

を中心とする加工的な産業、そういうものも港湾をつくることによってその地域に誘致し、その地域の発展を図ることができるというように考えます。

それから第三番目に、その都市と、あるいはその地域の地域計画と申しますよ、その町づくり、都市づくり、こういうときに港湾というものの結びつきを考えながら、むしろ港湾をリードしながらその地域の都市計画的な発展を考える、たとえば地方におきましても、その地域のよりよい環境をつくり上げていくというときに港湾の果たす役割は非常に強いわけでございます。港湾管理者はそういうような港湾の流通面、産業の誘致面、あるいは都市形成面といふところに注目いたしまして、自分の地域のよりよい発展を図るために現在一生懸命港湾を計画し、建設に努力しているというわけでございます。

こういうような港湾に対しまして、私ども現在の日本の情勢を見てまいりますと、低成長時代とは言いながら、やはり今後昭和五十五年を目標として考えてまいりますと、せんたつての経済計画との対応等考えますと、今後全国で約十億トン程度の貨物量の増加が考えられる次第でございます。そういう貨物の増加をおなかつ考えていかなければいけない。同時に地域の発展、日本全体のバランスある発展を考えていく、そのための産業的な受け皿をつくる。また過去の計画におきましては、実施の段階におきましては、経済動向といふものに対応する港というものが非常にウエートが高かつたんでございますけれども、それぞれの地域における環境的な地方民の要求と申しますか、從来までコンクリートと鉄でつくっていたようない港に対しまして、親しみのある港をつくつていかなければいけない。さらに非常に貨物量が多くなり、危険物輸送も多くなると、混んでいる東京湾や大阪湾等におきましては危険ということも考えられるような時代になつてまいりますと、より安全な港湾、ないしは航路の整備というものが必要になってくるわけでございます。

今回の計画に関しましては、流通面、あるいは産業誘致面、それに伴う地方開発という港湾本来の目標を挙げるだけでなく、港湾そのものの環境、ひいてはその地域の環境をよりよくしていくこととまた働く人とか、あるいはその地域の安全を図っていく、あるいは船舶の安全を図るという二点を大きな柱としているわけでございます。したがいまして、今回の五ヵ年計画の重点といたしましては、まず物流に対する機能を増大する。第二に、地域の発展を図るために港湾を整備していく。その中身いたしましては、産業港湾ではなく、僻地等の人々の、離島であるとか、あるいは地方港湾の整備を図る。第三点に、よりよい環境を目指していく。第四点に、安全な港、航路をつくっていく。この四つを重点の目標として整備計画をつくりていただきたいというふうに考えておる次第でございます。

○青木新次君 いま四項目を挙げられて、しかも鉄とコンクリートの港というイメージから安全性とか環境の改善とか、あるいはまた離島、あるいはまた過疎地域における地方港の整備拡充を図る、物流に対する機能というものにこだえられる港にするという点については私も賛成であります。ただ、前回の五ヵ年計画の思想というものがなかったと思うのです。私どもも運輸事情視察の際に、九州とか瀬戸内海とか、あるいはまた大阪南港とか、いろいろと調べてまいりたわけであります。ただ、前回の五ヵ年計画でございましたが、それだけに評価される面と、それから欠点が相当露出されていると実は思つております。その点から、いまの局長の言われた内容についてもう少し項目別に、具体的に説明してもらいたい。

○政府委員(竹内良夫君) いま先ほど申し上げました通り、御前崎港のお話が出ましたけれども、この御前崎の計画は、現在静岡県に清水港という港がおおよそのところを申し上げますと、この物資流通の合理化のための港湾につきましては約二七%程度にしたいと思います。六三%を三七%程度に。それから地域の発展向上、これを一八%から約二六%に、それから航行安全、これが六・五%から一・一%、それから環境問題、これに対しては一四%程度のシェアを割いて進めていく。で、この計画を今後詰めていくわけでございますけれども、ま

た港湾管理者とそれぞれ相談しながら積み上げていくわけでございますけれども、これが決まりますと、年々の予算執行におきましては大体このようない方向で予算執行をしていきたい、このように考へておられます。これは静岡県においては、これまで分類いたしまして、第一番に、物資の流通の合理化及び安定供給を目指した港湾の整備、第二に、地域の住民生活の向上及び産業の振興を目指した港湾の整備、第三番目に、船舶航行等の安全の確保を目指した港湾及び狭水道航路の整備、第四番目に、快適な港湾・海洋環境の整備というふうに四つのカテゴリーに分けまして、これを少しほじを申し上げますと、第四次、四十六年から五十年までの計画でございましたが、「一兆一千億円の計画でございました。いま申し上げました港湾整備事業は、この「一兆一千億円のうち一兆五千五百億円でございまして、そのほかは地方単独であるとか、港湾機能事業、予備費等でござります。この一兆五千五百億円のうち、第一番目のカテゴリーの物資の流通面に約六三%のシェアを持たせておりました。それから地域の住民生活、これに一八%、それから安全問題に対する六・五%、それから快適な港湾の環境問題につきましては実は一・一%、約一%、その他というふうなシェアで第四次の五ヵ年計画を進めてまいってきたわけでございます。

今回の計画につきましては、現在御審議をいたしました法律が通り、そして、それに対する計画を作成していくというのがたてまえでございますけれども、実はわれわれこの法律案提案の前にいろいろ腹案もつくっているわけでございます。すけれども、実はわれわれこの法律案提案の前におおよそのところを申し上げますと、この物資流通の合理化のための港湾につきましては約二七%程度にしたいと思います。六三%を三七%程度に。それから地域の発展向上、これを一八%から約二六%に、それから航行安全、これが六・五%から一・一%、それから環境問題、これに対しては一四%程度のシェアを割いて進めていく。で、この計画を今後詰めていくわけでございますけれども、ま

た港湾管理者とそれぞれ相談しながら積み上げていくわけでございますけれども、これが決まりますと、年々の予算執行におきましては大体このようない方向で予算執行をしていきたい、このように考へておられます。これは静岡県においては、これまで分類いたしまして、第一番に、物資の流通の合理化及び安定供給を目指した港湾の整備、第二に、地域の住民生活の向上及び産業の振興を目指した港湾の整備、第三番目に、船舶航行等の安全の確保を目指した港湾及び狭水道航路の整備、第四番目に、快適な港湾・海洋環境の整備というふうに四つのカテゴリーに分けまして、これを少しほじを申し上げますと、第四次、四十六年から五十年までの計画でございましたが、「一兆一千億円の計画でございました。いま申し上げました港湾整備事業は、この「一兆一千億円のうち一兆五千五百億円でございまして、そのほかは地方単独であるとか、港湾機能事業、予備費等でござります。この一兆五千五百億円のうち、第一番目のカテゴリーの物資の流通面に約六三%のシェアを持たせておりました。それから地域の住民生活、これに一八%、それから安全問題に対する六・五%、それから快適な港湾の環境問題につきましては実は一・一%、約一%、その他というふうなシェアで第四次の五ヵ年計画を進めてまいってきたわけでございます。

今回の計画につきましては、現在御審議をいたしました法律が通り、そして、それに対する計画を作成していくというのがたてまえでございますけれども、実はわれわれこの法律案提案の前におおよそのところを申し上げますと、この物資流通の合理化のための港湾につきましては約二七%程度にしたいと思います。六三%を三七%程度に。それから地域の発展向上、これを一八%から約二六%に、それから航行安全、これが六・五%から一・一%、それから環境問題、これに対しては一四%程度のシェアを割いて進めていく。で、この計画を今後詰めていくわけでございますけれども、ま

た港湾管理者とそれぞれ相談しながら積み上げていくわけでございますけれども、これが決まりますと、年々の予算執行におきましては大体このようない方向で予算執行をしていきたい、このように考へておられます。これは静岡県においては、これまで分類いたしまして、第一番に、物資の流通の合理化及び安定供給を目指した港湾の整備、第二に、地域の住民生活の向上及び産業の振興を目指した港湾の整備、第三番目に、船舶航行等の安全の確保を目指した港湾及び狭水道航路の整備、第四番目に、快適な港湾・海洋環境の整備というふうに四つのカテゴリーに分けまして、これを少しほじを申し上げますと、第四次、四十六年から五十年までの計画でございましたが、「一兆一千億円の計画でございました。いま申し上げました港湾整備事業は、この「一兆一千億円のうち一兆五千五百億円でございまして、そのほかは地方単独であるとか、港湾機能事業、予備費等でござります。この一兆五千五百億円のうち、第一番目のカテゴリーの物資の流通面に約六三%のシェアを持たせておりました。それから地域の住民生活、これに一八%、それから安全問題に対する六・五%、それから快適な港湾の環境問題につきましては実は一・一%、約一%、その他というふうなシェアで第四次の五ヵ年計画を進めてまいってきたわけでございます。

今回の計画につきましては、現在御審議をいたしました法律が通り、そして、それに対する計画を作成していくというのがたてまえでございますけれども、実はわれわれこの法律案提案の前におおよそのところを申し上げますと、この物資流通の合理化のための港湾につきましては約二七%程度にしたいと思います。六三%を三七%程度に。それから地域の発展向上、これを一八%から約二六%に、それから航行安全、これが六・五%から一・一%、それから環境問題、これに対しては一四%程度のシェアを割いて進めていく。で、この計画を今後詰めていくわけでございますけれども、ま

このところに非常に大きなボテンシャルもある。そこで御前崎港に注目いたしまして、この御前崎港を開発することによって、この地域全体のレベルを、水準をぐっと上げることができるのでないかということを注目いたしまして、清水港の拡張のかわりにこの御前崎港をつくり、同時にこの地域の開発を図るということでござります。そういたしますと、この地域におましましては、

在いま御前崎港を例として申し上げましたような
地方港湾審議会、それからその上で港湾審議会と
いうものを経まして、関連の方々、安全問題、産
業問題、あるいは環境問題、十分相談しながら一
つ一つの港を練り上げまして、その港の積み上げ
というものを総合調整いたしまして五ヵ年計画を
つくり上げていきたい、このように考えていく次
第でございます。

てしまつことは死活を意味するということになるわけがあります。この方面に対する住民の対応の仕方といつものは、きわめてある意味ではラジカルな動きさえ実はいたしているわけでありますから、そういう点から、この問題について格段のひとつ計画設計の段階で考慮を払つてもらいたい。また住民に対する被害、補償といつたような問題等についてもひとつよく話し合つてもらいたい。

点についての御答弁をお願いいたします。

○政府委員(竹内良夫君) まず第一番に、先ほど
の一四%程度の金額でございますが、三兆一千億
円の中をいわゆる港湾整備費として充てますのは
二兆二千八百億円程度でございます。その中で一
四%と申しますと、数字といたしましては約三千
百億円程度を頭に置いてやっていきたいというよ

ほんと何にもなかつた場所でございますので、やはり先生のおっしゃいますように、まずここに第一番に安全な防波堤をつくりまして、そして、それに被覆されたところのいろいろな岸壁であるとか、あるいは用地をつくっていく、こういうことを第一番の目標になるわけでございます。また、この御前崎というところは大変美しい海でございまして、港をつくり、材木を誘致いたしますとどうしても海が汚れる。したがいまして、こういうような産業がやつてまいりましても汚れないような海にしたい、こういうことも十分考えていかなくてはいけないわけでございます。

そういうことのためには、港湾管理者が計画をつくり上げるときに、まず地方港湾審議会という委員会を設けましてその御意見を聞いていく。そして、この計画に対しまして、できましたところで、運輸大臣は港湾審議会の意見を聞きましてこの計画をチェックしていくということになるわけでございます。この地方港湾審議会には関係の方々の御意見を聞きながら、また環境の問題につきましても十分チェックをしながらこの計画をつくり上げていくということでございまして、その第一番に考えることは、何といいましても安全とうな形で計画を練り上げまして、その中から今まで港湾整備五カ年計画の中に取り入れていくといふことを十分に考えていきたい。さっとそのようになりますと、この方面には女岩というのがあります。この方面一体は非常に海産物が盛んなところであります。この方面一体は非常に海産物が盛んなところでありまして、いわゆる沿岸漁業、そしてまた海産物といったようなことから、ここを取らねば

それから、この環境問題に関連いたしまして、実はヘドロで有名な田子の浦港がござります。このことについては、いま地場産業として全国七割を占める製紙関係のメーカーがこの富士地区に殺到いたしているわけであります。P.C.B問題は私は公害委員会で発言して、抜本的に解決をするということに今度なつたわけでありますが、問題は、これに対する焼却その他の施設がないためにどんどん海へ、港湾に流れ、これがヘドロのため池になつてゐる。そつとして逆に十度ないし十五度くらいのカーブでもつて駿河湾へどんどん流れいくということになりますと、一応国際港でありますから、大型の貨物船はここにいわゆる停泊できない。船腹をすつてしまつということに実はなるわけでありますから。ですから、そういう点から考えて、このヘドロのしゅんせつというような点については、田子の浦港だけではないわけでありますから、その点については環境問題の改善といった点からどう考へるか。

それからもう一つは、非常に今まで——何バースかバースができるわけでありますけれども、なかなかこの辺が狭い。したがつて荷物を積みおろしするだけに使われてゐるということなんだと思いますけれども、私が申し上げましたように緑地帯をどんどんつくっていく。そうして、いわゆるみんなもつて、夕方とか日曜とかに公園へ散歩に行くぐらいの余力を持つた用地の確保、これに対する緑地公園といったような問題等についても今回の三兆一千億といったような、新五カ年計画の中でも考える必要があろうじゃないか

うに考えております。
第一番目でござりますが、御前崎港の計画等の
際に、あるいは実行の際に、人家との間にくぼ地
ができまして浸水したというようなことがござい
ます。これは港湾をつくるときに海面を埋めてま
ります。海面を埋めますと、どうしても水面か
らプラス五メートルぐらい高くなる、こういうこ
とになります。ところが、実際の山からずつと
海に至る間に人家がござりますけれども、海岸の
付近にある土地は大体プラス一メートルとか
一メートルとか、そういう低いところもあるわけ
でございまして、この御前崎の場合には低いところ
が一部ずつとございまして、そこに集中豪雨の
ときには浸水したというような経緯がございま
た。私ども本当に遺憾に思つておる次第でございま
す。ただ、こういうことに対しましては、その後直ちに県の方が処置をいたしました、新たな港
水路をつくりまして、その排水路をつくることに
よつて雨水を排除する、たまりを、湛水を少な
するということで、現在、地元の方々との間としま
うまく調整がとれている次第でございます。これ
は実は後から気がついたことで、本当に私ども計
画をする者の立場としては恥ずかしいものでござ
います。

こういうことのないよう、今後は計画の前
ら、実際にかかる前から住民の方々とも話し合
いに対応するような仕事を進めていかなければ
いけない。これは全国港湾管理者に、あるいは
設局全体の港湾関係者はそのつもりで計画に取
組み、実施に取り組むようにしたいと思ってい
ます。そのほかいろいろ、その例
次第でござります。そのほかいろいろ、その例

に産業が発達してまいりました、特に製紙産業が非常に集まつてまいりました。しかし、残念ながらその結果、製紙産業のかすが工場の方で完全に処理しないままに海に流していたという経緯がございまして、海に直接流すよりも田子の浦港に入る、河川にそれを流したために、海水と川の水がぶつかる田子の浦港におきましてそのかすが沈でございました。そのところで、いろいろな臭いにおいであるとか、あるいは亜硫酸ガスとか、そういういろいろなものが発酵の結果いろいろな公害が起きたわけでござりますが、これに関しましては、やはり製紙業の責任と申しますか、そういうことも十分考えながら、この田子の浦の港湾としての機能の回復、あるいは環境の回復というごとにつきまして、現在、港湾公害防止対策事業という事業を進めております。

で、現在までにこのヘドロをしゅんせついたしまして、このしゅんせつしたものは、従来、昔は海に捨てていたのでござりますけれども、海に捨てるということは取りやめまして、その中の方に捨てて土川の河川敷を掘りまして、その中の方に捨てていくというような処置をとつております。現在までに百二十万立方メートルのヘドロの処置を完了しているわけでございます。ところが、この百二十万立方メートルのヘドロを取つている間にも、相当工場の方としては処理するよつた手当をしてきたわけでござりますけれども、その間に相当また川の方にどうしても出でてくる。その残つている分が五十万立方メートルまだ現在残つてゐる、こういうような次第でござります。したがいまして、今後はこの五十万立方メートルをどうやって取り、そして、取つたものをどうやつて処置していくかということが今後の研究課題でございますけれども、この方針いたしましては、公害防止対策事業いたしまして、原因者の負担を十分参酌しながらやっていくべきであるというよう考へておきています。

また最後に、港をつくる際に、ただ水面と埠頭だけではなく、そこに縁のある市民の憩いのできるような地帯をつくっていくべきではなかろうかという先生のお言葉でござりますけれども、私どもも全くそのとおりであると思っております。明治の人には偉い方がおりまして、横浜港に山下公園といふりっぱな公園を、あれは明治の時代につくっております。その後、大正、昭和、なかなかそれだけのものはつくれなかつたのでございますけれども、現在、私ども計画しておりますのは、たとえば大阪にいたしましても、東京にいたしましても、日比谷公園の一倍、二倍、三倍という、数倍の公園をもこの埠頭の埋め立ての中につくり上げていくという計画を現在持つて、すでに実行している次第でございます。たとえば田子の浦港につきましては、先ほど先生おつしやいましたあの埠木場がござりますけれども、たとえばそういう埠木場はすでに非常にいま汚くなつておりますので、これを埋めまして、その上を公園にするというようなことも考へて、いる次第でございます。市民が海に出て散歩し、港を自分たちのものとするというような環境にぜひ戻していただきたいと、いうように考へて、いる次第でございます。

しは三分の一近くは借金予算というふうなことで、非常な苦しいやりくりの中での国の経済の維持を図らなければならないということでございました。政府といたしましては外貿埠頭公園等もつくりまして受益者負担制度を相当導入をいたしております。また臨港地域内のいわゆる企業者から環境整備のための負担金を徴収するというふうなことも考えまして、港湾整備の財源確保にはいろいろと苦労をいたしておりますところでござりますが、さらに今後とも入港料なり、あるいは施設の使用料等ございまして、今までこれらについて徴収できていないというふうな面もあるようでござります。これからはこういうものにつきましても適正な運用によって財源確保の原資にいたしたい、こういう考え方で港湾管理者始め関係者と十分協議を重ねてこの三兆一千億の投資規模というものを充足していきたいと考えております。

ことも研究しながら新しい財源をまた見つけると、いうことも一つの大きなテーマとしながら現在勉強をしている最中でございます。ただ、地方財政の逼迫に関しましては、やはりできるだけ現在のところ地方負担に關しましては、國といたしましては起債とか、そういう点で応援をしていると、あるいは、あるものにつきましては國庫の補助を相当大きくしております。たとえば離島とか、あるいは北海道の港湾の整備という点に關しましては大きな國庫補助を努力しているわけでござりますけれども、全体的には、やはりある程度苦しいながらも地方もがんばってやつていただきたいというように考へておる次第でございます。

○青木薪次君 地方財政悪化の中で、いま竹内局長の答弁の中で、地方もがんばってくれという精神主義だけではないかといふんでね。そういう点から、もしこの計画遂行の能力といいますか、地元に負担能力がないといふために、その計画を途中でもつて挫折せいやならぬ。また當該年度はできないというような場合に、五ヵ年計画の中では、その単年度だけでなく、全体としてブルされる計画となるのか、たとえば不運になつて流れる予算がある、あるいはまた繰り越していくという場合がある、一体それらの点についてどういうよう考へておるのか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(竹内良夫君) 現在の単年度のシステムでは、国費だけで繰り越していくと、仕事をして地方の負担を後払いにするというようなシステムは現在はできておりません。残念ながらそういう形といたしましては、負担金がない場合には、ある程度事業を縮小せざるを得ないというシステムになっているわけでございます。ただ私ども、自治省等ともいろいろ話話し合いまして、できるだけ地元の地方負担につきましては地方交付金であるとか、あるいは起債面におきましてめんどくさ見てもううとこうことを努力しているわけでござります。

