

第九十一回国会 参議院運輸委員会會議録第三号

昭和五十五年四月十日(木曜日)
午前十時五分開会

委員の異動

三月六日

辞任 磯山 篤君

補欠選任 瀬谷 英行君

三月二十四日

辞任 内藤 功君

補欠選任 小笠原貞子君

三月二十五日

辞任 山本 富雄君

補欠選任 塩見 俊二君

三月二十六日

辞任 柳澤 鍊造君

補欠選任 柳澤 鍊造君

三月二十七日

辞任 塩見 俊二君

補欠選任 山本 富雄君

三月二十七日

辞任 高平 公友君

補欠選任 夏目 忠雄君

三月二十八日

辞任 柳澤 鍊造君

補欠選任 田淵 哲也君

三月二十八日

辞任 夏目 忠雄君

補欠選任 高平 公友君

四月七日

辞任 柳澤 鍊造君

補欠選任 柳澤 鍊造君

四月八日

辞任 高平 公友君

補欠選任 宮田 輝君

四月九日

辞任 宮田 輝君

補欠選任 高平 公友君

四月十日

辞任 阿具根 登君

補欠選任 柳澤 鍊造君

四月十日

辞任 井上 吉夫君

補欠選任 北 修二君

四月十日

辞任 伊江 朝雄君

補欠選任 竹内 潔君

四月十日

辞任 江藤 智君

補欠選任 石本 茂君

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君

委員

理事 山本 富雄君

委員 吉田忠三郎君

委員 三木 忠雄君

委員 石本 茂君

委員 北 修二君

委員 高平 公友君

委員 竹内 潔君

委員 堀内 俊夫君

委員 広田 幸一君

委員 内藤 功君

委員 柳澤 鍊造君

委員 山田 勇君

委員 地崎宇三郎君

運輸大臣官房総務課長

運輸省船員局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省自動車局長

運輸省航空局長

常任委員会専門員

事務局側

自治省行政局選挙課長

日本国有鉄道総裁

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道建設公団理事

参考人

岩田 脩君

高木 文雄君

吉武 秀夫君

半谷 哲夫君

建介君

永井 浩君

山元伊佐久君

山地 進君

飯島 篤君

松本 操君

村上 登君

村田 登君

岩田 脩君

高木 文雄君

吉武 秀夫君

半谷 哲夫君

建介君

永井 浩君

山元伊佐久君

山地 進君

飯島 篤君

松本 操君

村上 登君

村田 登君

○東北・上越新幹線赤羽駅停車に関する請願(第二一七号外三件)

○国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第四二九号外一八件)

○国鉄赤字ローカル線の廃止反対に関する請願(第五三八号外一件)

○地方バス路線運行維持に関する請願(第五三九号)

○熊本空港の増便に関する請願(第五六七号)

○交通損害保険士の業務資格認定制度創設に関する請願(第六四六号外一件)

○自動車検査登録書士立法化反対に関する請願(第六四八号)

○国鉄倉吉線廃止反対等に関する請願(第一三五一号)

○国鉄運賃引上げ反対に関する請願(第一四三二号)

○三陸縦貫鉄道の建設促進に関する請願(第一五六五号)

○国鉄地方交通線の運行確保に関する請願(第一六三九号)

○首都圏の鉄道高架線化促進に関する請願(第一六七七号)

○内部身体障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願(第一七六三三号)

○身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第一八七二二号外一件)

○国内用船外機の検査免除に関する請願(第一九二二号外二件)

○国鉄予土線の存続に関する請願(第一九二三号)

○四国循環鉄道(宿毛線)建設促進に関する請願(第一九二四号)

○委員長(黒柳明君) 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。去る三月六日、龜山篤君が委員を辞任され、その補欠として瀬谷英行君が選任されました。

また、三月二十五日、山本富雄君が委員を辞任され、その補欠として塩見俊二君が選任され、三月二十六日、塩見俊二君が委員を辞任され、その補欠として山本富雄君が選任されました。

また、本日、井上吉夫君、伊江朝雄君及び江藤智君が委員を辞任され、その補欠として北修二君、竹内潔君及び石本茂君が選任されました。

○委員長(黒柳明君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い本委員会の理事が一名欠員となっておりますので、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(黒柳明君) 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(黒柳明君) 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律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海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海洋汚染の防止につきましては、従来から油及び廃棄物の厳しい排出規制を実施するとともに、監視取り締まり体制の強化等に努めてきたところ

であり、今後とも国際的動向にも十分対応しつつ、対策の充実強化を図る必要があるものと考えております。

今国会に別途提出されております廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約は、主として陸上で発生した廃棄物等の海洋への投棄を規制することを目的として、昭和四十七年に採択された条約であります。同条約はすでに昭和五十年に発効しており、その締結国も先進諸国の大部分を網羅する四十三カ国に達しておりますので、わが国としても同条約の批准を急ぐ必要があり、今国会において御承認をお願いしているところであります。

このため海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正し、同条約の批准に伴い新たに必要となる国内法制の整備を図ることとし、あわせて、従来からの懸案であるビルジの排出規制の対象船舶の範囲を拡大することとした次第であります。

次に改正案の概要について御説明申し上げます。

第一に、海洋環境の保全上注意を払うべき廃棄物の船舶からの排出について海上保安庁長官の確認制度を設けるとともに、航空機からの廃棄物等の排出を新たに規制する等の措置を講ずることとしたしております。

第二に、船舶または海洋施設における廃棄物の焼却を禁止し、または一定の基準にからしめる等、排出の規制に準じた制度を設けることとしたしております。

第三に、現在ビルジの排出規制の対象外である総トン数三百トン未満のタンカー以外の船舶のうち、総トン数百トン以上の船舶を新たにビルジの排出規制の対象とするともに、既存船舶については経過措置及び適用除外措置を講ずることとしたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださ

いますようお願い申し上げます。

○委員長(黒柳明君) 以上で趣旨説明の聴取は終りました。

本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(黒柳明君) 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理事濱建介君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(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(黒柳明君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○広田幸一君 私は、主として国鉄の再建問題を中心にして質問をいたしたいと思います。

まず第一に、今度国会に提案されておる国鉄経営再建措置法案の問題についてであります。国鉄経営再建措置法案は、国鉄の再建についてこの数年間いろいろな案を出してきたわけですが、成功しなかった。今度提案していただく内容は、ぎりぎりのものである。もうこれが最後である、こういうふうに言われておるわけですが、国鉄当局として、これから国会で論議があるわけですが、私は最終的には国民の協力なくして成功しない、こう思っております。この再建法案に対しては、国民は一体どういうふうな受け取っておるだろうか、国鉄当局としてどういうふうなそれを受け取っておられるのか、まず基本的な考え方をお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 今回のいわゆる再建法案の中で基本となっておりますのは、やはり私どものいわゆる企業努力、そしてそれによる効率的な運営ということであらうかと思っております。この点については法文の上では必ずしも明確でございませぬけれども、いわゆる経営改善計画を策定をして、そしてそれに沿って効率運営の中身を明らかにするということになっております。よく三十五万人体制という言葉で言われておりますが、それが私どもの今度の再建の基本的な考え方でございます。

で、それにつけ加えていま持っております巨額の過去債務のたな上げということが一つ、それから法律事項としていわゆる地方交通線をレールからバスに切りかえさしていただく、そうしたことを通じて何とか単年度で、六十年度におきまして収支が均衡するように持っていきたい、その実現のためには現状ではなほだ心もとなひございまして、何分大ぜいの職員の間でございまして、それら諸君について国鉄経営の現状を十分理解をして、そして積極的に取り組むような気運をつくり上げることが最も重要なことだというふうに私どもとしては考えております。

○広田幸一君 物事すべてそうでありませうけれども、やっぱり原因というものがあってその原因を究明をし、反省して前進するところに問題解決をすると思うんですが、五十四年度末で約六兆円の赤字が出ておるといふことですが、いろいろ原因あると思うんですが、どういふところに問題があったか、しかもその問題は今回のこれからの再建法案の中でどういふふうにしたならば解決ができるか、いま大要おっしゃったわけですが、これも、もう少しその点不足しないような感じがします。もう一回その点をお聞かせいただきたい。

○説明員(高木文雄君) 過去におきまして何度もこの経営改善計画が立てられたわけですが、それがうまくいかなかった事情等もいま反省して見ますと、他の輸送機関、自動車であるとか

飛行機であるとか、そういう他の輸送機関との関連から見まして今後余り多くの事業量の伸び、すなわち収入の伸びを期待することはできないのではないかと。過去の計画が計画倒れに終わりました一つの大きな理由が、収入の見方が少し甘かったということが言えるだろうと思います。

今回の計画では消費者物価の上昇程度を前提として運賃改定をお願いをいたしておりますが、事業量としては収入の伸びを見ていないわけでございます。この点はエネルギー問題等の関連であるいはもう少し明るい見通しを持っていいのかもしれないけれども、今回の計画では余り不確定な要素を織り込まないということで、収入増をお客さん、貨物の輸送の量が増えるという前提をとることは差し控えておるわけでございます。

そうやってまいりますと、一番大きな問題は経費をどうやって節減するかということでございまして、経費の節減の度合いを相当強くいたしませんと収支が均衡しないということでございまして、その経費の中で何が問題かと云えばやはり人件費でございます。

現在、総経費中の人件費割合が七割強というふうなことになるわけでございます。で、鉄道輸送は人手がかかるということは、これはもう一種の宿命みたいなものでございすけれども、その中でも少し私鉄等と比べますと営業キロに比べて人手が比較的多いということが明らかでございます。ですから、どうやって人手を減らすかということが主体になるわけでございます。現在四十二万四千人の職員がおるわけでございますけれども、現在というものは少し不正確で、五十四年度末に四十二万四千名おるわけでございますけれども、相当無理があります。ほぼ二割これを減らすことによって効率化を図り、収支の均衡を図りたいというのが今回の計画の一番柱になっておる部分だと申し上げてよろしいかと存じます。

○広田幸一君 いま総裁がおっしゃったように、いろんな面で自己努力をして改善をしていかなきゃならぬという考え方がもとになっておるように

思うんですが、もう一つ総裁の答弁の中でこういうことを私は言っておりましたと思うんです。

後で細かくは言いますけれども、国鉄というのは公共性を持っておるわけであって、いままでとにかく鉄道を一つとして輸送量を伸ばしていけと、そういうふうな国の政策としてやり方があったと思うんですね。ですから、採算というものを超えてかなり国鉄も事業をやってきたと、そういうものが積み重なって今日の六兆円の中にはあると、そのことは是非は別として、やっぱりそういうことがあったということを、総裁も遠慮せずに言うべきことは言い、そしてやるべきこととはやると、そういうことではないと四十二万の職員も、国鉄はだめだだめだと言われても、何か全体が自分たちの責任のような感じがして将来に希望が持てない、私はそういうふうに思うんです。

で、これから四十二万人の人たちが総裁の気持ちになって、とにかく自分たちの努力によって再建をやっていく、そういう体制ができなきゃならぬと最終的には私はそう思いますけれども、やっぱりその点は何か国鉄ばかりが悪くてというふうな感じがするんですが、その点についてはどうですか。

○説明員(高木文雄君) 公共的使命ということ必ずしも採算だけで考えるわけにはいかなかったわけでございます。今後ともそういう問題はあつたわけでございます。その結果が、われわれの内務努力の不足もありますけれども、その結果が現在の累積赤字という形で集積しておるわけでございます。ただ今回の再建計画では、五十五年度中に生じた過去債務についてはたな上げをしてやろうということをお政府で言っていたらいいわけでございます。これまではいろいろ、なかなか申し上げにくいことではございましたけれども、いわばちょっと無理な立場に置かれていた部分は、今回のたな上げによって一応一遍きいになるということになるわけでございます。

そこで、もう一つ非常に大きな問題は実は年金問題でございます。この年金問題というのは、私どもの人員構成が御存じのような形になっております。しかも、わずかでありますが、長い間傾向として職員数がふえることなく減る方向にのみあつたわけでございます。したがって掛金を掛ける人の数が少しずつ減っていき、そして受給者の数は急激にふえてくるということから、年金がバランスしなくなつてまいりました。いま、一時しのぎのような形で国鉄の方で年金会計の方にいわゆる追加の原資を投入しておりますが、これが国鉄会計に対して非常に圧迫になっております。率直に申しまして、年金は実態は立ち行かない状態になつてきておるわけでございます。

しかし、年金問題は国全体としてお考えになりましてなかなか容易でない問題でございます。で、今回の計画では、これを具体的にこうやって解決をするということをお進みしないわけでございます。ただ、とりあえず特別勘定にしてその分を除外して、その年金の中の異常負担部分を除外して、六十年度で単年度に収支均衡するということを再建計画は言っておるわけでございます。この年金問題についてのお取り組みを政府全体として願えませんことには、実は率直に申しますと再建不可能の状態であるということをお前提として案ができております。

このことにつきましては、まだいろいろな角度から御検討願わなければいけないわけでございます。それから、残念ながら今度の再建計画では、この年金問題の処理についての結論を繰り込んでおりませんけれども、ぜひとも至急に御検討いただきたいということをお前提としたしておるわけでございます。

なお、東北、上越新幹線の開業に伴いまして、経過的に赤字が発生いたしますわけでございます。これは十年ぐらいたちますと、どうにか均衡してまいりたいと思つていますが、その間は赤字が出るわけでございます。このことにつきましても、昨年提案いたしました基本構想案の中で別途お願いいたしますということをお申しているわけでございます。

で、これらのことについて、はなはだ恥ずかしいわけでございますけれども、そうしたものを政府で見たいだかないことには、いろいろごめんどういただかないことにはなかなか再建ができないという現状でございます。

○広田幸一君 そこで、去年の十二月に閣議の了解事項に基づいていわゆる国鉄再建の三本柱というものがあつたわけですね。この三本柱を中心として私質問したいと思つておりますが、まず運賃による増収であります。今また運賃を値上げをするわけですが、五十二年に法定制緩和になつてから今回三回の、まあ料金の値上げもありました。基本的には三回の値上げになるわけですが、私どもは一定の値上げというものはやむを得ないと、こういうふうに思つておるわけですが、値上げを実施することによって国鉄離れをする、客が離れていくということをお進みする実績から見て非常に心配するわけですね。

その問題が一つ、これは大臣も閣僚の一人でありまして、いま物価対策の面で少なくとも公共料金はできるだけやらない。やってもいま一番のむずかしいときだから少し時間を延ばす、先に延ばす、そういうことが政府の姿勢にあるわけですが、私はその二点から考えまして、今回の国鉄の値上げについては了解ができないという立場に立つて質問をしたいと思つております。大臣、その点についてどうにお考えになりますか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 五十五年度の国鉄の財政の状況は、助成前で一兆五千億の赤字でございます。これに對しまして六千八百億円の助成をいたしたとしてもさらに八千八百億円の、約九千億近い赤字が予想されるわけでございます。そういう意味におきまして、来年の春までには六兆四千億の累積赤字ということになるわけでございます。

このたび国鉄の再建法案を提出させていただいておるわけですが、もちろん国鉄は再建のためには内部の合理化、企業努力というふうなものを行わなければならないわけでございます。

が、この大きな赤字を考えますときに、将来ますます負担がふえまして、国民の税金に頼らざるを得ないということになるわけでございますので、幾らかでも利用者に負担をしていただかなければならないということで、このたび物価の上昇率程度の五・一％程度の運賃値上げをお願いするということに現在見込んでおるわけでございます。

そして、これがごときの国鉄の再建の第一歩でございますので、いろいろ御批判もございまして、物価のむずかしい問題の時期でございまして、けれども、全体的に物価に響く率は大体〇・一％ぐらいというふうに判断をしておりますので、何とかこの国鉄再建第一歩の計画であります運賃値上げをぜひ御理解をいただきたい、かような気持ちでおるわけでございます。一応私も値上げすることに対しては余り好ましくない感じでございますけれども、ごときの再建計画ということに照らし合わせまして、ぜひ御理解を賜りたいと、かように存ずる次第でございます。

○広田幸一君 かなり努力をされたようですけれども、結局千五百億円の収入を上げるために値上げをされるわけですけれども、特に国民が今回の値上げに対して、国鉄がまた上げるという感じの中で、学割が高いじゃないかと。一八％を一一％に落としたという努力はありますけれども、なぜ学割をそんなに今回格別上げなければならなかったのかと。私の聞いておるところでは、大体一千億円のうち学割による分は九十億円の増収になるといふことですから、そうしますと、全体でいうと十分の一ですね。これ九十億円、違ったらあれですけれども、九十億円程度の増収なら、何かさつきからお話がありますような企業努力によってできないものか。あるいはこれは政府が補助金を出すということでありまして、政府の方としてもこういうようなわずかな、わずかにいうか、こういう金額程度は何とかできないのか。

私が一番心配しますのは、物価を上げてはならないという、非常にそういう時期であるというこ

と、国鉄から客を減らさないようにするために、はもとところのころを考えてもいいじゃないかと、こういうふうな思ひが、ひとつ簡単に御答弁願いたい。九十億が違つておるかどうかは別として。

○政府委員(山地達君) 通学定期の値上げの額は大体先生のおっしゃったようなことだろうと思ひます。それから、通学定期に九十億ぐらいだった何とかならないかというお話でございますが、まず、先ほど大臣からも御答弁申し上げましたとおり、政府といたしましては去年の助成額に比較いたしまして約一〇％増す助成額、つまり六千八百億というのを出したわけでございますが、国の財政の伸びが大体一〇・五％、その中から国債の償還とそれから地方交付税を除いた場合には、一般歳出の伸びというのは五％ぐらいでございますが、国の財政の規模から言ひましてなかなかそれ以上は出せない。六千八百の中で九十とほかのものと変えたらどうかという御議論もそれはあるかと思ひますけれども、そういうような事情で、九十億といえども国の財政から見ると負担増というのには非常にむずかしい問題になるわけでございます。

この問題につきましては、先ほど高木総裁から御答弁申し上げましたとおり、それから先生の御指摘のように、公共負担の問題といたしまして、なお通学定期という問題について、もし文教上の必要から出するならば、一体これは国鉄が持つべきは政府が、運輸省が持つというよりも、文教政策の点から考へていただくという考え方も従来からあるわけでございまして、今後の問題といたしましては十分そういうふうな考えで通学定期の問題を扱つたらいいかということにこれは対処できるわけでございまして。

現在の段階におきましては、通学定期というものがやはり非常な割引率、八〇％近く、いま七八％でございまして、それぐらいの割引になつてゐるわけでございまして、それでもほかの運賃法で定める割引率から見れば非常に高くなつてゐる

わけでございまして、これも一般の利用者との間の均衡の問題もございまして、国鉄が黒字である場合はともかくといたしまして、赤字である場合には、この割引制度全体の見直しの一環、特に通学定期については、われわれとしては利用者の方の御負担ということで考えざるを得ないというのが実情でございます。

○広田幸一君 局長がおっしゃる通りに、文教政策の方で考えるべき性格のものであるということになれば、そんなことは国民はほとんどわからないうわけですよね。やっぱり国鉄が上げたというところ、また上げた。家庭生活が非常に困つておるときに通学のあれも上げたという印象が強いんですよね。私はそういう点はもと政府に向かつて思い切つて言つてもらわなきゃならないと思ひますよ、総裁。

それからもう一つは、きのうもテレビに出ておりましたけれども、国鉄もいろいろな形で努力しておられますね、収益上げるために。たとえば新幹線で、東京から大阪の間で子供を送り届けるというふうなこともやら、夏には野球列車を出すとか、いろいろな努力をされておるわけですね。私はそういうような努力の方で収益を上げる、そういうかっこうをなぜできないだろうか、こういうふうな思ひが、その点いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 御指摘のように運賃改定とは関係なくいろいろ工夫をこらしましてお客さんに乗っていただく収入をふやすということが重要であることはおっしゃるとおりだと思ひます。いまお触れになりましたような、ない知恵をしぼり出していろいろ苦勞しておりますのはそういう趣旨でございます。

ただ、全体として私どもはいわゆる公共的使命を持つておりますということから、学生割引等につきましても、学生の定期につきましてもかなり長い間大幅な割引を続けてきたわけでございまして、そのことは全体として国鉄経営にいわば余裕がありまして、内部補助といひますか、国鉄会計全体の中で一部の運賃を割り引いてそのかわり他

のお客さんから多少多目にいただいてということ、国鉄会計という袋の中で調整をしておつたわけでございまして、すでに現在私どもの運賃水準が他の輸送機関の運賃水準と比べて決して低くないということになつてまいりましたので、ある部分で少しだけ運賃をいただいて、そして他の部分の方を安くするといふ余地がなくなつてきたわけでございまして。

現在、学生さんの場合は普通運賃を百円といたしまして二十円ぐらいの水増しにあるわけでございまして、それは少し割引率が大き過ぎないか。父兄の負担の問題は御指摘のように非常にめんどろな問題でございまして、他のお客さんからよけいいただいて学生さんの分を割り引くというところ、その割り引く程度が少し過ぎるのではないかと、そのことで、教年前から学生割引の是正をやらしていただいておるわけでございまして、その点は御批判はありましようけれども、片方のお客様の負担と他方のお客様の負担とのバランス論から言ひましても、やはり少しいまの割引率は高過ぎるのではないかと考へておるわけでございまして、ただそれをどの程度までならいいかというところは、まだ十分議論が尽きておりませんけれども、少しずつ是正をさしていただいたらという気持ちでこの学生の通学定期の割引率の修正というところにあつておるわけでございまして。

そういうふうな、全体としての水準の問題と、その同じ運賃収入の中でどういふバランスにするかという問題との関係として御理解を賜りたいものと思ひ次第でございます。

○広田幸一君 先ほど言ひましたように、現場の職員の声というのは、実感として今度値上げをする、さつきから何回も言つておりますように客が離れるのではないかと、そこを非常に心配しておるわけで、そこに働く人たちは、そこで、こういうふうな運賃を今回値上げしたことによつてそのような心配はありませんか、これこれこういうふうな調査に基づいて、まずこの程度ならば客は減らないと、そういうふうな見通しを、

