

第九十回国 参議院運輸委員会會議録第一号

(五一)

昭和五十四年十二月六日(木曜日)

午前十時二分開会

委員氏名
委員長 三木 忠雄君
理事 安田 隆明君
理事 山崎 竜男君
理事 広田 幸一君
理事 太田 淳夫君
理事 井上 吉夫君
理事 伊江 朝雄君
理事 江藤 智君
理事 木村 睦男君
理事 高平 公友君
理事 堀内 俊夫君
理事 平井 卓志君
理事 堀内 俊夫君
理事 山本 富雄君
理事 青木 新次君
理事 磯山 篤君
理事 瀬谷 英行君
理事 田代富士男君
理事 内藤 功君
理事 柳澤 鍊造君
理事 山田 勇君

出席者は左のとおり。

委員長 三木 忠雄君
理事 山崎 竜男君
山本 富雄君
広田 幸一君
太田 淳夫君
井上 吉夫君
伊江 朝雄君
江藤 智君
高平 公友君
堀内 俊夫君
平井 卓志君
堀内 俊夫君
磯山 篤君
瀬谷 英行君
村田 秀三君
田代富士男君
内藤 功君
柳澤 鍊造君
山田 勇君

委員

國務大臣 運輸大臣 地崎宇三郎君
政府委員 運輸大臣官房長 杉浦 喬也君
運輸省海運局長 妹尾 弘人君
運輸省鉄道監督局長 山地 進君
運輸省航空局長 松本 操君
海上保安庁長官 真島 健君
事務局 常任委員会専門員 村上 登君
説明員 警察庁警備局警備課長 依田 智治君

参考人

運輸大臣官房秘書長 永井 浩君
運輸省自動車局整備部長 小林 育夫君
会計検査院事務総局第五局審議官 室屋 勇君
日本国有鉄道総裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 馬渡 一真君
日本鉄道建設公団総裁 仁杉 巖君
日本鉄道建設公団理事 富樫 勘七君
日本鉄道建設公団理事 片山 充君
日本鉄道建設公団理事 渡辺 武男君
新東京国際空港公団総裁 大塚 茂君
新東京国際空港公団理事 井辻 憲一君
新東京国際空港公団理事 角坂 仁忠君
新東京国際空港公団理事 増村啓一郎君

委員の異動
十一月三十日 辞任 内藤 功君 補欠選任 香脱タケ子君
十二月一日 辞任 香脱タケ子君 補欠選任 内藤 功君
十二月六日 辞任 青木 新次君 補欠選任 村田 秀三君

本日の會議に付した案件
○理事の辞任及び補欠選任の件
○調査承認要求に関する件
○小委員会設置に関する件
○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
○日本鉄道建設公団の経理問題等に関する件
○国鉄の財政再建問題等に関する件
○航空運賃の値上げ問題等に関する件
○新幹線の整備計画に関する件
○空港の整備計画に関する件

○新開西国際空港問題に関する件
(内航海運に関する件)
(巡視船の整備計画に関する件)
(上越新幹線用地の補償問題に関する件)
(左折車の事故防止対策等に関する件)
○新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。
去る十一月十五日、石破二郎君及び長田裕二君が委員を辞任され、その補欠として三浦八水君及び堀内俊夫君が選任され、また、十六日、三浦八水君が委員を辞任され、その補欠として園田清充君が選任され、十九日、園田清充君が委員を辞任され、その補欠として平井卓志君が選任されました。

○委員長(三木忠雄君) 理事辞任の件についてお諮りいたします。

安田隆明君から、文書をもって、都合により理事を辞任したい旨の申し出がございました。これを許可することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

ただいまの理事の辞任に伴い、理事が一名欠員となりました。

この際、その補欠選任を行いたいと存じます。理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に山本富雄君を指名いたします。

○委員長(三木忠雄君) 調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。

本委員会は、今期国会におきましても運輸事情等に関する調査を行うこととし、この旨の調査承認要求書を議長に提出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(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 小委員会設置に関する件を議題といたします。

国鉄の財政再建等に関する諸問題の調査のため、小委員十名より成る国鉄問題に関する小委員会を設置することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

つきましては、小委員及び小委員長の選任につきましても、これを委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

それでは、小委員に江藤智君、安田隆明君、山崎龍男君、山本富雄君、青木新次君、鶴山篤君、太田淳夫君、内藤功君、柳澤錬造君及び山田勇君、以上十名を指名し、小委員長に安田隆明君を指名いたします。

なお、小委員及び小委員長の辞任の許可及びその補欠選任並びに小委員会から、参考人の出席要求がありました場合の取り扱いにつきましては、

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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(三木忠雄君) 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(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○広田幸一君 私はまず大臣に御質問申し上げますが、いま運輸行政では鉄建公団の問題をどう処理するか、あるいは緊急を要する国鉄再建問題をどうするか、あるいは航空行政の見直し、こういうたくさん重要な問題が山積しておるときに地崎運輸大臣就任されました、先般一応の決意表明は聞いたんですが、非常に意欲的に取り組んでいらつしやいますので、国民の皆さんも大変期待されておると思うわけです。そういう意味で、私はいま申し上げました三つの件について御質問を申し上げたいと思います。

まず最初に鉄建公団の問題ですけれども、大臣も就任になって、いろいろといままでのいきさつを御承知になっていらつしやうと思うんですが、御承知の通り、いろいろな不正経理の事件が起こったのか、問題はそういう体質が公団自体にあるのではないか、そういう点からお聞かせをいただきたいと思ひます。また仁杉総裁にも同じような意味合いで、やっぱり体質的な面で問題があるのではないかと、こういうふうに私思ひますので、この点を両氏から御答弁を願ひたい。

○國務大臣(地崎幸三郎君) このたびの鉄建公団の力を出張あるいはヤミ給与等の発生につきましましては、大変遺憾に存する次第でもございまして、私の判断ではいささか公費に対する取り扱いが少しルーズであつたのではないかと、かように実は考えらるわけでありまして。

鉄建公団のいろいろな内部事情等は仁杉総裁からいろいろ御聴取願ひたいと思ひますが、この点に關しまして、監督官庁であります運輸省におきましても、事務次官外三年にさかのほつて鉄建に關係のある職にあつた者に対する戒告処分あるいは嚴重注意、このようなものを行い、また鉄建公団そのものは総裁以下の幹部の更迭をいたしました。そして、現在鋭意不正の問題について解決を急いでおります。不正の支出の問題については、返還も含めて、また中には税金で対処するべきものも出てくるかもしれませんが、早急にこれの結論を出して、そして国民の皆様方に納得のいくような処置をしてもらいたいということを公団当局に申し渡しております。

再びこのようなことのないように、厳しく、厳正にいろいろと制度上の問題等も検討しながら、二度とこのような問題を起さないような配慮をいたしたい、かように存じております。

○参考人(仁杉隆君) 去る十月二十三日、はからずも日本鉄道建設公団総裁に任命されました仁杉でございます。

今度の鉄建公団不当経理の問題につきましましては、国民の皆様初め各方面に多大の御迷惑をかけまして、まことに申しわけなく、この席をおかりして深くおわびを申し上げます。今後は一生懸命で事後処理、公団の再建等に尽力してまいりますので、よろしく御指導をお願いいたします。

ただいま御質問の件につきまして、公団の体質そのものからこの事件が起こつたのではないかと、いろいろと内部事情等を調べてみたんですが、一つはやはり七割以上の者が、主として土木でございまして、土木、電気等の技術者集団でございまして、こういう技術者集団、技術者は非常に仕事に打ち込むという情熱、これがまた非常にいい特質でございまして、それがございまして、反面事務処理等に暗いという面がございまして、御承知のように、青函トンネルであるとか上越新幹線のような大型プロジェクト、しかもかなり難工事の、世界的にも難工事であると言われるような工事を一生懸命で第一線の者は仕上げのおるわけにございまして、事務処理について余り管理が行き届いていなかったのではないかと、こういう感じがいたします。これが一つの基本の問題としてあつたと思ひます。

一方、公団の組織が、国鉄、それから新規採用あるいは他官庁からの出向といういろいろな面がございまして、その間いろいろな融和とあるいは横の連絡、縦の連絡等をしておつたやうでございまして、今回の事件を反省してみますと、第一線の現地の動きというものを必ずしも本社が十分に把握していなかったのではないかと、いう面がございまして。これは決してサボつていたとかいうことではございせんけれども、本社の方で現場の方の動きというものを的確につかんでいなかったのではないかと、これがございまして。

○広田幸一君 簡単にひとつその辺。大体わかりますから。

○参考人(仁杉隆君) はい。それで、現在のようなことが起こりました内容がわからなかったという問題、あるいはカラ出張で処理したもののの中に、正規の会議費であるとかあるいは超額であるとかいうことで処理できるものをしなかったというやうな面もございまして。こちらに一つ問題点があるように思ひます。

もう一つ、内部監査がちょっと不十分であつたというやうな点がございまして、この点も反省をいたして新しく手を打っていくというつもりでございます。

て、できるだけこういう機会ですから質問したいと思っておりますので、質問も簡潔にしたいと思っておりますが、答弁もひとつ簡潔にお願いしたいと思っております。

私は、いま大臣と総裁の方からお話があったて大體わかったんですけれども、私の言いたいのは、私もこの事件が起きてからいろいろと勉強してみたいですけれども、やっぱり、いまも総裁が思ったんですけれども、現地と事務の段階でどうも意思が疎通してない。もう一つは金を、とにかく財政当局から、行って取ってきても仕事をする、そして、取れるものは取ると。表現がちょっとおかしいんですけれども、やっぱり現場では非常に危険な仕事をしてるにもかかわらず、そういう上上の理事者側といいますが、そういうものが別に赤字になるのが黒字になるのがそんなことは関係ない、そういうふうな無責任体制というのが私はあったと思うんですね。自己努力というものが欠けておつた、そういうふうな思いますが、私はいまは考えていかなければならない、こういうふうな思っておりますので、私の意見として申し上げておきたいと思っております。

次は、きのうからきょうにかけて問題になっております鉄建公団の存廃、あるいは国鉄との統合問題ですが、大臣も先般の予算委員会でも御意見を述べられておられ、また、きょうの新聞等でもそれと述べておられるんですけれども、このことに対して運輸省、運輸大臣としてどういうふうにお考えになっておられるのか、ひとつ簡潔に御答弁願いたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 予算委員会その他で御答弁申し上げておりますが、鉄建公団はただいま御指摘のごさいしたような不正問題等がございしましたけれども、現在世界一の長大隧道であるという青函トンネル、あるいは上越新幹線、その他CD線、AB線、こういう工事を担当している集団でございます。したがって、いま私どもが考えておりますのは、この大きなプロジェクトが完

了する時点においてこの公団の将来のあり方を考慮したい、このような観点で現在おるわけでございします。

○広田幸一君 ちよつと私、聞き取れなかったんですけれども、何か自民党の行政部会では、いま廃止をする、青函トンネルと上越新幹線の工事が終わつたならば廃止すると、そういうことをいま決めていくということでありまして、大臣はそういう工事が終わった段階でいようなことを考えてそこでやめていく、考えると、こういうふうな言っておられるわけです。そういうふうな確認していいわけですか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) そのとおりでございます。

○広田幸一君 そうしますと、私は、これは行政改革の面で政府もいろいろ検討されておるわけですが、でも、それは一部自民党の方でもおつちやうていふわけで、内部にもいろいろ意見があるわけであります。でも、私は、この問題は、鉄建公団で働いておる人たちにとっては、いま廃止、事件は事件として、これからこういう仕事をしなさいやらないという責任はそれぞれ持つていらつしやると思つて、いづつになつたらどうするかと、そういう意味で、いづつになつたらどうするか、そういう意味で、いづつになつたらどうするか、その点をお聞かせ願いたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) このたびの鉄建公団の不正問題の処理に對しまして、公団総裁以下幹部は非常に責任を感じて、お互いに、これを税でもって処分する部分も含めて返還をしよう、しかし、なかなか、これは過去にさかのぼつておりますから、やめた職員もおりますし、いろいろな場合がございします。しかし、現在の職員でお互にお金を提出し合つて、そして年賦になりますか、月賦になりますかわかりませんが、積極的にこの不正問題を処理しよう、こういう非常な熱意を持

っております。

そうしてまた、御存じのように、いま重大なプロジェクトをやつておつて、しかも非常に危険な仕事をやつております。私は、こういう公団をいままぐ即座に廃止する、国鉄に合併する、こういうことをいいたしますと、ある程度士気が阻害する。非常に危険な仕事をしてるわけでございますから、将来を含めても十分検討して、こういういたしますと、役職員の士気を落とさないようにしなければならぬ、これが一つの監督するわれわれの立場ではなからうか。こういうことで、いまとにかくプロジェクトを一生懸命やつてくれ、そして終わった時点でまたいろいろ相談をしようではないか、こういうことを私は発言をしておるわけで、そういう内容を考慮しながら実は検討していきたい、こう思つておるわけであります。

○広田幸一君 早速に結論を出されるように希望しておきます。

それから、関連をしまして、国鉄の総裁と鉄建公団の総裁に、簡単にいいですから、このことについて、たとえば国鉄と合併をするというふうなことに、どういふふうないまの時点でお考えになるか、総裁としてはまたどういふふうにお考えになるか、簡単にひとつ答弁願いたい。

○説明員(高木文雄君) 御存じのように、現在、再建の案をようやくまとまして、それを今後六、七、八年にわたつて取り組もうというときでございますので、かなりいろいろな仕事があります。そういう現状からいいますと、私どもとして、いま鉄建公団のお仕事を引き受けるということについては、消極的にならざるを得ないという心境でおります。

○参考人(仁杉巖君) 公団総裁といたしましては、いま運輸大臣からお話ございましたように、いろいろな重要な仕事、危ない仕事をしておりまして、ぜひ、形をどうするかというふうなことは今後御議論があると思つて、存続するという方向で努力をしてみたいというふうに考

えております。

○広田幸一君 続いて質問をいたしますが、鉄建公団の存廃と国鉄等との合併問題もさることながら、現実問題として起つております新線建設でございます。これは一体どうなるのか。政府に、四百四十億ですか、いまのところ運輸省としては財政当局に要請になっておるわけですが、でも、そういう問題との兼ね合いも考えていかなければならぬと思つて、新線はこれからどうするか、予算要求とあわせて、どういふ時期に結論を出すのか、簡明にひとつ御答弁願いたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) AB線の問題と存じますが、これはまあいろいろ御批判がございまして、赤字国鉄をさらに足を引っ張るようなものをつくつておるではないかと、こういう御批判も非常にございします。したがって、一応四百四十億円の予算の要求はいたしますけれども、全く国鉄以外ではどうしても交通が維持できないとか、あるいはもう九〇%以上でままして、とにかく開通した方がとりあえず御要望にこたえられるというふうな問題等あわせて検討しながら、できるだけ重点的に、効率的に採用する。四百四十億の予算がつきましたから何でもかんでも消化すると、こういう考え方ではなくて、地元の方々とよく相談しながら、中には第三セクターやその他の形で引き受けるからという御意見も拝聴しながら、まあむだ遣いしないように、国鉄の足を引っ張らないような形で実施していきたいと、かように考えております。

○広田幸一君 大変むづかしい質問になると思つて、片一方では予算要求しなければならぬ時期にいま来ておるわけだし、それから、いま大臣のおっしゃつたように、工事の進捗状況によつて、赤字になるけれども、でも九〇%以上あるいは八〇%以上金をかけておるものをいまやめるわけにはいかないと。それからおっしゃつたように、他に輸送機関がない、そういうところはやっぱり何とか金がかつてもやらなきゃならぬ。それから、地元の意見も十分に聞かなければなら

いと、こういう点で非常に苦慮されておられると思うんです。ですから私の質問も、一体いつ——いま予算要求しなきゃならぬわけでしょう、いつの時点でそういう結論を出すのか。いまから住民の意見を聞くわけでは、そんなに四十一線あるものを一々聞けるわけではないです。ここのところをまず予算要求に当たってはこういうふうにするのか。

それからもう一つ、私は、これはいま大臣もおっしゃったように地元から大変な反対が出てくると思う、現に出ておられるわけですから。それから、これにいわゆる国会議員を初めそういうものがついておられるわけですね。私は相当な英断をもってやらなければ、ただちよつと政治的と言つておかしいですが、そういう点で、私は運輸大臣がここではつきりしないといけないと思うんですが、そういう意味で私は決断を含めて、大体いつまでにかこういうものについての結論を出そうとしておられるのかということをお聞きしたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) そのほかに国鉄の赤字ローカル線の廃止問題等もございしますもので、いずれも非常に先生おっしゃるやうにいろんな地元からの厳しい反対、あるいは御要望がございしますから、まずこれを処理するというところでしばらく時間がかかるわけございまして、予算要求はいたしますけれども、いま申し上げましたやうに、要求したところでそれをむだに使う必要はないわけはありますから、早急に決定をするということだけ申し上げて御了承願ひたいと思ひます。

○広田幸一君 いまおっしゃったローカル線の問題は、これはここの運輸政策審議会の小委員会の結論として、地方で協議会をつくつてそこで検討して、約二年ぐらいたって結論が出なかつた場合は見切り発車するということが出ておられるわけですね、運輸省の方針として。国鉄ですか。それについては大変反対があるわけですが、これも相当な私は決断を要すると思うんです。私自身も、地元にあるわけですね、そういうものが、それでいろいろこの間から陳情受けておりますけれども、

そんなに私はいい顔してないわけですが、やっぱり国家的な立場でこれを考えていかなければ、新線問題もローカル線の問題もなかなかうまくいかならぬと思うんですが、少なくともこのローカル線は相当住民の声を聞かないと。新線はこれからつくるんですから、一たん中止するということではできると思ふんですが、凍結するということは。しかし、ローカル線の場合はそうはいかないと思ひますね。

そういうことと、あわせて時間がありませんから、この、特別運賃をとるということを決めておられるやうですね、これは運輸省が決めたか国鉄が知りませんが。特別運賃はやっぱり一応ローカル線の場合にとるという方針なのかね、それもある程度ひとつ御答弁願ひたい。

○政府委員(山地進君) 地方交通線の対策というのは、先生の御指摘のやうに、運輸政策審議会の小委員会が運輸大臣に御報告をいただいでございしますが、それに基づきまして、その線に沿ひまして対策を目下検討中でございます。ここの予算の成立時までに地方交通線対策というものを確立いたしましたので、その中で、在来線のローカル線をどういう位置に持つていくのか、あるいはAB線をそれと矛盾しないやうな形でどうやって持つてたらいだらうかということ全部包み込んで、一つのパッケージみたいな形で対策を整えていきたいと、かやうに考えております。

その中で、もちろん先生のおっしゃるやうに、それから小委員会が報告のありますやうに、協議会というものをつくつて議論はもちろんでいいだけわけでございますが、そういったことも小委員会の報告に出ておりますから、その線に沿つて恐らく対策というものをつくつていくことになるだらうと思ひます。

それから、特別運賃でございますが、これも小委員会の報告に、国鉄に残すもの、あるいは国鉄から仮にバス転換するまでの間国鉄に残るやうな場合は特別運賃というものをとつて、国鉄の合理化とその特別運賃と両方で、地元の方にも負

担をしていただきたいというやうな考え方が述べられておりますが、国鉄の今回の再建の基本構想案にもローカル線の対策が出ておりますが、この中でも段階的に特別運賃をとつていったらどうだろうかという国鉄の考え方が出ております。これらにつきましては、地方交通線対策ができた後に私どもの方に申請があり、それを審査して決定していくということになると思ひます。

○広田幸一君 大臣、これはもう地元でかなりまあ反対というよりも、いまローカル線を切つてもらうと、バスに転換をしてもらつても困るという住民の意見があるわけですね。この間も、一昨晩の十時からのNHKのあれでも私見しましたし、地方でもあつたやうなことをいまNHKが何かこう調査をしてやつておられるわけですね。ですから、十分に住民の意思を尊重してやるということ、それから、特別運賃については、私も国鉄側の立場はよくわかるわけですね。しかし、これは住民にとつても負担になるわけですね、これは国鉄以前の問題だと思ふんですね。国鉄の自己努力以前の問題で、財政当局ともよく話し合ひをして、私は特別運賃についてはやっぱりいま早急に考えるべきでないか、こういうふうにお思ひしておりますが、大臣、いかがでございますか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃる御意見もよくわかるわけでありまして、地方の協議会等を通じて御意見をよく承り、また別な面においての財政措置をあるいはお願いをするやうなこともあわせて研究しながら、この問題を解決してまいりたいと、かやうに存じております。

○広田幸一君 それから、余り時間がないんですが、国鉄運賃の値上げですね。予算では5%の値上げが計画されておられるわけですが、毎年この運賃を、まあ法律が定めたわけですからね、勝手に言つちやあかしいですけれども、国鉄側が毎年上げておられるんですが、どうも国民感情となじまないではないかという点があります。それからもう一つは、5%上げて果たしてブラ

ス・マイナスをして収益が出るだらうかと、国鉄離れを促進することになるではないかというやうな話もあるわけでございますが、この国鉄運賃の5%は現時点としてやっぱりやると、値上げを実行、施行するやうな考え方ではないでしょうか。また、もう一つは航空運賃との兼ね合ひもあると思ふんですが、そこらのことも配慮しておられるのかどうなのか。

○説明員(高木文雄君) ただいま昭和五十五年度の予算の仕事が進行いたしております。その場合に、来年のいろいろ見通しを立てておりますけれども、なかなか赤字が減らない現状でございます。人員を減らすということも織り込んでおりますけれども、その前提としていろいろ作業の仕方を変えなければならぬということがありまして、そう一挙に減らせられないということでございます。

あれこれ考えまして、いまのところ私どもとしては、やはり八月の段階で予算でお願いをいたしました5%程度の値上げはともやらざるを得ない。ただ、いま御指摘もありましたやうに、だんだん競争力を失つてきておりますから、それが運賃を上げても収入増につながらなければ何にもならぬわけございまして、どういふやうにしてやたらいいか、また、利用者の方々への御迷惑ということも考えながら、どの程度のものにしたらいかが苦慮いたしておりますが、予算編成の前後を通じて、やはり多少とも上げさせていただくという前提でいまのところ考えております。

○広田幸一君 財政当局の方から恐らく補助金も出すし、そのかわりに運賃を上げよと、そういう強い私は要求というものが出ておられるやうに感ずるわけですね、いま総裁のお話を聞いております。まさにそのとおりだらうと思ふんですが、まあそれはそれとして、問題は5%上げたことによつてサービスがよくなり、しかも収益が上がるということではないかと思ふんですが、それです。それから、いま総裁がおっしゃったのでは、これ

は、ちよつと金額的に調べてみまして、ずいぶん
と額も違いますし、わりに決つてやられておるよ
うですけれども、いずれにしてもそういう科目が
あるにもかかわらず、金がないからといってカラ
出張によって裏金をつくたということは総裁、
間違ひです。

それからもう一つ、新聞等によりますと、この
金の大半が労働組合対策費に使われたというふう
になっておるんですけれども、本当にそういうふう
うになっておるのか。その辺もひとつ明らかにし
てもらいたいと思います。

