

第九十四回国会 参議院運輸委員會會議録第三号

昭和五十六年四月七日(火曜日)
午後一時開会

委員の異動

二月二十六日

伊藤 郁男君

補欠選任

二月二十七日

田淵 哲也君

補欠選任

三月二十三日

小笠原貞子君

補欠選任

三月二十四日

宮本 顯治君

補欠選任

三月三十日

宮本 顯治君

補欠選任

三月三十一日

田 四郎君

補欠選任

四月一日

和 静夫君

補欠選任

四月六日

小笠原貞子君

補欠選任

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君

理事 伊江 朝雄君

山崎 竜男君

委員

目黒今朝次郎君
桑名 義治君

江島 淳君

梶原 清君

木村 睦男君

高平 公友君

内藤 健君

安田 隆明君

山本 富雄君

竹田 四郎君

広田 幸一君

伊脱タケ子君

柳澤 鍊造君

塩川正十郎君

角田 達郎君

石月 昭二君

西村 康雄君

永井 浩君

野口 節君

鈴木 登君

吉村 眞事君

杉浦 喬也君

飯島 篤君

松井 和治君

妹尾 弘人君

増澤讓太郎君

村上 登君

説明員

環境庁水質保全
局水質規制課長

渡辺 一志君

運輸審議会首席
審理官

馬場 一精君

自治省財政局調
査室長

亀田 博君

会計検査院事務
総局第三局審議
官

行方 敬信君

日本国有鉄道総
裁

高木 文雄君

日本国有鉄道常
務理事

藤田 義人君

日本国有鉄道常
務理事

加賀山朝雄君

日本国有鉄道常
務理事

半谷 哲夫君

日本国有鉄道常
務理事

仁杉 巖君

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

日本国有鉄道常
務理事

第一点は、特定地方交通線の選定から除外される営業線として旅客一人当たりの平均乗車距離が三十キロメートルを超え、かつ、旅客輸送密度が千人以上であるものを加えたことであります。これは関係省庁等の御意見を十分検討した結果、相当の旅客が利用している営業線で、旅客の平均的な乗車距離がかなり長いものはバス転換が適当とは言えないとの結論に達したからであります。

第二点は、特定地方交通線の選定を段階的に行うこととしたことであります。これは、特定地方交通線の円滑なバス輸送への転換を図るために、一括から見て選定基準に該当する営業線を同時に一括選定するのではなく、営業線の長さ、旅客の量等を総合的に勘案して、順次段階的に選定することゝなす適切であると判断したからであります。

この政令に基づき、地方交通線の選定について、先般、国鉄より運輸大臣に対し承認申請がなされ、目下審査中であり、近々のうちに承認を行う予定であります。これに引き続き特定地方交通線の選定作業が国鉄において行われ、今後、地方交通線対策を逐次実行に移していくこととなります。

本問題は地域交通の重要な問題であり、この法律に關し、本委員会で付された附帯決議の趣旨を體し、地元の意見を十分聞きながら対策を進めてまいる所存でありますので、皆様方の一層の御理解と御支援を賜りますようお願いいたします。

以上でございます。

○委員長(黒柳明君) これより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。

○目黒今朝次郎君　きょう大臣が二時から二時半まで衆議院の本会議に出られるようでありますから、順序を変更して質問しますのでよろしく願います。

まず第一番に、第二次臨時行政調査会が発足して作業を始めるわけですが、鈴木内閣の目玉商品として補助金をカットするというのが相当

大きく出て集中的な議論がされようといたしております。しかし運輸産業全般を見ますと、いま報告があったローカル線の問題初め私鉄バスなど相対程度運輸省関係には補助金がありまして、それがなければ実際問題として運営がむずかしい。そういう現状から考えますと、財源を生み出すという点と運輸行政が、特に公共交通の確保という点が成り立たなくなるといふ可能性もあるわけでありますが、これらに対してまず大臣から、どういふ運輸省として基本的な考えを持つておられるのか、それを聞かしてもらいたいと思います。

○國務大臣（塩川正十郎君）　　まだ私ども

詳細な申し入れは現在ございませんが、世上言われておりますように、大幅補助金カットということが言われております。この内容等は一切まだ不明でございますので、私たちがどのように対応する

かといふことは決めてもおりませんが、仰せのようには運輸省の補助金というものはすべて政策的なインセンティブを与える、それによって運輸行政を円滑に進めていつておるものばかりでございます。そして、それだけに補助金の削減ということは運輸行政にも非常に大きい影響があるということはわれわれも憂慮しておるところでございます。つきましては、順次、何かの財政当局から話し合いがありましたならば、それに対しましてわれわれはあくまでも交通が総合的に円滑にいくような見地に立ちまして対処してまいりたいと思つております。

○目黒今朝次郎君 国鉄関係が、昨年の臨時国会

で再建措置法ができて、いまいろんな困難を乗り越えながら作業の真っ最中に入ろうとしておるわけですが、それとの関連で、補助金問題については、国鉄側としてもどういう考え方を基本的に持っているのか、総裁の見解を聞きたい、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君) 私どもは七千億を超える巨額な助成をいただいておりますのでございまして、大変納税者の御負担になっておりますし、それから財政へも御迷惑をかけていることは承知は

いたしておりますが、現在なおそれでも五十五年度の補正予算におきまして、五十六年度の予算におきまして、毎年一兆円を超えるような単年度の赤字が出るというまことに異常な状態になっておるわけでございまして、何とかこれから抜け出さなければならぬというのがいすれお示しをいたします経営改善計画におきましても中心課題になるわけでございますので、この時点において、私どももいたしましてはいすれは健全な経営に持っていくにいたしましても、過渡的にはいろいろ援助をいただかなければならぬと考えておるわけでございますので、国の方針のもとにおいていろいろ御提案があらうかと思いますが、私どもは私どもなりの立場を明快に御説明をして再建に支障なきを期したいというふうに考えておるわけでございます。

○目黒今朝次郎君　もつとも総裁、あれですか、

七千億という莫大な助成はもらっておるのです
が、それらについては最低限現有の点を確保して
もらわないと、現実の、昨年決定になった再建案
が軌道に乗らないと、そういう基本的な考えだと、
こういうふうに受け取っていいですか。

○説明員（高木文雄君） そのとおりでございます

す。

○目黒今朝次郎君　そうなりますと、大臣、いま大臣と總裁の話を聞いたんですが、そういう補助金の問題でもそれだけの問題になっておるのですけれども、さらに第二臨調の委員の方あるいは財界の皆様は、鉄道民営論とか鉄道分割論とかとい

うのがまた台頭してきているんですがね、分割論

とか民託論については、いづいぶん運輸委員会の場を通じて、予算委員会の場を通じて、いろいろあるけれども、やはり国鉄は本来公共交通を守るためには、いりろんなぜい肉は取るとしても、やはり国鉄は国民の基幹輸送として大事なんだという点は再三議論したんですが、この財界の中に出ている民営論あるいは電力会社を例とした分割論、こういうものについては運輸省は基本的にどいう考えで対応しようとするのか、財政再建のためにはや

むを得ないというお考えであるのか、やはり従来どおり、この委員会の中で議論をしてきた運輸省の基本的な態度については変える必要がないし見直しの必要もないと、こういうお考えなのか、大それた問題なので大臣からお答え願いたい、こう思ふのです。

○國務大臣（塩川正十郎君） 私たちは、あくまでも國鉄が國の基幹的交通機関であるという観点に立ちまして、そうでございしますだけに國鉄の體質改善を図りたいと思ひまして、いわゆる國鉄再建法案というものを御審議いただいたのでございしますから、その方針をやっぱ貫いていくことがわれわれとしての使命達成の道だと思つております。

○目黒今朝次郎君　それからもう少し総裁にお伺

いしますが、予算が成立した後に渡辺大蔵大臣がいろんな新聞のインタビューに答えておるわけですが、七千億もの助成をしておる国鉄であるから、この前決まった三十五万人体制ではまだなまぬるい、もっと要員の合理化をやるべきだと、こういう意味のことを国務大臣として話をしているんですが、現在三十五万人体制の労使の交渉がどう

なっているのか、そしてその問題さえもまだ解決

できないのに、国務大臣から三十五万人ではなまぬるいと、こういう発言が出てくると、一体国鉄はどうするのか、どうあるべきなのかという点がやっぱり問われてくるんですが、この三十五万人体制、いま申し上げた渡辺大蔵大臣の発言等について総裁はどういうお考えをお持ちか、総裁の見

解を聞きたいと、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君) 三十五万人と一口に申しますけれども、決してそう、何といひますか、ぜい肉をたくさん抱き込んでいゝという體質だとは思つてないわけでございまして、三十五万人体制にいたしますのにも大変いろいろな工夫も要しますし、労使でとことん詰めていかなければならぬという問題でございます。

私も大蔵大臣のインタビューに対するやりとりをちよつと拝見をいたしましたけれども、かねが

ね大蔵大臣が国鉄のあり方について御懸念をお持ちだということは承知をいたしておりますが、われわれが実情を何度も繰返しよく御説明をすれば御理解をいただけるのではないかとこのように思っております。

ただ、私も自他も現在の体制が決して十分なものではないと考えているわけでございまして、職場職場のいろいろな特殊事情にもよりまずけれども、いわば民間でやりになっているような手法を取り入れることによって、より能率的なものに組み立てていくという余地はまだいろいろあるわけでございまして、その点につきましましてはさらに検討を深めまして、現在よりはるかにいわば企業的な心構えと申しますか、そういうものを取り込んだ体制にしたいと思っております。ございまして、そういう点では、大蔵大臣御指摘の点について十分いろいろと取り組む余地ありというふうには考えておりますけれども、全体の組織論あるいは全体の職員規模といったようなことについては、ぜひわれわれの考え方を御理解を求めたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 何回か失敗した国鉄再建法案が、いろいろな事情はあったにしても、昨年通つて、いま軌道に乗ろうとしているんですから、補助金の問題とかそういう問題については、大臣も總裁もあるいは運輸省全体としても、いま大臣なり總裁が答弁したことが実現できるように、当面の課題として最大の努力をされるよう要請をしておきます。

次に、この前、私ちよつと田舎へ帰つて新聞見たら、仙台の田舎の新聞にこういうのが載つていたんですが、トラックや船員、それからきょう北海道から送つてきた新聞にもこういうかっこうで出てくるんですが、いわゆる自衛隊の有事の際のパイロットや船員、あるいは物によつては国鉄の機関士、運転士などの方々を、徴用という言葉は余り使いたくないんですが、戦時中の徴用ですね、戦争中の徴用に匹敵する自衛隊の有事法制制というのが研究されておつて、三日の段階で、これ

は中央の新聞には全然載つてなくて、ローカル新聞に載つておるんですが、どういふルートでローカル新聞に載つて、中央紙に載らないのか、その点わかりませんが、北海道新聞を見ても、北海道新聞も四月四日の朝刊、それから私の田舎の仙台の河北新報も四日の朝刊に出ているわけでありまして、こういう防衛庁の政令などについて、運輸大臣としてあるいは運輸省として御相談を受けておるのか、あるいはかわり合いを持っておるのか、いや、それは防衛庁がいまや持っているだけであつて、運輸省としては全然かわりを持ってないということなのか。現時点における有事立法の徴用に関する政令案について、運輸省のかわり合いあるいは関係などについてお答え願ひたいと、こう思ふんです。

○國務大臣(堀川正十郎君) いまお尋ねのいわゆる自衛隊法百三条に基づく政令の問題でございしますが、このことにつきましては運輸省はまだ何にも連絡を受けておりません。私は国会で防衛庁長官が答弁したしておりますのを聞いておりますと、この国会中に中間報告を取りまとめたといふような答弁を聞いたことがございしますが、それ以外のことは私も全然承知いたしておりません。ましてや、その百三条のことについては、防衛庁から運輸省に対して申し入れも何にもございませ

○目黒今朝次郎君 總裁にお伺いしますが、俗稱鉄道隊といひますか、鉄道連隊ですね。いまの自衛隊の特科部隊に鉄道部隊をつくりたいという点は、私が勤務の委員長の時一回書記長をやつておつたときに一回、そういうことを非公式に申し入れがあつた。当時、国労、動労のわれわれがそれには協力するわけにはまいらぬといふわけでお断りした経緯があるんですが、いま大臣が答弁したこの百三条の問題、有事の際に鉄道の機関士、運転士を云々と、こういう問題について、あるいはこれに類する問題点について、防衛庁とかその他の関係方面から国鉄に対して、意向打診といふことはあるかないか、それをお聞かせ願ひ

たいと、こう思ふんです。

○説明員(高木文雄君) 私、国鉄でお世話になるようになりましてから五年になりますけれども、その間には一度もございせん。

○目黒今朝次郎君 大臣、いま總裁からもありまして、總裁が就任して以来まだないと、そういうことでありますから安心しました。しかし、この問題は運輸委員会が議論するのは筋違いかもしれませんが、國務大臣として、この問題はやっぱりパイロット、船員、それから鉄軌道部門の機関士、運転士、こういう方々の憲法上の職業選択の自由あるいは強制労働を禁止するなどの憲法論から見ると、どうしても私たちはこの問題についてはオーケーだということにはなりませんので、この問題について防衛庁から問題提起があつた際には、早い機会にわれわれにも問題提起として提示されて、やはり運輸委員会は運輸委員会として、運輸に関する労働者の基本的権利に関する問題にかかわり合いを持つものでありますから、取り扱ひについて十分な、しかも慎重な配慮をされんことを要望しておきたいと、こう思ふんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(堀川正十郎君) 御要望にございまして、十分承つておきたいと思ひます。

○目黒今朝次郎君 いやそのようにお願いいたした

次に、余り商売上の問題でありますから言いたくないんですが、東北新幹線、上越新幹線の来年の春開業という問題については、まあその発表するに至るまでもいろいろな紆余曲折がありました。今日段階では東北、上越の皆さん方は、来年の春開業ということで大きな希望を持っておると思ふんです。しかし、最近いろいろな新聞報道などを聞かれましたが、一つ二つの問題について、ひとつ今日時点の状況と将来の見通しということについて関係者の方から教えてもらいたい。一つは、上尾の変電所、これは東北新幹線、上越新幹線双方に關連するところでありまして、この土地の買収が思ったより進んでいない。また、

建設については相当時間がかかる。しかも、完成した後のいわゆる試運転などを考えると非常に問題だと、こう言われておるわけでありまして、この上尾の変電所問題についてどうなつておるか、現状と見通しを聞かしてもらいたい、こう思ふんです。

○説明員(半谷哲夫君) 上尾の変電所の用地につきましては、用地の取得の時期が大宮以北において非常におくれたことは事実でございまして、この変電所をつくる予定位置になつております場所、上尾市の原市台団地と言われるところでございまして、これにつきましても、昨年以來地権者と鋭意交渉を進めまして、現在時点では土地の所有者が百三十四人の団地におられますけれども、全員の方とすでに契約を締結を済ましております。したがしまして、これから支障するこれらの方々の建物を移転いたしまして工事に入るといふ段取りがございまして、昨年の十二月に発表いたしました五十七年春大宮暫定開業には支障はないといふ見通しをすすめておいております。

○目黒今朝次郎君 一部新聞で出ているやつは誤報、誤報といふのは失礼であります。一部そういう報道があつたけれども心配ない、予定どおり来年の春開業には十分間に合ふ、こういう認識でいいわけですね、変電所関係は。

○説明員(半谷哲夫君) この上尾の変電所につきましては、もう私ももとしましては開業に重大な支障になるといふふうには考えておりません。

○目黒今朝次郎君 いや、わかりました。

次に、上越新幹線の中山トンネルの工事が非常に難航している、土質の関係で、こういう問題なり、あるいはコンクリートの固まりが一部、どの区間とは言いませんが、コンクリートの固まりぐあいが悪くて、再点検をする必要があるんじゃないか、こういうことなどについて、上越新幹線でありまして、この関係は鉄建公団、いかがでしようか。

○参考人(仁杉義君) まず第一に、中山トンネルについて御説明いたします。

中山トンネルは現在、非常に大きい滞水層の地層の一部がつかっている部分がございますが、実は三百メートルほど上から、地上から、その地帯に対して注入をいたしておりますが、これはほぼ完了いたしました。それで現在は坑内の各切り羽、トンネルを掘っている正面でございますが、切り羽から、なおその補強の注入をしているという状況でございますが、現在、その地上から注入いたしました地帯に對しまして探りのボーリングを入れているいろいろ調べておりますが、その結果では、地上からの注入が非常に大きな効果を上げているというふうに考えております。

そこで、中山トンネルにつきましては、目下現時点におきましては、ことしの秋にはトンネルが完成できるのではないかと、いうふうに思っています。鋭意努力を重ねているというのが現状でございます。

もう一つの御質問でございました伊奈あるいは埼玉県の一部の工事現場におきまして、セメントが固まらないという新聞報道がございました。この事情について申し上げますと、セメント会社におきまして、製造の最後の過程において、セメントの凝固時間を調節するために石こうを入れるのでございますが、その石こうがちよつと普通のもので違つた石こうが入つたという事実がございました。そのために、普通ならば前の日に打ちましたのが翌日の朝には大体、凝固と申しまして、強度はそう出ないんですが、上に乗つてもいいぐらゐに固まるという現象があるのでございますが、それが非常におくれて、まだ水がびたびたしてゐたというような事態が起こつたことが事実としてございます。これはいま触れました石こうの種類の違いというところが原因でございまして、その後、これがコンクリートの強度、あるいは耐久性と申しますか、長い期間もつか、もたないかという問題につきまして、いろいろセメント会社並びに専門家等の意見を聞きましたが、これはいづれも、強度の出方は遅くはなるけれども、強度は

七日のところを十四日たてば十分カバーできるような強度になるということが一つ、耐久性と申しますか、長くもつという性質については影響がないであらうというのが現時点における判断でございます。

しかしながら、非常に不良な材料が入つたということは事実でございますので、強度の進行状態を現在チェックをいたしておりますが、それは大体いま御説明したような線に沿つて、強度は多少おくれておりますが、だんだんと出てゐる。これは構造物として時間さえたてば支障はないという考えでございます。

ただ、耐久性につきましては、これは長い時間を要する試験が必要でございますので、いろいろな方面でコンクリート及びセメントの専門家に對しまして当公団から依頼をいたしまして、文献等を調べるとともに実験も重ねまして、将来万遍漏ないようになつていきたいと思います。考えております。

○目黒今朝次郎君 このトンネルの土質の問題とか、いま言ったコンクリートの強度、耐久度、こういう問題は、高速運転であつてしかも大量の客さんを相手にする、こういう性質のものから、やつぱり念には念を入れて、石橋をたたいて点検をしていくということについては私は必要だと、開業してから、またどうのこうのと言われて、それでなくとも世論にたたかれる国鉄でありますから、念には念を入れてやつてもらいたい。同時に、私はいま鉄建公団を信頼するしかないですが、ね、こういうふうな新聞にこういうことを書かれますと、これは東北、上越の沿線の住民なり、あるいは大東京の県人会の皆さんなどは非常に神経を使うわけですね。先ほどの上尾の問題もかり。ですから、プレスに対する発表とか、あるいはプレスに対する根拠といひますか、そういうことについて十分なやつぱり慎重な配慮をしてもらひまして、余り過度の心配を与えないように、お互いに国鉄も鉄建公団も運輸省も協力方、努力方を要請しておきたいと思つて、いまのことにつ

いては信頼をして来春の開業には支障ないということを経現時点では確認しておこうと、こう思っております。

それから三番目の問題は、騒音、振動のテストを、これは国鉄が小山運輸所を中心によつておるわけでありまして、これも国鉄の測定と自治体の測定が必ずしもかみ合わない面もある、こういうふうな聞いておるわけでありまして、この騒音、振動等については、テストの結果について自治体なりあるいは環境庁とどの程度話をされておるのか。結論から言つて、振動あるいは騒音については合格だと、こういうようなことになつておるのかどうか、その辺の問題を国鉄の側から答弁をお願いしたい、こう思ふんです。

○説明員(半谷哲夫君) いま御質問のございました小山の試験線の結果でございますが、これは現在ですべての分析整理が終わつておりませんので、いま御質問にございしました環境庁等々にこの結果をお示しするという段階までは現在まだ至つていない状況でございます。しかし、これにつきましてはいま鋭意分析を進めておりますので、この結果がまたより次第お打ち合わせあるいは御説明するなり発表するなりいたさなければいけないというふうな考えている次第であります。いま非常にたくさん試験をやりました、試験項目だけでも二百項目以上という状況でございます。また、騒音、振動の測定も、たとえば騒音の測定にいたしましても、騒音測定をいたした場所の高架橋の高さとかあるいはそのときの気象条件とかいろいろなものがあつてデータが得られるものでございまして、これらを整理して一般的に普遍的に申し上げられるような形、あるいは相対的に比較できるような形に全部整理し直しませんと、なかなか一つのデータをもつてすべてを言つていくわけにはまいらない点がございします。そういう点の整理にいま鋭意努力してゐるという状況でございます。ただ、結論をまだ出しておりませんが、いままで得ましたデータから判断いたしますと、東北新幹線ある

いは上越新幹線開業時点の環境基準として示されております八十ホン、これを下回るということについては相当の自信が得られたという状況でございます。

なお、この分析結果の深度化を待ちまして今後の環境基準に合致する諸対策も検討していかなければいけないというふうな考えている次第でございます。

○目黒今朝次郎君 これは特に名古屋の公害闘争などがあつて、判決が出て、現在名古屋高裁で係争中ですが、そういう新幹線公害の訴訟などがあつて、相当国民も関心を持っておりまして、同時に沿線住民においてもやつぱり関心を持って問題でありますから、非常に万歳で開業をしたけれども、開業後また振動問題で苦情が起る、あるいは問題が発生するということが好ましいこととばかりありませんから、十分な上にも対応して、どのくらいをめどに、たとえばことしの夏なら夏とかそういうめどを一応設定して、地方自治体なりあるいは環境庁と最終的に詰める、見通しとして八十ホン以下という一定の展望があるということとをそれなりにいいことでありまして、それを裏づけするために沿線住民の自治体と環境庁の詰めというところを、最大限の辺を目標にやろうとしてゐるのか見通しを聞かしてもらひたい、こう思ふんです。

○説明員(半谷哲夫君) 新幹線が開業いたしましたときの沿線の環境の保持につきまして、沿線の知事さんあるいは市長さん、町長さんからいろいろ御要望をいただいております。この小山の試験線の成果ももちろん反映させてまいりますが、あらゆる努力をいたしまして環境対策に取り組むこととして現在やつておるわけでございします。この試験線の結果につきまして、夏までの間には整理いたしまして、環境庁等に御相談申し上げる、あるいは発表できるというふうな考えております。

○目黒今朝次郎君 ではそのようにお願いしま

す。

次は雪害対策ですが、雪に弱い新幹線と言われている新幹線の汚名挽回に、東北、上越の雪の深いところでいま建設が進められておるわけでありますが、私はこの前、二月の五、六日に東北新幹線仙台―盛岡間、実際に試験電車で乗ってまいし雪害対策の実態を見ました。まあ私の心配でなければいいかなあと思うのでありますが、北上周辺の状態を車両から見まして、吹きだまりに非常に弱いんじゃないかなと、こういう気がしました。山の方から雪が降ってくる、新幹線のあれが壁になつていると、それで吹きだまり現象を起こした際に、それを完全に解かすだけの力があの設備にあるんだらうかということになりますと、私も首をかしげておりますし、実際に毎日運転するわれわれの同僚も、ううんめぐちゃん、ちよつとそこは心配なんだと、こういうふうに言っておりますが、そういう吹きだまりに対応する雪害対策というのは、私の心配事であればいいのでありますが大丈夫なんだろうか、これをちよつと聞かしてもらいたい、こう思うのです。

○説明員(半谷哲夫君) 先生御承知のように、東北新幹線に對します雪の対策というのは、いわゆる貯雪式ということで、降りまして雪を線路のおきのたまりのところに排雪するという形で列車の、電車の運行を確保するという方式をとっているわけでございます。五十四年の冬と五十五年の冬、この間の冬でございますが、この二冬、仙台―盛岡間の一部でこの雪試験を実施いたしておりますが、この間ではいわゆる吹きだまり現象というふうなものができたために排雪走行ができないうような状況は見られていないわけでございます。

当初私も想定いたしました雪の量というのは、この東北地区につきましては、降雪量、積雪量両方ともでありますけれども、比較的上越に比べれば少ないということでのいまの方式をとったわけでございます。吹きだまりにつきましても、恐らく走行に支障するような吹きだまりはできない

いだろうという想定をいたしているわけでございますが、実際やってみまして、いま御説明申し上げましたように、吹きだまりのために走行ができないうような現象は、この二冬については全然出てないという状況でございます。ただ、北上川の橋梁の付近、この付近に半径四千の曲線区間がございます。この部分については先生御指摘があったと思うんですが、これにつきましても、実は列車が排雪いたしました雪が線間に蓄積されていく、それが少し上に出てくるというような状況が見られます。これは吹きだまりというよりも、排雪した雪が線間にたまるという現象でございます。いま、これらについて運転上どの程度支障があるかということも兼ねて試験をやったわけでございますけれども、なおこの点につきましては今後ともこの試験の結果をもとにして検討いたしまして、もし手当てする必要があるものならそれなりの対策を考えていかなきゃいけないということと、いま分析している状況でございます。

○目黒今朝次郎君 私も乗っててね、ドカーンと音がするんですよ。おい運転手、いまの音何だと言ったら、いや先輩、あれは吹きだまりのかたまりを前頭排雪で飛ばすんだと、その飛ばした瞬間の音がドカーンとドカーンと来ると、それです。だからまあ安全上は大丈夫なんだろうけれども余り気持ちいいものじゃないと、こう言っていました。ですから、いまのことについては十分今後の安全の問題として取り組みをお願いしたい、こう思います。

同時に、今度は上越新幹線の方は、これはまた雪が全然東北と違ひまして、まだ試運転もやってないわけですね。ですから、上越新幹線の雪の対応の試運転はことしはできませんから、ことしの冬から来年になるわけですね。そうしますと、来年開業から逆算すると非常に期間もないんですが、理論的には大丈夫だろうと、こういう話は聞いているんですが、この辺は鉄建公団、雪の対応については、雪に弱い新幹線の汚名は挽回できるだけの自信があつてやっていらっしゃると思うんですが、ことしの冬を経験してみても、大丈夫かどうかひとつ見解を聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○参考人(仁杉巖君) 先生御承知のごとく、ことは新潟―長岡間約六十キロにつきまして、散水設備並びに散水する水の温度を十度以上上げるという設備が完成いたしております。ことしの冬にその融雪試験を行い、列車を運行してみたい、ことしでございます。その結果で、御承知のごとくことしの冬は、長岡付近で最大積雪量が二百四十五センチ、平年より約五〇%ほど多い状態でございますが、雪の走行試験におきましては初期に多少初期故障等がございましたけれども、全般的には順調にまいりまして、試験列車はほぼ計画どおり運行できたという結果が得られております。それでございまして、ことしの冬程度の降雪量に對しましては上越新幹線は十分対応できるという自信を持っておりますが、さらに来年の冬には長岡から月夜野方面、群馬県にかけましての設備も完成いたしますので、来年の冬にさらに試験を積みまして万全の対応をしたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 これまた御苦労だと思ひますが、よろしく願ひします。そうしますと、いまの問題点をずうっと洗つていきますと、来年の春開業ということとは、いろいろな問題はあられるけれども予定どおり開業できると、そういう前提で国鉄も鉄建公団も作業をするし、運輸大臣としてもそういう関係で来年の春開業というこの前の方針は変わらないということ、大臣と国鉄側に確認したいんですが、いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 現時点では、いずれの面におきましてもまずまず順調に進んでおりますので、昨年の暮れに方針として決めましたように、来年の春開業ということで大丈夫だという考えを持っております。

