

第一百一回 参議院運輸委員會會議錄第十五号

昭和五十九年七月三十一日(火曜日)
午後一時四分開会

委員の異動

七月十九日

柳川 真事君

補欠選任

柳川 覺治君

柳川 覺治君

七月二十日

柳川 真事君

補欠選任

柳川 覺治君

柳川 真事君

七月二十三日

柳川 真事君

補欠選任

柳川 覺治君

柳川 真事君

七月二十四日

柳川 真事君

補欠選任

柳川 覺治君

柳川 真事君

柳川 真事君

柳川 真事君

出席者は左のとおり。

委員長

矢原 秀男君

理事

梶原 清君

委員

下条進一郎君

委員

瀬谷 英行君

委員

桑名 義治君

委員

江島 淳君

委員

小島 静馬君

委員

小林 国司君

委員

内藤 健君

委員

藤田 榮君

委員

安田 隆明君

委員

山崎 竜男君

委員

吉村 真事君

委員

小柳 勇君

委員

目黒今朝次郎君

政府委員

運輸大臣

日本国有鉄道再建監理委員会事務局長

運輸大臣官房國有鉄道再建総括審議官

運輸省国際運輸・観光局長

運輸省地域交通局長

運輸省貨物流通局長

運輸省海上技術安全局長

運輸省海上技術安全局船員部長

運輸省航空局長

常任委員会専門員

外務省欧亜局ソヴィエト連邦課長

運輸省航空局管制保安部長

労働省労働基準局安全衛生部計画課長

日本国有鉄道總裁

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

安恒 良一君

小笠原貞子君

伊藤 郁男君

山田耕三郎君

細田 吉藏君

林 淳司君

柳橋 泰君

仲田豊一郎君

服部 経治君

栗林 貞一君

神津 信男君

武石 章君

西村 康雄君

村上 登君

野村 一成君

平井磨礒夫君

松本 邦宏君

仁杉 巖君

岩瀬 虹兒君

参考人

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

日本国有鉄道常務理事

岡田 宏君

須田 寛君

太田 知行君

内田 隆滋君

萱場 英造君

松尾 昭吾君

日本国有鉄道建設公団總裁

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

日本国有鉄道建設公団理事

○委員長(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

○委員(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(矢原秀男君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

について、やはり鉄道輸送に使うべきである、こういうのが先ごろの、青函トンネル問題懇談会という運輸大臣の私的諮問機関でございまして、この懇談会の結果報告の中にある結論でございまして。私もこの御意見に従って何とかやります。これは鉄道輸送として使うべきであるということで、いろいろ今検討を加えておる段階でございまして。

ただ問題は、御質問の中にもございまして、使用料が八百億かかるということでもございまして、現在の国有鉄道がそのまゝの姿で、できまして、はい引き受けましょうというわけにはまいらないと、これが国有鉄道の総裁初め国鉄の意見でございまして、また私ももともとだと考えておるわけでございまして。

でございまして、鉄道輸送として使う場合には、大きく言うところ、結局二つの方法しかないと考えております。一つの方法は、国有鉄道がやるとした場合に八百億の問題を別途処理するという考え方でございまして、また国有鉄道から切り離した何らかの形の団体が青函間のトンネルの輸送を受け持つという形にして、それに特別の措置を講ずる、このいずれかしかないと考えておりますが、まだいずれとも結論を得ておるわけではございません。

また、輸送の形態その他についてもいろいろ今検討を加えておる段階でございまして。

○瀬谷英行君 どちらにいたしましても、でき上れば、それから先八百億を払ってもらうわけでは、鉄建公団としては困るということになるわけですね。その点、鉄建公団の総裁にお伺いしたいと思うんですが。

○参考人(内田隆滋君) このトンネルは有償資金をもって工事を進めておりますので、御指摘のとおり何らかの措置をしていただかないと、私どもとしては大変困るということになると思ひます。

○瀬谷英行君 それでは、今大臣から二通りの方法が考えられるということですが、鉄建公団とすれば、このトンネルが完成した後の措置は、例えば維持管理といったような関係はどうす

るのか、それから担当した職員の処遇は一体どうするのか、それらのことについても問題があるのかと思ひますが、その完成以後の鉄建公団としての対処というものはどのようにお考えになつておるのか、お伺いしたいと思ひます。

○参考人(内田隆滋君) 青函トンネルが完成いたしました時どうするのかという御質問でございまして、これは御承知のとおり五十四年十二月に閣議決定がございまして、青函トンネル、上越新幹線等の大工事が終わつた後は建設公団について他との統合等について検討するということになっておりますが、御承知のように、当公団は今まで青函トンネル、上越新幹線あるいは国鉄の京葉線と

いうようなものの工事を担当してまいりました。私の口から申し上げるのは何かと思ひますが、いわゆる土木の技術といたしましても大変高度な技術能力を持っております。また、鉄道工事プロパーとしても、相当のノウハウを持っているわけでございまして、現在当公団には二千六百人の職員がおりますが、これらの職員は、個々の職員それぞれが大変技術的にすぐれておるという以外に、それらの大工事を推進したという意味で、一つのシステムとして大工事をやつていく大変貴重な存在であるというように考える次第でございまして。

したがうとして、青函トンネルが終わつたらどうするのかということにつきましては、今後これから鉄道工事が一体どうなるのか、それに我々がどういうように参画していくのかというようなことがまだ決まつておりませんので、何とも申し上げられないわけではございますが、私たちの希望といたしましては、日本の国におけるこの貴重な組織というものを将来十分生かしていただけるようなことをお考え願ひたい。そういうことを前提といたしまして、今後国会並びに政府の御指導を得て組織を検討してまいりたい、またそれに対応して職員の処遇も考えてまいりたい、こういうように考えております。

○瀬谷英行君 このトンネル問題懇談会の結論としていろいろなことを私も聞いたのであります

が、カートレインを走らせたらどうかといったような意見があつたということなんです。その新聞の解説等もいろいろ読んだんですが、でも、カートレインを走らせるということになつてもかなりの追加投資を必要とする、しかもそれが海峡を通過するだけで相当な投資を必要とするというところなんです。このカートレインといったような方法を、津軽海峡を横断することのためだけに使用するというメリットがあるのか、採算が合うのかどうか、この点についてどのように大臣はお考えになりますか。

○国務大臣(細田吉蔵君) そこのところをいろいろ検討しなきゃならぬわけなんです。現在の北海道と本州との間の鉄道を今のゲージで結ぶといふ場合に、自動車をそれに載つけるとすると大きい自動車は載らない、大きい自動車を載つけないと意味がないじゃないか、大きい自動車を載つけないとすると、やはり広軌、新幹線並みのゲージ、いわゆるスタンダードゲージにして、そしてそれ専用の貨車を、低床の貨車で、をつくつて十五トン、二十トンという自動車まで積めるというようにしなければならぬじゃないか、こういうところで矛盾があるわけなんです。

したがって、いろんな考え方があつたわけです。けれども、いわゆるカートレイン方式でやつたらどうかと言われているのは、要するに第三軌条を敷いて、トンネルの中を旅客列車は普通のゲージで走る、貨物列車については大きな自動車も載れるようにしていわゆる広軌で通す、こういう考え方なんです。

だから、これも実はワン・オブ・ゼムなんです。一つの考え方としてそれがどうかということ。もちろん追加投資も必要でございまして、そういうことをいろいろ勘案してどちらがいいか考えろ、その一つの考え方である、こういうふうな我々に示されておるということなんです。この検討を十分しないという問題があることはおっしゃるとおりだと、かように思つてお

る次第でございまして。

○瀬谷英行君 標準広軌にしないと大きな車両は積めない、これは当然そうすよね。在来線の狭軌だつたら大きな車は積めない、これも物理的に当然そうなります。そうすると、標準広軌で運ぶということになります。青森と函館の間だけ新幹線と同じゲージで走らせるということをしたとしても、自動車を、人間のようにならざるわけじゃないですか、積み込んで、運んで、おろしてということをやらなきゃならぬ。時間的には、カーフェリーやあるいは連絡船を使うのと変わりはなくないということになります。そうすると、余り意味がないということになります。そうすると、もし標準広軌で結ぶということになれば、これだけではまことに中途半端で、恐らくペイはしないだろう。中途半端なままだいというところになると、国鉄が引き受けるにしてもこれは困るだろうし、第三セクターじゃなおさら引き受けられないだろう、こういうことになるのであります。その点はどうですか。

○政府委員(棚橋泰君) カートレインの考え方は、大臣がお答え申し上げましたとおりでございまして、大臣が三つの考え方がございまして、一つは、在来線のまま青森一函館間にカートレインを走らせる。この場合には、現在のフェリーで運んでおられますのが約四時間かかります。それに対してこのようなカートレインは二時間半で走りまして、時間の短縮効果としては一時間三十分でございます。それから、基本計画区間である中小国一木古内間だけを標準軌にして、そこに大型のトラックも載るカートレインを走らせる。この場合は、中小国と木古内まで到達いたしますアクセスタイムがかります関係で、三時間四十分ぐらいということ、フェリーの四時間に比べて余り短縮効果はない。それから最後に、青森一函館間を標準軌にいたしまして大型のトラックも載りますカートレインを運行いたしますと、カートレインの運行時間が一時間二十分というふうに見込まれておりますので、現行のフェリーの四時間

に比べて二時間四十分の時間短縮効果があるというふうに、青函トンネル問題懇談会の下部機関でございます研究会で、御報告が出ておるわけでございいます。

したがって、ただ追加投資は、先生御指摘のように、今三つの案のうちで一番短縮効果のある最後の案は約千五百億の追加投資が要るわけでございまして、この場合には短縮効果が非常にございまして利用は非常にふえるであろうと思ひますが、その投下する資本費の回収という問題がございいます。研究会の方では、長期間を見れば一応採算がとれるというふうに結論が出ておりますけれども、青函トンネル問題懇談会の方では、その点を再度もつと十分に詰めた上で政府で結論を出すようにと、こういうふうな御指摘をいただいております。

○瀬谷英行君　そういう経過はわかつているんですがね、要するにうまい方法はないということでしょう、結局は絶対にこれなら採算が合うという妙案は出てないわけだよね。採算がとれるんじゃないかという希望の側面はあるかもしれない。しかし、若干の時間の短縮があったとしても、あの津軽海峡の間だけ若干の時間の短縮をしてみたと、これは車なんですからね。そうすると、北海道から関東あるいは関西方面へ車が走る場合に、その海峡の区間だけ一時間やそこら時間短縮ができたところでどれだけの意味があるかということになると、余り意味はない。区間的には、遠回りをして余計な運賃を払わなきゃならぬということになるんじゃないかという気がするんです。

そこで、公団の立場として、一体このトンネルの有効な利用方法というのは、何が最適であるというふうにお考えになるのか。これは生みの親として、生んでしまえば後は知らぬというわけにはいかぬと思うので、それらのことは公団としても相当研究をされていると思うのでありますが、その点はどうか。

○参考人(内田隆滋君)　先生の御指摘がございまして、その二十年間、計画はもつと前からございまして。その当時は、国鉄の輸送量、貨物も含めて大要本州―北海道間は多かったわけであつた。どうして、また例の洞爺丸事件等がございまして、どうしても本州―北海道間はトンネルで結ぶんだという前提で仕事が始まったという、これはもう先生御承知のとおりでございまして。

しかし、ここに来て世の中が大変変わつて、鉄道の輸送量等も自動車、航空機等との競争で大変輸送量が少なくなつたということも、覆い得ない事実でございまして。そこで、そういう建前の中で、じゃどういう利用方法が一番いいのかということ、この懇談会の結論につきましては、意図具申等をしていましてこういうふうな結論が出てまいりましたわけで、私たちとしてはやはり、トラック輸送を鉄道でやるということがこのトンネルを使う一番いい方法ではないかと、現在確信している次第でございまして。

○瀬谷英行君　もしこの青函トンネルの建設を中止または凍結した場合どういふことになるかというところ、その場合でも維持管理に毎年二十億程度が必要となるし、それから有償資金の額を増加させないためには金利分四百九十億円が必要となるというふうな、一つの数字も出ているわけですね。この点については、やはりこのとおりであると確認してよろしゅうございまして。

○参考人(内田隆滋君)　そのとおりでございまして。○瀬谷英行君　そうすると、ますますこのトンネルは何とか使わなきゃならぬということになってくるわけですね。使わなきゃならぬということになると、中途半端なことをやって繕はざるの投資をするというところは利口な方法じゃないという気がするんです。

そこで、公団のあり方なんですけれども、実は鉄建公団ができてからには、当時の予算委員会だかよく覚えておりませんが、委員会では質問

をしたことがある。そうしたら、そのときの答弁は、これは国鉄に負担をかけたために鉄建公団という機関をつくつて、そして建設費は国の方で保証するんだと、こういう話だったんですよ、趣旨が。総務大臣、運輸大臣が余りはっきりした御答弁がでないで、田中角栄大蔵大臣が運輸大臣の答弁をこごとく引き受けておやりになつたというのを私は記憶しているんです。ところが、今は話がちよつと違つてきた。掛かりは全部また国鉄が払わなきゃならぬという仕組みになつております。だから、誕生したときの話とちよつと事情が違つてきているわけですね。

そこで、改めて私は大臣にお伺いしたいと思うんですが、鉄建公団というものが、赤字路線といふことがわかつておつても建設をする、あるいはこういう世界的な大プロジェクトについての建設を担当するということをやつて、仕事が終わつたらもう用済みだということのは、どう考えてもむだなことだといふ気がするんです。国鉄自体も、例えばこれは赤字があつてもやらなきゃならぬといふ公共性というものがあつて、思ふんですが、それらの点について、鉄建公団等が、建設だけじゃなくて、それらの赤字路線の維持管理といったようなこともあわせて考えるといふたようなことは、政府として考えられないのかどうか。

その点は、これからもちよつと問題にしたいと思ひますが、先般当委員会で見察をいたしました足尾線の問題がございまして。この足尾線も地元とすれば死活問題なんです。国鉄とすれば、そろばん勘定だけで、この種のものは早いと切つてしまいたいという気持ちがあるかもしれないけれども、地元とすれば、やたらと取られてしまえば、製錬所自体がやつていけなくなる。製錬所がやめてしまえば町が壊れてしまふ、こういう問題が出てまいります。こういう公共的な立場でもって存続を考えなければならぬ路線、これは足尾線だけではない、北海道にも九州にもいっぱいあるし、あるいはまた青函トンネルも同様ということになってくると、これらの政府の責任において

維持存続を図らなければならぬような路線というものは、今後の国鉄の経営形態とかかわり合いを持つてくると思ふのでありますが、政府としてはどのように処置をされるつもりなのか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(細田吉蔵君)　鉄建公団ができるまでの経緯運輸大臣の答弁そのものは私に見ておられますが、恐らくその話はこういうことだろうと思ひます。いわゆる新線建設のA B線と称するものがございまして。A B線は、鉄建公団でつくつて、国鉄で無償でこれを使うという仕組みになつておるわけなんです。海峽線とかC D線とかいふものは有償で鉄建公団が国鉄に使わせるという仕組みになつておりますので、その前者のものについて御答弁になったのではなからうかと私は思つておるわけでございまして。

その問題はつたつたでございまして、鉄建公団自体をどうするかという問題は、五十四年に閣議決定が一応ございまして、青函トンネル完成後は他との統合等を図ると、こう書いてある。わかつたようなわからぬようなことが書いてあるのだから、青函トンネルはもう間もなく、まあ考え方は、本線道がごらんになったように貫通するわけでありますが、それを青函トンネル開通と言ふかは別として、いづれにしましてもその閣議決定が生きている以上は、鉄建公団が現在の形のままでないといふことに一応なるわけなんです。しかし私どもは、国鉄の経営形態とあわせまして、鉄建公団がどうあるべきかということ

を改めて慎重に考えていかなければならない、このように実は思つておるのでございまして。結論はどうだとおつしやいまして、今のところ、どういふ結論と言ふわけにはまいりません。今、政府としてどうかとおつしやれば、これは閣議決定に書いてあるとおりでございましてお答えする以外にないのだから、そのままで他との統合を図つていいのかわからぬ、この他との統合は、私どもが承知しておりますところでは、国鉄

鉄道と一緒にしたらというような意味も多分にあつたような感じがいたします。国有鉄道それ自体をどうするかということが議論になっておるわけでございますから、したがってこの閣議決定についても、やはりもう一遍十分に検討を要するといふふうに実は考えておる、こういう次第でございます。

私も、鉄道公団というものがやはり相当な仕事をしていますし、現在も仕事をいたしております。特に、大都市近郊の国鉄、私鉄の通勤線の建設などについては大きな役割をしておるわけでございまして、そういう点も十分考えた上で、鉄道公団をどうするかを考えていかなければならない、かように考えておる次第でございます。足尾線の問題は、お尋ねがあればまた後からお答えしたいと思います。

○瀬谷英行君 足尾線も、先般視察をしてきたんですけれども、とにかく群馬と栃木と両県にまたがっておるわけです。本体の足尾の製錬所が栃木県、首の方が栃木県で胴体の方が群馬県、こういう形になっておるわけです。したがって、首の方は製錬所の貨物輸送、それから胴体の方は桐生方面に通勤する通勤者の足といったような、それぞれの任務を分担しているわけです。しかも足尾の製錬所の場合は、高純度金属元素が日本国内の一〇〇％、アメリカの二〇％、全世界の六〇％近くのシェアを有するものであるということもこの間も聞きました。こういう製錬所ですが、これを経営が立ち行かなくなるような窮地に追い込むということは、政府としては考えてはならぬことじゃないかという気がするんです。

そうすると、両県にまたがっている、つまり二つ以上の複数の県にまたがっている赤字ローカル線ということになると、地方自治体としても処理が非常にしにくいと思うのでありますけれども、どうしてもこれは政府自身が面倒を見なきゃならぬ、こういう立場にあると思うんです。この種の、旅客も貨物も相当数の利用者があるにもかかわらず、しかも地元が一生懸命に存続のために運

動をしているような線区に対して、これを国鉄経営の立場からだけ処理をするということは、やはり政治のあり方としては間違っているんじゃないかなという感じがするのであります。大臣としてはどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(細田吉藏君) 私がそういうことを申し上げるのは釈迦に説法でございますけれども、五十五年にできた再建促進法という法律によってローカル線の処理が決まったわけでございます。これはもちろん社会党は反対でございましたけれども、とにかく法律は通ったわけでございます。それによって政令ができておりました。その政令に当てはめたら足尾線はそれに該当するというところで、これが第二次で指定をするということでございます。問題は、政令に外れる事項があればもちろん外すわけでございますけれども、政令から外れる事項はないという形でございまして、今度指定をいたすということになったわけでございます。

でございまして、これをもっと客観的に見て一体どうすべきかということについては、これは私は個人的な意見もいろいろ持っておりますけれども、公式に申し上げると、これはやはり協議会というものをとおつくりいただいて、協議会の場で十分いろんな角度から御検討いただいて、どうしたらいいかという結論をお出しいただく、こういうことをお願いする以外には、法律を守つていこうというふうな話にするのか、足尾線の場合は御案内のように、御質問にもございましたように、他のローカル線と違つた、一部北海道に石炭の出る路線がございまして、貨物という特別なものを持つておる線でございますので、そういう意味から、協議会の席上でこういう町の存続にも関するような問題ではないかといったような点が恐らく議論をされて、私はいい結論が得られるものと、かように考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 政令の基準そのものが果たして妥当であるかどうかということも、検討の余地があ

るんじゃないかという気がいたしますが、その点はどうですか。機械的に画一的に決めてしまつていいものじゃないと、こういうふうに思うので

す。それから、時間の関係もありますからまとめていろいろ御質問したいと思つておりますけれども、青函連絡船にしても、使い方によつては、例えばオートバイとか自転車も載せるようになった、そうしたらかなり利用者が多くなつたということも聞いております。したがって、利用者のニーズにこたえるという方法をとれば、連絡船の利用者もふえるという可能性があるんじゃないかという気がするのであります。

