

國第一回參議院内閣委員會會議錄第八號

昭和五十九年四月二十四日(火曜日)

午前十時開會

委員の異動
四月二十日

四

古文

曾根田郁夫君

三

出席者は左のとおり。

理
事

卷五

委員		國務大臣		政府委員	
太田淳夫君	小野明君	岡田廣君	源田実君	堀江正夫君	林徳太郎君
日建監理次長	日本國有鐵道事務局長	房室閣總理大臣	交通運輸大臣	内閣大臣官	國務大臣
日本國有鐵道事務局長	日本國有鐵道事務局長	日本國有鐵道事務局長	日本國有鐵道事務局長	日本國有鐵道事務局長	日本國有鐵道事務局長
再會	策策策策策	策策策策策	策策策策策	策策策策策	策策策策策

○委員長(高平公友君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。去る二十日、曾根田郁夫君及び前島英三郎君が委員を辞任され、その補欠として林道君及び下村泰君が選任されました。

○参考人の出席要求に関する件

○運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○本日の会議に付した案件

の中の組織の改編がどういう視点でどういうふうに変わるのが、またそれによって行政上のサービスといいますか、機能が強化をされるのか、ます、そういう点についてお伺いしておきたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) 七月一日を日途といたしまして、運輸省本省の機構を改正いたすことにしておりますこと、今御質問にございましたとおりでございます。この内容につきましては官房長官からお答えいたしますが、考え方について私からお答えをいたしたいと思います。

運輸省という役所は、御承知のように、昔の鐵

○委員長(高平公友君) 次に、参考人の出席を求めるに關する件についてお諮りいたします。

運輸省設置法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に日本鉄道建設公団の役職員を参考人として出席を求めるに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(高平公友君) 御異議ないと認め、さよならに決定いたします。

○委員長(高平公友君) 次に、運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○梶山篤君 最初に、運輸省中央組織の改編という問題についてお尋ねします。

前回の国会で、いわゆる組織法についての改正が行われました。運輸省に関して言うならば、政令で内閣のそれについて改正をすることができますが、こういうふうに相なつたわけですが、政令によりますと、七月の一日前から新しい組織に変わらる、こういうふうに伺つておるわけですが、本省

事面でもなかなか交流も難しい、次官も海陸交代で出すといったようなことまであります。海陸別なところから集まつたといったことで海陸別なことはなかつたわけでございます。

その後、だんだん時代が進展するにつれてその点は全然なくなつたと言つてよろしいのでござりますが、組織は鉄道、自動車、海運といったような縦割りの行政になつておるわけでございます。縦割りで、しかも前からの伝統を受け継いで、そのまま延長をしております関係で、いろいろな点で政策的に見ると総合性に欠ける、統一性に欠けるという面がなしとしないでございます。相互の関係においてもぎくしゃくしたものがないわけ

ではありませ

こういう点から考えて、一応この縦割りといふものをこの辺で御破算にいたしまして、いろいろの政策面からこれを分けるという横割りの制度をやつておこう、こういうことにいたしたというのが今回の改革の最大の眼目でございます。そして、いわゆる許可認可というものが非常に多いのです。これは伝統的に多いのです。これがいわゆる許認可行政というものが幅をきかしておるわけでございますが、これをいわゆる許認可行政本位の運輸省から政策本位の運輸省に脱皮してまいりたい、こういった基本的な考え方でございます。

す。
（改訂版）

機構改革のねらいにつきましては、ただいま大臣からお答え申し上げたとおりでございますが、具体的な再編の中身についてお答えをさせていただきます。

道転省は官房のはばかり七つの局を持てておりましたが、今回の改革は、そのうちの五つの局を再

編するものでございます。すなわち、新しく設置いたします局は、運輸行政の基本的な、かつ総合

うものと、それから国際関係が最近非常に運輸関

が、その国際関係等を一体的に所管いたします国

際運輸・観光局といふものと、それから過疎過密問題の深刻化に伴いまして地域交通の問題といふ

ものを一元的に処理する必要から地域交通局といふものを設けること、さらに貨物の面で貿

物流通局といふ物流全体を所管する局、まずこの四つの局をハ わゆる貿易局として新設いた。

たい、これに伴いまして從來の海運局、自動車局、鐵道監督局を廢止する。こうふうを考へておき

いたしております。

申しました運輸政策局、国際運輸・観光局、地域交通局、貨物流通局、海上技術安全局、この五つでございまして、従来の海運、自動車、鉄道監督、船舶、船員という五局が再編されるわけでございます。このような改革に伴いまして、國家的課題であります國鉄の事業再建に省を挙げて取り組みたいという考え方から、国有鉄道部を従来の鉄道監督局から大臣官房に移しまして、これを統括する国有鐵道再建総括審議官というものを設置することにいたしております。

このような改革によりまして、先ほど大臣からお答え申し上げましたような、従来のともすれば海、陸、空のばらばらの行政になりがちであった運輸行政を総合的に行うことができ、かつ政策を中心とした行政への展開が図られていくものというふうに考えておる次第でございます。

○鴨山篤君 縱割りの不合理性というものはかねてから我々も指摘をしていたわけですが、これを横の線に改編するということについては原則的に私ども賛成であります。長い時間がかかったなという感じがするわけです。

さて、先ほど大臣も言いましたが、気持ちの上では、許認可運輸省から政策的な運輸省に衣がえをしたい、これも大賛成なんですが、現実に陸、海、空を含めまして許認可事項がたくさんあるわけです。今まで整理はしてきましたけれども、いまだに千の単位であるというふうに記憶をわけですが、その点についてどう改革をしていくのかという考え方にはいかがでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) 今回の運輸省の機構改革におきまして、そのねらいは、先ほど申し上げましたように、政策を中心とした行政をしていくたいということを申し上げたわけですが、これは具体的にどういう問題が多いかと申しますと、実際に私どものこれまでの行政の手法の中心となつております免許制度、事業にかかる規制というものの方は、どちらかと申しますと、事業のサービスの供給と需要をマッチさせるということ

に重点がございます。実際の行われます行政としましては、現在ある輸送サービスをそのまま維持していくといふ方向で行政をしていくべきか、また国民経済の中で各事業がどういう働きをしていったらいいか、そういうことを指し示す、新しい需要の変化に対してもどう方向に進んでいったらいいかということを我々は積極的にふうに考えるわけで、そういう意味での新しい対応への展開ということを積極的にプロモートするということを中心にしていくべきたいしたことになるわけでございますが、その観点から申しますと、新しい政策のいろんな展開のための手法というのは、目標を具体的に提示して、そこへ誘導していくくといふようなこと、このためにはまたいろんな意味で関係者からのアーリングを中心としていろんな意見を糾合していくといふような行政の手法を中心としていくことになるわけでございます。

ただ、免許制度につきましては、現在、先ほど申し上げましたような事業の参入規制ということが中心になつていますが、こういう中で今後どの部分を合理化していく必要があるかということを業界ともよく話し合いをしながら誘導をしていくということを考えて、そして新しいサービスをどのように提供するかということを、まず業界自身の中でも活力を与えるようになしながら、その上で具体的にどういうふうな免許制度へ移行していくかということは、現実にこの制度の中で各事業者が移行していく。その意味ではいろんな規制を緩和していくなどということに相なるうかと思いますが、が生活しているわけですから、そこは慎重に進めます。

なければならないということで、今省内で勉強している最中でございますが、方向としては今申し上げたようなことでございます。

○鷹山篤君　陸上交通に仮に限定をしましても、ハイヤー、タクシーという交通機関があります。あるいはトラックという交通手段もあります。さらには、バス、鉄軌道というのもあるわけですが、なかなかなく、ハイ・タク、トラック、バスの業界の中からは、思い切った自由化を認めないか、こういう強力な意見が反面あるわけです。しかし、政策的に交通の秩序を維持する、あるいは安全輸送確保するという面からいうと、野方岡な自由化というもののもある程度抑制をしなきやならない、調整をしなきやならないという役目が行政政策的にはあるだろう、というふうに私は思うんです。自由化の波が非常に強いからばつと自由にしろというのもわからないわけではありませんが、そういう調整というものと許可認可というものをこれからどうやってマッチさしていくかということが大きなかつて、課題だらうと思うんです。その点について目下勉強中というお話をあります。が、この枠組みをどういうふうに考えてるのか、基本的な部分で結構であります。が、お答えをいただきたいと思います。

ないような業種、それからもう少し長期に需要を考えてもいいような業種、これによってはます規制の仕方が違うだらうといふことが一つ。

それから新しい輸送サービスの形態、新しい輸送システムをどうしても構築するということのため今の許認可、免許制がいろいろと桎梏になるというような業種については、できるだけ新しいサービスが創造できるような体制づくりをしていくというような見地から免許制の緩和ということを工夫していく必要があるうかと思いますが、全般といたしますと、先ほど申し上げましたように、多数の事業者が今運輸サービスを提供しているわけですから、それらの事業者もまた安定的に新しい体制へ移行していく、その中で必要な競争と協調ということが図られるというような秩序を考ええて免許制の問題を取り上げていきたいと考えております。

○鴨山篤君 そこで、先ほどお話をありました

が、鉄監局国有鉄道部が大臣官房のところにストレートに直属することになるわけですねけれども、この国有鉄道再建総括審議官といふのは、監理委員会の仕事と運輸大臣の仕事の役割といいますか、任務といいますか、その違いはどんなところにあるのか、ここが非常に紛らわしく感ずるわけですが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(松井和治君) 先ほどごく簡単に申し上げたのでおわかりにくかったかと思いますが、この国有鉄道再建問題は、運輸省のみならず、国全体にとりましても大変大きな問題の一つかと存じます。したがいまして、これを処理する私どもの一元的な窓口と申しますか、処理を行う組織といふものはどうしても必要であるという観点で考えまして、かつ、ただいま御指摘の再建監理委員会との連絡の窓口もしなければいけない。また、いかなる組織をつくりましても、この国鉄再建問題といふのは必ず複数の局、組織に関係が出てくる問題でございます。したがつて、その問題をやはり総括整理する職といふものはどうしても必要である、こういうことから今回の改正に当たりまし

て、日本国有鉄道再建監理委員会に対応し、かつ省内の取りまとめ役をするという形で総括審議官職を設けるということにいたしましたがございます。

国鉄再建問題は関連をしてまいりますが、それらの局と相談をいたしながら、国鉄再建に関する中性的ないわば取りまとめ役というような形でこの総括審議官が働くというふうに考えておるわけでございます。

○鴨山篤君 再建監理委員会は昭和六十二年の七月末をもって任期が切れるわけです。ところが、この大臣官房直属の審議官は、その監理委員会の期限とは無関係に将来ともこういう形で存続をするのか、あるいは監理委員会との兼ね合いで、またその時期になれば政令をもって変えるというふうな性格のものでしようか。その点どうでしようか。

○鴨山篤君 ただいま御指摘がございましたように、この再建監理委員会といふのは期限が切られておるわけです。しかも、既に法律でできたものでございますから御承知のとおりでございますが、第二臨調の答申の線に沿つて国鉄再建の案を打ち出すことになつておるわけでございます。

○國務大臣(細田吉藏君) ただいま御指摘がございましたように、この再建監理委員会といふのは期限が切られておるわけです。しかも、既に法律でできたものでございますから御承知のとおりでございますが、第二臨調の答申の線に沿つて国鉄再建の案を打ち出すことになつておるわけでございます。

第二臨調の考え方といふのはいろいろございますけれども、一番大きな問題は分割民営化といふものを打ち出しておりますのでございます。この分割民営化といふ問題について再建監理委員会がどういう結論を出して政府に答申されるか、国有鉄道対運輸省の関係といふものは基本的にこの出方輪行政あるいは指導監督、助成といった分野でどれだけの機能が充実をされるか、またそれぞれ地方の地域交通なり何なりに従事している業者、業界、あるいは一般の利用者も今回統合になつてよかつたという評価をするためには、やっぱりそこには重視されてきた、当然のことだらうと思うんであります。地方自治体の業務の中でのみ処理といふのが今専門的な業務になつておりますが、地方公共団体の立場からいいますと、住民の足を確保する、あるいは地場産業を向上させたり福祉のためにはどうしても足の問題、交通の問題といふのは不可欠な要素になつてゐるわけです。自分のところで市営交通、都営交通を持つてゐるところは別であります。それ以外は直接地方公共団体が交通問題で発言をする、あるいは調整をするという場がこれまでなればならぬと思ふんです。この間の説明では、二つを一つにいたしましたが、もう少し私がういう単純なお話のようでしたが、もう少し私がうか、これはあるいは考え方を明らかにしてもらいたいと思います。

○政府委員(松井和治君) 御指摘のとおりで、二つの局をただ単に寄せ集めたということでは意味がないという御指摘でございますが、私どもも今

体になつたという場合には、運輸省の役割といふのは非常に大きなものになる可能性があるわけでございます。その場合にこの組織で対応であります。現在の段階においてこのような形で対処してまいりたい、こういうことでございます。

○鴨山篤君 その部分、後で国鉄再建体制の確立のところでもつと具体的に問題の提起をいたしますので、中央組織の改革といいますか、その点についてはこの程度で終わりますが、総割り行政を政策中心の運輸省に衣がえをする、そのことに付いては私ども賛意を表しますので、十分その機能が発揮されるように心から期待をしておきたいと思うんです。

さて次に、地方組織の改正、言いかえてみますと、今回の運輸省設置法の一部を改正する法律案の中身についてお伺いします。

先日も大臣から趣旨の説明がありましたが、平たい言葉でいいますと、地方の海運局と陸運局を単純に統合したのだ、こういうふうに読み取れるわけです。少なくとも、この種の組織を改編するに当たりましては、単純な事務的、技術的に統合したというだけでは私は余り値打ちがないと思うんです。今回の統合によつて、地方におきます運輸行政あるいは指導監督、助成といった分野でどれだけの機能が充実をされるか、またそれぞれ地方の地域交通なり何なりに従事している業者、業界、あるいは一般の利用者も今回統合になつてよかつたという評価をするためには、やっぱりそこには重視されてきた、当然のことだらうと思うんであります。地方自治体の業務の中でのみ処理といふのが今専門的な業務になつておりますが、地方公共団体の立場からいいますと、住民の足を確保する、あるいは地場産業を向上させたり福祉のためにはどうしても足の問題、交通の問題といふのは不可欠な要素になつてゐるわけです。自分のところで市営交通、都営交通を持つてゐるところは別であります。それ以外は直接地方公共団体が交通問題で発言をする、あるいは調整をするという場がこれまでなればならぬと思ふんです。この間の説明では、二つを一つにいたしましたが、もう少し私がういう単純なお話のようでしたが、もう少し私がうか、これはあるいは考え方を明らかにしてもらいたいと思います。

一例を申し上げれば、国鉄が仮に、七つ程度に分割ということを臨調は言つておりますが、分割されたというような場合、それぞれの独立の企業

四

か、そういうものができるかどうか、その点が非常にこれから具体的になればなるほど問題になると思うんですが、その点について具体策はおありなんでしょうか。

○政府委員(西本周郎君)　先生から後指摘のありました問題は、これから新しくできます地方運輸局が本当に生きた行政ができるかどうかという、かなり重要なポイントを御指摘になつていて、と思ひます。

そのことは、中央と同じような新しい経済の変化に対応していくこと、あるいは我が国の経済その他社会生活の国際化という問題に對応していくこと、こういうことは中央、地方を通じてやっていかなければならないことでござりますし、また何よりももう一つ地域について問題があるのは、地域社会の自立化の傾向といふこともまた同時に指摘しておかなければなりません。私たちの今後の地方運輸局が実際にやっていくときの手法としますと、地域社会へいかに貢献していくか、地域社会をいかに活性化させるか、その中で運輸というのがどういう役割を果たすかといふことになるうかと思います。

そこで、例えば新しい経済の要請に対しましても、地方における物流の新しいシステムの構築といふことは各県別あるいは市町村の単位でどんどんやつていかなければならぬ、こういう点では今までの陸運局、海運局というような区分けではできなかつた問題がござります。こういう点を企画部が担当して、地方の公共団体、これは各県の商工部その他、そういうところとも密接な連絡をしていくこともまた必要でござりますし、その結果、地域の地場産業の振興、新しい地方の運輸業の育成ということにもつながつていくことであります。

また、地域における交通施設の整備ということは、先ほど御指摘のような地方住民の足の確保という点からも極めて重要なござりますし、今回の改正で地方の企画部が一つ重要な役割としてあり

までは、地域の交通計画を整備していくといふことです。そこで、地方には、現在ございまます地方の陸上交通審議会を今度は地方運輸局ごとの審議会に組織がえいたしまして、そして各県ごとに部会を設け、そこで各県ごとの計画を知事部局等と一緒になつて形成していくということを考えているわけでござります。そういう意味では、今後の運輸省の行政手法の一つの重要なあり方として、地方公共団体との密接な連携ということを一つの課題なり手法としてこれから企画部の行政を展開していく、こういうことを通じまして地域の振興に積極的な貢献をしていきたいといふふうに考えているわけでござります。

○鷺山篤君 地域交通の整備に関して衆議院で決議をされ、今主要な府県において地方交通整備の問題が審議されたり、あるいは既に答申をしたところもかなりあるわけです。あの作業をじつと見ておりまして、地方の専門家あるいは行政レベルでもそうでありますが、単に計画を立案をするだけではなく、もう一步前に進めて、この地域交通整備のプランというものが実行に移されるような具体的な方途が欲しいものだと。いうのが全部答申の出したところの意見であります。そのことは運輸省も知っていると思うんですねが、こういう意見にこたえて、もう一步前に出るといいますか、突っ込んだ地域交通の問題についての対策というものの実現に向かつて、今度新しくできますこの地方運輸局はそういう分野についても一歩前に出る、あるいはそのプランが実行に移されるような段取りをするようになるんでしょうが。あるいはプランというものは從来どおりのものと同じことになるんでしょうか。その点どうでしよう。

○穂山篤君 地域交通の整備に関して衆議院で決議をされ、今主要な府県において地方交通整備の問題が審議されたり、あるいは既に答申をしたこと

いう御指摘もあるはあるのかもしません。た
だ、一般に申しますと、今回の地域交通計画はお
むね十年後を想定してそれに向かって着実に計
画を実施していくことでござりますの
で、計画ができるかどうかできるということ
ではございませんが、それに基づきまして、その
地方の都市の計画をつくり、あるいは今後のバス
路線網の整備をし、地方鉄道の免許を考え、国鉄
の都市におきます役割の機能強化というようなこ
とを逐次実施していくわけでございますが、私ど
も、新しい運輸局になりますときは、そういうふ
た機能を従来以上に重視して、できるだけ地方の
運輸局の総力を挙げて推進していきたいというふ
うに考えております。

○鴨山篤君 大臣伺いますけれども、この七月
一日に移行します政令は、先ほど説明のあつたよ
うに、陸運局、海運局一緒になるけれども、地域
交通といふものを重視した。

そこで、こういうことは研究をされたんでしょ
うか。例えば観光の問題です。国際空港、東京、
成田、さらには大阪、それから最近、運動として
も札幌国際空港化という話、あるいは九州長崎に
おきましても経由で出ているのがあると思うんで
すけれども、この観光の業務について今回の改正
では国際運輸・観光局というところに集約をされ
たわけですが、この観光の分野の態様を考えてみ
ますと、中央からの指導監督といふものも必要だ
ろうと思いますが、やっぱりそれぞの地域にお
きます観光といふ問題についての運輸省のサービ
スあるいは監督指導といふものが私は必要ではな
いかといふうに前から感じていたわけですが、
今回の案を考えるとときに、例えばの話、こういつ
た観光の分野についても地方の運輸局で、ある程
度一定の部分だけは受け持つましようといふう
な政策的な議論はなかつたんでしょうか。あるい
はその他問題でも結構です。

