

第九十六回国会 参議院運輸委員会會議録第四号

昭和五十七年三月三十一日(水曜日)
午後二時五分開会

委員の異動

三月二十三日

原 文兵衛君

補欠選任
伊江 朝雄君

三月二十九日

江島 淳君

補欠選任
福岡日出磨君

内藤 健君

上田 稔君

三月三十日

小笠原貞子君

補欠選任
江島 淳君

福岡日出磨君

上田 稔君

宮本 顯治君

小笠原貞子君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

桑名 義治君

井上 裕君

山崎 竜男君

小柳 勇君

黒柳 明君

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

青木 新次君

竹田 四郎君

国務大臣

運輸 大臣

政府委員

運輸大臣官房長

運輸大臣官房総務課長

運輸大臣官房会計課長

運輸省海運局長

運輸省港湾局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省自動車局長

運輸省航空局長

常任委員会専門員

説明員

行政管理庁行政管理局管理官

経済企画庁物価局物価政策課長

経済企画庁総合計画局計画官

大蔵省主計局主計官

労働省労働基準局監督課長

建設省道路局道路総務課長

日本国有鉄道総裁

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

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

広田 幸一君

小笠原貞子君

柳澤 鍊造君

小坂徳三郎君

角田 達郎君

石月 昭二君

大塚 秀夫君

永井 浩君

吉村 眞事君

杉浦 喬也君

飯島 篤君

松井 和治君

村上 登君

八木 俊道君

中田 一男君

岡田 靖夫君

藤井 威君

岡部 晃三君

牧野 徹君

高木 文雄君

半谷 哲夫君

橋元 雅司君

日本国有鉄道常務理事 竹内 哲夫君

本日の会議に付した案件

○昭和五十七年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十七年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十七年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について
(運輸省所管及び日本国有鉄道)

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

昨三十日、予算委員会から、三月三十一日及び四月一日の二日間、昭和五十七年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、運輸省所管及び日本国有鉄道について審査の委嘱がありました。

この際、本件を議題といたします。
本件に関する説明はすでに聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。
○青木新次君 国鉄総裁にお聞きしたいと思うのでありますが、年度末手当の問題がいま暗礁に乗り上げております。一昨日は国鉄関係の四組合がそろって、われわれとしても、いま世間からいろいろの指摘を受けておるような問題については自主的に解決をいたしますというのを新聞を通じて声明をしたわけでありまして、また、いろいろと考えている点については自主的にいろいろ御批判を受けている点については直してまいりましたというところを言いたし、それからきょうですか、一万二千人のいわゆる合理化についてもいろいろな職場の諸問題その他のことを考慮して、大変なこのような苦境に立っているけれども、現下の国鉄の財政事情等を考えたときに、やはりわれわれ

れとしては、その中でひとつ決断をもってその問題についてはこの際了解しようじゃないかという方向にあることについて総裁は聞いていますか。

○説明員(高木文雄君) この春以来いろいろ問題が起こってまいりました。私どもの関係組合といいたしても、世評いろいろとにぎやかになっておりますことについては非常に敏感に受けとめておりますし、現状のままでよくない、正すべきものは正さなければならぬという考え方はだんだんと熟してまいっておりますわけでございまして、そこで、どのような場合がどこであったかはつまり私にはいたしておりませんけれども、各組合から私どもに対して、正すべき規律は正していく腹を固めておる、ひとつ今後とも労使がよく連絡をとり合いながらやっていきたいという意見の表明を受けております。

合理化の問題は、昨晩もほとんど徹夜の状態でございます。いまも交渉中でございます。これ、なかなかいろいろ問題がありまして、私どももいたしましては、どうしてもこの際、青木委員御存じかどうかわかりませんが、三事案と称します三つの事案――運輸の検査の問題とそれから線路保守の問題、それから電気保守の問題、この三つを三事案として申しておりますが、最後に残っておりますこの三事案について、今晚までにもまとめたというふうな考えをしております。しかし、組合は組合としての問題もありまして、非常にせっぱ詰まっておりますというところ、最後のぎりぎりのところではないいろいろな議論を交わしておりますところでございます。今日ただいまの状況では、現段階ではまとまりましたというふうな御報告はできない状態でございます。

○青木新次君 大臣に年度末手当の問題でちょっとお聞きしたいと思うのでありますが、この三公社一現業が、大体のいまの機構上、いろいろ

な問題で賃金決定機構を中心として関係が特にあるわけでありますが、電電公社は企業内容がいいので、〇・三プラス〇・四の〇・七というものがこれがいわゆる大体予算化されている。それから専売が〇・三プラス〇・四で同じく〇・七、国鉄は〇・三プラス〇・二でいままで〇・五支給されてきている。それから郵政については〇・三プラス〇・三の合計〇・六と、こういう形で支給されてきたわけでございます。その中で、赤字であることは間違いない。しかしながら、昭和三十九年の赤字以前の段階でも国鉄は七〇%とか七五%とかという事で昇給も差がつく。いわゆる全員に昇給が渡らない。あるいはまたその他の手当の問題等についてもやはり他公社現業と同じであるという事で来たわけでありまして、今日確かに大赤字であることは間違いないので、国鉄の各労働組合が一斉に言っていることは、この際満額をもらうという事については若干の問題があるだろう、したがって、新賃金ベースで、前回も政府が入って決まっていたけれども、この際公務員並みのベースでよろしい。したがって、〇・五をダウンさせて〇・四七五でよろしいというように今まで実は要求として出しているわけでありまして、片やこの一万二千人を、血の出るような思いで涙をのんでひとつ合理化にこたえていかなくやいけない。片方ではやるまではやらないぞということでは、私はやっぱりたえにあるように、北風と太陽ということがある。やっぱり冷たい厳しい風ばかり送っておったのでは旅人もマントを締めるだけだ。それよりも暖かい風を送ってやる、マントを脱ぐ、大いにひとつがらばろうじやないかという気持ちにさせることが必要じゃないかと思うんです。いまの政府のやり方から言う、だれかじゃないけれども、ラッパを吹きつつ歌を歌えということを言っているも同じじゃないかというように実は言われているわけでありまして、大臣、その点で主管大臣としてどういうようにお考えになっておられますか。こんなものは必要ないところううううに考えているのか、その点を

ひとつ、非常に皆さんの注視的になっておりますので、簡単に結構ですから御所見をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) いま国鉄総裁からお答え申し上げましたが、この一万二千人の問題、その他三事業というのがいま議題になっているようでございますが、私はやはりこうしたことが解決すると同時に、今期の期末手当というものについて当然これは労使の間でお話し合いがなされる、またなされておると思つておるわけでございます。私は、昨日も組合の方々がいらつしやいましたときに申し上げたのでありますが、これはいままでのような形で、ただお互いに取らんだけ分けるんだというのではなしに、やはりいまの国鉄の置かれてる非常に厳しい現状というものを十分認識することが第一なのであつて、こうしたことで話し合いの土俵がまずそこに定着することが今後のあらゆる意味においての国鉄再建へのスタート台ではないかと思ひから、ひとつ私がどうこうするということではなしに、ぜひとも、前々から私は国鉄側には申しておるのでありますが、あなた方もどうかひとつ存分に現状についての認識をお互いにつけて合つて、実のあるひとつ御討議をお願いしたいということを申し上げたのでございまして。私はいま青木先生おっしゃいましたが、何も北風ばかり吹かしているつもりはないのでありまして、やはり国鉄というものが日本の公共輸送機関として持つ大きな意味というものはよくわかつてるつもりでございます。できるならば、こうしたことがいまのような批判の対象にならないで、国民からもっと信頼され愛されるものであつてほしいということを願うものでございまして、そのような気持ちで、もちろん私が当事者ではございませんが、しかし、そうしたことを踏まえて両者での十分なお話し合いをひとつしてほしいという心境でございます。

○青木新次君 時間がありませんからこれで終わりますけれども、大臣のおっしゃったことは片っ方のことだけしか言っていないんです。あなたも

民間の大企業の責任者をやつてこられたのですから、それはいまいろいろ言われていることについては自主的な努力でひとつ直していきましよう、これは太政官通達からずうっとこの企業をさかのぼつてまいりますというんな横行があつた、気がつかないこともあつた、それからいろいろな世間から指摘されることがあつたといううなことで、現狀が全部直しましようといううなことで、現狀が全部悪いわけではない。そのうちの一部は、それはやっぱり労使の関係でいろいろ續けていかなきゃならぬことだつてあるわけですから、そういう点はちゃんとやつていけるわけでありまして、再建というのはやっぱり労使の協力なくして私はできないと思つてゐるんです。ですから、こういう点ばかりとちよつと差をつけて何とかというところが全部よそ並みと言つてゐるわけじゃないし、組合も非常に謙虚な氣でゐるわけですから、そういう点については、私どももこれから実内閣官房長官と三時過ぎから会ふことになつてゐるんですけれども、ひとつ主管大臣として、手当を差引くことばかり、手当をくれない方に賛成してゐるとは言ひませんけれども、そういう批判は批判として、ひとつ与えるものは与えていくという姿勢で対処していただきたいといううにお願ひいたしましたと思ひます。日がありませんので、その点は特に要請をいたしておきます。

それから国鉄問題に移りますけれども、第二臨時行政調査会がことしの夏の第二次基本答申に向けてまいていろいろと三公社五現業のあり方を、特殊法人のあり方を中心として第四部会が取り組んでいるわけでありまして、どうもそれが五月の連休明けになるのではないかとこのうに考えられておりますけれども、どういう案をまとめるかどうかはわかりませんが、新聞では、民営化あるいはまた分割案といったうなことを中心として、経営形態の抜本的な見直しというのを言われておるし、緊急対策とそれから恒久対策の二つに分けてやるようでございます。しかし、その

地域分割、民営論を一気に進めるには、国鉄の労使の抵抗なんかあつてなかなかこれは大変だということから、二段階構想が浮上してきたというところが実は言われているわけでありまして。自民党は国鉄基本問題調査会に国鉄再建小委員会を二月二日に設置したのは大臣御承知のとおりだと思ひますが、小委員会設置の背景は、臨調審議で有力になつてゐる国鉄分割案に消極的な意見が根強いということをおもその方面の皆さんから聞いております。しかし、臨調審議は実行可能かどうかは私は重大問題ではないかと思ひます。そういう意味で、その点がいま一番問題になつておりますけれども、国鉄再建をめぐる改革論議は臨調と政府と自民党と野党と労働組合が三つどもえとか四つどもえになつて、そして情勢をいろいろのこを見てゐるし、いろいろな意見を反映している。

そこで運輸大臣にお伺ひしたいと思ひますのは、国鉄の分割案自体について大臣自身はどのようなお考えを持っておられるか、ひとつ端的にお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 国鉄の問題も、私はまだ担当して三ヶ月程度でありまして、しかし、この間に見る国鉄の現状というものは容易なことではございません。特にこの経営形態の問題をいまここで議論するということ以上におわれれば重要だと思つておりますことは、昨年決められました経営改善計画というものをやはり推進することが当面私らにとつては重要な任務であるといううに思つております。それからさらに、基本的には非常に膨大な長期負債がございまして、こうしたものをどうするか、あるいは年金問題とかいう一つの構造的な問題に対する対応と同時に、やはり国鉄というものは毎日走つてゐる生き物でございます。こうした生き物をうまく走らせていくということのいわゆる計画だと組み合せていかなく、こうしたようなものがやはり円滑を欠いては何もならないのでございまして、そのようなことをいろいろ考えておるのでございまして、それ

が言うところの民営化、あるいは分割化というものであるかどうかというところは別にいたしまして、いま私はそのような問題点を慎重に検討しておるところでございます。

でございますが、一応臨調で何か案が決められるというならば、それは先ほど青木委員もおっしゃったように実行可能な案でほしいということでございますが、決められませんでしたならばそれを十分そしやくして改善の実を上げていきたい、そのように思っております。

○青木新次君 わが党も、整合性のある、あらゆる分野から国鉄の改革案というものについていま検討をいたしております、四月の上旬には、もうあらゆる面から検討した、その集大成したものを発表したい、こう実は思っているわけでありすが、いま大臣がおっしゃったように、きょうも、ただいまも全国的に走っているわけですね。それから国鉄は、一地方の交通を中心とする地方鉄道やバスとは違って、全国的な立場で国民にサービスを提供しなきゃならぬということが実は義務づけられておるわけでありまして、分割化、民営化された場合、国鉄の持っている全国的な交通サービスという、供給という使命を遂行する経営主体はなくなってしまうことになるわけでございます。したがって、いま大臣がおっしゃったように、実行可能な案というものはこの民営とそれから分割ということでないということについて、大臣いかがですか、そういうふうに理解してよろしゅうございますか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 先ほど来申し上げておりますが、民営とか分割という最終形態については、いま私がこれをどうするかということについては、いまここで申し上げる段階ではない、また私自身も先ほど来申し上げているように、当面の問題についての対応を進めていくということが将来の国鉄の再建にはきわめて重要である、そのような認識を持っているというふうに御理解賜りたいと思います。

○青木新次君 まあ小坂大臣にしてはちょっと歯

切れが悪いと思うのでありますが、あなたも恐らく分割、民営なんていることはできないと思うんです。私も反対です。それはここに見える自民党の各委員の先生方も恐らく反対じゃないかと思うんです。ですから、そのことがただ国鉄が赤字だ——赤字の原因とかその他をここで論議することについては時間が少ないわけでございますけれども、いずれにいたしましても、そういうことが実行不可能な答申として出されてくることについてはこれは絶対に困る、またできないということをおひとつ強く銘記をお願いしたいと思うのであります。

それから、国鉄の経常損益は昭和五十年で九千四百七十七億円、五十四年度には八千二百十八億円、若干ながら改善を見えたのでございますけれども、五十五年度は一兆八千四百億円と一挙にふくれ上がった。対前年度比千八百六十六億円、二・三割増の悪化となりました。この原因をどのようにとらえているのか、総裁御答弁願いたい。

○説明員(高木文雄君) 五十五年度は大変経営成績が悪くて、いまお示しのように、ついに一兆のオーダーを超えることになったわけでございますが、突然この五十四年度と五十五年度の間でこれだけの大きな開きが出て一挙に赤字がふえました原因は三つあると思います。

一番大きいのは、やはり貨物の輸送量が急激にダウンいたしました。貨物収入が、運賃改定にかかわらずなおかつマイナスに転じた、対前年マイナスに転じたということが一点でございます。

第二点は、よく御存じのように、私どもの人員構成が異常な状態になっておるわけでございますが、年々退職金の支払い額がふえ、年金の負担額がふえておりますが、五十四年度と五十五年度との間でその増加額、その種の経費負担増加額が急激にふえたということが第二点でございます。それから第三点として、五十五年度の特殊事情をいたしましては、第二次オイルショック以後の電気料金それから動力費の改定、これは約五割ぐらい上がったわけでございますが、その影響を

強く受けております。

そうした事情によりまして、せっかく五十一年度以降少しずつ減っておりました単年度赤字額がまたふえるように転じたわけでございます。これはしかし、そうした原因があるからといって他人事のように言っているわけにはいかないわけでございます。まして、これをふえないようにする、あるいは減るようにするということのために、いつも同じことを申し上げて恐縮でございますけれども、経営改善計画を遂行をいたしまして、それによって赤字増加を抑えていかなきゃならぬと考えております。

ただし、五十六年度はきょうで終わりでございますが、六年度も決していい成績とは言えませんが、それはやはり引き続いて貨物の収入減が極度に進んでおるわけでございます。そういう問題がございまして、五十七年度からは東北・上越新幹線の開業に伴います経理面で、損益勘定で大きく資本費負担がふえてまいります。といったような問題がございまして、五十五年度非常に恥ずかしい成績であったわけでございますが、六年度にはよくなるか、五十七年度よくなるかという、なかなかそうした事情が重なっております、私どもも必死でそれを抑える、赤字増加を抑えるというつもりでございますけれども、四割の状況はなかなか容易でないということでございます。

○青木新次君 私は、国鉄財政の悪化の最大要因は、個々には総裁が言われた三点ということだと思えます。しかし、問題はやはり公共性という立場とそれから企業性という立場のいわゆる調整がうまくいかない。たとえば公共性と言え、どこでも、電電公社であらうと、郵政であらうと、私鉄であらうと、どこであらうと持っている。ところが、その中で公共性というものは赤字を中心として成り立っている、端的に言って成り立っている。そうすると、黒字の方から赤字の方へ、企業内においてひとつ財政的に転化できる。ところが国鉄は、新幹線やその他一部でもうかったものを赤字路線へ持っていくということについては、

もうこれは実際問題としてできない相談になっている。そこに国鉄という立場の占める公共性という問題について、やはり今日そういう認識を持って対応することが国鉄運営の責任者である総裁や大臣の立場であらなかならぬと思うのであります。主官大臣として、そういう公共性と企業性の調整がうまくいかなかったということが今日の悪化をもたらしたというようにお考えになりますか。

○政府委員(杉浦喬也君) 国鉄問題を論ずる場合に、先生のおっしゃるような公共性と企業性との問題は常に議論が出てまいります。これが国鉄のいままでの歴史の中での変革と非常に結びついて現在に至っております。過去におきまして、国鉄はいわば交通機関の中の独占的な交通機関として、いわば国の中の高鉄の輸送機関として国民の足となってきたわけでございますが、御案内のように、戦後、特に昭和四十年前後からの大変革がございまして、いわば国鉄の輸送のバックグラウンドである経済の変革と同時に、輸送の構造自体も大きく変わってきてしまった。その結果として、従来の独占性というものも失われて、自動車、飛行機、そういうものと競争しなきゃならぬ。その辺が特に貨物部門なんかでは最も顕著な形であられてきておるというふうに思っています。

公共性——まあ国鉄が独占的な状態である場合は、これはもう無条件に公共性ありというふうな断言できるわけでございますが、現在のようないわば他に代替性のあるものがある、いわば競争状態にあるというふうな状況になりますと、その代替性の多い少ないによりまして、やはり公共性の度合いというのは違ってくる。代替性が多くなれば公共性は薄まるものであるというふうなことは私なりに考えておるところでございます。したがって、現在の国鉄の地位というものは、それなりに、昔のような公共性というものを保持していない。やはり競争していかなきゃならぬ。そこには企業性というものを発揮する必要がある。

あつて、それによつて他の交通機関と対抗し勝ち抜いていく必要があるところ、これが企業性の問題でございます。

先生おっしゃったように、この公共性と企業性というものがなかなかうまく区分できにくい、それをうまくしなかつたからそれが一つの赤字の原因であるというふうにおっしゃれば、あるいはまた十分そのようなお説も一つの貴重な御意見であるというふうに思います。そういう点の着目がいままでは足らなかつたということ、時代の要革に應じて、企業性を発揮すべきところが、それが対応ができなかつた、しなかつたところ、非常に大きな問題があつたということは確かにそのとおりだと思います。私も、国鉄ともども、今後の国鉄のあり方を検討する場合は、やはり変わった事態というものを率直に認めまして、それに対応するように、単に公共性のみにとらわれることなしに、企業性を十分発揮いたしまして経営をする必要があるというふうに考えておる次第でございます。

○青木新次君 そうしますと、いまの杉浦局長の話でいきますと、シェアがなくなると公共性がなくなつてしまふというように、臨調あたりでもそういう議論をする人があるようであります。それは一面の見方ではないだろうかというように私は考えます。そういうあなたのような議論を將來していけば、これはもうたまたま地方交通線なんかについては一切公共性がない、もちろん貨物なんかについては全部全廃だということにつながつてくると思うのでありますが、その点いかがですか。

