

第七十五回国会 運輸委員會議録 第十三号

昭和五十年四月十六日(水曜日)

午前十時七分開議

出席委員

委員長 木部 佳昭君

理事 佐藤 守良君

理事 増岡 博之君

理事 金瀬 俊雄君

石井 一君

關谷 勝利君

丹羽喬四郎君

宮崎 茂一君

久保 三郎君

坂本 恭一君

紺野与次郎君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 木村 陸男君

出席政府委員

運輸省海運局長 蘭村 泰彦君

運輸省船員局長 山上 孝史君

運輸省鉄道監督局長 後藤 茂也君

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君

運輸省自動車局長 高橋 寿夫君

運輸省航空局長 中村 大造君

海上保安庁長官 寺井 久美君

委員外の出席者

社会保険庁医療保険部船員保険課長 佐伯 徹君

水産庁漁政部長 兵藤 節郎君

運輸省鉄道監督局長民営鉄道部監理課長 永光 洋一君

海上保安庁警備救難部長 山本 了三君

日本国有鉄道総裁 藤井松太郎君

日本国有鉄道常務理事 内田 隆滋君

日本国有鉄道常務理事 伊江 朝雄君

日本国有鉄道常務理事 山岸 勲六君

参考人 (日本鉄道建設公団総裁) 篠原 武司君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正己君

三月二十九日
新幹線被害対策確立に関する請願(小川新一郎君紹介)(第一七九六号)
同(小川新一郎君紹介)(第一八三四号)
同(田川誠一君紹介)(第一八九一七号)
同(武藤嘉文君紹介)(第一八九二二号)
福島県内の気象業務拡充に関する請願外五十二件(八田貞義君紹介)(第一七九七号)
四月三日
新幹線被害対策確立に関する請願(青柳盛雄君紹介)(第一九一三三号)
同(梅田勝君紹介)(第一九一四四号)
同(木下元二君紹介)(第一九一五五号)
同(紺野与次郎君紹介)(第一九一六六号)
同(柴田睦夫君紹介)(第一九一七七号)
同(中島武敏君紹介)(第一九一八八号)
同(平田藤吉君紹介)(第一九一九九号)
同(三浦久君紹介)(第一九二〇〇号)
同(米原和君紹介)(第一九二一一号)
同(稲葉誠一君紹介)(第二〇一六号)
同(塚本三郎君紹介)(第二〇一七号)
同(広瀬秀吉君紹介)(第二〇一八号)
長崎県内の気象業務拡充等に関する請願(石橋

政嗣君紹介)(第二〇八二二号)
長野県内の気象業務拡充に関する請願(小川平二君紹介)(第二〇八三三号)
同(唐沢俊二郎君紹介)(第二〇八四四号)
同(吉川久衛君紹介)(第二〇八五五号)
同(羽田孜君紹介)(第二〇八六六号)
同月九日
福島県内の気象業務拡充に関する請願(上坂昇君紹介)(第二一六七七号)
長野県内の気象業務拡充に関する請願(小坂善太郎君紹介)(第二一九三三号)
同(若石忠雄君紹介)(第二一九三三号)
新幹線被害対策確立に関する請願(武藤山治君紹介)(第二二一六六号)
同(山田趾目君紹介)(第二二二七号)
同月十四日
新幹線被害対策確立に関する請願(田中美智子君紹介)(第二三六七七号)
沿海区域を航行する旅客船等に無線電信設置に関する請願(石井一君紹介)(第二三六八八号)
地下鉄千代田線引込線の営業化促進に関する請願(松本忠助君紹介)(第二三六九九号)
同(竹入義勝君紹介)(第二五〇三三号)
相川湖候所の気象業務縮小中止に関する請願(小沢辰男君紹介)(第二五〇三三号)
は本委員会に付託された。

海上保安に関する件
海運に関する件(近海海運に関する問題等)

○本部長 木部 佳昭君
これより会議を開きます。
鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。
この際、参考人出席要求に関する件についてお諮りいたします。
ただいま本委員会において審査中の本案について、本日、日本鉄道建設公団総裁篠原武司君を参考人として出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○本部長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○本部長 質疑の通告がありますので、順次これを許します。久保三郎君。
○久保(三)委員 まず第一に、新幹線建設あるいは新幹線鉄道網建設、こういうものの建設の基本方針というのについて運輸大臣にお伺いしたいのでありますが、先般も当委員会、所信表明というか、これに関連しての御発言の中でも、あるいは予算委員会の中で総理初め関係閣僚からのお話も総合してみても、現在における日本の経済事情あるいはこれまでの政策推進の結果として、現時点において特に経済成長を中心とした政策に対して検討を加える必要がある。でありますから、いままでありましたところの高度成長経済政策、こういうものの反省をし、これを背景にした新全線、新全国総合開発計画というか、そういうものを見直し、さらには総合交通体系も検討し直すという、そういうことで、現在それぞれの関係のところ

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出第五四号)

陸運に関する件(地方バスに関する問題)

航空に関する件(大阪国際空港周辺整備機構に関する問題等)

検討を加えているように伺っているわけでありま
す。ついでには、本日敷設法の一部改正ということ
で新しい予定線の追加について提案されているわ
けであります。全体の鉄道敷設法の別表並びに
新幹線鉄道網建設の構想、こういうものも、これ
らを勘案すれば、改めて見直すというか、全体を
見直すという必要がありはしないかと思うのであ
ります。ついでには、その見直しの考え方を
おられるかどうか。それからもう一つは、この
見直しの幾つかの要素はございますが、その中
も特に高速長距離の大量輸送交通機関の整備とい
うことで、今日まで新幹線鉄道網はその一つとし
てやってこられたわけでありまして、国民生活の
中でいま大きな問題があるのは、何と云っても一
つには新幹線鉄道に対する騒音、振動等による公
害の問題がござります。新たに出来たというか、
そういうことがあります。空港の整備についても
同様であります。それからもう一つは、都市交通
における通勤輸送の渋滞というか、これは
慢性化してきているわけでありまして、そういう
問題。それからもう一つは、地方交通の経営困難
という問題があると思つておられます。そういう問題
がありますので、それと同時にオイルショックに
発生したエネルギーの問題あるいは資源の問題、
さらには労働力の問題、こういう幾つかの制約と
いうか枠組みの中で見直すことが当然だと考
えているわけでありまして、本日提案されている敷
設法の改正は、それらの反省の上に立っているとい
う見直しの上に立っている御提案ではないだろ
うかと思つておられます。別に非難するわけではあり
ませんけれども、冒頭申し上げましたように、新
線建設なり新幹線鉄道網の建設については、一
心改めて検討し直すということが必要であらう
というふうな思つておられますが、いかがでし
ょう。

○木村国務大臣 鉄道の建設を中心としたしま
した非常に根本的な問題についての御質問ござ
います。日本の鉄道は、御承知のように、明治以
来もう百年の歴史を持ちまして、今日の状況に

なつてきておるわけでございます。それまでの間
に幾たびか新線の建設も行われてきたのでござ
います。それぞれその時代の経済的並びに社会的
な背景をとらえまして、そしてその中でそのと
きどきの必要な鉄道の建設をやつてまい
たということであるわけでございます。今日の段
階におきましては、その経済的あるいは社会的な
背景というものが非常に複雑になってまいつてお
るわけでございます。したがつて、それらを十分
に考えながら、今日国鉄の新線の建設、これはど
うあるべきであるかというのを考えていかな
ければならないと思つておられます。

新幹線は後で触れるといたしまして、従来の新
線建設につきましては、現時点において陸上交通
諸種の交通機関があるわけでございますが、それ
らの中で、一体国鉄は今日までどのような使命を
果たしてきたか。また、今後どういふ方向にその
使命は果たされていかなければいけないだろ
うかということが一番の問題であると思つて
おられます。

御承知のように、陸上輸送の実態を見ますと、
旅客輸送につきましては、国鉄の占めるシェアは三
〇%くらいに下がつてつた。それから貨物につ
きましてはもつと下がつてつた。十数%というふ
うな状況でございます。たとえ道路交通によ
る自動車輸送あるいは沿岸の海上輸送等とのシェ
アの関係において、そういう変化を来しておる
というのが現状でございます。しかし、過疎地帯
あるいは山間地帯、十分にまだ開発発展されて
いない地域における交通機関といたしまして、国
有鉄道の持ちます国民的使命感というものは、
また相当重要視されておるわけでございます。こ
れにかかわらず自動車輸送につきましては、道
路網の整備が、自動車の増加に比較してしま
して十分それと並行して行われていない。そこへも
つてきましてエネルギー資源の問題でだんだんと自
動車の輸送もいまままでのように将来に向かつて非常
に飛躍的に増加発展していくというものは、必ず
しも多くを期待できない。ふえることはふえます

けれども、いまままでのような加速度的な増加は考
えられない。そういうふうなことをいろいろ考
えてみまして、やはり私は鉄道の使命というものは
依然として陸上交通の中におきましては一番大き
なウェイトを占めておるものである、かような認
識を持つておるわけでございます。

そういう認識の上に立ちまして、しかしながら、
他の競争的、共存的交通機関というものもそれぞ
れ発達を遂げてまいつておりますので、それらの状
況を踏まえながら今後の鉄道の使命を考へて、新
線建設を進めていかなければいけない、かように
考へておるわけでございます。今回御提案申し
て御審議をいただいております敷設法の一部改正
の路線は、これは特殊の事情でございまして、北
丹鉄道というものがあつて、鉄道の端になつてお
りました。その北丹鉄道が廃止になつて、途中で
交通機関が切れてしまつたという事態になりました
ので、これをつないでおくのだということ、こ
れは特殊の意味があるわけでございます。

一般的に申し上げますと、地方における鉄道の
新線建設につきましては、ただいま私が申し上げ
ましたようないろいろな背景を考へながら、現在
敷設法に載つております予定線等の建設はそれぞ
れ個別的に判断をして決めていくべきである、か
ように考へておるわけでございます。

それから新幹線につきましては、これは最も幹
線輸送という使命を持ちながら、高速であり、か
つ長距離の輸送使命を果たすという意味で、近代
的な要請にこたえた交通機関として非常にその効
用も高く、また役割も非常に大きいのでござ
います。これはすでに七千キロという一応の将来に
向かつての青写真ができておるわけでございます。
将来に対する一つの構想としてはそれなりに
重要な意味を持つておる、私はかように思つて
ございまして、これをいよいよ建設をしてまい
つて実際やっていくことになりまして、やは
り先ほど申し上げましたような今日における、ま
た将来変わっていきます社会的なあるいは経済的
な背景というものを勘案しながら、そのときにそ

の青写真の中からどうこれを引き出して建設をし
ていくかということは検討していかなければなら
ないと思つておられます。

なお、新しい問題といたしまして、本来新幹線
には相当な建設費がかかるわけでございますが、
さらに環境整備の関係から、騒音あるいは振動防
止という点でかなりきつい制約を今後受けること
になるわけでございます。そうしますと、その
条件に合うように今後新幹線を建設し運営して
いくということになります。きわめて莫大な投資
をさらに必要とするということ、財政上の非常
に大きな制約を受けることになるわけござ
います。これを国鉄自体で賄うということは、理屈か
らいいいまでも適当ではないと思つておられます。また
事実それだけの莫大な投資を国鉄自体の力でや
りながら、いかに必要性が高いとはいつても、新幹
線を建設するということは私は困難であらう、か
ように考へるわけでございます。そういうふうな
状況の認識のもとに、現在、一面国有鉄道の財政
の破綻、これをどう再建していくかという問題と
あわせて考へなければならぬのが今日の時点
でございます。

そこで、国鉄の再建をいかにしていくかとい
うことにつきまして、現在いろいろとまず基本的な
検討をいたしておるわけでございます。この基本
的な検討の中におきましても、今後在来線の新
線建設、運営、これをどうすべきであるか、また新
幹線の今後の建設の青写真に載つておりますとこ
ろの建設の構想というものを、どう今後実際の計
画の中に取り入れていくかということも、あわせ
て考へていかなければならぬわけござ
います。そうなりますと、当然国鉄の資金力あるいは
財政の力というふうなものを、どのようにして今
後つけていくかということも切り離すことのでき
ない問題でございます。そういう点を十分に
勘案しながら、国民的な要望に合うような新幹線
の計画あるいは在来線の必要な鉄道の建設、そ
ういふものについての取捨選択をやってい
かなければならないと考へておるわけござ

決めたいのでしよう。それと同時に、必要な財源措置を講ずる。鉄道は幾らとか鉄建公団は幾らとか空港整備は幾らとか港湾の五カ年計画ほどの程度だとか、そんな転がし算みたいな個々別々の財政措置。しかもその財源の取り方も個々まちまちだ。道路については御承知のとおり、特定財源を中心にしたものでやっているんですね。道路を含めて交通網の整備法というか、そういうものを一つとして、財源も総合的に取り組む。それから使い方については、配分はその整備の方向に従って配分をしていく。そういうものでなければ、しよっちゅう問題を起すことになると思うのです。この際、運輸大臣、聞くところによると当分内閣改造はないそうでありますから、改造はないというのなら腰を落ちつけて、来年には少なくともそういう基本方針くらいはあなたはお出しになった方がいいんじゃないかと思うのであります。投資配分にしてもすいぶん違っていますね。そういうものを考えないでは、国鉄再建にいたしましたも非常に無理ではなからうかと私も思っております。いかがでしょう。

○木村国務大臣 総合交通体系というものを新しくつくりまして、それを基本にいたしまして、もろもろの交通機関についての将来計画を立てていかなければならないという点につきましては、久保委員のおっしゃるとおりでございます。いま運輸省におきまして運輸政策審議会からの答申を得まして、総合交通体系の作業にいま入っております。その作業の結果をもとにいたしまして、お話のような総合交通体系を基礎にした計画を立てていきたいと考えております。

なお、今回御審議をいたしております宮守線につきましては、お話ございましたように宮津から河守まですでに建設線に予定され、もう建設中でございます。これが建設をやりましたゆえんのも、河守から福知山の間は既存の北丹鉄道があるので、これが短絡線として宮津、福知山に通じ、さらに阪神地方に通ずるという交通系路

の一端として新線建設に当たったのでございますが、北丹鉄道が事業廃止のやむなきに至りましたので、そこをカバーしていくための延長というところで御審議をいただいております。それから先許をもらってそのままになっておる民営鉄道、いま課長が申し上げましたように相当あるわけでございます。これはずいぶん古くからの話でございます。これは建設ということになりませんと相当な準備を要するわけでございます。先許をもらいましてある期間というものはかかることは私もおぼつかないのでございます。しかし、ま着手していきなさいという路線は、そういう常識的な限度を超えて長期にわたって建設もやらないということでございます。したがって、これらの問題は当然再検討いたしました。これはそれぞれちゃんとした申請の母体があるわけでございますので、先許の取り消しとかというふうなことでなしに、これは申請者とよく話せば私は取り下げていくものである、かように考えておりますので、これはそういう措置を今後進めていきたいと思っております。

○久保(三)委員 監理課長、先ほどの六社が何かの内容をちよつと発表してください。内容についても先許の鉄道名、代表者の名前。ちよつと代表者の氏名があれですが、会社名から申しますと、札幌臨港鉄道、武州鉄道、大東京鉄道、鶴見臨港鉄道、四国中央鉄道、熱海モノレール、一応それだけ新規事業としては調査が進んでおります。(久保(三)委員)秩父鉄道はありますか(と呼ぶ)先ほどお答えしましたように、一応これは新規の事業者で洗っております。既存の鉄道事業者でなお一部未開業のものというのは、これまた別途調査をいたしませんと、ちよつといたるところわかりません。

○久保(三)委員 その全体を調べて、後で資料として出してください。次に時間もありませんからなんですが、もう一つさっきの総合交通政策というか、そういうもの

の計画を進める場合に、さっき申し上げましたのは総合的な交通網の整備計画、それからこれに要する財源計画、これに配分される配分計画、そういうものともう一つ大事なものは、最近では特に労働力の問題が問題になってまいりました。多少見方によっては違いますが、これは大変大事なことになるてまいります。そこで、これは労働力の供給計画というか、あるいは安定計画というか、そういうものをやはり一つの柱として中に織り込む必要があると思うのです。そうでない、せっかく交通網の整備や何かをしても、そこに配置される供給計画というものが、たとえば後で午後から質問申し上げますが、船の問題にしても、船員の雇用の安定の問題などはすぐにはできないのです。やはりある一定の期間が必要なんです。そういうことを考えますと、ある程度長期の展望に立ったところの計画が必要のように思うので、そういうものも織り込んでみる必要があるというふうなことを要望しておきます。

それからもう一つは、戻りますが、鉄建公団の担当している新線建設と、国鉄が経営を引き受けるわけですが、国鉄の経営との関連性が言えなければ密接でないように手前どもは思うわけがあります。これは事前に、着工並びに完成の引き渡しの時期、そういうものを含めて国鉄の意見というのは十分織り込まれていようかあります。はなからうか、こういうふうな思っているわけですが、と申し上げますのは、いまはないと思うのですが、先年北海道のある線が開業というか竣工した。鉄建公団がこれを国鉄に引き継ごうと思つたが、国鉄はこの引き継ぎをがえんじなかつた。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席) しばらくの間、竣工はしたが開業はしないという線がありました。もちろんこれは世に言うところの赤字ローカル線であります。そういうものは建設と経営が一体になった上での建設でないように思うわけですね。これについてはどういうふうな措置されているのか。これは今後出ると思うので

す、苦しくなれば。これはどういうふうな措置されるか。事前においてやるのか。たとえば御提案になっている宮守線の延長にしても、本当に短絡線として十分に利用価値があるのかどうかという問題も私は大変心配しているわけですね。それからもう一つ、公団が国鉄に引き渡しあるいは譲渡というか、あるいは貸し渡しですね、無償貸与というかあるいは有償の場合もあるが、こういうものが必ずしも十分でないことになってきましたね。先般、これはある資料で調べたので正確でないかもしれませんが、四十八年度末までの完成というか鉄建公団が引き継いだものは開業線三十三線、七百一十一キロほどあるそうであります。うち有償が十二線、三百五キロ、無償が二十線で三百九十二キロ、そのほかは譲渡があるわけですね。有償が十二線、無償が二十線。無償の方は小さいローカル線ですから赤字も少ないのでしよう、十二億八千九百万だ。ところが有償十二線については百六十三億二千万、こういうことなんです。結局、有償というの、もちろんこれはそれぞれ、たとえば幹線、亜幹線の中に入るのは余りありません。しかし、いまごろ新線建設で幹線、亜幹線と言われるような部類に入るものは余りないと思うのです。多少臨時的なものがあれば、そういうものもありませんが、いずれにしても有償で貸し渡しているのが赤字であるということなんです。無償の場合も赤字である。だから先ほど言ったように、無償でも赤字なんだから引き受けられないということ、開業を済ませる、当然言っていることとおかしいかもしれませんが、あり得ることだと思つたので、こういう問題について運輸省はどう考えているのか。時間もありませんから簡単にお答えいただきたいのです。

○後藤(茂)政府委員 御指摘のように新しい線というものが鉄道建設公団でつくられまして、それを国鉄が営業するに当たりまして、それが赤字を出すという関係は多々ございます。一部には先生が御指摘のような空気があるいはあると私自身も

です。

承知しております。実際上の問題といたしまして、鉄道建設公団が新線を完成後、国鉄がこれを経営するということを前提として新線を建設する場合におきまして、公団と国鉄との関係、事前の打ち合わせというものは十分に行われるような行政上のいわばたてまえにはなっております。私どもが工事実施計画を認可するに当たりまして、その点は十分に確認の上それを認可しておるわけでございます。ただ、御指摘のようにいろいろな地方の線路が開業のときに赤字の原因となるということは、これまた一方で事実でございます。これは国鉄全体の今後の運営の問題といたしまして私どもも、先ほど大臣が御説明申し上げました国鉄再建問題の見直しということの中でも真剣に考えていかなければならない問題だと思っております。

それと同時に、もしいまの方式をそのまま踏襲するにしても、少なくとも引き渡し後の経営について保障がなければいけないですね。それに対する国家保障というか、運輸省の保障がなければ、建設したものをおまえ経営をやれということもどうも酷なようにも思うわけです。その点はどうなんですか。それは全体でやると言うが、全体でやる方式がいまのところないわけだ。だから、ただ全体でカバーするのじゃなくて、新しい線がどこからどこまでできた。これは有償です。しかし赤字が出たらどうするか。経営に対するカバーの方策までつけ加えてからなければ経営の健全化を図るわけにはいかないのじゃないかというふうに思うのですが、どうですか、その点は。

