

第九十八回国 参議院運輸委員会会議録第三号

昭和五十八年三月二十三日(水曜日)
午前十時三十分開会

委員の異動

三月三日

辞任

梶原 清君
高平 公友君

補欠選任

衛藤征士郎君
仲川 幸男君

三月四日

辞任

衛藤征士郎君
仲川 幸男君

補欠選任

梶原 清君
高平 公友君

出席者は左のとおり。

委員長 理事

伊江 朝雄君
江島 淳君
青木 新次君
黒柳 明君

矢追 秀彦君

委員

梶原 清君
木村 睦男君
高平 公友君
内藤 健君
小柳 勇君
安恒 良一君

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

政府委員

運輸大臣官房長
運輸大臣官房総務審議官
運輸大臣官房会計課長

犬井 圭介君
西村 康雄君
大塚 秀夫君

運輸省船舶局長 野口 節君
運輸省船員局長 小野 維之君
運輸省港湾局長 松本 輝壽君
運輸省鉄道監督局長 永光 洋一君
運輸省自動車局長 角田 達郎君

運輸省航空局長 松井 和治君
気象庁長官 増澤謙太郎君
労働省労働基準局長 松井 達郎君
労働省職業安定局長 谷口 隆志君

常任委員会専門員 村上 登君

警察庁警備局警備課長 國松 孝次君
国土庁長官官房震災対策課長 小松原茂郎君
大蔵省主計局主計官 藤井 威君
大蔵省銀行局保険部保険第二課長 田中 寿君
日本国有鉄道總裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 半谷 哲夫君
日本国有鉄道常務理事 橋元 雅司君
日本国有鉄道常務理事 竹内 哲夫君

事務局側

説明員

本日の会議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(中標津空港における日本近距離航空機墜落事故に関する件)

○昭和五十八年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十八年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十八年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について
(運輸省所管及び日本国有鉄道)

○委員長(矢追秀彦君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。中標津空港における日本近距離航空機墜落事故について、報告を聴取いたします。松井航空局長。

○政府委員(松井和治君) 去る三月十一日に北海道中標津空港で発生いたしました日本近距離航空機Y11型機の事故につきまして、御報告を申し上げます。

まず第一に、事故の概要でございますが、昭和五十八年三月十一日午後四時十七分ごろ、日本近距離航空四九七便、札幌発中標津行きY11型機JA八六九三号機が、中標津空港に着陸のため、北東より同空港滑走路に進入中、滑走路端より北東側約二百五十メートルの地点に不時着いたしました。滑走路端より約百メートルの地点において停止し、機体を大破いたしました。

この便には、乗客四十七名、乗員六名が乗っておりますが、乗客、乗員ともに死者はございません。重傷者は乗客三名、乗員三名、軽傷者は乗客二十二名、乗員三名、計三十一名でございます。これらの負傷された方々につきましては、中標津町の協力を得まして、直ちに付近の町立中標津病院に収容し手当てを行いました。現在同病院のほか各所の病院にお入院中の方は十五名でございます。

次に、運輸省が講じた措置について申し上げます。まず第一に、事故発生直後、運輸省航空局に日

本近距離航空機事故対策本部を設けまして、情報の収集、関係各方面との調整に当たらせました。また、直ちに航空事故調査委員会より調査官を現地に派遣いたしました。事故原因の調査に着手いたしました。

第二に、事故機の機体につきましては、調査を行いました後逐次撤収をいたしまして、十六日までに空港内に収容を完了いたしました。中標津空港は、調査の進展に応じ、十三日午前九時から平常運航に復帰をいたしております。

第三に、事故の再発を防止するための措置でございますが、まず第一に、日本近距離航空株式会社に対しましては、事故後直ちに航空局長より、また十五日には運輸大臣より、安全運航に徹するよう厳重に注意をいたしましたところでございます。さらに、二十二日から二十四日まで、同社の札幌支店におきまして、航空機の運航、整備及び乗員の訓練を中心に立入検査を行っているところでございます。

第四に、今回の事故にかんがみ、十八日に各定期航空運送事業者の運航担当責任者を招きまして、航空局より安全運航を厳守するよう要請したところでございます。

なお、事故原因につきましては、航空事故調査委員会において鋭意その究明に当たっております。

以上、事故の概況及びその後今日までに講じた措置につきまして御報告を申し上げます。

○委員長(矢追秀彦君) 以上で報告は終わりました。

○委員長(矢追秀彦君) 次に、去る十五日、予算委員会から、三月二十三日及び二十四日の二日間、昭和五十八年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、運輸省所管及び日本

国有鉄道について審査の委嘱がありました。

この際、本件を議題として聴取しております。

本件に関する説明はすでに聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

○小柳勇君 四十分の時間でありますから、問題を簡潔にいたします。したがって、答弁も簡潔に願います。

いま中標津空港の事故の報告がありました。部屋には報告書をもつたように記憶しておりますが、やっぱりそれだけ説明するならば、きょう、ちやんとこの委員会に文書で報告を出すぐらいの誠意があつてしかるべきだと思ひます。いま資料を見ましたけれども、入っていない。以後、運輸委員会をもつと大事にしてもらいたい。

それでは質問いたします。

一つは、乗務員の非常に初歩的なミスだと考へる、いろいろ報告、新聞など見まして、ほかにも過去に事故があつておりますが、運輸乗務員、飛行機の乗務員が初歩的なミスで事故を起こすという事は、全くこれは許せないことでありまして、したがういふ、運輸省は安全の基本となる運輸規程の厳守についてどのような指導を行つてきたのか。これが第一の質問です。

それから、昨年二月の日航機羽田沖墜落事故以降、運輸乗務員の過失や運輸規程を無視した航空機事故が相次いであります。運輸乗務員の怠慢やミスによる事故の統廃に対して運輸省はどのような対策を講じておられるのか、全般的な問題ですね。また、各航空会社に対して運輸管理の適正化についてどのような指導を行つておられるのか、報告してもらいたい。

まず、以上の二点を質問します。

○政府委員(松井和治君) お答え申し上げます。事故原因につきましては、現在事故調査委員会が原因の究明中でございますので、断定は控えさせていただきます。

御指摘のように、目撃者の証言等によりまして、ある程度悪天候中無事に着陸したという疑い

が持たれているわけでございます。私どもとしては、毎年必ず安全確認検査というのを実施しておりますほか、御承知のように年末年始には必ず安全総点検をやっております。そういう機会を通じて、運輸規程の遵守ということについては常々指導を続けてまいつておるところでございます。まさしく初心忘るべからずということだろうと思ひます。

特に、今回事故を起こしました日本近距離航空に対しては、ただいま御報告いたしましたように、二十二日から、昨日から明日二十四日まで立入検査を実施しておりますが、その際にも運輸規程の遵守という一つの大きな柱として指導を行つておるところでございます。

さらに、乗務員の再教育あるいは運輸管理の適正化についての御指摘がございました。まことに御指摘のとおりでございます。最近事故が後を絶ちませんことをまことに残念に思つておる次第でございますが、定期航空会社の機長に対しましては、御承知と思ひますが、定期的な審査を行つております。その際には、当然、運輸規程の遵守を含む知識、技量についてチェックを行うわけでございます。

今回の事故にかんがみまして、運輸省といたしましては、日本近距離航空の札幌支店に参りまして、YS11型機の機長に対しましてその知識、技量の審査を臨時に行つておるところでございます。また、運輸管理者の運輸管理の適正な実施につきましても、先ほど申し上げましたような安全性確認検査あるいは年末年始の安全点検のチェックの機会を通じて指導をまいつたところでございます。

今回の事故をまた引き起こしまして、まことに遺憾に存じます。今後とも、そのような指導をさらに強化をしていきたいというふうに考へておるところでございます。

○小柳勇君 次の問題は、中標津だけではございません。第三種空港の航空保安施設ですね。目測

というのか、搭乗員が自分の勘なりあるいは視界を確かめて着陸するような、そういう航空法が許されておりますが、特にこの中標津空港の航空保安施設及びその改善計画などあつたら説明してもらいたい。同時に、この同種の第三種ローカル空港に対して、たとえば保安施設の整備計画など、予算も伴うでしょうが、早急にそういうものをやらなければまた事故が発生する危険があるが、この問題についてどう考へているか、その対策を聞きます。

○政府委員(松井和治君) まず、現状から申し上げますが、中標津空港におきましては、現在航空保安無線施設といたしましてNDBという、いわゆる電波でその施設の位置を知らせます電波の灯台のようなものが設置されております。そのほか、航空灯火といったものは進入角指示灯、滑走路末端識別灯あるいは滑走路灯等の夜間照明施設が設置されております。

事故の起こりました直後直ちに調査をいたしました。その日は午後四時ごろでございました。天候が悪うございましたので、そのような灯火は点灯されておりました。また、航空機がNDBで空港上空まで来ておつたことは間違ひございませんので、NDBもまた正確に作動しておつたという事は言えようかと思ひます。

しかしながら、私も御指摘のように第三種空港の保安施設をさらに今後強化していくべきだと考へておりました。定期路線の就航する空港につきましても、順次ただいま申し上げましたNDBにかまましてVOR・DMEというより精度の高い機器に更新を行つております。そのようなことでも逐次VOR・DMEの整備が進んでおります。

なお、中標津は残念ながらまだ切りかえが済んでいない空港の一つでございます。今後、中標津を含む主として離島関係の第三種空港が残されておるわけでございますが、定期便の就航する空港につきましては、ただいま申し上げましたようなVOR・DMEという新しい機器に逐次更新をいたしてまいりたいというふうに考へており

ます。

○小柳勇君 日本近距離航空が採算性の悪い地方ローカル線を運航してござりまして、いろいろ飛行場の施設その他なかなか手が回らぬのではないかと、この会社の今後の経営は大丈夫であるかという心配があります。それから親会社である全日空を通じてこの会社の経営再建策を講ずる必要があるのではないかとこのように考へておりますが、この点について運輸省の考へを聞きます。

○政府委員(松井和治君) 近距離航空は、御承知のように昭和四十九年に設立された会社でございますが、離島、辺地の輸送ということで大菱会社の経営がむずかしいうございましたので、五十一年に全日空が大半の株を取得するというような形で全日空の支援のもとにこの会社の再建が図られたわけでございます。

その具体的な策といたしまして、従来ごく小さいツインオッターというような飛行機を主力といたしておりましたこの近距離航空に対して逐次全日空からYS11型機を譲り渡しまして、それと同時に全日空の路線を近距離航空に経営せしめるところでございます。そのようなことで同社はかなりYSの路線がふえてまいりました。むしろツインオッター路線が少なくなつてきたわけでござい

ます。そういうことで逐次経営内容が改善に向かひまして、五十七年度、昨年の上期は、まだ半期とは言ひながら初めて経営段階で黒字を計上するところまで来たわけでございます。

さらに、同社につきましましては、ことしの四月から対馬空港がジェット化されるに伴ひまして、対馬・長崎あるいはその飛行機の機材繰りの関係上、長崎からさらに鹿児島までの路線を全日空から同社に譲り渡すということにいたしましたわけでございまして、経営の改善がさらに一段と図られるというふうに期待をいたしておるところでございます。しかしながら、離島のことでございますので、飛躍的に需要が増加するということもなかなか望めない状況でございます。必ずしも楽観はで

きないというふうに考えておりました。私ども今後とも同社の経営につきましては引き続き関心を持って見守っていきたいというふうに考えております。

○小柳勇君 最後の問題ですが、航空気象施設が自動化されておらないために事故の発生する率が多い。したがって、このように北海道のような気象条件の悪いところでは航空気象関係施設の整備を急ぐべきである。北海道だけじゃありません。気象関係の悪いところ、気象関係の整備を急ぐべきでないかと思うが、その具体策について質問します。

○政府委員(増澤謙太郎君) お答え申し上げます。気象庁は、空港の規模、それから利用の状況等を勘案いたしまして、航空機の安全確保には特に意を用いまして必要な整備を行っております。中標津空港につきましても、雲の高さをはかる雲高測定器など、その他の必要な施設を整備しております。

なお、今後、滑走路の延長等空港の整備が行われますれば、それに伴って気象の施設もまた十分に整備してまいりたいと考えております。

○小柳勇君 大臣に、この航空機事故についての決意を聞きたいのですが、単純ミスといいたしましうか、われわれとしてはそんなこともわからぬのかというように事故が発生している。日航機のある精神異常といいたしましうか、それがなぜ同僚職員もあるいは管理者もわからぬだつたらうかと言ふの。この中標津のやつも、もちろん目測ですから大変でしょうけれども、単純なミスだと考えるが、飛行機ですから落ちたら大変でありますから、この際、運輸省として決意を新たにしていれば、時間もありません、大臣の見解を聞きます。

○国務大臣(長谷川峻君) 運輸省に入りますと、海の事故、空の事故、みんな私の方の責任でございます。大変なことだと思っております。この中標津の場合でも、私も非常に心配しまし

て、会社の諸君にも会いました。帰ってきた諸君にも会いました。非常に一つよかつたと思つたことは、町長さん初め病院長が非常に熱心に、しかも外科の院長がおつてとてもよくやつてもらつてゐる、助かるという話でしたけれども、私が自分で出すべきじゃない、こんなことでなくして自分でみんなお礼状を書くようにお願いしたのであります。

いずれにいたしましても、近距離空港であれば、あるいは飛行機の場合には何といつてもこれは安全が第一です。一つ一つのケースが違つたわけでございますが、やっぱり従事する者に全体的な安全に対するもう一遍再教育とか認識、こういうものをやつてもらつと同時に、設備等々についても万全をいままら先も期していかなければならぬ、こう思つております。

○小柳勇君 次は、自賠責保険からの一般会計への繰り入れ問題です。五十八年度予算では、一般会計の財源難を理由に自賠責再保険特別会計から一般会計へ二千五百六十億円を繰り入れております。これは積立金の運用益が五千二百億円に上つており、特別会計に余裕があるから一般会計の財源確保に協力を求められたと運輸省は説明しておりますが、一方、最近の交通事故の増加、自動車保有量の伸び悩みから自賠責保険の収支が悪化して五十七年度は赤字になるといふように見込まれておつて、自賠責保険料の引き上げが検討されていると伝えられております。一方では積立金に余裕があるから一般会計に繰り入れを行い、他方では保険収支が悪化するからといつて保険料を引き上げることとは国民の納得が得られないと思うが、この点、運輸大臣はどうお考えになつておるか、また大蔵省としてはなぜこういうことを無理にやるのか、説明を求めます。

○政府委員(角田達郎君) いま小柳先生からのお話の二千五百六十億円を自賠責特会から一般会計に繰り入れるというふうにいたしましたのは、五十八年度の厳しい財政事情を背景といたしまして、

いまお話しのとおり、財政当局から自賠責特会の累積運用益の一部を一般会計に繰り入れるということが強く要請されたわけでございます。

私どももいたしましては、これは昭和五十八年度限りの臨時の異例の措置といたしまして、後日確実に返還されることを条件にしまして、累積運用益の約二分の一、保険勘定で二千五百億円、保障勘定で六十億円を一般会計に繰り入れることといたしましたわけでございます。万やむを得ないものというふうに考えた次第でございます。

○説明員(藤井威君) ただいま自動車局長から御答弁ございましたとおりでございます。一般会計の非常に厳しい状況ということを考慮いたしまして……

○小柳勇君 はつきりわからないね。

○説明員(藤井威君) 特別会計に對しまして御協力をお願いしたわけでございます。自賠責特会の運用益につきましては保険契約者の利益のために使うのだということについては、われわれもそのとおりだと思つておりました。そのための具体的な方策を運輸省において検討していただく。ただ、今回の繰り入れはあくまでも将来の繰り戻しを予定しておりますし、また積立金自体も相当多額でございますので、保険契約者の利益のために使うとしても当面直ちに必要とするものでもないということ、今回の措置がそういうことに対して悪影響を及ぼすというふうには考えておりません。また、そういうふうにならないように今回の繰り入れについても配慮したつもりでございます。

○小柳勇君 何か役人的で、本場に政治的というのか、答弁になつていないように思うのですが、ね。ただ事務的に、運輸省としてはしようがないから出しました、大蔵省は足りないから借りました、こういうことですけれども、たてまえがそうならないです。自賠責再保険審議会では保険収支改善のための財源に充てよと決めてあるのかかわらず、金が足りませんからその自賠責の積立金を借りますでは説明つかぬでしょう。

それでは、十年間借りたと言うが、三年据え置き、七年で返還すると言うが、利子は幾らか。いまここでは、われわれの調査では無利子となつてゐるけれども、どういふ条件で、どういふ契約書を書いて、大蔵省、この自賠責保険から借りてゐるか、説明してください。

○説明員(藤井威君) 繰り戻しの条件につきましては大蔵大臣と運輸大臣との間のお約束ということで、原則として三年据え置き、七年償還ということで政府部内での合意は成立いたしてあります。利子の点につきましては、一般会計、特別会計間のやりくりであるという原則、あるいは一般会計が非常に膨大な臨時的支出、つまり五十六年度の決算の不足額補てんという、非常に膨大な臨時的支出を何とか臨時的な歳入で措置したいということもございまして、利子につきましては無利子という形でございます。