やってみたいとわからないわけですから、そういう根拠というものはあるかないか、長くなってもいいわけですから。そういう点はどうなっておるか。

○説明員(高木文雄君) 昭和五十一年に、御記憶がございまして五〇%値上げという大変大きな値上げがございました。あれを契機といたしまして五十二年、五十三年、引き続いて実はお客さんの数が減っておるわけでございますが、昨年一〇%の値上げをさしていただきまして、が大分落ちついてまいりまして、五十四年度のお客さんの状況は、五十三年度と比べてやはり多少減っておりますけれども、ここ数年経緯したものとは比べますと大変減り方が少なくなっておりますわけでございます。

今回の値上げの幅全体としての名目五・一%という改定率は、最近では非常に低い改定率でございますので、そしてそれは消費者物価上昇率と見合うというか、ほとんどそれとおつかつたという状態でございますので、私どもは今回はそういう大きな客離れが起こるというとは考えていないわけでございます。名目では五・一%の改定率になります。実収率は四・二%ぐらい見ておるわけでございます。そう大きな乖離にはならないだろうと思っておりますし、ちょっとお触れになりましたようにいろいろ工夫をこらしまして、また乗っていただく努力を必死に続けるということによって、何とか五十五年度中には改定がありまして客離れにならないように、つまりお客さんの数が横ばいぐらいでとどまるように努力をしてみたいと考えておるわけでございます。過去、の値上げとお客さんの離れの傾向との関係から言いますと、今回の程度のものであれば必死にならざるばらばまずまずどうかお客さんが減らずにいけるのではなからうかという気持ちを持っております。

○広田幸一君 この問題は、私は反対をしておりまして、時期的にもいま公共料金をやるべきではない。ですから、この問題でやってみても平行線

で尽きないと思いますが、私はそういった意味で大変心配するわけです。

そこで、この際ちょっとお聞きしておきたいと思うんですが、特別運賃制度、そういうことが考えられる。特に地方の赤字ローカル線等がそういう対象になると思うんですが、なぜこういうふうなことになるのか。私は公共性という観点から考へると、またこれから国鉄からバスに転換をするというふうなような作業が考えられておるわけですから、その上にもつてきて特別運賃をかけるということは公共性から言っておるべきではないと、こういうふうな理屈もあると思うんですが、その点をひとつ簡単に御説明願いたい。

○説明員(高木文雄君) 私どもの国鉄の運賃は全国均一運賃というのが原則でございます。ところが、他の輸送機関の運賃の立て方は、企業別に標準原価を見て、その標準原価を償うようにというところで運賃が立てられております。その結果、最近起こってまいりました現象といたしましては、東京とか大阪とかそういう都市部、お客さんの多いところについての運賃は、極端な場合には国鉄に比べて私鉄の運賃が半分ぐらいいだというふうな現象が出てまいりました。

よくいろんな機会に御指摘になりますように、東京・小田原間をとりましても、新宿・八王子間をとりましても、まあ私どもの運賃の半分ぐらいいだ。私鉄の運賃が立てられておる。関西圏におきましても、京都・神戸間等におきまして私鉄の運賃が国鉄の運賃のほぼ半分ぐらいいだということになってきておるわけでございます。このことは何を意味するかといえますと、やはり都会地におきましてはすでに運賃バランスが崩れておるということとございまして、現実に関西地区では特にお客さんの減少が目立っておるようになっております。一方におきまして地方部におきましては、地方部では私鉄がそれほど発達をいたしておりませんけれども、私鉄のありますところでは、バス、あるいは私バス、公営バスの場合のバス運

賃と比べました場合にも、今度は逆に私鉄の方が国鉄の倍以上、極端な場合には二倍、三倍という運賃になっておるわけでございます。

このことは何を意味するかという点、私どもは全国均一運賃である、それから各私バス、公営バスは企業別原価を基準にしたものであるということから発生しておるものではないか。そして、従来はいわば都市部でいささかさがしていただいた分を内部補助という形で、地方の運賃が低くてもそれでやれるという事態であつたわけでございますけれども、いま申しましたような事情で、競争条件からいってこれを均一運賃制度を維持することは困難になってきたわけでございます。い、いわゆるローカル線の場合に、鉄道をやめてバスに切りかえる問題とは別問題といたしまして、全国二万一千キロの営業キロのうちで四〇%強に当たります九千キロぐらいいだの部分について、いささかその他の部分と違う水準のやや高い運賃制度をとらしていただきたいというのがこの考え方のもとでございまして、いわゆるレールの撤去問題とは全然別問題として、運賃のあり方の問題として、均一運賃ではやっていたいかなくなりまして、二段運賃にすることはどうでしょうかという点で、二段運賃にすることはどうでしょうかという点が特別運賃制度でございます。

○広田幸一君 総裁のおっしゃることも半分はわかるわけですが、ただ、確かに都市部の方には他の輸送機関に比べて高い、地方の方は安い、こういうので均衡を保たなきゃいけないと、こういうことなんです。私は都市部とそれから地方との生活条件の違いがいろいろあると思うんですが、そういうものを加えながら総合的に考えていかなければ、国鉄のサイドだけでそういうふうなことは少し均衡が保てないかと。

ですから国の政策の中で、たとえば過疎対策法ですか、ああいうものがあるわけですから、ああいうものをもっと充実するとか、あるいは都会のいわゆる過密をどういうふうにして是正をしていくか、そういう国の政策の中で考えながら国鉄の考え方を持っていくということにならないと、い

ま総裁がおっしゃったような考え方では、バスののとれた国民生活の安定を図っていくという点で少し無理があるではないかと思ひますが、この点いかがですか。

○説明員(高木文雄君) ただいま私の説明十分でございまして、都市部といわば地方部とを比較して、二段運賃でもよろしいのではないかと、納得していただけるのではないかと申しましたんですけれども、それと同時に、同じ地方の中におきましても私どものレールのあるところとレールがない、したがってバスあるいは私鉄を利用せざるを得ないというところがあるわけでございます。地方部の中においてたまたまレールがあるところとレールのないところとのバランスにつきましても、まあ私どもも公共事業でございまして、全く私バス、私鉄と私ども同じ運賃水準でなければならぬと言っているわけではないわけでございます。現状のように二倍も三倍も差があるというところは、その地域だけのバランスを考えましても、もう少し私どもの運賃を上げさせていただいてもその地域の中のバランスとして御理解をいただけるのではなからうかという気持ちでございます。

しかし、この点は非常に長い長い歴史で国鉄は全国均一運賃というところでございまして、それを変えようとするのはやはり利用者の皆様には非常にのみ込みにくい性格のものでございまして、それは言ひましても、そう大きな幅の特別運賃を考へているわけではないのでございまして、この際、長年続いてきた均一運賃について考え直していただく、御理解をさせていただくということを考へているわけでございます。

○広田幸一君 いま総裁がおっしゃったように、そう大きな値上げはしないつもりだということですが、これはなかなか問題のあることでございまして、われわれもこれから十分国民の意向というものを聞きながら対応していきたいと思ひますが、大体いつごろこういう特別運賃制度をやりたいと考えておられるんですか。

○説明員(高木文雄君) これは必ずしも厳密に言いますと法律事項ではないと私もは解釈いたしております。現行運賃法でもそういうシステムをとれるものと解釈をいたしておりますが、いま広田委員から御指摘のように非常に大きな問題でございまして、地域地域の国民の皆様方がどういふに受け取られるかという問題がありますので、今回特別措置法案の中にそういう規定を盛り込んでいただけたらいいと思いますので、この法案の御審議の過程でいろいろ御議論をいただき、その結果に応じて御承認願えました場合には一部実施に移させていただきますと考えておりますが、いまだ法案の御審議が実質的に始まっていない段階でございますので、そういうことを本年度中から始めるかどうかということについてはまだ白紙の状態でございます。法案が通った後で考えさせていただきますと思っております。

○広田幸一君 次は、国が助成する問題です。先ほど総裁の方から、中身については若干触れられたわけですが、共済年金とかこういう負担の問題は、これはさつきおっしゃったように国は責任を持ってやるということでありますが、将来的の展望に立つてみますと、六十年年度を目標として再建をしたいと、大体収支のバランスがとれるようにしたいというわけですね。そうすると、それまでの期間というものは、こ

としは六千何億ですかね、国の補助が来ておるわけですが、これがもつとふくらんでくるかもしれないが、そういうものはずっと六十年までは継続をしてそれは国が必ずやると、こういうふうになつて、六十年になるか六十二年になるかわかりませんが、まだ五、六年かかるわけですからね。その先というものはどうなるものか。

その問題と、それからたな上げになる五兆円という金があるわけですね。それはいわゆる金利というものをずっとつけておるわけですね。今度元金の返済というものはあるわけですね。そういうものは将来的にどういふふうになつていくのか。ここなんかのところは国鉄としてもそれぞ

れ計画しておられると思うんですが、お答え願いたい。

○説明員(高木文雄君) 本年といえますか、五十五年度におきまして六千八百億円の助成金をいただくことにいたしました。そのうちでいわけの補助金が利子と元本とを合わせまして三千五百億が計上されております。この三千五百億は五五年間にわたって続くということでございまして、したがって六千八百億から三千五百億を差し引きまして三千三百億が毎年毎年の対策として支出をお願いするものでございます。この三千三百億の系統につきましては、現在私も試算をしております。六十年年度計画では若干増加をお願いをいたしたいと考えておりますが、その若干という程度は六十年代におきましても千億以内のもので考えております。

その程度この三千三百億の系統の助成金をふやしていただくことを前提として六十年年度に何とか単年度で収支均衡する。ただし、五十五年年度に単年度で収支均衡すればよろしいんでございまして、そうなりませんが、徐々に赤字が減りまして六十年年度に収支均衡ということになりますと、実は六十年年度までもう一回赤字が出るので、最終年度ぐらいの段階でもう一回赤字たな上げをお願いしなければならぬということになります。と、先ほど申しましたたな上げのための三千五百億円の系統がまた相当額お願いをしなきゃならぬということになります。しかし、いずれにしましても、特別勘定分を除きました年々の助成金については、もはや多くを期待しないということをお前提としております。

ただし、そこで非常に問題でございますのは年金の問題でございます。年金の問題についてはどういふふうな形で始末をしていただくか。と申しますのは、助成金という形式で始末をしていただくのか、あるいは制度的に解決をしていただくのか、あるいは今後の政府におきまして御検討にまたざるを得ないわけでございますので、その分

はこの計算からは全く除外をして考えているわけでございます。

○広田幸一君 共済年金制度の問題は、各制度の調整をどうするかというふうな問題を含めて政府が大分苦勞してやっているとありますが、私はなかなかむずかしいと思つてます。他の制度がそう簡単に国鉄に合わせようというものは、それぞれセクトがありますから困難だと思つてます。

そこで、次は、先ほど来から三十五万人体制についての考え方はちよつと出たわけですが、それども、総裁のおっしゃるのはいま程度の何といひですか、規模ですね、規模の範囲でやっていくとすれば、どうしても三十五万人でもってやらなければ収支採算がとれないと、こういうことであります。何か非常にいわゆる民間の減量経営と違ひまして、本当に国鉄の場合は国民生活の足を守るという、国民の生活に關係する輸送の確保ということでありまして、民間の場合の減量経営という考え方はちよつと公共性を持つておる国鉄として少し考え方が狭いのではないかと。あんまりもうけというか、経営主義というか、競争主義ですかね、そういうものに走つておるような感じがするんですが、この点はどうでしょう。

○説明員(高木文雄君) 三十五万人という数をどうやって見当つたかということの方から御説明させていただきます。現在四十二万四千人でございしますが、六十年までを見通しますと、東北、上越新幹線が開業をされることになりまして、これに必要な人数が一万人をちよつと超えることになろうかと思つてます。もちろんそれができますれば在来線の方が多少手がいひにくるということはあるんですが、かなりの数になります。そういういたしますと、東北、上越新幹線の開業のために新たにふやさなければならぬ職員の数を含めてなおかつ三十五万人にするということはかなりむずかしいと思つてます。か、よほど工夫をこらさなければならぬことであらうかと思つております。

半面、その場合に予測します六十年代の収入と

の比較で考えますと、三十五万人になりました場合の収入と人件費の割合は、収入を一〇〇として経費が五〇から五五ぐらいの間になるのではないかと。いふに思つております。私もそれが赤字になりまして昭和三十九年からでございまして、その前の、つまりどうにか収支とんとんであつた時代の収入と人件費の割合がどのぐらいであつたかというのを過去にさかのぼつて調べてみますと、大体五一、二というところであつたわけでございます。

輸送業というものは、国鉄と私鉄とをまとめたバスたるとを問はず、大變労働集約型といひます。人手のかかる仕事でございまして、経営の目標を立てる場合には、やはりどのぐらいの人件費であるべきかということが一つの基準にならうかと思つて、採算がとれております大手私鉄は、現在収入を一〇〇として人件費が四七、八というところになっておるわけでございますが、私もとてもそこまですきませんので、五〇をちよつと超えたところまで持つていくという努力をしてみたいと思つておるわけでございます。

ただ、これには半面、相当新たな投資をするにによって人手でなしに新しい機械なり設備なりによってやつていくという部分がございまして、半面においてやはり新規投資に伴う利子負担というふうなものが起つてくることもありまして、なかなかその辺のそろばんの取り方がむずかしいわけでございますが、なぜ三十五万人と考へたかということについては、いま申しましたような収入対人件費のあり方というふうなことを大きな一つの基準として、大きなものとして考へたというところで御説明させていただきますと存じます。

○広田幸一君 総裁の説明によると三十九年ごろから赤字になつた、それ以前は大体収支が五〇、五〇であつた、ですから大体それに持つていくという目標を立てて三十五万人体制でいくということでありまして、三十九年のころと十五年も十六年もたつた今日とは違ふと思つてます。国鉄が

非常に赤字になったというのは、いろいろ原因はありますけれども、やっぱり競争の原理で、モータリゼーションがふえる、あるいはトラックがふえる、道路がよくなって他の輸送機関が発達して、それらの影響というものが大きいと思うんですが、いや、私の言っておるの間違いかも知れませんが、三十九年ごろの五〇、五〇を頭に入れて、そこに三十五万人を持っていくというのは少し無理があるのではないかと、そういう輸送体制の変化によっても少し考えてみなきゃならぬということにはなりません。

○説明員(高木文雄君) ちよつとお言葉ではございますけれども、モータリゼーションあるいは飛行機の発達ということによって受けました影響は、どつちかという収入が伸びないというふうなことであらわれてきておるわけでございまして、そのことは必ずしも、お言葉ではありますませんが経費の大きさといたしましては私は余り直接関係がないんじゃないかと思ひます。

ただ、日本の人件費水準が全体として高目になってまいりましたから、そういう意味では、三十九年における人件費というものと現在十五年たちました人件費というものと、人件費単価がどうしても上がりぎみになりましたから、なかなか三十九年の当時そりだつたからといって今回も収入との割合をそこへ持つてくるのは、御指摘のように相当骨が折れるということはおっしゃる通りでございます。

ただ、そういう変化はありますけど、少なくとも大手私鉄のようなところでは人件費の収入を一〇〇とした場合の率が五〇を切つておるわけでございまして、私の方は大手私鉄のように都会だけでやつておりませんので、与えられた条件は悪いわけではございませんので、全く大手私鉄並みというわけにはとてみないかな。まあしかし、そこで四、五割のアローアンスを見て五〇を少し超えるぐらいのところというところで何とかやつていけないものかなというふうに考えておるわけでございます。

それからもう一つは、たとえば以前はレールの切りかえをいたしますのにいわゆる転轍機というのがありまして、転轍機をこうひっくり返して上り下りの調整をしたりいろいろしておつたわけでございましてけれども、それにはかなり人手が要つたわけでございしますが、現在はCTCシステムというふうなものが主要幹線にはできまして、駅々にそういうポイント転換のための職員を置かなくとも、どこか中心部に司令所を置きまして、そこから信号を送つて転轍をやるようなシステムに変わつてまいりました。そうしたことがいろいろございします。

また蒸気機関車からDLに変わり、いま電気機関車に変わつてきた、これによつて運転手さんの数も修理する人の数も減ることができるといふようなことがありますが、したがつて三十九年と五十五年ないし六十年の事態とはなかなか比べることがむずかしいわけでございしますけれども、しかしそういうことも含め、先ほど三十九年との比較で御説明いたしましたけれども、一つは最近における私鉄のやり方等も考えまして、まず何かそのぐらゐの人数でやり遂げなければいけないというふうなことを考えておるわけでございします。

○広田幸一君 総裁も大蔵省から行かれて大分細かいところを勉強しておられまして、私はそこまです勉強してまいりたいと思ひます。

それからもう一つ気になることがあるんですが、今度の法案を政府・自民党が提案するに当たつて、これはもうぎりぎりの案である、もしこれが実行できないようなことになる、もう将来は民間に移管をせざるを得ないと、そういうことが一つの了解事項といひますか、決議といひますか、自民党の総務会でも、私もその気持ちはわからぬわけじゃありませんけれども、やっぱり公共性というものを考えると少し押しつけたような感じがするわけですが、これは運輸大臣として、こういう自民党の総務会の決議というものをどのよう

ような気持ちでやつていくかとするのか、その点について大臣の見解を伺いたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 自由民主党の総務会におきましては、国鉄の現状についていろいろ厳しい指摘、批判がございました。そして最終的にこの御提出申し上げました法案を了承を得るに至りましていろいろ意見が出ましたわけで、いま先生おっしゃつたような意見も出ましたが、最終的に今度の法案をどうしても成立させていたいただ、不退転の覚悟で国鉄の公共使命を守るべしと、こういうふうに私は受けとめ判断をしておるわけでございします。

○広田幸一君 これはいろいろ受けとめ方によつてありますので、国鉄側としては、前段から申し上げておきますように、公共性というものを忘れた国鉄というものはないと思ひまして、やっぱり胸を張つて言うべきことは政府・自民党に対しては、そういうひとつ態度で臨んでもらいたいというふうに思ひます。

そこで、さつきから出ておりますように、これから厳しい国鉄を再建をしていくためには、何と云つたつてやつぱり四十二万の職員がいゝゆる自己努力をしてむだのないように節約をしていくという、そういう根性が私は一番大切だと思ひますが、労使の関係がうまくいってないと、こういうことがよく言われるんですが、私はこれは非常に大切なことであると思ひます。私の見ましたところ最近の労働組合は、自分たちの職場である、自分たちが生涯働く職場であるという気持ちで、いかにして自分たちの職場を守つていくかと、お客さんにサービスをよくして、そして国鉄の利用者を一人でもふやしていくと、そういう考え方の方が非常に私は強くなつてきたように思ひますが、そういう点で総裁としていまの職員の気持ちというものをどういうふうな把握しておられるか。

○説明員(高木文雄君) 一例を申しますと、貨物輸送につきまして昭和四十五年をピークとして荷主さんが減つてまいりまして、いろいろな面で見

まして大体最盛期の七割ぐらゐに減つてまいりました。そのことが、これは大変だということでは職員諸君一人一人、組合とか何と云ふことよりは職員の一人一人がそういうことで不安感を持つようになつたわけでございまして、それが結果をいたしまして最近二年ないし三年、いわゆる貨物の安定輸送度が回復をしまひまして、輸送が安定的になつてまいりますと、また荷主さんが帰つてきていただけると、こういうことがわかつてまいりました。そういう気持ちは貨物の職場にはだんだん広がつてきております。

残念なこと、今度は旅客が五十年を基準として減つてきておるわけでございまして、それは先ほど来御指摘のありますように、運賃水準の問題が大きな影響があることも事実ではございしますけれども、飛行場がどんどん整備されまじたり、あるいは道路が整備されまじたりということにもよることが大きいわけでございまして、最近旅客の職場におきまして大変だと、これではわれわれの職場が縮小するんじゃないかという先行き不安感と、われわれも何かしなきゃいけないという気持ちになりつとあると存じます。

長い歴史におきまして、特に戦後は、国鉄は旅客がどんどんふえる、貨物もふえるということ、いわば待ちの姿勢でおりましてもお客さんがふえるということが続いております。ただ、お客さんが減るというところまでおつたんではお客さんが減るということを実感として持つようになつてまいりましたので、職員の諸君もわれわれががんばることには国鉄という職場が縮小することになつて不安感、先行きのそういう心配を持つようになつてまいりましたから、その意味で自然自

然職員の気持ちといたしまして、ただ運転手は運転手として安全に運転していればよろしいと、出札改札の者はそれぞれの持ち場だけを守つておればよろしいということではなくて、企業を挙げて営業に努力をしなきゃならないという気分が広が

るとは言えないわけでございまして、そういう新しい目覚めを持つようになりました職場あるいはそういう職員というものはまだまだ四十二万人に及んでおりません。これをそこまで及ぼしますことが当面再建に当たり非常に大事なことでたというふうに考えております。

○広田幸一君　いま総裁がおっしゃった、そういうふうな職員が職場の危機感を感じて積極的に再建に努力しつづけるということですが、ただ、四十二万人おるんだから、全部が全部そうはならぬ。いまだ努力は必要であるという点は、四十二万人ですからいろいろ考え方があろうと思うんですよ。ただ、総裁がおっしゃるようにまだそこまですべていいというのはいないというのは、どういふところに原因があるのか。

たとえば、これに短絡をして考えるのはあるいは無理かも知れませんが、三日前に新幹線がああいう最近にない大きな事故を起こした。これは一体どこに原因があったかということも恐らく探求されておると思うんですが、私はやっぱり上と下との意思の疎通、コミュニケーションというものが、国鉄の場合にはかつてマル生運動というものもありましたし、そういうふうなことで、一応は落ちついておりますけれども、上と下、横との

