



そういう大変に国民的な大きな課題というものを解決していくためには、やはり広く国民の理解と協力というものが必要であろう、こういう判断のもとに、客観的な現在の状況というものをまともて広く配布をした、こういうことをごさいます。

○富塚委員 少なくとも監理委員会というのは、国民の側に立って、公正でなければならぬ。同時に、偏見や私情などを捨てて、公正に国鉄の改革の展望を示す、検討する、そして来年の八月ですか、政府に答申をするという任務であると私もは理解するものでありますが、どうもこの「改革号」の中を見ましても、いわゆる監理委員会側の解釈というのは独自の見解をもって具体的に国民にPRされようとしている。例えばこの七ページ、八ページにもあるのですが、「経営管理の適正化」や「事業分野の整理」あるいは「営業収支の改善および債務増大の抑制」などというものを既に五十八年八月に総理大臣に緊急提言をした。しかも、増大する国鉄の赤字は次のような病状になつてきているという点で、輸送構造の変化の対応に立ちおくれたことや、貨物輸送、地方交通線の非効率部門の赤字、職場規律の乱れや生産性の低下、巨額な設備投資などのために云々ということをごさいます。

その前提として、いわゆる輸送構造の変化に国鉄が十分対応できなかったという点の中で、親方日の丸的な経営に陥つてしまつた、そういうことをきちっと位置づけをしていくのですが、だれが、どういう責任のもとにこういうふうな見解になつていくのかという問題、監理委員会の側が何か一方的に解釈をして、そして再建という問題はこういうところから来ているから、監理委員会はよつてこのような方向をとらざるを得ないというふうな、いわば分割・民営化の道筋を打ち立てていかなければならないような必然性の問題を、改めてなぜここでPRをしなければならぬのか、そういう問題提起をしなければならぬのかという問題について、どうしても一方的に判断をしていく、一方的に理解をしていく、こういうものにつ

いての監理委員会の受けとめ方が非常に問題があるのではないかというふうに思ふのですが、こういうことは、監理委員会の側として議論をされて、統一した見解として明らかにされていくのかどうかということをごさいます。

○林(澤)政府委員 監理委員会といたしましては、昨年の八月に緊急提言を出しまして、それから九月以降の四月にわたるまで各方面からいろいろ御意見を承つたり、それからさらには監理委員会独自でいろいろデータ分析をいたしました。国鉄の諸問題について相当詳細な勉強をいたしております。

その過程におきまして、今日こういう状態に陥つた基本的な背景といたしましては、輸送構造の大きな変化があつた。その大きな変化に対して国鉄が対応し得なかつた。国鉄が対応しなかつたというのではなく、国鉄が対応できなかった。その原因は一体何であるかということについて、いろいろ詳細に分析してみた結果、それはいろいろ制度上の諸制約があつた。さらにはいろいろ外部からの干渉もあつた。そういうことの結果として国鉄が責任ある経営が必ずしもできなかった。そういうところから現在の効率性を阻害するような事態というものが招かれたのではないかと、言うならば、そういう複合的な要因というものが重なつて現在の状態というものがあらわれてきたのではないかと、こういうふうな認識を、大体監理委員会としては各委員の頭の中には一致して持たれていくという現状をごさいます。

したがって、そういう状況というものを今回のパフレットにはそのまま記載をしたということをごさいます。

○富塚委員 お尋ねしますが、五十八年八月に内閣総理大臣に緊急提言をした各分野の問題、完全にこのことが実施されるならば国鉄経営は再建できると監理委員会は考えておられるのですか、どうですか。

○林(澤)政府委員 国鉄の現在抱えております問題というのは非常に多岐にわたつております。現在の国鉄経営の経営内容そのものの問題、そのほかに長期債務等の問題、いろいろな問題がございまして、したがって、国鉄の事業再建を図るためにはあらゆる問題を総合して抜本的な改革、解決をしなければならぬという認識でございまして、したがってそれに至るまで一定の期間が必要でございまして、その間も経営が刻々と悪化をしておる。そういう状況でできるだけ食いしめるためにいわゆる緊急措置というものが必要である、こういう位置づけでございまして、したがって、昨年八月の緊急提言と申しますのは、いわばその抜本的な改革に至るまでの緊急的な措置というものでございまして、これが達成されたから直ちに国鉄がそれで再建できるといふものではないというふうに考えておるわけでございます。

○富塚委員 監理委員会についてはまた後で御質問いたします。

けさの日報新聞を見ましたら、運輸省は独自に国鉄累積債務の処理方法について考えたい、チームを組んで八月にも案案をつくりたい。つまり来年度の予算編成の概算要求を出す八月をめどに案案をまとめた、政務次官を中心に検討に入つていく。この中で、細田運輸大臣は、監理委員会にすべてを任せろではなく、監督官庁としての考え方を監理委員会に積極的に示したいという考えに立つていくということが言われているのですけれども、このようになことを運輸省として考えられているのかどうか、お尋ねをします。

○細田国務大臣 国鉄の長期債務の処理の問題は、何をどうにかして解決の非常に困難な最大の問題であることは間違いないと私は思つております。この問題をどうするかということも解決しない、極端なことを言えば大きな解決の方法は何も出せない、こう申していいと思つてございまして、この問題については、法律の中にも明らかになつておりますように、監理委員会で御検討いただ

き、監理委員会の意見を述べてもらうことになつておるわけでございます。しかしながら、監理委員会といつても五人と少数の事務局がおられるだけでございまして、実際問題としては運輸省なり、私は国鉄もしかりと思つておるわけでございますが、少なくとも我々運輸省の側は、監理委員会がいろいろな判断をなさるのに、我々の立場から考えましてこういうふうな状況になつておる、こういう方法がある、これは単数でないかも知れませんが、複数であるかも知れませんが、こういう選択肢がある、しかしこういう中から選ばなければならぬのじゃないかというふうなことを、我々が責任ある官庁として監理委員会と十分な連絡をとることが妥当である、かように考えておるのでございまして、監理委員会と独立してど

んどん進行させるといふ考え方はないのでございまして。これは法律がそういうふうになつておりますので、監理委員会と密接不可分といつてもいいか、表裏一体と申しましうか、そういう関係において我々の方で研究をしようということ、プロジェクトチームをつつて、政務次官を長とするチームで検討を開始したばかりのところでございます。そういう意味でございまして。

○富塚委員 国鉄総裁にお尋ねをします。

きのう各労働組合に、きょうの日付で経営改善計画の変更ということについて説明をされたというふうな承つています。この前段に掲げている、なぜ経営改善計画を変更したのかという問題は、いわゆる監理委員会の経営形態変更などの作業が始まつた、いわば情勢が大きく変わつてきたというところの中で計画の変更を余儀なくされた。この点の内容はまた後でいろいろ御質問しますけれども、一体どういう考え方でこの経営改善計画の変更を打ち出されたのかということについて、まずお尋ねをします。

○仁杉副委員長 今御質問がございました経営再建計画は、御承知のとおり五十六年五月に立案というか決定されたものでございまして。その後の経過を見ておりますと、そのときの計画より輸送量が



るな答申の内容につきましても、私どもは監督官庁として国有鉄道のことをよく知っておるわけですから、いろいろ御意見は申し上げたいというふうな思っておるわけでございます。

○富塚委員 国鉄総裁としても、監理委員会の言うように分割・民営を前提とした検討に入っている、あるいは運輸大臣は法律できちんと確認をしたものだから当然そういう方向を前提として、累積赤字の処理の問題も大事な課題としてまず検討したい、こう言っているのですが、国鉄総裁としてもそういう考え方に立って経営改善計画を打ち出そうとしているのかどうか、そういう点をお聞きしたいと思っております。

○仁杉説明員 国鉄総裁という立場に立ちますと、もちろん今運輸大臣からお話ございましたような法律体系になっていることはよく承知しておりますが、三十万余という職員がおられるという立場に立ちますと、必ずしも分割・民営化ということとを前提として事をするというような立場だけではないというふうに私は考えております。

しかし、その前に国鉄といたしましては、今お話が出ました長期債務その他のいろいろな問題点がございまして、これらについて今後どうしていくかということ、それをまずやらなければいけないというふうに考えておまして、これがきちんといいたしませんと、分割・民営と言ってもなかなか経営基盤が確立しないという問題がありまます。そういう点で運輸大臣がおっしゃる一つの問題としては、長期債務という問題もございまして、またそのほかの施策等につきましても、国鉄としてはいろいろなことを今勉強いたしておりますが、それらにつきましても、最終的には監理委員会が御判断になると思っておりますけれども、我々としては我々の立場からきちんとしてたことを監理委員会に申し上げ、反映していくように努力してまいりたいというのが国鉄総裁としての立場でございます。

○富塚委員 そういたしますと、国鉄当局として

は、国鉄総裁としては、必ずしも分割・民営を前提として経営改善計画を打ち出しているものではないというふうに考えていいのですか。

○仁杉説明員 今度出しましたのは、五十六年に決定いたしました経営改善計画についての変更でございますが、それより先の問題に関しては、今申し上げましたようにいろいろ勉強をいたしております。その中で、もちろん臨調なりあるいは監理委員会の御意見もあると思っております。こういうことを否定するものではございませんが、国鉄としては国鉄の立場でいろいろ作業をし、それらについて監理委員会にも運輸省にも意見を申し上げるというふうにしてまいりたいと思っております。

○富塚委員 監理委員会の基本的な認識として、先ほど言いましたように、ますます増大する国鉄の赤字、根本的な病気を治さなければいけない、昭和三十年代以降高度成長期を通じていわゆるモータリゼーションの発達などに有効な対応ができなかった国鉄公社、あるいは国鉄は親方日の丸的な経営に陥ったと明確に書いているのですが、こゝなつた責任の所在はだれにあるのか、どこにあるのかということをお聞きしたいと思っております。その点はどうなんでしょうか。

○林(淳)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたように、今日のような事態を招いた基本的な背景は輸送構造の変化ということであろうかと思っております。国鉄がそれに対して的確に対応し得なかつた、ではそのし得なかつたのはなぜかということについては、これはやはり制度的な諸制約があつたということ、あるいはいろいろな意味での外部からの介入あるいは干渉があつたということ、これらの結果として国鉄自体も経営責任が非常に不明確になつていったということ、そういうことかいろいろの事象が生じて現在の事態を招いたというところであらうかと思っております。したがって、そういう諸般の要因というものが複雑に複合して現在の状態を招いた、すなわちその原因あるいは要因というものは複合的なものである、こ

うふうふうに私どもは理解をいたしております。

○富塚委員 ちよつとどことが、国鉄当局が責任なのか、経営者が責任なのか、運輸省が責任なのか、国民が責任なのか。ただ客観情勢がそうしたからいいというものではないかと思うのです。その基本的問題を明確にしないと今後の問題は進んでいかぬと思つておるのですが、どうなんでしょうか。このところをはつきり言つてくだされ。

○林(淳)政府委員 これは監理委員会の中のいろいろな議論の過程でございますけれども、当事者である国鉄の労使あるいは政府、国会、地域住民というふうに関係するいろいろな側面から、そういう問題についての責任があるんではないか、そういう意味で複合的な責任ではないかというものが監理委員会の議論の過程でございます。

○富塚委員 そんなばかかと思つておるので、少なくとも公式なごういうPR文書をつくつて、国民の側に問題点を提起するには責任の所在は明確にして提起すべきである、私はそう思つておる。そこをどうが、関係する人がみんな責任だみたいなのも、そんな政治がありますか。そんな国会があるんですか。私はそこを改めて監理委員等の見解を求めることを申し上げておきたいと思つておる。今答えていただければ明確な答えを出していただきたいと思います。

これは、もちろんそういう現象面を書いたわけでございますけれども、その裏にはその経営上の制約とか外部からの干渉とかあるいは経営責任がその結果として不明確になつたかというところの結果として、先ほど申しましたように国鉄に關係するあらゆる分野の人たちに基本的には責任があるんではないか、こういう分析のもとにこれから国鉄の経営の再建というものを考えていかなければいかぬだろう、こういう認識でございます。

○富塚委員 そんなことでは納得できないので、基本的にこの問題の見解を明確に監理委員会としていただきたいと思います。これは委員長の方からぜひお聞きしたいと思います。これは委員長の方からぜひお聞きしたいと思います。これは委員長の方からぜひお聞きしたいと思います。これは委員長の方からぜひお聞きしたいと思います。