○小柳勇君 大臣に聞きます。これだけの運用益があるから一般会計に無利子で金を十年間貸します、それで片や保険料が足りないから保険料を引き上げます、そんなこと許せないと思うが、どうですか。

○国務大臣(長谷川峻君) この国会で御審議いただいておられますように、税収の不足が大変だつたということ、運輸省としてはこの自賠責から金を借りられることは不賛成です。しかし、日本全体の財政、こういうことから見ますと、私は国務大臣として賛成いたしました。その場合に、三年据え置き、七年償還ということでございます。その間、もちろんまだ運用益の残がありますから、これを有効に使つてユーザの方々に御迷惑かけないというふうな構えでやつております。ただ問題は、単年度赤字になるから何か値上げでもするよな話が出ておるのです。一体これはどこから出るか、だれがそんなことを言うのかという感じを持ちます。非常に私も不愉快です。値上げしないでユーザーにいかにして運用益を活用していくかということでは私はいま苦心している。大蔵省のいまの役人諸君の答弁も私は非常に不愉快です。

しかし、日本の財政全体が窮屈なときですから、みんなで何とかしよう、こういう気持ちでやっていると、こういうことを御理解いただきたいと思ひます。

○小柳勇君 それでは、大臣、保険料の引き上げはしないかと確認していいですね。

○国務大臣(長谷川峻君) それは大蔵省から、所管だから。

○説明員(田中寿君) 保険料に關しましては、先づ生御案内のとおり、現行の保険料は、昭和四十四年十一月に定められました保険料が基本的には現在まで来てゐるわけでございます。その間、四十五年をピークにいたしまして交通事故の件数が逐年減つてまいりまして、片や自動車伸びもございまして、こういうことが幸ひいたしまして、自賠責の収支はずつと好転してきておるわけでござい

ます。それを背景にいたしまして、限度額の引き上げ、あるいは昭和四十八年以來ほぼ二年ごとに行つたり支払い基準の改定等を行つてきたところでございまして、ところが、昭和五十三年以降、負傷者の数を見ても数がふえていつてゐる。それから死者数を見ても、これは昭和五十五年には警察統計等でふえてゐる、五十六年は若干減つておりますが、五十七年はまたふえる、こういうような状況にあるわけでございまして、

その結果、自賠責の、われわれポリシー・イヤ・ベースと言つておりますが、これはある年度に契約いたしました自賠責の保険契約が最終的に保険事故が発生いたしましたして保険金を支払う、その年度の契約年度をとらえましてこの収支はどうなるか、こういうことで見ますと、やや推計部分もあるわけでございまして、

○小柳勇君 結論だけいいよ。

○説明員(田中寿君) はい。
五十三年以降そういうことで赤字になつてきておるわけでございます。したがうして、いま直ちに料率の引き上げを行う必要というのは、限度額の改定等こういう事態がなければ当面は直ちに必要はないのではないかと、こういうふう

におる次第でございます。
○小柳勇君 それじゃ、十年間これから借りるといふのだけれども、十年間借りてゐる間は保険料引き上げしないと確認していいな。

○説明員(田中寿君) ただいまのこの繰り入れは繰り戻されるという貸付金でございますので、いわば収支上それは繰り込まれるということでございます。ただ、保険事故と申しますのは、これは非常に不確実で非常に変動のきわまりないものでございまして、いわば安定した自賠責保険の運営ということを考えてまいりますと、現下の収支状況等から見てやはり手直しは必ず必要になるのではないかと、こういうふうでございます。

○小柳勇君 おかしいよ。それじゃ答弁にならな

いよ。
その前に、保険金限度額二千万円だけれども、これを改正する意思はありますか、結論だけでいいから。ます、そつちから聞こう。

○政府委員(角田達郎君) 保険金限度額の問題でございまして、これは前回の改定が五十三年の七月でございまして、そのときに死亡について二千万円という限度額にしたわけでございまして、以來、もう四年以上経過してございまして、したがうして、私どももいたしましては、裁判における賠償水準、それから物価、賃金等の水準、それからそのほかの損害賠償制度との関連、こういったものを総合的に勘案して現在限度額の改定の要否、改定するかしないか、あるいは改定するとしたらどのぐらいに上げた方がいいか、その辺の検討は進めておるわけでございまして、

○小柳勇君 それじゃ、二千万円では裁判例などで少ないから限度額を上げるように検討しておるといふことですね。いつごろ結論出ますか。

○政府委員(角田達郎君) 限度額を上げるようにということではございませぬので、上げるか上げないか、あるいは上げる場合にどの程度上げる必要があるか、その辺の検討をしてゐる、こういうことでございます。

○小柳勇君 いつ結論出しますか、それは。

○政府委員(角田達郎君) まだいろいろな作業をやつておりますので、いつという結論をここではつきり申し上げるような段階にはございませぬ。

○小柳勇君 この問題も答弁にならぬよ。

それから、大蔵省、もう一回聞きますけれども、少なくとも三年間は二千五百六十億円一般へ繰り入れて据え置きだから、少なくともその期間は保険料の引き上げはしないと確認していいですか。

○説明員(藤井威君) 保険料の引き上げをどうするかという点につきましては私よりもむしろ保険部の方のあれでございますが、三年据え置きとの関連の御質問でございますので、私からお答えいたします。

確かに一般会計に二千五百六十億円繰り入れていただきまして三年間据え置きということでございますが、その間まだ特別会計には残りの半額が残つておるわけでございまして、合わせて五千二百億円の運用益の累積残高、これを保険契約者の利益のために何らかの形で還元していくということを当然考えられる。その検討をこれから行うわけでございまして、その際、これが一どきに全面的に出ていくようなそういうやり方、それはちよつと考えがたい。したがうして、三年以内にならざる限度額の引き上げが行われ、あるいは不幸なことにかかりの交通事故の発生が見られる、その結果急激に収支が悪化する、そういう場合に保険料の引き上げをどの程度にするかということをお考へるときに、この五千二百億円の累積運用益をどう使うかということをお考へて考えながらそれらを決定できるようにしようというシステムにした、そういうつもりでございます。

○小柳勇君 どうも優秀過ぎて回りくどいから何答弁しているか、ちよつともわからぬ。端的に、これだけの運用益はやつぱりユーザーのために使わなきゃならぬでしよう。それを一般会計に借りたのだから、借りたならば、これは審議会の答申にも反してゐるんだから、そんなのに貸さないうてユーザーの利益に使ふと書いてあるんだから、それじゃ、その間は保険料は少なくとも三年間

据え置くというから後は返していくだろうけど、しかも無利子よ、そういうことあるか。だから、少なくとも三年間ぐらゐは保険料上げない。大臣も怒つてゐる、どこからそんな話が出るかと言つて、上げないと確認していいかと、言うのですよ。結論だけいいなさい。

○説明員(藤井威君) ただいまこの場で三年間保険料率を上げないということを大蔵省側から申し上げるというの、私としてもかなり無理があると思ひます。

○小柳勇君 無理がある。

○国務大臣(長谷川峻君) このやりとりを聞いてもおわかりのとおり、大蔵省の役人がまるで自分の金でも隣のふところから持つてくるのがあたりまえみたいな、こういう答弁をするからおかしいと思ひます。問題はそんなんで、お願ひしてお借りしましたという姿勢とれば何のこたない。そういう姿勢の中に私たちはユーザーを守つていきますから、小柳さんのおっしゃつたことを胸に含めていままら先折衝しますから、御信頼いたさせていただきます。

○小柳勇君 運輸大臣の意見わかりましたけど、この問題は保留。大蔵大臣も一遍呼んで聞くから、この問題はきよう保留しますよ。この委員会として、これは保留しておいてください。

次は、第三の問題は過疎バス問題。過疎バス問題については、第三種の生活路線補助が打ち切られますから非常に困つてゐる。この間宮崎に参りましたら、宮崎県知事がこのことばつかり陳情しておられるが、五十八年度に廃止代替バスへ移行するもの及び第二種へ格上げとなる路線、今回の経過措置によつて救われるものなど、現状を御説明の上、この第三種バス路線はどうするのか、大臣の見解を聞きます。

○政府委員(角田達郎君) 第三種の生活路線の補助でございますが、これは五十五年度の予算編成のときに財政当局と、五十五年度以降三年連続して補助を受けた三種の路線については補助を打ち切ります、こういう約束ができたわけでございま

認可等の区分に従いまして整理合理化の方策の提言が行われております。

運輸省関係についてもいろいろ述べられておりますが、特に通運事業、トラック運送事業、港湾運送事業、そういう貨物運送事業を中心にして許可の整理についていろいろ指摘が行われております。

それと同時に、運輸省の組織につきましても、従来の許可を中心とした交通機関別の組織から基本的に政策を中心とした主要な行政ニーズに対応した組織に改める必要があるという指摘を行つた上で、従来の組織を改めて運輸政策局、地域交通局、それから貨物流通局、それから国際運輸局といったような、いわば横割りの局を中心とした組織に改めるように提言が行われているわけでございます。

運輸省としても、従来から許可中心の行政を行つていないかというような指摘、政策が不在じゃないかというような指摘がございまして、これに対してはいろいろ対応してきていますわけでございますけれども、今後、この答申を受けまして一層政策を中心とした行政への転換を図るという必要があるんじゃないかというふうに考えております。

それから、二番目の事務次官のお話でございますが、事務次官のお話は、三月十四日に答申が出た際、運輸省の組織改革の問題について記者会見をした際に申されたことであります。それは、いま申し上げましたように、従来の縦割りのシステムから横割りのシステムに中央の組織を変えていこうということの関連で、従来は自動車局とか鉄道監督局とか、そういう交通機関別に編成された組織の中で許可の手法を中心とした行政が行われていたわけですが、今後は、たとえば地域交通局のような横割りの局の中で地域交通体系はどうあるべきかというような政策を基盤に据えて、その中で地域交通関係の行政を行っていく、そういう意味で許可官庁から政策官庁へ脱皮するのだという趣旨を申されたというふうに理解いたしております。

たしてあります。○安恒良一君 どうも抽象的でわかりませんが、これは改めてまた、きょうじゃなくして、時間を十分いただいで質問をしたいと思っております。

そこで、少し物事を解明するために、中身について若干聞いてみたいと思っておりますが、答申では、鉄道輸送の動向を踏まえ、通運事業法、道路運送法による縦割りの見直しを行い、総合的な物流事業の規制のあり方について検討する必要があるとしており、さらに通運、トラック、港湾の各事業について具体的に答申では指摘をされておりますね。この点について運輸省はどういう対策を講じられるつもりですか。少し具体的に答えてください。

○政府委員(角田達郎君) 私の方から通運、トラックにつきましてお答えをしたいと思います。通運、トラックにつきましても、まず最初に、「通運事業法及び道路運送法によるタテ割りの事業規制の見直しを行い」というような臨調の答申が出ておりますが、これは私どもの考え方としては、今後の鉄道輸送がどうなるか、この辺のところをはつきりと見きわめた上でないと、どのような見直しをどのような方向で行つたらいいか、まだ見当がつかないわけでございます。これはまだ将来の問題というふうに私も理解しております。

それから、具体的に当面の事項として提案されております通運につきましては二点ございまして、一点が「鉄道集配等については、拠点駅を中心とした集配圏内の複数の駅において営業できるようにする」ということが一点、それからもう一点は、通運事業の免許種別が現在五種類ございまして、それが多過ぎるからその「統合を図ることについて検討する」、これが二点でございます。

これに対する私どもの対応の考え方でございまして、御承知のように、国鉄の貨物が減つておりましたので、貨物駅の集約というものがどんどんなされております。したがって、将来は集配圏が重複するような駅というものはほとんどなくなつてくるのじゃないかと思われましても、必要に応じて、つかえ免許等に当たつて答申の趣旨が生かされるように配慮してまいりたい、かように考えております。

それから、もう一点の免許種別の統合の問題でございますが、現在通運の免許種別につきましては、取り扱い、代弁、利用運送、集配、積みおろしというふうな五種類に分かれています。これを、たとえば取り扱い、代弁、利用を一つにくくるとか、そして集配、積みおろしというふうな都合三つ程度に区分した運用をしようかというふうなことは検討すべきではなからうかというふうに考えております。

通運は以上のとおりでございますが、トラックにつきましては四つの具体的な指摘がございまして、第一点は、「一般区域トラック運送事業の事業区域の設定については、経済交通圏単位への拡大を図る」ということでございますが、これにつきましては、現在は原則として区域トラックの事業区域は都道府県単位になっておりますけれども、トラック運送の実態を踏まえまして、経済交通圏という考え方の具体化、これをどういうふうな具体化していったらいいか、その辺につきましてもよく検討をいたしまして、必要に応じて都道府県に限らない、もう少し広域の事業区域の設定につきましてこの考え方を導入していったらいいかなというふうな考えでおります。

それから、もう一つの指摘は、一般区域で限定というトラック運送事業の免許がございまして、これが業務範囲を必要以上に狭くしておるという御指摘でございますけれども、これにつきましても、一般免許への切りかえ等に当たつて極端な制約を設けないように免許事務の運用の改善を検討していく必要があるというふうに考えております。

それからもう一点、三点目の指摘につきましても、宅配便の運賃については、輸送サービスの内容等に対応したものを定め得るようその在り方について検討する」というのが御指摘でございますが、御承知のように、現在の宅配便の運賃につきましては路線トラックの運賃が適用されておりました。宅配便の輸送の特性に合っていない状況がございまして、したがって、宅配便の特性に見合った運賃制度のあり方について検討をしていきたい、かように考えております。

それから、最後の第四点目につきましては、「事業計画の変更認可等のうち、例えば、運行経路の変更、営業所の位置の変更等で軽微なものについては、届出制に移行する。」ように検討しようかというございまして、この辺につきましても、事業者が過度な負担にならないように、そういったようなことも十分考えながら軽微なものについては届出制に移行する方向で検討していきたい。

大体、ただいま考えておりますのは以上のとおりでございます。

○安恒良一君 時間がありませんから、細かいやりとりはまた改めてやりますが、いまおっしゃつたことはこういうふうな理解をしていいのでしょうか。いろいろ言われているけど、たとえば免許とか運賃、こういうものはやはり許可事項として基本的な枠組みは堅持したい。それから、いまいろいろなこと、一部手直しを言われましたが、細部についてはこの際いろいろ洗い直しをしてみたい。したがって、私がお聞きしておきたいのは、法改正を考えているかどうか、法改正はしなくてもそういうものは運用でやろうとしているのかどうか。結論だけ簡単に言ってください。

○政府委員(角田達郎君) 臨調から具体的に御提案のありました問題点につきまして、私どもがいま検討をしております方向を申し上げますが、これにつきましては法の改正は考えておりません。

それから、ただいま先生がおっしゃいましたように、免許、それから運賃の認可、こういった枠組みにつきましては私どもは守つていきたい。そ

それから、それ以外の細かい事業計画の認可等につきましても洗い直しをしていきたいと考えておりますので、その部分についても法の改正のところまではたゞいまのところは考えていないわけでございます。

○安恒良一君　そこで、これは大臣にお聞きをしておきたいのです。

事業の規制の緩和は、単に行政の簡素化ということだけでなく、通運、トラック、港湾といった国内貨物輸送体系全般にかかわる問題だと私は思います。通運行政を簡単にしようとの余りに、私はやり方いかんによると非常に影響が甚大になると思います。そこで、検討の過程でその対処方針は、私は関係者と十分協議をして一方的に実施すべきではないと考えますが、この点は大臣の所見を承つておきます。

○國務大臣(長谷川峻君)　重大な変更のある場合にはみんなの意見を聞くことが、ことに物流の変化ということでございますから、変化によつては時には心理的作用が大きく実害をもたらすことがありますから、先生のおっしゃるようなことなども参考にしてまいりたいと思ひます。

○安恒良一君　それでは、大臣から関係者と十分協議をして一方的に実施すべきでない、こういうことのお答えをいただきましたから、ぜひよろしくお願ひをしておきたいと思ひます。

そこで、これもお聞きしておきたいのですが、この答申全体はどう見ましても、はつきり言うところから自由化路線なんですね。ところが、私は貨物の現状について後から資料に基づいていろいろお聞きしたいと思ひますが、今日の百鬼夜行、過当競争の貨物路線の現状から考えまして、その自由化路線がわが国においてうまくいくのかどうか。私はうまくいかなないと思ひますが、そういう点はどうお考えでしょうか。大臣、どうですか。

○國務大臣(長谷川峻君)　なかなかわからぬ、それは。

○政府委員(角田達郎君)　港湾の方まで私が答弁はできないわけでございますけれども、トラック

ク、通運という業種につきましてお答えいたしますが、何といたしても操業の場所がこれは公道の道路でございます。したがって、事業の経営のあり方、それから車の運行の状況、そういうものも直ちに事業者あるいはそれに従事している労働者の損害だけではなくて一般の市民にも及ぶということが一つの特色ではないかと思ひますので、私もトラック運送事業にしましても通運事業にしましても完全な自由化路線でいいとは思ひます。したがって、先ほど先生にも申し上げましたように、参入の規制とか、それから運賃の規制とか、そういう基本的な枠組みというものは守つて指導していかなければならぬ、こういうふうにお考えをしております。

