

第九十三回国会 運輸委員會 議 録 第 一 号

本国会召集日(昭和五十五年九月二十九日)(月曜日)(午前零時現在)における本委員は、次のとおりである。

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君	理事 関谷 勝嗣君
理事 橋本 進君	理事 宮崎 茂一君
理事 福岡 義登君	理事 吉原 米治君
理事 西中 清君	理事 中村 正雄君
理事 阿部 文男君	理事 木部 佳昭君
理事 佐藤 文生君	理事 近岡理一郎君
理事 永田 亮一君	理事 浜野 剛君
理事 林 大幹君	理事 古屋 亨君
理事 三塚 博君	理事 箕輪 登君
理事 水野 清君	理事 山村新治郎君
理事 井岡 大治君	理事 久保 三郎君
理事 小林 恒人君	理事 関 晴正君
理事 浅井 美幸君	理事 小淵 正義君
理事 三浦 久君	理事 四ツ谷光子君
理事 中馬 弘毅君	

昭和五十五年十月十四日(火曜日)

午後二時開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君	理事 橋本 進君
理事 関谷 勝嗣君	理事 宮崎 茂一君
理事 宮崎 茂一君	理事 福岡 義登君
理事 吉原 米治君	理事 西中 清君
理事 中村 正雄君	理事 木部 佳昭君
理事 阿部 文男君	理事 永田 亮一君
理事 近岡理一郎君	理事 林 大幹君
理事 浜野 剛君	理事 三塚 博君
理事 古屋 亨君	理事 水野 清君
理事 箕輪 登君	理事 井岡 大治君
理事 山村新治郎君	理事 小林 恒人君
理事 久保 三郎君	

出席國務大臣

出席政府委員

委員外の出席者

運輸大臣 塩川正十郎君	運輸大臣官房長 杉浦 壽也君	運輸大臣官房総務審議官 石月 昭二君	運輸省海運局長 永井 浩君	運輸省港湾局長 吉村 眞事君	運輸省鉄道監督局長 山地 進君	運輸省自動車局長 飯島 篤君	運輸省航空局長 松本 操君	警察庁交通局長 梶野 敏雄君	環境庁水質保全局長 大塩 敏樹君	外務省北米局長 荻田 吉夫君	大蔵省主税局長 大山 綱明君	文化庁文化財保護部長 鈴木 嘉吉君	資源エネルギー庁石油部計画課長 浜岡 平一君	労働省労働基準局監督課長 岡部 晃三君	建設省計画局民宅地指導室長 鹿島 尚武君	建設省都市局街路課長 松下 勝二君	建設省道路局高速国道課長 鈴木 道雄君	浅井 美幸君	三浦 久君	中馬 弘毅君	小淵 正義君	四ツ谷光子君
-------------	----------------	--------------------	---------------	----------------	-----------------	----------------	---------------	----------------	------------------	----------------	----------------	-------------------	------------------------	---------------------	----------------------	-------------------	---------------------	--------	-------	--------	--------	--------

建設省道路局臨時旅客船問題等対策室長 小鷲 茂君
日本国有鉄道総裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 半谷 哲夫君
運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

九月二十九日

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出、第九十二回国会開法第一号)

十月九日

道路運送車両法等の一部を改正する法律案(内閣提出第一九号)
は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

国政調査承認要求に関する件
公聴会開会承認要求に関する件
委員派遣承認申請に関する件
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出、第九十二回国会開法第一号)
陸運に関する件
海運に関する件
航空に関する件
日本国有鉄道の経営に関する件
港湾に関する件

○小此木委員長 これより會議を開きます。
国政調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。
運輸行政の実情を調査し、その合理化及び振興に関する対策を樹立するため

陸運に関する事項
海運に関する事項
航空に関する事項
日本国有鉄道の経営に関する事項
港湾に関する事項
海上保安に関する事項
観光に関する事項
氣象に関する事項

について、本会期中調査をいたしたいと存じます。
つきましては、衆議院規則第九十四条により、議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○小此木委員長 この際、塩川運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。塩川運輸大臣。

○塩川國務大臣 第九十三回国会に臨みまして、一言ごあいさつを申し上げます。

御承知のとおり、現在、運輸行政に関しましては、重要かつ緊急な課題が山積しており、私としては、これらの課題に積極的に取り組むとともに、その解決に最大限の努力をいたしてまいりたいと考えております。

特に、最重要課題である国鉄再建に関しましては、昨年十二月に策定した国鉄再建対策の実施のための法的措置をいたしまして、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を提出し、御審議をお願いしておるところであります。私は、全力を挙げて国鉄再建を推進してまいる決意でございますので、何とぞよろしく御支援、御協力を賜りますようお願いいたします。

また、地域における公共輸送の維持整備等につきましては、地方公共団体と協力しつつ、地域交通対策の推進に努めてきたところでありますが、今後とも施策の計画的実施に留意しながら努力を重ねてまいります。

このほか、目下、国の財政は窮乏しておりますが、国民的要請にこたえるため、財政再建の趣旨をわきまえて、投資の効率を十分配慮して、鉄道、港湾、空港等の運輸関係社会資本の整備充実のため努力いたす所存であります。

また、陸海空にわたる運輸関係事業の経営の安定化や船員雇用対策の推進、観光の振興、海上保安、気象業務の充実、国際協力等の推進等の諸施策につきましても、国民に満足してもらえよう心がけて進めてまいりたいと考えております。

さらに、交通の安全確保及び環境対策、防災対策につきましても、従前にも増して所要の施策を積極的に推進してまいります。

最後に、今後の技術の進歩、地域開発の整備等を考えるとき、各種の交通機関のあり方も、それに伴い変化することは必至であります。したがって、私は将来にわたる交通需要を見通し、各種交通機関の整合性及び相互の連係を重視することがきわめて重要であり、今後の総合交通政策について運輸政策審議会に諮問していただくのでありますが、その審議等を踏まえ、八〇年代の新しい運輸行政の展開に努力をいたす覚悟でございます。

以上、運輸行政の考え方に申し述べましたが、これらは委員各位の御理解と絶大な御支援とを必要とする問題ばかりでございます。何とぞ諸先生方の御指導、御鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。私のごあいさつにいたしましたありがとうございます。（拍手）

○小此木委員長 内閣提出、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。塩川運輸大臣。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案
（本号末尾に掲載）

○塩川国務大臣 ただいま議題となりました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄は、これまでわが国の基幹的交通機関としての機能を果たしてまいりましたが、その累積赤字は昭和五十四年度末において六兆円を超え、このまま推移すれば将来巨額な国民負担となることは明らかであり、わが国の交通体系における国鉄の重要な機能を今後とも維持させるためにも、国鉄の経営の再建が緊急の国民的課題となっております。

このため、政府といたしましては、昨年十二月日本国有鉄道の再建についての閣議了解を行い、国民及び利用者の深い理解と協力のもとに、国鉄の再建を図るため、国及び国鉄が当面緊急に実施すべき対策を決定したところであります。

この閣議了解におきましては、国鉄は、地方交通線対策を含む経営の重点化・減量化、業務運営全般の効率化、機構・組織の簡素化等の推進によつて昭和六十年までに職員三十五万人体制を実現することを中心とする徹底した経営改善を実施することとするともに、国は、このような国鉄自身の経営改善努力を前提として、国鉄の経営努力のみでは解決しがたいいわゆる構造的問題を中心に債務のたな上げ等所要の行財政上の措置を講ずることとしており、このような国及び国鉄の対策を総合的に実施することにより昭和六十年年度までに国鉄の健全経営の基盤を確立し、可及的速やかに収支均衡の実現を図ることとしていたしております。

本法律案は、この閣議了解の考え方に基づいて、国鉄の再建を促進するためにとるべき特別の措置

を定めるものであります。

次に、この法律案の要旨について御説明申し上げます。

第一に、この法律の趣旨は、わが国における基幹的交通機関である国鉄の経営の再建を促進するためにとるべき特別の措置を定めるもので、国鉄の経営の再建の目標を、昭和六十年年度までにその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図ることに置くこととするともに、その目標を達成するための国鉄及び国の責務を明らかにしております。

第二に、国鉄の経営の再建のための措置の確実な実施を期するため、国鉄に経営改善計画を作成させ、毎事業年度その実施状況を検討させることとするともに、その経営の再建の促進に関する監査を充実するため、国鉄の監査委員会の委員を一人増員することとしております。

第三に、国鉄の鉄道の営業線のうち地方交通線に關しては、関係行政機関等による特定地方交通線対策協議会を組織し、特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保について協議することとするともに、地方交通線の貸し付け及び譲渡の道を開くこととする等地方鉄道へ転換の確保に配慮しつつ、バスまたは地方鉄道へ転換するための措置を講ずることとするともに、地方交通線の運賃設定に当たり物価安定等に配慮しつつ収支改善のために特別の配慮を払うこととするほか、日本鉄道建設公団の業務として、地方鉄道新線の建設を行うことができることとする等の措置を定めております。

第四に、国鉄に対する援助措置の強化を図るため、昭和五十四年度末の債務のうち五兆五千九百九十九億円の債務についてたな上げを行うとともに、たな上げされた債務に係る償還資金の無利子貸し付け及び利子補給を行うことができることとするほか、地方交通線に係る補助の規定を設ける等、国の財政措置に関する規定を整備することとしております。

第五に、以上の措置を実施するために必要な関係法律の規定の整備を行うこととしております。

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、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○小此木委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○小此木委員長 この際、公聴会開会承認要求の件についてお諮りいたします。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について公聴会を開きたいと存じます。

つきましては、公聴会開会について議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○小此木委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

なお、公聴会の開会日時、公述人の選定その他の手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○小此木委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○小此木委員長 次に、委員派遣承認申請に関する件についてお諮りいたします。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、審査の参考にするため、委員を派遣したいと存じます。

つきましては、議長に対し、委員派遣承認の申請をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

なお、派遣地、派遣の日時、派遣委員の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じ

ますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○小此木委員長 陸運、海運、航空及び日本国国鉄道の経営に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉原米治君。

○吉原委員 ただいま大臣の方からごあいさつがございましたが、そのごあいさつの中で触れられております一番大きな課題は国鉄再建法の課題でございますが、この再建法についての質疑は明日集中的にやらさせていただきますので、きょうはこの国鉄を除く、主として地域の陸上交通に限定をいたしまして質問を行いたいと存じます。

最初にお尋ねをしたいのは、いま大臣のごあいさつの中にもございましたが、これからの地域における、特に地域が中心になると思いますが、総合交通政策、この検討については、運輸政策審議会の方で目下検討中のようにごあいさつの中で触れられておりましたが、現在までの検討状況、特に運輸政策審議会のメンバーや現在までの検討状況について、最初にお尋ねをいたしておきたいと存じます。

○塩川国務大臣 運輸政策審議会の委員のメンバーの方々につきましては、いずれ担当の者から、あるいは表にいたしまして人名を申し出たいと思っております。

つきましては、私から運輸政策審議会におきましていま討議し、審議されております内容の概略を申し上げたいと存じます。

御承知のように、新しい八〇年代に入りましていろいろな交通機関が異常な発達を遂げてまいりましたが、それに伴いますところのいわば国民の利用形態もそれに伴って変化しつつあることは御承知のとおりでございます。つきましては、現在、

運輸政策審議会におきましては、それらの各交通機関の将来にわたる需要の見通しはどのように立てるべきかというを中心にして議題が進んでおるうちに聞いておるのでございます。私も先日その委員会に出席いたしましたが、それぞれの機関あるいはその利用形態についての具体的なデータの収集等がされておる、そして、そのデータを中心にして討議されておる実情でございます。

○石月政府委員 運輸政策審議会の審議状況につきましてただいま大臣から御説明申し上げましたが、現在の審議状況についてもう少し詳しく御説明申し上げますと、運輸政策審議会は三十七名の各界の有識者をもって構成されております。メンバー等につきましては、後ほど資料を先生の方に届けたいと存じます。

現在、四つの部会を設けて、一つの部会が企画部会、部会長が秋山龍先生でございます。この企画部会におきましては、今後の経済社会の動向、公害、エネルギー等各種の制約要因、交通需要の予測等、各部会の共通事項について審議をいたしておるところでございます。

二番目には幹線旅客交通部会でございますが、部会長は八十島義之助先生でございます。この部会におきましては、新幹線、航空等幹線の旅客政策のあり方について審議いたしております。

次に、地域旅客交通部会でございますが、部会長は伊東光晴先生でございます。地域交通政策のあり方について審議いたしております。

最後に、物流交通部会でございますが、部会長は林周二先生でございます。物流流通政策のあり方について審議いたしております。

以上でございます。

○吉原委員 目下検討中ということでございますから確たる結論が出たわけではございませんので、それ以上追及いたしません、いつごろ一体これは成果がつくられる見通しなのかどうなのか、お尋ねをしておきたいと思つた。

○石月政府委員 現在の見通しでは、四十六年の

総合交通体系についての運輸政策審議会の答申の場合におきましてもほぼ約一年の期間を要しておりますので、明年の六月くらいまでには何とか結論が得られるのではないかと、ううううに考えております。

○吉原委員 そこで、いま陸上交通、海上交通、航空も皆あわせて共通課題でございますが、その中でも一番頭を悩ましておる問題は燃料の問題だろうと思つた。

そこで、きょうは通産省来ていただいているはずでございますが、燃料の安定供給という立場からどのような現状あるいは見通しを持っていらっしゃるのか、これをお尋ねしたいと同時に、また最近、対前年比にいたしましたも、倍額と言つていくくらいの高騰が出てまいつておるわけでございますが、この種の燃料の高騰に對する運輸省の方策といふことが、どの程度、どの業界も燃料費の高騰によって悩みが、一層深刻になっておるのが実情でございますが、こういった問題に對する運輸省の見解もあわせてお尋ねをいたしておきたいと存じます。

○浜岡説明員 まず、世界的な石油需給の状況でございますが、ごく最近までは全世界で二、三百万バレル・パー・デーぐらいの供給過剰があるというぐあいになっておりました。御指摘の昨年来の価格高騰によりまして、世界的に需要が減退したためでございます。日本におきましても燃料油需要が最近、前年よりは一〇〇ぐらいは低い水準で推移しておるといふような状況でございます。その結果、世界的に在庫積み増しが行われておりまして、日本におきましても九月末、百十日を超える備蓄を確保しておるといふような状況でございます。

ただ、御承知の最近のイラン・イラク紛争の長期化の様相ということが一つの大きな気がかりの点でございます。しかしながら、現在わが国はイランへの輸入依存度は幸か不幸かゼロという状況でございます。イラクに對しましては、輸入依存度が大体八〇から九〇程度でございます。一日分

の備蓄を使いますと、大体十一日から十二日のけりという状況でございます。したがしまして、三十日分の備蓄を食いつぶせば約一年、六十日分の備蓄を食いつぶしますと約二年維持できるといふ状況でございます。冒頭申し上げましたとおり、需要水準そのものも非常に弱状況になっておりますので、備蓄の弾力的活用等によりまして、当分の間、石油の供給に大きな不安を来すことはないのではないかと、ううううに考えておる次第でございます。

○石月政府委員 お答え申し上げます。

ただいま通産省の方からエネルギー事情の見通しにつきましていろいろお話がございましたが、私どももエネルギーの問題は非常に深刻に受けとめておりまして、御承知のように、総合エネルギー調査会需給部会の中間報告によりますと、省エネルギーは六十年までには約二二％、六十五年までには約一五％、七十年には一七％節約をしなければならぬという予測が示されております。したがしまして、私どももいたしましては、運輸政策審議会でも、昭和六十五年のエネルギー問題というものを踏まえた交通体系のあり方を議論するに際しましては、現実エネルギーというものが六十五年に、たとえば油種別にどれくらい運輸部門で調達が可能なのか、電力はどれくらいか、LPGはどれくらいかというふうな形で、非常に詳細にわたりまして将来のエネルギー見通しというものを目下詰めておる状況でございます。そういう形で、ともかく現在、総合エネルギー調査会で見通されておるような六十五年の需給量というものを前提とした中で、円満な、調和のとれた交通体系というものを考えなければいかぬというふうな考え方をしております。

現在、交通部におきましてエネルギーの節約対策をいたしましては、第一番目には、エネルギー効率のいい公共輸送機関への需要の誘導でございます。このためには公共交通機関を整備いたしますだけでなく、これが乗りやすいように、たとえば混雑の緩和であるとか冷房化であるとか乗り継