○青木薪次君 それから流通の関係、特に港湾そのものがターミナルですから、その面ではこれが

こと、非常に国内の高度成長から低成長になつた、あるいはまたGNP中心主義から今日いわゆる国民福祉の経済に変わってきたという段階においては、今までのよくな夢を追うわけにはいかぬ。

そこで、外国貿易といったよくな点から、たとえば食糧にしても、あるいはまた原油にしても、そ

の他天然資源その他の関係、木材の関係を輸入す

るにつけても、それらに実はこれからウエートをかけられると思うわけです。そういう点から港湾、

すなわちターミナルと鉄道と道路と空港といった

りますが、特に後で国鉄の田口常務理事が見えて

おりますから聞きたいと思ひますけれども、いま

世間に国鉄の貨物輸送を廃止したらいいじゃないかなどという暴論を吐く人がいるわけであります。

今日、国内のあちらこちらにトラック・ターミナルが幾つもできておりますね。これよりもむしろ港湾と、それから鉄道という一貫輸送といいま

すかね、こういう点が相当私は強化されるべき時期に来ている。たとえば食糧輸送等についても、

これは中長距離の輸送ということが叫ばれておりま

すけれども、こういう点についてまだまだ場当たり主義でしかない。石炭が石油に変わった、石

油が四倍になつた、で、また石炭に一応逆戻りし

て石炭産業振興法案等についても相当見直されて

いる時代に実はあるわけです。肥料にしてもそういう

ことは、木材輸送にしても、国内の木材を相当評価

責任者として、今日まで設備投資不足、あるいは輸送近代化の立ちおくれとか、あるいはまた産業立地条件の変化とか、産業構造の変化とかといつたような、新しい時代に対応する努力というものが非常に少なかつたというよくなことから、特にいままで合理化といえば、やれ小口貨物の集約輸送、駅で貨物の取り扱いを廃止するということの問題に終始して、大局的見地に立つたいわゆる視野というものは非常に少なかつたと思つんでありますけれども、この貨物輸送で、いま竹内局長に質問いたしましたように、たとえば港湾と国鉄といつたよくな問題等についてどういうよくなと考えておられるのか。よもや貨物輸送を廃止するなんという考へ方はないと思つんでありますけれども、その点について前向きの立場に立つてどういふよつては、どういうよくな考へておられるか、お伺いしたいと思います。

○説明員(田口通夫君) まず港と鉄道という問題につきまして、過去のいきさつからお話し申し上げますと、昭和三十九年以降今日まで港に敷設されましした鉄道、これをわれわれは公共臨港線と呼んでおりますけれども、三十四線今日まで新設さ

れておりますから残りの二十四港は、これは港湾管理者が直接運営しておりますけれども、保

守その他は運営されておりますが、入れかえは国鐵にお願いするというのもかなりございまし

て、その場合は一般的専用線の入れかえ料金の半分でサービスをさせていただくということで、か

なり港の面につきましても決して悲観的な考え方

ではなしに努力をいたしております。今日発着トントン数で年間八百万トンの非常に大きな扱いをい

たしております。今後とも五ヵ年計画に沿いまして、國鉄といつしましても積極的にいろいろ制度

面その他努力をしていきたいと考えております。

○青木薪次君 運輸大臣にお伺いしたいと思いま

すけれども、そういう意味で私はいわゆるターミナルとしての機能を持つた港湾と、そしてまた鉄

道輸送と道路輸送ということに実はなると思う

でありますけれども、いまトラックの関係等につ

いて、私も公害委員会の方でこの間も議論したわ

けであります。いわゆる窒素酸化物なり、硫黄酸化物の規制といったよくな問題に向かってだん

だん通産省が後ずさりしている。この点この間

アレーキかかったわけでありますけれども、いず

れにしても従来のよくな無規則的な形でのトラッ

ク輸送だけに頼ることはできぬと実は思つてゐる

わけでありますけれども、そこで鉄道輸送がク

ローラーアップされてくると思うんでありますけれども、大臣は主管大臣として、この問題について

どうお考へになるか、お伺いしたいと思います。

○國務大臣(木村勝男君) 港湾の機能が非常に多

様化いたしておりますけれども、しかし終始変わらない点は、やはり海陸の流通の一つの接点であ

り、ターミナルであるということでございます。この鉄道と自動車との関連に

そのためには港湾を中心とした道路、あるいは鉄道

つきましては、過去十数年の間に非常にシェアの変化が御承知のようにあるわけでござります。いまの燃料問題等で、再び貨物についても鉄道の機能といふものがまた評価されつつあるということでも事実でございますけれども、現状は何としても自動車に多くの輸送がゆだねられておるという現状でござります。

億四千万トンではオーバーな推計になるのじやないかということを非常に心配いたしておりますけれども、この点について簡単に答弁をいただきたい。

積みの関係にある、いわゆる物流なり、品目のすべての変更というようなことを考えてみると、さらにもクロの社会じゃなくて、ミクロの社会においてはきわめて厳しい現実があるということを私は訴えたいと思うのであります。これらの点についてよく業界を指導しながら、あるいはまた問題を発生しないように特段の対応をとらなければなりません。

昭和五十年代の前期経済計画、政府が先般発表したこの計画によりますと二兆九千億ですか、これが昭和四十七年程度の単価で見積もったときの経済社会基本計画では三兆一千九百億円、こういう計画だったわけですね。この点から見ると相当な減がされているわけです。この点について今計画でどう修正されていくのか、この点についてまず

したがって、これらは需要者の個からのいわれでニードという問題もござりますし、これにござるえ得る輸送機関、輸送施設というものを提供するという面も考えなければいけませんけれども、やはり行政をつかさどるものといたしましては、それはそれなりに十分把握しながら、今後輸送形態のあり方とというものについてはやはり指導的に行政を進めていく必要があると思うわけでございまして、そういうふうな観点から考えますときに、特に大量の貨物の出入りするルートに当たります港湾につきましては、鉄道との連携というものは今後とも十分強化してまいらなければならない、かようすに考えておる次第でございます。いま全国鐵からも説明がございましたように、いわゆる臨港鐵道的なものが三十数線あるわけでござりますが、これはやはり非常に重要な使命を持つておるものだと私は考えておりますので、これらの強化ということには大いに努力してまいりたいと思つております。

従いまして大体 GNP を参考いたしますと昭和五十五年が二百兆円でございまして、それに過去この GNP と貨物量、これは大変相関が高うござります。それも輸出、輸入、それから内貿、その他というような形でそれぞれ計算をいたしますと、昭和五十五年の目標値といいますか、全港湾の取り扱い貨物量が大体三十八億トン程度になるというのが結論でござります。

○青木薪次君 最後でありますけれども、私は物流の一大拠点としての港湾の役割りというものも非常に重要視いたしておりますから、自分の足で調べて歩いたり、意見を聞いたりして歩いております。港湾関係者の組合の皆さんから聞いたり、いろいろ技術者の皆さんから聞いたりなんかしているわけであります。が、物すごく水の深いところへいわゆるピアを建ったり、あるいはまた土質の悪い軟弱基盤にいろいろ仕事をしたりして、その点非常に苦労されております。技術も相当前進いたなと思うのでありますけれども、やはり労働条件

○政府委員(竹内良夫君) 私ども、この非常にシビアな地形、天候の中での港湾の建設、まだだんないところがなくなつてさらによくかしいところで仕事をしなくちやいかなというような状態でござりますので、私ども港湾関係の技術グループを督促いたしまして、全力を挙げましてこの技術的な解決は図つていただきたいと、このように考へておる次第でござります。また一方、港湾を機械化し、機械化していくと、確かに労働問題等につきましても多々問題が出てまいります。たとえば、はしけの量等、あるいはそこのはしけで働く方々が大変遊んでくるというような問題が確かにあるわけでございますが、これは現在私ども特に港湾運送事業の方々の監督をしている方々が前向きに労働問題に関しては考えていいわけがござりますけれども、この方々とも話しかけなければいけないというようと思つております。

○政府委員(竹内良夫君) 現在、せんだつて閣議で了解いたしましたこの三兆一千億円。この量は第四次の計画二兆一千億円に比べまして事業量といたしましては大体五割の増加の形でござりますけれども、中身のたとえば、防波堤の延長というような実際的な量になりますと約八割程度の仕事の量でございます。

○三木忠雄君 具体的な計画については先ほど同僚委員から質問があつたんで私省きたいと思いますけれども、この計画で、今回の提案された法案が果たして低成長下において緊急性のある港湾堅急措置法と言えるのかどうかですね。こういう問題を考えたときに緊急ではなさそうではないかと、こういう感じを受けるわけですから、この点についてお伺いがですか。

○政府委員(竹内良夫君) 先ほども申し上げたわけでござりますけれども、低成長時代とは言いながら、六%の経済成長と言いますのは、世界的に

件といったような問題等についても、もつともつと実はひとつ真剣に考えてやつていただきたいと
いうよう考へております。
それから不況下において、特に港湾関係に働く
荷役の関係の全港湾の労働組合の諸君から聞いた
わけであります。全く半失業状態ということが続
いております。あるところは半分整理したところ
もある、三分の一なんていふのはもうこれは上等
だといふよくなことでありまして、全くこれは深
刻な状態だと思います。三兆一千億というよくな
大きな予算をもつて大プロジェクトチームをつ
くつて、そして新しい昭和五十五年度にいどむ決
済局としての努力もさることながら、これらの下

現在、日雇い等に対しましてはそれぞれの手当等も考えておる次第でございますが、同時に、もう少し近ごろの問題といったしましては労働者将来の年金問題、そういうところで現在日本港湾協会と労働組合の方々とすでに話し合いの段階になつておるというわけでございまして、この辺につきましては他の産業に先駆けて相当前向きに取り組んでおる次第でござりますので、今後ともそういう点十分指導してまいりたいというふうに考へる次第でございます。

○青木薪次君 以上で終ります。

○木忠雄君 それでは最初に、港湾五カ年計画の問題について一、二伺いたいと思います。特に

見るところ相当な経済の伸びを期待しているわけでございまして、その方向から貨物量を計算いたしましたと昭和五十五年には三十八億トン、現在に比べまして約十億トンの貨物量がふえるわけでござります。この十億トンの貨物量と申しますと、大体日本の昭和四十一、二年の全港湾の貨物量に匹敵するわけでございまして、昭和四十一、二年のころの港湾がもう一つなければこの港湾の輸送に対する心配が第一点でございます。

それから第二点は、やはり国民の皆様方の物の考え方と、あるいは社会的ニーズというものがござる地域の環境問題、あるいはそこで働く方々の安全の問題等に強く要望があるという状態だとお

積みの関係にある、いわゆる物流なり、品目の積みの関係にある、いわゆる物流なり、品目すべての変更というよつなことを考えてみると、さらにマクロの社会じやなくて、ミクロの社会においてはきわめて厳しい現実があるということを私は訴えたいと思うのであります。これらの点についてよく業界を指導しながら、あるいはまた問題を発生しないように特段の対応は配慮をしていただきたい。一言だけ答弁をお願いします。

○政府委員(竹内良夫君) 私ども、この非常にシビアな地形、天候の中での港湾の建設、まだんだんよいところがなくなつてさらにもすかしいところで仕事をしなくちやいかぬというよつな状態でございますので、私ども港湾関係の技術グループを督促いたしまして、全力を挙げましてこの技術的な解決は図つていただきたいと、このよつに考へている次第でございます。また一方、港湾を機能化し、機械化していくと、確かに労働問題等につきましても多々問題が出てまいります。たとえば、はしけの量等、あるいはそこのはしけで働く方々が大変遊んでくるといつよつな問題ですが、これは現在在港運送事業の方々の監督をしているわざが確かにあるわけでございますが、これは現在とも特に港湾運送事業の方々の監督もしているわけでございますけれども、この方々とも話しあい、また労働省等ともタイアップしながら、やはりこれを前向きに労働問題に関しては考えていかなければいけないというよつに思つております。現在、日雇い等に対しましてはそれぞれの手当等も考へておられる次第でございますが、同時に、もうひとつの問題といいたしましては労働者将来の年金問題、そういうところで今まで現在日本港湾協会と労働組合の方々とすでに話し合いの段階になつておられるというわけでございまして、このにつきましては他の産業に先駆けて相当前向きに取り組んでおられる次第でございますので、今後ともそういう点十分指導してまいりたいというふうに考へる次第でございます。

昭和五十年代の前期経済計画、政府が先般発表したこの計画によりますと二兆九千億ですか、これが昭和四十七年程度の単価で見積もつたときの経済社会基本計画では三兆一千九百億円、こういう経計画だったわけですね。この点から見ると相当な減がされているわけです。この点について今計画でどう修正されていくのか、この点についてまず伺いたいと思います。

○政府委員(竹内良夫君) 現在、せんだつて閣議で了解いたしましたこの三兆一千億円、この量は第四次の計画二兆一千億円に比べまして事業量といたしましては大体五割の増加の形でござりますけれども、中身のたとえば、防波堤の延長というような実際的な量になりますと約八割程度の仕事の量でございます。

○三木忠雄君 具体的な計画については先ほど同僚委員から質問があつたんで私省きたいと思いますけれども、この計画で、今回の提案された法案が果たして低成長下において緊急性のある港湾整備措置法と言えるのかどうかですね。こういう問題を考えたときに緊急ではなさそうではないかと、こういう感じを受けるわけですから、この点についてはいかがですか。

○政府委員(竹内良夫君) 先ほども申し上げたわけでもありますけれども、低成長時代とは言ひながら、六%の経済成長と言ひますのは、世界的に見ると相当な経済の伸びを期待しているわけでございまして、その方向から貨物量を計算いたしましたと昭和五十五年には三十八億トン、現在に比えて約十億トンの貨物量がふえるわけでござります。この十億トンの貨物量と申しますと、大体日本の昭和四十一、二年の全港湾の貨物量に匹敵するわけでございまして、昭和四十一、二年のころの港湾がもつ一つなければこの港湾の輸送に対する安全の問題等に強く要望があるという状態だとお思ひないという状態が第一点でございます。

それから第二点は、やはり国民の皆様方の物の考え方と、あるいは社会的ニーズというものがござい地域の環境問題、あるいはそこで働く方々に対する心配等に強く要望があるという状態だとお

は思っております。こういう環境問題あるいは安全問題、これに対処するということは、港湾の社会としましても特に緊急であるというふうに感ずる次第でございます。

回でも、次の提案されるときには、もう緊急性は必然的なものであって、緊急性を帯びるほどの高度経済成長下の緊急措置法案とは内容が幾分変化はあってきているのではないかという点を私は指摘をしておきたいと思います。

それから、この長期五ヵ年計画を策定するに当たって、先ほども意見が出ておりましたけれども、四十六年につくられた総合交通体系とのこのみ合わせはどうのよつの観点に立つて調整をされているのか、この点について。

○政府委員(竹内良夫君) 昭和四十六年七月に運輸省といたしましては、「総合交通体系のあり方及びこれを実現するための基本的方策」につきまして、運輸政策審議会から答申を受けまして、運輸政策の基本方針としてきたわけでございます。その後におけるわが国の経済社会情勢の変化は大変著しくて、特にエネルギー等資源の制約、環境問題等交通環境は大きく変わっているわけでござります。現在このような状態を受けまして、運輸省内におきまして現在この総合交通政策の見直し作業を行っている最中ではござりますけれども、全体的に考えましてやはり物資輸送の方向が、特に国内の物資輸送の方向が海運の割合を順次高めていくであろうというように考えている次第でござります。すなわち、海上輸送は特に大量輸送及び長距離輸送の分野を中心としまして輸送効率が高い、また輸送単位当たりの消費エネルギーが少なくて、交通公害や、道路や鉄道だと陸上の上にある程度の空間をどうしても必要としているわけでございますが、そういう空間効率の面でも海運の方は非常にすぐれているというわけでございます。

したがいまして、海上輸送の拠点となる港湾の整備に当たりましては海上輸送を育成する方向で、背後に相当の人口があつたり、あるいはまた先ほども申し上げました陸上幹線交通の結節点に近接していると、しかも地形的に恵まれた港湾を重点的に整備しまして、海陸を一体化した物流ネットワークの形成に努めることとしたいたいわけでございます。特に大都市圏の交通におきましては、陸上、海上とも混雑状態が非常に著しい。流通経路の転換を図ることによって都市内交通の混雑緩和に努めることがぜひとも必要であるというようになりますので、周辺地域におきまして新たな物流拠点港湾の開発整備を進めていくというようなことを今度の五ヵ年計画では考えているわけでござりますけれども、全体的な総合交通政策の一環といたしましてこの港湾の整備に取り組んでいきたいというふうに思つてはいる次第でございます。

○三木忠雄君 具体的にこの四十六年の総合交通体系というのは、これはまだ生きているんですか。今後これを基盤にしてこの港湾新五ヵ年計画を策定していくのか、ここは調整しながらやっていくのかどうか、この点について伺いたい。

○政府委員(竹内良夫君) ただいま申し上げましたように、四十六年に比べますと大分世の中も変わつてしまりましたので、現在それを見直し中でございます。しかしながら、その精神といいますか、港湾に、あるいは海運に対する考え方は、やはり先ほど申し上げたような方向でこれは考えていくべきらしいということを基調としているわけでござります。

○三木忠雄君 そうしますと、基調は基調ですけどね、具体的にこの新五ヵ年計画をつくるに当たつてお互い各省の連携があると思うのですね。それはどういうふうな手順で進めしていくわけですか。

○政府委員(竹内良夫君) 総合交通政策もやはり国の経済計画、あるいは国土整備計画、国土開発計画というものの一環として進めていくわけでございますけれども、今回の港湾整備五ヵ年計画は、

ある意味におきまして新しく策定されました経済計画を作成する際、各方面とも十分関連をとりながら進めています。また、全国総合開発計画を現在作業中でございますけれども、その中でいろいろ中間報告とか、そういうものを受けながら進めているわけでござります。また、鉄道や、あるいは陸運ということにつきまして、そういう経済計画、あるいは国土全体の計画の中でやはりタイアップしながら進めていくと、いうことにしておるわけでござります。

○三木忠雄君 まあその論議は余り深く入りませんけれども、この五ヵ年計画の法律が通つてから、具体的に着手されてから、現時点の各港湾の待船状況ですね、具体的に一例を挙げれば、あるいは離島航路、こういうものが具体的に五年後の計画完成後どういうぐあいに変わつてくるのか。できれば数字的に、何か具体的に、この計画完成後どういう姿になるのか、その点について。

○政府委員(竹内良夫君) 現在の段階で、この港がここまでいけばそことのところに航路を通すといふところまで、実のところそこまでは詰めてございません。やはり港は一つの条件でござりますので、その条件を現在つくっていく、その条件を見ながら海運の方ではやはりライン等を設定していくという形で進めていくわけでござります。フェリー等におきましても、フェリーを今後ひとつ助成し、また海運政策上からも、貨物輸送の政策からもフェリーのような性格のものはやはり伸びていく方向である。その助成の方向で考えていく場合に、このフェリーの許可に当たりましては当然港の整備の条件、そこら辺も考えながら海運行政の方は進めているという段階でございます。で、離島等につきましては、実はまだ非常に島の港湾施設そのものがおくれておりますので、船の方はどちらかというと岸壁に着けなくて港の外に船が泊まりまして、そこからはしけで人や貨物が上がりおりしているというような状態が間々ござります。そういうものに対しまして基盤をつくってそ