○安恒良一君　大臣はわからぬとおっしゃいましたが、たとえばトラック運送業者だけでも三万五千四百六十六社もありまして、後からおいおい議論を深めていきますが、大変百鬼夜行なんです。私は日本が一番過当競争の激しい業界だと思ひます。ですから、そんなところに簡単に、どこかの国のまねをして自由化をやればいいことではないと思ひます。これは、きょう大臣はわからぬということですからよく御勉強をいただきます。また改めて大臣の所見は承りたい。自動車局長は単純に自由化は考えていない、こういうことでございますから、その点は了としておきます。

そこで、今度は国鉄総裁に国鉄問題について少しお聞きをしたいと思います。

まず、国鉄が今度貨物駅の統廃合の大合理化計画を発表されました。五十九年度七千七百万トンを目標とされてますが、七一年答申では、六十年では二億二千万トンの目標だったというふうには承ります。それで、この目標の設定で政府も国鉄も諸施策をいまままで講じようとしてこれらはずでありまして。七一年答申に従つて諸施策を講じられようとしてきたはずでありまして、またこれだけ大きくこの目標を変えざるを得ない。この見直しと結果について私は余りにも乖離が大き過ぎると思ひます。それから、この間の投資の経過とその効果についてひとつ明らかにしたい。資料は詳しくいたしたいから、その考え方を、どの資料のどこを見るということ結構です。そういう説明で簡略に、この間の投資の経過とその効果についてどういふふうにお考えになっておりますか、ちよつと聞かしてもらいたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君)　貨物につきましては、率直に申し上げまして輸送見通しに誤りがあったと言わざるを得ないと思ひます。それは、ここ十年ぐらゐの経過を数字を追つてみましてもその言わざるを得ないというふうにお思ひしております。

なぜそうなつたかということでございますけれども、責任逃れを申し上げるつもりはありませんが、日本の経済がどう伸びるかという成長見通しというものが、大変いまから考えると大きいものであつたわけでございます。二回のオイルショックを契機として日本の経済動向がすっかり変わつてしまつたということによるところが一つ、それからもう一つは、物流の中におきまして、先ほどちよつとお触れになっておりますように、国鉄がどの程度の役割を果たすべきかということに關してかなり私どもは積極的な姿勢をとりたい、あるいはとらうとしたわけでございますけれども、それが結果においては非常に強い競争といひますか、激しい競争といひますか、そういうものとの関連もあり、また道路、航空、港湾に対するものもその投資の効果というものと鉄道投資のおくれというものとの関係から漸次やはり他の輸送機関にその場所を譲らざるを得なくなつたということでありまして。これはしかし選択はお客様がなさるわけでございますから、その選択に應じ得なかつたという点ではわれわれの輸送のサービスに十分なものを持つていなかったというところで反省をいたしております。

そこで、設備投資につきましては、やはりどう

してもお国にそういう計画がありますとそれを前提としてやらざるを得ないわけでございます。われわれは輸送屋でございますから、需要があれば、国民経済が求めるものがあればそれを輸送することに事欠いてはならぬということだから積極的に対応を考えておつたわけでございますけれども、また、その線に沿つて実行を進めてきたわけでございますが、今日考えますと、現実の問題として輸送力がそれだけ落ちてしまつたわけでございます。それから、その意味で投資効果を予期したほどにはどういふ發揮できなかったということでございます。今日考えますと、過剰投資と申しますか、むだな投資と申しますか、そういう部分が相当あるということをご否定できないというふうにお考えをしております。

今回の計画は、むしろいろいろいままでの経緯を全く外れまして、現実の輸送の姿ということで、従来とは全く違つた考え方の計画に切りかえることにいたしましたわけでございます。ある意味ではこの計画の切りかえが遅かつたということはあるかもしれませんし、同時に、先ほど来お触れになりましたように、いまの輸送業界の状態と若干公正を失する競争も行われておると言わざるを得ない現状であるわけでございますので、そういう現状を前提としての計画というものでいかどうかということをお考えを申し上げます。現状に即したものにならざるを得ないということで、思ひ切つた撤退縮小の計画に乗りかえるということにいたしました次第でございます。

○安恒良一君　高木総裁から端的な話がありました。ただ、私はやはりこの七千七百万トンと二億二千万トンでは、単純に見込み違いがあつたということでは済まされなないと思ひます。なぜかと言うと、やはり二億二千万トンを目標にしてこの取り扱ひのためのいろいろな設備投資をされておるわけですね。ですから、あなたもいまから考えて

それは私だけ責められても、こう言っておられますから、運輸省としては、いま申し上げたようなことは国鉄と国との間の意見の一致を見てやっておられるのか。特に今回の大きい合理化計画が出されているが、これは運輸省側と国鉄側では意見が一致した上で、いわゆる今回の貨物駅の合理化の提案を国鉄側が発表されていますが、それは運輸省は十分御承知の上で、意見一致の上でやられようとしているのですか、どうですか。運輸省側に聞きます。

○政府委員(永光洋一君) 御質問が三つほどあったと思いますが、まず昭和四十六年当時のどういふ見込みで、それがどういふふうに乗離してきたかという原因等につきましては、これは官房の方の答弁に譲りまして、現時点におきます国鉄の貨物の徹底的な合理化方策というものにつきまして、われわれも現在の事業改善計画の中で国鉄の貨物収支を固有経費で均衡するという一つの命題がありますし、また現時点における物流の状況から見ましても、国鉄がこの物流ニードに合った鉄道特性を發揮するためには、やはりヤード系方式を重点に置きました従来の輸送システムから拠点間直行輸送方式に切りかえるべきだということはわれわれとしても強く思っております。それを基本にいたしまして十分に国鉄と話をいたしまして、具体的にどの駅はどうかというふうなことにつきましては、詳細につきましてはこれはもちろん営業をやっております国鉄に任せると申しますか、国鉄側がいろいろの方策をつくるわけでございますから、そういう基本的なベースのもとには現時点においての推定から、いま先生がおっしゃいますようなトン数程度にやはり縮小均衡をしていくのではないかと、いふふうにならぬかと考えておるわけでございます。

それから、いわゆる従来の見込みに違つて貨物量が非常に衰退いたしました投資についてどうだというお話ですが、私も当時、わが国の貨物輸送量の推定あるいは国鉄の問題につきまして参画したことがございますが、いま考えてみますと、輸送量の中で貨物には非常にコンテナに重点を置いた計画をたしか四十年につくつたわけでございまして、それに基づきまして、いまお話しのような四大拠点のいわゆる貨物基地をつくつておられる。先生がおっしゃいますように、整合が悪いのではないかと、いふようなことがございまして、われわれとしても、今後拠点間直行輸送を重点化する上においてはやはりコンテナ貨物というの非常にウエートがあることと、ございまして、この四つの貨物拠点を整備し、それを大いに活用してコンテナ輸送の充実を期待したい、こういうふうな考えをしております。

○安恒良一君 ども今度の計画のところは力を入れられましたが、いままでの計画の大きな狂いやむだな投資効果のところに対してはまだつきりしません、運輸省の考え方も、それから国鉄の考え方も、これだけやっております時間ありませんから、これは保留しておきまして、いざまた運輸委員会での点は十分問題を追及していただろうと思つておられます。次に参りたいと思つておられます。

そこで、国鉄の今回の大合理化は、具体的には通運の死活問題になりつづつあります。すでに、ある地区の通運では、五百名規模の従業員ですが、その中で百十名を超える人員整理の計画が出てきています。また、清水の臨港線の廃止計画では、そこにある清水通運全体がつぶれることがはつきりしてあります。こういうふうな状態になることを行政当局としてはどういふふうな認識をされておられますか。それから責任の所在はどこにあると思われませんか。というのは、雇用保障を私は民間だけに任しても、今回の大合理化計画に基づいてやられると、私はとても民間企業の責任だけでこれを全部解決できるというふうな思わぬわけでは、いま申し上げたように、たとえば五百名のところは一季に百十名出るわけですから、一つの事例だけで、こんなふうな、これはあつちもこつちも出てくるわけですから、それはとても民間の企業の責任でやれと言つて無理だろう。

から、漸次答えてもらいたいのですが、御承知のように一月の完全失業率が、発表の仕方がいいとか悪いとか関係でいろいろのことを言っているらしいけれども、二・七二だ。それから完全失業者は百六十二万人おるわけですね。そういうところにまた国鉄の合理化が漸次進んでまいりますと、いま言ったような雇用不安というのがますます私は増大すると思つておられますから、私は通運の民間業者だけに責任をおぼせるには問題が余りにも多過ぎると思つておられますが、これらの点について運輸省それから労働省等々はどういふふうな考え、どのような連携をとつてこの問題に対処しようかとされておられるのか、考え方を聞かしていただきたい。

○政府委員(永光洋一君) 今回の徹底した国鉄の貨物の輸送の合理化につきまして、各般にわたりますして、特に国鉄の貨物輸送の唇齒車と言つておられます通運に對していろいろの影響が出ることはわれわれも勉強いたしておられますし、それぞれ個別的な問題として、全般的なマクロの話としては、いま申しましたように、一つの物流の流れから申しましてどうしても鉄道の合理化をやつていかなきゃならないということと、ございまして、それぞれ個別の話といたしまして、いろいろな影響が出てまいりますので、われわれとしてもそういう影響をできるだけ小さく食い止めるというところで対策を講じてまいりたいということ、いろいろな個別的な考え方をやっておりますわけでござい

ます。いま先生がおっしゃいましたような清水港線等につきましては、これは第一次交通線として地元でいろいろのお話し合いが行われております線でもございまして、そういう場合には地元のいろいろな方々とお話ししながら、われわれとしてもできるだけそういう通運体制等への影響がないような形でこの施策を推進していきたい、こういうふうな考えをしております。

○政府委員(谷口隆志君) 先ほど来御指摘のありましたように、国鉄で貨物経営改善のために貨物

輸送システムを転換されました貨物駅体制の変更をしようとしておられますことにつきましては、私どもも承知をいたしておられます。その結果、通運事業にどういふ影響が出てくるかということにつきましては、やはり通運事業の所管官庁であります運輸省ともよく連携をとりまして把握していかなきやならぬと思つておられますが、何と申しましても、やはり関係労働者の雇用の安定ということは非常に重要なことと、ございまして、失業の防止とか、あるいはどうしてもやむを得ず離職を余儀なくされる方々の場合の再就職なり生活の安定というふうな面をどうするかというふうな問題につきましては、今後、運輸省初め関係機関との連携の中でいろいろの実態を十分把握いたしまして的確に対応していかなきやならぬというふうな考えをしております。

○安恒良一君 これも、時間がありませんから、いざれ改めてゆつくりやりたいと思つておられます。やはり、まず私は、合理化が進まないことが一番いいことなんです、実態を少し、いまのよ

うな抽象的なことじゃ困るわけだ。労働省と運輸省で、たとえば国鉄が考えられていることをやつた場合に通運事業にどういふ影響を与え、どのくらい離職者が出るのかということすらあなたたちはまだおつかみになっていないのですから、それより以上ここで論争するわけにいきません。そこで、それをつかんだ上で、私が盛んに強調していることは、民間の企業だけの責任では対処し切れないだろう、その場合に行政としてどういふ責任を持つてこれに対処していくのか、こういうことなんです。これは宿題にしておきます。きょうこれより以上やつた議論になりますから、そんな抽象的なことじゃ答弁になつていない。いま二人が言つたようなことはだれでも言うのですよ、そんなこと。そんなものは一般論。一般論ではだめですから、これは宿題にしておきますから、少し実態を把握をされた上で、これはこういうふうに対処したいということでないといけ

ません。

そこで、これは大臣にちよつとお聞きをしておきたいのですが、足尾線の問題で、すでに二月十三日に衆議院の商工委員会で取り上げられていて、町ぐるみの問題になっていきます。したがって、今回の国鉄の計画の影響するところは非常に多面にわたつていくと思います。そこで私は、各管理局単位に、これらの計画を実行するに当たつて、いわゆる国鉄の利用者、この貨物の利用者、それから自治体、それから関係業者、それから関係の労働組合の代表との間で協議をしていかなければ、国鉄さんが一方的にやりたいとおっしゃつてもとても私ではできないのではないと思つておす。そういう意味で、私は地方ローカル線の廃止につきましても、御承知のように、廃止のための関係協議会が設けられまして、いま議論が進んでおられますので、私はいま申し上げたような代表から成る対策協議会の設置を慎重に検討すべきだと思ひますが、大臣、このところははどうでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) 特定交通線の問題についての第一次の指定等々、それはやつぱり各県中心に協議会を持つてやつてもらつて、御答申などをいただいたり、そのうちに新しいものが生まれたり、またバスへの転換などということはやつぱり地方、地方において御相談されていくことでありまして、それをどういふふうに拡大し、どういふふうな人間を入れるかといふふうなお話だろつと思ひますけれども、いまやつていられる方式の中においてそれがうまくいってればいいのじやないか、私はこういう感じを持つておられます。

○安恒良一君 いや、いまやつていられるのは、あれは地方ローカル線の廃止のためですから。今回は大きな貨物取扱駅の合理化が出ていますから、私はあれにならつて、国鉄の利用者、それから関係自治体、それから関係業者、それから関係労働組合との間に対策協議会というのが設けられて、そして国鉄側の提案について十分にやつぱり慎重に議論をする、こういうことですから、大臣、そ

の点はひとつ慎重に検討しておいてください。

これも、どうも大臣、ちよつといますぐ答へにくいようですから、私はぜひこのことが必要だと思ひますから、またいざれ大臣にお伺ひいたします。私は対策協議会が設置されること、高木総裁なら総裁が考えられたことをより円満に生かしていく方法ではないだろうか、これも思ひます。そういう意味でこれは申し上げておすから、私はやはり少なくとも町ぐるみになるような問題を国鉄が一方的に発表して、おれの方は赤字を黒字にするためこつこつと切るといつて、ばつぱつと切れるものじやないですよ、この点は少なくとも。そういう点を申し上げておすから、どうか代表者から成る対策協議会の設置についてひとつ慎重に御検討を願つておきたい、こういうことを申し上げておきます。

では、次に参ります。

次は、国内の輸送に対する重要な任務を背負つていますトラック輸送問題であります。一月二十日に運輸大臣は参議院の決算委員会において貨物輸送で一番大切なことは輸送秩序の確立であると言明されておられますが、この点についてのお考えは今日も変わつていませんか。

○国務大臣(長谷川峻君) 変わつておりません。

○安恒良一君 私は、この点に、大臣の言明に同感なものであります。

そこで、この点について行政当局は今日の現状をどう把握しておられますか、またこれに対してどういふ対応をしてきたか。これも資料をいただいていますから、私の質問時間は十五分までになつていますから、要領よくこの資料はこを見てもらいたい、こうしてきた、こういうことを説明してください。

○政府委員(角田達郎君) トラックの輸送秩序の確立の問題でございますが、これは大臣がたゞお答えいたしましたように、トラック運送事業に対する行政の中で最大の重要な問題だと私も考へております。

その輸送秩序がどういふふうな実態であるかに

つきましては、昨日先生に御提出いたしました資料の中にもございますように、トラックの運送事業に対する監査の結果のデータを見ましても、五十六年度にやつたデータでございますが、二千二百四十四業者監査をしたわけでございますが、そのうち何らかの違反があつたわけでございますが、これが五百三十六でございます。それから警告等の文書、口頭注意でございますが、それを受けたものが八百九十三。そうしますと、トータルで二千二百四十四監査いたしましたうち、千四百二十九の業者、パーセンテージにいたしますと六三・七％の業者が何らかの違反をやつておる。

それから白トラの問題でございますが、これも五十六年度、先生に御提出しました資料にもございますように、九百三十一業者といひますか、対象の処分を受けた業者あるいは使用者は九百三十一ございまして、そのうち文書警告等で済まされたものが三百六十九、それから無免許営業というようなことでこちらが処分をしたのが四百七十二、それからそのほか有償運送等の許可違反でこちらが処分したものが七百六十というふうな実態でございます。

それからさらに、運賃の收受の問題でございますが、これも先生に御提出いたしました資料でおわかりのとおり、五十七年九月の私どもの調査では、千八百七十四の総調査件数に對しまして、ダビングがその中で八百二十九もございまして、割合にいたしますと四四・二％のダビングというふうなことになるかとおす。

そういうような状態でございますので、私どもといたしましては、これに対する対策を従来からやつてきたわけでございますが、今後の対策といたしまして、これはなかなかこれといった直ちに即効果となるような妙手はないわけでございますけれども、いろいろな手を打つてまいりたいと思ひます。しかし基本は、やはり事業者自身競争を慎むということが基本であろうかと思ひますけれども、私どもとして今後ともやつてまい

りたい方策というものは、これから具体的に申し上げますが、一つは、自家用トラックの使用者に対する取り締まりとそれから法令違反行為——これは自家用トラックだけではなくてトラック運送事業者全体に対してでございますが、法令違反行為については厳正に処分を行つていく、これが一つでございます。

