、国土も使いっぱなしということでは、残念ながらわれわれは承服しかねない

るといふことですね。こういうものの検討をだねがしているのか知りませんが、やっておりますかどうか、一言お答えいただきたい。

○新谷国務大臣 港灣がいまお話しのような点で非常に重大な役目をしていることは言うまでもございませんが、先ほど申し上げましたように、私

どもの港湾計画は、一応はこの五力年間に對しまして經濟社会基本方針のつとりまして計画をしておけることは事実でございます。しかし先ほども申し上げましたように、世界經濟というものは非常に流動性がございまして、動いてまいるかもしれません。その場合にはそれに対応した措置を講じますということを総理も言っておりますから、もちろんその場合には港湾にも影響があると思っておりますのでございます。のみならず、私から申し

上げるまでもございませんが、この世界の経済と
いうものは、そんなに十年間、二十年間先を見通
して、固定した形でもって考えられるものではな
いと思います。たとえば、同じ品物にいたしまし
ても、西から入ってくるものもあるし東から入っ
てくるものもある。それがときに応じまして、
今度は東からのほうが多くなってきた、あるいは
西からのほうが多くなってきたというようなこと
になりますと、港湾の機能というものも変わっ
てくるはずです。しかしそういったことに

つきましては、世界経済の変動に応じましてできるだけ間違いないと思われるような見通しを立てまして、その上で香港というものについても考えなければならぬことは言うまでもないのでございます。私たちは微力でありますけれども、そういう世界の経済の動き、その中における日本経済の

動きというものを考えながら、港湾の整備を実際の経済の動きに負けないといえますか、それにおおきくををとらないように、それに対応するような政策を早くとりまして、その施設の整備を進めていく、こうというのが港湾の計画でございます。その点は十分御承知の上で御質問になっていると思うので、すけれども、われわれもそういう点について十分注意をしながらやりますから、御承知をお願いいたします。

○久保(三)委員　時間がないのでありますから簡単に回答えたいのであります。私が、私が言いたいのは、運輸省だけでできる仕事といつたら総合交通体系の中で、陸海空全体の中で交錯輸送がずいぶんある。お述べになったような事態も

あるかもしれません。しかしそれはごく一部だと私は思うのです。交錯輸送は何のためにできているか、この間摘発されました、たとえば米の買い占めとかいろいろな問題がありますね。そういうもののためにもできてくる世の中になってきているのです。だからそういうことをしさいに検討して、まず第一に、有効に資源を使うということを先に考えてほしいと思うのです。単にふくれ上がったからこれはつくらなければならぬ、どうしたらいいだろうかということだけでは困ると思うのです。

最後に環境整備あるいは港湾の公害の問題ですが、そういうものについて今度新しくやろうというのですが、それぞれのいわゆる所管庁があるわけですね。港湾局自体として、今度の法案では、いまだである環境庁のやる仕事、たとえば港湾の汚濁なんというのは、これに流れ込むところの河川あるいは臨港地帯における工場、そういうものの規制がきちつとできれば、まず一つはできる。そうでしょう。河川法の関係でもこれは規制できる。この規制ができないのは、いまだまっている、たとえば港湾の中にあるヘドロの除去の問題等が出てくる。それをやろうとしておるのですか。港湾局ではどれをやりうとしておるのか、それをひとつお聞かせいただきたい。

○新谷国務大臣 港湾の汚染の問題は非常に関係する官庁が多いのでございまして、これにつきましては建設省もございまして、その原因である工場というのを考えますと通産省がありますし、あるいは農林省もあると思います。またその基準についていろいろ注意をされ、きめられるのは環境庁ではないかと思いますが、とにかく関係省が非常に多いわけですね。その関係省の間では絶えず相談をいたしております、これは手をつけるのが非常におそくなりましたが、おくれながらたまたま港湾のそういう公害の防止に対しまして関係省が力を合わせて一つ一つ処理を進めておる際でございます。運輸省の港湾局で所管しております問題は、港湾における汚泥のしゅんせつと

かあるいは埋め立てとかいう問題と、港湾におけるいろいろの廃棄物等の処理の問題でございまして、これは港湾局が責任を負って処理をするというところで、いま懸命に各港湾におきまして具体的な処理を進めておるわけでございます。それから港湾における油の処理、これも港湾局が関係をはたしております。そのほかこれからのいろいろの問題が出てくると思います。それに対しては関係各省庁の間で協議をいたしまして、それぞれ協力しながらそういう港湾の公害というものを防止し、それからできております公害につきましてはそれを除去するための最大限の努力をしなければならぬと思っております。次第であります。

○久保(三)委員 この法案の改正についての調整は環境庁並びに建設省河川局ですね、そういうところはできていくのかどうか、おいででありましたらばお答えいただきたい。調整ができていくのかどうか。

○川田政府委員 お答え申し上げます。

事前に十分港湾局とお打ち合わせを済ませております。

○三喜田説明員 環境庁といたしましては、港湾法の改正に關しましては十分環境保全の措置がとられるように調整いたしたところでございまして、また、日常の環境保全業務につきましても常時調整をとっております。

○久保(三)委員 いまの答弁は形式的な答弁とは聞いておりませんから、よく御承知おきを願いたいと思うのであります。

いずれにしましても、もう時間のようでありましてから終わりますが、いま一時間ほどやりました質問の中でも、あまりいい答弁は出てきませんね。私の質問がへたなのか答弁がじゃうずなのかわからませんが、これは問題の多い法案でありますから、われわれは、出直すことを最後に希望して質問を終わります。

○井原委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○井原委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、順次これを許します。小此木彦三郎君。

○小此木委員 私は自由民主党を代表して、本案に対し賛成の討論を行なうものであります。

今回、政府から提案されました港湾法等の改正法案は、現行の港湾法が、昭和二十五年に制定された法律でありますので、現在、社会的に重大となつております公害防止等の港湾の環境の保全の問題とか国民の福祉のための港湾の秩序ある整備という問題について配慮が十分でないという認識に立つて改正を行なうとするものであります。私は、その趣旨につきまして、まず第一に賛意を表明するものであります。

次に、本改正案の内容につきまして賛成の理由を申し上げます。

第一に、本案は、港湾の環境の保全という問題を港湾行政の前面に大きく打ち出していることであります。

すなわち、港湾の環境の保全をはかるため、港湾管理者の業務として、水域の清掃、廃船の除去、廃棄物埋め立て、護岸等の管理運営などを明示する一方、緑地等の港湾環境整備施設を港湾施設として追加いたしますとともに、これらの港湾施設の建設等に要する費用について国が補助することとしたしております。また、港湾の環境の整備のために行なう港湾工事に要する費用につきましては、港湾管理者は、一定の事業者から環境整備負担金を徴収し得ることとしたのであります。最近における港湾の環境悪化の実情を考えますとき、まことに時宜に適した改正であると存じます。

第二に、本案は、港湾管理者が定めます港湾計画の内容の充実をはかるため、運輸大臣が港湾に関する基本方針を定めることとし、港湾計画は、この基本方針に適合するほか、運輸省令で定める一定の基準に適合したものでなければならぬこととしたし、また、地方港湾審議会の制度を新設

