

第一回 国院会

内閣

委員会

議録 第八号

昭和五十九年四月十七日(火曜日) 午前十時一分開議

出席委員長 委員長 片岀 員長 片岡 清一君	出席委員 理事 池田 行彦君	出席委員 理事 深谷 隆司君	出席委員 理事 宮下 創平君
出席委員 理事 小川 仁一君	出席委員 理事 市川 雄一君	出席委員 理事 石原健太郎君	出席委員 理事 内海 英男君
出席委員 理事 奥田 幹生君	出席委員 理事 菊池福治郎君	出席委員 理事 山本 幸雄君	出席委員 理事 山本 幸雄君
出席委員 鈴切 康雄君	出席委員 月原 茂皓君	出席委員 田中 慶秋君	出席委員 田中 慶秋君
出席委員 辻 第一君	出席委員 辻 第一君	出席委員 辻 第一君	出席委員 辻 第一君
出席政府委員 事務官 公正取引委員会 佐藤徳太郎君	出席政府委員 事務官 行政管理庁 大臣 佐藤徳太郎君	出席政府委員 事務官 行政管理庁 大臣 細田 吉藏君	出席政府委員 事務官 行政管理庁 大臣 細田 吉藏君
出席政府委員 事務官 事務局長 佐藤徳太郎君	出席政府委員 事務官 監察官 竹村 明君	出席政府委員 事務官 事務局長 佐藤徳太郎君	出席政府委員 事務官 事務局長 佐藤徳太郎君
出席政府委員 事務官 行政管理官 西村 康雄君	出席政府委員 事務官 行政管理官 松井 和治君	出席政府委員 事務官 行政管理官 松井 和治君	出席政府委員 事務官 行政管理官 松井 和治君
出席政府委員 事務官 連輸大臣官房長 丹羽 勝君	出席政府委員 事務官 連輸大臣官房長 丹羽 勝君	出席政府委員 事務官 連輸大臣官房長 丹羽 勝君	出席政府委員 事務官 連輸大臣官房長 丹羽 勝君
出席政府委員 事務官 連輸省海運局長 仲田豊一郎君	出席政府委員 事務官 連輸省海運局長 仲田豊一郎君	出席政府委員 事務官 連輸省海運局長 仲田豊一郎君	出席政府委員 事務官 連輸省海運局長 仲田豊一郎君

運輸省鉄道監督 局長 永光 洋一君
運輸省鉄道監督 局長 横橋 泰君
運輸省自動車局 長 堀田忠三郎君
運輸省航空局長 山本 長君
警察庁交通局交 通規制課長 山本 長君

委員外の出席者

外務省經濟局海 洋課長 真下 育幸君
建設省道路局國 道建設課長 福井 伸彦君
日本国有鉄道常 長 日本国鉄道常務理事 須田 寛君
日本国有鉄道地 方交通線対策室 佐々木峻一君
日本国有鉄道技 術開發室副技師 真下 育幸君
日本国有鉄道新 幹線建設局工事課長 福岡 祥光君
日本国有鉄道電 気局信通課長 村上 春雄君
日本電信電話公 司總務課長 寺島 角夫君
内閣委員会調査 室長 緒方 良光君

同月十四日 渡辺美智雄君 辻田忠三郎君
同月十七日 田名部匡省君 奥田 幹生君
同月十七日 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君
同日 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君
同日 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君 三浦 久君 辻 第一君

四月十六日

元従軍看護婦の処遇に関する請願(小川仁一君)

紹介(第二八一七号)

同(中村重光君紹介)(第二八一八号)

同(松浦利尚君紹介)(第二八二一九号)

同(村山富市君紹介)(第二八二〇号)

同外一件(渡部行雄君紹介)(第二八二一一号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五号)

委員の異動
四月十三日
辻任

補欠選任

○片岡委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。元信堯君。

○元信委員 先日の質問のときに一部留保をして

いたところがございますので、その部分について質問をさせていただきたいと思います。

電気公社に伺いますけれども、東海道・山陽新幹線の車内電話サービスの対象範囲を現行二十五の駅でやつておいでになると思うのですが、これは現行の台数に比べて何%であるのか、

これをすべての停車駅に均てんをした場合に、何都市拡大をして、その加入台数は何台ふえるのか、それは現行の台数に比べて何%であるのか、

まずその点お答えをいただきたいと思います。

○寺島説明員 現在、東海道・山陽新幹線の停車駅のある都市でサービスをやっておりませんのが小田原等七都市でございます。

それで、この七都市のエリアを拡大いたすいたしますと、約四十万加入というものが新たなサービスの対象となるわけでございまして、現在の対象地域が千二百六十万加入でございますので、それが千三百万加入になる、こういうことでござります。

○元信委員 パーセンテージにして何%になりますか。

○寺島説明員 現在、千二百六十万と申しますのが、全国の加入数から見ますと大体三〇%をカバーいたしております。それに対しまして四十万ふやしますと、約一兆ふえると考えております。

○元信委員 過日の御答弁では、これを全停車駅所在都市に均てんすることによって、現在でもかなり高い話中率といいますか回線がいっぱい使えない、この率がもっと高くなる、こういうようなお話をございました。

きょうは具体的に数字を挙げてお答えをいただいきたいと思いますが、今私が申しました全停車駅所在都市に均てんした場合に、今平均でどれくらいの話中率が何%に上がるのか、具体的にお答えをいただきたいと思います。

○寺島説明員 現在の全線の話中率でございます

という感じがするのです。現場の方がむしろいろいろな業務のところで十分な整理がついていない面もありますけれども、こういう点は中央段階においてお考えを願いたい。

例えば工事費にしても、かつては一兆円を超えていたのが今はその半分ぐらいになつてゐるという実態でしょう。そうなつてきますと、新幹線建設局云々といふお話をありましたけれども、さつき申し上げた三つの局なんというのは、事業の量からいっても非常に検討されるべき性格のものだと思います。余り下の方を合理化するのに急であつて、隗より始めよという点をお忘れになつておられたは非常にいけないと思います。私も今の国鉄再建ということに考え方を及ぼしますと、みんなを気持ちよく動かせるということが大事だと思ひますから、そういう配慮も含めながらひとつ御検討願いたい、こうお願いをしておきます。

さて、きょうの読売新聞に、第二次の地方交通路線の整理問題、来月中に一括して承認というふうな記事が出ておりましたので、それに関連しながら、岩手県の岩泉線について運輸省並びに国鉄、大臣等のお考えをお聞きしたいと思います。

御承知のように岩泉線は、長い間国鉄の予定線として存在していたのが、地元の協力でやつとでき上がった線でございます。今回廃止の対象にはなつておりますけれども、廃止後バスを通して代替をする、こういうふうにお聞きしておりますが、そういう計画でございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 岩泉線につきましては、先生だいま御指摘のとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出されておるところでございます。

廃止の対象として検討することについての承認申請でございますが、これにつきましては関係の知事さんの御意見があれば申し出でていただいて、審議の上運輸大臣が決定するということになつております。それで、廃止対象路線になりました場合には、地元において地方公共団体などの関係者

にお入りいたいた協議会をつくりまして、何らかの形で鉄道から転換するという方向について御討議をいたしましては大きく申し上げまして、方策といたしましては大きく申し上げまして、新幹線建設局云々といふお話をありますけれども、さつき申し上げた三つの局なんというのは、事業の量からいっても非常に検討されるべき性格のものだと思います。余り下の方を合理化するのに急であつて、隗より始めよという点をお忘れになつておられたは非常にいけないと思います。私も今の国鉄再建ということに考え方を及ぼしますと、みんなを気持ちよく動かせるということが大事だと思ひますから、そういう配慮も含めながらひとつ御検討願いたい、こうお願いをしておきます。

さて、きょうの読売新聞に、第二次の地方交通路線の整理問題、来月中に一括して承認というふうな記事が出ておりましたので、それに関連しながら、岩手県の岩泉線について運輸省並びに国鉄、大臣等のお考えをお聞きしたいと思います。

御承知のように岩泉線は、長い間国鉄の予定線として存在していたのが、地元の協力でやつとでき上がった線でございます。今回廃止の対象にはなつておりますけれども、廃止後バスを通して代替をする、こういうふうにお聞きしておりますが、そういう計画でございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 第一の方策としてはバスに転換をしていただく、しかし、どうしても地元で鉄道として存続をしたいという御希望がある場合には、第三セクターのような形で国鉄から切り離しておられる方向でござりますが、その中で地元で御検討いただく、こういうことでござります。

○小川(仁)委員 今までの進行過程を見ておれば、そのとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

○棚橋(泰)政府委員 岩泉線につきましては、先生だいま御指摘のとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

廃止の対象として検討することについての承認申請でございますが、これにつきましては関係の知事さんの御意見があれば申し出でていただいて、審議の上運輸大臣が決定するということになつております。それで、廃止対象路線になりました場合には、地元において地方公共団体などの関係者

にお入りいたいた協議会をつくりまして、何らかの形で鉄道から転換するという方向について御討議をいたしましては大きく申し上げまして、方策といたしましては大きく申し上げまして、新幹線建設局云々といふお話をありますけれども、さつき申し上げた三つの局なんというのは、事業の量からいっても非常に検討されるべき性格のものだと思います。余り下の方を合理化するのに急であつて、隗より始めよという点をお忘れになつておられたは非常にいけないと思います。私も今の国鉄再建ということに考え方を及ぼしますと、みんなを気持ちよく動かせるということが大事だと思ひますから、そういう配慮も含めながらひとつ御検討願いたい、こうお願いをしておきます。

さて、きょうの読売新聞に、第二次の地方交通路線の整理問題、来月中に一括して承認というふうな記事が出ておりましたので、それに関連しながら、岩手県の岩泉線について運輸省並びに国鉄、大臣等のお考えをお聞きしたいと思います。

御承知のように岩泉線は、長い間国鉄の予定線として存在していたのが、地元の協力でやつとでき上がった線でございます。今回廃止の対象にはなつておりますけれども、廃止後バスを通して代替をする、こういうふうにお聞きしておりますが、そういう計画でございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 第一の方策としてはバスに転換をしていただく、しかし、どうしても地元で鉄道として存続をしたいという御希望がある場合には、第三セクターのような形で国鉄から切り離しておられる方向でござりますが、その中で地元で御検討いただく、こういうことでござります。

○小川(仁)委員 今までの進行過程を見ておれば、そのとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

○棚橋(泰)政府委員 岩泉線につきましては、先生だいま御指摘のとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

廃止の対象として検討することについての承認申請でございますが、これにつきましては関係の知事さんの御意見があれば申し出でていただいて、審議の上運輸大臣が決定するということになつております。それで、廃止対象路線になりました場合には、地元において地方公共団体などの関係者

にお入りいたいた協議会をつくりまして、何らかの形で鉄道から転換するという方向について御討議をいたしましては大きく申し上げまして、方策といたしましては大きく申し上げまして、新幹線建設局云々といふお話をありますけれども、さつき申し上げた三つの局なんというのは、事業の量からいっても非常に検討されるべき性格のものだと思います。余り下の方を合理化するのに急であつて、隗より始めよという点をお忘れになつておられたは非常にいけないと思います。私も今の国鉄再建ということに考え方を及ぼしますと、みんなを気持ちよく動かせるということが大事だと思ひますから、そういう配慮も含めながらひとつ御検討願いたい、こうお願いをしておきます。

さて、きょうの読売新聞に、第二次の地方交通路線の整理問題、来月中に一括して承認というふうな記事が出ておりましたので、それに関連しながら、岩手県の岩泉線について運輸省並びに国鉄、大臣等のお考えをお聞きしたいと思います。

御承知のように岩泉線は、長い間国鉄の予定線として存在していたのが、地元の協力でやつとでき上がった線でございます。今回廃止の対象にはなつておりますけれども、廃止後バスを通して代替をする、こういうふうにお聞きしておりますが、そういう計画でございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 第一の方策としてはバスに転換をしていただく、しかし、どうしても地元で鉄道として存続をしたいという御希望がある場合には、第三セクターのような形で国鉄から切り離しておられる方向でござりますが、その中で地元で御検討いただく、こういうことでござります。

○小川(仁)委員 今までの進行過程を見ておれば、そのとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

○棚橋(泰)政府委員 岩泉線につきましては、先生だいま御指摘のとおり第二次地方交通線の中止路線としての承認申請が出ておるところでございます。

廃止の対象として検討することについての承認申請でございますが、これにつきましては関係の知事さんの御意見があれば申し出でていただいて、審議の上運輸大臣が決定するということになつております。それで、廃止対象路線になりました場合には、地元において地方公共団体などの関係者

道路管理者が車両の構造等が特殊であるためやむを得ないと判断した場合には一定の条件を付して通行を許可することができる仕組みになつております。

以上でございます。

○小川(仁)委員 原則的な法規と今御説明された例外的な方法となるわけでございますが、人間を乗せて走るバスでございます。しかも御承知のようにある蒙雪地帯でございます。道路は物すごいヘアピン状況でございます。したがって、ただ単に幅とか高さとかというものを例外措置があるからやることができるという物の言い方だけでは、乗っている人間の安全性というものは心配ないと言つて切ることがでぎないと思ひますので、警察庁の方では、こういうふうな道路を実際ごらんになつないでしようけれども、蒙雪地帯、ヘアピン道路、しかも今言ったような基本法律では禁止といふかやめなければならないような状況の道路を例外措置によつておやりになるということに対し

て、交通上の問題からどんなふうにお考えでございましょうか。もしお考えがありましたらお知らせ願いたいと思います。

○矢部説明員 ただいま先生お話しございました岩泉線廃止に伴います国道三百四十号線における代替バスの運行の問題につきましては、地元の岩手県警察としてはまだ正式な相談は受けていない

といふ段階でございますが、現場における道路の幅員であるとかカーブであるとか勾配の形状であるとか、今のトンネルの高さ制限とか、道路環境に種々の問題がある、こういうことで、岩手県警察といたしましてはこういったいろいろな問題点を踏まえて対処していきたい、こういうことでござります。

○小川(仁)委員 いずれにしても大変問題がある道路なわけでございますが、運輸大臣おわかりと思ひますけれども、結局鉄道を廃止しようとするば、あの地帯はバスに頼る以外方法がないわけでございます。それで、国道三百四十号線が人間を運ぶのに十分なという状況ができるよう、ひと

つ建設省や何かの方にも廃止に伴う一つの措置として大臣お話しをいただきながらこの問題を考えてしまいりたいと思いますが、いかがでございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 岩泉線につきましては、先ほど申し上げましたように、ただいま国鉄から廃止の対象線として承認の申請が出ておるという段階でございます。運輸大臣が承認いたします基準といたしましては、バスの輸送の可能な代替の道路があることなどが条件になつております。国鉄の方では先ほどの答弁にございましたよろとも踏まえまして、現実に当たりまして十分な調査をいたしました上、廃止の対象線区として承認するかどうかを決めたい、このように思つております。

○小川(仁)委員、ここに私たちとそれから村で試走しましたときの状況の写真がありますので、ちよつと大臣ごらんをいただきたいと思いますが、非常に危険な状況でございます。

○福井説明員、既に御案内と想ひますけれども、一般国道三百四十号は、岩手県陸前高田市を起点にいたしまして青森県の八戸市に至る路線でございます。今問題になつております國鉄岩泉線と並行いたしますのは、そのうちの新里村茂市から岩

て、新里村の日向工区〇・七キロと岩泉町の大渡工区〇・六キロを国庫補助事業で事業を促進しております。さらに、新里村から岩泉町に至ります押角峰付近につきましては、建設省において直轄で道路の調査を実施中でございます。

○小川(仁)委員、そこで大臣、ひとつお考え願ひたいのですが、この鉄道路線を直ちに廃止されると、今言つたような状況でバスの代替輸送が非常に不安で、不完全な道路状況の中を走らなければならぬ、こういう状況がございます。

岩泉線というのは、地図等で御説明申し上げれば全く御同様の御意見が出ておりますので、それらを踏まえまして、現実に当たりまして十分な調査をいたしました上、廃止の対象線区として承認するかどうかを決めたい、このように思つております。

○小川(仁)委員、ここで建設省、この三百四十号線、幅員を広げることを直轄事業としておやりになる計画はございませんか。

○福井説明員、既に御案内と想ひますけれども、一般国道三百四十号は、岩手県陸前高田市を起点にいたしまして青森県の八戸市に至る路線でございます。今問題になつております國鉄岩泉線と並行いたしますのは、そのうちの新里村茂市から岩

て、新里村の日向工区〇・七キロと岩泉町の大渡工区〇・六キロを国庫補助事業で事業を促進してあります。さらに、新里村から岩泉町に至ります押角峰付近につきましては、建設省において直轄で道路の調査を実施中でございます。

○小川(仁)委員、

これで、私ども公共交通機関という立場を考えなければいけませんから、何が何でもがむしゃらにどんな状況になろうとも線路を引っぱがしてしまんだ、法律が決めているんだからということは私は持つべきではない。そこでこの法律にも決まります。

私は持つべきではない。そこでこの法律にも決まりますので、これはやはりお互いに十分話し合つていただいて、そしてバス転換ならバス転換に移る度の第三セクターの開通に伴つて多いんですが、一、二と言われる鍾乳洞等があつて、観光客も今冬になりますと蒙雪地帯で交通が大変不便になる岩泉線廃止に伴います国道三百四十号線、幅員を広げることを直轄事業としておやりになる計画はございませんか。

そこで建設省、この三百四十号線、幅員を広げることを直轄事業としておやりになる計画はございませんか。

○福井説明員、既に御案内と想ひますけれども、一般国道三百四十号は、岩手県陸前高田市を起点にいたしまして青森県の八戸市に至る路線でございます。今問題になつております國鉄岩泉線と並行いたしますのは、そのうちの新里村茂市から岩

て、新里村の日向工区〇・七キロと岩泉町の大渡工区〇・六キロを国庫補助事業で事業を促進してあります。さらに、新里村から岩泉町に至ります押角峰付近につきましては、建設省において直轄で道路の調査を実施中でございます。

○小川(仁)委員、

このことについて十分相談をし、一〇〇%納得がいかなくとも、まずやむを得ないではないかというようなところまでは話し合いをしていただくというのが法律の本旨だと私は思つておるわけでござります。

そういうことでござりますから、テーブルに着いていろいろ話し合つていただく。例えばバスに移る場合には、どうしたら安全になるのか、この程度なら辛抱できるのかできないのかということ、で、むちやくちやな無理をしてはいけない、私は率直に言いましてこう思つておるところでございました。

そういうことでござりますから、テーブルに着いていろいろ話し合つていただく。例えばバスに

○細田国務大臣 既に御承知のとおりでございますが、再建特別措置法というもので、ローカル線に対する扱い方というのが法律で決められて、政令で定めた範囲内ではこういうやり方をするですが、再建特別措置法というもので、ローカル線が国会を通過する時点でも非常にいろいろ問題になつたのでござります。実際問題として今、第三セクターの改築事業といたしまして、新里村におきましては刈屋工区で四・二キロの事業を進めておりま

ます。東京の皆さんには冬の道路を余り御理解いたただけないと思いますが、特に押角峠を中心としたヘアピン道路と雪、雪崩、これは大変な道路でございます。それだけに、どうか建設省としてもこの道路を直轄事業として積極的に進める、そういうものとタイアップしながら、大臣の言い方をすれば岩泉線の線路を引つへがす時期を慎重に御検討願いたい、こういうふうにお願いをしてこの問題を終わりたいと思います。

続きまして、第三セクター問題でお伺いいたしました。

岩手県の南リアス、北リアスと称される第三セクターができ上りました。地元は非常に喜んでおります。しかし、翌日から妙にさめた感じもまたする乗客状況でもございます。と申しますのは、一つは運賃が在来線に比べて一・五倍というふうな形の高さがございますし、それからレールがつながっているのに一旦乗りかえなければならぬという不便があるわけでございます。国鉄を利用の方は、乗りかえがどんなに理屈的に嫌なものか、おわかりだと思います。

一つの例で言いますと、あの線の八戸から立ちますと久慈おりて、そこで違った駅舎でそれを必要となる場合は乗車券を買って、今度は民間の久慈から宮古までの線に乗る。それから宮古へ着きましたと民間の第三セクターの駅において、それから乗りかえて今度は国鉄の駅へ行って列車に乗る。そして釜石へ着きますと国鉄の駅において、今度は民間の駅に行く。その次が大船渡でまた同じことを繰り返す。端から端まで通るのに、こういうふうに何遍も乗りかえなければならない。そういうふうに国鉄を利用しようと乗りかえが嫌だというふうな心理状態もはつきりあるわけでございまして、そんなことを考えてみると、相互乗り入れといいますか、そういうことはできないものでございましょうか。これができますと第三セクターももう一つ発展する要素があると思うだけに、お聞きをいたしたいと思います。