それから、これは具体的な例を申し上げますけれども、先般私は武蔵野線に乗つてみました感じのところ、電車の回数は一時間に二本かそこらしかないで、乗降客が非常に多いんです。乗降客が非常に多いと、事実上、無改札の状態になつてしまふ。見ておりましたが、もう無札の乗降客がほとんどである。ああいう現状を見ますと、私は、閑散線区の場合は閑散線区としての取り扱いもあるけれども、繁忙線区、特に武蔵野線なんかのように首都圏に入つてまいりますとかかなりの繁忙線区になつてくるわけです。おまけに、ダイヤが利用しにくくなつていけるせいもあるのですけれども、こういう地域における要員の無人化というものが果たしていいのかどうか。川越線でも話を聞きましたら、箱を置いておいて、そこへ切符を入れてくれと書いてあるけれども、切符を入れていく、金も入れていくということになつてい

くと、高校生なんかだと箱ごと持つていってしまうのがおると聞いたのですよ。わずかな人間の配置を怠つたために、なけなしのおさい銭みたいな金まで持つていかれてしまふ。こういう状態はどう考えても国鉄としてはばかげた話だと思つて

すね。だから過員をどうのこうのと言つておりますけれども、無理に人を減らして、合理化が人減らし

であるかのように考えているということは私は間違いだと思つてます。必要なところに人間の配置をしないと、幾らだつたでたで通られてしまふ。ただで通られるだけじゃなくて、あり金をさらつて逃げられてしまふ。こういうようなことがあるでしょう。こういう問題は私は国鉄として十分に考え直す必要があるんじゃないかという気がするのであります。この点については国鉄総裁、前段申し上げた点については運輸大臣にお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(橋本泰君) 最初に、政令の基準についてでございますけれども、御指摘のように、政令によりまして一日四千トンということが決められておるわけでございます。利用者の場合には乗車密度二千、こういうことでやっております。これは五十五年の法律の公布の後でいろいろ議論をしまして上で制定した政令でございまして、既に第一次線におきましてこの基準に基づきまして処理をさせていただいてきております。その結果、御承知のように足尾線と同じような環境にございまして神岡線、樽見線、清水港線というように、ものの、相当量の貨物はございまして、地元の御協力によりまして第三セクターないしはトラック輸送というもののへ転換を済ませ、または近く切りかわるうとしておるわけでございます。そういうような点から考えまして、基準年次におきます政令というものの基準というものは、私どもこの線でもやらせていただきたいと、かように考えておるわけでございます。

それから第二点、青函連絡船をフェリー等に活用できないかという御指摘でございますが、御承知のように青函連絡船は既に現在乗用車を積載いたしております。一日片道百三十両程度輸送をいたしております。ただこれも、御案内のように、青森一函館間には別途の民間のフェリーも頻りに通つておるわけでございまして、また、青函連絡船そのものを本格的なフェリー等に改裝するためには非常な費用がかかりますこと、さらに、現在の船が既に船齢が古くなつておりまし

て、その観点から、これを改装しても、船の耐用年数というものの関係もございまして、それやこれやを考へまして、これをフェリーないしはそれに類似したものに改装して行うというところはいろいろ困難が伴うのではないかと、かように考えております。

○説明員(須田寛君) 川越線、武蔵野線の御指摘をちょうだいいたしました。そういった首都圏周辺の非常にお客様の多い駅につきまして要員配置が非常に手薄な駅があることは事実でございまして、先生御指摘のような問題は確かに一部の駅で生じております。

今私ども、やはり収入ということは非常に大切でございまして、そういう要員配置の比較的手薄な駅に、時間を限りまして要員を巡回させたり派遣をしたりするといったようなことも考えております。また武蔵野線につきましては、やはり先生がおっしゃいましたように、非常に列車の回数が昼間四十分ぐらいいているところがございまして、一列車当たりのお客様が集中するといふようなこともございまして、この辺につきましては、やはりお客様の数に比べて列車の増発を今考えております。そういうことをあれやこれやとしまして、先生御指摘のように大都市周辺、非常に営業上大事な地域でございまして、そういうところの収入を守りますと同時に、お客様のサービスに努めてまいりたい、こんなふうに考えて今いろいろの措置をとっておりますのでございします。

○瀬谷英行君 新幹線の上野乗り入れに伴う通勤新線の問題であります。これらも、地元との約束がなかなか実行されずに、通勤新線の開通が危ぶまれておることを聞いております。これはやはり地元に対する信頼感を国鉄が失うことになると思うのでありまして、これらはぜひとも、通勤新線の完全な同時進行ということをやるべきであるというふうに考えております。それらの点について総裁の方からの御答弁をお伺いいたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○説明員(岡田宏君) 通勤新線につきましては、五十三年十二月に大臣の認可をいただきました。東北新幹線の上野開業と同時に開業ということを目途にして、工事を進めているところでございします。

ただ、当初予定いたしました車両基地が、浦和周辺に予定をいたしましたけれども、用地買収がどうしても困難であるということから、五十七年秋に至りまして、浦和周辺に予定いたしました車両基地を断念いたしました。川越線の沿線の南古谷という地区がございしますが、そちらへ移さざるを得ないというので、地元にも御了解をいただきましていろいろ用地買収の仕事を進めているわけでございしますけれども、現在時点におきます南古谷の用地の取得率は五〇%をまだわずかに切っている状況でございします。そういった問題、あるいは大宮・宮原間の用地買収につきましても、四〇%台ということと、大宮工事工程にはいろいろの問題を残しております。特に大宮・宮原間の工事にございましては、ほかの区間に比べてもなお工事の進捗状況がおくれている状況でございしますけれども、国鉄といたしまして、この高崎線沿線と申しますと、広く申しますと首都圏の北口の通勤輸送対策、これの重要性は十分承知をいたしておりますので、通勤別線につきましても、何とか新幹線との同時開業ということを目指して、鋭意努力をしております。

○安恒良一君 私は、きょうは四十分しか時間が与えられておられますので、七月の十三日の日に私ほか、社会党の細谷代議士、八木代議士と一緒に、佐賀県のいわゆる国鉄の過員センター、営業開発センターの実情調査に行つてまいりました。そのことに基いて少しく国鉄総裁、それから運輸大臣にいろいろの所見を承り、ぜひとも改善をしていただきたいと思う点があるわけであります。

そこで、まず前提としてお断りしておきますが、今国鉄に出ている二万四千五百名の過員をどう処理するかということについては、既に国鉄当

局から労働組合に問題の提起がされ、労働組合側は公労委にこれを提訴した結果、公労委が労使団体の交渉事項として話し合いをしない、こういうことになっております。そのことの中心に立ち入る気はありません。それはまだ、今これから労使でお話しすることをしております。その前段の問題として少しく聞きをしたいのであります。

私は、今日の過員問題一つをとらえても、また国鉄の再建一つをとらえても、労使の協力がなくては再建はあり得ないと思っております。そこで、改めてもう一遍お聞きをしますが、この委員会でも国鉄総裁の労使問題に臨む態度については何回もお聞きしましたが、私は佐賀県下の実情、実は駅を六カ所見ました。駅は佐賀駅、それから肥前山口駅、唐津駅、西唐津駅等々で、六カ所の過員センターを見たときに、実は非常に心配になってきました。そこでもう一回ここで聞いていたしますが、国鉄総裁としての、労使問題についてあなたの思想、哲学、方針についてひとつお聞かせください。

○説明員(仁杉隆君) 今先生からお尋ねでございますが、現在の国鉄の状況が非常に危機的状況にあるということは、我々も十分認識いたしております。それに向かひましてやはりこれを解決していくというのは、前提として、国鉄自体の自助努力ということが前提になると思っております。同時に、国鉄だけではなかなか解決のしにくいところの問題があるということもございします。そういう点につきまして、我々としては、さきに申しましたように、国鉄自体としてできるだけのことをしていただくことが第一であると思っております。そのためには、やはりもちろん、経営者であり管理者である国鉄当局というものがきちっとした対応をするということが必要でございしますが、同時に職員ないしは労働組合員等につきましても、その認識を高めてもらいまして、お互いに相協力するということ、これが第一であります。やはり労使がお互いに相協力して合つてこの難局を乗り切るという姿勢で参らなければならぬ

というふうに考えます。そのためには、いろいろな問題点につきましていろいろ議論があると思いますが、お互いに胸襟を開いて話し合うというふうな姿勢を前提として、お互いに相協力するといふふうにしてまいらなければならぬというふうに考えておる次第でございします。

○安恒良一君 私ども、もちろん国鉄の再建が、累積赤字の問題一つをとらえても、国鉄だけでできるといふふうに思つておりません。しかし、その中心に国鉄の労使がやはり相互信頼を相協力し合つて、いろいろな問題に今総裁がおっしゃったように胸襟を開いて話し合いをして事の解決に当たっていかんやならぬという、そのとおりだと思います。

そこで、もう一遍、総裁、お聞きしますが、あなたの方針が末端の管理者まで行き届いておりますかどうか、その点お聞かせください。

○説明員(仁杉隆君) 私は、関係局長会議等がございします。あるいは総務部長等の会議がございします。非常に国鉄の難局を乗り切るために労使相協力していくというためにいろいろと話し合いをするというところが前提になり、また、私就任のときに申しましたように、第一線の職員の幸せになるという立場で愛情を持って処理をしていくということも強調しておる次第でございします。これらにつきまして私は一生懸命に努力しております。つもりでございまして、第一線まで十分行き通つていのかどうかという問題につきましては、いろいろ御批判があるところかと思つております。

○安恒良一君 残念ながら、実は十三日九一日をかけて私が、申し上げた以上の事を調査した結果、あなたが申し上げるように、国鉄の職員に幸せとか、愛情を持って、という、そういうことに現実がなっていないんです。実は、行つて驚きました。

実はこの委員会でも山田さんから一遍いろいろの問題の質問があったときも、あのときも、山田先生の質問は非常に私は感銘深く聞いておつたんで

すが、当局の答え方についてはいろいろ問題があるなど聞いておりました。私は今度現実に行ってみて、なるほどこれは大変だということを感じたんです。以下、具体的事例を挙げて、総裁にもひとつ知っていただきたいと思ひます。運輸大臣は今トイレへ行っています、運輸大臣にもひとつ答えてもらいたいと思うのであります。

まず、私は、貨物合理化に基づいて、貨物ヤードを中心とする余剰人員がたぐさんでできたことは承知しています。そこでその処理方法が、一つは営業開発センターということで、運輸部門を除く過員をそこに集められてやっています、それから運輸部門は運輸部門だけで、同じいわゆる過剰センターということで、それぞれに駅に集められてやられているのを見てきました。率直に申し上げて、運輸部門の過剰センターのあり方については余り大きな苦情というのは聞きませんでした。しかし一番問題なのは、いわゆる営業開発センターというところに大変な問題があるわけですね。

まず第一点は、どういうやり方をしていられるのかということで行きましたら、非常に狭いところにたくさん人間が詰め込まれています。例えば一つの例を挙げますと、肥前山口駅であります、ここは二十二名の人が過員センターにあります。その部屋へ入りましたら、非常に細長い部屋で九十三立方メートルしかございません、その部屋の広さは、そこに二十何人が詰め込まれて、この暑いのに冷房も一つも入っていない、こういう状況ですね。そしてそこにはトイレがない。トイレに行くためには百二十メートルも向こうに行かなきゃならぬ。で、トイレをつくってくれと言ってもトイレはつくってくれない。それから駅が非常に狭い。こういうところではもうきゅうきゅう詰め込まれている。そういう点について問題がある。

それから、同じく今度は久保田駅の関係に行きましたら、これも過員センターには三十九名おります。ところがその広さは二百二十七立方メートルでありますから、少なくとも労働基準法から

言いますと十立方メートルが必要ですから、三百九十必要のところ二百二十、そういう狭いところでやられている。こういうやり方ですね。

それから唐津駅に参りましたら、せつかく営業センターがあつて営業に出ていって帰ってきて、その部屋には鉄道電話も一つもない、ましてや公衆電話もない。そこで鉄道電話か公衆電話を引いてくれと。なぜかと言つたら、営業に行つて売りにいって帰ってきたら、今度は住民から問い合わせがあるのは当たり前ですよ。そうしたら一々駅長室の備えてあるところまで行かなきゃならぬ。こういうことについて、鉄道電話か公衆電話を設置してくれと言つても設置してくれない。こんな問題。

それから、午前中は今度は無人駅に改札に行つていられるわけですね。ところが、その無人駅の中には既に駅舎がある。駅舎があるのに、改札に行つて、一つの列車が通過して次の列車が来るまで相当の時間がありますから、駅舎に入つて休憩しておきたいから駅舎を使わせてくれと言つたら、かきをかけて使わせない。なぜ使わせないのかと聞いたら、かきをかけておいたらいろんな人が、民間人が入つたら困るからと言つて、こんなばかげたことをやっている。これはもちろん、今は直つていって答えますよ、太田さん。私たちが行った後、指摘したから慌てて駅舎のかきをあげたらいいんです。総裁、聞いてください、運輸大臣も。そんな使い方をしておるわけですね。

しかも今度、以下これから申し上げるところ、鬼塚、和多田、一貴山、松原、大入等は待合室がなくて駅長室がない。それから東佐賀、伊賀屋は待合室があるが駅長室がない。こういうところがあつたわけです。ですからこういうところへ行った場合にはどういうことになるかという、冬の寒い日はいわゆる吹きさらしですね。例えば、上の屋根だけあつたところがあるわけですね。屋根だけあつたところ、お客さんがおられるわけですからそこで待つておらないうかぬ。そういう無人駅に行った場合に、どうしてこの吹きさらしや炎天下にそう

いう人々に休むところを提供しないのか。これは人の扱いではありませんね。

それから営業方法を見ましても、非常に私はおかしいと思うんですが、開発センターで訓練を受けて売りに行っているのは何を売りに行っているかという、いわゆるパッケージになつていないんです。少なくとも旅行業者がやる場合は、例えばAという地点から出発して観光に行つてAという地点に帰ってくるまでを、全部セットにしてあるんです。国鉄の列車は何を使う、飛行機は何を使う、観光地ではこういうバスを使って、ホテルはどこに泊まると、こうやるからこれは売れるんですよ。ところがそういう部面、中間部面は他の業者にやらせるといふことで、必ずしもそこがセットになつていない。そんな物を売りに行つたてなかなか売れないんですよ。

ですから私はどうも、行つてみてみんなに会つたら、かつてのいわゆる捕虜収容所と言つてはいけないうちもわかりませんが、強制収容所のような印象を受けたわけです。それが、若い人から年とつた人まで、意気消沈をしてそこにおられる。特に、夢と希望を持って、特に佐賀とかいうところでは国鉄というのはもう第一線の就職口ですが、そこに入つた若い諸君が、今までは貨物ヤードで働いておつた、それが、おまえたち余つたよといふことでそこに持つてこられて、ぼそと入れられて、今度は午前中は無人駅へ改札に行つてこい。行つたら行つたで、吹きさらし、日の当たり放しのところでやらせられるし、帰つてきて、午後は午後で今度は、三人一組で売りに行つてこい、こうなる。その売る品物も立派な品物じゃないわけだ。

これじゃ私は見ておつたら、もうおまえさんたちはやめろ、人員が余つておるからやめろと言わんばかりのやり方で、これでは夢も希望もありません。私は私鉄ですが、私鉄で同じ過剰人員が出たとき、そんなやり方はしません。これは総裁、あなたも私鉄に十年おられたからわかつておると思うんです。私鉄でも余剰人員は出ます。出ます

が、今国鉄がやっておるような荒っぽい、人を人とも思わぬようなやり方、あなたは愛情を持ってと言われた、幸せと愛情と言われているけれども、あなたの部下のやっていることは幸せも愛情もない。私は実は驚いたんです。

それで、私帰つてきてこのことを指摘して、まず解決したことは、トイレは近くつくります、これは私から言われてトイレは近くつくりますということになりました。それから駅長室は、駅長室にかきをかけておつたのは、慌ててあけて、使えるようにしたんです。ところがそれ以外、例えば佐賀駅について鉄道電話と公衆電話はどうですかと言つたら、とりあえず鉄道電話は引きましようと言つた。公衆電話はと言つたら、いや今の売り上げから言つて公衆電話を引くほどじゃないし、隣の駅長室と助役の部屋にあるからいいじゃないですか、こう太田さんは言つていますが、商売するなら商売するらしくやつたらいふと思つてます。営業センターで品物を売らせるなら、赤電話を引いて、お客から注文があつたら注文に応じられるようにしなきゃならぬ。中途半端もいいところなんです、このやり方は。そういうことではせつかくのあれだけの若い人が、私は行つてみて本当に気の毒だと思つた。同じ私鉄でやるなら、まず大体本人たちの希望を聞きますよ。で、できるだけ本人たちの希望に沿えるようにして、ちゃんと訓練をして、それから仕事です。ところが、今のやり方は全く荒っぽい。こういう状況が出ていた。

しかも、これはこの前山田先生がおっしゃったんですが、これは私も聞いてきたんですが、例えば余剰センターで点呼があつた。「何々君」「はい」と言う人があります。ある人は、「私は出勤している」と言う人がいます。「私は出勤簿に捺印した」と言つたら、それはけしからぬ、「はい」と言え。そんな人間らしい扱いをしなくて、「はい」と言えと強制することが無理じゃないでしょうか。私から言わせると、出勤している本人が言え、出勤を確かめればいいこと、それを「は

い」と言わなければ業務命令、業務違反だと、こ
うなるんですね。そんなやり方というのは私はち
よっとこれはないと思うのであります。

以上のような点について、まずちょっと総裁、
今私は実態を申し上げました。どういうふうによ
うに愛情を持って、あなたがお願いしたように本
当に愛情を持ってやるんですか。私たちは、行って実
は驚いたんです。これがいわゆる国鉄における営
業開発センターのあり方か、余剰センターのあり
方かと。

こんなやり方をしておたら、今度出ておると
ころの二万四千五百人の問題は大変な問題になる
と思うんです。今の過員ですらこれだけの問題が
職場で実は起きておって、私は同じ鉄道で働いて
いる者の一人として、こんなやり方はないじゃな
いか。もう少し本当に本人たちが希望を持ってや
っぱり働けるように、余剰人員が出たことは余剰
人員が出たことなんだから、その余剰人員をどう
いうふうに本人たちに労働意欲を持たせて使って
いくのか、このことについての考えがない。だか
ら基本的に、総裁、あなたが言われた哲学が未端
まで徹底していない、未端の管理職に徹底してい
ない。私から言わせると、いわゆるそんな不心得
なやつはおらぬと思いますが、今は組合いじめを
したやつが出世できるぐらいに未端の職制は思っ
ているんじゃないかという感じがしました。非常
に私はいけないことだと思えます。こんな状況の
中ではとても二万四千五百人の余剰問題は片づ
かぬで、大問題になるだろうと思えます。こうい
う感じが六カ所を調査させていただいた結果出ま
した。このことについて総裁の考え方を伺いた
い。

○説明員(太田知行君) 事実関係を私からかい
て、何点かお話しございましたのを重複を避けまし
て、あるいはかいつまんで申し上げますと、トイ
レの件は、早急に設置すべく、ただいま準備して
おります。