○国務大臣(堀内正十郎君) 国鉄総裁のお答えと全く同じでございます。

○目黒今朝次郎君 いや、そのようにひとつ御努

力方お願いいたします。

それから、新幹線に関連する環境関係で、この四日の日、こだま三三一号が変圧器の故障でPCBを約十四キロにわたって静岡県下にはばまいたというところで非常に問題を起こしておるわけでありますが、この事実関係は新聞に出ておりますから時間の関係で余り要らないと思うんでありますが、これに対する対応と今後の再発防止ということについて、国鉄の方のつたことについて御説明願ひたい、こう思うんです。

○説明員(藤田義人君) 四日の日に、いま先生おっしゃいましたようなことでこだま三三一号主変圧器が故障いたしました。PCBを飛散させたというところ、非常に残念に思っております。われわれとして、四十九年以来、このPCBを使わない、シリコン油を使った主変圧器、これでだいたいの新製車は進めてまいっております。また従来の車につきましても、このシリコン油を使った変圧器に取りかえを進めておりますし、また廃車の促進の中でこの主変圧器のシリコン油を使っているものというところで、従来から車自体はやっておりますし、また油漏れの点検また絶縁管理というものについてもさらに徹底する必要があるというふうに考えております。

なお、今回の事故につきまして、電氣的なものが主原因であるか、機械的なものが主原因であるか、なお詳細に現在調べております。それを持つて適切な検査を一齐に行いたいという考え方で、なお一層の再発防止に努力していきたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 この件について、環境庁が静岡県に、人体への影響等について調査を指示したと、こういうふうになつておりますが、その後静岡県側からどういふ報告が来ているか、現時点でわかっていることがあれば教えてもらいたい、こう思うのです。

○説明員(渡辺一志君) お答えいたします。環境庁としましては、PCBによる影響がどのようなことになっているかということで、漏れが

あつた付近の公共水域及び土壌の汚染状況につきまして県の方に監視するように要請いたしました。静岡県におきましては、すぐにサンプリング等を行いまして、現在分析を行っているところでございますが、PCBの分析というのは非常にむずかしいというございまして、日数がかかるために、まだその結果は入っていない状況でございます。なお、県に對しましては結果が判明し次第直ちに連絡するように要請してございます。

○目黒今朝次郎君 じゃあその辺は調査がわかつた段階でひとつお知らせをお願いしたいと思ひます。

次、もう一つ新幹線関係でお伺ひしますが、大臣ね、鈴木総理大臣が去年の九月十七日、国土審議会に對して、東北の再開発という問題をとりえて、早急に再開発計画の具体策を答申してほしいということをやられました。そして国土審議会では東北開発特別委員会に企画部会を設けて現在作業をしている。作業の状況についても、私も中間報告を求めました。早ければ七月、遅くも九月ごろ答申と、こういう動きであるということ、東北開発室長からお聞きしている段階であります。同時にこの東北の経済界の皆さんも、この総理大臣の提案に呼応していろいろな議論がなされておるわけであります。その中で共通的に出てきている問題は、東北というところは、交通網の整備と雪に對する対応の仕方、この二つがやっぱり中心課題だということがうらはらになつて出ておるわけであります。

その中で、交通網の整備については、東北線の新幹線がやっぱりこの背骨の役割りを果たすといふゆる裏日本、表日本を含めて結合するのが何とんでも東北新幹線が中心だと。したがって、東北新幹線はいま盛岡まで行っているわけでありましたが、盛岡で途中下車されたんでは東北の開発も中途半端になつてしまふ。盛岡から南の方はいけれども、盛岡から北の方、青森あるいは秋田、あるいは岩手県の二分の一、これが中途半端で、ますます格差が残っておくでしょうと、こういう

議論がされておるわけでありまして、整備新幹線との関係で、そういう総理大臣なりあるいは鈴木内閣全体として諮問をして、何らかの方向性を導くという努力がされておつて、その答申がやはり東北新幹線の盛岡―青森間がぜひ必要だと、こういう答申が出た場合には、国家的見地からこの問題について見直しをする必要があると、こういうように私は思ふのであります。それらの件の基本的な考え方について大臣の見解を聞きたい、こう思ふのです。

○國務大臣(塩川正十郎君) 整備五線につきまして、その中の一つといたしまして、東北新幹線の早期着工の要望は強いこと承知いたしております。昨年の予算編成時におきましても地元から大変熱心な要請がございました。また、各開発関係の委員会におきましてもこの申し入れもあるわけでございまして、御承知のように新幹線の建設には巨大な費用がかかりますので、これの財政負担につきましても国鉄の負担においてこれを建設することはとうてい不可能でございます。でございますから、これにかわる財源をひとつ御検討願ひたいということ、そういう財源負担の環境整備等ができてまいりました。これはあと国鉄の使命でございますから建設をいたさなければならぬと思うのでございまして、何はともあれ、そういう国鉄の財政によらざる建設をぜひひとつ御決定願ひ、またその財源的な対策も講じていただきたい、こういうことを思つておるのであります。

○目黒今朝次郎君 国鉄の負担ではできないことはこの運輸委員会でも何回も議論してありますから、それはわれわれなりに認めて、ただ、私はいろんな新幹線の事情があると思うんですが、総理大臣が発動して、あるいは内閣として発動して、しかも国全体の政策から東北の再開発が必要だ、いかにいたしましうや、こういういろんな地元の陳情も全国にあることですから、それはそれなりに了解しますが、政府として政策として打ち出している以上は、やっぱり裏づけになるものは基本的な政策を提供した内閣あるいは総理大臣ということ

ころに主體的な発動の根拠を求めて、足りないと言つちや変であります。まゝまるじや大変であるから、少し関係自治体でめんどろ見てくれないか、あるいは関係自治体で協力願ひないか、そういうのが私は発動した側、受ける側を含めての道筋じやなかろうか、こんなふうに一一般論的に、原則的に思ふんであります。この考えは間違つていないでしようか。

○國務大臣(塩川正十郎君) 国も地方自治体も非常に財源が窮乏しておるときでございまして、要望は強いのでございまして、その財源をどうしてつくるかというところについて、今後ともなお一層の双方の努力が必要であらうと思ひます。運輸省といたしまして、できる限りの財源対策に努力を払つてまいりたいと思つております。

○目黒今朝次郎君 その点、地方で心配しているのは、この地方自治体ということについて、地方自治体もなかなか財源が苦しいから大変だと思ふんです。後ほど自治省が来ておればちよつとその辺の考え方を御答弁願ひたいと思ふんですが、同時に地方自治体負担というその範囲ですね。たとえば東北新幹線を例にとりますと、岩手県と青森県が当該県であるから、地元分担金は岩手県と青森県で負担してもらつたという直接型の考え方なのか、東北新幹線と言へば東京から青森まで、大小は別問題として一定のリベートがあるわけですね。ですから、当該県の岩手県、青森県が一〇〇と仮定すれば、宮城県が五〇とか、あるいは福島県が四〇とか、あるいは東京、栃木県が一〇とか、そういう関連する自治体に傾斜配分で負担してもらつたというふうな考え方なのか、直接の県だけに負担してもらつた、そういう考え方なのか、財源捻出の地方自治体の負担ということについて、基本的にどういう考え方を持っていられしやるのか大臣にお伺ひしたい。

同時に、地方自治体においては、そういう運輸省の考え方について対応するだけの自治体の力が財政的にあるのかどうかということも、この際両方から御答弁願ひたい、こう思ふんです。

○國務大臣(塩川正十郎君) まだ残念ながらそこまで具体的なことは考えておりませんが、とりあえず地方自治体がこういう負担をいたすにいたしましても、いわゆる地方財政再建促進特別措置法の制約を受けておりますので、この制約をどのようにして解除していかうかというところ、このことと自体がまだ問題でございまして、でございますから、具体的な各県の負担とか地元負担の程度というふうなところにつきましては、まだそこまで成案を得ておらないところでございまして。

○説明員(亀田博君) 新幹線の建設事業費の地元負担の問題でございましてけれども、ただいま運輸大臣が御答弁しましたとおり法律の規制があるわけでございまして、基本的な考え方としましては、現行の国、地方の間の事務配分の問題あるいは財源配分のたまたまから見ますと、地方公共団体がこれに關する財政負担をすべき性格のものではないであらうというふうな自治省としては考えておる次第でございまして、それから、お尋ねございましたように、現実の地方団体の財政状況をみてまいりまして、地方公共団体の財政状況を見ても、巨額の負担をする余地、余裕がないものというふうなことを考えておる次第でございまして。

○目黒今朝次郎君 いま大臣と自治省から答弁あつて、非常に環境が厳しいことはわかるんですが、私、この前皆さんと二月五、六日、試運転の列車に乗りまして盛岡まで行きましたら、あそこで途中下車して在来線に乗りかえるという、何とも言えない気持ちになります。青森県、岩手県民の気持ちという点が手にとるようになるわけでありまして、いろんな困難があると思ふんであります。われわれもそれなりに努力する点は努力する。あるいは先ほど言つた東北開発特別委員会あるいは東北経済界あるいは東北全体としてそれを求めているという気持ちも含めて、最大の努力を大臣に要請したい、こう思ふんですが、いかがですか。

○國務大臣(塩川正十郎君) 私も新しい鉄道の

あり方というのはやはり将来においては新幹線、ああいう高速鉄道にならざるを得ないと思うております。ですから、一にかかつてこの財政上の問題さえ片づくならば、積極的に取り組んでまいらなきやならぬと思うております。

○目黒今朝次郎君　じゃそういうふうにお願ひします。

大臣、あと二、三分しかないようでありまして、ひととお願ひなんですけれども、国鉄運賃も私鉄の運賃もタクシーの料金等についても、運輸審議会で諮られて大臣の所轄事項、こういう取り扱いになっておるわけでありまして、これらについては、社会党としてもいふん国会の機能の面からいって反対をしたわけでありまして、現実にはそうなっておるわけでありまして、しかし、われわれ運輸委員会でも議論する際に、制度上そうなつてしまつたものですか、運賃問題や料金問題を直接議論をする場といひますか、かわり合ひという点が形式的にはなくなつてゐるという点は非常に遺憾だと思つております。したがつて、いま直ちに法改正云々ということではありませんが、私はひとつ運輸審議会にかつた内容あるいは審議会の審議の状況あるいは決まつた結論とそれに付随する資料、そういうもの等については少なくとも運輸委員会全体と言ひたいのであります。が、どうしても非公開等の問題があつて問題があるとするならば、運輸委員会の理事会でも結構だと思つておりますが、そういう基礎資料、決まつた経緯、それから決定と今後の課題、こういうものについて大臣の配慮をお願いしたい、こう思つてゐるんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(塩川正十郎君)　実は、きよう運輸審議会から答申、ちやうど三十分前に受けたところでございまして、まだ私の手元のところでございまして、つづきに検討もいたしてございせんが、この答申は私は尊重するつもりでおります。

つきましては、お尋ねの運輸審議会から答申のあった内容等につきましては、私の方で一応精査いたしまして、その結果、適当な機会を得て運輸

委員会の方々に、諸先生方に御報告する方法を講じたいと思つております。

○説明員(馬場一精君)　ただいま大臣からもお話ございましたように、本日運輸審議会といたしましては会長から国鉄運賃問題につきまして御答申を申し上げました。これらの答申では、運輸審議会の審議結果を「主文」ということでまとめておりまして、さらにそういう答申に至つた理由、そういうものは「理由」をもつて記載いたしております。これらはすべて運輸審議会一般規則二十九条の規定に基づきまして告示をすることにいたしてあります。なお、こういう重要な事案につきましては、運輸審議会としても政府等についての要望もございまして、それらは要望事項というところでまとめておりまして、また本件の審議の過程では、一般公述人あるいは国鉄運賃専門調査員の方々等から非常にいろいろな貴重な意見をいただいております。それらにつきまして運輸審議会としてどのように判断をいたしたかというようなことにつきましては、会長談話というやつで取りまとめをいたしまして公表することにいたしております。このようなことで、運輸審議会が一定の判断をいたすに至つた理由、内容等については公表いたしておりますので、御理解を賜りたいと存じます。

○目黒今朝次郎君　そういうことはわれわれはわかつてゐるんです。しかし、少なくともわれわれが立法機関として、おたくがいろいろ判断したあるいはこういうことをやってくれというように対する具体的審議をして法律化あるいは政令化を促すのはこの委員会でしょう。運輸委員会が最終的な機能を持つてゐるわけですから、ですから、権限を侵す気持ちはありませんが、よりよい総合的な運輸行政なり運輸制度をつくり上げるといふ意味では、運輸審議会とこの立法機関の運輸委員会といふものが密接な、おのおの機能を侵さないことを前提に密接な連携をとることが必要ではないかということをお尋ねしてゐるんであつて、そういうことに対する、これは要望ですから答へ

は要りません。やはりおたくも独立、わが立法機関の運輸委員会も独立、これは了解し合ひます。その上でお互ひのよりよい総合交通をつくるために連携プレーが必要じゃないかということをお尋ね上げてゐるんです。これは運輸審議会の会長さんその他に、こういう意見があつたということを受けて御配慮願へば幸ひだと、こう思つております。

最後に、私、自動車局長に車検問題で御要望を申し上げるんですが、「週刊現代」なども含めてうかつと集中的にシリーズもので出ているわけですが、いろいろな反響を呼んでおるわけですね。したがつて、この車検問題について、運輸行政、特に自動車行政として、一定の国民の不安なり不満なり、そういうものを与えないような方向性というものが車検問題で必要じゃないか。いま十分時間があるから、むしろこの問題で集中的にやりたいぐらいの問題がありますが、きょうは基本的な考え方だけ自動車局長にお聞かせ願ひたい、こう思つてゐます。

○政府委員(飯島篤君)　自動車の検査、整備の各制度につきましては、法律改正あるいは政省令の改正でこれまで時代、時代に対応してきたところでございます。しかしながら、いま先生のお話にありましたように、車検、整備の問題につきまして、今いろいろな角度からの御意見が出されておるのでございます。したがつて、最近の自動車の技術の進歩が著しく、性能は非常に向上してきておりますけれども、一方では構造、装置も非常に高度化、複雑化してきております。こういう時代に対応しまして、自動車の検査、整備のあり方につきまして、去る二月の二日、運輸技術審議会に諮問をいたしたところでございまして、現在までに自動車部会一回、小委員会一回、近く小委員会二回目を開くことになつておるところでございます。この審議会の結論等を踏まえ、また一般の関心あるいは先生方の御意見等も十分念頭に置きながら、今後安全の確保あるいは公害の防止を前提としつつ新しい時代に対応した検査、整

備のあり方について検討をしてまいりたいと考えております。

○目黒今朝次郎君　じゃ、その答申はできるだけ早い機会に努力をしてみたいと思つて、国会の場で対応を含めて審議できることをお願いしたいと思つてゐるんですが、ただ一つ、私は学がないから聞くんですが、自動車問題でいま日米間の摩擦まで発展してゐるんですが、日本が外国に売つておる車などについては、アメリカならアメリカには日本のような車検制度はないんだと、こういう意味の一部記事が載つてゐるわけでありまして、この点は学のある局長としてはどうなんですか、教えてもらひたい、こう思つてゐるんですが。

○政府委員(飯島篤君)　先生の御質問の中に二つ中身があるのかと思ひますが、先ほどの問題に関連してはその中の継続検査について申し上げますと、諸外国におきましては安全性の確保と公害防止の観点から、国の施策として検査を実施してゐるところが多々ございまして、ヨーロッパではドイツ、スウェーデン、スイスなどが比較的厳格に行われております。アメリカでも五十州と一特別区のうち四十四州が検査を実施いたしております。

なお、検査期間については、ヨーロッパ等では規制の強化の方向にございまして、一、二年の国が多々ございまして、ただ、自家用乗用の新車については若干期間を長くしてゐる国もございまして、また、検査の内容につきましても、わが国とほぼ同様、ブレーキ性能あるいは排出ガスの濃度、前照灯の照射状態等について機器等を使用して検査を行つておるところでございまして。

○目黒今朝次郎君　終わります。

○広田幸一君　国鉄総裁にお尋ねをいたしますが、政令基準が決まつて、国鉄としては特定地方交通線の選定作業を目下やっておられると思つてゐるんですが、大体いつごろになりますか、その辺のスケジュールを含めてお聞かせをいただきたいと思つてゐるんですが。

私のこの間、聞きたところでは、何か七月、八

月ごろになるのではないかとというようなことでしたが、少し延びるような気がするわけです。まあ延びてもいいんですが、やはりそこにそれだけ延びるだけのいろんな困難な事情があると、こういうふうに思うんですが、そういう選定をされておる作業中の困難な問題等を含めて今後のスケジュールについてお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(加賀山朝雄君) お答えいたします。先生御承知のとおり、三月十一日に施行令が出まして、政令が公布されて、三月三十一日にこれに関連いたしますいわゆる運輸大臣告示が出たわけでございます。したがって、これによりましていろいろ計算の方法あるいは選定の具体的なやり方等が出たわけでございますので、これを受けまして、去る四月一日の日に、いわゆる幹線と地方交通線の区分をいたします地方交通線百七十五線について大臣申請をいたしたものでございます。これにつきましては、現在、運輸省におきまして御検討中でありまして、近々のうちに御承認いただけるものと思っております。

で、それを受けまして、直ちに私どももいたしまして次の段階でございます特定地方交通線の選定の作業に入る段取りをいたしております。これにつきましては、すでに地方に四月一日付におきましてそれぞれ専任の地方交通線担当の部長あるいは室長等を発令をいたしまして、その専任の係を充実にいたしまして、具体的な問題につきましてそれぞれ調査その他検討を開始いたしております。私どももいたしましては、選定の際に必要となりますいろいろな代替道路の問題であるとか、あるいは開発計画等の実情把握であるとかというようなことを現在やらしているわけでございまして、それがまたより次第運輸大臣に特定地方交通線のいわゆる一番先に選定いたします第一選定の申請をいたすつもりであります。

その時期は大体今月末から来月上旬ぐらいの時期に私どもとしては申請いたすつもりをいたしておりますが、同時に知事の方にもその旨通知をいたしまして、都道府県知事の方からそれに対する意見が大臣の方に寄せられるという段取りを経まして、最終的に大臣の御承認を得る形にありますが、その時期等につきましては、ちょっといまの段階ではまだ的確に想定をいたす段階ではございません。

○広田幸一君 これはかつての委員会ではしばしば言ったことではあります。この対象線になっておる地区の住民の人たちというのは、何とか特定地方交通線の選定から外れるように必死になつてやつておるんですね。私もおととい地元に戻りまして、雨の中でございましてたけだも、その沿線地域の特に出張業者ですね、もしも国鉄がなくなつてくると、ほとんど工場が来なくなるだろう。若い者もおらなくなる、そうなるとう町の商店といふものは上がたつたという。何としても国鉄を存続させなきゃならぬという本心に切なる願いを込めて、各町村のそういった代表の人たちが一団を組んで、そして二十キロの道をパレードしながら、本当に何とか乗車密度を高めるように、マイカーから、国鉄に乗るようという、本当にそういう状況を見まして、私はますます、いま社会党がこの再建特別措置法の改正を提案しておるわけですが、やっぱりこれをどうしても買いていかなきゃならないという実情は気持ちになつたわけですね。

国鉄当局もこれから選定の作業をするに当たつて、いろいろ苦しいと思ひますけれども、でも、総裁にしても、こんな言い方をすると少し酷かもしれせんけれども、総裁の任期といふのは何年と限つておるわけですから、住民の人たちにとつては将来永久的なことなんでしてね、商売が上がつたりしたならば自分たちは一体どこへ行つたらいいかというふうな、そういう声を本心にだんだんと聞いてきたわけですね。私はそういう状況を見ながら、しかも非常に不公平感を持つておるという事です。五十四年度の赤字が八千三百か

けれども、全体の五十三分の一である。国鉄自体も他の赤字の部門についてもつとつと努力してもらいたいし、他の赤字になつておる線に対してはも同様なことをやっぱりやつてもらいたいという、そういう気持ちがあるんですね。私はそういう点で、この作業を進められておるんですけれども、この間も予算委員会分科会で申し上げたわけですが、そういう点を国鉄として考慮してもらいたい、こういうことをさらにきょうは関係者の総裁、加賀山常務ですか、に言つて、別に圧力をかけるという意味じゃありませんけれども、そういう実態を申し上げなければならぬ、そういう心境で申し上げておるわけでありまして、そういう実態について、総裁としてどのように御判断になるのか、まずお聞かせいただきたい。

○説明員(高木文雄君) 一つは、地方線をバスにかえるというところはいろいろな意味で地域の住民の方に御不便を与えることになるわけでございします。私どもから見ると、場合によつたらバスにしたら方がかえつて便利になる面もあるではないかというところを時折申しますけれども、しかしまた御利用のお立場から見ると、運賃の問題等もあるし、これは何と言つてもレールの方が便利だということをお持ちなことはよくわかるわけでございますので、先般、ただいま担当常務が申しましたように、新しく組織をつくりまして担当の者を配置することにいたしました。その諸君を集めて、この問題に取り組みに当たつてはそれぞれ関係住民の方々の御気持ちをよく承ると同時に、決して国鉄側だけの立場に立つて問題の処理に当たつてはなりませんというところをよく注意をいたしておきます。

いまさら申すまでもなく、再建の中の一つのポリシーといつたしまして、ぜひともむだを排除するという趣旨でこの仕事に取り組みしていただきたいと思います。思いますけれども、それを進めるに当たりますは、ただいま御指摘がありましたように、長い間愛情を持っていたいたしたレールのことでもございしますし、またそれとは別にしまして、地域の方々にいろいろな意味での御不便がかかるわけでございますから、その辺につきましてはよくよく実情を伺わしていただき、また私どもの考え方もよく御説明をして進めてまいりたいというふうに考えております。

その際、非常に問題になりますのは、ただいま御指摘の全体として一兆円近い赤字があると、それはどこから発生してくるかと言へば、線区別に言へば幹線の方から出てくるものではないか、また仕事分類から言へば貨物の方から出てくるものではないかという御指摘があるとおりでございします。そしてまさにそれはそのとおりであるわけでございますので、私どももいたしましては、ただいま案を練つております経営改善計画におきましても、主体は何と申しましては幹線の問題であり、主体は何と申しましては貨物の問題であるという認識のもとに、六十年までの再建計画をいま構築をいたしておるところでございます。

ただ、実はローカル線の方につきましては、もうすでに十年ぐらい前から今日まで取り組んでまいりまして、地元の御協力を得て駅を駅員のいな

い駅にするというふうなことを通じて人手を減らしてまいりましたから、今後経費を節減する可能性というのには非常に少ないわけでございします。幹線につきましては、最近に至りましては急激に旅客貨物の扱い量が減つてまいりましたので、まだまだより簡素な運営をする可能性がございします。で、私は、幹線につきましては六十年までに十分バランスのとれた経営ができると思つております。と同時に、幹線につきましてもかなり早いスピードで着々と経費を節減するためのいわゆる経営改善案を立て、そしてそれを実行に移してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

○広田幸一君 まだほかにも、後で経営改善計画の中身について質問したいと思ひますが、ただ、この問題は、それに入つていく前に非常に重要な問題だと思つておるんですが、国鉄が六兆円の赤字を出したともとの原因というのは、これはもうこ

れども、全体の五十三分の一である。国鉄自体も他の赤字の部門についてもつとつと努力してもらいたいし、他の赤字になつておる線に対してはも同様なことをやっぱりやつてもらいたいという、そういう気持ちがあるんですね。私はそういう点で、この作業を進められておるんですけれども、この間も予算委員会分科会で申し上げたわけですが、そういう点を国鉄として考慮してもらいたい、こういうことをさらにきょうは関係者の総裁、加賀山常務ですか、に言つて、別に圧力をかけるという意味じゃありませんけれども、そういう実態を申し上げなければならぬ、そういう心境で申し上げておるわけでありまして、そういう実態について、総裁としてどのように御判断になるのか、まずお聞かせいただきたい。

ただ、実はローカル線の方につきましては、もうすでに十年ぐらい前から今日まで取り組んでまいりまして、地元の御協力を得て駅を駅員のいな

い駅にするというふうなことを通じて人手を減らしてまいりましたから、今後経費を節減する可能性というのには非常に少ないわけでございします。幹線につきましては、最近に至りましては急激に旅客貨物の扱い量が減つてまいりましたので、まだまだより簡素な運営をする可能性がございします。で、私は、幹線につきましては六十年までに十分バランスのとれた経営ができると思つております。と同時に、幹線につきましてもかなり早いスピードで着々と経費を節減するためのいわゆる経営改善案を立て、そしてそれを実行に移してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

○広田幸一君 まだほかにも、後で経営改善計画の中身について質問したいと思ひますが、ただ、この問題は、それに入つていく前に非常に重要な問題だと思つておるんですが、国鉄が六兆円の赤字を出したともとの原因というのは、これはもうこ

れども、全体の五十三分の一である。国鉄自体も他の赤字の部門についてもつとつと努力してもらいたいし、他の赤字になつておる線に対してはも同様なことをやっぱりやつてもらいたいという、そういう気持ちがあるんですね。私はそういう点で、この作業を進められておるんですけれども、この間も予算委員会分科会で申し上げたわけですが、そういう点を国鉄として考慮してもらいたい、こういうことをさらにきょうは関係者の総裁、加賀山常務ですか、に言つて、別に圧力をかけるという意味じゃありませんけれども、そういう実態を申し上げなければならぬ、そういう心境で申し上げておるわけでありまして、そういう実態について、総裁としてどのように御判断になるのか、まずお聞かせいただきたい。

ただ、実はローカル線の方につきましては、もうすでに十年ぐらい前から今日まで取り組んでまいりまして、地元の御協力を得て駅を駅員のいな

い駅にするというふうなことを通じて人手を減らしてまいりましたから、今後経費を節減する可能性というのには非常に少ないわけでございします。幹線につきましては、最近に至りましては急激に旅客貨物の扱い量が減つてまいりましたので、まだまだより簡素な運営をする可能性がございします。で、私は、幹線につきましては六十年までに十分バランスのとれた経営ができると思つております。と同時に、幹線につきましてもかなり早いスピードで着々と経費を節減するためのいわゆる経営改善案を立て、そしてそれを実行に移してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