○須田 説明員 先生御指摘のように、現在は北、

南の各リアス線とも相互乗り入れは行っておりま

せんが、会社側の御計画といたしまして、七月から北リアス線は盛岡まで、それから南リアス線は一関まで直通運転をいたしたいという御要望が参つております。私どもの方も、今先生おっしゃいましたように、夏のお客様の多い時期でございま

すので非常に結構なことだと考えておりまして、現在実現する方向で詰めておる、こういったような状況でございます。

○小川(仁)委員 東北新幹線を利用していまが、大宮の乗りかえで一遍がくと来る感じがあるわけです。まして、さつき申し上げたように、四十分か一時間おきに乗りかえているのじゃどうにもなりませんから、これは今言つた二本だけじやなしに、例えば縦貫で八戸から気仙沼までといった乗り入れもひとつ積極的に指導し、御検討願いたいと思います。今は新幹線へつなぐ一関と新幹線へつなぐ盛岡の場合で、これだけでは海岸の住民たち、特に青森の八戸を中心にこれが岩手を通つて宮城の気仙沼に至る縦貫道の意味がなくなつてしまつますので、こっちの方をどうお考えで、どう御指導なさいますか、お考えを伺いたいと思います。

○棚橋(泰)政府委員 先生御指摘のように、三陸

鉄道が開業いたしまして問題点の一つは、両側が

国鉄線で真ん中にまた国鉄線が挟まつておる、こ

ういう特殊な形になつていることだと思っており

ます。したがいまして、当面は、先ほど国鉄の方

からお答え申し上げましたような直通乗り入れを

まず検討し、将来の問題としては、今先生御指摘

のようない点も含めましてどのような直通乗り乗りができるかということを検討していくべきだ

と思つております。

ただ、まだ開業したばかりでございますし、技術的な問題その他、相互に国鉄との間で詰めなけれ

ばならない問題、さらには三陸鉄道の側の技術

検討しなければならない時期でございますので、

そこらを踏まえまして、将来的にはできる限り使

利な交通ができるように指導してまいりたいと思つております。

○小川(仁)委員 くどいようですがれども、これは本来的に三陸海岸を縦貫するのが目的でつくられた鉄道でございますから、営業上新幹線とのつなぎを先におやりになるのも当然でございましょうが、ぜひ八戸一気仙沼間を、これは仙台までつながりますけれども、積極的に御指導願いたい。

とにかく真ん中に国鉄が入つて民間が両中間にあつてといふ、今後第三セクターが生まれたとして

もこんな形の路線が生まれる可能性はないのじやないか。もしあるとすれば、そういうものを含め

て相互乗り入れという問題を検討しなければ鉄道を使わなくなつてしまつます。こういう、国鉄も

そして民間の鉄道も第三セクターも成功していく

という観点で、積極的な指導を国鉄の側にお願いしたい。レールはつながつていいのです。別にブ

レーキがかかつていいわけでもないし、とめ金があるわけでもないから、すつと行けるのです。東京なんかは私鉄と国電との乗り入れ等が全部できておりますだけに、これは地元の課題としてぜひお願いしたいと申し上げて、御検討をお願いしておきます。

なお第三セクター問題についてお聞きしますが、今、東北でもう一つ第三セクターの課題があ

るようございます。丸森線でございます。この丸森線を第三セクターとしておつくりになる御指

導の状況がございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 丸森線につきましては、既に開業いたしました部分と工事が凍結になつてお

る部分があるわけでございますが、既に開業しておられます部分が地方交通線の廃止対象になつてお

るということで、地元公共団体等が入りました先ほど申し上げました協議会におきまして、これの

転換問題についていろいろ御検討がなされまし

て、その結果、在来線部分、既に完成しております部分、それから新しく建設される部分を含めま

すことで合意がなされ、関係の会社が設立を

されたという段階でございます。

○小川(仁)委員 丸森線というのはAB線ではなくてCD線です。したがつて、国鉄としてはそんなに損害をもたらすような路線でもないわけであ

りますが、私の聞いたところによりますと、この丸森線を第三セクターに移すための条件として、工事を全部行つて全線開通をさせると、いう条件と、電化工事も行う、こういう条件が設立の条件として付されて第三セクターがつくり出されたと

いうふうに聞いておりますが、事実でございま

すようか。

○棚橋(泰)政府委員 先ほど申し上げましたよう

に、第三セクターをつくりて丸森線をやりたいと

いうお話は地元の協議会で合意をされたわけでござりますが、その協議会の合意をされました会合におきまして、地元を代表して宮城県側から、丸

森線を第三セクターで引き受ける場合には全線を完成させてもらうこと、それから電化をすること

ということが将来の希望である、こういうことの御表明があつたということは事実でございます。

ただ、この問題につきましては、私どもとしていろいろ検討しなければならない問題もございま

す。運輸省、国鉄側としてはそれらの点について

はいろいろ問題点がござりますという御説明を

申し上げ、最終的に合意されましたのは、第三セ

クターとしてこれを引き受ける、そしてその他の問題については今後検討する、こういうことが最

終合意でございまして、したがいまして、正式に電化をするということが決まつておるとか、そ

いうことではございません。

○小川(仁)委員 いろいろ検討しなければなら

いということの中に、福島交通が五一%の持ち株

を持っている、今新聞をぎわしている小糸さん

とかという社長さんがそんな持ち株を持つてこの

中に入つておりますか。

○棚橋(泰)政府委員 第三セクターをお引き受け

をいただくという場合の第三セクターのあり方

は、これは一義的に地元が御判断になることでご

ざいまして、どのような第三セクターをつくるか、例えば三陸鉄道で言いますと地元市町村とか関係銀行等が御出資になつて会社をおつくりになつたわけでございますが、そのほか似たような会社をあちこちで御設立になつておりますけれども、どのような株主構成にし、どのような会社にするかということについては、地元で合意をされることというふうに考えております。地元でいろいろ御協議になつた結果、今先生のおっしゃいましたように地元福島交通が五一%の出資をする会社が設立された、こういうふうに受けとめております。

○小川(仁)委員 それが指導上の検討の中に入っているのかどうかということを聞いたのです。検討する材料の中に入っているのかどうか。入っていなければ入っていないで、お答え願つていいです。

○棚橋(泰)政府委員 その際には、既に会社は今申し上げましたような形で設立されるという前提で地元から第三セクターで引き受けたいというお話をあつたわけでございまして、したがいまして、その時点では株主構成その他のもう地元で合意をされおりました。なお、その後、阿武隈急行という会社として既に設立をされておるわけでございます。

○小川(仁)委員 経過を知った上で、あなた方がこれからそれを許可し運営していくいろいろな材料の検討の一つにこのことが入っているかと私は聞いてだけなんですよ。福島交通が持ち株五一%持つてこれに乗り込んできたことが検討の対象になつているのか、一切問題ないのか、どちらかといふことを聞いているのです。

○棚橋(泰)政府委員 先ほど申し上げましたように、既に会社の構成は決まっておりましたので、今後具体的に詰めるという中身の中には会社の株式構成の問題は入つておりません。

○小川(仁)委員 既にできておりまして、また逆に、過去のことの方が今問題になつてているわけですね。国鉄の新白河駅前の広場の問題等もあるの

で、検討の材料になつているかどうかということをお聞きします。そのことは問題がないとおっしゃればそれまででしようが、やはりいろいろ考えてみなければならない面があると思います。

それで、これは国鉄が今まで開業している分を第三セクターに貸す場合は有償ですか、無償ですか。それから、新たに工事をする分は当然建設公団にやらせると思いますが、建設公団がつくったそのものを、やはり補助金等でつくらせて無償で貸与するという形態をおとりになりますか。電化工事についてはどうですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生御指摘のように、既に建設されている部分はCD線として有償資金で建設されております。したがいまして、現在は開業しております部分には国鉄は借料を払っております。これを第三セクターに転換いたします場合には、御承知のような第三セクターという性格から見て、これに有償資金の部分の借料を支払つていだくということは非常に難しい問題であると思つておりますので、今後その取り扱いについて政府の部内で早急に詰めたい、かように思つております。

○小川(仁)委員 三陸鉄道の方は無償でござりますね。こつちはまだ有償か無償か、新しい部分は決めていない、こういうことですか、今の御答弁は。

○棚橋(泰)政府委員 ちょっとと答弁を落としましますが、今後新しくつくります部分につきましては無償資金で建設をする、こういう予定になつております。既に建設しております部分に有償資金が

ております。

○小川(仁)委員 人の口には戸がたてられないものですから、いろいろのお話が東北地方を飛んでいます。それだけにこの第三セクターに対する対処の仕方、十分に細心の注意を払つてお仕事をなさつた方がいいのではないかとうことを念のために申し上げておきます。

同時に、これだけお金で無償で出すのなら、あの線、そんなに悪い線じやなくて、開通するとかなり人の乗る線ですから、国鉄そのものがやつた予想を含めて見ると、これは国鉄で運営してよろしくと思う線なんですが、開通後にこれを国鉄から外したということ、この点についてどうしても腑に落ちないので、その点御説明いただけるなら御説明をお願いしたい。

○棚橋(泰)政府委員 丸森線は、先生御承知と申しますけれども、そもそもは東北本線のバイパスのようないくつかつた形で建設を始めたわけでございますが、その後、東北本線のものの複線、電化の方が先にできたといういきさつがございます。したがいましてCD線でつくつたわけでござりますけれども、地方交通線になつた、こういうことでございまます。既に開業しております部分の平均乗車密度が千人を切つております。御承知のように、四千人以下の線は鉄道特性がないということで、鉄道以外、国鉄から切り離すということでやつておるわけでございまして、したがいまして新線部分が開通いたしたといたしましても、それが四千人を超えるような乗車密度になるということはまず難しいといふふうに私ども考えております。その意味では、何らかの形で他の輸送体系に切りかえるという方針で臨んでおるわけでござります。

○小川(仁)委員 第三セクターでこれから運営をして、いろいろ問題が出てくると思いますけれども、国鉄運賃値上げを先取りしたような格好で高運賃になりますし、さつき言ったように民間と国鉄のつながりもまたいろいろ問題があります。しかも、かなりの資金を無償という形で民間会社に

出してやられる、こういうことを今まで国鉄が民間に路線をやらせるあるいは運営をさせるといふことに對して、国鉄といふものが持つ公共性か

うことに對して、国鉄といふものが持つ公共性かいうと、特に丸森線などは疑問を強く感ずるわけなんです。一体国鉄といふのは何だつたうか、こう考えてみると、今度の廃止路線を見てみると、実は企業あるいは地域の開発、そういうふただようなものを中心にしてつくられた路線が企業や地域開発がなくなつてると廢止をされる、こういう傾向があるようでございます。例えば北九州の炭鉱路線なんかはそのいい例でございま

す。国鉄といふのは企業のために存在したのか、か、そしてその地域における住民の福祉といったようなものは四千人以下とかいう形の中で切つて捨つていく、あるいはその路線自体が、今言つたように国鉄が無償でお金を出し、さらに五年間も損失額の二分の一は補償するという形でその企業を助けていく、こういつたような形で検討されていくと、国鉄の公共性といふものに対して非常に疑問を抱かざるを得ない。資本がその土地から撤収すればその路線はなくなるんだ、こんな国鉄といふのはありますか。本来の国鉄の意義は、申し上げるまでもなく地域の文化交流、経済の交流を含めた人間間の交流が中心だと思うのに、今のやり方は何か資本家のためにやつてているという感じが非常にするわけですが、そういう点について大臣、もつと住民といふことを大事に考えて地方路線の今後の廃止問題を含めた協議会にお臨み願いたい、こう考えるのですが、大臣の御所見を伺いたいと思います。

○細田国務大臣 今御質問は、もう国鉄の問題の基礎的な考え方の問題でございまして、非常に重大な問題点を含んでおるわけです。根本問題を含んでおるわけなんです。国有鉄道の公共性といふことを非常に重んずれば、今やつておる政策といふものはいろんな点で考え直さなければならぬものがたくさん出でてくるわけです。例えば最近認可いたしましたが、ローカル線の

な運輸行政を目指して機構の再編をなさるということだろうと思うわけでございます。

そういう中で、特に海運局と陸運局を一つにいたしまして地方運輸局という形になるわけでござりますが、そこで実際には海運局の庁舎と陸運局の庁舎、これがほとんどの場合、別々に存在をして所要の行政をなさっていたわけでございます。それを統合して地方運輸局ということになります。

海運局、陸運局それぞれに地方運輸局という本局の看板というのでしようか、そういう表札をかけられる、これは全省庁眺めてみても非常に珍しい形なのではないかという気がするわけでございまして、國の機構というものは、國民にとってはわかりやすいものでなければならぬだろうという觀点も実はあるわけだと思いますので、その二つに本局が置かれたような形をとることを今後どうなさるおつもりであるのか。

あるいはまた、地方運輸局には局長さんが一人ということ、次長さんも一人できるそうでございまが、いずれかの本局、いずれかの庁舎に局長さんがいらっしゃるわけですね。すると、他方の庁舎には局長が不在というような形の中で、職員の皆さんの士気とか、あるいは運営管理といつていいんでしようか、そういう面で支障などないのかどうか。

あるいは運輸省が設置をされて以来最大の規模の機構改革だということでございますが、さきに各委員からも指摘があつたかと存じますけれども、ブロック機関について九つ以上あるところはできるだけ全国を八つに統合再編すべきである、そういう答申も出しているわけでございます。そういうふうに運輸省として位置づけをなされまして、今後国民の信頼を一層かち得ることのできる運輸行政を進めていこうとなさっておられるのか。基本的な部分につきまして大臣から御所信をお伺いしたいと存じます。

○丹羽(農)政府委員 お答え申し上げます。

地方の海運局と陸運局を統合いたしまして、地

方運輸局を設置したいということで御審査をお願いしておりますが、これは地方においておこなわれる、特に海運局と陸運局を一つにいたしまして、この辺につきましては、統合後の実態とか、いわゆる総合交通政策を考えたいということが基本的な出発点でございますので、地方におきましてもできる限りそういう点を実現したいと考えているわけでございます。

それで、ただいま先生御指摘の諸点がございますが、まずは、今地方の局の庁舎につきましては、新潟を除きましては陸運局と海運局の庁舎がそれに当たりまして、局舎事情というようなものが今必ずしもいいわけではございませんのですから現在の庁舎をそのまま使わざるを得ない、こういう事情がござります。したがいまして、現在の庁舎に、海でいきますと運航部、船舶部、船員部、陸でいいますと鉄道部、自動車部、整備部、そういうものがそのままの形で残つていくといふ形で当面は処理する、こういう形になるかと思いますが、この点につきまして、こういう形の統合をするということにつきましては地元関係の皆様にもいろいろ周知徹底しておりますし、今後もそういうことで御迷惑をかけないように、わかりにくいくらいがないように、混乱を招かないように努めてまいりたいと思います。

また、先生御指摘のとおり、局長は運輸局長一人になるわけでございますので、できる限り局長の権限は次長以下の方に内部で委任いたします。そこで、局長の肩の荷ができるだけ軽くするようになって、局長が、毎日というわけでも、ブロック機関について九つ以上あるところはできるだけ全国を八つに統合再編すべきである、そういう答申も出しているわけでござります。そういうふうに運輸省として位置づけをなされまして、今後国民の信頼を一層かち得ることのできる運輸行政を進めていこうとなさっておられるのか。基本的な部分につきまして大臣から御所信をお伺いしたいと存じます。

○丹羽(農)政府委員 お答え申し上げます。

地方の海運局と陸運局を統合いたしまして、地

きましては政府の閣議決定が先日ございまして、それでおよそ二年くらいの間を検討期間といたしまして今後検討するという形になつております。それでこの辺につきましては、統合後の実態とか、具体的には新潟運輸局の問題になるわけでござりますが、新潟運輸局のあり方、そういうものを踏まえまして慎重に考えてまいりたい、かように私どもも考えております。

○山田委員 結構だと存じます。

せっかくの機会でございますので、私は、通勤通学輸送にかかわります、特に首都圏、東京圏の鉄道の輸送網といいますか鉄道網の整備に関連をいたしまして、具体的に幾つかの大きな重要な路線を例として挙げまして、提案やらるるいはまた若干の質問をさせていただきたいと思うわけでござります。

と申しますのは、当委員会は内閣委員会でございますけれども、通勤通学時においては本当に大量的の通勤客の皆さん方が毎日、しかも広域的に移動されていますが、この点につきまして、どういう形の統合をするということにつきましては地元関係の皆様にもいろいろ周知徹底しておりますし、今後もそういうことで御迷惑をかけないように、わかりにくいことがないように、混乱を招かないように努めてまいりたいと思います。

また、先生御指摘のとおり、局長は運輸局長一人になるわけでございますので、できる限り局長の権限は次長以下の方に内部で委任いたしまして、局長の肩の荷ができるだけ軽くするようになって、局長が、毎日というわけでも、ブロック機関について九つ以上あるところはできるだけ全国を八つに統合再編すべきである、そういう答申も出しているわけでござります。そういうふうに運輸省として位置づけをなされまして、今後国民の信頼を一層かち得ることのできる運輸行政を進めていこうとなさっておられるのか。基本的な部分につきまして大臣から御所信をお伺いしたいと存じます。

○丹羽(農)政府委員 お答え申し上げます。

地方の海運局と陸運局を統合いたしまして、地

常磐線の金町を結んでおります、現在は貨物専用の路線でございます。運輸省が昨年十二月に運輸経済年次報告を出されておりますが、私はしっかりと見渡して、その中でもはつきりと指摘をされているわけでございます。それは現在運輸政策審議会に引き継がれているわけでございますが、この答申第十五号に、昭和六十年度における予測人口というものが示されているわけでございますが、五十五年度の国勢調査の人口がこの昭和六十年度の予測人口を既に上回っている方面といつものが、首都圏にあるわけでございます。これは年次報告に指摘されているとおりでございますけれども、例えば千葉県の北西部、それから埼玉県の東部に五十五年国勢調査時点でのこの方面に当たりまして、既に五十五年国勢調査時点でのこの答申第十五号で予測した六十年度の人口を大きく超えておりますけれども、二〇〇%も超える度とよく言われますけれども、二〇〇%も超えるなさいている。繰り返されている。例えば、混雑度とことになれば車内においてかなりの圧迫感がある。二五〇%も混雑度が数えられるようになりますと、列車、電車が揺れるたびに体が斜めになりましてもとに戻らない、手も動かすことができない、そういう状態になるわけでござります。毎日毎日そういう極めて大変な通勤の事情のものとなりまして、ある意味では、東京そして東京の近県、この首都圏の通勤客、そういう皆さんによって日本経済の極めて大きな部分あるいはまた極めて枢要なる重要な幹線鉄道、こういうことになつていてあります。一方別混雑率の推移をずっと上回っているという推移があるわけでございます。千葉県の北西部とか埼玉県の東部といふのが、常磐線とか総武線とか、あるいはこれから伸びますけれども、民有鉄道の東武伊勢崎線とかあるいは東京の外環状線でございます国鉄の武蔵野線とか、こういうものがまさにこの方面に当たる重要な幹線鉄道、こういうことになつていてあります。千葉県あるいは茨城県、ただいま申し上げましたところにされたものを資料としていただいておりまます。ここでは五つの方面につきまして混雑率の推移が出ておりますけれども、これを見ましても、千葉県あるいは茨城県、ただいま申し上げました千葉県の北西部が含まれております。それから東埼玉といふ方面、これが今申し上げましたような武藏野線だとあるいは伊勢崎線などか新金線だととか、こういうものが運行されている方面になります。それから、ハブロックの関係の御指摘もございました。私どもの方いたしましたことは現在九つの運輸局ということで考えておりますが、これにつくまでも指摘をされておりますように、千葉県の北西部であるとかあるいは埼玉県の東部とか、こういふ一つは、新金線という貨物線が首都圏にござい