ぎの便利化というような形で、その施策をあわせて推進している次第でございます。

第二番目には、現在の輸送機関の輸送エネルギー効率の向上でございます。これにつきましては、たとえば船舶の推進機関をタービンエンジンから、もう少し効率的なディーゼル機関に変えるというようなことや、たとえば鉄道におきましては、ブレーキにつきまして回生ブレーキと申しますか、サイリスタチョップパッキの車を導入する、もしくは車体の軽量化を図るというような方策を講じております。

さらには、そのような技術開発とともに、また輸送効率というような面から、たとえばトラック輸送におきましては、できるだけ荷のあつせんをするとか、物流施設を合理化いたしまして、適正な配置をやつて、集配輸送等のむだの輸送を節約するとか、そのような以上の三つの点から、エネルギーの節約という対策を進めているところでございます。

○吉原委員 通産省にもう一度お尋ねをいたしますが、備蓄量がかなりあるからまあ当面心配要らぬというお答えのようでございますが、燃料にもそれぞれ種類がございます。たとえばA重油、軽油、ガソリン、それぞれこの油別に需要の中で占める割合といえますか、そういうものは一体どういう割合になつておるのか、それぞれ分類をされておるかと思ひますが、分類をされておれば参考のために聞かしていただきたいと存じます。

また、運輸省の方で、いま価格の高騰対策については主として省エネという立場からのお答えであつたように思ひます。もちろんこの省エネも大切でございますが、当面この倍額にふくれ上がつておる燃料費の価格の高騰に対して、一体運輸省として具体的な助成措置というものは考えていらつしやらないのかどうか、ここら辺をもう一度お尋ねをいたしておきたいと存じます。

○浜岡説明員 日本の石油製品需要構造の非常に大きな特色は、重油の構成比が高いことでございます。昭和五十四年度をとりますと、重油が四九・

八%、約五〇%を占めておるわけでございます。ガソリンをとりますと一四・八%でございます。それから、ジェット燃料をとりますと、これは大変低い数字でございます。一・二%でございます。それから、軽油が九・三%という状況になつております。ただ、この構成比は、国によりまして大変違つておりまして、アメリカなどではガソリンが四〇%ぐらいを占めているというような状況でございます。

やや長い目で見ますと、現在、積極的に推進しております代替エネルギーの導入あるいは開発は、まず重油の部分での置きかえというものが初めに始まるのではないかといいたいと考えております。その結果といたしまして、石油の需要構造というものは、いわゆるガソリン等白物のウェートが大変上がつてくると思ひます。その意味で、長期的には重油の分解技術の導入と、その設備への化を推進する必要があるのではなからうかというぐあいには考えておる次第でございます。

現在、技術開発等も積極的に進めておりますが、中期的には、さらに設備投資化ということで積極的に取り組ましまして、白物の供給のウェートが上げられるように、日本の石油産業のフレキシビリティを持たせたいというぐあいには考えておる次第でございます。

○石月政府委員 運輸省といたしまして、エネルギーの高騰に対して何らかの手を打つておるかという先生の御質問でございますが、運輸省といたしましては、運輸事業の公共性にかんがみまして、必要な石油類、エネルギーの量を確保するということにつきましては、従来から通産省等と十分連絡をいたしまして努力をいたしておるところでございますが、価格の面につきましては、残念ながらこれは運賃で吸収していく以外にないというのが現在の状態でございます。

○吉原委員 価格高騰に対しては、残念ながら利用者の負担によつてということの道しかないようにいまおっしゃつたわけでございますが、燃料の

価格高騰に伴う陸上交通の恒常的に出ております赤字というものの枠が広がつてまいります。そういう意味では、単なる燃料価格高騰に対して利用者の負担で切り抜けていくという発想でなくて、他の経費をはるかに上回る燃料費の高騰が現状でございますから、これに何とか政府の特別の対策がないものか、こういうお尋ねをしたわけでございますが、いまのお答えでは残念ながら納得するわけにまいりません。これに関連してまた具体的な助成措置についてもお尋ねをする機会がございましたので、後ほどまた御見解があれば承つておきたいと存じます。

次に申し上げたい点は、総合交通政策の課題の中で一番大きな問題は、何といひましても裏づけの財源が一番問題になると思ひます。いろいろな構想はそう問題はないと思ひますが、それを実施に移行する段階での財源、こういう問題が、過去何回か陸上特会と称する課題の中でも明らかになつておりますように、財源調達をめぐつて二年連続で陸上特会構想も実は崩れてしまつたわけでございますが、ここで、私どもは総合交通特別会計制度、略して総合特会と言つておるのですが、この特会制度をかねてから機会あるごとに運輸省当局に要求をしておるわけでございますが、この総合特会に対して現在時点で運輸省、特に運輸大臣はどういうお考え方を持つていらつしやるのか。いろいろ絵にかくことはできたとしても、それを実施する場合の財源、これがいつの場合でもネックになるわけでございますが、たとえば問題になつております自動車関係の諸税からそれにならに一般財源を加えて総合特会制度を設けるという構想を、私どもの考え方を明らかにしておるわけでございますが、ここでひとつ総合交通特別会計制度のこれからのあり方といひますが、運輸省の見解をこの時点で明確にしたいと思ひます。とてもそんなことは言つてみたつて無理だから考へないといふのか、あるいは言われる趣旨はわかるから、近い将来でもそういう会計制度を運輸省としてはぜひ設けていきたいというお

考へなのか、いずれなのか、大臣からひとつお答えを願ひたいと思ひます。

○塩川国務大臣 おっしゃるように、陸上交通を総合的にお互いがバランスをとらして発展せしめるために、発達しておる交通機関、その交通機関からある程度の財源を得て、これから補強し、充実して利用者の利便のために投資をしていく、そういう総合的に交通機関のバランスをとつていく、そのための財源として、吉原さんおっしゃつておるのは総合交通体制だ、こう思つておりますが、そういう考えは実は運輸省の方でもとつてまいつておりまして、過去におきまして二年連続という考えに基づいて、一番いま交通機関として財源の対象になり得るものとして自動車関係に目をつけていろいろと構想を持ったことが実はございますが、しかし、この段階におきまして、それではその得た特定の財源をどのように使うかという点等にもいろいろとまた問題もございまして、過去両三年の間、この問題についていろいろ検討しながら、一つの決め手となるものがまだ出てきておりません。ついでには、何とかやはり、先ほども私、冒頭に申し上げましたような現在の交通機関それぞれ利用のバランスが崩れつつございまして、そのバランスを取り戻すためにもやはり再整備をしなければならぬ時期でございまして、その整備をして、交通機関お互いが連絡を密にしながらか地域の利便に供していくというために、何とか特定の財源と申ししようか、そういう整備のために必要な資金を獲得したい、こう思つております。これはいまもその研究が続けておるところでございます。これも先ほど申しました運輸政策審議会の一つの議題にしてともに研究をしてもらいたい、こう思つておるところであります。

○吉原委員 お考え方は、私どもの主張を御了解なさつた上での答えであらうかと理解をいたしました。したがつて、私どもが主張し、運輸省に事あることに要求しておる趣旨はよくわかつた、

大臣も深く認識をされておるようでございますが、これから先は大蔵省折衝もこれあるでしょうが、ひとつ自信を持って総合特会制度の創設に向かつて一層の御努力をお願いをいたしておきます。

さて、三つ目の質問の事項でございますが、八十七国会で与野党全会一致で決議をいたしました地方陸上交通維持整備法の問題でございますが、この法案に基づき、その精神にのっとりた決議をいたしまして、ようやくことしの十月三日でございましたが、運輸省は通達を出されております。省令第三十号、運輸省設置法第五十五条第三項の規定に基づいて地方陸上交通審議会規則の一部を改正する省令、こういう省令を出されておるわけでございますが、残念ながら財源の問題についてはいささかの言葉も触れられておらない。いろいろ地域で部会を設置をして論議をやりまされども、論議をしてこうあるべきだ、かくあるべきだという地域の交通について一定のビジョンを打ち出しても、その裏づけになる財源が伴ってまいりませんと単なる絵にかいたもちになってしまう。そういう意味で、この通達の中身について検討すればするほど一体実効性があるのかどうか、そういう危惧を持たざるを得ないわけでございまして、財源の問題についてはどういってお考え方を持たせらるのか。地域でそういう具体的な構想がまとまれば、運輸省は責任を持ってひとつ財源の問題は裏打ちをいたしまして、どういってお考えなのかどうか。そこら辺をひとつ、十月三日出された通達の中身、そして触れられておらない財源問題についてはどういってお考え方を持たせいらしやるのか、明らかにしてほしい。

まず、先生からの御指摘は、その計画をつくった場合の財源をどうするかという問題でございますが、二つございまして、まず計画をつくる場合におきましても、やはり地域の人口の動向とか、それから開発計画であるとか産業の動向とか、そういうようなものを調査し、将来の交通量の予測をする、その上に立ちましてどのような施設を整備し、維持する必要があるかという点から、その計画作成のための経費が必要でございます。これにつきましましては、従来から私も予算で約二千万近くの金が必要でございまして、その予算をもちまして調査を進めてきたわけでございまして、地域交通計画策定の必要性が非常に高いという現状にかんがみまして、来年度予算におきましては、約一億二千万ほどの予算要求を現在いたしておるところでございます。この予算要求をもちましてりっぱな調査をやりたいということが一つでございます。それから、将来その計画が出てきた場合に、それに対する予算的な裏づけをどうするかという問題でございますが、この問題につきましましては、ただいま先生からお話がありましたように、私も、地域交通の整備には計画の樹立とともに財源の裏打ちが、安定した財源がどうしても必要である、そういう観点から、今後特別会計の要求その他安定財源の確保の努力をいたしまして、その財源をもって施策を推進していきたいというぐあいに考えてございまして、また、そのほかに地域交通計画につきましましては、やはり陸運行政の免許許可認可それから補助といういろいろな行政の処分があるわけでございまして、そういう処分をいたしますときには、その計画の趣旨を踏まえて適切な配慮をするという一つの行政の指針という面をも強く持っておりますので、当面は、まずそのような形で計画を踏まえた行政運営をやっていく、さらには、それに対して予算措置を講じて施設整備なり維持の充実を図っていくという考え方でございまして、

まことに今日は地方分権の時代だ、こ

ういふふうに言われておるわけでございしますが、計画だけは地域で実情にマッチした計画を立てさせる、もちろん計画策定のための会合費、調査費というものはいまお答えになりました一億二千万ばかり要求しておるとおっしゃいましたから、これはこれで結構でございますけれども、さて地域での交通のビジョンを立てた、しかし、それを実行に移すためには財源が必要になってくる、財源だけではなくて、いま冒頭申し上げました地方分権という、そういう立場からいいますと、一定の権限なりを地方に分権をしていくべきだ、こういうことになるわけでございしますが、その場合に、当然地域の地方自治体も一定の財源ももちろん持つようにならうかと私は思うのです。計画を立てた、そして運営についても一定の発言をする、発言をするとともに財源も分に應じた財源を負担していく、私はそういうことになっていかないと、ただ単に計画だけを地域で立てさせて財源はばつばつ運輸省も考えてやろう、権限その他の問題は依然として従来と変わらないというふうなお考え方は単に計画策定だけに終わってしまふ、そういう危惧を持つわけでございまして、財源なり権限の問題、制度的な問題、こういう問題についてはどこまで考えていらしやるのか、明らかにしてもらいたいです。

○石月政府委員 地域の交通計画というものは、先生おっしゃいますように、非常に地方公共団体とも密接な関係もございまして、そういう意味で地方公共団体等の協力も十分に得てやっていかなければいかぬということも私もよく承知をしております。したがって、この計画策定に当たりましては、地方公共団体の方々にも積極的に参加していただき、その御意見をよく踏まえて計画を策定していくということで進めたいと思っております。次第でございまして、

○吉原委員 審議官、くどいようですが、最も地域の利用者のニーズにこたえた総合交通体系というものを樹立をして、そして、それぞれの地域から、この地域はこういう交通システムが必要なん

だ、したがって、これに要する財源は幾ら幾ら要りますよ、地域からそういう要請が上ってきた場合には運輸省はどうされるのですか、財源問題は、

○石月政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、この計画というものは十年先を踏まえまして非常にマクロの計画でございますので、この計画をつくりましてその結果個別具体的にどういふ財源が要るかという問題よりは、むしろ将来を踏まえてどういふ方向での整備を考えていったらいいかということが先にならうかと思えます。しかしながら、やはり個別のもの積み上げなくしてそういうものはないわけでございしますので、具体的にはこういうところ、鉄道網の整備をする必要があるとか、たとえば一つの府県の中におきまして二つの定住圏がございまして、その定住圏を結ぶところに鉄道サービス樹立する必要があるというふうな結論は当然出ようかと思えます。そういうような結論が出た場合には、それを運輸省が所管しております各行政の分野におきましてそういう結論を反映させていくように努力をしていくということだと思えます。

○吉原委員 財源問題は、大蔵省ではございませぬから、よろしい、そういうときに要する財源はひとつ運輸省の責任で裏打ちをするし、大丈夫だ、心配要らぬ、こうはなかなかおっしゃりにくい立場であらうかと思えますから、あえてそれ以上追及はいたしません、少なくとも財源問題は十年先であらうと三年先であらうと財源のない限り、絵にかいたもちなんかは意味ありませんので、ただ、いまちょっと審議官のお答えの中に十年先、こう非常に力説されておるようでございしますが、確かに十年先の構想も必要でございしますが、地域によっては当面解決しなければならぬ問題がある地域がたくさんあるのです。だから、当面の問題を解決するためのまた財政措置というものをあわせ考えないと、全然問題がない、十年先を展望して計画を練るといふ地域なら結構ですけれども、地域によっては大変な課題を抱えておる

地域がたぐさんあるわけですが、後ほどその点に触れますけれども、ぜひ一つ制度上の問題といえますか、権限上の問題といえますか、そういうものをひくくめて財源措置もどうするかという点を、あらかじめだけ財源が要るかという額の問題はさることながら、運輸省としてどう財源を確保するのかということについて、ひとつ真剣に御検討をお願いしておきたいと存じます。

そこで、次の質問に移りますが、地方の民営バスの経営状況、現行の補助要綱の問題点あるいは改善の考え方を伺っていらっしゃるかどうか、そこらをお尋ねしたいわけですが、昭和五十三年度の補助対象会社は、全国で百五十七社あったと思うのです。そのうちで経常収支の赤字を現行の補助要綱によって一〇〇%補てんをされておる会社が二十三社、全事業の赤字を一〇〇%補てんをしておる企業が十九社、合わせて四十二社あった。それが五十四年度はバス路線の、俗称バス赤と称しておるのですが、一〇〇%経常収支補てんの会社が四十二社にふえ、全事業の方では十七社、つまり五十三年から比較しますと二社減つておる。合計しますと、五十九社が現行の補助要綱によって経常収支とんとんというところまで補てんをしておるのです。ところが、残りの九十八社といいますが、百社近い地方のバス会社といのは、依然として累積赤字を抱え、経常収支の赤字の大体五〇%から六〇%ぐらいの補てんしかなくなっている。

そういう現状でございますから、一体補助要綱のどこを直すことによって——いま申し上げましたこの五十九社以外、百社近い地方の民営バスの健全なる公共輸送機関としての使命を果たさせるための補助要綱でございますから、せつかく現行ある補助要綱が約三分の一適用されて、三分の二は、適用されないというわけじゃないけれども、それが起死回生の策といえますか、そのことによって黒字になるといことはまあ当然考えられぬわけですが、経常収支の赤字は補てんをしてやる、そして地域における公共輸送機関として

の使命を果たさせる、そういう趣旨からいいますと、一体この補助要綱の内容をどうやって現状にマッチしたような形に手直しをしていこうと考えていらっしゃるのか、いや、その点はもう全然考えておらないとおっしゃるのかどうか、明らかにしてほしいのです。

○飯島政府委員 お答えいたします。

先生だいま御指摘のとおり、五十四年度の地方バスで補助対象事業者百五十七社でございます。経常欠損額が二百五十六億円でございまして、これに對します補助金の交付額は、国が六十億円、都道府県六十億円、市町村三十一億円、合計百五十一億円ということで、ほぼ六〇%ぐらいの補助にとどまっておりますことは事実でございます。また、五十三年度から五十四年度にかけまして民営の地方バス事業者は赤字会社もふえ、また赤字額もふえてきております。

