

第四百四回 参議院運輸委員会 會議録第三号

昭和六十一年三月二十日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

三月七日

補欠選任

藤田 栄君

伊藤 郁男君

三月十八日

補欠選任

小笠原貞子君

内藤 功君

三月十九日

補欠選任

小笠原貞子君

柳澤 鍊造君

三月二十日

補欠選任

目黒朝次郎君

稲山 篤君

小笠原貞子君

内藤 功君

出席者は左のとおり。

委員長

鶴岡 洋君

理事

江島 淳君

吉村 真事君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

梶原 清君

倉田 寛之君

高平 公友君

内藤 健君

藤田 栄君

森田 重郎君

国務大臣

運輸大臣

三塚 博君

政府委員

内閣審議官

中島 眞二君

運輸大臣官房国

柳橋 泰君

有鉄道再建総括

丹羽 最君

運輸大臣官房国

栗林 貞一君

有鉄道部長

仲田豊一郎君

運輸省運輸政策

服部 経治君

局長

間野 忠君

運輸省国際運輸

藤野 慎吾君

・観光局長

山田 隆英君

運輸省地域交通

大島 士郎君

局長

多田 稔君

運輸省海上技術

藤富 久司君

安全局長

菊地 好司君

運輸省港湾局長

杉浦 喬也君

運輸省航空局長

岡田 宏君

説明員

運輸省航空事故

調査委員会事務

局長

労働省労働基準

局監督課長

日本国有鉄道総

裁

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常
務理事
山之内秀一郎君
日本国有鉄道常
務理事
澄田 信義君
日本国有鉄道常
務理事
前田喜代治君

本日の会議に付した案件

○運輸事情等に関する調査
(運輸行政の基本施策に関する件)

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を
開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。
運輸行政の基本施策に関する件について質疑を
行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○小柳勇君 運輸大臣に、先般の予算委員会の質
問のあとの具体的な問題を御質問いたします。

まず第一に、通告よりもちょっと順序を変えま
すが、余剰人員対策について政府が今努力してい
ただいております。その現状について御報告を求
めます。

○政府委員(中島眞二君) 国鉄余剰人員雇用対策
本部の事務局でございますが、余剰人員対策の現
状について御報告を申し上げます。

余剰人員対策につきましては、雇用の場の確保に
つきましては、六万一千人につきまして、公的部
門で約三万人、それから国鉄関連企業で約二万一
千人、それから一般産業界で一万人以上という目

標を掲げておるわけでございますが、それぞれの
部門別の今日までの採用の申し入れの状況を申し
上げますと、まず公的部門の中で国家公務員につ
きましては、これは六十一年度の各省庁の採用数
の一〇％以上に当たる数の国鉄職員を採用すると

いうことにいたしております。各省庁の申し入
れの数を現在合計いたしますと約千四百人という
ことになっております。目標数を上回った数字
となっております。

それから特殊法人につきましては、これは六十
一年度から六十五年当初までの全体の数字でこ
ざいますけれども、その申し入れ数は約一千名と
いうことになっております。

さらに地方公共団体につきましては、六十一年
度からこれも六十五年当初まででございますが
が、約四千四百人の申し入れが行われておりまし
て、公的部門全体では合計いたしますと約六千八
百人の申し入れということになっております。去
る十七日には、総理から地方六団体会長等に対
して要請を行ったところでもございます。

さらに国鉄関連企業につきましては、これは六
十一年度から六十五年当初まででございますが
約二万一千人の目標数、これは確保いたしました状
況になっております。

それから一般産業界につきましては、先月二十
四日に総理から経済団体の首脳に対する要請を行
いました。現在までのところ大手民鉄、民営バ
ス等の運輸業界を中心とした申し入れがござい
まして、他との重複を除きまして、六十一年
度から六十五年当初まで約四千人の申し入れ
が行われております。去る十八日には、貨物流通
業界関係から約六七百名の申し入れがございま
す。ただこれは、国鉄関連企業なりあるいは他の
部門との重複がございまして、現在精査中ござ
います。