人間関係が欠けておるのではないか。そこにいま総裁がおっしゃった、まだ完全ではないという理由があると思うんですが、これは私、やっぱり下よりも上に責任があると思うんですが、上に。そういうふうにいるんですが、総裁として、やらなきやならぬわけですから、だからどこに問題があるというふうに思っているかしやるか。

ば働き度が悪いというようなことが非常に問題になってきたわけでございますが、その一つの原因は、昔は、つるはし一つで保線の仕事をやっておりました時分には、一種の名人芸といえますが、経験の積み上げによって行われていたわけでございます。しかしいまや保線は、つるはしで人力でやるのではなく、機械を使ってやるようになりましたものですから、そこで、機械を使って仕事をするについては、現在たとえば四十歳以上の、昔、長年経験をしてきた職員で、それが現場の管理者、指導者になっている職員がうまうまい若い者をして、過去の経験が生きなないようになつてしまいました。かえつて機械を扱うことについての感受性は若い職員の方が先立つておるというようなことがあります。そういうことで、現場の指導に当たるべき人たちの一人一人の職員に対する指導力が著しく欠如をしてきたというようなことがあります。

そこで、保線の職場を例にとりますと、そうした諸君をまた集めまして、機械の操作等についてもう一遍再教育をするというようなことを数年前から一生懸命やっておりますが、そうしたものが大変はつきり効果となつてあらわれてきているように思います。

経営教育も重要でございますし、技術教育も重要であるわけでございまして、その場合に、一人の諸君もさることながら、そういう軸になるような現場での指導者の経営教育、技術教育を飛躍的に高めることによって、彼らの指導力を高めめることによって、四十万全体の能力水準を上げていきたい。一例でございますが、そういうことを中心にして、いま何といいますが、大いにやろうかという気持ちを抑え起こす一つのやり方として考えて、また実行しております。

○広田幸一君 おとといでしたか、朝の六時の、私は朝が早いものですから、六時のNHKのニュースで見たんですけれども、国鉄の事故が非常にふえておると。これはダンブカーが衝突したり電車衝突したり、いろいろあるでしょうが、それ

よりも責任事故といいますが、NHKはたのみの事故が非常に多い、そういう言葉を使っていました。このことはよく言われることですけれども、かなり事故件数が多いように言っておられたんですが、きのうかおとといの新聞にもちょっと出ておったんですが、最近のそういった交通事故が起きる、初歩的な事故がある、しかもかなり大きい事故に発展しておる。死亡者はいけれどもけが人が多かった。こういうふうにはテレビが言っておったので、私も非常に気になったんですが、こういう責任事故というものがなぜ起きるのか。これを防止する——言われておるわけですからね、いつも——防止するための処置というか、訓練というか、教育というか、というものはどういうふうになされておるのか。

○説明員(高木文雄君) 五十四年度の事故状況を発表いたしましたので、そういうものが新聞に報道されておるわけでございます。新聞報道の表題としては相も変わらずという表題になっておるわけでございます。これは事実でありますからいい方なんでしょうけれども、実は件数そのものは少しづつ減ってはきておるわけでございますが、減り方が少ないじゃないかと言われればそのとおりでございます。

そこで、事故の一つ一つにはもろもろの原因がありますけれども、一番私ども恐れておりますのは、熟練者が急激に退職していくという問題でございます。このところ大体一万五千人くらいをう超える人がやめていくわけでございます。人が一人やめました場合に、全体として三十五万人体制に持っていくかなきやらぬということがございますから、一人やめましたも一人補充するということではだめになってしまいますので、一つには、補充率が低いということに問題があります。

しかしそれ以上に、熟練した人がやめて補充したとしても、補充する人はいわばフレッシュマンだと。そのフレッシュマンについて、現場に配属をするのに十分教育ができておるかという点、現在、の定員と実員との間に余裕がありませんので、

十分教育ができないままに現場に人を入れておりまして、そして途中の過程で仕事の繁閑を見てまた教育をするというようなことをやっておるわけでございます。

いろいろ原因はありますけれども、一番大きなものとして、人がかわるということによる技術断層という問題が大変悩ましい問題でございます。

たとえ工場におきまして車両の検査をするというようなことも、かなりのいろいろな機械化とか何とかしてありますけれども、測定をするのにいろいろな新しい機械を使うというようなことをやってありますけれども、やっぱりどうしても長年の経験に頼るところが少なくないわけでございます。そして、そういうところに三十年も勤めた経験者がやめて、学校を出たばかりの人が入っていくといふことによつてちよつとしたミスを見逃す、傷を見逃すというようなことがあり得るわけでございますので、ここ十年ほどの間に二十万人の人がやめるのにつきましては、技術断層が起らないようにするということが私どものいま一番やらなければならぬと考へていることであり、また心配の種でございます。

あと大愛お取ずかしいことでございますけれども、ちよつと寢坊をしたとか、それで汽車が車庫から出ていく時間がちよつとおくれたとか、あるいは途中停車駅を一つ通過したとかといういわゆるたるみ事故等につきましては、これはむしろ精神的緊張の問題でございますので、先ほど来お尋ねがございしますような形で職員の士気が高まつていけばおのずから減る性質のものではないかと思つておりますが、むしろそういう技術断層の間題が私どもにとって非常に心配でございます。

○広田幸一君　いま總裁の話を聞いておりますと、前段では三十五万人体制に持つていかなければならないと、非常に経営をやつていくという一つの責任からのあれがあるし、いま言うとなかなかな補充がつかないということで事故が起こりやすうかあれがあるということですが、やっぱり国鉄というものは安全に輸送するという大きな使命があ

るわけでは、事故が起きると人を殺してしま
う、けがをさせるわけですから、そういう点につ
いては十分に気をつけてもらう。私も初めていま
聞いたわけですが、そういうようなことがあるとい
うことを。ですから、三十五万人体制に持つてい
くためにはそういうことも十分に考えていかないと、
人間を減らしたわ、事故があるということでは
いけないと思いますので、これは厳にそういう
ふうに私申し上げておきたいと思っています。

それから、監査制度の問題ですが、これは「日
本国有鉄道監査報告書」というこれを見て、た
くさんあって全部はよく見てないわけですが、これ
も、これは国鉄の現状を分析し、将来にわたって
はどうするかという意見がいろいろ出ているわけ
ですけれども、去年鉄建公団がああいう事件を起
こしまして、私は十月十一日のこの委員会では鉄
建公団の問題を追及したのを覚えておるんですが、
あのような事故が起きたというのは、やっぱり監
査制度が機能を發揮してない。鉄建公団の場合は
監事の人が、会計検査院の総長ですが、事務次長
ですか、そういった人たちがなっておって、経験
者になつておいてああいう事故がずつとわからな
かったということはあるんじゃないかと思うんです。

ですから、あのときにも私、森山運輸大臣に言
って、その点は大臣も今後気をつけなきゃならぬ
ということだったわけですが、国鉄の場合も、そ
ういう監査制度というものはきちっとできてお
ると思うんですが、私、内容よくわかりません
が、何によってどういう人たちが出ておるかとい
うことをききようまで実は調べておりませんが、ど
ういう構成になつておるのか。というの、私の
聞きたいのは、国鉄のOBの人が大半を占めるとい
う、国鉄の事業がわかつておる人も必要でしょ
うけれども、また他のこういう企業をよく見る、
また民間のそういう経験者を入れるということ
も大切だと思うんですが、その辺は一体どうなつ
ておるか。

○説明員(高木文雄君) 監査委員会は法律に基
づく制度でございます。五人の委員から成つてお
ります。民間の御出身の方が二人と、それから勞
働組合の出身の人が一人と、それから国鉄出身の
者、これ技術系統でございますが一人、そして運
輸省の役人生活を長くされた方が一人という構成
になつております。

監査委員会もいろんな面で監査はしてくださ
っております。そしてこれは経営陣とはやや独立し
た形で運営されております。しかし、いま御指摘
のような問題は、監査委員会の問題というよりは
監査局という局がございまして、これは国鉄の現
職の人間がやっております。そして、各地域には
会計監査役というものを置いて、それがいろんな
角度での監査をいたしております。

しかし、鉄建公団のトラブルとの関係で申しま
す、これは工事現場におきますいろいろな金の扱
いの問題でございます。このことにつきましては
私も、鉄建公団でああいうことがありました
ので、私も、鉄建公団でああいうことがあつてはな
らぬ、またしかしやや同種の仕事でございすか
ら、絶対に起こらぬという心配もないわけではな
いということであるという気をつけております。正
確に覚えておられますが、鉄建公団が発足いたし
ましたのが三十九年でございますか、ところが
ようどその直後ぐらいの時点におきまして国鉄に
いろいろ問題があらまして、検査院から御指摘を
受けたことがありまして、その当時から、それを
機会といたしまして若干もろもろのそういう経理
のルールを変更をいたしました。

この間事件が起きました段階での鉄建公団に
おきます経理ルールと国鉄の経理ルールとはいさ
さか違つておりました。鉄建公団の方のルールが
昔の国鉄のルールをそのまま引き継いだようなか
つたことになつておりました。私の方はややそう
いう金の無理に変な方式で捻出をしないで、処
理ができるように、若干余裕のあるといひます
が、実態に合うと言つた方がいひかもしれません
が、そういう経理制度に変えておられますので、大
変鉄建公団の方に悪いんですけれどもああいう
ことは、私の方では極端なことは起こらないで

もうまくやつていけるような経理システムに変わ
つてきておりますので、向こうでああいうことが
あつたから国鉄にもありはしないかという心配
は、それほど心配しなくてもいい状態であらうか
と思ひます。

しかし、それは申しまして工事現場のややこ
しいことがいろいろございまして、そうしたた
めの対策費みたいなものが一〇〇%用意されてい
るわけではないものですから、なお私も大丈夫
夫かと、うまくスムーズに運営できるようにも
もろのルールあるいは規定、金の出し方になつて
おるかどうか、いま昨年の事件以来もう一遍見直
しをさせていただいてございまして、めつたな
ことが起こらないように引き締めております。

○広田幸一君 国鉄もいろいろと経営刷新に努力
されておると思うのですが、二、三日前からこれ
を勉強しております、この中に百四ページに
こういふことが書いてあるわけですね。「なお、
本委員会は、かねてから多額の未払設備費を抱え
ているほか、完成した設備が十分にか働いていな
い状況にあることを指摘してきたが、会計検査院
からも、昭和五十二年決算検査報告において、
特に掲記を要すると認めた事項として同様の趣旨
の報告がなされた。今後とも、関係機関との協議
を一層推進し、工事の早期完成に努めるとともに
設備等の効率的利用を図る必要がある。」と、こ
う書いてあるわけですね。なかなか内容は私もわ
かりませんが、いろいろ有効に施設が使われてい
ないではないかと。

たとえば、国鉄の病院ですね。私も昨年の四月
に国鉄の病院に友人の見舞いに行きました。そし
たらがらつとしておるわけです。一般病院は満床
なわけですね。で、何げなく私は帰つたんですけ
れども、いまいろいろ考えてみますと、やっぱり
一般の民間に開放できないもんだらうか。いろい
ろ調べてみますと、一年間に二百億近い赤字が
あるといふことであります。一億円の赤字とい
ふたつても大変なことでございますから、
そういう面の努力がいつごろ——いまごろになつ

て気がついてやつたのか。私は去年の四月に行つ
たときに、めつたにそういうところ行ったことが
ないものですからね、ああ、むだがあるなあとい
う感じもしたわけですね。

これは一つの例でありますけれども、そういう
ふうないろんな部門をすでに点検をして、プロジ
ェクトをつくつてそういう合理化をやつておると
いうようなことが当然なされておらなければなら
ないと思うんですが、しかもここに指摘があるわ
けですからね。五十二年の決算報告のときにも
会計検査院がやっておるわけですが、そこなか
のところは一体どうなつておるのか。

○説明員(高木文雄君) 恐縮でございますけれ
ども、いろいろむだといひますか、効率が上がつて
いない部分がございます。それはどういふ部分に
あるかと言ひますと、一つは新しく設備をしよう
といふことであるいろいろなプロジェクトをつくつて始
めたんでございすけれども、用地問題その他で
なかなか解決がつかないという面があるうちに、
やつとそれが解決をして物事が進み出した、動き
出したといふことになつた時点で、これは主とし
て貨物関係なんでもございすけれども、うちの取
扱量が減つてしまつて、そこで結果として過剰投
資のようなことになつたという部分が金額的にも
かなり大きなものがございす。

それから、これはしばしば当参議院におきまし
ても各委員会において御指摘を受けている事例が
あるわけでございます。この点は、いまから考
えればどうしてそういう計画を立てたかというこ
とで、計画自体に問題があつたと思はれることが
あるわけでございます。監査委員会からこのよ
うな御指摘を受けます前から経営側でも理事者側
でも気がついておるわけでございますけれども、
なおまだ十分行き届いてない面がありまして、繰
り返し御指摘を受けるようなことになつておりま
す。しかし、全体としてはそういう反省を各現場
現場といひますか、各セクションセクションが持
つておりますので、急速にこの種の対策はとつて
いけると思ひます。

それからからだの中の第二は、昔からの体制をそのまま維持しておるといふことでありまして、世の中の移り変わりに即応していけないという点であります。その典型的な事例が病院でございます。国鉄の病院はわが国の病院の中におきまして非常に歴史の古いものでございます。

と申しますのは、非常に危険な職場で、しょっちゅうけが人が出たりなんかいたしておりますし、それから事前の事故防止のために健康診断というふうなことをやらなければなりませんこと、わが国の医療水準が平均的に上がつてまいります前から整備されておつたわけでございまして、いまや各地方におきまして、地方の公営病院であるとかその他の病院が大変発達をしておりますので、必ずしも私も自身が病院を持たなくても職員の健康維持に事欠くことはないような状態になってきておるわけですから、どうも従来の施設の組織なりがそのままで維持されて回転率が悪いということが起こつてきております。

そこで、今回の再建計画の中の経営改善計画におきまして、病院のセクションは病院のセクションとして、二百億を超えるあたりを大幅に縮小すべく、場合によりましては一部地方病院の縮小、格下げ、そういうようなものも含めて取り組んでまいりたいと思ひます。しかし、同時にそれだけでは十分ではないので、どうしても残さざるを得ない病院につきましては、いまま触れになりましたように、病院を開放して町の方にも御利用いただくというにすることが私どもにとつても経営的に望ましいことであるといふふうに考えております。

それから、この点はなかなか言いにくいんですが、地城地域の医師会等との摩擦、あつれきがありまして、なかなかいままで長年、五十年以上も職域病院でやってまいりましたものを開放することについて、地元の開業医の方々にどうしても抵抗がありまして思うように進まないというところで難渋しておりますが、どうもこうした経

営状態のときに、しかも病院だけで二百億の赤字というのではちょっとどうにも申し開きが立ちません状態でございますから、精力的に地域の医師会の方々とお話をしまして、残す部分についてはもつと利用度が上がるようにお願いをしましてまいりたいというところで考えておりますが、率直に申し上げていまそれに取りかかろうとしてゐるところでございまして、もうすぐで始めておるといふお答えがでないのが残念な状態でございます。

○広田幸一君 いま病院の問題を例にとつたんですが、たとへば問題になつておる省エネの問題はどうするかとか、そういういろいろな分野があると思うのです、調べてみれば、ですからもう一億円の財源でもむだにしなきゃならないという、そういう考え方が国鉄全体に出てこない国民はなかなか協力しないと思うのです。私国鉄人じゃありませんが、国鉄はやっぱりよくしなきゃならないという気持ちがありますから、そういう意味でちゃんとプロジェクトをつくつて、このセクション、このセクションはどうするといふようなことができていなきゃならぬと、こういうふうに思ひますので、時間があるからからそういうことを特に要望して、またいつかの機会に、ここまでするというふうなことでございまして、これを総裁の方から委員会に報告できるようにひとつ御努力をお願いしておきたいと思ひます。

それからもう一つ、これは私の仄聞でありますけれども、鉄建公団も去年あいつた不正事件があつたのですけれども、相当大きな仕事をやるわけですから、私はあのときも言ったと思うのですが、利権というものがやばり入つてきやすいと思ひます。そこで国鉄の場合はどうなつておるか知りませんが、たとえば一つの鉄橋を建設するとき、国鉄には長い間の固定した業者というものがあつた。それでずつと情性で来た。しかしこういうときですから、それこそ一円でも入札のときに勉強さしていいものをつくらせるというふうな、そういうふうな着意というものが必要では

ないか。話しておつたら、これはいまの固定業者は四億です、しかし民間にやらしたら二億ですと、そんなことを言つておつたのを、私はそれが本当かどうかわかりませんが、そういうふうな配慮も、配慮というか刷新もしなきゃならないと思ひます。

そのことはもう時間ありませんから、とにかくあらゆる面にわたつてむだがない、いままでの情性というものはそれはもう改めていく、そういう着意が全体として出てこなければいけないというのを私は特に強調しておきたいと思ひます。

それから、さつきから国鉄に胸を張つて政府に言へと言つておるのですが、新幹線の建設問題でありますが、いま五つの整備路線というのがある。しかしながら、その財源がないというふうなことでいろいろ問題になつておるのですが、私がいつか申し上げたかと思うのですが、いまの時期にあつた何兆円もかかるような新幹線の着工をすべきではない、いまやめろというわけでないわけですから、凍結すべきであるといふふうに言つてきたわけなんです。ところが予算では二十五億円の予算が組んであるわけですね。調査費ですよ。調査はもう終わつておるわけですからね。二十五億円で考え方には非常に問題があるわけですから、なぜ二十五億円が組まれたのか、簡単にひとつ御答弁願ひたい。

○政府委員(山地進君) 昨年も二十五億円組まれたわけですが、これは環境影響評価という調査のためでございます。今回の調査は工事着工のための調査といふことでございまして、環境影響評価のもちろん一部も残つておりますけれども、それ以外に工事着工するに於いて軟質、非常に軟弱な土盤のところの鉄橋のところとか、それからトンネルのところは非常にむずかしいかどうか、ルートは決まつてないわけでございますけれども、そういう基礎的な調査というものが、あるいは都市における交差部ということにつ

きましては都市計画との調整の問題、これも具体的にここがということではございませんけれども、そういうもの一般について調査するというために二十五億を計上してございます。

○広田幸一君 局長さうおっしゃるんですが、環境調査をやつてこれから着工調査といふことですけれども、どう違うのか。私はいままでの、もう大体やつた場合にはこういうふうなことになるのか、赤字になるとか黒字になるとか出ておるわけでしょう。しかし、もうこの時点ではやらないのだ、金の関係があるから。大体さういふふうに出ておるわけでしょう。それにさらに二十五億円もかかるというのには本当にさうなんです、必要があるんですか。

○政府委員(山地進君) 環境影響評価といふのは、むしろさういふことをやつたら外部にどういふ悪い影響を与えるかといふ、要するに被害を受けるかといふことです。新幹線をつくることによつて何か害が起るかもしれないといふ非常に消極的な面の調査でございます。それから工事着工のためというのは、自分で着工するときには自分の方にどういふ問題が起るかといふような、非常に平たく言ひますと、したがつてその工事をするのにさういふところがむずかしい、どういふふうなむずかしいところがあるかといふ、まさに工事着工のためといふことでございまして。

○広田幸一君 環境調査で幾らの工事費がかかつて、開業した場合にはどういふ決算になるかといふようなことが出るんですか。さういふことがすでに出ておるでしょう。

○政府委員(山地進君) 環境影響評価ではございません。それは工事費自体でどういふふうな金がかかるかといふことは別にやるわけでございます。環境影響評価といふのは、重要文化財がどういふふうにあるとか、学校がどういふふうにあるとか、病院がどこにあるとか、さういふところを通過、被害を受けるところ、さういふところを通過することが可能かどうかといふような調査が環境影

響評価でございます。

○広田幸一君 これは私も、もう少し研究しましょう。どうもちょっと理解できません。

それから、A B線の問題について、鉄建公団がお見えになっておりますので、これも簡単に御答弁を願いたい。

百五十億円の予算がどう配分されるかということは、四つの線を持つておる県としては非常に關心を持つておるところです。そこで、二、三日前の新聞にこれはちょっと発表されておったんですが、第三セクターの運営を前提とした建設執行について、十の線区についてこれからいろいろ調査というか、交渉してみようというのであったわけですが、一般的な受け取り方として、この十線以外のところで、たとえばうちのところは第三セクターに乗っけてもいいと、こういうふうな思っている県があるかもしれない、こういうふうな思っている県があるかもしれない、自治体がある。そうすると、この発表だけを見ると、もううちの方はこれには特に入らぬのだというふうな見方をしておると思うんですが、十線を特に対象にしてやっ

たというところは、どういうところにねらいがあるかということをお聞かせいただきたい。

○参考人(濱達介君) 国鉄地方交通線の対策との整合性を考えますと、私もがやっておりますA B線につきまして、将来輸送密度が四千人未満と推定されるようなものにつきましては、やはり第三セクター等国鉄以外のものによる運営を考慮する必要がありますかと思ひます。その意味で、公団内部で検討を始めておまして、それぞれA B線をお持ちの地方からいろいろ問い合わせがござい

ます。で、私どもの地方機関六社でございますので、その支社におきまして、それぞれ一ないし二線、モデルとして線路を選びまして、とりあえず検討したのが十線でございます。これらの線がすでに地方の方々と話が通じているとか意見があったとかいうことではございませんし、またそれ以外のものが対象外だということでもございませ

ん。逐次その他の線についても勉強をしていきたい、かように考えておるわけでございます。

○広田幸一君 いまおっしゃった四千人という、一日一キロ四千人という調査というかな、これは四千人だ、これは四千人以下だという、この調査が何を基礎にしてやられたのか。やっぱり該当の地域、県では何をやったのだろうか、もつとよけいになればいいかぬと、こういうふうな意見もあるんですが、あれはもうきちんとして固定したもので

○参考人(濱達介君) これは昨年の初めにそれぞの線区につきまして、類似線その他沿線人口等考えまして、開業したときの推定をいたしたものでございまして、実施した後でどういうふうになるか、これは多少の違いは出てくるかと思ひますが、そういった推定数字でございます。

