

第七十七回 参議院運輸委員會會議錄第三号

昭和五十一年五月十三日(木曜日)
午前十時三十五分開会

委員の異動

三月四日

内藤 功君

補欠選任
橋本 敦君

三月十一日

橋本 敦君

補欠選任
内藤 功君

三月三十一日

石破 二朗君

補欠選任
原 文兵衛君

四月一日

原 文兵衛君

補欠選任
石破 二朗君

五月十二日

石破 二朗君

補欠選任
大谷藤之助君

青木 新次君

川村 清一君

五月十三日

内藤 功君

近藤 忠孝君

大谷藤之助君

補欠選任
石破 二朗君

出席者は左のとおり。

委員長

上林繁次郎君

理事

石破 二朗君

委員

岡本 悟君

橋本 直治君

永野 巖雄君

福井 勇君

國務大臣
運輸大臣
木村 睦男君

政府委員
運輸省鉄道監督局長
住田 正二君

運輸省自動車局長
高橋 寿夫君

運輸省航空局長
大丸 令門君

運輸省航空局長
中村 大造君

海上保安庁長官
蘭村 泰彦君

事務局側
池部 幸雄君

常任委員会専門員
田中 暁君

説明員
内閣審議官
安倉 宗夫君

大蔵省主計局主計官
山元伊佐久君

運輸省航空局監理部長
高木 文雄君

日本国有鉄道総裁
天坂 昌司君

日本国有鉄道副総裁
田口 通夫君

日本国有鉄道理事
高橋 浩二君

日本国有鉄道理事
橋本 弘昌君

参考人
日本鉄道建設公団総裁
篠原 武司君

日本鉄道建設公団理事
原島 龍一君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○海洋汚染防止法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○運輸事情等に関する調査

○運輸行政の基本施策に関する件

○日本国有鉄道の当面の諸問題に関する件

○青函トンネルの異常出水に関する件

○派遣委員の報告に関する件

○委員長(上林繁次郎君) 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。

○委員長(上林繁次郎君) 先般、委員の異動に伴い、理事一名が欠員となっております。

この際、その補欠選任を行います。選任の方法は、先例により、これを委員長長の指名に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。

よって、理事に石破二朗君を指名いたします。

○委員長(上林繁次郎君) 海洋汚染防止法の一部を改正する法律案を議題とし、政府から趣旨説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

○國務大臣(木村睦男君) ただいま議題となりま

した海洋汚染防止法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海上災害の防止につきましては、従前から、港則法、海上交通安全法等により海上災害の原因となる事故の防止に努めるとともに、海洋汚染防止法により油の排出があった場合における防除等について必要な措置を講じてきたところであり、最近における大型タンカーの火災、大量の油の流出等の事故に見られるように、これらに伴う被害は、ますます広範かつ重大なものとなつてまいりました。このような海上災害に対処するためには、従前の措置に加え、油の流出等の事故が発生した場合において、迅速、効果的に、かつ、油の流出及び火災を一体的に防除するための対策を早急に確立する必要があると認めます。

このため、このたび海洋汚染防止法の一部を改正し、大量に油が排出された場合に対処するための措置を強化することとし、さらに、海上火災等が発生した場合における消火等の措置及び現場周辺の船舶交通の危険の防止について定めることとに、関係機関及び民間の海上災害の防除のための体制を整備することとした次第であります。

次に、改正案の概要について御説明申し上げます。

第一に、危険物の排出があった場合または海上火災が発生した場合は、船長等は、海上保安庁の事務所にその旨を通報し、かつ、応急措置を講じなければならぬこととする。同時に、海上保安庁長官は、現場の海域における火災の使用制限、船舶の進入の中止命令、火災が発生した船舶その他の財産の処分等を行うことができることとしておきます。

第二に、海上保安庁長官は、危険物等の排出があった場合または海上火災が発生した場合における船舶交通の危険を防止するため、火災が発生した船舶を安全な海域に曳航すべきことを命ずること

第十部 運輸委員會會議錄第三号 昭和五十一年五月十三日 【参議院】

とができることとするとともに、海上火災等の現場の周辺の海域において船舶の航行を制限し、または禁止することができるといたしてあります。

第三に、一定の大きさ以上のタンカーが主要な湾内、内海等を航行する場合には、その所有者は、油回収船等を配備しなければならないことといたしてあります。

第四に、海上災害の防止に関する業務を行う海上災害防止センターを運輸大臣の認可により設立し得ることといたしてあります。また、海上保安庁長官は、排出された油の防除措置を緊急に講ずる必要がある場合で船舶所有者等に対してその措置を講ずべきことを命ずるいとながない場合等において、海上災害防止センターに対し、その措置を講ずべきことを指示することができるとい

いたしてあります。

以上のほか、海上保安庁と消防機関との間の消防活動に関する協力及び調整、海上保安庁長官による排出油防除計画の作成、タンカーの所有者等による排出油防除協議会の設置等について所要の規定を整備することとし、これに伴い、海洋汚染防止法の題名を海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に改めることといたしてあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(上林繁次郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に日本鉄道建設公団の役員を参考人として出席を求めることに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めま

な。出席要求者及び出席時刻につきまして、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいいます。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

まず、高木文雄日本国有鉄道総裁から、日本国有鉄道の当面の諸問題等に関する発言を求められておりますのでこれを許します。高木総裁。

○説明員(高木文雄君) ただいま御指名をいただきました高木文雄でございます。

就任以来二カ月余りを経過いたしましたけれども、その間におきまして相次いで違法ストが起りまして、特に去る四月の二十日、二十一日のストにおきましては、全国的に国民生活に重大な影響を及ぼすきわめて大きな規模のものとなりました。まことに申しわけないと思っております。まづもって、この点について深くおわび申し上げます。

本日は、総裁就任に際しての所信を述べようという御趣旨と考えますが、春闘問題、運賃改定問題等との取り組みに追われておる実情でございます。国鉄経営全般につきましては、いまだ、はなはだ戸惑いを感じずる次第でございますが、この際、各位の御理解と御支援をお願いいたしたく、私の考え方を申し述べさせていただきます。

国鉄の現状につきましては、五十年間において一日の赤字が二十三億圓にも及ぶというほどございまして、その意味において、経営面から行き詰まっております。また他方、安定した輸送を確保するという国鉄の使命を十分に果たしているとは言えない残念な状態にございます。このような状況のもとにおきまして、この際まず何よりも重要なことは、私は、四十三万人の職員がもつて一丸となつて、もろもろの困難を克服する体制を固

めることにあると考えております。

不幸にもいろいろの事柄が交錯をいたしました。労使の間で紛争を生じました。あるいはまた、経営体制について国民の皆さんからとかくの疑念を持たれるような事態にあることは事実でございます。しかしながら、毎日定められた精密なスケジュールのもとにおいてこれだけの大量の輸送が行われているという事実につきましては、改めて相応の評価をいただき、職員も自信を持って広く国民の皆様から愛していただける国鉄としての信頼を得るよう、元気で明るく毎日の仕事に専念するような雰囲気を取り戻したいものと念じております。

労使の間に対立を事とせず、一体となつて事に当たるといふ体制を整えて、外からそのように見ていただけるようになりますならば、国民の皆様方から次第次第に信頼を寄せいただけると思っております。

こうした考え方については、それでははなはだ心もとないと、もっと具体的なプランを示すべきではないかという御批判もあるかと存じますが、ここの二、三年の足取りをつぶさに見てこれらの方々から、改善の芽はわずかながらにもせよ育ちつつあるという御意見を寄せられておりますので、私も、一方において勇を鼓しつつ、しかし、同時に、しばらくの時間をおかりしながら事に当たることによつて解決の糸口を見出してまいりたいと思っております。

ただいま申し上げました、職員がもつて一丸となつてもろもろの困難を克服する体制を固めることが最重点事項であるということに加えて、以下、二、三の点につきましてこの際考え方を申し述べておきます。

第一は、安全の問題でございます。

国鉄経営に当たつて最大の課題は安全な輸送の確保にあります。この点につきましては、私の就任以後の短い期間内において二、三の事故が発生いたしました。少し長い期間にわたつて見ていただきますと、この安全確保の面におきましても、いささかながら前進の跡をお認めいただける

かと思っております。今後、物心両面にわたる総合的な施策の推進と絶えざる努力が不可欠でございます。安全設備の整備、教育訓練の充実、正しい作業の実施につきまして最重点の注意を払つてまいりたいと思ひます。

第二番目には、経営基盤の確立を図らなければならないと存じます。

このたび、昭和五十一年度予算に当たりまして、過去債務の負担軽減措置が盛り込まれておりました。また今国会には、六月から運賃改定を行うことを含む必要な措置を盛り込んだ国有鉄道運賃法及び国有鉄道法の一部を改正する法律案の御審議をお願いしておりますことは御承知のことと存じますが、私どもといたしましては、ぜひこれをお認めいただきますようお願い申し上げます。

三番目に、私どもは、国鉄業務全般にわたる改善すべき宿題を数多く抱えております。責任ある経営体制の確立、職員管理の充実、業務運営の刷新、貨物輸送の近代化、地方交通線対策、資産の有効利用、輸送サービスの改善など、いろいろと処理しなければならない問題が山積みになっております。これらにつきましても順次勉強して、一つ一つ解決の道を見出してまいりたいと思っております。

近時、労働基本権の問題であるとか当事者能力、あるいは運賃法定制というような問題につきまして、広く国民の皆様方から御意見を寄せられております。国会におきましても熱心な論議をいただいておりますが、これらの問題につきましては、いづれも長い経緯を背景とした、いわば盤根錯節した問題でございますので、にわか勉強で物を申し述べるのもいかがかと考えます。本日のところは御容赦いただきたく存じます。今後当委員会におきまして、各般にわたり御指導、御鞭撻をいただきたいと思います。

長い歴史と伝統を持った国鉄が新しく生まれ変わるために、私は全力を傾けてまいりたいと思っております。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、天坂昌司日本国有鉄道副総裁から発言を求められておりますのでこれを許します。天坂副総裁。

○説明員(天坂昌司君) 副総裁を拝命いたしました天坂昌司でございます。未熟者でございますが、今後御指導、御鞭撻いただきましますようお願い申し上げます。

よろしくお願いいたします。

○委員長(上林繁次郎君) 先般の青函トンネルの異常出水について、篠原日本鉄道建設公団総裁に説明を求めます。篠原総裁。

○参考人(篠原武司君) 青函トンネルにつきましては、五月六日午前三時、突如として作業坑から出水事故がありまして、皆さんに非常に御心配いただいて申しわけないと思っております。

実は、当日の最初のうちは四トンぐらいでございましたけれども、これは毎分の出水の量でございますが、その後四十トンにふえまして、どういふふうになるかと非常に心配しておりましたところ、幸いにも約半分近く、二十五トンぐらいに八日ごろからなつてまいりまして、そのために坑内で――あそこには本トンネルのほかに作業坑、先進導坑と、この三つ掘っておりますが、作業坑の先端から出水いたしましたので、坑内が水につかたという事故があったんでございます。至急これを防ぐためにいろいろな措置を講じましたけれどもなかなか、セメントの袋を盛り上げまして、中にコンクリートを詰めるというような作業をずっとやってきたんですが、それがどこもつぶされまして、幸いに一キロ五百メートルぐらい手前のところに鉄の門扉をつくつておりまして、この鉄の門扉で十分食い止められるだろうというふうに考えておりましたが、中に排気関係のために七十五センチ直径ぐらいの大きな穴があいておつたわけなんです。これをふさいでおかなきゃならぬというのであわててふさぎにかかったんですが、これが飛ばされまして、その穴からどうどうと水が涌き出

て、それが手前の方まで浸水してきた。そのために、手前の方から本坑にも水が入るような形になりました。現在本坑と両方に水がつかつておりまして、作業坑では三千メートル、本坑では千五百メートル浸水しているわけでございます。しかし、ポンプ設備をいたしましては、全体で四十五トンぐらいの排水能力を持っておりますので、何とかこれをカバーできるという見通しはあつたんですが、早急にポンプ設備を増強いたしまして、現在では全体といたしまして七十四トンぐらいの排水能力を持つポンプ設備を持っておりますので、水に対してはこれで一応一段落というふうに考えております。

それから、この青函トンネルの事故によりまして工期が非常におくれるんじゃないかということとを皆さん御心配いただいております。でございますが、実は先進導坑が三百メートル近く出水事故の起きましたところよりも先へ進んでいるわけでございまして、それと、先進導坑と作業坑との間は高さ六十メートルぐらい違つておりまして、先進導坑が下をいっているわけでございます。それで、先進導坑から逆にボーリングをいたしまして、作業坑の水の出た個所に注入するという工法が今後考えられる復旧の段階でございますが、そういうようなことをやることによって、案外早く復旧作業が進むんじゃないかというふうに考えております。

ポンプといたしましては、能力が非常にただいまふえたものですから、先ほど御説明しました作業坑の出水個所から一キロ半ぐらい手前のところの鉄の門扉のところまで早急に排水いたしましたので、その排水を続けながら、さつき申し上げました先進導坑からの手当てをするということも早急にやりたいというふうに思っております。私も、きょう午後現地に飛びまして、現地の実情をよく調べまして、確信を持った案をみんなて相談して立てまして、早急にこの措置をとりたいというふうに考えているわけでございます。いろいろどうも御心配いただきまして恐縮に存

ずるわけでございます。

○委員長(上林繁次郎君) 運輸大臣の所信につきましては、すでに前回の委員会において聴取いたしておりますので、これより運輸事情等に関する調査の質疑を行います。

○杉山善太郎君 運輸大臣の所信表明に関連いたしまして若干の質問をいたします。

まず最初に、国鉄の抜本的な再建対策と不可欠な関係を持つ、国鉄四十数万の労働者の基本権であるところのスト権の復権の問題と労使関係について、大臣は行政の立場では一応どういうふうにして、現状を認識しておられるか。その現状認識について、かてて加えて、大臣は政府にあるところの関係閣僚会議のメイン的な立場におられると思うんですが、あわせ兼ねて現状認識を、過去はこうであつたとか、将来はどうであるということではなくて、今日ただいまの現状認識というものをすばりで聞きたい。どう思ふんでありますからお答えいただきたい。

○国務大臣(木村睦男君) 国鉄再建の非常にむずかしい問題の解決に当たつておるわけでございまして、この再建には、財政あるいは経済的な再建の面と、それからいま杉山委員がいみじくも指摘なさいましたように、労使間の一体化の問題が非常に必要だと、かように考えておるわけでござい

ます。従来、国鉄におきましては、労使一体となつて国鉄の使命遂行に邁進してまいりました長い長い歴史があるわけでございまして、最近いろいろな問題に関連をいたしまして、国民の目から見ても、必ずしもそういっていないというところを私も非常に遺憾に思つておるわけでございまして、ことに昨年の秋以来政府機関、あるいはこういう公共企業体にスト権を付与すべきであるという問題が中心になりました。いろいろ世論の批判も受けておりますし、また国鉄内部におきまして、必ずしもしっくりいっていないという状況のもとで、いかに国鉄再建を行うかということがまた一

つの大きな問題でございます。

そこで、ストライキ権を認めろという意見は前々からあるわけでございまして、申すまでもなく、公共企業体等におきましては、それが国民に与える影響がきわめて大きいということから法律でこれを禁止をいたし、そのかわり、それにかわる仲裁機関等の制度ができ、それによって職員との給与問題等の改善措置を図るようになっておるわけでございまして、ストライキ権が働く者の基本権であるということ、公共企業体についてもこれを認めるべきであるという議論、そのために政府といたしましては、これまた申すまでもなく、御承知のとおり昨年の秋まで特別の機関を設けて検討をいたしましたのでございまして、けれども、なおいろいろ問題があることから、さらに改めて、政府としてこの問題について結論を得るために、検討機関を設けて引き続き検討するということになしたしておるわけでございます。

まあ、この問題につきましては私の現状認識は、たまたま昨年の秋、スト権付与の問題に関連いたしまして違法なストライキ行為があつたわけでございしましたが、それに対する国民の痛烈な批判その他も考へてみますと、きわめて重大な問題であるということをさらに一層深く感じておるわけでございます。したがって、働く者の基本的な権利でありますストライキ権というものを、こういう国民生活に重大な影響のある事業の中の従業員に与えるべきであるかということ、さらには一層慎重に検討をすべきであるかというふうには私も考へておるわけでございまして、政府といたしましてこの問題についてさらに突っ込んで検討いたしました適切な結論を得たいということ、現在その準備に入つておるわけでございまして、私も関係閣僚の一人でございますので、今回設けられておりますスト権問題の審議の機関の審議の経緯、あるいは経過、またその結論の出るのを待ちまして、十分これを尊重しながら結論を出したい、かように思つております。いま私自身がこの問題について、閣僚の一人として結論を申

し上げるといふことは差し控えることが適切である、かように考えておるわけですが、スト権の基本権であることの重要性も十分認識をいたしておりますし、また、国鉄の国民に与える大きな使命と、国民に対して背負っておる大きな使命というものの重大性も十分認識しておるつもりでございます。その両者の調和点をどこに見出すかということにつきまして、この審議機関の答申の結果を待つて判断をしていきたいと、かように思っております。

○杉山善太郎君 私、あえて大臣の所信表明に關連をして、国鉄再建の抜本的なという言葉に觸れて、不可分の關係をすね、これからスト権を与えるという立場ではなくて、率直に申し上げまして、二十数年間の長きに及んで、あるべきスト権が、一応の経過をたどりつつ現状においてないから、それを復権してくれと、返してくれと、今日労使關係において、組合路線は、それぞれ組合がありますけれども、ともあれ国鉄四十数万の枠の中で、たとえば労働組合は幾つかありますけれども、おしなべて一致する点は、どうしてもこの二十数年かかっている労働基本権であるスト権を返してくれ、復権してくれと、こういうところの現状認識について聞いたわけでありまして、そのポイントについては、やはりそういうふうにお大臣も御認識になっておられますか。ないものをこれから、ストライキがあつたとかなかったとか、与えるという論議ではなくて、そのために、与えるために閣僚會議があるとか、専門懇が一つの審議機関としてあるというふうなふうに位置づけられるか、その辺の理解の仕方は、これは食い違ふと大変なことでありますので、そのポイントはどうですか。

○国務大臣(木村睦男君) いま私が申し上げましたとおりでございますが、スト権につきましては閣僚協議会なり、専門家に委託しております審議の経過を見て、結論を出すべきである、かように考えておるわけですが、ただ国鉄の再建問題と、いわゆるスト権問題とがどうしても不離

一体、切り離して考えること自体が非常な間違であるというも意見があると思ふれば、私はそうではないと思ふわけでございます。それはなぜかと申しますと、すでに二十四年以來、公共企業体になりましてからもずっとスト権というものは与えられておらぬわけでございますが、それにかわる仲裁機関等ができておりまして、現在ではその仲裁機関の意見によって職員の給与、その他経済的な要求もそれで解決ができておるという過去の事実もあるわけでございます。ただスト権を持つということが働く者の基本的な権限である、権能であるということは、私もこれは尊重するわけでございますが、国鉄再建という問題からいいますと、私はこの問題は特別に密接不可分ということではなくて、やはり国鉄の再建には使用者側と労働者側がお家の一大事である、お家がまさに破産に瀕しておるんだということ、すべてを放てきまして、お家の再興に努力するといふ基本的な合意があつて初めて私は再建ができるものである、かように思ふわけでございます。その間いろいろスト権を初め言ひ分もあることでございますが、これはこれとして解決の道をいま講じておるわけでございますから、それに任せてもらつて、そうして国鉄の四十万の職員は、これは使用者も、組合員とか職員とかいうことでなしに国鉄の再建に努力してもらいたいと、これが私の現在の心境でもあり、現状認識としてそういうふうな考えに立っているわけでございます。

○加瀬完君 閣連。それは、大臣の感想としては結構です。しかし判断としては、はなはだ私は正確を得ていないと思ふのです。というのは国鉄総裁からも、労使一体の体制がなければ再建はむずかしいので労使一使一体の体制をつくるという御意思が表示された。それじゃ、いま労使一体の体制に欠けている点はないかと言つたら、労組側から言へば当局に對する不信でしょう。いろいろ、当然当局者として責任を持たなければならぬ約束したことを皆ほごにする。いま杉山委員の指摘したスト権の問

題もそうです。全部ほごにされている。その不信感が労使一体を阻んでゐる。だから、労使一体といふことをかち取るうとするためには、どうしたつて相手方、お互いが信頼し合ういま条件を阻んでいるスト権問題というものを對して、もう少し労組側の言ひ分、いままでの当局の責任といふものを、条件を果すべく前向きな解決をしていかなければ問題の解決にはならない。現実はそのやうに、その現実に大臣の判断は私は正しく答えを出してないと思ふ。

それから、立つたついでといつては恐縮ですが、国鉄総裁と大臣に、あわせてもう一、二点つけ加えるならば、国鉄財政の破綻は国鉄当局だけの責任ではありませぬ、これは。政府も責任があります。大臣なり総裁なりは、政府が果たすべき責任に對してどうこれから要求していくか、これをはっきりしてもらわなければ、運輸省にとりまして国鉄にとりまして、一番の問題の国鉄財政の再建といふのは、これははかどつてまいりません。特に国鉄総裁は、国鉄財政の再建に自信があつたから総裁をお引き受けになつたと思ふ。それにしては、きょうの御所見は何らそれにこたえていません。いづれかの機会にこれははっきりお聞きをいたしたいと思ひます。

いま運輸省だつて、一番大きな問題は国鉄財政の再建でしょう。それならば労使一体の条件というものの、いわゆる国鉄一家と言われた条件はどうして解決するか。それから財政問題も政府自体の責任としてどう解決するか、これをまああわせて考へていただかなければ、私は毎年、毎年運賃値上げだけやつたて、それで解決するものではないといふことは、専門家の木村さん一番よく御存じです。それらの点で、私は労使一体にどうしてなれるかというその認識について、大臣のお答えには不満ですので、改めてまた伺ひます。

も、遺憾ながら昨年の秋は結論を出し得なかつたわけでございますけれども、これはスト権を与えないとか、与えるべきであるとかといふことの結論が出なかつたわけでございます。組合の諸君はあの機会にスト権を与えるという結論を出すべきであるといふ御要望が非常に強かつたことは事実でございますが、それに対してスト権を与えないといふ反対の結論を出したわけではないわけでございますので、なお一層、問題が重要であるだけに検討しようといふことでございますから、この点はひとつその経緯といふものをやっぱり理解をしていただいて、政府といたしましてはできるだけ早く結論を出すように努力をいたしておるということをお理解をいただきたいと思ふわけでございます。

それから、今日の国鉄の状況は政府の責任が大いにあるではないかと、そのとおりだと思ひます。今回の再建につきましても、政府もその責任を大いに感じておられて、申すまでもございせんが、運賃改定のみならず、過去債務のたな上げであるとか、あるいは補助であるとかいふふうな点で、やはり政府も再建のために力を入れておるわけでございます。ただ、運賃値上げの額がいままでに比べて非常に高いわけでございますが、しかし、実態を見ますと、やはり交通事業としての企業体といふことから考えますと、今回、五十一年度で名目五〇%という、いままでにない高い運賃改定の案を出しておりますけれども、これでようやく、いわゆる人件費と物件費だけが賄えることになってございまして、工事費はもちろん、修繕費も利子もまだ賄えないと、いわゆる純粋な通常経費だけ、運営経費だけがやつと賄えるという程度の運輸収入になるわけでございますので、この程度にはやはり運賃改定によって賄うといふことが、お客にそれだけの負担をしていただくといふことが適切な方法ではないかと。その他の点を政府が借金のたな上げ、その他でめんどろを見るということをやつておりますし、また今後、この關係法案が通過いたしましたして再建に乗り

○国務大臣(木村睦男君) まあ基本的には加瀬委員のお考えと私は同じような考えを持っておりますわけでございますが、スト権の問題にいたしまして

出しましたその後の経過を見まして、さらに一層国としては実情を見ながら努力をしまし、決して国の責任を回避するものでも何でもございせん。国有鉄道はもとより国に準ずる機関でございまして、その精神によって大いに政府も努力をいたすつもりでございす。

○加瀬完君 スト権の問題の関連でありますから、お答えはいたさなくても結構でございますが、後で御検討だけお願いをする意味でもう一問お願いをいたします。

国鉄赤字は、国鉄企業体自身の計画と運営によって出た赤字ばかりではありせん。すでに国鉄企業体というものに国の事業をそのまま引き継がせたために出ている赤字もありません。これを運営上とか、人件費や運営費が賄えないというところと企業体にかぶせていくことはこれは不当です。不合理ですよ。こういう点は、私は新総裁にも十分検討していただきたいと思う。くだいようですけれども、赤字路線なんというものは初めから企業体オンリーに考えれば削っていったっていいものだ。しかし現実には削れないでしょう。そのためにたくさん赤字を背負っている。それも利用者だけに全部かぶせるといふうなことは、いわゆる国鉄としての性格から言ったっておかしいです。そういう点が何回か政府においても、一体政府の出すべき赤字の補てん分というのはいくら範囲であるかというふうなことは組上に上りましたけれども結論は一つも出ておりません。国鉄自身で解決すべき財政の措置はどの範囲か、国鉄自身じゃなくて、政府なり国家なりとして解決しなければならぬ場面というのはいくらあるのかないのか、あるとすればどの範囲か、こういうものの検討をしてもらわなければ、いつまでたつて運賃だけで足りるものじゃありませんよ、これは、そういう点の御検討もいずれかの機会に私は伺いたいと思ひますから御用意をお願いいたします。

○杉山善太郎君 私はどうも、あなたの今日ただ

いまの労使関係に対する現状認識はそれなりに理解はできますが、このスト権を与えるとか与えないかという問題については、ともかくも労組法が、マッカーサーの占領政策の中で、新しい憲法の中で労働組合法ができて、さらに二・一のストライキというものがあって、そのゼネストをマッカーサーの権力の、権限の範囲で中止された。そういう中から、今度はマッカーサー書簡に関連をして政令二百一十号というものを盾にしながら、労組法時代には消防署の關係と警察官だけが労働基本権というものはなかったわけですが、あと全部あったんですよ。それから起算してみるともう二十七年、これは二十八年目になっておるわけですよ。絶えず国鉄の四十数万の労働者、これは国鉄労働者に限らず公共企業体關係の労働組合は、その表現の方法、手段は違つても、スト権を返してもらいたい、そういう点については変わりないのではありませんか、結局与えるとか与えないかという問題でなくて、生活や労働基本権の原点であるスト権を、ストライキそのものはこれは目的ですよ、手段ですよ。正当な要求を話し合つてもどうしてもというふうなその権利、基本権が必要なんです。そのある基本権は、原点において保障されたものであるからそれを返してくれと、そういう点に対する認識上の問題をやりばくは、これはいまここでは言いませんけれども、やがて延長線上に、たとえば衆議院の段階では運賃法であるとか、あるいは国鉄法の改正という問題が出ておられますけれども、それが仮にレールを敷かれたような、すんなりといつてみても国鉄再建のための抜本的な改正にはならないんだと、私はそういう次の点にたいへん注意をいたしておりますので、そういう限りにおいては、一番大事なものは、どうしてもこのスト権を、あつたものを復権をしてもらいたい、そういう要求の噴き出しが、結果から見て好ましい好ましくないという評価の仕方は多様でありますけれども、ともあれ十一月の二十六日から、結果して思はざる——あれはやはりスト権復権のいわゆる政治的な要求を内

閣にぶつつけておつたことは間違いないでしよう。

それが第一ボタンのかけ違いからして——第一ボタンのかけ違いはだれがやったかといひますと、つまり言い換へれば、行政の最高権威である、つまり内閣総理大臣である三木さんがボタンのかけ違いをやつてしまつたから、どの側から見ても好ましくない、結果して記録の百九十二時間ですか、そういう八日間にはわたる長期な、好まざる政治ストへ入つてしまつた、こういうかっこうになるわけでありすよ。国民の立場、国鉄労働者の立場でもこれは与えるという方向で、ただし公労法を改正するとか、諮問機關をつくらう、あるいは関係會議をつくらうという方向の間をかけたはいい、しかし与えるという方向で、スト権を復権させるといふ方向で、ただし時間が必要だといふことに、三木総理が第一ボタンをそういふふうにしつかりとかけ直せば、ぼくはあのときは、スト権を復権してくれという政治的な復権要求であつて、他の要求はなかつたはずなんです。それから起きようないわけですよ。それがポイントの切りかえによつてずつと入つていつてしまつたといふふうな考へるわけです。

このやりとりについて時間を費やすといふと時間に関りがありますけれども、いま私は大臣の所信表明の中にも関連をして、どうしても国鉄は国民の国鉄として、国民の足として、苦惱の中から抜本的なやり再建が必要であると。その原点は何といつても、労組法上あつた、そういうふうな経過があるんだからそれを復権してもらいたい。その過程においては、そのことがやはり一つの考へ方で労使の間にはうまいでなかつたでしよう。たとえばストライキをやる、処分する、そしてストをやるといふ悪循環が延々と続いておるわけじゃないですか。今後それがこりこりない打ち切られるという保証は今日の時点においてないから、こういう好ましくないことはこの辺で打ち切るための原点は、現状の労使関係に対するあり方の現状認識と、あるスト権を、いろいろ時間は

かかつてもいいが、与えるという方向においてスト権の回復の問題について現状認識を、私の主観じゃないんですよ、これは物の条理を言っているわけでありすよ、しかし行政の長である大臣は、認識と食い違つてもこれはやむを得ませんから、これを一致するまではどうこうするといふことじゃありませんが、そこで具体的な例を私は一つ申し上げます。

大臣はこの関係會議の主要メンバーでもあると同時に、第一次専門懇について相当地に重大な関心を持っておられたと思ひます。で、具体的には、昨年の十一月二十六日に結局ストに突入したというのが現実であります。その前の段階で、やはりスト権の回復をしてもらいたいという点について政労——たとえば総評であるとか、あるいは社会党というパイプを通して、それから政府側は官房長官なり海部副長官が窓口になつて、相当なこの問題に対して時間があつたといふことでありますが、具体的にはやはり、私はここに持つてきておりますけれども、われわれ国会に議席を持つ者側には、これは一九七五年十一月の十九日ということになつておりますから昨年の十一月十九日ですよ、スト権回復についての要請書といふものが——いわゆる三公社五現業の名前をつけて、国会議員の各位といふことで要請書が来ておりますから、したがって、当然これは政府に対して、その前もやはり総評なり、あるいは政労次元でこれらの復権の問題があつたと思ひます。が、しかし、現象面で決裂をするという状態で結局具体的ストに入つたといふのは十一月の二十六日でありすよ、その関係についてどういふ認識を持っておりますか。

時間もありませんからさらに申し上げます。が、とにかくこれは昨年の十一月十九日に国会議員に向かつてスト権回復についての要請書といふものが出ておるものでありますから、さらに国鉄関係の労働者の中で、具体的には国鉄労働組合だとか、動力車労働者等においては、この復権問題について要求という形で出て言葉のやりとりがあ

つたと思ひますが、その辺の事情はどうですか。

さらに申し添えておきますが、その十一月の十九日の当時マスコミは、たとえばこれは、私がここに持ってきておりますのは五十年十一月二十四日の朝日の社説なんです、こういう表題で書いております。「スト権」で政治的決断を望む。これは社説は民意を吸い上げて、具体的に係争の焦点にある一方の当事者である政府に向かって「スト権」で政治的決断を望む」ということを言っているわけでありますが、これは具体的に要請書が労働組合から国会議員の前にまかれておると、それ以前の段階において、政府に向かっては政労のバイブを通してそれぞれ時間をかけた議論があったと思ひますが、しかし、これは二十六日以前の問題で、二十六日にストに突入してしまつたのでしよう。でありますから問題は、私が先ほど第一のボタンのかけ違ひができておるんだというふうに言つたので、したがって、責任をどうこうするわけじゃないんですが、これは五十年の十一月二十四日の朝日の社説であります、こう書いてありますよ。

これ急所でありまして、すからちよつと簡単に抜き書きをしておりますが、「いま想起するのは十一年前の「池田—太田会談」である。当時と今では社会、政治情勢は違ふ。政治的決断があつた事実には変わりようがない。三木首相はランブイエから帰国後の記者会見で、時期は明示しなかつたものの「結論を出す」「決断する」という言葉を繰り返した。ストが延期、または中止されるためには、首相がその条件をつくらねばならない。国民多数が望むスト—処分—ストの悪循環を断つという方向で、短期間を区切り、首相としての責任において処理するという態度を表明してもらいたい。それは、首相の持論である「対話と協調」を身をもって示すことでもある。」というふうな。当然これはいま申し上げたように、われわれ国会議員の中に、これ恐らく全国議員にこの要請書が出てきたのだと思ひます。しかし具体的にはいま申

し上げたとおり、ストへ二十六日から突入されたわけでありまして、その前の段階で社説はそれを非常に憂へている。これが本当に政治的ストというふうななかつたところから入らない前に十分これに対処するべきであるというふうなところから、私には当時民意と状況を吸い上げるというマスコミは、中央紙は大体こういう表現をしているわけでありまして、

でありますから、これはボタンのかけ違ひ、だれが責任だ、かれが責任だ——現象面は不幸な現象なんです。さらに関連をして大量の処分というものが出されたのでしよう。さらに従来の一般の処分というものをアルファがついて損害賠償といふものをやはり国鉄は、当時藤井総裁の時代であつたけれども、損害賠償の原告として国鉄、それから被告は国鉄労働組合なり動力車労組、こういうふうなところになっておるから、このネットワークはどうしてもスト権を復権をしないという、労使協調とか協調主義と言つても土俵の、原点のボイントといふものが食い違つておるならば、私はボタンのかけ違ひは最初の出発点にあつたんだ。だからこれは復権をしてもいい。しかし、あつたものをとへ戻すといふことはできない。あつたことの事実を思い返してはならないんだと、そういう原点はどうしてもスト権を回復してもらふ、回復させるべきだといふことについて、これは私は実際を言うわけでありまして、こういう関係の事情について政府関係とも、政労の関係といふものが相当に交渉があつたでしよう。あるいは関係の閣僚会議のメインとして大臣は参与しておられたでしよう。

だから、私は私なりに、あの時点ではこれは総理が、時間をかけてもいいから与えるという方向で、しか時間はかしてくれと、閣僚懇で煮詰めるし、あるいは専門懇で慎重審議して案を出す、しかしボイントは、あるストライキ権が奪われておるわけですから、ないんですから、それを復権してほしいと。いろいろ法律的手続があると思ひ

ますけれども、きようは内閣の方から審議官も来ておられますから、そのいきさつの法律的なものについては説明を受けます。私は、たとえばいま私のはだで感じた——私は大体戦前派の労働運動者でありますから、二—ストがどういふものであつたか、あるいはどういふ関係であつたかといふことは、はだでずつと知つておりますけれども、結局記録的にはやはり内閣官房の方ではそれなりに知つておられると思ひます。それとも、そのボイントについては、これボタンのかけ違ひであるといふことは間違ひないんです。そして、マスコミも社会的責任を感じて、このストの「政治的決断を望む」といふことは、内閣や政府に言つておるわけですよ。国鉄の総裁は当事者能力がありませんから。この段階になればどうしても政府の次元で決断をする、簡単ですよ。与えるという方向で、ただ時間が欲しい——時間といふものは一年たつと時間は時間ですよ。でありますけれども、それがなければ具体的に、客観的には二十六日にストへ入つてしまつてから、いわゆるNHK会長の小野吉郎さんがキャップの専門懇の意見書といふものが出て、そして声明を出されたのはストに入つてしまつての十二月一日ですよ。でありますから、これは先行すべきものを先行させず、後追ひの中で、政府の権力でどういふ声明を出して、違法ストであるから処分する、であるから警告するといふことである、何々をしてくれといふ要求じゃない、ある基本人権で憲法の原点では保障された要求であるから、とにかくこれはどうもしようがないといふか、こうでストに入つたわけなんだ。あなたの方で声明を出されたのは十二月一日なんです。

こうして見れば、こういう事象はいつまでもこれはスト—処分、あるいは幾ら言葉のあやで労使一体だとか労使慣行をやつていくといつてもそれはなかなか納得できないといふことになりまして、これは大体その当時の時限にそういう要請書

が出たといふことは、国会議員であつてもわれわれそれによつて初めてこういうふうなこれは進んでおるなど、読んでもつともだと思つたんですが、政労のバイブの中ではどういふ話があつたんですか、大臣ひとつこの点で……

○国務大臣(木村陸男君) 戦前からの労働運動の非常に深い御経験の杉山委員のお話、非常に参考になるわけでございますが、戦後占領下で新しい日本がスタートしたしまして、いろいろな占領軍からのアドバイスによつて法律制度もできたわけでありまして、この公共企業体、特に国鉄のスト権の問題につきましても、占領中の経緯をもつて生まれたものでございまして、しかし、最終的には日本の国会における法律によつてこれが禁止されておるといふことでございまして。しかもストライキ権といふものが、労使の紛争を解決するための補完的な機能としてのスト権でございまして。したがつて、このスト権にかかわる方法、労使紛争解決のスト権にかかわる方法が現在の公労法で出てきておるわけでございます。そういう経過をたどつておるわけでございます。

そこで、このスト権の問題は労働者の基本的な権利であるから、公共企業体といへどもこれを認めなさいといふ強い要求もあることは事実でございまして、いまお話しのような経緯で二年間にわたつて検討してもらつて、その結論が出るのがおそいとおそいと大分言われたわけでございますが、ようやく昨年の暮れに出ようとするときに、その結論が出るのを待たないで違法ストを打たれたといふことは、私は非常に当時遺憾に思つておつたわけでございます。やはり法治国であり民主主義国家であるたてまえは、現行法についていふん批判があつても、現行法を守つて行動するといふことが基本でなければならぬわけでございます。それから、一つの要求を貫徹するために、その法秩序といふものも無視してやるといふことは非常に遺憾なことだと思つておつたわけでございますが、それはそれといたしまして、昨年の暮れに一応専門懇からの意見が出たわけでございます。

ところが、国鉄のような現在の仕組みでいきま
すという、ただ単にスト権だけを認めて、果た
して国民の期待に沿えるような国有鉄道の運営が
できるかどうかというのを考えますときに、あ
の当時、政府の閣議決定の基本方針にもございま
すように、やはり片方において当事者能力も十分
に備えていなければなりません、また反面、スト
という非常に国民に迷惑を及ぼすこの行為をや
るといことが一方において認められるとすれば、
片方においては経済抑止力というものもなけれ
ば無限にストというものが繰り返されるおそれ
もある。そういういろいろな問題をやはりそれぞれ
同時に解決していかなければ、ただスト権だけを
引き出して認める認めないというのを考えるこ
とになって、これは適切な措置ではないというこ
とになって、そこで改めてさらに政府としても検
討いたしたいということでございますので、当時
政府の間でいろいろな折衝、交渉等もございまし
たが、政府の考え方は、そういう考え方に立って
一度慎重に検討いたし、そして当時者能力の問
題、あるいは経済抑止力等についてどれだけの保
障ができるであろうかというのをこれをこれか
ら検討していく。同時に公共企業体という、これ
もまあ一つの占領中の、私は占領軍から与えられ
た特殊な企業体、事業体だと思ひますが、こうい
うものの方にさかのぼって検討すべきであ
る。これらを一切合財くるめて検討しながら、そ
の中でスト権というものを考えていこうというこ
とで、現在その準備に入っておるわけございま
すから、結論をできるだけ政府としても早く出さ
うというところで急いでおるわけでございますが、
しかし、すでに過去二年間やつてはつきりした結
論を出さないままにまたこの検討に入った、ひき
きょうではないか、問題を避けておるではないかと
いう御指摘も確かにあるかと思ひますが、政府
としては重大な問題でありますだけに、いま申し
上げたような点を一度慎重に検討をして結論
を出したいということであるわけでございます。

○杉山善太郎君 どうもあなたの立場と私の立場
とは違ひますので、これが一致することはそう軽
々にし得ませんけれども、やっぱり客観的に見て
て、先ほども何回も申し上げておる通りに、われ
われが国政の段階でその当時者から要請書、スト
権を復権してほしい。要するにその客観的な事
実は一九七五年、日本暦に直せば五十一年の十一
月十九日でしょう。それから先ほど私が読み上げた
十一月の二十四日の朝日に限らず、すべての中央
紙はこのスト権の復権については、政治は決断を
もって対応性を持つべきだ、そのためには、先ほ
ど私が抜粋を読み上げたような関係で、これは第
一ボタンがかけ違つておるんだ。それをおそれ
て、これはまだ盛んに政府との関係でぎりぎりの
折衝の前夜でしょう。これが十一月二十四日の社
説ですよ。それから二十六日にはストへ入つてし
まつておるんだから、それで、スト権ストの専門
懇から出た意見書を受けて政府声明というものが
出たおるのがストへ入つてしまつてからの十二月
一日ですよ。そして予測すべからざる八日間、と
にかく百九十二時間というストに突入してしまつ
たでしょう。

