

第九十八回国会 運輸委員會 議 録 第九号

昭和五十八年四月十三日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 原田 憲君

理事 三枝 三郎君

理事 宮崎 茂一君

理事 福岡 義登君

理事 西中 清君

理事 阿部 文男君

理事 大村 襄治君

理事 川崎 二郎君

理事 佐藤 文生君

理事 谷 洋一君

理事 浜野 剛君

理事 井岡 大治君

理事 沢田 広君

理事 浅井 美幸君

理事 辻 第一君

理事 四ツ谷光子君

出席國務大臣

内閣總理大臣 中曾根康弘君

運輸大臣 長谷川 峻君

出席政府委員

内閣審議官 林 淳司君

厚生省年金局長 山口新一郎君

運輸政務次官 関谷 勝嗣君

運輸大臣官房長 犬井 圭介君

運輸省鉄道監督局長 永光 洋一君

委員外の出席者

自治省行政局振興課長 濱田 一成君

日本国有鉄道総裁 高木 文雄君

日本国有鉄道常務理事 橋元 雅司君

運輸委員會調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

四月十三日

辭任

津島 雄二君

補欠選任

小里 貞利君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

同日

辭任

小里 貞利君

補欠選任

津島 雄二君

本日の會議に付した案件

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案(内閣提出、第九十七回国会開法第三号)

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第四六号)

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第四八号)

○原田委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 国鉄の再建の問題はこれで何回かや

ったわけですが、その都度、昨日も同僚の

福岡君が申しておりましたように、これで大丈夫

だ、これでやるんだ、こういうことをその都度聞

くわけですが、しかしだれも責任をとらう

という者がおられない。責任をとった者もおらな

い。ここに私は親方日の丸、こう言われるゆえん

があるのではないかと、こういうふうに思っています。

したがって、今度の法案を審議するに当たって、

どうもお互いが本心に再建をするんだ、こういう

熱意というものがやまれば薄れておるんでは

ないか、ずっと聞いておりましたけれども、そう

いう気がしてなりません。本心にこれでもって再

建をするのだというのであれば、もっとやはり真

摯な態度というものが必要であると同時に、自分

はこれにかけるんだ、こういう思想がないと幾ら

やっただって同じことだ、こういうふうに思われて

なりません。

そこで、大臣御病氣のようですから私は大臣に

は余り質問をしませんけれども、このところだ

けは、大臣としてひとつ明確にお答えをいただきたい

です、こう思います。

○長谷川國務大臣 御同様、国鉄再建については

何回となくこの席上で法案を見た助成策に対して

賛成したり、そして国鉄全体が再建できるように

に御期待申し上げたことは御同様でございます。

しかしながら、結果においては今日の破局

的なことになったので、国民全体が国鉄の問題と

いうのは国民的課題として考えるに至った。

一部関係者だけ、一部専門家だけの問題ではなく

なったというところに今度の大きな意義があるう

と私は思います。

私個人といたしますと、やはり総理大臣、運輸

大臣、さらに国鉄総裁、こういう人々が本心に決

意を持って、国の中のもう一つの赤字の国鉄、こ

れを何とかしなければならぬという決意が燃え

ることが大事だ、こう考えていままでも来まして。幸

いにいたしましたか不幸にしましてか、今度のこ

んな時期に私が運輸大臣を拝命したものですか

ら、少なくともそういう意味において、お互いが

本心に責任をとる意味において、それがまた働く

諸君に対する勢いをつけることであり、職場規

律ということが昨年来言われて、ようやく立ち

直りつつあるという信用を獲得して、そんな中に

長期債務の問題であるとかあるいはまた年金の問

題であるとか、みんな考えてこの際生かしてい

くという姿が大事じゃなからうか。井岡さんおっ

しゃるとおり、まさにいままでもそんな意味では責

任をとる人がおりませんでした。しかし私は今度

が絶体絶命だと思っておりますから、このとおり

皆さん方に、ときに法案撤回とか反対とかいろん

なことを言われるけれども、よくお話願ってここ

まで来た、それをまた責任を持っていまから先、

私自身が、再建法が通った後、総理大臣の指揮下

において懸命に努力して責任をとるつもりです。

○井岡委員 大臣の御決意、本心に感謝をし

す。

そこで、当事者である総裁はどういうお気持ち

か、聞かしてください。

○高木説明員 御指摘のように、長い間しばしば

立て直しについて御意見を賜りました。私どもも

それなりに一生懸命やってきたつもりではありま

すが、結果、なお一層こういう新しい形でお取り

組みをお願いしなければならぬ事態になりました

たことについて、まことに残念と申しますか、力

私どもが取り組むべき事項の持つウェイトが非常に高いわけでございますので、一日一日そういった仕事の積み重ねに努力をしまいたいと考えております。

○井岡委員 原因が、もちろん国の政策の中で交通というものの対する基本的な考え方、総合的な計画、こういうものがなかったことは事実です。だからといって責任が逃れられるものではない。やはり一つのことについてすべてをかける、こういう気魄がないと物事は決して成就するものでない、こういうふうに私は考えるわけなんです。したがって、総裁にもう一度お伺いしますが、ややもすればトラックに荷物を奪われたとかあるいは客が逃げてしまったとか、モータリゼーションによって客が少なくなったとか、そういうことは当然頭の中に置いて考えられることなんです。そこに逃げようとする、私は、そこに親方日の丸の思想が依然として残っている、こう言わざるを得ません。したがって、今後この問題を通じて再び国会の場で国鉄の再建について議論をすることのないようにぜひひとつお願いしたい、この点についても一度お聞かせを願いたい。

○高木説明員 確かに国鉄の置かれております環境は、独占の時代と変わってきたということは前々から認識しておるわけでございますけれども、つまり、競争の時代に入ってきたという場合、その競争の時代に対応する姿勢といえますか、腰固めといえますか、そういう点が頭ではわかっておいても、なかなかそれが実践に結びついていないというところは御指摘のとおりでございます。貨物等につきましても、待ちの姿勢であり過ぎる、もっと攻めの姿勢であるべきだということをおかねないという言われてまいりましたわけでございますし、何とかそういう工夫といえますか、姿勢の転換を早くいたさねばという気持ちを持っておりますけれども、まあ長年のしみついたものといえますか、そういうものとの関係でなかなか攻めというところについてないというところでございまして、問題は、そうした情勢

の変化に応じて、すべての面においてよい競争条件のもとにあるのにふさわしい態勢といえますか、姿勢というものをとるべく指導してまいらねばならぬと考えております。徐々に変わってきているつもりではおりますけれども、いかにも変わりが不十分といえますか、遅いといえますか、そういうことでいま御指摘を受けているものと感じております。なお今後職員を奮励いたしまして、姿勢の転換に努めてまいりたいと考えてます。

○井岡委員 総裁といったらおらかにできておりますから、細かいことはわからぬ。そこに問題があるのですよ。少なくとも建設しようという線区ぐらゐは覚えておいてもらわなければ、つくった後で赤字が出た、これは私は知らぬ。私が責任と言ったのはそこなんです。そういうことを今後十分気をつけていただきたいと思ひます。

○高木説明員 ちょっと正確な数をいまして申し上げられませんか、国鉄でかねがねつづいてまいりました線区につきましては、この夏に中央東線の塩嶺トンネルができませんとほぼ一段落という形になろうかと思っております。

この法案で、第一条で「行政調査会の答申を尊重し」、このことで先日来かなり議論のやりとりがありました。本当の姿勢というものは、お話のように民営、こういうことを考えてやるけれども、しかし、それでいかなければどうするのだという、これはいづれにしろ民営的手法、私はそういうふうに解釈をする方がよりベターではないか、こういうふうに思ふのです。そうでないとはつきりした答えは出てきません。もし、そうでないというのなら、法案はやはり民営法という法案を出してやるべきですよ。五年かかったって幾らやったって、尊重というところに対する答えが、この間から聞いておるとどうも二様三様に聞かえてならないのです。だから、このところをもう一度はつきりしてください。

○林(澤)政府委員 お答え申し上げます。臨調答申は、この基本的な考え方、国鉄のいまの状況から見ても、現行の公社制度というものの部分的な手直しではもはや対応できないという認識に、基本的には立っておるといふことでござい

ます。したがって、そういう状況である以上は、現行の公社制度という枠組みを超えて、もっと幅広く経営形態というものを検討すべきだ、こうい

て、あるいはCD線という名のもとにおいて行われている新線建設線区があるわけでござい

ますけれども、現実問題としては、ごくわずかの線区を除きましては、現在、いわば凍結の状態になっておるといふことでござい

ます。○井岡委員 総裁といったらおらかにできておりますから、細かいことはわからぬ。そこに問題があるのですよ。少なくとも建設しようという線区ぐらゐは覚えておいてもらわなければ、つくった後で赤字が出た、これは私は知らぬ。私が責任と言ったのはそこなんです。そういうことを今後十分気をつけていただきたいと思ひます。

この法案で、第一条で「行政調査会の答申を尊重し」、このことで先日来かなり議論のやりとりがありました。本当の姿勢というものは、お話のように民営、こういうことを考えてやるけれども、しかし、それでいかなければどうするのだという、これはいづれにしろ民営的手法、私はそういうふうに解釈をする方がよりベターではないか、こういうふうに思ふのです。そうでないとはつきりした答えは出てきません。もし、そうでないというのなら、法案はやはり民営法という法案を出してやるべきですよ。五年かかったって幾らやったって、尊重というところに対する答えが、この間から聞いておるとどうも二様三様に聞かえてならないのです。だから、このところをもう一度はつきりしてください。

○林(澤)政府委員 お答え申し上げます。臨調答申は、この基本的な考え方、国鉄のいまの状況から見ても、現行の公社制度というものの部分的な手直しではもはや対応できないという認識に、基本的には立っておるといふことでござい

ます。したがって、そういう状況である以上は、現行の公社制度という枠組みを超えて、もっと幅広く経営形態というものを検討すべきだ、こうい

う基本認識に立って臨調では検討が行われた。その結果、臨調としては、一つの方法論をいたしまして分割、民営化というのが一番いいだろう、という結論をお出しになったわけでござい

ます。そこで、私も政府としては、その臨調の考え方というものは、きわめて妥当な方向を示しているのではなからうか、こういうことで、臨調答申は最大限尊重する、こういう閣議決定をした上で、今回の法案をお出ししたわけでござい

ます。この法案におきまして、第一条で、御指摘のように臨調答申を尊重して体制を整備する、こう書いてござい

ますのは、そういう臨調の考え方及び一つの方法論というものについて、これを特段の合理的な事由があれば別でござい

ますけれども、そうでない限りは最大限その考え方に沿って対処していく、こういうことでこの法案をお出ししたわけでござい

ます。したがって、この第一条の基本的な方針に従って臨調答申がこれから検討していくに際しましては、臨調答申の基本的な考え方である現行公社制度の枠組みを超えて抜本的に検討する。その場合の一つの手段、方法として分割、民営化、こういうことを提言しております以上、その線に沿って臨調委員会としてはまず検討を進めていく、これが基本になると思ひ

ます。ただし、臨調答申は再々申し上げますように、基本的な考え方しかまだ示しておりません。具体的にじゃ分割、民営というものはどういふふうにするのか、さらにその実施可能性は一体どうなんだという点については、臨調答申はまだそこま

で何ら突っ込んでおられない。基本的な方向はきわめて妥当ではあるけれども、その点については具体的に検討を詰めますことには、これは現実の施策に落とせません。したがって、今回の法案におきましては、それをこれから検討してい

く、そのために監理委員会をつくって御検討を願う、こういう枠組みにしてあるわけでござい

ます。したがって、監理委員会においてこれから検討する以上、検討した結果どうしてもそれにより

がたいという特段の事由がございました場合には、分割、民営化以外の結論を出さざるを得ない場合も出てくる、こういう仕組みになっておるわけでございます。

○井岡委員 答申の中で、前段は別として、新しい仕組みの必要性という項の中で、「現在の国鉄にとって最も必要なことは」と書いて、経営者が真の経営責任を自覚し、こういうところから始まって三項目に分かれておるわけですね。こういう問題についてどういうようにお考えになりますか。これははっきりこれが一番国鉄が現在必要なことなんだ、こう言っているのです。これを検討されたかどうか。あなたはそれはいやこれから監理委員会をつくるんだから、こういうことでございませうけれども、少なくとも国鉄を再建するというのであれば、臨調を尊重するというのであれば、何も民営化があるいはこのままかという議論でなくて、このことを先に議論することが先決ではないかと思うのですが、この点いかがですか。

○林(連)政府委員 先生御指摘のとおり、臨調答申では現在の国鉄に必要なこととして三つの項目を掲げてございまして、この問題を解決するためには、現行制度の手直しではこれはむずかしい、したがって新しい仕組みを考える必要がある、こういうことで分割、民営化の方向を提言しているわけでございますが、私もどなたもいたしませんが、この三項目について、これはやはりいままでの国鉄経営の上で非常に問題があった事項であり、こういう点について十分考えながら今後の再建を考えなければならぬ、こういう基本的な認識は持つておるわけでございますが、したがって、おおよそこの答申の提言と申しますか、この答申がいろいろ分析し、検討された事項については政府としても同感できる点があるということで、これを閣議で最大限尊重して今後の対策を講じていこう、このように考えておるわけでございます。

○井岡委員 そういふ答弁だろうと思つたのですが、私は臨調のなには、民営か民営でないかという議論よりは、こういうところが大事に大切にさ

れなければ臨調の価値というものが無いと思うのですよ。ところが、こういう問題について国鉄当局も、また運輸省も本当に真剣にお考えになったかどうか。この点、運輸省の方から聞きましょ

○永光政府委員 現在の公社制度のもとで、先生がおっしゃるような三項目について徹底的にやっていたければ臨調の答申の趣旨にも合うのではないかと、この御議論と、さらに従前どういうようなこととでこの一、二、三項目についてわれわれとして行政をやってきたかという反省をございしますが、過去、再建計画におきましての反省をもとに、昭和五十五年につくりました経営改善計画におきましては、ここに書いてありますように、できるだけ国鉄は管理責任としての経営責任を自覚して、第四次の経営改善計画を推進するように、改善計画にも十分にその趣旨を盛り込み指導しておるところでありますし、さらに職場規律等々、国鉄職員への厳しき現状に対する認識についても、十分これを訴えつつ指導をいたしておるところでありますし、さらに国鉄の自主性等につきましても、できるだけ法の範囲内では自主性を尊重する形で行政をしてきたつもりでございますが、どうしても国鉄の現在の公社制度のもとでのいろいろな制限がございまして、いろいろな面でも至らない点もあると思ひますが、われわれとしては、こういう提言もある意味においては採用しながらやってきたつもりでございます。

○井岡委員 いままでやってきたつもりだと言われるんだしたら、この提言を受けたのは去年ですね、少なくともこれに対しての運輸当局の考え方というものを明確にされるべきだと思つたのです。いまだ聞いたことありません。民営か民営でないかということになって初めて腰をお上げになったんじゃないですか。少なくとも去年の七月にこの提言が出されているのですよ。提言が七月に出されたら、それから約一年近くなるわけなんです、そういうことで、少なくとも当面この提言に基づいてわれわれはこう考えようという考え方が

あつてしかるべきだと思つたのですが、それあります。言葉だけの遊戯はもうやめましょ。それでないと、大阪の言葉で言つて、しんどくてかなわぬということですよ、正直に言つて。このところを、あなたの方が提言を受けて考えられたことを具体的に言つてくださいます。

○永光政府委員 先ほど申しましたように、五年の改善計画におきまして、責任体制の確立なりあるいは職員の意識の高揚といふことが、認識につきまして、これをベースにしまして現在の改善計画を遂行しておるところであります。臨調答申後におきましては、昨年九月二十四日に緊急項目を策定いたしましたので、その中で職場規律の確立等について重点的に政府の考え方を鮮明にし、そしてそれに基づきまして、国鉄に對しまして職場規律の確立等につきまして指導をいたしておるところでございます。これは臨調答申のこの三項目の中の一つの具体的な施策の遂行である、こういうふうにお考えをしております。

○井岡委員 なるほど二項の問題については、あなた方は十項目出しましたよ。一項目の問題はどのようなのですか。これについてあなた方が国鉄に指示したそのことを教えてください。

○永光政府委員 一項目と申しますのは、「経営者が、経営責任を自覚し、それにふさわしい経営権限を確保し、企業意識に徹し、難局の打開に立ち向かう」、こういうことでございまして、具体的に申し上げますが、これは緊急実施、非常事態宣言を政府として行った以降におきましても、国鉄の当局、経営者に対して、われわれとしてこの一項目に書いてございまして、いわゆる経営責任の自覚なり企業意識に徹するようにはかたがね十分に指導をいたしておるつもりでございます。

○井岡委員 それでは総裁、この一項についてあなたは具体的に何をやったか、一週間かかせてください。

○高木説明員 若干私は、井岡委員のこの答申についての読み方と違つた読み方をいたしております。経営者が経営責任を自覚し、難局に立ち向かう

うということが必要だという点においてはまさにそのとおりでございますけれども、臨調では「これらのことは、単なる現行公社制度の手直しとか、個別の合理化計画では実現できない。」「こうおっしゃつておるわけでございますが、いま委員の御指摘のようなことでこれを指摘されているのではないのかと思つております。私もどなたもいたしましては、その三つの項目の具体化といつたしまして、そうした「新形態移行までの間緊急にとるべき措置」ということを指摘されておるわけでございますから、これにいま全力を挙げておるわけでございます。

おっしゃる通りに、必ずしも現行公社制度の手直しをしないでもこれらのことができるのではないかと、この意味であれば、その点については私は今後監理委員会御協議いただけたらということに受け取つておるわけでございます。公社制度はだめだということにはお書きになっておられますので、私も、いまおっしゃつたようにこれを受けて、去年からいまだ何をすべきかということについては、強いてそこにはウエイトを置かず、それまでの移行のための措置ということに重点を置いてきておるわけでございます。

○井岡委員 臨調は、いま林さんの御答弁では二年かかつてこの問題を一遍検討する、こう言っているのです。民営にするか、民営がだめならどういう方法があるか、こういうことを二年かかつて検討する、こう言っているのです。それを、臨調待ちあるいは委員会待ち、こういうことだから私は初めに言っているのです。責任の所在というものを、責任をどうしようという者はおらない。だから言っているのです。これは直ちにやつた方がいいことじゃないですか。そうしてそのことによつて国鉄の経営にプラスになるということであれば、臨調のいわゆる次のつくられる委員会の中でも、なるほどこれだ、こういう実証ができるのではないですか。私は、総裁としてはそういうことを考えるのが当然だと思つたのですが、私の読み方はあなたと違います、だから待つてゐるんです。

こんな無責任な態度というものは、私はどうして
も納得できません。もう一遍聞かせてください。

○高木説明員 その点が今回の臨調のお考え方と
われわれの考え方も違ふ点でございまして、臨
調としては、この点を打開する道として公社制度
の見直しとか、個別の合理化計画では実現できな
いと断定されておるわけでございまして、それに對
して私どもとしては大いに異論を持ちますけ
れども、しかしこれは臨調の答申は答申でござい
ますし、いま御指摘を受けている点は、それがた
めには、その数行下にいろいろありますように、
新形態移行までに緊急措置をとれということと言
われており、これは私どもも全く同じ意見でござ
いますから、先ほどの政府の閣議決定にも基づきま
してそれと取り組んでおるわけでございまして、
この点においては若干の認識の違いがあるという
ことを率直に私は考えております。

○井岡委員 どうも私は納得しませんね。ところが
あなた、二項については大胆に十項目を出し
になったじゃないですか。一項については、監理
委員会ができるまでわれわれは読み方が違うん
だ、民営というところは利点はあつたけれども、われ
われとしてはこの点については考え方があなたと
違います。おかしいじゃないですか。それだつた
ら、出した十項目を引っ込めなさいよ、こう言ひ
たくなりますよ。どうです、その点。

○高木説明員 ここに挙がつております問題点の
指摘としての三項目のいずれにも関連して、十一
項目が指定されているものと考えております。「職
場規律を確立し、三々というものがございませう
けれども、十一項目というものは必ずしも職場規律の
問題だけじゃないわけではございまして、たとえば
「企業意識に徹し、難局の打開に立ち向かう」と
いうことのひとつの方法として、新規採用の原則停
止であるとか、設備投資の抑制であるとか、貨物
営業の合理化であるとか、いろいろ言われておる
わけでございまして、そのうち十一項目に言わ
れていることは、必ずしもいまの御指摘の三項目
の第二項目に關することだけでないわけではござ

ますので、そういう意味ではこの十一項目との取
り組みが一項目と關係ないじゃないかという御指
摘であれば、私はそう受け取らないわけでござい
ます。

○井岡委員 この問答をやつておつたらばからし
くなってきますから、ここに責任を持とうという
姿勢がない、こういうふうに私は理解します。
次に移ります。

そこで林さん、体制の整備、最前から言われ
て、この間からも何回も聞いておりますから改め
て聞くのはどうかと思ひますけれども、民営的手
法、こういうような理解の仕方もある、こういう
ようにお考えになりませんか。

○林(澤)政府委員 現在の国鉄に民営的手法を取
り入れてできる限り早急に経営改善を図るという
ことは、これはきわめて大事なことでと思ひま
す。ただ、臨調答申にも言つておりますけれど
も、民営的手法を現行の公社制の枠組みの中で果
たしてどこまで生かし切れるかという問題がやは
りあるんだらうと思ひます。たとえば予算統制で
ありますとか、こういうことは給与から何から全
部国の統制を受ける、こういう経営の自主性がな
い現在の公社制度というもので、果たしてどこま
で民営的手法が生かし切れるのかという問題があ
るんだらうと思ひます。そういうところから、臨
調答申もその枠を超えた検討が必要であるという
認識に立つたんだらうと思ひますし、私どももそ
ういう観点からの検討を十分詰めてみる必要があ
るのではないかと、こういうふうに考えておりま
す。

○井岡委員 そうすると、現在の枠組みの中では
かなり無理はあるけれども、民営的手法というこ
とも検討する、こういうふうに理解していいで
すか。

○林(澤)政府委員 国鉄は現在公共企業体では
ございませうけれども、事業をやっているわけでござ
いまして、旅客営業あるいは貨物営業ということ
でございまして、やはり他の運輸交通機関と同
様に、これについて民営的な発想あるいは手法で

もって仕事をどんどん伸ばしていく、進めてい
くというところは可能でありましようし、できる限
度でそれはやるべきであらう、こういうふうに考
えております。

○井岡委員 私たちも臨調と同様に、現在の国鉄
の再建について約一年かけて検討したわけで
す。その中でいわれる支社制度、これにもっと権
限をいいますか、こういうものを委譲して、分権
をした中で手法というものを取り入れるならば、
かなり大胆なことができるのじゃないか。ダイヤ
をつくるのはほとんどが中央で幹線を中心にして
つくっている、こんな官僚的なやり方。だから本
線が通っている、幹線が通っている、そこへ五分
前に着けば十分乗りかえられるのです。ところが
行った後へ着くものだから、その人は一時間も
一時間半も待たなければいけません、こういうこと
で客離れが出ています。私は、これは単なる一例じ
やないと思ひます。客離れの大きな原因はここ
にもある、こういうことでお考えになりませんか。

○高木説明員 ただいまの御指摘の、ダイヤが非
常に全国統一的だといふことは、地元の御要請に密
着していないという点は、私どもも最近特に反省
をいたしておる点でございまして、必ずしも分
割、民営化ということでもなくとも、現行組織のも
とでもそういった点をひとつと直すべきでは
ないかと、また、直し得るのではないかと、この
全く同感でございまして、そのようなことをつい
最近の会合におきましても強く指示をいたしてお
ります。しかし、そこへ近づくと、残念ながら
うちの体質が十分ついていない点がありま
すので、私も大いに奮励をいたしまして、いま御
指摘のような点を早く直したいというふうに考え
ております。

○井岡委員 林さんからも答弁をいただきました。
総裁の答弁は僕は全く……。

○林(澤)政府委員 分権化の問題でございませう
けれども、これも先生おっしゃるような実態的な
面、すなわちダイヤとか地域に密着した経営と

か、そういう面からは非常に有効な一つの方法で
あらうと思ひます。ただし、分権化の場合は
一つの企業体の中でいけば組織論でございま
すので、それで果たして事業体として、経営論とし
てそれが成り立つかどうかという問題もあらうか
と思ひます。やはりその辺のところもこれから十
分詰めてみる必要があるだらうと思ひます。た
だ、おっしゃるような方向は一つの方角であらう
とは私も考えております。

○井岡委員 いまの問題は十分監理委員会の中で
検討してください。というのは、分権化すること
によって手法が十分生かされる、こういうように
私たちは信じております。だから、この点だけは
十分検討してください。

そこで、その次ですが、二条の一の項です。
「経営する事業に關する効率的な経営形態の確
立」、これは、あなたが言われるように民営ある
いは民営でいかなければ手法を生かすということ
にならないと思ひます。そういうふうに理解
していいですか。そうでないとその次の項が生
きてこないのですよ。『当該経営形態の下にお
ける適正な運営の確保』、こういうふうにならない
のですよ。この点、どうですか。

○林(澤)政府委員 法律の第二条の「効率的な経
営形態の確立」という言葉の表現の意味でござ
いますけれども、これは特定の会社形態とかある
いは公団とかあるいは事業団あるいは特殊会社とい
うふうな、特定の外形的なものを指しておるの
はございませう、経営の内容というものが自主
性があり、しかも非常に効率的な運営もできる、
管理もきちつとしておる、そういうふうな仕組
みを備えた組織体というものを、これを「効率的な経
営形態」というふうに考えております。

○井岡委員 そうでしよう。だから私は初めに言
っているのですよ。分権をすることによって効
率的というふうなことがあり得る、またできる、こ
ういうふうに解釈していいか、こう言っているの
はそこなのです。

もうあと時間が十五分しかありませんし、同僚

が待っておりますから、次に移ります。

二条の一長期の資金に係る債務の償還、これは、何も再建監理委員会をつくらなくとも、いまでもできることなのです。私は、この臨調の答申の中では飛躍をしていると思うのです。先ほど総裁にお尋ねをしました点について、それからこれらについて、現在どうするかということではなくて、民営にしたらやるのだ、こういう発想なのです。私は、これはどうも意図的なように思われる。仕方がないのです。本日に国鉄を再建しようというのなら、何も二年も三年も、これは五年かかる、こう言っておいてになるのですから、そうでなくたって、これをこつちへ先に持ってきたって差し支えないじゃないですか。どうお考えになりますか。

○林(澤)政府委員 長期債務の問題につきましては、過去において二回、二兆五千億、五兆というふうに、現実には現在の国鉄という経営形態のままに棚上げをしておきました。ただ、その後、その時点と現状とは国鉄経営も格段に違っておりまして、非常に破局的ともいふべき状況になっておる、累積債務もものすごい額になっておるというのが現状でございます。

そこで、そういう現状を踏まえて、この際、経営形態の問題も含めて、これは従来なかった発想でございますが、経営形態の問題も含めて国鉄の経営体質そのもの、全般について抜本的に見直さなければならぬというのが現在の状態だろう。したがって、そういう状態の中で、一つの大きな要素である長期債務という問題も、ほかの経営形態の問題あるいはその他の諸問題とあわせて総合的に解決していかないと、切り離しての解決はなかなかむずかしいんじゃないか、こういうことで臨調も答申を出したわけでございます。私どももそれを受けて監理委員会と、その辺を非常に重要な項目としながらも、総合的に解決を図っていく、こういう考え方に立っているわけでございます。