いかなければならぬのではないかと私は思うわけですが、この点、いかがでございましょうか。

○西村(庶)政府委員 東京圏の通勤輸送にかかるります混雑状況がどのようになっているかは、今先生が御指摘のとおりと思います。それで、このようないくと云うことは運輸省にとっては極めて重要な課題になつてゐるわけでございます。そういうことで、東京圏全体の鉄道の混雑緩和そのための鉄道網の整備につきましては、現在、運輸政策審議会で検討し、審議願つてゐるところでございます。

そこで、東京圏の混雑状況の中で一番問題になるのは今お話しのよな千葉、茨城方面あるいは東埼玉で、これまで鉄道の整備に伴いまして混雑率が東京全般としてはやや緩和の方向になつてしまつたわけですが、昭和五十年以降徐々にこの方面的混雑率が非常に強くなつてゐる。そういう状況がまた、今回の運輸政策審議会の諮問を緊急にやらなければいけないという背景になつてゐるわけですが、私も、そういうふな混雑解消問題について早く見通しをつけるといふことをぜひともしたいと思って、できるだけ早く審議会の答申をいただきたいというふうに考えております。

○山田委員 ただいま申し上げましたような大変厳しい、ある意味では社会問題化している通勤地獄とも言われてゐるような状態でございます。そういうことで私は、新金線の旅客化という問題を今テーマに取り上げさせていただいてゐるわけでございますけれども、当然東京圏全体の鉄道輸送網整備という全体觀に立ちましてこの新金線の位置づけをしていかなければならないのじゃないかと思つておりますが、特に千葉県北西部あるいは埼玉の東部というように考へた場合に、この新金線の旅客化というのが極めて大きな意味合、役割を果たすのではないかと考えられます。仮に、これらの旅客化を御検討いただくとともに当たりましては、ぜひ総武線の秋葉原へ向

ての乗り入れも考えていただく必要があるうかと想ひますし、あるいはまた、いわゆる常磐線の金町から、東京の外環状線としての位置づけができるだろと私は思つております。それからもう一つは、やはりこの方面の国鉄の武藏野線でございますが、現在、東京都へ向けての通勤客のほとんど皆さんというのは、民鉄線の東武伊勢崎線を利用して入つてくるわけでございます。これがまた大変な混雑です。したがいまして、仮に新金線が旅客化されて武藏野線まで若干の建設延長していただき乗り入れが可能になると、あるいはまた先ほど申し上げましたように総武線から秋葉原へ、中央線の方へ出でいかれるという路線が仮に実現をしたとすれば、これは全部民鉄に流れてい、取られていたと言つたら語弊がございますけれども、そういう利用客、通勤客の大きな流れがこの国鉄の新金線の旅客化された路線を通つて東京へ出てくる、取り返すとい

う言ひ方はおかしいかもしれません、非常に大きな部分を国鉄が期待できる。それから、背後地といた需要といふものは物すごく強く高いものがござります。そういう皆さんのがこの旅客化された新金線を利用していくことが考えられます。しかし、この付近にどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もございます。これをどういうふうに避けるのか、あるいは金町から先を一体どういうふうに考えるかなど、いろいろな問題がありますので、全体としては、総武線に対して圧力がかかるという問題もござります。

○山田委員 運政審の審議状況、現状につきましてはお話を伺いました。それを踏まえまして、ぜひその答申にこの新金線の旅客化の問題につきましては反映をさせていただきたい。私の要望でございますので、ぜひひとつよろしくお願ひしたいと思います。

関連して、例えば田端操一大宮操間のいわゆる貨物線、おかげさまで本年二月一日東北・高崎線の旅客乗り入れを実現していただいたわけでござりますが、本当にありがとうございます。例えばこの間の貨物の本数を新金線の貨物の本数と比較をしてみましても、五十九年二月のダイヤ改正で田端操一大宮操間の貨物列車というのは上りで二十二本、下りで二十四本、それから新金線の上りが二十二本、下りが二十一本、新金線と田端操一大宮操間の貨物の運行本数というのとはほぼ同じだと思いますが、いかがでございましょうか。

だといふことでございますけれども、その辺につきましては運輸省の御指導もいただきながら、他の交通機関とのバランスも考えながらそいつたターミナルなりルートの問題をもう少し勉強しなければいけないと思つておりますので、先生の御趣旨も十分に体しましてこれから勉強してまいりたい、このように考えております。

○山田委員 常務理事の御答弁、大変結構だと思うのですが、単線というふうにおっしゃいましたけれども、実際には複線の用地が確保されているかと存じます。それから、国鉄の北局のお考へかと存じますが、ことしの二月のダイヤ改正、貨物の大改正をやつたわけでございますが、それで四十両本、上り下りで今運行されているわけですけれども、一年、二年後というふうに将来を展望しますとさらに大幅に本数が減つてくるのではないかという見通しも北局の方ではお持ちのようですが、國鉄もひとと本格的な御検討ができるだけ早目に開始をしていただきたいと思っておるわけであります。勉強なり研究なりなされているということは私もよくわかるような気がいたしますが、そこそこどまらず、ただいま常務理事が御指摘なさいましたように、首都圏に残された極めて数少ない活用の仕方によつては大変大きな効果をもたらす鉄道の一つである、最後の一つであるとおつしやつたかどうかよつとあれでございますが、そういう重要な路線でござりますので、本格的な御検討の開始をできるだけ早くしていただきたいと思いますが、恐れ入りますがもう一度御答弁をお願いしたいと思ひます。

○須田説明員 運輸省当局の御指導もいただきながら、先生御指摘のように本格的な勉強を進めてまいりたいと思います。

○山田委員 時間が少くなつてしまつたのですがあわせて私は、東京圏北口の輸送形態の問題について改めてお伺いをしたいと思っておりま

す。

東北本線、それから高崎線、これらはいずれも、東北本線の場合には東京と青森とをつなぐ鉄道の中でも一大動脈というふうに位置づけることができると思ひますし、一方の高崎線につきましても新潟と東京を結ぶもう大幹線鉄道であるといふふうに私は思つてゐるわけですが、この東北本線、そして高崎線の近距離、中距離列車を利用して東京圏の北口から東京そのものへ流入していく、移動していく通勤客の大きな波が実はあるわけでございます。

大宮―東京間といいますか赤羽間、この辺が輸送力が小さい、パイプが小さいといふことで今まで大きな問題があつたわけでございますが、先ほど申し上げましたように貨物線の高度利用といいましてか多角的な利用ということで、一部非常に大きな効果は出始めているところでございます。そういう中で来年の三月開業を御予定なさつておられます通勤別線でござります。大宮と池袋を赤羽経由でつないでいきます通勤別線、これは通勤通学輸送の問題には大きな効果を發揮する、そういう大変期待をされていいる通勤別線でございますが、実は高崎線の原駒が始発駅になり、そして赤羽―池袋と運行されるわけでございます。そことにとどまらず、ただいま常務理事が御指摘なとも踏まえまして、通勤通学輸送改善のために、技術的にもあるいは財政的にも、それから常識的にもとと言つたら語弊がありますが、通勤別線に高崎線の旅客を乗り入れさせることは不可能ではないのではないか、これは実現可能なことではなかつしやつたかどうかよつとあれでございますが、恐れ入りますがもう一度御答弁をお願いしたいと思ひます。

○須田説明員 運輸省当局の御指導もいただきながら、先生御指摘のように本格的な勉強を進めてまいりたいと思ひます。

○山田委員 時間が少くなつてしまつたのですがあわせて私は、東京圏北口の輸送形態の問題について改めてお伺いをしたいと思っておりま

入れをするかどうかということにつきましては、実はまだいろいろな問題があるわけでございます。

前向きにお取り組みをいただきたいと存じます。

が、重ねて御答弁をお願いしたいと存じます。

○須田説明員 お客様の流れその他を十分検討いたしまして、全体としての通勤のお客様に最も御便利な形態にするべく、先生御指摘の御提案のもとも含めまして勉強を深めてまいりたいと思いま

す。

私は先ほど指摘を申し上げましたように、この高崎線、東北本線というものは、いずれが重要でない、ドアの電車とは性能上非常に違つた姿のものになりますと、高崎線に使つております中距離型の三枚ドアの電車とは性能上非常に違つた姿のものになりますので、ちょっとその辺の調整をどうするかという問題がござりますので、これからもう少し

お客様の流れあるいは開業の具体的な時期が決まりました段階での輸送計画を詰める中におきましてその辺は詰めなければいけないと思つておりますので、ちょっと乗り入れの問題につきましてはまだペンドイングという状況でございます。

ただし、宮原での接続、連絡等は十分考慮をいたしまして、スムーズな乗り換えをしていただけ

るような、こういったことは必ず実施をしてまいりたい、こう思つております。

○山田委員 私も通勤別線開業時期の来年三月に

固執をすると申しますが、どうしても間に合わせていただきたい、そういうつもりで申し上げたわけではありません。間に合えばこれにこしたことがないわけでございますけれども、御答弁を伺いますと、乗り入れは可能な構造になっている、しかし乗り入れさせるかどうかについてはペンド

イングである、どういうことだろかと存じます。首都圏の北口の輸送形態、これはかつては五方面作戦と申しますが、そういう位置づけをなされ

て北口の輸送形態も御研究なされておられる國鐵でございますので、通勤別線への高崎線旅客の乗り入れは、これは時代を画する、高崎線の鉄道としての歴史を画する大きな出来事にならうかと存じますし、あの沿線の皆さんへの期待も非常に大きいかと存じますので、来年の三月に間に合わせることに私は固執はいたしませんけれども、いわゆる既設鉄道の上手な組み合わせとかあるい

い

さきの衆議院予算委員会分科会でもこの問題で細田大臣ともやりとりをさしていただいたところ

でございますが、大臣のお考へも、貨物、旅客、いわゆる既設鉄道の上手な組み合わせとかあるい

合的な視点から展開していくことなどございましたが、海運と航空の関係というのは、特に旅客ではなく、まず貨物の流動という点から申しますと、これは現在の世界経済あるいは日本を中心とする国際取引のあり方が大きくこれを決めていくわけでございます。事実、世界の経済の中で、非常に軽量でかつ取引が敏捷を必要とされるところは、航空のエアートが年々増加していく。国際航空の需要増大というものが全般的な方向で、そういう国際航空あるいは海運を通じまして世界的な貨物の流動のシステムというものを合理化していくことが強く要請されてくるわけでございます。そういう意味では、例えばフォワーダーというものを中心として国際航空と外航海運というものを組み合わせて利用していくといふのがこれから民間の活動の基本でございます。運輸省としては、そういうような国際的な運輸活動の展開の容易なシステムというものを考えていくというのが政策の基本であろうかと思いまして。

○渡部(行)委員 私は大臣に聞いているのだよ。大臣が一番偉いんだから、大臣のその遠大なる構想をひとつ聞かしてください。

○細田国務大臣 失礼しました。
今御質問にありました、これは観光局になつてしまふんじやないかというようなお話は、私はとんでもない話だと思っております。観光の方が小さいのでございまして、国際航空と特に外航海運という運輸省の表看板のようなものがこの局にはあるわけでございます。簡単に申し上げれば、例えば語学の点やあるいは情報の収集の点やいろいろな点でも、国際的なエキスパートを国際運輸・觀光局へ集めるという仕組みにいたそとというわけでございます。

しかし、それをつくつたから全部一遍に何かが変わっちゃって非常によくなるかどうかかというようなことは、考え方でございましょう。考え方でございますが、少なくとも、今貨物について総務

審議官から申しましたが、やはり統一的に国際的な物を見るという視覚ができるということは大事なことじゃないか。

しかし、これから組織をつくり直してつくり上げていくわけでございますから、経過的にはいろいろきこちない点があつたりすると思いますがけれども、国際運輸政策という言葉があるかどうかわかりませんが、そういう面を確立するという考え方で、まあ抱負は、大きな抱負を持つてつくろうとしておるものでございます。

○渡部(行)委員 今、日本の国際航空運送の中でも一番大きな問題を抱えているのは、日米間の民間航空運送協定の問題だらうと思うわけです。これで、昭和五十八年九月まで日米航空ホノルル協議で、昭和六十一年三月まで日米間の利益の総合的均衡を実現するための改定協議を数次にわたって行なったことが合意されておるわけです。その第一回目の会議が本年三月二十七日より三十日まで東京において開催されたわけであります。その際、日本側は総合的権益の均衡と適正な運送力秩序の確立を図ることと、強く主張されたと聞いておりますが、その具体的な内容についてお聞かせ願いたいと思います。

○山下(新)政府委員 お答え申し上げます。ただいま御指摘のとおり、三月二十七日から四日間ほど日米の航空協議を東京で行つた次第でござります。その際、日米両国間の航空権益の総合的均衡と、両国の航空関係の基礎になつております。私どもがこの三月に行われました交渉で米側に提出いたしましたのは、総合的な権益の均衡を図ることを基本的目的として開いたわけでござります。

○渡部(行)委員 そこで、日本側の主張に対しても、アメリカの主張は一体どういうふうになつておるのか、その中身について明らかにしていただきたいと思います。

一九四四年にシカゴで開かれた国際民間航空会議で、アメリカは互いの国との間で自由に商業航空の行為による五つの空の自由を主張したと承知しておりますが、現在もその主張は変わっていないでござります。

○山下(新)政府委員 先生の今御質問になりました第一点でござりますが、三月末に行われました交渉に関するアメリカ側の回答というものは、実は私どもの考え方を米側は聞いて帰りましたが、この九月までに慎重に検討した上で返事をする、こういうことになつておりますと、公式のコメントと申しますか意見の表明は正確に申し上げますとなつた、こういうことだと存する次第でございます。

第二点でございますが、確かにおっしゃいまして、差し控えさせていただきたいのでござりますけれども、眼目となります点は、路線権の問題、

以遠権の問題につきまして均衡化を図り、もう一つ、輸送力の問題につきまして何らかの調整を図ることを導入すること、これを米側に提示した次第でございます。

これに対しましてアメリカ側は、基本的な考え方で、そういう立場からいろいろ検討するのかとおも、国際運輸政策という言葉があるかどうかわかりませんが、そういう面を確立するという考え方で、まあ抱負は、大きな抱負を持つてつくろうとしておるものでございます。

○渡部(行)委員 今、日本の国際航空運送の中でも一番大きな問題を抱えているのは、日米間の民間航空運送協定の問題だらうと思うわけです。これで、昭和五十八年九月まで日米航空ホノルル協議で、昭和六十一年三月まで日米間の利益の総合的均衡を実現するための改定協議を数次にわたって行なったことが合意されておるわけです。その第一回目の会議が本年三月二十七日より三十日まで東京において開催されたわけであります。その際、日本側は総合的権益の均衡と適正な運送力秩序の確立を図ることと、強く主張されたと聞いておりますが、その具体的な内容についてお聞かせ願いたいと思います。

○山下(新)政府委員 お答え申し上げます。

ただいま御指摘のとおり、三月二十七日から四日間ほど日米の航空協議を東京で行つた次第でござります。その際、日米両国間の航空権益の総合的均衡と、両国の航空関係の基礎になつております。私どもがこの三月に行われました交渉で米側に提出いたしましたのは、総合的な権益の均衡を図ることを基本的目的として開いたわけでござります。

○渡部(行)委員 前に引き続いてお伺いたしました第一点でござりますが、三月末に行われました

交渉に関するアメリカ側の回答というものは、実は私どもの考え方を米側は聞いて帰りましたが、この九月までに慎重に検討した上で返事をする、こういうことになつておりますと、公式のコメントと申しますか意見の表明は正確に申し上げますとなつた、こういうことだと存する次第でございます。

○片岡委員長 午後三時二十分開議

○片岡委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○渡部(行)委員 前に引き続いてお伺いたしました第一点でござりますが、三月末に行われました交渉に関するアメリカ側の回答というものは、実は私どもの考え方を米側は聞いて帰りましたが、この九月までに慎重に検討した上で返事をする、こういうことになつておりますと、公式のコメントと申しますか意見の表明は正確に申し上げますとなつた、こういうことだと存する次第でございます。

○山本(長)政府委員 いろんな面にわたります

が、基本的に申し上げますと、いわゆる路線権と言つておるもののが一つございます。相手国に乗り入れる時点の権益、これが相手国が日本に入つて

くる権益とバランスを保つというのが一つの路線権の権益の均衡ということにならうかと思います。

〔委員長退席、戸塚委員長代理着席〕

もう一つは、以遠権の権益の均衡というものがあると思います。これは、相手国に乗り入れてからもう一つ第三国へ運輸権行使するという権益でございます。こういった相手国へ行ってさらに第三国へ行くという場合の運輸権といふものもお互いの国で約束した範囲内において権益行使するということになつておりますから、そういった権益のバランスということが権益の均衡ということに該当すると思います。こういった面につきまして日米間に均衡を失する点があり、これの均衡を保つ必要があるという点から、日本側は主張しているわけでございます。

○渡部(行)委員

この路線権と以遠権についてですが、確かに路線についてアメリカの五社が入ってきて、相當日本市場に大きな影響を与えていることはよくわかります。また以遠権についても、アメリカは完全に無制限という形のものに対する日本は強い制限を受けておる。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されているのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉というものは、昭和五十一年以来長年にわたる交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありしながら、未解決の問題でございます。中断があり、あるいは暫定協定の交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありしながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

リカとどうして対等の立場でこの条約を眺めることができるかという状態をつくることだらうと思ひます。そういう点で、今まで日本の側はアメリカとの摩擦を恐れる余り言いたいことを言わなければ、その点はいかがでしようか。

○山本(長)政府委員

この日米の航空協定改定交渉でございまして、間に中断があり、あるいは暫定協定の取り決めがありながら、未解決の問題でございまでも、そのときにおいて当面の問題を解決し、必要な権益を交換するということで今まで来ておるわけでございます。

○渡部(行)委員

先生おっしゃる、日本側が言うべきことを言つてないのじゃないかというふうな御質問でございますが、これは基本的にまだ未解決であるといふことはよくわかります。また以遠権についても、日本は強烈な制限を受けている。これはつまり、日本が敗戦國という弱みをそのまま現在の条約に残されておるのではないか、こんなふうに考えられるのですが、その点はいかがでしょうか。

○山本(長)政府委員

これはアメリカ側からの見方と日本側の見方が違つておりますが、私たちは当然日本の立場に立つて物を考えますときに、先生おっしゃるようないわゆる美國の國力、経済力、政治力といふものが世界を圧しておつた、そういう背景のもとに協定が締結されたといふのがすべてと言えないかもしませんが、先生おっしゃるようなアメリカと日本との戦後における関係というものがやはり反映しておるのではないかというふうに考えます。

○渡部(行)委員

そこで、この日米航空協定といふのは、今一番大事のはいかにして日本が独立国家としてのその人格を確保するか、つまりアメ

独占と言つても過言ではないと思うのです。

私たちが独占をしておると言うのは、つまり、飛びたい者がいるのにそれが飛んでいるのだからおまえは飛ぶ必要がないというこの感覚が独占であると思うのですよ。もつと本当に国民に奉仕する、そして国民のニーズにこたえるという姿勢があるならば、運輸省としても二社競合させるなりあるいは三社競合させるなり、いろいろな方法でサービスの向上を図っていく、これが本当の運輸行政ではないでしょうか。これは大臣、どういうふうに思いますか。

○細田国務大臣 お答え申し上げます。

日本の航空が戦後一時途絶えておったのは御承知のとおりでございます。日本の空が、日本の空でなかつたわけでございます。ようやく認められて、日航というものが海外に飛ぶことになつたわけでございますが、御承知のように当初、政府が相当援助をしなければこの会社はやつていけないということで、出資をしたり補助金を出したりいろいろして育ててまいつた、こういう経緯があるのでございます。もちろん、当時国際線二社というようなことは到底考えられないという状況下にあって、今日までずっと来ておる。したがつて、現在の我が国における航空の基本方策としては、近距離のチャーター便を除きましては海外航空は日航一社にいたしておるわけでございます。これに対しても、今あなたのおっしゃいましたような点からもう一遍見直したらどうか、こういうことなんでございます。私は、時代はもうどんどん変わってきておりますから、中長期的には十分研究しなければならぬ問題だ、かように思つております。しかしながら、これだけを切り離して検討するわけにはいかない。日本航空は日本航空で国際航空をやらせておるかわりに、また一方で国内では非常な縛りをかけておるということになつております。しかしながら、これだけを切り離して検討するわけにはいかない。日本航空は日本航空で国際航空をやらせておるかわりに、また一方で国