○政府委員(西村康雄君) 観光の問題につきまし
ては、今お話をありましたように、中央では国際
運輸・観光局が所管いたしますが、やはり地域に

おける観光の振興ということは、今後の地場産業としても観光を評価していく必要がありますし、あるいは国民のレクリエーションという見地からも観光を評価していくということは当然今度の新しい組織改革でも考えていたところでござります。

それで、具体的には地方の運輸局ではどういうことを考えるかということでございますが、地方の運輸局の企画部に地域整備課というのを設けることにしておりますが、この課は、地場産業の振興というような一般的な問題と同時に、具体的には地域の観光の振興ということを所管させるつもりでございますし、あるいはさらにもう一つものとの関連で、地域がどういう輸送サービス、全体として航空から海運すべてを含めまして地域ナーニングを必要にしてくるところに、更に

おける観光の振興ということは、今後の地場産業としても観光を評価していく必要がありますし、あるいは国民のレクリエーションという見地からも観光を評価していくくということは当然今度の新しい組織改革でも考えていたところでございます。

それで、具体的には地方の運輸局ではどういうことを考えるかということをございますが、地方の運輸局の企画部に地域整備課というのを設けることにいたしておりますが、この課は、地場産業の振興というような一般的な問題と同時に、具体的には地域の観光の振興ということを所管させるつもりでございますし、あるいはさらにもう一つものとの関連で、地域がどういう輸送サービス、全体として航空から海運すべてを含めまして地域サービスを必要としているかということ、運輸行政に対して地方がどういうことを要求してあるかということをよく調査しまして、その中で観光の問題はやがていきたい。

現実に、地方の観光の問題としますと、地域観光の活性化ということが重要でございます。各地の観光地で非常に衰微しているところもござります。そういうところでは新しい観光の開発のための情報が特に必要とされているわけで、中央におきましてもこれまで観光部が地方の都道府県の観光担当課と連携いたしまして、そういう意味での情報交換あるいはほかの観光開発の手法を御紹介するというようなこと、研修等を通じまして活動しておりますし、また日本観光協会というような民間の組織を通じても地域の観光開発というのを全国的な形で展開を進めているところでござります。今後とも、先ほど申し上げましたような地方の運輸局を核といたしまして、各観光地の実情に合った地域観光行政というものを進めていきたいというように考えている次第でございます。

○国務大臣(細田吉藏君) ちょっとつけ加えて申し上げます。

今、総務審議官からお答えいたしましたが、観光というような問題こそ、海運局、陸運局に分か

れておるのではなくて、運輸局という一本であることが非常にスムーズにいく望ましい形になるとあふうに思います。それから海陸の接壤点における倉庫とか、そういういろんな問題がありまして、海と陸とが絡み合っている問題。こういうものはうまくいく。今お話をあつた観光などは、今度一本になることによつて非常にその点は海だ、陸だということではなく、うまくいくのではないかというふうに私は考へております。

○鴨山篤君 この企画部の業務の中にそういうものがあるのだということが、さくばらんに言いますと、今初めてわかつたよなことなんですね。

だから、私はぜひそういうことをやつてほしいと思ふんですが、例えば観光の仕事一つでも、文部省がやつていたり、文化庁がやつてしまつたり、農水省がやつてしまつたり、大変なものなんですね。それが、例えば観光の情報が有機的に連絡されていなといふ弱さを持つています。今回のこの問題で直接かかわりはないよう感じがしますけれども、行政改革というのをそういうふうな緩割りでなくして横割りという方が私はいいのじゃないか、こんなことを申し添えておきます。以上で地方組織の問題は終わらせてもらいます。

次に、鉄道建設公団の問題について、まず現状をお願いしたいと思うんです。

過日、予算が成立しました。その結果、実行予算というものを組んでおられるんでしようが、こ

との主たる事業計画、この点を御説明いただきたいと思います。

○参考人(横山章君) 五十九年度の主な業務内容を御説明いたします。

A B線につきましては、鹿島線、内山線、野岩線、宮福線、この四線が工事中でござります。五

十九年度の予算案では百四十億円ということになつております。

それからC D線でございますが、工事中のC D

線は、小金線、京葉線、岡多線、瀬戸線、呼子線、

この五線でございまして、五十九年度の予算案は六百億円ということになつております。

第一回

内閣委員会会議録第八号 昭和五十九年四月二十四日 [参議院]

それからE線、これは津軽海峡線でござりますが、本体工事及び取りつけ部の工事を進めておりまして、五十九年度の予算は五百二十億円ということがあります。

○参考人(鴨山篤君)

新幹線でございますが、上越新幹線は既に開業いたしまして、現在騒音対策の障害防止工、それから側道整備等の残工事をやつております。五十九年度の予算案は九十億円という

ことになつております。

○参考人(鴨山篤君)

新幹線でございますが、現在騒音対策の障

害防止工、それから側道整備等の残工事をやつて

おります。五十九年度の予算案は九十億円とい

うことになつております。

船という問題点が将来残るわけです。それから新しい分野で言えば、付加価値情報網、VANという問題もこの隧道の中を活用ができるかどうか、そういう将来的な問題もあるわけです。しかし、完成時までどういうふうになるのかわからぬでは、当事者も困りますけれども、全体の問題としては、おむね時期的にはいつごろまでに、この青函トンネルの利用のあり方あるいは、相当の資本を投下しているわけですが、これの財政的な負担の問題というものを明らかにされるのか。その点いかがでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 今お話をございました新しい通信網といいましょうか、そういうもののための活用というようなことも当然これは考えていかなきやならぬ。もつとも、これは国有鉄道全体の問題に関連して今実は問題になり始めておる問題で、一青函の問題ではございません。それから決めることは、私は六十年度予算の概算要求までには少なくとも決めなければならぬ。そうでないと、どちらに決めるにしましても、六十年度予算をどうするかというときにこれが大きく違つてまいりますから、目安としては大体私としてそのように考へておる次第でございます。

それから工事そのものは、本隧道が抜けるのはもうわずかでございますから、おっしゃるように早く決めてやらなければこれはいかぬ、かように思つております。

○鶴山篤君 それと裏腹の関係になるわけですが、これから鉄道建設公団のあり方、そのことについて触れておきたいと思うんです。

五十五年行革では、昭和五十四年十二月二十八日の閣議決定「特殊法人の整理合理化」の中で、「日本鉄道建設公団については、上越新幹線及び青函トンネルの本体工事が完了した時点(昭和五十五年行革では、「昭和五十八年度」)において、他との統合等を図る。」このうちものが打ち出されているわけですが、このことについてまず行管の考え方ですね、五十五年行革で「(昭和五十八年度)」と、こう書いてあります。

るわけですが、どういう認識を持つてあの閣議が決められたのか、その点をお伺いしておきたいと思います。

○説明員(稻葉清毅君) ただいま先生御指摘のとおり、いわゆる昭和五十五年行革、昭和五十四年十二月二十八日の閣議決定では、鉄道建設公団に關しましては、「上越新幹線及び青函トンネルの本体工事が完了した時点(昭和五十八年度)において、他との統合等を図る。」ということになつておるわけでございます。

これは当時の見通しといたしましては、残工事が昭和五十八年度内には完成するというふうに推定されておつたということで、「青函トンネルの本体工事が完了した時点(昭和五十八年度)」と書いたわけでございます。

これが當時の見通しといたしましては、残工事が昭和五十八年度内には完成するというふうに推定されておつたということで、「青函トンネルの本体工事が完了した時点(昭和五十八年度)」と書いたわけでございますけれども、その後、私ども聞き及ぶことによりますれば、海峽中央部の地質が予想以上に軟弱であつたというようなことで工事が遅延しており、先ほど鉄道建設公団の方から御説明がありましたように、その完成は昭和六十一年度中と見込まれる、このように聞いておるわけでございます。

それで、私どもいたしましても、閣議決定の趣旨は、あくまでも鉄道建設公団の主要工事でありますその両工事が完成する時点といふうに考えておりますので、昭和六十一年度をめどに閣議決定の趣旨に沿つた措置がとられるよう期待している次第でございます。

○鶴山篤君 この五十五年行革というのは、各省政府が検討をして持ち寄つて閣議で決めたものと私は理解をしているわけです。言いかえてみますと、運輸省が公団関係者と十分に協議の上で他との統合などを図る、こういうふうに提唱して閣議で決められた、こう相なるわけであります。その認識としては、どういう視点で統合を図るというふうなことをある程度想定をしておつたと思うんです。時期のことは別にして、統合ということについて意識して提示をされておつたと思うんです。その運輸省の考え方、これはいか

○政府委員(永光洋一君) この昭和五十四年のいわゆる行政改革計画におきまして、前文にございまして、行政の各般にわたる徹底した簡素化、効率化対策というものの一環としまして、いわゆる特殊法人の整理合理化で幾つかの特殊法人を対象にいたしましたわけでございますが、その中の一つとして鉄建公団につきましては主要工事が終わりましたときにその統合等を図るというようなことで合意を見たわけでございます。

その時点におきまして、どういう形でこの公団を統合等の方向に進むかということの具体的な考え方といふものは、やはり当時は五十八年でございましたので、四年先のこととございまして、鉄道の将来の建設のニードというようなものだと、いろんな問題の発展なり変化が考えられますので、当時におきまして具体的にどうということで絵をかいたということはないと思います。当然に、五十八年当時、その事態になりましたときにおきまして、鉄道建設公団の現状のいろんな内部的な問題等々も踏まえながら対応しなければならないということは考えたと思います。

○鶴山篤君 どうもはつきりしないですね。その

当時、行革ばやりあるいは統廃合というのがはやり言葉でしたから何か使つたというふうな感じの御答弁ですが、それでは運輸省として責任ある答弁じゃないと私は思つてます。鉄道建設公団といふのは全国ネットで仕事はされておりますけれども、いづれは大きな工事が終了する時期があるだろう。これは本四架橋についても同じことが言えます。これは本四架橋についても同じことが言えるわけです。本四架橋も、当初予定では昭和六十二年に完成をする。そうなりますと、あと残り二年です。それは、本四架橋公団というのはサービスをする部分が少し残る、こういうことはだれでも認識ができるわけです。

ですから、当時はやつておつたから他との統合を図るというふうな答弁では、これは余りに無責任やないかと思うんです。過去のことはいいとしまして、よいよ完成時間が近くなつてくるわけでありまして、公団の持つております高度な技術集

をどう温存していくか、それから技術断層の防止をどうやって補強していくかという問題を踏まえて、公団職員全體としては先行き非常に懸念を持つておるわけですね。

そこで、公団にお伺いしますが、まだ一生懸命に仕事をしているときですから人心を乱すようなことはなかなか言えない状況にあるのは当然であります。公団の希望として、私が今申し上げましたような技術の温存、最高技術のこれから発揮というふうな問題、あるいは実際に技術屋さんが全国各地で働いているわけですが、こういう人たちの気持ちを参考してどういう方向がいいか、心境をひとつ教えてもらいたいと思います。

○参考人(内田隆滋君) ただいま先生の方から御懇意なるお話をございましたけれども、御指摘がありましたが、上越新幹線並びに青函トンネルが完成した時点で他との統合等を考えるという御議決がございます。

それで、今現在は、上越新幹線の方は完成いたしましたけれども、青函トンネルの方はあと二年ばかり、地質等の関係でおくれております。したがいまして、その時点におきましてこの問題が検討されるというように私たちは考へておるわけですが、ただいま先生の御指摘がございまして、その間にございましたように、上越新幹線並びに青函トンネルが完成した時点で他との統合等を考えるという御議決がございます。

それで、今現在は、上越新幹線の方は完成いたしましたけれども、青函トンネルの方はあと二年ばかり、地質等の関係でおくれております。したがいまして、その時点におきましてこの問題が検討されるというように私たちは考へておるわけですが、ただいま先生の御指摘がございまして、その間にございましたように、上越新幹線並びに青函トンネルが完成した時点で他との統合等を考えるという御議決がございます。

私たちといたしましては、この技術集団を、将来起くるであろう大規模プロジェクト、そういうものに対し一体でその仕事に取り組むことができるようにならぬともお願いいたしたい。今後、国会の諸先生並びに政府御当局に対しましても、そういうことでお願いをしてまいりたいというように考えておる次第でござります。

○國務大臣(細田吉藏君) この問題は私からお答えした方がよさそうでござりますから、今の公団の總裁に加えてお答えを申し上げたいと思います。

は外洋において原子力潜水艦が衝突するとか、そういう事案がしばしば起つておりますので、そのようなものに対応するために一応そのような装備を備えた新しい船をつくつたわけでございます。したがいまして、この問題はSAR条約に伴う広域哨戒体制とは別個の必要性に基づいて並行して実施しておる内容でございます。

の艦艇の問題だ、あるいは航空機の問題だといふうにしらばくれるわけにいかない問題が可能性としては出てくるわけです。

そこで、この広域的な哨戒体制について、自衛隊の守備範囲、それから海上保安庁の守備範囲の問題について、両庁で厳密な意味で協議をされたことがあるんでしょうか、あるいはその内容はど

三つあるわけですが、対ソ潜水艦哨戒、それから
ら撃破敵勢というのがシーレーン防衛の中の一つ
の重要な作業になつてゐるわけです。それから二
つ目には、宗谷、津軽、対馬の海峡機雷封鎖の態
勢の問題が議題になつてゐるわけです。三番目
に、対ソ海上防空迎撃態勢というのがあるわけで
す。

いと思います。
再建のために必要な経営改善計画十項目という
のがございました。この進捗状況について、おおむねこれは終わった、これはまだこういう分野が
残っている、そういう区分けで、ひとつ簡単に説
明をいただきたいと思います。

は救助体制といふものが近々発展することになる。論されておりますシーレーン防衛といふもの自衛隊と海上保安庁とのかかわり合いはどういうことに理解したらしいんですか。

○政府委員(山下文利君) シーレーンの安全問題
　　そういうのを、これは外国の艦船からの武力による
攻撃に対応するものである、このように理解いた
しますならばこれは自衛隊の問題でございます。
しかし、幅広く平時ににおける海上輸送の安全問
題、このように理解いたしますならばこれは当然
海上保安庁の任務でございまして、そのようなシ
テムの安全問題につきまつまつらの議論

務として当然行うべきことだ、このように考えております。

○穂山篤君　海上保安庁の所掌事務第二条なり、あるいは第十八条の強制処分の法律的な分野を見てみますと、例えば第一条では「海難救助」、これ

は一目瞭然であらうと思ふんです。もちろん、それは米ソの艦艇が遇つて衝突をしたという場合も、少つともよらぬまじめしげで、「母艦攻撃一二

なしだしてはありますんれども「沿薦裏房」というのは意味がわかりそうな感じがします。「海洋の汚染の防止」、これも常識的にわかります。

「海上における犯罪の予防及び鎮圧」ということになりますと、少しこれは自衛隊の問題と部分的にラップする可能性なきにしもあらず、こういう

ふうに思うわけです。それから「海上における犯人の捜査及び逮捕」、これも何らかの条件のもとに起きた問題だというふうに思うんです。それから「海上における船舶交通に関する規制」、これについても厳密な意味で言うと、あれは日本

の艦艇の問題だ、あるいは航空機の問題だといふうにしらばくれるわけにいかない問題が可能性として出てくるわけです。

そこで、この広域的な哨戒体制について、自衛隊の守備範囲、それから海上保安庁の守備範囲の問題について、両庁で厳密な意味で協議をされたことがあるんでしようか、あるいはその内容はどうなんでしょうか。

○政府委員(山下文利君)　ただいま御指摘のございました海上保安庁の所掌につきまして、その範囲がいろいろございまして、例えば領海内においては刑事問題について犯人の逮捕とか鎮圧ができるとか、あるいは經濟水域内においては外国の密漁船の取り締まりあるいはこれを追い払うとか、そういうことができるとか、それから海難救助につきましてはこれは極端に言えば全世界的にできるとか、それぞれ範囲が異なつておりますと、それぞれ範囲が既に定めておりまして、それぞれに対応した業務を行つておるところでござります。

ただいま御指摘の警備行動につきましての範囲でございますが、例えば平時における海賊行為と、いうようなことになりますれば海上保安庁で対応するわけでございますが、それ以外の問題につきましては、これは防衛庁との間に警備行動に関する協定を既に結んでございまして、これに基づいてまず海上保安庁が前面的に出て対応する、ただし、これは平時の問題でございます。それで対応できない場合は、海上保安庁の要請に基づいて防衛庁が警備行動に出動する、このような内容を盛り込んだ協定が既に行われておるわけでござります。

○穂山篤君　平時の場合といいますか、現在の状況では、海上保安庁としては自衛隊との区分けはおおむねできるだろうと思うんです。しかし、シーレーン防衛については、昭和五十七年九月の日本米安全保障事務レベル協議で前提条件といふものが協議をされました。その前提条件についてはある程度意思の疎通が図られているわけですが、具體的な問題については臣下協議中なんですね。

三つあるわけですが、対ソ潜水艦哨戒、それから二つ目には、宗谷、津軽、対馬の海峡機雷封鎖の態勢の問題が議題になっているわけです。三番目に、対ソ海上防空迎撃態勢というのがあるわけですね。

わかりやすい問題を取り上げてみますと、一番目の宗谷、津軽、対馬の海峡の問題。これはSAR条約が発効した段階でソビエトなり北朝鮮なり韓国と話をするにいたしましても、ごく常識的に言えば中間線、大陸棚があるかないかによつても多少の議論の違いがありますが、これは全部海上保安庁のエリアとぶつかる問題です。そこで、片方のシーレーン防衛の方は、私どもの態度からいいますと賛成しがたい話なんですが、この方はずっと作業がおくれているわけです。ところが、SAR条約が発効した場合には、海上保安庁の仕事は、日本海はもちろんのこと、太平洋まで千二百海里体制で哨戒体制をするということになりますと、先んじて行動を起こすことになるわけです。紛らわしい事件なしとしない、こういうふうに考えるわけですが、そういうことについて十分な対応を今検討されておりますか。

○政府委員(山下文利君) 海上保安庁で実施しますSAR体制と申しますものはあくまで海難救助がねらいでございまして、遭難した船舶に対しても緊急に動出して、体制を整えてこれを救助するということがねらいでございますので、外国不審船に対する警備ということを千二百海里に広げて実施することをねらいとしたものではございません。

○鴨山篤君 この点、時間ありませんので、あと専門的には野田委員の方から具体的に煮詰めてもらうことになります。

さて、国鉄再建の問題について最後にお伺いします。私の持ち時間は十二時まででありますので、あと三十分しかない。国鉄問題について簡潔にお尋ねしますので、簡潔にお答えをいただきたい

いと思います。再建のために必要な経営改善計画十項目というのがございました。この進捗状況について、おおむねこれは終わった、これはまだこういう分野が残っている、そういう区分けで、ひとつ簡単に説明をいただきたいと思います。

○説明員(竹内哲夫君) 緊急十項目のうち、第一番目は職場規律の確立という問題でございます。これは現在終点検を年に二回引き続いて行つておりまして、この三月末に第五回の点検を行つたところでございます。今後、なお引き続きやつてまいります。

なお、その際に、現場協議制度とそれから信賞必罰という問題がございましたけれども、現在現場協議制度については新しい制度に切りかえてございます。

それから昇給協定につきましても、これも既に改定を行つたところでございます。

それから新規採用の原則停止といふ問題がございますが、これは既に五十七年度の合理化、五十八年度の合理化を予定以上に実施いたしまして、五十九年度、五十九年度とも新規採用の原則停止を行つておるところでございます。

