

第七十二回 参議院運輸委員會會議錄第四号

(八〇)

昭和四十九年二月十四日(木曜日)
午前十一時二十一分開会

委員の異動

二月八日

辞任

二月十二日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

二月十四日

辞任

政府委員

運輸政務次官

運輸省大臣官房

審議官

運輸省海運局長

運輸省船員局長

運輸省港務局長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省自動車局

局長

運輸省航空局長

局長

常任委員会専門

員

外務省アジア局

外務省参事官

日本国有鉄道總

裁

藤井松太郎君

中江 要介君

池部 幸雄君

寺井 久美君

中村 大造君

秋富 公正君

竹内 良夫君

住田 俊一君

蘭村 泰彦君

原田昇左右君

増岡 博之君

運輸省大臣官房

審議官

運輸省海運局長

運輸省船員局長

運輸省港務局長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省自動車局

局長

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(運輸行政の基本方針に関する件)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(第七十一

回国会内閣提出、第七十二回国会衆議院送付)

○委員長(宮崎正雄君) それでは、ただいまから

運輸委員會を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

棚田四郎君、矢追秀彦君が委員を辞任され、そ

の補欠として岩本政一君、三木忠雄君が、選任さ

れました。

また、本日、岩本政一君が委員を辞任され、そ

の補欠として今泉正二君が選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 運輸事情等に関する調査

を議題といたします。質疑のある方は順次御発言

をお願いします。

○森中守義君 七日に大臣がお述べになりました

所信について、おそらくこのことを中心に運輸委

員会で議論が展開をされてまいっていると思いますが、

きょうはその第一回として大局的にお尋ねしたい

と思うのです。

この中で述べられていることで非常に注目しま

すのは、まず第一に国民生活の安定をはかり健全

な生活環境をつくり上げるための対策に取り組ん

でまいる決意であります。というところですが、そ

れから「国民の足を確保し生活必需品の円滑な

輸送をはかるべく特段の努力を払う所存でありま

す。」「こういうことですが、まあこれは非常に注

目に値するとは言いがたながら、きわめて儀礼的であ

り、かつ事務的であり抽象的である。一体この内

容はどういうことなのかということが、以下ずつ

とお述べになりましたが、まあこれはある意味で

は予算の骨格を説明されたにとどまっているもの

と私は思うのです。ですから、いま国民は政府あ

るいは行政に対してたいへんな怒りを持っている

。言うまでもなくつくられた石油危機、つくら

れた気遣いじみた物価、まあこういうようなこと

を考えてみれば、一体経済官庁である運輸省がど

ういう姿勢をこれから貫いていくべきなのか、ま

あ非常に問題が多い。

こういうことをずつとしさいに考えていきます

と、いま運輸大臣が就任をされて、言われている

交通の危機、これ一体どういうように受けとめら

れているのか。まあ私は私なりに考えるのですが、

たとえば昭和三十年代における交通の危機とい

うのは、これは当時いわれた交通戦争、まあ交通

事故を中心にしたそういう言い方であったと思う

のです。四十年代になりましたと、こういう単に交

通事故を中心にした交通戦争などという言い回し

ではもうとうてい避けられないですね。むしろ三

十年代にいわれていた交通事故というものはまさ

に肉弾戦。それから最近のように、たとえば国鉄

のマル生運動、こういうものなどは交通部門にお

けるいわば思想戦、こういうことになるであらう。

あるいは海洋の汚染、油の汚染、あるいは騒音公

害、振動公害、排気ガス、スモッグ、こういうも

のはまさに化学戦である。それと料金の次から次

に改定されていく問題等は、顯著なこれは経済戦

ではないか。こういったように肉弾戦、経済戦、

思想戦、化学戦と非常に国民としては迷惑千万な

交通危機になっている。この現状を運輸大臣とし

てはどういったように受けとめられているのか、

この受けとめ方が私は問題だと思ふのです。

そういうことが決意を新たにという表現になっ

たものと思ふ。しかも、そういうことを要約的に

申し上げるならば、在来の運輸交通政策というも

のはすべからず経済従属型のものではあった。国民

が怒っているというものは、経済従属型の型から国

民生活中心の型に運輸政策の転換を求める、こう

いうことだと思ふ。ついでには、そういう意味から、

在来の方針を踏襲されるのか。つまり経済従属型

の交通政策をとられるのか、あるいは国民生活を

中心にした徳永運輸大臣としての独自の環境を開

拓されるというのか、どちらを選択されるのか。

私が最初に決意を新たにしているのは注目すべき

のだ、というのはそれを意味している。踏襲され

るのか、独自の政策を展開されるのか、どうい

うお考えでしょう。

○國務大臣(徳永正利君) いままでの運輸行政と

いうものが、いわゆる経済従属型であったかどう

かという点については、いろいろ御議論があろ

うと思います。私はその議論はさておきまして、私がいまここで決意を新たにすると申しますのは、運輸行政というものは国民の生活をいかに守るか、国民の生活をどういうふうにささげ守っていくかということが運輸行政の根幹にならなきやならぬと、こういうふうに考えております。したがって、今日までの行政政策に対しては、私はこれが必ずしも経済べったりの従属型であるとは思いませんけれども、とにかく私の考えは、ただいま申し上げましたように国民生活を運輸行政の上でどう守り抜くか、この一点をはずして運輸行政はないというふうに決意を新たにしておるのでございます。

○森中守義君 大臣、従属型であったのか国民生活中心であったかという、これは単にものの方という、そういう相違の問題じゃないと思う。私は、やはり運輸行政、運輸政策というものは、過去の長い沿革を持っている、流れを持っているんです。そういうことから考えていけば、いま従属型であったのか、あるいは国民生活中心であったかという、まあ一つの向きと云いますかね、その辺に一つの判断をつけていかなくてはなりません。それはこれから少し議論に入りますが、私はこれから実証する幾つかの問題によって、あくまでも経済の従属型である、少なくとも国民生活を中心にしたものじゃなかった、こういう判断を持つのです。

しかし、いま大臣の言われるそれはともかくとして、大臣としては、国民生活を中心をやっているんだと、そういうことであれば、たとえばいままで表に出されてきた総合交通体系あるいは一連の関係機関の決定、運輸政策というものは当然大きな変化を伴わなければなりません。これはできません、いま言われるようなことでは。

それで、いま大臣は、あくまでも国民生活を中心にしたものだ、そういう運輸政策をやる、こう言われるのですが、それならば、在来総合交通体系に関する中間報告であるとか、あるいは関係協定の決定であるとか、こういうものとはかわりの

ないものとして新たな政策をおやりになるという意味に解してよろしゅうございませうか。

○国務大臣(徳永正利君) 私が申し上げましたのは、私の決意を所信表明の中において申し上げたものを重ねて簡潔に申し上げたわけでございますが、いままでのしからは交通体系というものを全部変えなければならぬぞという御判断でございますが、私は必ずしもそれは考えておらないわけでございます。改善すべきものはもちろんございませう。時代の流れにより、また今日の経済情勢、省エネルギー問題等、当面いたしまして、今後、当面変えていく、あるいはまた長期的にこれをどういうふうに見ていくか、いろんな問題がここにあると思っておりますが、いま直ちに、おっしゃる通りに、いままでのものを全部さておいて、新しい出発点に立つての決意を申し上げましたけれども、政策そのものについては、いろんな取捨選択がこれから出てくるだろうと思っております。

したがって、私が申し上げましたような決意の上に、いままでの交通政策なるものを、とるべきものはもちろん踏襲してまいりますし、また改めなければならぬものにつきましては、いろいろまた検討を要するものもあるう、こういうこととでございます。

○森中守義君 大臣、具体的に申しますと、四十六年の十二月十七日、臨時交通問題関係協議会、これが重要な政策決定をしている。そこで、この問題を一つの転機にしまして、陸上、海上、航空、いわば全体的な交通政策というものは、ある問題については非常にテンポを速める、ある問題についてはスローモーション、こういうように政策を実行に移す、そのテンポには多少の柔軟性がありますが、ね、おおむねこのことを中心にしていま動いている。よろしゅうございませうか。そこで大臣は、とるものはとる、捨てるものは捨てる、こう言われるのですが、そのままた文を言葉問題として当てはめてみるならば、これは取捨選択をされる、こういうふうに解していいのですか。

○国務大臣(徳永正利君) 私のことは足らな

かったところもあるうかと存じますが、この総合交通体系そのものを、これは長期展望に立った一つの体系でございませうから、申し上げるまでもなく、いま私はこれに対してどうこう変えよう、さらに検討を加えようというつもりはございませう。いま当面しておるいろんな問題は、御説明申し上げるまでもなく、石油問題を中心にいたしまして、いろいろの問題が派生しておるわけでございますから、そういうような問題を長期展望を進める中において総合的な需要の抑制でございませうとか、そういうようなものを取捨選択、現実に合わせたものに進めていくということとございませう。いま直ちにこの総合交通体系そのものに、この長期展望の改定を考えると、いうわけではないわけでございます。

○森中守義君 そういうようなお答えになってきまして、やはり新たな決意とか独自のものということは、これは当然期待すべくしていいものでない。そこでひとつ、ごく最近の問題を提起しまして、さつき大臣が言われたように、経済従属型であるのか、あるいは国民生活を中心にしたものであるのかというこの判別の一つの例示を私はしたいと思う。まあ少なくとも国民の生活を中心にした運輸行政ではない、これだけはとも歴然としていると言わなきゃならぬと思うのです。その中の一つに、一月の二十二日、例の石油パニックに端を発したタクシー料金の暫定措置、こういうのは一体国民の足をほんとうに守るといって考えとしてなし得るものであるかどうか。国民の足を守る、国民生活を中心にしていくものとは全く似て、も似つかないようなものじゃないですか。おそろく運輸関係の全部の委員に陳情書的なものが回ってきたと記憶しておりますが、全国のタクシー業界のほうで、このパニックによってたいへんな損害をこうむった、ですからすでに出している基本料金の申請、これを急いでくれ、同時にこうむった損害を補償してほしい、場合によっては訴訟に持ち込むもやむを得ないと、こういうような書面、これがいま私の頭の中に少し残っている。

ほんとに、あれほど重大な物価狂騰のうちに、なぜこういうように二九%という高率な暫定運賃を実施しなければならぬのか。これははたして国民の足を守る、国民生活に根拠を置いた政策と言えますか。このことはどう考えておるのですか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点につきましては、これはこまかく申し上げますと、十一月の終わりに、石油業界と申しますか、LPガスのカットを宣言してきたわけでございます。そこで、これはたいへんだというので、私も直ちに通産省と協議いたし、また通産省をむしろ鞭撻いたしまして、その三〇%カットというふうなものについてはどういたすかという業界としては、御承知のようにタクシー業界というものは個人もしくは零細な業者が多うございまして、六大都市に例をとりますと約半数近いものが個人タクシーでございます。で、まずこの量を確保し値段を維持するということに全力をあげてみたのでございませうけれども、なかなかそれがうまくいきません。十二月の初めに入りまして、ようやく通産と私のほうの政務次官が最後の詰めに入りまして、十一万五千トンにはタクシー用としてLPガスを確保する。値段の点についてもいろいろやりましたけれども、値段は現状維持にはなかなかとどまらなかったというのが実情でございまして。

われは暫定でもいいからこの際運賃をきめてくれと、こういう要請が出てきたわけでございます。私は予算委員会におきましても暫定運賃という声があるが、おまえはそれをやるのかという御質問がございました。しかし私は暫定運賃というのは運賃体系の中になかなか組み入れるのに問題があると思うと、したがって暫定運賃というものを採用するかどうかというについては、よほど慎重に考えざるを得ないんだという答弁を確かに予算委員会でお聞きしました。しかしながら、昨年の暮れになりました、御承知のような、この運賃をめぐりまして、個人タクシー、いわゆる零細業者の中から自殺者も出るというような悲惨な状況もあったわけでございます。そういうものを背景に、国民の足は守らなければならぬ、これはもう当然のことでございます。

しかしながら、守るためには、やはりそういうような零細業者の経営をどういうふうに裏づけていくかということについては、実は融資を考えたわけでございます。事実、この公庫に対しては、融資ワクというものの設定あるいはどういうふうにこれを進めていくかということについて、いろいろ御相談いたしました。なかなかしかし個々のそういうような個人、零細な業者がほとんどございまして、この融資についても思うような裏づけができなかったわけでございます。そこで年末に、この混乱はどうしても見のがすわけにはまいらぬという中で、いわば緊急避難措置と申しますか、緊急な問題として暫定運賃をやらざるを得ないというのを暮れが迫って申し上げたわけでございます。

その後も石油の輸入量が多少緩和されるんじゃないかというふうな話等も出まして、私どもとしてはこの暫定料金なるものを何とかまた逃げられないだろうかということで、通産省におきましては正月一日から実施するという石油のカットを正月十日に延ばすというふうな声明までいたしましたから、その間の事情等もよく調査し、話し合いましたけれども、LPGガスに対する問題は一向に思うような解決がつかないということ

で、タイミングとしましては、総理が前の日に極力抑制しますと演説をした翌日に、こういうような料金の設定を発表せざるを得ないという、まさにタイミングの悪いことは承知の上で、実は決断をしなければならなかったと、こういう状況でございます。まして、力の足らなかつたこと、あるいはあるんならその間に、私どもとしても不手ぎわもあつたかと思ひますけれども、そういう事情を踏まえてそこに到達したわけでございます。これも私は、国民の生活を守るというながら料金を上げたんじゃないかと言われる裏に、やはり二十三万人余の従業者の生活というふうなものも考え合せて、そういうふうな決断をせざるを得なかつたということでございます。その点を何とぞ御理解いただきたいと存じます。

○森中守義君 その経緯につきましてはあらかた知っている。ただし、いまお話の途中でお述べになりましたように、たとえば融資の方法も考える、こういうお話があつたんですね、融資。暫定運賃をきめるかわりに融資でしばらく切り抜けていこうという、そういう意思だつたと思う。むしろ、さつき申し上げたように、業界も正確にその数字をはじき出して、これが営業欠損だと、その補償をどうしてくれる、いろいろ出されておつた。ですから、これはそういう事態に、ほんとうに氣遣いじみた物価上昇に油を注ぐようなことをしないで、方法は幾らもあつたと思うのです。その方法をとらないで、あの物価高騰の渦中の一挙に六大都市二九%アップということとは、これはどう考へてみて国民生活を基調に踏まえた政策とはいへない。だから、私は経済従属型と、国民生活中心型じゃないんだと、こういう一つの例示にならうかと思う。

そこで、もう少し、いま車問題、ちょっと出しましたのでお尋ねいたしますが、この暫定運賃の決定の手続ですね、あるいはその法律上の問題、非常に割り切れないものがあります。いま、私の手元に一月二十二日、物価対策関係協議会、こ

の決定された写しがある。これはもう読み上げる必要もありませんけれども、「六大都市タクシー運賃の取扱について」最近タクシー事業にあつては、LPGの供給量の削減と燃料価格等の高騰に直面し、深刻な打撃を受けているため、タクシー事業の運営の安定に支障を生じさせないよう二九%の暫定運賃を認めることとし、基本運賃の改定については四十八年度の実績をみて検討することとする。」「こういう物価対策関係協議会の決定がある。大体運賃、料金というものはだれがきめるのか、いま、こういうお話をしますと、こういう騒然たる物価事情の中にそんな手続的なことやこまかなことを言うなという、そういう一部の意見があるかも知れません。けれども道路運送法上、運輸大臣が料金、運賃の認可権者である。きちんと法律で規定されているんですね。しかるに実際の決定というものは物価対策関係協議会がきめる、これは一体どういうことなんです。屋上屋を重ねるというか、道路運送法できちんと確立をされている権限というものが行使されないで、そのようなところで決定をしている。これはまた、後刻触れる国鉄運賃凍結の問題も同様です。私は徳永運輸大臣の力量とか、識見とか、手腕というものを非常に低いとは思っておりません。けれども政府の全体の政策の中に動いている実情というものには法律を越えている。何のために道路運送法があるか、これ、所管大臣としまして、この一事に限ったこととばかり言いませんよ、何もかもこ

ういうことが多。

一体確立をされた法律というものがこう簡単に侵犯をされていものなかどうか、暫定運賃もいま申し上げたように物価対策関係協議会できめる。どういうことなんですか。これが私の言う実務的な、手続的な問題があるということの一つなんですが、どうお考えになります。――それは大臣だよ、それは大臣だよ。

○政府委員(原田昇左右君) いま御指摘の道路運送法との関係でございますが、一般的に国民生活に影響のある重要な公共料金の決定に際しましては、単に運賃だけでなく、他の公共料金も含めまして閣議において物価対策関係協議を経て、これを政府全体として、全体の物価対策との関係を調整しながら方針をきめていこうということ、閣議においてきまっております。そういう運用方針で現在行なわれておるわけでございます。

○森中守義君 それはおかしい。閣議と法律とはどっちが強いのですか。閣議の決定だから法律を犯していいということになるの。あくまで私、手続的なことをいま問題にしているんですが、生きた政治の中でそれはあり得ることであらう。そのことは否定はしない。けれども、よしんばそういうことであれば、あらゆる公共料金については、いま言われるような閣議決定に持ち込むというふうなことを法律のほうへきめなさいよ。道路運送法はそういうことを許容していないんだ。許可していないにかかわらず、閣議決定でやったんだ。そんな理屈の合わぬようなことを言つたのであります。それは。

○政府委員(原田昇左右君) 先ほどことばが足りなくてたいへん失礼いたしました。道路運送法上の運輸大臣の権限を変更するものでは全然ございまして、運輸大臣が道路運送法上の新料金の認可をする場合に、全体の物価関係におきまして方針に基づきまして処理をするということでございます。

○森中守義君 それは原田君ね、そういうことを言っちゃいかぬよ。それは運輸大臣は決定したこととに判こをつくだけなの。道路運送法上の認可権というのには意思決定を意味しているんですよ。どうですか、それは。意思をきめたのは閣議協だ。その意思を受けて大臣を自動的にあやつり人形のように閣議協がきめましたから手続をとりますと、これは大臣の権限ですか。どこで、だれが意思決定するかというのが問題なんですよ。そういう議論になればね、やっぱりもう少し深みに入らなければいけません。道路運送法八条の認可権というのは意思の決定をいうわけですよ。いいですか。いま

審議官の説明からいけば、意思決定ということじゃなくて、手続的には運輸大臣がするんです。こんなばかんなことないよ。道路運送法とはそういう権威のないものですか。少なくとも、いままで運輸関係で道路運送を中心に陸運行政等をずっと見てきた私どもからすれば、運送法八条の認可事項というのは、これは意思決定をいうんですよ。大臣、どうお考えになる。そういう考え方を官僚が持っているからだめなんだよ。どうですか。