○政府委員(杉浦喬也君) 先ほど、私なりに公共性というものの定義みたいなものを申し上げたわけでございますが、公共性というのは、それがなると国民生活上支障が生ずるようなそういうようなものであるというふうに一概に言えると思ひます。ただその場合に、先ほど申し上げましたように、それにかわり得るものがあるならば公共性の度合いは薄くなるということを申し上げたわけ

でございますが、その公共性の効用というものは必ずしも大きい小さいということに關係がないんじゃないか。いわゆるシビルミニマムという言葉がございまして、地方におきましてはかに交通機関がない、バスしかない、しかもそれは輸送量が少くないというふうな場合におきまして、それらをシビルミニマムというふうな表現を使うわけでございますが、これはやはりなければそれを使う方が非常に困るという意味におきまして公共性があるというふうに考えておるわけでございます。したがういまして、いま先生おっしゃいましたように、単にシェアが低くなつたから公共性が薄いんだというだけでは、他の交通機関との相互關係において公共性がどうかというふうに考えるのが妥当ではないか、こう思います。

○青木新次君 ちょっとそのあなたの意見というものはわからないわけですが、シェアがなくなつたから公共性が薄らいたということ。しかし、地方の人たちはその交通機関を、たとえば国鉄のローカル線を使わなければ困つてしまふ。その意味においては公共性があると。しかし、その前提として公共性が薄らいたという議論というのはあなたはお考えになつていないように、私の考え違ひかしれませんけれども、そういうように理解しております。確かにそうだったと思ひます。そういうことになれば、国鉄は幹線系のみを運行すればよろしいという議論になつていくと思うのでありますが、その点いかがですか。

○政府委員(杉浦喬也君) 国鉄の経営自体からいいますと、先ほど申し上げましたように、鉄道の特性を發揮する分野というものが非常に変わつてきた、したがつて、それが経営上の圧迫要因の大きなバックグラウンドであるというふうなことは言えると思ひます。したがつて、今後の国鉄のあり方は、いわゆる鉄道の大量輸送という特性、そういう特性を發揮できる分野に次第に経営を特化していくことがきつて重要なことであると思ひます。ただ、それと、そうした特化部分が、公共性を持つておるもの

のがそれだけであるというふうには言えない分野があるというところは、先生御指摘されようとしておるあるいは地方交通線の問題というふうな点をとらえますと、必ずしも輸送量が少ないからというだけでそれが公共性がないというふうな決りつけられない分野がございまして、これを申し上げておるわけでございます。単純に幹線系だけが公共性ありと、あるいは幹線系だけが国鉄の使命であるというふうには申し上げておるつもりではございません。

○青木新次君 そういふお考えでいく気持ちがあつたらば、公共性があるという立場に立つて、国鉄が財政的にもこれを補完し得る財政事情にないとなれば、国としてこのことについて補完するという義務と責任があるというふうに考えているんですが、その点いかがですか。

○政府委員(杉浦喬也君) 先ほど申し上げましたように、公共性というものの確保に当たりまして、これが経営の圧迫要因であると思ひます。これは公的助成というものが必要かと思ひます。ただ、その前提としていまして、何處も申し上げるように、ほかとの交通機関、これをやはり十分比較する必要があるわけでございます。例を地方交通線にとつて申し上げますと、地方にはバスがあり、地方交通線がありということでございますけれども、地方の住民の方は両方欲しいというふうにおっしゃつておられますが、現在の国鉄の段階におきましては、むしろ地方交通線よりもバスに転換した方がいんだということでございます。そういう意味で、いわば経営努力なりあるいは要当な交通機関の効率性というものを考えた上で、その結果としてどうしても残さなければならぬ、しかもそれは経営圧迫要因の赤字を生み出すものであるということでありまして、それに對して適切な助成が必要であるということは言えると思ひます。

○青木新次君 私は、前回再建法ができましたし、いろいろと私どもも現地の視察やその他をやつたわけでございますが、いま局長のおっしゃるやうに、対航路線があつたり、あるいはまた地元の人、バスの方が便利でもつて、回数もあるし、正確だというふうな場合にはそれはバスにすればいいと思ふんです。そうじゃなくて、地元の人、これがこれ以外にないという立場で、しかもバスに便になつて、財政的にも悪化を来すというふうなところもあるわけですから、そういう点はやはり再建法のいろいろ改善計画その他について立てていかなければならぬと思ひます。ただ、いまの二千人以下は全部ばつと切つちやう、あるいはまた四千人以下はどうするといふような切り捨て御免式のやり方というものについてはこれは問題があるといふことを言つておるわけでございます。で、そういう点から、いまいろいろとあちらこちらで雨後のタケノコのようにいろいろな事件が出ております。

大臣にお伺ひしたいと思ふのでありますけれども、大臣は前回この場所において、日本国鉄道の再建については、「各交通機関の特性を生かした効率的な交通体系の形成を進めていくためには、国鉄が国の基幹的交通機関としてその機能を十分發揮することが必要であり、そのために、国鉄の再建はぜひとも達成しなければならぬ緊急の課題である」と考えております。このため、日本国鉄道経営再建促進特別措置法に基づき、昨年五月に承認された経営改善計画に従つて、経営分野の重点化を図り、国鉄経営の全体について減量化施策を進めることにより、昭和六十年年度において職員三十五万人体制を実現するなど国鉄自身の徹底した経営改善努力を求めるとともに、適時適切な運賃改定、これらを補完する国の行財政上の措置等を総合的に実施することにより、昭和六十年年度までに健全経営の基盤を確立することとしたいと考えております。

つておやりになるということは、一週間ほど前の委員会です。それから、こういう立場に立つてこれからのやり方についてということについて変わりはございませんか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) そのとおりでございます。

○青木新次君 総裁にお伺いしたいと思いますが、すけれども、経営改善計画は遅々として進んでおりませんか、どうですか。

○説明員(高木文雄君) 私は必ずしもそうは考えていないわけでございます。どうやって能率的経営をやるかということにつきましてはいろいろなことがございますが、最も象徴的には、少ない人数で仕事ができないかということでございます。五十五年度におきまして一万一千人、それからその前の年におきまして四千五百人ということでございます。要員減を圖ってきたわけでございます。現在はこの年度――きょうで最後でございますが、何とか一万二千人の減員計画をやりたいというところでございます。これは決して速いスピードでうまくいっているとはとて言えないかもしれませんけれども、さりとて遅々として一向進んでいないというお言葉には、多少、私どもとしてはそういう御批判を受けるのは残念に思うわけでございます。かなりの程度進みつつある、これを加速していかねければならないというふうに考えておるわけでございます。

地方交通線問題につきましても、第一次の指定が四十線区についてあったわけでございますが、まことに残念ながら昨年の十一月以来相当の期間が経過しておりますけれども、まだ協議会が成立しないという地域が半分以上になっております。主としてこれは北海道と九州に問題があるわけでございます。これら地域はこれらの地域なりに相当地域として問題を抱えているところでございます。時間がかかっているというところでも、少しづつは合理化も進んでいるというところもございます。確かに早くいっているとは言えませんが、余りにも遅いという御批判もあ

りましようけれども、私どもとしてはそれなりに進んでいるというふうに理解、判断をいたしておりますわけでございます。

○青木新次君 総裁、あなたは回りくどいことを言ったけれども、私は進んでいると思つています。現実には耐えがたいことを耐えて、労使ともに、特に労働組合がやはりこの点については前向きに問題をとらえて、そして真剣になって、むしろ深刻な対応をされているというふうに考えているわけでございます。これだけの全国的な組織や機構を持つておれば、いろいろ針で突つてくようなこともあ

るし、いろいろいままでの誤解やあるいはまた情性もあるでしょう。そういうものを直しつつ、しかも自分たちで自分の身を切っていくわけでありまして、この厳しさに耐えて私はやっていると考へてゐる、それから大臣が先回所信表明のときに言われたことについて、達成しつつあるというように私は解釈しているわけでありまして、大臣、その点どうお考えになっておりますか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 私も、まじめに一生懸命皆さんやつていられるというふうな思つております。ただ、昨今のようないろいろなやみ給手であるとか、その他企業体としては余り好ましくない多くの事態がマスコミに報道されて、そういうようなことの上に一体本場の再建があるのかという心配を国民の多くの方々は持つてゐることも事実であると思つております。私らはそうしたことでございまして、まず労使関係というか、企業内部の問題を国民がわかりやすいようにして、その上に立つて既定の方針をひとつ進めてもらいたいというふうな考え方を持つてゐるところでございます。

○青木新次君 そういう立場に立つて、赤字は全部国鉄の組合の責任だなんて思つてはいないと思つておりますけれども、そういう点についてはひとつ認識を新たにしてみようと同じく、この点について、非常に経営改善計画について厳しく取り組んでいるという事情をひとつ認識をしてもらひ、このことを強く要請いたしておきたいと思ひ

ます。

それから、国鉄の財政事情が非常に厳しいわけでありまして、特にことしもまた運賃改定があるわけでありまして、千五百億ですが、増収されるというふうにお考えになっておりますか。

○説明員(高木文雄君) 最近、非常に恐縮でございますけれども、五年連続の値上げというふうなことでありまして、だんだんと、いわば言葉は悪いのでございまして、値上げの余力というふうなものは小さくなつてきております。昨年の四月二十日から五十六年度の改定をやらしていただきまして、旅客については実収で七・七、八割ぐらゐの増収を見込んだわけでございますけれども、その一年間の経過を見ますと、大体七割ちよつと超える程度の増収は確保できております。一方貨物の方は、運賃と関係なくと言つた方がいゝと思うのですが、景気が低迷していることもあつて極度に輸送量が落ちておるわけでございますが、これはある面ではあるいは運賃の改定の影響かもしれない。影響かもしれないけれども、かなりいろいろ営業施策によりまして弾力的な運賃の立て方をしておるのでござい

ますけれども、それでもなおかつこれだけ減つておるといふことは、これは私は運賃の改定の影響がないとは申しませんが、それよりも全体の諸種の環境がそういうふうなことになることによるものと考えております。現在また五十七年度の四月二十日からの改定をお願いいたしておりますが、かなりいろいろ研究もいたしまして、勉強もいたしまして、もちろん収入を上げ得るということを前提にしてお願ひをいたしておるわけでございます。各方面から運賃改定をするがゆゑに減収が来て赤字がふえていくというふうなことは言われましても、いろいろ分析していただきますれば、必ずしもそういうことではない。諸般の条件があつてなかなか伸びにくいことは事実でございますが、運賃改定そのものが足を引っ張ると、経営の足を引っ張るというふうなことはなつていないというふうに考へてゐるわけでございます。

けでございます。

○青木新次君 これは意見でありますけれども、運賃を値上げするたびに運賃の改定の率の分を、若干、相当差し引いた中で名目を保つとか、あるいはまたかえつて客離れで減収になるといふような事態というものも見受けられたわけでありまして、そういう点についてはもう限界であるというところをひとつ運輸省も国鉄も考へてもらいたい、こういうふうに考へます。

そこで、私は地震の非常に多い静岡県に生活しているわけでありまして、値上げの困難性や客離れがあり、国鉄の経営は苦しい一方で、補助は減らされてゐるし、国民の足を守るために国鉄のようなどころこそ補助をふやすべきじゃないかと思ふのでありますが、増収も大変である、補助もない、少なくなつてゐるというところについてどういふようにお考えになっておりますか、ひとつお伺いしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 確かに五十七年度の予算編成に関連いたしまして、いわゆるゼロシーリングという政策がとられました関係で、私どもとしては補助の増額をお願いできない雰囲気になつてゐることは非常につらいわけでございます。しかし、世の中全般がそういうことであります。国の政策がそういう方針に大転換をされたわけでございますから、それに即応して、何とか補助の増額をお願いしないというわけにはなかなかないかなら、なおかつ経営を立て直していくというところでなければならぬわけでございます。ただいまちよつとお触れになりました東海道の地震対策というふうなものにつきましても、なかなかわれわれとしては経営状態から言つてつらいわけでございます。まして、東海道の地震対策についてはかなりの額の補助金がいゝんな形で支出されておるかと思ふのでございまして、私どももその余沢を得られないものかということも研究いたしましたけれども、やはり本来われわれの線路はわれわれ自身

ムにならざるを得ないということで、そういうつもりで、不十分ではございますけれども、地震対策につきましても可能な限りの対策はとっておるつもりでございます。いろいろ地震対策との関係で応援をしていただけるのはありがたいわけではございますが、私自身のいまの判断としては、いまの方式でやってもいかなるを得ないかなというふうに考えております。

○青木新次君 いまの静岡県は地震対策で沸いているわけでありまして。大規模地震対策特別措置法というのを、かつて私は災害対策委員長の時代にみんな協力してつくったわけでありまして、足りないのはやっぱり国鉄の地震対策、他省庁に比べて対応がとれていないと言われているわけでありまして。地震時の大動脈の確保に実は不安があるのではありませんか、この点についてどうお考えになっているか、ひとつ伺いたいと思います。

○説明員(高木文雄君) 一番心配なのは、堤防の上をレールが走っている部分でございます。土盛りのところは地震のときに崩れるということが一番心配でございます。そこで、いま鋼矢板を打つというような方法を通じて、一部試験を兼ねながら土盛り部分の強化をいたしておるわけでございまして、よそ様の進め方と比べてあるいは若干おくれぎみであるかもしれませんが、私も私どもなりに一生懸命やっておりますのでございまして。大変地震は心配でございますので、列車の転覆といったようなことがあったらえらいことになりますから、心配の部分から順次強化策をとっている次第でございます。

○青木新次君 大蔵省、この地震対策の関係について、予算上どういう考えを持っていますか。簡単にやっておりますか。

○説明員(藤井威君) 地震対策、国鉄当局から御答弁ございましたように、国鉄本来の施設に対する投資という観点から、国鉄に計上されております、一兆円を超える工事予算を計上しておりますが、その中からできる限りの配慮をして充ててい

ただ、それと、それでその国鉄の工事予算に對しましては、工事全般としての一般的な補助制度がございまして、その中で一般会計から若干は御援助を申し上げておる、こういう状況でございます。

○青木新次君 静岡県の二俣線が廃止予定線になつておるわけですか。したがって、その中に井伊谷川というのがあります。河川の改修が進んでい

た、これは地震対策でやっているわけでありまして、国鉄のところへいくと女性の腰のようにぐっと締まつてしまつてどうともならぬ。国鉄は予算上ないからこれはできませんとこう言う。片一方が広がつて、その先も広がつて、国鉄のところだけ狭くなつてしまつておる。これでは洪水で困るといふことがあるわけでありまして、この点どうなんですか。

○説明員(平谷哲夫君) いま先生御指摘のありましたことは、現在、バス転換等予定いたしております線路等につきまして、河川改修等があった場合、どのように対処しているかというところになるかと思ひますが、これにつきましては、実は二年ない三年等で廃止ということが見込まれるものにつきましては、線路が生きておる間に河川改修をやるといふには相当工事費がかかるわけでございまして、河川管理者とお話いたしました。もし待っていただければ、その結果を待つて処置するということをしていただいております。しかし、河川というものは、やはり河川管理者から見まして非常に危険性が大きいとあるいは緊急を要するといふようなものにつきましては、これはやはり線路がそのような特定地方交通線というふうなものでありまして、やはり日にちを争うというふうなものにつきましては、それなりの対応をして危険のないように改修工事を進めなさいといふこと、いふふうに考えて対応しているわけでありまして。

現在、地交線と言われておりますバス転換等が想定されるというもので、このような河川改修工事等を進めているものが現在十二件ほどある

わけでありまして。いま申し上げたような状況で進めておるものであります。したがって、この二俣線の井伊谷川につきましては、現在お話を現地でも持ち上がつておることは聞いておりますが、この後も少し河川管理者の方と協議をさせていただきまして、状況によつてそれに対応していきたいといふふうに考えている次第であります。

○青木新次君 これは、国鉄がやってくれないから地震対策をやる場合においてもそれが障害になるというところは、この井伊谷川ばかりじゃなく、算上、資金上ちょっと困るといふことでありまして、総裁は、いまのこととやめていくんだと、こういうふうなことを考えては、やはり実効あらしめるというふうなことを考へて、全体的な立場に立つてこの地震対策等についてもやつてもいい、こういうふうに思ひますが、いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 災害で線路が壊れるという場合、あるいは地震その他災害によつて線路が壊れる危険がある場合、この場合にどういふ経費負担でそれに対応していくかといふのは非常にむづかしい問題でございます。私も私どもも気が持たして、ましては、全く採算に乗らない線路でありまして、災害が起つたあつた起る危険があるというものについては、採算と全く関係なく維持補修に努めておるわけでございまして、災害復旧だけで年に大体百億を超えるいろいろな支出をいたしております。それを道路とか河川とか港湾といったようなものと比較して見ますと、いささか私どもに對してシビアではないかという感じは持っております。時折財政当局ともいろいろ話はいたしておるわけでございますけれども、まあとにかく、ま全体のその種の投資額といふんです、事業費が一兆円という規模でございます。まあまあその中でやつてやれないことはないではないかといふことで、いまのところは災害関連の他の土木事業と関連して、いたす部分のうちのある特定定義の

中に入つておるものだけ補助金をいたしてやっておりますけれども、それ以外は自力でやれといふことでやつておるわけでございまして、これは御指摘のように問題点であることは承知をいたしておりますが、まだどうしてもなかなか一種の財政ルールといふんです、そういうものの関係で突破できないでおるわけでございまして、今後とも各方面の御協力を、応援をしていただきたいといふ気持ちを持っております。

○青木新次君 総裁、このごろあなたは非常に歯切れが悪くなつた。何かいろいろ言われるものだから非常に遠慮している向きがあると実は心配しているのではありませんか、それからだめなことだとはいいはいい、それからだめなことだとはいいはいい、それから言わないと、何かしらみんなにいいような、内容を突き詰めていくと思ひます。たといふこととやばいといふことと思ひます。たといふこととやばいといふことを私は申し上げておきたいと思ひます。

それから、最近、東京、大阪間でかなりの駅が開業してあります。駅設置の基本的な考え方と最近の駅設置の状況と開業後の実績についてお伺いしたいと思ひます。

○説明員(橋元雅司君) 本年度、昭和五十六年度でございますが、東京、大阪の大都市圏におきまして四駅、それから札幌、仙台等の地方都市圏で四駅、合計八駅の開設を見たわけでございまして。基本的な考え方につきましては幾つかの事情を総合的に勘案いたしまして判断をいたしておるわけでございまして、まず都市圏の中心駅から大体三十キロ圏内に位置する、そして通勤通学者が急増したというふうな事情、それから駅間の距離が大体五、六キロ程度でかなりの距離がある。それから、地元の市町村の都市計画事業等将来の開発計画も明確でございます。新設の開業、需要が見込まれるといった点、さらには駅舎建設費等、地元の御負担を前提といたしますれば国鉄としても十分採算が合うといったこと、さら

のローカル輸送も四十四本ということで、これまた大いに御活用いただければということでございま

も基本的な対応につきまして十分慎重にひとつ検討をいたしてまいりたいというふうに考えており

○広田幸一君 先ほども青木委員が言っておったんですけれども、総裁に質問というよりも私の考

うと思うんですね。もちろん、そういう合意以外のいろいろなこともあるやに聞いておりますけれど

いうものを収入と見合うようにしたいという考え方を持っておたわけでございます。

ところが、いまお触れになりましたように、どうも計画立案当時と比べて、収入の方が非常にぐあいが悪いという状態になってまいりました。お示しのように、このままでは大変心配だといえますが、貨物固有経費取支均衡という事態にはなかなかたどりつきにくいという心配が出てきております。