○久保(三)委員 無償とか有償とかの方式は私が見直す必要があると思っております。単に鉄道公団がこれだけ資金を要したから、だからこれはこの程度の有償でというふうな単純なものだけではやはり得ない。いま鉄監局長からも話があったように、全体の経営をどうするかの問題ももちろんありますが、その中に言うならば赤字の要因もたいなものをごんごんつき込んでいくわけですね。これは無制限にどんどんつき込んでいくわけ、後は全体でカバーしていくのだというだけで、はたしてどうも苦が過ぎると思つて、やはり遮断できるものはその時点で遮断していくのが正しいあり方だと思つて、そういう意味で、有償で貸して百六十三億も赤字を生むという線区があるとするなら、これは少なくとも無償にしていく。まさか鉄道公団から経営の赤字までくっつけて国鉄に貸し渡すわけにはいかないでしょうから、少なくとも無償ぐらいにそこは断ち切つてやらせるようにする以外にない。これからの新線建設は、新幹線はこれまでではもうかる口でありますからいいとして、それ以外のものは無償ということに割り切ることならばある程度理屈もいいかもしませんが、どうもそうでないとするならば多少問題がありはしないかということなんです。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 無償とか有償とかの方式は私が見直す必要があると思っております。単に鉄道公団がこれだけ資金を要したから、だからこれはこの程度の有償でというふうな単純なものだけではやはり得ない。いま鉄監局長からも話があったように、全体の経営をどうするかの問題ももちろんありますが、その中に言うならば赤字の要因もたいなものをごんごんつき込んでいくわけですね。これは無制限にどんどんつき込んでいくわけ、後は全体でカバーしていくのだというだけで、はたしてどうも苦が過ぎると思つて、やはり遮断できるものはその時点で遮断していくのが正しいあり方だと思つて、そういう意味で、有償で貸して百六十三億も赤字を生むという線区があるとするなら、これは少なくとも無償にしていく。まさか鉄道公団から経営の赤字までくっつけて国鉄に貸し渡すわけにはいかないでしょうから、少なくとも無償ぐらいにそこは断ち切つてやらせるようにする以外にない。これからの新線建設は、新幹線はこれまでではもうかる口でありますからいいとして、それ以外のものは無償ということに割り切ることならばある程度理屈もいいかもしませんが、どうもそうでないとするならば多少問題がありはしないかということなんです。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

○久保(三)委員 時間がありませんで、先へ行きたいと思っております。

は事実でございますが、これはあらゆる技術を動員いたしました、極力そういうことの少ないように持たせていくのがわれわれの使命だと思っております、またそういうふうな御指導もいただいております。それで、何か、ある程度やむを得ないというふうな発言があったというふうにおっしゃっていただきましたけれども、そういうふうにとられたことはまことに残念なんです、そういう意味じゃなくて、できるだけのことはする。しかし、まあ自動車によっても騒音は出ている、いろいろな問題がございます。そういう問題と、それからそれを排除するためにいろいろな資金を投入しなければならぬ、そういう問題を含めまして、実態を国民によく理解していただいて、どういふところで落ちつかしていくかというふうな問題は慎重にやっていたらいいかというふうな意味のことを申したのでございまして、騒音はある程度はやむを得ないというふうなことは絶対に言っておられません。私も、あらゆる公害に対しては、できる範囲で、またこれからの技術を開発して、全力を挙げてそういう問題を排除していきたいというふうに考えているわけでございまして。

それからもう一つの点を御質問ございましたが、行政管理庁から勧告があったというふうなお話でございますけれども、まだ勧告は出ておりませんで、総理に何か御提言があったというふうに聞いております。しかし私も、ましては、国鉄と公団で新幹線については両方で建設をやっているじゃないか、あるいは現在線については公団でやっているじゃないかというふうな問題で、どうしてそういうふうに分けてやっているんだというふうなことではないかと思っておりますけれども、これは私の想像でございまして、そういう意味でおっしゃったかどうか知りませんが、公団は公団なりにやはり分離してやったために非常に能率が上がって、いままでもございましたように開業した線区も相当出ている。そして、しかもその線区について、特にA B線につきましてはいわゆる一般会計の金を入れていただいて、利子のつかない金

で建設するために国鉄に対する赤字の影響も非常に少なく済んでいるというふうなことも事実でございます。そういうふうな意味で、公団なりに相応に意義があったんじゃないかというふうに思います。しかし、この問題についてはもちろん政府御当局で御判断いただく問題でございまして、私も、二点についてお答え申し上げます。

○藤井説明員 お答えいたします。

御質問の前後の、国鉄は独善的にやられて余り利用者の声を聞いていないんじゃないかというおしかりを過日も受けたのでありますが、実は私もそのつもりでは、できるだけ皆様の御利用くださるのには国民の各位だから、御希望を伺って、これも、あらゆるところで八十点なり九十点もいただこうというのは無理な話もございまして、できるだけ御満足のことというのをモットーにしてやっています。それから、それにもかかわらず過日の山陽新幹線が延長しまして、まあ山陽新幹線はともかくとして、現在線のダイヤがはなはだ悪くなったんじゃないかというおしかりを受けているのでありますが、これも山陽新幹線が開業してまだ一月足らずでございますので、もう少し模様を見まして、なるほどおしかりにはごもっともだという点もございまして、もう少し模様を見て簡単に直せるものは直す、それから根本的に直さざるを得ないようなものは次のダイヤ改正というところに送られるのでございまして、これも、そういうところで、ごもっともな御主張は考慮して変えていきたい、かように考えております。

それから三段の問題、これは一番頭の痛い問題でございまして、国鉄は非常に貧乏いたしました。おっしゃることで、貧乏して輸送量上げていくということになれば、これはおまえら一生懸命働けというの当然の議論でございまして、働いてもやはりサービスの問題にも響いてくる。それをさらに極端に上げれば安全の問題にも響かぬと言いたいというふうなことで、ことし、来年

にかけまして財政再建の御計画も政府は進めてくださる、私も進めていただくということになっておりますので、その間におきまして、先生の御指摘のようなことは大胆にひとつ主張いたしました。お聞き届けを願いたい、かように考えております。

○久保(三)委員 国鉄総裁、いまお話がありました、私は、ダイヤ改正ばかりじゃやらないと思うので、私は、ダイヤ改正は、改正して動き出しからいすよ。ダイヤ改正は、改正して動き出しからい

ろんな問題が出てくるわけですね。もともと、それまでには前広に余りおやりにならない。あるいは利用者も、前広に宣伝があってもじかに考えとるか、びたっとこないわけですね。そこで、開業というか、始まってからいろいろな問題を持ち込まれる。私は先年この席で申し上げたかと思うのでありますが、やはりダイヤ改正というのは、利用者にとっても国鉄にとっても大変な問題なんです。国鉄にとれば経営のキーポイントなんです。そういうことでありますから、これは国鉄の中で創意工夫することはもちろん当然であります。と同時に、利用者に対して前広にコンセンサスを得るといことが最も大事だと思うのです。そのコンセンサスを得られないままにいろいろなことをやる。それはわからぬわけではございません。そういうことをやったら、やる前にみんな折られてしまうというふうな心配もあるのか知りませんが、やはりそれは勇気を出して、国民大衆の中へ入って国鉄は物を聞くといい態度が、私はいま一番大事だと思うのです。そういうシステムをひとつ考えてみたらどうかと思うのです。モニター制というのは管理局ごとにあるようでありまして、これはまあ言うならロータリークラブのパスジをつけた人をモニターにしていたのでは、通勤電車の運行についてもよくおわかりになります。そういうことでありますから、これは一般から、言うならどういふふうにするかわかりませんが、そういう人を選んで意見を聞く。ダイヤ改正になれば利用者のところへ割って入って、今度この汽車はこういうふうになりますとか、

通勤電車や何かの問題、列車なんかは特に私はそのような方式をお取りになることが一番いいと思うのです。お考えをいただきたい、こういうふうに思います。

○木部委員長 紺野与次郎君。

○紺野委員 私は最初に河守一福知山間の鉄道をつくることによつて、これが地域の経済や住民の生活にとつてどのような利便が図られるものかと考えておられるかということ、この路線の整備の目的、意義、メリット、これについてできるだけ具体的に御聞かせ願いたいと思っております。

○後藤(茂)政府委員 これまで御説明申し上げましたけれども、今回御提案申し上げております河守一福知山間の鉄道線路というのは、普通のところ単に新線を建設するというのと若干性格を異にしておりまして、御承知のように宮津から河守までの間の現在の河守線、昭和二十八年に鉄道敷設法の別表に追加をしていただいております。この線は昭和三十九年に工事の基本計画を指示いたしました。四十一年からたまたまその工事を進めてきておるわけでございまして。先ほどお話がございましたように、この宮津から河守までとまる十八キロの線路はその先でさらに十二キロ延ばせば福知山とつながるわけでございまして、そのつながる空白の部分にかつて北丹鉄道という地方鉄道が営業しておったという関係で、鉄道敷設法の別表には明示されておらず、もちろん工事もなされていなかったものでございます。したがって、今回お願い申し上げますならば、その次の段階としてこの区間を調査線、工事線とそれぞれの手続を経て実際の工事に着手することができるようにするわけでござい

ますが、このようにして、もし仮にこの線路の工事が完成して河守と福知山の間にも線路が完成し、もちろんその前に河守と宮津に現在工事中の線路が完成し、その全体がつながるといたしますと、これは福知山地方と宮津地方との間の短絡線としてはもちろんきわめて有効な線路として効用があるものと考えております。のみならず、それが途中で現在工事中のまま終点になっている場合の状態と比べますと、これは明らかに、山の中終点になる鉄道と宮津と福知山の間がつながる鉄道との比較におきましては、もちろん十二キロの建設でつながることによりまして効果が非常に大きくなるものと考えられます。先ほどの久保先生のお話にも御指摘がございましたけれども、福知山から南に下がりまして阪神の巨大なる近畿圏がございまして、この地方と福知山を経て宮津地方に結ばれる線路というものはこの線路が全通することによりまして時間的に短縮をいたしまして、この間を、これは御質問のローカル交通と云えるかどうか存じませんが、近畿圏と宮津を中心とした日本海沿岸の交通の便利というものは非常によくなるものと考えております。

○紺野委員 それで、きょうもりました運輸六法ですか、これにもあるとおあり、鉄道敷設法の別表に掲載されているまだ建設されておらない未着手の予定線、これはこのとおりの思いですけれども、何線実際上あって、そしていわゆる着工線とそれから未着手の線路とはどういうふうになっているのか現状についてお知らせ願いたいと思っております。

○後藤(茂)政府委員 鉄道敷設法の別表に掲げられております線路の数は全部で二百三十二線でございます。さらにこの鉄道敷設法の附則の第二項に、大正十一年現在工事中の線路も同じような扱いをするという趣旨の規定がございまして、この線が七十一線でございます。合計いたしましたら、鉄道敷設法で建設予定線として名前が事実上挙げられたものは合計三百三十三線でございます。三百三十三線のうち全くだいまままで工事に着手していない

ものは百三十七線でございます。

○紺野委員 それで、このような敷設法に掲載されて、三百三十三線が一応リストアップをされ、あるいは工事中のもの等々になっているわけですけれども、いまそれぞれこれらは、河守線がいま一定のメリットなり意義が言われたわけですけれども、それそれ皆意義を持っていてと思うのですけれども、それが早く遅くということとは、そこから出てくる人物のいかんにかかわらず、たとえば宮津の方は選挙区、前尾さんが出てくるわけですか、そういうこととは関係なく、地域住民の利益やあるいは文化の発展というふうな言われている、そういう大義名分に依りましてそれぞれの意義を持ち、メリットを持っていてと思うのですけれども、ですから、たくさんあるその中から、いま運輸省として運輸大臣としてどういふ計画をその中からピックアップして、まずどれとどれをいま今度は計画にのせていこうかというふうなことを計画を立て検討しておられると思うのですけれども、それはどういふものかひとつ聞かしていただきたいと思っております。

○木村国務大臣 敷設法の別表に掲げられておりますのは明治時代からの一応の構想でございます。当時としては恐らく鉄道による総合交通系統としてああいうふうな路線を掲げたものであろうと思うわけでございます。自來今日に至るまでの時代時代の要請に応じて必要なものをピックアップして建設をしてまいったわけでございます。ただいまでは、いま鉄道監督局長が御説明申し上げましたように、全然あの別表の中で着工も何もいたしていない線が百線以上あるわけでございます。

今後それではそれをどういふふうな考え方でやっていくかというお話でございますが、これはやはりそのときどきの社会的なあるいは経済的な背景というものを考えながら、ここにただいまは総合交通系統というものを現在検討いたしておりますので、その総合交通体系の中におきまして、今後新線建設を必要とするものを選び出してやっ

ていくということに終局的にはなると思っています。もちろんその間で、その地元の必要性というものはやはり利用されるためにつくるわけでございます。それから相当重要視しなければならぬと思っております。いろいろな形でせよ建設をしてほしいという要望は、いま全然着工しておりませんが中にも相当現在出ておるわけでございます。それらの要望が出ております路線につきましては総合交通体系の中で見直していかなければなりませんので、要望だけを中心にして着工するとかしないとかいうことも判断ができないわけでございます。それらも含めまして、総合交通体系の中で着工すべきであるかどうかということを決断してまいりたいと考えております。

○紺野委員 計画としてはいま何線ぐらい現実に検討されておりますか。

○杉浦政府委員 お答えいたします。先ほど申し上げましたように現在未整備のものにつきましては約八千キロばかりでございます。そのうちで鉄道法に基づきまして運輸大臣が基本計画をつくりましてこれを公団に指示しておりますものが四十九線約二千キロでございます。実際にこの二千キロのうちで現実に工事に着手しているもの、これは四十三線、千七百キロメートルばかり現在着工をいたしておる状態でございます。以上が数字でございます。

○紺野委員 その四十九線とか四十三線というのは、これは資料としてもらえますか。出していただきたいと思っております。

それで、私は地方に行きましていろいろな陳情を受けているわけなんです。そういう点で具体的な例をひとつ挙げますけれども、一つは山形県の左沢―荒砥というのがこの二十五という番号であるんですね。それでこれは実際にどのような効果なり意義を認めてここに載せられたものなのかどうか、そしてこの線は現在何らかの検討とあるものか、この点についてお聞きしたいと思います。

○杉浦政府委員 たいまお話がございました左沢―荒砥間につきましては、現在鉄道敷設法の別表の第二十五号に掲げられている予定線になっております。しかしながら現在のところこれにつきましては運輸大臣の基本計画に組み入れまして工事の指示をいたしておりません。現在の段階では検討はまだ不十分でございます。

○紺野委員 これについて一応予定線に選ばれたというその理由となっているメリットですか、こういうものはどうですか、ひとつ説明してください。

○杉浦政府委員 大正十一年の敷設法の際にこの区間が組み入れられたときの線におきます効用、必要性というものがございまして、実は私ども具体的に調査が不十分でございます、いかなる理由によりましてこの線が入ったかどうかにつきましては今後検討してまいりたいと思っております。

○紺野委員 そういふふうにも効用も忘れてしまった、そういうものがお蔵に入って、法文の中で居眠りしている、こういう状態なんですけれども、これは大蔵省の事務のやり方がそういうことではないかと思うのです。ですから私はひとつそれについて、いま現実に生きていくこの人たちの希望や何かについてそれを代表して申し上げますけれども、それはどういふことなんですか。これは一つは左沢ですけれども、妙な名前ですけれども、その名前の点でなかなか有名でもあるわけなんです、これが山形市からずっと左沢線というのが来てるのです、それで左沢線とどこまで行きます。ちょうど河守みたいにそこで行きどまりになっていて、それからもう一つは米沢、赤湯という奥羽線の方から長井を経て荒砥というところに、これも荒砥線というか、そういう名前が来て終点になっております。これは両方とも山形県における穀倉地帯を走る鉄道で、そしてそれと併せてございまして、左沢線の方は、これは最上川中流の平野なんです、米どころです。そこでそれが最上川の沿岸のところとどまっておりますが、もう一つは上流地帯の米沢盆地、

そのやがはり終着駅になっておる。だから最上川の上流の米沢盆地と中流の山形県の平野部、それとを結び性質を持つておるのです。なぜそこが切れておるかというと、最上川がそこでは狭くなつて、昔からそこがなかなか行き来が困難であると言われておつたのです。それでそこが隔絶されておつたのですが、現在の技術水準その他のいゝんな経済の発展等々から見て、それを結合することが可能であるということですね。結合しますと、これが一つの内陸循環線を形成するといふのです。これは奥羽本線とそれからいふ言ひました二つの枝がくつきまして、そして山形の内部に一つの内陸循環線を形成する、そういう意味で、いま改めて住民たちの間で問題にもなり、これをしてもらうことによつて停滞している二つの盆地のところを結合して、そして経済的にも、人と物の交流についても、文化的にもそれが打開されて活気を取り戻すであらう、こういうふうな内部からの一つの回春、地域経済、文化に対して刺激を与えて新しい活気をもたらす、これはこういう性格を持つております。ですから、そういう点について、やはり新幹線建設だけに熱中して、そして地元、地元のそういう国鉄として当然配慮すべき地方の経済、文化、福祉、こういうものを改めて反映させるような、そういうものをもつと考えるべきじゃないかと私は思うのです。ここにあらものがほとんど研究もされておらない。もう新幹線のことばかり考へて、それでそれも行き詰まってしまうというふうな点で、やはり総合交通体系そのものについての考へもこういう点で見直しの時期に来ていると私思いますけれども、そういう点で、改めてその点からのこの別表の見直しと、総合交通体系の中でそういう地元からあるいはわれわれが提案するといふようなことについて真剣に検討する、研究する、そして知りませんとしなふうなことのないうようにして欲しいと思つたのですが、そういう点についてどう思ひますか。

一つ一つについて、私もその線路をつくつたらそれがその地域、地方にどのような効果があるかということについて十分なる勉強をしておりませんことをいふことで御指摘を受けまして深く恥ずるものでございます。ただいま先生が御指摘になりました左沢と荒砥の二つの線の例を取り上げても、ただいま御指摘のようにならうという御議論、御意見があるということを感じまして、私どもとしては、先ほど大臣からも御説明申し上げました、私どもは国鉄の再建といふことで非常にむずかしい問題をこれからいろいろ各方面からの検討を進めながら一つの成案をつくるべく努力をしておりますけれども、その中で、国鉄がこういう線区についてどのような役割を果たすべきか、また、久保先生御指摘のいろいろな問題もそれから含めまして真剣に検討させていただきますと思ひます。

○紺野委員 それでは、そういうことで、基本的にもここに百何十というか、たくさんの方々のそういうものがあるわけで、それはすべて住民と結びついているし、結びついているだけじゃなく、ある意味では生きていて、地方の経済なり人々の生活と直結しているという点で、決してこれは枯れ木の枝じゃありませんから、もう春で芽を出しておりませぬけれども、こういうものも一斉に芽を吹き出して、やはり住民の要求や経済というものと国鉄が密着して、計画があるんですから、せつかくこれを枯れ木にしておくことはおかしなこと、そういう点でやはりそれぞれの検討を運輸省としてもやり、またわれわれの方からも提起してあるいは地元から来たものも真剣にそういう点で検討してもらつて、そしてこれからの国鉄の再建というものに生かして欲しいと思ひます。それで次にお聞きしたいのは、やはりこれも私は地方に行つて陳情を受けたんですけれども、それは奥羽線の合理化の問題なんです。これについては、奥羽線の南線、奥羽南線というんですかね、これがいま現実的に電化その他の近代化の計画を実

行しているわけですが、これについてやはり住民が非常に不満を持っているんですね。具体的に言へば、その南線の方の四十九年あたりから五十年にかけていろいろ問題になってきたところ、いわゆる停留所化する、委託駅にするあるいは貨物集約をしてやめてしまふというふうな点について、ある駅についてはいろいろ説得を受けてそうなたたといふところもあるようですけれども、大部分は反対しているんですね。地方自治体の長まで納得できないといふことで、どうしてもこれはやめてほしいといふことを言っている自治体の陳情もわれわれ受けたわけですが、たとへば楢岡といふところ、こういうところではいゝわゆる市長、村山の市長ですけれども、あるいは農協とかあるいは町の人たちがござつて反対をしているといふふうなことで、住民からは非常に困つたといふことで、どうしてもいまの計画を変更してほしいといふことを言っているわけなんです。そういう点で奥羽線のいわゆる近代化、合理化、この計画がどういふ計画で、どういふ進行状況なのか、これをちょっとお聞きしたいと思ひます。