それから、輸送秩序の改善のための体制の整備でございますが、これは私ども公務員の数は、おのずから昨今のような財政事情でございますので、なかなかふやせないわけでございます。そこで、民間の方の力をそこに注がせようになければならないわけでございます。輸送秩序改善指導員というのが現在百十六名陸運局長の委嘱を受けて活躍しておるわけでございます。そのほか委嘱を受けない指導員もございまして、委嘱を受けた者が百十六、こういう者と連携をとりながら業界を指導していく。この指導員につきましても、トラック協会等と検討を重ねまして、さらに人員の増加等について積極的に検討をしてまいりたいというのが二点目でございます。

それから第三点といたしまして、過積載の防止でございますが、これは先生も具体的な資料をお持ちだと思います。なかなか過積載の状況が改善つておりません。したがって、これにつきましても、これは総理府の交通安全対策室で過積載防止対策連絡協議会というものを設けておす。これにつきましても、それに積極的に参加すると同時に、地方レベルでの関係省庁間の連携というものを強めていく必要があるかと思ひますので、その点についてもこれから具体的に検討を重ねてまいりたいというふうな考へておす。

それから第四点でございますが、これは過労運転の防止でございます。これも労働省から二七通達というふうな行政指導の通達が出されておりますが、この遵守状況を労働省からいただいた資料で見ましても、なかなか思うようには改まつておりません。若干この通達違反の割合というものが

ンをつくるためには金はどこから持ってきてどうするのだ、それから二七通達問題については、二七通達については労働省と連絡をとってやりまうと言われども、違反の件数ここにたくさん出ているからどうするのだというようなことを、いまじゃなくて結構ですから、やはりひとつ具体的にトラック運送秩序の改善のための諸対策について、きょういただいたことからさらに突っ込んだことを、あなたたちが法律改正する必要があると言以上、われわれが理解と納得できるものを提示してもらいたいということをお願いしておきますが、大臣、それは御検討願って提示していただきますか。その点だけです。中身に大臣に触れてもらう必要はありません。さらに具体案をぜひひとつ提示してもらいたい。

○国務大臣(長谷川峻君) 日本の経済の発展の中にトラック業者がやった役割も大変大きいし、また、たゞいま局長が話したように、弱小トラック業者に対して荷主が強い、その荷主を説得するのも時には私の方の仕事ということで、非常に複雑多岐ですから一片の法律でばさばさと切るようなわけにまいりません。いろいろな方々のお知恵を拝借しながら、業者の、さらにまた働く諸君の安全、こういうことに一生懸命注意してやりたい、こう思っています。

○安恒良一君 終わります。

○委員長(矢追秀彦君) 午後一時十分に再開することとし、休憩いたします。

午後零時十七分休憩

午後一時十二分開会

○委員長(矢追秀彦君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

○青木新次君 私、国土庁の震災対策課長にお越しを願ったわけですが、大規模地震が発生した場合の人員や物資の緊急輸送等について航

空機の利用を考えるべきときに来たというように考えております。それはなぜかという、私は静岡県の出身でありまして、突然直下型の地震がいま直ちに来ても差し支えないという統計的なデータがあるわけでありまして、特に静岡県を中心としたしまして、東海地方は地震の強化地域に指定されているわけでありまして、微小地震というのは常に起こっているわけでありまして、一週間前にも震度三の地震が起こりました。これは西南地方の東海沖は今日すつぽりと、御前崎から伊豆半島の西南地域が今日空白地域になっているわけでありまして、これは地震を待っているわけじゃないけれども、いま直ちに来ても差し支えないというようなデータが今日出ているということでありまして、そういう点から、この伊豆半島は御承知のように、駿河トラフとそれから相模トラフの間にあつて三十六の活断層が常に動いているわけでありまして、伊豆半島は首を振っているわけでありまして、そういう状態にあるときに、伊豆半島並びに駿河湾がまさに陸の孤島となるような機運というものが今日想像をされる事態になっているということから、このことについて国土庁としてはどういうお考えを持っていますか、お伺いいたしたいと思います。

○説明員(小松原茂郎君) お答えいたします。大地震におきます航空機の利用について御質問がございましたが、一般的に申しまして、大地震時におきましては、陸上交通につきまして相当な支障がござります。そのために、情報の収集でござりますとか救援の人員や物資の輸送につきまして航空機の果たす役割りというのは非常に大きいと考えております。

いま先生から東海地震のお話が出ましたけれども、東海地震の対策についても同様のことを考えておきまして、東海地震の対策を定められた静岡県の地域防災計画におきましても、警戒宣言時におきまして、避難の状況や交通状況の把握や、それから防災要員や防災資機材の運搬といったものために自衛隊等のヘリコプターの利用を図った

り、あるいは被災しました後の応急対策活動時に入りますと、空中偵察によりまして被害状況の把握をしたり、あるいは被災直後に応急対策活動に携わる人たちの人員ですとか物資の輸送のために、自衛隊ですとか日赤等の航空機あるいはヘリコプターの利用を図るといふように決められております。

こういつたことでありまして、応急対策活動への航空機の利用というものは欠かせないものと考えております。

○青木新次君 これは大型機というわけにはいきませんが、民間の小型機を活用するということがありまして、地震防災対策の強化地域に指定されまうと地震防災強化計画を策定されることになつていくわけでありまして、いま課長の言われましたところの緊急に防災上整備すべき施設を定める政令に対して、道路、港湾が書かれているけれども航空機の離着陸施設が掲げられていない。この理由については、あなたはその必要を認めておられるにもかかわらず、その点が掲げられていないことについてはどう考えますか。

○説明員(小松原茂郎君) 東海地震対策につきましましては、自衛隊の、西部に浜松基地、それから中部に静浜基地、それから東部に御殿場等の基地がございまして、航空機の発着についてはそれを利用するという計画になっております。そこに運びました物資の域内の輸送のヘリコプターの基地と申しますか着陸地点におきましては、たとえば静岡県で申しますと、全地域を調査いたしまして約二百八十カ点ほど押さえておきまして、それを防災計画の中に示しましてその活用を図るといふことと考えております。

○青木新次君 私も、浜松や、それから静岡、御殿場等の基地の状況は知っておりますが、伊豆半島と向かい側にある三保半島から、その先端から発着するということですが、それこそ大きな川を隔てて向こう側に存在するような状態に実はあるわけでありまして、気象条件も非常によろしいというようなことでありますので、私は三保半島にそ

いうようなひとつこの基地をつくる。あるいはまた、静岡県は民間航空機の活用というものは飛行場がございませぬので、それらの点から考えてみて、たとえば将来、成田あるいはまた小牧、そのほか新潟等に対して離発着できる小型機の活用を中心とした飛行場をつくってもらいたい、三保につくってもらいたいという希望が地元にあるわけでありまして、航空局長、この点についてはいかがでしょうか。

○政府委員(松井和治君) ただいまお尋ねございました三保半島に、現在三保場外離着陸場と称しております、正規の飛行場ではございませんが、滑走路五百メートルを有しております日本飛行連盟の設置した離発着場がございまして、これを正規の飛行場にしてはどうかというお尋ねかと存じます。

私も調査をいたしましたところ、これを正規の飛行場として整備する場合には若干問題があるような感じがいたします。一つは、これは海岸管理者である静岡県の所有地でございますので、海岸使用の永続性ということで海岸管理者との調整が必要になりますこと、それから海岸保全上の問題としての防風林とか防潮堤との接触の問題を解決しなければいけないとか、あるいは三保の松原という名勝として指定されております文化財保護法との抵触をどうするかというような問題。ただ、これは今後さらに検討を進めていかなきゃいかぬ問題だと思っておりますが、私も現在静岡県なり、あるいは静岡市、清水市と申しますような地元の公共団体からまだ御相談を受けてございませぬ。今後、地元の公共団体等からそういうような御要望がございしますならば、私も検討をさせていただきますと申しておりますが、ただ現状のこの離着陸場は先ほど申しましたように滑走路の長さが五百メートルでございます。ただいま先生御質問いただきました災害対策として小型機の離発着には十分かと存じますけれども、ある程度離れた、先ほどお話しございました小牧でございましてか新潟でございましてかというよう

なところまで飛ばすような航空機を離発着させるためには、さらに滑走路を相当程度延長しなければいかぬだろうというような問題もございませう。先ほど御答弁申し上げましたように、今後地元のあるいは市等と十分御相談をして検討させていただきますというふうな考えでおります。

○青木新次君 その点は、地元の知事並びに市長とも打ち合わせをしながらひとつ……。静岡県はあれだけ海岸線が長い。本州で一番長いのです。それで、産業その他、第三次産業としての観光は非常に盛んなんです。御承知のように、伊豆半島の温泉地帯、あるいはまた浜名湖の観光、あるいはまた南アルプス等をいろいろ見渡したときに、そういう面から離島観光等についても父島、母島、その他伊豆七島等に対する観光旅行等についても必要だし、一たん緩急あつた場合にはそういう意味で防災上の対策、救難救助といったようなことについて絶対必要であるという観点に立っているわけでありませう。ですから、その意味で前向きに、航空局長、このことは困難性ばかり主張するのじゃなくて、地元の条件を私どもはひとつ解消した場合においては航空局としても、あなたはむずかしいこと言っているけれども、もとは中村大造さんという人と松本さんというあなたの先輩の航空局長は前向きに検討したのかかわらず、あなたはちょっと退歩したような発言をしているので大変遺憾なことだと思つておりますが、そういう方向でひとつ御努力をお願いしたい。初めからだめだというのはこれではだれでも言えることですが、静岡県は民間航空飛行場がない、こういう現状とも照らし合わせて私ほぜひこのことを実現いたしたいというふうに考えているわけでありませう。そういう方向でお願いしたいと思つていますが、いかがですか。

○政府委員(松井和治君) 先ほど申し上げましたように、全く問題がないわけではございませう。で、問題点を申し上げたところ大変後ろ向きというふうな御指摘をいただきました。先ほど申し上げましたように、日本飛行連盟という社団法人

が現在管理いたしておりますが、この日本飛行連盟がこの空港をさらに拡張するというのとはなかなかむずかしいうございませう。どうしても公共団体が関与していただかないと話が進まないと思つております。したがって、地元の公共団体のお話を十分承つて対処してまいりたいというふうな考えでおります。

○青木新次君 警察の方、いますか。——静岡県は、東名高速道路で先般日本坂トンネル事故という、トンネル事故としては有史以来の重大事故が発生したわけでありませう。またその傷痍が必ずしもいえないというふうなことで、あの事故の痛ましさと今今日まだ伝わっているわけでありませう。あのときにいろいろ問題になりまして、救難救助という点について、東名高速道路等は非常に幅員が広いわけでありませう。もしここへヘリコプター等が離発着できるようなことができるならば大変幸甚だ、こういう声があるわけでありませう。このごろは警察も近代的になってヘリコプターを持っているわけでありませう。民間もあわせてそういう方向で事故の早期復旧ということを含め、あるいはまた人並びに財産に対してこれをひとつ早急に対応できるというふうなことをひとつ考えてみたいと思つておられるわけでありませう。その点いかがでしょうか。

○説明員(國松孝次君) ヘリコプターの降下場所につきましては、通常の場合でございませうと航空法の規定がございまして飛行場または運輸大臣が許可をする場所ということになっておられるわけでありませう。災害その他緊急の場合で捜索または救護に当たるといふ場合にございましてはその規定の適用がなくどこにでもおられる、そのときの安全性さえ確認できればどこにでもおられるというふうなことでございませう。捜索または救護に向かう場合でございませう。場所の制限は一応ないというふうなことでございませう。したがって、先生御指摘のように、高速道路上において救護または捜索を行うことは十分考えられるところとございませう。ただ、高速道路の場合で

ございませうと、高速道路として災害の場合でも通用しておると申しますか、機能しておる場合にはその高速道路としての機能が一つございませう。なかなかおける場所も制限されてくるわけでありませう。たとえばパーキングエリアであるとかその他のいろいろなサービシアreaがございませう。そういうところについては可能であると思つておられる。ただ、いろいろそのおられる可能な場所と探すのでございませう。スペース的にかなり広い場所がございませう。街路灯であるとかそういうものの障害がございませう。おられる場所と探すのはなかなかむずかしいというふうな聞いておられます。

なお、先生の御趣旨もございませう。そのようなことが東名高速道路であるとか、そういうところで可能であるかどうか、今後場所の調査をいたしまして、おられる場所があれば事前に、その周辺で災害があつた場合にはそこにおられるというふうなことも検討してまいりたい、かように考えておられます。

○青木新次君 九重衝突か、とにかく七重、八重、九重衝突といったような悲惨な事故が起こつておられるわけです。この場合には当然車は遮断されます。遮断されますと地上の空間、道路上の空間といふものは広がるわけでありませう。そういう点から、私は当然事故の早期復旧、それから死傷者等の早期救難というふうな問題を考えたときに、それは飛行場から発着するなんということ、これは、こんなことは言わなくてもわかつておることでありませう。そこへすぐさま急行できるということになつたら大変すばらしいことだということ。私が私どもの御承知のように東西非常に長いものですから、事故が起こつた場合に少しでも早く、一刻でも早く来てもらいたい、ちつとも来てくれないじゃないか、こういうあせりの中にそういう声が出ておられる。警察が行けない場合において民間等についても、私はタクシー会社や観光会社がそういう制度をつくつてもいいと思つておられる。ふだんは観光をやつてもいいし、そういうよ

うなことで、やはりそういう方向で、皆さんのそこまでサービスの行き届いた形でもって行政当局は考えて対応するということが必要ではないかと思つておられます。そういう点について、もう一度ひとつ発言願ひたいと思つておられます。

○説明員(國松孝次君) 繰り返すようになるわけでありませう。高速道路上におきましても降下できる地点があるかどうか、かなりスペースの要ることでございませう。その地点がどこにあるかよく調査をいたしまして、その場所につきましては降下できるというように措置をしてみたいと思つておられます。なお、たとえば静岡県でございませうと二機飛行機がございませう。緊急の場合におられる場所と探すのにつきましてはパイロットの方であらかじめ数カ所調査をいたしておりませう。たとえば伊豆で、この地方であればこの地点というふうなことをあらかじめ大体定めておられる場所がございませう。なお、それに付け加えるものとして高速道路上の適当な場所があるかどうか、今後検討してまいりたいと思つておられます。

○青木新次君 エンタープライズに乗っているような大型ヘリをおらせというわけじゃないですか、小型のヘリをおらせということでありませう。そういう地域を指定しなくてもそこにおられる。いろいろ幅員はあるというふうな私どもは調査をいたしておられます。そういう方向で、ひとつ専門的立場から調査をしていただきたい、この思ひです。

次に、国鉄の方に質問いたしたいと思つておられます。国鉄の資金の状態を見ると、私はここに「日本国有鉄道資金概算」を持っておりませう。大変問題の点が多いわけでありませう。たとえば運輸収入でも、五十七年度予算では四兆五千五百六億円、そのうちの運輸収入が三兆五百九十五億円、それから五十八年度の予算の予定でありませう。四兆七千五百三十三億円の収入見込みも、運輸収入はこれまた過小見積りとも言える。二兆九千五百億円で、合計いたしまして去年との対比では一千九十五億円の実は三角になつておられる。今

はカットされているわけですが、安全という問題を中心として考えるということになりますと、この辺は大変問題のあるところだと思っておりますが、その点、大臣は三割工事費のカットという問題についてどう考えておられますか。

○国務大臣(長谷川峻君) 国全体が財政の困難なときでございまして、一つ、それから、やはりいまの国鉄に対するニーズというものは、安全輸送が一つ、それから都市間輸送、非常に通勤関係が込む、こういうふうなニーズにこたえるというふうなところに重点を置いて、心ならずも三千億ぐらい今度は削られて七千三百億とたしか記憶しておりますが、そういう予算になった。そしてまた、それに対するわが省の考え方については事務局当局から答弁させます。

○政府委員(永光洋一君) いま大臣からお話がございましたように、設備投資につきまして国鉄のいわゆる資本費の圧迫の大きな要因にもなりまして、極力抑制しながら安全とサービス面とを最小限確保していくという考え方で五十八年度予算に対応したい、かように考えておるわけでございます。

いま先生おっしゃいましたように、七千億に約三割削減の中で安全対策は大丈夫か、こういうことかと思えます。われわれといたしましては、この少ない削減された額の中で、輸送の安全に直接するいわゆるトンネルとか橋梁とか、そういう老朽施設の維持更新につきましては従来と同様な形で重点的な配賦を行って安全に遺漏のないように期したい、かように考えております。

○青木新次君 さつき、わが党の小柳委員も言ったわけですが、赤字だから予算をカットする、赤字だからどんどんとつ伸ばすということとは民間企業並みの発想ですね。そのことについて、これは監理委員会でやる話ですけれども、大臣、どう考えておられますか。この点は大変問題点の多いところでありまして、前提に対してどう考えていらっしゃるのでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) あなたも国鉄に御理解