○国務大臣(徳永正利君) お説のとおりでございます。この第八条によって決定するのは運輸大臣であり、その権限のあるもの運輸大臣であり、責任のあるもの運輸大臣でございます。ただ、その間にいろいろ公共料金というのは他に波及する問題もいろいろあるということで、私この物価関係協議会なるものが、どういう時期に、どういうような話し合いのもとにこういうものができたかというところを、どういう条文にあるかということをや、いま調べておられますけれども、これができましたのは、おそらく他にいろいろ波及し、あるいはまた他に連関するものがあるから一応そういう関係協議会の源というものをつくって、そこでその方々の意見も聞こうし、こちらの意見も述べて意見の調整をしよう。しかし、ここで決定されるものではないんぞとございませぬ。関係協議会は協議会として一つの意思決定はすることにはなると思いますが、しかし決定権なり、あるいは権限なり責任というものは、あくまで運輸大臣にあるわけでございます。

○森中守義君 これはちょっとこまかな話になり過ぎるかも知れませんが、大体道路運送法八条の認可事項というものは、これは施行規則も含めまして全部崩壊しているんですよ。これが問題なんです。だから私は新しい体制に対応できるようになむしる法律改正などが望ましい、本来的には、だから法律は法律で現存している。具体的に言えば八条の場合ですね、認可権は地方陸運局長に委任している、委任しておりながら実際は地方陸運局では裁量決定権はない、みんな本省でそれを吸

い上げる、しかも本省は企画庁にそれを出す、ものごとによって関係協に持ち込む、今日のその経済異常、物価異常というものは、やはり運輸省プロパーではできないでしょう、そういう総合性、そういう波及性の強い内容であることは、これは十分承知しております。

しかし、すでに道路運送法というものは、そういう意味では形骸化しているのだ、空洞化しているのだ、これはこれからの問題として、大臣、よほど慎重に扱っていきませんか。ほんとうに問題だと思えます。大臣が地方陸運局長に委任している、委任を受けた地方陸運局長が権限の行使ができない、運輸大臣においてすらも、関係の状況はどうであるかは、これは別のものとして、形式と実態が全然違ってきているんですね。実情としておわかりになりますか。だから私は、そういう意味では道路運送法が空洞化、形骸化、こういう状況にある。しかし半面、このことが何かの問題等で行政訴訟等に発展をした場合にどういう扱いをするのか、少なくとも政府がよく言われるように法治国家なんだ、法律が中心だと言われるならば、やはり政府みずから法律を守ってもらいたい。守られていないことに問題がある。だから私は、現在の経済事情、これがいろいろなところに關係を持っておりますから、プロパーでできなければそれにふさわしいような法律改正なり何なり行なわれなければいかぬ、それをやろうとはしない。

ですから世間体ではそういう背景があまり理解されないで、料金改定、また上げたか、運輸省が悪いのだ、運輸大臣が悪いのだ、こういうことで、きわめて不利な立場に立っている。実際やる者は横におった、こういうような声なども決して少なくないんですよ。だから私は、きちんと法律がある、あるならあるように守りなさい、意見を聞かれることはけっこうでしよう、しかし名実ともに道路運送法を守ってもらいたい、そういう意味で、今回この措置というものは、いま大臣のそういう意見は聞いた、意見はお持ちである、最終的な意

思決定は私がしたのだと、こう言われますから、そのまま私も深追いはいたしませんけれども、そうじゃないんですよ。きちんとこうして、もう物価問題関係協議会の決定というのを出しているんですよ、これをもって運輸大臣がみずからの意思によつてきめたとはだれも思いませんよ。押えつけられている、こういうようなことは手続的で非常に問題がある、こう思うんですがね。しかし、これは今回に限ったことではない。これから随時こういう問題にぶつかるでしょう。そういうことを当然なこととして予測いたしますから、道路運送法八条事項に対してどういう見解をお持ちになるのか、どういう方針でこれから進んでいかれるのか、それをちょっと聞かしてもらいましょう。

○国務大臣(徳永正利君) いろいろ御指摘の点につきましては私もよくわかるわけでございます。今後ともいろいろ面につかるだろうとおっしゃいましたが、たぶんそういうことがたびたび出てきやせぬかと思っております。しかし、それはあくまで運輸大臣の責任と権限においてこれを遂行していくという決意には、またその実行には変わりはないでございます。その間いろいろと御相談する向きもあるかと思っております。それはあくまで一つの協議会であり、協議であり相談であるわけでございまして、最後の決定は運輸大臣に帰するわけでございまして。今後、私がどうも力が足らぬで振り回されているようなことで、まことに申しわけないと思っておりますけれども、これはもう勇気を出して、そういう御批判のないようなひとつ対策を進めていきたいと思っております。

○小柳勇君 閣下。手続上はそれでいいが、問題はこういうことだと思ふんです。運輸大臣のほうは運賃を上げたくなかったけれども、どうしても全体的な石油危機などで物価の関係協議のほうでは全般的なものをもって上げたという見方から、運輸大臣は上げなかったけれども物価の関係協議はどうかかわからぬから持っていて相談したんだと、そういうこと

が問題だと思ふんです。権限は確かに運輸大臣にあるはずで、道路運送法にありますから。物価に持っていたところが実はなぜかと聞きたい。そういうふうな現状の物価値上げの問題について、一切もう物価対策関係協議会からかぬ、各大臣の権限もない、田中内閣のときには一応そこで締めているんだと、でなきゃこんなことも何の関係協議会にかけぬでも、大臣でいいとか悪いとか言えるはずだから、そのところをまず聞きたいわけです。

私どものきょうの結論は、暫定運賃だからこれは一応もう取り下げてもいいと、たとえ厚生省もやっているし通産省も値下げをやっているんです。二九%の暫定に上げるというのは、いまわれわれとしてはどうも納得しがたい。いま乗っけてみても、皆さんもう実情はたいへんなんです。だから、暫定だから早急にこれはもう取っ払ってもらいたい、ものと運賃に返してもいいというののきょう私どもの言わんとする最終的な質問なんだが、それには、いや下げるのは今度も関係協議に持っていかなきゃだめですよというなら、もうここで論議したてしやうがないから、予算委員会に持っていかなと、時間のロスだから、そのところを、いや暫定運賃ですから世間の情勢を見たらもう運輸大臣があと下げますよと、それだけの権限があるとおっしゃるならいいです。ただ、われわれいま大臣の答弁聞くと、権限はあるけれども、物価の問題についてはやっぱり関係協議のほうに持っていかなと、上げるも下げるもできませんというところであるようにも思うから、そういうところをちょっと教えておいてもらいた

○国務大臣(徳永正利君) まあこの閣議の決定によりまして、公共料金は極力これを抑制するといふ一項があるわけでございまして。したがって、今度の暫定運賃の場合は私はこの内容あるいはその手続あるいは法律との関連等についてはいろいろ問題があるだろうと思ふます。しかし、やむを得ずそこまで踏み切ったということは先ほど申し

上げたところですが、この暫定運賃を今度というふうに移すという問題につきましては、これはもう私の権限において上げることについては抑制するという閣議の決定がございますから、これはもういろいろ手続に従って皆さんとも相談するような、協議をするというふうなことも、手続的なものはございますけれども、しかしながら、暫定運賃を今後下げるとかストップするとか廃止するとかいうような点については、私はその他の方々に形式立ったそういうような協議というふうなものは要らない、私の権限においてやれるというふうに思っております。

なお暫定運賃につきましては、いま御質問の点に触れますと、油がどういふ事情になつてゐるのか、この値段が一体どういふふうな動きをするか、このLPGのいわゆる定着の状況を見きわめた上で検討したいというふうに考えておまして、いま実は鋭意その調査を進めさしておるところでございます。

○森中守義君　もう一つ道路運送法上の問題で気になりますのは、暫定運賃、暫定料金というものは道路運送法のどこにあるのか。制度として確立されていない。ところがいかにも暫定運賃というものが道路運送法上あたかも確立された、許容されたものであるかのような言い方がしきりにされるんですね。まあこれも手続的に、あるいは解釈上非常に問題があります。一時暫定運賃の制度を導入しようという一部の意見があったことは私も聞いております。しかし、そのことは法律字句は何もない。八条三項を読んでごらんない。確定運賃としておりますよ。正確な原価計算をやつてくれ、そういうことがきちんと法定されているんですね。暫定運賃どこにあるんですか。法律外の制度をこういふものとして採用されることはまことに適当でない。どう思われますか。

○政府委員(中村大造君)　今回のこの暫定運賃と申しますのは、法律的には八条にいう運賃でございます。特にこの八条と違つた運賃の設定をしたということではございません。ただ今回の運

賃の設定が、いわゆるタクシの燃料危機という緊急事態に対処するための非常に緊急的な措置であるということと、それからいづれにいたしましても、これは石油危機が去りまして、いわゆる常態に復するまでのものである。こういう関係から、従来運賃の設定をいたしておりますように、一度設定をしますと大体二年間ぐらひはそれでいくというふうなそういう慣例あるいは原価計算上もそういう仕組みにいたしておりますけれども、そういうことじゃなくて、石油の状態がもとへ戻るまでと、こういう関係でいわゆる暫定ということばが通称されておるわけでございます。法律的には先生御指摘のように、決してこの八条にいう運賃と別の運賃を設定したということではございません。

○森中守義君　まあこれは法制局あたりの正確な見解を問う必要がありますね。

私は、さつき申し上げたように、道路運送法のどこにも運賃の暫定制というものは性質的に置くべきものではないと思つてゐます。存在しないものだ、不特定多数の者から所定の対価を取るわけですからね。やっぱりこれはこの八条二項の一号でいっているように、「能率的な経営の下における適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含むものであること」、これは暫定的なものと説めますか。

だから、これはやっぱり、自動車局長ね、まあ率直に暫定運賃という、そういう新制度を導入しようというところであるのか、将来問題としてその道を開いたのかどうか、そこまで少し言つてみたくなるんですがね。道路運送法上どこをどう読んでみても、運賃の暫定制というものは出てこないんじゃないですか。ただ二、三の先例はあるようですね。非常に大幅に料金を改定した、一挙に所定の日時をもって実施できないから、その間中間的に小幅なものでしばらくやってみるという、こういう先例は、二回あるように聞いております。しかし、それもやっぱり問題なんだな。だからここであつてゐるように、料金、運賃というものは適正な原価、適正な利潤を確保する、そうし

なければ行政の都合によつて暫定的なものでやりますよというのでは、取られるのはたまたまもんじやない。ここに運送事業の公共性というものが背景にあるんじゃないですか。だから、この際は暫定というものは制度としてとるべきでないし、今回採用された暫定運賃というものは決して適当であるとは思ひ、こう思ふんです。そこで業界ではこの暫定運賃をきめる前に六〇%か七〇%かの基本料金のアップ申請が出ていたのでしょう。この件はどうなつてゐるのですか。

○政府委員(中村大造君)　六大都市につきましては、昨年の十二月の一日から十日ごろまでの間にかけまして、七十数%の基本運賃の改定申請が出されていたわけでございます。これは前回の運賃改定をいたしましたのが四十七年の二月でございまして、それから大体二年近くたつておるといふことと、それから昨年末からの石油危機というものの到来で非常に危機感を持ちまして、いつもだともう少しあとで基本運賃の申請をあるいは出すつもりであつたのかもわかりませんが、少しくも早く運賃改定をしてもいいや、という趣旨だつたと思ひますけれども、先ほど申し上げましたように、一日から十日ごろまでの間にかけて基本運賃の申請を出してきておつたわけでございます。

○森中守義君　そこで、だんだん疑問がわいてきますのは、この八条の二項で「適正な原価」「適正な利潤」と、こういつておられますが、二九%、六大都市というのはいさゝか正味な原価計算によつたものかどうか、これが一つわからない。同時にまた、その関係協の決定というものは、関係協みずからが二九%を詰めた数字として出したのか、運輸省が持ち込んだのか、これはどつちなのかかわからない。

それからいま一つは、運輸交通関係ということになりますと、石油パニックによるものはほかにあるんですね、ほかにもある。トラック運送もあれば、あるいは航空もある、海運もある、バスもあるというわけで、かなり広範な業種が存在す

るんですね。こういうところには全然目を向けないで、なぜひとりタクシのみ二九%、それも六大都市に限つたのか、他のことについてはどうお考えなのか、これもよくわからない。

それと、一月二十二日時点における二月、三月、四月、こういう石油事情、LPG事情に対する見通しの問題。率直に申し上げて、もうすでにこの見通しはくずれちゃつたわけですが、そういうことでしよう。いま、たとえばその一五%カットと、四十二円幾らかに上がったLPGへの、この二つのことを主要な問題として二九%出されたやうですけれども、もうすでにカット分の一七%か一九%、これはもうどこへ行つたか、みんな満タンしておる、価格も四十二円幾らかから三十円台に落ち込もうとしておる。もうすでに二十二日のこの決定というものは二、三、四、五、この段階の見通しを一体持っていたのか持っていなかったのか。一カ月経過した時点において、すでにもうくづれておるんじゃないですか。二九%アップの必要性、少なくとも運輸省あるいは関係協で定められた意味合いというものは具体的に内容はもう崩壊してゐるんです。暫定運賃をきめる際には、少なくとも数カ月後の石油事情の見通しを全然持っていなかった。こういうことも私は言えると思ひます。

これも私はわからない。いま問題にした三、四の不明な事項を具体的に説明してもらいたい。

○政府委員(中村大造君)　まず八条にいう、いわゆる原価計算の関係はどうなつておるかということでございますけれども、私もどなたもいたしましては、とにかく現在の運賃の中で、あるいは現在の運賃による収支見込みの中で全く予期しなかつた事態が起つてきておる。それは元来LPGを望むだけ使つて走行すると、こういう前提がいわゆる一五%供給量のカットということで行きかゝる一五%落ちざるを得なくなつた。それからLPGの価格が約倍近くに上がった、こういうことで、これは現在の運賃の中には全く織り込んでない状態でございます。これがあまりにも大きな要素でございますので、今回の運賃の算定にあたりま

しては、ほかにもいろいろな値上り要素はあるわけでございますけれども、われわれとしては、まずこの一五％カットによる収入減というものの、それから燃料の価格アップによる経費増というものの、この二つの要件を中心にいたしまして、それによって運賃の算定をいたしたわけでございます。

それで、これは六大都市ばかりではなくて全国的な問題でございますので、全国的にはこの基準、この考え方で計算をして運賃の計算をしたと、こういうことでございます。六大都市につきましては、先ほども申し上げましたように、前回の改定時から二年近くを経過いたしておりますて、事業者の側から言わしめれば、近くいわゆる基本運賃の改定時期に来ておるといふうな判断をわれわれはしておるわけでございます。いづれにいたしましても、二年近く経過しておるその間のいろいろな諸物価の高騰、こういう要素を考慮いたしました、それに六大都市につきましては、いわゆる恒久的な運賃改定というものは、当面これは公共料金抑制という政府の政策との関連もございますので見送るんだ、こういうことを考慮に入れますして二九%という率を出したわけでございます。

それから関係協議会で二九％ということをおっしゃるけれども、これは運輸省におきましてそういう二九％という率を決定いたしましたので、もちろんこれは経済企画庁とも協議をいたしましたので、そして関係協議会に御相談を申し上げた、こういうことでございまして、関係協議会のほうで二九％という数字をお出しになったわけではございません。

それからもう一点は、この暫定運賃というものを他の業種、まあ自動車の関係だけで申し上げれば、トラックとかバス等についてもやらないのはおかしいんじゃないかという御指摘でございますけれども、これは、一つには LPG の一五％カットという量の規制というものが、軽油、ガソリンを使いますほかの自動車にはなかった事態でございます。確かに価格の上昇はございましたけれども、

も、しかし、これもLPGのように倍近くになるということはございません。したがって燃料による影響、事業に与える影響というものが最も大きくあったというのがタクシー事業であるということと、しかもそのタクシー事業の大部分が零細企業であり、あるいは個人企業であって、そういうふうな収入減、経費増という、そういう影響が直接的に企業の経営に影響を及ぼし、ひいてはそこでも働いております運転手諸君の生活に響く、こういうことであったわけでございますので、これは私どもといたしましては、タクシー事業についてのみこのような緊急的な運賃改定を考えたというところで、他の業種にはこれを及ぼすということは当初から考えていなかったわけでございます。

それから二十二日にこういう決定をいたしましたときに、もうすでに油の見通しはゆるんでおつたのではないかという御指摘でございますけれども、私も今年の一月に入りまして、昨年暮れに暫定運賃というものを一応認めるという方針を決めましたし、油の将来見通しというものについてもう少しはつきりとした見通しは立たないかというところで、これは鋭意通産省とも協議を続けてきたわけでございますけれども、二十二日の段階では、少なくとも二月の油の供給量というものは、十二月、一月において確保いたしましたいわゆる十一万五千トン、これを上回ることではできないというところで、二月以降これが十二万トンなり、十

三万トンになると、こういう見通しは全くなかったというところでございます。それから三月以降につきましては、これはいろいろな説がございまして、たけれども、私ども通産省といういろいろ相談した限りにおいては、三月以降にこのLPGの供給がゆるむとか、あるいは価格がもとに戻ると、こういうふうな見通しをわれわれとして立てるまでに至らなかったのをごさいますして、したがって、その時点で改定方針どおり運賃改定を行なわざるを得なかったと、こういうところでございます。

その後、二月のＬＰＧの供給量はやはり一月同様十一万五千トンと、こういうことに決定いたしております。また一月分のＬＰＧのいわゆる使用量といいますが、供給量といいますが、こういうものにつきましても、私どもが通産省から入手いたしましたところによりますと、やはり十一万五千トン程度であったと、こういうふうな報告を聞いておるわけでございます。

なにお私も独自にいたしました。現実には各業者が油をどれだけ、幾らで購入したか、こういう実績を現在、直接調査いたしておる段階でございます。したがって、今後の取り扱いにつきましては、そういうふうな調査の結果を踏まえまして判断してまいると、こういうことになるのではないかと思っております。

○森中守義君 時間がだんだんくなりましたから、ちょっと私のほうが数字を申し上げますので確認をおきたい。

二九%アップの内容としまして、想定需要量が、一五%カットになる。これに対して、大体二九%の内容は一七%に相当したわけですか。

○政府委員(中村大造君) 一五%カットによる収入減というものは一五%と、こういうふうに……。

○森中守義君 カット一五%に対して相当のアツ

○政府委員(中村大造君)。いいえ、この計算式といたしましては、一五%の収入減、それから……

○森中守義君 それに相当するアップの数字は幾ら。

○政府委員（中村大造君） それから経費の増です。

○森中守義君 いや違う。こういう意味ですよ、二九%の内容として——いいですか、想定需要量が二五%カットになる。その分を二つの要項で

か一五%が主になる。その分として幾分アツクしたのか、二九%の構成要素として何%なのか。それを示してもらえばいい。

（政府委員（中村芳造君））木材は二九％の増減
いわゆる燃料のカットと値上がり、これによる所
要増収率が二三・五％でございます。それは収入

の減と経費の増と、こういう二つの要素がございますので、そのプラスの要素とマイナスの要素で計算いたしましたして所要の増収率をはかりますと二・三・五になると、こういうことです。