○伊江説明員 お答え申し上げます。御指摘の奥羽南線は、秋田から米沢まででございますけれども、その間におきまして、今度電化工事を進めてまいつておりますのは御高承のとおりであります。電化工事を進めまして、同時に列車の保安を集中的に制御するいわゆるCTCという設備をつけます。これによりまして、もちろん保安度も向上いたしますと同時に、各駅で運転の取り扱ひをいたしておりました職員が機械に置きかえられる、こういうことが一つ出てまいります。したがつて、この近代化といふ設備の機械化に伴いますところの要員の減、これは当然でございますが、それにあわせまして、先ほど来から御指摘の経営の見直しの段階におきまして、やはり業務量の多寡、そういうものを勘案いたしましたし、要員を最生産点に振り向ける必要が出てまいります。そういうことを同時にいたしたいと思ひ

さしていただきたい、かように考えております。
○紺野委員 そうすると、どうしても地元のコ
ンセンサを得られない場合には強行するという問
違つたやり方はしないということですね。

○伊江説明員 地元はただ反対であるというだけ
の御意見では、話にならぬわけでございますので、
やはりそう言った場合には、それに代替する設備
あるいは代替する輸送の方法についての建設的な
御意見をいただきたい、かように考えるわけです。
ただ、地元もこの駅につきまして、あるいは具体
的に自分の駅につきましては、業務量も少ないと
いうことは十分御承知の上のことでございます。
で、むしろそう言った場合には、どういふふう
にかわりの手段を講じてくれるかということにつ
いて、私も御提案申し上げます、また地元の
具体的な御要求を出していただく場をつくりな
がら御相談していく、この時間をとりたい、こうい
う意味でございます。

○紺野委員 いずれにせよ、もちろんただ反対反
対と言っているわけじゃない。それはあらゆる問
題と関連して言われているわけで、あなた方考
えているよりもっとも複雑な生活要因と結び
ついて言っているわけだね。そのことをそう簡単
に考えてもらうてはいけないと思います。

特に、国鉄広報部が出している「国鉄通信」四
百七十一号、昭和四十八年一月十一日号ですね、
これにはいまの奥羽本線の輸送力増強ということ
について言っている中で、いろいろいま言ったよ
うなことの中に、こういうことを言っているのだ
ですね。電化をやる、電化によって輸送力を強化す
る、しかし、この線は首都圏と山形及び秋田地区
を結ぶ輸送の動脈としての重要な線路である、特
に最近、豊富な観光資源のある当地方へ大都市
からの観光客がふえているとどうわざわざ書いて
いるのですか。ところが、どうもそれと違うんだ
な、蔵王というものを委託駅にしたい。私はこれ
こそ金をかけても、蔵王、蔵王とディスプレイジャ
パンですね、あなた方が掲げたあのスローガンの、
まさにその一つが蔵王なんだ、やっぱりね。その

蔵王にもっとでかいりっぱなサービス駅をつく
て、そしてここに若者がたくさん来て、そして健
康センターになるような、そういう積極的な施策
をやる最もいいところですね。はい、さいなら、
委託でお任せいたしますというの、この国鉄の
広報、これも完全に違う、矛盾したとだと思
うのです。これはだれが見てもわかる、矛盾し
たことですね。こういうことをやっているという
ところに、あなた方が合理化としてい言いました
いろいろなこと本当にとことん見直しを持って
やられておられない。過去の時期の何かならい
ざ知らず、蔵王駅というふうなものはむしろ大き
くして、そしてここは蔵王山のスキトその他で有
名なところですし、また、発見したい観光資源
ですよ。そういうものをなせ見直しを持った展望
の中で位置づけして、そして直営にして、それで
りっぱな駅にしないか、この点どうですか。

○伊江説明員 観光資源の開発が進んでいるとこ
ろをわざわざ無人駅にするのはおかしじやない
かという御指摘だと思っておりますけれども、シー
ズンが限られているということもございすけれど
も、やはりいかに人件費を節約しながらいかにか
せぐかというのが本道だと思っております。先ほど申
し上げましたように、安全というものを前提にい
たしまして私どもはものを考えますし、その次に
やはり御指摘の商売の問題も考えます。蔵王は年
間あるいは一日平均をとってみましても実は乗降
量は少ないわけでございます。生産点と先ほどか
ら申し上げた意味は、あの付近でも、もっと大変
な勝負どころがあるわけでございます。そういう
ところに重点的に人を回すためにやむを得ずそう
いう措置をせざるを得ない、こういう事情である
わけで、御指摘のとおり観光開発に重点をいたし
ながら、旅客の誘致に努めて、収入の増に努める
という努力は、御指摘のとおり私どももしていま
りたいと思っております。

○紺野委員 全くそれは矛盾していますよね。
せっかく日本を発見しよう、大変いいものが見つ
かった、そういうものをどうして売り出さないの
ですか、商売で。そういうものに背を向けるとい
うことは、商売としても下の下だ。
それからもう一つ聞きたいことは、この蔵王と
いうものは、いまではあそこ山形交通という独
占的な会社、これにあの山をまるごと買収された
というか、されようとしているのか、それで
大きな問題になっているのです。あなた方はそれ
いうものを補助しているのじゃないですか。国鉄
が取って、そうしてむしろ蔵王が日本のいい観光
資源であるならば、何も地方のそういう大きな企
業にまるまる任せないで、もともと積極的に
そこに国鉄のバスの線を入れるとか、積極的なそ
ういうやり方をやるならば、りっぱに収入のあれ
にもなる。現にその地方の大きな問題になってい
る。山形交通というものがいわばその山を破壊し
つつあるのですよ、りっぱな観光資源を、それで
大問題になっていきますよ。あなた方はそういうも
のを見て見ないふりをするというのか、それを援
助して、そうして観光の資源をむしろおかしなも
のにしてしまおうということに対する共同責任があ
るといふことなんです。どうですか、その点知って
いますか。

○伊江説明員 国鉄がなりふり構わずどこにでも
出ていくというような性格の企業ではございませ
んの、おのずから営業には限界があると思いま
す。

それからいまの山形地区の開発の問題は、やは
り地域の企業の発展のためにもやるべきことじゃ
なからうと思っております。これは私見でございます
けれども、私どもは地域のたとえは山形交通であり
ますと、そこを周遊券その他のタイアップをいた
しております。したがって、問題はお客様に
非常に便利な周遊コースを地元その他の交通機
関とタイアップしながら進めていく、これが私ど
もの基本方針でございます。

それから、先ほど申しおくれましたけれども、
蔵王はなるほど蔵王の入り口でもございすけれ
ども、最近はずっと山形からの入り込みあるい
は山形からの乗りおりということに転化したしつ

つございすので、そういう状況もあるというこ
とをつけ加えて申し上げておきたいと思ひます。
○紺野委員 それはせっかくのいい場所をあなた
方のそういう消極的なやり方で人に任せてしま
うんだということをやっているから、そういうこと
になつてしまふわけですよ。だから最もいい最短
距離はやはりここであり、またここに一定の施設
をやればほとんどここから勤労者が行くのは間違
いないのですよ。それを民間委託だ、その先ほど
言ったような合理的なことをやっておる。ど
ういう非難を浴びているか、何も研究していな
いのか、しても対応しないというふうには、私はや
りこいう合理的計画というものは、ただ自分の
労働者、国鉄従業員を一人でも首を切ればいん
だ、これがお手柄のようにあなた方掲げている
成績主義じゃないですか。なせもって国民の便利
とか、あるいは国鉄を本当に国民に愛されるよう
なものにするということをしないのですか。こう
いう点についてもう一つあなたの方、また大臣もそ
ういう点があるのか、ひとつ基本態度としてお
聞きしたいと思います。

○木村国務大臣 これは私は、国鉄の本来の使命
にやはり立ち返ってお話を申し上げますといけな
いと思ひます。やはり国鉄は鉄道の経営をやる
ということが基本的な使命でございますので、それ
をもとにしてどこへも出かけていくということ
が許されるものでもございせん。また地元の観
光資源の開発等はやはり地元資本に任せるとい
うのが適切である、私はかように考えております。
ただし、その開発の状況において行き過ぎがあ
つたり、あるいは間違つたことがあつたらこれは改
めるべきでございすけれども、基本的な考え方
は、地元は地元資本によって開発するということ
が原則であると思ひます。そういう考え方に立
つてわれわれは国鉄の運営を考え、また観光資源の
開発ということも考えるべきであると思ひます
が、国鉄というものは観光にはなくてはならない
大きな輸送機関を持つておるわけでございますか

ら、これとその地方地方の観光資源なりあるいは観光開発というものと関連ということももちろん考えなければいけませんけれども、国鉄が何でも出かけてやるということはやはり適当でない、かように考えておきます。

○紺野委員 何でもやれと言っているんじゃないんです。そこまでお客さんを運ぶのが国鉄の役割りだろうということ、そしてまたそれを資本だけじゃなくて、国民がわずかの金をもって一番いい娯楽を得よう、そういう場合には国民、住民、利用者に対して便宜を与えることを考えないで、土地の資本に実は便宜を与えたいんだというのはいさよとおかしいんじゃないですか。これは自民党の体質ですか、どうです。もつと蔵王になぜりつばな駅を置いて、少なくともそこ何人かの人を配置してサービスするということができないんですか、その点どうです。

○木村国務大臣 資本という言葉を使いますと、すぐにいろいろ御批判がありますけれども、私が申し上げておるのは、やはり地元の観光開発は地元でその力のある者がやるということが適切であるということをおっしゃるわけでございます。もちろん観光開発も、そこにお客に来てもらって大いにその観光地の利用価値を高めるといことが最後の目標でございますので、利便を図るといことは、これは国鉄でなければできないという問題でございます。これは利用者という観光事業者というものも、利用者の利便を図るために一生懸命努力しなければならぬわけでございます。その辺はやはりその精神を持ってやるべきであると思っております。

○紺野委員 だから最もいいその名も蔵王、そのすぐ下だ。そういうところの国鉄の駅をわざわざ委託にして、さあ開発は地元の資本でやってくたさい、私たちはあまり責任はありません、一人でも二人でも従業員を整理することが最大の任務でございますというふうな態度ですね、これは私大きな間違いだと思えますね。それで、納得しないうです、地元は。なぜ蔵王に国鉄自身の駅がある

のに、本当なら置いてくれ、わざわざつくってくれということなんだ。そういうことを逃げて、そうしてそういうところに金の出し惜しみをするとするのは根本的な間違いだと思えますね、どうですか。もう一遍聞きます。

○伊江説明員 先ほどちょっと言葉が足りないいろいろな申し上げなかつたわけでございますけれども、蔵王の駅というものは蔵王の山の唯一の登山口でございます。先ほど御訂正申し上げましたように、やはり山形の駅あるいは上ノ山の駅、そういったところから蔵王に登るわけでございますので、その中で一番乗降の少ないところに私どもは計画は委託にしておりますけれども、そういう計画であるというふうに申し上げたわけでございます。したがって、観光地の開発のために手をこまねて見ている、乗降も多いのにサービス要員もないというふうな状態をわざわざつくっていると、こういうことではございませんので、御訂正申し上げておきます。

○紺野委員 それは何も努力しないでそう言っているわけ、やはり私は間違いだと思えます。地域の住民がそういうことを間違いだと判断して、ぜひここは国鉄がもっとりつばな駅をつくってほしいという、これは最後までそういうふうな地元民が言っておりますから、それを尊重してもらいたいと思えます。

それからその次は、奥羽線のCTCなんです、このCTCというのはどういう効果をねらっておりますか。
○伊江説明員 先ほどちょっと触れてお答え申し上げましたけれども、簡単に申し上げますと、一カ所でもって全駅のポイントのあたり閉めたりする、つまり操作を中央で制御する、こういうのがCTCでございます。私も各線大體電化をいたします際には、同時にこのCTC化をいたしております。これは簡単に要員が自動的にその機械に置きかえることによつて減るということだけを目指したわけではございませんで、やはり保安度も向上するというので、ずっと近年来取

り入れている施策でございます。ただ、奥羽線は非常に雪の多い地帯でもございますので、このCTCによるところの扱いは慎重に耐雪の設備を整えていたしますので、そういう意味におきましても一般的に暖かい地方でやっておりますCTC、それから寒い豪雪地帯のCTC、変りない機能を維持できるように考えて進めてまいっております。

○紺野委員 CTCは、結局信号機と転轍機を遠隔集中操作するものでしょう。そうですね。ところが奥羽線を見ますと、これに入らないのがありますね。CTC、集中遠隔操作されないで省かれている除外駅があるでしょう。それはどういうところですか。

○伊江説明員 CTCの装置は全駅にいたしますけれども、先生の御指摘は、貨物の駅の引き込み線に入らないうことでございますので、原則としては各駅には全部ポイント操作はCTCで機能できる、こういうことでございます。

○紺野委員 それで、あなた言わなかつたけれども、具体的に言うと、米沢、山形、北山形、新庄、横手、大曲、秋田、こういう大駅はできないのですね。そうじゃないですか。

○伊江説明員 資料を見ながらお答え申し上げますが、いま御指摘のとおり、米沢と秋田間に四十九駅ございますけれども、その中で米沢、山形、北山形、新庄、横手、大曲、秋田、これだけが外れております。これは構内に非常に多いございまして、本線に入るものだけのCTCの操作をする、構内は全部外れる、こういうことでございます。○紺野委員 そこにきわめて重要なことを言っていると思えますが、なぜできないかと言うと、本線から貨物線が入っておいてその分岐点のポイントを返すことができない、だから、大駅の場合は特にそういう側線が多くて貨物線も多い、そういうところではできない。CTCにはそういう能力の限界があるわけですね。それでそれに合わせようとしてるんじゃないかという重大な疑念がある

のです。つまり、もつと大きくない、もう少し小さい、しかし中ぐらいの都市、そういうところでは貨物はどうしても必要だ。いままで見ると、国鉄の構造は本線のホームのほかに貨物の引き込み線があつてポイントがあつて、そしてそこには人以外に地方の経済を反映する物資があるわけですね。そして側線で鉄道に乗せてやるという仕掛けがあるわけですね。それを、いま大都市ができないということをおっしゃるとおり、CTCはそういうことめんどくさくてできないのです。そうするとそれに近いような駅については貨物駅をやめちゃう。CTCのために、そんな貨物線の側線を、めんどくさいことを一々やっておれない。だから貨物駅はできるだけ整理した方がいい。大きな駅以外は極力やめて、そしてどんどん本線を流す式にして地方の貨物に対しては敬意を表さないういうことじゃないんですか。福岡のごときはそうじゃないですか。

○伊江説明員 設備よりも扱ひ量が先でございます。もし扱ひ量が多ければ集約いたしましたところをもとへ戻すというのが私どもの仕事でございます。いま先生御指摘のようにさきようなならするのために設備をつくるんじゃないかと、さきようなならさるるような業務の状況を私どもは十分把握している、逆に言えばそう申し上げたいと思えます。したがって、くどいようでございますけれども、貨物の扱ひ量が多くなつた場合には旅客の乗降が何らかの事情で多くなつた場合には当然に停留所の化の駅をもとへ戻しまして有人駅あるいは委託駅にいたしますとあるいは貨物を始めますとか、そういったことに対応してCTCの機能をまた付加すればいい、こういうことでございます。○紺野委員 じゃ、その点はひとつ確認します。つまり量が可変的で、たとえはばい少なくて将来ふえれば当然それはもとへ戻すということは原則的に、それひとつ……。

○伊江説明員 原則はそのとおりでございます。○紺野委員 それから今度は地方の現実ですね。

いま幾ら言われても、困ると言っているのは村山市というところなんです。橋岡というところは、橋岡という町があるわけじゃなくて、現在は村山市です。山形市のもう一つ北の方にある大きな中心の都市なんです。そこはもちろん高度成長で磨かれたという農業面でも優遇されない、いろいろの点でそのしわ寄せがそういう地方都市にも起こっている。だから、いまの時点で貨物の量がそれほど多くないじゃないかというように言ったとしても、それは、村山市自身の位置を見ると平野の中の大きな町なんです。だから当然それはいまの瞬間だけ見てはいけないし、また住民は長く生活して後先を知っているわけでも、そういうことで反対をして、ここにはどうしても置いてもらわなければ困る、都市の機能として第一困るといふことですね。ただ単に貨物の量一つだけで、しかもある時期だけの判定ではさういふやられるというのでは、地域の都市構造とどうか経済の状況というものにおいて占めるその都市の役割というものをやはり誤るわけですね。それを殺すことになるわけなんです。そういうことをやれば決してプラスにならないですよ。またそういう中小都市に打撃を与えるということなんです。だからそういう点でただ採算——採算というよりもいま言ったあれから見れば、CTCがポイント返し労働者何人かを整理するというようなことにかまけて、そして地方都市の何万人の人たちの繁栄なり安全というものをやはり阻害するといふようなことはやるべきじゃないと思うのです。それは現在でも決して貨物の量が少なくないところでありまして。だからそういう点で、CTCということを口実にしてわすかの人の整理ということ、そして当然その都市の位置づけその他から見て置くべきところを無理に切っている、その点に地域住民の不満があるわけなんです。そういう点について今後とも、住民の側では納得できないと言っておりますので、いまのような、前もって頭でやっちゃうぞといふことだけでやってるそういう計画自身をこの際見直す時期に来て

いるのではないかと。現実から言っても見直さざるを得ないと思えますけれども、十一年の財政再建法、これ自体ももうこととしておしまい。ああいう新幹線万能、ほかはお蔵に入ってしまった、運輸省の方も知らぬ、こういうふうな十一年計画自体がもう成り立たないといふことは明瞭なんです。改めて検討しなければいけない。そうしたら、もつと地元の中に新しい可能性というものを積極的に見てやらなければいけないと思うのですけれども、現在のそういう点から言ってみ直しの時期にきている。奥羽線のCTC、電化、そして何よりも十一年の再建計画に基づいて営業体制をどういうふうにつくる、こう言っているのですから、その十一年計画自身がもう御破算になっていくから、そのときに、それに基づいてつくり上げられていくこの営業体制、いわゆる無人化、委託、貨物集約、整理というふうな計画自体をやはりこの際——実行は今年の十月までとなつていられるけれども、こういう状況でそれはどうして間に合わないですよ。強行すればそれはバンクだ。だからそういうことでやはりこれを見直し、かつ今年十月までというのを延期する意向はないかということでありまして。

○伊江説明員 十一年計画の中にはもちろんそれは入っておりますけれども、もともと十一年計画あるなしにかかわりませぬ、国鉄の体質の改善のためにやらなければならぬことだと思えます。と申しますのは、いまの駅の配置は、申すまでもなく鉄道の開業以来の駅配置が主体でございますが、全国にいま五千二百ほどの駅がございますが、営業キロは二万キロでございますので、十二キロに一駅ぐらいの割合で配置されているわけでございます。いままでは代替交通機関というものがな時代でずっと経過してまいっておりますので、ちよつとした貨物の扱ひも、全部貨車がとまつて拾つていく、こういう能率的にもまた御利用になる荷主の方にも非常に——最近の経済テンポの速い、市場の早い時間に荷物を到着させなければならぬこの要請にこたえるような貨物輸送ができて

い状況でございます。それを、少なくとも貨物については集配区域を広げて、能率のいいトラックにその集配区域を任せて、そして拠点の貨物の駅に荷物を運び、そして所要の地にスピードをもつて運ぶという体質に貨物の輸送は変えつつあるわけでございます。そういうためにこの貨物の集約ということを行つていられるわけでございますので、別に人を無理やり生み出すからというだけの目的ではございません。旅客についてもそうでございます。したがって、国鉄の現在の輸送体系、旅客で申しますならば、便利、快適、スピードということを私も合言業にしております。それから貨物につきましても、確実なスピード、到着日時がはっきりするような輸送のシステム、こういったことを荷主にお約束いたしませんと、国鉄は見放されてしまいます。そういう体質改善のためにいたす計画でございますので、十一年計画の中には当然入るし、また見直しをされる十一年計画の中にも当然これは私どもの大目的として、体質改善の目的としてこれを織り込んでいかなければならぬ、こういうふうな考えておりますので、先ほどの御指摘の十月時点を踏まえて云々ということに對するお約束はできないわけですね、その間に、先ほど申しましたように、地元の建設的な御意見もいたなく、こういうことを、まだ時間がございまして、やつてまいりたい、かように考えております。