でありますから、これはやっぱりどうしても、
この時点においてそれが責任があるとかどうだ
という論理でなくて、行政の最高責任者、そして偉
大な権限を持つておるこの総理、総裁がそれ
に対してスト権を与えるという方向で、ただし時
間ばかりしてほしい。従来公務員制度審議会、そ
れから専門懇、閣僚会議というものを開いて、延
々として時の流れは二十数年間に及んでおるでし
ょう。でありますから、どうしてもこのスト権
の、しかも要求というものは規制される経済的な
要求じゃないんですよ。明らかにスト権を回復し
てほしい、こういう要求であつたのであります
もの、これに対しては、この点のポイントという
ものの理解というものを政府は——それはなるほ
ど第二次専門懇は開かれましよう。そして、それ
の回答が出るでしよう。意見書が出てくるで
ありましよう。

しかし、いづれにいたしましても、そういう点
に対してこれはあなたと私とここですり合わせは
できませんけれども、ただしこの時点で私の考え
ておつた、経過の中で覚えて、ちょっとチェック
しているわけでありましようけれども、これは昭和
二十一年の三月に労働組合法が施行されておいま
すよ。これは幣原内閣のときです。このときには
消防署の職員と、それから警察官以外には全部労
働三権は保障されておつたんです。それで二十二
年の二月一日にゼネストがあつてマッカーサーが
これの中止を命じた。それでマッカーサー書簡が
出てきたのは二十三年の七月ですよ。そして政令
二百一十号が公布施行されております。したがつ
て、公務員のストは全面的にこの段階で禁止され
ておる、団体交渉権も制限されております。二十
四年の六月に公務法が施行されております。や
はりこの三公社五現業については団体交渉と団体
交渉権はあつたけれども、スト権はやはり旧態依然
としてこのときにもがっちり剝奪されておいま
す。それで二十八年の一月になって公務法の改正
があつて五現業の職員には団体交渉権というもの
ができた、こういう過程を経過しているわけ
であります。しかし、これはきょうは内閣から
どなたか審議官も来ておられると思ひますが、い
ま私がはだで感じてチェックしていることは、こ
れはそういう経過をたどつておることは間違ひで
あるかどうか。これはモチモチ屋といふことが
ありますから、ちょっとこの辺はひとつ教えてく
れませんか。どなたが来ておられますか。

○説明員(田中晴君) 三公社五現業のスト権問題
の法律的な経緯につきましては、大体先生のおつ
しゃつたとおりだと存じます。

○杉山善太郎君 まあ、はだで感じて、聞いたの中
でいろいろ感じたことで日記の一片にチェック
したことは、行政ルートの中でもやっぱりこれは
大体そのとおりだといふに言つておられます
ので、でありますからボタンのかけ違い論はあ
りますけれども、一度あつたことを再び繰り返
してはならないと思ひます。これは後で総裁の方
にも聞きましようけれども、しかし、このスト権の
回復の問題について政府のメインはやはり総理で
すよ。そして関係閣僚会議は、そのうちの国鉄の
問題については運輸大臣がこの問題の現状認識に
ついて、私のいま言つておるということについて
は私の考え方と同じになりなさいとかいうこと
ではなくて、スト権回復の問題についての現状認識
はあなたの認識としてこれ以上追及は避けま
す。あなたの現状認識についてはどうしても国鉄
の抜本的な再建対策についてはそれが大きな足
かせ、手かせになるんだといふふうに考えておるわ
けであります。

前に進みますが、さらにもう一つ参考にと読んで
おいてください。これは同じ十一月の二十七日
で、ストへ入つてからの読売の社説であります
けれども、スト権ストと専門懇意見書のずれとい
うことを言つております。この中身読んでくださ
い。これはだれが考えても、二十六日にスト
へ入つちやつた、しかし対応すべき政府声明が
出たおる。しかし、これはこのスト権ストに対
する専門懇のずれだといふことで後手に回つてい
るんだ。

それから朝日の社説は二十四日に、これは十分
な決断をしてほしいと、これは勝手に論議係が書
くのでなくて、その当時の政治状況と国民の意思
というものがやっぱりこの社説になつておるとい
う評価を、これは間違いなくあの新聞がこう言つ
た、この新聞がそう言つたといふことじやなく
て、五大新聞も、それからローカル紙も大体一致
して共通にとらえておるわけですよ。商業紙であ
つても、民意から浮いたような社説を出す気遣ひ
はないんですよ。でありますから、どうかこのスト権の
問題については、好ましくあらざる政治ストが行な
われておりますけれども、その当時は藤井総裁
のもとであつたんでありますけれども、それから
ら、いままでも前例のない処分というものは、大量
の処分というところよりもプラスアルファがつい
て、さらにやはり一つの行政訴訟というものが、
民事であつても何であつても、損害賠償の請求訴
訟ができておるでしよう。

さらにそれだけではないんですよ。これは総裁の意を得れば、地方自治体においては、その自治体の県会議員以上は別として、市や町村会議員が、大体総裁の同意を得ればみんな出れる。それも、とにかくストップしようというような形の追い打ちがかかってきておるでしょう。これは、どれがいい、これがいいということではなくて、いい慣行は十分生かして成長させなきゃならぬし、これはどうしても歯どめをかけて、できるのはやはり政府の中でやってもらわなきゃ困るわけでありまして、いずれにいたしましても、私は重ねて言うておきます。

やはりその当時の朝日の二十四日の社説と、そして二十七日のストに突入してから社説というもの、なせ二十六日に期限が定めてないのに二十六日に入ってしまったということについては、労働者側についてもそれなりの責任を感じて、必要に応じて入ったでしょう。そうして政府のパイプを通してやりとりがあつても、結局スト権を与えるという方向が一言一句も得られなかったというかっこうで入った。そういう点については、私もこの朝日の社説に準ずるわけでありまして、私はそれ以前に、これはどうしても三木総理が田中総理から、これは四十九年でしょう。日本暦の五十年の秋までには、十一月までには、それは中身はわかりませんよ、とにかく決着をつけると。そこで、田中内閣のポストとして三木内閣が登場してきたでしょう。一年後の大体タイミングの中でこの問題が当時噴き出してきたんだと。でありますから、この時点で与えるという方向で、とにかくひとつ時間をかしてくれと、研究すると、関係会議も開くと、専門態もつくると、その上でおれの責任でという受け皿が出れば、これはやるべきストでもなかったし、それを基礎にして、違法ストだから処分するということがなかったはずなんですよ。

だから、このことは再び繰り返してはならないんだと、これは行政の立場にあつても、われわれ立法府の立場にあつても、われわれは立法府

のかかり合いとしてはただ紙切れが一枚じゃな。スト権回復についての要請書、一九七五年の十一月十九日、公共企業体等労働組合協議会関係の組合の声明書が出ておるわけでありまして、から、この時点から始まっていることでありまして、けれども、いずれにしてもそういうことであります。

それから、これで大臣の方はもう一点だけで、今度は総裁の方に移りますけれども、大体スト権の第二次専門態にいま入つておられますが、第一次専門態は、小野吉郎さんが座長というかっこうで、その後の結論が意見書という形であつたわけであつた。今度は第二次専門態の中に入つて、総裁もかわつておられる。という今日の時点においては、いま第二次の専門態の動向については、専門態をつくつたから関係会議を開いてからだということかどうで延々として延ばしていい問題と、これはわかり切つた問題であるから、たとえば経営形態をどうするか、あるいはスト権を分割して与えるとか、あるいはやはり何とないますか、条件つきで与えるとかというふうな議論が醸し出されましようけれども、今日たまたまの段階で、第二次の専門態は、これはどういふような作業が進行しておるものかという点について、追及はしませんが、客観的に大臣が知つておられる、大臣の知る範囲でいいわけでありまして、同時に閣議をして、これは内閣の官房ですが、審議官がおられれば、大臣の補足として説明しても構いませんが、これで結局私のスト権の回復の問題と、労使関係の現状認識に対する言葉のやりとりはありましたけれども、どうももう少し、いづれこの延長線上にやはり国鉄運賃法の問題であるとか、あるいは日本国有鉄道法の方もあるけれども、あなたがあなたの方の提案される、あなたの方のままで通つたつて、結局それで国鉄再建の抜本的対策に、それはこう張りであつてはならぬというふうには私は感じて承つておりますけれども、総裁は後で聞きますから、大臣から、

いまの第二次専門態については、とにかくいままでの例からいって公制審はもう二十年ぐらいかかつておる。それから閣議に入つてもずっと時間がかかつておる。今度はどの程度の政治的なめどを立ててやつておられるかと、進捗状況はどうかということ、ひとつ大臣は関係閣僚会議のメインポストにおられると、そういう立場でひとつ大臣から答えてもらいたい、こう思ふんです。

○国務大臣(木村睦男君) 現在やつております専門委員的なもの手続につきましては内閣官房で進めておりますので、その現状は審議官の方から説明があると思いますが、方針といたしましては、できるだけ早く構成をして、そして審議をしてもらつて結論を出してもらう。できるだけ早く出してもらつてという非常に強い決意を政府としては持つておるわけでございます。

○説明員(田中晴彦君) この問題につきましては、御承知のとおり昨年の十二月一日の政府の基本方針を受けまして、今年の一月二十日に関係閣僚協議会におきまして、経営のあり方と当事者能力の強化、それから関係諸法令の改正、この三点につきましては検討を進めることにいたしました。この検討に当たりましては、必要に応じて学識経験者の参集を求めて意見を聴するということが決定されたわけでございます。この三点につきましては専門的に御審議をいただく懇談会のいわば座長に当たられる方々の方々につきましてはすでに内諾を得ておりますが、そのほかの学識経験者につきましては目下鋭意人選を進めておるところでございます。

今後の段取りといたしましては、近々その四人の方々に御集まりいただきまして今後の進め方、段取り等につきましてはまず御懇談いただきたいと考えておるわけでございます。いま運輸大臣からもおっしゃいましたように、政府といたしましては、できるだけ早急に結論をまとめるという方向には変わりはございません。

○杉山善太郎君 これ以上この問題については追及しませんが、ずばりで言いますけれども、前段

の部についてはやはり一國の総理であり、当事者能力を最大限に発現してもらえば、スト権を与える方向で第一ボタンのかけ違ひがなかったら、あれは百九十二時間のような記録的ストは避けられたというポイントと、いま一つはこの第二次専門態は、へたな考え休むに似たりで、時間かせいでもらつちゃ困ると、早くやつてもらいたいということかどうで、第一次専門態も私もよく調べてみました。客観的に主体的に、あの専門態はわれわれの立場で見れば背骨がひん曲つてあばら骨が一本抜けた専門態のあり方であり答申だ。

そんならどことがあばら骨が抜けておるというならば、やはり総評の代表として岩井氏がやはり専門態の中に入つておつたわけでありまして、途中でしびれを切らして言うべきを言つてやめていったわけなんです。あはれは勝手にやめていったんだから、しかも総評の意見であるからというふうなかっこうでありますから、これは重要な聞くべき意見をやつぱり欠いておるからあばら骨が一本抜けておると、それから、あの専門態のいろいろの意見が出たけれども、集約したのはだれかよく知つていますよ。大体これは背骨がひん曲つておるような学者の知能の限界の範囲であれば総括されておるといふふうに考えています。だから、それは私の評価であります。今度は少なくとも、遅いことならネコでもするということでありまして、早くひとつやつてもらいたい。これは十分総理にもしつかりしてもらわなければ困るといふことをひとつ付言しておきます。

これで大臣の所信表明に関連をしての質問は終わりますが、時間は実際はありますけれども、午前と午後との関係で区切りをつけたい。今度は総裁ですね、これは初めて会ふんで、あとはもう新聞が異色の総裁が来たというんでありますから、私もあの人戸籍簿本から経歴から一切調べてみたんです。これはえらいいい人が来た、と、こういうふうに思つておるわけなんです。

それで、実はきょうの朝日新聞で、すでに国鉄労働者とお会いになつておるわけでありまして、

しかしいずれにいたしましても、ポイントとしてはやっぱり国鉄の総裁としてそのスト権の問題と、それから正常な労使関係というものを避けて総裁が総裁の職能を発揮することができると思っておりますかどうか、その点だけはひとつどんぴしやりで、あなたの真情を吐露した……。簡潔でいいんですが……。

○説明員(高木文雄君) 先ほど来のお議論にございますように、スト権の問題は長い歴史を持った問題でございますし、また、スト権がないということに關連して現在の複雑な労使関係が生まれてきていることも否定できない事実でございます。この問題がどうあるべきかというところは私もいたしまして非常に大きな関心の的でございます。ただ、これまでの経緯等からもわかりますように、この問題はまた、いま杉山委員から御指摘がありましたように、私自身の問題と申しますか、国鉄だけで決める問題ではないわけでございまして、私も、新しく内閣に設けられまして、基本問題懇談会が一日も早く発足をしたいとございまして、そして、そこで熱心な議論を速やかにスタートしていただき、しかるべき一つの回答が早く出されることを強くお願いをいたしておる次第でございます。いまの段階では私は、その懇談会におきます結論がどうなりすかは別といたしまして、余り時間がかからないように、なるべく速やかに結論を出していただけるようにお願いする気持ちでございます。

○杉山善太郎君 いまあなたのお考え方はわかったんですけれども、そのスト権の問題は政府責任でやってもならない限りできない問題である、ないという議論はたな上げにおいて、労使関係はあなたの、総裁として当事者能力のあるないという問題については、当事者能力をやはり持つような法的処置や、制度的な慣行を将来つくり上げていかなきゃならぬけれども、今日総裁としての本当の労使関係に立って、すべての労使関係に対する当事者能力が、自來いずれの総裁にもなかったんだから、いずれにいたって、少なくとも労使関係が機能するためには、この労使関係等、スト権の問題はよけては、総裁の職能としては避けては通れないと、その点の実感について、ちょっと私いまあなたのお言葉だけでは理解しかねるので、その点はどうですか。

○説明員(高木文雄君) 立法政策といいますが、制度論としてスト権がどのようにあるべきかというところについて、今日ただいまの段階で私が何か意見を申し上げるというのは差し控えていたでございます。と申しますのは、従来から長い間の歴史がございまして、そして昨年の段階で藤井前総裁がこれについて一つの見解を示されたということとは事実として非常に大きなことであると思っておりますけれども、それはそれなりに、やはり前総裁が長い間国鉄という職場にお勤めになり、いろいろな御経験をお持ちになり、そしてまた総裁として、ある期間いろいろ御苦勞を重ねられた結果おまとめになった一つの見解でありますから、それはそれなりに非常に意味のあるものだと思っておりますが、しかし、私は御存じのような経歴の者でございますので、全く素人でございますので、いまこの段階で私がこれについてどう考えるかというところを、私自身まだ考え方がまとまっておりますし、またそれを軽々に短い体験といいますが、わずか二月余りの体験、あるいは全く素人の見方ということで申し上げるのはどうも適当でないと思っておりますので、私自身も大至急この問題については勉強はいたしますが、今日の段階ではこれについてどう考えるかを答え申し上げるのはお許しいただきたいと思っております。

○杉山善太郎君 きょうの朝日新聞の一番トップ、一面の左側に、国鉄労働者組合の幹部とお会いになって、とにかくこれから話し合いをやっているというところで、大きな記事で、大きな見出しで、あなたと国鉄の村上さん以下幹部の写真が出ておりましたが、これは私、いいことだと評価しますよ。しかし、動労とも、それから鉄労とも、それから私鉄労とも、大体あなたの御所存では話し合われていると、そういう御意見です

か。どうですか、その点は。

○説明員(高木文雄君) なるべくならば昨日のうちに他の組合の幹部諸君とも会って話をしたいと思つたのでございますが、何分急な話でありました関係もありまして、それぞれ日程の都合等でもきなかつたわけでございまして、何とかきょうにでも、あすにでもそういう機会を持ちたいと思っております。

○杉山善太郎君 もう一つ聞いておきたいと思いますが、このスト権の問題に關連しては、あなたもそれなりに関心事であると思ひますけれども、やはり藤井前総裁は終始一貫だと私はうかがい知っておりますけれども、とにかく当事者能力というものの有無にかかわらず、労使の関係については、条件つきでもいいが一応スト権を与えるべきであるという、そういう考え方を言外に出されておられたと思いますが、それは藤井前総裁だけではなくて、やはり三公社の総裁も大体労使関係をコントロールしてうまくかじを取っていくためには、どうしても条件つきでもスト権を与えるからと、条件つきでれば困る、スト権を与えるべきだと、条件つきでということこそを最大公約数として一致をしておいたことは、過去の問題でありまして一致をしておいた時点における一つの客観的な事実であつたのであります。あなたがこれについてどういう評価をしておられるんですか。あなたは、これについてはいまおっしゃったように、いまの段階では、なつたばかりであるから、そういうことは言外に出せないんだというお腹構えですか。それはどうなんですか。勇気を持ってそれは出してくださいよ。

○説明員(高木文雄君) その藤井前総裁が告示しになりました見解は、決して唐突に、あるいは思いつきで言われたわけではないと思ひますので、それなりに十分敬意を表するといつか、評価するといつか、尊重するといつか、重要な意味を持つものと考えておりますけれども、しかし同時に、またあの時点の経過、それから先ほど来お話がおりますようなことで、スト権ストというようにな

とが起りまして、それがまたいろいろな形で利用者の皆さんと申しますか、国民の皆さんの間から強い反響を持たれたこともまた事実でございます。したがって、単に藤井前総裁が示された一つの見解だけでなしに、その後の経過等も大いにくみ取りまして、どういふふうにとつていたらいのかというところを考へてみたいと思ひます。おりましたが、先ほどと繰り返しの答弁になります。が、さて、それは具体的にどういふことかというところについてのお答えは、この段階ではお許しをいただきたいと思ひます。

○杉山善太郎君 私は、実はあなたに対して会ったこともない、そして、私の不勉強の不徳のいたすところ、聞いたこともない、話したこともないのではありませんから、結局あなたを知ること、この夕刊でありますけれども、これなんです。あなたと藤井前総裁が、やはりあなたはこれにことして晴れ晴れとしておられる。藤井前総裁は、私と同じ高齢者ですから、老年ですよ。ちょっとこれはふさいでおるなというふうに思ひましたが、中身の問題については、私もかつては海軍の予備士官でありましたので、船乗りであつたのでありますからそういう共通点があるんですけれども、あなたは海軍、その軍法會議の法務官であつた、そういう経歴を持っておる。だから弁護士試験は登録さえすれば通るし、また、経済学の通であるから慶応大学の講師でも教授でもなれるわけでありまして、それを三木総理に所望されて来ておられますけれども、そういう経過の中で、あなたの言われたことでありますから、これは書いてありますから、むしろ人間は、政治家であつても、だれだって自分の記事が新聞に出て、しかもメイントップに出れば、言つたことは言わないといふことにならなないと思ひますけれども、あなたの現状認識からすると、法はどんな法でも、やはり法秩序を維持しなければ、社会を維持するためには法は法だといふことを言っておられますけれども、それはそれで平面的にとらえるとして

も、あなたが海軍の軍法會議の法務官時代のこととして、たとえば人間一匹の生命は、下士も兵も卒も上官も同じであるけれども、これを一発で殺した場合には、卒や兵は、これはまあ人間対人間だけれども、上官を殺すとは罪が重く、あなたはこの新聞を読むと、法務官でありながら、矛盾を感じつつも、やはり法は法だから、これは不平等だということを思いながら、実行面では法は法だと、それがあなたの、いわゆる時代のあなたの持たれた考えですが、その同じ人間が今日次元は違いますが、いまでも、たとえば先ほどやりとりで長々と言いましたけれども、二十数年間のこの復讐の問題について、これから与えるのでなくて、あるものを返してくれと、憲法上、ILOの条項に照らしても実際あることが——ないのとおかしいのですよ、恥です、実際問題は、だけれども、あなたは、この記事の中では、現行法は、いいとか悪いとかは抜きにして、法は法であるからこれはこれで守らなければならぬということをはっきり言っておられますが、これについて、この現状認識の本質はいまでも変わっておりませんか。これは私は、どうしてもこれから長い付き合いになると思いますから、やはり人生哲学やあなたの人生観として、哲学として一応聞いておきたいと、こう思うのです。

○説明員(高木文雄君) 私は、ただいま御指摘がありましたように、学校を出て、最初に社会に出ましたときに海軍の法務官という生活をいたしました。それで、言ってみれば検事の生活な仕事とか、裁判官のような仕事をやっておりました関係で、そしてまた外地におりました関係で、刑務所長もやりましたというふうなことから、やはり法というもののあり方のむずかしさというところを、若い時代でございましたけれども、それなりにいろいろ考えさせられるものがあつたわけでございます。その意味で法を立法政策的に考える場合と、実行といえますか、執行の問題として考える場合とでいろいろ問題がある。それから次に役人生活をいたしましたので、その間におきまして税の仕

事をいたしましたのですが、そのときにも、たとえば大蔵省でいたしておりますような税法の制定に關係するような立法政策にかかわる問題と、税務署等、現場におきまして税法の執行に当たる場合等の経験を通過しまして、やはり立法政策として法に携わる場合と、執行の立場で法に携わる場合とでいろいろ考え方がむずかしいということを痛感をおぼえておられるの一人でございます。その意味をいたしまして、私は自分の経験と言いますか、歩いてまいりました道筋から、法につきましましてはあくまでそれは、一たん国会で決められました以上は守られなければならぬという考え方を、先生のお言葉をそのままおかりいたしますが、一つの人生観と言いますか、物の考え方と言いますか、そういう意味で持つておるといふことは事実でございます。その点でその新聞報道に掲げられておられることは私の申したことであり、私が考えておりますと言いますか、私の考え方を示すものであることは間違ひございません。

○杉山善太郎君 もう一、二問で終わりますが、あなたが総裁になられたのは恐らく三月の五日でしたか。そうですね。で、三月の四日、五日の両日にわたって国鉄労働組合は、各中央日報紙に全面広告の形で「『国民の国鉄』への緊急提言」というようなものを出した。これをお読みになったと思うのですが、これはずいぶん思い切った運賃問題について——かつて国鉄当局側がPRで新聞一ページの広告を出したんだが、国労も「『国民の国鉄』への緊急提言」という問題と、それから「警報の鳴らない『危険信号』」という問題について出しておるが、これは見ておられますか。

○説明員(高木文雄君) 見ております。
○杉山善太郎君 この中で「運賃値上げを抑え、安全とサービスの確保を目指す緊急提案」というかっこうで七項目出しておりますね。「一、組織機構の民主化、経営自主性の拡大、責任の明確化。二、長期借入金金の国庫負担、公共割引の政府負担、運賃・料金の民主的決定。三、新幹線・新線

建設の一時中断・工事規模の縮小。四、納入資料のコスト・工事契約の公開。五、安全輸送の確保、騒音公害の排除。六、労働災害の絶滅、労働条件の改善。七、大幅運賃値上げ反対。」と、こういうような項目を書いて、それなりに「『国民の国鉄』への緊急提言」で訴えておられますが、このあなたに対する評価をどうこうということではありませんけれども、これに対して見ておられるということでもあります。大まかに一言で言つてこれはあなたも見たと、まだ考え中だとか、参考になるとか、その程度であつて、何かひとつあたの口からずばりでお答えいただきたい、こう思ふんです。

○説明員(高木文雄君) 各項目とか内容についてはいろいろ見解を異にする場合もあるわけでございますけれども、とにかく私どもの労働組合が「国民の正しい理解と協力が、ますます必要です。」という姿勢をもって臨もうとしておるということについては、私は高く評価をいたしたいと思ひます。

○杉山善太郎君 これで終わりますが、これはお答えをいただかなくてもいいが、大臣もひとつよく聞いておいていただきたいと思ひます。私は戦前派の実は労働運動者でプロですよ。この道五十数年に及んでおりますが、しかしそういう中で、私は現在には国会に議席を持つておる。これは予測もしなかつたことでありますけれども、そういう立場から私の思想と哲学の原点は、一切の生活活動、それから生産構造といったものについて、原点は何といつても人間關係がポイントですよ。それから物と技術ですよ。物財ですよ。それから金がなくちゃ何にもできぬから金と財政でありま。この三つのものは、洋の東西を問わず、社会や政治形態、秩序や体制のいかんにかかわらず、この原点というものの運用を誤れば、必ず国鉄の抜本的再建は愚かなこと、なかなかいつまでたつてもこれはうまく国民の国鉄というかつこう——そういう点について私はその点のコントロール、それがやっぱりモチはモチ屋で生かされていかな

ければだめだというふうに出ておるわけでありますので、いずれ私は、この現在の国会の状況というものがどういう状態で——折り目切れ目ではもう二十四日で幕切れでありますから、いずれにいたしまして、あなたたちの方の強い主観と願望で出されておられるいわゆる国鉄法、運賃法の關係は私も反対です、あれは。反対でありますけれども、これは論議の場が違ひますけれども、原点はとにかくいま申し上げて、これは答えはいただかなくてもいいのでありますから、そういうかつこうでこれから勉強していきたいと、こういうふうに出ておられます。

○委員長(上林繁次郎君) 午前中の質疑はこの程度とし、午後一時十五分まで休憩いたします。
午後零時四十分休憩

午後一時三十分開会
○委員長(上林繁次郎君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。
運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を続行いたします。

○瀬谷英行君 まず、青函トンネルの異常出水について質問したいと思います。
資料ももらいましたけれども、ともかくトンネルの規模としては恐らく世界でも余り例のないことじゃないかと思ふんですが、問題はこの安全性の問題で若干気になりますので、その点をまず確かめたいと思つております。何といつても海面の下百メートルのところを通つておるトンネルですから、ここへ水が出たというところは、これはあり得ることというふうにならねばならぬわけですね。一体この水は、海水が流れ込んでおるものなのか、いわゆる原因で一般の地下水なのか、それは一体どうの点をお伺いしたいと思ふんですがね。
○参考人(原島龍一君) 鉄建公団理事の原島でございます。

お答えいたします。

今回の出水は、いままででもそうでございますが、大体地下水と考えられます。と申しますのは、海水に分析の結果は非常によく似ておりますけれども、大分違いがございます。海からの水と陸地からの水とまざったものであると考えられます。

○瀬谷英行君 まことにむずかしい話なんです。海の水と陸の水とまざったやつだと、どっちの水だと言われて。こういうのが本当の水かけ論で、私はやっぱり安全の問題について気になるので、その点を確かめたいと思っております。海の水もまざっている、なめてみりゃ多少しよっぱいということなのかもしれないけれども、何といったって海の下でしよう。底にトンネル掘っているんだから、水が漏ったということになると、さては海水だというふうに考えるのが当然です。しかし、海の中にトンネル掘っているわけじゃないんだから、ストレートの海の水ということにはならぬわけですからね。地面の下百メートルだからこれは海の水かもしれないけれども、土を通しての海の水ということになると、いまお話のあったように、地下水のようでもあり海水のようでもある、こういうことになるんじゃないか。ただ、場所が場所だけに、将来トンネルが完成した場合に地震が起きた、ひび割れがして海水がどつと流れ込むといったような心配はしなくてもいいのかどうか、これは素人の心配なんですけれども、そういう点をお聞きしたいと思っております。

○参考人(原島龍一君) いま地震のことにつきまして御質問ございましたけれども、先般の十勝沖地震の際に、ちょうど吉岡の斜坑の坑底付近まで掘り進んでおりました、そのときの測定結果では、陸上より坑内の斜坑底の方が数分の一の震度であったという記録がございますので、私も地震につきましてはそれほど心配ない、こう考えております。

○瀬谷英行君 地震については自信がある、こういうことなんですね。しかし、トンネルができて

き上がって汽車が通るようになった、その際に水が出たということになると、その辺のトンネルとわけが違ってくるから、もう世界一の長大トンネル、しかも海面下何百メートルということですから、ここで水がどつと出たということになると、汽車のお客は汽車に乗ったまま溺死してしまうということになるわけですね。われわれ素人としてはそういう心配を当然するわけです。だからその点、完成した後のトンネルの安全性については問題がないということは学理的にも断言できるのかどうか、そういう点をお伺いしたいし、それから運輸大臣にもその点は、これは後になってそんなはずじゃなかったと言っても間に合わないことだから、その点は確かめておきたいと思っております。

○参考人(原島龍一君) 安全の点につきまして、地震以外にもあるいは水のこと、水は先ほどから申し上げているように、海の水が直接入るといことはまずございません。地質その他の状況から考えまして、トンネル竣工後に浸透してくる水というのは、これは恐らくわれわれの計算では毎分百トンを超えると思いますが、こういう水が参りますと、何といいたしても塩水ということ、その中に電車を走らすということでは塩害その他ございまして。そういう細かいことまで私もしましては国鉄その他の学識経験者の方を集めてこれは委員会、あるいは研究会を開いてつづきに研究をしているところでございます。開業までにははつきりした事故対策、あるいは防災関係、こういうものの対策も立てられると思います。私もこの安全については全く心配はしておりません。

○瀬谷英行君 それでは、今度は経済的な面でお聞きしたいと思うのですが、大体この青函トンネル掘削にかかる費用は、今回のような漏れ水といたしたような事故対策をも含めまして、完成までにどのくらいの金がかかるかということをお伺いしたい。

○参考人(原島龍一君) 私どもの方で一月に計算

いたしました総額は三千五百五十四億ほどであります。

○瀬谷英行君 三千五百億という投資は大変なものだと思っております。

そこで、今度はこの青函トンネルと、それから将来の新幹線の問題とあわせて考えてみなければいかぬと思う。青函トンネルをつくるという以上は、ここへ線路を敷いてそして北海道まで列車を走らせるということになると、その場合の構想は当然北海道新幹線ということになると思っております。青函トンネルだけこさえてそれでいいというものじゃないでしょう、これは当然の話ですが、青函トンネルプラス北海道新幹線ということになる。そうすると、青函トンネルだけで三千五百億、北海道まで新幹線を建設をするということになると、どんなに短くとも札幌ないし旭川ぐらいまでは引張りなきやなるまいという気がするわけですね。北海道新幹線と青函トンネルをプラスした、青函トンネルの分はいまお話がありましたからいいですが、北海道新幹線、それと付随をしたいろいろな諸経費というものはどのぐらいかかるのか、その点もお伺いしたいと思います。

○参考人(原島龍一君) まことに申しわけないんですが、私は北海道新幹線につきましてはいくつか存じませんが、青函トンネルだけの担当でございます。北海道新幹線については、恐らくまだ概算が出ていないと思っております。

○瀬谷英行君 青函トンネルそのものの価値の問題です。青函トンネルだけこさえて、歩いて渡るわけにいかないと思うんですが、これは当然。そこへ鉄道を走らせなさいかぬでしょう。その鉄道は、そのトンネルを出たら北海道だったということになるわけですね。北海道に新幹線がつながってなきや何にもならぬわけでしょう。その北海道新幹線というのはどんな構想でどのぐらいの金がかかるかということ、これは運輸大臣、あるいは運輸省の方でお知らせ願いたいと思っております。

○政府委員(住田正二君) 青函トンネルは、北海道新幹線の一部になっているわけでございます。

現在運輸省といたしまして、新幹線はいわゆる整備五線というものを認可いたしているわけでございますが、その整備五線の中に盛岡から札幌までの線が含まれているわけでございます。一応金額で申し上げますと、盛岡から青森まで五千九百五十億、これは四十九年度概算でございます。それから青森から札幌までが、先ほど鉄建公団の原島理事が申し上げました青函の三千五百億を含めまして一兆四千五百億、合計いたしまして盛岡から札幌まで二兆四百五十億程度かかると見込まれております。ただ、この二つの線について、いつ着工するかというところはまだ決まっております。それで、いずれ三全総の内容が確定する段階で建設の時期を決めることになると思っております。しかし、青函トンネルができましたときに新幹線が引けてないというところは非常に多いので、少なくとも函館までは青函トンネルの完成時期と合わせて建設を進める必要があるかと、さように考えておるわけでございます。

○瀬谷英行君 とにかく一兆という、億の上の単位の金がかかるということですね。いまの北海道は赤字線というのではないわけでしょう。全線赤字でしょう。そうするとこの赤字路線ばかりの北海道へ一兆の投資をするということになるわけですが、これは投資はしても、見返りの期待できないという投資ということになるわけですね。技術屋さんにしてみれば、こういう世界で例のない海底トンネルをつくるということに意欲を燃やしているかもしれないけれども、果たして経済的な面でみると有効な投資かどうかという点はかなり問題があるんじゃないかと、こういう気がするわけですね。特にトンネルだけで三千五百億円だと、こういう話を聞きました。しかし、このトンネルは、そうすると青函トンネルというのが新幹線専用のトンネルになるのか、在来線も併用できるのかという問題も一つあるわけですね。その点は、トンネルいま水が漏れて工事が進まないけれども、トンネルができ上がった際の構想というものは明らかになつてなきやいかぬと思うんですが、その

点はどうかですか。

○政府委員(住田正二君) 青函トンネルは、当初在来線規格の鉄道を通すということですが、着工することになっておたつたわけでございますが、四十六年の四月に、在来線を通すということの前提だけではなくて、構造としては新幹線も通り得るような構造にしろという指示をいたしております。さらに四十八年に、先ほど来出ております東北新幹線の延長、あるいは北海道新幹線の整備計画を定める際に、青函トンネルを共用するんだということを指示いたしております。したがって、現在の段階では新幹線と在来線の両方通すということになってはいるわけでございますが、実際にはどのような使い方をするかは現在国鉄の方で検討中でございます。特にいま貨物の問題等もございまして、そういう貨物をどういうふうな使い方ができるか、現在国鉄で検討中であると聞いております。

○瀬谷英行君 そうすると、在来線と新幹線と両方通すということになると、別々に線路をつくるのか、二階建てにするか、あるいは片側は新幹線で片側が在来線というふうなことにすることになるのか、その辺のところはどういうことになっておりますか、ちょっとお聞きしたい。

○参考人(原島龍一君) その点につきましては二つの方法が考えられます。新幹線のいわゆる広軌といいますが、スタンダードゲージの新幹線のレールだけを敷いて、旅客はそのまま直通、それから貨物は積みかえてスタンダードゲージの貨物列車を走らす、そういう方法と、レールを普通は二本でございしますが、三本か四本並べて敷いて、狭軌とスタンダードゲージと両方走らせる、結局スタンダードゲージは新幹線の旅客を走らせて、貨物は狭軌を走らせる、こういう方法があるかと思ひます。これは技術的なかならずかし問題もありまして、ただいま国鉄と私どもの公団と両者一体となりまして、その方法につきましては研究中でございます。開業までには結論を出すつもりでおります。

○瀬谷英行君 もちろん開業までに結論を出さなければいけません。どっちにしてもまともなトンネルとはわけが違いますね。新幹線と在来線と同じ路線の上を走らせるわけにいかないわけですから、線路の幅が違ふんだから。そうかといつて、新幹線の線路の中に狭軌の在来線の線路を敷いて両方走らせるということになりや、この長いトンネルを、貨物列車が走っている後から新幹線は追い越していくことはできないわけですよ。そうすると、新幹線だつて前に貨物列車が走つていなければこれはとことこ、のろのろ走つていかなければならぬということになる。また今度、能を発揮できないということになる。また今度、いまお話があつたように、その新幹線のレールに合つた貨物を走らして、在来線の貨物からそこへ積みかえをするという話がありましたが、そんなことをするんじや、こっち側でもつて積みかえをして、また向こうへ行つて積みかえをしなきゃならぬ。貨物でそんな手間暇かけていたんじやお話にならないですよ、これは。それはちよつと考へられないことだと思ふ。そうすると横々線のようにうんと幅を広くとるか、あるいは、上下に区分けをして一階と二階に分けて走らせるか、いずれにせよ普通のトンネルとは全然けた違いの大規模なトンネルにしなけりや両方走らせるといふことはできないわけですか。

そうすると、すでにいま計画されているのは三千五百五十億ということですが、それらのことを考へてみると、かなり予算がオーバーするということも覚悟しなければならぬだろうという気がします。そうやって新幹線を通すということにいたしましたとしても、スピードの点では仮に札幌まで新幹線を通すようにしたところで、やつぱり博多へ行くらうの時間はかかるだろうと思ひます。新幹線は、そうなれば飛行機にはかなわぬですよ、時間的には。とすると、急ぐお客は新幹線を利用しないで飛行機を使うということになる。貨物は今度は新幹線のレールは使えないということになる。そうすると、旅客輸送だけのためにこの青函

トンネルなり北海道新幹線というものが役に立つということになると、経済的效果というものは果たしてどんなものかということなんでありまして、その点で一体期待できるかどうかという疑問があるんですよ。その点はどういうふうに国鉄総裁としてお考えになつていらっしゃるのでしょうか。

○説明員(高橋浩二君) いま先生の御質問の中に、旅客だけで貨物は、というお話ございましたけれども、いま原島理事から説明いたしましたように、とりあえず、たとえば昭和六十一年の予想では、新幹線でお客さんを運ぶ列車本数が四、五十本、それから、ただいま青函航路で貨物を運んでおります貨物をこちらに移しますと、三、四十本の貨物を通すということを考へております。一つのトンネルの中に線路を三本敷いて、そして狭軌と標準ゲージとを両方通すことを考へております。ただ、いま先生のとおっしゃるの、速度差があるから追い越せないからというお話でございしますけれども、これはいま考へておられますのは時間帯をずらして、ある時間帯は主として貨物列車を、ある時間帯は主として旅客を通すというふうな、時間帯の区別によつて貨物と旅客とを両方通すということも考へられるわけでございます。それに對して、いま三線レールを敷きまして、それに両方通すということの技術的検討、特に信号関係等については技術的には可能だと。それが実際に安全かどうかというのをこれから実験その他を重ねまして、二、三年のうちに両方通すことの結論を得たいということで、トンネルができましたら、これは新幹線と在来線の貨物と両方を通す、ということ考へております。

そこで、いまだただけお金がかかつて経済的にどうかということでございますけれども、いま鉄監局長からお話のありました、盛岡から札幌まで約二兆円のお金になるというふうな予想をしております。これはまだ今後、どういうふうに変わるか別といたしまして、約二兆円の建設費をかけて、いま申し上げたような数量でまいりますと、ただ

いまの運賃では国鉄としては収支は償わないというところで、国鉄だけの経済性からいけばもう少し運賃の問題、あるいは助成の問題等、今後そういうものを含めましていろいろお願ひをしいていかなければならぬというふうな考へております。

○瀬谷英行君 要するに、銭金の問題になると余り自信がないということになると思ふんですね。

ここへトンネルができて、あるいは新幹線を通してみても、それによつて北海道から収入の面で得るところは期待をしないんだらうという気がするんですよ。北海道なんかの場合は、やつぱり海を渡つて連絡船なんかに比べるとたどり着くところに旅費があるんで、トンネルを抜ける北海道だつたなんていうんじや、これはどうも旅費も何もあつたもんじやない。連絡船だからこそ歌の文句にもなるんであつて、青函トンネルなんというのの歌にならぬと思ふんです。その点から考へると、余り収入面で期待することは私はできぬと思ふんですね。

そこで、青函トンネル並びに新幹線の経済的な価値は果たしてどんなものかというのを考へてみた場合に、いまのように国鉄の財政がどうにもならない赤字になつておるという場合には、私は極端な話、見返りのできない投資というものは、こういう点こそしばしば差し控へるべきではないかという気がするわけです。一体この赤字の問題をどう解決するのか、こういうことがいま緊急の問題になつてきておるわけですよ。いろんな方法を考へてはいると思ふんですけども、まだ運賃法は参議院では今国会の会期中に審議できる状態にはならないというふうな見通しであります。そうすると、六月一日からの運賃値上げといったようなことは絶望ではないかという気がするわけですよ。先々を考へてみた場合に、財政問題は一体どのように処置をするつもりなのか、その点をお伺ひしたいと思ふんですが……。

○国務大臣(木村睦男君) 当面の国鉄の再建の問題と、それから将来にわたつての新幹線網の計画完成の問題との関連でございしますが、御承知のよ

うに現在の新幹線は、国鉄の非常に大きな収入源になっておるわけでありませう。いまの国鉄の赤字は赤字として、これは現在御審議をいただこうとしておる再建関係法案を成立をさしていただきまして、ともかくまともな経営に国鉄をまず戻して、健全経営ができるようにいたすということに全力を挙げていかなければなりません。しかる後におきまして、法律で決まっておりますところの七千キロの新幹線網というものをどういうふうに進めていくかと、この問題につきましましては、健全化してまいりました国鉄というものを前提にして、それから将来の国鉄の経営がどうなるかという関連性において考えていくべき問題であるかと私は考えます。新幹線が必ずしも、法律に決まっております七千キロが全部採算上黒字が出るからやるといふものではなくて、やはりこれは一つの広い意味の国土の均衡のある発展計画というものから出ておる構想でもあるわけでございます。