この貨物流通業界関係を除きまして、以上申し
上げたものを合計いたしますと約三万一千人でこ
ざいますけれども、貨物流通業界関係の方なお精
査を必要といたしますが、約五千人はあると思
いますので、全体としまして三万六千人程度の確保

が行われているという状況でございます。

○小柳勇君 具体的に決定いたしましたのは六千人が確定のようでありますが、その他はまだこれからの予定ですね。

余剰人員の対策について政府が誠意を持ってやっておられることは認めますが、その過程で、けさもテレビで言っていたが、例えば九州から大阪へ、あるいは北海道から東京へ多数の人が集団で地域異動するというところ、それをもう募集を始めるといふことをテレビは放送していた。

そこで運輸大臣に質問いたしますのは、あの監理委員会の答申でも真剣に訴えてあるのは、国鉄再建するにはやっぱり労使関係である、管理者と労働者が一体となって真剣に取り組まないと国鉄再建できないと。労使関係、非常に重大視するよう書き添えてあります。

ところが、国鉄の今日のやり方の不手際など、国鉄内部に組合がたくさんあるが、一部組合はこの広域異動について団体交渉権がないということまで公労委に提訴したという情報がある。私は先般も言ったように、たくさんの方を、三千人あるいは五千人の方を一括して地域的に異動するというようなものは、これは個別的な管理運営事項以上に、やっぱり労働組合があり、管理者が管理権を適用するときには、労使が一堂に会してよく話し合つて、その上で円満に大筋を決めた上で個人個人の募集をする、これが筋ではないかと思うんです。でないと、個人個人の募集をして、これで集団で一括して持つていくというふうなことにしては、いま一步労使関係を大事にするべきである、そう信じて疑いません。運輸大臣の見解をお聞かせします。

○国務大臣(三塚博君) これは小柳先生も全体展望を全部見られた上での労使の協力が重要なことであるという御指摘でありまして、そういうことについては私もいささかも異論を差し挟む気持ちもありませんし、基本的には一致であります。

ただ問題は、今回の法律はまだこれから御審議をいただくべくお願いを申し上げておるわけであ

りますが、成立をいたすということに考えさしていただきますならば、六十二年四月という一応タイムスケジュールを政府は設けております。さなかにおける雇用安定対策ということに相なりま

と、かねがね申し上げておりますように、政治、制度の、また法律の決定に基づいて転換をいた

くわけでございまして、一人といえども職を得られない、それで生活が脅かされるということだけは断じてこれは防いでいかなければなりませんし、きちっとこれは取り進めなければならぬ、こ