それからもう一つ、時間がありませんから、こ
のお金を将来どういうふうにして返済するか、処
分の仕方でありますね、それもひとつあわせて御
答弁願ひたい。

○説明員(高木文雄君) 予算の使い方について
は、費目が決められ、そしてそれでもし足りない
場合には申し出てくれば一部他の費目からの流用
ということも正規の手続として認められ得ること
になっておりますが、それがそういうことになし
て、架空の経理になっておるということについて
は、これは誤りでございまして、そういう誤った
経理を是正しなければならぬと思ひます。

それから、その処理でございまして、その
の処理につきましては、まだ実は検査院からは公
式には御通知いたしておりませんし、私どもも
現場の実態をまだ一〇〇%つかみかねておりま
す。しかし、このまま放置することはできないわ
けでございまして、検査院の報告書が出されま
した後において厳正に処理をいたすべく、いまか
ら前もつていろいろ準備作業をしておるというこ
とでございまして。

○広田幸一君 労組対策費というのはどうい
う意味ですか。

○説明員(高木文雄君) 失礼しました。新聞等
では労務対策費というふうな使われ方をしたとい
うふうになっておりますけれども、その後、私ども
も調べておりますけれども、この資金でたとえば
組合の幹部との間の懇談をするときにそういう金

を使つたというふうな事例はないというふうに報
告を受けております。

先ほども申しましたように、会議費とか交際費
とか雑費とかいう費目はあるわけでございますか
ら、そういう意味で、そうしたもののについては本
来の方の金といひますか、費目で支出されてい
るというのが今日まで私どもが聞いておるところで
ございまして。

○広田幸一君 もう一つお聞きしますが、これ、
鉄建公団ではそういうことがあつたんですがね、
改ざんをしたというふうな事実は検査院がやられ
てあつたかどうか。

○説明員(室屋嘉子君) まあ改ざんという意味の問
題でございましてけれども、旅行命令書などの関係
書類を改ざんしたというふうな事実はありませ
ん。ただやり方といひましては、架空の出張命
令に基づきまして旅行命令書、旅費請求書等の関
係書類をつくつておりました、これによって旅費
を支出しております。

○広田幸一君 総裁、いま検査院の報告では五カ
所の集計でありますね、ですから、あと何ばあ
るわけですが、そういうところは現在調査とい
うか、監査というか、そういうものを調べておら
れるわけですね。で、いつごろまでにそういうもの
が報告をいたしますか、調べがつくかということ
を一応確認をしておきたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 過日、十二月三日でござ
いまして、全国の各地域に配置してございまして
査役また会計監査役を東京に招集いたしました、
その席で私からいま御指摘を受けております機関
以外につきましては内部監査を行つておりますよう
に指示をいたしました。何分、対象の機関数は大
私どもも多いわけでございますし、監査役の教には
制限がございまして、まず一、二カ月はかかる
のではないかと思ひますが、それにしてもなるべ
く早く取りまとめをするようにということで指図
をしてあるわけでございます。

○広田幸一君 鉄建公団の問題もこれあり、国民
の関心の的になっておるわけですから、早急にそ

ういふものを調査をしてしかるべく処置をする、
いずれのまた機会に御報告願ひたいと思ひます。
あと時間がありませんので、次は航空関係につ
いてお尋ねをいたしますが、今度、航空運賃値上
げを五つの会社が申請をしておりますが、この航
空運賃値上げの申請について、運輸省としてはど
ういふふうにいま検討されておるか、簡単に御答
弁願ひたい。

○政府委員(松本操君) 去る十月二十三日、五社
から運賃の値上げの申請が出てまいりました。こ
の理由は、定期航空の運賃は四十九年以来据え置
かれておるわけでございますが、その後、空港整
備等に要する経費の分担として賦課いたします着
陸料等が累次の改定によってかなりの額になつて
きたこと、それからさらにそれに追い打ちをかけ
るように航空燃料の燃料費の上昇がきつて急激
かつ顕著になつてきたこと、こういうふうなこと
から、私どももいたしましてこのまま放置する
ということはいささか問題があるのではないかと
、このように考へておつた時期でもございまし
たので、これらの申請、五社平均二八・八%の値
上げということでございますが、これを受け取り
まして、去る十一月十三日、運輸審議会に諮問を
いたしまして、現在せつかく御検討を願つておる
ところでございまして。

したがって、審議会の答申を待ち、さらに私ど
ももいたしまして、別途十二分の検討をいたし
た上で最終的な結論を求めようにしたい、この
ように考へております。

○広田幸一君 四十九年以来五年目の申請であり
ますし、おっしゃつたように燃料も上がつており
ますし、公租公課も上がつておりますから、会社
の経営も苦しくなつたであらうということも私も
推測できるわけですが、今度の運賃の値上げの申
請の形態を見ますと、従来の総合運賃体系より
も、近、中距離は高くして遠距離は安くするとい
ういわゆる区間のコスト主義的なやり方になつて
おるわけですが、これを私、見まして、素
人ですけれども、国鉄運賃との兼ね合いというよ

うなものを考へられておるか、こういう点につ
いては運輸省の方が指導されたのかどうなのかと
いう問題が一つ。

それから、ここに持つておりますけれども、こ
れをずっと見ますと、ずいぶんと離島ですね、
そういうところの運賃が高いですね、改定率が。
奄美大島・喜界島、これは三十五キロですけれ
ども、四七・四%。それから福岡と壱岐が六〇%。
さつき局長は、平均二八・八%と言われたすけ
れども、こういうふうな距離の短い離島のところ
は非常に高くなつておるわけですね。そういう点
も加味して、今度のこの運賃の認可に当たつてど
ういふふうにお考へになるのか、お聞かせをいた
だきたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) まず、御質問の順序多少
たがいますが、運輸省が指導したかどうかという
点につきましては、特段積極的な指導をしたとい
うことではございません。ただ、従来の航空運賃
というものを見てみますと、運賃形成の経緯をそ
のまま踏まえて長年来ておりますものですから、
運賃のありようがいずれかといへば総合原価主義
に流れまして、路線別の原価というふうなものに
ついての配慮がはなはだしく欠ける、それが航空
運賃全体の体系をいささか乱しているのではない
か、こういうことが私どもの方でこの夏以来行つ
ておりました作業の結果出てまいりました。そう
いうふうなことはわが方の見解として各企業には
伝えたくてございまして、そういうことを踏
まえて各社がそれぞれの立場からいろいろな見直
しをしたということであらうかと思ひます。

第二の、国鉄との関連の問題でございまして、
これは国鉄の運賃の立て方と航空運賃の立て方と
が必ずしも基本的な法則において一致しておりま
せん。したがって、故意にこの両運賃の間に何ら
かの整合性をとらうといひますと、かなりむず
かしい問題が出てまいります。

ただ、航空運賃の側から見ました場合に、実は
三十九年に新幹線が開通をいたしました時点で、
ある区間についてはかなり航空の側が新幹線を意

識したという事実があったようでございます。その残渣と申しますか、名残と申しますか、そういう形がなお一部に残っているというふうなものも見えますので、そういう点についてはむしろ率直に航空の側における運賃のありようというものを積み上げてまいりますと、恐らく数百キロ程度までの範囲でございいますならば、航空運賃と国鉄運賃との間の整合性というものは自然にとれてくるのではないだろうか。ただ、そう言っても成り行きに任せるというわけにもまいりませんから、その点については、私も省内で鉄道監督局あたりあるいは官房等とも相談をしながら、ある程度の配慮はしていかなければならぬかろうと思っておりますが、余り意図的にいじくるということとはいささか問題があるのではないかと、こう考えております。

最後の三番目の、離島運賃が非常に値上げ率が高くなっているではないかという御指摘は、そのとおりでございますが、これも冒頭申し上げました従来の運賃体系から見ますと、どちらかというところ総合的にはじいておるものですから、それからもう一つは、離島の運賃はそもそもその前に船舶の航路があるというふうなこともございまして、運賃として払う概念というのが何となく定着していたということもあって、航空運賃というものを生じる形でなかなか持ち出しにくかったという経緯もあったかと思ひます。

したがって、総じて離島のみを運航いたします企業にとってはほとんどがコスト割れになっておりますし、また離島以外の分野とあわせて離島を運航しております航空会社の運賃体系につきましても、離島運賃というものはいずれも原価割れの形になっておる。これをそのまま放置をいたしまして、企業の中の相互補助の形だけに頼るというのとは、結局離島の運賃をどこか遠距離の旅客がしよい込むというところにもなりかねないわけでございますので、余りそれにはのみ依存するものもいかにあるかと、こうは思ひますけれども、ただ現在、離島航空というものが離島の皆さん方の足に

なっているということも全く事実でございますので、そういう点に十分配慮しながら、先ほど申し上げましたような運輸審議会の御意見等を尊重しつつ、なるべく合理的に運賃を決めていくようにしたい、こう考えております。

○広田幸一 専門の局長に聞くんですから私も質問がおたおたするわけですが、先般、沖縄に私たちが委員会がこういう問題を特に離島の人たちが要請されておるといふことで行ったのですけれども、台風があつて、沖縄の那覇だけで、県庁からいろいろ事情を聞いただけで帰つてきて、まことに残念だと思つておるわけですが、当時お話をあつたのは、とにかく沖縄の人の県民所得というものは本土の人の六〇%だ。それから離島の人にはまたその六〇%のさらに六〇%だといふことなんです。私はまだ離島に行つたことがありませんので、いまおしやうしたように、現在は他に輸送機関がありませんから生活路になつておる。また、いろいろな商売の関係も飛行機を利用してこれらるというふうなことからすると、いままでは、時間がありせんからあれですけれども、いろいろ航空会社に補助金という形で出しておられるわけですね、五十四年度から形態を変えておられるわけですが、いずれにしても島民にとつて四〇%も六〇%も上がるということは大変な負担になるし、そういう離島の皆さんの生活実態を考えると、私は特別に配慮すべきだと思うんです。

そこで、いままでも運輸省が言つておられた通行税ですか、ああいうものも安く——一〇%でしょう、運賃の、あれを離島の人たちに免除してあげれば助かると思うのですが、そういうことは毎年財政当局に要求されているようでありまして、これも、こういうところをもっと配慮して、今回の運賃の値上げについても考えてもらいたいということが一つ。

それから、時間がありませんから、これはKD Dとは違ふんですけれども、四十九年から今日まで、全部の航空会社という気ではありませ

が、私はずっと見させてもらひまして、相当な内部保留がありますね。相当な内部保留があるわけですね。それから五十四年度でしまひますけれども、飛行機を買ふときに減価償却を、いわゆる特別償却法ですね、そういうものがあつて、非常に会社がもうけておるわけですよ。私はもうけておると思うのですよ。しかも、いろいろ見ると、いま特殊法人の役員員の賃金の問題が、給料が高いとか安いとか言われておりますが、どうもこの航空会社の給料というものは世界的な航空会社に比べても決して安くはない。

そういうふうな点を見ますと、私はもう少し運輸省としても、何でも上げればよいという意味でないわけですから、やっぱり利用する人たちの立場に立つて考えていく。しかも、いま離島の話も出たわけでしょう。六〇%の六〇%というふうなところにおるわけでしょう。しかも、なかなか航空券がとれないという実態で、私はそういう点をやはり考えて、今回の運賃値上げについては、料金値上げについてはお考えになつておるかということをお聞きしたいと思ふ。

簡単に答へ願ひたい、まだ一つ二つありますから。○政府委員(松本操君) まず、離島運賃を下げるということにつきましては、先生おっしゃいましたように、航空機のこういう補助をして、これが終わりました時点において着陸料等の減免をするというふうなことでコストを切り下げるといふことの努力をしてまいりました。

さらに、たとえば沖縄県につきましては島民割引というふうな制度も一部の島については設けてございまして、その住民の方がお乗りになる場合には特段の割引をするというふうなこともしてあるわけでございますが、いまおっしゃいました通行税の減免のようなものも、税体系上いかがかというふうな議論ももちろんあると思ひます。あると思ひますが、私もとしてはまた、そういう点であるからこそ、また通行税の問題について積極的に取り組みたい。いろいろな方途をあわせ行

とによりまして、御指摘のような御趣意になるべく沿へるような方向へ持つていきたいと思ひております。

特に内部保留あるいは特別償却等についても言及されたわけでございますけれども、特に人件費の問題につきましては、値上げの申請を受け取りました時点で、安易な人件費の膨張をもつてコストアップの要因とするというふうな態度は認めがたい。そこら辺の問題については厳に査定をするといふことを私も冒頭宣言をしてございまい。御趣旨の点を十分に踏まえて対処してまいりたい、こう思ひます。

○広田幸一 もうあと五分ですから。これは、この間新聞で私知つたのですけれども、まだ勉強をよくしてないんですが、第四次空港整備六カ年計画について、これはこの書類を見ますと三兆二千億円ということになつておるわけですが、六カ年間で、これを財政当局が、いまの財政の貧困を理由にして難色を示しておるといふふうにおしやうておるわけですね。

ところが、この三兆二千億円の内容を見ますと、一番よいにこの予算を組まれておるのは関西国際空港ですね、一兆一千九百、約一兆二千億円。大体三分の一強ですね。まあ関西空港の問題は、私が申し上げるまでもなくいろいろいま問題になつておるわけですが、こういう計画に対して財政当局ができないといふことになる、それでなくても、いま羽田にしてもそれから伊丹にしても、周囲の航空環境のために相当な制限があつて飛行機が降りてこないという事情があるわけでしょう。今後の航空の需要を考えてみますと、やらなければならぬ必然性もあるように思ふんですが、こういう問題についてはどういふふうにいまだ運輸省としてお考えになつておるのか、これは大臣にひとつ御答弁願ひたいと思ひます。それからもう一つ一緒に御答弁願ひたいと思ふんですが、前段申し上げましたように、航空行政の見直しということでもあります。四十五年の閣議決定があつて、四十七年の大臣

通達、いわゆる航空憲法によって航空行政というものがある。今日までやられておるわけですが、この間はいろんな面で大きな変化を来しておるわけでありませぬ。ですから、これはもう一遍この辺で見直しをすべきである、こういうふうな意見がだんだんと出ておるようには見ておるわけですが、この点、航空行政の見直しについて考

島から東京へ直行したいとか、あるいはさらにY Sからジェットにかえてもらいたいとか、いろいろな問題がございまして、需要が大変強まっておりますから、これもそろそろ見直しの時期に来ておるのではないかと、このように判断をいたしております。

〇田中幸一君 時間が参りましたので、いまの第四次の六十年の計画については、財政当局も難色を示しておるけれども、たとえばもう切迫しておる関西空港の建設等については、万難を排してこれを実行するべく運輸省としては取り組むと、こういうことと。それから航空行政の見直しについても、やっぱり検討する時期に来ておると、こういうふうな確認をしてよろしいかどうか。

〇田中幸一君 時間が参りましたので、いまの第四次の六十年の計画については、財政当局も難色を示しておるけれども、たとえばもう切迫しておる関西空港の建設等については、万難を排してこれを実行するべく運輸省としては取り組むと、こういうことと。それから航空行政の見直しについても、やっぱり検討する時期に来ておると、こういうふうな確認をしてよろしいかどうか。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃるとおりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃるとおりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 第四次の空港整備計画の中心になりますのは、いまおっしゃいました大阪新空港とそれから羽田の拡張と、この二つが主中心でございまして、したがって、これは非常に大きな金額の要る問題でございまして、航空が大衆交通になってきておるといふ観点から見ても、これはやはりぜひ実現に踏み切るようにまいりたいと、こう思っておりますが、地元の関係自治体その他の意見を聞きながら取り扱ってまいりたいと思っております。

上がつたならば後はお払い箱というんじや、これまた張り合いのない話ですね。したがって、でき上がつた工事について、今後、管理あるいは維持をするといったような責任もこの公団に新しく持たせるということを考えてしかるべきではないか。もしもでき上がつた後でトンネルが、雨漏りとか、そういうことはないけれども、水が漏れたとか事故が起きたとかいうことになった場合、もう鉄建公団なくなっちゃったよと、知らないよと、こういうんじやこれはまずいだろうという気がするんです。その辺は一体どのようにお考えになっておることなのか、その点をお伺いしたいと思っております。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

〇国務大臣(地崎宇三郎君) 一つは、青函隧道が完成した時点に、どのようにしてこれを活用するかという問題でございまして、本来ならば、いま財政的に問題になっております整備五新幹線の問題でございまして、これを通したいというのが本来の希望でございまして、財政問題等でなかなか結論が出ません。したがって、とりあえずいまの在来線につなぐということを考えて、そして青函隧道をむだに使わないようにしなければならぬ、こういうことを現在考慮しております。そのうちに五新幹線の問題も決定いたしますならば、当然それにも併用できるような形にしなければならぬ、こういう方針でいくつもりでございます。

の意見は申しにくいわけですが、しかし、いま申し上げたように世界一の長大隧道、こういうものを長年の技術と国費をかけてつくり上げてきたわけであり、やはり盛岡からの先の新幹線をぜひ実現したいものだとは考へておるわけであります。

しかし、非常にいま国家の財政が厳しいときでございまして、財源その他についてまだいろいろ議論がございまして、さらに財政当局とも慎重に打ち合わせながらこの方針を進めてまいりたい、かように考へておるわけであります。

なお、いまの貨物線を通す、あるいはウサギとカメラではないかと、こういうような御意見がございしますが、これはむしろ技術的な問題でございまして、国鉄の方からひとつ聞き取りを願いたいと存じます。

○説明員(高木文雄君) いま、トンネルができた後どういふふうな使い方をするかということについては、当然運営は、いまのたてまえでは私どもが引き受けることになりまして、いろいろ研究をいたしております。まだはつきりしたところは出ておりませんが、どうも両側がつながらるのにまだ大分時間がかかりますことを考へますと、やはり当分は在来線として使うということでないかと余りにももつたいではないかというふうに考へております。その先、両側がつながらたときにウサギとカメラをどうするかという問題はありますけれども、その前にまずトンネルが通じましたならば、何とかそれを有効に使うという道がないものかと思っております。

で、貨物につきましても、トンネルでやった方がいいか、従来どおり連絡船でやった方がいいかという問題もいろいろありますが、いままでの検討では、フレートライナーのようなかなり速達を必要とするものはトンネルを利用していただくのがいいのではないかと、さりとて、全部の貨物を移してしまふということについては相当問題がありまして、その辺、いまなお詰めておられます。もちろん、そういうふうになりました場合に、後何年

か先にずつつながりましたときに、ウサギとカメラと一緒に走らすということについても、検討をした上でないときまでの使い方も決まらないうわけにございしますが、まあまあいままのころの検討では、ウサギとカメラと時間帯を分ける等によつてうまくいくんじゃないかというふうに考へております。

○瀬谷英行君 世紀の大事業ということになると思ひますし、恐らく世界一の規模だろうと思ひます。このトンネル工事は、まあそこにあいうトンネルをつくるのが果たして妥当かどうかというところは問題があつたかも知れませんが、いままごろそれを言つても始まらないです。もうじき先進導坑はつながらうとしてゐるわけですね。先般委員会でも私も視察に行きましたけれども、あと四キロしか残つていないというわけですね、先進導坑が。そうすると間もなくつながらるだけではないかと考へております。

そこで働いてゐる人たちの労働条件というのは大変なものだと思ひます。海底ですからね。ヤミ出張どころじゃない、本場に四六時中日の当たらないやみトンネルでやつてゐるわけですからね。そこで発破をかけてそれで崩して——この間も岩石を崩したら魚が二匹出てきたというんで皆ぎよぎよと言つたというんです。そういうような話もあるわけなんです。こんなところで苦勞してゐる人たちにしてみれば、自分たちがせつかくこさえたこのトンネル、でき上がった後公団はお払い箱だよと、これじゃやつぱり張り合ひがないと思ひますね。

そこで公団総裁にお伺ひしたいと思ひますけれども、いろいろといろんな問題がございしたけれども、この公団の仕組みそのものがやはり何といひますかね、当てがわれた金はその全部使つてよろしいと、しかし、その先のことは責任を負わなくていいふうになつてゐるんです。赤字になろうと黒字になろうと、そんなことは鉄建公団の責任じゃないわけですね。鉄建公団というのは、財布だけ預かつて、中に入つてゐる金は全部

使つていいよと、こう言われてゐるんです。あのツケの方は心配するなと、こう言われてゐるんです。そうすれば、年度末の役所じゃないけれども、あり金みんな使つちやおうという気になつてゐるんです。あり金みんな使つちやうのために、そこでカラ出張だなどという話が出てきたんじゃないかと思ひますね。

だから、やつぱりいまの鉄建公団の仕組みあるいは任務そのものを、現在のままで果たしていいのかどうか。たとえば、将来その公団の仕事についてアフターケアも考へて、いま、国鉄で言えば工務局のような仕事をやつてゐるけれども、将来ともそういったような仕事は鉄建公団が引き受けるというふうなことになるやまた話は別になつてくるだろうと思ひますけれども、公団の任務あるいは形態といったようなことについて再検討する必要があるかどうか。確かに現状のままでいけば、仕事終わりと国鉄に吸収しちまへばいいということになつちやうなわけでも、その辺、果たしてどういふふうにお考へになるか、この機会にお伺ひしたいと思ひます。

○参考人(仁杉藤君) まず先に、青函トンネルの維持管理、でき上がった後でございしますが、公団がなくなると困るではないかという御指摘がございしますが、これは公団の存続の前に、でき上がったときには、やはりいろいろ地質とか地層の弱点とかいうことを公団の担当者がよく知つてゐるわけにございしますから、そういう保守のチームは、公団に置かあるいは国鉄に移籍するかは別でございしますが、そういう形で公団の関係技術者が保守をしていきたいというふうな考へ方をしております。

その次に、瀬谷先生からございました公団の仕組みそのものでございしますが、これにつきましては、たゞいま新線A B C Dと、それから民鉄の工事、あるいは新幹線の工事というふうなことでございしますが、いま御指摘がございましたように、国鉄との間の仕事の分け方が、発足当時新線建設だけで発足し、その後いろいろなものが入つてき

たというふうなことからいって、この際もう一度見直してみることがあるのではないかと、このこと、国鉄の高木総裁ともいろいろ御相談をしてゐるという段階でございしますが、いろいろ政治的な問題もございしますので、まだもちろん結論に達してゐるということではございせんが、情報交換はしてゐるという程度でございします。

○瀬谷英行君 鉄建公団でございしている新線は、これまたみんな赤字線になるであらうという線ばかりです。そこで、今度赤字線の問題は、つくるときは鉄建公団だと、鉄建公団は産むまでの苦勞でもつて、産んだ子供は里子へ出しちやう。引き受けた方は、国鉄が全部養育費は負担をしないやならぬ、こういうふうになつてゐるわけですね。そこで、この赤字をどこまでしよつていくかということ、今後の国鉄の経営上大変問題だろうと思ひます。