する等、現行法第四十八条の港湾計画の審査の規定を充実整備いたしているものであります。

本問題につきましては、このような法改正が自治権の侵害ではないかとの論議が野党委員の間にあつたのであります。私も、私どももいたしましては、運輸行政の全般を担当している運輸大臣が、交通体系の整備、国土の適正な利用と均衡ある発展及び国民福祉の向上のため果たすべき港湾の役割りを考慮して基本方針を定めますことは、重要港湾の整備の正しい方向づけを与えるものとして当然であり、いまでも実際に港湾の計画書というところで、おおむね、そのように実施されておりますことを、今回の改正で法文の上で明らかにしたものでありますので、港湾管理者である地方公共団体の自治権ないしは自由採量権を決して侵害するものではないと考えるものであります。

第三に、本案は、開発保全航路に関する規定、港湾の施設についての技術上の基準に関する規定、広域的かつ総合的な港湾の管理運営をはかるための港湾管理者の協議会に関する規定、最近におけるプレジャーボートの普及発達に対処するための港湾施設の施設の安全の確保をはかるため港湾行政上懸案となつていた諸問題の解決のため、現在の時代に即応する法文の整備、明確化のため法改正がなされておる、これらは、いずれも現時点においては、まことに適切なものと考えられます。

特に港湾管理者の協議会に関する規定は、先進諸国にあつてはわが国にないポイントオーソリティー設置への一歩前進とも思われますので、早急なその実現を強く要望するものであります。

最後に、本案は、瀬戸内などで従来から強く要望されていた油防除資材の備えつけを義務づけており、また海洋汚染防除事業を港湾整備事業として国が海洋汚染防除に対してさらに積極的な姿勢を明確にいたしております。また、このことは現状から考えましてきわめて妥当なことと考えるものであります。

以上、本改正案についての賛成の理由を申し上げ、本案に対する私の賛成討論を終わります。(拍手)

○井原委員長 金瀬俊雄君。

○金瀬委員 私は、日本社会党を代表いたしました、港灣法等の一部を改正する法律案に対し反対の意見を表明いたします。

反対の第一の理由は、地方公共団体の自治権の侵害についてであります。

現行の港灣法は昭和二十五年に制定されましたが、この港灣法は憲法や地方自治法の精神に基づいて住民の意思を尊重する立場から、港灣計画の立案権は地方自治体の港灣管理者にあることを明確にいたしております。すなわち、国民経済に重要な位置を占める港灣の管理は、地方公共団体の固有の事務として住民の意思の尊重を第一義として今日まで発展してきたものでございます。

港灣の開発、管理、運営は地方自治体の都市政策と一体のものであり、地方自治権の尊重は当然のことであり、港灣法の重要な柱といわなければなりません。

しかるに、今回の改正案によりますと、国が港灣の基本計画をつくり、これを管理者に強制することによって大幅に自治体の主体性を制限しようとするものであり、このことは港灣行政の基本理念に逆行するものであり、改正ではなく改悪といわなければなりません。民主主義は住民自治がその基盤でなければなりません。中央集権体制によって行政の一元化、あるいは官僚統制のみをはかる政治の弊害はすでにわれわれにとって体験済みでございます。田中総理の列島改造論に見られる考え方もまたこの中央支配による天下りの開発計画であり、港灣法の改正もその一環であると考えざるを得ません。今回の改正案の底に流れるこうした運輸当局の根本的な考え方に、私はまず強く反対するものであります。

田中総理は参議院の予算委員会において日本列島改造論の失敗を認め、真の福祉を確保するため、観点を切りかえて、第二巻をまとめたいと発言

されたところでございます。あやまちを改むるにはばかることなく、いまからでも決しておそくはございません。本改正案は地方自治の尊重、国民の福祉の立場から再考を求めるものであります。反対の理由の第二は、今回の改正案は、第一条の目的である「港灣の秩序ある整備と適正な運営をはかる」と称して国の権限を強化した点に主たる目的があると思われま。

しかし、時代の変化に対応し、その重要な任務を果たすための港灣整備にとつて重要な課題は、それに要する巨額の費用であります。港灣行政における自治体の自治権を尊重した上で、十分な国の財政補助をはかるほか、適正な特定財源の処置をすることがいまま最も必要なこととございます。

運輸大臣は委員会の審議の過程で、公共的見地から国がすべての責任を持った立場で改正したと繰り返し説明されましたが、港灣への財政補助体系の確立、適正な補助率の策定、それが大きな国の責任であると思っております。しかるに、本改正案は環境整備に若干の補助対象を追加したにとどまり、従来と比較して全く前進も進歩も見られないものでございます。現に、大臣や局長もこの点を認めて、今回は間に合わなかったので検討を急ぎ次回にお願いしたいと答えているが、なぜこのような重要な問題をあと回しにして、小手先の改正によつて国の権限の強化だけを先取りしようとするのか、はなはだ理解に苦しむところとございます。いわゆる、口ばかり出して金は出さない、非民主的なそういう行政のあり方は許されてはなりません。

反対の第三の理由は、港灣の公害防止や環境の保全をうたつておりますが、その具体的な政策がきわめて不明確であることとあります。

今回の法改正によりますと、環境の保全のためと称する幾つかの新しい措置が見られます。しかし、この措置によつて海の汚濁を防ぎ公害を除去し得る効果があるかどうかはなほ疑問であり、全く不十分であります。たとえば、水域の清掃、廃船の除去あるいは廃棄物、埋め立て護岸の管

理、運営等を港灣管理者の業務として明らかにしているが、これで一体どれほどの効果をあげるこ

とができるでしょうか。よごれた海の廃棄物等を取り除く作業は、いわば清掃局の業務に似たものでありまして、根本的な海洋汚濁の防止対策になり得ないことは言うまでもありません。

港灣ない海岸汚染の最大の原因は、港灣と結びついた臨海工場からの工場排水、河川からの工場廃液、港灣に入る船舶からの廃油等の不法投棄等とでございます。したがつてこの防除のためには、公害関係の諸法規によつて発生源の規制を中心とする各種の対策を講ずべきことはもちろんであるが、河川管理者や都市下水の管理責任者に対しては、法律上の強力な発言権を持つことが必要であると考へます。

また多発する油の流出事故に対処するため、港灣関係者に薬品、オイルフエンス等の油害防止材の備えつけを義務づけていますが、運輸省が想定する程度のものでは、現在のように油が大量に流れ出す事故が多くなつた場合、事故発生率の高い夜間や風の強い日には役に立たないものであり、実際の効果があがるかどうか、はなはだ疑問でございます。特にこの油の流出は漁業関係者に大きな被害を与えるものであり、その防止と処理にはより慎重かつ強力な対策が必要とす。

港灣行政を考へてみますと、そこを働く職場としておる労働者、生活の場としての漁民に対する配慮が全く感じられません。さきの海上交通安全法にいたしまして、この七月一日の施行を控えた現在、法案通過の付帯条件はいまだ実施されておられません。本改正案におきまして、たとえば、東京湾における新しい航路のしゅんせつ、開発保全航路等が計画されていますが、これは場合によつては海を生産の場としている漁民の死活問題にもなります。小さな漁船をあやつつて暮らしてを立っている漁民は、東京湾だけでも一六六千人にも及んでおります。危険が一ぱいの海に働く漁民にとつても、港灣を職場とする労働者にとつても、海を汚染された上、港灣整備と称するさざ