ある方ですから、私は、日本の国鉄というのは、あなたのおっしゃるとおり、当初は黒字とかなんとか考えないでやっただけのことで、一番先は、小学校唱歌にあるように、「汽笛一声新橋を」というのは、たしか横浜の外人居留地に外国人がいる、それが東京に交渉に来るのになかなか不便である、途中でいろんな事件も起こる、そこにおいて横浜から新橋の間に鉄道を通そう。当時、私たちの大先生であった大隈重信大蔵卿がイギリスから百万ポンドの金を借りて国が破産するといつて大騒ぎをした。そして、技術陣から設備から全部借りてあの鉄道を敷いた。国が破産するかと思つた。国が取られるかと思つた。しかし、それが有効需要を次から次に生んで二万一千キロ、今日わが国鉄が誇る新幹線までいった。私は、そういう時代もあつたし、同時にまた、輸送機関というものは国民のニーズにこたえていきますから、その当時は鉄道しかなかったけれども、今日はヘリコプターからあるいは飛行機のことまで論ぜられるように、長距離輸送はほとんどだれしもが飛行機、各県にみんなジェット機の空港を持ちたい、こういうことなどもありますから、だんだん赤字のところもふえてくる、投資したものがすぐ生きてこないというふうな、やっぱりニーズにこたえていく中に、予算編成なりあるいは住民のそういう変化に相對しなから問題の意識の変化も、経営者も国民も全体いまいたすところじゃなからうか、私はこういうふうな感じしております。

○青木新次君 国鉄は、戦前、戦中、戦後を通じて大変な、東海道本線ばかりでなく地方ローカル線に至るまで酷使を突はいたしてきたわけでありまして、軍事輸送を中心として酷使をしてきた。そのことが今日非常にひどいものとなってあらわれている。私も現地を視察いたしました、トンネルに少しひずみが入つたり、あるいはまた、のり面がいまに崩れ落ちるのじゃないかというふうな心配等が実はあるわけでありまして、国鉄にお伺いしたいと思つておられますが、全国でトンネルや橋の老朽化が進んでいま取りかえなきゃならぬと

いうのが一体どれくらいあるのか、ちよつと教えてもらいたいと思つておられます。

○説明員(半谷哲夫君) 私どもがいま鉄道を動かすために持つておられますいろいろな設備があるわけでございますが、そのうちのいま御質問にありました橋梁、トンネルをとりまして申し上げますと、建設年代別に申し上げます、たとえば橋梁のけたでございまして、これは全国で八万二千連でございます。そのうちで明治時代に建設されたものが約六千連、大正時代が一萬二千連、昭和になりましてからが六万四千連、物によつて多少違いますが、代表的な例として橋梁のいわゆる鉄の部分、橋げたの部分で申し上げますとそのような状況であります。

それから、トンネルについて申し上げますと、全数量一千四百キロメートル、延長のトータルにいたしまして千四百キロメートルを現在所有いたしておりますが、そのうちで明治時代に建設されたものが約百キロメートルでございます。それから大正時代に建設されたものが二百キロメートル、昭和に入りまして建設されたものが千キロメートル、昭和に入りまして建設されたものが千キロメートル。これはいづれも新幹線を除いておられますが、在来線で申し上げますと、代表的な二例で申し上げますと、このような状況でありまして、他の公共交通機関であります道路、飛行機等の諸設備と比べますと、百年以上の歴史がありますために、やはり所有している施設の老朽度の進んでいくものが大分あるということは事実でございます。

これに對しまして、いろいろ老朽化して機能低下等の現象があらわれるわけでありまして、これらにつきましては、私ども、各管理局、現地機関にこつこつと構造物を検査する技師を置いておりました、毎年こつこつと構造物を検査してきておりました、必要なものを緊急度の度合いに応じて区分いたしておりますが、緊急度の高いものにつきましてはそれぞれ対策をしてきておりました。また、対策を打つまでの間の必要な手当て

るいは見張りをつけてよく注意をするというようなこともいたしておりますが、そういうふうなものになるべく早く手当ていたしまして、危険性がないようにすることは常に對処している次第でございます。

○青木新次君 私どもは驚いたのでありますが、大臣も驚かれたと思うのでありますが、そういうことがだんだん蓄積されてまいりましてこの間の富士川のようなことになるわけですが、この取りかえ工事は大体どんなふうに進んでいるのか、進捗率についてちよつと教えてください。

○説明員(半谷哲夫君) ちよつとご答へにたい御質問でございますが、私どもとして、先ほど申し上げましたように、老朽取りかえの必要度に応じてましてランクを幾つかに分けております。一番緊急を要するものを私どもは基準A Aと言つておりますが、これは機能低下がはなはだしいので即刻直す必要があるというものであります。これはやはり安全上からもほうつておけないということ、A A基準になつたとすれば直ちに手を打つということになっておられますので、最も緊急度の高いA A基準というものは現実にはないというふうに御判断いただいて結構でございます。

ただ、A Aに近づきつつあるものがA I基準とかA 2基準と言つておられますが、そういうものが大分ございまして、これらについてはいろいろ維持していくのに保守費も相当かかりますし、機能低下も進みつつあるということでありまして、ある時期にはやはり取りかえた方が安全上もさることながら経済上もいいということもありまして、そういうものを考慮して取りかえ計画をつくり、進んでいるわけでございますが、昨今のようにはやはり予算上も非常に厳しくなつてまいりまして、もちろんこの取りかえ計画を進めてまいりますけれども、やはりその取りかえに至るまでの間の修繕工事等でも對処していくというものも出てきておる現状でございます。

○青木新次君 そこで、先ほどちよつと言つたのですけれども、去年の昭和五十七年八月二日です

か、新聞を私、持っておりませうけれども、これは「ふくれる激流、間一髪 河床低下、明治の橋脚を直撃」ということで、明治四十三年、上下二本の富士川の鉄橋をつつたのだけれども、下り専用の鉄橋が老朽化したために、昭和三十一年に上り専用の鉄橋をつくつたのに伴って旧上り鉄橋を改築して下り専用とした、それで旧下り線は廃止してしたのでありますが、もとの鉄橋が鉄筋コンクリートでできておつて、高さは約十九メートル、設計時は約十一メートルが川底に埋まつておつた。これが最近川底が低下いたしました、埋め込み部分はたつた七メートルということでありまして、これは砂利の乱獲という問題が、これがツケになつておるということも言えるわけでありまして、いま半谷常務がおつしやつた、特AとかA2とかなんとか言つていました、よく聞いていませんでしたけれども、そういうものに対処しなかつたのかどうなのか。

この直前、急行「銀河」が通つておる。それから貨物列車も通つておる。もしもこれが富士の保線区員が見たところ、激流が渦巻いておる、あれよあれよという間に橋が轟音を立てて流れてしまつた、そこですぐ連絡をしたということもあつたわけでありまして、そういう点を考えたときに、私も現地にすぐ行つたわけでありませうけれども、肌身の寒い思いが実はしたわけでありませう。

こういう点について、私は、もしこれが地震であつたならば一体どうしたことになつたらうか、これだけでは済まぬだろうというふうな考へるわけでありませう、その点、大臣、予算がないでは済まないと考へますが、この点ひとついかがでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) 列車は大量輸送機関でございますから、そこに大ぜいの方が乗つておるときに地震などがあつて災害があつたら大変なことだと私は思ひます。一人の人身事故も大変なときに、大量輸送機関ですから、それだけにまたクランクの入つたところ、あるいはいまのような地

盤沈下した橋、こういうものは国鉄の職員が常時ずつと見て点検して歩きつ、一方にはまた機関士の諸君が用心しながら、踏み切りも——新幹線はありませうが、ほかの列車は踏み切りがあるわけですから、そういうときに、やっぱり真剣になつて用心しながら、時に地震があつたつて機関士にはだれも知らせたくない、そういうときの神経を使つておる姿というものは私は敬意を払つておるわけでありまして、見張りをされる者、運転する者、また、そしてそれを常に補修しようとして、AランクなりA Aランクなり、いろんなものをやりつ、つある、こういう中に国鉄というものは信用を得つ、つあるものだと。予算が幾らあつてもいいことには違ひありませんけれども、今日、財政困難のときですから、そういう困難な中になつ、つかりこのとおりやつておる、そういう姿勢こそ国鉄が国民全体に信用され、時に財政再建に国がしつかり金を出していい、こういうふうなムードが生まれるのじやないかと期待しておるものです。

○青木新次君 大臣、私は姿勢の問題じやないと思ふ。姿勢は必要ですよ。これは前提としてあらなければいけないというふうに思ふのであります。が、なせもつと早く取りかえなかつたのかということについて、国鉄当局、いかがですか、この点は。

○説明員(半谷哲夫君) 私は技術屋でありますから、技術屋の立場で見ますと、確かに取りかえその他促進したいというものもいろいろあるわけでありませう。しかし、これは単に技術屋といひますか、技術的な問題と同時に、やはりいまの予算事情を考慮しなさいいけないわけでありませう。ただ、その間に安全にひびを入れちゃいけないというのはわれわれの最大の使命であります。これをカバーするのにもまた技術力でありませう。

そういう意味で、現在、取りかえという面から見ますと、国鉄の歴史が古いだけに取りかえをやりたいと希望が出てくるものがたくさんあるわけでありませうけれども、これをやはり現在の財政事情、それからまた、それをカバーする技術力とい

うものをもつていかに現実に対処するかというの、これはやはり一つの技術的な判断、技術力になるのじやないかということ、私どもは現地を指導してやるわけでございます。

それで、いまの富士川の例でございますが、これも私どもが、あの富士川に非常に大きな水が流れておる、その場合に橋脚が倒壊するという危険性を感じておればあの場合に列車を通すということとはしなかつたわけでございますが、実は富士川は、先生御承知のように非常に荒れ川でございます。いままでいろいろ砂利採取等の影響もあつたわけでありませうが、この十年ぐらゐ国鉄の東海道線の橋梁を中心いたしました前後というものは砂利の採取が禁止になりました、それまで大分河相の様相が変わつてまいりました、調査も頻繁にやり、また河床が下がつていく、国鉄の橋梁の根入りも浅くなつてくる、それに対応しまして根固め工というものを何回か繰返してその防護対策をやつてきたわけでございます。

そういう経過から見まして、また十年ぐらゐ採取がなくなつたということもあつて、河床の低下がある時期からや安定してまいりました。五十年以降は測定を続けておりますが、特に河床低下が急激に進むということもなくなつてまいりましたので、相当の根固めの防護工もやりましたので、ある程度の水に対してはある基準を持つて警戒体制をとらしておりました、ある水位以上になつた、あるいは高さを来たら列車を停止させるという基準を設けてこれに対処したわけでありませうが、たまたま八月二日の日は急激に水が出たということ、現地の技術者、これは保線区の助役でありませうが、現地に駆けつけまして状況を判断いたしましたわけでありませうが、いままでには異常な水の出で、しかも水の高さが川岸と中で大分違つておる、やほり危ないということ、状況をつかみ、やほり危ないということ、停止手配をとるといふ判断をして、停止手配をとつたときに橋脚が倒壊したというふうな、非常にきわめて緊

迫した状況がそこに出たわけでありませう。私どもは、そういうことがあつてはいけないというところ、いろいろやつたわけでございますが、これは橋梁が非常に古いということもありませうけれども、やはり富士川という川の非常に荒れる、河川勾配が急な川に對しまして、もう少し広域的な目での体制というものは固めていかなければいけない、また構造物に對しても対策をとらなさいいけないということ、その後、学者、その道の専門家のお知恵もかりるということ、事故調査というよりも、むしろ今後の対策ということ、いま検討を進めてきておりました。一応災害の後、応急に基礎を入れまして橋脚を立ち上げ、十月十六日に開通させたわけでありませうが、この間二カ月余かかりまして大変単線御迷惑をかけたわけでございますが、それと同時に、残つておりました橋脚につきましても、これなら大丈夫だといふ応急の手当てをとりましたので、ことしまつた雨季が参りますけれども、台風時期が参りますけれども、それに対してはあのような御心配をかけるようなことはないうにできるというふうな考へておる次第であります。

○青木新次君 半谷常務は予算がないからということとは言われなかつたわけでありませうが、私は現地の皆さんやその他から、予算がなくて、ここまで手が回らなかつたということをお聞かして、あなたも、大臣もいるものだから遠慮してはいるのかもしれないが、そういうことを聞いておるわけでありませうが、そこで、大蔵省の公共事業担当の藤井主計官、こういう問題についてはただ冷たくカットするということではいけない。さつきの取りかえ工事の進捗率を聞いては慄然としたわけでありませうが、大臣はまだまだ親近感がそこまでいっていないのじやないかというように答弁を聞いておつて考へませうけれども、私は現地を見ておる。そういう中でのいまの現地の状態というのは、富士川町の岩淵というところの岩盤がずうつと連なつておつて、その切れ目、そこへ水が殺到しちやつた。そういうことも実は調べてきて

追した状況がそこに出たわけでありませう。私どもは、そういうことがあつてはいけないというところ、いろいろやつたわけでございますが、これは橋梁が非常に古いということもありませうけれども、やはり富士川という川の非常に荒れる、河川勾配が急な川に對しまして、もう少し広域的な目での体制というものは固めていかなければいけない、また構造物に對しても対策をとらなさいいけないということ、その後、学者、その道の専門家のお知恵もかりるということ、事故調査というよりも、むしろ今後の対策ということ、いま検討を進めてきておりました。一応災害の後、応急に基礎を入れまして橋脚を立ち上げ、十月十六日に開通させたわけでありませうが、この間二カ月余かかりまして大変単線御迷惑をかけたわけでございますが、それと同時に、残つておりました橋脚につきましても、これなら大丈夫だといふ応急の手当てをとりましたので、ことしまつた雨季が参りますけれども、台風時期が参りますけれども、それに対してはあのような御心配をかけるようなことはないうにできるというふうな考へておる次第であります。

いるわけでありませんが、主計官、こういうものは、これはもう少し予算を、やはり公共事業ですから、あなたも公共事業担当の主計官ですから、もう少しやっぱりこれは予算の配分という問題についてやらなきゃいかぬというふうに思うのです、いかがですか。

○説明員(藤井威君) ことし、先生御指摘のとおり、一兆円余りの国鉄の投資規模を、国鉄財政やむを得るところとすることで三千億余りをカットせざるを得なかつたわけでございますが、もちろんわれわれといたしまして、国鉄が安全にかつ安定的に輸送の責務を維持するという、その本質をだめにしてしまったのではこれはもうどうにもならないということによく理解しておるところでございます。現実には投資の予算を決めますときでも、運輸当局あるいは国鉄当局とのおあたりは十分御相談いたしまして、投資の削減はやむを得ないにしても、そういうところには重点的に配慮し、何とか安全輸送を確保していくぎりぎりのところをやつていこう、こういうことで十分協議してつくつたものでございます。われわれといたしまして、この予算がそういう趣旨で国鉄当局によつて適切に運営されるというふうに考えておるところでございます。

○青木新次君 答弁にはなつていませんがね。大臣、その点について事務的に答弁するといまの藤井さんのような答弁になる。あなたはどうか考えますか。

○國務大臣(長谷川峻君) 大変御声援ありがとうございます。そういう意味で、しつかり工事予算を取りましよう。

○青木新次君 静岡県は東海沖地震対策について大変関心が深いです。私なんか日曜なんかは、すぐ町内の住民と一緒に震度六なんという地震車に乗つて、そして上からがたがたと落ちてくるその中に自分もいて、そしてこころを消したりなんかすることも私自身もやつていっているのです。それくらい関心が静岡県民は高い。それで、もし東海沖の地震が起きたらこれは大変なことだとい

ことで、一体新幹線はどうなるのだ、東名高速道路はどうなる、河川はどうなるということをやぐ考えるし、津波はどうなるかということをやぐ考えるのが静岡県民の大体の関心の高さを示していると思うのでありますが、その中で、昭和五十四年ごろは国鉄当局は一千億円ぐらいこの地震対策で使いますよということをやつたのですけれども、その後どういうことになつていっているのか。ひとつ国鉄当局から答弁してください。

○説明員(平谷哲夫君) 五十三年に大規模地震対策特別措置法がออกมาして、私も内部にこの大規模地震対策の委員会をつくりまして、いろいろ検討してまいりました。また、部外の学識経験者にも、構造物の耐震強化あるいは安全対策という事柄についてのお知恵も、それ以来ずっと連続して検討していただいているわけでございます。その結果を反映いたしましていろいろ対策を打つてきておりますが、約一千億というのは東海道新幹線、これが中心でありますけれども、そのほかに在来の東海道線等を含めまして大規模地震対策として対策を全部やるためには、大変大ざつぱでありますけれども約一千億ぐらゐかかるかという試算をしたわけでございます。今日までこの大規模地震対策ということで経理当局もいろいろ重点的に予算配分を配慮してくれまして、現在までに約二百億投入してまいりました。全体一千億に対して二百億ということになりますと二〇%でございますが、この二百億のお金でやつた工事といまするのは、やはり耐震性から考えて緊急度の高いところ、地震に対して比較的弱いところをまず真っ先に手がけてやつてきております。たとえば軟弱地盤上の盛り土工事、これは平常ではいいのであります、地震で揺られたときにやはり盛り土工が崩れてくるということがございます。それによりまして、運転上の安全問題ももちろんありますが、それに関連して、その警戒宣言が出た後の列車の運行、待避させる、この地域を抜け出すというようなことにも影響してまいりますし、また一たん震災した場合の復旧にも相当の時間がかか