○井岡委員 ですから私は、監理委員会をつくら

なくともこの問題は早急に結論を出すべきだ。そうではないと、五年先になってごらん下さい。六十年には二十四兆と言われているのでしよう。六十二年になったら三十兆になるでしよう。ますますやりにくくなる。こういうふうに考えて、この点について大臣、まことに申しわけありませんが、ひとつ御所見をお伺いしたいと思います。

○長谷川国務大臣 最近、累積赤字がどんどんふえていくことは本日に危機的状況です。また一方、ときには棚上げなどをして応援もしてまいりました。工事費の中に助成などもしてまいりました。いまのような経営の体質ならば、赤字がふえようと何しようとして親方日の丸で結構だ、こんな感じが、私はやはりこの際に分刻、民営という線と、それを受けて立つような真剣な姿の中に国民の税金が正しくとらえられる、こういう信用がなければ、長期債務の問題等々、ふえることは間違いないけれども、ふやした方が違ってくるというふうな感じを持っておりまして、そういう意味ではこの監理委員会方式というものが生まれて、その際に改めて十二分に御議論いただく。国民の国鉄ですからそういう思想が大事じゃなからうか、こう思っております。

○井岡委員 いままでおやりになったこと、これは私も知っています。しかし、なまはんかであったというだけでは事実なんです。やったやっただけで言われるけれども、なまはんかであったというだけでは事実なんです。だから、この点については特に考えていただきたい。いまでもやれる、こういうふうに私は信じております。格段の御努力をいただきたいと思うのです。

あと時間がありますから一つだけ言います。この法律を全部読みまして、運輸大臣というのは一つもないのです。内閣総理大臣。国鉄再建は所管大臣は内閣総理大臣です。

○林(澤)政府委員 現在の状態では、国鉄の所管大臣は運輸大臣でございます。

○井岡委員 ここが私はどうも納得がいきませんね。これは自分の所管であって、そして再建監理

委員会がどのように作業されようかということについて運輸大臣として意見を聞く、この項すらないのです。関係閣僚から意見を聞くことはある。関係閣僚とは複数でしよう。運輸大臣としての所管事項である限り、大臣の項というのはどんなに読んでみてもたった一項目、第八条にあるのですよ。「内閣総理大臣又は内閣総理大臣を通じて関係行政機関の長に勧告することができる。」これだけでしよう。どこにもないのです。勧告を受けるだけの責めは負わされているのです。こんな奇妙な法律はありますか。大臣どう考えます。

○林(澤)政府委員 この法律の仕組みについて御説明いたしますが、経営形態の問題も含めた非常に幅広い国鉄についての改革をする、こういうことになりまして、関係する省庁が非常に広範にわたります。おっしゃるとおり、これは運輸大臣が中心であることは間違いないでございます。ただ、しかし運輸大臣だけではなくて複数大臣に関連するいろいろな問題が出てくる。

そこで、ではこの問題は取り扱った方がいいかということで、臨調答申が出る段階でもいろいろ議論があったわけでございますけれども、これについてはいわゆる八条機関という形で国鉄再建に関する案の企画、審議、こういうことに限って、複数省庁にまたがる以上は所管は内閣総理大臣というところになるを得ないわけでございます。したがって、内閣総理大臣に直結した形で八条機関としてそういう企画立案をする機関をつくらう、こういうことになったわけでございます。したがって、これはあくまで国鉄再建のための案の企画立案機関でございますので、通常の行政機関ではないとさせていただきます。現在の運輸大臣が国鉄所管大臣であるということとは全く抵触しないというところでございます。したがって、運輸大臣としては通常の国鉄のいわゆる監督、指導あるいはその他の業務は従来と同様に続けていく。

さらに、それではこの監理委員会から意見が出てきた場合にどうなるかということでございますが、監理委員会から意見が出てまいりますと、内

閣総理大臣がこれを受けとめまして、政府全体としてこれを実施に移していくわけでございます。その場合、大蔵省とかその他のいろいろございましょうが、それぞれ所管に応じてそれを実施に移していくわけでございますが、その場合に、この監理委員会の意見の実施に当たって、中心となるのは所管大臣としての運輸大臣であるというふうに考えております。したがって、こういう状態のもとで政府全体として取り組んで、国鉄再建の計画を立案し、つくり上げていく、こういう仕事だけ取り出しまして、これを内閣総理大臣に直結する機関としてこの監理委員会にゆだねることにした、こういうことでございます。

○井岡委員 回りくどい言い方で、私はわかったようなわからぬような感じがします。少なくとも運輸行政の担当が監理委員会に意見を述べられるような項目がない限り、勧告は内閣は尊重するのですから、運輸大臣は責めだけは負わされて自分の拒否権をしない。(発言する者あり)そんなことはできませんと言ふことすらできない。外野席で運輸省不信任だ、こう言われておりましたが、これでは運輸大臣を全く無視したと言われても決して過言でない、私はこう思うのです。

第十二条だつてそんなんです。資料だけ出せばいい。これもはいです。前もはいです。これはなるほど監理委員会法と言いがら、監理委員会法に所管大臣が意見を述べられない、ということ、このことについてはこの法律は欠陥だ、こう断定せざるを得ません。もう一遍答弁してください。余り回りくどいのはわかったようなわからぬような答弁になりますから。またその答弁に文句を言いたくなりますから。

○林(澤)政府委員 第十二条に、先ほど先生お触れになりましたが、監理委員会が関係行政機関の長に対して意見の開陳を求めることができる、こういう規定がございます。したがって、意見の開陳、これを求めるということにしております。この規定を使って運輸省と監理委員会とは密接に

意見交換をしながら、運搬をしながらやっていたら、こういう考え方でございます。

○井岡委員 何条に。

○林(澤)政府委員 第十二条でございます。

○井岡委員 第五條第一項または第二項で講ぜられる施策または措置に關してでしよう。第五條は、「委員会は、次に掲げる事項に關し、企画し、審議し、及び決定し、その決定に基づいて内閣總理大臣に意見を述べらる。」とあります。何もこれは所管大臣は書いてないですよ。そんなごまかしを言うのはやめておいてください。何回も何回も読んだのですから。

○林(澤)政府委員 いまのは第十二条でございます。ちよつと読みますと、「資料の提出その他の協力等」。「第十二条 委員会は、その所掌事務を遂行するため必要と認めるときは、関係行政機関の長及び日本国有鉄道總裁に對して、資料の提出、意見の開陳、説明その他の必要な協力を求めることができる。」といふことで、意見の開陳といふのがこの中にあるわけでございます。

○井岡委員 これも私は読みました。ここで初めて運輸大臣が出たと思つたのですけれども、当該所掌しておる運輸大臣がその他大ぜいと同じように並べられておるといふところ、ここが欠陥だ、こう私は言つてゐるのです。この点はどんなに言われても、初めて運輸大臣と書いてあるのです。だから、こういう点についても質問したかったですけれども、同僚がきょうは質問がありませんからこれで終わりますが、十分大臣も心していただいて、この点は氣をつけていただきたいと思います。同時に、監理委員会も独走しないように、厳に慎んでいただくことを希望して私の質問を終わります。

○原田委員長 関連して小林恒人君。

○小林(恒)委員 冒頭、昨日の質問時間の件でございますが、ちよつと私の早とちりもありまして、時間的な制約を若干犯しましたことについては大変委員長に御迷惑をおかけいたしました。冒頭おわびを申し上げておきたいと思ひます。

関連でございますが、昨日これだけはちよつと確認しておきたいと思ひながらできなかった部分について、一部質問を続行させていただきます。ただお尋ねをしておきたいと思ひます。

昨日の御答弁の中で、青函トンネルは領土ではない、しかし領土と同様の管轄権は及ぶといふ、こういう解釈でございます。そういう状況の中で、領土ではないといふことから、自治省さんにもちよつとお尋ねをしておきたいのでありますけれども、恐らくこれは関係をする市町村が発生をしてくる、このように考えるわけです。その場合に、関係をする市町村に對して地方交付金と

合どういった角度からの面積計算をするのか、このういった部分について御検討をされていられるとすればお答えをいただきたいと思います。

○原田委員長 小林君、大変行き届いた発言をいただきました。かえつて恐縮します。

○濱田説明員 お答えいたします。公海下の部分のトンネルという問題でございますが、それがまずいづれの地方公共団体の区域に属するかという点が先行するわけでございます。この点につきましては、地方自治法第七條の二の規定に基づきまして内閣が関係地方公共団体の意見を聞いた上で定めることとされておるわけでございます。まして、工事の今後の推移を見守りながら慎重に検討してまいりたいと考えておるわけでございます。

そこで、そういったことで今度は地方公共団体の区域の中に入つた場合に、その地方公共団体の面積がどうなるかといふお尋ねでございますが、地方公共団体の区域といたしましては、陸域のみならず、領海等も含まれるわけでございますけれども、一般的に地方公共団体の面積といふ場合は陸地の面積を指すのが通例のようでございます。したがって、陸域部分の面積といふことになりまして、青函トンネルの完成が直ちに関係団体の面積に影響を及ぼすということはないものと考えられるわけでございます。

○小林(恒)委員 国鉄にもこの件でお尋ねをしておきたいのですが、そういった場合、国鉄が従来各市町村に納付をいたしておりました地方納付金、こういったものについて国鉄の側は御検討されておりますか。

○高木説明員 まだそこまで十分検討いたしておりません。

○小林(恒)委員 次に御質問いたしますが、本法案の三條に、「緊急に講ずべき措置」として、「国及び日本国有鉄道は、第一條に規定する体制整備に資するため、云々とありまして、緊急に措置を講ずる必要があると認められる事項が具体的に示されることになるわけですが、これはもちろんこの中에서도書き示されておりますように、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」に基づく措置その他の必要な措置を講ずるものとする。」こういったことになつてゐるわけでございますけれども、昨日も若干御質問申し上げましたけれども、当面緊急に措置すべき事項として今日まで取り扱つてきた項目といふのは、結構多岐にわたつていてと考えるわけです。加えて、経営のより効率化を推し進めていくという角度からは、ダイヤ改正の都度取り組まれた国鉄側の経営努力、こういったものも各所に点在をするわけですが、あえてこの第三條を起こして緊急に措置すべき事項といふものが出てきたのか。これは、ここに書き示さなくとも、もうすでに実施をされているものが数多くあるだけに奇異な感じを持つわけですが、あえてここに書いたといふことは、さかのぼつて考へれば、もうすでに経営改善計画で推し進めてきた事項などを、いま改めて監理委員会法の中でもつて形態を整えるといふ、おくれればせながらという、こんなことなのかという気がしないではないわけですが、あえて第三條を起こされた根拠についてお示しをいただきたいと思います。

○林(澤)政府委員 お答え申し上げます。

第三條を起こした趣旨でございますが、この法律は、これからの国鉄再建の枠組みを決めた法律でございます。そこで、基本的には臨調答申を尊重して体制を整備する、その体制整備を図るために、合理的な経営形態の確立、あるいは関連する長期債務等の諸問題、これを国としての適切に解決をしていく、これが主たるこれからの再建の道筋でございますけれども、この効率的な経営形態の確立といふ問題、これに密接に関連する問題としていわゆる緊急措置があるわけでございます。

緊急措置の進捗度の成否のいかんによりまして、効率的な経営形態の確立といふものに非常な影響を及ぼして、密接不可分の関係にあるといふことで、したがつて、この緊急措置といふものについて、今後の再建の枠組みとしてはこれを取り入れておかなければならぬということが一つと、それからもう一点は、それでは緊急措置を一体どういう法制下で行うのかといふことについて明確にしておかなければならない。これについて、現行の特別措置法といふものは、これは生かしていきましよう、こういうことで、この法律に基づいて経営改善を進めていく、その中で緊急措置を実施していく、こういう仕組みの中で緊急措置を行つていきましよう、こういう二点からこの第三條を起こしたわけでございます。

○小林(恒)委員 そこで、重ねて御質問申し上げます。新しい鉄道貨物営業について、いわゆる貨物経営改善の進め方を明らかにされました。五十八年度、五十九年度、二度にわたつてダイヤ改正を実施する、当面、五十九年二月のダイヤ改正を一つのめどにしながら、終局的には昭和六十年年度の収支均衡の実現を図っていく、健全経営の回復を図りたい、こういう趣旨でございますが、中身を讀ませていただきますといふと、国鉄の貨物輸送方式は大きく二分されると思ひます。直行系輸送とヤード系輸送、こういうことになるのであります。ヤード系輸送といふものを省力化する

してしまつて、直行系の中ではコンテナとそれから物資別専用貨物、こういったところ集中を進めていく、こんな考え方になつてくるようであります。それだけではなく、総合的にコンテナ九百万トン、物資別専用列車で五千二百萬トン、こういったものについては、従来以上に若干の營業体制の強化といひましようか、そういったものを見込むことができるのかなという気がしないではありませんが、一方、ヤード系の貨物輸送体系はほとんどなくなつてしまつてしまふ。列車の本数にして一日当たり二千四百五十本あるわけですから、年間輸送量で約五千万トン。こういった貨物輸送体制が仮に昭和六十年を境として生み出されてくるとした場合、すでにこういう計画が着々と進んでいるという状況の中で、果たして、日本国有鉄道は貨物輸送体制の四分の一くらいになりましようか、こういった部分についてはもう放棄をしてしまつたのだらうか、こういう疑問を持たざるを得ないわけでは。私も従来主張してまいりましたように、総合的な交通体系、旅客、貨物を含めてやはり国鉄が担つていかなければならない課題といふのは大変大きいわけですし、特に年間五千万トンの輸送量が従来もあつたという、そういう体制をしてきたというところから考えますと、これはちょっと乱暴な施策ではないのかな、こんな気がしてならないわけでは。この点について運輸省の側としては、こういう体系を組み立てるに当たつて他に派生をしていく課題、こういったものを含めて、特に考え方があつたらお示しをいただきたいと思つております。

○永光政府委員 国鉄の貨物につきましては、国鉄の経営収支に非常に影響がありまして、現在の収支状況の悪化の大きな要因になつておりまして、昭和六十年には貨物の固有経費でもって何とかつじつまが合うところまで合理化をしていくというところが一点、それからやはり鉄道の特性として、貨物については大量定型輸送で物流ニーズに合うようにシステムを変えていくということが基本であると思つております。その中で、いわゆるヤード系輸送方式と申しますものは、過去においては過半が国鉄貨物という方式で運ばれておつたのであります。しかし、近年輸送量が減少して、非常にこのヤード方式のコストがかかるということもありまして、先ほど申した固有経費の均衡あるいは物流ニーズに対応するといふ観点から、先生いま申されましたように、拠点間の直行輸送方式に輸送方式を全面的に転換してまいらう、こういうことでございまして。したがらして、どうしてもヤード経由の輸送にかなじまない貨物というものは、どうしても鉄道に乗りかざるわけではございまして、現在ヤード輸送で經由しておりますものでもコンテナ化できるもの、あるいは拠点直行輸送へ集約できる貨物は、できるだけそちらの方に吸収していく營業努力なり、地元の協力を求めるべきだとわれわれも思ひますので、できるだけそういう形で国鉄の貨物の分散を防ぐという努力は必要かと思ひます。しかし、それをいいたしましても、五千万トン近くありましたヤード経由の貨物につきまして、相当程度がこれは他の輸送機関等へ分散するということになると思ひますが、われわれ企画部門等とも内部でいろいろ議論をいたしまして、マクロ的には他の交通機関等場合によつては移行して、全体の流通としてさほどのインパクトはない、こういうふうになつていられる現在では考へておるところであります。

○小林(恒)委員 そこで国鉄にお尋ねをしたいのでありますけれども、そういうヤード系が全面的に廃止の憂き目を見るということになりますと、いろいろと、たとえばローカル線の廃止も含めて危険品輸送であるとか、あるいはヤードの集約等によつて、私どもの調査している範囲内でも、数多くの箇所で大規模な輸送困難に遭つて、トラック輸送で賄つていかれるのかという大変大きな心配が開始されてきております。たとえば千葉県の野田など発着を含めて二百万トンに近い輸送量、野田醤油の場合ですけれども、こういったものが存在をしてきたにもかかわらず、結果としては原料の輸送体制あるいは製品の輸送体制、こういったものが国鉄を利用できなくなる、こういった部分が数多く出てまいつていくわけでありまして。加えて清水港線の廃止など、こういったものが具体化をされてくる状況の中で、こゝらに対する従来の荷主対策、こういったものは具体的に進めてきた経過があるのかどうか、こゝらについてつまびらかな御説明を賜りたいと思ひます。

○橋元説明員 お答え申し上げます。一月の三十一日に今回の改善案を発表申し上げて以来、連日のように先生御指摘のようないろいろな荷主さんの声あるいは関係団体からの御陳情を受けておるわけではございまして。今回のヤードを使わない輸送、拠点間直行輸送に全面的に転換するということになりますと、まづもつてやはり少量分散型の貨物が私どもの輸送にうまくフィットしないということになるわけではございまして。まづ米でございまして。これは発地が分散しておりますが、着地が大都へ入るといふことでございまして、これにつきましては全農を初め関係の団体といまお話を進めておりました、発着を集約することについていろいろお話を進めておりますし、また、コンテナ化の具体的な方策について、現にこのコンテナ化の実績がかなり上がつております。昨年に比べて本年、五十七年度でございまして、これは約三割五分程度、三五%以上コンテナ化の実績が上がつております。そういうことで、米については具体的にそういういったお話を進めておるところでございまして。また、肥料は米と逆でございまして、発着工場から大量に出るわけではございまして、着地が非常に分散型でございまして。これにつきましても具体的に荷主さん方とお話を進めておるところでございまして。それから一番頭の痛いのは化学工業品でございまして。これは現在四百三十万トンばかり扱つておるわけではございまして、何も手を打たないとすればやはり二百万トン程度なかなか輸送が困難になるといふことでございまして、危険品を含めましてこの品目につきましては十分慎重に、具体的に荷主さんとお話を進めようということをやつております。そのほか連絡社線の問題であるとか、通運事業者の問題であるとか、いろいろ影響は多岐にわたつておりますが、具体的によくその点はお話を進めてまいりたいと思つております。実は現在私ども、八千事業所の荷主さん、大体九〇%の実績をカバーするわけではございまして、八千ぐらいの荷主さんについてアンケート調査をいたしまして、今度の輸送方式によつてどういふふうな御影響を受けるか、それをどういった形で拠点間直行に切りかえられるか、あるいはコンテナ化できるかといふようなことをいろいろ調査を進めまして、それに基づいてまた具体的な解決策をやつてまいりたい、こう思つておるところでございまして。

○小林(恒)委員 努力をしていくということについてはわかりましたけれども、当面、營業割引制度といふものが現行存在するわけですけれども、たとえば荷主、通運事業者、こういった部分に対しては、月間千トン以上の荷主、通運事業者に対しては二割五分ないし三割程度の營業割引といふものが行われてきた、これは国鉄の貨物局長通達によつて実施をされてきたわけでも、たとえば現行八百五十四駅が四百五十七駅に減となつていふ。約四百に近い駅が五九・二から廃止になる。こういう状況の中で、もうすでに營業割引制度も廃止をしていきたい、こういうような動きがあるやに伺つていられるわけでは。廃止をした後は荷物がなくなるわけだから、そんなことはあり得ないことはわかりますけれども、五九・二ということになりますとまだ相当時間がある。にもかかわらず廃止の方向で作業が進められていっている。一体これは、みづから荷物を避けて通つていく政策のように思へないものでありますけれども、真正面からお伺いをいたしましたら、国鉄の貨物の側では今日検討中です、こういうお答え

なんですけれども、現地の危機感、それから加えた心配、それから国鉄側の答弁とに大きな食い違いが出てきているのです。この点について、五九・二までどうするのか。その後、いま言われたような集約体制に伴う割引制度、こういったものについてどのような考え方を持たれているのか、この点について伺いをしておきたいと思えます。

○橋元説明員 割引につきましては、一定の期間を限って契約をいたすわけでございますので、多くの場合四月、十月というのが更改期になっております。したがって、四月更改の際に具体的な条件についてはいろいろ荷主さんとお話をするわけでございますが、先生御指摘のようなことがあれば、よく現地を指導したいと思っております。私どもとしては、現に託送いただく貨物について特段そういったことを考えているわけではございません。ただ、五九Xと申しますか、来年二月以降の新体制をある程度頭に置いて、できるだけ早目に荷主さんにその事情を御理解いただいて、できるならば拠点駅へシフトしていただくというところもあわせ考えながらやってまいりたい、こう思っております。

○小林(恒)委員 しつこいようですが、現行では営業割引制度というのは存在をするし、従来どおりだということですね。

○橋元説明員 原則的にはそのように考えております。

○小林(恒)委員 終わります。

○原田委員長 次に、関連して下平正一君。

○下平委員 関連質問でありますので、重複を避けて二つの点にしばって御質問を申し上げます。

その前に、国鉄再建に対するわれわれの基本的な考え方を若干申し上げたいと思えます。

政府管掌健康保険、食糧会計は安定とまでいかなくとも、ほぼ見通しの立つ状況になったわけですね。ところが、最大のKの一つ、国鉄問題は、いろいろ議論をされながらも、また、二回、三回と再建計画を立てられながらも、依然としてよくないところからだんだん悪くなってきている。いままでの質疑を通じて明らかとなり、もうすでに国鉄は破産寸前だと思えます。民間会社ならとくに破産しているはずであります。そういう状況になつておりました。これは一体どこに原因があるか、それらの点については同僚がいろいろ質問したから省略しますが、私は二つ、三つただすべき原因があると思えます。

その一つは、大変化をする経済情勢、進歩していく社会情勢に適切に対応できるような運輸の政策、もっとせよ詰れば国鉄に対する政策というものが残念ながら政府から示されていない。同時に、国鉄がこの変化に対応できる体制になっていない。これが最大のポイントじゃないかと思えます。二つ目には、累積赤字にしろあるいは構造赤字にしろ、国鉄の赤字の現況というものは浮き彫りにされているわけでありまして、浮き彫りにされているながらも、食糧会計で処理されたようなあるいは政管健康で処理されたような思い切った手というものが依然として打たれていない。まあまあ、まあまあというその場逃れ、場当たりで過ごしてきたということが最大の原因ではないかと思うのです。

私は、今回がチャンスだと思えます。したがって、このチャンスを利用して、再建はおろか破産に現実的に迫り込まれると思えます。政府の責任論、国鉄の責任論というものは別にいたしまして、さてそれではどうやら解決できるかというところで、私がいまこそチャンスだと言うのは、臨調が答を出しました。国民的の大変な世論も喚起をいたしました。政府が監理委員会法を出してきました。政府も真剣に取り組んだと私は思うのです。そういう意味から見れば、内容等について異論はあっても、方法論で意見が違つていても、政府も、与党、野党も、国民も、すべて真剣に国鉄問題を考える時期に来たんだ。したがって、このチャンスを利用してはいけないという立場で私どもは何とか実のある結論を出したい。監理委員会ができました。答申を出すのは六十年というところから、この監理委員会の論議を通じて、実のある結論を六十年には出したい。これが私たちの基本的な態度であります。

ところが、今回の法案になぜ私たちが反対をするのか。政府・与党の諸君がこの監理委員会法を通すことによって再建が可能なり、こういう判断に立っていることは理屈も主張も理解できます。しかし私どもが考えるならば、この再建法案では国鉄の再建ができないんだ、こういう論点に立っているわけでありまして、なぜできないか、その理由を一言で言うならば、国鉄というものの持つ公共性、これが純粋たる民間企業に分割された場合に、果たして公共性の追求ができるのか。結論から言うならば、公共性というものがずっと利潤追求に従属されてくるのではないかとこの心配を持っているわけでありまして、その点の一つであります。さらに、国鉄の最大のポイントというものは、国鉄の自主性がなくわけでありまして、国鉄の自主性というものがどうやら確保できず、この自主性と公共性追求の点について、まだ政府・与党の説明だけではなかなか納得できない、逆に逆になるのではないかと、こう考えまして反対をいたしているわけでありまして。

われわれの立場はさておきまして、具体的に質問を申し上げたいことは、ずいぶんこの委員会の質疑に参加をして、多くの人の意見、皆さん方の答弁を聞いてみました。どうしても解せない点、きょうの質問、きょうの井岡さんの質問にもありましたけれども、尊重するということはどういふことか、ゆりべ試みに広辞苑を開いてみまして、尊重するということは「とうとうと重んずること」と。こう書いてありましたが、政府の説明を聞いてみると、それにもう一つついた。最大限尊重すると出た。最大限に臨調答申を尊重する、こういう答弁であります。ここに大変食い違いがあるわけでありまして。

特に聞きたいことは、民営、分割を尊重するが、ほかによい方法があれば考えてもいいというのが政府の林さんの答弁。長谷川大臣の答弁は、合理的な手だてがあれば民営、分割にはこだわらない、こういう答弁でありました。前の委員からいろいろ質問がありましたが、答弁を聞いてみてすべて監理委員会任せ、そういう態度が見えてなりません。現に国鉄は、いま就けておられる再建対策が進んでいるわけですね。六十年まではこれは進んでいくわけです。答申が出るのが六十年、それを実現する法律にするために一年や二年かかってしまふ。まだ四、五年もあるわけでありまして。そういう際に、一体運輸大臣は、合理的な手だてとは何を考えているのか、抽象論でなしに具体的に答えていただきたいと思うのです。

○長谷川国務大臣 あなたのよう国鉄に詳しい方から今日の国鉄が破局状態であるということをお話いただいた、共通の認識に私は敬意を払います。

おっしゃるとおり、長く国鉄に關係している諸君といえども、まさに国政の大重点が国鉄再建である、これはほとんど全部が認識されていると思うのです。その際に政府が御提案申し上げているのは、国鉄再建監理委員会です。いままでの三Kの話も出ましたが、三K、それぞれ手当てをしてまいりました。それぞれの場面において一度ならず痛い思いをして、党内なり国会で議論も出ました。しかし、一つの曙光が生まれたというのがある。互いの認識です。が、なぜ一体国鉄だけは曙光が生まれないのか。黙っておいたらまさに破局である。いろいろな経営改善計画もありましてけれども、それがやられていない間に政府が十項目にわたって重要施策を示し、それに向かって国鉄の諸君がいま努力をしているという姿も出てくるわけですね。

私はそんな感じからしますという、国鉄再建

の分割、民営という世論というものを背景にして、ここでしっかりと企業体質、経営体質、こんなものをみんなで改めて認識することが大事じゃないか。しかし物事でございませうから、いろいろなことをやってみてもどうもまじまじのじゃないかということも世の中にはあり得るわけですから。そういう場合には、またその場合として考える余地もありはせぬか。しかし問題は、最大限に尊重することの分割、民営という線ではっきりと計画をやり直し、お互いの考え方をそこに総ざらいしてみようというのが一番大事なことじゃないか、こう考えております。

○下平委員 これは政府の林さんの方からも答弁をいただきたいと思っておりますけれども、まだ大臣の答弁はちょっとびんとこないのです。もう少し具体的に聞きたいと思っておりますけれども、たとえばいまの経営形態は公共企業体と言われておりますね。公共企業体というものが、発足の当初からさかのぼって見て果して十分な論議をされ、国情に合った形でパブリックコーポレーション、公共企業体ができたかという、私は疑問を持っております。

昭和二十二年の一月から二月にかけて、マッカーサー司令官へわれわれは何回も呼ばれました。二・一ストの直前でありました。私は第一線の責任者として、ちょうどここにおります、ちょっと行つてしまいましたが、同僚の沢田君は、当時国務の企画部長として、お堀端——当時、お堀端とわれわれは言つたわけですが、キレンという労働課長は何回も呼びつけられました。そうして示された案は、君があくまでストライキをやるとした案、ならば国鉄を分割するぞ。キレンが示した案は、国鉄を七ブロックに分割するという案でありました。ストライキをやめるなら何とか団体交渉だけは確保するようにしよう、やめなさいというならそれも剣幕する、国鉄は分断だ、こういう案を示されたのであります。なぜこんなことを私が言うかといひますと、公共企業体発足の動機は占領軍の労働政策にあったわけでありました。したが