まな法改正が説明も説得もなく次々と打ち出されては不安を増すばかりでございます。この点、十分な配慮を強く要請いたします。

歴代の政府の進めてまいりました高度経済成長政策の中で輸出入の拠点としての港灣はその重要な役目を果たしてきましたが、同時にまた生産至上主義による公害、たれ流しの被害は、港灣を中心として、日本列島を取り巻く海全域にわたつており、海の荒廃と汚濁は、いまや根本的な政策の転換を求めています。

政府は小細工に近い一片の糊塗政策をやめて、重ねて申し上げますが、憲法や地方自治の精神を生かし、住民の意思を尊重する総合的かつ抜本的な港灣対策を真剣に考へるべきでございます。

以上申し上げましたが、ますます公共性を失い、大企業に奉仕する本改正案に対し、撤回を求めいたしましたして、私の討論を終わります。(拍手)

○井原委員長 紺野与次郎君。

○紺野委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、港灣法等の一部を改正する法律案に対して……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 断固反対する立場から討論を行なうものであります。

まず第一に、本法改正案のねらいは、国土総合開発、工業再配置など、田中内閣が実行しようとしている大資本本位の高度成長のための日本列島改造論の海洋港灣版であり……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 国土総合開発を促進し、また、そのための物流通計画を推進する強権的立法によつて、大港灣及び航路を開発し、この目的に利用しようとするものであります。

政府はこのねらいで……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 本法第一条の目的を改め、第一章の二を新設して、運輸大臣が港湾及び航路の開発、利用、保全の基本方針を定め、港湾政策の実権を握ることにしたのであります。そして、列島改造論の目玉である苦小牧東港、むつ小川原港、北関東茨城港などの大工業港、流通港をつくる意図を示し、明四十九年度から、五兆円投資の新港湾整備五カ年計画の策定の作業に入ろうとしているのであります。日本列島改造論がすでに全国的に土地の買い占め、地価暴騰を引き起こし、列島総公害の危険が明らかになり、すでにむつ小川原や茨城新港計画等に反対運動が現地に起こるなど全く破綻しているときに、これに奉仕して、ますます国民の不幸を激化させる本法改正案にはこの基本点において反対するものであります。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 第二に、大企業本位の国土総合開発に港湾を従属させて、これに奉仕させる港湾政策の基本方針なるものを政府がつくって、すべての港湾計画をこの方向に規制することにしたために、港湾法はその成立以来の地方自治の性格が大きく後退をして、地方自治体の固有の権利となってきた港湾管理、開発、利用等の基本的権利が奪われ、さまざまの言いわけがされましたけれども、地方自治体の港湾管理者は、運輸大臣の定める基本方針のワクと政令と省令の規制に縛られて、政府の列島改造論の下請港湾管理者に交えられるのであります。これは、地方自治権に対する大きな侵害であり、港湾が大企業本位の港湾に交する道を開くものであります。

第三に、すでにこの傾向は、外貿埠頭公団法……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 港湾整備緊急措置法によって、大企業参加によってつくられた東京、横浜、大阪、神戸、鹿児島港の専用バース、専用岸壁等が地方自治体の港湾管理者の手の届かないものになってあ

らわれている。政府答弁でも、これからの港湾開発は膨大な資金を必要として、公的な資金だけにたより得ないということを言って、大企業の投資の参加の見通しを立てているのであります。大工業港、流通港、航路などの開発が、さまざまな形態をとるにせよ、大企業の参加によって行なわれ、そのつくられる港湾が、現にその典型がすでに示しているように、大企業専用バースや岸壁を持った大企業本位の港湾にますます変貌していくであろう。

港湾法改正案は、上から大きく国土政策的にこの方向に港湾を変えていくものであります。港湾を大企業の手渡ししていくものであります。その結果は、すでに東京港をはじめ、深刻な問題となっている港湾運送業にも甚大な影響を与えることは明らかであります。中小運送業者はますます港湾から排除されて、港湾労働者の失業はますますひどくなるでございましょう。

いま港湾において必要なことは、八大港湾管理者たちが要望している方向であり、この政府が促進している港湾の大資本支配、管理をチェックし、そうして彼らに対して実際に地方自治体の港湾管理者が発言権と管理権、それから総合調整権限を持ち得るようにすることでありまして、

港湾労働者と中小港湾運送事業者は、失業と倒産や転廃業に反対し……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 港湾で仕事をもち、営業を続け、港湾とともに生きていくことを願っております。全日本自治団体労働組合は、今度の港湾法改正に対して、自治権の侵害として許すことはできな

いとの反対の陳情を国会にしております。私は、これらの痛切な港湾労働者、自治体労働者、中小港湾運送業者、地方自治体港湾管理者の声を聞きながら、それを代表して港湾法改正に反対するものであります。

立し、自主性を確保して、公共埠頭の近代化や労働者の福利厚生の完備を求めているのであります。また、港湾環境の整備についても、政府補助を十分に行なうこと、港湾汚染についても、地方自治体の港湾管理者に汚染の原因者に対する規制権及び発言権を与えることを求めています。この方向こそ港湾汚染に対しても真に国民本位、住民擁護の立場に立つものであり、政府案は環境保全対策を看板にしているにもかかわらず、現行の法令の追認にすぎず、原因者と発生源を徹底的に取り締まるものではありません。私は、公害関連法規を再改正して、海洋汚染対策の抜本的強化、港湾のヘドロ等の流入をやめさせるために発生源での防止と規制を強化すべきであると主張するものであります。

また、伏木港の現状にかんがみ、全国九百六十三港の港湾に対して総点検を行ない、ヘドロのしゅんせつをすみやかにこなして港湾機能を完全に回復すると同時に、港湾が市民とともにあるべき姿として、緑地や公園の整備、港湾に働く人々の健康と安全が保障されるような真の環境保全を確保することを要求するものであります。

以上、政府の港湾法改正は環境保全を掲げながらその要求を満たすのではなく、真のねらいは日本列島改造の国土総合開発を大企業の立場で強行し、港湾をそれに奉仕させ、地方自治権を侵害するものであります。これらは港湾管理者の要求する方向ともまったく反対のものであって、自治体労働者や港湾労働者の願いにも反するものであり、公害、土地買い占め、地価暴騰の日本列島改造論に基づく、反国民的、反動的なものであるとして、国民はこの港湾法改正を断じて認めるものではありません。

以上で、私の日本共産党・革新共同を代表しての反対討論を終わります。(拍手)

○井原委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより採決いたします。

港湾法等の一部を改正する法律案に賛成の諸君

の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○井原委員長 起立多数。よって、港湾法等の一部を改正する法律案は、原案のとおり可決すべきものと決しました。

おはかりいたします。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○井原委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○井原委員長 この際、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。新谷運輸大臣。

○新谷国務大臣 ただいまは、港湾法等の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果、御採決をいただきました。まことにありがとうございます。お礼を申し上げます。