当面は、この計画では五十九年度までに、たとえば貨物取扱駅の数で申しまして、現在約千二百駅全国にございますが、これを八百駅ぐらいに減らすというようなことを前提とし、それから貨物列車の列車キロも相当程度減らしていくということとを前提にしておたわけでございますが、その計画を五十九年度までに順々にやるのではなしに、本年、五十七年の秋までに一挙に繰り上げて、そういう貨物のものもろのかかります経費を減らすための軽量化、減量化をいたしたいということ、必死にいま取り組んでおります。

しかしながら、それをやりましてもおかつ六十年時点で思うようにいかどうかということがございますので、いま改めて貨物の輸送方について基本的な勉強を始めております。その内容はまだ御報告するに足りませんが、考え方としては、いまの貨物輸送はいわば駅送り、ヤードからヤードへ順番に貨車を送っていくという駅送りになっておりますが、それをその考え方を抜本的に変えまして、貨車を駅送りするのでなしに、旅客列車と同じように直行型のものに持つていく、そこへ視点を置いていく、それによって不便になる部分については相当程度貨車輸送からコンテナ輸送の方に移していくことを基本として組み立て直しをやつてはどうかということと勉強をいたしております。これはしかし、それこそ大正、昭和の前期からやつてまいりました貨車の輸送方を抜本的に変えるものでございますので、なかなかいろいろフリクションもありますし、研究すべき点がたくさんあるものでございます。

ら、今日の時点では、そういう方向で勉強させておりますが、まだ御報告を申し上げるまでには至っていない。しかし、それはぜひともそういうふうにするにしようとして、貨物の輸送から発生する赤字を減らすための新しい手法を採用していきたいというふうな考えでございまして、

○広田幸一君 私ども若干勉強してみたいんですが、貨物について見ますと、五十五年度がこれは一億三千四百萬トンという予定に対して実績は一億二千四百萬トン、営業収入は、ちよっともとの数字がわからぬんですが、三千三百十二億といたうことになっておるわけですが、六十年の目標としてはこれが一億三千七百萬トン、五十五年度と六十年の目標では余り食い違いはないわけですね。五十五年度が一億三千四百萬トンで六十年が一億三千七百萬トンですから、この数字で見ると、三百萬トンほどの開きなんです、いまお話をあつたように、景気はなかなか低減をしておるし、横ばい状態で余り伸びぬだろう、こういうことで数字に出ておるんですが、こういう数字は可能と見ておられますか、これは。

○説明員(橋元雅司君) 先生御指摘のような数字でございます。実は、率直に申し上げます、この改善計画を立てる段階と申しますのは五十四年度でございますが、長らく低減を続けておりました貨物輸送が五十三、五十四年と回復基調にあつたわけでございます。当時もいろいろな議論がございましたんですが、結局五十四年実績程度を横ばいというふうに輸送量を踏んだわけでございます。当時、運輸省におきまして、運輸政策審議会でもいろいろ御議論がございました。そういう御議論を重ねながら、結論的には横ばい基調でまいらうというふうな判断に立つたわけでございます。

しかるところ、五十四年の十二月から第二次のオイルショックの影響が非常に色濃く出てまいりまして、特に私どもの非常に大手のお客様でございます素材型の産業の各部門で非常に落ち込みが激しいということでございます、かつまた総じて

てやはり物流離れと申しますか、いろいろ物流それ自体を節約なさる、削減なさるといふ企業側の非常に熱心な御勉強がだんだん実現するといふうなこともございまして、実は五十六年度——本日で終わる本年度でございまして、石油、セメント、石灰石、それから鉱石類、それから紙パルプ、それから鉄鋼、以上申し上げました七品目で減送分の半分を占めておるわけでございます、こういった私どもの大手の顧客でございます各部門におきまして、今後どのような趨勢をたどるかということを十分見きわめました上で、先ほど総裁から申し上げましたいろいろな勉強について精力的に取り組んでまいりたい、こう思っております。

○広田幸一君 これを六十年は五千三百五十億円ということが予定されておるようですね。これがいかないということになると大変なことになるわけですからね。それでいろいろ勉強してみますと、どうも五千三百五十億というのは達成できない。とすれば、かなりの減量をしなければならぬということになるんじゃないかと思うんですが、そういうことになると、かなりの人員が浮いてくるということになるような数字になるんですが、その辺のところはいかがなものでしょうね。

○説明員(橋元雅司君) おっしゃいますとおり、この輸送量が低下すれば当然のことながら収入に大きな乖離を生ずるわけでございます。その点を前提といたしまして、十分趨勢を見きわめた上で私どもとしてはやはり経費の切り込みをさらに深めなければならぬ、こう思っております。

実は、私どもの経費の内容をさしに分析いたしますと、先ほど総裁が申し上げましたヤード系の経費、ヤードにおきまして貨車を入れかえたりという——これは駅にもございまして、そういう貨車を入れかえ経費というものがほぼ半分程度でございます、これは一面において大変危険な作業でございます。雨の日も風の日も屋外での作

業になるわけでございます、こういった作業につきましては、やはり徹底的に省力化、省略する方向で貨物輸送全体のシステムを考えてまいらなければならぬ。現在おおむね、このヤードにかかりますと、八時間から十時間貨車は寝るわけでございます。かつまた、大体一運送の平均で二・二回ぐらいヤードにかかっているという実績でございます。仮にこのヤードにかけないで直行型のシステムに直しますと、そのヤードにおける手間と暇両方が省かれるわけでございます、スピードがアップできる、そしてコストの安い輸送体系ができるということでございます、かつて非常に貨物が多かつたころは、いわばこういうヤードを使う輸送というものがより合理的であつたと思つたわけでございますが、今日におきましては、やはりそういう直行型の列車単位と申しますか、従来の貨車単位ではなくて、列車単位の輸送に切りかえることがより合理的であるといふふうに判断いたしております、かなり大胆な手法で新しいシステムへできるだけ早く切りかえてまいりたい、こう思っております。

○広田幸一君 総裁、いまの貨物は六十年にはとんとんにするというわけですから、かなり減量経営をやらなきゃならぬ、最近のこの流通の動きからしまして、そこで問題になりますのは、地方交通線の問題ですね。地方交通線の問題で、これはさつきも青木さんが言っておつたんですけれども、昨年の改善計画の基本的なフレームのところに書いてありますのは、この地方交通線については一定の補助金をもらつたという前提で取り組まれておるようですが、さつき総裁もおっしゃつた七十七線、四十線、四十線のところがまだ遅々としていってないということでありまして、私はいままでもこのことについては言つてきました。やっぱり地方住民が存続を希望しておる限りにおいては一方的に切つちやならぬではないかということを主張したんですが、どうでしょう。この地方交通線については七十七線まで、計画が言うような、法律が

言うようなところに持っていった、どれだけの赤字が解消できましようか。

○説明員(高木文雄君) 正確な数字はいま現在覚えておりませんが、七十七線三千キロで、あの時点での計画では赤字額そのものが七百二十一億ございます。そこでいま対応しております四十線区七百二十九キロ分が百五十億の赤字になっております。ですから、これをもし仮に全部バスにかえたら幾らどうなるかということではなくて、現在赤字がある金額がそうなりますので、これが全部解消するわけではなくて、バスにしてもどうしてもやはりいろいろ問題がありますから、これらの数字が全部なくなるというわけではありませんが、現在そういう赤字額になっておりますという意味の数字でございます。

○広田幸一君 四十線で百五十億ですから全体の幾らになりますか、百分の一ぐらいになりますか、そういうこともあって、なかなか、私の県にも二つの線がいまだに協議会に入れないでがんばっておりますが、この特定地方交通線を含めて地方交通の問題は大変だと思ふんですが、われわれがいま考えておりますのは、やっぱり地方には地方の事情があるわけですから、ですから地方の交通を整備するという、自治体も入り住民も入ったそういうものを考えていったらどうかといううようなことも党として考えておるわけでありまして、この辺の発想については、国鉄当局としていままですという考え方を持ったことがあるのかどうなのか、その辺についてはいかがでしょうか。

○政府委員(杉浦喬也君) 地方交通のあり方につきましては、陸運局の方でいわば広域的なローカル輸送の検討を総合的に行っておるわけでございます。その方の審議会によりまして徐々に各県ごとに対策を講じつつあるということでございまして、にわかに全国にわたるといふわけにもまいりません。

ところで、この国鉄のローカル線対策、これは法律に基づきまして一定の基準により、また一つの目標を立てまして緊急に解決をしたいというふう

うに考えておるものでございしますので、必ずしも全体の地方交通の計画のテンポと調子が合わないということになっております。しかし、この国鉄ローカル線問題は非常に国鉄のあり方につきまして重要なポイントでございしますので、ぜひとも所定の方針どおり逐次進めてまいりたい。これは形が変わりますが、決して当該ローカル交通を全部足を奪うというわけではないわけでございます。まして、国鉄というやり方を別なやり方に変えるということが望ましいというような路線でございまして、バス輸送なりあるいは第三セクターによる地方鉄道なりそういうようなものによりまして、あくまでもその当該地方の方々の足を確保するというところでございまして、そうしたことで全体の輸送計画というものは決して矛盾するものではないというふうに考えておるところでございます。

○広田幸一君 この際、地方交通線の問題でも一つ聞いておきたいと思ふんです。このことはこの委員会でも話が出なかったように聞いておるわけですが、最近私も言われてみてあなるほどそうだなと思つておることがあるわけなんです。それは二千人以下のところが対象になって特定地方交通線という指定を受けておるわけですが、法律によりまして四千人以下がバスに転換をした方が効率的であるというふうになっているわけですね。当面六十年までは対象路線七十七線がいま対象になつておるわけですが、将来の問題として、二千人以上四千人以下の部分は一休どういうふうになるだろうか、そういうことをこの間私聞かれました。いま実は地方自治体が二千人に乗車率を高めたためにいろいろと金を出したりしてがんばつておるわけですね。ところがそれをやったら、しかし、また数年先にはあるいは四千人以下切られるということになれば、いまここで努力してみても先になつてくるとまた同じようなことが出るではないかというようになことを言われてみまして、ああそうだなあとこういう疑問を私持ったんです。いまの計画としては六十年までになつておりますが、法律としては四千人以下というふうにな

つておりますが、この辺についてはどういうふうに答へたいものか、お聞かせ願ひたい。

○政府委員(杉浦喬也君) いまおっしゃるとおり、法律上の基準、これは政令で決めてございまして、四千人未満の輸送密度ということが基準でございまして、運営の方向といたしまして、これを一挙に四千人未満を処理するということはなかなか大変であるということ、閣議了解の中で当面六十年までの目標としてその半分の輸送密度、二千人以下の輸送密度の路線について対策を講じよう、このように、これは運営上の問題でございまして、そこで六十年を目指していま一生懸命やっておりますわけでございます。なかなかその地元の方々の御意見というものが、非常に存続について御希望が強いというふうな事情等から初期のスケジュールどおりにまいつておりませんが、何とか地元の方の御理解を得ながらとまかく六十年までの目標を達成すべく現在努力中でございます。二千人以上の分野につきましてどうなるのかという御疑問なり御質問でございまして、これは六十年度前後になりまして、やはり当然二千人から四千人の間の輸送密度を持つ路線につきましては、法律の規定に従ひまして同様に特定地方交通線として選定し、またそれに要する対策を立てるための協議会を設定し、適切な対策を講じていくということを引き続き行っていく必要があるというところでございまして。

○広田幸一君 局長、そこで問題になるのは、私がさっき言ったように、まず地元の者は何とかして二千人に乗車率を高めて残そうと言つてがんばつておるわけですね。ようやく二千人に達した、除外された、そういうふうにして思つておったところが、また数年たつて四千人以下ということがあり得るのかどうか。そういうことを、いま全国のいろいろな知事会とかいろいろな会がありますね、そういうときにそういうような質問が出たのかと、出なかつたか、出なかつたならば、しかし将来そういうこともあり得るということを教えておいてやらないと将来大変な問題になるというふうに、

私、最近危惧を持っておるわけですね。親切にそういうふうなやらないと、たとえばこれが六十年だと、七十年まではそういう心配ありませんというふうな話をたとえばするとするなら、十年間は大丈夫だと、こういうふうに思ふでしょう。しかし、それが何年先になるかわからない、六十年以降のことについてはこれから改めて検討するということになつておるわけですね。そうすると、そのことをよく話しておいてやらないと、そのとき別の運輸省の役人の皆さんがおられるかどうかは別として、大変な問題になるというふうに私は思ふんですがね。そういう意味で私はその点を聞いておるわけですね。

○政府委員(杉浦喬也君) いままで各県知事さんあるいは沿線の市町村の方々と何遍もお話をいたしました。当面の何といたしましても問題になるところは四十線、七百三十キロ、これをどうするかというところに議論の焦点がまいるわけでございます。この範囲から、やはり何とかこの中から逃れたいと、こういうようなお気持ちからその次の基準である二千人という基準に話題がどうしてまいってくるわけでございます。したがって、それよりさらにそれを越えた四千人というところのお話は、少なくとも私いまままでお話を申し上げました会合では出た記憶はございません。ともかく、まあ当面の六十年度二千人、こういうところへ一生懸命やればいんだなという感じでございます。いまして、四十線、七百三十キロの路線をめぐります問題の中に、さらに四千人ですというふうになりまして、まあ何といたしましても、議論の輪を大きく広げるというだけの勇気が実はございまして、そうしたことにいつての念のため申し上げますというふうなことは、いままでも私も皆様に申し上げておると思います。

ただ、現実の姿といたしまして、御指摘のようにな二千人乗車運動というものが各線で行われているというところにはいたしてあります。まあこの地方線の問題に対する熱意な御意見の行動に

な二千人乗車運動というものが各線で行われているというところにはいたしてあります。まあこの地方線の問題に対する熱意な御意見の行動に

あらわれた姿であろうというふうに拝察はいたしておるわけですが、何とか御理解をいただきたいというふうに考えておるところでございます。

○広田幸一 局長、これはまあとにかく六十年まで何とか計画を達成しなきゃならぬという国鉄、運輸省の気持ちはいっぱいわかりますけれども、何か将来そういう問題が起きてくるような感じがしますよ、これは。そのときに、なぜそういうことを教えてくれなかったのか、それならとも四千人というようなことはできぬから、うちの方はもうこの際法律に言うような方向に転換をしておいた方がよかったです、こういうふうなことが私は起きてくる可能性が十分あると思うんですよ、それは。なぜそういうことを親切にそのときに教えてくれなかったのか。これは国鉄はきょう、あすの問題ではない、将来にわたっての問題です。その国鉄が地域において残るか残らないかという問題は、地域の人たちにとっては本当にこれは永久的な生活にかかわる問題ですから、その辺をどう処理されますか。

○説明員(竹内哲夫君) 当然に先生おっしゃるような御疑問があるということを私も考えておりまして、私も国鉄といたしましては、地元でのお話し合いなり、あるいは協議会等の席で、いまお話のありましたような二千人以上という点につきましても、よく御了承をいただきますように御説明を申し上げてございます。

○広田幸一 君 いまどういふことですか、そういう話し合いの場があって、そして四千人以下のこのことについてはどういふふうに説明しておるといふの。私がさっき鉄監局長に質問しておるわけでしょう。それに合うような答弁をしてもらわないといけないですよ。

○説明員(竹内哲夫君) 現実には地方、地元の方々とお話をする機会はどうしても国鉄に多いわけでございます。その際に、やはり法律上は四千人というのが決められておりまして、当面六十年までに二千人以下ということで計画がなされております。

すけれども、しかしあくまでも決められておりますのは四千人以下ということが基準となつてございますので、私どもは事実といたしまして、法律の趣旨というものがそういうところにあるということにつきましましては常に申し上げるよう努めていっております。

○広田幸一 君 まあ大変な問題になる可能性はある、そういうことを私危惧しますから、そのことも考えながら今後対応してもらいたいと念のため申し上げておきます。

それからもう一つは、高平先生や安田先生に大変悪いんですけども、新幹線の整備五線の問題についてちょっと私触れておきたいと思うんですよ。

きのう、きょうのテレビや新聞に出ておるんですが、いよいよ駅が決まり線が決まったわけなんですけれども、まあ新聞の論調は、決まったけれども着工までには大変むずかしいということが書いてあるわけなんです。昨年の五月でございますか、このことについて新幹線整備法の改正があったときに、私は、いま国鉄がこんなに多額の借金を抱えておるときに、もう少し時期を先に延ばした方がいいではないかというふうに言ったんですけれども、あにはからんやという言葉が適当かどうか知りませんが、臨調等も、それは計画は計画でよろしいけれども着工についてはやっぱり凍結すべきであるというふうな意見も出ておるようでありまして、このことについては、大臣、どういふふうにお考えになりますか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 五十七年度の予算にもこれらの整備新幹線の調査費が計上されておりました、これが、来年度の予算が国会の御承認をいただくならば、それをもとにして調査を開始するということであると私は思っております。私はこうした今度の北陸あるいは盛岡以北というふうな問題は、確かに国鉄の現状とか現在のいろいろ環境から言うところだと議論の人も大変多いと思うんですよ。しかし、こうした、端的に言うならば恵まれていない地域の人々にやはり一つの

夢を与えるという意味で、私は整備新幹線をそう単に財政的な見地からだけ議論をするということには政治ではないというふうに率直に思っております。恐らく広田委員もそのような考えではないかと思うのでございますが、そういうような意味で、着工というときにはまだ至らないわけでございますが、しかし、せつかくの調査費をいただいておりますのでありますから、そしてまた、国鉄もそうであると同時に鉄建公団においても有能な技術陣がみんな腕をまくって待っておりますわけでございますし、私はやはりこうしたこととは、着工の予算という問題でこれを政府内部並びに国会で十分御議論いただくかなきゃならぬ問題だと思っておりますが、せつかくの調査費をいただいたのであるから、これをともかく使って、そして地域に対しての一つのスピードの速い交通機関というものを、しかもそれが国鉄というもののイメージとして通るものであるという期待感、私はこれはとうとういものではないかと思うのでございまして、非常に率直な答弁でございますが、そんなような意味で、昨日の発表は大変私自身はいまに発表したいというふうな思いを思っているわけでございます。

○広田幸一 君 私も新幹線の必要性ということにはわかります。ただ、今日これはたくさんさんの累積債務を持ちながらやらなければならぬ。上越新幹線、東北新幹線で、さっきもお話がありましたように、平年度で四千億の資本費をどうするかという問題があるわけですね。この東北と北陸のこれを自治体を持つといった一部です。大半は国の財政でやらないかきやならぬ。そのツケが国鉄に回ってこないというところが現在保証できません。か。そういうことができれば、一方においては本当に血みどろになつて国鉄の再建をやらないかきやならぬ、しかも、それは国家財政の逼迫したときに協力しなきゃならぬという立場でやっておるときに、それをいまやらなければならぬという緊急性があるかどうか。大臣がおっしゃった四十億円を使うということはそれは私はいん

夢を正當化してくれるだろうか。また、地方ローカル線の人たちも、ますます過疎を促進するようなことになるこの赤字ローカル線の廃止についても反対しておるわけでありまして、私はその辺は本當に国家的な立場に立つてこの問題はやっぱり判断すべきである。そうしないと、本當に均衡ある国土開発という意味においてもまずいんじゃないかなというふうに思うのであります。まあ大臣もそういうふうなことを私は思っております。思うんですけれども、いろいろ立場上そういうふうにおっしゃっていただけるんじゃないかと思うんです。国鉄の職員に私聞きまして、とてもそんなことではまた国鉄に赤字が回ってくるということ。国鉄の将来はこうなるんだ、赤字はこうなる、こういうふうな解消されるという安心感を持たせ、はずみをつけることが今日必要ではないかと思っております。大塚安田先生には悪いんですけども、私は純粋な立場で申し上げておりますので、あしからずひとつ御了解いただきたいと思