次に、国鉄当局にお尋ねいたしますけれども、「経営改善計画の変更(案)」について、きょうの日付で提起をされて既に労働組合には説明があつたと聞いていますが、基本的に、なぜ経営改善計画を変更する気になつたのかという問題なんです。先ほど総裁からの説明で、今までの経営改善計画を改善する必要性が生まれたという国有鉄道の立場の判断に立つた。何か非常に歯切れが悪いのです。情勢の変化というものは何か監理委員会の審議の動向、検討の動向と相まって我々も考えなければならぬみたいな感じになつておるわけですか。その点は改めてもう一回明確に、監理委員会のそういった審議の趨勢と相まってやつたのかどうか、その点をはつきりしていただきたいと思います。



しては私鉄を参考に、私は当然あつていいと思ひます。しかし、私鉄並みの生産性という問題を考えるなどということは大いに問題があるだろう。これは今後の問題になると思ひます。指摘をしておきたいと思ひます。

それから、その三番目にある「収入の確保」の中で、いわゆる運賃制度は他の運輸機関との競合の関係、収支の状況、物価動向を考慮しつつ適切に対応したい。全国一律運賃制度の是正、これは今回なされたわけですが、結局、運賃制度見直しといたつてそう簡単なものではない。関連事業収入が千億を上回る。この経営改善期間中、五千億と見ているんだと思ひますが、本当に、この千億を上回るように収支改善をしたいという、これはちつぽけな土地の売却みたいなことを考へてやられるような感じがして出ているわけだ。私はつと一説しますと、三十二万人に人を減らすこと、何か土地を売つて千億もうけるというのがこの改善計画の内容になつていっているように見受けられるのですが、これはそういうふうに理解していいですか。

○竹内説明員 今回の変更にあつたのは、その二点以外にもいろいろな面におきまして新しい施策をオンさせまして、その目標に到達したいということ考へておられるわけがございまして、それだけの変更点であるということではないというふうに思ひます。

○富塚委員 結局、監理委員会の側の新たな国鉄の経営形態の分割・民営化を目指す検討、しかしどうにもならない累積赤字という問題、それを少しでも減らしていこうと考へようとする国鉄の立場ということの問題が出ておるのですけれども、これはどうなんだろう、運輸大臣、もっと真剣に、深刻に自身を吟味して、そして労使の協力なども得て、国民の理解と協力を得てやつていくという基本的な姿勢に立たない限り、監理委員会は監理委員会でPRして独走する、運輸省は運輸省で累積赤字を考へる、国鉄は人を減らすあるいは土地を売つてもうけたい。何かちがはぐなことを

やつているようでは、私は、真の再建などはほんなことをやつたつてできない、だれがやつたつてできないと思ふのです。そのところをもう少し一元化した議論をしていくというふうな政府は考へ直す気にはなれないですか、運輸大臣。

○細田国務大臣 昨年、法律ができましたときに、五十五年につくつた特別措置法があるわけですね。五十五年につくつた特別措置法と、去年つくつた措置法との関係は一体どうなんだということ明確にしないと、今のような混乱に陥つていように見えると思ふのです。

これは、基本的には、昨年つくつた法律で、監理委員会で基本的な問題をやつてもらつたのだ、さつき申し上げたように、そのほか、それまでの間にやらなければならぬことについて総理大臣にいろいろ進言するのだ、こういうような二段構えになつておられるわけです。そして監理委員会は六十二年まで臨時に置かれていたもので、それでやめると言つておられるのです。したがつて、監理委員会

は、いつ出さかわかりませんが、六十二年まで期間があるものでございまして、恐らくある時期にはその基本的な解決の案が出るだろうと思ふのです。その前に出さなければいけません、なるよりも相当程度前にお出しにならなければいけません。そうすると、それではそれまでは経営改善をしないのか。五十五年の法律はどうなるのだ。出てくるのをただ待つておられるのか。それではいかぬのだ。だから五十五年の特別措置法の線はそのままとつていくのだ。しかし、そこで民営・分割といったようなものが出てくれば、経営改善計画というものは一応途中で中断されるというか、大きな変更を受けるといふことになるわけがございまして、そういう格好を考へるころに、ちよつと一見しますと非常な矛盾があるように見えて、例えは経営改善計画の今度の変更には

ついて、今御指摘のような点、私ももうなすける点が多々ございまして。しかし、やることかどうかというところは、先ほど国鉄から答弁がありましたように、五十五年の法律の方でもし変更が著しいものがあつたら出せ、そして去年の法律で、これを運輸大臣が認可するときは監理委員会に話がつくつておられるわけですね。

ですから、監理委員会から基本的なものが出るまでは前の法律の線に沿つて、経営改善計画の線に沿つて一生懸命やりましよう、こういう格好をしていられると思ふのでございまして、矛盾はしてないのですが、その根本的なものがすぐ出てこないものですから、それまでは何を考へるのだというので、前の法律を生かしてそのまま続けておるといふところに、おっしゃるような矛盾撞着のように見える。また、ある程度の矛盾撞着があるかも知れません。これは国会で御審議願つたわけがございまして、それはそういう格好をしておられるのでございまして。

○富塚委員 これは、運輸大臣、どんなお手当てをして、累積赤字は来年度は何か二十兆円になつて、六十五年度は三十兆円に膨れ上がる。国民が負担をしなければならぬ。国鉄は国民の財産だ。何を考へてもどうにもならないで、じゃ先行き分割だ、民営化を考へればはうまくいくのかなんという問題は、論理的に言つたつて、實際的に見たつて通用せぬでしょう。努力をしてみ、三十二万人に人を減らす、千億減といふとどうも言つてみたつて、そんな簡単なものではない。だから、やつぱり責任は運輸大臣であり、国鉄当局なんだから、もちろん細田さんや仁杉さんがしたとは思ひませんが、今日まで考へてきたというのとはそういうこと責任なんだから、やつぱり国の運輸行政を預かる責任者がもつと大衆的な見地に立つて、監理委員会も含め、国鉄当局も含め、労使も含め、国民も含めて、もつとこれから

の展望を明確に打ち出していかないと大変なことになりはせぬかということ私を申し上げておきたいというふうに思ひます。それで、時間の関係がありますから、国鉄……(細田国務大臣「答弁」と呼ぶ)

○富塚委員 ちよつと、答弁するつもりです。○細田国務大臣 今おつしやつておる、大きな責任が政治にあるということは、これは認めざるを得ないと思ひます。しかし、政治だけが責任か、政府だけが責任か、自民党が責任か。これはそうじゃない。じゃ労働組合の、要するに国鉄の労使関係はうまいくつたか。従業員は十分働いたかと言われますと、これは世間の人が必ずしもそうだとおつてくれなかつたと思ふのです。ですから、そつちの方も責任がないわけじゃない。その辺は、何が政治的な理由で累積債務になつておるかというところを分析しなければいけません。働かなかつたためにどれだけの赤字が出たかということ分けなければいけません。そういう仕事を今監理委員会

がやつておられるわけですね。ですから、今おつしやつたような点は私どもよくわかりますよ。しかし、これを、今長期債務の処理と言つたつてでさやしないじゃないか、こうおつしやいますが、そういうことでは困るわけなんです。どうしてもこれはやらなければいけないというところなつてございまして、そのやるやり方をどうするかということ御検討をいたたく。私どもの方も検討する。これはもうどうにもならぬ、三十兆になつてしまふのだ、だからしようがないじゃないかということであれば何をか言わんやでございまして、それでは努力するしかないわけがございまして、ですから、そうならないようにするのにはどう知恵を出さかということ今一生懸命考へておる、こういうことございまして。

○富塚委員 やつぱり運輸行政というのは、それはもちろん国家であり、政党政治であり、議会があり、さまざまな仕事を考へている分野のいろいろな問題もあるでしょう。しかし、根本はやはり自民党内閣で運輸行政をずつとこの間進めてきて、モーターゼーションの発達に伴う有効な対応



ができなかつた責任は、政府が責任を持つべきでしよう。そのところは是正をはっきりした上で、なお問題のあるところは是正をしていくというのが筋であると思つております。私は……(細田國務大臣「答弁」と呼ぶ)時間の関係がありまして、答弁はいいですから、問題は、大臣……(細田國務大臣「言いつ放しじゃ困る」と呼ぶ)もつとあなたのイニシアチブによつて監理委員会に進言をして、国鉄当局からも意見を聞いて、積極的に次の改革という問題を打ち出していく姿勢に立たないと大変になりますから、そのところを再検討を求めたい。私は要請しておきます。

○福家委員長 富塚委員に申し上げます。あなたは答弁は必要ないとおっしゃいますが、運輸大臣は非常に闘志を燃やして、答弁するそうです。

○細田國務大臣 言いつ放しでは困りますので、ちよつと簡単に答えておきます。

政治的な責任というものは、中身の事情はいろいろあると、やはり政府が負うべきであるということについては、非常に広い意味での政治責任というものはある。それから、第一の所管官庁である運輸省、運輸大臣、歴代の運輸相です、政府一体でございまして、運輸相が従来の責任を最終的に負わなければならぬということ。監理委員会の答申が出たつて、監理委員会は行政機関じゃございませぬから、政府が最終的な責任を負わなければならぬ。だから、十分な意見も申し上げて、監理委員会が我々の意見も十分考えたものを出していただくことを望んでおる。

じゃあ、なぜ監理委員会ができたかというところは、国鉄の問題は大き過ぎて運輸省だけで、運輸大臣の諮問機関程度のものではどうかにもならない。大蔵省の方の御協力も得なければならぬし、内閣全体としてこの問題を解決していただくなければならぬというので、運輸省に置かないで内閣に監理委員会を置かれた。しかし、だからといって運輸大臣の責任が軽くなるものじゃありません。運輸大臣が国有鉄道の責任者ですから、一

番責任があるものである、かように思つておるわけでございます。

○富塚委員 この「経営改善計画の変更(案)」の中で、「合理化施策の展開と退職者数の推移との関係で発生することとなる所要員と現在員との不均衡については、有効な対策を早急に検討」しなければならぬと言つておる。現在いわゆる過員、過剰人員といふのは二万三千人ぐらゐおるのじゃないか。国鉄に働く労働者にと非常に深刻な雇用問題であります。あるいは管理者で退職される方の再就職も実は大変な問題を抱えておる、こういうふうに思ひます。

何回かこの委員会でも質問したのですが、依然として国鉄当局の本社と組合間では、まだこの扱ひについて話し合ひが成立してない。一体経営者はどう考へているのか。あるいは現実にデパートに出向するとか、あるいは東鉄に全部過員を集めて養成をするとか、いろいろうわさは聞きますけれども、一体有効な対応といふのはどういふふうに考へようとしておるのか。門鉄地本などに見るように、タコ部屋に入れて全部菜っぱ服を着せる。首をつないでおつて、毎日何か営業成績を上げるための訓練をするとか、そんな非人道的なことを依然としてなされておるわけですから、経営者としてはこの問題にもつと積極的に取り組むべきだと思つておるのですが、その点はどうですか。

○太田説明員 お尋ねは二点あるかと存じますので、分けてお答え申し上げます。まず最初の、余剰人員にかかわる本社、本部の団体交渉ないしは話し合ひの進捗状況いかんというところかと存じます。これにつきましても、結論からいいますと、ただいま協議を継続しております。

もう少しさかのぼりまして流れを申し上げますと、三月時点にいろいろな話が始まりまして、もちろんその前もいろいろございまして、かなりまとまつた形で問題提起があつたのが三月時点でございます。まず、その時点での問題の提起の

仕方は、労使の交渉事でございますからいろいろなやりとりはしておりますが、デテールは省略させていただきます。かいつまんで申し上げますと、余剰人員が発生していること、そのこと自体が労働条件である、こういうスタンスでの指摘が組合側からありましたので、私も、それは当方は意見が異なる、余剰人員と言ふのは、総論として、その事柄を抽象的に労働条件と言ふのはなじまない、余剰人員があること、発生していることに伴つていろいろ問題が生じておるので、そのことを具体的に提起してもらいたい、そのことについて本社、本部でなじむものであれば中央でやるし、地方でなじむものであれば地方でやりましよう、まあ仕分けですね、そういうことが必要であるというふうな議論を交わしまして、第一段階はそれで終わりました。もちろん問題は残つておると思ひます。