○森中守義君 局長、単純な数字でいいんですよ。つまり一括して申し上げると、二九%上がった。その中でカット一五%だから、これが何%になる

のか、二九%の中身として。それからリッター単価が九七・一%値上がりしておりますね、これに相当するアップ率は何%であるか、この二つのことを示してもらえばいいんですよ。

○政府委員(中村大造君) 一五%油がカットされたわけでございますから、それによる収入、いわゆる要収入増加分というものは一一七%でございますから、一七・六%……。

○森中守義君 一七・六ね。九七・一%の値上げ
分に対しては、単価の値上がりに対する分は幾ら
ですか。

○政府委員(中村大造君) 約五%でございます。
○森中守義君 五%ね。そこで暫定運賃というの
が、いわば激減をした、事情變更に基づいて。そ

うなりますと、さつきもちよつと触れたように、すでに一五%のカットというものはおおむね復元した、これはさつき調査をしていると言われまし

たが、私もちよこちよこという車に乗ってみたいなんかしても、従前の五十リッター、三十リッターというものはないですよ。みんな満タンに

ている。それで業界からの報告やあるいは調査されたかどうかわかりませんが、まず、その事情変更という意味では一五％カットは消滅をした、

これが一つ、そのためにもうすでに一七・六％というアップの要素は消滅をした、こういうふうな私は考える。

それから七・一%の単価の値上がりによって四十円もしくは四十円を割った、おおむね、どん
どん値くずれしていつているようだからね。だ
か、この五%という幅で二桁的にな

ずっと減ってくるんじゃないか、こういうように見えるんです。その辺の一五%カットというものは

○政府委員(中村大造君)　タクシ―における燃料

の使用量といいますが、これは月々若干の変動があるということは、これは季節的な変動がございますけれども、十一万五千トンという数字がどういう数字になるかと申し上げますと、これは昨年十二月のいわゆる想定必要量、これから見ると約二〇％の減と、こういうことになるわけでございます。それから一月の想定使用量に比べますと一五％の減になると、こういうことでございます。それから四十七年度の年間の実績は約百四十五万トンをタクシーで使ったわけでございますけれども、これに対して四十八年度は、ほかに若干トラック等にも使っておりますので、そういうものを含めますと約百六十一万トン、こういうことで計算をいたしますと、十一万五千トンという数字は、どうしても必要量に対して一五％の不足をしておると、こういうことでございます。したがって、私どもといたしましては、十一万五千トンという量が十二万トンになり、あるいは十三万トンと、こういう事態になりますれば、もちろん車も従来のような走行キロを維持することができるとは、また最近では比較的車の実働率も落ちておりますけれども、これをもとにすることができ、こういうふうに見えるわけでございまして、この十一万五千トンという数字である限りにおいては、私どもは、いわゆるカットというものは消滅したというふうには判断できないのではないかというふうに考えているわけでございます。

それから値段の点は、これも商取引でございますので、全国どのスタンダードでも一律というわけにはまいりません。従来からの実績というものもある程度ものを言うわけでございますので、あるいはところによっては四十三円以下で購入しているところもあると思います。しかし、またその逆の

場合もあるということで、私どもはこの値段について、全体的にこれが何円に低下したということについては、これまた現在のところは確証を得るまでに至っていない、こういうことでございます。いずれにいたしましても、そういうふうな実態は現在各事業者に対して報告をいたしておきますので、いずれその結果がわかると思いますけれども、そういうものを判断いたしましたして次の措置を考えていきたい、こういうふうに思っているわけでございます。

○森中守義君 局長、運輸省の実際の数字を出される場合とスタンドとの状態というものはどうも違うんだな。なるほどいま言われるように、十一万五千トンの総量を確保すれば、いやおうなしに一五%カットに相当する、こういう説なんです。ところが当初、総量は確保できた、けれどもスタンドに行ったらなかった、こういうことがある。

いま逆に、通産あるいは石連との間に十一万五千トンが確保された。実際のスタンダードでは満タンでどんどん入れてくれる。いまは全く逆な方向にいつているわけですね。だから、こういうふうなことが暫定運賃をさらに継続するかしないかという一つの分かれ目になるわけですね。ですから実態と違った数字を用いて総量十一万五千トン確保した、これから割り出していけば一五%カットは依然として残っているという見方、かなり実態と違っている。いま少しこの辺の実情の把握というものに力を入れまさんと、その数字だけを中心にやっているとたいへんな間違いを起しますよ。これはひとつ十分考えてもらわなければ困ると思ふ。

そこで大臣、これはひとり私のみならず、いまだスタンダードでLPGは依然として三十、五十ということともありません。都内どこへ行ってもない。法人も個人もみんな走っていますよ。こういうことはすでに一般化されたことである。だから私は、二十九％の構成要素の一つとしての一五％カットによる十七・六％アップというものはその意義を失った。ただし単価の九七・一％値上がりは五％、

こう見ておられるわけです。しかし、このことは
おおむね通産あるいは石連等の非公式な見解を聞
きまして四十円ぐらいに一定着するのではない
か、こういう見方がある。しかし、いまどん
どん上がったものを下げよう、ことに公取に引き下
げの権限も与えようというような議論もこれから
出るわけですから、四十円が定着するものかどう
か、これはわかりません。けれども、それは五
分ですから百歩譲って認めるとしたしめても、一
五％カットに相当する一七・六％というものは、
すでに意味を失ったわけですから、事情変更によ
る復元をはかるといふことは当然なことだと思
うのですが、この点についてはどうお考えになりま
すか。

○國務大臣(徳永正利君) 先ほど来いろいろな御質問、御指摘の点を聞いておりまして、昨年は十一万五千トンも確保したけれども、口からは出なかった、これは事実でございます。私は運輸省というのは通産省に要請するだけでなくて、運輸省が實際どのくらいあるか、じゃ口まで行けとて、督促したわけなんですけれども、それでも出なかったわけなんです。ところが、いまおっしゃるように、これがいまは十一万五千トンの総量はきまつていられるけれども、じゃぶじやぶ出ているじゃないかというお話でございます。この辺をよく私は見きわめさせなきゃならぬと思います。

一例を引きますと、鎌倉に私は住んでおりまして、タクシーをよく使わねなです。裏駅にある鎌江というタクシーと、もう一つの何とかいうタクシーは、これはもう実は満タンでありますと言つて運転手が小さい声で私に言うわけなんです。私がよもや運輸大臣とは知らないだろうと思います。表駅で聞きますと、表駅はなかなかそういつてない。それはいままでにやっぱり取引やら何やらで支払いが悪かったり、あるいはあつちこち行つて買つておったり、いろんな問題が、複雑な関係があるらしいのです。その辺でいろいろな問題をまだ内蔵しているような状況があるというところでございまして、その辺を私はよく見き

わめさせまして、その結論を得ましたならば、御説のようなことも、これを本運賃に、基本運賃と申しますか、暫定ということばがずいぶんひっかかりましたけれども、実際暫定ということばは俗名でございまして、暫定ということばは実際はないわけです。法律上はあろうわけがございません。このいわゆる二九％の料金アップというものに対して、これを本運賃の改定期に來ているものにはこれに繰り込むか、あるいはまた、これを切り下げるものもあるいは出てくると思います。あんまり一カ月ごとに少しの石油事情で右往左往するということは、これは国民にも迷惑を与えますから、下げるほうは迷惑を与えたって下げるんでございまずからいいいたしましたけれども、よくその辺を見きわめた上で決心をいたします。その実情をおっしゃるように十分調査させて、その上で態度をきめたいと、かように考えております。

○小柳勇君 関連しまして、正確に議論するためにちょっと確かめておきますよ。カットによる減収が一七・六とおっしゃったが、それでいいか。それから、あとの油の値上げの問題が五％、二つ合わせますと二二・六％だ。ところが、さっき油の値上がりとおっしゃる減少による減収を二三・五％と見たとおっしゃる。数字が合っていない。数字の問題だから合わせる必要がある。そうすると、あとの二九％から引いた五・五％は何を目当てに上げたかということ、それを説明しておいてもらいます。いいですか、わかりますか、三つあります、問題は、一つは上の数字が違っているということ。カット分が一七・六と初めおっしゃった。それから油の値上がり分が五％とおっしゃった。二つ合わせると二二・六％なんです。それをさっきは、値上がりと減少分で二三・五％マイナスだとおっしゃったから、それが違っているから、それを合わせてもらうのが一つ。それから、その二九％と二三・五％の差の五・五％は何かと、これを説明してもらわねと、いまの運輸大臣が言う値下げの話にならぬわけだから、これはどういうことで五・五％上げたかと、これを説明してください。

そのあともう一問質問します。

○政府委員(中村大造君) 実は二三・五%という数字をはじき出した算式根拠をちょっと申し上げますと、先ほどは燃料のカットと、それから値上がり分を分けてお話し申し上げましたけれども、実は収入のほうでは、要するに燃料が一五%カットされますので、一〇〇といたしますと、八五になるわけでございます。それから今度は燃料のアップによる経費の増というものは、これは経費全体を一〇〇といたしますと、それが四・九八ふえるわけでございます。したがって、八五分の一〇四・九八、こういうことで計算をいたしますと、一二三・五になると、こういうことでございまして、要するに二三・五%の改定をしなければ、いわゆる収支とんとんにならない、こういう計算をしたわけでございます。

それから、もう一つのそれ上に積みいたします五・五%でございますが、これにつきましては、先ほどちょっと申し上げましたけれども、六大都市につきましては、前回改定期から二年を経過いたしておるわけでございます。で、それ以外の地方につきましては、今回もそういう改定期にきておるものは若干その改定期を早めまして、そうして、いわゆる本格的な運賃改定をするように現在措置をいたしておるわけでございます。六大都市につきましては、公共料金抑制という方針との関連もございまして、それを見合わせるといふことをいたしましたために、そのような二年たっているという事実を徴しまして、いわゆる油以外の、その他いろいろな経費もあるわけでございますけれども、そういうものの値上がりというものの、しかし、これは一つ一つが何%ずつ足したかというふうにおっしゃいますと、若干その点につきましては、こまかい積み上げということではできませんけれども、その分として約五%を上積みをしていたしました。したがって、二三・五を四拾五入して二四%、それに五%の上積みをして二九%にした、こういうふうな御理解をいただけたらと思います。

○小柳勇君 二つ質問するから、簡明でいいから、あと問題がたぐさんあるのだから簡単に、私の質問だけ答えてください。一つは今度の二九%には人件費は含んでおりませんかというところが一つ。それから、あなたが使っている統計は、タクシーを経営するとして、経営費を一〇〇として、人件費と燃料費と経営費、どういう統計を使っているのか。タクシー会社の収入を一〇〇として、人件費と燃料費と経営費、それを何%にとった数字を使っておるのか、それだけ。

○政府委員(中村大造君) まず第一点でございますけれども、この五%の上積みの中に人件費が入っておるかどうかということでございますけれども、私もこの五%の身につきましては、どなたが人件費でどなたがその他の物件費の値上がり分であるかという、そういうこまかい計算はいたしていないわけでございます。しかしながら、当然いわゆる油以外の、燃料費以外のものについて、いわゆる値上がりのものを見たとき、こういうことでございまして、その中には当然その人件費のアップという要素も入っておるといふことは言えると思います。

それから第二点の構成比率でございますけれども、六大都市について申し上げますと、人件費が六〇・〇六%、それから燃料費が八・四五%、あとはその他修繕費、原価償却費、一般管理費と、こういうふうな要素になるわけでございます。○森中守義君 局長、いままでずっと数字の根拠を示されたことを、できるだけ早い機会に資料として出さないよ。私ももうちょっとこまかく見てみたい。

そこで、これで最後になりますが、メーター制を換算表にかえていくこと、これもまた非常に問題なんです。しよっちゅう運送法ばかり言うようで恐縮なだけけれども、これも八条の五項でメーターで表示しなければならぬと、もうきちんとこれは定められている、規則に至るまでです。で、換算表を用いて対価を取ったという例はあまりありません。これは幾ら便法といっても適当であり

ませんよ。ここに実は暫定運賃の利用者に与える非常にまずい点もあるんですね。これは一体どうするか。いつまでメーター制によらないで換算表を用いるのか。これはさき大臣が調査の結果一七・六%、これはもうすでに失ったことであれば検討しなきゃならぬと、こう言われるので、一日も早くそのことを期待いたしますが、メーター制換算表というこの問題をどう処理しますか。早く片づけませんかといへんことになりまして、○國務大臣(徳永正利君) お説のとおりだと思います。先ほど来申し上げておるように、まあある意味ではやむを得ざる緊急避難的なような措置でございまして、この措置は一日も早く本運賃なりに切りかえて、切るものは切ると明確にしていかなきゃならぬと思っております。お説のようなことにつきましては、なるだけ早い時点において、定着した時点で見きわめをつけて善処したいと思っております。

○森中守義君 それで、この暫定運賃というものは全く違法的なものでし、こういうことでは承服できない。そこで、本申請をいつ処理するか、これに切りかえるという考えなのか。四十七年の七月が前回の決定だったと思う。何か一説によりまして二年ごとぐらいに運輸省と企画庁があらためて見直すというふうな取りきめがあるやに聞いておる。しかし、これはいまの物価事情からいいますと、そういう取りきめは取りきめ。もちろんこれは法律事項でも何でもなし、二省庁間の取りきめにすぎませんからね。私は、よってこの問題の処理というものを、本申請を基礎にして確定運賃を出そうというところであるのか、一七・六%を下げた状態を暫定制を続けていくというのか、この辺のこ

とを、もう一回大臣から聞かしてもらいたい。○國務大臣(徳永正利君) そのことにつきましては、かかってガスの定着と申しますか、それを見きわめた上で、お説のようなことについて明確な処置をとっていきたく思っております。ただ私の考えとしては、四十八年度の実績

を見た上でさらに検討を加えたいと、こういうことでございまして、ただいまのところは、いろいろ暫定運賃、暫定運賃ということばが出てまいりますけれども、これも一応の緊急避難的な基本運賃でございますから、これをどういうふうな足切りするか、あるいはまた改定していくかというところは、いまからの油の定着を見た上で検討し、決定してまいりたいと、かように考えております。○森中守義君 実は、きょうの私の質問の中心は、徳永運輸大臣の固有の政策展開の重点を尋ねたかった。しかし、その例示の自動車の特に暫定運賃につきまして全部終わっておりません。したがって後日またこのことをお尋ねしたいと思

います。それから国鉄総裁と企画庁、せっかくお越しいただきましたが、このことのためにお尋ねできなかったこと、たいへん恐縮です。終わります。○小柳勇君 ちょっと大臣、いまのに関連して……

○國務大臣(徳永正利君) すまぬけれども、予鈴がもう鳴って待っていますから……

○小柳勇君 それじゃ局長に。いま大臣が四十八年度の実績を見ておっしゃったけれども、これではいままでのずっと討論聞いておって、油も満タンになるし値段も若干下がり、しかも、これから下つたまた予算委員会でも各値上がったものを下げなければならぬわけですね。これはもう野党必死ですよ。国民も必死ですね。したがってLPGだつてもっと下げなければならぬ、値段をね、いろんな対策を立てて。そうすると、いままで値上げた二九%の意味が半減してくるわけですね。人件費が入っているとおっしゃる、二カ年間のいろいろありまして、ただタクシーの運転手諸君は、会社はもう人件費は入っていないと断固として言うから、というのを言っていますからね、この点が論争になりますね、この春闘の中で。それはいいが、したがって四十八年度の決算を待つと六月になつちゃうですよ、暫定運賃の決着というのは、それでは納得できないでしょう。したがって、

いままでの論争でもありません。私もこのタクシー運賃は通告したけれども、午後は質問やりませんから、いまさき大臣が言われた四十八年度の決算を見てはなくて、いまのLPGの値段あるいは需給状況を見て、早急にこの暫定運賃については処理をしてもらいたい。このことは大臣にもあとで質問しますが、局長から大臣に伝えておいてもらいたいと思いますが、いかがですか。

○政府委員(中村大造君) 先生の御趣旨はよく私、大臣にも伝えるようにいたします。

○委員長(宮崎正雄君) 午前中の質疑はこの程度といたします。

午後一時四十分まで休憩いたします。

午後零時五十八分休憩

午後一時四十五分開会

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

午前に引き続き、質疑を行ないます。

○小柳勇君 日中航空協定について質問いたします。午前中、森中委員も質問したかったようでありましたが、他の委員会に出ておられますから、大体私から要点を質問しておきたいと思っております。

まず、大臣に日中航空協定の現状、まあ自民党の党議もありまじやうし、政府の考え方など、現状についての御説明をいただきたいと思っております。

○国務大臣(徳永正利君) 日中航空協定につきましましては、昨年来いろいろ日中間にもお話し合いがあったようでございますし、また事務的にもそういうような面を積み重ねてきたわけでございますが、今年の、御承知のように一月二日に大平外務大臣が中国に参られまして、貿易協定に調印されますと同時に、実務協定としては一番代表的なものでございまして日中航空協定についてお話し合いがあったわけでございます。その間の内容につきましてははつまびらかにいたしておりませんが、六日にお帰りになしまして、いままで積み上げてお

りました、事務的にいろいろ詰めておりました問題点等をも含めまして、運輸省と外務省の間に六項目にわたる一応の素案と申しますか、原案を話し合ったわけでございます。

その中の内容につきましては政府委員からお話し申し上げさせていただきますが、その両省案に基づきまして、関係方面といろいろ調整をはかって今日に至っておりますわけでございますが、大体、私どもの考えておりました原案で基本的には動行の段階に入れるんではないだろうか、まだ、これは正式に決定したもののじゃないけれども、基本的なこの六項目について、これを中心にいたしまして、特にいままで、事実、日本と台湾の間には人の交流もございまして、物の交流もあつたことは、先生御承知のとおりでございます。この日台路線と日中路線というものを、いずれも維持する形で今後の交渉に入ることになると思ひますが、現状はどうかというお話でございますので、まして近日お帰りになされます。お帰りになされますと、私と大平外務大臣の間で、さらにこの案について進め方等についてお話し合いをしたいとかやうに考えておる次第でございます。