います。それから最後に、時間がありませんので、自動車局長にお尋ねするんですが、この問題はすでに予算委員会等で何回も出ておるので私も質問しなくてもいいんじゃないかと思つたんですけれども、私もいわれる過疎地域におりますから、過疎バスといわれる補助金が五十八年度以降なくなるという問題でございます。昨年度、五十五年度の実績を見ますと、わずか六億円ちょっとでございます。ですから、この問題は財政当局がいわゆる補助金を切るという趣旨からいろいろ考えておるようでありまして、私は過疎地域における公共交通というのは、ただ車に乗れるという利便というだけでなくて、そういう公共交通の公共輸送機関が存在するというだけでも非常に意義があると思うんです。私の方で一部落がありまして、いままるっきりバスが通っていないんですが、それほどの後人口が減っていない。自家用車も走っておる。しかしながら、その部落に行

ってみますと何となくやっぱりさびしいですね。何か活気がなくなってきた。普段は乗らなくてもいつかは乗れると、そういう車が走ってくれるというところだけでやっぱりその地域は何となく一つの希望というのか、そういうものがあるんじゃないか。そういう意味で、私はこの問題については五十八年度の予算を要求する段階において、いま言ったような趣旨、またいままで述べられておるような趣旨というものを十分に反映をさせていただきたい、こういうことをお願いを申し上げたいと思うんですが、局長と大臣にひとつこの点について御答弁をいただきまして、私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(飯島篤君) 先生のお気持ち大変よくわかるのですが、何分第三種生活路線と申しますと、平均乗車密度が五人未満と非常に少のうございまして、路線バス事業としてその運行を維持していくことは非常に困難な路線でございます。したがって、五十五年度以降路線ごと三年間の補助対象期間の間に輸送需要を喚起するとか路線を再編成するとか、路線バスとして存続し得る条件が整備されることが望ましいのでございまして、それができないような場合には、地域社会の問題といたしまして、市町村等地方の責任と判断によりまして、いわゆる市町村代替バス等の運行を考えていただく。これについては補助制度があることは御案内のとおりでございます。あるいは市町村の単独補助にさせていただくというように中から、地域の実情に合った対応が選択されることを期待していただいております。

なお、参考までに、この補助につきましては、五十年から五十四年度までの五年間ということで行われてきたものでございまして、更新に当たりまして、いまのように三年間に限って継続するということにいたしました経緯になっていただいております。

○広田幸一君 それじゃもう運輸省としては、余り必要性というのか、補助をさらに継続するというお考えはないんですか。いや、財政当局がどう

言おうともやっぱり必要性があるというふうにはお考えになっていないんですか。

○政府委員(飯島篤君) いま申し上げた措置を極力努力していただく、その進捗状況を見きわめながら五十八年度以降の補助制度のあり方については検討してまいりたいと考えております。

○小柳勇君 今回から予算の委嘱審査ということ、新しい試みであります。そういう意味で、予算委員会的な運輸省関係の問題を質問したいと思っております。したがって、時間は少のうございしますが、総合交通体系に対する運輸省全体の取り組み、それから地域交通、物流対策、特に自動車局関係、それから港湾局、海運局、航空局は日米航空交渉と、こういうところをいっしょに質問いたします。関係省庁は運輸省と建設省、労働省、経済企画庁を呼びました。各省とも審査をやっておりますが、局長、課長、大変でしようけれども要領よく御答弁をお願いいたします。

まず最初に、運輸省自体の総合交通体系に対する取り組みであります。元の田村運輸大臣のときも総合交通体系で質問いたしましたところ、運輸省内部はたとえば自動車局、海運局あるいは鉄監局、航空局、みんな競争相手であって、運輸省自体がそれぞれ競争をあれせんならぬ。したがって、なかなか総合交通体制というのはとりにくいというところをこぼされました。それから前の森山運輸大臣の時代、したがって官房に審議官を二人増員したので、その方で総合交通体系を考えさせるから、どんどんひとつ質問をしてあるいは意見を出してくれという話がありました。小坂運輸大臣は、現在運輸省の官房審議官が総合交通体系についていろいろ活動のようでありましたが、いま総合交通体系というのはいろんな面で国民に問われております。したがって、大臣はどういう決意で省内をまとめ、各省との折衝を、日本の総合交通体系を樹立されるか、見解を開きます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 総合交通体系の整備ということが私が着任いたしましたときの最大の問題として省内で説明を受けたのでございます。

そしてまた総務審議官制度が五十四年から設置されておりました。ここでこうした全般の交通体系の効率化ということが論議されていることもよく承知しております。そこで、私は、省の機構の問題であり、また審議官制度が置かれております関係で、私自身もいたしましては、この総合交通体系に取り組みをして現在の審議官制度というものは非常に一生懸命やっております。うふふに考えております。ただ、きわめて複雑な社会情勢と、ある場合には国民のニーズというものも非常に複雑化して絡み合っておりますので、必しも非常に明確なきちんとした体系というものがまだできていないと申します。か、現在検討中であるというふうに考えておるわけでございますが、しかし、全般の交通機関がそれぞれ特性を生かして国民に十分なサービスをするという方向についての意図は、審議官制度を通じまして十分運輸省としては尊重され、かつまた評価をされているというふうに認識をいたしております。

○小柳勇君 総務の審議官は見えていますか。

○政府委員(石月昭二君) はい。

○小柳勇君 いま、昨年の七月に運輸審の答申が出て、総合交通体系について検討中だと聞いておりますが、どのような進捗状況ですか。

○政府委員(石月昭二君) 昨年の七月に運輸政策審議会の答申をいただきました。私どもは現在その答申をできるものから可及的速やかに実施すべく、答申の必要な調査を行うという準備を整えているところでございます。

具体的に申し上げますと、たとえば一、二の例を申し上げますと、たとえば幹線交通におきましては、交通市場の競争の激化ということでむだな競争もあるわけでございます。やはり各交通機関がその特性を發揮しつつお互いに補完を合して効率的な交通体系をつくる必要がある、そういう観点から、たとえば既存の新幹線、空港と在来鉄道、高速道路の組み合わせというような形で補完的な効率的な交通体系をつくる。地域交通の分

野で申し上げますと、たとえば各交通機関の円滑な乗り継ぎを確保するために、たとえば乗り継ぎ施設の整備をやるのか、ダイヤの調整をやるのか、それからまた公共交通機関の情報提供システムの改善を図るか、または都市交通で乗り継ぎ運賃を導入をしまして初乗り調整をやるというような問題、また、物流の問題につきましまして、協同一貫輸送というようなものの推進をどのようにやっていくかというようなことを中心にいたしまして、ただいまいろいろ調査を進め、原局とも詰めているところでございます。

○小柳勇君 ここに私は、昨年の暮れに行革の特別委員会に運輸省から出ました報告を持っています。最後のところから運輸省としては、本答申を指針として所要の検討を行ったうえ施策の具体化を図っていくこととして、いま一、二報告されましたが、これが出ました後、昨年のこれは十月ごろレポートをもらっていますから、それ以後今日までの具体的なものを私の方に出してください。

○政府委員(石月昭二君) ただいま小柳委員の申されましたこと、後ほど御報告申し上げます。敷衍させていただきますと、私どももいたしましては、運輸政策審議会で提案されたものを一応振り分けまして、できるだけ早くやるもの、それから若干の検討を要するものというように形で振り分けをやりまして、これからその実施を詰めていくという段階でございます。

○小柳勇君 レポートを出していただきます。では、経済企画庁、これも昨年暮れにレポートをもらいました。経済企画庁が大体総合交通の各省庁の間に立ちまして総合交通の主管官庁であります。昭和四十六年からタッチしておられる。現在どういふことをやっておられるか。いま国鉄問題もあるいは航空もあるいは海も大変な時期であります。現在のやっておられること、それからこれからの総合交通体系に対する構想、こういうものを報告願います。

○説明員(岡田晴夫君) お答えいたします。

総合交通体系につきましては、昭和四十六年十二月に臨時総合交通問題関係協議会におきまして、政府の基本的な方針が取りまとめられたわけでございます。この方針に従いまして各般の交通政策が進められてきたところでございまして、いま先生御案内のとおりでございます。その後、交通をめぐる経済社会情勢に非常に大きな変化が生じたので、企画庁といたしましては、この方針に關しまして修正を要する点があるかどうかというところにつきまして関係の省庁に御検討を願ったところでございます。

こうしたことから、運輸省におかれましては、昭和五十五年四月に運輸審議会——運輸政策審議会に對しまして「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」ということで諮問がなされまして、五十六年七月に答申が行われたわけでございまして、この答申では、最近の経済情勢の変化を踏まえまして、これに對應するための具体的な施策についてきめ細かな提言がなされているわけでございます。

しかしながら、こうした検討を踏まえまして、四十六年の方針の見直しは是非につきまして関係省庁の間で検討を行いました結果、四十六年の方針に示されております基本的な考え方、それから交通政策の基本的方向というものにつきましては、現時点におきましてこれは妥当であるというふうな結論が得られましたので、今後、運輸審議会に示されておりますような施策の具体化に当たりましては、必要に応じて関係省庁の間の調整を行う、あるいは全国総合開発計画とか経済計画等の政府の計画の中で検討調整をするというところによりまして、全体として整合性と調和のとれた交通体系の形成に努めてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○小柳勇君　そこで、いま国鉄問題が臨調で大変話題になっている。世間で問題になっているんですね。経済企画庁、その総合交通体系の中で、国鉄の位置づけとか、あるいは自動車、貨物自動車の一貫輸送体制とか、あるいは空との関

連とか海との関連とか論議したことがありますが。簡単に。時間が少ないから、ずうっとたくさん各局待っておられるから、簡単にやって。

○説明員(岡田晴夫君)　いま先生御質問の件でございますが、四十六年の答申の中で……

○小柳勇君　いや、四十六年じゃなくて、いまの国鉄問題。

○説明員(岡田晴夫君)　総合的な交通政策の基本的な方向という中で、そういった問題につきましても基本的な方向が示されておるわけでございまして、私もそういったことは、そういった基本的な方向を踏まえて、個々の具体的な施策につきましては、いま申し上げましたように、各省間で調整をとる、あるいは計画の中でさらに検討を重ねていく。これは、四十六年の方針がございまして、各計画におきまして、経済計画等におきまして弾力的にそういう形で対応してきたわけでございまして、今後ともそういう形で、総合交通の、調和のとれた整合性のある交通体系をつくっていく、そういうやり方でやってまいりたいというふうに考えているわけでございます。

○小柳勇君　そんなの答弁にならないよ。そんな、四十六年時代にいまのような国鉄問題なんか起こっていません。国鉄問題が起りましたのは臨調が去年騒ぎ始めてからですよ。であるならば、経済企画庁は総合交通体系の主務官庁だから、運輸省の総務審議官などと連絡しながら、日本の国として一体どうしたいのか、公共交通をどうするのか、論議しなきゃならぬでしょう。論議したことありますか。

○説明員(岡田晴夫君)　四十六年の答申、政府の方針が出てからも、一応、経済企画庁といたしましては、何回かにわたりまして部内的には研究会、委員会みたいなものをつくりまして検討を重ねてはきておるわけでございますが、経済企画庁としては、やはり各省の御方針をいろいろ調整していくという立場で、各省におかれて御検討されました、今回の運輸政策審議会のように検討されましたものを調整していくという形で進めて

まいりたいというふうに考えておるわけでござい

ます。

○小柳勇君　いま運輸政策審議会では、いまの国鉄問題の、分割論とか民営論などというのは出ていないのですよ。臨調で話題になっているんですよ。だから、経済企画庁は、日本の総合交通体系をちゃんと樹立する責任官庁であるならば、いち早くそれを取り上げて、運輸省の総務審議官などちゃんとおられるんだから、集まって、一体これはどうしたいのかぐらいいのことはやるべきであらう。いまは政党政治でありますから、各政党はいま国鉄問題対策委員会を持っていますでしよう。各政党持っていますよ。各委員会です。経済企画庁、答弁できますかね。もうあなたは答弁よろしい。また長官にいつか聞きますよ。

それから、ちょっとおってください。ついでです。それから——ついでと云うのは失礼だけれども、いまここに家用貨物自動車の経費の資料が出ています。これは私が昨年の行革特別委員会へ出してもらった資料でございますが、これによりまして、五十五年度の家用貨物自動車輸送コストが十八兆九千億円あります。いまの貨物運賃は四兆五千億です。四兆五千億は経済統計に出ています。ところが、この十八兆九千、十八兆七千億円のこの貨物自動車の輸送経費は日本の経済統計に出ていない。私は再三これを話題にしている、もう三年ぐらいう算委員会が話題にしているが、経済企画庁でこれ論議されたことありますか。

○説明員(岡田晴夫君)　担当の者が来ておりますので、御説明いたします。

○説明員(中田一男君)　物価政策課長の中田でございます。

先生の方から、輸送経費を明確にするためには家用トラックの経費も調査する必要がありますんじゃないかというところは国会でも何度か御質問いただいております。で、その都度お答えしてまいったわけでございますが、現実問題といたしまして、家用用を持っております企業の

家用トラックの経費を分けて調査するということは非常にむずかしいわけでございまして、家用トラックは、ひとり運送に当たっているだけではなくて営業活動等も一緒にやっておるというふうなことでございまして、そこは非常にむずかしいと思います。運輸省の方では一応産業連関表を通じて推計をしておられる数字があるというふうな何ってありますけれども、私どもの方ではそれ以上の調査はいまのところいたしておりません。

○小柳勇君　これは運輸省から出ましたんです。もう燃料費、人件費、減価償却、諸税その他ちゃんと計算が出ています。これは日本の政府ですからね、運輸省から出したから経済企画庁は把握しないでは意味ないです。したがって、いま大臣に意見をお聞きいたしますが、経済企画庁は総合交通体系の主務官庁としてわれわれは実は期待してきた。十年ばかり期待してきた。しかし、いま答弁は聞いたとおりです。であるならば、運輸省、運輸大臣がちゃんと腹を決めて、うちでやるんだと、ちゃんと総務審議官もおられるんだから。そういうことはできませんか。

○国務大臣(小坂徳三郎君)　小柳委員には私が経済企画庁の長官をやっているときにも大変そのようなことでおしかりを受けた経験がございます。が、今度は運輸省の長になりました、いままた同じような御質問をいただいております。

このような問題につきまして、やはり経済企画庁は総合的な全般に携わっておりますので、本質的には——もちろん運輸省からもっと積極的に経済企画庁にいろいろとアプローチすべきであるというふうに思いますが、それがまだ十分になされていない点はその御指摘の問題であつたと思えます。こうした総合交通体系というものがきわめて重要であることはよく認識をしておりますから、ぜひ今後は総務審議官を通じて経済企画庁の方にいままでより以上に密接な連絡をとりながら、経済企画庁としての総合的なこうした対策樹立への努力を進める協力をしてまいりたいとい

うふうに思っております。

○小柳勇君 もつと経企庁長官にもまた別の機会で見聞を聞きましようけれども、いまやつぱり日進月歩ですから、新しい問題が発生したら各省ともそれに対応してやっつけなければ国の政治は進まぬと思います。時間がありませんので先に進んでまいります。経企庁の計画官は、お帰りになったら経企庁長官に私がきょう申し上げたことを伝えておいてください。

そこで、地域交通であります、運輸省としては、この間各地方陸運局に対して、「地域における公共交通機関の維持整備に関する計画の策定について」という通達を出しまして、陸運局長が中心になって、たとえば九州であれば鹿児島県とか、各ブロックに一県ずつ協議に入っている。それは各地方自治体と一緒に地方交通を整備しようという構想、りっぱなことです。それはそれ、また今度は国鉄の問題は、特定地方交通線は必ず廃止するから協議をせよ、というばらばらで交通行政がなされています。こんなものは運輸省として大臣が——あるいはこれは鉄監局長になりまして、陸運局長が地方でやっていますから——統一してまとまって、そして私も社会党が出している地域交通整備法のように、市長や県知事の意見を聞いて、陸運局長や鉄監局長が、この線はどうしよう、どうしてもこうこれはバスに転換した方がいいですよ。それじゃ中央から少し補助金を出してくださいなど、もつと地域住民の身になって地域交通というのは整備しなきゃならぬと思うが、ばらばらである。だから、たとえばいまこの陸運局がやっているこういうものが優先するならば、国鉄の再建法による特定地方交通線のこの協議会をもつとそれらの結論が出るまで待つ、三年か五年待つと、そういうことをやってもいいが、いかがですか、大臣。

○政府委員(杉浦喬也君) 先ほどもお答えを申し上げましたが、法律に基づきまして、緊急の国鉄再建、これを現在実施しております。それの重要な一環といたしまして、地方交通線対策、これを実施をする。その場といたしまして、特定地方交通線対策協議会、これができ上がっております。わけでございます。いわば国鉄再建の一環の緊急性という観点から全国的にこれを実施をしておる状況でございます。

陸運局で行おうとしております地域の全体計画、これと時期的に、あるいは地域的にバランスがとれないという御指摘はそのとおりであろうかと思ひます。でき得るならばこれが一致することが望ましいのでございますが、片や国鉄再建、こうした緊急性の問題がございまして、法律に基づき措置をいたしましてはローカル線対策というものをどんどん進めざるを得ない。ただ、そのねらいをいたしますところは、何でもレールをはがせばいいんだというだけではございまして、御案内のように、国鉄をやめた後の輸送機関、これはバスにしろあるいは第三セクターによる地方鉄道にしろ、とにかくその地元の方々の足の確保というものは十分考えなきゃいかぬ。それがどれが一番いいのかということの検討の場が対策協議会でございます。そこで出された結論に従います輸送対策というものは、これは将来、全体その部分を含みます全体の地方交通計画の対策と矛盾するものではないというふうに私も考えておるわけでございます。ともかく緊急を要する国鉄再建の一環としてのローカル線対策を進めさせていただきます。状況でございます。

○小柳勇君 無理追いはしません、ダブっている力が入っていないということですよ。形式過ぎますよ。たとえば九州で鹿児島県一県やりましても本当の公共輸送にならぬでしょう。鉄道は鹿児島から門司まで走っています。あるいはバスだっています。長距離バスが走っています。日本全国一斉に各県協議会をやりますと、二年なら二年期限を切つて協議会をやりますと、その結論を待って鉄道も特定交通線を廃止するとか存置するとか決めても遅くはないでしょうに、日本の

政府は一つですから。この陸運局のそれはそれ、地方交通線のやつは別にやっています、また国鉄は国鉄で協議会をやっている、ばらばらですよ。きょうも九州から電話がありました。福岡県の県知事が協議会を発足するように腹を決めたからそれはもうてんやわんやしているんですよ。それは全国ありますから、そういうただ地域住民が不安、混乱になるようなのがあなたの方の期待じゃないと思う。地域住民が安心するようにやっておられるのが、たまたまこの自治体も混乱するだけですよ、ばらばらですから。やるなら一斉になぜ各県やりませんか。あるいは陸運局長が手が足らぬならば陸運事務局もありまして、そのくらのことをやって早急に整備しなさい、私はこの公共輸送というものは前進しないと思ひます。それは何か意見があればいいですが。

同時にもう一つ自動車局の方に重ねていきましよう。

たとえばここに建設省の去年の道路の建設の実態が報告されています。現在、高速自動車国道は二千八百六十キロ距離を延長しております。そして全体の国道、県道、市町村道全部合わせまして百一十キロ、これに対しては自動車のいま動いているのが四千四百万台、これで毎年一千万台ずつ生産されると書いてある。これで二つ合わせまして国道、県道を二倍いたしました。車間距離は八・七メートルぐらいいしかならぬ。これから毎年一千万車ができる。半分は外国貿易ですね。これも貿易摩擦でこれからはなかなか売れませんね。そうしますと、いまちやうど夕方に道路のラッシュアワーの放送があつておりますように、将来この自動車だつてあるいは貨物自動車だつて、あるいは旅客自動車だつて、バスだつて、そういう面でも大変にこれは問題ではないかと思ひます。自動車局としては、こういう道路との関連あるいは過密地域との関連など考えて、自動車の走行を、たとえば奇数ナンバーとか偶数ナンバーとかあるのはどこかに駐車場をつくつてあと