だから、やはり赤字を考へる場合に、だれが総裁になろうと、この赤字の問題は構造的にどうにもならぬということであれば、それを国鉄自体の責任であるかのように肩身の狭い思いをする必要はないわけなんです。それから、いっそのことこの赤字線は国鉄と切り離すか、あるいはまた独立採算制の枠外に置いて経費を考へるか、何らかの方法をとらないと、これはするするべつたりに赤字が累積をしていくだけであつて処理の方法はつかないだろうと思ひます。だから、こそくな手段を考へるよりも、根本的に国鉄の赤字は一体いかにすべきか、本来どうあるべきかという考へ方を考へてしやるべきじゃないかと思ひます。ありますが、その点はどうでしょう。

○説明員(高木文雄君) 従来の国鉄経営の考へ方は、内部補助といひますか、一方において黒字のところがある、一方において赤字のところがある、それを全体として独立採算をとるようになつてゐることであつたわけにございしますが、最近に至りまして、その黒字のところといへども、他の輸送手段との競争関係上、それほど赤字のところを相互扶助するほどの力がないということがわかつて

きたわけでございます。

そこで、先ほど来お触れになっておりました地方交通線の問題をこの際はつきりいたしますというの、しばしばいまま地方交通線の問題というのは、廃止をしてバスにかえるかどうかというようなことを中心に今日まで議論されてまいりましたが、そうではなくて、それもありましたけれども、その前に、国鉄の本来相互扶助でやっていける部分とそうでない部分とを明確にしたいと、そしてその部分については今後とも存続するのであれば財政の御援助を得たいと、現在でも地方交通線の補助金というのを、あるいは貸付金というのを千億いたしておきまして、その性格がはっきりいたしませんので、私の方で相互扶助でやれる部分とそうでない部分を截然と分けまして、そして対処をしていくというふうにならしたいと、ぜひ来春早々にもその辺を明らかにしたいと考えております。

そうすれば、昔からありました「在来線の赤字額」、それから鉄建公団でおつくりになりましたものの運営赤字というものをいざばブルをするといひますか、一緒にいたしまして、それで全貌を把握できるような形にしたいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 これは、赤字というのがいつもついて回ったんでは仕事を人間の方も張り合ひがなくなってくるわけですよ。だから、構造的な赤字を解消するというのはやっぱり政治的な判断でもってやらなきゃいかぬと思うんですね。かといって、もうけ過ぎればKDDというようなことになっちゃうんで、ほどほどにしなきゃならぬわけなんですけれども、いままのところKDDはどうもかかる見込みはないですね。

そこで、運輸大臣としては、一体この構造的な赤字を、根本的にあなたの任期中に解消するための策をお立てになる気持ちがあるのかないのか、その点をお伺いしたいと思うんです。

○国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃるように、KDDのようなところまで行っていたければ大

変ありがたいわけでございますが、なかなかもってそのようなところには到達するのは大変でございます。そこで、引き継ぎを受けましたところでは、昭和六十年までに三十五万体制を労働組合の理解を得ながらまず達成をするということが第一でございます。

それから、いわゆる国鉄の財産というものは莫大なものがございまして。私は、こういうようなものを、合理的に、民営を圧迫しないような内容において、もう少しその別な収支を図るというようなことも考慮すべきではないかということも実は発言をしておるわけであります。

それから、いま申し上げましたように、赤字線というものを、まあA線でも在来線でもそうでありまして、これはある程度民生安定のために、必ずしも全部、まあバスに切りかえて納得をいただけるようなところ、こういうところについては、またさらに私も任期中に進めてまいりたいように折衝をばち始めておりますけれども、しかしどうしても民生安定上必要なものもございまして。これはやはり必ずしも国鉄の財政で、国鉄の収支で全部引き受けるべきものではないというふうに判断をしております。

これはよいことかもしませんが、通勤、通学定期の国鉄の割引なんかも、私は反面そんなようなことを考えておるわけでありまして、そういうものをあわせてこれから何とか任期中に政治的に決着をつけて、そして明るい国鉄をつくり上げるように努力をしてみたいと、かように存じております。

○高平公友君 ただいまも瀬谷委員から、東北新幹線建設に関するお話がありまして、大臣の御答弁は承ったわけでありますけれども、私は、より積極的に推進するという立場に立って、特に運輸大臣新しく着任でありますし、五十五年度の政府原案、これもすでに決定の時期が迫っております。二十日に内示とも聞いております。この機会でありまして、国鉄には陸上公共交通整備特別会計とか、いまの国鉄再建問題ありますけれども、整

備五線の建設を一体どうするかという面についてひとつ御質問を申し上げたいと思ひます。

この経過につきましては、いまここでいまさら申し上げることもありませんけれども、四十七年に基本計画ができて、四十八年に整備計画ができました。まあ、その機会にみんな関係者挙げてシンクタンクでお祝い会までやった経緯があります。しかしながらオイルショックでストップいたしました。しかし、地域の高速交通時代に対応する体系をとりたという形から猛烈に地域の意向を盛り上げまして、五十三年度の経済閣僚会議、あれは三月でありましたか。それから十月のこれは整備五線の具体的実施計画についての閣僚会議の了承と、こういうものができまして、そしてそのビッチが急速に高まってきたわけであります。

この閣僚会議の申し合わせに基づいて、五十四年度の予算には環境影響評価調査費として五十億、それから百億の利用費、この発行は公的助成及び財源措置が決定するまで留保ということになっておりますけれども、大きく実は進んできたわけであります。この閣僚会議の了承事項の中で、五十億の予算をつけるに際して、本格的な環境影響評価を一齐に実施すると、そういう中で五十億というものは計上されたわけであります。今日まで運輸省、まあ国土庁にも五億別につきまして、そういった調査というのは、いままでの御答弁の中で十月いっぱいには遅くとも完了するだろう、しかしいろんな関係から延びたようでありまして、一体この環境影響評価というのは終わったのかどうか、今日どうなっておるのか、これはひとつ鉄監局長から承りたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) いまのお尋ねの環境影響評価でございますが、この環境影響評価のお尋ねの一番の問題点は、ルートが先なのかあるいは環境影響評価が先なのかという卵と鶏の議論のようなものでございますが、いずれにいたしまして、ルートを決定するに必要なら環境影響評価ということを十分にいままで進めておりまして、たとえば航空写真測量とか弾性波探索とかボーリン

グあるいは文化財の調査というようなものを従来は進めておりました。これらについては、おおむね完了し、あとは水文とか植生の現況調査というものはほとんど完了に近づきつつあります。したがって、あとは財源というものがついていた場合に、環境影響評価というものを直ちに案という形で世間に出すということが近づきつつある、かように考えております。御理解を願いたいと思ひます。

○高平公友君 案が近づきつつあるということですが、これはずいぶん時間がかかっているわけでありまして、この閣議了解の二番目に「地元の協力体制について見直しをつけたうえ」と、これはまあ地元いろいろな運輸省、国土庁から金を出して、いろんな調査とか、そういうものは全面的に地元で協力しておるわけですね。

これの手順からいいますと、今度は工事実施計画の認可を申請する、こうなっておるわけですが、一体そういう見込みはどんなぐあいですか。やろうと思えばすぐやれるわけですか。その点ひとつ率直にお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) いまの仮定の問題が一つございまして、環境影響評価が完了した後ということが一つ入っております。それからもう一つ、いまの文書の中に並行在来線と合わせた採算から見ると国鉄の財政を圧迫しないというような文句も入っているかと思ひますが、それらのことを全部考えまして工事実施計画の認可ということになろうかと思ひます。

したがって、環境影響評価が終了した後、ですから、環境影響評価報告書案というのを世間に問ひまして、それが地元の方々のいろいろな御議論を経て、環境影響評価となるのに若干さらに時間がかかるということでございますから、工事実施計画の認可というの、それから後段にございまして、財源措置といういろいろな前提が入った後のことでございますが、それらが整いますれば工事実施計画の認可ということになろうかと思ひます。

○高平公友君 まあ鉄環局長とすればそんなよう

な答えだろうと私は思うとるんです。やろうと思えばすぐできることだと思ふんです。問題は財源だと思ふんです。ところが、五十五年度の概算要求には整備新幹線の財源につきましては未定と。未定とは何ですかとお聞きしますと、財源措置を十分考へて大蔵省と後で相談して入れるというようなことでもいまままで推移しておるわけなんです。

しかし、考へてみますと、整備計画をやりましてからすでにまる七年の歳月がたつております。この間にオイルショック等で経済的な一つの時間的なものもありました。長いところでは十数年も同盟会をつくつてがらばつておる。全く、どういいますか、一体これはどうなるんだと。この間運輸大臣は、いまの地崎運輸大臣で私が二年半の間四人もかわつておいでになる。大臣の一つの発言に一喜一憂しながら今日まで七年もがらばつてきておるというのが関係者のこれはもう実態であるわけでありまして。

そこで、五十五年度予算で未定となつておりますが、これは早急に、私はやっぱり経済の、財政の事情もあると思ひますけれども、この種事業というのはやっぱり本当の長期のプロジェクトだと思ひます。恐らく五年や十年でこれが全部完了するとはだれも関係者は考へていないわけですから、でも、しかし、やはりその要望に対してはこれはある程度こたえてやらねばならない。十七都道府県で五千八百万人の関係者が常にこの問題に対して注視をしておる。

最近はどうも政治不信、偉い人が来て、やりやす、やりやすと云うて全然やらぬでないかと、選挙のときだけ言いていくだけじゃないかというのがある。多くの人の考へ方の方であります。私はそうであつてはならない。やはり額の多少、それから長期プロジェクトというところ、それを十分認識の中で、やはりこたえるところはこたえて、そして地域の長期の計画、そういうものが設置されることによつての地域開発の計画というものが当然

できてくると思ふわけなんです。

そこで、私は新任の地崎運輸大臣には大きな期待感を持つております。いまほどの瀬谷先生に対する御答弁もありましたけれども、運輸行政の最高責任者として、さあ今度五十五年度予算が未定になつておりますが、ここにある程度の数字を書き込む、財源等の見込みも何とかひとつ調整の上、当初はそんなにたくさん金は要らぬと思ひますけれども、私はそういうかっこうでやっぱり推進していただきたいと思ふわけですが、ひとつ大臣、紙に書いてあるような答弁じゃないに、率直なお気持ちだけでもひとつお聞かせいただきたい。お願いします。

○国務大臣(地崎宇三郎君) この整備五線計画は、私の聞いておるところでは五兆五千億という財源が必要だと言つておられますが、物価値上がり等いろいろ考へますと、あるいは七兆、八兆円というふうな巨額な金になると思ふわけでありまして。そこへ加えて、いま現在非常に財政が厳しいときでございまして、できるだけあらゆる公共投資等についても抑制をしようではないかと、またある委員においては、この際思い切つて五十三年度以前に公共投資の額を減らすべきだと、こういうふうな御意見等もあつたりいたしまして、この整備五線の進め方は非常にむずかしい問題があるわけでございます。

しかし、いまおっしゃいましたように将来の日本というものを考へ、先行投資というものを考へるならば、私はやはり十年計画を十五年計画に延ばしても、二十年計画に延ばしても、わずかでもやはりこれを芽を出して、国民にある程度期待を持たしていただきたい、こういう考へ方を私自身は持つております。おりますが、いま申し上げましたように、財政当局とのこれらの折衝でございまして、十分その点もひとつ考慮しながらお話し合ひを進めてまいりたいと、かように存じております。

○高平公友君 大臣のお考へはただいまの御発言で了承しましたが、何としても芽を出すことがや

つぱり先決でなからうか。ことに整備新幹線の各

都道府県で、駅は大体県庁の所在地とかあるいはまたそれに準ずるような都市で設置ということに相なつております。最近都市再開発事業というものをやつておりますし、それからまた都市周辺整備事業、こういうのを取り入れておるわけでありまして、何といひましてもやっぱり駅というのは大体中心になつてくるわけなんです。それがどうなんだ、こいつがはつきり決まつて、そして大体どの辺に駅を面積が、やがて——いまおっしゃるようなあるいは長くなるかもしれませんが、それは皆さんは承知でありましようが、そういうものを考へつつ都市再開発とかそういう事業をお進めいただきたい。むしろみんなあきらめたわけでもないんですけれども、しかしこれを早くやつてもらひにや、地方は地域振興じゃない、むしろ逆に地方の、どういひますか、近代化に対して足を引っ張つておるという、そういうことで、大石の上にも三年と言ひますけれども、七年も待ちますと、本当に最近懇話の聲に変わりつつあるということもひとつ御了承いただきたい。

そしてやはりいま大臣おっしゃいましたように、百年の大長期プロジェクトであります。したがつてそういう方向づけなり、芽を出して、そのときの財政事情にもよると思ひますし、まあ伸び縮みはあつてしかるべきだと思ひますが、五十五年度予算には、未定を、何らか数字を入れてひとつ希望を持たしていただくようにこれはやっぱり進めていただきたいとお願ひを申し上げまして、私の質問を終わります。

○委員(三木忠雄君) 答弁いいですか。

○高平公友君 そうですね、いま申し上げたことについて、大臣、何かお考へあれば。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 最善の努力をいたします。

○太田淳夫君 それでは、運輸大臣にお尋ねいたしますが、いろいろと報道によりますと、自民党の行財政調査会が鉄建公団の整理縮小を検討され

たようですが、これに対する大臣の御所見はいかがでございますか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 自民党の行財政制度調査会でございますが、そこで何らかの審議がされたら聞いておりますが、現在、私のところにはまだ何も通知がございません。党の組織によつては、まだ上部組織がございまして、それによつての通知によつて私の意見を述べたいと。そして私は、先般現在プロジェクト進行中の鉄建公団については、それが程度完了する時点において存廃を考慮する。しかしながら、果たして五十七年度の完成で上越新幹線終わるか、あるいはいまの青函隧道でも、付帯工事等いろいろございまして、その日を切つて廃止するということを決めることは、公団の士気にもかかわるというところだかと思ひますので、私は終始そのような発言をしておりまして、党の決定ははまだ私の耳に届いておりませんので、その後において考へたいと思ひます。

○太田淳夫君 予算委員会でも大分行政改革のことが問題になつてきたわけですが、行管庁の基本的な方針としては、十二月十日まで各省から報告をもらつたという方向で態勢が進んでいるようですが、運輸大臣としてはその点どのように検討されておりますか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 行管庁とはいろいろお打ち合わせをしておりますが、いわゆる運輸省で所管をしておると言われておる特殊法人は十一あるわけでございます。私は、必ずしもその十一が全部特殊法人だと私個人としては判断をしておりません。二つ、京浜と阪神の埠頭公団、これは来年度中に、いま事務的にいろいろ詰めておられます。東京と横浜、大阪、神戸市、ここへ引き継ぐことになるわけでございますが、船主とかいろいろ関係もございまして、事務的に詰めて、来年度中にはこれを廃止に持つていこうと、こういうことと、十一のうち二つは一応これで来年度中に結論を出して、五十六年には完全にこれは廃止と

申しますか、移管をします。こういうことでいま進めておるわけがあります。

残りの九つでございますが、行政制度の改革というの、一つは十三兆円にも上るいろんな補助金、こういうものをあわせて論議されているわけでございますから、運輸省の所管している中で、運輸行政上監督しなければならぬために監督している法人がございまして、別に助成も何もしておらないと。こういうのもございまして、現実的にいまのところこの二公団を私は廃止をいたしますというところで、一応十日にはそのような発言に持っていくと、かように考えております。

○太田淳夫君 行管庁の基本方針も、私も多少疑問があるわけですね。機械的に各省庁に割り当てていく方式じゃなくて、本来ならばそれぞれ持っている、やっている業務等を見直して、しかるべきことごとこのように指定するのが本当のやり方じゃないかと思うんですね。

今回の場合は、そういう、機械的に一応各省庁から検討して出させるような方式をとったわけでございますが、いま大臣のお答えでは、その方針に沿っていくというふうなお話でございますのであれですが、鉄建公団の廃止の問題もいろいろと出ておりますけれども、やはり鉄建公団それ自体の持っている特殊性とか、技術というものをそれぞれあると思うんですね。そういうものをやはり将来とも存続を図っていくような方向も考えられる必要があるんじゃないか。生かしていくような方向ですね。

国鉄さんに合併をというふうな、そういう話もあるようでございますが、それではやはり国鉄としても将来負担になってくるんじゃないか。そうなりますと、何と申しますか、京王線の工事等をやったような方向で鉄建公団の技術を生かすような方向、その点についてはどうでしょうか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃるとおりでございます。鉄建公団の現在の技術というものは大変世界的なものがあるわけでございます。したがって、将来、先ほども御質問ございましたように、整備五新幹線の問題もございまして、またこれは全くの私個人の発言でございますが、中国で新しい鉄道の援助等を求められております。その中で、大変な大きな長大隧道がある。中国の技術ではなかなかむずかしいというふうな話も聞いておりますので、場合によってはそういう経済援助にもお手伝いしてもいいんじゃないか。

今後、こういう世々くの世界一の技術集団を生かすすべはいろいろ私はあるのではないだろうか。政府あるいは自由民主党の方針も非常に厳しいものがあるから、なかなかこの辺のところに理解を得られるのはむずかしいわけでありまして、けれども、このようなものを十分ひとつ理解を得るように主張してまいりたい、かように存じております。

○太田淳夫君 ところで、運輸大臣も、A B線の問題で一年間工事は中止するようなお話がありました。その真意をお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(地崎宇三郎君) これは全部中止をする、こういうことを実は申し上げたわけではないのであります。このA B線はいろいろ御批判がございまして、鉄建公団で一生懸命つくって、それでそれが全部国鉄の赤字の原因になっている、こういうことでございまして、この点をひとつ考慮しながら重点的に配慮していきたい。

先ほどちょっと申し上げたわけでございますが、関係地方で協力していただけたところがないだろうか、こういう問題も考えなければならぬ。また、中には九〇％近くできたものについて、これもどうもいろいろ調査いたしますと、もうやれば必ず赤字になるところもあるの、非常に苦慮しておるわけでありまして、地方の住民の方々の理解あるいは御協力、こういうものも含めて、これは赤字ローカル線にも当てはまるわけでありまして、そういう考え方を持って決定をしていきたいと思ひますので、予算は四百四十億の請求をしておりますけれども、何でもかんでも予算については全部使っちゃうと、こういう意味じゃなくて、いま申し上げたような観点でやって

いきたい、かように考えております。

○太田淳夫君 いま工事が九〇％云々というお話もありましたけれども、岐阜県の樽見線という線があります。もう一歩でこれは工事が完成するところまで来ているわけですが、地元では、山口線のSLですか、あれと同じような希望もあるんですが、そういった点についてはどのようにお考えでしょうか。

○政府委員(山地進君) 樽見線につきましては、おっしゃるとおり工事はほとんど済んでおるよう理解しておりますが、その利用と地元の協力の度合いについては、また今後地元の方ともよく御相談しながら詰めてまいりたいと思ひます。

○太田淳夫君 大臣も時間がないようですので、次は空港整備の問題についてお尋ねいたしますが、先ほど同僚の広田委員からも御質問がありました。この第四次空港整備六カ年計画の大綱ですが、これ簡単に結構ですが、最も力を入れている点についてお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) 第四次空港整備六カ年計画と申しますものは、明五十五年度を初年度として六十年間、この間にできる限り空港の整備及び航空保安施設の整備を完成いたしまして、昭和六十年代に入りました時点においては、空港の整備の貧困のために航空輸送需要が十分にさばききれない、あるいは航空の安全に支障を生ずるとか、そういうことがないような基本的な点までは詰めたというのが考え方の根本にございまして。

総額といたしましては、三兆二千二百億という数字を挙げておるわけでございますが、その三兆二千二百億をさらに分けて申し上げますと幾つかの項目別に分かれてまいります。

一番大きな問題といたしまして国際空港の整備という項目を立てておるわけでございます。その中には、新東京国際空港、現在の成田空港を完全な形に仕上げていくということ、それからもう長いこと議論をしまひております関西国際空港につきまして相当程度のところまで工事を仕

上げようというのが大きな考え方に入っております。

そのほかに、一般空港の整備の中に羽田の沖合い展開という考え方がございまして、現在の羽田空港を何がしか沖合いに出し、面積も千ヘクタール程度に広げることによりまして、まずは大田区、品川区に対する騒音問題の抜本的な解決を図ると同時に、能力的にも現在のものよりも何がしかふえた形に持っていきたい、この三つが空港の問題としては非常に大きな問題でございますが、その他二メートル級の空港をなるべく多く整備することにより、将来のジェット化に十分対応できるようにしていきたい。

で、あとは環境対策の問題がございまして。昭和五十八年というのが環境庁が五十三年の暮れに決めた空港周辺の環境基準の二回目の目標年次、あるいは最終目標年次と言ってもよろしいかと思ひますが、が来るわけでございますので、それが六十年間度までの間に含まれるという点に着目をしていまして、できる限り環境基準に合格するような形に持っていきたい、これが大体の全体の構想でございます。

○太田淳夫君 成田空港のパイプラインですね、この最終年度としての予算が計上されているわけでございますが、五十六年三月、この目標までに完成の見通しがございましてか。

○政府委員(松本操君) 空港の本格パイプラインにつきましては、目下公団において文字どおりの全力投球という形で取り組んでいるわけでございます。五十六年三月という目標までに何とか仕上げようということで、特段の体制の整備などもいたしまして一生懸命に公団がやっておるという状況でございます。

○太田淳夫君 次に、先ほどの環境対策ですが、愛知県の名古屋空港ですが、やはりこれもジェット機の増便等による非常な騒音の対策について、住民からの要望がいろいろと出ております。来年度の予算の方向としまして、地元から要望が出ております全室防音費ですか、あるいは冷暖房、空

調維持費、そういった点につきましてはどのような方向にあるんでございましょうか。

○政府委員(松本操君) 名古屋空港は、御案内のように今年度から運輸省が、周辺対策と申しますか騒音対策事業を引き継ぐことに相なりしました。したがって、通称騒音防止法と言われております体系にのっとって空港周辺の騒音防止対策を進めるわけでございますが、いま御質問のございました民家の防音工事につきましては、五十四年度から言うところの全室民防に取り組んできておりますので、当然のことながら名古屋空港周辺におきましても五十四年度は全室民防という考え方で取り組むことにいたしております。

ただ、その場合、民防をいたしますと当然非常にたて切った形になりますので、各棟においてはやはり冷房の必要が生じてくる。その冷房装置の運搬費と言つと大げさでございますが、維持費でございます。これを払えという御要望のあることは十分承知をいたしておりますが、しかし私どもの考え方としては、まず民家防音工事そのものを急速に徹底するということが第一段階ではないか。

それを徹底いたしますことによつて、少なくとも室内において相当程度の騒音にさらされている方々が基準以下の状態になるわけでございますので、難かに年間何カ月間の間に冷房装置を回すすれば、それなりの経費が要することはわかりますけれども、それはそれなりの付加価値的なものが生じておるといふに御理解願えれば、その程度のこととは何か御勘弁願えるのではないだろうか、このように考えております。

ただ、生活保護世帯のような非常な特殊なものにつきましては、やはり何かの御援助をすべきかという考え方で、まず手始めにこの要求を来年度いたしておりますけれども、これについては今後の大蔵当局との折衝にまらいたい、このように考えております。