○小柳勇君 外務省に質問いたしますが、昨年の暮れの予算委員会、外務大臣が日中航空協定を一日も早く締結したい、こういう意欲的な発言がございました。それからもうすでに二カ月経過しておりますが、交渉の見通し——もちろん外務大臣がお帰りになしましてからの大臣の意向もありまじやうが、事務的に見て、あるいは技術的に見て、交渉の見通しについてはどういふ見解をお持ちですか。

○説明員(中江要介君) 日中航空協定につきましては、ただいま運輸大臣からも御説明がございましたように、一昨年の九月の日中国交正常化の共同声明の中に、その第九項に実務協定をいろいろ締結する。その中でも航空協定というものが人物往来その他の見地から望ましいということ、両国首脳間で了解があつたというふうに聞いており

ますし、それにのっとりまして、日中航空協定交渉の第一次予備交渉を始めましたのは、かれこれ一年になります。昨年の三月だったわけでございまして、政府といたしましては、この航空協定ができるだけ早く締結されることが共同声明の精神にも沿うものであるし、それが多くの国民の期待であるというところでございまして、鋭意努力をしまして、いつたわけでございまして、同時に一昨年の首脳会談のときに、田中総理から周恩来首相に説明された日本と台湾との特殊な関係、その関係、そして正常化後も日本と台湾との間に人物、経済、文化交流がある限り船舶も就航する必要があるし、航空機も引き続き就航する必要があるんだという事情を説明されたのに対して、中国側はそれに理解を示したということでございます。それで、政府も努力の焦点は日中航空協定をできるだけ早く締結する。しかし、それと同時に日本と台湾との間の航空路線を維持する。これをなくしてしまふということにならないよう配慮するということ、非常にむずかしい交渉であつたわけでございます。

昨年の四月に第二次予備交渉がありましてから、あとはもうばらばらこの日台路線の維持——維持そのものについては中国側はこれまで異議を唱えておらなかったわけでございますが、どういう形で維持されるのか。日中航空協定が締結されたあとという形で維持されるのかという点について、中国側の感態がなかなか得られないで推移しておりますところ、先ほど運輸大臣のお話によりまして、本年冒頭の外務大臣の訪中によりまして、外務大臣とされては、日本政府としてできる限りの誠意を尽くせば、中国は日台路線の維持について最大限の理解を示してくれたいという感態を得られたために、今回は日本政府がその最大限の努力をするならば、日中航空協定交渉を軌道に乗せる可能性があると判断してお帰りになしまして、それではどういふ形で日台路線を維持していく、それに伴って日本は日中路線についてどういふふうに考えていくのかという、そのこ

ところをただいまの政府案といわれておりますけれども、外務、運輸両省案ということで、主として日台路線の取り扱いについての政府の考え方を与党である自由民主党におはかりしておたわけでございます。

それについての一応の結論が出たように考えておりますが、これを大平大臣が一両日中にお戻りになりまして、どういふふうにご評価されますかは私どもの予測のできないところでございますけれども、基本的には日中航空協定をできるだけすみやかに締結したいという方針には変わりはないと、日本政府として示し得る最大限の誠意というものは、やはり外務、運輸両省案に盛られていふような考え方というものがいまの時点では妥当ではないかという考えでございまして、これを今後実施にあたってどういふふうにご具体化していくかという点ではまだままだく余地はございますけれども、日台路線の維持のしかた、それについての具体的な考え方について大平外務大臣がお帰りになつて協議を進めて、そして一つ一つの項目の具体化について見通しが得られましたならば、一日も早く日中航空協定交渉が一時停滞しておりましたものを軌道に乗せたい、軌道に乗せまうとどういふことにならうかと申しますと、二回の予備交渉では協定のこまかいテキストについては、一応双方の考え方の交換はあつたわけでございまして、協定そのものの実態については、これは運輸省のお考えを十分伺ひまして、長い日中間の国際航空業務にとって十分妥当なものをつくっていきたい、こういう方針でございます。じゃあタイミングはどうかと言われましても、この点は日台路線の維持のしかたの問題と、日中間の実質的な考え方との問題とがまたございまして、いつというところは、いまの段階ではなかなかむずかしい、ただ政府といたしましては、特に外務省といたしましては、それはできるだけすみやかに日中航空協定の交渉を軌道に乗せるべきであるという考え方で臨んでおるわけでございます。

○小柳聖君 もう一問ですが、私は昨年の十二月十四日に予算委員会で質問いたしました以来、今月の十日ごろまでの情報を集めています。それは日本の政府の動き、特に外務省と運輸省の考え、

それからそれを受けての自民党内の論争及び野党の考え方、大体そういうものを調べて持っていますが、いま事務的に、あなたが担当——直接にはいろいろありましょけれども、あなたは外務省の中の担当の責任者だと思うが、そういうこの一カ月あまりの間に動きました日本の政府及び政党の動きで、台湾及び中国が外交として受け取るその日本の動きとして受け取るものとして材料が不備であると思われるのか、いまの日本の政府等の今日までの動きで、話を持っていけば、中国としても台湾としても交渉の座には着くであろう、そういうような見解でございますか。

○説明員(中江要介君) それはなかなかむずかしい判断の問題だと思ふのですが、日台路線の維持のしかたにつきましてはいろいろな情報がいま耳に入つてまいります。その中には非常にきびしい反応もあるわけでございますけれども、政府といはしまして、この日台路線の取り扱いについて、先般提示いたしました外務、運輸両省案のような考え方で日台路線が処理し得るものかどうか、この点は、そもそもこの案は方針を提示したものでございまして、この方針について基本的に了解が得られるならばその方針でやってみようということとで、一〇〇%これでやれるということとは、いざその場合でも交渉事でございますので申し上げられないわけですが、こういう方針で処理しようということをおはかりするには、それだけの考え方もあったわけでございますして、他方中国側につきましては、先ほども申し上げましたように日本政府が最大限の努力をするという大平大臣の訪中の際に得られた感觸から見まして、日本政府がどれだけの最大限の努力をするのかを見守つてゐるというところかと思ひます。いままで、この一カ月あまり、あるいは二カ月近くいろいろ日本国内で起こつておりますことにつきまして、具体

的にすぐさまいろいろ一つ一つの事項について反応が出てゐるわけではございませんし、日本側のこれからの対応ぶりを見守っているとところだろうと思います。

私どもも日台路線についてはこれは民間取りきめで維持するということにいたしましたも、これは民間取りきめができないことには維持ができないわけでございますから、日台路線を維持した形で日中航空協定を締結していくという大きな命題のもので、その民間取りきめが何とか妥結の運びに持ち込み得るようということで最大限の努力をこれからも重ねていこうと、こういうことでございます。

○小柳勇君　二つに分けて聞きますが、一つは中国が、今日までの日本の政府並びに政党的動きできめたこともあります。それで中国がこの日中航空協定に対してどういうふうに考えておるかという情報をキャッチしておられますか。

○説明員(中江要介) 日台路線の取り扱いについて、中国の考え方というのは、これは大平外務大臣が北京からお戻りになった羽田の空港の記者会見でもおっしゃいましたように、一つ一つの事項について中国と打ち合わせてきたわけでもないし、そもそも打ち合わせるべき問題でない、これはかねがねおっしゃってありますように、日本政府が決断すべき問題だと、したがって中国といいたしましては、日本政府がどういう決断をするかというところを見ていられることだけでございますので、その日本政府が決断しようとしている日台路線の取り扱い方について、日本国内でいかにうな議論が行なわれているかについて、もちろん関心は持っていると思いますけれども、何ら中国側から反応なり考え方なりがこちらに伝わってくるということとは私どもは期待しておりませんし、そういう性質のものでないと、日中航空協定は日中航空間で話し合うものでありますが、日台路線の維持というのは、日本が日中正常化の際にこれは維持しなければならぬ立場にあるということをは説明し、相手が理解したということだけであり

ますので、あとどういふふうに維持していくかというの、もっぱら日本政府が決断する問題だと、こゝういふのが外務大臣の一貫した姿勢というふう

に私どもは聞いておりますし、私どもも本来、事柄の性質上、日台路線の扱いについて日中間で話をするというふうなものではないと、こゝういふふう

に思っております。

○小柳勇君　あなたは外務大臣補佐役ですから外務大臣といえども、皆さんがいままでおぜん立ん立としてきたこと、あるいは外務、運輸の決定なり、あるいは党の内部事情なりを素材をそろえて外務大臣に知恵を与えて、そして外務大臣が中国へ行つて交渉するわけでしよう。その素材として昨年の暮れから今日まで、私も集めているように、あなたもちゃんと御存じだと思ふ、国内の動きや政府の動きはですね。それを外務大臣にさらにまた、交渉にこれだけの素材で行つてよろしいですよ、中国としては――内容はいろいろ進展するでしょう、交渉ですから。しかし、その交渉の糸口としての素材は、今日までのきめ方によつて話に入れると見えていますか。

○説明員(中江要介君) これは外務大臣がおっしゃっておられます、日本政府としても誠意をもつて臨むと。その誠意をもつて臨むという抽象的な考え方が具体的にどうあらわれるかということの問題だろうと思います。

それで今回の外務、運輸両省案のような形で日本側の誠意を示した場合に、中国側はそれを日本政府の最大限の誠意と受けとめるかどうかという点について、これは直接北京で話してこられた大平外務大臣の御感触としては、こういう形で日本側の誠意を示すならば交渉は軌道に乗るのではなからうかという感触を持っておられる、こういうのが現状だと思えます。

○小柳勇君 よくわかりませんが、非常に慎重のようですけれども、今日まで運輸省と外務省との決定六項目がございます。自民党の中には親台派もあって、いろいろ混乱しているようであります。ただいろいろ討論の結果、自民党の決議

としても外務運輸の六項目については基本的に了承しようと、そうして日台航路については民間協定でやっていくことでおおむね了解しておるようであるが、外務大臣がこれから中国に行つて日中航空協定を交渉しようとするば、補佐しているあなた方としては、このほかにもつと突き詰めたきめ方をしていかなければもう話になりませんよと考えられるのか。まあ今日の情勢であれば、誠意を示すというその内容については、現状の段階ではまあこのくらいでしよう、これを持っていつて大臣ひとつ向こうで折衝いたしめようと、交渉してくださいと、そうおっしゃるのか。きょう大臣がおられぬから、補佐役であるあなた

方の意見を聞く以外にないものですから聞いてゐるわけですから、その点いかがですか。もしも、こういう問題じゃもうはしにも棒にもなりませんが、外務大臣が言つてこられた誠意を示す内容にはほど遠いものですとおっしゃるならば、これからまた運輸大臣に言わなきゃならぬわけですからね。外務省としてはまだこんなことを考えているよと、運輸省としてはどうかと聞かなきゃならぬわけが、大体外務、運輸の六項目と自民党内の討論の結果の大体決議の内容はもう新聞でも報道されているが、そういうものがあつて、一応外務大臣の誠意を示すものとしての材料としてはいいですと、それで外務大臣向こうへ行つてもらつて交渉していただきますしようと、われわれ外務省の補佐役としては、いまの段階ではこれが一つの誠意を示す材料でございましょうと判断しますと、それから言われるのか。いやまだ足りませんと、もっとこのところを煮詰めてもらわなければ困ると言わわけるのか、そのことを聞いているわけです。

○説明員(中江要介君) 御質問の点につきまして、この六項目といひますか、外務、運輸兩省省令で触れられておりますのは、先ほども申し上げましたように、一つの取り扱いぶりについての、方針でございまして、中身が依然抽象的であつたり具體的にどういう形であらわれてくるのかという点についてさだかでない面もございする。

で、この方針で処理するということが基本的な了解が得られましたならば、政府としてはこれの具体化について、さらに検討するわけですが、この形、この方針について具体化するめどがはっきりつきまじらなければ、これは日中航空協定の交渉は軌道に乗り得るというふうに私どもは考えておるわけでございます。

○小柳勇君 ちよつともう少し、じやたとえば大平外務大臣は、これは外務省のスタッフの意見を聞いておかなければ交渉にならないわけですが、したがって私、きょう局長に来てもらいたかったけれども、局長は出られないからあなたに来てもらった。私は大平外務大臣の補佐役としてきょう委員会に責任を持ってあなたは見えていいると思つて、いま質問しているわけです。

そこで外務と運輸がきめました六項目がございます。このことは抽象的でございますから、もう少し具体的に話しておきませんと向こうは誠意と受け取らぬでしようとおっしゃるならば、外務大臣がいなくとも、もう少し運輸省と話し合つて具体的に話を詰めておかなきゃならぬ。いやもう一応あの六項目で外務大臣が中国に持つていかれる面についてはそれで話になります。台湾の問題はあとで聞きます。まずいま分けて聞きますからね。中国はこれで話になりませんよ、いまの話ではこれはまだ抽象的ですから、もう少し煮詰めぬとどうも話になりませんとおっしゃるようですから、それならばあなた方は補佐役だから、いまのうちにもつと煮詰めておかなきゃならぬでしよう、国民は日中航空協定を一日も早く締結するのを待っているんだから、外務大臣がおらなくても政府間の局長クラスの担当者ではあるはずだから、私はもう大臣のお帰りを待つのは、これこれの材料はそろいましたと、したがって行つていただくさいというときに外務大臣はどう考えるか、これは別です。ただしスタッフとしては、担当の事務当局としては、まずいまの段階ではこれがベストでございますとおっしゃると私は思つて質問しているんだけれども、そうおっしゃらな

いから、それじゃ何か懸念があるならどういうところに懸念がありますか、もし懸念がないとするならば、いまのところ事務当局としてはこの点が大体最上のところでありましようから、そこから先、具体的な大臣の意見を聞いてまた煮詰めますとかなんとか、話がありそうだと思ひます。いかがですか。

○説明員(中江要介君) 私ども事務当局といたしましては、先生がおっしゃいますように、この外務、運輸両省案の抽象的なところをどういうふうな具体化するかというところは、これはもうこの方針を検討している段階から絶えず勉強を続けておるわけでございます。で、ただこの中身が具体化したものを北京に交渉する人が持つていくなり、あるいは北京に持つていって、そして日中航空協定の交渉をするということではないという点は、先ほど申し上げましたように、これは日本政府が日台路線についての取り扱いをどうするということとを自分で定めるだけのことでございまして、日中航空協定が軌道に乗る段階というものはどの段階かというところ、この方針についての具体的なめどがはつきりつかめたときと、具体化するのにはどういう具体化の方針があるかということとは鋭意検討しておりますけれども、そもそも、この方針そのものが最近まではつきりきまる段階でございませぬし、まだ政府全体としてこの方針であるという最終的な了承を得ておらないわけですから、事務当局といたしましては、もちろんこれがいと思つてやつていっているわけでございますので、検討を進めていっているわけでございます。

○小柳勇君 運輸大臣に質問しますが、この外務、運輸のきめました六項目というのは、これは政府の決定じゃないんですか。
○国務大臣(徳永正利君) これは外務省と運輸省の両省が決定した案ということで、政府全体の決定した案というわけではございません。
○小柳勇君 そうしますと、これからの日中航空協定の進める手続なり行動なり、日程はどういうことになりましようかね。まず外務省からひとつ

聞きますよう。

○説明員(中江要介君) 私どもの期待いたしますのは、外務、運輸両省で鋭意検討してつくりましたこの方針で処理することについて、政府全体として御了承を得ていただければ、その具体化についてさらに努力が続けられると、こういうことと思つております。

○小柳勇君 その手続は、運輸大臣いつごろになる予定ですか。
○国務大臣(徳永正利君) 御承知のように、この案につきまして党内でも、あるいは野党内でもいろいろ、あるいは国民の間でもいろいろ話が出てくるわけですが、したがって、私のほうのいわゆる自由民主党の中で、一応民間交渉でひとつ安定的な日台路線を維持していくというこの原則をひとつ承して、その上で日中航空協定というものを進めていって見たらどうだろうという程度の決定をみていっているわけでございます。これもまた私は、大平外務大臣が留守中のつい最近のことでございまして、大平外務大臣が帰られましたら、大平外務大臣と相談いたしまして党との最終的な調整をやりたい。そこでそれから先の段取りを話し合つていきたい、かように考えております。

○小柳勇君 最終的な見通しはあとにいたしますが、台湾のほうはどうですか、外務省に聞きますが、今日までの政府間の話があります。自民党内の親台派の動きもありますね。この一カ月ぐらいの動きによって、台湾政府がどういふふうな見解を持つておるか、外務省としての情報など入つておつたらお教え願ひたい。
○説明員(中江要介君) 台湾との関係は日中正常化の結果として公式の関係はなくなつたわけでございますので、日本側の交流協会なり台湾側の亜東関係協会なり、そういった民間の機関を通じて、あるいはその他のいろいろのルートから情報が入つておるわけでございますが、この方針が公にされて、外務、運輸両省案という方針が公にされて、日本の国内の議論が日々報道されるに依りまじ

て、台湾側からは公式、非公式のいろいろの反応が出ております。外務省といたしましては、それを全般的にどう評価するかというところはまだいたしておりません。と申しますのは、まだこれの具体化の段階についてどういふふうな段取りになつていのかということも引き続き事務当局で検討しておりますところでございますし、ただ、この方針を出しましたにつきましては、台湾側の感觸というものは外務省は外務省なりに情報を集めておりましたし、こつちの方で日本側が努力をしてやつていけば台湾側の了解が得られるのではないかとという見通しを持つておつたわけでございます。

○小柳勇君 運輸大臣、これは党内のことまで委員会でも正式に発言できぬと思ひますけれども、私も心配しておりますのは、日中共同声明に沿つて一日も早く日中航空協定を結ばうとする外務大臣——総理もそうだと思ひますが、その意向というものが自民党内における親台派の諸君の強硬意見によつて、たとえば日台航路が民間ベースで締結できないとすれば、ひいてそれが日中航空協定の締結を延ばす原因になりやせぬかと思ひますが、そういう点についての感觸、自民党内としての運輸大臣の感觸はいかがですか。
○国務大臣(徳永正利君) これは非常にいまから先微妙な交渉を相手方、しかも三角関係の一角にある日本政府の、しかも私は、一つの責任者でございまして、なかなかお答えするのがむずかしいわけでございますけれども、いまの自民党内におきましても、日中航空協定に反対だと、こつちのことではないと私は受け取つております。これはできるだけ早くいままでの日中共同声明の線に沿つて、そしてこの協定をやればよいじゃないかと、しかし台湾との民間協定を結ぶといつて、台湾の現状路線を維持するということにも異存はない。しかしながら、現に台湾との間には人の交流もあるし物の交流もあるじゃないかと、これを現状の姿においてひとつで維持するような形で持つていっていただろうという意見がある