いまして、この労働政策に合ったところと合わないところでは変わってしまった。同じ現業体でありながら、全通、これは公務員としてスト権を禁止される状況になった。国鉄は、中間のパブリックコーポレーションとして、団体交渉権だけは認められどもストライキ権はだめだ、経営については国家が管理する、こういう中途半端な形で公共企業体が発足しているわけでありました。言うならば、本来国鉄の持つ使命は何か、国民の足とはどうあるべきか、そのために経営形態はどうすべきかということが真剣に論議され、国会でも論議され、総意を尽くしてやらねばならぬのです。したがって、労働問題もきわめて不均等な形になっております。同じ現業でありながら片方は公務員、片方は公共企業体、片方は電通のようなところになる。そういうところにあつて、本来議論の対象とすべき国民の足を守る経営形態はいかにあるべきかという議論が足りないのです。やられていないのであります。そうして発足されたものがそのまま慣行としてあるいは情性的になされてきていふところ、一番大きな問題があるのではないかと私は思ひます。したがらいまして、私も民営、分割には反対であります。

簡単にさつき言ひました、多くのわれわれの委員が言つたとおりでありますが、さりとて、それは現行というものを一歩も曲げない、現行制度というものは絶対手を触れさせないという立場だけを固執しているものではありませぬ。公共企業体の発足から歴史を見、正すべきは正すという立場に立つて、民営、分割以外の手段があるのではないか、こう考えておりますので、これらの点については専門家の林さんから答弁をいただきたい、こう思ひます。

○林(澤)政府委員 ただいま先生おっしゃいましたとおり、公共企業体というものの発足の経緯等から見て、現在の公共企業体、これは言うならば国の機関、いわゆる政府関係機関でございまして、国の機関とはば同様の認識で現在見られておるといふ点が一つ。当然のことながら、そういう

ことでありますと、予算統制その他の面で当事者能力が非常に大きく制約されておるといふのが現在の国鉄経営の実態だと思ひます。そのことについて臨調答申は、現在のこういう運輸交通という実態から見て、こういう仕組みの経営形態ではない、破局的な国鉄を再建することはできないのではないだろうか、こういう認識が恐らく臨調答申の発想の原点だろうと思ひます。そこで、そういう仕組みの問題まで立ち入って検討を加える必要がある。そのためには、臨調としては分割、民営化という方向が最もよろしい、こういうことで提言されたのだと思ひます。したがらいまして、今回の法案もそれを尊重するというところでございまして、そういう基本的な考え方を踏まえ、いわゆる経営の自主性という一番重要な問題を踏まえながら、かつ臨調が提言した一つの方法であります分割、民営化というものをまずは検討してみましよう、臨調答申を尊重ということではございませぬので、まずその方向で、監理委員会としては分割、民営という方向で検討いたしましやうということでございます。

ただし、先ほど来申し上げておりますように、分割、民営ということについて、臨調ではその基本的な考え方は示しておりますけれども、その具体的な内容は示しておりませぬし、その実施の可能性についても何ら検証いたしていません。したがって、監理委員会におきましてその点を含めて、むしろその点を十分詰めて、その結果分割、民営ということで特に支障がなければそういうことになりましようが、もしそれでうまくいかないという、重大な支障があるということになりましよう場合には、分割、民営という結論は出し得ないわけではございまして、それ以外の結論を出すこともこれは可能性としては当然あり得る。これから検討することではございませぬから、したがって可能性としてはそれ以外の選択もあり得る、こういうことにならざるを得ないわけではございませぬ。理論的にございませぬ。法律ではそういう仕組みになつておる。

では、それは法律ではどこにどうなつてゐるんだということではございませぬが、臨調答申を尊重してという言葉の解釈でございまして、これは私どもの解釈といたしましては、特段の合理的な事由がない限り、ある物事についてその方向で対処していくということだろうと思ひます。したがって、特段の合理的な事由があればその方向で対処しない場合も当然含まれるわけではございまして、尊重という言葉の中にはそういう意味合いも含まれておるわけではございまして、そういう法律上の表現で先ほど申し上げましたような考え方になつておるわけではございませぬ。

○下平委員 これ以上質問をしても答弁もむづかしいと思ひますから、これでやめますけれども、大臣、いま林君からの答弁は非常に回りのくどいのですよ。いままでの質問にありましたとおり、本来ならば、最大限尊重するという字句を使う限り、民営、分割化でやると書かなければならぬんです。筋が通らないです、最大限尊重するということになる。それが欠けてゐる。説明をいろいろ聞いてみるとあれですが、現行体制をそのまま、コーポレーションの形をずっと一歩も直すなとは言ひませぬけれども、民営でなしに合理的な方法があれば、運輸大臣として、運輸省として、政府として、臨調は臨調として、検討したことがありますが、また、これから検討する用意がありますか、そこを聞かしてください。

○長谷川国務大臣 いままでのところ、私自身とすればそこまで踏み込んで研究したことはございませぬ。しかし、このたびこうした新しい提言がされて国会の論議になつていふときですから、分割、民営、この線ですっかりと勉強してみたい。そしてまた、ときにどうしても何かの都合があるというところであれば、その際にはその際として考える余裕もありはせぬか、こう思つております。

○下平委員 最後に念だけ押しておきます。この監理委員会法によつて監理委員会が出してくる結論も、私は役に立たぬと思ひます。大方の合意というものが私は成り立たぬと思ひます。参

議院で法案が通るでしょう。これも通るかどうかわかりません。さらに、監理委員会が出す結論の段階できちんとした方針を政府もわれわれも国会も出さない限り混乱する、監理委員会の運営の中から必ず期待せざる問題が発生する、私はこう思いますので、合理的な手段があればという人ごとのようなことを言わずに、真剣に長谷川大臣、合理的な手段とはどんなものがあるかということを検討してもらいたいと思います。これだけお願いしておきます。

時間でありまして、もう一点だけ高木総裁に伺います。

高木総裁が藤井総裁の後を受けて総裁に就任されたのはたしか五十一年ころではないかと思えます。そのときあなたは副総裁とともに私の部屋に就任のごあいさつにきました。そのときに、覚えておられるかどうか、あなたに私は二つのことを申し上げたのです。磯崎総裁が就任してマル生という運動をやった、よい悪いは別です。しかし結果論として国鉄の職場はすさんでしまった、特に一体になるべき管理者と働いている諸君の間に越えられないような溝ができてしまった、十人や二十人のファミリー企業ならいざ知らず、三十万、四十万という職員を持つておる企業体として、労使の間に溝があるままにしておいたのではどんな再建策もだめです。この労使関係を曲がりなりにも正常にすることがあなたの最大の使命でしょう。したがって、いままです大蔵省その他の官僚制を歩いてこられたあなたに思い切つて前だれをかくてくれと私は申し上げたはずで、それから七、八年たちました。いまの国鉄の労使関係はあなたの感じで行っているのか、ぎくしゃく幅が広がっているのか、よい方向に行っているのか、伸ばすためにどういってお考えをお持ちしているか、ぎくしゃくしているか、伸ばすためにどういってお考えをお持ちしているか、この点を高木総裁に御答弁願いたいと思います。

○高木説明員 過去においていろいろな労使関係がございました。私が責任を持ってまいりました

期間においてもいろいろな変遷を経てまいりました。でございますが、やはり労使の間で心が通ずるといいますか、話し合いができるか、というふうなことは、話し合いが基本であるべきものというふうなことは、私は考えてまいりました。たとえはいわゆる団体交渉事項でなくとも、経営といったような問題に、ついても、団体交渉とはまた別の座敷で話ができるような雰囲気をつくらうというふうなことが、いろいろなことも言つてまいりました。ある時期にはそれができた時期もありましたが、残念ながら、今日た

だいま一部の組合とはできておらず、今日た一部の組合とはできていないという状態になっております。基本としてはあくまでお互いに話し合いを持ちなさいということでございますけれども、どうもそれが実現できない面があります。といひますのは、先生のお言葉で表現すればぎくしゃくというところになるかと思ひますが、そういうことが現実になくさん残つておりますのはまことに残念でございます。これはどつちが悪いということではなしに、そういうことは別に、いずれの場合にもよく心が通ひ合うといひますが、理解を深め合うといひことが必要なわけでございます。そういうぎくしゃくといひた場面を一手になくすることはできないにしましても、何とかやわらげてまいりたいと思つておりますが、それがまだうまくいっていないのは私の至らざるところでござい

御指導いただいて何とかしてまいりたいと思つております。

○下平委員 総裁が必ずしもよくいってない、ぎくしゃくしている面がある、こう言いましたけれども、早くそのぎくしゃくを取り除くにはどうやうな方針を持つておられるか、それをお願いしたいと思ひます。

○高木説明員 よその社会と違つてむずかしい問題になっておりますのは、組合が二つ以上ある。それが全体として大きく分かれておるということではなしに、各現場現場において二つあったり三つあったりしているという問題が基本的悩みでございます。しかし、これはそれぞれ主義主張を持

つておることでございまして、それが一緒にテールに着くことになかなかならないわけでございますが、基本はやはりそういう方向をつくり上げていくことが必要だといふふうに考えております。

それから、第二の問題といひましては、それぞれの組合がそれぞれ違つた運動方針なり理念を持つておりますことによりまして、私自身がなかなかフランクに話ができないという問題がござい

れはひとえにわれわれの教育指導の至らざる点だと考えておるわけでございます。そういう方向を通じて、現場の一人一人の職員に最も接触の厚い現場の管理者の諸君の教育訓練といったようなことを通じて進めてまいりたいと思つておるわけでございます。

○下平委員 高木総裁、労使関係というのは拍手のようなものなんです。右手の経営者がどんなにがんばつて——本当に一生懸命経営者の諸君もやっていると。左手の労働者も一生懸命国鉄のためにやっていると。しかし、拍手で音が出るためにはこれが一緒にならなければだめよ、あなた。私は、いま国鉄の労使双方、労働者、経営者それぞれの立場で見れば一生懸命やっていると。組合から見れば意見が違ふからあれば反対だと言ふかもしれない。経営者から見ればあの組合は横暴だと言ふかもしれない。しかし、全体から見るなら両方ともいい音を出そうと思つてや

そうした心組みで一生涯をやりまわります。
○福田委員 午後一時三十分より再開することとし、休憩いたします。
午後零時三十一分休憩

午後一時三十分開議

○原田委員 休憩前に引き続き会議を開きます。
これより内閣総理大臣に対する質疑を行います。

○福田委員 総理大臣、統一地方選挙の前段が終ったわけでありますが、東奔西走することに御苦勞でございます。ある意味では国鉄再建監理委員会法案に関係すると思しますので、法案の中身の質問に入る前にちょっと伺いをしておきたいと思ふのです。

この統一地方選挙の前段の結果を見ますと、マスコミも報道しておりますように、中曽根政治に対する国民の拒否反応が示された、私どもはそう思ふのでありますが、中曽根総理の御見解なりあるいは今後の政局運営について、お考えを聞かしていただければ幸いだと思います。

○中曽根内閣総理大臣 統一地方選挙につきましては、自由民主党といたしましてはおおむね順調であつた、前半戦はそのように考えております。知事さんの場合でも大体十一対二、十一勝二敗というふうな状況であります。もともと、北海道と福岡で敗北を喫したことはまことに残念でございます。いろいろな原因があつたと思ひますが、自民党の至らざるところもあつたと反省をいたしております。

ただ、新聞面や実態面を見まして、ストップ・ザ・ナカソネと正面から言つてきたのは東京の松岡さんでございまして、その場合を見ますと、八十数万票も引き離して鈴木さんが勝つておりました、一番批判性の強いと言われた山の土地帯にお

いても鈴木さんが群を抜いて勝つているところを見ますと、これはストップ・ザ・ナカソネというのは当たらないのじゃないか。また、北海道あるいは福岡の場合でも、大体革新隠しと新聞に報道されておりました、自民党と同じようなことが新をとつて票を集めたのではないかと、これが新聞に書かれております。真偽のほどはわかりませんが、どうもそういうふうにおもひ感ぜられて、むしろ中央の政策が論ぜられるよりも、地方的な問題や個人的な問題が論ぜられたのが多いのではないかと、いふふうには私には観念をいたし、また識者も観念をいたしたように思つております。しかし、いずれにせよ大事な北海道やあるいは福岡で敗北を喫しましたことは、熱いおきゆうをいたしたいものと思ひまして、大いに考えていかなければならないと思つております。

○福田委員 今後の政局の運営についてのお考えが聞けなかつたのが残念であります。私どもは、今度の統一地方選挙の前段の結果というものは、中曽根政権に対する国民の拒否反応が出た、こう思つておりますが、それは見解の相違というところもあるでしょうから、それはこの程度にいたしておきまして、本論に入らせていただきたいと思ひます。本会議でも中曽根総理の御見解をただしたのでありますが、きょうは少しゆつくり時間を与えていただいて、総理の見解をお伺いすることができるとは非常に幸いであると思つております。

国鉄がなぜこうなつたか。本会議で総理大臣の御答弁は、時間の関係もあつたと思ひますが、社会情勢の変化ということでも片づけられたわけであり。私は、具体的に例を挙げまして、確かに国鉄の労使の責任もないとは言わぬけれども、国鉄をここまで追い込んだ大半の責任は歴代の政権にある、また、ある意味では私も国会にも一半の責任がある、ということも申し上げたわけであり。国鉄の再建を考へる場合に、なぜこうなつたかということも明らかにしていかなきゃならぬと思ふのであります。十分な時間はないのであり

ますが、私も考えておりますその原因というのはおおむね五つあると思ふのであります。一つは、車社会に対応することが非常におくれである、空港、港湾、道路、そういう投資と国鉄に対する投資は大変な開きがあるわけ、しかもその投資に対する財源を見まして、道路その他の投資はほとんどが国の予算であり、あるいは助成である。ところが、国鉄の場合は国の助成を受けておるのはいわゆる四〇〇程度しかない。特に、新幹線はできまして、地方交通線の整備が、おくれまして、いわゆる車との競争関係に負けたといふことが一つの大きな理由であらうと思ふのであります。それから第二番目には特定人件費であり、いわゆる外地鉄道からの引き揚げ者、国鉄が引き受けた、あるいは軍工廠の職員を国鉄が国策によつて引き継いだ。そういう者がここ十数年間退職時期が集中したために、特定人件費、退職手当でありまして、これは年金といふものがかさんでおる。後で具体的な数字は申し上げませんが、国鉄経営を大変に圧迫しておるのであります。さらに、借金政策をとられて膨大な長期債務を抱えて、これに莫大な利子を払わなきゃならぬ。これも後で数字は申し上げたいと思ふのです。第四は、赤字を承知の上で地方交通線をどんどん建設をしていった。現在、これらの線区はたしか三十七本あると思ひますが、根岸線という線一本を除いてあとは全部赤字であります。営業係数は二〇〇をはるかに超えておる状態であり。もう一つの点は、予算で統制をした、あるいは権限の制限をしたり、国鉄当局に経営権を与えなかつた。したがって、歴代内閣が任命された優秀な総裁は仕事をすることができなかつた。

大まかに申し上げまして、国鉄の現状を招いた原因は、以上申し上げましたように五つに要約されると思ふのであります。これはいずれも歴代政権の責任であるし、ある意味では、申し上げましたように私どもの責任もあると思ふのであります。

○中曽根内閣総理大臣 おっしゃいますように、今日の国鉄の状況につきましては、国鉄だけの責めに帰すべからざるものもあると考えております。また、政府の責任も回避するものではございません。しかし、一つ考えてみますと、国鉄の経営と申しますか、労使が中心になつて国鉄を動かしておるものでございまして、この経営のあり方等についてもこれは考えるべき点も多々あるのではないかと考えております。

いずれにせよ一番大きな理由は、モータリゼーションの大きな世の中の変化がございまして、それから貨物輸送の変化といふものもございまして、人並びに貨物の動きといふものに対応するだけの対応力が国鉄になつたと思ふことが一つの大きな原因ではないかと思つております。国鉄につきましましてはたしか六回目の改革をいまやつておるものでございまして、いままで何回も、三回も四回も五回も改革案が出ましたけれども、それが十分完全に行われなかつたという結果をよく分析して反省してみまして、われわれは今後の対策を立てなければならぬと思つております。

臨時行政調査会におきましては、これらの過去の改革案の跡もトレースしまして、そして今度のような建言になつてきたと考えておりました。政府はこの建言については心をむなしくして耳を傾けて、最大限に尊重して実行すべきものであると考えておるわけであり。また、

○福田委員 まことに残念なことでありますが、歴代政権の責任もあるがという後のお話を伺いますと、その大半はやはり国鉄に責任がある、こういうふうに聞かされてならぬのでありますが、申し上げましたように、確かに国鉄にその責任の相当部

分があると思ふのであります。確かに初めに申し上げましたように、国鉄の労使の責任に負うべき分野も相当あることは否定をいたしません。それよりも歴代政権の責任といふのは大きいと私は考えておるのであります。総理大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○中曽根内閣総理大臣 おっしゃいますように、今日の国鉄の状況につきましては、国鉄だけの責めに帰すべからざるものもあると考えております。また、政府の責任も回避するものではございません。しかし、一つ考えてみますと、国鉄の経営と申しますか、労使が中心になつて国鉄を動かしておるものでございまして、この経営のあり方等についてもこれは考えるべき点も多々あるのではないかと考えております。

いずれにせよ一番大きな理由は、モータリゼーションの大きな世の中の変化がございまして、それから貨物輸送の変化といふものもございまして、人並びに貨物の動きといふものに対応するだけの対応力が国鉄になつたと思ふことが一つの大きな原因ではないかと思つております。国鉄につきましましてはたしか六回目の改革をいまやつておるものでございまして、いままで何回も、三回も四回も五回も改革案が出ましたけれども、それが十分完全に行われなかつたという結果をよく分析して反省してみまして、われわれは今後の対策を立てなければならぬと思つております。

臨時行政調査会におきましては、これらの過去の改革案の跡もトレースしまして、そして今度のような建言になつてきたと考えておりました。政府はこの建言については心をむなしくして耳を傾けて、最大限に尊重して実行すべきものであると考えておるわけであり。また、

○福田委員 まことに残念なことでありますが、歴代政権の責任もあるがという後のお話を伺いますと、その大半はやはり国鉄に責任がある、こういうふうに聞かされてならぬのでありますが、申し上げましたように、確かに国鉄にその責任の相当部

分があると思ふのであります。確かに初めに申し上げましたように、国鉄の労使の責任に負うべき分野も相当あることは否定をいたしません。それよりも歴代政権の責任といふのは大きいと私は考えておるのであります。総理大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○中曽根内閣総理大臣 おっしゃいますように、今日の国鉄の状況につきましては、国鉄だけの責めに帰すべからざるものもあると考えております。また、政府の責任も回避するものではございません。しかし、一つ考えてみますと、国鉄の経営と申しますか、労使が中心になつて国鉄を動かしておるものでございまして、この経営のあり方等についてもこれは考えるべき点も多々あるのではないかと考えております。

いずれにせよ一番大きな理由は、モータリゼーションの大きな世の中の変化がございまして、それから貨物輸送の変化といふものもございまして、人並びに貨物の動きといふものに対応するだけの対応力が国鉄になつたと思ふことが一つの大きな原因ではないかと思つております。国鉄につきましましてはたしか六回目の改革をいまやつておるものでございまして、いままで何回も、三回も四回も五回も改革案が出ましたけれども、それが十分完全に行われなかつたという結果をよく分析して反省してみまして、われわれは今後の対策を立てなければならぬと思つております。

臨時行政調査会におきましては、これらの過去の改革案の跡もトレースしまして、そして今度のような建言になつてきたと考えておりました。政府はこの建言については心をむなしくして耳を傾けて、最大限に尊重して実行すべきものであると考えておるわけであり。また、

○福田委員 まことに残念なことでありますが、歴代政権の責任もあるがという後のお話を伺いますと、その大半はやはり国鉄に責任がある、こういうふうに聞かされてならぬのでありますが、申し上げましたように、確かに国鉄にその責任の相当部

分があることは否定をいたしません。しかし、やろうとしてもできない仕組みになっておった、あるいは政府みずからが対応しなきゃならぬのにそれを怠っておったということも私は大きな問題として考えていただきたいと思うのであります。国鉄が赤字に転落をいたしましたのは昭和三十九年度からであります。二十年の歳月が流れておるわけであります。もう少し早い時期に対策を講じておれば容易に国鉄は再建できたはずであります。二十年間も放置しておった責任というのもこれまた大きいと思うのであります。

きのうも運輸大臣の御見解をお伺いしたのでありますが、昭和三十九年の九月二日に国鉄の監査委員から運輸大臣に対して、いままでの国鉄の計画というものが国鉄だけのものであった、それでは再建ができない、国全体の問題として閣議において取り扱うべきであるという意見具申も出ているわけであります。しかるに何もやていらつしやらない。さらに毎年会計監査が行われまして、その都度幾つかの提言がなされております。この提言も具体化されていない。一々申し上げる時間がないのですが、要約をしようとするといふことなっております。

さらに、これも本会議で申し上げた事柄なんでありますが、具体的なもの一つの問題を挙げますと、昭和五十四年の十二月二十九日、国鉄の運賃の公共割引については、その内容にかんがみまして、関係各省庁が相談をして早急に結論を得て措置するという事になっておるわけであります。自来会計年度としては五十八年度を含めますと四回の会計年度を迎えるわけであります。四年間にかつても何ももされてない。一回か二回、あるいは何回か協議をされたようでありますけれども、五十八年度予算には全然計上されてない。聞くところによりますと、運輸省が一億だけ予算の項目を起こしたいということで予算要求をした。ところがそれが削除されて、予算の中には計上されてない。ある意味ではこれは小さい問題のようにも考えられますが、しかし国鉄再建という立場

から考えますと非常に重要な問題点なんであります。たしか六百二十十億、後でこれも数字が出ますけれども、このことを一つとってみても、政府はやるということを閣議で決定されておりながら、四年の会計年度を迎えておるのに全然手がつかない。どうぞいまいしうか。

○中曽根内閣総理大臣 確かにいわゆる公共負担の問題は、累次御指摘をいただいていたところでございます。監査委員会からもそういうお話もかかつてございました。また、今回、臨時行政調査会の答申におきましても、同じようにこの問題の措置を要請されておると心得ております。いずれにせよ、この国鉄再建監理委員会におきましてその方向をはっきり明示していただきまして、それによりましてこれを処理してまいりたいと考えております。

○福岡委員　せっかくの総理大臣のお話ではありますが、もう政府が閣議で方向を決めているのです。国鉄が負担する筋合いではない、関係省庁で相談をして結論出して措置をする、こう決められているわけです。優秀な役人がたくさんおられるのでありますから、やろうとすればその方法が見つからないはずはないと思う。

これ以上は申し上げませんが、私は、国鉄がこうなつたその原因の大半は歴代政権にあるとしてお考えをいただきたいということと、また、その後の対策も十分でなかつたということをご機会に申し上げて、次に移りたいと思うのであります。

きのう本委員会で、以下申し上げる事実関係を確認をさせていただきました。いわゆる言われておる構造欠損であります。きのうの委員会が確認されました内容をしばらく申し上げますので、お聞き取り願いたいと思います。

昭和五十六年度の国鉄の一般勘定の決算の赤字は一兆八百五十九億円であります。その中身を見ますと、先ほど申し上げました特定人件費、退職手当が二千六百三十八億、年金千八百四十八億、合計四千四百八十六億であります。支払い利息は

六千三十億であります。運賃の公共割引、先ほど申し上げた点なんでありますが、六百二十八億であります。合計いたしますと一兆一千百四十四億であります。この一兆一千百四十四億のいわゆる構造的欠損に対して、政府の助成は三千四百二十八億であります。これを引きますと、残る機構

造的欠損額は七千七百十六億であります。先ほど申し上げました欠損総額一兆八百五十九億円からこれを引きますと、残る三千百四十三億円がいわゆる構造的欠損外の欠損である、つまり国鉄が企業努力をする範囲のものであると考えます。構造的欠損は、そのよって来る原因から考えてみまして、国鉄が責めを負うべき問題ではない。国策として発生をした構造的欠損でありますから、別の観点から処理をされなければなりません。また、国鉄に余力があれば、国策の一環を担うという意味からこれを負担していくこともまたあり得ると思うのであります。いまはその能力はないのであります。

ついでに五十八年度予算について同じような計算をしてみますと、収入と経費の差は一兆二千六百七億円の赤字であります。この中で特定人件費、手当と年金を合計いたしますと五千四百三億円であります。支払い利息が一兆十二億であります。公共割引が五百六十二億であります。合計いたしますと一兆五千九百七十七億ということになります。これに対する政府助成は三千三百九十三億であります。引きますと、残る構造的欠損額は一兆二千五百八十四億円であります。これを申し

上げました収支欠損一兆二千六百七億円から引きますと、残るのは二十三億であります。つまり、よくこの内容を分析してみますと、企業の責任において解決するべきものは、申し上げましたような数字になるわけであります。

そこで総理にお伺いしたいのは、私が五十六年度決算と五十八年度予算から数字を申し上げたのでありますが、申し上げましたような構造的欠損というものには国鉄が責任を持つべきものでない、あるいは協力をするということはありませんか。

○中曾根内閣総理大臣 臨時行政調査会の答申に
 のですが、責任を持つのはむしろ政府である、し
 たがって、その対策についても政府が別途お考え
 になるべき筋合いのものではないか、こう思うの
 ですが、総理の御見解をお伺いしたいと思いま
 す。

おきましても、国鉄の再建、合理化という面につきまして、主として民間企業の経営を導入する、そして経営の主体性を確立し、また、労働の方面におきましても主体性を確立して、労使が主体的に責任を持ち合つて国鉄のために協調し合い、再建に励む、そういう基本的精神に立つて改革案というものがつくられていると思います。しかし、それを推進していくにつきましても、国鉄の責めに帰すべからざるいろいろな要因もございまして、いま御指摘の点も考慮に入ればならぬかと考えておりまして、そういうどうしても国鉄だけで負担すべきではないと思われるものについては、やはり国なり公共団体が出動しなければならぬ部面が残るのではないかと私は思います。

しかし、いづれにせよ、そういう民間経営的手法というものを強く導入しまして、労使が責任を持つて事業を遂行していくという体系に方向をはっきり向けまして、そして再建の第一歩を踏み出させようという考えではないかと思つております。私たちはこの考え方がやはり正しいと思ひまして、いづれ監理委員会におきまして、包括的に国鉄全体を見通した改革案、再建案をつくつていただくと期待しておりますので、その線に沿つてわれわれは努力してまいりたいと思う次第であります。

○福岡委員 私どもといたしましたも、国鉄の経営を効率化していくことについては賛成なのであります。ただ申し上げたい点は、責任の所在と、そしてその対策は十分配慮していただきたい、構造的欠損は構造的欠損として処理するようない、構造的欠損は構造的欠損として処理するようないに考えていただきたいということを申し上げます。で、次に移りたいと思います。

臨調では島別分割、四国、北海道、九州、それ

か、この監理委員会に宛して、中曽根内閣としては、国鉄再建についての考え方は全然示さないで、白紙委任されるのかどうか。私どもは、考え方を示して検討する方が適当であると思うが、その点はいかがでございますようか。