○三木忠雄君　いま幸い離島航路の話が出たもので、一部東京周辺の離島で一、二ちよつと聞いておきたいのですけれども、この五ヵ年計画策定後、昭和五十五年ですか、この時点では大体離島航路はほとんど客船は全部着くと、こういう計画です。ね。

○政府委員(竹内良夫君)　残念ながらこの離島航路を対象とするよりも、離島における港湾というものを私どもは見ているわけでござりますが、大体におきましてこの五ヵ年計画が完成する段階におきまして、まず御満足するような形にやつていただきたいというよう考えております。主として瀬戸内海方面の離島等は別といたしまして、最も生活に結びついておりますのがやはり奄美とか沖縄、あるいは伊豆七島というものであると思いま。現在はしけでやつてある利島、式根島、あるいは八丈の八重根港というところにつきましては、それが千トンの定期船、あるいは二千トンの定期船が着かないところは着くようにする。たとえば現在はしけでやつてある伊豆七島には十四の港がござります。その十四のうち十三港に対しましてそれぞれ定期船が接岸できるという計画をしております。また八丈の八重根港というところにつきましては、それを五千トンの定期船、あるいは二千トンの定期船が接岸できるという計画をしております。またバースが短いところ、それをたとえば大島の元町、岡田、これはバースを延ばして完全に船が着くようになります。それから小さな船をさらに大きくなしていく。たとえば新島、神津島等は千トンの船が現在着いておりますが、これを二千トンにいたします。また御蔵島はほとんど小さな船しか着かないわけでございますが、それを余りりっぱではないんですけど、もう少し大きな船が着くようになります。そのほか三池とか神湊におきましては、そのバースを現在一千トンのバースが一バースござりますけれども、もう一ぱい着くような形にしていくことが五ヵ年計画で一応この中でこれを完成していきたい。五十五年を待たずしてできるだけ早くそういう施設の完成を図っていきたいと考えている次第でござります。そのほか実は青ヶ島

島等におきましては、これは大変人口も少ない島ではござりますけれども、この八丈島と青ヶ島との間に五十トンの船が行き来して、非常に小さな船ですけれども、この船也非常に現在困っているわけなんです。これが安心して着けられるような形にはしていきたい、このように考へておきたいでございます。

○三木忠雄君 先ほどの港湾の計画の四次計画と五次計画の中でも二番目の地域住民、離島航路等を含めた予算が一八%から二六%に増加をしているわけですね。こういう方向で旧と新計画とでは幾分違う点が見出されるわけありますけれども、たとえばこの伊豆諸島の実態を五十一年度の予算、これはまだ計画あるかどうかですが、実際この八丈島なんか五十年度の予算より削減されているところがあるわけですね。こうしますと、具体的にこういう離島航路とか、あるいは地域住民が一番不便を來しているようなところの港湾は整備するという方針と若干異なるのではないかという、こういうふうに感するわけですね。

○政府委員(竹内良夫君) この離島航路とか、あるいは地域住民がこの点についていかがですか。

○政府委員(竹内良夫君) この離島等につきましては、とにかく全力を挙げて整備するという方向でやつていきたいと思っております。この第四次五カ年計画につきましても、実はこの伊豆七島関係、全体の五カ年計画の達成率が約八〇%でございましたけれども、伊豆七島の港に関しましては一三四%という形になつてゐるわけなんですね。申しますのは、当初の計画の上にさらに三港ばかりつけ加えながら、これにはひとつ全力を注いでいきたいというよう考へてやつてきたわけでございまして、もし年次ごとの予算が去年より少なくななるということもちろんないわけではないと思ひますけれども、それは恐らくそこの港における事情なんでございまして、全体的な方向としては、やはりこの離島関係につきましては、そこにある人々の生活の基盤をつくるということで全力を挙げて、できるだけ早くそれぞれの定期船等が接岸できまして、旅客の乗降を可能にするようになります。

努力していきたいというように考へておきたいでございます。

○三木忠雄君 これは要望ですけれども、やはりいつ定期船が着くかということ、先般の石油ショックのときなんかも離島は非常に、大島にしても八丈島にしても、定期船が着かない、あるいは貨物船が着かないということで非常に物価は高騰したわけですね。こういう一番困っている離島航路等のこの港湾の整備ということは、私は国民生活にとっても一番大事な問題だと思うんです。生活にとつても一番大事な問題だと思つておきます。そういうところは、まあ五年間には大体完成するという予定でありますけれども、大体港湾計画が一〇〇%達成したことはいまだかつて四次計画までないわけですね。こういう点から、私は強くこの注意を払つて協力していただきたいと、こう要望しておきたいと思つておきます。

○政府委員(竹内良夫君) 計画をつくりまして、それからもう一つ、この四次計画の進捗率は八三%になつてゐるわけでありますけれども、この八三%になつた原因は何ですか、この点について。

○政府委員(竹内良夫君) 計画をつくりまして、それに対し全力を注いで計画の達成に努めると、いうことは私たちの義務ではござります。しかしながら、まあ毎年、毎年の予算執行につきましては、やはりそのときの経済情勢等によりまして彈力的な運営が必要であるということは当然のことであるわけでござります。第四次五カ年計画――

昭和四十六年から五十年までの計画の年次のうち六、七、八と大変大きな経済の伸び並びにそれに對応する施策をしてきたわけでござりますけれども、四十九年、五十年というところになりますと、いわゆる総需要抑制の問題、こういうものがございまして、港湾の公共投資につきましてはございません。この財政面の、あるいは経済面の方からぐっと抑えられたという経緯がございまして、このような進歩率になつてゐるわけでございます。

○三木忠雄君 具体的に、この第四次五カ年計画で、まあ計画達成一〇〇%をオーバーしたところもあるわけですね、港湾によつては。あるいは達成を図りながら進めていきたいというように考へておきまして十分詰めてまいりたいというように考へておきまして十分詰めてまいりたいといいます。

成できなかつた、極度に悪い港湾もあるんですね。

これを具体的にどこに問題点があつたか。まあ今後は計画の段階に

ないわけではございません。今後は計画の段階に

おきまして十分詰めてまいりたいというように考へておきまして十分詰めてまいりたいといいます。

なお、まあこれ大変むずかしい問題でございまして、この計画をこり押していくと、力でもつて

ぐいぐい押していくといふことはできるだけ避けまして、とにかく一つの目標を立てまして、

話し合つてやつていただきたいという姿勢でわれわれ

ますので、まあ全体の計画の中にはある意味におきまして地元等との話が半分しかで

きなかつたと、あるいは三分の一しかできなかつたというような点も間々あるわけでござりますが、今後はできるだけ精力的に地元の方々との調

整を図りながら進めていきたいというよう考へておきまして、この次第でござります。

○三木忠雄君 地方財政との関係は先ほど同僚議員の質問がありましたので省略しますけれども、こ

れからの五カ年計画の中で、実際地方財政とのかみ合わせということになりますと、果たしてこの

計画にのつてくる港湾、四次五カ年計画で計画を

したところ、それから新たに計画の中に入れる港

湾、これは出でてくると思うのですね。こういう点

題になつてくるのではないかと思うのですね。

○三木忠雄君 まあ五カ年計画策定の段階でね、

大体地元の計画がどうなるかというようなこと

は、あらまし大体含んだ上でこの計画を立てられ

ているのではないかと思うのですね。その点から

見ると、こういう達成率の非常に、まあ七八%

でござります。

○三木忠雄君 まあ五カ年計画策定の段階でね、

その点はやはりよくこの計画と、あるいは地

方財政を圧迫するというのかね、四次に組んで

あったところ、こういうふうな計画

ではなしに、もう一度この新五カ年計画で四次に

積み残された問題、あるいはいろんな問題点が

しなければならないと、こう思つておられます。

この点についての港湾局長のお考えを……。

○政府委員(竹内良夫君) 財源につきましては、

国費を極力多くしながらカバーしていくという方

向があると思います。私どもある意味におきましてそれについては努力をしていきたいというように考えます。しかしながら、やはり大きな姿といふたしましては、港湾を利用する人たちが応分の負担をしてもうと、いろいろな形が地方財政並びに国費そのものに対しても非常に大きな方向ではないかといふように考えております。

で、現在、先ほども御報告申し上げたわけでござりますけれども、昨年とことし、世界的な各港

湾のあり方というものをシラミつぶしに勉強いたしまして、どのような財源でその港をつくっていっているか、まあずいぶん国によつて違います。

けれども、そういう状態を十分参考としながら、今後の財源対策を確立していくべきだというよう考へておる次第でござります。先生がまた先ほどおつしやいました第四次計画におきまして、それぞれの港を再検討いたしまして、反省の材料にいたしまして改めてこれに對処するということは、私も十分そのつもりでやつていかなければいけないというよう考へる次第でござります。

○三木忠雄君 では最後に、この三月十二日ですか、閣議了解をしましたね、この五カ年計画で。それからこの本法律案が通つてから今後の調整としてまた閣議決定を行つわけですね。これとの関係はどういうふうなぐあいにになつていくのか、その点について……。

○政府委員(竹内良夫君) 現在御提案申し上げております法律がお認めいただけますと、この法律に従いまして今度は五カ年計画を積み上げて計画をつくりまして、その計画を開議で決定するということになるわけでござります。したがいまして、この法律に基づいてつくった港湾の五カ年計画を開議で決定するという決心をしてこの法律を提案しているわけでございます。したがって、最後に閣議決定するときに、三兆一千億円なら三兆一千億円と、その腹をもつてこの法律を提案する。したがいまして、この法律提案の開議におきまして大体この計画は三兆一千億円をもつてやるんだという政府の統一見解をつくる必要があ

るわけでございまして、そういう意味におきまして三兆一千億円でこの計画に対処してもよろしいという開議の方針を得たと、それが開議の了解でござります。したがいまして、開議了解で大まかな腹をつくりまして、そしてこの法律を御審議いただきましたして、それによつて計画をつくつた後に開議で決定すると、こういう姿になるわけでござります。

○三木忠雄君 何だかわのわからぬような了解や決定や何回も繰り返しているような状態で、考えてみればこの法律案、開議で決定、あるいは開議了解を考えますと、何か法律に基づかなくていいような緊急措置法ではないかというような感じを受けるわけですからね。その点はどうなんですか。

○政府委員(竹内良夫君) 私どもいま考へておりますのは、法律に基づかない計画案はたくさんあるわけでござります。しかし、この港湾といままでの整備をしていかないと、この法律案提議の影響を与えるものでござりますので、私どもこの法律をつくり、将来このような方向で港といふものを作りたいと、この御意見を十分に入れながらこの計画をつくるべきではないかということを考へる次第でござります。先生方の御意見で幸いにしてこの法律が通りますと、本日御審議いただきました方向に従ります。

○國務大臣(木村勝男君) いまの点でも少し申し上げたいと思つんすけれども、港湾整備という問題は、ほとんど大型のプロジェクトが非常に多い。しかも長期の見通しの上に立つてやらなければならぬ。同時に、港湾の機能を通じまして国民生活、あるいは国の財政等にも非常に各方面に關係の深い一つの整備の仕事でございます。そ

て、この法律がどうしてもなければ、たとえば五十年度の港湾計画ができるなかどうかという問題になりますと、法律的にはこれがなくとも予算の承認も得ておりますので、五十一年度の港湾整備計画は進め得るわけですが、それでも、そこで実際政治の面といたしまして考えますときには、やはり国全体、国民全体に非常に影響のある港湾整備でござりますので、国会で中期の五カ年計画というものの一つの構想について御承認をいたくと、そうしてその五カ年のマクロ的な港湾計画の中でもマイクロ的に一年一年の計画を進めていくといふやり方が、むしろこういう民主主義の国家においては妥当ではないかというところから、こういうふうな五カ年計画を策定して、そして国会に提出をし、御承認を得た上で、五カ年計画を国が承認してもらつたと、その中で単年度の計画を進めるというような考え方にしておるわけを述べます。

○三木忠雄君 私、そつであれば、もう少し開議了解のときに、あるいはこの法律案提議のときに、もう少し具体的なものがやはり私たちには欲しいという感じを受けるわけですね、長期五カ年計画で。まあこれ、法律案が通つてから開議決定で具体的に一つ一つ煮詰めていくわけですね。その以前に、やはりその開議了解それ以前でも結構ですよ、総合交通政策、あるいは今後の長期計画を立てていろいろな材料がもう少し具体的に調整されたりするが、これが国会でやっぱり論議されなければならないのではないかと思つんすね。ところが、ある程度、この法律案が通る、それから具体的に各省であるいは連絡をとり合つて煮詰めて、それで閣議決定をまとめていくと、こういう段取りがもう少し国会の意思を反映するのであれば、もう少し開議をされた上で開議了解なり閣議決定なりしたものを受けた上で、それを反映するのであれば、もう少し開議決定をまとめていくと、この段階、その基本的な五カ年計画の構想を詰めるまでには政府の、行政の責任として一応基本的なものを決めまして、それに基づいて单年度ごとの港湾の修正を受ければ、その修正には従つという意味でござります。

ましても、実際四十六年度の総合交通体系をもとにして基本精神を生かすという、こういうふうな感じになつているわけありますけれども、やはり洗い直された総合交通体系はどういう体系でござります。したがいまして、開議了解で大まかに腹をつくりまして、その後に開議で決定すると、こういう姿になるわけでござります。

○國務大臣(木村勝男君) 確かにおつしやることでありますけれども、その見解を運輸大臣に伺つて私の質問を終わりたいと思います。ただいま伺つて私の質問を終りたいと思います。

○先ほどの総合交通政策の問題をいろいろ議論してきましたが、それは基本精神を生かすというふうにも考へるわけですね。

いまして、まずこういうふうにオーバーラップしたりずれ込む関係もございまして、たとえば前年からこの港湾五カ年計画を策定するその事前において、五十一年度以後の展望に立った総合交通体系はどうあるべきかということをまず出しておいて、そしてその上に立つてこの五カ年計画を練るということが、おっしゃるとおり私は筋であると思います。思いますけれども、遺憾ながら総合交通体系の方がこれは非常にむずかしい問題でございまして、なかなか結論が出にくいことは実情でございます。まあそつは言いますものの、運輸政策審議会等でも精力的に検討をしてもらつておりますし、また中間的にも報告をもらつて、どういう展望に立つてやつてもらつておるかといふ程度のことも中途で把握することもできるわけござりますので、それらを見ながら一応運輸省は運輸省なりに、総合交通体系の将来がどうなるかといふことを中間的には一応把握し、同時に前回に出されております四十六年の総合交通体系が今日まで、あるいは今後どういうふうに変化しそうであるかということは、おぼろげながら頭に描いておる限りに、総合交通体系の今後の長期計画といふものについて、おっしゃるとおりにます総合交通体系の今後の長期計画といふものについて出するのがこれはもう理想でありますけれども、遺憾ながら現在のところはその理想のとおりにいっていないといふことは残念なことであります、今後はできるだけいま申し上げたような手順でこういう長期計画がつくれ得るよう努力したいと思います。

○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。

午後零時十二分休憩

午後一時十八分開会
○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員会を再開いたします。

この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、岡本悟君が委員を辞任され、その補欠として中村登美君が委員に選任されました。

○政府委員(竹内良夫君) 新しく五十年度に比べまして七港を入れる予定でございまして、この百九港の内数でございます。

になつてゐると思つてます。

提案理由でも、港湾は住民生活など諸活動を支える重要な基盤であつて、「その整備の推進が国民経済の健全な発展にとって、必要不可欠である」、こういうことを言っておられますけれども、いま

一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

○委員長(上林繁次郎君) 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

○政府委員(竹内良夫君) 昭和五十一年度予算でいわゆる石油港湾、それから鉄鋼港湾についての施設工事費は幾らになっておりますか。また五十年度予算と比べてどのくらいの増額になつておりますか。

○内藤功君 日本は四面を海に囲まれている国であります。私どもとしても港湾の整備そのことに付いて少しも異論があるわけではない。ただ、今までござりますので、それらを見ながら一応運輸省は運輸省なりに、総合交通体系の将来がどうなるかといふことを中間的には一応把握し、同時に前回に出されております四十六年の総合交通体系が思つてます。私はこの面で一番問題が多いのがこの離島の港湾の整備の問題じやないかと思うのです。伊豆七島へも私はしばしば行つておりますが、やはり島民の人たちから一番出る要求の一つがこの離島の港湾問題であります。

今日はこれの予算の裏づけなどに貴かれている考え方を見ると、私どもの言つておるつり合いのところでは、やはり島民の人たちから非常に問題が多いと思つてます。私はこの面で一番問題が多いのがこの離島の港湾の整備の問題じやないかと思うのです。伊豆七島へも私はしばしば行つておりますが、やはり島民の人たちから一番出る要求の一つがこの離島の港湾問題であります。

そこで、まず五十年度予算について伺いたいのですが、離島振興法に定められた離島の港湾事業費、これは五十年度予算に比べてどのくらいの増額になつてあるか、まずその点から伺いたいと思います。

○政府委員(竹内良夫君) 昭和五十一年度の離島の港湾でございますが、これで整備することと受けける港湾百十九港につきまして、事業費百六十億九千五百百万円、このうち国費が九十九億五千五百萬円でございますが、これで整備することとしております。昭和五十年度に対する伸び率は二

〇内藤功君 いま予算の説明をいただきましたが、この予算で見ただけでも石油港湾、鉄鋼港湾についております。昭和五十年度に対する伸び率は二

〇内藤功君 いま予算の説明をいただきましたが、この予算で見ただけでも石油港湾、鉄鋼港湾についております。昭和五十年度に対する伸び率は二

〇内藤功君 いま予算の説明をいただきましたが、この予算で見ただけでも石油港湾、鉄鋼港湾についております。昭和五十年度に対する伸び率は二

〇内藤功君 その港湾事業費の対象となる港湾数、これは何港ですか。離島の港湾の数は百十港でござります。

○政府委員(竹内良夫君) 畦島の港湾の数は百十港でござります。

〇内藤功君 そのほかに新規着工というものが何個ありますか。あるいはこの中に含まれますか。

○内藤功君 いま予算で見ただけでも石油港湾、鉄鋼港湾についてあります。昭和五十年度予算で約一億七千万円も増額されておるんです。他方、離島住民にとつて欠かすことのできない、唯一の足ともいづべき船舶が出入りする離島の港湾は、新五カ年計画でも離島港湾の整備を計画にうたつておりますのに、五十年度予算では百十九港であつて、約七億円の増といふことになります。私はこの両方対比すると、きわめてバランスのとれていないもの

〇内藤功君 いま予算で見ただけでも石油港湾、鉄鋼港湾についてあります。昭和五十年度予算で約一億七千万円も増額されておるんです。他方、離島住民にとつて欠かすことのできない、唯一の足ともいづべき船舶が出入りする離島の港湾は、新五カ年計画でも離島港湾の整備を計画にうたつておりますのに、五十年度予算では百十九港であつて、約七億円の増といふことになります。私はこの両方対比すると、きわめてバランスのとれていないもの