の二十年間の高度経済成長政策の中で運輸事情というものは非常に変わってきたわけですね。そして各種の輸送機関というものが競り合ってきた。そういう中で国鉄自体がもうほとんど策なく、競争原理の中で後退してしまつた。そういう私は運輸省、国鉄といいますが、そこらの無策から起きたものが今日の赤字になつておるわけですから、その赤字を最も弱い山間地域の過疎がますます促進されるようなこういう政策に対しては、本当に私は間違つておると思うんです。

ただ、すでに法案が通つたものですから、だからわれわれとしては、通つただけけれども、やっぱり現地の事情を見ると、どうしてもこの法案は見切り発車、余りにも強権的な法律であるというので改正案も出しているようなところでありますが、私は今後の推移によりまして、法律は法律ですから、そう強硬なことはしてはならぬと思

いますけれども、ある時点においては、もしも選定されて、地方交通線対策協議会ができた場合に、それをオミットするとか、そういうような事態が起きてきやせぬだろうかということを私心配をするんです。そういうときの責任は私は挙げてやっぱり当局側にあるんじゃないかなということをお心配するのですが、總裁も本当に苦勞しておられるし、これから苦勞されるだろうと思つておられけれども、その辺のことをよく御理解いただきまして、この委員会でも一つの決議もありまして、それから全国の知事会とか市長会ですか、そういうところでも、決して、法律が決まつたからとにかくやつてしまふんだと、そういうことをしないようにという私は要請が出ておると思つていますが、そういう点については十分私は配慮してもらいたい、こういうことを申し上げて次に入りたいと思います。

国鉄側が経営改善計画の案ですか、そういうものをどこかに説明をされたようでありまして、この間から新聞に出ておるわけでありまして、まだわれわれにはそれが説明をされてない。いつごろ説明をされるのか。そのことと、それからこの計

画の概要について、時間がありませんから、どういふところに主眼を置いた計画であるかということとをまずお聞かせいただきたい。

○説明員(高木文雄君) 経営改善計画は大体概案を私の手元でまとめたところでございます。しかし、これにつきましては、まあ制度の上では私どもが案を作成して運輸大臣に御提出を申し上げまして、で、そこで運輸大臣に御検討いただき御承認をいただくということになつておるわけでございますけれども、現実の問題としましては、まあ私どもの考え方と運輸大臣のお考え方との間に余り乖離があつても、いわばみつともないといふことにもなりますので、事実問題といたしましては現在運輸省とも御相談をいたしておるところでございます。

また同時に、この経営改善計画の中でやはり非常にむずかしい問題は、この短い期間に職員数を急激に減らすという点にあるわけでございます。これは何がしかの意味において労働条件にもいろいろ影響があるということから、場合によりますと協定、協約の一部を手直しをするということとをしなければできない場合もありますから、したがって、事前に職員諸君、ましてその代表組織であります職員組合の幹部諸君との間で具体的な詰めを行わなければならないということで、事実問題としては組合の諸君ともいろいろ話をいたしております。やや非公式な形でございまして、これは交渉ではないわけでございますけれども、話し合いをいたしておるわけでございます。

そこで、内容につきましては、法案審議の段階で申しましたとおり、まず、いま職員三十五万といふことであれば、六十年におきましてこの経営収支を見ました場合に、年金の問題とかあるいは退職金の問題、場合によりましたならば地方交通線の問題といったような問題を別にいたしますならば、どうにか半年度で収支が均衡できるということを考えておつたわけでございますが、その後のいろいろな電気料金その他物価が上がりましたりいたしました。また、率直に申しまして、五

十五年度は大変お客さんが少ないということで、収入の伸びがとまつておるといふような現状でございまして、五十四年の七月の段階で、私どもがいわゆる再建についての基本構想案というものを示したいたしました時点といたさか前提条件に変わがあるわけでございますので、当時のいろいろな想定で六十年時点では黒字になるという計算をいたし、御説明をいたしたわけでございますが、その点について、その後の前提条件の変更が、現時点で見通しました場合の六十年時点での収支見込みにどのような影響があるかということをしさいに点検をいたしたわけでございますが、いろいろプラス、マイナスの要素がございますけれども、結論的には六十年時点でもうに半年度収支均衡し得る体制をつくり得るであろうといふ見通しを持っております。

ただ、その場合の条件として一つ非常に重要な問題は、運賃の問題があるわけでございます。私どもの現在の案では、毎年増加いたしますところの経営費、これは世の中の物価費の水準あるいは人件費の水準が、大体今後の見通しとして年率五%ぐらい増加していくのではないかと考えます。その結果また収支アンバランスが拡大をいたすということになりますと、とうてい収支均衡に持つていきませんわけでございますが、そこで運賃をどう見るといふことでございまして、これも、運賃につきましては大体年率、平均でございまして、年率五%ぐらいの収入増加を見込ましていただくということを前提にいたしております。

それから輸送量でございますけれども、輸送量は、ほとんど旅客、貨物とも増減なしという、やや年率一%弱の増を見っておりますけれども、まずまず増減なしという前提でございます。以上によりまして、一方、前々から申しております三十五万人という職員でやれるかやれないかということを検討いたしました。この前提案をまとめましたときには、きわめて達観的な見方で三十五万人という数を打ち出していたわけでございますが、その後の作業の結果によりまして、た

とえば駅はどのようにするか、また貨物のヤードはどのようにするか、乗務員の乗り組み方についてはどのようなこととやっていくか、工場におきましては、工場の必要要員はどう見るか、研修についてはどう考えるか、施設についてはどう考えるか、電気についてはどう考えるかといふような、それぞれのパート、パートにつきましてどのような新しい体制を組み得るかということをしさいに点検をいたしてまいりました。相対的にいけばいいわけはございまして、三十五万人でやれるであろうといふことで組み上げてまいりまして、しかもそれは頭の中で考えるのではなく、各地域地域、各現場現場についてどんな見当でいくかということ積み上げてまいりましたわけでございます。現時点におきましては見通しを得たといふことでございまして。

その詳細につきましては、まだちよつと残っておりますし、労使間でもまだまだそうした点の物の考え方について基本的な意見の違つていふ点等いろいろございまして、これを公式に世に問うといふのはもう少ししばらく御勘弁願いたいわけでございますが、一方において、労使の間においてもそういう話を取り進めまして同時に、政府サイドとの間でいまだ話し合いをいたしている最中でございまして、なるべく早く取りまとめて皆さんの御批判を得たい。またこれがまとまりませんと、先ほどお触れになりましたように、地方交通線その他の問題につきましても、全体の姿はわからぬではないかという御批判が出てまいりまして、何事も相違まなくあるといふことでございまして、何に考えておるわけでございます。

大変漢とした話でございますので、あとはお尋ねに従ひましてお答えを申し上げてまいりたいと存じます。

○田中幸一君 いま總裁のお話の中で、一つ欠けておるとかというわけじゃないんですが、言われなかつたんですが、これは新聞の記事でなければ、いま、大体六十年には多少無理があるかもしれ

れないけれども収支均衡のとれたような状態になる見通しができたに言われたんですけれども、これは国のいわゆる助成策が完全に——完全という表現がちょっとあれですけども、そういう補助が前提になった、そういうものであるというふうに私理解するわけです。これ、後で質問します。

その前に、もう一つは労使の関係ですが、これも総裁もおっしゃいましたので、私もやっぱり労使が十分話し合いをしていかないと実際うまくいかないと思っておるわけですが、その場合の労使の話し合いという、いま総裁は団体交渉ではありまないと、こうおっしゃったんですが、まあそのこのことにこだわらなければいいんですが、少なくとも組合を代表する人たちの話し合いの場では、了解というか大体よろうというふうなことがなしに、一方的というか国鉄の方がさつといてしまふようなことになりやせぬだろうかということとを私は心配するわけですが、そのことをひとつ一応確かめておきたいと思うんです。

あと質問に入ります。

○説明員(高木文雄君) 労使で話し合います場合、話し合いの仕方というのは非常にむずかしいわけでごさいます。たとえば、具体的にこの駅で出札なり改札なりあるいはプラットホームにおける整理なりの仕事を、仮に現在二十人なら二十人、三十人なら三十人でやっておる、それを今度何人でやることにしようかと言つても、それその駅の事情も非常に違いますものだから、中央で組合の執行の責任者と私どもと話し合いを仮にしましても、中央の責任者がそれでわかったとか、よろしいとかいうわけにはなかなかいかないうちでございまして、まあ大筋で、たとえばいままで全く人手によって切符を販売をいたしておりましたものを、この程度自動販売機を導入することによって人手を減らしていくという考え方がありますよとか、運転整理にいたしまして、一々人手によって動かしてレール構成をやっておりますのを、CTC等によりまして中

央統制で線路構成をやるようにすれば各駅にそういう人を置かなくて済むのではないかと。それを、どういふ場合には現在でこ扱いをしている線区についてCTCに切りかえようではないかというふうな、システム論といえますか、そういう点につきましては労使で話をいたしております。

また、相当部分は現在直営でやっております仕事を民間の力に頼る、いわゆる外託請負によるというふうなことも考えておりますから、そういうことについては話し合いの対象にはなり得るわけでごさいますけれども、具体的にどのどの職場における人手の数を現在の何人から何人にしてはどうかというふうなことにしましては、今後それぞれの管理局におきましての検討を要します。中央では全部わかり切らないわけでごさいますので、大筋においてこの三十五万人という形は、もう少し具体的に言えばこういう方法でやりますよ、どうですかというのを申し入れをいたし、それに対して大筋で全然問題にならぬというか、いやいやまあそれは今後の交渉ですな、相談ですなというか、それがいま問題の焦点でございいます。

そこらにつきましては、具体的には毎年毎年また各現場を含めまして、主として管理局を中心に具体的にどの程度取り進めていくかということと交渉して決めていくことになるわけでごさいます。現段階での話し合いというのはあくまで大筋についての話し合いであるわけでごさいます。このことにつきましても、基本論としてはより能力のいい職場にしなければならぬ、そうでなければわが企業は生き残れないという危機感の組合といえますが職員諸君にもあるわけでごさいます。細部については、いまこでいわれる細かい点を含めてこれを話し合うとか協定をつくるということとまではなかなかいえない。それにしましてもできるだけ意思の疎通を図っておくということ、今日の段階においては最も重要なことではないかというふうなことを考えておるわけでごさいます。

○田中幸一君 この問題は非常にむずかしい問題ですが、国労としてもこの一月に国労自体がつくった提言もあるようだし、恐らくこれは国鉄当局にも出ていると思うんです。私は、あの提言の内容を見まして、やはり労働組合としても国民のための国鉄を再建しなければならぬというふうなことが書いてありまして、具体的にいろいろなことが書いてあるわけ、私は、一般的には何か国鉄再建を労働組合が邪魔をしておるといふような印象を与えておるような感じがするわけですが、少なくとも少くともわれわれがそういった幹部の人たちと会った限りにおいては、現状を分析をしてやれば国鉄をよくしていくかなきゃならぬ、と、こういうふうな態度といえますか考へ方、私たちはそう思っているわけ、そういうことは国鉄側としても十分にいままで折衝してこられた感じというものがあつたと思つて、一つこの問題が非常にネックになつて国鉄再建ができないと、こういうことにならないように特に要請をしておきたいと思つています。

そこで私は、いろいろと国鉄側も自分の力で再建をするということが、新聞のあれですけれども出ておるんですが、いま考えられておるいわゆる構造欠損の問題でございまして、大体私の理解しておりますのは年金問題と退職金問題、それから運賃の公費の割引の問題、それから地方交通線に対する補助、それから工事費等の負担、大体この五つが政府としていわゆる五十四年の十二月の閣議の了解事項として、これについては国が助成策をやっていく、こういうふうな確認をされておる。よく私は思うのでありますが、それで、今度のこの計画をつくられるに当たって、こういう構造欠損部門については数字はまだ固まっていらないこととありますが、大筋としてどういふふうなこの国の助成について計算に入れてこの計画がつくられておるか、まずそのことをお聞きします。

○説明員(高木文雄君) 現在、七千億を超える補助金をいただいております。それは大別して三つに分けることができるかと思つています。

一つは、過去債務に対するたな上げに伴う助成でございまして、これはすでに法律化をいたしておりますから、今後とも六十年までは続けていたけるだろうというふうな考へております。

それから一つは、資本勘定、工事勘定に対する助成でございまして、これらについては大部分がいわゆる予算補助ということになっておりますから、今後どういふふうな推移をたどるかということについては予測がきわめて困難であると申しします。毎年御査定を受けなきゃならぬわけでごさいますけれども、しかし、それらにつきましても現在の計画の上ではいろいろな積算ルールがございまして、その積算ルールに従つて今後ともいただけるものという前提で考へております。

それから、損益勘定についての助成につきましても、大体たとえば地方交通線につきましては赤字額に対する一定の計算式によつて助成をしていただいておりますし、あるいは工事費の補助金等につきましても一定のルールによつて助成をいただいておりますから、一応このルールによつて今後ともいただけるものという前提にして計算をいたしております。

最も問題になりますのは、いわゆる構造的赤字と言われますものの年金についての扱いの問題でございまして、これはいま全く私どもも見当がつかない。というのは、年金について生じましますところの赤字がだんだん増加してまいりますけれども、これにつきましては、予算といふよりも財政的な処理によつて処理するということでは余りにも将来にわたつて巨額な財政負担になるといふことも考えられますので、前に申し上げたこととがあると思つて、私どもは制度的な処理をお願いしたいと考へておるところでございまして、これについては、いまだどのぐらいの金額のものをどういふ形でいただくかということでは、何らかの方法によつてこれは、より多くは負担が国鉄財政にのしかかってくるということではなくして、行財政上の処理をお願いしたいというふうな考へておりますので、この分について

は金額的にも計算しているわけではないわけでございます。要は、そうした年金とか退職金とかいう特殊なものについてそれぞれ財政上の処理をしていただくつ、そしてかつ、やや経常的な部分についての助成金については従来どおりの方式によって計上していただけるものということをお大前提に置かしまして、単年度で収支が均衡できるかどうかという計算をしておるわけでございます。大要数字なしに御説明しておりますのでわかりにくいわけでございますけれども、そういう前提で計算しまして、六十年時点でも単年度において収支が均衡するというふうに考えているわけでございます。

ただ、一つお断りしておかなければいけない大きな問題は、これは従来からお断りしてきたこととでございますけれども、五十七年から東北、上越新幹線が開業いたしますと、これに伴いますところの資本費負担が開業後十年間ぐらいは赤字という形で出てまいりまして、十年以降は過年度の累積赤字分の回収を含めて採算がとれるようになってまいりますが、少なくとも六十年という時点は最も成績の悪いといえますが、東北、上越新幹線に関する営業成績の悪い年になりますので、その分につきましては三千億を前後するような形で臨時的な負担が出てくるという問題がございます。これらはしかし私どもはそう悲観をしておらないのでございまして、将来においては十分回収をし得るものであるからその点は余り心配しない。しかし、六十年時点での姿ではかなり大きなそれが赤字として別途出てくる問題があるというふうに考えております。

○広田幸一君 私がかさつき構造欠損と言ったのは、あの中に構造欠損というか、過去債務のたな上げという問題がそれに加わってはいなかったもので、これは助成金の内訳の問題について私は言ったわけですから、その点をちょっと訂正というか加えておきます。

私はこの数字、新聞に出た数字しか言えないんで、短時間ですけれどもいろいろあれですけども、

五十五年で一般純損益が七千二百六十一億円であったものが六十年には五百億のいわゆる黒字になるという数字になっておるわけですね。それでその下を見ますと、特定純損失の五千百二十八億、これ六十年は五千八百億円になっておりますが、このものの合計は一体どのぐらいになるか、この合計が、いまおっしゃったいわゆる退職金とそれから年金の特定純損失というのが、これが合計こうなっておると私は思うんです。それが六十年の年度末には一体合計どれだけのものになるかというところ、それからこの中に、大体六十年までに三兆円の累積赤字になるだろうと、こういうふうに言っておるわけですが、そこを合わせますとこの五百億円というのは出てくるのか出てこないのか。これはやっぱりさっきからおっしゃっておるように、五十五年で一兆二百億円で三百億円の赤字ですね。すると、五十五年、五十六年、五十七年、五十八年、五十九年にしても、そこらでも累積赤字が五兆円以上になるんじゃないでしょうか。

それに対していわゆる特定純損失が、さっき言いました二つのあれを加えていきますと、そういうところの計算をしていきますと、どこかでこれはたな上げというふうなことを考えていかなければできないというふうなふうに思うんですが、そこらのところ、国鉄はこういう計画を持っておられるけれども財政当局は果たしてこれにオーケーを言ってくれるのかどうか。さつき總裁がおっしゃっておったわけですから、中身はまだまだ固まってない。大筋としてその辺のところは、退職金と年金のこれは一体政府はやってくれるのかどうか、国は。それから累積赤字が予想されるものについては五十九年までのものはどうするのか、その辺のところを詰めておかなければならないではないかと、こういうふうなふうに思うんですが、この点いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 特定損失と私どもはそういう名前をつけさせていたしておりますのは二つございまして、一つは年金であり、一つは

退職金でございます。

退職金につきましては、たまたまいまから三十年ぐらいい前に採用になった人が異常に多いということから、いまから計算しましてこの約十年ぐらいの間に非常に異常に大ぜいの人がそういう年回りになってくるということで、その十年間ぐらいの間だけが非常に退職金が必要になるわけでございますけれども、その時期を経過をいたしますと、逆に普通の平均的な状態に比べまして著しく退職者が今度減ってくるという時期が参ります。そうしますと、ある程度は平均的退職金につきましては、これは平均的なコストとして考えてよろしいわけでございますので、その退職金部分につきましては後年度におきまして逆にいま三角になっておりますものが黒というふうな計算になってまいりますから、それによって大筋のところは解消し得るだろうというところで、現在は御存じのように異常なる退職金について金利について全額補助をいただいておりますので、その異常部分がまた赤を生まないようにというこの処置をしていただいておりますから、この制度を今後とも続けていただきますならば、六十年ぐらいいから生まれてまいりますところの平均的なものに比べて黒字的な感覚のものによって消すことができまして、まあ私も余り心配をしないというところでございまして。

次に、特定損失のうちの年金でございましてけれども、年金についてはいま申しましたように、何とかこれは制度的に解決をしていただけないかというふうなことを考えておりますので、その制度が確立いたしますならば、まるっぽその解決がつくかどうかかわかりませんが、大部分のものは自今赤字要素にならないように解決がつけ得る可能性のある問題だ。ただ、これは制度の問題でございまして、政府におきまして案を立てていただかなければなりません。国会の御承認がなければ解決つかない問題でございまして、そういう、お金に必ずしもつながらないで解決し得る問題ではないかというふうに思っております。

そこで問題は、いまお触れになりました累積的な赤字が六十年度までに発生するじやないかという問題で、この問題が一番厄介な問題でございまして、私も、五十四年七月の段階で告示をいたしました基本構想案では、ひとつ五十九年度末でも一回いゆるたな上げをお願いをいたしたい。あの当時計算しました額がたしか二兆五千億か三兆か、そのぐらいいの金額であつたと思ひますが、そういうことを計算したことがございまして。

これにつきましては、しかしその後も政府からお認めいただいたわけではないわけでございますし、大蔵大臣が国会での御答弁で、それはちよつとまあ考えてないという御答弁があつたこともございまして、この問題は政府内部でも、どういふ処理にするのか、現段階でも結論が出ておりません。したがって、経営改善計画を最終的に取りまとめます段階におきまして、この問題の処理を、どういふふうなことを予定して改善計画に前提として考えるかということは大変むずかしい問題でございまして、これが、この数日のうちにこの計画をまとめますにつきましても、最も厄介な問題でございますが、困難な問題でございますが、そういう問題になっておるわけでございます。

しかし、私どもとしてはむしろ最大の問題は、単年度で収支が償うか償わないかという問題でございまして、五十五年から六十年までに発生いたします累積的な赤字の処理につきましては、どういふ時点でどういふ形で御処理いただくか。何かの形で御処理いただきませんとわれわれの力ではできないわけではございまして、御処理いただくにつきましても、単年度で見ると限りもさういふものが生まれなくなつたということをお示しをしないことには、わかつた、それじゃ仕方ない、それを見てやろうということになかなかなりませんわけでございますので、まあ計画の計算上はその処理をどうするのかという前提があつた方がやりやすいわけでございますけれども、なかなか現時点でそこまで突っ込むこともむずかしいんじゃないかということで、いま何かそれを別の

問題として、とりあえず六十年にはわれわれの力で単年度で収支が均衡できるようにプランを、確認できるプランをつくることに全力を挙げておるといふことをごさいます。

○広田幸一君 総裁、単年度で収支とんとんにしたいという、それが目標だということ、そのとおりなんですけれども、現実問題として、退職金と年金はやっぱり国の方から当面補助してもらわないと単年度は収支とんとんにならぬわけでしょう。ですから、それは国鉄としても一生懸命にやるけれども、そういう政策的に起きている問題は、これは財政当局としてやってもならぬやらない、こういうふうな考え方に立っておるのと違いますか。簡単にちよつと答弁願います、時間がありませんから。

○説明員(高木文雄君) 年金はとにかく、制度を変えろとしてもちよつと時間がかかってしまふわけでごさいます。その制度ができるまでの間は、異常年金負担部分については毎年赤字として残ってくることになる。そこで、そういうものがありますために、いま再建に向かって歩んでいきましても、五十六年、七年、八年と毎年赤がかなり残りますので、その赤というものは年金の始末がついていないための赤も含めてのものでございすから、それが六十年末です、五十九年末に過年度の赤字という形で表示をすれば、その中に年金も含めて表示されていくわけでごさいます。その出てくる分をどうやって今度処理するか。つまり年金の赤字というものは全部含めて毎年毎年の累積赤字がまだどうしても五十九年までは残りま

すから、それをどう処理するかという形が最もむずかしいといひますか、処理方についてむずかしい問題だということになっておるわけでごさいます。

○広田幸一君 それから、いわゆる累積赤字の問題はどう処理されますか。いま総裁おっしゃった、委員会の問題になつては私は聞いてないんですけれども、大蔵大臣としてはその累積赤字が何になるか、三兆円になるか四兆円になるか知りま

せんが、それを今回たな上げをするということについては、大蔵省としてはどう言っておるんですか。

○説明員(高木文雄君) 現時点では何か処理してやろうとは言っていない状態であるわけでごさいます。それは財政側のお立場としては、いまから毎年毎年まだ累積赤字が出ますよということを前提にして、そしていつかどこかでめんどうを見ましようというわけにいかないというの、われわれの努力のいかんによつては、毎年毎年の赤字がもつと早い時点で消し得るではないかというお考えもありましようから、いまそれはコミットできないといふことでごさいます。もし、私ももしましては、仮に収入を、先ほど申しましたように年率五%で運賃水準を上げしていただくといい前提はとつておられますけれども、財政側とすればもう少し収入をふやすことによつて毎年毎年の赤字がそんなに大きく出ない方法もあり得るじゃないかといふお考えもありましようから、なかなかその点は数字的に詰め切れるということにはなかなかないわけでごさいます。その辺をどう前提を置いて改善計画を立てるかというの、まあ率直に言つて非常に処理方について苦慮をいたしているポイントであるわけでごさいます。

○広田幸一君 この計画をいまそれぞれ検討しておるといふことですが、結局、この計画がきちつとできるまでは、大臣来られたわけですから、そういった財政当局とも話し合ひをして、当然国が責任持つ分野についてははつきりして、当然国鉄が自己努力でやつていかなきゃならぬ問題についてではある、そういうふうなきめつけをきちつとしなければ、私はやっぱり問題が将来残ると思ふんです。いままでと同じようになつて、うん、だから、親方日の丸とかいろいろ言われるようになってくるわけですよ。国は国としてこれだけは持ちましよう、持つべきものは持とう、そのかわり国鉄はこれだけ持て、こういうふうなスタイルにしないといひけないではないか。

それから、さつき総裁が三十五万、三十五万と言われまされたけれども、まあ時間がなくてあれですけれども、三十五万人をなお大蔵省は三十万にせよと言つてもいいけれども、そういうふうな企業に縮小されればまた収入も減ってくるわけですし、しかも公共事業である以上とんとん人間を減らしてしまふわけですね、利潤追求でございすから。公共性を持った国鉄がそういうことではならぬと思ふんです。ですから、三十五万、三十五万と言ひますけれども、それはやっぱり公共的な交通機関である国鉄として三十五万人を三十万にせよ、それでもつてやれといふようなことでは私はいけなかつたと思ふんですが、いわゆる公共性といふものをどの辺で限度をつけていくかといふことを考えていかなきゃならぬ。そういうことも含めて、大臣、いかがでございすか。

○国務大臣(塩川正十郎君) まず財政負担のけじめの問題でございまして、これはもう当然起つてくる問題でございまして、私たちが基本的な考えをいたしまして、国鉄が持つておりますところの構造的な問題、要因ですか、これに對しましてはやはり何らかの財政措置を講じてもらひにやいかぬ。この構造的なものの、この範圍をどうするかといふことが、これは経営改善計画を認めていくに際しましてのやっぱり大きい一つのファクターであらう、こう思つております。これはさつちりしたいと思つております。それと同時に、自助努力によつてどこまでやるかといふこと、これはやはり明確にしておかないと、国鉄自身としても再建の努力をして、その目標がやっぱりないであらうと思ひますので、そういう意味におきまして、これは明確にやっぱりすべきであらう、こう思つております。しかし、際限を切るというのはなかなかむずかしいことでごさいますけれども、鋭意われわれ関係者、つまり大蔵も入れまして十分検討したいと、こう思つております。

そうシビアに考えなくていいじゃないかというお説でございすけれども、私たちは、ただ何人に削減といふことの問題よりも一人当たりのやはり売り上げといふことが、これがやっぱり企業として維持していくにはもう絶対的な要件でございす。そういう意味で、国鉄さん自身が一応三十五万人の体制で再建の方法を立てようとしたのでございすから、私はその方針をやっぱり堅持すべきであると思つておるんです。

お尋ねのように、三十五万人でやつてこれで十分に売り上げが上つてくるということであるならば、それはまた次の発展のために人員を使つていくこともできるであらうし、三十五万人になりました。所期の経営の改善ができないといふことになりましたならば、そうすればやはりさらに一層の人員合理化をやらざるを得ないと、こう思ふんです。ですから、この際に国鉄再建の一番基本は、ただ単に人間が何人かといふ議論よりも、どれだけの作業量といひましようか、それをこなしていくかといふこと、このことに私はやっぱり重点を置いて考えていかなきゃならぬのではないかと、こう思ふ次第です。