それから、電話の件でございますが、これは唐

津駅のことかと存じますが、お話しございました
ように、鉄道電話につきましてはプランチをする
ようにただいま準備に入っております。赤電話
につきましては、この開発センターと駅長事務
室、オフィスでございますが、電話の置いてある
ところが七メートル、廊下一つ隔てて比較的近い
距離だということ、それから使用実績が大した回
数に上っていないということ、それからお客様の
方からセールの話をやった結果お電話がかかって
くるという場合も若干ありますけれども、開発セン
ターそのものが外歩きが主体でございますので、
センターそのものに置いておいた場合に人がいな
いという場合がありますので、だれもない場合
にお客さんから電話がかかってきたときには、今
のオフィスにある電話の方がより有効ではないだ
ろうかというようなことをかれこれ考えまして、
さしあたり赤電話の設置は見送りたい、こう現地
では判断しております。鉄道電話につきましては
は、むしろ開発センターの諸君の活躍が、例えば
何月何日の指定券をどう取ってほしいとか、
あるいはこの日の旅行行程をどうしたいとか、
かいたようなお話をその場で承けてきて、そし
て指定券の話であれば、旅行センターとか、しか
るべき内部のところへいろいろ問い合わせをした
上で確認をして、その次の機会に、お客さんこう
でございますと言うケースが多くなってきたとい
うと思えます。初めは鉄道電話も、実態から比
べてそう必要ではないんじゃないかという判断であ
ったんですが、大分成果が上がってきたので、
今のようにさしずめ鉄道電話を先行して設置いた
したい、こういうふうな判断しております。

それから、無人駅の問題でございますが、駅舎
につきましてもお話しございましたような判断があ
ったのでございますが、設備の管理の問題その他
いろいろ総合的に勘案しまして、判断をいたしま
して、行っている諸君にかぎを持ってもらって使
う、こういうふうなことをさせていただいております。
それから、待合室の方は、これはございまし
て、今幾つか駅名をおっしゃいました中で、全く

待合室のないのが鬼塚という駅だけでございまし
て、ほかはあるのでございます。大きな駅なんか
には、乗務員や動力車乗務員のための待合室ある
いは休憩室というのがございます。専用という意
味ではございません。みんなお客様と共用でござ
います。まあまあ乗り合わせていただければ、そ
う長時間お客様は待つておられるわけじゃござ
いませんで、何とか休憩がとれるであろうとい
うことでございます。

鬼塚には何もございませんが、ホームの上に簡
単な上屋がございまして、その下にベンチがあると
いうことで、何とか休憩はとれるんじゃないか。
基本的に、この特別改札にセンターの要員を派遣
する場合には、風のときとか雨のときは控えるよ
うにしておりますし、途中でそういう気候の変化
があったような場合には、連絡を受けて助役が判
断をして、戻るように手配をして事例も既に三回
ぐらいいあるわけでございます。臨機応変の対応
はとるようにはしていると聞いております。

それから、面積の問題をおっしゃいました。平
面の面積にはまあまあという判断をしているの
でございまして、面積という点でございますが確
かに不備な点がございます。足りない点ございま
す。現地局では、対策がとれておりました。こ
は、一つにはこの営業開発センターから学園の方
に教育に振り向けたという希望がありまして、
これを速やかにやりたいということをやっております
ましたものですから、多少対策がとれておりました
は反省しておりますのでございまして、早急に御指摘
のあった三駅所属の、三駅だけじゃありませんで
全般的に学園教育は循環させていまして、当面、
三駅の所属職員については早急に学園の入学措置
を講じて、そこで再教育なりさらに一層の教育を
深める措置をとりたい、こういうふうな申しとい
るわけでございます。

それからあと、点呼の問題お話しございました
が、先般当委員会でもお答えしたのでございま
すが、やはり何といましても点呼は一日の仕事
の始まりでございます。やはりみんな心を込め

て、「だれそれ君」「はい」というところからス
タートする。これは本当に国鉄の純風美俗でござ
いまして、別に「はい」ということに格別の意味
があるわけではございませんが、さあやろうとい
う気迫を込めて言っているわけでございます。そ
れで、九州管内でも、先般当委員会御指摘があ
った以後、やはりその意味はみんなわかってくれ
ていまして、ほとんどのところで「だれそれ君」
「はい」という本来のやり方に戻っていると聞い
ておりますが、たまたま七月六日、七日、この両
日は余剰人員対策反対ということで、特定の組合
が順法闘争を全国的に実施いたしました。運休三
百本などということで大変申しわけなく存じてお
るのではありませんが、御指摘のあったところにお
きましては、この両日に限って、順法闘争の一環と
いうことで「はい」と言ってはいかぬというよう
も指示が流れたやに聞いておりました、その日だ
け「出勤」とか「作業」とか「捺印」とか、「はい」
以外の言い方をしたようでございますが、その
日も、注意いたしましたら、みんなまた「はい」
と言ってくれたと言っておりますし、その後は全
部「はい」という返事に戻っているというふうな
報告を受けているわけでございます。

それから、最後の点で、組合いじめ云々とい
うお話がございましたが、決してそんなことではな
くて、管理者はやはり信頼され、職員の心配事や
悩みに事には答え得る資質を持つと同時に、やはり仕
事を遂行する責任者でございますから、毅然とし
て指示すべき点は指示をする、毅然たる側面、き
つちりした側面と愛情を持った側面を両方兼ね備
えるようにこれは絶えず注意しているところでござ
いまして、組合いじめなどは出世の糸口、契機
というふうな考えは毛頭持っておる者はないもの
と確信している次第でございます。

○安恒良一君 総裁、今のを聞いて最後に答えて
もらいたいけれども、幸せとか愛情を持ったとい
うことには現実になっていないんですよ。
僕が一番驚いたのは、未端の職制というのは実
に無礼きわまると思うのは、私どもが調査に行く

ためには、小柳委員を通じて、国鉄本社を通じて、調査に行かせてもらいますということをちゃんと断って行きました。佐賀駅に着きましたら、門鉄管理局の担当課長、駅長等が出迎えておりました。そして案内してくれました。結構なことでした。そして、余剰センターに入って私どもの団長があいさつをし、私は国鉄の組合員と一問一答を、夢と希望を与えなさいいけませんからやってきましたが、ついてきた管理職の諸君は、最初から最後まで、黙って私どもの一問一答を全部記録をとるんですよ。かつての国鉄の労使では考えられなかったことですね。

私どもの一問一答をとるならば、いわゆる過員センターで私どもが話し合いをする、そこまで案内するのはいいんですが、過員センターの中に入ることも、ましてや私の言うことを一問一答をとるならば、それは断るべきじゃないでしょうか、私に。実は先生の一問一答をとって善処すべきところは善処したいと思うから記録をとらせてくれと言うなら、これはわかるんです。一言もそういうことを言わない、最初から最後まで。

私は、一喝して追いつく道を知っておったんです。佐賀駅で追いつくやろうかなと思っただけ、この課長や駅長がどんな態度をとるか見る必要があるなと思つて最後まで黙っておいたら、六カ所とも全部ついてきて、人に断ることなく一問一答を全部記録する。失礼きわまりないじゃないですか。失礼きわまりない。私の方はちゃんと、入ることについて手続をとって入っておる。お断りもして、しかもできるだけ人を過員センターに集めておつてもらいたいという手続をちゃんと本社にして、行っているんですね。そういうやり方をあんだのころの職制はするわけなんだ。それで愛情を持ってとか、国鉄の純風美俗とか、「はい」というのは美俗だからやってもらわなさいかぬと言ふけれどもね、その前に自分たちが直すことがあるんじゃないですか。私たち国会議員で調査に行つておる人間でも、そんな無礼な態度をとるんだ、無礼な態度を。それが国鉄の現状じゃ

ないですか。

そんなことで本場にあなたがおっしゃるような、幸せとか、愛情を持って国鉄労使が再建ができるでしょうか。私はできないと思う。少なくともトイレをつくるとか駅長室を使わせるとか、——駅長室があるのかきをかけて使わせぬとは何事ですか。かきをかけて、そして使つたらまたかきをかけてきて駅長に戻せばいいことなんじゃないですか。それを、雨風にさらして、僕たちが行つて言うまでは、駅長室を使わせないで改札に行つていいとは何事ですか。しかも今は、待合室がある。そんなことを言うなら太田理事、あなたたちが一遍行つて現場を見てきなさい。屋根だけあつて吹きさらしのところに、寒い日、暑い日に何時間もおつていいんですか。あなたたち自身が現場をもう少し見なさいよ。現場を見てから答えなさい。鬼塚以外には屋根もある、それはあるでしょう。あつたつて、暑い日、寒い日もあるんだ。風の吹く日もあるんですよ。雨が降つた日は、朝から降つた日は行かせてないと言ふ。途中で降つたら帰つていいと言つていふと言ふけれども、風の強い日もあるんですよ。

だから、もう少し過員が、余剰の人員が出たら、それは人間らしく扱つて、人は人として扱つて、それをどう生かすかということについての考えを持たなさいいけません。いいじゃないですか。できれば、労働意欲というのは出てこないんじゃないですか。そこを私は太田さんに技術的なことを答弁してもらふ気はありません。その考え方に、ついで、運輸大臣も今私のやりとりについて、ひとつどうお感じになったのか。私は行つて、実は本場に驚いたんです。何で過員センターというのが強制収容所になっているんだらうかな、こんなことで国鉄の再建ができるのだからうかな。非常に実は心配をしておる。

総裁、まずそのところを答えてもらいましう。
○説明員(仁杉藤君) 今、先生の御指摘がございました点につきまして、急にいろいろ対応をいた

という点もございまして多少おくれた点がございまして、先生から御指摘を受けそれを改善するというようなやり方は必ずしもいいことではない、もっと早く手を打つべきであつたというふうに私も考えております。国鉄の置かれてある厳しい中でございまして、金を使うとかいう問題についてなかなか厳しいとは思いますが、できるだけ愛情を持ってというつもりで処理するように、現地の局長以下を指導してまいりたいと思つております。

また、先生から御指摘がございましたメモをとつたという点につきましては、まことにお断りもしなかつたという点について申しわけないと思つておりますが、できるだけ正確に先生の御意図を記録しそれに対応してまいりたいということだつたんだらうと思ひますが、そういうお断りしなかつたということはまことに申しわけないと思つております。今後十分気をつけるように指導をしてまいりたいと思つております。

○国務大臣(細田吉藏君) 二万数千人という過員が一遍に出てきたということではございまして、二万数千人というのは大変な数なので、一つの企業として考えても大きな企業である。これが、私は率直に言ひまして、このようにたくさん出るはずでなかつた。これが実際にいろいろやつてみた結果が出てきた。そこで対応が、一種の今お話しになつたようなことがもう本場にあるのだからと思つていいのではなかつたかというふうに思ひます。これはやはり今後もあることでございまして、もつと計画的に対応ができておればこのようなことはない。思わざるところへ、ほかで浮いた人間をほかへ、他の場所へ移す。受けた方は受けた方で、突然受けてこれに対応するのに戸惑つておるといふ感じ、先生のお話を承つて私は、率直に言ひましてそういう感じを受けております。こういうことでは困る、いけない。早速にとりあえずのところの対処をしてもらつと同時に、今後の問題もございまして、やはり計画的にいろ

いろなことにいつてやつてもらわなければ困る、かように私は思つておる次第でございまして。

○安恒良一君 総裁、大臣、もう時間がありませんから私からあれしおきたいのですが、今度の二万五千人をどう活用するかというのはこれはこれからの問題ですが、今出ている過員というのは、貨物合理化を中心とする過員がうんと出てきたわけですね。それで、主として今働いておつた方は、貨物ヤードで働いておつた方が多いんです。そういう方が過員になっておるわけですからね。ですから、そういう方を活用するなら活用するように、全然新しい分野の仕事になるんですよ、率直なことを言つて、今の。それならそれのように、本人にそれに意欲を持たせるように僕はやつぱり労使しなさいやなぬと思ふんですよ。そこが基本だと思ふんです。そこがなくて、今度二万五千人の余剰人員の整理も私はうまくいかないと思ふんですよ、いわゆるどう使うかということについて。二万五千人に近い提案をされていふのでしたら、ですから私はやつぱり、国鉄に入つて国鉄で自分は頑張りたいという意欲を持つてきた人が、意欲を持って働けるようなことにしたい。だから、もう一遍総裁にお願ひしておきたいのは、運輸大臣にお願ひしておきたいのは、過渡期の混乱ということとか、たまたまということじゃないんです。というのは、貨物合理化が進んで今日まである程度日数がたつていふわけですから、にもかかわらず、私たちがたまたま佐賀に七月の十三日の日にこれ入つたからよかつたんですけれども、入らなければ、トイレもできなければ、駅長室にあんだ、ある駅長室にかきをかけて使わせないなどというばかたことが行われていふわけなんです。それで、たまたま私たちが入つて佐賀を見たものでしたら、指摘をしたから、やはりだれが考えたつて駅長室にかきをかけて使わせぬなんてばかたことがまかり通るはずがないわけですから、慌ててやり出したというやうなやり方。だから私は、どうも一事が万事じゃないか。これは最後にこのところをきちつとしてもらい

たいのですが、これだけ過員が大量に出ていると言いながら、例えば筑肥線等における駅の作業を外部に委託されていますね。これは一つの例ですが。私は、それだけ余剰人員が出るなら、外部に委託はやめて、まず本体の人間を使って仕事をやるべきだと思います。でなければ、いろんな駅の仕事は外部に委託は出すわ、人は余ってやるわ、余ってやってその使い方は夢も希望もないような何か強制収容所におけるような形に押し込めておいたら、これはもう国鉄にとっても不経済きわまりないんですよ。ですから、そういうところについてですね。

それから、今申し上げたように、世間の常識を国鉄は持つてもらわなきゃ困ると思うんですよ。私たちが調査に入るときに私たちの一問一答をとるなら、私たちに断るといふのは常識じゃないですか。それを断らないで平気でやるという、そんな常識のない職制に指導されたんじや、私は国鉄は再建できないと思うんですよ。もうちょっと民間で通る常識を持つてもらわなければ、国鉄の官僚だけで通る常識で運営されたら、かないません。民間の常識を持つてもらわねと、私は国鉄の再建というのには難しいと思うんです。ごく簡単なこと、お互いに、着いたら名刺交換をしていくんですよ。そのときは一言も、じゃこれからずっと速記、議事録をとらせてもらおうと一言も言わないんですよ。名刺交換もしてそして入ったんですよ。それがあなた、あれですよ、門司の管理局の課長ですよ。管理局の課長がそんな常識を持つていんだから、それじゃたまったものじゃないですよ。ましてや今度は局長や助役においてをやですよ、課長自身がそんな非常識なことをするんですよ。

ですから、総裁、太田さん、あなたも、いままし、もうちょっと現場を見てもらいたいと思うんだね。現場を見たらびつくりされるですよ。私も、現場に行つて実は驚いた一人です。いろんなことを聞いていましたが、現場に行つてみて、なるほどな、これじゃ大変な問題だなと実は思いました。

お断りしておきますけれども、私は決して、全部が全部組合員の主張を支持しているものじゃありません。私は、組合員の主張の中でも、一問一答の中で、やはりそれはちょっと民間の常識で考えられないものは、あなたたちがお考えになったらどうですかというのには言つてきました。率直なことを言わしてもらいました。

しかし、少なくとも民間の常識でやれるようなことはきちっとやってもらわないと、どうも今のやり方は、例えば太田さんは、今度は学校にやるからいいんだと、こう言われるんですね。学校の方にはやるんだから、今は狭いけれども、学校にやるからと言っているが、じゃ何人学校にやらにやらならのかというようなことはわからない。私から言わせると、過員が三十九人あるならばやっぱり少なくとも建物には三十九人入れるような部屋をのびにしていけることが、まず愛情を持つことじゃないでしょうか。いや、今度は学校の方にやるんだからまた三十九人安恒さん、減りますよと言わねばかりです。そんな気持ち、それから私は、そんなところに金を惜しんでもしようがないと思うんですよ。やっぱり国鉄が再建できるのは、労使が、よし、やたらうと、みんなで力を合わせて再建しようという気持ちを持たぬ限りはできないんですよ。よし、頑張ろうじゃないかと。その、よし、頑張ろうじゃないかとという気持ちを持つたせる労使関係というものを、おつくりになるのは、それは組合にもあるでしょうけれども、まず使用者側だと思つてますよ。だから私は総裁に、あなたの思想、哲学を聞いたんですよ。そうしたらあなたは、組合員の幸せ、愛情を持つて労使双方が信頼し合つて、協力し合つてやろうとおっしゃる。

ところが、残念ながら、あなたの思想が、いわゆる理事以下からずっと末端まで伝わっていない。伝わっていないところに今日のいろんな問題がある。わすか私が佐賀県の六カ所を見ただけでも、これじゃいかぬな、手荒いな、民間ではこんな

なやり方はしないがなと、こういうことをつくづく感じてきました。今後の善処方をひとつ要望して、いま一遍総裁の考えを聞かせてください。

○説明員(仁杉殿君) 先ほどからお答えしているとおりでございしますが、今先生から御指摘がございしましたように、必ずしも国鉄の中で世間常識と相反するような例もないことはないと思つております。これらの是正につきましては今極力努めるつもりでございします。なかなか力不足で十分浸透いたしておりませんけれども、今後、先ほどお答えいたしましたとおりで、管理局以下、よく指導をいたしまして、御趣旨に沿うように指導をしてまいりたいと思つております。

○安恒良一君 はい、終わります。

○小島静馬君 海に向かうアメリカでは、今、世界の平和の祭典のオリンピックが開始されたわけでありまして。しかし、これには、ソ連を中心としたしました東側の多くの国々は、参加をいたしていません。前回のモスクワ・オリンピックでも、逆の意味で、同様な偏ったオリンピックであったわけでございます。世界は一つであるというテーマの中で開かれていたオリンピックがこういう状況でありまして、今日、東と西との対立の問題はいろいろなことの中に影を投げかけているわけでございます。

思い起こしますれば、昨年の九月の一日大韓航空機墜落事件というものが起こりましたときに、私も大きな衝撃を受けましたと同時に、これまた東西対立のその最中の中に生まれた本当に悲劇であつたという実感を、しみじみ持ったわけでございます。いましましたこの乗客乗員、もちろん墜落沈没してしまいましたが大韓航空機は、その破片をようやく捜索活動によつてとどめることができたけれども、それこそフライトレコーダーも発見されないう状況の中で、その原因すらなかなかつかみ得ないという状況であつたわけでございますが、一つは、領空侵犯がなせられたかという疑問であります。もう一つは、民間航空機を、領空侵犯と

いう事実があつたとしてもなぜ攻撃をすらしなければならなかつたんだろうか、大きな憤激を感じたわけでございます。

我が国会におきましても、とうとう同胞二十八名がその二百六十九名の中にはおられたわけでございます。その方々の心情を思いながら、この国際的な暴挙と言ふべき墜落事件に対して国民全体の世論が沸騰いたしました。それを受けまして国会も、これに対する真相の究明、あるいはまた決議等までも行つたわけでございます。決議後におきましても、当委員会あるいは予算委員会等におきましても、いろいろなそのことの究明に対する議論が行われたわけでございます。

まず、これらの問題につきましても、絞つてお伺いしてみたいと思つておりますが、昨年の九月の十三日に大韓航空機墜落事件に関する決議というものを本院は採択をいたしましたわけでありまして、その前の日の十二日には衆議院におきまして、文言こそ違ひますが、同様の決議が採択をされているわけでございます。今後、政府に対するこれらの内容とするところの、今後の解決のための努力を図られるよう要望いたしておるわけでありまして、とりもなおさずこれは、国民の決議であるというふうな理解をいたしているわけでございますが、その後これらの決議の内容に対しておられますか、外務省からわざわざ御足労願つておりますが、どうぞひとつその経過についてお知らせをいただきたいと思つております。

○説明員(野村一成君) お答えいたします。先生御指摘のとおりこの大韓航空機事件、まことに遺憾な事件でございまして、六項目の決議につきましてそれぞれ私も外務省の方としまして最大限の努力をしまつたわけでございます。まず、事実究明の点でございしますが、これは御承知のようにICAOの方で主として担当したわけですから、その審議にはもちろん積極的に参加しま