それから設備投資につきましては、五十七年度の予算に対しまして五十八年度では三千三百億円、並びに五十九年度予算に対しまして五十九年度ではさらに約千四百億円の抑制を行つたところでございます。

それから貨物営業の合理化につきましては、これは五十七年の十一月にダイヤ改正を行つたわけでございますが、その際、六十年度までに実施すべきものを繰り上げて行つたところでございますが、その後の状況の推移を見まして、さらに五十九年二月に、施策をさらに深化いたしまして、直行輸送体制へ転換をしたところでございます。

それから地方交通線の整理の促進という問題でございますが、これは現在第一次選定の四十線のうち、既に十六線は転換を実施あるいは方向づけを行つておるところでございますが、その他の線

ゆる実態につきまして基礎的な調査分析をしておる段階でございます。したがいまして、基本問題について方向づけを現在既に完了した、あるいは方向づけをしておるという段階まではまだ至つておらないわけでございます。

それで、監理委員会といたしましては、経営形態のあり方、あるいは長期債務等の処理、こういふ問題を総合的に検討いたしまして、いわゆる基本問題に対する結論をまとめるわけでございますが、その時期といたしましては、私どもとしては一応来年の昭和六十年の半ば、大体その辺を日途にして結論をまとめたいということでおる作業を進めておるわけでございます。したがいまして、先ほど御質問にございましたような、四国を取り上げてどうこうするとか、あるいは經營形態あるいは長期債務等について部分的に何らかの結論を出すとか、そういう考え方は全くございません。したがつて、この夏あるいは秋に何らかの中間答申が出るのではないかというふうなことが御質問にございましたけれども、現在監理委員会としてはそのような考見は全く持つております。

○鴨山篤君 来年に考え方を明らかにするということはつきりしたわけですが、その場合に監理委員会として運輸省の意見を当然聞くでしょう。あるいはまた、当の当事者であります国鉄の意見も十分聞かれると思うんです。国鉄というのは国民の足なんですね。その意味で国民の意見を聞く、そういうチャンスを考えながら来年半ばと/orいうふうに言われたんでしょうか。その点をお伺いします。

○政府委員(林淳司君) 監理委員会といたしましては、先ほど申しましたように、実効性のある、かつ具体的な結論を出すということが任務でございますので、したがいまして、実態といふものを十分つぶさに調べる必要がございます。したがつて、監理委員会独自でいろいろの調査をして勉強するだけでなく、幅広く各方面的御意見も伺う、こういう考え方で從来からやつております。昨年の秋におきましても、国鉄当局、あるいは

國鉄の関係の労働組合、あるいは私鉄の経営者、運輸省とか、あるいは大蔵省その他関係省庁、いろいろな方面からいろいろな御意見も伺つておりますし、今後また審議の進捗状況に応じまして、さらに関係の方々からいろいろな御意見を伺いながら結論をまとめていく、こういう考え方でおるわけでございます。

○委員長(高平公友君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時まで休憩いたします。
午後零時二分休憩

午後一時三分開会

○委員長(高平公友君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

休憩前に引き続き、運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○矢田部理君 運輸大臣に伺いますが、運輸省設置法ができましたのが昭和二十四年であります。が、今回の機構改革はこの設置法ができる以来の大がかりな、大幅な機構改革だというふうに言われておりますが、この中身はどんなことなんでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 具体的な中身について

は事務当局からお答えさせますが、基本的な考え方について私から先に申し上げたいと思います。

現在の運輸省設置法は二十四年でできたのでございまが、これは国有鉄道が分かれたときに現在の形の運輸省ができたという意味で二十四年にできたわけでございます。戦争中、一度、運輸通信省になりました。戦前は、海、陸、空の運輸の仕事は鉄道省と通信省に分かれていたわけですが、これは国有鉄道が分かれたときに現

たという仕組みのものでございます。したがつて、随分と古いわゆる縦割り行政、しかも通信省、鉄道省時代以来のしつぽをすつと引いた形の組織になつておつたということは否めないところだと思います。

そこで、これを海、陸、空、こういうものを統合的にもつと眺める必要があるのじやないか、一つ一つの運送機関についての免許、許可認可といふうなものを中心にして組み立てておる行政をもつと政策的に交通全体として横割りにして眺めていく、こういう仕組みの制度にすることが妥当ではないかと随分前から論議をされておつたところでございますが、ようやくこれが今回出せるということになったのでございます。

私もかつて経験がござりますけれども、両省が一緒になりましたために、海だ、陸だといいまして、人事の交流が何だかんだといつて、一緒になつて当分の間はなかなかうまくいかなかつた点もござります。次官も交代で出すというような話まであつたぐらいでございまして、ようやくそこで今回の機構改正によつて新しい発足ができる、ことういう状況になつたかと考見しております。したがつて、今後は国際的なあるいは国内的な運輸交通を総合的に見る官庁としてやつてまいりたい、かのように考見てる次第でございます。

局の内容については、官房長からお答えいたしました。

○政府委員(松井和治君) 今回の運輸省の機構改革の具体的な中身につきまして、簡単にかいづまんで御答弁申し上げます。

まず第一が、本省の内部組織でござります。ただいま大臣が御答弁申し上げましたとおり、従来交通機関別の縦割り組織で七つの局を設けておりますが、この七つの局のうち五つの局を再編整備いたしまして、新たに運輸政策局、国際運輸・観光局、地域交通局、貨物流通局、海上技術安全局という五つの局を設けまして、これに伴いまして海運、自動車、鉄道、船舶、船員の五局を再編するものでございます。

それと同時に、従来の総務審議官を振りかえまして、国鉄再建問題を担当いたします国有鉄道再建総括審議官という職を設けまして、従来鉄道監督局に置かれておりました国有鉄道部を官房に移管いたしまして、この再建総括審議官の統括のもとに置くというものでございます。

以上が本省の内部組織の改革でございまして、大臣がお答え申し上げましたとおり、海、陸、空というような交通機関別に若干ばらばらな面がありました行政の一元化が図れるもいうふうに考えておるところでございます。

第二に、外局であります海上保安庁と氣象庁の部の再編をいたしまして、海上保安庁では部を一つ結果的に減らすことになりますが、氣象庁では地震火山部を新たに設けるということにいたしております。

それから第三番目に、地方組織の改革でございまして、先ほど大臣の答弁にもございましたように、従来の通信省、鉄道省の系列を引きます陸運局、海運局といふ陸、海別々の地方ブロック機関を今回統合いたしまして、全国九カ所に地方運輸局を設置する。この地方運輸局には新たに企画部をつくりまして、地方交通行政の企画機能の充実を図りたいというふうに考見た次第でござります。

以上が、今回の運輸省の機構改革の概要でござります。

○矢田部理君 機構とか組織をどうするかは、その前提に政策があるわけです。運輸交通政策の本があつて、その政策をより効果的に実現するためには、こういう機構なり組織なりがいいのかといふことが問われてくる。そういう意味では、前提に運輸交通政策の本がなきやならぬ。今日のその本は何によつて示されているのでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) 今回の行政機構の改革をするにつきましては、おつしやるようだに、今日運輸者が解決を迫られている政策の課題、これを解決するための有効な組織づくりということが主眼でございます。具体的には、その政策課題ごと

にそれを解決するに必要な政策手段を担当する各課をグループにして、そして局をつくるしていくところが新しい組織づくりの基本的な考え方だと思います。

それで、具体的に今我々が運輸省としてどういう問題があるかということでございますが、今日の我が国の状態を申しますと、実際に政治、経済、社会が変化してしまって、非常に政治、経済、社会ともに一つは国際化の色合いを強めていくという状況もございますし、また経済が成熟化するに伴いましていわゆるソフト化の傾向が出ているわけでございますし、また高齢化社会になりましてライフサイクルが変わってくる、生活様式、価値観が変わってくる、こういうことで運輸サービスに対するニーズが非常に大きく変わってきているわけでございます。

こういう状況におきますと、従来各交通機関ごとに縦割りでやつてまいりましたのは、戦後の復興期から高度成長期に輸送力を整備するということは、各輸送力ごとの技術的な体系である各交通機関ごとの各局が分担してそれらの輸送力の増強を図っていくということが行政システムとしては非常に適切だったわけですが、その中で各局はこれまで輸送力を大いに伸長させ、そしてまたその方向でいろんな施策を工夫し、問題の解決をしてきたわけですが、今回の経済の構造の変化に伴つて出てきていますのは、物の流れをどうするか、いかに効率的な流れをつくるか、あるいは新しいサービスの要求に対応するかということでもありましたし、あるいは快適な高速な旅客サービスをどうやって維持するかというような、旅客なり、物流なり、そういう問題に対して有効な解決の仕方をする、あるいは国際化の趨勢に対して有効な対応をするということで、それぞれのグループアップをしていくということでござります。

今回の行政機構改革の先駆的な役割を果たしたのが五十六年の運輸政策審議会からの答申でございます。このときに、幹線交通あるいは地域交通

あるいは物流というような各課題別にこういった政策展開が必要だということが一応出まして、さらにそれらを受けて問題解決の有効な仕組みとして私どもは今回組織改正に踏み切つてきました。こういうことでござります。

○矢田部理君 話がありました五十六年の運政審の答申、「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」なる文書がございますが、今日の運輸政策なり交通政策の基本はこれに示されていると、いうふう伺つてよろしいでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) これは五十六年の答申でございます。今日の状況においても、基本的な考え方はこれにのつとつていくことが適當だと思ひますが、正直なところ、この時点からいろいろな意味で経済の諸条件がまた変わってきております。したがいまして、部分的にはこれと違う対応を必要とするところも幾つか出ておりまますし、特に、この当時予想していたより国際化の進展あるいは情報化の問題というのがより大きくクローズアップしてきておりますので、そういう点を重視し、考慮しながら、これらの答申の基本的な考え方へのつとつて行政を開拓していく必要があると考えております。

○矢田部理君 経済的に見ますと、當時あつた新経済社会七ヵ年計画下の答申だったように思われるわけです。その後、御承知のように、「展望と指針」が出されたもとでの見直しが相当程度必要なのはないかと思われるんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) おっしゃるとおり、運政審の見直しをつくりましたころのいろんな諸前提、特に経済の成長の問題、あるいは石油の価格の問題等、計画の前提となりました事項がかなりずれてしております。したがいまして、この運政審の答申の際の将来見通しというのの数量は一般的に多目でございます。その後、今日これらの経済の成長率がより低目になつておりますし、またその当時よりも経済の物離れと申しますか、貨物需要が経済の成長から乖離してくるという現象も

また著しく強くなつてきているという方向で全体としては見直す必要があるということでございます。

○矢田部理君 その見直しの作業がまず先行するべきではないでしょうか。新たな「展望と指針」のもとにおける政策形成があつて、かかる後にそれに対応する組織論、機構論があるのが常なのではないかと思われるんですが、いかがですか。

○政府委員(西村康雄君) おっしゃるように、そういう見直しというのは常に経済の状況に応じてやつしていくことが適切でございますし、今回の「展望と指針」の後、「経済運営の基本的態度」にございましても、新たな経済の成長に伴つて国内の輸送の貨物あるいは旅客がどのように伸びていくかというのは、概要としては前提を立てております。ただ、基本的な運輸政策審議会の答申の方向性は、大きな乖離はしていないかと思います。ただし、これを中心に具体的な問題を取り組んでいくふうに考えております。

○矢田部理君 率直に言えれば、七ヵ年計画といふのは破綻したんです。しかし後に「展望と指針」も出されたわけでありまして、それに基づく全般的な見直しが先行るべきだというのが私の位置づけの一つであります。内容的にもこれは幾つか問題があります。

そのことは後に述べたましまして、大臣がおつしやられたように、陸、海、空を総合的にあるいは一元的に眺めて行政対応をしていきたいということが一つの趣旨だというふうに言われておるわけであります。とりわけ、従来縦割り、乗り物別に分けられておつた部局が横割り、政策課題別にという形になつてきている。これも一つの考え方だろうと私も思うわけであります。そうだとすれば、単なる機構だけ、組織だけを変えるのではなくて、例えば、設置法の第三条に運輸省の任務が書いてありますが、このばらばらに項目ごとに書いてあるものももう一度見直してかかるべきなのではないか。これにも総合性、一貫性、連係性みたいなものを持たせるべきではないかと

思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) 運輸省設置法の第三条には運輸省の任務が書いてござります。ここでは、水運、陸運、港湾、船舶及び鉄道車両その他機関とするというふうに書かれております。

今、先生御指摘のように、運輸省の任務をこういう新しい組織理念に基づいてもう一度書き直したらどうだというお話をございますが、そういうふうに設置法の書き方を直すというのも確かに一つのやり方ではないかと思います。ただ、運輸省設置法の基本的な役割と申しますか、それは国の行政事務を一体的に遂行する責任を負う行政機関とするというふうに書かれております。

そこで、これを中心に具体的な問題を取り組んでいくふうに考えております。そういう意味では、むしろ積極的な政策理念というふうに、各省の権限なり所掌事務の分界点というものについて必要な指針を与えるようなことが、ここの場合の任務としての規定の意味づけかと考えております。そういう意味で、とりあえず今回の場合、各省との関係では変動がないということでございますので、従来どおりの任務にしておくということにさせていただいたわけでございます。

○矢田部理君 各省庁等の境界線を明らかにする意味も一つ確かにあります。それは、各省との関係では変動がないということでございますので、従来どおりの任務にしておくことにさせていた

○政府委員(西村康雄君) お話のようなり方で設置法を書き直すというのも一つの行き方かと存じます。ただ、今回の組織改正をいたしまして、これは一つの新しい提案として当面の状況に応じ

た一つの組織改革ということでお示ししているわけでございますが、運輸省の任務それ自身は、先ほど申し上げましたように、政府の中でどういうふうな枠組みかということでございますので、多少そこら辺ではねらいが違う。また、先生の言われたような新しい理念というのは、各組織の書き方、各局の書き方の中で新しい理念も読み取れるようなことに対する方がより具体的、適切なことでないだろかといふうに考えておりますので、とりあえずはそういうふうにさせていただきたいと思つております。

○矢田部理君 次の問題に關連して移りますが、

どうも運輸省は、今日の交通の実態なり運輸政策の持つ問題点などについて必ずしも認識が十分でないのではないか、幾つかの問題の破局もあるわけ

あります、これらの点についてどんなふうに考へておられるのか。國鉄がそうなっています。そ

れから交通戦争の実態は大変厳しい状況にある。これらに対しても行政が十分に責任を果たしたとは言えない。むしろ相当程度国民の信頼を喪失して

いるという現実もあるわけありますが、交通戦争の方から状況を見てみると、警察庁、最近の交通事故関係の統計はどうなつておりますよ

うか。

○説明員(柳井洋藏君) お答え申し上げます。

最近の交通事故の発生状況でございますが、交通事故によります死者で申し上げますと、御案内

のとおり、昭和四十五年をピークに四十六年以降九年連続しまして減少いたしましたが、昭和五十五

年に再び増勢に転じ、五十七年、五十八年と連續して九千人の大台を超えております。特に、五

八年は前年に比べまして四・九%、四百四十七人増加して、死者九千五百二十人でございます。

また、事故一般、これは人身事故でござりますが、その発生件数は、昭和四十四年をピークに八年連續して減少しましたが、五十三年以降増勢に転じております。そして、五十八年におきましては五

十二万六千三百六十二件ということで、前年に比べて四・八%増加をいたしております。

以上でございます。

○矢田部理君 本論に入る前に、この警察庁の統計というのは、死者は事故後二十四時間以内の死亡者でしたか。そうだとすれば、それ以後の死者についてのデータはありますか。

○説明員(柳井洋藏君) ただいま申し上げました数字は、おつしやるとおり、二十四時間以内のデータでございまして、厚生省等の関係につきまし

ては手元に持つております。それより二割近く上回るのではないかと思いますが、正確な数字は今手元に持つおりません。

○矢田部理君 二十四時間以内の死亡者をして扱つていて、事故に遭つてそれ以後の死亡者は放つていいということになりますと相当數が

上積みされる、今二割という数字が出来ましたが、つまり、その数字から見ましても、優に一万人を

超える人たちが年々交通戦争の犠牲者になつてゐるわけです。けが人ということになると、これは

数十万人の人たちといふことになるわけでありま

して、これが一たんは、先ほど説明がありました

ように、件数が減つてきたのに、五十三年あるい

は五十四年ごろ以降再び増勢に転じたのはどうい

う理由でしようか。原因等についての分析がありますか。

○説明員(柳井洋藏君) お答え申し上げます。

交通事故につきましては、いろいろな要素が絡み合いまして発生しておりますことから一概には

申し上げられませんが、主な増加原因としましては、運転免許保有者数、またさらには車両保有台

数が著しく増加いたしております。それに加えま

して、その利用形態も多様化いたしておりますなど、交通の過密化、複雑化、それらが一段と進ん

であります。また、その一方、國民の交通安全に

対しましての切実感といったものが薄れつつある

というようなことが挙げられるかと考えております。

○矢田部理君 車の台数があつた、あるいはドライバーがふえたからある種の自然現象だというよ

うな説明にも聞こえるわけであります、警視庁

あるいは警察庁でどうにかなるという性質のものではないですが、大臣この辺のところはどうお

考えですか。こう年々犠牲者が大量に出る、それが最近またふえてきておるということは、大臣と

してそのまま放置しておいていいということではないのではないかと思われるのですが、いかがで

すか。

○國務大臣(細田吉藏君) おつしやるとおり、大

臣と申しますが、私はかなり大きな原因をなして

いることは否めない事実だと思います。例

えば信号機を増設するとか、あるいは横断のための陸橋をつくるとか、その他一連の国会でもいろ

いろ論議された交通安全施策が徹底した点がある

と思います。私は、最近になつてまた増勢に転じたということは、この点がややマンネリ化したと

いいますようか、いろいろなことを怠れば、車自体が増加いたしておりますし、運転者自身も増加

いたしますから、ふえてまいるということになつてふえておるのではないか。こういうところで

打つていかなければならぬのではないか、かよ

うに考えておる次第でござります。

○矢田部理君 交通戦争の対策はひとり運輸省だけの問題ではない、警察も関係する。道路行政を

預かる建設省にもかかる、教育の問題もあるかもしない、あるいは全体として自動車の台数の急

増に対してもういう手が打てるのかという通産省

レベルの問題もあるかもしない等等、一つの例であります。いざれにしても交通運輸行政とい

うのは非常に各省間にまたがつてゐる。この辺を解

決しませんと、運輸省内部の機構いじりだけで問

題の対処はできないのではないかというふうに思

われる点もあるんですが、この点はいかがですか。

○國務大臣(細田吉藏君) それは全くお説のとおりでございまして、運輸省でやれることには限界

がございます。それから警察庁がやることにもそ

れの限界がございます。これらの関係がうまくミ

ックスしませんと実際の効果はあらわれない。

一例を挙げれば、私どもの方で一番交通事故に

大きな影響があると思っておるのはトラックの問

題でございますが、トラックの過積載、こういう

問題になると、これは交通取り締まりの問題とト

ラック行政、物流行政との接点の問題でございま

す。これは恐らくかなり大きな原因をしておる

のではないかと思います。また、トラックについ

て言うならば、もう一つ労働省が絡んでまいりま

すが、労働基準の問題がある。これと交通事故の

問題。運輸省と労働省と警察庁と三つが絡んで

きて、その間がよほどうまくいかなければ交通事故

を減らすわけにいかない。これは非常に難しい問

題がここにあると思っております。トラックの例

について申しましたが、そのほかの点についても、そういうふうに各省にまたがる問題とい

うのはかなり大きいものがあると考えております。

○矢田部理君 今、大臣が言われたのはかねてか

ら指摘をされてきていたところであります。今

度の運輸省の機構改革はそういう問題にどう対応

しようとしているんでしょうか。どういう面での

プラスが出てきているんでしょうか。

○政委員(西村康雄君) 今、大臣から申し上げ

ましたような警察あるいは労働という関係省庁と

の間の問題を個別に解決するということは、これ

は各省間のむしろ問題そのものの対処の仕方、整

理の仕方の問題でござりますが、運輸省のサイド

について申し上げますと、先ほど申し上げました

ように、今回は貨物物流局というものができるこ

とにしておりますので、そういう意味では貨物の

流通をめぐるいろいろな問題はその局で一元的

に見る。貨物輸送にかかる安全の問題といふも

のも、一つそこでも輸送技術の問題としても出て

まいります。そういう点では、そこでひとつ専門

的に見ようという体制が一つあるわけございま

す。それから地域交通局というものができます

と、ここでは陸上技術安全部というものをつくる

車を通じての陸上技術の諸問題というものを考えることで、鉄道、自動車を含めた安全問題といふものをして一元的に考えていくという形ができるまであります。また、海上技術安全全局という局ができるによって、船の運航に関するハードとソフトの問題を一元的に見ようというような形の取り組みが可能になるわけで、そういう意味で以上にシステム的な取り組みをするような体制に近づいたものだと考えております。