わけでございます。したがって、原則論として、私は日中航空協定そのものに反対しているというところは自由民主党の中にもないというふうに判断しております。

○小柳勇君 日台航路については民間ベースです。政府のほうから云々という発言もあるいはできぬかわかりませんが、現在の台湾航路の既得権など考えて、それよりもうんと劣った条件では、おそらく日台航路の民間協定というものは難航すると思うが、現在の既得権などに大きく拘泥しておれば民間ベースの日台航路の締結もなかなか長引くのではないかと、こういふ具体的な問題について向こうの民間の代表なり、あるいは将来日本でこの会社が担当するかどうかまだ定まっていないうの非常に微妙な問題で、少なくとも台湾のほうでは大体的見当がつくのではないかと、その点について何か調査されたことがありますが、運輸大臣。

○國務大臣(徳永正利君) 御指摘の点につきましては、運輸省としては、先ほど外務省からお話がございましたように、公式、非公式な話を聞く程度でございます。これに対して具体的なサウインドと申しますか、交渉と申しますか、そういうようなことをやったことはございません。

○小柳勇君 航空局長に承りたいのは、今日までのいろいろな折衝の過程と現状ですね、いまの段階、きょうはこの委員会が開かれています。私が調査し、かつ私の頭の中にあつた材料で質問しているわけですが、現状におきまして、この運輸省と外務省との六項目の決定というものは具体的にはどういふふうに考えておられますか。ちょっと説明つけば説明してもらいたいのですが。

○政府委員(寺井久美君) 現状は、御承知のように、日台間に一便として日本側が週三十七便、台湾側が二十一便という便数で運航いたしております。そして台湾側の中華航空、これは大阪と東京とに参つておりました。東京からさらにアメリカあるいはソウルという以遠地点の運航を行なつて

おります。日本側は日本航空が台北以遠、香港あるいはマニラという地点に運航しておるのが現状でございます。

したがって、御指摘の六項目という考え方で整理をいたしますと、中華航空は大阪から他の空港へ移るといふことでございまして、大阪に就航できなくなるといふ意味で、現状とかなり変わった形にならざるを得ない。こういう状態、こういうふうな行き方というものが、では具体的にできるのかできないのかという点につきましましては、先ほど大臣も御答弁になりましたけれども、まだ運輸省側といたしまして相手方のサウンディング、その他をやつたわけではございませんので、今後、民間取りきめの過程におきまして、こういう問題が解決されなければならない、こういうふうな考えております。

○小柳勇君 そうしますと、中国は大きく日台路線がきまれば、中国としてはそれを誠意としてとるでしょうが、ただ中国としても、現在の既得権そのままで日台路線ができた場合に、それでオーケーするかどうか今後の交渉にかかるといふように、いま話を聞いてみますと、これだけのものを持つていっても話にならないのではないかと、いうような気がします。言うならば、日中航空協定というものはこれからまた相当時日を要するのではないかと、印象ですが、運輸省や外務省の話を聞きますと、そういうふうに理解するのが正しいんですか。外務省どうですか。

○説明員(中江要介君) これはなかなか予測はむずかしいですけれども、外務、運輸両省案で考えておりますような日台路線の取り扱いについて、特にその日本と台湾の民間取りきめというのは、これはこの方針が了承を得られて初めて、具体的にどういふ方法をとるかとは別として、接触を始めないといけないわけではありますので、こちらのほうの進みぐあいがスムーズであれば、これは日中航空協定の交渉は軌道に乗ることはそう遠くないというふうに思いますし、中国側の言っております日本政府の誠意というのは、日台路線

が維持されておることが二つの中国という考え方でないといふことをはっきりするといふ点に集約されておるわけでございます。したがって、それをどういふふうにくふうしていか、それによつて台湾の日台路線について持っている利益というものが害されないようにくふうしていくかといふことでございまして、考えと非常にむずかしいです。あるいは、あるいは民間取りきめが動き出す見通しがつけば早いんじゃないかといふこともございまして、いまの段階では、まあ結論としては何とも申し上げられないという状況でございます。

○小柳勇君 運輸大臣、日台路線の民間協定の日本側の民間の代表にはどの航空会社を充てようというふうなことも、もう大臣と航空局長の間では話してありますか。

○國務大臣(徳永正利君) 実はまだそこまで行っておりません。これはいろんな考え方、組み立て方があると思ひますけれども、民間協定そのものがどういふ形で動いていくかといふことによつて固まってくるわけではございまして、それではもう全然おまえの頭の中には、話したこともないかと、言われて、いやありませんと言ふのは、これはもうううそになりますけれども、しかし、その民間交渉の過程において積み上げていく問題でございまして、いろいろなこれは形あるいは組み合わせ、あるいは問題点を含んでおると思ひますけれども、まだ公式の席でも非公式の席でも、この問題について見解を述べたことはございません。

○小柳勇君 航空局長に質問しますけれども、さつき以遠権の問題をおっしゃいましたが、いま日本で、日航、全日空、東亜国内航空などが持っている路線というものは、これはがらりと基準をきめて運航されているんですか。たとえば国際線が外国へ行くのは日航でございまして、あるいは日本の主要幹線は全日空でございまして、その他の支線は東亜国内航空でございまして、これはどういふような基準で、あるいは法律はまあなんでもすけれども、きめておるのか。あとのいわゆる日台航路の民

間協定の以遠権の問題などにも影響しますからね。これはどういふふうにきめていきますか。

○政府委員(寺井久美君) 現在の国内航空企業の運営体制につきましては、四十五年の閣議了解というものがございまして、ここで国際の定期路線は原則として日本航空が一元的に行なうということになっております。それから国内につきましましては、日本航空が幹線、それから全日本空輸が幹線及びローカル線、現在の東亜国内航空がローカル線、で、漸次これが幹線にも出るというふうな仕組みになっておりますので、現在まで国際線は日本航空が一社で運営いたしております。

それから国際航空の場合は、二国間の航空協定によりまして路線がきめられ、かつそこに運航する航空企業というものを当事国が指定いたしますことになっておりますので、国際路線の運航というものは航空協定に基づいて与えられておると、こういう状態になっております。

○小柳勇君 この運輸、外務両省の案に、「日本航空は日台路線に就航しない」と書いてありますね。こういうものを運輸省、外務省だけでがらりと定めることはできるんですか。申し合わせですが、これは、言うならば、これはできるんでしょうかね。

○政府委員(寺井久美君) 御質問の趣旨が、さつきとよく理解できませんけれども、この運輸、外務両省案に出ております、日本航空が台湾路線に就航しないようにすると申しますのは、つまり現在日本航空は台湾に行つております。で、就航しないようにするといふ点に一つの意思が働いておるいふようにするといふ点に一つの意思が働いておるいふように受け取りかと思ひますけれども、要するに中国と台湾と両方に行く企業というものが、中国側から見ますと、一つの中国という立場に反するといふようなこともございまして、日本政府の誠意を示す一環としてそういう形を考へざるを得ないといふことから、日本航空が中国を選びますと、当然の結果として台湾に行けなくなると、そういう趣旨でございまして、ただいまの御質問の趣旨が、さつきとわかりかねますけれども、国際線

は二国間協定に基づきまして、その路線に就航いたします企業を当事国が指定いたしますことになつておりますので、指定をいたします行為は、同時に変更いたしますこともできますわけで、そういう関係からそういう処置が可能であるというふうに考えております。

○小柳勇君 これは航空行政の根本にもなりまうと思ふんですけれども、たとえば日本航空には政府の金を出して、ほかの会社は純粋に民間でやれという、そのこと自体から出発しています、考えがね。日本航空は中国へ行くから、もう台湾に行くなよと、それを閣議決定なり、あるいは運輸省、外務省の取りきめで初めからちつとやるといふことができる……、もちろんやつてしまえば、それは行政指導だと言つてしまふがね。そういうものが航空行政をゆがめておるであらうし、もう一つ具体的に言うなら、たとえば東亜国内航空などは八十億も赤字があるのにそのままで、それは自分でやれと、がんばつていけと、日本航空は政府がひとつ補助してやろう、全日空は一つの何とかが見てやるといふような、初めから同等の營業權を持った会社に対して、政府が一方的なえこひいきのある行政措置なり指導体制をとるということ自体に、私はこのいまの段階で、この競争の原理をとつたあたりで、いまの憲法のもとでいいんだらうかという、それは根本。と同時に、日中航空協定を結ぶために日本航空が中国に行く。まずそれを、もうがちつと初めからきめたようなものですわ。これ行くなよ、日中航空協定は日台路線に就航しないと書いてあるから、初めから日航は中国に行つてよろしいぞときめたようなものでしょう。そういうことを外務省と運輸省で初めからきめてやるということは、私は自民党の中でこれをちつとも反対もせぬだつたらうかと思うのです。

私もこの委員会では、これがもう少しちつときまつたら論議しなきゃならぬと思つていますがね。そういうことがこの六項目の取りきめの中でやられてゐる。それがもう一つずつとワクが

はまつていくわけですね。日本航空は中国、そのかわり台湾に行かぬから、それじゃ台湾にはどうかやりましようとなるでしょうね。今度はこれが以遠權がありまうよ。そうすると、あとは日航が飛んでいたところを普通の民間航空が飛ぶことにならなければ台湾はオーケーせぬでしょうね、台湾は向こうのほうにも以遠權がありますから。この話はまだ皆さん煮詰めていないようですから、問題ですけれども。したがつて、そういうものを考えますと、この六項目の取りきめ自体法的にも問題ではないかと思ふし、よくまあ自民党の党内で、これが内部的に論議はされてゐるだらうけれども、基本的には了承すると書いてありますからね。たいへんな問題じゃないかと思ふますが、そういう問題について航空局長はどうお考えですか。

○政府委員(寺井久美君) まず外務、運輸両省案という、いわゆる六項目、これは一つの方針でございまして、ただいま先生がおっしゃいましたように、ばちつときまつたものだといふ、必ずしもそうではないと思ひます。一つのこういう方針で日台路線を処理したいといふことであらうかと思ひます。

それで、ただいま御指摘の、一体現在就航しておる路線を取り上げられるのかという御質問だつたと思ひますが、これは取り上げるとか取り上げないとかいふ性質のものでございまして、一つの選択の問題であらうかと考えております。日中国交正常化に基づきまして日中間が政府間の関係になり、航空協定に基づいて企業が就航するといふ関係になりますと、当然のことながら現在の日本航空、つまり国をある意味で代表したとして、世界に路線を張つております日本航空が北京の路線に就航するのは当然であらうかと考えられますし、また企業側の側面からいへば、当然にそれを選択する、選択した結果がこういふ形になるというところでございまして、頭から取り上げるという性質のものではないといふふうに考えております。

○小柳勇君 たとえば全日空を北京にやつて日航

は台湾へという、つまり以遠權そのままで行けますね。いまの運輸でそのまま行けますね。なぜ局長、あなたは日航は北京に行くのはあたりまえ、当然でございましておっしゃるのですか、その根拠を教えてください。

○政府委員(寺井久美君) 日本航空は、現在国の資本も出してありますけれども、国策会社としたしまして、国として必要な路線の維持というものを第一の目的として運営されておるわけでございまして、先ほど申し上げましたように、国と国との関係ということで日中間が処理されるようになりますと、やはり国策会社である日本航空というものが北京路線に就航するのがすなおな考え方といふことにならうかと思ひます。

それから以遠權の問題でございましてけれども、以遠權は、今後、民間取りきめで日台間にどういう取りきめになるかわかりませんが、現在のようにな取りきめがそのまま、現在運輸しておるような形のものがそのまま民間取りきめで成立いたしましたといひますならば、日台間に今後、日本航空以外の会社が就航した場合、これがたとえば台北、香港というふうな路線を運輸することが可能になるというふうに考えております。

○小柳勇君 運輸大臣はどうですか、いまの考えについて。もう初めから日航が北京に行くのは当然だと、国策的にそういうお考えですか。

○國務大臣(徳永正利君) これも非常に微妙な問題でございまして、運輸省がいまお考えはこちへ行つちやいかぬと言つて、現に六項目の中にきめてゐるんじゃないか、それだけの権利、法律的な根拠はどこにあるのだというところまで詰められますと、実は法律的な根拠も、私は法律にあまひ詳しくないけれども、ないんだらうと思ふんです。これは外務省が今日まで日中間においていろいろお話し合ひになり、また大平外務大臣が今年初頭中国に参られまして、こまかいこういうような詰めをもちろんなされたことではないと思ひますけれども、こういう問題は日本側が決定する問題だといふことで、それにいたしましたしても、い

ろいろな感觸はお持ちになつたと思ふんです。そういうふうなことを考え合せて、今度日中協定が成立した場合には、日本航空というものが、いわゆる日中間に就航するといふことが、いわばすなおな形じゃないだらうかというところから出てゐる問題でございまして、これにはおつしやるとおり、私は法律的な根拠、いま日台間に飛んでゐる日本航空を運輸省なり外務省がどういう権限においてこれを切るのか、それは法律的にはおそろくないだらうと思ひます。またいまだと言つた場合にどうするのだというふうなことも発展していきまして、なかなかこの辺の返答に困るわけでございまして、先ほど言つたような、そういう感觸の上に立つてこういうふうな方針でいつたらどうだらうかという原案をまとめた、こういうことでございまして。

○小柳勇君 これだけを論議するわけにはまいりませんが、そういうふうなことも含めて、たとえば、この日台路線の民間ベースの航路には日本航空が子会社でもつくてつとつやろかなんといううわさが出ていますよ。うわさだと思ふんです。日本航空がいままで以遠權を持っていたのだから、いや子会社で台湾にやりましよう、日本航空は北京に行きましよう、そういうふうな何といひますか、横暴といひましようかね、航空行政はもう本元は日本航空だけだ。ただだとは言ひませんが、だといふような考え方自体が路線の片寄り、あるいは事故の原因にもなりはせぬかと思ふわけですね。たとえば昭和あるいは昭和動かし

てゐる、それは全日空だつてつりつぱにやつてゐる。そういうことを考えますと、それはいままでのいきさつもありまうけれども、またこれは別の機会に論議しますけれども、ただ非常に、日中航空協定を結ぶおせん立ての考え方、組み立てが何か片寄つてゐるようになつてゐる。いままでのいきさつもありまうけれども、非常に自由でない。言ひたいのは、こういう一つの夜明けです。夜明けだから、いままでのいきさつにとらわれないで、もっと自由にきめて、そしてなるべく早く日中航

空協定を結んでくれぬか、私の気持ちにはそうです。日本航空がこちへ行くからあととはじやあう行きましよう、では以遠権はどうなりましようかということになりまうと、それで子会社をひとつ日航につくらして、そしてそれでいまままでどおり以遠権を持ちながら日台路線をやりますよ、それ、そういうものを私は警戒しておるわけです。もう一つは、たとえば先ほどちょっと出ました、東亜国内航空がずっといなかの路線をやっているのがそれは赤字です。これもバンク寸前だと聞いている。これは航空会社を同じ行政監督しなきゃならぬ、行政指導しなきゃならぬ運輸省が、日本航空は国策会社でございまして、全日空はこれは会社でございまして、全日空は、あとのやつはもう知りませんでは済みませんでしよう、それは、人間が乗りますから。だから赤字の会社で労働条件でも悪かったら事故発生する可能性も多いです。そういうものを、いま航空会社が持つておる路線など再検討する用意ありませんか。専門の航空局長に聞きましょう。

○政府委員(寺井久美君) ただいま先生御指摘のように、現在東亜国内航空が担当いたしておるものは、いわゆるローカル路線、それもYS11型機による運航が中心となっております。で、東亜国内の採算が非常に悪いというこの原因はいろいろございまして、まずこのYS11型機というものの採算性がジェットに比べて非常に悪いということが一つの原因になっております。したがって、東亜国内航空の再建と申しますか、のためには、もちろん企業としての合理化努力というものを十分やっていただかなければいけないわけでございますけれども、こうした比較的採算のとれるジェット機をふやしてやる、あるいはジェット路線をふやしてやるということが必要であらうかと思われまう。そこでこの路線の再配分ということも考えなければならぬわけでございますが、その再配分につきましては他企業に与える影響もかなり大きいものがございますので、この辺は航

空企業全体の秩序の中で慎重に検討していかねければならない。御指摘のように、東亜国内という企業自体は、いま非常に赤字が累積いたしまして、苦しい状態にございまして、これを放置いたしておきまうと、やはり安全の問題にもつながるおそれがございます。この辺のことを早急につの解決策を検討して打ち出していかなければならぬ、こういうふうな考えておられますが、ただいま現在、具体的にどうするかということでございます。また、また固まったものがございまして、目下慎重に検討を進めておるといふことでござい

○小柳勇君 合併のときにいろいろいきさつもありましたし、内容についても私も若干知っております。したがって、それを全部が全部政府が悪い、あるいは運輸省の行政指導が悪いとは言いません。しかし、そういうものが路線として運航して、国民の足となつて以上は、これはやめるわけにまいらなければ、事故がないように見てやりませんと、事故が起りましてから、またここでやんやと言つたつて何にもならぬのです。したがって早急にひとつそのことも考えてもらいたい。と同時に、いい機会ですから、日中航空協定の締結を機会にして、いまの日本航空、全日空あるいは東亜国内航空など、その会社がいまの姿でいいか、いまの国との関係、そういうのでいいかどうかについても、御検討願いたいと思つたのです。一方、的でなくて、過去は過去です。いまの新しい段階でやって、そうして平等にといましようか、みんながやっていて、そうして安全に運航できるようにしなければならぬと思つた。私はそう思ひますから、その点もひとつ御検討願いたいと思ひます。

それからも一つは、五月十五日に米軍から沖縄の管制権が日本に返つてまいりますが、日台航空路の問題に関連して、管制上支障があつてはならぬと思つた、その点についての配慮なり対策についての見解を聞きます。

○政府委員(寺井久美君) ただいまの御指摘は、

沖縄の管制が五月十五日に一応米軍のほうから、日本側がテークオーバーするという準備を進めております。五月十五日でそれができるといふふうに考えておりますが、そうなる場合に、現在沖縄FIRと台北FIRの関係がどうなるかという御質問かと存じます。現在は、米軍と台北FIRの間で技術的な取りきめがございまして、航空機の安全な受け渡しが行なわれておるわけでござい

ます。これが日本側に移管されますと、今度は日本の、つまり日本の沖縄FIRと台北FIRの間に何らかのそういう技術的な取りきめが必要となります。したがって、現在まだ具体的にどううこうというところをやつておりませんが、このFIR間の技術的な取りきめというものは、五月十五日までに両FIR間で取りきめておかなければ、あらゆる飛行機、つまり軍民を問わず、沖縄FIRと台北FIRの間をあらゆる飛行機が安全に航行できなくなるといふことになりまうので、これは十分心がけております。その話し合いも遠からぬ時期に台湾FIRと行なわなければならぬといふふうに考えております。