したがって、北海道と本州を新幹線で海底トンネルでつなぐという問題につきましても、北海道は、いわば発展途上地域でございますから、今後の北海道の経済的な発展ということにも大いに寄与すべき使命を持っておるわけでございますので、そういうことを考えて、この海底トンネルを含めます本州―北海道をつなぐ新幹線計画というものを進めてまいらなければならぬと考へておるわけでございます。いま北海道と本州をつなぐ新幹線が、初めからもう赤字であるということとは明瞭だということも必ずしも断定できない。私はむしろ将来にわたって非常にこれは利用度がふえてうまくやっていくのではないかとこの予想を持っております。もちろん飛行機の問題もございませうが、飛行機は幾ら輸送力をふやしてもこれは限界があるわけでございます。北海道とそれから本州との物の、あるいは人の交流というものは相当今後増加してまいる、こういう前提で考えておるわけでございます。

○瀬谷英行君 私は、青函トンネルに財政的な期待をかけるということは無理だと思ふんです、それはね。ここへトンネルを掘って新幹線をつくれれば、北海道の赤字線が黒字線になるなんて考えるのはとんでもない話だと思ひますよ。そんな甘いもんじやないと思う。そういう点はもっと慎重に考えるべきだと思ふんです。北海道にトンネルをつくる話と、四国に橋をかける話は、どうも今日のような状態では余り適切ではないと私は思つてゐるんですよ。あれは金がだぶつてゐるようなときにやるならいいかも知れないけれども、今日のようなときに、差し迫つてゐるときにやる仕事じやないという気がするわけです。

○説明員(高木文雄君) 現在の国鉄の組織はもとも、昭和二十五年でございますが、公共企業体組織になりましたときには、いわゆる官営の鉄道から変わつていったわけでございますが、しかし、それは民営にまでなり切らない途中のところ、新しい形態のものがつくられたというところでございまして、官営的なものと純粋な民営的なものの中間をいくという形になつておるわけでございますが、その中間という場合にどの程度、一口で言うが官営的な色彩の組み立てにしておくか、どの程度民営的な色彩のを入れていただくかというには、いろいろな段階があるかと思ひます。現在、二十年余りの歴史におきましては、結果的には、私の個人的な目では、いささかどうも官営的な様相を強く持ったまま今日まで来ておる。それがまたある意味で制度的に当事者能力がないと言われるゆゑであるかと思ひます。したがつて、いまの制度のままでは将来永くうまくいくかどうかというところは相当疑問が持たれるわけでございまして、先ほど午前中の質問応答で明らかにされましたように、内閣につくられます基本的問題懇談会におきましてもそういう点は議論をしていただくべきだ。私もとしてはそこらまで入った議論も一緒にやつていただくべきだ。三つの部門を設けるのについては、その経営の部門ではそういうこともひとつ大いに検討をしていただくべきだといふふうに思つております。

たゞ、現在与えられた権能といひますか、仕組みといひますか、その中においては何ともならぬかどうか、現状よりも一歩もよくすることができないかどうかという点については、私は必ずしもそう思つてはいないわけでございまして、いまの余り、いささかひど過ぎるというか、ぐあいが悪い状態にあるわけでございます。現在の機能、機構、組織、体制のもとにおきましても、もう少しいろいろ工夫をすることによつて昨日までの状態、今日の状態よりはいささか改善の余地があるのではなからうか。制度を変えなければもうどうにもならないというほどではなくて、現行制度のもとにおいてもなお工夫のしようによつてはもう少しやれる余地があるのではないかと。たとえば、いろいろな体制の問題につきましても、もう少し營業的觀念といひますか、經營的觀念といひますか、そういうものを持ち込んでやつていくことによつて多少とも収入を上げる方法を考えるとか、いろいろなことがあり得るのではないかなというところを漠然と考へておりますが、しかし、これはやつてみました結果やっぱりだめだったということになるかも知れませんが、とにかくそういう心組みではやつてみたいと思つております。

○瀬谷英行君 国鉄の赤字の原因については、もういままで何回もいろいろな点で述べられております。しかし、どう努力をしてみても黒字にならない線区があるわけですから、先ほど青函トンネルに関連をしてちよつと触れましたけれども、北海道へ渡つてみて、奥地の方へ行つてみれば、面積が廣くて人口密度が希薄なわけですからね。私は県でもつて、自分の出身である埼玉県と北海道とを比較してみまして。そうすると、人口は埼玉県と北海道はやや同じぐらい。ところが面積は、埼玉県は北海道の二十分の一ですよ。つまり二十倍なわけです。これじゃ人口密度がまるつきり違ふわけですよ。そうすると、そういういふゆる最果ての地に引かれた鉄道なんというものはどんなに合理化しよう、どんなに努力しよう、これは黒字にならぬわけですね。人間よりもキツネの方がよけいなんです。人間よりもどこでどんなに努力してみたとところで、これは収入の上がらぬわけがないです。それは日本国じゅうに張りめぐらされた鉄道路線のうちで半分ぐらいの、かなりの多くの地域がそういう地域を抱えているわけでしょう。ところが、そういう地域を抱えたままに独立採算制でいこうというやうなことを自体がどだい無理な話ですよ。

さらに、いま一生懸命その建設をしてゐる新幹線、あるいは青函トンネル―山陽新幹線、東海道新幹線は、これはかせぎの中ではドル箱かも知れませんが、しかし、青函トンネルを掘つて北海道へ渡る新幹線が黒字になるなんて考へるのは、大臣の話だとなんぞ見込みなきにあらずといふやうな口ぶりでしたけれども、人口密度がどだい

希薄なことから、そこへ新幹線を引いて突っ走って見たところで、たかが知れていますよ。そうすると、そういうふうにもならない赤字というものをこれからは国鉄がよいながら企業努力を払っていくという気持、これはむなし努力になつてしまふのじゃないかという気がするわけですね。運賃を多少上げてみたところで、これはたかが知れていますわね。

そこで、現行制度の中でそれをいじらずにということはおのずから限界があるんじゃないか。あなた自身が国鉄総裁になられたけれども、戸籍にわたつてまでお調べになつたそうだけれども、私も、私どもの聞いている範囲では、国鉄の新総裁は、性格的にはややそつかしいけれども、頭は大変よろしいと、こういうふう聞いておるわけですね。その頭のよろしい総裁がこの問題に取り組む以上は、不可能なものはないとして割り切つて、可能にしていくということはどうしたらいいかということとは当然考えるべきじゃないでしょうか。

その点では、まず赤字路線の問題をどうするか、それから統計的にどんどん減りがしてきた貨物輸送の問題をどうするか。これはどんなに努力をしてみてもそう簡単には回復しないと思うんです。先ごろも私どものところで陳情を受けましたけれども、取り扱い数量が少なからず貨物駅を廃止する、廃止をして合理化する。そうするとますます不便になる。ますます不便になつて、何人かの人間を節約するために、貨物収入はそれによつてふえるということはないと思う。これから体制を考えてみると、不便な貨物輸送に依存する度合いは少なくなつてくる。貨物でもって果たし得るのは、貨物に頼らざるを得ないようなものに限られてくるんじゃないかという気がするんですね。その点はやはり割り切りざるを得ないんじゃないかという気がするんですよ。だからそこで、赤字対策の中で大きな比重を占める赤字路線の問題、貨物輸送の問題、公共負担の問題、これらの

問題を根本的に解決をするということについて一つの方針を示さなければ、どんなことをやつたつてどうにもならぬというふうには私は考えるんですが、どうでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 先ほどの、まず北海道の問題でございますが、これは何も国鉄だけの問題ではなくて、いろいろの施策に当たつて北海道についてどう考えたらいいかというの、いろいろ問題があるわけでございます。私も過去におきまして大蔵省におきまして予算を担当いたしておりました時代にも、たとえば港につきましても、道路につきましても、河川につきましても、公共事業においてそれぞれ国庫負担比率が北海道だけは違つておるといふ体制に現在なつておるわけでございます。これは明治の初めから今日までそういう体制になつておるわけでございますが、それはやはりそれなりに北海道の地理的事情、歴史的な事情からそのような過程をたどつておるわけでございます。その場合、国鉄だけは明治以来独立採算という觀念で自前でも何とかやつていくということでございます。それから、北海道について特別なことをお願いするということをしなかつたわけでございます。それによつて、ただただ当分の財政、経営状態が悪くなつてまいりますと、先ほど来御指摘になつておりますようなことがありますので、やはりもうちょっと時間をいただいて、私どもの方々で研究をいたした上でなければ確定的なことは申し上げられませんが、何らかの知恵を出さないとはいいかぬのではないかとこのように考えております。

それから貨物でございますが、これも二つの考え方があると思うのでございますけれども、おっしゃる通りに、このままでございましてだんだん縮小せざるを得ない状態にあるのではないかというふうにお考えなされますが、他面まだ勉強が十分でございませぬが、戦後やつてまいりました新しい投資とか、あるいは合理化とか、そういう点をずっと跡づけてみますと、かなり戦前等に比べますれば貨物は余り、言つてみれば顧みられていないようなところがあるわけでございます。主として旅客輸送に新規投資その他の重点が寄つておりますし、またごく最近には新幹線その他の方面に新しい投資が寄つておりますから、したがつて、そのうでなくとも自動車との競争にだんだん負けていく形勢にはありますが、ただ自然にまかせて減らせばいいというわけでもなくて、もう少しそれなりの努力をして新しい分野の開発に努めるといいますか、省力化その他いろいろのことをすることによつて、いまの赤字を何とか少しでも小さくしていく、そして最後にはなくしていくという努力もしなければならぬと思うわけでございます。

また、いまだどんな貨物については一方的に縮小だといふふうな姿勢のみになりますと、非常に士氣に關係をしてまいりまして、ますます貨物の職場の雰囲気がよくなくなりまして、そして、またそれがサービス低下につながるということがありまします。それから、もう一度貨物の問題は、何と申しますか、自然の成り行きに任すか、どの辺までむしろ改善、改良を図るかということについて洗い直しをしなければいけないということ、そして、私も私が参ります前から、国鉄の本社の内部におきまして担当の間でいろいろ新しい考え方を練つてもらつておりますが、それをいま急がしております。いづれそのことについて運輸省ともよく相談をいたしました上で、現在よりはもっと具体的な案をお示しすることができようかと思ひますが、おっしゃるとおり非常にきつい環境にありますが、さりとてこれ、ただこのまま放置して自然に減っていくのを待つのみというわけにもまいらぬのではないかとこの現在の私の考え方でございます。

○加瀬元君 閣下。これは先ほどの大臣の御説明にも關係するわけでございますが、総裁の先ほどの御説明で企業体についてのお話がございました。企業体は当然これは原則としては民営形態が主であるはずでありますけれども、公共企業体ということになりますと、公共性が非常に強くて民営形態をとり得ない

問題があると思つております。その一番の例が国鉄ではないかと思ひます。で、総裁は財政通でありますから、この日本の財政で公共企業体の財政構造というものの対して的確な枠の方針なりが出てくるかということになりますと、非常にこれがあいまいだということに、私は国鉄財政などの一番赤字を生ずる問題点があるのではないかと思ふんです。

たとえば、いま新幹線の問題が出ております。隣北海道ですけれども、北海道の者からとれば、北海道だけなせ新幹線から除かれるんだという要求がありますよ、これは当然だと思ふ。しかし、国鉄の企業体そのものの財政バランスだけから見れば、赤字路線とか、必要があるとも採算の合わないところにも新規事業を起すということとは、これは差し控へなければならぬという原則もまた立つわけですね。それであれば、そういう場合の一体事業の財政負担というものを、あるいは将来に対する財政責任というものを、企業体そのものが持たなければならぬということはどうだいかしんじやありませんか。それは別途国家の計画として、国家の事業としてやるというならば、国の新しい財源というものを、そういう枠と場面に限つては公共企業体に与えるという原則が確立しなければこれはどうにもならないんじゃないでしょうか。

将来、大臣の御説明のように、バランスがとれるだらうと言つたつて、いま火の車でもうにもならない、月給も払えないという状態の中で、将来明かりが差すであらうということだけを希望的観測にして事業を興すというのは、そういう状態では国鉄はいまないと思ふ。そこが私は、国鉄自身よりも政府自体がいままでこの公共企業体、特に国鉄経営に対しての財政の方針なり、あるいは財政の与え方なりということに大きなサボタージュをしておつたのではないかと思はれてなりません。先ほどのいろいろの御説明がありましたけれども、財政の裏づけというものが何にもないで仕事をさせられていますね、国鉄は幾つかの面で。そ

れから貨物の問題もありますけれども、交通体系上国鉄はこういう位置づけをしておるわけだから、常態の経営をすれば赤字になる心配はないという交通体系上の位置づけも何もありませんね。一面は自由競争させて、自動車と競争させて自動車に負けるような状態に置いて、それに對して何にも手を打たない。一面は、そしてこれは国鉄自体としては整理したいようなことを、新規事業を差し控えたようなことも国の要求でずんずんずんずん国鉄の方にひつかせておる。こういうアンバランスの政府の方針というものを直してやらなければこの問題は直らないと思うのですよ。

午前中にも私はその点を若干抽象的に触れましたけれども、新幹線というものをとれば、ないよりあった方がいいに決まっている。しかし、いま国鉄自体として一番やらなければならぬことは財政再建ではないか。財政再建ということをするならば一体新規事業というものはどうすべきか、やらなければならぬなら国鉄自体に任せないで、それは国の財政の負担でやるべきじゃないか、そういう一つの方針が非常に明確だと思ふんです。それが国鉄財政をにっちもさっちも動かなくさせた最大の原因じゃないか。こういうふうに思うのですけれども、長い間大蔵省で財政担当をなさっておりました総裁は、御就任なさいますと、国鉄自体の内容はとにかくとして、おか目八目ということもありますから、外側から見えていた方がむしろ国鉄の欠陥がわかるということもあり得るわけです。財政家としての立場から見た場合に、国鉄財政というものの財政構造が非常に何といえますか、公共企業体の財政的な存在というものの對して裏づけが何にもないじゃないか、こういう感じを持つわけですが、専門家としての御感想なり御判断はいかがですか。

○説明員(高木文雄君) 率直に言わしていただければ、ただいま御指摘のようなことは多々あると思います。それで、それを私の方でなお研究をいたしまして、運輸省を通じて政府全体にお願いを

しなければならぬと思っております。

ただ、私が参ります前に、昨年の十二月三十一日に閣議を開いていただきまして、「日本国有鉄道再建対策要綱」というものを決めていただいておりますが、そこでは主として三つのことが柱になっておりまして、一つは過去債務のたな上げということ、そのために財政負担をせよといううことが決められております。二十年間で過去債務を整理すればよろしいということ、それまでは一般会計の方でつないでもらうという措置が決められております。

それから二番目には、運賃の改定をお願いするということになっております。

三番目に国鉄自身の経営の合理化を図ると、三本柱になっておりまして、その三番目の中に、要員の合理化の問題と並びまして赤字ローカル線の活用、処分、付帯事業をもつとて増収を図るというようにすることが挙げております。その要員合理化の問題についてはだんだんいまの内容を固めておりますが、赤字ローカル線のやり方、また貨物輸送の今後のあり方ということについては、これから研究することになっております。今回お願いしております運賃改定をお認めいただきまして、昭和五十一年単年度でなお五千億の赤字が残るという状況でございますので、これではまだ根本的に問題が解決したことにはなりませんので、それらの問題の処理に向けてなるべく早い機会に、赤字ローカル線の問題なり、貨物輸送の問題なり、さらには要員合理化の問題につきましまして具体案をお示しをしなければいけない。また、それをわれわれとしては、はっきりした上で経営の運営に当たらなければいけないと思っております。

率直に申しまして、私自身大蔵省におります時分から、国鉄の問題はいわゆる三K問題というところで、食費会計と健康保険の問題と並んで、財政問題として言われて久しいわけでございます。その意味で、私も前に大蔵省におりました関係

で、ある種の責任を感じておるわけでございますが、昨年のこの対策要綱が決まりました、この線に沿ってなおこれを深めてまいりますならば、十分希望が持てると思います。見通しを立て得る状態になってくるのではないかと考えておりますが、それにいたしまして、貨物だけ一つとりましても、なかなかどうやって具体策を立てるか、貨物の赤字の程度が極端でございますのでなかなか容易ではない現状でございますけれども、この貨物と赤字ローカル線問題は、どうしても経営立て直しのために具体策を立てなければならぬ問題として取り組まなければならない。そしてある種の案ができましたならば、運輸省初め政府各方面に、お願いやら御相談をいたしたいと思っております。

○加瀬完君 もう一問お願いします。

過去の赤字をたな上げしましたも、新しく赤字が生まれない原因というのは全部解消したわけにはなりません。そうすると、結局旧来の陋習どおり運賃をどうにかしようというんです。しかし運賃をどのように上げても、これは無限大に上げれば別ですけれども、常識の範囲で公共料金という性格を逸脱しないように運賃で赤字を解消しようと思つても、これは限度がありましてどうにもならないと思ふんです。過去に国鉄は安くして私鉄は高かった。現状は私鉄が安く国鉄が高いです。ですから運賃を改定していったってこれは限度があります。合理化といつてもこれも限度がありまして、合理化すれば事故のもとになるという悪循環もいままで繰り返されておったわけですが、合理化にも限度がある。

根本的に自動車交通の道路を見ますと、道路には大きな財源が与えられておるわけです。私はこの委員会でも指摘をしましたけれども、元の国鉄総裁の磯崎さんが、中央線から国鉄本社まで通っているんだけれども、一時間にラッシュのときは国電は十六万の人を運ぶ、並行して走っている高速道路は五千人のしか運ばない。ところが、五千人のしか運ばない道路には国が金を出す、都

が金を出す。その他あらゆる財源措置を講じている。ところが、十六万人の人を運ぶ電車には、国鉄には全然財源がないじゃないか、こういうアンバランスを直してくれないければ国鉄財政の赤字というものは解消しないということを御指摘になりました。ある雑誌に書きまして点を私は指摘しました。このたな上げもいじりましょう。合理化も当然やらなければならぬでしょう。運賃もそれは適当に上げざるを得ないということも一歩譲って認めたとしても、根本には道路財源に匹敵するような鉄道財源、国鉄財源というものを政府が考えない限りは、この問題の解決はいつまでたつてできません。そうして、田中さんは当然政府の負担すべき部分というものを計算して、これは国が出すべきだという構想を発表しましたけれども、それもしり切れたトボになつてた。

私は総裁に、財政問題の解消のためには、道路財源に見合う国鉄財源というものをやはり政府段階で考えてもらうように要求すべきであるし、大臣も、これは長い間の国鉄や運輸に関する関係者でございまして、新しい財源というものは百も承知だと思ふ。そういう点で、もつと私は運輸省も国鉄も、政府に道路財源に並ぶような国鉄財源というものを考えてくれないければ困るという要求をどうしてなさらないのか、なさらない限り問題の解決はできないと私は思いますが、いかがでしょう。

○説明員(高木文雄君) 大変いまの御指摘は示唆に富むものでございまして、私もいささか個人的にはそういう考えを前においても持つておったことがあるわけでございます。ただ現状から申しますと、いろいろと新しい政策を求めることも決して軽々に考えまされんけれども、しかし、自分たちの方でまずやるべきことがございまして、あるいは赤字ローカル線問題にしまして、貨物輸送にしまして、まず私どもの中でいろいろ努力をして、ある程度のは片づけ得る面があると思ひますの

で、それをやるだけはやりますが、それでもなお足らぬという部分についてはまあお願いをしなればならぬ時期がくるのではないかと思います。が、まだ日も浅いことでもありません、まずいままの中でもいろいろな能率化、合理化、それから財政面での効率化というようなことをいろいろ、できることはどこまでかというところを検討いたしました上で、どうにもならぬという部分について、しかもなおかつ先ほどの北海道の例のように、どうしても国全体のお立場からやらなければならぬというものであれば、それはそれなりに何らかの形でお手伝いをさせていただくということをお願いすることになるかと思いますが、現在の時点では、もっぱら中の方をまず洗えるだけ洗っておくということを先にやってみようというふうに考えております。

○國務大臣(木村睦男君) いまの加瀬委員のお話、私もよくわかるわけでございます。鉄道と道路との問題についてはいふん以前からいろいろな議論、意見が出ていてございまして、私も若干そういう方面も承知をいたしておるわけでございますが、特に田中前総理が、国がめんどうを見るべきものをはつきりすべきであるということも言っております。私も全く同意見でございます。いまの国鉄の破産状態を見まして、現在再建関係法案を出して御審議をいただくわけでございまして、旅客を今度五〇%上げるわけでございまして、そうしてその値上げによりまして、値上げ後に入ります運輸収入というもので人件費と物件費がちょうど賄えるというふうになるわけでございまして。そのほかの工事費であるとか、あるいは利子であるとか、その他の費用は運輸収入では賄えない、こういう状況で、その他の点は国がめんどう見るというふうなところにたまたまなるわけでございまして、今後とも私は、少なくとも交通鉄道事業としてやっておる限りにおきましては、直接費でありますところの人件費と物件費はやはり運輸収入で賄うという辺が一つの標準と考えて、

それ以外のいろいろな費用は、これは国鉄の公共的使命で採算のとれないところもやっておりますし、また、公共の使命のためにいろいろな仕事もやらざるを得ない場合がありますから、それらは国がめんどう見る。めんどうの見方もいろいろございまして、要するにめんどう見るというところの辺が、やはり公共企業体の国鉄としての経営の必要な費用分担のシニアの割合等から言いますと、大体その辺を標準において今後とも考えていたらいのではありませんかと、かように思うわけでございまして。もちろん公共企業体そのものに對しても、こういう形態がいいかどうかという点とも根本的にはやはり私は検討すべき点もたくさんあると思いますが、現状のところはそういうところで再建のスタートをやっていく、これがいいの私たちの考えておるところでございます。

○加瀬完君 済みません、もう一問。関連です。大要長引いて恐縮ですが、これでもやめますけれども、その前提に私は誤りがあると思う。公共企業体という国鉄の形態は、企業バランスがこれを公的性のものを持っている、初めから、これを含めて、赤字が出たものを運賃の値上げだけで賄おうとするところに無理がある。国鉄の歴史から考えても、一応国鉄自体として経営の責任を持つべきものと、とても持てないような極端な政治路線、国民的な生活路線として必要な赤字路線というものは、これは初めから分けて国が負担をする、こういう形にすれば赤字分というものは非常に少なくなる。国鉄の意思にかかわらずにやたらに線路を引っ張って、それから出る赤字は全部国鉄の事業の中で賄いをして、という考え方が今日の赤字を生んだ最大の原因でしよう。この区分けをまず私はしてもらいたい、午前中も申し上げたのはそこなんです。

という区分けを先にすべきだ。その区分けをしないうでやたらな注文を全部受けちゃって、そのために赤字を非常に膨大にさせておいて、その赤字原因を一つも解消しないで、ただ運賃で賄えという考え方は国民は納得しませんよ、これは。それも財政上いづれの方向にも国の援助を出すような余地がないというならまだしも、道路なり架橋なりというものは膨大な国家資金を出しているじゃないですか。これらも私は運輸大臣としては、つと政府に強く国鉄財政の確立を要求していただきたいと思うわけです。

大要関連が長くなりましてありがとうございます。○國務大臣(木村睦男君) 私が申し上げましたのは一つの原則的な考え方でございます。それから現在御承知のように総合原価主義をとっておりますので、そういう立て方を前提にしてお話を申し上げておるわけでございまして、しかし、今度の再建関係法案並びに国鉄の再建に関する閣議了解にもありますように、総合原価主義をとりながら、なお極端な閑散線等についての処理の方法も今後考えていくということも入れておるわけでございまして、これを無視して全部原則どおりに今後ともやっていくことではないわけでございまして、それからその適正な運賃、これはいろいろ議論される方によって違ふんですけれども、やはりその運賃がまたあくまでも適正な運賃、他のものに比べてみて適当な運賃にまで持っていく上での赤字路線がどうなるか、こうなるということも議論すべきではないかと、これも一つの原則論になります。まあそういう意味合いも含めて申し上げておるわけでございまして、加瀬委員のおっしゃることもよくわかるわけでございまして。

○加瀬完君 よろしくお願ひします。どうも済みませんでしたが、どうもありがとうございます。○瀬谷英行君 それでは最後に、労使問題についてちょっと質問したいと思ふんですが、午前中杉山委員からもいろいろと御質問がございましたが、やはり人の和というものが無いと仕事はうまくいかぬというの、これはどの世界にも当てはまることじゃないかと思ふんです。ただ、この国鉄の場合、非常にいびつなかつたところになっておるということは、総裁自身が当事者能力がないよ、責任だけはあるけれども権限がないと、だから総裁のなり手もなかつたわけですよ。高木さんがうっかり引き受けちゃったようなかつたので、そこをね、いわば手当の少ない雇われマダムみたいなものですね。これじゃやはり相手になる方だつて幾ら押し問答してみても切りがないう、こういうかつかつたところ、この労使の問題はなかなかうまくいかぬということになる。そこで、総裁自身が当事者能力を持つということ、いまの国鉄のこの制度、機構、仕組み、これを変えなきゃならぬということを意味しているわけなんです。

で、これははかない努力。それよりも、ストライキをいかにして少なくするか、そしてむだな労力をお互いに使わないようにするにはどうしたらいいかというのを考えるのは、これは為政者の知恵でなきゃかぬと思ひます。そのところは、頭のいい高木総裁はどのように対処されるおつもりなのか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) なるべく早い機会に公式に組合の幹部諸君と会って、そういった問題の糸口を開いていきたいと思ひましたんですが、いろいろな事情で延び延びになっておりまして、新聞報道等で御存じのように、昨日初めて公式に会って話し合いをいたしましたわけでございまして、具体的にどういうふうにして糸口を開こうかというところは、両方から専門家を出して、なお具体案を立てることにしておりますけれども、いづれにしても、労使が両方から知恵を出し合つてやうなことを新しく、内部でありますけれども懇談会といひますか、協議会といひますか、話し合いの場をつくつていくというところを、実際問題として相談をいたしておるわけでございまして、幸いにして、まだ国労だけでございすけれども、そういう話でもできました関係もありまして、その辺で両者が知恵を出し合つてほしいといひたい。特に民間を含めまして、労使問題について造詣を持っておられる方々のお知恵なども双方が、共通の方の意見を聞きながら、参考にしながらやうていきたいというふうなことも考えております。まだまだいろいろ具体的には方法はあると思ひますが、両方が熱意を持つてそういう問題の解決に取り組むならば、いまの制度のもとにおきましても、いまよりはいささか改善の余地があるのではないかとこのように確信をいたしております次第でございます。

まますこみで騒がれていよう、実際ロッキード問題というものが運輸行政にとつては非常に大きな問題だと私は思ひます。ゆがめられた航空行政とか、疑惑に満ちた行政指導によるエアバス導入とか、こういうような見出しで連日報道されている。確かにこの問題については、私たち運輸行政を担当する者としても、徹底的にこの問題は解明しなければならぬ問題ではないかと私は思ひます。現在まで運輸大臣が、このエアバス導入に絡むいろいろな問題を省内で指導し、あるいは行政当局からいろいろ聞いた問題について運輸大臣はどのような感じを持っていますか。

として非常に遺憾に思つておるわけでございまして。三木忠雄君 これは遺憾だけで済まされたいような問題が、今後いろいろ私たちも事実をもとにしてこれから追及もしていかなきゃならないと思ひます。このロッキード問題が米議会であのコーチャン証言で時間かせぎという、この問題が私には非常に大きな問題だと思ひます。特に私もこの事件からずつといろいろ資料を全部分析してみました。確かにこれはゆがめられているなというところを後で振り返つてみればますますそういう問題点が数多く出てくるわけですね。

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。○政府委員(中村大造君) 日本航空の長期計画は、これは会社としてのいわゆる長期のビジョンを作成したものでございまして、したがって、その長期計画自体を運輸省が認可すると、こういうことではございません。ただ、会社の計画でございまして、その長期計画は運輸省は説明を聴取いたしております。

四十五年九月の長期計画です。この内容は具体的にどういふものですか。

○三木忠雄君 私、航空行政について伺いたいと思ひます。まず最初に、運輸大臣に現在の心境というか、この問題について伺いたいと思ひます。特にい

○国務大臣(木村睦男君) アメリカのロッキード会社から端を発した、いわゆるロッキード疑惑の事件につきまして、事の真相は現在検査当局が調べておるところでございまして、世に上っている言われておりますような事柄については、私は非常に遺憾に思ひます。同時に運輸行政を担当いたしております責任者として、いろいろ言われております当時の、昭和四十四年から二、三年の間の航空行政そのものが、しからば非常に誤つた行政が行われておつたかどうか、運輸行政の、航空行政の責任者の私としては一番それが気になるところでございまして、言われておるようなことに影響を受けて、日本の航空行政が、国民の期待に背いたような航空行政が現実に行われてきたかどうかということをつぶさに当時の実情について関係者にも聞きまして、また行政の実態も、航空行政そのものは、当時の事情から考えてみますと私は筋としては誤つた行政はやっていない。航空需要に対する国民の要請に十分こたえてきておりますし、また航空企業としても、その基礎を固めながら健全な発達を来しておる。そういう意味におきましては、航空行政そのものは誤つていないと、かように私は考えております。ただ世に言われておりますような事柄が、仮にその背後にあるということについては、真偽のほどは別

私は、四十八年の三月に予算委員会でもPXLの問題で、これは防衛庁の問題でありますけれども、専門家会議がつくられたときにすぐに私その問題を取り上げたんです。これも時間かせぎだ。それと並行して取り上げた問題が、運輸省が購入予定であつたフライトチェッカーの問題がやはり、これもDC9、ダグラス等のいろいろなかわりがある問題であつたわけですね。それで私は予算委員会でもこの問題も取り上げました。あるいは大蔵省と運輸省の協議事項、認可から逆転した問題等についても非常に疑問を持っております。特に四十五年から四十七年の航空行政というものがどうもゆがめられているというところはいろいろな事実から私はわかる。具体的には後でいろいろ一つ一つ詰めていきたいと思ひますけれども、オーバープラッシュの問題にしても、機種選定委員会

のこの技術委員会の問題にしても、ちよつと私は納得できない問題がある。あるいは四十六年の二、三回にわたる行政指導、特に運輸省の資料がある四十七年の機材の計画というこの文書の中にもいろいろな納得のできないような問題点がある。あるいは四十七年の八月十八日に運輸省案が、エアバスを含めた十六機の導入というふうな問題についてはどうも合点のいかない問題点が私にはあるんです。こういう問題で一つ、一つ具体的に航空行政の問題として質問してまいりたい、この思ひわけでありまして、まず最初に、

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。

○三木忠雄君 私、航空行政について伺いたいと思ひます。まず最初に、運輸大臣に現在の心境というか、この問題について伺いたいと思ひます。特にい

○国務大臣(木村睦男君) アメリカのロッキード会社から端を発した、いわゆるロッキード疑惑の事件につきまして、事の真相は現在検査当局が調べておるところでございまして、世に上っている言われておりますような事柄については、私は非常に遺憾に思ひます。同時に運輸行政を担当いたしております責任者として、いろいろ言われております当時の、昭和四十四年から二、三年の間の航空行政そのものが、しからば非常に誤つた行政が行われておつたかどうか、運輸行政の、航空行政の責任者の私としては一番それが気になるところでございまして、言われておるようなことに影響を受けて、日本の航空行政が、国民の期待に背いたような航空行政が現実に行われてきたかどうかということをつぶさに当時の実情について関係者にも聞きまして、また行政の実態も、航空行政そのものは、当時の事情から考えてみますと私は筋としては誤つた行政はやっていない。航空需要に対する国民の要請に十分こたえてきておりますし、また航空企業としても、その基礎を固めながら健全な発達を来しておる。そういう意味におきましては、航空行政そのものは誤つていないと、かように私は考えております。ただ世に言われておりますような事柄が、仮にその背後にあるということについては、真偽のほどは別

私は、四十八年の三月に予算委員会でもPXLの問題で、これは防衛庁の問題でありますけれども、専門家会議がつくられたときにすぐに私その問題を取り上げたんです。これも時間かせぎだ。それと並行して取り上げた問題が、運輸省が購入予定であつたフライトチェッカーの問題がやはり、これもDC9、ダグラス等のいろいろなかわりがある問題であつたわけですね。それで私は予算委員会でもこの問題も取り上げました。あるいは大蔵省と運輸省の協議事項、認可から逆転した問題等についても非常に疑問を持っております。特に四十五年から四十七年の航空行政というものがどうもゆがめられているというところはいろいろな事実から私はわかる。具体的には後でいろいろ一つ一つ詰めていきたいと思ひますけれども、オーバープラッシュの問題にしても、機種選定委員会

のこの技術委員会の問題にしても、ちよつと私は納得できない問題がある。あるいは四十六年の二、三回にわたる行政指導、特に運輸省の資料がある四十七年の機材の計画というこの文書の中にもいろいろな納得のできないような問題点がある。あるいは四十七年の八月十八日に運輸省案が、エアバスを含めた十六機の導入というふうな問題についてはどうも合点のいかない問題点が私にはあるんです。こういう問題で一つ、一つ具体的に航空行政の問題として質問してまいりたい、この思ひわけでありまして、まず最初に、

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。

○三木忠雄君 私、航空行政について伺いたいと思ひます。まず最初に、運輸大臣に現在の心境というか、この問題について伺いたいと思ひます。特にい

○国務大臣(木村睦男君) アメリカのロッキード会社から端を発した、いわゆるロッキード疑惑の事件につきまして、事の真相は現在検査当局が調べておるところでございまして、世に上っている言われておりますような事柄については、私は非常に遺憾に思ひます。同時に運輸行政を担当いたしております責任者として、いろいろ言われております当時の、昭和四十四年から二、三年の間の航空行政そのものが、しからば非常に誤つた行政が行われておつたかどうか、運輸行政の、航空行政の責任者の私としては一番それが気になるところでございまして、言われておるようなことに影響を受けて、日本の航空行政が、国民の期待に背いたような航空行政が現実に行われてきたかどうかということをつぶさに当時の実情について関係者にも聞きまして、また行政の実態も、航空行政そのものは、当時の事情から考えてみますと私は筋としては誤つた行政はやっていない。航空需要に対する国民の要請に十分こたえてきておりますし、また航空企業としても、その基礎を固めながら健全な発達を来しておる。そういう意味におきましては、航空行政そのものは誤つていないと、かように私は考えております。ただ世に言われておりますような事柄が、仮にその背後にあるということについては、真偽のほどは別

私は、四十八年の三月に予算委員会でもPXLの問題で、これは防衛庁の問題でありますけれども、専門家会議がつくられたときにすぐに私その問題を取り上げたんです。これも時間かせぎだ。それと並行して取り上げた問題が、運輸省が購入予定であつたフライトチェッカーの問題がやはり、これもDC9、ダグラス等のいろいろなかわりがある問題であつたわけですね。それで私は予算委員会でもこの問題も取り上げました。あるいは大蔵省と運輸省の協議事項、認可から逆転した問題等についても非常に疑問を持っております。特に四十五年から四十七年の航空行政というものがどうもゆがめられているというところはいろいろな事実から私はわかる。具体的には後でいろいろ一つ一つ詰めていきたいと思ひますけれども、オーバープラッシュの問題にしても、機種選定委員会

のこの技術委員会の問題にしても、ちよつと私は納得できない問題がある。あるいは四十六年の二、三回にわたる行政指導、特に運輸省の資料がある四十七年の機材の計画というこの文書の中にもいろいろな納得のできないような問題点がある。あるいは四十七年の八月十八日に運輸省案が、エアバスを含めた十六機の導入というふうな問題についてはどうも合点のいかない問題点が私にはあるんです。こういう問題で一つ、一つ具体的に航空行政の問題として質問してまいりたい、この思ひわけでありまして、まず最初に、

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。

○三木忠雄君 私、航空行政について伺いたいと思ひます。まず最初に、運輸大臣に現在の心境というか、この問題について伺いたいと思ひます。特にい

○国務大臣(木村睦男君) アメリカのロッキード会社から端を発した、いわゆるロッキード疑惑の事件につきまして、事の真相は現在検査当局が調べておるところでございまして、世に上っている言われておりますような事柄については、私は非常に遺憾に思ひます。同時に運輸行政を担当いたしております責任者として、いろいろ言われております当時の、昭和四十四年から二、三年の間の航空行政そのものが、しからば非常に誤つた行政が行われておつたかどうか、運輸行政の、航空行政の責任者の私としては一番それが気になるところでございまして、言われておるようなことに影響を受けて、日本の航空行政が、国民の期待に背いたような航空行政が現実に行われてきたかどうかということをつぶさに当時の実情について関係者にも聞きまして、また行政の実態も、航空行政そのものは、当時の事情から考えてみますと私は筋としては誤つた行政はやっていない。航空需要に対する国民の要請に十分こたえてきておりますし、また航空企業としても、その基礎を固めながら健全な発達を来しておる。そういう意味におきましては、航空行政そのものは誤つていないと、かように私は考えております。ただ世に言われておりますような事柄が、仮にその背後にあるということについては、真偽のほどは別

私は、四十八年の三月に予算委員会でもPXLの問題で、これは防衛庁の問題でありますけれども、専門家会議がつくられたときにすぐに私その問題を取り上げたんです。これも時間かせぎだ。それと並行して取り上げた問題が、運輸省が購入予定であつたフライトチェッカーの問題がやはり、これもDC9、ダグラス等のいろいろなかわりがある問題であつたわけですね。それで私は予算委員会でもこの問題も取り上げました。あるいは大蔵省と運輸省の協議事項、認可から逆転した問題等についても非常に疑問を持っております。特に四十五年から四十七年の航空行政というものがどうもゆがめられているというところはいろいろな事実から私はわかる。具体的には後でいろいろ一つ一つ詰めていきたいと思ひますけれども、オーバープラッシュの問題にしても、機種選定委員会

のこの技術委員会の問題にしても、ちよつと私は納得できない問題がある。あるいは四十六年の二、三回にわたる行政指導、特に運輸省の資料がある四十七年の機材の計画というこの文書の中にもいろいろな納得のできないような問題点がある。あるいは四十七年の八月十八日に運輸省案が、エアバスを含めた十六機の導入というふうな問題についてはどうも合点のいかない問題点が私にはあるんです。こういう問題で一つ、一つ具体的に航空行政の問題として質問してまいりたい、この思ひわけでありまして、まず最初に、

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。

○三木忠雄君 私、航空行政について伺いたいと思ひます。まず最初に、運輸大臣に現在の心境というか、この問題について伺いたいと思ひます。特にい

○国務大臣(木村睦男君) アメリカのロッキード会社から端を発した、いわゆるロッキード疑惑の事件につきまして、事の真相は現在検査当局が調べておるところでございまして、世に上っている言われておりますような事柄については、私は非常に遺憾に思ひます。同時に運輸行政を担当いたしております責任者として、いろいろ言われております当時の、昭和四十四年から二、三年の間の航空行政そのものが、しからば非常に誤つた行政が行われておつたかどうか、運輸行政の、航空行政の責任者の私としては一番それが気になるところでございまして、言われておるようなことに影響を受けて、日本の航空行政が、国民の期待に背いたような航空行政が現実に行われてきたかどうかということをつぶさに当時の実情について関係者にも聞きまして、また行政の実態も、航空行政そのものは、当時の事情から考えてみますと私は筋としては誤つた行政はやっていない。航空需要に対する国民の要請に十分こたえてきておりますし、また航空企業としても、その基礎を固めながら健全な発達を来しておる。そういう意味におきましては、航空行政そのものは誤つていないと、かように私は考えております。ただ世に言われておりますような事柄が、仮にその背後にあるということについては、真偽のほどは別

私は、四十八年の三月に予算委員会でもPXLの問題で、これは防衛庁の問題でありますけれども、専門家会議がつくられたときにすぐに私その問題を取り上げたんです。これも時間かせぎだ。それと並行して取り上げた問題が、運輸省が購入予定であつたフライトチェッカーの問題がやはり、これもDC9、ダグラス等のいろいろなかわりがある問題であつたわけですね。それで私は予算委員会でもこの問題も取り上げました。あるいは大蔵省と運輸省の協議事項、認可から逆転した問題等についても非常に疑問を持っております。特に四十五年から四十七年の航空行政というものがどうもゆがめられているというところはいろいろな事実から私はわかる。具体的には後でいろいろ一つ一つ詰めていきたいと思ひますけれども、オーバープラッシュの問題にしても、機種選定委員会

のこの技術委員会の問題にしても、ちよつと私は納得できない問題がある。あるいは四十六年の二、三回にわたる行政指導、特に運輸省の資料がある四十七年の機材の計画というこの文書の中にもいろいろな納得のできないような問題点がある。あるいは四十七年の八月十八日に運輸省案が、エアバスを含めた十六機の導入というふうな問題についてはどうも合点のいかない問題点が私にはあるんです。こういう問題で一つ、一つ具体的に航空行政の問題として質問してまいりたい、この思ひわけでありまして、まず最初に、