○太田淳夫君 次は新関西空港の、先ほどやはり同僚の広田委員からお話がありました、これの

答申についてはどのような見通しになっておりますか。

○政府委員(松本操君) 関西国際空港の答申の現答申と申しますか、旧答申と申しますか、これはすでに四十九年に出ておたわけでございまして、その後かなりの月日もたちましたし、私どもの調査、研究も進んでまいりました。そこで、去る十一月に改めて航空審議会の中に関西部会を起していただきました。そこですでに二回にわたって御審議を願つておりまして、近くこの十三日に第三回の御審議を願うことといたしております。

私どもの希望をいたしましては、五十五年のなるべく早い時期にこれらの答申を踏まえた空港基本計画あるいは環境評価結果といったようなものをひつ提げて地元との話し合いに入りたい、こう考えておりますので、それに間に合うような形で答申が出していただければ、こう考えてはおりますけれども、しかしこの部会はその伝統がございまして、私どもが思つてもなかなかそのとおりには御審議願えないわけで、非常に独自の立場から十分に検討をされるということでございますので、私どももせっかく資料の提供等には御協力をお願いしながら、余り時間はかけない、余り長引かないということを念じつつ審議がスムーズに進むようにしてまいりたい、こう考えております。

○太田淳夫君 これも一つの大きな国家的なプロジェクトでないかと思うんです。その工法につきまして、埋め立てとかあるいは浮体工法とかそれぞれの立場からのいろいろな議論があると思うんですが、その部会におけるその点の両方のいろいろな議論ですか、あるいは両方の意見を聞くとか、そういうことは行われてまいる予定ですか。

○政府委員(松本操君) 四十九年に答申をいただきましたときには、浮体工法、埋め立て工法、橋工法、干拓工法、この四つについて部会が検討した結果、当時の時点では埋め立てしかるべしと、こういうことでございました。しかし、その

後埋め立てはそのままの形で研究が続けられましたが、浮体につきましては四十九年の答申当時のポントーン型と違ひましてセミサブマージド型と言ふのだそうでございまして、上部構造物にドラムかんの足を付けたような、そういう新しい技術が開発されてまいりました。

そこで、私どもも五十三年度には相当額の研究費を投入いたしました、私どもの研究所において何がしかの研究もして、技術的に不可能ではないというところまでは詰めたわけでございましてけれども、しかし何せ何百ヘクタール、場合によつては千ヘクタールというような広大な構造物を海上に浮揚させ、これをドルフィンリンクというものを使つて係留するということでございますので、なかなか私どもとしても専門的に十分理解し切れないところもございまして。

一方、埋め立ての方も、やはり三億何千万立米というふうな土工作業でございまして、基本的には埋め立て工事として多くの先例等もございまして、けれども、個々に当てはめた具体的な問題については、やはりまだまだ十分に解明され切っていないとも申せないと思ひます。

そこで現在、部会におきまして、十三日に工法についての御説明を申し上げることにしておるわけでございますが、引き続き、恐らく部会としては特別に小委員会なり何なりを設けられて、そこで両工法についての専門家の立場からの話というものも十分に聴取され、さらにその他の意見をもまゝとて公平な議論を重ねつつ結論を出す、こういうことになっていくのではないかと。したがって、いまの時点で工法がいずれやということについて私どもがお答え申し上げる状況にない、こういうことでございまして。

○太田淳夫君 もう一つ航空関係でお聞きしたいんですが、せんだつての本会議におきまして名古屋のオリンピックの話が出まして、総理として地元からの要請があればいろいろと相談に乗るという話でした。これは中部地域としては、どうしてもこのオリンピックを開催したいということ

で地元は結束してまいるわけですが、そうなりまして、これがもしも決定するような方向になりますと、名古屋空港というのはいかにもこれは手狭な状態になってきます。そういう点で、新名古屋空港と申しますか、そういうものもやはりいろいろと考えられていかなきゃならない。やはり新関西空港の進行状況とも絡み合つてくるんじゃないかという感じがするんですが、その点についてのお考えはどうでしょうか。

○政府委員(松本操君) 現在のところ名古屋空港工事中で、多少の御迷惑をかけておりますが、本来は二千七百四十メートルの滑走路を持つておりますので、相当の大型機あるいは長距離に飛ぶ飛行機の受け入れは可能であらうかと思ひます。したがって、オリンピックの時点における、大分先の話ではございますが、その時点における航空輸送の關係がどうなるかという点については、実は私どももそう突っ込んで研究しておりません。常識的に考えられる程度でございまして、名古屋空港だけで全部とらねばならぬということはなかなかかと思ひますので、関西及び関東地区の空港に散らすという形で対応できるのではないかと、ううには考えております。

ただ、これと関連して、この際名古屋空港も新しく新空港として考えたらどうだというふうなお考えが地元にあることは承知をいたしておりますけれども、名古屋のあの中部地方というところに、果たして大規模な、将来にわたつて使用に耐える空港を設置するような十分な地形的な場所がとれるのだろうか。あるいは飛行場を設けたい場合は、単に地面の上の問題だけでございまして、空域と申しますか、空中の状況もよく見きわめないといけませんので、その辺については篤と議論を尽くした上でない、軽々に答えを出すというのはいかがかと、こういうふうに思ひます。

○太田淳夫君 じゃ、次に国鉄の問題でございしますが、先ほども同僚からいろいろと御質問がありました、国鉄のカラ出張の問題が報道されてい

るわけでございますが、まあ先般鉄建公団のときもいろいろとここで議論がございましたが、やはり一部には国鉄からそれを引き継いでやってきたのだというふうなこともあるようですが、こういう不正というのはいささか許すことはできない。先ほど会計検査院から御報告ございましたが、国鉄としての今後の対処はどのようにお考えになつてみえますか。

○説明員(馬渡一眞君) 先週の土曜日でございましたが、総裁が大臣のところに伺ひまして、国鉄のこれから対処の仕方についての御報告を申し上げた次第でございます。

現在、新潟の局は四機関におきまして妥当性を欠く事例があったということで、検査院の最終報告はまだ承っておりませんが、現在の国鉄の状態、特に再建のためにこれから取り組んでまいりたいという時期に大変さういふことで御批判を受けましたこと、またそういう事実がございましたことはきわめて遺憾であり、これからの問題につきましましてはその関係機関についての調査、私どもにもう一度いたしたいと思ひます。と同時に、全部の各機関、地方機関ごとにも再度監査機構を使いまして、内部監査を徹底していただきたいと存じます。その上で、もし事実が明らかになり、関係者等が明らかになりましたら、その場合の処分は厳正に行うつもりでございます。

なお、この内部監査につきましては、先ほど総裁がお答え申しましたように、できるだけ早くと存じておりますけれども、なお一、二カ月ぐらいかかるのではないかと存じておりますが、それ以前に私も、現在の時点におきまして執行方につきましまして、むしろこれからの問題としては、先ほど総裁も申しましたように、現在の国鉄の内部の規程によつてほとんど支出し得るものではないかというふうな考えられますので、内部の経理の執行の仕方につきましまして、場合によっては制度的なものの研究もし、あるいは直す必要もあると存じておまして、それは関係の部局でただいま検討をいたしておる次第でございます。

○太田淳夫君 検査院にお尋ねしますけれども、この国鉄あるいは鉄建公団につきましまして、検査院としてカラ出張等の不正経理を指摘されたわけですが、この検査の過程でこれらの不正経理を引き起こしたのどの辺に原因があるのか、この点の感触をお聞きしたいと思ふんです。

○説明員(室屋勇君) 本来、会計経理というものは手続が非常に煩わしいものでございまして、これにつきましましては、やはり厳正に執行していただくべきでないかというところは言うまでもないことでありまして、その点、どうも経理についての意識が欠如をしていたといひますか、不十分であつたという印象を強く持っております。

それから次に具体的な話になりますが、予算の流し方がどうも実態に沿っていないんじゃないだろうか。たとえば、問題の鉄建公団の方の測量調査試験費でございますけれども、原局からの要求をうのみにして予算を配賦しているというふうな点も認められました。

それからまた測量試験費等の予算科目の枠組みといひますか、解釈が非常にあいまいでありまして、どのような目的のものをどのような性質のものに使えるか、その解釈が十分はつきりしてない、そのために勢ひ原局において予算を使う場合にルーズになり、安易に走つたんじゃないかというふうなふうに感じております。

それから最後に、公団につきましましては総裁の発言もございましたが、内部監査体制が人員等の面から見ましても十分じゃなかったんじゃないかという点から、今後は予算の統制をしつかりいたしまして、また厳正な予算の執行をしていただくよう希望しております。

○太田淳夫君 いま検査院からの指摘がございましたが、やはりこの検査院の指摘は、十分これは今後配慮していかねばならない点じゃないかと思ふんですが、その点、総裁と国鉄と、御所見を伺ひたいと思ひます。

○説明員(馬渡一眞君) まことにそのとおりでございますので、本日にこのような事態、今後絶対再発いたしませんように、人の心とそれから制度、全部あわせましてしっかりとやってまいりたいと存じます。

○参考人(仁杉肇君) いま御指摘のとおりでございます。すでに、旅費の執行の仕方というふうなこと、あるいは内部監査に関する事項その他給与の諸規定等の見直しをしておりますが、今後こういうことの二度と起こらないように全力を挙げて努力をしてみたいと思つております。

○太田淳夫君 次は、返還の問題について、検査院と鉄建公団あるいは運輸省との間に見解の相違があるように聞いておりますが、その点検査院どうでしょうか。

○説明員(室屋勇君) 旅費の弁済等につきましては、公団では最終的には検査院の意見を聞いて、また監督官庁であります運輸省の指示もいただいた上で処理したいというふうなことを伺つておりますが、この事態につきましましては、第一義的には公団及び運輸省の方で決定すべき問題かと思ひます。その結果、お話しがなければ承ることにしたいと思います。現在のところは具体的な話は聞いておりません。

○太田淳夫君 そうですか。一部に修正納税というふうな話も聞いておりますが、その点はどうですか。

○説明員(室屋勇君) 検査院といたしましては、どういたしまして経理の基本の問題から物を申し上げざるを得ないわけでございますが、出張旅費から超過勤務手当の方へ充当したというふうなことではあります、やはりたてまえといたしましては、超過勤務の事跡がはっきりいたしまして、その事跡に基づいて規定どおりの支払いをするのがたてまえでございますので、どうしても私どもの立場から言ひますと、これを本人に支給するといふような立場から物を考えることはできませんが、超法規的ないろいろな考え方で、いろいろな話し合いの問題もあるかと思ひますが、そういう話

も、公式ではございませんがそういう話も聞いております。

ですから、そういった問題につきましましては、先ほど申しましたけれども、公団及び運輸省の方で考えていただいて、その後承つたところで私たちはその問題について考えたい。ただいまのところは検査報告を作成しております、まだそこらあたりまで詰めが終わっておりませんので、その点につきましましては今後の問題にならうかと思ひます。

○太田淳夫君 じゃ、その点についての運輸大臣の所見を聞いて質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 鉄建公団あるいは国鉄の不祥事に対しましては、大変遺憾に存するわけでございます。この処理につきましましては、国鉄あるいは公団からいろいろいま御答弁申し上げたわけでございますが、いろいろ事実の認定その他にいささか時日がかるようでございますが、これを待つて検査院とも相談しながら返還、あるいは税で処理できるものは税というふうな問題を、十分検査院とも打ち合わせしながら処理をさせていただきます、かように存じております。

○太田淳夫君 終わります。

○委員長(三木忠雄君) ちょっと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(三木忠雄君) 速記をつけて。

○柳澤謙造君 じゃ、大臣もいないですから、先に内航海運の関係の方を少しお聞きをしてみたい。特に船舶整備公団、ことしも、あれは幾らだったですか、予算が取られたんですけれどもなかなか十分ではなくて、国内の旅客船なんか建造したいという意欲は持っておつても、予算の枠がないので建造ができないというののかなりあると思ふんです。

それで、特にこれは旅客船の方は人間を乗せるのですから、ばら船を運航しておつてまた事故が起きたなんていうのは大変なことになるので、そういう点からいくならば、国内の旅客船をもう少し建造ができるように枠を広げるというこ

とお考えはないのかどうか。こしは一万一千九百トンですか、予算で六十五億。その点と、それから内航海運で、これは前にも私一度取り上げたことがあるんですけども、一杯船主が七三%もいるという実態なんです。そういうことで近代化ができるかどうか。いまのようなどたとなかなか近代化も進まない。よほどのことをやらないと近代化ができないので、その辺のスクラップ・アンド・ビルド方式でもって、思い切ったといつてもなかなかそう簡単にいくものではないと思うんですけども、もうちょっと老朽、不経済船をつぶして近代的な新しい船をつくるというところについてのどういうお考えを持っていますか、その辺からお聞きしてまいります。

○政府委員(妹尾弘人君) 最初に旅客船の問題でございますが、本年度予算額は、公団予算額は六十五億、一万一千九百トン。先ほどおっしゃったとおりでございます。従来、ここ二、三年不況が続いておりまして、内航の旅客船、非常にその建造規模が少なかったということが反映いたしました。前年度の予算が六十億で、これは六十五億、こういうことでございますが、最近とみに建造意欲も出てまいりまして、やや一部につくたい船がつかないという状況が出ています。聞いておりますが、来年度におきましては相当量の予算要求をいたしております。代替建造、必要の所要の建造量を確保できるのではないかと期待しているわけでございます。

それから、内航海物船につきましてでございますが、先生御指摘のとおり、約一万隻の船に七千何百の業者がいる。したがって非常に大きな数字のいわゆる一杯船主がいるという現状でございますが、まあ御承知のように昭和三十九年、内航の新しい近代化の政策をとってまいりまして、一つの許可基準というもので一定規模の船主をつくらせたい、こういう政策を続けていくわけでございますけれども、長年一杯で仕事をしていたという人たちが一気に、もうこれから仕事ができなくなるんだよというふうなことはできないとい

うこともございまして、かなりの数の一杯船主がなお存在するという現状でございます。

しかし、内航の近代化ということは、内航海物船が国内貨物輸送の大半を占めているという、非常に重要な使命を担っている現状を考慮して、逐次この近代化を図っていくということで、公団によるいわゆるスクラップ・アンド・ビルド方式による近代化船の建造ということを逐次進めているというところでございます。

○柳澤鎮造君 国内旅客船の方は、相当量の予算要求をしていつて建造ができるようになると言っただけけれども、いまだのくらの要求をして、見通しがなしているのか。それから後の方の点は、何というの、一気になくすことはできない、一気になくせなんてとてもできるものではないんですよ。私もそんなことを言っているんじゃない。しかし、七三%という、それが従業員規模にしてもほんのわずかしいくないような、そういうふうな状態でもって近代化ができるわけがない。ですからその辺は、一気になんというのと望んでいるんじゃないであって、もうちょっと具体的に、こういうプログラムを持って、近代化を図って、内航海運の改善をしていく、近代化をしていくといつて、もうちょっと具体的に言ってくれませんか。

○政府委員(妹尾弘人君) 旅客船につきましては、今年度予算額六十五億で一万一千九百トン、来年度予算要求が百三十一億で二万二千トン、約倍増の予算要求をいたしているわけでございます。

それから、見通しというふうなのは、これはなかなか申し上げられないわけですが、私どももいたしましては、必要なものだけは確保していきたいというところは念頭において予算折衝に当たる覚悟でございます。

それから一杯船主の問題でございますが、確かに七三%というところがございますけれども、内航海運対策が行われ始めてから十五年、内航の近代化というのは私もやはり相当に進歩したんで

はないかと実は思っているわけでございます。先ほど、三日ほど前でございますけれども、公団の貨物船建造量も百万トンの大台に乗ったということで、百万トンといふと内航海運船舶の三分の一ぐらいになってまいりました。これに比べて、もちろん、その間につくった船がまたスクラップされているというので、それだけの勢力はあってもいいけれども、相当の近代化船が出てきて、こういう状況でございます。

それで、許可基準というものも逐次強化してまいるといふことで、御承知のような業態でございますので余り無理はできませんけれども、可能な限り、少しずつ大規模な業者へ集約していき、こういうことで鋭意進めているわけでございます。

具体的な日程と言われますと、なかなか困難な面もございますが、さしあたっては、その許可基準の見直しというものを現に行っているわけでございます。

○柳澤鎮造君 さっぱりわからないんだけど、局長、三カ年間で仮に七三%をせめて五〇%以下に落とします、それを目標にして具体的にこうして見ますと、あるいはもう船齢が十五年なら十五年以上のを動かしているようなのはもう危いからやめまして、そういうところについては進んでスクラップ・アンド・ビルドでもって近代化船に代替建造をさせて、そして近代化を図っていくとか、何かもうちょっと具体的に言ってくれなければ、あなたの先ほどのお話というのは、近代化も相当進捗していると言つて、進捗しているんならば私もこんな質問をしないので、時間もないから、その細かいことを取り上げないですけれども、もう少しその辺のところを具体的に納得いけるようなお話をしてくれませんか。

○政府委員(妹尾弘人君) いわゆる一杯船主、オーナーの場合ですね、数の上からは、たとえば四国、中国地方の端浦で、船一杯で、主人が船長でその家族がかまをたいて動いている。こういった非常に零細な一杯船主というものが非常に数の

上では多いわけでございます。ただ、内航海物の大宗と言われている産業用の石炭、セメント、鉄鋼、油、こういったものを長距離大量輸送している非常に核となるものは、やはり内航のそれなりの有力オペレーターのもとに系列化されつつありまして、そういった面で優秀な公団船を使つてやってく、そういった面での進捗状況は、近代化の進捗状況というのは非常に大きいわけでございます。

ただ、その数の上で、かつては九〇%ぐらいが一杯船主であつたわけですが、いま七〇%が一杯船主でございますが、数の上で一杯船主の数が急激に減らすということは非常に困難なので、何年後にその七〇%を五〇%にするというふうな計画というものはなかなか立ちにくいわけでございます。ただ、その……

○柳澤鎮造君 もういいです。あなたのようなことを言っているんなら、戦後何回かやつた外航海運の再編成、あれはむしろ政府が強権発動でしてやつたわけだ。それをしなければ立ち直れないと言つて海運の再編成をやつてきたわけじゃない。いまのお話をしていることというのは、全くそういうことから言うならば、私は何も内航海運の一杯船主がいけないと言っているんじゃないんですよ。その仕事の性格からいけば、そういうことでやっているものもあるわけだ。

しかし、近代化をしなければこのままではやっけない。たまたま内航は外国の船が入つてこないからそれで済んでいるわけだ。それだから七三%の一杯船主がそのまま存在できるのであって、その辺のところを、海運産業をどうするかというのを考えたときにもう少しお考えをいただきたいと思つた。きょうは時間がないからそれ以上お聞きもしませんが、できるならばその辺の具体的なプランをおつくりをいただきたいという要望だけしておきます。

それで、保安庁の長官おいでになったので、巡視船の問題。二百海里時代に入つても何年かたつたのです

けれども、海上保安体制を確立するということは私は急がなくてはならないと思うのです。いまもかなり少ない数でもって海上保安庁というのは、私はいつも言うとおり、本当にいろいろの点でもって活躍をなさっているんだから、そういう活躍が十分に引き届くようにやっぱり政府でもしてやらなきゃいけないし、一番私思うのはヘリコプターつきの大型巡視船、いま四隻でしょう。五十四年度予算はもうゼロになっちゃった。十一管区にやはり一杯ずつあのヘリコプターつきの大型巡視船を配置するぐらいのことを早くしてやる必要があると思うのですけれども、その辺、どうお考えですか。

○政府委員(眞島健君) 二百海里体制の整備ということにつきましては、五十二年に領海法、漁業水域暫定措置法が施行されましたから、私も鋭意進めてまいっておりますことは御承知のとおりで、この三カ年間にヘリコプター搭載型巡視船、いま先生御指摘になりました船四隻を含めまして、五十一年度末の私どもの船艇勢力は三百十隻でございましたけれども、これが三百三十二隻というふうに、五十四年度予算までで相当の整備が進んでおります。

なお、航空機の方につきましても、五十一年度末の勢力から十三機増強がなされて、現在四十八機、こういう体制になっております。ヘリコプター搭載型巡視船のほかにも千トン型という大型の優秀な巡視船を相当数、先ほど申し上げました数字の中でお認めをいただいておりますので、私どもが五十二年当初に、緊急にはこれだけ必要のじゃないかという目標を立てましたものが相当五十四年度予算までに整備を認められたわけでございまして、ただし、現在の勢力でも、先生おっしゃるように海上保安業務自体、領海警備の問題以外の業務についてもいろいろとむずかしい問題が起ってきておりますので、さらに必要な巡視船艇の、あるいは航空機の整備というものを私どもはぜひ五十五年度以降も進めてまいりたい、このように思っております。

ヘリコプター搭載型巡視船につきましては、これはやっとなと五十三年度の終わりに最初の船が就役をいたしまして、これは前の「宗谷」の名前をそのまま取りまして「宗谷」と名づけましたけれども、これが領海警備等はもちろんでございますが、救難等にも非常に威力があるということで、私もこれから船艇、航空機の組み合わせの効率的な活用ということも考えながらヘリコプター搭載型巡視船につきましても今後整備を進めてまいりたい、このように考えております。

○柳澤鎮造君 わかりました。大臣もおいでになったので、計画造船の問題をお聞きをしていくんだけれども、日本の商船隊が五十一年度をピークにして減少してきているということは、これはもう御存じだと思っております。特に私が問題にしたいのはその内訳なんです、昭和四十五年には日本船が七三・七%で外国用船が二六・三%、四分の一が外国用船だったと。それが五十三年度になりましたと、日本船が四九%で外国用船が五十一%というふうになりました。この八年間に、量的に見ましても外国用船は昭和四十五年が千二百三十七万重トンだったのが、五十三年度には五千九百五十七万重トン、五倍になっているんですよ。この日本商船隊の近代化も急がなくてはならない。

まあ特にそういう点で、本年度はまた利子補給が復活してきて、かなりまた建造意欲もいま出てきているのですけれども、もうちょっと思い切つてやらないと、こういう形でもって、日本船はふえないでかえって減少していく。それで、外国用船だけがどんどんふえていくという状態で、貿易のことを考えても果たしてよろしいのかどうか。そういう点からいいますと、ことの利子補給でいまのところの程度発注が出てくるという見通しを持っているのか。もう百万トンは当然オーバーすると思うのですから、そう言ったとき、今後の見通しとしてその辺についてどういうお考えをお持ちしているかということをお聞きしているのです。

○政府委員(妹尾弘人君) 利子補給の復活により、日本船の国際競争力を強化していつて日本船の減少傾向に歯止めをかけるということ、今年度から計画造船の充実強化が図られたわけでございまして、幸いにして船主の建造意欲も相当にふえてまいりまして、本年は約百五十万トンの建造規模が出てまいっております。現在、これについて建造の融資のあっせんあるいは利子補給という作業を進めておるところでございます。明年度につきましてもやはり相当数の建造の規模が見込まれますので、明年度につきましてもLNG船を別といたしまして百六十万総トンというものを現在予算要求をいたしております。