ういう基本的な考え方の中で、国鉄にもかねがねこのことについてもお願いを申し上げておるわけ

です、万々の態勢で取り臨んでくれと。同時に、これは政治の決定で、法律の決定に基づいて進むことにかんがみまして、国家公務員グループを中

心とした再就職のめどについては、政府の責任において三万人をめど、こういうことであります

が、私自身の気持ちは三万人以上という、こういう運輸大臣としては決意を持ってかねがねどの場

面の会合でも申し上げておるわけです。

上げましたら、それを、まず住宅を確保してス

トを切りたいと、こういうことでありまして、管理運営事項でありますと、最終的にそういうこ

とで法令的にも違背がないと、こういうことであります。

よって、前段の基本問題に移るわけでござい

ますが、こういう大改革は特に労使協調という観点で取り組まれますことは非常に大事なポイント

であります。同時に、その組合の一つの、あえて申し上げますと、国労を除きまして、千葉動労あるいは全動労、それぞれまだ強い姿勢におられる

わけでありまして、その他の組合はこの危機的状況の中におけることで取り進めさせていただくと、

そういう意味で理解を得られたという点では大変幸甚なことだと私は思います。そういう点で国

行政ができないかどうか、総裁に聞きたいんで

す。

○説明員(杉浦喬也君) 今、小柳先生がおっしゃいますように、今大変なときでございますので、

労使は一体となりましてこうした難しい問題に対処をしなければならぬというふうに私も考えているところでございます。いろんな問題を抱えま

すので、当局からやや矢張り早にいろんな提案を組合にしておるところでございまして、組合によ

りまして直ちに提案に応ずるところと、国労のようには大変大きな組織のところにおきましては、内

部のいろんな問題もあるかと思ひます。直ちにそれに応じることができないというふうな状態等

等、いろんな組合によって対応が違つてござい

きましては、職員の気持ち、生活の安定ということとを十分に考慮しながら、組合の提案に対しても誠意を持って取り組んでまいりたいというふうに思っておりますのでございます。

○小柳勇君 今各スタッフが来ておりますけれども、以前に増して何かかたいのか、組合に対して強硬策をとっておるような気がしてならぬのでありますが、今総裁も団体交渉も申し入れておるとおっしゃいます。国労にも我々はいろいろ意見を聞き、悪いところは是正させます。したがって、できるならばこの集団的な広域移住については、少なくとも団体交渉が成立した後、個別的に希望をとるという線をお約束願いたいと思ふのでありますが、いかがでございますか。

○説明員(杉浦喬也君) 私どもの基本的なそのルールづくりにつきましては、本問題の考え方の基本は、それは管理運営事項が元であるというふうに思っておりますが、しかし何分にも広域的な異動に伴ういろいろな問題があることも事実でございますので、誠意を持ちましてこれに当たっておりますのでございまして、その期限、門限というものはそれを守っていただきたいというふうに思っておりますのでございます。

○小柳勇君 最後の点よくわかりませんが、管理運営事項だから押し切つていって、それを結果的に許してくれということですか、その逆ですか。例えば団体交渉が成立するために努力すると、その上で個人の署名をとるといふ、言うならば一般的な労使慣行、そういうものを尊重するということですか。

○説明員(杉浦喬也君) 誠意を持って今当たっておりますのでございますが、一応スタートの時点というものは私も決めて考えております。そのスタートの時点に至るまでにそうした問題は解決できるというふうに思っておりますのであります。

○説明員(渡田信義君) 今の総裁の答弁に補足させていただきます。先ほど総裁が申し上げましたように、今回の広

域異動はあくまでも御本人の御希望、希望を前提としておりまして、希望があった場合にその中から選んで広域異動をしてまいるということでございます。

一方、労働条件の問題につきましては、先ほど来御説明ありますように、国労の方からいろんな諸問題の提起がございましたので、このところ精力的に私も誠意団体交渉に当たっております。しかもそういった御本人の希望に基づく異動でございますので、宿舎等々の手当ては十分私どもいたしておりますし、他の三組合とは既に話がついておることでもございますし、募集自体につきましては所定の方針どおり本日開始していただく傍ら、なおいろんな御要望につきましては今後とも協議は進めていくという姿勢でおりますので何とぞ御了承をお願いしたいと思います。

○小柳勇君 総裁の答弁ならまああとと思ひましたけれども、出過ぎたそんな今の理事の答弁は納得できない。初めから個人が大阪や東京へ移住したいと、そんなものをまとめようというのならそれはわかる。ところが管理運営事項として集団的に何千名九州から三千あるいは北海道から四千、大阪や東京へ移住するというので一応大枠を決めた。それに今度は合うように個人の意見を聞くとしていふ。だから私は言っているんです。初めから個人募集だけでやるならやつて、そして結果的に何千名まとまりましたという話じゃないわけ。したがってそういうような広域移住などというものは、これは大変無理もあるわけけれども自分たちは恐らくおれぬだろうと非常な煩悶しながら応募する者もあるであろう。だから大筋を決めるときに組合と話すのが悪い。その答弁は納得できない。また予算委員会の総括でやりましょう。