ういうこともあわせて、航空一本として、航空憲法と言われておるような航空の現在の基本方針自体をいろいろな角度から総合的に見直していくかなればならぬ、こういうことでございます。これは、私どもとしては絶えず勉強させていただいておるところでございまして、今おっしゃつたよう

なこともこの研究の対象の一つといふうに私は考えておる次第でございます。

○細田国務大臣 お答え申し上げます。

な、アメリカとの関係につきましては、かつて明治維新の後、条約改正というものは日本の非常に大変な問題になつたわけで、明治政府で大変な苦労をしたことを我々は歴史で読まされるわけでございますが、日米間の航空協定の改定ということがございましたが、日米間に得たものではございませんので、粘り強く政策を得たものではございませんので、粘り強く、我が方が少しでも有利になるようにつけてやつております。といって、この航空協定を破棄して白紙から出直すということも、これはなかなかこれが運賃の値下げをいたしました。その関係かと存りますが、ユナイテッド・エアラインがこのとおりになります。といつて、この最後に申し上げた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私の感じておりますことをつけておるという実情でございます。この最後に申しあげた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私が感じておりますことをつけておるという実情でございます。この最後に申しあげた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私の感じておりますことをつけておるという実情でございます。この最後に申しあげた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私が感じておりますことをつけておるという実情でございます。

○渡部(行)委員 企業や便数や機種は双方とも一応制限なくふやすことができるようになつておられます。しかし、これは今も変わりありませんか。

○山本(長)政府委員 航空協定の設定の仕方の問題でございますが、航空協定におきましては、両国企業が提供する輸送力について問題があるときに、これが運賃を計算する、そういう特別割引運賃を価格で運賃を計算する、そういう特例であります。しかし、これは事後で、いわゆる事前に合に、アメリカ国内に着きました以降かなり低い値下げを行なうことと申します。これが果たしてどういうことになります。しかしながら、それは事後で、いわゆる事前に合に、アメリカ側はできるだけ早く検討して結果をまとめておかれましたので、それをまた国家が保障し支援しておられるというふうに思えてならないわけですが、午前中も申し上げました日米間の航空協定をやつておりますので、その場ではございませんが、その機会を利用して非公式に私どもの考え方を申し入れた次第でございます。これにつきましてアメリカ側はできるだけ早く検討して結果をまとめておられるのですが、そういうものに対するおもてなし具体的には対処するおつもりですか。

○渡部(行)委員 いわゆる路線の問題にしても以遠権の問題にしても、何かアメリカのある社では

アラインというアメリカの企業がございますが、これが運賃の値下げをいたしました。その関係かと存りますが、ユナイテッド・エアラインがこのとおりになります。といつて、この最後に申し上げた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私が感じておりますことをつけておるという実情でございます。この最後に申しあげた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私が感じておりますことをつけておるという実情でございます。この最後に申しあげた件は、先ほどお話をいろいろございましたものに対して、私が感じておりますことをつけておるという実情でございます。

○渡部(行)委員 この問題はそろそろ終わりたいと思いますけれども、この航空運輸というものを海運業と比べた場合、私は非常に不公平と不平等があるというふうに思えてならないわけですが、幾ら空の運輸とはいえ、権益の交換だから一社だけいいのだ、それをまた国家が保障し支援していいことの方がいいのだという理屈は、私は国民に向かつた言葉としては受け取れないわけでございます。国民の側から言うと、二社、三社が競合し合つてその運賃をお互いにできるだけ下げていく、そうしてなおかつこの乗客に対するサービスの質などということでおかつこの乗客に対するサービスを図つていく、こういうことが一番大事ではないだろうか。飛びたい者は飛びなさいという姿勢が政府によって保障されることが本当の意味で自由な活力を引き出す大きな基礎ではなかろうか、こんなふうに考えるのですが、大臣は、この点海運と比べてどのようにお考へでしようか。また、このような状態については今後どういうふうに対策するおつもりなのか、お聞かせ願いたいと思いま

す。しかしながら、それは事後で、いわゆる事前に合に、アメリカ国内に着きました以降かなり低い値下げを行なうことと申します。これが果たしてどういうことになります。しかしながら、それは事後で、いわゆる事前に合に、アメリカ側はできるだけ早く検討して結果をまとめておかれましたので、それをまた国家が保障し支援しておられるのですが、そういうものに対するおもてなし具体的には対処するおつもりですか。

○細田国務大臣 海運と航空は沿革を非常に異にしておるわけでございます。ですから、海運において複数の会社が日米間の航路をそれぞれ走つておるからといって、それが航空にすぐ適用されることはなかなか難しい。日米航空協定をつくったときに、アメリカは多数の社が、五社今入つておるわけですが、航空の力からい、実力

からいって圧倒的に当時、今もややそうですけれども、今よりもはるかに圧倒的に向こうが強くて、こちらが弱くて、こちらはそれこそひ弱な状況である中で結ばれた航空協定であり、そして航空政策もそういう線に沿つてできたものだと思うのでございます。ですから、先ほど申し上げましたように、海運との関係はともかくといたしまして、海外の航空会社が二社であるべきかどうかといふことは、これはおもしやるような理屈も確かに成り立ちます。ですから、私どもはこの点について研究する値打ちの十分ある問題だ、かよう考へておるわけでございます。

ただ、私が先ほど申し上げましたように、国際航空を二社なら二社にするということだけを切り離してやるというわけにはまらないでございまして、航空政策全体の見直しをしなければなりませんので、これは非常に複雑な利害関係がいろいろ各社にあるわけござります。それぞれのところが成り立つようにしてやる、そして国民の皆さんへの利益にもこれが合うということをしなくちゃならぬ、こういうことだと思うのでございまます。したがつて、御意見は非常に貴重な御意見として私ども承させていただき、こういうことでござります。

○渡部(行)委員 確かにこれだけを切り離して考

えることができないのはわかつておりますが、問題は、総合的にだから見ても不公平あるいはちょっとおかしいんじゃないかと疑ぐられるような格好だけは直していただきたいと思います。

外務省関係の方はもうお帰りになつて結構でござります。どうも御労苦さまでした。

そこで、最近我が国外航運業が、定期船、不定期船、タンカーの三営業部門の業績が急激に悪化しつつあると言われております。これはなぜかといふと、発展途上国の追い上げに遭つて苦しんでいるというのがその理由のようござります。また、その他いろいろな問題があるのも承知しておりますが、こういういわゆる海運情勢の変化については今後どういうふうに対応しようとな

さつておられるか、お聞かせ願いたいと思います。

○西村(康)政府委員 外航海運をめぐる国際的な関係は非常に変化をしてきております。御承知の如く、太平洋におきます日米の海運問題というものは、先般も日米の海運協議をいたしましたように、海運同盟の問題あるいはアメリカの海事法の問題、そういうことで日本の外航海運の運航体制といふものが一つ問題になっているということもございます。また南北の関係では、定期船同盟憲章条約というものが批准の課題になつていて、どのようないかということが我が国を取り巻く大きな海運の状況でございます。

また、我が国海運の主導的な状況について見ますと、戦後集約化いたしまして今日まで発展してまいりましたが、既に集約化は二十年たつております。そこで、戦後集約化いたしまして今日まで発展してまいりましたが、既に集約化は二十年たつております。この間に一体各国の状況に十分フォローしきな世界経済と世界海運とのギャップというようになります。この間に何になつたのか、世界的な海運の不況といふものに当たりまして我が国の海運の国際競争力を強化しなければならぬという問題が出てまいります。これらの問題に対処するには、海運の活性化ということがまた一つの課題になつておるわけです。そういう意味で、海運業の体质を見直していくということも重要な課題となつてゐるわけでございます。

○渡部(行)委員 どう対応していくかということを終わられたのではちょっと困るのですよ。こういう方法で対応していくと、そうでないと結論が出ないわけですね。こういうふうに困つてからこういうふうに対応していくかといふと、言つて初めて問題がつきりするわけで、こういうふうに困っているからどう対応していくかといふ。どうお考えがあるのか。

○西村(康)政府委員 具体的にどのように対応しますけれども、政府としましては、この条約は、いかに世界の国々の批准がなされ、その後一ヵ年経過して発効するというものです。現在わざかに九カ国しか批准した国はあります。いろいろな方法を組み合わせまして、海運企業の活性化というのを海運企業がそれぞれに置かれた立場で解決し、選択していくことなどが招いておる現況につきましては、これは世界的なオイルショック以後の海運不況、結局海上貨物の量が経済の成長に比べまして非常に不均衡になつてきました。こういうことが原因でございまして、特にタンカー部門を中心としてまず不況が起きて、次いで不定期船部門について不況が起きております。そしてついに今日は三部門不況といいうような状態になつておりますが、これは非常に大きな世界経済と世界海運とのギャップというようになります。この間に何になつたのか、世界的な海運企業が対応していくかと、いうことが今日の課題になつておるわけでございます。

○渡部(行)委員 次に、海洋法条約についてお伺

いたします。

我が国は昭和五十八年二月七日に海洋法条約署名をいたしておるわけですが、この条約は六十カ国世界の国々の批准がなされて、その後一ヵ年経過して発効するというものです。現在わざかに九カ国しか批准した国はあります。この発効まではなかなか見通しがつかないのではないかと考えられるわけですが、我が国はいつごろ批准しようとしておりますか、その見通しについてお聞かせ願いたいと思います。

○森藤説明員 わ答えいたします。

我が國の批准の見通しについて御質問がございましたけれども、政府としましては、この条約の性質上、国際社会の大勢がこの条約を受け入れる批准する態度としてどういう態度をとるか、こういふことがまず必要だらうと考えますので、先進国あるいは発展途上国双方がこの条約に対してもう少し出していくかといふことは、国側の問題でもあると同時に海運企業側の問題、問題であります。現在海運造船合理化審議会では、海運企業側が今後どのように道を開いていくつもりか、まずこれをヒアリングして、これをベースに議論を闘わすといふことで、海運企業側が、例えば現在の海運業に特化した企業のやり方を多角化する、関連の事務にもう少し出していくかというふうによつております。そういう関係省庁の間で、自分の所管

していける関連の国内法とそれからこの海洋法条約との整合性をあらゆる角度から今検討している段階でございまして、具体的にいつ批准するということの見通しは非常に困難でございますけれども、先ほど申し上げましたように関係国の批准に対する態度等国際関係を見きわめつつ我が国の批准の態度を決めていきたいと考えておるわけでございます。

○渡部(行)委員 関係国の、先進諸国の態度を見きわめながら対処する、こう言われておりますが、日本は、二百海里排他的経済水域というものを見た場合に、その中で実際にカバーされているのは魚だけ、漁業水域暫定措置法によつて魚だけしかカバーされていない。その他の問題は全然野放しになつておる。そしてこれをどうするんだと言ふと、それは海洋法で何とかカバーしたい、こういうことを外務省のある人は言つておるわけであります。そうすると、今答えたことは全くそういう問題に関心がないじゃないか、こんなふうに思われるのですが、大体こういうものについてはいつも日本は卑劣だと私は思うのですよ。人の出方、人の顔色を見て自分の腹を決めるなんていふ、そういう外交姿勢が私には許せないのです。これは車縛においてもしかりですよ。日本は核の洗礼を受けた国として当然調印しなければならないというのも逃げて退席したりしておる。今度は、今そういう海洋法でカバーしなければならないことを知つてながら、これは外国の出方を見てそれから対処しましよう、そういうものじゃないと思うのです。もっと外交に信念と確信を持つて、そしてこれで世界を推していくう、そういう迫力のある外交が展開できませんか。そういうお考えにはなれないのでですか。答えてください。

○斎藤説明員 ただいま、二百海里の海底資源の探査開発あるいはその一部であります漁業水域の暫定措置法、あるいはまた外交政策の一環としてほかの国の態度を見るという御指摘がございましてけれども、先ほど私が申し上げましたように、この国連海洋法条約というのはまず国際社会の大

勢に受け入れられるということが必要だらうといふことで、ほかの国がどういう態度をとるかといふことも一つの要素として見きわめるということが必要だらうと申し上げたわけでございます。

他方、二百海里の排他的経済水域の制度につきましては、先ほど先生御指摘のとおり、二百海里の水域の漁業資源につきましては、我が國は漁業水域暫定措置法で既にカバーしております。この

二百海里の天然資源、これは生物資源と非生物資源両方含めますけれども、生物資源につきましては先ほどの漁業水域でカバーしておりますが、非生物資源、すなはち特に海底資源でございますが、この海底資源の探査開発につきましては、一つは排他的経済水域の制度、それからもう一つは大陸棚の制度、この両方の制度でカバーされるところになつてゐるわけでございます。

政府としましては、この二百海里の海底資源の

探査開発、先ほど申し上げました経済水域の制度

と大陸棚の制度を我が国としてどういふうに適用したらいかということにつきまして、あらゆる側面から今慎重に検討しておるわけでございます。

○細田国務大臣 一般的にあなたのおっしゃるよう

なことが多いでありますね、条約の批准につい

ての日本の態度は、こういう点は心していかなければならぬと一般論としては思います。

は、今そういう海洋法でカバーしなければならぬことを知つてながら、これは外國の出方を見

てそれから対処しましよう、そういうものじゃな

いと思うのです。もっと外交に信念と確信を持つて、そしてこれで世界を推していくう、そういう迫力のある外交が展開できませんか。そういうお考えにはなれないのでですか。答えてください。

○斎藤説明員 ただいま、二百海里の海底資源の

○斎藤説明員 ただいま御質問のありました排他的経済水域が隣国とお互いにぶつかるというような場合にどうするかということでござりますが、海洋法条約の七十四条にそういう場合の境界の画定の仕方が規定してございます。簡単に申し上げますと、そういう排他的経済水域の境界画定は、衡平な解決を達成するために国際法に基づいて合意によるということでございます。したがいまして、将来排他的経済水域を設定する場合には、必要に応じ隣国との境界画定の問題が起つて得るというになります。

○渡部(行)委員 海洋法はまだ批准もしていませんから、海洋法を引き合いに出すこと自体私はナンセンスじゃないかと思うのですが、やはり海洋法がそういう問題をカバーできるとすれば一日も早く批准するよう努めていただきたいと思ひますが、その点はいかがでしょうか。

○斎藤説明員 まず、大臣の前に一言申し上げさせていただきます。

そこで、この法律案に関する資料の中で、大臣が提案したその説明中、「高度化・多様化する利用者ニーズに対応した地域交通の確保」と言われておりますが、具体的にはどのような対応を指すのか、御説明願いたいと思います。これは大臣が説明されたのですから、大臣、ひとつよろしくお願いいたします。

○西村廉(政府)委員 まず、大臣の前に一言申し上げさせていただきます。

御承知のように、地域につきましては都市交通整理する必要がないだろうか。これから十年か十五年か先を見通してその対応策を講ずる必要があるのではないか、こういうふうに思いますが、その点はいかがなものでしょうか。

○斎藤説明員 ただいま御質問のありました排他的経済水域が隣国とお互いにぶつかるというような場合にどうするかということでござりますが、その他の新しい需要というのがどんどん出てきております。私も、地域交通局をつくりまして地域交通におきましていろいろな旅客に対するサービスの向上というものを考えておるわけでございます。

○細田国務大臣 地域交通で一番重視しなければならないものは大都市、それからこのごろは拠点都市を中心にしてきた都市交通、これは大変な混雑、そして大変な需要だとと思うのです。これに対応していきたいということでございます。

○細田国務大臣 なるほど、それは大都市、それからこのごろは拠点都市を中心にしてきた都市交通、これは大変な混雑、そして大変な需要だとと思うのです。これに対して、高速鉄道、地下鉄あるいはモノレール、新交通システムあるいはバス、こういうものをどういう組み合わせにしていくのか、これは非常に大きな問題だと思います。

それからもう一つは、逆に過疎地域の問題、過疎地域の交通はどうやっていくか。これはローカル線をどうするかという問題、いわゆる過疎バスの問題をどうするかという問題、こういったような問題があるわけでございます。そういうたよう

な問題を総括的に表現——そのほかにもあると思

いますけども、主として今申し上げたようなことを総括的に表現したあいさつであるというふうに御理解賜れば幸いだと思います。

○渡部(行)委員 そこで、国鉄から廃止申請が出されている赤字ローカル線の第二次選定分三十三線について、関係道県の知事から意見書が提出されたと 思いますが、現在時点でどれだけ出されておるでしょうか。

○永光政府委員 十七のうち十四知事から出て、残り三県、具体的に申しまして、北海道、福岡、佐賀がまだ出ておりません。

○渡部(行)委員 そこで、この十七のうち十四県から出されておると言わましたが、その十四県の中での第二次ローカル線廃止に賛成の県はどれありますか、また反対はどれほどですか。

○永光政府委員 一応、皆存続を求めておりま

るぬと思います。

そのでんをそのまま用いますると、國權の最高機関である国会、立法機関である国会でお決めたいたいた法律の方がおかしくなるのでございました。これは特別措置法というものでローカル線対策、社会党や野党の方はあるいは反対であったのではないかと思いませんけれども、その法律で、ではないかと思いませんけれども、その法律で、一定以下の政令で定めるもの以下のものについてはこういう手続で協議会をつくりなさい、そして二年たって話がまとまらないときはこれはバスに代行を国鉄が出願をするということにしなさい、こういうふうに法律で実は決めたわけなんですね。でございますから、その手続でやっておるわけでございます。しがつて、知事さんから反対が出来ました、これは私ども、知事さん、あなた変なことをおっしゃるな、間違ったことをおつしやるなというようなことをあえて言うわけにはまいりません。それはもう当然そういうふうに出るのだと思います。

○渡部(行)委員 これは大臣、まあ大臣と言うのは大臣を尊敬しておるからでござりますから、悪く思わないでください。(細田国務大臣「私はかりしゃべると政府委員がしゃべれないから……」と呼ぶ) 大臣、御苦労かけますけれども、とにかくそういう意味でござりますので、よろしくお願ひします。

が問題だと言われております。もちろんこれには議論すれば限りがありませんけれども、私どもは

法律そのものが国民に背を向けたものであって、これが反国民的な法律であるという観点で見てまいりましたからなおさら言えるわけですが、文章が余りきれいに書かれ過ぎてあるから、やはり政府は考へ直したのかなと、そんなふうに思われるのですよ。つまり、住民のニーズにこたえて地域の交通を確立するんだというと、ニーズにこたえていることとのウエートが非常に強くなつてくるわけですから、そういう点で私は非常に期待したわけですが、法律が一つの防波堤になつて、どうも第二次赤字ローカル線の廃止は何とかやめさせられることはいかないようです。

そこでお伺いしますが、国鉄からの廃止申請を大臣は来月中に一括承認する方針を固めたということがあります。ところが、この言い方がなかなか難しいことをおっしゃるわけですが、それは事実であります。

るということです。それから、ある場所においては第三セクターにして鉄道の線路を残そ

うじゃないか、そのかわり徹底的な合理化した運営をしてより便利のいい、それこそ地方のニーズにこたえる鉄道にして、乗客をもつとふやしていく赤字を最小限度にし、場合によつては黒字にしようじやないか、こういう相談ができる第三セクターにしようじやないかというところも出てき

ておるわけなんでございます。

私どもは、どういう形にするかということを御相談いただく大テーブルに着いていただきとくということを望んでおるわけです。話がまとまらないとき

に立つてどうするかということなんでございまして、したがつて、指定をしたら直ちにやめるといふことではないのでございまして、どういうふうに合理化ができるのか、合理化して、国が補助金を出しあるいは県なり市町村も多少の金を出して赤字の鉄道をやっていくことがいい、第三セクターである場合もありましよう、あるいは株式会社である場合もありましよう、あるいは国有鉄道が続けるという場合もあり得るかもしませんが、そういうことをよく御相談いたなく、いや、などすると、これは県民ニーズのあらわれだといふことになります。つまり、地域住民のニーズである、ということですから、これにこたえるとなると、これは第二次ローカル線の廃止は撤回するのがこたえる唯一の道ではないでしょうか。

うじやないか、そのかわり徹底的な合理化した運営をしてより便利のいい、それこそ地方のニーズにこたえる鉄道にして、乗客をもつとふやしていく赤字を最小限度にし、場合によつては黒字にしようじやないか、こういう相談ができる第三セクターにしようじやないかというところも出てき