るといふことでございますので、こういった耐震性から見まして緊急度の高いところからまず手がけてまいりまして、いま申し上げました盛り土工の緊急性の高いところにつきましては五十七年度まででは対策を終わつたという状況でございます。

そのほかに、まだ橋梁対策とかいろいろございまして、今後なお続けていくわけでございまして、いままの次の段階に入りつつあるということでありまして、全体を完成させるにはちよつとまだ時間がかかるわけでありますけれども、一応その対策の効果は上がりつつあると私もは見ております。

在来東海道線に比へまして、新幹線というのは御承知のようにわりあい背の高いところを走つております。構造物の背も高いということから、やはり耐震性という面から見ると、やや新幹線が不利でございます。したがって、当初は新幹線の方が耐震性から見るとやはり被害を受けやすいかということでも重点的に手当てをしてまいつたわけであります。今日までの状況で見ますと、在来の東海道線の強さと新幹線の強さというものは大体足並みをそろえたかなという感じでございます。今後は、なお残る対策強化をいたしますが、在来線につきましても進めていくというつもりでございます。

○青木新次君 他官庁や、それから地方自治体に比べて、いまの半谷常務の説明でも、一部はわかりますけれども、相当おかれていられるのが目立ちます。たとえば片方が地震対策をやつておつて、国鉄は予算がないからやれません、そのために市町村の段階、他官庁との関係で問題になるといふようなことがあるわけですが、国鉄担当の主計官藤井さん、ひとつその意味で他官庁との関係の整合性をとらぬと、片方だけ予算がついて片方がつかないということでは背広を着て長ぐつをはいたようなものですから、そういうことにならぬようなことについて、大蔵省の主計官会議とい

うようなものも開いて対応するというようなことは考えておりますか。

○説明員(藤井威君) おっしゃるような安全対策という面では他官庁との調整は事務的には当然やらなければいけませんし、そういうことも頭に置いて予算の編成に携わつておるつもりでございます。

○青木新次君 当面の対策といたしまして軟弱地盤というものがあつた。軟弱地盤が相当あります。私は静岡県でありますから、たとえば西の満水、太田川周辺、それから富士川の周辺というところ、いろいろございまして、いま私が冒頭申し上げたように、トンネルの入り口とか、あるいはまた富士川の落橋等でもわかりますように落橋対策、それから切り取つたのり面等の対策については一体進めているのか、いないのか。これもどうも予算がないからやつてないというように見られるのでありますけれども、地震その他、事故は偶発的に起こるものですから悠長なことを言つていられない。一千億と言つたけれども二割ぐらゐしか進んでいないという話を聞いていられるわけでありまして、その点についてはどういふ現状になつていられるか、もう一度説明していただきたいと思つたのです。

○説明員(平谷哲夫君) この地震対策の項目は、先ほど申し上げました軟弱地盤上の盛り土工対策といふものが一番技術的にも相当占める部分でございます。このほかに、橋と盛り土工とのつなぎ目の区間、あるいは橋が落ちないように落橋防止対策をやるといふようなこと、それから斜面の崩壊を防ぐための斜面対策等、いろいろございまして、そのうちで現在まで手打つてきておりますのは、盛り土工対策がまず第一でございますが、橋と盛り土工との間の対策、それから斜面の対策、こういったものを取り上げて現在までやつてきております。進捗率はそれぞれ違つてはありますが、盛り土工につきましては、いま一、二、三ランクに分けておりますが、その一番優先度の高いというも

のは、盛り土については大体五十七年度で終わるかという段階、橋台裏で申し上げますと、橋と盛り土との境界の対策であります、これでいきますと約六〇%ぐらい、斜面対策も約六〇%ぐらいというふうなことでございまして、まだ十分だともちろん言えないわけですが、緊急度に応じて現在進めつつあるという状況でございまして。

○青木新次君 大臣、この災害対策は、安全対策だけは抜かりなくやっていると仰うけれども、現状は、私が質問して大体わかっただけで大変な問題点が予算上の点から私には出てくると思うのであります。この点だけはしっかりと閣議でもって発言をせよという、それからその予算の切り盛りをする大蔵省の方としても、この点は去年の第二の富士川のような事態というものを起こさぬように、これは防止できたからよかったのでありますけれども、何千それから何百億というふうな財産が一瞬にしてなくなってしまうというのを憂うるがゆえに、その点については万遺憾なきを期していただきたい。これはひとつ、すべての問題に優先する案件であるというふうにお考えいただきたいと思うのであります。

主計官、もう結構です。それから、近ごろの労使問題が大分新聞紙上等をにぎわしておりますけれども、この点については、私はこのごろになって急に激突し始めたし、テレビの大体えさになって急な感じが実はするわけでありまして、労使問題についてはほめるだけでもまじいというふうな感じが総裁あるのではないのか、この点について総裁の気持ちをお聞かせください。

○説明員(高木文雄君) 国鉄の仕事につきましては、通常の労使問題と違ひまして、非常に大ぜいの職員が誠実に仕事をすることを前提として経営が成り立つておるわけでございますので、労使間の協調といいますが、同じ気持ちを持って仕事をすることが、ほかの産業の場合に比べてましては重要な意味を持つものだと考えております。

そこで、私といたしましては、現在労働組合と申しますか、職員集団に対しまして、何とかいまの国鉄の経営の現状なり、世間がどう国鉄を見ておるかということの認識を深めるように求めておるわけでございますが、どうも残念ながら一部の組合との間においては認識に差がある、また他の一部の組合との間では認識が接近しつつあるというところでございます。

御存じのように、日本におきまます多くの職場の場合と大変な異にしてございまして、たくさん労働組合に分かれておるということからいろいろの問題が起つておるわけでございます。残念ながら一部の労働組合というものを象徴していかなくやならぬということで、そういう合意に基づいて行動しているところもあつて、一部におきましては、やはり労働者の生活条件をあくまで守っていくという観点から従来の運動方針を變えるわけにはいかぬということ、またそういう姿勢でいるところもあつて、そうした事情があつて、最近新聞で報道されておりますような、大変皆様に御心配をかけておりますような事態が残念ながら事実問題として起つてきておるわけでございます。私自身といたしましては、何となくあれ、労働運動といえども、そのときそのときの世間の常識というものを十分のみ込んだ上で行動せられるべきものであるかと考えておりますので、なお今後いろいろ説得をし、教育をして、そして現時点に即応し得るような労働運動であることを強く願つておるわけでございます。

しかし、これは労働運動の本質、労働組合制度の本質からいいますと、われわれは、ひたすらに理解を求めるといいますか、よく考えてくださいよというのを求めるのが限界でございまして、若干の時間がかかるのも、またお許し願わざるを得ないというふうな考えでございまして。

○青木新次君 労働組合の目的は労働条件の維持改善にあるわけでありまして、総裁があしたからこうしようと言つても、そこにはやはり大ぜ

いの組合員が存在する。したがって、その組合員に對して、組合員にも納得させるには、これまた、いまあなたの話のように相当な時間のかかることはあなたも御承知のとおりだと思つております。私は、やっぱり協力するかしんかというふうな問題は、たとえ国鉄の再建という至上課題がある。この至上課題というのは何かといったら、まず内部努力というものは、まず第一に、昭和三十五年で止めたか、国鉄再建法を審議したときに、とにかく三十五万人にしてください、当時は四十二万四千人もいたわけでありまして、三十五万人体制でやってください、そうすれば国鉄に対しても、ひとつ年金はおろか、累積債務も取り消しにするし、何でもかんでも協力します、これが運輸省並びに運輸大臣や政府の考え方だったことは御案内のとおりです。

それが今日、昭和五十七年度に二万二千六百人の実員が減つていく。去年は一万二千人、その前の年は一万一千人、昭和五十四年は四千五百人というところで、来年はもともと減つていくのじやないかというふうな状態であつて、しかも採用はゼロですよ。そういうふうな状態であつて、やつぱりそのことについてひとつ受けて、この厳しさの中で交渉によつて不足であつても納得しよう、了解しようというふうな組合の姿勢があるのだと、現下の情勢を認識しているというふうな解釈すべきだと思つておりますが、総裁、その点が一番主だと思つておりますが、どうですか。

○説明員(高木文雄君) いまから三年ないし四年前に現行経営改善計画を立てるときには、そのときに六十年時点での一定の旅客、貨物の輸送量を想定いたしましたわけでございます。その想定を前提とすれば、まずもつて当時四十二万四千という数でございましたけれども、そのときに比べて七万四千人ぐらゐる少ない人間で仕事をしてくいいうことでないか、ある条件のもとでの収支を償うことがむずかしいというところで、いわゆる三十五万人体制ということをお計画いたしました。それを

前提に労使間で話し合いをして、今日までその線に沿つて組合側にも十分協力をしてもらつて毎年必要減をなし遂げてまいつたわけでございます。もちろん組合としては現在でも三十五万人というふうなことは了解をいたしておりませぬけれども、毎年毎年の計画については、いろいろ議論はありましたけれども、その線に沿つて進めてきたわけでございます。その点、われわれとしても誠意を尽くして説明をし、労働組合側もそれを理解して今日まで進んできたということは評価をしていただきたいと思います。

しかし、非常に残念なことには、そのとき考えておりました輸送量というものがそのとおりに進んでおりません。いわゆるモーターゼーションといひますか、交通体系の變化に伴いますお客様の嗜好はますます鉄道から離れていっておるという現状でございまして、その後の今日までの経過を見ましても、その前から取り組んでおります計画では十分だということ、その計画をさらに進度を深めるといふ趣旨で現在五十七年度中に二万二千六百の減員に取り組んでおるところでございまして、この問題で、あともう一週間しかないわけでございますが、まだまだ労使間の協議が調うというところまでは至つておりませぬけれども、何とかこの点については十分理解を深めまして、私どもの目標としております要員計画を何とか実現したい、それについて理解を得てもらいたいというふうに取り組んでおるところでござい

○青木新次君 総裁、いまあなたの言つた点については、だんだんと了解して協力してきておるのではありません。何万人も減るなんというところについて、たとえばよその企業とか、よその団体、官庁だつたらどういふことになりませぬか。ハチの巣をつつくような状態になるでせう。国鉄の關係等については、現下の事情というものを厳しく認識しては、何万人も減らすこと、わかりました、よくわかりましたというふうなことはならぬ。しかし、

前掲に労使間で話し合いをして、今日までその線に沿つて組合側にも十分協力をしてもらつて毎年必要減をなし遂げてまいつたわけでございます。もちろん組合としては現在でも三十五万人というふうなことは了解をいたしておりませぬけれども、毎年毎年の計画については、いろいろ議論はありましたけれども、その線に沿つて進めてきたわけでございます。その点、われわれとしても誠意を尽くして説明をし、労働組合側もそれを理解して今日まで進んできたということは評価をしていただきたいと思います。

年々歳々、当局の考えていること、そのことについてでは解を年ごとにやってくるというようにだけで、これはうまうまといっているというように思わなきやいかぬ。

それで問題は、どういうためにいま紛争が起きているのかといえ、やはり従来の労使慣行というものを直ちにやめようとする、総裁のお年のせいかどうか知らぬけれども、非常にあせりがあるというように考えるわけでありませう。ですから、この点から、いまあなたは一週間しかないと申すたけれども、一週間の間に話を進めていくためにも、虚心坦懐とにかく労使でもって話し合うということについては、あなたは心から思っておられますかどうですか、その点をお伺いしたい。

○説明員(高木文雄君) 話し合うということ、心から思っております。

○青木新次君 そういたしますと、このことについて世間では大心配している。私も心配しているし、国民の皆さんが心配している、一体どうなっているのかということについて。

大臣、この国鉄の労使問題というものについては、これは結果として、そういう現下の再建に至る険しい過程をいろいろあつても踏み越えているわけですから、それは労働組合が職場から物すごい突き上げがあつてもそれを結果として抑えている。こういう現状の中にあつて、少しは、やっぱ労働組合ですから、なかなか厳しさに耐えたり、下部を説得しなきゃならぬという点もあるわけですから、大臣、その点については、あなたも国鉄を管掌する主管大臣ですから、このことについて関心を持って問題の解決に当たるといふ気持ちを持たなきゃいけないと思うのですけれども、いかがですか。

○国務大臣(長谷川峻君) 国鉄がすばらしくなるところとなるまいと、これは挙げて労使のすばらしいところの連携が保たれなきゃだめだと私は思っています。そして、こういう財政困難であることとでみんなが心配して、お客さんも減るといふこととでございませうから、それに自分の身を合わせつ

つ、いかに自分の職場を大事にし、そして自分がそこで飯を食つて、子供たちに将来つばにしてもらうかというところに勤労の中心がある。こういうときに、私は国鉄の關係する大臣とすれば本間に時代といふものをよく認識しながらしつかりとやつていってほしい。

だから、新聞を見ますという、何か最近順法闘争だとかというふうな話があつて、それがしかも違法ストだとか——しかし、あなたのおっしゃるとおり、ほかの大部分の諸君はやつぱり一生懸命やろうじゃないかという姿がある。一部はね上がりかどこかあるかも知れぬが、それが時には今度組合の本部まで警察が入つていったというふうな話を、真剣にやつているときに聞かれますと、これは私、本間に悲しい思いがする。そして、最近監理委員会などが生まれることによつてもつと充実した、財政もいろいろなことでやろうとするときに、一部そういうものがあつたために何だか。国会議員だけが国民じゃありませんから、国民の皆さんから批判されたときには私たちが言ひわけが立たない。所管大臣としてはその辺を心配しながら、実は総裁のいまおっしゃつたような姿勢で、組合の諸君にもよくわかつていただいてこを乗り切るような姿勢を、とにかく国鉄の組合員といふのは、先賢がそれをやりながら今日の国鉄を築いてきたのですから、いまここで皆さんのお話を聞いてみますと、明治三年に国鉄の総裁が生まれています。それから今日までです。本間に心から再建ができるようなすばらしい姿勢が生まれることを私も期待しています。

○青木新次君 最後に、結果として再建のために険しい道を登つていこうということ、自分の体に傷つけながらもとにかく国民に託された国鉄再建の課題のために、その成功を期して労使でやつていることがいろいろな違つた方向で、問題はそこにあつて、労使の激突するだけが存在しておつて、片方の方の合理的な努力、再建への努力といふものが帳消しになるようなことであつては大変悲しいことではないだろうかというように

考える。ですから、先ほどの総裁の虚心坦懐に問題解決のために話し合うということをお願いいたしまして、大臣もそのことについて、ひとつ陰になりひなたになつて指導してもらつたことを要請して、私の質問を終わります。

○梶原清君 私は、まず国鉄問題につきましても尋ねたり御要望を申し上げたいと存するわけでございます。

国鉄経営の再建につきましては、これまでも大変な御努力を続けてきておられるわけでございますけれども、今度こそ文字どおりの後でない、せつぱ詰まつた状況に追い込まれているわけでございます。国鉄労使が一体となつて血のじむような御努力をぜひお願い申し上げたい、このように考えております。

具体的な会社の名前を出しまして恐縮でございますが、私が深く長く關係をいたしてまいりました鳥取県下の日ノ丸自動車株式会社というのがございまして。この日ノ丸自動車は膨大な過疎路線を抱えまして深刻な経営難にあえいでおられるわけでございます。またその労働組合といひますのは私鉄総連系傘下の組合でございます。しかし、企業防衛のために労使一丸となりまして大幅な合理化に取り組みまして、具体的な数字を挙げますと、昭和四十四年の従業員が一千九百四十一名、十一年後の五十五年の従業員数は九百四十四名、十一年間に千名もの合理化をやつておられるわけでございます。そしてまた、融資を獲得いたしましたために、組合の委員長が経営者と一緒になりまして金融機関の間を奔走するというのが実態でございます。これが民間企業のありのままの姿でないかと思つてございませう。こういうことが、百十年の歴史と伝統を持つ国鉄にできないことは絶対にない。ぜひやつていただかなければいけません。

青木先賢も国鉄の御出身でございますが、私も実は昭和十二年、十五歳の年から十三年間国鉄の現場で職を奉じてまいりました。その当時は職場規律が非常に厳格でございました。国鉄職員であ

ることに誇りを感じ、国鉄大家族二十万人の歌を歌つてまいつたわけでございます。それがいま今日のような状況になつておられるわけでございますが、ぜひとも労使が一体となつて、一丸となつて血のじむような御努力をいたしまして、一日も早く国鉄の経営の再建をしていただいて国民の期待にこたえていただきたい、このように心から念願をする次第でございます。

そこで、具体的に国鉄の事務当局の方にお尋ねをいたしたいのは、先般来進められておりますローカル線の廃止問題、これがどのようになつておるか、その進捗状況につきまして簡単に御説明をお願いしたいと存じます。

○説明員(竹内哲夫君) 現在の第一次特定地方交通線につきましては、四十線のうち三十八線につきまして協議会が開かれまして、転換についてどういふふうな持つていつたらいいかという議論が行われておられるわけでございます。いままでのところ、岩手県の三線と丸森線、計四線につきましては第三セクターで進みたいということで、具体的にその転換の計画が進められておられるわけでございます。特に岩手県の三線につきましては、来年の四月一日営業開始を目途といたしまして、すでに車両の配置、手当て等を行つておられるわけでございます。