○広田幸一君 先ほど目黒委員が冒頭に、大臣に臨調に対する考え方を言つたわけですが、大臣も総裁も、いまの国鉄再建をするために要求すべきことは要求して、こういふことであつたわけですから、私はやっぱり行政というものの対する理念をどこに置くかといふことの問題が一つあると思ふんです。特に運輸省としてどこに理念を置くかといふことは私は非常に大切なことだと思ふんです。

これは全く釈迦に説法で、大臣もそれなりに御判断されておると思ふんですが、補助金を切つてしまふば、これはそれこそ公共性というものは、いまもお話したように、均衡がとれた、赤字が出ないようになつて、均衡がとれた、もうそれは民営でいいと思ふんです。私は、それなら民営でいいと思ふんです。やっぱり公共性を持つておるから赤字のところもやっぱりいかなきゃなら

ないということがあるわけですからね。私は、今度の行政改革に対する、特に補助金を整理していいことというところが前に出ておるようでありますが、それはそれなりのこととして、やっぱり国鉄としてはもう確かにやらなきゃならぬ。けれども一線があると、それはやっぱり公共性があるという、その理念というものが必要ではないか。そういうものを前面に出してやってもらわなければ本当の国民のための国鉄にはならない。赤字の田舎の方はほとんどどんどこ切ってしまう。これから国鉄の特殊性を伸ばせるようなところだけこうしてやっていくということでは、国有鉄道という名がやっぱりいけないということになるんですが、その辺をひとつもう一回大臣の考え方を伺って私の質問を終わりたいと思います。

○國務大臣(塩川正十郎君) お尋ねの趣旨は私も理解できるのですけれども、公共性であるからという理由だけでもいいような問題がやっぱりございまして、先ほども言いましたように、あくまでも公共性であることはもうこれは当然のこととでございますが、そうして公共の企業の中に出されておる構造的な問題、たとえて言いましたら年金なんというような問題ですね、これは国鉄の力で解決せよと言ったってこれはできるものじゃないと思ふんです。それからまた、公共性であるがためにどうしても維持しなければならぬ路線もあるわけでございます。これはやっぱり単純に公共性ということではなくして、公共性を持つておるかは当然起ってくる構造的な問題、これは私たちは徹頭徹尾がんばっていききたい、こう思っております。

でございまして、その仕事は私たちもよく受けとめておって、努力してこれは心配かけないようにはしたい。しかし、現在の補助金全体を見ましたならば、その中では経営の努力によって解消し得られるものなにもあらずと思ふんです。こういうものはやっぱり自助の努力で解消していくようにしたいと、こういう考えを持っております。

○桑名義治君 私は、最初に大臣の委員会における所信表明、この中身の中から二、三最初に伺ってみたいと思ひます。

冒頭に運輸大臣は、「長期的、かつ、総合的な観点に立った新しい交通政策の確立が急務であり、現在、運輸政策審議会と御審議願ひながら、鋭意検討を進めておるところであります」と、こういうふうな交通政策の確立、この事柄を冒頭にうたい上げておられるわけでございますが、運輸審議会の審議の状況がどういふふうになつてゐるのか、あるいは答申の見通しは大體いつごろになつてゐるのか、伺つてみたいと思ひます。

○政府委員(石月昭二君) 八〇年代の交通体系をどうするかというところで、長期的、総合的な観点から、昨年の四月に運輸政策審議会に八〇年代の交通政策のあり方を諮問いたしておるわけでございますが、四月以来私も企画部会、幹線旅客交通部会、地域旅客交通部会、物流流通部会の四つの部会を設けまして鋭意審議を続けてきてゐるところでございます。

まず、企画部会におきましては、将来の需要見通し、それからエネルギーの需給見通し、そのほか公害が今後どうなつていくか。さらには新しい交通技術の開発の見通し、またそのほか労働力の需給関係というふうなものが高齢化社会を迎えてどういふことになるかというふうな諸般の交通をめぐる環境変化と申しますか、その辺の条件を調べておるわけでございます。

これらの諸条件を各部会、三部会の方におろしまして、その三部会でそのような制約条件なり需要の変化なりという予見の変化を踏まえて、たとえば幹線旅客交通部会におきましては航空、新幹線鉄道、その他幹線交通のあり方をどのようにするか。それから地域交通部会におきましては、大都市並びに地域における日常生活の足の確保をどのようにするか。物流部会におきましては、将来エネルギー需給というふうなもの踏まえて相当物流量はさらにふえていくような見通しでございまして、その中で効率的な輸送体系というものを

をどのように確保していくか、そのための各輸送機関ごとの分担関係はどのようにあるべきかというふうなことを鋭意審議しております。現在までに部会を三回、小委員会を約三十八回開いておりました。ようやく各部会とも答申の準備と申します。いままでの議論の取りまとめに至つていふという段階でございます。したがって、私も六月中には何とか結論を得たいと、このように考えておる次第でございます。

○桑名義治君 いまの御答申の中では、大體審議のまとめに入つてゐると、したがって、六月中には大體答申を受けたいと、こういうふうな見通しをお話なさつたわけでございますが、運輸審議会の答申がなされれば、当然それを受けて運輸省はこの総合的な交通体系というものを直直していかなくやらない。これを具体化していかなければならぬわけでございますが、それに対する準備というものが果たしてできているのかどうか、この点も伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(石月昭二君) 運輸審議会の答申を得ましてから、四十六年度の答申のときの例によりまして、これは交通の分野につきましては運輸省だけでございまして、建設省、警察庁、各関連する分野もございまして、経済企画庁等とも話し合ひをいたしまして、政府部内で調整をいたしまして政府の案として従来は取りまとめてきております。したがって、私も答申を得ましてからそのような形で関係の省庁とも協議をしたと、このように考えておる次第でございます。

○桑名義治君 いまの御答申にありまして、各省庁にまたがるわけでございます。したがって、そのメーンとなる省はどの省なのか、かつての例から申し上げると大體どこの省を中心になつてこの取りまとめをやるのか、これを伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(石月昭二君) 四十六年の答申の場合でございます。運輸政策審議会の答申が出まして、それと同時に並行的に企画庁の方で臨時総合交通問題の閣僚協議会を設けておりまして、そ

らで議論が行われまして、運輸政策審議会の答申をも踏まえて政府内部の意見をまとめたということでございます。

○桑名義治君 そうしますと、運輸政策審議会と御審議願つておる答申案の中には、総合的ないわゆる交通政策の確立でございますが、当然そのメーンになるところに、柱の一つとして国鉄問題も入つてくるんじゃないかと思ひます。そういう場合に、現在の国鉄再建法の向かつてゐる方向づけと違つた面が出た場合には、現在のいわゆる国鉄再建法の手直しというものがあつて得るのかどうか、この点はどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(石月昭二君) 国鉄の問題につきましては、これはわが国交通体系の基幹的な交通機関でございますので、当然国鉄問題を抜きにしての総合交通体系を語ることはできないと思ひます。したがって、各幹線交通、地域交通、物流流通部会におきまして国鉄をどのように位置づけるかという議論は、十分の御議論をいただいております。したがって、まだ答申はいたしておりませんけれども、いずれ私どもの方で国鉄の現状説明に当たりましては十分に国鉄の再建整備法の物の考え方なり国鉄の現状なりということとを御説明申し上げておりますので、方向として運輸政策審議会の答申がそこを来すことはないと思ひます。

○桑名義治君 将来にわたる予測でございますので、これ幾ら議論してもあくまでも予測にすぎないわけでございますので、この点でとどめたいと思ひますが、いずれにしても現段階におきましては新しい交通政策の確立というものが大變に急がれておるわけでございますので、これ、鋭意審議会の方にも六月中に答申を受けたいという意向を伝えていただきたいと、こういうふうな思ひます。

次に、大臣の所信表明の中に新幹線問題も入つてゐるわけでございます。先ほどもこの整備新幹線の問題について少し御議論があつたやうでございますけれども、この問題について、大臣はどの

ように処理されようというふうに思われておられますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) これは予算編成当時のいきさつ等もございまして、桑名先生も御存じだと思っておりますが、とりあえず調査費と建設費は計上はされておりますけれども、それなんかは全部条件がついております。特に、建設費の使用については八十億ついておりましたが、これについては財政的な裏づけがはつきりされない限り執行してはいかぬと、こういうことになっております。

そこで私ども、まず新幹線の財源問題を考えると同時に、新幹線を総合交通体系の中においてどういう位置づけしていくのかという、これをやはりはつきりしていかなきゃいかぬと、こう思っております。その位置づけの問題については、これはフィージビリティと私は密接な関係があると思っております。これは運政審の方でもひとつ検討をしていただく問題ではないかと、こう思っております。われわれとしてはこの財源問題、これに全力を挙げていかなきゃならぬと思っております。それには何としてもやっぱり国の財政状況がこういうことでございまして、またこれを地方に負担せしめるといいますと、地方自治体の財政も苦しい。ですから、この関係につきましても、関係省庁いろいろ絡んでまいりますので、とりあえずこの関係省庁との協議をできるだけ早く一回持つてみたいと、こう思っております。現在、御承知のように国会審議の方が重点になっておりまして、なかなかその機会ございせんのですが、できれば一刻も早く関係省庁の協議を始めたといと、こういう希望を持っておるという状況でございます。

○桑名義治君 この整備新幹線五線の問題につきましましては、いま大臣からも御答弁がございましたように、五十六年度の予算編成の時期に運輸大臣と大蔵大臣との間に覚書があるわけですね、確かに。このときには、第二番目に「工事着工のため財政投融資及び利用債による建設費を国鉄及び鉄建公団に四十億円づつを計上する」、したがいま

して、それぞれ四十億でございますのでこれで八十億と。ところが、第四項に「二項の建設費は公的助成の方法及び地域の負担に関する制度が整備されるまで留保する」と、確かに条件が最終的についておるわけです。この条件が最終的についておるわけでございます。この条件が果たして今年度じゅうに満たされるかどうかという点については、恐らくいまここで大臣にお尋ねすると、ことしじゅうはちよつと無理だろうというふうなお答えが返ってくるんじゃないかと思っております。にもかかわらず、八十億の予算を工事費として計上したということ、これはちよつと予算編成上不合理ではないか、不当ではないか、こういうふう

に思うわけでございますが、その点どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 不当であるとは私は全然思っておりません。これはやっぱりわれわれも年内に実現するように、できるだけ先ほど申しました関係省庁と詰めていきたい、相談、協議していききたいと、こう思っております。

○桑名義治君 不当ではないというふうにおっしゃいますけれども、先ほどの御答弁の中にも地方自治体との配分問題についてはまだその成案を得ておりませんという御答弁がありました。それから、自治省の間では、地方自治体がこういう負担すべきではないと、要約しますとですね。それからもう一点は、地方団体にその負担する能力はないと、この二点を自治省では強調なさったわけですね。全く皆目お先真っ暗という実情にあるわけですね。しかも、国の財政というものは非常に厳しい。国鉄の状況も非常に厳しい。しかも、整備新幹線五線の中には順位をどういうふうにつけるかということもまだ決定してない。こういう状況の中で果たして今年じゅうに可能だろうかとか。こういうすべての条件が、一定の条件がそろってこそ初めて工事の可能性が出てくる。そこから初めて予算化というものが始まるのではなからうか、こういうふうには私は思うわけでございますが、そう思いませんか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それはもうおっ

しやるとおりであります。それだけになかなかこれはむずかしいと思ひまして、われわれも全力を挙げて努力しなけりやならぬと思っております。

○桑名義治君 また、この自民党の報告の中の七番にこういうことが書いてあります。「国及び地方において、その建設費の全額を負担するか、又は工事実施後二十年間にわたって全額利子補給するかのいずれかの方法をとらざるを得ない。この場合道路等公共事業の負担の割合を斟酌し国と地元で二対一の割合で負担することが適当である。」、こういうふうな報告がなされているわけでございますけれども、この新幹線が、膨大なお金がかかるわけでございますが、果たして各地方自治体がこの三分の一の負担が得る状況にあるというふうにお考えになりますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 現在在だいまの状態で見ますと、それはなかなかむずかしいと。ですから、これは国の方もそうでございますし、地方の方もそうでございますが、何かやはりそこに財源のなものをつけなければ、これは現在の既定のものの中からそれだけのものを割愛して建設費に回すということは、なかなかこれは容易なことではないと思っております。

○桑名義治君 そうしますと、それぞれの予算の配分等もまだ明確でない。それで、自治省はかたくなに現在では負担能力は各自自治体にはありません、それと同時にこういうお金を支出するということとは不当だと思ひますと、こういうかたくなな姿勢がある中で、私はどう考えても、この八十億円の予算計上というものは納得いかない。ただ、いわゆる政府のポーズであるというふうにか見えないんです。私は、やりますよ、心配しなさんなと、予算上げましたよと、上げましたと言つて実態何にもないわけですね。じゃ実態がなくて、少なくともそういう環境は整備されているのかと言えは、何の環境の整備もなされていない。したがって、先ほどから申し上げているように、この八十億円というのは不当な予算化ではないかと、意味のない予算化ではありませんかと、もう少し

効率的にこの八十億円というのは使い道があつたのではないかと、こういうことを申し上げているわけですね。この点どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) これは努力によつて可能にしていかなきゃならぬという、そういうわれわれには一つの努力をする目標というものが明確になつておると思っております。

○桑名義治君 予算の獲得というものは、非常に厳しいむずかしい問題であるわけですよ。そして、しかもことしは財政再建が叫ばれて、非常に厳しい状況の中にあるわけですから、したがって、少なくともこの予算は少しでも効率的に使つていくというその努力が見えなければ、本當の意味の予算の、いわゆる財政の再建にはつながらないと思ひます。にもかかわらず全くめどがない。何か一つめどがありますか。端緒になるようなめどがありますか。全然ないじゃないですか。その中でこの八十億円というものが使われる。こういうふう

に予算化された以上は、どこか着工のめどがございますか。今年じゅうにここだけは何とか着工ができるんじゃないかと、こういう条件のところでございますか。どうですか、局長。

○政府委員(杉浦喬也君) 整備五線全体に当たりますと長いこと検討を続けておるわけでございます。いまだどこかめどがあるかというふうには、具体的に線名を挙げると言われましても、明確に御答えをする状況にはなっておりません。やはりいままで調査を続けておりましたことを引き続き、調査費が二十億ずつついているんです。これをもつて調査を続行するということで、財源の問題ともあわせまして、可及的速やかにめどをつけたといと、こういうふうにお答え申し上げる以外にはないわけでございます。

○桑名義治君 大臣もいろいろと御答弁ございました。局長も御答弁ございました。八十億円全くことし浮いてしまひます。完全に浮いてしまひます。だから、予算編成時においても少しやはり真剣に、国民の税金でございまして、考えて執行するようにしなければ私はいけな

いかと、こういうふうにしみじみ思う。客観情勢何にもそろってないんですから、どういふふう子算化していかうかというそのめどさえもついてないわけですから、したがって、これは私はあくまでも不当な——不正とは言いません、不正じゃありませんから、不当な予算編成ではなかったのではないかと、こういうふうには指摘をしておきたいと思ひます。

次に、大臣は地域交通政策の推進について、「今後とも地方公共団体と協力しつつ、地域における公共輸送の維持整備に努めてまいる所存」と、こういうふうには述べられてゐるわけですが、どうが、地域の公共交通の維持整備については、どういふふうな政策なり施策を具体的に持ちこてございいますか。

○政府委員(石月昭二君) 御承知のように、地域交通は地域社会を維持するための一番大事な要件でございまして、私も従来から地域交通の充実についていろいろ努力してきたところでござい

ます。具体的に申し上げますと、大都市交通におきましては、やはり空間的な制約なり輸送量が非常に大きいことから、できるだけ道路交通から軌道系の交通を中心とする大量公共交通機関に輸送需要を誘導すると、そういう政策のもとに、地下鉄、それから国鉄の大都市交通施設整備、それから鉄建公団による民鉄線の整備というような輸送力の増強、それから冷房化、それから共通の相互乗り入れといったようなハード、ソフトにわたるサービスの改善を講じまして、大量交通機関への需要の誘導を図ってまいりました。その点で、三大都市圏におきましては余りふえてはおりませんけれども、大量交通機関の利用量というのは大体一定の水準で推移してきているというところでござい

ます。また、鉄道をつくるほどの輸送量がない場合におきましても、市民の足としてのバスの効率的な確保を図るという観点から、バスの優先レーンを警察庁や建設省とお話し合いをして、できるだけ

ふやしてもらつて、バスの定時運行を確保すること、それから乗り継ぎ施設をつくること、それからバスのロケーションシステムをつくること、諸般の施策を充実してまいつたわけでござい

ます。しかしながら、先生御承知のように、バスの運行スピードは年々少しずつ落ちてきておりまして、いまだ大衆の足として十分な機能を回復するに至っていないという点は認めざるを得ない状況でござい

ます。また、地方の交通につきましては、やはり国民経済的な観点から、需要量にマッチした輸送機関に転換をしていただくと。特に昨今におきます国鉄の財政状況等も踏まえまして、国有鉄道の再建促進特別措置法に定められましたような形で、地方交通線をより適切な、より需要にミートしたバスなりに転換していくということのための施策を推進しているところでござい

ます。また、その場合におきましても、十分地域住民の足の確保ということには配慮して政策を進めていきたいと、このように考えておりますし、また地方の過疎バス、それから中小民鉄、離島航路というような問題につきましても、従来からシビルミニマムとして予算の確保に努めまして、地域住民の足の確保を図ってきたところでござい

ます。今後の施策の問題といたしましては、大都市交通につきましては従来以上にエネルギーや空間その他の制約条件が強まってくるところでござい

ます。また、昨今人口の動向を見ておきますと、地方中核都市または県庁所在地程度の都市への人口が非常にふえておりまして、Jターン、Uターンという

ような現象が非常に強く、大都市以上に移るわけではございません。こういうところにおきましては、当然またバスの輸送力というものが道路交通の渋滞によって落ちてまして、ますます交通渋滞を来している。したが

いまして、こういうような都市につきまして、今後軌道系の交通機関というものを八〇年代においてはだんだん強化してい

か、そういう二、三の具体的な事例を挙げながら

なきやならぬのではないかと。また地方交通につきましては、先ほども申し上げましたような国民経済的な観点から、より適切な需要にミートした輸送機関に輸送の転換を図ると。同時にまた、市民の足の確保という観点から、自家用車が利用できないような方々に対しては、やはりシビルミニマムとして、公的助成というようなことも踏まえまして、その輸送の確保を図つていかなきやならぬと、このように考えているわけでござい

ます。特に過疎地の交通につきましては、すでに自家用車の役割りというものが無視できないほど大きくなつておりますので、やはり自家用車というものをたとへば共同で使用するとか、何か自家用車というものをとつと地域交通の特に過疎交通の中において有効に活用する方法というやうなものを検討していかなければならぬと、このように考えている次第でござい

ます。○桑名義治君 局長、作文は幾らでもできるんです。確かに、過疎地域には過疎の方々の足を十分に確保するように努めていかなければなりません、離島関係には離島航路を確保するようにしなければなりません、そんなことだったならばよく答弁要らないと思ふんです。だから、先ほど申し上げましたように、具体的にどういふふうに地元と協力をし、地元の地方公共団体と協力をし推進をしていくというその施策が具体的にあらんで

すかというのを申し上げているわけですね。そういうことだったら、私がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

がそこに座つて答弁せいでいいことだつたら、私

いてはどういうふうにお考えになりますか。

○政府委員(石月昭二君) ただいま申し上げました各県ごとの単位ぐらゐで、陸上交通審議会の中で、その県をまた幾つかの定住圏と申しますか、に分轄いたしまして、その中の交通体系をどうするかという形で現在幾つかの県でそういう審議を進めているわけでございますけれども、この審議会には地方公共団体の皆様方の御参加もいただきまして、やはり地元の見解を代表するということ形に入っているわけでございまして、知事さんにも部長に就任していただいている県が幾つかございまして、そういう形で地元の見解を十分反映しながら、先生おっしゃるような形でたゆまず着実に進めていきたいと、このように考えている次第でございます。

○桑名義治君 時間がございせんので次の問題に移りたいと思いますが、次は私鉄の料金の値上げの問題について少し伺っておきたいと思ひます。

大手の私鉄十四社の運賃申請が昨年の十一月に行われていたわけですが、この審査の内容がございまして、現在まで進んでいるのか、まず伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(杉浦喬也君) 大手十四社の運賃改定につきましては、昨年の十一月十四日に申請がございました。同月二十七日に運輸審議会に諮問をいたしました。その後鋭意審議会におきまして検討が続けられておるわけでございまして、その間、東京及び大阪におきまして公聴会の開催等も行われておるわけでございまして、かなり審議が詰まってきたという状況でございます。今月中には答申が得られるものというふうにしておる次第でございます。

○桑名義治君 今月中に答申が得られるということになりますと、これは当然物価対策関係協議会に付議することになると思ひますが、これは関係協議会にはいつごろ大体提出をする予定でございますか。

○政府委員(杉浦喬也君) 答申がございまして

から従来の例でございます五日ないし一週間ぐらゐ置かしまして、物価関係協議会に、これに付議をいたします。それによりまして認可をするということでございますので、まだ日にちは決めておるわけではございませんが、今月中のなほ一週間後ぐらゐをめどに考えておる次第でございます。

○桑名義治君 大臣は、国鉄の値上げは予定どおり四月の二十日に実施することが決定しているわけでございますが、私鉄の値上げは、物価に急激な影響を与えるということで、少しそういうところが配慮をされているようでございまして、私鉄側に言わせると、国鉄の方はさき決めて、おれたちの方が先に申請したのになつたというふうな意見もずいぶんあるわけでございまして、大体実施の時期はいつごろをめどにしているのか。いろいろと巷間伝えられているところでは、連休明けだ、こういうことがいろいろと伝えられていて、伺うわけですが、大体いつごろをめどにして認可をする予定でございますか。

○政府委員(杉浦喬也君) 先ほどの物価関係協議会終了後これはまた一週間ぐらゐ置かしまして実施になるものと思われまゝです。

○桑名義治君 先ほどから予定の話ばかりで大変に答弁もしづからうと思ひますが、いずれにしても国鉄の運賃値上げの申請よりも以前に出された私鉄の運賃が少しくおくれであるということ、これは実施時期がおくれであるということ、これは意識的に延ばされたんですか、それとも答申がすぐ出ているから延びていくんですか、どちらですか。

○政府委員(杉浦喬也君) いろいろな事情の総合的な結果がこういう形になつたわけでございまして、国鉄の運賃につきましても、国鉄の財政問題、非常に窮乏いたしております。予算上の措置といつたにしても、当時に二千十億円の国鉄運賃の値上げを予定した予算を組んでおるというふうな事情もございまして、ある程度これはやむを得ないと、しかもまた実施時期を四月二十日というふうなことで一応計算をしておるわけでございまして、したがって、私鉄の運賃が先に申請になつた

ということではございませうけれども、国鉄問題の重要性というものはやはり非常に強い関心がいかなるを得なかつた、しかし同時に、この春、国鉄、私鉄ともに運賃の改定が実施されるということが行われますと、なかなかこれは物価対策上の配慮ということも十分考えなくてはならないというふうなことでございまして、あれやこれやいろいろと勘案をし、また関係の省庁との相談の中で現在のようになつた次第でございます。

○桑名義治君 非常に意味深い御答弁があつたわけですが、いろいろな配慮がありましたが、そのいろいろな配慮の中には消費者物価の値上げを抑えるということももちろん入つておると思ひます。それから、よく予算委員会のおきにもいろいろと議論をされておつたわけでございまして、私もいろいろ春闘をにらみながらという事柄もその中に入つておるというふうなことでございまして、確かに、そういうことであるとするならば、確かに先ほどからあるいは去年の臨時国会から国鉄再建の問題についてわれわれも議論をしたわけでございまして、国鉄の再建が非常に重大な問題であることも認識をしておるわけでございまして、物価という立場を考へるならば、私鉄を延ばしたように国鉄もこれはある程度延ばすべきではなかつたらうかというふうな議論の中にはあるわけですが、この点についてはどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(杉浦喬也君) この私鉄、国鉄運賃の問題につきましては、各般の御意見の中には、いま先生御指摘のような国鉄運賃も延ばしたらどうかというふうな御意見も確かにございました。ただ先ほど申し上げましたように、国鉄財政再建という問題が、大変重要な事項でございます。その一つの大きなファクターとして、約二千億円の増収を見込んでおるわけでございまして、この増収の問題は、さることながらどうしてもやはり実施せざるを得ないというふうな判断が行われたわけでございまして、

○桑名義治君 そこで今回の値上げを見てみますと、

といわゆる値上げについての運賃改定申請概要、こういった書類を見せたいと思ひますと、五十四年の一月の値上げの効果が、これは五十四年度経営下の値上げ申請である、これは五十四年度でございますけれども、そこで、申請理由は電力の値上げ等によりまして五十六年度は赤字となるとの予想に基づいた先取り値上げの申請であるというふうに見られるわけでございまして、そこで、申請後に発表された五十五年度の上半年の間決算でも京成を除いて経常利益を計上しておるわけでございまして、五十五年度の決算見通しをまず最初に明らかにしていただきたいと思ひます。

○政府委員(杉浦喬也君) 五十四年度の点からお話し申し上げますと、五十四年度では十四社全体では大体収支が均衡というところでございまして、なおその中で五つの会社は収支上赤になつております。五十五年度の決算でございますが、現在の段階ではまだ判明をいたしておりません。したがって、明確に何社かというふうな回答ができませんが、申請時におきまして各社の収支の見通しにおきましては五十五年度は各社とも赤字が発生する、こういう見通しを立てております。

○桑名義治君 その値上げ幅を見てみますと、平均で一九・六%、報道ではこれが大体一五%ぐらゐで落ちつくのではないかと、さういふふうな言われておるわけでございまして、審査も時期的に大体値上げ幅も固まっているというふうな思ひ方でございまして、現時点でどの程度の値上げ幅がいわゆる適当だといふふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(杉浦喬也君) 申請は平均いたしまして一九・六%でございます。これに對しまして目下運輸審議会でも厳重な審査が行われておる。それから、私もいたしまして、あるいは経済企画庁におきましても、私鉄の各社のいわば合理化努力というものを厳しくこれを見詰めておるというふうなことでございまして、この申請の値上げ率というふうなことは確かでございます。

すけれども、いまの段階では何%になるかということをお願いするのはちょっとできないわけでございます。

○桑名義治君 できないことはわかっておるわけですが、特に通学定期については割引率の引き下げも含まれております。申請どおりに値上げが認められますと大体二五・三%の値上げということになるわけでございます。学生の負担が非常に大幅に値上がりになるということになるわけでございますが、この点については極力配慮する必要があります。あるんではないか、こういうふうに思うんです。この点はどうか。