そこで、具体的に伺つていきたいと思います。
伊豆七島の例ですが、伊豆七島の港湾整備について
て、この離島住民の生活安定の上からも、當時使
用が可能な港湾に整備される必要がますきわめて
大きい。從来から一島一港、一つの島に二つの港
湾といつこともわれわれは言つてきましたし、考
えておられると思いますが、この点はどうですか。
O政府委員(竹内良夫君) 一つの島で完全な港を
つくり得た場合には、一島一港、一つの島に一つの
港があれば大体において足りるわけでございま
す。しかし、なかなか離島というのには非常に深い
海の上に島が突き出でいるような場合が多くござ
います。特に伊豆七島のようなどころは何千メー
トルという深いところから島が突先のようにぐつ
と持ち上がりつているよつた形でできておりますの
で大麥島の周辺は深うござります。そういたしま
すと、簡単になかなか防波堤を完備したような港
というのはつくりにくいわけでございますので、
一つの島に両側に港をつくることによりまして、
西風に対しても東の港を使う、東風対しても西
の港を使つというよつた形で、一つの島に二港を
つくるということは結構な政策であつたといふふ
うに考えておりまして、私ども一つの港ではなか
なかうまくできないよつた場合には、一島二港と
いう方針で進めている次第でございます。そうい
う、伊豆七島で申し上げますと八丈島、あるいは
大島、こういうところに一港ないし三港を設けま
して、島そのものを防波堤とするよつた考え方で
整備を進めているといつう次第でございます。
○内藤功君 今後はどうですか、いまの大島、八
丈島はわかるんですが、今後は。
○政府委員(竹内良夫君) 必ずしもすべての島に
そういうことをするよりも、先ほども申し上げま
したように、ある島におきましては一つの港でも
できると、ある港につきましては二つ設ける方が
ベターであるといつう考え方でケース・バイ・ケー
スでやつていくしかないと思いますけれども、現
在のところ伊豆七島につきましては、いま申し上
げた二つの島はそのよつた方向でやつていきた

い。それからもう一つ、たとえば奄美群島等においては、沖永良部島であるとか、あるいは徳之島、こういう島につきましては両側に港を設けてまして、それぞれ補完し合いながら一つの目的を達するというような整備方式をとっていくのがベターであるというように考へて、いる次第でござります。

ております。そのほか八丈の洞沢とか、青ヶ島港、大久保等につきましては、この辺は少し小さい港でございまして、定期船等に、少し関係がない港でございますので、いま除外してお答えしたわけでございます。

は実現ができるのか、この点を伺つておきたいと思つんです。

い。それからも一つ、たとえば奄美群島等においては、沖永良部島であるとか、あるいは徳之島、こういう島につきましては両側に港を設けて、それぞれ補完し合いながら達するというような整備方式をとっていくのがベターであるというよう考へておる次第でござります。

○内藤功君 御承知思いますが、東京都はこの伊豆七島に天候のかけん、気象の関係、海の状況などを考慮して船の航行が不可能な場合に行政へリコピターというものを運用しておるわけあります。これは任務は旅客輸送、それから物資輸送という任務のために行政ヘリを飛ばしている。昭和五十年度について、この行政ヘリというものは珍しい例だと思うんですが、どのよつに出動、運用がなされているか、回数ですね、あなたの方でもしお調べになつてある資料があれば教えていただきたいと思います。

○政府委員(竹内良夫君) 東京都に聞き合わせましたところ、昭和五十年度におきまして緊急用に利用したヘリコピター飛行の回数は青ヶ島が二十九回、利島が二十四回、御蔵島が三回、その他二十五回、合計八十四回と聞いております。昭和五十年度におきましてです。

○内藤功君 結局この八十四回、かなりの数であります、いまの利島、御蔵島、青ヶ島、その他といふところに八十四回出動している。これはやはり離島交通の不便といふことが原因であると、こう言わなきやならぬ。荒天になると何日も船便を欠航せざるを得ないといふことの状況は一日も早く改善されなければならぬと思うんであります。そこで現在、旅客、貨物を機橋からはしけで本船まで運ばなければならぬ、こういう島はあなたの方でわかつておりますか。

○政府委員(竹内良夫君) 伊豆七島で申し上げますと、伊豆七島の中に十四の港がござりますが、その中の主な港で利島における港、これが現在はしけでやつております。それから式根島、これまではしけです。八丈の八重根島、これがはしけでやつ

ております。そのほか八丈の洞沢とか、青ヶ島港、大久保等につきましては、この辺は少し小さな港でございまして、定期船等に、少し関係がない港でございますので、いま除外してお答えしたわけでございます。

○内藤功君 はしけでなく本船が直接接岸できる、こういうふうに港湾が整備されるのは、大体運輸省としては何年度からというふうに今日考へておりますか。

○政府委員(竹内良夫君) いま申し上げました利島、式根島、八重根、この港には一応一千トンないし二千トンの船を接岸したい。また、大島の元町、岡田、この港につきましては、現在千トンの船が着くんですが、それを二千トンないし三千トンにしていきたい。そのほか新島につきましては、やはり一千トンの岸壁を二千トンに、神津島も千トンを二千トンに、そのほか三池港につきましては、ベースの増設をいたしまして、二千トンのところへもう一つ二千トンのものをつくる。神津につきましても、やはり一千トンのところにもう一つ二千トンのベースをつくっていくというようなことで、十四港のうち十一港に対しまして、この五年計画では一応定期船が岸壁に接岸できるといつて形に持つていきたいと思っているわけでございますが、その時期につきましては五十五年を待たず極力早い時期にそれが完成するよう努めていきたいというようになります。

○内藤功君 そこで、さつきお話をあつた、常に使用可能な港をつくるという方針ですが、大島八丈島については現在そのように行われている。青ヶ島、御藏島、神津島、式根島、利島といふような諸島について、一島一港の基本方針、あるいは二港ということに必ずしもこだわらない場には當時使用可能な港をつくる、この方針は、いま御提案の法案にかかる新五カ年計画の実現される、こういうふうに考えてよろしいかあるいは五カ年計画の中ではまだ五カ年計画といふないのか、どの程度まで新五カ年計画といふ

は実現ができるのか、この点を伺つておきたいと
思つんです。
○政府委員(竹内良夫君) 常時必ず接岸できると
いうことはやはり大変むずかしやうございます。
本当のことろいしまして。大しけのときにはなか
なか接岸を、こういう島に必ず着けさせるとい
うことは大変むずかしいと思つております。もちろ
ん、おつしやいましたよつに一島二港方式をとり
ますと、よりベターになることも確かでございま
すので、そういうことも今後研究していくかなければ
いけないと思つております。
もう一つ、いま私の申し上げましたのは、運輸
省の所管の港について申し上げたわけでございま
して、そのほか運輸省だけではなく、農林省で漁港
をつくっているところもございまして、この一つの
島につきましては港湾と漁港というだけでなく、
て港湾と漁港という結びつきも考えて、常時とい
うよりもできるだけ長い期間接岸の可能なような
ことも図つていきたいというふうに考えておりま
す。たとえば三宅島等は漁港とタイアップしま
がらやつていきたいというふうに考えておる次第
でござります。
○内藤功君 私がさつき聞いたのをもう少し詳
体的に詰めておきたいと思ひますが、一つ二つ
いますからね。青ヶ島、それから御蔵島、神津島
式根島、利島、とりあえずこの五つについて
具体的にどういうふうになるのか、この新五カ
年計画の中です。これだけ示してください。
○政府委員(竹内良夫君) まず青ヶ島でござい
ますが、青ヶ島には現在青ヶ島港がございまして
非常に小さな島でございまして、青ヶ島村官の
十トンの船が就航しておりますが、稼働率が悪
いので、新たに港湾を新設して一島二港方式を採
用してほしいと港湾管理者からの要望がございま
るので、現在検討をしております。
○内藤功君 検討しているんですね、いま。
○政府委員(竹内良夫君) はい、現在検討して
ります。五カ年計画にこれから入れる大分技術
的なものもあると思いますのでこれを検討して准

ていきたいというふうに考えております。式根島と利島でございますが、これは現在はしき取りが行われておりますが、現在は東海汽船の定期船が就航しております。それを定期船が接岸可能な形にしていきたい。式根島は先生さつきおつしやいましたように「島」二港方式をとりたいわけですが、これは野伏漁港の方とタイアップいたしますが、これは野伏漁港の方とタイアップいたしまして「島」二港方式にいたしたい。

○内藤功君 漁港と合わせて「港」ということを考えているわけですか。

○政府委員(竹内良夫君) そうでございます。あの島の片側にこちらの運輸省の小港がございまして片側に漁港がございます。一般には天気のいいときにはそれぞれ漁港と港として働いておりますけれども、港湾側の方から風が吹いた場合には定期船を漁港側に着けるということによって島を防波堤とするような方式をとりたい、こういうことがあります。それから御蔵島につきましては、現在十八トンの小型村営船が就航しておりますが、「三百二十トン程度の定期船が着けるような岸壁を、施設を整備していきたい。それから神津島でございますが、現在千トンの定期船が就航しておりますが、二千トンになるよう施設の整備を行っていきたい、このように計画を進めていきました。これはやはり三浦漁港の方とタイアップいたしまして「島」一港方式の方向で進めていきたい、このように考える次第でございます。

○内藤功君 まだ、やはりわめて不十分だと思いませんが、努力を要請をして次の質問に移りたいと思います。

次の問題は、港湾といふものと自然環境の保護という関係について一点お尋ねしておきたいと思う。新港湾整備五ヵ年計画の中では「快適な港湾・海洋環境をめざした事業の推進」という項目がございますが、これは当然のことだらうと思うのですが、問題はその内容であります。ますその具体的な内容と予算上の裏づけ、これは概算で結構です。なお、実行の決意のほどをまずお伺いしたい。

○政府委員(竹内良夫君) 環境問題につきましては、先ほどもお答えしたわけでございますけれども、五ヵ年計画の中で約三千億円程度の事業を実施していくところです。現在計画をつくろうと思つておるわけですが、これは前の大河年計画が全体の一%のシェアだったのを一四%程度に伸ばしまして、この環境問題を取り組みたいといふように心がけているかといいます。どのよううな計画を持っているかといいますと、港湾及び一般海域における公害防除、環境保全のための施策をいたしまして、昭和四十八年の七月に港湾法を改正して以来、港湾管理者の行う廃棄物処理施設等の整備を努力してまいりてきたわけでござりますが、新しい五ヵ年計画におきましては、環境の悪化を未然に防止するだけでなく、汚染状況の積極的な改善に努めていくと、港湾を取り巻く空間の人間生活にとってかけがえのない貴重な空間であることを思いまして、快適な港湾環境を積極的に創造することとしている次第でございます。

具体的な事業をいたしましていろいろあるわけでございますけれども、まず油による汚濁を防ぐ一つの事業をいたしまして、海水油濁防止施設の整備事業をやつていただきたいと思います。それから第一番目に、港湾公害防止対策事業と申しますのは、いろいろたとえば汚いヘドロ等を除去するとか、あるいは汚い水が入り込まないような施設をつくるとか、そういうような公害の防止の対策事業を進める、また廃棄物の処理施設等を進めていきたいと思つております。さらにこれは非常に大きな事業でございますが、たとえば東京都あたりで都市からごみが出てまいります。この市民から的一般の廃棄物——ごみを捨てる場所がないわけでもございまして、この都市のごみを受け入れるの最終的に港湾に来る場合が非常に多くござりますので、このような廃棄物の埋め立て護岸をつくりましてそれを受け入れていくといふこともやつていただきたいと思つております。これは東京港、横浜港、清水港、大阪港、神戸港、こういったところ

は非常に廃棄物の埋め立て護岸等がウエートの高い仕事になるのではないかというよつて考えて、いる次第でございます。

それから海洋性廃棄物の処理施設、いろいろ海の方から汚いごみ等が出てきますが、そういうものを処理するような施設もつくるいく、また清掃船の建造をいたしまして海を掃除していく、あるいは海に沈没船がござりますが、沈没船を取り上げましてそれを処理していく等の仕事を進めていく、以上が港湾公害防止対策事業として進めるつもりでございます。そのほか、港湾の環境を整備していく事業、また海洋の環境を整備する事業、こういうことを進めていきたいと思います。海洋の環境の整備は港湾区域だけでなく、港湾区域の外の一般の海面に浮遊している油やごみの回収事業を実際に進めていくということを考えております。

また、個々の港湾計画の策定に際しましては、この「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」というものはすでに二つありますけれども、まず油による汚濁を防ぐ一つの事業をいたしまして、海水油濁防止施設の整備事業をやつていただきたいと思います。それから第一番目に、港湾公害防止対策事業と申しますのは、いろいろたとえば汚いヘドロ等を除去するとか、あるいは汚い水が入り込まないような施設をつくるとか、そういうような公害の防止の対策事業を進める、また廃棄物の処理施設等を進めていきたいと思つております。まあ港湾計画の方といたしましていろいろ施設の整備をすると同時に、計画面におきましても実施面におきましても、この環境保全に細心の注意を払つていただきたいといふように考えておる次第でございます。

○内藤功君 具体的な事例ですが、ずっと以前から問題になつておった北九州門司の太刀ノ浦の公共埠頭建設のための埋め立て工事の問題です。つい最近、昨年の昭和五十年の十二月四日に至りまして環境庁長官の名前で自然公園法第二十条第二項の規定に基づき措置命令書が出されたということがあります。その後は港湾審議会の委員として入れておられた次第でございます。

○内藤功君 具体的な経緯につきましては、私ども、御承知のように環境庁になります前、厚生省国立公園部といふところで所管いたしましたが、この環境影響事前評価等を行いまして環境保全に細心の配慮を払つていただきたい。まあ港湾計画の方といたしまして、このなき方に対しまして、前者については一〇〇%以上、後者については二〇〇%以上、緑地を設けることを文書をもつて通知して工事の進捗状況を環境庁長官あてに報告すること、こういう三つの内容から成り立つておるわけだと思います。

○内藤功君 これが経緯につきましては、私ども、御承知のように環境庁になります前、厚生省国立公園部といふところで所管いたしていなかつたわけでござります。その後は港湾審議会の委員として入れておられた次第でございます。

○内藤功君 ただいまおっしゃる通りこの計画は事前の把握をしているという状況でござります。その後においてこういう行為が行われていることは事前の把握をしておられるといふことです。その後においてこういう行為が行われていることを承知したという次第でございます。

○内藤功君 大変な問題ですよね。自然公園法に

基づく届け出がなしに工事をやつちまうといふことは大変問題だと思うんですが、そこで運輸省に伺いますが、昭和五十年の十二月四日、同じ日付で、いまのは市長だけれども、今度は運輸省の第四港湾建設局、第四港建の門司港工事事務所長に対して、環自企第三百六十一号をもつて「瀬戸内海国立公園内における水面の埋立について」と題する文書が出されているはずですが、この点は間違いないでしようか、運輸省。

○政府委員(竹内良夫君) 間違いはございません。

○内藤功君 運輸省にはまた後でお聞きしますが、環境庁に伺います。いまお話しの十二月四日付の文書の内容及びその文書が出されるに至った経緯を具体的に述べていただきたい。

○説明員(土屋徳之助君) 内容を申し上げます。

長いものではございませんで、自然公園法に基づく手続を経ずして水面を埋め立てた行為は遺憾である。今後かかることのないよう注意されたいという注意文書でございます。この経緯につきましては特にございませんで、一部分こういうことが実際に行われていたことが判明いたしましたので、そういう文書を差し上げたということになるわけでございます。

○内藤功君 大体、官庁から官庁への文書、これは表現は穏やかであります。その意味するものが何かはもうここで私が言つまでもないと思つんですね。出されたこと自体が重大です。運輸省は右の内容は確認されますね。いや、その文書の出された事実は確認しますね。

○政府委員(竹内良夫君) そういう文書が環境庁自然保護局長から第四港湾建設局の門司港工事事務所長に出されたことは確認しております。

○内藤功君 この公共埠頭埋め立て工事は、太刀ノ浦が第一期で四十三万六千平米のうち三十万平米が埋め立てられており、二期計画で七十二万四

千平米が予定されておる、こういう工事です。

この太刀ノ浦の二期計画は、運輸省に伺いますが、いま問題の新五カ年計画の中での着手する計画となつておりますか。

○政府委員(竹内良夫君) 私どもの計画の腹案といたしましては、着手することになつております。

○内藤功君 私は、こういう今までの経過から見ても、それから自然景観を保護するという、こいつの政策上の見地から言つても、太刀ノ浦の、瀬戸内海の、い今までやつたものをどうとは言わないが、これからやるというこの二期工事計画、私はここに空中写真も持つてきましたが、きれいなところでですよ。余談だけれども、別の田野浦の方は余りコンテナにも使つてないということを聞いておる

ですね。自然環境を破壊するばかりですね。こ

ういう二期計画は、これは中止することも含めて再検討する必要があるんじやないかと思つんでありますか、町のの方は非常に狭い。背後地のない世界においても比類のない美しさを誇る景勝地とかと言いますと、「瀬戸内海が、わが国のみならず世界の国民に継承すべきものである」非常に格調の高い文章であります。そういうことが規定されておる。ひとつこの再検討という点を要望しておきたいと思います。

世界的見ましても、ロッテルダムとか、アムステルダムとか、あるいはロンドンなどといふところを見ましても、古い都市がだんだんと近代になると、従つて港湾の発展とともに大きくなつていくわけでございますが、日本におきましても神戸、横浜、みんなそうでございまして、この北九州市におきましても、門司のあの狭い、古い形の港か

ら順次大きく視野の広い、広々とした形での近代的な港湾をつくっていくという試みが港湾管理者によるのは一つの当然の姿であるというように考えます。そのこと 자체が北九州市、ひいては九州全体の経済あるいは社会の発展の基礎になると、いうように管理者が思つてやつているわけでございまして、この計画に対し、運輸大臣といつては、港湾審議会の議を経て一つの方向であります。その認め方をしておられます。

今後港湾管理者が経済問題、社会問題その他いろいろの点を勘案いたしましてこの計画を変えよ

けれども、神戸以降大きな港といふものはないわけございまして、九州並びに山口県、この付近の門戸としてこの北九州港といふのがかつて栄えましたわけでございますが、今後の方向といたしまして、九州並びに山口付近の将来の、まあ地盤沈下を防ぐということまでは言ひ切れないと私は思っていますけれども、経済の伸びを考える希望は非常に強いものがあると思います。

それから北九州、特に門司地区等を考えますと、従来の港湾を中心として発展してきた港勢といいますか、町のの方は非常に狭い。背後地のない港の時代でございましたが、これは古い時代の一つの姿であります。それが新しい時代に即応いたしまして、船が大きくなり、流通が合理化されたような形に対応する港というものをつくつていかなければいけない。このような考え方のものとに、市民を代表する港湾管理者が、近代的な港湾の場所として太刀ノ浦を選んだのであるというふうに私どもは考える次第でございます。

世界的に見ましても、ロッテルダムとか、アムステルダムだと、あるいはロンドンなどといふところを見ましても、古い都市がだんだんと近代になると、従つて港湾の発展とともに大きくなつていくわけでございますが、日本におきましても神戸、横浜、みんなそうでございまして、この北九州市におきましても、門司のあの狭い、古い形の港か

ら順次大きく視野の広い、広々とした形での近代的な港湾をつくっていくという試みが港湾管理者によるのは一つの当然の姿であるというように考えます。そのこと 자체が北九州市、ひいては九州全体の経済あるいは社会の発展の基礎になると、いうように管理者が思つてやつているわけでございまして、この計画に対し、運輸大臣といつては、港湾審議会の議を経て一つの方向であります。その認め方をしておられます。

今後港湾管理者が経済問題、社会問題その他いろいろの点を勘案いたしましてこの計画を変えよ

うとする場合にはそのときには私どもそれに応じた討論をしたいと思いますけれども、現在の段階におきまして、この太刀ノ浦港につきまして、管理者に対し変更したらどうかと言つ気持ちはないわけござります。なお、それは経済的に、社会的に港湾の機能の面の方から申し上げたわけでござりますけれども、当然この瀬戸内海環境保全臨時措置法の精神はどこまでも生きているわけでござりますし、管理者を初め私ども、この港湾をつくる際にはこの臨時措置法の精神を十分に守つていかなければいけないというよう考へておる次第でござります。

また、自然公園の中の手続、これにつきましては、なるほど確かに、過去の田野浦から太刀ノ浦が先年できましたが、この第三条によりますと、瀬戸内海の特殊性についてはどう規定されているかと言いますと、「瀬戸内海が、わが国ののみならず世界においても比類のない美しさを誇る景勝地として、また、国民にとって貴重な漁業資源の宝庫として、その恵沢を国民がひとしく享受し、後代に継承すべきものである」非常に格調の高い文章であります。そういうことが規定されておる。ひとつこの再検討という点を要望しておきたいと思います。