と同時に、去年十月 ICAO の調査団が来日したわけでございますが、その際に資料提供等積極的な協力をしております。

それから、決議の二番目にございます捜索活動でございます。これは事件当初から私も、ソ連側に対しては繰り返し、再三にわたって、領海内の立ち入りも含めて求めてまいりましたわけでございますが、遺憾ながらソ連側は一度も、領海立ち入り捜索というのを認めなかったという経緯がございます。

それから、補償の問題を含ましてソ連への申し入れの件でございますが、去年九月十四日、政府は次の三点を申し入れております。一つはソ連の公式の陳謝、それから二番目に今回のごとき不法行為の再発防止のための措置をとること、それから三番目に我が国民である乗客の生命、財産に対する損害賠償。しかしながら、ソ連側は自分みずからの責任を認めないという対応をとっておりまして、最近では、本年に至りましてアンドロポフ書記長の葬儀の際に安倍外務大臣がモスクワでグロムイコ外務大臣と会談しております。その際にも、誠意を持ってソ連側に対応するよう強く求めております。遺憾ながらソ連側の対応は、みずからの責任を認めない、そういう対応をとっております。

それから、大韓航空機によるルート逸脱の結果生じた損害に対する責任という問題がございます。これは大韓航空と乗客との間の民事上の問題でございますが、政府としても、直接関与する立場にはないとしても、可能な範囲内で援助を行うということから、大韓航空に対しては、日本人遺族に対する補償問題の円満解決に特別な努力を払うよう、また韓国政府に対しては、側面から補償問題の円満解決のために協力するよう、累次これも申し入れを行っております。

それから、決議の五にございます再発防止でございますが、シカゴ条約の改正という形で本年五月開催された ICAO の臨時総会で、すべての国が民間航空機に対し武器の使用を差し控えなければならぬといった条項を、シカゴ条約に改正するということ改正案が、採択されております。実は我が国は、この改正案の採択に向けて非常に積極的な努力をしてまいりましたことがございます。

それから、決議の六にございます国際緊張緩和との関連でございますが、これは先生御承知のように、やはり東西関係、特に軍縮、軍備管理をめぐる米ソ関係というのが非常に緊迫しておるというところでございます。そのため、先般の安倍・グロムイコ会談、先ほど申しました二月のときにも、やはり米ソ関係を改善するための努力を大いにやってもうたいたいと、ソ連に對話の申し入れというのを行ってまいりました。やはり物事は話し合わないといけないということ、私も今後とも引き続いてそういう腹構えでやっていきたい、かように考えておる次第でございます。

○小島静馬君 なかなか思わしくない進行状況であるわけでございますが、しかし、どうぞひとつ粘り強く今後も御努力を御継続願いたいと思っております。

運輸省といたしましては、これはもう航空行政をつかさどる我が国大元締めであるわけでございますから、それなりの対応の仕方があったと思うんですが、今日までにどのようなことをなされたか承っておりますかと思っております。

○政府委員(仲田豊一郎君) 運輸省といたしましては、航空機事故に引き続きまして、大韓航空の社長が運輸省を訪ねました折に、事務次官より、遺族の心情を十分理解して十分な補償を行うよう、強く要請をいたしましたという経緯がございます。その後二度ほど遺族会と大韓航空との間の会合が持たれまして、その経過におきましても、一番初めの会合は昨年の十二月十一日でございますが、大韓航空の社長が出席された会合におきましても、我が方から専門家をここに派遣いたしました。その様子も十分把握するということから、それから、三月の二十日に、さらに大韓航空機の航空局及び外務省からも同席して、交渉の席にお

きましてお互いのお話しになることを十分伺っておるということがございます。さらには、五月の十三日には、これも大韓航空の社長が出席いたしました具体的な提案をいたしましたわけでございますが、この際にも航空局からは、遺族会の御要請がございましたので、専門家を派遣して同席させております。

そういうような形でできる限りの努力を、側面的ではございますが、今まで払ってきておるところでございます。

○小島静馬君 六項目にわたる内容について個々に検討していきますと、いろいろ問題がそれぞれあるわけでございますが、時間を非常にかければ何とかならうかという問題もございまして、時間をかけてもこれはどうにもならぬという問題もあるわけでございますけれども、特に私は、去る者は日々に疎しとも言います。何といいますが、人間の記憶というものはとくに薄れていくものであるわけであります。ややその記憶も薄れていくこととすることの中で、いつまでたってもその悲しみの消えない人たちが、それは二十八名の犠牲者の皆さんの御家族の心情であろうと思うわけであります。

そのことを考えながら、あるいは立派な中で、せめて一つ私どもとして遺族補償の問題だけは、国会決議に基づきような本当に十分のことをしてあげたい、そういうふうな視点に立つわけでございます。

申し上げましたような、いろいろもう人命もみんな海底に消えてしまったとか、資料となるブックボックスを初め、そういういろいろな計器類もなくなくなってしまったとか、発見されない、そういう状況の中で ICAO の報告書が昨年の十二月かにもまとめられたというふうに承っております。私も日本語に訳されたものを役所からいただきました。通読をいたしました。非常に感ずるところが多かったわけでございますが、そこでまず、ICAO とはどういう組織であるのか、それから、この ICAO の報告書というものは、

どういふふうな経路の中からこの調査報告が出されたものであるのか、その権威はどの程度のものであるのか、こういう点についてひとつお尋ねをしてみたいと思っております。

○政府委員(仲田豊一郎君) ICAO と申しますのは、国際民間航空機関と我々呼んでおりますが、一九四四年の国際民間航空条約、シカゴ条約と申しておりますが、これに基づいて設立された国連の専門機関の一つでございます。

この任務でございますが、国際民間航空の安全な運航と秩序ある発達及び国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営を図ることを目的とした各種の活動を行っております。現在百五十二カ国が加盟しているところでございます。もちろん、日本も韓国も加盟国でございます。

この ICAO の場におきまして、実は昨年の九月十六日に採択されました理事会の決議に基づいて、ICAO の事務局の専門家がアメリカ、韓国及び日本の各国から事情の聴取を行った上で、報告書を本件について取りまとめられているところでございます。

報告書の内容といたしましては、かなり詳細なものでございますが、結論から申し上げますと、韓国航空機の経路逸脱に關していろいろ可能性が推測されたわけでございますが、そのうち証拠としては全くない、こういう可能性は非常に少ないではないかという結論を出しているものとして、一つに、ソ連が主張しているスパイ飛行説があるわけでございます。それから二番目に、飛行距離短縮のために……

○小島静馬君 内容はいいです。

○政府委員(仲田豊一郎君) では、ここは省略させていただきます。

こういうことで、調査の結果、仮定に基づいた一つのあり得べき原因というのを二つばかり提示してはと思っておりますが、これは先生御承知のことかと思っておりますので、省略させていただきます。

これしかないというぐらゐ、加盟国百五十二カ国とおっしゃいましたか、権威のあるものであるわけですね、それはどうですか。一言でいいです。

○政府委員(仲田豊一郎君) 報告書の内容自身の評価はいろいろあるかと思いますが、現在国連の専門機関であるICAOの専門家が、各国政府の協力のもとに総合的に行った唯一の調査結果でございますので、これ以上のものは現在望めないというふうに考えております。

○小島静馬君 今、途中で通って申しわけなかったんですけれども、時間が何しろ三十分しかないもので、私もお許しをいただきたいと思ひます。そこで、私もこれを通読いたしまして、従来国会でもいろいろ究明された問題、当委員会も連合審査会に参加をしまして、参考人呼んでいろいろ調べたわけでありまして、そういう状況等をあわせ考へて見てまいりますと、いろいろなことがある意味では理解もされてまいりました。いろいろありますけれども、なぜ領空侵犯を犯してしまつたか、その原因を究明していきまして、それこそ世界の航空業界のトップが、国でいまでも企業でいまでも、トップが相集まりましてこのことを究明していったわけでありまして、そこで特にシミュレーションやら、精密な計算は資料がないからできないわけでありまして、それに基いて得た結論というのが、私も本当に驚くような大きなミスであつたというふうに思ひます。

二つの事態が想定できるというんですが、細かく分ければ三つですね。三つですけれども、これは二つですよ。インプットを間違えたのか、それとも、何というんですか、磁性飛行というんですか、この二つ。分ければさらに三つになるわけですが、この原因というものを、こういうことをもし犯したとしても、今日の最先端技術を結集した、そういうふうな航法、INS等の状況あるいはリーダーの使い方、それこそかつて瀬谷先生が予算委員会言われたわけでありまして、これも、マジシャンか酒でも飲んでゐるか、そんなことで

もしなければ察知できたはずだというふうな表現でおっしゃっておりますが、私も全くそのとおりだということを痛感したわけでございまして。これはもう重大な過失だと思つておりますが、その点についてはいかがでございましょうか。

○政府委員(西村康雄君) 今先生から御指摘のように、今回の航空事故の原因につきましては、確かにコースの逸脱ということが最初の大きな引き金になつてゐるわけで、どういう状況でコースの逸脱がされたか、それが、先ほどICAOの報告書にありますが、入力の手続のミスというところも考えられますし、そのような仮にエラーがございまして、さらにそれをリカバーするようないやうな方、常に自分の位置を他の方法で確認して、いろいろ航法をとり得なかつたかどうかという点に、いろいろと問題があると思ひます。ただ、現在私どもが考へてゐるいろいろとやっておりますのは、あくまでも推論でございまして、そういう仮説をとれば過失があつたということも言えるかもしれませんが、現実にはどのような状況でどのようなコースの逸脱をしたかということが明確でない以上、過失があつたということを私どもがこの場で申し上げるわけにはまいりません。

○小島静馬君 それはそうだろうと思ひます。それで、それをどういうふうな推論していかうかというところはいろいろ難しい問題ですけれども、今後究明していくことの中で、やはり資料収集ですね、これはいろいろな角度で、国際的な活動の中で行われていくべきだろうと思ひます。

そのことは要望として申し上げておきますが、その中の一つですけれども、ロメオ20というこの航路は、いつから開設をされて、頻度はどのくらいであつたか、過去にどういふ事故が起つたかということ、では教えていただきたいと思ひます。

○説明員(平井啓雄君) ロメオ20の開設の時期でございますが、これは、昭和五十七年の三月十八日九時一分、これは日本時間でございまして、このときに開設をいたしております。この事故の

後、五十八年の九月三日〇四四分、一度クローズいたしましたけれども、現在では、五十八年の十月三日の午前四時零分からまた再開いたしておるといふこととございまして。この大韓航空の事故以前あるいは再開後、全く事故というものは起こつておらないわけでございまして。頻度につきましては、ちよつとデータを本日持つてまいつておりましたので、後ほど調べまして御提出申し上げたいと思ひます。

○小島静馬君 頻度については、それでは資料をいただきたいと思ひます。それで、これは本中は中によつと、非常に気になる文言が入つてゐるんですよ。しかしそのことは、もう時間がなくなりましたから、きょうはやめることにいたします。

そこで、遺族の補償問題というものが非常に重大な問題だと考へるわけでありまして、補償は一体だれがするんでしょうか。これは外務省の方でしょうか、どつちでしょうか。

○説明員(野村一成君) 補償の当事者といつたしまして、補償を行う者といつたしましては、本件の場合、国際法違反という形で、その連政府、及び先ほど申しましたようにルート逸脱の責任という意味におきましての大韓航空、そういうことになろうかと思ひます。

○小島静馬君 遺族会というものができて、大韓航空との補償問題の話し合いが中心に行われてゐるわけでありまして、その経過を非常に御関心をお持ちだと思ひますし、また立ち会つてもおられた、技術者が立ち会つておられたのかもしれないが、それにいたしまして、その経過はどうなつてゐるかということをお知らせいただきたいと思ひます。

○政府委員(仲田豊一郎君) 遺族会と大韓航空の話し合いの経過、私も承知してゐる範囲内でございますが、まず一番初めの大韓航空との接触は昨年の九月二十三日でございまして、大韓航空の社長が経緯を説明の上、遺族に対して謝罪を行つたといふこととございまして。二度目は、十二月

の十一日に同じように社長が出席いたしました、その席上で大韓航空より、乗客一人当たり七万五千ドルプラスアルファという補償を提示したと聞いております。遺族側よりは、いろいろ法律問題、法律的な疑惑がございまして、この七万五千ドルという限度額を適用し得るかしないかということに關して御意見、強い御主張が出されたようでございます。その次は、一月二十二日に一応御予定があつたようでございますが、かつ私どもの航空局の専門家が同席する予定になつておりました、遺族会の御希望によつて延期されたと思つております。さらに三月二十日、大韓航空側から副社長が出席いたしました、この問題についてさらに話し合いを進めようといふこととございまして、社長の出席もありませんのでこれ以上進展を

しなかつたと思つております。この席にも航空局から専門家が出席をしております。その次の機会は五月の十三日に大韓航空の社長が出席いたしました、これはいわゆる限度額七万五千ドルを援用し得るような状況であつたといふ主張があり、また同じような、金額も七万五千ドルプラスアルファという補償の申し出があつたようでございます。しかしながら、この会合におきましては何もまとまつてはいなかつたといふこととございまして。この会合におきまして、航空局の担当者が同席しております。

以上が、私どもが把握してゐる大韓航空と遺族会との間の話し合いの概要でございます。

○小島静馬君 三十分という時間の短さを今日ほど痛感したことはございせん。実は私はこの遺族会長の川名君は学生時代からの友人でございまして。最愛の息子がこの事故のために亡くなりました。自分の子供が亡くなつただけでも随分ショックであらうと思ひますが、遺族会が結成されて、その会長に就任して、家業をやる暇なんか全くないわけでありまして。東奔西走、奔命に疲れておられると承知しております。他の遺族のメンバーの皆さんもお気持ちは全く同じでございまして、その状況をみるにつけても、これは何とかしてあ

げられないだろうか、そういう思いの切なるものがあるわけでございます。そういう状況の中で、聞きたかったいろいろなことも半分しか聞けませんでしたけれども、しかし御答弁という形で明らかにしていただきましたけれども、私もそのことは承知をいたしております。

これから、どういうふうにして大韓航空機との折衝を進めていくか。大韓航空機が、もう少し誠意のある態度を見せてもらえないだろうか。私はここに持たせてまいりましたけれども、遺族会の出された声明書がございしますが、なぜもっと率直に、誠実に話し合ってももらえないだろうかという、本当に悲痛な叫びがこの声明書の中に入っております。この中の幾つかの文章を読みたくても読む時間がもう実にはなくなつたわけでございます。また、重大なる過失があるというふうにも思われます。また、航空局長は今、答弁の限りではない、これは日本の運輸省の航空局長が言えることではないということも、私も理解をいたすわけでありましたが、そういうふうなことが、起こり得べからざるものが起こつた。そのことは本当に私も何とないますか、ICAOの報告書の中に込められている幾つかのものを実は感じ取るわけでありまして、これを立証していくにはどうしたらいいだろうか、生の資料が欲しいというのも遺族会の悲痛な訴えであるわけでございます。

そのことを考えますと、今こういう状況の中で、交渉が実は停頓をいたしております。この上はもう提訴するしかないではないだろうか、そういうどんじりまで追い込まれているというのが実情であるように思われるわけでありまして、運輸大臣といたしまして、何とかこれ日韓親善という立場もございしますので、民事不介入という原則もわかりますけれども、こういうふうな事件の性格から言いますと、兩國の親善のために話し合える方法、そういうふうな方法をあつせんしていただくようなわけにはいかないだろうか、そんなことを痛切に感じますし、また、不幸にしてこれが提訴されるというふうなことも、このこ

との解明のために何とか生の資料を収集していく、そういうふうな面での、裁判活動になったならばそれに対する援助をしていくというふうなことで、まだ訴訟にもなっておりませんのでそれに對してどうこうと言うことはできないかもしませんが、ぜひひとつ航空行政の大元締めとして、大臣おんみずからこのことに対する御配慮と御協力を煩わしたいというふうな心から思っているわけでございますが、運輸大臣としてのひとつお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○國務大臣(細田吉藏君) 大韓航空機の墜落事件が起つてから、既に十一月が経過いたしましたわけでございます。この原因につきましては、またその後の調査の結果につきましては、今質疑応答の中でございましたが、いずれにいたしましても、ソ連の撃墜ということが全く憎むべきこととてございするけれども、そのまた原因をなしておるものは航空路の針路が違つたということであることにはもう間違いない、これだけはもうだれが見ても動かせないことであるというわけでございます。私も、私どもは、法律上の問題から見て責任云々ということはいろいろやかましく問題がございまいしょうけれども、しかしどう考えましても、航路を誤つたということがこのたつと犠牲者を出したことであるというふうに理解する方が、人間のこれ常識だと、かように思うのでございます。

私どもと韓国との、日本と韓国との関係は、もう既に小島委員御承知のように、大統領が日本へも来られようかというふうな関係でございます。中曾根総理大臣もお出かけになつたというふうなことでございまして、非常に親善の関係でございます。また、大韓航空という会社は、私も日韓航空協定に基づいてそれこそ毎日入つてきておる航空会社でございます。言うならば、日本の我々運輸省との関係も非常に緊密なものがある関係の会社でございます。

こういった点から考えまして、少なくとも、これで済むものではございませんけれども、遺族の補償の問題だけは何とか御遺族の皆さん方に、御

満足とはいかなくても、少なくとも十分なできる限りのことはして差し上げるということとでなければならぬと考えておるわけでございます。これまでも、先ほど米答弁等もございましたが、我が省といたしまして、外務省とともにいろいろこの問題に關与し、いろいろやつてまいつておるのでございますけれども、ちがひが明かない、こういうことなんでしょう。さらに私も、日韓兩國の立場、大きな立場からこの問題について、円満に話し合ひで解決ができるように全力を挙げたい、かように考えておる次第でございます。

○小島静馬君 ありがとうございます。ぜひよろしく願ひします。

○桑名義治君 たいだいま航空機事故の問題で質疑があつたわけでございますが、航空機の事故というものは、いかなる理由があろうとも、どういう形でありましようとも、大変に悲惨な事件でございます。

そこで、七月の二日に千葉県の上空におきまして、全日空機と小型のセスナ機が異常接近をしたという、いわゆるニアミス事件が発生をしているわけでございますが、この事件の概要とその後の調査結果を報告願ひしたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) たいだいまお尋ねのニアミス事件と申しますのは、ことしの七月二日、八文島空港を出発して東京国際空港に向かつておりました全日空の八三〇便が、十四時二十分ごろ千葉県市原市南方上空を高度約千五百メートルで飛行中、小型機と接近したという報告がなされたわけでございます。

この報告によりますと、全日空の八三〇便は東京国際空港の進入管制所のレーダー誘導を受けていたわけですが、小型機を右斜め前方に発見し、危険を感じて回避操作を行ったと言つてきております。そして交差したときの高度差は、約十五メートル程度と言つておるわけでございます。この報告を受けまして、直ちに本件について調

査を開始したわけでございますが、この報告の状況から見まして、相手機は有視界飛行を行っている小型機と考えられるわけでございます。そして現在、この時点でこの付近の空域を飛行していた小型機を多数の中から調査しましたところ、一応現在は、二機それに該当するかなというふうなものが出ております。しかし、現在兩方の事情聴取をさらに進めておりますが、これまでの段階では、それらの航空機相互間でニアミスがあつたというのを認定するまでは至つておりません。したがつて、全日空機及び該機とされると思われる小型機等につきましてさらに事情を聴取して、ニアミスの事実があつたかどうかということとを調査を進めていきたいというふうに考えているわけでございます。

○桑名義治君 小型機につきましては、今から先もどんどん伸びていくのではなからうかという予想がつくわけでございます。これは輸送会社として、いわゆる近距離航空輸送の会社としてもまたふえていくのではなからうかと思ひますし、また個人の趣味でやっている方が最近非常にふえていくというふうに思われるわけでございます。したが、ごく最近のこの小型機のふえた状況は、どういふふうな状況でございますか。