続いて第二の流れに入りまして、四月でございますが、四月に入りましてからも少し問題を具体化してまいりまして、現実的な処置だと思ひます。第一段階の問題は必ずしも決着がついたわけではないけれども、議論を深めるといふ双方の知恵、特に組合側の知恵もあつたと思ひますが、そういうことでもかなり問題を具体的にしほつて、メモという形で我々は提示を受けております。二十一項にわたつております。

その二十一項目につきまして、回答せよということとか、明らかにせよということとか、考え方を示せ、幾つかの分類がありますし、私どもの仕事の流れから申し上げますと、労働課にかかわる事項、職員課にかかわる事項、給与課にかかわる事項、いろいろございまして、その辺を仕分けしながら、お互いの意見の対立がかなり厳しゅうございまして、ある意味では勤務であるとか給与であるとか協約の扱ひであるとかいう基本にかかわる問題でございますので、お互いに意見を述べ、解明を求め合つていただい議論をしております。それで、ちよつと回数を見たのでございまして、回数が多からいいというわけにはまいりま

せんけれども、三月三十日に今の二十一項目の提示を受けまして、私も出まして二度にわたつて総論的な話し合ひをし、以後連休前までに八回ほどの団体交渉をやつて、連休で中断してきよう再開することになっております。さつき申しましたように、ある意味では基本的な部分でありまして、意見の対立というものもあるし意見の一致するものもありまして、それなりにお互いに真剣な議論をしていくところでございまして。

それから、第二点の余剰人員の扱ひ方の問題、タコ部屋とか菜っぱ服とかいふお話がございまして、先般もお答え申し上げましたように、初めての経験でございまして、走りながら対応策を講ずるといふ面がございまして、その後時間がたつにつれましていろいろ知恵もつき、工夫も凝らしました。例えば菜っぱ服とおつしやつたのは、構内係が作業服を着たまふセルルスに行かざるを得ないという場面も確かにありましたけれども、急遽営業係が着る制服を追加支給したり、あるいは足りない分を今作製しているという面もございまして、便所が足りないとか換気扇が足りないという御指摘もいろいろございまして、それも今かなりな速度で整備しつつかつておるということでございます。居住状況といふますか環境状況は今逐次整備しつつかつております。

それから、出向というお話がちよつとございまして、出向といふのは、管理職については一部試み的に出向を、これはきのうきようではなくて随分長い以前からやつておられますが、一般職員についての出向はまだ実施していません。教育の一環、研修の一環としてデパートでありますとか銀行へ行つて、小人数の者がしかも短期間勉強しているというところはございまして。

要すれば、この余剰人員につきましてもこの機会に教育を充実したい。今言いましたように、体験教育も含めましてフロントサービスの教育であるとか転換教育であるとか昇格昇職のための事前の教育であるとか、いろいろ教育をやり出せば切りがないくらいやりたい面がございまして、そち

らに重点を置く面と、もう一つは、セールのスであるとか特別改札であるとかいったような臨時業務あるいは多客期に対応した業務、こういう面での活用をそれぞれの地方局、地方機関で努力しているところがございます。

○富塚委員 もう時間がありませんから、私、きょうここに、鹿兒島の総務部長が「ばかやろう」「このやろう」と言つてどやしなげら点呼をやっている場面のテープを持ってきています。これは、後で委員長によく聞いていただきますけれども、省略してやります。

太田さんの性格にもよるのかもしれませんが、私も、労使関係が、話し合いをもつとどうもかやうかやうなことができないのかどうかという点で私は非常に疑問に思つておるのです。参議院の運輸委員会でもいろいろ議論があつたと思ひますけれども、これは、労使関係というものをうまくやつていくために過員の扱いの問題を決めていくことと、具体的な労使関係の改善は総裁も約束をされておつたのですから、ぜひその点で積極的に努力をしていただきたい。

もう一つは、この前国鉄渋谷駅の跡地の貸し付けの汚職事件の問題で元常務理事ら十数人が問題として上げられている。国鉄の遊休資産の処理の問題についていろいろ問題が提起されているわけですが、品川の跡地を高い値段で売つたとか。こういうやり方のルールの問題をもつと明確にしていかなければならないというふうには私は思つておるが、これに関連をいたしまして例の福島交通問題なんです。

我々社会党でもいろいろ現地の調査をしてみました。これはまた別の場所でも積極的に取り上げてやるつもりですけれども、いわゆる国鉄の遊休資産の処理の問題などについて疑惑や疑念の起きないような、そういう指導について総裁は一体どう考へておられるか、ひとつお尋ねします。

○仁杉副委員長 先日、東京西局を中心いたしました用地貸し付けに絡む汚職事件、それから大分では職員が用地を無断で売つてしまつたという

問題等が起こりまして、まことに申しわけなく思つておるわけでございます。

今御指摘がございましたように、売却につきましてはかなり神経を使つておるようでございますが、貸し付け等につきましてはもう少し検討の余地があるというふうには思つております。これら全般につきまして、先ほどからお話に出ております余剰人員もあることでございますので、用地の総点検並びに契約事項等の総点検等を、施設局あるいは監察局等を中心に行つた上で、一度見直すという作業をさせるように今いたしておりまして、その辺から、改善すべきものは早急に改善するように努力をしてみたいと思つております。

○富塚委員 阿武隈急行株式会社が出て、そのときにいわゆる福島駅前の土地五千平米をめぐむ問題についていろいろ疑惑が持たれている。福島市長が七月二十一日に仙台の管理局長あてに出した文書、これを管理局は二十三日に受け付けておる。小針福島交通社長が福島市長に土地のあっせん申請をしたのを受けて、市長がこういう文書を出しているわけですね。仙鉄当局の話でも、異例な文書である。この文書そのものは、福島市長が土地を売つてくれという申請だけではなくて、小針社長の求めているものも面倒見てやつてくれ、こういう非常に異例な文書が出てくるわけですね。こういうことをやすすと仙鉄局が受け入れて、すぐ土地の問題はわかりましたというやり方は、私は非常に問題だと思つておる。これは、時間がありませんから、いづれまた問題にして、明確にしないといけないと思つておる。総裁、今、渋谷の問題でも遺憾である。こういうことが、随所でいろいろ形のものがある政治家が介在してやられておるのかよくなつておる問題をやはり直さないと、土地の売却問題はこれからどんどんそういう疑惑が出てくるのではないかと

いうことを懸念します。そこで、運輸大臣、いわゆる福島交通問題に關連をいろいろな疑惑があるわけですから、

も、運輸大臣として福島交通問題の疑惑の解消に對してもっと積極的に努力をすべきであると思つし、地方交通線の第三セクターへの転換という一つの出発点であるだけに、私はこの問題を非常に重視しているわけですね。これからたくさん転換をしなければならないというときにそのような問題があつてはならないというふうに思つておる。

こういう福島県の企画調整部長が証言をしてるものを見て、政治家が介在をしておるといふ事実も明確に証言をされている。あるいは土地の売却について……（介在をした事実をはつきり言いたまへ」と呼ぶ者あり）はつきりします。

一月二十一日に赤坂の料亭で三塚先生と山本宮城原知事、松平福島県知事、小針社長の四者で阿武隈急行の設立をするための具体的な詰めを行つた。それは電化の問題も三塚さんが提起をしたと言われている、あるいは国鉄との乗り入れもそうだ、あるいは人事や出資や名称の詰めも全部こつてやつた、赤坂の料亭だと証言を得ました。そういうことをやつておるといふことは……（発言する者あり）私は思つておる。この阿武隈急行の事業計画のあらましという問題について三人の国会議員が載つております。自民党の三塚さん、天野さん、亀岡さんです。私が言いたいのは、なぜ三人だけ相談役に載らなければいけないのか、なぜ三塚さんだけが出て、赤坂の料亭で詰めをやらなければいけないのか。もつと第三セクターにしていくという、具体的なそういう公共交通のあるべき姿にやつていくには、そういう疑惑を持たないようにはするというのが筋だと思つておる。

きょうは時間がありませんから問題を十分提起いたしませんけれども、結局特定の政党の代議士だけが参加するとか時の権力者だけが密室で打ち合わせをするとか、こういう一連の癒着をしておることはまさに一つの証言の中にもはつきりしております。本来なら国鉄再建のための地方交通線の転換という問題は住民の意思やニーズを大

事にしてやるべき筋合いのものだと思つておる。そういうことが疑惑を招いていることは極めて遺憾であつて、今後のローカル線の転換の問題が想定されるだけに、あるいは土地売却問題でさまざまな疑惑を生んでいるだけに、この問題は運輸大臣としてあるいは国鉄当局として総裁としてしっかりしてやらなければいけない。

そこで大臣、どうでしょうか。福島問題は大変深刻です。約八百億の債務を抱えていると言われている。そして、働く人々も大変深刻な問題です。日債銀から約七百億、北海道東北開発公庫から五十億、県内の農業共済連から三十四億も借りて、福島交通の名義で小針さんが借りて実是不動産の方に全部やつている、そういうやり方なのです。そうすると、どうでしょうか、この辺で小針さんにやめてもらつて新たに再建をし直すというところについて、もつとそういう第三セクターの転換の問題で疑惑を招かないような、これからのルールというものを明確にしていくということについて大臣は努力をいただきたいと思つし、その点についての見解をお願いいたします。

○細田国務大臣 疑惑があつてはいけません。運輸省も言うまでもないところでございます。運輸省といたしましては、今の土地売却の問題にいたしましても、また福島交通に対して自動車、鉄道等補助金を出しておりますから、そういう財務の処理の問題につきましても十分調査をいたして、不正はないという結論を今日までの調査では得ておるのでございます。他の不動産とか債銀がどうか別な何か会社というの、B何とかという会社がどうかとかがいつたような問題は、実は運輸省というよりは、そういう疑惑があるならばそれはその政府の担当の箇所において十分、あるいは税務官庁とかその他でおやりになつてしかるべきであつて、我々がそこまで入ることはいかぬ、こう思つておるでございます。しかし、疑惑があつてはいけませんので、公共事業でございましてからその点は十分注意をいたさなければならぬ、かように思つておる次第でございます。



なお、第三セクターをつくる云々ということについて、これは私も承知しております限りでは、与党の議員だけではなく野党の議員さんもお入り願ったりのいろいろしている例があるのでございまして、そのこと自体はちつともおかしくはございませぬ。住民を代表する立場で国会議員がいるいろいろあつせんをしたり世話をしたりすること自体はある意味では結構なことじゃないか、私はかように思っております。

○富塚委員 国の補助金を受けて公共交通を運営している、これはまさに国民の立場に立つてやらなければならぬ経営者の立場である。モラルとしてもより大事にされなければならぬと思うのです。また、いわゆる地方ローカル線の転換について第三セクター移行などの問題について地元の協力を取りつける、このことも大事な問題だと私は思います。しかし、そこに政治家が介入するあるいは疑惑を生むということがあつてはいけない、このところが非常に大事な問題であると思ふのです。だから、どんな政治家がどんな介入、そんなことは私は大して問題にしようとは思いません。

今、これだけ国鉄再建が深刻な問題になつていゝる。ローカル線、一次線は四十線区、二次は三十三線区の廃止計画を打ち出して、県知事にも意見書を求めようとしてゐる。さまざまな現地の協議会の対応がある。それは右から左までいろいろの人たちが集まつて議論をして、国鉄を残してほしい、守りたいという人たちがいる、しかし事情やむを得ず転換を余儀なくされるという考え方に立つ人もいる。そういう中で便宜供与を過大にして疑惑を生むようなことがあつたら、政治というものは根本的に不信を招く、私はそう思います。そういう点で福島交通問題はむしろ積極的の運輸大臣が乗り出して、小針さんにやめてもらつて新しく再建を打ち出していくことをやっていたらださういふことがこの問題解決の兆しをつくることになるのではないかとこの点について重ねて申し上げまして、私の質問を終わります。

○福家委員長 左近正男君。

○左近委員 私、きょうは各都市で経営している都市交通問題について若干の御質問をしたいと思ひます。

今日、都市交通は、バスについては一日五百三十万人、特に六大都市と札幌ではそのうちの七〇%に当たる三百六十一万人を輸送しております。地下鉄においては一日五百二十万人、合わせて一日一千万人を超えるお客さんの輸送を担当しておるわけでありませぬ。これは国民生活にとつて大変切実な交通機関である、このように判断をいたしております。しかし、今日これらの公共交通については大変な財政的危機でございませぬ。特に大都市においては市営交通が大変危機的な状況にある、こういうこととございませぬ。これらの原因について、大臣お話し中とございませぬが、運輸大臣として、なぜこういう公共交通機関が財政的にこれだけ行き詰まつたのか、この要因は何だと思ひてございませぬか。