四十五年九月の日本航空の長期計画、この問題については運輸省は承認をしたのかどうか。この点についてはまずお伺いしたいと思ひます。

ように、この同一機種、同一機材という問題はあの時点からずっと生きている問題と考えていいのかわかりません。

○政府委員(中村大造君) 三十七年の八月十五日に「日本航空及び全日本空輸の提携の強化に関する基本方針」と、こういうものを運輸省は決めておるわけでございます。その中で、両者の使用機材について、これは幹線でございますけれども、できる限り機材勢力の質的な均等化を図るということ、同一機種採用が望ましいということ、基本方針として決めておるわけでございます。したがって、この精神は、日本航空と全日本空輸の提携の強化ということの、一つの具体的な手段として同一機種採用ということもあるわけでございます。そして、そういうふうな提携関係の強化という基本的な精神はその後変わっていないというふうなふうに思ふわけでございますけれども、ただ具体的な方法論につきましても、これは必ずしも将来、未来永劫にこれを拘束するということではございませんで、この方針自体も、同一機種採用ということとを研究することが肝要であると、こういうことを言っておるわけで、同一機種採用を必ず採用しない、こういうことを言っておるわけではございません。要するに、同一機種採用をすることが望ましいという考え方は三十七年に確立されまして、その後もうそういう考え方は急激に変わつていくということはないと、私は思ふ。

○三木忠雄君 もう一つ参考のために聞いておきますけれども、運輸省はこの大庭オプシオンについては全然知らなかったと、こういうふうにいまでも述べられておりますけれども、これはそのとおりと理解してよろしいですか。

○政府委員(中村大造君) 当時の関係者に聞いたところによりますと、当時そのような事実は全く知らなかったと、当時そのように思ふと、私によつて合点がいかないのは若狭証言ですね、これを否定しているのは、航空局長は否定されているわけですね、それはもう省内からいろいろお聞きになったと思ふ

うんですけれども、予算委員会であつたか衆議院であつたか、どこか知りませんが、まだ設計段階であつたとか何かいう話がある、若狭証言として衆議院の予算委員会でも述べられた。ところが航空局長はそれを否定されました。そしてこれは製造中であるということも認められたわけですね。これは間違ひございませんか。

○政府委員(中村大造君) 私は、若狭証言を否定するとかしないとかいうつもりは毛頭ございませんで、当時の御質問が、製造にはいつから入ったかと、こういう御質問に対して、私も私が持つておる資料によりましてこうなつておりますと、こういう御答弁をしたと思つております。

○三木忠雄君 そうしますと、昭和四十五年の十一月五日ですか、全日空と三井物産とダグラスの間にDC10の内装打ち合わせの問題が日本で行われたことについては、これはもう運輸省は御存じでしょうか。

○政府委員(中村大造君) その事実は、当時はそういう事実について報告もなく、したがって承知いたしてないかつたわけでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、運輸省とダグラス社の接触は、端的に言いますと一番最初に、まあそれが接触したか知りませんが、あるいは機種選定等も含めて、これから後でフライトチェックの問題はこれはDCと絡んでくるわけですから、このダグラス社との間の接触というものはいつごろから始まつたかと航空局長は理解しておりますか。これはまあ非常に失礼で、航空局長はその当時の人じゃないから、私はその当時やつた山元さんの方がよくわかつておられるかもしれないけれども、どちらでも結構です。

○政府委員(中村大造君) 先生の御質問はその三木忠雄君、このDC10だけじゃなしに、運輸省全体がダグラスとの接触はいつから……

○政府委員(中村大造君) そのダグラスとの接触というのは、たとえば当時運輸省で購入したし、またこの飛行検査機器でございますけれども、その購入に關してダグラス社と接触したか、あるいはいれゆる代理店である商社と接触したか、これは恐らく私は商社と接触したと、これは端的に言えばガルフストリウムという機種を最終的に購入したたわけでございますけれども、そのときにDC9とかボーイング737とかいう機種が候補に挙がつたわけでございますので、その機種選定の過程におきましてメーカーと直接接したか、あるいは代理店である商社と接触したか、この点については調査いたしますけれども、それを除きまして、いれゆる民間航空会社の購入機材について運輸省航空局がタッチしたということとは、これはそれ以前を含めましてなかつたというふうには私は承知いたしております。

○三木忠雄君 ちょっとそこはいま航空局長に聞いても——それで私は当時の次官か、あるいは実務部長が一番この問題によくわかつていらつたら、それはいいかというところで、実はいらつたら聞きたかつたんです。だから、いまの監督課長か、あるいは山元さんがこの点については、いつごろからダグラス社との間の機材購入問題についての打ち合わせを行つたかということについては明確にできませんか。

○説明員(山元伊佐久君) 私、監督課長で在職いたしておりましたのは四十三年の六月から四十六年の十一月まででございますけれども、その間に、おきまして民間航空会社が購入いたします機材、それにはDC10の問題も含まれておりますけれども、そういうことについて航空局がかかわり合ひを持つたというところは一切なかつたというぐあいに記憶いたしております。

○三木忠雄君 このDC10だけではなしにDC9の導入、まあフライトチェックの問題で後でお聞きしますけれども、このダグラス社との間に、民間航空だけではなしに運輸省もやはりダグラス社と接触しなければ、これから機種選定のときに困つた問題が出てきたわけですね。これは私は考

えられるわけですよ。したがって、ダグラス社と民間、あるいは運輸省が、購入する機材にかかわらず、ダグラス社との間にいろいろな話し合いが行われたのは運輸省はいつからかと……

○説明員(山元伊佐久君) 航空局がフライトチェックのために購入する機材に關しまして、私は所管外でございますが、私が在職しておりましたときに、私が承知している範囲内においては、そのような接触はなかつたというふうに記憶いたしております。

○三木忠雄君 これね、いまでもなくても結構ですが、その後で調べてくれませんか。運輸省はいつかはダグラスとの間の接点があるはずなんです。これがなかつたらよほど私は後で大問題になつてくると思ふますよ、これがなかつたら。少なくとも四十七年の十月十八日ですか、このフライトチェックの導入に對しては、機種選定委員会ではダグラス社との間にあるはずなんです。それから、以前からダグラスの間に運輸省、あるいは民間航空も含めていろいろ話し合いが行われたんじゃないかというところを私は、まず最初に行われたのはいつだつたかということを、これ調べていただきたいということなんです。これよろしいですか。

○政府委員(中村大造君) 飛行検査用の機材を購入するにつまして、運輸省がメーカー、特にダグラス社との段階で接触したかと、こういう点につきましまして、現在手元にそのような資料を持ち合わせておりませんので、可能な限り調査いたしまして御報告を申し上げます。

○三木忠雄君 それから、運輸省の航空局で作成した文書で、四十五年十一月にこのボーイング型機材の三機の国内線転用という、こういうふうな文書が運輸省航空局から、後の行政指導で、さか、この文書がつくられて日本航空に指示をされた、こういうふうなことは聞いていますけれども、航空局長のこのボーイングの三機の国内線転用という問題の文書は中身はどういうふうな内容なのかどうか、これについて。

○政府委員(中村大造君) 飛行検査用の機材を購入するにつまして、運輸省がメーカー、特にダグラス社との段階で接触したかと、こういう点につきましまして、現在手元にそのような資料を持ち合わせておりませんので、可能な限り調査いたしまして御報告を申し上げます。

○三木忠雄君 それから、運輸省の航空局で作成した文書で、四十五年十一月にこのボーイング型機材の三機の国内線転用という、こういうふうな文書が運輸省航空局から、後の行政指導で、さか、この文書がつくられて日本航空に指示をされた、こういうふうなことは聞いていますけれども、航空局長のこのボーイングの三機の国内線転用という問題の文書は中身はどういうふうな内容なのかどうか、これについて。

○政府委員(中村大造君) 飛行検査用の機材を購入するにつまして、運輸省がメーカー、特にダグラス社との段階で接触したかと、こういう点につきましまして、現在手元にそのような資料を持ち合わせておりませんので、可能な限り調査いたしまして御報告を申し上げます。

○三木忠雄君 それから、運輸省の航空局で作成した文書で、四十五年十一月にこのボーイング型機材の三機の国内線転用という、こういうふうな文書が運輸省航空局から、後の行政指導で、さか、この文書がつくられて日本航空に指示をされた、こういうふうなことは聞いていますけれども、航空局長のこのボーイングの三機の国内線転用という問題の文書は中身はどういうふうな内容なのかどうか、これについて。

○政府委員(中村大造君) 飛行検査用の機材を購入するにつまして、運輸省がメーカー、特にダグラス社との段階で接触したかと、こういう点につきましまして、現在手元にそのような資料を持ち合わせておりませんので、可能な限り調査いたしまして御報告を申し上げます。

○政府委員(中村大造君) これは当時、四十五年の十一月に日本航空から国際線機材として四四機を購入したいと、こういう取得認可の申請事案が出てきたわけでございます。で、その是非を判定いたしますときに日航の持つております計画を調査したわけでございますが、その日航の計画として、これは長期計画の中にも入っているわけでございますが、四十七年度に、当時すでに国際線に使用いたしておりました四LRを三機国内線に転用すると、こういう計画が日航の長期計画の中にあるわけでございます。で、そういう計画があるというところを前提にいたしまして運輸省でいろいろ検討をするその資料を作成したわけでございまして、いま先生御指摘の資料というものはそういう過程での検討資料の一部ではないかと、このように考えております。

○三木忠雄君 私は、この文書の中に四十七年の四月に国内線に転用するという、こういう条件のもとに、これがこの日航の大型機導入の認可になった一つの問題だと思ふんですね。したがって、この航空局が作成したこの三機の国内線転用というものは非常に権威のあるこれは私は文書だと思ふんですね。そう航空局長とられませんか。

○政府委員(中村大造君) これはあくまでも内部の検討資料でございますので、そういう意味では権威のあるものではないと思ふますけれども、ただ、航空局として四機の国際線機材の購入を認めるか認めないかという判断をするときに、日本航空のそのような長期計画の中での三機転用と、こういうことを当然その検討の中に加えておいた、念頭に入れておいた、こういうことは当然事実でございまして、そういう検討の事実があったということを示す資料としては意味があるかと、こういうことは先生御指摘のとおりだと思います。

○三木忠雄君 大蔵省に伺いますがね、四十五年十一月航空局が作成したこの三機の国内線転用という問題、これと、これを踏まえてかどうかはわかりませんが、航空局と大蔵省との間に

この日本航空四十七年国内線に使用する四四機の四機ですか、これを認めるという文書が何か交換したんですか。あるいは意見は聴取したり、それでこれを承認、オーケーしたんですか。

○説明員(安倉宗夫君) お答えいたします。四十五年の十一月の初めごろだったと記憶いたしておるわけですが、ボーイング四の十三号機から十六号機までの四機、それからDC8の国際線用の機材として三機、それからDC8の貨物機といたしまして同じく三機、それからDC8の中古機といたしまして二機、全部で十二機、この取得総額が約六百七十億円ぐらいになるわけでございしますが、それを日本航空において取得したいというところであるがどうかというふうな運輸省の方から、正式には日本航空株式会社法の十二条に基づきます重要財産の取得の協議があるわけでございまして、その正式の協議の前、この協議が先ほど申し上げました十一月の初めごろあったわけでございます。

で、運輸省の方といる御相談したわけでございしますが、結局四十五年の十一月二十七日付の文書になっておりますので、恐らくその二日前なのか一日前なのかはよくわかりませんが、二十五、六日だろと思うんですが、一応そういうことで合意をしようというところがまとまりまして、四十五年の十一月二十七日付で大蔵省の当時の理財局資金課長と、それから主計局の主計官の名前で運輸省の航空局の監理部長あてに書簡を出しまして、同日付で運輸省の監理部長から回答をもらっているという文書の往復がございまして、その内容を指しておられるのかと思ふます。その内容でございしますが、どんなことを言っているんだというのをよくお尋ねになられるわけなんです、私の方から出した文書の中身は四点あるわけであります。

一点は何かと言いますと、四十五年の十一月でございまして、四十六年予算の審議に入っていたわけでございまして、その四十六年予算の運輸省から私どもの方へ参っております要求に、産

投会計から日本航空に出資をいたしたいという出資の要求額が三十九億円ございまして、そのほか政府保証債として、日本航空に百億円政府保証債の枠をとって、これは財投の要求でございしますが、そういう要求、合わせて百三十九億円というところになります。要求がございまして、大蔵省としては、これは当時の財政事情からいましてお断りをいたしたいということで、内々協議はいたしておいたわけでございしますが、先ほど申し上げましたように、十二機を購入いたしますと六百七十億円近いお金が要するというところを片方十二月に認める。そうすると予算は十二月になりまして、十二月のときに、あれだけのものを認めてくれたからこの出資をしていただければ困る、こういうふうな結びつけられては私どもも困る。今回の取得、航空機の十二機の取得と予算の問題は別問題にしてくださいというのが一点であります。

それから二点目は、日本航空がその十二機を取得するお金でございますのは、大部分アメリカのEXIM—輸銀でございますね—から借款をいたしまして、あとアメリカの市中銀行が協調融資をいたしまして、それで買っていくわけであります。が、当時すでにアメリカの国際収支事情も多少よくなっております、アメリカのEXIM—輸銀—そのものが、もう日航は自力で買ったらどうかというふうな話もちろはらございました。そこで、万—EXIM—がその十二機の借款に応じないというふうな場合はどうするんだらうかと、それを政府がみんなかぶってこれという話になっては困る。したがってこれは、政府には万—EXIM—という話になっても一切迷惑をかけないようにしてほしいというのが第二点でございます。

それから三點目は、当時、いまと同じような話でございしますが、国鉄はいまと同じように財政状況がよくなかったわけでございまして、総合交通体系の問題というのが、そろそろと申しますよりは、かなり活発に議論をされ始めておったときでございまして、で、総合交通体系上の配置から

いきますと、鉄道と、それから航空と申しますのはそれぞれ分担分野があるだろう。したがって、東京—大阪、これは中距離と申しまして、うか、この辺のところは新幹線主体でいいいかならうかというのを私どもの考え方でございます。先ほど航空局長さんからお話ございましたように、十三号機から十六号機まで四機買わなければならない、買わして四十七年に、これは一機から三機までかもしませんが、何機かはつきりいたしておりましたが、三機ジャンボを国内線に、幹線に投入する。幹線といいますが東京—大阪間も入るわけでございしますが、東京—大阪間については主として新幹線にゆだねていいいかならうか、ほかの幹線に投入するようにはいたしたかどうかというのが三點目の話でございます。

それから四點目といたしましては、同じような話でございしますが東京—大阪間、当時日本航空が十七便一日飛んでおりました、全日空が十五便飛んでおりました三十二便、かなり頻りに飛んでおったわけでございしますが、同じような思想から現有の、現在飛ばしてありますが便数以上には東京—大阪間については余りふやさないようにした方がいいんではないかというのが四點目の話でございます。

これにつきまして、同日付で文書があるわけでございしますが、監理部長の方から、趣旨はわかるので善処をしたいという御返事をいたされたと思ひます。それで十一月の末、三十日だったかと思ひますけれども、正式の協議について異存のない旨回答をいたしたというのが当時の経緯でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、これは一つ重要な意見を私はお聞きしたんですねけれども、政府はかぶってほらないというこの問題、これは、くしくも輸銀の導入のときにかぶってしまうわけですよ。これは後で議論したいと思ひますけれども、四機は結論的には認めたわけですね。

○説明員(安倉宗夫君) さようでございまして、そ

のとおりでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、この四十五年十一月の三機国内線転用という運輸省の要請、そして大蔵省のこの認可、四十五年中には運輸省として日本航空の国内線に転用ということは既定の事実であつたわけですね。これをもう一度確認しておきたい。

○政府委員(中村大造君) この四機の購入の認可は、これは運輸大臣の認可でございまして、大蔵大臣に協議をしないと、こういうことではござい

それから、この四十七年度に三機国内線に転用するということ、これは決して既定の事実というところではございません。そのこと自体を認可したわけではございません。国際線用四機の購入を認可するについて四十七年度時点で転用という問題が当然起こる、そのことについて運輸省は当時の段階としてはこれを認しておつたと、こういうことは言えるわけではございません。

○三木忠雄君 これは三機転用は是認しておつたという問題ですね。

それからもう一つ伺つておきたいのは、全日空の経営五カ年計画は、これは運輸省はこの報告は受けておるわけですね。この中で、四十七年の下半期に大型機を三機導入するということはこの経営計画の中には含まれておる、それは了承されておるわけですね。

○政府委員(中村大造君) この長期計画自体を了承するとか、認めるということ、これは法律的にはございませぬけれども、四十五年の十二月に全日空が作成いたしました先生御指摘の長期計画、これは当然運輸省としては報告を受けてよく承知しておつた、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 これは、くしくも四十七年に三機の導入ということはもう既定の事実であつたといふのは、このまゝいけば四十七年の大型機導入といふことはこれは既定の事実で運ばれておつたわけですね。ところが急に、いろいろもう御議論されております。論議ダブるようなことは私なるべ

く省きたいんですけれども、なぜ急遽四十六年の二月以降になつてエアバス導入延期宣言をしな

ればならなかつたかという、その理由が非常にいま問題になつておる行政指導の問題なんですね。これは時間もないので一つ一つダブつた問題を私詰めませぬけれども、需要予測だとか空港整備の問題といふような問題は、私は二カ月で急遽変更されることは、これは私たちが論議しておつてこんな問題はなかつたはずだと思ふんです。空港整備はおくれることも当然あつた、予測しておつた。特に幹線の問題です、これは。それから需要予測だつて二二%ふえておるわけ、實際上、それは万博から比べてみればいろんな点は私は違

いがあると思ふんです。これは行政指導の疑惑に對する後からつた、取つてつた理由ではないかと私は思ふんです。したがつて、延期理由といふものが、なぜ二カ月で急遽しなければならなかつたかという理由は私はどうも納得できないんです。この点を……

○政府委員(中村大造君) これは私、当時の関係者なり資料なりで調査いたしました結果から申し上げますと、運輸省として四十七年度導入ということを決めておつたのを四十九年に延期した、こういうふうにおつたのになつておられるのではないかと、あるいは一般にそういうふうな理解されておるのではないかと思ふわけではございません。けれども、運輸省といたしましてはこのエアバス導入時期といふものを、運輸省の方針として四十七年度からといふふうな決めたわけではございませんで、要は四十五年当時日航、全日空が持つておりました計画によれば四十七年度から導入するといふことで、事実そのような前提で機種選定の準備をしておる、こういう事実を運輸省は当然承知いたしておつたわけではございませぬ、運輸省の方針として四十七年度から入れるんだ、入れさせるんだといふことを決めたことは一度もないわけではございませぬ。

それで四十六年になりまして需要の動向をよく精査したわけではございませぬけれども、たとえば幹

線における需要見込み、これは正直言ひまして、たとえ二月ごろの幹線の需要見込みといふものは四十七年度でどれくらいになるだろうかといふ見通しは、日航の見通しにしても、全日空の見通しにしても、あるいは運輸省の見通しとしてもそんなに違つてなかつたわけではございませぬ。ただ、占有率といふんです、日航は当然四十七年度における想定される輸送需要の何%は自分のところで運ぶのだといふふうな考へておるわけでありま

す。全日空は全日空で何%自分のところで運ぶ、そういう前提でそれぞれの機材計画を立てておるわけではございませぬ。それを突き合はしてみると、阿方足すと一〇〇%を超えてしまふ。要するに、想定される幹線における輸送需要を両方で分担して賄ふのだといふことになる、その両社の持つておる機材計画をそのまま認めるならばやはり供給過剰になる、こういう姿が出てきておるわけではございませぬ。

しかも、その需要の動向といふものが、これはある程度長期的な経過を経なければ断定できませんけれども、もうすでに四十五年の終わりで四十六年の初めにかけて需要が鈍化してきておる。それは対前年二割とか一割五分とかという増加はいたしておるわけでも、しかし、それまでの三〇%とか四〇%といふふうなそういうふうな大きな伸びがきたものが万博以後二〇%以内に落ち込んできた、こういうこと、それから、何よりもやはり相当輸送力を増強いたしておりましたからい

わゆる利用率といふものが落ちてきた。こういう状態といふものは当然当時の輸送関係者、あるいは運輸省といたしましても相当深刻にこれを受けとめたことは当然でございまして、そういう前提で考えますと、いわゆる十分でない空港事情、それからまだ現実にとどこにも就航してない機種を先駆けて運ぶといふふうな、そういうことで計画どおり四十七年度からエアバス化を図るといふことは、これは政府の責任としてこのまま黙認していいかどうかといふのは相当深刻に私は受けとめたといふふうな思ふわけで、そういうことから四

十六年の二月ごろから、やはり導入時期といふのは四十九年度ごろが適当ではないか、こういう考

え方に航空局としては固まつてまいりまして、それ以後いろいろ意思表示をしてきた、こういうふうには私にはなつたんだと理解いたしております。

○三木忠雄君 そうしますと、大蔵省に伺います。日航の事業承認計画ですね、日航が事業計画を立てておつた問題については、大蔵省は運輸省のいままの意見をそのままの承認延期に踏み切つたわけですか。四十六年度の予算に計上する予定だつたわけでしょう、日本航空は。四十六年度の計画の中に機材の購入をね、それが承認されなかつたといふのは、やはり運輸省のいままの需要見通しに従つたその意見を踏まえた上のことですか。

○説明員(奥倉宗夫君) お答えいたします。多少御質問がそのままでいいのかどうかとちよつとわかりませんが、事実関係をはつきり申し上げますと、四十六年のいま予算の中に日航がそのエアバスを買いたい、こういうことになつておつたが、それを大蔵省が断つた、こういうい

ば……

○三木忠雄君 いや、四十六年の事業計画、日本航空の。四十七年ずつと……

○説明員(奥倉宗夫君) 四十六年の事業計画の中には日本航空がエアバスを買いきたいといふのは入つてないわけではございませぬ。で、正確に申し上げますと、その事業計画から収入支出予算、資金計画といふのがございまして、資金計画の中に予備費といふ項目がございまして、この資金計画の中の予備費といふのは、予備費でございまして、そのつくる時点におきましてははつきりいたさない。しかし、ひよつとするとそういうふうになるかもしれないといふ事項を挙げまして、それに要する資金量は一体どのくらいになるだろうかといふのを大体頭に置きまして資金計画上の予備費は幾ら幾らにしてほしい、こういうことになるわけでありまして、そういう性格のものとして日本航空がエアバスを発注するかもしれないので、エ

アパスといいますが大型機でございますが、大型機を発注するかもしれないので、資金計画の予備費の中にある程度のものを考えてもらいたいというところは入っていたのは事実でございます。それにつきまして私どもは、いま航空局長からお話ありましたような事情というのは、確かに私どものとり得ますデータからもそのとおりであったと思えます。

それから、その問題を議論いたしましたのは四十六年三月の中旬から下旬ぐらいだったと思いますが、その時点では先ほど申し上げましたように四十五年の十一月に十二機合わせて買ったわけでございます。それから先かなり日本航空としては機材的に余裕があるはずであると。それから四十七年からはジャンボを国内線に転用するという話もあったわけでございますので、供給過剰になるのではないかと心配の方がむしろ強かったわけでありました。

それから、日本航空が大型機を入れますときには全日空はどうなるのだろうかということでございます。大体当時の常識であったと思いますけれども、運輸省の方のお話でも、まあまあ同時期になるでしょうと、このようなことでもございまして、それは大分四十六年に発注したくても、かなりもう少し先になるんではなからうかということであつたわけでありました。そういうことで、その日本航空の資金計画上予備費に大型機を発注した場合においての頭金の部分というのは計上しなくてもいいのではなからうかという話になったと、こういうことでございます。

○三木忠雄君　そうすると、四十七年から導入する大型機の予算が四十六年の予備費の中に含まれておつたわけですね。それをカットされたとおっしゃるわけですか。

○説明員(奥倉宗夫君)　四十七年から導入いたします大型機の分というお話でございますが、そうではございません。そのときに、四十六年に発注するかもしれない大型機というものがいつから就航するかというところは必ずしも定かでございます。

んでしたと思えます。

○三木忠雄君　そうすると、いずれにしても四十六年の日航事業計画は、その予備費等を含めて承認をしなければならぬわけですね、全面的な承認は行わなかったわけですね。

○説明員(奥倉宗夫君)　大型機につきましては予備費の中に計上いたしております。

○三木忠雄君　だから、最初は組んでおつたわけでしょう。それをカットしたわけでしょう。

○説明員(奥倉宗夫君)　最初含んでおつたといひますのは、日本航空の方の一番最初の原案には入つておつたと、こういうことでございます。

○三木忠雄君　どうもそこらは私は合点がいかないのですけれどもね。この行政指導は、話題になっている中であつて、大蔵省がこの承認を差しとめたという意見も一部あるわけですね。

○説明員(奥倉宗夫君)　それは大蔵省が差しとめたというところは事実には反すると思ひます。私どもの方は運輸省と御相談いたしまして、私どもの方も積極的に大型機をその時点において導入すべきであるという意見ではなかつたと思ひます。私どもの方が、運輸省がやりたければ、これはやめて絶対に認めないと、こういうことを言つたわけではございません。運輸省と御相談をいたしまして、当時の航空情勢から見まして、四十六年度に発注必ずしもなくても間に合うのではなからうかという判断であつたかと思ひます。

○三木忠雄君　それは後でまた運用計画の中で四十七年、四十八年とジャンボが、そういう機材が相当余つたというやうな問題が出てくるのは、これがきっかけになつておるのじゃないかと私は思ひます。いろいろ思ふんですけれども、これはきよの論議の問題外にしまして、四十五年の十二月に全日空と日本航空の間で機種選定委員会が発足されたわけですね。これは全日空と日本航空ですから。この問題については運輸省は、委員会には社会的にいろいろ相談相手になつておるといふやうな話を承つておられますけれども、この機種選定委員会と運輸省の職員との関係はどういうぐあいになつて

おるんですか。

○政府委員(中村大造君)　先生御指摘のものは恐らく四十五年の暮れだと思ひますけれども、運輸省といたしましては日航、全日空において大型機を導入するに付いて、その導入時期とか、あるいは機種の統一という問題もあるわけでございます。そういう点についてよく両方でも話し合つてもらいたい、こういうふうなことを意思表示したわけでございます。そういう意を受けて両方で、両社でそういう委員会のようなものをつくる、こういうことになつたわけでございます。それから、その構成に運輸省の職員が入つておることもございまして、またその両社の委員会というものが具体的にどのような活動をしたかという点についても、運輸省としてはそれに干渉はしていません。こういうふうな承知いたしております。

○三木忠雄君　ところが、この機種選定委員会に運輸省の技術部長は実際上は社会的にいろいろな意見を述べる機会とか、そういう技術委員会が何かの顧問か相談役か何かにはなつていた事実はあるんじゃないですか。

○政府委員(中村大造君)　それは恐らく全日空の社内的な諮問機関としての技術委員会のことだと思ひます。それで、この機種選定委員会というのは、各社それぞれに別個に持つておつたわけでございます。そして、それは別に、この技術委員会というものは、いわばずっとそれより前から技術的な問題について部外の学識経験者からいろいろ意見を聞く、こういうことで設置されたものでございまして、それに運輸省の職員が委員として参加しておつた、こういう事実はございまして、けれども、その技術委員会と、いわゆる機種選定委員会というものは全く別個のものでございまして、したがって、機種選定について、まあ直接にしろ間接にしろ、運輸省の職員が関与したということとはございしません。

○三木忠雄君　それで、四十六年の二月から六月までの間ですか、何回か行政指導が行われた、この問題については、まあ予算委員会でもわが党の黒柳委員の質問に關しても全日空の社内誌で行政指導の実態を知つたという、こういうふうな話ですね、こういう意見を述べられておりますけれども、実際に行政指導したのは全日空と日本航空、両方やつたんですか。この点どうですか。

○政府委員(中村大造君)　これは当然やるとすれば両社に行つたわけでございます。両社に残つております資料から見まして、日航、全日空両方にそのやうなアドバイスをした、こういうことになつております。

○三木忠雄君　これ、行政指導の文書は運輸省には残つていないわけですね。これは繰り返して言うやうですけれども、いや、それはわかつていますから、ないとおっしゃるわけですね。

ところが、こういう重要な導入延期の問題が口頭で伝えられて、後から出てくる四十七年七月一日、これは通達、こちらの方が重みがあるといへば重みがあるかもしれませんけれども丹羽通達、これは四十九年に導入しようやうな問題が書かれて、こういう通達がちゃんと通達で出されるわけですね。私は四十七年導入予定を四十九年に導入延期というこの問題は、一行政官の行政指導で終わるやうな事柄ではないと思ふんです。行政指導の重みです、内容です、これから考へて私は、一行政官がこういう問題を延期したとか何とか言えるやうな筋合いのものではない、こう思ふんです。この点について運輸省内の行政指導の内容、これは具体的にどれがどうだとは言へませんが、これは導入延期に絡むやうな、機種の導入選定なんか絡むやうな問題が文書もない、あるいは一々口頭でやつたというやうなことで済まされると思ひますか、どうですか、航空局長。

○政府委員(中村大造君)　行政指導というもののやり方につきましては、これはいろいろ意見はあるわけでございます。また今後いろいろ考へなければならぬ点もあるやうと思ひますけれども、これは行政指導の内容、態様によつていろいろ違ふと思ひます。

それで、当時四十六年の二月に、導入時期を四十九年ごろにしたかどうかというアドバイスをしたというこの事実、これは、私は当時の関係者から聞いたところによりまして、一種の行政指導であつたというふうに思ひます。しかしながら、これは決して四十七年度と決めておるものを絶対に四十九年にしろと、こういうふうな強い行政指導ではなかつたわけでございます。とにかく需給の状態から考えて四十九年ごろでいいと思うと、それで、よく両社でひとつ話し合つてその結果を報告してもらいたい、こういうふうな程度のいわゆるアドバイスをしたわけでございます。したがつて、その重みといひますか、これは現在、今回の問題との関連でこの問題が取り上げられておるわけでございますけれども、当時の関係者は全く事務的に当時の需給状態というものを考え、また空港事情やその他、とにかく一機五十億、六十億という膨大な資金の要する機材を、いざ世界に先駆けて導入するということでございますから、これは慎重に私はなつたのが当然であつて、事務的に考へてそういう慎重な考へ方を事業者に意思表示をしたと、こういうことでございまして、これは当然航空局として、局長以下の議論でそういう問題を煮詰めて事業者にアドバイスをするということは、事務的に考へて当然のことであつたというふうに考へております。

○三木忠雄君 これはどうも不思議なんです。ね。四十六年の二月から三月にかけて、需給見通しなんかについてもいろいろ資料をつくつて大蔵省と話を合つたわけでしょう。それから考へますと、じゃ、大蔵省と相談したある程度の需給見通し等の資料、こういう問題は、全日空や日本航空にはその資料は運輸省から、こういう見通しだと、運輸省の見通しは提案したことはあります。か。こういう需給見通しである、今後の航空需要はこういう程度であるというふうな問題を、運輸省としての見解というか、運輸省の需給見通しというか、そういう問題を日本航空や全日空に提示したことはございせんか。

○政府委員(中村大造君) これは、四十六年の二月ごろのアドバイスというものは、先ほど申し上げましたように、四十九年にしなさいという、そういうふうな指示ではございせんので、四十九年ごろがいいと思ひけれども検討してもらいたい、こういうことでございまして。

それで、いま先生御指摘のような、こちらの需給の見通しに基づいて日航なり全日空に何らかの意思表示をしたかどうか、こういうことになりまして、実はその後日本航空としては、依然として四十七年度から三機国際線用のジャンボを転用するという計画を捨てないでいておるわけでございます。それで、六月に運輸省といたしましては、運輸省としての四十七年度における需給見通しというものを立てまして、それに基づいて四十七年度から必ずしもジャンボを投入しなくてもいいではないか、こういうふうな意思表示をいたしております。

○三木忠雄君 それは口頭ですか、文書ですか。○政府委員(中村大造君) その意思表示自体は口頭でございまして、文書は残っておりません。ただ、そのような需給の見通し等について結論を出した、したがつて、需給関係から見れば必ずしも投入が必要にはならないであろうと、こういうふうな意思表示をするための基礎資料としてつくつた資料はございまして、それは当然日航にも示したわけでございます。

○三木忠雄君 その資料を私はしんてす。やつぱりそれが必ず日航や全日空、特に日航です。三回あるいは四回の行政指導をしたというやうなそこには、日航が四十七年度からしつかり導入しなかならないという需給見通しを明確に持つておつたはずだと思ひます。それを行政当局が電話や口頭だけで簡単に、四十九年にしなさいと、話さなくても、悪い。四十七年七月一日の丹羽通達で四十九年にはしつかり出るわけ。そのあたりに怪文書がはさまつてくるわけですが、これは日付は怪文書と通達でわかるわけですが、いづれにしても、四十七年以降についてその需給見通し

が大した問題ではないかというふうなことを運輸省がつくつたその文書というものは、私はやはり行政指導の大きな重みの一つの材料になつてゐるのではないかと、こういうふうに思ひます。その点はいかがですか。

○政府委員(中村大造君) 航空局として、四十七年度における大型機の国内線への導入の是非について運輸省が判断をしたその一つの重要な資料と、こういうことは言えると思ひます。

○三木忠雄君 それと、運輸省がつくつていた四十七年度機材計画という、こういう問題とは別な問題でしょうか。

○政府委員(中村大造君) 四十七年度の機材計画というものは、特に運輸省が作成したものはございせん。もしあるとすれば、それは四十七年度の日航の事業計画あるいは予算、こういうものの認可の前提として四十七年度の機材計画、こういうものは当然その中にあるわけでございます。

○三木忠雄君 もう一度、そのところからなかつたのですけれども、四十六年の六月五日付の日本航空の社内メモ、これはおたくから資料をもつたんですけれども、「国内線機材問題について」、これによりまして、「航空局は本年の二月頃より四十七年度における導入を中止するよう要望しはじめ、当社としてはこれ迄逐次反論して来た」と、こういうふうな、日本航空の社内メモの中にこれちゃんとあるわけ。こういう点からくると、やつぱり反論される運輸省のいろいろ問題点というか需給見通しの計画、あるいは四十七年度の機材計画という問題に対する資料というものは、私は明確なものが運輸省から提示されたのじやないかと思ひます。この点についてもう一回……

○政府委員(中村大造君) それは先ほど申し上げましたように、四十六年の六月に日航に対して、四十七年度の機材計画について大型機を国内線に入れなくてもいいという判断を運輸省がした理由として、こういうふうな需要見通しで、これに対する機材計画はこのようにすればいいのではない

かと、こういうものを日航に提示したと、それがいわば四十七年度の機材計画についての運輸省の見解ということであれば、それはそのとおりだと思ひます。

○三木忠雄君 その見解は何ですか、文書ですか。○政府委員(中村大造君) いわゆる運輸省としてそういう日航の機材計画、需給との関係における機材計画というものを運輸省が検討した運輸省の資料である、こういうことでございまして、日航に対する意思表示というものはこれはすべて口頭で行つておつた、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 私はこれで終わりですけれども、口頭の問題とは別に、そういう資料をつくつた資料を私はいただきたいと思ひますが、これはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) これは後ほど御提出させていただきます。

○三木忠雄君 行政指導の内容をあと詰めたと思ひますけれども、五十七分までしかないので、それから、あと何点か今後の審議の問題として、私あと時間がない関係で聞いておきたいと思ひますけれども、四十七年の三月二十二日に、航空企業の運営体制という問題について運輸省から何か自民党に提出されたことはございせんか。

○政府委員(中村大造君) これは、先生御指摘の日に自民党の航空対策特別委員会が開かれまして、その席で運営体制についての運輸省としての考へ方というものを資料を添えて説明したと、こういう事実がございまして。

○三木忠雄君 資料ばかり要求して申しわけないんですが、今後の審議のために、これも資料をひとつ要求しておきたいと思ひます。それから四十七年五月に佐藤試案がつくられたわけですね。政務次官——これは名前を出して非常に誤解を招いて、これは名前がどうこう言うわけじやありませんけれども、当時佐藤試案と言われているものですから佐藤試案で申し上げるわけ

か、と、こういうものを日航に提示したと、それがいわば四十七年度の機材計画についての運輸省の見解ということであれば、それはそのとおりだと思ひます。

○三木忠雄君 その見解は何ですか、文書ですか。○政府委員(中村大造君) いわゆる運輸省としてそういう日航の機材計画、需給との関係における機材計画というものを運輸省が検討した運輸省の資料である、こういうことでございまして、日航に対する意思表示というものはこれはすべて口頭で行つておつた、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 私はこれで終わりですけれども、口頭の問題とは別に、そういう資料をつくつた資料を私はいただきたいと思ひますが、これはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) これは後ほど御提出させていただきます。

○三木忠雄君 行政指導の内容をあと詰めたと思ひますけれども、五十七分までしかないので、それから、あと何点か今後の審議の問題として、私あと時間がない関係で聞いておきたいと思ひますけれども、四十七年の三月二十二日に、航空企業の運営体制という問題について運輸省から何か自民党に提出されたことはございせんか。

○政府委員(中村大造君) これは、先生御指摘の日に自民党の航空対策特別委員会が開かれまして、その席で運営体制についての運輸省としての考へ方というものを資料を添えて説明したと、こういう事実がございまして。

○三木忠雄君 資料ばかり要求して申しわけないんですが、今後の審議のために、これも資料をひとつ要求しておきたいと思ひます。それから四十七年五月に佐藤試案がつくられたわけですね。政務次官——これは名前を出して非常に誤解を招いて、これは名前がどうこう言うわけじやありませんけれども、当時佐藤試案と言われているものですから佐藤試案で申し上げるわけ

ですけれども、この航空企業の運営体制というこの資料、それから全日空の試案です、これ等も、それからもう一つ、運輸省でつくられた、当時の次官で、これは名前は、私はどう言う問題ではありせんけれども、当時の次官であった関係で申し上げて非常に失礼ですけれども、佐藤試案と町田試案の運輸省という違い――町田試案ですね、この違いがどういう問題だったか、この点についても、資料なり意見をお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(中村大造君) 全日空から航空対策特別委員会に提出されました要望書は、これは全日空から出したものでございますので、もし御提出するとすれば全日空に連絡をいたしまして御提出すると、こういうことにいたしたいと思っております。

それから、いわゆる佐藤試案とか町田試案というものでございますけれども、これは実は運輸省として、これが佐藤試案でございます、これが町田試案でございます、ということでは実は確認をいたしましたことは一度もございません。ただ、新聞でそういうふうな報道がなされて、それと内容が非常に酷似しておるような資料というものが、これは運輸省の中にあるわけでございますけれども、これは運輸省に存在する当時のいろいろな検討資料の中の一部でございます、それを御先生御指摘のようなものであるというふうな断定ができません。それで、それからたびたび申し上げるように、運輸省として外部にこれを表明したことは一度もないわけでございますので、したがってまことに恐縮でございますけれども、いわゆる佐藤試案、あるいはいわゆる町田試案という名のもとに御提出するということは御容赦いただきたいというふうに考えるわけでございます。

○三木忠雄君 それからもう一つ、四十七年の八月十八日の日本経済新聞で私見たんですけれども、エアバスを含めた十六機緊急輸入という問題があるんですね。これは運輸省として、こういう計画を運輸省案として発表されたんですか。あるいはこういう計画があつたんですか。この点についてお伺いします。

○政府委員(中村大造君) これは恐らく当時の新聞に報道されたものと存じますけれども、これは当時の、いわゆる貿易の不均衡は正のための緊急輸入の問題が起つておりました、民間航空会社などの程度の輸入見通しを持っておるかというところを運輸省でいろいろヒアリングをおいたしまして、その結果、四十七年度においてはおおむね十六機、約二億ドルと、こういうふうな輸入の見通しがあると、こういうことでそれが新聞に報道されたんじゃないかというふうに考えております。

○三木忠雄君 時間がありませんのでこれで終わりたいと思つておりますけれども、エアバス導入のときに、まあエアバスだけではなしに航空機の輸入のときに、長期にわたつてアメリカの輸出入銀行の便を借りて、それがこの四十七年、四十八年、まあ四十九年に及んでおるか、ここで緊急で日本の輸出入銀行法を改正して、そしてここ三年間で全部これ決着をつけてしまふというふうなやり方をとつた意図は何ですか。これはまあ輸銀法の方は大蔵かもしませんけれども、運輸省からやれば働きかけなければこれはできないと思ふんですけれどもね。

○政府委員(中村大造君) これは、輸銀法の改正ということについては、運輸省から要望したとか何とかいうことではございません。従来のアメリカの輸銀方式から日本の輸銀を使用することに切りかえられたそのいきさつ等については、これは運輸省としてはちよつと御答弁をする立場にはないというふうに考えておるわけでございます。