ておるわけなんでございます。

私どもは、どういう形にするかということを御相談いただく大テーブルに着いていただきとくとを望んでおるわけです。話がまとまらないときにはどんどんやつてしまふのかどうかという問題は残されておるわけですが、これについては、少なくとも十分慎重でなければならぬと私は思つております。ところが、この言い方がなかなか難しいことおっしゃるなというようなことをあえて言うわけではありませんよと言つてしまふのだと全然話がつかなくなつてしまふわけです。その辺は、地元の住民の皆さん方の御意見は慎重に取り扱わなければならぬ。そういうことでお互いによく話し合いをして、わかる話にしていただきたいということを私は申し上げておるわけでございます。

○渡部(行)委員 バスに転換してよかつたと喜んでいるところもありますが、逆にそういうことをやめたくないわけですから、いや話がつかなければなりませんよと言つてしまふのだと全然話がつかなくなつてしまふわけです。その辺は、地元の住民の皆さん方の御意見は慎重に取り扱わなければならぬ。そういうことでお互いによく話し合いをして、わかる話にしていただきたいということを私は申し上げておるわけでございます。

そこで、具体的に申し上げますけれども、国鉄特定地方交通線の廃止、転換に対する今後の対策について、相当慎重に微に入り細にわたつて考えます。

その実例を申し上げますならば日中線。

地方自治体任せの最たるものであると言つても

過言ではなかろうと思います。

○細田国務大臣 県知事なり市町村長なりが直ちに鉄道の線路の撤回に賛成をするという場合はほとんどないと思います。鉄道の線路のあるところの地区的住民の皆さんは、道路もあり鉄道もあつた方がいいに決まっておりますから、賛成をなさる方は極めて例外的な方であると言わなければな

○渡部(行)委員 法律ができたのだから仕方がない、そこでつまり、そういう一つの政府方針と国民サービスの間に立つてどう調整するかというの

利がよくなつたと言つて喜んでおられる向きもある

めおるわけです、何線かはバスにかえるとか、所によつては、バスにかわつたためにかえつて便換交付金を出すのだからそれでよいだらうというの態度がありありと見えるわけあります。現実は、国鉄では一キロメートル当たり三千万円の転換交付金を出すのだからそれでよいだらうか、私はこんなふうに思つておるわけです。それというの

度がよくなつたと言つて喜んでおられる向きもあ

方交通線の廢止、転換に伴い、鉄道敷を道路に改修し、また関連する道路の整備等を計画見積もりをしたところ、転換交付金を全部使い果たした上、なおかつ足りなくて、市の持ち出し分が喜多方市で四億八千円にもなるということです。これでは、地域住民からすれば、鉄道はなくなつたわ、市費の持ち出しは市民が背負い切れないほど莫大なことになるので、踏んだりけつたりの目に遭つて、いると言つても過言ではありません。

そこで政府は、その分を起債でやりなさいと言つておるようで、すけれども、起債は三年後から返済しなければならないわけであります。そうすると、わずか四万足らずのこの小さな農村都市といいますか喜多方市で、どうして約五億にも上る金の返済ができるだらうか。私は不可能だらうと思ひます。これは国が特別交付金なりその他、何らかの救済措置を制度としてつくり上げなれば、この問題は解決されないのでだらう

第一次廢止線はおろか、第二次廢止線には、この線もそうでございますが、一般的に、ローカル線につきまして廃止し代替をバスにしようといたしますときに、当然鉄道敷についてどうするかといふことが一応話になるわけでござりますが、地元の御要望は承つております。

○永光政府委員 日中線の具体的なお話でござりますが、地元の御要望は承つております。

この線もそうでござりますが、一般的に、ローカル線につきまして廃止し代替をバスにしようとしたところ、この場合は、鉄道敷につきまして払い下されども、この場合は、鐵道敷につきまして払い下げを受けて活用するといいますか、何らかのかつこうでこれを地方で御利用しようというお考えのようでありまして、それに対しましていろいろな整備とか跡地の問題でお金がかかるということでございますが、一応我々としましては、定期の補助なりバスの購入費あるいは地方のそういう代替の施設整備なりにつきましてキロ当たり三千万とい

うことで國からの補助を考えているわけでございまして、確かにそれぞれの地方の実情に応じまして若干のいろいろな過不足はあるとは思います。

ただ、そういう形で鉄道敷を引き受け何かやるうといふことで地元の方がお取り組み願うということであれば、現段階におきましては我々

としては、その地方の財政状況等を考えながら地方法の方でその活用方なりをお考え願うということでありまして、キロ当たり三千万円の範囲内でお願ひいたし

たいと考えております。

○細田國務大臣 お話を承ると、その点は地元と

してはそういうふうにお考えになると思うのですが、立派など言つていいかどうか知らぬが、道路ができるだけです。残つておるわけなんです。金をむだにかけているわけではない。

だから、数億という金が行つておるわけです。

そこで、線路を引っぱがす方の金ではこれだけし

か出せませんよ、こう言つておるのでございまして、もしその道路の整備に実際に金がかかるといふことであれば、これは別な、面倒をどう見るか

といふ問題で解決していかなければならぬ問題だ

と思ひます。國鉄の財政からそれ以上のものをどんと出して道路をよくしていくという話にはな

らない。しかし、政府は一体でござりますから、

この問題については、当協議会議として書

面をもつてその意を中央に伝えることとする。

なお、これについては事務局で書面を作成の

うえであるだけ早く取り進めることとする。

この手続は既に

なされていると思いますが、どうでしょうか。

○永光政府委員 恐らく、その述べた趣旨の結果

としてはこのことはないかと思ひますが、五

九年三月十五日に日中線特定地方交通線対策協議

会議より要望書として私の方に、

四月一日からバス輸送に転換することで関係者

の合意を得ました。

この協議の過程において、現行制度では日中線廢止に伴い必要となる道路整備等の経費を地

元地方公共団体で負担せざるを得ない現状にあ

りますので、これを救済するため國において何

らかの制度を設ける必要があるとの主張がなされ、この必要性について國に要望することについて当協議会議において意見の一致を見ました。そこで、こういうものがあるのです。第五回日

したがつて、特段の配慮をお願いいたします。

いうことを言つてゐるのです。

○渡部(行)委員 そこで、時間が余りありませんから次に移りますが、今度、第二次赤字ローカル線の廢止申請の中に会津線が含まれておるわけであります。これについては、野岩線を福島県と栃木県が

何億もの負担が出る。その償還については只今県から発言のあった方法で努力してもらう、といふところまでは理解できる。

しかし、最終的に地方自治体に負担がかかることになった場合、市なり村なりの現職の責任者としてわれわれは住民にあわせる顔がない。

前回も云つたが、地方自治体に対してはこのために生ずる負担はかけてはならないのだ、といふ方向を打ち出すことが國鉄ローカル線廢止に伴う基本であり、一番大切なことであるといふことを再度申し上げて今後の努力をお願いする次第である。

こういうふうに述べておるので、これについては、この問題については、当協議会議として書面をもつてその意を中央に伝えることとする。なお、これについては事務局で書面を作成のうえであるだけ早く取り進めることとする。

この手続は既になされていると思いますが、どうでしょうか。

○永光政府委員 恐らく、その述べた趣旨の結果

としてはこのことはないかと思ひますが、五

九年三月十五日に日中線特定地方交通線対策協議

会議より要望書として私の方に、

四月一日からバス輸送に転換することで関係者

の合意を得ました。

この協議の過程において、現行制度では日中

線廢止に伴い必要となる道路整備等の経費を地

元地方公共団体で負担せざるを得ない現状にあ

りますので、これを救済するため國において何

らかの制度を設ける必要があるとの主張がなされ、この必要性について國に要望することにつ

いて当協議会議において意見の一致を見まし

た。

したがつて、特段の配慮をお願いいたします。

こういうことを我々としても受けております。

のことだと思います。

○渡部(行)委員 そこで、時間が余りありませんから次に移りますが、今度、第二次赤字ローカル線の廢止申請の中に会津線が含まれておるわけであります。これについては、野岩線を福島県と栃木県が

主導となつたわゆる第三セクターが引き受けることになった、その前提には國鉄会津線の存続が当然視されていたということであります。これは

どんな素人があれども、私は何回か同じことを言つておきます。

今まで、確かにそれぞれの地方の実情に応じまして、確かにそれぞれの地方の実情に応じまして若干のいろいろな過不足はあるとは思います。

ただ、そういう形で鉄道敷を引き受け何かやろうといふことで地元の方がお取り組み願うということ

ことでありますれば、現段階におきましては我々

としては、その地方の財政状況等を考えながら地方法の方でその活用方なりをお考え願うということ

であります。これについては、野岩線を福島県と栃木県が

主導となつたわゆる第三セクターが引き受けることになつた、その前提には國鉄会津線の存続が

ことになつた、その前提には國鉄会津線の存続が

我々の考え方では、二千人を超えない他の地域との関連からいいますと特定地方交通線として対象になる場合には、これは現在建設を進めております中間の野岩線と含めて考えていただけないだろうかということを我々としては一応気持ちの上に置いておるわけですが、現在、福島県からは御意見が出まして、そして今先生がおっしゃいましたような趣旨で会津線は残すべきではないか、こういう御主張はなさつておられます。したがいまして、我々としては、今後、それを承認の対象とした路線としまして協議会がつくった上で地元とよく相談をしてまいりたいと考えておりますが、現段階におきましては、いわゆる新線部分も第三セクターとしてやっておりますので、会津線につきましても、その鉄道をどうするかということを協議会の上でいろいろ御議論になるときに、野岩線と含めた形でいろいろ御議論願えればと、こういうふうに考えております。

〔月塚委員長代理退席、委員長着席〕

○細田国務大臣　今鉄監局長の答弁で大体私の答弁要らないと思いますけれども、会津線というのは第二次指定の中でも特別な地位にあるところだと思います。それは今も説明がありましたように、野岩線をつくったのは、会津から下野へ結ぶという意味での野岩線の新設だったわけです。ところが、会津線については一定の法律に基づく政令の範囲でいくと対象路線になる、特定交通路線になる、こういうことでとにかく挙がつておるわけですね。しかし一方で、野岩線を第三セクターがやるということが出てまいりておるわけであります。そこで単純に、あれが途中で切れておる線でなくって、状況が変わるということが考えられる、こういうことでござります。ですから、第三セクターができる、その上において会津線がどういう地位にあり、どういう輸送量を示し、どういう形にする方がいいかということを考える、こうしたことだと思います。ほかの地域にはちょっと特別な線の形をしておる、私はさように思つております。

我が御主張はなさつておられます。したがいまして、我々としては、今後、それを承認の対象とした路線としまして協議会がつくった上で地元とよく相談をしてまいりたいと考えておりますが、現段階におきましては、いわゆる新線部分も第三セクターとしてやっておりますので、会津線につきましても、その鉄道をどうするかということを協議会の上でいろいろ御議論になるときに、野岩線と含めた形でいろいろ御議論願えればと、こういうふうに考えております。

〔月塚委員長代理退席、委員長着席〕

○細田国務大臣　今鉄監局長の答弁で大体私の答弁要らないと思いますけれども、会津線というものは第二次指定の中でも特別な地位にあるところだと思います。それは今も説明がありましたように、野岩線をつくったのは、会津から下野へ結ぶという意味での野岩線の新設だったわけです。ところが、会津線については一定の法律に基づく政令の範囲でいくと対象路線になる、特定交通路線になる、こういうことでとにかく挙がつておるわけですね。しかし一方で、野岩線を第三セクターがやるということが出てまいりておるわけであります。そこで単純に、あれが途中で切れておる線でなくって、状況が変わるということが考えられる、こういうことでござります。ですから、第三セクターができる、その上において会津線がどういう地位にあり、どういう輸送量を示し、どういう形にする方がいいかということを考える、こうしたことだと思います。

○永光政府委員　今、一つの問題としまして、野岩線ができ上がった場合に会津線のお客さんがふえるではないか、それで二千人を超すかもしれませんか。

○西村(庶)政府委員　今質問中に大臣御用足しに行かれました。したがいまして、この補助制度についてはぜひ努力していくべきだというふうに考えております。

○渡部(行)委員　大臣のいらないところでは質問します。——今質問中に大臣御用足しに行かれたことは、それで聞いておられなかったようですが、これは法律の問題ですか、私の言わんとすることは、つまり今の過疎バスに対して現行の補助制度が五十五年から五十九年度までの時限措置であるためには、これを要綱というもののから制度としての法制化をお願いできませんか? ということです。

○細田国務大臣　私の選挙区の方も大変な過疎な

ニーズにこたえ、なおかつこれから未来の交通体系をつくっていくためにはどうあるべきかといふことを考えるならば、私はそんな画一的な答弁はできないと思うのです。この点いかがでしようか。

○永光政府委員　今、一つの問題としまして、野岩線ができ上がり、その客さんがふえるではないか、それで二千人を超すかもしれませんか。

○西村(庶)政府委員　地方のバス路線につきましては、要綱により略線ごとに三ヵ年で満たしておれば承認をする、非常にかたい話で恐縮でございますが、そして承認した路線を特定地方交通としてその後どうしようかということでお話し合いになる、こういう段取りでございまして、その中で、輸送密度が仮に基準年次に低くても、新しいそういう交通の需要ができる二千人を超すという見通しが非常に確実であれば、その線の承認については基準に該当するかどうかといふ問題になります。

現時点におきまして、国鉄は申請のときに仮に野岩線ができるまでも二千人には至らないであろうといふ推測を立てて承認をしておるわけでありまして、我々としても、この線について基準に該当しないからどうか、代替道路等は別としまして、例えれば輸送密度なりについては承認する前に精査をしておるからどうか、それを乗らないで、マイカーとかほかの運送手段を使うというのは、国鉄のダイヤの組み方や運営の仕方が余りにも官僚的であり、サービスが悪いからなんですね。これは会津線の、今わずか三十六キロですか、その間の時間見てくださいよ、ものすごい時間がかかるわけです。約二時間もかかるのですからね。そういうことをやっておられれば、口で国鉄再建などと言つても国民は信用しませんよ。

そういうことで、この問題はすぐに一括承認などということをしないで、もっともっと地元とひどいことだと思います。ほのかの地域にはちょっとお話を空き合わせて話し合い、そして本当に住民のことを考えておられます。

○渡部(行)委員　国鉄へはこのくらいにして、次は過疎の進行あるいはマイカーの普及、これによつてバス事業の経営が非常に悪化して、地域住民の日常生活に欠かせないバスの運行継続が困難になつておるわけです。國の要綱に基づいて予算

ございまして、もう全部過疎バスで、補助金でやつておしまして大変です。おしゃられるとおりだと思つております。ただ、法律にすることは政
府の中に難点が多いようです。今のような財政状態ですので、財政当局が非常にやかましい。しかし、これはシビルミニマムですからどうしても守らなければならぬのだというふうに私自身は思つておりますから、頑張ります。

○渡部(行)委員 立派な御答弁どうもありがとうございます。
そこで今度は、東北新幹線の問題についてお伺いいたしますが、これは上野開業の際は新幹線御利用で開業されるのはいつでしょうか。

○須田説明員 お答え申し上げます。
現在鋭意工事中でございまして、まだ工事の工

程その他に不確定要素が若干ございますので現時点で何月というところまでは申し上げかねますが、明年春ということで今鋭意努力をいたしております。
○渡部(行)委員 そこで、これは陳情みたいになりますが、上野乗り入れの際にダイヤをふやしていただきたい。それは「あおば」をぜひ増発させ

りますが、長距離列車が東北本線には走っております。したがいまして、これは新幹線が上野開業になりまして、でもお客様の質がそれほど変わることは思われませんが、ただやはり昼間の列車のスピードが速くなりまして、これは新幹線が上野開業になりまして、それでもお客様の質がそれほど変わることは思われませんが、長距離列車が東北本線には走っております。したがいまして、最近国鉄では宮崎でリニアモーターカーの実験をされてきたわけですが、これが実用化するのはいつごろでしょうか。

○須田説明員 現在「あおば」は大宮発の時点におきまして十往復運転をいたしております。今御指摘がございましたように、上野開業になりますと現在在来線に乗つておられるお客様も当然新幹線を利用いただく方がさらによくふえてまいると存じますし、新幹線の効用が高まるわけですね。ですから、当然お客様がふえてくると存じます。したがいまして、「あおば」も「やまびこ」も、新幹線全体といしまして便をする方向でこれからダイヤを詰めてまいりたい、こんなふうに考えております。

○渡部(行)委員 その点よろしくお願ひします。

そこで、新幹線の上野開業になつた場合、在来線の特急はどういうふうになりますか。
○須田説明員 今申し上げましたように、在来線の特急、急行を御利用いただいておりましたお客様のかなりのものが上野開業の際は新幹線御利用に移るものと考えております。したがいまして、原則として新幹線の御利用をお願いしたい、がございます。

○須田説明員 お答え申し上げます。
現在鋭意工事中でございまして、まだ工事の工

程その他に不確定要素が若干ございますので現時点で何月というところまでは申し上げかねますが、明年春ということで今鋭意努力をいたしております。
○渡部(行)委員 そうすると、昼間の特急は見直すが、夜の特急は手をつけないということですか。

○須田説明員 夜行の特急につきましては、青森でござりますとかあるいは奥羽線を回りまして秋田、さらにその先の方まで行つておりますかなり長距離列車が東北本線には走っております。したがいまして、これは新幹線が上野開業になりますが、長距離列車が東北本線には走っております。したがいまして、最近国鉄では宮崎でリニアモーターカーの実験をされてきましたが、これが実用化するのはいつごろでしょうか。

○須田説明員 なるべくそのダイヤの見直しの際には、やはり地域住民の要望を大切にしていた

○福岡説明員 ただいま東京一上野間にについてお

尋ねでございますが、私ども工事を担当する者といたしましては、現在、東京一上野間につきましては上野開業後おおむね二年ぐらいおくれて開業させようということで鋭意工事を進めてまいつておりまして、用地買収につきましては約九〇%、それから工事につきましては総延長の五四%程度着手をしておる段階でございます。

ただし、五十九年度の予算編成に当たりましては現在のあり方を見直させていただきまして、昨年夏の再建監理委員会の緊急提言もございませんけれども、当初の予定よりはある程度おくれざるを得ないというように考えております。

○細田國務大臣 私も先般宮崎の現地に行つて見てまいりました。直線だけでございますけれども、なかなか快適でございますし、あれならば事務化していくのが、こういう一つの運送手段ができるといふふうに考えられます。したがいまして、あるいは

対外協議でぜひ必要なものに限つた、極力抑制しました予算になつております。したがいまして、東京開業は、五十九年度の予算だけで決まるわけではございませんけれども、当初の予定よりはある程度おくれざるを得ないというように考えております。

○渡部(行)委員 私どもも予算を取るべく極力頑張つもりですが、国鉄当局も早く東京開業ができますように御努力を願いたいと思います。

さてそこで、最近国鉄では宮崎でリニアモーターカーの実験をされてきましたが、これが実用化するのはいつごろでしょうか。

○真下説明員 先生お話をございましたように、現在国鉄が宮崎で実験を進めております超電導の磁気浮上式鉄道では大変高速の走行が可能だといふこととか、騒音、振動が少ないとか、あるいは航空機に対しまして消費エネルギーが比較的少ないなどといふ特徴を持つて安全であるといふ特徴を持つて実験を進めております。

○渡部(行)委員 さてそこで試行といいましょうか、対象として実際によつたらいいのか、これをもう少し詳しくお話しになります。したがつて夜行列車につきましては、ある程度現在の系統、つまり列車の立て方は維持したいと思つておりますが、本数をどうするかにつきましては、もう少しこれは研究をいたしたい、かように考えておられます。したがつて夜行列車につきましては、ある程度現在の系統、つまり列車の立て方は維持したいと思つておりますと、夜行列車のお客様が昼間の新幹線等にお移りになる場合も考えられます。したがつて夜行列車につきましては、ある程度現在の系統、つまり列車の立て方は維持したいと思つておりますが、本数をどうするかにつきましては、もう少しこれは研究をいたしたい、かように考えておられます。

○須田説明員 なるべくそのダイヤの見直しの際には、やはり地域住民の要望を大切にしていたが、たゞかねておられたお話をございました。それで、私はこの高速交通時代としては一番重要な部分が欠落しておるというふうに思われるわけで、この点は皆さん立場からお考えられるわけで、この点は皆さん立場からお考えおられますか。