このような実情にかんがみまして、私どもとしては毎年補助の充実に努めているところでございまして、現在の補助の要綱は、御案内のとおり、集約を進めるといふ前提で、集約の進んでいる度合いによって甲、乙、丙、それぞれ要件を異にし、また補助の程度を変えておる仕組みになっております。

それで、私どもとしては来年度の予算要求に当たりまして、目下の財政事情から抜本的な制度改正をすることはなかなか困難であると考えざるを得ません。実態を見ますと、燃料あるいは人件費その他経費の増、それから補助対象キロの増というものが相当ございまして、その分の当然増ともいふべきもので八億以上に来年度なるわけでございします。したがって、来年度制度改正といったしましては、最も要望の強い幾つかの点を取り上げております。

まず、生活路線維持費補助金につきましては、三種事業者にかかわる競合率五〇%以上の路線のうち、他の事業者との間に運行時刻、運行回数等について運輸協定が締結されておまして相互の責任分担がはっきりしている場合には補助対象に

加えてほしいという点が一点。それから、甲、乙、丙の地区すべてについてでございますが、第二種生活路線にかかわる運行回数十回の制限を路線の実情に応じて緩和してほしい。これは航路あるいは鉄道との連絡で十回以上運行せざるを得ない場合がございします。そういう場合も対象にしてほしい。この二点を生活路線維持費補助金について制度改正の要求をいたしております。

また、市町村廃止路線代替車両購入費等補助金につきましては、市町村が独自で運行する場合につきましても補助対象としてはほしいという制度改正もあわせてしております。

その結果、今年度八十五億に對しまして来年度九十五億七千九百万円、約十一億ぐらいの増要求をいたすことといたしております。先ほど申し上げましたように、制度改正がない場合で当然増分だけでこの十億のうち八億強がそれに該当し、また制度改正による増は二億六千三百万円と相なるわけでございします。

○吉原委員 この当然増の額のとらえ方でございしますが、私も自動車局長のところへ要求に行きました段階で、昨年実績八十五億に對して九十六億の要求では、当然増すら救済できないではないか、特に燃料費の値上がり等についてはもう瀕死の重傷と言つてもいいくらい、地方の民営バスは、これは民営バスだけに限らぬわけでございまして、特に公共輸送機関である各業者も皆四苦八苦しておるわけでございしますが、燃料費だけ考えてみても昨年の倍額になっておる。あるいはそれに付随する諸経費の増、これらを考えてまいりまして、九十五億という、大体二、三%増ぐらいになりますか、その程度の上乗せ財源では救済できないのではないかと気がしておるわけですが、いま制度改正をおっしゃいましたけれども、具体的に第二種生活路線の十回というものをどの程度一回数を考えていらっしゃるかと、九十六億の予算要求をなさった根拠です。あるいは五〇%競合率云々という問題も、そこからは一体どれだけの財源が要るのか、いま制度改正によって

約三億近い財源が要るのだ、こうおっしゃいますがあくまでもこれは九十六億という予算要求が実現を待った場合のことだろうと理解をするわけですね。いまだ燃料費の高騰が占める割合というものを——そういう意味では非常に危惧しておるのですが、小さな額でないのです。大体この経費あるいは収入に對して一〇%弱ぐらいを燃料費が占めておる。対前年度比でも倍額になっておるといことは、かなりのウェイトを占めるのではありませんか。したがって、当然増だけでも八億以上は要するのだと、このとらええ方が、自動車局長、ちょっと少ないように思ふのですが、いかがですか。

○飯島政府委員 お答えいたします。

ただいま御質問の燃料につきましては、比較的高い五十五年の六月時点の単価に物価上昇率を掛けておりますので、大体これだけいけるのではないかとふうに考えております。

それから、十回という運行回数の制限を何回ぐらいいまで見るのかということもございしますが、これは先ほど御説明申し上げましたように、主として離島航路との接続を考えて回数を設定する場合でございまして、実情を見ますと十五回が限度でございしますので、その辺をめぐらしていただいております。

○吉原委員 そこで、自動車局長、最初に私が補助要綱の実施状況といいますが、御利益といいますが、各地方の百五十七社に對する補助要綱の適用状況でございしますが、五十九社でございしたか、一〇〇%補てんをされておる会社と、経常欠損の大体五割から六割しか補てんをされてない企業とが現実にあるわけですね。一〇〇%補てんをされておる企業は少なく、三分の二相当の企業は依然として六割相当の補助しか出されてない、こういうところから、いまここで一緒に触れておきたいと思うのですが、いま岩手県下で大変な問題が持ち上がっておるのには御承知のとおりでございます。

岩手県交通は、そういう意味では車両購入補助を含めて十四億の補助金を前年度支給されておる

会社なんです。そういう会社ですら、ことしの賃上げ分も払わない、もちろん夏の手当もいまだに払ってない、昨年の年末手当も払ってない。そこで、労使紛争が繰り返されておつて、この十五日から以降、岩手県下全面的にバスがストップしてしまう、そういう状況が現実に出てきておる。私も現地へ行って調査をした段階で、補助対象になっていない路線を全体の六割ぐらいこの会社が抱えておる。しかも、まだ道路状況も芳しくなくて、ワンマンカーの普及率も大体五〇％台だ。そういう中であつて、しかも車両購入補助を含めて十四億の補助金を出してすら、昨年の年末手当も払ってない、ことしの賃上げ分も払わない、ましてや夏の手当も払わない、そういう現状になつておる。ところが、賃金は払わぬから、九月末で決算をやつて、その決算の数字に基づいて補助要綱が適用されるわけでございまして、九月末に決算してみたら、皮肉なことに黒字になつておる。黒字会社に補助金をするわけにいかぬからということで、補助金がパーになる可能性があるのです。そういうことを考えてみますと、現行の補助要綱のどこをどういうふうに手直しをすれば、いまの六割相当の補てんしかされてない会社を救済できると自動車局長は考えていらつしやるのか。それが一つですよ。

それから、いま岩手県交通の例を申し上げましたが、労使紛争に基づいて払うべきものも払わずにおいて結果的に黒字になつておる。九月末決算に基づく数字が一つの補助対象基準になるわけでございまして、そういう意味で、労使紛争に基づいて払うべきものも払わずに黒字になつておるような企業に対して、一体補助金はどういうふうな適用されようとしておるのか。表面的に出た数字が黒字だからもう補助金は必要ない、こういうことで打ち切られる考え方を持っていられつしやるのか。それとも事情わかつておるから九月末に固執するのでなくて十月末、十一月末、労使の紛争が解決した段階で出てくる数字を一つ基礎にして補助対象にいたしますという考え方があ

るのかどうなのか。こちら辺をひとつお尋ねをいたしておきたいと思ひます。

○飯島政府委員 お答えいたします。

一般的に補助の充実の問題でございまして、補助の前提といたしましては、言うまでもなく企業努力、全事業にわたつての企業努力も含みますが、そういうことがまず第一。それから、適時適切な運賃改定をすること、その上で助成ということに相なるのではないかと思ひます。したがうして、先ほどから申し上げておりますように、財政事情を考慮してバス事業の経常欠損をできるだけカバーできるように逐次努力をまいりたいと思ひておられます。

なお、運賃につきましては、バスの場合、大体三十数ブロックを二年に分割して逐次上げております。昨年度改定をした会社については、恐らく今年度相当それが響いてくるのではないかとこのように考えております。現に補助対象事業者のうち十数社は赤字から黒字に企業努力の結果なつておるところもあるわけでございまして、したがうして、標準的な経費に今年度から変えておりますが、そういう企業努力を前提にしてやはり助成というものは充実していくということで考えざるを得ないと思ひます。

それから、具体的な岩手県交通のお話が出ておりますが、岩手県交通は岩手県民の足として非常に重要な役割をしておりますことは認識を十分いたしております。先ほどお話がありましたように、私も私どもといたしましても地方公共団体と協力して補助をいたしております。五十四年度では、国、県と合わせますと十二億円の補助金を交付いたしておるわけでございまして、この補助の額は全国で一番多い状態でございまして、実は五十三年に御案内のとおり特別監査をいたしまして、経営陣の刷新等七項目にわたる改善勧告を行った経緯もございまして、そもそもこの会社は、岩手県南バス、岩手中央バス及び花巻バスの三社が合併して、合併の効果を期待したわけでございまして、残念ながらその後、地域の特長事情はあるにいたしまし

ても、なかなか集約の効果が出ておらないのではないかとこのように拝見いたします。

なお、労使の紛争につきましましては、ここで詳しく申し述べるのもいかなるものかと思ひますが、地方公共団体あるいは経営者あるいは労働組合の方々から十分お話を聞いており、私も私どもといたしましても県あるいは経営者、株主等の意向もくみ上げながら今後対応してまいりたいと思ひます。考へておりますが、御案内のとおり、現時点では自主的な解決に向けてなお労使が御努力しておられますし、また地労委がこのあつせんに乗り出して、いま中断をしております状況でございまして、その地労委の動向も配慮しながら、県と十分協議して今後対応してまいりたいと思ひます。

なお、岩手県交通について、ボーナスその他の給料が支払われない場合に九月末決算で黒字になるので、補助はどうなるのかという問題があるのをごいしますが、きょうの時点におきましては、現在の制度上は、そんなりその辺をくんで何とかできるでしようというところはあつて、申し上げにくいのでございまして、何しろ現行制度の基本に触れる問題でございまして、いろいろ慎重に検討しなければならぬと思ひます。

○吉原委員 岩手県交通の問題、局長は、地労委のあつせんがいま中断をされておるといふふうなお話でございしましたが、中断でなくとも完全に不調になつてしまつておる、不調に終わつておるのですから、そういう意味では、岩手県交通の部はもろんでございまして、地労委もあつせん不調に乗り上げておるし、地労委もあつせん不調に終わつてしまつた。岩手県下でいま時の氏神のな仲裁役がおられない。これははつておけばどんだんエスカレートしていくだけだ、そういう状況が現に目の前にあつて、監督官庁である運輸省がそれに対して何か拱手傍観をされておるような、そなたとは思ひませぬけれども、いまのお答えからしますと、どうも対岸の火事のような、おれのところは関係のないような話に聞こえてならぬわけだと思ひます。

それから、補助要綱の中身を何とかしないと、いま申し上げました百五十七社の三分の二の会社が、せっかく補助要綱がありながら、Aという会社は経常収支の一〇〇％補てんの会社、Bという会社は経常収支の五割ないし六割しか補てんをしてもらわない、そういう現実が現にあるわけですから、また五割ないし六割しか補てんをされない企業が圧倒的に多いのですから、そういう意味から、補助要綱というものをと現実にはマッチしたような補助要綱に手直しをする必要があるのではないかと。

余談ですが、国鉄は今度列車についてバスに転換するというお話です。これはあつた触れまされども、いまのような補助要綱では、バスに転換したつてやり手がおられないのは当然のことです。経常収支の少なくとも一〇〇％補てんをするというなら話はわかるのですけれども、民営と国鉄で差をつけるわけにいかぬでしよう。そうなるべくと、いまの補助要綱というものを――私はバスに転換する方に賛成じゃないのですよ。列車とバスとは競争したつて、それは基本が違うのですから。軌道の持つ特性というものがあつて、バスでなければならぬ特性があるのですから、賛成ではございませぬけれども、少なくともバスというものの対する現状がそういう差が出てきておるから、これを救済するために、一体現行の補助要綱のどの部分を手直ししたらその問題が解決がつくのかという点をお尋ねしておるのです。

この点をひとつもう一回自動車局長、わかりやすく説明をしてほしいのです。

○飯島政府委員 お答えいたします。

バスの補助制度につきましましては、間接補助になりました四十七年以來、御案内のとおり、逐次その中身を充実してきておるわけでございまして、た

またま昨今のような財政事情になりましたので、五十五年予算からちやうど切りかえ時期でございまして、かなり制度的な要求もいたしたわけでございまして、財源等との関係もございまして、先ほど御説明いたしたように逐次解決をしていこうということから、幾つかの制度要求をいたしておるところでございます。

幸い地方バスの輸送需要の方は、減少傾向が下げどまりの状況も見られますし、自家用車の使用の掌控等の影響もあるのではないかとこのように見ております。ここでひとつ官民挙げていろいろな工夫をこらして、企業努力を強化して、何とか少しでも経営が好転するように持っていきたい。私どもの方といたしまして、環境の整備という観点から、交通規制あるいは道路整備等について関係の当局と折衝もしてまいりたいというふうに考えております。

それから、岩手県交通の問題については、私どもの聞いておるところでは、地労委は要請があれは再度あつせんとの労をとるのやぶさかでないという話も聞いておりますし、現に労使で大分争点が詰まつてきているようでありまして、その状況をしばらくお聞きしながら、県ともよく協議してまいりたいということでございます。

○吉原委員 補助要綱の中身については、現状がそういう現状でございまして、自動車局長よく御認識のところでございます。全国の補助対象会社が甲種、乙種、丙種という三ランクに分けてやられておるところに基本的な問題があると私は思う。そういう意味で、ことし、来年というわけにもまいりますまいけれども、逐年どの企業も等しい補助要綱の適用がされるように、この上ともひとつ御尽力をお願いしたい。

岩手県交通の問題は、これまで別途機会があるかとも思いますから、そのときに譲るといたしまして、次の質問に入っていきます。

次の質問は、中小民営鉄道です。中小民営鉄道の現状並びに問題点、たくさんあるわけでございしますが、その中でも欠損補助と近代化補助という

二つの補助制度があります。欠損補助というように俗に言われております地方鉄道整備法に基づく欠損額に対しては、国と県とが二分の一ずつ補てんをされております。しかし、近代化補助の方の制度の中身を見ますと、これは合理化その他保安施設、踏切道の改良とか、いろいろ各企業努力しておるわけでございしますが、そのかかった経費の二〇％を国で持つ、同額を県で持つ、つまり四〇％だけは国と県とでひとつ補助を差し上げましょうけれども、残りの六〇％相当額は各企業で負担をしないといふ、こういうことになっておる。これは中小民鉄の場合は、バスほどではございませんけれども、ややバスと似通った経営の実態なんでしょう。その上に近代化についてのいろいろな制約がありますから、企業も持ち出し財源が多くなつておる現状でございます。

そういう意味で、私は特に近代化補助に対する政府の持ち出し分、政府の負担分、これをひとつ大幅に引き上げる必要があるのじやないかと思う。これまた関係組織の方からそれぞれ事あるごとに御要請をされておるところでございますが、ことしからすぐというわけにはまいりますが、すでに予算概算要求が終つておる段階でございまして、少なくとも次年度からはこの種の問題については政府も本腰を入れて安全施設等についての、あるいは近代化の促進の意味からいっても、ひとつ政府もそれなりの努力をしていこう、こういうお考え方が鉄監局長おありになるのかどうなのか、お気持ちをお聞かせ願いたいと存じます。

○山地政府委員 いま先生のおっしゃるように、欠損補助と近代化補助、これが中小民鉄に対する補助の二本柱ということになるわけでございしますが、これを通年でと見てまいりますと、欠損補助が多い時代から近代化補助が多い時代へといまや移りつつあるわけでございまして、ことしの私どもの要求も七億八千万をいたしております。昨年は五億でございまして、すでに欠損補助の金額が三億、五十一年は十億であつたものがいまは三

億に減つて、むしろ近代化補助で五十一年に二億ぐらゐであつたものが七億八千万になつてきているわけでございまして。私もどなたもいたしまして、欠損補助という赤字の補助よりも施設の補助ということに重点を置きつつあるということが、この数字でおわかりいただけるかと思ひます。

いまの補助率の問題については、先生もおっしゃつておられるように、なかなかいまの財政事情で制度改正をしてさらに手厚くするということはむずかしいのが実情でございます。私もどなたも中小民鉄が非常に苦しい立場にあることについては十分認識しておりますので、今後とも各方面の御意見を取り入れてこの強化に努力したい、かように考えております。

○吉原委員 割り当て時間が近づいておりますので、先へ急ぎますが、どうかひとつ、中小民営鉄道の場合、大変な状況でございまして、結果的に経営が苦しいから保安施設等についてはもうお粗末な状況でほうっておくという、そういうことのないように、特に内容からいたしまして人命に關する問題でございまして、鉄監局の方でも御努力をお願いいたしまして、次へ進みます。