○委員長(鶴岡洋君) 速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員長(鶴岡洋君) 速記を起こして。
○小柳勇君 今の渡田理事の発言は納得できない。したがって、また予算委員会の問題にしよう。

○委員長(渡田信義君) 今の総裁の答弁に補足させていただきます。先ほど総裁が申し上げましたように、今回の広

う。この問題は一応保留します。次は、長期債務の問題について質問いたします。

長期債務の返済について、先般運輸大臣はまだ具体的に財政の問題など決まっていないう法案を出すときにはこれを正確に提案するといふお話がありました。もう一回答弁を求めます。

○国務大臣(三塚博君) 基本的には予算委員会でも御答弁申し上げましたように三十七兆という転換時における処理しなければならぬ総額がございまして、この仕分け、分類をさせていただきます。最終的に十六兆七千は国の責任で処理をいたすと、こういうことに取り決めたをいたしたわけでありまして、新事業体には総額十一兆と、こういうことになるわけでございまして、それは財産に見合うという意味でございまして、十六兆七千の処理は、雇用状況、いわゆる今御議論をいたさされた余剰人員、言葉が余りこれ、余剰人員と言ふと何か余った者と、こういう感じでもよろしくないものであります。国鉄の持つまじめな人材を他産業に御活用いただく、こういう人材活用という意味で四万一千をこれは三年間と決めておりますから、ぜひ三年間で取り決めますと、こういうことでもあります。それから二千六百ヘクタール余の非事業用地の処分による五兆八千程度、若干上回るようにしなけりやならぬわけでありまして、この処理状況、これは十年間という大計画年次で清算法人が取り組むをいただくわけでございますが、それらをにらみつつ並行しながらこれに対応してまいる、こういうことであります。年次計画あるいは具体的にいうことであります。まずれば法案の御審議をいただきます段階でこれを明示をさせていただきますが方向づけをしてまいります。いづれにしましても閣議におきまして十六兆七千につきましては政府の責任において処理をいたすと明確にこれは宣言をいたしたわけでございますからその方向で進めてまいると、こういうことであります。

○小柳勇君 私が言うまでもないことですが、こ

の国鉄再建特別措置法は経営形態の効率的な運営をどうするかというところ及び三十七兆円と言われ長期債務を処理する方途を具体的に決めなさいと、これが再建法の大きなねらいである。その第一の方の分割だけが先行して、長期債務の処理についてはまだ財源の処理、一体どこから金を持つてくるかはつきりしない。言うなら、この国鉄再建法なるもの、私も再建法と考えてないが、国鉄法を出す前に長期債務の処理の具体的な方途を計画して、それを国民にちゃんと知らせながら、国鉄はこう改革しますというのが法律の趣旨である。にもかかわらず、今おっしゃったように長期債務の返済については、まだいろいろこれから決めてまいります。しかもそれを余剰人員対策の金にひっかけてまだ決まらぬとおっしゃることは納得できない。したがって、これもまだ総理に言つとかなきやありませんが、それじゃいつごろまでに、長期債務の財源をどこから持つてまいりますなど、具体的に決まりますか。

○国務大臣(三塚博君) 今申し上げましたのは、基本的な方針を申し上げたわけでありまして、先般提出をいたしました法律に、国鉄改革関係法案に明示をいたしておりますのは、その実施に関する基本的な方針を政府において策定する、清算事業団はその実施方針及び具体的な償還計画を定める債務の償還を行う、こう法定をさせていただきます。これは債務償還等の確実かつ円滑な実施を図るために当然のことでありまして、その内容は、今も申し上げましたとおり、まず資産の処分を行ひまして、そうでありまして十六兆七千がふえるわけでございますので、それを二千六百ヘクタール余をきちつとやらさせていただきます。一挙に売りますといろいろなりアクションが起きますものですが、なだらかな販売方法、土地価格に見合った適正な価額処分を行つてまいります。国民の負担をできるだけ軽減をしたい、こういうことでありますから、ただいま私が十年程度の計画でありますと申し上げたのはさようなことでございます。