○矢田部理君 私が質問をするに当たって、総合的な運輸交通政策というのはどこでわかるのか、どこが担当しているのかと言つてみたら、運輸省だけではない、いろんな方面にまたがつている。そこで、運輸省の機構だけ変えたのでは全体の推進はできない、じや内閣官房長官に来てもらおうと言つたら、内閣参事官室が来まして、それは総理府の交通安全対策室というところでやつてゐるのだと。それは安全の問題だけではないか、安全は交通の要諦だというふうに大臣も所信で言われておりますから、きょう来てもらつたら、いや政策はやつております。政策はどこかと聞いたら、経済企画庁だと。いろんなところに、それだけでもまたがり過ぎてゐるわけです。モニールはどこかと聞いたら、あれは建設省だ、地下鉄は運輸省だと。どうして建設省なのかと聞いたら、あれは道路の延長線だ、したがつて縛張りは建設省だと。

いずれにしましても、政策も、担当部局も、それから対策の立て方も非常にばらばらなんです。これを全体的にまとめていく、あるいはインシアをとつていく部署が必ずしも明確でない。しかし、最終的にいくならば、やっぱり何といったつて運輸省ではないのかというふうに私は思ひざるを得ないわけです。その点で、安全のために総理府に全体の総合調整の機構も場合によつては必要なのかもしれません、もうちょっと運輸省自身

が、内部の機構を今日的に対応させるというだけではなしに、それ 자체もまだ幾つか問題はあります。しかし、もう少し総合的に交通運輸政策を立て、かつ、それを担う官庁、安全をもつともっと推進する官庁としての役割を果たすような機能に運輸省自身もしていくべきなのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 昔からある議論なんですが、交通省というものをつくつたらどうか。一番問題は、道路とそれから道路の上を走る交通とが別な省で担当されておる。レールの方は、レールをつくる方から汽車を動かす方、車両まで全部一緒にございます。自動車について言うと、走る道路は建設省、それから生産の方は通産省、動かす方は運輸省、こうなつておるわけございまして、こういうところを、少なくとも道路の建設と交通といふものは一本にしたらどうかと昔から議論があるわけでございますが、一向に進展をいたさないというのが実情でございます。

それと同じようなことが、今地下鉄とモノレールについておっしゃいましたけれども、地下鉄もモノレールも運輸省と建設省の共管になつておるのでございます。軌道法といふのは運輸省と建設省の共管ということになつております。ですから、いわゆる総合化というような見地からいふと、そういうところまで直していかなければならぬ。あなたのおっしゃることはよくわかるわけでございまして、内閣全体の機構を新たに見直すべきではないか、新しい時代の新しい機構に見直すべきではないかといふ御議論につながつてしまいる問題である。全く私どもはその必要性があるようなことがたくさんあると考えておりますけれども、どうもそこまでなかなかいけないというので、今までの守備範囲において変えていく、こういう形にとどまつておることはまさに遺憾でございますけれども、やむを得ないということでございます。

りだけではなくて、そういう方向性ももう少し前進させていただきたいということを特に期待しておきたいと思います。

くことだといふことをまずその根本に据えてゐる
わけでございます。

したがいまして、それを運輸行政が具体的に限
られた資源の中で一番効率的な体制をつくり上げ
ていくにはどうしたらいいかということでござい
ますが、そこは資源の最適配分というような考え方
方もございます。あるいは国土の開発という考
え方をもござります。そういうような考え方を通じ
て、できるだけ可能な部分においては各交通機関
の自由な利用者の選択によっておのずから交通体系
を形成させていくこと、これが一番効率的
的なやり方だということが基本にあるわけでござ
います。それを運輸行政としてはできるだけ援助
していく、それが行政の役割の一つでございま
す。

もちろん、そのような役割のほかに、先ほど申
し上げましたような国土の開発なり、あるいは國
民の最低必要な輸送手段をそのような方法では確
保できない場合にこれを何とか確保していくとい
うこととも行政の重要な課題でございます。運輸政
策審議会の答申はそういう考え方を貫いて具体的
にどういう展開をしたらしいかということを提言
しているわけでございます。ただ、先ほども申し
上げましたように、この時点と現在と経済的な手
段がかなりずれている部分があるので、そういう
点については今後修正しながら進めていくこととい
うことでございます。

○矢田部理君 運政審議会はまだ議論する所
で、大臣の言われた輸送サービスの安定的確保、
これを貢ぐのだという立場からしますと、例えば
最近の国鉄の地方線が赤字だと財政負担が大き
過ぎるなどとかという理由で切り捨てていくのはこ
の大臣の所信に反するのじゃありませんか。過疎
バスの問題なども同じような問題を含んでいるよ
うに思われるんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 基本的に公共性を維持
するという立場をとるということについては、私
が今申し上げたとおりでございます。しかしながら
は、他の反面の、企業としてどうするかという問

題がやはり考えられなければならない。全部、企業としてというよりは国営事業としてやる、あるいは公営の事業としてやるというようなものならともかくも、日本の交通企業については私的な企業、そういうものを中心に考えておりますし、国鉄の場合でも企業性というものを考えると、いわゆる現象といいましょうか、公共性と企業性との間の限界をどこにとるかということで、いろいろなところで問題が起つておると私は承知するのでございます。

企業体になつてから後までも依然として続いており、地方の住民の皆さんは何とかして鉄道の地図に自分の町を載せたい、何とか鉄道を載せたいといふことが時間的にずれちやつたという感じなどでござりますけれども、非常に強い。それが結局、鉄道新線がごく最近まで、今はほとんどA・B線といふものはやめておりますが、これが続いた原因であろうと思います。今はつくつたものを外そとまで言つております。

それから貨物につきましては、今国鉄から説明があつたようですが、貨物の投資がかなりむだなものが特に今日になると目立ちますが、これは私は当時からの実情をよく知つておりますけれども、エネルギーの問題についての見通しがどうであつたかということなんです。鉄道で貨物を運ぶ方が自動車で運ぶよりもエネルギー的には有利なんだ、こういうことで、ある程度石油ショックとかいろいろなこともございましたが、エネルギー問題から鉄道の貨物というものは相当な分野を受け持たせるべきである、こういう考えがあつたためにかなりな投資がなされた。ところが、これが実際はどんどん貨物数量が減つていって、ことしの二月にはあいつた思い切った削減措置を講ぜざるを得なくなつた、したがつて投資がむだになつた、こういうことではないかと思います。

それから、もう一つ大きな投資で残つておるのは新幹線です。これはみんな借金でやつてゐるわけでございます。鉄道建設公団でつくつておるものも借り料を出すわけでございます。ですから、東北、上越を開業しただけで帳簿上二千五百億の赤字が出る。新幹線を通さないでおけるかといえば、工事費をかけたものをおくわけにはまいりません。ただ、これを開業するがために国有鉄道が一年間に二千五百億赤字が出るという格好になつているわけです。ですから、東海道新幹線程度のところまでは、これはあるいは客も多いし、あいつたような地域でござりますから借金でやつてもかなりな程度になつたのでございましょうが、これを福岡まで延ばし、東北、上越新幹線を引い

たということは、国民の皆さんからは喜ばれ、國の利益としては相当大きなものが上がつておるが、わは全部国鉄に寄つておる私はこういうふうに考えておるのでございます。

何とかならなかつたかということについては、いろいろ私ども反省もしなきやならぬ点も多々ありますから、そうでなくとも当初から計算上はいかがであろうか、しかしこれをやろうといふことになつておきましたのが極端な形においてあらわれた、こういう格好をいたしておるというのが青函トンネルでございます。

○矢田部理君 その延長線に青函トンネル問題があるわけです。成田新幹線の話は予算でやりましたからここではやりませんが、ついせんだつて大臣あてに青函トンネル問題懇談会から報告が出されておりますが、この最初のところにも、「その計画、着工の段階で将来を十分に見通すことができなかつた結果、現在に至つてその取扱いが問題となつてゐることは、誠に遺憾なことである。」見通しが悪いということである。これだけ巨額の投資をして、現に今作業中でありますが、いまだにその取り扱い、利用の仕方すら決まつてない。

この辺は、大臣どう考えますか。

○國務大臣(細田吉藏君) 青函トンネルにつきましては、随分と議論があつたことは間違ひないんです。これをつけるべきか、あるいはこれはやはり北海道一本土間は船の交通分野であるべきかといふことについて、専門家の間では随分議論をしたものでございます。

ただ問題は、この青函トンネルができる一番大きなきっかけになつたのは洞爺丸事故なんです。それで、北海道の皆さん方が、技術的に可能なものならば何とか陸続きにならねだらうか、こういう夢といいましようか、希望といいましようか、北海道の皆さん方の気持ちになつてみれば無理からぬことだと思います。これが大きく青函トンネルというものを、いろいろ議論があつてもとにかく技術的にやれるものならばやろうじゃないか、経営的に成り立つ成り立たないと、いう問題じやなくて、いわゆる国土開発的な考え方、北海道開発的な考え方、そういうものをあわせて青函ト

ンネルといふものはやられた、こういう格好だと思つてございます。

そこへ貨物の問題も旅客の問題も、旅客については航空機の問題、貨物については全体として鉄道の貨物の量が減つてきたということが来たものでございますから、そうでなくとも当初から計算上はいかがであろうか、しかしこれをやろうといふことになつておきましたのが極端な形においてあらわれた、こういう格好をいたしておるというのが青函トンネルでございます。

○矢田部理君 今後の問題について伺います。鉄建公団の方にも追加投資が相当かかると言われているが、どのくらいかかるのか、その是非、それから完成した場合の扱い、資本費の負担をどうするかななどについて、大臣と両方から御説明をいただきたいと思います。

○参考人(内田隆滋君) 追加投資でござりますが、本年度予算として五百二十億、後、六十年度、六十一年度で約千四百億、大体一千九百億ぐらいということでござります。

○國務大臣(細田吉藏君) 青函トンネル問題懇談会でいろいろ御検討願つた結果は、やはり鉄道として使うべきである。一時は石油のタンクに使つたらどうかとかいろいろな話もあつたんですが、これは鉄道として使うべきであるという答申をいたしました。ただ、どのようなものにするかといふことについて、現在線を通すべきであるという考え方と、それから自動車、現在線では大型のトラックはちょうどカーフエリーで渡すように鉄道トンネルを渡すということができないので、特別な設備をして大型のトラックも通せるようにするということ、そのどちらか、大きく分ければ二つになるわけでございます。その大きいものを渡すための方法がもう一つ分かれておりますけれども、大きく言えば二つになるわけでござります。

そこで、そのいずれにするかはそう遠くない時期に決心をしなければならない、こう思つております。

しかしながら、ここで言えることは、国有鉄道

にこれをやらせるということは私はかなり困難があるのではないか。何しろ八百億という借料がかかりますから、さなきだに大変な赤字で苦しんでおる国有鉄道にこれをやれといふことを政府としても言つことは非常に問題があるのでなかろうか。何らかの特別な経営形態を考える必要があるのではないか。こういうことが懇談会の皆さんのお考え方でもござりますし、私どももさように考えておる次第でございます。

○矢田部理君 国鉄問題がきょうは中心的な議題では必ずしもないのですが、私がかく伺つてきましたのは、今までの運輸行政のあり方が乗り物別、縦割りでやつてきたから、総合交通政策というような立場から見るならば、まさに國鉄のよくなき敗局を迎える、大変な交通戦争になる、いろんなところに矛盾が出る、ということとして受けとめ、今度は横割りで政策課題ごとに組織もつくる、前提となる政策もつくるから大丈夫だ、よくなるのだということで今度の改革をやる趣旨なのかどうか、今までの縦割り行政に問題があつたというふうに考えられるのかどうか、そこら辺をひとつ中間的なまとめとして大臣に伺つておきたいんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 先ほど来申し上げたように、一〇〇%交通に関する事を全部運輸省がやつてゐるわけじゃございません。その点はどうしても後日に譲らざるを得ないと思ひますが、少なくとも現在運輸省が担当しております仕事の中におきましては、私は非常に統一性、合一性、そういうものが今回の機構改正によって保たれる、こういうふうに自信を持つてお答えできると考えております。

○矢田部理君 総合性、統一性ということを強調されるわけですが、交通運輸関係の資本投資の仕方についても少しく問題がありはしないのか。例えば道路特会、港湾特会、空港特会、要するに特別会計制度を項目ごとに全部ばらばらにとつてゐるわけです。本当に総合的な交通政策を進めていくとするならば、こういう特別会計制度のあり方

も一回全般的に見直していく、何が重要であり、いずれが緊急であるかというような優先順位なども含めて総合的にこれを運用していく、特会制度そのものが場合によつては廃止していくと、いうようなことも検討をしていきませんと、機構いじりだけでもいかがかと思うのですが、この点はいかがでしようか。

○国務大臣(細田吉藏君) まことにごもっともな意見だと思っております。私どもは、今やそれぞれの特会について考へなきやならぬ、そういう時期が来ておるというふうに思つております。また、一時運輸省でそういうふうな考え方をとつて予算要求をし、政策要求をしたこともございます。しかし、遺憾ながらなかなか実現が難しい、いろいろな事情で非常に困難があるということで思つておられます。しかしながら、方向としてはそつあるべきであるというふうに存じております。

○矢田部理君 もう一つ問題点として感じておりますのは、許認可行政なんです。

運輸省は、従前に比べれば減つているとはいひえ、まだ二千を超える許認可事務が残つてゐるわけです。これにどう手をつけようとするのか。特に、総合的な交通体系を地域の場で考へるような場合に、申請主義で、それに基づいて許認可が、トラックをやりたいといえば、これは許可ですか認可ですか知りませんが、大量にトラック業者が出てくる。これは職業選択の自由その他から見ても、いろいろな議論がありますけれども、その結果大変な過当競争になつてきました。地域と中央との仕分けについても、あるいは役割分担についても不明確というよりもほとんどが中央で取り上げてしまつ。握つておつて地方に渡さない。したがつて、地域の交通の整備などをやるに当たつては、分権という立場から見ても、もつともつと地方に許認可権を分与してもいいのではないかといふふうにも思われるわけあります。が、一連の運輸行政をめぐる許認可問題というのをどういうふ

うに考へておられるか、大臣にお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(細田吉藏君) 非常に矛盾するような言い方かもしませんけれども、事業の新規参入といいますか、事業の免許というのは、運輸の公共性を維持するためになかなかこれは廃止するわけにはまらない場合がほとんどであるというふうに思つております。しかし、それ以外の許可認

可というものについては、これは相当省略するなり方に任せてよろしいものがたくさんある、私はかように考へております。ですから、肝心なところのものを押さえ、相當思い切つた整理をやらなければならぬというふうに思つておる次第でございます。今小さいものがまだまだたくさん残つております。こういうものはどんどんやめいかなければならぬと思つております。

○矢田部理君 時間がなくなつてきて、テーマは幾つかまだ持つてゐるんですが、若干地元の問題について二、三お聞きしたいと思います。

東北新幹線の上野乗り入れというのは、見通し、時期などはどんなふうになつていますか。

○説明員(岡田宏君) 東北新幹線の上野一大宮間の工事につきましては、現在の状況で、用地の取得率が九五%。工事の着工率が延長で申し上げますと九七%という状況に達しております。これは三月三十一日現在でございます。現在残されてゐる用地の取得並びに工事の完成に全力を尽くしていいるところでございまして、開業の見通しにつきましては五十九年度内を予定いたしております。

○矢田部理君 来年、科学博が開かれるわけですが、科学博に間に合わせるという予定でございますか。

○説明員(岡田宏君) それを目標にいたしましたて、そのように全力を尽くしているところでござります。

○矢田部理君 土地問題が一部残つてゐるといいます。

○説明員(岡田宏君) 今全力を挙げて用地問題の解決にも努力いたしております、地権者の御理

解も大変深まつておりますと、何とかその目標に向かつて完成をいたしたいというふうに考えております。

○矢田部理君 この東北新幹線の上野乗り入れが本決まりになりますと、その結果、常磐線等に影響が出てくるのではないかということで心配をしています。東北新幹線ができたからといって常磐線が余り冷たくあしらわれることは

大変困ることでありますと、私の要求、考え方としては、その結果、常磐線の利用者に不便を与える、負担増になつては困る、このことを基本的に国鉄も上に立つて考えてもらわなきや困るということがあります。いかがでしようか。

○説明員(須田寅君) 今、先生おつしやいましたように、明年の春、東北新幹線の開業時点に全国的なダイヤ改正を予定いたしておりますけれども、その際、常磐線につきましても当然ダイヤ改正を行うわけでございます。

これは考へ方が三つばかりあるわけでございまして、一つはいわゆる科学博対策でござります。

もう一つは通勤輸送の改善でございまして、これも両方関連いたしましてかなりの改善を予定いたしております。それからもう一つは、これに関連いたしますが、道路その他が非常に整備されてしまいまして、お客様のニーズも変わつてしまふと思ひますので、常磐線の高速列車、つまり特急列車体系というものの整備をいたしましていろいろ改善をいたしたいと思つておるわけでございまして、決して地元の皆様に御不便になるようなることのないように、これは全力を挙げて取り組んでまいりたいと思つております。

○矢田部理君 本当はもう少し細かくいろいろ伺いたいんですが、もう一点、鹿島線の問題であります。

鹿島からの鉄道がこれまで来春に完成するわけあります。第三セクター論が議論されておるわけありますが、この状況はどんなふうになつておられますか。

○説明員(岩崎雄一君) 北鹿島と水戸間につきましては、鉄建公団により建設が進められてきたわけありますけれども、現在の国鉄の状況からい

まして新たな地方交通線の開業引き受けは困難だ

ありますけれども、現在の国鉄の状況からい

て、開業をかねてから茨城県にお願いしておりましたが、ことしの三月に県からも基本的な同意を得た次第でございます。

運営主体といたしましては、鹿島臨海鉄道、これも第三セクターでございます。国鉄、茨城県、それから鹿島臨海の各企業が出資をしておりますが、そういうもので成り立ちます鹿島臨海鉄道がその運営を引き受けるという方向で近々正式に決定されるというよう聞いております。したがいまして、来春の開業に向けまして国鉄としても関係箇所と十分に打ち合わせを進めてまいりたい、こういう状況でございます。