○細田国務大臣 実は私は自民党の公営企業の小委員もいたしたことがありまして、バス対策をいろいろやつたのでございませぬ。それは十年ぐら

い前ですけれども、そのときよりもますます状態は悪いのでございませぬ。これは都市バスの状況というよりも、過疎バスまでみんなひっくりかえつてバスが悪い状況にあるということなのでございませぬけれども、都市バスについては言ひますと、やはり何といつても自家用車、マイカーが多い、そして道路が非常に混雑をするということ、バスの利用者は減る、原因、結果が悪循環を起してまいつておるといふことが基本的な原因であると思ひます。それを得ないでございまして、そういう悪循環をどこかで断ち切るという方策を講じなければならぬ、かように思つております。

○左近委員 今、大臣から見解の表明がございませぬ。今大臣のみじくも言われまされたように、特に大臣は都市交通の問題についてかねてから大変いろいろと御意見を持っておられまして私どもも心強いわけですが、構造的な要因として、特に路

面交通部門においては、今大臣が言われまされたように走れない、年々走行キロが低下しておるわけでありませぬ。これはもう言うまでもなく自動車に非常に急増した、モーターゼーションが非常に急激に進展をした、こういうことが一番大きな要因だと思ひます。そしてまた、各都市の現状を見ても、不法な駐車、これは警察の方ではかなり努力をいたしてございませぬけれども、今日各都市では非常に不法な駐車車がまだはんらんしておる。また最近では自転車の急増、またミニバイクがかなり利用されておる、こういうような問題もございませぬ。そしてまた、バスでは、もういつ来るかわからないということ、他の交通機関に乘客が移行しておる。こういうようなさまざまな問題が今日路面交通面においては重なるおると、このことが原因ではないか、このように思つております。また地下鉄部面については、特に建設費が一キロ二百億から三百億かかる、こういうこととこの借金の利息の支払いな

り減価償却、こういうものが財政的に大きな負担になっておる、こういうことだと思ひます。

そこで、これらの要因について一つずつひとつ御意見を聞きたいと思ひますが、今大臣が言われまされた自動車問題については調べましたら、昭和四十年には八百二十万台であつた自動車台数が五十七年には四千九百九十二万台、これは五・一六倍になっておるわけですが、そのうち、自家用車だけを拾つてみますと、昭和四十年には百七十二万台であつたものが、昭和五十七年には二千三百三十三万台、これは十三・四九倍になっておるわけでありませぬ。都市圏におけるこういう自家用車の急増が、今日バスの大量輸送機関、こういうものが走れなくなつておる大きな要因ではないか、このように私は考えます。したがつて、この点について具体的にどういふような施策をこれから交通行政の中でいろいろやられようとするのか、私は、もっと自家用車の利用者の皆さん方の御理解も得て大胆に交通規制を行つていくべきだと思ひます。この点についての見解をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○矢部説明員 警察庁といたしましては、昭和四十九年に全国的に都市総合交通規制を実施いたしまして、それに関連いたしまして都市部における自動車の交通総量を抑制するといふ政策を打ち出してまいつたわけでございませぬ。その一環といたしまして、大量公共輸送機関を優先する、マイカーから大量公共輸送機関へ転換を図るといふための施策を強力に実施してまいつたわけでございませぬ。

ちなみに、その一つとしてのバスレーンの設定について見ますと、四十六年を一〇〇といたしまして、五十七年が十倍近くの九二五という、千九百二十七・五キロという数字に達しておるわけとございませぬ。このバスレーン等につきましては、現在ほとんどできるところは引いてまいつたといふ状況がございまして、道路状況の問題であるとか、あるいは原則片側二車以上でございませぬが、片側一車であるとかいふような非常なネックが出てまいつておるわけとございませぬ。しかし、これにつきましても、今後さらに第二、第三の段階を切り開いて、公共性という見地から、マイカーから大量輸送機関へ転換を図るといふ基本的な考え方に立ちまして、例えば地域のコンセンサス等が得られるようなところにつきましては、広島、安芸町であるとかあるいは埼玉県の鳩ヶ谷市等におきまして、ある時間帯を絞りますと、一車の道路につきましてもバスの専用通行帯にするといふ施策もとつてまいつておるわけとございませぬ。ただこの問題につきましては、やはり地域の住民のコンセンサス、さらにはバスを増便するとかいふバス事業者側の努力あるいは道路管理者側の道路の改良等、そういった関係諸機関による施策が相まって、これは初めて成果を得るものであらうと思ひます。

なお、ただいま御質問がありました、既存の道路につきまして大変渋滞があるという問題でございませぬが、この問題につきましては、やはりバスレーンを設定いたしましたのが、今申し上げまし

たマイカーからの転換という施策にあります以上、それを促進するための具体的ないろいろな施策、例えば指導取り締まりあるいは監視活動あるいは近隣における商店街その他に対する駐車車の抑制のための働きかけ、こういうありとあらゆる施策をとっておるところでございます。

なお、このバスレーン等につきましての渋滞緩和あるいは駐停車等の問題につきましては、こういう取り締まりも必要でございますが、同時に、やはりバスがそこそこ動いておるといふ実態がないと、バスレーンとしての実効性がなかなか確保できないということでございますので、先ほど申し上げましたバスレーン新設の際の考え方と同じように、関係諸機関の御協力をいただきながら前向きに進めてまいりたい、これが基本的な姿勢でございます。

○左近委員 確かに今言われるように、このバスという大量輸送機関、これをスムーズに走らすためには特に自家用車、この規制をしていかなければならぬわけですが、これは自家用車を持つておられる方々の御理解も得なければ実現しないことは当然でございます。しかし、都市部における、例えば排ガスの公害問題あるいはエネルギーの消費量の問題、こういうものから見ても、私は、ある程度今日の都市の混雑状況を考慮してみますと、専用レーンとか、もう優先レーンなんかはなかなかあつてもなしに等しいわけでございます。やはりもう少し大胆な専用レーンの設定を私はしていただきたい。このためにある程度もう少し制度的な行政指導ができないかどうか。ただ単にお願いをすることではなしに、もう少し裏づけのある、法的にはいかないまでも、もう少しきつりした行政指導ができないかどうか、この点についての御見解をお伺いしたいと思います。

○矢部説明員 ただいま先生の御質問、御指摘はまことにこともございまして、まさにバスの優先通行、できるだけ優先通行の実効が上がるような方法で制度的に考えるべきではないかという

うことはもつともでございます。そこで私どもは、バス専用レーンというところで制度的にはバスのみを走らせるという形をとってまいっておるわけでございます。そのほかに優先レーンというものがございまして、これは専用レーンよりも制度的にやや優先度において落ちるわけでございます。しかしながら、これにつきましては、そういう道路の交通量であるとかバスの運行回数であるとかバスの利用状況とかそういった交通状況をやはり個々具体的に勘案をいたしまして、それぞれの規制の特色を生かしながら個別的にやはり検討してまいるといふ問題であろうかと思っております。

○福家委員長 警察庁から一人出席されておりますから、広谷交通企画課長、御答弁してください。二人いるんだから、勉強のために答弁してください。

○広谷説明員 ただいま規制課長から答弁をいたしましたとおりでございます。やはりバスレーン等につきましても、優先レーンにするか、専用レーンにするかというふうなものは、個々具体的な場所のバスの通行量とかあるいは自家用車の通行量というふうな具体的な状況によりまして決定するべきものであろうというふうに考えております。

○左近委員 このバスの走れない要因の一つとして、特に大都市においては不法な駐停車があるわけですが、これについては、今具体的にどんな対策を全国的にやられておるか、ひとつお聞かせ願いたいと思っております。

○矢部説明員 バスレーンの実効性を担保することとは最も重要な問題でございますので、そのためにいろいろの施策をとっておるわけでございます。警察といたしましては、専用通行帯であれば専用通行帯としての機能を十分に発揮させるために指導、取り締まりとかあるいは街頭監視活動とかといったものが基本にならうかと思っております。そういった問題につきましては、ちよつと古い数字で恐縮でございますが調べたもので見ますと、例えば昭和五十七年中に、優先も含めてのバスの通行帯違反につきましては、取り締まりは二万七千件

ばかり行っております。あるいはバス専用通行帯の中における規制時間内の駐停車違反につきましては一万二千件ばかりの取り締まりを行っております。なおこのほかに、朝方、例えば白バイがそこに駐留監視と申しますか、とまつて、そういう違反を犯させない、あるいは街頭の警察官がそういう違反を犯させないという形での監視活動等も行っておりますわけでございます。それとともに、先ほども申し上げましたように、例えば近隣が物流地域であれば商店街等に対してその時間帯は駐停車をさせないというところで組織的な働きかけによって抑制するような方向で動いているわけでございます。

なお、バス専用レーンの区間につきましてはおむね駐停車規制を原則といたしておるといふこととでございます。

○左近委員 最近自乗車の問題が駐輪公害と言われているくらい大都市周辺においては大変な問題になっておるわけですね。最近、総理府の発表では放置箇所千六百八十九カ所、八十六万四千台に及んでおるといふこととございます。政府としても、五十六年五月二十日に施行された自乗車の安全利用の促進及び自乗車駐車場の整備に関する法律に基づいていろいろ行政指導をされておりますが、私は大変手ぬるいように思います。この自乗車の放置問題について今日どういふ認識を持っておられ、また今後どういふように具体的な対策を立てられようとおられるか、お聞かせ願いたいと思っております。

○藤田説明員 自乗車の放置問題が都市機能の低下を非常に来しておるといふのは全く先生のお話のとおりでございます。先生今お話ししたところでも放置自乗車台数は大層多うございまして、全国で八十六万台というのが昭和五十八年十一月の数字でございます。ただ、この数字は昭和五十六年には約九十九万台という数字でございまして、それに比べますと一三%の減少とございまして、お聞きすけれども、先生お話しのとおり自乗車の放置は

まだ大量でございますし、また放置問題自体が決して解消したわけではございませんので、私どもとしては、五十六年五月に施行された自乗車の安全利用の促進及び自乗車駐車場の整備に関する法律の趣旨に基づきまして、関係省庁、地方公共団体等が一体となつて放置自乗車対策推進ということに当たつてきたわけでございます。その結果、先ほどお話しございましたように若干は効果が上がったんじゃないかと思つておりますが、今後とも一層対策を強化していくことは必要であると考へておりました。私どもとしては、自乗車駐車場整備対策がさらに円滑に行われますよう総理府におきましても関係省庁等と連絡調整を図つてまいりたい、それによつて放置自乗車の整理、撤去を一層推進されるように努めてまいりたい、こういう姿勢でございます。

○左近委員 時間がございませんで、ひとつ積極的によりよくお願いしたいと思つております。そこで、五十ccミニカーの問題ですが、最近これが社会的に大きな問題になっております。現在約六千台が使用されておると言われておりますが、これは御承知のとおり原付免許で乗れるわけでございます。これを今の段階でもつと制度的にきちつとしておかなければ、これこそ大変な問題にならうと思つております。この点について、普通免許取得の必要性があるとかいふ点についていろいろ検討されておりますが、いつごろからそういうふうな形ですつきりさせていくのか、この点について見解をお聞かせ願います。

○広谷説明員 お尋ねのミニカーの問題でございますけれども、現在五、六千台のものが出ておるといふふうにご考慮しております。この免許をどういうふうにご考慮するかというお話でございますが、御承知のとおりミニカーは、外見上はもとよりその構造、機能は自動車というべきものでありうといふふうにご考慮しております。また、現実の走行実態も自動車の走行と同じようなものでございまして、また、現実の交通の場面におきましても自動車の運転と同様の注意力あるいは運転感覚、

また大量でございますし、また放置問題自体が決して解消したわけではございませんので、私どもとしては、五十六年五月に施行された自乗車の安全利用の促進及び自乗車駐車場の整備に関する法律の趣旨に基づきまして、関係省庁、地方公共団体等が一体となつて放置自乗車対策推進ということに当たつてきたわけでございます。その結果、先ほどお話しございましたように若干は効果が上がったんじゃないかと思つておりますが、今後とも一層対策を強化していくことは必要であると考へておりました。私どもとしては、自乗車駐車場整備対策がさらに円滑に行われますよう総理府におきましても関係省庁等と連絡調整を図つてまいりたい、それによつて放置自乗車の整理、撤去を一層推進されるように努めてまいりたい、こういう姿勢でございます。