○福岡説明員 ただいま東京一上野間にについてお

今日は政策に重点を置くということで整備されるわけですが、そういう中で五、六年で実用化されるというアモーラーか、夢の交通機関とも言われるこういう一つの運送手段ができるとなれば、それらを交通体系の中に入れてどういうふうに日本の交通全体を調整していくのか、あるいは体系化していくのか、こういうことが今から考えられます。したがいまして、用地買収につきましては、今年夏の再建監理委員会の緊急提言もございましたが、それらを交通体系の中に入れてどういうふうに日本の交通全体を調整していくのか、あるいは言わざるところです。そこで、私は大臣にお伺いしますが、今これか

ら日本全体を考えるときに、しかも役所も

の財政なり國の財政ではそういう大プロジェクトは今のところなかなか望むべくもありませんので、もう少し技術的に完成したら、試験を兼ねた、そして実用にもなるという利用の仕方を何か考えていかなければならない、かのように私どもは思つております。

○渡部(行)委員

最後に、ちょっとと言わ聞きし

ます。

今度の運賃改定でございますが、私はどう見てこの運賃改定というのは合理性に欠けておると思つてます。短い区間で非常に高くなつたり長い区間で安かつたり、あるいは乗り継ぎすると安くなつて、長く乗ると高くなる、こういうような区間がたくさんあるようです。これは朝日新聞にも出ておりましたから読まれたと思いますが、大体こういう場合の運賃の計算方法というのは、国鉄の場合は、国鉄の運賃法で決まつておるわけですね。それで計算すると、どうしてもこれは違法ではないかと考えられる。それかと言つて、先ほど大臣が言われたように、国民に対するサービスということを考えた場合と国鉄の財政を考えた場合、非常にそこに問題がある。それは確かにわかりますが、ただ、うまい乗り方として、途中で切符を買いかえることによつてぐつと値段が安くなる。本来ならば、短い区間をプラスしていくと長い区間よりは高くなるのが普通なんです。

例えば葉を買うにしても、百粒入りの葉と千粒入りの葉では、一粒当たりの値段にする千粒入りの葉の方が安いんですよ。これはお菓子だってそなんです。大体物の値段というのはそういう仕組みになつておる。ところが、国鉄さんだけは百粒入りの方が安くて、そして千粒入りの方が高い。これはちょっと不合理じゃないでしようか。

このことをひとつお聞かせください。

○須田説明員 今先生御指摘のように、長い距離をお乗りになりました場合の運賃が、途中で打ち切りましてお乗った場合に比べてかえつて高くなるというふうな御指摘、確かにございます。

これは従来の運賃制度の中でも実はあったのでございました。

ざいまして、端数処理をいたしますことと、それ

から運賃にキロ刻みというのをつくつております。例えば五キロ単位なり十キロ単位なり同じ運賃にしてずっとキロを重ねてまいります。これは私鉄さんもそうでございますが、そういう制度をとりますと、どうしてもそういったような場合が

できる。特に今回の場合は地方交通線の特別運賃

のようないものを願いいたしましたので、ややそ

れが数のケースとしてとえてきたと、ということは事実でございますが、ある程度そういうことは運賃に避けられない面がございます。

それから、先般新聞に報道されておりましたのは、所定の運賃のほかにいろいろ割引の、企画商品と言つておりますけれども、周遊券的なものがございますが、それを一緒に紹介されたものでござりますから、先生おっしゃるよう、若干誤解を受けたのかもわかりませんが、運賃はあくまで運賃法に定められました所定の計算方法でつくつておりますと、先生のおっしゃるような不合理なものではないと私ども考えております。

ただし、今申し上げましたような、お客様から見て非常に違和感を生ずるような現象があるといふことは決して好ましいことではございませんの

で、できるだけこれからも機会をとらえましてそういういたことは正を図りますと同時に、またそういうことが起こりませんようにいろいろ制度

上の工夫は十分いたしてまいりたいと思っており

ます。

○渡部(行)委員 時間が参りましたので、これで終わります。どうもありがとうございました。

○片岡委員長 柴田陸夫君。

○柴田(陸)委員 運輸省設置法改正案の審議ですが、国鉄に関連して幾つか質問したいと思います

ので、時間が遅くなつておりますのでできるだけ

結論にお答え願いたいと思います。

まず成田新幹線の問題です。この成田新幹線との六十五キロの鉄道を、当初は五十一年に完成する予定であります。この間に八百二十八億円が

投資されますが、完成した工事は路盤の八・七キロメートルと空港の駅だけであるわけであります。五十二年十一月にこの新幹線計画が棚上げさ

れます。

○柴田(陸)委員 結局、最初新幹線ということ

であります。しかしその予算は、運輸省としてはこの問題について、要するに住民などの合意を得ないで工事を進めてきたこと、そこからこの浪費が生じておりますが、この浪費の責任をどのように認識されておるのか。このことをますお伺いします。

○永光政府委員 成田新幹線につきましては、今

先生が言われましたように、四十六年に基本計画、整備計画を決定しまして、四十七年に工事実

施計画を認可いたしまして、その後着工を進めた

わけであります。

まず、成田の空港の工事とあわせて手戻りにならないようにということで、空港の下のいわゆる駅の施設から始めたわけであります。それから本

線等につきましても測量等を進めておつたわけ

であります。東京の江戸川の反対だと、あるいは五十年になりまして市川市なり船橋の方から環境問題等でいろいろな御意見が出てまいりました。

こういう大きなプロジェクトにつきましては、手戻りとならないところから工事を始めながら沿線住民の御理解を願いつつ進めていくというのが普通でございますが、本線につきましては地元の御反対が五十年以降から非常に強かつたというこ

とで、したがつて、我々としましても、やはり何とか空港のアクセスはやつていかなければならぬ

いし、また千葉の通勤通学輸送網の充実という問

題もあるので、何とか打開の道はないかといふ

ことでいろいろ苦慮しておつたわけでございます。

が、国鉄が関連して幾つか質問したいと思います

ので、時間が遅くなつておりますのでできるだけ

結論にお答え願いたいと思います。

まず成田新幹線の問題です。この成田新幹線と

の六十五キロの鉄道を、当初は五十一年に完成す

るので、時間が遅くなつておりますのでできるだけ

結論にお答え願いたいと思います。

○永光政府委員 確かに五十七年までに五百七十

七億という建設資金を投じておるわけでございま

して、ただ、先ほど申しましたように、空港の駅

あるいはその周辺の土屋までの投資でございま

します。

○永光政府委員 確かに五十七年までに五百七十

七億という建設資金を投じておるわけでございま

して、ただ、先ほど申しましたように、空港の駅

と通勤通学輸送の目的を達成するために活用した

いということ、五十二年からいろいろ、先生がおっしゃいますように六年間ということでござい

ますが、考えておるわけでございます。その間若

干の予算を公團につけておりますが、これはいわゆる全体の工費の中での環境整備とかあるいは残工事的なものでございます。

そして五十二年以降では、我々としてもいろいろ検討したところで、先生も御存じと思いますけれども、空港のアクセスのいわゆる八十島委員会

というのをつくりまして、そこでいろいろな検討をしていただき、結果として現在、委員会ではA案、B案、C案という、いわゆる国鉄線によるところの新しい高速鉄道あるいは地元の民間鉄道をはは糾合した形でのB案という鉄道それからA、Bとは別に、やや暫定的ではあるけれども、

現在建設をしておるところの空港線と総武線をくつける考え方、こういう考え方で、いずれか行政的に判断すべきである、こういう御判断をいただいたわけであります。

その後我々としてもさらにそれを詰めるべく、現在いろいろ広範な角度から検討をいたしております段階でございまして、確かに時日を要しておりま

すけれども、我々としても何とか、この空港駅及び土屋までの投資に対しまして責任を感じて、この活用方について鋭意努力をしているところであります。

○柴田(睦)委員 要するに現在は、成田新幹線に

かわってA案、B案、C案、この三案が提案され、またそれも研究をされているようです。東京から成田間のアクセスというのは、これは千葉県

の通勤通学ラッシュの緩和に役立つものでなければならぬ。もともとの計画である新幹線であれば、これは通勤通学ということにはほとんど使えないということですから、この通勤通学のラッシュ緩和、そういうことに役立つことがこの千葉県の現状から一番必要でありますし、そういう点からまた沿線住民を初めて地方自治体の合意、これは新幹線計画で失敗しているわけですから、これを当然前提として進めなければならないと思うのですが、基本的にそういう方向で進まれるのかどうか、お伺いします。

○永光政府委員 今後こういう鉄道を建設していく

まづ松戸駅への乗り入れや、それから沿線近辺の住宅建設などが進む、そして常磐線沿いの茨城、千葉での人口が急増いたしまして、常磐線の

地元の御意見を伺いながら建設を進めていきました。こういうふうに考えております。

○柴田(睦)委員 そこで新幹線計画なんですけれども、高速鉄道あるいは通勤通学に使えるような

鉄道をつくる、そういうことを研究するというこ

とと新幹線というのはまた別だと思うのですが、この新幹線計画の凍結と田村運輸大臣のときに言われましたけれども、これはもう新幹線としてはやめるということは今言えないのでしょうか。このあたり大臣に言ってもらった方がいいと思うのですが。

○永光政府委員 当該成田新幹線は、鉄道建設審議会で基本計画あるいは整備計画をお決めいただ

いて、一応その答申に基づいているわけでござります。それで考えてみますと、この新幹線は空港

のアクセスということで一応その審議会の議を経て計画をつくったわけでございますので、仮に現在

在演結という形になっておりますが、いずれかのときにはこの新幹線を凍結でなくて整理するとい

うことであれば、それは行政としましても、通勤通

学輸送は別としまして空港のアクセスをどうするかという展望のもとに成田新幹線のことは考える

ということではないかと思いますので、当面は凍結でございませんが、今申しましたようにA案なり

あるいはB案なりでアクセスなりの問題に見通しがついた上では、何らかの形で成田新幹線に付言

していかなければならぬ、このように思つております。

○柴田(睦)委員 次に首都圏における通勤通学の

問題ですけれども、この前、国鉄の方から「主要

線区における混雑状況の推移」という資料をいたしましたが、混雑の緩和という面から見ますと

現在の輸送力改善の程度ではとても間に合わない状況で、やはり引き続いて混雑度が高くなっています。いるということがこの資料からもわかるわけで

あります。そういう意味では民間なり地元の力というのも考えて考慮に入れていく必要もあ

るかもしれません。そういう意味で、どういふ

うに事業主体をやっていくかということは、基本

的な考え方はこれから審議会でもひとつ議論していただこう、ただ具体的には、今言ったような事情を考慮して国鉄も含めてどういう事業主体が担当するか、これから考えていくということになるかと思います。

○柴田(睦)委員 第二常磐線をつくるについて国鉄が加わるかどうか、これは別といたしますて、いずれにしろ、第二常磐線が開通して今混雑で苦しんでいる人たちが利用できる、そういう時期が来るにはまだ相当時間がかかると現状からは考えられます。

それまで待っていたのではとても間に合わない

というものが現状であるわけですが、この第二常磐線がでて現在の常磐線の混雑が解消されるようになります。それで考えてみますと、今年中にぜひ結論を出して答申をいたさたいという

ように考えております。

それまで待っていたのではとても間に合わない

というものが現状であるわけですが、この第二常磐線がでて現在の常磐線の混雑が解消されるようになります。それで考えてみますと、今年中にぜひ結論を出して答申をいたさたいとい

うように考えております。

○柴田(睦)委員 この前、国鉄の東京北鉄道管理

局で、第二常磐線は国鉄の経営力、体力ではどう

しても無理だ、こういうふうに聞いてきたので

す。現在の国鉄の経営力からいってこの第二常磐

線を国鉄がつくることは不可能だというような発

言だつたのですけれども、これは、第二常磐線建

設に国鉄はもう加わることができない、運輸省こ

ういう方針でしようか。

○西村(康)政府委員 国鉄の財政状態が非常に厳

しいことは御承知のとおりでございます。ただ、

国鉄の中でも東京圏といふのは非常にいい地域で

ございます。そういうことでございますので、具

体的に第二常磐線をつくるのはどういう事業主体がいいかということは、国鉄がやるということも一つ考へられるわけでございますが、また一方、実

際には明年の春を予定いたしておりますけれども、現在まだ十二両で運転をいたしております中距離電車、つまり上野から出まして土浦、水戸の方に参ります電車、これが大変混んでおるのでござ

りますが、これの十五両化を決定いたしました

在そこの準備に着手をいたしております。

その後の措置でござりますけれども、現在快速

電車がまだ十両で走っておりますので、これを増

結して十五両ぐらいにしたらどうかとか、あるいはお話をございましたように、これは管内地下鉄さんと御相談をしなければいけないのでござ

りますが、管内地下鉄さんの方へ入っていく方に

いての何らかの増強措置ができるかとか、ある

いは駅のコンコースの拡張でございますとか、そういうふたよなハーフの面での措置ができないだろかとか、第二常磐線まではかなり時間がござりますので、その間の対策につきましていろいろ検討いたしてまいりたいと思つておるところでございますが、現在はとりあえず中距離電車の十五両化につきまして鋭意推進をいたしておりますところでございます。

○柴田(睦)委員 そうしますと、中距離電車の十五両化というのは来年の春、要するに六十年三月、科学万博がありますけれども、そのときまでに実現するということでしょうか。

○須田説明員 そのとおりでございます。

○柴田(睦)委員 快速が非常に混雑して、これは極立つているわけですから、今快速についても十五両編成化の計画をされでおられるそうです

が、快速を十五両にするために具体的に現在どんな問題を解決しなければならないのかということ、あわせて、十五両編成とということになれば

ホームなんかの関係も出てくると思ひますけれども、この十五両編成化の前に十二両編成で走らせることによってラッシュの混雑緩和を少しでも早く解消できるのじやないか、こういう意見も地元などからよく聞くわけですから、この点についてのお考えをお伺いします。

○須田説明員 快速の十五両化を実施いたします際には、まずホームを延ばす必要がございます。

それは三河島と南千住と天王台という駅がござりますが、この駅の現在両対応でござりますホームを十五両にしなければいけません。それから車

両を約三十両購入する必要があるわけでございます。このホームの延伸と申しますのが非常に都心の住宅密集地での難工事でございまして相当な工費がかかります。四十億ぐらいかかるのではないかといふうに聞いております。それから車両を三十両増備いたしますことにつきましてはやはり三十億程度の経費を伴いまして、また車両基地の増備等も必要でございますので、これはなかなかの大プロジェクトになってまいるわけでございます。

○須田説明員 常磐の快速線は中距離電車とそれ

す。したがいまして、私どもといたしましては、

とりえず決定をいたしております中距離電車の

十五両化をまず急ぎまして、もう少し様子を見ま

して今次のプロジェクトへの決断をしたいと考

えておりますので、快速の十五両化をいつから実

施するかというところまではまだ成案を得ておら

ないというのが現状でございます。

それから、十二両化にしたらばどうかという御

提案がございますが、確かにそういったものも車

両数をセーブする意味におきましては過渡的に意

味合いがあろうかと存じますので勉強の対象かと

存じますが、ホームの延伸工事をいたします際

に、十二両分の工事をいたしまして、さらにまた

十五両の工事を継ぎ足すということになりますと

非常に手戻りなりむが多いわけでございます。

したがいまして、その辺のこととも考え、かつお客様

の動きも考えまして、そういう過渡的な措置

をとることがいいのかどうか検討しなければいけ

ないと思つておりますので、その辺につきましてはまだもう少し詰めてみなければいけない、こう

いったような状況でございます。

○柴田(睦)委員 次に増発の問題ですが、昭和五

十七年十一月の調査結果なんですが、朝の五

ラッシュ時に常磐線快速は十両編成で運転時隔が

六分、それから常磐線緩行は同じく十両編成で運

転時隔が三分十秒となつております。これは現在

も変わらないかと思ひますが、この点確認をいた

いことと、それからこの運転時隔では快速につい

てはさらに増発することができるのじやなかろう

か。快速の朝のラッシュ時の混雑で、柏だとか松

戸駅でおくれが出来ます。おくれが出来るとまた混

雑がひどくなる。列車の本数をふやすことによ

るに増発をいたしましてラッシュのお客様を誘導

するという方法しかないのでございます。実は

その方式でこの二月には二本増発をしたわけでござりますが、お客様を誘導すると申しましても、

それぞれ御都合のいい時間帯というのがあるわけ

でございますから、時差出勤その他を極力お願

いして効果的に活用するという意味では一つの施策

でございますが、決定的な対策にはなり得ないと

いうふうに考えております。

○柴田(睦)委員 それでは夕方のラッシュの問題

ですけれども、普通は午後の五時から七時半まで

ラッシュ時間だというように考えられるのです

が、常磐線の現状を見てみると、夜の十時まで

施設するかというところまではまだ成案を得ておら

ないというのが現状でございます。

それから、十二両化にしたらばどうかという御

提案がございますが、確かにそういったものも車

両数をセーブする意味におきましては過渡的に意

味合いがあろうかと存じますので勉強の対象かと

存じますが、ホームの延伸工事をいたします際

に、十二両分の工事をいたしまして、さらにまた

十五両の工事を継ぎ足すということになりますと

非常に手戻りなりむが多いわけでございます。

したがいまして、その辺のこととも考え、かつお客様

の動きも考えまして、そういう過渡的な措置

をとることがいいのかどうか検討しなければいけ

ないと思つておりますので、その辺につきましてはまだもう少し詰めてみなければいけない、こう

いったような状況でございます。

○柴田(睦)委員 次に増発の問題ですが、昭和五

十七年十一月の調査結果なんですが、朝の五

ラッシュ時に常磐線快速は十両編成で運転時隔が

六分、それから常磐線緩行は同じく十両編成で運

転時隔が三分十秒となつております。これは現在

も変わらないかと思ひますが、この点確認をいた

いことと、それからこの運転時隔では快速につい

てはさらに増発することができるのじやなかろう

か。快速の朝のラッシュ時の混雑で、柏だとか松

戸駅でおくれが出来ます。おくれが出来るとまた混

雑がひどくなる。列車の本数をふやすことによ

るに増発をいたしましてラッシュのお客様を誘導

するという方法しかないのでございます。実は

その方式でこの二月には二本増発をしたわけでござりますが、お客様を誘導すると申しましても、

それぞれ御都合のいい時間帯というのがあるわけ

でございますから、時差出勤その他を極力お願

いして効果的に活用するという意味では一つの施策

でございますが、決定的な対策にはなり得ないと

いうふうに考えております。

○須田説明員 やはりその時間帯にどれくらいお

客様にお乗りいただいたいるかということ、それ

からそのお客様の質、遠距離のお客様であるのか

か基準というのは、どういうことになるのです

か。

○須田説明員 やはりその時間帯でございます。

○柴田(睦)委員 明年以降のダイヤ改正のときご

ろまでに検討する、その検討する順番といいます

近隣のお客様であるのかといったこと、それから

で努力をいたしておるところでござりますので、今後改造の都度あるいは新製車両と置きかえます。都度に冷房化率は逐次上げてまいりたいということで、これからも取り組んでいくつもりでござります。

○柴田(謙)委員 さようは運輸省設置法の一部を改正する法律案の審議でありますので、法案について余り質問をいたしておりませんが、ちょっとと私どもの見解を申し上げますと、本法案というのは、結局は臨調の答申に基づいて運輸省設置以来の大規模な機構改革が今度行われることになりますし、その一環の法案であるというように考えております。この機構改革といふのは、政府は国鉄解体によって国鉄の再建路線を進もうとされおりまし、また地方バスや民営鉄道などの路線の廃止、あるいは中小運送業者の切り捨てといったような国民犠牲、財界奉仕の運輸政策をより効率的に推進する、そういう機構改革であるというように考へているわけです。本法案による陸運、海運両局の統合も結局はこの一環であり、新設された地方運輸局は、交通の公共性を否定的に取り扱つて、不採算路線切り捨てを中心の柱とする地方交通政策の推進のための地方の中核機関にならうとするものであると考えております。それは、これまで以上に地方バスや民鉄路線の切り捨てであるいは中小運送業者の切り捨てなどで重要な役割を果たすことになるというふうに見ているわけです。こういう点から、私どもはこの法案には反対をいたします。

このことを申し上げまして、質疑を終わります。

○片岡委員長 松浦利尚君。

○松浦委員 まず、公正取引委員会の佐藤經濟部長にお尋ねをいたしますが、御承知のように一九七九年九月にO E C D 、経済協力開発機構理事会が「競争政策と適用除外分野又は規制分野に関する理事会勧告」というものを採択いたしました。これを受けて公正取引委員会が、昭和五十七年八月に「政府規制制度及び独占禁止法適用除外制度