○井原委員長 本会議終了後再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十一分休憩

午後七時二十二分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案並びに公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案を議題とし、それぞれ提案理由の説明を聴取いたします。新谷運輸大臣。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第一条 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「五百キロメートル」を「六百キロメートル」に、「四田二十銭」を「五田十銭」に、「二田五銭」を「二田五十銭」に改める。

第六条中「急行料金及び準急料金」を「及び急行料金」に改める。

第七条第一項及び第三項中「小口級貨物運賃」を「コンテナ貨物運賃」に改める。

第九条の二第二号を次のように改める。

一 コンテナ貨物運賃

第九条の二第五号中「急行料金及び準急料金」を「及び急行料金」に改める。

附則第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一

第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航 路	運 賃
青 森—函 館	600
宇 野—高 松	150
仁 方—堀 江	370
宮島口—宮 島	60
大 島—小松港	70

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物運賃表

(1 トンにつき)

等級	1	2	3
キロ程	円	円	円
キロメートル	198	177	160
5	234	210	190
10			

15	270	242	219	320	1,829	1,638	1,479	1,050	4,862	4,355	3,932
20	307	275	248	330	1,871	1,676	1,513	1,100	5,061	4,533	4,093
25	343	307	277	340	1,915	1,715	1,548	1,150	5,260	4,711	4,254
30	378	339	306	350	1,957	1,753	1,583	1,200	5,459	4,889	4,414
35	415	372	336	360	2,000	1,791	1,617	1,250	5,657	5,067	4,575
40	451	404	365	370	2,043	1,830	1,652	1,300	5,856	5,245	4,736
45	488	437	395	380	2,086	1,868	1,687	1,350	6,055	5,423	4,896
50	524	469	423	390	2,129	1,907	1,722	1,400	6,254	5,601	5,057
55	559	501	452	400	2,172	1,945	1,756	1,450	6,452	5,779	5,218
60	596	534	482	410	2,214	1,983	1,790	1,500	6,651	5,957	5,379
65	632	566	511	420	2,258	2,022	1,826	1,550	6,850	6,135	5,539
70	669	599	541	430	2,300	2,060	1,860	1,600	7,048	6,313	5,700
75	705	631	570	440	2,344	2,099	1,895	1,650	7,247	6,491	5,861
80	740	663	599	450	2,386	2,137	1,930	1,700	7,446	6,669	6,022
85	777	696	628	460	2,428	2,175	1,964	1,750	7,645	6,847	6,182
90	813	728	657	470	2,472	2,214	1,999	1,800	7,843	7,025	6,343
95	850	761	687	480	2,514	2,252	2,033	1,850	8,042	7,203	6,504
100	885	793	716	490	2,558	2,291	2,069	1,900	8,241	7,381	6,664
110	928	831	750	500	2,600	2,329	2,103	1,950	8,440	7,559	6,825
120	971	870	786	525	2,708	2,425	2,190	2,000	8,638	7,737	6,986
130	1,014	908	820	550	2,815	2,521	2,276	2,050	8,837	7,915	7,147
140	1,057	947	855	575	2,922	2,617	2,363	2,100	9,036	8,093	7,307
150	1,100	985	889	600	3,029	2,713	2,450	2,150	9,235	8,271	7,468
160	1,142	1,023	924	625	3,134	2,807	2,534	2,200	9,433	8,449	7,629
170	1,186	1,062	959	650	3,239	2,901	2,619	2,250	9,632	8,627	7,789
180	1,228	1,100	993	675	3,344	2,995	2,704	2,300	9,831	8,805	7,950
190	1,272	1,139	1,028	700	3,449	3,089	2,789	2,350	10,030	8,983	8,111
200	1,314	1,177	1,063	725	3,554	3,183	2,874	2,400	10,228	9,161	8,272
210	1,357	1,215	1,097	750	3,659	3,277	2,959	2,450	10,427	9,339	8,432
220	1,400	1,254	1,132	775	3,764	3,371	3,044	2,500	10,626	9,517	8,593
230	1,443	1,292	1,167	800	3,869	3,465	3,129	2,550	10,825	9,695	8,754
240	1,486	1,331	1,202	825	3,968	3,554	3,209	2,600	11,023	9,873	8,914
250	1,528	1,369	1,236	850	4,067	3,643	3,289	2,650	11,222	10,051	9,075
260	1,571	1,407	1,270	875	4,167	3,732	3,370	2,700	11,421	10,229	9,236
270	1,614	1,446	1,306	900	4,266	3,821	3,450	2,750	11,619	10,407	9,397
280	1,657	1,484	1,340	925	4,366	3,910	3,530	2,800	11,818	10,585	9,557
290	1,700	1,523	1,375	950	4,465	3,999	3,611	2,850	12,017	10,763	9,718
300	1,743	1,561	1,409	975	4,564	4,088	3,691	2,900	12,216	10,941	9,879
310	1,785	1,599	1,444	1,000	4,664	4,177	3,771	2,950	12,414	11,119	10,039

3,000	12,613	11,297	10,200
以上50キロメートル未満を算すこと	199	178	161

(日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部改正)

第二条 日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(昭和四十四年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第二条中「昭和五十三年度」を「昭和五十七年度」に改める。

第三条第一項中「昭和四十四年度」を「昭和四十八年度」に改める。

第四条の次に次の一条を加える。

(出資)

第四条の二 政府は、再建期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、当該年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における工事勘定の支出に充てられるべき資金の一部に相当する金額を出資するものとする。

第五条中「昭和四十四年三月三十一日」を「昭和四十八年三月三十一日」に、「債権」に関し受け取るべき」を「日本国有鉄道の債務に関し日本国有鉄道が支払うべき」に改め、同条第一号中「政府が引き受けた」を削り、「債権」を「債務」に改め、同条第二号中「債権」を「債務」に改め、同条第三号を次のように改める。

三 その他日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期資金に係る債務

第七条中「昭和四十四年度から昭和五十七年度まで」を「昭和四十八年度から昭和六十七年度まで」に、「前十箇事業年度」を「前十箇事業年度」に、「昭和五十七年度」を「昭和五十七年度」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和四十八年四月一日から施行する。

2 この法律による改正前の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(以下「旧法」という。)第五条の規定により政府が日本国有鉄道に対し貸し付けた長期資金は、この法律による改正後の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法第五条の規定の適用については同条第三号の長期資金ではないものとし、同法第六条の規定の適用については同法第五条の規定により貸し付けた長期資金とする。

3 政府が昭和四十七年度において日本国有鉄道に対し貸し付けた長期資金(旧法第五条の規定により貸し付けたものを除く。)のうち、昭和四十七年三月三十一日における同条各号に掲げる債権(同条の規定により貸し付けた長期資金に係るものを除く。)に関し同年度において政府が受け取るべき利子の額及び同日における鉄道債券に係る日本国有鉄道の債務で政府が保証契約をしたものに関し同年度において日本国有鉄道が支払うべき利子の額の合算額に相当する金額(同条の規定により同年度において貸し付けた長期資金の額に相当する金額を除く。)の範囲内において運輸大臣が大蔵大臣と協議して指定するものについては、同条の規定により貸し付けたものとみなして、前項の規定を適用する。