○小柳勇君 それは技術的な問題でありましようが、外務省としては何ら支障ないのですか、その点は。

○説明員(中江要介君) この問題は、事、航空機の安全運行に関する技術的な問題でございまして、その担当の責任者なり、当局の間でそういう話し合いがされることは、日本と中国との国交正常化と、その結果として外交関係を持たない台湾といふものでありましても差つかえないといふふうに私も私どもは考えております。

○小柳勇君 結論として、外務省としては、日中航空協定は一体いつごろ締結できるものと予想できますか。

○説明員(中江要介君) ちょっと私では、何とも申し上げることはむづかしくて……日台路線の扱いについてめどがつけば、日中航空協定の交渉はそう長くはかからないといふことは申し上げることはできるかと思ひます。

○小柳勇君 運輸大臣ひとつ、ほんとに、かかって運輸省の努力になつたのですが、日台路線の話し合いはいろいろございまいらうか。

○国務大臣(徳永正利君) これも民間協定によつていまから話を進めることに相なると思ひますが、いろいろなこの問題につきましましては、相手方の御意見もございまいらうし、また三つの間の一角に立っている日本において話を進めるわけでございますから、たいへん歯切れの悪い答弁で申しわけないと思ひますけれども、いつごろつかとううことにつぎましては、私としても誠心誠意話を進めていく以外に、日にちのめど、あるいはその感觸等につぎましては、まだ実は何にも話し合いを進めておるわけでもございせんし、いまこで申し上げる段階にはないことをお許しただきたいと思ひます。

○小柳勇君 じゃこれで、この問題については結論出ないのでありますが、また予算委員会もありまして、さつき申しました航空会社のやり方なり、あるいは今後どうするかなり、路線の問題なりを十分ひとつ御検討おき願ひたいと思ひます。私のほうでもいろいろ調査をして、日台路線の問題とそれから日中航空協定の問題については、近いうちにまた予算委員会などで質問させていただきます。関係者ありがとうございまして。

次は、羽田港の整備の問題でございまして。余分な話ですけれども、海運局長御存じと思ふんですが、きょうの朝四時四十分、東九フェリー「とね」八千九百九十トンが東京から小倉へ向け航行中、関門海峡彦島付近で下関の東興運輸砂利船第十六東興九二九八トンと衝突した。関門海峡のように狭い水道で、航路が整備されていなくて、常時多数の大型カーフェリーが航行しており、安全上問題がある。早急に目下北九州市が計画している新門司港のカーフェリー総合基地の整備が望まれる。こういうことですけれども、この衝突の情報は入つていますか。

○政府委員(岡村泰彦君) たいへん申しわけありませんけれども、実は情報を得ていないのでござい
ます。

○小柳勇君 実は二、三日間、北九州から関門港整備の陳情が参っておりまして、いま私のはうに資料があるんですけれども、これは秘書が持っておりまして、ただ、その陳情に添えて衝突の実態を北九州市港湾組合か、あるいは北九州市から情報が入ってまいりまして、秘書が持っておりまして、すぐ調べて前後措置を講じてもらいたい。同時に、きょうは、このカーフェリーの運航が多くなりまして、刈田港におきまして二社四隻のカーフェリーが、それで刈田港の航路の拡張並びにバイパスの航路の建設及びバイパスの建設を急いでまいりませんと、現在四隻動いております。フェリーが一隻着きますと、これが八千トンの大型のカーフェリーが動いておりまして、バイパスに着きまして、荷物をおろして、一べん二キロか三キロの沖に出まして、別の到着したカーフェリーが入りまして、そうしてこれがまた荷物をおろして出ますと、今度は荷物を積むためにまた一時入ってきまして出ると、こうシフトをやっていると、しかも入ってまいりますときにS字型で高速度で入ってくるから他の船は全部避難体制にある。この掘り込み式の港、これは特定重要港湾に指定される港ですが、航路の幅が狭くかつ浅い。それからバイパスが一バスしかないというふうなことで、この刈田港整備計画を急いでとにかく早急にやってもいいというふうな陳情がまいっております。この点について、きのう政府委員にもいろいろ実態は報告してありますが、やることについての大臣のひとつ見解をお聞きしたい。

○国務大臣(徳永正利君) 刈田港につきましては、小柳委員から前々からいろいろお話も承っております。私も関心を持っておったわけでござい
ますが、航路の幅、あるいはその他について四十九年度予算でこれを実行することについては、政府委員から御説明を申し上げたいと思っております。

○政府委員(竹内良夫君) 刈田港は、先生が御指摘になりましたように、本航路と南航路と二つござい
ます。それでフェリーは現在その南航路のほうをS字型に回りながら入ってくるという点で先生のおっしゃるとおりでございます。なお現在七メートル五十の岸壁が一バスようよくできてお
りまして、そこを二社が利用していると、したが
いまして、一つの船が入る場合には他の船がシフトしている。そのシフトするのは港外にシフトしている。したがって、先生のおっしゃるようないろいろな問題が出てくるわけでござい
ます。それで現在問題となっておりますのは、先生のおっしゃいましたように、やはりこの南の回
てくる航路、この幅が現在百五十メートルしかござい
ません。それから非常に直角的に回ってまい
ります。その点が非常に困る点でございますので、いま大臣が申し上げましたように、来年度の予算におきまして、百五十メートルのところをどうし
ても二百五十メートルにしたいということ、それから先ほど言いました直角に曲がること、このところのすみを切りまして安全になるよう
に、このような仕事をまず航路のほうではいたし
たいというふうに考えております。

○小柳勇君 それからバイパスの増設、一バス、これは予定だけ入っているけれども、これはいつ
つくるんですか。

○政府委員(竹内良夫君) 実はこのバイパスは、四十八年度、すなわち本年度におきまして五メー
トル五十の岸壁、これは約五千トンぐらいの船が
入るわけでございまして、五メートル五十の岸壁一
バスと七メートル五十の岸壁一バス、それに
本年度からもうしたのでございまして、この
五メートル五十の岸壁は現在取りやめているわ
けでございます。なぜかといいますと、まあこ
のところはほとんどできて次から次へと申請され
て入ってくるという、やはり先ほど言いました
ような危険性がますます多くなるといようなお
話もございまして、港管理者のほうといたし

まして、この五メートル五十の岸壁を
ちょっと待たせまして、で、現在七メートル五十
の岸壁の完成のほうに工事進めているとい
うわけでございまして、で、四十九年度につきま
しては、この五メートル五十の岸壁につきましても、
もう少し将来の安全性を十分確保すると、あるい
は航路が完全にできてから仕事が完成するように
するとか、そういう点を十分慎重にやっていたか
なくてはいいかというふうなことを考えて
おるわけでございまして。

なお、もう一バス、七メートル五十の岸壁、
これは四十九年度から着工できるのではないか、
このように考えておりますが、これはやはり一年
か二年かかるのではないかと、したがって、当
面、結論を申し上げますと、当面使えますのは七
メートル五十の岸壁が一バス、それから七メー
トル五十の岸壁に着工はするけれども、これは当
分時間がかかる。それから五メートル五十の岸壁
は、もう少しこの航路が安全になるというふうな
点を見計らいながらやっていくべきではないか
かということ、現在考慮しているわけでござい
ます。

○小柳勇君 そうしますと、このバイパスをつ
くりましたが、このかどを削りまして、バイパスが
一バスでは四は入れれば精一ぱいで、中のほう
で方向転換できないわけですね。そうすると、
やはりシフトしなければならぬですね、当分は。

○政府委員(竹内良夫君) その点につきましては、
四十九年度におきまして、すぐそばにシフト
するようなバイパス——バイパスといいますが、シ
フト用のドルフィンというのですが、シフト用の
バス、これは乗り降りするバスではございま
せん、シフト用のドルフィンをつくと、そう
いうことになっております。

○小柳勇君 それは、いつまでにできますか。

○政府委員(竹内良夫君) 来年度中に完成させ
たいと思っております。

○小柳勇君 それから、このバイパスも、かどを
とる工事も来年度中には完成するんですか。

○政府委員(竹内良夫君) そのような予定で進め
ております。

○小柳勇君 さっき予算表見たら三億七千万ぐら
いしか予算ついていないのだけれども、できます
か。

○政府委員(竹内良夫君) バスをつくるのは、
フェリー埠頭会社がつくりまして、それと、い
ま……。

○小柳勇君 予算は幾らついておりますか、全部
で。

○政府委員(竹内良夫君) 実は、刈田港全体とし
まして、四十八年度は約二十二億の事業費を持
っております。これは四十八年度でござい
ます。四十九年度はまだ補助事業等もろん決定してござ
いしません。しかながら、全体的にはこの二十二億
に對しまして、相当大きな事業費にしなければ、
いま言われましたような事業ができませんので、
もう少し大きくしていかなくちゃいけない。これ
は予算が決定してからでないとこまかいところは
申し上げられませんが、いまおっしゃいましたド
ルフィンをつくること、あるいは航路の線切りを
するとか、あるいは拡張をするというふうなことは、
この中でぜひともやっていきたい。こういう
ふうに考えております。

○小柳勇君 あとは、二社四隻、ほかに五隻です
ね。松山—刈田間に二千トンのカーフェ
リーが航路申請中だと聞いているが、これはど
の会社ですか。

○政府委員(岡村泰彦君) 松山—刈田間を申請し
ております中距離の会社は北日本汽船、それから
ダイヤモンドフェリー、豊高高速フェリー、防
汽船、宇和島運輸の五社でござい
ます。

○小柳勇君 それで、いまの四隻でもシフトして
おりますし、一バスでは五隻の申請をしても、
とてもこれは入れないですね。したがって、こ
れは海運局としては、この就航は港湾整備がで
きるまでは許可されないのではありませんか。

○政府委員(岡村泰彦君) 私ども、カーフェリー
の安全な就航については、十分平素から配慮して

いるつもりでございます。また、刈田港の特殊事情についてもよく承知しております。したがって、先ほど港務局長からお話し申し上げました工事の進捗状況をよく見て、刈田港の実情を踏まえて航行の安全性を確保した上で免許ということの方針をきめたいと思っております。

○小柳勇君 じゃこの港湾ができて、ちゃんと遠方の沖まで出ないで荷積みができるように、あるいは荷おろしできるようなときまでは許可しないでもらいたい。許可の基準は一隻で航路をつくるときは本省でやるけれども、あと増便——航路だけとったら、あと増便は出発の海運局でやるというのだけれども、そうですか。

○政府委員(重村泰彦君) 地方の局で取り扱っております。

○小柳勇君 そういうところに問題があるようです。航路をつくるときは一隻で申請して、本省からオーケーとったら、あと出発の海運局に行つて増便を二隻、三隻やるものだから、一つのベースでシフトしなければあとの出入りができない、それが非常に問題のようです。このカーフェリーの航路の許可の基準はつくってあります。

○政府委員(重村泰彦君) 免許には基準がございますし、それから事業計画の変更でございます。それに準ずるような重要なものについては、同じ基準でやるというこの取り扱いをしております。また先生御指摘のように、こういった特殊の事情については地方の海運局にまかせず、私も十分関心を払っていくつもりです。

それから地方のことにつきましては、当然安全運航のあり方について、港務管理者なり海上保安本部なりと十分海運局が相談してやるというたてまえは平素からとらしております。

○小柳勇君 この書面は、昨年の三月十六日に九電の刈田発電所が出したものです。タンカーに対する書面なんです、これは初め一社四隻が、一社一隻でカーフェリーが免許をとったわけですが、それが大型のカーフェリーが入るものだから、タンカーが刈田発電所に毎日入るのですが、それが

たいへんなものだから特に書面が出ているわけですね。刈田発電所からタンカーに、それは殿さまのお通りですね、カーフェリーの殿さまが通るから、ほかのものはけがせぬように横に待っておれというふうな意味の書面です。

そういうことが許せるか。同じ港にあり、あるいは待避している、あるいは荷積みをしている、荷役をやっているのに、カーフェリーが来るたびに、大型のカーフェリーがどつと入るたびに、自分のところの会社に重油をおろすタンカーは特に待避する。そういう書面が出ている。これは会社から好意的にやつかもわかりません。わかりませんが、いま港の設備の悪いところで、あの大型のカーフェリーが高速で殿さまのお通りみたいにしている、あなたはベースが足らぬためにシフトして他の船に迷惑するということをや御存じでしょうか。

○政府委員(重村泰彦君) 先ほど申し上げましたように、刈田港の航行安全上問題があるということとは私も承知しております。現在二社二隻就航しております。一日それぞれ一社一便でございますので、朝二社がそれぞれ一隻ずつ入る。それから夜それぞれ一隻ずつ出てくるということでございます。で、朝の時間をそれぞれ別の会社一隻ずつの時間をずらして入る。それから港域内の適当な場所にシフトをして、それから夜また一隻ずつ時間をずらして出てくると、こういうことになっております。特にこの場合はタグの曳航を必要としているというふうな特殊な考慮も払っております。その航行の安全に十分配慮されているつもりでございます。ほかの船との関係、先生いまお話ございましたので、また私も十分注意させていただきます。

○小柳勇君 私もう一回調査しますけれども、海運局長も出先機関に指令して現地をよく調査をして、わがもの顔ではかの船を押しのけながらや

らなければならぬようなことのないようにということ。特にシフトをしなくても荷積み荷おろしができるような対策ができればやってもらいたいという事です。出港時間の関係とか何かあるのでしょう、たぶん。そういう点も考えておきたいのと、もう一つは、掘り込みの港湾だから流れ出ました汚濁水によって濁るから、これを沖のいい水を入れて、中と循環浄化の方式など考えられないものであろうかという陳情がありますが、いかがですか。

○政府委員(竹内良夫君) 港湾は本来的に、地形的に比較的閉ざされたような形でどうしてもできませんので、海水の循環が悪くて汚濁しやすい形になっております。それで刈田港も確かにそのような形でございます。

本来これを考えてみますと、やはりいろいろな方法論がありますが、まず第一に汚濁源をカットしなくちゃいかぬ。これは水質汚濁防止法であるとか、あるいは海洋汚染防止法というような法律でもってこのころは順次よくなっている傾向がございます。それから二番目に、その海底にすでにたまっているきだないヘドロ、こういうようなものを除去しなくちゃならぬ。この工事もいままです。それから第三番目に、先生のいまおっしゃいましたような導水のような仕事、港の中に別きれいな水を入れていくというような方法論があると思ひますが、これは新しく昨年港務法を改正いたしましたときに、この導水施設というものを港務施設といたしました。それで計画をいたします場合には、それを実施する際に国庫補助の対象にすることにいたしております。したがって、導水施設というものの対しての計画をつくりまして、それに対する国の助成をやるというふうな道を開いたわけでございます。それから同時に、防波堤がございしますが、この防波堤の配置をどうするかというふうな面もございします。いままで防波堤が根元からできておりました、海水の流通がよくない、ある部分を切ることにしまして中の海

水を外の海水と循環させていくというふうな方法論も考えることができるのではないかとこのように考えております。

先ほどいまの一本の航路だけでフェリーも通れば、またよその船もいろいろ通るところに危険性がある、そういう面もございしますし、それから、いま言いました海水をきれいにするというような面からも、またひとつ抜本的に——いままで古い港を一生懸命使つてこのようになつておりますんで、ひとつ全然視野を新たにしていまして先生のいまおっしゃったような海をきれいにするというふうな面、それから安全な面という点から、ひとつ考え直して検討していきたい、私たちそう思っております。港務管理者である福岡県も現在そのような視野から刈田港を見直しているようでございます。その際には、私も十分応援の態勢をとっていききたい、こういうふうに考えております。

○小柳勇君 それで大臣、港務委員会に専門屋を入れてもらいたいという意見があります。特に地方港務委員会には海員組合の支部長など、船の操縦の専門的な人を入れておいてもらわないと、たとえばつくるだけの人が、あるいは地上の人で海の動いたことのない人が委員に入っているというふうなことでありますから、これは県知事権限のほうから、そういう詳しい人を入れる努力をしてもらうように指導してもらいたいのですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(徳永正利君) 御発言の点につきましては検討してまいりたいと思ひます。

○小柳勇君 最後に、港務局長、北九州の管理組合のほうで汚職がありまして、管理組合をやめて港務局にしたいということに県会も市会もきめたのです。それでこれは日本には例はあるようですけれども、この前、私、ここで公有水面埋め立てのときにその問題でいろいろ論議しました。他の港務管理組合にもそういう問題が起こっているのではないかと、それは管理組合を

港務局にするには県会と市会の決議だけでいいん
でしょか、その点ちょっとお教えください。

○政府委員(竹内良夫君) まず第一点の他の組合
の問題でございますが、これはそのようなことは
ございません。日本に現在五つございまして、北
九州港は四つございまして、たとえば名古屋等
もそうでございます。その組合なるがゆえにおか
しなことになるという点は全くございません。北
九州港の場合には北九州市の合併の時代から市が
単独管理を願っていたようにございまして、それ
が近ごろ財政、行政力がついてきたという時期に
組合を解散いたしまして市の単独管理にしたい、
これは時期がどうも汚職とぶつかって来たという
面もあったかと思いますが、そのように私どもは
解しております。

それから、市と県議会が議決をしまして解散は
できると思いますが、つくる場合には、今度は市
が単独管理をする場合でございますが、それは港
務法に従いまして管理者設立の手続をとらなくて
はいけません。たとえば一カ月間の公示をするとか、
いろいろな手続きがございます。その点につきま
しては北九州市と運輸省のほう、よく連絡をとり
ながらやっていかなければいけないというふう
に考えております。

○小柳勇君 それで、この市田港だけじゃなくて、
ほかにも急速にカーフェリーがふえまして、
バスが少ないためにシフトするようなどころも
あると思います。したがって具体的にもう少し、
海運局も港務局も現地を調べてもらって、事故が
発生しませんように、事故が出てからいろいろや
りまして無意味ですから、事故が発生しません
ように御努力をお願いいたしまして、私の質問を
終わります。

○森中守義君 港務局長、いままで三、四回、そ
れから決算委員会でも私、一度お尋ねしたことが
あるのですが、水俣の例のヘドロの処理の問題で
すね。これは昨年の五月ごろでしたか、類例のな
い処理なので副次汚染になると困る、それでその
工法をすみやかに確定をしたい、そのために多少