の見直しについて」の概要を発表されたわけになりますが、まず、このO E C D 勧告を受けて以降の我が国の状況について簡単に御説明をいただきたいと思います。

○佐藤(徳)政府委員 御説明申し上げます。

今先生御指摘のとおりに、五十四年にO E C D の理事会勧告が出まして、私どもとしましては、このような勧告もありますし、また政府規制制度というのは企業の自由な活動を抑える一面も持つておるものでございますので、そのものについて競争政策の觀点から見直すところはないかということで勉強してまいりました、お話をとおり五十七年に私どもの報告書というものを出したわけでもございます。その際にも、関係の各省庁に対しましては、私どもの意見も御参考にしつついろいろ御検討いたくことを希望するということを申し上げておったわけでございます。

それから、私どもといたしましては、こういう問題はもちろん行政管理庁と非常に關係がございまして、その間で合同検討会議というものを設けておりますが、昭和五十五年から行政管理庁として、そこで私どもの調査結果を申し上げたり、行政管理庁のおやりになつていてることについていろいろ御説明を受けたりと、そういうことをやっておりました。

それからまた、当時ちょうど臨調がございましたものですから、この報告書の内容につきましては臨調にも私どもとして御報告申し上げて、私どもの御意見もかなり入れていただいた御報告が出ておられたというふうに考えております。

大体そんなところでございますが……。

○松浦委員 時間がありますが、この公正取引委員会がお出された概要によりますと、五十七年六月現在で公正取引委員会が確認した政府規制法律は、百七十三件であるあるいは百七十四件とも言われておるのであります。その数は今日も変わっておらないのかどうか、これが第一点。

それから第二点は、産業大分類に従つて昭和五

十年産業連関表の生産金額から政府規制分野のウエートを試算しておられます。この数字を見ますと、これは五十年現在ですから、今日では政府規制枠といふのはもつと大きくなつておると思うのですが、全産業の生産金額を累計いたしまして、三百二十五兆四千七百九十五億円。これに對して政府規制分野の生産金額は百三十四兆八千三百七十七億円、ウエートにして四一・四%に上つておる。金額的には相当大幅な変動があると思ひますが、このウエートについてはこの数字とはとんど変わらないのかどうか。この二点について簡単に御答弁ください。

七年に私どもの報告書というものを出したわけでもございます。その際にも、関係の各省庁に対しましては、私どもの意見も御参考にしつついろいろ御検討いたくことを希望するということを申し上げておったわけでございます。

それから、私どもといたしましては、こういう問題はもちろん行政管理庁と非常に關係がございまして、その間で合同検討会議というものを設けておりますが、昭和五十五年から行政管理庁として、そこで私どもの調査結果を申し上げたり、行政管理庁のおやりになつていてることについていろいろ御説明を受けたりと、そういうことをやっておりました。

それからまた、当時ちょうど臨調がございましたものですから、この報告書の内容につきましては臨調にも私どもとして御報告申し上げて、私どもの御意見もかなり入れていただいた御報告が出ておられたというふうに考えております。

大体そんなところでございますが……。

○松浦委員 時間がありますが、この公正取引委員会がお出された概要によりますと、五十七年六月現在で公正取引委員会が確認した政府規制法律は、百七十三件であるあるいは百七十四件とも言われておるのであります。その数は今日も変わっておらないのかどうか、これが第一点。

それから第二点は、産業大分類に従つて昭和五

年で、運輸関係で言いますと、英國航空あるいは英國國鐵の子会社につきまして民営化を図るような措置をそれぞれとつております。それから政府規制の関係では、急行のバスサービスについての参入規制の大緩和等を行つておるわけでございまして、イギリスは民営化を主体に規制緩和を図つておるというふうに考えておるわけでございまます。そのほか、E C 等でもいろいろ規制緩和について検討中であるというふうに聞いております。

以上でございます。

○松浦委員 公正取引委員会は、我が国の運輸省関係の政府規制については、今日どういう状況をとろうとしておるというふうに理解をしておられるのか、把握をしておられるのか、その点をお答えください。

○佐藤(徳)政府委員 先ほど御説明いたしました五十七年八月に私ども報告書を出しておりますが、その中で運輸系統につきましては、通運事業、トラック運送事業、ハイヤー・タクシー事業、航空運送事業、海上運送事業、それから港湾運送事業、倉庫業、その点についてお話し申し上げております。

それぞれについていろいろ私どもの調査の結果を明らかにしておりまますけれども、大きな点で言えれば、戦後といいますか、非常に運輸に対する事情が変わってきておる。自家用車が非常にふえておりますとか、あるいは國鐵の比重が非常に下がっております。あるいは内航海運も下がつております。

それから料金的な規制の問題につきましては、それから料金的な規制の問題につきましては、企業間の取引というのは企業に任せてもよろしいのではないだろうかという考え方を出しておら

すが、一方、消費者との取引の料金につきましては、消費者に対する配慮もございますので何とか規制が必要であるといったとしても、例えば最高限度制度というようなことで料金規定の中でも何か自由化が図れるような、そういうことも考えられたらどうでしょうかと、そういうようなことを報告書の中で申し上げているということでござります。

そのほかございますが、概要はそういうところをござります。

○松浦委員 行政管理庁長官がおいででございましてから、お忙しいそうですから冒頭御質問してお引き取りいただきたいと思うのです。

御承知のように、今公正取引委員会から御報告がありましたように、OECDの勧告に従いましてOECD加盟国は、後から具体的に取り上げてまいりますが、それぞれ自由化の方向をたどっております。ひとり我が国だけがこの勧告のらち外にあるということは許されない時代に今日来ておると思うのであります。このOECD勧告といふのは、簡単に言えば政府が抱えておる許認可制度というものをもっと縮小して民間活力を活用していくべきではないか、そういう意味で今日ここにも一つの法案が出され、それぞれ政府も努力をしておられるのであります。将来の方向として、このOECD勧告についてどのように受けとめておられるのか、基本的な考え方をお聞かせいただきたいのが第一点。

それから第二点は、今公取の佐藤経済部長からお話をあつたところであります。実は我が国の対応が非常に遅いために、例えは昭和五十七年の公正取引委員会の報告であります。VANの問題等を含めてアメリカから極めて強い自由化の問題が求められてきておる。あるいは農

林水産業については牛肉、オレンジ等の輸入枠の拡大や自由化が迫られてきておる。一方的にアメリカ側から、極端に言うと私は外圧だとこう思つた結果、とりあえず二百五十数件でしたが、それが早急に是正すべしということになりました。

外圧によって自由化するということじゃなくて、もう少し政府 자체がこういう世界の趨勢といふものに対応する政策というものがあつていいのではなかいか、こういうふうに感ずるのですが、この二点について長官の御答弁をお受けいたしたいと存じます。

○後藤田国務大臣 御意見のようにOECDの勧告は、事業規制、これは当初設けるときはそれなりの必要性があり、また役割を果たすわけですが、れども、それでは今どうかというと、必ずしも妥当性がないではないか、その上にかえつてギルド組織みたいなものができて、あぐらを組んでいておるというようなこともあります。もう一つは、規制によって達成ができる利益と規制に要する社会的、経済的、行政的コストとの比較、これもやはりやややらなければならぬ。同時にまた、同じ規制でも厳しい規制もあれば緩やかなものもある。状況の変化によつては緩やかにしなければならないことを考へなければならぬではないかということが、同時にまた第二臨調からも、これの許可認可は思いつけて整理しなさい、そして民間の負担の軽減とかあるいは行政の効率化、そういうことを考へなければならぬではないかということが、

○松浦委員 行管庁長官、お忙しいそうですがけれども、指名手配を受けている許認可が幾点について長官の御答弁をお受けいたしたいと存じます。

ただ御案内のように、日本の役人といふのは、予算の折衝と権限の問題だけは戦をしたら負けてくるなどといったよう古い体質が依然として残つておる。同時にまた許認可といふのは、各省の公務員にとってはまさに権限そのものになるわけでござりますから、この実施には相当な抵抗があることも事実でございます。しかし私どもとしてもやはり今日ここまで来れば、OECDがおつしやるよう先進国すべてがいろんなイデオロギー的な物の考え方を離れてこういった際には何といつても民間の活力をふやさにやいかぬではないかということで、御質問の中にありました对外問題ももちろんありますが、要するに自由な競争をやっていくことが結局は経済のすべての活性化につながるのだからといったOECDの物の考え方、同時にまた第二臨調も同じ考え方でございますから、私どもとしては、相当抵抗がござりますけれども、これは何としてでも各省の御協力と各省大臣の御理解を得て逐次やつていきたい。

それでは一体今どうなつておるかといいますと、今のように整理はしておるのです。しかし、新しい法律ができるたびに新しい許認可ができる

象に挙がつて、各省から事情を聞いて審査が行われます。そのため、各省から事情を聞いて審査が行わ

れた結果、とりあえず二百五十数件でした。それが早急に是正すべしということになりました。政府として取り組んでおるのですが、五十九年度の改正で、大体七割弱は廃止をしたりあるいはまた規制を緩和したりということにいたしております。

まだ残つております。それからまた、臨調から申上げましたよないわゆる、言葉は悪いですけれども、指名手配を受けている許認可が幾点について長官の御答弁をお受けいたしました。

ただ御案内のように、日本の役人といふのは、予算の折衝と権限の問題だけは戦をしたら負けてくるなどといったよう古い体質が依然として残つておる。同時にまた許認可といふのは、各省の公務員にとってはまさに権限そのものになるわけでござりますから、この実施には相当な抵抗があることも事実でございます。しかし私どもとしてもやはり今日ここまで来れば、OECDがおつしやるよう先進国すべてがいろんなイデオロギー的な物の考え方を離れてこういった際には何といつても民間の活力をふやさにやいかぬではないかということで、御質問の中にありました对外問題ももちろんありますが、要するに自由な競争をやっていくことが結局は経済のすべての活性化につながるのだからといったOECDの物の考え方、同時にまた第二臨調も同じ考え方でございますから、私どもとしては、相当抵抗がござりますけれども、これは何としてでも各省の御協力と各省大臣の御理解を得て逐次やつていきたい。

この問題をめぐつて、今運輸省についても相当な経済摩擦が対外的に起ころうとしてきておる。先ほど同僚委員であります渡部委員からも指摘がありましたが、まず航空関係をとつてみまして

も、アメリカは、このOECDの勧告を受けました。一九七八年航空規制緩和法、七八年十月に発効いたしたのであります。しかし、参入規制の緩和、自由に入つてきてよろしい、あるいは標準料金の五〇%以内の引き下げあるいは五%以内の引き上げについては規制はされない、こういう法律を既に

つくり上げておるわけであります。我が国と直接関係のあります国際航空業につきましても、一九八〇年国際航空輸送競争法、これは同年二月発効であります。料金規制の緩和、国際航空業に関しても標準料金水準の五〇%以内の引き下げ及び

新規制ができるたびに新しい許認可ができる

五%以内の引き上げについては規制をされない、こういう法律をもう既にO E C D の勧告を受けて整備してしまっている。

ユナイテッド・エアラインズが御承知のように大変な料金の値下げをしました。I A T 協定というものがある。I A T A 加盟国である。しかし、現実には東京—アメリカ間の航空運賃には手を加えず、国内のサービスによって実質的には我が國の日航の航空運賃に影響を与えるような状況が生まれてきているのです。これを外圧として相手側に話をしても、いや、東京—アメリカ間に於ては日航と何ら変わりありませんよ、国内については自由に料金がやれるのですから」ということで四ボイントあればできるということでおざいますけれども、アメリカの国内の運賃としてそういうふうなことができるというのこれはアメリカから自社に乗った場合に、約百十五ドルというこの自由でござりますけれども、この運賃問題といふのは、自分の航空路線、特に日本から乗った国際旅客に対してだけ極めて安い運賃を適用する、そういう運賃も類似のものが既にあるわけでおざいますけれども、非常に極端に安いということが一つと、もう一つは、自社に乗った場合にのみ適用できる、こういうところが非常に影響が大きいのも、ここで百十五ドルといいますと、約五百ドルの差が出てくるわけであります。日本の金額にいたしまして約十一万ぐらい。

こういう運賃が設定されることについて、日本国としてはとやかく言うべきものではないのかもた方向に行かざるを得ない、そういう宿命にある。そういう問題について山本航空局長はどのように理解をされるのか、あくまでも現状のやり方で対抗できると思っておられるのかどうか、そのことをお尋ねした上で、運輸大臣の方から明確にお答えをいただきたい。簡単で結構です。

○山本(長)政府委員 アメリカの航空行政でいわゆる規制緩和政策というものがとられておるわけだと思います。これはDEC Dの勧告があつたからアメリカがそうしたという直接的なものであるか、むしろアメリカの考え方というもののこのO E C D の勧告の中に相当入ってきておる、こうい

うふうな相互関係があるのじゃないかと思いまます。

まず、ユナイテッドの航空運賃の問題について申し上げますと、確かにアメリカの国内の航空運賃というものは、平たくいえば極めて自由である、

それで、私たちとはそれに基づいて対応いたしたいふうに考えておる次第でございます。

それから、日本の国内における航空政策のあり方として、アメリカのような考え方を導入した競争政策あるいは自由化政策というものについて考

えて、それがどうあるべきか、こういうお話をございます。しかしながら、航空行政につきましては、やはり安全ということが良質で安定したサービスの確保という観点から、現在、参入の規制なりあるいは運賃の規制というものをやっておるわけでございます。しかしながら、航空輸送につきまして非常に需要の多い、いわばパイプの太い路線につきましては、複数社の参入というのを国内的にはやつておるわけが、航空行政につきましては、やはり安全という観点から、今お聞きになつたとおりです。

○松浦委員 大臣、今お聞きになつたとおりですが、アメリカ側が日本の要求をのむとは考えられません。むしろ時がたつほど、日本から乗用する日本人がアメリカの航空会社に奪われていくという結果になると思うのです。そういう

問題について真剣に考えないと、日航自体が空気を運ぶという事態になつてしまふのです。むしろ国際線にも国内線にも競争条件を導入して、どんどんお客様を日本の航空会社が吸収していく、そういう対応をしないともう時代おくれだと

いふふうに思うのです。私は、今すぐせよと言つていい、いわばパイプの太い路線につきましては三社の競争、三社参入という体制で現在やつておるところでございます。またローカル線につきまして、東京も大阪も一便も増便できないような情勢でございますので、この競争政策といいましょうか、ダブルトラッキングというものの実現について制約があるわけですが、大臣、どうでしょうか。

○細田国務大臣 先ほど来、O E C D の勧告から発しましていろいろな御意見がございましたが、私は分けて考えなければならぬと思っております。

一つは、許認可というものをもつと減らすといふことが一つの大きな目標でございますが、この点につきましては私どもはできるだけのことはやらなければならぬ。第一今度の機構改正そのものが、中央地方を通じて許認可官庁から政策官庁に運輸省を脱皮させよう、こう言つておるわけでございまして、これまででもやつておりますけれども不十分だと思いますから、これはやらなければならぬ、かように思つております。

それから、航空のいわゆる自由化といいまして、通達というもので航空に対する基本原則、航空憲法のようなものが決まっておるのでござりますが、先ほど申し上げたように、いろいろな角度からこれについては検討をする必要がある。ただ、国際線を複数にするということ、貨物については

いうものを急速にとることは国内的にはなかなか難しいと考えておりますけれども、しかしやはり競争というものを航空の中にも導入していくような方向で行政をやっておるつもりでございます。

○松浦委員 大臣、今お聞きになつたとおりですが、アメリカ側が日本の要求をのむとは考えられません。むしろ時がたつほど、日本から乗用する日本人がアメリカの航空会社に奪われていくという結果になると思うのです。そういう

国としてはとやかく言うべきものではないのかもしれませんけれども、しかしながら、それが極めて特定の、つまり自社の利用者のみに適用されるところがやはり一番問題ではないか。日米間で航運企業が競争を通じて発展をしていくということが航空協定のねらいでござりますけれども、余りにも公平を害する、あるいは公平な機会の均等を与えられないということについてやはり問題ではあります。これがDEC Dの勧告がついたから貨物専用会社の新規参入を認めるというふうな措置をとつたわけでございます。私たちといつてしまふたところでございます。これについてアメリカ側からすれば、検討の上可能な限り早くアメリカ側の考え方を述べる、こういうふうに申しております。

一つは、許認可というものをもつと減らすといふことが一つの大きな目標でございますが、この点につきましては私どもはできるだけのことはやらなければならぬ。第一今度の機構改正そのものが、中央地方を通じて許認可官庁から政策官庁に運輸省を脱皮させよう、こう言つておるわけでございまして、これまででもやつておりますけれども不十分だと思いますから、これはやらなければならぬ、かように思つております。

それから、航空のいわゆる自由化といいまして、通達というもので航空に対する基本原則、航空憲法のようなものが決まっておるのでござりますが、先ほど申し上げたように、いろいろな角度からこれについては検討をする必要がある。ただ、国際線を複数にするということ、貨物については

りません。全体として日本の航空行政がどこに行くべきかということと、今お話しになつた御意見、また先ほどの質問者の御意見等も十分参考にさせていただいて考えてまいらなければならぬと思つております。

今度のユナイテッドの運賃の問題は、その問題とは関連はありませんけれども別の問題で、例えば日本の飛行機が西海岸まで運ぶ、それが向こうの国内線については非常な差別待遇をされるということです。これは、アメリカの航空当局で制肘を加えていただかなければ、これをやられたのでは手の施しようがない、こういうことになると想つておるわけでございまして、嚴重に抗議を申し込んでおりますし、向こうもまじめに取り上げていただいておると思つております。どのような方法がとれるかというところは、アメリカはあいう自由自在といったような国でございましてなかなか難しいと思つますけれども、これは何としても英米法のいわゆる衡平の観念からもやつてもらわなければいかぬし、日米航空協定の中からも考えてもらわなければいかぬ、かよう思つておる次第でござります。

○松浦委員 今大臣が言われたことをアメリカ側が聞いてくれればいいのですが、アメリカ自身は既にこういう法律を整備した上でサービスをやつておるわけですから、これは恐らく日本の要求を、国際関係でありますから聞こうとはするでしょけれども、実行は難しい。結果的にアメリカの各航空会社が全部ユナイテッド航空に右へ倣えますから。さあそうなふたとぎに、指をくわえてこれに失敗だつたというようなことのないように対処していただきたい、これが私の申し上げたい希望であります。期待、可能性ではなくて、そういうふうに思つております。

○角田政府委員 運賃の規制の問題でござりますが、ただいま先生、アメリカのトラックにつきましても運賃は自由、参入は自由というお話をございましたが、私がこの問題を脱皮する、そういうふうに思つております。

○角田政府委員 運賃の規制の問題でござりますが、ただいま先生、アメリカのトラックにつきましても運賃は自由、参入は自由というお話をございましたが、私がこの問題を脱皮する、

料金体系の問題であります。今、貨物料金についてでは、あつてはならないことでありますけれども、宅配便というものが非常に急激に発達をいたしまして、御承知のように運送会社が荷主の争奪戦を開始いたしまして、ダンピングといつもののがどんどん行なわれておる。あるいは下請等に過酷な下請料金で物を運ばせる。サービス競争ではなくて、まさしくダンピング競争、そういう状況が醸し出されておるわけであります。

確かに認可料金はありますけれども、実勢価格との乖離というのが非常に大きい。これを一体どうするのか。これはあくまでも許認可対象として認め可料金でなければならぬと言うなら、違法をしておるのは取り締まればいい。ところが取り締まらうとはしない。ますますダンピングは進む。これは一休会後どうなさろうとするのか。アメリカは参入も自由、すべて自由という形でレガンになつてから法が改まりました。このトランク業界の荷主を奪い合う、奪い合うためにダンピング競争をする、こういう今日のあり方についてどう思つておられるのか、どうしようとしておられるのか。もうここで料金は自由化させる、ダンピングするなら自由化せんのだ、そういう方針をおとりになるのか、それとも今後も料金規制という形で続けられるのか。簡単で結構ですか

○角田政府委員 運賃の規制の問題でござりますが、ただいま先生、アメリカのトラックにつきましては、そのいずれを選択しなさるのか、お答えをいただきたい。

○細田国務大臣 私は、全日本トラック協会会長も長くやりました。これは大変な問題なんです。そこで、認可運賃というものがなかつたら一体どうなるか。認可運賃よりも安いというのは、業者が荷物を引っ張り合うためにダンピングしている場合もございますが、荷主さんから強制的に言つては極端でしようが、どこまで下がるかわからない。ということは、トラック業者そのものがわれておるものもあるのです。それは両方あるのです。ですから、認可運賃がなければ、これはそうならない。ということは、トラック業者そのものが荷主に対して非常に弱い立場にあるわけでござい