○柳澤鎮造君 今年度の予算との関係はどういうふうになっているのですか。

○政府委員(妹尾弘人君) 本年度の計画造船につきましては、予算的には当初組みました予算よりもやや船舶の安い船種のものが出てきたというようなことでございまして、トンの数的には予算額をオーバーいたしておりますけれども、規定の予算の中で所定の建造は確保できるのではないかと見込みを持っております。

○柳澤鎮造君 いや、私が聞いていたのは利子補給は七十万トン、融資三十万トン、百万トンを予算に計上したわけでしょう。局長のいまのお話だと、本年度大体百五十万トンぐらいだと。そうすると、五十万トンオーバーしているのも、予算の中でもって利子補給の関係も全部始末ができるということですか。

○政府委員(妹尾弘人君) そういうことでございまして、実は本年度についてはLNG船を予算の中にに入れていたわけですが、LNG船がイランの問題等ございまして、イランのプロジェクトが中止になった。したがって、本年度予定されていたLNG船の分は他の船種に回せるという関係でございまして、予算的には何とかその中で消化できると、こういうことでございまして、ただ、LNG船について申し上げれば、イランのプロジェクトでなくて、今度はインドネシアの

プロジェクトが来年度以降に出ていますので、来年度についてはLNG船三隻を含めまして予算要求をいたしております。

○柳澤鎮造君 局長の説明では、私が聞いている範囲じゃつじつまが合わないのでもう少しお聞きしたいのだけれども、時間もないからそれはまた後回しにして、大臣の方にお聞きをしていくんですけれども、IMCO—政府間海事協議機関、昨年の二月に、いわゆる海洋汚染防止でもって一つの国際条約みたいなものをまとめたわけなんですが、特にあのタンカー、それがいま、私も前から言っているんだけれども、なかなか進まないようなわけなんです。

で、私が申し上げたいのは、少なくとも世界一の海運国日本が、こういう海洋汚染を防止をして、そしてタンカーも改造していかう、SBTをやるかCOWをやるか、ともかくそういう改造もやって、そして汚さないようにやっていかうという世界的に約束がされているんだから、そうしたならば率先してそういうことをやるべきじゃないかという主張なんです。

もちろんやるについては、それは海運産業とすれば船を改造して、したがって積み荷が減っちゃうわけなんです。SBTの分離バラストタンクというものを備えつけるということになると、どうしたって一五%ぐらいの積み荷が減るわけなんです。で、お金をかけて改造をして積み荷が一五%も減ってしまう。そうすると、船主にとっては何もメリットがないから、なるべくやりたくないということになるわけなんです。だから、そのためには融資をしてやるとか税制で何らかの恩典を見てやるということをやらないと、なかなか進まない。これだけの世界一の船を持つていて日本が、なるように任せておくんではなくて、世界に率先をしてそういう改造工事もやって海を汚さないということについて範をたれなくちゃいけないと思うんだけれども、だから、このIMCOの決議も、昨年の二月に行われてからさっぱり進まないんで、その辺大臣どうお考えになつていらっしゃるかということ

をお聞きしたいんです。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 海洋汚染防止は、これはもう大変重大な国際的、世界的な問題でございませう。しかし、いまおっしゃるようないろいろな問題等もございまして、早急に詰めまして、できるだけ早い時期に指示をするように心がけて、かように考えております。

○柳澤謙造君 まあ一言で言えば、大臣、そういうことでいいんですけれどもね、どの辺をめぐって持っているか、その辺もうちょっと言ってくれませんか。

アメリカは、もう二年、三年前にカーター大統領は、それをやらない船はもうアメリカの港に入れないというところを言っているんです。それ、むしろ、アメリカのカーター大統領のその発言に端を発して世界的にこの問題が大きくなって、そしてまたまわって、いわゆる国際条約ができ、上がっていったわけでしょう。だから、その辺のところ、アメリカですらそういう言い方をしているのが、日本の方がそれに対応できないという、いま、まだぐずぐずしているわけなんです。

政府が進んでリードしてそういう問題について取り組まない、私はいかぬじゃないかと思うんです。ですから、早急におっしゃったんだけれども、どのぐらいの期限でどういうふうな具体的なプログラムをやらせようとしているのか、その辺ちょっと言ってください。そうじゃないとわからぬ。

○説明員(永井浩君) 現在、私どもはこの条約を批准いたします場合に、先ほど先生がおっしゃいましたように、一つは船に対して必要な装置をつけなきゃならない。それからもう一つは、船の基地でございまして新しい廃油施設もつくらなければならぬ。と申しますのは、従来は重質油の排出についての規制があったわけでございますが、この新しい規定におきましては軽質油、灯油とか軽油等にも及んでおります。そういういたしますと、別途の廃油処理施設をつくらなきゃならないと、こういう二つの実態的な大きな問題がござ

いまして、これを逐次整備していくということ、船舶につきましても分離バラストタンクの整備とか、原油洗浄方式の装置とか、こういったものにつきましては、本年度から改造の開始融資等を実施をしております。また来年度以降も要求していきたいと、このように考えております。

それから、港の受け入れ施設につきましても、現在こういった軽質油の出入りのある港三十数港につきましても、大体どのぐらいの油が出入りし、それからどのぐらいの廃油が出るだろうというところの調査がほぼ完了いたしております。

したがって、それぞれの港の規模に応じまして保安管理者なりあるいは製油会社、海運会社等がこれらの施設を整備するというところで、協議をするよう指示いたしております。

最終的に目標といたしましては、この議定書が決議された際に勧告されました一九八一年にこの条約をなるべく発効しようではないかと、こういう申し合わせがございまして、それに目標を定めて受け入れ体制を整備していきたいと、このように考えております。

○柳澤謙造君 大臣、これは前にももう予算委員会とか何かのときも私言っているんだけれども、条約を批准して発効させるのは、いま言ったとおり一九八一年なんです。それは、それはそこまでやればいいことで、別に急がなくてもいい問題はあるんです。それは早ければ早いほどいいんだけれども、しかし現実の問題として、そういう改造工事をして海を汚さないようにということについては、どっちみちやらなくちゃいけないということになりや、早くやった方がいいことであり、むしろ世界に向かっても日本が率先してこういうことをやって海を汚さないようにしているんだという範をたれなさいと言っています。

ですから、もう決まっておりますから一年半以上たつんですから、そういう点でもって、大臣の方に具体的にお願いをしておくんだけれども、そういうことについての資金の融資をしてやるとか、それから税制上の何かの恩典を考えてやるとか、具体

的にこうこうしてやるというところまでなくてもよろしいんですけれども、そういうお考えをお持ちなのかどうかというところをまずお聞きをしておきたいんです。そのところだけ。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 当然そのような施設をつくるためには大変大きな負担をかけるわけでございます。それから、税制上あるいは金融上の助成その他については十分配慮をしなければならぬと、そのように考えております。

○柳澤謙造君 わかりました。

それから、大臣にもう一つ、旅客船の問題なんです。

もう日本が実質的には世界一の海運国だということ、これはもう大臣も御存じです。それから世界一の造船国だということも御存じだと思っております。ところが、その日本に旅客船というのが、私は一杯もないではないかと言ったら、この前、いや、あるんですよと。言ったら、「にっぽん丸」二万トン。あの「にっぽん丸」というのは、あれはユーゴスラビアで建造したやつを買ったんです。日本です。つくったんじゃないんです。もちろん採算上のことを考えれば、いま旅客船をつくって持つというところについてもいろいろの難点は私はあると思うんです。しかし、日本の国が自前の旅客船を一杯も持っていないなんて、私は情けないじゃないかと思う。

そういうことを考えていったときに、もう一つは技術をレベルアップをしていくために、ああいう問題に取り組んでいかなきゃいけないと思うんです。この際国家的なプロジェクトをつくって、ひとつ大型の旅客船を建造をして、そうしていま日本の技術水準がどのぐらいあるかということ、世界に示していくという、そういうことについてのお考えがどうか。なかつたら、お持ちをいただきたいと思うが、どうです。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 大変楽しいことでありまして、むしろ最近は何でもかんでもせっかち時代で、何でも飛行機で世界じゅう回って歩くというふうな夢のない時代に、大型旅客船をつくっ

て、楽しくその中でいろいろな勉強したり、あるいは老後の楽しみを持ちながら世界を訪問して歩くなんというところは大変結構なことではあります。まあしかし、何と申しましていま航空機時代になって、果たしてこのような船をつくってそろばんに合うであろうかと。これはもう当然船をつくる側から見てもなかなか重大なことではあります。イギリスの船なども廃止してしまつたというように、なにかありまして、なかなか困難な問題だと思

います。

しかし、いま先生がおっしゃる通りに、そういう大きな夢も必要でないかと思っております。ありきたりの言葉で申し上げますと、十分検討中ということになりまして、ぜひいろいろ勉強させていただきたいと、かように存じます。

○柳澤謙造君 大臣、わかりました。

それで、いまおっしゃった夢というのか、何かこのプロジェクトチームをつくって、それでいまの日本の技術水準とか、日本人の頭脳やなんかを持ち寄って、それで、どういうものができるかなんというのを少しおやりのいたしたいと思うんです。余りにも経済性の追求ばかりいまの日本はやり過ぎています。このままでいけば、後七、八年したらいまの日本の技術というものがみんな古くなつたときに、後どうするかということになってしまふんです。アメリカがアポロを飛ばしたって、私はよく言うんだけれども、そういう経済性や採算性を考えたら、アポロを飛ばすなんてあんなばかしたことないわけだ。しかし、あのためにどれだけの新しい技術が開発されて、一般の産業界にそれが役立ってきているか。それがいまの日本にはないわけですよ。

いままでは、外国から技術を買ってきてそれを導入してやっていったらいいですけども、いま日本がこれだけの経済力を持った国になつたら、もうそう簡単に外国から技術を買ってきてやるわけにはいきませんのだから、そうするといやでもおうでもやっぱり自前で新しい技術をやつていかなければならない。そういうことがほとん

どいま行われていないという状態にあるだけに、こういう問題なんかに取り組んで——関西新空港の問題もそうなんです。そういうものをやりながら、そこから新しい技術が開発をされて一般の産業界にそれが役立っていくという目に向けなくちゃいけないと思うんで、そういう点でもってぜひ、いま大臣、夢とおっしゃったんでしょけれども、何とかプロジェクトチームをつくってお取り組みをいただきたいという要望だけ最後に申し上げて、終わります。

午後二時五分休憩

午後二時開会
○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○内藤功君 鉄建公団の経理に絡む疑惑について、具体的に指摘をしておきたいと思ひます。

これは上越新幹線の建設用地をめぐる補償金の問題なんです。高崎市の飯塚町に新幹線の建設用地として予定された東金井市営住宅、この古い住宅を取り壊して移転の補償金一億七千三百八十九百七十四円と、一億余りの金を鉄建公団が出した。ところが、これは前に建設省から補助金を出して、ちゃんと除去もして、そして新しい建物十階建ても建てた。そういう後になって鉄建公団が一億四千万出した。とんでもない話がありますので、真相をちょっとお聞きしておきたいと思ひます。

もともとこれは、私の調べたところですが、これが新幹線の上越の予定の線ですね、これがいまの信越本線で北高崎の駅がこの辺にある。そして問題の市営住宅がこの赤線で囲われたところですね。新幹線の線路にかかる。そしていま建っている

新しい十階建てがこれでありまして。この赤線で囲まれた住宅区域は二十五棟三十戸があった。老朽化しておった。四十七年二月から鉄建公団は、この用地とそれから移転の交渉を始めたわけなんです。

ところが昭和四十九年の三月に高崎市から建設省に補助金の申請があって、建設省の方から不良住宅除却と改良住宅建設の補助金の交付がなされた。二億七千九百五十六万八千円。このほかに県のもありますが、約二億七千九百五十六万円の補助金の交付が決定をして、昭和五十年の三月にこの建物は十階建てでありまして、竣工してあるんです。そして五十年の五月ごろから入居を始めた。そして旧住宅はその前の四十八年から四十九年にかけて取り壊しが終わった。そのことは、五百メートルぐらいしかこの鉄建公団の事務所は、出張所は離れてないんです、現場から。ですから、すばらしい十階建てがこの沿線に建ったこともみんなよくこれはわかっておられるはずだと思ひます。

ところが、こういうふうにして新しい建物が建設省の補助金でできたのに、昭和五十二年の六月になりまして、市が今度は鉄建公団に補償の要請をした。これは文書でやられたと言ひますが、陳情文的な文章で要請をした。そして五十二年の八月に今度は鉄建公団はこれをのみまして、補償を支払うという協定書を交わした。その折りに補償金の金額は空欄として、とにかく補償金を払うという協定書をつくって、それに古い住宅の図面、もうすでに消滅しておる住宅の図面を添付してそして協定書をつくった。これが五十二年八月。そして金額も決まらなかったのに五十二年の十月になって一億七千三百八十九百七十四円という問題のお金を市の方に送金をした。明細書を市から要求されたんだけど、明細書ははるかずっと後になって送られたようでありまして。そして五十三年の二月に会計検査院が検査に入って、その結果、五十三年の三月に市は公団に返したいと言ひてきている。そして五十三年の五

月に、これは利息はつけなくて返金され、公団では仮受金で雑入で処理をしたようである。そして五十三年の六月からことしの三月までの間に公団と市の間で非常に数多くの打ち合わせが行われておる。市の方は返したいと言ひんだが、公団の方は、いやもう返されても困る、受け取ってくれというふうなことである。いろいろ打ち合わせが行われているわけなんです。

私どもの方の大まかな調査の経過はこういう経過です。いろんな問題が私はあると思ひます。これについて真相というものを伺っておきたいと思ひます。

まず問題は、きわめて明確なことです。十階建ての文字どおり天をつく建築が、しかも新しい建物がそそり立っておると。しかもそのすぐそばには鉄建公団の出張所の事務所があると。そしてこの建築はどこから金が出たのか、市の財政で出るわけがないのでどういふところから金が出たのかということ、これはもう当然知らなきゃならぬはずだ。そういう物件がもうすでになくなっているのと知って金を出したのか、あるいはその物件がまだそこに古いのが存在すると思ひて出したのか、こういうことをわざと聞かなくても私はないと思ひますが、ここあたりが非常に不思議なことなので、まず問題点の一つとしてそこあたりの話をお聞きしたいと思ひます。ひとつは疑惑に答え得るようにならなければならぬと思ひます。公団にお願ひします。

○参考人(渡辺武男君) お答えいたします。高崎市の市営住宅の補償の問題につきましては、いろんな経緯、大筋、先生のお話大きな食い違いはございません。

市営住宅の補償問題、一番当初は、経過を若干申し上げさせていただきますと、四十七年の十一月ごろに、新幹線が当たるといふことでその使用部分につきまして公団が補償するということをして、新幹線に反対する地元の方々の反対が非常

に強うございまして、その立ち入りができないというふうな状況でございまして。

四十八年、翌年の十二月ごろになりまして、市から建物及び居住者の補償は市が先行して行います、建物図面等を市側から提供してくださいというふうな条件で、後日用地の幅が確定し次第該当する戸数について公団から市へ補償するという内容の協議が同じく成立いたしました。

その後、五十四年四月にようやく現地調査できるような段階になりました。市側からも立会の要請がございまして現地を調査いたしております。その時点では撤去未済が五、六棟ございまして、そのほかの建物は撤去されておりました。ただし、礎石その他が残っておりまして、そういうような点で実際にあったことの確認は私どもとしてできた、かように考えておたわけでございまして。

それから五十二年になりまして、先ほど先生、市側との補償金、いろいろお話がございましたが、そのとおりでございまして、六月に書面によりまして市長さんから私どもの方に要望書というものが参りまして、それを受けまして私どもとしては本格的な交渉をいたしました。文書によりまして協定書を締結、さらに物件移転補償の契約書を締結して、十月に補償金の支払いをいたしております。金額につきましては、一億七千三百八十九百七十四円でございます。

さらに、年を越しまして二月から三月にかけては会計検査院のお調べを受けて、いろいろ御注意を賜りまして、そうこうしている間に、五十三年の五月ごろ電話で、高崎市側からお金を返すというお話がございまして、五月の三十一日付で書面並びに一億七千三百八十九百七十四円と、こういうことに相なっております。その後高崎市と交渉いたしました結果、最終的に契約を解除いたしました現在に至っております、こういう状況でございます。

で、建物があったかという御質問ございましたが、十階建ての建物ができておることはもちろん私どもも見ておたわけでございますけれども、途

中の経過におきましては、地元の反対等で立ち入りできなかったというような事情もございましたので、ある時点で立ち入りできなかったというようなことはございます。

以上でございます。

○内藤功君 公団というのは、ことしの予算でも八百九十八億円の国民の税金、一般会計ですね、それから二千六百八十九億円の財政投融資——国民の郵便貯金、厚生年金からお金をもらってやっている団体ですから、それが一億円という金額、これをこういう形で、実にずさんに何も調べないという状況でほんと出すと、もう考えられないことなんでしょうね。

で、十階建ての建物があるやうに建てておる。そうすれば、これは市の乏しい財政でできるわけないんだから、これはこの補助金から出したのかというところは聞けばすぐわかる話なんです。そうすると、これは建設省の補助金でやっておると、それならば、この市から出ている鉄建公団に対する補償要求というのをいれる余地はもう全くないんです。これは退けるしかない。ところが、さっき私が言ったあなたも認めたように、協定書でもって話を決めてお金を送ってしまおうと、こういうことは全く考えられない。

建物が目に入っていたという答弁ですから、私はもうこれは問題にならぬというふうに思っています。どうしてこういうような支出をしたのかという事です。前に建設省からの補助金が出ていて、そうして補助金で建物を建てておいて、そのことが自分の目でもってはっきりわかっているのに、なぜ改めてこういうことをしたのか、しなきゃならない理由というのがあるのかということをもう一遍伺いたいと思ふんです。

○参考人(渡辺武男君) 建物が建てておる姿は見ておりますので知らないわけではないのですが、今回の件につきまして正直に申し上げますと、補助金の事業であつたかどうかという点につきましては、私も高崎市側から知らなかったと同時、私も知らなかったというのが実情でござ

います。

支払いました考え方といたしましては、先ほども申し上げましたように、四十七年十一月の時点、さらには五十二年の時点で再三協議が持たれて、新幹線使用の分については補償いたしまして、市側が移転、撤去については先行して行うから後で補償をしてくださいと、こういうような要請がございまして、それに対し、私どもとしては払いましようという約束をいたしたわけでございます。

で、五十二年になりました、その約束を守るといふのはやはり信義則として非常に大事なことではないでしょうか、私どもの事業、公共事業を推進します場合、市との関係では非常に問題も多うございまして、市の協力なくしてはこのような事柄は円満に遂行しないというふうなこともございまして、私どもとしては支払うのが信義則ではないかと、こう判断して払ったわけでございます。

○内藤功君 これはますます驚きつた次第です。

で、建物が建てていたのはわかった。あれだけのりっぱな建物をこの補助金で建てたのかというところを、そばに事務所があるのに一人として問い合わせる人間がない、聞く人間がない。ただ、高崎市から補助金という話はなかった、建設省の補助金という話があったので、ないと思つていたら、こういうことなんです。これは、一億円の金を支払う、経理を扱う人間としてはまさに失格だと、こういう運営はもう失格だと。いろいろ先ほどから鉄建公団に対する温かい御議論も、運輸委員会ならではの御議論もあつたけれども、しかし、そういうようなことを変えなきゃだめですよ、これは。私はそういう点を思っています。だれも問ひ合わせるやうがなかったという

ことは明らかなんです。

さて、それで、さっき私はこの委員会に入る前におたくのある幹部の人から聞いたところ、とにかく、そこに古い建物があるという申し出があつた以上は、それを信用して申し出を受け入れて補

償金を払うというのが鉄建や国鉄の体質なんですと、信じて疑われないのが体質なんですと、こういうお話があつて実は唖然としたわけなんです。こういうふうな事前に皆さんの態度、この建物の資金が一体どこから出ているのか、しかも、新幹線の線路のすぐわきに建てている建物について、遠くに建てている建物だった補助金がどこから出ているか聞く必要もないだろう。ここに建てている建物をそういう調べもしないということがこ

こでもう明らかになつたと思ふんです。

私がもう一点聞きたいのは、金が送られてきて、まあ仮払い金で雑入に入れた去年の五月末からことしの三月物件補償契約を解除するまでの十カ月の間、いろいろ打ち合わせをやつたと言うけれども、これは、市の方は返したいと、公団はどういう態度をとつたんですか、その打ち合わせ、一言で言う。返したいと言ふのに対して、公団はいや、この金は受け取ってくれ、こういう話なんです。その点、イエスかノーか。

○参考人(渡辺武男君) 五十三年の五月の返還の経緯につきましては、まあ、返したいという……

○内藤功君 向こうは返したいと、あなたの方はどう言つたのか。

○参考人(渡辺武男君) それに対して向こうから一方的に送付されたというのが実情でござい

○内藤功君 あなたはどういう態度をとつたんですか。

○参考人(渡辺武男君) その際の相手方からの書面の内容が審査を要すると判断されるので、とりあえず返しますということで、まあ、相手方いろいろな事情があるやうかと推察して、とりあえず、先ほどお話しもございましたように仮受けで受けておいたというのが当時の実情でござい

○内藤功君 そうじゃないんだ。仮受けで受けたのはわかつてるんだけど、その後一年間、約十カ月の間何回か打ち合わせしたというんだね。向こうは戻すから受け取ってくれ、公団の方は

い受け取りましたと言つたのか、それとも、いや、受け取れませんかあなたの方でおさめてくださいというふうに言つたのか、どっちなのかということ。

○参考人(渡辺武男君) 現実にもう金が私どもの方に送り届けられておまして、それに対して私どもの方は、受け取りますと、こういう見解でござい

○内藤功君 そうすると、何でそんな簡単な話が十カ月も続いたんですか。十カ月何を打ち合わせしたんですか。

○参考人(渡辺武男君) 十カ月たちました点につきましては、まあ常識的にちよつと期間が長いよ

うな気がするわけでございますが、いろいろ事務的に連絡をとっている間に十カ月たつてしまつたというのが実情でござい

○内藤功君 全くこれは理解ができません、こんな簡単なことをね。そして、しかもこの一億百七十三万何がしというお金に対して、あなたの方は、それから、建設省の補助金をもらつていたんだらあなたの方は二重取りじゃないかと、本当なら烈火のごとく怒って、利息もこれをつけろと、今回の件はおまえの方に非があるんだと、こっちは全くだまされたんだと告発もしなきゃならぬ。虚偽公文書の作成、行使あるいは背任、詐欺という罪名もつきかねないケースですからね。そういうことをやつたことあるんですか。相手に対して利息の請求をし、責任を追及し、刑事の責任も追及するぞというふうな気魄を持って迫るのが普通じゃないですか。一年間あるんだから。そういうことをしたかしないかです。