は鉄道で歩けとか、通勤・通学はなるべく鉄道にしようとか何とかそういう構想はございせんかね。これは審議官かあるいは自動車局長か、どちらでもいいが、総務審議官、どうですか。

○政府委員(石月昭二君) 初めに先生からお話のございました地域交通計画と地方交通線の協議会の問題でございますけれども、若干コメントさせていただきます。地域交通計画につきましては、大体十年先の目標を置きまして、そのときにおける交通状況というものを想定して計画をつくる、いわば交通企業者、利用者、そういう方々の行動指針となるような性格のものでございまして、片方、地方交通線につきましては、これは国鉄の基幹的輸送機関としての使命を全うするため、鉄道の特性を失った地方交通線を早急にやめるということでございますので、その辺の緊急性につきまして、先ほど鉄監局長から説明したような差があるのではないかと。なおまた協議会におきましては、やめた後の代替輸送機関をどうするか、また鉄道運賃とバス運賃との差額補償をどうするかという具体的な話の話をいたす場でございますので、その辺に若干の差があるかと思ひます。

また、先生御指摘のように、これは全国一斉にやれば一番よろしいのでございますけれども、一カ所当たり需要予測その他を含まして約一千万円近くのお金がかかる。また陸運局のこれをやる職員等の関係等もございまして、これを全国全部やるつもりでございまして、全部終わるまでにはかなり時間がかかるというぐあいに私も考えておる次第でございますので、この辺は御了解をいただきたいと思ひます。

それから、今後の自動車の抑制という問題でございますけれども、これはもう釈迦に説法でございますけれども、今度の運輸政策審議会の答申におきまして、ますます財政面におきまして環境面におきましても制約が強くなっている時代でございますので、できるだけ交通機関の特性を発揮させると、そういう観点から、空間的制約、環

境面の制約があるというよう大都市におきましては、私も従来路線をさらに強化いたしました。たとえ自家用車と公共交通機関であるバスというふうなものの差を、交通規制面での差を一層強める。それから、駐車禁止をやるとかバスの優先信号を導入するとか優先レーンをつくるとかというふうな施策を、関係行政機関ともよく協力いたしまして一層推進しなきゃならないというぐあいに考えておる次第でございます。

○小柳勇君 これは自動車局長に質問しますけれども、諸外国とも、免許もあるいは貨物自動車なども自由に走らせよう、自由競争をやらせようという傾向にはあります。しかしながら、西欧諸国は、やっぱり国防上の問題もありますからある点にはちと抑えておるわけですね。たとえば大型トラックあるいは長距離トラックなどはちと抑えながら近距離や小型トラックは自由に走らせる。日本でもそういう方向だとは推察いたしますけれども、いまの傾向は自家用自動車などは野放しです。あと、これはまた車両法の改正で細かく論議しますが、私も私としては自動車の運転員の労働条件をまず中心に考えるならば、野放しの自動車、貨物自動車、特に自家用自動車の運送というものについては問題があると思うが、これからの方針について局長の見解を聞きます。

○政府委員(飯島篤君) 諸外国のトラックについての法制、それぞれ国情、歴史等、またトラックの占めるウェイト等によりましてさまざまでございます。ある国は自由化の方向に向かっておりまして、どちらかというところという国が多いわけでございます。ドイツのようにかなり厳しい規制をしている国もございます。

それで、自家用トラックについては、御案内のように、道路運送法によりまして現在届け出義務が課せられておりますが、八百万台を越える自家用トラックについて、それを実効ある制度として運用することは事実上困難でございます。したがって、去る二月十日、臨時行政調査会の第二次答申におきまして、「営業類似行為

規制のため必要な範囲を除き、原則として廃止する」という答申が出されたところでございます。したがって、簡素化は簡素化といたしまして、今後は大型の自家用トラック——現在最大積載量五トン以上のものを予定いたしております——に限りまして届け出の対象とすることといたしました。これにつきまして、届け出制の運用に当たりまして、営業類似行為の未然防止という制度の本来の趣旨を十分に生かした運用を図るよういまま検討をいたしているところでございます。

なお、労働条件云々のお話につきましては、二七通達について自家用トラックの一部についても適用があるという話でございます。これは労働省の方で考えたいだく問題ではないかと考えます。

○小柳勇君 それじゃ労働省の方に、新二・九通達の実施状況ですね。それから、これにはちゃんと自家用自動車の運転につきましても当然これは実施されまうと申しておられますが、それはどこで押さえるのですか、質問いたします。

○説明員(岡部見三君) 五十四年の十二月二十七日に出されました二七通達、新二・九通達の施行でございますが、これにつきましては、私も自動車運転者の労働条件の改善の眼目といたしまして、重点的に運用をしておるところでございます。これにつきましては全国的に監督を行いまし、これを逐次集計をいたしておりますが、年々わずかではございますが、この遵守の状況が、効果がよくあらわれてきているという段階でございます。なお、営業用トラックのはかに自家用トラックにつきましてもこの二七通達は適用になるわけでございます。これにつきましては、特に長距離運送の多い鮮魚でありますとか、木材、紙パルプあるいは鉄鋼材あるいは鉄筋、建設用鉄骨というふうなものの運搬につきまして、改善の重点対象として監督をいたしております。

この監督の実施状況でございますが、たとえば五十六年度上半期について見ますというと、違背

率と申しますか、何らかの違背があったものが二四・三％と、まだまだ十分ではございませんが、この自家用トラック面につきましても、改善の効果が徐々にあらわれてきているというふうには押さえております。

○小柳勇君 警察庁の報告によりますと、交通違反が一千百一十一万件あります。五十五年度。その交通違反は警察庁で、もちろん労働省や運輸省からの報告もありますが、そういうものをどうやって是正するかということがこの新二・九通達の意義だと思いますが、確認しておきます。ここにおたくからの回答がありますからね。「自家用自動車の運転員の労働条件及び安全確保対策」、「改善基準」の対象は、自動車運転者を使用する企業であり運送を業とするとは問わないものである。従って、製造業、販売業、建設業等の事業に使用される自家用自動車運転者についても、「改善基準」が適用されることとなる」と。それで確認しておいていいですね。

○説明員(岡部見三君) そのとおりでございます。

○小柳勇君 これを自動車局長、どうやって取り締まっていますか、運輸省として、また、労働省として。もう一回ずつ。これは取り締まりの方法あるいは指導の方法、取り締まりと言っちゃいけないから、指導の方法を聞いておきます。

○政府委員(飯島篤君) 私どもの現在の法制では、いわゆる青ナンバートラックについて、二七通達の遵守につきましては、過労運送防止の観点から、計画監査あるいは運行管理者に対する指導というふうなものを行っておるわけでありまして、もちろん労働省と連携をとりまして相互通報制度も実施をいたしておるわけでありまして、どちらかといえますと、私も、実際に守れる環境づくりが大事なのではないかというふうには考えております。事業者自身も、勤務割りとか乗務割りを直すとか、運転と荷役を分離するとか、機械化するとか、乗り継ぎ中継地点を設置するとか、仮眠施設を拡充するとか、あるいは一貫輸送を活用す

るとかいうようなことで対応する必要もございまして、運輸事業振興助成交付金によりましてトラックステーションの整備、あるいは高速道路の駐車施設等の整備、これは建設省、道路公団の方にいろいろお願いをし、協議を申し上げているところでございます。

また、二七通達の実施につきましては、総理府、運輸省、建設省、労働省、警察庁におきまして、過労運送防止対策連絡会議を設けて具体策について検討をしております。

○説明員(岡部見三君) 私どもの方で毎年次年度の行政の運営方針を定めますが、五十七年度につきまして、特にこの二七通達の関係の中で、自家用自動車を使用する事業についてやれというふうな指示を先般全国的にいたしましたところでございます。

その押さえ方につきましては、たとえば交通安全週間折に、警察と連携をいたしまして連携プレーのもとに行うと、いろいろ各地の状況に応じまして、各労働基準局がそれぞれの地域の実情に応じて施行することに相なりますが、そういうふうな全国的な指導をいたしたところでございます。

○小柳勇君 大臣に、大臣の決意、見解をお聞きしたいのですけれども、いま白ナンバの貨物自動車約一千万台ありますが、正確に言えば八百十万台ぐらい動いて、青ナンバは五十四万台ぐらしか動いていないのですが、青ナンバの方はいろいろやっぱ労働基準が守られていきましようが、自家用は本当に体のぎりぎりで働いておられる。九州から東京まで五日、一週間もかかってやってくるというふうな情勢であります。したがって、少なくともこの労働条件に對しまして、人権を尊重する立場からと、それから大型トラックの営業類似行為を取り締まりとか過積みの取り締まりとか、そういうものの最小限度の規制というものは運輸省として当然やるべきであらう

と。いま先進諸国いろいろ自由化の方向にありま
すけれども、規制すべき方向、そういうものは規
制しなければならぬと思いますが、いかがでしょ
うか。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 白ナンバーにつきま
しては、残念ながら運輸省ではこれを所管してお
らないわけですが、委員のおっしゃった
ような、労働条件をもっとよくするとか、あるい
は働いている人たちの健康管理あるいは安全、そ
うしたもの的心を配るということこれはもう常
識として当然のことであると思います。いずれに
いたしましても、白ナンバーのトラックが営業ト
ラックと同じような行為を行うということにつ
きましては、これは各関係省庁とよく連絡をしな
がら、いずれにいたしましても自動車であるした
らトラックであるのでありますから、われわれとい
たしましては十分の配慮を今後してまいりたい
というふうに考えております。

○小柳勇君 貨物運送につきましてはまだ問題が
たくさんございます。特に道路運送法上の三十七
条の貸し渡し行為、これで、親会社がありまし
て、下請トラックを雇いますとこれがトラックの
レンタ貸しになります、しかも運賃が七割から
六五割ぐらいにたかるといふようなことで、
いま非常に中小企業のトラック運送業者が赤字で
やっつけられないような情勢にあります。こういう
矛盾がありますが、これは次の道路運送法あるい
は車両法の改正のときにもっときめ細かに質問を
していきたいと思ひます。質問通告をしておりま
すので、この点について自動車局長、いま貸し渡
し行為の実態、あるいは中小企業運送業者の経営
悪化の原因がこういうところにあるかという点
について何か見解があればお聞きしておきたいと
思ひます。

○政府委員(飯島篤君) 先生いま御指摘の運送事
業者同士での貸し渡しといひますのは、むしろ実
態は元請、下請の関係に近いのではないかといふ
ふうに考えております。個々の実情によつていろ
いろあると思ひますので、完全に把握をしてい

わけではございません。確かに元請、下請の関係
でそれが中小零細企業に問題を投げかけていると
いうことは認識をいたしておりますが、何分事業
者間の内部関係の問題でございますので、法律上
は、たとえば運賃につきましては認可の対象にな
っていないのでございます。ただ、中小零細企業
の経営基盤を強化してその体質を改善することが
最も重要と考えておりますので、従来から、御案
内のように構造改善事業を推進し、昨年から新た
に総合型構造改善事業をスタートさせたところで
ございます。

なお、中小運送事業者の経営状態の最近の悪化
ぶりにつきましては、私どもの方で経営状況につ
いての財務調査を行つておりますので、たとえば
十両以下であればどう、十両以上であればどうと
いう資料等は一応持つておりますが、確かに五十
三年度、五十四年度、五十五年度と、逐次悪化の
傾向が出てきております。

○小柳勇君 では、いまの問題は車両法の改正の
論議のとき詳しくやりましよう。

あと、航空局長と、それから海運局長と、港
局長に一問ずつ。

航空局長には、日本航空交渉は、一応これは協
定を破棄して、一年間有効ですから、協定を破棄
して交渉し直すべきではないか。いまの貿易摩擦
とか防衛問題にひつ絡めて交渉することは日本に
は不利ではないか、この点、御見解を聞きます。
これ一つ。

それから、海運局長には、海運助成新規契約に
ついては打ち切りになります。海運会社はいま余
り損はしてないけれども、外国用船に依存する体
質に変わりありませんから、今後利子補給のない
状況で外航海運の国際競争力をいかに維持する
か、見解を聞きます。

それから、港務局長には、第六次港湾整備五カ
年計画で、予算をゼロシーリングやりますと結局
は新経済社会七カ年計画に影響する、この問題に
ついて港務局長はどういう見解を持っておられる
か、この三点を聞きます。

○政府委員(松井和治君) 日米の航空交渉は、残
念ながら、今回、最終的な合意に達することがで
きなかったわけでございますが、今後、たゞいま
先生御指摘の、現行の協定を廃棄いたしまして新
たな協定を締結するといふのももちろん確かに一
つのやり方ではあると考えておりますけれども、
協定の廃棄といふのはこれはやはり大変大きな問
題でございます。まして、協定を廃棄いたしました結果
が、その一年間の有効期間の間にわが国が満足す
べき合意に達し得るかどうかということについて
十分見きわめる必要がございます。また、もし
仮に合意に達しなかつた場合の起こり得る事態と
いふようなものも当然考慮に入れる必要ござい
ます。現在、アメリカ側では、今次協議の結果を
もとにいたしまして今後の対応について協議をい
たしておる段階でございます。私どももいたしま
しては、現段階ではアメリカ側の出方といふもの
を冷静に見守りまして、私どもの対応を考えてい
くため、若干の冷却期間を置く方が適切ではない
かと、かように考えております。

○政府委員(永井清君) 外航海運につきまして
は、先生御指摘のように、日本船が主として運航
コストの安い外国船との競争で弱体化いたしまし
て、その結果、日本船のトン数が減つてきてい
るという事実がございます。このため、日本船の減
少をとめ、日本船の整備を図るということ、五
十四年度から三カ年計画で、従来から行つてい
ました計画造船にプラスいたしまして利子補給とい
う制度を設けてまして、建造コストを引き下げる
という政策をとつてまいつたわけでございます。一
応五十六年度でこの計画は終わりました。その
間、所期以上の目的が達成されまして、日本船の
減少に歯どめをかけ、若干ではございますが増加
の傾向に転向いたしました。今後なお客観情勢は
そう大きく変わらなないと思ひますが、開発銀行融
資を通じてわが国の必要な食糧あるいは各種物資の
輸送に支障のないように、企業努力を前提とい
まして図つてまいりたい、このように考えてお

ります。

○政府委員(吉村貞事君) 第六次港湾整備五カ
年計画の現在の進捗状況について申し上げます
と、昭和五十六年度の事業と五十七年度、現在御
審議いただいております事業予算の案を合わせま
して約二九・四％の進捗率になっております。そ
れで、この進捗率は、たゞいま先生御指摘ござ
いましたように、今後の三カ年におきます進捗を
かなり一生懸命やらなければならぬという状況
になっておりますが、現在立案されておりますこ
の五カ年計画は、将来のエネルギー情勢の対応で
ありますとか、あるいは地域振興のための基盤整
備でありますとか、日本の現状として喫緊の問題
を多く含んでおりますので、この使命を果たせる
ように最大限の努力をいたしたいと考えておりま
す。それで、この最大限の努力と申しますのは、
財源に対するいろいろな工夫でありまして、そ
ういふことも含めまして最大限の努力を払つて、
この計画を達成できるように努めてまいりたいと
考えております。

○小柳勇君 建設省からわざわざ来ていただい
て、質問が残りましたので、済みません。

総合交通特別会計といひましようか、道路整
備、あるいは鉄道の基盤の整備、あるいはトンネ
ルの整備など、総合的に交通基盤の整備をするの
に特別会計をつくる。それには、いまの道路会
計、自動車税、重油税など道路に使つてい
るという方向にやつて、道路もつくる、鉄道の基
盤もつくる、あるいはトンネルもつくる、そうい
う方向の特別会計をつくることについては、建設
省の見解はいかがでしょうか。

○説明員(牧野徹君) 道路整備の財源でございま
すのは、先生御案内のように、揮発油税ですと
か、石油ガス税、あるいは自動車重量税等ござ
います。いずれも、創設の経緯等からして、受
益者負担ないしは損傷者負担という考えで道路利
用者に特別の負担を現在お願いしている、こうい
うことになっていふ次第でございます。

一方、道路整備の現況を見ますと、私どもとい

たしましては、やはりまだ立ちおくれおる。今後、先ほどもお話ございましたが、高速自動車国道の整備でございますとか、あるいは交通混雑解消のためのバイパスの整備とか、そういうものを鋭意やっつけなければいかぬ、また国民の声も非常にそういうものを要望する声強い、このように考えております。このようなことを考え合わせますと、私どもいたしましては、道路整備の特定財源につきましては、今後とも道路事業に充當いたしまして、計画的に道路整備を進めてまいりたい、まいる必要があると、このように考えておる次第でございます。

○小柳勇君 どうもありがとうございます。

○委員長(桑名義治君) 本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後四時五十八分散会

三月十九日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、船舶法及び船舶職員法の一部を改正する法律案

一、船舶災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案

船舶法及び船舶職員法の一部を改正する法律案
船舶法及び船舶職員法の一部を改正する法律案
(船舶法の一部改正)

第一条 船舶法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第三条中「船舶通信士」を「通信長、通信士」に改める。

第十四条の四中「第八条乃至前条」を「第八条から前条まで」に、「ものの外」を「もののほか、航海当直の実施」に改める。

第六十一条中「但し」を「ただし、主務大臣の定める危険物又は有害物でばら積みしたもの(その船舶において使用されるものを除く)を積載

しているとき」に改める。

第七十条第一項中「総トン数」を「船舶所有者は、総トン数に、「定員は」、「定員を」に、「としなければ」を「とし、その員数の海員を乗組ませなければ」に改め、同条第三項中「第一項の定員」を「前項の規定により乗組ませなければならぬ海員」に、「を以て、これに充てなければ」を「でなければ」に改め、同条第二項を削る。

第七十二条の二の前に見出しとして「(特例)」を付し、同条の次に次の一条を加える。

第七十二条の三 船舶の設備、甲板部及び機関部の部員で航海当直をすべき職務を有するものの要件及び定員その他の事項に關し命令で定める基準に適合する船舶として主務大臣の指定するものに關しては、第七十条の規定による航海当直体制について命令で別段の定めをすることが出来る。

前項の指定に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第一百一条中「基いて」を「基づいて」に、「必要な処分をする」を「その違反を是正するため必要な措置をとるべきことを命ずる」に改め、同条に次の二項を加える。

行政官庁は、前項の規定に基づく命令を発したにもかかわらず、船舶所有者又は船員がその命令に従わない場合において、船舶の航海の安全を確保するため特に必要があると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。この場合において、その船舶が航行中であるときは、行政官庁は、その船舶の入港すべき港を指定することができる。

行政官庁は、前項の規定による処分に係る船舶について、第一項に規定する事実がなくつたことと認めるときは、直ちにその処分を取り消さなければならない。

第七十七条第一項を次のように改める。
船員労務官は、必要があると認めるとき

は、船舶所有者、船員その他の関係者に出頭を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告をさせ、又は船舶その他の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは船舶所有者、船員その他の関係者に質問をすることができる。

第七十七条第三項中「証明する証書」を「示す証明書」に、「携帯しなければならない」を「携帯し、関係者に提示しなければならない」に改め、同項の次に次の一項を加える。

第一項又は第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第八八条中「基いて」を「基づいて」に、「司法警察官」を「司法警察員」に改める。