○政府委員(西村康雄君) 現在小型機が何機というのを、ちよつと小型機全部について申し上げる用意がないんですが、例えば小型機の一審中心的なものは航空機使用事業でございますが、これらに用いられているものは、回転翼航空機を含めまして六百五十七機でございます。

○桑名義治君 これは、最近の動向から見てふえる動向にあると思ふんですが、将来をどういふふうに見通しておられますか。

○政府委員(西村康雄君) 小型航空機の利用というものは、これからのいろいろな産業活動が盛んになるに従ひまして、
〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕
やはり小まめにいろいろな小回りの情報活動あるいは宣伝活動、調査活動というふうなものに使わ

れる可能性は非常に高まってくる。そういう意味では、大都市周辺の小型機の飛行場の整備等ももちろん問題になってまいりますし、また各地域でもこういった小型機の使用というのが順次ふえてくる。そういう点では、小型機の運航の安全という問題は、従来以上に十分注意を払っていくべき問題だと存じます。

○桑名義治君 今の御答弁にもございましたように、今後の小型機の動向を考えてみますと、一層やっぱりふえていく傾向にあるということはいずれも否定することのできない事実であろうと思えます。そういった意味から考えますと、大都市周辺のいわゆるニアミス事件というものがあつてはならないわけでございますけれども、そういった事件が今後ふえていくのではなからうかというところが一応予測されるわけでございます。この問題は、ただ単にニアミスが起こったからという簡単な問題として取り上げるものではなくて、これは今から先のいわゆる航空行政の中の大きな目玉の一つとして私はとらえていくのが至当な考え方であろう、こういうふうにも思うわけでございますが、そういった意味で、いわゆるこうやうな事件が今までも起こってきたわけでございますが、現在までのような対策を講じてきたのか、その点についての御説明を願いたいと思ひます。

○政府委員(西村康雄君) 最初に、ニアミスが小型機についてどのように起こっているかと申しますと、ニアミスがあつたという報告はかなり多いんですが、現実には調べてみると、ニアミスに至っていない、一方的にそう思い込んでしまったというようなケースもあつて、意外と少ないんで、五十一年に一件、五十二年に一件ということ、このことと小型機のニアミスというのはほとんどないというのが現状でございます。

ただ、それは申しまして、実際に小型機の安全ということ、小型機が大型機の間を通過して航行するということについては、かなりの安全のシステムをつくつておく必要があるわけでございます。こういったことは、航空の一般的な問題として

ますと、巡航高度を遵守するとか、進路権をどちらが優先的に持つかというふうなルールがあるわけですが、墜落事故の際の教訓として、まずパイロットの見張り義務というものを課したわけで、これによりまして、IFRの状態も含めまして、常に前方を見ているということで、衝突をかなり回避できるということがまず大原則でございます。

そして、さらに航空交通が非常にふくそうしている空域、特に管制圏、管制区の中でそういった空域につきましては、特別管制空域というものを設けて、ここでは有視界飛行を禁止している、つまり必ず航空交通管制のコントロールのもとでやられるわけで、そうなりますと、そのような空域を飛ぶ飛行機は管制と十分交信ができ、そして管制から自分の飛行機の所在を認識できるようなトランスポンダーというものを装備した航空機でないと、これを飛ぶことができないという仕組みになっているわけでございます。こういった形で、現在ふくそう空域については安全の制度をとっております。

○桑名義治君 今いろいろの説明があつたわけでございますが、トランスポンダーのいわゆる取りつけ義務、これは有視界飛行の小型の中には現在ないではないですか、義務化が。この義務化を今後進めるといふ御答弁になるわけですか、今の御答弁は。

○政府委員(西村康雄君) 現在まで、トランスポンダーの義務化をしておりますのは、特別管制空域を航行する場合に限られていたわけでございます。ただ、特別管制空域というのは、一般の定期航空運送事業の航空機と同じようなコントロールを受けるということで、そう大きな、広い空域でございませぬ。主要空港の進入空域に設定されているわけでございます。

ただ、それ以外でも、ふくそうする空域が今後出てまいりますときには、小型機にもトランスポンダーを義務づけるということも一つのやり方で、これによって、管制官がレーダーを見ており

ますと、そこに小型機があるということがわかる。それが他の航空機と異常接近をした場合には、他の航空機あるいはトランスポンダーを備えている航空機に対して、回避動作をするように指示することも可能になるわけで、そういう点では今後の方向としてはトランスポンダーの義務づけというのを考えるわけですが、現実にはどの程度にふくそうすればそういうものを義務づけたらいいかというところは、かなり金額も張ることでございますので、小型機の利用ということも考えまして、そのバランスを考えながら安全のためのシステムをつくつていきたいというふうに考えております。

○桑名義治君 いわゆるトランスポンダーの取りつけ義務ということ、あるいはまた特別空域を広げていくという、そういう方法も考えられているというふうな言われているわけでございますが、いずれにしても、この問題は、今の御答弁の中にもございましたように、小型機についてトランスポンダーを取りつけるということは非常に費用がかさむという一面もあるわけでもございしますが、そういった意味合いで今後またそういう機器を取りつけることも、これも有効な手段かもしれないと、あるいはまた特別空域を広げるということもまた一つのいわゆる手段かもしれない。

それと同時に、小型機のいわゆる操縦士に対する教育ですね、この教育をやはりある程度強化していくということが、非常に有効な手段につながるわけではなからうか、こういうふうにも思うわけでございますが、その点はどういうふうにお考えになっておられますか。

○政府委員(西村康雄君) 先般の全日空のニアミスの報告を受けまして、私もからは、航空事業連合会あるいは航空機の操縦士協会あるいは自家操縦士協会等に対して、技術部長から通達をいたしております。

その中で、IFRで飛ぶ飛行機、VFRで飛ぶ飛行機等全般について、特に先ほど申し上げま

した見張りの徹底的な指示ということ、あるいは回避操作を適切にやるというふうなことで、あるいは管制機関と通信を適当に設定するというふうなことを言っておりますし、また、特にVFRで飛ぶ小型機につきましては雲からの距離を適正に確保する、あるいは航法訓練等を行う場合には、特に操縦練習飛行、試験飛行等を所定の空域で必ずやるというふうなことで、以上を事細かに申し出ておりまして、またこのためのマニュアルもつくられております。また、管制協会では、年二回そういった会議をいたしまして、周知を図っているというところでございます。

○桑名義治君 今回のこのニアミス問題を契機にしまして、運輸省から一つの通達が出ていますようにございします。通達が出ております。この通達も私、書類としていただいております。この通達もが、こういったいわゆる通達が出てくるだけでニアミスの防止というものが今後万全であらうかどうかというところは、これは極めてまだ私たちとしては心配な事柄でございます。

そこで改めて、先ほども二、三申し上げましたけれども、このニアミス事故が起こらないという防止対策として運輸省としてはどういうふうにお考えになっておられるのか、その点について伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(西村康雄君) 今後の対策といたしましては、自家用操縦士に対しまして、特に安全運航についての基本的な問題についての注意喚起を徹底していきたいということでございますが、これに並行しまして、航空交通のふくそう状況等を勘案しながら、必要に応じてトランスポンダーの装備を義務づけることを順次拡大していくというふうなこと、あるいは特別管制空域というものをさらにより広く設定するというふうなこと、その他必要な管制上からのアドバイスのシステムができるように研究していきたいというふうに考えております。

○桑名義治君 大臣、今の質疑の中で大臣ももうよく御存じと思ひますが、いずれにしても、

てもこの問題は、日本の現在の大都市圏の上空におきましては非常に重要な問題だと思ふんですが、大臣としての御所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(細田吉彦君) まことに重大な御指摘だと思ひます。運輸行政の一番大事なのは安全でございます。事が起こってから騒いでも、これは後の祭りというわけでございます。こういった意味で、安全確保のためには幾らやかましくしてもやまじ過ぎるということはないんじゃないかとさえ思は思つておるわけでございまして、今いろいろ質疑応答がございましたが、私も、敢しくこの問題に対応していくという考え方で臨みたいと存じておる次第でございます。

○桑名義治君 次に、先ほども瀬谷委員の方から質疑があつておりましたが、足尾線の問題について少し伺いたいと思ひます。

足尾線の問題でございますが、瀬谷理事も言われておりましたように、足尾線の一番のネックはどこにあるかといへば、これは栃木県と群馬県にまたがっているということが、まず一つの大きなネックになっておると思ひます。今から先協議会ができるとしても、二つの県を、意見をまとめ上げていくということは、これは非常に現地としては厳しい問題があるのではなからうかと思ひます。

それと同時に、一番ここでやばり大きな問題として取り上げられているのは、この足尾線が廃止になった場合には今までの足尾鉱業所が撤退をするということ、先日の視察のときにもはつきりと言明しておりました。

〔理事瀬谷英行君退席、委員長着席〕

もう永続ができない、こういうふうな言明をしておりました。そうなった場合に、足尾町が今後どういう経路をたどっていくか。この問題が非常に大きな問題に、社会問題になりあるいは政治問題に浮き上がってくるのではなからうか、こういうふうにも思ふわけでございます。

そこで私がお尋ねしたい問題は、まずこの足尾鉱業所、これは先ほどの論議にもございましたよ

うに、言うならば先端技術をつくつていふと言つても決して過言ではないわけでございます。それと同時に濃硫酸を運んでいるという、重大な危険物でございますので、これが鉄道以外では不可能だという結論が出ておるわけでございます。パイプラインを敷くことも考えなければ、これもだめだ。そうすると、トラック輸送ということになれば、現在の道路事情ではだめだ。あるいは濃硫酸を引き受ける方も、トラックのタンクローリーでは困ると、拒否をされている。こういうことになれば、おのずから出てくる問題は、結論としては、この足尾線が廃止になればいよいよ撤退をするということにつながっていくわけでございます。

撤退をすれば足尾町はどうなるかといへば、やはり従業員と家族を合わせると三分の一の人口を占めているわけでございます。これに頼つて生活をしていられるのは町が運営されていると言つても決して過言ではございません。急速な人口減を来することは事実であります。足尾銅山がなくなつたから三分の一の人口が減るということはおさまらないわけでございます。それに付随していろいろな生活をしている住民の方々が足尾からいなくなつていくということは当然のことだろつと思ひます。そういうふうな考えますと、足尾線の存続問題、それからこういうふうな優秀な技術を持つていける足尾鉱業所をここで撤退させるかどうかという問題、こういうところにつながつてくると思ふわけでございますが、この点についての御所見を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(西村康雄君) 大変恐縮でございますが、先ほどの御質問の関連で今の委員会にちよつと御報告させていただいたのですが、きょう一時に明石で、新聞社の取材中のヘリコプターが二機衝突をいたしました。墜落をいたしました。死者二名、重傷四名という報告を受けております。一機は毎日新聞の社機でございますし、一機は朝日放送のチャーターした飛行機で、市内の銀行に事件があつて、その取材中だったというふうに報

告されております。

小型機の安全については、特にまた今後とも注意してまいりたいと思ひます。

○政府委員(棚橋泰君) 足尾線の問題につきましては、先生御指摘のとおり、あそこは古河鉱業の由緒ある鉱業所でございます。現在は銅鉱石を輸入いたしまして、それを列車で運搬をいたしまして、製錬をいたしまして、その副産物として出る硫酸もまた鉄道で運んでおる、こういう状況でございます。

ただ、先ほどの瀬谷先生の御質問にもお答え申し上げましたように、私も再建法の規定に基づきます政令によりまして、旅客では乗車密度二千人以上、それから貨物では四千トン以上という線を対象に、これを鉄道から他の交通機関に転換していく、こういうことで法律の規定に従ひまして、転換の措置を講じておるわけでございまして、足尾線もそういう意味では基準に該当する線でございます。ですから、これらにつきましてはぜひ何らかの形で他の輸送に転換をしていただきたい。先ほどのいろいろ硫酸等の輸送についてのお話がございましたが、私もいたしましては、まず第一次的にはトラック、道路輸送に転換をしていただきたい。技術的にも、いろいろの措置を講じた場合には、硫酸、銅鉱石等の輸送は一応可能であるというふうな考えております。

ただ、地元としてどうしても鉄道輸送、会社を中心として鉄道輸送によりたい、こういう御希望でございます。場合には、地元等がないしは古河鉱業等が中心になつて、何らかの形で鉄道の輸送会社をおつくりいただきまして鉄道として存続されるという場合には、それなりの、法律の規定に従ひまして、助成その他の措置を講ずる、こういうことになつております。

似たような例をいたしまして神岡線というのがございまして、また同じ岐阜県に樽見線というのがございまして、これらも大体今先生のお話の足尾線と似たような事情にございますが、これは一次線でございますけれども、地元で二年間を

かけていろいろ御協議をいただきました結果、これらの線につきましては第三セクターとして鉄道会社を設立して、そしてそういう鉱石ないしは濃硫酸というようなものを輸送し、それを国鉄線につなぐ、こういうことで第三セクターに転換するということまで話がつきまして、ことしの十月一日から新しい会社で輸送をされるということで話ができておるわけでございます。

足尾につきましても、道路輸送、または今申し上げましたような第三セクター等、多面的な面について協議会において地元で十分御協議をいたしたい、何らかの形で国鉄線からの転換をお願いしたい、こういうことで進めてまいりたい、かように存じております。

なお、二つの県にまたがるという点につきましては、確かに御指摘のようななかなか難しい問題がございまして、先ほど申し上げました神岡線も岐阜県と富山県にまたがっておりますし、そのほか九州の甘木線とか、いろいろ二県にまたがっております。線につきましても既に大体転換の方向等が合意されておる例もございまして、そういう意味で、群馬、栃木、群馬にも十分お願いをいたしまして協議会での御検討を進めていただきたい、かように存じております。

○桑名義治君 今の御答弁の趣旨あるいは筋というものは、私もよくわかるんです。特別ないわゆる線区をつくつてはならないという配慮もあるんだらうと思ひます。実際に地方ローカル線の問題を論ずるとするならば、私は福岡県出身ですから、福岡の各路線をばつぱつぱつと出していろいろな論議をしてもいいんですけれども、それ以上にこの足尾を視察した中で、これは重大な問題だなあというふうな認識に立つたから、私は地元の問題を出さないで、あえてこの問題を出しているわけです。

先ほども申し上げましたように、トラック輸送というものは、これはほとんど不可能だというふうには私は認定して差し支えないのではなからうか、こういうふうな思ふんです。相手側の濃硫酸

をいわゆる受ける方も、これはそういうふうなトラック輸送、タンクローリーでは引き受けない、こういうふうに言われておるわけでございまして、あるいは現在の道路事情を私たちが見てまいったわけでございまして、その道路事情を考えたとき、十トンの積載のタンクローリーで四十台、その他のものにあっては十トンの積載タンク等でも六十五台、あわせて百五十台、こういうような状況にもなりますし、先ほど申し上げましたように、パイプを敷くということについても、これは不可能である、これは認可がおりないであらう、こういうような事情もあるわけでございします。

いずれにしても、いわゆる足尾町というのは、この足尾銅業所がなくなればこれは完全にもう消滅してしまうというところでもございしますし、あるいは昨日の新聞に出ていたそうでございしますけれども、何か東南アジアの難民を受け入れるという努力もしているということが新聞に出ておりました。町長が同意をされた。こういう努力もどんどん続いているわけでございします。

それと同時に、あの周辺の市町村を見てみますと、果たして第三セクターにした場合に各町村に負担するだけの能力があるだろうかという問題もございしますし、あるいはまた、先日の視察のときには、鉱業所としては第三セクターというような形になれば撤退せざるを得ないニュアンスの答弁がもう既になされているわけでございまして、そういうことをいろいろ考えますと、ただ単に法律にこういふふうになっているからというだけではなくて、ここをもう一步進めた上で、過疎対策という立場から見ても、あるいはまた、今後こうやって優秀な企業を残すという意味合いにおきまして、これは政治的ないわゆる配慮というものがあえて必要なのではないかという感じが、この点について大臣はどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(細田吉藏君) ローカル線の問題は、

国鉄の経営の再建という見地から起こっておる問題でございします。したがって、どの線につきましてもいわゆる公共性という見地からは反対が強い。この証拠には、各県知事の意見というものがまず出てまいりますが、賛成ということをお認めから言ってきた知事は一つもないわけでございします。しかし問題は、ただいまいろいろ御指摘がございしましたように、足尾線の場合の公共性というものは、自動車にした場合の、硫酸を自動車で運ぶことによる公共性に対するマイナス、つまり危険性とかあるいはいろいろな点、それから足尾という町がこの工場によって成り立っていると言つては失礼ですけれども、非常に大きなウェイトを占めておるという点、こういう点から、他の地域よりもその公共性というものがより強いのではないかと、もっと強く考えなければいかぬのじゃないか、こういうことではなからうかと私は思っております。線路別に差別を加えて公共性の強さがどうこう言つては本当は相済みないわけでございしますけれども、まあ御質問にもございしますので、私は、特にそういう点が強いということについては否定できない事柄である、かように考えております。したがって、今後、審議会の席上におきましてそういう点が十分に検討されなければならぬ。政治は生きておるものでございします。でございしますから、この相矛盾する国鉄の経済性、経営の合理化というものと公共性の調和をどこで結んでいくか、どこで調和点を見出していかうかという点について十分な御審議をいただいてこれは対処していかなければならない問題である、かように存じておる次第でございします。

○桑名義治君 いずれにしても、この問題をもう少しいろいろと議論したいんですが、時間も十分しかございせんので次の問題に移りますが、しゃくし定規にこの問題を考えるのではなくて、そういうふうな特別な公共性という立場から見た場合には、私は、これは非常に強い公共性を持っておる、こういうふうに思うわけでございまして、どうかその点を十二分に運輸省としても考

慮をしながら、あるいは国鉄としても考慮をしながら、地元の人との話し合いを、これは積極的に話し合いを進めていっていただきたいということをお願いしておきたいと思ひます。

それから次は、東京駅の八重洲の北口の遊休地を有効利用する計画を国鉄自身が進められているという新聞記事が出ておりました。その計画の概要及び見通しについて、まず伺っておきたいと思ひます。

○説明員(岩瀬虹児君) この計画の対象地でございしますが、これは、昭和三十五年までは東京鉄道管理局庁舎として使用していたところでございします。東海道新幹線の線路、ホーム、それからCTC等の建設のため建物約六〇％を撤去したその残りの部分でございします。現在は、現業機関庁舎として、また路線バス、団体バスの発着所、東名バスの駐車場として、さらに東京駅の広報施設として使用をしております。

この対象地の整備につきましては、東海道新幹線の建設に着手した昭和三十五年以前から、東京都との間において密接な協議を続けてきたものでございします。これは、東海道新幹線を東京駅の八重洲口側に位置させることになりましたために、駅と都市との関係、なにかずく旅客の流動のパラメータが九ノ内側から八重洲口側の方に重心が移つてまいりますので、現有の八重洲駅前広場のあり方、その整備等について検討が生じたことが一つございします。それから東京駅の旅客ホームでございしますが、これは国電の場合には二百二十メートルの長さを持っておりまして、新幹線はその約二倍ございまして、その延びた部分が専ら東京駅の北方向、すなわち八重洲北口方向に延びておるわけでございします。そのようなことから、北口での旅客扱い施設の整備の問題が生じておりました。

この二十年間にわたります協議の結果、まず八重洲北口北部地区、すなわち永代通り側に約五千平方メートルの広場機能を確保すること、それから、八重洲口と九ノ内口とを結ぶ自由通路を整備すること、それから、日本橋方向への旅客流動を

十分に考慮して八重洲北部駅舎を整備すること等でおおむねの合意が得られて、今日に至っているわけでございします。

そのようなことから、この八重洲北口駅舎につきましては、一階部分はこれはコンコースとして旅客の利便のための施設を整備いたしますが、その上層部分につきましては、有効活用を図るというところで、関連事業ビルの開発を計画しているものでございします。