○三木忠雄君 じゃ時間が参りましたので、議事進行の関係でこれで終わりたいと思つておりますけれども、いろいろまだ詰めた問題が私あります。特にフライトとチェッカーの問題、これ時間があればやろうと思つたんですけれどもなかなかできません。フライトチェッカーの年度別の購入計画、あるいは国庫債務負担計画で購入をされたと思ふんです。これらのいきさつをもう少し明確に、何回か資料を要求しているんだがなかなか

出でてこないものですから、その点について資料を要求して、次回の委員会ですという問題を具体的にもう一つ詰めたかと思つておりますので、以上で私の質問を終わりたいと思つております。

○近藤忠孝君 最初に運輸大臣にお伺いいたしますが、運輸行政の基本として、運輸大臣の責任の中、最も重要なものは安全であるということですね。で、これは一九六六年のアメリカの交通安全法が成立したときに、大統領の運輸教書にもそう強調されておりましたが、日本の運輸大臣も同じお考えをお持ちかどうか。これが第一点。

それから第二点は、それとの関係でありますけれども、その点では自動車の欠陥の問題ですね。欠陥を持った自動車がたくさん走つておる。この問題が放置されておることは、人命や国民生活の安定という面から大変重要な問題です。で、この問題について、きわめて重要な問題としてこれはもう優先して取り組むべき問題である、こういう御認識をお持ちかどうか、まずお伺いしたいと思います。

○国務大臣(木村睦男君) 私は、運輸大臣に就任いたしましたから、地方の運輸関係の局長会議を昨年開きました。そのときにも運輸行政で心得べき事項を七項目ばかり並べまして、忠実にこれを実行するようにという指示をいたしましたのでございます。その第一点に、やはり前提をいたしまして、運輸行政で一番大切なことは交通の安全である。これには全力を挙げて取り組みなさいということを指示しております。非常に最優先に重要視をいたしておるわけでございます。

それから自動車の欠陥問題でございますが、お説のように安全性、非常に重大な関係がございまして、自動車事故の原因もいろいろあるわけでございまして、整備上の欠陥のために事故を起こしておるというところは、あることはございまして、自動車の、近年非常にそれが減つておまして、自動車事故の中で占める比率はきわめて少ないというところは、私非常に喜んでおるところでございまして、しかし皆無ではございませんので、これも安全

全性の立場から十分嚴重に、車両欠陥による事故防止ということには力を入れたと思つております。

○近藤忠孝君 決して少なくはないんで、結構あるんですが、ともかくそれを最優先される、こういう前提のもとに、以下具体的にお聞きしたいと思つております。そこで、欠陥車を発見した場合に迅速やかに運輸大臣に届け出る、それからその欠陥及び改善措置について早急に自動車使用者に周知徹底を図るという、いわゆるリコール制度が必要となつたというところは、いわゆる当然のことではあります。問題は、これは国会の論議の中でも問題になつてまいりましたけれども、欠陥車かどうかの判断がメーカーにゆだねられておると、それからさらに欠陥車として届け出られるかどうか、このこともメーカーの判断に任せられておると、そういう具体的な事実が特に昨年の十月以来の共産党の議員、主として衆議院の方であります、しばしば指摘してまいりました。

この中ではつきりしたことは、たとえば運輸省が具体的にそれを事前にチェックする、あるいは常時それを監視し、未然に防いでいくという、そういう点ではアメリカと違つて運輸省の要員がきわめて少なく、それをやっていく体制がないというのが第一。それからもう一つは、法律や省令でメーカーに対して資料の提出を義務づけることになつていない点、そういうこと、もう一つは、実際にそうするとう件数が大変に多くなつてしまつて手に負えなくなつてくる、こういうことで実際は手についていない。要するに、欠陥車かどうかの判断は、仮にもしもメーカーが隠しておつた場合には実際にチェックができないんじゃないか。特にいまの運輸省の能力では、人員的にも技術的にもそのことができないんじゃないかと、このことをずっと指摘してまいりました。この点について実際どう考えておるか。あわせて法改正の必要も議論されてまいつたんでありますけれども、これについて実際どうなつておるか、御答弁いただきたいと思つております。

○政府委員(高橋寿夫君) お答え申し上げます。

欠陥車の処理の問題、いわゆるリコール制度の問題につきましては、いま先生御指摘のとおりのことです。やっておりますが、ごさいすけれども、衆議院の委員会での御議論でもアメリカの制度、あるいは体制との関連でいろいろ御指摘がございまして、私も運輸省の中の一員として、いろいろの処理する体制を整備した方がよろしいということはおかねがね考えておりますし、現に努力もしてきておるわけでごさいすけれども、そもそもアメリカと日本とは、この欠陥車問題の前提になりまして、自動車の型式指定制度という制度の運用の仕方が違っておりますので、いわばアメリカの場合には型式指定というものの指定は、これは何といいますが、日本ほど厳重な審査を経てやるということはないかわりに、一旦指定した後でそのフォローアップをやりまして、

【委員長退席、理事杉山善太郎君着席】

欠陥が出たようなものについてはそれ一つ、一つづつしていくという体制をとっております。日本の場合には型式指定をするときに非常に厳格にやりますので、その後の品質管理等をコントロールすることによりまして欠陥車の起きるのを防ぐという体制をとっております。これはきわめて大ざっぱでございますけれども。

まあ入学試験等でも、日本の大学あるいは高等学校では、非常にむずかしい試験を課して入学するときに厳選をしております。そのかわり、入れば普通に勉強していれば大体卒業できるという制度でありますけれども、アメリカの学校は入学は非常に簡単だけれども、勉強をちょっとサボっているとすぐ落とさるという、あるいは退校させられちゃうという、非常に入学は簡単だけれども卒業はむずかしいということになっているのでございしますが、似たようなことがやはりこの型式指定制度にもございまして、わが国の場合には型式指定をするときに非常にむずかしいチェックをいたしますので、それによってかなりこの欠陥車が出るのを防いでいるわけでありすけれども、し

かし、生産段階において予期し得ない事故が起ったことございすので、そういったことにつきまして、いわゆるリコール制度によりましてアフターケアをしているということにつきましては先生も御指摘のとおりでございます。

問題は、その御指摘のように欠陥車であるかどうかという認定、それをメーカーに任せていいのかというふうな御指摘だと思っておりますけれども、メーカーといましては、車を一つのタイプによってつくって、型式指定を運輸省からとりまして大量生産いたします。そうしますと、この車在使用段階に入りまして、いろいろ使っているうちにユーザーからの問題点の指摘等も出てくるわけでありす。これはこの車を売りさばいたディーラーの店先、あるいは車両整備工場等へ来るわけでありす。そういったものを私も一般にクレームと言っておりますけれども、そのクレームがそういうメーカーの系列の販売店、あるいは整備工場等から本社に上がってまいりますと、そのクレームの資料を自動車メーカーが集計、解析いたしまして、それらの中から非常に重大なものであつて、この私どもの決めておりますところのリコール制度に該当するような欠陥になってまいりますと、直ちにそれをリコールとして認定をして届け出をするという仕組みになっているわけでございます。

で、私どもの従来の行政の姿勢といたしましては、この自動車の製造者に対して、積極的にそういう使用過程に入つた以後のクレーム等を集める、解析し分析いたしまして、一旦欠陥車と認められるようなことになったら速やかに届け出て、そして自後の対策を講ずるという指導をいたしております。また、そういった体制がしっかりできていくかどうかという点につきまして、私も少ない人員ながら督促いたしまして、メーカーの監督を強化いたしておりますけれども、そういった中で私どもは今後一層この体制強化をすることによりまして、従来のやり方の中で欠陥車が起こるのを防いでいきたい、こういうふうに考

ております。いますぐにこの制度を改正いたしまして、国が直接クレーム資料をとって介入していくというふうなことは、これは検討することはやぶさかではございせんけれども、いますぐそういったことに踏み切るというのにはちょっと時間がまだ私どもかかると思ひます。

【理事杉山善太郎君退席、委員長着席】

○近藤忠孝君 いかに入学試験がむずかしいと、一旦入ってしまったあとこれはさすがに悪い学生が出てくる、これはよくあることですね。それと同じように実際あるわけです。欠陥車というものが、これまで衆議院で何回かにわたつて指摘されてまいりましたのは、具体的にメーカーが隠しているかどうかですね。運輸省がチェックできないんじゃないか、このことがもう端的に指摘されてきたんです。

そこで、そのことが指摘されたせいかどうかわかりませんが、その後の新聞報道によりますと、たとえばこれは昨年の十一月五日の日刊自動車新聞ですが、それによりますと、車両欠陥を発見したならば即刻公表する、そういう制度などを含めてこのリコール制度を拡充強化していこうというわけですね。こういう面の報道とか、あるいは同じ新聞でこれは最近の記事でありますけれども、四月五日の記事です。これによりますと、大丸整備部長の発言ということで実際にメーカーがリコールを本当に行うものかどうかですね、こういった問題も含めてリコール車の信頼性を高める、こういった調査も行う、こんな記事もあるわけです。これは私もやっぱり国会で質問したかいたと、こう喜んでおつたんでありますけれども、いまの答弁ですと、どうも立法作業、あるいはこの法改正なり、もう一步進んだ監視体制、これほど進んでないように思われるんですが、この点、いかがですか。

○政府委員(高橋寿夫君) いま先生御指摘いただきました点につきましては、流れとしてそういったことになっておりますのは事実でございます。

まず第一点の、欠陥が見つかったらすぐに届け出るということにつきましては、従来の欠陥車というところになりますと、その欠陥とされている場所、部品を取りかえなさいいけないということがありまして、欠陥車の届け出がされる、新聞に出る、そうしますと、車を持っていた人がすぐディーラーの店先に行つてかえてくれということをおっしゃいます。そのときに部品が日本全国の店先に届いておりましたと、ユーザーの期待にこたえられないということがあるのですから、メーカーの方としては日本全国のディーラーの店先に交換部品が回るまで実は届け出をしないでおいて、それが全部交換部品が回つて、さあいつでもかえられますよという体制を整つたときに届け出をするということをしていくわけでありす。これは一にかかつてユーザーの便利を図るという点からでございますけれども、私はその点につきまして、その業界新聞にも書いてありますように、それは大変親切なうだけども、よく考えてみるともう一步改善の余地がありはしないか、その欠陥の度合いにもよりますけれども、すぐに部品をかえなくても、どこそこが工合が悪いものがあり得ますよということをユーザーに情報を与える。そして、たとえば二ヵ月なら二ヵ月後、三ヵ月後になれば部品が回上来たので出回りますからかえらばよすよということを言うだけでも、その欠陥の場所によりましては、気をつけて運転をするということによって事故の発生を防げるんじゃないかということもあり得るだろうということと、この欠陥の態様によりましては、従来のように部品が回つてから取りかえらるということじゃなくて、まず第一回は周知をする。そして、速やかに部品の出回りを待って交換をするということにする方が前向きではないかというふうなことを申し上げたのが新聞記事になったわけでありすけれども、そういったこともいま検討いたしております。

それから、先ほど申し上げましたのは、大々的に法改正をしてどうこうということはまだ考えて

ないということをごさいますと、申ししますのは、現在のこの欠陥車制度の基本になっておりますところの型式指定制度自体につきましているいろいろな立法上の問題もございします。指摘されておりますが、それらをいいますと、それでは法律改正するの点については、まだ私どもの態度は決まっておりますと申し上げたわけでありまして、けれども、現行法の枠内で、現行制度の中で、大丸部長が新聞記者会見したときに申し上げましたように、いまの制度をもう一歩前進させまして、いわゆる行政指導のぎりぎりまでやってみようというところは不可能でないと思っております。

特に自動車メーカーというのは、日本全国でも大きいのは二つ、あと中ぐらいいを入れますと十ございしません。そういうことをごさいますから、トラックとかタクシーの事業者のように何万とあるのとはちよと違いますから、これはやれば相当効果のあることはできるはずである。ましてや、いま日本の保有台数三千万台でございします。三千万台の車を保有する自動車社会、そして毎年六百万も七百万台も車をつくっている自動車メーカーは、当然この法律制度のいかんにかかわらず、当然のことながらこの欠陥車というものをつくらない、仮に不幸にしてそういうものが出たら速やかに対応するというのが私、社会的責任だと思っております。そういう自動車メーカーの社会的責任というところに照らしまして、私たちの行政指導のぎりぎりまで実は対応してみたいということはいま考えております。そういうことを申し上げたわけでありまして。

○近藤忠孝君 具体的に、四月五日の日刊自動車新聞の記事がありますけれども、ここにはわれわれが指摘してまいりました、メーカーが隠しておいて、実際運輸省はその問題についてチェックできないんじゃないかという指摘に対して対応した問題だと思っておりますが、具体的にクレーム処理の実質的な掌握を行い、運輸省に届け出されるリコール車の信頼性を確かめる、こういうことなんですね。この調査はもう具体的に始めているんですか。

か。

○政府委員(大丸令門君) 調査そのものはまだ始めておりません。ここに言っておりますのは、ちよとその真意は必ずしも伝えておらないと思ひますけれども、メーカーに入つてまいりますクレーム情報その他のデータというものは膨大なものでございまして、その処理につきましましてはメーカーは電算機によつて処理しておるということでございます。それはもちろんその分類等でございますが、それから出てまいりましたものを恐らく分析し、調査し、リコールを決定する組織があつてやっておりますことをごさいます。

で、われわれといたしましては、型式指定製作者の監査等で実施いたしておりますけれども、その実施の充実ということにおいてメーカーのリコール体制の実態、これを把握したいと考えておりますわけでございます。実施方法等を検討中でございまして、極力早い時期にこれを実施する予定でおります。

○近藤忠孝君 昨年十年から指摘しておいて、立法的にも、また具体的な調査も余り進んでいないようですが、実際、調査や対策が進んでいないうちにはこれほどなんの事故が起きてくるんじゃないかと思つております。そこで、これは衆議院段階で幾つか各社の欠陥車について指摘されてまいりましたが、その具体的なその後の調査、これはどうなつておるかお聞きしたいと思います。

これは全部に聞いていますと時間がありませんので一つだけ端的にお聞きしますが、これは正森議員が指摘した鹿児島県の例です。クラウンですが、双子の坊やが焼死にいたしました。要するに車が燃えてしまったというわけですね。これはその後調査が進んでまいりましょうか。そして、同種の事例がその後全国に発生していないかどうか。この点、いかがですか。

○政府委員(大丸令門君) ただいま御指摘のクラウンの火災事故でございますが、この事故は昭和四十八年の十二月十一日に発生した事故でございます。まして、幼児二人が死亡いたしました。事故

の内容は、路上駐車中に幼児二人を車の中に置いて父親が離れておつたのでございしますけれども、煙を発見して駆けつけたところ火災になっておりまして、その結果、幼児二人が焼死したという事故でございます。

この事故につきましましては、原因は現在でも鹿児島県警において調査中でございますが、現時点におきましては結論は出ておりません。それから、この事故につきましましての鑑定でございますが、これは鹿児島県に委託されたようでございします。現在出たおらない状況でございます。また同種事故については、調査の結果をういったような車両はございしません。

この事故のきわめて不思議なことは、恐らく四、五分のうちに車両が全体として全燃してしまつた。それから出火の場所は恐らく計器盤のあたりではないか、この程度のがわかつておりますだけでございします。

○近藤忠孝君 このクラウン二千ccの車ですが、これはその後の事故が実際に発生しているんです。これは、一つは四月二十六日の新聞記事によりますと、沼津市で発生しているんです。私、その報告書を取り寄せてみたわけでありまして、その報告書によりますと、これは市議会事務局の報告書であります。こうなつております。五十一一年四月二十六日の八時半ごろです。沼津の市会議員を乗せて市役所に向かう途中にエンジンルームより噴煙しているものとすぐ気がついて、とめて消火に当たつたわけでありまして、その結果、エンジンルームの塗装部、それから各種電気配線コード、バッテリー、その他ずいぶんあります。そこが焼失しておるわけでありまして、この事実が全然御存じないですか。

○政府委員(大丸令門君) 承知いたしております。報告はございしません。

○近藤忠孝君 そこで、これ実際いまトヨタの方の係員がこれ見ておるわけですね。問題は、メーカーに調査させますと原因をばやかす可能性ある

わけですね。ぜひこれ現場の陸運事務所なり陸運局ですね、一緒に調査に当たつてですね、もうすでにその後発生しているんですから。この問題をぜひ究明されるようにまず要望したいと思ひます。

そこで、問題は先ほど来指摘しておりますけれども、メーカーがこういう欠陥車を隠したりはしないかという点、そういう信頼関係に運輸省あるかどうか、この点、いかがですか。

○政府委員(大丸令門君) 原則として監督を厳重にすることによつてそういうことのないように考へております。しかしながら、メーカーだけの、メーカー系列の情報によるその分析並びにリコールの届け出ということだけではなくて、運輸省自体といたしましては検査業務を担当いたしておりますし、事故報告規則によります事故報告も受けておりますし、その他ユーザーもしくは整備業界等からの苦情処理と申しますか、意見等もいただいておりますので、そういうものを中心にしていておりますので、そういうものを中心にしてメーカーラインのリコール対策、これとクロスチェックといひますが、それを開始するという形で、別ルートの情報に基づくリコール対策を進めてまいりたいと、このように考へております。

○近藤忠孝君 しかし、実際はリコールしなくてもこれ罰則もないね。それから、いろんな資料の提出につきましても法的根拠はない。となりますと、どこに担保があるのか。この点、いかがですか。

○政府委員(大丸令門君) 同種の事故が何回か起こつてくるかどうかということによつてそのことが具体化してまいりますので、その時点でチェックできるというふうに考へております。

○近藤忠孝君 同種の事故が起きたんでは、実際これ間に合はぬわけでしょう。そんなことでいいんですか。起きてしまつて、次の起きてくるのを待つておつて、それで初めて欠陥車だと、そういうことではないんですか。問題はもっと早く、事故が起きる前に発見する、それが運輸省の

仕事だと思ふんです。

○政府委員(大丸令門君) すべての事故について、それが車両故障であるか、それまた設計、製作上に起因するものであるかという調査を運輸省が全面的に行うということは不可能なことであると考えております。

○近藤忠孝君 不可能かどうか、これは実際人員がないんだから不可能なんです。まず人員がない。それからメーカーの側は、仮にですよ、実際発見しても隠しておく。それを発見する余地もない。そして、やがて第二、第三の事故が発生してくる。そうしますと、事故というのは先ほどの紹介のとおりですね、死亡事故につながるわけですね。先ほどクラウンの場合には幸い軽く済んだからいいようなものの、実際そういう死亡事故につながっていくのを待っておたらこれは遅いわけですね。ですから、しかも罰則がない以上、本当にどうして担保するのか。恐らく担保という場合には、そういう悪質な場合には型式指定を取り消すというふうなことになると思うんですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(大丸令門君) 現在罰則といたしましては、この制度が型式指定規則十三条に基づいております関係上、型式指定の取り消しということが行政処分としてあるわけでございまして、罰則そのものにつきましては、百条の立ち入り検査の関係の罰則がございまして、

○近藤忠孝君 それで、具体的にお伺いします。が、もしも本当に悪質に隠しておいて発表しなかったと、リコールしなかったと、こういう事例が発生した場合には型式指定を取り消す、こういう場合はあり得るとお聞きしてよろしいわけですね。いかがですか。

○政府委員(大丸令門君) そのとおりでございます。

○近藤忠孝君 そこで、今度具体的に、衆議院の方で紺野議員が、実際にこういう欠陥車を事前にチェックする、あるいは隠しておるかもしれぬやつを調べるために、たとえば日産の場合には日産

クレーム会議議事録、トヨタの場合にはトヨタ重要品質会議議事録、こういうものがあるから具体的に調べてもらいたい、こういう指摘をしておきます。実際の二つのものは調べられましたか。

○政府委員(大丸令門君) 御指摘の点につきましては、各それぞれの該当メーカーから取り寄せまして調査をいたしました。

○近藤忠孝君 実際の調査を調べて欠陥車は、あるいはその欠陥車の疑いのあるそういう事例は発見されませんでしたか。

○政府委員(大丸令門君) 現段階では、そういういったようなリコールに該当するといふふうなものは、調査の結果見当たりません。

○近藤忠孝君 それはいつからいつまでの分を調べになりましたか。

○政府委員(大丸令門君) 四十七年から四十九年、つまり紺野先生から御指摘がありました前後の期間でございます。

○近藤忠孝君 そうしますと、その以前の分は調べになってないわけですね。

○政府委員(大丸令門君) そのとおりでございます。

○近藤忠孝君 私の一つの調査であります、四十六年の三月から四月にかけての期間のものでありますけれども、これは日産の、先ほど申し上げたクレーム会議議事録、その中に載っているものであります。これによりましてセドリック二三〇、ブレーキ液漏れによる効き不良、リヤホイールシンダブリダスクリニウからブレーキ液が漏れたためにブレーキが効かなくなった。そして、いぶん、件数は十数件あります。そしてその結果、電柱に衝突してフロントを破損したと、こういう事故が起きているんですけれども、これはどうなんですか。

○政府委員(大丸令門君) 承知いたしております。

○近藤忠孝君 いま私が指摘したような事例がたぶんあれば、これはやっぱり欠陥車と見てよろ

しいんでしょうね。どうでしょう。

○政府委員(大丸令門君) 内容を精査いたさないで、現時点で即断はできませんけれども、問題はあると考えております。

○近藤忠孝君 いま、欠陥車の重大な疑いがあるということですね。

それからもう一つですね、やはり同じこれは三月十日の会議の議事録でありますけれども、ローレルのC三〇、これは走行中リヤタイヤチェーンがフニエルタンク取りつけボルトにひっかかり、ホイールがロックされてスピントした。そしてその結果後続車に追突されたケースがあるんです。こういう事例があるんです。これも欠陥車の疑いが大変強いと思うのですが、この私が述べた二つの事例もいずれもリコールされてないのです。となりますと、先ほど来指摘してまいりましたように、実際隠しておる。そして、ついに運輸省も発見できない、こういうことだと、まさに私が先ほど指摘したような、本当に悪質な事例に該当するのじゃないか、こう思いますけれども、この点、いかがでしょうか。

○政府委員(大丸令門君) 車両故障には設計製作上の欠陥に基づくものもありますけれども、整備不良等の問題もあるわけでございまして、それらの事故の内容を現物について十分精査してみなければ正確なところは申し上げられないというふうなことを考えております。

○近藤忠孝君 これはですよ、日産のクレーム会議議事録に具体的に書いていたものなんです。決して整備不良じゃないんです。そして、二番目のやつについては全車に可能性がある、こういう指摘があるんですよ。となつたら、これは単に整備の問題じゃないじゃないですか。

そこで、これは具体的にもう一つぜひごらんいただきたいんですが……これをちょっと見てください。これは同じくクレーム会議議事録で三月十日のものであります。ブレーキホース損傷によるノーブレーキというやつがありますけれども、その私が赤線を引いたところをちょっと読んで

いただけますか。

○政府委員(大丸令門君) ただいまの資料を読ましていただきます。「運輸省の届出で理由の説明ができ難いので、リコール以外であれば年式変更の際に配管変更したい。」

○近藤忠孝君 これは日産のホーム型トラクタT六四という自動車ですね。ノーブレーキという、これは大変な欠陥であります。いま読まれたところは、こうした欠陥は型式指定規則の十一條による車の改善、改良などでは構造変更の理由が説明できない、説明しようとするればリコールでやる以外にないんですね。しかし、それじゃ金もかかるし、企業の信用にもかかわる。したがって、それまでの欠陥を放置したまま、年式変更で新たな型式の車として対策を講じようということをやろうと書いてあるんですよ。大臣、どうですか。これは運輸省全くばかにされてまして、運輸省全くそれに対してチェックする能力がないのをお願いにしまして、当然リコールに該当するものを隠しておいて、そして年式変更のあれで済ませてしまおう、こういう本当にこれは悪質なものでないですか。この点はいかがでしよう。

○政府委員(大丸令門君) 御指摘のとおりだと思います。

○近藤忠孝君 大臣ですね、きわめて大事な答弁がありました。指摘のとおりだというわけでしょう。これはずっと従来から共産党の各議員が指摘した、メーカーは欠陥車隠しているのだと、それをつをチェックする機能は運輸省にないんだから、一刻も早くチェックしなければいけません。それは人員の体制の問題です、一つはね。人員の体制の問題と同時に、こういう資料を常時出さして、強制的に出さして、さらにリコールしない場合は厳重な罰則を設ける、こういう体制をしなければ本当に国民の健康は守れない。しかも、私が指摘したいのは、単にいま指摘した三つだけじゃないんです。たくさんあるんですよ。これも時間の関係で全部述べられませんが、スカイラインの車であり

ますが、ブレーキホイールシリンダ液漏れというやつがありますね、やはり私が述べましたこの日産クレーム会議議事録に載っているやつです。それからチェリーであります、電気配線、これが焼けたという事故もありますし——全部載っています。さらに小型トラックT六四、六五、六六ですが、これはストップランプのスイッチ作動不良のために追突された、こんな事件が頻出です。

それで、四十七年以降の分は運輸省で取り寄せられたようでありまして、四十六年以前のやつはないでしょう、あります。こういうのをお渡ししますから——こないばいあるんですよ。これね、ひとつ検討してください。こんなに、これ全部そうじゃないんですが、そういうような、私が指摘したほかにまだたくさんありますが、専門家でない私が見ましてね、さっき指摘したような、見ただけでもわかるやつあるんですから。となりまして、専門家である運輸省の職員が見た場合には恐らく、それ一カ月分でありましてけれども、それ見るのに一時間で見ることが可能だということなんです。いままで人員が足りない、機構がないと言っておつてサボつておつたこと自身が問題だと思ふんです。それ徹底的に——日産だけじゃないんです。トヨタからも、ほかのメーカーからも全部取り寄せて、それで徹底的に調べるといふ、このことをお約束願えますか。

○政府委員(大丸令門君) たいだいまの御指摘のとおり、これらの技術連絡書につきましては取り寄せて早急に調査をいたします。

○近藤忠孝君 大臣、取り寄せて調査するということですが、これまた人員が足りない、時間がないということでもまた放置しておりますとね、先ほど鹿児島と沼津の例もありましたけれども、同じような事例が今後発生しないという保証はないわけですよ。これは人員の面でも、大臣として責任持ちましてね、人命の問題ですから、いま大丸部長が言ったその対策を十分にとらせると、早急にとらせると、このことはお約束できますか。

○国務大臣(木村睦男君) こういう問題は人員を

幾らふやしても、なかなか対策としてはむずかしい点もあると思いますが、まず第一には、メーカーが自分のところの名譽にかかわる問題でございまして、そういうことのないように十分気をつけなきゃいけませんし、欠陥車ということが発見できればすぐ対策を講じてやるといふことをやると同時に、運輸省といたしましてでもできる限りこういう問題については人員増加等も考慮いたしまして善処いたしたいと思っております。

○近藤忠孝君 具体的に一つの悪質な事例が出たわけですが、で、恐らくほかのメーカーにも、きょうはちょっと時間がないので、ほかの例もあるんですが、ほかのメーカーにもこれあるんです。となりまして、これはその責任をひとつ大臣としてどうされるおつもりですか。いままでリコール制度がありながらリコールしてこなかった。この責任はどうされるおつもりですか。

○政府委員(高橋寿夫君) お答えいたします。調査いたしました結果が、私どものとつておりますリコール制度に非常に著しく違反しているというふうなことがはっきりいたしましたれば、やはり最後の手段でありますところの指定の取り消しということも考えなければならぬと思ひます。それから人員が足りない先ほどの問題であります。もちろん増加に努力いたしたとしても、そう一ぺんになかなかふえないということはあると思ひます。それから一方においてそのクレームの全部を見るということ、なかなかさういった人員との関係ですぐにはできないかと思ひますので、一歩前進する方法といたしまして、いわゆるこの種の技術連絡書などの抜き取り調査といひますか、さういったことをやりまして、いつ立ち入ってこれらでさういふものを抜き取られてチェックされるかわからないということにすることによつて、まあ一罰百戒的なやり方によつて、そのチェックの強化といひますか、それをさしあたり考えてみたい。なお人員を増加いたしましたので、そのチェックの幅を広げることにはもちろんであります。

れども、当面やはりさういったことで、技術連絡書を抜き打ちで調べるといふことをやつて、ひとつ御指摘のようなことがなくなるように努力をいたしたいと思ひます。

○近藤忠孝君 これは、いまある制度でも一定の程度でできると思ひます。このことをわれわれいままで指摘してまいりました。いままで余り十分にやつてなかったということが、きょうのこの結果になつたと思ひます。ただ現在の制度でまだ不十分な面もあると思ひます。たとえばいまのクレーム会議ですね、この資料も、もしもメーカーの方が出したくないと言へば、これは法的に強制力がないでしょう。ですからさういふ問題も含めて、この資料の提出について法的強制力を持たせると、さういふことが一つは必要だと思ひますが、これに早急に取組むお気持ちあるかどうか。

先ほど一番冒頭の答弁では、まあちょっと時間がかかる、あるいは大分先のような話だったわけでありまして、具体的なこれだけのことを指摘されますと、そんなこと言っておれぬと思ひます。先ほどの四月の新聞記事では、そんなことあるかないか、これから運輸省としては調べてみよう、さういふ段階だったんですけれども、そんなこととしておれぬでしょう。さういふ本当に悪質な事例あるわけですから、直ちに立法の問題として取り組むと、さういふ決意があるかどうか、これは最初の答弁の段階でもありませんから、さういふことのひとつの御答弁と、それからもう一つ、人員体制も、これ人間ない、ないと言つておれないんですが、この点どうお考えになるんでしょいか、二つについて御答弁いたしたきたい。

○政府委員(高橋寿夫君) 制度改正の問題につきましても、早速検討を開始いたしますけれども、いつの国会に出すかというふうな具体的なお約束まではちよつとまだ中の詰めが進んでおりませんので、ここで断言できませんけれども、至急にさういった方法の検討は進めます。

ただ、先ほど申し上げましたように、自動車メーカーの数は限られておりますし、かなりの大メーカーであつて、社会的責任を当然感じておられるべき人々でありますので、私どもはデータの秘匿というふうなことはまずないように指導していきたい、またあり得ないと思ひます。また不幸にしてデータを秘匿いたしましたのでさういふことが欠陥、それが事故につながつて人が死ぬということがになりますれば、これは一方刑事的な責任すら問われることもあるかもしれませんので、さういふことも背景にいたしまして、現在の人員のままでできるだけ努力をしたいと思います。もちろん第二の御質問の人員の増強等につきましても努力いたします。最近、型式指定制度が非常に複雑になつてきておりますので、それを賄う定員も急激にふやしつつございまして、さらに五十二年度、三年度と続きまして、型式指定の審査要員の増加と並行いたしまして、審査した後のチェックをする要員の増加という点も、国会での御議論等踏まえまして、十分関係当局に要求をしてまいりたいと思つております。

○近藤忠孝君 さういふ答弁ありましたので、具体的な人的な体制について一つの提案をしたいと思ひます。これはすでに昭和四十四年の六月十七日に、当時の大臣の談話でも、さういふ自動車事故の専門の調査官を配置するといふ、さういふ約束をされておるんですが、今日に至つても実行されておられません。そこで、この自動車事故調査官制度を早急に設置することを要望いたします。そんなに数要らぬと思ひます。私が先ほど出したような資料をさういふ点でさういふと押さえたば、そんなに何百人も必要ないことなんです。これは一つの私案でありますけれども、これは運輸省の自動車局に主席自動車事故調査官なども含めて七名あれば足りるんです。それから地方陸運局に各二名ずつぐらい、大きな東京、名古屋、大阪などは三名から四名必要かもしれないけれども、大体二名ぐらいあれば足りるわけなんです。さうしますと、総計三十名も専門の調査官がおればこ

れはもう十分処理できるわけです。

そこでどんなことをやるのかと申しますと、第一には設計、生産に関する欠陥情報収集、公表すること。それから第二に設計、生産に起因する届け出、欠陥車の対策進行状況を確認すること。第三に、自動車事故車両について車両欠陥、整備不良の事故要因を警察と協力調査して実態を明確にすること等で八点ぐらい実施することであると思ひますけれども、あと具体例を示しますが、こんなものを具体的に設けることが必要だと思ひます。実際、いま各地で検査官が民事訴訟などを受けられまして、本来これは国家賠償の対象になると思ひながら、実際その検査官が本当にもうお気の毒な状況になっていきます。そんな問題を避ける意味でもこういう体制をつくらば運輸省の職員の間から見ても、さらに日本の国民の生命、安全を守るためにも、これは十分可能だと思ひます。人員はわずか三十名ということでありまして、早急に実現するように要求したいと思ひます。いかがですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 数年前から自動車の事故防止、あるいは公害防止という点につきまして非常に要請が高まってきたので、幾つかの局に事故公害課という課もつくりまして、それがない課には事故対策の専門官を置く制度を講じておりますが、なおそれらの人員の増強を図りたいと思ひます。

それからもう一つは、従来の事故調査官たちの行動の仕方でありまして、どちらかといひますと、起こった事故の原因は何であつたかと、それが私どもの直接監督体制の発動し得るようなものであつたかどうか、たとえば営業用トラックの場合に、運行管理者が怠けておつたかいないかとか、過積みがあつたかいないかというように、なことをずつと調べることにかなり時間を食つております。警察とももちろん共同してやっておるわけでありまして、それにさらに、先ほど来御議論になっておりますところの欠陥車のチェックといふことを加える必要があると思ひます。従来は事

故が起こつたときに、その起こつた事故の第一原因たる車の運行者、運転者、あるいはその監督者に責任がなかつたかどうかという点がかなり事故調査の主体になつておつたと思ひます。これからはそのことと同時に、車自体の欠陥の有無、そうして怪しい場合には、それをつくつた工場等への立ち入り、そういったことをいまの事故調査の仕事に加えるということになりまして、内容につきましても、それから調査官の人員につきましても増強を図つてまいりたいと思ひます。

○近藤忠孝君 最後に一点だけ。いままでの国会の議論を見ておきますと、具体的に議員の方が欠陥車を指摘します。そうしますと、実際わからないとか、あるときには、運輸省の答弁を聞きますと民事事件の係争中であるからと、あるいは刑事事件になつておるので運輸省としては余り介入しない、こういう態度が大変多いわけですね。しかし、これは行政の立場を全く放棄するものだと思うのです。被害者にしますと、みずからの権利を要求、実現するために裁判を起しましたが、行政が動かなくなつたわけですから、起さぬより悪い状況でしょう。ですから当事者間の、メーカーと被害者間の法律問題、民事問題、これは別として、そこで直接介入するわけじゃないけれども、しかし、運輸省としてはその原因を徹底的に究明していく、こういう姿勢が必要だと思ひますけれども、その点についてはいかがですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 御指摘のとおりでございます。ただ、刑事事件になりました場合には、事実問題として警察当局が一件書類みんな持つて行つてしまふので、なかなか私どもが踏み込めないことが多いので、なかなか私どもが踏み込んだ場合にもできるだけ御趣旨に沿ひまして、警察等にも連絡をいたしまして、協力をしたいと思ひます。

○近藤忠孝君 いままでの答弁ですと、踏み込めないでなくて、もともと踏み込まぬという姿勢があるんです。ですから、刑事事件につきまして

も積極的に、ある意味では警察と協力してでも原因究明をしていくという、こういうことを要求しまして質問を終わりたいと思ひます。

○和田春生君 きょうの質問は国鉄関係一本にしようとお伺ひしたいと思ひますが、けさほどごあいさつもございましたけれども、高木新総裁には大変な国鉄に乗り込んで御苦労様と思ひます。なお、私も御承知のように大蔵省の税制調査委員を十数年やっております、その当時から新総裁のことについてはいろいろお聞きをいたしておりました、大変期待をしてゐるわけでありまして。期待をしてゐるということは、それだけ厳しい要望もいろいろ申し上げたいということでございますから、そういう点で、主としてきょうは国鉄の、企業としての経営姿勢の問題についてお伺ひしたいと思ひまして、あらかじめこういう趣旨のことを質問をしたいということもお知らせをしてゐるわけですね。ところが昨日、私が質問したいと考えてゐる中身に重要な関連のある問題が国鉄当局から発表されました、マスコミに大々的に報道されているわけですね。

そこで、まず最初にそのことについてお伺ひしたいと思ひますが、それは御承知のように、新幹線列車の一部運休についてであります。国鉄の発表した文書はきわめて簡単なもので、「博多総合車両部で行つてゐる新幹線電車の検修作業が所期の業務量に達しなかつたため、今後の輸送に必要な車両が不足するので、多客期を避けて、当面次のとおり新幹線列車の一部を運休いたします」という形で、上下八本が約四十日、上下二本が十日間運休ということが発表されております。これは、総裁でなくて担当の常務理事でも結構でございますが、まずその原因は何かということ、これだけでは的確にわかりませんので、具体的に要点だけで結構でございますから、お答え願ひたいと思ひます。

○説明員(橋高弘昌君) 原因は、博多に総合車両部というのをつくりまして博多開業に関連する作業を始めたわけでございますけれども、台車検査

につきまして、台車検査と申しますのは、新幹線の台……

○和田春生君 説明要りません、わかつておりますから。

○説明員(橋高弘昌君) それでは術語はそのまま使ひしていただきまして、台車検査のパートがすべて新しい設備にいたしましたので、流れ作業方式を取り入れました。これにつきまして、当初計画といたしましてはそれが非常に順調にいくという想定のもとにすべて人の配転もやり、諸設備をつくつてまいつたわけでございますけれども、その面ではいろいろ流れ作業でございまして、そのとき一部で渋滞を来すというふうなことから、全体が台車の動きが少なくなつてくるというふうなことで、中に一部能力の上がらないものもあるというふうなこともございまして、それが積もり積もつて今回の運休をせざるを得ないという状況になつたわけでございます。

○和田春生君 なれていないというお話ですが、一体これ業務開始してからどれだけの日数がつたておりますか。

○説明員(橋高弘昌君) 私も参りましたばかりでございます。本件を詳しく聞きましたのはつい最近でございますので間違つてゐることはあるといひませんが、その点は間違つておりましたら担当の理事から訂正をさせていただきます。

まず一つ問題は、昨年の三月の十日から車が走るようになったわけでございますが、検査は新しい車両もあるものでございまして、必ずしも三月十日の段階で検査部門が全部整備が整つておる、準備ができておるという必要はなかつたやうでございます。できれば昨年内に所要の千六百人の人を全部その工場に集めるという措置をとらうとしたやうでございますが、結果としては全員がそろひましたのが一月二十二日でございます。一月二十二日にやつと予定どおり全国各地域から人が集まつてきたといふことでございまして、でございますから、まず人を集めるのにかかりの

程度、生活の本拠をほかの地域から博多へ移さなければなりませんから、その担当の者を任命しようとしても、進んで行く人がないというようなくともあつてなかなうまく人が集まらなかつたという問題が一つございます。

それで、その次に問題は、これも私詳しく存じませんが、台車の検査というのは、どっちかといひますと運転系統の仕事ということに從來はなつておつたようでございます。それから、台車でなしに全般検査をやるのは工場の仕事だと。で、国鉄の場合には非常にセクト、セクトの縦割りが從來相当、悪く言えば激しいといひますか、そういうかつこうになつてゐるのを、今回の場合には、台車検査は三十万キロに一回、全般検査は九十万キロに一回ということだからということとで二つの、從來であれば別のセクションのものを一つに集めたわけでございます。そうしますと、從來から申しますと、系統の違う人間が全国からばらばらになつてそこへ集まつてきたという条件が一つございます。その上に、私見ておりませんが、流れ作業式の大変新しい装備だそうでございます。で、その新しい技術を入れた装備を動かすのにどうしてもやはり相当のなれが必要なのでございしますが、管理者側も含めて、全体としてその流れ作業になつていないという条件が重なつたようでございます。

ことがあつたのでございますが、恐らくそういう苦勞もこの場合ではあつたのではないかとしように想像をいたしております。ただそれだけではなくて、職場全体が規律という点において欠けるものがなかつたかと。

それからもう一つ言えば、そういうせつかく相当地な投資をして新しい機械を入れるわけでございますから、各現場、現場がそこへ人を出すについて自信を持って、間違ひのない有能な人間、精神的に緊張したという意味もありますが、技術的にも有能な人間をそれぞれがそこへ出せばよろしいわけですが、とかくそういう場合に、人事異動といひますか、配置転換をやりますときには、私どもの経験でもしばしば、こちらの出す方がかえつてこれはナンバーワンだというのはなかなか出さないと。そういうようなことがありまして、それがチームワークがとれて動き出すまで時間がかかるというところはあり得るわけでございます。いろいろな原因が重なつておると思われまして、そしてこのことは、国鉄がやつております要員合理化問題のすべての場合に起こり得る問題でございます。が、それがそこに象徴的に、集中的にあつたといふことでございまして、大変困つたことだといふことで、どうするかといふことについて私の判断を求めてきましたから、この際思い切つて、申しわけありませんけれども運休を出してしまつて、そしてそれでは申しわけないからということとで、大いに職員に気持ちを締め直してもらつてこれから作業をどんどん予定どおりにやると。そして、お客さんは七月からふえるわけでございますので、七月の混雑時に御迷惑をかけることなく、まあ比較的年間の閑散時である六月、ゴールデンウィーク後の閑散時に少し工場の負担を軽くして、そしていまのうちに、七月に何とか動かせるようにしたいと。