○広田幸一君 そうしますと、いま出ておる四千人というものは、今後正確に調査をすれば変更が得ない、認める、こういうことですね。固定化しておるかどうかという問題。

○政府委員(山地進君) いま濱参考人から申し上げたのとおり、従来の経験を、国鉄並びに鉄建公団の持っているそういう情報を集大成していままではやってきたわけでございますが、もちろんその見方についていろいろな見方があると思うんですが、そういうものについて客観的にかつ公平に判断していきたいと思ひますので、もちろんそういう場合に、非常に有力な御意見があつて、それは客観的にそうだろうということになれば、変更するということとは十分あり得るだろうと思ひます。

○広田幸一君 最後に総合交通体系の問題について、これは時間がありませぬし、基本的なちよつとお聞きしたいと思ひますが、四月一日に運輸省は運輸政策審議会に総合交通政策のあり方について諮問されたんですが、これは四十六年以來ずっと歴史的な経過があるわけですが、大変むずかしい問題だろうと思ひますが、わずか五分や六分の討論にはならぬと思ひますが、ただ、私は諮問する場合に、いま再建案が国会に出ておるさなかですから、それとの関連もあると思ひます

が、どういふことを柱にして諮問なさつたか、そのことだけお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(永井浩君) 御質問のように、四月一日に運輸大臣から運輸政策審議会に八十年代の長期的な交通政策というところで御諮問申し上げました。その背景をいたしましては、従来ござい

た四十六年のやはり同じ運輸政策審議会の答申であるいはそれに基きまして関係協議会の決定と交通を取り巻く経済関係は非常に大きく変わつてきた。特に当時の高度成長時代から安定成長時代に変わったということ、あるいは産業が非常に高度化した、あるいはエネルギー問題、環境問題、こういったいろいろな制約条件が非常にきつくなつた、こういった背景がございまして、この際四十六年の総合交通体系を見直す必要があるのではないか、こういうことで諮問を申し上げたわけ

でございます。

私どもの考えておりますのは、大体二十年ぐら

い先を見通した上での十年ぐらゐの長期的な交通政策の指針というものを御答申いただきたい、このように考えております。その前提をいたしましては、先ほど来からございまして国鉄の再建計画、これは閣議決定で昭和六十年まで、つまり五年でございまして、こういったものを踏まえて、さらに長期的なビジョンということで国鉄のあり方といたしたものも当然審議の対象になろう、このように考えております。

○三木忠雄君 それでは、都市交通と羽田空港の問題、この二点にしばつて主として質問したいと思ひますが、その前に運輸大臣、運賃値上げの問題がいま非常に議論になつておるわけですね。きょうも国対の委員長会談等いろいろな議論をされておると思ひますけれども、運輸大臣の腹をちよつと聞いておきたい。運輸大臣としては運賃の値上げの問題について延期をするとか凍結をするという考え方は持つておるか、まず最初に答弁願いたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 昨年の十二月の末にいわゆるいま国会に御提出申し上げております

鉄再建法案を提出しておるわけでございます。

この法案の趣旨は、先ほど来国鉄総裁等から御答弁申し上げておりますように、昭和六十年代までに収支均衡を図る、こういう計画をもつてこの法案を提出しておるわけでございます。そして五十五年度におきまして、助成前において一兆五千億円の赤字が見込まれる、六千八百億からの助成を受けてもさらに九千億近い赤字が見込まれるわけでございます。これは来年度の末になりますと累積赤字が約六兆四千億になるわけでございます。将来どうしても国民の税金に頼らなければならぬようなことになるわけでございますので、もちろん国鉄の中の合理化、省力化等も進めてま

いらなければならぬわけでございますが、一部利用者にもぜひ御負担をお願いしたい、こういうことで運賃の値上げを考えたわけでございます。

その値上げ率は約五・一%、一昨日ですか運審から御答申をちょうだいしたわけでございます。それから国鉄再建の第一歩でございますので、決定いたしました運賃約一千億程度の増収でございますが、いままでの例を見ましても、値上げをいたしまして様子を見ますと運賃増収が図られておるわけでございますので、この際、予定の期日までに運賃値上げを実施させていただきたいということをお願い御理解をいただきたいということを申し上げるわけでございます。

○三木忠雄君 昨年は森山運輸大臣が、せめてグーランドンウィークだけでも延ばそうということと延ばした例がある。今回四月の二十日に値上げをする。ところが、十六日からストが始まるわけですね。国民の側からすれば値上げとストのダブルパンチということ、こういう点について運輸大臣はどう対処しようと思ひますか。まずストの問題に対する運輸大臣の見解。

それから、運賃値上げの問題について、公共料金メジロ押しに値上げをしようとしているわけですね。こういうときに、せめて一カ月でも二カ月でも三カ月でも凍結をするなり延期するなりして、国対委員長会談等で五百億の問題でいろいろ

それから地下鉄の八号線の関係を先生から御指摘があったわけでございますけれども、八号線それから田村構想が出たときの関係、私もその時はおりませんので推測するわけでございますけれども、八号線を推進する方から見れば、成田と高速鉄道が八号線の亀有から灣岸の方に来るとうところを一緒になれば八号線の促進をするところになるのではないだろうかという考えがその当であったのではないかと思われるわけでございす。いろんな線路をつくるのに、にしきの御旗

いいですか、これは成田のアクセスにも使おうんだというふうに言えばその線路は本当に早くやらにゃいかぬ、こういうような話だったと思うんです。

しかし現在、いま先生御指摘のように成田新高速鉄道がはかばかしくないから、したがって八号線の方もそれに足を引っぱられて遅くなっているのかというところ、そこまで深く八号線と成田新高速とがミックスされてはいないと私は思います。したがって、営団の方でまだこの八号線を集約の方まで通すのを一たびだれがやるのかということも含めていろいろ議論があるわけでございますけれども、その点につきましては営団地下鉄としても田村構想にかかわらずこれを推進するというふうに私は聞いております。

○三木忠雄君 その点は鉄監局の方で明確にしておいてもらいたいです。したがって、田村構想と関係なしに、結論的に田村構想が将来つながら場合は私はいいと思うんです。しかし、それがあつたために地下鉄八号線の促進がでないというふういう立場の歯どめにならないように、この点は運輸省としても明確にしておいていただきたいんです。これも一度いいですか。

○政府委員(山地進君) 私の理解は従来から、成田新高速と一緒に八号線を推進するというふうな理解にはなっております。田村構想とは別のもので八号線の必要性なり緊急性なりというふうなものから判断されるべきものである、こういうふうな考えでおります。

○三木忠雄君 その点はひとつ明確にしておいていただきたいと思ふんです。あとは営団の今後の地下鉄八号線に対する設備投資の問題とも絡んでくるし、あるいは実情調査等の問題もあろうと思ふんですけれども、私たちは田村構想のために八号線というものがやはり一つのネックになつていて、こういう理解が非常に深まつていたわけですが、きょうは明確になつたわけですから、私は八号線の促進というものは営団側の主体性に移ってくるんではないかということを理解しておきま

す。

それからもう一つ、成田のアクセスとして国鉄がいろいろ計画をしている問題があるわけですね。成田新幹線がいつ開通するかというような問題については、これは恐らく幻の新幹線じゃないかと、こう思ふんです。したがって、やはりいまの成田空港開港後のアクセスの問題を考えたら、私が仄聞しているところではそれほど混乱していないような感じも受けるわけです。これは後で航空局長にちょっと意見も伺つてみたいと思ひますけれども。

そういう立場からいいますと、成田新幹線の併用というか、どういふ立場をとるかとは別にしまして、国鉄が総武線を通して成田まで行つていて、それから成田から空港へつなぐこの線を併用していけば、いまの京成とそれから国鉄と併用して成田空港までのアクセスとしては一番いい方法ではないかという点を私も考えるわけですね。いま、成田で降りてからバスで運んでいるわけですよ。そういう点で、成田新幹線の構想があるために国鉄の方としてもそれができないのじゃないかと、こういう考え方もあるわけですね。

したがって、成田—空港間の新幹線計画と国鉄の在来線の延長の問題等についてどういふふうな考へて今後処理していこうとしているのか、この問題について伺つておきたいと思ふんです。

○説明員(半谷哲夫君) ただいま御指摘のありました成田新幹線として工事が進められている区間は、成田新幹線と成田線とを交差しております地点から空港ターミナルビルに入るまでの区間でございまして、ただ、いまお話のありましたこの新幹線の手前の都心部の方が現在工事が進められておりませんので、先の方だけで来た場合にどのような使い方ができるかということからの御質問かと思ひますが、まず技術的な問題として現在の国鉄線がこの中に入るかどうかという点につきましては、私どもの方でも多少検討はいたしておりますが、これにつきましては技術的にこぎつける可能性は考

えられると思つております。

ただ、法律的にこれは新幹線整備法に基づいて現在建設されておまして、現在線が乗り入れるということについては何ら取り決めがないわけでございます。これを実施するということになりますとそれなりの手続等が必要ではないかと考へております。なお、新幹線として使うという場合には、在来線を入れるということでもいろいろと、ゲージの問題あるいはボルテージの問題等がございまして、そこはまた技術的に非常にむずかしい問題が出てくるかと思ひます。

○三木忠雄君 したがって、私、考え方はやはり新幹線を建設するといつても恐らくこれは不可能な問題だと思ふんです。地域の住民との関係もあるでしょうし。したがって、国鉄の在来線を通つて空港まで行く方法と、あるいは京成を利用して行く方法と、当面それで十分間に合うんじゃないかという感じを受けるわけです。したがって、そこらの調整を成田新幹線の法律的事項があるから国鉄もできないし、中途半端になつてしまつていくという。それから田村構想やろうとしたつてこれは恐らく不可能だと思ふんです。この点の調整はやはり急いでやるべきじゃないか、もうそろそろ成田新幹線だめだという結論を運輸省としても出して、早くあのつながりをつくつてしまつた方がいいんじゃないか、まあ二期工事等の問題が絡んできまふけれども、いま当面する問題は空港—成田間の問題を早く解決した方がいいんじゃないかと、こう考えるんです。この点について、運輸大臣より鉄監局長の方がいいかな。

○政府委員(山地進君) 御指摘のように、東京と成田空港のアクセスの問題として成田新幹線が計画され、その後成田のアクセスという立場を崩さずに千葉の方の地元の交通需要にも即応し、かつ通勤にも使えるというところで田村構想の計画が出てきたわけでございます。いま御指摘のようになつて、総武線を使って成田線との交差部からいままの新幹線路盤を使って空港に入るという路線はもちろん技術的にも可能だと思ふわけでございますけれども、その場合のアクセスの時間がやはりかなりの時間がかかってくるというところはまた一つ問題があるかと思ふわけでございます。いづれにいたしましても、成田の空港の二期工事の完成後の旅客需要にどうやって応じていくのか、それから優良なアクセスをどうやって提供するのかが、それから、私どもとしても先ほど申し上げましたとおり、田村構想も含めましていろいろ案を依然としてまだ取捨選択しております。その場合にやはり千葉の地元の要望というものが相当程度考慮に入れたものでなければならぬというのこともまた事実かと思ひますので、それらはいま千葉の方の御意向も十分踏まえて検討中であるというところでございまして、先生のおっしゃるような成田新幹線を早くけりをつけるべきだという御意見、まことにそのとおりだと思ふわけでございますけれども、若干まだ時間をおかしただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 それからもう一点、八号線の問題で、運輸大臣、八号線の湾岸までの免許の問題ですね、これはいつごろおろす予定ですか。そして、この湾岸までの八号線の支線の問題については大体いつごろまでに完成ができるという、こういう見通しでございまして。

○政府委員(山地進君) 地下鉄の方で湾岸地帯に車庫用地というものを確保することもありまして、海岸の方にさらに線路を延ばすという申請が出ていますのでございまして、これにつきましまして関係方面といろいろ御相談をして早急に運輸審議会の方に諮問をするというふうな手続を考へたいと思ひますが、現在各方面といろいろ調整中でございますので、もう少し時間をいただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 東京都の方も、あの車庫用地の問題については解決する方向で進んでいるわけですから、この問題については早く結論を出して、そして工事に取つかかる、あの勝間橋等の交通混雑を早く解消するという、これをやはりひとつ私は努力をしてもらいたいと思ふんです。この点につ

いて運輸大臣、私も陳情もしましたし、この点は東京のネックになっているところですから早急な解決をしてもらいたいと思うんです。運輸大臣、もう一遍答弁願いたい。

○國務大臣(地崎宇三郎君) かねてからあの方面の交通の混雑を十分承知しておりますので、ただいま鉄監局長から申し上げましたような諸般の問題を解決次第免許をおろして着工するような運びにいたしたいと思っております。

○三木忠雄君 それでは次に、羽田空港の問題で伺っておきたいと思うんです。羽田空港の沖合い移転の問題についての今日までの経緯ですね、現状について、まず航空局長から伺っておきたいと思うんです。

○政府委員(松本操君) 去る昭和五十二年、都の方から羽田空港を沖合いの現在都が廃棄物を処理しておりますようなところへ移転をさせて、その後の跡地の問題等について何か工夫はないだろうか、こういうふうなお話がございます。

私もこれといたしまして、羽田空港、現状では実はこれからふえてまいります国内航空輸送に对应し切れないという問題もございまして、また一方、現在の羽田空港が抱えております騒音問題の抜本的解決という意味からも何らかの具体的な措置が必要だと、こういうふうな思っております。

ので、鋭意この方面の検討を続けた結果、五十三年度の十二月に私どもの方として一つの試案をつくりまして、これを都の方にお示ししたわけでございます。

本来この問題につきましては、地元の区と東京都とそれから私どもといわゆる通称三者協議会と呼ばれてところで議論を重ねられてきておるわけでございまして、五十二年十二月に私どもの方の試案を提示いたしました後、この三者協議会を通じて何回か議論をしましてきておるわけでございまして、最近の情勢といたしましては、早期実現の方向ということでは意見がおおむね一致したと私も理解をしておるわけでございまして、けれども、しかし滑走路のありようについていろいろ

ろと地元と御意見がございまして、そこら辺のところから解決になったままにはなっておりませんが、全体の機運といたしましては、いま申し上げましたように早期解決という方向に進展をしております。したがって、私どももぜひその方向でせつかく努力をいたしたい、このように考えているのが実情でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、今回の羽田空港の沖合い移転というのは、大田区あるいは品川区の騒音問題の一つの解決の問題と、それから運輸省としては航空需要に对应するためというところの意見の食い違いという問題については、沖合い移転の問題に絡んで騒音問題が完全に解決すると、そういう見解で大田区の方は納得しているわけですか。

○政府委員(松本操君) 私どもが五十二年十二月に提示いたしました運輸省案というものは、現在B、Cの二本の滑走路がございまして、C滑走路を少し沖へ出し、さらに新たに千五、六百メートル離してもう一本の滑走路をつくる。これの滑走路の使い方を工夫いたしまして、東京湾の西側に回り込むようなフライトをやめてしまうという、それからさらにB滑走路につきましてはいろいろな事情から動かしたいと私どもは判断したわけでございまして、現在着陸、離陸両用に使っておりますB滑走路は着陸だけにしようというところによって、B滑走路の後ろの方にございまして大田区の市街地、密集区域に対する騒音の影響を完全に排除するといふふうなことで、WECPNLで七十のラインを私も試算をしてみたわけでございまして、これらはほとんど海上または港湾施設地域におさましてしまうことで、私どもの基本的な考え方としては、いま先生がおっしゃいましたように、この新しい案によって大田区、品川区等に起こっております騒音問題を抜本的に解決できる、このように考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、B滑走路は着陸専門になってくると。それから、運輸省が早く案を

示してもらいたいという大田区あるいは品川区の要望があるんじゃないかと、こういうふうに聞いています。それだけでも、鈴木都知事からも残土の埋め立て等の問題も絡んでいろいろ話し合いが進められているという話を伺っていますけれども、運輸省がいつごろまでこのB滑走路をどうするか、あるいは大田区の要望に對してどう対応を示すかという、これを示すのが運輸省側の立場じゃないかと、こう理解しているんですけれども、この問題はどうかですか。

○政府委員(松本操君) 仰せられるように、どちらかといいますとボールを抱えているのは私どもという感じがございまして。ただ、先ほども御答弁申し上げましたように、B滑走路につきましては騒音の問題に十分配慮をしながらも、何せ東京湾の中の空港でございまして、船舶航行の問題あるいはこれに関連いたします航空機の安全の確保の問題、さらには大田区、品川区の騒音問題というものに最大の配慮をきたつもりでございまして、けれども、やはり東京湾周辺部分に新たな騒音問題を起こすようなことに相なりましてはこれは元も子もないというふうなこともなおります。

そこで、現在の提案が私どもとしては実は提案の時点で最良の方法と思っておったわけですが、しかし地元の御意見としてはもう少し何とかならぬかという強い御意見のあることも十分承知をいたしております。

そこで、先ほど、どちらかといえば私どもの手にボールがあると申し上げたのは、それらの点を踏まえてやはり何か提案と申しますか、別の案といたうものを私どもの方から提供しなければならぬという時期ではないかと、こう考えておりますが、ただ、いま申し上げましたようなむずかしい問題を抱えておりますので、なるべく急いでこれが出せるようにいたしますと、このように思っております。

また、いまの時点で何月までにかというところまで申し上げかねる状態でございます。しかし、とにかく早くもなるべく早い時期に御満足のいくような案が出せないものだろうかという

ことで鋭意研究を進めているという段階でございます。

○三木忠雄君 これはやはり運輸省としても早く結論を出して、これ地元の対策の問題もありますし、そこらでやはりキャッチボールを受けている方の運輸省側が対案を示してもらわなければそれに対応できないんじゃないかという、こういう観点になっていないかと思うんです。したがって、いつごろまでに、日にはは確かにいろんな技術的な問題もあるかと思っておりますけれども、大体ことしじゅうにはその問題は運輸省として対応できるような考え方を持っているんですか。

○政府委員(松本操君) 先ほどお答えしましたように、私ども案はできる限り早くお示しをする、それから誠心誠意その趣旨を説明して御理解をいただくという作業に入るわけでございまして、私どもの方から合意のできる時点というのをとかく言うのもいかにがとは思っておりますけれども、私どもの心づもりとしてはいま仰せられましたように年内ぐらにはもうめどをつけるというぐらいたの覚悟で対処してまいりたいと、このように考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、問題になっているB滑走路は運輸省としてはこの案でいきたいという当初の考え方もあったわけですが、このB滑走路の出っ張っている部分、この問題がやはり跡地を利用する場合に非常に大田区としては都合が悪いという、こういう意見もあるわけですか。この問題については、B滑走路を少しでも奥へ出す、海側に出すと、こういう考え方は航空局としては持っているわけですか。

○政府委員(松本操君) 羽田の沖合い展開計画の私どものねらいが五つばかりあるわけでございまして、その中の一つに、いまお話しのごさした跡地の利用という問題がございまして、これがどの程度の広がりになるのか、あるいはどういふうなものに活用されるのか、これからの話し合いでございまして、それについていたしましては確かに地形上、真ん中にB滑走路が入っておりま

○三木忠雄君　私は強く、B滑走路を沖合いへ出

したがって、沖合いの問題等も含めて東京都と

一部B滑走路の下にもう一つくりつけと申します

空港の中だけの議論でございますれば航空局の

が、こういうところを含めて全体の都市計画的な

三、四月に於て、

現在私どもが考えております沖合い展開案とい

の大型化等によって対処するにいたしました。

ここまで羽田空港埋め立てを完了するのか。こ

つごろからそういう埋め立て開始あるいはいつご

○政府委員（松本操君） 羽田の増便の問題に（き）

五

ろではないかと思ひます。

そういう点を踏まえまして、しからばこの羽田空港の現在あるいは将来の沖合い展開を踏まえ、アクセスの面等も踏まえて一体どうするかという御質問でございますが、沖合い展開いたしました場合は、これも先ほど触れまして、湾岸道路が恐らく空港の中央部へ入ってくるということもございましょう。それから現在ありますモノレール、これは当然のことながらやはり新しいターミナルまで延伸するというふうなことを考えなきゃいかぬだろうかと思ひます。

そのほか、まだこれはこれから話でございますので申しかねますけれども、周辺の道路の整備あるいはその他鉄道等も含めてどうするかというふうな問題も具体的に詰めていかなければならぬ問題であらうかと思ひます。そこで、これらの問題を詰め、もちろん地元との了解を得てということになりますので、いつとかがなかなか言いにくいわけでございますが、私どもの腹づもりといたしますれば、まあ六十年代のなるべく早い時期にはまともな形で動かせるようにしたいものだというふうには考えております。

したがって、アクセス等の問題も、その空港のさまざまにに対応した形で、それに応じた形でこれもさまざま変わりができるような、そういうような方向で私どもがいろいろとまたお願いすべきところはお願いしていくべきではないか、このように考えております。

○委員長(黒柳明君) 午前中の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時三十二分休憩

午後一時三十二分開会

○委員長(黒柳明君) 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、運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○内藤功君 今回の国鉄運賃値上げ答申の特徴は、法定制緩和が昭和五十二年の十二月になされて以来、国鉄がずっと行ってきた取りやすいつとから取る、こういう傾向が今回また一層強く行われているということだと思ひます。とりわけ私がきょう取り上げたいのは通学定期の問題。通学定期の値上げ率は一一・五％と非常に大幅なものであります。今回の値上げを加えますと、昭和五十二年の法定制緩和、国鉄運賃自由化法ができて以来二年余りの間で、実に約二倍近くに引き上げられるということになると思ひます。まず数字的な事実を確認をしておきたいのですが、国鉄当局に伺ひます。

法定制緩和以後の一九七八年の七月、七九年一月、五月、そして今度の答申案と、この四度にわたる値上げのそれぞれのパーセント及び法定制緩和直前の時期を一〇とした場合のそれぞれの値上げ時点の指数はどういうふうになるかということとを、まずお示し願ひたいと思ひます。