それからもう一つは、方向といたしまして、バス転換の方向で考えたいという線もございまして、現在のところ、白糠線を初めといたしまして三線につきましてはバス転換でいきたいということを考えております。これらの線は最も具体的にその方向づけができておられるわけでございますが、その他の線につきましては、一部につきましてはどちらを選択するかということについての検討をしつつある、しかし残念ながらごく一部の線につきましてはなおかつ具体的な転換計画以前のいろいろ窓口論議のようなものも行われている。非常に残念なことでございますけれども、全般に言つてそういうような状況でございます。

りまして若干事情が異なりまして、たとえバス
転換等におきましても、沿線に全く既存のバス事
業者のない場合、それから既存の事業者のある場
合、これらによって対応は異なっておりまして、
すでにバス事業者のある場合にはなるべくそこを
使いたい、ない場合にはどうしても町営で考えな
ければならない。いろんな線によります地域の事
情がございまして、それぞれの地域におきまます
いいのかわからないようなことで議論が行われてお
りますので、第一次交線につきましては五十八年
度中におよその各線について結論というのが得
られるのではないかとということで期待をいたして
おるところでございます。

○梶原清君 どうもありがとうございます。

私が基本的に考えておりますのは、一線でも二
線でもいい、まず解決できるところから一つずつ
実績をつくっていったらいい。その際に、
極力地元、その地域をテリトリーとしておるバ
ス会社があればそれを活用する、それに協力をい
ただくという方向で努力をいただきたい、このよ
うに思うわけでございます。この路線を廃止しま
した後、いままでのバス会社が大型のバスを走ら
かしてやるというのではなくて、小型バス等に切
りかえて従前以上のきめ細かな輸送体制をとって
もらう、こういう必要性があると思っております。また、
地元へ足しげく通っていただいておりますと、そ
のほかにか何か問題が出てくる、地元の要望事項
が出てくる。こういう問題につきまして都道府県
知事にその対策をお願いする。また、その後押し
を、それに対する支援を、運輸省さらに関係各省
庁が寄って応援をするということによって円満な
解決が図られていくのではないだろうか、私はこ
う思っております。

したがって、一線ずつでも合理的な、模範
的な解決を早くやっていたらいい。そうしまし
たら他のローカル線にもそれが波及していくわけ
でございますから、ぜひそのようにお願いをいた
すわけでございます。ローカル線の廃止を円滑に

推進するために政府助成制度も設けられておるわ
けでございますけれども、国鉄の財政も大変でござ
いますし、国の財政も大変な状況でございます
ために、納得のいく合理的な解決を図っていくよ
うに血のにじむようなひとつ努力をお願い申し上げ
たい。金がなければ知恵を出さなきゃいけません
。知恵がなければ、まず足を運ぶ、汗を流すとい
うことでお取り組みをいただきたいことを御要
望申し上げて、次の問題に移らせていただきます。

ローカル線問題がこれまで大きく取り上げられ
ておるわけでございますが、国鉄バスの問題につ
いてもっと大きく取り上げていただく必要がある
のではないかとというのが私の基本的な考え方でご
ざいます。

そこで、資料をちょうだいいたしますと、国鉄
バスの営業キロの中で、いわゆる第三種生活路
線、平均乗車密度五人未満の路線が約一割ほどあ
るように伺いました。これを廃止していくのはも
ちろんでございますけれども、国鉄バスの廃止に
つきまして、廃止をしてこれを民営の方へ転換を
していくということについてもっと積極的なお取
り組みがあるべきではなからうかと私は個人的に
考えております。現状等につきまして、国鉄の御
当局から御説明をお願い申し上げたいと思いま
す。

○説明員橋元雅司君

国鉄バスの現況でござ
います。現在一万四千キロばかりの営業キロを持
っております。車両数が二千五百両強でござ
います。職員数は九千人でございますが、今年度末
には大体八千人程度に圧縮されると思っております。
なお、ワンマン化率は八〇％ということござ
います。

先生御承知のとおり、国鉄バスは長い歴史がご
ざいまして、かねてから独立採算制ということで
鉄道部門とはやや趣を異にする経営手法を取り入
れております。私も現在進めておりますこの経
営改善計画におきましては、地方バス補助対象系
統以外の、いわゆる過疎路線以外の路線におきま

して特定人件費等を除きましてバランスをとると
いうことでございます。
具体的な数字で申し上げますと、五十六年度は
この固有の収支は、収入で四百二十四億円、それ
から経費で五百十二億円となっております。差
損が八十八億というところでございまして、係数が一
二二でございまして、これを何とかゼロにしたい
というところで目下取り組んでおるわけでござ
います。なお、高速線につきまして、東名、名神、
そして中国の高速路線につきましては、六十年
度待たずに五十八年度で収支バランスをとろうと
いうことで、これも大体めどが立ちつつございま
す。

そういった全体の状況でございまして、何とか
現行の計画を堅持しながら効率化を徹底させたい
というところでございまして、先生いま御指摘のよ
うに、国鉄バスの路線の大半、これは五六％ぐら
いでございますが、系統数で申しまして五六％が
補助対象になり得るいわゆる過疎路線でございま
す。率直に申し上げまして、私も、従来のス
タンスはワンマン化を徹底させよう。余り路線の
再編成ということは、いろいろ地元のむずかしい
問題もございまして、やや控え目であったのは
事実でございます。しかし、ここまで参りまして、
私ももとしてはやはりワンマン化率も八〇になっ
た、八五を目指すというところで、かなり限界に近
づいておるといふこともございまして、やはり路
線の将来性とか他の事業者の方々の競争関係等
を考慮しながら、積極的にこの路線再編成に取り組
んでまいりたい。もちろんいろんな困難が予想さ
れるわけでございますが、十分地域の方々の御理
解と御協力を得ながら、これはぜひとも積極的に
進めてまいりたい、こう思っておりますのでござ
います。

○梶原清君

私が先ほど申しましたように、国鉄
バスを民営バスに転換せよと申しましたが、これ
は一挙にできるものではありません。昭和五年以
来の長い伝統があるわけでございまして、また
営々として今日まで国鉄バスを担ってこられた職

員の方もあられるわけでございます。しかし、私はロ
ーカル線の場合と違っていて、一般の道路を走っ
ておるわけでございます。廃止しやすい条件があ
るわけでございまして。それで、毎年実績を聞か
してもらおうと、約二百両の新車を入れておられると
いう状況ですから、逐次集約をしていく、それとい
うような方向が私は正しいのじゃないだろうか。
九千人の要員が要らなくなる。共通部門の欠損を
含めまして三百八十億円の赤字が出ておる、こう
いう状況でございまして、また不用になりました
車庫用地などを売却すれば、それだけでも資金上
プラスになるわけでございまして。また、民営と国
鉄バスが競合しておりますとき、両方ともがら
ら——がらと言つてはいけません、非常に
乗車密度の少ない状態で走つておるわけでは
すから、国鉄バスさんがやめられれば民営バスの
成績も上がっていく、こういう状況が考えられる
わけでございまして、極力集約をしていただ
く、逐次計画的に集約をしていただくという方向
でぜひお考えをいただいたらどうか、これが私の
個人的な考え方でございます。

そこで、自動車局長がお見えになってござ
います。先ほど申しました国鉄のローカル線問題
と、それから国鉄バスさんの問題とに関連をいた
しまして、かねてから私が考えておるところ
の考え方といふところか、これをひとつお聞き
取りいただきたいと思つておるわけでござい
ます。現在第三種生活路線につきましては打ち切りの方向で
検討をしていく、すぐには打ち切れないから、あ
る考え方で対応をしておられるわけでござ
いますけれども、もともと過疎地域でござ
いますから、さういふのはおかしい話だ、できるだ
け小型のバスに切りかえていくということが正
しいのではないだろうか。その際に、別会社で小型
のバスを運営するのではなくて、また市町村代替
バスということで対応するのではなくて、その
地域をテリトリーとしておるバス会社が小型バス
専門の子会社をつくる。そして、その子会社にそ
れまで親会社がついておりましたところのバス路

線の運営を管理委託する。そして、その小型のバスでその路線を運営する。同時に、この乗り合いバスの事業だけでなく、小口需要の貸し切りバスもやるし、幼稚園等と契約をいたしまして通園、通院バスもやる。むずかしいかと思いますが、これも、いま文部省から補助金が出ております通学バスというのがございます。一昨年ぐらいの実績でしか私、承知しておりませんが、約五億ほど出ていると思えます。これがまた通学バスは通学バスでやっておられるという状況でございますが、こうしたものを全部吸収いたしまして、先ほど申しました小型バス会社が、何でも屋といいたしうか、乗り合いバスも貸し切りバスも特定輸送も、そういうものを何でも屋の小型のバスを使って実情に合致したきめ細かな輸送体制をとっていくということが一番適当ではないか。そうしますと、バスの運転者は親会社の中高年齢層の人を子会社に回すことができます。親会社と子会社の関係でございますと、事業者間のトラブルもないし、それから業務提携の実も上がるし施設の共用もできる、一番いいのではないだろうか、こういうふうには考えております。いままでそういう実績がございませんけれども、ぜひそういう道を開いていただくといいことが自動車行政、バス行政にとりまして大切なことではないか。お客さんの少ない地域旅客交通分野においてこういうやり方というのが一番いいのではないかと個人的に考えてまいっておるわけでございますが、こうした問題につきまして、自動車局長の御感だけを御尋ねさせていただきますかと思っております。

○政府委員(角田運郎君) たいだいま先生おっしゃいましたように、過疎のバス路線というのはお客様がどうしてもふえないわけでございますので、バス事業として維持していくためにはどうしても思い切ったコストの低減の方策を考えなければいけないわけでございます。

それで、今度の五十八年度の予算案におきましては、第三種の路線につきまして、それが市町村代替バスに切りかわる場合に、市町村代替バスの

補助の対象として、従来市町村がみずから行う事業だけではなくて、バス会社の貸し切りバス形態のものに市町村が依頼する場合も補助対象にするというような新しい方途をいろいろ考えてきたわけでございます。そのほか、たいだいま先生がおっしゃいましたような小型バスの利用であるとか、あるいは民間のバス会社の子会社にその運営をゆだねるとか、いろいろの方法が考えられるわけでございますが、それぞれの地域の実情に応じて対策を検討していかねばならないと思えます。ただ、一つ問題は、運行管理、それから事故の場合の責任の明確化、この辺のところが大事故点ではないかと思えますが、そういう点に配慮しながらいろいろの方法を考えて、バス事業の存続あるいは地域の住民のための足の確保のために努力をしていかなければならない、かように考えております。

○梶原清君 せひ、そういう方向で御尽力をいただきたいと存じます。

ちよつと国鉄担当局に一つだけお願いを申し上げたいと存じます。貨物輸送の分野で拠点間直行輸送体制に転換をしていくというお話を承っておりますわけでございます。これを実行するにつきましてはいろいろと困難な問題があるかと思うわけでございますが、基本的にはそういう方向で進められなければいけないだろう。ただ、関連をいたしまして、連帯運輸を行っております社線、私鉄、それから通運業者、こうしたところに影響があるわけでございます。経営問題、労働問題を抱え込んでいるわけでございます。労働問題といいますが、国鉄さんの大世帯と違ひまして、社線の場合には小さな会社の中での要員の差し繰りをしなければいけないという深刻な状況になるわけでございますので、ぜひとも十分話し合いをいただいて円満な解決を図っていただきたい、合理的な解決を図っていただきたい。従来、通運事業につきましては一つのルールなり実績なりがあるわけでございまして、社線の方につきましては今度が初めてのように聞いておりますので、ぜひひと

つ、いま申しましたようなことで、円満な解決を図っていただくように御尽力をお願い申し上げたいと存じます。これだけの御要望を申し上げまして、国鉄さん、もう結構でございます。

次に、自動車運送業界における輸送秩序の問題を取り上げてみたいと思えます。

二つございまして、一つは、自家用バスとレンタバスの違法行為、営業類似行為が非常に多くなつております。安全輸送の面からいいたしても、輸送秩序の面からいいたしても非常にゆゆしい問題でございますので、これをぜひひとつ強力に取り締まっていきたい、秩序の改善を図っていただきたい、こういう希望を持っておるわけでございますが、もし御説明いただけるなら、実情等につきまして若干の御説明をお願い申し上げます。

○政府委員(角田運郎君) 自家用バスと、それからレンタマイクローバスの概況をまず御説明いたしますが、五十七年九月末の自家用バスの台数は十三万一千六百五十九台でございます。それからレンタバスにつきましては九千九百八十三台、こういう状況でございます。このうち、自家用バス、それからレンタバスにつきましてそれぞれの違法行為が見られるわけでございますが、その状況を少し御説明いたしますと、レンタ業者に関しまして違法行為の状況でございますが、五十六年度の数字で申しますと、監査を千六百九十一件やつたわけでございますが、そのうちに違反の見つかったものが三百八十一件でございます。違反内容は、道路運送法四条一項違反、これは無免許といふことでございますが、これが二十四件、それから百一条一項、これは有償運送の無許可、これが十八件、それから百一条二項、これは自家用自動車の有償貸し渡しの無許可、これが五件、その他の法条に違反したのが十二件、それから許可の条件に違反したのが三百二十七件というふうな違反件数でございます。それに対する当方の処分件数が三百八十二件、こういうふうな状況になつて

おります。

それから、レンタ事業者以外の白バスでございますが、これは同じく五十六年度の調査でございますが、監査件数が百三十件、それからそれに対して違反件数が百十五件。この違反の内容が、無免許が二十一件、それから百一条一項違反が七十二件、百一条二項違反が五件、その他の法条違反が十三件、こういうふうな状況でございます。処分した件数が百十三件、こういう概況でございます。

それで、私どものこういうふうな違法行為に対する取り締まりなり指導なりの体制でございますが、従来から警察等の関係機関の協力を得ながら取り締まりに努めてきたわけでございますが、なかなか思ったように効果が上がらないわけでございまして、そこで五十六年の一月の二十二日に各陸運局長、それからバスレンタカー、それから旅行業の関係事業者団体、こういったところに通達をいたしまして、マイクローレンタバスを含む自家用自動車の有償貸し渡しを業とする者についての取り扱いはまたさらに強化するために一月二十三日に新たな通達を出したわけでございまして、これからは関係者の理解と協力を得ながらこういう努力を積み重ねていかなければならない、かように考えております。

○梶原清君 いまお尋ねいたしますと、レンタバスが一万台近くあるというお話でございますが、これが貸し切りバスの申請を各地で出しておるわけでございます。陸運として出しまして、これがもし認められると既存事業者が大変なことになるというので、戦々恐々としておるのが実態でございます。輸送秩序の確立のためにも、また業界の健全な発展のためにもその処理に慎重を期していただいたい、こういうこと御要望を申し上げます。

それから次に、タクシー型といいましうか、乗用車タイプの部門のことにつきまして申し上げます。たいと思つてございまして、いま全国各地に運転代行の問題が深刻になつてまいっております。

す。ついこの間島根県へ参りましたら、従来は松江市だけでございましたけれども、それがどんどん広がりました。そのほかの中小都市にまで運代行が及びこつてきておる。御案内のとおり、治安問題とのうらはらの問題になります。この運代行をやっている人は、暴力団——暴力団と言つてはいいませんが、高利貸しからお金を借りて、そして違法な行為をやっておられるのが実態でございます。これを取り締まってくれという声非常に強いわけでございますけれども、業界の方々が警察当局へ行きましても、運輸省における法解釈、判断というものがはっきりしていない、明確でない、こういうところに警察当局がもう一つ厳格な取り締まりができない事情があるようでございます。そこで、非常に私はむずかしいと思ひますけれども、このような運代行のものがどんどんはびこつていくのは決してよいことではございません。断固として取り締まっていたらかなければいけませんので、ぜひひとつ、これにつきましても格別の御配慮をお願い申し上げたい。ひとつ、簡単に御答弁いただければ幸甚でございます。

○政府委員(角田達郎君) 運代行の問題でございますが、これも私も輸送秩序の観点から非常に頭の痛い問題でございます。ただいま先生がおっしゃいましたように業者数がふえてきておりまして、五十七年の九月末現在の数字では業者数が八百一十件、車両数が三千六百六十九、こういうような状況でございます。

この運代行の取り締まりでございますが、本来の運代行自体はこれは何らの法律に違反するものではないので、運代行と称して白タク行為、いわゆる営業類似行為をやる者がこれが問題でございます。この取り締まりでございますが、これも私どもの第一線が相当努力はしていると思ひますが、やはり警察その他の機関との関係プレーがございませんとなかなか効果は上げられない。それから、もつともつと努力をして、そういう関係機関との連携を密にしながらこの辺のところが、違法の芽をつぶしていかなきやならぬ、かように私も考えておりますので、今後ともさらに努力を続けていきたい、こういうふうな考えでございます。