4 旧法第四条第一項の規定により運輸大臣の承認を受けた再建計画の昭和四十七年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における実施状況の報告については、なお従前の例による。

5 郵便法(昭和二十二年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第三十一条中「小口扱貨物運賃」を「小荷物運賃」に改める。

理 由

日本国有鉄道の財政の実情にかんがみ、その再建を強力に推進するため、運賃を改定するとともに、昭和四十八年度以降十年間を新たな再建期間とし、あらためて財政の再建に関する基本方針及びこれに基づく再建計画を策定し、国のとるべき

援助の措置を強化する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第十号)の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次及び章名を附する。

第一章 総則(第一条・第二条)

第二章 航空機騒音による障害の防止等(第三章条第十七条)

第三章 空港周辺整備機構

第一節 総則(第十八条・第二十四条)

第二節 設立(第二十五条・第三十条)

第三節 管理(第三十一条・第四十三条)

第四節 業務(第四十四条・第四十五条)

第五節 財務及び会計(第四十六条・第五十八条)

第六節 監督(第五十九条・第六十条)

第七節 補則(第六十一条・第六十三条)

第四章 雑則(第六十四条・第六十七条)

第五章 罰則(第六十八条・第七十一条)

第一章 総則

第二条の次に次の章名を附する。

第二章 航空機騒音による障害の防止等

第三条第二項を削り、同条第三項中「第一項」を「前項」に改め、同項を同条第二項とする。

第五条の見出し中「騒音防止工事」を「学校等の騒音防止工事」に改める。

第八条の次に次の一条を加える。

(住宅の騒音防止工事の助成)

第八条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより航空機の騒音により生ずる障害が著しいと認めて運輸大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域(以下「第一種区域」という。)に当該指定の際現に所在する住宅(人の居住の用に供する建物又は建物の部分をいう。以下同じ。)について、その所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行なうときは、その工事に關し助成の措置をとるものとする。

第九条第一項を削り、同条第二項中、前項の指定の際現にその指定に係る区域(以下「指定区域」という。)に「第一種区域のうち航空機の騒音により生ずる障害が特に著しいと認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第二種区域」という。)に当該指定の際現に「指定区域以外の区域」を「第二種区域以外の区域」に改め、「対し」の下に、政令で定めるところにより「を」を加え、同項を同条第一項とし、同条第三項中「指定区域」を「第二種区域」に改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。

(緑地帯等の整備)

第九条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第二種区域のうち新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第三種区域」という。)に所在する土地で前条第二項の規定により買い入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。

2 特定飛行場の設置者は、前項の土地以外の第三種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。

(空港周辺整備計画)

第九条の三 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条第一項に規定する第一種空港又は

第二種空港であり、その周辺地域について第一種区域が指定されている特定飛行場で、当該第一種区域が市街化されており、又は市街化すると予想されるため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要があると認められるものは、政令で周辺整備空港として指定する。

2 前項の指定があつたときは、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事は、当該周辺整備空港の設置者と協議して、次の事項について空港周辺整備計画を策定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。ただし、当該周辺整備空港の設置者が運輸大臣であるときは、運輸大臣の承認を受けることを要しない。

一 第三号イ及びロに掲げる整備を行なうための第一種区域に所在する土地の取得に関する事項

二 第一種区域内から住居を移転する者の住宅等の用に供する土地の取得及び造成その他前号に掲げる事項の実施を促進するための措置に関する事項

三 第一号に掲げる事項の実施により取得された土地その他周辺整備空港の設置者、地方公共団体又は次章の規定による空港周辺整備機構が所有する第一種区域に所在する土地についての次に掲げる整備に関する事項

イ 緑地帯その他の緩衝地帯とするための整備
ロ その他航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供するための整備
四 前号に掲げる事項の実施により整備された土地の管理又は処分に関する事項
五 前各号に掲げる事項の実施主体に関する事項

3 前項の場合において、当該周辺整備空港に係

る第一種区域を管轄する都道府県知事が二以上あるときは、当該都道府県知事が共同して空港周辺整備計画を策定するものとする。

4 第二項の空港周辺整備計画は、公害防止計画、都市計画その他の環境の保全又は地域の振興若しくは整備に関する国又は地方公共団体の計画に適合したものでなければならない。
第十八条の見出しを削り、同条第一項中「第三条第三項」を「第三条第二項」に改め、同条を第六十八条とし、第十七条の次に次の二章及び章名を加える。

第三章 空港周辺整備機構

第一節 総則

(目的)

第十八条 空港周辺整備機構は、周辺整備空港の周辺地域において空港周辺整備計画を実施する等によりその地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減を図り、あわせて生活環境の改善に資することを目的とする。

(法人格)

第十九条 空港周辺整備機構（以下「機構」という。）は、法人とする。

(数)

第二十条 機構は、周辺整備空港ごとに一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第二十一条 機構の資本金は、その設立に際し、政府及び関係地方公共団体が出資する額の合計額とする。

2 機構は、必要があるときは、運輸大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

3 政府及び関係地方公共団体は、前項の規定により機構がその資本金を増加するときは、機構に出資することができる。

4 機構に出資しようとする地方公共団体は、自治大臣の承認を受けなければならない。

(名称)
第二十二条 機構は、その名称中に当該機構に係

る周辺整備空港の名称を表わす文字及び周辺整備機構という文字を用いなければならない。

2 機構でない者は、その名称中に空港周辺整備機構という文字を用いてはならない。

(登記)

第二十三条 機構は、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対抗することができない。

(民法の準用)

第二十四条 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、機構について準用する。

第二節 設立

(発起人)

第二十五条 機構を設立するには、関係地方公共団体の長及び航空機の騒音により生ずる障害の防止に関する対策について学識経験を有する者十人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、関係地方公共団体に對し機構に対する出資を募集しなければならない。

3 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。

(設立の認可等)

第二十六条 発起人は、前条第二項の規定による募集が終わつたときは、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。

第二十七条 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときは、前条の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 設立の手続並びに定款及び事業計画書の内容が法令の規定に適合するものであること。
二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 空港周辺整備計画を適切に実施する計画を

有し、かつ、その計画を確実に遂行するに足る経理的及び技術的な基礎を有すると認められること。

四 前号に定めるもののほか、事業の運営が健全に行なわれ、周辺整備空港の周辺地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減並びに生活環境の改善に資することが確実であると認められること。

第二十八条 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、機構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、機構の成立の時に於いて、それぞれ第三十四条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)

第二十九条 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がなければならない。

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、政府及び出資の募集に応じた地方公共団体に對し、第二十一条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)

第三十条 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 機構は、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)

第三十一条 機構の定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地
四 資本金、出資及び資産に関する事項
五 役員に関する事項
六 評議員会に関する事項
七 業務及びその執行に関する事項
八 財務及び会計に関する事項
九 定款の変更に関する事項
十 公告の方法

2 機構の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。
(役員)

第三十二条 機構に、役員として、理事長一人、理事五人以内及び監事一人を置く。
(役員の職務及び権限)

第三十三条 理事長は、機構を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところにより、理事長を補佐して機構の業務を掌理し、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、機構の業務を監査する。
(役員の任期)