○政府委員(杉浦喬也君) 通学の問題につきましては、正は、実は国鉄運賃の方でかなり是正の問題ございまして、七七・三%の通学割引を三%切るといふようなことで申請がなされ、また本日の答申におきましても、時期は違いますが同様な答申がなされました。私鉄につきましても、うした是正を行っておりませんので、大体従来より若干低目の割引率ということでございまして、平均いたしましたと現在が八二・二%、これを約一・一%切りまして八一・一%、こういうような状況になっております。

○桑名義治君 したがってこの点については、学生の定期については十二分に配慮をする必要があるのではないかと、このことを申し上げておるんです。この点は十二分に配慮をしていただきたいと思います。この点は、それと同時に、申請があるたびごとに不思議に思うことがあるんです。

○桑名義治君 したがってこの点については、学生の定期については十二分に配慮をする必要があるのではないかと、このことを申し上げておるんです。この点は十二分に配慮をしていただきたいと思います。この点は、それと同時に、申請があるたびごとに不思議に思うことがあるんです。

ところもおしなべて同時に申請されてくる、と同時に認可する、こころは今後のいわゆるこの種の問題については考えていかなければならない点ではなからうか、こういうふうにお考えにならざるを得ない。この点はどうか。

○政府委員(杉浦喬也君) 御指摘のように各社経営事情が違います。また経営環境といふことも輸送の実態がいろいろと違いますので、収支の状況といふことは各社いろいろと相違があることは事実でございます。まあいいところもある、悪いところもある。悪いところから順次にやったらどうかという御意見も貴重な御意見ではございまして、私も決してその基準時点におきまして黒字を計上するような会社に対して値上げを認めるといふようなことは毛頭ないわけでございます。やはり平準年度におきまして経営上の結果がやはり赤字になるという会社に対して運賃改定を認めるというところでございまして。

それから、もちろん運賃改定のやり方といたしましては、合理化をしまして効率的な経営のもとに、なおかつ利潤と原価を償うということが基本原則でございます。したがって、そうした効率的な合理化を行っておる会社、それに若干劣る会社といふことになりまして、運賃の値上げの仕方もあるいはこちらの見る査定の見方も大分違ってくるというふうなことで、一生懸命努力している会社に対しては、やはり経営上のインセンティブを与えるというふうな意味合いも含めまして、各社一括いたしましてこれを処理をするというところで結果的に各社間の運賃の値上げ率が違ってくる、あるいは運賃そのものが違ってくるというふうなことはある程度やむを得ないのではないかと、このように考えるわけでございます。

○桑名義治君 私たちが勤めて申し上げて申しわけないんですが、各輸送会社が一斉に申請をするわけ、みんなならばこわくないじゃないけれども、一つの圧力的なものがある、こういう力が働くと、このように勤めたくもなるわけであって、それと同時に、よく言われている事柄が、国鉄さんがどうとんどうとん上げてくれるから値上げが楽だ、そういう理論もあるわけなんです。そういう全体をながめて見たときには、この値上げの問題という、これから先の運賃の問題というのも非常にシビアに考えていかなければならない点があるのではないかと、こういうふうにも思うわけなんです。

それともう一点、ここで申請内容を見ますと、値上げ幅に非常に格差があるというところで、東急では一三・三%から京成の二六・二%と、非常に大きな格差がございまして、出ているわけなんです。利用者の側に立つて考えてみますと、会社の経営状態で非常な差別を受けるような面が出てくるわけでございます。確かに路線の地域的な環境といふものもあるかもしれませんが、そういうふうな各社ごとの値上げの幅のばらつきというものが非常に目につくわけでございますが、この点にはどのような方針で臨まれるわけでございますか。

○政府委員(杉浦喬也君) 先ほども申し上げましたように、運賃の計算、査定におきましては、会社が効率的な経営をするという前提を置きまして、その上でなおかつ原価を償い、あるいは適正利潤を得るといふ計算をするわけでございます。したがって、そうした合理化努力の足らないところをそのまま認めて運賃値上げをよけいやるという、単なるそれだけに終わらせることではない。合理化努力につきまして、私どもは、よりその足らざるところは合理化をするものと仮定いたしまして査定をしておるといふ状況でございます。そうした結果、各会社ごとの経営の違ひといふものを、なるべく能率的な効率的な経営といふものにいわば基準化したしていくような仕組みを実は持つておるわけでございます。結果的に運賃値上げ率が変わってくることは事実でございますが、それまでに至る過程としましては、このような形で査定を行っているというのが実情でございます。

○桑名義治君 値上げの際にいつも問題になるのは、もちろん赤字経営であるという一面もその理由の一つになっているわけですが、いわゆるサービス改善計画を実施する、こういう事柄も大抵一項目入っているわけなんです。そこで、そのサービスの改善の中には、いわゆる冷房車を導入するとか、あるいは便所を設置するとか、身体障害者用の施設の設備をするとか、駅前自転車置き場の整備をするとか、いろいろなサービスの改善方法があるわけでございますが、果たして、値上げ申請がいわゆる認可をされた後、値上げがなされた後、そういうふうないわゆるサービスの改善計画が全部約束どおりに実行されたかどうか、これを追跡調査したことがございまして。

○政府委員(杉浦喬也君) 五十四年度の運賃改定に際しまして、五十四年度のサービスの改善のための投資計画、これを、全体で十四社合計いたしまして千四百八十三億円の計画を立てました。実績を見ますと、これは物価の値上がり等も結果としてあつたかと思ひますが、実績額では計画を上回りました千五百七十四億円となっております。これをさらに各社別に追跡をし、それぞれの内容を分析をしておるわけでございますが、業者別に見ますと、必ずしも、たとえば用地買収ができなかったりといふような困難な事情等もあろうかと思ひます。完全にあの計画どおりいっていないところもあるわけでございますが、やむを得ない事情といふものもわかるわけでございます。全体といたしましては、計画の金額以上の金額を投じておるといふのが事実であるというふうになっておる次第でございます。

○桑名義治君 ところでお願いしたいことは、大手の私鉄に続きまして、今度は都営地下鉄それから横浜、大阪市営地下鉄それから六大都市のタクシー、こういうものがメジロ押しにずうっと並んでおるわけなんです。そういうことから考えますと、今後の大手私鉄の値上げといふものがあらゆる交通機関の値上げに伝導していくというおそれがあるわけなんです。そういう意味では、どう十二分にあるわけなんです。そういう意味では、どう

は、もちろん赤字経営であるという一面もその理由の一つになっているわけですが、いわゆるサービス改善計画を実施する、こういう事柄も大抵一項目入っているわけなんです。そこで、そのサービスの改善の中には、いわゆる冷房車を導入するとか、あるいは便所を設置するとか、身体障害者用の施設の設備をするとか、駅前自転車置き場の整備をするとか、いろいろなサービスの改善方法があるわけでございますが、果たして、値上げ申請がいわゆる認可をされた後、値上げがなされた後、そういうふうないわゆるサービスの改善計画が全部約束どおりに実行されたかどうか、これを追跡調査したことがございまして。

○政府委員(杉浦喬也君) 五十四年度の運賃改定に際しまして、五十四年度のサービスの改善のための投資計画、これを、全体で十四社合計いたしまして千四百八十三億円の計画を立てました。実績を見ますと、これは物価の値上がり等も結果としてあつたかと思ひますが、実績額では計画を上回りました千五百七十四億円となっております。これをさらに各社別に追跡をし、それぞれの内容を分析をしておるわけでございますが、業者別に見ますと、必ずしも、たとえば用地買収ができなかったりといふような困難な事情等もあろうかと思ひます。完全にあの計画どおりいっていないところもあるわけでございますが、やむを得ない事情といふものもわかるわけでございます。全体といたしましては、計画の金額以上の金額を投じておるといふのが事実であるというふうになっておる次第でございます。

○桑名義治君 ところでお願いしたいことは、大手の私鉄に続きまして、今度は都営地下鉄それから横浜、大阪市営地下鉄それから六大都市のタクシー、こういうものがメジロ押しにずうっと並んでおるわけなんです。そういうことから考えますと、今後の大手私鉄の値上げといふものがあらゆる交通機関の値上げに伝導していくというおそれがあるわけなんです。そういう意味では、どう十二分にあるわけなんです。そういう意味では、どう

は、もちろん赤字経営であるという一面もその理由の一つになっているわけですが、いわゆるサービス改善計画を実施する、こういう事柄も大抵一項目入っているわけなんです。そこで、そのサービスの改善の中には、いわゆる冷房車を導入するとか、あるいは便所を設置するとか、身体障害者用の施設の設備をするとか、駅前自転車置き場の整備をするとか、いろいろなサービスの改善方法があるわけでございますが、果たして、値上げ申請がいわゆる認可をされた後、値上げがなされた後、そういうふうないわゆるサービスの改善計画が全部約束どおりに実行されたかどうか、これを追跡調査したことがございまして。

いくかということが非常に重要になってくるわけですが、その点をどういうふうにと受けておられるのか、これは大臣にお尋ねをしたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 今回の一連の値上げは、要するにエネルギーとそれから物件費が上がりましたことを中心に行われております。したがって、査定をするにつきてはそれに最大の重点を置いて査定をしておることでございませう。運輸関係の公共料金が一斉に上がるということは私も非常に心苦しいところでございませうけれども、しかし、運輸関係に従事しておる人たちはやはりそれだけのベースアップも一般並みにしていかねばならぬと、そういう見方をいたします。どうしてもある程度のコストの上昇を見ていかなければその実現をすることができない、こう思ひまして、物価に最大の配慮をしながら必要欠くことのできない範囲内において処理をいたしたい、こう思ひております。ただし、これが一遍に集中的に値上げをいたしますと国民生活に重大な影響を与えますので、その激変緩和をする意味におきまして、値上げ実施の時期をできるだけ遅くして、先へ先へと引張っていつて逐次認めていく方向で努力しております。

○桑名義治君 いずれにしても、先ほど申し上げましたように、大手の私鉄十四社の値上げ幅によつてそれぞれの地下鉄あるいはタクシーの値上げ、そういったものがまた大体確定されるわけでございますので、そういう面では国民生活を守るといふ立場からこれはある程度抑制をしなければならないけれども、こういうふうに思ひわけでございますが、この点は大臣も十二分に留意をされてこの問題に取り組んでいただきたい、こういうふうな最後に要望をしておきたいと思ひます。時間の配分がありまして、この問題はこの程度にしておきたいと思ひます。

次は、国鉄関係について少しお尋ねをしておきたいと思ひます。
政府は、廃止対象となるいわゆる特定地方交通

線の選定基準を定める政令を去る三月十一日の官報で告示をしたわけですが、本委員会が法案審議の際に附帯決議をつけております。その附帯決議の中に、「政令の制定と実施に当たっては、委員会の審議経過を尊重し慎重に措置すること。」という文面があるわけですが、具体的に、どういうふうな配慮をしたわけですか、具体的にはどうお聞きをしたいと思ひます。

○政府委員(杉浦喬也君) いま御指摘のように、附帯決議の第二項に、本委員会の審議経過を尊重し慎重に措置すること、ということにつきまして、私も十分にとらえておるつもりでございます。この政令の制定に当たつたわけですが、具体的な問題といたしましては、関係各省がそれぞれの立場からそれぞれの意見がたくさん出されたわけですが、そういう意見の調整というものがかなりの時間がかつたわけですが、慎重の上にも慎重を重ねまして、よくよく政令の制定にこぎつけた。ややおくれがちな感じもするくらいでございますが、附帯決議の御趣旨には十分沿つたものというふうに私も考えておるわけでございます。

○桑名義治君 今回の国鉄再建法については、臨時国会で私も十二分に審議をさせていただきましたわけですが、いまだに思ふことは、こういう特定地方交通線を切つて果たして国鉄再建にどれだけの役に立つんだらうか、どういう意味があるんだらうか、このことがいまだに私は疑問でならないわけですが、法律が通つた後からいふまでもないわけですが、法律が通つた後からいふまでもないわけですが、いまだにその疑問は晴れないのです。もう細かいことは申し上げません。総括的に、今回の国鉄再建について特別地方交通線を切ることに、どうして国鉄再建のメリットがどれだけ出てきたのか、どういふ意味があるのか、この事柄を御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 今回の地方交通線の問題に関連しまして具体的にこの各地方の方とお話をいたしますと、ただいま桑名委員から御指摘が

あつたような御意見が各地域から一斉に出てまいるわけでございます。その際いつも言われますのは、たとへば年度の第一次選定だと言われております四十二線について、それで赤字が幾らあるのかと言われますと、百四十億ぐらいだということでございます。全体では八千億を超えているじゃないか、百四十億というのに対してそんなに、そういう地域だけ特別扱いをするのかという御指摘があるわけですが、私どもは、やはりこれだけの赤字ということになりますと、どうしてもやはり幹線といわず地方交通線といわず、旅客といわず貨物といわず、また線路といわず、さらにはまた私どものよく御指摘を受けております管理関係の仕事、たとえば病院といったようなものも合理的な経営をしなければならぬと、すべての面において合理的な経営をすることが積み上げていってやうとやうと赤字が少しく減つてくるかといふことでございまして、この部分はほつておいてもいいやといふふうには考えられないわけでございます。

特に私どもが強く御理解をいただきたいと思つておりますのは、どうも私どもの説明が下手であるためだろつと思ひますけれども、今回の地方交通線についてのお願ひは、赤字なるがゆゑに強くわれわれが主張をしておるよう受け取られがちでございますけれども、私どもは少なくともこれまでの歴史におきましては確かにそういう点を強く強調してまいりましたけれども、最近持つております気持ちとしては、一つは道路と鉄道との二重な運営でございまして、たとえば雪が降りまして、除雪をしなければならぬと、道路のときに、道路の方も除雪をなさいますし、鉄道の方も除雪をなさいます。しかも非常に近接したところでは非常にデリケートなふしぎな現象が起こるわけでございます。非常に人手その他が少ない過疎地帯において、雪かきの労働者といふものか、協力してくださる方といふものか、そういう方の取り扱いみたいなことまで起つてきておるわけでございます。一体この両方をそこで雪の中で鉄道

も走るようにしよう、そしてまた道路も走るようにしようといふて、それを、非常に混んでいるというなら別でございませうけれども、どちらも余り御利用いただいてないという状態のときに、そういうことをこまめにやらなければいけないかどうかという問題が一つ。

それからエネルギー面から見ましても、エネルギーが大事だと言つておきながら、明らかにうちの方で言ひますと大変ずうたいの重い車両を走らせるわけでございますから、お客様の目方は大したことはない、自分の体が重いのが走るためにエネルギーをどんどん食うといふことを、私どもの仕事であるといへば、これはうておくわけにはいかない。さりとてこのエネルギー節約をしろと言われてももうなかなかできにくいという状態から見ますと、資源の活用という角度から見ましても、先ほどちよつと申し上げましたような労働をどう有効に活用していくかといふ面から見ましても、どうもやはり黙つておるわけにはいかぬのではないかと、どうもございまして、少し生意氣な口ぶき方になりますけれども、やはりこの地域の皆様もいろいろ資源のむだ、労働のむだ、またお金のむだといふこともお考えいただいて、両方あつた方がいいことでは、それこそ総合交通政策という意味からいっても余り意味がないのではないかと考えるわけでございます。これからのよいよ各地域ごとについていろいろお話がございまして、早速そういう御指摘であらうと思ひますが、その辺を篤とひとつ申し上げて御理解がいただければ、それで交通線対策を進めていただきたい。しかし、私どもも大事なお客様でございますし、地方交通線にお乗りのお客様は同時に幹線にも乗つていただくわけでありませうから、そのことのために何といふんですか、国鉄に対するイメージが悪くなつては非常に困るので、いま御指摘のようにならぬように、そんなことをやるんだ、こういう声は非常に強いわけでございます。それで、うまくないわけでございますから、いま申し上げま

したのはごく一端でございますけれども、その辺の御理解をとおんたいた上で具体的な取り組みを進めてまいりたいというふうに考えるわけでございます。

○桑名義治君　いまの御説明の中で、国鉄再建にどういふふうにご貢献するかという御答弁の中身が全然ない。労働問題のお話があつてみたり、エネルギーの節約の話があつてみたり、それだったらまだまだ削るところ幾らでもあります。まあいまは私は答弁になっていない。口が下手で、説明が下手で、御理解がいただけないというお話でございませうけれども、これはもう全然問題になりません。そんなことだったならなおさらかんかんになりますよ、みんな。もう少ししっかりした論理的な説明をしてください。

○説明員(高木文雄君)　一番初めに申し上げましたように、一兆円もの赤字をどうやってなくすかという角度から申しますと、いま申しましたように各フィールド、フィールドごとに少しでも赤字を少なくしなければならぬということでございませう。でございますから、御不便をおかけしているのはいろいろところで御不便をおかけしている。たとえば貨物の取扱量の少ない駅では幹線でも貨物取り扱いをやめさせていただいている。また踏み切り等につきましてもいろいろお願いをして踏み切りのための警備員の配置等を、ずいぶんこれまたフリクション起こしているんですけれども、減らしていただいている。たとえ一人の職員でも何とかがまんしていただけたところは減らすという努力をしておるわけでございまして、私どもはやはり地方ローカル線といった場合でも、やはり金額が少なからぬけれども、配置人員は少ないかもしれないけれども、やはりそうしたものを積み上げていく以外には大変大きな赤字を減らすことはできないと考えているわけでございまして、再建といひますか、どうやって赤字を減らすかという角度から申しますことだけお答え申し上げますならば、そういう意味ではやはりどうしてもやらしていただきたいというふうに考えるわけでございませう。

ございませう。

○桑名義治君　そうしますと、いまの説明ではそんなにメリットはないという説明になってしまひますよ、財政再建のためにはそう大したメリットはありませうというふうな。そして後の説明は、小さなものを積み上げて、小さなものにしては余りにも地域の方々に不便をかけ過ぎるということになるわけですね。負担をかけ過ぎるということになるわけですね。犠牲を強い過ぎるということになるわけ、それどうですか。踏み切りの問題だとか、また小さな問題がたくさん出てきたが、そんなのは小さな問題ですよ。もう少し抜本的な問題を解決しない以上は国鉄再建にはほど遠いということですね。

先ほどからこの問題についてはいろいろと御議論があつておりましたので、時間の関係もあつて、私はこの問題にもうそう強く突っ込んだ議論はしたくないわけでございませうけれども、中身についてちょっとお尋ねをしたいと思います。

たとえば具体的な例でお聞きをしておきたいと思ふんですが、国鉄再建法のとくにも油須原線の問題を私は話を出しました。この油須原線が仮に、これ確定したわけじゃないんですが、仮に第三セクターとして建設をやる、そして運営をやらうと、こういうことが決定したとします。そうしますと、これ当然上山田線につながるわけですね。そのときに上山田線が、いわゆる第二次の分に入っているわけでございませうが、そのときの政令の四項目にわたる、除外例の中の計算の基礎としてはどういう計算をいたしますか。

○政府委員(杉浦喬也君)　輸送密度の算定の一つの問題をいたしまして、現在建設中の新線建設ができ上がった場合に、それと接続をいたします特定地方交通線の輸送密度をどのように算定したらいいかという問題がございませう。この点につきましては、いま先生がおっしゃいましたように、当該新線建設部分の路線を第三セクターによりまして運営をするというふうなことにいたしますことによりまして、上山田線と相通することにより

輸送密度が常識的には増加すると、利便が増加をいたしますから輸送密度も増加をするものと、算定が可能にならうかと思ひます。

そういうことが確実性がございませうれば一応輸送密度の算定は基準期間をいたしまして昭和五十二年から五十四年度までの期間の平均値をとつておりますが、この輸送密度の平均値に当該路線の発生するであろう確実な増加輸送量を付加いたしまして、その付加した結果の数字をもちまして基準に当てはめ直すというのをやりたいというふうな思つておる次第でございませう。

○桑名義治君　そうしますと、その油須原線の問題が、いま工事が途中で切れておるわけでございませうが、第三セクターで運営をするということになつても、上山田線が廃止されたらこの線完全に死にますわけですね。そうすると第三セクターの意味がなくなりますから、したがつて第三セクターであつたところやたら云々と言つてもこれなかなか了解しませう、地元は。油須原線を第三セクターでやつて上山田線とつなげば上山田線は生きますよと、こういう確約がとれば第三セクターも考えましよう、こうなるわけですね。

単独で第三セクターというものを、上山田線がなくなる、そして油須原線だけは第三セクターでやる、これは絶対にあり得ないことだ、そうすると地元を完全にノックアウトしてしまふ、こういうことになるわけでございませう。

したがつてそこら辺はやっぱり真剣に考えていただかなければならぬ問題だろうと思ふんです。第三セクターの話は全くないということではないんです。多少はそういう機運があるわけですね。これは確定するかどうかということはいまだ測り得ませんけれども、しかしそういうこともあり得るということは、そうなつた場合に上山田線がなくなるとするならば、切られるとするならばこれは意味がなくなるわけですから、だからそこら辺もひとつ十二分に配慮をさせていただきたいと思ひますし、油須原線が第三セクターで運営をするということになれば上山田線も存続するとい

うぐらひの努力はこれは必要ではなからうかというふうな思つたわけでございませうが、再度この点について伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(杉浦喬也君)　先ほど申し上げましたような計算方法によりまして、この数字が特定地方交通線の基準を上回るような形になりますれば、これは当然に存続ということになります。そうでない場合におきましては、残念ながら当該既存の部分も含めまして第三セクターで運営をしていただくという道が残されることになるわけでございませう。

○桑名義治君　もし仮にその計算を、どうせ運輸省が国鉄でやるはずですが、そのときの計算を手伝つてくれと、こういう要望があつた場合にはこれは応じますか。

○政府委員(杉浦喬也君)　これは十分にそうした面での御協力は、新線の部分につきましては鉄建公団、在来線の部分につきましては国鉄、よく事情を知つております当該地方公共団体とも御相談をしながら十二分に計算、調整、対応を考えていきたいと思ひます。

○桑名義治君　そこで、第三セクターの問題について少しお尋ねをしておきたいわけですが、過日来的分科会での質問のときに、第三セクターに国鉄側の投資はあり得ないという大臣の答弁がなされておるわけでございませう。ところがその前に、新聞紙上では高木国鉄総裁のお話として、「第三セクターに国鉄が関与することは十分あり得る。運転要員の訓練、養成や経験のあるOBをあつせんするなど必要に応じていろいろな形で協力したい。そうでなければ第三セクターでの鉄道運営は成り立たない。線区ごとに第三セクター設立に取り組む中で(出資面など)制度化することにならう。」、こういうふうな高木総裁の話という形でこれ新聞で報道されておるわけですね。国鉄側としてはそういう意向を多少お持ちなんですか、どうなんでしょうか。

○説明員(高木文雄君)　大臣の御答弁もございませうが、私はそういうことの可能性は全くない

とは考えていないわけでございます。ただ、現在国鉄の出資につきましては、日本国有鉄道法施行令でどういふところへはどうかというふうに出資してもよろしいよという原則が決められておりますが、その原則ではいまの地方私鉄に対する出資というふうなことは予定されておられません。したがって、今後協議会が始まり、またA B線等につきましてもいろいろな事実上の御協議があるという場合に、いろいろと一体国鉄はどういう手伝い方をするかというこの御相談があると思ひますので、その御相談の中で具体的にそうした問題もひとつ具体的な場合のケースについて論議の対象にしていいのではないかと。

ただ、一般的に言ひまして、私どものいまの考え方というのはバスの方が便利だからということに前提があつて地方交通線対策が考えられておるわけでございますので、第三セクターというのは、いわば原則というよりは若干例外的な考え方であるわけでありますから、全体の中でどう出資をして、どんな積極的に行ひましようという感じではないわけでございます。いろいろ御議論があり、そしてお話を承つた結果、やはりそういう形でレールを今後とも続けた方がいいということについて私も納得がいくような場合、しこうして何らかの形でお金の面といひますか、資本金の面でもお手伝いをした方がこれはプラスだということになります場合には、具体的な事例について運輸省に御相談をしてはどうかということでございます。そういう道がないというふうなことを考えるのでなしに、そういう取り組みをしながらという気持ちで申ししたものでございます。ただそれを繰り返しますけれども、あらゆる地域、あらゆる線区についてそういう積極的な取り組みをするというふうなことを考えているのではないことだけは、繰り返して申すけれども申し添えておきたいと存じます。

○桑名義治君 なぜ私が油須原線の問題を出したかといひますと、こういう事柄があるからです。したがひまして、いわゆる乗車人員の計算の問題

にしませんが、油須原線を、これを第三セクターにし、そして上山田線と結ぶと、その場合にその計算については運輸省なりあるいは国鉄なりに御相談をして一緒に計算をして、これならいけると、今後この問題は非常に重要な問題なんです。したがつてそういう事例のときに、あそこはもう産炭地ですから非常に地方財政も困窮をしておりますし、そういった立場から国鉄なりがそういうふうな融資面もある程度の融資をやりましよう、可能性があるからやりましようということになれば、なお一層はすみがつくわけでございます。そういうことを申し上げたわけですね。

そこで、大臣はもうはつきりと第三セクターに出資はしないと、この御答弁をし、きよう国鉄總裁は、そういう道は、いろいろな条件つきましたけれども、全く閉ざされた道ではないという御答弁があつたわけですが、大臣、この總裁の御答弁に對してどういふふうにお答えになられますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) いま国鉄再建整備法に基づくところの特定地方交通線、これに關する第三セクターにつきましては、私は国鉄は出資をやつぱり控えるべきだと思つております。ただし、国鉄總裁言つておりますように、技術上あるいは資産上のいろいろな協力は、これは当然しなきやならぬと思ひます。ただ、私は、こういう場合は新しい地域交通の対策が出てまいりまして、そこで全然特定地方交通線の問題と關係ないとは言へませんけれども、そこで新しい地域交通をその地域で考えられる場合、それがいわば将来におけるその地域の幹線となるというような場合、そういう場合に国鉄も参加して新しい企業としてやらぬかと、こういう相談がある場合には、これは国鉄だつて参加し得るものと、こう思ふんです。けれども特定地方交通線の廃止に伴つて第三セクター、これに国鉄入れ、そんなこととしていたら、ちやうどタコが自分の足自分で食つておるやうなもので、これは私は意味がちよつと違ふように思ふんです。しかし新しい地域交通として考えるという点についての国鉄の参加というものはあり得

ると、こう思つております。

○桑名義治君 そうしますと、第三セクターに對する考え方、また国鉄側と運輸省側が完全に一致したとはいへないやうに私は思ふんです。いづれにしても油須原線の場合は、これはもう途中でいま工事が中断している新線の場合でございますので、これはまた実情が変わつてくる。それと同時に、いま運輸大臣が言われましたやうに、地域でいふやうな完全な交通体系というものを、つづつてこのやうな交通体系をついた場合、これは第三セクターとして設立する場合には資本参加というものはある程度あり得ると、このやうなふうに理解してもよろしいやうでございますか、大臣。