第八十七條の次に次の二條を加える。
(航海当直をすべき職務を有する部員)
第八十七條の二 船舶所有者は、命令の定める船舶には、年齢、航海当直又はこれに準ずる業務の経験その他の事項に關し命令の定める要件を備えた者以外の者を甲板部又は機関部の部員で航海当直をすべき職務を有するものとして乗組ませなければならない。

(タンカーに乗り組む船長及び海員)
第八十七條の三 船舶所有者は、命令の定めるタンカー(主務大臣の定める危険物又は有害物であるばら積み液体貨物を輸送するために使用される船舶をいう)には、その危険物又は有害物の取扱に關する業務の経験その他の事項に關し命令の定める要件を備えた者以外の者を船長その他命令の定める海員として乗組ませなければならない。

第八十九條の二の見出しを「(経過措置)」に改め、同条中「第一条第二項第三号」を「この法律」に、「政令」を「命令」に、「失業保険制度」を「雇用保険制度」に改める。

第九十條の次に次の一條を加える。
(外国船舶の監督)
第九十條の二 行政官庁は、日本船舶以外の

船舶(第一条第一項の命令の定める船舶及び同条第二項各号に定める船舶を除く。)で命令の定めるものが我が国の領海又は内水において次の各号の一に掲げる事実を生じさせた場合において、その船舶における航海当直が千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に關する國際條約に定める航海当直の基準(以下「航海当直基準」という。)に従つて実施されていなかったと認めるときは、その船舶の船長に対し、航海当直基準に従つた航海当直を実施するための措置をとるべきことを文書により通告するものとする。

一 衝突し、又は乗り揚げたこと。

二 海洋の汚染の防止を目的とする國際條約に違反して、油その他の物質を排出したと。

三 船舶交通の安全に關する法令に違反する航行その他船舶交通の安全を阻害する航行を行ったこと。

行政官庁は、前項の規定に基づく通告をしたにもかかわらず、なお航海当直基準に従つた航海当直を実施するための措置がとられていない場合において、その船舶の大きさ及び種類並びに航海の期間及び態様を考慮して、航海を継続することが人の生命、身体若しくは財産に危険を生ぜしめ、又は海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

船員労務官は、前項に規定する場合において、人の生命、身体若しくは財産に対する危険を防止し、又は海洋環境の保全を図るため緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する行政官庁の権限を即時に行うことができる。

第一百一条第三項の規定は第二項の場合について、第七十七条第一項から第四項までの規定は第一項又は第二項の場合について準用する。この場合において、第一百一条第三項中前

項」とあるのは「第百二十条の二第二項」と、「第一項に規定する事実がなくなつた」とあるのは「航海当直基準に従つた航海当直を実施するための措置がとられた」と、第百七条第一項中「必要がある」とあるのは「第百二十条の二第一項各号の一に掲げる事実を生じさせた船舶が国内の港にある間、必要がある」と、「船舶所有者、船員その他の関係者」とあるのは「その船舶の乗組員」と、「船舶その他の事業場」とあるのは「その船舶」と、同条第三項中「前二項」とあるのは「第百二十条の二第四項において準用する前二項」と、同条第四項中「第一項又は第二項」とあるのは「第百二十条の二第四項において準用する第一項又は第二項」と読み替へるものとする。

第百二十四条中「尽さなかつた」を「尽くさなかつた」に、「三千円」を「三十万円」に改める。
第百二十五条中「左の」を「次の」に、「二千円」を「二十万円」に改める。
第百二十六条中「左の」を「次の」に、「三千円」を「三十万円」に改め、同条第四号中「基いて」を「基づいて」に改め、同条第五号中「同条第一項第二号乃至第四号」を「同条第一項第二号から第四号まで」に改める。
第百二十七条中「三千円」を「三十万円」に改める。
第百二十八条の二中「三千円」を「十万円」に改める。
第百二十九条中「一万円」を「十万円」に改める。
第百二十九条の二を削る。
第百三十条中「第三十三条の下に」、第三十四条第一項中「第六十三条第二項」の下に「第六十七條第二項」を加え、「若しくは第百二十二条第二項」を、「第百二十二条第二項、第百二十七条の二若しくは第百十七條の三」に、「第七十三條」を「第七十二條の三第一項若しくは第七十三條」に、「六箇月」を「六月」に、「五千円」を「十万円」に改める。

第百三十三條の二を削る。
第百三十三條中「五千円」を「十万円」に改め、同条第一号中「第三十二條」の下に、「第三十四條第二項、第五十三條、第五十四條、第五十六條」を加え、同条第三号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。
二 第三十四條第四項の規定による船員の請求にかかわらず、貯蓄金を返還しなかつたとき。
第百三十二條を次のように改める。
第百三十二條 次の各号の一に該当する者は、六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。
一 第百一条第二項の規定による処分に違反した者
二 第百二十條の二第二項の規定による処分に違反した者
第百三十三條中「左の」を「次の」に、「これを三千円」を「十万円」に改め、同条第二号中「以て」を「もつて」に改め、同条第四号中「基いて」を「基づいて」に改め、同条第五号中「以て」を「もつて」に、「書換」を「書換え」に改め、同条に次の七号を加える。
七 第九十七條の規定による就業規則の作成若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者
八 第九十八條の規定に違反した者
九 第九十九條の規定による命令に違反した者
十 第百一条第一項の規定による命令に違反した者
十一 第百七條第一項（第百二十條の二第四項において準用する場合を含む。）の規定による出頭命令に不応せず、帳簿書類を提出せず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、立入り若しくは検査を拒み、妨

げ、若しくは忌避し、又は質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者
十二 第百九條の規定に違反した者
十三 第百二十二條第一項に定める場合において、虚偽の申告をした者
第百三十五條第一項中「第百二十九條乃至第百三十一條、第百三十二條第一号乃至第三号第六号又は第百三十三條第一号第二号、第百三十九條から第百三十一條まで、第百三十二條第一号又は第百三十三條第一号、第二号、第七号から第十号まで若しくは第十一号（第百二十條の二第四項において準用する第百七條第一項に係る場合を除く。第三項において同じ。）に、「罰する外」を「罰するほか」に、「但し」を「ただし」に改め、同条第三項中「第百三十二條第一号乃至第三号」を「第百三十三條第七号から第九号まで又は第十一号」に改める。
（船舶職員法の一部改正）
第二条 船舶職員法（昭和二十六年法律第百四十九号）の一部を次のように改正する。
目次中「第二十九條の三」を「第二十九條の四」に改める。
第二条第一項中「船舶」とは「の下に」、第二十九條の三に規定する場合を除き「を、借り入れた日本船舶以外の船舶」の下に「運輸省令で定めるものを除く。」を加え、「左の各号に」を「次に」に改め、同項第二号を次のように改める。
二 係留船その他運輸省令で定める船舶
第二条第二項を次のように改める。
2 この法律において「船舶職員」とは、船舶において、船長、航海士、機関長、機関士、通信長及び通信士の職務を行う者をいう。
第二条第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。
3 前項の船舶職員には、運輸省令で定める設備その他の事項に關し運輸省令で定める基準に適合する船舶において次の各号の一に掲げる職務を行う者をいう。）を含むものとする。

一 航海士の行う船舶の運航に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
二 機関士の行う機関の運転に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
三 前二号に掲げる職務を併せ行う職務
四 航海士の職務及び第二号に掲げる職務を併せ行う職務
五 機関士の職務及び第一号に掲げる職務を併せ行う職務
第四条第二項中「合格した者」の下に「（次条第一項第一号から第三号までに掲げる海技士（航海）、海技士（機関）及び海技士（通信）に係る免許に於ては、試験に合格し、かつ、その資格に応じ運輸大臣が指定する講習の課程を修了した者）」を加え、同条第三項中「三箇月」を「一年」に改める。
第五条を次のように改める。
（資格）
第五条 前条の免許は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める資格の別に行う。
一 海技士（航海） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（航海）
ロ 二級海技士（航海）
ハ 三級海技士（航海）
ニ 四級海技士（航海）
ホ 五級海技士（航海）
ヘ 六級海技士（航海）
二 海技士（機関） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（機関）
ロ 二級海技士（機関）
ハ 三級海技士（機関）
ニ 四級海技士（機関）
ホ 五級海技士（機関）
ヘ 六級海技士（機関）
三 海技士（通信） 次のイからハまでの資格の別

一 航海士の行う船舶の運航に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
二 機関士の行う機関の運転に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
三 前二号に掲げる職務を併せ行う職務
四 航海士の職務及び第二号に掲げる職務を併せ行う職務
五 機関士の職務及び第一号に掲げる職務を併せ行う職務
第四条第二項中「合格した者」の下に「（次条第一項第一号から第三号までに掲げる海技士（航海）、海技士（機関）及び海技士（通信）に係る免許に於ては、試験に合格し、かつ、その資格に応じ運輸大臣が指定する講習の課程を修了した者）」を加え、同条第三項中「三箇月」を「一年」に改める。
第五条を次のように改める。
（資格）
第五条 前条の免許は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める資格の別に行う。
一 海技士（航海） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（航海）
ロ 二級海技士（航海）
ハ 三級海技士（航海）
ニ 四級海技士（航海）
ホ 五級海技士（航海）
ヘ 六級海技士（航海）
二 海技士（機関） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（機関）
ロ 二級海技士（機関）
ハ 三級海技士（機関）
ニ 四級海技士（機関）
ホ 五級海技士（機関）
ヘ 六級海技士（機関）
三 海技士（通信） 次のイからハまでの資格の別

一 航海士の行う船舶の運航に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
二 機関士の行う機関の運転に關する職務のうち政令で定めるもののみを行う職務
三 前二号に掲げる職務を併せ行う職務
四 航海士の職務及び第二号に掲げる職務を併せ行う職務
五 機関士の職務及び第一号に掲げる職務を併せ行う職務
第四条第二項中「合格した者」の下に「（次条第一項第一号から第三号までに掲げる海技士（航海）、海技士（機関）及び海技士（通信）に係る免許に於ては、試験に合格し、かつ、その資格に応じ運輸大臣が指定する講習の課程を修了した者）」を加え、同条第三項中「三箇月」を「一年」に改める。
第五条を次のように改める。
（資格）
第五条 前条の免許は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める資格の別に行う。
一 海技士（航海） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（航海）
ロ 二級海技士（航海）
ハ 三級海技士（航海）
ニ 四級海技士（航海）
ホ 五級海技士（航海）
ヘ 六級海技士（航海）
二 海技士（機関） 次のイからハまでの資格の別
イ 一級海技士（機関）
ロ 二級海技士（機関）
ハ 三級海技士（機関）
ニ 四級海技士（機関）
ホ 五級海技士（機関）
ヘ 六級海技士（機関）
三 海技士（通信） 次のイからハまでの資格の別

- イ 一級海技士(通信)
ロ 二級海技士(通信)
ハ 三級海技士(通信)
四 小型船舶操縦士 次のイからニまでの資格の別

- イ 一級小型船舶操縦士
ロ 二級小型船舶操縦士
ハ 三級小型船舶操縦士
ニ 四級小型船舶操縦士

2 運輸大臣は、海技士(航海)又は海技士(機関)に係る免許を行う場合においては、運輸省令で定めるところにより、海技士(航海)に係る免許にあつては船舶の航行する区域及び船舶の大きさの区分ごとに、海技士(機関)に係る免許にあつては船舶の航行する区域及び船舶の推進機関の出力の区分ごとに、それぞれ乗船履歴に応じ、当該免許を受ける者が船舶においてその職務を行うことのできる船舶職員の職についての限定(以下「履歴限定」という。)をすることができ、

3 前項の規定による履歴限定は、その免許を受けている者の申請により、変更し、又は解除することができる。

4 運輸大臣は、海技士(航海)又は海技士(機関)に係る免許を行う場合においては、運輸省令で定めるところにより、第二第三項第一号に掲げる職務についての限定(以下「船舶当直限定」という。)又は同項第二号に掲げる職務についての限定(以下「機関当直限定」という。)をすることができ、

5 運輸大臣は、海技士(機関)に係る免許を行う場合においては、運輸省令で定めるところにより、船舶の機関の種類についての限定(以下「機関限定」という。)をすることができ、

6 運輸大臣は、小型船舶操縦士に係る免許を行う場合においては、運輸省令で定めるところにより、免許を受ける者の身体の障害その他の状態又は操縦の技能に応じ、船長として乗り組む船舶の操縦設備その他の設備についての限定(以下「設備限定」という。)又は航行する区域及び推進機関の出力についての限定(以下「区域出力限定」という。)をすることができ、

7 前項の規定による設備限定は、職権又はその免許を受けている者の申請により、新たに付加し、変更し、又は解除することができる。

8 この法律を適用する場合における資格の相互間の上級及び下級の別は、第一項各号に掲げる区分ごとに、当該各号に定める順序によるものとする。

第六条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第一号中「左に」を「次に」に、「掲げる年齢」を「定める年齢」に改め、同号ロ中「一級小型船舶操縦士を二級海技士(通信)、二級海技士(通信)、一級小型船舶操縦士」に改め、同号ハ中「小型船舶操縦士をイ及びロに掲げる資格」に改め、同項第三号中「取消」を「取消し」に改める。

第七條の次に次の一条を加える。
(海技免状の有効期間)
第七條の二 海技免状の有効期間は、五年とする。

2 前項の有効期間は、その満了の際、申請により更新することができる。

3 運輸大臣は、前項の規定による海技免状の有効期間の更新の申請があつた場合には、その者が運輸省令で定める身体適性に関する基準を満たし、かつ、次の各号の一に該当する者であると認めるときでなければ、海技免状の有効期間の更新をしてはならない。
一 運輸省令で定める乗船履歴を有する者
二 運輸大臣が、その者の業務に関する経験を考慮して、前号に掲げる者と同等以上の知識及び経験を有すると認定した者
三 運輸大臣が指定する講習の課程を修了した者

4 海技士(通信)に係る海技免状は、第一項の有効期間内であつても、次の各号の一に該当する場合には、その効力を失う。
一 連続した五年以上の期間、通信長若しくは通信士の職務又は運輸大臣がこれと同等以上であると認定した職務を行わず、かつ、当該期間内に運輸大臣が指定する講習の課程を修了しなかつたとき。

二 電波法(昭和二十五年法律第三十一号)第四十八條の二の規定による船舶局無線従事者証明(以下「船舶局証明」という。)が同法第四十八條の三の規定により効力を失つたとき。

5 海技免状の有効期間の更新及び海技免状が効力を失つた場合における海技免状の再交付に關し必要な事項は、運輸省令で定め、

第八條第一項中「第五條第二項若しくは第三項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類若しくは航行する区域及び推進機関の馬力についての限定」を船舶当直限定若しくは機関当直限定、機関限定若しくは区域出力限定に、「但し」を「ただし」に、「船舶の機関の種類についての限定」を船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定に改め、同條第二項中「甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士の資格についての」を「海技士(通信)に係る」に改め、「(昭和二十五年法律第三十一号)を削り、「が効力を失つた」を「又は船舶局証明が取り消された」に改める。

第十條の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同條第三項中「規定による処分」を「規定により免許の取消し」に、「聞き」を「聴き」に改める。

第十一條第一項を次のように改める。
運輸大臣は、前條第一項又は第二項の規定による処分をしようとするときは、公開による聴聞を行わなければならない。

第十一條第二項中「海上安全船員教育審議会」を「運輸大臣」に、「且つ」を「かつ」に改め、同條第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

3 運輸大臣は、第一項の場合において、当該処分に係る者の所在が不明であるため、前項の規定による通知をすることができず、かつ、同項の規定による公示をした日から起算して三十日を経過してもその所在が判明しないとき、又は当該処分に係る者が若しくはその代理人が正当な理由がなくて聴聞の期日に出頭しないときは、第一項の規定にかかわらず、聴聞を行わないで前條第一項又は第二項の規定による処分をすることができ、

第十二條を次のように改める。
(試験の実施)
第十二條 試験は、運輸大臣が第五條第一項各号に定める資格別(免許について、船舶当直限定又は機関当直限定をする場合においては資格別かつ職務別、機関限定をする場合においては資格別かつ船舶の機関の種類別、区域出力限定をする場合においては資格別かつ船舶の航行する区域及び推進機関の出力の別)に行う。

第十三條の二第二項中「別表第五の上級の欄に掲げる」を「第五條第一項各号に定める」に、「同表の下級の欄に掲げる」を「当該資格より下級の」に改め、同條第三項中「丙種航海士」を「六級海技士(航海)」に、「丙種機関士」を「六級海技士(機関)」に改め、同條第六項中「甲種船舶通信士又は乙種船舶通信士」を「二級海技士(通信)又は二級海技士(航海)」に、「乙種二級航海士」を「五級海技士(航海)」に、「丙種船舶通信士」を「三級海技士(通信)」に、「丙種船長」を「六級海技士(航海)」に改める。

第十四條第一項中「第五條第一項に掲げる」を「第五條第一項各号に定める」に改め、「同條第二項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類についての限定」を「船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に、「且つ」を「かつ」に改め、

第十五條第一項中「第五條第一項に掲げる」を「第五條第一項各号に定める」に改め、「同條第二項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類についての限定」を「船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に、「且つ」を「かつ」に改め、

第十六條第一項中「第五條第一項に掲げる」を「第五條第一項各号に定める」に改め、「同條第二項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類についての限定」を「船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に、「且つ」を「かつ」に改め、

第十七條第一項中「第五條第一項に掲げる」を「第五條第一項各号に定める」に改め、「同條第二項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類についての限定」を「船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に、「且つ」を「かつ」に改め、

「かつ職務別又は資格別かつ」に改め、同条第三項中「甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士」を「海技士(通信)」に、「による外」を「によるほか」に、「受けた」を「受け、かつ、船舶局証明を受けた」に改める。
第十五条を削り、第十四条の二を第十五条とする。

第十八条を次のように改める。

(船舶職員の乗組みに関する基準)

第十八条 船舶所有者は、その船舶に、船舶の用途、航行する区域、大きさ、推進機関の出力その他の船舶の航行の安全に関する事項を考慮して政令で定める船舶職員として船舶に乗り組まざるべき者に関する基準(以下「乗組み基準」という。)に従い、海技免状を受有する海技従事者を乗り組ませなければならぬ。ただし、第二十条第一項の規定による許可を受けた場合において、同条第二項の規定により指定された資格の海技従事者を指定された職の船舶職員として乗り組ませ、かつ、同項の規定により条件又は期限が付されている場合において、その条件を満たしており、又はその期限内であるときは、この限りでない。

第二十条及び第二十一条を次のように改める。

(乗組み基準の特例)

第二十条 運輸大臣は、船舶が特殊の構造又は装置を有していること、航海の様子が特殊であることその他の運輸省令で定める事由により、乗組み基準によらなくても航行の安全を確保することができると認める船舶については、船舶所有者の申請により、乗組み基準によらないことを許可することができる。

2 運輸大臣は、前項の許可をするときは、当該船舶にその指定する職の船舶職員として乗り組まざるべき海技従事者の資格を指定して行うほか、船舶の航行の安全を確保するために必要と認める限度において、条件又は期限を

付し、及びこれを変更することができる。

(海技従事者になることができる船舶職員)

第二十一条 乗組み基準において必要とされる資格を有し、かつ、当該資格に係る海技免状を受有している海技従事者でなければ、乗組み基準に定める船舶職員として、その船舶に乗り組んではならない。

第二十二條中「第二十条」を「第二十条第一項」に、「承認」を「許可」に、「その指定する資格の」を「同条第二項の規定により指定された資格を有する」に、「その指定する職」を「指定された職」に改める。

第二十二條の二の見出し中「差止め」を「差止め」に改め、同条第一項中「第十八条第一項若しくは第二項」を「第十八条若しくは第二十一条」に改め、「当該船舶の航行」の下に「の停止を命じ、又はその航行」を加える。