○矢田部理君 私どもは国鉄自身がその責任において経営をやるべきだという考え方を持つておるのであります。特に今問題になつておりますのは、鉄建公団が第三セクター等に貸与をするに当たつて有償なのか無償なのかということが一つあります。その点で、有償だということになると大変地元の負担が、場合によつては乗客も含めて多くなる。この点、運輸省として無償論ということをひとつ基本的に考えてほしいというのが第一点であります。

それからもう一つは、車両等を購入するに当たつて、初期投資というのがたしか国の補助で行われるわけであります。が、この点もどういうふうに考えておられるのか。

それから、どうも運賃が国鉄経営の場合よりも高くなるのではないか。これはやっぱり住民として困る。あるいはまた、将来赤字が出たときの対策がないのではないかといつうようなこと、幾つか、そのほかも含めて論議がある。県議会などは賛成の方向をとつてはおりますが、注文なり要望もつてゐると思うのであります。が、これらを全

体としてどういふうに受けとめておられるのか。国鉄、鉄建公団、それから運輸大臣に見解をお聞きして、私の質問を終わりたいと思います。

○説明員(岩崎雄一君) 国鉄に関係のあるところから申し上げますが、有償か無償かということにつきましては、最終的に見込まれるこの線区の輸送量が基準になるわけございまして、今最終の詰めをやつておりますが、最近の見通しから見ましても、多分無償線区になるというように考えております。

それから初期投資の問題につきまして、これは運輸省からお答えになると思いますが、既に建設

線部分の初期投資交付金につきましては三陸鉄道の先例がございますので、多分それに倣つて措置をされるものというふうに考えております。それから運賃につきましては、これは会社の計画でございますので、確定的なことは申し上げかねるんですけども、大体、今回の国鉄運賃値上げ後、御承知のように地交線運賃を設定したわけでありますけれども、多分それに倣つて措置を設定して開業する、このように承つております。

○政府委員(永光洋一君) 鹿島線につきましては、国鉄と県の方で、今国鉄の方からも申しまして、どうな話が進んでおるようになっておりまして、我々としても今後の方向としては一つの形として望ましい方向ではないかと思います。まだ、これにつきましてこういう同じ類型のものが、ぴたりしたもののがございませんので、今後どういうような助成方式にするかということについてここで確定的には申し上げられませんが、方向として我々としても推進したいと思いますので、できるだけのことを我々もやりたいと思いますが、現段階におきまして、まず第一点としてこれは無償でやつておりますと、車両の補助ということではありますか、一応そういう何らかの新線のため

の初度開業費のようなものを今後財政当局等と話し合いを進めていきたい、こういうふうに思つております。

運賃につきましては、それは企業者が決めるところでございますので、そのあたり若干高目のところでありますけれども、利用者の利用を損なわない程度で決められるのではないか、こういうふうに考えております。

○矢田部理君 一言だけですけれども。

経営方式についても不安があると同時に、特に利用者にとって運賃がどのぐらいになるのかといふことが一番関心が高いわけでありまして、国鐵がやるよりも高いということになると客も寄りつかないということなどもありますので、これができるだけ低目に抑えるべきだ。やっぱり国鉄がもつと責任を負った対応を、そういうことでもともと鐵道をつくったわけありますから、やつてほしい。とりわけ、将来どういうふうな経営方式になるかというのはまだ多少問題は残るかと思うのですが、赤字などが出た場合に乗客に安易に転嫁をする、あるいは自治体の負担になると十分指導しながら今後の運営その他について考へていただきたいということを要望して、終わりたいと思います。

○小野明君 私は、地方交通線の問題について國鐵にお尋ねいたしたいと思います。

地方交通線の問題についてお尋ねをするところでありますと、どうしても國鉄の再建という根本的な問題に突き当たらざるを得ない。午前中も若干質問がございましたが、その際に出ましたいわゆる長期債務の問題です。五十九年の國鉄の損益を見てみると、繰越欠損金で十二兆三千六百七十四億、長期債務で二十二兆七百四十七億、こういう数字が見られるわけでございます。この

大きな債務を処理することなくして國鉄の再建、いわば地方交通線の問題もこれは論ずるわけにはいかないという感じがいたします。

そこで大臣、午前中の答弁で、この長期債務の問題を解決しなければ経営形態の問題も論じられない、こういうふうに御答弁になりました。私も基本的な認識は同様であります。そのとおりに理解をしてよろしくござりますか。

〔委員長退席、理事坂野重信君着席〕

○國務大臣(細田吉藏君) 全くそのとおりで結構だと思います。ということは、分割民営化をするといったとしても、二十二兆円、この債務を一体だれがどこで引き受けけるかということが決まらなければ経営の見通しが立たない、こういうことに答弁を申し上げましたが、とにかく一体に決めてもらわなければならぬ問題である、かように存じておる次第でございます。

○小野明君 第二臨調も御存じのような結論を出しております。そして、監理委員会も設けられておるわけです。しかし、大臣としてはやはり監理委員会に責任を負わせるのでなくて、政府全体でこの一番根幹である長期債務の問題を処理するという決断を持たなければ國鉄の再建はでき得ない、こう思いますが、よろしいですか。

○國務大臣(細田吉藏君) 監理委員会といふのは内閣に置かれておるわけでございます。なぜ監理委員会ができたかといふと、國鉄の経営形態の問題とか長期債務の処理の問題とかといふものは、監督官庁である一運輸省あるいはばらばらになつておる財務関係を見ておる大蔵省、こういうところだけはなかなかこれは決めることが困難な大きな問題である、こういうことから内閣が責任を持つて決める、そのため第三条機関になるべく近い八条機関といふ、権限を持った八条機関である再建監理委員会をつくつた、こういうことでござりますから、お説のとおりであると申して差し支えないと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) 今日までそういうことでやつてきたわけでございます。もともとは國有国営でやつておつたわけでございます。昭和二十四年に、これは当時の進駐軍、マッカーサー司令

は法律的に存在するかどうか、私もちよつと理解に苦しむわけですが、なるべく独立性を持たせたいという意味に理解をします。

そこで今日、ヨーロッパではイギリスと西ドイツ、フランス、ここで鐵道が国有化され、運営されていると思います。大臣は、先ほど企業性と公共性両方云々、こう言われましたが、この三国における損益の収支、それから國がどれほどの援助をしているか、これをひとつお示しいただきたいたい。

部からの命令があつて公共企業体といふものになつた。それでもいわゆる国有民営ということやつてきたわけでございます。

今回、臨時行政調査会の考え方として分割民営化、分割の問題は別にしますと、要するに民営化という方向が初めて打ち出された、こういうことなんどございまして、議論としては当然お説のよなうな議論もあるということなんどございますが、ただいまは第二臨調が民営化という方向をとったということでござります。これについてはいろいろな意見があると思います。これまでも闘わされたところでございますが、今やそういう方向の答申が出ておりますので、政府はこれを尊重するという建前をとつておるわけでござります。

〔理事坂野重信君退席、委員長着席〕

○小野明君 尊重するという建前をとつておられる。しかし、先ほど大臣は、長期債務の解決を政

府がやることなくして経営形態の問題を論じられ

ぬとまた逆のようなことをおつしやられたわけですね。大臣就任のときは、私もあなたを昔から知つておるからテレビを見ておつたが、相当分割民

営について思いついた反論をされておつたんで

すが、今のは大分違うようですが、いかがですか。

○国務大臣(細田吉藏君) 違わないでございま

す。多少、新聞の書き方等が問題があるわけです。

分割民営化という方向と長期債務を国において何

とかなければ、国有鉄道はやれるものじゃないん

です。どういう形にするかは別として、国がとい

うか、大きく言えば政治がこの問題を解決しなき

やならぬということは、これはだれが考へてもそ

れしが方法がないんです。国有鉄道が解決しろといつてもできるわけはない、サラ金地獄に入つて

おるんですから。そういうことを申し上げておる

わけでございまして、これは何も私ちつとも初め

からしままで変わつておりませんし、今申し上げました分割民営化云々とか臨調の答申とかい

こともみんな一貫しておるわけでございます。問題は、長期債務をどういう形にするか、どういう形で政治が面倒を見るか、国が面倒を見るかとい

うことが残されておるというふうに御理解をいた

だけば結構だと思うのでござります。

それから分割民営化について異論があるかどうか

かということですが、これは少し長くなりますが

らやめますけれども、民営化といふのは終始一貫

して、民営化には賛成というよりも、私は臨調に

出かけて私自身の意見を申し上げたときから民営

化を言つておるんです。民営とは申しません。民

営化を言つておるのでござります。つまり公共企

業体でなくする、労働基本権も皆与える、そういう

ことにすべきであると言つておるのでございま

す。分割については、方法がいろいろあるとい

うことで、いろんな意見が私にあるということを申

し上げたということは事実でござります。

○小野明君 至極あなたは矛盾されたことをおつ

しゃつておる。分割民営化をして、それから長期

債務を解決する、そういう方向のよう聞こえる

んですけど、先ほどのあれば長期債務を解決するこ

となくして分割民営化、経営形態は論じられない、

これはだれが考へても長期債務の解決というこ

が先だ、これが根幹であつて、そうして初めて経

営形態の問題が出てくる、こういうふうに受け取

りますよ。午前中はあなたの立派なことをおつしや

つたから私は賛成しておつたが、あなたが二枚舌

みみたいなことを言われて、がっかりするんだ。

○國務大臣(細田吉藏君) 全然違います。違いま

すから、ちょっとと言わせてください。

長期債務の処理ができなければ分割民営化はで

きない、かように申しておるわけでございまし

て、終始変わつております。

○小野明君 今おつしやつたことならわかる。長

期債務の解決ということが先にあって、経営形態

は後のことだ……。

○國務大臣(細田吉藏君) 初めからしまでそ

う言つておるんです。

○小野明君 そうじやない。ひつくり返るから

ださい。

○國務大臣(細田吉藏君) 速記録を持つてきてく

ね。

○小野明君 まだ未提出県の二県につきましても、いろいろ

お話をして、ぜひ御意見をいただきたいというこ

とで現在お願いをいたしております。近いうち

に御意見がいただけるというふうに我々としては

期待をいたしておるところであります。

○小野明君 第二次線は、岩崎理事、これは十七線じ

やないですか。十五線……。

○説明員(岩崎雄一君) 先ほど申し上げました

ように、具体的に転換をしてしまったものが八線

でございまして、この内訳は、バスに移りました

ものが五線、それから第三セクターが三線でござ

ります。それから、まだ転換はいたしておりませ

んが、方向が決まつておりますものが七線。その

うち、バスを予定いたしておりますものが三線、

第三セクターによる鉄道が三線、それから私鉄が

引き受けると申し出でられるものが一線、計七

線。両方合わせまして十五線でございます。

○小野明君 残りは、そうすると二十五線ですか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十五線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかという

のは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

ざいますが、現在の段階におきましては、関係十

七県知事の中で十五知事が御意見をいただきま

して、残り北海道と福岡からはまだ意見をいただ

いていないわけでござりますが、一応我々としま

して承認の手続を進めたい、こういうふうに考え

ております。

まだ未提出県の二県につきましても、いろいろ

お話をして、ぜひ御意見をいただきたいというこ

とで現在お願いをいたしております。近いうち

に御意見がいただけるというふうに我々としては

期待をいたしておるところであります。

○小野明君 第二次線は、岩崎理事、これは十七線じ

やないですか。十五線……。

○説明員(岩崎雄一君) 先ほど申し上げました

ように、具体的に転換をしてしまったものが八線

でございまして、この内訳は、バスに移りました

ものが五線、それから第三セクターが三線でござ

ります。それから、まだ転換はいたしておりませ

んが、方向が決まつておりますものが七線。その

うち、バスを予定いたしておりますものが三線、

第三セクターによる鉄道が三線、それから私鉄が

引き受けると申し出でられるものが一線、計七

線。両方合わせまして十五線でございます。

○小野明君 残りは、そうすると二十五線ですか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十五線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかという

のは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

○説明員(岩崎雄一君) 二十二線でござります。

が、そのうち三線は輸送密度が二千人を超えてお

りまして、現在協議を中断しておりますので、協

議中のものが二十二線でございます。

○小野明君 これは大臣にお聞きしたいんです

が、第一次線は今お聞きになつたような現状です

が、年度からいえばこれは五十八年度になつてお

る。これは大臣、第一次線はどう取り扱いになり

ますか。

○國務大臣(細田吉藏君) どう取り扱うかとい

うのは、協議会をやつて二年たつたらというのが条

文にあるわけでございまして、それから後どうす

ますか。

るか、恐らくこういう意味でございましょうと思
いますから、それでお話ししますが、法律によりま
すと、二年たつと、国鉄総裁は運輸大臣に対し
て話がまとまらない場合には線路を廃止することの
認可を申請してまいり、こういうことになつてお
るのでございます。あわせて自動車の代替輸送を
出してくる、こういう段取りに法律上なつておる
ということをございます。

○小野明君 それは法律上なつておることはよく
承知をしておるんです。

そこで、二千人を超えたところが三線あります

す。岩崎理事、これは当然外されるわけですね。
○説明員(岩崎雄一君) これは利用運動等によりまして、現実に輸送量がふえてまいりまして二千人を超えておるわけであります。が、一時的な増加では評価できませんので、その定着性を確認する意味で半年ごとに協議会を開きまして確認をいたしております。

とを法律条文のとおりに言われたんですが、そういう粗い取り扱いでなくて、協議が調うまでもこれを見切り発車すべきでないということを私は申し上げたいわけです。そのように取り扱ってもらえますか。

○國務大臣(細田吉蔵君) 見切り発車という言葉
がございましたが、法律で決まっておりますの
で、法律に決まっておることをやらなければなら
ぬというのは憲法の命ずるところであるわけなん
でございます。しかしながら、だからといってし
やくし定規でいいかどうかということについては
十分に考えなければならない、かように思つてお
るのでございます。それ以上のことを申しますと
これはちょっととおかしくなつてしまりまするの
で、何とか二年の期限中に話し合ひをつけていた
だきたい、かのように強く念願をいたしておるとい
うことでございます。二年を二日過ぎた、五日過
ぎた、一週間過ぎたから直ちにばつとやつてしまえ
といふような、そんなやばなことを考えておるわ
けではございません。

○小野明君 これは、「協議が調わないことが明らかである」、この解釈になると思うんです。ですから、これはなかなか大臣の答弁であります、あくまでも地元の意見を尊重する、こういう立場に立つて事を処理していきたいという意味を受け取つてよろしいですか。

○國務大臣(細田吉藏君) これは話し合いをつけさせていただきたい。話し合いがつくはずだと思います。私は、話し合いがついた方がこのローカル線は残す場合でもより便利なものになる、より地方の住民の皆さんのためになるというふうに思つておりますので、話を打ち切つたりしてもらつては困るわけでございまして、これはやはり何とか解決のめどをつけていただきたい。若干の期限が多少あれでも、話が進んでここまで来ておるのにと、いうようなことについては十分考え方なりやならない、こう思つておりますが、協議も何もないのだと、いう話になつてまいりますと解決のめどが立ちませんので、これはどうも法律が決めておる方向に行かざるを得なくなるのではなかろうか。そういう意味で、あくまでも話し合つてもらうし、国鉄の側ももつと親切に話せば、私は詳しくは申しませんが、必ずこれは残すべきものは残してやつていけるような方法はあると考えておるわけでございます。

○小野明君 どうも、これは衣の下によろいがちらちらするような答弁ですが、例えば第二次の場合も知事の意見が提出されていないのが二県である。これは極めて深刻な実情を抱えているわけですね。これは国鉄もあなたもよく知つておられると思う。ですから、無理に知事の意見を取り上げる、こういうことはやめてもらいたいと思う。いかがですか。

○國務大臣(細田吉藏君) これは知事から意見を出していただくなつておりますから、知事さん意見は要りませんということを申し上げると、私は法律を守らぬことになりますので、お出しをいただくようにお願いするのが当然だと思っております。

小野委員はよく御承知だと思いますが、この法律案ができ上がるときに、社会党からこの法案に對して修正案が提出されたことなんてございます。その修正案が否決されて本案が可決されてしまいます。そのので、この法律を破るということはできません。そういうことを私は申し上げておるわけでござります。

意見をいろいろあることはよく十二分に承知しております。また、知事さんがお出しになればそこで二年が始まるのだというようなことがあるのだということもよく承知しております。

○小野明君 やはりスマーズに運営するためには、地域の事情がいろいろあるわけですから、法律を盾にとって、そうして無理に、強引に提出せらる、圧力をかける、そういうことはひとつ大臣やめでもらいたいと思うんです。

これは四月十七日の新聞ですが、第二次ですが、「三十三線廃止一括承認へ」「特別な事情がない限り、来月中にも、三十三線の廃止申請を一括

して」云々、こういうことはないんでしようね。
○政府委員(永光洋一君) その新聞は私も見ました
たですが、先ほど申しましたように、関係の十七
県の中で十四県が十五県出てまいりましたとき
に、大部分が出たので恐らくそういうような方向
に進むのではないかというようなことでこの新聞
が取り上げたのだと思います。我々としては、今
後協議会をつくって地元の交通をどうすべきかと
いうことを十分話し合いを進めていくわけでござ
いますので、できるだけ円滑にこの事務は進めた
いと思っておりますので、現在未提出の県に対し
ましても、ひとつ御協力をいただいて、先ほど大
臣が申しましたように、意見につきましては、も
ちろんそれぞれの県の特殊性がございますので、
それぞれの県の実情を十分吐露される意見で結構な
でござりますので、御意見をいただきたい、そして
手続を進めたいということでござりますので、現
段階においては両県に対しまして他の県と同様な
形でぜひ御意見をいただきたいということで期待
をいたしておりますのでござります。

○小野明君 そうすると、この新聞のとおりに是事を運びませんということですか。

○政府委員永光洋一君 今両県といろいろな事務的に御相談いたしております、おつしやりますように、確かにそれぞれの地域の特殊性が両方にございまして地元との問題もありますけれども、両県とも地元を保護しながら、いろいろやはり一つの法律の型に手続として決まっているものであります。運輸大臣としましても、照会をしまして一年半たつわけでございまして、いろいろ話し合いを進めておりますので、現段階におきまして何とか対応しようという形を我々としても酌み取っておりますので、どうしても意見を提出しないのだとというような形でありますれば格別でございますが、現段階におきましては、話し合いを進め、ぜひその手続に従つてお願ひしたいということでおるわけでござります。

○國務大臣(細田吉藏君) 御意見が出ることを期待しておるわけでござりますし、法律にもそう書いてあるわけでござりますから、法律でやつていただきたいということであくまでもお願ひを申し上げる、こういうことでござります。出ないものを勝手にやるというわけにはまいらないようになんと法律ができるおるわけです。

○小野明君 そこで、第一次の場合、三線が二千人を超えています。それで、北海道、福岡といふのは、これは北海道開発とかあるいは産炭地の振興という大きな問題を抱えているわけですが、知事意見が出ないというのは、やっぱりそれだけ住民の反発がいかに強いかということが反映をされておる、それで苦慮されているわけです。それでお一方では北海道開発とか、産炭地の跡地の振興、こういう問題を抱えておるんですから、こういった第一次、第二次線の集中地域については特別な基準をつくって検討してもらつてはどうか、こう思いますが、いかがでしようか。

○政府委員(永光洋一君) それぞれの地域の特殊性を各地域においては申されるわけでござりますが、やはり両県と別の県におきましてもそれぞれ

のいろいろな御意見がござります。我々としましては、再建法に基づきまして、国鉄の経営という観点から、あるいはまた鉄道特性を既に失った輸送密度というような観点から御考慮願うということで基準を定めておりまして、この点につきましてはやはり一応鉄道の特性が機能を失つておるという基準としましては、現段階における基準で一応お話を地元どし、そしてそこの中において地元で第三セクターを選択されるなり、あるいはバスを選択されるなりということ、それぞれの地域の実情に応じた形での転換をお願いしたい、こういうふうに考えております。