また、自然公園の中の手続、これにつきましては、なるほど確かに、過去の田野浦から太刀ノ浦にかかる一連の事業のときにおきまして、まことにうかつなことで、私ども手続を怠つた経緯がございまして、これにつきましては十分の遺憾の意を表するものでござりますが、環境庁とも十分話を合つてこれに対処してきた次第でござります。

今後、二期の工事につきましては、環境庁と関係の向きと十分話し合いながらこの工事の実施に当たつていただきたい、このように考へる次第でござります。

○説明員(土屋徳之助君) 港湾審議会で決まりたと言いますけれどもね、環境庁がこの港湾審議会に入つたのは何年何月からですか。——環境庁ができたのはいつですか。

○内藤功君 環境庁が決まりたと言いますけれどもね、環境庁がこの港湾審議会に入つたのは何年何月からですか。——環境庁ができたのはいつですか。

○説明員(土屋徳之助君) 細かい日につきましてはちょっと定かでございません、申しあげてございます。

○内藤功君 港湾審議会で決まりたと言いますけれどもね、環境庁がこの港湾審議会に入つたのは何年何月からですか。——環境庁ができたのはいつですか。

○説明員(土屋徳之助君) そうすると、小さな質問だけれども、一つ聞いておきます。港湾審議会に環境庁が入つたのはいつか。——そのときからですか。

○内藤功君 そうすると、定かでございません、申しあげてございます。

○政府委員(竹内良夫君) 環境庁が決まりたと言いますけれどもね、環境庁がこの港湾審議会に入つたのは四十六年七月からです。

ですから、今日環境庁ができて港湾審議会の正式メンバーになつてゐる時点、それで環境庁はいろんな広報をやつていますよ。詳しく述べは言わなければども、たとえば、ぼくの手元に去年の六月十日のフクニチ新聞がありますが、これに相当大きな環境庁の政府広告が出てます。これには評論家の荒垣秀雄さんの言葉をかりて、荒垣さんをして語らしめてるわけです。たとえば瀬戸内海についても、これは「それなしでは日本の歴史を語れない」と、「祖先から伝わつて子孫に伝えるべき国民共存の貴重な財産だ」というようなことも書いてる。こういうふうに環境庁が重視しているわけなんですね。そうすると、きょう来ているのは、あなたは課長さんだから、私はあなたから直接の答弁無理かもしれないけれども、環境庁として、港湾審議会に現在環境庁が入つてゐる時点において、改めてこの太刀ノ浦第二期計画、まだこれからやろうとしておるらしいが、この第二期計画の見通し、再検討というものを真剣に考えてもらいたいということを要望しておきたいんです。

○説明員(土屋徳之助君) 先生の御趣旨は十分上司に伝えます。

○政府委員(竹内良夫君) 先生の御趣旨よくわかります。港湾計画上はこれを変えろといつたまことにはなつております。ただ、先生のおつしやるそのお気持ちといいますか、精神といいますか、それは十分守ることができると思つております。と申しますのは、これを今後実施する上におきましては、自然公園法の手続を当然とることにいたしております。また公有水面埋立法の手続、これも完全に実施していくわけでございますので、その際には環境庁の意見は十分入るようになります。また、この港湾の計画が決まつてると申し上げましたけれども、たとえばこの港湾の埋め立ての上の埠頭のあり方であるとか、あるいは工場の配置の仕方であるとか、そのほか環境面を十分考へたところの工場の配置、中の公園、緑地のあり方、こう

いうことにつきましても十分今後研究を詰めまして、変えるべきところはそういう意味で変えていきたいというふうに考えている次第でございまして。たとえば、ぼくの手元に去年の六月十日のフクニチ新聞がありますが、これに相当大きな環境庁の政府広告が出てます。これには評論家の荒垣秀雄さんの言葉をかりて、荒垣さんをして語らしめてるわけです。たとえば瀬戸内海についても、これは「それなしでは日本の歴史を語れない」と、「祖先から伝わつて子孫に伝えるべき国民共存の貴重な財産だ」というようなことも書いてる。こういうふうに環境庁が重視しているわけなんですね。そうすると、きょう来ているのは、あなたは課長さんだから、私はあなたから直接の答弁無理かもしれないけれども、環境庁として、港湾審議会に現在環境庁が入つてゐる時点において、改めてこの太刀ノ浦第二期計画、まだこれからやろうとしておるらしいが、この第二期計画の見通し、再検討というものを真剣に考えてもらいたいということを要望しておきたいんで

す。そこで、まず何りますが、四十七年一、二月ごろヒヤリングをやつたか。時間の関係でもう一つ追加して聞くと、このとき福岡県からは、この太刀ノ浦の問題で報告があつたのかなかつたのか、この点、まず確かめておきます。

○政府委員(竹内良夫君) ヒヤリングはやりました。またその際に、福岡県からこのようないふるいが参加して構成員になつておられたか。また分科会は四つありましたか、どの分科会、これは第四分科会では自然保護問題、第一分科会ではマスター

の十月八日に設置をされ、そしてその年の十二月二十一日に分科会の中間報告が出されたのです。当時の推進会議には運輸省からなどなたが参加して構成員になつておられたか。また分科会は四つありましたか、どの分科会、これは第四分科会では自然保護問題、第一分科会ではマスター

の何月ですか。

○政府委員(竹内良夫君) 昭和五十年の五月です。そこで、まず何りますが、四十七年一、二月ごろヒヤリングをやつたか。時間の関係でもう一つ追加して聞くと、このとき福岡県からは、この太刀ノ浦の問題で報告があつたのかなかつたのか、この点、まず確かめておきます。

○政府委員(竹内良夫君) ヒヤリングはやりました。またその際に、福岡県からこのようないふるいが参加して構成員になつておられたか。また分科会は四つありましたか、どの分科会、これは第四分科会では自然保護問題、第一分科会ではマスター

然環境を保存するということは、私も最も心いねがうところでございまして、四十八年に瀬戸内海の環境保全臨時措置法ができますときも、私も参画をいたしております次第でございまして、今後こういう手続上の怠りのないように、また、そういうことによって環境保全に反することのないよう、その方面的関係各機関との連携等は十分とつていただきたいと、かように考えております。

○内藤功君 これでやめるつもりだつたんですが、一言だけ言わしてほしいんですけど、五十年十二月にそういうことだから注意命令を出した、こう大臣がおつしやつたので一言だけ言っておくと、本当なら、ほくがさつき言つた四十七年ですか、あのときによく瀬戸内海の推進会議が調査をして、その構成員である運輸省、環境庁が調査をか、あのときによく瀬戸内海の推進会議が調査を非常以後追いの形で出てきたということですね。これは答弁要りません。

○徳永正利君 終わります。

○徳永正利君 今まで二人の委員の方からそれが私が質問しようと思つてやることやらやられ取り上げられましたから、もつ予算も、前の五年計画から大分伸びてゐるようですが、細かいことは時間もありませんからやめますが、ただ港湾局長、ひとつ胸を張つて、今までの三方の質問では主として伊豆七島が取り上げられた、離島問題で。離島というのは伊豆七島じゃなくともたくさんあるので、特に奄美、それから沖縄、これららの開発が、私も奄美五島を回つて見たが、それはもうちょっとしただけでも裏も表も着けられぬといふよつたので、港のいをなしてない実情であるわけですが、それ以後離島問題については特段力を入れるといふんで運輸省も言ってくれておりますが、その後その当時の約束がいさきかも後退しないかどうか、予定どおり進歩しているかどうか、その辺をひとつ胸を張つて答えてもらいたいと思います。

○政府委員(竹内良夫君) 德永先生が大臣のとき

に、奄美までわざわざ行かれまして叱咤激励されたりでござりますが、あのときの方針をそのままやつておるつもりでござります。計画につきましても新たな五ヵ年計画には全力を、力いっぱい進めさせていただきたい、このように考へておる次第でござります。

○徳永正利君 特に私は大臣に細かいことで引き継ぎませんで——引き継ぎする間が一つありますから引き継いではあります、南大東島といふところにSTOしが飛んでいます。ところが、北大島という島には七百数十人、約千人近い人が住んでいるわけなんですが、ここには港をつくろうにも港はつくれない。船へ行くというと、何十メートルという高いところからあれば下りて、もつこの中に乗つてこう引張り上げるというようなことであるわけであります。したがつて、いま非常に変則的な形で飛行機が飛んでおる。これはあそこに航空局の次長も来ているから細かいことは後でよくお聞きになつて、その北大東島の航空、航路の、飛行場の整備でござりますか、それはひとつ五ヵ年計画も発足することでございましょうから、十分そのことを含んでやつていただきたいと、このことをお願いをいたしております。

私は、日本共産党を代表して、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案に反対討論を行つものであります。

反対理由の第一は、本法案が国民の負担において大企業本位の港湾整備を行うものであるからであります。四面を海に囲まれたわが国において港湾の整備は、経済発展と国民生活の向上にとって重要なものであります。したがつてわが党は、港湾の整備や改良そのものに反対するものではありません。問題はそれがどのような形で行われるかという点にあります。

本法案は、自民党政府が大企業奉仕の高度成長政策をとり始めた昭和三十六年につくられて以来、三たびの法改正と四次にわたる五ヵ年計画の推進によつて新産業都市建設、臨海工業地帯の建設、京浜、阪神における外貿埠頭の強化など、大規模なコンビナート群と工業・貿易港づくりの大企業がたれ流した廃棄物の処理は、特

めに使われてきたと言わなければならぬのであります。その結果、特定大企業はそれを利用して巨大な利益を得てゐる一方、国民にとっては一昨年の三菱石油水島製油所の大量油流出事故を初めに、海と大気の汚染などはかり知れない多大な被害を受けているのであります。しかも、大企業が公害のたれ流しをして、全國民の共有財産と言つべき自然の破壊を行つてきました。いまお話をうなところはほかにもあるわけでござりますから、特に離島の交通ということは運輸省と港になりまして私も行ってまいりましたが、あそ

こも実は港がありますが、いまもいろいろお話を出ましたように崖壁まで船が着き得ないというふつなところを見てまいりました。いまお話をうなところはほかにもあるわけでござりますから、十分離島の振興のために交通行政の担当大臣として努力するつもりでございます。

○委員長(上林繁次郎君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて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、本案に対する質疑は終局いたしました。

これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○内藤功君 私は、本法案に反対する立場から、反対理由だけはここではつきり申し上げておいた方がいいと思いまして、あえて討論の時間をいたしました。

私は、日本共産党を代表して、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案に反対討論を行つものであります。

反対理由の第一は、本法案が国民の負担において大企業本位の港湾整備を行うものであるからであります。四面を海に囲まれたわが国において港湾の整備は、経済発展と国民生活の向上にとって重要なものであります。したがつてわが党は、港湾の整備や改良そのものに反対するものではありません。問題はそれがどのような形で行われるかという点にあります。

第五次五ヵ年計画は、三兆一千億円の大規模なものであります。それは依然として、日本列島改進論もとで、一層その危機を深めることになるからであります。

第五次五ヵ年計画は、三兆一千億円の大規模なものであります。それは依然として、日本列島改進論を基調にしております。この第五次計画が推し進められるならば、地方自治体への財政圧迫をさら

に深め、危機が一層深刻化することは火を見るよりも明らかであります。もっと地方自治体の今日の実態に即したものに改めることが必要であります。

反対理由の第四は、大企業の費用負担の原則が確立されていないことであります。

本来、大企業がたれ流した廃棄物の処理は、特定大企業みずからの責任と費用で行つべきものであります。その結果、特定大企業はそれを利用して、

大企業の費用負担を明確にしなければなりません。

また、海運大會社が進めている船舶の大型化に伴う、巨大船舶のための航路の拡幅やしゆんせつなどは、安全どころか、逆に危険を増大させるものであります。船舶の航行の安全対策や、環境保全対策を重視したと言われますが、それも名ばかりで、根本的な対策ではなく、しかも、その負担が大企業にとってきわめて軽くなっていることは許すことはできません。

以上が、わが党が本改正案に反対する主な理由であります。最後に私は、国土のつり合いのとれた豊かな発展を望んでいる多くの国民の声を代表しまして、公害や災害のない、真に国民的な港湾づくりを進めることを強く要求しまして反対討論を終わります。

○委員長(上林繁次郎君) 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて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、討論は終局いたしました。

これより採決を行います。本案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(上林繁次郎君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたと存じますが、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、さよう決定いたします。

○国務大臣(木村陸男君) ただいまは、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を御可決をいたしました。十分その趣旨を体しまして、今回の第五次五カ年計画の推進に当たりたいと思っておりま

す。心からお礼を申し上げる次第でございます。

○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し、質疑を行います。

○赤桐操君 私はまず最初に、運輸大臣にお尋ねいたしたいと思いますが、運輸行政が陸上、海上、あるいはまた航空関係にわたった大変広範なもの

でありまするし、かつまた人間の生命を預かっておるという事情からいたしまして、特に行政上常にお尋ねしているものはその保安であり、安全であると思つわけであります。最近国鉄におきましても緊急軌道整備計画などを推し進めしておりますし、保安対策をこの一、二年以來かなり真剣に取組んでおられるようですが、全体から見ましても私は、安上がりの保安、安上がりの安全、

こういう一つの底流が現在まだあるよう思われてならないわけであります。保安、安全に対する考え方をひとつ最初に伺いたいと思います。

○国務大臣(木村陸男君) 運輸行政を預かる者とところの大臣の基本的な姿勢と申しますか、お考

に考えておるわけでございます。

○赤桐操君 そこで、気象学はいま第三次の合理化を進めておるようありますが、その内容、考え方につきまして簡潔にひとつ御説明を願いたいと思います。

○政府委員(有住直介君) 簡単に御説明申し上げます。

気象学は、気象学を背景にいたしまして、科学の進歩に応じまして施設を整えまして、また新しい技術に適応した要員の配置をいたしまして、予報制度の向上、それから気象情報の収集、伝達等に努めまして、国民の要請にこたえるよう鋭意努力してまいっております。すなわち気象情報を自動的に処理します大型の電子計算機を入れましたり、また軌道衛星からの受画を取りましたり、また自動的に雨量を東京に集めて、またそれを予報官のところに送るようなりアルタイムの地域気象観測網の整備などをいたします。また五十二年度——来年の六月でございますけれども、静止気象衛生も整備していきたいということで努めておるようなわけでございます。こういうことで技術の進歩に対応いたしまして所期の目的を果たしますが、シス템といたしましては新しい方向に向かってまいっているようなわけで、それに伴いまして業務の効率化を図りまして、技術の進歩に対応するような新しい業務につきましては、要員を含めまして予算的な措置も講じながら、できるだけ国民の御要望に沿つよう体制を整えていきたくと念願しているわけでございます。

○赤桐操君 その計画の中で一つ伺つておきたいと思うのですが、この第三次の中では、あるいは特に当面する五十一年度の中でも、気象に従事する要員の配置状況ですが、これは減つているのですかふえているのですか。

○政府委員(有住直介君) ふえております。いままで削減いたしましては第一次、第二次、それから第三次の二年、ということでおきましては、先ほどもお話をしましたように、若干名の増となつて進んでき

いう形でふえておりますのは六百四十四名で、十五名の全体としては増となつております。

○赤桐操君 最近十年間の気象学の予算の状況にか、あるいはこれに従事する要員の動き等見てみますけれども、それは実際には人員が減らされていますけれども、それは実際には人員が減らされているのではないだろうか。新しい機器、新しいシステムのために使つそういう人員配置というものが当然なされているわけでありますけれども、それがこの十年間見ると、急速にそういう措置がなされていながら、一面においては人員が減らされ、あるいはふえていない。こういうことだけれども、いろいろ新しい技術の導入をいたしまして、進んでその情報提供なり、情報の質なりに要するやはり人員要請といつものはいたしてまいりまして、幸いに關係、他の方々の御協力を得ましてそれ相応の定員をいたして進めてまいりまして、進んでその情報提供なり、情報の質なりに要するやはり人員要請といつものはいたしてまいりまして、幸いに關係、他の方々の御協力を得ましてそれ相応の定員をいたして進めてまいりまして、進んでその情報提供なり、情報の質なりに要するやはり人員要請といつものはいたしてまいりまして、幸いに關係、他の方々の御協力を得ましてそれ相応の定員をいたしておりま

す。しかしながら、交通関係の事故というものがございました。しかし、交通事業の事故といふことは、交通の安全を確保することに行政の最重点を置いていくべきでございますが、いずれにいたしましても命、また国民の大切な財産を預かり、輸送する任務を持つ交通行政でござりますので、徹底した安全確保を図ることに行政の最重点を置いていくたいと思っております。私も一昨年暮れに運輸大臣に就任いたしまして以来、部下の職員に一番先にあいさつの中で申しましたのもこの私の決意でございました。しかし、交通関係の事故といふことはなかなか不可能に近いことでございますが、それだからといってそれを許しておくわけにはいきませんので、交通事故絶無ということを期して平素から十分に保安行政に力を入れていきたいと、かよつたときまで大変ありがとうございました。

○赤桐操君 要するに私はこういうように思つんであります。一番国民生活の安全といいますか、いまの大臣の答弁にもありました、保安という面で各組織の行政部門から気象学というのは大変求められていると思うんですね。いわばそれらの基本をなす立場にあると思うんです。そういう気象学の行政状態を見ているというと、その需要がいろいろな面から増大しておるんだけれども、それ

に対応するために、本来なら人も存置すべきであるし、機械も導入したいということが実態じやないかと私は思つんです。そういう中で各種の機器もあるはまたシステムが導入されると、こういうことになつておりますが、実際の状態は、こういう機器が配置されれば、いまも申し上げましたが、これを操作する、あるいは維持するための要員といふものは当然かかつてくるわけがあります。また機器のそれらの配置に伴つて、あるいはまた新しいシステムといふものが、当然これはいま研究段階にあるようあるし、決して完璧なものではないわけなんで、これが人を廃止してとつてかわるべき、そういう力はまだ持つていて体制ではないだろ、こう思うわけですが、そういう多くの課題を残しているわけでありまして、これが安定定着していくまでには一定の期間も必要だろうと思つんですね。

しかし、実際いまの人の配置や、各種の予算の配置等々を見るといふと、若干私どもには納得できない面が出てきてる。機械化といふものについては業務の精度を高めるといつことにはなりますけれども、それが必ずしも人を削減するということにはならないわけでありまして、これはいろいろのコンピューターの導入その他の中でも明らかにされてる。気象庁自体としても私はそういう新しい方向を求めていろいろな機器を導入されていると思うんですね、精度を高めるために、機器の導入、新しいシステム化を急ぐために、言つなれば今までの調査体制や研究体制といふものが、いわば安定したそういう状態を急激に変えていろいろやさらざるを得ないところに追い込まれているんではないか。逆に言つなれば精度を落としておると、あるいはまといろいろの異常気象に際会したり、一朝有事の場合等に対応する、これまでいろいろやさらざるを得ないところに追い込まれているんではないか。全體的に私どもはそういう感じで受けとめているんです。長官のお考へはいかがですか。

○政府委員(有住直介君) やはり気象庁といだし

まして、先ほどもお話しいたしましたけれども、非常に質のいい予報なり、情報なりを流しましてサービスをいたしますということが非常に重要なことになります。たとえば大雨が降りますから、それでござります。たとえば警戒してくださいということが私どもとしてはやはり非常に大事な一つの仕事でございます、たとえばでございます。すると、それには、やはり人手に頼っております。ではどうしてもある線を出しがちでございます。そこで、私どもが考えました構想といつしまして、ま進んでおりますのは、まず一日なり二日なり前に予想天気図の正確なものをつくる、そのためには大型の電子計算機を入れまして最近は、従来で百五十キロのメッシュにしまして、大気をかなりの七、八の層に分けまして、非常に上層のデータを入れて詳しく解析をして、雨量予想図まで、また普通の予想天気図につきましては二十四時間、四十八時間、七十二時間ぐらいまでがかなり精度よく出せるようになります。