次は、五十四年の十二月二十七日に出されました、俗に二七通達と言つておるのですが、この通達、労働省お見えになつておると思いますが、十月一日から通達を出されて実施をされておるわけでございまして、この実施状況、あるいはまた経営者なり荷主なりあるいは働く側の労働者、こういう方面にどのような周知徹底方を図られておるのか、徹底されて実施されておるのかどうか、この実施状況についてまずお尋ねをいたしておきたいと思ひます。

○岡部説明員 自動車運転者の労働時間等の改善基準についての通達、新二・九通達でございまして、これは昨年十二月策定したわけでございまして、この基準の遵守を図りますためにはまず周知徹底を図らなければいけないということで、各種講習会あるいは関係資料の配付等々の努力を重ねてきておるところでございます。これは地方の労働基

準局あるいは監督署において開催する講習会のみならず、各企業が自主的にやりになる講習会あるいは各労働組合が行われる講習会、もちろんそのような機会を利用いたしまして、周知徹底に努めてきております。なお、配付したパンフレットも相当数に上つておるところでございます。しかしながら、これにつきましてはなお指導を加えなければならぬということ、集団指導等を通じて普及徹底を図つてまいりたいというふうに思つております。

なお、十月一日から施行に当たりまして、これにつきましても全国的な監督ということも実施をいたしまして徹底を期したいというふうに考えておる次第であります。

○吉原委員 そこで、この二七通達の持つております問題点を一、二摘出してお考え方をただしたいと存じます。

たとえば、連続運転時間が四時間、一日の合計の運転時間は九時間、さらには一日の最大拘束時間は十三時間、これは二週平均ということでございますけれども、それぞれ時間規制がござい

ます。

ところで、それに伴う運転者の休憩施設というのを特に高速道のような場合には設けなければならぬ。一体、休憩施設がどのように施設をされて、いまだのくらい利用されておるのか、ここが一つお尋ねをしたい点でございます。

と同時に、それぞれの労働時間、運転時間が規制してあるわけでございしますが、たとえば東京から大阪までということになりますと、かなりの時間がかかるわけでございしますが、連続して四時間という時間を超えて、ちやうど連続四時間運転したけれども、適当な休憩施設がないために、連続五時間時点でもう運転がえらくなつたから路肩に駐車をして休養したというふうな場合には、一体処罰の対象になるのかならないのか。特に労使間の三十六条に基づく協定では、時間の規制が法律では定められておりませんけれども、通達では、たとえば十三時間なら十三時間という規制がして

○権野勲明員 お答え申し上げます。
高速度路上におきます交通事故の關係でござい
ますけれども、昨年昭和五十四年には、御承知の
ように、東北あるいは中国、九州自動車国道等が約
百十キロほど新たに延伸されたわけでございます
が、前年に比しまして交通事故の発生件数とい
うものはやや増加の傾向を示したわけでござい
ます。でございますけれども、死亡事故を除き、人
身事故につきましては全体的に減少しておつた
という状況でございます。

やや具体的に数字的なものを申し上げますと、
五十四年中の事故の発生総件数でございますけれ

ども、一万二千九百八十五件発生いたしております、前年に比べまして百九十四件、一・五%の増加であるという状況になっております。なお、ふえました死者の関係につきましては、死者数六百六十二名でございます、前年の百五十五名に比べまして七名、パーセンテージにしまして四・五%の増加である、こういうような状況になっております。人身事故総体におきましては、件数的に二千四百五十三件で、前年の二千六百十一件に比べまして百五十八件、六・一%の減少になっておるわけでございます。

以上が五十四年の状況でございます、本年に入りまして、上半期の状況でございますけれども、本年も開通道及び北陸道等、距離にしまして百七十四・二キロメートルの供用区間が新たにふえたわけでございますが、前年同期に比較したしまして、発生件数、死者数とも大幅に減少を示しております。試みに数字を申し上げてみますと、本年上半期におきましては、発生総件数五千四百二十三件でございます、昨年の上半期の六千九百二十七件に比べまして千五百四件、パーセンテージにしまして二一・七%、このような減少を示しております。特に死者数につきましては、本年の上半期は六十七人を数えておりますが、昨年同期は八十四人でございます、十七人、二〇・二%の減少という傾向が高速道路路上における交通事故の発生状況でございます。

次に、原因別についてどうかということでございますが、第一当座者のこれらの交通事故に対する原因別の状況を見てまいりますと、やはり五十四年中におきましてはわき見運転、いわゆる前方不注意というものが三割強、それからハンドル操作不適当というものが二割、それからブレーキ操作不適当というものが約一割、こういうようなものがある原因になっておるわけでございます。なお、御質問の中に特にあったと思うわけでございますけれども、過労運転に起因するものはどのくらいあるかと言いますと、これは大体五%程度というふうな状況になっておるわけでございます。

ございます。それで、五十五年上半期におきましても、この五十四年と同様の原因の状況で推移しておるといふことが言えると思つておるわけでございます。

それから、御質問の第三点の路上の違法駐車を取り締まり状況はどうなっておるかということでございます。取り締まりは、高速道路におきます違法駐車関係につきましては、やはり重大事故に結びつきやすい危険性をはらんでおるために、私たちが交通事故防止に強い関心を持っておるところでございます。五十四年中の高速道路路上におきます違法駐車取り締まり件数は、七千四百八十四件を数えております。

なお、本年上半期におきましては、すでに昨年一年間の検挙数を上回った七千九百一十一件というふうな取り締まり件数を数えておる次第でございます。

○吉原委員 受け持ち時間がちよつとオーバーしましたので、再質問ができなくなりまして残念でございますが、要は二七通達というのは法律でないために、私どもの立場から考えてなかなかいい通達ではあると思つて、これが徹底を欠くきらいがある。あるいは通達に違反したて直接の罰則規定がない、そういう中身になっておりますので、ぜひひとつ、これもこれも申し上げませんけれども、必要な部分はむしろ労基法の法律そのものの改正を先行してやるべきじゃないか。それは通達、指導要領的なものでも、これが実施されれば一番問題ないのですけれども、なかなか人間というのは少々通達に違反しても罰則規定がないということになれば、とかく軽く考えがちなのでございまして、そういう意味で必要な部分は、きょうはもう時間がオーバーしましたから細かく申し上げませんが、むしろ法律改正の方に重点を置くべきじゃないか、こういう私の考え方を申し上げまして、これで私の質問は終わります。

○小此木委員長 小林恒人君。

○小林(恒)委員 初めての質問でございますから、いろいろと手違い等が出てくるかもしれませんが、それなりに御親切に御答弁をいただきたいと思つて、最初に御断りを申し上げておきたいと思つております。

最近、大河ドラマ等である意味で脚光を浴びてまいりましたけれども、北海道開発の基点ともなつた小樽港の問題でございますけれども、北海道開発は、本州、四国、九州に比較をいたしまして、非常に開発、開拓がおくられていたという経緯がございまして、おおよそ百年以上も前から、良港で天然港である小樽港を中心として、北海道の開拓の足がかりがつくられていったという歴史を持つてゐることに付いては、もうすでに御案内のとおりだと思つてゐるのです。したがつて、この小樽港を中心として運河が建設をされ、加えて運河の周辺には木骨の石づくり倉庫群が林立をしていく。ここを拠点として本州との交易が行われていくと同時に、後には沿岸貿易の拠点としても栄えていったという経緯がございまして、

しかし、残念ながら第二次世界大戦が終了した段階で、沿岸貿易がほとんどなくなつてしまつていく、こんな状況の中では、小樽港そのものの衰退、当然港湾荷役作業の中ではしけを利用しての運河利用あるいは運河周辺に林立をする石づくり倉庫群等の利用というのは、非常に減少していく。こういう状況の中で、運河周辺がこのほば三十年の間に相当薄汚れた、そんな状況になりつつあるわけなんです。

それとは全く逆に、北海道内の道路網の整備、こういった意味合いでは、小樽の町中を縦断いたします国道五号線の拡幅工事が逐年行われております、加えて札幌―小樽間のバイパスの完成と相まって、臨港線の建設、こういった計画の中から都市計画としてこの運河を一部埋め立てて道路臨港線の建設をと、こういう課題になってきてゐるわけなんです。

さて、この臨港線建設に当たつて、現在は使われていない部分が相当ある運河の埋め立てといふ

問題になりますけれども、これは小樽市の地方港湾審議会の中でもそれぞれに検討され、道段階に持ち上げられて、最終的には運輸大臣の埋め立て認可を求めていく、こういうことになっていっているわけですが、この辺の経過については、すでに古くは昭和四十一年から都市計画決定をしてきたという経緯を踏まえて運輸大臣は十分承知のことと思つていただけます、この事柄について、特に大綱的な部分で運輸大臣の現在段階での見解を求めておきたいと思つてゐるのです。

○塩川国務大臣 小樽港と申しましたら確かに北海道開発の拠点でございますし、明治、大正、昭和にかけて、単に北海道だけではなく、日本の産業の発展に大きい役割をしてきた伝統ある港でございます。しかしながら、戦後産業構造がすっかり変わつてしまつたこと、それから他の交通機関、特に道路の発達というもの等から港のあり方そのものも大きな変貌を来してまいりまして、私もちよつと五、六年前でございまして、小樽を訪ねたことがございまして、私たちが昔訪れたときから見まして相当な変化を来しております。

お尋ねのこの運河は、いわば長年にわたつて、文化財として残しておくべきか、あるいは活用すべきか、あるいはまたその運河を中心とした新しい開発をしていくべきかということ、地元小樽市におきましては長年の論争があつたということも聞いております。したがつて、この運河のあり方につきましては、やはりどうしても小樽の地元の方の御意向を尊重するというのが当然であるうかと思つてございまして、小樽港がただ単に小樽単独の港のみではこれからの発展というものはなかなかむずかしいのではないかと、やはり小樽と隣にございまして石狩新港、こういう関係、連携を密にした上で発展をされていくべきではないかと思つたりいたしております。したがつて、この歴史的な運河の問題処理等につきましては、地元からの御意見はございまして、それを私たちは十分にそんたくをして処理をいたしたいと思つて

であります。

○小林恒(委員) 運輸大臣は慎重に対処してまいりたい、こういう総括的なお考えのようですか、加えてそれぞれにお尋ねをしてみたいと思うのですが、運河そのものは大正九年に完成をする。その間九年の年月をかけて実に千三百メートルの長距離にわたって運河が南北に構成をされていったという経緯がございまして、また、その運河周辺に林立をいたします石づくり倉庫群は、およそ明治二十年から三十年代の非常に古い年代に建設をされた建築物なわけでありまして。と同時に、この小樽の町が北海道の拠点として発展をしていく過程では各住宅、銀行、商社などの石づくりの建築物が市内におよそ四百五十棟を超えるのでありますけれども、代表的なものは現在小樽の博物館として利用されている、こんな経緯があります。特に日本銀行小樽支店はルネッサンス風のドームを持つ美しい建築物として、設計者は非常に有名な、東京駅を建設された辰野金吾氏であるということが明記をされているわけですが。

と同時に、小樽を中心として小樽一札幌間の鉄道が開業したのは明治十三年、ちょうどこの十一月で北海道鉄道の百年がやってくるわけでありまして、わが国の鉄道の歴史を見ますとこれは三番目の開通であるという、開発が非常に早く進んでいるわけでありまして近代文明の発達というのにはそんな意味では決して遅れていなかったと言えらるのだと思うのであります。当時、明治十三年に建設をされた手宮の機関庫などについても現在なお保存されて、鉄道博物館として、近隣市町村をも含め、道内の青少年の北海道開発をしのぶ資料館として存続をされているわけでありまして。

こんな意味では、日本の古い建造物の中で神戸の異人館、また長崎のグラバー邸のある南山手地区、こういったものと比較をして、日本の近代史を象徴する三大景観地の一つであるとも言われてきているわけですが。

そういった重要な、北海道だけの開発、建設ではなくて、日本全体の開発の歴史を物語る建造物、

そしてまたその根幹をなした運河というのは非常に重要な文化財と言わなければいけないと思うのであります。昨年の春でありますけれども、この地を訪れた文化庁の鈴木建造物課長の弁をかりるまでもなく、運河と石づくり倉庫群はセットであって切り離せるものではない、こういう談話を当時発表されているわけですが、道道臨港線の建設計画の中では、四十メートルある運河をおよそ半分埋め立てて、木骨石づくり倉庫群を取り壊して六車線の道路を建設しよう、こういう計画が明示をされてきております。

こういった計画に対して、文化庁の建造物に対するお考えを示していただきたいと思っております。

○鈴木(嘉)説明員 先生御指摘のとおり、小樽の石造倉庫群とその前の運河というふうなものは、日本のこういう歴史的な、伝統的な建造物の群としてはユニークな位置を占めておりまして、その重要性というものは建築学会等からも指摘されておりまして、私どもも十分にその価値を認識しております次第でございます。

それで、いまおっしゃいましたように、石造倉庫群と——私ども、伝統的建造物群というのは、いつもそう申し上げておりますけれども、伝統的な建造物と、それと一体をなして価値を形成している環境というふうなものを一緒に守っていただきたいというふうなことが文化財保護法の趣旨でございますので、そういう環境の一部というふうなことで一体的に保存されるのが望ましいというところは常々申し込んできた次第でございます。

○小林恒(委員) 第八十四国会の公害対策並びに環境保全特別委員会の中で、当時北海道一区から選出をされておりました島本虎三代議士が、ただいま私が申し上げたと同じ趣旨の質問を環境庁にしているのです。この中でのお答えを、簡単な事柄ですから読み上げますと、「文化庁の方に委ねまして重要伝統建造物群指定地区というように指定して、保護を厚くする、こういう形になっております。」という答弁を八十四国会の中ではいただいているわけですが、ただいまのお

答えですと非常に抽象的で、八十四国会の中でいただいたお答えからちよつとずれるのではないかと、こんな気がするのですが、改めて八十四国会の経緯を踏まえてお答えを求めたいと思うので。

○鈴木(嘉)説明員 その御趣旨の点は、伝統的建造物群の保存の制度そのものを申し上げた次第でございまして、それでその後、あの当時部長が答弁しておりますけれども、ごらんいただくとわかるのでございますが、しかし伝統的建造物群というものは、凍結の保存と違って、利用しながら、いわば再開発を伴うような、保存の新しい方法でありますので、これは地元の意味が一番大事でございまして、ですから地元の意味が決定されません限り制度的にも国は、先ほど指定と申されましたけれども、これは選定という言葉を使っておりますが、国が一方的に指定するということについては制度上なっておりませんで、地元の方で、都市計画に決める、保存地区を決める、こういうふうな保存に決まるといふ意思決定をされましたものについて国が選定をして、保存事業に對して援助を行う、そういうふうな制度になっておりますので、いきなり指定というふうなことはなっていないという点を御理解いただきたいと思っております。

○小林恒(委員) 伝統的な建築物の将来的な保存という意味では、実は小樽市としても北海道としても必ずしも否定をされているわけではないわけですが、もちろん小樽運河を守るという、そして石づくり倉庫群を長く保存していくという会が幾つも幾つもつくられてきておりますから、そんな意味では、そういう運河を埋め立ててしまふ、そして石づくり倉庫群の破壊につながる、こういう事柄と、もう一つは、道路をつくらないう運河を整備して、石づくり倉庫群そのものを若干補強しながら公園地帯にしていこうという意味では、中身のちよつと違うところはありますけれども、共通する部分があるのです。ただ問題は、六車線の道路を建設しておいて、相当年数の経過

した石づくり倉庫群を存続させていく、保存をしていくということが果たして可能なのかどうなのかということになりますと、それはまいたらないのではないかと認識があるわけですが、伝統的なこういった建築物の維持をしていくという意味では、その個所だけ、一カ所だけを存続するということは非常にむずかしいことでありまして、昨年の春この地域を訪れた環境庁の方が、点の存続ではなくて面の存続をしていかなくてはならないのだということを言われているわけですが。

こういったことから明らかに、国の重要文化財とは言わなくても、重要な歴史を持つ建築物の認識という意味では、文化庁のたゞいまの答弁ではちよつとずれていくような気がいたしますし、大切に保存をするという基準そのものが、単に地方にだけしかないので、地方から申請がなければ一切やらないのだということになりますと、一方で道路ができ上がって一方では保存をしておくという大きな矛盾にぶち当たってしまう感じがしてならないのです。本来の文化庁としての役割等から言えれば、そこは割って入って文化庁としての見解を私は求めているわけですが、明確にしたいのだと思っております。