運転技能が要求をされるというふうな考えまして、その運転につきましても、自他ともに安全に乗っていただくという意味で普通自動車運転免許を必要とするという方向で現在検討中でございます。

なお、いつからそういう制度にするんだというお話でございますが、これは可及的速やかにそういうふうになるようにいたしたいと現在考えておるところでございます。

○左近委員 今日都市バスの復権というか、もつと活性化を図るために運輸省としてもいろいろ努力をされておられます。バスロケーションシステム、これは十八都市で三百五十九路線あるのは都市基幹バスあるいは乗り継ぎ運賃制度、都市新バスシステム、バス乗り継ぎターミナル、こういうものがいろいろ行われているわけですが、これらの施策については当然その都市にマッチをした形でやっつけていかなければならないと思いますが、どうもやり方が部分的であり、継続性がないように思います。私は、運輸省としてこれからの都市バスのあり方についてどういうような施策を中心にしてやっつけていかれるようとするのか、その点についての基本的な考え方を聞きたいと思っております。

○角田政府委員 都市バスが非常に状況が悪くなつてきておる、その原因は、先ほど来いろいろお話が出ておりましたように、基本的には、マイカーの増加とかあるいは自転車、ミニバイク等の増加によりまして交通環境が悪くなつてきておる、そのためにバスの運行がスムーズにいかない、そしてサービスが悪くなる、そういう悪循環が原因でございまして、やはりこの悪循環を断つには、一つは先ほど来いろいろ御議論なされておりますように交通環境の整備が必要ではないかと思われまます。バス専用レーンあるいは優先レーンをもつとどんなふうにしていくというふうなことにつきましても先ほど来いろいろお話が出ておりますが、これにつきましても関係各方面といろいろ御協議を申し上げて推進していただくということが一つではなからうかと思ひます。

それから、第二はやはりバスの輸送サービスを改善していくということでございます。輸送サービスの改善の方策としては二つに分けて考えられると思ひます。一つはハードの面でございまして、先ほど先生がおっしゃいましたようにバスの乗り継ぎターミナルであるとか、あるいはバスロケであるとか、あるいは都市新バスシステムであるとか、そういうようなハードの面の改善をもつと継続してやっつけていくことが必要であろうと思ひます。それから、ソフトの面につきましても、もう少し利用者がバスを利用しやすいように、乗り継ぎ運賃の導入であるとかバス同士の共通回数券を設定するとか、そういうようなソフトの面につきましてもいろいろ工夫をこれからもやっつけていかなければならないと思ひます。それが決め手で、これをやれば全部解消できるというふうなことはないと思ひますので、やはり今申し上げましたようないろいろな対策を積み上げて、バスの活性化のために今後とも努力してまいりたい、こういうふうな考えております。

○左近委員 ひとつ積極的によりよくお願いしまた。再建地方都市バス事業の問題について、車両更新の補助が今日されておるわけですが、これが五十九年度では五十二両。この年度でこの補助については打ち切られるというのを聞いておりました。自治省は、これらのバス事業に対して今日軽油引取税の還元金、これは運輸事業振興助成金という名でやられておるわけですが、これで十分だという判断をされておるかもわかりませんが、今日の大都市の、あるいは全国的にバス問題を何とかスムーズに運営をしていくためには、資本費について何らかの助成措置をすべきだと私は思ひますが、この点についてひとつ前向きな御答弁をいただきたいと思います。

○紀内説明員 若干沿革について申し上げます。御承知のように、これは昭和四十八年に交通健全化法というものが実施されました。その際に、企業の再建債の発行とこれに対する利

子助成とあわせまして、車両購入費に対する補助がスタートしたわけでございます。当初は、四十八年度から五十三年度までの六か年度ということでもまいりましたけれども、その時点における経営環境が非常に厳しいものがあつたものでございまして、財政当局と種々折衝を重ねまして、これを五十四年度から五十七年度まで延長いたしましたわけでございます。五十七年度におきまして、再建企業はその過半が再建を終了したということがございまして、財政当局からも今回打ち切りということでもかなり強い意向が示されました。私どもといたしましては、なおこの制度の対象にならなかつたものが二百十両残つておりまして、これに對して、五十八、五十九の両年度でもって最後にするから、これだけはやらせてほしいということでも今日に至つたわけでございます。

現在の厳しい財政事情のもとで、このような沿革に照らしますと、この補助制度を今後さらに延長することは困難だということも考へておりました。実際に、再建企業の実情につきましても、再建企業の個別の対応、やや異なりはございすけれども、好転したのも見られますし、また、この補助対象だつた車両も全体に一巡しております。今後は、資本投下に必要な資金手当てに鋭意努力をいたしまして、さらに経営の効率化を行うために、経営改善システムの開発等を行つて、資本費の回収をも十分に行い得るようなそういう経営について指導してまいりたい、このように存じております。

○左近委員 特に、最近見てみますと、民間バスもかなり新しい車をどんどん入れておるわけでありまして、冷房がされております。やはりお客さんのニーズというか、そういうものに適合したバス車両というのがあると思いますが、特に、バスの耐用年数というのをどれぐらいに見ておられるのか。また、各自治体からのバスの新しい車両更新、新車購入というのについて、自治省の方では購入費の起債をかなり極端に制限をして

おる、こういう行政指導をかなり厳しくやつておる、こういうことを聞きますが、そういうことでは古いバスでお客さんがだんだん逃げていく、このように私は思ひますが、この点についての現状なり自治省の見解はどうなつておるのか、お聞きをします。

○紀内説明員 バスの購入に對しましての起債に当たりましては、現在、実耐用年数を考慮いたしまして、年度当初におきまして車齢が十年以上というものを基準としてございす。これは、実は地方都市と大都市の場合で若干更新に当たつての年数に違いがあるようございすけれども、おおむね十年を基準としておけば大体の平均はカバーできるということもございす。また、購入に当たつての単価をどのように考へているかと申しますと、これはよほどのことがない限りは実購入単価によるということもございす。また、御指摘のございました冷房の問題でございすけれども、これもお話のとおり、乗客の快適さを保つ、あるいは乗客の逸走を妨ぐというふうな観点からいたしまして、このようなものが参りますれば、私ども、現状に即しまして起債の採択の対象としておるところでございす。

○左近委員 それでは、各自治体から新車の購入の申請があれば、起債の制限はしないということですか。

○紀内説明員 申し上げましたように、極度に高い単価とかそういうものを持つて参れば格別でございすけれども、そうでない限りは、おっしゃるような極端な制限というのはいかぬと思ひます。たまたまではないかというのを考へておられます。

○左近委員 それでは地下鉄部門について、時間がございせんから簡潔に。

もう状況については御承知だと思ひますが、五十七年度の公営地下鉄の運輸収入というのは、料金収入は二千五百九億でございます。それに対して、支払い利息と減価償却が二千八百八十二億でございます。料金収入よりも上回つておる、こういう現状であります。これでは幾ら経営努力をして

赤字になるのが当然であります。したがって、政府としても昭和三十七年以降いろいろ地下鉄建設に対する補助制度が設けられているわけですが、私はこれについてまだ不十分だと思っております。特に現在、名目では七〇%の補助制度でありますが、これは実質五九・八五%であります。さらに、これは十年分割交付。これを私どもは実質七〇%にしてみたい。また、大規模な改良工事についても今補助対象になっておりますが、これらについてもさらに強化をしてみたいと思っております。この点についての見解をお伺いします。

○服部説明員 地下鉄に對します補助制度の充実は、全く先生のおっしゃるとおりに大変基本的に重要な問題だというふうに思っております。私どもも日ごろそうした認識のもとに予算問題等に取り組んできているところでございます。

ただ、ここ三、四年の実情を申し上げますと、先生も御高承のとおり、大変厳しい財政状況のもとでの予算編成を余儀なくされておりました。率直に申し上げて現在の補助制度の維持を図るというところで精いっぱいという状況でございますので、その辺の事情も御察賜りたいと思っております。

○左近委員 きょうはこれ以上あれしませんが、ひとつよろしく願いたいと思っております。

そこで、東京圏における高速鉄道を中心とする交通網のあり方について、五十七年九月に運輸政策審議会に諮問が行われまして、現在東京圏都市交通部会で検討がされておると聞いておりますが、この作業はいつごろ完了するのか、お聞かせ願いたいと思っております。

○西村(産)政府委員 五十七年九月に、東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について諮問をして、運輸政策審議会に検討しているところでございますが、現在の進捗状況から見まして、私どもことしじゅうに答申をいたただけるようにしたいというふうに期待している次第でございます。

○左近委員 少し大阪の問題について御質問します。

すが、国鉄の総裁も来ておられますので、見解をお聞かせ願いたいと思っております。

国鉄の大阪外環状線、これは新大阪から加美まで十八・六キロ、事業費は約一千五百億円で、これについての工事認可は既に五十六年四月十六日におきております。また、片福連絡線について、これは京橋から尼崎まで十二・二キロ、事業費は約千八百八十億円、これについても工事認可が五十六年四月十六日におきておりますが、国鉄としていつごろこの工事を始められるのか、そのめどが具体的にどの程度か、お聞かせを願いたいと思っております。

○岡田説明員 大阪外環状線並びに片福連絡線につきましては、いずれも大変多額な工事費を要する工事でございます。大臣の認可を得ました当初から、財政再建期間中につきましては用地買収あるいは都市計画関連工事等のみについて施行する、本格的な着工は六十年度以降になるという考え方で推移してまいりましたわけでありまして、え方でも、その後におきます財政事情はより厳しいものがございますので、これらの大規模工事の進め方につきましては、現在国鉄部内におきましても鋭意検討を重ねておるところでございます。

○左近委員 総裁、どうですか、国鉄として近年にやられる確信ある見通しがあるのかどうか。

○仁杉説明員 片福、外環状、ともに古いときからの計画でございますし、認可もあつたというところも知っておりますが、今岡田常務から御答弁いたしましたように、実は非常に膨大な金がかかりまして、その取支が非常に難しいという建前が今立っておりますし、なお、先ほどから御議論がございまして、再建期間中もございまして、国鉄といたしましては、今のところ、いつ着工していつ完成するという自信がちょっとないというのが現状であるというふうに考えております。

○左近委員 大臣、国鉄の状況については、再建中で非常に大変な時期であります。今総裁が言われたように、今の答弁ではもう全く見通しがない

のじゃないか、私はこういうふうに思うのです。これは長年の懸案問題であり、営業すれば絶対にもうかる路線だ、私はこのように思っております。

そこで、新空港の問題ではございませんが、国鉄がどうしてもできないということであれば、この建設主体について、地方公共団体なりあるいは民間の資本も導入して、それこそ第三セクター的にこの工事をやっていくというような新しい発想で考えてもらえないかどうか、その点いかがでしょうか。空港だけじゃなしに、これを頼みますよ。

○永光政府委員 先生今お話しのように、五十六年に認可いたしました。その後、情勢の変化、臨調、監理委員会等、あるいは政府としましては設備投資を極力抑制ということ、現実には確かに着工の見通しは非常に大きな難しい問題になっていることは御高承のとおりであります。

大阪における都市交通といいますが、そういう面からいいますと、当該線の重要性というものは我々も認識しておるわけでございます。確かに現在明るく見通しがなかなかないというところで、先生がおっしゃいますような、一つの地方と協力しながら別のセクターで資金を賄い建設する方法はどうかということについて、我々も、現在のプロジェクトがなかなか国鉄だけでできないということでありまして、やはり勉強していかなければならぬのではないかと考えますが、線形を見ますと、片福の連絡線だとか、あるいは国鉄の貨物線の旅客化だとかという問題でもありますので、やはり国鉄自体の事業と非常に関連をいたす線でございます。そのあたり難しい問題もあるかと思っております。そういう考え方も含めながらひとつその線を眺めてみたい、こういうふうな考え方をいたします。

○左近委員 大臣、この点についてどうでしょうか。

○細田国務大臣 都市交通では、私は、どうしても高速鉄道というものが、東京と言わず大阪と言

わす、あるいは他の大都市についても、もつとつくらなければならぬと思うのでございます。先ほど地下鉄の補助率をもつと上げるといってお話ございましたが、私はかねがねそう言っておるもので、少なくとも実質六〇%でなくて実質七〇%ぐらいいまではどうしても上げてもらわなければならぬ、ということを中心として主張しておるわけでございます。