の時間をかしてくれないか、ただ着工の時期は、
今年度一ぱいには着工したいと、こういうことが
前回約束されているのですが、その後熊本県のほ
うで例の魚の出入りを防止するために網を張った
ようです。もちろんこれは汚染魚をそこで抑制す
るという暫定的な方法だと思っております。した
がって、このことが根本的な解決にはもちろんな
らないけれども、あまり長くかかりますと、やは
りこういう措置を長く続けざるを得ないであろ
う、こういうことを熊本県では言っている。これ
も、しかし、なかなか水産関係の専門家の見解に
よれば、水深が三十あるいは四十あるというところ
で網を入れて遮断してみても海草その他が全部
網にかかると、一渡ればすぐ倒れてしまふ、なか
なかな有効な結果にはならぬのじゃないかと、こ
ういふ見解などもあるんですよ。もちろんそのため
の経費等は熊本県が独自で出したもののようにで
るんですが、その後の工法の検討はどういうところまで進
んでいるのか。私は前回の約束からいけば、すで
に工法は確定をして、あとは財政負担のそういう
ものが残っているんじゃないかと、こう思ってい
るんですが、どういう状態になっておりますか。

○政府委員(竹内良夫君) 結論的に申し上げます
と、実は先生のおっしゃいましたような工法がび
しと確定しているかどうかと、こういうことに
つきましては、残念ながら実はまだそこまです
ていないのが実情でございます。その理由は
いろいろあるわけでございまして、ヘドロ
の調査基準等が途中で変化してまいりまして、こ
の水俣港の底質の状況を確実にキャッチいたしま
して二十五PPM以上のヘドロを何とかしなく
ちゃいかぬというふうなことがございまして、
が、昨年度のたしか九月か十月かというふう
に延びてまいりまして、そういうような経緯もござ
いまして、この工法そのものの決定にはまだ至
っていないのがほんとうのところでございます。

それで運輸省といたしましては、予算のほう、
四十八年度のはうに着工するような予算的な措置
はつくってあったわけでございますので、これを

何とかいたしまして、まず計画をきめなくちゃい
けませんので、その計画の面と工法の面を早くき
めなくてはならないということ、運輸省の第四
港務建設局というのがございまして、技術陣が県
のほうを指導しながら現在その計画をつくりつ
つあるというのがほんとうのところでございます。

それで先ほどの網の問題でございますが、その
間熊本県といたしましては昨年の十一月ごろ百八
十ヘクタールという水面に対して網を張りまして
回遊魚が入らないようにやりましたけれども、こ
れは先生のおっしゃる通りに海草がつくそうでご
ざいます。海草等によって目が詰まるので、やは
り恒久的なものではない。ですから張りかえなが
らやっていくということだそうでございます。も
ちろん私もといたしましては、とりあえず県は
そういうことはやっておきますけれども、できる
だけ早く着工するように指導していきたいとい
うように考えておるわけでございます。

○森中守義君 その工法というのは、なるほど物
理的にかなり専門的な英知を集めないと簡単にい
かぬと思うんですが、しかし、そろそろ詰めても
らわないと、実は昨年予算委員会の途中で、特に
私が当時理事をやっておりましたから、三木さん
に相談をして一べん行きなさいと、こう言って三
木長官に行ってもらったことがある。そのときに
運輸委員会でも実施官庁は運輸省ですと、そうい
う政府の見解も出ているし、政府としては約束ど
おりにいたしますというのを何だか地元で約束
をしてきているらしいんだ。それで、いまじり
じり待っているんですよ。ですからこの際、ひと
つ早急に――金をどうするかという問題はひと
り運輸省だけでは困難でしょう、ただし金の問題も、
四十九年度予算の中に、十五億のヘドロ処理の予
算をたしか運輸省はつけておりましたね。これが
水俣のそれに該当するものであるのか、あるいは
本州製紙のああいふ関係等にも使うのか、その辺
はよく内容を聞いておられませんからわかりませ
んけれども、分担金の問題も早くきめてもらいた

し、まず工法が確定しておりますと予算はつい
たがなかなか着工できない、こういうことにな
るかと思う。それで、ぜひその辺のことを早急に
検討してもらいたいし、答えを出してくれませ
んか。

それから、いま局長の言われる被害の程度の問題、
これは水俣の水質調査、底質調査の場合には
環境庁は化学分析、これの分析データには関係
はありませんと、自分でやったんだから、だから
あの底質の汚染度についてはあのとおりだと、こ
ういふ言い方をしている。だから、そういう新
たな問題が出てきたからといって、あの程度を疑
ってみるという必要は私はない。ですから早くそれ
をやってもいいの、いま一つ熊本県では、
こういう大がかりな仕事は、たとえ県が管理港で
あったにしてもやれる筋のものではない、国で
やってほしいと、こう言っておるんです。運輸省
のほうでは、いや県が管理港だからさっさとやれ、
いろんな援助はしよう、こういうことのように、
なかなか施行主体というものが一向に固まらな
い。その辺の調整も県と運輸省と早く詰めてもら
いたい。どうもこのままの状態では一体いつ
になるか、非常に地元ではそのことを心配してお
りますので、早急にこういうことも含めて答えを
出してもらいたいと思うんですが、どうでしょう
か。

○政府委員(竹内良夫君) 先生がいまおっしゃ
った三つのいろいろな問題がございますが、やはり
最後の問題が工法とかそういう問題にもからま
てくると思います。実は工法そのものを決定する
ことも、私どもはやはり実施する県がまず計画を
つくる、そしてそれに対して国が全力の応援をし
ていくというふうな姿勢でいるわけでございま
す。ああいふ非常に広範な、非常に地元と密接
な関係のある汚泥の処理、しゅんせつというよう
な仕事は、やはりどこまでも地方公共団体の長で
ある知事が一生懸命やっていくんだと、そして漁
民とか市民とか、いろんなところと関係を取りなが
らやっていかないと、実際問題としてできないん

だと、そういう姿勢でやるべきであるというようにわれわれは考えておりました。技術的ないろいろな困難がありますならば全力をあげて技術的にも応援いたしますと、また技術屋がほしいならば何とか人もさいて力いっぱい応援していきたい。しかし水俣の港をきれいにするということは、どこまでも港湾管理者の責任としてやるべきではなからうかというものが私どもの姿勢でございます。

そこで、たとえば工法といいますが何というんですか、計画も含めてのお話しになると思います。たとえばこういうところに仮締め切りをやつて、このような工事をするというふうなことにつきまして、案はやはり港湾管理者がつくりまして、それを審議していくというふうな姿勢でやつていきたいと思つてゐるわけでございます。その工法といいますが計画をきめる際には、国としても全力応援をいたしてやりたい。したがって、たとえば第四港湾建設局、これが下関にございまして技術陣がおりますので、その連中も一緒にたつて県のお手伝いをしながら、計画をきめていきたい、このような姿勢で、これはかねがねそのような計画を早くつくろうではないかということ、県のほうにも申し上げたいというのが実情でございます。

それから先ほどの環境庁のお話は、きまりましたのは、やはり相当あとになりまして、最初思つていたよりもはるかに汚染の範囲が広がつてきたのがわかつたのは、たしか九月か十月か、そのくらいになつたと思ひます。その後は変わりましたけれども、その前の調査と比べますと、やはり変わつてまいりました。それに対応する工法というんですか、計画をつくらなければいけないということとは事実だつたと思ひます。

○森中守義君 これはいろいろ県にも運輸省にも考えもありましようし、また背景もあるようですから、いま一がいに国あるいは県という、どちらが主体になるかと言ひ切らせるには少し早計だと思ひますが、ただ工法を県が中心でつくりなさい、応援は幾らでもしますよ、これは非常にけっこう

な話のようにも聞こえますが、残念ながら県が主体になつて写真寫を、線引きをやるだけの残念ながら人がいませう。そうならば応援が主体かという、その辺の感じの違いはあつても、どうしても専門家を多数擁している運輸省が中心になつて線引きをしてやらないと、県が出てくるのを待つて応援をしましやうということでは、これは簡単に片がつかない。そのことだけは、やはり形はどうであらうと線引きの中心は運輸省になるんだと、こういうことはぜひ考へておいてほしいです。

○政府委員(竹内良夫君) 先生のおっしゃるとおりだと思つております。もちろん県がやるとはいひますけれども、運輸省としては技術陣を動員いたしまして、ほんとうはどうか、とにかく応援ということではございませうけれども、相当量の力を県のかかりになつて線をつくるというぐらゐのつもりではあります。

○森中守義君 これは運輸大臣、企業分担保それから国、自治体、財政分担保が非常にややこしくなるんですよ。それでひとつ本来的には、当然これは原因者の全額負担ということになるんでしようが、そうもいきかぬという実情もわからぬであります。それから、関係の大臣あたりともよく一べん協議をされて、いまの工法は専門家にまかせておけばいい、あと経費の負担をどうするか、その辺ひとつよく検討していただきたいと思ひます。が、どうでしょう。

○政府委員(徳永正利君) これはなかなかいまおっしゃる通りに、いままでもずいぶん長いいろんなジグザグ、いきさつがあつたようでございますが、私も沢田知事から一、二度会つて聞いたことがございませう。おっしゃる通りに、経費が事業者負担というものが、これはもう原則でございませうけれども、なかなかそういう面においても問題もあらうと存じますが、おっしゃる通りに、ひとつ関係大臣と話しまして不安のないような何か結論を早急に出していきたいと、かように考へております。

○森中守義君 実はチソの再建計画の中に、このヘドロ処理のため、どのくらい充当するかという金額がない、ちよつとこの前見たらね。ところが、いま言われる沢田知事は当初三十億ぐらゐをチソは心組ましておつたようだと、ところが前、港湾局長にちよつとそんな話をしましたら、いやとんでもない、三十億、五十億で終わる筋のものじゃない、まあこういう話が出まして、その後、沢田知事はおそろくチソにも三十億なんて何言つてゐるんだという話はしたようですよ。ところが再建計画を出して、これから患者補償あるいは新患者の認定とか、そういうものがあつてゐるんですが、肝心なヘドロ処理が出てない。それで私は、一体これはどういうつもりなんだ、早く財政分担保をきちんと確定をしておかないと、工法はきまつた、さあ実施に入らうという場合に、なかなかもつれるなという、まあそういう予感もいたしますもので、いま大臣の答弁もありましたから、ぜひ早急にこの問題を検討してもらいたいと思ひます。

それから小柳君の質問の中で、航空問題がちよつと出たようですね。あるいは重複するかわかりませんが、ちよつと航空局長にお尋ねしておきたい。

二月九日の日付で、田中総理あてに日本航空機長会の尾崎会長名で、今回の処理に対し抗議の声明、こういうものがあつておられますが、ごらんになつたことありますか。

○政府委員(寺井久美君) ただいま御指摘の機長会会長尾崎さんからの声明書というものは拝見いたしております。

○森中守義君 これはこの前、私が大臣に、日本航空を出さねばならぬという法的根拠は何もないんだと、まあいわば要請であり、これを受け入れたという、そういう内容のものだと思ひ、いまでもね、ところがこれを見ると、どうも日本航空に話を持ち込んだ際に、社内でもかなり議論しているようですね。そこで日本航空は条件がついた、つまり乗員の絶対的な安全の保障、それからゲリラ

が乗る場合に完全に武装を解除してくれと、こういう重要な内容が条件に付いたんじゃないかと、新聞もそういうことをにおわしているものもありませう。そのいきさつはどうなんですか。社内だけの、乗員を乗つて、つまり日本航空内部の問題としてそういうものが運輸省あるいは政府に出てこなかったとは思ひません。人命の絶対的な安全の保障、ついでには武装解除したならば乗せましよう、まあこういう条件はつかなかつたわけですか、そのいきさつ、どうですか。

○政府委員(寺井久美君) 本件のいきさつを簡単に申し上げますと、まず日本航空に對しましては、ひとつクウェートにおける人質の問題、シンガポールにおける人質の問題、こういう事件が発生いたしましたので救出のための救援機を出していただけないか、こういうお願いを政府としていたしましたわけでございます。

で、もちろんお願いをするにあたりまして、乗つてまいります乗員等の生命の安全については、運輸省としても最大の関心を持つておまして、これを實際にクウェート政府あるいはシンガポール政府と交渉の任に当たつておられます外務省に對しましては、乗員の生命の安全をはかることを第一にしてもらいたいという要請をしております。また外務省もその線で、要するに武器を持ったままの、こういうゲリラが乗るといふことについては、そういうことのないように終始配慮をしておいたというふうな了解をいたしております。

で、この声明文が出ましたいきさつについては、実はまだつまびらかにしていません。私も聞いたしましても、機長会とひざをつき合つてどういふ事情であつたか、この真意はどこにあるかというところをいま一度確かめたいというふうな考へておりますが、この声明にありましように、やはり通常の定期航空の輸送に従事している者を危険な状態に置くといふことは好ましいことではございませうし、また政府といたしましては、これを命令するとかなんとかいふ立場にあるものではございませう。そこで、こういう問題につきま

しては社内の事情は存じませんが、運輸省と日航の関係あるいは運輸省と外務省の関係におきまして、飛行機に乗る乗員の生命の安全というものをまず第一に考えてもらいたいということは終始一貫とてまいっております。

○森中守義君 ちよと寺井局長、お話の中にあるその真意は那辺にあるのかという、これはそういう見方をすべきじゃないんじゃないか。きわめて自然ですよ、これは。しかも意思としては非常に強烈な意思を表明していますね。「今般のシンガポール石油タンク襲撃事件及び武装ゲリラによるクウェート日本大使館占拠事件に関連して日本航空機長の乗務を前提とした航空機の提供による解決策について、日本航空機長会として次の通り日本政府に抗議するとともに内外に声明する。」きわめてこれは自然に受け取れるじゃないですか。これも言っておりますね。「政府は明確な生命の安全についての保障、事件解決の具体的な見通し、及び潜在する数多くの危険に対する方策がないまま多数の民間航空従事者を武装したゲリラの銃口の脅威のもとに曝らしたことはまことに遺憾」である。このとおりじゃないですか。私はこういう重要な問題、その背景はどうか、真はどうだということにはやっぱり受け取るべきでない、こう思うのですよ。

そして、さらにつけ加えてあるのは「近年頻発する航空機乗取事件等防止のため各国の定期航空機乗組士の間でも世界的にストライキにまで訴えてこの事態の善処を要求した事実がある。」こう言っておりますね。「にもかゝらず、今回政府の行った処置は我々の容認し得るところである。加うるに武装ゲリラの要求に対し深く検討することなくこれに屈するが如きは今後に悪例を残す結果となることを憂慮するものである。今回は幸に、生命をそこなうことはなかったが日本航空機長会は、今後このような飛行には一切協力出来ないことを声明する。」こういうんですね。大臣、どう思われる。局長はどういう意味であったかわかりませんが、その真意が那辺にあるかという、そう

いう読み方、受け取り方は、私はどうしても納得できない。

○政府委員(寺井久美君) 少しことばが足りませんで申しわけございませんけれども、この事実関係、この声明の趣旨というのは、私どもはまことに何もかもなことをだと思っております。ですから、この事実関係につきましてもいろいろ認識をしておられたかという点についてはやや疑問な点もございしますし、どうい認識のもとにお考えでござい表現になったかというような点をもう少し詰めてさしていただきたと、こういう趣旨でございまして、この気持ちそのもの、全体の趣旨というものはまことに何もかもだというふうに考えております。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点につきましては、私はすなわちそのように受け取っております。実は朝田社長もお見えになりました、私のほうからこういう事情だということに要請をしたわけでございます。事情もわかる範囲の、知る範囲のことを申し述べまして要請いたしました。日航の中でもいろいろ議論があったようでございす。朝田社長がお見えになりました、人命の尊重、わがほうのいわゆる乗員の人命の尊重ということ、を第一義的にひとつ考えていただきたという申し入れもございました。私もそれを承りました。した。運輸省だけでもやれる仕事でもないわけでございます。これはもう外交的な交渉もあり、また外国の公館等の力、政府の力も借りなきゃならぬことですから、夜中の二時ごろでございしたか、外務大臣のお宅に同道いたしました。この一点はひとつ外務省としても全力をあげてやっていただきたい、むしろ責任を持ってでもやるといふぐらひの決意でひとつ御協力願いたいというところで、三者の話をしたわけでございます。刻々に変わってきた情勢、情報が入り乱れたわけでございます。飛んで出ました人々も正確な情報を刻々判断するということもなかなか問題があったろうと思ひます。またこちらのほうとしまして、いろいろと情報の混乱があったこと

も事実でございます。

そういうようなところが、いま航空局長が申しましたように、そういう混乱のないようないわゆる情報体制というものの上に立つて、実際は武装解除と同じような弾薬も抜き、実際問題はそういうふうな処理になったようでございますけれども、その辺のいきさつが明確にさつと流れていかなかったというところに一つの問題もあるんじゃないかと思ひます。そういう点を航空局長は言っているのだらうと思ひますが、私はこの声明は全くそのとおりでございます、すなわちこの機長の諸君の気持ちというものを受け取っております。今後再びこういうことのないことを祈りつつ、実はこの声明を非常に深刻な気持ちで読んだわけでございます。

○森中守義君 これはだれしもが一度も体験しなかったことを体験したわけですが、その体験の中からこういうことが生まれてきたわけですね。それで、いま大臣の言われることも私も全く同じです。再びこういうことが起こらざることを祈りたい。ただ世の中のできごとですから、将来全くあり得ないということもない。それならば一度体験をしたことをこれからどう生かしていくか、これはやはり現在非常に重責にある大臣としましては、よほどこれは慎重に検討しておいてもらいたいと思うのです。

そこで私は、この機長会が内外に声明をした、政府に抗議をした、これはこれ、またあつたならばそれはそれだということにはならないと思うのです。もしかりにあった場合に、今回と同じように要請をした、日本航空という会社はこれを受け、けれども、今度は会社は受けたが乗る人は乗らないというふうになりますと、それをなおかつ押してというふうにはいきませんまい。それがこの声明に脈々と流れていいますね。ならどうするか、もしあった場合、いやそれはもういつあるかわからぬから、そのときはそのときだといえはそれまでですけれども、しかし、そう簡単にいけるものでもないと思う。だから予測はされなければ

でも、予測もされないことはない、ということであれば、あらかじめこの機長会の申し入れ、貴重な体験というものを踏まえて運輸省でもより一つの見解をお持ちになる必要があるのじゃないか。じゃどうい見解なのかと言ひますと、これはだれしも出ません。いまは。けれども機長会の意思は尊重しなけりやいぬ、ただそこで私が言えることは、外務省がどうい事態が発生した場合でも、これはおいそれとということでもないでしょうけれども、最終的には運輸大臣が航空事業の主管責任者として、外務省の申し入れは受け入れることができないという拒否権を持つこと、これは一つの方法だと思ひます。それでいけば一番いいと思ひますね。そういうことと、もし起きた場合にはどうするのかわからない、こういうことを検討になるお考えはありませんか。