第三十四条 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。
(役員の任期)

第三十五条 役員の任期は、三年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。
2 役員は、再任されることができる。
(役員の欠格事項)

第三十六条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。
一 政府又は地方公共団体の職員（非常勤の者を除く。）
二 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて機構と取引上密接な利害関係を有するもの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はず、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はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）
(役員の解任)

第三十七条 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。
(役員の兼職禁止)

第三十八条 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)

第三十九条 機構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、監事が機構を代表する。
(評議員会)

第四十条 機構に、業務方法書の変更、毎事業年度の予算及び事業計画その他機構の運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。
2 評議員会は、評議員十人以上で組織する。
(評議員)

第四十一条 評議員は、周辺整備空港の設置者の職員、機構に出資した地方公共団体の職員及び

航空機の騒音により生ずる障害の防止に関する対策について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。
2 第三十五条並びに第三十七条第二項及び第三項の規定は、評議員について準用する。
(職員の任命)

第四十二条 機構の職員は、理事長が任命する。
(役員及び職員の公務員たる性質)

第四十三条 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

(業務)
第四十四条 機構は、第十八条の目的を達成するため、次の業務を行なう。
一 空港周辺整備計画に基づき、緑地帯その他の緩衝地帯の造成、管理及び譲渡を行なうこと。

二 空港周辺整備計画に基づき、航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の利用に供する土地の造成、管理及び譲渡を行なうこと。
三 周辺整備空港の設置者又は地方公共団体の委託により前二号に掲げる業務を行なうこと。

四 空港周辺整備計画に基づき、周辺整備空港に係る第一種区域内から住居を移転する者のための住宅等の用に供する土地の造成、管理及び譲渡並びに住宅等の取得、管理及び譲渡を行なうこと。
五 前各号に掲げるもののほか、空港周辺整備計画の実施に関する業務を行なうこと。

六 周辺整備空港の設置者の委託により、第九条第一項の規定による建物等の移転又は除却により生ずる損失の補償及び同条第二項の規定による土地の買入れに関する事務を行なうこと。
七 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行なうこと。

八 前各号に掲げるもののほか、第十八条の目的を達成するために必要な業務を行なうこと。
2 機構は、前項第八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)

第四十五条 機構は、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。

第五節 財務及び会計
(事業年度)
第四十六条 機構の事業年度は、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)

第四十七条 機構は、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。これを変更しようとするときも、同様とする。
(財務諸表)

第四十八条 機構は、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 機構は、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、当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した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附しなければならない。
(出資者に対する書類の送付)

第四十九条 機構は、第四十七条の認可又は前条第一項の承認を受けたときは、当該認可に係る予算、事業計画及び資金計画又は当該承認に係る財務諸表を機構に出資した地方公共団体に送付しなければならない。

(利益及び損失の処理)

第五十条 機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならぬ。

2 機構は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならぬ。

(借入金)

第五十一条 機構は、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。

(空港周辺整備債券)

第五十二条 機構は、運輸大臣の認可を受けて、当該機構に係る周辺整備空港の名称を冠した周辺整備債券(以下「債券」という。)を発行することができる。

2 債券の債権者は、当該債券に係る機構の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

3 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

4 機構は、運輸大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

5 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百十一条までの規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

6 前各項に定めるもののほか、債券に関し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)

第五十三条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の長期借入金又は債券に係る債務について保証することができる。

(償還計画)

第五十四条 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(資金の貸付け)

第五十五条 政府は、予算の範囲内において、機構に対し、第四十四条第一項第二号及び第四号に掲げる業務に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。

(余裕金の運用)

第五十六条 機構は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

- 一 国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得
- 二 銀行への預金又は郵便貯金
- 三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託

(給与及び退職手当の支給の基準)

第五十七条 機構は、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。これを変更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第五十八条 この法律に規定するもののほか、機構の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六節 監督

(監督命令)

第五十九条 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、機構に対し、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ

(報告及び検査)

第六十条 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、機構に対しその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、機構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)

第六十一条 機構の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第六十二条 運輸大臣は、次に掲げる場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

- 一 第二十一条第二項、第四十四条第二項、第四十五条第一項、第四十七条、第五十一条、第五十二条第一項若しくは第四項又は第五十四条の認可をしようとするとき
- 二 第四十八条第一項又は第五十七条の承認をしようとするとき
- 三 第五十六条第一号の規定による指定をしようとするとき
- 四 第五十八条の運輸省令を定めようとするとき

(他の法令の準用)

第六十三条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令の適用については、政令で定めるところにより、機構を国の行政機関又は地方公共団体とみなして、これらの法令を準用する。

第四章 雑則

(騒音障害の防止に関する配慮)

第六十四条 地方公共団体は、特定飛行場以外の公共用飛行場についても、当該飛行場に係る航空輸送需要の動向、その周辺地域における市街化の進展等の状況にかんがみ、当該周辺地域において航空機の騒音により生ずる障害が著しくなると予想される場合においては、当該周辺地

域についての振興又は整備に關する施策の策定及び実施にあたつては、できる限り、航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮するものとする。

2 国は、地方公共団体が前項に規定する施策に基づき航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮した措置を講ずるときは、その措置のため必要な資金の確保その他の援助に努めるものとする。

(関係地方公共団体の長からの意見聴取等)

第六十五条 運輸大臣は、第三条第一項の規定により航空機の航行の方法を指定し、又は第八条の二、第九条第一項若しくは第九条の二第一項の規定により区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る飛行場の周辺地域を管轄する都道府県知事の意見をきかなければならない。

2 都道府県知事は、第九条の三第二項の規定により空港周辺整備計画を策定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の意見をきくとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

(運輸省令への委任)

第六十六条 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(経過措置)

第六十七条 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に關する経過措置を含む。)を定めることができる。

第五章 罰則

本則に次の三条を加える。

第六十九条 第六十条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機構の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

2 第六十条第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第七十条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした機構の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 第三章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 第二十三条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 第四十四条第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

第七十一条 第二十二條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二条 改正前の第九條第一項の規定に基づき定められている政令は、改正後の同項の規定に基づき区域の指定に係る政令として定められたものとみなし、この法律の施行の際現に改正前の同項の規定により指定されている区域は、改正後の同項の規定により指定された区域とみなす。この場合において、改正後の同項の規定の適用については、当該区域の指定の時は、改正前の同項の規定により当該区域が指定された時とする。

2 この法律の施行の際現にその名称中に空港周辺整備機構という文字を用いている者については、改正後の第二十二條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

3 機構の最初の事業年度は、改正後の第四十六條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。

4 機構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、改正後の第四十七條中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「機構の成立後遅滞なく」とする。

(地方税法の一部改正)

第三条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十号）の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中「下水道事業センター」の下に「空港周辺整備機構」を加える。

第七十三条の四第一項第十九号の次に次の一号を加える。

十九の二 空港周辺整備機構が公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）第四十四条第一項第一号、第二号又は第四号に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

第五百八十六條第二項第二十三号中「第九條第三項」を「第九條第二項」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)

第四条 租税特別措置法（昭和三十三年法律第十六号）の一部を次のように改正する。

第三十四條第二項第二号及び第六十五條の三第一項第二号中「第九條第三項」を「第九條第二項」に改める。

(所得税法の一部改正)