かかって慌てて、さあ大変だ、こうだこうだ
というときにアメリカからどんどん要求が出てくる。さあ外務省やれやれと言つてもアメリカとい
う外圧に耐えられず、こちらの整備ができるないう
ちにどんどん押し込められてしまう。トラック業
界だつて、ないという保証はない。
私は大臣の言わることはよくわかります。し
かし、難しいから、頭の痛いことだからといふと
してこの問題は解決できる問題ではない。規制が
いいなら規制というものをやはり守らせるとい
う原則をつくり出しておかなければならない。

しかし片一方で公正取引委員会というものがあつ
てなかなか難しい、それもよくわかる。ところが
実質的には、ダンピングという形でサービス競
争、料金の自由化政策というのが料金体系という
規制があるにかかわらず行われてる。外圧がか
かってきたときにどうするのですか。私は運輸大
臣の言わることをよく理解もします。難しいこ
とであることも事実。しかし早急に解決しなけれ
ばならぬ重要な問題だと思うのですが、大臣、ど
うです。

○細田国務大臣 今の自動車の問題については、
おっしゃるとおりなんでございます。ですから、
全力を挙げていわゆる輸送秩序を確立するとい
ことをやらなくちゃいけない。口先だけじゃだめ
なんで、いかげんなことではある何とかなるだろ
うというような程度の問題ではない、かようには
考えます。かような問題については、海運局長か
らお答えをいたしましたし、大臣の御答弁と
のことで、海造審で早く答申をいただいて早く手を打
ちたい、こう思つております。

○松浦委員 局長、言いたいことがあるでしょ
うが、海運局長のを読みましたし、大臣の御答弁と
また同じようなことを言わるでしょうから、も
う結構です。また言いたいときは別の機会に言つ
ていただきまます。

いづれにしても、今私が申し上げたのは、アメ
リカという巨大企業がアメリカの国内だけではな
くて、虎視たんと日本に経済進出をねらつて

かかってきて慌てて、さあ大変だ、こうだこうだ
というときにアメリカからどんどん要求が出てく
る。さあ外務省やれやれと言つてもアメリカとい
う外圧に耐えられず、こちらの整備ができるないう
ちにどんどん押し込められてしまう。トラック業
界だつて、ないという保証はない。

その原則をつくり出しておかなければならぬ。

しかしながら、頭の痛いことだからといふと
してこの問題は解決できる問題ではない。規制が
いいなら規制というものをやはり守らせるとい
う原則をつくり出しておかなければならない。

しかし片一方で公正取引委員会といふものがあつ
てなかなか難しい、それもよくわかる。ところが
実質的には、ダンピングという形でサービス競
争、料金の自由化政策というのが料金体系という
規制があるにかかわらず行われてる。外圧がか
かってきたときにどうするのですか。私は運輸大
臣の言わることをよく理解もします。難しいこ
とであることも事実。しかし早急に解決しなけれ
ばならぬ重要な問題だと思うのですが、大臣、ど
うです。

○細田国務大臣 今の自動車の問題については、
おっしゃるとおりなんでございます。ですから、
全力を挙げていわゆる輸送秩序を確立するとい
ことをやらなくちゃいけない。口先だけじゃだめ
なんで、いかげんなことではある何とかなるだろ
うというような程度の問題ではない、かのようには
考えます。かのような問題については、海運局長か
らお答えをいたしましたし、大臣の御答弁と
のことで、海造審で早く答申をいただいて早く手を打
ちたい、こう思つております。

○松浦委員 局長、言いたいことがあるでしょ
うが、海運局長のを読みましたし、大臣の御答弁と
また同じようなことを言わるでしょうから、も
う結構です。また言いたいときは別の機会に言つ
ていただきまます。

いづれにしても、今私が申し上げたのは、アメ
リカという巨大企業がアメリカの国内だけではな
くて、虎视たんと日本に経済進出をねらつて

きておる、そのことを抜きにしてはもう今日、日
本の行政あるいは日本の業界といふものは成り立
かない時代になつておるのであります。国内の競争か
ら國際の競争という種組みの中に投げ込まれよう
としておるのであります。(「もう投げ込まれた」と呼
ぶ者あり) 今、もう投げ込まれたという不規則發
言もありましたが、まさしくそのとおりであります。せ
ひひとつそういう点について早急に対応策を考え
ていただきたいというふうに思います。

これと同じようなことがタクシーにも起こつて
きておるわけですね。これももう時間がありません
から私の方からどんどん申し上げますが、昭和
五十二年度に公正取引委員会と運輸省との間で行
政調整というものの約束事がなされておる。地域
的に全部一括申請ましてはいけませんよ、一括申
請は認めない、個別に申請させなさいよ。ところ
が、御承知のように京都にあるタクシー会社が
あります。料金値上げのときに、私は料金を値上
げしたらお客様を取られるから料金は値上げし
たくない、こう言つて料金値上げを拒否したところ
が、この京都のタクシー会社いろいろ話を進
め、行政を進めて、そのタクシー会社も右へ倣え
で後から料金値上げの申請を出した。ところが
想像したとおりお客様が減った。まあ、今度は
料金を値下げしてください、こう言つて申請した
ら、値下げはためだと言つて値下げをしない。

今までには同一地域同一料金。ですからどのタク
シィに乗つても同じ地域であれば同じ料金、そろ
ういう行政指導が行われてきたのです。料金の認可
が行われてきた。ところが御承知のように、今日
ではこの京都のこういうタクシー会社がおるため
に同一地域同一料金体系に崩れが生じまして、六
大都市の値上げができずに、二つの都市しか料金
の値上げの認可をしておらない。現実的には同一
地域同一料金という今までの許認可のあり方に不
満なふうなことがあります。それで、料金の認可が行
われてきた。ところが御承知のように、今日

もうちのところも廢止路線がたくさんあります。
もう來ているのじやないですか。政策的にどうす
るこうするというのは別、こういう料金を認可す
るとかなんとかということから、やはり政策官庁
に脱皮するなら、もう少し政策的にタクシーのあ
り方にについても御検討なさる時代に来ておるのじ
やないでしようか、どうですか。

○細田国務大臣 今は、京都の問題ではおつしや
りますね。ですから、おっしゃるようにやり方に付
いて見直す時期に来ておるかもしません。私は
いか。こういう問題についてどうお感じになつて
おられるのか。もう時間がありませんし、運輸委
員会が大臣の出席を待つておるそうでありますか
ら、政府委員の方は簡単にお答えいただきたい。

○角田政府委員 簡単にお答えいたします。

確かに京都はMKの問題で運賃の申請がおくれ
ております。しかし、名古屋、神戸につきまして
は申請が出来まして、今運賃改定の作業を進めてお
ります。

私どもは、同一地域同一運賃の原則について今
のところまだ崩れが起きているというふうには認
識しておりません。これは利用者のサービス、そ
れからタクシーで働く運転者、労働者の賃金、こ
れを守るためにやはり同一地域同一運賃の原則
は守つていかなければならないと考えております。
私は、同一地域同一運賃の原則について今

のところまだ崩れが起きているというふうには認
識しておりません。これは利用者のサービス、そ
れからタクシーで働く運転者、労働者の賃金、こ
れを守るためにやはり同一地域同一運賃の原則
は守つていかなければならないと考えております。

○松浦委員 大変生意気なようなことを言つて恐
縮ですが、何%の値上げについては各社ごとにや
りなさい、料金の何%引き下げについては各社ご
とにやりなさい、アメリカがやっておるような航
空運賃のよな発想があつていいのだと私は思
う。みんな一緒という感覚ではもう許認可は崩れ
てしまふ。MKが出さぬ限りは認可料金というの
は出せないわけであります。そうすると、公取が
指摘しているようにまた強引にMKに料金値上げ
せいい、料金値上げせいといふ過剰行政指導をせざ
るを得ない、こういうことになると思うのです。
よ。もう時間が来ますので簡単になります。

○細田国務大臣 あなたの御意見も貴重な御意見
として承ります。今後いろいろ再検討する一つ
の材料にさせていただきます。

○松浦委員 この法案に関連をして幾つかの問題
をこれから御質問いたしますが、その前に国鉄の
方、大変長い間迷惑をかけました。

私のところも廢止路線がたくさんあります。
よう知事から官崎県東京事務所を通じて反対だと
いう意見書を提出いたしまして、これからよい
よ特定地方交通線として協議をされるのでしょうか
が、そのことはおきます。

ただ、一つだけお尋ねをしたいと思うのであり
ますが、実はこれは新聞のコラム、ばかばかしく
腹が立つやらというコラムなのですが、二月の
ダイヤ改正で、今まで四時二十八分に官崎を出發
して県北に行く「にちりん」という特急があつた

のであります。これが廃止になりました。そして、県北延岡の方まで、八十キロぐらいであります。この時間帯で特急に乗ろうとするとき「彗星」しかないわけです。ある県会議員がこの「彗星」に乗りました。ところが、始発の都城駅で寝台が組み立てられておったわけですね。組み立てられた組み立てるから寝台のセトをいたしますのでその前の間でござります。私は思いますが、この時間帯で特急に乗らうとするとき「彗星」は、極力御利用いたく意味で寝台料金をちょうどおつたけれども知らずに乗つたら、おりるときに、これは寝台特急ですから寝台料金を払つてくれだいしないで乗つていただいている扱いはしていただいとと言われて五千五百円別に取られたというのですね。確かに寝台特急ですから寝台が組み立てられる。人は乗つておらない、空気だけ。しかも、夜ではなくてまだ午後四時半ころの時間帯であります。既に寝台は組み立てられておる。延岡に行くのに乗つたら五千五百円寝台料金を取られるのですから、一切もう乗らない。結果、今まで非常にお客様の多かった宮崎—延岡間に「にちりん」が廃止になつたために国鉄離れが起つてきておる。最後にこの記者は、「規則だけをタテにとつた国鉄の説明だが、何とかならないのか」と言つた。「前の方には『腹が立つやら、バカらしいやら……』まさに国鉄らしい国鉄だと思うのです。

私は国鉄に対して非常に同情的な立場に立つておる議員の一人です。こういうのは規則を盾にするのじやなくて、一時間ぐらい乗れるように改めることぐらいは考えたらどうでしよう。たつた一時間。寝台が汚れるかもしれない。前の一両については寝台を組み立てずにそういうお客様を運んで、その後おりたあたりで組み立てるぐらいのことをしてお客様を吸収するということに努力をしなければ国鉄離れというものは続くのじやないでしようか。これはここに書いてあって規則でだめだ、こういうことですから、ここに立たれたらだめだという御返事が返つてくると思います。○須田説明員 現在の私どもの方のお約束では先生おつしやるとおりでございますが、実は寝台車を、寝台をセットいたしません区间、つまり朝で

ござりますと七時ぐらいで寝台の使用時間が終りますのでその後、夜でございますと午後六時ごろから寝台のセトをいたしますのでその前の間でござります。だから寝台御利用のお客様には余り評判がよくないわけでございまして、できるだけこういうのは避けろといふ御意見がそちらの方から出でてくるわけでございまして、なかなかその辺の兼ね合いが実は難しうございます。

実はこの「彗星」につきましては、延岡着が十八時ちょっと過ぎておりましたものですから、始発から寝台をセトしておりますのでそういう扱いはしております。ただ、今先生もおつしやいましたが、運転室の皆さん御苦労してつくつていただき離がどれくらい離れているかを調べていただきました。調査室の皆さんに、一体距離がどれくらい離れているかを調べていただきました。ただ問題は、これは寝台御

として、なかなかその辺の兼ね合いが実は難しうございます。これ、書類を決裁するときに一体どうなさいますか、どんなふうにやられるのですか。こんなに離れておるので。こういう問題についてひとつお答えをいただきたいと思います。

○丹羽(鳥)政府委員 お答え申し上げます。陸運局と海運局の距離につきましては、短いとこら、長いところ、いろいろございますが、一番長いのが先生たまいま御指摘の北九州市と福岡市の海運局と陸運局の間の距離でござります。約七十九キロといふことでござりますが、私どもは、それで、その時期は寝台のお客様優先で御遠慮いただくこともあらうかと思つておりますし、また、すいとおりに、それは先生おつしやるように何らかままで乗つていただくよくな手当でも必要だと思つておりますので、その辺のお客様の動きにもう少しつきましてもいろいろ考えております。

それで、今考えておりますのは、局長は一人でござりますので、局長の権限はできるだけ次長以下、内部の下の方へ専決をいたすような形で権限委任をいたしまして、それで局長の肩の荷をできるだけおろすような形にいたしまして、それでも局長がしなければならないという仕事は残るかと思ひますので、その必要なときに応じまして局長がおろすようになるだけおろすような形にいたしまして、それでも

先ほどの御質問もいろいろありました。これはとりあえずとにかく二つのものを一つにする、しかるべき時期にはこれを一本にしていく。しかしながら、今一遍に店舗を建て直したり何かするところには、これはそれを改革の精神にも 불구하고以外にはなかつた、こういうことなのでござります。

それから、その他の地方で二つの役所がある、臣から答弁は求めません。ですから国鉄当局でお客さんが離れないようにもつともつと、簡単にまとめておりますので、しばらくお時間を御猶予いただきたいと思います。

○松浦委員 全くばかばかしいことですから、大臣から答弁は求めません。ですから国鉄当局でお客さんが離れないようにもつともつと、簡単にまとめておりますので、しばらくお時間を御猶予いたしました。

○細田国務大臣 九州につきましては、福岡に陸運局、それから北九州市に海運局というわけなんですが、海運関係は関門港を控えて門司にありますとの方が非常に便利が多いということです、北九州の市長さん初め、そういう合理的な理由をもつて一本にするにつれて非常に強い御反対、またそういう御説得があつたわけです。我々としては、できれば役所は行政機構の上からいえば一本になつた方がいいに決まつています。しかししながら、九州はそういう特殊な事情がありますので、今おつしやつたような、悪くならないように、能率が下がらないよう、一緒になつたための不便がないようにするという妥協の方法を講ずる以外にはなかつた、こういうことなのでござります。

それから、その他の地方で二つの役所がある、が北九州市側の海運局とかあるいは福岡市側の陸運局とかそういうところに行つて、その必要な決裁なり必要な仕事はしていくといふなことを考えております。

○松浦委員 これはもう法案として出されておりし、私たちも別段反対はいたしませんけれども、行革だ改革だ、だからしなければならぬということがで無理してただ看板の塗りかえだけやって、行政サービスを徹底するんだと言つけれども、逆にサービスが、こんな距離のあるところで書類の決策などをするのはやはり行政的には大変なマイナ

員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に關する
国際条約が採択されまして、参加七十二カ国であ
りますが、昭和五十七年の九十六国会で国内法の
一部が改正をされました。したがつて、船舶職員
法第二十九条の三によつて外国船の監督を規定さ
れることになりました。入港する外国船舶の数を
調べてみましたら、年間に一万六千隻近くあるわ
けであります。これは運輸省の方にお聞きをい
たしましたら、この外国船舶の監督規定について
法の整備はあつたけれども、職員の配置は全くな
い。

運輸省では一体、外国船舶の監督官というので
すか、名称ははつきりしませんが、外国船舶の監
督官といつて新しい制度についてどういう人員配置
をするのか。行革関連だから人をふやすことはで
きないからということで人はふやす、しかし
法律は改正した、一万六千隻の外国船の監督はし
なければいかぬ、一体これはどういうふうに対応
をしようとしておられるのか。もう時間も来まし
たからひとつ簡単にお答えください。

○仲田政府委員 先生御指摘のように、STCW
条約関連で新しい法律が制定されまして、昨年の
四月から施行されているわけでございますが、こ
れに対する対応といたしましては、船員労務官と
いうのが各海運局及び海運監理部、海運局の支局
に配置されております。これは本来の業務は船員
法関係の労働関係の監督でございますが、この労
務官を中心といたしましてその他の地方海運局及
び支局等の職員もあわせましてSTCW条約関係
の法の施行を実施したいという体制を今とつてお
ります。

それで人員の方でございますが、これは御承知
のとおり予算的にも非常にきつい面がございます
が、毎年わずかでございますが増員をいたいで
おりまして、現在合計百三十名おります。今まで
五十八年、五十九年にわの三名ずつの増員
を実現しております。五十九年度にはさらに三
名の増員を予定しております。また、この海運局
に駐在いたします船員労務官とあわせまして、海

上保安庁にはこの種の船舶の監督業務に当たるこ
とができる海上保安官が全国で五千八百六十人お
ります。海上保安庁の現職職員との船員労務官
が両々相まって、今後の外國船の監督体制をさ
に充実強化したいと考えております。

○松浦委員 大臣、今お聞きになつたとおりなん
ですが、少なくとも労務官というのは、我が國の
船員の労働条件保護の問題について任務について
おるのですね。ところが今言われた外國船の監督
官制度というのは、要するに外國船について監督
をする権限を付与されるわけでありますから英語
が堪能でなければならない。下手をすると国際問
題になる、トラブルが起つてくる、場合によつ
ては訴訟問題にもなる、そういう状況なんです
ね。しかも九十六国会では私たちは条約を批准を
して法律の改正を現実にやつておる。大臣、行政
改革で確かに人が多いのを減らさなければなら
ぬ。しかし、行政改革といえども人が必要なこと
ころはふやすなければならないのです。しかもこれは
対外國の問題ですから。そういう意味では先ほど
も大臣前向きな答弁なさいましたけれども、労務
官をこれに振り当てるというのではなくて、一万
六千隻も入つてくるのですから、そういう仕事を
与えた海上保安庁としては日本海、太平洋をめぐ
りまして過重な負担を負うことになりますよ。で
すから、そういう問題についてはぜひひとつ人員
をふやす。私は、何もたくさんふやすというよう
なことを言つておるつもりはない。しかし、少な
くともこういう対外國の問題については積極的に
人をふやす努力を、大臣ならやれるでしょう、あ
なたは実力者だから、実力持っているのだから。
ぜひひとつお願ひいたします。

○細田国務大臣 大変御親切な、申し入れのよう
な質問をいただきまして大変感謝いたします。私
どもは、新しい制度に対応するように人的な整備
をいたさなければならぬと思つております。数
だけではなくて、質の問題も非常にあると思いま
すので、訓練を十分いたして支障がないように極
力いたしたい、かように考えます。

○細田国務大臣 仕事がやれるようになつま
す、ということでおきます。

○松浦委員 終わります。

○片岡委員長 これにて本案に対する質疑は終局
いたしました。

次回は、来る十九日木曜日午前十時理事会、午

前十時三十分委員会を開会することとし、本日

は、これにて散会いたします。

午後七時五分散会

○松浦委員 もうこれで終わりますが、大臣、訓
練もしてもらいたいが、人をふやすしてください
ね。人をふやすということの前提に立つてもらわ
ぬと、過重になるだけです。ぜひひとつ大臣、前
向きに答えてください。

○細田国務大臣 仕事がふえたところは人を張り
つけなければいけません。しかしそれはほかを減
らして持つていくとというのが行革の精神、そして
訓練をするということだ、かように思つておるの
でございます。新しい仕事ができて、人を張りつけ
なければならぬところを張りつけないでやると
いうわけにはまいらない、そういうふうにお考え
いただきたいと思います。

○松浦委員 いま少し理解できませんけれども
ね。人を減らして、その人たちをそちらに回すと
いうようなことを大臣が言われましたけれども、
そんなに運輸省は人が余つてゐるのですか。そ
うじゃないでしよう。新しい分野ができただときには
ある程度人はふやす、たくさんふやすということ
を言つておるのじやないのです。それぐらいのこ
とは言つていただかない、行政改革のやられつ
けなればならぬところを張りつけないでやると
いうわけにはまいらない、そういうふうにお考え
いただきたいと思います。

○細田国務大臣 仕事をやれるようになつま
す、ということでおきます。

○松浦委員 終わります。

○片岡委員長 これにて本案に対する質疑は終局
いたしました。

次回は、来る十九日木曜日午前十時理事会、午

前十時三十分委員会を開会することとし、本日

は、これにて散会いたします。

午後七時五分散会

昭和五十九年四月二十七日印刷

昭和五十九年四月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D