それと、これを見つづ政府の講ずる措置、基本的に政府の責任においてこの措置を明示し、処理をしまし、ということについて定めるものであります。これが基本方針であり、そしてその間政府による助成等を、補助金等の交付その他の援助、資金の流通あつせんその他の措置等についてこれに政府が決めるわけであり、借りかえ等その他があるわけでございますから、そういう意味も含めて万全の措置を講ずるという意味であります。基本は基本方針に明示したことによるわけであり、

そして同時に事業団においては償還実施方針をお立てをいただくわけでございます。これは資産の処分をどうするかという点について第三者機関等をお設けいただきまして適正な措置を講じていかなければなりませんし、国民共有の財産をいささかも御批判のあるような方向で処分をしてはならぬ、そういう意味の資産の処分をさせていただきます。また資金の確保もきちっとそれをさせていただきます。また、リースでいつ返ってくるかわからぬようなことをやっておりますと償還計画に支障を来しますものでございましてきちっとやらさせていただきます。こういふことであり、償還計画は毎事業年度に策定をいただきまして、運輸大臣がこれを承認、認可を与える、こういうことでござい

ます。でございますので、この法定されました方針に基づきまして運輸委員会の御審議をいただきましてはききと明示をさせていただきますながら御論議を賜わる、こういうことであります。

○小柳勇君 清算事業団についてはまた後で質問しますけれども、今の大臣の答弁は、清算事業団が長期債務の返済についていろいろ計画し、これを運輸大臣に了承を求めるといふような答弁ですが、そういう方向ですか。

○政府委員(棚橋泰君) ただいま大臣から御説明を申し上げましたように、国がまず償還の基本方針というのを定めます。その償還の基本方針におきまして、政府がこれに対してどのようなことをやるかというふうなことも含めまして講ずるわけ

でございます。

その償還基本方針に基づきまして、事業団が償還実施方針というのを決めます。さらに、単年度ごとに償還計画というものを決めて、運輸大臣の認可を受けて、着実な、確実な返済を行っていくと、こういうふうなことを予定をいたしております。

○小柳勇君 私が言うまでもないが、長期債務の中には、個人の債券などもありますね、あるいは公の借金もありますね、いろいろ長期債務の内容は複雑です。にもかかわらず、今からできる清算事業団が返済の計画をして、これを政府に求めて、財源を求めるといふようなことでは本末転倒じゃないかと思うんです。

初めにこの答申が出た直後に、答申にも書いてあるんですね、返済の財源その他、政府がちゃんと具体的計画を出せと書いてある。その計画を出した上で、清算事業団という法人をつくってこうしますと。あるいは、鉄道旅客会社をつくりまして、貨物会社をつくりましてと言ふなら、長期債務の返済の方法をちゃんと具体的に政府が出して、その上で清算事業団を、こういう法人をつくりますよと、そうやって法律を出してやるのが筋道ではないかと言っているわけですよ。

もう一遍確認しておきます。運輸省、大臣がやっております。大臣が責任者だよ。

○國務大臣(三塚博君) 小柳先生の言われる御論議は理想的な筋論ですね、筋論です。あるべき姿を明示しておるわけです。

○小柳勇君 それは法律の趣旨だよ。

○國務大臣(三塚博君) はい。それで、それはまさに国の財政が小柳先生が想定される方向に、十二分に対応できるだけの力のありますときは、それでこれはいけるわけなんです。

私も、率直に言ひまして、小柳先生と同じような考え方を実は持ちまして、いろいろそういう方向でお取り組みを財政当局、政府はただけぬだらうかと、こういうことを申し上げたこともございます。