そうしまして、それによりまして一日ないしだ日前あたりでも、もう少なくとも一日前には非常に強い低気圧が来る、あるいはそれに伴つ前線は非常に強いものである、これが来たら注意しな

きやいかぬという情報をまず出します。それを出しまして、それに伴いましてレーダー観測網が現在二十カ所つくつてございますが、それを数年来か

ら整備いたしまして、一日四回観測しておりますのを定期的に八回観測いたします。またそういう前線等が来るときにはもう毎時でも動かす。そ

してレーダーの情報を速やかに流しますと同時に、また大雨等につきましてはやはり大雨が降りますが、いわば安定したそういうことはわかりませんが、いわば安定期に八回観測いたします。またその

う前線等が来るときにはもう毎時でも動かす。それはかなりのところで満足するところで進んでいます。

○赤桐操業者 この基本的な問題については大分大きな問題を残しておりますので一応この程度にしあわせたいと思います。私もいまの長官の御説明では納得できない幾つかの問題がたくさんあるん

であります。ひとまずこれをおきまして、具体的な問題で少しくお尋ねしたいと思います。

まず最初に、水産関係の方に伺いたいと思う

のですが、鹿島灘、九十九里、さらに神奈川県から静岡沖に至る大体地域の中で操業いたしており

ます漁船の状態ですね、これをひとつ操業状況

を伺いたいと思います。

○説明員(音田六哉君) いま先生の御質問になりました点につきましてお答え申し上げます。

茨城県と千葉県を中心とした話で申し上げてみ

たいと思いますが、各種の漁業がござりますけれども、主要な漁業がまさ網、底びき、刺し網、一本釣りというふうな漁業が主でございます。漁船統計によりまして、四十九年でございますが、茨城県で約千八百十隻、本船、鋼船合わせまして漁船がございます。千葉県におきましては五千七百六十隻という状況でございます。

これによりまして非常に警報その他というものが出しやすくなりまして、予報官からも喜ばれているわけですし、また国民からも喜ばれる形態に進んでおるのでないか。まあしかし、われわれとしても、確かにいま先生御指摘のようには必ずしも完璧ではないであろう、それは確かでございまして、私どもとしてはこれらをさらにいよいよ大きたいと、これらの仕事と申しますのは、人手で解決するということはどうしてもできないうまきな仕事であり、かつ国民のためのサービスとしても非常に大きなものだとわれわれは考へてゐるわけなんでございます。

御指摘によりますと、そういう整備はよろしいけれども人の点はどうかということでございますが、そういうシステムに必要な要員といつしましては、かなりのところで満足するところで進んでいるのではないかと、欲を言えば切りはないと思ひますけれども、ある程度の満足度を持って仕事をがけておられるというふうに考へておるわけでございまして、いままでたとえば六十日ぐらのサイクルで港に帰つてこれたと、それがだんだん三ヵ月になる、半年になる、こういうことで船足も遠くへ行かなきやならなくなってきた。こういう状況の中で、最近においては銚子から焼津等に至る間の中では、かなり遠洋漁業を放棄する漁業家が出てきている、こういうふうに私ども聞いているわけです。

現に銚子あたりでも、いま残っているのはほんの四五隻しかない、こういう状況であります。そういう状況を聞いて私も驚いておるわけでありますが、これは日本の漁業政策として、沿岸から近海へと、そして遠洋へという政策が遂行されておりますが、ひとまずこれをおきまして、具体的な問題で少しくお尋ねしたいと思います。

まず最初に、日本の漁業政策の基本的問題になるだろうと思うんです。この点について、ひとつ考え方を伺いたいと思うんです。

○説明員(音田六哉君) いま先生御指摘のよう

現在当面いたしておりますのは、御案内のとおり、国際海洋法会議の動向からいたしまして、それぞれ国際漁場におきます日本漁船の操業の困難さといふのがより増してきておるのが現実でござります。したがいまして、日本周辺の漁場を見直しますが、その確保に努めていかなきやいかぬといふふうに考えておるわけでございます。

○赤桐操君 要するに、遠洋漁業から原点に戻つて、沿岸から近海の漁業政策へと将来展望せざるを得ないと、こういうことだらうと思つんですね。そうなつてまいりますと、大きな船ではもうなくなるんですね、これは、大体いまお話しのとおり沖合の漁業、その中に底びきからまき網、いろいろあると思いますが、せいぜい三、四十トンから六十トンくらいの船に多くまた戻つてくると思うんですね。そういう船によるところの操業がこの近海で行われると、こういうふうになると私は思うのですけれども、その点、まずどうですか。

○説明員(音田六哉君) 遠洋漁業の問題は遠洋漁業の問題といたしまして、それぞれ海外漁場の確保その他を通じまして施策を講じていかなきやいかぬという点が一つでございます。それから先ほど申し上げましたのは、さながら日本周辺の沿岸漁場の見直しをしていかなきやいかぬといふことがございますが、沿岸漁業及び沖合の漁業といつた方がいいと思いますけれども、その両面を通して沖合の性の、いわば先生御案内のイワシ、アジ、サバとか、サンマでござりますが、根つきの魚、こういうふうな漁法、業態によりましてそれぞれ船型が異なるつてくるわけでございます。で、どういうふうな船型がいいかというのは、なかなかはつきりした見通しといいましますが、むずかしゅうございますので、それぞれの業態によりまして考えていかなきやいけないといふふうに考えておるわけでございます。

うとあります。

○赤桐操君 いすれにしましても、近海におけるところの船といふものを将来大きく伸ばしていくかは、言つてみればやはりこれは気象との関係が非常に深いものがあるわけでありまして、大きな船であればそれまた専門家も乗つておりますけれども、小さなこいう船、沿岸あるいはまた近海の漁業ということになれば、当然これは気象庁あるいは気象台、そういう面からの情報を通報するとか、あるいは指導するとかということは、当然積極、能動的でなければならなくなつてくるだろうと思ひますね。大変やはり私はそいつの面から需要が増大するだらうと、こういうように考えます。

それから次に、これは少し時間がありませんので急ぎたいと思いますが、千葉、木更津、東京、川崎、横浜、横須賀、鹿島、要するに銚子あるいは館山等々、東京湾等を中心とした船の出入りの状況でありますけれども、これをひとつ伺いたいと思います。

○政府委員(間孝君) ただいま御質問のございましたのは、大体この関東地方の周辺海域における船舶の動きの状況というふうに私受け取りましたんだけれども、その他の他を通じまして施設を講じていかなきやいかぬと申しますのは、さながら日本周辺の沿岸漁場の見直しをしていかなきやいかぬと申しますが、沿岸漁業及び沖合の漁業といつた方がいいと思いますけれども、その両面を通して沖合の性の、いわば先生御案内のイワシ、アジ、サバとか、サンマでござりますが、最近におけるところの航空状況は非常に機数もふえておるでありますし、輸送員の状態等もふえてきている。さらにまた、その発着する飛行場の状態もかなり伸びてきていると思つてゐるのでござりますけれども、その中で、特にこれは一番、現在非常に船の航行が多くて、特に海上の交通の安全という面から私どもが気をつけておりますのは、やはり何と申しましても東京湾でございます。そのために、私どもは東京湾につきましての航行安全対策をいたしまして……(質問に答えてないよ、どのぐらい船が入つてくるかといふことを聞いているんだよ」と呼ぶ者あり)

ただいまの御質問につきまして、関係の港への入港隻数の数を申し上げます。四十九年の一年間に於ける入港隻数でございますが京浜港、この中で横浜と川崎、これに入港いたしました船の数は五万三千七百九十四隻でございます。それから同じ京浜港の中で東京区に入港いたしました数は二万二千九十四隻でございます。千葉港が二万六千四百四十六隻、木更津港が五千七百二十三隻、横須賀港が一万九千四百十九隻、鹿島港が九千百三十三隻でございます。

○赤桐操君 最近の状態を見ますと、大変急速に船舶の出入が激しくなつてきておる、こういうようと思つわけです。要するに、漁船にいたしましても船舶にいたしましても、そういう形で非常にこの周辺はふえていいるわけであります、海難関係の状況もかなりふえてきていると思つますが、その点はどうですか、簡単にひとつ願います。

○政府委員(間孝君) 海難の件数につきましては、この海域を担当いたしております第三管区海上保安本部で扱いました海難の数を申し上げますと、五十年の一年間に二百九十八隻の海難を取り扱っております。

○赤桐操君 死亡はどうですか、死亡。

○政府委員(間孝君) この二百九十八隻の中で死亡、行方不明の数は五十四人でござります。

○赤桐操君 わかりました。

次に、航空の方の状況を伺いたいと思うんですが、最近におけるところの航空状況は非常に機数もふえておるでありますし、輸送員の状態等もふえてきている。さらにまた、その発着する飛行場の状態もかなり伸びてきていると思つてゐるのでござりますけれども、その中で、特にこれは飛行場の状態もかなり伸びてきていると思つてゐるわけですが、これら的事情を少し説明してもらいたいと思います。簡単に願いたいと思います。

○政府委員(松本操君) まず最初に、全体にどのくらいの飛行機の流れがあるかということをお答えいたしますが、これらの事情を少し説明してもらいたいと思います。

○赤桐操君 この気象官署がないといふ飛行場で、これは一体どのくらい発着が行われておるのか、それが置かれておるという状況になつておりますので、全く気象観測のための正規の施設を持たないませんけれども、防衛府の官署、あるいは気象業務法に基づいて同様業務を行います施設といふのが二ヵ所でございます。

○政府委員(松本操君) まず最初に、全体にどのくらいの飛行機の流れがあるかということをお答えいたしますが、これは的確になかなか数字をつかみにくるものでもござりますので、全国を四つの航空交通管制部で取り扱いました飛行機の数が、年間どのくらいあるかという数字をもつて推定いたすのが一番妥当かと存しますが、四十六年定いたすのが一番妥当かと存しますが、四十六年当時、年間七十二万七千何がしという数字でございましたものが四十九年、七十九万三千何がし、五十年度におきまして八十一万六千といふ数字になつております。

うふうに私がただいま御説明申し上げました空港は喜界島空港と、それから多良間空港でございまして、喜界島空港について申し上げますならば、昭和四十九年の数字でござりますけれども、年間三万五千人の旅客がこの空港を使用しております。それから多良間空港につきましては、年間二千人という程度の数字でござります。

ね。これは私は基本的な問題だと思いますけどね、どうですか、その点は。

○政府委員(松本操君) 先生御指摘のように、ここに勤務しております職員は気象業務について特別専門の教育を受けたというわけではございません。したがいまして、長年の経験を有しておりますことは言つものの、しかし、厳密な意味においては専門家でないと、こういうふうに言えるかとも思ひます。

いうと、飛行機が羽田を飛び立つ前に、目的地の飛行場の気象状況が十分に把握されないまましばしば出る場合もあるということを聞いておりますが、その点についても運航に関する要求として、出発一時間前までに目的飛行場の正式な気象情報が入手できるようにしてもらいたい、こういうことが専門家の立場から訴えられておりますね。いまの問題とあわせてみまして、私はこれはこれからの中でも大変重大だと思うのです。そういう意味でこの点も一つ、もう一遍簡単にお答え願いたいと思います。

判断するということと、それから着陸する前に必ず相手空港の気象状況がカンパニーラジオを通して機長に伝達できるというこの要件が充足されない限りは飛行機は出さない。遅延してもやむを得ない、その場合には安全のために多少のディレイが起つってもやむを得ない、こういうふうな内部的な指導をしてまいっておる次第でござります。

○赤桐操君 いずれにしましても、少なくとも飛行場があり、そこに気象官署があるということは当然のことであろうと思うので、そこまで人の配置をいろいろ節約しなきやならない気象行政のあり方といふものについては、これはやはり基本的

[View all posts by admin](#) | [View all posts in category](#)

船や漁業、農業初め防災面に少しでも気象情報というのを現状以上に役立てていただくために計画したものでございまして、と申しますのは、千葉県の行政の中心が千葉にございまして、気象情報の伝達とか各種の連絡網を、千葉にいる方が非常に便利になるということで、たとえば、先ほど大雨警報が非常に大切だというようなことを申し上げましたが、大雨警報にいたしましても、これは災関係のところにいち早く警報をお伝えするといふことが非常に重要なわけございまして、そのためにはお知らせする個所というのは一ヵ所にとどまりませんので、これをお送りするのには同時に送話方式と申しまして、一つ電話をかけますと、同時に何ヵ所のところにいち早く通すというようなシステムをとつてあるわけございます。それらがこの千葉にございますと、関係の行政機関にいち早く伝わる、そういうよろづな利点があるわけございます。

また翻りますと、予報作業というものが現在どうなっているかと申し上げますと、世界から集めた観測資料や極東の天気図類、そういうものを作成すると同時に、気象衛星の資料とか、あるいはレーダーのデータ等を勘案いたしまして、あるいは静止衛星のデータが入る、あるいはオンライン・リアルタイムでの雨量のデータが入る、そういうのが入りまして、それを地方気象台で非常に効率的に運用できる。それを管内の測候所にもお配りができるということでございます。そういういろいろな利点があるために、実は銚子気象台の移転という計画になつたわけでござります。簡単でございますが。

○赤桐操君 わかりました。

それで、私は率直に伺いますがね。銚子の気象台は、千葉の測候所を充実強化することについて

は京葉工業地帯等のいろいろ公害状況等から見て、これは一つの方向であろうと思ひますけれども、しかし、銚子の場合には、明治の初年にできて以来一つの歴史を持ち、必要があつて設立された

ものだらうと思つのですね。いろいろとその計画を伺いますと、いまのお話のとおり、気象台から測候所に格下げをすると同時に予報官の引き揚げもいたしますと、こう言っておられるわけですね。それは言いかえてみれば、また同時に、アメダスや何かの新しいシステム化された施設も千葉に持つていらっしゃることになるわけですね。こういう状態にあっては、今までのような機能を發揮することができるのかどうなのか。これがやはり私は銚子を中心としたあの周辺の海上でいろいろ仕事をしている従事員の不安であろうと思うし、また多くの市民や県民の問題点にしては、そこから皆思つてゐます。その点を端的にひとつお答え願いたいと思つんでですがね。

○政府委員(有住直介君) 幾つかの御質問ございましたが、まずサービスが低下するかどうかといふことでございますが、これは先ほど申し上げましたように、地方気象台で非常に効率的に仕事をいたしました情報をいち早く測候所であります。そのときにこのギャップはどん

様方に出していく情報というものについては低下するということはないというふうに考えていい

るわけござります。

また、予報官が千葉の方に移るということでお

ざいますけれども、やはり千葉でそういう地方気象台としての仕事をするということに伴いまして

予報官が千葉の方に移るということございまして、それは、その予報を持つ地方気象台にして

は、その予報もあるかもしれませんけれども、やはり現時点におきましては、現在の組織におきま

しては、県に一つの地方気象台が、全県の予警報

その他を責任を持ってやるということがございまして、県に二つの気象台ということは、やはり組織上、運用上、たとえば二ヵ所から違った警報が

出るというようなことがありますけれども、それを申告して、報告をしていく。その指示を、

判斷の後のまた改めた予報を受けなければならぬ

い、こうなつてくるわけですね。

しかし、一二三日前にも突風がありまして、二、三十キロにわたつて吹きまくつておりますけれども、そういうような状況というものは海上で

三日後にもう少し具体的に申し上げます。千葉市の

気象台から予報が出る。ところが銚子の測候所で、いわゆる海上の気象状況を見てはいるうちに急変

している。こうなつたとき、この現象の処置はどういうふうにするのですか。多くの漁船

みんな働いているのです。たくさん船舶が通航しているのです。それでこの状況どういうふうにな

るかという問い合わせが殺到しているわけだ。銚子の測候所には、そのときにこのギャップはどん

なふうな手順で解決されるのですか、その点明確に答弁してください。時間がないから簡単に二つ。

○政府委員(有住直介君) 測候所でそういう異変を見ました場合には、それをいち早く千葉気象台

の方に連絡をいたしまして、それは情報として利用されるわけござります。また、予報官がいな

くなつたかわりといたしましては、解説官を測候所には置くということで考へておるわけござります。

○赤桐操君 予報官と解説官と、私はその任務も違つし、権限も違つと思うのです。いろいろ私もお伺ひしてきましたけれども、予報官は予報を出すだけの権限は持つてゐる。判断も持たされてい

る。解説官というのは、出てきた予報を解説するだけしかできない、こういう任務だということではないのですか。そぞうだとすれば、銚子にいま

はそういうお話をあるかもしれませんけれども、やはり現時点におきましては、現在の組織におきま

しては、その予報を持つ地方気象台にしては、その予報もあるかもしれませんけれども、や

は、その予報が千葉へ全部引き揚げられて、解説官が一人そこにいるということになります。

なれば、与えられた予報だけしか解説して出すことができないんじやないですか。だから、いろいろな異変が生じたときに、その状況は食い違いが出てくるわけだ。その状況は一旦千葉の気象台に

解説官はその予報を地方気象台からいただく、着くわけでござります。ですから、それをそのまま動かせないということではございませんで、

この解説官が、現にその測候所で観測なり、見聞いたしましたことによりましては、それを適切に

情報を加えまして、皆様にサービスをするという

こともできるわけでござります。

○赤桐操君 いざれにしましても、予報官でない以上は予報は出せないわけであつて、その予報官を全部引き揚げられて、一番海上気象の激しい変化の行われているその第一線の部隊が戸惑わなければならぬというこういう状況なんです、このことは。だから、これは私は、やはり市民も納得しないし、多くのあの周辺で働く人たちの重大な問題だと思う。私自身もいまの説明では納得できなければ遣憾ながらそういうことを言われてもこれは私いのです、これは現実に予報を出すに必要なデータが千葉へ行つてしまつ。何で解説者がそれに加えた予報が出せますか、現実の問題として。それは遺憾ながらそういうことを言われてもこれは私は遺憾ながらそういうことを言われない。それから、もう一つ私は伺いたいと思うけれども、大変このアメダスというのは、非常に万能の神のようには宣伝され、聞かされている。しかし、現実の状態をいろいろ聞いてみると、私は銃子へ行つても調べてみましたが、これは大変いま開発途上のものであつて、決して安定した、定着したものになつていいといふことを私は知つた。これは雨と風速、風向、気温、天気、雲とか、霜とか、寒冷地ですね、この四つのものをとることが目的のようです。またその能力しかないようですね。そのほかの、たとえば海上で一番大きな問題になる霧とか、あるいはまた雪国等では雪とか、霜とか、寒冷地ですね、こういうものについては非常にこれは弱い。それからまた雲の高さ、あるいはまた視程の問題、こういうものはどうしても人の力によつて見る以外には現在ない。こういうことがはつきりしているようですね。

ですから、だんだん調べてみると、アメダスを導入します、宇宙気象衛星を飛ばします、大変機械化されてきているし、システム化されてきている。コンピューターは入つております、そういう形でもつて御説明をいただいておるのであります、実際の状態はどうかといふ、私はそれに伴つた状態ではない、こういうことになつてきている。コンピューターは入つております、そういう形でもつて御説明をいただいておるのであります、これはやはり私は今までの説明の基本

というものがいきさか問題になつてくると思う。それからアメダスにしましても、たとえばロボットがありますね。いろいろ四つの雨、風速、風向、気温、あるいはまた天気、日照、日射の状態ですが、こういうものをとるために必要なロボットも外に置いてある。しかし、これはまだ全国に全部配置されておるわけじゃないし、それからまたそこの他地域にいろいろ置かれているものについては雨しか現在とつてない、こういうことも言われている。だから非常にまだ不完全な配置の状態なんです。この機械は、