第五条 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軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）

(法人税法の一部改正)

第六条 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軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）

(印紙税法の一部改正)

第七条 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。

別表第二中軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）

(登録免許税法の一部改正)

第八条 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。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）

(新東京国際空港公団法の一部改正)

第九条 新東京国際空港公団法（昭和四十年法律第百十五号）の一部を次のように改正する。

第二十条第一項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 新東京国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、損失を補償するため、騒音防止工事等を行なう者に対する助成、住居を移転する者に対する損失の補償、緩衝地帯の整備のための土地等の取得、造成、管理及び譲渡その他の必要な業務を行なうこと。

(空港整備特別会計法の一部改正)

第十条 空港整備特別会計法（昭和四十五年法律第二十五号）の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「当該事業」を「空港の周辺

における航空機の騒音により生ずる障害の防止等に関する事業並びにこれらの事業」に改め、「交付」の下に「及び資金の貸付け」を加える。

第三条第一項中「納付金」の下に「貸付金の償還金」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

第十一条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第四十四号の七の三の次に次の一号を加える。

四十四の七の四 空港周辺整備機構を監督すること。

第二十八條の二第二項第十号の四の次に次の二号を加える。

十の五 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号）の施行に関すること。

十の六 空港周辺整備機構に関すること。

理由

最近における飛行場周辺の航空機の騒音により生ずる障害の実態にかんがみ、住宅の騒音防止工事に対する助成、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、生活環境の改善に資するための周辺地域における緑地等の整備に関する計画及びこれを実施するための空港周辺整備機構の設立等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○新谷国務大臣 ただいま議題となりました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄は、過去百年間国内輸送の大動脈として国民生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりましたが、今日その役割りは、都市間旅客輸送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送等の各分野においてますます重要性を増しており、過

密通疎の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として将来にわたってその使命の遂行が強く期待されるのであります。

一方、国鉄財政は、経済社会の変動と輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。

このため、政府といたしましては、六十一回国会において成立した日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づき、昭和四十四年度以降十年間を再建期間として、各種の財政再建対策を鋭意推進してまいりました次第であります。

しかしながら、その後の推移を見ますと、自動車輸送の発達等による輸送量の伸び悩み、人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政はさらに悪化し、昭和四十七年度には約三千六百億円の欠損を生じ、累積欠損は約一兆二千億円の及ぶ見通しとなり、きわめて憂慮すべき事態に立ち至りました。

このような実情にかんがみ、政府といたしましては、現行の財政再建対策が十分にその目的を達成できなかった原因について反省し、あらためて昭和四十八年度以降十年間を再建期間とする抜本的な財政再建対策を策定し、これを推進する必要がありますと考へております。

このため、今回の財政再建対策におきましては、将来にわたり国鉄がわが国の基幹の公共輸送機関としてその果たすべき役割にに応じ得る近代的経営体制を確立しつつ、財政の健全性を回復し得るよう、今後十年間にわたり政府出資、工事費補助の増額、過去債務についての財政再建債及び同利子補給金の対象範囲の拡大等財政措置の大幅な拡充を行なうことといたしました。なお、その実現のためには、国鉄自身が労使相協力して収入の増加と業務運営の合理化に最大限の努力をいたしますとともに、あわせて利用者各位の御理解と御協力のもとに、必要最小限の運賃改定を行なうことも真にやむを得ないものと考え、このた

びこの法律案を提案することとした次第であります。次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その賃率を、おおむね二二パーセント引き上げるとともに、遠距離運賃減制を是正することとし、現行賃率では営業キロメートルごとに五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルをこえる部分については二円五銭となっており、そのを六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルをこえる部分については二円五十銭に改定することとしたしております。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、鉄道の普通旅客運賃と同程度の改定を行なうこととしたしております。

第三に、貨物運賃につきましては、制度の合理化をはかるため、車扱貨物運賃の等級数を現行の四等級から三等級に圧縮するとともに、その賃率をおおむね二五パーセント引き上げることとしたいたしました。

また、小量物品輸送の合理化をはかるため、小口扱い貨物を小荷物に統合するとともに、近年飛躍的な増加を続けておりますコンテナ貨物の運賃につきましては、従来は小口扱い貨物運賃の一種とされておりましたものを新たに国有鉄道運賃法上の貨物運賃とすることとしたしております。

なお、これらの改定により、実収一五パーセント増の運輸収入が得られることとなっております。次に、日本国有鉄道財政再建特別措置法の改正の内容について申し上げます。

第一に、昭和四十八年度予算案編成を契機として今後十年間にわたり助成策の大幅な拡充を行なうこととし、新たに、昭和四十八年度以降の十年間を再建期間とする国鉄財政再建に関する基本

方針及びこれに基づく再建計画を策定することといたしております。

第二に、国鉄が今後新幹線鉄道の建設、在来線の複線電化の促進等輸送力の増強及び輸送方式の近代化のための工事を推進し、その体質の改善をはかるため、政府は、再建期間中の毎年度、国鉄に対し、工事資金の一部に相当する金額を出資するものとしたほか、工事費にかかる利子負担の一方の軽減をはかることとし、工事費補助金の対象工事年度を昭和五十七年度まで延長することとに、交付期間を十年間に延伸し、その交付年度を昭和六十七年度までとすることとしたしております。

第三に、過去債務の利子負担を軽減するため、財政再建債及び同利子補給金の対象を現在の昭和四十三年度末政府管掌債務から昭和四十七年度末政府管掌債務及びすべての鉄道債券にかかる債務に拡大することとしたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。(拍手)

次に、ただいま議題となりました公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

公共用飛行場の周辺地域の航空機の騒音対策につきましては、昭和四十二年に現行法が制定されまして以来、学校、病院等の防音工事に対する助成、建物の移転補償等の諸措置が講ぜられてきたところであり、ここ数年航空輸送需要が激増し、航空機の大規模化、ジェット化が進み、このため航空機騒音問題は、年々深刻化し、特に大阪国際空港におきましては、大きな社会問題となっている状況であります。

このような事態に対処するため、政府といたしましては、学校、病院等の防音工事を中心とする当面の対策からさらに進んで、住民から航空機騒音をできる限り遮断するという基本的な方針のもとに空港の周辺地域の整備、再開発を含む抜本的な対策を実施することとし、これに必要な法制的整備をはかるためこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、現行法により航空機騒音による障害が著しい飛行場として指定されております特定飛行場の設置者は、その飛行場周辺の一定区域に現存する一般民家につきまして、その所有者等が防音工事を行なうときは、その工事に対し、助成の措置をとることとしたしております。

第二に、特定飛行場の設置者は、航空機の騒音による障害の発生を防止するため、その飛行場に隣接する一定区域内の一定の土地を緑地帯その他の緩衝地帯として整備するよう必要な措置をとることとしたしております。

第三に、特定飛行場のうち、計画的な周辺整備を促進する必要があると認められるものを周辺整備空港として指定し、関係都道府県知事が空港の設置者と協議して、その周辺地域における緑地帯等の整備、工場、倉庫等航空機騒音の影響の少ない施設のための土地の造成等を内容とする空港周辺整備計画を策定することとしたしております。