しかしながら、新たな財源と、こういうことで十六兆七千億を、小柳先生の言われますように、もうスタート時において全部処分ができて、身軽になって発車していただきたいというところは一番いいのであります。十六兆七千億を処分するにいたしましては額がいかに大き過ぎると。まあ赤字国債でも発行して、その分借りかえてその返済を処断するということもあるわけでございますが、結局それも国民の言うならば御負担ということがそのままだけでございまして、あまつさえ利払いがその後毎年残ってまいります。こういうことになりまして、国民の御理解をなかなか得ることが難しいのではないかと、こういう考え方もございまして、一般歳入歳出の今後の展開を見つづ対応したいと、予算委員会の際にも小柳先生の御質問に申し上げさせていただきましたのは実はそういう意味なのでございます。

財政再建計画というものが確実に進まされていただいております。そういうゆとりの中で、それを臨時的に償還をするというのが一つ基本的なござい

ます。それともう一つは、支出の見直しによる節減分をそこに補てんをしていくということもあると、こういうふうに思っています。

それで、一部新税という意見も国民間にありますことも知っております。私もかつて党におりましたときに、これだけの国鉄の再建でありますから、再建税というものも国民の理解を得られますならば考えるべき財源措置の一つであろうという、こういう考え方を申し上げたことがあるのでござい

ますが、増税なき財政再建という、こういうことでありますし、なかなかやはり、もう一つは国民的な理解を得るには再建税というのの時期尚早であり、なかなか御納得いく状態にはないかと。まずみずからが努力の中でスタートを

さしていただいて、その後の財政状況の中でというところでありますし、現段階において国鉄再建税というふうなことは、やはり論議すべきことではないと、こういうことでありますものでござ

いますから、先ほど来、棚橋審議官も言われまし

たように、私も申し上げておりましたように、財

産をまず売り、それで負担を軽減をしつつ、さらにその償還をどうするか。既に六千から七千億の一

般歳出で補助金をいただいておりますことにかんがみまして、その一部返還がそういう方向で一つとれるわけですから、十六兆七千億、二十五年であります。一兆四千億程度毎年計上いたしますと計画的に二十五年で元利償還ができるという計算が一つあるわけでございますので、不足分の数千億円、一般歳出で本年度出ておるわけですから、その差額分が七千あるわけです。七千億一般歳出から出してもらえればもう六十二年度から着実に償還できるのであります。その財源的措置がいまだ明確でございせんものでありますから、その措置についてなお政府部内交渉しながら、しかし、最終的にはこれは国民に対する政府の責任でありますから、いろいろな議論はあろうともきちっと処置をしていくことを進める。これは法案の審議の段階でこの件について御論議をいただき、政府もきちっと取り進めさせていただきます。こういうことであります。

○小柳勇君 莫大な長期債務、この長期債務を、国民が納得してうまく返済し、かつ余剰人員と言われるもの、これを労使の団体交渉によって、どうしたら列車輸送が完全にかくという話を話し合ったら、今のままで国鉄は分割しないでもや

っていい。私どもの出します対案の日本鉄道株式会社法案でも、現在の要員を、団体交渉によって若干減りをするが、四年間ぐらい希望退職をや

っていただければ、もう五年すれば黒字になるとい

う計画を持っています。それは、長期債務を国民が納

得してこれをうまく長年かけて返済するということ

です。

したがって、先に分割ありきというふうなことで

分割だけを決めて、あと長期債務については清算

すから、こう探しましたと。あるいは税になる点もあるかもしれぬ、あるいは土地などを売って払う面もあるかもしれぬ、あるいはリース会社によって利益金で払う。それは内閣が今の分割法をつくる前にちゃんと国民に訴えて、これこれ三十年かかって全部返済しますから、その一つの法人として、その担い手としてこの清算法人をつくりますと言わなければ国民は納得しないですよ。特殊法人ができました後、これが支払い計画をつくりますと。全然逆でしょう、考え方が。一番出発の国鉄再建の特別措置法そのものは、もう何回も言いますが、効率のよい鉄道の運営を探索せ、もう一つは長期債務を返済せいと、この二つだけが目的なんですよ。そのために各界は、我々も国鉄再建法案をつくらねばならぬ。旅客会社とか貨物とかリース会社をつくっている。どちらがいかはこれからの勝負。