○中曽根内閣総理大臣 国鉄再建に当たりましては、他の二公社と同じように、政府としては臨時了政調査会をつくりまして、調査会こそその改革を

含めて再建案をお願いしたわけですね。これを鈴木内閣が行いまして、そして七月答申というものをいただきました。それを政府はただで閣議決定をいたしました。それを最大限に尊重してこれを実施していくという趣旨の内閣の決定を見ておるところでございます。この趣旨が鈴木内閣のこの答申に反映されて

を引き継ぎまして、同じように最大限尊重して、臨調答
れを実行する。実行するにつきましては、臨調答
申に盛られた線に沿いまして国鉄再建監理委員会
をつくりまして、その再建監理委員会が、この臨調
答の趣旨を踏まえて、二年度までつづけて、た

だ、それを政府は受けて実施に移す、こういう手順と段取りになっておりまして、その線で行くのが正しい政府としてのやり方であると考えております。

C相岡員 臨談も大坂などには避けておりま
いる、問題を先送りしていると思うのであります。また、政府の方も、長期債務であるとか特定人件費などについて問題を避けている。それをそののまま監理委員会に持ち込もうとしていらつしやう。

○質問者 府二階は、責任逃れじやないか。

ることも私の胸に落ちない。責任逃れしただけかと思う。臨調の悪口を言っても仕方ありませんが、本当に私どもは土光さん苦勞されたと思うのが、本当に私どもは土光さん苦勞されたと思うのが、重要なのですが、国鉄の再建に関する限り、重要な問題では避けて通ってはいらっしゃる。問題を先送り

そのまま監理委員会に持ち込まれようとしておる。まことに遺憾であります。

ここでそれを論じても際限がありませんので、次へ移りますが、結局私は、中曽根総理大臣、

こう思うのであります。監理委員会に企立立案を

することが任務である。いい再建案をおかきになるかもわからない。しかし、その程度のことはいまの政府機構でできないはずはない。結局一つの隠れみのを考えていらつしやるのではないかという疑いを持ちますが、それはさておくといたしまして、結局、監理委員会は企画立案をする立場である。これを執行するのは政府であります。あるいは国鉄当局であります。いままでの政府の、歴代政権のやられた経過をたどつてみますと、どうも信用がおけない。いい再建案が仮にかかれてみたとしても、それが実行されなければ意味がないのであります。どういふものがかれるか、それは監理委員会がいまからやられるわけですが、私は、監理委員会の手を煩わさないでも、いまのりっぱな官僚機構の中で、あるいは中曽根政権でかけないはずはない、こう思うのですが、それはそれといたしまして、りっぱな企画立案がなされても実行されなければ何の意味もない。いままでの経過からしても信用できない、こう思うのですが、総理大臣の御見解をお伺いしたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 政府はわざわざ臨時行政調査会を設置いたしまして、委員の皆様方が非常な御熱意をもって案をおつくりいただきまして、国民の大多数もそれを支援して今まで推移してきたわけでございまして、政府といたしましても、臨調答申を尊重して実行する義務と責任があると思っております。その中で国鉄監理委員会をつくるということになっておりまして、いまその再建監理委員会の法案を御審議願っている次第でございますが、やはり臨調答申全体の流れの中でそういうふうな方向が明示されておりました、監理委員会をおつくりいたしたい、それが具体的に再建案、言いかえれば再建法律案をつくる、そういう具体的な仕事をやっていただくということでございます。これには官僚だけではなくても効率的な名案が生まれるとは思いません。やはり、実際の経営をおやりになって、民間としての効率的な経営の勘どころを知っておる方々の御意見も入れ

まして、そして適切な新しい再建案をつくっていただく、それを政府は受けて実行する、こういう筋合いになっておりまして、そのやり方の方が賢明である。これだけの大きな、明治以来統一している国鉄の大改革でございますから、よほど腰を据えて、そしてじっくりじっくり各方面に目を配ってゆっくり上げませんと、拙速でやったらこれはめちゃめちゃになる危険があると私は思っております。したがって、やはり腰を据えてじっくりじっくり的確な案をつくっていただくというふうに期待しているところなのであります。

○福岡委員　積極的な取り組みを強く要望して、次に移りたいと思います。

あと五、六分しかないのですが、わが党が考えております国鉄再建案、これを御紹介申し上げます。総理大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

ここで申し上げますのは六点であります。一つは先ほど申し上げました特定人件費、長期債務の利子などの解決が国鉄の再建の一つの課題である。そのやり方につきましても私どもとしては一定の提案をしておるのでありますが、ここでは省略いたします。第二の点は国鉄の当事者能力。経営権を大幅に付与するべきである。たとえば経営委員会というものをつくってそこに大幅に権限を移譲する、これが第二であります。第三は地方分権を基礎にいたしまして管理機構の整備強化を図るというのであります。第四は総合交通施設特別会計というものを創設したらどうか。交通にかかわる設備投資はばらばらにやるのではなくて、統一的に、計画的にやっていく。そのために総合交通施設特別会計というようなものを創設したらどうか。第五は企業会計と公共会計というものに区分したらどうか。企業会計というのは名実ともに国鉄が責任を持つ分野であります。公共会計というのは、赤字であっても遂行しなければならぬ公共輸送の分野であります。これは国鉄もあるいは国も地方公共団体もそれぞれの負担をしていくものである。そういうふうに今後の経営を企業が

責任を持つ分野と、公共的に輸送を遂行するものに区分をしたらどうかというのがわが党の第五の提案であります。第六の点は関連事業の推進であります。いま政府の指導で国鉄は遊休地をどんどん売却をしております。国鉄の遊休地を、売却するよりも活用して関連事業を開発していく、そして経営の立て直しをしていくというのが適切である。

以下省略をしますが、主要な点としてわが党はこの六点にわたつて昨年の四月、国鉄の再建について提言をしておるところであります。ここで具体的な御回答をいただけるとは思いませんが、私どもといしましては積極的に国鉄の再建を考えたい。今後またわれわれの意見を述べる機会をいただきたいと思いますが、とりあえず総理大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

最後にもう一つ、時間がありませんので一緒に質問させていただきますが、特定人件費のうち年金問題を解決することが国鉄再建の重要な柱である。政府におかれましてもいろいろ検討されました。年金問題の法案をようやく国会に出されました。私どもは再建監理委員会法案と年金法案を並行して審議していこうという約束をした段階もあります。しかし、残念ながら年金法案の審議が非常におくれている。政府の提案も相当おくれたわけであります。この年金問題をぜひ処理をしていただきたいということを含めてお答えをいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 いま国鉄改革に関する社会党のお考えをお述べいただきましたが、これは一つの御見識であると思います。かなり現実的の観点に立脚しつつお考えになった案であると拝察いたしました。ただ、臨時行政調査会の観点からは、企業経営方式、民間経営方式による効率化ということを非常に重要視している点がございまして、そういう点においていまの考えと若干違う点があるように考えております。いずれにせよ再建監理委員会におきまして案を至急つくっていただきまして、政府はそれを最大限に尊重してまいり

たいと思っております。

なお、公的年金の統合問題は再建監理委員会設置法案の審議にもかなり重要な関連性を持つものであるとわれわれも心得ておりまして、法案の提出が若干おくれましたまことに申しわけない次第でございますが、審議を促進いたしましてそのおくれを取り返すように努力いたしたいと考えております。

○福岡委員 以上で終わります。

○原田委員長 西中清君。

○西中委員 本委員会におきましては、行政改革の柱とも言ふべき国鉄再建監理委員会法案を審議

中でございますけれども、一方で衆参ダブル同日選挙というような話も出ており、総理もこれについて種々御発言をなさっておられるところでございますが、過日の参議院の予算委員会では、内閣不信任案の提出が解散の大義名分になるとの御見解も示されたようでございます。いづれにしても、こういう重要な法案の審議の中で、やはり選挙は非常に影響を及ぼすことでございます。今後の法案の行方にも微妙にかかわり合いを持つておると思われますので、内閣不信任案の提出が解散の大義名分になるというお考えはいまも変わりはないのか、そして同日選挙はどういうようにお考えになつていいのか、伺つておきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 私は前から衆議院議員は任期満了をもって原則とし、よしとする、そう考えておりまして、それは一貫して言っていることでございます。今回統一地方選挙の前半が終わりましたけれども、その結果によってこの考えが影響を受けていることはございません。解散のことは考えておりません。

○西中委員 いま御答弁いただきましたけれども、内閣不信任案の提出が解散の大義名分になるというような御発言があったわけですが、このお考えは変わりはないかどうか、伺っておきます。

○中曽根内閣総理大臣 そういう質問を受けましたときに、憲法の解釈論としてそういう判断も一つあり得る、前にそういうことで解散が行われた

こともたしかあったと思う、そういうことを申し上げたのでありまして、だからといって私がそれで解散するということをお願いしたわけではございません。私は解散は考えておりません。

○西中委員 それでは本題の方に入らせていただきますが、国鉄の改革は国民的急務であることは申すまでもございせん。今日の国鉄の破局的な状況を考えますと、これにはさまざまな理由が考えられるわけですが、ただ私ども非常に残念でもあるし、また、事の複雑さということがあると思ひますけれども、こうした状況に陥りながら、本来企業ですと責任の所在を明確にするわけですが、国鉄にもある、運輸省にもある、政府にもある、また、政治にもあるというようなさまざまな議論が行われるわけでございまして、先ほど来総理もその責任を痛感しておられるということでございますからこれ以上申し上げませんけれども、この点については政治も、また行政の方も謙虚に責任を感じるといふこと、そこから再建がスタートするということをお私どもは十分考えておかなければならぬ、こう思っております。この点については先ほど御答弁がございましたが、原因の分析と同時に責任の所在、これはおのおのがみずからにあるのだ、こういう立場に立っていかなければならぬ、このように私たちは考えなければならぬと思っております。

そこで、国鉄の経営形態の問題についてしばしばここで議論が行われました。それぞれ立場が若干違つておるためにニュアンスの違いがありますけれども、法案の中身として「効率的な経営形態の確立」ということがこの監理委員会の責務として挙げられておるわけでございまして。本来、臨調答申では、分割、民営、このように明示をいたしておるわけですね。答申の尊重をうたうということになりますと、端的に申しまして分割、民営化、このように盛り込んでくるのが非常に素直な形だろふと思ひます。元来、監理委員会の設置は、臨調の答申でも改革への手続、手順としてこ

の監理委員会が必要だ、やるべきだと、こういう提言ですね。そして、その改革は分割、民営なんだ、こういうふうになるわけですから、当然この監理委員会の責務というものは分割、民営にあらねばならぬ。その途中の他の形態というのか、そういう検討をせよというふうなことは全然ないわけですね。ですから私たちとしては、行政改革を進める大きな柱と言われているこの国鉄法案の中において、早くも臨調の答申とは若干距離のある、乖離のあるこの「効率的な経営形態の確立」、こういう法案をお出しになつておる、これは、行政改革のいわば柱であり、当初の重要な法案として出てまいつたにもかかわらず、若干の後退をしていゝるのじゃないか、私たちはそのような印象を受けておるわけでございまして。この点について総理はどういうお考えなのか、お伺いしておきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 設置されます国鉄監理委員会におかれましては、臨調答申の線を尊重して、その線に沿つて改革案をおつくりいただくものと期待をしております。それが政府としての基本的な立場でございます。

○西中委員 総理はこの委員会にきょうお出まじただいたわけですが、これまでの御答弁の中では、たとえば国鉄総裁にしても、また、政府の答弁の中でも、分割、民営を検討してみられども、それがどうもいろいろ問題がある、もつとより合理的な方法があるんだ、形態があるんだというふうなことになるんだと、いわば並列的な説明の仕方、それから総裁は、分割、民営にはきわめて消極的な御発言をされておるわけですが、こういう点では、私どもは総理の指導性というものの大きな期待をかける以外にないわけでありまして、どうかその辺の御決意のほどを伺っておきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 政府は、閣議決定をもちまして、臨調の方針を最大限に尊重する、そして逐次これを実行するというふうに決めておるわけでございますから、その線に沿つてわれわれは行

動しなければならぬと思っております。今回の法案、再建監理委員会におきましても、この臨調答申を尊重するという方向で努力が追求されていくであらうと期待しております。われわれは、そういう期待を持ちながら、国鉄再建監理委員会が仕事をしてくれんことを見詰めてまいりたいと思っております。

○西中委員 私が先ほど申し上げましたように、むしろいい知恵があつて、それを出していただいで、合理的な経営形態、こういうものが見つかるかどうかというものを探りたいというふうな御発言もあるわけですから、まずはきちつと分割、民営がゴールなんだということを明快にして、これについてあらゆる障害を取り除くという立場でこの論議が行われ、立案されていかなければ、この分割、民営にもさまざまな障害があることは十分予想されるわけですね。行き当たつたからもうこれはどうもだめなんだというふうな判断が出てくるようでは困る。まずはスタートからしてそういうあいまいな形で出ているというのが私たちの考え方です。もう一度総理の御答弁をいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 臨調答申の線に立ちまして、分割、民営を基本線としてひたすら追求し努力していただく、こういう考えで見守つてまいりたいと思っております。

○西中委員 次に、国鉄経営の自主性という問題について、過日の本会議で私は質問をいたしましたけれども、そのときに総理は、臨調答申の趣旨を踏まえまして、予算統制をできるだけ排除して経営の主体性を確立する、労使関係の主体性を確立して両方責任を持つ体制をつくる、このねらいは妥当であると考え、また、国鉄の主体的経営と弾力性を回復するため運賃法定制の緩和や投資対象事業の拡大等法律改正を行つてきた、あとは国鉄が努力することが必要と、こういう御答弁をしておりました。

そこで伺つておきますが、予算統制を排除するというのは一具体的にはどういうことを指して

おるのか、お伺いしたい。さらに、国鉄法三十九条の各条項に規定されておる予算の項目、この改正を検討することまで含めてのお答えであつたのかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 臨調でいろいろ審議がなされたときには、この過程で一番強く出てきたものはやはり予算統制という問題で、この予算統制があるから公社という形態をとつておる、しかしこれを民間的効率的経営に転換させるといふためには、一々大蔵省に伺いを立てて、その大蔵省の認許のもとに経営が動いていくというのではとても機動的な経営はできないし、責任経営もできない、そういう意味において大蔵省側の過度な予算統制を排除して、できるだけ自由な、創造的な企業経営が行われるようにしなければだめだ、資金的にもそうである、そういうふうな考えがありまして、いまのような私の発言もあるわけでございます。しかし、これは一般論として申し上げたのでございまして、具体的にどの項目をどういうふうにするかといふことは、国鉄監理委員会ができましたら委員の皆さんが専門的に御研究していただくところではないかと思ひます。

○西中委員 そうしますと、同じような御答弁になるかと思ひますが、労使の主体性の確立について、総理はいわゆる労働権を回復していくといつたような御発言があつたわけでありましてけれども、これはどういふことを意味しておるのでしょうか。たとえば国鉄労働者にスト権を与えるという意味を含んでおるのでしょうか。

○中曾根内閣総理大臣 やはり民間的経営という方向に持つていって能率化を図らうとすれば、労働者もおのおの主体性を持つて、そうしてできるだけ自主的に解決し得るという立場をとることが望ましい、おのおのが責任を持った、主体性を持った立場で相向かう、相協調する、そういうことを意味していると私は思ひます。その場合に労働権がどの程度回復されるか、完全に民間と同じになるのか、多少のほのかの規制的なものがあるのか、それは国鉄全般の改革のでき上がりぐあいを

見ながら監理委員会の委員の皆さんがお考えになることとして。私は、しかし方向としては、労働使も主として主体性と責任性をできるだけ回復するといふやり方の方が結局効率的なことになるであらうと、そう考えております。

○西中委員 時間もありませんのであれでございませうけれども、私は一つの意見を持っておるわけですが、現在国鉄は、予算も当然そういうことでございませう。それから労使の関係、こういうものも、それなりの過去の経緯もあつていろいろな制約もございませう。同時に、経営の健全化という点では、これはやはりいまの国鉄の持つております関連事業の範囲、これは非常に大きな問題があると思つておられます。民間の鉄道を考えましても、いわゆる輸送部門だけで採算を合算するということがきつめて困難なことではもう明白でございませう。現在関連事業はいわゆる直接投資ではなくて間接投資という形でしかできないというような形でございませう。言うまでもなく、これは国鉄法の三条と六条にかかわる問題でございまして、われわれとしてはこの三条と六条をもう少し見直してはどうかという意見を持っております。やはりこれから国鉄再建について職員が将来に希望を持ってやうていくということは、夢がなければならぬし、そのためにはより意欲的な仕事をしたいという点では、関連事業が間接投資にとどまつておるといふことはだめだと私は思つております。もちろん武家の商法といふことも十分考えていかなければならぬけれども、そういったようなことを言つておるような段階ではないと私は思つております。したがつて、この三条、六条を改正する御意思はないか、手足を縛つて泳げないというふうな法律の縛り、行政の介入、こういうものをできるだけ取り払つていくといふことがこれから国鉄が再生していく上で大きな問題であらうといふふうに考えております。総理のお考えを伺つておきたいと思つております。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄経営に幅を持たせて弾力性と機動性を持たせる、これがある意味にお

いては人材を活用するし、あるいはうつけきしてある人事問題を解決するし、あるいは能力を発揮させるゆえんである、そういうふうにも考えられます。いままでそういう国鉄の事業につきましても若干緩めてまいりましたが、必ずしも十分ではないのではないかと私は思つております。思い切つて国鉄が民間として、いまの民間と同じくらいに自由になれるようにしてあげることが、責任性を持たせ、効率を上げる、総合的経営としていい成績を出すのではないかと、そういうふうにも考えておりました。これらにつきましてもいづれ監理委員会の皆さんがお考えいただくことであらうと思つております。

○西中委員 大体御質問しました中身の御返答というものは、監理委員会に検討を任せるといふ言葉が余りにも多いわけで、やはり政府としても指導性を持つて、方向の大まかなところはどんな示していく、これが大事ではないかと思つて、その点の御要望を申し上げておきたいと思つてます。

それから、最後でございませうけれども、過日の新聞にですね、労使交渉が悩まかどうかもう一つはつきりしませんが、新聞ではそうなると思つておられますが、国鉄の助役さんが自殺をなさいたしました。きつめて残念なことではございませう。再建に当たつて重要な問題は、これはひとり国鉄だけに限らず、組織といふものは何でもどこでも長とその構成員、これらの関係性といふものがその組織の成長、衰退につながる問題でございませうから、きつめて重視をしておることは事実でございませう。

そこで、政府は臨調の第三次答申を受けまして九月に当面緊急に講ずべき対策十項目をお決めになりました。このトップにもやはり職場の規律といふことが言われております。このことは民間では当然のことではございませう。きつめて常識的には考えられない話も伝わってくるわけでありませうけれども、いづれにしてもこの職場の規律の乱れ、多くの原因があると思つて、一つの大きな要因としましては、要因といひますか遠因、こ

ういったことを考えますと、昭和四十六年のマル生運動、このときの挫折といふ問題を挙げることでございませうと私は考えております。このとき、当局側に多くの犠牲者も出ました。そういうこととが今日まで大きな不信となつて尾を引いておるのではなからうか、このように私は考えております。今後、まじめに純粋な気持ちで職場規律の確立に努力する職員や管理者に對しまして、この当時と同じような犠牲を強いような、そういう轍を再び踏まない、こういうふうなことでなければとてこの問題は解決しないというように私は判断いたしております。こうした点について総理はいかなる決意でこの問題に当たつていかれるか、伺つておきたいと思つてます。

○中曾根内閣総理大臣 とさきと報ぜられます助役さんの周辺に起こる悲劇につきましては、われわれも常に心を痛めておるところでございませう。やはり国鉄再建の一つの大きな動因といふものは労使の協調にあると確信しております。労働使も国鉄の重大な使命に目覚めまして、一体になつて、手を握り合つて国民の皆さんの前に労使協調の実を示すといふことが国鉄再建のスタートではないかと考えておりました。その方向に労使ともに御努力あらんことを期待しております。

○西中委員 これで終わりますけれども、私がいま申し上げました重要な点は、労使の関係をよくすることにございませう。きつめて職場における努力がなされておる、しかしこれは途中で挫折するやうなことがあつてはならぬといふことでございまして、総理の全面的なバックアップを強く要望いたしまして私の質問を終わります。

○原田委員長 中村正雄君。
○中村(正雄)委員 総理も御承知のように、国鉄が赤字に転落しましてから、四十年の前半に国鉄を再建しなくては行けないといふことで、以来数回にわたつて再建計画が出されてまいりました。これはことごとく失敗した。そういう関係から、以来国鉄が現在のやうな状況になつて、国鉄を再建するについては国鉄自身の力ではどうにも

再建できない、また、政府の考え方、施策でも再建することはできない、いわんや監督官庁であります運輸省の力でも再建することはできない、こういう事態になつて、第二臨調が答申した監理委員会というものに国鉄の今後の再建のプランを立てさせよう、こういうことで今回の臨時措置法が提出されております。したがつて、いままで政府にもできなかった、官庁にもできなかった、国鉄自身でも再建できなかったとなつてしまつた、別な機関によつて将来にわたる国鉄の再建の基礎プラン、実施計画をつくつてもらふ以外には方法がない、私は、こういう意味で第二臨調の答申にありまします今回の臨時措置法、監理委員会の設置に賛成いたしたいと思つてます。そういう立場から私は、いま行政改革の目玉が国鉄でございませう。したがつて、第二臨調がいろいろ答申いたしてございませう。行政改革の真つ先にあります国鉄の再建、これができるかどうかといふことが今後の行政改革の一つの目安になると思つてます。そういう関係から、第二臨調をおつくりになりましたときの行政管理庁の長官である中曾根総理は、自分は行革三昧だといふ言葉を使つておりましたし、また、鈴木内閣の方針を継承する、こういうことでありますので、私は、国鉄の再建に對します総理の基本的な姿勢等について二、三お尋ねいたしたいと思つてます。

第一は、第二臨調が国鉄の改革について出されましたいろいろの意見、国鉄が今日に至つた原因、現状の分析等、確かによくできておると私は思つてます。したがつて、私は私なりに第二臨調の答申は評価いたしたいと思つてます。ただ、第二臨調が国鉄の現状の分析、今日に至つた原因についていろいろ指摘し、当面やらなければならぬ項目について指摘いたしております。したがつて、表面上の問題については、現象面については第二臨調の指摘いたしました点を今後精力的に実現することによつて再建はある程度できると私は思つてますが、国鉄が今日に至るやうな破産状態になつた原因を、臨調が余り掘り下げて究明いたしてお

その第一は、国鉄がこのような事態になりますと、確かに自主性が無い、あるいは経済変化に対応できなかった、いろいろな問題もあると思ひますけれども、私は、その根本の原因は人にあると思ふのです。それは、昭和二十四年に国鉄の現業部門だけを切り離していまの企業体にした。そのときに、当時の官庁機構そのままに国鉄の機関に当てはめていき、そうしてしままでの行政機関と同じように人事の運営をやってきた。そこに、国鉄という企業に對します責任感というものが、どこまでも行政機關の官僚的な責任感であつて、企業経営者としての責任感ではなかつたということが、国鉄が今日に至つた根本の原因ではないかと私は思ふわけであります。

御承知のように、数次にわたる再建計画、それを国会でも承認するような事項もございましたし、政府が決定し、あるいは国鉄が決定して実施いたしましたけれども、初年度においてもうすでに失敗いたしました、こういう事態がたびたびあったわけであります。しかし、これに対します国鉄の責任者が、この再建計画が失敗したからといって責任をとられた例は一度も聞いてはおりません。また、国鉄のそれぞれの重要なポストにある役員、投資し、それが失敗して国鉄に大きな損害を与へた、こういう事例もたくさんございますけれども、それに対して責任をとったという例は聞いておりません。これは企業家であれば、経営者であれば、やはり再建計画が失敗すれば、株主総会に対して責任も感じなくてはいけません。また、進退伺いも出すでありません。また、企業に損害を与へたのであれば、これは責任をとるのは当然ですけれども、官僚的な責任感というものは、法律に縛られたりあるいは規則に縛られさなければ責任はない、二年なら二年たてばそのまゝ上級職に移転するとなれば、おのづから企業に対します責任感はないわけでございます。

○中曾根内閣総理大臣 中村さんから御指摘いただきました点は、私も大いに同感とするところでございます。やはり事業は人なりでありまして、いかに機構を改革しても、人の魂が入らなければ絶対に再建などできるものではないと思います。そういう意味において、これを機構いじりに終わらしむることなく、本当に労も使もともに責任を感じて、国民のためによき国鉄にするように精神的にもしっかり立ち上がったいたなく、これが要諦ではないかと私も感じております。

○中村(正雄)委員　私は、確かに第二臨調が国鉄の問題を取り上げていろいろと審議いたしましたことから、国鉄の管理体制も徐々にはよくなつておると思ひます。また、組合関係も徐々には改善されておると思ひます。しかし、組合関係は別に、管理体制の面について、たとえばこれは民間の企業であれば、いま会社がつぶれるかもしれないといふのであれば、これを立て直すためには、短日月の間にそれぞれの体制を立て直すと思うわけです。国鉄の管理体制が、立て直さなくては行けないと言われましてからもう一年以上たちますけれども、いまなお国鉄は、徐々にはよくなつて

第二番目の点は、これは監理委員会の権限外の問題でありますので、総理の意見を伺いたいと思うわけでありますが、それは、国鉄がこのような事態になった一つの原因は予算制度にあると思います。総理も御承知かと思いますが、諸外国の国有鉄道を見ましてもほとんど赤字でございす。やはり国が相当援助いたしております。しかし、諸外国の国有鉄道を見てまいりますと、国の

援助というものは、いわゆる会計年度を単年度に
おいて処理いたしております。たとえば、ことし
これだけの赤字が出たら、翌年度において国がそ
の赤字の補てんをするという措置をとっておりま
す。ところが国鉄の場合は、赤字をすべて長期債
務、長期借入金ということで処理してまいりまし
たから、御承知のように、その赤字だけの長期債
務が積み積もって七兆円になっておる、こうい
うわけでございます。もしこれを単年度で、たと
えば一昨年度の赤字が出た場合は本年度の予算で
これを処理する、こういうふうになれば赤字が累
積しない。また、そういうような予算措置を講じ
ますと、いま国鉄は国の援助を含めて二兆円近い
赤字になっているわけでありますから、したがっ
て、ことし国鉄に二兆円の援助をする、国が予算
面で措置を講ずるとなれば、二兆円という膨大な
国民の税金をいまの国鉄に使うのが妥当かどうか
という世論がおのずから起きてくるわけであり、
また、国鉄の経営者、国鉄の監督官庁も、国鉄の
経営について厳しい姿勢で臨むようにと思ひま
す。したがって、そういうことを単年度で処理
するという措置をとっておれば、あるいはこの

それと同時に、もう一つはやはり国鉄の予算制度。自主性がない、いろいろな言われておりますけれども、やはり企業の経営の予算を行政機関の予算と同じような款項費目をつくってそれで拘束するということでは、私は、企業的な経営はできないと思います。財政学上言う包括予算制度といいえますが、そういう予算制度でないと、国鉄の企業的な運営はできない。

この二つの問題は監理委員会の権限外でござい
ますので、どうしても国鉄が立ち直れるか、再建
できるか、予算の面のいま指摘しました二点につ
いて、総理の見解を伺いたいと思います。