○国務大臣(徳永正利君) 実は非常に不幸なことでございますけれども、そういうようなものもあわせて、私はいま深刻に実はその声明を読みつつ、いろいろな思いをめぐらしておるところでございます。先生のおっしゃる通りに、日本航空に命令権があるわけではございません。日本航空から逆にこれは拒否権を発動されるかも知れませんし、また私も自體としまして、航空行政を担当しているものとして、外務省に對してそういうものを受け取るわけにはいかぬということもあり得るかも知れませんし、そういうようなこととやら何やらを、いろいろ私は、実は苦痛を重ねておるわけでございます。

私が出るときに朝田社長が実はこう言つたんです。大臣から要請を受けました、しかし私はこれを命令と受け取ると、そのつもりでいまから社内へ帰って相談をし処理いたしますと、こういう悲壮なことを述べたわけなんです。私はそのときに、乗員の生命に關しては一身にかけてやりましかけてやると言つたところでもなることではないと思ひます。しかし私のそのときの気持ちには、これはまた言外に悲壯な覚悟を持ってその

問答があったわけでございます。そういうようなことで朝田社長もそれを納得され、外務大臣のお宅にうかがって、そして出発を見たという一連の経過があるわけでございますが、そういうようなものをも振り返りまして、私はこの機長の声明というものを深刻に実は受け取って、今後のいろんな問題に対して思いをめぐらしている最中でございます。ですから、どうかお時間をお願いしたいと思っております。

○森中守義君 これは大臣あるいは航空局長ね、その機長会もあまりにもなまなましいショッキングな問題ですから、早く一ぺん会われるほうがいいと思う、代表に。そうすると、真意はどうだこうだと、そういう意味合いでなくて、ほんとうに機長が何を求めているかということがわかると思うんですよ。私はお会いになることをすすめます。それからいま一つ、これはきのうのことでございますが、米軍機が東亜国内航空のYSにニアミスをやった。こしはらくの間航空問題というのは意外に委員会でも話題になることなく、非常に平穩にきたわけですが、何かこう事故は忘れたころなんという古いことわざがあるように、もうひょっととした場合、こういう問題が出てくると、やはり筆石を思い出すんですよ。それで防衛庁あるいは米軍あたりとも恒常的な運用協議会、何かそういうものもやっておいてのようだから、ぜひそういうことをこの際は強化してもらいたい。

同時に、新聞によれば米軍に回答を求めたけれども回答がないと、こういっておられますね。こういうばか話はないので、大体スカイホークじゃないかという、有視界飛行をやっている認識しているようですから、こういう事実関係をもう少し詰めてみたかどうか。こういうことが忘れたころばか話と出てくる。まあニアミス程度で終わったからいいようなもの、これはもう大問題ですよ。あれほど空域の設定、空路では絶対に軍事訓練をやらぬという約束が筆石と、これまた体験の中から生まれているわけですから、そういうこともあわせてひとつお答えいただいて、きょうの質問は終わります。

○政府委員(寺井久美君) まず機長会と早急に会って話をしたほうがよろしいという御提案、ごもっともだと思いますし、私どももそういうつもりでございます。

それから岩国上空のニアミスの問題につきましては、米軍に對しては電話で状況報告を求めたのに對して、回答がその時点では来なかったというの事実でございます。文書でいただいた回答を求めています。で、早速回答は出てまいりと思っておりますが、私のほうは福岡管区司令部を通じて、どういう状態であったかというのを調査いたしておきますが、相手機の確認がまだ十分済んでおらないという状態になっておまして、まことに残念なできごとであると思っております。米軍あるいは自衛隊とも先生のおことばのように、とぎどき連絡会等をやっておりますけれども、これもさらに緊密にそういう場を通じて、お互いに間違いの起こらないように努力をしていきたいと、かように考えております。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御発言もなければ、本件に對する本日の調査はこの程度といたします。

○委員長(宮崎正雄君) 船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。徳永運輸大臣。

○國務大臣(徳永正利君) ただいま議題となりました船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。最近におけるモーターボート、小型漁船等の増加は著しく、これに伴いまして、これらの船舶による事故も相当数にのぼっておりますが、それらの事故は、船舶に乗り組む者の基礎的な知識、技能の欠如に起因しているものがきわめて多いのであります。

え、かねてから小型船舶操縦士免許の取得を励行させるとともに、試験及び船舶職員養成施設における教習について、その内容の適正化をはかってまいりましたが、現行法におきましては、乗り組みにつき免許を必要とする小型船舶の範囲が限られていて、免許制度自体が必ずしも現在のような多種多様な小型船舶の使用実態に見合っていないこと等の問題があり、このままでは小型船舶による事故防止に万全を期することは困難な状態でありました。

以上の点にかんがみ、小型船舶による安全なレクリエーション活動及び漁業活動を促進するため、船舶職員法の一部を改正し、従来船舶職員法の適用のなかった小型船舶についても原則として免許を受けた者の乗り組みを義務づけるとともに、実態に即した合理的な免許制度を創設し、もって小型船舶の航行の安全をはかることが今回の改正の趣旨でございます。

次に、改正案の概要について御説明申し上げます。

第一に、総トン数五トン未満の船舶であつて、旅客運送の用に供しないものについても船舶職員法を適用することとしたしております。

第二に、現在の小型船舶操縦士の資格は廃止し、新たに資格として総トン数二十トン未満の小型船舶についてその総トン数及び航行する区域に応じ一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士、三級小型船舶操縦士及び四級小型船舶操縦士の資格を設けることとしたしております。

第三に、新たに設けることとしたしました資格に對する試験の実施に関する事務を申請により運輸大臣が指定する者に行なわせることとしたしております。

ただきまずようお願い申し上げる次第でございます。○委員長(宮崎正雄君) 次に、本案の衆議院における修正部分について修正案提出者衆議院議員野中英二君から説明を聴取いたします。野中英二君。○衆議院議員(野中英二君) 船舶職員法の一部を改正する法律案に對する衆議院の修正部分について、私からその内容を御説明申し上げます。

修正の趣旨は、第一に、限られた水域のみを航行する小馬力の小型船舶に乗り組む者に対して、新たにこれらの船舶の航行の実態に見合った限定免許を設けるよう関係条文を改めるものであり、第二に、外洋小型船舶のうち一定の距離以遠に出るものについて航行の安全に万全を期するため、一級小型船舶操縦士のほか、機関長として丙種機関士を乗り組ませるよう別表第一を改めるものであります。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。○委員長(宮崎正雄君) 以上で説明の聴取は終わりました。本日はこれにて散会いたします。

午後四時散会

二月十四日委員会に左の案件を付託された。

一、船舶職員法の一部を改正する法律案(第七十一回国会提出、衆議院継続審査)

船舶職員法の一部を改正する法律案
(小字及び一は衆議院修正の部也)

船舶職員法(昭和二十六年法律第四百九十九号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章 船舶職員(第十八条―第二十三条)」を「第三章の二 小型船舶操縦士試験機関(第十三条)」と改題する。

(第二十三條の二―第二十三條の十四)に、「第

する者があること。

イ この法律の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

ロ 第二十三条の五第二項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

(指定の公示等)

第二十三条の四 運輸大臣は、指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、特定試験事務を行なう事務所の所在地並びに特定試験事務の開始の日を官報で公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は特定試験事務を行なう事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(役員の選任及び解任)

第二十三条の五 指定試験機関の役員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければならない、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、指定試験機関の役員がこの法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十三条の七第一項に規定する試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、その指定試験機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

(小型船舶操縦士試験員)

第二十三条の六 指定試験機関は、特定試験事務を行なう場合において、小型船舶操縦士として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に關する事務については、小型船舶操縦士試験員に行なわなければならない。

2 小型船舶操縦士試験員は、船舶職員の養成又はこれに準ずる業務に關する知識及び経験に關する運輸省令で定める要件を備える者のうちか

ら、選任しなければならない。

3 指定試験機関は、小型船舶操縦士試験員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。これを變更したときも、同様とする。

4 運輸大臣は、小型船舶操縦士試験員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定試験機関に対し、小型船舶操縦士試験員の解任を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により小型船舶操縦士試験員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶操縦士試験員となることができない。

6 指定試験機関は、運輸省令で定めるところにより、小型船舶操縦士試験員に対し、その職務の遂行に必要な研修をしなければならない。

(試験事務規程)

第二十三条の七 指定試験機関は、特定試験事務の開始前に、特定試験事務の実施に關する規程(以下「試験事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした試験事務規程が特定試験事務の適正且つ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その試験事務規程を變更すべきことを命ずることができる。

3 試験事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

(予算等の認可等)

第二十三条の八 指定試験機関は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、決算報告書及び事業報告書を作成し、当該事業年度の終了後

三箇月以内に運輸大臣に提出しなければならない。

(秘密保持義務等)

第二十三条の九 特定試験事務に従事する指定試験機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、特定試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 前項に規定する指定試験機関の役員及び職員は、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。

(監督命令)

第二十三条の十 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(報告等)

第二十三条の十一 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要な限度において、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し報告させ、又はその職員に、指定試験機関の事務所に立ち入り、特定試験事務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは関係者に質問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職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者に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。

(特定試験事務の休廃止)

第二十三条の十二 指定試験機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、特定試験事務に關する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第二十三条の十三 運輸大臣は、指定試験機関が

左の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。
二 第二十三条の三第二項第五号に該当するに至つたとき。

三 第二十三条の五第二項、第二十三条の六第四項、第二十三条の七第二項又は第二十三条の十の規定による命令に違反したとき。
四 第二十三条の七第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで特定試験事務を行つたとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。
2 運輸大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(運輸大臣による特定試験事務の実施)

第二十三条の十四 運輸大臣は、指定試験機関が第二十三条の十二第一項の規定により特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第一項の規定により指定試験機関に対し特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により特定試験事務を実施することが困難となつた場合において必要があるとき、特定試験事務自ら行なうものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により特定試験事務を行なうものとし、又は同項の規定により行なつてゐる特定試験事務を行なわぬものとするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

3 運輸大臣が、第一項の規定により特定試験事務を行なうものとし、第二十三条の十二第一項の規定により特定試験事務に關する業務の廃止を許可し、又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における特定試験事務の引き継

ぎその他の所要の事項は、運輸省令で定める。

第二十六条中「免許」の下に「若しくは海技従事者免許原簿に登録された事項の変更を」「手数料を」の下に「国（指定試験機関の行なう試験を受ける者にあつては、指定試験機関）に」を加え、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、指定試験機関の収入とする。

第二十七条第一項中「もの」の下に「（特定試験事務を除く。）」を加える。

第二十八條の次に次の二条を加える。

（運輸省令への委任）
第二十八條の二 この法律に定めるもののほか、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。

（指定試験機関がした処分等に係る審査請求）
第二十八條の三 指定試験機関が行なう特定試験事務に係る処分又はその不作為については、運輸大臣に対し行政不服審査法による審査請求をすることが出来る。

第二十九條の二第二項を次のように改める。
2 第二十三條の十一第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

第二十九條の二第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、第四章中同条の次に次の一条を加える。

（経過措置）

第二十九條の三 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、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な必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第三十條の前の見出しを削り、同条中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条を第三十條の三とし、第五章中同条の前の二条を加える。

第三十條 第二十三條の十三第一項の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、一

年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第三十條の二 第二十三條の九第一項の規定に違反して、その職務に関して知り得た秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

第三十一條中「三万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第三十一條の二 左の各号の一に掲げる違反があつた場合には、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

一 第二十三條の十一第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による質問に対し虚偽の陳述をした

とき。

二 第二十三條の十二第一項の許可を受けないで特定試験事務に関する業務の全部を廃止したとき。

2 第二十三條の十一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。

第三十二條中「五万円」を「一万円」に改め、同条第二号中「第二十九條の二第四項」を「第二十九條の二第三項」に改める。

第三十三條の見出しを削り、同条中「第三十條」を「第三十條の三」に改める。

附則に次の一項を加える。

15 推進機関を有しない総トン数五トン未満の帆船は、当分の間、第二條第一項の船舶に含まれないものとする。

別表第一中

総トン数五トン未満の船舶で旅客運送の用に供するもの	総トン数五トン未満のもの		総トン数五トン以上十トン未満のもの		総トン数十トン以上五十トン未満のもの		総トン数五十トン以上のもの	
	四十馬力以上の推進機関を有しないもの	四十馬力以上の推進機関を有するもの	四十馬力以上の推進機関を有しないもの	四十馬力以上の推進機関を有するもの	四十馬力以上の推進機関を有しないもの	四十馬力以上の推進機関を有するもの	四十馬力以上の推進機関を有しないもの	四十馬力以上の推進機関を有するもの
船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士
機関長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士
船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士
機関長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士
船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士
機関長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士	機関長	小型船舶操縦士

総トン数二十トン未満の船舶	沿岸小型船舶		沿海小型船舶		外洋小型船舶	
	総トン数五トン未満のもの	総トン数五トン以上二十トン未満のもの	船長	船長	船長	船長
船長	四級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士
機関長	四級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士
船長	四級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士
機関長	四級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士

を航行区域とする船舶」を「総トン数二十トン以上の平水区域を航行区域とする船舶及び航行区域を有しない漁船以外の船舶で平水区域のみを航行するもの」に、「総トン数二百トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上二百トン未満のもの」に、「沿海区域」を「総トン数二十トン以上の沿海区域」に、「総トン数五十トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上五十トン未満のもの」に、「近海区域」を「総トン数二十トン以上の近海区域」に、「遠洋区域」を「総トン数二十トン以上の遠洋区域」に改め、同表備考を次のように改める。

備考

一 沿岸小型船舶とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、丙区域（沿岸区域のうち運輸省令で定める区域をいう。以下同じ。）内の区域を航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので丙区域のみを航行するものをいう。

二 沿海小型船舶とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、沿岸小型船舶及び外洋小型船舶以外のものをいう。

三 外洋小型船舶とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、近海区域又は遠洋区域を航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので沿海区域のみを航行するものでないものをいう。

四 乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいう。

五 甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

別表第五中

丙種船長	丙種航海士
丙種航海士	小型船舶操縦士

を「丙種船長 丙種航海士」に、

「丙種航海士 丙種航海士」を

丙種機関長		丙種機関士
一級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士	
二級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士	
三級小型船舶操縦士	四級小型船舶操縦士	

に改める。

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た日から施行する。ただし、第三章の次に一章を加える改正規定、第二十八條の次に二章を加える改正規定（第二十八條の二を加える部分に限る。）、第二十九條の二の次に一章を加える改正規定、第三十條の改正規定、同条を加える改正規定、第三十條の改正規定、同条の次に一章を加える改正規定、第三十二條及び第三十三條の改正規定、附則第九條の規定並びに附則第十條の規定は、公布の日から起算して一月を超えた日から施行する。

(経過措置)

第二条 改正前の船舶職員法（以下「旧法」という。）により旧法第五條第一項の小型船舶操縦士（以下「旧小型船舶操縦士」という。）の資格についてされた免許は、改正後の船舶職員法（以下「新法」という。）（第十八條及び第二十一條を除く。）及び海難審判法（昭和二十二年法律第百三十五號）の規定の適用については、この法律の施行の日から十年を超えての日までの間、新法第五條第一項の規定にかかわらず、旧小型船舶操縦士の資格について新法によりされた免許とみなす。この場合において、新法第八條第一項及び新法第十三條の二第二項の規定の適用における資格の上級及び下級の別は、旧法別表第五の例による。

第三条 運輸大臣は、この法律の施行の際旧法により旧小型船舶操縦士の資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格に

ついて免許を受け、又は試験に合格している者であつて、運輸大臣が指定する船舶職員養成施設において運輸大臣が定める課程の講習を修了し、又は新法による一級小型船舶操縦士の資格に必要な知識及び能力を有していることについて運輸省令で定めるところにより海運局長の認定を受けた者については、この法律の施行の日から十年を超えての日まで、新法による一級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることが出来る。ただし、この法律の施行後その免許を受けようとする時までに、この法律の施行の際受けていた免許（前条の規定により新法によりされたものとみなされる旧小型船舶操縦士の資格についての免許を含む。）が取り消され、又はその試験の合格が無効とされた者については、この限りでない。

第四条 運輸大臣は、この法律の施行の際業として又はその営む事業のため総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供するものを除く。）において、船長の職務を行なつてゐる者であつて、その要件を備へることについてこの法律の施行の日から一年を超えての日までに運輸省令で定めるところにより海運局長の認定を受けた者については、この法律の施行の日から三年を超えての日までにその者の申請があつたときは、試験を行なわないうで、この法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の航行している区域に於て、一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士又は四級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により免許を与える場合において、当該免許を受ける者がこの法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の総トン数に於て、その免許につき船舶の総トン数についての限定をすることが出来る。

3 新法第十八條第二項及び新法第二十一條第二項の規定は、前項の規定により免許について船舶の総トン数についての限定をされた者を船舶職員として船舶に乗り組ませる場合及びその者が船舶職員として船舶に乗り組む場合について

が船舶職員として船舶に乗り組む場合について準用する。

4 新法第十九條の規定は、前項において準用する新法第十八條第二項の規定の適用について準用する。

5 新法第二十二條の二の規定は、第三項において準用する新法第十八條第二項の規定又は前項において準用する新法第十九條第三項の規定による命令に違反する事実があると認める場合について準用する。

6 第三項において準用する新法第二十一條第二項、第四項において準用する新法第十九條及び前項において準用する新法第二十二條の二の規定は、新法第十條第一項の規定の適用について船舶職員法の規定とみなす。

7 第三項において準用する新法第十八條第二項の規定に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

8 第四項において準用する新法第十九條第三項の規定による命令又は第五項において準用する新法第二十二條の二第一項の規定による処分違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

9 第三項において準用する新法第二十一條第二項の規定に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。

10 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第七項又は第八項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本項の刑を科する。

11 第四項において準用する新法第十九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。

第五条 船舶所有者は、この法律の施行の日から十年を超えての日までの間、新法第十八條第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶には、同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として、同表の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資

格とされていた資格の海技従事者（附則第二条の規定により旧小型船舶操縦士の資格について免許を受けたとみなされる者を含む。次条において同じ。）を乗り組ませることをもつて足りる。

第六条 この法律の施行の際旧法別表第一の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格についての免許を受けつた海技従事者は、この法律の施行の日から十年を超えての日までの間、新法第二十一條第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶の同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として乗り組むことができる。

第七条 総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供する船舶を除く。）については、新法第十八條及び新法第二十一條の規定は、この法律の施行の日から一年六月を超えての日までの間、適用しない。

第八条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、この法律の施行後も、なお従前の例による。

第九条 新法第二十三條の二第一項の規定により運輸大臣が指定試験機関に行なわせる特定試験事務は、新法による小型船舶操縦士に係るものとし、新法第二十三條の四第一項に規定する特定試験事務の開始の日は、この法律の施行の日以後の日とするものとする。

第十条 附則第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

昭和四十九年二月二十七日印刷

昭和四十九年二月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W