だがしかし、気象庁はこれを導入する。また気象科学者として、私はそれは当然の意欲だと思つけれども、そういうことをやりながら、一方にお

いては予算に縛られるから、人員削減にこれはしばられてくれる。そうすると、そこには多年にわたつて努力をしてきた多くの気象科学者、研究者、体験の持ち主といふ者が駆逐されていくということになら。

あるいはまた後継者が入つてこれなくなつてくる。その気象従事者という者、気象を背負つていく将来の気象科学者や、あるいは研究者といふ者がこれは残念ながら陥り門になつてゐる。こ

れは将来を背負つに足るだけの人材の配置が出てこない。あるいは現在の、今までいろいろと水産庁や、あるいは各それを港湾関係から、海

上保安庁からもお話をありました、船は増大する、あるいは漁業の状態も近海に集中してくる、行政需要は増大する、そういう状態に対して対応できる姿勢はない、こういうように私は実は考えさせられておる。これを明確に解説していただけのなら、私は大変ありがたいと思うのですが、

差し込まれてくる。こういうことなんですね、端的に言えれば、

それでは、私は気象に從事する気象の研究者や、

科学者としての研究する時間はなくなると思うのですね。要するに、言つなれば流れ作業で流され

ているだけの人になつてしまつ。それでは私は、

気象のようなこういう世界の中で、任務を遂行していくに足る素質をつくり上げていくことになら

ないと思うのです。調査研究、これが私は気象に從事する人たちの常に任務だらうと思うのです。

だから、言うなればあすこに働く人々は流れ作業に従事する單なる従事者ではないんだ、これは

あくまでも研究職であり、あるいはまた、気象科

学者としての将来を背負つところの任務が与えら

れていると思うのですね。そういう配慮が勤務の

と

いう

もの

が、

こ

う

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と

で

こ

そ

の

よ

う

な

こ

と</

くいうようなことをやっているわけでございまし、また、気象研究所というのが気象庁にはございまして、全気象庁としての研究、また地方の方との研究のいろいろな交流というようなことも図つておられるわけでございます。

○赤堀君 最後に一つ私は申し上げておきたいと思うのですが、残念ながら時間が来ましたので、もつといろいろ詰めたいと思うことがたくさんありますのですけれども、次回に譲りたいと思います。

それで、一言最後に申し上げたいと思うのは、いろいろのことを言われるけれども、要するに、機械というものの導入というものを頼りながら、盛んにこれを整備するということで、予算の関係その他から技術者その他にしわ寄せがいっていることは事実だと思うのです。それからまた二十四回を八回にしたのも同様だと思うのです。これは多ければ多いにこしたことではないわけです。そのことをやっぱり多くの国民の皆さんも求めていられるわけです。こういう観点からすると、私は今回の、いま私が申し上げてきた一連の関連というものは、気象局自体においても本格的に取り組んでもらるべき基本的な問題があるのでないかと、こういうふうに考えますので、御検討をひとつ願いたいと思います。私は次回において、もう一遍改めて続きをひとつやりたいと思いますから、この点一つ申し上げて終わりたいと思います。

○目黒今朝次郎君 花巻空港の問題に入る前に、大臣によつとお伺いとお願いとお考え方を聞きたいのですが、実はきょうの新聞で二つ大事なことがあつたのですけれども、一つは、国鉄のけちけち運動というやつが大分新聞、テレビであります。中にはボーナスを払わないなんというばかり話まで出でるのですが、それらに対する論争は、今後また運輸委員会なり社労で議論するとして、けちけち運動という反面、ここに出ておるとおり、ボルト五十二本抜かれ、この上を列車が五、六時間走つておったというような記事が出でているんですけれどもね。私は、この前予算委員会で大分

議論しましたから繰り返しませんが、一体現実にござつた悪質妨害事故が頻発している。特にきようの新聞など見ますと、北海道管区では多発地帯に勤労の申入りによって局の課員が二人、公安官一人、三人一組になつてパトロールを開始したと、こういう記事も載つておられます。それから西局においてはこととは昨年の倍だ、四百四十件、これ東京近辺。そういうようにな古屋周辺、東京周辺、それから北海道周辺、きわめて悪質なやつが頻発しているのですが、私はこのけちけち運動のためにこれら問題については私は手抜かれたんではたまつたものではないと、こう思つておきます。

ですから、けちけち運動も結構ですが、この悪質列車妨害に對して当面一ヶ月か二ヶ月ぐらい緊急な措置をしないことは、乗務員から見れば減速運転しかないじゃないか、危ないところもある自分で身を守る、そういう操縦するしかないじゃないかという声が、私鉄も含めて乗務員の間にあるんですが、こういう問題について大臣として、これは国鉄を呼ばうと思つたんですが、国鉄だけじゃありませんから、私鉄も含めて、緊急なけちけち運動にこだわらないで安全対策を早急にやつてもらいたい。こういうことを私鉄も含めて解をひとつ聞かしてもらいたい。

○國務大臣(木村睦男君) 最近悪質な、そういうたた運転妨害、ひいては運転事故になりかねないような妨害の事件があることについては非常に私も遺憾に思つて、当初そういうことが発見されてしまつて以来、いろいろな方面的協力を得ましてそういうことのないよう、鉄道公社は鉄道公社として自主的に努力をすることと、まあこれが悪質の妨害で刑事関係にも関連する面もあるうかと思いまして、これは非常に遺憾なことです。公安委員会等も十分気をつけてもらうようにお願いをしておるわけですが、いまだにけさの新聞にも出ておりましたように、そういう悪質な事件があるということは非常に遺憾に思つておきます。大きな事故がまだありませんから

いようなものの、いつ大きな事故にこれがつながるかわからぬということを非常に心配しておりますので、一層その点は注意を喚起をして、十分予防ができる限り予防をする措置をとるように関係方面に連絡をとりたいと思います。また交通機関に対してはそういう指導もいたしたいと思っております。

で、けさの新聞からニュースで私も聞きましたが、国鉄がけちけち運動といふことで駅の照明を節約して電力料金を節約するというふうなことが載つておりましたが、どういう範囲でどういうふうにするかということはまだ聞いておりませんので、何とも申し上げることはできないでござりますが、御承知のよくな鉄の財政の状況でござりますから、国鉄自身もできる限りの費用節約ということに努めることは、私は管理者として当然のことであるうと思つております。ただ、それが安全運行に影響があるというふうなことがあってはいけませんので、これは恐らく管理者でもそぞういうことに影響があるようなければけちけち運動はやらないと思いますし、またやつたらその管理者たるのその資格がないとまで私は思つてますので、そういう点は十分注意しながら、できる限りの節約をやつてくれるこことであつうと、かよつて考えておられます。

○目黒今朝次郎君 やつぱりけちけちが響いているんですよ。たとえば北海道の三人一組の巡回を、昼間の時間は勤務時間の運用でやつていいと、で五時以降ですね。一十七時以降になると増務貨物がつくから、十七時以降は巡回はとりやめだと、こういうことなんですよ。大体多発事故の実態を見ると夜間が多いんですね。昼間巡回して夜間になつたらけちけち運動で増務貨物かかるからやめたということは、裏を返せばけちけち運動がこれは安全に響いてるんじゃないですか。そういうことについては、私はやつぱりどこかポイントが一本抜けていると、むしろ夜間にこそ多発地帯を巡回をすると、あるいは住民の方にお願いをして、巡回の費用を若干払つても当分の間巡回をしても

○國務大臣(木村睦男君) 私は、この前予算委員会でも国家公務員長にもお願いしましたので、この点は十分に国鉄に対しても注意を促したいと思っております。

○目黒今朝次郎君 この前予算委員会でも国家公務員長にもお願いしましたので、この点は十分に国鉄に対しても注意を促したいと思っております。

○國務大臣(木村睦男君) まず自衛上当然やるべき事柄であると私も考えますので、この点は十分に国鉄に対しても注意を促したいと思っております。

○目黒今朝次郎君 この花巻空港問題については昨年の十一月の二十一日、本委員会で同僚の鈴木先生が十分行われましたので、私はそういうことを受けながら二、三の点についてひとつお伺いをしておきたいと思うのです。

私は、この花巻空港問題は政府の行政指導なり、

あるいは現地の取り組みいかんによつては第一の成田空港になりかねない、こういう感じを現場に行っても持つておりますし、そういう意味では現地の農民は非常に根強い、特に年寄りの皆さんは反対の気持ちを持つておるということを前提において関係者にお聞きしたいのですが、私は去年の十月十五日、社会党調査団の一員として現地に入つた際にどうにも納得できない点が二つあつたので、これもありますからひとつお答え願いたいと思うのです。

一つは、この花巻空港は昭和三十三年から始まつて三十九年に開港したという歴史があるわけです。当時相当の農地を買収をしてやつたので農民の抵抗が非常についた。そのときに当時の八重樫花巻市長さんが中に入つて、今後絶対空港を拡張しないからこの際町のために、村のため土地を出してほしいという説得に説得で、今後絶対拡張しないということを農民が信用して現在の空港を提供した。こういう歴史的な経緯があるということを聞いてきたんですが、これはいかがで

○政府委員(松本操君) いまお話しのございまして三十九年当時のいきさつにつきましては、何分古いことでもございますので、あるいはそういうふうなお話がその時点であつたのかも存じませんが、私どもそういう正確な記録の形で、公式の記録の形でそういうことがあつたというふうに承知しておるわけではございません。

○目黒今朝次郎君 四十六年県側が運輸省の指導を受けて、花巻市に再びわたり協力要請をしました際に、花巻市長みずからが非常に非協力であったという点はどういう背景なんでしょうか。私はいま言つたこの背景がつながつておるからそういう非協力体制があつたんではなかろうか、このようすに客観的に判断して間違いないと思いますが、いかがでしょうか。

○政府委員(松本操君) 第二次五ヵ年計画の線に沿いまして、いまの花巻空港の移転拡張と申しますか、そういう議論が出始めた当初の段階におき

まして、いま先生おっしゃいましたようなことがあつたようでございます。しかし、その後私どもが承知しておりますところによりますれば、県と市との間においての話し合いというものがその後進捗をいたしまして、市の方も現在のところ花巻空港の建設というものについて特段の異議を持つてはいないどころか、ある点においてはむしろこれまでの推進について努力をされておる、こういうふうに承っております。

○目黒今朝次郎君 それは県と国があの手この手でやつた結果であつて、現象としては認めるわけですね。四十六年当時いわゆる花巻市長を先頭に市側が非協力体制であつたと、これは認めますが、この当時の状況は。

○政府委員(松本操君) 先ほどもお答えいたしましたように、初期の段階において、反対といふはどであつたかどうかは私しかと存じておりませんが、必ずしも積極的にはなかつたというふうには聞いております。

○目黒今朝次郎君 こういう開港当時の歴史的な事実ということについては、あなた方もニヤンスの差はあるけれどもそれなりに受けとめておると解説します。

二番目には、県庁に行って、副知事さんと、それから土木部長さんにお会いしたのですが、この花巻空港の問題についてどちらが発議者なんですかと、こう質問しますと、これは運輸省航空局が第二次空港計画でこれをやれと、こういう話なん

で始まつたものであつて、そのリミットとか、そういうことについては航空局に聞いてくれと、というのが端的に言えば県側の話なんですよ。ところが、この前の鈴木先生の質問に対しての運輸大臣の答弁は、本件空港の整備はむしろ県の方が申請をして、その申請に基づいていわゆる航空局なり運輸省が許可、不許可と、そういうチェックをするんだと、こういうふうになるわけですね。ですが、この件はどっちが本当でしょうか。

○政府委員(松本操君) 第二次五ヵ年計画の線に沿いまして、いまの花巻空港の受け取り方がずれておるんですから、本件問題については現地の受け取り方と、いわゆる航空局の受け取り方がずれておるんですから、この件はどっちが本当でしょうか。

○政府委員(松本操君) まず御承知のように、花巻空港は第二種空港でございます。したがいまして、この空港を設置し管理するものは県でございます。県の意見というものが最大に尊重されなければならぬ。これは理屈から言いまして、まず第一にそこを一番の根っこに踏まえておかなければなりませんと、このように考えます。ところで、ただいまお話をございましたように、昭和四十六年を初年度といたします第二次空港整備五ヵ年計画というものができたわけでございますが、この場合に私どものいたしました作業の手順から申し上げますと、全国的な規模における輸送需要のあり方、それからそれに競合いたします各種交通機関のあり方、こういうふうなものを踏まえまして、それぞれの地域別にどのような輸送需要が出てくるか、そのどれだけが航空需要となつて変わつてくるか、どういう機材がこれに該当しているか、こういうふうなことを判断していきます。

その過程において、もちろんその空港を直接管理運営いたしております県側の意向というのも聞くわけでございます。その結論をいたしまして、わかつてゐるか、どういう機材がこれに該当しているか、どういうふうなことを判断していきます。この空港にジェット機が就航する程度の需要といふものは当然出てくるであろうし、またそのような方向で整備をしていくことが適当ではなかろうかと、こういう考え方のもとに全体の五ヵ年計画というものをまとめ上げていつたと、こういう形になつておるわけでござります。

ところで、冒頭申し上げましたように、この空港は第三種空港でございますので、現在の空港の施設を変更すると、こういうことになりますと、県の方から今度は航空法の手続に基づきました何がしかの手續といつものがとられなければならない。この場合に県の方といたしましては、すでに第二次空港整備五ヵ年計画というもので、全国的な規模とはいひながらも、全体的な流れといつものが一応筋立てられておるわけでございました。この大いなる航空局の受け取り方がずれておるわけですが、この計画にのつとりまして今度は具体的にこの空港をどのような形でどのように整備をしてい

くか、こういう委細の計画をつくりまして申請を出していくと、こういう過程になるわけでござります。したがいまして、従来の説明が多少整合性を欠く点があるはあつたかと思ひますけれども、ただいま私申し上げましたような事情でござりますので、第二次五ヵ年計画というものは全國的な規模で大筋を押さえてある。しかし、それは航空局が一方的に決めたと、こういうふうなものはございませんので、県の意向といふものはそのままにございませんので、県の発意によりますと、別途の手続規定がござりますので、県の発意によりまして、その申請に基づき適法に処理されるか否か、こういったことを勘案してわが方が設置変更の手續を具体的にいつ、どのような形の空港としてまとめていくかと、こういう議論になりますと、それが具体的にいつ、どのような形の空港としてまとめていくかと、この手続になつてまいるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 まあ遠回しに話あつたけれども、結論から言つて、この航空需要の関係からジエット機を入れるという展望は航空局がしたと、こういうことになりますわね、具体的には。そのとき新幹線の動向をどう考へましたか。

○政府委員(松本操君) 先ほども申し上げましたように、全国的な需要の見通しというもののほかに、新幹線その他競合交通機関の動向といつものも考慮を入れてその検討をしたわけでござります。で、第二次五ヵ年計画のときにおきます数字をいま申し上げますと、実はこの数字は遺憾ながら予想が当たらなかつたと、こういう結果になつておりますので、御参考までの数字にならうかと思いますが、昭和五十年という時点において全国の航空旅客が四千万人、昭和六十年で一億二千万人と、こいつ前提がまことにございました。この大きな前提の上に立ちまして、競合交通機関との関連性を考慮し、その他のいろいろな条件を入れて勘定いたしました結果、昭和五十年における花巻空港の輸送需要は年間十八万程度であろうと、こういう数字を出したわけでございます。しかし、これはもつすでに御案内のように、昭和五十年の実

績が全国二千五百万でござりますので、この予想の六割程度しか実は全国の規模がそれに達していない、こういう事情でございましたから、したがつて、十八万という予測も現実にはとてもそれに及んでいないということは御承知のとおりでござります。

○日黒今朝次郎君 そうしますと、この需要関係は後でやるとしても、航空局が発動して県の意見を聞いて、そうして第二次計画に花巻のジェット化を決めたと。その県の意向を聞く際に、お役人の意向だけを聞いたのか、あるいは直接ある花巻市なり花巻市民なり、冒頭申し上げたいわゆる三十三年から三十九年の空港開設に至る歴史的経緯ということなども含めて、用地という問題が当然絡んできます。一番、そういう問題についてどういう手続で現地の意向を聞いたのか、わかつておつたら聞かしてもらいたい。私の範囲では、ほとんど事務的なテーブルの事情聽取の域を出なかつたと、こういうように現地の農民が皆言つているわけですが、いかがでしょうか。

○政府委員(松本操君) 長期計画を決めます場合に、私先ほど申し上げましたように、県の意向をしんしゃくしと申しますのは、そのとおり県の意向をしんじやくでございまして、具体的にこの空港をどうするかというするという具体案がそこで必ずしもあるわけではございませんので、先生おつしやいましたように、現地に入つて地元の意見を聞くとかそいつたような手続は、追つて航空法の手続に規定もございますことありますので、その時点においてはそういうことはいたしておりません。県としてそつは思わないということなんか、いや県もいづれはそのように考えますということなのかという議論をしたということでござります。

○日黒今朝次郎君 ところで、飛行場の拡張、新設には必ず土地の問題が絡るのでね、どんなことを言つても、県を行政指導する際に、おたくの方々が、そういう单なるいかがですかということの範囲なのか、やはり予定されるその土地、農民もお

れば住宅もあれば、そういうものに対する事前にどんな動向なんだろかと、どういう意向なんだろうかというのと、むしろ県を通じて十分聞きをつくるという時点では、ただいま御説明いたしましたように、個々の空港の具体的な案が別としましてあるわけではございませんので、その時点でもう行政指導についてもやつぱり私は実のある行政化をすべきじやないかと、そこに手抜かりが生じたんじやないかと、どつちも責任のなすり合はざります。一番、そういう問題についてどう

わめて困難であろうかと思ひますが、確かに空港をつくるのはどうしても土地が必要。土地が必要な諸般の問題が出てまいります。さらには土地を外れましても、公害問題等も必ず出てまいるわけになりますから、県が航空法に基づく申請書を出そうと、こういうふうな段階になつてきました時点から以降においては、私どもとしてはこの第三種空港というものが、県が十分に地元の意見を吸収し、それに対処すべき方策を定めて、スムーズに建設できるようになりますと、おつしやいますよ

は、繰り返し申してまいつておる次第でござります。

○日黒今朝次郎君 やつぱり私は、新しく空港をつくるんじやなくて、花巻空港は現にあるわけでござりますが、その次の第一の問題になりますと、まさに御指摘のように、現在の空港を拡張すれば、まず計画を立てる時点で、この点は大変繰り返すよで恐縮でございますが、具体的にこの花巻空港をどうしようということは必ずしもはつきりしておりませんので、県としてそれに対する理解するんだが、いかがでしようか。

○政府委員(松本操君) 先生いま御指摘の点、三つの点に分けてお答え申し上げるべきかと存じますが、まず計画を立てる時点で、この点は大変繰り返すよで恐縮でございますが、具体的にこの花巻空港をどうしようということは必ずしもはつきりしておりませんので、県としてそれに対する理解するんだといふことに落ちついでまいりました。ただし、この場合も拡張の方法がいろいろあるわけでござりますので、現実には御案内のように、滑走路を一部横へ振りまして騒音を避けた方向に延長する、こういうふうな手段もとつたわけでござります。その間に私どもが県の意向を聞きながら、必ずそこにトラブルがあるということは、これは官僚的に考えればいざ知らず、具体的な問題を處理しようとするべきな措置をとることを、やつぱりその点の指導がどうも事務的に行われたのではなかろうか。あなたの方は県の事情を聴取

したこと、県の側は航空局がこうやつたからやるんだと、反対住民があれば、反対農民があれば力でもやるぞと、そういうふうにむしろあなたの方の意向を盾にとって強権的に押しまくると、こういうことではなかろうか。あなたの場合は県の事情を聴取