で、私は労働問題に余り経験を持ちませんけれども、乏しい経験でございますが、大蔵省におりました当時に、やはり印刷局で新しい印刷機械を入れます場合とか、専売公社で新しいたばこの巻き取り機械を入れます場合とかにつきまして、なかなかこれは何人でもこの機械を動かすかといふようなことについての話し合いがつかなくなつたり、それから何人か動かすといふことはわかるとして、でも、なれるまでにどのぐらいの期間を見てやるべきかといふような話がつかなくなつたりしたこと、印刷用機械を外国から輸入したのに梱包したまま工場に置いてあるといふような事件が起きまして検査院からしかられたり、まあいろいろな

全体では一日に十二台検査を完了することが可能なような設備が整つてゐるわけでございますが、これはなほだお恥かしい話でございますが、十二台でございましたのは一昨日初めてでございます。

それまでは八台とか九台とか十台とかしかできなかったわけでございますが、一昨日は職場の空気がだんだん高まつてまいりまして、新聞に出る前でございますけれども、とにかく十二台という予定の実績を挙げましたので、これで恐らく職員諸君も十二台という一つの目標を達成したといふことで、うまくいけば自信を持ってこれからやつてくれるのではないかと。それにしても過去の分が、一月以来の分が予定どおりいっておりませんので、これから、全体の回しが少しおくれいておりますので、この際としてはそれを取り戻すべく十本休ましていただくということに決意をいたしましたという経過でございます。

○和田春生君 大変総裁の率直な御説明でございましてそれなりにわかるわけでございますが、実は通常の企業経営の常識からいいますと大変驚くべき内容なのであります。そこで、これは担当常務理事にお伺ひしたいんですが、きのうのサンケイ新聞にこのことについてかなり大きな解説記事が出ておりますが、ここに書かれてあることは全体として、言葉の用ひ方その他は別にしてお認めになりますか。それとも事実と相違しているといふふうにお考えになりますか。

○説明員(橋高弘昌君) 私ども、流れ作業の中で能率の悪い個人が一人か二人あります。その場合にそれをサボと断定できるか、あるいは本当に能率が悪いのかというところは、あのサンケイの記事ではサボと決めつけてありましたが、その辺の仕分けはちょっと微妙なところがありまして、断定的にそう申すのは少し問題があるんじゃないかと。ただ、そのような面もあるといふことは考えられるわけでございますが……。

○説明員(橋高弘昌君) 拝見いたしました。○和田春生君 そこで、いまサボと断定するわけにはいかないといふことですが、それはまたいろいろ議論するところがあると思ふんですけれども、現地の幹部、これは管理者側だと思ふんですが、見逃し得ないことが書いてあるわけですか。四本のボルトを一本だけ締めて列車を出してノルマをあげるようなわけにはいかない。完全に整備が済まなければ、列車はここを出ないんですから、作業量と安全度は関係ないのです、現地の幹部がこう言つてゐるんです。これはずいぶんりっぱなことを言つたものでして、このでんでいけば、まるきり一日かけて一日一台しか整備をしない。極端に言えば、列車を全然走らせなければ全く事故を起こさないうから、完全無欠に安全であるという形になるわけですね。ここに言つてゐることが本当であるとすると、おれはおれの方で支障があるうがどうしようが完全に検査をやるんで、列車が出ようが出まいが知つたことじゃない。完全な列車だけしか出さないうから、走つても走らなくてもおれの方は知らない、こういうこととすわね。開き直りますよ。民間の企業でこんなことを言つたら、これは即刻首ですわね。このことを調査されましたか。

○説明員(橋高弘昌君) この件について、だれがしゃべつたかといふことははっきりいたしません、調査いたしました。ただ、言つてゐる意味は、安全性が怪しいんじゃないかといふような議論に対して、ちょっと極端な言い方で、安全は確実に守られたといふことを強調したいためにこういう表現をいたしましたのではないかと推測をいたしております。

○和田春生君 実はそれが、これは新総裁にもお聞き願ひたいのですけれども、国鉄の経営姿勢といふのは、世の中には一般に国鉄や動力がでたらめなストライキをやるといふことが非常に強く指摘をされております。確かにあのいいかげんな違法ストは、われわれ働く者の立場に立つてもこれは見逃し得ない、放置できないものだと思へま

す。そういうでたらめなストライキやサボタージュを助長したものは経営管理の体制にあるんですよ。労使関係というのは、片方がよくて片方が絶対悪いなんていうことはない。片方が悪いときは必ず片方が悪いわけです。こういうことを言うというのは、結局極端なことを言えば、自動車の事故を起こさないようにするには走らなければいけないか、そういうところに発展していく理屈なんですね。そういう点で、だれが言ったか知らぬがとか、あるいは多少言い過ぎたのではないかと、いう担当事務理事の受け取り方そのものがおかしい。こういうことを言う、もし、たとえ行き過ぎにしろ、こんな考え方を持っている幹部がおれば厳しく処断すべきなんです。私はそうだと思うのです。こういう点について、国鉄の姿勢というものは大変私にはたまるのではないか、この点についてひとつ総裁に所見をお伺いしたいと思う。

○説明員(高木文雄君) そういう点が端々に率直に言ってみて見受けられます。それは一つには、戦後のいろいろな事故がございまして、事故によるショックというものが非常に大きかったものでございますから、何が何でも安全ということに重点を置いておりまして、そのことは当然のことだと思ひますが、その安全に藉口し過ぎる点がありはしないかという感じがいたすわけでございまして、安全ということと、つまり安全の陰に隠れることと区別しなければいけないという意味での御指摘はまさにわれわれが心すべきことだと思ひます。

ただ、本件の場合には、何分いろんなところから、全国各地から千六百人の人間が集まってきたわけでございまして、全体としてどうもチームワークがうまくとれていないところからおこっている問題も多分にあるやに思われますし、先ほど申しました工場の方の何となく伝統的なルールみたいなものと、それから運転といいますが、そっちの方の検査掛の方の従来のルールというものがびつたりなかなかはだ合いが合っていないという

ようなところから、どうも労使もありますけれども使同士も、労同士も何となくすぎすしとおったようございまして、そういうことの何か騒ぎといえますか、スムーズにいかない。それがそんなような言葉にあらわれたのかしらというふうに思つてみたいと思ひますが、しかし、その御指摘は決して、今回問題を起こしておりました場所だけでなく、ほかの地域でもやはり多少ともそういう傾向がなきにしもあらずだと思ひますので、それらについては折に触れて指導をしてまいらねばならぬと思ひていることとございします。

○和田春生君 いま総裁のお話しのとおりだと思ひます。安全は何よりも大切である。私はそのことを否定するつもりはないわけですが、しかし、それは既定の任務を遂行する中において安全を確保するということだと思ひます。そういう点で、どうもこれは一つの典型的な例ですけれども、いろいろ国鉄の現状というものも私なりにタッチをいたしておりますから見ておきますと、こういう民間の企業——いまはりっぱに立ち直つておるので引き合ひに出すのは恐縮でございますけれども、かつての三井、三池と同じような状況を私は歩みつつあると思ひます。あそこでは安全、安全ということを口実にいたしまして、最後に行き着いたところは、炭車に乗るのに右足から乗るのが安全か、左足から乗るのが安全か、こういうふうな組合員が聞いて、係長が説明できないと、こんなことが説明できなくて係長が勤まるか、という形でサボタージュが始まるという形で、日本一の好条件の炭鉱で出炭量は日本最低ということに陥つた、破局的な状況に追い込まれた。その中のあの深刻な大争議が発生したわけですね。いまの国鉄というのは、まさに私の体験から言うところの三井、三池が最悪の状態になつていく、そういう過程を歩きつつあるように考えるわけですが、

で、国鉄の再建ということが盛んに言われております。運賃の値上げによる利用者の負担、そ

れから国の助成という形で国民の負担、国鉄内部の合理化の努力、三本の柱が必要だと言葉では言われております。しかし、幾ら運賃を値上げをしても、国が助成をしても、国鉄内部の体制がそういうことでしたら、これは底の抜けたバケツに水を入れるようなものではなから、何をやっても私は再建ができないのではないか。そういう点で国鉄としてはひとつ体制を厳しくやつてもらふ、これが必要だと思ひます。労使関係を正しくするといふのは、これは労働組合と経営者としての団体的労使関係のことであつて、職場の規律を確立すると、組織を運営していくというのは、あくまで総裁以下管理者の責任です。これは組合がどうのこうのということに責任転嫁はできないと思ひます。そういう点を特に希望いたしましてこの経営的な側面について御質問したいと思ひますが、国鉄の再建と運賃値上げの内容その他について、この法案が当委員会に回つてきた際に具体的にいろいろまたお伺いをして質問いたしたいと思ひます。

したがって、細かい具体的なことはお伺いしませんが、次の質問に関係がありますのでお伺いしたいんですけれども、いま大体国鉄から国会に提案をされ、ようやく衆議院で審議が始まつたわけでございますけれども、このプランによりまして、名目増収がこれ旅客、荷物、貨物全部平均して五〇・三%のアップ。純増収というのは三六・五%アップという形になっておりまして、これはまあ運賃の弾性値によつて算出されたと思ひます。で、いまでもこういうこととおさますというふうに考えていらつしやるかどうか。昨年のスト権スト並びにこたしの四月二十日から二十二日に至るあいだというストライキと、しかも違法なストライキでかなり利用者迷惑をかけて国鉄を訴えているわけですが。そういう中でも、この見通しというものは狂わない、大体そういうふうにならなくというふうにお考えでしょうか、どうでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 運賃が上がりました場合にどうしても、上がらない場合、上がる前よりはお客さんが減るというところは、これは国鉄に限らずいかなる場合にも避けられないこととございします。その場合に、実際上がった単価の上がり、それから実収との影響をどうやって計算をするかというのは大変むずかしい技術だと思ひますが、現在御提案申し上げております五〇%なり、三七%なりという数値は、過去の四十四年なり四十八年なりのときの経験値をもとにいたしまして、それに若干の修正を加えて算出したものだといふふうに私も説明を聞いておるわけでございします。しかし、経済的要因もありませんので、果たしてそのとおりいくかどうか、あるいはもうちょっと上にいくかどうかということについては、なかなか現在の段階で予測が困難でございしますけれども、まあその予測を立てましたのは昨年の十二月の段階のこととございまして、スト権ストの実後は直後のこととございまして、その後経済の状態もいづれかと云へば少し上がりぎみになっておりますので、特にその当時立てました予測を今日の段階で変えなければならぬという要素は、私はいまのところ特に、ただいま御指摘でございしますけれども、私自身としてはまだ気づいていない。私自身初めての経験でございしますから、過去の値上げのときにどうであつたかという経験がございしますんで、余りいわば勘がわかないわけではございしますけれども、過去を相当いろいろ勉強して五〇と三七という関係の率を出したようございしますので、その点については私はいまのところは担当職員諸君の計算しましたものを信頼をしていていいこととございまして、私自身としてそこまでいかないかもしらぬというふうな心配の要素をいまのところは持つておりません。

○和田春生君 この問題については、一般の民間企業でも提供するサービス、あるいは商品等の品質、性能、価格と、それからそれに対する需要、かなりマーケティングリサーチということでは、今日では中小企業でもきちんとしたところではや

ておるわけだ。過去の経験はそういうことであつて、新総裁としてはそういうふうにお感じになるのはそれなりに了解をいたします。ところで、新しい時点に立つてこういうような名目増収というものに落ちつかない、仮にこれよりももっとどうどん落ちていって、国鉄離れが促進するといふ形になると、こういう計画は絵にかいたモチになるわけだけれども、国鉄当局として、そういう弾性値を算出する上において、どの程度のマーケティングリサーチをやったか、つまり平均して、貨物でいけば五三・九％アップした場合に、引き続き国鉄を利用してゐるのは従来の国鉄の利用者の中で一体何％ぐらいか、何％ぐらいかは、それだけ上げたらこれから離れるといふのか、あるいは運賃を上げずに据え置きでも、結局大事なときにはたまたまなストライキで荷物が送れないのでは大損害をこうむるから、コストが高くていゝも路線輸送のトラックに切りかえる、船舶輸送に切りかえる、この際国鉄から離れたいといふのも、私自身じかにそういう声をかなり聞いてゐるわけだ。そうすると、運賃の上げる上げないにかかわらず国鉄離れをするものがどれぐらいか。上げた結果国鉄離れをするものがどれぐらいか。あるいはそれだけ上げてもおかつ利用し、あるいは新たに国鉄を利用しようとするものをどれぐらい獲得できるか、いわばそういうことが国鉄という輸送サービスを提供する場合のマーケティングリサーチの一つのポイントだと思ふのですけれども、どの程度のことをおやりになったのですか。ちよつとそれは担当の常務理事でも、担当者にお伺いしたいと思ひます。

○説明員(田口通夫君) それでは御説明申し上げます。

貨物の場合五三・九％の名目改定率が決まりまして、直ちに全国のそれぞれの貨物セクター、営業セクターでございますので、各荷主に当たりまして積み上げをいたしました。その場合の大体の答えは減収率はこれと大差ございません。ただ、非常に距離的に申し上げますとハントトラックと、

国鉄運賃がもし五三・九％名目で上がりますと、二百キロまでならトラックの方が安い、それから国鉄運賃が安い。ハントトラックの場合ですと、三百五十キロが境でございます。こういうようなことで、いろいろ調査をいたしました結果、そういう答えが出ておりますので、下から積み上げた場合もきちつと持っておりますので、かなりの自信を持っております。

○和田春生君 それはいつからいつまでの期間ですか。

○説明員(田口通夫君) これが、この率が決まりましたのが昨年末でございますので、それから三月いっぱいまで各管理局ごと、さらに各貨物営業セクターごとに調査をいたしてございます。

○和田春生君 それでは、四月のストライキの条件というものは入っておりますね。

○説明員(田口通夫君) 入っております。

○和田春生君 あの結果かなりいろいろの話が出てゐるわけですが、どれぐらいマイナスイメージがでると思ひますか。

○説明員(田口通夫君) 春闘の問題につきまして、御存じのとおり時期こそ四月、あるいは五月ということ、まあ非常に残念でございますけれども、年々の行事化されたような形になっておりました、一応のその後の需要、あるいは輸送トン数を見ますと、もし昨年で春闘がなかりせば、あるいはことし春闘がなかりせばということ、計算をいたしますと、幾らかやはり景気の上昇もございまして、上向きになっております。

○和田春生君 これはどうなるかというのはこれからの問題ですが、利用者の心理というのは大変最近われわれの見るところでは悪くなつていきつたかと思ひます。この点について、これはやはり総裁にお伺いしたいと思ふんですが、実は同じ趣旨のことを前の総裁にもお伺いしたんですが、これも、どうも不得要領ではつきりしたお答えを得なかつたわけでありまして。

国鉄の運賃が安いので赤字がある、そこで運賃を値上げをしていくというのが国鉄並びに政府の

立場になっております。しかし、運賃が安いという場合に、私は二つの側面があると思ふんです。一つはコストに対して安い、一つは提供してゐるサービスに値は品質に対して安い、もつと高くていいはずだと、両面の問題があると思ふんです。よく言われてゐる国鉄離れ、最近ではほとんど他の交通機関も発達しまして、依然として全国をネットワークする重要な輸送手段ではあるけれども、昔言われておつたような動脈ではなくなつた。路線トラック、その他一般のトラック輸送もありまして、船舶もありまして、航空機もありますし、あるいは旅客で言えばバスや私鉄、ほとんど発達してきておりますから多くの競争者を相手に抱えてゐるわけでありまして。

そういう中で、国鉄が利用者に約束してゐる品質というものは、私は旅客についてはあの国鉄の時刻表だと思ふんです。つまり、これだけの品質、サービスを提供する、これは一つの品質表示と言つていいと思ふんです。それから一般の貨物については契約が品質表示であると思ひます。それから鉄道貨物の場合には常識的にかつて理解をされ、考えられておつた、いつごろ送ればどこに送らばいいと着く、こういうふうな世間の常識として受け取られてゐるということの内容が実は国鉄における品質表示である、こういうふうな考えられるわけですね。

ところが、それがストロストという、名目であれ何であれ八日間も列車がとまる、二日も三日も止まるまゝストップする、突然として内ゲバが何かつた貨物が、出荷はしたけれども予定どおり着かない、そのために契約がバラになる、チャンスをついて売り損なう、あるいは自分の用件が間に合わないとか、ずいぶんあります。私の自身近き経験ですけれども、ことしに入ってからでも三件ほど鉄道貨物で送つてくれた私の友人や親戚の果物は、八日も十日もかかって全部腐つておつて使ひ物にならない、これ自身私は被害を受けてゐるわけなんです。そういう状況になってくると、まさに品質表示に反する欠陥商品売つてゐる。一つ一つのかん詰めを見るとちやんとしたかん詰めかわからないが、一ダースの中に一個腐つてゐるものが入つておるといふ形になれば、そのことによってその信用がた落ちになる。

実は現在国鉄に対する国民の信頼が失われているといふのは、従来約束されておつた国鉄の品質表示というものが守られていない。その理由はストライキによるものが何れにしろ、内ゲバだろが何だろが、そんなことは問うことじゃないんです、利用者にとっては。しばしばそれが裏切られる。そういうところから国鉄の運賃は高いんじゃないか、あるいは国鉄よりも高い運賃をかけてもほかの機関を利用した方が自分の営業、ないしは日常生活のためにはいいんじゃないか、そういう考え方が次第に国民の間に広がつてゐる。これが国鉄離れといふものを促進してゐる私は大きな原因であるといふことを利用者の側に立つた場合に考えるわけでありまして。

ところが、かつて日本の国鉄は世界一正確と言われておりました、正確のことを国鉄のようにと申す。このごろは、国鉄の新幹線のようにてたためじや困るからなんていうことが一般に言われまゝ、ちよいちよい時間が狂うわけですね、これはオーバーな表現かも知れないけれども、そうすると、ここで国鉄の再建をするといふことについて私は非常に重要なポイントは、運賃を上げて品質表示が守られないという事態が繰り返されるならばそれはどうにもならないのではないか。そうすると、ここで国鉄の品質表示であるダイヤどおりにきちんと列車を走らせる、約束した貨物の契約はきちんと守る、手荷物は常識的に想定されてゐる範囲内に確実に利用者の手から手へ届く、そのために全力を挙げるといふことがあらゆるところにおいて国鉄再建の根本ではないか。もしそのことに組合闘争に名をかりて抵抗する労働組合があれば、その労働組合と断固として対決をするというのが私は経営者の姿勢だろと思ふ。それを労働関係がどうのこうのといふことに

藉口をして、事なかれ主義で品質をどんどん落としていくという形では私にはどうにもならないのじやないか。民間では品物が売れなくなったら品質をよくして値段を下げて競争するのですよ。ところが、いま国鉄がやるうとしてゐることは、品質を下げておいて値段を上げるということをやっておるわけですね。それで御承知をしてくださいますことをやっておるわけですね。一体そういうことについて、これから国鉄はどういう姿勢で取り組もうとされるのか。これは私は労使関係に口実を設けることは許されたいと思う。経営を預かる経営者の責任の問題だと思ふのです。そういう点で、ひとつ総裁の御意向を伺いたいと思ふのです。

○説明員(高木文雄君) 非常にポイントのところであると思つております。ストというのは、これはまことに違法でございますし、けしからぬというか、そういうことになつてあらわれるわけでございますが、そのとき以外にはときどき、まれにはありますけれども、旅客の方は私はいかなりの程度動いておると、正確に動いておるといつてよろしいのではないかと考へております。突発事故その他の場合を除きましてかなり動いてゐるのではないかと思ひます。で、中へ入つてみまして、非常に貨物が年々シニアが落ちておるといふ数字を見まして大変驚いておるわけでございますが、その数字が下がつてくる原因は、御指摘のような国鉄離れの現象による点が非常に多いと思ひますけれども、その理由として、なぜ国鉄離れが起るかといふことについていま御指摘の品質、輸送サービスの品質が落ちてゐるといふことによる面が大変大きなウエートになつておるといふ御指摘は私も同様の判断をいたしております。

そこで、旅客の場合ですと非常に目立つわけでございますが、貨物の場合には、おくれました場合には現場、現場ではお客様の方からそういう御指摘なり御不満も寄せられますから知つておるはずだと思ひますが、私どものところまではなかなかそれがいま届いておりません。そこで、何らかの

形でもう少しどういふことになつてゐるのかといふのをつかまえることができるように、私自身がつかまえることを考へてみなければいけないと思つておりますし、何はともあれその品質をもとへ戻す、向上というよりはもとへ戻すという努力をしていかなければならないと思つております。

そこで、問題は運賃改定、料率改定との関係でございますけれども、そこはいわば鶏と卵のような関係になつておりました。私もとしましては、運賃を上げることについての御承認をいただける、ただだけないに關係なく、特に貨物についての中身といひますか、品質向上をやりますと、上げる上げないにかかわらず国鉄離れが起こるといふことを何とかとめなければいけない、その努力をいたさなければならぬと思つております。

一方、ただ、いままでもずいぶん歴代の総裁以下努力をされてきたことと思ひますけれども、何と申しましてもまだんだん旅客の方に押されておりました。屋間走つてゐるのは旅客列車である。貨物はどうしてまだんだん夜の方に押されていつておるわけでございます。そこで結果から申しますと、貨物を扱つておる職員はだんだん夜の仕事をふえていくといふことになつておるわけで、一方において、御指摘のように規律をきちとすると申しますか、サービスが落ちませんように厳しいしつけ、しつけといひますか指導をしなればなりませんけれども、同時にまた貨物を扱つてゐる職員についてのことに心を配るといふこともまた必要でございます。同じ、たとえば運転に当たります職員につきましても、貨物の方の現場では非常に夜走る時間が多くなるといふような傾向になつておるわけで、そのことについてもこれからは考へていかなきゃならぬと、私はどうもこの貨物問題は、入るまでそれほど気がついておりませんでしたが、入つてみて大変いろいろ問題があると思つておるわけでございます。ほかにいろいろ問題がありますので、貨物問題には一段と力を入れて取り組んでまいりたいと思

つております。○和田春生君 この問題は国鉄の置かれてゐる立場で大変むずかしい点もありまして、政治的な制約もありますから、国鉄の責任に帰することのできないいろいろな負担を背負わされてゐるという面については、それは国家なりあるいは地方自治体なり国民が協力をしなければならぬという面もあると思ふんです。先ほどの博多の新幹線の検査についての御説明の中にありましたけれども、新幹線を走らせる等、国鉄の技術という面では確かに世界の中でも非常に高い水準をいつてゐるといふことは万人が認めることだと思ひます。しかし、企業は設備、資本、労働で成り立つてゐるわけですが、労働の面における合理化といふものが、ある意味でいけば親方日の丸といふ考え方で大変おくれ、しかも国労、勤労といふ組合は合理化反対といふことを闘争の基本にしているわけなんです。たとえば夜間の輸送といひますけれども、国鉄と競争してゐる長距離の路線トラックというのは、東海道でも夜走つてゐるんですよ。みんな夜。それは、屋間は渋滞をして走れないものですから夜中に突つ走つてゐるわけなんです。船の場合には、海上輸送といふのは二十四時間フル回転で昼夜の別なく動いてゐるわけなんです。そうすれば、当然屋の部門と夜の部門とあれば、従来のしきたりにとらわれることなく、みんなの労働といふものが平均するように、人員配置なり交代のシステムなり、そういうものについての合理化といふものはもっと積極的に取り上げてしかるべきである。

そういう点が非常におくれているのですから、先ほど言つた、これはもう一つの象徴的な例でありますけれども、博多で工作系統と運転系統でなわ張り争ひが、新しいセンターができたにもかかわらずいつまでも続いておつて旧態依然としてやつておる。これがもし民間だったら、そういう仕事を始める前にちゃんと訓練をきちとやつて、スタートするときにはもう軌道に乗るという形であります。初期の場合にはもちろんちよつと

どたどたがありますけれども、そういうものはもう軌道に乗つてしまえば克服される。事前にきちんとそういうものが消化される。ところがそれが消化されてゐない。そういうことも私は国鉄のサービス低下につながつてゐるのではなからうかと、そういうことをきちとやりになつてこそ初めて国民の国鉄で、おれたちはこれだけのことをきちとやつてゐるんだと、一生懸命やつても赤字が出るんだと、当然利用者はそれは負担をしてくれと、運賃も出してもらいたい、運賃に転嫁できないというのなら国家の助成で、国民の税金で負担してもらおうじゃないかと、これは国民の国鉄であるといふことを私は胸を張つて言えると思ふんです。

ところが、いまは運賃値上げをするといへば、ばかにするなという声は一般には非常に多い。そういう点で再建法、運賃値上げ法案を審議のときにはいろいろ出ると思ひますけれども、ぜひこの際五〇%からの運賃値上げをやろうという提案です。通るか通らぬかわかりませんが、反対も強いわけですから。しかし、この際気持ちを新たにやつていただきたいといふことを総裁以下国鉄の経営トップの方に先頭に立つことを私はお願いしたい。そういう点について運輸大臣にも、これはやはり国有鉄道でございまして、鉄監局もあるやうなわけで、管理、監督の任務を持つてゐるわけでありまして、運輸省自体も昔鉄道省が国鉄になつたといふ、公社になつたといふ経緯もあるんでございまして、公社になつたといふ経緯もあるんでございまして、国鉄に対するそういう厳しい、国鉄当局だけでは手に負えないやうな面に対する私は管理、監督という面で手ばかりがあつたように思ふわけなんです。運輸大臣についても、いまの議論をお聞きした上で一応所信をお伺ひしておきたいと思ひます。

○国務大臣(木村睦男君) いま和田委員からきわめて適切な御指摘がありましたし、またお話の中に十分われわれもえりを正して聞かなければならぬ問題が幾つかありましたことを痛感いたしました。幸いに高木新総裁が就任をされた機

会に、実は私も和田委員が言われましたような同じような気持ちで高木総裁にお話をしたことがございます。私もかつて国鉄の一職員であったわけでございますので、当時と今日とを比較いたしまして、国鉄の精神面において私は非常に残念に思うことが多いわけでございます。これは私は一概に職員側だけを責めるといふわけにはまいらない。指導する立場にある経営者側がやはり毅然たる態度をもって経営に当たっていかうことが今日まで十分に行われたかと、こう言われれば、私は遺憾ながらそうでございますと言いだない点があることを十分に痛感をいたしております。

これらの点を十分わきまをきまして、また政府としても、じゃ国鉄に対していままでの支援の仕方が十分であったかと言われれば、これも私はそうでございますというのを言い切れる自信はございません。反省すべき多くのものがございます。そういうことを十分に勘案をいたしまして、今後国鉄に対して十分な監督をすると同時に、政府としてできる限りの応援をいたすつもりでございます。また国鉄自体が国民のものであるという考えに徹して、国鉄四十三万の従業員が使命に向かつて邁進するように努力をすることによつてのみ国鉄の今後の再建ができる、こう考えておりますので、その決意をもつて指導に当たる、そういうつもりでございます。

○和田春生君 この種の問題について、やはり何と云つても労使関係が大事だと思ひますが、私たちの立場は御承知のとおり、早くから国鉄の労働者にも一定の条件を付してストライキ権は法的に公認すべしという立場をとつてゐるわけですね。法律の上ではストライキがないたてまえに立つておきながら、事実上ストライキが野方図に放任されている。これは非常に陰湿な労使関係をつくり出すからにはなだまらずいふ状態で、こういう点については午前中から同僚委員の質問もございましたので、私は特にきょうは触れませぬけれども、運輸大臣もこれは政府として、そういう陰湿な労使関係をなくすという面において積極的に取り組んで

いただいて、公労法の改正を速やかに実現するというために、むしろ主動力になつていただきたいと考えるわけですね。

しかし、私はそのことと関連して最後に国鉄総裁初め首脳部の方にお願ひをいたしたいことは、これはあくまで団体的労使関係であります。ところが、最近よく国鉄で聞かれる、いままでに比べると大分労使関係がよくなつてきた、そういうことが言われる。言われているところの事例を私なりにいろいろ調べてみているんです。確かに当局側の努力によつて一部よくなった面もある。ところが、労働組合側のでたらめな要求や、認めるべからざるいろいろな行為というものに無原則に妥協することによつて、表面的にトラブルが起きていないだけである、職場はますます荒廃をしていくという面もあるわけですね。常務理事首かしげておりますけど、もつとちゃんと調べてみなければいかぬと思うんですね。これが非常に私は問題だと思ふんですね。

たとえば国鉄がストライキでとまった。民間の企業では、はつて歩いてでも、満員電車にもみくちゃにされてでも、タクシー代何千円払つてでも、ともかくいろいろな手を使つて出勤をする。ところが、自分たちがストライキをしておいて、列車とめて通勤の足がないから、おれは働く意思があるんだけど動められないんだ、出勤扱いにして賃金を払つてゐる事実があるじゃないですか。こんなふざけたことは民間なんかでは考えられないことなんですよ。しかも、それを組合側がいろいろなことを言つてそういうことを要求するのはいいとは言わなければいけません、それは組合の立場でしょう。私はいつ、どこの会議でそれがということ言ひません、こういう席上です。管理局長が会議の席上で、やっぱりそれは賃金払つてやらぬと労使関係がうまくいかぬということを発言した人物がおるはずですよ。だとはいひませんよ。お調べになつたらわかる。

そういうことがむしろ職場を荒廃するわけですから、団体的な労使関係はきちんと組合の権利を

認めて団体交渉をやる、誠実に要求については対応するけれども、そういういいかげんなやり方について当局側が妥協する、それがむしろ忌めべきところを、まじめにやる気を持つてゐる者がばかばかしい気になつてくる一番根本だと思ひます。したがつて、労使関係については、労働組合との正当な権利に立つた団体的労使関係と、職場の規律確保というものは截然と区別をしてやはり対処をしていただきたい、そのことを最後に希望し、総裁の決意をお伺ひをいたしまして、きょう私の質問を終わりたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) まだ実情を十分把握いたしておりませんが、しばしばいろいろな機会に御指摘のようなお話を各方面から寄せられるわけでございます。その辺のけじめがつかないといふことがいろいろあるようでございますので、そういうことでは何と言ひますか、まじめに働く気持ちを持つてゐる職員の勤労意欲にまで影響してまいりますので、それを一つ、一つそういうことのないように、またそういう事実がありましたならば、その事実を具体的に処理をしていくことをもつておこたえするのが私の仕事であるかと考えております。

○松岡克由君 限られた、与えられた時間内に五点ばかり質問させていただきます。

最初に、トラック運賃の水増し問題につきまして伺いたいんですけれども、昨年の八月、日本消費者連盟の訴えによつて運輸省が特別監査をして不正が明らかになりました大手トラック業者の運賃の水増し問題。その後どうなつたのか、現在では正規の運賃で運送されているんですか。その辺からちよつと聞かしてもらひたい。

○政府委員(高橋寿夫君) お答え申し上げます。御指摘のように、昨年の夏、消費者連盟の方から、路線トラック運賃につきましてクレームがございました。いわゆる小口一見荷主、あるいは一般家庭の人たちが物を送つたときに規定運賃を大幅に上回つて収受されているというふうな話がございました。路線トラック運賃の制度は、

私ども……

○松岡克由君 いや、うまくいつてるかいってないか、短め。

○政府委員(高橋寿夫君) はい。

それで、八月の十九日二十一日の間、私どもの係官が立入検査をいたしまして、その結果につきましては若干の問題点がありましたので、処分をいたしました。新聞等に発表いたしましたわけでありましたが、そのときに通達を出しまして、一年間路線トラック運賃を含む貨物運賃の特別指導期間とするということで、中央、地方を通じて抜き打ち検査を主にした監督体制をいたしました。そして、その後十二月までに中央、地方を通じて抜き打ち検査を一、二回ずつ行いました。その結果、かなり改善をされてまいりました。

なお、問題は……

○松岡克由君 ちよつと時間がないので……

○政府委員(高橋寿夫君) しかし、はしりますとかえつて説明になりませんので多少お許し願ひます。

私どもの内規によりまして勧告、または車両の使用停止等の処分をいたしました。そのときも九月のときに比べますと非常に改善をされておりました。その後、ことしの春先に路線トラック運賃の改定をいたしまして、これは二年に一遍ずつ見直しておるわけでありまして、諸物価の高騰等によるコストを反映するための改定でございますが、これを行ひましたので、近くこの新しい改定運賃に対する収受状況につきまして監査をするつもりでございます。私どもの考えをいたしましては、かなり厳しく監督してゐますから違反はないと思ひますけれども、もしも不幸にして発見されますれば厳重に処分するつもりでございます。

○松岡克由君 あなた、いま全部言わないとこつちが納得できないからなんという大変こつちを低い状態に見てしゃべつてゐるけれども、それはどの内容はないのだ、ぼくのいま聞いてゐることはね。だからちよつと聞いてみますと、いろいろ不備があるかもしれませぬ、その一言でいいので、こ

○政府委員(高橋寿夫君) ちよつと一点、済みません。

先ほどは貨物屋さんの立場に立つてとおっしゃったので、私申し上げたので、私どもはそれを容認いたしております。もちろん、それで、弱者いじめしちやいけないうことを私は強くそのとき言ったわけでありまして。大口荷主からは安く取つてくる、一見荷主から高く取るというのはこれは弱い者いじめである、これは法律以前の問題、道徳の問題として悪いということを言いました、非常に厳しく征伐いたしました。したがって、路線トラックにつきましては、私はいまほとんどないということが言えると思います。今後絶対なくするように監督するつもりでございます。どうかその点だけ御了承いただきたいと思ひます。

○松岡克由君 君に言ったんじゃない。大臣に言ったんだから、君はそう立場心配しなくても大丈夫だよ。

昨年の特別監査によりまして運輸省から嚴重に注意を受けた大手十社、これの各社別の違反件数とか内容を、どうなっているのか、これ公表してくれませんか。その十社の名前は挙がつていますが、十社が何をやったのかということをごちからへ提出していただませんか。どうですか。

○政府委員(高橋寿夫君) では、後刻御提出させていただきます。

○松岡克由君 ですから、以後不正があったら、これはまあ制度——いろいろ罰則規定あるでしょうけれども、断固として営業をさせぬこと、営業を停止させるぐらいのひつと気持ちでやつてほしい。よろしくごさいますか。

○政府委員(高橋寿夫君) 結構でございます。○松岡克由君 では、以後こういつた記事が出たり、苦情が来ないようなことを念じております。話題はちよつと変わるんですけども、新聞でこれ見たんですけども、国鉄の武蔵野南線、貨物列車による振動公害と言つていいんですかね、これが大変にひどいという記事を見、また私もその意見を聞いたんですが、その辺どうなつておりますか、ちよつと状況を手短かに説明してください。

○説明員(高橋浩二君) こつしの三月一日から、武蔵野南線と申しておりますけれども、府中本町—新鶴見間約二十五キロの延長でございますが、これを新しく鉄道建設公団が建設いたしました。三月一日から国鉄が貨物列車の運転を開始いたしました。そこで、非常に多くの方々が振動が激しくて苦しんでいるというのが新聞記事に出ておりますが、この事態については私どもの方も地元の方々からそういう苦情が参つておりますので、いま、鉄道建設公団が建設したときに地元の方々と共同いたしましたので、その事態を調べ、また振動の大きさがどうであるかということをお願い調査をいたしております。

○松岡克由君 でも、この新聞、これは三月二十八日なんですが、私のこの記事見たの。それで、ここへ大体答えが出てますよ。ほくはこういつた数字だけではわかりませんが、一秒当たり〇・六ミリメートルとか、その二倍に当たる一・二ミリメートルに達したと。この振動は「横になつて」とか「浮く」とか「浮く」ってんでね。これ穏やかじゃないですね。横になつて体が浮くって、酒飲んで体が宙に浮くくらいです。これ、これ、酒飲んだらたんとくるんです。これ、こう答えて出てます。これ、どういふことなんです。

○説明員(高橋浩二君) いまの数値につきましては、ただいまのところ調べたところでは、その新聞の記事にありますように、〇・六ミリとか、あるいは一・二ミリという数値のところは、貨物列車の列車の組成その他によつても違いますけれども、大体そのくらいの振動が出ております。そこで、体が浮くというふうな表現、それについては私もどうもちよつと理解がいたしかねますけれども、最近中央公害審議会が新幹線の振動の規制の目標値というのを示しておりますが、その目標値よりは若干高いところがあるということは理解を

いたしております。

○松岡克由君 理解をしているのはいいんだけど、その後どうなつていくかということが、よくしようというのが質問の趣旨でありますので、いま調べておりますと答えておいて、いま理解しておりますという、ちよつとこの時間的な差というものを文句の一つも言いたくなるんです。横になつていて体が浮くってというのは、これは公害局の職員の方の発言であつて、決して住民の発言ではないわけですね。だから、ある程度オーバーな表現ではないわけですね。したがって、これをどうするかということ。まる二カ月、足かけ三カ月かかつていて、まだそれに対して考慮中というこの程度のもので、お役所仕事というものは。

○説明員(高橋浩二君) いまの振動の大きさにつては、苦情が出ておりますが約八十件——件数でございますけれども、八十件ほどの方々から、これは私の方でなくて、つくりました鉄道建設公団の方にいまその苦情が出ておまして、それで、その振動の大きさにつては個々の家ごとに測定をいたしておるというのがいま申し上げた測定中でございます。

そこで、これに対してどうするかにつきまして、振動はその地盤によりまして、あるいは場所によりまして非常にその対策がむずかしいといふか、まちまちでございます。そこで方法としては、まずその音源というか、震源自体を小さくするというのがまず第一の考え方でございます。震源がどうしても小さくならないところについては、それに關係する世帯の方々の移転を願うという方法があるかと思ひます。ただ、このトンネルにつきましては非常に浅いといひます。か、平らなところにつくりましたトンネルでございます。しかもローム層でございますので、非常に浅いところにつくりましたので、地上権の設定をいたして鉄道建設公団でトンネルをつくつたという状態でございます。そういうものとあみ合わせまして処置をしていかなうかならぬといふ

ふうに考えております。

○松岡克由君 そうすると、がたがたうるさいと、うるさいからこれを直すのでなくて、まあ、いまのところは、がまんできない方は、住んでいる方の方で行つてもらふような方法で解決しようとしていてと認識してよろしいうございませうか。

○説明員(高橋浩二君) 両方の手段がございまして、それで、いま第一にまずやるべきことは、震源の方を小さくすることをまず考えまして、そして震源自体が小さくならなくてどうしても非常に大変だといふところについては、そういう処置をいたすといふことを考えておるということでございます。

○松岡克由君 この問題——あとがいつぱいあるものであれですが、大体どのくらいでつきまつか、それだけ聞かしてください。

○説明員(高橋浩二君) 私の方でじかに補償の問題にはならないかと思ひます。これはつくりました鉄道建設公団の方で実は処置をするということになるかと思ひます。

○松岡克由君 そつちの方は来ていらつしやらないわけですか、責任がそつちの方へ流れていきましたけれども、いないのです。——ああ、そうですね。

それでは、それはちよつと中途半端になりましてですけれども、早い期間にひつと指示をして、協議をした上で、要するに解決を望むという意見です。その結果をひつと知らせていただきたいて、こう思つております。そして住民たちも納得するような、こちらの状態もせいぜい、PRという言葉を使つてもいいと思ひます。知らせてやつてほしいと思ひます。

それから、聞くところによりますと、大蔵省が沙留の貨物駅ですね、昔なつかしい「汽笛一声新橋」の、あのあそこですわな。あれを売つて大井の操車場に代替させる、これをやつて少し金をつくらうかというふうな意見が大蔵省

から出ておりますわな。これは事実なんですか。

○説明員(高木文雄君) 先ほど来御説明しており
ます国鉄再建対策要綱——昨年の十二月に閣議で
決めていただきましたものの中に、運賃を上げる
ばかりではいけませんので資産処分、あるいは資
産活用によつて赤字の穴埋めをしなければならぬ
という対策も要綱の一つに入っております。そう
いうこととの関連で、大目立つところにお値段
の高い土地があいていないかということ
で、そういうことを言われるのは無理もないわけ
でございますけれども、しかし、あそこは東京都
の主要物資をまだ相当扱っております。新聞であ
るとか雑誌であるとか、どうしても都心でないとい
けないような荷物も扱っておりますし、それから
青果物等も相当量まだ扱っておりますので、そ
う急に処分をしてしまふというわけにはなかなか
いかなないということが一つ、将来計画との関連
で後ではぞをかむ心配がありますので、そういう
意見が寄せられておりますけれども、まだそう簡
単にはいかなないというのが現在の私どもの立場で
ございます。