○参考人(渡辺武男君) 利息の問題につきましては、返還されました当初、そういう問題もあるという事で相手方に申し入れた事実はござい

ます。ただし、最終的には本件の経緯、双方ともにいろいろ協議をしてこういう形になつて、経緯を踏まえまして、私どもとしては本件は利息を取らないで処理しようということで、処理しない腹で決着をつけております。

○内藤功君 利息も、一応言っただけであって請求を放棄してしまふ。もういままで、聞く必要もないんだけど、刑事責任その他の責任追及の姿勢も気魄もかがみえない、こういうまことに不可解な態度であります。

それで、このお金が返ってきてから、今後こういう類似のケースが起こるかもしれない、ほかから、国から補助金もらっているがまた鉄建公団にも要求するというようなケースが起こり得るかもしれないということに備えて、何か通達か何か出したんですか。

○参考人(渡辺武男君) 本件につきましては、先ほどもちょっと触れましたように、会計検査院の御指導もございましていろいろ反省しておる点もあるわけでございしますが、いま御指摘の補助金の問題につきましては、本件にかんがみまして今後補助事業との関連につきましては十分配慮して仕事をし、補償業務を行うという必要性を感じまして、現在、地方公共団体関連の補償問題については、補助金問題については、特に意を用いて遺漏のないようにするよう地方を指導いたしております。

○内藤功君 この事件からそういう注意をしたということであって、この事件の前はそういう注意を払ってなかったということがこれで明らかになったと思うんです。こういう皆さんの経理処理をやっている。

さて、会計検査院に伺いますが、検査院は、去年の二月から三月にかけてこれを指摘したようでありましたが、その経過、どういう点を不当と見られたかという点について、具体的に述べられたい。

○説明員(室屋勇君) 検査の概要でございますが、日本鉄道建設公団の東京新幹線建設局に、昭和五十三年の二月二十八日から三月九日までの間に、いま問題になっております上越新幹線建設に伴う高崎市飯塚町内の市営住宅の移転補償についてという補償案件につきまして実地検査を行っております。

本件は、重複するかもしれませんが、公団と市との間で昭和五十二年の八月にいま申し上げました地内の市営住宅移転等について協定を締結いたしましたので、同年の十月、その費用をいたしまして一億百七十三万円を協定書に基づいて同市に支払っております。

その補償について、協定書の内容及びその現地を調査いたしましたところ、補償対象の物件は現に除却されておりましたので、その跡地に高層の市営住宅が建設されている状況でありまして、その内容につきましては見ますと、新幹線建設地帯にある木造の平家建ての九十一戸のうち三十戸が支障になるもので、これの補償に要する費用及び建物を除却する費用を補償として支払ったものであります。

しかし、その木造住宅は老朽住宅であつたために、住宅地区改良法に基づきまして改良地区の指定を受け、四十八年から四十九年度にかけまして国庫補助事業であります東金井地区改良事業で四十八年度国庫補助対象事業費二百四十五万四千円、補助金百二十二万七千円、九十一戸のうち十二戸を除却しまして、その跡地に四十八、四十九年度で補助対象額をいたしまして四億一千八百四十七万四千円、補助金二億七千八百三十四万四千円、九十戸の高層市営住宅を建設しておりますので、残りの六十九戸の除却及び集会所、公園等の環境整備を施行したものであります。

それにつきまして、実地検査におきましては疑問点が多い関係上、検査期間中十分内容について検討をしましたが、時間が不足いたしましたので、本院に帰りましてから建設省所管の検査調査によりまして調査いたしましたところ、本件九十一戸の市営住宅は、老朽住宅でありましたために住宅地区改良法の適用を受け、四十八、四十九の両年度でもって国庫補助事業により改良住宅を建設し、また老朽住宅も同国庫補助事業により除却済みであることが判明したものであります。その後、五十三年六月一日から三日までの間に、国庫補助事業の関係もありましたので、その

方面の主管課と合同で実地検査を行ひまして事実を確認いたしましたので、六月十二日に質問書を発遣しております。

で、この点につきましては、ポイントといたしましては、現場が、先生がおっしゃいましたように担当事務所とそれと離れていない点などから見まして、注意しておれば十分諸般の事情は知り得たはずではないか、いま一つ注意が足りなかったのではないかというように、そういつた意味で十分不当事項として検討すべき問題であろうということで質問書を発遣した次第でございます。

処理につきましては慎重にいろいろ突っ込んだ議論を行ったものであります。そこらあたりの点につきましては心証がなかなか得られないので、用地事務というようなのは経理担当者の判断だけでは処理するわけにまいらない、相手方のある事務処理でございまして、本院といたしましては非常にむずかしい問題の一つでございまして、諸般の事情を考慮いたしまして、委員会でも多数決の結果、一応、不当事項として国会に報告することはやめるといふことで処理をいたしております。

以上でございます。

○内藤功君 大分お答えで時間をとりましたので次の質問に入りますが、検査院、こういう補助金に絡む二重請求、逆に、二重取りというふうなケースは、あなたの方の検査の中でいまだにありましたですか。どんな例があるか、簡単に答えてもらいたい。

○説明員(室屋勇君) 地方公共団体等で昔あったこととございしますけれども、二重間にまたがる補助金を両方に申請いたしまして、重複して補助金をもらつた事例は、まあ昔の話でございますが過去においてはありました。

○内藤功君 災害補助金で、建設省から道路関係のをもらつて、農林省から水路関係のをもらつてというふうなことが過去にあったというふうに私も理解しております。しかし、非常にこれはめ

ずらしいまた不当な例だと思ひます。

次の質問ですが、公団に聞きますが、さっきあなたは利子の問題を言ったが、この一億百七十三万の利息は幾らというふうにあなたの方は当時算出してたか、その利息はいまどうなつておるのか。

○参考人(渡辺武男君) 当時私も考えました利息につきましては、公団の中で公団の資金コストというふうなものを参考にしたしまして、一応七%ぐらいということで考えたわけでございまして、事務的にかつちり最後まで詰めておりませんので、正確な金額はちょっと申し上げられませんが、仮に七%として計算いたしますと、一億の、約半年でございまして、大体それによつて推算される金額といふことを頭に置いておつたというのが実情でございます。

○内藤功君 相手に請求したんですか、その金額を、言っていないんです。頭の中にあるだけなんですか。

○参考人(渡辺武男君) 市側との話し合いの中で約三百五十万近くという数字は、話し合いの最中に申し上げております。

○委員長(三木忠雄君) 内藤君、時間です。

○内藤功君 最後の一つ。

この三百五十万は結局請求しないということとで話がついたとさっきお話があつた。そうすると、もうこれだけの損失をしているわけですね。金額の多寡の問題じゃなくて、あなたの方のやはり経理についての姿勢がよくあらわれている。

最後の質問は、公団の総裁と運輸大臣にお伺いしたいんですが、総裁は、いまお聞きになつたような実に不始末と、何というか、だらしない話ですよ。あり得べからざる話ですよ。これについてどういふふうに責任を感じておられるかというのを率直にお答え願ひたい。

運輸大臣は、監督責任者として、このケースについて今後どのように運輸大臣としての職責を果たしていけるか、その点を率直に伺ひたい。その点を伺つて私の質問を終わります。

○参考人(仁杉康君) ただいま内藤先生からいろいろ御指摘がございましたが、細かい雰囲気等は私よく存じておりますが、いまの経過を聞きまして、税金あるいは公金を扱うという立場からいうと、いまのような軽率な処置というものは許さるべきでないというふうに考えます。今後はこういうことに對しまして何らかの方法、ことに補償等はいろいろむずかしい問題がありますので、いま私も、部内に委員会のようなものをつくって処理をしてはどうかというような提案もしておりますが、そういう方法も含めまして、今後かかることのないようにお誓いを申し上げる次第でございます。

○國務大臣(地崎幸三郎君) 正確な事務の処理あるいは綱紀の肅正、これは当面國民の國家公務員及びこれに準ずる公団、公社等對しての信頼を著しく傷つけておるわけでございます。そういうことから考えまして綱紀の肅正ということに相なるわけでございますが、先般の閣議におきましても、總理からも不正経理の根絶、あるいは厳正な勤務体制、厳正な事務の処理、官公庁からの接待あるいは関係業界からの接待等、綱紀の肅正について、すべてひとつ厳密に厳しく取り扱うようにという指示を私も受けておりますので、運輸省においても関係の諸団体に厳しく、このような不手際な事務処理を含めて、このようなことがないようということを徹底をして、これを実施してもらいように求めておる次第でございます。

○山田勇君 関西新空港の問題について質疑をしたいと思ひます。

航空審議会の関西国際空港部会も設置され、いよいよ空港実現の具体化に着手したように見えますが、都合会議は何回ぐらい開かれたんでしょうか。

○政府委員(松本操君) 部会が開催されましたが、まだ日が残っておりますので、二回でございます。来る十三日に三回目が開かれる予定になっております。

○山田勇君 空港の名称は決まりましたでしょうか。

か。

○政府委員(松本操君) 関西国際空港と現在仮称されておりますが、最終的にどういふ名前にするかについてはまだ確定したわけではございません。

○山田勇君 現段階では泉州沖五キロの地点一本にしほって関西新空港を建設していくという方針でございますか。

○政府委員(松本操君) 去る昭和四十九年の航空審議会の答申を尊重してその後の作業が進んでおりますので、いまおっしゃいましたように泉州沖おおむね五キロの沖合いの地点というのを当面の候補地と考えております。当面と申し上げましたのは、ここについての諸般の調査の結果、どうにもこの候補地は使えものにならぬということであれば話は別でございますが、さようなことが起こりません限りここを候補地として集中的に調査、検討を行うと、こういうことにしております。

○山田勇君 部会設置の趣旨と審議事項等資料の一の二によりますと、五十四年度中、すなわち来年の春までに空港計画案、環境影響評価案をまとめて五十五年度に関係府県に提示をするというふうになっておりますが、関係府県とはどの府、どの府を指しておられますか。

○政府委員(松本操君) 大阪府、兵庫県、和歌山県の三府県でございます。

○山田勇君 これに隣接する奈良県は入ってございませんね。

○政府委員(松本操君) 現在までのところ奈良県との接触はございません。

○山田勇君 運輸省の調査資料も新聞などに発表され、具体案が審議される段階となってきましたが、運輸省としては、最終目的の開港をいつごろとお考えになっておられますか。

○政府委員(松本操君) 工期七年度というものを予測しておりますので、五十五年度中に地元との話がつき、五十六年に着工されるということが可能であれば六十二年というところに計算上はなりますが、公式的な私どもの見解といたしまして

は、六十年代のなるべく早い時期というのが開港目標の時点でございませう。

○山田勇君 何か開港のタイムリミットみたいなものがあるんですか。

○政府委員(松本操君) もともと本件につきましては早期完成ということが一部の方々から望まれますが、われわれもそれを内心望んでたわけでございますが、しかし地元との十分な話し合い、地元の理解を得るということをや最大の前提条件としておりますので、特に目標期日を定めてどうしてもそれまでにしなければならぬ、そういうふうな考え方はとっておりません。

○山田勇君 成田のように外部から入ってきた人たちとともにそういう大きな反対運動を起こすような兆しがございませうか。

○政府委員(松本操君) 現在までのところ、多少、過激と申しますか、落ちついて話し合うという程度を超える形での反対運動をなさるグループもあるようでございませうけれども、それに対して別途外部から特段の集団がまじって云々という動きは、特に顕著なものはないというふうに承知をしております。

○山田勇君 私は地元大阪なものですから、一部そういう反対の人たちもおられるようですが、何年々空港に対する理解度は深めてきたように感じます。それだけに、運輸省としてできる限りの資料を出し、できる限り地元住民、各関係府県との話し合いをぜひ煮詰めていっていただきたいと思ひます。

工法について、いま非常に論議が二分されております。埋め立てか浮体かという問題で論議的がしほられたようですが、これは大変言いにくい問題かも知れませんが、浮体、埋め立て、どちらの工法が適当というふうに思っておりますか。

○政府委員(松本操君) ただいま御質問にもございましたように、まさに工法について非常にむずかしい議論が、全国的な規模というやや大げさかもしれませんが、出ていることは承知をいたしております。

たしております。

そこで、先ほどお答えいたしました航空審議会の関西部会におきまして、来る十三日の第三回の会合におきまして、工法関係についての一応の基本的なデータというものをごらん供して、その時点から工法問題の審議に深く入っていただくというふうにご考えております。したがって、今後は審議会の運営のありようとも関連をしておりますけれども、恐らく浮体あるいは埋め立て、それぞれの工法についての専門家の意見を聞きながら、さらにまた広く関係者の意見なども徴して最終的に工法を決定していくという過程を審議会の方では踏んでいくものと思われまふ。したがって、四十九年の答申の時点におきましては埋め立てというものが妥当であるということでも、その後の技術の進歩、発達というものも踏まえまして、現時点で私どもがいずれの工法に分あり、いずれの工法と決めたというふうに申し上げる時期ではない、このように考えております。

○山田勇君 まあ埋め立てにしろ浮体にしろですが、この浮体工法についてはいまの不況の造船界がございませう。そういう点で非常に造船界からの働きかけも強いように私たちも聞いておりますが、工費は大体どのぐらい見積もられるのでしょうか。

○政府委員(松本操君) 工法がまず定かになることと、それから工法との関連におきまして空港の形態と申しますか、形でございますが、これが明確になりませんと正確に工費を予測することが困難でございます。とりわけ浮体工法につきましてはいろいろと論議がございませう。集中的に空港施設を一つの浮体に集めるのか、浮体を二つ三つにつけてそれに分散させるのか、あるいは浮体の一方にのみ離着陸施設を置き、今度は逆にそれと共同して使うような形の埋め立て部分に旅客施設その他の利便施設を置くようにするのかといったような配分の仕方によってまた激しく動きます。

そこで、現時点で正確な工法を申し上げること

は不可能なわけでございますが、仮に埋め立てというところに前提を仮定いたしまして、埋め立ての場合にいかかというところで試算をいたしましたところでは約二兆、これは取りつけ部分の橋を含めてということでございますが、上物を含め約二兆、こういうふうに考えております。

○山田勇君 いま陸地から空港までの架橋の話が出ましたが、きょうの朝日新聞大阪版で、アクセスのかなり具体的案というものが新聞で発表されております。城南貨物線を並行しという新大阪からの乗り入れですね、そういうアクセスの問題。これはもう成田で十分運輸省の方もいろいろと御検討なさって勉強もなさったと思うのですが、そのアクセスですが、その架橋というものになりますと、新幹線鉄道は空港構内まで立ち入っているというふうなきょうの朝日新聞では書いておるのですが、そういう場合、相当な予算も、そこに架線、レールというものを引くということになれば相当違ったアクセスの問題が出てくるように思うのでございます。その点いかがでしょうか。

○政府委員(松本操君) 関西国際空港のアクセス問題につきましては、これは成田の例を見るまでもなく非常に大事な問題でございます。空港計画の中において当然相当程度まで詰める必要があろうと、このように考えておりますが、いまおっしゃいましたように、仮に鉄道を入れるにいたしましても、それは国鉄のみ入れるのか、国鉄も南海もあわせて入れてくるのか、あるいはまたまたゲージが一緒でございますから、橋を渡って入ってくることは一本にするということなのか、あるいは空港までのアクセスというのを主として阪神方面からのアクセスのみにとどめて、和歌山県とか奈良県とかというふうな方面はむしろ二の次、結果論的な問題としてとらえるのかどうかというふうなことになるかと、かなり詰めなければならぬ問題が多いと思っております。

ただ、いま私も基本的に考えておりますのは、空港に対するアクセスだけを考えてそれで終わりというわけにはまいらないのではないだろうか。

か。あの地域についての全般の交通ネットワークの中における空港アクセス問題というところをえ方をすべきであろうと、このようには考えておりますが、国鉄を入れる場合には国鉄自身にむずかしい問題がございますし、たとえば南海ということになりますと、これは私鉄でございますので、南海自身がどういう計画を持つか、持ったとしてそれがみずから実行可能なのか、あるいは何らかの援助、補助が必要になってくるのかというふうな点をさらに詰めますと、いまの時点で絵をかくてごらんには供するほどのところまではなかなか詰め切れないというのが実情であると思っております。

したがって、いまおっしゃいました大阪の朝日の記事というのは私は承知をしておりますけれども、考え方としては、そういったような考え方は大いにあり得ると思っておりますが、具体的にどこをどう通つてということになってまいりますと、地元のその通過地点にかかります市、町の意見も聞かなければなりません。さらに広域的な意味から関係府県の意見も聞かなければなりません。しょうし、そういうふうな点を総合的に判断をして、五十五年なるべく早い時期に地元にお話を持ち込めるような形にしたい。

こういう段階でございますので、遺憾ながらいまの時点ではちょっと御質問に直接的に御返事申し上げられないわけでございます。

○山田勇君 けさの朝日新聞ではかなり地図を入れて具体的な発表をしておるわけですが、これはまたゆっくり法案にかかった時点で議論をしたいと思っておりますが、局長言われたとおり、南海という私鉄がございます。その間に阪和線がありつづいて新しいアクセスとして城南貨物線を引くことは、確保しようと思えばできるわけですが、現在動いているのは阪和線、南海ですから。あと兵庫県サイドから和歌山に至るぐらいまで、用地買収の困難な折りから、いわゆる海岸線、いわゆる湾岸道路をつくつてはどうか、かなりそういうものも具体化されているというふうに聞いてお

ります。自動車のほうのそういう高速道路的な湾岸道路についての局長の御意見を聞かしてくださ

い。○政府委員(松本操君) 先ほどはどちらかと言いますと、鉄道によるアクセスのみをお答えしたわけでございますが、おっしゃいますように道路によるアクセスも当然考慮の中に入れてまいります。その場合に、現在建設省サイドの既定の計画といたしましては、湾岸道路は空港の近辺まで下がってこない状態でとまっておりますようでございますけれども、それをさらに延ばして、その延ばした先をどうするか、空港周辺で終わりにするか。さらにそこから他の別種の道路と接合させて和歌山の方へ延ばすのかどうかといったような点になりますと、私どもの意見といいますよりも、むしろ道路行政をやっております建設省の意見というものを積極的に伺って決めていくべき問題であらうかと思っております。

したがって、今後の段階といたしまして、鉄道のように運輸省自身が管理監督の任に当たるものにつきましては、運輸省の責任において検討が直接的にできますが、道路のようなものにつきましては、空港サイドから見た場合、関連道路に及ぼす負荷がどの程度であるということも積極的に示して、建設省なりあるいは関係府県なりの意見によって適当な形のものをもとめていただくという作業を詰めなければならぬ、このように考えております。

○山田勇君 どうもありがとうございます。続いて自動車関係についてお尋ねいたします。十一月の二十七日、奈良県橿原市の自動車練習場で、運転練習のディーゼルトラックのある会社員が練習中、練習場交差点で一たん停止、発進しようとしてセカンドギアを入れたと、クラッチペダルから足を離すと、エンジン内でドカンという音がして小さい爆発音。いきなり時速十五キロ程度で後ろへ下がった。会社員と教官はトラックから飛びおり、その後五十メートルほど後進し、後ぐるぐる回る練習用大型バスとトラックと後部接触し

た、こういう事故があるということは御承知でしょうか。

○説明員(小林育夫君) 承知しております。○山田勇君 もしこのような事故が一般道路で起きておれば大きな事故につながると思えます。ディーゼルエンジンは低燃費のために、メーカーが争って小型車の生産にいま一生懸命になっております。ディーゼルエンジンをつけることに力を注いでいますが、こんな事故を見ますと、こういうディーゼル車自体の大きな欠陥があるんじゃないかというふうに思います。運輸省も早速この事件については調査をなさったというふうに聞いておりますが、その後の調査の経緯をお聞かせいただきたいと思っております。

○説明員(小林育夫君) お答え申し上げます。私も調査した結果によりまして、ただいま先生からお話ございましたように、これは奈良県の自動車教習所の構内におきまして、教習を受けている方が乗りまして、その隣に教官が添乗いたしまして、構内の交差点で一たん停止をしまして、変速ギアを二速に入れてそれで発進しようとした際に、クラッチの操作が不適切であったためにエンジンが停止寸前の状態になった。その際に、クラッチをさらに一たん切ったものを入れてアクセルを踏んだためにエンジンが逆回転をしたと、逆回転をしたことで、その乗っている方と教官があわてて飛びおりてしまったということが原因と考えられておるわけでございます。

それで、ディーゼルエンジンが逆回転ということは通常の運転状態では考えられないわけでございます。こうした逆転による事故というのはここ十年間一件も起きておりません。なぜそういうガソリンエンジンにない逆転という現象が起きるのかということでございますけれども、これは非常に技術的な問題で答えにくいんですが、これも簡単に申し上げますと、こまを回してこま前にいたすことがございます。で、エンジンも何か負荷が非常に多くなりましてとまります寸前

に、そういう逆の方向に回ることが問々ございませう。

普通の場合には、それでクラッチを入れまして、前進方向でございませうとまわってしまひますのでよろしいんですけれども、たとえば坂道の発進のようになると、そのままずるずるところ滑るというふうなことで、クラッチをつないでアクセルを入れるということになりますと、エンジンが逆方向にかかってしまふということが絶対にないわけではございませう。で、その際には直ちに燃料のストップボタンとかあるいは大型車ではデコンプレッサー、これはエンジン内の圧力を外氣と通じてしまふ、要するに圧力が上がらないようにしてしまふ装置、こういうものがついておりますので、これを引けばエンジンがとまって、すぐにエンジンをかけ直せば正回転に戻るわけでございます。したがって、そうした事故には至らないわけでございます。

で、実は私も驚きましたのは、そういうことが非常にまれなケースでございませうけれどもあるということをご教示が知らなかったということが非常にまあ驚きであつたわけでございますけれども、近ごろ非常に、先生御指摘のように、デゼル自動車というのが広く一般にも使われております。したがって、私も各社のそのデザイゼルの取り扱いの説明書というものを取り寄せて点検をいたしましたけれども、残念ながら、いままで私も点検した中では、そういうエンジンが逆回転をしたときの処置というものが実は書いてございませう。したがって、今後私もそういう点を指導いたしまして、まあ非常にまれにしか起こらない現象でございませうけれども、こういうことが起きた場合にはいま申し上げたようなデコンプレッサーなり燃料のストップボタンを直ちに押して一回エンジンをとめてくださいというところを、そういう取り扱い説明書の中に書き加えるように今後指導してまいりたい、そのように考えております。

○山田勇君 最後にですが、まあ確かに国会議事

堂の前、あの大型トラック、新しい左折するための義務づけになったサイドバンパーそれからバックミラーなどをつけた車を私もきょうちよと一諸に見させていただきまして、その後これを義務づけしてからの左折車に対する事故というのは減つてまいりましたでしょうか。