第二十六條第一項中「再交付を申請する者」を「有効期間の更新を申請する者、海技免状の再交付を申請する者、免許について付されている履歴限定若しくは設備限定の変更若しくは解除を申請する者」に、「行なう」を「行う」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(海上安全船員教育審議会への諮問)
第二十六條の二 運輸大臣は、第十条第三項に規定するもののほか、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船員教育審議会の意見を聴き、その意見を尊重しなければならない。

第二十九條の二第一項中「船舶所有者に対して、船舶職員の乗組若しくは船舶の運航の状況について報告させ」を「船舶所有者、船舶職員その他の関係者に出席を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告させ」に、「船舶に」を「船舶その他の事業場に」に、「若しくは海技免状」を「海技免状その他の物件」に、「関係者」を「船舶所有者、船舶職員その他の関係者」に改め、同条第三項を削る。

第四章中第二十九條の三を第二十九條の四と

し、第二十九條の二の次に次の一条を加える。

(外国船舶の監督)

第二十九條の三 運輸大臣は、その職員に、本邦の港にある第二條第一項に規定する船舶以外の船舶であつて運輸省令で定めるものに立ち入り、その船舶の乗組員が次の各号に掲げる船舶の区分に応じそれぞれ当該各号に定める要件を満たしているかどうかについて検査を行わせることができる。

一 千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(以下「条約」という。)の締約国の船舶
その船舶の乗組員のうち、条約によりその資格に応じ適当かつ有効な証明書を受有することを要求されている者が、締約国が発給した条約に適合する資格証明書又はこれに代わる臨時業務許可書を受有していること。

二 条約の非締約国の船舶
その船舶の乗組員のうち、条約を適用するとしたならば前号の資格証明書を受有することを要求されることとなる者が、その資格証明書の発給を受けることができる者と同等以上の知識及び能力を有していること。

2 運輸大臣は、前項第二号に掲げる船舶について検査を行う場合において必要と認めるときは、その必要と認める限度において、当該船舶の乗組員に対し、同号に定める知識及び能力を有するかどうかについて審査を行うことができる。

3 運輸大臣は、第一項の規定による検査の結果、その船舶の乗組員が同項各号の一に定める要件を満たしていないと認めるときは、その船舶の船長に対し、その要件を満たす乗組員を乗り組まざるべきことを文書により通告するものとする。
4 運輸大臣は、前項の規定に基づく通告をしたにもかかわらず、第一項の規定による検査の結果なお同項各号の一に定める要件を満た

す乗組員を乗り組ませない事実が判明した場合において、その船舶の大きさ及び種類並びに航海の期間及び態様を考慮して、航行を継続することが人の生命、身体若しくは財産に危険を生ぜしめ、又は海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

5 運輸大臣があらかじめ指定する運輸省の職員は、前項に規定する場合において、人の生命、身体若しくは財産に対する危険を防止し、又は海洋環境の保全を図るため緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する運輸大臣の権限を即時に行うことができる。

6 第二十二條の二第二項の規定は第四項の場合について、第二十三條の十一第二項及び第三項の規定は第一項の場合について準用する。この場合において、第二十二條の二第二項中「前項」とあるのは「第二十九條の三第四項」と、「同項に規定する事実がなくなつた」とあるのは「同条第一項各号の一に定める要件を満たす乗組員が乗り組んだ」と、第二十三條の十一第二項中「前項」とあり、及び同条第三項中「第一項」とあるのは「第二十九條の三第一項」と読み替へるものとする。

第三十條中「二十万円」を「五十万円」に改める。
第三十條の二中「五十万円」を「二十万円」に改める。

第三十條の三中「左の」を「次の」に、「三十万円」を「六月以下の懲役又は五十万円」に改め、同条第一号中「第十八條第一項又は第二項」を「第十八條」に改め、同条に次の一号を加える。

四 第二十九條の三第四項の規定による処分に違反した者
第三十一條中「左の」を「次の」に、「五十万円」を「二十万円」に改め、同条第一号中「第二十一條第一項又は第二項」を「第二十一條」

に改め、同条第三号中「報告をせず」を「出頭

の命令に應ぜず、帳簿書類を提出せず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、報告をせず」に、「又は同項の規定による」を「立入り若しくは」に、「若しくは質問に対し」を「又は質問に対し陳述をせず、若しくは」に改め、同条に次の一号を加える。

四 第二十九条の三第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第三十一条の二第二項中「左の」を「次の」に、「五万円」を「二十万円」に改め、同項第一号中「質問に対し」の下に「陳述をせず、若しくは」を加え、同条第二項中「五万円」を「二十万円」に改める。

第三十二条を次のように改める。

第三十二条 第十九条第二項、第二十三条又は第二十四条の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

第三十三条中「第三十条の三」の下に「同条第四号を除く。又は第三十一条第三号」を加え、「罰する外を」を「罰するほか」に、「同条の刑」を「各本条の罰金刑」に、「但し」を「ただし」に、「尽された」を「尽くされた」に改める。

別表第一から別表第五までを削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から

施行する。

(船員法の改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に航海中である船舶については、当該航海が終了する日まで(専ら国外各港間の航海に従事する船舶にあつては、この法律の施行の日(以下「施行日」という。)から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいずれかの港に入港した日のいずれか遅い日まで)は、第一条の規定による改正後の船員法(以下「新船員法」という。)第十四条の四(航海当直の実施に係る部分に限る。)、第百十七條の二及び第百十七條の三の規定は、適用しない。

第三条 この法律の施行前に第一条の規定による改正前の船員法第百一条の規定により行政官庁がした処分は、新船員法第百一条第一項の規定により行政官庁がした処分とみなす。

(船舶職員法の改正に伴う経過措置)

第四条 この法律の施行の際現に第二条の規定による改正前の船舶職員法(以下「旧職員法」という。)の規定による次の表の上欄に掲げる資格(以下「旧資格」という。)に係る免許(以下「旧免許」という。)を受けている者は、施行日に、それぞれ同条の規定による改正後の船舶職員法(以下「新職員法」という。)の規定による同表の下欄に定める資格(以下「新資格」という。)に係る免許を受けたものとみなす。

旧	資格	新	資格
一	甲種船長	一	一級海技士(航海)
二	甲種一等航海士	二	二級海技士(航海)
三	甲種二等航海士	三	三級海技士(航海)
四	乙種船長	四	三級海技士(航海)
五	乙種一等航海士	五	四級海技士(航海)
六	乙種二等航海士	六	五級海技士(航海)
七	丙種船長	七	五級海技士(航海)
八	丙種航海士	八	六級海技士(航海)

九	甲種機関長	一級海技士(機関)
十	甲種一等機関士	二級海技士(機関)
十一	甲種二等機関士	三級海技士(機関)
十二	乙種機関長	三級海技士(機関)
十三	乙種一等機関士	四級海技士(機関)
十四	乙種二等機関士	五級海技士(機関)
十五	丙種機関長	五級海技士(機関)
十六	丙種機関士	六級海技士(機関)
十七	甲種船舶通信士	一級海技士(通信)
十八	乙種船舶通信士	二級海技士(通信)
十九	丙種船舶通信士	三級海技士(通信)
二十	一級小型船舶操縦士	一級小型船舶操縦士
二十一	二級小型船舶操縦士	二級小型船舶操縦士
二十二	三級小型船舶操縦士	三級小型船舶操縦士
二十三	四級小型船舶操縦士	四級小型船舶操縦士

2 前項の規定により新職員法の規定による免許を受けたものとみなされた者(以下「更新免許者」という。)に係る船舶職員として乗り組むことのできる船舶及びその船舶における職の範囲(以下「就業範囲」という。)は、旧職員法の規定による当該更新免許者に係る就業範囲とする。この場合において、旧免許について旧職員法第五条第二項又は第三項の規定によりなされた限定は、当該を受けたものとみなされた免許について新職員法第五条第五項又は第六項の規定によりなされた機関限定又は設備限定若しくは区域出力限定とみなし、旧免許について船舶職員法の一部を改正する法律(昭和四十九年法律第三号)附則第四条第二項の規定によりなされた限定は、当該を受けたものとみなされた免許について施行日以後もなおなされているものとする。

3 更新免許者は、施行日から起算して五年を経過する日までの間に申請をした場合には、旧職員法の規定による就業範囲のほか、同一の資格の免許に係る新職員法の規定による就業範囲をその就業範囲とすることができる。

4 前項の申請をしようとする更新免許者に係る旧資格が、その旧資格に相当する新資格に係る

新職員法の規定による就業範囲を考慮して更新免許者に対し必要な知識及び能力を追加して習得させる必要があるものとして政令で定める旧資格に該当する場合においては、当該更新免許者は、その申請に先立って運輸大臣が指定する講習(以下「移行講習」という。)の課程を修了しなければならない。この場合において、前項の申請は、移行講習の課程を修了した日から三月以内になければならない。

第五条 更新免許者は旧職員法の規定により交付を受けた海技免状(以下「旧免状」という。)と引換えに、旧資格の別又は旧免状の交付を受けた日から施行日までの期間に応じ、施行日から起算して五年(四級小型船舶操縦士の資格に係る更新免許者にあつては、十年。次項において同じ。)を経過する日までの間において政令で定める期間内に、新職員法の規定による海技免状(以下「新免状」という。)の交付を受けることができる。

2 前項の規定により新免状の交付を受ける日(同項の政令で定める期間内に新免状の交付を受けなかつた場合にあつては、施行日から起算して五年を経過する日)までの間は、旧免状は、

新免状とみなす。

第六条 運輸大臣は、附則第四条第三項の規定により更新免許者がその資格に係る就業範囲を変更し、又は前条第一項の規定により更新免許者に対し新免状を交付したときは、新職員法第七條第一項の海技従事者免許原簿にその旨を登録する。

第七條 この法律の施行の際現に旧職員法の規定による海技従事者国家試験（以下「試験」という。）に合格している者が旧資格についての旧職員法の規定による免許の申請をしている場合又は現に旧職員法の規定による試験に合格している者であつて旧資格についての免許の申請をしていないものが当該試験に合格した日から起算して一年以内に新職員法の規定による免許の申請をした場合には、新職員法第六條の規定により免許を与えない場合を除き、旧資格に相当する新資格に係る免許を行うものとする。

2 附則第四条第二項前段、第三項及び第四項の規定は、前項の規定により新資格についての免許を与えられた者について準用する。この場合において、これらの規定中「前項の規定により新職員法の規定による免許を受けたもの」とみなされた者」とあり、及び「更新免許者」とあるのは、「附則第七条第一項の規定により新資格についての免許を与えられた者」と読み替へるものとする。

第八條 運輸大臣は、施行日から起算して三年を経過する日までの間、施行日において運輸省令で定める乗船履歴を有する者について旧資格に係る試験を行うことができる。この場合において、旧職員法第十二條から第十六條までの規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

2 前項の規定によりなおその効力を有することとされた旧職員法第十二條の規定による試験に合格した者については、旧資格に相当する新資格に係る免許を行うものとする。この場合において、当該免許に係る就業範囲は、新職員法の

規定による就業範囲とする。

3 前項の場合において、その試験に合格した者に係る旧資格が、その旧資格に相当する新資格に係る新職員法の規定による就業範囲を考慮して必要な知識及び能力を追加して習得させる必要があるものとして政令で定める旧資格に該当する場合においては、その者は、免許の申請に先立つて移行講習に相当する講習の課程であつて運輸大臣が指定するものを修了しなければならぬ。

第九條 附則第四条第四項の移行講習の指定、附則第五条第一項の規定による新免状の交付、前条第一項の規定による試験の実施及び同条第三項の移行講習に相当する講習の指定に関する事項は、運輸省令で定める。

第十條 この法律の施行前に旧職員法の規定により運輸大臣がした免許の取消しその他の処分は、それぞれ新職員法の相当規定により運輸大臣がした処分とみなす。

2 新職員法第六條第一項第三号又は第二項の規定の適用については、旧職員法第十條第一項の規定により免許を取り消され、又はその業務の停止を命ぜられた者は、当該免許を取り消され、又はその業務の停止を命ぜられた日に新職員法の相当規定により免許を取り消され、又は業務の停止を命ぜられたものとみなす。

第十一條 この法律の施行の際現に海技従事者である者に関するこの法律の施行前に生じた旧職員法第十條第一項各号に掲げる事由による免許の取消し、業務の停止又は戒告の処分については、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）
第十二條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

第十三條 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む）は、政令で定めることができる。

（船舶職員法の一部を改正する法律の一部改正）

第十四條 船舶職員法の一部を改正する法律（昭和三十八年法律第八十三号）の一部を次のように改正する。

附則第三項を削る。
（教育職員免許法施行法の一部改正）
第十五條 教育職員免許法施行法（昭和二十四年法律第四十八号）の一部を次のように改正する。

第二条第一項の表第二十号の三中「甲種二等航海士」を「三級海技士（航海）」に改め、「有する者」の下に「（文部省令で定める者を除く。）」を加え、同表第二十号の四中「甲種二等航海士又は

甲種二等機関士」を「三級海技士（航海）」又は「三級海技士（機関）」に改め、「有する者」の下に「（文部省令で定める者を除く。）」を加え、同表第二十号の五中「甲種一等航海士」を「二級海技士（航海）」に、「甲種一等機関士」を「二級海技士（機関）」に改め、「経歴を有する者」の下に「（文部省令で定める者を除く。）」を加え、「甲種船長」を「二級海技士（航海）」に、「甲種機関長」を「二級海技士（機関）」に改める。

（登録免許税法の一部改正）
第十六條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。
別表第一第二十三号（一）を次のように改める。

（船舶職員法（昭和二十六年法律第四十九号）による海技従事者免許原簿に関する登録

イ 船舶職員法第七條第一項（登録及び海技免状）の海技従事者で次に掲げるものの新規登録

(1) 一級海技士（航海）の登録	登録件数	一件につき一万五千元
(2) 二級海技士（航海）又は三級海技士（航海）の登録	登録件数	一件につき九千元
(3) 四級海技士（航海）の登録	登録件数	一件につき四千五百円
(4) 五級海技士（航海）の登録	登録件数	一件につき三千円
(5) 六級海技士（航海）の登録	登録件数	一件につき二千円
(6) 一級海技士（機関）の登録	登録件数	一件につき一万五千元
(7) 二級海技士（機関）又は三級海技士（機関）の登録	登録件数	一件につき九千元
(8) 四級海技士（機関）の登録	登録件数	一件につき四千五百円
(9) 五級海技士（機関）の登録	登録件数	一件につき三千円
(10) 六級海技士（機関）の登録	登録件数	一件につき二千円
(11) 一級海技士（通信）の登録	登録件数	一件につき七千五百円
(12) 二級海技士（通信）の登録	登録件数	一件につき六千円
(13) 三級海技士（通信）の登録	登録件数	一件につき二千円
イに掲げる者に係る登録事項の変更の登録	登録件数	一件につき千円

（運輸省設置法の一部改正）
第十七條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第二十号の次に次の一号を加える。
二十の二 外国船舶に立ち入り、航海当直体

制及び船員の資格に関し乗組員に質問をし、及び必要な処分をすること。

第二十五条第一項に次の一号を加える。

十三 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第四十条第一項第十八号の三の次に次の一号を加える。

十八の四 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案

船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律

船員災害防止協会等に関する法律（昭和四十二年法律第六十一号）の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

船員災害防止活動の促進に関する法律

目次

第一章 総則（第一条―第五条）

第二章 船員災害防止計画（第六条―第九条）

第三章 安全衛生管理体制（第十条―第十五条）

第四章 安全衛生改善計画（第十六条―第十八条）

第五章 船員災害防止協会

第一節 通則（第十九条―第二十三条）

第二節 業務（第二十四条―第三十条）

第三節 会員（第三十一条―第三十三条）

第四節 設立（第三十四条―第三十八条）

第五節 管理（第三十九条―第五十条）

第六節 解散及び清算（第五十一条―第五十五条）

（四）

第七節 監督（第五十五条―第五十七条）

第八節 補則（第五十八号―第六十号）

第六章 雑則（第六十一号―第六十五号）

第十部 運輸委員会会議録第四号 昭和五十七年三月三十一日【参議院】

第七章 罰則（第六十六号―第七十一条）

第一条を次のように改める。

（目的）

第一条 この法律は、船員災害防止計画を樹立し、並びに船員災害の防止を目的とする船舶所有者及び船舶所有者の団体による自主的な活動を促進するための措置を講ずること等により、船員法（昭和二十二年法律第百号）その他船員の安全及び衛生に関する法令と相まつて、船内に於ける快適な作業環境及び居住環境の整備を含む総合的かつ計画的な船員災害防止対策の推進を図り、もつて船員災害の防止に寄与することを目的とする。

第五十二条中「第九号第二項を「第二十一条第二項」に、「五千元」を「五万円」に改め、同条を第七十二条とする。

第五十一条中「五千元」を「十万円」に改め、同条第一号中「行なう」を「行う」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同条第二号中「第十号第一項」を「第二十二号第一項」に改め、同条第三号中「第二十条」を「第三十二号」に改め、同条第四号中「第四十一条第一項」を「第五十三号第一項」に改め、同条第五号及び第六号中「第四十二号」を「第五十四号」に改め、同条第七号中「第四十三号」を「第五十五号」に改め、同条を第七十一条とする。

第五十条を削る。

第四十九号中「第四十七号」を「第五十九号」に、「五千元」を「十万円」に改め、同条を第六十六号とし、同条の次に次の四号を加える。

第六十七号 船舶所有者が第六十四条第二項の規定に違反したときは、六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第六十八号 船舶所有者が第十号第一項、第十一号第一項若しくは第十六条第二項の規定に違反したとき、又は第十七条の規定による命令に違反したときは、十万円以下の罰金に処する。

第六十九号 次の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第五十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は立入り若しくは検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

二 第六十一条第三項の規定による出頭の命令に応ぜず、帳簿書類を提出せず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、立入り若しくは検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

三 第六十四条第一項に定める場合において、虚偽の申告をした者

第七十条 法人（法人でない船舶所有者の団体を含む。以下この項において同じ。）の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前三条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、各本条の罰金刑を科する。

2 前項の規定により法人でない船舶所有者の団体を処罰する場合においては、その代表者が訴訟行為につきその団体を代表するほか、法人を被告人又は被疑者とする場合の刑事訴訟に関する法律の規定を準用する。

第三章第八節中第四十八条を第六十条とし、同条の次に次の一章を加える。

第六章 雑則

（船員労務官）

第六十一条 船員労務官は、この法律（第一章、第二章及び前章を除く。以下この条、次条、第六十四条及び第六十五条において同じ。）の施行に関する事務をつかさどる。

2 船員労務官は、必要があると認めるときは、船舶所有者又は船員に対し、この法律及びこの法律に基づく命令の遵守に関し注意を喚起し、又は勧告することができる。

3 船員労務官は、この法律を施行するため必要

があるとき、船舶所有者、船員その他の関係者に出頭を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告をさせ、又は船舶その他の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは船舶所有者、船員その他の関係者に質問をすることができる。

4 船員労務官は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、旅客その他船内にある者に質問をすることができる。

5 第五十六条第二項及び第三項の規定は、前二項の場合について準用する。

第六十二条 船員労務官は、この法律の規定に違反する罪について、刑事訴訟法（昭和二十三年法律第百三十一号）に規定する司法警察官の職務を行う。

（船員中央労働委員会の権限）

第六十三条 船員中央労働委員会は、運輸大臣の諮問に応じ、この法律の施行又は改正に関する事項を調査審議する。

2 船員中央労働委員会は、船員災害の防止のための活動の促進に関し、運輸大臣に建議することとができる。

（船員の申告）

第六十四条 この法律又はこの法律に基づく命令に違反する事実があるときは、船員は、海運局長（海運監理部長を含む。以下同じ）、海運局支局長又は船員労務官にその事実を申告することとができる。