○小野明君 私は、この特定地方交通線が先ほど

大臣に最初に質問したように、国鉄の将来展望がまだ明らかでない、監理委員会は六十年の半ばに答申を出す、こういうふうに言われておるわけであります。それで、そういう段階で廃止をされたり、あるいは各県単位の地域陸上交通計画の策定といふものが全く考えられないままに廃止だけが進められるということに私は強く反対の意見を持つております。

一体、このローカル線の廃止というのには、国

鉄の今回の計画にはスクラップだけあってビルド

がないんです。石炭でも、やるときはやっぱりス

クラップの山とビルドの山と分けてやってきまし

た。ところが、この国鉄の特定地方交通線の場合

は、片つ端からスクラップばかり、そして全然将

来展望を与えるよとしない、地域経済に対してあ

るいは地域の住民に対しても、例えば福岡県なんか

の場合も、油須原線を開通する、臼井—桂川間を結ぶ、あるいは勝田線と室木線を結ぶ、これによつて環状線ができる私に相当利用者数がある、

こういうふうに思うわけです。そういうふうに思つて、私は相当利用者数がある、

変むちやくちやん強引なやり方だ、こう言わざるを得ない。

大臣お戻りになりましたが、今度の特定地方交

通線の場合はスクラップばかりでビルドがない、

こういうことを私は申し上げておるんです。ビル

ドをやれば福岡県でも産炭地を中心に、東京で言えば国電のような周囲を回るというような構想ができるわけです。それなくして、あるいは県内の

総合交通計画なくしてスクラップばかりやる、

全く能のない話だと思います。ですから、それ

らがないままに一次、二次の特定地方交通線をス

クラップに強引に追いやるということはやめても

らいたいというのが私の意見です。

○國務大臣(細田吉藏君) 非常にごもっともな点

のある御意見でございまして、そういうことを協

議会でひとつ御論議をいただきたい、法律もそ

うふうにお願いしておるわけでございまし

す。私どももそうお願いしておるわけなんですが

、これは残せばいいじゃないか、これはもうち

よつと金をかけてこうすればこのような状態にな

るじゃないか、そういう御相談があればそういう

御相談をお願いしたい。あるいはこのままでも

うちょっとを使い方を変えたらもつと客もふえるじ

やないか、赤字も少なくなるじゃないかといふよ

うな御相談をぜひお願いしたい。これは二年では

短か過ぎるよというお話をあるかされませんけれ

ども、それを二年と法律で見たということなん

でございまして、大変そういうことは結構なんですが

あります。そういう御意見をひとつ協議会の場で

出していただきたいことなんございま

す。

○國務大臣(細田吉藏君) 法律で決まっておりま

す。

○小野明君 だから、十条三項を使って見切り発

車をしませんといふうに大臣がおっしゃれば、

あるいは協議も進むかもしれません。大臣、見切

り発車しませんところでひとつ御答弁してくださ

い。

○國務大臣(細田吉藏君) お答え申し上げます。

○小野明君 何かしやくし定規な答弁で、私の意

が伝わっていない、酌んでいないと思うが、ひと

つ強引なやり方というものは厳に慎んでもらいたい、これを要望しておきます。お答えいただきました。

○説明員(岩崎雄一君) よく御趣旨を体しまし

て、十分に協議をしてまいりたいと思っておりま

す。

○小野明君 終わります。

○野田哲君 きょう、私は、最近また議論になつ

ている有事法制の研究と運輸省の所管事項につい

てこれがどういうふうにかかわっているのか、こ

ういう点について、防衛庁とそれから運輸省のそ

れぞれの政府委員並びに大臣に、現在の状況なり

見解を承つてまいりたいと考へておるわけです。

まず、防衛庁の方に先に伺いますが、防衛庁の

方では有事法制について、最近の報道によります

と、栗原防衛庁長官は、自衛隊の有事即応態勢強

化の一環として進めている有事法制研究のうち、

道交法、電波法など、防衛庁を除く各省庁が所管す

る法令に関する検討結果を今秋をめどに国会に中

間報告をする、こういう意向を固めているとい

うことが報道されていますが、大体そういう方針で

各省庁との間で協議検討を進めているということ

なんですか。

○説明員(新田勇吉君) お答え申し上げます。

○小野明君 きょうは国鉄總裁に来てもらおうと思つたが、国鉄總裁が来られないで大変残念な

んですが、国鉄当局もしゃくし定規に地方自治体に押しつけるというようなことはひとつやらない

ようにしてもらいたい。

○説明員(岩崎雄一君) 今までに会議を始めまし

てから二年を経過している線区が十八線ございま

すが、この中に既に転換したものも入つてゐるわ

けでございまして、転換していないものについて

は、先ほど来話が出ておりますように、二年経過

時点で近いうちに協議が調わないことが明らかで

あるとは認められない、ほぼ方向が決まつて

とか、あるいはバス転換あるいは第三セクター転

換について協議会で決定をしておる、こういうこ

とで参つておるわけでございまして、現在までの

時点を見切り発車云々という必要性は全く出でてい

ないわけござります。今後、七月あたりから二

年に達するものが出てまいりますが、期限内に今

後幾らやつてもダメだというような状態にならな

いよう協議を十分詰めてまいりたい、このよう

に考えております。

○小野明君 何かしやくし定規な答弁で、私の意

が伝わっていない、酌んでいないと思うが、ひと

つ強引なやり方というものは厳に慎んでもらいたい、これを要望しておきます。お答えいただきました。

○説明員(岩崎雄一君) よく御趣旨を体しまし

て、十分に協議をしてまいりたいと思っておりま

す。

○小野明君 終わります。

○野田哲君 きょう、私は、最近また議論になつ

ている有事法制の研究と運輸省の所管事項につい

てこれがどういうふうにかかわっているのか、こ

ういう点について、防衛庁とそれから運輸省のそ

れぞれの政府委員並びに大臣に、現在の状況なり

見解を承つてまいりたいと考へておるわけです。

まず、防衛庁の方に先に伺いますが、防衛庁の

方では有事法制について、最近の報道によります

と、栗原防衛庁長官は、自衛隊の有事即応態勢強

化の一環として進めている有事法制研究のうち、

道交法、電波法など、防衛庁を除く各省庁が所管す

る法令に関する検討結果を今秋をめどに国会に中

間報告をする、こういう意向を固めているとい

うことが報道されていますが、大体そういう方針で

各省庁との間で協議検討を進めているということ

なんですか。

○政府委員(西村康雄君) 防衛庁からは、第二分類に属します問題につきまして、部隊の移動、輸送に関する法令、あるいは火薬類の輸送、貯蔵に関する法令という分類の中に属します十六項目について御照会をいたしております。

○野田哲君 十六本というのは、具体的に項目別にどういう検討が行われ、どういう回答をしたのか、この点を示してもらいたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) 現在 防衛庁からの御照会に対しまして運輸省からは一応の回答をしているところでございますが、具体的な回答につきましては、御照会先の防衛庁側に協力しているといたところでござりますので、防衛庁から御答弁いたただくのが適当かと存じます。

○野田哲君 それでは、防衛庁の方で示してもらいたいと思います。

○説明員(新田勇君) 第二分類、大体区分けいたしまして八つぐらいの分類をいたしておるわけでございますが、そのうち、先ほど政府委員の方から申し上げましたように、部隊の移動あるいは物資の輸送という関連の法令を中心にして十六項目御照会申し上げているわけでございます。私の方からお願いをいたし、また未調整という部分もありますので、私の方から申し上げることはいかがかと存じますけれども、たいま運輸省の方からお許しがございましたので、ちょっとその点について申し述べさせていただきたいと思います。

一つは、防衛庁の持つていています自衛隊機等に対する航空法の適用関係の解釈といったようなことがござります。それから同じく自衛艦隊に対しまして、これは海上衝突予防法であるとか、海上交通安全法、あるいは港則法といったようなもの適用関係の解釈といったようなことを例えればお願いいたしておるとところでござります。何分にも、いろいろお答えもいただいておるわけでございますが、調整に至らないところでござりますので、内容についてはこの程度にさせていただければ幸いと存じます。

○野田哲君 この程度にと言つたって、これは全

く何もないじゃないですか。航空関係と艦隊の関係でということで、この程度と言つても中身は何にも報告もないんですが、報告できないんですか。

○説明員(新田勇君) それでは、件数で一言申し述べさせていただきますと、航空法で六件、それから海上関係で六件ということでお願いしておりますので、大体半分以上はここでカバーするというところでございます。中身については御勘弁いただきたく存じます。

○野田哲君 どうしてもそれ以上言えないということであれば、あなたをここで責めてもしようがないので、これは防衛長官以下、関係者そろつたところで、なぜそれ以上のことが国会へ報告できないのかということを含めて、機会を改めてただしてまいりたいと思うわけですが、大体これは運輸省関係を含めて第二分類についてはいつごろまでにまとめるつもりでいるわけですか。

○説明員(新田勇君) まず、最初のところでございますが、国会に報告しないというわけではございませんで、未調整の部分がありますので、調整をした上で御報告させていただくということで、必ずと報告しない今までいくというわけではございません。

それから相手様のあることでござりますので、各省庁に銳意お願いいたしまして回答をいたしておりますが、回答をいただいて、その中身について私どもからさらにお伺いしたいというような点がござりますので、できるだけ早くというふうには考えておりますが、いつ幾日ということを区切つて申し上げるのは私ども事務をやつてている者といたしまして困難だということござります。

○説明員(平林和男君) 野外令は教範でございまして、この教範は自衛隊の教育訓練の準拠を示すものでございまして、自衛隊員の職務上必要と認められるものを対象に作成されております部内資料でございまして、部外への公表をする、そういう性格のものではございません。御指摘のようになりますが、昭和五十五年度以降、当庁の方針としたしまして貸し出しをしないことにした次第でござります。

○野田哲君 金丸防衛長官は、この内閣委員会

はやれるのかどうか。これはやれないと思うですけれども、そのような諮問機関への議をいつどういう形で処理をするつもりでおられるんですか。

○政府委員(西村康雄君) 現在防衛庁からの御照会に応じて御回答申し上げている問題について法の改正を直ちに必要とするかどうか、これから問題でございますが、仮に今御質問のような点で改正が必要だとした場合に、今御照会をいただいている法令については審議会へ付議することは義務づけられていない法律ばかりでございます。

○野田哲君 今検討中の法令については極めて抽象的に航空関係六件、それから海上関係六件という形で件数を示されただけで、これ以上中身を今議論しようがないんですが、そういたしますと私はあわせて同じような観点から、既に防衛庁が決定をしている野外令に基づいて、この野外令の中の交通関係について運輸省はどうな協議を受け、どのように対処しようとしているのか、この点について引き続いて承つてしまりたいと思うのですが、私は今ここに五十三年の野外令といふのを持つていて、これは当時運輸省に資料請求をして提示をされたんですが、最近はこの野外令といふのは部外秘になつていて、このことなんですか、私もにも請求しても提示がない。これはいつからこういうふうになつたんですね。されども、私どもにも請求しても提示がない。これはいつからこういうふうになつたんですね。

○説明員(平林和男君) 野外令は教範でございまして、この教範は自衛隊の教育訓練の準拠を示すものでございまして、自衛隊員の職務上必要と認められるものを対象に作成されております部内資料でございまして、部外への公表をする、そういう性格のものではございません。御指摘のようになりますが、昭和五十五年度以降、当庁の方針としたしまして貸し出しをしないことにした次第でござります。

○野田哲君 この百三条の一項で、「輸送を業とする者に対してその取り扱う物資の保管を命じ、又はこれらの物資を収用することができる。」それから二項で、「輸送を業とする者に対して、当該地域内においてこれらの者が現に従事している医療、土木建築工事又は輸送の業務と同種の業務で長官又は政令で定める者が指定したものに従事することを命ずることができる。」そして四項で、「輸送に従事する者の範囲は、政令で定める。」、こういうふうになつて、この「輸送に従事する者の範囲は、政令で定める。」という

もない、堂々とお示しをしているのだから、これが五十三年のものについて提示を受けたんですが、この野外令第二部、第三編、第四章の「交通」という項、これは五十三年六月当時と現在との間では何か変更がありましたですか。五十三年六月当時と変わつておりますか。

○説明員(平林和男君) 当時と変更してございません。

○野田哲君 では、野外令に具体的に入る前に、現在の自衛隊法の百三条について。防衛庁の方の報告では、百三条についてもこれで十分かどうか検討する必要がある、こういうふうに言われているわけですが、この自衛隊法の百三条を実際発動するためには具体的な内容はすべて政令にゆだねられているわけですから、この政令についてはどのような検討がされているわけですか。

○説明員(新田勇君) 御指摘のように、百三条を有効に働くためには政令を制定する必要があり、前の中間報告の際にも引き続いてこれを検討していくべきというふうにされておるわけでございますが、実際のところ、この第二分類の方に力がつておりますが、百三条のこの政令の関係については特段の検討をしていないというのが現状でござります。

○野田哲君 この百三条の一項で、「輸送を業とする者に対してその取り扱う物資の保管を命じ、又はこれらの物資を収用することができる。」それから二項で、「輸送を業とする者に対して、当該地域内においてこれらの者が現に従事している医療、土木建築工事又は輸送の業務と同種の業務で長官又は政令で定める者が指定したものに従事することを命ずることができる。」そして四項で、「輸送に従事する者の範囲は、政令で定める。」、

いうふうに聞いているんですが、そういうことなんですか。

○説明員(新田勇君) 五十六年の中間報告の際に、「別紙」ということで、「自衛隊法第一〇三条の政令に盛り込むべき内容について」というのが仰せのとおり、「災害救助法施行令に規定するものとおおむね同様のものとする」というふうに書いてございまして、その後特に研究をいたしているわけではございませんが、考え方としては、あるのとおおむね同様のものとする」というふうに書かれています。

つてこないのじゃないかというふうに考えております。あとは先生のおっしゃるとおりだと思います。

○野田哲君 運輸省の方は、自衛隊法百三條にて従事命令が出される輸送に従事する者、輸送業者、それからその従業者、こういう点について、具

体的にこれについてどのような協議を受けておりますか。

○政府委員(西村康雄君) 防衛廳側がそのようなお考えを持つておられることは承知しておりますが、具体的にこれを政令の内容として定めないと

いうような意味での協議を受けたことはこれまでございません。

○野田哲君 もう一つ防衛廳の方に伺いたいのは、今、災害救助法と「おおむね同様」ということ

で、軌道の関係は外れて、この中で航空関係を含めた。輸送あるいは土木、医療、こういうものを含めて、災害救助法によりますと、この命令を拒んだ場合には罰則があるわけです。そこで、この自衛隊法百三條の検討の中でも、百三條に基づく従事命令を拒んだときの罰則についても検討課

題になつてゐるのだ、こういうふうに聞いています。それで、そういうことなんですか。災害救助法では六ヶ月以下の懲役それから五万円以下の罰金

が科せられることになつてゐるんですが、この点はどうなんですか。

○説明員(新田勇君) 慎重に検討するという段階でございまして、直ちにそれが罰則をつけるべきかどうかということにまでは至つておりません。

○説明員(新田勇君) 先ほど一つ答弁を間違えましたので訂正させていただきたいのでござりますが、罰則の関係でございますが、罰則の関係は物資の保管命令のところについて検討いたしておるわけございまして、従事命令のところはございません。そういうことでの検討ということではございません。

○説明員(新田勇君) 野外令について伺いたいと思うんです。それから「防疫」のところでも、

特殊武器の脅威が増大するにしたがい、これらの施策を強化することが重要である。

○説明員(新田勇君) ここで考えておりますのは、俗に言いますCBRを考えておるわけですが、防衛廳では「特殊武器」というのは概念としてどう

いうものを指して使つてゐるんですか。

○説明員(新田勇君) Cですから化学兵器、Bですか生物兵器、Rですか核兵器、こういうも

項目があるわけですが、ここにあるこの部外の輸送力を積極的に組織的に利用するということは、つまり自衛隊法百三條に基づく従事命令を出してこの部外の輸送力を使う、こういうことになるわけですか。

○説明員(平林和男君) 野外令は、部外機関と關係のある分野につきましては、「関係部外機関の責任と権限を尊重し、諸法規に準拠して業務を遂行する。」というふうにしておりまし、また関係部外機関との連絡調整のもとに実施するというふうに記述をされておりまして、現在従事命令に関する政令が規定をされておらないわけでございません。

○野田哲君 前提にしないで記述されているといつても、私はこれは野外令という性格からして、あなたに聞くよりもこちらへ聞いた方が早いのかもわかりませんが、部外の輸送機関を組織的に使

うということがずっと各所に記述されているのでありますから、私が聞いているのは、百三條に基づいて従事命令を出して部外の輸送機関を使うのですが、それともこれは契約によって委託するとか、そういう形のことを想定されているのか、このどちらかしかしないでしよう。どうなんですか、その点は。

○説明員(新田勇君) 先ほど一つ答弁を間違えましたので訂正させていただきたいのでござりますが、罰則の関係でございますが、罰則の関係は物資の保管命令のところについて検討いたしておるわけございまして、従事命令のところはございません。そういうことでの検討ということではございません。

○説明員(新田勇君) それから「防疫」のところでも、

特殊武器の脅威が増大するにしたがい、これらの施策を強化することが重要である。

○説明員(新田勇君) ほかの箇所にも「特殊武器」という言葉がちょいちょい出てくるんですが、防衛用語の辞典を見ても「特殊武器」という言葉はないんですねが、防衛廳では「特殊武器」というのは概念としてどう

いうものを指して使つてゐるんですか。

○説明員(新田勇君) ここで考えておりますのは、俗に言いますCBRを考えておるわけですが、防衛廳では

それが次に、今の野外令における部外機関との関係でございますが、これは現に自衛隊法八十六条あるいは百一条というところに、自衛隊以外のところとの言つてみれば協力関係を記述したもののがございます。また、百三條などというものも将来形が整えばそういうものに入つてくるかと思

いますけれども、現行の法規にもほかの機関と自

衛隊との間の一応協力関係みたいなものが予定されておりますので、そういうことを頭に置いて部外の関係等は調整する、場合によつては民事的な関係であるということも多いかと思いますが、そういうことを前提にしてこの野外令ができる

る、かのように考えるものでござります。

○野田哲君 野外令というのは、自衛隊の有事の行動の基本を示しておるものだと思うんで

す。だから、私は架空のものではないと思うんで

す。そのまま、あとは先生のおっしゃるとおりだと思います。

○野田哲君 野外令の二部で交通関係その他の医療とかいろいろ述べられているわけですが、きょうは交通に限つて伺いたいと思うんですが、ここに「部外輸送力を

組織的に利用する」という立場に立つてずっと各

種の交通手段をもつて相互補完するように有機的な組織を構成し、これを適切に運用する

とともに、交通路線の警戒・防護及び被害の復旧等について総合的に施策することが極めて重要である。この際、特殊武器の脅威についても、あらかじめ考慮する。

○説明員(新田勇君) そういうふうになります。

○説明員(新田勇君) 特殊武器の脅威が増大するにしたがい、これらの施策を強化することが重要である。

○説明員(新田勇君) ほかの箇所にも「特殊武器」という言葉がちょいちょい出てくるんですが、防衛用語の辞典を見ても「特殊武器」という言葉はないんですねが、防衛廳では「特殊武器」というのは概念としてどう