○野野委員 それで、その計画のピンからキリまでもう完全なのだということに誤りがある。現にオーケーしたところもありません、それからしていないところもありません。その差は何を意味するかということですか。これは現実の要求なんです。また、現実にはそぐわないところはあくまで抵抗されるんだ。だから、どれもこれもみんな平均にばさつと切るといふのではなくて、現に大都市は認めざるを得ないといふふうな言っているわけですね、そういう点で、やはり根強く反対しているところに対しては当然再考慮せざるを得ないと思えます。そういう勉強をしてもらいたいと思えます。

ね。ある枠をつくつてしまひにやるというのではなくて、なぜ反対しているかということについて、やはりその地方の都市の昔からの歴史的な位置というものはあるわけでありまして。そういうふうなものにやはり考えが足りないと思ひます。だから、そういう点でこの計画自体がやはり十一年計画と同じように御破算に現になつていと思ひます。それで、十一年計画も御破算です、改めてやらなければいけないのです。だから、そういう点でやはり考慮すべきものは考慮する。あなた方は説得しよう説得しようと言つてしよう。しかし、それはできない限界、むずかしい場合には、そこには何かがあるといふことをやはり考えて、そして出直ししないと、同じことを繰り返して、だんだん国民から離れた国鉄、骸骨の国鉄になるのじゃないですか。われわれも現地でいろいろ聞きました。やはり自動車その他にどんどん取られていくといふことの中には、サービスその他の点でもまずい点があるといふこと、まだまだ研究してやつていけば、これからは特に石油といふものが重要になる時期でもあるから、昔のように自動車万能といふふうにはいかにないと私は思うのです。国鉄はやはり大量の、最も安い、そして有力な交通機関として、石油が荒れようがどうであるが、やはりみずからを賣っていくと思ひます。そういう時代の変化といふことも考えて、すべて自動車にやらせようといふことではなくて、国鉄自身の有利ない点を探る改善して、そして住民にサービスという方向もとつてもらわなければならぬと思ひます。

それで、私は時間がありませんから、最後に一言何かあなたから……。

○伊江説明員 御指摘の点は十分踏まえてまいりますが、要するに、地元の方はただ反対だということだけではいけませんので、なぜそこがいわゆる貨物の集約の対象の駅になつていられるかということに對する十分なる反省、と言つては申しわけないのですけれども、荷主は都合のいいときはトラックに出す、都合が悪くなるとこちへ出すと

線も含めて、国鉄はこれを運営する使命がある、その国鉄の経営をいかに政府がめんどろを見るかという問題として解決すべき問題であろうと思ひます。

しからば敷設法に記載してあるところのそういった路線、あれは何もそのとおりにどんどん建設しなければならぬという意味ではございませんで、あれは一応の新線の構想を示した別表であると思われるので、この採否はやはりそのときの経済的あるいは社会的な事情、あるいは交通事情等を勘案して取捨選択をすべきである、こういうふうなことで考えていくのが適切であろうかと思つて、そういうふうによつておるわけでございます。

○石田(幸)委員 それではその議論はまた後でも一度させていただきます。

次に、国鉄側にお伺いするわけでございますが、実はこれは私の方の機関紙の切り抜きでございますけれども、私は去年の暮れに名古屋鉄道管理局内の線路を四キロ歩いてみました。その中で非常に大きな問題は、やはり尿尿のたれ流し、私ども二回ばかり尿尿をかぶりましたけれども、そういうような問題、それからいわゆる保線区の中で働く人々の労働条件というものは非常に厳しい、そういう問題を感じました。その中で非常に危険だと感じましたのは、列車の連結器の高さを調整する鉄板と言つておるのですけれども、これが五枚ばかり四キロの中に落ちておつたわけですね。これは名古屋駅に近いところですから、スピードが出るようなところではないのだけれども、それでもそういうような鉄板が落ちておつたということ、これはもう少ししっかりひとところら辺の問題を技術的に研究をしていただかなければならぬ、こう思ふのです。

この問題はともかくとしまして、一つはそういういわば技術労働者ですから、余り労働条件が過酷であると技術者が集まらぬ、そういうふうなこともあり得ると思ふので、実際に私、線路を歩いてみますと、電車が来るたびに百メートル

かそこら辺前にいる人が、大きな声で、列車が来たぞというところでなるわけですね。そこでどかざるを得ない。実際に私もそういう指示に従つてわきよけて見たのですけれども、ちょっと危険だなと感ずる個所もかなりあるわけですね。そういう技術労働者を確保するという点からも、危険性をカバーするという意味からも、そういう保線区に働く人々が安全に歩ける道路、道路と言つちやおかしいですけれども、そういうふうなものももうちょっと整備をできないものかというふうにも思ふのでございます。

これは特に都会地、それから鉄橋、ここら辺の問題は、私ども鉄橋の半ばで電車の通過を迎えたわけでございますけれども、そういう避難できる個所というものが少ない。とつとつと歩いて、そして鉄橋を渡らなければならぬ、そういうような状況が見受けられるので、そこら辺はもう少し整備が必要があると思ひますけれども、いかがですか。

○内田(幸)委員 先生の御指摘のように、保線の仕事、ことに従事員の仕事、非常に厳しい環境の中でやっておることは事実でございます。これに對しましては、われわれとしてはできるだけ対策を従来やつてまいりました。

御指摘のとおり、いわゆる線路の環境をよくするためにの面の片幅を広げるあるいは鉄橋に待避施設をつくる等の事柄につきましては環境改善というわけでございますが、何しろ非常に長い膨大な施設でございますので、場所によつてはそういう施設がまだ完全に整つてない個所もございまして、總裁の方針といたしましてこういう職場の環境改善というものが今後とも重点を置いて設備をやつてまいるといふことになっておりますので、そういう施設を重視してまいりたいと思ふので、そういうお話をさせていただきます。

○石田(幸)委員 では具体的な話はまた次の機会に譲るとしまして、もう一つ黄害の問題については、これは非常に不衛生である、雨が流れればそのまま周辺に流れるという、特に都会地において

はそういうことが見受けられるわけであつて、これは何とかしなければならぬという前々からの議論なんですけれども、一体これは五十年年度予算の中でどのぐらいいついていられるのですか。またどのぐらい増額されているのですか。

○山岸(幸)委員 現在、工事中の個所が七カ所ございまして、なお地元と交渉いたしました処理装置等の取りつけにつきまして関係の機関と交渉いたしております、できるだけ早く着工すべく一応の設計等の進んでおるところも十二カ所ございまして、これらに對しまして、五十年年度といたしましては地上設備に二十九億を予定いたしております。なお、車両はいままでも約三千七百両ほど準備いたしておりますけれども、さらに今年度もできるだけつくるべく一応十九億を予定いたしております。合計いたしまして四十八億を予定いたしております。

○石田(幸)委員 皆さんのいろいろ鉄道に乗つていらつしやるわけだから皆さんの方が詳しいと思ひますけれども、特急に乗りましてもスピードアップのために、便所の中にそういう尿尿が逆流してくるという体験を私自身積んでおるわけでありまして、これは鋭意研究してもらわなければなりません。また尿尿処理にしましても、それぞれ終着点におきましても、いろいろな都市別の問題がありますから一應には解決しないにしても、こういうふうにするならば必ずよくなる、あとは金をかければよくなるんだという明確な一つの実証証拠といえますか、そういうものを国鉄さんとしてもつくってもらわなければいけません。そこから国民全般の理解も生まれてくるのじゃないか、こう思ひますので、この問題は御注文だけ申し上げさせていただきます。

それから新幹線問題についてまず大臣にお伺いをするわけですが、その前に、大臣でなくとも結構でございますけれども、工事三線の進捗状況、東北、上越、成田この個所に、具体的に進捗率あるいは今後の完成に伴う経費の増加、そういう問題について御報告をいただきたいと思ひます。

○後藤(茂)政府委員 お答えいたします。いわゆる工事三線、東北、上越、成田の三新幹線と工事の進捗状況でございます。御承知のように給需要抑制の予算で、この予算は五十年年度は四十九年度の金額据え置きということでございまして、てきばぎと進んでおります。

数字で申し上げますと、東北新幹線につきましては、総延長のうちの九一%については測量を始めております。それから六八%につきましては用地買収を終わっております。また四〇%については工事の契約を済ませております。

〔佐藤(守)委員長代理席〕 同じようなデータを上越新幹線について申し上げますと、八九%について測量をやつており、四九%について用地の買収を済ませており、同じく四%について契約を済ませております。

成田新幹線につきましては、予定の沿線の方々への反対の運動がございまして、成田空港内の停車場に手をつけたにとどまっております。

○石田(幸)委員 来年度の国家予算規模がどの程度になるかはもちろん定かなことではありませんが、そういう大きな変動はない、現在の経済見通しからいけばそういうことになると思ひますが、本年度の進行状況のままに進むとすれば、完成予定というものが五十一年度末というのが当初の計画でありましたけれども、東北、上越、成田それぞれどのぐらいおくれる見込みでございますか。

○後藤(茂)政府委員 先生もおっしゃいますように、五十一年度以降の財政状態がどうなつて、したがって、全体の予算のつけ方がどうということについては、新幹線の騒音基準が新たに告示をされることが見通されております。その場合は当然この工事の新幹線につきましては、もう一度環境対策についている線といままでやつていなかったことについての考え方を詰めなければならぬと思ひます。したがらして、いつごろ、ど

のくらの時期にできるであろうかということ
明確なる時点で御説明するだけのデータが現在の
ところではそろっていないというのが正直なところ
実情でございます。御指摘のように現在、当初考
えておりました完成時期というものは相当大幅に
おくれざるを得ないと考えております。

○石田(幸)委員 大臣、少なくとも工事三線、成
田の分については全然まだ見通しがないわけであ
りますからこれはやむを得ないとしまして、やは
り東北、上越についてはかなりの進捗状況もあ
るわけでございます。これは来年度の財政見通
し等いろいろあるにしまして、あるいは新幹線
の新しい騒音基準というものが仮に告示されたと
いたしまして、これは相当の見通しをつけなけ
ればならぬというふうに思うのでございます。こ
れはまあ国鉄あるいは鉄建公団それぞれが担当し
ているようにございまして、やはりこれは
政治的な判断を要するのではないかと。五十一年度
と申しますれば来年の末というのが当初の計画で
あったわけでございますから、そういう意味で
早いところめどをつけなければ工事はさらに延び
ていくだろうというふうに思いますので、大臣と
しては責任を持って閣議で問題にし、その明確な
見通しをつける必要があると思っておりますが、いかが
でしょう。

○木村国務大臣 三線につきましては、成田はい
まお話しのように空港内の駅等の工事をいまやっ
ておりますが、路線そのものはまだ手をつけてい
ないという状況でございます。いずれにいたしま
しても五十二年を目標にこの三線の完成を考
えておつたのでございますが、(石田(幸)委員「五
十一年」と呼ぶ)五十二年度末つまり五十二年で
あるわけですね。そういうことで、これはもう五十
一年度末までに完成ということは現状ではむずか
しいと思っております。しかし、これは既定の方針ど
りやる予定でございます。

ただ、いつごろに目途を置くかということ、
これはいま検討いたしております。再建ともから
むわけでございますし、さらにもう一つは、近く

一応騒音関係の規制基準というものが決まるよう
でございますから、これが決まりますと、決まり
方にもよりますが相当な投資が要するわけござい
ます。その投資いかにによってやはり完成の時期
が多少延びざるを得ないのではないかと、いろいろ
に現在を考えておられますが、いずれにいたしまし
ても再建計画が構想が固まるころには、これらの
問題についての一応の見通しは立てなければなら
ないと考えておるわけでございます。

○石田(幸)委員 これはまあ大変不確定要素が多
いので答弁を求めることがかなり無理とは思いま
すけれども、やはり真剣に考えていただかなけれ
ばならぬと思っております。
そこで、そういった国鉄再建計画とのからみも
ありますが、先ほど来議論いたしております財政
問題ですね。この問題をもう少し議論をするため
に国鉄当局にお伺いをしますが、たとえば山陽新
幹線に伴って、旧来の山陽本線の輸送量、それか
ら営業係数等が変化してきているわけございま
すけれども、一体これはどのような状況になつて
いるのか、ちょっとお知らせをいただきたいと思
うのです。

○伊江説明員 御指摘のとおり非常に従来と違つ
た現象が出ておりました。山陽新幹線の方は、特
に新大阪―広島間が非常に込んだりという現
象が出ておりました。目下のところは大体一〇
〇〇程度毎日平均乗って、こういふ状況でござ
います。もともと岡山から西の方は一時間二本
程度でございますので、将来の問題として増発そ
の他を部分的にやっつけていかなければならぬと考
えております。一方在来線は、昼間の特急、急行は
ほとんど新幹線に肩がわりということございま
すので、在来山陽線だけをとりましますと、場所によ
りましては二〇〇、あるいは場所によりましては
三五〇、したがって二〇〇ないし三五〇程度、
輸送量はダウンをいたしております。しかし、御
指摘の営業係数がどうなつていられるかというの
はまだ開業一月そこそこございまして、輸送量

として現状のような、さつき御説明申し上げまし
た現状ではございますが、今後どういふふう
に移りますか、よく見守ってまいりたいと思
っております。

○石田(幸)委員 これはまた非常に大きな問題で
ございまして、大臣にも深刻に考えていただき
たいのでございまして、在来線が二〇〇から三五〇減、し
かしながら実際に列車は運行しておるわけござ
いますから、要員等については急激な減少をさせ
るというわけにはいかないというふうなことに
なるかと思っております。そういうことになりま
すと、新幹線をつくるたびに在来線はますます赤字の
ものが大幅に赤字に転落をしてくるというござ
いますので、このいわゆる東海道の問題、東海
道新幹線と東海道線の問題、それから山陽新幹
線並びに山陽本線の問題、こういう問題を研究をさ
されて、そして今後起り得る工事三線にしまして
もあるいは整備計画五線にいたしまして、その
在来線との関係というものはどうなつてくるのか
というのを当局も、これは運輸省の方も明確な
一つの理論立てをしていかないと、将来大変な
ことになってくるんじゃないかと思つておるすね。先
ほど新しい再建計画を立てなければならぬと言
うけれども、そういう見通しを含めた再建計画を立
てなければならぬと思つておる、いかがですか。

○木村国務大臣 新幹線と並行をいたしております
在来線はどういふふうかという問題は確
かに大きな問題であると思つておる。新幹線は速
く快適でフリケンシーも多い、ということですか
ら、その方にお客が集中するということも当然で
ございまして、しかし非常に近距離あるいは中距
離でもってやはり鉄道を利用しなければならぬお
客もあるわけでございますので、在来線のことを
並行しておる路線についても考えていかなければ
なりませんので、これは今後さらに新幹線が次々
と敷設されていきます、そこでの並行する在来線
の問題と将来の問題として同じように考えてい
かなければならぬ大きな問題であると思つてお
る。

す。そこで、現在たとえ山陽新幹線と東海道新
幹線と多少運行の仕方が違つておるわけござい
ますが、運行の仕方も私は今後考えていかなけれ
ばならない。つまり新幹線についてずつとABC
と駅があるわけございまして、三種類ないしは
四種類ぐらいの間引いて駅にとまる列車、各駅ど
まりと、いろいろあるわけございまして、それら
の運行の仕方がまた在来線にいろいろ影響があ
るわけでございます。そういう意味で新幹線の運
行については在来線との関連において十分考
えなければならぬと思いますが、同時に在来線の方
も新幹線ができたということで、やはりこの在来
線の運行の形も考えていかなければならぬわけ
ございまして、全体として鉄道に対する輸送要請
輸送量というものが減つていく傾向にあるのか、
また依然として同じ、あるいはふえていく傾向に
あるかということも、輸送量の測定予想をいたし
まして、新幹線とこれに並行する在来線との運行
の仕方あるいは輸送力のつけ方、そういうものも
総合して考えなければならぬと思いますが、これはか
なりむずかしい問題で、実施に当たつております
国鉄の方で十分検討してもらいたいと思つてお
る。

○石田(幸)委員 総裁に伺いますが、再建計画と
いうのが、この前、あれは磯崎総裁のときでし
たか、四十八年お出しになりましたけれども、一年
を経ずして簡単にあの計画はだめということに
なつたわけですね。それは、確かに経済変動があ
りましたからやむを得ないとは思つておる。しかし、
これから安定成長の時代が続くというところは政府
の見通しですが、そういう見通しに立つて再建計
画というのを早目につくらなければならぬとい
うふうに思つておるけれども、いつごろできるのか。
それから、どういふ基本的な要素を前提条件とし
てこの再建計画を立てられるのか。この前の再建
計画を拝見いたしまして、確かにそれは不確定要
素が多くてむずかしいことはわかりますけれども、
まあ、いわば子供だましみたいな再建計画とい
うふうには言わざるを得ない。もちろん半年、一

○石田(幸)委員 総裁に伺いますが、再建計画と
いうのが、この前、あれは磯崎総裁のときでし
たか、四十八年お出しになりましたけれども、一年
を経ずして簡単にあの計画はだめということに
なつたわけですね。それは、確かに経済変動があ
りましたからやむを得ないとは思つておる。しかし、
これから安定成長の時代が続くというところは政府
の見通しですが、そういう見通しに立つて再建計
画というのを早目につくらなければならぬとい
うふうに思つておるけれども、いつごろできるのか。
それから、どういふ基本的な要素を前提条件とし
てこの再建計画を立てられるのか。この前の再建
計画を拝見いたしまして、確かにそれは不確定要
素が多くてむずかしいことはわかりますけれども、
まあ、いわば子供だましみたいな再建計画とい
うふうには言わざるを得ない。もちろん半年、一

○石田(幸)委員 総裁に伺いますが、再建計画と
いうのが、この前、あれは磯崎総裁のときでし
たか、四十八年お出しになりましたけれども、一年
を経ずして簡単にあの計画はだめということに
なつたわけですね。それは、確かに経済変動があ
りましたからやむを得ないとは思つておる。しかし、
これから安定成長の時代が続くというところは政府
の見通しですが、そういう見通しに立つて再建計
画というのを早目につくらなければならぬとい
うふうに思つておるけれども、いつごろできるのか。
それから、どういふ基本的な要素を前提条件とし
てこの再建計画を立てられるのか。この前の再建
計画を拝見いたしまして、確かにそれは不確定要
素が多くてむずかしいことはわかりますけれども、
まあ、いわば子供だましみたいな再建計画とい
うふうには言わざるを得ない。もちろん半年、一

○石田(幸)委員 総裁に伺いますが、再建計画と
いうのが、この前、あれは磯崎総裁のときでし
たか、四十八年お出しになりましたけれども、一年
を経ずして簡単にあの計画はだめということに
なつたわけですね。それは、確かに経済変動があ
りましたからやむを得ないとは思つておる。しかし、
これから安定成長の時代が続くというところは政府
の見通しですが、そういう見通しに立つて再建計
画というのを早目につくらなければならぬとい
うふうに思つておるけれども、いつごろできるのか。
それから、どういふ基本的な要素を前提条件とし
てこの再建計画を立てられるのか。この前の再建
計画を拝見いたしまして、確かにそれは不確定要
素が多くてむずかしいことはわかりますけれども、
まあ、いわば子供だましみたいな再建計画とい
うふうには言わざるを得ない。もちろん半年、一

○石田(幸)委員 総裁に伺いますが、再建計画と
いうのが、この前、あれは磯崎総裁のときでし
たか、四十八年お出しになりましたけれども、一年
を経ずして簡単にあの計画はだめということに
なつたわけですね。それは、確かに経済変動があ
りましたからやむを得ないとは思つておる。しかし、
これから安定成長の時代が続くというところは政府
の見通しですが、そういう見通しに立つて再建計
画というのを早目につくらなければならぬとい
うふうに思つておるけれども、いつごろできるのか。
それから、どういふ基本的な要素を前提条件とし
てこの再建計画を立てられるのか。この前の再建
計画を拝見いたしまして、確かにそれは不確定要
素が多くてむずかしいことはわかりますけれども、
まあ、いわば子供だましみたいな再建計画とい
うふうには言わざるを得ない。もちろん半年、一

年で崩れてしまふ再建計画ではだめなので、それは確かに高度経済成長下におきます再建計画というものはむずかしいと思いますが、これからいよいよ安定成長が続く、少なくともここ四、五年は続くというふうな見通しの上でお立てになるべきだと思つていますが、いま申し上げました、いつごろ再建計画を結論を出されるおつもりなのか、あるいはそういう再建計画にどういう要素を特に考へていかなければならないのか、そこら辺を、御意見をひとつ承りたい。