2 船舶所有者は、前項の申告をしたことを理由として、船員を解雇し、その他船員に対し不利益な取扱いはしてはならない。

（権限の委任）

第六十五条 この法律の規定により運輸大臣の権限に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行わせることができる。

第四十七号を第五十九号とし、第四十六号を第五十八号とする。

し、第四十四条を第五十六条とし、第四十三条を第五十五条とする。

第三章第六節中第四十二条を第五十四条とし、第三十九条から第四十一条までを十二条ずつ繰り下げる。

第三章第五節中第三十八条を第五十条とし、第二十七条から第三十七条までを十二条ずつ繰り下げる。

第三章第四節中第二十六条を第三十八条とし、第二十一条から第二十五条までを十二条ずつ繰り下げる。

第三章第三節中第二十一条を第三十三条とし、第二十条を第三十二条とし、第十九条を第三十一条とする。

第三章第二節中第十八条を第三十条とし、第十三条から第十七条までを十二条ずつ繰り下げる。第十二条第一項中「第七條」を「第十九條」に、「行なう」を「行う」に改め、同条を第二十四条とする。

第三章第一節中第十一条を第二十三条とし、第七條から第十条までを十二条ずつ繰り下げる。

第二章中第六條を第九條とし、同條の次に次の二章を加える。

第三章 安全衛生管理体制

(総括安全衛生担当者)

第十条 常時使用する船員の数が運輸省令で定める数以上である船舶所有者は、運輸省令で定めるところにより、総括安全衛生担当者を選任し、その者に次の業務を統括管理させなければならない。

一 船員の危険又は健康障害を防止するための措置に関すること。

二 船内における作業環境及び居住環境を快適な状態に維持管理するための措置に関すること。

三 船員の安全及び衛生に関する教育の実施に関すること。

四 健康検査の実施その他船員の健康管理に関

すること。

五 船員災害の原因の調査及び再発防止対策に関すること。

六 その他船員災害の防止のために必要な業務

2 総括安全衛生担当者は、船員の業務に関し船舶所有者の行う業務を統括管理する者をもつて充てなければならない。

(安全衛生委員会)

第十一条 常時使用する船員の数が運輸省令で定める数以上である船舶所有者は、次の事項を調査審議させ、船舶所有者に対し意見を述べさせるため、運輸省令で定めるところにより、安全衛生委員会を設けなければならない。

一 船員の危険又は健康障害を防止するための基本となるべき対策に関すること。

二 船内における作業環境及び居住環境を快適な状態に維持管理するための基本となるべき対策に関すること。

三 船員災害の原因及び再発防止対策に関すること。

四 その他船員災害の防止に関する重要事項

2 安全衛生委員会の委員は、次の者をもつて構成する。ただし、第一号の者である委員は、一人とする。

一 総括安全衛生担当者(前条第一項に規定する船舶所有者以外の船舶所有者の設ける安全衛生委員会にあつては、船員の業務に関し当該船舶所有者の行う業務を統括管理する者又はこれに準ずる者のうちから当該船舶所有者が指名した者)

二 当該船舶所有者に使用されている者で船内の安全に関し知識又は経験を有するもののうちから船舶所有者が指名した者

三 当該船舶所有者に使用されている者で船内の衛生に関し知識又は経験を有するもののうちから船舶所有者が指名した者

3 船舶所有者は、前項第二号及び第三号の委員には、船員法第八十二条の二に規定する衛生管理者であつた者その他の船員災害の防止のため

の業務に従事した経験を有する船員(船員であつた者を含む。)が含まれるようにしなければならない。

4 船舶所有者は、安全衛生委員会の委員には、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者の推薦する者が含まれるようにしなければならない。

5 船舶所有者は、安全衛生委員会が第一項の規定により当該船舶所有者に対し述べる意見を尊重しなければならない。

(団体安全衛生委員会)

第十二条 前条第一項に規定する船舶所有者のうち常時使用する船員の数が運輸省令で定める数未満であるものをその構成員の一員とする団体であつて運輸省令で定めるところにより運輸大臣の指定を受けたもの(以下「指定団体」という)は、当該船舶所有者が同項の規定により設けなければならない安全衛生委員会に代わるべきものとして、団体安全衛生委員会を当該指定団体に設けることができる。

2 指定団体が前項の規定により団体安全衛生委員会を設けたときは、当該指定団体の構成員である同項に規定する船舶所有者で当該団体安全衛生委員会に係るものは、前条第一項の規定にかかわらず、安全衛生委員会を設けないことができる。

3 団体安全衛生委員会は、前項の規定により安全衛生委員会を設けない船舶所有者(以下「特定船舶所有者」という)に係る前条第一項各号に掲げる事項を調査審議し、特定船舶所有者に対し意見を述べらるものとする。

4 特定船舶所有者は、団体安全衛生委員会が前項の規定により当該特定船舶所有者に対し述べた意見を尊重しなければならない。

5 前条第二項(第一号に係る部分を除く)、第三項及び第四項の規定は、団体安全衛生委員会について準用する。この場合において、同条第

二項第二号及び第三号中「当該船舶所有者とあるのは「当該指定団体又はその構成員である特定船舶所有者」と、「船舶所有者が」とあるのは「指定団体」と、同条第三項中「船舶所有者」とあるのは「指定団体」と、同条第四項中「船舶所有者」とあるのは「指定団体」と、「その使用する」とあるのは「その構成員である特定船舶所有者の使用する」と読み替へるものとする。

(船員の意見を聴くための措置)

第十三条 常時使用する船員の数が第十一条第一項の運輸省令で定める数未満である船舶所有者は、船員災害の防止に関しその使用する船員の意見を聴くために必要な措置を講じなければならない。

(安全衛生教育の体制の整備)

第十四条 船舶所有者は、船員の安全及び衛生に関する知識及び技能の水準の向上を図り、船員災害の防止に資するため、運輸省令で定めるところにより、船員の安全及び衛生に関する教育の体制の整備に関し必要な措置を講じなければならない。

(勧告)

第十五条 運輸大臣は、適切な安全衛生管理体制を確保するため必要があると認めるときは、船舶所有者又は団体安全衛生委員会を設けた指定団体に対し、総括安全衛生担当者の業務の執行の改善、安全衛生委員会又は団体安全衛生委員会の委員の増員、前条の教育の体制の改善その他の必要な措置を講ずべきことについて勧告することができる。

第四章 安全衛生改善計画

(安全衛生改善計画の作成等)

第十六条 運輸大臣は、船員災害が頻繁に発生していること又は大規模な船員災害が発生したことに伴い、船員の安全及び衛生に関する事項について船員災害の防止を図るため総合的な改善措置を講ずる必要があると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、船舶所有者に対し、船員の安全又は衛生に関する改善計画(以

下「安全衛生改善計画」という。)を作成すべきことを指示することができる。

2 前項の規定により安全衛生改善計画の作成を指示された船舶所有者は、運輸省令で定めるところにより、これを作成し、運輸大臣に届け出なければならない。

3 船舶所有者は、前項の規定により安全衛生改善計画を作成しようとする場合には、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者の意見を聴かなければならない。

4 第二項の規定による届出には、前項の規定により聴いた意見を記載した書面を添付しなければならない。

(変更命令)

第十七条 運輸大臣は、前条第二項の規定により届出があつた安全衛生改善計画に定められた事項が法令に違反するものであるとき、又は当該船舶所有者に係る船員災害の防止を図る上で適切でないとき、その変更を命ずることができる。

(安全衛生改善計画の遵守)

第十八条 安全衛生改善計画を作成した船舶所有者及びその使用する船員は、当該安全衛生改善計画を遵守しなければならない。

第五條第二項中「第三條第二項」を「第六條第二項」に改め、同条を第八條とし、第四條を第七條とし、第三條を第六條とする。

第一章中第二條の次に次の三條を加える。

(船舶所有者の責務)

第三條 船舶所有者は、単に船員法その他船員の安全及び衛生に関する法令の規定を守るだけでなく、船員災害の防止のための自主的な活動を推進することにより、船内における快適な作業環境及び居住環境の実現並びに船員の労働条件の改善を通じて船員の安全と健康を確保するように努めなければならない。また、船舶所有者は、国が実施する船員災害の防止に関する施策

に協力するようにしなければならない。

(船員の責務)

第四條 船員は、船員災害を防止するため必要な事項を守るほか、船舶所有者その他の関係者が実施する船員災害の防止に関する措置に協力するように努めなければならない。

(国の援助等)

第五條 国は、船舶所有者又は船舶所有者の団体が船員災害の防止を図るために行う活動について、財政上の措置、技術上の助言、資料の提供その他必要な援助を行うように努めるものとする。

2 国は、船員災害の防止に資する科学技術の振興を図るため、研究開発の推進及びその成果の普及その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

2 この法律の施行前にこの法律による改正前の船員災害防止協会等に関する法律の規定によりされた処分、手続その他の行為は、この法律による改正後の船員災害防止活動の促進に関する法律の規定によりされた処分、手続その他の行為とみなす。

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

(国家公務員法の一部改正)

4 国家公務員法(昭和二十二年法律第二百一十号)の一部を次のように改正する。

附則第十六条中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外等に関する法律の一部改正)

5 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外等に関する法律の一部改正

法律の適用除外等に関する法律(昭和二十二年法律第三十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第二号中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(地方公務員法の一部改正)

6 地方公務員法(昭和二十五年法律第二百六十一号)の一部を次のように改正する。

第五十八條第二項中「並びに船員災害防止協会等に関する法律(昭和四十二年法律第六十一号)及びこれに」を「の規定並びに船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和四十二年法律第六十一号)第二章及び第五章の規定並びに同章に」に改め、同条第三項中「並びに船員法」を「船員法」に改め、「部分の規定」の下に「並びに船員災害防止活動の促進に関する法律第六十二條の規定を加え、」部分並びに」を「部分の規定並びに船員災害防止活動の促進に関する法律第六十二條の規定並びに」に改め、同条第四項中「及び船員法」を「船員法及び船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

7 自衛隊法(昭和二十九年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第一百八條中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(所得税法の一部改正)

8 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(法人税法の一部改正)

9 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第二第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

害防止活動の促進に関する法律」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

10 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項中第二十四号の六を第二十四号の七とし、第二十四号の五を第二十四号の六とし、第二十四号の四の次に次の一号を加える。

二十四号の五 船舶所有者に対し、船員に係る安全衛生改善計画の作成を指示し、又はその変更を命ずること。

第五十七條第一項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

三月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一五三三三号)

二、公共輸送確保に関する請願(第一六〇六号)

三、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一六三三三号)

四、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一六四六号)(第一六六二二号)

五、公共輸送確保に関する請願(第一七〇四号)

六、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一七〇八号)

七、公共輸送確保に関する請願(第一七二七号)

八、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一七五九号)(第一七六二二号)

九、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一〇、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一一、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一二、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一三、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一四、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一五、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一六、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一七、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一八、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

一九、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

二〇、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

二一、公共輸送確保に関する請願(第一八一七号)

八号(第一八八九号)(第一八九〇号)(第一八九六号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一九一七号)

第一五三五号 昭和五十七年三月五日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願(一通)

請願者 千葉県柏市花野井七四六 吉本澄

江 外百九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一六〇六号 昭和五十七年三月五日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 熊本市水前寺公園二二〇三 守永

慶之 外二百一名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一六三三三号 昭和五十七年三月五日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 秋田県大館市榊井沢下三〇秋田

労災病院内 杉江勇

紹介議員 佐々木 満君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第一六四六号 昭和五十七年三月六日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願(一通)

請願者 千葉県柏市大青田一、四四四 木

村敏雄 外二百十九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一六六二二号 昭和五十七年三月八日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県柏市船戸二二八 池辺澄子

外百九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一七〇四号 昭和五十七年三月八日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 長崎市東小島町三〇七 浜洲治

外八十九名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一七〇八号 昭和五十七年三月九日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県柏市船戸五二四 阿部慶子

外八十九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一七二七号 昭和五十七年三月九日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県浦和市大牧一、一四九ノ一

〇〇 矢口金吾 外十三名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一七五九号 昭和五十七年三月九日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 京都市山科区栗栖野中臣町一 河

内孝夫 外五十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一七六二二号 昭和五十七年三月九日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都墨田区押上二ノ一三ノ五帝

都自動車交通労働組合墨田第二支

部内 藍原常富 外二百十名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一七九〇号 昭和五十七年三月十日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願(一通)

請願者 千葉県我孫子市つくし野八五ノ一

二ノ一ノ四〇七 田中信子 外百

八名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一八一七号 昭和五十七年三月十日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都千代田区神田神保町三ノ一

九 根津貴一 外百九十三名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八一八号 昭和五十七年三月十日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県春日部市藤塚五三ノ五

小澤寛人 外百六十三名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八三三三号 昭和五十七年三月十日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 千葉県市原市能満一、八九八ノ七

六 千葉勇

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第一八三四号 昭和五十七年三月十一日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県我孫子市新本一、一五一ノ

一六 木村重昭 外五十二名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第一八四八号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 千葉県市原市佐是八四一 戸叶仁

司 外百五十二名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八四九号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県川越市寺尾二四〇ノ一

一 椋木達弥 外三百二十二名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八五六号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県上尾市柏座一ノ一〇ノ三九

大野正男 外二百六十九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八五七号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県川口市上青木西四ノ三ノ八

庄野莊 中嶋平明 外百六名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八五八号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都多摩市東寺方三ノ一ノ六ノ

五〇七 西村幹雄 外百九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八八七号 昭和五十七年三月十一日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都町田市忠生一ノ二ノ三

吉原雄一 外四十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八八八号 昭和五十七年三月十一日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都八王子市京町六八八京町住
宅二ノ三〇一 山崎進 外七十六
名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八八九号 昭和五十七年三月十一日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 青森市新城平岡一六四ノ一三 森
憲昭 外八十九名

紹介議員 広田 幸一君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八九〇号 昭和五十七年三月十一日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都杉並区西荻北二ノ一ノ八
宇治田和男 外六十七名

紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一八九六号 昭和五十七年三月十一日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県新座市新堀一ノ三ノ八 太
田正行 外百十名

紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九一七号 昭和五十七年三月十一日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 長崎県佐世保市山祇町二二ノ二〇
洲上龍治

紹介議員 中村 慎二君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

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三月九日)

一、旅行業法の一部を改正する法律案

三月二十六日本委員会に左の案件が付託された。

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一
九二〇号)

一、公共輸送確保に関する請願(第一九二五号)
(第一九三三号)(第一九三七号)(第一九三八
号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一
九四二号)

一、公共輸送確保に関する請願(第一九五九号)
(第一九六〇号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願
(第一九八二号)(第一二〇四五号)(第一二〇四六
号)(第一二〇四七号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二
〇五八号)

一、公共輸送確保に関する請願(第二〇五九号)
一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願
(第二〇九二号)(第二一一四号)

一、公共輸送確保に関する請願(第二二二九号)
一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二
一四一四号)

一、公共輸送確保に関する請願(第二二四八号)
一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願
(第二二六九号)

一、車検期間延長反対に関する請願(第二二七
五号)

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二
一七八号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願
(第二三二二号)

一、公共輸送確保に関する請願(第二三二〇号)

一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願
(第二三四五号)

一、公共輸送確保に関する請願(第二三六二号)

第一九二〇号 昭和五十七年三月十二日受理
常磐沿線の輸送力増強に関する請願(二通)

請願者 千葉県我孫子市湖北台七ノ二六ノ
四〇二 細川祐太郎 外百七名

紹介議員 鶴岡 洋君
この請願の趣旨は、第三九三三号と同じである。

第一九二五号 昭和五十七年三月十二日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県川口市西川口一ノ三八ノ二
吉田主計 外百四十四名

紹介議員 小谷 守君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九三三号 昭和五十七年三月十二日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都杉並区成田東五ノ二五ノ一
六 松本金市 外十七名

紹介議員 西ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九三七号 昭和五十七年三月十三日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都小平市仲町三四〇ノ六四
福田金造 外三十名

紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九三八号 昭和五十七年三月十三日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都品川区豊町五ノ一六ノ五
中村寿永男 外百四十九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九四二号 昭和五十七年三月十五日受理
常磐沿線の輸送力増強に関する請願(二通)

請願者 千葉県我孫子市つくし野二六七ノ
一三九 浅川耀子 外百五十八名

紹介議員 鶴岡 洋君
この請願の趣旨は、第三九三三号と同じである。

第一九五九号 昭和五十七年三月十五日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県坂戸市石井二、七八五ノ六
蔵北久壽喜 外三百三十九名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九六〇号 昭和五十七年三月十五日受理
公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都世田谷区駒沢一ノ三ノ二一
宮田太一郎 外百七十四名

紹介議員 高杉 勉忠君
この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第一九八二号 昭和五十七年三月十五日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願(二通)

請願者 奈良県吉野郡黒滝村榎尾一〇七
下浦頭一 外一名

紹介議員 前島英三郎君
この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二〇四六号 昭和五十七年三月十五日受理
身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 岡山県玉野市田井四ノ二五ノ二
白井重徳

紹介議員 加藤 武徳君
この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 神戸市垂水区王塚台六ノ一〇一

小笠原秀人

紹介議員 金井 元彦君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二〇四七号 昭和五十七年三月十五日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 長野県須坂市屋部町二、〇二二

竹前殿

紹介議員 夏目 忠雄君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二〇五八号 昭和五十七年三月十六日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県我孫子市久寺家一九一ノ四

永井喜久雄 外百名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第二〇五九号 昭和五十七年三月十六日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都中野区若宮二ノ三二ノ一二

西田守孝 外百九十六名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第二〇九二号 昭和五十七年三月十六日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 北九州市八幡西区千代ヶ崎二ノ九

ノ四ノ一〇八 織田晋平

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二一四号 昭和五十七年三月十六日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 北海道登別市登別温泉町一三三三登

別厚生年金病院内 浜田勝夫

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二二九号 昭和五十七年三月十六日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都町田市本町田三、四八六藤

の台一ノ一五ノ四〇三 牛島栄一

外四十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第二二四一号 昭和五十七年三月十七日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願(二通)

請願者 千葉県我孫子市並木六ノ八

山下ふくよ 外百十九名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第二二四八号 昭和五十七年三月十七日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 東京都板橋区高島平二ノ二六ノ三

ノ五二四 岩澤一美 外百十四名

紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第二二六九号 昭和五十七年三月十七日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 北海道釧路市興津五ノ一三ノ一九

門脇東

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二七五号 昭和五十七年三月十七日受理

車検期間延長反対に関する請願(十一通)

請願者 和歌山県那賀郡貴志川町長原四九

〇貴和自動車整備工場内 小林清

外十名

紹介議員 前田 勲男君

この請願の趣旨は、第一三三号と同じである。

第二二七八号 昭和五十七年三月十八日受理

常磐沿線の輸送力増強に関する請願

請願者 千葉県我孫子市栄四ノ二三 郡山

三郎 外七十八名

紹介議員 鶴岡 洋君

この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

第二二二一号 昭和五十七年三月十八日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 北海道岩見沢市日の出南一丁目

福田清

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二二〇号 昭和五十七年三月十八日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県所沢市並木八ノ一ノ二ノ

一、四〇七 守田富士男 外百十

名

紹介議員 龜山 篤君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。

第二二四五号 昭和五十七年三月十八日受理

身体障害者に対する運輸行政に関する請願

請願者 佐賀県鹿島市常広一 岡田年平

紹介議員 大坪健一郎君

この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。

第二二六二号 昭和五十七年三月十八日受理

公共輸送確保に関する請願

請願者 千葉県佐倉市江原四八五 大森国

陽 外百三十一名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第四六〇号と同じである。