仕事になつてまいるわけでございますが、この場合においても、先生のいまおつしやいましたよ

な考え方というものをおどもは十分に踏ました上

で、県に無理をしないよう十分地元と話し合いをしながら作業を進めていくようにということは折あるごとに申してまいつたつもりでございま

す。

○日黒今朝次郎君 しかし、現にそういう手違いがあつて、手違ひといふか、行政の不備があつて紛争起きているんですねが、われわれのところには、これは「花巻空港拡張計画に伴なう『事業認定』の却下を求める陳情書」というのが出ておりまして、この方々は現に一月二十六日現在地権者で七十余人、成田のときの闘いの例にある一坪地主百八十八名という方々が徹底抗戦をやろうと、こう

いう構えをしておるわけですが、聞くところによると、何か二月二十一日、行政不服審査法第三十条によつて申し立てをしていると、こついうことを連絡いたしているんですが、この取り扱いはその後どうなつてていますか。

○政府委員(松本操君) 花巻空港の問題につきましては、いままで御説明したような経緯を経て、昨年の十二月二十七日に航空法に基づく設置変更の許可を出したわけでござりますが、しかしながら、この空港の建設について反対を述べておられる方々から本年二月二十一日、ただいまお話をございましたように、行政不服審査法に基づく花巻空港施設変更許可処分に対する異議申し立てが猫塚義夫氏外六名から出てまいつたわけでござります。そこで、私どもはこの行政不服審査法の手続規定に基づきまして、昭和五十一年、本年の四月十七日、同じく二十四日、同じく本年の五月八日、それを口頭陳述の手続をいたしました。前後合計十名の方々から書面の申し越しのほかに直接口頭

因縁關係に私は花巻空港問題が発展していると、

したと、県の側は航空局がこうやつたからやるんだと、反対住民があれば、反対農民があれば力でもやるぞと、そういうふうにむしろあなたの方の意向を盾にとって強権的に押しまくると、こういうことではなかろうか。あなたの場合は県の事情を聴取

とか、あるいは周辺に対策をしていくとか、あるいは代替地をどうするとか、こういうふうな具体的な問題になりますと、これは私どもが許可する、しないということにかかわりなく、県自身の

いろいろな陳述を承つて、目下それを整理しながらその言い分を篤く検討いたしつつ、どのように処置するかということを検討している段階でござります。

○目黒今朝次郎君 大体いつころを日安に結論が
出る予定ですか。

○政府委員(松本操君) これまでおる先生から御指摘がございましたように、非常にむずかしい問題でもござりますので、大変申しわけないのでござりますが、いまの時点でいつを目途にといて別に日を切つて一生懸命やつてはいるということではございませんが、鋭意努力をしている、こういう段階でござります。

○目黒新朝次郎君 第一の成田空港にならないようには慎重にやつてもらいたいということを要望しておきます。

それから私はどうしても鎌本先生と中村航空局長の間の需要の予測ということを聞いて腑に落ちないのは、時間がありませんからおたくの方の答弁を要約しますと、昭和六十年には花巻空港は六十五万なり、あるいはもつと下げて四十万なしに四十二万を考えておる、こういう答弁がなされているんですが、私は私流に計算してみますと、十八万の予測に対しで四万前後ですね。四十八年が四万七千、四十九年が三万八千、平均で四万前後。十八万に対しで四万前後の伸びが、第三次空航整備計画が始まることしから、五十一年から十五年、六十年と十年間に展望して、現実に四万前後が四十万なり六十万に需要が伸びるというのは、私は、三十何年運輸を実際やつてきた男としては、この数字はどうしても出てこないですがね。これはトライスターじゃなければども、ためにする場合にはさつとふやす。四十七年から四十九年に減らす場合にはがたと需要を減らす。片つ方は三〇になつてみたり、トライスター伸ばす場合には一になつてみたり、そういうためにするための私は需要予測の政治的な操作じやないかと、こう思つのですが、本当に四十万なり四十二万あるというなら、具体的な数字を示してください

28

○政府委員(松本操君) 第三次空港整備五ヵ年計画は目下まだ策定中の段階でござりますので、これで決まった数字というわけじやございませんが、私どもが試算をいたしております現在の段階での数字を御参考までに申し上げますと、第三次五ヵ年計画で昭和六十年度におきます国内の全国旅客数が六千五百万程度であろう、このように考えておるわけでございます。この六千五百万と申しますのは、先ほどちよと申し上げましたが、第二次五ヵ年計画が同じ六十年度を推定いたしまして一億二千万になるだろう、こう推定いたしましたものの五五%になります。

これは何でこんなに激しい違いが出てきたのかと言いますと、御承知のとおり、四十八年のオイルショック以来の景気の低迷、こういうものがいまだに激しく尾を引いておりますし、さらにまた、その時点において激しく行われました高度成長に対する深刻な反省ということから、当然将来は安定低成長になるべきである。そつとう考え方に立つて計算をいたしましたところ、現実にGNPの伸び等も従来のような十何%というのではなくて、恐らく一〇%を切つてしまつだろう、こういうふうな判断をしておるわけでござります。この計算は決して任意に筆先二寸で出すというものじやございませんので、主としてGNPに相關をさせながら、地域間の純流動というものをまず出してしまつて、その中から競合交通機関との関連性を踏まえて差し引き勘定して出していく。そのため、GNPは機械的なものでござりますけれども、一番大きく効いてまいりましたものは、GNPの伸びをかつての高度経済成長的な考え方から安定低成長に切りかえていったというところに大きな差が出たわけでござります。

現実には御指摘のとおり、昭和五十年の花巻空港の旅客数が四万六千、約五万でござりますから、それが昭和五十五年にたとえば二十三万五千にならぬのか、四倍ちょっとになるのかどうか、こういふことでござりますけれども、これは私どもの考

えにおきましては、当然その前後に東北新幹線もできているであろうということをも念頭に置き、一定の数学モデルによつて計算をして出した、こういうことでござりますので、絶対當るということを私申し上げるわけではございませんけれども、決して適当につくったというものではないとございます。

○日黒今朝次郎君 あなたは最初、先ほど赤桐先生の質問に対し、国内旅客は四十六年には千六百八十一万人、五十年には二千五百四十四万人、こつ言いましたね。この上り坂の時代、下り坂の時代を含めて、これで伸びが五〇%。だから私は、四十万とか六十万というのは十四倍から十五倍ですよ、いまの、現在の。こんな天文的な数字は私は出てこないと思つんですが、これは時間がないから私の計算で申しますと、現在東京から盛岡まで一日約二千五百人の人が動いているのです。それから横浜を含めた東京周辺の方々約五百人で約三千人ですよ。これについて航空機とその他の交通機関、どのくらいの伸びかというと、新幹線が一番多い東京から大阪を考えると、大体国鉄の統計では九%だそうですよ九%。航空機を利用する方が、移動人員の。そしてローカル線は、東京、大阪の空港以外は大体五%から七%前後。ですから、花巻などは特に言えば五%が六%に当るのでじやなかろうか、こういう国鉄の予測。新幹線の開通後になつてどういう人の移動を見ていくるんだと言つたら、大体五%前後であると、年間増加 現在の安定成長で五%前後。そつすると、十年考へると大体三割ぐらゐ。三割から五割、多く見積つて五割だろう。

その人間の移動を私流に計算してみますと、昭和六十年には十六、七万になるのですよ、十六、七万。そうしますと、四十万とか六十万といいうラッパを吹いて、場合によつては百二十万ですよ、百二十万というラッパを吹いて計画したいわゆるジェット機の投入というのはどうも架空の問題であつて、やはり低成長時代では再検討に十分値する問題じやなかろうかと、こんなふうに需要

○政府委員(松本操君) 数字がちょっと私自身も多少混乱をさせたかもしれませんので、もう一度確認をいたしますが、いま私どもが試算をいたしております第三次五ヵ年計画におきましては、昭和六十年度で五十七万でございますので……

○目黒今朝次郎君 花巻空港。

○政府委員(松本操君) はい、花巻が五十七万。これは花巻・東京、千歳・花巻、大阪・花巻と、この三路線を念頭に置いて勘定しております。現在は御承知のとおり東京・花巻にYS11がわずかに一便と週に二つ、これだけでござりますから、その違いといふものをまず念頭に置くと、現行が約五万でございますから、五十七万というのは四十分倍いやございませんで、十一、二倍そこらでござります。

で、先生のおっしゃいました数字の中に鉄道との比較が出てまいりまして、私ども当然鉄道との比較をいたしたわけでございますが、仮に、非常に荒っぽいたとえで恐縮でございますが、新幹線が一編成大体千五百人程度であろうかと思います。この一本が三百六十五日走るということになりますと五十何万になるわけでございまして、大体この程度の数字と言いますものは新幹線一本分という程度の数字になるわけです。ですから、飛行機で運びます場合に、いかに大型化と言いましても現在は五百人乗りが限度でございまして、したがって、いまのY-Sのような六十人しか乗らなければ、これはちよつと問題があるのでなかなかどうか。非常に便数ばかりふえてしまっていうことになろうかと思います。ただ、冒頭申し上げましたように、目下まだ最終的に詰め切つたわけではありません。これはちょっと問題があるので研究をしておるにやぶさかでございません。

○目黒今朝次郎君 じゃ、委員長お願いしますが、ここで時間のないところで空念佛をやつてもしょうがないからね、おたくの方の計画の具体的な数字

卷之三

卷之三

○政府委員(松本操君)　数字がちよつと私自身も
　　の面から考える。私は新幹線を考えてからでも遅
　　くはない、こう思つのですが、再検討の要あります
　　せんか。

多少混乱をさせたかもしませんので、もう一度確認をいたしますが、私は私が試算をいたし

と、根拠と、客観的なファクターを教えてください。われわれもあらへます。資料として出してください。われわれもある程度専門ですから、新幹線計画されたものをデータを集めて符合してみて、どこが合つておつてどこが違つておるのか、それを次回に合わせて議論の対象にしましょ。そうしないと、どうも架空の論になつちやうから、必ずその資料を具体的に委員会に提示してもらつということを要いたします。

それから最後の方に、千田岩手県知事が何か新しい航空機の開発について、あれは問題が全然実用にならないのだと、こういう答弁をしておるよう聞くんですが、おたくの方で決まつてから、五十年の十二月十八日航空技術審議会が「我が国に適したSTOL輸送システムの具体的推進方策について」という建議をしていますね。航空公社の方は、どこの航空公社かは差しさわりがあるらしいですから私は申し上げません。航空公社の方からもこれらに類する問題については、たとえばよその国でももう活用している、カナダ、フランスなどについては実用化しているのであるから、こういつものを考へて早急に開発することが騒音防止の面からも、空港の延長にからむ住民の反対闘争を緩和する意味からも非常にいいではないですか、こういう建議をしておるのであるが、これについては中村航空局長の答弁では、現段階では問題にしてない、こういう意味の答弁をしているのですがこの審議会の性格と、問題にしてないという中村答弁と、岩手県知事の答弁がちくはぐになつてゐるのですがね。私は、やはり何といますか、航空技術審議会の答申を真剣に考えれば、いろいろな問題について解消する目安を求めることができるのじやないかと、こう思つてますが、いかがでしようか、この問題について、検討する心構えについて。

○政府委員(松本操君) 恐縮でございますが、まづ最初に需要予測の議論でござりますけれども、現在試算の段階で、公にこれでございますと言える段階でございませんので、委員会の席上で御審

議いただくにはちょっと時期尚早のものであらうかと思います。したがいまして、どのようにこれを取り扱うかにつきましては別途御相談をさせていただけると非常にありがたいと思います。

それから、ただいま最後にございましたSTOLが、そこで問題でございますが、これはこの技術審議会がこういうふうな、これは実体的には百五十人乗りりであつて、九百メートル程度の滑走路で離着陸ができる、そして騒音がいまの飛行機の十分の一程度のものを開発すべきである、こういうお説でござります。このような飛行機を昭和六十年以降つまり一九八〇年代の半ば以降を目途として開発するんだと、こういうお説のようでございますから、昭和六十年以降にこういうものができてくることを目標に開発をすべきだ、そしてこの審議会の答申自身の中に、実はこのために開発すべき事項は次のとおりであります。

○自黒今朝次郎君 時間が来ましたから……。し

かし、別な情報では、ダグラス社が四十九年の秋にDC9の改造型、DC9QSFですか、こういうものを日本の航空会社と運輸省に提示して、この改造型を使えば滑走路の問題についても解消するんではなかろうかと、こういう会社が売り込みができますが、これがこの技術審議会にきたという情報もわれわれ持つてあるんです。まあトライスターばかり使わないので、こういう情報も真剣に考えれば花巻問題については解決すると、こう思つてますが、これもひとつ参考までに言つておきます。

最後に、私は運輸大臣に、これは岩手県がこの空港を整備するため約千四百億ですか近くの起債を発行してやると、こうなるんですけど、私は岩手県の実態調査を行った際に、あの非常に財政苦しい岩手県がこれだけの金を使う問題があるならば、むしろ大臣も知つているとおり、県内交通の問題を非常に岩手県は抱えているわけですね。バス路線、過疎地帯の交通の確保、タクシー問題、道路問題、こういう点から考えますと、この不要不急な空港に使う金があるならば、選択財政と言われる今日の段階では、むしろ住民の最も身近な交通政策に金をつとめよう、ここにこそむしろ大臣の行政指導を県民のためにといふ思想があるのですけれども、いま私どもが具体的な空港計画をやらなければならないという立場で考えますと、この航空機がすぐに飛ぶというふうな形で空港計画を立ててしまつことはやはり時期尚早ではないだろうか。したがいまして、現時点においては確実に入手可能、運航可能である航空機を前提出に空港計画を立てていくという立場をとらざるを得ないのではないか。ただし、こういうふうな研究が行われることについて非常に興味のある問題でもござりますし、それから現在カナダ等で使われておりますのはもつと小さいものでございまして、百五十人乗りのジェット機で音がいまの十分の一で、しかも九百メートルの滑走路で出入りできる、こういうふうな飛行機は非常に複雑な装置を要するものと私聞いております。したがいまして、この開発には相当の期間と多額の開発費がかかるのではないかというふうに考えておる

話がございましたように、岩手県下のバス事業も非常に赤字で、すでに補助金も全体からいりますと十億近い補助金が出ておるような状況であることを承知をいたしておりますが、まあ岩手県の将来を考えますときに、これはどういう時点でどちらをどの程度選択をしてどうやっていくかという問題は、やはり最終的には県政の最高の責任者がね。まあトライスターばかり使わないので、こういう情報も真剣に考えれば花巻問題については解決すると、こう思つてますが、これもひとつ参考までに言つておきます。

○國務大臣(木村睦男君) この花巻空港の問題

は、昨年の通常国会の予算委員会等でもいろいろ御議論がございましたことで、私もよく承知をいたしておるわけでございますが、まあいままでの経過はいま次長が申し上げたような段階になつておるわけでござります。そこで、まあ四国に相当する広い面積を持つております岩手県の今後の発展

と、

話がございましたように、岩手県下のバス事業も非常に赤字で、すでに補助金も全体からいりますと十億近い補助金が出ておるような状況であることを承知をいたしておりますが、まあ岩手県の将来を考えますときに、これはどういう時点でどちらをどの程度選択をしてどうやっていくかという問題は、やはり最終的には県政の最高の責任者がね。まあトライスターばかり使わないので、こういう情報も真剣に考えれば花巻問題については解決すると、こう思つてですが、これもひとつ参考までに言つておきます。

○三木忠雄君 一つ関連して。

航空局次長に伺いたいんですけれども、YS11

ですね、これはもう製造しないわけですね。先

般も一遍質問したと思つんすけれども、このYS11にかわる代替機の問題について運輸省はどう

いうふうな検討をしているのか。これは空港の拡

張の問題とからくると思うんです。したがつ

ります。したがつて、YS11の問題が現に飛んで

いる飛行場でなくなつてしまつわけですね。これ

はいまのようなペースで果たして代替機、あるい

は空港の問題とどういうふうに調整をとつていくのか、真剣になつて運輸省は考へているのかどうかということを私は非常に心配な問題があるんです。たとえば広島たつて空港拡張しても現にYS 11いま飛んでいるわけですね。ジェットは地元の反対でできないわけでしょう。こういう問題を考えるときにYS 11にかかる飛行機の方を真剣に考えれば空港拡張の問題は少し解決するんじやないかと思いますけれども、こういう点についてやはり総合的な対策が必要じゃないかと思つんですけれども、この点についてわかっている範囲で結構ですからお答え願いたいと思います。

○政府委員(松本操君) いま三木先生おっしゃいましたように、YS 11自身は生産がすでに止まつております。これがいつごろ全機リタイアするか

という点についてはいろいろ議論がございます。

非常に寿命の長い飛行機の例から言いますと、昭和六十年ころになつてもまだ飛んでいておかしく

ない寿命ではござりますけれども、しかし、世の中の進展から考えますと、まず昭和五十五、六年

から六、七年というあたりが一応のYSの目安と、こういうふうに考へるのが常識的な考え方ではな

いだろうか、こういうふうには思つております。

そこで、まさにいま御指摘のあつたような広島空港のような問題もござりますので、したがつて、

地方空港のうちでジェット化の可能なもの——も

ちろん地元住民との完全な合意の上にということ

でござりますが、ジェット化の可能なところにつ

いてはたとえば現行のDC 9、先ほどちょっと目黒委員からもお話をありましたQSFというふうな

ものが、音がもっと低くなるんだということを盛んに言つておるようござりますので、これが大

体百一、三十人でござりますから、YSの倍でござります。倍の能力ということになりますと、二便は一便で済ませられるということにもなります

し、先ほど私が申し上げました一応近い将来において間違ひなく運航が可能であるであろう機材といふものの中にカウントして考へていつていいだ

ろう。

そうは申しますものの、どうしてもジェット化ができない——できないというのはいろんな地

形的な問題、その他いろんな条件があつてできない

いという空港も幾つか出でてくることをやはり予測しなければなりません。そういう場合には当面、

たとえばいまYX計画というのがあるわけでござ

いまして、これは二百ないし三百五十人乗りだと

いっておりますが、少し大き過ぎやしないかとい

う感じもいたします。

そこで、どういう機材が出てくるかというのは、日本の立場から申しますと、まことに残念ではござりますけれども、日本の航空工業力では、自分

でつくつてみせるわけにはまいりませんので、やはりだれかがつくるよつに仕向けていくという動

きかけということをやつていかなきやならない。

メークーの方は当然採算ベースに乗るものとしてこれをつくつしていくということにならうかと思

いますが、百一、三十人から百四、五十人という程度のジェット機、こういうふうなもので、いまよ

りもなるべく静かなもの。こういうふうなものは

当然今後の検討の中に入れていくべきであろう。

そうは言つものの、しかしどうしても開発できな

い、適当な飛行機がない、こういう場合には、最

後までYSを飛ばさざるを得ない飛行場が幾つかは残るだろう。

非常に漠然とした考え方でござりますが、現在

の五十五年までの第三次の五年年計画ではYSが

残つているという前提を考えておりまして、昭和

六十年を見た場合には、YSは多分おおむねなり

タイアしているだろう、そしてきわめて限られた、

どうにも条件的に整わない空港にYSが飛んで

るということもあり得るという程度の段階で現在

おつしやつておられましたQSFといったような

ものがおりられるんだと、こう言つておりますけれども、果たしてそれは一切のそいつた制限な

どもは十分納得できるほどの技術的説明を聞いておりませんので、この場でどうこう申し上げる段

階ではなかろうかと思ひます。

○委員長(上林繁次郎君) 本日の質疑はこの程度にし、これにて散会いたします。

午後四時二十九分散会

昭和五十一年六月十六日印刷

昭和五十一年六月十七日發行

參議院事務局

印刷者　大藏省印刷局