なお、国鉄といたしましては、まだこれは事務段階のものがたまたま新聞報道に抜けておりますので、まだ意思を固めているわけではございしませんけれども、早急に詰めてまいりたいというふうに考えているものでございします。

○桑名義治君 この問題については、この新聞紙上では、「監理委員会筋から」ということで記事になっておるわけでございしますが、「赤字穴埋めには売却の方が即効性があるし、開発するにしても民間ベースでやらせたい」「経営形態をめぐる監理委員会の答申を一年後に控えている時に、急ぐことはない、こういうふうな事柄が記事になっておるわけでございしますが、監理委員会としてはどういふふうにお考えでございしますか。

○政府委員(林淳司君) 新聞記事に確かにそのような記述がございましたけれども、監理委員会として八重洲の土地について具体的に見解を表明したというところはございせん。

それから、監理委員会は基本的にはその所掌事務として個々具体的な事案についていいとか悪いとか言う立場にはございせんので、そういうことはやはりこれは政府及び国鉄において最終的に御判断をいただくことだろう、こう考えております。

ただ、一般論として申し上げますと、こういう貴重な土地というものの取り扱いでございしますけれども、やはり効率的な経営形態というものを確立した際におきまして、新しい経営主体が鉄道事業とあわせて関連事業をどのように展開していくかという、その新しい事業体の新しい制約のない

状態での経営戦略というものと密接にかかわっていると思ひますし、それから一方におきましてまた、膨大な長期債務というものを抱えておきまして、これを何とか処理しなくちゃならない、その場合にこの土地との関係を一体どう考えたらいいかという問題もございまして、やはりその辺の基本的な将来の方向というものを十分見きわめた上で考えていくというふうな、いわば慎重な態度で臨むということも必要じゃなからうか。こういう苦しい時期でございまして、少しでも関連事業を展開して一銭でも余計稼ぐということも重要なことだと思ひますが、一方におきまして、今申し上げたようなそういう将来を展望した経営戦略というものととの関係で考えていくということも必要じゃなからうかということで、私も監理委員会としては、できるだけひとつ慎重に御検討いただきたい、このような感じを持っておるといふことでございまして。

○桑名義治君 私がこの問題を持ち上げたら恐らくそういう答弁が来るのではないかとこの予想はしておりました。しかしながら、ここではっきりしておかきやならない問題は、今の御答弁の中にもございましてけれども、こういう一つのピルならピルという形で再開発をした場合には、経営形態をどうするかという問題が一つあると思ひますね、今の御答弁の中には、即座に売却して今の穴埋めにするのがベターなのか、それともそこを有効に利用して今後の問題としてこれを取り扱っていくのがベターなのか、その二つの方法があると思うんですけれども、どちらの方向を優先させようというふうにお考えになつてゐるのか、そこら辺が少し私には知りたかつたわけなんです。

すぐに売って穴埋めをすること、そういう方向で遊休地を取り扱うのか、多少時間的にかかって費用がかかるとしても、一つの企業体をそこに作り上げて、そこからの永久収益という形でこれを利用していくことがベターなのか、もう大きく

分けるとこの二つの方向性しかないと思うんですよ。どちらが選択なさろうとしているのか、監理委員会としては、その点をちょっと伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(林澤司君) 具体的に、今問題になっております八重洲の土地がどちらに入るかということとは、ちょっとこれはなかなか難しゅうございまして、けれども、一般的に申し上げますと、いわゆる非事業用地でございまして、これについてはやはり両面があらうかと思ひます。非事業用地の中でも、駅に非常にくつついていて、そこをその関連事業に使うことによって非常に鉄道事業に大きな利益がもたらされる、そういう場所もございまして、飛び地のようなところで、関連事業というよりはむしろ、その周辺の状況等から見て、これは処分をして債務の穴埋めに充てた方がいいという土地もあらうかと思ひます。そういうふうな、具体的にどこでどう線を引くかというのは非常に難しゅうございまして、やはり用地の状況、性質によりまして両面があらうかと思ひますので、その辺の仕分けをやはりやつていく必要があるんだらう、このように考えております。

○桑名義治君 一概に、こういう方向ということとは言えないかもしれせん。しかし、方向性というものはやっぱり立てておくべきだらう。そういう基本的な方向の上に立つて仕分けをしていく、いわゆる即、穴を埋めるために売るか、あるいはそこに何かの企業体をつくつてそこから永久に利益を生み出していく方向でいくか、この基本線にのつて仕分けをしていく、どっちをとっていくかということが私は今から先の一番の問題点にならうと、こう思うわけでございまして、この問題について大臣はどういうふうにお考えになりますか。

○國務大臣(細田吉藏君) 今の林次長のお答えと同じようなことなんです、一番ここで今慎重にと言つて林次長が申しておられるのは、経営形態をどうやっていくか、それから長期債務をどうするかということがうしろさばくたつと決まるというところが一つあるわけなんです。これが決まらう決まらうしてしまつておれば、その観点から、一体どっちに振り向けるんだということがもつとはつきり言えると思ひます。この長期債務問題、これと経営形態とはまた密接に絡んでゐる問題でございまして、そこで、その基本的な問題の決まり方によりまして若干これは変わつてゐる。そこで慎重にという言葉を言つておると思ひます。それで決まらないうけなければ、一件一件を、どのようにしたらどうというふうな細かく分析して態度を決めていかなければならぬ問題で、これはむしろ私どもが、認可事項でございまして、行政事項で運輸大臣として態度を決めなきゃならぬ問題でございまして、そこでその仕分けの問題が今林次長がお答えしたようなことになつておると思ひます。

ですから、大きく分けますれば、これはもう売って金にかえて借金を多少でも返すとか利息、利払いにした方がいいと。それから、これを活用して長い目で見て国鉄の経営をよくしていく、あるいは新しい経営形態でも結構ですが、よくしていく、そして雇用対策にもこれを使うと。こういうことになるわけでございまして、その両者の仕分けは、ですから抽象的には言ひ得ると思ひますが、今具体的な問題になつてくると、そういう最初に申し上げたようなことが絡んでゐる、そういうことでございまして、この問題に對しましては、非常に重要な問題でございまして、御指摘の点を一体どう考えていくか。いずれにしましても、いつまでもはうっておける問題ではございせん。決まれないからんべんだらりとしたらだらしめていいという問題ではございせん。今の時点では、林次長がお答えしたようなことと同じことを私もお答えをいたすわけでございまして。

○桑名義治君 終わります。
○小笠原貞子君 函館ドックの問題について伺いたいと思ひます。
造船の受注状態を見ますと、五十八年度はばら積み船の大量発注で、石油ショック以来十年ぶりの大量の発注、一千七トンを超えております。しかし、そういう中であつて、函館ドックが大変な経営危機に陥つてゐるというのが現実の問題でございまして。

函館ドックは、五十三年、五十四年にかけて、御承知のように大合理化を行つてまいりました。五十二年には三千三百人もいたという労働者が、現在は、半数の千六百七十五人に大幅に削減されております。船台も、三十万トンタンカーがつくれるという、そのところも買ひ上げられました。で、函館の現在四千九百トンと室蘭一万八千五百トンの船台というように、人数も施設も非常に大幅に縮小されてゐます。こういうふうな大合理化を行い、経営の面で見ますと、まあとんとんでやつてきたと。ところが今回、会社はにわか

に、経営危機機だという名のものと、また人員を七百九十名削減したい、一つは。そして二つ目には、来島グループによる新会社をつくるという構想を提案してました。御承知のとおりだと思ひます。しかし、労働組合や函館市など関係者は、全く驚き水だつたと言つてびっくりし、その内容が驚くべきものであるといふことで、これはちよつと大事な問題になつてまいりましたので、具体的に伺つていきたいと思ひます。
会社がなぜこういうような提案をしてきたかという、五十八年に赤字になつた、累積赤字も五百六十三億になつたといふことが原因になつてゐるわけですか。そして、時間の関係もございまして数字でお答えをいたしたいんですけれども、まず五十四年の大合理化をいたしました。そしてその次の五十五年、五十六年、五十七年の経営利益額とそれから累積欠損はどうなつてゐるのでしょうか。
○政府委員(神津信男君) お答え申し上げます。

五十四年度からの経常利益を申し上げますと、五十四年度は十九億円の赤字でございました。五十五年度はプラス二億円の赤字でございました。五十六年度はプラス七億円の赤字でございました。五十七年度はプラス三億円の赤字でございました。それから繰越欠損額は五十四年度五百六十七億円でございましたが、五十五年度五百六十六億円で、五十六年度五百六十一億円で、五十七年度五百五十八億円でござります。ただし、五十八年度は再び採算が悪化しております。経常利益はマイナス五億円、繰越欠損五百六十三億円ということになっております。

○小笠原貞子君 今お答えいただきましたとおりなんです。五十四年マイナス十九億とおっしゃったけれどもこれは合理化の前ですから、合理化してからはプラス二億円、七億円、三億円というふうになり、合理化されてから合計いたしますと十二億の黒字が出ております。また、累積欠損も今数字をおっしゃったとおりなんです。累積欠損も、決して多いとは言えないけれども八億円減少させているわけですね。少なくとも、大きくはないけれども、黒字十二億を出してきた、欠損も八億円少なくなりました。これは、決してこれは悪化したんではなくて、上向きになってきているというふうには、数字の上からはっきり見れるのではないだろうか。

そこで、五十九年三ヶ月、五十八年度に四億七千八百万円の赤字が出た、こういうことなんです。で、さあ大変だ、七百九十人首切れということになるわけなんです。だから、そのところがちよっとおかしい。もうちよっとこれを分析していかねばならないと思うんです。五十四年の合理化のときには十九億のマイナスになっていたけれども、その後労働者が人員も減らされた、そして非常に協力しているんですね。労働時間を四十五分延長した、それからベスアップはない、一時金も下げた、そして一生懸命に協力してそして少しだけでも利益も上げ、欠損額も減らしてきた。そしてここへ来て、これではもうやっつけいけない、一歩も引けない、でなければ死を

待つばかりだとか、いろいろとおどかしみたい宣言がなされているのを私は、おととい帰ってきたんですけれども、見てきました。

そこで、経営内容について具体的に伺っていき

ます。五十四年度に債務の棚上げは幾らで、五十九年三ヶ月では幾らになっているでしょうか。一つは債務の棚上げ、五十四年と五十九年三ヶ月、それから次は、五十四年に三十万トン船合を買

い上げてもらいましたね。それは幾らで買い上げてもらったか、その二つ、また数字をお願いしま

す。○政府委員(神津信男君) 棚上げ債務は、五十四年の二月に五百九十六億円でございましたが、五十八年度末で五百七十九億円になっております。

それから、設備の買い上げ額は五百五十億三千七百

百万円でござります。○小笠原貞子君 済みません、初めのは五百九十

何億円。○政府委員(神津信男君) 五百九十六億円が五十四

年二月でございまして、五十八年度末が五百七十九億円でございます。

○小笠原貞子君 今、買い上げてもらったのが百五十億三千七百万円で買い上げてもらったんですけれども、この百五十億三千七百万円という大きな額がどういふふうに使われたかということなんです。これは決算報告書を見ればわかるわけなんですけれども、この決算報告書をずっと調べていき

ますと、この売却代金五十億というのとはほとんど借金返済に充てられているという形が出てくるわけなんです。例えば決算書を見ますと、長期借入金

金の返済額が幾らか、これを見ますと百三十六億なんです。だから、百五十億で買ってもらった、そしてその百五十億の大部分百三十六億とい

うのが長期借入金というものに充てられたと言うに大体等しいような返済というふうに、数字を見てもいいと思うんです。

そしてその返済の中を見ますと、富士銀行に幾ら返済されたかというのを調べてみましたら、富

士銀行に十三億三千万円返済されている、こういうわけなんです。

それから、今おっしゃいました債務の棚上げの額ですけれども、ちよっと私の方の調べは、六百四十億が六百三億というので三十七億の差という

ものが出たんです。私の方の数字では、これはちよっと考えてみてください。おたくの方でおっしゃっただけでも、五百九十六億が五百七十九億とい

うことになりまして、結構棚上げも減らしている、こういうことになりまして、そうすると、こ

こでも言いたいことは、悪化ではなくて、返済にどんどん使っている、棚上げも減っているとい

うことがこの数字できちっと出てくると思うんです。それで次に、五十八年度を今度は調べてみたい

と思うんです。五十八年度の赤字決算、四億何ぼの赤字決算にな

ったからということで首切り、合理化が出てくるんだけれども、この赤字と五十八年度の長期借

入金残高というのを調べてみたんです。その長期借入金残高も五十七年、前年度よりも三十七億四

千四百万円減っているんです。だから、これも前年度よりも長期債務は減っている。一つ問題が

あります。それから経営が大変苦しいと。苦し

い中なんだけれども、その苦しい中からメーパ

ンクの富士銀行、これがもつと協力してやるべきだと思

うんだけれども、その富士銀行にもきちつと八億三千三百万円、五十八年度で返済しているわけですね。だから、五十八年度は赤字だ、大変だ、首切りだ、合理化だと言やん言ってきて

いるけれども、長期借入金も返済しているではないか、三十七億五千万近く返済しているじゃないか、三十七億五千万近く返済しているじゃないか。そして富士銀行は、メーパバンクなんだから

経営が大変ならうんと協力すべきなのに、ちやんとちやっかりというの

かな、八億三千三百万というのを取っているではないか。もしも富士銀行が本

当にメーパバンクとしての責任を持って猶予とかを考

えたら、八億三千万円返済を取らないで、これは半分でもいいですよと言

えば、四億何ぼの赤字が出ないで済むわけですね。そういうこと

でしょう。それからもう一つ私はけしからぬと思うのは、内部留保というところをず

っと調べてみたんです。そうすると、先ほど申し上げましたように五十四年に大合理化をいたした

よ。設備も減った、人間も減っちゃった。それなのに、内部留保の一部である引当金、退職金引当金とかい

ろんな引当金を見ますと、五十四年度は三十八億六千万円だったのが五十八年度は四十四億六千万

円というふうに、人数も設備も減らして合理化しているのに、こ

こで六億円も内部留保というのはふえているということなんです。だから、こ

こはもう本当に問題だと思

うんです。これは十分な時間がなかったんで、一応ちよっと気がついたところを申し上げたんですけれども、こんなに利益も上げてい

る、返済もいたした、内部留保は積み増しました、それで大危機というの

つきようその実態は調べておりませんが、実は五十五年、六年度、七年度、一応の黒字を出して経営は向上したという御指摘がございまして、まさにそのとおりではございしますが、造船はちやうどその時期に、オイルショックの後、一時市況は持ち直しをいたしました、ほかの造船所もかなりオイルショック後の経営危機に陥っていたわけでございしますが、いずれもこの時期の経営で累積の債務を全部解消いたしました、大抵健全経営といえますが正常の経営に戻った中で、函館ドックは、減ったとはいえ多額の累積債務が残っており、ということ、それから五十七年度の後半から一応の発注量は先ほど最初に先生お話しございましたようにふえてまいりましたが、船価が非常に低落をいたしました、低船価受注ということで造船企業の経営が全体にまたそこらどんどん悪くなつてきておるといことで、函館ドックも五十八年度五億円、それからさらに五十九年度以降赤字が大きくなって累積もふえてくるという見通しから、関係者は非常に経営の危機感を強めておるといのが状況だと私も考えております。

○小笠原眞子君 時間がなくなつたので、またその問題は後にします。

次に進みたいと思うんですが、確かに決していい業績ではないです、非常に経営が苦しいわけですが、それでも、それじゃなぜ五十八年度大変だと、見通しが暗いとか言ひ出したかといったら、これ調べてみたら五十七年には七隻、五十六年には七隻、五十五年には六隻注文をとっているわけですよ、受注ね。それなのに五十八年には一隻しか注文をとっていないんです。前の年の七分の一、一隻しか注文をとっていないければ、それは大変になるのは当たり前だと思うんです。しかも五十八年といったら、三光汽船で百二十三隻発注したわけでしょう。そんなにたくさん発注されているのに、函館ドックは前の年七隻注文を受けているのに五十八年は一隻しか注文をとっていない。もう仕事がないよということこれはどういふことなんだと、ここに一つの問題があると思

うんです。時間がなからひとつとまとめて聞きますから、その問題をどう考えるか、なぜもつと仕事をとろうとしなかったのかという点について、大臣も含めて御見解を伺いたいんです。

それから、今船価が高いとこうおっしゃいました。確かに函館は船価が高いと言われるけれども、「我が国造船業の現状と展望」、おたくの方の海上技術安全局からもらった資料を見ましたら、一番船価が高いのが五十六年度ですよ。この船価が高い五十六年に七隻とっているんですよ。それから船価が五十七年に下がっているんですよ。下がっている、五十八年も下がっている。それなのに一隻しかとらないということ、船価だけの問題じゃない。船価が高いときにはちゃんととっているではないかということですよ。

それから函館の場合には、今度来島どくが入ろうとかいろいろな問題が来るわけですが、それとも、結局船価が高いということとどんどんどん下がるということになって、今造船界でも問題になっていきます。やっぱり来島グループが非常に船価を安く下げてしまふ、するとほかの大手なんかと矛盾が出てきます。こういう船価を際限なく下げていくということについて、運輸省としてはどのような考え方で、どのように指導していらっしゃるかという問題を聞きたいわけです。

それから、今まで函館ドックは四千九百トンしかつくれない、船台を売られちゃったから、大きいのを。だから三つ割りにしてつくって、室蘭へ持っていく、そして大きくしてまた函館へ戻っていくことです。だから、函館で三つ割りにして室蘭へ持っていく一つにして、また函館へ戻っていくので、一隻について調べてみたら一億四千万円が上がつっているんです。だから、今まで二十七隻つくったから、二十七億というのはむだなことをやっている。だから、ここでこの函館の問題を解決するためには、八万トンの船台がありま

す。これは特定船舶製造業安定事業協会法によって完ったのではないわけだ。そして、この安定基

本計画で今使えなくなっているけれども、これも五十八年六月三十日という日付があるわけですが、それまではだめだよと言っているけれども、そうすると、この八万トンドックを使えるように、船台を使えるようにすれば、函館としては非常に業績を上げることが出来る。生かす道を具体的に考えてもらいたい。八万トン船台を使えるようにしていただけるかどうかということですよ。

それから最後に聞きたいことは、例えば富士銀行、芙蓉グループです。芙蓉グループが責任を私は持たなければならぬ。だから、運輸省として、芙蓉グループ富士銀行に対してどのような強力指導をしていられようかということ、それから八月ごろに合理化が一方的に強行されるというので、今函館は大変な騒ぎになっております。

労働組合と事前協議も無視してそういうことが行われれば大変だ、問題だ。函館市や関係者とも十分合意がなされないまま強行することはおかしい、だから労働組合を無視してやるといふこと、そういうことはしないように指導を強めるべきであるというのが私の考え方であり、それについてどういふふうな見解を持って対処されようとしているかということをお答えいただきたいと思います。

○政府委員(神津信男君) お答え申し上げます。まず、なぜ五十八年度に函館ドックは一隻しか受注がでなかったかという点でございしますが、先生御指摘のように、船価のまず問題があると思うのでございしますけれども、これは五十六年ピークで、それからどんどん船価が安くなつてきております。それで、これはいわゆるここで言っております船価というのは売り値、プライスでございまして、それとはまた別個にいわゆる製造にかかるとコスト、製造原価がございします。それで、製造原価が低いところは船価が低くなつてもそれに対応してどんどん受注がでますが、製造原価の高くなる、みすみ赤字が出るのがわかってまいりますので、非常に船価が下がるという受注が