今お話しのような点は、今鉄監局長が答えいたしましたように、やはり十分検討いたしました。これを国鉄に任せるといってなくて、もつと大きい立場で取り上げていかなければならぬ。それにはやはり国の都市交通に対する基本的な考え方、国がどの程度援助ができるかということを考えて、少なくとも建設当初において相当地下鉄その他と同じように、援助の方式を考えなければならぬ、こういうふうな思っております。

私どもとしましては、今、環状線なり片福線だけの問題ではなくて、都市交通の改善という見地から真剣にこの問題は取り上げていくべきものであるというふうに思っております。今後そういう方式で、ある程度国が援助をしながらこれをやっていく以外には方法はありませんし、またこういう方法を講じなければ都市交通の解決は根本的にはあり得ない、このように強く考えておるものでございます。

○左近委員 それでは大臣、ひとつ積極的に取り組んでいただくことをお願いいたします。時間が来ましたので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。

○福家委員長 西中君。

○西中委員 きょうは、極めて技術的な問題でありますけれども、日本の国有財産または国民の財産といふべきいわゆる公共事業の構造物、その中でもコンクリートの構造物について最近さまざま報道がなされて、その劣化が問題とされてまいりました。今すぐどうという問題ではありませんが、極めて将来心配な要素を含んでおるのではないかと、こういう立場で御質問をいたしました。

と思います。

コンクリートの劣性化という問題は、いろいろの問題が含まれていると思います。今取り上げられておるのは、いわゆる海砂によるコンクリートに塩分が入るとの問題、それから砕石によるアルカリ骨材反応と、そのほか施工上のいろいろの問題があると思うのです。建設を始めて五年や七年でコンクリートが破壊されておるといふようなことは、少なくとも三十年、四十年前、私たちは学校では教わっておりました。しかし、今この問題が現実の問題として国鉄の新幹線や高速道路のあちこちに一つの欠陥として具体的にあらわれてきておるといふことは間違いない事実だと思ふのです。したがって、国としてもこの補修に今後とも金を使わなければならぬ、コンクリートの劣性化は財産がそれだけ早く失われていく、いわんや民間の所有物でありましたならばこれは資産価値が低下する、こういう重大な問題を含んでいると思います。

私が説明するまでもなく、この塩害というのは、いわゆる構造物に塩分が含まれてしましますと塩の中にある塩素イオンが鉄筋の表面被膜を破壊してこのために鉄筋がさびてくる、およそ二倍にこの鉄筋が膨れ上がってコンクリートが破壊される、こういったことが一般的に言われているようでございます。したがって、コンクリートに海砂を使用する場合には当然塩分を除かなければならぬ、こういうことでございませうけれども、業界のあちこちの組合の幹部の皆さん方も、今決まられておりますこの数値を達成することは極めて困難だということをおっしゃっております。いわゆる塩を除くためにはたくさん水が要るからコストがかかる、したがって値崩れをしておるときには塩を除くのは適当にやる、また大型の公共事業をやる場合には砂の塩抜きをしている時間がない、こういった要素もあると思ふます。また、生コンの需要が景気によって非常に盛り上がってまいりますと品不足、したがって少々塩分も目をつぶっていいこう、これは自然の流れだろう

と私は思っております。既に日本の河川には川砂、川砂利の資源というものはほとんど枯渇をいたしておる現状でございますから、勢い海からとるということもある面を言えやむを得ないところだと私は思っております。

しかし、そうだとおいて莫大な国の費用、税金をかけて橋梁だ、道路だ、高速道路だ、新幹線だといふようにいろいろな面でこの建設が進められていきますと、我々生きておる者、やつておるものはこの世を終わっておるかも知りませぬけれども、結局後代の子孫にツケを回すということが起こってくる事実だと思ふのです。したがって、この海砂の問題、さらにはアルカリ骨材の反応、こういった問題についてさまざまな研究もなされておるようでありませうけれども、やはり各関係省庁、こういったところでこの問題については本格的な取り組みをしていただかなければならぬ、こういう思いで私はきょう質問をいたす次第でございます。

そこで、この現状は一体どうなっておるかという問題が一つあると思ふます。したがって、まず運輸省にお伺いしますけれども、運輸省では港湾であるとか空港であるとか、今度は関西新空港も法案が通れば事業も始まりますが、本四架橋であるとかいろいろあるわけですが、運輸省関連として年間どの程度コンクリートを使用し、そしてその中で海砂はどの程度使っておるか、伺っておきたいと思ふます。

○小野寺政府委員 たいま港灣及び空港においてどの程度のコンクリートが使用されているかというところでございますが、この点につきましては私も正確な統計をとっておりませぬので正確な数字を申し上げるというわけにはまいりませぬけれども、いろいろな材料から想定してみますと、おおよそ七、七百万立方メートル程度であろうかというふうな想像されます。

その際に、そのコンクリートに使われます細骨材としての砂として海砂がどの程度使われるかという点につきましては、これは全く統計はござい

ません。

以上でございます。

○西中委員 次に、建設省にお伺いしますが、建設省も道路、橋梁その他の公共事業にコンクリートをお使いになっておるわけですが、この点についてどの程度の把握をされておるか、伺っておきたいと思ふます。

○岩井説明員 建設省におきましてコンクリートの使用量の総量がわかりますので概数はわかりませんが、そのうち海砂をどの程度使っておるかという統計はとっておりませぬので、海砂の使用量についてはわかりませぬ。

○西中委員 今、塩害等が言われておりますけれども、建設省ではこの点については御調査をなさっておりますか。

○福井説明員 先生御指摘のように、最近海岸に建設されましたコンクリート構造物、これにひび割れとか剝離といった被害が見られるようになっておりましたので、これについては調査を実施しております。調査をいたしましたのは、昭和五十七年二月から昭和五十八年一月にかけて、全国一般国道にかかる橋梁、十五メートル以上でございますが、海岸から五百メートル以内にあるものを対象にして実態調査をしております。

その結果でございますけれども、調査を実施いたしましたのは九百二十橋でございますが、そのうちコンクリート表面に何らかの変化が見られるものが一五%でございます。それから、ひび割れが多数発生しているとか剝離とか大きなクラックが入っているといったものが五%程度でございます。そのほか既に補修済みのもの、これも五%でございます。

こういったことで、その被害を受けた橋の多くが北海道、東北、北陸といった日本海側ですとか沖繩に集中しております、これは今おっしゃった海砂の使用とこの問題とはななくて、冬期間の季節風により強い塩風とかおきあるいは沖繩の高湿多湿の亜熱帯海洋性気候で台風の常襲地帯といったような影響から、海塩粒子が外から恒常

的に入ることによって生じた被害だというふうに考えております。

○西中委員 海岸に近くない場所の調査はなさいましたか。

○福井説明員 しておりませぬ。

○西中委員 そうしますと、それはしおきといひますか海の波からくる塩害、こういうことで、内部的なコンクリートそのもののいわゆる塩害の調査にはなっておりませぬと私は思ふのです。

ただ、確認をしておきたいのですが、建設省では規制値というものを設けておられますが、塩分は何%に抑えなければならぬ、これはどうなっておりますか。

○岩井説明員 細骨材に含まれる塩分含有量の規制値につきましては、これは一般土木構造物でございますが、JISにおきまして〇・一%以下というふうな決められておりますし、コンクリート標準仕様書、これは土木学会のつくったものでございませぬ、これにおいても同様の基準がござい

ます。

さらに、建設省におきましては、五十三年の五月に技術調査室長通達をいたしまして、プレストレスト・コンクリートの規制値をいたしまして〇・〇三%以下にするようにということを定めております。

○西中委員 規制値を設けておるといふことは、やはり塩分は排除しなければならぬということだと思ふのです。こういう報道が盛んになされておる中で、建設省としては、塩害によるものか、またアルカリ骨材反応によるものかは別にして、この種の破壊されておる実例といひますか報告はございませぬか。

○福井説明員 塩害による被害につきましては、先ほど御報告したとおりでございます。アルカリ骨材反応につきましては、道路の被害、橋梁の被害でございますが、数例見受けられております。現在調査中のものもございませぬ、既に補修手当てをしたものもございませぬ。

○西中委員 次に国鉄にお伺いいたします。



このコンクリート構造物の早期劣化につきましては、山陽新幹線がその象徴だというふうには言われておる面がございます。被害の最もひどいのは、建設当時コンクリート中の塩分チェックをしなければならなかった新大阪―岡山間、特にこの中でも今具体的に破壊の現象が見られるのは、ひどいのは加古川―相生間、こういうことだろうと思っております。この原因は塩害ではなからうか、こういうふうな言われておるわけでございますが、一部アルカリ骨材反応も加わっていると思われまします。この被害の実態調査をやられたのかどうか、また、塩分はどの程度含まれておるのか、おわかりでしたらお答えをいただきたいと思っております。

○岡田説明員 今先生から御質問ございました山陽新幹線の新大阪―岡山間の高架橋の工事を行いましたのは四十一年から四十七年にかけてでございますが、後半の部分はともかくといたしまして、当初四十二年に定められました土木学会のコンクリート標準仕様書におきましては、塩分のことについて特に取り上げての規制値はなかつたわけでございます。そういうことから、国鉄といたしましては、この塩分含有率について、初期に施工いたしました新大阪―岡山間の高架橋工事の部分については特段の塩分に関するチェックを行っておりませんでした。ついでに申し上げますけれども、その後におきまして、やはり塩分は少しの問題があるぞということ、四十六年以降の施工のものにつきましては塩分含有量をチェックするというシステムをとっております。

それで、今お話のございました新幹線高架橋等に生じておりますコンクリートのひび割れの状況につきましては、現地にございます保線所の構造物検査グループというところで日常のように巡回をいたしましてチェックをいたしております。その実際のひび割れの状況に際しまして適切な補修工事を施しており、安全上では問題がないというふうな考えをしております。

塩分調査につきましては、コアをとってはかつては、事例がございますけれども、大体〇・一%

を下回っているものが多いというふうな聞いております。

○西中委員 〇・一%を超えるようじゃ困るのですけれども、私の見聞いたしておるところでは〇・三ないし〇・四というデータも出ておるようございまして、それから、碎石にアルカリ骨材反応を引き起こす輝石安山岩という石が含まれておるといふ話も聞いておるのですが、その点はどうですか。

○岡田説明員 アルカリ骨材反応につきましては十分な確認がなされておられません。現在調査をしている段階でございます。

○西中委員 岡山以西の工事についても伺いをしておきたいと思っております。

これはもう規制がなされておると思っております。しかし、こういう大型の事業になりますと時期というものがやはり問題になって、どうしても急いという業者も、責任ある立場の人がおっしゃって思われるので、当然チェックをされておったと国鉄としては〇・一%ということを守らうとおったと思われ、守られておらなかつた危険がやはり出ておると思われます。この点はどういうふうにお考えになっておられますか。

○岡田説明員 山陽新幹線の後半、岡山―博多間の工事につきましては、塩分の問題、いろいろ問題があるぞということ、塩分の含有量の目標値をいたしまして、〇・一%と非常に厳しい数値でございますが、そういうことを指示いたしまして品質の確保に努めたということでございます。

もう少し具体的に申し上げますと、現地に駐在をしております工事係員がプラントに参りまして、毎月一回でございますが、JASSの五あるいは塩分検査による方法を用いまして塩分の管理を行っていたわけでございます。しかしながら、必ずしもその除去が完全ではないという事態も見られましたので、同工事務局におきましては四十六年十一月に広島県の生コンの協会長にあてま

して、海砂における塩分の除去につきまして積極的に取り組まれるよう要請をした事実がございます。

なお、この時点で塩分の管理をいたしておりました状況を見ますと、大体のものが〇・〇五%以下の範囲にはおさまっているという状況でございます。

○西中委員 やはり途中で要請をせなければならぬという状況があったということですね。ですから、やはりこれも将来的に心配な要素を含んでおる、こういうふうに思っています。

これはきょうちよつと手違いで、おいでをいただかなかつたのですけれども、鉄建公団も多くのコンクリートをお使いでございますが、どの程度海砂を使っておるか、運輸省なり国鉄の方でおわかりでしたら御答弁いただきたいのですが、わかりますでしょうか。

○岡田説明員 東北新幹線と上越新幹線はほぼ同一時期に工事が始められておりますので、東北新幹線につきましては既にレイミックスというコンクリートに關しましてJISもできておるという状況でございます。塩分についてはほとんど問題がない、海砂を仮に使っていてもほとんど問題がないという状況でございます。なお、上越新幹線の公団につきましては、海砂をいましておりましたので、経過地も経過地であるということから、海砂あるいはその中に含まれておる塩分についてほとんど問題がないというふうな聞いております。