○藤井説明員 お答えします。

国鉄財政再建十九年計画というものは、ある程度は絵にかいたようなものであるという御指摘はそのとおりでございますけれども、われわれ国鉄人から考えますと、国鉄というのは今後半世紀くらいにわたって陸上交通の主力でなくちゃいかぬし、主力であるから、少なくとも十年後には政府だの何だの御厄介に余りならずにはひたり歩きをして、自己に課せられた使命を達成するような力をつけなければならぬというのが財政再建十九年計画であつて、内容的には、若干の金を現在線に投じ、新幹線、これは現在においては御指摘のように検討の余地があることはわかりますけれども、当初の計画では四兆幾らかをこれに投ずるといふのが財政再建計画でございます。根本的から財政の、財政というか、経済上の変化でもって計画が崩れたじゃないか、形の上ではまさにそのとおりでございますけれども、とにかく、国鉄が余り政府だの何だの御厄介にならずに一人前に歩いて自己の使命を達成しなければいかぬというの、これは何も変わらぬとおらぬというふうには考えておりますし、財政再建十九年計画なんという、立案当時はともかくとして、十年たたなければ一人前に相ならぬというのじゃ、しょっちゅうふらふらするようになりまして、来年度あたり運輸省も非常なお力を入れて、国鉄の財政建て直しをやるというふうな御努力をお願いしておりますので、今度のは十年とかなんとか長い話でなくて、でき得れば単年度、五十一年度

はもうひとりで歩けるよと言われるような形に持つていき、それが困難ならば、少なくとも五年くらいにはひとり歩きができるような形に持つていっていただきたいというふうに私は考えて持つてございまして。それには、御指摘のように、それからその金をどうするのだというふうな問題がございまして、これは、こういうことを言つていいかわかりませんが、国鉄自体としては、運賃がきつめて低位であるということとは皆さん御承知のとおりなので、これを世間に通るようなプライスレベルに直していただいて、余り政府だの何だの御厄介、御援助にならなくても歩けるような形に持つていかぬと、四十三万の従業員がどうも張り切らないというふうなこともありまして、私自身としては、全部運賃ベースでカバーするのだとは決して言いませんが、できるだけ国鉄は自力で歩けるといふような形を与えていただきたい、かように考えております。

○石田(幸)委員 実はその議論をしたかったのですけれども、しかし総裁、国鉄がひとり歩きしたいというお気持ちもわかります。また、そのためには運賃を他の物価と比較してのアップということも、国鉄の総責任者としては、そういうふうなすれば、という仮定の上の議論はわかりますけれども、これはいまの経済情勢の中から無理だといふことは御存じの通りです。一遍に二倍、三倍にも上げることはできないというところは御存じのとおりだと思つて、さすれば、国鉄当局としても当然政府の財政措置というものを大幅に期待する以外にないという、この点も私は明確であらうかと思つて、いかがですか。その点だけにしほつて、いかがですか。

○藤井説明員 私は、少なくとも五十一年度には運賃を二倍にしたいだかぬと政府の御援助を得るといふことを無遠慮に申し上げたのであります。現況においてもそう考えますけれども、しかし、政府に援助していただきたいと申し上げても、これは皆さん、国民の税金からいただくといふことであり、私の無遠慮な発言は、御利用願う方から

ちよだいするということであつて、本質的には余り違ひませんけれども、先生御指摘のように、にわかには二倍だと聞き直つても二倍下さらぬことはほぼあれんで、できるだけ政府にお願ひして歩く、こういうことであります。

(増岡委員長代理退席、委員長着席)

○石田(幸)委員 これは総裁としては発言しにくいところですが結構でございますが、大臣、これは私は前々から何度も申し上げて、先ほども議論をしてるわけでありまして、工事三線にしまして計画五線にしまして、これをつくらば大幅な在来線の赤字が出てくるということももう目に見えてるわけでありまして、また、再建計画そのものを達成しようと思つても、国鉄の営業収入というものを考えたときに、そう大幅な運賃値上げというものはできるはずはありませ

ん。さらにまた、最近のいわゆる安定成長、低成長時代へと変革をいたしましたという産業界の中において、貨物輸送という問題も大幅に落ちていくわけですから、それはもう容易ならぬことだといふことはだれもわかるわけでございます。それからもう一つ、先ほど新幹線の新しい騒音基準の問題の話が出ました。三月十五日に、環境庁の騒音振動部会の中にあります特殊騒音専門委員会ですか、それによつて基準が発表されておるわけでございます。そういうものがだんだん審議が煮詰まつてくると思つてございまして、一部新聞等によつて伝えられるのは、国鉄当局の方の概括的な試算だと思つてすけれども、それを達成するだけでも一兆二千億からかかる問題だと、こういうふうな発表がされておるわけですね。

○藤井説明員 一兆二千億という数字は、東京から博多までの千六十九キロですか、対しまして、七八ないし七十五ホンのあれを受けて、これで最小限度、恐らくあれで七十一、七十五にはならぬと思ひますけれども、まあまあわれわれつくる側で、できるだけちびつた案で一兆二千億ということにございまして、考え方がよつたら、いやいや、三兆何千億かかるといふような議論も議論としては成り立つといふことございまして、そう正確な数字ではございません。

○石田(幸)委員 そういふことになりまして、とても一兆二千億程度ではおさまらぬだらうというふうな見通しもあるわけでございますので、こういうふうな金のかかる問題も国鉄当局だけで財政措置することは不可能なわけですね、実際問題として、しかし、これは、恐らく新しい騒音基準というものは、中央公害対策審議会の議を経て、何らかの形で環境庁として決めざるを得ない、そういう状況だと思ひます。そういう場合、もしこれが告示されるようなことになったときに、政府はこの財政措置をどうするんですか、一体、国鉄に、おまえの方で考えろというわけにいかぬでしょう。大臣、いかがですか。

○木村国務大臣 騒音規制は、いずれ最終的には規制基準としてある線が出ると思ひます。いま専門部会で議論しておりますのは七十五ないし七十五ホンといふところでございまして、それが仮に社会的あるいは経済的な事情も考慮して最終的には決めるということに中公審が決めておられますので、そういう純技術的なこと以外の要素を入れて考えまして、多少それにゆとりが出たといつたとしても、これはそのための相当の投資が要ることとは覚悟しなければいけないと思ひます。この大変な投資を全部国鉄の自前の経営の中で賄えといつても、今日でも自前の経営がでない状況でございまして、とてもできた話ではございません。これはやはり再建計画の中において国鉄の経費をどう分担するかといふことの中で考えたいかなければならないと思ひます。しかし、いま当委員会でも小委員会を設けて、これからいろいろ御研究もいただき、また教へもいただくことにして

おるわけですが、過去十年の間に国鉄は非常に赤字が重なってきたこととございませう。じゃ、なぜ過去十年の間に重なってきたか、いろいろ理由はあります。理由があるわけでございますが、私は、やはり交通事業というものが本質的に事業に要する経費は運賃で賄うんだというこの原則がだんだんだんだん乱れて、むしろ運賃を上げてはいかぬ、運賃は抑えなければい

かぬ、あとは政府がめんどろを見るべきだということ、これは物価その他社会、経済的な事情から出ておる議論で、議論としてはそれなりにあるのですが、しかし交通事業というものを本筋に真剣に考える場合には、その議論でもって交通事業の再建を考えるという事は本筋ではない。やはり運賃というものを中心にして考えて、そうしてあと公共性その他の立場から政府はどうめんどうを見るかという順序で物事を考えなければいけないというふうに私は考えておるのでございませうが、この点においてはいろいろ小委員会でもまた御意見を伺いたしたいと思います、いずれにいたしましても、いまの騒音問題についての莫大な投資というものについては当然政府も考えなければいけないということをお考えしております。

○石田(幸)委員 この議論はいろいろあると思えますけれども、慎重にやらなければならぬことになつてしまふ。

そこで、私はお伺いするのでございませうけれども、財政的な面から見ますと、一つは金の問題です。金をどう調達するか、運賃で調達するか、あるいは税で賄うか、こういう問題が基本的にあるわけですが、これに対してはいろいろな意見が分かれるところとございませう、物価とのからみもありますね。

さて問題なのは、問題の観点をがらつと変えて、いわゆる下から見た場合、新幹線の騒音という問題あるいは振動という問題を一個人のそういうような生活環境破壊という立場から見た場合には、肉体的な苦痛並びに精神的な苦痛、これは一体のものでございませう。まずそこら辺の観点から承りたいの

でございませうけれども、総裁としてそういう個人の精神的な痛み、特に精神的——肉体的な痛みについては、これはいわゆるいろいろ手当てのしようもあると思ひますけれども、精神的な痛みについて、一個人が受けている精神的な痛みについて、一体総裁、大臣はどうお考えなのか。工事の騒音対策の状況を見ましても、これは大幅におくれているわけですね。

だから、私は特に大臣に申し上げたいのでございませう、確かにこれは物価を安定させなければならぬという角度から、いわゆる財政投融資の問題については大幅な縮小があったわけとございませう。しかしながら、そういう問題があったからといって人間の精神的な痛みをがまんしろというふうなそういう政策というのは私は不可解だと思つてございませう。新線の計画についてはそれはストップしなればならぬけれども、こういう精神的、肉体的痛みを現実感に感じている面については、もう少しでもそういう人々の安定に努めるべきじゃないか、こう思うのでございませうけれども、大幅な繰り越しがありますね。こういう問題については大臣は閣議等ではどのように考え、どのように議論をされておるのか、承つてみたいと思つてございませう。いかがでございませう。まず大臣から承りたいと思ひます。

○木村国務大臣 騒音を含みますいろいろな公害問題は、帰るところ個人個人のそれによる被害を最小限度にとめるということであるわけで、これは議論の余地のないところでございませうが、いままでには確かにそういう環境整備の点ではおくれおつたという事は事実とございませう。それだからこそ次第にこの環境整備の方に予算の重点も置いてまいつておるわけとございませうが、これから先そういう騒音を起さしめるいは振動を起さすといつたような、交通施設のみならず、いろいろな社会施設にしましてもより一層その重点を置いて考えなければならぬということであるわけとございませう。

いまの繰り越し云々の話はちよつと私わかりませんが、騒音等についてはそういうように考えておられます。

○石田(幸)委員 これは哲学的な話になるかも知れませんが、もう少し人間の痛みについてどういふふうにお考えなのか、藤井さん、総裁ひとつお答え願ひたいと思ひます。いかがでございませう。

○藤井説明員 お答えします。

われわれのつくつた新幹線、一般に御利用願つておる新幹線が、騒音その他のゆえをもつて個人に被害を及ぼし、心身ともに個人に恐ろしい被害を及ぼすということに対しては、動機とかんとかはとにかくとして、はなはだ申しわけない、かように存じておられます。したがって、現在の技術とかんとかでできる限りのことはいたしたい、かように考えている次第であります。心身のな——これはまたお気に召さぬような答えになりますけれども、非常にむずかしい問題でございませう。客観性がなく、私どもの金は公共の金なんでも困るといふ面もありますけれども、根本的には、まことにお気の毒なんです。私ほでできるだけの努力はする覚悟とございませう。

○石田(幸)委員 大臣、そういう問題からお考えいたしたいのは、そういう精神的な痛みを客観的に判定するということ、これは絶対にできないのです。たとえ私が国鉄総裁をぶんどつたとしても、その痛みはほかの人は絶対にわからぬのです。それだけにいわゆる人間の生活環境を守ろうという運動が起きていふことを私たちが基本的認識をしなければならぬ。特に新幹線問題については、やはりそれだけの鉄道を走らせるという事は基本的なそういう騒音、振動が起さすという事はもう明確な事とございませう。どういふふうな整備をしましても、これをゼロにすることはできない。だから、やはり技術的にどこまで抑えることができるかという問題がある程度見通しをつけると同時に、今度は個人的な環境整備あるいは町の環境整備というものを明確に分けて考えなければいかぬのじゃないかと私は思つておるわけとございませう。したがって、都市計画そのものにしましても、これから特に計画五線もあるわけですから、そういうところについては明確にいわゆる国鉄当局がなし得る分野というものと、それからあとはそういう騒音、振動というものを政治的に排除しなければならぬ環境整備というものと明確に二つに分けて、そうして各省との打ち合わせの上で、これだけは進めていくんだというものを政府として、国全体としてつくつていかなければならぬんじゃないか、こういうふうには私は思つておる。もう少し言うてみれば、これからの計画五線というものををつくる場合には、もう少しやはり——特定地域だけでもいいですよ、先ほども申し上げたように、模範的なものをつくつて、金があればこういうものができると、ここまでやれば完全にそういう生活環境というものは守られるんだ、そういうふうなこれから五年後、十年後、十五年後、二十年後の社会のためにそういうものを運輸当局としてつくる必要があるんじゃないか。そういう理想のなものを一カ所でも二カ所でもつくるという事は、将来の私たちの子孫に残していくべきわれわれの責任じゃないか、私はこういうふうにお考えとございませうけれども、大臣、いかがですか。

面はくわすかだと思ひます。これは時間をかければ技術の面で研究して克服できる。そうするとひつきょうするに大変な投資がかかるということですね。そうするとそれを一体だれが出すのだ、国鉄自体に出せ、こういうことになりますと、運賃によって国鉄は収入を得ておられるわけですから、運賃値上げをいたしますがそれでよろしいでしょうかと国民にお尋ねしなければならぬ。じや運賃はいけないから政府が出せ。政府の財源にも限度がありますから、政府のお金というものは税金から出さなければいけませんから、それじや税金を高く取りますがよろしゅうございませうかということも問ひかけなければならぬということに、結局ひつきょうするところそういうところに落ちつきまして、その辺でひとつ御一緒にいろいろと議論をして国鉄の再建を考えてみたい、かように私は実は考えておるわけでございますので、そういうところでひとつ今後いろいろとお教をいたしたい、また一緒にいってひとつ研究をしていただきたいことを私の方からむしろお願いしたいと思つておるような状況でございます。

○石田(幸)委員 私はそれだけの問題ではないと思つておるが、やはり日本列島全体のことを考えてみて、計画五線まであるわけですが、確かに交通の利便を提供するという公共性から考えれば、確かに日本のすみずみまで新幹線を走らせるのが理想ではありませうけれども、それによつて精神的破壊が増大したのでは何にも意味がないのであつて、日本民族のこれは将来の精神的な建國精神にもかかわる問題じやないかと私は思ひます。そういう意味でもう少しこれは慎重に、もう一度計画五線についてもどういう方向がいいか、あるいはいつくるといふことを決めておつても、その前提としてやはり環境破壊をある程度防げるという見通しがつくまではこれ以上のものはやらぬというふうなところまで踏み切る必要だつてあるのではないかと私は思ふので、再建計画の問題を考えてみたつて、新幹線ができるたびに在来線にどんと赤字が出てくる。まあ大臣や總裁

の議論によりますれば、これはやはり利用者負担でやらざるを得ない、原則的にはそう思うということであれば、これは物価問題にも非常に大きな影響を与えてくるし、まあむずかしい問題だと思ひますけれども、ひとつ慎重な配慮をお願いしておきたいと思ひます。

もう時間ありませんから最後に具体的な問題だけお伺いをいたしますが、この前私が四十八年の予算委員会においてこの新幹線騒音の問題を取り上げたときに、前磯崎總裁がこの調査員の増強をいま二十名程度でやつておられるけれども、六十名程度にふやしたいというふうなことを言つておられます。それから同時に、振動公害については実害補償でいくということになつておられるので、振動公害に対する実害補償の基準というものができてませんね。これは客観的にそれを判定するのはむずかしいといふふうなことなんですけれども、しかし先ほど来私が申し上げておるように入間の精神的な痛みといふものを考えたときに、大幅にこれはやはりさういふ訴えをしておられる方の状況を認めなければいけません。これは、さういふふうにも思つておるのです。その意見を加えて、振動に対する実害補償基準というものを私はつくす必要がある、さういふふうにも思つておるのです。すけれども、この二点。もう一点申し上げれば、実害補償がさつぱり進んでおらぬですね。この点もう少し積極的によつて進んでおらぬですね。この点加えて、最後にこの調査員の増強、それから振動に対する実害補償基準はどうしてもできないのかどうか、この二つの問題についてお伺ひして、私の質問を一応終わります。いかがでしょうか。

○内田説明員 騒音防止並びに振動対策に対する現地の張りつけの問題、これは六十名を現地に充足をいたしました。本局も合わせまして六十名、お約束どおりいたしております。それからいよいよ振動に対する補償の問題でございますが、これは先生も御承知のように、いわゆる振動に伴う実害といふものが、振動に対する国の環境基準がまだございませぬので、われわれ

といたしましては振動の問題に対する補償の基準がないといふことでございます。したがひまして、われわれといたしましては実際に振動によつて実害が出た場合に、これはもう補償しなければいけないといふことでもございませぬと思ひます。今後ともやはり国鉄だけで先生のおっしゃるようなことをいたしましてまた非常に問題が出てまいりますので、国の基準を早くつくつてもらつていふことでもまいりたいと思ひます。

○石田(幸)委員 これは国鉄当局としては振動に対する基準をつくつてもらいたいといふことでございますので、大臣としてもその点はぜひ含んでいただきたい、こう思ひます。以上。

○木部委員長 陸運、海運、航空及び海上保安に関する件について、調査を進めます。質疑の通告がありますので、順次これを許します。大竹太郎君。

○大竹委員 たしか先月の二十六日、水曜日でございますが、過疎バスの問題について参考人においでをいただいた私からも御質問を申し上げたばかりであります。実は役所の方にも一緒に聞きすればよかつたのでありますけれども、時間もございませぬので参考人だけにお聞きしたといふことになつておりますので、きょうは役所の方から若干お聞きをいたしたいといふことであります。

○高橋(壽)政府委員 五十年年度の地方バスの路線維持費補助の予算は五十七億八千三百万円で、四十九年度の二十一億九千四百万円に對して二倍以上の増額を見たわけでありませぬ。この増額を見ました主な点を簡単に申し上げます。一つは補助対象路線でございまして、従来一日の運行回数三回以下、平均乗車密度が五人から十五人といふことを対象路線にいたしておりましたけれども、これによりまして私ども補助をした方がいふなと思つておる路線でもこの基準があるために補助し切れなかつたといふ点がございました。その点を改正いたしました。五十年年度では一日運行回数十回以下の路線を対象にいたしました。これによりまして補助対象路線はかなりふえてまいります。それから従来一日の平均乗車密度五人以下という超過路線につきましては補助対象外にいたしておりました。考え方といたしましては、この種のものには廃止をすべからぬしは市町村代替バスに代替をせよというものでありませぬけれども、事実問題といたしましてはなかなかこれができません。そこで、五年を限りまして五人以下といふふうな超過路線に對しては補助金を出すようにいたしましたわけでございます。

それから補助単価であります。諸経費の増高という現実を反映させまして走行一キロメートル当たりの補助単価を四十二円何角から五十八円何角がしまでかなり大幅に上げております。そのほか車両購入費の単価を一台当たり三百万円といふのを六百五十万円にいたしております。それから市町村代替バスの場合につきましても車両の補助単価を百五十万から三百万に引き上げる。さらに市町村代替バスを新しく開設する場合には、開設の準備あるいは開設当初の費用の支弁のために一回限りの開設のための費用の補助をするようにいたしました。これらの点が昨年と大幅に変わった点でございます。

○大竹委員 いまの御答弁で確かめておきたい点が一かあります。単価を引き上げた、さうおつ

しゃったようでありますが、単価を引き上げたという事はいまままで入ってなかった一般管理費を含められたので単価は上がったのですか。そのほか何かに、一般管理費は別に見られるのですか、どうですか。

○高橋(壽)政府委員 単価の引き上げの中には、従来一般管理費を対象にしております。今度新しく一般管理費も加えたということ以外に、人件費、物件費等上がっております。これも加味いたしたわけでございます。

○大竹委員 次に、これはこれから出てくる問題でありますからなかなかおわかりにならないと思っております。たしかこの前の参考人にお聞きしたときは大体申請額の八十何%を実際に補助金としてもらったというようなお答えだったのですが、一体五十年度は、これから各会社から申請が出るわけでありまして、これからお見込みはつけられる面もあるかもしれませんが、見込みとして八〇%以上になるのですか、または全部補助できるお見込みですか。その点はどうか。