いうものを指して使つてゐるんですか。

○説明員(新田勇君) Cですから化学兵器、Bですか生物兵器、Rですか核兵器、こういうも

のを特殊武器とここでは考へておるわけでござります。

○野田哲君 ですから、今の化学兵器、それから生物兵器、核兵器の脅威についてもあらかじめ考慮して交通手段についても確保しろ、あるいは防護対策についても留意をしろ、こういう記述があるわけですが、これによりますと、今の化学兵器あるいは生物兵器、核兵器の被害のあるところにも民間の輸送力を組織的に利用する、こういうことになつてゐるわけですが、これは本当にそういうことを考えておられるんですか。

○説明員(平林和男君) 特殊武器に関する記述は、第四章の「交通」におけるところで見てみますと、先ほど先生がお読みになりましたように、「この際、特殊武器の脅威についても、あらかじめ考慮する。」というのと、それから「特殊武器の脅威が増大するに伴い、予備の交通路及び端末地の地域被害対策等についても考慮する。」という二ヵ所の記述があるかと思うのですが、これは特殊武器により攻撃を受ける可能性が絶無とは言ひがたいために、特殊武器の脅威が増大する場合は、部隊及び補給品が一地点あるいは一地域に集中して壊滅的な被害を受けることがないようならかじめこれを分散するため、輸送に際しては端末地の選定であるとか、あるいは予備の交通路を確保するなど、あらかじめ考慮をしておくといふ、そういう必要性を述べたものでございます。

○野田哲君 そこで、運輸省の方に伺いますが、運輸大臣は自衛隊、陸幕がつくった野外令というものの存在を御承知でござりますか。

○國務大臣(細田吉藏君) よく承知いたしておりますが、名前だけは知つております。

○野田哲君 運輸省の官房の審議官は、この今私が問題にしている野外令、特に第二部第三編、第四章の「交通」というところの記述について読ませたことがござります。

○政府委員(西村康雄君) 野外令というものについては全く承知しておりません。

○野田哲君 それでは以下、運輸省の各担当の局

長に、逐次、野外令の記述についてどういうふうに見解をお持ちか、承つてしまりたいと思うんであります。

まず、「概説」の「要旨」の中では、先ほど読み上げましたように、

各種の交通手段をもつて相互補完するように

有機的な組織を構成し、これを適切に運用する

とともに、交通路線の警戒・防護及び被害の復旧等について総合的に施策することが極めて重要である。この際、特殊武器の脅威についても、あらかじめ考慮する。

第五項では、

交通は、その大部を部外の交通基盤に依存する。したがつて、交通業務においては、関係部外機関と緊密な連携を図るとともに、部外輸送力を組織的に利用することが極めて重要である。

こうなつてゐるんですが、部外輸送力、行政を預かっている運輸省の官房の審議官は、この点について相談を受けていない、こういうことなんですか。

○政府委員(西村康雄君) 何ら御協議等を受けておりません。

○野田哲君 それでは、鉄道監督局長に伺いま

の作業力・資材・時間を必要とする。

(3) 鉄道の利用に当たつては、その特性を考慮し、関係部外機関の積極的な協力を得て、計画的かつ最大限に活用する。この際、民需との調整を図るとともに、必要に応じ重要箇所の警戒・防護、応急復旧及び補助手段等の対策を講ずる必要がある。

こういうふうに記述され、以下ずっと各論があるわけですが、鉄道監督局長としてはこういう趣旨のことについて防衛庁から何か協議を受けておりますか。

こういうふうに記述され、以下ずっと各論があるわけですが、鉄道監督局長としてはこういう趣旨のことについて防衛庁から何か協議を受けておりますか。

○政府委員(永光洋一君) 何も聞いておりません。

○野田哲君 それでは、海運の方の局長いらっしゃいますか。——鉄道の次は水路のことが記述されています。

○野田哲君 それでは、建設省なり警察庁の所管でありますから省いて、

(1) 船舶輸送は、一般に長距離、大量の一括輸送に適するが、速度が比較的遅く、港湾の施設荷役、局地輸送等の能力に制約される。また、気象の影響を受け、敵の各種の攻撃の目標となりやすい。

小型船艇によるものは、接岸運動性に富み、揚揚も比較的容易である。また、潜水艦、水中翼船等は、独特の性能を発揮することができます。

(2) 船舶輸送の利用に当たつては、その特性を考慮するとともに、輸送実施のための組織の複雑性及び準備に多くの日時を要することに留意する必要がある。

こうしたことなんですが、何か相談を受けておりますか。

○政府委員(大井圭介君) 相談を受けたことはございません。

○野田哲君 運輸省の審議官に伺うわけですが、今私がこの野外令の記述についてそれぞれ審議官並びに各局長に伺つたわけですが、それぞれまだ具体的な協議を受けていない、こうしたことあります。ですが、これらの交通手段を緊急に自衛隊が使う、こういうことに野外令では記述されているんですが、ここに述べているような形で交通手段を使う場合に、鐵道あるいは海上それから空路、これらをこの野外令に記述されているような趣旨で緊急に使おうとする場合に、これは現行法のままで可能なのがどうか、その判断はいかがですか。

○政府委員(西村康雄君) 今お聞きした範囲では必ずしも十分に検討はできないので、この場でお答えすることは必ずしも適当でございませんが、

にこの野外令では述べておられる。

(1) 航空輸送は、高速で、経路の選定が自由であり、長距離及び応急的な輸送に適する。したがって、緊急輸送及び陸上・海上の交通路線が破壊又は遮断された場合の輸送に重要な価値を持つ。

(2) 航空輸送は、気象、飛行場及び敵機の行動により制約を受け、また重量・容積の大きい器材の輸送は、航空機の構造及び有効とう載量によって限定される。

「概説」のところではこういうふうに述べておられるんですが、航空局長はこの件について具体的に相談を受けておられますか。

○政府委員(山本長君) 相談を受けたことはございません。

○野田哲君 先ほど、自衛隊法の百三条に基づく輸送に従事する者の範囲について災害救助法施行令十条に基づく指定がされているんですが、それの中から軌道経営者とその従事者というのは必要ない、そのかわり航空関係の者を加えたものを百三条に基づく政令で指定する考え方を示されたわけですが、そのことについては航空局長は何か相談を受けられましたか。

○政府委員(山本長君) これまで御相談は受けておりません。

○野田哲君 運輸省の審議官に伺うわけですが、今私がこの野外令の記述についてそれぞれ審議官並びに各局長に伺つたわけですが、それぞれまだ

具体的な協議を受けていない、こうしたことあります。ですが、これらの交通手段を緊急に自衛隊が使う、こういうことに野外令では記述されているんですが、ここに述べているような形で交通手段を使う場合に、鐵道あるいは海上それから空路、これらをこの野外令に記述されているような趣旨で緊急に使おうとする場合に、これは現行法のままで可能なのがどうか、その判断はいかがですか。

○政府委員(西村康雄君) 今お聞きした範囲では必ずしも十分に検討はできないので、この場でお

自衛隊法百三条二項での防衛出動の要件が、出動下における緊急の必要性等の要件が整つておらず、かつ先ほど防衛庁の方から諸手続が定められた場合には一般的には輸送従事命令を出すということは可能かと存じております。

○野田哲君 私が聞きたいのは、百三条があるからそれに基づいて従事命令を出すということは私どもは問題があると思つておりますけれども、自衛隊法百三条がある以上はこれやられるのだろうと思うんですけれども、そうではなくて、私が聞きたいのは、それその交通手段を民需との調整を図りながら組織的に利用する、こういうふうに言つてはいるわけですから、例えば日本国有鉄道を使つて自衛隊員なり、あるいは武器その他の物資を運ぶとか、あるいは空の便を使おうとすれば当然ダイヤの調整とか、こういう問題も起つてくるわけでしよう。そういうことについてこれは現行法で可能なんですか、こういうふうに聞いているんです。

○政府委員(西村康雄君) 国有鉄道につきましては、自衛隊法でも国有鉄道と緊密な連絡協力をするということをうたつておりますが、そのような連絡協調のもとに、自衛隊法に基づきまして、この百三条の要件に適合し、かつ必要な手続がとられておりますなら、これは輸送機関の方が必要なために生ずるいろいろな諸問題を克服し調整をしながらいくという対応をとり、そして可能な限りその他の利用の確保に努めるということをするようになるかと思います。

○野田哲君 今あなたや各局長は、この野外令の記述について知つておりますか、知りません。協議を受けておりませんが、協議を受けておりません。それでは法律的に野外令に記述されているようなことが可能なんですかと聞きますと、百三条の命令が出れば可能なんだというふうな簡単な答えをされたわけですが、私はそんな簡単なものではないのだろうと思うんです。

具体的に伺いますが、第二節で「移動所要の概

定」という項になつてます。それを見ると、

移動所要の概定は、上級部隊となるにしたがい、作戦構想の策定との関連において、その重要性が増大する。方面隊以上においては、作戦構想に応する部外輸送力及び部外建設力の確保を図るため、早期かつ的確に行うことが必要である。

そして、
自衛隊力及び部外輸送力特にその期待度等とを総合的に考慮して、充足可能と予想される移動絶量を概算する。

こういうふうになつてているわけです。
そして、
移動所要の概定に当たつては、交通能力の整備、特に部外輸送力の確保の可能性を至当に考察して、移動可能量の限界を予測するとともに、これと作戦上の要求との調節を図ることが重要である。

この記述からいくと、平時、平常の状態のときは先ほど挙げられたような民間の輸送力といふものを調査して、百三条に基づいて輸送業者に対する従事命令を、事前に十分各業者の能力といふものリストアップしておかなれば、とてもこれが可能ではないはずなんです。その点どう思われますか。

○政府委員(西村康雄君) 多少舌足らずのお答えを申し上げたわけですが、私が最初申し上げたのは現在の制度的な弊組みのもので可能かという意味でお答えしたわけでございます。

ただ、現実にそのようなことが容易にできるのかという御趣旨であれば、現実の日常の輸送活動は國の諸経済活動の結果として出てきているものでございますし、また国民生活を維持するために行われているものでございますから、実際には自衛隊が必要とされる輸送需要に応じてそのような輸送力を割つていくということについては、現実の協議というものが十分になされないとかなり輸

送機関が混乱するわけでございますので、そういう点では周到な用意というのがあることが望ましいことございます。そういう意味では、今後自衛隊がどんなふうなお考え方かを聞いた上で、こ

れが現実に必要ならばそのような体制をあらかじめ用意しておくことが望ましいやり方だと考えております。

○野田哲君 最初に返りますが、私が有事法制の検討課題の第二分類についていろいろただして、運輸省としては移動を中心とした十六項目について検討をお願いしているということを防衛庁の方からお答えがあつたわけですが、結局この十六項目の検討課題というのは自衛隊員の移動を中心としたものだということをさへするから、この野外令に記述をされているようなことについては、これはやはり現行法では無理な面があるから法体系を整備しよう、こういうふうに考えておられるのではないか。今私が問題にしたこの野外令の記述とは全く無関係なことなんですか、どうな

んですか。

○政府委員(西村康雄君) 自衛隊の方からのお問い合わせは、自衛隊自身の自衛隊機あるいは自衛官等の移動に伴う問題が主でござります。そういう意味で、先ほどの輸送機関を利用するという面での輸送従事命令等にかかる問題ではございません。

○野田哲君 これは防衛庁の方、そういうことで自衛隊自身の移動にかかる問題で、輸送を業とする者を、組織的に部外の輸送業者を利用するということについては全然これは法令にはかかわりなくやれる、こうしたことなんですか。

○説明員(新田勇君) 自衛隊の輸送といつたようなものももちろん主にございますが、そのほかに物資の輸送というようなものもござります。それで、自衛隊の行動が能率的、効率的に行動するに当たつて現行法制で何かひつかかるところはないかということの研究でございまして、立法云々というのはまた別の次元で検討すべきものという、あくまで現行法令上何か問題はなかろうか、解

釈はこれでよろしいのでしょうか、あるいは手続等について少しスピードアップしていただける余地ありますか、こういうようなことをお伺い

まして、第二点は運輸収入の問題点につきまして、第三点は大臣の所信の中から、三点にわたりまして質問をさせていただきたいと思います。

○太田淳夫君 私は、第一は機構改革の点につきまして、運輸収入の問題点につきまして、第三点は大臣の所信の中から、三点にわたりまして質問をさせていただきたいと思います。

よいよ運輸省も本年の七月に中央及び地方の組織の改編あるいは縦割りから横割りといふことで大改革が行われるわけですが、この組織改革の構想は昨年の八月に大体決まりましたと聞いておりますが、そのとおりでしょうか。

○政府委員(松井和治君) 御指摘のとおり、昨年の予算要求の際に私どもの案を固めたといふことでござります。

○太田淳夫君 これは、おたくの方のいろいろな資料から拝見しますと、産業構造の高度化など社会、経済情勢の著しい変化に伴いまして、運輸行政を取り巻く環境も、国鉄のシェア後退等の輸送機関の間の分担関係の著しい変化、国際交通、貿易の急速な発展、資源エネルギーの制約の強まりなど大きく変化をしているということも理由として挙げられておりますけれども、ここに来てまして政策官庁への脱皮を図るために組織の大改正が行われるわけだと思いますけれども、こういった今指摘しましたようなことは、これは今まで大きな流れとして起つておるわけでございまして、ことしの七月から実施するということは多少遅いような感じもしておるわけでございますが、最初に、運輸省の組織の改革及び概要について御説明願いたいと思います。

○政府委員(松井和治君) このたびの運輸省の行政機構改革は、本省のみならず、地方組織にも改革のメスを入れようという大変大規模なものでございまして、現在ございます交通機関別のいわゆる縦割りの部局七局のうち五局を再編整備いたしまして、運輸政策局、国際運輸・観光局、地域交通局、貨物流通局、海上技術安全局という五つの

新しい局を設置しようというのがまず第一点でございます。その見返りといたしまして、海運局、自動車局、鐵道監督局、船舶局、船員局の五局を再編するわけござります。

第二点が、国鉄問題に対応いたしましたために、国有鉄道部を従来の鐵道監督局から官房に移管いたしまして、国有鉄道再建総括審議官という統括整理職を置こうというのが第二点でございます。

本省は以上の二点が中心でございますが、地方の組織につきましては、現在御審議願つております運輸省設置法に明らかなおり、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申します。この地方運輸局には新たに企画部を設けて企画事務の充実強化を図りましたいふうに考えております。

さらにもう一つは、海上保安庁と気象庁の部を再編整備いたしまして気象庁に地震火山部を新たに設ける。

こういう改革が、今回の運輸省の機構改革の概要でございます。

○太田淳夫君 これは第二臨調におきましていろいろ指摘を受けてみるわけですねけれども、運輸省は指摘を受けるまでもなく自己革新を今までにすべきではなかつたか、このように思うわけですけれども、その点はどのようにお考えでしようか。

○政府委員(松井和治君) 先ほど先生から運輸省の機構改革は遅きに失したのではないかといふ御指摘をいただきましたが、運輸省といたしましては、この横割り部局の導入といふのは非常に大きな課題でございまして、実を申しますと、三十年代の後半からこの話が出ておつたわけでござります。昭和三十八年に計画局構想というのを初めて打ち出したわけでござりますけれども、その当時は客觀情勢いろいろ今と違う事情もございましたが、最終的には都市交通課と開発課というような課を官房に設けるというような非常に規模の小さな改革にとどまりました。その後も運輸省としては検討を続けて、四十年代半ばにいわゆる企

画部門の強化ということで官房に政策計画官といふものを八名置くという体制を整えましていわゆる政策企画体制の強化を図つたわけでござります。さらに、五十四年に、各局に置かれておりました審議官を官房に集中するというよなことで、逐次官房の企画機能の強化を図るという形で、いわば政策機能の強化と申しますか、横割りの思想をだんだん取り入れてきたというふうなことでございまして、その計画局構想というような形で、いわば政策機能の強化と申しますか、横割りを加えてきたわけでござります。

ところで、五十六年に発足いたしました臨調で、各省庁の行政組織のあり方につきまして、最近の情勢の変化への対応なり、総合性、整合性の確保等を図る観点から整備、再編合理化の必要性があるというような指摘をいただきまして、五十七年の第三次答申におきまして各省庁に具体案の検討を求めたというふうな事態に立ち至りました。私どもは、そういう臨調の御指摘ももちろん一つのきっかけではござりますけれども、それまでに、先ほど申し上げましたとおり、非常に古くからの横割り部局の導入といふ考え方をこの際実現する絶好の機会だということで、その方向で抜本的な改革を実施することになつたということをございまして、確かに運びに失したという御指摘はある程度当たつておるかもしれません、私どもといたしましては、臨調によるいわば押しつけられた改革ということではないに、従来からの運輸省の考え方をこの際実現に向けて昨年八月に正式に決定をした、こういうような経緯でござります。

○太田淳夫君 先ほど国有鉄道再建総括審議官を置くことになつたということでお話をございまして、これが、今の運輸行政がやはり対応を迫られております課題の一つには國鉄の再建問題がありまして、これは午前中からの審議の中にも何回か取り上げられてまいりました。最初お聞きするところによりますと、運輸省としましては、この問題に強力に取り組む方針を立てられて、そういう体制

を確立することを目的に掲げられたということはあります。その間で機能上及び権限上に差はあるけれども、この間で機能上及び権限上に差はあるけれども、この間で機能上及び権限上に差はあるけれども、この間で機能上及び権限上に差はあるんでどうか、ないんでしょうか。

(委員長退席、理事坂野重信君着席)

○政府委員(松井和治君) ただいま御指摘のよう

に、私ども予算要求時におきましては国有鉄道再建官という法律職の要求をいたしたわけでございますが、新しい法律職の設置は認められないといふ政府の方針のもとに、法律職たる国有鉄道再建官という職を設置することが認められませんでし

て、政令職たる国有鉄道再建総括審議官という形に落ちついたわけでございます。もちろん、國鉄問題の総括整理をするという仕事の面につきまし

てはこの両者の間には特別の相違があるわけではございませんけれども、政令職であります以上、今回置かれます国有鉄道再建総括審議官は官房に置かれるわけでございまして、運輸省に置かれる再建官とはその限りにおいて差があると言わざるを得ないわけでございますが、私どもといたしましては、各局にまたがる國鉄再建問題の中心的存在としてこの総括審議官を活用して監理委員会との連絡にも当たらせる、また国有鉄道部を指揮し、あるいは関係各局との調整を行うということでも国有鉄道再建の大大きな問題に取り組んでいかせよ

う、こういうふうに考へておられるわけでございます。○太田淳夫君 また、国有鉄道部も今度大臣官房に移管したわけでござりますが、その間の関係はどうになるんでしょうか。

○政府委員(松井和治君) 今回の組織改正によりまして、いわゆる縦割りの部局は、航空局はある意味の縦割り部局ということにならうかと思いま

て、しかるに國鉄の再建という問題は現在の運輸省にとりましては最大、緊急の課題でございまして、これに専門に取り組む職というものが必要であります。さらに、五十四年に、各局に置かれておりました審議官を官房に集中するというよなことで、逐次官房の企画機能の強化を図るという形で、いわば政策機能の強化と申しますか、横割りを加えてきたわけでござります。

ところで、五十六年に発足いたしました臨調で、各省庁の行政組織のあり方につきまして、最近の情勢の変化への対応なり、総合性、整合性の確保等を図る観点から整備、再編合理化の必要性があるというような指摘をいただきまして、五十七年の第三次答申におきまして各省庁に具体案の検討を求めたといふふうな事態に立ち至りました。私どもは、そういう臨調の御指摘ももちろん一つのきっかけではござりますけれども、それまでに、先ほど申し上げましたとおり、非常に古くからの横割り部局の導入といふ考え方をこの際実現する絶好の機会だということで、その方向で抜本的な改革を実施することになつたということをございまして、確かに運びに失したという御指摘はある程度当たつておるかもしれません、私どもといたしましては、臨調によるいわば押しつけられた改革ということではないに、従来からの運輸省の考え方をこの際実現に向けて昨年八月に正式に決定をした、こういうような経緯でござります。