○西中委員 次は、日本道路公団と本四架橋公団にお尋ねをいたします。

高速度道路の橋梁や高架橋、本四架橋などの建設にもやはり海砂や碎石が使われていると思いが、塩分の規制値はどのようになっておる、同時にまたチェック体制はどのようになっておるか、伺っておきたいと思っております。

○北村参考人 御説明いたします。

しておりますけれども、この砂の中の約三〇%が海砂でございます。したがって、二十四、五万というものが実態でございます。

塩分の規制値につきましては、我が方では公団の土木工事共通仕様書というのを五十三年に制定、改定いたしました。その中の塩分の規制値は、海砂の乾燥重量、絶対乾燥重量と称しますけれども、これに對しまして〇・〇五%の規制値、それ以下ということをやっております。それから、施工につきましてもプラントサイドにおきましてチェックをいたしておりました。また、施工後供用いたしております区間につきましても、巡回その他で絶えず管理いたしておるのが実態でございます。

以上でございます。

○高山参考人 本四公団の実情を申し上げます。本四公団のコンクリートの構造物には海砂を使用しております。その海砂の塩分の規制値でございますが、土木学会制定のコンクリート標準仕様書及びプレストレスト・コンクリート標準仕様書によることといたしておられます。なお、私どもの特記仕様書でその海砂を十分水洗いするようにというふうな規制を設けておられます。プレテンション方式のプレストレスト・コンクリート部材には海砂を使用しないようにというふうな強い規制も設けておられます。

なお、これらの塩分濃度のチェック体制でございますが、これは入荷ごとに請負者においてチェックいたしまして、それを私どもの公団の監督員が確認するというようなことで入念にチェックしている実情でございます。

以上でございます。

〔委員長退席、浜野委員長代理着席〕

○西中委員 使用された碎石にアルカリ骨材反応を引き起こすものが入っているのではないかとということが言われておりますけれども、その点はいかがでございますか。

○高山参考人 本四公団におきましては、従来よりコンクリート構造物についての建設時点の品質

管理を十分に実施しておられるところでございます。現在の構造物の状況でございますが、アルカリ骨材反応によると思われる損傷は全く発生しておりません。私どもの構造物の置かれていた環境を考慮しましてコンクリート配合が決められておられるわけでございますが、そういう事情からいたしまして、当公園における構造物には今後ともアルカリ骨材反応が生ずる可能性は少ないと私も考えております。

なお、供用中の構造物につきましても今後十分点検してまいりたい、かように考えております。

○西中委員 これからもまだ工事が続いているわけでございますので、十分な留意をいただきたいと思っております。

いずれにしても、異常なひび割れ、これは早いものではコンクリートを打ちましてからわずか数年で出ております。きょうは遠方でございますのでおいていただいておりますけれども、阪神高速道路の例でいきましたら、コンクリート打ちが昭和五十年に行われた、その後六、七年でひび割れが出ておられる、こういう状況でございますから、どこの公園にお聞きしてもきちつとチェックはしている、また規制値はこうだとおっしゃっておつても、随所にこういうものが出てきておられるのが現状でございます。

海砂と同時にまたアルカリ骨材と、両方が反応が出来ますとお相乗効果で破壊が早い、こういうことで私も心配をいたしておる。とりわけ東日本よりも西日本にこの海砂の使用が非常に高い。例えば道路公園の場合近畿以西、これは八割に達するかと聞いておられますが、その点はいかがでございますか。

○北村参考人 詳細にはまだ調べておりませんが、後ほどまた御報告したいと思っております。

○西中委員 あなたの方からいただいた資料の中でそうお聞きをしておるわけですがね。

ですから、この問題は特に西日本を中心に非常に深刻であろうと思っております。同時にまた東日本も良質の細骨材、砂利、砂、この河川の砂、砂利は

ほとんど枯渇をしておる。ですから、問題はこれから本格的に出てくるのではないかとこのように思っています。

次に、建設省にお伺いします。コンクリート骨材として海砂を使用する場合は一応塩分の規制がなされておりますけれども、原料としての砂の段階での規制、これはわかるのですか。しかし、生コンの段階ではどうなっておりますのか。コンクリートをつくる場合、言うまでもなく砂利や砕石、石、それにコンクリート、さらにはいわゆる混和剤を使用いたしますけれども、これは塩化カルシウム、塩化物が含まれていると思うのです。ですから、こうした海砂の塩分と混和剤の双方の塩化物、こういうものの合計量というものになりますと、これはちよつとわからない、こういう現状ではないかと私は思っておりますが、塩分含有量を規制しようとするならば、やはりでき上がった生コンの段階でチェックをしなければ本当のことはわからないと思っておりますが、その点はいかがでございますでしょうか。

○岩井説明員 コンクリート中に含まれる塩分の規制の方法といたしましては、先生御指摘のとおり塩分が混入する原因となつておる海砂の塩分含有量そのものを規制するという方法と、生コンクリート中に含まれる塩分の総量を規制する方法と二つあるかと考えられます。現段階ではJISその他で規定されている海砂の塩分含有量による規制を実施しているところでございますが、土木構造物におきまして海砂使用による被害は現在のところ発生していないというところでございますけれども、先生御指摘のような問題もありませんので、生コンクリート中の塩分総量につきましてもどうチェックすればいいかというふうな点について研究する必要があります。ただ、規制値をどのようにするか、あるいはこれは技術的な問題でございますが、塩分測定の方法をどうするかといった、幾つかの検討課題がございます。現在それらの基本的な問題につきまして研究を進めておるところでございます。今

後とも積極的に研究を進めてまいりたいと考えております。

○西中委員 ぜひとも総量規制、規制値、さらにはまたその方法、これについて早くこの検討をしていただいで結果を出していただきたい、このように思っています。

それから通産省にお伺いしておきたいと思っております。

今までのいろいろなお話をして質疑を続けてまいりましたけれども、海砂の塩分を取り除くことなどは相当コストが高つく、こういうことだと思っております。海砂の塩分許容量〇・一％は何とかが達成しよう、こういうように業界の方でも努力をされておられると思うのですが、建設省の指導通達では〇・〇四％、こういうふうになっておられるのです。そうすると大変な水を使用しようと思っております。取り除かなければならぬ。コストの面でも問題がございます。同時にまたその洗った水の排水という点では、生コン工場等は水質汚濁防止法でいわゆる特定施設の指定がなされておる。それからそれ以外に、各地方自治体では上乗せ条例がございまして、さらにまた海砂の採取量が一番多い瀬戸内海、この沿岸では瀬戸内海環境保全特別措置法の規制を受ける。いわば二重、三重の縛りがかかっている。それはそれで意義のあることだと思っております。

しかし、それだけに、今度は水を、コストの面からいってもこういう規制からいっても排出できない。だから、いろいろな規制値を設けておられるけれども、実態的には一つの工場から出せる水の量などというものは非常に限られておるというのが実情です。だからこそ、サンプルとしてどういふ結果が出るかということもかくとして、実態的に生コンの業界の首脳部が、これは無理なんだから、こういう規制値を設けてもらっても無理なんだから、こういうことを言っておる。これは言う方も言う方ですけれども、やはり問題をどういふふうに解決するかということについてこれからもつとつと真剣に取り組まなければならぬという問題点を

含んでおることだと思っております。ですから、このチェックを含めた品質管理というものが、それからどうしたらそれが可能なかということ、これについて通産省でも真剣に取り組むをしてもらわなきゃならぬと私は思っております。その点についてお伺いをしておきたいと思っております。

○松井説明員 海砂の除塩処理の費用、コストの面でございますが、その処理方法あるいはどこで処理するかによつてコストも変わってきますので一概に申すことはできませんが、一般的には海砂一立米当たり二百円から三百円くらいするのではないかと、こう言われております。他方、海砂の製品価格、これも地域によつていろいろ違いますが、一概に申し上げられませんが、立米当たり二、三千円、こう言われておりますので、これから見ますと除塩コストが約一割ということでございます。そうしますと、現在の砂利産業、非常に需要が低迷しております、過当競争によつて価格が非常に低迷しておりますので、一割を占めるということになることは事実でございます。

それから、環境規制との問題でございますが、海砂を採取している船上での除塩については特に規制等も問題がないのじやないかと考えておりますが、一度陸揚げしましたらあるいは生コン業者が除塩する場合には、水質汚濁防止法によつて浮遊物質、SSと言われておりますが、ここに排出濃度を決めておられますので、必要な場合には公害防止処理施設を設けないといかぬということになっております。

いずれにしても、海砂の重要性は今後非常に重要になってまいっておりますので、海砂の除塩、こういうことについては非常に重要な問題でございます。現在、砂利業界あるいは生コン業界におきましてもこの除塩に一生懸命取り組んでおりますし、私も努力してまいっております。いづれは指導してまいりたいと考えております。いづれにしましても、通産省としましては、除塩処理

方法、いわゆる適切な除塩法、どういうシステムでやればいいかというところは真剣に考えなければいかぬかと思つて、今後取り組んでいきたいと考えております。

最後に生コンの問題でございますが、先ほどからお話がありますようにJISで規格が定められております。生コン業界には現在、中小企業近代化促進法という法律に基づきまして構造改善をやっております。そういう事業の中で工業組合ごとに品質管理監査制度というものでお互いにチェックし合うという制度を設けて、品質の安定、向上に努めてまいっております。私どももこういう構造改善事業を進める中でこういう品質の安定というものの徹底を指導してまいりたいと思っております。

○西中委員 大臣、極めて技術的な問題で恐縮なんですけれども、少なくとも運輸省関連の公共事業というものは大変な量のコンクリートを使つておられるのでございます。そして先ほどの質疑からおわかりいただけたと思つておられますが、この問題については実態調査も十分行われておらないし、今始めたところだとかいうようなことが多いし、同時に今のお話のように除塩技術、こういうものもまだ進んでおらないし、それからコンクリート破壊のメカ、ある程度、先ほどから話をいたしておられますように、究明はされておりますけれども、これはまだまだやらなきゃならぬ問題だらうと思つたのです。

膨大な範囲にわたります国鉄沿線、そして建設省の管轄になりますけれども高速道路、その他空港、港湾、いずれにしてもこの安全性という点から考えますと、ばらばらコンクリートが落ちてくるというような事態が始まったときにはもう大変なことになるわけでございます。現にそういうことで何がなされた方も今まで事故として報告をされておるわけです。ですから私は、技術を担当される皆さん方はそれなりに誇りを持っておられるからいいかげんだとは言わないです。そしてまた、日本の技術も進んでおるから、海外から

も評価をされていくこともよく知っております。しかし、だからといってこの問題を放置しておきますと、事が重大な事態に至ったときに責任は強く究明されるだらうと思つたのです。そして今度は腐食を、また破壊をされたコンクリート、鉄筋が腐食する、強度が落ちる、こういうときに果たして高速道路や新幹線が安全なのかという、人命尊重の上からもこれはやはり深刻に取り組んでいただかなければなりません。

ただ、今申し上げましたように、各官庁にわたりました、非常に幅の広い所管にまたがっておりますから、運輸大臣一人で運輸省だけのことをやっていたら、それだけでは進まないと思つたのです。したがって、政府としてもこれは今のうちにしつかり取り組む体制を各官庁にわたつてやっていたらいいと思つたことが肝要ではなからうかと私は思つたのでございます。その点いかがお考えか、伺つておきたいと思つたのです。

○細田國務大臣 西中先生の非常に真摯な新しい重大な問題の提起に対して、心から敬意を表します。今、御質問の中にもありましたように、非常に広範多岐にわたつておる問題でございます。日本のような四辺海に囲まれているところでは、問題がよその国と違つて重大な問題であるうかと思つたのでございます。

これはどういふ仕組みがいいのかわかりませんが、政府が挙げてこれに取り組まなければならぬ問題でございます。私もしかるべき機会に建設大臣、建設大臣は同じ役所にもおるわけでございます。建設大臣あるいはさらには通産大臣ともよく相談し、あるいは科学技術庁長官も御参加を願うか、この問題にどう取り組むかというふうな点について話し合つてみたい、かように考えておる次第でございます。