○中曾根内閣総理大臣 中村さんが御指摘になり

て、いわゆる予算統制をできるだけ排除しなければいけないと思うという意味はそういう意味でもあります。やはり民間経営の手法を入れるという形になりますと、社長なり専務なり常務なり、あるいは事業本部長にそれぞれ責任分担がありまして自分で決裁できる、それで機動的に、かつ責任を持って物が進んでいくわけであります。これが責任親方日の丸みたいになって、そして後から国がもしりをふいてやるという形でやると、どうしてもこれはぐずぐずして責任のある処置がとれないという形になりがちであります。今回の改革は、そういうところにも目覚めまして、監理委員会におかれて、臨調答申の筋を尊重しておつくりいたされたのではないか、そう考えておまして、民間手法を大幅に取り入れた新経営方式を確立していただいたらいいと考えっております。

○中村(正雄)委員　私にもう一つ、国鉄がこのような状態になったことについて、政府・与党の責任をひとつ総理は痛感願いたい。と思いますのは、いままで過去二十数年にわたって国鉄の運営を見ておきますと、いわゆる国鉄の運営の一つが国会におきますと、与党側の国会対策の取引

の道具に使われてまいった。したがって、国鉄の自主性云々と言いますけれども、国鉄がこれは是なり、正しいと考えておりました運営が、自民党の国会対策の道具として与野党の取引に使われた。そういうことが国鉄の今日の状態に至った一つの大きな原因であるということを私は指摘せざるを得ないと思うのです。それは世に言われておりまする生産性運動の挫折、これがまさにその最たるものでございます。したがって、総理は、自民党の総裁としてこれから国鉄の再建を国会対策の道具には使わないということを言明できるかどうか。当然言明していただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄のような国家的に重大な事業体の再建につきましては、それを国会対策の道具に利用するということは邪道でありまして、そういうことはやらないように努力してまいるつもりでございます。

○中村(正雄)委員 最後に一つ総理に注文といいますか、所見を伺いたいと思ひます。今度の監理委員会、これは国鉄の再建についてのこれからの処方せんをつくる委員会でございます。これは政党の制約を受けない、監督官庁の制約も受けない、国鉄の経営者からの制約も受けない、経済の動向を見、世論の動向を見、将来の国有鉄道、現在の国鉄がいかにあるべきかという立場から白紙の気持ちで臨んでこれからの処方せんを立案してくれと思ひます。したがって、いまの行政機構の中にあつては、この臨時措置法に述べられておりますような監理委員会の位置以外には方法ないと思ひます。したがって、法文から見れば監理委員会の意見は、総理は「尊重しなればならない。」こういうふうな、「尊重」という言葉で表現されておりますが、しかし、政府にも国鉄再建の関係関係会議をつくられております。したがって、そのもとで監理委員会がいろいろと国鉄再建についてのプランを立てる、こういう一つのシステムになっておると思ひますので、これからの国鉄の再建については、監理委員会に政府や政党が制約を加えるようなことは、特に与野党が制約を

加えるようなことはもう絶対に禁止してもらいたい。そうして、監理委員会の出します意見については、法文では「尊重」と書いてありますけれども、一応それを責任を持って実施するという、実質的な立場で善処されると私は思ひますし、善処していただきたいと思ひますが、総理の御所見を伺いたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 監理委員会の構成につきまして前から申し上げておりますように、国民的な視野を持った、そして国鉄の経営につきましても高い見識を持っておつて、そして国鉄の改革に情熱を持ち、かつ労使関係に明るい人が望ましい、そういうことを申し上げております。願わくは監理委員会が独立の意思で、そして自由闊達に一番最善と思ふ道を案としてお出したださることを希望いたしますし、政府といたしましても、そういう案をお出したださるよう側面的に御協力申し上げることが必要であると思ひます。

出ました案につきましても、これを政府の立場として検討した上、これを実施するということとございまして、臨調答申の線に沿つてお出しただいたものは全面的にこれを尊重するという立場を基本的にとつておりますので、そういう立場で処理してまいりたいと思ひます。

○中村(正雄)委員 最後に、これは事務的な方には聞かえますけれども、今後の監理委員会の方、国鉄の再建の方を決定づけると思ひますので、総理の所見を伺いたいと思ひます。監理委員会の事務局の構成でございます。

総理は行政管理局の長官をやつておられまして、第二臨調の審議の経過は十分御承知だと思ひます。あれだけ土光さんが努力をされました、いわゆるそれぞれの膨大な事務局がそれぞれ案をつくらせておつて会議に出してこられた場合、それをチェックすることは非常に困難でございします。私は監理委員会に望みたいことは、いま総理のおっしゃつておられますような人材を監理委員会にお集めになるのであれば、事務局と監理委員会との関係は、少なくとも国鉄の再建についての基

本方針並びに重要な点は監理委員会で決めて、事務局はそれの具体的な作業をする、こういう運営をやらなさい、事務局が案をつくらせて監理委員会に出して検討願ふ、このようなことであれば第二臨調と同じような結果になると思ひますので、したがって、事務局は簡素化すること、監理委員会が基本的なものは決定して、事務局はその監理委員会の作業をやる、こういう事務局の運営の方向にしなければ第二臨調の二の舞を踏むと思ひますのでございしますから、この点は特に中曾根総理としても留意願ひたい。要望申し上げて私の質問を終わります。

○原田委員長 辻第一君。

○辻(第一)委員 私は、まず最初に臨調答申の言う分割、民営化という問題に關して総理に質問をいたします。

私は三月二十五日の運輸委員会におきまして、分割された会社の採算制の問題、経営の困難な問題、そして列車ダイヤ、車両運用あるいは運賃の問題など具体的に指摘をいたしました。また、分割、民営が実際に困難であるということを示したのでございします。そして政府の考え方をただしたわけでありまして、これに対する政府の答申の中、「分割、民営化」と申しまして具体的にどうするの、かという点について、まだ臨調答申はその基本的な考え方であつて、具体的なその内容を示していません。実施可能性についての検証もまだなされてないという段階でございします。また、「いまの段階で可能である、不可能である」ということを断定するのは、私どもとしてはちよつと早計ではないかというふうに考へております。さらに、別のところですが、「そういう技術的な問題があるがゆえにそれは非常に非効率になる」といふ場合もあるかもしれません。こういうふうな回答をされたわけでありまして、このことは臨調答申の分割、民営化というものが実施可能性などを検証していない、また、具体的にどうするかという点については検討していないということが

明らかになりました。ところで、総理は昨年九月二十六日、NHKの政治討論会に行政管理局の長官として出席をされました。そのとき、終局的には民有、分割に持つていく、このような見解を述べられました。さて、いま総理になられた今日、同じように、終局的には分割、民営化に持つていく、このような見解をお持ちになれるのかどうか、お答えをいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 政府は臨調答申を最大限に尊重して実行するということを言つておりました。臨調答申の線は、最終的に民有、分割という線が基本的に設けられておると心得ております。したがって、そういう線を尊重してまいりたいと考えておるわけでありまして。

○辻(第一)委員 ところが、私が質問した中でも、実施可能性などは検証していない、具体的な点についてどうするかという点についてはこれから検討するのだ、こういうことでございします。臨調の答申がこういう段階であるのに、やはり終局的には民有、分割化に持つていく、この行政管理局長官としての見解ですね、いま総理となられても同じような見解なのかどうか、再度お尋ねをいたします。

○中曾根内閣総理大臣 臨調答申を最大限に尊重するといふ線は、行政管理局長官であつた鈴木内閣のときも、あるいはいま総理となつた現内閣のときも、一貫して同じでございします。

○辻(第一)委員 行政管理局長官のときと現在の時点と、やはり大分状況が変わつておると私は思ふのです。それでもあくまでも終局的には分割、民営化に持つていくということでございます。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄監理委員会がどういうふうなことをお決めになるか、それを見なければわかりません。救つていただくために国鉄監理委員会を設置しておるわけでありまして。しかし、国鉄監理委員会は多分臨調答申を尊重しておつて、国鉄の再建については、監理委員会に政府や政党が制約を加えるようなことは、特に与野党が制約を

いまして、われわれとしては臨調答申を尊重した線に出てくるものと期待をしておりました、その線に沿って検討の上、努力してみたいと考えておるわけでありませう。

○辻(第)委員 それではちょっと具体的なことになるわけですが、分割された会社の経営が本当に成り立つ、このようにお考えでしょうか。具体的に証拠というのですか、そういうものを示していただければありがたいのですが。

○中曾根内閣総理大臣 これは、監理委員会です。いう具体案をおつくりになるか、それを見た上でなければ何とも申し上げられないと思います。○辻(第)委員 それでは、この問題についてはやはり分割、民営化に持っていくという見解ではないか、このような理解をして次に移っていきいたいと思います。

次に、国鉄の赤字の原因と責任の問題について質問をいたします。

今日国鉄は、赤字が二兆円、累積債務が十八兆円というまさに破局的な状態でございます。私も、この最大の原因は借金に基づく過大な設備投資にある、このように見ているわけでありませう。この国鉄の赤字は昭和三十九年から始まりませう。そして中曾根総理は昭和四十二年に運輸大臣になられたですね。そして、昭和四十三年、国鉄財政再建推進会議、この第三部会では次のように述べているわけでありませう。四十三年度までの前期四年間におよそ一兆四千三百億円の投資が実施されてきているが、これによる投資規模の拡大及びその投資のほとんどを外部からの借り入れに依存せざるを得なかったことによる利子負担の増加が資本経費の大幅な増高をもたらした、国鉄財政を圧迫する大きな要因となっております、このように言っているわけでございます。この指摘を受けて、推進会議の意見書、これは従来の年五千億の投資規模を十年間に三兆七千億としたわけでありませう。政府もこれに従って、四十四年九月十二日に閣議決定で、「再建期間中に日本国有鉄道が行なう設備投資の規模は、おおむね三兆七千億

円を限度とし、日本国有鉄道の財政再建のための近代化、合理化措置の進捗状況、国の財政事情等を勘案して、各年度における投資額を定める」、このように決めたわけでありませう。このことは、当時の政府が国鉄の赤字の最も大きな原因は借金による過大な設備投資であるということを確認して、投資規模を縮小したということでありませう。

ところが、政府・自民党は、その翌年膨大な設備投資を要する新幹線整備法を自民党の議員提案でつくったわけでございます。これは、きょうもお見えになっておりますが、提案者でありました細田吉蔵議員が財源の確保がつかないかと国会で答弁をしておられるように、国鉄に投資負担を負わせるものでありませう。そして昭和四十八年二月二日の閣議了解「日本国有鉄道の財政再建対策について」、これでは国鉄の投資規模は従来の十年間三兆七千億から十兆五千億に、一挙に三倍に引き上げられたということでございます。そのうち四兆八千億が全国新幹線網でありませう。

このように国鉄の経営状態を無視した膨大な設備投資拡大を行ったことが田中内閣の列島改造論でありませう。昭和四十七年九月十二日の運輸委員会、佐々木運輸大臣は次のように答弁をしております。「新幹線の九千キロなんというものも、もちろん日本列島改造論、総理の御主張のもとから出ております」「たまたま総理から八千五百キロということばも出たような状態でありませうから、九千キロ必ずしも絶対動かすべからざる数字だとも考えておりませう。あるいは七千キロでなければならぬというものは、動かすべからざる理論だとも思っております。やはりお話しのように、経済的な面から申しまして時代は常に変わっていくのでありますから、その点の問題は今後とも調整をとらなくてはならないのじゃないかろうかと思ひます。しかしながら日本列島改造論の中にありますように、六十年になりますと人的輸送が二・六倍、あるいはまた物の輸送が五倍ないし六倍になるといふことになりませうと、トラックやあ

るいはまた自動車輸送だけでは、道路の整備その他から考えましても、現在の輸送状況ではとうてい間に合ふことができない。そうした実情から勘案いたしまして、何としても新幹線というものをたよらなくちゃならぬという結論になっておりますので、日本列島改造論を実施するために、いろいろな障害がありませうと、九千キロ、ある程度の変動はありませうと、それを目途として実施すべき方向に現内閣は進まなくてはならぬと思ひます。」「このように述べておられるわけでありませう。このようにして東北・上越・成田新幹線計画が進められました。引き続いて青函トンネル、さらに本四架橋三本同時着工ということが強行されたのでございませう。そしてその結果が、今日、東北・上越新幹線では年間四千億の赤字をいまの深刻な国鉄にさらに積み重ねる。また、青函トンネルが開通をいたしますと、新たに九百億を上回る赤字をもたらすという事態でありませう。

以上で明らかにいたしましたように、国鉄に借金による過大な設備投資をもたらした列島改造論、列島改造政策が、今日の国鉄の赤字の最大の原因であると私は言わなくてはならないと思ひます。総理の所見を伺いたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 必ずしも列島改造論というものが最大の責任者であるとは考えておりませう。いろいろの社会経済情勢の変化ということもございませう。また、新幹線を敷設するにつぎましては、それだけの意味もあつたわけでありませう。したがって、新幹線の敷設がすべて罪ばかりであるとは考えておりませう。敷設された住民の皆さんの喜びというものはわれわれの想像以上の喜びを持っていらつしやいませう。また、上越新幹線あるいは東北新幹線等の営業成績等も、最近見ておりますと、当初期待された以上に成績は上がつてきているという面もございませう。そういういろいろな面を考えまして、その時代時代にふさわしいような経営方針をとっていくあるいは時代に沿った改革を断行していく、そういうような点において、国鉄あるいは運輸省あるいは政府において

考へべき点がかなりあつたのではないか、そのように反省もしておるわけでありませう。

○辻(第)委員 私は、国鉄の赤字、今日の深刻な赤字を生み出している、そのような状況の中で、列島改造論、列島改造政策、これが深刻な赤字を積み上げている、このことを言っているわけでありませう。私は、この列島改造論こそ今日の深刻な国鉄の赤字を生み出している最大の原因であると再度指摘をいたしまして、質問を終わります。

○原田委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 いまからちょうど六年前になりました。国鉄の例の運賃法定制を撤廃する法案が出てまいりました。議事録を見ますと五十二年四月十二日ですから、本当にちょうど六年前なんですけれども、このとき私も、国鉄はいずれ民営という形態に移行すべきだということを提唱し、運賃法定制その他で当事者能力を持たせることはもちろん必要であるけれども、しかし、もう国鉄はいままでのような政府助成や運賃値上げでは再建できない。そして「国鉄の現状は数年後の日本の姿を想起させるものがあり、身の毛のよだつ思いがいたします。いわば国鉄問題は、行財政全般の行き詰まりの予告編であり、第二、第三の国鉄をつくり出さないためには、この問題をきつかけに、行財政改革に抜本的な対策を講ぜられんことを切に」望む、こういう本会議での質問をしたわけでございます。そのときの大臣あるいは総理大臣、国鉄総裁、いずれも、こういう形でそれぞれ当事者能力を持たせれば何とか改革できるんだということございませう。結果はやはり私たちが言っておつたように、民営しか仕方がないというところへ達したわけで、それなりに私たちはようやくここに手がついたかということの評価しているわけでもございませう。

しかし、これはただ国鉄だけの問題ではなくて、ここにも指摘しましたように、日本のいままで行ってきた諸制度の中で、時代的な役割を終つたかなり国家社会主義的な制度を新たな形に組み直すという大きな作業であるわけで、国鉄だ

けではなくて、食糧制度あるいは健康保険制度あるいは専売その他の公社制度、こういったものの全般の見直しが必要なのでございます。

この国鉄だけではなくて、その他の改革にも総理としては思い切った着手をされるとおっしゃってありますけれども、その点について再度の御確認をいたします。

○中曽根内閣総理大臣 国鉄の前途に対する見通しについて、中馬さんがすでにおっしゃった先見の明には非常に敬意を表する次第でございます。今回の臨調答申の線もそういう線に沿った答申であると思っております。民間経営方式をできるだけ導入して効率化を図る、労使関係の主体的健全性を図る等々を踏まえて、われわれは国鉄改革案が出てくるものと期待をしております。

○中馬委員 この行政改革は、総理が行政管理局長官時代から熱心に主張されて、そして現に総理大臣になられてこれに着手しておられるわけでございますけれども、いわばこれは、先ほど申しましたように国家的な大企業なんです。短期の内閣でできるものではないと私は思っております。総理がかねてから御主張のように、首相公選制あるいは大統領制といったものに持つていかなければ、いや必ずしも持つていかなくても、かなり安定した長期の政権でなければこれだけの国家事業にはなかなか取り組めないんじゃないか。すぐ、最近のところでは二年で終わる、二年で総理が交代するわけで、大臣は一年そこそこおやめになってしまわれる。こういうことで、この国家的な大企業というのはなかなか完遂できないと私は思っております。そういう意味におきまして、かねてより主張されておる首相公選制ないしはこの国家的な大企業に取り組まれるいまだのあり方ですね。アメリカの大統領でも四年、そして場合によっては八年、こうなっているわけですから、そのことがなければこの国家的な大企業、こ

ういった行政改革、いままでの古い制度を改めて新たな日本の構築をやっていくこの大企業には取り組めないと思っておりますけれども、総理のお心構えはいかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 中馬さんの、長期的安定ということをおっしゃる政策の継続性というお考えについては私も同感でございますが、いわゆる首相公選制あるいは議院内閣制の問題というのは憲法問題に絡んでまいりまして、憲法問題については私は具体的発言はしないということにしておりますので、その点は御容赦をお願いしたいと思っております。

いづれにせよ、自民党の灯は永遠に消えないだろう、相次いでこれを遂行していくだろうと確信しております。

○中馬委員 ずっと先ほどの御答弁、その前の大臣なんかのお話におきまして、経営形態といたのは要するに監理委員会の意見に任ずるんだということでございますけれども、しかし一方では、これは臨調答申を基本的に尊重する、こういうことでございます。そうしますと、分割、民営、こういうことになるのでございますけれども、先ほど言いましたように、分割の是非については後でまたお尋ねしますが、民営ということだけはこれを外してしまつたら全く意味がないと思うので、経営形態が、いや特殊会社でいいのも大丈夫なんだとかあるいは民営でなくても、こういう民営的な手法でいいんだと言つてしまつたのでは、これこそ、先ほど言いましたような意味におきまして、少なくとも民営化という点については絶対に方針から外さないというお心構えかどうか、総理大臣にお伺いしておきます。

○中曽根内閣総理大臣 臨調答申も、おっしゃるような筋に沿つて答申されていると思つて、国鉄監理委員会ができました上は、それを尊重してその答申がなされるものであると私も予想しております。言いかえればそれは民営化ということでございますが、民営化ということは具体的に

的にはどういうことであるかという、やはり予算統制の規制を排除していく、それから労使関係を、お互い責任を持った、主体性を持った関係に直して、お互いが責任を持つてもらうようにする、そういうようなところが大きな目玉になる。そうして機動的な経営方式を行い、また、いわゆる事業本部制とかあるいは各部署部署に責任を持たして機動的に行つていく、そういうような形で民間経営はできておるものではないかと考えておるわけでありまして。

○中馬委員 ところで私たちは、民営化、しかも分割ということとは少し疑問を持っております。分割してしまふことが果たしていいのかどうか。交通というネットワークの必要な事業において、これを分割することがいいのかどうかというのには私たちは疑問を持っております。もちろん、あれだけの巨大な管理体制の中で、それぞれを事業部制で、内部管理を分割的にやっていくということとは私たちは賛成なんですけれども、しかし会社形態を別にしてしまふということについては非常に疑問に思つております。セブロックに分けて、それぞれをというところになりまして、たとえば北海道のようなところが、そういう意味でそれぞれ分割した場合に、民営化できるのかどうか。そうすると、結局そこは民営化されずに国営のままに残つてしまふということをおそれております。そういうことから、分割ということについては、一

つの方法論として会社形態を分けてしまふか、あるいは内部管理を分割的にやつていくかということについては少しニュアンスが違いますけれども、今度の委員会が分割、民営の、分割にまでこだわつた基本方針とされているのかどうか、その点について総理の御認識をお願いいたします。

○中曽根内閣総理大臣 これを審議しました臨時行政調査会の中における議論等聞いてみますと、こういう現場業務を持ったところの管理能力というものは大体五万人ぐらゐの職員が限度だ、それ以上は非常にむずかしい、そういう話も聞いてお

りまして、多分そのような考え方もあつて分割という考えが出たのではないのでしょうか。これを分割しないで、一元の運営のもとにそういう独立採算制あるいは独立責任制を持たしてやつたらどうかという議論もなきにしもあらずであつたと思つたが、それではかえつて不徹底で、また中途半端なことになりはしないか、そういう議論もあつたやに聞いております。

○中馬委員 実施の期限でございますが、四年後の六十二年七月末ということになっております。しかし、これはどうも悠長なんです。いま国鉄改革は本当に焦眉の急でございます。日本発送電のときには、公益事業委員会が設置されたのが二十五年十二月、そして九分割が実施されたのが二十六年五月、五カ月でやつております。四年間というのは余りにも悠長だと私は思つて、総理は、これを早めてでも体制整備を完了する御覚悟で臨まれるお気持ちかどうか、お伺いしておきます。

○中曽根内閣総理大臣 電力の九分割のときには委員会ができましたが、その委員会がつくつた案はマッカーサー司令官が受け入れないで、たしかポツダム勅令で九分割が強制されました。そういうマッカーサーの威令のもとに、一年間にあつた大英断が下されたのであります。その結果がよかったか悪かったか、それは歴史が功罪を問うと思つて、いまのような民主的な世の中で、しかも、いまこれだけ大きな、膨大な問題を抱えている国鉄を処理していくということになると、これは過早にやつてはいけません。やはりじっくり腰を落ちつけて、そしてあらゆる面を見渡して、整合性を考えながら、じっくりじっくり、一歩一歩着実に進めていくことが大事であると私は考えております。五年という年度を切つたことは妥当ではないかと思つております。

○中馬委員 いずれにしても、途中で挫折することなく完遂されんことを望みまして、私の質問を終わります。

○原田委員長 これにて本案に対する質疑は終了

いたしました。

○原田委員長 本案に対し、自由民主党三枝三郎君から修正案が提出されております。
この際、提出者から趣旨の説明を求めます。三枝三郎君。

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案に対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○三枝委員 私は、自由民主党を代表して、本法案に対する修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。

修正の案文はお手元に配付してありますので、その朗読を省略させていただきます。

修正案の内容は、本法案の附則第三項中の、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法の法律番号の年の表示について、昭和五十七年がすでに経過しておりますので、これを「昭和五十八年」に改めようとするものであります。

何とぞ御賛成くださりますようお願い申し上げます。

○原田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○原田委員長 これより原案及びこれに対する修正案を一括して討論に入ります。

討論の申し出がありますので、順次これを許します。宮崎茂一君。

○宮崎委員 私は、自由民主党を代表して、三枝三郎君提出の修正案及び修正部分を除く原案に賛成の討論を行うものであります。

昭和四十四年以降、数次にわたって立てられ、した国鉄再建計画は、いずれも短期間で挫折し、

いまや後のない計画と言われている経営改善計画が、昭和六十年を目ざして推進されているところであります。

これまでの再建計画は、国民の負担、すなわち運賃の値上げ、国の助成及び国鉄自身の経営努力の三つの柱によって進められてきたのであります。が、運賃の値上げは、他の交通機関との関係において、国鉄離れを惹起して限界となり、また、国の助成も最近の国家財政の逼迫により頭打ちとなっており、また、国鉄労使の一体となつての血のにじみ出るような国鉄再建への努力こそが、今日最も望まれているのであります。

現行の経営改善計画は、予想以上の貨物の減退、特定地方交通線対策の遅延、特定人件費等、国鉄の経営の限界を超える経費の増大等によつて、その目標達成は困難視され、昭和五十五年以降赤字は毎年一兆円を超え、長期債務は毎年二兆円ずつ増加し、昭和六十年には二十四兆円にも達することが見込まれるという、まさに国鉄財政は破局の状態にあります。

従来から国鉄は労使とも親方日の丸と言われる体質を持ち、地方公共団体、さらには国民一般まで国鉄に甘えを持つに至ったゆえんのもは、昭和二十四年、国鉄が公共企業体として発足したときにあると言っても過言ではないと存じます。すなわち、公共性と企業性の調和を図るべく設立された公共企業体の性格を十分検討する時間もなく発足したため、公社でありながら国有鉄道という、国民に錯覚を与えるような名称をつけたことにもあらわれているように、国鉄は企業体というより、鉄道省時代と同様の体質を持ったまま公社に移行され、また一方、予算、給与等国の統制によつて国鉄自身の自主性を付与されず、さらには独立採算制を強要されたとともに、公共性のみを強調され、企業性を軽んじてきたところに国鉄の今日の破局的状況に立ち至った原因があると言えましよう。いまや国鉄の再建問題は、その経営形態にまで踏み込んで議論を必要とする事態に立ち至っております。

第二臨調は、国鉄の改革を今回の行政改革の重要な柱として位置づけ、昨年七月の第三次答申において国鉄の分割、民営化を目指す抜本的な改革に関するさまざまな提言を行い、その線に沿って本案が提出されたのであります。本案は、単なる国鉄再建監理委員会の設置のための法律案ではなく、国鉄の経営する事業の再建を推進するための法律案であります。

この意味において、本案は、まず臨調答申を尊重して国鉄の事業に関する効率的経営形態の確立や、長期負債等の問題の解決を図ることにより、国鉄の事業再建を推進するという基本方針を規定するとともに、これに必要な国が講ずべき施策を規定していることはまことに時宜に適したものと、まず賛意を表する次第であります。

第二に、国及び国鉄は、国鉄の事業運営の改善のために緊急措置を講ずべきことが規定されておりますが、国鉄がいまや浮沈の瀬戸際に立たされていることを思うとき、国鉄労使が最大の努力を傾けて徹底的に経営改善に取り組み、必要な措置を緊急に実行しなければ、国鉄の事業再建はどうしても不可能であり、これが達成し得るかどうかが国鉄改革の基本的な前提となるものであります。この緊急措置の規定を設けたことは、重要な意義を有するものと存する次第であります。

第三に、国鉄再建監理委員会を総理府に設置し、前述した国の施策を講ずべき事項等について企画、審議、決定を行い、内閣総理大臣は、同委員会の意見を尊重しなければならないこととして、国鉄の改革問題が国政上の最重要課題の一つであり、その解決すべき問題の多様さ、大きさを考えるとき、政府が内閣総理大臣のもと、一体となつて所要の施策を推進しようとする、本案の仕組みはまことに適切なものであり、決して屋上屋を重ねたものでない高く評価するものであります。

第四に、国鉄改革のために必要な施策は、昭和六十二年七月三十一日までに講ずるとの期限を付されていることは、国鉄の赤字が日一日と増大し

続ける今日、その対策がおくれればおくれるほど国鉄の改革はより困難となることを思うとき、きわめて妥当な措置であると考える次第であります。

なお、三枝三郎君提出の修正案は、法案の成立が遅延したことに伴う所要の整理でありますので、当然のものとする次第であります。

最後に、国鉄経営の現状にかんがみ、国鉄再建監理委員会の速やかな発足を願うとともに、人格識見ともすぐれ、国鉄改革に熱意のある委員が選任されることを強く要望いたしまして、私の賛成討論を終わります。（拍手）

○原田委員長 吉原米治君。

○吉原委員 私は、日本社会党を代表して、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案の原案及び修正案に反対の立場から討論を行います。

まず第一に、本案の目玉である監理委員会の設置とその役割であります。

基本方針で明らかにされているように、昭和五十七年七月三十日に行われた臨調答申を尊重してこの委員会が運営され、審議が進められる限り、国鉄の経営形態を民営、分割の方向で検討されることは明らかであります。一体、現在までの国鉄の持つ公共性あるいは国家的交通の基幹事業として、民営、分割などの手法がなじむのかどうかということでもあります。もし仮にそのことが行われるとするならば、もはや国鉄の再建ではなく、国鉄の破壊となることは明白であります。