○梶原清君 ぜひ、よろしくお願ひを申し上げます。最後に、航空局長にお尋ねを申し上げたいのですが、いわゆる使用事業用の空港、小型機用の空港の問題につきまして、主として調布と八尾空港、この二空港につきまして最近整備が進められておるようでございますが、その整備の状況につきまして簡単に御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(松井和治君) まず、調布の飛行場についてでございますが、調布の飛行場の各施設はかなり老朽化をいたしておりますが、地元関係市と私ども、東京都、この三者の間で話し合いがなかなか進まないこともございまして、整備がごく限られた部分に限定をされてきたわけでございますが、非常に老朽化が著しく、航空の安全上もこれ以上放置はできないということで、私ども積極的に地元の説明をいたしまして、ようやく地元の合意が得られて、昨年の五月から滑走路のかさ上げ、その他の改修が行われまして、ほぼ完成を見たところでございます。

それから八尾空港でございますが、これは先生御案内のとおり、同空港の敷地内に通称三角地と称せられる部分がございます。そこに農耕をしておるいわゆる耕作者がおつたわけでございます。この耕作者に対する補償問題というのが長年の懸案でございます。これがようやく昨年けりがつきまして、現在その三角地にターミナル地域を移転すべく整備を進めておる、これが現状でございます。

○梶原清君 いろいろとむずかしい事情があるというところはよく承知をいたしておるところでございますが、私の基本的な考え方といたしまして、大都市の周辺にはぜひとも小型機用の飛行場を整備していただきたい、完全な飛行場を整備して

いただきたい。これは一つには、東京で言いますれば羽田空港、それから大阪で言えば大阪国際空港、この両空港は高速の大型機専用の空港でございます。それから小型機用の飛行場というのは低速の小型機専用の飛行場だ。この高速大型機と低速小型機が一緒の飛行場で離陸するとすると非常に安全上も問題がある。それから羽田と伊丹、両方ともいま能力が限界に來ておる。したがって、東京の周辺であれば調布飛行場、それから大阪であれば八尾空港をりっぱな飛行場として小型機用の飛行場として整備をいたしていきたい、このように思うわけでございます。八尾はいま御説明がございましたようにスムーズに進んでおる。ところが、調布につきましては航空法上の空港ではない、場外離着場である。こういうかっこうになっておりますし、空港整備法上も種別のない飛行場で、費用の負担者がはっきりしない空港になっておる。

そこで私は、こうした東京のような大都市におきまして防災上の見地からもぜひともりっぱな小型機用の飛行場が必要である、こういう見地からぜひとも積極的にひとつ地域対策あるいは地方公共団体との折衝等をやつていただきたい。これは広い東京都の行政上の見地からも真剣に取り組んでいただかなければいけない問題ではないかと、音がうるさいから遠いところに移つていけというだけでは済まされない問題ではないだろうかと思ひます。ぜひとも積極的に御取り組みいただきたいことを御要望申し上げます。私の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○委員長(矢追秀彦君) 本日の質疑はこの程度といたしまして散会いたします。

午後三時十分散会

三月四日本委員会に左の案件が付託された。
一、軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法反対に関する請願(第六五八号)

第六五八号 昭和五十八年二月十九日受理
軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法反対に関する請願

請願者 沖繩県浦添市勢理客一三 大城 盛三外四名

紹介議員 二宮 文造君
軽貨物運送事業用自動車等による荷主添乗行為を禁止し、これに違反する行為に対する行政処分を強化することを内容とする道路運送法の一部改正案が議員立法で国会に提案されているが、これは沖繩における軽貨物運送事業の実情を無視し、また、昭和四十六年の道路運送法改正の精神に反するものである。ついでには、その立法化に強く反対し、現行法を改正しないようにされたい。

理由
(一)昭和四十六年の道路運送法改正により、軽貨物運送事業を免許制による規制の対象から除外し、届出制の対象となる軽車両等運送事業としたのは、軽貨物運送事業が輸送力として微々たるもので、一般貨物運送事業とは異なり、庶民生活の手足として生活に密着した独自の輸送分野を形成しており、免許制による厳しい規制が実態にそぐわなくなつたためであるが、今回の規制強化の立法は、軽車両等運送事業を届出制にしたこの改正の精神に反するものである。(二)軽貨物運送事業用自動車による荷主添乗行為を一律に禁止し、違反に対する行政処分を強化することは、輸送秩序の確立を名目に、沖繩現地の実情を全く無視したもので県民生活を守る見地からも絶対に認められない。那覇市の旧市内は路地が狭く、雑多な商品を取り扱う商業地として庶民の台所となつて

いるが、そこでは戦後の混乱期から商売を続け

ている老婦人が多く、衣服、日用雑貨等の仕入れに軽貨物自動車を利用しており、買出しに来る者も軽貨物自動車を利用してゐる。このように庶民の手足となつてゐる軽貨物運送事業を一般貨物運送事業同様に厳しく規制することは、公衆の利便を著しく阻害することになるとともに、それにより生計をたててゐる軽貨物運送事業者の仕事を一方面的に奪うことになる。(三)今回の議員立法は軽車両運送事業者が、その業務の範囲を超えて有償で荷主を添乗し、運送する行為を禁止し、その実効性を確保することを目的としてゐるが、軽車両によるタクシー類似の営業行為の取締りは現行法でも違法行為として処罰できることになつており、現行法を改正する必要性は全くない。

三月十一日本委員会に左の案件が付託された。

一、軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法化反対に関する請願(第一三三二号)

第一三三二号 昭和五十八年三月三日受理
軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法化反対に関する請願
請願者 沖縄県宜野湾市屋富祖一九八
野原正吉外四名
紹介議員 美濃部亮吉君

この請願の趣旨は、第六五八号と同じである。

三月十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法化反対に関する請願(第一三三三二号)(第一四九二号)

第一三三三二号 昭和五十八年三月四日受理
軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法化反対に関する請願
請願者 沖縄県那覇市首里久場川町一ノ
二〇 森松長昌外四名

紹介議員 中山 千夏君
この請願の趣旨は、第六五八号と同じである。

第一四九二号 昭和五十八年三月九日受理
軽車両等運送事業者の荷主添乗禁止の立法化反対に関する請願
請願者 沖縄県那覇市安里二ノ八ノ一三
仲川清蔵外四名
紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第六五八号と同じである。

三月二十二日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、海上衝突予防法の一部を改正する法律案
一、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

海上衝突予防法の一部を改正する法律案
海上衝突予防法(昭和五十二年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

第十条第一項中「政府間海事協議機関」を「国際海事機関」に改め、同条第四項中「船舶」の下に「(動力船であつて長さ二十メートル未満のもの及び帆船を除く。)」を加え、同条第五項中「横断する」を「横断し、又は通航路に出入する」に改め、同条第十三項を第十四項とし、第十二項の次に次の一項を加える。

13 第二項、第三項、第五項及び第十一項の規定は、操縦性能制限船であつて、分離運航帯において船舶の航行の安全を確保するための作業又は海底電線の敷設、保守若しくは引揚げのための作業に従事しているものについては、当該作業を行うために必要な限度において適用しない。

第二十二条中「船舶が表示する」を「船舶その他の物件が表示する」に改め、同条の表の上欄中「船舶」の下に「他の動力船に引かれてゐる航行中の船舶であつて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものを除く。」を加え、同表に次のように加える。

他の動力船に引かれてゐる航行中の船舶その他の物件であつて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるもの	全周灯	三海里
--	-----	-----

第二十三条第一項中「次条第一項から第四項まで」を「次条第一項、第二項、第四項若しくは第七項」に、「次の各号に」を「次に」に改め、同項第二号中「第三項」の下に「及び第四項」を加え、同条第三項中「第一項」の下に「又は前項」を加え、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 航行中の長さ十二メートル未満の動力船は、第一項の規定による灯火の表示に代えて、白色の全周灯一個及びげん灯一對を表示することができる。

5 航行中の長さ十二メートル未満の動力船は、マスト灯を表示しようとする場合において、そのマスト灯を船舶の中心線上に装置することができないときは、マスト灯と同一の特性を有する灯火一個を船舶の中心線上の位置以外の位置に表示することをもつて足りる。

6 航行中の長さ十二メートル未満の動力船は、両色灯を表示しようとする場合において、マスト灯又は第三項若しくは第四項の規定による白色の全周灯を船舶の中心線上に装置することができないときは、その両色灯の表示に代えて、これと同一の特性を有する灯火一個を船舶の中心線上の位置以外の位置に表示することができる。この場合において、その灯火は、前項の規定によるマスト灯と同一の特性を有する灯火又は第三項若しくは第四項の規定による白色の全周灯が装置されている位置から船舶の中心線に

平行に引いた直線上又はできる限りその直線の近くに掲げるものとする。

第二十四条第一項中「次の各号に」を「次に」に改め、同項第一号を次のように改める。

一 次のイ又はロに定めるマスト灯を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、イに定める後方のマスト灯を掲げることが要しない。

イ 前部に垂直線上にマスト灯二個及びこれらのマスト灯よりも後方の高い位置にマスト灯一個

ロ 前部にマスト灯一個及びこのマスト灯よりも後方の高い位置に垂直線上にマスト灯二個

第二十四条第五項を第八項とし、第四項を第七項とし、同条第三項中「船舶(第一項、次項(第二号に係る部分に限る。))、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用があるものを除く。以下この項にお

いて同じ。その他の物件は、次の各号に」を「船舶その他の物件（第一項、第七項（第二号に係る部分に限る。）、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用がある船舶及び次項の規定の適用がある船舶その他の物件を除く。以下この項において同じ。）」に改め、ただし書を削り、同項第三号中「えい航物件までの距離」を「えい航物件の後端までの距離」に改め、同項を同条第四項とし、同項の次に次の二項を加える。

5 他の動力船に引かれて航行中の船舶その他の物件であつて、その相当部分が水没しているため視認が困難であるものは、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならぬ。この場合において、二以上の船舶その他の物件が連結して引かれていたときは、これらの物件は、一個の物件とみなす。

一 前端又はその付近及び後端又はその付近に、それぞれ白色の全周灯一個を掲げること。ただし、石油その他の貨物を充てんして水上輸送の用に供するゴム製の容器は、前端又はその付近に白色の全周灯を掲げることが要しない。

二 引かれて航行中の船舶その他の物件の最大の幅が二十五メートル以上である場合は、両側端又はその付近にそれぞれ白色の全周灯一個を掲げること。

三 引かれて航行中の船舶その他の物件の長さが百メートルを超える場合は、前二号の規定による白色の全周灯の間に、百メートルを超えるない間隔で白色の全周灯を掲げること。

四 後端又はその付近にひし形の形象物一個を掲げること。

五 えい航物件の後端までの距離が二百メートルを超える場合は、できる限り前方の最も見えやすい場所（ひし形の形象物一個を掲げること）。

6 前二項に規定する他の動力船に引かれて航行中の船舶その他の物件は、やむを得ない事由により前二項の規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、照明その他の存在を示すために必要な措置を講ずることもつて足りる。

24 遭難その他の事由により救助を必要としている船舶を引いている航行中の動力船であつて、通常はえい航作業に従事していないものは、やむを得ない事由により前二項の規定による灯火を表示することができない場合は、これらの灯火の表示に代えて、前条の規定による灯火を表示し、かつ、当該動力船が船舶を引いていることを示すため、えい航索の照明その他の第三十六条第一項の規定による他の船舶の注意を喚起するための信号を行うこともつて足りる。

25 第二十五条第一項中「前条第三項若しくは第四項」を「前条第四項若しくは第七項」に改め、同条第三項中「十二メートル」を「二十メートル」に改める。

26 第二十七条第二項中「第二十四条第三項又は第四項」を「第二十四条第四項又は第七項」に、「次の各号に」を「次に」に、「七メートル」を「十二メートル」に改め、「その灯火の下に」又は「形象物」を加え、同条第二項中「次の各号に」を「次に」に改め、同条第四項中「第三十条の規定によるびよう泊中の船舶の」を「最も見えやすい場所」に第三十条第一項各号の規定による「に改め、同条第五項及び第六項を次のように改める。

5 前項に規定する操縦性能制限船であつて、潜水夫による作業に従事しているものは、その船体の大ききのために同項第二号から第五号までの規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、次に定めるところにより、灯火又は信号板を表示することをもつて足りる。

一 最も見えやすい場所（白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周灯一個を掲げること）。

二 国際海事機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板を、びん縁上一メートル

以上の高さの位置に周囲から見えるように掲げること。

6 航行中又はびよう泊中の操縦性能制限船であつて、掃海作業に従事しているものは、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならぬ。

一 当該船舶から千メートル以内の水域が危険であることを示す緑色の全周灯三個又は球形の形象物三個を掲げること。この場合において、これらの全周灯三個又は球形の形象物三個のうち、一個は前部マストの最上部付近に掲げ、かつ、他の二個はその前部マストのヤードの両端に掲げること。

二 航行中においては、第二十三条第一項各号の規定による灯火を掲げること。

三 びよう泊中においては、最も見えやすい場所（第三十条第一項各号の規定による灯火又は形象物）を掲げること。

27 第二十七条第七項中「七メートル」を「十二メートル」に改め、「操縦性能制限船」の下に「潜水夫による作業に従事しているものを除く。」を、「灯火」の下に「又は形象物」を加える。

28 第二十九条中「次の各号に」を「次に」に改め、同条第三号中「次条の規定によるびよう泊中の船舶の」を「最も見えやすい場所に次条第一項各号の規定による」に改める。

29 第三十条第一項中「若しくは第四項」を「、第四項若しくは第六項」に、「次の各号に」を「次に」に改め、同項第一号に次のただし書を加える。

ただし、長さ五十メートル未満の船舶は、これらの灯火に代えて、白色の全周灯一個を掲げることができる。

30 第三十条第三項中「次の各号に」を「次に」に改め、同項第一号に次のただし書を加える。

ただし、長さ五十メートル未満の船舶は、これらの灯火に代えて、白色の全周灯一個を掲げることができる。

31 第三十条第四項を削り、同条第五項中「又は乗

り掲げている船舶」を削り、「びよう泊をし、又はその乗り掲げている」を「びよう泊をしている」に改め、「、第三項又は前項」を削り、同項を同条第四項とし、同条に次の一項を加える。

5 長さ十二メートル未満の乗り掲げている船舶は、第三項第二号又は第三号の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。

32 第三十五条第一項中「第十一項」を「第十二項」に改め、同条第六項中「以上の船舶」の下に「（第八項の規定の適用があるものを除く。）」を加え、同条第七項中「船舶」の下に「（次項の規定の適用があるものを除く。）」を加え、同条第十二項を第十三項とし、第八項から第十一項までを一項ずつ繰り下げ、第七項の次に次の一項を加える。

8 びよう泊中の漁ろうに従事している船舶及び操縦性能制限船は、二分を超えない間隔で、長音一回に引き続く短音二回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

33 第三十六条に次の一項を加える。

2 前項の規定による発光信号又は探照灯による照射は、船舶の航行を援助するための施設の灯火と誤認されるものであつてはならず、また、ストロボ等による点滅し、又は回転する強力な灯火を使用して行つてはならない。

41 第四十一条第三項中「信号灯」の下に「、形象物」を加える。

附則

(施行期日)

1 この法律は、昭和五十八年六月一日から施行する。

(港則法の一部改正)

2 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。

一 第六章 船舶及び信号」を「第六章 灯火」に改める。

二 第二十七条第二項中「七メートル」を「十二メートル」に改める。

3 海上交通安全法（昭和四十七年法律第百十五

り掲げている船舶」を削り、「びよう泊をし、又はその乗り掲げている」を「びよう泊をしている」に改め、「、第三項又は前項」を削り、同項を同条第四項とし、同条に次の一項を加える。

5 長さ十二メートル未満の乗り掲げている船舶は、第三項第二号又は第三号の規定による灯火又は形象物を表示することを要しない。

32 第三十五条第一項中「第十一項」を「第十二項」に改め、同条第六項中「以上の船舶」の下に「（第八項の規定の適用があるものを除く。）」を加え、同条第七項中「船舶」の下に「（次項の規定の適用があるものを除く。）」を加え、同条第十二項を第十三項とし、第八項から第十一項までを一項ずつ繰り下げ、第七項の次に次の一項を加える。

8 びよう泊中の漁ろうに従事している船舶及び操縦性能制限船は、二分を超えない間隔で、長音一回に引き続く短音二回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

33 第三十六条に次の一項を加える。

2 前項の規定による発光信号又は探照灯による照射は、船舶の航行を援助するための施設の灯火と誤認されるものであつてはならず、また、ストロボ等による点滅し、又は回転する強力な灯火を使用して行つてはならない。

41 第四十一条第三項中「信号灯」の下に「、形象物」を加える。

号)の一部を次のように改正する。
第二十八条の見出しを「(帆船の灯火等)」に
改め、同条第二項中「七メートル」を「十二メ
ートル」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
第一号)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「昭和六十三年六月三十日」
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、「同法第十一条第一項」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
に離職を余儀なくされたものうち運輸省令で
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。

第二号中正誤

ペシ 段 行 誤

二 四 終 協 強 正
四 終 協 強 正
四 終 協 強 正

昭和五十七年四月五日印刷

昭和五十七年四月六日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W