○国務大臣(塩川正十郎君) それはどういふことがあるかといふ一つの例を簡単に申しますと、現在成田空港をめぐりまして、国鉄さんは一生懸命成田へ入りたい、これはもう私もこの事情はよくわかつておるだけに、国鉄も成田のアクセスとしての役割りを果たしてもらふべきだと思つて努力はしておるんです。けれども、一方においてまた成田新幹線鉄道という構想がありまして、これは地元が要請しているんです。このやうなものを、新しい地域交通としての道を開いていくと、国鉄と共同してそういうものをつくらうと、成田新高速鉄道というやうなものを、これは国鉄も新幹線構想を持つておるし、これはなにかいまの国鉄の状況ではむづかしい、なかなか私には一朝にしてできるものじゃないと思ひますけれども、成田高速というのが地域開発とあわせ

て、成田への新しいアクセスとしてこれは面様の道がある、非常に有効なものである。それだけに、このやうなものは国鉄も積極的に参加すべきじゃないか、こう思つておるわけですね。そういう意味における第三セクターへの關係は、国鉄は全然ないのかと言つたらそうではございません。それはやつぱり関与する、介入する道は

あります。けれども、先ほど申しております特定地方交通線対策としての第三セクターというものは、これは国鉄は介入すべきではないと、このことを申し上げておるわけですね。

○桑名義治君 いずれにしても私がいま論議している第三セクターというのは、これは特定地方交通線の問題を話しているわけですね。そのものだけではなくて、油須原線というのはその関連ですから、現実に油須原線というのはいまもう建設途中で切れているわけですから、これを建設するのでも運輸省の第三セクターでやろうと、そうすると、地域の、産炭地域のひとつの循環線がでか上る、このやうなことから私は申し上げておるわけですね。そうなつてくると、總裁の答弁の方が私は前進的だと思ふんです。前向きだと思ふ。そういう意味では、成田の線と同じやうな意味を持つわけですね。だから、これは特に私は強調したわけですね。

もう時間が来ましたので、もう一問だけ第三セクターについてお尋ねをしておきたい事柄があるわけですが、それは今回のこの政令の中では、第三セクターになる場合には鉄道、それから路床、駅舎、このやうなものは一応無料で貸与するといふやうな規定がございまして、その後、車両とか、いろいろなまだ設備がたぐひ残るわけでございますけれども、そういうものはどういふ取り扱いになるのかといふことをお尋ねしておきたいと思ふんですが、これで終わりたいと思ひます。

○説明員(加賀山朝雄君) ただいま御指摘の直接鉄道を動かすに必要な施設は、これは無償といふ、無償といひますか、貸し付けといひ考へ方をとつております。したがひまして、それ以外のものの、車両については、これは古い車両ならば時価という形で貸与したいと、また、その場合には転換交付金等がございまして、それによつて購入をするといふやうな形に恐らくなうと思ひます。それ以外、その地域に、たとえば宿舍とかそういうやうなものがあつたり、いろいろな直接鉄道を動かすために關係ないものにつきましては、こ

これは一応貸し付けたり譲渡の対象にしないというのを一応の基準として考えておるわけでございませう。

○桑名義治君 終わります。

気象庁の方、どうも済みません。時間が切れちゃって申しわけありません。

○香脱タケ子君 大臣所信について御質問申し上げます。

大臣の所信では、空港にしましては将来の航空輸送需要に適切な対応ができるように、長期的観点に立つて航空輸送網の整備を進める必要があるとして、関西国際空港の建設などを早期着工を自指して格段の努力を払う所存であるとお述べになつておられます。関西国際空港は、現時点におきましては、前回にも予算委員会でお伺いをいたしました。政府内部の見解が統一しないまま五十六年度も引き続き泉州沖開港の調査費が計上されて、継続をされることになっております。これまでに関西国際空港関係で使われてまいりました調査費を見ましますと、これは四十九年の航空審答申が出ましてから、昭和五十年から第二次審答申が出た昭和五十五年までを総計いたしました八十六億円、さらに一としが二十四億五千万と、合わせて泉州沖開港では総額が約百十億がつぎ込まれておるということになります。

そこで、きょうは昭和五十年以降五十五年までに使われてまいりました約八十六億円の空港の調査費についてお聞きをしたいと思います。

運輸省は、昭和五十一年度から毎年新空港の土取り調査を実施しておりますが、土砂採取候補地の選定のため、それからその評価方法、大阪湾周辺地域の土砂の採取可能量、採取計画及び跡地の利用の可能性などについて委託調査を実施してこられましたけれども、この各年度の委託先と金額はどうなっておりますか。

○政府委員(松井和治君) お答え申し上げます。昭和五十年度から申し上げますが、五十年度は環境開発研究所に對しまして四百九十万円の委託費で契約をいたしております。五十一年度も同じく環境開発研究所に継続的に契約をいたしております。金額は五百万円でございます。それから五十二年、五十三年、五十四年、引き続き契約先は環境開発研究所でございますが、金額が五十二年二千三百万円、五十三年三千万円、五十四年二千六百万円、五十五年が千五百万円、六十年を合計いたしまして一億三百九十万円でございます。

○香脱タケ子君 一億九千九百万円。この土地の土取り調査費をつぎ込んできておるわけですが、いまお話がありましたように、その大部分というのが株式会社環境開発研究所に委託をしておられるわけでございます。ちよつとお聞きをいたしますが、運輸省が調査を委託する場合に使用している、いわゆる委託調査契約書というものは秘密保持の項目がございませう。通常使用しているのは十六条というところがあるんですが、それには何と書いてありますか。

○政府委員(松井和治君) 十六条には、読み上げますと、「乙」——乙というのは受託者でございます。「乙」は、委託業務の処理上知り得た事項を他人に漏らしてはならない。」と書いてございませう。

○香脱タケ子君 つまり、こういった委託調査というものは、秘密を保持しなければならないし、他に漏らしてはならないということですね。それはどういう立場からそういうことになっていませうか。

○政府委員(松井和治君) これは、私どもが調査を委託いたしました、各種の立場から調査をしていただくわけでございます。その委託の結果を私どもがちょうだいしたいとして、幾つかの調査を総合し、私どもとして外部に発表し得る資料に取りまとめる、こういうことでございます。その途中段階で特に、本件の場合には特にそうでございますけれども、土取りというように、ある程度地域域に非常に大きな関係のある事柄がその取りまとめに至らない段階で外に漏れるということとは、かなり大きな社会的影響を及ぼすものでございませう。そういうことでそういう契約条項を設けておるということでございます。

○香脱タケ子君 そうすると、委託調査の結果は、とにかく経過についても社会的影響を及ぼすので公開をしてはならないということですね。

ところで、この環境開発研究所というのは株式会社ですが、株主はどんなところでございませうか。

○政府委員(松井和治君) 環境開発研究所は資本金が二千万円の会社でございます。会社は電力会社、金融会社、電鉄会社、建設会社等、いずれも法人でございまして、十社が出資をいたしております。

○香脱タケ子君 おっしゃるとおりなんですが、資本金が二千万で、発行済み株式が四万株でございます。その四万株のうちの四五％に当たる一万八千株は竹中工務店ですね。残りは朝日不動産が一五％、あと関西電力、九州電力、新日本製鉄、住友信託銀行、阪急電鉄、三菱重工、三菱銀行、それから南海電鉄の八社がそれぞれ五％ずつ持っているという内容でございませう。間違ひありませんか。

○政府委員(松井和治君) 仰せのとおりでございます。

○香脱タケ子君 で、この会社の役員のうち代表取締役はだれなのか、それから大阪事務所の所長はだれなのか、その方々の前職は何なのか、これちよつとお聞きをしておきたい。

○政府委員(松井和治君) 代表取締役は石川忠志さんとおっしゃいます。前職は竹中工務店の開発計画本部の部長をしてられました。

大阪事務所所長は中村淳さんとおっしゃいます。ちよつとこの方の前職については私承知しておりません。

○香脱タケ子君 そうしますと、この環境開発研究所というのは株式会社だけれども、竹中工務店のいわゆる開発計画本部の部長だとかあるいは本部計画課長だとか、そういう方々が役員になっておられると、で、私いろいろ調査をしている間にわかつたんですが、この会社の発行したパンフがあるんですね。このパンフを拝見しております。

と、これは昭和五十三年五月現在の役員の中に顧問として手塚良成氏が入っているんですね。手塚さんというのは、これはたしか私も調査をいたしますと、四十三年六月から四十五年の六月まで運輸省の航空局長ですね。それから四十七年六月までは海上保安庁の長官だった方だと思ひます。間違ひございませうか。

○政府委員(松井和治君) 仰せのとおりでございます。

○香脱タケ子君 つまり、環境開発研究所というのは、取引銀行は三菱と住友信託銀行が中心になつてますが、こういう三菱や住友グループの大企業が株主になつて設立をされ、竹中工務店の開発計画本部の部長や計画課長が代表的な仕事におさまっているという会社ですね。ここへ土取りの候補地の選定やらアセスメント、こんなものを委託をいたしましたどうなるかというふうに思ふんです。だって、委託契約書には秘密保持と書いてある。しかし、主たる株主は先ほど申し上げたとおりで、そして代表取締役、大阪本部長、お二人とも竹中工務店の開発関係の中心メンバー。こうなるとね、秘密保持と言ふけれども、これ秘密にして非公開にするのは国民であつて、株主やあるいは竹中工務店というようにところは、これは調査の結果だけではなしに経過も含めて全部筒抜けになるんじゃないかと。その点はどうですか。

○政府委員(松井和治君) この環境開発研究所に委託しております内容についてでございますけれども、先ほど先生おっしゃいました土砂採取の候補地のどこがいかというのを評価するその評価方法の方法論をまず研究していただく、これが第一点でございます。年度によつて次第に調査委託内容が変わつてまいりますけれども、その次にありましたのが土砂の採取可能量は一体どのくらいあるか、あるいは跡地利用の可能性についてどういう跡地利用が考えられるかというふうなことを研究していただいたわけでございませう。それからまた、土砂採取に伴う環境影響というもの

は一体どういふものがあるか、またそれを防ぐためにどういふ手段があるのか、こういうことを研究していただいたわけでごさいます、場所を特定いたしまして候補地を選定するために、その選定をこの開発研究所でやってもうというところではなしに、最終的に土砂採取地を選定いたしましは事業全体でごさいますけれども、そういう土砂採取の候補地を選定するためには、一体どういふ方法、どういふ評価基準があるのかと、こういうことを研究してもらっているわけでごさいます、いわば一般論としての調査研究を委託しておるわけでごさいます、どこどこがいいのだというふうな評価をこの研究所にってもらっておるわけでごさいます。

したがってその委託いたしましたものが、私どもそういうことは絶対ないと思っておりますけれども、仮にその竹中工務店の方が会社の方にそういう話をされたとしても、そういうことは全く土取り候補地の選定とは関係がないことというふうに考えております。

○香脱タケ子君 これにいつまでもかからわつておれませんか。さらに、これまでの調査をまとめる形で、五十五年度は財団法人関西空港調査会に土砂運搬手法等基礎調査が委託されておりますね。これは仕様書によりまして、昭和五十五年十二月十九日から五十六年三月二十五日というんだからこの間済んだばかりだと思ひますが、運輸省が関西空港調査会に出したこの委託調査の仕様書にも同じく機密保持が書かれていると思ひますが、これはどういふかこうで出ていますか。

○政府委員(松井和治君) 先ほど申し上げました契約条件と全く同一でございます。

○香脱タケ子君 だからこれも機密保持というところで、これは七条ですわ、受託者は本調査で知り得た情報及び成果の一切を第三者に漏らしたり他の目的に転用したりしてはならないというふうに書かれていますね。ちよつとお聞きをしたいんですが、関西空港調査会というのは、職員構成はどうなっていますか。

○政府委員(松井和治君) 関西空港調査会の職員は全部で十九名でございまして、このうちこの空港調査会に初めて勤務された方が六名、他の企業等からの出向者が十三名ということになっております。

○香脱タケ子君 これ、私どもの調査では二十名になっておりますが、一人どないなっているのかな。一番新しい情報ですか、それ。つい先月調べたのでは二十名ですね。

○政府委員(松井和治君) 私どもの調べでは十九名でございまして、ちよつと調査をいたしました時点明確でございませぬけれども、私どもは最新だと思っております。

○香脱タケ子君 どちらがどうかというの後でまた確かめてもらつたらよろしいんですが、それで、その六人はこの関西空港調査会の職員ですね。あとの、あなたは十三名と言っている、私の方は十四名になるんですが、これはどこから来ているんですか。

○政府委員(松井和治君) 個別に一人一人の方の出向元の企業名等は承知いたしておりますが、金融機関あるいはコンサルタント会社等からの出向者と聞き及んでおります。

○香脱タケ子君 一人一人知らぬ言うから、ちよつと言いますとね、企業出向の職員の内訳、私どもの調査では十四名です。三和、住友、第一勧銀、三井、芙蓉、三菱の六六企業集団から各一人ずつ、これで六人、そのほかは大阪瓦斯、関西電力、新日鉄、大和銀行、コンピュータサービス、都市開発株式会社、日本電子計算株式会社、南海電鉄系の南海道研究所、私どもの調査ではこれを合わせて八人になっているわけですね。ですから十四人になるんですが、そういうことですね。知らぬ言うから、まあ確認してみて下さい。それは間違いないから一遍調べてみて下さい。ちよつと頼りないなと思ふだけだし。

○政府委員(松井和治君) 私どもの調査によりまして、賛助会費並びに受託調査費から出ておるといふふうに聞いております。

○香脱タケ子君 それでは、おっしゃるとおり賛助会費なんですね。賛助会費がどこから出ているかということなんですが、これも私、賛助会規約というのを見せしてもらいました。これはいわゆる大企業を先頭にさつき言つたような会社ですわ。八十八社。一口十万元以上納めるものとすいう。で、非常にやっぱり運営がぐあい悪いんですな。だから企業からの出向職員は手弁当で来てもらうということでも、もとの企業からちゃんと給料を保証して来ておるんだ。それでも運営経費が足らぬということ、一口十万元以上を納めて賛助会員になると、こうなっているわけですね。

非常に問題なのは、賛助会員になつたらどういう特典を受けることができるかを規約に書いてある。三条にこう書いてあります。「次のような特典を享受することができ。」として、本会の定期並びに不定期刊行資料の配付、二番目は研究会、講習会への参加、三は本会備えつけ図書、資料の閲覧、四はその他会員の要望に応じて空港問題に関するものもろの情報交流、こう書いてある。この職員を出してきている企業はこない言っているんですよ、率直に言つたら、こんな合理化を激しくやらんならぬときに、手弁当で職員出して、おまけに賛助会費出してというふうな、あほらしいみたいだけれども、あそこへ出しておくとおもしろいと思ひます。重なる情報が早く手に入るので大変都合だと現に言う。そうなんですよ。こんなやり方というのは私理解できない。

わざわざ調査の委託契約書には、経過と結果は非公開と。漏らしてはならないつたつて、全部大企業の人たち出向職員でやつておつて、運営の金は大企業を先頭に八十八社、これは地方自治体も含みますが、そういうところから賛助会費をもろて運営するといふようなことになつたら、これは話にならぬですわ。秘密を漏らしてはならない、非公開や言われているのは国民の側だけなんです。私が要求したつて、これは非公開でござ

いますから国会議員といへども出せませんというわけ。ところが大企業には簡抜の仕組みになっている。これは大問題。

そこでね、関西空港調査会に出した仕様書には、十二カ所の土取り候補地の地図まで入つておるでしょう。だから知らぬのは国民だけで、それらの出向職員を出している大企業あるいは賛助会費を納めている企業には全部これは簡抜なんですよ。そういうことになるでしょう。これね、ひどいなと思ふんですよ。仕様書見てみない、ちゃんと地図まで入っている。これ、あなたのところが委託調査書につけてある地図ですよ。泉南から和歌山にかけての十カ所、それからもう一つの裏には淡路島二カ所、こういう候補地が出ているわけなんです。

だから見てみなさい、私は泉州の出身だからよく知つてゐるんだけれども、去年の十二月の年末からここの一月にかけて、私どもの友人や知人、親戚のところまで山買いが来ていますよ。何でこない急に動き出したのかと思つたら、あんたどこやんと地図つけて仕様書出しているのは十二月十九日です。期間が十二月十九日から三月二十五日までという期間を指定している。これが直ちに抜けているから七十億も持つて山を買いに来た、百億も持つて山を買いに来たということがあつた、百億も持つて山を買いに来た、おかしいなと思つた。なぜが解けたんですよ、こういうことになる。これはえらいことですよ大臣。いろいろな企業の名前も出ていますよ、大成建設だとか日美だとかあるいは東急不動産だとかなどですが、買って山を買いにきた、一山とか一町歩とかいうて買つものだと思つたら、坪何万円とかいうて買つてくるんですよ。これはひどい話ですわ。

何でこんなことになるかと思つたらこういうことになつてゐるわけですが、私はこの百億に近い、あるいはここのし入れれば百十億にもなるような調査費が、こんなやり方をやられたら国民信頼できませんよ、調査結果について、それで結果を出

せと言ったってちっとも出さぬじゃないですか。しかも、これはひどいものだと思いますけれども、五十四年度の地域整備研究会概要というのを見たら、これはもう五十年ごろから何十カ所という土取りの予定地をずっと調査してはいつてきて、それで去年の十二月十九日に委託したんでしよう。だからしばらくは満を持して待つてたわけです。しばらくは十二カ所ということになったんでわつと動き出したと、こういうのは何は契約書の文言に秘密保持や非公開や言うたつて一体だれに非公開なんだ。国民にだけ非公開で大企業には全く簡抜け、野放図だと、こういう仕組みがで上がつていると言われてもこれはしょうがないと思います。

しかもこれは私重大だと思ふのは、この土取り問題だけじゃないでしよう、この空港調査会に依頼されているのは、五件から十件ずつ毎年毎年委託調査していますよ。それはもう大気の影響から何からね、何十億かかれています。そんなのが全部簡抜けになつて、国民の側、国会議員が言つたつて資料出せへんですよ。何ということですか。こんなやり方で国民の税金が八十億も百億も使われたらたまったものじゃない。その点、大臣はつきりしてもらわなければいかぬと思ふんですが、どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) こういう大きい土木事業をやります場合に、いろんなそういう事前調査をしなけりやならぬこともございまして、その調査のやり方は、いまお聞きしておりましたら何か勝手にもう秘密が簡抜けになつておるような話でございまして、これはもしそういうことで秘密の漏洩が際限なく行われるということであるとすれば、それはやはり計画の面においてもわれわれも考えなかりませんし、しかしそんなに秘密ということが、実はいま松井局長の話を聞いておりましたら、要するに土取りの場所を決めておるそのことそのものの調査ではないように思つております。ですから候補地はたくさんございまして、最終的にどこで土取りをするかと

いうことについてはそれはやはりまだ決定もしておらないことですからして、その点については私は慎重を期していきたいと思います。

この件については、かねて決算委員会等におきましても目黒委員から何遍も指摘されておるんです。私たちもそれは重要な警告だと思つて十分にこの点については注意もしながらいかにかぬと思つておりました。いろいろと御指摘いただいておることは、私は貴重な提言であると思つておられます。それなりに対処したいと思つております。

○香脱タケ子君 私は、あちらの山がまじめ買いをされた、こちらの山がまじめ買いをされたというふうなことがいっぱい出てくるというその根底は何かと言つたら、こういう仕組みになつているところに問題があると思ふんです。だつて利権が横行するような仕組みにちゃんとなつていふから。国民に本當にきちんと信頼されるというふうにするならば、こういう状況を続けていっちゃんならぬのじゃないかと思ふ。大企業から人もよこさせる、運営経費も出させる、そのかわり情報も上げます、そんな、それで契約の面だけに非公開でございまして、こんな通らへんんです。本當にこれは片をつけるというんなら、私は、わが

国の大学というのには非常に高い水準の能力を持っているので、少なくとも大学のすぐれた頭脳や能力というものをと運用するなり何なりして、こんな国民に疑惑を与えるようなやり方というのは改めるべきではないかと、こう思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(松井和治君) 先ほど先生御指摘になりました十二カ所の何か地図が入つていとお話でございまして、恐らくそれは私も空港調査会に委託いたしました土砂の運搬の経路に関するケーススタディの資料でございまして、

○香脱タケ子君 わかつていふや、そんなことは、中身は、
○政府委員(松井和治君) しかし、先生ただいま十二カ所とおっしゃいましたが、私も十二カ所の

の経路のケーススタディを委託した事実はございせん。私も空港調査会に委託いたしましたのは十三カ所のものでございまして。その十二カ所というのは恐らく中途段階でいろんなケースを想定いたしました。恐らくその中途段階では確かに十二カ所という案もあつたのは事実でございまして、その中途段階の資料ではないかと思ひます。最終的には十三カ所です。

それから先ほどお尋ねの大学の頭脳を生かすべきである、こういうお話でございまして、空港調査会が御承知のように委員は大部分が大学の専門の学者で成り立っております。その委員会で決めたいたしました方法が、それを事務局が実施する、こういう仕組みになつておる次第でございまして。

○香脱タケ子君 そんな中身は皆わかつていふ。時間がないから仕様の内容とかなんとか一々言うてないだけで、全部わかつていふから言う。だから国民の疑惑を解くようなシステムにやるべきではないかということをおし上げていふ。時間がもう余りないので、もうちょっと、調査費については私は非常に疑問が多いので、二点お聞きをしたいんですが、それはこの新空港建設計画に係る漁業実態調査、これがまたわけがわからぬのです。これは幾つかあるんですが、特徴的なものでちよつと言いますが、時間がないから簡潔にいきますが、運輸省は大坂府と兵庫

県、和歌山県の三府県と、それから社団法人日本水産資源保護協会に対して、五十二年から五十五年まで毎年漁業影響調査を委託しておられます。昭和五十二年から五十五年まで合算してその総計は十億二千百万円になるように思ひますが、そのとおりですか。

○政府委員(松井和治君) トータルで約十一億円です。
○香脱タケ子君 その約十一億のうち、運輸省の第三港湾建設局から大阪府の企画部へ委託した漁業影響調査の内訳を見ますと、これは五十二年度は二千六百万円、五十三年度は二千八百百万円、それから五十四年度は二千万円、五十五年度は千九

百万円ということになつておるんですが、ちよつと時間を節約する意味で、大阪府の企画部が作成をいたしました新空港調査関係の事務執行概要書というのがあるんですが、これにはそんなふう書いてある。間違いないでしような。

○政府委員(松井和治君) その大阪府の事務執行計画書というのは私ちよつと見ておりませんが、わかりません。
○香脱タケ子君 これは府の企画部が作成した事務執行概要書です。で間違いないと思ひますが、それによりますと、五十二年度は運輸省の委託分二千六百万のうち大阪府再委託が二千五百万。これは関西航測という会社に千三百万、西日本科学技術研究所というところに七百万、それから海洋環境コンサルタントという会社に五百万円、残つた百万円は大阪府が手元に残したと、こんなふう書いてある。五十三年は二千八百万のうちやつぱり幾つかの会社に委託をしまして、差額二百万円は大阪府が手元に残した。五十四年度の二千万の委託費のうち千六百万円は大阪府の漁漁に委託をした。手元に四百万円残した。五十五年度も運輸省の委託分千九百万のうち二百万を大阪府の手元に残して、千七百万円を大阪府の漁漁へ委託をした、こうなつていふわけですね。

そこでね、ちよつとお聞きをしておかないかぬのは、昭和五十二年の臨海海上空港実態調査について。この調査は五百万円で大阪府は海洋環境コンサルタントという会社に委託をしていふんです。これで、あんだと細かいこと知らぬやうからちよつと申し上げますと、大阪府が海洋環境コンサルタントというところに出している仕様書を見ますと、東京、新潟、広島、山口、徳島、愛媛、長崎、大分、宮崎の一都八県を対象に、各漁連と漁協及び漁民からの聞き取り調査を行うことと。それで、同時に既往の資料を収集して、整理分析をすることとされてるんですが、ところがこんなことがあるんです。

大阪府の水産室長が府の職員十名を五班に分けて、これらのところへはおおむね二カ所ずつ受け

持ちをさせて、二泊三日で調査に出張させたというのを認めているんです。そんなら、この十人の出張旅費はどこから出たんやというて、これは大阪府議会でも追及をされたら、この十人の職員はその二泊三日は有給休暇で、費用は運輸省から出した委託費の残っている百万円、事務費として残っている百万円から出したというのを、これは大阪府の水産室長が言うてるわけ。しかもこれだけかと思つたら、これらの委託された調査、この調査はすべて府の職員によって行われて、報告書も府の職員が執筆をしていたということを認めておるんですが、こんなこと知ってますか。

○政府委員(松井和治君) 御指摘の事実につきまして、大阪府議会でも質疑があつたという旨を新聞で拝見いたしました。大阪府の担当者に事実関係を問い合わせたことがございます。大阪府の回答によりますと、府の職員が専門家の立場で関与したということは確かにあつたかもしれない。ただ、御指摘のように、全面的に府の職員がこの調査のとりまとめを行つたというようなことはない、こういうことでございました。

○審脱タケ子君 これは大阪府議会の公式の席上で言われていることなんで、これまたそこでかかずらうとぐあい悪いんですが、結局、府の職員十人が手分けして調べに行つて、聞き取りとその資料をもらつてきて自分らで書いて、その執筆した原稿を委託した環境科学コンサルタント、このむずかしい名前の会社へ渡して、その会社は五百万で委託をされているけど、印刷と製本をして、その調査資料に自分とこの名前を入れたというだけなんです。これがこの報告書の写しですわ。くれへんから、これはひそかに手に入れたんですがね。要求してもくれへんから、それでおかしいと思いませんか。五百万で会社に委託をして、ちゃんと委託契約を出しておるんでしょ。ところがその仕事は府の職員が有給休暇をとつてちやあつと行つてきて書いたという。こんなもの十部つくつたか三十部つくつたか知らぬけど、印刷して製本するの三十万か四十万あつたら十分余つて

買えるわけなんです。あとの四百五十万一体どこへ行つたんやと、こうなるんですよ。

ちよつと日にちは違ふけど、漁連の幹部を先頭に北海道へ旅行に行つておるんですわ、四泊五日で、どこへ行つていくかいうたら、こんな、あんな大阪から羽田へ飛んで函館へ行つて、千歳へ行つて、釧路へ行つて帰つた。これは大体泊まつたところも皆わかつておるんだけれども、層雲峡に泊まつたり、川湯温泉に泊まつたり、札幌に一泊したりと、こうなつておるんです。ほんならね、四泊五十万という金の行方がわからぬということになつたら、これ招待旅行に連れつていったと違ふかと、こうなるわけなんです。こういうことが言われているし、それを裏づけるに近い信憑性もわれわれ話としては伺つております、實際。