○西中委員 非常に力強いお言葉で、本當にしっかりと取り組んでいただきたいと思います。そこで、当面少なくとも公共事業、これは貴重な税金を投入するわけでありまして、後々我々の

の子孫にツケを回さないという意味において、資源は枯渇しておるのでございます。できる限り良質な川砂、砂利を砕石、こういうものを優先的に使う。そして足らざる分はやむを得ず海砂を、そしてそれもきちつと規制を守らせるようにする、こういう方向で公共事業の建設はやっていくのがいいのじゃないか。例えば、民間の建物でございまして損害賠償とか欠陥建物だからといってそれなりの法的な争いもできるでしょうけれども、公共事業はそういうわけにいかないのです。したがって、そういうような方向で当面はやっていくということが大事じゃないか、こう思つたのでございます。通産省として海砂の除塩問題というのには非常に大切でございます。海砂の品質のいいものを責任を持って供給できるような産業に育成していきたいと考えております。

○西中委員 私のことから申し上げておられますけれども、先ほどから申し上げておられますように法の規制の上からいくとコストが非常に高くつくわけですね。しかも、水質汚濁防止法であるとか瀬戸内海の規制であるとか、こういった問題が重なつておるわけですね。現実問題としては、幾ら規制をしてもそれが守られる状況にないという事です。ですから、できる限り良質のものを使うように、海砂でもかまかまいいんだ、海砂からとつてくれればいんだというふうな安易なことはなくて、やはり良質な川砂さらには山砂、こういうものを中心にし、なお足らざる分は海砂でやらざるを得ない、こういうことで当面の対策は、いろいろこれからやつていただかなければならぬ問題がいくつもあるわけですから、そういう方向でやつていく方がいいんじゃないかという意味で聞いておるわけです。どうでしょうか。

○松井説明員 私も細骨材の資源の分布というものをしっかりと調べたことはございませんが、一般的には西日本の方は地質的とか地理的な面

細骨材の河川砂利というものはほとんど少のうございまして、どうしても海砂利、海砂というものを使わざるを得なくなつていくんじゃないかと私の方は認識しております。そういう意味で私の方は、海砂は問題がないような除塩をしたものができるだけ供給したい、そのためには砂利業界がそういう除塩というものの認識を持っていただくとともに、除塩コストを反映したような価格で取引していただくというユーザーの方にもお願いしたい、こういうふうに考えております。

○西中委員 さまざまな問題を含んでおりますから私も強く言わなかつたのでございます。例えば生コン一立米当たりの海砂の除塩コストは、規制どおりにやろうとしたらあなたのおっしゃつたような値段で絶対できませんよ。二百円、三百円というふうなお話がありましたけれども、一般的に、専門家に聞きますと五千元から六千元かかる、これが実態です。だから、こういうものはできるだけ手を抜かなければ採算は合いません。合わないから、どこかでつじつまを合わせないといふこととしておるのです。それが現に公共事業のコンクリートにどんどん使われておるという事実を深刻に受けとめないと、これは大変な問題になるという事を私は申し上げたい。その点はもう一度よく検討していただきたいと思つたのです。それが輪を広げてくるという事を私たちが十分予測をしておかなければならぬと思つたのです。

それから、今西日本が多いという事を申し上げておるわけでございますけれども、状況はほとんど変わつてきておる。こうした破壊現象は鳥取、次いで岡山、広島、北海道、東京、そして沖縄と大変な広がりを持つてきておるわけでございます。したがって、こういう骨材が安全かどうか、将来簡単に破壊されるようなことがないかどうかというテストの方法も開発していかなければならぬでしょうし、それからとりわけ今補修をしておるところ、これはいろいろ方法があるし、またやられておるようでございますけれども

も、果たしてその効用はどうなのかということに大変な疑問がある。こういった問題を各関係の皆さん方でひとつひとつとやっていたらだかなければならぬと思うのです。

次の問題ですけれども、高速道路の整備状況は、日本の場合、目標に対して三〇％、これから七千キロを建設したいという計画があるわけでありまして、こういうふうにはばるばる破壊されてくると当然維持修繕費がかさんでくるだろうと思えます。道路関係の総事業費に占める補修費の割合は二〇％というふうにお聞きをいたしておりますが、これから五年、十年、二十年、この塩害やアルカリ骨材反応の補修が加わってくるようになったならばその費用は非常に大きく膨らんでくるだろう、無視できない状況になるかと思えます。その点で、高速道路やまた新規の道路建設という点では大きなネックになるのではなからうかと私は予測をいたしておるので、建設省、どういふ御意見をもちか、お伺いをしておきたいと思えます。

○上條説明員 有料道路事業につきましては、建設に要した費用、それからその利息、供用中の維持管理費、これが支出でございますけれども、この支出を料金収入で一定の期間内で賄うというのが制度でございますけれども、先生御指摘の維持管理につきましては、小さなうちに芽をつぶすという事で日々点検に努めておりまして、そういう御指摘のような事態にならないように努力しておりますので、御理解いただきたいと思えます。

○西中委員 時間も参りましたので以上で質問を終わりますけれども、何と申ししても本来ですと六十年なりまた百年なり大体それくらいは持つのだらうというのが一般の理解だらうと思えます。現に百年たつてもびくともしない建造物もある反面に、今申し上げましたように六年、七年で破砕されておるといふような建造物も出てきた、こういうことございますから、国民の財産の保全、そしてむだな出費を抑える意味においても、また實際頭の上にもこういう建造物がいっぱいある

わけでございますから、国民の生命を守るという立場からぜひ、これは極めて地味で困難な作業だらうと思えますが、いずれにしても重大な事故が起らないうちに、こうした補修やまたその他の問題についても一層の研究を進めていただくように心から要望をいたしまして、私の質問を終わります。以上です。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

○福家委員長 次に、内閣提出、港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。運輸大臣細田吉藏君。

○細田國務大臣 ただいま議題となりました港湾運送事業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。

四面を海に囲まれた我が国にとりまして、港湾運送は、海陸交通の結節点たる港湾における流通機能のななめとして産業の発展、貿易の振興等我が国産業経済上極めて重要な役割を果たしております。

しかしながら、近年、コンテナ埠頭等の近代的な港湾施設の整備などによる港湾における物流合理化の進展には目覚ましいものがあり、港湾運送についても、このような状況の変化に適切に対応すべく港湾運送事業に関する規制を見直す必要性が高まっております。

また、この点につきましては、昨年三月の臨時行政調査会の最終答申におきましても、同趣旨の指摘を受けているところであります。

このような情勢にかんがみ、将来にわたって効率的な港湾運送事業の実施が図られるよう、今

回、港湾運送事業法を改正す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、船内荷役と沿岸荷役が一貫して行われる荷役形態が大部分を占めるようになった現状にかんがみ、事業の種類について、船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合して港湾荷役事業とすることとしております。

第二に、一般港湾運送事業者についての下請に関する規制の弾力化を図ることとしております。現在、一般港湾運送事業者は、引き受けた港湾運送について、その一部を直営することを条件として以外の港湾運送については、当該事業者と一定の密接な関係を有する関連事業者に下請をさせることを認めておりますが、今回新たに、コンテナ埠頭等の施設においてみずからの統括管理のもとに一定量以上の港湾運送を行う場合にも関連事業者に下請をさせることを認めることとしております。

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

○福家委員長 これにて趣旨の説明は終わります。

○福家委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

港湾運送事業法の一部を改正する法律案について、参考人の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認めます。よって、御異議ありません。〕

〔異議なしと認めます。よって、さよう決しました。〕

○福家委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

次回は、来る十一日午前十時理事会、午前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。

午後一時四分散会

港湾運送事業法の一部を改正する法律案

港湾運送事業法の一部を改正する法律案

港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

第三条中「左」を「次に」に改め、第二号を次のように改める。

二 港湾荷役事業(前条第二号及び第四号に掲げる行為を行う事業)

第三条中第四号を削り、第五号を第四号とし、第六号から第八号までを一号ずつ繰り上げる。

第四条第一項中「第五号」を「第四号」に、「同条第六号から第八号まで」を「同条第五号から第七号まで」に、「但し」を「ただし」に改め、同条第二項中「第五号」を「第四号」に改め、同条第六項第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第二号中「第五号」を「第四号」に改め、同項第十六条第二項本文中「こえる」を「超える」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同項ただし書を次のように改める。

ただし、次のいずれかに該当する場合に限る。

一 当該一般港湾運送事業者が当該月中に引き受けた港湾運送に係る第二条第一項第二号から第五号までに掲げる行為のうちいずれかの種別の行為を前項の規定に従つて自ら行つたとき。

二 当該一般港湾運送事業者が当該月中に引き受けた港湾運送に係る貨物量に運輸省令で定める率を乗じて得た貨物量以上の量の貨物について、コンテナ埠頭その他の運輸省令で定

める施設において第二号第一項第二号又は第四号に掲げる行為を運輸省令で定めるところにより自らの統括管理の下において行つたとき。

第十六条第三項中「第五号」を「第四号」に、「船内荷役事業等」を「港灣荷役事業等」に、「行なわなければ」を「行わなければ」に改め、同条第四項中「船内荷役事業等」を「港灣荷役事業等」に、「行なわなければ」を「行わなければ」に改め、同条第五項中「及び第三項」を「から第三項まで」に改める。

第三十二条の第三項中「船内荷役事業等」を「港灣荷役事業等」に改める。

第三十四条中「十万円」を「三十万円」に改める。

第三十四条の二中「左の」を「次の」に、「五万円」を「二十万円」に改める。

第三十五条及び第三十七条中「左の」を「次の」に、「三万円」を「十万円」に改める。

附則

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

(経過措置)

2 この法律の施行の際現に改正前の港灣運送事業法(以下「旧法」という)第四条第一項の規定による船内荷役事業又は沿岸荷役事業の免許を受けている者は、この法律の施行の日から六月間(次項の規定による届出をしたときは、その届出をした日までの間)は、改正後の港灣運送事業法(以下「新法」という)第四条第一項の規定による港灣荷役事業の免許を受けないでも、当該事業を従前の例により引き続き営むことができる。

3 前項に規定する者は、この法律の施行の日から六月を経過する日までに、運輸省令で定めるところにより、当該事業を従前の事業の範囲内で引き続き営む旨を地方運輸局長(海運監理部

長を含む。)に届け出たときは、新法第四条第一項の規定による港灣荷役事業の免許を同条第二項の規定により従前の事業の範囲に限定されて受けたものとみなす。

4 旧法の規定によりした処分、手続その他の行為は、新法の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

5 附則第二項の規定により従前の例によることとされる船内荷役事業又は沿岸荷役事業に係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。ただし、旧法の規定中「五万円」とあるのは「二十万円」と、「三万円」とあるのは「十万円」とする。

(港灣労働法の一部改正)

6 港灣労働法(昭和四十年法律第二百十号)の一部を次のように改正する。

第二条第二号中「行なう」を「行う」に改め、同条第三号中「第五号」を「第四号」に、「行なう」を「行う」に改め、同条第五号中「日」を「日々」に、「こえて」を「超えて」に改める。

(港灣労働法の一部改正に伴う経過措置)

7 附則第二項の規定により従前の例によることとされる船内荷役事業又は沿岸荷役事業を営む者については、これらの者を前項の規定による改正後の港灣労働法第二条第三号に規定する事業主とみなして同法の規定を適用する。

8 附則第六項の規定による改正前の港灣労働法の規定によりした処分、手続その他の行為は、同項の規定による改正後の同法の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

(罰則に関する経過措置)

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

(船舶整備公団法の一部改正)

10 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。

第一条第八項中「第五号」を「第四号」に改

める。

(登録免許税法の一部改正)

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

別表第一第四十号中(三)を(四)とし、同号(二)「船内荷役事業の免許」及び「沿岸荷役事業の免許」を削り、同号中(三)を(三)とし、(一)の次に次のように加える。

(一) 港灣荷役事業 港灣の数 一 港灣につき 六万円

(地方税法の一部改正)

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

第七百一条の四十一第一項の表第十六号中「第四号」を「第三号」に、「沿岸荷役事業」を「港灣荷役事業」に改める。

理由

コンテナ埠頭等の港灣施設の整備及び物流合理化の進展にかんがみ、港灣運送事業の種類について、船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合して港灣荷役事業とするとともに、一般港灣運送事業者に係る下請に関する規制の弾力化を図る等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。



第一類第十号

運輸委員會議錄第九号

昭和五十九年五月九日

昭和五十九年五月二十一日印刷

昭和五十九年五月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局