反対理由の第二は、監理委員会の所掌事務、第五条で明記してある効率的な経営形態の確立と、長期債務の償還対策であります。

この二つの課題は、昭和三十九年、国鉄経営が赤字に転落して以来、幾たびか論議が続けられ、検討され尽くされてきた課題であり、どうすれば解消できるかもその方針は明白であります。要は、政府みずからその決意に踏み切れるかどうかにかかっております。昭和五十五年、不退転の決意で政府が提案された現行再建特別措置法、私

どもは一部修正案を提出しておりますが、その中でも明確になっております。いまさら監理委員会を別につくり、むだな経費と時日をかける必要はありません。したがって、国鉄当局に経営責任と権限を与えず、政府がいわゆる構造欠損と称される部分を国の責任で処理しない限り、再建は不可能であります。

いたずらに屋上屋を重ねるような監理委員会設置を中心とした本法案及び修正案には、以上の理由によって断固反対するものであります。

終わります。(拍手)

○原田委員長 西中清君。
○西中委員 私は、公明党・国民会議を代表して、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に

関する臨時措置法案について、賛成の立場から討論を行うものであります。

国鉄の再建が叫ばれてから十数年が経過しました。その間、数度にわたって国鉄再建計画が策定されてきましたが、その経営状態は改善の方向すら見られないという失敗に終わりました。いまや国鉄は破局的状況にあり、いまを置いて国鉄再建の機会はありません。国鉄の再建に責任を持つべき立場にある私たちは、まずこの点を深く認識すべきであると思ひます。

今日まで国鉄の再建をなし得なかった政府の責任はきわめて重く、輸送構造の変化への対応の遅れ、労使の再建意欲の弱さ、累積赤字の処理、構造的赤字の解決の先送りなど、国鉄経営悪化に至った過去の原因は種々指摘することができ

ます。とりわけ、昭和三十九年から発生し始めた国鉄の経営赤字に対して的確な対処ができなかった政府の責任は重く、私は強く反省を求めるものであります。

しかし、いまは批判のために時間を費やすよりも、まずは国鉄の改革に向けて第一歩を踏み出すときであると思ひます。国民の大多数は、臨調答申に沿った国鉄の改革を望んでおり、本法案はその期待を担ってスタートをするということであり、私はその成立を強く望むものであります。

現在、国民は国鉄に対して、国の助成という形で七千億円以上にも上る負担をしているのであります。このことから、国鉄再建に取り組む政府の姿勢と改革の成否は、国民の政治に対する信頼感に大きく影響を与え、もはや失政は許されません。したがって、もはや失敗は許されません。心して対策を立て、関係する組織も個人も一致協力して事に処すべきであると思ひます。

最後に、この法案の成立に際し、政府に対して特に要求しておきたい点は、監理委員会の委員の人選についてであります。

いままで申し上げましたように、国鉄の改革が国民的課題であるという認識に立って、委員は国民各層の声を代表する幅広い分野からの人選であるべきことを強く望むものであります。この点、十分配慮されるべきであることを申し添えて、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○原田委員長 中村正雄君。
○中村(正雄)委員 私は、民社党を代表いたします。いま議題となっております原案並びに修正案に賛成いたします。

賛成いたします理由は、国鉄の再建がいま第二臨調の答申の目玉であり、それは当然行政改革という国民の熱望いたしますことに對します。最初の問題であるからでございます。したがって、この国鉄再建が成るか成らないかということは今後の行政改革に大きな影響を与えるものでござい

ます。

そういう立場から、今日までたびたび国鉄の再建に關します計画がなされ、それが実行されてまいりましたけれども、ことごとく失敗いたしました。したがって、国鉄の再建は国鉄自身の手によっても政府の手によってもどうにもできなかつたという現段階におきましては、別な機関に再建をゆだねるということもやむを得ないと思ひます。したがって、本法案の骨子であります監理委員会の設置、私はこの監理委員会に国鉄再建の処分せんをゆだねたい、これが本法案に賛成

いたしました基本的な考え方でございます。

ついでに、二つだけ私は政府に要望しておきたいと思ひます。

監理委員会がこのような重要な役割を持つ委員会であります関係上、この委員の人選につきましては党利党略を離れ、真に国鉄の再建に情熱を持ち、広い視野を持つつばな人を選んていただきたいという点でございます。

第二は、いまの行政機構の立場からいへば、監理委員会の行政機関の中におきます位置は法案の内容以外にはないと思ひます。しかしながら、實際国鉄の再建を監理委員会に任ずるのでありますならば、監理委員会が出しました処分せんにつきましては、総理大臣はその意見を尊重するといふような文面だけでなくして、それが真に国鉄の再建に役立つものであり、世論の動向を踏まえ、経済の動向を考慮し、将来の国鉄のあるべき姿の意見でありますならば、これをそのまま受け入れて、たとえ困難であろうともこれを実施するといふ決意を持って今後の国鉄の再建に当たって

もらいたい、この点を要望いたします。賛成討論といたします。(拍手)

○原田委員長 四ツ谷光子君。
○四ツ谷委員 私は、日本共産党を代表し、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に關する臨時措置法案に對し、反対の討論を行います。

まず初めに、本法案は、国鉄の真の再建を進めるところか、逆に国鉄の解体処分を強行するものであるかという点です。

本法案が尊重すると明記している臨調答申が言う国鉄の分割、民営化とは、今日の深刻な国鉄危う国鉄の分割、民営化とは、今日の深刻な国鉄危う国鉄の分割、民営化とは、今日の深刻な国鉄危う

有地など、甘い汁を吸えるところは残らず食いちぎり、国鉄を最後の最後まで食い物にしようといふことにほかなりません。しかも、もうかる路線だけの営業とか、不動産業を初め関連事業のものを保証するための鉄道事業という私鉄経営の限界とゆがみを持ち込み、公企業の一義的存在理

由である国民への奉仕、公共性を葬り去るという点でも、まさしく財界による国鉄の解体処分そのものであるといふことです。

第二に、臨調答申を最大限に尊重するという政府の姿勢に根本的な誤りがあるといふことです。公社制度こそ諸悪の根源であり、国鉄は分割、民営化しかあり得ないといふ決めつけた臨調答申が、実はその実行可能性さえ検討していないというものであること、また、分割、民営によって逆に効率的経営が阻害される問題や、乗客の利便性とサービス低下をどうするかなど、臨調は全く検討していないことが政府の答弁によって明らかになつてはおりません。さらに、国民、利用者にとつて最大の問題である、分割、民営によって国鉄の全国的幹線網は一体どうなるのか、地域の鉄道網は一体どうなるのか、臨調答申では何一つ明らかにされておらず、私も質問で明らかになりましたけれども、北海道を初め東北、四国、九州には黒字の路線は現在一つもないではありませんか。北海道の場合、長期債務や年金、退職金など特定人件費の経費を取り除いた幹線系の五線だけをと

つてみても、年間九百億円以上の赤字が生じています。経営が成り立たなければレールは次々とがされ、鉄道網がずたずたに分断されることは火を見るより明らかなことであります。

第三に、本法案は、国民の重要な関心事である国鉄の膨大な赤字と借金をどうするか、その具体的解決策を何一つ示していません。政府の無責任ぶりがここにきわまっております。この膨大な赤字をつくり出した政府・自民党がその責任に一切口をつぐもうとしてゐるその態度とともに、絶対に許せないことです。

分割、民営化の実行可能性を検討するまでもなく、国鉄が抱えている莫大な長期債務は国の責任で処理しなければならぬものです。さらに、戦後の国策によって生じた年金、退職金の負担、完成すれば新たに年間千数百億円の赤字要因となる青函、本四の大型プロジェクト、いずれも政府の責任で解決すべきものではないでしようか。しか

し、この対策はきちんとした財源手当てをしなれば何一つできないものです。ところが、政府は、財源対策には何の権限も能力もない国鉄監理委員会に、国鉄の赤字も借金も処理させるということが明らかにしました。これは、中曽根内閣は最初から国鉄の赤字対策も再建対策も放棄したということにほかなりません。百害あって一利もない本法案の撤回を改めて要求いたします。

わが党は、国が経営に責任を持つ国有企業の状態を守り抜き、国鉄を真に国民の足として再建させるため奮闘する決意を表明して、反対の討論を終わります。(拍手)

○原田委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 私は、新自由クラブ・民主連合を代表して、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案に賛成の立場で討論をするものであります。

わが国は、明治維新以降この方、それまでの鎖国政策の反動として、西欧列強に追いつき追い越せとする近代産業育成政策を一貫して推進してまいりました。これらは製鉄、造船、炭鉱、紡績などを中心とする基幹産業を国家から経営する富国強兵、殖産興業政策であります。

鉄道事業は、明治五年九月、新橋―品川間において蒸気機関車が開通して以来、官業、民業併営の後、明治三十五年には鉄道国有法が成立、官営として日本列島の鉄道が一元的に経営されることになったのであります。電信電話事業は、明治十八年には通信省へと引き継がれました。また、専売事業は、明治三十一年、葉煙草専売法施行と同時に、それまでの民間各社の事業を国有化して、官営としてスタートしたのであります。さらに健康保険制度は、大正十一年に制定された健康保険法を基盤として拡充されてきたものであり、食糧管理制度は昭和十七年、戦時中の米不足時代、少ない食糧を国民に等しく分け与えるために導入されたものであります。

社安定、向上に大きな役割を果たしたことは言うまでもありません。民間にまだ蓄積された資本がなく、国民も貧しい生活を強いられいている段階では、国家が事業を経営し、国民に画一的であるが、最低限の食糧や医療を施すことが必要であり、かつ最も効果的な施策でありました。問題は、どの段階で民間の自由な活動にゆだねるか、国民の自主的な選択に任せるかであり、この決断と実行が民族の将来に責任を持つ為政者の務めでありました。わが国においても、紡績業や造船業はかなり早い時期に民間に払い下げ、鉄鋼業や電力事業など戦時中に国策会社としたものも、戦後民間に移管したものは、いずれも民間の活力を存分に発揮し、国際市場に雄飛していることは御承知のとおりであります。

ところが、さきに掲げた国鉄、電電、専売三公社の事業や、国鉄とともに三民と言われている食糧、健保の制度など、過去の情性で続けられている国家社会主義的諸制度は、程度の差こそあれ、それぞれ時代的役割を終えた後は、そのいわずの親方日の丸の経営の非効率さ、硬直さゆえに、民業との競争、代替産業との競合、さらに国際競争に敗れ、破綻への坂道を一直線に転落しつつあると言えるのであります。一刻も早い民営移管なしは自由化が望まれるゆえんであります。

議題の日本国有鉄道の改革に関しては、私どもは、時代的役割を終えた国営としての鉄道事業、すなわち、国鉄の民営移管を政策的立場で最も早くから主張してきていたものであります。その改革手順をも示した国鉄改革案を提示し、単なる赤字減らし的な再建案や将来の運輸交通体系をいかにするかのビジョンなき場当たり的な改革案では解決にならないとも主張してまいりました。この観点から、遅きに失したとはいえず、本法案により、ついに民営化の方向に動き出したことを評価し、基本的に賛意を示すものであります。

ただ、これから委員会が設置され、意見が出され、国鉄改革が実施される過程において危惧される点の第一は、監理委員会の権限が弱いことであ

ります。それをカバーする意味においても、委員には国民に信頼が厚く、各界に強い影響力を持つた方々でなければなりません。

第二は、委員会が基本方針とする臨調答申は、国鉄の日本列島七ブロック分割による民営を提言していることとあります。分割は鉄道特性であるネットワークを阻害するものであり、また、ブロックはそれぞれ条件が違い過ぎて競争関係も成り立たず、北海道などは自立条件が整わず、いつまでも民営化されずに終わることとなりましょう。このところは私どもが提案するように、鉄道特性が発揮できる線区での単一の民営鉄道会社として委員会意見をまとめられるよう望むものであります。

第三は、施策の実施期限が実に悠長なこととあります。国鉄改革は焦眉の急であります。四年後の昭和六十二年七月といわず、可及的速やかに体制整備を図るべきです。

最後に、国鉄改革の行く手には、国鉄の各労働組合、関係各省市、関連業界団体、そして与野党政治家諸氏などのさまざまな介入や圧力が十分に予想されます。内閣はこれら一切の妨害や抵抗に屈せず、世論を背景としてこの歴史的事業を貫徹されんことを強く要望して、私の本案に対する賛成の討論といたします。

○原田委員長 これにて討論は終局いたしました。

○原田委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案及びこれに対する三枝三郎君提出の修正案について採決いたします。まず、三枝三郎君提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○原田委員長 起立多数。よって、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいま可決いたしました修正部分を除いて原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○原田委員長 起立多数。よって、本案は、三枝三郎君提出の修正案のとおり修正議決すべきものと決しました。

○原田委員長 この際、本案に対し、湯川宏君外三名から、自由民主党、公明党・国民会議、民社党・国民連合及び新自由クラブ・民主連合の四派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。湯川宏君。

○湯川委員 ただいま議題となりました日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、公明党・国民会議、民社党・国民連合及び新自由クラブ・民主連合を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案に対する附帯決議(案)

日本国有鉄道の経営が未曾有の危機状況にあることにかんがみ、その事業再建の円滑な推進を図るため、政府及び日本国有鉄道は、次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一 日本国有鉄道再建監理委員会の委員の人数については、同委員会の任務の重要性にかんがみ、適切かつ公正に行うこと。

二 日本国有鉄道が経営する事業に関する効率的な経営形態のあり方については、我が国の交通体系において鉄道輸送が担うべき役割、経営の主体性の確立等に配慮しつつ、日本国有鉄道再建監理委員会において慎重かつ十分な検討を行うこと。

三 事業再建に当っては、その前提として日本国有鉄道の長期債務に係る負担、青函トンネル等現在進行中の大規模プロジェクトに係る負担、国鉄共済年金に係る負担及び職員構成の歪みに起因する特定人件費に係る負担等に関する問題を解決することが極めて重要であるので、日本国有鉄道再建監理委員会の意見を尊重して政府において適切な措置を講ずること。

四 政府は、日本国有鉄道再建監理委員会の意見を受けたときは、速やかに、事業再建の具体的な目標を確立し、所要の施策の推進を図ること。

五 日本国有鉄道は、労使相互の十分な理解のもとに相協力し、業務運営の効率化等その経営改善の推進に積極的に取り組むこと。

以上であります。

本附帯決議案は、当委員会における本案審査におきまして、委員各位から述べられた御意見及び御指摘のありました問題につきましてこれを取りまとめたものでありまして、本法の実施に当たり、本委員会の決議をもって、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにし、その実施に遺憾なきを期することとしたものであります。

以上をもつて本動議の趣旨の説明を終わります。何とぞ御賛成を賜りますようお願い申し上げます。

○原田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。
湯川宏君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○原田委員長 起立多数。よつて、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

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

○長谷川運輸大臣 日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案につきましては、慎重御審議の結果、御採決を得まして、ありがたく御礼申し上げます。

また、ただいまの附帯決議につきましては、その趣旨を十分に体し、その実現に努力してまいり覚悟であります。どうもありがとうございます。

○原田委員長 お諮りいたします。
ただいま修正議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕
○原田委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○原田委員長 次に、内閣提出、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。これより両案について順次趣旨の説明を聴取いたします。運輸政務次官関谷勝嗣君。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○関谷（勝）政府委員 ただいま議題となりました船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改

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。

船員の雇用の促進に関する特別措置法は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により、離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に必要となる措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い相当数の離職者が発生している近海海運業、内航海運業、はしけ運送業、船舶製造・修理業の四業種に係る離職船員の再就職を促進するため、昭和五十八年六月三十日まで離職する者に対し、就職促進給付金を支給する特別措置を講じております。

しかし、これら近海海運業等は、国際競争力の低下等の事情に加え、国内の不況業種の影響も受け、今後も引き続き事業規模の縮小等がなされ、これに伴って離職船員が相当数発生することが予想される状況にあります。したがって、この就職促進給付金の支給に関する特別措置の対象となる者の離職日に関する期限を、特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法案等の他の不況対策立法の期限に合わせ、昭和六十三年六月三十日まで延長する必要があると見られます。

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

ただいま議題となりました海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。

海洋汚染の防止につきましては、各国が協調して取り組むことによつて初めて十分な効果が期待できるものであるため、早くから関係条約が作成され、国際的に統一された規制が実施されてまい

りました。四面を海に囲まれた海洋国家であるわが国といたしましても、国際社会の一員としてこの問題に積極的に関わり、従来から油及び廃棄物の海洋への排出について厳しい規制を実施するとともに、監視取り締まり体制の強化等に努めてきたところであります。今後とも海洋環境の保全に関する国際的な動向にも十分対応しつつ、海洋汚染防止対策の充実強化を図っていく必要があると考えております。

今国会に別途提出されております千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書は、近年におけるタンカーの大型化、油以外の有害な物質の海上輸送の増大等を背景として、船舶に起因する海洋汚染の包括的な防止及び規制の強化を図ることを目的として、昭和五十三年二月に採択された条約であり、本年十月二日に発効することとなっております。

主要な先進諸国は、すでに同議定書の締約国となつており、世界でも有数の海洋利用国であるわが国といたしましても、早期に同議定書に加入し、これらの国々との国際的な連帯のもとに海洋汚染の防止を積極的に推進するとともに、その国際的な責務を果たしていく必要があると見られます。さらに、同議定書におきましては、各締約国が船舶の検査を実施し、その発給する証書を国際的に互認する仕組みとなつておりますので、わが国外航船舶の円滑な運航を確保する面からも、今国会において御承認をお願いしているところであります。

このような情勢に対処するため、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正し、同議定書への加入に伴い新たに必要となる国内法制度の整備を図ることとした次第であります。

次にこの法律案の概要について御説明申し上げます。
第一に、新たに、軽質油の排出についても重質油と同様の規制を行うとともに、一定のタンカーについて構造規制を行う等、船舶からの油の排出に関する規制を強化することとしております。

第二に、新たに、船舶からの有害液体物質等の排出について、油と同様に規制を行うこととしております。

第三に、船舶からのその活動に伴う廃棄物の排出について、一定の船舶に排出防止設備の設置を義務づける等、規制を強化することとしております。

第四に、新たに、一定の船舶またはタンカーの海洋汚染防止設備等について検査を義務づけるとともに、合格した船舶には国際海洋汚染防止証書等を交付することとしております。

なお、本法の施行につきましては、それぞれの規制内容に対応する議定書の各附属書の発効日等をその期日として、今後三年間にわたり順次施行していくことを予定しております。

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。

○原田委員長 これにて両案の趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十七日午前十時理事会、午前十三時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時六分散会

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案に対する修正案

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案の一部を次のように修正する。附則第三項中「昭和五十七年」を「昭和五十八年」に改める。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律

船員の雇用の促進に関する特別措置法（昭和五十二年法律第九十六号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「特定不況業種離職者臨時措置法（昭和五十二年法律第九十五号）第二条第一項」を「特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法（昭和五十八年法律第号）第二条第一項第一号」に改め、「同法の施行の日（以下「施行日」という。）において同条第三項の特定不況業種事業主に該当することとなつた事業主が施行日前に実施した当該特定不況業種に係る事業規模の縮小等に伴い、昭和五十二年十二月一日から施行日の前日までの間に離職を余儀なくされた船員を含む。」を削り、「昭和五十八年六月三十日」を「昭和六十二年六月三十日」に、「特定不況業種離職者臨時措置法第十条」を「同法第十三条」に、「同法第一条第一項」を「同法第十七条第一項」に改める。

附則

（施行期日）
1 この法律は、昭和五十八年七月一日から施行する。

（経過措置）
2 この法律の施行前に特定不況業種離職者臨時措置法（昭和五十二年法律第九十五号）第二条第一項の特定不況業種に係る業務に従事していた船員であつて当該特定不況業種に係る事業規模の縮小等に伴い昭和五十八年六月三十日まで離職を余儀なくされたもののうち運輸省令で定める者については、改正前の附則第二項の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

理由
近海運業等に係る事業規模の縮小等に伴う離職船員の発生が今後においても引き続き予想される状況にかんがみ、就職促進給付金の支給に関する特別の措置の対象となる離職の日に関する期限

を昭和六十三年六月三十日まで延長する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律

第一条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第三十六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制（第十条―第十七条）」を「第三章の二 船舶からの廃棄物の排出の規制（第十条―第十七条）」に、「第三章の二」を「第三章の二」に、「第十八条」を「第十九条」に、「第十八条」を「第十九条」に改める。

第三条第一号中「運輸省令で定める重油及び潤滑油並びに」を「重油、潤滑油、軽油、灯油、揮発油その他の運輸省令で定める油及び」に改め、同条第六号中「船舶」の下に「及びその貨物艙の一部分がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有する船舶であつて当該貨物艙の一部分の容量が運輸省令で定める容量以上であるもの」を加え、「もつぱら」を「これらの貨物艙が専ら」に改める。

第四条第二項から第五項までを次のように改める。

2 前項本文の規定は、船舶からのビルジその他の油（タンカーの水バラスト、貨物艙の洗浄水及びビルジ（以下「水バラスト等」という。）であつて貨物油を含むものを除く。次条第一項において「ビルジ等」という。）の排出であつて、排出される油中の油分（排出される油に含まれる前条第一号の運輸省令で定める油をいう。以下同じ。）の濃度、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に

適合するものについては、適用しない。
3 第一項本文の規定は、タンカーからの貨物油を含む水バラスト等の排出であつて、油分の総量、油分の瞬間排出率（ある時点におけるリットル毎時による油分の排出速度を当該時点におけるノットによる船舶の速力で除したものをいう。）、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。

4 第一項本文の規定は、海洋の汚染の防止に関する試験、研究又は調査のために船舶からの油の排出であつて、運輸省令で定めるところにより、あらかじめ海上保安庁長官の承認を受けてするものについては、適用しない。

5 前項の承認には、海洋の汚染の防止のために必要な限度において、条件を付し、及びこれを変更することができ、
第四条第六項を削る。
第五条を次のように改める。

（油による海洋の汚染の防止のための設備等）
第五条 船舶所有者（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。）は、船舶（ビルジ等が生ずることのない船舶を除く。）に、ビルジ等排出防止設備（船舶内に存する油の船底への流入の防止又はビルジ等の船舶内における貯蔵若しくは処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、タンカーには、水バラスト等排出防止設備（貨物油を含む水バラスト等の船舶内における貯蔵又は処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。

3 前二項に定めるもののほか、運輸省令で定めるタンカーには、分離バラストタンク（タンカーの貨物艙（ばら積み液体貨物を輸送するためのものに限る。以下同じ。）及び燃料

油タンクから完全に分離されているタンクであつて水バラストの積載のために常置されているものをいう。以下同じ。又は貨物艀原油洗浄設備(原油により貨物艀を洗浄する設備をいう。次項において同じ)を設置しなければならない。

4 前三項の規定によるビルジ等排出防止設備、水バラスト等排出防止設備、分離バラストタンク及び貨物艀原油洗浄設備の設置に関する技術上の基準は、運輸省令で定める。

第五條の次に次の三條を加える。

第五條の二 タンカーの貨物艀及び前条第三項の規定により設置する分離バラストタンクは、衝突、乗揚げその他の事由により船舶に損傷が発生した場合において大量の油が排出されることを防止するため、運輸省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

(油及び水バラストの積載の制限)

第五條の三 船舶の艀首隔壁より前方にあるタンクには、油を積載してはならない。ただし、総トン数が運輸省令で定める総トン数未満の船舶については、この限りでない。

2 第五條第三項の規定により分離バラストタンクを設置したタンカーの貨物艀又は総トン数が運輸省令で定める総トン数以上の船舶の燃料油タンクには、水バラストを積載してはならない。ただし、悪天候下において船舶の安全を確保するためやむを得ない場合その他運輸省令で定める場合は、この限りでない。

(分離バラストの排出方法)

第五條の四 タンカーに設置された分離バラストタンクからの水バラストの排出は、運輸省令で定める排出方法に従つて行わなければならない。

第七條中「定めなければならない」を「定め、これを当該船舶内に備え置き、又は掲示しておかなければならない」に改め、同条に次の一項を加える。

2 油濁防止管理者は、前項の油濁防止規程に定められた事項を、当該船舶の乗組員及び乗組員以外の者で当該船舶に係る業務を行う者のうち油の取扱ひに関する作業を行うものに周知させなければならない。

第八條第三項中「二年間」を「三年間」に改める。

第九條第一項中「第五條」を「第五條第一項、第五條の三及び第六條」に改め、同条第二項中「以外の船舶」の下に「(以下「外国船舶」という。)」を加え、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 第五條第三項の規定及び第五條の二(分離バラストタンクに係る部分に限る。)の規定は、その貨物艀の一部がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有する船舶であつて第三條第六号に規定するものについては、適用しない。

第十二條第二項を削り、同条第三項中「第一項」を「前項」に改め、同項を同条第二項とする。

第十五條中「第十二條第三項」を「第十二條第二項」に改める。

第三章の次に次の一章を加える。

第三章の二 船舶の海洋汚染防止設備等の検査

(定期検査)

第十七條の二 海洋汚染防止設備(第五條第一項から第三項までに規定する設備をいう。以下同じ)を設置すべき船舶のうち、当該船舶からの油の排出があつた場合における海洋の汚染を最小限度にとどめるために運輸大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ運輸省令で定める船舶(以下「検査対象船舶」という。)の船舶所有者は、当該検査対象船舶を初めて航行の用に供しようとするときは、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備(タンカーにあつては、その貨物艀を含む。以下「海洋汚染防止設備等」という。)について運輸

大臣の行う定期検査を受けなければならない。次条第一項の海洋汚染防止証書の交付を受けた検査対象船舶をその有効期間満了後も航行の用に供しようとするときも、同様とする。

(海洋汚染防止証書)

第十七條の三 運輸大臣は、前条の検査の結果、当該海洋汚染防止設備等が第五條第四項又は第五條の二に規定する技術上の基準(以下この章において「技術基準」という。)に適合すると認めるときは、船舶所有者に対し、海洋汚染防止証書を交付しなければならない。

2 前項の海洋汚染防止証書(以下「海洋汚染防止証書」という。)の有効期間は、四年(平水区域を航行区域とする船舶であつて運輸省令で定めるものについては、運輸大臣が別に定める期間)とする。ただし、その有効期間が満了する時において、運輸省令で定める事由がある船舶については、運輸大臣は、五月を限りその有効期間を延長することができ

る。

3 前項ただし書に規定する事由は、外国にあつては、日本の領事官が行う。

4 行政不服審査法(昭和三十七年法律第百六十号)に定めるもののほか、領事官の行う前項の事務に係る処分又はその不作為についての審査請求に關して必要な事項は、政令で定める。

5 第十七條の十二第二項に規定する船舶に係る海洋汚染防止証書の有効期間は、当該検査対象船舶が当該船級の登録を抹消されたときは、満了するものとみなす。

6 運輸大臣は、海洋汚染防止証書を交付する場合に、当該検査対象船舶の用途、航行する海域その他の事項に關し必要な条件を付し、これを当該海洋汚染防止証書に記載することができ

(中間検査)

第十七條の四 海洋汚染防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、海洋汚染防止証書の有効期間中において運輸省令で定める時期に、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う中間検査を受けなければならない。

(臨時検査)

第十七條の五 海洋汚染防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸省令で定める改造又は修理を行うときその他運輸省令で定めるときは、当該海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う臨時検査を受けなければならない。

(証書の効力の停止)

第十七條の六 運輸大臣は、前二條の検査の結果、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合していないと認めるときは、技術基準に適合することとなつたと認めるまでの間、当該海洋汚染防止設備等に係る海洋汚染防止証書の効力を停止するものとする。