しにくくなるという現象がございします。そういう原因が船価との関係ではあるかと思ひます。それが一つと、昨年の春闘におきまして労働時間延長などを含む労働条件の変更と賃上げをめぐりまして労使紛争が発生をいたしました、去年のちようど十二月までのほぼ一年間会社がそういう状態であつたために、なかなか受注をするチャンスに恵まれなかったということもあるのではないかと、その結果が一隻受注にとどまつてしまつたのではないかとこのように私も考えております。

それから船価指導の点でございしますが、おっしゃいますように船価が非常に下がっております、五十六年度に比べまして五十八年度は約三割近く船価が下がっております。このままこのような低船価が続きますと、造船業のみならず、関連工業とか、いわゆる関連の地域経済にも非常に大きな影響を及ぼしてくるということ、それから、西欧造船諸国からも非常に日本の低船価受注というものの対する非難が高まっておりますというふうなことを踏まえまして、ことしの六月から船舶の建造許可に關しまして船価指導を強化いたしました、適正船価の受注を行うような方向での指導を強化しておりますのでございします。

それから、三番目にお話しのごさいまする函館ドックの工事の進め方でございしますが、これは特定船舶製造業安定事業協会が函館ドックの設備を買い上げましたときに、特安業法によりまして、いわゆるそこでは特定船舶製造業を行わないということとを条件にして大型の造船設備を買い上げたわけでございます。特定船舶製造業というのは五千総トン以上の船舶でございします。したがいまし、函館ドックの函館工場ではその船をつくれないうことと四千九百六十総トンにし、室蘭で組み立てはするということになったわけでございますが、昨年の六月で一応基本計画が切れましたので、ことし函館で一萬八千総トンの船をつくれるように設備の振りかえをいたしましたので、今までは函館の設備を買い上げるための条件でもご

ございましたのでやむを得なかったと思いますが、
今後はその点の合理化は進むというふうに考えて
おります。

それから、八万トン重量トンの能力を返せない
かという点につきましては、これも設備を買い上
げましたときの条件でその設備も小さくするとい
う条件でございまして、現在もその設備を買い上
げました借入金を取り戻すために残存の事業者か
ら一定の納付金を取りまして、今は借入金の返済
に充てている段階でございまして、基本計画が切
れたからいいじゃないかというお話もございまし
たが、特定不況産業安定臨時措置法に基づきま
す措置が依然として続いておりますと私どもは解
釈をしておりますので、これを八万トンに戻すこ
とは非常に難しい問題があるというふうに考
えております。

それから、芙蓉グループへの指導の点でござ
います。函館ドックの再建に当たりまして、特
に大口の債権者である富士銀行の果たす役割と
いうのは非常に大きいということを承知してござ
いますので、富士銀行に対しては函館の経営が危
なからぬように十分指導はしておりますつもりで
あります。

それから、合理化を八月中に強行するという
点につきましては、私どもは労使双方に、極力話し
合いをして双方よく納得の上でやるような指導は
しております。ただし、この問題は経営の基本問
題でもございまして、必ずしもいつまでも引き
延ばせる問題ではないという事情も、一面ではや
むを得ない点もあるのかという考えを持ってござ
います。

○国務大臣(細田吉藏君) 我が国の造船業界が非
常に苦しい状態にあるということは、御質問の中
にもありましたとおりでございまして、その中で
函館ドックが、特に何といましようか、ひどい
状況になりました。大合理化計画を進めるとい
うことになってまいっておりますわけでございます。
なぜこうなったかといったような点につきま
しては、私も専門家でもございせんし、経営をや

たこともないものでございまして、いろいろ今
局長から話をしたようないろいろな事情が重な
って今日に至っておりますのでございまして。

ただ、申し上げるまでもございせんが、函館
ドックは、北海道における、また特に函館にお
ける、非常に重要な意味を持った企業でござい
ます。そういった意味から、先般来も北海道知事
それから実は私は一昨日函館市長からも陳情を
受けたのでございまして、とにかくこの函館ド
ックの灯を消してもらったんではこれはもう困
る、こういうことなんでもございまして、我々
運輸省としましては、生産は通産省が一般的に
所管をいたしております限りは我々運輸省が
所管をいたしております官庁でございまして、事
情はどうであれ、やはり責任官庁であるとして
し覚悟いたしておりますわけでもございまして、
できるだけのことをあらゆる方法を通じてや
ってまいりたい、かように考えておる次第で
ございまして。

○伊藤都男君 最初に、船員に關係いたしまして
二点ばかり御質問を申し上げておきたいと思
います。

一つは、海員の大変表彰の問題でございま
して、これにつきましては海友婦人会あるいは
組合などが毎年陳情をしてきたわけですが、運
省として私どもの要望を聞いていただきまして
表彰者も一昨年から百三十名から百五十名に
なりましたし、あるいはこれは外国船舶に乗
船している期間も通算されるということで、そ
の点については大変感謝を申し上げる次第で
あります。さらにもう一步、この大臣表彰の
基準というものを緩和していただけないかとい
うことでございまして。

その理由といたしましては、船員が大変平均
年齢が高くなりまして、さらに退職者が急増
するようないかなる情勢にもあります。もう
一つは、若い船員が非常に少なくなっており
まして、やはりそういう人たちに励みを与え
るという意味におきまして、この大臣表彰の
基準をもう少し緩和していただけないかとい
うか、将来の海運

のためにもそういうことが大変重要なとき
ではないか、こういうふうに思っておりますので、
点についての御見解をまずお伺いしておき
たいと思っております。

○政府委員(武石章君) お答えいたします。

船員に対する大臣表彰は、多年船舶に乗り組
んで、成績優秀とともに他の船員の模範である
船員に対して行なうものでございまして。

〔委員長退席、理事桑名義治君着席〕

最近の、海運関係の大臣表彰者に占める船
員は、約五割に達しております。またここ数
年の船員の受表彰者数も増加しているもので
ございまして、船員という職業の意義及び重
要性が十分に認識されているものと考
えております。

今先生からの御指摘もございまして、海洋
国日本にとりまして船員は極めて重要な職業
でございまして、その仕事も海上という特殊な
環境のもとで行なわなければならないという
こととしまして、今後大臣表彰に該当する船
員数の動向などを考慮しながら、今後とも適
切な対応を図ってまいりたいと思
っております。

○伊藤都男君 先ほど私が申し上げました
理由をもちまして、さらに情勢の変化に
対応しつつ御検討いただきたい、こ
ういうように要望をしておきたいと思
います。

それから第二点ですけれども、今、陸上の
労働者と比較して、海上の船員の失業率と
かというものは陸上と比べて一・五倍とい
うようになっております。船員をめぐる環
境というものはますます厳しさを加えて
おるわけでありまして、そこ
で、五十七年の九十六国会で、船員二法
及び船員災害防止協会等に関する法律の
改正審議の中で、各種資格等の海陸互換
性につきまして運輸省として関係各省
庁と話し合いを進める、そういう御
答弁もあつたわけでありまして、その
後二年がたつていくわけですが、この
問題についての進展状況、そして、こ
れからどのような対策を講

じようとしておりますか。その点をお伺
いしたいと思います。

○政府委員(武石章君) 船員の雇用情勢が
極めて深刻となっております。今日、船員が
陸上の職業に転換する機会も多くなり、ま
たその必要性も高まっております。このよ
うな状況のもとで、船員の持つ能力が陸
上の職業に就業する際に活用されることが
極めて有益でございまして、望ましいこと
でございまして。

そこで、陸上の技能資格のうち海技資格
と共通の技能を前提とするもの、いわゆる
互換性があると考えられるものについて、
運輸省においていろいろと検討してき
たところでございまして。五十七年の附
帯決議をいただきました国会以後も、広範
な範囲におきましていろいろと検討して
きたところでございまして、当面、労働安
全衛生法による技能資格十一種類という
ものが客観的にもそのような基盤がある
というふうなふうに考えられまして、こ
れを所掌いたします労働省に対して協
議を行つておるところでございまして。互
換性の有無につきましては、陸上資格と
関係する海技資格とを具体的に比較さ
せて検討する必要があると思
っております。

なお、海技学校におきましては、ボイラー
とか、あるいはクレーンの運転手、クレー
ンの操作とか、そういうような関係の作
業につきまして、労働基準局長の指定を
受けて技術講習を行つております。そ
ういふところで、現実にも当省の行政機
関の中でそのような訓練教育も行つて
いるところでございまして。

○伊藤都男君 やつぱり、エンジン操作に
しても、クレーンの操作にしても、ある
いはボイラーの運転にしましても、船
の中という限られた、むしろ環境の
厳しい中でそういうことを船上の労働
者がやっております。その持つ能力が
陸上の職業に就業する際に活用され
るわけでありまして、その点について
は、今十一種類と言われております
けれども、さ

らにこの辺の検討を急いでいただきたい、こうい
うふうに思うわけですね。非常に陸への転換者が
多くなる趨勢にあるわけですから、その辺のとこ
ろを考慮をしながら積極的に進めていただきたい
い。

そこで、関連して労働省にお伺いをするわけですが、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法、これは昭和五十六年十一月六日から施行をされているわけですが、この第十九条において、その船員が持っている船舶に適合する操縦士及び乗務員として

る能力に適合する職業につくことを容易にしてそれを促進するために職業転換給付金が支給されている、こういうことですけれども、この職業転換給付金が支給されているという制度を、制度というかこの規定を、さらに実効あらしめるためにも、今言いましたいわゆる海陸互換性、これについても、今言いましたに積極的に労働者としても取り組んでいただくたいし、むしろ、海陸互換性を今後早急急に制度化をする、こういう必要があるのではないかと、こういうふうに考えておりますけれども、労

勸省といしまして、この点についてどのような考えを持って取り組んできたのか、今後どのように取り組もうとおられるのか、この点についての御見解をお伺いしておきます。

○説明員(松本邦宏君) 労働省といたしましては、今先生御指摘のございましたように、船員の不況に伴った就職問題というのは深刻だということなお話をお伺いしております、かねがねその海技資格の陸上への乗り入れ問題についても運輸省の方からお申し出がございました。検討を続けてまいりましたが、最近になりましたと具体的に、先ほど申されました十一種の資格につきまして、こういう点をこういう形で免除してほしいというお申し出がございまして、現在、私どもの方で事務的にその十一の資格につきまして、労働安全衛生の観点から見て陸上への資格を与えていかどうかという点についての、詳細の検討を続けておるという段階でございます。

○伊藤郁男君 検討を続けているだけでは困ります。

すので、むしろ、制度化というものまで含めまして積極的に取り組んでいただきたい、こういうことを要望しておきたいと思います。

時間が余りありませんので、次に國鉄の問題につきましてお伺いをしていきたいんですが、昨年八月に、國鉄再建監理委員会の第一次緊急提言が行われたわけですが、この中で、関連事業の見直しについて指摘をされているわけですが、その後のような見直しが行われてきておるのか、この点についてまず最初に伺いしておきます。

は、管理の強化を強く言われております。これはやはり、国鉄の関連事業が、国鉄のこの危機的な状態の中で十二分に活躍をして、国鉄に貢献をするということをさらに一層強く国鉄としても管理をしるというような御趣旨だと思います。そういうようなことから、関係会社の管理の強化、特に国鉄出身の役員についての仕事の仕方については、強く管理をしてきておるところでございます。

○伊藤節男君　国鉄関連事業としては、国鉄法第六条に基づく出資事業と、それから国鉄法第三条に基づく附帯事業がありますが、具体的にお伺いをいたしますが、それぞれ、これらの事業を営んでいる会社というものは何社存在するののかということが第一点。

それから、この会社の役員構成の問題ですけれども、どのようになつておるのか。特に、出資事業をやっているところの会社の、役員の中に占める国鉄のOBというものは、どのくらいになつておるのか。附帯事業の中で、やはり役員の中に占める国鉄OBというのが一体どのくらいおるのか。具体的におわかりだったら、お話をいただきたい。

○説明員(岩瀬虹児君) 国鉄法第三条の直営事業はまだ非常に、どちらかと申しますと、広告収入でございまして、あるいは構内営業の収入を上げるというように、ほかの事業者が事業をしているものから料金を徴するということで、ま

だ、さしたる直営事業はしておりません。主たる関連事業といたしましては国鉄法第六条によります出資事業でありまして、現在国鉄が出

資をしております会社は、本日現在で百十五社で
ございます。そのうち一番たくさんございますのが
旅客ターミナル施設、いわゆる駅ビル事業でござ
います。これが六十七社でございます。

〔理事桑名義治君退席、委員長着席〕
それから貨物関係の会社、物品運送関連施設等の
会社が十四社、それから臨海鉄道が十三社、その
他でございます。

それに勤めております国鉄のOBでございますが、現在、この百十五社のうちで役員数は、非常勤の役員を含めて千六百四十五名でございます。これは一社当たりいたしましたと大体十四名ぐらいが取締役になっておるわけでありますが、この中で常務以上のいわゆる役付役員は三百九名でございます。この三百九名のうち国鉄のOBは百九十六名でございます。

○伊藤郁男君　この関連事業収入ですけれども、私鉄の場合は、これは大手なんですけれども、関連事業からの収入は総収入の三三％を占めていると。国鉄はわずか三％にしかならぬ。私鉄の場合は不動産業による収入もありますから、それを差し引いたといいたしましても、この関連事業から受ける国鉄の収入というものは格段に低いわけですね。

これが一体、どのような原因によってそうなっているのか、これは法的規制による格差なのか、どのように見ておるのか。あるいは、先ほど私OBのことを聞きましたけれども、やっぱりOBが関連事業、出資事業に多く役職を占めている、そういうところに関係があるのか。この辺のところの御見解をお伺いしておきたいと思います。

○説明員(岩瀬江兒君) 先生御指摘のように、大手鉄十四社の経営概況を見ますと、総収入に占める関連事業の割合は三三％でございます。私どもではまだ八百億台ということで、非常に率から申しますと、その十分の一ぐらいの率にしかなら

ないわけでございます。これはやはり私鉄との歴史の違いがあるわけでございますけれども、私鉄の場合にはやはり直営事業ということで、行いま

した関連事業の収入すなわち売り上げ自体が収入に上がつているということがございますが、私どもでは出資事業ということでございますので、出資した事業からの配当でありますとか、その事業から上がります構内營業料金でありますとか、あるいは地代でありますとか、そういうものは関連事業収入に上がつておるわけであります。したがって、額的には、あるいはその比重的には非常に差があるわけでありますけれども、内容的には、私鉄の場合には、そのコストがそのほかにその裏にある。国鉄の場合には、比較的純益に近い格好で上がつてきているものであるという差があるかと思ひます。

しかしながら、やはり私鉄の場合には、直営事業を行つてゐるということが非常な大きな強みであります。これは、私鉄の中でも不動産關係が非常に大きな比重を占めておりますが、国鉄の場合にも土地の売却を含めると比較的若干私鉄にも追いついていくのではないかと思ひますが、しかしながらやはり一般的な事業に非常に制約があることも事実でございます。今後国鉄の大きなヤードなどがあてまゐりますにつきましては、そこである程度の売れるような土地をつくつていくこととか、あるいはその土地に關連をいたしました、あるいは不動産に關連いたしました事業などを行ひまして、国鉄の経営改善に資してまいりたいというふうに考えております。

なお、OBのことでもございますけれども、これは先ほどから御答弁申し上げましたように、関連事業の中で百九十六名が常勤の役員として勤めているわけでございますけれども、これは百十五社でございいただきますとわかりますように、一社当たりいたしますと二人にもならない、一・何人という数字でございます。非常に国鉄の出資会社の場合には経営陣を簡素につくっておりまして、ほとんどの役員が非常勤ということで、しか

もこれは民間の方々などに役員になつていただいで、報酬などを余りお出ししないというところが意見を出していただいておるといふようなことがございます。そういう意味では、国鉄のOBが非常に動きが悪いというところは、私もでは、ないといふふうな考へております。また、特に会社の場合には、会社の社長あるいは専務というふうな代表権を持った人たちの意思で会社の帰属が決まるわけでありまして、特にそういう役付役員の選定に当たりましては、国鉄でも気をつけておるつもりでございます。

先生の御指摘のようなことがあつてはいけませんので、今後ともよく注意をしてまいりたいといふふうに考へております。

○伊藤都男君 最後の一つだけ伺いをしていただきますが、最近国鉄の改札を通りますと、かなり外部委託をしているというふうに見受けられるわけですが、その人員については後でお伺いをするといいたしまして、私はこの外部委託のメリットを全面的に否定するつもりはありません。

しかし、今のやり方を見ておきますと、国鉄の内部に合理化に反対する勢力があるために、それに遠慮して、そして部外委託を簡単に進めているような感じがしてなりません。そういうような形で部外委託というものをやることは、私は国鉄の再建のために必ずしもよくない。一方で余剰人員が二万四千人も出ているわけですから、したがってまずこの余剰人員をどのように活用するか、ぎりぎりのところまでその活用方法を煮詰めて、そしてやむを得ざる部門だけを外部委託していくといふようにしていかないとまずいのではないかと。内部における勢力に動かされながら、したがって面倒だから外部委託した方が楽だといふような姿勢では困る。そういうふうに思ひますので、この点については私は根本的に見直していくべきではないか、こういう主張をしたいわけでありましたが、できれば総裁の御見解を伺ひまして、時間が参りましたので、私の質問を終わりたいと思ひます。

○説明員(太田知行君) 外部委託についてのお尋

ねでございますが、二つに分けて申し上げたいと存じます。

一つは、余剰人員問題が顕在化してきた以後の取り扱いにつきまして、外部委託を拡大する、あるいは外部委託によつて合理化を進めるという手法は、ほとんどないといふようにして、次第でございまして、それからまた、予定をしておりましたものの実施を繰り延べて、私どもの方の言葉で申しますと暫定グループ、直営人員によるそういうグループをつくりまして直営人員がいる限りは続ける、逐次実施していく、こういう手法をとっているところでございまして、これは今後の問題でございまして。

しかしながら、余剰人員が発生する以前につきましては、率直に申し上げまして貨物の輸送量がこれほど激減するとは予想しておりませんでした。経営改善計画の当初においても貨物は横ばいという想定をしておりましたもので、それから、これほど大量に余剰人員が発生するという想定のもとに組んでおりませんでした、したがって外注も、合理化を進める上での有力な手法として進めてまいりました。これ今お話しございましたように、決して外部勢力その他に対するおもんばかりだとか配慮というものとやたらわけではございませんで、それなりに外部の技術力を活用することか、あるいはまた波動対応に対して直営人員では対処し切れないような弾力的な勤務体制をとるといったようなメリットもいろいろございまして、その上での有力な手法として考へてきたことは事実でございます。

そういうことで実施しましたものにつきましても、見直しの御指摘もいろいろございすけれども、これはこれでまたいろいろ問題を抱えております。それから、国鉄全体、関連を取り巻く業務量そのものが落ち込んでくる状況下におきましては、既に外注に委託している部分も相当減量していかねばいけません。今手元一例で出改札関係の数字がございまして、五十七年度末には二千

五百五十人ぐらゐ、五十八年度末には二千五百名ぐらゐ、本年度末の見込みでは二千名に減少せざるを得ないといふような想定もあるわけでございますので、これについては慎重にやはり継続という視点を持ちながら見直していくことが適切ではないかといふふうな考へておる次第でござい

○説明員(仁杉肇君) 大綱につきましては、ただいま太田常務から御説明したとおりでございます。外注、業務委託の問題につきましては、昭和五十五年とか六年とかいう時点で、欠員というやうな問題点がございまして、それに効率化というやうなことも考へながら外注をしてきたわけでござい

ますが、先ほど太田常務が御説明しましたとおり、最近の合理化、効率化が非常に進んだといふことで、今、外注、業務委託をしながら一方に過員があるというやうな非常に矛盾した状態が出ております。これらにつきましては我々も、急に今までの外部委託を全部ゼロにするというの

もなかなかいろいろな事情がございまして、そのやうな事情を考へながら、今太田常務が説明をいたしましたように、将来の問題といたしましては、そういうものの減少といふやうなものを考へながら処置を進めてまいりたいといふふうな考へておりまして、先生の御指摘のやうな方向でだんだんと考へてまいりたいと思つております。