○塩川国務大臣 先ほど文化庁から答えておりますように、やはり歴史的な建造物というものはできるだけ維持存続してほしいという希望を述べております。運輸省の方といたしまして、申請書が出ましてまだ認可をしておらないという段階なんです。それはなぜかと言いましたら、先ほどおっしゃっているような問題があるからこそ慎重に取り扱っておるんだということでございます。したがって、この財産は国のものでは実はございませんで、政府自身が直接関与して指示を与えるということではなくして、政府が慎重に考えておるということではなせなかというところ等もやはり地元では十分考えていたのだと、こう思うのであります。こういう件は方々でございまして、埋め立て申請のたびごとに私たちは、それがその地

開催をされておりました、当然運輸大臣のところにも運河を守りたいという請願が行っているかと思ひますけれども、最後に、この八十四国会の中で答弁をされております重要伝統建造物群の選定地区、こういった事柄にかかわって小樽の運河並びに木骨石づくり倉庫群がそれに申請をされた場合、保存をしていく考え方が具体的に環境庁としてどのようにおありなのかということが一つ。

もう一つは、こういう運動に関連をして、十二分な地域の中でコンセンサスが得られたものではない。そういう状況の中で、たとえば強行着工ということにでもなれば、また本来運河をよなく愛して歴史を散策していた市民たちが、文化をととぶ多くの市民たちが実力行動をやらねばならないようなきわめて不幸な立場に追い込まれるという、こんな状況の中で、十二分な運輸大臣の見識と、それから今後における施策を示していただきたいと思ひているのです。

○塩川国務大臣 文化財の指定の問題等につきましては文化庁の方で答弁すると思ひますが、私は先ほどちょっと発言の中で、埋め立て免許の申請が出ておられるようなことを言つたと思ひておりますが、実はそれはまだ申請書は出ておりません。いま港湾局の方ではそういうことに対する調査をいたしてはおりますけれども、先ほど来何遍も繰り返して申しておりますように、地元の文化尊重の意向は十分私たちも承知いたしております。しかし、最終的に意思決定されるのは地元の住民の方で、その方々がやはり自治体における意思決定をされることになつてくるのではないかとと思ひておりますが、そういう段階になりましたらば、われわれといたしましても十分そういういろいろな条件、環境であるとか文化であるとか、あるいはそれが産業に及ぼす影響、そういうようなものを慎重に検討いたしまして、取り扱いをいたしたいと思ひております。

○小林恒委員 終わります。

○宮崎委員長代理 福岡義登君。

○福岡委員 広島空港の問題についてちょっとお

伺ひたいのですが、現在、広島空港が非常に手狭である、それから市街地に近いというようなこととでいろいろ調査をされておるようについて聞かれますが、その調査の方向というものが、現在の空港を拡張するべきか、あるいは新空港を建設するべきか、そういう角度でいま調査されておるようについて聞かれますが、どういう状況になつておるか、ちょっと……。

○松本(樺)政府委員 現在の広島空港は千八百メートルの滑走路でございまして、いま御指摘のございましたように、太田川放水路に沿つたわりあい狹隘な地域でございまして。

(宮崎委員長代理退席、委員長着席)
かつて千五百メートルのものを千八百までは延長したわけでございまして、地元におきましてはさらにこれを大幅に延長ができないのかという御意見と、あるいはもつと別の土地に新しく空港を移転させたらどうかという両方の御意見が前からあつたわけでございまして。

たまたま千八百メートルに延伸をいたしました後に、この空港にジェット機を就航させるかどうかというところで大変長いこと議論があつたわけでございまして、その議論を取捨させることの一つの条件というふうな形で、新空港適地調査ということをして今後引き続いて行うということになりました。これは国と県、さらに広島市にも入つていただきました。地元で沖出しと言つておるわけでございまして、いまの空港をさらに沖合に向かつて延長するということやりと、それから新たに空港適地を見つけてそこに移転をするという、その両方をあわせて均等に検討を加えていくということと、本年度五百万の調査費をつけてあるわけでございまして、実は御案内かとも存じますが、けれども、この空港をこれ以上沖へ出していくということは、飛行場の運用上、進入表面というのがあるわけでございまして、これが沖合の島にぶつかつてしまふというふうな問題でございまして、あるいはかなりヘドロのところを水深が深くなつてくるのを埋めていかなければならないと

か、あるいは滑走路の先を動いております船の航路を支障するとか、こういうふうな問題が一方にある。それから、新たに移転をするということになりますと、まだどこかという決まつた候補地が見つけかねておるようでございましてけれども、なかなか適地が右から左にないというふうな議論もあつて、この検討には多少時間を要するのではなからうかというふうにも私も考えております。したがつて、現時点でどの程度まで進捗しているという成果を御報告するところまでは至つていないというのが、遺憾ながら実情でございまして。

○福岡委員 成果をお伺いできる段階であるとは思ひつていないのでありますが、調査をやられておる現在、いまお話がありました方針について少し問題があるように思ひます。

といひますのは、昭和四十七年に、お話がありましたように、六百メートル滑走路を延長されたわけでありますが、その当時、広島県と広島市が一緒に新空港の建設予定地を調査したことがあつた。運輸省としては滑走路を六百メートル延長したといひきざつてもあつて、新空港建設の調査を県と市がやつたことに対して異論を唱えられたのであります。それで、現在の空港を拡張する方針でいくべきであるというふうなお話がありまして、県と市が少し恐縮をしたという一幕があるのです。その当時のいきさつはどうですか。

○松本(樺)政府委員 おつしやるようなことがあつたわけでございまして、ただ、その時点における私の判断としまして、新空港への移転というふうなことはかなり金目のかかる問題ではなかつたかといふようなことが当時予測されたわけでございまして。したがつて、現在空港を、ほどほどにという言葉が適切かどうか存じませんが、地元の御意見の中には千五百メートルくらい延ばしたらどうかといふような御意見もあるやに聞いておるわけでございまして、現在千八百の滑走路をさらに千五百延ばすというのとはなかなか大変なことであるので、もう少し何か落ちつくべきような形で拡張するという考えの方が現実性

があるのではないかと申上げたことはあるようでございまして。

○福岡委員 申し上げましたように、昭和四十七年に広島県と広島市が共同調査をした結果、広島県には新空港の適当地がないという結論を出しておるわけですが、にもかかわらず、今回運輸省が新空港をも含めて調査をされるというのは関係者にとつては少し不審に思ふところなんです。その辺どうも運輸行政に対してわれわれも不信を持つておるのですが、一体どういふことなんでしょうか。県と市の調査では信用できないということでしょうか。

○松本(樺)政府委員 この問題がございました時点の詳細な経緯までは、実は私十分には承知してないわけでございましてけれども、移転ということについては確かなかなか問題が多いだろうといふことは私も十分認識はしておるわけでございまして。

ただ、現空港を拡張いたします場合に、先ほど私がお答えいたしましたように、まあまあといふところでもどめればそれはそれなりの拡充が可能でございましてけれども、なかなかもつてもう少し規模を大きく、さらに御案内のように、滑走路の北側の方の問題等もございしますものから、したがつて、思い切つて滑走路を海の中に突き出したらどうかといふ御意見もあつて、そうなりますと、これまた工費が相当かかつてくるということもございまして、最初のお答えのときに申し上げましたような進入表面がひつつかるとか、あるいは航路を支障するとかいふ問題も出てくる。そういうことになりましたと、いろいろとまた問題が大きくなりますので、しからば新しい適地といふものをもう一度見つけることができないのかどうかといふことも含めて、空港の拡張あるいは近代化、大型化といふふうなテーマであるとするれば、等分に見合ひながら検討をするということにして見たらいかかといふのが私どもの考えでございまして、いづれかに固執しているということではございません。したがつて、適切な案が出てきて、具

体的に詰めていく過程で採用に足るということが立証されてまいりますれば、また地元の御意見とのすり合わせをしながらその方向で進んでいくようにすべきものかと思っております。

○福岡委員 県と市は三段階の構想を持っておりまして、五百メートル沖出しと千メートルの沖出しと千五百メートル、これが一番大きいわけですが、三段階の構想を持っておりようでありまして、さつき言いましたように、関係者で見れば県内に適地はないという結論を一回出しているものですが、しかも当時運輸省から現在の空港を拡張整備するという指導もあつたということも加わりまして、運輸省の指導ですから調査はするんでしようけれども、釈然とした気持ちでないことだけは間違いない、これだけ申し上げておきたいと思うのです。

それで、話は変わるのですが、京浜、阪神の外貨埠頭公団の問題、五十二年に一度廃止が閣議決定されました、昨年末また廃止の閣議決定がされておる、今日なお問題の解決を見ていない。伺うところによりますと、廃止した場合の移管先をどうするかということでもめておるようであります。地方自治体の方は、関係自治体と言えども京、横浜、それから大阪、神戸になると思うのであります。地方自治体側からすると、港湾管理者であるわれわれに移管をすべきである、これは正論だと私思うのです。これに對しまして日本郵船その他六社が、占用をしておるのだから、あるいは債券を買っておるのだからわれわれに移管をすべきである、運輸省はそれを調整しかねておる、決断しかねておるというように聞いておるのですが、実情はどうなつておるのか、まずお聞かせいただきたいと思ひます。

○吉村(逓)政府委員 お答え申し上げます。京浜及び阪神外貨埠頭公団につきましては、昨年の十二月に先生御指摘のとおり閣議決定がございまして、昭和五十六年、来年の末をめどに廃止をするということが決まっております。運輸省におきましてはこの問題の円滑な処理を図るため

に、昨年の十一月に、外貨埠頭公団の業務の移管についてという諮問を港湾審議会にいたしております。そして、現在審議会の管理部会におきまして港湾管理者あるいは埠頭借り受け者等の関係者と懇談会を開催する等の方法で審議をいただいております段階でございます。

公団の移管先をどうするかという問題について現在まだ関係者の意見の一致を見るに至っておりませんけれども、運輸省といたしましては、移管先の問題も含めましてこの問題につきましても調整を急ぎまして、港湾審議会における結論を得たところで早急に方策を確立したいと考えております。

○福岡委員 港湾審議会に相談をすること自体に私は問題があると思うのです。時価三千億とも言われ、四千億とも言われる公共建造物であり、その公共建造物であるから知れぬけれども日本郵船などに移管するというのは、港湾管理者の立場からすれば適切を欠くという判断をするのは当然だと思ふのです。ここはやはり運輸大臣が、移管条件その他もあるでしょうから地方自治体と相談をされまして、これは審議会にかけると必要なんかないと思ふのですが、運輸大臣どうですか、なぜ港湾審議会に相談しなければならぬのか。

○塩川国務大臣 海運会社、船主側、船社の方でございまして、これは全面的にわれわれに移管しろとは言つておらないのです。そうではなくして、外貨埠頭公団を建設するときの資金の分担をしてきたこともあるし、さらにはあの埠頭に独自の機械装置等もいたしておりますし、そういう点があるものですから船社としての意向もくんでくれ、こう言つておることが一つであります。

それからもう一つは、あれは御承知のように、外航船、しかもコンテナ船専用につくられた埠頭でございまして、船社側といたしましてはそこに長期を見通した計画をいろいろ持つておるわけがございまして、したがつて、この埠頭をいわば相当な長期にわたつて使用をしたいという希望を

持つておることもこれまた当然のことだと思ふのです。そこで、船社側の言つておりますのは、いわゆる外貨埠頭公団からの管理権をめぐつてわれわれにも発言の機会を与えてほしい、これを言つておるわけでありまして。

そういうことを踏まえた場合に、港湾管理者である地方自治体等がこれをどのようにして受け入れていくかということ、これがまず先決問題だと私は思つておるのです。そこへもつてきて、たまたま政府も、でき得るだけこれからの公共的施設なんかは民営でやれるものは民営でやつてもいいというふうな意向が生まれて、そういうこと等をさらに配慮をして、できればわれわれにも経営参加というか、発言権を与えた、そういうことで解決してもらいたい、こういうことを申し出ておるわけでありまして。

そういういたしますと、単に役所が港湾局と、事は海運局との関係もございまして、船社側は海運局でございましていたしますので、両局で相談はいたしておりますけれども、最終的にやはり港湾管理の問題が重点になつてくるということ等から、港湾審議会に一応意見を聞いておるという事の経過でございまして。

○福岡委員 きょうはこの程度でやめますけれども、やはり納得のいく解決を急いでいただきたいということをお願いして終わりたいと思ひます。

○小此木委員 長 西中清君。

○西中委員 最初に、外務省にお伺いをいたしたいと思ひます。

新聞報道によりますと、アメリカ最大の航空会社ユナイテッド航空の日本乗り入れの問題につきまして、日本は日米航空交渉においてこのユナイテッド航空の日本乗り入れを一定限度認めるかわりに、日本側がかねてから要求しておりますところの米国内の乗り入れ地点の増加を図つていく、そして米国内に対するわが国の航空権益の拡大を図るという基本方針を固めたという、こうした話が伝わつておるわけがございまして、そういう方針を固めておられるのかどうか、まずお

伺いをいたしたいと思ひます。

○荻田説明員 去る九月二十五日に米政府からわが国の政府に對しまして、たゞいま御指摘のうちに、ユナイテッド航空を日米航空協定の米側路線である合衆国から北部太平洋を経て東京、大阪及び那覇並びに以遠という路線を運営する企業として指定する、いわゆる指定航空企業の通告を行つてまいりました。この問題はかなり大きい問題であるというふうに私たちが考えておりまして、この問題については、現在、運輸省とも非常に密接に協議を行つておりまして、まだ外務省としてこの通告に對してどのような回答を行うか、どのような立場でアメリカ側と話をするかということは一切決定しておりません。したがつて、いま御指摘のありました報道は若干事実と反すると思つております。

ただ私たちがいたしましては、この問題、日米航空関係に非常に大きなかわりを持ちますので、そういった点を含めまして、十分にアメリカ側とも協議をする必要があるというふうに思つておりまして、十分に慎重に対処をしていく所存でございまして。

○西中委員 大変重要な問題であるという御認識、私も同じように持つておるわけなんです。ございまして、これは非常に慎重に取り扱いをしていただきたいと思ひます。

いま外務省として、このアメリカ側の日本乗り入れについての要求について、このユナイテッド航空を含めて今後の方針についてはどういうようなことを基本的にはお考えになつておるのか、お伺いをしたいと思ひます。

○荻田説明員 日米間の航空問題、長い経緯がございまして、現状では、二年半ぐらい前に最後の交渉を行つて以来、約二年半ばかりは交渉がとだえておつたわけでございまして。その間、基本的に申しまして、われわれの認識では、日米航空関係には過去のいろいろな経緯もありまして、日米航空取り決めの日米間の航空業の発展に非常に寄与してきたということは認めております

けれども、われわれの目で見まして若干の不均衡がある。この不均衡を是正しながらさらに日米間の航空企業の相互発展を図りたい、こういうふうな思っております。そういう見地から均衡のとれた日米間の航空取り決めといえますか、仕組みにしていかに粘り強く努力を続けたい、そういうふうな思っております。

たまたま先月九月に二年半ぶりで日米間の話し合いが再開されました、これは非公式協議ということではございましたけれども、この二年半の間いろいろな事情の変更もございまして、それぞれの立場も徐々に変わってきておりますので、そういった点を含めまして討議を始めたわけですが、その印象としまして、やはり双方とも調和のある航空関係をつくっていききたいという意思はあるというふうなわれわれは判断しております。この上につけて協議を繰り返していけば恐らくそうしたバランスのとれた航空関係を徐々に築いていくことは可能である、そういう方向にぜひ努力したい、こういうふうな考えております。

○西中委員 いまの御答弁に私は同意しかねる点が非常に多いわけです。きょうは時間もありませんから余り深くいたしませんけれども、若干の格差のある不平等というような問題じゃないかと思うのです。これはいまさら始まった議論じゃなくて、非常に古くからの議論であることは私も承知をいたしております。さらにまた、沖縄返還協定に関連して航空協定の不平等性という点についても約束があったわけでありまして、その点についても米側はなかなか交渉に応じてきておらなかったというのが今日の経過ではないかと私は思います。少なくとも日本企業からアメリカに対する航路、こういうものを比較すれば一目瞭然で、もう細かく申しませんけれども、少なくとも航空界の古い歴史からいけばある程度やむを得ない点もあるかもしれないけれども、一方的に日本側が非常に不利な条件であることは私は間違いないと思うし、いわずやまたアメリカ経由の以遠権につきましては勝負にならないことは言うまでもない。一