したがって、きょうはほかの問題がありますから、これも総理に決意を聞いておかなければならぬが、この長期債務の返済について財源はこうします、何年ぐらいかかりましようが、そのために清算事業団をつくらねばならぬというふうな、私が言う筋道論を皆さんがこの国会に答弁できるまでは法案審議には入らないということを、私はきょう明言しておきたいと思うんですが、この点について大臣の見解を聞いておきましよう。恐らくそういうことは納得されぬと思うが、見解を聞いておきます。

○国務大臣(三塚博君) これは、小柳先生の言われる手法がスタート台に、スタート時において講ぜられれば大変明快なすきつとした形でありまことは、私もそれはわかるわけです。

しかし、前段申し上げましたとおり、財政事情が今日きょうなことでありましようことの中でいろいろ衆知を集めました結果、清算事業団が国債整理基金の性格を持つという意味の清算法人、こういうことの中できょうこれを処置をしてまいる、政府の責任において旧債の処理に当たる、このことは明言をいたしたわけでございます

から、どんなことがあってもそれをきつと処理をしていくという、処断という、きつとここを分断をして、明確にこのボックスにおいて整理をさせていたたく、こういうことでありますものから、その上に立つて経営形態の指示を申し上げたわけでありま。

小柳先生も申されますとおり、旧債、いろいろそのまゝ一本でもいけるという御議論はかねがね拝聴させていただいておるわけでございますが、国鉄再建の基本は旧債からのやはり処断であるわけでありま。十六兆七千、アバウト十七兆で見ても、これだけで利子が一兆ないし一兆一千万かかるわけでありま。七分といたしまして、大変な利子負担が国鉄経営を圧迫をいたしてまいりましたことは御案内のとおりであります。そういう意味でもその元利償還のしがらみから脱して、頑張り抜けは必ず展望が生まれるんだという経営体、そういう環境にこれをつくり直して御奮闘いただきますことが、働いておる方々のためにも相なりま。地域鉄道として、また国鉄として果たしてまいりましたその役割がきつと果たされていくのではないだろうか。こんなことで、実はこの改革を踏み切らせていただき、御提示を申し上げた、こういうことでありますものから、何とぞよろしく御理解を賜りますようお願いを申し上げる次第であります。

○小柳勇君 今の運輸大臣の答弁では納得できません。全然私の考えと逆なんですよ。もうこの出發が、国鉄再建なるものに対する臨時措置法ができたときの考えが、全然今皆さんが、今の中曽根内閣及び三塚運輸大臣が考えておられる方向は逆行していると思うから、問題を残しておきます。そこで、この清算事業団の内容です、清算事業団の業務の内容及びどのくらいの人員でどのくらいの収支予算で運営するか、答弁を求めま。

○政府委員(棚橋泰君) 日本国有鉄道清算事業団は大きく申し上げまして二つの業務を担当いたします。一つは今先生御指摘のございました長期債務の償還でございます、もう一つは臨時の業務

といたしまして三年間をかけまして職員再就職の場の確保と再就職のあつせんを行うということになっております。

前者の債務償還の業務といたしましては、国鉄から引き継ぎました債務及びその利子の支払いという業務、さらにそのためにそれに充てますために引き継ぎました資産を処分いたします。この際に資産をより有効に処分をいたしますために付加価値を高めるといふ目的で、主として土地でございませけれども、その土地を造成したりなど、基盤の整備事業を行いまして付加価値を高めて売却をする業務を行う、さらにそのために必要がございましたら若干の投資等も行、こういうようなことが清算事業団の業務に予定をしておるところでございます。