○説明員(吉武秀夫君) 五十二年の七月時点の通学定期から五十三年度の七月に二〇・九％上がっておりまして、それから一月に一％修正をいたしました。それが五・五％でございますので、五十三年度の改定分として二七・五％であります。それから現在時点でございますが、五十四年度の五月改定によりまして二七・九％改定されております。それから今回の答申が一・五％でありますので、指数で五十二年の七月を一〇〇といたしますと、五十三年度の七月が一・二、五十四年度の一月が一・二八、五十四年度の五月が一・六三、今回の答申によりまして一・八二となります。

○内藤功君 新聞などでも、「逃げられない学生」に照準を当てるのでは「庶民いじめ」といわれても仕方がない。と、こういう不当な値上げについて指摘をしております。運輸審議会の公聴会でも、特に切々と訴えたのが学生の諸君であつて、全国大学生生活協同組合の代表の方などから切実な実情が出ておられるようであります。通学定期の値上げは大学生だけではありません。高校生

を持つ家庭の場合も非常に打撃は大きい。東京の場合には私立高校に通う生徒が現在二十五万八千人で、公立高校の生徒約二十万人を上回っているという、こういう特殊な状況であります。私立高校の場合は学区制をとっておりません上に、東京の住宅事情もあって生徒の多くはかなり遠距離からの通学を強いられているという状況であります。

そこで、国鉄当局に伺ひたいのですが、国鉄の通学定期を利用しての学生は大学、高校、中学、小学校別に全国でどのくらいの数になりますか。

○説明員(吉武秀夫君) 全国で百八十九万人であります。その内訳は、大学生等で百万人、高校生で六十七万人、中学生で十九万人、小学生で三万人であります。

○内藤功君 幾つかの私立高校でどんなふうになっているか、港区にある正則学院というところがあります。この学校で埼玉県の鴻巣から高崎線まで上野まで来て、それから上野からあの長い通路を通過して地下鉄に乗って神谷町まで、こういう子供さんがいる。この方に例をとって見ますと、国鉄の六カ月の定期でさっきの昭和五十二年の七月と比べてみますと、一万四千九百円から二万五千六百円に。これだけ上がるわけですね。これは半年です。年間は二倍で五万一千二百二十円。現在が四万五千九百八十円ですから大変な負担になります。

それから渋谷区にある実践女子高校、八王子から新宿を通過して山手線に乗りかえて渋谷と、この子供さんの例をとって見ます。まだいっぱいありますが、一つだけ例を挙げて言いますと、この場合は六カ月の定期が一万五千六百円から二万七千九百四十円に。さっき国鉄当局が言いましたように約二倍、一・八倍の値上げになる。年間にとすると五万五千八百八十円。このほかにこの御家庭ではお父さんもあるいは兄弟もそれぞれ通勤定期を買っておりまして、これも上がりますから、

この負担は大変なものです。

これは一例ですが、さらに東京都の文京区にある駒込高校というところで、高校生生活にどのくらいいろいろなお金がかかるかというところについて昨年の六月に非常に細かい調査をしたのです。このアンケートの六番に、私立高校に入学して交通費は年間どのくらいかかるかという質問があります。この中で五万円以下、五万円から三万円の間というのが百二十九名で五二・七％、この二つの部分が一番多い。恐らく今度の答申の内容が認可されると、この七万から五万という部分が非常にふえてくるのではないかと推測されるわけがあります。

大臣、学生、特に高校生、大学生、最も弱い立場にある学生、生徒にこういうような負担を強いことにあります。大臣はこのような答申にいま接しまして、こういう勉強にいそしむ学生、生徒の生活に対してどういう受けとめ方をしておられるのか。これを、最後のとりでは大臣のところなんですけれども、こういう相次ぐ物価高、教育費も上がります。電力、ガス代も上がる、下宿代も上がるという中で何か一つ大臣のところの歯どめはできないものか。若い世代があなたに期待をかけている面も多いと思うのですが、これに対する期待にこたえるお考えはもうすでないものなのかどうかという点を私は伺っておきたいのです。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 諸物価の高騰、公共料金の値上げというものは各家庭に対して大変大きな打撃を与えていることは十分承知をしております。しかし、今般国鉄の値上げに關しましては、御承知のように危機的な財政状態につきまして、国鉄の建て直しということで昨年の暮れに再建法案を閣議了解を得まして、これをもち国鉄の最後の機会ということで、不退転の決意で何としても国鉄の再建をしなければならぬ、こういう中

で六兆数千億の累積赤字を持ち、十四兆円からの借金を持っている国鉄をどのような形で再建していくかという問題は、当然国鉄といえども省力化、合理化、人員の削減等いろいろな対策を講じていかなければならぬわけであり、累積される赤字は将来どうしても国民の皆様の税金に頼らざるを得ないことになるわけであり、それから、やはり幾らかでも利用者には負担を願いたいということで、最近の諸物価の値上がり等を考えまして五・一％、物価上昇率の値上げの程度で約一千億の増収を見込んでおるわけでございますが、これをお願いしているわけでござい

ます。
学生の割引率は七八・八でございまして、全体の運賃が上がりまして、いまお話しのようにここ三年間で相当の値上がりになったわけでございますが、国鉄としては相当の学割りを負担をしているわけでございまして、この辺で何とかごしんぼう願いたいというのが現在の心境でございます。

○内藤功君 国鉄の赤字についてはきのうも他の委員会でも質問しましたが、いろいろな昔からの貨物の投資などの問題があり、そういうものが積み重なった赤字なのです。これを私は学生に負担させない、できるだけ防波堤になってやる、ツケを回さないということが必要だと思つたので、いまの答弁ははなはだ私は遺憾であります。

けさもある新聞に、「学生受難時代」ということで、二十一歳、東京国分寺市の学生さんから投書が出ています。学生にとつて、アルバイトをするにも足代を考えるとそれほどメリットがない。学費、生活費の高騰とあわせて学生受難の時代だと思ふ。ゆとりのある教育が叫ばれているとき、もつとゆとりのある勉強ができるように学生には特別の配慮がなされたいものでしょうかという、穏やかな中にも非常に切々たる投書があります。子を持つ多くの親御さんの気持ちだと思ふのです。

さらに大臣にこの問題でお聞きしたいのは、そ

もその通学割引については昭和五十一年十一月に参議院の当委員会におきまして附帯決議がなされました。「国家的政策にもとづく国鉄の公共負担は、それぞれの政策実行部門が負担するよう努力する」ということが全会一致で確認されたはずであります。その後五十二年六月、当時の福永運輸大臣は、これは私の質問に対して答へられたと思ひますが、関係閣僚会議というものをつくつてうしてこれを開くことを閣議の中でも提唱したいというのを強く主張しておられたのであります。また、歴代文部大臣は、学割りというものは修学上の経済負担軽減と教育振興のための国家的社会政策的な制度だという位置づけをずっと答弁の中でも言つてきておられる。

これまでの附帯決議や国会答弁においては、このように、国鉄の公共負担はそれぞれの政策実行部門で負担をするよう努力をする、関係閣僚会議を開く、こういう決議、答弁がされておるのであります。この線に基づいて運輸大臣、運輸省当局は仕事を進めていかなければなりません。私の見るところ、この答弁だけで何にもやっていない、放置をしておられるようですが、これは事務当局でも局長でも結構ですが、どういうふうに進められておりますか。

○政府委員(山地進君) いま御指摘のように、国会の附帯決議がございまして、五十三年の六月に閣僚関係会議を福永大臣のときに一回やりました。そのときに、まとめといたしまして、さらに事務的にいろいろ問題を詰める必要があるというので、その後各省と鋭意問題を詰めているわけでございます。

いま御指摘のとおり、この問題は公共負担一般でございましてから文教政策だけではございせんけれども、それぞれいろいろ長い歴史を持っていますのでございまして、各省ともそれに対応するだけの体制がなかなかとれておりません。今日まで決まっていないうわけでございまして、今回、昨年の十二月二十九日の閣議了解におきまして、さらにこの公共負担の軽減対策について関係省庁

で検討を進め、早急に結論を出す。従前は公共的な割引制度について見直すというのが五十二年の十二月の閣議了解でございまして、今回はそれをさらに具体化したしまして、「関係省庁において検討を進め、早急に結論を得ることとし、そしてこの結論を得たことについて「所要の措置を講ずる」ということでございまして、内閣全体でこの問題について取り組むということが明確になったわけでございまして。

私も微力ですが従来なかなか結論に至らなかったわけでございまして、今回の閣議了解によりましてドライブがかかつて、さらにこの問題について来年度の予算に間に合うように鋭意検討を進めてまいりたい、かように考えております。

○内藤功君 繰り返しますが、これは運賃値上げを当時法律で決めた時代、値上げをまことに可決せんとするときに全会一致の附帯決議でこれをきちんと要望して、これを守るといふことを大臣がここで頭を下げて約束しておられるわけですから、これはいまのような御答弁であればや前に進んだのだらうと思ひますが、予算上の措置をも含めて鋭意この方向で推進してもらいたいというふうに思ひます。

そこで、次に私は身体障害者の方についてのいろいろな駅その他の施設の問題についてぜひ質問をしておきたいことがあります。

来年が国連の定める国際障害者年であります。いまその準備があらゆる面が進められることが期待されておるわけでございまして、すべての障害者、障害児の方が人間にふさわしい成長と発達を遂げて人間らしい生活を営めるように保障してあげるといふことが国際的に求められていることである。その中で公共交通機関の果たす役割は非常に重要なところと申すので、そのためにも運輸省が来年の国際障害者年に向けてどのように積極的な指導と監督をするかということがいま求められておると思ひます。運輸大臣のこの点についての基本的な姿勢をまずお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(地崎三郎君) 運輸省といはしましては、身体障害者の交通施設の利用に当たつての安全対策については従来から配慮してきたところであり、明年、国際障害者年の諸活動の計画調整等を行う国内委員会としては、中央心身障害者対策協議会がこれに当たることになっております。運輸省といはしましては中央心身障害者対策協議会の検討結果を踏まえまして、関係各省と密接に協議しつつ身体障害者の交通安全対策を推進してまいりたいと思ひます。

○内藤功君 具体的にお聞きしますが、国鉄、大手私鉄の視覚障害者関連施設対策、具体的には誘導ブロック、点字ブロックの設置数を見ますと、国鉄では全国五千八百八十四駅のうち二百九十駅、それから私鉄では千七百四十四駅のうち二百四十五駅が設置駅という現状であります。それから車いすを使用しておられる方の対策として車いすの専用のトイレ、これは国鉄で五十七駅、私鉄十七駅、それから改札口の拡幅、車いすが通れるように拡幅する、これを行っているのは国鉄で百十九駅、私鉄で四百四十八駅と、私どもの知り得た数字はこういう数字であります。

もつとも、昭和五十二年以降に降ろせば誘導ブロックなどの点については、国鉄など一定の努力をなされたことを私は評価するものでありますけれども、しかし、全体から見ますとこのように決して十分なものというにはほど遠いのでございします。運輸省として鉄道事業者に対してもつとこういつた面についての対応を積極的に行うべきだと思ひますが、いまはどういうふうな手を打ち、また指導をしておられるのか、この点を運輸省に伺いたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) いま御指摘になりましたように、施設の箇所、なかなかかはばしにくいではないかと思ひますが、従来も私鉄の運賃値上げの際には通達を出しまして、身体障害者の施設の拡充にも十分力を尽くすようにというところは私鉄の業界並びに民営鉄道協会あたり

それから、簡単な工事でございますとその部分だけ手直しということが出来るわけでございますが、御指摘の中には駅の改良、あるいは新設というようにないとなかなかできないというふうなものもござります。そういった工事が改良工事の一部で行われているという場合には、設備の問題につきまして、国鉄の場合であれば工事費補助金の対象になるわけでござりますし、また、私鉄の場合には開発銀行の融資の対象になるというのがあるわけでござります。そのあたりを、そういったものを抽出いたしまして、そういったことについて補助をするかどうかということにつきましては、今後の課題かと心得ております。

○内藤功君 さつき大臣の方から大まかな方針が出ましたが、運輸省はすでに昭和五十一年三月に身体障害者等交通対策基礎調査報告書というものを運輸省として出しておいて、この中にも具体的にいろいろと書いてあります。たとえば、「既存の施設を改善する」と新設や大規模な改造の際に「あわせて実施する」とは費用の面でも大巾に異なり、後者の場合には、設計段階から身体障害者等への配慮を行なうことが是非とも必要である」というふうなことも五十一年から言っておられる。もはや方針は出ているのですから、実行するべき段階にきていると思うんですね。

そこで、首都圏を例に御質問いたしますが、現在新設及び改造が進められている首都圏の国鉄と、それから大手の私鉄、営団地下鉄、この中に限らず、こういった鉄道事業において進められている駅数、それからその施設整備計画のごく概要で結構ですから、どういふふうに進められているか、運輸省の御認識を伺いたい。

○政府委員(山地進君) 現在、本年の三月でございすけれども、首都圏において新設または大規模な改良が行われている駅の数は一六六駅、大手の私鉄が十八駅、それから営団が十六駅でございまして、それから横浜が七駅やっております。その主な内容でございすけれども、ブロックで

ございすね。それから点字テープ、車いすの通路、それから一件でございすけれども斜めのスロープの道でございすね。それからエレベーターとエスカレーターというのがございす。それからあととは転落防止装置というふうなこと、それから身体障害者の手洗い、こういったこととございまして、一番多いのはブロックでございまして、それから車いすの通路、エレベーター、数で言いますとそういったようなものでございす。

○内藤功君 いまの答弁でもありまうように、この誘導ブロックはいま御指摘の四十八駅中四十一駅というふうな、比較的この二、三年は精力的に進められているように見えますけれども、それを除くほかの対策は、いまのお話でもわかるように必ずしも十分ではない。たとえば国鉄の場合には、この誘導ブロックと車いす用の通路はいま言われた駅には大体計画されていまして、他の対策が、計画自体がない。それから私鉄の場合は、すべての面で不十分な点で目立つと、これがいまの現状として私の特に感じるところであります。

そこで、運輸省として伺いたいのですが、どの駅に特に重点を置いてこういう施設を設置すべきだという基準ですね、これを私はしっかりと確立する必要があるんじゃないかと思うんですね。つまり、現実には各鉄道事業者が個々のいろんな事情や個々のいろんな判断でできるものを手のつくところから実施をしているという現状で、系統的計画的に運輸省が指導しているという段階にまだきていない。

たとえば、新設、改造駅は計画のときもとりですが、既存の駅につきましても、たとえば身体障害者の施設が近くにある駅、これは調べればわかりますね。それから、ターミナル駅など一般に利用客の多い駅というふうな、主要な対象になるべき駅の基準を運輸省の方できちんと文書で通達を出される、あるいは行政指導されるというふうにして、これは特に落とさないでいきたいと思います。基準と、それからその対象になるべき駅を場合によってはランクづけをして指導されるというふうな

工夫は、これはそう長くかからないでできることだと思ふんです。私はそういう提言をいま一つ申し上げたいんですけれども、ごく常識的な提言だと思ふんですが、この点の運輸省のお考え、こういうふうなされるようにしたらどうかと思ふんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(山地進君) 御指摘のように、そういった施設をつくる場合、利用者の非常に多いところ、施設があるようなところということになるうかと思ひます。それから、都内のターミナル、中心の駅等を結ぶというふうな交通が身体障害者の場合の利用の一番多い方だろうと思ふわけでございまして、その一カ所だけ直すということではなく、やはり乗降客の多い、あるいは利用区間の多いという両端に同じような設備をつくらなければ、片方だけつくっても死んじやうというふうなこともございすので、そういった利用の実態というものをよく調べまして、そういった計画を立てなければいけないと思ふわけでございす。

ただ、一律の基準といひましても、やはり駅の構造が古いとか新しいとか、上に上がっているとか下がっているとか、いろんな構造が違いますんで、なかなかこういった基準をつくってそのまますぐできるというのがむずかしい場合もあるうかと思ひますけれども、いずれにいたしましても、そういった利用の実態というのが第一でございすんで、いまおっしゃるような、そういった身体障害者からの要望の強い、利用実態の強いところにつきまして、私どもとしても重点的に配慮すべきだろう、いまおっしゃった基準という考え方の中に一番中核になるのはそういうものだろうと、私もそう思ひます。

○内藤功君 基本的に御質問くださったような感じなので、早速この作業を検討していただきたいと思ふんです。

たとえば話は飛びますが、国鉄の踏切で、改良を要する踏切は大体どういふものかというのはいまから基準があるわけなんです。国鉄も私鉄もそれぞれ組織がありますから、どこかの駅の近くに

どういふ身体障害者の公のあるいは民間の施設があるか、あるいはターミナルの駅で一般に利用客の多い駅はどこかというのはいま大体出てくる。まず実態を把握しつつ、特に重点はこういうところだという基準を設けるといふことは私は不可能じゃないと思ふんです。ぜひこれはいまの答弁のようにお願いをしたい、作業をどんどん進めていただきたいというふうに思ひます。

そこで、具体的な質問をもう一つさせていただきますが、東京都の中央線の立川駅の改造計画というのが進められておまして、昭和五十七年の十月開業を目前に一部工事も始められているという状況であります。しかし、この点について私も一回、運輸省、国鉄当局にもお願いをいたしました。身障者に対する安全対策、安全施設については、いままだ計画が明らかにされていないというふうな聞いておるんです。

すでに国鉄側には、立川市を通して地元身体障害者の関係団体五団体から、私持ったまいりましたが、約五十一項目にわたる、こういうふうにしてくれ、たとえば手すり、操作ボタンなどを低くしてくれ、エレベーターまでの通路を広くしてくれ、それからスロープを設置してくれというふうな細かい五十一項目の切実な要望事項が国鉄のたしか西局に、さらに本社にも出されておると思ふんです。これらの要望を受けまして、国鉄としてはどのような安全対策を計画しておるのか、これをちょっと承っておきたいんです。

○説明員(吉武秀夫君) ただいま御指摘のようになり、この一月に市の方から西局に要望が出ております。現在いろんな項目もあつたんですが、点字ブロックあるいは点字テープあるいは車いすの方へのラッチの拡張でございすとか、あるいはトイレというふうなことについては大体設置の方向で現在検討しております。そのほかの点につきましては、まだ検討が済んでおりません。

○内藤功君 いま検討中のものの中で幾つかの積極的に対処する部分についてのお答えをいただい

たんですが、問題はエレベーター、エスカレーター、この問題になりますと、いつも構造上の問題とか費用負担の問題というのが必ず出てくるんです。これはほかの施設に比べれば費用はよけいにかかることはわり切ったことなんです。これはやっぱり新設のときに計画の中に折り込みませんと、もう永久に機会を逸してしまふわけなんです。費用負担の問題があつてもそれを押し切つて、身障者のためにできるだけの努力をするというのが国際障害者年の期待する、また国鉄など交通機関に求められている問題だと思ふんです。したがって、こういった点については当然地方自治体、市からの要望もございましょうし、それから身障者の方々の団体からの御要望もありましょうし、こういうものを十分に聞いて、これもできるだけ設置をするという方向で努力をし、検討していただきたいというふうに思ふんですが、いかがでございましょうか。

○説明員(吉武秀夫君) エレベーターあるいはエスカレーターの設定というのは、現在のいろいろな物理的な構造的な条件で、とにかく大量のお客様を扱つておるとその方の安全の面もございまして、これは改造あるいは新設と申しまして、線路それ自体から全部新設ということではございせんので、どうしても現在の設備の制約というものは、今度橋上駅になりまして自由通路ができません。その自由通路に対するアプローチとして、そういうスロープであるとかエレベーターであるとかというようなことでできないかというお話があるという事は聞いております。

この自由通路につきましては、国鉄もあるいは市側の負担ということもありますので、市の方といる協力をしまして、どういふふうにいたすかということについての結論を出してまいりたいと考えております。

○内藤功君 十分にひとつ国際障害者年を前にした段階でありますから、その方向での努力を要望しておきます。

それから、いま、ことになつて国鉄当局がいふような身体障害者についての御要望を聞いたと、こういうお話ですが、これに対しては立川市を通して国鉄側の、現在これでは、これは今後検討したいというふうなお考えを文書等で御回答される方が私はいいと思ふんですが、当然そうなると思ふんですが、いかがでございましょうか。

○説明員(吉武秀夫君) そのようにいたすつもりでございまして。

○内藤功君 さらにお願いをしておきたいのは、身障者の団体の方々と国鉄の当局の方、まだ直接お会いにならない、お会いになる機会がますますのところが、こういうふうな聞いておるんです。もしこれが事実だとすれば、やはり市当局を通して意見を聞くというふうになしに、非常に細かいところもございまして、施設をつくる上で万全を期するという上からいきましても、できる限り、市を通して間接に身体障害者の団体の意見を聞くというだけじゃなくて、直接身体障害者の方々の団体の代表の方から意見も聞き、十分に万全を期すると。施設をつくる上でのいろいろな注文や要望を聞くという態度をおとりいただくことが至当ではないかと私は考えるんですが、この点ひとつその方向でございまして、この点ひとつ、いかがでございましょうか。

○説明員(吉武秀夫君) 身障者の方のいろいろな話というのは、私の方で聞かないということではなくて、おいでになつて聞いておるわけなんです。ただ、立川駅の改良をどうするかというふうなことにございまして、市の方に福祉担当所がございまして、そこを窓口にした方が実務上しほられると思ひますので、われわれとしては市のそういう箇所を窓口にして、いろいろなお話し合いをこの件についてはしたいと考えております。

○内藤功君 実務上の理由だけであつて、身体障害者の方に会わないという態度をとっているわけじゃないと、こういうことですか。

○説明員(吉武秀夫君) この件に限らず、身体障害者のはほかのいろいろな問題がございまして、何回

かこちらにお見えになつておりますし、その担当のわれわれの窓口もありまして、それぞれにお会いして御要望も聞いておるといふのが実態でございまして。ただ、実務的にある種の詰めをやります際には、やはり向こうの方も行政的な責任者であるということが必要であると思ひますので、こういうケースの場合にはやはり窓口はそういうふうにしほつた方が実務的に進めやすいというふうにおかれれば判断しておるわけでございます。