○高橋(壽)政府委員 従来地方バスの補助金は、たとえば四十八年度のときは一〇〇%交付したわけでありまして、四十九年度は不幸にして平均八〇%という交付率になったわけでありまして、これの主な原因は、やはり石油ショックの影響で私ども予算要求当期待していなかった単価の増加があったという点が唯一の理由でございます。したがって、四十九年度の後半にかけて全国的に運賃の適正水準への見直しをやりましたこと、それから今度の補助金額の大幅引き上げ、これらによりまして私は五十年度につきましては一〇〇%交付できると考えております。

○大竹委員 そこで、いま一つこの交付の基準について確かめておきたい点があるものであります。いろいろ事業をやっておる会社であります。会社全体として赤字になっていてもこの補助金は交付するのであります。それが一点と、またたくさん事業をやっておりますバス部門が赤字ということが交付の条件になるのですか。その二

つの点、確かめておきたいと思っております。

○高橋(壽)政府委員 これは現在の補助制度の説明になるわけでありまして、この補助制度の基本は地方のバス路線をできるだけ集約してその上で補助をしようという考え方に立っております。その上で、全国八十七のブロックに分けて、それぞれのブロックの中で集約の度合いが高いものに對して補助率ないし補助の制度を厚くするというようにいたしております。そこで、たとえば一ブロックの中で一社というふうな集約されている場合には、バス事業だけが赤ならば、全事業がたとえ赤字でも補助をするということになっております。ところが、そうならない、そこまですべて集約されないようなブロックにつきましては、バス事業も赤でありかつ全事業も赤であるというところまでいかなないと補助できないというふうになっております。この点は私ども補助制度の拡大ということでもこの壁を取っ払うことをやりましたのですけれども、不幸にして五十年度は実現していません。

○大竹委員 そこで、この間の参考人にお聞きした点からお伺いしたいのであります。岩手県の県南バスの社長さんでしたか御意見と、これは全額補助できるだろうというお見込みでしたけれども、四十九年度八〇%しか補助を受けてないというふうな面から特に言われたのだと思っております。とにかか会社経営の立場から言えれば過剰バスはできるだけやめたいのだという御意見でございます。そして一面、あれは広島県の何という町でございますか、余り大きな町じゃないように思っております。いままでバス会社がやっていたのをバス会社がやめると言うから、やむを得ないで自分の町でやることになった。しかし非常に金がかかって、何とかやめたいのだ、しかしバス会社ではとても引き受けてくれそうもないわという御意見だったと思っております。そういう片一方は、せつなくこの補助金を出してないから、片一方は、もらわぬよりはいいかもしれませんけれども、いまの程度の補助金なら、これはもらっても赤字は

出る、できるだけやめたいんだ、片一方の町の方では、引き受けてみたけれども、これはとてもやり切れないというふうになりまして、一体この補助金の制度そのものももちろん全然やる必要のないものだと申し上げさせんけれども、これはやはりお役所の立場でもう少しこの整理をされる必要があるのじゃないかというふうにお考えを承りたいと思っております。

○高橋(壽)政府委員 私どもの考え方は、一日運行回数、先ほど十回以下全部補助すると申し上げましたけれども、乗車密度という考え方がございまして、平均乗車密度五人から十五人という路線を補助対象にいたしております。平均乗車密度五人以上十五人という路線は、適正な補助制度さえこれに加わるならば、と同時にもちろん適正な運賃水準あるいは会社中の企業努力、この三つを合わせますならば、これは取支を償ってけるはずである、したがって、私どもは、五人ないし十五人の路線については補助をしながらこれは運行していただくという考え方をございまして、こういってもたたくという考え方をございまして、ついでには認めたくない。ただ、五人以下の路線については、これはなかなかむずかしいと思っております。できれば市町村代替バスにかわっていただくかあるいは地域との話し合いのもとに廃止の方向に持っていか、どちらかが望ましい、その場合でもしかし急にはできませんので、五年の間は五人未満の路線でも補助金を出しまして、その間に地域とよく話をするというチャンスを与えておるわけでございまして。

○大竹委員 いまの御意見、大体私も賛成であります。ただ、どうしても会社としてやれないものは自治体にやらせるといふようなお考えのようでありまして、私は、やはり国全体の経済の立場から考えてみまして、二台や三台で本間にやれるはずはないのでありまして、これはやはり台数も、あり、人間も持っている民間企業にやらせることによつて全体の節約というものができるといふもの

の考え方には私は立つわけでありまして、その点はいかがですか。

○高橋(壽)政府委員 一回当たりの乗車密度が五人未満という超過路線になりますと、それ以外の路線との総合収支あるいは補助制度等をかみ合わせまして、なかなか会社でこれを運営することには困難な点が多いんじゃないかと思っております。そこで、そういうものは、従来のバス会社による運行というふうなああいう形ではなくて、もうちょっと簡便な、その地域の実情に合った簡便な運行方法で、また運行時間等も、その地域の人たちの都合のいい時間に運行するというふうな形にして、したがってまたその費用も地域社会として負担すべきものはやはり負担する、それから、県としても国としても補助すべきものはするということ、やはり五人未満の路線については、できるだけ地域社会の責任といたしますか、自発性、自主性といえますか、そういう中で運営していただくということの方がいいのではないかと。さらにまた、考えますれば、市町村には、他の省からの補助でありますけれども、患者輸送バスとかスクールバス等もございまして、よく地方の町村長のお話を聞きますと、ああいったものを、たとえばスクールバスなんかを、朝晩の子供の送り迎えをしないときに一般の村民が乗れるようにできないかというふうなこともお話を伺うわけであります。そういう点をやはりもうちょっと弾力的に、せつかくあるバスなのでありますから、そういうものを住民の昼間の足に使うとかいうふうなことを総合的に考えれば、私は、五人未満の路線というもののについては、そういう地域社会の知恵と工夫、それに対する国と県の援助という形で運営することができるとは、できないだろうかというふうにお考えを承りたいと思っております。

○大竹委員 いまの点については私まだ多少意見がありますが、時間が三十分ということですから、またの機会にいたしまして、次に進みたいと思

います。

思います。その割引率の問題から言いますと、今日の通勤、通学の割引率というものは、企業の側から見て適切であるという以上に割引率が非常に大きいという事は事実であると思います。

それから身体障害者その他の割引は、これはもう純粋に社会奉仕の立場からやっております割引でございますので、政府並びに政府に準ずる機関の交通機関がやるのは別といたしまして、純粋に民間事業としてのバス事業がそういう社会奉仕をやるのがいいのかどうかという問題は確かにあると思います。ことに、片方において赤字なるがゆえに政府から補助を受けておるといふふうな事業につきましては、理屈の上で非常に矛盾であると私は思います。

これは将来の問題といたしましては労働省あるいは厚生省と十分連絡をとりまして、正しい割引制度というものはいずれ解決していかなければならない問題でございますが、いままでは、いろいろな過去の社会慣習その他で現状がこういうことになっておるといふことでございまして、これはやはり検討の対象にすべきである、かように考えております。

○大竹委員 最後に、いまの大臣の御答弁に対して御希望を申し上げて、私の質問を終わりたいと思います。

なるほど、いまおっしゃったように通勤、通学はある程度割引することが企業側に有利な場合もあります。一々切符を売ったりあれしたりさせられたんじや、これもまた実際たまりませんから、そういう面でも、五%とか一〇%のものは企業も当然かぶるべきだと思えますけれども、いまのように、たしか、バスは通学が四割五分、通勤が二割五分ですかの割引になっておりますが、そういうものは、それぞれ文教政策の面あるいは労働政策の面で、それぞれの所管官庁が、補助金をもらうことがなかった時代は別といたしまして、補助金を出すという現段階においては、私は当然そういうふうでございますので、どうかひとつその方向で御処

理をいただきたいということをお願いをいたしまして、私の質問を終わります。

○本部長委員 久保三郎君。

○久保三郎委員 海運に關係して二つほどお伺いするわけですが、答弁をいただく方にお願ひ申し上げますが、全部で三十分でありますので、まとめて御質問を申し上げますので、簡潔にお答えいただきたいと思います。

一つは最近急激に低落をしましてまいりました近海邦船の問題であります。中身については詳細に私から申し上げる必要はないと思うので、答弁される方は十分御承知のほうであります。

そこで、この近海海運対策というか、こういうものは従来政策らしきものがなかったといつては失礼かもしれませんが、余りなかつた。特に、集約をやりました際にもそうでありますが、オーナーに対しては余り、というよりはほとんど、対策がなかつたままに來た欠陥というものが今日一つはあらわれてきておると思うのです。それから、近海海運では、特に南洋材の輸送というものが大手商社の投機の対象になっておるもので、一たん総需要抑制という声を聞くという程度に輸送が低落してくる、そういう二番目の問題。それから、三番目の問題は、いわゆる念書船というものが、単なる念書船という形だけでありまして、實際は近海マーケットの中に念書船が入り込んできている、こういうことだと思つておるのです。

そこで、近海海運の中で邦船の占めるシェアは半分程度なんですね。二分の一ぐらい、あるいはそれ以下になるかもしれないんですが、大体その程度。あとは念書船を含めた外国船、そういうものがオペレーターの手によって運航されている。たとえば大体近海海運は三百隻、二百五十万デッドウェイトトンぐらいが適正船腹量であらうというのに対して、その半分、大体百二十五隻ぐらいが念書船を含めた外国船なんですね。そういうところが問題があると思うので、一つはこの念書船を完全に排除するというのを考えていかなければならぬと思うのでありますが、単に念書船で、念書をとつ

て、近海には参りません、日本の港には参りませんというだけであつて、入つてきてもこれに罰則というか懲罰的なものはないのですか。しかも、この念書船の大半を持つておるといふか、かなり多数を持つておるのは大手商社を中心にしたものが多いのです。荷主そのものが持つておる、あるいはこれのダミー会社が持つておるといふことでありますから、念書船の完全な排除を工夫せねばならぬと思つておるのです。もしもそういうことに入つてきたものについては、今後そういう荷主、オペレーターについては一切今後の建造は認めないというふうなことも一つだらうと思つておるのですが、そういう考えを持つておるのかどうか。

それからもう一つは、日本船を外国へ裸用船をどんどんするわけですね、最近の傾向として。そういうものについての規制を強化できないのかどうかという事です。

それから、先ほど申し上げたように、近海海運のオペレーターに、いろいろ事情はあると思うのであります。少なくとも日本船、いわゆる邦船の使用を強制するといふか、ある程度義務づける方法はないのかどうかというふうなことが一つだらうと思つておる。

もう一つは、できれば総合的な適正船腹量というか、そういうものを策定して、輸入協議会ですら、そういうものとの間に適正な協定を結ばせておるに依つて船舶の建造を許可していく、あるいは保有を許可していくといふことも一つだらうと思つておるのです。そういう方向で船の安定を考へる必要があるのではないかと。

それからもう一つであります。当面の措置として、一つには倒産というか、ほとんどやめていくものが出てくるわけですね。最近ではかなりやめてきておるようでありまして、先般近海の船主協会は総撤退を宣言しておるようでありまして、こうなりますと、安定供給といふことの大義名分が全然邦船では立てにくくなつてくるわけですね。だから、それらに対して海運当局はどういう方針でおるか。将来の傾向としてそういう傾向

が強いが、それを食い止めようとするのか、それともそうではなくなるのか、これはどういふふうにか考へるか。

それから、当面の措置として、これら経営困難なものに対しては、まず第一に金融の問題があると思つておるのです。金融の問題は、長期の借入金元本たな上げ、これは従来も外航船ではやりました。そういうもの、あるいは船舶整備公団の使用料の返納というか、使用料を延期してやる。あるいは運転資金の緊急手配をしてやる。それから中金関係の保証協会の倒産関連企業として指定をしてやつて、そこから資金を導入するといふような方法等々、金融の措置はどう考へておられるのか。

それから、最も深刻なのは乗組員である船員の問題であります。御承知のように船は売られてしまふし、やめていくのでありますから、乗る船がなくなつていまして、そこに失業の問題が出てきて、大変な問題が出てくるのです。ところが、これは保険に關係があらうとしますが、船員保険法の中で失業保険はあらうとありますが、ただ問題は、最近おかの業種については雇用保険法が実はでき

ておるわけですね。これによつてそれぞれ手当てをしておるわけですね。ところが海の方についてはこの部分が全然考慮されなかつたままであるわけですね。これはおかの方では労働省が所管で雇用保険法をやつておる。船の方は、船員問題は船員局が中心だが、保険は保険法でやつておる。言うならば二つに分かれたかっこうになつておるわけですね。そういう關係もあつて、実はおかのようになつていくか、あるいは関係はないかといふふうに見ておるわけでありまして、しかし、事態は深刻なので、船についても、船員についても雇用保険法と少なくとも同じ仕組みをこれは考へる必要があるべきなので、漫然として今日までおるのかどうか、もし

保険法で所管するとならば、保険法は雇用保険法ができる際にかなる態度と方針を示したのか。そうでないとするならば、船員局はいかなる考へておるのか。これは明確な答弁をもらいたい。

そういう大体緊急の問題がございます。

それからもう一つの問題は、同じような形になります。いわゆるカツオ、マグロの漁船の問題であります。漁業の問題であります。これはやはり外国船の、日本に寄港して水揚げをほとんどやっています。そのために市場を攪乱されて日本のマグロ船が不振である。経営が成り立たなくなっちゃった。最近のようなことになりまして、資材は上がる、油は上がるということでありまして、そういう面からも言うならば魚価は低落するということ、実はあおりを食ってもうすでに二十一年はこのマグロ関係の水産会社は倒産しているわけです。関係の労働者は大体推定六百人失業しているのだらうということ。これは深刻だと思っております。これはそれだけにとまらず今後拡大の見込みである。いま大体マグロ漁船は二千六百隻、関係漁船員は約五万人、こういうものなのであります。そこでこれは水産庁を中心としてお伺いしたいのですが、いままでも各方面から申し入れがあったように、外国の漁船の本邦への水揚げを禁止する措置をとれないものだらうか。特にこれは韓国だと思っております。それから将来——これは輸入数量をある程度規制すると同時に、備安定の立場からいっても当然だと思っておりますが、これを野放しにしておいて、しかもマグロはやはり先ほどの南洋材と同じように商社の投機の対象の一部になっている。これも問題だと思っております。そういう意味からいっても、これを規制する必要があるか。それから海外買船をやったりして、その船がまたマグロを積んで帰ってくるということでありまして、買船の規制をもう少し強める必要があるということでありまして、それらについては特に外国、韓国が主だそうでありまして、水産庁は先般韓国との交渉を行い始めたというふうになっているのだが、それはいつからどういうふうになって、いまのような規制というか魚価安定、水産業の安定、そういうために韓国との交渉はどんなふうになっているのか、

それを尋ねたい。

それから、先ほど申し上げたように、これについてもやはり雇用保険法というものは欠落したままであるわけですが、これについても同じように答弁してもらいたい。

それからもう一つは、これは保険庁だらうと思っておりますが、船員保険法によるところの失業保険、これは御承知のようにマグロ漁業は周年漁業として許可を受けてやっておるわけでありまして、これに乗り組む漁船船員も周年労働というか、遠いところは周年どころか二年も三年も帰ってこない者もあるわけでありまして、そういう者に対して失業保険の付保というかそういうものが十分でないために、失業者が出て失業保険がもらえないというところでありまして、その態度というか方針を改める必要があると思っております。その用意があるかどうか。

以上が私の質問の要点であります。それぞれお答えいただきたい。

○農村政府委員 多少順番が前後するかもしれませんが、先生御指摘のとおり近海船については問題が非常に大きくなって、しかも差し迫った問題になっておりまして、私どもは十分承知をしております。

近海船の問題につきましては、近海船の一般貨物船の大宗貨物というものは木材でございまして、現在の船腹の過剰問題も主としてその木材の輸入の活況時期に建造された船が現在の不況時期に輸送需要を失っているところから発生していると思われるところでございます。大体近海船全体の荷物のうちで二四、五%が木材であるということでございますが、木材が景気の影響を最も受けやすい商品で、その市況性が強くて現在の体制では安定した計画的輸入は困難であるというところが、一番近海船の問題の根っこになって大きな問題であると思っております。したがって、近海の貨物船につきましては、計画造船で取り上げておられますような石油とか鉄鋼というものはそれ自体の計

画が確立されておいて、荷主と船側との間で長期契約を基礎とした安定輸送体制というものを計画的に整備することが可能であるから、実は計画造船で取り上げていくことが可能であるということになっておられるのは御承知のとおりでございます。

ところが、さらに近海海運は言うまでもなく内航と違いました国際海運でございまして、日本船が輸送を担当しているというだけではなくて、日本船だけで需給調整がなかなか困難であるということでございますし、またその荷主に対してその一定量を日本船に積み込むことを義務づけるというような政策はOECDの自由化コードの違反となつて、なかなかわが国としては実施ができません。という点がございまして。

それからもう一つは、近海海運の就航船舶というものは、取引の実態、それから相手方の港灣事情等から見て、中小型の一般貨物船に限定されるために、人件費の高騰によって国際競争力がだんだんなくなっていくという状態を、資本集約的な船ならば大型化、近代化ということで吸収できますけれども、それがなかなか困難な船であるということでございます。

そこで、過去幾たびか近海船の好況、不況が訪れてまいりまして、景気が波動的でありましたが、われわれとしては過去において、四十六年十月ごろから四十七年十月ごろまで不況が来ましたが、ときには、業界の自主係船対策に対して政府の金融機関を通じて運転資金の融資を行ったりしたこともありました。

（委員長退席、増岡委員長代理着席）

また、船舶整備公団の共有の近海船について、一部使用料の納入を猶予するというところも行いました。また、四十八年度では予算を二十億ばかり計上いたしました船舶整備公団による解散融資というところを実行するように予算に組みましたが、その間また景気の模様が変わりまして、好況時に入ったために、その解散予算は実行額が約半分、十億足らずで終わったという状態もございまして。

た。ごく最近の不況のときには、四十七年の六月から四十九年の三月まで邦船の建造をストップし、輸出船については日本に寄港しないという念書を取って、その船に限って建造を許可するということをいたしました。

それから先生先ほど御指摘のございましたように、念書船についてはわれわれは念書をとるだけでなくてその事後の監督を十分にしたいと思っております。再び今回の不況に入りました去年の十二月にその船を使うところの輸入業者、それからその船を建造するときにその仲介に入ったであろうと思われるような輸出業者、そういう二人に海運局長名で、これは去年の十二月九日でございますが、念書船の日本の配船について警告書を出しました。そこで私どもは先生御指摘のように念書をとって建造許可を行った船であるが、その後これらの船がわが国に配船されている事例がどうもあるようだ、そこで、そういう行為は建造許可に際しての約束に違反するものであるということ、これらの船舶について日本に配船されることのないように、相手の船主にもう一度強く指示を与えてくれ、それからなお……

○久保(三)委員 局長、大変恐縮ですが、あと十分しか時間がないものですから、経過の説明はよくわかっておりますので、先ほど私から尋ねている、いまお話をしております念書船を完全に排除するために私から幾つかのお話をしましたが、そういうことはどうだらうかということ、それに対してだけお答えをいただきたいと思っております。

○農村政府委員 念書船の取り締まりにつきましては、したがって先生先ほどの御指摘のように実は現行の法規では罰則はございません。しかし、もう一度、こういう船の本邦への就航が続く場合には、輸出業者に対して今後建造許可、譲渡許可等の申請の審査に当たっては特にわれわれとして慎重に調査をする必要があるというところを書いて、暗に今後そういう輸出業者からこの種の申請が出てまいりまして簡単に許可はしないよというところを出してございます。それが念書船で

でございます。

それから採用船につきましては、これは二年以上のもので、許可制度にかかっておりますので、十分チェックできると思っております。ただ二年以下のものは現在は許可制度になっておられないということでございます。

それから輸入貨物輸送協議会をめぐっている適正船腹量の指導をしたり使用を義務づけたりということのお話もございましたが、これは私も十分これからもやっつけていきたいと思います。できるだけそういった船腹の調整に役立つようなことが許される範囲においては私も指導していきたく思いますし、また相談にも乗っていったらいいと思います。

それから総撤退のお話が出ました。実は私も三月に総撤退を前提とした船主協議会の近海海運問題対策委員会から出た冊子を拝見しまして、事態をどういふふうに理解したらいいかということとを私も実はいろいろその後考えておるところでございます。労使の間でお話し合いがつかないようでございますから、具体的に撤退を前提とするのだったらどういふ方法なのかあるいはまた両方でお寄りになって御相談になって合理化の方法というものは全くないものであるかどうかという点も、両者のお話し合いの経緯を今後よく見守りながら私も考えさせていたいただきたいと思っております。