○松岡克由君　そうすると、この売ったらどうだとかという私の意見、または大蔵省にもそういった動きがあるというのは迷惑千万ですか。これはありがたいと思いますか。

○説明員(高木文雄君) 国鉄再建のために皆さんがこういう知恵があるよ、ああいう知恵があるよということを書いていただくという意味においては、あなたがたいと思うわけでございますが、具体的に汐留駅につきましては、将来計画をもう少し詰めてみなければいけませんし、また同時に、あれ全体を売るとか売らないとかでなくて、もう少し部分的に考える方法等いろいろありますので、内部でいろいろ検討いたしております。しかし、皆さんがそういう問題についていろいろの方のいろいろな意見を寄せていただくことについては、大変私どもの参考になることだと思っております。○松岡克由君 検討しているという以上は、やっぱりそれが意識にあるということでしょうから

ね。私は、さっきも和田委員が言ったように、値上げすることはわれわれはわかる。しかし、一般——私みたいに大衆演芸というので、じかに同じサイクルで生活していいともたない芸をやっている人間にとっては、何を忌み、何を憂い、何に不満があるかというのは敏感にわかるんです。もともと、そういうものを納得させるためにも、私はやっぱりそういった一つのPRと言ってもいいかもしれません、国鉄も思い切ってこういうことをやって赤字を埋める。ざっと計算すると千五百億ぐらいですか、そういうった値段に単純計算して売れると、こういうような方法があったらどんなやると同時に、私は財政の再建のために国鉄の所有地ですね、まあ総点検といいますかね、そういうったものを必要ではないかというのを、ここばかりでなく次官会議——大変短い次官の間でしたけれども、その会議で運輸次官にも私は申し入れたこともあるのでございますけれども、ひとつその点を総裁、頭に入れていただいて、こういう意見があるのはありがたいというだけで通り過ぎるのでなくて、具体化してみたらどうなるかぐらいの、そのぐらいの計算できる余裕はあると思えますので、どうぞこの一点にかかわらず、この一点を含めて考えてやっていただきたい、その親切を真に受けてほしいと思います。いかがですか。

○説明員(高木文雄君) かなり全国的にそういう角度で処分できるものはないかという検討をいたし、また現実にも売っておるものもあるわけでございます。ただ、現在土地の値段、土地の流通がほとんどとまっておるような現状でございますので、ここはこのぐらいのお値段ならば売って財政で、これは役に立たいと思っている具体的な物件がありまして、現在なかなか買手がいないとかなんとかいいうこともありまして、思うようには進まないうというところでございまして、気持ちとしては、将来も使う当てのないものについてはどんどん売ってまいりたいというふうに考えております。

○松岡克由君 大蔵省も、ただふっと考えて、あ

そこを通りかかったらこんなのがあいているからこれ売ったらどうだろうという、それだけのことで私はこんなことを発表しているわけではないと思う。それなりのやっぱり大蔵省という、日本の金どろを預かっている連中が考えて発想したことです。そして大井操車場に移したらどうだというの私はやっぱりユニークな発想だと思っで、こういうものをどんどんひとつ取り入れてやってほしい。そして大衆が納得するような方向にどんどんひとつ合理化を進めていってほしい。

場合によっては、あの操車場なんか二階、三階にしたらどうなんだなんというばくが発想したら、そんなものができるわけではないんじゃないかというのを国鉄の方から聞いたんですけれども、できるこっちゃないじゃないかというところから物事というのは始まりますので、よもやと思うことが始まって今日まできたわけですから。まさかわれわれ電話ができる、テレビができるなとは思わなかった、そう言っておりました年寄りもいますんですからね。まあ、その件はこのぐらいいしておきまして、もう時間もございませぬ。

スト権の問題といいますが、国鉄のストの問題ですかね。大臣、言うまでもなく、総裁も、民主主義社会の原則は法の前に平等であれというのはそうなんですけれども、これは何も特定の団体であるがゆえに平然と法を踏みにじっていいということは全くないので、これは団体でも個人でも法を犯せば、大臣でも私ももしよびいていかれるのが、これがこの世の中のルールになっているわけでございますから、私は国労や動労がこれは特別に扱われるということは、そんなものはだれが考えたって、常識から考えてそんなものは特別になるわけではないんでございすけれども、しかし、それは堂々と法を踏み破られているというこの事実ですよ。これは全く考えると、昔のあの比叡山の坊主じゃないけれども、比叡山の坊主とさいうの目と加茂の川の流れだけは変えられないと嘆いたという歴史的なあれがありますけれども、これ、どうなんですか、非常に手ぬるく感ずるんで

すけれどもね、われわれ大衆といたしましては、手ぬるくありませんか。これは甘い顔をしていると切りがない。いろんな思惑があるだろう、いろんな意見もあるだろうけれども、とりあえず非常にシンプルに考えて、法を犯したものはやっぱり処分せにやいかぬという——どうなんですか、さしずめ先刻の春闘の処分、どうなっておりますか。

○説明員(高木文雄君) これは違法ストでございますので、違法に対してはやはり厳肅な態度をもって臨まなければならないというふうに考えております。なるべく早い時期にいたさねばならぬと思いますが、いままでは比べて——大変いままではおそく処分があつたというような時期もございしますが、そういうことになりませんように、十分の調査が終りましたならば当然処分すべきものと考えております。

○松岡克由君 何か語気が弱いですね。せっかく処分せいで、こういう、質問というよりもあなたにとっては力強い意見ではないかとむしろ思うのに対して、どこが気に入らないんだか知らないけれども、ぼそぼそと処分すると言う。人間のやっぱり語感という、言葉の感じというものもありますからね。ばかに元気がなくなりましたね。座って時間が少しち過ぎたですか。もつとはっきりと、堂々と、何も、気持ちはいしかりしていると、恐らくそう言うでしょうけれども、過去を見ていまして評判悪いですよ。納得できません。やっぱり堂々と、こうこうこうなつて処分したんだと。時間がたてばたつほど納得いかなくなりますからね。早い時期にびしと決めて、私はやっていただかなければ納得できませんですわな。こうこうやるんだということをもっとひとつこの席でびしと言えませんか。

○説明員(高木文雄君) 私といたしましては、当然違法行為でございますから、違法行為に対してはその法治国家にふさわしい処分をいたすということでございまして、ただ時期については、いま現在のところどういふふうに調査その他が進んで

と考へております。

すけれどもね、われわれ大衆といひましては、手ぬるくありませんか。これは甘い顔をしていると切りがない。いろんな思惑があるだろう、いろんな意見もあるだろうけれども、とりあえず非常にシンプルに考えて、法を犯したものはやっぱり処分せにやいかぬという——どうんですか、さしずめ先刻の春闘の処分、どうなっておりますか。

○説明員〔高木文雄員〕これは違法ストでござい
ますので、違法に対してはやはり厳肅な態度をも
つて臨まなければならないというふうに考えてお
ります。なるべく早い時期にいたさねばならぬと
思いますが、いままでに比べて——大変いまだ
におそく処分があつたというような時期もござい
ますが、そういうことになりませんように、十分
の調査が終わりましたならば当然処分すべきもの
と考えております。

○松岡克由君 何か語氣が弱いですね。せっかく処分せいで、こういう、質問というよりもあなたにとっては力強い意見ではないかとむしろ思うのに對して、どこが氣に入らないんだか知らないけれども、ぼそぼそと処分すると言う。人間のやっぱり語感という、言葉の感じというものもありますからね。ばかに元氣がなくなりましたね。座って時間が少しち過ぎたですか。もっとはっきりと、堂々と、何も、気持ちはいしかりしていると、恐らくそう言うでしょうけれども、過去を見ていまでも評判悪いですよ。納得できませんです。やっぱり堂々と、こうこうこうなって処分したんだと。時間がたてばたつほど納得いかなくなりますからね。早い時期にびしと決めて、私はやっていただかなければ納得できませんですわな。こうこうやるんだということをもっとひびくとつこの席でびしと言えませんか。

○説明員(高木文雄君) 私といたしましては、当然違法行為でございますから、違法行為に對してはその法治国家にふさわしい処分をいたすということでございまして、ただ時期については、いま現在のところどういふうに調査その他が進んで

○説明員(高木文雄君) 私といたしましては、当然違法行為でございますから、違法行為に対してはその法治国家にふさわしい処分をいたすということでございまして、ただ時期については、いま現在のところというふうに調査その他が進んで

いるか、私まだ報告を聞いておりませんので、ここで申し上げることはできないということでございます。

○松岡克由君 いまの労使双方見ていると、何かいまの総裁の意見、答弁で象徴されるように、何だかわけのわからないうちにやむやみになり、またそれが続いていくような、非常にそんな感じがする。これは論理ももちろん絶対必要ですが、最終的には人間というのは感情に左右される。まして大衆というのはそこから盛り上がってくるものです。その大衆の感情を論理で納得させられるように処理をしてほしいと、こうつけ加えておきます。

最後に、成田空港の問題についてちょっと一、二点伺います。

過日視察に行ってみたんですけれども、大変条件はよく、というよりも本当に完備しているんですね。いつでももう油さえ、給油の問題さえ解決すればすぐにでも飛べるという、大変きれいなっている。で、あと要するに燃料問題なんですけれども、暫定輸送で鹿島ですか、人たちの話し合いは大体ついているんですか、どうなっていますか。

○政府委員(中村大造君) これは茨城県がいろいろと努力をしておいでございまして、現在相当な程度まで詰めてあるわけでございまして、できるだけ早く結論を出したいと思っております。

○松岡克由君 地元迷惑をかけるということだけは事実ですからね、やっぱり。かわり合いを持つんですから、地元の要求もある程度のまなきやいけません。私はこの間の「むつ」、原子力船の。あのうに、私の意見としてはちょっとごね得という感じがする。そういうことのないように、いろんな条件もいま読んでいますがね。いろいろ向こうの条件はわかるんですが、やっぱり第三者の目、客観的に見ると、ちょっと過ぎるという部分もなきにしもあらずで、その辺をひとつ、第三者がもうけさしやったなと思わないように、正当な評価をして私はやってほしいと思うんです。

一般に飛べないというイメージがあるんですね。で、私は行ってみる前に飛べないと言ったね。滑走路はもうひびが入ってがさきになっちゃってだめだと、こう言うんだね。それ一般の意見なんです。行ってみたら、何、とんでもないことだ。きれいなもんだ。あれはもう油さえ、要するに燃料の問題さえ片がつけばそのまま飛べる状態になっているのを私はもっとRPすべきじゃないかと思うんで、一言つけ加えておきます。

とにかく、私は何が必要だ、飛ばすことがいま必要でございすからね。どうなんですか、条件がそろっているんだ、飛べるんだということを見せるために、まあ全部地下輸送でやるんだと言いつつ手前もあるでしょうけれども、ところが大阪なんかは事実タンクローリーでやっていて。危ないという言い方をすれば、危ないことはいいいことはないんだけど、いまのガソリンの売り場に、スタンドにあればもう車で運んであそこでもって販売している事実。あれよりもっともつと火のつきが悪い、極端に言えばあの油の中へマッスル入れても消えたという話があるくらい発火するという危険の少ないあの燃料を使っているんで、私は週に一遍でもテスト飛行というふうな形で、どうなんですか、そのタンクローリーで運んで飛ばしてみようというそういう発想が、いかがでございすか。

○政府委員(中村大造君) 実はこの燃料輸送と同時に鉄塔の問題がございす。鉄塔を除去したいしませんが、いまの成田空港には離着着ができません。やはり順序としては燃料問題を解決したいとして、それから鉄塔の除去をしてそして飛ばす、こういうこととございすので、やはり一日も早く燃料問題を解決したいと、近く公正な条件でこの問題も解決したいと思っております。

○松岡克由君 それで、鉄塔のあれは市長が何かの許可さえあれば、全部それがそろったとなればあれは撤回することを許すというのが来るわけですね、聞くところによりますと。そのために

は、いま言うとおり燃料輸送の約束が完了しなさいかぬということですね。いまのところの予定としてはいつごろになりますか。

○政府委員(中村大造君) まだ明確にいつという日限を申し上げることはできないわけでございますけれども、燃料輸送については、先ほど申し上げましたようにできるだけ早く公正な条件の妥結を見て、しかる後に、そういう条件がそろいますと鉄塔を除去する条件がそろうと、こういうこととございすので、これもできるだけ早くやりたいたいと思っております。

○松岡克由君 大変抽象的な答えなんですけれどもね。もう私の記憶といいますが、私の判断ではそんなにいまそう抽象的に言わなくても、ある程度言える段階にきているはずなんではないかと、ええ。ですから、もつとはっきりおっしゃって構わない、もうちょっと正確に言ってもいいんじゃないですか。言えませんか。やっぱりその程度ですか。

○政府委員(中村大造君) やはりこの燃料輸送について地元との了解というものがまず前提で、それから鉄塔の除去ということ。その地元との了解というものが非常にいいところまで来ておるわけですから、いま一歩というところとございす。それで明確な日限を申し上げられない、こういうこととございす。

○松岡克由君 うん、わかります、いろんな状態がね。ですんで、そのあいまいもことしとお答えで結構でございす。しかし、そのニュアンスとしては、非常に私はいいところへ来ていると思えますんで、どうぞひとつ上手に、あるときはなだめ、あるときは強硬にやりながら、一日も早くやっばり国際的な利益のために、外国の乗り入れ、いろんな国際収支の利益のためにどうぞひとつ、われわれも応援をしたいと思えますんで、成田空港を放ちやうと一日三千万の赤字というの、それはロッキードの問題も大変な問題かもしれないが、これも国民的なやっばり問題とございすんで、大臣、ひとつ一丸となって空

港開港に力を注いでほしいと、無所属松岡議員の立場から、ひとつ強く押して質問を終わりたいと思います。

○委員長(上林繁次郎君) 本日の質疑はこの程度にとどめます。

○委員長(上林繁次郎君) この際、派遣委員の報告に関する件についてお諮りいたします。

当委員会といたしましては、本年一月、運輸事情等に関する実情調査のため、四国地方及び九州地方にそれぞれ委員を派遣し、実情を調査してまいりましたが、その口頭報告を省略し、便宜、これを本日の会議録に掲載したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時二十分散会

〔参照〕
第一班派遣報告

理事	平井 卓志
同	前川 旦
同	三木 忠雄
委員	青井 政美
同	石破 二朗

去る一月十一日から十四日までの四日間、香川県、高知県、愛媛県の三県を回り、運輸省及び国鉄地方機関の管内事情等を聴取し、備讃瀬戸航路における海上交通の状況、空港施設及び港湾施設等の視察並びに愛媛内航海運組合連合会等との懇談会など現地の実情を調査してまいりましたので、これら調査事項のうち、主要な点について御報告申し上げます。

まず、海運行政について申し上げます。

四国の内航海運業は、全国に占めるウエイトは大きいものの、その事業者の大部分は小規模事業

者のため、船員費、燃料費等の費用負担増及び景気後退による稼働率の低下が経営を強く圧迫しており、今後とも企業の体質改善を積極的に進める必要があるとのご意見を伺います。

近海外航船業界におきましても、景気の後退と木材市況の不振による影響を受けて船腹量の減少傾向を示しておりますが、インドネシアへの売船等近海船対策が進められております。

また、最近における船員の雇用状況は、昭和十九年以降の売り手市場が買手市場に変わり、五十年四月から求職者が求人を上廻り、海員学校卒業者の就職見通しも極めて悪くなっているとのことでございます。

松山で開きました愛媛内航海運組合連合会、日本近海船主協議会及び全日本海員組合との懇談会におきましては、このような海運業界の現況に対して、船員法第七十条の定員改正、船舶の積量測定法改正に伴う内航船舶の適用除外、財政資金による不況対策融資制度の確立、船舶対策の実施、海運組合に免税積立制度の新設、船舶整備公団の整備強化及び船員雇用の安定と労働条件の改善等について要望がございました。

次に、陸運行政について申し上げます。

管内私鉄につきましては、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、土佐電気鉄道の三社があり、四十九年度輸送実績をみると、いずれも対前年比一・三％増で、わずかながら伸びており、自動車に比べて時性の点で優れているため、公共輸送機関としての地位が見直されつつあるとのことでございます。しかし、営業収支状況は四十九年度下期の運賃改定にもかかわらず好転が期待できず苦しい経営が続いております。

自動車関係につきましては、乗合バス事業の多くが、山間部における過疎化、都市部における交通渋滞から輸送人員は減少傾向をたどり、加えて人件費の高騰等による輸送コストの上昇で経営収支及び資金繰り状況が困難となっており、また、貸切バス事業では過疎バスの路線廃止に伴い、その代替バスを兼ねる事業者が多く、これら事業

者が零細規模のため、その経営収支は悪化しているとのことでございます。さらに、トラック事業でも中小企業が圧倒的に多いため、総需要抑制による不況の長期化に伴って、高知県等の地場産業の少なな地方では経営悪化による倒産企業も顕在化しつつあります。

私どもは、地域住民の足の確保のため、これら私鉄、バス事業に対して国の助成策の充実強化を痛感した次第でございます。

次に、航空行政について申し上げます。

私どもは、今回、高松空港、高知空港、松山空港の三空港を視察して参ったのでございますが、航空輸送需要の増大、航空機の大増大、高速化に対処して、二千メートル以上の滑走路を有し、ジェット機の就航できる空港整備が強く要請されております。しかし、現在、ジェット機の就航しているのは、二千メートルの滑走路をもつ松山空港のみで、高松空港、高知空港にはYS-11機が就航しており、このため、YS-11機の生産中止もあわせて、この二空港の拡張整備が急がれておるわけでございます。高松空港では現空港の拡張は困難で、海上を埋め立てて移転する方向で検討されておりますが、未だ調査段階にあり、相当の年数が必要とする見込みでございます。一方、高知空港は現空港に二千メートルの滑走路を新設することとし、空港拡張に必要な用地七十三万平米の取得を行うべく、特定空港に指定し、騒音対策を強化するなどして、鋭意、用地買収を進めているとのことでございます。

また、高松空港では、エプロン及び駐車場の拡張、排水施設の整備、老朽化した施設あるいは職員宿舎の改築等の要望がございました。

次に、海上保安業務について申し上げます。

瀬戸内海を中心とする海域においては、その自然条件と経済社会的条件から船舶の交通が多く、うし、事故発生危険度が高く、他方、海洋汚染は急速かつ広域的に進行しつつあります。

今回、巡視艇に乗り、視察いたしました備讃瀬戸では航路を設定し、航路航行義務、速力の制

限、横断制限等特別な航法を定め、巡視船艇、航空機を常時配備して航行船舶の航法の現場指導、取締りを行ない、船舶交通の安全を図っております。また、海洋汚染に対しては、その環境悪化を防ぐため海洋汚染防止法などにより特別の措置が講ぜられておるものと、ごみ回収船による浮遊ごみの集取で効果があがっている反面、さきの水島三菱石油流出事故に際しての油回収船の弱体化が今後の課題となっているとのことでございます。

次に、気象業務について申し上げますが、気象業務は自然災害の予防等を通じて公共福祉の増進に寄与するため、各種観測網を確立し、予報、警報等を発表しております。このため、レーダー観測の実施等と共に、集中豪雨などの局地的な異常気象を監視し、電話ラインによるデータ通信によって、自動的、即時的に気象データを収集したうえで、気象官署に配信する地域気象観測システムが推進されているなど、気象業務の近代化、合理化が進められているとのことでございます。昨年八月の台風第五号の気象情報提供も迅速適確に行われ、災害防止に大きく寄与したとのことでございます。

最後に、国鉄の運営状況について申し上げます。管内国鉄の輸送需要は、近年、旅客輸送において微増、貨物輸送が減少という傾向にあります。現在、管内における重要事項としましては、まず、防災対策と運転事故、踏切事故等の防止の問題でございます。私どもも、土讃線で運転席に試験し、その現状を視察したのでございますが、毎年、土砂崩壊などの災害が多発し、危険箇所も多いので、長期防災計画を策定して防災対策を積極的に推進するとともに、設備の点検整備、踏切の改良等現場一体となって安全輸送の完遂に努めているとのことでございます。第二には、高徳本線のCTC化、都市部における高架化、坂出・丸亀間の複線化等の問題であります。これら輸送力の増強と安全合理化対策が進められているとのことでございます。

以上、簡単ではありますが、報告を終わります。なお、現地では、各関係機関より詳細な資料を受領して参りましたことを念のため申し添えておきます。

第二班派遣報告

去る一月十五日から十八日までの四日間、福岡県、長崎県下の運輸事情を調査、視察してまいりました。

委員長 宮崎 正義
委員 宮崎 正雄
同 山崎 竜男
同 青木 新次
同 岩間 正男

まず、その概要を申し上げます。

視察いたしました所は、北九州港、関門橋、国鉄福岡貨物ターミナル駅、長崎海洋気象台、長崎空港、三菱長崎造船所香焼工場であります。また、国鉄九州総局をはじめ、九州海運局等両県下所在の運輸省地方機関から管内事情を聴取してまいりました。管内事情聴取に際しては、委員との間に熱心な質疑応答が行われましたことをお伝えしておきます。なお長崎県においては知事から県内における運輸関係についての要望を聴取してまいりました。

以下順次御報告したいと思います。関係当事者からはそれぞれ詳細な資料を提出されておりますので、現地の特徴的な事情あるいは、要望事項を中心にその概要を御報告することといたします。

まず海運造船関係について申し上げます。九州の海運状況は内航面では石炭の大幅減産、鉄鋼、セメントの減産による影響が大きく、海運界は不況に悩んでおります。また、旅客定期航路は九州の特色として、その大部分が離島航路で、そのうち三十一航路は国庫補助対象航路となっており、民生安定上からもこれらの航路の維持を図るための施策を進めているとのことでした。造船関係についてみますと、九州には大手造船工場六工場、中小二百九十四工場がありますが、

最近の造船不況は手持工事量の激減をきたし、当該工場をはじめ地域住民に大きな影響がでており、憂慮していることとありました。

ここで今回視察いたしました三菱重工業工場について申し上げます。同工場は、昭和四十七年に操業を開始した最新鋭の大型造船所であり、最近の造船不況により、受注の一部キャンセル、受注量の減少が続き、手持工事量は減少の一途をたどっており、特に大型タンカーの引合いがなく、深刻な打撃を受けていることとありました。工場としては、海洋開発等新規需要の開発に努力しているが造船不況は長期化の傾向にあり、この際造船不況対策を早急に樹立し、危機打開を図って欲しいとの強い要望がなされました。

なお、海運局長崎支局により管内造船所の手持工事量の減少状況、船舶検査の現状についての説明を聴取しました。

次に、陸運関係について申し上げます。

まず九州管内における大都市交通問題として、百万都市福岡市及び北九州市の都市交通問題が深刻化しており、これの打開策として、福岡市においては昭和五十四年度完成予定の地下鉄の建設、北九州市においてはモノレールの建設を進めることにしている。一方過疎交通問題としては、過疎地域における住民の足を確保するため国の補助金による私鉄及び過疎バス対策を進めており、これらの補助金は逐年増加されているが、地方公共団体は国の補助金と同額を負担することになっており、地方財政逼迫の折から補助金同額の負担分を支出することができない事態の発生を憂慮していることとありました。

また、自動車登録業務が月末に集中しており、各陸運事務所においては、関係者の協力を得て業務の平準化を図っていることとありました。

なお、海運、陸運行政に関しては、業務量の増加に対応する要員の確保についての問題が委員との間に論議されたことを附言しておきます。

次に航空関係について申し上げます。

り、航空需要の増加に対応した空港の整備と騒音等周辺対策の一つが課題である。周辺対策については、長崎を除く二空港を特定空港に指定し、また福岡空港については、本年度より周辺整備機構を設立することとし、積極的に騒音対策を進めることとしている。九州の特色としては離島空港が多いということである。九州の航空機の利用は住民の生活と密着しており、最近その利用が増加しているが便数が少なく不便な路線が多い。対島路線のごときは常に満席で利用できない乗客が多く、増便についての地元の要望が強いこととありました。ここで今回視察いたしました長崎空港について申し上げます。

長崎空港は昭和四十六年に着工され、これまでの工事費は約百十七億円で、滑走路二千五百メートルで昨年五月一日から供用が開始されております。同空港は島を削り海上を埋立てて造られたのが国で初めての海上空港で、公害の全くない理想的な環境におかれており、同空港の実現はわが国の今後の空港建設の在り方に大きな影響を与えるものと思われた次第であります。

次に港湾関係について申し上げます。

管内の港湾整備は、第四次五カ年計画に基づき、整備を進めており、その達成率は九十四％になる。五十一年度からは総投資額三兆一千億円で第五次五カ年計画が発足することになっているが、この計画では管内事業量としては港湾管理者の要望額の四十ないし五十％程度の規模となり、今後の港湾整備については流通港湾、地域住民の生活に密着した離島港湾、港湾の環境整備等重点的な整備を進めることにしていることとありました。

なお港湾関係として、北九州港の整備状況を視察してまいりました。同港湾は門司、小倉、洞海の三港湾が合併してできた港湾で、取扱貨物量はわが国で第五位となっており、北九州市の発足を契機として市が管理者となり港湾の整備が進められております。一部水面の埋立について、自然公園法上の問題が発生いたしました。環境庁長官

の指示に従い善処していることとございました。

次に、気象関係について申し上げます。

九州管内における観測、予報等の現状について説明がありました。自然災害の防止、交通安全の確保等公共の福祉の増進に寄与するため適確な業務遂行ができるよう近代化、合理化を進めている。特に地域的気象状況の変化に対応できるよう地域気象観測システムの充実を図っている。また九州管内は離島、辺地の官署が多く、そこに働く職員的生活環境上の問題があることとありました。

なお長崎海洋気象台においては、海洋気象業務の実情について説明がありましたが、観測船「長風丸」二百六十六トンが老朽化しており、新船の建造についての要望がありました。

また、気象関係労働組合等から観測業務の充実と定員削減反対についての要望書が提出されましたことをお伝えしておきます。

次に、海上保安関係について申し上げます。

管内における要救助海難は五十年三百五十四隻で、過去五年間の最少件数となっている。海上汚染の発生件数は百九十二件でほぼ横ばいの状況、また管内の特殊事情の一つである韓国漁船のわが国専管水域侵犯件数は五十年度は二百四十八件になっているとの報告がなされました。

なお巡視船の代替建造の促進と航空機二機の増強についての要望がありました。

次に門司海員学校より最近の海運不況により、現在今年度卒業者の就職内定は半分にすぎず、卒業時には二割以上が就職できない状況であり、船員教育の将来を憂慮しているとの説明がなされました。

また最近の海運界の実態に対応した船員教育の振興が図られるようにとの要望がありました。

次に、国鉄関係について申し上げます。

九州管内における運輸収入は昭和四十九年度千三百億円で、対前年度旅客十六、七％増、貨物は不況の影響と石炭を始めとする大宗貨物の減により二％の減収になっている。旅客については、昨

年三月の新幹線博多開業により、九州、本州間の輸送には新幹線を軸に再編成をし、博多、小倉において在米線と有機的に接続する輸送網の形成を行なった。その結果、本年四月から十二月までの実績でみると対前年度四十二％の増収をみており、特に博多、小倉間の収入は前年度の二倍以上の収入を上げており、新幹線博多開業の効果が顕著に現われていることとありました。

なお、九州新幹線については地元からその早期実現についての強い要望と期待が寄せられていることとありました。

また今回コンテナ専用の福岡貨物ターミナル駅を視察してまいりました。

最後に長崎県知事からの県内運輸関係についての要望事項について申し上げます。

その第一は県内の基幹産業である造船不況対策の早期実施について、第二は九州新幹線の建設促進について、第三は県内用地造成事業の補助対象について、第四は新長崎港への鉄道引込線の実現について等九項目にわたって述べられました。

特に第四については県内水産振興の上からも、ぜひ実現したいと思っており、国鉄との話し合いが難行しており、その実現に努力して欲しいとの強い要望がありましたことをお伝えしておきます。

最後に、今回の視察に際し、地元関係各位から御協力をいただきましたことに感謝の意を表して御報告を終ります。

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第三六四号）（第三七一号）（第三八〇号）（第三九九号）（第四二七号）（第四三五号）

一、宮古測候所の縮小反対、気象災害防止のため気象業務の拡充に関する請願（第四六七号）

一、銚子地方気象台の存置及び気象業務サービスの充実に関する請願（第五〇七号）

第三六四号 昭和五十一年二月二十日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県東伯郡赤碕町西地蔵 浦辺

清太郎外二百九名

紹介議員 峯山 昭範君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第三七一号 昭和五十一年二月二十日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県八頭郡智頭町智頭三八九

山崎建治外百九十六名

紹介議員 小平 芳平君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第三八〇号 昭和五十一年二月二十一日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県八頭郡用瀬町家奥 森良一

外百二十四名

紹介議員 太田 淳夫君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第三九九号 昭和五十一年二月二十三日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市古海七七 本川勝一外三

百九十九名

紹介議員 二宮 文造君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第四二七号 昭和五十一年二月二十四日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県倉吉市河原町一、九二四

竹信和之外百九十九名

紹介議員 上林繁次郎君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第四三五号 昭和五十一年二月二十四日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市吉成二一五 宮崎博外百九

十六名

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第四六七号 昭和五十一年二月二十五日受理

宮古測候所の縮小反対、気象災害防止のため気象

業務の拡充に関する請願

請願者 岩手県宮古市緑ヶ丘五ノ五 伊東

孝外七百九十九名

紹介議員 藤原 房雄君

一、宮古測候所の観測回数削減と定員削減計画

をやめること。

二、測候所の予報業務を復活すること。特に海上

気象サービスを強化できる人員を確保すること。

三、津波災害防止のため、より充実した観測予報

体制を確保すること。

理由

気象庁は政府の画一的な公務員削減計画に沿って

昭和五十一年四月から宮古測候所の一、二、四回

観測から八回観測に減らし、技術系現業職員数わ

ずか十三名から更に二名減らす計画である。宮古

測候所は明治十六年観測開始で、日本で最も伝統

のある方の測候所として、又国際的にも重要な地

点として現在までその役割を果たして来ている。

しかし、公務員削減計画以後昭和三十一年には二

十一名いた職員も欠員不補充や予報文の作成をと

りやめたり、業務合理化などで六名も削減してい

る。これ以上縮小削減すると宮古市はおろか沿岸

一帯の気象サービスに重大な支障をきたすことに

なる。特に津波発生時や先日の大雨や大波のよう

な異常気象時に非常勤務体制に支障が生じ、船舶

や住民に対して今までのようなサービスすらでき

なくなるので、むしろ今より拡充強化すべきであ

る。

第五〇七号 昭和五十一年二月二十五日受理

銚子地方気象台の存置及び気象業務サービスの充

実に関する請願

請願者 茨城県鹿島郡波崎町六、五三〇波

崎町長 泉豊作外百九十八名

紹介議員 郡 祐一君

銚子地方気象台を縮小、格下げすることなく、こ

れを存置し従来どおり、予報業務・防災業務の継

続実施と現行の毎時二十四回観測態勢を維持する

とともに気象業務サービスの一層充実を図られた

い。

理由

茨城県南東部及び千葉県東部は特異的気象状況で

その変化が激しく、陸上・海上における気象災害

の多く発生する地域である。銚子気象台は明治の

古くから水産基地・農産物供給地として当地方の

気象業務にたずさわり、更に近年においては、鹿

島港・鹿島臨海工業地帯に至る広い範囲にわたつ

て災害防止と産業振興に寄与してきたが、先般、

現行業務のうちから予防・防災等の主要業務を干

渉市に移すとともに地方気象台を測候所に格下げ

する等の計画が明らかにされた。地元の産業関係

者及び一般住民はこれまで再三にわたって陳情等

を行ってきたが、気象庁は更に従来の毎時二十四

回観測をわずか一日八回という大幅削減の計画を

打ち出しているということである。

三月十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第六

一二号）（第七二五号）（第八五九号）

一、宮古測候所の縮小反対、気象災害防止のた

め気象業務の拡充に関する請願（第七一八

号）

第六一二号 昭和五十一年二月二十七日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県八頭郡船岡町船岡 山本勇

外三百九十九名

紹介議員 阿部 憲一君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第七二五号 昭和五十一年三月二日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県八頭郡智頭町芦津 武田豊

次郎外百七十七名

紹介議員 内田 善利君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第八五九号 昭和五十一年三月四日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市湖山町一、五六九 柿田匡

彦外三百九十八名

紹介議員 黒柳 明君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第七一八号 昭和五十一年三月一日受理

宮古測候所の縮小反対、気象災害防止のため気象

業務の拡充に関する請願

請願者 宮城県仙台市鉄砲町一仙台管区気

象台内全気象東北地方本部内 湊

文雄外八百七十名

紹介議員 増田 盛君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

三月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第一

四三九号）

一、鳥取県美保湾（境港外港竹内地区）の埋立

て反対に関する請願（第一六一八号）

第一四三九号 昭和五十一年三月十三日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県東伯郡赤碕町二六三ノ二

奥谷益世外百九十九名

紹介議員 山田 徹一君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第一六一八号 昭和五十一年三月十五日受理
鳥取県美保湾（境港外港竹内地区）の埋立て反対
に関する請願

請願者 鳥取県境港市湊町五八号浜の自然
を守る会内 北原和夫

紹介議員 中村 波男君

鳥取県美保湾（境港外港竹内地区）の埋立てにつ
いては、地域住民の要望に応え国が責任をもつて
速やかに中止されたい。

理由

鳥取県美保湾の埋立てについては、環境アセスメ
ントの不備の指摘、地元説明会の要求等、地域住
民の埋立てに対する不安を解消するよう再三にわ
たり要求してきたが、一向に受け入れられず、今
回の免許再出願を強行した。地元住民は重大な関
心をもつて、公有水面埋立法改正の趣旨が生かさ
れるかどうか、また関係官庁の審査の在り方に
ついて注目している。

四月二日本委員会に左の案件を付託された。

一、潮岬測候所の観測・予報業務の充実に関する
請願（第二二九四号）

一、京都市電の存続等に関する請願（第二三〇
八号）（第二五四四号）

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第二
五三五号）

第二二九四号 昭和五十一年三月二十二日受
理

潮岬測候所の観測・予報業務の充実に関する請願
（二通）

請願者 和歌山市木枕二三四 前田操外三
千六百七十九名

紹介議員 世耕 政隆君

一、潮岬測候所の二十四回観測を存続すること。
二、潮岬測候所を南紀一帯の気象センターとする
こと。

（一）気象センターにするための施設と、人
員・予算を大幅に増すこと。
（二）海上サービ業務を充実すること。

理由

気象庁は、第三次定員削減計画の一環として潮岬
測候所の観測回数等を毎時観測から八回観測に減ら
すことを決定した由であるが、このような計画
は、測候所の規模の縮小であり、気象サービスの
低下につながるものと大変憂慮している。昭和四
十六年の予報業務系列化以来紀南地区の住民であ
る私たちは「潮岬測候所を南紀一帯の気象センタ
ー」と強く要望しているのに今回気象庁が進め
ている潮岬測候所の観測回数の削減、二名の人員
削減はこの要望に全く逆行するものである。当地
方は、太平洋に面した紀伊半島の南部で東に熊野
灘、西に紀伊水道を控え、気象変化が激しく年間
百日を超える暴風日数に見られるような強風地域
であり、台風銀座の異名をとる台風の常襲地でも
ある。また、紀伊半島一帯は全国でも有数の多雨
地帯のうえ山地が海岸線にまで迫っているため、
絶えず浸水・がけ崩れの危険にさらされている。
また多くの漁業基地・漁民・観光客、いそ釣客を
かかえ、当地方にとつては住民の生命・生活・産
業と気象の関係は切つても切れないものでありそ
の中で私たち紀南地方の住民の求めるものは、海
上も含めた、きめの細い、より正確な気象情報で
ある。

第二三〇八号 昭和五十一年三月二十三日受
理

京都市電の存続等に関する請願

請願者 京都市中京区寺町通蛸薬師角中京
民主商工会南支部内 井藤要一郎

紹介議員 河田 賢治君

京都市の市電を存続させ、市電・市バスを拡充し、
京都のよさを守り育てるため、次の事項の実現を
図られたい。
一、京都市から提出されている丸太町・今出川・

白川線の廃止申請に対しては、重要事項とし
て、現地調査・公聴会の開催をはじめ直接請求
の代表や利用者代表の意見を聞くなど慎重に審
議し、市電存続をのぞむ広範な市民の要望にこ
たえること。

二、国としても路面電車を重要な都市交通機関と
して位置付け、その存続・発展のために必要な
財政措置を含む援助策をとること。

三、周辺部へのバス路線拡充のため現行車両購入
援助費の増額など改善を図ること。

理由

一、市電を廃止したからといって路面交通が円
滑・便利になるものでないことは、市電を全廃
した諸都市の実情をみれば明瞭である。京都市
においても、かつて市電・市バスは一日平均乗
客数九十万人あつたが現在一日平均六十万人ま
で低下している。これは赤字を理由に市電路線
網を縮小したことが原因であり、現在府市民の
足が奪われ、市電・市バスが不便になり、市電
存続、市電・市バスの増車・増強などの拡充
が、圧倒的な府・市民、入らる観光客の要求に
なっている。
二、排気ガスなどの自動車公害が京都市自身（公
害対策室）が発表しているように、ますます深
刻になつており、わが国のみならず国際的にも
貴重な歴史的文化的財や自然環境が危機にひん
している。これは京都の地形（盆地型）も影響し
ており、現在では子供の健康までむしろ心配さ
れている。
三、「地下鉄をつくるから」と宣伝して市電撤去
が進められてきたが、京都駅―北大路間（多大
な市費持出し「赤字」）以外は建設の見通しがた
てられない状況にある。
四、市長自ら設置した「交通事業審議会」が市電
丸太町・今出川・白川線の撤去問題を含めて審
議されたが、結論が出ず、三案併記（存続・条
件付き存続・廃止）の中間報告となり、引き続
き審議することになつてゐる。

第二五四四号 昭和五十一年三月二十五日受理

京都市電の存続等に関する請願

請願者 京都市左京区聖護院川原町京都府
教育会館内京都市立高等学校教職
員組合内 湯浅晃

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第二三〇八号と同じである。

第二五三五号 昭和五十一年三月二十四日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県八頭郡用瀬町大字鷹狩旭ヶ
丘 伊田伊弘外五十九名

紹介議員 鈴木 一弘君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

四月九日本委員会に左の案件を付託された。

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第二
六五一号）（第二六五九号）（第二六六〇号）
（第二八五四号）

一、地方交通確保に関する請願（第二七八九
号）（第二八五〇号）

第二六五一号 昭和五十一年三月二十六日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取県米子市福万二六六 船寄春
芳外四百名

紹介議員 藤原 房雄君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第二六五九号 昭和五十一年三月二十七日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市吉方町二ノ二八六 島田幸
治外四百四十名

紹介議員 宮崎 正雄君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第二六六〇号 昭和五十一年三月二十七日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市岩倉四六一 岩井登志雄外
百四十名

紹介議員 石破 二郎君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第二八五四号 昭和五十一年三月三十一日受理

山陰本線等輸送力増強に関する請願

請願者 鳥取市生山四八 井上秀夫外百四
十名

紹介議員 小林 国司君

この請願の趣旨は、第三四七号と同じである。

第二七八九号 昭和五十一年三月三十日受理

地方交通確保に関する請願

請願者 福島県安達郡東和町東和町議会議
長 佐久間 一
次

紹介議員 鈴木 省吾君

国会は、公共輸送機関の維持確保と経営の健全化を図るため、速やかに次の事項の実現を促進されたい。

一、地方陸上交通事業維持整備法等の法律制定を図ること。

二、既存交通手段を交通政策の基本とすること。

三、生活路線バス補助制度を従来どおりとすること。

四、昭和五十一年度予算の審議を促進すること。

理 由

近年における交通事業を巡る経済社会情勢の変化は著しく、輸送需要の減少等により交通事業なかならず中小民営交通事業の経営は圧迫され、公共輸送機能の維持が困難になつてきている。

第二八五〇号 昭和五十一年三月三十一日受理

地方交通確保に関する請願

請願者 福島県安達郡東和町 斎藤勝慶
紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第二七八九号と同じである。

四月十六日日本委員会に左の案件を付託された。

一、官古測候所の縮小反対、気象災害防止のため気象業務の拡充に関する請願（第二九八四号）

一、水戸線・両毛線の直通運転と両線の全線複線化促進に関する請願（第三一六八号）

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願（第三二五三三号）（第三二五四号）（第三二五五号）（第三二五六号）（第三二五七号）（第三二五八号）（第三二五九号）（第三二六〇号）（第三二六一号）（第三二六二号）（第三二六三号）（第三二六四号）（第三二六五号）（第三二六六号）（第三二六七号）（第三二六八号）（第三二六九号）（第三二七〇号）（第三二七一号）（第三二七二号）