○委員長(矢原秀男君) 本日の調査はこの程度といたします。

○委員長(矢原秀男君) 次に、道路運送法等の一部を改正する法律案を議題といたします。細田運輸大臣。

○国務大臣(細田吉藏君) ただいま議題となりました道路運送法等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。

近年我が国の自動車の保有台数は著しく増加し、また、輸送活動に占める自動車の役割は、非常に重要なものとなっております。自動車の活動

範囲の広域化や各種交通機関の整備に伴い、自動車行政についても、広域的観点や総合交通政策の観点からの対応が求められており、これに即した自動車行政の事務処理体制の整備が必要となっております。

現在、地方における自動車行政事務の処理体制といたしましては、ブロック単位の地方運輸局のほか、都道府県単位の機関として陸運事務所が設けられておりますが、その職員は昭和二十四年の設立当初より、国家公務員でありながら都道府県知事の指揮監督を受ける地方事務官という特殊な身分とされ、予算、業務運営の面におきましても国の地方行政機関としての実態を備えていながら都道府県の機関であるといふ変則的なものとなっております。

このため、昭和五十八年三月の臨時行政調査会の最終答申においては、陸運事務所を運輸省の地方支分部局とし、陸運事務所の地方事務官をすべて運輸事務官とすることとされておられ、これを受けて政府は、同年五月の「臨時行政調査会の最終答申後における行政改革の具体方策について」の閣議決定及び本年一月の「行政改革に関する当面の実施方針について」の閣議決定において、地方事務官制度を廃止するための所要の法律案を今国会に提出する旨の方針を決定したところであります。本法律案は、この方針のつとめとして提出するものであります。

本法律案におきましては、陸運関係事務に係る運輸大臣等の権限を都道府県知事に委任する制度を廃止し、これらの権限については、運輸省の地方支分部局の長に委任することができ、運輸省の地方支分部局の長に委任することとすること及びこれに伴ひ従来の陸運事務所の職員を運輸事務官、沖縄県については総理府事務官とすることといたしております。このため、道路運送法、道路運送車両法、運輸省設置法等の関係法律につきまして所要の改正を行うものであります。なお、この法律案は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日か

ら施行する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。
○委員長(矢原秀男君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(矢原秀男君) 次に、連合審査会に関する件についてお諮りいたします。

健康保険法等の一部を改正する法律案について、社会労働委員会に対し連合審査会の開会を申し入れることに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後四時三十四分散会

七月二十五日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、船員法の一部を改正する法律案

船員法の一部を改正する法律案

船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

目次中「第九章 年少船員及び女子船員」を「第九章 年少船員」に改める。

九章の二「女子船員」に改める。

第四十四条の二第二項中「産前産後の女子が第八十六条」を「女子の船員が第八十七条第一項又は第二項に、「但し」を「ただし」に改める。

第四十七条中「左の」を「次の」に、「雇入の」を「雇入れの」に改め、「又は女子を削り、「但し」を「ただし」に、「因り」を「より」に改める。

第九章の章名中「及び女子船員」を削る。

第八十五条の見出しを「年少船員の就業制限」に改め、同条第二項中「及び女子の船員」を削り、「これらの船員」を「当該船員」に改める。

第八十六条及び第八十七条を削る。

第八十八条の見出しを「年少船員の夜間労働の禁止」に改め、同条第一項中「又は女子の船員」を削り、「但し」を「ただし」に改め、同条第二項中「及び第三号」を「又は第三号」に改め、同条を第八十六条とする。

第九章の次に次の一章を加える。

第九章の二 女子船員

(妊娠婦の就業制限)

第八十七条 船舶所有者は、妊娠中の女子を船内で使用してはならない。ただし、次の各号の一に掲げる場合は、この限りでない。

一 命令で定める範囲の航海に關し、妊娠中の女子が船内で作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたとき。

二 女子の船員が妊娠中であることが航海中に判明した場合において、その者が当該船舶の航海の安全を図るために必要な作業に従事するとき。

船舶所有者は、出産後八週間を経過しない女子を船内で使用してはならない。ただし、出産後六週間を経過した女子が船内で作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、この限りでない。

船舶所有者は、第一項ただし書の規定に基づき、妊娠中の女子を船内で作業に従事させる場合において、その女子の申出があつたときは、

その者を軽易な作業に従事させなければならない。

第八十八条 船舶所有者は、命令で定めるところにより、妊娠中又は出産後一年以内の女子(以下「妊娠婦」という。)の船員を命令で定める母性保護上有害な作業に従事させてはならない。

(妊娠婦の労働時間の特例)

第八十八条の二 妊娠婦の船員の労働時間は、第六章の規定にかかわらず、一日について八時間以内、一週間に於いて四十八時間以内とする。

船舶所有者は、妊娠婦の船員を前項に規定する労働時間を超えて作業に従事させてはならない。ただし、出産後八週間を経過した妊娠婦の船員がその労働時間を超えて作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、この限りでない。

第六十七条第二項及び第三項の規定は、前項ただし書の規定に基づき労働時間の制限を超えて海員(第七十二条各号に掲げる者を除く)が作業に従事する場合について準用する。

(妊娠婦の休日の特例)

第八十八条の三 船舶所有者は、妊娠婦の船員に一週間について少なくとも一日の休日を与えなければならない。

船舶所有者は、出産後八週間を経過した妊娠婦の船員が休日において作業に従事することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、前項の規定にかかわらず、当該妊娠婦の船員を休日において作業に従事させることができる。ただし、第六十三条第一項に規定する海員の停泊中の休日における作業については、当該海員を必要ない場合に限る。

第六十三条第二項及び第三項の規定は、妊娠婦の海員については、これを適用しない。

(妊娠婦の夜間労働の制限)

第八十八条の四 船舶所有者は、妊娠婦の船員を午後八時から翌日の午前五時までの間に於いて

作業に従事させてはならない。ただし、命令で定める場合において、これと異なる時刻の間に於いて午前零時前後にわたり連続して九時間休息させるときは、この限りでない。

前項の規定は、出産後八週間を経過した妊娠婦の船員が同項本文の時刻の間に於いて作業に従事すること又は同項ただし書の規定による休息時間を短縮することを申し出た場合において、その者の母性保護上支障がないと医師が認めたときは、これを適用しない。

(例外規定)
第八十八条の五 前三条の規定は、船舶所有者が妊娠婦の船員を第六十八条第一号又は第三号の作業に従事させる場合には、これを適用しない。

(妊娠婦以外の女子船員の就業制限)
第八十八条の六 船舶所有者は、妊娠婦以外の女子の船員を第八十八条に規定する作業のうち命令で定める女子の妊娠又は出産に係る機能に有害なものに従事させてはならない。

(生理日における就業制限)
第八十八条の七 船舶所有者は、生理日における就業が著しく困難な女子の船員の請求があつたときは、その者を生理日において作業に従事させてはならない。

(適用範囲)
第八十八条の八 この章の規定は、船舶所有者と同一の家庭に属する者のみを使用する船舶について、これを適用しない。

第二百六十六条第七号中「第六十七条第三項」の下に「(第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。)」を加える。

第二百二十九条中「又は第二項」を「若しくは第二項、第八十八条又は第八十八条の六」に改める。

第二百三十条中「第六十七条第二項」の下に「(第八十八条の二第三項において準用する場合を含む。)」を加え、「第八十六条、第八十八条」を「第八十六条第一項、第八十七条第一項若しくは第二項、第八十八条の二第二項、第八十八条の三第一

項、第八十八条の四第一項に改める。
第百三十一条第一号中「第八十七条」を「第八十八条の七」に改める。

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、昭和六十一年四月一日から施行する。

（経過措置）
第二条 この法律の施行の際現に航海中である船舶に乗り組む女子の船員については、改正後の船員法第九章の二の規定にかかわらず、当該航海が終了する日まで（専ら国外各港間の航海に従事する船舶にあつては、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいずれかの港に入港した日のいずれか遅い日まで）は、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）
第三条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（船員保険法の一部改正）

第四条 船員保険法（昭和十四年法律第七十三号）の一部を次のように改正する。

第三十二条第二項中「分曉ノ日前四十二日」を「分曉ノ日前ニ於テ船員法第八十七条ノ規定ニ依リ職務ニ服セザリシ期間」に、「以後四十二日」を「以後五十六日」に改める。

（船員保険法の一部改正に伴う経過措置）

第五条 分べんの日が施行日の前四十二日以前の日である被保険者及び被保険者であつた者については、前条の規定による改正後の船員保険法第三十二条第二項の規定は、適用しない。

2 分べんの日が施行日以後四十二日以内である被保険者及び被保険者であつた者の分べんの日前に係る日数については、前条の規定による改正後の船員保険法第三十二条第二項の規定にか

かわらず、なお従前の例による。

七月二十七日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、道路運送法等の一部を改正する法律案

道路運送法等の一部を改正する法律案
（道路運送法の一部改正）

第一条 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）の一部を次のように改正する。

第百二十二条の見出し中「職権」を「権限」に改め、同条中「職権の一部」を「権限」に、「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「職権」を「権限」に改め、「又は都道府県知事」を削り、同条第二号中「職権」を「権限」に改め、同条第三号中「職権」を「権限」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

（道路運送車両法の一部改正）

第二条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）の一部を次のように改正する。

（権限の委任）

第百五条 この法律に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

2 この法律に規定する地方運輸局長の権限及び前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

3 自動車の登録に関する運輸大臣の権限（以下この項及び第五項において「登録権限」という。）が第一項の規定により地方運輸局長に委任された場合又は同項の規定により地方運輸局長に委任された登録権限が前項の規定によ

り地方運輸局陸運支局長に委任された場合における地方運輸局長又は地方運輸局陸運支局長の処分（次項において「地方運輸局長等の処分」という。）について不服がある者は、異議申立てをすることができ。

4 地方運輸局長等の処分についての審査請求については、行政不服審査法第十四条及び第三十七条第六項の規定は、適用しない。

5 第一項の規定により地方運輸局長に委任された登録権限が第二項の規定により地方運輸局陸運支局長に委任された場合における地方運輸局陸運支局長の処分についての再審査請求については、行政不服審査法第五十三条の規定は適用せず、かつ、同法第五十六条の規定にかかわらず、同法第十四条及び第三十七条第六項の規定は準用しない。

6 運輸大臣又は地方運輸局長の権限が第一項又は第二項の規定により地方運輸局長又は地方運輸局陸運支局長に委任された場合においては、合理的に必要と判断される範囲内において、この法律その他の法令の規定の適用に関し必要な事項を定めることができる。

（道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正）

第三条 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和三十一年法律第九号）の一部を次のように改正する。

第七條を次のように改める。

（権限の委任）

第七條 第五條第一項に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

2 第五條に規定する地方運輸局長の権限及び前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

（土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（昭和四十二年法律第三十一号）の一部を次のように改正する。

第十七條第一項中「又は都道府県知事」を削り、同条第二項中「権限の下に」及び前項の規定により地方運輸局長に委任された権限」を加え、「都道府県知事」を「地方運輸局陸運支局長」に改める。

（タクシー業務適正化臨時措置法の一部改正）

第五條 タクシー業務適正化臨時措置法（昭和四十五年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。

第五十四條中「又は都道府県知事」を削り、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

（運輸省設置法の一部改正）

第六條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四十三條の見出しを「（陸運支局、海運支局等）」に改め、同条中「所要の地に、地方運輸局の下に」の陸運支局、陸運支局の自動車検査登録事務所、地方運輸局」を加え、同条後段を削り、同条に次の二項を加える。

2 陸運支局の名称、位置及び管轄区域は、政令で定める。

（陸運支局の所掌事務の範囲及び内部組織並びに自動車検査登録事務所、海運支局その他の地方機関の名称、位置、管轄区域、所掌事務の範囲及び内部組織は、運輸省令で定める。）

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。
（印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の

一部改正

第二条 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第四百二十二号)の一部を次のように改正する。

第三条 第一項第四号中「若しくは陸運事務所(地方自治法の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第四百十三号)附則第三項の事務所をいう。以下「地方運輸局の陸運支局若しくは地方運輸局の陸運支局の自動車検査登録事務所」に改める。

(地方自治法の一部を改正する法律の一部改正) 第三条 地方自治法の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第四百十三号)の一部を次のように改正する。

附則 第一項ただし書中「附則第八項」を「附則第六項」に改める。

附則 第三項及び第四項を削り、附則第五項を附則第三項とし、附則第六項から第十項までを二項ずつ繰り上げる。

(国家公務員等共済組合法の一部改正) 第四条 国家公務員等共済組合法(昭和三十三年法律第二百二十八号)の一部を次のように改正する。

第二百二十六条の四を次のように改める。

第二百二十六条の四 削除

(自動車検査登録特別会計法の一部改正) 第五条 自動車検査登録特別会計法(昭和三十三年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第三条 第一項中「出資」の下に「一般会計への繰入金」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項に規定する一般会計への繰入金は、第一条に規定する事務で沖繩県の区域内に置かれる国の行政機関が行うものに要する事務取扱費の財源に充てるため、予算で定めるところにより、繰り入れるものとする。

(行政機関の職員に定員に関する法律の一部改正) 第六条 行政機関の職員に定員に関する法律(昭和

四十四年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第一条 第一項中「五十万六千五百七十一人」を「五十万九千五百八十八人」に改める。

(自動車重量税法の一部改正) 第七条 自動車重量税法(昭和四十六年法律第八十九号)の一部を次のように改正する。

第八条 中「行なう」を「行なう」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長若しくは地方運輸局陸運支局長」に改める。

第九条 中「行なう」を「行なう」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長若しくは地方運輸局陸運支局長」に改める。

第十条 中「若しくは地方運輸局長、都道府県知事」を「地方運輸局長若しくは地方運輸局陸運支局長」に、「添付」を「添付」に、「行なう」を「行なう」に改める。

(沖繩開発庁設置法の一部改正) 第八条 沖繩開発庁設置法(昭和四十七年法律第二十九号)の一部を次のように改正する。

第十条 第一項中「事務所」の下に「又は事務所の支所」を加え、同条第二項中「事務所」の下に「及び事務所の支所」を加える。

(経過措置) 第九条 この法律の施行前に、この法律による改正前の道路運送法、道路運送車両法、道路運送法に關する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法、タクシ業務適正化臨時措置法若しくは自動車重量税法又はこれらの法律に基づく命令の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律による改正後の道路運送法、道路運送車両法、道路運送法に關する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法、タクシ業務適正化臨時措置法若しくは自動車重量税法又はこれらの法律に基づく命令の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

第十条 この法律による改正後の運輸省設置法第四十三條第一項の地方運輸局の陸運支局及び陸運支局の自動車検査登録事務所並びにこの法律による改正後の沖繩開発庁設置法第十條第一項の沖繩総合事務所の事務所及び事務所の支所(地方運輸局の陸運支局において所掌することとされている事務を分掌するものに限る。)であつて、この法律の施行の際この法律による改正前の地方自治法の一部を改正する法律附則第三項の事務所(次条において「陸運事務所」という。)の位置と同一の位置に設けられるものについては、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第五百五十六條第六項の規定は、適用しない。

第十一條 この法律の施行の際現に陸運事務所の職員である者は、別に辞令を發せられない限り、運輸省又は沖繩開発庁の相當の機關の職員となるものとする。

七月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。
(予備審査のための付託は同日)

一、道路運送法等の一部を改正する法律案

七月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。

一、國鉄の利用促進に關する諸願(第八七六号)

一、ユーザ一車検代行行為の是正に關する諸願(第八七七号)(第八九四号)

第八七六号 昭和五十九年七月十三日受理

國鉄の利用促進に關する諸願
請願者 新潟市立通一番町六〇二新島
県議會内 山岸敏夫

紹介議員 長谷川信君

日本國有鐵道は地域經濟の振興に貢獻し、地域住民の生活に不可欠な公共輸送機關としての役割を果たしている。昭和六十年三月に予定されている

東北・上越兩幹線の上野乗入れに際し、大幅なダイヤ改正が予定されているが、国土の均衡ある發展と産業經濟の飛躍的な發展を圖り、新潟縣の有する發展可能性を進展させるためには、その利便性を更に高める必要がある。よつて、地域住民の生活向上と日本國有鐵道の發展のため、通動新幹線の新設をはじめ、新幹線と在來線との接続改善、在來線の増強などの措置を講ずるよう強く要望する。

第八七七号 昭和五十九年七月十三日受理

ユーザ一車検代行行為の是正に關する諸願
請願者 横濱市緑区池辺町三、六六〇社団
法人神奈川縣自動車整備振興會
長 清水道一 外一万二千六百七十一名

紹介議員 吉村 真事君

昨年七月道路運送車両法が改正され、自動車の保守管理の責任主体はユーザ一にあることになつてゐるが、これを奇貨として法の主旨をわい曲し、法で定められた点検整備を確実に行わず、車検場へ持込検査を受ける、いわゆるユーザ一車検と、これを業とする車検代行者が各地で増加の傾向にある。ついで、自動車の安全確保と公害防止等の見地からこれを法的に規制する等の措置を講ぜられたい。

理由
自動車分解整備事業者は、改正された道路運送車両法のもとに厳しい経営環境のなかにあつて法の定めるところにより、課せられた使命の達成と業務の適正化を図るため、業界の総力をあげて懸命に取り組んでいる。しかるに、一方ではなんら法的規制にとらわれない、また、行政指導もないまま、単に國の検査が合格すればよいといったユーザ一車検及びユーザ一車検代行者が横行していることは、自動車の安全性に重大な危をなすばかりでなく、法令を遵守して整備を行つてゐる自動車整備事業の健全な發展を阻害し秩序維持に支障をきたすものであり、現行の整備検査制度を

崩壊させるものである。すなわち、(一)現在、ユーザ自身あるいは代行業者の持込検査の現状を調査すると、再検査率が約三十六パーセントを超えているが、これは、施設・設備機器の未整備な所で、しかも、点検整備技能の未熟な者が、ただ、単に検査合格のみを目的として、未整備に等しい車両をテスト工場等を利用して、検査場に持ち込んでいる証左であり、また、整備責任さえ不明確な内容のまま検査行為が行われているものである。このまま放置しておくことは、自動車の安全の確保、公害防止に重大な影響を及ぼすおそれがある。(二)自動車分解整備事業は、道路運送車両法に基づいて、事業が運営されており、今日のくるま社会を整備の面から支えているものである。しかるに、この法の適用を受けない、いわゆる陸運局長の認定した事業者でないものが、この種の行為を堂々として行っている。この行為を容認することは、道路運送車両法の機能を十分発揮しえないばかりでなく、同法の大きな目的の一つである自動車整備事業の健全な発展を阻害し、公共事業としての整備事業制度を根底より崩壊させるおそれがある。で、早急かつ嚴重に排除するような規制措置が必要である。(三)自動車は、公序良俗にしたがつて、常に安全な運行の確保と、公害の防止を図ることは、社会秩序を維持するために定期点検整備の実施が法で義務づけられている。しかるに、ユーザの車両構造等に対する知識の欠如を悪用している代行業者は、これらを全く無視しており、結果的には自動車の公共性を否定するものであつて、中小企業対策の見地からも社会秩序をかく乱するおそれが十分にある。

この請願の趣旨は、第八七一七号と同じである。

第八九九四号 昭和五十九年七月十七日受理
ユーザ―車検代行行為の是正に関する請願

請願者 横浜市鶴見区矢向一ノ七ノ一六

宮崎良樹 外一万二千六百七十一

名

紹介議員 泰野 章君

運輸委員会、地方行政委員会、建設委員会、環境特別委員会連合審査会会議録第一号中正誤

べし 段行 誤

二 四 二 果実

石 一 一 当時者

解決 正

当事者

昭和五十九年八月十一日印刷

昭和五十九年八月十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D