○説明員(小林育夫君) 私どもが警察庁からお聞きしたところによりますと、五十四年の一月から五十四年の十月までの大型車の左折事故の死亡事故の発生件数は、五十三年の同期の件数に比べて四十九件減少をしております。これ、減少率は二七・七パーセントでございます。しかしながら、減つておりますけれども、これが果たして私どもがやりました緊急対策の結果なのか、あるいは警察初め関連の官庁の交通安全教育の徹底とか、交通環境をいろいろ改善していただいておりますので、その結果なのか、あるいはその総合した結果なのか、そういうことについてはまだ分析できておりませんので、すべてがこの対策の結果だということをお願いするわけにはまいりませんけれども、私もはこのうちの何がしかはこの対策によつてもたらされた結果だと思つております。

○山田勇君 結構です。

○委員長(三木忠雄君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(三木忠雄君) 次に、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。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に新東京国際空港公団の役員を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。地崎運輸大臣。

○国務大臣(地崎宇三郎君) ただいま議題となりました新東京国際空港公団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。

新東京国際空港は、長期にわたつての航空輸送需要に対応し、将来における主要な国際航空路線の用に供することができるとして、新東京国際空港公団において、その建設を鋭意進めてまいりましたところであります。関係各方面の協力を得て、昨年五月二十日開港に至り、現在、ほぼ順調に運営されております。今後とも地元との理解と協力のもとに、日本を代表する国際空港として新東京国際空港の整備、拡充を行つてまいる所存であります。

ところで、新東京国際空港の運営につきまして、新東京国際空港公団が行う業務と空港関連事業者が行う事業が、一体となつて行われることが必要であります。同空港の円滑かつ効率的な運営を確保していくためには、同公団が、これらの事業に対し投資することができるとすることにより、これらの事業の着実な遂行を確保していく必要があります。このため、この法律案を提案いたしました次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、新東京国際空港公団が運輸大臣の認可を受けて、同公団の委託によりその業務の一部を行う事業及びその業務と密接に関連する事業で、新東京国際空港の円滑かつ効率的な運営に資するものに投資することができるといたしました。また、同公団の業務の範囲、大蔵大臣との協議等の規定につきまして所要の改正を行うこととしたしております。

以上が、この法律案を提出する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(三木忠雄君) これより質疑に入りませう。質疑のある方は順次御発言願います。

○磯山篤君 法案の審議に入る前に、非常に関係が深いわけですが、午前中も航空行政の見直しの問題について同僚委員から質問がございました。どの行政もそうであります。一般論として常に行政を見直す、点検をするというのは当然でありまして、そういう一般論としての行政見直しという話ならばこれも一応了解がございませうが、民間をするところによりますと、十月二十九日、特別国会が開会をされる前日です。当時の森山運輸大臣から事務当局に対して、一般論としての航空行政の見直しという意味もあらうと思ひますけれども、特別な意味を含めて行政の見直しについて指示をしたというふうな何についているわけですが、その点、事務当局の責任者であります航空局長より、そういう事実があつたかどうか、その内容についてどういふことが指示をされたか、まず冒頭にお伺いをいたします。

○政府委員(松本操君) 前大臣の最後の時点で、大臣がいろいろとやりかけたまま中途半端になつておいた仕事でございます。そういったようなものを整理して、事務当局に対していろいろと御指示がございました。

その中に、たとへて申し上げますと、総合交通体系の問題、この問題も最近にわかになつてこつて論じられるようになっていけるけれども、実は四十六年の時点で、古い運輸政策審議会の答申を踏まえたものがあるだけであつて、その後積極的な詰めができていないというところもある。航空の問題では申しますならば、一時、これも新聞等で広く報道されたことがございませうが、いわゆるフィルアップと申しますような、なかなか法律的にも政策的にも扱いにくい問題でございませう。こういうふうな問題についてももうちよつと詰めればという段階で実はとまっております。

したがっていろいろそういった問題があるの、たとえば運輸政策審議会を開くなりあるいはこれを開くのに多少の手間がかかるとするなら

ば、学識経験者を何人か委嘱することによって、少なくとも公平な第三者の意見を聞くという形でこれらの問題に取り組むような体制を考えるべきではないか、こういうお話があったのは事実でございます。

その後もちろん大臣もかわりになったわけでございます。

私ももしたしましては、単に航空局だけの問題でもございせん、運輸省全体の問題でございまして、官房の方を中心になつて具体的な方策等について、新大臣のもとでいろいろと研究、検討をしておると、こういう状況でございます。

○磯山篤君 いま、たとえばフィルアップライトの話があるようにというふうに典型的な問題が提示をされたわけですが、なるほど過去この問題については新聞でも、あるいは委員会でも議論がされたことがあります。その意味で一般的な行政の見直しという範疇であろうと思いますが、なせ十月二十九日に、ある意味で言えば航空三社の利害にかかわる問題、あるいはその他の関係につきましても利害が伴う問題であります、この時期になぜ具体的に、いまだとばというお話があったんです、そういうことを指示されたのか。その意図というものは、あるいは背景というものがなければ急にこれだけの問題について引き継ぎをしていく、あるいは特別に指示するということはあり得ないことだと思ふんですね。

特に航空問題というのは、御案内のとおり幾つか裁判闘争が行われておりますし、政治問題にもなつておるわけですね。なせ十月二十九日、空席活用権の問題を例に挙げて具体的に研究をし、言いかえてみれば研究しろということでは改善しろ。ということはある程度意思として働いておるわけですね。非常に私も不純に感じるわけですね。その点についての御感想はいかがですか。

○政府委員(松本操君) なせ十月二十九日であったのかという点につきましては、実は私も明快な御返事のしようがございせん。ただ、前の大任の任期と申しますか、内閣改造があるとすればお

のずから大体どのくらいのことというふうな目途がかなり明確についておつたところであつたかと思ひます。そこでフィルアップの問題について御所見を承りましたけれども、本件につきましては、実はこの前の通常国会のときに具体的に御提案がありました。そのときに当時の森山大臣も私もお答えしたような記憶がございすけれども、この問題についてはひとつ前向きに研究をいたします、こういうことを御返事した経緯があつたわけでございます。

したがいまして、それ以後、私もとしてもいろいろと研究を重ねたわけでございますが、当初非常に簡単なことのように思われておりましたフィルアップという問題も、いろいろと検討いたしました。まず、先ほど要約して私申し上げましたが、法律論及び政策論のいずれから見てもなかなかかむずかしい問題がある、さらに実務的な問題を加味しましてもむずかしい問題があるということ、前向きに検討しますということをお返事しながらついに現在におきましてまだ正確な答えを出すに至つていないわけでございます。

そこで、前の森山大臣、いろいろと施策をされてきたわけでございますけれども、その中で、国会で大臣みずからもお答えになつておつたような問題で、しかも別にほうつてあつたわけではない、いろいろ研究はしながらも答えが出し切れずにいたような問題というふうな問題を、一つの例示的なものとして取り上げられたというのは、私はそう不自然なことではなかつたのではないかと、このように思つておるわけでございますが、ただ、この答えの出し方といたしまして、やはり公平な第三者の意見を徴して何らかの結論を出していくということであると私も理解をしております。

先ほどもお答えいたしましたように、官房の方が主体とならうかと思ひますけれども、たとえば運輸政策審議会あるいはこれにかかわるべき懇談会というふうなものがある、始めるといたしますならば、やはり公平な第三者の意見というものを十

分に徴して、みだりに事が右左動くことのないように十分心して取り組むべき問題だという点は肝に銘じておるつもりでございます。

○磯山篤君 本件について、日本航空からは公式な要請書あるいは文書というものが出てくるかどうか、それから当然反面的に利害関係を持ちます全日空からも、いろいろな角度でお話があつたと思ひますが、公式の文書で御意見というものが運輸省に出されておるかどうか、その点をお伺いします。

○政府委員(松本操君) フィルアップライトそのものにつきましては、大分以前に日本航空からそのような意向の表示があつたと記憶をいたしております。それから、その後におきまして、公式の文書というスタイルであつたかどうか、いま私、正確な記憶を持ち合わせておりませんけれども、あるいはパンフレットの的なものであつたかも知れません。しかし、何らかの形で促進方の意見の表明があつたことは記憶にございす。

それから全日空の方におきまして、この問題について全日空の立場からの意見が、これも公式の文書とか何となくいう形であつたかどうかはつきりした記憶がございせんけれども、全日空の見解というものが述べられたことについては、私、記憶がございす。

○磯山篤君 昭和四十七年の航空三社の航空分野について運輸省から通達が出ているわけですが、現在の法律、通達の範囲で言えば、いわゆるフィルアップというものは違反になる、あるいはできないということになるだろうと思ふんですが、もし仮に、仮にです、技術的にまあよろうというように、仮にです、まあ法律の整備ありますよ、ありますけれども、方法論として幾つかケースは考えられるわけですね。事務当局としては、いろいろな分野から研究されていると思ひますが、現在の航空分野で言えば問題があるけれども、これを一応たな上げてみれば、日本航空が出されておるフィルアップというのを仮に実施をするとするならば、こういう手がある、ああいう手があると

いう方法があると思ふんですね。御所見いかがですか。

○政府委員(松本操君) 先ほど来お答え申し上げておりますように、私どもの検討の結論をまだ得るに至つておりませんので、ここで私が具体的な点にまで触れてお答え申し上げることはいささか適当でなからうかと思ひますけれども、少なくとも法律的な議論をしてまいりました過程でのご話でございますが、現在、日本航空として法律上行爲能力が全然ないんだというふうにとらえてはななくて、行爲能力があるんだという考え方も成り立ち得ると。ただし、それには相当厳密な枠をかけるというか、前提要件を置くということが必要であらう。そうなりますと、基本的に法律の解釈論としては可能であつても、実務上の問題といたしましては、その前提要件なり種なりというものが明確化いたしませんと、これは法律として実施に移すべき問題ではないと思ひますので、そういう点の詰めが非常に残されておるというふうにいふ考えをおるわけでございます。

ですから、先生いまおっしゃいましたように、何らかの措置をとらなければという点においては全くそのとおりであらうかと思ひますが、その何らかの措置というものが必須不可欠的に法律の改正を伴うとか、そういうことでは必ずしもないやうである。やうであるというふうにあえてお答え申し上げておきます。

○磯山篤君 大臣、これは本問題についての最後の質問になります、長らく議論があつた問題であることはよくわかります。しかし、利害が非常に伴う問題でありまして、先ほど指摘をしましたように、個人的な名前を挙げてはいけませんけれども、橋本運輸大臣の当時、いろいろなことがあつたわけですね。そんなことを考えてみますと、まあこれを政治的に配慮するといふふうなことは許されなかつたと思ふんですね。もう少し航空の安全、航空の発展という、そういう意味から慎重に考えていたいただきたい。言い残していった問題がごく短時間の間に答えが出て実施に移されるということ

になったとしますと、また大きく疑惑を生むことになりかねないと思ひますんで、そうならないように希望をあらわしおきます。これはお答えは要りません。

さて次に、公団法の一部改正の問題につきましても伺いますが、公団の方に冒頭お伺いします。

私も伺いたいておきます資料で、開港一年後の五月直後に出来た業務の内容、あるいは経営の成績というふうなものにつきましては、一応目を通したつもりであります。おおよそ一年半以上開港後経過しているわけですが、現在の業務の内容と経営の、あるいはまあ経理の状況といひますか、そういうものについて、ごく簡略にお示しをいただきたい。

○参考人(大塚茂君) 昨年の五月に開港しましてから一年半余りを経過したわけでございますが、その間にときどき過激派による飛行妨害というふうなこともございましたけれども、とにかく運航にはほとんど支障がなく、円滑に今日まで推移をしておると言っておおむねよろうというふうなことは考へております。

現在の業務の状況でございますが、大体一日に、旅客で申しますと約二万二千人の旅客が出入りをしております。それから貨物でございますと千二百トン、これを一日に取り扱っております。飛行機の発着は一日平均百八十便でございます。そういうふうな状況でございます。逐次その成績が向上いたしております。たとえば今年十月の実績を昨年の実績十月に比べてみますと、発着回数では六%の伸び、それから旅客数では五%の伸び、貨物では一四%の伸びというふうなことになるっております。

その結果が収支の面にどういうふうになっておるかということでございますが、これを五十三年度、これはまあ途中からの開港でございますが、その決算で見ますと、収入が二百四十八億でございます。これは業務収入。それに対します業務支出が百七十三億、差し引きまして七十五億の黒字ということでございますが、これは実は負債の

支払い利息というものを払わぬ前の計算でございます。そこで、支払い利息が年百三十五億、五十三年度でございましたので、この利息を払うと、六十億の赤字ということになります。それからさらに、償却費がございます。これが九十九億でございますが、これを差し引きまして、結局償却後では百五十九億の赤字という計算になっております。

本年度はまだ年度途中でございまして、本年度の収入としましては、約業務収入で三百二十六億と、昨年の二百四十八億に對しまして三百二十六億の収入を予定しておるわけでございますが、上半期の収入実績が約百六十九億でございますので、まずまず大体予定どおりの収入を上げておると言つてよろうか、さうに考へております。

○磯山篤君 成田につきましましてはいろいろなさつてあつて、開港をしたし、制限も規制もしているところから収入を上げるということについての苦勞はよくわかります。しかし、膨大な資金をつぎ込んだ後も年々赤字を出すということになるならば、これは國民的な見地から言つてみても余りいいことじゃないと思ふんです。

先ほどお話をいたしましたように、最終的に百五十九億の赤字になったわけですが、収入の面で見積りよりも入つてこなかったと、あるいは節約の面でもこういうふうな点があれれば、当然あるわけですが、具体的に何をいいたさうか。

○参考人(大塚茂君) 昨年は、御承知のようないろいろな事件がございまして開港が延びました、五月二十日まで。そういう関係で予定よりも収入が少なかったということがございます。

その他の点については、着陸料その他の料金関係でございますが、これは厳格な原価計算から出た数字を、公共事業として初めからそのまま適用するといふわけにもまいりませんので、そういう面でも多少われわれの最初希望したよりも収入が少ないという点はあるかと思ひますが、大体において私どもが先ほど申し上げましたように、予想し

た程度の収入は上げておる。公共事業でございまして、公共事業でなくとも操業早々は、何年か最初赤字といふのは、まあそう心配したことでもないと思ひますし、ことに空港は公共事業でございまして、初めから黒字というわけにはなかなかまいりませんし、開港が相当おくれで、その間利息を払つておつたということもありません。これは年数がかりますけれども、長い目で、ひとつわれわれは考へていきたいと思ひます。

しかも先ほど申し上げましたように、まだことしの決算予想は出ておりませんが、昨年の百五十九億よりは赤字が減少するだろうというふうなことも考へておりますので、そう悲観したものでもないといふふうな考へ方を持っております。

○磯山篤君 現在、空港公団の業務ではあるけれども、直接公団がやるのであれば膨大な要員を必要とする、あるいは設備をとらなければならぬということなどもあつて、いろんな分野でその業務の全部または一部を業務委託していると思ふんですが、その種類、大きなもので結構です。契約の方法はどういうふうになされておるのか、その点をお伺いします。

○参考人(大塚茂君) いろいろの仕事がございまして、それを全部公団が直接やるということになりますと相当専門的な技術者も必要になるし、人員もたくさん要するというようなこともありまして、差し支えない範囲において業務を委託をするという考へ方です。

委託をいたしております仕事は、大きく分けまして旅客案内サービス業務と、それから駐車場あるいは見学施設等の保守、管理、料金徴収の仕事でございます。それから電力、機械及び照明設備とか、あるいは航空機給油施設の運用、保全に関する業務、それから空港施設の警備業務というふうなもの、大きく言つて委託業務の内容でございまして、これらにつきましては大體隨意契約で契約をいたしております。

○磯山篤君 警備のことについてちょっとお伺い

しますが、公団が警備会社に、あれは日本警備保障ですか、と隨意契約をして構内の警備に当たるというのはいくわかるわけですが、公団が千葉県警なりあるいは東京まで要請をする警備をする、こういうことは過去何回あったんですか。

○参考人(大塚茂君) 過激派等の大きな集會、デモ等のあります場合には、私も私の方から警察に警備の要請を申し上げております。

○磯山篤君 警察庁、けさも新聞にも出ておりますように、まだ散発的にいろんな問題が生じております。警備の全貌なんというところは余り公にすべきことではないと思ひますが、警備の考へ方ですね、あるいは特別に配慮をしないかならぬ、そういう点についての方針をちょっとお伺いします。

○説明員(依田智治君) 現在成田空港は、千葉県空港警備隊、これは國の方で昨年認めていたたいて設置していただいたんですが、これを中心に一日二千人の体制で公団の警備員その他関係機関と密接な連絡をとりながら警備を実施しておるという状況でございます。

警備の基本としましては、やはり空港公団とか、関係機関等ができる限り自主的に、その責任において警備していただくということが基本でございまして、警察としましては、現に二百人近い極左暴力集団等が現地に常駐して、すきあらばということでも反撃の機会をねらつてゐる。工事あくまで阻止、絶対離港をねらうというふうなことで、近くまた十二月十六日も全國動員の大闘争を組むといふような計画がございまして、日々いまだ総裁からお話がありましたように、二万人以上の乗降客等が出入りしておるといふような状況でございまして、警察としましては独自の立場から空港の安全な運営、またそれに入出入される乗客等國民の皆様の安全を確保するという見地から警備に当たつておるといふ状況でございます。

○磯山篤君 技術的なことで恐縮ですが、実は私、羽田と成田と大阪と札幌、いろんなところを飛行機で歩くわけですが、体と同じ物を入れて機

機を通つてみた。そうしますと、同じ機械でも、さつきはプザーが鳴ったけれども、今度はプザーが鳴らない。大変不思議なことにつかつて非常に不快であつたわけです。プザーが鳴ることについて別段反対しているわけじゃないんだけれども、同じ機械でありながらほんの一分か二分の違いで出入りしただけで、鳴ったり鳴らなかったりする。これは、日本の警備の機械が余り信用ならぬ、この間ある外人に会つたらそんなふうな話をしておつたんですが、こういう物の納入検査というのとは本来どこでやるんですか。これはどなたにお伺いしたいのかよくわかりませんが。

○政府委員(松本操君) 大変申しわけございませんが、納入検査をどこでやっているかについてまではちよつといま私、手元に資料がなく、明確な記憶がございませんが、これの仕様につきましては、関係の向きで寄り寄り集まつてはどういうふうな仕様にしていくかということについていろいろ議論を重ねてきておるのは事実でございます。そこで、いま先生、同じようなところに同じような物を入れて、同じ日にちよつとした違いで鳴つたり鳴らなかったりという御指摘がございましたけれども、わりあい日によつては感度が上がつてくる場合がございます。感度が上がつておきます場合には、いまおっしゃいましたように、機械の操作がいささか不安定になっているということはどうも避けられないようでございます。

ただ、入れ方によりまして、同じ物でも今度は入れ方によりまして感ずる場合と感じない場合がある。こゝろ辺を何とかチェックできないかということ、たとえば、かつて、くつのかかあるいはくつの中に入れて通るのがチェックできないかといった前例がございます。このために渡り板を敷いて、少し高い位置を、床から高い位置を通るようにするというふうにしてこれをチェックするように改善をする。いろいろ努力はしておるわけでございますが、いま御指摘のようなことがありといたしますれば、私どもの方でもこの問題については相当の注意を払つてきておるつもりでございます。

ございますので、さらに十分気をつけるようにしたいと思ひます。

○磯山篤君 公団の総裁、いま貨車で燃料を輸送しているわけですが、一日当たり貯蔵量、大ざっぱにどのくらいいつ貯蔵されているんですか。大ざっぱで結構です。

○参考人(大塚茂君) 現在、千葉と鹿島と両方から合わせまして一日五千五百キロリッターの輸送をいたしておるわけでございますが、現在平均一日に使いますのが確かに四千七百キロリッター余りでございますので、その差額が備蓄をされていくわけでございます。ただ、月に二回、設備の点検その他の関係で休みがございますので、平均しますとそれよりも少し低くなる、こういうことでございます。

○磯山篤君 首都から成田までのアクセス、現在三通りあるわけですね、既設のものが、京成、国鉄、あるいは高速道と。そのほかに成田新幹線とか新高速道路とか、いろんなアイデアがあるわけですね。公共投資の意味からいふんことを考えるのは結構ですが、しかし、もつと効率的にあるいは財政的に考えてみて、そんなに幾つも成田まで考える必要はないんじゃないかという、そういう意見が強いわけですが、既設の三つの交通機関は別にしまして、残り二つの成田新幹線とそれから新高速道路ですか、これの協議の模様といひますか、今後の発展の見込みですね、この点について若干明らかにしてもらいたい。

○政府委員(山地進君) 成田新幹線は四十七年の二月に認可になりました、その後成田線との交差するところまでをいま現在工事をやっております。しかし、成田新幹線自体につきましてはいろいろ反対運動等がありまして、これを東京の方へ引つ張つていくということについては、大変むずかしい問題であらうかということでございますが、一方、いま先生のおっしゃいました成田新高速鉄道というものが成田への優良なアクセス、それからちやうど成田から松山あるいは千葉ニュータウンというところを通るわけでございますが、

そこらの千葉の開発効果といひますか。そういう両方面から非常に魅力的な案であるということもございまして、その他、先生の御指摘になりました従来の成田の線を空港の中に乗り入れる案とか、あるいは京成自身を乗り入れる案も考えられるわけでございますが、そういういろいろな案の中で、先生のおっしゃるような効率的な、かつ、アクセスとしても使えるというような案がどういうものであらうかということで、方針としてわれわれの中で検討しておるわけでございます。

一方、その成田新高速鉄道につきましては千葉、東京、国鉄、営団地下鉄、鉄建公団、宅地開発公団、空港公団、京成及び北総開発というような関係の非常に多い線でございますから、それらの方々が集まりまして協議会をつくつて現在まで三回協議会をやっております。その他、幹事会とか、ワーキンググループとかいろいろやつておるわけでございますが、それらにおいて、路線の性格とか、機能とか、建設主体をどうするか、経費をどうするか、財源はどうだとか、いろいろな議論をいま積み重ねておるところでございます。

○瀬谷英行君 ちよつと関連。

いまの答弁にちよつと関連してお聞きしたいんですが、成田新幹線に京成の乗り入れというのは、いま京成電車が入つておるところはちよつと離れていて不便なんだけれども、あれを成田新幹線の予定であるもつと空港の中の方へ乗り入れを一緒にするといふプランを考えている、こういう意味なんですか。

○政府委員(山地進君) 私の言葉が少し足りなかったかもしれないが、考えていると言ひます。案としまして幾つかある中の一つとしてそういうものがある。しかも、それにつきましては京成が技術的に、要するにあそこをトンネルで入るものですから、そこへどういふカーブを引いたら京成のいまの駅から向こうの駅に移れるか、そのときのカーブの大きさはどれくらいだったか技術的にいいとか、いろいろ技術的な困難性もあるわけでございます。しかし、とにかく空港内の駅といふものは一つしかございせんから、どの、どういふ線を東京から引つ張つてきたときに使わしたらいいかというこの評価といふものについて非常に分かれるわけでございます。その中で京成といふものが一つはある、こういう意味でございます。