○内藤功君 次に問題は、同じく身体障害者の方の問題ですが、職業としてハイヤー、タクシーに乗つて仕事をしておる方は全国で何名くらいおられますか。これは自動車局ですか。——法人、個人については各該運局別に御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(飯島篤君) お答えいたします。身体障害者でハイヤー、タクシーの運転手をしておる方ではございますが、まず法人につきましては、札幌五十八、仙台六十三、新潟十九、東京四十、名古屋百六、大阪二、広島六十四、高松二十三、福岡八十一、沖縄二、合計で四百六十六名でございまして。それから、現に個人タクシーを営業しておられる方は、札幌三、仙台二、新潟二、東京四、名古屋三、大阪十七、広島二、高松三、福岡十七、沖縄二、全国で四十九名でございまして。

○内藤功君 いまの御説明の中にある法人従事者の身障者の方の多くは、一般の方と同様のいわばノルマを会社から課せられて仕事をされているために、疲労度も非常に強い。どうしても、比較的自分の条件に合ったペースで働ける個人タクシーを希望する方が非常に多いように伺つております。そこでお尋ねしますが、身体障害者、たとえば私のところに陳情に来られた人で、両方の手のひら、これがなくて、手首で運転、非常にうまく運転されるんですが、そういう方もおられますか。そういう、身障者の方がゆえに個人タクシーの免許が、健全な一般の方よりも受ける条件において不利になる、あるいは条件が悪くなるというふう

なことは、この自動車行政上絶対にあり得ないし、ないと思ひますが、この点、念のために局長に確かめておきたい。

○政府委員(飯島篤君) 個人タクシーの免許の審査は、先生御承知のとおり、道路運送法第六条の規定に基づいて処理をいたしておるものでございまして。それで、具体的な審査基準は各該運局ごとに定められておりますが、個人タクシー制度というのは優秀、適格者に免許を与えるという趣旨にかんがみまして、自動車の車庫等の施設、それから資金関係、それから運転資格の有無、運転経歴、遵法精神、法令及び地理に関する知識等について審査を行つております。

それで、いま御質問の身体障害者からの個人タクシーの免許申請があつた場合に、この基準に基づきまして処理をいたしておるものでございまして、身体障害者であることを理由に差別的取り扱いをするとはいたしておりません。

○内藤功君 最後に大臣にお伺ひをしたいんですが、明年は国際障害者年として、国においてもその準備が強く求められているところでございまして。基本的な姿勢については冒頭大臣から伺ひました。

ところで、この個人タクシーを申請する有資格者である身体障害者の方には、この国際障害者年を機会に一定の優先措置を講ずるなど、身障者に免許の認可を可能な限り積極的に進めるように御努力、検討をお願いしたいと思ふんですが、身障者の自立を国としても積極的に援助するためにも、こうした措置をいま真剣に検討すべき時期に來ていると思ふんですが、大臣のこれに対する基本的な姿勢をお示し願ひたいと思ひます。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 私も個人的なことですが、身障者のハイヤー会社の運転手さんから個人運転手をしてほしいということで頼まれたことがありましたが、いま自動車局長が御答弁申し上げましたように、何らかの条件が足りないという事で個人免許がもらえないことがございました。確かに来年は身体障害者年でもございまして、十分

これは勉強していただきたいと思ひます。
○柳澤謙造君 最初に大臣の方にこれはお聞きを
いたしまして、大臣からお答えをいただきたいんで
す。

七月二十日の海の記念日のことなんです。これ
が海の記念日に制定されたのは昭和十六年
の閣議決定のはずなんです。もうあれから四十年
近くなるわけですけども、いまだに祝日になら
ないわけなんです。それで全日本海員組合とか
全国海友婦人会を始め海に関係した団体の皆さん
方が毎年集まりまして、この海の記念日を祝日に
しようではないかということをもう十数年来ずう
つとやってきて、大臣のところへも官房長官のと
ころへもその他のところへもそういう陳情を毎年
続けてきているわけなんです。

けさの新聞を見ますと、前に大平総理が言つて
おられた家庭の日、何か政府の方では六月の第一
か第三土曜日をこれにしようということをお決め
のようなんですが、別に私、家庭の日をやるなど
は申しません。ただ、評判が悪いことだけは
これは事実ですから申し上げておくんですけれど
も、家庭の日を祝日にするというならば、海洋国
日本が、少なくとも国民にもっとも海という
ものに認識を持っていたら、そういうこと
も含めまして、昭和十六年に閣議決定でそういう
海の記念日までつくっているんですから、この際
それを祝日にするということでお進めになってよ
ろしいんじゃないだろうか。

それで、監督官庁といいますが、そういう立場
にあるんですから、運輸大臣が本気になってその
気になって、総理大臣なり官房長官のところへ物
を言っていたらいいと思うんですけれども、大
臣の御決意のほどをお聞きしたいです。

○國務大臣(地崎幸三郎君) 御承知のようにわが
国は四方を海に囲まれておるわけでございますし
て、海洋国であります。運輸省といたしましては
海洋思想の普及に非常な努力しているところでご
ざいます。いま先生家庭の日の御議論をされまし
たが、家庭の日の話が出るたびに、私は海の日を

記念日としてはどうかということをやつとぶやい
ておるわけでございます。ただ、祝日というものは
やはり国民全体が納得して理解をして祝いをする
というふうな考え方が徹底したときに成立させる
べきものだと私は思ふわけでございます。海の
関係者の運輸省といたしましては、海の記念日と
いう重要性をぜひ強調してまいりたいと存じてお
ります。

○柳澤謙造君 大臣、それはぜひやってくださ
い。

それで、私はこれはもういつも言うだけけれど
も、日本人というのは、海と言つたら魚をつるの
と海水浴ぐらいしか思ひ出さないんですね。日本
経済がここまで発展をしてきて、そうしてGNP
で世界で三番目なんて言われるようになった、そ
の大きな原動力という役割りを果たしているの
があの海なんです。いま鉄をつくると言つたつ
て、鉄鉱石も豪州から買つてくる、石炭も外国か
ら持つてくる、それで港に製鉄所をつくつて、そ
こでもつて陸揚げして鉄をつくつて、またそこか
ら船で輸出をする。

アメリカは自分の国で鉄鉱石も出て、石炭も出
て、それを自分の国の製鉄所に運んでつくつてい
るだけなんです、その方が運賃が高いわけではな
い。日本は外国から買つて、船で運んでくる、そ
の方が運賃が安い。そのことがやはり鉄をつくる
上についてのコストの上で大きな影響を及ぼして
いるんですから、そういうことをやれば国民に
わかつていただく上についても海洋国日本が、海
がどれだけ大きな役割りを、貢献を果たしている
のだといつてそういうPRもしていただいたりや
つていただきたいと思ひ、だから大臣、これは
もうぜひがんばってください。別に家庭の日いか
ぬとは言ひませんけれども、もうそれは運輸大臣
に期待をして強く要請を申し上げておきます。
それから次に、自治省の方いらつしてございま
すか。――船員の選挙権についていろいろお聞
きをしていきます。

たのですが、船員の方たちがどのくらいこの不在
者投票をやつたかということの数字でちょっとお
示しいただきたいと思ひます。

○説明員(岩田信君) お答え申し上げます。

五十四年の統一地方選挙において船長のもとで
行われました不在者投票は七千九百四十四であり
ました。もともと統一地方選挙でございまして
から、多少選挙のあつた県、なかつた県というよう
なこともございまして、ある程度平均的な操作
をしてございまして、七千九百四十四でございま
した。それから五十四年の衆議院議員の総選挙の
ときに船長のもとで不在者投票を行いました件数
は九千三十一人、なお総選挙のときには御承知の
とおりいわゆる指定船舶の制度がございまして、
その指定船舶内で行われた不在者投票の総数は八
百十八でございまして、もともとこれも御承知のと
おり船員は船長のもとで行う不在者投票のほかに
も不在者投票を行う方法、手段があるわけであり
まして、たとえばいわゆる指定港所在の選挙管理
委員会に出かけて行ってやる不在者投票とか、そ
れから一般の選挙人と同じような手続をとつて行
う不在者投票とか、そういうものがあるわけでご
ざいますので、船員すべてのうち、この二つの選
挙で不在者投票をした者が何人であるかというこ
とになりますと、ちょっと私も押えかねるの
でございまして、ただいまのように船長のもとで
行われました数というのはいさぐさでございます。

○柳澤謙造君 五十四年六月八日の運輸委員会
で、私がこの問題を取り上げてやりまして、大林
選挙課長の方から、代理投票とか委任投票なんか
も含めて検討していただくということをお約束を
して終わつたわけなんですけれども、あれから二年
ほどたつたので、その検討の結果どのくらいその辺
が進んだのか、その辺をお聞かせいただきたいと
思ひます。

○説明員(岩田信君) 御指摘のとおりでございま
して、私もあつちこち話に出ました代理人に
よる投票でございまして、の採否についてという
ことでいろいろ検討をしてきたわけでございます

けれども、あのときもお答えを申し上げましたよ
うに、何しろ日本でいまだかつてとつたことのない
制度でございまして、諸外国とは社会的な状況
というものもいろいろ違いがありまして、あのと
き大林課長が非常に壁が厚いのだということを申
し上げまして、先生から厚いだけではないかぬじや
ないかというおしかりがあつたことは記憶してお
りますけれども、引き続き検討はいたしておいま
すが、いまだに何分にも壁が厚うございまして、
まだ活路を見出せないという状態でございます。

○柳澤謙造君 壁が厚くて活路が見出せないつ
て、あなたね、進んでその壁を破つていってそし
てそういう船員の人たちが選挙ができるようにす
るためにはどうするかという、そういうことに努
力をされなければそれは進んだ結論出るわけな
いんですよ。

現実にはどうなんですか。イギリスの場合なんか
は職業の性質上、国外でもつていろいろ働いてい
る人たちは代理投票人使つて投票を行うこととい
うのを認めている。船員も同じなわけですよ。ね。
それからオランダの場合でも自分のかわりに投票
を行つてくれる代理投票人というものを指名をし
ておいて、それをそれぞれの居住地の市町村長の
ところへ登録をしておけば、選挙になるとその人
がやれるということができています。アフリカの中
の、そんなこと言つちやいかぬけれども、砂漠の
中かどこかある国ならね、そんなことまでやら
なくつたつてとてもめんどくさくてしょうがない
わと言つてそれは済ましていいかわからぬけ
れども、これだけ進んできて先進国だと言われる
国になって、そうして国民の大事な選挙権という
が公民権、そのことを投票しようという意思を持
つておつたつてやらせないということはそれは私
はよろしくないと思ひます。

私はあつちこち歩いて本場に聞かされるのだ
けれども、それは大臣も聞いておいてください。
もう五十過ぎて私はあと数年で満期ですというん
ですよ。だけれども柳澤さん、まだ私は選挙と

少しでも国民の権利である選挙権の行使をや
 してやるうといつてそういう制度がいまあつて、
 実際にやってきているわけですよ。何でそれで船
 員ができないんですか。やる気があるやそんなこ
 とでやることであつて、やる気があるかないかの
 ことであつて、これだけの十五万の人たちにもや
 んといまやらしている。しかも、信頼がおけるか
 おけないかなんといつたらそれは全くわからない

ことじゃないですか。それをちゃんと、そういう制度をつくって日本の国内でもやっている。いま言った船員なんかについても、外国では実際にそういうことが行われている事例があつて、戦後三十五年たつたいまになつてもまだやらぬとは、それどういふことですか。

○説明員(岩田信君) いまの後段の方でございますが、それはちょっと事情が違ひまして、投票所に本人がお見えになりまして、その本人がお見えになつてみずから投票用紙に記載ができないというときに、投票管理者が選びました職員が二人立ち会いまして、一人の者が立ち会い、一人の者がその本人のおっしゃること、指示に基づいてその投票用紙に記載をするというシステムでございますので、これはちょっといまのケースとは違ひおもうかと思ひます。

まあ、前段いろいろおしかりをいただいたわけでございますけれども、やはりいままで全然やつたことのないことでございますし、なお引き続き検討をさせていただきたい。われわれもこれは重大な問題であるというところは十分認識しております。その上に立つて検討させていただきたいと思ひます。

○柳澤錬造君 投票所のその代理投票ね、あなたそんなことを言っているけれども、その二人立ち会つていふという二人ぐるになつたら同じことじゃないですか、そんなもの、肝心な本人がわからなからいんだから。山田太郎に入れてくださいと言われて中山一郎と書いたつて、二人がしめし合ひしてやつたら、そんなことどうでもなることです。

しかし私が言うのは、そういうところまで言つたら身もふたもないことだし、それから特に先ほどの御答弁の、イギリスは長い歴史の中で他人であつても信頼関係がある。日本の場合はそのところがないから、そんなところまでいかならないんで、そんな答弁は、あなた、余りにも日本のいまの国民を侮辱したことになるんだし、私は取り消してはしむと思う。しかも世界じゅうでも

つて日本人ほどこれだけ教育を受けた国民というものはないわけですよ、文盲率が一%を切つていふのは世界に日本しかないんですから。その日本人がお互いにそういうことをやつてなにしたつて信頼もおけないんで、そんなことなにか少なくとも政府の側にある人が言つちや私はいかにぬことだと思ひます。

それであ、きょうここですぐどういふならいかなんといつてもそれは無理だと思ひますけれどもね、私は初めてじゃないんだから、少なくとも検討させていただきたい、よろしい検討していただきましようでいいから、いつまで御検討し、いつごろ結論をお出しになるか、そこだけはきちんとおっしゃってください。

○説明員(岩田信君) 重ねてのことでございますが、何しろ基本的な問題でもありまして、船員の立場に立つてのお考えももちろんわかるのでございませうけれども、一たん委任投票を認めるということになれば、それは船員だけに問題がとどまる問題でもございませう。いづれにせよ投票制度そのもののかなり大きな部分的な変更にあたつて、今後とも引き続き精力的に検討させていただきたいと思ひますけれども、何日までというふうな時間を決めますことは御容赦をいただきます。

○柳澤錬造君 それじゃ時間がもつたないから、検討なさつていつごろその結論が出ることにするかといふことを、後でよろしいですから、少なくともそちらの責任ある人の中で相談をして文書で御返事をいただきます。その点お約束してください。

○説明員(岩田信君) まあ相談はしてみますけれども、自分といたしましてはただいまお答えを申し上げたとおりでございます。

○柳澤錬造君 相談はいたしますけれども御返事ができないつて、そんなことありますか。三日なり五日後に結論を持つて来いと言つていふんじゃないんだ。きのうきょう始まつたことじゃないんだから、もう大分古い歴史があるんだから、

そういう点に立つて、いままで検討します検討しますと言つてきたんだから、今度はその御返事だけでは済まないんです。だからそういう点でお帰りになつて御相談をしてくださう、そしてその相談の結果、結論はいつごろ出しまして、そしてこういうことになつたつていふことからの転がしていくプロセスについての御返事を文書でよろしいからいただきたい。そのくらの約束ができないはずはない。

○説明員(岩田信君) その方向で検討させていただきます。

○柳澤錬造君 じゃあ選挙権の問題終つてしまつて、災害の問題を少し取り上げてお聞きをしたいと思います。船の災害、最近減つてきているといふことを私も聞いています。それで、もまた陸上の災害と比べれば船の災害というのは非常に多いんで、実績をお示しをいただきたいことと、それから陸上との対比で、どのくらいまだ陸上と比べて高いかといふことを聞かせていただきたいんですが。

○政府委員(山元伊佐久君) お答え申し上げます。統計結果が出ておりますのは五十二年度の船員の災害の発生状況でございますが、当該年度におきまして総件数は一万五千二百三十一件というふうになつております。これを過去の災害の発生状況と比較いたしますと、五年前の四十七年度では二万二千九百九十六件でございます。さらに十年前の四十二年度では二万六千七百五十二件でございます。仮に四十二年度を一〇〇といたしますと、四十七年度では八三、五十二年度では五七というふうになつておりました。船員に関する災害の発生状況は着実に減少はいたしております。

しかしながら、ただいま先生から御指摘がございまして、船員と陸上の災害の状況を比較いたしますと、四日以上の休業の災害につきましては陸上労働者と比較をいたしてみますと、これは五十二年度の発生が千人に対して幾らかといふ比率でございますけれども、船員の場合が約

二七%、それから陸上の貨物取扱業に関する人、端的に言えばトラックの運転手の方々でございますが、これが船員とはほぼ同様の二六・六といふこととでございますが、全陸上労働者の発生率は九・八といふこととございまして、船員あるいは陸上の貨物取扱業者の発生率は全陸上の労働者に比しますと約三倍の状況といふこととでございます。したがって、船員局といたしましては、なお陸上の全労働者に比しまして船員の災害発生状況が高うございまして、今後一層船員に關して災害の減少を図るように対策を推進してまいりたい、このように考えております。

○柳澤錬造君 死亡はわかりませんか。

○政府委員(山元伊佐久君) 失礼いたしました。死亡は、やはり五十二年度の発生千人率の比較で申し上げますと、船員が一・三、それから陸上の貨物取扱業者が〇・三、それから全陸上労働者が〇・一といふこととございまして、事死亡に關しますれば、船員の場合が陸上の貨物取扱業者の約四倍、全陸上労働者に比しますと約十三倍といふような状況でございます。死亡につきましましてはやはり職場の環境上死亡率が最も高いという状況でございます。

○柳澤錬造君 いまお答えいただいたように、四日以上の災害で大体陸上の三倍、それから死亡災害だと十三倍といふことで大変高いわけですね。ですから、いままでのだんだん下がつてきたものの数字も御発表いただいたのでわかるんだけれども、それでも高いんで、今後さらに災害を減らすようにやつていただかないといけないんで、具体的にどういふ対策をお持ちで、どんなことをおやりになろうと考へているのか、その辺少し聞かせてください。

○政府委員(山元伊佐久君) 船員の災害の発生状況は、ただいま先生御指摘のように、なお陸上に比べれば高いといふ状況でございますので、これの減少を一層進めていく必要があるわけでございますが、こうした船員の災害防止という対策を着実に推進していくべきことは、船員行政の中でも

一つの大きな課題だというぐあいにわれわれは基本的に認識いたしております。

そうした認識のもとに幾つかの施策を具体的に進めておりますが、まず一つは、船員災害防止協会等に関する法律に基づきまして五年ごとに船員災害防止基本計画というものを定めなければいけなくなっております。現在五十三年度を始期といたします第三次の基本計画を執行中でございます。それから、毎年この基本計画に基づきまして船員災害防止実施計画というものを策定、実施いたすことになっております。五十五年度の実施計画に基づきまして、先般船員中央労働委員会との御審議を得ましてその答申に基づいて今後実施することになっております。

それから、第二番目の施策でございますけれども、五十三年に船員の職業上の災害の防止に関するILO条約というものを批准していただきましたが、これに関連いたしまして地方船員災害防止連絡会議というものをきちんとした体制としてつくり上げて、関係官庁あるいは事業者団体あるいは船員の方々、こういう方々に入っていることとしまして諸対策の推進強化を図っているというところでございます。それからまた、安全衛生月間というように運動を推進いたすことになっております。そして、これは毎年九月をその月間として諸対策の推進をいたしております。

それから、三番目の施策でございますけれども、昨年の六月に船員法に基づきまして船員労働安全衛生規則というものが、省令でございましてけれども、この省令は実は三十九年の制定以来改正が十分行われておりませんで、その後のいろいろ情勢の変化がございまして、そうした情勢の変化も踏まえまして改正を行って、現在これを着実に実施に移しているところでございます。

それから四番目は、これは今後の課題でございますけれども、今後はさらに船員労働安全衛生に関する法制の整備ということにつきましても真剣に取り組んでまいって、船員の災害防止あるいは災害発生率の減少を一層図ってまいりたい、こう

いうぐあいに考えている次第でございます。○柳澤錬造君 その四番目をもうちょっと話してみ、最後のところ。

○政府委員(山元伊佐久君) 四番目は、船員労働安全衛生に関する法制の整備でございます。これにつきまして今後一つの大きな課題として真剣に取り組んでまいらしていただきたいというぐあいに考えておる次第でございます。○柳澤錬造君 いろいろ安全衛生月間とかこういうことをやっておりますというお話いまお聞きいたしました。

それで問題は、こういうことをやっておりますと言っただけではなくて、それが実際に実効が上がるにしないと何にもならないので、私の労働組合におつたときには、特に造船です。非常に災害が多くて、それこそ本気になって取り組むようになりまして、安全はすべてに優先するという、そういうスローガンまでも労働使で確認をしたんです。それからさらに経営側の方では私たちの言うことを聞いてくれて、安全予算は一切制限をしないと言ったんです。下から申請があればどんなことがあっても安全に対する予算というものは会社の幹部は出してくれた。そういうことをやっていて、そのうちに何年かかかってあれだけの大きな死亡災害を出している造船の中から死亡災害がなくなってきたわけなんです。

ですから、この点でいろいろおやりになっておると思ひますし、いまお聞きしてもおやりになっていることはわかりますので、それが実効が上がるようにしていただきたいと思ひます。そうではないと何にもならないんです。

そういう中でも、特にいま最後に言われた点の安全衛生法制定の問題、現在、船員法の中の安全衛生規則でいっても、それは規則も法もいまだうとおり実際に実効が上上げてくれればいいんだけれども、それでもやっぱり規則というだけではどうしても不十分な点があつて、それで船員労働安全衛生法という法の制定をやつて災害をなくな

そうといつて海員組合なんかも一生懸命取り組んでおるし、そういう主張もなされてはいるはずですが、大臣なんかのところにも陳情しているんですから、ですからそういう点でもどうにか法制化の努力をしていただきたい。その努力をして、船員労働安全衛生法をつくつてより一層その災害をなくするよう、そういう実りある成果を上げていただきたいといつてこれは私、要望だけ申し上げておきます。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。午後二時五十四分散会