方日本側が受ける立場というものは、アメリカ側から自由自在である、こういう感じでございます。ですから、問題は、ユナイテッド航空という巨大な企業が日本側に入り入れるという単純な問題ではなくて、基本的に日米航空協定そのもの、これが戦後以来今日まで尾っぽをそのまみ引張つていまだに解決ができていないというふうな、私に言わせれば非常に屈辱的な協定であると言わざるを得ない。こういう点で外務省の姿勢が私は非常に疑問だ。アメリカ側からの要請において円満に解決するということはない方をされておるといいますか、両方が納得するという言い方であるけれども、現にこのユナイテッド航空の乗り入れについては、その前提としてやはりこの協定がもう少し不平等性を是正した上で話なら少しはわかりやすい。そうではないのにこの話が持ち出されてきておる。しかも、現にいまアメリカにおいては、十二ないし十五社という航空会社が日本に対して乗り入れをするという、この審査をしておるといふふうな聞いております。こういう状態がどんどん進められてきて、そして、いまのあなたたちの姿勢では、じゃ日本からアメリカに行ったりする権利をどういうふうにして獲得するのかという点についての保障は、いまの協定ではどうしようもないわけですから、こういう点については外務省はもう少し日本の航空権益について十分に配慮をしておいただかなければならぬと私は思いますけれども、どうでしょうか。

○近田説明員 ただいまの先生の御指摘には私も非常に同感の点が多いわけでございますが、若干の——若干と申ししても、私たちはその中にはいろいろな意味を含めておるわけでございます。いま御指摘になりましたような以遠権であるとか、あるいは路線の数であるとか地点であるとか、そういった問題についての不平等性というもののついでに認識はつきり持っておるところでございます。したがって、私が申し上げたいのは、こういった諸点をこれからの交渉を通じて鋭意直していこう、これは過去からの歴史が物語ってお

りますように、そういった方向で鋭意努力していくところでございまして、今後ともそういう立場から努力を続けるということとはつきりと申し上げられると思っております。

○西中委員 少なくともアメリカと英国の間の場合とか、その他発展途上国との間でも、この協定というものは非常に是正をされておるわけですよ。日本がそれができないなどということは、私はやはり外務省が非常に弱い、こう思わざるを得ません。

運輸大臣、そういう点ではやはり双方で協議をなさってこれから作業をされることですから、決意のほどをお伺いしておきたいと思っております。

○塩川国務大臣 おっしゃる通りに、本場に相当な不均衡がある、これは私も認識いたしております。しかし、この航空協定の歴史は、もう先刻御承知のように、昭和二十七年、日本がアメリカに封じたいわば立場から言って一番弱いときに結ばれた協定であったというところにやはりその傷が今日まで尾を引いてきておると思うのです。そこで、つい二週間ほど前でございますけれども、御承知のように、コンチネンタル・マイクロネシア航空との日本への乗り入れの交渉がございましたときに、そのときには運輸省も外務省も一体となりまして非常に強硬な交渉をいたしまして、向こうの思うようにはならなかった。そして、同時にわが方といたしましてはシカゴへの乗り入れ権を保留せしめるといふようなこともいたしたのでございまして、これは今後まだ解決しなければならぬものもあります。けれども、この航空交渉はいろいろな機会をつかまえてわが国の権益擁護のために尽くしていきたい、こう思っております。機械的に改正の意欲を持って取り組んでおるところでございますので、何とぞ御支援のほどをお願いいたします。

これは第四次空港整備五カ年計画のいわばメインでございまして、非常に巨額な財政負担になるわけでございます。そのために、大臣も御就任以来関西で財界また地方自治体の長等としばしば懇談をされておるようでございます。新聞報道でそういうたびにはでに扱われておるわけでございますが、国会の場所で、新大臣としてこの問題についてどういってお考えを持っておるか。たとえて言うと、河本長官は全面見直し、こういうふうなお話を出しておられる。それから大臣は、多段階といいますが、いわゆる答申よりもさらに分割して二期、三期、四期というか、多段階でこの空港をつくっていききたいというふうな御意向を漏らしておられるような報道もございまして。要するにその辺のところはどういってお考えに立っておられるのか、また閣内ではいろいろな意見が出ておられるのか、そういった点でよくわからない。同時にまた、現大阪空港というものは一体どうなるのかとか、それから地元の方では地方自治体それぞれ反対決議をしておる。これは漸次撤回をしておるところも出てきておる。いろいろな問題で混乱を来しておるわけですね。さらに、和歌山では夜間の航空テストをしなければ認めぬぞということも議会で知事が発言をされておる。いろいろな問題がある。これは経過措置として当然であろうと私は思います。

しかし、いずれにしても、いよいよ始まりまして第四次空港整備五カ年計画の柱としてこれは近いうちにそれなりの段取りを踏みながら前へ進めていかれるだろうと思うのです。したがって、大臣がいまお考えのこと、そして、これからどういふ手順を踏んで地元との合意を得ていかれるのか、今日までどういふような経過をしてきたのか、概略御説明をいただければありがたいと思っております。

○塩川国務大臣 関西空港建設の経過等につきまして、ちょっと若干時間をいただきますして申し上げますと、昭和四十六年に、日本の将来の国際空港のあり方を考える場合に、関東におきまして成

田空港の建設が急がれておった当時でございますし、それとも一つ補充する意味において国際空港を建設しようということになり、その答申が出ましたのが四十九年でございまして、それからいろんな経過はございましたけれども、この九月の一日に関西空港としての航空審議会の第二次の答申が出てまいりました。

その答申が出ました段階並びにその前後におきまして、閣議の中でもいろんな意見はあるとききのお話でございますけれども、しかし、その意見は、どうして建設するかという方法あるいは収支の見積もり等についての意見はございましたけれども、もう一つ完全な国際空港を関西地域にくろうという点については意見の相違はないように私は理解しております。

そこで、具体的な例として、一つの問題として、河本企画庁長官が、関西の大阪湾岸サミットというのがございまして大阪湾岸の知事、市長が集まりました席において、建設費等について根本的に見直す必要があるのではないかとおっしゃいました。これは私は当然の発言だと思っております。

河本長官のおっしゃるのは、位置とかやり方とかいうことではなくして、これだけ財政窮乏のときであるから、建設費というものを極力詰めて、もっと安くできる、実用的にできる方法はないのかという、そういう提案でございまして、私もこれは確かめました。まさにそういう点でございしますが、そのことは私たちもかねてから思っておりますのでございします。

でございますから、九月一日答申を受けまして、その答申に基づいて、空港を建設し、一番機を離発着させるに必要な最小限の設備で一番効率的な設備というものはどのような程度でいいのか、その実質的な計画をいまやらしてあるところでございます。そして、それをやろうとするならば幾らの費用でいけるのか。これからどうせ十年先にならないと一番機は発着できないと思ひますけれども、それに至るまでの物価の推移等を十分見定めて、それで先ほど申し上げておりますくく最小限にお

いての飛行場建設、そして航空審議会からいただいた答申というものは、将来一番機の飛んだ後の運用の状況を見て、最終的に答申にある空港に建設を完了するように持っていきたい、こういうことを言っておるのでございまして、多段階とかいろいろ言われておりますけれども、実はそういういわばばちやたらいいいやないかという考え、一番機が飛ばずには、これはやはり六十五年をめぐっていつか、後の段階はできるだけ建設費を節約しながら効率的にやっつけよう、こういう考えがそういう表現で言われておるのだと思っております。

○西中委員 そうしますと、一番機を飛ばすためのいわゆる最小限度の規模といいますが、財政負担の軽い方法でということについて、おおよそ、早く言うに財政上の問題、それから地元の環境問題、環境アセスメント、そういった諸点についてある程度地元提示しなければならぬと思うのですが、その作業はどの程度進んでおるのか、いづろ地元提示できるのか、この点はいかがでしょうか。

○塩川国務大臣 大体事前に用意いたしました日程で今日進んでおるのでございますけれども、航空審からの答申を九月一日に受けまして、先ほど申し上げておりますように、工事の施行の順序、それからそれに伴うところの実質的に節約し得るところ、削っていくということ、経費の見直し、こういうものをいま鋭意徹夜で詰めておるのでござい、これがいわば私たちが言う実施計画みたいなものでござい、それが大体十月じゅうには終わるのではないかと考えております。

それから、環境アセスメントでございしますが、評価書の作成、これはいままで空港調査会がございまして、この調査会と各都府県が共同で環境評価をやっております。そのデータを持っており、これを環境評価書として作成をいたしたい、これも大体十月から十一月の中ごろにかけて作成できると思っております。それとも一つ周辺整備計画というのが当然必

要でございますので、それにはアクセスも含む計画でございしますが、これは鋭意地方自治体並びに関係省庁、国土庁、建設省でございしますが、そこと協議いたしております。これは若干おくれるのではないかと。私の希望としては、どうしても十二月じゅうにはこの周辺整備計画も終わるように、作成できるようにしたいと思っております。それが、それは私の強い希望で、いま督促しております。そういうことが相違うてまいりました段階で、少なくとも来年の一月じゅうには何とか地元御相談申し上げるようになっていると思っております。

○西中委員 大臣の熱意のほどはよくわかりました。やはり地元の合意を十分取りつけるようにということをお考えをいたしたい、これは要望でございます。それでは、次は少し細かい問題になります。離島航路の補助対策について伺いをしたいと思ひます。

離島航路の補助金については今年約二十七億円の予算が計上されましたが、御承知の燃料が非常に高騰して関係業界は非常に圧迫を受けておる、経営が非常に困難である、こういう予想がされております。試算の結果によりますと、約五億円の程度が燃料費を中心にして足らなくなる、こういうようなことでございします。これは試算を、さらに五十六年推定をいたしましたところ、大体四十四億程度なければ経営が非常に圧迫されるといううなことでございします。

離島航路というのは言うまでもなく生活航路でございしますから、その特殊性、離島住民に対する負担をかける、こういう補助対策が十分されることを望むわけでございしますけれども、今年こういう状況であることについての手当てはできるのかどうか。それから、来年度予算については十分なる配慮をいただきたい、こういうふうに考えるわけでございしますが、この点いかがでございますか。

○永井政府委員 お答え申し上げます。御指摘のように、五十五年度の離島航路補助につきましても、燃料費の高騰等かなり経費の増が見られるわけでございします。ただ、五十五年度の予算の対象となりますのは、昭和五十四年十月から五十五年九月までの一年間でございまして、ただいまその期間が終わったばかりでございます。これから各事業者におきましてそれぞれの決算処理をいたします。それを私どもが監査をするということ、最終的に欠損額あるいは補助金交付額が決定するわけでございしますが、それにはまだ若干時間がかかりますし、この燃料費の高騰がどのくらい経費の増につながっているかということについて具体的な数字はまだ推定できない状況でございます。ただ、御指摘のように、当初五十五年度予算の作成時におけるよりも燃料費の高騰があったということは事実でございます。これに對しまして、現在の補助制度は基本的には予算の範囲内で対処するというところでございします。従来からもそういう対処でまいりました。ただ、五十六年度概算要求におきましては、そういった燃料費の大幅高騰を見込みまして、本年度二十七億二千円の子算に対して約五割増の四十億三千円の概算要求をいたし、財政当局と折衝中でございます。

○西中委員 次に、本州四国連絡橋の建設に伴う航路補償について伺いをしておきたいと思ひます。昭和五十四年九月に決定されました本州四国連絡橋の建設に伴う旅客船問題等に関する対策の基本方針並びに措置の大綱に基づいて、建設省では現在その作業を進めておられるように聞いております。

三点お伺いしておきたいと思ひます。一つは、転業に要する資金問題等についてまだ結論が出ていないように聞いておるのでございしますけれども、これはぜひ結論を急いでいただきたい、関係者を安心させていただきたい、これが第一点。

第二点は、こうした措置を実施するためには立

法措置が必要ではないかと思っておるわけですが、時期はいつごろやられるつもりか、内容はどうか、このことをお考えになっておられるのか、これが第一点。

第三点は、その他の措置として海運代理店業の実態調査を行う、こういうふうになっておりますね。しかるべき対策を検討するということになっておりますが、また、この措置の対象となる代理業者というものは一体どういうものを指すのか、その基準についてどういふようにお決めになったか、この三点をお伺いしておきたいと思っております。

○小島説明員 三点お尋ねでございますが、まず第一点の資金問題について話が詰まっております、さうだけれども、ぜひとも早く進めろというお話でございます。私も大分長い間お話し合いをさせていただいておりますが、第二点のお尋ねにも関連いたしますが、できれば次の通常国会に法制化を考へさせていただきますということに準備を進めておるところでございます。したがって、そういう意味から言いますと、時間の制約もございまして、それに間に合うようにぜひとも一日も早く中身について御理解賜るよう、誠心誠意努力をさせていただきますと考えております。それから、第二点の立法の時期はいつか、その内容はまたどういふことかというお尋ねでございますが、時期につきましては、ただいまお答えいたしましたとおり、次の通常国会に提案させていただきますように現在準備を進めておるところでございます。

内容につきましては、恐縮でございますが、まだ成案が得られておらない段階でございますので、申し上げにくいのでございますが、大ざっぱに申し上げまして、三つの大きな要素から成る法律になるのではないかと考えております。一つは、航路の再編成が必要になっていふかと考えられますので、この航路の再編成に関する事項、それからもう一つは、架橋により影響を受けます事業者に対する対策、第三に、同じくその従業者

に関する対策、この三つの事項が主な法律の中身になっていふかと考えております。いずれも、しかるべき時期に御審議をお願いしたいと考えております。

それから、第三番目の海運代理店業のお話でございますが、御指摘のように、昨年末から調査を始めておりまして、実はまだ調査が全部整っておりません。現在細かい計数等集計中でございますが、それを見ませんと、はっきりしたことは申せませんが、私どもが調査経過で感じておりますことを一、二点申し上げますと、まず、どういふものを海運代理店業というのかという問題がござい

ますが、御承知のように、海上運送法では海運代理店業というものをきつと法律上定義いたしておりますが、本件の場合についてこれを見ますと、旅客船事業者にかわって取引の代理をするのが海運代理店業だ、こういうことになっておるわけでございますが、実態を調べてみますと、必ずしも取引の代理ばかりではなくてそのほかのいろいろな業務をなさっておられるようでございます。たとえばフェリーの場で申し上げますと、車の整理の問題とか切符の売り渡しとか、いろいろその周辺の業務をやっておるようでございます。私どもでもどこまでを海運代理店業としてとらえるかという点についてまだきつとした整理ができておりませんが、要は現地におきましてそういう業務を営んでおります事業者をどうするかというのが問題だと思っております。そこは必ずしも法律の定義にとらわれずに弾力的に検討いたしてまいりたいと考えております。

○西中委員 次は、トラックの関係についてお伺いしておきたいと思っております。まず、区域トラックの運賃改定でございますけれども、現在、区域業者から次々と運賃改定が申請されております。言うまでもなく、燃料が非常に高騰しておる。五十四年八月一リットル当たり八十五円が本年九月に百四円、二二％。そういう問題と、二・九通達の実施に伴う人件費の負担増、こういったような問題があるのかと存じます。い

ままで運賃改定は二年ローテーションということでございますけれども、このように油の値段がしょっちゅう急騰するといふような、非常に予測のつけがたい変化の激しい状況においてローテーションどおりとなりまして、零細なる区域トラック業者は非常に厳しい経営状況に追い込まれる、こういうことになりませんかと思っております。したがって、適切な時期に適切な運賃改定が必要ではないかと私は考えるわけでございますけれども、この点についてお伺いをいたしておきたいと思

○飯島政府委員 お答えいたします。先生いま御指摘のとおり、区域トラックの運賃改定につきましては申請が現在出されつつあります。きょう現在で、全事業者三万強のうち六〇％程度が九ないし一〇％のアップを要望して申請を出してきております。

いま先生御指摘のとおり、区域トラック事業者の大半は中小零細な事業者でございます。軽油の値上がり、運転者の労働時間等の改善基準が実施されたといふようなことで確かに経営に影響を与えていることは考えられます。また、御案内のとおり、最近の景気の停滞によって荷動きが鈍化していることも、中小であるトラック業者には大きな影響があると考えられます。