それで、こんなことだけかと思つたら、違ふんです。五十四年、五十五年度も、これは直接漁連に千六百万、千七百万と委託しているでしょう。これも調べてみたら、みんな四回に分けて実施視察やうで行つておる。これしよがなからね、行つた先全部調べてみたんです。

仕様書にはね、長崎、大分、高松、松山、宮崎、羽田、新潟、成田、八空港の調査やうで書いてある。これでちやんとどこへ泊まつたのか思つて調べた。佐賀県の嬉野なんというのは五十四年も五十五年も行つておるんですよ。熊本県は玉名町、玉名温泉、別府市、それから五十四年度は香川県琴平、松山市、宮崎市、それから五十四年度の十一月は群馬県の上野市、海がないと思うのだけれども、新潟県の豊浦町の月岡温泉、五十五年度も、全部言えませぬけど、神奈川県藤沢へ行つておる。熊本県本渡市へ行つておる。それから高知県は土佐清水、松山、そして足摺国定公園で泊まつておる、こうなつておる。

それで、それも調査のうちかいなと思つたけれども、念のために調べてみようと思つて五十五年度の行つた先へ皆聞いてみたんです。おいでになつていないというところようがある。仕様書にはちやんとこう書いてあるでしょう。関係地方自治

治体、それから漁業協同組合、漁業者などの聞き取り調査を行うということが書いてあるのです。

温泉へは行つておるけれども、その漁協みな聞いたんですわ。行つておるところはたとえば二十四人、行つたら二十四人全部行つておるかといつたら、行つてない。そのコンサルタントの人が二、三名と、それから府の役人と、ちよちよと何人かがついて一カ所へ行つておる。あとは直行して嬉野温泉へ飛んでいっている。嬉野なんというの、調べたらどない言つたか。うちは海にございませんで、川の話ならうちはおいでになるでしようけど、大阪の方はおいでになりませんと言われた。そこで、私はこんな二千万も、毎年毎年二千万内外の調査費を出して、こんな温泉旅行させるために調査費出してたんですか。違ふでしょう。運輸省、どうですか。

○政府委員(松井和治君) ただいま御指摘の調査は、先ほど先生もおっしゃいましたように、海に沿つた、あるいは海上にできておる空港の周辺漁業に及ぼす影響を調査してもらうためでございます。

○審脱タケ子君 まあ川の魚も調査に行つておるし、これども。

それで、会計検査院おいでですかね、ちよつとお尋ねをしたいと思ひますのは、これは八十六億です。五十一年から五十五年までの調査費です。さつきから言つておるように、どうもこの調査費の使い方というの、納得しにくい内容があります。特に、この地方自治体へ委託した分が一体どないなつておるか。さつき言つたように、行つたという先は、温泉へは行つておるけれども漁協へも行つてない。土佐清水なんて、うちは七つも漁協ありますけれど、一カ所もおいでになつてませんと言つておるんだから。こんなあなた、調査費いうて、財政再建や、やれ第二臨調やうてやかましく言つておるうちに、温泉旅行に連れていくために毎年毎年二千万ずつ金出すというやうなことで、公金の扱いとしては非常に大きな疑惑があると思ひますが、その点については御見

解聞きたいんですが、御調査をいただく必要がありはしないかと思ひますが、いかがでしょう。

○説明員(行方敬信君) 関西国際空港関連の調査委託事業につきましては、私どももかねてからその金額の多いことその他から、慎重に対処をいたしてまいつておるところでございます。

先生御指摘の具体的な事実につきましては、私もまだなお十分に承知していない面がございまして、今後、今後の検査に当たりましては、これは先生御指摘の御趣旨、あるいは運輸省御当局の答弁、当委員会の御審議の経過、これを十分に参考にしていただきまして、あわせて関係者からもぜひ検査の御協力をいただいた上、本院の検査の権限でできる限り検査を進めていきたいと考えております。

○審脱タケ子君 最後に、大臣、こんなことが府民の中に、国民の中に明らかになつてきたら、これは大変なんです。だから、運輸省といつたしましてもぜひ御調査を賜つて、是正をさせていただきます。疑惑のないようにやつていただくか、この点もひとつお願いしたいと思います。御見解伺つて終わります。

○國務大臣(塩川正十郎君) 貴重な御指摘いただきました。私は、こういう大きいプロジェクトを私たちはいま真剣になつてやつておるのに、その補助金の委託費とかいうものがどのように使われているかという点について、これは同様に非常に重大な関心を持たないかぬと。監視監督をし、そしてその目的のとおり使われているかどうかというのをわれわれも今後懸命に追及もいたしますし、これからの調査に際しましては事前にそういうことのないような対策を講じて執行していきたいと思つております。

○柳澤錬造君 この前の運輸委員会における運輸大臣の所信表明、それに対しての御質問をしてまいりました。

(委員長退席、理事桑名義治君着席)

国鉄の問題もきょうは大分他の委員からご意見を、総裁の御答弁、私聞いておりましたんですが、どうしてああいう答弁が出てくるんだろかなというのを再三にわたって感じたんですが、きょうは国鉄は聞かないことにしておきますので、まあできましたならばその点もお伝えをいたしたいと思ふんです。

それで、大臣、きょういろいろお聞きしたいことは海運産業の問題で、日本経済がここまで大きく伸びてきたというの、私は海に囲まれている日本の国、そして実質的には世界一だと言われるだけの海運があったからだというように思うわけなんです。

大臣もこの四番目に、「海運業の経済基盤の強化、船員対策の充実及び造船業の経営の安定化」ということを取り上げているんですが、その中で私が気になるのは、五十四年度から外航船舶緊急整備三カ年計画に取り組んできたわけですが、もうこれは私言わなくても大臣御承知のとおり、日本の商船隊というものがいわゆる外国用船がほとんどふえてきちゃって、初めのころはそんなでもなかったんですけども急速にふえて、もういまは日本の商船よりも外国用船の方がちよつと多目になるくらいな状態になってしまっている。まあ長期契約でもってそういう用船契約として動かしているんだからいいといえはいよいよなものだけれども、実際緊急事態になったときにそういうことでよろしいのかどうかということになると、かなりこれはやっぱり心配になる種だと思ふんです。

ですからその辺の点でもって、大臣も外航船舶の緊急整備を推進するんだと言われているんですけれども、具体的にこの三カ年計画がどういふうな進捗状況で来て、これから先もどういふうにしてやっていくかというお考えか、そこからお聞きしたいわけなんです。

○政府委員(永井浩君) 外航船舶の緊急整備の三カ年計画は、五十四年度に策定いたしましたので、今年度まで三カ年で開帳の融資あるいは利子補給

を中心といたしまして、御指摘のような国際競争力の低下いたしました日本商船隊を整備していくという、こういう趣旨でございます。幸いにいたしまして、当初三カ年で三百万トンと建造するという予定でございましたけれども、すでに五十四年度、五十五年度で、それぞれ百六十三万トン、百八十四万トンということで、当初の計画はオーバーしておりますし、また本年度も百二十四万トン程度の建造を行いたいというふうに考えております。こういうことで、少なくともこの緊急整備三カ年計画につきましては、所期以上の成果を上げたこと、このように私も考えておるわけでございます。

ただ、今後五十七年度以降につきましては、利子補給法の期限もすでに本年度いっぱいまでございまして、切れてまいります。そういうことで、今後の計画につきましては、計画についてどうするかという問題につきましては、海運造船合理化審議会、運輸大臣の諮問機関でございますが、そこで御検討をお願いしておるところでございます。

○柳澤謙造君 外航船舶のこの三カ年のやってきたことは、いまお話を聞いてわかったわけだけれども、いわゆる外国用船とそれから日本商船との割合というものが、さっき私言いましたように外国用船がずつとふえて、もうほとんど半々という状態になつたわけですから、ですから、その辺の点をどういふふうに改善しようとしているか、これは大変大事な点だと思ふんです。

○政府委員(永井浩君) かつて日本のいわゆる商船隊の中で日本の旗を掲げております日本船そのものは八〇%以上あったかと思ひます。それが主として日本船の国際競争力が落ちたということ、コストの安い外国用船というものを使用するようになりまして、五十三年度だったと思ひますが、最低で、日本船が五〇%、外国用船が五〇%と、こういうような比率になったわけでございます。ただ私も、この緊急整備三カ年計画によりまして近代的な船をつくるということで、若干ではございますが、五二、三%まで日本船のシェア

が回復してまいつたわけでございます。

それで、実は日本船をどの程度用意しなきゃならないかという問題につきましては、これは定量的には大変むずかしい問題でございます。昨年の海運造船合理化審議会の答申の中でも、最低限現在の船腹を維持すべきだという、非常に抽象的な御答申しかいたいただいておりません。これを六〇%にすべきか七〇%にすべきかという、定量的に判断するのは非常にむずかしいわけでございまして、一般的に申し上げますと、御指摘のようにわが国の国民生活に必要な物資あるいは産業に必要な物資を運ぶために日本船で運ぶ、あるいは船員の職場を確保するという問題から言いますと、日本船のシェアが大きい方が望ましいと、こういうふうに私も考えておるわけでございます。

○柳澤謙造君 大臣、もう細かい数字をここでどうこう申し上げませんけれども、いま海運局長が言われた、最低の船舶はこれだけ確保して、そして日本の国民がこれだけの生活はできるよ、という数字は一度出しているわけなんです。それで、その数字というものが、もうこれだけの経済大国になり切ったいまの日本国民が果たして耐えられものかどうか。それは油の問題は、いまあのおり大騒ぎをして、油の節約でエネルギーが大変だと言っているんですけども、それだけじゃなく、あれだけのところまで落ち込むようなことになったときに、私はそれこそあの石油ショックのとき以上は大混乱に陥ると思ふんです。ですから、そういうふうな一つの警鐘を打つる意味において、もういざとなつたらこまで落ち込むんだぞと、こまでみんな耐乏生活をしなくちゃいけないんだぞという、そういう意味ならいいですけども、今日の日本経済を維持する上においてそれが可能かと言つたら、私はとてもじゃないけれどもできることではないと、ですから、そういう点でいろいろと五十七年以降のことについて海運審に諮問をなさるわけなんです。それから、それらも含めて、将来の日本の海運がどうあるべきかという、少し大きな枠の点の諮問をしていただい

て、将来展望のあれを持てるようにしていただきたいと思ふんです。

それから次に、内航とか近海航路なんか、ほとんどいまのままにしておいたら国際競争力を、ゼロと言つちやいないですけれども、そんな状態でもって落後していくと思ふんです。ですから、それらのことも含めて、内航の方なんかもうちよつと近代化しなくちゃいけないし、それで船舶整備公団、これは初めは四千五百トン以下の船しか扱わなかったのが、数年前六千五百トン以下に引き上げてやっていただけになったわけなんです。あのころから私は一万トンまで引き上げなさいよと言って、六千五百まで引き上げたんですが、もうちよつと、それが今度は八千五百トンぐらいいまで引き上げて、いわゆる船舶整備公団でお金出してあの共有方式でもつくれるようになる、かなり近海航路とか内航海運の近代化整備が進むと思ふんです。もちろんいまのこの五十六年度予算では、それは予算の枠の限度もありましかつても、その辺について、先へ向かつての見通しといえますか、お考えはどんなものですか。

○国務大臣(塩川正一郎君) いま、詳しいことにつきましては永井海運局長から説明いたしましたように、海運審で自国船とそれからチャーター船との比率を答申しておりますが、これは私はなかなか抽象的な答えしか出ないんじゃないかと思ふたります。

そこで、私たちが安全保障問題上考える大きなことは、積載容量の総トン数も確保することは必要ですが、やはり何としても船の数をたくさん持つていくということがこれは大事な点だと思ふんです。そういう意味におきまして、私は大型船だけで国の安全保障対策になると思ひません。ですから、できるだけ効率化したもので、むしろ中小型船をたくさん持つていくということが安全保障の根本ではないかと思ひます。そういうこと等につきましても一度よく専門家の意見を聞いてみて、積極的に私たちは船舶整備を進めていきたいと思います、こう思っております。特に近

海は、確かにおっしゃる通りに、最近非常に積み取り比率等が悪くなつてまいりました。今後、つまり五十七年度以降においてわれわれが整備するものの重点は、やっぱりそこにあると思うております。

○柳澤鎮造君 余り細かいことに立ち入るのをやめまして、ですからそういう大筋でぜひお考えいただきたいと思うんです。

それで、何となくもお願いしておきたいのは、国鉄の問題とか自動車の問題とかになると、国民の目に映るでしょう。だから、道路運送をどうしなくちゃいけないとか国鉄をどうしなくちゃいけないと言っている。これはみんなわかるから。海運なんというところになると、国民の目に映らないところでもいろいろ動き回っているんで、どれだけ日本経済に影響を及ぼすのかということがなかなかぴんとこない。ですからそれだけに、政府の方でもいろいろそういう点について十分に先手を打って進めていただきたいと思うんです。

それで、保安庁長官もおられるんで、これは私は長官の方も大臣の方も御意見聞きたいんですけども、いわゆる海上保安体制、ここの予算も、まあいささかきびしい予算しかとってないんだけれども、これも大臣、もう前から私は言っているんですけれども、ヘリ搭載の大型巡視船、早いところ十一管区にもうせめてあれが一杯ずつでも配属されれば、何かあったときにヘリ飛ばしながらそれが出ていくという形になって、かなりの力を発揮すると思うんです。何とかかんと言つても、私は海上保安庁が海上警備でもって日本で活躍しているあれは大変なものだと思うんです。前にもここでよく何回も言つて、運輸大臣あな御存じですかと言つたほどに、それはあれだけの活躍しているというのは大変なことなんで、ですからそういうことから考えても、そういうふうなヘリつきの大型の十一管区に一隻ずつおる。それで、あと細かいのはそれはそれぞれの場所にに応じてこれは配属したらいいんですけども、二百海里、

二百海里と言つてもう大分何年もたつたし、そういう点からいくなれば、早いところこの二百海里のそういう海上の警備ができるだけの体制をとらなくちゃいけないと思うし、その辺についてのお考えをお聞きたい。

○政府委員(妹尾弘人君) 海上保安庁といたしましては、二百海里時代というものを迎えて、広域化した海域につきまして、先生御指摘のようにはり巡というものが非常に遠洋に長期間にわたつて行動ができる、そしてヘリコプターの機能とあわせて非常に広域監視にとつて効率的な船である、こういうふうな考えておまして、今年度の予算で六隻目を要求してお認めを願つたわけでございますが、今後の状態を見ますと、広域監視という点におきましては、二百海里は現在いわゆる漁業専管水域ということで規制をしているわけでございますが、新海洋法時代になりますと、これが排他的な経済水域ということで、私どもとして非常に広大な海面を排他的に日本の権益として守つていかなければならない、かように考えるわけでございます。そのためには、たとえば本年の一月あたりにもソビエトの調査船が硫黄島の南の方で活動したと、それに対する監視もしなければならなかった、かような事態もございまして、われわれとしてはこの与えられた海面を常時監視する、という体制を整えていかなければならないと、かように考えております。

広域海面の常時監視という点においては、おっしゃるとおりヘリ巡というものは、実はわが国の航空機につきましても私どもいろいろ考え方があつたわけでございまして、ヘリ巡の有効性というものを非常に考えておりますので、今後ともヘリ巡の増強というものは考えていきたい、かように考えております。

○柳澤鎮造君 それで大臣、私は保安庁長官には前にも申し上げたこともあるんですけども、保安庁の職員で八ミリでフィルムを撮ってきたのがあつて、何となく大きなものになつて、テレビに乗

せられる程度のもので、それでそんなに長くないでも、海上保安庁の職員の人たちが、あの荒れ狂う荒天の中で海難救助でどんな活躍をしているかという、そういうのなんか本当に映画につくつて、それでテレビなんかで国民の皆さん方に理解をしてもらうというふうなことは、私はそんなに予算とらなくてやれると思うんです。

そして、そういうことに国民の皆さんが理解できるようにことをやっていたらいいと思うし、それから大臣もお乗りになつたかどうか私知らないんだけれども、一回ぜひ巡視船に乗つて荒れ狂うところを——私も船には弱いからとてできないけれども、ただお乗りいただいで、保安庁のあの人たちがどんな船室でどの程度のベッドに寝てそれで勤務についているかというのを、これは大臣、私は一度ぜひ体験していただきたいんです。それは大変なことですよ。行つて一日や二日そこになにをするんだらうとてこないんですけれども、それでどうもずっと長い勤務につくということは大変だというこという気持ちにもなると思うので、これはぜひ大臣やつていただきたいし、それについて何か大臣のお考えがあつたらお聞きしたいんです。

○国務大臣(塩川正十郎君) 私も努めてそういうふうな勉強をしてまいりたいと思つてます。

○柳澤鎮造君 それからあともう一つだけ、大分時間がおくれていきますので。

東京国際空港、海の方に出てくるという計画があるんで、これも細かいことをお聞きしようと思いません。ただ、ごく大まかなプロセスでどんなふうなことを考えてこれからそれを進めるような計画をいま持っているのかどうかという、その大筋のところだけお聞きしたいのです。

○政府委員(松井和治君) 御承知のように、羽田の沖合い展開と私も申し上げておりますが、この沖合い展開計画につきまして、五十三年の十二月に運輸大臣から一つの案を地元東京都にお示ししたわけでございます。東京都、大田区、品川区というふうな地元の地方公共団体の方々と再々協議

を重ねまして、滑走路の配置計画につきまして地元から御意見が出ました。それに基きまして私も計画を再検討いたしておるところでございます。して、かなりまとまつてまいりまして、ごく近々にも修正案という形で地元東京都、大田区、品川区、それと関係府県としての千葉県に案をお示しする、こういう段階に参つてきております。

そこで、もし仮にその修正案が地元を受け入れられると仮定いたしました場合に、その次の段階といたしまして、五十六年度予算におきまして私どもでもマスタープランを作成をいたしました。施工計画をつくり、環境調査等も行つた。本年度予算におきまして実施設計調査費が五千万円認められております。これによりまして土質調査を行うという予定にいたしております。

それと、御案内のように、この羽田空港の沖合い展開は、東京都が現在廃棄物の処理場として埋め立てておられますところ、これをさらに拡張する計画でございます。東京におきましては引き続き現在の羽田空港の先に、もう水面上にあつておられますけれども、廃棄物の処理を行うという段取りが進められていくわけでございます。

そこで、空港計画がそのマスタープランによってできました後で、最終的に空港を上げた場合の護岸のいわば法線というものにつきまして、これは最終的に埋め立てが必要でございますので、東京都が廃棄物処理場を拡張するというところで、埋め立てを行うのは東京都でございます。東京都におきまして港湾計画を変更する必要があるというところで港湾審議会に諮問をいたしまして、港湾計画の変更を行う、こういう手続が必要になります。

また、航空法の手続といたしましては、空港の変更告示を行うというふうな手続がこれと並行して進められるわけでございまして、私どもでも五十六年度中にその辺までの段取りで進めてまいりたい。具体的な埋め立ての申請というのは恐らく五十七年度にならうかと思つております。

○柳澤鐵造君 終ります。

○理事(桑名義治君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○理事(桑名義治君) 次に、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律案及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案、以上三案を便宜一括して議題とし、政府から順次趣旨説明を聴取いたします。塩川運輸大臣。

(理事桑名義治君退席、委員長着席)

○國務大臣(塩川正十郎君) ただいま議題となりました日本航空株式会社法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本航空株式会社は、戦後における民間航空活動の再開に当たり、ナショナルキャリアとして、国際航空路線を運営するため、昭和二十八年、政府が助成を行うとともに、民間企業の長所をも發揮し得るよう、特殊会社として設立されたのであります。その後の経営悪化の状況にかんがみ、昭和三十年には、政府出資の増大等政府助成が強化されるとともに、役員人数の法定制等同社に対する監督規制が強化されて現在に至っているのがあります。

しかるに、その後の事業の発展により、同社は、海外路線網を著しく拡充する等欧米の主要航空企業と比肩し得るまでに成長を遂げましたが、一方、近年の変動する国際情勢に対応して、より機動的、弾力的な事業運営が必要となっております。また、政府出資比率も昭和三十年当時約七〇%であったものが、現在では約四〇%にまで低下してまいりました。

このような諸情勢の変化を踏まえて、同社について、政府助成の適正化を図るとともに、民間の活力を十分發揮しつつ、より自主的、弾力的な事業運営を行ひ得るよう措置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。

す。

第一年に、年八%以下の配当の場合には、政府所有株に対する配当を要しないこととされている現行の制度を廃止して、今後は、政府にも配当を行ひ得るよう措置することとし、さらに、補助金の交付に関する規定を削除することとしたしております。

第二に、役員については、その人数及び業務執行組織の法定制並びに兼職制限に関する規定を廃止するとともに、その選解任の認可に関する規定を整備することとしたしております。

第三に、毎営業年度の資金計画及び収支予算の認可制を廃止するとともに、これに伴い運輸大臣の指示及び新株発行の認可に関する規定を整備することとしたしております。

第四に、社債発行限度を資本金及び準備金の二倍から五倍に拡大することとしたしております。

第五に、提出を要する財務諸表の範囲を改める等所要の関係規定を整備す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。

次に、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関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。

京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団は、昭和四十二年十月に設立されて以来、外貿埠頭の計画的な整備を推進し、昭和四十年代後半から五十年代にかけてのコンテナ等の外航貨物の急増にこたえてまいりました。しかしながら、外貿埠頭の整備はすでに相当の進捗を見ており、外貿埠頭を緊急に整備するという両公団の設立の目的はおおむね達成されたことから、近年行政改革の一環としてその廃止が取り上げられることとなったものであります。

政府といたしましては、このような状況にかんがみ、両公団の解散とその業務の円滑な承継を図るため、昭和五十四年十一月、運輸大臣の諮問機

関である港湾審議会に外貿埠頭公団の業務の移管

について諮問し、昨年十二月に答申を得たところであり、これを受けて両公団については、昭和五十六年度内に業務の移管を完了する旨の閣議決定を行った次第であります。

以上のような経緯を踏まえ、政府といたしましては、両公団の業務は、その公共性、国家的重要性を考慮し、港湾管理者が設立する財団法人であつて運輸大臣が指定するものに移管することとし、その運営について国の海運、港湾政策の反映を図るほか、国の助成、債権者の保護等にも配慮を加えることとして、この法案を提出した次第であります。

次に、この法案の概要について御説明申し上げます。

第一に、両公団は、この法律の施行のときにおいて解散することとし、両公団の一切の権利及び義務は、原則として、各港ごとに一を限り指定する指定法人が承継することとしております。

第二に、政府の公団に対する出資金は指定法人に対する無利子貸付金になったものとし、関係地方公共団体の公団に対する出資金は指定法人に対する出損金になったものとするとしております。

第三に、政府は、指定法人の業務の適正な運営を確保するため、貸付料の届け出の受理、整備計画等の認可、財産処分等の制限等指定法人に対する所要の監督を行うこととしております。

第四に、政府は、指定法人に対し、外貿埠頭の建設等に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けることができる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、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

次に、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

港湾は、交通、産業、住民生活等の諸活動を支える重要な基盤であり、その整備の推進が国民経

済の健全な発展にとって、必要不可欠であること

は申すまでもないところであります。このような見地から、政府は、数次にわたる港湾整備五カ年計画を策定し、港湾の整備の計画的な実施を鋭意推進してまいりましたが、昭和五十年代後半におきましても、港湾取扱貨物量の着実な増加が見込まれるばかりでなく、さらに、貨物輸送の合理化、厳しいエネルギー情勢への対応、地域振興のため

の基盤施設の整備、船舶航行等の安全の確保、地域防災の推進、港湾及び海洋の環境の整備等の必要性が増大しており、港湾の整備に対する要請は量的に増大するとともに、ますます多様化し、かつ、差し迫つたものとなっております。

このような情勢にかんがみ、港湾の整備を引き続き強力かつ計画的に実施するため、このたび、港湾整備緊急措置法の一部を改正し、昭和五十六年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定することとした次第であります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(黒柳明君) 以上で趣旨説明の聴取は終りました。

三案に対する質疑は後日に譲ります。本日はこれにて散会いたします。午後五時四十五分散会

二月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。
一、気象業務の整備拡充に関する請願(第七一〇号)(第七二三号)
一、国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願(第七二八号)

第七一〇号 昭和五十六年二月十九日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 宮崎県都市葛蒲原町三ノ二三全
気象九州地方本部都城分会内 藤
田重徳外八百八十七名

紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第七二三号 昭和五十六年二月十九日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 北海道苫前郡羽幌町南三条西一丁目全気象北海道地方本部羽幌分会
内 腰原由良外六百五十九名
紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第七二八号 昭和五十六年二月十九日受理
国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願
請願者 岩手県東磐井郡千厩町千厩北方九〇ノ一千厩町職員組合内 矢戸久夫外一万六千二百八十八名
紹介議員 下田 京子君

一、地域経済を破壊し、通勤・通学の足を奪う国鉄大船渡線・盛線を廃止しないこと。
二、盛線については、三陸縦貫鉄道の早期完成を目標に、吉浜・釜石間を早期に開通させること。
三、住民生活の安定のため、国の責任で地方路線の充実を図ること。

理由
第九十三回臨時国会において、国鉄再建法(赤字ローカル線廃止法)が成立し、昭和六十年までに一日一キロ当たりの輸送人員二千人未満の路線を廃止し、四千人未満の線は、昭和六十年以降に廃止することが明らかにされた。運輸省案では、岩手県においては、東北本線と田沢湖線のみとなり、廃止による地域への影響は、重大であり認めるところではない。大船渡線は、大正七年以来、沿岸と内陸を結ぶ足として、経済、文化に大きな役割を果たしている。沿線沿いは多くの高校があり、廃止することとは学生の勉学の権利をも奪うことになる。また、盛線も沿岸住民の長年の夢がかなつて、最近完成されたばかりである。今、政府が出しているローカル線の廃止は、地域経済の破壊と沿線住民に対する生活破壊以外の何ものでもなく、真の意味での「地方の時代」の理念からも大きく逸脱するものである。地域社会の発展のためには、地域の動脈であるローカル線の存続は不可欠である。

三月六日日本委員会に左の案件が付託された。
一、気象業務の整備拡充に関する請願(第七八八号)(第八〇二号)(第八〇三号)(第八〇四号)(第八〇六号)(第八〇七号)(第八一八号)(第八二〇号)(第八二九号)
一、国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願(第八三二号)
一、気象業務の整備拡充に関する請願(第八四七号)(第八四八号)(第八四九号)