それから経営困難な企業が出てきた場合にどうするかというお話でいろいろ先生から御指摘がございました。私も現在いかに困窮しているかというその困窮度、緊急度について調査をして各方面に働きかける必要がございますので、先般日本近海船主協議会に對しまして具体的な資料を提出するように求めています。またこれは出てきておりませんが、その資料を見まして、実情を勘案して必要な措置をとるように関係方面に働きかけようと思っております。先生御指摘のように金融機関の返済猶予、公団の使用料の徴収延期、その他運転資金の調達等について可能な限りわれわれ

は努力をしていきたいと思います。

以上で、抜きました点がございましたら、また御指摘いただけましたらお答えを申し上げます。○山上政府委員 近海船の問題とカツオ・マグロ船の問題と船員の雇用問題につきましては共通の事柄であるかと思っておりますので、まとめてお答えを申し上げます。

両方の問題につきましては、まず労使間で話し合いをするということが当然先決でありますけれども、その結果、万一失業とかあるいは事業縮小という事態が生じた場合には、私も運輸省といましては、まず縮小される職場の範囲あるいは船員への影響の度合いあるいは当該船員の転職希望等、その実態の把握にまず努める。それで運輸省として所管しておりますあらゆる手法、たとえば船員職業安定機能の活用、これは全国に先生御承知のとおり五十五カ所ございます。それでほかの船員の職場のあつせんを申し上げる、あるいは職業補導の強化、たとえば海技大学校あるいはほかの補導機関、これを個々具体的に当該の船員に指定をして、そこで再教育を受けていただく等の措置の強化をいたしまして、そのような船員の保護を図ってまいりたいと思っております。

しかしながら先生先ほど御指摘のように、船員の雇用問題につきましては何分船員保険につきましては先生も御承知のように社会保険庁、それから漁業そのものにつきましては水産庁、あるいは陸上産業へたとえれば職をええるというような場合には労働省というように、いろいろ関係のところが多くあるわけでありまして、多くあるからといってその関係で適切な手が打てないということがあってはいけませんので、私もといたしましては、つとにいまの関係省庁、すなわち社会保険庁、水産庁、労働省それから船員局という間で担当の課長同士の連絡会議をつくりまして、随時頻りに連絡体制を利用し、強化してまいっております。

なおこの中で御指摘のように雇用保険法の船員への適用の問題があります。これにつきましては後ほど社会保険庁の方からお答え願うのが適切か

と思っておりますが、この問題につきましては雇用保険法のいわゆる雇用三事業、これにつきましては船員に直接適用はありませんが、この法の適用はないけれども、現行の船員保険法の福祉事業としてこの三事業が十分にできるという確認をいたしております。

さらに事務的に申し上げますと、四十九年の二月二十一日付で運輸事務次官と社会保険庁長官との間に覚書を交換をいたしました。雇用保険法と同様のあらゆる措置を、必要に応じて船員保険法の福祉施設の運用により積極的に実施するということが確認されております。今後必要があれば、この線に従って措置をするということになるかと思っております。

以上お答え申し上げます。

○佐伯説明員 先生御指摘の雇用保険法の関係につきましては、雇用保険法の制定に伴いまして、船員保険におきましても、たとえは所定給付日数の改善でございますとか、低所得階層に対する給付率の引き上げでございますとか、全国延長給付、個別延長給付等の制度の導入でございますとか、こういったような失業保険本来の措置につきましては、陸上と同時にこの四月一日から実施する運びになっております。

それからもう一つ、いま運輸省船員局長からお話ございました、いわゆる雇用三事業につきましては、関係省庁とも十分連絡をとりながら船員保険の福祉施設事業の一環といたしまして、船員保険として適切かつ必要な事業につきましては順次実施してまいるといふことで、ただいま鋭意検討中でございます。

それからカツオ・マグロ漁船の乗組員に対する失業保険の適用の問題でございますけれども、先生御指摘のとおり、現行法ではカツオ・マグロ漁船の乗組員につきましては全面適用とはなっておりません。しかしながら、法律上通年雇用の状態にあるものにつきましては適用すべきことになっておりますので、遠洋カツオ・マグロ漁船等の乗組員で通年雇用の実態にあると認められる方々に

つきましては、従来とも失業保険の適用を行っていただくところでございます。さらにその実態の把握に努めて、現行法の範囲内におきましても極力その失業時の補償に遺憾のないように努めてまいりたいと存じております。

また、最近における漁船乗組員の就業あるいはこの雇用の実態の変化等にかんがみまして、こういった失業保険がまだ適用されていない漁船員の方々の取り扱いにつき再検討いたしましたために、昭和五十年年度予算においては、失業保険未適用者実態調査費が計上されておりますので、近くその就業状況等の実態を把握するために調査を行いまし、その結果を踏まえまして、社会保険審議会の意見等も徴しながら適切な方法を講ずるよう努めてまいりたいと存じております。

○兵衛説明員 マグロ業界が大変な不況の時期に陥っているという実態は先生からお話しのとおりでございます。この原因につきましては、四十八年末のオイル・ショック以来、重油の高騰あるいは漁網の高騰あるいは人件費等の上昇、こういったようなものが相乗化されて出ておる。さらに加えて、マグロの消費が減っている、こういったことからしまして、浜相場が、この経費、コストのアップにもかかわらず上がっていないという点、さらに加えて、外国からのマグロの輸入が年々増加している、こういったようなものが相重なってマグロ業界というものが大変な不況の中に入っておるわけでございます。

数字で申しますと、大体マグロ類について三十七万トン程度の国内消費があるわけでございますが、そのうち六万トン程度が外国からの輸入、それからさらにその三分の二の四万トン近く、三万九千幾らというのが韓国からの輸入である、こういったことからしまして、私も政府といたしましても、この輸入数量の規制あるいは水揚げ港の指定等につきまして、いろいろと現行法令のもとで対処することを検討してまいりたいわけでございます。御承知のようにマグロは自由化物資でございますが、関税は五%かかっておるわけでございます。

すが、向こうから積み荷証明をもって正当な輸出手続をとって行く限りは、漁船であろうと、運搬船であろうとあるいは一般貨物船であろうと、どの港で揚げてよいのか、これは貿易活動である、こういうふうな考え方でやってきているわけではございまして、これらにつきまして急に法令を改正してどうこうと言いますと、特に韓国側を極度に刺激する、こういうような問題も出てくるわけではございまして、私どももいたしましては、まず政府間交渉、また業界自身の自主的な交渉によりましてこの問題の解決を図っていききたい、こういうことでこれまで鋭意努力してきているわけではございまして。去年十二月の末に日本の水産庁の長官と向こうの水産庁の長官とが会談いたしました。その結果として、この一月に日本の日本鯉鱈漁業協同組合と韓国の韓国遠洋漁業協同組合との間で話し合いが持たれたわけでありまして。ところが日本側の数字は、たとえ輸入数量について言いますと、三年前の二万トン程度に減らせと、こう言い、韓国側は三万八千トン程度、こういって来たようなことではかなりの開きがあつて、業界による自主的な交渉は不成立に終わった、こういうわけではござい

ます。この三月二十五日、実は私が韓国に参りまして、政府間交渉を試みたわけではございまして。そのときの私の方からの主張は三つあります。第一は、韓国からのマグロの対日輸出数量の自主規制でございまして。それから第二は、韓国漁船の水揚げは漁港あるいは漁港区についてはやめる、こういうことが第二点。第三点としては、今後漁船によらず一般運搬船によつてマグロ類を日本に持つてくる、こういうことであつたわけではございまして。これに對しまして、韓国水産庁は、第二、第三については何とか考慮して、こうとうということではございまして。つまり、この韓国の漁船による日本への直接水揚げはこの四月一日から自粛し、五月一日からは完全に実施しようということになつておるわけではございまして、五月一日以降は韓国漁船が

日本の漁港及び漁港区にマグロを水揚げするということはない、こういうふうになるわけではございまして。それから運搬船によるこの水揚げでございまして、現在韓国にはこういう高効率の冷蔵運搬船がない、こういう実態でございまして、これは韓国水産庁としましては、業界をできるだけ将来におきまして運搬船によつて水揚げをするように勧告をしていく、こういうふうな覚書を取り交わすということになつておるわけではござい

ます。肝心の第一点の輸出数量の自主規制でございまして。これは韓国側としましては、韓国の経済三大政策、これは、一九八〇年代に、第一は国民所得を一人当たり一千ドルに持つていく、第二は現在輸出額が五十億ドルでございまして、これをその倍の百億ドルに持つていききたい、それから第三点は、重化学工業化を図っていききたい。かつての日本のような政策をとつておるわけではございまして、この輸出額を倍増する、という計画を持つておることであつて、韓国水産庁自身では判断できない。これは通商部あるいは外交部、それから向こうの経済企画院にも、日本の大蔵省と経済企画院と一緒にしたような非常に強力な官庁があるわけでありまして、さらには大統領府との協議が必要であるということからしまして、この輸出数量の自主規制については向こう側はすぐに話に應ずることとはできない、ということ、この点につきましては今後とも両国政府、両国水産庁が緊密な協議を遂げ、五月中には何とか結論を得るよう、最善の努力をいたそう。なお、この関係業界をも指導しまして、自主的な解決方について努力するよう指導する、こういうふうな覚書を交わして帰つてきておるといふ状況でございまして、現在日本と韓国との間にはこの輸出数量をめぐつての話が進行している、こういうふうな状況でござい

ます。それから、先生からお話ございましたマグロ船のいわば中古船の輸出でございまして。これは確かに日本が、日本のマグロ漁業界が中古船を韓国に輸出しまして、韓国はそれをもつて日本と同じよ

うな方式をもつてマグロ漁業をやつてきたということが実態でございまして。そういうことにもかんがみまして、五十年からはマグロ船の中古船の輸出もこれは非常に押さえてやつていくということと運輸省との間にも話がついて、現在実行している、こういうふうな段階でございまして。○久保三三委員 もはや時間はとうに過ぎましたので、幾つかの答への中で、さらにお尋ねなされたらぬことがありますが、時間でありまして、念のため項目だけ申し上げておきます。まず第一には、監理課長であります、採用船の規制強化。二年以上のものは云々ということですが、二年以下のものが問題になつておるのですから、その点はおわかりだと思つておられます。これは強化をする方向でやつてもらいたい。それから近海からの撤退は、労務問題としてはいま詰めておるようだからそれを見守つていくというのじゃなくて、日本の国策というか政策としてどうなのか。これは政策問題だと思つておられます。そういう意味で、やつてもらいたい。それから保険の問題であります、お話がありました三事業についてですけれども、検討中というお話ですが、検討も結構でありますから早いうちに結論を出して、それぞれ見合つたものを対策を立ててほしい、こういうふうにお思ひます。それからもう一つは、いま漁政部長からのお話であります、自主規制の問題はむずかしい問題だと思つただけでも、五月中ということじゃなくて、連休明けくらいには結論を得るよう、もう一遍韓国へいらつして詰めてもらえないか、こういうふうには私に思ひます。大変心理的なものもありまして、何か五月中というのんびりじゃありませんけれども、なかなかむずかしいのじゃないか、こういうふうな心配しておりますので、以上申し上げておきます。大体そういうところでありまして。時間過ぎまして失礼いたしました。

○本部長委員 此の際、海上保安庁長官から発言を求められておりますので、これを許します。寺井海上保安庁長官。○寺井政府委員 去る二月十四日の当運輸委員会におきまして、質疑のございました三菱石油株式会社水島製油所の水門に關しまして、事実関係を調査いたしましたので、次のとおり御報告申し上げます。三菱石油水島製油所第二ガードベーンの水門は、昭和四十年同所敷地内の低地内のかき上げ工事を施工するに際し、工事請負業者がしゅんせつ土砂の海域への流出の防止のため排水用の水門として設置したもので、同年十月工事完了時、同製油所がこれをそのまま受領したものでござい

ます。同製油所は、その後水門としてこれを使用する意図がなかつたので、整備を行はず放置しておりました。このため、昭和四十九年十二月十八日現在では、閉開ネジ部は腐食して作動せず、とびら部の板は全部腐つて相当脱落して使用できない状態にございました。以上が、その後調査をいたしましたし、判明いたしました事実でございまして。御報告させていただきます。○本部長委員 山本海上保安庁警備救難部長。○山本説明員 二月十四日の当委員会におきまして梅田先生の御発言に對します私の答弁の中に、三菱石油水島製油所の排水溝にありまして水門は、県の港湾事務所が管轄にかかるとあると聞いております、こういうふうな申し上げましたけれども、その後詳細に調査いたしましたところ、たゞいま長官から御報告申し上げましたとおり、この水門は三菱石油の水門であるということが判明いたしましたので、発言の当事者であります私から、ここに謹んで訂正いたします。○本部長委員 質疑を続行いたします。梅田勝君。○梅田委員 二月十四日の当委員会における三菱石油水島製油所における重油流出事件に關しまして、私が質問をいたしましたのでありますが、そのと

らば、相当の大きな効果があったということは明白でございます。

そこで問題は、二月の十八日に岡山県におきまして、議会で油の流出事故の対策協議会が行われております。そこで三菱石油株式会社「今後の防災体制について」ということで、会社側の今後の改善点を報告しております。一つは「タンク点検・整備措置」、二番目に「構外への油流出防止措置」、四番目に「通報体制の強化」、五番目に「保安組織の強化」、六番目に「海上流出油対策の改善」、七番目に「製油装置の安全点検整備」、八番目に「教育訓練の強化」、この八項目による防災体制の改善策というものを報告しておりますが、その中で第二番目の構外への油流出防止措置の内容であります。一つは敷地周囲に防油堤を新設する、二番目に排水放出口への閉止門の設置、こういった問題を改善策として出しております。そのほかタンクのレベルの異常警報装置及び漏洩警報装置の検討、こういった問題も掲げております。

先日私が見に行きましたときには新しい堤防というものは敷地の周囲にできておりました。会社側の説明によりますと、仮にあのような事故が起った場合には、冷却水が毎時二千トン出ておりますが、これが事故発生後十時間停止しなかつたとしても約十キロリットルの容量を保持することができるといふように会社側は言っております。だから、先日は四万三千キロリットルですが、でありますから、あれの二つ分が起ったとしても防止ができるというように言っておりますが、保安庁としてはそれでも大丈夫というように見られるか、そのようにしてもなお油が外へ漏れる可能性があるかと判断されておりますか、お伺いしたいと思います。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘のように、三菱石油水島製油所では防油堤を新たに約六千四百キロメートル設置いたしました。タンクのある部分と製油施設のある部分と、大きく分けまして二つの区画に全部張りめぐらしてある、そしておのおの十立方メートルの容量があるというふう

に報告を受けております。現在のところ、この二重防油堤の設置によりまして、先般のような事故が発生いたしましても油は一応陸上にとどまるであらうというふうな考えをしております。この防油堤のほか、排水口に閉止用の門を設置いたしておりますし、また雨水の排水溝を通じて海上に出ないように、雨水の排水溝も閉鎖用バルブが取り付けられておるといふ報告を受けておりますので、一応陸上でとどまるであらうというところでございます。

○梅田委員 先日製油所へ行きまして雨水溝の系統図をいただきました。この系統図によりますと、雨水は全部ここをたどって四本の排水溝へ行くようになっております。それから冷却水と北の方の部分の雨水とを合わせまして第二ガードベースのところへ流れてくる。これはこの先に新しい水門を設置する、かようになっておりますが、保安庁として、こっち側の雨水が四つの排水溝をたどって流れる場合の閉鎖措置をどこへとったか知っておりますか。

○寺井政府委員 まず第二ガードベースに雨水と冷却水が入ってまいります。この閉鎖措置はガードベースと排水用のピットと申しますかその間で新しい水門を設けてここでとまるといふふうになっております。それから反対側から、やはり排水溝がありまして、雨水が参りますが、これも排水ピットの手前でバルブをつけてそこでとまるといふふうになっております。

○梅田委員 先日私が現地を視察いたしましたところ、問題の今度締まらなかった水門の手前にこういうちょっととした、従来は油が流れないようにちょっと高くしてあったところがあるのですね。その溝の入り口を土のうを積んで締められているのですよ。閉鎖しているのはそこだけじゃない。私が開きましたところ、これは雨がたぐさん降ったときにはどうなるのかと聞きますと、従来は、どつと流れたところは土のうを積んであるのでございまして、それをオーバードローするような状態になった場合には水門のところへ流れていくのかと

聞きますと、流れると言いますね。なぜならば、排水系統すつとあるでしょう。これを全部閉鎖して流れる、全部この系統をこっちへ流れるようにいたしましたと言っておるんだが、あそこは海岸へ向かって低いなだ。ここを完全に締めてしまったのならそれはもういいことがあるかもしれないけれども、雨水溝というのはここに全部穴があるでしょう。雨が降ったやつはここへ全部流れらんだよ。だからこのタンクが破れたときには全部この排水溝をたどって流れてしまった。だから私の判断では、ここをとめるのではなくてやはり壊れた水門ですね。写真に撮ってきまして穴があいでも、御承知のようにこうやって腐って穴があいている。この水門を完全にしなければ、大量の油が流れたときには相当の量が流れるというふうにはぼくは判断いたします。その点で水門というのは二重にあつた方がいいんだから、この水門を修理するのにかかるといふ金がかかると会社側は言うておりますが、新しくつくり直すのに一体何金がかかるのですか。計算したことありますか。

○寺井政府委員 水門を新設した場合にどのくらいの経費がかかるか私どもでは計算したことはございませぬ。ただ、水門をつくるのには相当時間がかかるといふのが一つございませぬ。そこで、こういう排水施設の系統の先で応急のバルブをつけて水が流れないようにしておりますので、一応これはここでとまるといふことでございませぬ。それから第二ガードベースのところからあふれた場合、あふれるという程度にもよりますが、これが相当量あふれた場合に、私も現在見ておりますのは排水ピットの周りのコンクリートの高さです。これと先生のおっしゃる水門といひますか、構内と海面との間の、今度新しくつくりました、一番高いところで地面から七十センチぐらい、低いところでも三十センチ、海面から五メートル五十センチ四メートル三十センチ、これの全体の中でむしろ構内に逆流をしていくというふうになってお

りませぬ。

○梅田委員 実際行つても、ここへまた新しくコンクリートのブロックをつくつたわけですね。排水溝は中から来るんだからね。それで最前言ったように、排水溝は完全に閉鎖はされないんだよ。だから、あなた言われるけれども、実際見に行つてみなさいよ。大量に出た場合にはこっち側にも流れてきますよ。だから、そんなに金がかかるわけじゃないんだから、海上保安庁としては海を汚されたらかなわぬわけでしょう。あなたの方の任務は汚させないことと防止するということが任務でしょう。そうじゃないですか。だから最前言っているように、日ごろからこうやって穴があいておるのを知つておつてやらなかつたんだから、引き続きこれは二重、三重にやつてもいいんだから、少なくともそういう危険性がある場合にはこを直したらどうだということをお告なされたらどうですか。大臣、いかがですか。長官では足りないから大臣、答弁してください。

○木村國務大臣 お話だけ聞いておきますと、もしその水門をもう置く必要がなければ、固めてしまえばそれでいいのじゃないかと私は思いますが、その点は私も周囲の事情がわかりませぬから……

○梅田委員 そこから冷却水がすつと流れているのだから……

○木村國務大臣 それならそこにきちんと水門の装置をつくるべきだと思ひますが、これは……

○梅田委員 水門はここにございませぬ。四つの排水溝です。新しいのをこへつくるのですから、ここに古いのがあるのですから、ここからこう流れるのですからね。

防庁とも協議していただいて、海上保安庁としてはやはり万全の策をとる必要があるということ、三菱石油にも協議をしていただいて、ここはやはり二重に完璧にすべきだということをお願いしておきたいと思ひます。