○太田淳夫君 また、地方交通線問題につきましては地域交通局により、地方交通線問題につきましては地域交通局に

は貨物合理化対策につきましては、地域交通局及び貨物流通局、こういうものとの所掌事務に關係を属しめるのが最も適当である、こういう判断で官房に移管をした次第でござります。

○太田淳夫君 また、地方交通線問題とがあるい

関連がござりますし、貨物合理化問題は貨物流通局との関係が出てくるわけでござります。これはもちろん國鉄再建という観点から取り上げるべき問題でござりますので、先ほど申し上げましたよ

うな総括審議官が国有鉄道部を指揮してその仕事に当たるわけでござりますが、関係の部局たる地域交通局なり貨物流通局とは十分に協議をしながら仕事を進めていくというよな関係にならうかと思います。

○太田淳夫君 次は、地方のことについてお聞きいたしますけれども、地方では陸運局及び海運局を統合しまして新たに地方運輸局を設けて、その中に企画部を置く計画と聞いていますけれども、そうでしようか。

○政府委員(西村康雄君) このたび陸運局と海運局を統合して、その結果総合的な地方行政をやるうということでござりますが、そのいわば総合的な行政を担当するのが企画部でござります。企画

ももこれから経費の節減にも努める、あるいは増収努力もやつてまいる、こういうふうに私どもいろいろな努力をバランスをさせまして、決してお客様に運賃改定だけで御負担をいただくというようなことでなしに、あらゆる努力を総合的にやつてまいりたいと思つておりますし、また政府にもいろいろお願いをしてまいる。こういうふうなことでことし一年やつてしまいたい、こんなふうに考えております。よろしくお願ひ申し上げます。

○國務大臣(細田吉藏君) 御指摘がございましたように、予算を組むときに収入を少しづつやす傾向があるんです、それはどうしても予算をつくらなくちゃいかぬということですから。国鉄としては、もつとよりかたく見たい、そして実績が予算よりも上がるという形にしたいという希望を最初持つているんですが、予算を最終的につくる段階でどこから幾ら出す、どこから幾ら出すということになりまして、結局ある程度過大見積りみたいなものになる可能性が多い。ことしなどは地道に組んである方だと思っておりますが、これまで往々にしてそういう傾向があつたことは御指摘になつたとおりだというふうに思ひます。

なお、公共料金の値上げについてはよほど考へていかなくちやならぬことは事実なんでございますが、ベースアップは、国有鉄道はこの赤字財政の中でもやつております。ベースアップについては、電電、専売は非常に財政の状態はよろしいわけですが、電電、専売と横並びのベースアップをやつております。それからお考えをいただきたいのは、ことしは二年ローテーションの値上げにしております。要するに、運賃を法定制から外しましてから五十七年度までは五年間毎年やつておつたわけでございます。それを五十八年度はやらないということにしましたので、二年のローテーションにしたということがございまして、しかも一〇%よりも内の値上げでございますので、いろいろな点を考えた値上げにいたしております。今御指摘がございました営業活動の件

は、私も特に国有鉄道の総裁初め皆さんに、これの增收努力について、国有鉄道の営業関係の者だけではなくて全員挙げてとにかく全力を傾注してもいい。また、いろいろ創意工夫を凝らしてもいい。要するに、マーケティングあるいは販売活動というようなものは一般の産業では非常な力を入れてやつておることでございまして、とても国鉄の今の状態は民間のそういうものから見ますと劣るわけでございますから、さらに力を入れるべきである、こういう指導を実はいたしておる次第でございます。

○太田淳夫君 時間がないので次に進みますが、大臣は所信表明の中で、「経済構造がソフト化し、輸送サービスの質的向上への要請が強まる」、こういうふうにおっしゃっているわけですけれども、ソフトロジスティクスなんというのは大蔵省が財政赤字を弁解するための言葉かと思ったら、運輸省さんも早速取り入れられているわけでございますけれども、具体的にはどういう変化があつてどういう対応が輸送機関や行政の面で必要とされるのか、具体的にお話しいただきたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) 経済のソフト化という問題は、これは各省の行政にそれぞれ重大なインパクトを与えているわけでございます。特に、運輸行政につきましては、経済構造、産業構造の変化に伴いまして、まず二次産業の部門で素材産業が急速に生産量を落としているということ、あるいは加工部門でも製品が非常に加工度の高い、そして多品種少量化したというような傾向があります。これがいわゆる物離れの第一でございますが、第二の物離れは、いわゆる知識産業あるいはその他の情報産業と言われるような文化面での諸産業が発達し、そして第三次のサービス産業がふえてくる。国の全体の付加価値の構造から申しますと三次のウエートが大きくなるということです。そういう経済の体質から申しますと、輸送の方でも、具体的に輸送量の総量が減つてきたということが変化のほかに、実際に輸送側から申しますと、輸送の内容、それは各企業が自分たちの製品の在庫

を減らしたい、あるいは計画的な生産をしたい、流通を迅速化したいという要望があるわけで、そういうのに合った輸送のシステムをつくるということが非常に強く要請されてくるわけでございます。

また、生産から最終消費に至るまで物が動くとともに、それは情報が伝わってそういうものが促進されるわけですが、そのときにも新しい情報技術を使いながら物流を効率化する、そして物流の面から全体の経費をミニマイズしていくことが要請されるわけで、そういうことに奉仕するようなトータル物流業というようなものも出てまいります。また、先ほどのような輸送に対する需要が変わりますと、航空だと自動車だと、そういう機関に対する要請が強まつてまいりますが、全体としての効率的な輸送機関の組み合わせということが常に必要となるわけで、そういう輸送を選択していくための総合物流業と一緒に生じるのもまた必要になつてくるわけでございます。

そういういろいろな新しい需要というものが出てくるわけでございますが、そういうことを念頭に、今後の貨物流通行政というのは、そういうシステム化が可能な基盤をつくっていくということが一つでございますし、また新しいサービスをどんどん生み出す一方では競争の外にある、あるいは二次産業の素材産業と特につき合ってきた輸送部門といふものが非常に不況になつていくというような面もございますので、そういう経営の安定化ということもこういう大きな構造変化の中で出てくるわけでございます。そういう分野、あるいは全部として新しくまたハードの面でもいろんな革新をしていくことも必要でございます。

○太田淳夫君 そうしますと、そのソフト化に対応する輸送サービスの点では、この陸上交通の面では現行鉄道輸送のシェアはトンキロベースで七%、これを一段と低下させながら、トラックこれはトンキロベースで四五%ですけれども、この輸送のシェアを無限に高めていく、このように理解が一つでございますし、また新しいサービスをどうやってよろしいんでしょうか。そのことは、そういうふうな面もございますので、そういう経営の安定化がありますと、五十六年七月の運輸政策審議会の答申がありますけれども、その長期予測でいきますと、六十五年度に向けてトラックシェアが、これが五十四年度の三九・一%から三三%あるいは三五%へ低下する、こういうふうな答申の方向なんですが、それとも、その長期予測でいきますと、方向に政策が向いてくる、このように思われるのですけれども、その点どのようにお考えですか。

○政府委員(西村康雄君) おっしゃる方向、運政審の答申では、貨物自動車のシェアがトンキロベースで申しまして三三%ないし三五%程度に落ちてくるということを予測しております。しかし、このことが直ちに自動車を利用しない方向で

政策運営をするかというと、この場合、運政策審議会の場合は海運の輸送のシェアが非常に高まるという予測をしております。しかし、こういう予測をした前提は、経済の成長率がまず一応高いということが一つ、それから石油の逼迫によりまして石油価格が著しく上昇するということを前提にして、こういう数字をその当時の状況においてはじいたわけでござります。

その当時の石油の世界は、OPECで二十三ドル程度の価格が当時は数倍になるというような石油の上昇を考えていたわけですが、現在の状況におきましては倍以下のアップ率ということとで、思つたような石油の逼迫はなかつたということとで、それで自動車の利用というのが非常にコスト的には安い、そしてまた現在の輸送の需要に応ずるということで非常に自動車のシェアといふのはふえてきているわけでございますが、今後ともある程度はこの状況は一般的な方向としてはありまするだろう。ただ、国鉄の合理化、拠点間直行輸送等国鉄貨物がどれだけ今後のシェアを維持できるか、そしてまた海運におきましても、素材の輸送のほか、新しい海運の定期便というようなもののがいろいろな意味で工夫をして多角的な輸送とすることがどこまでやれるかということで、「にこね」の関係競争企業の工夫ということがこれから彼らのシェアを決めていく課題だと思います。

ト化が進みまして、いわゆる軽減税率小化と申しま
すが、そういうことによりまして貨物量の増加テ
ンボといいうのが鈍化してくるのじゃないかという
心配をするわけですけれども、その中でどちらか
といえばトラック輸送あるいは航空機輸送という
ものが選択されるニーズが高まつてくる。
そうなりますとトラック輸送等のシェアが高ま
つてくるのかなというような感じを私も持つてい
るわけでござりますけれども、先ほど来、大臣も
おっしゃつておりましたけれども、そうなります
と、やはり私たちの国内におきましての基本的な
課題は、どうしても国土というのは狭小過密でござ

ざいますし、人口というのは三大都市圏に集中をしていまするということになりますので、これからはどういう立場にあるべきか、こういうことも積極的に今回の組織改革の中でこれから運輸省は存をしていくのか、あるいは鉄道の役割というのをどういった輸送にどれだけのものがこれから依頼に考え、誘導していくませんと、そういった面でのかえつて交通混雑だけが深まっていくような感じも持たれるわけでございますし、せつかく大臣が所信表明の中でソフト化への対応ということをおっしゃっておりますので、その点の十分な研究をお願いしたいと思うんですが、その点どうでしようか。

○政府委員西村康雄君　今お話しのように、私どももこれから輸送の動向がどうなるか、需要がどの面について多くなっていくか、また輸送供給側がどういうやり方が可能なのかを考えながら、そしてまた、おっしゃいましたような輸送の混雑、特にトラック輸送が増大してきた場合の道路混雑というものを一体どういうふうに回避できるのかということがまた重要な課題でございます。

そういう意味では輸送全般の効率化ということがこれから特に強く要請されるわけで、私どもも、いろんな諸矛盾の中でも一番合理的な各交通機関の特性に応じた、そして総体としてコストの安い、あるいは産業、経済が必要とするような供給がどうやって可能かということをさらによく研究し、関係のところによくそういう方向を示しながら、我々が円滑な輸送体制をつくっていくということに努力してまいりたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君)　ちょっと今の話につづけ加えまして。

非常に大事なポイントの一つだと思うんです
が、トラックによる長距離輸送というのをなるべくならぬ減らしていきたい、こう思うのでござります。国鉄は、この二月からいわゆる拠点間直行輸送体制で、ヤード方式をやめるということをやつたわけでございますが、一方でコンテナ化を

やる。それから一方でトラック業者、通運業者、こういう方面的の協力を得れば相当長距離のものについては鉄道にまだ移し得る可能性が十分あるというふうに私は考えております。今後そういうことをやってまいりませんと、道路の混雑等の問題もござりますし、自動車の公害等の問題もござります。鉄道は長距離のものについては力はまだ持つておるわけでございますから、私ははどうしても重点を陸上交通についてはそういう方向へ持つていきたい、特にコンテナ化ということは非常に大切な要素になると考えております。

つけ加えてちょっと申し上げておきます。

○太田淳夫君　国鉄さんもしつかり頑張つていただきたいと思います。

時間もなくなりましたので、地元の問題でまとめて申しわけございませんけれども、ちょっとと国鉄さんに状況をお聞きしたいと思うんですが、よろしいですか。東海道新幹線ですけれども、新駅のいろんな希望が出ていると思いますが、今はどの程度出ておりましようか。

○説明員(須田寛君) 東海道新幹線におきましては相当各地で新駅の御要望がございまして、非常有力なものだけで今五カ所ぐらいあると申し上げた方がよろしいと思います。したがいまして、今いろいろとそのそれぞれにつきまして検討はいたしておりますが、幾つかの制約があるわけですがあります。

一つは、まず今新幹線を運行しております運行管理システムという、コンピューターが中心になりましたそういうシステムがあるわけでございまいますが、これの取りかえ工事が進んでおりまして、大体六十二年ぐらいにこれが終了いたしますので、その時点以降でないと駅の新設というのは大変難しいという時間的な問題がござります。

それからもう一つは、御案内のように、大変多くの列車を東海道新幹線は運転いたしておりますので、それらのダイヤの調整上の問題といたしまして果たして東京ー大阪間に幾つ駅がつくれるのか、五つは正直申し上げて大変困難だと思うので

ございますが、そういうふうなことで一定の數に絞らなければいけないということがございまして、それらの点からいろいろな制約がございます。したがいまして、今地元から御要望の強く出ております箇所につきまして、それぞれ営業的な立場あるいは技術的な見地で目下検討いたしておりますが、その検討経過を見ましてどのようにするかを検討しよう、こんなふうに考えていく段階でございます。

○太田淳夫君 愛知県では、今、愛知県東部の古地元等も地域の決定等をしていろいろと陳情に行つてはいると思いますけれども、その点の見通しはどうでしょうか。

○説明員(須田寛君) 今、先生御指摘のように、最近、県の御当局の方で新幹線の設置候補地を絞つたので、そこで検討してもらいたいというお話を承っております。今までは愛知県におきましては確かに御要望は強かつたのでございますが、候補地が絞られていなかつたわけでございまして、検討のしようがなかつたわけでございますが、検討が可能になつたという意味では一步前進でございます。ただし、東京一大阪間の今申し上げましたようないろいろなダイヤの制約条件等がございまので、必ずしもまだ可能かどうかというところまでの成案は得ておりませんで、これから検討をいたします。慎重にいたしたい、こういう状況でございますので、以下のところは検討中、またこれから鋭意検討さしていただきますという状況でございます。

○太田淳夫君 もう一点は「ひかり」の停車の問題ですが、現在「こだま」は停車するが「ひかり」は停車しないという駅がござりますけれども、岐阜の羽島駅というのは大野伴睦さんがいろいろと誘致をしてできた駅だそうでござりますけども、何分にも中心地から離れておりますので、多少の不便はあるんですが、最近は非常に利用者が車を今まで何回か陳情いたしておりますけれども、九州の方面から見えてる方が非常に多いわけですね。そういった点で、羽島駅等の「ひかり」停車を今までまいりました。また、岐阜県の特性上、

も、秋のダイヤ改正ぐらいまでは間に合うのでしょうか、どうでしょうか。

○説明員(須田寛君) 今、岐阜羽島には名古屋始発の博多行きの列車「ひかり」でございますが、それ以外は通過停車させているのがございますが、それは東海道新幹線の「こだま」だけしかとまつております。実は、東海道新幹線の「こだま」だけしかとまつております。駅が全駅、どの駅もすべて「ひかり」をめてくれといふ御要望が参つておりますので、今調整に苦慮いたしておりますところでございます。

ただし、明年春に予定をいたしておりました私どものダイヤ改正におきましては、東海道新幹線は相当ダイヤのモデルエンジンを予定しておりますので、今までのようなワンパターンのダイヤでなしに、もう少しいろいろきめの細かいダイヤをつくることを考えておりまして、実は今「こだま」だけしかとまつております駅に「ひかり」をかなりとめよう、あるいは増停車をさせようということは検討いたしております。

岐阜羽島がどうなるかというところまだ検討が進んでおりませんのですけれども、そういう方向で検討しておることは事実でございますので、これからも十分地元の御要望等を吸収いたしまして、できるだけ御利用いただきやすいダイヤにするように勉強を進めてまいりたい、こんなふうに考えております。

第一九四七号	昭和五十九年四月六日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	一、従軍看護婦に対する恩給法に準じた処遇に関する請願(第二二九二号)(第二二〇九号)
請願者	東京都台東区谷中三ノ二〇ノ一 （第二二四四号）	紹介議員 林 寛子君	二、旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願(第二二二二号)(第二二一〇号)(第二二一一号)(第二二二四号)
第一九四七号	昭和五十九年四月九日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	三、旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願(第二二二〇号)
請願者	茨城県東茨城郡桂村赤沢八四二 仲田武一	紹介議員 矢田部 理君	四、佐藤クラヨ外十二名
第一九四七号	昭和五十九年四月九日受理	南方軍国鉄派遣第四・第五特設鉄道隊軍属処遇改善に関する請願	五、この請願の趣旨は、第一五七号と同じである。
請願者	兵庫県加古郡稻美町岡一、二九一 矢田部 理君	紹介議員 矢田部 理君	六、この請願の趣旨は、第一五七号と同じである。
第一九四七号	昭和五十九年四月九日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	七、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
請願者	兵庫県加古郡稻美町岡一、二九一 ノ一 本岡信次	紹介議員 林 寛子君	八、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
第一九四七号	昭和五十九年四月九日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	九、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
請願者	神戸市垂水区舞子台二ノハノA ノ一〇四 山田悦	紹介議員 林 寛子君	十、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
第一九四七号	昭和五十九年四月十一日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	十一、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
請願者	東京都世田谷区下馬二ノ二八ノ 三九ノ四〇四 南島忠一	紹介議員 板垣 正君	十二、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
第一九四七号	昭和五十九年四月十一日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	十三、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
請願者	広島市安佐北区高陽町上深川畑 一八二ノ三 田盛均	紹介議員 堀江 正夫君	十四、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
第一九四七号	昭和五十九年四月十一日受理	旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願	十五、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。
請願者	福岡県朝倉郡朝倉町古毛五六四 野村英治	紹介議員 小野 明君	十六、この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。

四月二十日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、旧満州棉花協会等を恩給法による外国特殊機関指定に関する請願(第一九四七号)
- 一、南方軍国鉄派遣第四・第五特設鉄道隊軍属処遇改善に関する請願(第二二〇七五号)
- 一、公的年金受給者の年金ストライド凍結反対に関する請願(第二二六五号)

第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	従軍看護婦に対する恩給法に準じた処遇に関する請願(第二二九二号)	第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	従軍看護婦に対する恩給法に準じた処遇に関する請願(第二二九二号)
請願者	京都府八幡市男山八望二ノCノ 一六ノ一〇六 石川博久外三十三 名	紹介議員 菅野 久光君	請願者	京都府八幡市男山八望二ノCノ 一六ノ一〇六 石川博久外三十三 名	紹介議員 菅野 久光君
第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	公的年金受給者の年金ストライド凍結反対に関する請願(第二二〇七五号)	第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	公的年金受給者の年金ストライド凍結反対に関する請願(第二二〇七五号)
請願者	岐阜県本巣郡真正町政田 猪谷 ユキ外十一名	紹介議員 太田 淳夫君	請願者	岐阜県本巣郡真正町政田 猪谷 ユキ外十一名	紹介議員 太田 淳夫君
第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	この請願の趣旨は、第二二〇号と同じである。	第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	この請願の趣旨は、第二二〇号と同じである。
請願者	福岡県朝倉郡朝倉町古毛五六四 野村英治	紹介議員 小野 明君	請願者	福岡県朝倉郡朝倉町古毛五六四 野村英治	紹介議員 小野 明君
第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	この請願の趣旨は、第一五七号と同じである。	第一九二号	昭和五十九年四月十一日受理	この請願の趣旨は、第一五七号と同じである。

昭和五十九年五月十六日印刷

昭和五十九年五月十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W