第四に、周辺整備空港ごとに、空港周辺整備機構という法人を設立し得ることとしたしております。この機構は、国と地方公共団体がともに出資し、運輸大臣の認可を受けて設立され、その監督のもとに、空港周辺整備計画の実施等の業務を一元的に行なうこととしたしております。

以上のほか、特定飛行場以外の公共用飛行場につきましても、その周辺地域における航空機騒音による障害が将来著しくなると予想される場合には、地方公共団体はその周辺地域の振興または整備の施策の策定等に当たっては騒音障害の防止について配慮するものとし、国はこれに対し必要な援助を行なうようつとめることとしたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。(拍手)

○井原委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

引き続き、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案について補足説明を聴取いたします。秋富政府委員。

○秋富政府委員 ただいま議題になりました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の内容につきまして運輸大臣の提案理由の説明に補足して御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について御説明申し上げます。

同法第三条関係について申し上げます。

同条は、鉄道の普通旅客運賃についてその貨率及び運賃の計算方法を定めておりますが、現行では、その貨率が、営業キロ一キロメートルごとに、五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルをこえる部分については二円五銭となっており、遠距離運賃減制の是正を考慮しまして、六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルをこえる部分については二円五十銭に改定することとしたしております。

同法第四条関係について申し上げます。

同条は、航路の普通旅客運賃について別表第一のとおりと定めておりますが、これにつきましては、別表第一を改正し、青森—函館間につきましては現行五百円を六百円に、宇野—高松間につきましては現行二百円を百五十円に改める等、鉄道の普通旅客運賃とはほぼ同程度の改定を行なうこととしたしております。

同法第六条関係について申し上げます。

同条は、日本国有鉄道が定める料金について定めたものでありますが、準急行料金につきましては、現在の列車体系の実態に合わせ、これを削除

することとしたしております。

同法第七条関係について申し上げます。

同条は、貨物運賃の種別及びその貨率について定めておりますが、まず、車扱貨物運賃につきましては、別表第二を改正し、等級数を現行の四等級から三等級に圧縮するとともに、その貨率をおおむね二五％引き上げることとしたしております。

また、小量物品輸送の合理化をはかるため、小口扱い貨物を小荷物に統合することとし、貨物運賃の種別としての小口扱い貨物運賃を廃止するとともに、近年飛躍的な増加を続けておりますコンテナ貨物の運賃につきまして、新たに国有鉄道運賃法上の貨物運賃の一種別とすることとしたしております。

同法第九条の二関係について申し上げます。

同条は、運輸大臣の認可を受けることを要する運賃、料金を定めたものでありますが、第二号につきましては、第七条の改正に伴い小口扱い貨物運賃をコンテナ貨物運賃に改めるとともに、第五号につきましては、第六条の改正に伴い準急行料金を削除することとしたしております。

次に、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の改正の内容について申し上げます。

同法第二条及び第三条関係について申し上げます。

同条におきましては、現在財政再建の目標年次を昭和五十三年度とし、再建期間を昭和四十四年度以降十年間といたしておりますが、昭和四十八年度以降十年間を新たな再建期間とする抜本的な財政再建対策をあらためて策定し、これを強力に推進する必要があると考へ、財政再建の目標年次を昭和五十七年度とし、再建期間を昭和四十八年度以降十年間に改めるものであります。

同法第四条の二関係について申し上げます。

同条は、政府の出資に関する規定を新たに設けようとするものでありますが、国鉄が今後新幹線鉄道の建設、在来主要幹線の改良工事等、輸送力の増強及び輸送方式の近代化のための工事を推進

し、その体質の改善がはかられるよう、政府は、再建期間中の毎年度、国鉄に対し、工事資金の一部に相当する金額を出資するものとしたしております。

同法第五条関係について申し上げます。

同条は、第六条の利子補給に関する規定と相まって、過去債務の利子負担を軽減するため、財政再建債の対象を昭和四十三年度末政府管掌債務といたしておりますが、同条を改正し、昭和四十七年度末政府管掌債務及びすべての鉄道債券にかかる債務に拡大することとしております。

同法第七条関係について申し上げます。

同条は、工事費補助金に関する規定であります。再建期間を昭和四十八年度から昭和五十七年度までに改めることに伴い、工事費補助金の交付対象工事年度を昭和五十七年度まで延長するとともに、交付期間を十年間に拡大し、その交付年度を昭和六十七年度までとするための改正であります。

以上が、本法律案の概要でございます。

次に、お手元に配付いたしました昭和四十八年二月二日に閣議決定となりました日本国有鉄道の財政再建対策要綱についてありますが、その骨子は、日本国有鉄道が将来にわたるわが国の交通体系においてその果たすべき役割に際して得る近代的経営体制を確立し、昭和五十七年度までに損益計算において利益が生ずるよう財政の健全性を回復することを目標として、財政再建期間中に行なうべき国の助成、日本国有鉄道の合理化並びに運賃改定の内容につき定めたものであります。——ただいま、私、閣議決定と申しましたのは間違いないとしまして、閣議了解でございます。つつしんで訂正いたします。

○井原委員長 これにて説明の聴取は終わりました。

この際、日本国有鉄道当局から発言を求められておりますので、これを許します。磯崎総裁。

○磯崎説明員 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

についての運輸大臣の提案理由の説明に関連いたしまして、国鉄の長期収支の見通しを御説明申し上げます。

この長期収支の見通しは、昭和四十八年二月二日の閣議にかかると「日本国有鉄道の財政再建対策について」に基づき、さらに経済フレーム、輸送量、設備投資等については、経済社会基本計画、昭和四十八年二月十三日閣議決定の線に沿って、国鉄において試算したものでございます。

なお、国鉄の再建計画は、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づく政府の再建の基本方針を受けまして、後日、国鉄において作成し、政府の御承認を得ることとなっております。収支試算の前提条件は別紙一のとおりでございますが、一、二補足して御説明いたしますと、工事費につきましては国土の総合開発に資するため、新幹線の建設、在来線の増強等の工事費を重点的に増額し、完成目標を極力繰り上げることとし、その所要資金として十兆五千億円を見込んでございます。

以上のような前提に基づいて昭和四十八年度から五十七年度までの十一年間の収支を試算いたしますと別紙二のとおりでございます。このうち、昭和四十八年度は予算と同一でございます。前半における一、二の例外を除き、償却前の損益は黒字となる見込みであり、後半昭和五十四年度以降は逐次財政の健全性を回復し、最終年度において償却後損益は約三千八百億円の黒字となり、財政は安定するものと考えます。

以上をもちまして、長期収支見通しの御説明を終わらせていただきます。

○井原委員長 議事進行に関し、加藤君から発言を求められております。これを許します。加藤君。

○加藤(六)委員 ただいま議題となっております二案中、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を先議し、審査を進められんことを望みます。

〔発言する者多し〕

○井原委員長 ただいまの動議について採決いたします。

加藤君の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○井原委員長 起立多数。よって、加藤君の動議のとおり決しました。

これにて散会いたします。

午後七時四十三分散会

昭和四十八年四月二十一日印刷

昭和四十八年四月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A