最後に一つだけ宮崎空港の問題を御質問したいと思ひます。

三月二十六日、宮崎県議会は、知事選挙のさなかにもかわらず、異例の臨時会を開き、一日に二度も機動隊を導入して、本会議場を包囲し、傍聴席からは地元住民らを強制退去させて、そして宮崎空港拡張促進の請願を強行採択いたしました。請願の採択ですね。請願というのは、反対の請願が八十二件、それから促進の方が十九件、二つ出たのです。ところが、促進の方だけを強行採決、事もあろうに請願のような採決に機動隊を入れてやるというのは全く前代未聞でございます。地元の新聞の宮崎日日新聞も空前絶後の不祥事とかように報道いたしております。全く異常でございます。そこまですなければならぬ理由が果たしてあるのか、簡潔に答弁をお願いしたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 宮崎県議会の請願の処理については、私も後からその報告を聞いておるわけでございます。県議会における処理についてわれわれがあたごうだという批判は避けたいと思ひます。いずれにいたしましても、宮崎空港の拡張問題については、従来からわれわれはこれを慎重に扱っているわけでございます。二千五百メートルに拡張するという計画はあるわけでございます。それにはいろいろな手順があるわけでございます。ですから、手順を踏んで、地元の理解を十分に得てこれをやっていきたいというふうに思っております。これは何ら変更ございません。

○梅田委員 新谷運輸大臣が四十八年の八月に、これは地元の合意なしには着工しないということをお約束されておられますが、大臣がかわられたわけでございますけれども、県議会ではこんなむちゃくちゃをやっておるのだけれども、国として、

前の新谷運輸大臣が約束された方向を大臣は引き続いて守っていかれるかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○木村國務大臣 新谷前運輸大臣が申し上げましたのも、同じ意味でございます。

○梅田委員 とにかく漁民は非常に反対をいたしております。漁業補償交渉につきましても、昭和四十二年の一月に関係漁協とやられたそうでありますが、地元の要求は一億六千万円の要求ですね。ところが、運輸省の提示額は六百四十万円、非常にかげ離れていて問題にならぬというので、先日三十人ほどの方から陳情も受けたのですけれども、これはもう全然問題にならぬし、現地を視察いたしましたも、ずつと砂浜のところから大体千二百メートルのところは防波堤をつくるというので、それもう全然漁業できないというので、大変な反対でございます。

さらに、陳情書が二月二十二日付で大臣あてに出ていると思ひますけれども、宮崎空港対策協議会長、津和野区長、それから赤江区長から木村運輸大臣に対して出ておられますが、健康被害も非常に重大な問題になっておられます。鼻血が出まして大変だ。前年騒音防止のときにでも、大阪の勝部地区の鼻血の問題を出しましたが、ここでも起こっております。たとえいろいろなアンケートをとってみますと、津和野は二百七十一人の人のアンケートによりますと、せきが出やすいが五十五人二〇・三％、鼻血が出るという人は二十五人九・二％、いらいらが百十九人四四・三％、赤江地区におきましては二百六十五人の対象で、せきが出やすいが五十三人二〇％、鼻血が出るが十五人五・七％、いらいらが百三十九人五二・四％というので、たとえば中村道子さんという人は六年前に移転してきた、それまでは鼻血なんか出なかつたのに出るようになったというので、自動車の排出ガスもあるだろうと思ひますが、しかし飛行場がその交通滞りの一つの要因にもなつて

おるし、やはり航空機の吐き出すガスの問題等あるいは騒音等でいらいらが起るということ、体に故障ができて、全体として弱ってくるという、因果関係を問題にすれば非常にたぐさんのあれがあるわけですね。ですから、大阪でも健康調査というものは国の責任でやっております。これはやはりやらなければいかぬと思ひますが、その点いかがでしょうか。

○中村(大)政府委員 先生御指摘のいわゆる航空機の排出ガスと健康被害との関係でございますけれども、これは伊丹空港でございますとかそれから東京、福岡等につきましても、いろいろな大阪府等の調査もございすけれども、航空機から排出されるガスが直接健康に影響がある、そういうふうな調査結果というのはいまだ実は出ていないわけでございます。この関係については実は環境庁がいろいろ調査をしておられるということ、私どもとしては、そういうふうな調査結果というものが出た上でこれに対する対策というものを、これは政府全体の問題だと思ひますけれども、考えていくのが至当ではないかというふうに考えております。

○梅田委員 仮にもその地域住民がそういう被害を起しておるといいますから、やはり直ちに健康調査もやる、健康診断もやってみるというものが誠意のあらわれじゃないですか。それさえやらないから、それは空港の拡張しからぬということになつてくる。その点で大臣、地元に対してもう少し漁業補償の問題も含めて誠意ある話し合いをやるといふことについて御所見を伺つて、私の質問を終わります。

○木村國務大臣 こういふ問題は双方が誠意をもつて接しないと解決できない問題でございますので、その点はよく承知してやります。

○増岡委員長代理 松本忠助君。

○松本(忠)委員 去る三月十八日の航空法の一部を改正する法律案の審議をいたしました折に時間が非常にオーバリーいたしましたために、質疑の若干が残りました。この点について私きょうは詰

めておきたいと思ひましてお願いいたします。

今回の航空法の改正の主眼点の一つに、航空機騒音の規制がございす。これにつきましてもお尋ねをするわけでございますが、大阪国際空港周辺の整備機構、これができましてから、空港周辺の騒音の問題処理を一生懸命にやっております。この実情を私も調査をいたしてみまして、現在百十一名の役員が一九となつてやっておりますわけでございます。非常に困難な事業に取り組んでおられます。その努力の労を多とするものでございす。一応の評価はしなければならぬと思ひます。

しかしながら、一方におきまして、どうも行政の無策によつて、こうしたいいわゆる第三セクターのやっている仕事とやらはらな問題が幾つも幾つも出てきた。言うならばこの機構を半減するような現象が実際問題として現地に起こっているわけでございます。この点は十分当局としても御存じのことと思ひます。この点は十分当局としても御存じのことと思ひます。

その一つは、いわゆる移転補償について、これは従来航空局がやっていたときに比べて、着実に実績を上げていこうと見受けられるわけがあります。ところが、建物の移転補償、宅地の買い取りが行われている一方において、不動産業者、宅地業者によつて住宅が建設されるといった状態があるわけですね。これは豊中市の利倉東二丁目というところの第一種区域のちやうど滑走路の延長上、進入コースの真下に十年前に建設された住宅地が整備機構の努力によつて大部分が移転して実績を示したわけでございます。その隣接地に、どぶ川を隔てましてある一角、これに最近新しい分譲住宅が建設されているのです。どぶ川の一つでそういうちやうどな行政が行われている。この状態を私も見てまいりまして、一方において移転補償、事業を進める、他方ではどんだん空き地が住宅に変わっていく、こういう問題についてどのようにお考えになるか。

この写真は現実に私どもが調査の結果とつてま

いりました写真でございますが、手前の方は全く空白地になったけれども、どぶ川一つ向こうに建て売り住宅が非常に建っているわけです。これは大巨ひとつ見えておいてください。このごぎりの歯のようなのは新規に建った建て売り住宅です。このどぶ川一つ手前ができたところですね。そういう状態をいま現実の写真をお見せして何うわけでありませうけれども、答弁をいただく前に私どもとしては、どうしたらいいかということについて、いろいろ地元の方々とも相談をしたり聞いたりしました。

そこで提案であります。

周辺整備機構及び再開発事業の策定を促進すると同時に、周辺における宅地造成等について、早急に規制措置を講ずる必要があるのではないかと、こういうふうな思っております。この点をひとつ大臣からお答えを願いたいと思っております。

○中村(大)政府委員 先生御指摘のように、空港周辺におきまして、一方において移転補償ないしは民家の防音工事をやっておるわけでございますけれども、その反面、そのような新しい住宅が建てられるということは、われわれとしてはきわめて残念なことでございます。

現在の法制下におきましては、いろいろな法律を駆使いたしましてこれについての制約をするということについては、きわめてむずかしい問題がございます。したがって、これは新規立法というものを考えなければならぬのではないかと、いろいろの考えをございまして、昨年来、建設省その他関係省庁との問題について緊密に連絡をとりまして、できる限り早くこの結論を出して立法化の方向で目下努力をいたしておるわけでございます。

ただ、いずれにいたしましても、これは所有権の制限になるわけでございます。一方においてそういうふうな規制をするということも、もう一つはその土地全体をどのように利用するかという土地利用計画というものと関連もございまして、したがって、立法技術的にはいろいろむずかしい問題

題がございますけれども、前向きに現在努力をいたしておるところでございます。

○松本(忠)委員 前向きに検討するというその意向はわかるわけでありませうけれども、確かにこれはむずかしい問題だと思っております。たつたどぶ川一つはさんで、指定になっているところとなつていないところによってそういう事態が起きてくることも、われわれはわかりませうけれども、これはイタチごっこですね。幾らやっても切りがない。ですから、こういうことはある程度、いま局長も言われましたけれども、建設省と速やかにこれをやらなさいと、ますますこういう方向は拡大されていくと思っております。この点についてひとつ前向きも前向き、大いに前向きに検討していただくというのを私は大臣に御答弁で確認を求めておきたいわけでありませう。

○木村國務大臣 航空局長が申し上げましたように、これはやらなければいけない問題でございますので、積極的に関係各省庁と相談をして、その措置をとりたいと思っております。

○松本(忠)委員 それから、これも私も調査の結果確認した問題でございますけれども、四十九年の三月二十八日に運輸省から告示された以前に指定区域内にあった建物については、移転補償の対象になっていないわけでございます。この指定日以降に建てられた建物については補償の対象から除外されている、これは当然のことでございます。しかし、指定区域内における建物の規制が何らなかつたために、土地代が安いということで、そういうことからも告示以降もどんどん建物が増えていくわけですね。将来再開発事業を行っていく上において、これは明らかな障害になるのではないかと、こう思っております。したがって、現在指定区域に告示されているこの枠を拡大する、こういうことをとる必要があるのではないかとわれわれは思いますが、この点はどうでしょうか。

○中村(大)政府委員 地域の枠の拡大につきましては、いろいろ派生する問題がございますので、

この点についてはひとつ慎重に検討をさせていたいただきたいというふうに思っています。

○松本(忠)委員 結局大臣、やっぱりもう縛られてしまつて、できないのです。慎重に検討したい、事務当局はまさにそのとおりだと思っております。それ以上の答弁が出ないことも私はわかりませうけれども、これでは全くとり上げないでいたつたことだ、さいの河原と同じだ。これをやっていたのでは何ら第三セクターをつくった意味もなくなつてしまつて思つております。こういう面は、やはり行政を担当される局長としてはそれ以上のことはなかなかできない、むずかしいと言われませうけれども、国務大臣としての大臣がこういう問題について真剣にお取り組みになる必要があると私は思つてございませうけれども、いかがでございますでしょうか。

○木村國務大臣 必要性は、運輸省だけではございませぬ、関係各省庁とも認めておると思つておりますが、私権の制限という問題で法律問題がかなり明快に処理できなければいけないのじゃないか、そういう問題が非常にあると思つております。そういう点ではなかなか結論が出るようになっていないように私も想像いたしますけれども、現実問題としては、おっしゃるやうにそういう制限を設けてきちつとしなければなりませんので、これはその意思でもって今後やつていきたいと思います。

○松本(忠)委員 確かに法の盲点というやつをくぐり抜けて悪いことをするといふやつはたくさんいるわけでありまして、こういう面を私は注意していかなければならぬのじゃないかと思つております。

それから、民家の防音工事の問題でございますが、五十年度は家族構成五人以上の場合は一世代二室、こういうふうな拡大されました。今後防音工事の希望者が増大する傾向にあることは十分考へられるわけでございますけれども、その点周辺整備機構として四十九年度千世帯に対して五十年度は三倍増の三千二百世帯を目標にしているのです。こういうふうな目標を非常に高く持つたこととは結構だと思つておりますけれども、四十九

年度の計画が本年の三月現在で一体どれぐらゐ進んでいるのか。この点に御調査をございませうか。○中村(大)政府委員 四十九年度の実績でございますけれども、民家の防音工事につきましては、約四百六十戸程度でございます。したがって、当初の計画に照らしますと約半分ということでございます。これは確かに先生御指摘のとおりでございますけれども、この機構が発足いたしましたいろいろな内部の整備、諸手続、それから予算の措置等、不備がございまして、本当にこれがフルに稼働をいたしましたのはやはりことしの二月ごろからでございます。したがって、四十九年度の実績だけをとりますと確かに先生御指摘のようなかつたところでございませうけれども、私どももいたしましては、この五十年度の目標額というものはぜひともこれを達成しなければならぬし、また現在の機構の事務能力、それから地方公共団体の協力体制というものから必ず達成できるというふうな考へております。

○松本(忠)委員 大いにやつていただかなければならぬのでありますが、われわれが調査した範囲では、申し込みを受け付けしたのが六百八十六、設計及び施工中というのが三百二十二、工事の完了したのが百四十一だ、こういうことでいまの局長の報告に近いと思つております。これが推測しない理由として、いま局長が言われましたように確かに期間が短かつたと思つております。しかし、まだやはり手続の問題があるのじゃないか、手続が非常に複雑だ。これらの防音工事を希望する家族というのはいろいろの事情のある家族を先にやつておるわけですね。そういうところから希望者が非常に困難な体の中で工事の申し込みを関係市に行つて行おうとしたら、その各市が受け付けて、周辺整備機構さらにはこれが運輸省航空局というふうな、こういう順序を踏んで許可が行われる。その許可までにはやはり三カ月もかかるというふうなこと。確かにいま言われたやうな期間が短かつたわけでございますので、大変困難な仕事だつたと思つてございませうけれども、申し

込んでから許可がおりるまで少なくとももう少し事務的の期間を短縮できないかという希望があるわけですね。そういう希望をぜひかなえてやってもらいたいと思うわけです。

特に現在、いわゆる寝たきり老人、心身障害者、あるいは病人のいる家庭、こういうのがいづれも防音工事の対象になって第一優先に扱われているわけです。こうした家庭は、いずれにしてもいろいろな事情があつて、家を留守にして来ることもなかなか大変な状態です。そうした中で書類をつくって持ってくる、証明書も二通ももらわなければならぬ、借家の場合には家屋の所有者から確認書ももらってくる、当然だと言えば当然だと思つたわけですね。こういう点を考えまして、これはいろいろ研究された結果そういうふうにしたわけでございます。もう一度再考をする必要があるのではないか、こう思うわけです。この書類のひな形を見ましても実際問題としてこれを書くのにはなかなかない人では大変だなどという気がするわけです。そういう面をひとつ考えていただいて、前向きに期間の短縮と手続の簡素化、こういう面についてお考えがあるかどうか、これを確認しておきたい。

○中村(大)政府委員 先生御指摘のように手続の簡素化、期間の短縮については、私どもはできる限りの努力を払う所存でございます。

特に期間の短縮につきましては、現在私どもが目標といたしておりますのは、本人から最寄りの市役所に申し出があつてから機構に書類が回りまして約二週間、それから機構が受け取りましてからこれを決定するまでが約二週間、全部で四週間、これを決める。後の二週間、全部で四週間、こういうふうな一つの手順で現在やっております。これについては先ほど申し上げましたように地方公共団体の御協力が非常に要るわけでございますけれども、これも非常に御協力を得ておる状況でございますので、短縮はいま申し上げましたようなところで可能であらうという

ふうに思っております。それから諸手続につきましても、これはできる限り簡素化するよう努力をしてまいりたいと思つております。

○松本(忠)委員 いま局長の答えられた点はぜひひとつ前向きに取り組んでもらいたいと思つております。

それから大臣、これは現地へ行つてずつと方々歩きながら見たり聞いたりしておりますと、こういうわがが飛んでいるのですよ。私は非常に残念なことだと思つております。私は非常に残念なことです。一応耳に入れておいていただきたら下情もよくわかるのではなからうかと思つたわけですが、いわゆる民家の防音工事が非常に進まない。確かに百四十一件という完成は、局長の言われたように期間が短いという点もありませんけれども、一四〇だということ。極端な考え方を言っている人は、防音工事をするよりも移転補償をして住民をなるべく早く追い出そうという魂胆なんだ、こういうことを第三セクターではやろうとしていたから少しもそつちのことが進まないんだ、もうわれわれを追い出してしまふ、それが根本の考え方なんだ、こういうことを言う人があるわけですね。非常に私どもは残念に思つてございまして、国の方針はそんな方針ではありません。一応私どもも国の方針というもので、ついて理解を与えるように言ひましたけれども、そういうわがが飛んでいるというわけですね。非常に残念に思つてございまして、これはやはりPRが不足なのではないかと思つて、第三セクターとしても真剣な仕事をしていますので、それにふさわしいところのPRをして、皆さんの希望があるならば防音工事は速やかにいきますよということを言つて実施をしてあげないからそういうわがが飛んでいる。結局これでは第三セクターをつくつてみても何にもならないと思つて、なかなかこの問題は複雑な問題でございますけれども、そういう問題を一つ一つ私たちが取り

上げて、下の民情というものを、下の人たちの考え方というものを考えながら政治というものは行いべきではないかと思つて、この点について大臣からお答えを願ひたいと思つております。

○木村国務大臣 いま航空局長が申し上げましたように、時間的な日ごとの手順まで決めて指示をいたして促進を図つていような事情でございますので、この点の第三セクター並びに運輸省側の誠意は現地の人も理解していただきたいと思つてございまして。毛頭いまおっしゃるようなことはございませぬ。こういう場合にはえてしてそういう流言が起つたりすることがありますので、この点は、第三セクターの方も十分にお話のように地元の人の御理解を得られるように努力するように、改めて本省からも十分注意をいたします。毛頭そういう意図があるわけではございませぬので、それはひとつ現地向けられた場合にも今後ともよろしく御理解をいただけるようにひとつ御協力をお願いいたします。

○松本(忠)委員 そういう方針でないことはもう私どもも承知しておりますので、やはりPRが不足だと思つて、大臣がいま言われたようなことも本当に付近の住民に徹底してあげれば、そういう話も飛んでこないのだらうと思つて、その点もお願いをしたいと思います。

最後でございますが、民家の防音工事を実施しました結果、二十ホンから三十ホンぐらいの騒音が緩和されている、これは事実でございます。皆さんの意見を聞いてみましてもその点は確認できました。問題はその維持費が月に八千円から一万円従来よりかなり過剰なという事実が考えられませんでした。そこで対策として税法上の特典が考えられないかということ。現在でも住宅の取得控除とか住宅の貯蓄控除の制度もあるわけでございますので、何らかの形で税法上の恩恵を与え、そして維持費の負担を少しでも軽減することができないか、これが現地の強い希望でございますので、この点についてはどのようにお考えになられるか、それを伺つて終わりにしたいと思います。

○中村(大)政府委員 先生御指摘の点はよく理解できるわけでございますけれども、この考え方を取り入れますについてはやはりより技術的に非常にむずかしいわけでございます。普通、防音工事をいたしますとまあクーラーをつけるわけでございますけれども、そのクーラーそのものの費用といつても電氣代、それが全体の電氣代の中でどれだけのなるのかということも明確に分けるといふことが非常にむずかしいわけでございます。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕

それから、まあこういうことを申し上げると非常に失礼でございますけれども、そういうふうな空調設備をつけることによるメリットというものはまたあるわけでございますので、そういうものをプラスマイナスいたしました上で、さてどれだけのものについてどのような措置を講ずるのがいいかという判定がきつてむずかしいということでございます。したがって、御趣旨はよくわかるのでございまして、なかなかこれについてははっきりとした見通しを立てることはむずかしいのではないかと、こういうふうに思つてございまして。

○松本(忠)委員 現在、第一優先として扱われている人間は御承知のように寝たきり老人であるとか心身障害者、そういった病人のいる家庭、当然私は人道上から言つてクーラーをつけられなければ、密室の中に寝ていられるわけはないのですから、これはもう空調をつけられるのが常識だと思つております。

○木村國務大臣 心情の上では私も全く同感でございます。ただ国費を使うという観点から厳正にそれを使うという問題との兼ね合いでございますので、いま航空局長が申し上げておるようになかなかむずかしいと思いますが、確かにそういう方々が密室の中に閉じ込められざるを得ないような状況のもとではクレーンも要するということはよくわかりますので、何とかこれは恩典が与えられる、その恩典の比率といいますが、金額に換算して税金等の免除もあるわけですから、その合理的な数字が何とか出ないものかなということにあるわけでございますので、この点はよくひとつ研究いたしたいと思えます。

○松本(忠)委員 終わります。

○木部委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時二十四分散会

運輸委員会議録第五号中正誤

一五 段行 誤 正

一五 三 三 これにより これより

同 第九号中正誤

七 三 末 載っておりまして、のっとりまして、

同 第十号中正誤

四 三 二五 で現在 が現在

同 第十一号中正誤

一 末 三 地方 誤 正

一 末 三 地方 誤 正