(臨時海洋汚染防止証書)

第十七條の七 有効な海洋汚染防止証書を受有していない検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶を臨時に航行の用に供しようとするときは、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う検査を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該海洋汚染防止設備等が技術基準に適合すると認めるときは、船舶所有者に対し、有効期間を定めて臨時海洋汚染防止証書を交付しなければならない。

3 運輸大臣は、前項の臨時海洋汚染防止証書(以下「臨時海洋汚染防止証書」という。)を交付する場合には、当該検査対象船舶の航行する海域その他の事項に關し必要な条件を付し、これを当該臨時海洋汚染防止証書に記載

することができる。

(海洋汚染防止検査手帳)

第十七条の八 運輸大臣は、第十七条の二、第十七条の四、第十七条の五又は前条第一項の検査(以下「法定検査」という。)に関する事項を記録するため、最初の定期検査に合格した検査対象船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染防止検査手帳を交付しなければならない。

(国際海洋汚染防止証書)

第十七条の九 運輸大臣は、国際航海(一国の港と他の国の港との間の航海をいう。以下同じ。)に従事する検査対象船舶の船舶所有者の申請により、国際海洋汚染防止証書を交付するものとする。

2 運輸大臣は、前項の国際海洋汚染防止証書(以下「国際海洋汚染防止証書」という。)の交付に当たっては、当該検査対象船舶に係る海洋汚染防止証書若しくは臨時海洋汚染防止証書又は船舶検査証書(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第九条第一項の船舶検査証書をいう。)若しくは臨時航行許可証(同条第二項の臨時航行許可証をいう。)の記載その他の事項を審査して、行うものとする。

3 国際海洋汚染防止証書の有効期間は、海洋汚染防止証書の有効期間の満了する日(臨時海洋汚染防止証書の交付を受けた船舶にあつては、当該臨時海洋汚染防止証書の有効期間の満了する日)までとする。

4 第十七条の三第二項ただし書、第五項及び第六項並びに第十七条の六の規定は、国際海洋汚染防止証書について準用する。

(検査対象船舶の航行)

第十七条の十 検査対象船舶は、有効な海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の交付を受けているものでなければ、航行の用に供してはならない。

2 検査対象船舶は、有効な国際海洋汚染防止証書の交付を受けているものでなければ、国際航海に従事させてはならない。

3 検査対象船舶は、海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書又は国際海洋汚染防止証書に記載された条件に従わなければならない。航行の用に供してはならない。

4 第一項及び前項の規定は、法定検査又は船舶安全法第五条第一項の規定による検査のために試運転を行う場合については、適用しない。

(海洋汚染防止証書等の備置き)

第十七条の十一 海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書若しくは国際海洋汚染防止証書又は海洋汚染防止検査手帳の交付を受けた船舶所有者は、当該検査対象船舶内に、これらの証書又は手帳を備え置かなければならない。

(船級協会の検査)

第十七条の十二 運輸大臣は、船級の登録に関する業務を行う民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された法人の申出により、その者を海洋汚染防止設備等についての検査を行う者として認定することができる。

2 前項の規定による認定を受けた法人(以下「船級協会」という。)が海洋汚染防止設備等についての検査を行い、かつ、船級の登録をした検査対象船舶は、当該船級を有する間は、運輸大臣が当該海洋汚染防止設備等について法定検査を行い、技術基準に適合すると認めたとみなす。

3 船舶安全法第八条第二項及び第二十四条ノ二の規定は船級協会の前項に規定する検査の業務に関する監督について、同法第二十三条及び第二十四条の規定は船級協会の同項に規定する検査の業務に従事する役員又は職員について準用する。その場合において、同法第二十三条第一項中「第八条ニ掲グル船舶ニ付第二号ニ掲グル事項又ハ満載吃水線ノ検査」とあり、及び同法第二十四条第一項中

「前条ニ掲グル検査」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七条の二ニ規定スル海洋汚染防止設備等ニ付キ同法第十七条の十二第二項ニ規定スル検査」と読み替へるものとする。

(再検査)

第十七条の十三 法定検査の結果に不服がある者は、当該検査の結果に関する通知を受けた日の翌日から起算して三十日以内に、その理由を記載した文書を添えて運輸大臣に再検査を申請することができる。

2 前項の再検査の結果に不服がある者は、その取消しの訴えを提起することができる。

3 再検査を申請した者は、運輸大臣の許可を受けた後でなければ関係部分の現状を変更してはならない。

4 法定検査の結果に不服がある者は、第一項及び第二項の規定によることによつてのみこれを争うことができる。

(技術基準適合命令等)

第十七条の十四 運輸大臣は、当該船舶に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合しなくなつたと認めるときは、当該船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の返納、当該海洋汚染防止設備等の改造又は修理その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定に基づく命令を発したにもかかわらず、当該船舶の船舶所有者がその命令に従わない場合において、その航行を継続することが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、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、当該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。

3 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、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。

4 運輸大臣は、第二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なつたと認めるときは、直ちに、その処分を取り消さなければならない。

(船舶安全法の準用)

第十七条の十五 船舶安全法第六条第三項及び第四項、第六条ノ二から第六条ノ四まで、第九条第三項から第五項まで、第十一條、第二十九條ノ三並びに第二十九條ノ四第一項及び第二項の規定は、海洋汚染防止設備の検査又は検定について準用する。この場合において、同法第六条第三項中「第二項第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル」とあり、並びに同法第六条ノ二、第六条ノ三及び第六条ノ四第一項中「船舶又ハ第二項第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル」とあるのは「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第五條第一項乃至第三項ニ規定スル」と、同法第六條第四項中「前三項」とあるのは「前項」と、「前条ノ検査(特別検査ヲ除ク)及第一項ノ製造検査(前項ノ規定ニ依ル検査ニ合格シタル事項ニ限ル)」とあるのは「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七條の八ニ規定スル法定検査」と、同法第六條ノ二及び第六條ノ三中「第五條第一項第三号」とあるのは「同法第十七條の五」と、同法第六條ノ二中「第二條第一項ニ規定スル」とあるのは「同法第五條第四項ニ規定スル」と、同条中「第五條ノ検査(特別検査ヲ除ク)及前条ノ検査」とあり、及び同法第六條ノ四第一項中「第五條ノ検査(特別検査ヲ除ク)及第六條ノ検査」とあるのは「同法第十七條の八ニ規定スル法定検査及び同法第十七條の十五第一項ニ於テ準用スル第六條第三項ノ検査」と、同法第六條ノ三中「定期検査又ハ中間検査」とあるのは「同法第十七條の二又ハ第十七條の四ノ検査」と、「臨時検査」とあるのは「同法第十七條の五ノ検査」と読み替へるものとする。

2 船舶安全法第十二条第一項及び第二項の規定は、前項において準用する同法第六条ノ二又は第六条ノ三の規定による認定を受けた者について準用する。この場合において、同法第十二条第二項中「船舶ノ構造性及人命ノ安全ニ関シ」とあるのは、「船舶ノ海洋汚染防止設備ノ製造、改造若シハ修理又ハ整備ニ関シ」と読み替へるものとする。

3 船舶安全法第三章の規定は、第一項において準用する同法第六条ノ四第一項に規定する指定検定機関について準用する。この場合において、同法第二十五条の四十六第二項中「船舶又は第二項第一項各号に掲げる事項に係る」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第五條第一項から第三項までに規定する」と読み替へるものとする。

(外国船舶に関する特例)
第十七条の十六 第十七条の二から第十七条の十四までの規定は、外国船舶については適用しない。ただし、本邦の各港間又は港のみを航行する外国船舶については、この限りでない。

(外国船舶の監督)
第十七条の十七 運輸大臣は、本邦の港又は沿岸の係留施設にある外国船舶（前条ただし書に規定するものを除く。）に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合していないと認めるときは、当該船舶の船長に対し、当該海洋汚染防止設備等の改造又は修理その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 第十七条の十四第二項から第四項までの規定は、前項の場合について準用する。
(議定書締結国の政府が発行する条約証書)
第十七条の十八 検査対象船舶である日本船舶の船舶所有者又は船長は、千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書（以下単に「議定書」という。）の締結国たる外国（以下「議定書

締結国」という。）の政府から条約証書（議定書締結国の政府が議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該船舶の海洋汚染防止設備等が議定書に定める基準に適合していることを証するものを用いる。以下同じ。）の交付を受けようとする場合には、日本の領事官を通じて申請しなければならない。

2 前項の規定により交付を受けた条約証書は、第十七条の九第一項の規定により運輸大臣が交付した国際海洋汚染防止証書とみなす。
(議定書締結国の船舶に対する証書の交付)
第十七条の十九 運輸大臣は、議定書締結国の政府から当該議定書締結国の船舶（第十七条の十六ただし書に規定する外国船舶を除く。）について国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付することの要請があつた場合には、当該船舶に設置されている海洋汚染防止設備等について、第十七条の二の規定による検査に相当する検査を行うものとし、その検査の結果、当該海洋汚染防止設備等が技術基準に適合すると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付するものとする。
(省令への委任)
第十七条の二十 検査の申請書の様式、検査の実施方法その他海洋汚染防止設備等の検査に

関し必要な事項並びに海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書及び国際海洋汚染防止証書の様式、これらの証書の交付、再交付及び書換えその他これらの証書に関し必要な事項は、運輸省令で定める。
第十八条に次の一項を加える。
4 第四条第四項及び第五項の規定は、海洋の汚染の防止に関する試験、研究又は調査のためにする航空機からの油の排出について準用する。
第十九条を第十八条の二とし、第四章中同条の次に次の一条を加える。

(海洋施設の油記録簿)
第十九条 油の取扱ひを行う運輸省令で定める海洋施設の管理者は、油記録簿を海洋施設内に備え付けなければならない。ただし、当該海洋施設内に備え付けことが困難である場合においては、当該海洋施設の管理者の事務所に備え付けることができる。
2 前項に規定する海洋施設の管理者は、当該海洋施設における油の受入れその他油の取扱ひに関する作業で運輸省令で定めるものが行われたときは、その都度、運輸省令で定めるところにより、油記録簿への記載を行わなければならない。
3 海洋施設の管理者は、油記録簿をその最後の記載をした日から三年間当該海洋施設の管理者の事務所に保存しなければならない。
4 前三項に定めるもののほか、油記録簿の様式その他油記録簿に関し必要な事項は、運輸省令で定める。
第十九条の四第一項中「、焼却設備検査証を提出して」を削り、同条第二項を次のように改める。
2 運輸大臣は、前項の検査の結果、必要があるとき、当該焼却設備について定めた使用方法等を変更するものとする。
第十九条の五を次のように改める。
第十九条の五 運輸大臣は、前条第一項の検査の結果、当該焼却設備が第十九条の三第二項の運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、当該技術上の基準に適合することとなつたと認めるときの間、当該焼却設備に係る焼却設備検査証の効力を停止するものとする。
第十九条の七第一項中「、第十九条の三又は第十九条の四で定めるところにより、運輸大臣の検査を受け」を削る。
第十九条の十中「、焼却設備検査証の様式その他検査に關し必要な事項及び」を「検査の実施方法その他焼却設備の検査に關し必要な事項、焼却設備検査証の様式、焼却設備検査証の交付、再交付及び書換えその他焼却設備検査証に關し必要な事項並びに」に改める。
第三十八条の前の見出し及び同条を次のように改める。
(油の排出の通報等)
第三十八条 船舶から次に掲げる油の排出があつた場合には、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該排出があつた日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない。ただし、当該排出された油が運輸省令で定める範囲を超えてひろがるおそれがないと認められるときは、この限りでない。
一 蒸発しにくい油で運輸省令で定めるもの（以下「特定油」という。）の排出であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの（以下「大量の特定油の排出」という。）
二 油の排出（大量の特定油の排出を除く。）であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの
3 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、船舶から前項各号に掲げる油の排出のおそれがあるときは、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該海難があつた日時及び場所、海難の状況、油の排出が生じた場合に海洋の汚染の防止のために講じようとする措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない。ただし、油の排出が生じた場合に当該排出された油が同項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えてひろがるおそれがないと予想されるときは、この限りでない。
3 海洋施設その他の施設（陸地にあるものを含む。）から大量の特定油の排出があつた場合には、当該施設の管理者は、運輸省令で定め

却設備検査証の様式、焼却設備検査証の交付、再交付及び書換えその他焼却設備検査証に關し必要な事項並びに」に改める。
第三十八条の前の見出し及び同条を次のように改める。
(油の排出の通報等)
第三十八条 船舶から次に掲げる油の排出があつた場合には、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該排出があつた日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない。ただし、当該排出された油が運輸省令で定める範囲を超えてひろがるおそれがないと認められるときは、この限りでない。
一 蒸発しにくい油で運輸省令で定めるもの（以下「特定油」という。）の排出であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの（以下「大量の特定油の排出」という。）
二 油の排出（大量の特定油の排出を除く。）であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの
3 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、船舶から前項各号に掲げる油の排出のおそれがあるときは、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該海難があつた日時及び場所、海難の状況、油の排出が生じた場合に海洋の汚染の防止のために講じようとする措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない。ただし、油の排出が生じた場合に当該排出された油が同項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えてひろがるおそれがないと予想されるときは、この限りでない。
3 海洋施設その他の施設（陸地にあるものを含む。）から大量の特定油の排出があつた場合には、当該施設の管理者は、運輸省令で定め

るところにより、当該排出があつた日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならぬ。ただし、当該排出された特定油が第一項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えてひろがるおそれがないと認められるときは、この限りでない。

4 大量の特定油の排出があつた場合には、第一項の船舶内にある者及び前項の施設の従業者である者以外の者で当該大量の特定油の排出の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）は、第一項又は前項の規定に準じて通報を行わなければならない。ただし、第一項の船舶の船長又は前項の施設の管理者が通報を行つたことが明らかとなるときは、この限りでない。

5 第一項又は第二項の船舶の船舶所有者その他当該船舶の運航に關し権原を有する者又は第三項の施設の設置者は、海上保安機関から、第一項から第三項までに規定する油の排出又は海難による海洋の汚染を防止するために必要な情報の提供を求められたときは、できる限り、これに応じなければならない。

6 特定油が第一項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えて海面にひろがつていゝることを発見した者は、遅滞なく、その旨を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならぬ。

第三十九条の前に見出しとして「(大量の特定油が排出された場合の防除措置等)」を付し、同条第一項中「大量の油」を「大量の特定油」に、前条第一項各号に「次に」に「排出された油」を「排出された特定油」に、「油の排出」を「特定油の排出」に改め、同項に次の各号を加える。

一 当該排出された特定油が積載されていた船舶の船長又は当該排出された特定油が管理されていた施設の管理者

二 前号の船舶内にある者及び同号の施設の従業者である者以外の者で当該特定油の排出の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）

第三十九条第二項中「大量の油」を「大量の特定油」に改め、同項第一号及び第二号中「前条第一項第一号」を「前項第一号」に改め、同項第三号中「油」を「特定油」に改め、同条第四項中「大量の油」を「大量の特定油」に、「当該油」を「当該特定油」に、「附近」を「付近」に、「行なわれた」を「行われた」に、「排出された油」を「排出された特定油」に改める。

第三十九条の二中「大量の油」を「大量の特定油」に改める。

第三十九条の三「油」を「特定油」に改め、同条第二号中「陸揚し」を「陸揚げし」に、「油」を「特定油」に改め、同条第三号中「もつぱら」を「専ら」に改める。

第三十九条の四第一項中「以下」を「その貨物艙の一部分がばら積み」の液体貨物の輸送のための構造を有するタンカーにあつては、当該貨物艙の一部分の容量が運輸省令で定める容量以上であるものに限る。以下に、「油」を「特定油」に、「油」を「特定油」に改め、同条第二項中「油」を「特定油」に改める。

第四十条中「油」を「特定油」に改める。

第四十二条の見出し中「油」を「特定油」に改め、同条中「大量の油」を「大量の特定油」に、「排出された油」を「排出された特定油」に、「現場附近」を「現場付近」に改める。

第四十二條の二第一項及び第四十二條の三第一項中「第三十八條第一項」を「第三十八條第一項から第四項まで」に改める。

第四十二條の五中「(昭和三十七年法律第六十号)」を削る。

第四十三條の二第一項及び第二項第一号中「油」を「特定油」に改める。

第四十三條の三の次に次の一条を加える。

(油による海洋の汚染の防止のための薬剤)

第四十三條の四 油による海洋の汚染の防止のために使用する薬剤であつて運輸省令で定めるものは、運輸省令で定める技術上の基準に適合するものでなければ、使用してはならない。

2 前項の薬剤は、その用法に従い、当該海洋の汚染状況及び当該海域の状況に応じて、適切に使用しなければならない。

第四十四條の見出し中「廃棄物処理施設等」を「廃油処理施設等」に改め、同条中「生ずる廃棄物」を「生ずる廃油及び廃棄物(以下この条において「廃油等」という。))」に、「廃棄物が」を「廃油等が」に、「廃油処理施設の整備が促進され、及び」を「廃油処理施設及び廃棄物処理施設並びに」に改める。

第四十八條第三項中「油」を「特定油」に改め、同条第五項中「設置者」の下に「若しくは管理者を加え、」を「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止設備等」に改め、「油記録簿」の下に「海洋汚染防止証書、条約証書」を加える。

第四十九條中「船舶又は船舶所有者」を「船舶若しくは海洋施設又は船舶所有者若しくは海洋施設の管理者」に、「船長又は船舶所有者」を「船長若しくは船舶所有者又は海洋施設の管理者」に改める。

第五十条中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止設備等」に、「装置」を「設備」に改める。

第五十一條の次に次の二条を加える。

(手数料の納付)

第五十一條の二 次の各号の一に掲げる者(国を除く)は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を国に納付しなければならない。

一 第十一條の登録を受けようとする者

二 法定検査又は第十七條の十九の検査を受けようとする者

三 海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の交付を受けようとする者(船級協会が船級の登録をした検査対象船舶に係るこれらの証書の交付を受けようとする者に限る。)

四 国際海洋汚染防止証書の交付を受けようとする者

五 第十九條の三第一項又は第十九條の四第一項の検査を受けようとする者

六 海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書、海洋汚染防止検査手帳、国際海洋汚染防止証書若しくは焼却設備検査証の再交付又は書換えを受けようとする者

2 前項の手数料の納付は、収入印紙をもつてしなければならない。

(総トン数)

第五十一條の三 この法律を適用する場合における総トン数は、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総トン数とする。

一 船舶のトン数の測定に關する法律(昭和五十五年法律第四十号。以下「トン数法」という。)

二 第八條第一項の国際トン数証書又は同条第七項の国際トン数確認書の交付を受けている日本船舶

三 第四條第一項の国際総トン数

二 前号に定める日本船舶以外の日本船舶(次号に定めるものを除く。)

三 第五十一條の二に定める日本船舶以外の日本船舶であつてトン数法附則第三條第一項の規定の適用があるもの

同項本文の規定による総トン数

四 外国船舶

運輸省令で定める総トン数

第五十五條第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め、同項中第十号を第十三号とし、第三号

から第九号までを三号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の三号を加える。

三 偽りその他不正の行為により海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書又は国際海洋汚染防止証書の交付を受けた者

四 第十七条の四又は第十七条の五の規定による検査を受けずに船舶を航行の用に供した者

五 第十七条の十第一項から第三項までの規定に違反して船舶を航行の用に供し、又は国際航海に従事させた者

2 過失により前項第一号、第二号又は第六号の罪を犯した者は、三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金に処する。

第五十六条中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条中第四号を第九号とし、第三号を第八号とし、第二号を第七号とし、第一号を第二号とし、同条の次に次の四号を加える。

三 第十七条の十四第二項（第十七条の十七第二項において準用する場合を含む。）の規定による処分に違反した者

四 第十七条の十五第一項において準用する船舶安全法第六條ノ四第二項の規定により確認した海洋汚染防止設備以外の海洋汚染防止設備について第十七条の十五第一項において準用する同法第九條第五項の標示を付した者

五 偽りその他不正の行為により第十七条の十五第一項において準用する船舶安全法第九條第三項又は第四項の合格証明書の交付を受けた者

六 第十九条の四第一項の規定による検査を受けずに焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十六条に第一号として次の一号を加える。

一 第四條第五項（第十八條第四項において準用する場合を含む。）の規定により海上保

安庁長官が付し、又は変更した条件に違反して油を排出した者

第五十七條中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 第五條の三第一項の規定に違反した者

第五十七條第二号中「第七條」を「第七條第一項」に改め、同条中第九号を第十号とし、第六号から第八号までを一号ずつ繰り下げ、同条第五号中「第三十八條第一項」を「第三十八條第一項から第四項まで」に改め、同条を同条第六号とし、同条中第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第十七條の十四第一項又は第十七條の十七第一項の規定による命令に違反した者

第五十七條に次の一号を加える。

十一 第四十三條の四第一項の規定に違反して薬剤を使用した者

第五十八條中「十万円」を「二十万円」に改め、同条第十一号中「第三十八條第二項」を「第三十八條第六項」に改め、同条を同条第十五号とし、同条中第十号を第十四号とし、第六号から第九号までを四号ずつ繰り下げ、第五号を第六号とし、同条の次に次の三号を加える。

七 第十七條の十一の規定に違反して当該船舶を航行の用に供した者

八 第十七條の十五第二項において準用する船舶安全法第十二條第一項の規定による臨検を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又はその質問に対し陳述をせず若しくは虚偽の陳述をした者

九 第十七條の十五第二項において準用する船舶安全法第十二條第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第五十八條中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、同条第二号中「第十六條第二項」の下に「、第十九條第二項」を加え、同条を同条第三号とし、同条第一号中「第十六條第一項若しくは第三項」の下に「、第十九條第一項若しくは第三項」を加え、同条を同条第二号とし、同条に第一号として次の一号を加える。

し、同条に第一号として次の一号を加える。

一 第五條の三第二項又は第五條の四の規定に違反した者

第五十八條の二中「十万円」を「二十万円」に改める。

第六十條中「第十九條」を「第十八條の二」に、「三万円」を「十万円」に改める。

第六十一條中「三万円」を「十万円」に改める。

第六十二條中「一万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第六十三條 この章の規定は、何人であつても、我が国が鉱物資源の探査及び採掘に関して管轄権を有する公海、海底及びその下における鉱物資源の掘採（以下この条において「海底鉱物資源の掘採」という。）に従事している外国船舶内又は海底鉱物資源の掘採のために設けられている海洋施設内において、次に掲げる罪を犯した者に適用する。

一 第五十五條第一項第一号、第二号、第六号、第十号（第三十九條第一項第一号に掲げる者に係る部分に限る。）及び第十一号（第三十九條第三項に係る部分同条第二項第一号及び第二号に掲げる者に係る部分に限る。）に限る。並びに第五十五條第二項の罪

二 第五十七條第六号（第三十八條第一項から第三項までに係る部分に限る。）及び第十一号の罪

三 第五十八條第二号及び第三号（第八條及び第十九條に係る部分に限る。）、第十二号（第四十八條第二項に係る部分に限る。）、並びに第十三号（第四十八條第五項に係る部分に限る。）の罪

第二條 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

第三十八條の見出し中「油を油等」に改め、同条第一項中「次に掲げる油を」に「次に掲げる油その他の物質（以下この条において「油等」という。）に、」を「排出された油を」に改め、同条に「排出された油を」を「排出された油等」に改め、同項に次の一号を加える。

三 ばら積み以外の方法で貨物として輸送される物質のうち海洋環境に特に悪影響を及ぼすものとして運輸省令で定めるものの排出であつて、その量が当該物質の種類に応じ運輸省令で定める量以上であるもの

第三十八條第二項及び第五項中「油を油等」に改める。

第四十三條の四の次に次の一条を加える。

（有害な物質の容器、表示、積載方法等）
第四十三條の五 船舶によりばら積み以外の方法で行う第三十八條第一項第三号の運輸省令で定める物質の輸送は、容器、表示、積載方法その他その物質の排出による海洋の汚染を防止するために必要な輸送方法に関する事項に關し運輸省令で定める基準に従つて行わなければならない。

2 運輸大臣は、前項の物質の輸送が同項の運輸省令で定める基準に適合して行われていないと認められるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、輸送方法を改善すべきことを命ずることができる。

第五十八條中第十五号を第十六号とし、第十二号から第十四号までを一号ずつ繰り下げ、第十一号の次に次の一号を加える。

十二 第四十三條の五第二項の規定による命令に違反した者

第六十三條第三号中「第十二号」を「第十三号」に、「第十三号」を「第十四号」に改める。

第三條 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

第十條第二項第一号を次のように改める。

一 当該船舶内にある船員その他の者の日常生活に伴ひ生ずるふん尿若しくは汚水又はこれらに類する廃棄物（以下「ふん尿等」という。）の排出（総トン数又は搭載人員の規模が政令で定める総トン数又は搭載人員以上の船舶からの政令で定めるふん尿等の排出にあつては、排出海域及び排出方法に

一 当該海洋施設内にある者の日常生活に伴い生ずるごみ又はこれに類する廃棄物（第十条第二項第二号の政令で定める廃棄物を除く。）の排出であつて、排出海域及び排出方法に關

第十七条の十五第一項中「第五条第一項乃至

下ニ「及び有害液体物質等」を加え、同号を同条

第二章の次に次の一章を加える。

第二章の二 船舶からの有害液体物質等の排出の規制等

第一節 船舶からの有害液体物質等の排出の規制

(船舶からの有害液体物質の排出の禁止)

第九条の二 何人も、海域において、船舶から有害液体物質を排出してはならない。ただし、次の各号の一に該当する有害液体物質の排出については、この限りでない。

- 一 船舶の安全を確保し、又は人命を救助するため有害液体物質の排出
- 二 船舶の損傷その他やむを得ない原因により有害液体物質が排出された場合において引き続き有害液体物質の排出を防止するための可能な一切の措置をとったときの当該有害液体物質の排出

2 前項本文の規定は、運輸省令で定める有害液体物質の輸送の用に供されていた貨物艙(水バラストの排出のための設備を含む。)であつて運輸省令で定める浄化方法により洗浄されたものの水バラストの排出については、適用しない。

3 第二項本文の規定は、船舶からの有害液体物質の排出(前項の規定による水バラストの排出を除く。)であつて、事前処理の方法、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。

4 前項の規定により有害液体物質を排出する場合において、その有害液体物質がその排出につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払ふ必要があるものとして政令で定める有害液体物質であるときは、当該有害液体物質を船舶から排出しようとする者は、その実施する事前処理が同項の政令で定める基準に適合するものであることについて、海上保安庁長官又は海上保安庁長官が指定した者(以下「指定確認機関」という。)(当該事前処理が千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書

(以下単に「議定書」という。)の締約国たる外国(以下「議定書締約国」という。)において行われる場合にあっては、当該議定書締約国の政府が任命し、又は指定した者の確認を受けなければならない。ただし、議定書締約国以外の外国で事前処理を行う場合は、この限りでない。

5 前項の規定による確認は、同項の規定による確認を受けようとする者の申請に基づいて行う。

6 前二項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、確認済証の交付その他確認に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(有害液体物質による海洋の汚染の防止のための設備等)

第九条の三 船舶所有者は、有害液体物質を輸送する運輸省令で定める船舶に、有害液体物質の船舶内における貯蔵又は処理のための設備その他の有害液体物質の排出による海洋の汚染を防止するための設備(次項において「有害液体物質排出防止設備」という。)を設置しなければならない。

2 前項の規定による有害液体物質排出防止設備の設置に関する技術上の基準は、運輸省令で定める。

3 運輸省令で定める有害液体物質を輸送する船舶の貨物艙は、衝突、乗揚げその他の事由により船舶の損傷その他の事故が発生した場合において大量の有害液体物質が排出されることを防止するため、運輸省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