ただ、公共料金につきましては、経営の徹底した合理化、国民生活に及ぼす影響等を十分考へながら厳正に取り扱うということになっておりますので、申請が出そろった段階で十分審査した上、関係省庁と協議して処理する方針でございます。

なお、二年ローテーションにこだわるのかというところでございますが、この二年ローテーションという制度は、一般にも評判がいいし、定着しつつあるわけでございますが、これがそもそも考え出されたのは、適時適切な改定をするというルールを確立したということであると思われま

質の改定が実質的には前年約一年近くおくれでいるということ、それから前回改定時の査定が実績年度を五十二年度にいたしましたので、多少特殊事情があるといふふうにご考慮、先ほど申し上げましたように、申請が出次第、慎重に検討させていただきますと思っております。

○西中委員 私は、消費者物価等に関するわけで、上げることがいいとか悪いとかいうことじゃなくて、ただ零細企業が非常に倒産をしておる、いわゆる名義が変わっていくといふような形をとって、最近ばつばつ暴力団がこの業界に入り込んできておるといふ背景もこれあり、やはり適切な運賃を決めていかなければそういう問題も新たに大きくなっていくのではないかと危惧を持っておるわけでございますので、せいぜい御検討をお願いいたします。

非常に細かい話になりますが、大蔵省にお尋ねいたします。冷凍車の冷凍機、ここにはガソリンが使用されておりますが、揮発油税が道路整備のための目的税である、こういう点から考えますと、冷凍機は道路を損傷するものではございません。むしろこの揮発油税は目的税の観点からいけば免除するのが当然ではないか。たとえば一つの例として、キャタピラ付きのクレーン車については他の運搬車で輸送していく、こういうことで軽油引取税、これは地方税でしようけれども、免除されておりますね。ですから、自動車そのもの、これはわ

りますけれども、冷凍機の油についてはこれは免除するのがむしろ筋ではないか、こういうふうに私は考えるわけでございますけれども、どういふような御見解であるか、また免除を実施するにいついて何か問題点があるならばおっしゃっていただきたいと思います。

○大山説明員 お答え申し上げます。先生の御指摘は、道路整備というところから直接の受益のない用途に用いられる揮発油、こういったものについては揮発油税を免除してもいいので

はないかという御趣旨かと存じますが、同じような問題として、たとえば林道を走る車でありまつか、あるいは漁船でありまつかモーターボートでございませうか、さらに果ては乗用車の冷房に使用されるガソリンとか、いろいろ問題がございします。

そこで、この問題につきましては、政府の税制調査会におきましても大変熱心な御議論をいたしたことがございまして、その結論をいたしましては、結論を先に申し上げますと、揮発油税を免除するのは適当ではないという御判断がございしました。

理由をいたしますところは、一つは、揮発油税の場合には、軽油と違って根柢この製造段階で課税をいたします。それでございまして、末端の需要者に届くまでに大変長い経路を経るわけにございまして、その間の手続関係が非常に複雑になる。いろいろな、いま御指摘のもの以外のものについての免税もということを考えますと、税務職員が大変必要になるとかというような点が指摘されました。これが第一点でございします。それからもう一つ、使用されますガソリン、冷凍機用のものとそれ以外の道路を走行するもの、これの間の区別というのが全くつかないものでございまして、他用途への流用ということを防ぐ手段がなないのではないかと、こういったような諸点を挙げまして、税制調査会をいたしましては、揮発油税を免除するのは適当ではないという結論を出しているものでございします。さらに、この冷凍用のトラックの場合には、冷凍機は別になつてゐるもののほか、冷凍機用のガソリンとそれから走行用のガソリンが一緒になつてゐる機構のトラックもあるやに伺つておりますが、そういったものになりますとますます問題が複雑、むずかしくなるかと思ひます。

そういったような観点から、私も、揮発油税の免除というのはなかなかとり得ないことだと存じておりますが、いま御指摘の軽油の場合には、課税段階がわりあいに末端の販売業者ということ

になつておりましたり、それから、いま御指摘のキャタピラの場合には、キャタピラの車は道路を走らないで、道路を走るのとは別の車、ガソリン税なり軽油引取税を払った車が運んでいて、作業場に着いてからの作業をする軽油については非課税にするというふうな、そういう取り扱いのようになつておりましたり、私、承知しておりますけれども、若干性質が違つて申しますか、手続的にもむずかしい面があるのと、性質の面でも若干違つた面があるのではないかと、こう考へております。

○西中委員 もう一つ納得ができませんけれども、これはまた後日に……

それから次に、市街化調整区域内施設の問題について伺ひたいと思ひます。

都市計画法第二十九条三号で、市街化調整区域内の建築物に關して行つた開発行為については、「公益上必要な建築物」という規制がなされております。そして、同施行令の第二十一条では、公益上必要な建築物が規定されております。第六号では、「道路運送法第三條第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業若しくは同項第四号の一般路線貨物自動車運送事業の用に供する施設である建築物」云々、こういうふうに記されておるわけにございします。一般路線は公共性がある、こういうことで開発行為制限の適用除外を受けております。しかし、同じ運送業者で今度は一般区域の、いわゆる区域貨物自動車運送事業については、これは適用除外は認められておらない。要するに、一般路線と区域貨物とのこの差というものは一体どういふところから出てきたのか、運輸省の見解をまず伺つておきたいと思ひます。

○飯島政府委員 この制度がしなれたのは四十四年だつたと思ひますが、当時の考え方としては、一般路線事業にあつては不特定多数の荷主の、小口貨物を取り扱うところから、貸し切り貨物輸送を担当します区域事業よりは公益性があると判断があつたのではないかと、いふように推定されます。ただ、現時点で、御案内のように、トラックが国民生活あるいは産業活動に欠かせな

い存在になつてきておりますし、区域トラックもトンキロ・ペースでは、路線トラックの二倍半の荷物を運んでおります。したがひまして、私も、私どもといたしましては、区域トラック事業の営業所等が、たとえば住宅地等にあつて、施設を郊外に移転させるというふうな場合が出てまいつておりますが、市街化調整区域内の開発行為が許可制となつてゐる点について検討をしてもいいまいし、また、それがすぐできないのであれば、個別に対応をしていただくように関係の部局にお願いをしてゐるところであります。

○西中委員 建設省にお伺ひしたいのですが、路線と区域の公益性、これについてあるなしの判断、これはどういふふうにおとりになつておるのか、お伺ひしておきたいと思ひます。

○鹿島説明員 お答え申し上げます。都市計画法第二十九条第三号に基づき、同法施行令第二十一条に列挙されております建築物は、都市にとりまして公益上欠くことができないものといふものを定めております。この場合において、公益上必要なものかどうかという判断につきましては、各事業の施設ごとにその公益性の内容とか程度等を勘案して定めておるわけにございします。

ただいま先生からお尋ねの路線トラックと区域トラックの件につきましては、それぞれの運送行為といふものに着目をしてみた場合、道路運送法上の路線トラックといふものは、定期、定路線運送を行ひまして、積み合わせ貨物を運送することにより、広く不特定多数の荷主の貨物を運送する事業であるのに対して、区域トラックは、原則として積み合わせ運送が禁止されておるもので、一つの運送行為に限つてみますと、特定少数の荷主の貨物のみを運送する事業となつておるわけにございします。そこで、乗り合いバス、貸し切りバス、タクシー等を區別しております旅客関係と同様に、こうした事業法上の区分に応じまして、運輸行政とも調整の上、都市計画法令上も整理がなされたところでございします。

○西中委員 いまやはり御説明を聞いておりますと、若干のずれがある。要するに公益性について、一般路線が公益性があつて、区域路線が、貨物が公益性がないといふような御判断ですね。これは建設局はほかのところでもそういう御説明をなさつてゐる。新聞等にも掲載されておりますが、むしろ生活物資、消費者等についての公益性の高いものについては、区域トラックの方がはるかに重要な高い位置を占めておる、私はこのいふふうな判断しておるのです。しかも、零細な企業が、比較的大きな一般路線、これを考えた場合には、こういう制限をつけておると、零細な企業、これは市街化区域で高い土地を買つて車庫を広げなければならぬ。コストが高い、競争力は弱いのにそういう負担がかかつておるといふ、運輸行政上も私は非常に問題が多いと思ふのです。したがひまして、これは建設省でもよく再考をいただきたい、運輸省としても検討いただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。もう一遍答弁をお願いいたします。

○鹿島説明員 道路運送法上の両事業の性格の規定が、先ほど申し上げましたとおり、片方は広く不特定多数の荷主の貨物を運送する、もう一方は特定少数の荷主の貨物のみを運送する事業といふような定義づけになつておるわけにございします。しかしながら、ただいま先生御指摘のとおり、区域トラックにつきましてもいろいろ問題もあらうかと思ひます。都市計画法上も、現在の規定によりますれば、たとえば市街化調整区域に集団で立地をなさるといふような、たとえて申しますればトラック団地のような形で移転するといふようなものにつきましては、これを開発許可といふことで取り上げるになつておるわけにございします。このようなものも活用しながら、今後具体的に検討していったらいかと思ふわけにございします。

○西中委員 時間が参りましたので、本日はもう少し議論したいのですけれども、最後に関西の交通についてお伺ひしておきたいと思ひます。

東北線、常磐線、東海道線、横須賀線、そして総武線、さらにはまた引き続いて南武線、横浜線、首都圏内から周辺部にわたってそれなりに国鉄もいろいろと整備をされておる、かなり私は進んできていると思います。

関西の方でございますが、大臣の地元なのでぜひがんばっていただきたいと思いますが、これは非常におくれておるのじゃないかというように認識をいたしております。いろいろといま御計画もあるやに各地で聞いておるわけでございますけれども、なかなか進捗をいたしておらない。この格差を是正するためにぜひ大臣は御配慮をいただきたいと思ひます。

たとえて言いますと片町線、これは長尾までは複線電化をやった、その先は単線で電化もなされてない。奈良線、これも単線である。関西本線、これも単線である。電化もなされてない。そういった地域に非常に人口がふえてきておる。もちろん一時間に一本などというダイヤでございますから、非常に不便さわるから乗らないといえども乗らない、乗らないからやらないんだ、こういうようなことにならうかと思ひます。もちろん国鉄の財政再建済みですごくこうこうということは言えないと思ひますけれども、しかし、この大都市間の交通についてはやはり相当な御配慮をいただきたいと思ひます。

特にまた、長尾から奈良線に短絡するというところにすれば、いまベッド化しております地域が大阪に直結するということで非常に便利になる、これは一つの例でございますけれども、こうした関西圏の鉄道について積極的に取り組みをしていただきたい。

せんだつて、これは大臣の御発言なのかどうかちよつとど忘れいたしましたけれども、何か大阪営団が公団が知りませんが、お話をなさったようでございますが、そういう大阪だけ考えないで、関西全体の国鉄網について……（京都も）と呼ぶ者あり）もちろんそういうことでございますが、ぜひ御配慮いただきたい。

それから、北の方の舞鶴の港湾整備、宮津の港湾整備等につきましてもぜひ特段の御配慮をいただきたい。これは漁業補償の問題も片がつきましたから、計画よりかなりおくれておるわけでございますけれども、ぜひこれは十分なる手当てをお願いいたします。御答弁の方もよろしくお願いいたします。

○塩川国務大臣 後で国鉄総裁からも詳しく答えると思いますが、私は基本的な考えをちよつと申し上げたいと思ひます。

私は関西だけがおくれておるか、そういうことは思ひますが、しかし日本全土を見ましても、交通投資がアンバランスであつたように思ひます。それは長年にわたりまして新幹線投資に相当国鉄としての財政的な精力を使つてきた、こう思つておりますが、これがあと数年にしてはば一応いままでの既定計画の路線の建設が終わつて、あとは整備新幹線五線の建設を財源の手当てとともにやりたい、こういうことになってきております。そういったしますと、国鉄の投資にも私は数年後には余力が出てくると思ひます。

ところで、国鉄のこれからのあり方を見ました場合に、鈴木総理も予算委員会並びに本会議で、国鉄の鉄道としての特性を生かす都市間交通、また大都市圏を中心としたいわば交通圏を形成する、あるいは定型貨物の輸送に寄与する、こういうことを答弁いたしております。そういう鉄道としての特性の面から見ますならば、第二番目に申しました大都市圏を中心としたいわば輸送路の整備というものが各地域でおかれておると思ひます。特にこれがおかれておりますのは関西地方であり、京都も含みますが、関西地方であり、中京地方であり、また九州の周辺もそうだと思ひます。そういう鉄道の特性の一つをとつてみて、その特性に合った投資というのをやつていかなければならぬ。これは私は基本的に考へておるものでございまして、そういう考へに立つてこれから進めたいと思ひます。具体的な問題につきましては国鉄総裁からお答えいたしますと思ひます。

それから、先ほどお尋ねの中の最後にございした舞鶴港、宮津、あのいわば京都北部の港湾の整備でございますが、舞鶴港は伝統のある港ですし、そして先ほどおつしやつていた漁業補償問題等も片づいたいたしますので、第六次港湾整備計画で従来の投資を大幅にふやしまして強力に建設を進めてまいりたい。そして、あそこを一つの日本海におきます重要港湾としての機能を十分發揮できるようにいたしたい。

それから、宮津港でございますが、これもほぼ整備の計画も立つてまいりましたので、これも第六次計画で進めていきたいと思ひます。

あともう一つ、久美浜でございますが、これは地方自治体との相談等もいろいろこれから重要うと思つておりますが、全国の港湾はやはり重要なところからの省エネに合った海運関係の輸送というものの関係から見ましても整備は進めなければならぬと思ひます。新しい五カ年計画に各港とも積極的に取り組んでおりますので、御安心いただきたいと思ひます。

○高木説明員 従来から東京地域と並んでいいますか、非常に人口が稠密であり、交通需要が強い関西の地域についての国鉄の建設についての力の入れ方が少しアンバランスではないかという御指摘がございました。その都度歴代の総裁が国会で答弁しておられます記録など見てみますと、一つはやはり現実にお客さんの込みぐあいが関東地域と関西地域ではやや差がある。関西地域はそれでいいんだという状態ではないけれども、東京周辺は余りにもひど過ぎるということで、どうしてもそつちが先になつてきたということが一つ。それから二番目には、私鉄の発達程度が、大阪を中心とする近畿地域は東京よりも進んでおるので、国鉄依存度が東京と比べて少し低いという関係があるので、どうしても東京の方を先にやらざるを得ないという式の判断を申し上げてきたわけでございます。

ところが、最近の状態といたしましては、具体的に

的には私鉄沿線の方の開発が進みまして、いわば国鉄沿線の地域というのは開発のエアポケットのような状態になつてきておりましたのが、私鉄沿線のところの開発が限界に近づいてきて、むしろ国鉄沿線のところでの開発ということも非常に問題になつてきておるわけでございます。

そうしますと、いまのような鉄道経営の状態を考えますと、国鉄といひ、私鉄といひ、いろいろ多少の差はありますが、やはり鉄道の場合には投資に非常に金がかかるということがございします。で、やはり国鉄沿線についてはいまのままではつておくわけにいかない、さりとて私鉄を新しく敷くわけにいかないわけでございますから、一般論としては、やはり国鉄がそういう方面に從來以上に力を入れるというスタンスをとらなければならぬというふうな考へております。

現在のところは、御承知のとおり、まず福知山線を前からいたしておりましたし、片町線もある程度整備をいたしました。いたしたけれども、両方とも大阪の市内まで入つてきていないための不便がありますので、今度はこれをどういうふうにするかという問題と、それから山陰線のあるところから非常に地理的環境もあつてなかなか建設費もかかるということで後回しになつておりましたが、山陰線の京都口のところを何とかしなければいかぬということで、これもつい最近工事に着手し始めておるのも御承知のとおりでございます。

奈良線、智頭線の問題というのは、まさに従来から申しますと、近鉄その他の線がかなり整備されております関係もありまして、そちらの方の沿線が先に開発された関係もありまして、後回しと言つては悪いのですけれども、順番が回つてきてなかつたわけでございますが、最近、関係知事から非常に強く、余りにもおまえの方のやり方が遅過ぎるというか、そこだけがおくれてしまつていてではないかという御指摘がございします。京都の知事が世話役になつておられます協議会ができてまして、そこでいろいろ技術的な問題あるいは