○磯山篤君 さて、今回の改正の主たるものは第二十三条の二項、投資に係るわけですが、衆議院でも議論があつたようですが、「公団の委託によりその業務の一部を行う事業及びその業務と密接に関連する事業で新東京国際空港の円滑かつ効率的な運営に資するものに投資することができ」と、これの「範囲は、政令で定める」と、こうなつておるわけですが、その「公団の委託によりその業務の一部を行う事業」といふのは、ある意味ではわかるような気がするわけですね。しかし、これも厳密に言うところまでかといふのは非常にむずかしい。「その業務と密接に関連する事業」と言ひますと非常に膨大なことが予想されるわけですね。なおかつ、それが政令で定められるわけですから、国会の審議なしで決まるわけですね。

そこで、たとえばいま公団が随意契約でやつております給油の問題、あるいは警備の問題等ですが、そういうものを随意契約でなくて、今度は、その都度その都度の随意契約でなくて、第二十三条二項で言う全部投資の対象のものにするということがかかつておるのかかかつていないのか。あるいは「その業務と密接に関連する事業」といふのは具体的に言へばどういふものなのか。まず、その辺から明らかにしていただきたい。

○政府委員(松本操君) 御審議をお願いしております改正案の第二十三条の二に、「公団は、運輸大臣の認可を受けて、公団の委託によりその業務の一部を行う事業」、これが一つでございます。もう一つ、「その業務」といふのは公団の業務でございまして、公団の「業務と密接に関連する事業で」「空港の円滑かつ効率的な運営に資するも

の、「この二つがございまして、それに投資することができると、こういうふうに改正しようということでありませう。

その前段の「委託によりその業務の一部を行う事業」といいますのは、先ほど御質問に答えて大塚総裁の方から御返事申し上げましたような幾つかの業務があるわけでございませうけれども、それらの事業の中で、関連の度合いが非常に大きくかつ重要であるもの、当該事業に対しまして公団の関与がきわめて必要であると考えられるもの、当該事業に対して公団が投資することにより財政基盤の強化をしておく必要があると考えられるもの、また、公団がその事業に投資することが財政上妥当と認められるものというふうに、いろいろと要件をつけてしりました。その中で最も適切妥当なものに投資をしていくという形になってまいろうかと思ひます。

後段の方の密接関連という方になってまいりますと、文章的にやや読みにくい点がございませうが、関連する事業ということとございませうので、まず公団の業務の範囲の外の業務ということが言えるかと思ひます。関連でございませうから、業務そのものではない。その外側で関連のある業務ではあるけれども、密接に関連をするということとございませうから、関連の度合いが相当に高いものというところでまず最初のしほりをつけた。

その次に「かつ」で結びまして、「国際空港の円滑かつ効率的な運営に資する」ということをつけておりますのは、そういったような関連性の高い業務であるだけではとまらず、そういうことだけでとどまるのではなくて、つまり、単に位置的または取引上の関係があるということだけで投資の対象にしようというのではなくて、その業務が空港の運営上きわめて必要なものであるというふうにしほられたものについて投資の対象にしていこう、こういうこととございませうので、先生いとおっしゃいましたように、非常に広がってばやけて、どれにでもできてしまうというふうなことにはならないというふうに考えておるわけでござ

います。さらに、これの投資に当たりましては運輸大臣の認可を受けるようにしておりますので、その具体的な問題はまた政令で定めるということにして、相当段階のしほりをつけてあるというふうな考えでおるわけでございませう。

したがって、いま先生が例示的におっしゃいましたようなものがすべて投資の対象に自動的になっていくというふうなことではない。相当に厳密な検討を経た後に、きわめて関連度の高いものだけに限られるというふうに御理解いただけたと思ひます。

○磯山篤君 今回法律を出したというのは、具体的に投資をするわけですからこういう法律が出てきたわけですからけれども、当面はいわゆる芝山鉄道だけでいいか。

○政府委員(松本操君) 現在考えておりますのは、前段の、委託により業務の一部を行う事業といたしまして日本空港給油株式会社というのがございませう。これは先ほど総裁のお答え申し上げた中にもございませうが、公団の設置いたしましたハイドラントを使って給油作業を行っている。それから密接関連の分野で、いま先生おっしゃいました通称芝山鉄道、この二つを当面の投資対象として考えております。

○磯山篤君 まあ当面ということとは、将来はまた別に何かがあると想定するのは当然ですが、考えられるようなものは何かあるんですか。現在検討中のものでも結構です。

○政府委員(松本操君) 現時点でまだこれといった具体的に詰め切れたものはないと思ひますけれども、業務を委託するという方でも考えますと、たとえば構内連絡バスのようなものがあるわけでございまして、こういったようなものはその委託の中にあるいは入るかもしれない。しかし、こちら辺のところはまだ全く具体的な詰めをいたしておりませんので、的確なお答えは差し控えていた

○磯山篤君 この企業でもあることなんです。自分のところで直接しないで業務を委託する

と、あるいは契約でその業務の一部をやらせるといふことはあるわけですが、それにわざわざ投資をするというのとは、もっと別の意味がなければ投資というのとはなかなかやらないものでないか。たとえば国鉄が、まあいろんな工場にしろ、あるいはレール、電力の作業でも委託をしていますが、その企業あるいはその事業に対して投資をするというのとはよく異なるのでございませう。業務の委託をするのは当然ですが、投資をするというのとは異なるのでございませう。

そこでお伺いするわけですが、芝山鉄道の方は、芝山町、人口が七、八千人です。もし必要があるならばこれは国が、軌道法によるか地方鉄道法によるかわかりませんが建設をする、あるいはまあ鉄道公団に建設をさせる、その運輸関係あるいは運輸関係の業務を京成に委託をするということとはまああると思ひますが、なぜこの二十三条二項で芝山鉄道に投資をするのか、よく意味がわからないんです。千葉大の清水先生の説を借りるまでもなく、こういうふうな甘えの構造がどんどんどんどんできてくるというのはこれは大変問題だというふうな指摘も第三者からかなりあるわけですね。

私、時間ありませんからまた申し上げますが、たとえば、芝山町から公団及び国に出しております要求の中で、芝山町は十一項目出してあります。いろいろなことがたくさんあるわけですが、この中に航空記念館というような話もあるわけでありませう。これが甘えの構造かどうかよくわかりませう。そうすると、その業務の一部を行う事業ではないけれども、密接に関連する事業だということになるわけでございませう。そういう心配をするわけですね。一度こういう投資条件をつくれれば、せきを切ってどんどんどんどん出ていくわけですね。

芝山鉄道の投資額についても一応聞いておりますけれども、あるいはまあパイプラインについても聞いておりますけれども、これが完成するとき

には当初の計画の何十倍、場合によれば何百倍の資金がかかるわけですね。こういうのは全部国民負担になってしまふ。そういう点について、少し甘い考え方ではないかというふうに指摘をせざるを得ないと思ひます。本当にたとえ芝山鉄道を必要ならば、この投資条件でなくたって、現行法だつて鉄道施設法というのがあるわけですから、それに一項目上げればできるわけですね。

で、これはとりあえず、だれが見てもまあこの程度はしょうがないというものがまず目玉商品で出てきて、後でどんどんどんどん関連のものが出てきたんでは大変だつていう気持ちの一部に持ちながらも、一部は、その地域に対して十分発展をしてもらわなければならない、こういう気持ちも持つわけですが、非常に問題点なんです。そこで、まあ私どもとしてはそう容易にこの投資条件を見るわけにいかないと、こういうふうな考え

○政府委員(松本操君) 御指摘ございましたように、いわゆる地元の甘えの構造とか、それに安易に追随するとかいうふうなことはもちろん厳に戒むべきことであらうかと思ひます。ただこの芝山鉄道につきましては、先生も御案内かと存じますが、ここに至るまでのいろいろな経緯もございませう。まして芝山町というのがちょうど空港の南側で、直接のアクセスの便その他に全く浴しないというふうな特殊な事情にある地域であるというふうなことをも考えたわけでございませう。

特に具体的に申し上げますならば、この鉄道によりまして整備地区というのが空港の中に、芝山に近い方にございませうが、この整備地区に通動する人たちは、外から入ってくる人たちは、これにとつても非常に便利な鉄道でございませう。空港中心部に勤務する人たちが芝山町の方から出入りするという場合にも、この鉄道があつた方が国道二百九十六号との接合点に駅舎を設けようという計画でございませうので便利であると思ひますし、さらに空港の中心部と整備地区との間に鉄道が一本敷かれていくということは、その両地点間の人間

の移動にも便利であろう、このように考えられますので、その空港利用者の輸送も相当程度持ちつつ、かつ空港の中で仕事をする人たちの輸送にも役に立つ、両方の利便ということによって先ほど申し上げました空港の円滑かつ効率的な運営に資するということふうに考えていいのではないかというふうなことから、この鉄道を空港公園、地元公共団体及び関連企業が出資するいわゆる第三セクターというふうにして位置づけたわけでございます。

最初はそういうふうなことを言っておるが、だんだんとしり抜けになるのではないかと、御指摘でございまして、私もそういうふうなことは厳に慎むべきであると思います。したがって、先ほどややややこしい御説明を申し上げましたけれども、この法律の文言に書かれました趣旨というものをも十分にわきままえていかなければならないという点については仰せのとおりだと思います。

この空港の将来の発展ということを考えました。場合、これが一つのきっかけになって、後、ふしだらな形で投資が行われるということとはしないようにしなければなりません。投資の場合は、これは業務勘定の支出でございますので、公団がもつた金の中からということでもございます。したがって、先ほどの説明にも触れましたけれども、公団の財政上投資が可能である限界というものはおのずからあるかと思えます。そういう面から厳にチェックをしてまいりたい、このように考えております。

○**磯山篤君** 午前中の質問にもあったわけですが、パイプラインが昭和五十六年の三月に完成をする、全力を挙げてやる、こういう決意の表明があったわけですが、これについての問題もないわけではありませんが、一応五十六年の四月からは鹿島の臨海鉄道は原則的に必要がなくなるわけですね。これはお客さんが乗ったにしてみても実績が示すように二、三十人、こういうことになるわけですか。これは撤収するんですか、それとも残しておくつもりなんですか。あるいは存続するのでしょうかどこに所屬をさせるのか、第三セクターの

話が別にあるわけですが、それについての計画は
いかがですか。

○政府委員(山田進君) 鹿島臨海鉄道の収支というものを過去の収支を調べてみたわけでございますが、五十二年度の収支は、収入が六億八千万円ぐらいで支出が営業費用でございまして五億六千万円ぐらい、利益として一億二千万円ぐらいの利益を出しております。営業外費用を引きましても経常損益で一億一千万円ぐらいの利益を上げておいた会社でございまして。その後パイプラインを引き受けるようになりましてから営業収入というのは十五億、約二倍以上に上がったのは事実でございます。それから営業損益としても約四億八千万円、利益が上がりはいたしましたけれどもこの会社自体といたしましてはかなりの荷物というものを抱えておりまして、かつ、その石油の輸送を引き受けたというのは、暫定的に引き受けるということとは会社も知っていたわけでございますので、やはり経営上かなり前からしつかりした会社であり、かつ暫定的に引き受けたものであるもので、これがなくなつたからといって営業が不振に陥るということはないものだといふふうに私どもは理解しております。

○磯山篤君　分析の違いがありますが、前に進みます。

例のパイプラインの作業について実情をお伺いする予定だったので、時間がありませんので一つだけお伺いしておきますと、これは公団側の出しました広報なんです、新ルートに基づいていま工事が行われているわけですが、一つ不審な問題が過去あったということを指摘をしておきたいと思うんです。

それは、自治会の中で賛成反対もありましたし、現に反対をしておるところもあるわけですが、磯辺地区に西武不動産、三井農林、それから千葉都市公社、これがそれぞれ分譲住宅を建てて、五十三年の八月に募集をして翌年四月から入った。この磯辺地区の中で、私全部調べたわけではありませんが、西武不動産の分に非常に多かつ

たんですが、パイプラインの反対闘争は一切やりませんという念書を取って入居をさせられた、それが入居の条件であると、こういう事件があったわけです。御存じですか、いかがですか。

○参考人(増村啓一郎君) たいだいま先生が御指摘になりました件につきましては、新聞紙上で拜見したことがございますが、私どもはそれまでも存じておりません。

○磯山鷗君　調べていけば、だれがだれに相談をして、念書がどこから出てきたかというのはいわかりますが、きょうは時間ありませんからこの点はもう終わります。いずれ改めて別の委員会の問題にしたいというふうに思います。

さて最後に、運輸大臣、大臣就任して間もなく例の新幹線の問題について大変な活躍をされたことについては敬意を払うわけです。

さて成田空港の第二期工事の問題です。御案内のとおり、断固反対をしている現地の方々もおります。話し合いが十分に進んでいないというのも現実の状況ですね。しばしば当局からはB、Cの滑走路の建設についても公式、非公式に手が挙がっているわけですが、その意味から言いますと欠陥空港である。A、B、Cが全部整って普通の国際空港、こうなるわけですから、B、Cがない限り、第二期工事が終了しなければいまのままになるわけですね。第二期工事のために必要な予算計画というのは、毎年毎年、今度の来年度に出しておきます空港整備の五カ年計画の中にも入っているわけです。大臣、第二期工事というのはどうなるのですか。

○国務大臣(地嶺宇三郎君) 成田空港はもう日本を代表する空港でございます。しかもますます航空事業というものは拡大をしていくわけでございまして、この空港はさらに整備を行わなければならないのは当然でございます。

しかし、いままでの過去からの実例を見ましても、地元の住民の方々の大変いろいろな反対等もございまして、非常に長いことかかってとりあえず第一期工事が進みまして、昨年の五月の二十日

から開港に至ったわけですが、私どもとしては、またさらに地元住民の御理解をいただいて、そして第二期工事、B、Cの工事等に着手をするようにしたいと思っておるわけでありまゝ。空港公団も、大要その点については一生懸命努力をしながら農民の方々に御理解を得ているようなわけでございますが、なかなか進展をしておらないようでございます。

したかつて、きよう御審議いただいております法案の改正もそのうちの一つであります、このような問題を解決して地元の御要望にこたえる、また、農業の振興政策に対してもさらにいろいろ推進する、あるいは騒音対策に対しても御協力申し上げる、こういうことでぜひ地元の方々の感情を融和していただきたい。そして早期に二期の工事に着手していただけるようにしていただきたい。そして文字どおりアジアにおける代表的な国際空港、日本における代表的な国際空港という形に進めるようにしてまいりたい。かように思っておりますわけでございますが、何を申しましてもそのときには地元の方々の御理解がまず大事であるということ、公団を通じて最大の努力を努めてまいりたい、かように存じております。

○磯山鷹君 言っている趣旨はよく理解できますが、運輸大臣の気持ちは全力を挙げて話し合うということが中心であつて、強制的にやるということとは控えたい、しないというふうに考えてよろしうございますか。

○国務大臣(地嶺宇三郎君) 過去の経緯から見ましても、いまの時代を考えましても、強制的に行うような考え方は私は持つておりません。

○内藤功君　今回の改正案は主に成田空港駅から隣接の芝山町に鉄道を延長するためのものと理解をしておりますが、それはそれで結構だと思ふのですが、今後のこともありますのでお尋ねをしておきます。

投資の範囲は政令で定めるということでありますが、公団の投資できる範囲というものは、先ほども御質問がありましたようですが、厳格に解す

これは航空局長、日本航空の運航形態にマルチ編成という乗務割りがあります。これは機長二名、副操縦士一名、航空機関士二名による乗務編成であります。この制度はモスクワ線あるいはニューヨーク線などの長時間の飛行のためのもので、機長などの運航乗務員が交代で操縦できるよ

○内藤功君　そこでお尋ねしたいのですが、航空法六十八条には、「航空運送事業を経営する者は運輸省令で定める基準に従つて作成する乗務割によるのでなければ、航空従事者をその使用する航空機に乗り組ませて航空業務に従事させてはならない。」と、こう書いてあるところでございます。そこで、航空会社に乗務割りを義務づけているのですが、日本航空の運航規程にある乗務割りは

そこで航空局に伺いますが、会社の乗務割につきましては毎月検査をするんですか。これはどういふふうになっておりますか。

○政府委員（松本操君） 乗務割りにつきましては、先ほどお答えいたしましたように、運航規程について厳重な審査をいたします。それが当然に守られるものというのがもちろん前提でございます。直接的にその乗務割りについて逐一わが方が立ち入って検査をするというふうなことは、私どもの手勢の問題からいいますとなかなかできません。面がございます。ただ、年に何回か、年によって多少の回数の違いがあるようでございます。

が、年に何回か安全のチェックを私もはいたしております。

そういうときに、いまおっしゃいましたような事例、たまに私は十分に承知をしております。せんでしたけれども、そういうふうな事例が発見されますれば、直ちになぜそのような事象が起こったかという原因をチェックをいたしまして、必要により厳重な注意をするなり何なりの措置はとってきいてはいますけれども、いまそういうふうな具体的な御指摘もございましたので、さらにそういった面の監督が行き届きますように私どもの方でも工夫をしてみたい、こう考えます。

○内藤功君 私は、いろいろ手勢の問題も言われましたが、にもかかわらずやはり最大限に厳重に調査をして、無理があれば是正をしていただきたいと思います。私がこれらのことを重視いたしましたのは、機長の労働条件が苛酷かどうかは乗客乗員の生命の安全とまさに運命共同体であるということからであります。ぜひ、いま私の指摘した具体的な事実は、局長、早速調査をして善処していただきたいと思います。いかがでしょう。

○政府委員(松本操君) 十一月という月日ははっきり明示しての御指摘でございますので、早速調査をいたします。

○内藤功君 そこで、私は次に航空局長に次の資料をお出し願えないかということで要求をいたします。

日本航空の訓練部教官を除くDC8、DC10及び747、この運航乗員部別の機長の数、それから機長の平均乗務時間及び路線別の平均乗務時間、これをいまでも結構ですから、後刻提出願いたいと思うのですが、局長、お願いできますか。

○政府委員(松本操君) 私、いま完全に聞き取れませんが、局長、お願いをいたします。機長その他乗員の管理をしております以上、そういったような数字は恐らく明らかかなものであろうかと思ひます。調査をいたしました上で御提出できるのではないかと思います。いま私、直ちに御提出

できるかどうかわかりませんが、御提出できるのではないかと、こう思ひます。

○内藤功君 次に、現在日本航空では路線の拡大と機材の増大を見込んで、新たにマルチ編成の改定——組合の方はこれを改悪と呼んでおります。改定をねらっているようではありますが、運輸省ではこの点は御承知でしょうか。

○政府委員(松本操君) 日本航空の側がいわゆるマルチ編成の変更について検討をしておるといふことは聞いております。しかし私も、まだ具体的にどのような方法で、あるいはどのような方針でというふうな決まったということは何ら承知をいたしていません。

○内藤功君 これは現在のマルチ編成、機長二、副操縦士一、機関士二です。二、一、二、これを今度は機長一、副操縦士二、航空機関士二、一、二、二の体制にするというものと伝えられております。いま機長及び他の乗員の間でも大問題になって、機長の団体である機長会というところでは会社案をのむかどうかで大に論議があると、こういうふうな聞いております。結局いま考えられている変則的なマルチ編成一、二、二では労働強化につながるものだと思うのです。

つまり、現在は機長が二名乗務していますから中で交代ができますが、一名にされると、離陸してから着陸まで非常に長い時間、気象条件等が悪い場合でも操縦席から離れられないということとで全然気分が休まらない、その間の疲労は相当なものになる、こういうことが航空機の安全運航にとって重大な結果を招く原因にもなりかねません。

先ほど申し上げましたが、現行のマルチ編成一、二、二でも航空法違反が頻りに行われているくらいでありますから、今回の現制度の改定は、これは現在の状況をさらに悪化させるおそれがあるものだと私は考えておるところでございます。

○政府委員(松本操君) 先ほどお答え申し上げましたように、現在日航で検討しておると伝えられ

ますマルチ編成の改定案なるものについて、委細を承知していただいておりますが、いま先生のおっしゃいましたように、二、二と申しま

すか、そういうふうなタイプのものは外国の航空企業には幾つかあるように聞いております。ただ、これは数だけの問題では私はないと思ひますので、個々のパイロットがどのような資格要件を持っている者かどうか、どういうふうな時間帯においてどのような路線についてどういう組み合わせを使うのかどうかというふうな点を詳細にチェックをいたしませんと、労働強化云々の問題は応おうとしたとしても、航空の安全という見地から見ていささかたりとも問題があると思ひます。

冒頭私がお答えいたしましたように、私どもとしても運輸規程の認可の責任があります以上、そういういかげんな考え方で対処するというわけにはまいらないだろうと思ひます。

したがって、どのような案が出てくるにもせよ、もしそういう案が出てきました場合には、その日本航空の提案を十分に検討いたしまして、その結果について私どもの判断をしたいと、このように考えています。

○内藤功君 最後に運輸大臣に、いまずっとお聞きになっておられます、技術的な問題は、これはもう局長から答えられましたから、大臣として、こういう航空法の精神に基づいて、しかも安全第一の綱点を貫いてこの種の問題に対処されていくという決意を確認をしたいと思ひますが、いかがですか。

○國務大臣(地崎宇三郎君) もう先生おっしゃるとおりでございます。特に航空はまず第一に安全を考えた方がいいわけでございますから、いま航空局長からお答え申し上げましたような方針を十分確認をしてみたいと、かように存する次第でございます。

○内藤功君 終わります。

○委員長(三木忠雄君) 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。

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。

○委員長(三木忠雄君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、青木新次君が委員を辞任され、その補欠として村田秀三君が選任されました。

○委員長(三木忠雄君) それでは、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ひます。——別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を問題に供します。

本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木忠雄君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり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ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。運輸大臣。

○國務大臣(地崎宇三郎君) ただいまは新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果御可決をいただき、まことにありがとうございます。

政府といたしましては、本委員会における審議の内容を尊重いたしまして、同法の運用に万全を期するとともに、新東京国際空港の円滑かつ効率的な運営を図るよう、新東京国際空港公団を指導してまいり所存であります。

○委員長(三木忠雄君) 本日はこれにて散会いたします。

します。

午後四時二十四分散会

十一月二十九日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案

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

第二十條第二項中「行なう」を「行う」に改め、同項第一号中「利便を確保する」を「利便に資する」に改める。

第二十三條の次に次の一条を加える。

（投資）

第二十三條の二 公団は、運輸大臣の認可を受けて、公団の委託によりその業務の一部を行う事業及びその業務と密接に関連する事業で新東京国際空港の円滑かつ効率的な運営に資するものに投資することができる。

2 前項の規定により公団が投資することができる事業の範囲は、政令で定める。

第三十九條第二号中「第二十四條第一項」を「第二十三條の二第一項、第二十四條第一項」に改める。

第四十一條中「三万円」を「十万円」に改める。

第四十二條中「三万円」を「十万円」に改め、同条第三号中「行なつた」を「行つた」に改める。

第四十三條中「一万円」を「五万円」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

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

十二月六日本委員会に左の案件が付託された。

（予備審査のための付託は十一月二十九日）
一、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案

昭和五十四年十二月二十五日印刷

昭和五十四年十二月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D