第七八八号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 東京都清瀬市中清戸三ノ二三五全気象労働組合清瀬分会内 島田健司外五百三十三名
紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八〇二号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 沖縄県島尻郡南大東村南一四三沖繩国公労気象支部南大東島分会内 龜谷長勇外三百九十二名
紹介議員 喜屋武眞榮君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八〇三号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 栃木県宇都宮市幸町一一ノ六 高橋裕外百十九名
紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八〇四号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願(二通)
請願者 札幌市中央区北二条西一八丁目全気象労働組合北海道地方本部内 北村吉識外千六百七十三名
紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八〇六号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 岐阜市加納二之丸六全気象労働組合岐阜分会内 辻川才太外三百三十八名
紹介議員 浅野 拓君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八〇七号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 青森県むつ市昭和町七ノ二二全気象労働組合東北地方本部むつ分会内 奈良岡潤外七十四名
紹介議員 松尾 官平君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八一八号 昭和五十六年二月二十五日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 長野市箱清水二、四一七全気象労働組合長野分会内 新井貞義外二十七名
紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八二〇号 昭和五十六年二月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 埼玉県朝霞市溝沼三三ノ一七西正和外千十一名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八二九号 昭和五十六年二月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 横浜市中区山手町九九全気象労働組合横浜分会内 長峰聡外三百六十八名
紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八三一号 昭和五十六年二月二十六日受理
国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願(二通)
請願者 岩手県東磐井郡釜根村折壁絵図下九六ノ一室根村役場職員組合内 千葉孝外七百七十九名
紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第七二八号と同じである。

第八四七号 昭和五十六年二月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 福島市松木町一ノ九全気象労働組合福島分会内 藤原仁外百四名
紹介議員 鈴木 正一君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八四八号 昭和五十六年二月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 青森県むつ市海老川町二六ノ三二竹山梅外九十四名
紹介議員 山崎 竜男君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第八四九号 昭和五十六年二月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 山形市緑町一ノ五七七全気象労働組合山形分会内 辺見克己外百三十九名
紹介議員 安孫子藤吉君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

三月十三日本委員会に左の案件が付託された。

一、国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願(第八九三号)

一、気象業務の整備拡充に関する請願(第九〇〇号)(第九二八号)(第九四七号)(第九八七号)

第八九三号 昭和五十六年二月二十七日受理

国鉄大船渡線・盛線の廃止反対等に関する請願(二通)

請願者 岩手県一関市竹山町七ノ二一関市役所内 阿部光昭外四千九百三十名

紹介議員 増田 盛君

この請願の趣旨は、第七二八号と同じである。

第九〇〇号 昭和五十六年二月二十八日受理

気象業務の整備拡充に関する請願

請願者 群馬県前橋市昭和町三ノ二〇ノ一 二全気象労働組合前橋分会内 藤井正典外七十八名

紹介議員 山本 富雄君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第九二八号 昭和五十六年三月三日受理

気象業務の整備拡充に関する請願

請願者 茨城県那珂郡東海村須和間 河野和広外七十名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第九四七号 昭和五十六年三月三日受理

気象業務の整備拡充に関する請願

請願者 山梨県甲府市飯田四ノ七ノ二九 松田能臣外百十名

紹介議員 降矢 敬雄君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

第九八七号 昭和五十六年三月五日受理

気象業務の整備拡充に関する請願

請願者 北海道北見市北光三八ノ三一 藤井雅夫外七百五十五名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

三月二十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(第一二〇四号)

一、国鉄信濃線の存続に関する請願(第一二三〇号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一二二九号)

一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金割引に関する請願(第一二九一号)(第一二九二号)

第一二〇四号 昭和五十六年三月十日受理

国内用船外機の検査免除に関する請願(四通)

請願者 静岡県浜松市入野町一六、四一八 山村桂一外三名

紹介議員 熊谷 弘君

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、ユーザは予備検査又は検査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つて異なり、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

いずれもユーザに転嫁されているので業務用の場合に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、その他のもののみ高額を負担を伴う検査が義務付けられていること自体不可解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、バス等と自家用自動車との間に整備項目の内容についてなんらの差別のないことは言うまでもなく、検査制度の目的にかんがみて、差別のないことが当然である。そして自動車の場合は、その製造出荷にあつて、メーカーが整備事業場の認定を受け、検査を代行しているのがユーザは検査料の負担を強いられることはない。また、運輸省は既に輸出用の船外機に対し、国内型式承認のあるもので、例外許可を認められているものについて検査を免除しているものである。

第一二三〇号 昭和五十六年三月十一日受理

国鉄信濃線の存続に関する請願

請願者 滋賀県大津市京町四ノ一ノ一 滋賀県議会議員 小島幸雄

紹介議員 河本嘉久蔵君

国鉄の財政再建を図るため、第九十三回臨時国会において日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が成立し、これに基づき、今般ローカル線の廃止基準を定める政令が閣議において決定された。この対象線区の一つに滋賀県の信濃線が含まれているやに仄聞するが、本線は、地元住民による利用増大運動も着実に成果をあげており、更に、県並に甲賀市城山町村園計画においても、長期的な施策を展開していくなかで信濃線のより一層の振興を中心とした沿線地域の経済活力を高め定住化を促進することとしており、将来に大きな期待が寄せられている。また、昭和五十七年十二月には宗教法人神慈秀明会の滋賀の神苑が完成するなど、将来利用者が大幅に増加することは明白である。

第一二二九号 昭和五十六年三月十一日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 横浜市南区六ツ川二ノ一四ノ一二 新田輝一外五名

紹介議員 前島英三郎君

一、電車、バス、航空機、船舶等すべての公共交通機関が車椅子使用の身体障害者等が利用できるようにするための長期整備計画を策定し、これを実施すること。

二、国鉄駅舎の車椅子使用者向け改造は、各都道府県ごとに毎年必ず一駅舎以上実施すること。

三、二の改造ができない場合、国鉄は、車椅子使用者身体障害者等が国鉄を利用できる体制を整えること。

四、重度障害者と同様に車椅子使用者等重度障害者の国鉄特別急行料金を五割引にすること。

五、自動車損害賠償責任保険に年金制度を導入すること。

六、自動車事故による被災重度障害者に支給される介護料の支給対象を、両下肢麻痺の脊髄損傷者にまで拡大すること。

よつて、かかる地域の将来展望を十分勘案し、信濃線の存続を図るよう強く要望する。

第二二二九号 昭和五十六年三月十一日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 横浜市南区六ツ川二ノ一四ノ一二 新田輝一外五名

紹介議員 前島英三郎君

一、電車、バス、航空機、船舶等すべての公共交通機関が車椅子使用の身体障害者等が利用できるようにするための長期整備計画を策定し、これを実施すること。

二、国鉄駅舎の車椅子使用者向け改造は、各都道府県ごとに毎年必ず一駅舎以上実施すること。

三、二の改造ができない場合、国鉄は、車椅子使用者身体障害者等が国鉄を利用できる体制を整えること。

四、重度障害者と同様に車椅子使用者等重度障害者の国鉄特別急行料金を五割引にすること。

五、自動車損害賠償責任保険に年金制度を導入すること。

六、自動車事故による被災重度障害者に支給される介護料の支給対象を、両下肢麻痺の脊髄損傷者にまで拡大すること。

理由

(一)昨年十月三十一日より開始された国際障害者年国内委員会の長期行動計画策定作業の目的は、正にその主要テーマの「完全参加と平等」実現のための基本的手段である移動すなわち公共交通機関の抜本的改革を第一とするにはかならない。歩行不能障害者をはじめとして一部分の国民に対し公共交通機関がその運賃支払の機会さえも与えない現実にはノーマルな姿であるわけがない。(二)長期整備計画策定作業は、五十年を要するものと思われ

るが、この間、計画策定作業と並行して可能な施策からその実施に移らなければならない。そこでまず各都道府県ごとに約十箇所の国鉄駅を指定してこれを基点駅とし、この基点駅に順位を付けて毎年この基点駅を車椅子者等身障者用に改造され

たいのである。(三)駅設備等の改造が実施されない基点駅については、地元自治体との連携により駅舎内介助員制度やボランティア(駅舎に常駐)によつて身体障害者が国鉄を利用できる体制を整えられたのである。(四)重度の戦傷者については、既に二年前から国鉄特別急行料金が五割引されているが、その他の重度障害者にはこの割引制度が実施されていない。平等の建て前からもこの料金負担が困難な重度障害者の利用者についても五割引制度を適用されたいのである。(五)毎年五、七パーセントの物価が上昇する中で、交通事故被災者の生活は、窮地に追い込まれている。被災者の所得保障のため現行の一時金の他に物価スライド制を備えた年金制度を導入されたいのである。(六)二年前より制度化された、交通事故により植物人間となつた被災者に支給される介護料支給は、被災者の実態に即したものであると当事者から非常に感謝されている。また、昭和五十六年度特別会計の予算案において、この支給対象者が更に拡大されて交通事故による頸髄損傷者等となつたことに關しては特に担当者に感謝している。一般の身体障害者に支給する介護料制度の研究は、所轄官庁である厚生省においてさへ非常に遅れているのが現実であり、特に西欧諸国との格差は大きく広がっている。我が国においては裁判所の判例においても一、二級の被災重度障害者に対する介護人の必要性を認めているので、介護料支給対象の中に両下肢麻痺の脊髄損傷者(一級)を入れたらいいのである。

第二九〇号 昭和五十六年三月十二日受理
萩測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 山口県下関市竹崎町四ノ六ノ一下
関地方合同庁舎内下関地方気象台
内全気象労働組合下関分會内 藤
井武志外百十九名
紹介議員 小澤 太郎君

一、萩測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。
二、萩測候所を整備・拡充し、地域の子報を行え

るようにすること。

理由

気象庁は一九八一年四月から、萩測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親しまれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴が空くばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問合せも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、萩測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより萩測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ、萩測候所の整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきであると考え、現に気象庁予警報規程(運輸省告示)では当該地域の予報区は萩測候所と明記されている。この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿つた、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

第二九一号 昭和五十六年三月十二日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 広島市南区比治山本町二ノ二社
会福祉法人広島県盲人協会会長
中村忠良

紹介議員 永野 巖雄君
重度障害者、特に視覚障害者、同介護者とも新幹線を含む特急料金を双方半額とし、即時措置をとらねばならない。
理由

国鉄の運賃並びに新幹線、特急料金等が引き上げられようとしているが、それなりの理由があるにせよ、常に介護を要する重度障害者、殊に視覚を喪失している者にとつては生計を圧迫し、障害者の使命ともいふべき社会経済活動を鈍らせる。目に障害がある者は、正に一寸先は闇である。やむなく一人で歩かなければならない者もいるが、非常に危険であり、多くは介護者を要する。国鉄は、介護者同伴の場合、普通旅客運賃を双方半額としており、障害者本人の用件によつて介護者が同乗し、そのため二人分となるとを一人分となるようにしている。しかし、今日の国鉄は近距離はともかく、中、長距離はほとんどが特急化している。また特急に乗車しない限りは正常な旅行が占める割合は相当高額になっている。しかし、特急料金は割引きになつていない。我々、日本盲人会連合並びに日本盲人会連合に所属する全国地域団体は、過去長年月にわたつて新幹線を含む特急料金の割引きを陳情し続けてきたが、この際、重度障害者、介護者とも、及び単独乗車も可とする、新幹線を含む特急料金の減免、割引きをするよう重ねて望む次第である。

第二九二号 昭和五十六年三月十二日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 群馬県前橋市上佐島町九、三三三
群馬県視覚障害者協会内 大森達
太郎

紹介議員 福田 宏一君
この請願の趣旨は、第二九一号と同じである。

三月二十六日本委員会に左の案件が付託された。
(予備審査のための付託は二月十二日)
一、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案

三月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。
一、気象業務の整備拡充に関する請願(第一三八号)

一、むつ測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一四三七号)

一、多度津測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一四三八号)

一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願(第一四三九号)(第一四四〇号)

一、国内用船外機の検査免除に関する請願(第一五一号)

一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願(第一五二号)(第一五一三号)(第一五一四号)(第一五五〇号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一五六三号)

一、国内用船外機の検査免除に関する請願(第一五六四号)

一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願(第一六三四号)

第二三六八号 昭和五十六年三月十四日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 千葉県柏市旭町八ノ一三ノ五
〇八 小嶋修外五百六十四名
紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第一三三三号と同じである。

第一四三七号 昭和五十六年三月十六日受理
むつ測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四
全気象労働組合内 野沢実外九百
四十三名
紹介議員 下田 京子君

一、むつ測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。
二、むつ測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。
理由

気象庁は一九八一年四月からむつ測候所の夜間閉鎖を行おうとしているが、測候所の気象情報は、当地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親しまれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となる。また地震の震度測定もできなくなるため、地域住民からも災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このようにむつ測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてよりむつ測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろむつ測候所の整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきと考えている。現に気象庁予報規程(運輸省告示)では当地域の予報区はむつ測候所と明記されており、この規定を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿った、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

第一四三八号 昭和五十六年三月十六日受理

多度津測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四

全気象労働組合内 野沢実外七百二十四名

紹介議員 山崎 竜男君

一、多度津測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。
二、多度津測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由

気象庁は一九八一年四月から多度津測候所の夜間閉鎖を行おうとしているが、測候所の気象情報は、当地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親しまれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となる。また地震の震度測定もできなくなるため、地域住民からも災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように多度津測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより多度津測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ多度津測候所の整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきと考えている。現に気象庁予報規程(運輸省告示)では当地域の予報区は多度津測候所と明記されており、この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿った、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

請願者 岩手県盛岡市北山一ノ九ノ四七社会福祉法人岩手県盲人福祉協会会長 大堂他人

紹介議員 増田 盛君

業に広く利用されており、また、測候所は地域の気象サービスセンターとして親しまれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となる。また、地震の震度測定もできなくなるため、地域住民からも災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように多度津測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより多度津測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ多度津測候所の整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきと考えている。現に気象庁予報規程(運輸省告示)では当地域の予報区は多度津測候所と明記されており、この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿った、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

第一四三九号 昭和五十六年三月十六日受理

視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 岡山市原尾島七六七社会福祉法人岡山県視覚障害者協会会長 森基

紹介議員 加藤 武徳君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一四四〇号 昭和五十六年三月十六日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 岩手県盛岡市北山一ノ九ノ四七社会福祉法人岩手県盲人福祉協会会長 大堂他人

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五一二号 昭和五十六年三月十七日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 岐阜市京町一ノ六四社団法人岐阜県盲人協会会長 藤井成幸

紹介議員 藤井 孝男君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五一三三号 昭和五十六年三月十七日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 栃木県宇都宮市築港町二、一一四栃木県盲人福祉連合会内 山口敏輔

紹介議員 森山 眞弓君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五一四号 昭和五十六年三月十七日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 富山市西田地方町二ノ一〇ノ三六社会福祉法人富山県視覚障害者協会会長 浅地典

紹介議員 吉田 実君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五五〇号 昭和五十六年三月十八日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 静岡県富士市元町九ノ一四静岡県

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五六三三号 昭和五十六年三月十八日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願者 岩手県花巻市湯口志戸平二六岩手県労働院内 長根新一郎外二十一

紹介議員 増田 盛君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一五六四四号 昭和五十六年三月十八日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願(一通) 請願者 静岡県浜松市坪井町四、一〇七藤田取作外一名

紹介議員 戸塚 進也君

この請願の趣旨は、第一二〇四号と同じである。

第一六三三四号 昭和五十六年三月十九日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願者 大分市中島東一ノ二ノ二八社会福祉法人大分県盲人協会会長 矢頭満雄

紹介議員 後藤 正夫君

この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

三月三十日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案
港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案
港湾整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「昭和五十一年度」を「昭和五十六年度」に改める。

附則

- この法律は、公布の日から施行する。
- 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

附則第十六項を次のように改める。

16 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律(昭和五十六年法律第 号)による改正前の港湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で国が施行したもの(昭和五十五年以前年度のこの会計の予算で昭和五十六年度以後の年度に繰り越したものにより国が施行する港湾整備事業を含む)は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

四月三日日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、諏訪測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一六八六号)
- 一、阿久根測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一六九六号)
- 一、平戸測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一六九七号)
- 一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一六九八号)
- 一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願(第一六九九号)(第一七〇〇号)(第一七〇一号)(第一七〇二号)(第一七〇三号)(第一七〇四号)(第一七〇五号)
- 一、国鉄地方線の育成に関する請願(第一七〇六号)
- 一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一七〇七号)
- 一、伏木測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一八〇五号)
- 一、近江八幡駅はじめ全国国鉄駅舎の整備改築

に関する請願(第一八〇八号)

- 一、視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願(第一八一五号)(第一八一六号)(第一八一七号)
- 一、近江八幡駅はじめ全国国鉄駅舎の整備改築に関する請願(第一八七五号)
- 一、伏木測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一八九七号)
- 一、雄武測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一八九八号)
- 一、呉測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一九三九号)
- 一、阿久根測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願(第一九五二号)
- 一、気象業務の整備拡充に関する請願(第一九五三号)

第一六八六号 昭和五十六年三月二十日受理

諏訪測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願

請願者 長野市松代町東条一、一〇九 吉池正行外二百三十二名

紹介議員 青木 新次君

一、諏訪測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。

二、諏訪測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由

気象庁は一九八一年四月から、諏訪測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親まれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無くなるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、諏訪測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防

災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより諏訪測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ、諏訪測候所を整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきであると考えている。現に気象庁予報規程(運輸省告示)では当該地域の予報区は諏訪測候所と明記されている。この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿つた、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

第一六九六号 昭和五十六年三月二十日受理

阿久根測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願

請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四 全気象労働組合内 野沢実外三百五十四名

紹介議員 安田 隆明君

一、阿久根測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。

二、阿久根測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由

気象庁は一九八一年四月から、阿久根測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親まれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無くなるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、阿久根測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防

災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより阿久根測候所の全廃を検討してお

り、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ、阿久根測候所を整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきであると考えている。現に気象庁予報規程(運輸省告示)では当該地域の予報区は阿久根測候所と明記されている。この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿つた、気象サービスの向上に努めることこそが気象庁の責務である。

第一六九七号 昭和五十六年三月二十日受理

平戸測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願

請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四 全気象労働組合内 野沢実外三百五十四名

紹介議員 安田 隆明君

一、平戸測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。

二、平戸測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由

気象庁は一九八一年四月から、平戸測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親まれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間閉鎖され無くなるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、平戸測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防

行う権限を回復させるべきであると考え。現に気象庁予警報規程「運輸省告示」では当地域の子報区は平戸測候所と明記されている。この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿った、気象サービスの向上に努めることが、それが気象庁の責務である。

第一六九八号 昭和五十六年三月二十日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願
請願者 栃木県塩谷郡塩谷町大宮一、一五

紹介議員 大島 友治君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一六九九号 昭和五十六年三月二十日受理
視覚障害者に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 福井市文京四ノ九ノ一四社会福祉法人福井県視覚障害者福祉協会

紹介議員 熊谷太三郎君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一七六二号 昭和五十六年三月二十三日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 和歌山市駿河町一八和歌山県身体障害者総合福祉会館内和歌山県盲人協会内 木村龍平

紹介議員 前田 勲男君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一七六三号 昭和五十六年三月二十三日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 神戸市中央区坂口通二ノ一ノ一八兵庫県福祉センター内財団法人兵庫県盲人福祉協会会長 大野加久

紹介議員 中西 一郎君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一七六四号 昭和五十六年三月二十三日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 熊本市長嶺町二、二五五ノ三三三熊本県視覚障害者福祉協会連合会

紹介議員 田代由紀男君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一七六五号 昭和五十六年三月二十三日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 福岡市南区三宅二ノ七ノ一五福岡市盲人協会内 吉塚勝美

紹介議員 蔵内 修治君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一七六六号 昭和五十六年三月二十三日受理
国鉄地方線の育成に関する請願
請願者 千葉県市川市大洲二ノ九ノ三 眞鍋宣忠

紹介議員 仲川 幸男君
一、子線、土線線の接続を円滑にするようダイヤ改正を行うとともに、複線電化を図り車両の軽量化に努めること。
二、北宇和島・江川崎間の鉄道を抜本的に改善してスピードアップを図ること。
三、朝昼夕の最低三本の快速列車を運行すること。

理由
国鉄再建法に基づき、廃止になる赤字ローカル線が閣議決定された。しかしながら、国鉄の赤字の大半が幹線輸送、特に貨車部門で発生していることを考える場合、その赤字対策を具体的に示し、実行することが焦眉の急務である。更に、交通機関の主役となるべき国鉄がダイヤの縮小、格差運賃の導入などに活路を求めていることは問題がある。

る。今日の時代にこそ、地方在来線の整備に重点をおき、車両の軽量化を図る必要がある。

第一七九九号 昭和五十六年三月二十四日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願
請願者 福島県郡山市笹川二ノ二四 石川栄一外十名

紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一八〇五号 昭和五十六年三月二十四日受理
伏木測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四 全気象労働組合内 野沢実外九百六十三名

紹介議員 広田 幸一君
一、伏木測候所の夜間閉鎖計画を直ちに撤回すること。
二、伏木測候所に予報を行う権限をもとすこと。
三、このため伏木測候所に、気象衛星・レーダー・アメダス・地域気象観測網・資料等の即時受信設備をおき、その運用体制の確立を図ること。

理由
台風・集中豪雨をはじめとする気象災害は毎年多くの人命を奪い、国民生活に多額の損害を与えている。富山県においても昨年の冷夏、昭和三十八年以来と言われる今年の豪雪は、農林漁業・交通運輸・港湾・建設・観光・卸小売業などの地域産業や国民の日常生活に甚大な被害をもたらした。気象情報の充実が強く求められている。ところが、伏木測候所を夜間閉鎖する計画が出されていることを聞き非常に驚いている。伏木測候所は、明治十六年創設以来、地元産業の発展と市民の生命・財産を守るために、昼夜を問わず天気の変化を監視し、的確な情報の提供を我々は受けてきた。伏木は富山と地理的に近いとは言え、気象条件が大きく違うことは、市民ならだれでも知っていることである。今回の夜間閉鎖計画は、昭和四十七年に天気予報を作成する権限をなくした経過から見ると、昨年勧告された行政監察局の伏木測候所廃止勧告の第一歩と考えざるを得ない。

第一八〇八号 昭和五十六年三月二十四日受理
近江八幡駅はじめ全国国鉄駅舎の整備改築に関する請願
請願者 東京都世田谷区松原四ノ二〇ノ九 山谷妙子外六百八十一名

紹介議員 中山 千夏君
身障者、お年寄り、妊産婦、病気の人、子どもなども含んだ社会の人すべての人が使いやすい駅舎の実現を図るため、現在改築中の近江八幡駅をはじめ、全国の国鉄駅舎の新改築にあたっては、次の事項について配慮されたい。

一、身体障害者、お年寄り、妊産婦、病気の人が自由に行動できる設備を設置すること。
二、駅舎の各乗降口に、スロープ、エレベーターを設置すること。
三、電車乗降口とプラットホームの段差をなくし、車椅子で乗り降りできるホームにすること。
四、駅構内の券売機の高さ（投入口）を車椅子利用者でも届くようにすること。

第一八一五号 昭和五十六年三月二十四日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 鹿児島市易居町五ノ二六鹿児島県視覚障害者団体連合会内 中山岩男

紹介議員 金丸 三郎君
この請願の趣旨は、第一二二九号と同じである。

第一八一六号 昭和五十六年三月二十四日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 愛媛県松山市本町六ノ一ノ五愛媛県盲人福祉センター内財団法人愛媛県盲人協会会長世良彰雄

紹介議員 仲川 幸男君
この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一八六七号 昭和五十六年三月二十五日受理
視覚障害者等に対する新幹線を含む特急料金の割引に関する請願
請願者 山口県下関市関西町一ノ一〇社会福祉法人山口県盲人福祉協会会長 徳永一男

紹介議員 小澤 太郎君
この請願の趣旨は、第一二九一号と同じである。

第一八七五号 昭和五十六年三月二十五日受理
近江八幡駅はじめ全国国鉄駅舎の整備改築に関する請願
請願者 香川県高松市一宮町一、八六八ノ九 小島百合子外七百五十六名

紹介議員 山田耕三郎君
この請願の趣旨は、第一八〇八号と同じである。

第一八九七号 昭和五十六年三月二十六日受理
伏木測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 富山県高岡市五十里二、四一四 山下恵子外五百九十九名

紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第一八〇五号と同じである。

第一八九八号 昭和五十六年三月二十六日受理
雄武測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四 全気象労働組合内 野沢実外二百八十七名

紹介議員 小笠原貞子君
一、雄武測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。
二、雄武測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由
気象庁は一九八一年四月から、雄武測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、

昭和五十六年四月二十四日印刷

当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親まれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間が閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策としての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、雄武測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより雄武測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ、雄武測候所を整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきであると考え、この請願の趣旨は、第一八〇八号と同じである。

第一九三九号 昭和五十六年三月二十六日受理
呉測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四 全気象労働組合内 野沢実外四百五十一名

紹介議員 木村 睦男君
一、呉測候所の夜間閉鎖計画を撤回すること。
二、呉測候所を整備・拡充し、地域の子報を行えるようにすること。

理由
気象庁は一九八一年四月から、呉測候所の夜間閉鎖を行おうとしている。測候所の気象情報は、当該地方の農業・漁業・観光・レジャーなど地場産業に広く利用されており、また測候所は地域の気象サービスセンターとして親まれ住民にとつてもなくてはならない存在である。夜間が閉鎖され無人となるなら、夜間の突風・雷・霧など異常気象監視に穴があくばかりか、夜間の天候・波浪・湿度などの問い合わせも不可能となり、また地震の震度測定もできない。地域住民からも、災害対策と

昭和五十六年四月二十五日発行

しての情報提供に支障がないのかという不安の声も出ている。このように、呉測候所の夜間閉鎖は、地域の産業活動並びに住民の日常生活や防災対策にとつて極めて憂慮すべき問題であり、その影響は誠に大なるものがある。また、気象庁はかねてより呉測候所の全廃を検討しており、今回の夜間閉鎖が廃止への手始めの措置ではないかと危惧の念をもたざるを得ない。我々は、むしろ、呉測候所を整備・拡充を行い、測候所に予報を行う権限を回復させるべきであると考え、現に気象庁予警報規程(運輸省告示)では当該地域の予報区は呉測候所と明記されている。この規程を文字どおり生かし、地域の気象の特異性や産業の在り方に沿つた、気象サービスの向上に努めることが気象庁の責務である。

第一九五一号 昭和五十六年三月二十六日受理
阿久根測候所の夜間閉鎖計画撤回等に関する請願
請願者 鹿児島県阿久根市赤瀬川四一三ノ一 全気象労働組合阿久根分会内 木佐貫淳外百十四名

紹介議員 和泉 照雄君
この請願の趣旨は、第一六九六号と同じである。

第一九五二号 昭和五十六年三月二十六日受理
気象業務の整備拡充に関する請願
請願者 宮崎市和知川原町一ノ一四全気象労働組合宮崎分会内 広田義武外五百六十四名

紹介議員 和泉 照雄君
この請願の趣旨は、第五一三号と同じである。

四月七日日本委員会に左の案件が付託された。
一、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(予備審査のための付託は二月十七日)
一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は三月三十日)

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局