今後の需要等の研究をこしの六月ぐらいから始められておりますので、私どもも職員をその研究会に派遣をいたしまして共同研究というような形でいまだ勉強を始めたところでございます。

いまだ大臣おっしゃいましたように、いささか私どもは東海道新幹線以来、総投資額のうちのウエートを非常に新幹線の方へ注いでまいりました結果、総体としても在来線の整備が少しくれておるといふ事態になっておりますので、今後も全体としてそうした投資の大きさ、あるいはウエートの置き方というようなことを考えながらでなければ解決ができませんけれども、しかし大変関西地域のそういう通勤線の整備がもう待てないといえますか、おくらせられない時期に来ていたという認識は持っているつもりでございますので、またいろいろ関係市町村あるいは関係都道府県と御相談しながら進めてまいりたいと思っております。

○西中委員 終わります。

○小此木委員長 次回は、明十五日午前十時理事會、午前十時三十分委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後五時四十三分散會

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法

(趣旨)

第一条 この法律は、我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その再建を促進するため執るべき特別措置を定めるものとする。

(経営の再建の目標)

第二条 日本国有鉄道の経営の再建の目標は、この法律に定めるその経営の再建を促進するための措置により、昭和六十年年度までにその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図ることに置くものとする。

(責務)

第三条 日本国有鉄道は、その経営の再建が国民生活及び国民経済にとつて緊急の課題であることと深く認識し、その組織の全力を挙げて速やかにその経営の再建の目標を達成しなければならない。

2 国は、日本国有鉄道に我が国の交通体系における基幹的交通機関としての機能を維持させるため、地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ、日本国有鉄道の経営の再建を促進するための措置を講ずるものとする。

(経営改善計画)

第四条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、その経営の改善に関する計画(以下「経営改善計画」という。)を定め、これを実施しなければならない。

2 経営改善計画は、次の事項について定めるものとする。

- 一 経営の改善に関する基本方針
 - 二 事業量、職員数その他の経営規模に関する事項
 - 三 輸送需要に適合した輸送力の確保その他の輸送の近代化に関する事項
 - 四 業務の省力化その他の業務運営の能率化に関する事項
 - 五 運賃及び料金の適正化その他の収入の確保に関する事項
 - 六 組織運営の効率化その他の経営管理の適正化に関する事項
 - 七 収支の改善の目標
 - 八 前各号に掲げるもののほか、運輸省令で定める事項
- 3 日本国有鉄道は、毎事業年度、経営改善計画の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、これを変更しなければならない。
- 4 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更するに当たっては、輸送の安全の確保及び環境の保全に十分配慮しなければならない。

5 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

(経営改善計画の実施状況の報告)

第五条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度における経営改善計画の実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(監査委員会の組織)

第六条 経営改善計画の実施状況その他日本国有鉄道の経営の再建の促進に関する事項に係る監査を充実にするため、日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第十五条第一項の規定にかかわらず、監査委員会は、委員三人以上六人以内をもつて組織する。

(経営改善計画の変更等の指示)

第七条 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善計画の変更その他その経営の改善に関し必要な指示をすることができる。

(地方交通線の選定等)

第八条 日本国有鉄道は、鉄道の営業線(幹線鉄道を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除く。)のうち、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線(以下「地方交通線」という。)のうち、その鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法昭和二十六年法律第百八十三号)第三条第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。)による輸送を行うことが適当であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

3 日本国有鉄道は、前項の政令で定める基準に該当する営業線を選定したときは、その旨を関係都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた都道府県知事は、当該通知に係る営業線の選定について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

5 日本国有鉄道は、第一項又は第二項の承認を受けたときは、遅滞なく、当該承認に係る地方交通線について運輸省令で定める事項を公告しなければならない。

6 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、経営改善計画において、第二項の承認を受けた地方交通線(以下「特定地方交通線」という。)ごとに、その廃止の予定時期及び次条第一項に規定する協議を行うための協議の開始を希望する日(以下「協議開始希望日」という。)を定めなければならない。

(特定地方交通線対策協議会等)

第九条 特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保に関し必要な協議を行うため、特定地方交通線ごとに、政令で定めるところにより、国の関係行政機関及び日本国有鉄道(以下「関係行政機関等」という。)により特定地方交通線対策協議会(以下「協議会」という。)を組織する。

2 前項に規定する協議を行うための協議(以下「協議」という。)は、政令で定めるところにより、関係行政機関等の長又はその指名する職員、関係地方公共団体の長又はその指名する職員及び関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員をもつて構成する。

3 協議において第一項に規定する協議を行うため必要があると認めるときは、当該地域における交通に關し学識経験を有する者の意見を聴くことができる。

4 協議会の庶務は、日本国有鉄道において処理する。

5 前各項に定めるもののほか、協議会に關し必要な事項は、協議会が定める。

第十條 協議会は、協議開始希望日が到来したときは、遅滞なく、その協議を開始しなければならない。

2 会議において前条第一項に規定する協議が調つたときは、関係行政機関等は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 第一項の規定により会議を開始した日から二年を経過した日以後において、前条第一項に規定する協議が調わなことが明らかであると認められる場合には、日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第五十三條の規定により当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。

4 日本国有鉄道は、前項の申請をしようとするときは、当該特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客自動車運送事業による輸送の確保のための措置について定めた書類を運輸大臣に提出し、及びこれを関係都道府県知事に送付しなければならない。

5 前項に規定する書類の送付を受けた都道府県知事は、同項に規定する措置について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。
(特定地方交通線を廃止する場合の輸送の確保)

第十一條 運輸大臣は、日本国有鉄道が特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道が自ら一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うべきことの指示その他の措置を講ずるものとする。

(地方交通線の貸付け及び譲渡)
第十二條 日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第四十五條第一項の規定にかかわらず、地方交通線の貸付け又は譲渡を受けて地方鉄道業を営もうとする者に対し、政令で定めるところにより、当該地方交通線を貸し付け、又は譲渡することができる。

2 前項の規定による地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

3 前項の認可を受けようとする者は、当該地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受に関する契約書その他運輸省令で定める書類を運輸大臣に提出しなければならない。

4 日本国有鉄道法第五十三條第三号の規定は、第二項の認可に係る地方交通線については、適用しない。

5 第二項の認可を受けて地方交通線の貸付け又は譲渡を受けた者は、地方鉄道法、大正八年法律第五十二号(第十二條第一項の免許及び同法第十三條第一項の認可を受けたもの)とみなす。

6 第二項の認可を受けて地方鉄道業を営もうとする者については、地方交通線の貸付け又は譲渡を受ける日前においても、その者を地方鉄道業者とみなして、地方鉄道法第二十條から第二十二條まで、第二十五條及び第二十六條の規定並びに鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三條及び第二十條の規定を適用する。

(地方交通線の運賃)
第十三條 日本国有鉄道は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。

(地方鉄道による新線建設の特例)
第十四條 運輸大臣は、この法律の施行の日において日本鉄道建設公団法(昭和三十一年法律第三号)第二十條第一項の規定により基本計画を指示している国鉄新線であつて、日本国有鉄道がその営業を開始した場合に第八條第二項の政令で定める基準に該当することとなると認めて告示したものについて、地方鉄道法第十二條第一項の免許をすることができ、

2 前項の規定により告示された鉄道線路に係る地方鉄道法第十二條第一項の免許があつた場合には、当該鉄道線路に係る日本鉄道建設公団法第二十條第一項の基本計画は、定められなかつたものとみなす。

(日本鉄道建設公団の業務の特例)
第十五條 日本鉄道建設公団(以下「公団」とい

う。)は、日本鉄道建設公団法第十九條第一項に規定する業務のほか、次の業務を行う。

一 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)

別表に掲げる予定鉄道線路又は同法附則第二項の鉄道線路に該当する地方鉄道に係る鉄道施設(日本鉄道建設公団法第十九條第一項第四号に定めるものを除く。)の建設を行い、及び当該鉄道施設を地方鉄道業者に貸し付け、又は譲渡すること。

二 前号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行うこと。

三 前二号の業務に附帯する業務を行うこと。
(日本鉄道建設公団による地方鉄道新線の建設等)

第十六條 前条第一号の鉄道施設の建設に係る地方鉄道法第十三條第一項の工事施行の認可を受けた地方鉄道業者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が当該鉄道施設の建設を行うよう申し出ることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた場合において、当該建設が地域における輸送の確保のため特に必要であり、かつ、公団が行うことが適当であると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、工事実施計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときは、同様とする。

3 前項の工事実施計画は、当該建設に係る地方鉄道法第十三條第一項の工事施行の認可に適合するものでなければならない。

4 公団及び地方鉄道業者は、第二項の指示があつたときは、当該鉄道施設の建設の実施の方法及びその貸付け又は譲渡について協議しなければならない。

第十七條 第十五條の規定により公団の業務が行われる場合には、日本鉄道建設公団法第十二條第三号中「第十九條第一項第四号」とあるのは、「第十九條第一項第四号若しくは日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第

号」と、同条第五号中「第十九條第一項第四号」とあるのは「第十九條第一項第四号若しくは特別措置法第十五條第一号」と、同法第十九條第二項中「前項の」とあるのは「前項及び特別措置法第十五條の」と、同項第一号中「前項第一号」とあるのは「前項第一号又は特別措置法第十五條第一号」と、同法第二十三條第一項中「日本国有鉄道」とあるのは「日本国有鉄道又は地方鉄道業者」と、「第十九條第一項第一号」とあるのは「第十九條第一項第一号又は特別措置法第十五條第一号」と、同法第二十六條第二項及び第三十七條中「第十九條第一項第四号及び第五号」とあるのは「第十九條第一項第四号及び第五号並びに特別措置法第十五條各号」と、同法第三十五條第二項、第三十六條第一項及び第四十二條第一号中「この法律」とあるのは「この法律又は特別措置法」と、同法第三十九條第二号の二中「第二十二條の第二項」とあるのは「第二十二條の第二項又は特別措置法第十六條第二項」と、同法第四十二條第三号中「第十九條第一項及び第二項」とあるのは「第十九條第一項及び第二項並びに特別措置法第十五條」とする。

(長期資金の無利子貸付け)
第十八條 政府は、特定債務(日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。)について、その償還が開始される年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。

(利子補給)
第十九條 政府は、特定債務について、昭和五十五年年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給するこ

とができる。

(特定債務整理特別勘定)

第二十条 日本国有鉄道は、昭和五十五年度に相当する事業年度から第十八条の規定により貸付けを受けた長期の資金が完了する事業年度までの期間(以下「特定債務整理期間」という。)における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十一条 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、日本国有鉄道法第三十九条の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第二十條の特定債務整理特別勘定」と、同法第四十三條第一項中「これに基く政令」とあるのは「これに基く政令並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法及びこれに基く運輸省令」とする。

(損失の処理の特例)

第二十二條 日本国有鉄道は、毎事業年度、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額してこれを整理することができる。

(償還条件の変更)

第二十三條 政府は、日本国有鉄道が政府から無利子で貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものについて、償還期間及び据置期間を五年以内で政令で定める期間延長することができる。

(地方交通線に係る補助)

第二十四條 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、地方交通線の運営に要する費用を補助することができる。

2 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、特定地方交通線の廃止の円滑な実施を

図るための措置に要する費用を補助することができる。

3 政府は、予算の範囲内において、特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客自動車運送事業又は地方鉄道業を経営する者に對し、政令で定めるところにより、その事業の運営に要する費用を補助することができる。

(特別の配慮)

第二十五條 政府は、第十八條、第十九條、第二十三條及び前条に規定するもののほか、日本国有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他その経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に對し、財政上の措置その他の措置を講ずるよう特別の配慮をするものとする。

(大蔵大臣との協議)

第二十六條 運輸大臣は、第四條第五項及び第二十二條の承認、第七條の経営改善計画の変更の指示、第十二條第二項の認可並びに第二十條第二項の運輸省令の制定及び改正については、大蔵大臣と協議してこれをしなければならぬ。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。

(日本国有鉄道法の一部改正)

第二條 日本国有鉄道法の一部を次のように改正する。

目次中「第五章の二 経営の健全性の確立」を削る。

第五十四條の二「第五十四條の十一」を削る。

第五章の二を削る。

第五十五條中「左の」を「次の」に改め、同条第三号中「第五十四條第二項」を「前条第二項」に改め、同条第四号中「基く」を「基づいて」に改め、同条第五号中「基く」を「基づく」に改め、同条第六号中「第五十四條第一項」を「前条第一項」に改める。

(日本国有鉄道法の一部改正に伴う経過措置)
第三條 前条の規定による改正前の日本国有鉄道

法第五十四條の五の規定により日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務の処理に係る計理は、第二十條第一項の規定により設けられた特定債務整理特別勘定に引き継がれるものとする。

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第四條 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第十條の二第二項中「昭和五十一年十一月五日に日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五十四條の五の政令で定められた債務の昭和五十一年三月三十一日における未償還元金」を「次の各号に掲げる金額」に、「前項」を「第一項」に改め、同項に次の各号を加え、同項を同条第三項とする。

一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十八條の特定債務の昭和五十三年三月三十一日における未償還元金の合計額

二 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法附則第二條の規定による改正前の日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五十四條の五の規定により、昭和五十一年度から昭和五十四年度までの間に對して日本国有鉄道に對し無利子で貸し付けられた長期の資金の合計額

第十條の二第二項の次に次の一項を加える。

2 前項の場合において、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第八條第一項の承認を受けた鉄道の営業線に係る普通旅客運賃の貸率が同項の承認を受けた営業線以外の鉄道の営業線に係る普通旅客運賃の貸率と異なるように定められた場合における普通旅客運賃の貸率を異にする鉄道の営業線を連続して乗車するときの普通旅客運賃の計算方法は、運輸大臣の認可を受けて日本国有鉄道が定める。

(運輸省設置法の一部改正)
第五條 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。

第六條第一項中「左に」を「次に」に改め、同項第九号中「譲受」を「譲受の認可又は日本国有鉄道の」に、「及び営業線の譲渡の許可又は認可」を「の許可」に改め、同号の次に次の一号を加える。

九の二 日本国有鉄道の鉄道の営業線の貸借又は譲渡及び譲受の認可

第六條第一項第十一号の三中「除く外」を「除くほか」に改め、同項第十一号の四中「除く外」を「除くほか」に、「基く」を「基づく」に改める。

第二十七條第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第一号の二中「営業線の譲渡」を「鉄道の営業線の貸借又は譲渡及び譲受」に改め、同項第一号の三及び第八号の三中「行なう」を「行う」に改め、同項第十六号中「もの外」を「ものほか」に改める。

(地方税法の一部改正)

第六條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第三百四十八條第二項第二十七号中「第十九條第一項第一号」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十五條第一号」を加え、「同法」を「日本

鉄道建設公団法」に改め、「貸し付けた鉄道施設」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十七條の規定により読み替えて適用される日本鉄道建設公団法第二十三條第一項ただし書の規定により地方鉄道法の規定による地方鉄道業者に無償で貸し付けた鉄道施設」を加える。

第三百四十九條の三に次の一項を加える。

26 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二條第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八條第二項の承認を受けた鉄道の営業線を無償で譲渡を受けた者が当該営業線の譲渡により取得した固定資産で政令で定めるものを地方鉄道事業の用に供する場合には、当該固定資産に對して課する固定資産税の課税標準は、前二條の規定にかかわらず、当該固

定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

附則第十条に次の一項を加える。

2 道府県は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八条第二項の承認を受けた鉄道の営業線に係る不動産で政令で定めるものを無償で譲渡を受けた場合における当該不動産の取得に対しては、当該取得が昭和六十一年三月三十一日までに行われたときに限り、不動産取得税を課することができない。

(国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部改正)

第七条 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第六項中「政令で定めるもの」の下に「及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十二条第一項の規定により無償で貸し付けた固定資産」を加え、同条第七項中「用に供する固定資産」の下に「(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により無償で貸し付けたものを除く。)」を加える。

(登録免許税法の一部改正)

第八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十五号中「地方鉄道業の免許又は軌道法」を「地方鉄道業の免許(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十二条第二項の認可を受けて地方鉄道を営もうとする者に係る当該認可を含む。又は軌道法)」に改める。

理由

我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、経営改善計画の適切な実施、地方交通線対策の推進、国の援助措置の強化等日本国有鉄道の経営の再建を

促進するために執るべき特別措置について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十五年十月二十一日印刷

昭和五十五年十月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者

大蔵省印刷局