(有害液体汚染防止管理者等)

第九条の四 船舶所有者は、有害液体物質を輸送する運輸省令で定める船舶ごとに、当該船舶に乗り組む船舶職員のうちから、船長を補佐して船舶からの有害液体物質の不適正な排出の防止に関する業務の管理を行わせるため、有害液体汚染防止管理者を選任しなければ

ならない。

2 船舶所有者は、前項の運輸省令で定める船舶ごとに、運輸省令で定めるところにより、有害液体汚染防止管理者の業務に関する事項及び有害液体物質の排出に関する作業の要領その他の有害液体物質の不適正な排出の防止に関する事項について、有害液体汚染防止規程を定め、これを当該船舶内に備え置き、又は揭示しておかなければならない。

3 第六条第二項及び第七条第二項の規定は、有害液体汚染防止管理者について準用する。

4 前三項の規定は、外国船舶については、適用しない。

(有害液体物質記録簿)

第九条の五 有害液体物質を輸送する船舶の船長(引かれ船等にあつては、船舶所有者。次項及び第三項において同じ。)は、有害液体物質記録簿を船舶内(引かれ船等にあつては、当該船舶を管理する船舶所有者の事務所。第三項において同じ。)に備え付けなければならない。

2 有害液体汚染防止管理者(有害液体汚染防止管理者が選任されていない船舶にあつては、船長)は、当該船舶における有害液体物質の排出その他の有害液体物質の取扱いに関する作業で運輸省令で定めるところにより、有害液体物質記録簿への記載を行わなければならない。

3 船長は、有害液体物質記録簿をその最後の記載をした日から二年間船舶内に保存しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、有害液体物質記録簿の様式その他の有害液体物質記録簿に関する必要な事項は、運輸省令で定める。

(未査定液体物質)

第九条の六 第九条の二第一項の規定は、未査定液体物質について準用する。

2 船舶により未査定液体物質を輸送しようとする者は、あらかじめ、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、環境庁長官にその旨を通知するものとし、環境庁長官は、速やかに、当該届出に係る未査定液体物質が海洋環境の保全の見地から有害であるかどうかについて査定を行うものとする。

第二節 指定確認機関

(指定)

第九条の七 第九条の二第四項の規定による指定(以下この節において「指定」という。)は、同項に規定する確認の業務(以下「確認業務」という。)を行おうとする者の申請により行う。

2 海上保安庁長官は、指定をしようとするときは、職員、業務の実施方法その他の事項についての業務の実施に関する計画が適正なものであり、かつ、その計画を確実に遂行するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

3 海上保安庁長官は、指定の申請者が次の各号の一に該当するときは、指定をしてはならない。

一 民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された法人以外の者であること。

二 確認業務以外の申請者の行う業務により確認業務を公正に実施することができないおそれがある者であること。

三 第九条の十五の規定により指定を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者であること。

四 役員のうち、この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して

二年を経過しない者がいる者であること。

(確認業務規程)

第九條の八 指定確認機関は、確認業務の開始前に、確認業務の実施に関する規程（以下この節において「確認業務規程」という。）を定め、海上保安庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 海上保安庁長官は、前項の認可をした確認業務規程が確認業務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その確認業務規程を変更すべきことを命ずることができ

3 確認業務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

(確認員)

第九條の九 指定確認機関は、第九條の二第四項の確認を行う場合において、事前処理の方法が同条第三項の政令で定める基準に適合するかどうかの判定に関する業務については、確認員に行わせなければならない。

2 確認員は、確認業務に関し必要な知識及び経験を有する者であつて運輸省令で定める要件を備えるもののうちから、選任しなければならない。

3 指定確認機関は、確認員を選任したときは、その日から十五日以内に、海上保安庁長官にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも、同様とする。

4 海上保安庁長官は、確認員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは確認業務規程に違反する行為をしたとき、又は確認業務に関し著しく不適当な行為をしたときは、指定確認機関に対し、確認員の解任を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により確認員の職を解任され、解任の日から起算して二年を経過しない者は、確認員となることができない。（役員及び職員たる公務員たる性質）

第九條の十 指定確認機関の役員及び職員で確認業務に従事するものは、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(事業報告書等)

第九條の十一 指定確認機関は、毎事業年度経過後三月以内に、当該事業年度の確認業務に関する事業報告書及び収支決算書を作成し、海上保安庁長官に提出しなければならない。

(業務の休止)

第九條の十二 指定確認機関は、海上保安庁長官の許可を受けなければ、確認業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

(監督命令)

第九條の十三 海上保安庁長官は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定確認機関に対し、確認業務に関し監督上必要な命令をすることができ

(報告及び検査)

第九條の十四 海上保安庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、指定確認機関に対し、確認業務に関し報告をさせ、又はその職員に、指定確認機関の事務所その他の事業場に立ち入り、確認業務の実施状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

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

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

(指定の取消)

第九條の十五 海上保安庁長官は、指定確認機関が次の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて確認業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができ

一 この節の規定に違反したとき。

二 第九條の七第三項第四号に該当するに至つたとき。

三 第九條の八第一項の規定により認可を受けた確認業務規程によらないで確認業務を実施したとき。

四 第九條の八第二項、第九條の九第四項又は第九條の十三の規定による命令に違反したとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。

(公示)

第九條の十六 海上保安庁長官は、指定、第九條の十二の規定による許可又は前条の規定による指定の取消しをしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

(審査請求)

第九條の十七 指定確認機関がした確認業務に係る処分又はその不作為については、海上保安庁長官に対し行政不服審査法（昭和三十一年法律第六十号）による審査請求をすることができ

第十七條の二第一項中「第三項まで」の下に「第九條の三第一項を、」の下に、有害液体物質を、タンカーの下に又は第九條の三第三項に規定する船舶を加える。

第十七條の三第二項中「第五條の二」の下に「第九條の三第二項若しくは第三項を加え、同条第四項中（昭和三十七年法律第六十号）」を削る。

第十七條の十二第一項中（明治二十九年法律第八十九号）を削る。

第十七條の十五第一項中「第五條第一項乃至第三項の下に、第九條の三第一項を、」第五條第四項の下に「第九條の三第二項」を加え、同条第三項中「第五條第一項から第三項までの下」に「第九條の三第一項」を加える。

第十七條の十八第一項中「千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書（以下単に「議定書」という。）の締結国たる外国（以下「議定書締結国」という。）を「議定書締結国」に改める。

「第四章の二 船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の焼却の規制」を「第四章の二 船舶及び海洋施設における油、有害液体物質等及び廃棄物の焼却の規制」に改める。

第十九條の二の見出し中「油」の下に「有害液体物質等」を加え、同条第一項中「油又は廃棄物」を「油、有害液体物質等又は廃棄物（以下この条及び次条において「油等」という。）」に改め、同条第二項、第三項、第五項及び第七項中「油又は廃棄物」を「油等」に改める。

第十九條の三第一項中「油又は廃棄物」を「油等」に改める。

第三十八條第一項第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 有害液体物質等の排出であつて、その量がある有害液体物質等の種類に応じ運輸省令で定める量以上であるもの

第四十條の見出し中「廃棄物等」を「有害液体物質、廃棄物等」に改め、同条中「廃棄物」を「有害液体物質、廃棄物」に改める。

第四十一條第一項及び第四項中「油」の下に「有害液体物質」を加える。

第四十二條の三十五中（明治四十年法律第四十五号）を削る。

第四十三條の四の見出し及び同条第一項中「油」の下に又は有害液体物質を加える。

第四十三條の五第一項中「第三十八條第一項第三号」を「第三十八條第一項第四号」に改める。

第四十九条の見出し中「油記録簿」を「油記録簿等」に改め、同条中「油記録簿」の下に「又は有害液体物質記録簿」を加える。

第四十九条の二及び第五十一条中「油」の下に「有害液体物質等」を加える。

第五十一条の二第二項中「国」を「国（指定確認機関の確認を受けようとする者）にあつては、指定確認機関」に改め、同項中第六号を第七号とし、第一号から第五号までを一号ずつ繰り下げ、同項に第一号として次の一号を加える。

一 第九条の二第四項の確認を受けようとする者

第五十一条の二第二項中「納付は」の下に「指定確認機関に納める場合を除き」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項の規定により指定確認機関に納付された収入は、指定確認機関の収入とする。

第八章中第五十五条の前に次の一条を加える。

第五十四条の二 第九条の十五の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定確認機関の役員又は職員は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第五十五条第一項中第十三号を第十四号とし、第八号から第十二号までを一号ずつ繰り下げ、同項第七号中「油」の下に「有害液体物質等」を加え、同号を同項第八号とし、同項中第二号から第六号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 第九条の二第二項（第九条の六第一項において準用する場合を含む。）の規定に違反して有害液体物質又は未査定液体物質を排出した者

第五十五条第二項中「又は第六号」を「、第三号又は第七号」に改める。

第五十七条第二号中「第七条第一項」の下に「、第九条の四第一項若しくは第二項」を加え、同条中第十一号を第十二号とし、第三号から第十号までを一号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の一号を加える。

三 第九条の二第四項の規定に違反した者

第五十八条第二号中「第八条第一項若しくは第三項」の下に「、第九条の五第一項若しくは第三項」を加え、同条第三号中「第八条第二項」の下に「、第九条の五第二項」を「油記録簿」の下に「、有害液体物質記録簿」を加える。

第五十八条の二を次のように改める。

第五十八条の二 次の各号の一に該当する場合に、その違反行為をした指定確認機関の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第九条の十二の規定による許可を受けな

い確認業務の全部を廃止したとき。

二 第九条の十四第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

2 第九条の十四第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第五十八条の二の次に次の一条を加える。

第五十八条の三 第四十二条の四十八第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をしたセンターの役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

2 第四十二条の四十八第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第六十条中「第十七条を」第九条の六第二項、第十七条に改める。

第六十三条第一号中「第二号、第六号、第十号」を「第三号、第七号、第十一号」に、「第十一号」を「第十二号」に改め、「第五十五条第二項」の下に「（同条第一項第二号に係る部分を除く。）」を加え、同条第二号中「第五十七条第六号」を「第五十七号第七号」に、「第十一号」を「第十二号」に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律の規定は、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日から施行する。

一 第一条中海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第三章の次に一章を加える改正規定（第十七条の十二第一項及び第三項並びに第十七条の十五に係る部分に限る。）、同法第五十六中第四号を第九号とし、第三号を第八号とし、第二号を第七号とし、第一号を第二号とし、同号の次に四号を加える改正規定（同条第四号及び第五号に係る部分に限る。）並びに同法第五十八中第十一号を第十五号とし、第十号を第十四号とし、第六号から第九号までを四号ずつ繰り下げ、第五号を第六号とし、同号の次に三号を加える改正規定（同条第八号及び第九号に係る部分に限る。）並びに次条、附則第十三条及び附則第十四条の規定 公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日

二 第一条（前号に規定する規定を除く。）の規定及び附則第三条から第六号までの規定 千九百七十三年度の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書（以下「議定書」という。）により千九百七十三年度の船舶による汚染の防止のための国際条約（以下「条約」という。）本文及び附属書Iが日本国について効力を生ずる日

三 第二条の規定 議定書により条約附属書IIが日本国について効力を生ずる日

四 第三条及び附則第七条の規定 議定書により条約附属書IVが日本国について効力を生ずる日又は議定書により条約附属書Vが日本国について効力を生ずる日のいずれか早い日

五 第四条並びに附則第八条及び第九条の規定 議定書により条約附属書IVが日本国について効力を生ずる日

六 第五条中海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七条の十五第一項及び第三項の改正規定並びに附則第十条の規定 議定書が効力を生ずる日（昭和五十八年十月二日）から起算して三年（議定書第二条の規定により国際海事機関においてこれより長い期間が決定された場合にあつては、当該期間）を経過する日（次号において「条約附属書IIの実施日」という。）前の政令で定める日

七 第五条（前号に規定する規定を除く。）の規定並びに附則第十一条及び第十二条の規定 条約附属書IIの実施日

改正規定並びに附則第十条の規定 議定書が効力を生ずる日（昭和五十八年十月二日）から起算して三年（議定書第二条の規定により国際海事機関においてこれより長い期間が決定された場合にあつては、当該期間）を経過する日（次号において「条約附属書IIの実施日」という。）前の政令で定める日

七 第五条（前号に規定する規定を除く。）の規定並びに附則第十一条及び第十二条の規定 条約附属書IIの実施日

（第一条の規定による改正に伴う経過措置）
第二条 運輸大臣又は船級協会（第一条の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下この条の条が附則第五条までにおいて「新法」という。）第十七条の十二第一項の認定を受けた法人をいう。以下同じ。）は、前条第一号に定める日以後においては、同条第二号に定める日以前においても、国際航海に従事する船舶に設置された海洋汚染防止設備等（新法第十七条の二に規定する海洋汚染防止設備等をいう。以下この条において同じ。）について、新法第十七条の二又は第十七条の十二第二項に規定する検査に相当する検査を行うことができる。

2 運輸大臣は、前条第一号に定める日以後においては、同条第二号に定める日以前においても、新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付することができる。

3 前項の規定により交付した証書は、その交付後前条第二号に定める日までの間に運輸省令で定める事由が生じたときを除き、同日以後は、新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書とみなす。この場合において、これらの証書の有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。

4 次の各号の一に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手料を収入印紙をもつて国に納付しなければならない。

1 次の各号の一に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手料を収入印紙をもつて国に納付しなければならない。

1 次の各号の一に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手料を収入印紙をもつて国に納付しなければならない。

一 第一項の運輸大臣の行う検査を受けようとする者

二 第二項の海洋汚染防止証書及び国際海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者（船級協会が第一項に規定する検査を行った国際航海に従事する船舶に係るこれらの証書の交付を受けようとする者に限る。）

三 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書又は国際海洋汚染防止証書に相当する証書の再交付又は書換えを受けようとする者

五 偽りその他不正の行為により第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書又は国際海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けた者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第三條 新法第八條第三項の規定は、附則第一條第二号に定める日以後に最後の記載をする油記録簿の保存について適用し、同日前に最後の記載をした油記録簿の保存については、なお従前の例による。

第四條 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の際現に船舶検査証書（船舶安全法第九條第一項の船舶検査証書をいう。以下同じ。）又は臨時航行許可証（同法第九條第二項の臨時航行許可証をいう。以下同じ。）の交付を受けている船舶であつて、次項及び第四項に規定する船舶以外のものについては、新法第十七條の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律（昭和五十八年法律第 号）附則第一條第二号に定める日以後初めて」とする。

二 次の各号の一に掲げる国際航海に従事する船舶については、条約附属書一が効力を生ずる日（昭和五十八年十月二日）の翌日から起算して一年を経過する日（第六項において「経過日」という。）までの間は、新法第五條、第五條の二、第十七條の七第一項並びに第十七條の十第一項及び第二項の規定は、適用しない。

2 次の各号の一に掲げる国際航海に従事する船舶については、条約附属書一が効力を生ずる日（昭和五十八年十月二日）の翌日から起算して一年を経過する日（第六項において「経過日」という。）までの間は、新法第五條、第五條の二、第十七條の七第一項並びに第十七條の十第一項及び第二項の規定は、適用しない。

一 昭和五十年十二月三十一日以前に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、昭和五十年六月三十日以前に建造に着手されたもの）であつて、昭和五十四年十二月三十一日以前に船舶所有者に対し引き渡されたもの

二 昭和五十年十二月三十一日以前に運輸省令で定める改造に該当する改造に関する契約が結ばれた船舶（改造に関する契約がない船舶にあつては、昭和五十年六月三十日以前に当該改造が開始されたもの）であつて昭和五十四年十二月三十一日以前に当該改造が完了したもの

3 前項に規定する船舶についての新法第十七條の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一條第二号に規定する条約附属書一が効力を生ずる日の翌日から起算して一年を経過する日以後初めて」とする。

4 国際航海に従事する船舶以外の船舶で、附則第一條第二号に定める日に現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けているものについては、同日から同日以後最初に行われる船舶安全法第五條の規定による定期検査又は中間検査が開始される日（第六項において「最初の検査日」という。）までの間は、新法第五條、第五條の二、第十七條の七第一項及び第十七條の十第一項の規定は、適用しない。

5 前項に規定する船舶についての新法第十七條の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一條第二号に定める日以後最初に行われる船舶安全法第五條の規定による定期検査又は中間検査が開始される日以後初めて」とする。

6 第二項又は第四項に規定する船舶の第一條の規定による改正前の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（次条において「旧法」という。）

第五條に規定するビルジ排出防止装置の設置については、経過日又は最初の検査日までの間は、なお従前の例による。

第五條 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法第三條第十二号の廃油処理事業に該当する事業（以下この条において「旧法事業」という。）を行つていない者であつて新法第三條第十二号の廃油処理事業（以下この条において「新法事業」という。）を行つていないもの（以下この条において「新規事業者」という。）は、附則第一條第二号に定める日から起算して一月を経過する日（第三項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日）までの間は、新法第二條第一項の許可を受けず、又は同条第二項の届出をしない、廃軽質油処理事業（旧法第三條第十号の廃油以外の新法第三條第十号の廃油（第六項及び第七項において「廃軽質油」という。）に係る廃油処理事業をいう。以下この条において同じ。）を行つことができる。

2 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法事業を行つていない者であつて廃軽質油処理事業を行つていないもの（以下この条において「既存事業者」という。）は、同号に定める日から起算して一月を経過する日（次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日）までの間は、新法第二條第一項の許可を受けず、又は同条第二項の届出をしない、廃軽質油処理事業（旧法第三條第十号の廃油以外の新法第三條第十号の廃油（第六項及び第七項において「廃軽質油」という。）に係る廃油処理事業をいう。以下この条において同じ。）を行つことができる。

3 新規事業者又は既存事業者は、第一項又は前項の期間内に、廃軽質油処理事業に關し、新法第二條第一項第二号の事項を記載した届出書を当該事業の概況を記載した書類その他の運輸省令で定める書類を添付して運輸大臣に提出し、若しくは、新法第二條第二号の許可を受け、若しくは同条第二十八條第一項の届出をし、又は新法第二條第二十八條第一項の許可を受け、若しくは同条第三項の届出をしたものとみなす。

4 前項の規定により新法第二條第二十八條第一項又は第二十八條第一項の許可を受けたものとみなされ

た新規事業者又は既存事業者は、附則第一條第二号に定める日から起算して三月を経過する日までの間は、新法第二十六條第一項の廃油処理規程の認可を受けなくとも、廃軽質油処理事業を行つことができる。新規事業者又は既存事業者がその期間内に同項の認可を申請した場合において、認可をした旨又はしない旨の通知を受ける日までの間も、同様とする。

5 第三項の規定により新法第二條第二十八條第二項又は第二十八條第三項の届出をしたものとみなされた新規事業者又は既存事業者についての新法第二十六條第二項の規定の適用については、同項中「あらかじめ」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一條第二号に定める日から起算して三月を経過する日まで」とする。

6 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の際現に新法第三十四條第一項の自家用廃油処理施設により廃軽質油の処理を行つていない者は、同号に定める日から起算して一月を経過する日（次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日）までの間は、同条第一項又は新法第三十五條において準用する新法第二十八條第三項の届出をしない、廃軽質油の処理を行つことができる。

7 前項に規定する者は、同項の期間内に、廃軽質油の処理に關し、新法第三十四條第二項において準用する新法第二條第二十八條第二号の事項を記載した届出書を廃軽質油の処理の概況を添付して運輸大臣に提出したときは、新法第三十四條第一項又は新法第三十五條において準用する新法第二十八條第三項の届出をしたものとみなす。

（第一條の規定による改正に伴う関係法律の一部改正）

第六條 港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の一部を次のように改正する。

第二十五條中「第四十二條の二第一項を」

第一類第十号

三十八条第一項、第二項若しくは第四項、第四十二條の二第一項に改める。

2 海事代理士法(昭和二十六年法律第三十二号)の一部を次のように改正する。

別表第一中「別表第一」を「別表第一(第一条関係)」に改める。

別表第二中「別表第二」を「別表第二(第一条関係)」に改め、同表中第八号を第九号とし、第七号の次に次の一号を加える。

八 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)

3 船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止装置」に、「第五条に規定するビルジ排出防止装置」を「第五条第一項に規定するビルジ等排出防止装置、同条第二項に規定する水バラスト等排出防止装置又は同条第三項に規定する分離バラストタンク若しくは貨物艀原油洗浄設備」に改める。

第十三条第二号及び第十九条第十六号中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止装置」に改める。

4 海上交通安全法(昭和四十七年法律第百十五号)の一部を次のように改正する。

第三十三條第二項中「第四十二條の二第一項」を「第三十八條第一項、第二項若しくは第四項、第四十二條の二第一項」に改める。

5 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。

第四条第一項中第十七号の四を第十七号の五とし、第十七号の三の次に次の一号を加える。

十七の四 船舶に設置される海洋汚染防止設備等の検査をすること。

第二十四條第一号の二中「焼却設備」を「海洋汚染防止設備等及び焼却設備」に改める。

第四十條第一項中第四号の八を第四号の九とし、第四号の七を第四号の八とし、第四号の六の次に次の一号を加える。

四の七 船舶に設置される海洋汚染防止設備等の検査に關すること。

6 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(昭和五十五年法律第四十一号)の一部を次のように改正する。

附則第二條第一項中「第四條第一項本文の規定又は新法第五條」を「第五條」に、「若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶」を「又は建造に着手された船舶」に改める。

(第三條の規定による改正に伴う経過措置)

第七條 条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日前に建造契約が結ばれた船舶又は海洋施設(建造契約がない船舶又は海洋施設にあつては、同日前に建造に着手されたもの)であつて、同日の翌日から起算して三年を経過する日以前に船舶所有者又は海洋施設の設置者に対し引き渡されるものからの第三條の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十條第二項第一号に規定するふん尿等の排出については、附則第一條第四号に定める日から条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日まで、同項又は同法第十八條第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(第四條の規定による改正に伴う経過措置)

第八條 条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日前に建造契約が結ばれた船舶(建造契約がない船舶にあつては、同日前に建造に着手されたもの)であつて、同日の翌日から起算して三年を経過する日以前に船舶所有者に対し引き渡されるものについては、条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日まで、同項又は同法第十八條第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

第九條 船舶整備公団法の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「又は同条第三項」を、「同条第三項」に改め、「貨物艀原油洗浄設備」の下に「又は第十條の二第一項に規定するふん尿等排出防止設備」を加える。

(第五條の規定による改正に伴う経過措置)

第十條 運輸大臣又は船級協會は、附則第一條第六号に定める日以後においては、同条第七号に定める日以前においても、國際航海に従事する船舶に設置された新法第九條の三第一項に規定する有害液体物質排出防止設備(同条第三項に規定する船舶にあつては、その貨物艀を含む。以下この条及び次条において「有害液体物質排出防止設備等」という。)について、第五條の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(以下この条及び次条において「新法」という。)第十七條の二又は第十七條の十二第一項に規定する検査に相当する検査を行うことができる。

2 運輸大臣は、附則第一條第六号に定める日以後においては、同条第七号に定める日以前においても、有害液体物質排出防止設備等に係る新法第十七條の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七條の九第一項の國際海洋汚染防止証書に相當する証書を交付することができる。

3 前項の規定により交付した証書は、その交付後附則第一條第七号に定める日までの間に運輸省令で定める事由が生じたときを除き、同日以後は、有害液体物質排出防止設備等に係る新法第十七條の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七條の九第一項の國際海洋汚染防止証書とみなす。この場合において、これらの証書の有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。

4 附則第二條第四項の規定は、第一項の運輸大臣の検査を受けようとする者又は第二項の証書の交付、再交付若しくは書換えを受けようとする者について、同条第五項の規定は、偽りその他不正の行為により第二項の証書の交付を受けた者について準用する。

第十一條 附則第一條第七号に掲げる規定の施行の際現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けている船舶であつて、次項に規定する船舶以外のものについての新法第十七條の二(有害液体物質排出防止設備等)に係る部分に限る。の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一條第七号に定める日以後初めて」とする。

2 國際航海に従事する船舶以外の船舶で、附則第一條第七号に定める日に現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けているものについては、同日から同日以後最初に行われる船舶安全法第五條の規定による定期検査又は中間検査が開始される日までの間は、新法第九條の三、第十七條の七第一項(有害液体物質排出防止設備等)に係る部分に限る。及び第十七條の十第一項(有害液体物質排出防止設備等)に係る海洋汚染防止証書に係る部分に限る。の規定は、適用しない。

3 前項に規定する船舶についての新法第十七條の二(有害液体物質排出防止設備等)に係る部分に限る。の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の

汚染防止証書に係る部分に限る。の規定は、適用しない。

2 前項に規定する船舶についての新法第十七條の二(新法第十條の二第一項に規定するふん尿等排出防止設備に係る部分に限る。の規定の適用については、新法第十七條の二中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一條第五号に規定する条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日以後初めて」とする。

(第四條の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第九條 船舶整備公団法の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「又は同条第三項」を、「同条第三項」に改め、「貨物艀原油洗浄設備」の下に「又は第十條の二第一項に規定するふん尿等排出防止設備」を加える。

防止に関する法律の一部を改正する法律附則第一条第七号に定める日以後最初に行われる船舶安全法第五条の規定による定期検査又は中間検査が開始される日以後初めて」とする。

(第五条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第十二条 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第十二条第一項第十一号の三中「第三条第七号」を「第三条第十号」に改め、「生じた廃棄物」の下に「(同法第四十四条に規定する廃有害液体物質等を含む。)」を加え、「第三条第十一号」を「第三条第十四号」に改める。

2 船舶整備公団法の一部を次のように改正する。

第二十三条第三項中「貨物艙原油洗淨設備」の下に「、第九条の三第一項に規定する有害液体物質排出防止設備」を加える。

3 水質汚濁防止法(昭和四十五年法律第百三十八号)の一部を次のように改正する。

第二十三条第二項中「第三条第十一号」を「第三条第十四号」に改める。

4 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第二十二條第一項第十七号の三中「本邦周辺海域及びその排出又は焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物」を「有害液体物質に係る排出のための事前処理の方法に関する基準の設定、本邦周辺海域の設定並びにその排出につき事前の確認を受けることを要する廃棄物の範囲及びその焼却につき事前の確認を受けることを要する油、有害液体物質等又は廃棄物」に改める。

5 環境庁設置法(昭和四十六年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

第四条第二十四号中「海洋において」を「有害液体物質の範囲の設定(排出のための事前処理につき確認を受けることを要する有害液体物質の範囲の設定を除く)、有害でない物質の範囲の設定、有害液体物質に係る排出のための事前

処理の方法、排出海域及び排出方法に関する基準の設定、未査定液体物質の査定、海洋において」、「本邦周辺海域及びその焼却が禁止され又はその排出若しくは焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物」を「本邦周辺海域の設定、その排出につき事前の確認を受けることを要する廃棄物及びその焼却が禁止され又はその焼却につき事前の確認を受けることを要する油、有害液体物質等又は廃棄物」に改め、「焼却する油」の下に「有害液体物質等」を加える。

(罰則に関する経過措置)

第十三条 この法律の施行前にした行為及びこの法律の附則においてなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後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。

(政令への委任)

第十四条 附則第二条から第五条まで、第七条、第八条、第十条及び第十一条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は、政令で定めることができる。

理由

千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書の実施に伴い、船舶等からの油、有害液体物質等及び廃棄物の海洋への排出に関する規制を強化するとともに、船舶の海洋汚染防止設備について検査を行うこととする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十八年四月二十六日印刷

昭和五十八年四月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局