一、山陰本線等輸送力増強に関する請願（第三三九〇号）

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願（第三五〇九号）

第二九八四号 昭和五十一年四月二日受理

官古測候所の縮小反対、気象災害防止のため気象業務の拡充に関する請願

請願者 岩手県宮古市宮町一ノ三ノ四九
村谷澄外七百九十七名

紹介議員 岩動 道行君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第三一六八号 昭和五十一年四月五日受理

水戸線・両毛線の直通運転と両線の全線複線化促進に関する請願

請願者 茨城県水戸市三の九一ノ五ノ三八
茨城県議会議長 西野恒郎
紹介議員 郡 祐一君

茨城県臨海部と北関東内陸部を結んでいる水戸線及び両毛線について、今後増大する輸送需要と沿線地域の動脈としての機能を一層高めるため、両

線の直通運転及び全線複線化を速やかに決定し、早期に実施されたい。

理 由

茨城・栃木・群馬三県は首都圏にあつて人口の集中化、産業の発展が著しく、両線がこの三県の主要都市を結ぶ重要な幹線として果たす役割は大なるものがある。しかし、現状は両毛線の一部複線化が実施されたのみで、地域住民が希求する両線の直通運転と全線複線化はまだまだ決定されず、今後本地域の発展に対応し得ない恨みがある。

第三二五三三号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島七ノ七ノ一 新井
康晴外六十四名

紹介議員 岩間 正男君

一、国鉄運賃の値上げを行わないこと。

一、国鉄運賃の法定制度廃止の計画をやめると。

国鉄は平均五十パーセントの運賃値上げを申請したが、今回の値上げ申請は、一昨年十月の運賃値上げ、昨年十一月の特急、急行料金値上げに続く運賃値上げで、しかも、国鉄史上初の文字どおり超大型の国民大取奪値上げ案である。また、運賃の法定制度を廃止して国会審議抜きで勝手に値上げできる仕組みにしようとしている。

理 由

第三二五四号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区志茂二ノ四八ノ一〇
金丸由友外五十九名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二五五号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区王子二ノ二三ノ六 菅
沼タキ子外四十九名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二五六号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島一ノ三五ノ一二
中島省一外六十四名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二五七号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都板橋区清水町五〇ノ一〇 清
水寮内 南竹淳子外五十四名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二五八号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区堀船二ノ二四ノ一ノ四
〇七 相良和男外五十四名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二五九号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区田端町六四六 小野悦
子外四十四名

紹介議員 河田賢治君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

第三二六〇号 昭和五十一年四月六日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島三ノ二ノ九 日高
岩男外四十四名

紹介議員 香脱タケ子君

この請願の趣旨は、第三二五三三号と同じである。

ノ四〇五 若木信子外一万五千五百九十九名

紹介議員 竹田 四郎君 山中 郁子君 鈴木 一弘君 栗林 卓司君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三六九七号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都豊島区駒込一ノ二五ノ一〇 山崎和良外二十四名

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三六九八号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区赤羽西一ノ四ノ一九 浅川則秋外二十四名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三六九九号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区滝野川一ノ一四ノ一四 酒井弘外二十四名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇〇号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島七ノ七ノ一ノ二〇 四 梅津寛外二十四名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇一号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区滝野川三ノ二四ノ四 内倉竹二外二十四名

紹介議員 沓脱タケ子君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇二号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区堀船一ノ二一ノ四 西村義雄外二十四名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇三号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区堀船三ノ七ノ六ノ三〇 一 田中とし子外二十四名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇四号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島四ノ一ノ一四 小野田伊吉外二十四名

紹介議員 星野 力君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇五号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区豊島二ノ二一ノ一七 菊池五郎外二十四名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三七〇六号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区王子本町三ノ二ノ八ノ一〇九 中込龍雄外二十四名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第四〇〇二号 昭和五十一年四月十三日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 兵庫県芦屋市山岸屋町五八ノB 四〇一 山岡康子外七千六百五十六名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第四一四二号 昭和五十一年四月十五日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 兵庫県尼崎市東園田町二ノ五六ノ一 富田緑外八千三百八十二名

紹介議員 中沢伊登子君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第四三七八号 昭和五十一年四月十五日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 札幌市豊平区月寒東一条四丁目 浜田昭四郎外二百八十二名

紹介議員 青島 幸男君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

第三六八七号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都調布市染地三ノ一 三原則 郎外二十四名

紹介議員 須藤 五郎君

一、黒字を出している国鉄旅客運賃の値上げをやめること。
二、線路、駅、車両などは国の負担でまかない、利用者の負担を軽減すること。
三、原価を割つてまで優遇している大企業の貨物運賃を軽減すること。
四、運賃決定を国会の議決なしに行なえるようにする計画をやめ、国鉄の管理・運営の民主化を図ること。

理由

政府は、旅客運賃五十五パーセントなど、国鉄運賃の平均五十パーセントにのぼる大値値上げ案を今国会に提出し、更に国鉄当局は、昭和五十二年

度にも再び約五十パーセントの値上げを行い二年間で運賃を現行の二・二七倍に引き上げる計画をもっているといわれる。政府は値上げの理由として「累積赤字」を挙げているが、これは実際以上に過大に計上されたものであり、しかもこの「赤字」は大企業の貨物運賃を原価を割つて不当に安くしてきたことによつてもたらされたもので、現に、旅客部門は昭和四十一年から七年間で三百六十四億円の黒字になつており旅客運賃値上げの必要はまったく認められない。こうした国鉄運賃の大値値上げが国民生活に深刻な影響を与えるばかりでなく、私鉄運賃をはじめとする諸物価の値上がりを引き起こすことは明らかである。

第三七二〇号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都国立市東四ノ三ノ二二 田中常外三十九名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二一号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都多摩市愛宕二ノ五ノ一ノ四 〇五 高橋一喜外三十七名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二二号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区石神井町四ノ六ノ六 宮本慶子外三十七名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二三号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区中里町二二六 久喜博外四十四名

紹介議員 沓脱タケ子君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二四号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都府中市四谷三ノ五九ノ二

加藤光夫外十九名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七五二号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都大田区鶴ノ木二ノ四六ノ一

七 永山雄三外二十七名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二六号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都港区北青山三ノ四一〇ノ一

四〇一 川村ヒロ外三十九名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二七号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都昭島市郷地町五〇九ノ二

太田たか子外二十九名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二八号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都足立区足立二ノ四二ノ四

高橋香代子外十九名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三七二九号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄旅客運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 横浜市神奈川区神大寺町九五七

江幡誠二外十二名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第三六八七号と同じである。

第三六八八号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都北区赤羽台二ノ四二ノ一

五二三 服部マリ子外二十九名

紹介議員 上田耕一郎君

国鉄運賃の値上げを行わないこと。

理由

国鉄は平均五十パーセントの運賃値上げを申請したが、今回の値上げ申請は、一昨年十月の運賃値上げ、昨年十一月の特急・急行料金値上げに続く運賃値上げで、しかも、国鉄史上初の文字どおり超大型の国民大取奪値上げ案である。

第三六八九号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都北区志茂一ノ八ノ八

金子 富雄外二十四名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九〇号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都北区赤羽台三八ノ三〇一

堀村和子外二十四名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九一号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 千葉県柏市旭町六ノ二ノ二

千 葉和郎外二十四名

紹介議員 小巻 敏雄君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九二号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都北区岸町二ノ五ノ三

辺見 ヨシ外二十四名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九三号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 埼玉県岩槻市末田一、五九五

岡 野辰五郎外二十四名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九四号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都豊島区南長崎五ノ二ノ七

山本良夫外二十四名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九五号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都北区赤羽台四ノ一六ノ三〇

一九 飛田豊外二十四名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三六九六号 昭和五十一年四月九日受理

国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都豊島区池袋本町四ノ四六ノ

三ノ二〇四 茂木三郎外二十四名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第三六八八号と同じである。

第三七二八号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄運賃の値上げ抑制に関する請願

請願者 熊本市水前寺六ノ一八ノ一熊本県

議会議員 浦田勝

紹介議員 寺本 広作君

国鉄運賃の改定については、できる限り値上げを抑圧するよう強く要望する。

理由

国鉄においては、昨年十一月の料金改定に引き続き、更に今国会に運賃の改定を提案しているが、運賃の引上げが行われた場合、わが国の食糧基地としての使命を果たしている本県農林水産業等に及ぼす影響はもたらぬ、現下の不況にあえぐ県民生活にとつても、重大な負担を強いることになる。

第三七三〇号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区東大泉四〇二ノ一〇

田中正雄外三十九名

紹介議員 岩間 正男君

一、勤労者と国民生活を圧迫する五十二年、五十二年度の国鉄運賃値上げをやめること。

二、運賃法定制度の廃止を行わないこと。

三、本内閣と自民党は、今国会に「国鉄運賃値上げ法」案を提出し、六月一日から旅客運賃五十五パーセント、貨物運賃五十八・六パーセントなど大幅値上げを実施しようとしている。更に、五十二年度も五十パーセントの値上げを行い、国鉄運賃を国会で決める制度を廃止して運輸大臣の認可だけで実施できるようにしようとしている。公共料金的大幅値上げが、諸物価の値上げの引き金となり、深刻なインフレと不況のもとで、勤労者と国民の暮らしと営業を一層圧迫することは明らかである。

第三七三二号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区東大泉八八ノ一八

四 中村美代子外十九名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三二号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都豊島区南長崎五ノ二ノ二

児玉緑外二十名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三三号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都港区白金台三ノ一六ノ四

中村絹子外三十九名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三四号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区貫井五ノ一二ノ二五

細谷力外三十九名

紹介議員 小巻 敏雄君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三五号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都杉並区和田一ノ六五ノ一二

相田哲子外十九名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三六号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都板橋区加賀二ノ四ノ一六

戸谷一外三十九名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三七号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都清瀬市竹丘二ノ二二ノ二

柏原ちか子外三十九名

紹介議員 星野 力君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三八号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都渋谷区笹塚三ノ四五ノ一〇

寺島チエ子外三十九名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

第三七三九号 昭和五十一年四月十日受理

国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区富士見台四ノ二四ノ

一五 岩田くに子外三十九名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第三七三〇号と同じである。

四月三十日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願（第四五六三号）

第四五六三号 昭和五十一年四月十七日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 北海道苫小牧市若草町四ノ四 阿

部敏子外百三十五名

紹介議員 市川 房枝君

この請願の趣旨は、第三二五三号と同じである。

五月十一日本委員会に左の案件を付託された。

（予備審査のための付託は三月十一日）

一、海洋汚染防止法の一部を改正する法律案

海洋汚染防止法の一部を改正する法律案
海洋汚染防止法（昭和四十五年法律第三十六

号）の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律

目次中「第六章 海洋の汚染の防止のための措

置（第三十八條―第四十二條）」を「第六章 海

洋の汚染及び海上災害の防止措置（第三十八條―

海上災害防止センター）（第四十二條の十三）第

四十二條の十二」に、「第六十條」を「第六十

二條」に改める。

第一条中「海洋の汚染の防止」を「排出された

油、廃棄物その他の物の防除並びに海上火災の発

生及び拡大の防止並びに海上火災等に伴う船舶交

通の危険の防止」に、「海洋の汚染」を「海洋

の汚染及び海上災害」に改め、「保全」の下に

「並びに国民の生命、身体及び財産の保護」を加

える。

第二条の見出し中「汚染」の下に「及び海上災

害」を加え、同条に次の一項を加える。

2 油若しくは危険物の排出があつた場合又は海

上火災が発生した場合においては、船舶の船長

又は船舶所有者、海洋施設又は海洋危険物管理

施設の管理者又は設置者その他の関係者は、排

出油の防除、消火及び延焼の防止等の措置を講

ずることにより、海上災害の防止に努めなけれ

ばならない。

第三条に次の二号を加える。

十一 危険物 原油、液化石油ガスその他の政

令で定める引火性の物質をいう。

十二 海上災害 油の排出又は海上火災（海域

における火災をいう。以下同じ。）により人

の生命若しくは身体又は財産に生ずる被害を

いう。

第六章の章名を次のように改める。

第六章 海洋の汚染及び海上災害の防止措

置

第三十九條の二を第三十九條の三とし、第三十

九條の次に次の一条を加える。

第三十九條の二 海上保安庁長官は、大量の油の

排出があつた場合において、緊急に排出油の防

除のための措置を講ずる必要があると認められ

るときは、当該措置を講ずる現場の海域にある

船舶の船長に対しその船舶をその海域から退去

させることを命じ、若しくはその海域に進入し

てくる船舶の船長に対してその進入を中止させ

ることを命じ、又はその海域を航行する船舶の

航行を制限することが出来る。

第四十條の前に次の一条を加える。

（油回収船等の配備）

第三十九條の四 総トン数が運輸省令で定める総

トン数以上のタンカー（以下「特定タンカー」と

いう。）の船舶所有者は、特定タンカーが常時航

行する海域で地形、潮流その他の自然的条件か

らみて油の排出があつたならば海洋が著しく汚

染されるおそれがある海域として運輸省令で定

めるものを、特定タンカーに貨物としてばら積

みの油を積載して航行させるときは、油回収船

又は油を回収するための機械器具で運輸省令で

定めるものを配備しなければならぬ。

2 前項の油回収船及び油を回収するための機械

器具の配備の場所その他配備に関し必要な事項

は、運輸省令で定める。

第六章中第四十二條の次に次の十一條を加え

る。

（危険物が排出された場合の措置）

第四十二條の二 危険物の排出（海域の大気中に

流すことを含む。以下この条、第四十二條の五

第一項、第四十二條の八及び第四十二條の九第

一項において同じ。）があつた場合において、

当該排出された危険物の海上火災が発生するお

それがあるときは、次に掲げる者は、運輸省令

で定めるところにより、危険物の排出があつた

日時及び場所、排出された危険物の量及びひら

がりの状況並びに排出された危険物が積載され

ていた船舶又は管理されていた海洋危険物管理

施設（海域に設けられる工作物で危険物を管理

するものをいう。以下同じ。）その他の施設（陸

地にあるものを含む。）に関する事項を直ちに

最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。ただし、第三十八条第一項又は石油コンビナート等災害防止法（昭和五十年法律第八十四号）第二十三条第一項の規定による通報をした場合は、この限りでない。

一 当該排出された危険物が積載されていた船舶の船長又は当該排出された危険物が管理されていた施設の管理者

二 前号の船舶内にある者及び同号の施設の従業員である者以外の者で当該危険物の排出の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）

2 前項に規定する事態を発見した者は、遅滞なく、その旨を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。

3 第一項に規定する場合において、同項各号に掲げる者は、直ちに、引き続き危険物の排出の防止及び排出された危険物の火災の発生の防止のための応急措置を講ずるとともに、危険物の排出があつた現場付近にある者又は船舶に対し注意を喚起するための措置を講じなければならない。

（海上火災が発生した場合の措置）

第四十二条の三 貨物としてばら積み危険物を積載している船舶、海洋危険物管理施設又は危険物の海上火災が発生したときは、次に掲げる者は、運輸省令で定めるところにより、海上火災が発生した日時及び場所、海上火災の状況並びに海上火災が発生した船舶若しくは海洋危険物管理施設又は海上火災が発生した危険物が積載されていた船舶若しくは管理されていた海洋危険物管理施設その他の施設（陸地にあるものを含む。）に関する事項を直ちに最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。ただし、第三十八条第一項、前条第一項又は石油コンビナート等災害防止法第二十三条第一項の規定による通報をした場合は、この限りでない。

一 当該海上火災が発生した船舶の船長又は当

該海上火災が発生した海洋危険物管理施設の管理者

二 当該海上火災が発生した危険物が積載されていた船舶の船長又は当該海上火災が発生した危険物が管理されていた施設の管理者

三 前二号の船舶内にある者及び前二号の施設の従業員である者以外の者で当該海上火災の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）

2 前項に規定する場合において、同項各号に掲げる者は、直ちに、消火若しくは延焼の防止又は人命の救助のための応急措置を講ずるとともに、海上火災の現場付近にある者又は船舶に対し注意を喚起するための措置を講じなければならない。

第四十二条の四 海上火災を発見した者は、遅滞なく、その旨を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。

（緊急の場合における行為の制限）

第四十二条の五 海上保安庁長官は、危険物の排出があつた場合において、当該排出された危険物による海上火災が発生するおそれ著しく大であり、かつ、海上火災が発生したならば著しい海上火災が発生するおそれがあるときは、海上火災が発生するおそれのある海域にある者に對し火気の使用を制限し、若しくは禁止し、又はその海域にある船舶の船長に對しその船舶をその海域から退去させることを命じ、若しくはその海域に進入して行く船舶の船長に對しその進入を中止させることを命ずることができる。

2 海上保安庁長官は、海上火災が発生した場合に、当該海上火災の現場の海域にある船舶の船長に對しその船舶をその海域から退去させることを命じ、又はその海域に進入して行く船舶の船長に對しその進入を中止させることを命ずることができる。

3 前二項に規定する場合において、海上保安庁長官は、当該海域にある者に對しその海域からの退去を命じ、又は当該海域への人の出入を禁止し、若しくは制限することができる。

（海上火災が発生した船舶の処分等）

第四十二条の六 海上保安庁長官は、消火若しくは延焼の防止又は人命の救助のため必要がある場合は、海上火災が発生し、又はまさに発生しようとしている船舶、海洋危険物管理施設その他の財産を、延焼の防止のためやむを得ないと認められる場合は、海域にある延焼のおそれのある船舶、海洋危険物管理施設その他の財産を使用し、移動し、若しくは処分し、又はその使用を制限することができる。

（船舶交通の危険の防止）

第四十二条の七 海上保安庁長官は、船舶の海上火災による船舶交通の障害の発生により、当該障害の発生した海域の周辺において船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがあると認められる場合は、当該船舶の船舶所有者に對し、その船舶の海上火災による海上災害及び船舶交通の障害が新たに発生するおそれのない海域にその船舶を曳航すべきことを命ずることができる。

第四十二条の八 海上保安庁長官は、油若しくは危険物の排出又は海上火災による船舶交通の障害の発生により、当該障害の発生した海域において船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがある場合であつて、緊急に船舶交通の危険を防止する必要があると認められるときは、当該周辺の海域を航行を制限し、又は禁止することができる。

（消防機関等との関係）

第四十二条の九 消防組織法（昭和二十二年法律第二百二十六号）第九条各号に掲げる機関をいう。以下同じ。の長は、次の各号に掲げる場合は、第四十二条の五又は第四十二条の六の権限を行うことができる。

一 第四十二条の五又は第四十二条の六に規定する場合において、当該危険物の排出又は海上火災がふ頭に保留された船舶又は陸地にある施設（海域にある施設で固定施設により当

該施設と陸地との間を人が往来できるものを含む。）に係るものであるとき（消防機関の長又はその委任を受けたその権限を行う消防吏員若しくは消防団員が現場にいないとき、及び消防機関の長が海上保安庁長官又は管区海上保安本部長等（第五十三条第一項の規定により海上保安庁長官の権限に属する事項を行うことができる管区海上保安本部長及び同条第二項の規定により管区海上保安本部長の権限に属する事項を行うことができる管区海上保安本部の事務所の長をいう。以下同じ。）に對しその権限を行うことを要請したときを除く。）

二 第四十二条の五又は第四十二条の六に規定する場合において、当該危険物の排出又は海上火災が前号の船舶及び施設以外の船舶又は施設に係るものである場合に於ては、海上保安庁長官若しくは管区海上保安本部長等若しくはその委任を受けてその権限を行う海上保安官が現場にいないときは、又は海上保安庁長官若しくは管区海上保安本部長等からの権限を行うことを要請されたとき。

2 前項各号に掲げる場合においては、海上保安庁長官は、第四十二条の五又は第四十二条の六の規定にかかわらず、その権限を行うことができる。

第四十二条の十 海上保安庁長官又は管区海上保安本部長等及び消防機関の長は、第四十二条の二第一項に規定する事態若しくは海上火災が発生したことを知つたとき、又は第四十二条の五若しくは第四十二条の六の権限を行つたときは、相互に密接な連絡をとるとともに、海上火災の発生及び拡大の防止のための措置の実施について協力しなければならない。

第四十二条の十一 第四十二条の五に規定する場合において、海上保安庁長官若しくは管区海上保安本部長等若しくはその委任を受けてその権限を行う海上保安官及び消防機関の長若しくはその委任を受けてその権限を行う消防吏員若し

くは消防団員が現場にいないとき、又は海上保安庁長官若しくは管区海上保安本部長等若しくは消防機関の長の要請があつたときは、警察署長は、これらの者に代わつて同条の権限を行うことができる。この場合において、警察署長は、当該権限を行つたときは、直にその旨を海上保安庁長官若しくは管区海上保安本部長等又は消防機関の長に通知しなければならない。

(消防法の適用除外)

第四十二条の十二 消防法（昭和二十三年法律第百八十六号）第二十三条の二、第二十八条並びに第二十九条第一項及び第二項の規定は、第四十二条の五又は第四十二条の六に規定する場合に、適用しない。

第六章の次に次の一章を加える。

第六章の二 海上災害防止センター

(目的)

第四十二条の十三 海上災害防止センターは、海上災害の発生及び拡大の防止（以下「海上防災」という。）のための措置を実施する業務を行うとともに、海上防災のための措置に必要な船舶、機械器具及び資材の保有、海上防災のための措置に関する訓練等の業務を行うことにより、国民の生命、身体及び財産の保護に資することを目的とする。

(法人格)

第四十二条の十四 海上災害防止センター（以下「センター」という。）は、法人とする。

(数)

第四十二条の十五 センターは、一を限り設立されるものとする。

(資本金)

第四十二条の十六 センターの資本金は、その設立に際し、政府及び政府以外の者が出資する額の合計額とする。

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

3 政府は、前項の規定によりセンターがその資

本金を増加するときは、予算で定める金額の範囲内において、センターに出資することができる。

(持分の払戻し等の禁止)

第四十二条の十七 センターは、出資者に対し、その持分を払い戻すことができない。

2 センターは、出資者の持分を取得し、又は質権の目的としてこれを受けることができない。

(持分の譲渡等)

第四十二条の十八 政府以外の出資者は、その持分を譲渡することができる。

2 政府以外の出資者の持分の移転は、譲受け者について第四十二条の五十一第二項各号に掲げる事項を出資者原簿に記載した後でなければ、センターその他の第三者に対抗することができない。

(名称)

第四十二条の十九 センターは、その名称中に海上災害防止センターという文字を用いなければならない。

2 センターでない者は、その名称中に海上災害防止センターという文字を用いてはならない。

(登記)

第四十二条の二十 センターは、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

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

(民法の準用)

第四十二条の二十一 民法（明治二十九年法律第八十九号）第四十四条及び第五十条の規定は、センターについて準用する。

(発起人)

第四十二条の二十二 センターを設立するには、海上防災について学識経験を有する者七人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、政府以外の者に対しセンターに対する出資を募集しなければならない。

3 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(設立の認可)

第四十二条の二十三 発起人は、前条第二項の募集が終わつたときは、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

第四十二条の二十四 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときには、前条の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 設立の手續並びに定款及び事業計画書の内容が法令に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 職員、設備、業務の方法その他の事項についての業務の実施に関する計画が適正なものであり、かつ、その計画を確実に遂行するに足る経理的及び技術的な基礎を有すると認められること。

四 前号に定めるもののほか、事業の運営が健全に行われ、海上防災のための措置の実施により国民の生命、身体及び財産の保護に資することが確実であると認められること。

(事務の引継ぎ)

第四十二条の二十五 設立の認可があつたときは、発起人は、遅滞なく、その事務をセンターの会長となるべき者に引き継ぎなければならない。

2 センターの会長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府及び出資の募集に應じた政府以外の者に対し、出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第四十二条の二十六 センターの会長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込があつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 センターは、設立の登記をすることによつて成立する。

(定款記載事項)

第四十二条の二十七 センターの定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地

四 資本金、出資及び資産に関する事項

五 役員を選任方法その他の役員に関する事項

六 評議員会に関する事項

七 業務及びその執行に関する事項

八 財務及び会計に関する事項

九 定款の変更に関する事項

十 公告の方法

十一 設立当初の役員

2 センターの定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員)

第四十二条の二十八 センターに、役員として、会長一人、理事長一人、理事四人以内及び監事一人を置く。

2 役員を選任は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員の仕事及び権限)

第四十二条の二十九 会長は、センターを代表し、その業務を総理する。

2 理事長は、センターを代表し、定款で定めるところにより、会長を補佐してセンターの業務を掌理し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠員のときはその職務を行う。

3 理事は、定款で定めるところにより、会長及び理事長を補佐してセンターの業務を掌理し、会長及び理事長に事故があるときはその職務を代理し、会長及び理事長が欠員のときはその職務を行う。

4 監事は、センターの業務を監査する。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、会長又は運輸大臣に意見を提出

することができる。

(役員兼職禁止)

第四十二条の三十 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第四十二条の三十一 センターと会長又は理事長との利益が相反する事項については、会長及び理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事がセンターを代表する。

(代理人の選任)

第四十二条の三十二 会長は、理事又はセンターの職員のうちから、センターの業務の一部に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(評議員会)

第四十二条の三十三 センターに、毎事業年度の予算及び事業計画その他センターの運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員二十人以内で組織する。

3 評議員は、海上防災について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、会長が任命する。

(職員の任命)

第四十二条の三十四 センターの職員は、会長が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第四十二条の三十五 センターの役員及び職員は、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。

(業務)

第四十二条の三十六 センターは、第四十二条の十三の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 次条の規定による海上保安庁長官の指示により排出油の防除のための措置を実施し、当該措置に要した費用を第四十二条の三十八の

規定により徴収すること。

二 船舶所有者その他の者の委託により、消防船による消火及び延焼の防止その他海上防災のための措置を実施すること。

三 海上防災のための措置に必要な油回収船、油を回収するための機械器具、オイルフェンスその他の船舶、機械器具及び資材を保有し、これらを船舶所有者の利用に供すること。

四 海上防災のための措置に関する訓練を行うこと。

五 海上防災のための措置に必要な機械器具及び資材並びに海上防災のための措置に関する技術について調査及び研究を行い、その成果を普及すること。

六 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

七 前各号に掲げるもののほか、第四十二条の十三の目的を達成するために必要な業務を行うこと。

2 センターは、前項第七号に掲げる業務を行ううとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(センターに対する指示)

第四十二条の三十七 海上保安庁長官は、緊急に排出油の防除のための措置を講ずる必要がある場合において、第三十九条第三項の規定により措置を講ずべきものがその措置を講じていないと認められるとき、又は同項の規定により措置を講ずべきことを命ずるいとまがないと認められるときは、同項に規定する措置のうち必要と認めるものを講ずべきことを、センターに対し、指示することができる。

(センターの措置に要した費用の負担)

第四十二条の三十八 センターは、前条の規定により海上保安庁長官が指示した措置を講じたときは、当該措置に要した費用で運輸省令で定める範囲のものについて、運輸省令で定めるところにより、海上保安庁長官の承認を受けて、当

該措置に係る排出された油が積載されていた船舶の船舶所有者若しくは排出された油が管理されていた海洋施設その他の施設(陸地にあるものを含む)の設置者に負担させることができる。ただし、第四十一条第一項ただし書に規定する場合は、この限りでない。

2 センターは、前項の規定による負担金を徴収しようとするときは、当該負担金の納付義務者に対し、運輸省令で定めるところにより、負担金の額、納付期限及び納付方法を通知しなければならない。

3 センターは、前項の通知を受けた義務者が納付期限までに同項の負担金を納付しないときは、期限を指定してこれを督促しなければならない。

4 センターは、前項の規定により督促をするときは、納付義務者に対し、督促状を発する。この場合において、督促状により指定すべき期限は、督促状を発する日から起算して二十日以上経過した日でなければならない。

5 センターは、第三項の規定による督促を受けた納付義務者がその指定の期限までに負担金及び第七項の規定による延滞金を納付しないときは、国税の滞納処分(例により、海上保安庁長官の認可を受けて、滞納処分をすることができ

る。

6 前項の規定による徴収金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとし、その効力については、国税の例による。

7 センターは、第三項の規定により督促をしたときは、負担金の額につき年十四・五パーセントの割合で、納付期限の翌日からその負担金の完納の日又は財産の差押えの日の前日までの日数により計算した額の延滞金を徴収することができる。ただし、運輸省令で定める場合は、この限りでない。

8 第四十一条第四項及び第五項の規定は、第一項の場合に準用する。この場合において、同条第四項及び第五項中「第一項」とあるのは、

「第四十二条の三十八第一項」と読み替えるものとする。

(業務方法書)

第四十二条の三十九 センターは、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(基金)

第四十二条の四十 センターは、第四十二条の三十六第一項第一号及び第二号の業務に関する基金を設け、第四十二条の十六第一項の規定により出資され、又は同条第二項の認可を受けた場合において出資された金額とこれらの業務に要する資金に充てられることを条件として政府以外の者から出えんされた金額の合計額に相当する金額をもつてこれに充てるものとする。

2 前項の基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加し又は減少するものとする。

(事業年度)

第四十二条の四十一 センターの事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(予算等の認可)

第四十二条の四十二 センターは、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第四十二条の四十三 センターは、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 センターは、前項の規定により財務諸表を運

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

(出資者に対する書類の送付)

第四十二条の四十四 センターは、第四十二条の四十二又は前条第一項に規定する認可又は承認を受けたときは、当該認可又は承認に係る予算、事業計画及び資金計画に関する書類又は財務諸表を政府以外の出資者に送付しなければならない。

(借入金)

第四十二条の四十五 センターは、資金の借入れ(借換えを含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第四十二条の四十六 センターは、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第四十二条の四十七 この法律に規定するもののほか、センターの財務及び会計に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(報告及び検査)

第四十二条の四十八 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、センターに対しその業務に関し報告をさせ、又はその職員に、センターの事務所その他の事業所、その業務の用に供している船舶を含むに立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人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してはならない。

(監督命令等)

第四十二条の四十九 運輸大臣は、前条第一項の規定により報告をさせ、又は検査を行った場合において、センターの業務又は会計が法令若しくはこれに基づく処分又は定款若しくは業務方法書に違反すると認めるときは、センターに対して、この法律の目的を達成するため必要な限度において、役員の解任、定款又は業務方法書の変更その他必要な措置をとるべき旨を命ずることができる。

2 運輸大臣は、センターが前項の規定による命令に従わなかつたときは、その役員を解任することができる。

(審査請求)

第四十二条の五十 この法律に基づいてしたセンターの処分に不服がある者は、運輸大臣に対し行政審査法(昭和三十一年法律第六十号)による審査請求をすることができる。

(出資者原簿)

第四十二条の五十一 センターは、出資者原簿を備えて置かなければならない。

2 出資者原簿には、各出資者について次の事項を記載しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

二 出資の引受け及び出資金の払込みの年月日

三 出資額又は出資者の持分の譲受け額(以下「出資額」という。)

3 政府以外の出資者は、出資者原簿の閲覧を求めることができる。

(解散)

第四十二条の五十二 センターは、解散した場合においては、その債務を弁済してなお残余財産があるときは、これを各出資者に対しその出資額に応じて分配しなければならない。

2 前項の規定により各出資者に分配することができる金額は、その出資額を限度とする。

3 前二項に規定するもののほか、センターの解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第四十二条の五十三 運輸大臣は、次の場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第四十二条の十六第二項、第四十二条の三十六第二項、第四十二条の三十九第一項、第四十二条の四十二又は第四十二条の四十五の認可をしようとするとき。

二 第四十二条の四十三第一項又は第四十二条の四十六の承認をしようとするとき。

三 第四十二条の四十七の運輸省令を定めようとするとき。

第四十三条の次に次の二条を加える。

(排出油防除計画)

第四十三条の二 海上保安庁長官は、東京湾その他の運輸省令で定める海域ごとに、油が著しく大量に排出された場合における排出油の防除に関する計画(以下「排出油防除計画」という。)を作成するものとする。

2 排出油防除計画は、前項の運輸省令で定める海域に係る次の事項について次の事項について定めるものとする。

一 油が著しく大量に排出された場合における海洋の汚染の想定に関する事項。

二 前号の場合における排出油の防除のために必要な油回収船その他の船舶、機械器具及び資材の整備の目標に関する事項。

三 第一号の場合における排出油の防除のための関係行政機関、関係地方公共団体、船舶所有者の団体その他の関係者との連絡及び情報の交換に関する事項。

四 第一号の場合における排出油の防除及びこれに伴う危険の防止に関する事項。

3 海上保安庁長官は、第一項の規定により排出油防除計画を作成しようとするときは、関係行政機関の長又は関係地方公共団体の長の意見を聴かなければならない。これを修正しようとするときも、同様とする。

4 海上保安庁長官は、第一項の規定により排出油防除計画を作成したときは、速やかに、これ

を前項に規定する者に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。これを修正したときも、同様とする。

(排出油防除協議会)

第四十三条の三 タンカーの船舶所有者は、前条第一項の運輸省令で定める海域ごとに、共同して次の事項を行う排出油防除協議会(以下「協議会」という。)を置くように努めなければならない。

一 当該海域における排出油の防除に関する自主基準の作成

二 排出油の防除に関する技術の調査及び研究

三 排出油の防除に関する教育及び共同訓練の実施

四 その他排出油の防除に関する重要事項の協議

2 タンカーを係留することができる係留施設の管理者その他の関係者は、協議会に参加することができる。

3 協議会は、当該海域に係る排出油防除計画について、海上保安庁長官に対し、意見を述べることができる。

第四十六条中「保全」の下に「並びに海上災害の防止」を加える。

第四十八条第三項中「第三十九条の二」を「第三十九条の三」に改め、「掲げる者」の下に「又は特定タンカーの船舶所有者」を、「備付け」の下に「又は油回収船若しくは油を回収するための機械器具の配備」を加え、同条第六項中「第三十九条の二」を「第三十九条の三」に改める。

第五十条中「その他海洋の汚染」を「油回収船その他海洋の汚染又は海上災害」に、「若しくは施設の設置」を「施設又は船舶の設置若しくは保有」に改める。

第五十一条中「並びに廃油及び廃船の処理」を「廃油及び廃船の処理、排出された油及び危険物の除去並びに海上火災の防除」に改め、「汚染」の下に「及び海上災害」を加える。

第五十五条第一項中「二十万円」を「三十万

円」を改め、第八号を第九号とし、第七号の次に次の一号を加える。

八 第四十二条の七の規定による命令に違反した者

第五十五条第二項及び第五十六条中「十万円」を「二十万円」に改める。

第五十七条中「十万円」を「二十万円」に改め、同条第二号中「第三十九条の二」を「第三十九条の三」に改め、同条第四号中「第三十八条第一項」の下に「第四十二条の二第一項又は第四十二条の三第一項」を加え、同条に次の四号を加える。

五 第三十九条の二の規定による命令に違反し、又は処分の違反となるような行為をした者

六 第三十九条の四第一項の規定に違反した者

七 第四十二条の五第一項若しくは第三項の規定による命令若しくは処分又は同条第二項の規定による命令に違反した者

八 第四十二条の八の規定による処分の違反となるような行為をした者

第五十八条中「五万円」を「十万円」に改め、同条第九号中「事実」の下に「第四十二条の二第一項に規定する事態又は海上火災」を加え、同条の次に次の一条を加える。

第五十八条の二 第四十二条の四十八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検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をしたセンターの役員又は職員は、十万円以下の罰金に処する。

第五十九条中「前四条」を「第五十五条から第五十八条まで」に改める。

第六十一条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をしたセンターの役員は、三万円以下の過料に処する。

一 第六章の二の規定により運輸大臣又は海上保安庁長官の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受

けない場合において、その認可又は承認を受けないかつたとき。

二 第四十二条の二十第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第四十二条の三十六第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

第六十二条 第四十二条の十九第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第四十条の二に一条を加える改正規定、第四十八条第三項の改正規定(第三十九条の二)を「第三十九条の三」に改める部分を除く。及び第五十七条に四号を加える改正規定(同条第六号に係る部分に限る)は、公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(財団法人海上防災センターからの引継ぎ)

第二条 昭和四十九年十二月六日に設立された財団法人海上防災センター(以下「財団法人」という)は、寄附行為で定めるところにより、発起人に対して、センターにおいてその一切の権利及び義務を承継すべき旨を申し出ることができ。

2 発起人は、前項の規定による申出があつたときは、遅滞なく、運輸大臣の認可を申請しなければならない。

3 前項の認可があつたときは、財団法人の一切の権利及び義務は、センターの成立の時ににおいてセンターに承継されるものとし、財団法人は、その時において解散するものとする。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に関する規定は、適用しない。

4 前項の規定により財団法人が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。(非課税)

第三条 前条第三項の規定によりセンターが権利

を承継する場合における当該承継に係る不動産の取得については、不動産取得税を課することができない。

(経過措置)

第四条 この法律の施行の際現にその名称中に海上災害防止センターという文字を用いている者については、改正後の第四十二条の十九第二項の規定は、この法律の施行後六月間は適用しない。

第五条 センターの最初の事業年度は、改正後の第四十二条の四十一の規定にかかわらず、その成立の日始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

第六条 センターの最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、改正後の第四十二条の四十二中「当該事業年度の開始前」とあるのは、「センターの成立後遅滞なく」とする。(港則法の一部改正)

第七条 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。

第二十五条に次のただし書を加える。

ただし、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)第四十二条の二第一項又は第四十二条の三第一項の規定による通報をしたときは、当該通報をした事項については報告をすることを要しない。

第三十六条の二第二項に次のただし書を加える。

ただし、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の五第一項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

第三十七条第三項に次のただし書を加える。

ただし、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の八の規定の適用がある場合は、この限りでない。

(災害対策基本法の一部改正)

第八条 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)の一部を次のように改正する。

第三十八条第十五号を第十六号とし、第十四号の次に次の一号を加える。

十五 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)第四十三条の二第一項に規定する排出油の防除に関する計画

(海上交通安全法の一部改正)

第九条 海上交通安全法(昭和四十七年法律第十五号)の一部を次のように改正する。

第三十三条第二項中「前項」を「第一項」に改め、「必要な措置」の下に「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の七に規定する場合は、同条の規定により命ずることができ措置を除く。」を加え、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項に規定する船舶の船長は、同項に規定する場合において、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)第四十二条の二第一項又は第四十二条の三第一項の規定による通報をしたときは、当該通報をした事項については前項の規定による通報をすることを要しない。

第四十条第六号中「第三十三条第二項」を「第三十三条第三項」に改める。

(港則法の一部改正)

第十条 港則法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第十二条第一項第十一号の三中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(船舶整備公団法の一部改正)

第十一条 船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(廃棄物の処理及び清掃に関する法律の一部改正)

第十二条 廃棄物の処理及び清掃に関する法律

(昭和四十五年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。

第六条第三項及び第十二条第二項中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(水質汚濁防止法の一部改正)

第十三条 水質汚濁防止法(昭和四十五年法律第三十八号)の一部を次のように改正する。

第二十三條第二項及び第四項中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(瀬戸内海環境保全臨時措置法の一部改正)

第十四条 瀬戸内海環境保全臨時措置法(昭和四十八年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第十二条第一項中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(地方税法の一部改正)

第十五条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の五第一項第六号中「自動車事故

対策センター」の下に「海上災害防止センター」を加える。

附則第十条に次の一項を加える。

3 道府県は、海上災害防止センターが海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第百三十六号)第四十二条の三十六第一項第四号に規定する業務の用に供する家屋で政令で定めるものを取得した場合においては、当該取得が昭和五十三年三月三十一日までに行われたときに限り、第七十三条の二第一項の規定にかかわらず、当該家屋の取得に対しては、不動産取得税を課することができない。

附則第十四条第二号中「海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第百三十六号)第三十九条の二」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第三十九条の三」に改める。

(所得税法の一部改正)

第十六条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中海外経済協力基金の項の次に次のように加える。

海上災害防止センター

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
(昭和四十五年法律第百三十六号)

(法人税法の一部改正)

第十七条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

海上災害防止センター

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
(昭和四十五年法律第百三十六号)

(海上保安庁法の一部改正)

第十八条 海上保安庁法(昭和二十三年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

第七条第十号中「海洋汚染防止法」を「海洋

第十九条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第五十一号の次に次の一号を加える。

五十一の二 海上災害防止センターを監督すること。

第二十二條第一項第十七号の三中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

(環境庁設置法の一部改正)

第二十条 環境庁設置法(昭和四十六年法律第十八号)の一部を次のように改正する。

第四條第二十四号中「海洋汚染防止法」を「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改める。

別表第二第一号の表中宇宙開発事業団の項の次に次のように加える。

汚染及び海上災害の防止に関する法律」に改め、同号の次に次の一号を加える。
十の二 海上災害防止センターに関する事項
(運輸省設置法の一部改正)