○委員(黒柳明君) 本日調査は、この程度にとどめます。

○委員(黒柳明君) これより諸議の審査を行います。第二号大阪国際空港の安全確保等に関する諸議(第五十三号)を議題といたします。本日までに本委員会に付託されております諸議は、お手元に配付の付託諸議一覧表のとおりでございます。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願（第一一九七号）
一、国鉄倉吉線廃止反対等に関する請願（第一三五一号）

第一一九七号 昭和五十五年三月三日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 横濱市神奈川区神之木台六ノ六
西川芳助外五千名

紹介議員 西ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第一三五一号 昭和五十五年三月六日受理
国鉄倉吉線廃止反対等に関する請願

請願者 鳥取県倉吉市葵町七二二国鉄倉吉線改良促進期成会内 小谷善高外八千五百七十名

紹介議員 石破 二郎君 小林 国司君
坂野 重信君 西村 尚治君
広田 幸一君

地域振興の主要地である倉吉線が絶対に廃止されることのないようにされたい。また、同線の改良強化のための整備と陰陽連絡に必要不可欠である南勝線の建設を促進されたい。

理由

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案によると、倉吉線が廃止路線の対象にされていることは、地域住民にとつて極めて重大な関心事であり、遺憾至極である。廃止の理由として利用効率の低いことが挙げられているが、過疎地である当地方と人口密集地帯の大都市間路線との比較そのものが、不合理であり承服し難い。倉吉線は、鳥取県中部地区における交通の主要幹線として産業振興と過疎防止に大きな役割を果たしている。また、地域住民は、永年の念願である山陽との連絡線南勝線の開通を大きく期待しているところである。この沿線には、広くその名を知られた三朝・東郷・羽合・関金・湯原など温泉群をはじめ、国

立公園大山・山崎山高原などの観光資源、更には広大な山林資源あるいは貴重な地下資源があり、今後、国鉄の全線開通による地域の飛躍的發展は大きなものがある。（資料添付）

三月十七日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、船舶のトン数の測度に関する法律案

船舶のトン数の測度に関する法律案
船舶のトン数の測度に関する法律

（趣旨）

第一条 この法律は、千九百六十九年の船舶のトン数の測度に関する国際条約（以下「条約」という。）を実施するとともに、海事に関する制度の適正な運営を確保するため、船舶のトン数の測度及び国際トン数証書の交付に関し必要な事項を定めるものとする。

（他の法令との関係）

第二条 船舶のトン数の測度の基準については、他の法律又はこれに基づく命令に特別の定めがある場合を除くほか、この法律の定めるところによる。

（定義）

第三条 この法律において「閉鎖場所」とは、外板、仕切り（可動式のものを含む）若しくは隔壁又は甲板若しくは覆い（天幕を除く。）により閉鎖されている船舶内のすべての場所をいう。

2 この法律において「甲板」とは、外気に面したすべての開口に風雨密閉装置を備えることその他の運輸省令で定める基準に適合する甲板のうち最上層のものをいう。

3 この法律において「貨物積載場所」とは、貨物の運送の用に供される閉鎖場所内の場所をいう。

4 この法律において「基準喫水線」とは、船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第三条に規定する

満載喫水線その他これに相当する喫水線のうち運輸省令で定めるものをいう。

5 この法律において「国際トン数証書」とは、次条第一項の国際トン数及び第六条第一項の純トン数を記載した証書であつて、この法律の規定に基づき国際航海に従事する長さ二十四メートル以上の日本船舶について交付されるものをいう。

（国際トン数）

第四条 国際トン数は、条約及び条約の附属書の規定に従い、主として国際航海に従事する船舶について、その大きさを表すための指標として用いられる指標とする。

2 前項の国際トン数は、閉鎖場所の合計容積を立方メートルで表した数値から除外場所（開口を有する閉鎖場所内の場所であつて、当該開口の位置、形態又は大きさが運輸省令で定める基準に該当する場所をいう。以下同じ。）の合計容積を立方メートルで表した数値を控除して得た数値に、当該数値を基準として運輸省令で定める係数を乗じて得た数値にトンをつけて表すものとする。

（総トン数）
第五条 総トン数は、我が国における海事に関する制度において、船舶の大きさを表すための主たる指標として用いられる指標とする。

2 前項の総トン数は、前条第二項の規定の例により算定した数値に、当該数値を基準として運輸省令で定める係数を乗じて得た数値にトンをつけて表すものとする。

3 二層以上の甲板を備える船舶であつて運輸省令で定めるものについて前項の規定により総トン数の数値を算定する場合においては、同項中「当該数値を基準として運輸省令で定める係数」とあるのは、「当該数値並びに上甲板及び上甲板から第二層にある甲板の位置を基準として運輸省令で定める係数」とする。

（純トン数）
第六条 純トン数は、旅客又は貨物の運送の用に供する場所とされる船舶内の場所の大きさを表すための指標として用いられる指標とする。

2 前項の純トン数は、次に掲げる数値を合算した数値（旅客定員が十三人未満の船舶については、第一号に掲げる数値）にトンをつけて表すものとする。

一 貨物積載場所の合計容積を立方メートルで表した数値から当該貨物積載場所に含まれる除外場所の合計容積を立方メートルで表した数値を控除して得た数値に、当該数値並びに上甲板及び基準喫水線の位置を基準として運輸省令で定める係数を乗じて得た数値（その数値が国際トン数の数値の百分の二十五に満たないときは、当該国際トン数の数値の百分の二十五に相当する数値）
二 旅客定員の数及び国際トン数の数値を基準として運輸省令で定めるところにより算定した数値

3 基準喫水線の位置又は旅客定員の数につき運輸省令で定める軽微な変更が行われた場合における純トン数の数値については、運輸省令で、前項に規定する数値の算定の特例を定めることができる。

4 前二項の規定により算定した数値が国際トン数の数値の百分の三十に満たない場合における純トン数の数値は、これらの規定にかかわらず、当該国際トン数の数値の百分の三十に相当する数値とする。

（載貨重量トン数）
第七条 載貨重量トン数は、船舶の航行の安全を確保することができる限度内における貨物等の最大積載量を表すための指標として用いられる指標とする。

2 前項の載貨重量トン数は、人又は貨物その他運輸省令で定める物を積載しないものとした場合の船舶の排水量と、比重一・〇二五の水面において基準喫水線に至るまで人又は物を積載するものとした場合の当該船舶の排水量との差をトン（計量法（昭和二十六年法律第二百七号）第

六条第一項第二号に規定するトン数をいう。)により表すものとする。

(国際トン数証書等)

第八条 長さ二十四メートル以上の日本船舶の船舶所有者(当該船舶が貸し渡されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。)は、運輸大臣から国際トン数証書の交付を受け、これを船舶内に備え置かなければ、当該船舶を国際航海に従事させてはならない。

2 運輸大臣は、前項の船舶について国際トン数証書の交付の申請があつたときは、当該船舶について国際トン数及び純トン数の測定を行つた後、国際トン数証書を交付するものとする。

3 船舶所有者は、国際トン数証書の記載事項について変更があつたときは、その変更があつた日から二週間以内に、運輸大臣に対し、その書換えを申請しなければならない。

4 第二項の規定は、前項に規定する記載事項の変更が国際トン数又は純トン数の変更である場合について準用する。

5 船舶所有者は、国際トン数証書が滅失し、若しくは損傷し、又はその識別が困難となつたときは、運輸大臣に対し、その再交付を申請することができる。

6 船舶所有者は、次に掲げる場合には、その事実を知つた日から二週間以内に、国際トン数証書を運輸大臣に返還しなければならない。ただし、国際トン数証書を返還することができない場合において運輸大臣にその旨を届け出たときは、この限りでない。

一 船舶が滅失し、沈没し、又は解撤されたとき。

二 船舶が日本の国籍を喪失したとき。

三 船舶の存否が三箇月間不明になつたとき。

四 船舶が国際航海に従事する船舶でなくなつたとき。

五 船舶が長さ二十四メートル以上の船舶でなくなつたとき。

7 長さ二十四メートル未満の日本船舶の船舶所有者は、当該船舶を国際航海に従事させようとするときは、運輸大臣から国際トン数及び純トン数を記載した書面(以下「国際トン数確認書」という。)の交付を受けることができる。

8 第二項から第六項までの規定は、国際トン数確認書について準用する。この場合において、第二項、第三項、第五項及び第六項中「国際トン数証書」とあるのは「国際トン数確認書」と、同項第五号中「長さ二十四メートル以上」とあるのは「長さ二十四メートル未満」と読み替へるものとする。

(外国における事務)

第九条 前条に規定する事務は、外国にあつては、日本の領事官が行う。

2 行政不服審査法(昭和三十七年法律第六十号)に定めるもののほか、領事官の行前項の事務に係る処分又はその不作為についての審査請求に關して必要な事項は、政令で定める。

(手数料)

第十条 国際トン数証書又は国際トン数確認書の交付、書換え又は再交付を申請しようとする者(国を除く。)は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手料を国に納めなければならない。

(運輸省令への委任)

第十一条 閉鎖場所、貨物積載場所及び除外場所の容積並びに排水量の算定方法その他船舶のトン数の測定に關し必要な事項並びに国際トン数証書及び国際トン数確認書の記載事項並びにこれらの交付、書換え、再交付及び返還に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(立入検査)

第十二条 運輸大臣は、この法律及び条約を実施するため必要な限度において、その職員に、船舶に立ち入り、国際トン数証書(条約の締約国である外国が条約の規定に基づいて交付した国際トン数証書に相当する書面を含む。)を、国際トン数確認書その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(権限の委任)

第十三条 この法律の規定により運輸大臣の権限に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行わせることができる。

2 海運局長は、運輸省令で定めるところにより、前項の規定によりその権限に属せられた事項を海運局支局長に行わせることができる。

(罰則)

第十四条 第八条第一項の規定に違反した船舶所有者は、十万円以下の罰金に処する。

第十五条 次の各号の一に該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第八条第三項又は第六項(これらの規定を同条第八項において準用する場合を含む。)の規定に違反した者

二 第十二条第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第十六条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

一 船舶の所有者等の責任の制限に關する法律(昭和五十年法律第九十四号)第八条第一項

二 油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第九十五号)第七條

(経過措置)

第三条 この法律の施行前に建造され、又は建造に着手された日本船舶(以下「現存船」という。)に係る総トン数の測定の基準については、第五条の規定にかかわらず、なお従前の例による。ただし、この法律の施行後に運輸省令で定める修繕(以下「特定修繕」という。)が行われた現存船については、この法律の施行後最初に行われる特定修繕に伴う次条の規定による改正後の船舶法(明治三十一年法律第四十六号。以下「新船舶法」という。)及びこれに基づく命令の規定による改測又は測定(これらに相当する処分を含む。)を受ける日(以下「当初改測日」という。)以後は、この限りでない。

2 現存船に係る純トン数の測定の基準については、第六条の規定にかかわらず、なお従前の例による。ただし、次の各号に掲げる現存船については、それぞれ当該各号に定める日以後は、この限りでない。

一 この法律の施行後に特定修繕が行われた現存船(当該特定修繕が行われる日前に次号又は第三号に掲げる現存船となつたものを除く。) 当初改測日

二 国際トン数証書の交付を受ける現存船 第八条第二項の規定による測定を受ける日

三 国際トン数確認書の交付を受ける現存船 第八条第八項において準用する同条第二項の規定による測定を受ける日

3 長さ二十四メートル以上の現存船については、この法律の施行後、条約第十七条(1)の規定により条約が効力を生ずる日から起算して十二年を経過する日(その日前に特定修繕が行われた船舶については、当初改測日)までの間(次項において「猶予期間」という。)は、第八条第一項の規定は、適用しない。

4 前項の規定にかかわらず、同項の船舶の船舶所有者は、猶予期間内においても、国際トン数証書の交付を受けることができる。

(船舶法の一部改正)

第四条 船舶法の一部を次のように改正する。

第四十条中「積量」を「総トン数」に改める。

第五十条ノ二第二項中「総噸數百噸」を「総トン数百トン」に改める。

第七条及び第九条第一項中「積量」を「総トン数」に改める。

第二十條中「總噸數二十噸」を「総トン数二十トン」に改める。

第二十一條第一項及び第二十一條ノ二中「積量」を「総トン数」に改める。

(船舶法の一部改正に伴う経過措置)

第五条 この法律の施行前に前条の規定による改正前の船舶法第四十条若しくは第九条の規定により行われた測定若しくは改測の申請若しくは嘱託又は同法第七條の規定により行われた標示は、それぞれ新船舶法第四條若しくは第九條の規定により行われた測定若しくは改測の申請若しくは嘱託又は新船舶法第七條の規定により行われた標示とみなす。

2 国際航海に従事する長さ二十四メートル以上の現存船舶に関する新船舶法の規定の適用については、この法律の施行後、条約第十七條(1)の規定により条約が効力を生ずる日から起算して十二年を経過する日(その日前に特定修繕が行われた船舶又は国際トン数証書の交付を受ける船舶については、当初改測日又は第八條第二項の規定による測定を受ける日のいずれか早い日)までの間においては、新船舶法第四條、第七條、第九條第一項、第二十一條第一項及び第二十一條ノ二中「総トン数」とあるのは、「積量」とする。

3 前二項に定めるもののほか、新船舶法の施行に伴い必要となる経過措置は、政令で定める。

(とん税法の一部改正)

第六條 とん税法(昭和三十一年法律第三十七号)

の一部を次のように改正する。

第二条第二項を次のように改める。

2 この法律において「純トン数」とは、船舶のトン数の測定に関する法律(昭和五十五年法律第 号)第六條(純トン数)に規定する純トン数をいう。

第八條(見出しを含む。)及び第九條第一項中「積量」を「純トン数」に改める。

(特別とん税法の一部改正)

第七條 特別とん税法(昭和三十一年法律第三十八号)の一部を次のように改正する。

第六條中「積量」を「純トン数」に改める。

(とん税法及び特別とん税法の一部改正に伴う経過措置)

第八條 前二條の規定による改正後のとん税法及び特別とん税法の規定の適用については、附則第三條第二項の規定により従前の例によることとされる純トン数は、前二條の規定による改正後のとん税法及び特別とん税法に規定する純トン数とみなす。

(地方自治法の一部改正)

第九條 地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

別表第三第一号百五の二中「基く」を「基づく」に、「積量」を「総トン数」に改める。

(漁船法の一部改正)

第十條 漁船法(昭和二十五年法律第七十八号)の一部を次のように改正する。

第二十條中「基く」を「基づく」に、「積量」を「総トン数」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

第十一條 自衛隊法(昭和二十九年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第九條第一項中「船舶積量測定法(大正三年法律第三十四号)」を「船舶のトン数の測定に関する法律(昭和五十五年法律第 号)」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第十二條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十七号、第二十四條第四号及び第四十條第一項第八号中「積量」を「トン数」に改める。

第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四十條第一項第八号中「積量」を「トン数」に改める。

(罰則に関する経過措置)

第十三條 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。

三月二十一日日本委員会に左の案件が付託された。

一、国鉄運賃引上げ反対に関する請願(第一四三三三号)

一、三陸縦貫鉄道の建設促進に関する請願(第一五五五号)

一、国鉄地方交通線の運行確保に関する請願(第一六三九号)

第一四三三三号 昭和五十五年三月十日受理

国鉄運賃引上げ反対に関する請願

請願者 横浜市磯子区西町二ノ二二ノ七

紹介議員 山中 郁子君

国鉄運賃の値上げをやめられたい。

第一五五五号 昭和五十五年三月十二日受理

三陸縦貫鉄道の建設促進に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内九一〇ノ一岩手県

紹介議員 岩動 道行君

三陸縦貫鉄道は宮城、岩手、青森の三県の沿岸都市を結ぶ都市間旅客輸送網及び貨物輸送網としての性格を有する主要幹線鉄道であり、これが完成後においては、三陸沿岸地域における産業振興の要となる。国において将来の定住の場として大いに期待を寄せている東北地域の発展のためにも、極めて大きな役割を果たすものである。よつて、三陸縦貫鉄道の早期完成及び早期開業を図るよう

強く要望する。

第一六三九号 昭和五十五年三月十三日受理

国鉄地方交通線の運行確保に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会

紹介議員 鈴木 正一君

強く要望する。

第一六三九号 昭和五十五年三月十三日受理

国鉄地方交通線の運行確保に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会

紹介議員 鈴木 正一君

国鉄の地方交通線は、地域社会における生活及び産業基盤として不可欠のものであり、特に過疎地域あるいは豪雪地帯における交通手段として果たす役割は極めて大きい。しかるに政府は、国鉄の経営再建を図るため今国会に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案」を提出し、地方交通線対策として、バス輸送への転換、貸付け又は譲渡あるいは割増運賃の導入などを計画し、地元住民に大きな不安を与えている。よつて、国鉄地方交通線を廃止等することなく、運行を確保するよう強く要望する。

三月二十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、首都圏の鉄道高架線化促進に関する請願(第一六七七号)

一、内部身体障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願(第一七六三三号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第一八七二号)

第一六七七号 昭和五十五年三月十四日受理

首都圏の鉄道高架線化促進に関する請願

請願者 東京都世田谷区桜丘五ノ三二ノ六

紹介議員 町村 金五君

首都圏の交通緩和と災害防止に資するため、一日も早く、国道と都道の交差する地点における国鉄と私鉄の高架線化を実現されたい。

理由

(-)東京都の人口は千三百三十七万九千五百六十六人

以上で全国人口の一割以上であり、また自動車も全国の自動車台数三千四百七十七万二千八十八台に達し、東京都の自動車台数は二百九十五万六千四百九十八台以上となつたので各所において交通難が発生している。日本の自動車は明治四十年には東京十四台、横浜六台、京都二台、すなわち全国で二十台しかなかったのが、大正十二年の関東大地震の時には全国の自動車台数は一万五千七百三十一台に達し、昭和五十四年には四十三万台と云われたのが、これから五、六年後には全国の自動車台数は三千八百万台を突破することになるのである。また、昭和元年から昭和五十四年間に於ける全国の交通事故は死者三十八万五千四百九十九人に対し負傷者は千五百四十四万七千五百三十三人であり、昭和五十四年末全国の自動車台数は三千四百七十七万二千八十一台に達し、関東地方の自動車台数は九百八十一万五千九百五十五台で、全国の三分の一近くであり、五十三年度の自動車事故による死者は全国で一万七千八百八十三人に対し関東地方の死者は二千六百五十八人であつた。(一)関東大地震が再発したら大正十二年九月一日の関東大地震の百八十倍の災害が出るという者が発表しているが、これが事実とすれば東京は全滅と言ふことになる。関東大地震は、東京を中心として横浜、横須賀、鎌倉、小田原の湘南地方をはじめ房総半島に至るまで、建物に倒れ、水道が止つたうえ火事が八方に起り東京の大部分は見るも無残な焦土と化したのである。特に東京の中心たる下町全部は一面の焦土と化し、その被害は、当時東京市の総人口三百八十五万九千人に対し、被災者は百五十四万七千三百五十一人、焼失家屋四十一万三千五百戸、死亡者八万四千四百十四人であつた。以上のような実情を訴える。(資料添付)

昭和五十五年三月十八日受理
内部身体障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願
請願者 山形県新庄市十日町八三四ノ一山形県内部身体障害者友の会内 早

坂寿治外百九名
紹介議員 前島英三郎君
内部障害者の国鉄運賃割引について、早急に、次の事項の実現を図られたい。
一、内部障害者も外部障害者並みに取り扱うこと。
二、現在、百一キロメートル以上の距離制限を外すこと。
三、付添者も身体障害者並みに取り扱うこと。

理由
僻地地帯に住む内部障害者、特に、心臓病、腎臓病、呼吸機能障害者にとつて、毎日のように遠方の病院に通院することは本当に苦しいものである。内部障害者は、闘病生活の苦しみと闘っているが、生命の保障はなく、身体は自己管理しなければならない。そこで問題になるのは交通費であるが、公共料金の値上げは著しく、国鉄は連年値上げされ、私鉄及びバスも値上がりし、更に、医療費も値上がりしている。これらの費用には多大な出費がかさみ、最低保障では養育費ともれない状態である。

第一八七二号 昭和五十五年三月十九日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願
請願者 山梨市落合八六〇 伊藤義貞外三十七名
紹介議員 中村 太郎君
身体障害者に対する運輸関係諸制度の改善について、次の事項の実現を図られたい。
一、航空機並びにカーフェリー等の運賃を、介護者の有無に関係なく半額割引すること。
二、国鉄の特急料金と急行料金を割引すること。
三、障害者が国鉄を容易に利用できるよう車両、駅舎の改善及び駅前自動車置場を設けること。
四、すべての公共交通機関が、障害者、老人、病弱者等すべての国民が安心して利用できるような交通運輸体系を研究策定のうえこれを実施すること。

第十部 運輸委員会会議録第三号 昭和五十五年四月十日 【参議院】

理由
(一)昭和五十五年三月一日より航空機利用の単身障害者にも料金割引が実施されているが、その負担額は、料金値上げによつて実質的には従来と変わっていないので、今後は割引率を引き上げ、料金の五割引とすること。また、カーフェリー料金は、障害者運送の場合には割引にならないことが大半であるので、すべてのカーフェリーが五割引制となるように指導すべきである。(二)重度の障害を持つ我々も、最近では国鉄車両や駅舎の改善に伴い国鉄を利用することが非常に多くなつてきた。この場合、ほとんどの例が急行や特急を利用しているが、この急行料金と特急料金が高額となつていて、傷痍軍人と同様これらを割引すべきである。(三)車椅子の障害者の社会参加、社会復帰を妨げる最大の原因は、社会環境整備の遅れにあるといわれ、「中央身心障害者対策協議会」もこのことへの対策を最も重要、最優先すべきこととしていた。また、この社会環境整備の課題の中で最も重要であつて優先して取り組む問題が公共交通機関の整備であるとされている。公共交通機関そのものでもある国鉄が、この政府方針の中で速やかにこのための各種施策を実行すべきである。四、我々には「運輸行政は、何も将来像も持たず、また、持つ気もなく、成り行き任せの仕事しか行わない」と映つてゐる。我々の世代のうちに実現できなくともやむを得ないと思つてゐるが、その将来像を求める努力は、絶えずなされなければならない。先般、車椅子の国会議員が健常者と障害者や老人などのハンデを持つた人たちが共に生活する社会が正常、つまりノーマルであるというノーマライゼーションの考えに立つて欲しいと訴え、大平総理大臣も「そのとおり」と感銘を表していた。したがつてこのノーマライゼーションのための具体的な施策がこれから実施されて行くと思うが、その際、まず一番に提起される問題がこの交通機関対策であると考えるので、これからの具体的な計画を策定し、それを示すべきである。

四月一日日本委員会に左の案件が付託された。
一、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案
一部を改正する法律
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第百三十六号)の一部を次のように改正する。
目次中「第四章 海洋施設からの油及び廃棄物の排出の規制(第十八条、第十九条)」を「第四章 海洋施設及び航空機からの油及び廃棄物の排出の二船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の規制(第十八条、第十九条)」の規則(第十九条の二)第十九条の十一に改める。

第一条中「及び海洋施設を」と、海洋施設及び航空機に改め、「排出すること」の下に「並びに船舶及び海洋施設において油及び廃棄物を焼却すること」を、「防止し」の下に「あわせて海洋の汚染の防止に関する国際約束の適確な実施を確保し」を加える。

第三号中第十二号を第十四号とし、第七号から第十一号までを二号ずつ繰り下げ、第六号を第七号とし、同号の次に次の一号を加える。
八 航空機 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第一項に規定する航空機をいう。

第三号第五号を同条第六号とし、同条第四号中「(港則法(昭和二十三年法律第百七十四号)に基づいて港の区域を含む。以下同じ。)」を削り、同号を同条第五号とし、同条第三号の次に次の一号を加える。

第三号第五号を同条第六号とし、同条第四号中「(港則法(昭和二十三年法律第百七十四号)に基づいて港の区域を含む。以下同じ。)」を削り、同号を同条第五号とし、同条第三号の次に次の一号を加える。

四 焼却 海域(港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域を含む。以下同じ)において、物を処分するために燃焼させることをいう。

第四條第一項第一号中「船舶若しくは積荷の損傷を防止し」を削り、同条第三項中「三百トン」を「百トン」に改める。

第九條第一項中「三百トン」を「百トン」に改め、同条第二項中「日本船舶をいう」の下に「以下同じ」を加える。

第十條第一項第一号中「船舶若しくは積荷の損傷を防止し」を削り、同条第二項に次の二号を加える。

四 廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約(以下「海洋投棄規制条約」という。)の締約国たる外国(以下単に「締約国」という。)において積み込まれた廃棄物の当該締約国の法令に従つてする排出(政令で定める本邦の周辺の海域(以下「本邦周辺海域」という。)においてするものを除く。)

五 外国の内水又は領海における埋立てのための廃棄物の排出

第十條に次の四項を加える。

3 前項第三号の規定により廃棄物を排出する場合において、その廃棄物がその排出につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払ふ必要があるものとして政令で定める廃棄物であるときは、当該廃棄物を船舶から排出しようとする者は、当該廃棄物の船舶への積み込み前(当該廃棄物が当該船舶内において生じたものであるときは、その排出前)に、その排出に関する計画が同号の基準に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して、海上保安庁長官の確認を受けなければならない。

4 海上保安庁長官は、前項の申請書を受理した場合において、その排出に関する計画が第二項第三号の基準に適合するものであることを確認したときは、申請者に排出確認済証を交付しなければならぬ。

5 排出確認済証の交付を受けた者は、当該廃棄物の排出に従事する船舶内に、排出確認済証を備え置かなければならない。

6 前三項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、排出確認済証の様式その他確認に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十一條中「廃棄物の排出(前条第二項第一号の廃棄物の排出を除く。)」を「前条第二項第一号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出」に改める。

第十四條中「廃棄物の排出(第十條第二項第一号の廃棄物の排出を除く。)」を「第十條第二項第一号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出」に改める。

第十七條中「廃棄物」の下に「(同条第三項の政令で定める廃棄物を除く。)」を加え、「排出同項第二号に適合する排出を除く。」「を「同号の規定によつてする排出」に改める。

第四條の章名中「海洋施設」の下に「及び航空機」を加える。

第十八條の見出し中「海洋施設」の下に「及び航空機」を加え、同条第一項本文中「海洋施設を」海洋施設又は航空機」に改め、同項第一号中「海洋施設」の下に「若しくは航空機」を加え、「若しくは損傷を防止し」を削り、同項第二号中「海洋施設」の下に「又は航空機」を加え、同条第二項中「次の」を「海洋施設からの次の」に改め、同項第二号中「廃棄物」の下に「(同条第三項の政令で定める廃棄物を除く。)」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項本文の規定は、航空機からの次の各号の一に該当する油又は廃棄物の排出については、適用しない。

一 当該航空機内にある者の日常生活に伴い生ずる汚水その他海域において排出することがやむを得ない油又は廃棄物であつて政令で定めるものの排出

域においてするものを除く。)

第四章の次に次の一章を加える。

第四章の二 船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の焼却の規制

(油及び廃棄物の焼却の規制)

第十九條の二 何人も、船舶又は海洋施設において、その焼却が海洋環境の保全に著しい障害を及ぼすおそれがあるものとして政令で定める油又は廃棄物の焼却をしてはならない。

2 船舶又は海洋施設において、前項の政令で定める油又は廃棄物以外の油又は廃棄物の焼却をしようとする者は、政令で定める焼却海域及び焼却方法に関する基準に従い、当該油又は廃棄物の焼却をしなければならない。

3 前項の規定により油又は廃棄物の焼却をする場合において、その油又は廃棄物がその焼却につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払ふ必要があるものとして政令で定める油又は廃棄物であるときは、当該油又は廃棄物の焼却をしようとする者は、当該油又は廃棄物の船舶又は海洋施設への積み込み前(当該油又は廃棄物が当該船舶又は海洋施設内において生じたものであるときは、その焼却前)に、その焼却に関する計画が同項の基準に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して、海上保安庁長官の確認を受けなければならない。

4 海上保安庁長官は、前項の申請書を受理した場合において、その焼却に関する計画が第二項の基準に適合するものであることを確認したときは、申請者に焼却確認済証を交付しなければならぬ。

5 焼却確認済証の交付を受けた者は、当該油又は廃棄物の焼却に従事する船舶又は海洋施設内に、焼却確認済証を備え置かなければならない。

洋施設における次の各号の一に該当する油又は廃棄物の焼却については、適用しない。

一 当該船舶又は海洋施設内にある者の日常生活に伴い生ずる不要な油又は廃棄物その他政令で定める当該船舶又は海洋施設内において生ずる不要な油又は廃棄物の焼却

二 次条第一項又は第十九條の四第一項の検査において行つた油又は廃棄物の焼却

三 締約国(海洋投棄規制条約の規定のうち廃棄物その他の物の海洋における焼却の規制に関する規定が効力を生じていない締約国を除く。以下同じ)において積み込まれた油又は廃棄物の当該締約国の法令に従つてする焼却(本邦周辺海域においてするものを除く。)

(焼却設備の検査等)

第十九條の三 船舶所有者又は海洋施設の設置者は、船舶又は海洋施設において前条第三項の政令で定める油又は廃棄物(同条第七項第一号に規定する油又は廃棄物を除く。以下「要焼却確認廃棄物」という。)の焼却の用に供される設備(以下「焼却設備」という。)を初めて要焼却確認廃棄物の焼却の用に供しようとするときは、当該焼却設備について運輸大臣の検査を受けなければならない。焼却設備検査証の交付を受けた焼却設備をその有効期間満了後も要焼却確認廃棄物の焼却の用に供しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該焼却設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、当該船舶所有者又は海洋施設の設置者に対し、当該焼却設備を用いて焼却をすることができると要焼却確認廃棄物の種類及び当該焼却設備の使用の方法(以下「使用方法」という。))を定めて焼却設備検査証を交付しなければならない。

3 焼却設備検査証の有効期間は、二年とする。

第十九條の四 焼却設備検査証の交付を受けた船舶所有者又は海洋施設の設置者は、当該焼却設備について運輸省令で定める改造又は修理を行

（焼却設備検査証の備へ置き）
第十九条の八 焼却設備検査証の交付を受けた船舶所有者又は海洋施設を設置者は、当該船舶又は海洋施設内に、焼却設備検査証を備へ置かなければならない。

ものではない。この場合において、運輸大臣が焼却設備検査証を交付したときは、当該焼却設備については、前項の規定にかかわらず、同条第一項後段、第十九条の四第一項、第十九条の六及び第十九条の七第一項の規定を適用する。

- 5 前三項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、船舶等廃棄確認済証の様式その他確認に
関し必要な事項は、運輸省令で定める。
- 6 第三章及び第四章の規定は、船舶又は海洋施

四 第十九条の二第一項又は第二項の規定に違反して油又は廃棄物の焼却をした者

第五十六条第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 第十九条の七第一項又は第二項の規定に違反して焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十七条中第八号を第九号とし、第三号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の一号を加える。

三 第十條第三項、第十九条の二第三項又は第四十三條第二項の規定に違反した者

第五十八條第一号中「又は第十六條第一項若しくは第三項」を、「第十六條第一項若しくは第三項又は第十九条の九第一項若しくは第三項」に改め、同条第二号中「又は第十六條第二項」を、「第十六條第二項又は第十九条の九第二項」に、「又は廃棄物処理記録簿」を、「廃棄物処理記録簿又は焼却記録簿」に改め、同条中第九号を第十一号とし、第五号から第八号までを二号ずつ繰り下げ、第四号を第五号とし、同号の次に次の一号を加える。

六 第十九条の八の規定に違反して当該船舶又は海洋施設に設置された焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十八條第三号中「廃棄物の排出」を「第十條第二項第一号の廃棄物の排出を除く」を「第十條第二項第一号又は第三号の規定によつてする廃棄物の排出」に改め、同号を同条第四号とし、同条第二号の次に次の一号を加える。

三 第十條第五項、第十九条の二第五項又は第四十三條第四項の規定に違反した者

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四條第三項及び第九條第一項の改正規定並びに次条の規定は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二条 この法律による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下「新法」という。）第四條第一項本文の規定又は新法第五條から第八條までの規定は、タンカー以外の船舶で総トン数百トン以上二百トン未満のものであつて前条ただし書の政令で定める日前に建造され若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶については、適用しない。

2 新法第四條第一項本文の規定又は新法第五條から第八條までの規定は、タンカー以外の船舶で総トン数二百トン以上三百トン未満のものであつて前条ただし書の政令で定める日前に建造され若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶については、当該日から起算して三年を経過する日までの間は、適用しない。

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(港灣法の一部改正)

第四條 港灣法（昭和二十五年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

第十二條第一項第十一号の三中「第三條第六号」を「第三條第七号」に、「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

(水質汚濁防止法の一部改正)

第五條 水質汚濁防止法（昭和四十五年法律第三十八号）の一部を次のように改正する。

第三十八條の二の一部を次のように改正する。

第二十三條第二項中「第三條第九号」を「第三條第十一号」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第六條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五百十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十七号の三の次に次の一号を加える。

十七の四 船舶及び海洋施設に設置される焼却設備の検査をすること。

第二十二條第一項第十七号の三中「環境庁」を「環境庁の所掌に属するもの（本邦周辺海域及びその排出又は焼却につき事前の確認を受け

ることを要する油又は廃棄物の範囲の設定に関するものを除く。）」に改める。

第二十四條中第一号の二の二を第一号の二の三とし、第一号の二を第一号の二の二とし、第一号の次に次の一号を加える。

一の二 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定による焼却設備の検査に關すること。

(環境庁設置法の一部改正)

第七條 環境庁設置法（昭和四十六年法律第八十八号）の一部を次のように改正する。

第四條第二十四号中「設定」の下に「、本邦周辺海域及びその焼却が禁止され又はその排出若しくは焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物の範囲の設定並びに海域において焼却する油又は廃棄物の焼却海域及び焼却方法に關する基準の設定」を加える。

四月二日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、交通事業における公共割引の国庫負担に關する法律案（衆）

交通事業における公共割引の国庫負担に關する法律案

交通事業における公共割引の国庫負担に關する法律

(目的)

第一条 この法律は、国の産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請により交通事業者が交通事業の運営上負担している公共割引につき国庫負担を行うことにより、交通事業の公共性の維持とその経営の健全な発展とを圖することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「交通事業」とは、次に掲げる事業をいう。

一 日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第三條第一項第一号に規定する鉄道事業、同項第二号に規定する連絡船事業及び同項第三号に規定する自動車運送事業

二 地方鉄道法（大正八年度法律第五十二号）第一條第一項に規定する地方鉄道により旅客又は物品を運送する事業

三 軌道法（大正十年法律第七十六号）第一條第一項に規定する軌道により旅客又は物品を運送する事業

四 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三條第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業（第一号に掲げる自動車運送事業を除く）

五 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第二條第四項に規定する貨物定期航路事業及び同條第五項に規定する一般旅客定期航路事業

六 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二條第十七項に規定する定期航空運送事業

この法律において「交通事業者」とは、交通事業を経営する者をいう。

この法律において「公共割引」とは、次に掲げるものをいう。

一 日本国有鉄道が、鉄道及び航路の旅客運賃につき、国有鉄道運賃法（昭和二十三年法律第二百十二号）第五條の二に規定する割引を行うことにより、その割引額を負担すること。

二 交通事業者が、交通事業における旅客運賃につき、通学定期旅客運賃を普通旅客運賃に通学定期乗車券の有効期間の日数（当該期間を月をもつて定めた場合には、一月を三十日として計算した日数）の二倍に相当する額を乗じて得た額の十分の七に相当する額よりも低く定めることにより、その差額を負担すること。

三 交通事業者が、交通事業における旅客運賃又は貨物運賃につき、政令で定める旅客又は貨物の旅客運賃又は貨物運賃の割引を行うこと

とにより、その割引額を負担すること。

4 前項第三号の政令は、国の産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請に沿うために運賃の割引を必要とする旅客又は貨物について定めるものとする。

5 運輸大臣は、第三項第三号の政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、運輸審議会に諮問しなければならない。

(国庫負担)

第三条 国は、交通事業者が公共割引をした場合においては、当該公共割引に係る前条第三項第一号若しくは第三号に規定する割引額又は同項第二号に規定する差額に相当する金額を負担する。

第四条 公共割引をした交通事業者は、当該事業年度(事業年度を定めない交通事業者にあつては、毎年一月一日から十二月三十一日までの期間。以下同じ)の決算完結後遅滞なく、当該事業年度に係る前条の規定により国が負担すべき金額を運輸大臣に対し請求しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による請求を受けたときは、その日から三月以内に、国が負担する金額を決定し、これを請求者に通知しなければならない。

3 第一項の規定による請求の手続その他前条の規定による国庫負担に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(報告及び検査)

第五条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があるとき、交通事業者に対しその業務に関し報告をさせ、又はその職員に、交通事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪

捜査のために認められたものと解してはならない。

(罰則)

第六条 前条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、十万円以下の罰金に処する。

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

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 第三条の規定は、交通事業者が昭和五十五年四月一日以後この法律施行の日の前日までにした公共割引についても、適用する。

(国会法の一部改正)

3 国会法(昭和二十二年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第三十七条に次の二項を加える。

国は、前項の規定による取扱いに伴う交通機関の運賃を負担するものとする。

前項の規定による負担の方法その他の必要な事項は、別に定める。

(運輸省設置法の一部改正)

4 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四十条第一項中第四十四号の二を第四十四号の二とし、第四十四号の次に次の一号を加える。

四十四の二 交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律(昭和五十五年法律第

号)の規定により交通事業者に対し負担金を交付すること。

第六十条第一項中「はかり」を「諮り」に、「はかる」を「諮る」に改め、第四号の二の次に次の一

号を加える。

四の三 交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律の規定により運輸審議会に諮ることを要する事項

第二十三条第一項第六号の二の次に次の一号を加える。

六の三 一般旅客定期航路事業者及び貨物定期航路事業者に対する負担金の交付に関すること。

第二十七条第一項中第八号の二を第八号の二とし、第八号の次に次の一号を加える。

八の二 地方鉄道事業者及び軌道経営者に対する負担金の交付に関すること。

第二十八条第一項中第四号の三を第四号の四とし、第四号の二を第四号の三とし、第四号の次に次の一号を加える。

四の二 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する負担金の交付に関すること。

第二十八条の二第一項中第十四号の二を第十四号の二とし、第十四号の次に次の一号を加える。

十四の二 定期航空運送事業者に対する負担金の交付に関すること。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約二千七百七十億円の見込みである。

四月四日日本委員会に左の案件が付託された。

一、国内用船外機の検査免除に関する請願(第一九二二号)

一、国鉄予土線の存続に関する請願(第一九二三号)

一、四国循環鉄道(宿毛線)建設促進に関する請願(第一九二四号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第一九六〇号)(第一〇四六号)

二〇六七号(第二〇六八号)

第一九二二号 昭和五十五年三月二十一日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願

請願者 静岡県浜松市元城町三八ノ一 浜松市役所商工部観光課内 浜名湖小型船安全協会内 内山信一

紹介議員 戸塚 進也君

国内用船外機は業務用を除いて検査が義務付けられ、ユーザーは製品価格に対して極めて割高な費用負担を強いられているので、一日も早く自動車の場合と同様、船外機の製造事業所に対し事業場の認定を行い、その検査を免除し、不公平な費用負担を解消されたい。

理 由

現在国内用船外機はその使用目的が遊漁船やレジャー用の場合に限って船舶検査が必要のため、ユーザーは予備検査又は検定を受けた製品を購入しているが、検査料は当該船外機の馬力数によって異なり、予備検査料は、一台につき最低四千六百円、最高一万七千三百円、検定検査料は最低三千二百円、最高七千七百円であつて、この負担はいずれもユーザーに転嫁されているので業務用の場合と比べて極めて不公平な費用負担を強いられている現状である。そもそも海上交通の安全を守るために設けられているはずの検査制度が、漁船等業務用のものは一切免除され、その他のもののみに前記高額の負担を伴う検査が義務付けられていることと自体不可解千万と言わざるを得ない。船舶検査と同様の制度として自動車の車検制度があるが、車検の場合は、営業用のタクシー、トラック、バス等と家用自動車との間にならんの差別的無いことは言うまでもなく、検査制度の目的にかんがみて、差別的無いことが当然である。また自動車の場合は、その製造出荷にあつて、メーカーが製造事業場の認定を受け、検査を代行しているのユーザーは検査料の負担を強いられることではない。今日運輸省においても既に輸出用の船外機に

つては、型式登録と事業場認定の手續きによつて検査を免除しているのに、国内用船外機については、業務用を除いて、同じメーカーの同じ製品を購入しながら強力な組織を持たない一般使用者のみが、その負担を義務付けられることは法の下に平等であるべき国民の立場として絶対に納得できない。

第一九二三号 昭和五十五年三月二十一日受理
国鉄予土線の存続に関する請願

請願者 愛媛県松山市一番町四ノ四ノ二愛媛県議會議長 宇都宮光明
紹介議員 青井 政美君

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案によると、愛媛県と高知県を結ぶ予土線も特定地方交通線として廃止されることが懸念されている。しかし、この路線は、地域住民の長年の悲願により昭和四十九年によりよく開通したもので、第三次全国総合開発計画で課題地域として取り上げられた四国西南地域の奥地を直結する主要な交通手段であり、今後の地域開発に大きく貢献するとともに、輸送需要の確実な増加が見込まれる路線であり、また、道路が未整備の沿線地域の中心的な交通手段として、通勤、通学等住民の日常生活に不可欠の路線である。よつて、この地域の実態を十分認識し、現行どおり存続するよう強く要望する。

第一九二四号 昭和五十五年三月二十一日受理
四国循環鉄道(宿毛線)建設促進に関する請願

請願者 愛媛県松山市一番町四ノ四ノ二愛媛県議會議長 宇都宮光明
紹介議員 青井 政美君

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案によると新線建設が大幅に制限されることが懸念されている。しかし、宿毛線は、第三次全国総合開発計画で課題地域として取り上げられた四国西南地域の海岸部を連結する主要な交通手段となり、予讃本

昭和五十五年四月二十三日印刷

線、土讃本線と接続して、四国循環鉄道を構成する重要路線である。また、優れた自然景観を活かした国民的保養基地として現在建設を推進中の南予レクリエーション都市への基幹的交通手段であるとともに住民の生活圏域拡大に重要な役割を果たす路線であるから、この建設が中止された場合、四国西南部の開発、交通体系の確立に重大な支障を来すことは必至である。よつて、四国循環鉄道の建設を是非とも促進するよう強く要望する。

第一九六〇号 昭和五十五年三月二十四日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 福島県郡山市笹川二ノ二四 石川 栄一外三十九名
紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二〇四六号 昭和五十五年三月二十七日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 鳥取県米子市西三柳二、七四五ノ三全国脊髄損傷者連合会山陰支部
内 西郷国伸外三十三名
紹介議員 広田 幸一君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二〇六七号 昭和五十五年三月二十七日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願(三通)

請願者 静岡県浜松市中島町一、二八六浜松釣友連盟内 中村重登外二名
紹介議員 熊谷 弘君

この請願の趣旨は、第一九二二号と同じである。

第二〇六八号 昭和五十五年三月二十七日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願

請願者 静岡県浜松市中島町一、二八六浜

松釣具商工組合内 佐藤元康
紹介議員 戸塚 進也君
この請願の趣旨は、第一九二二号と同じである。

昭和五十五年四月二十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局