なお、そのための要員でございますけれども、これにつきまは現在算定中でございませけれども、基本的には大きく申し上げますと、監理委員会の意見にございませように、国鉄から他の新しい事業体に移行いたしました残りの職員四万一千人というものがこの事業団の職員となるということになっております。なお、この事業団の予算等につきましてはこれは六十二年度から発足するわけでございますので、六十二年度政府の予算の中におきまして要求をし決めていく、こういう手はずになっております。

○小柳勇君 収支、財政はどうなるかと答弁してください。

もう一つは、四万一千名が三年間は籍を置く、このことは私は反対ですけれども、その後どのくらいになります。

○政府委員(棚橋泰君) まず収支でございますけれども、収支のために必要な収入は、先生御承知のように監理委員会の意見にもございませましたように、用地の関連につきまは五兆八千億と言っておりますけれども、それはそういう基盤整備事業に要しました費用を控除した額でございませ、用地の売却はもう少し高い価格を予定いたしております、六兆六千億予定をいたしております

すが、その差額の収入をもってそれらの経費に充当する。それから雇用対策の關係に要します費用、これも俗に言っております三十七兆という債務の中に約九千億程度、これらの職員の三年間の給与、それからそれに要します経費、雇用の場の確保等に要します経費というものと約九千億というものを見込んでおるわけでございます。それらの中から支弁をするという考えでございます。

それから要員の四万一千人を抱えました後の過程でございますけれども、これにつきましては先ほど申し上げましたようにただいままだ精査中でございますけれども、少なくとも雇用対策の關係につきまは三年間で順次それらの職員の再就職を図ってこの業務を終る。

資産処分その他の事業につきましてはまだはつきり決めておりませんけれども、まあ最低十年程度はやはりかけなければならぬということ、その間はそれに要します要員は清算事業団の中に残る、こういう考えでございます。

○小柳勇君 今聞きましても確固たる収入、支出の財源のなものはつきりわからないし、三年たち、四年たち、五年たち、将来どういうふうなものになるかまだはつきり御答弁がでないようです。にもかかわらず、もう法律は出ている。そういうふうになぜ慌ただしく火事場泥棒的にどんどんどんどん進めるのか全然もう理解がでないわけ。暗中模索しながら、法律だけほとんどこんどんど九つも出してきて、今説明を求めても専門官、大臣がはつきり答弁できないんだもの。そんなことで国民に対して本当に申しわけつかない。この運輸委員会の皆さんと討論してもそれはほとんど討論にならぬ。私はきょう答弁聞いておつて、大臣も担当官も實際何を考えているのかかわらない。そして清算事業団、法人でこれ長期債務の国民に毎年一兆三千億ずつ返済していただきますなんて言ったが一体信用する。漫画よ全く。いろいろ清算事業団でもたくさん質問したいけれども、今聞いたって全然もう抽象論ね。

確信がない。将来、例えば四万二千名の者が一応職員になりますが、これを再教育してどうしよう、さっきの余剰人員対策で正確に今決まったのは六千人しかないわけだ。六千人しかないわ

け、今。あれだけ騒いでおって、総理もいろいろこうやっておられるようだ。言うなら今度十一

月のダイヤ改正で三万五百名をまた縮減の団体交渉の提案をされるようだが、一年間に三万人減っていくのよ、今の職員が。その余剰人員対策はま

だ六千人しか決まっていな。本當に何と云うのか、人間をこみくずみたいに、一人の人間が自殺したって大問題でしょう。にもかかわらず、九万三千名が余剰人員です、その間四万一千名余残してあとは各会社に割りつけましようとおっしゃるが、それも結局は近い将来余剰人員と言われるで

しよう。旅客会社へ行ったら、君たちはプラスアルファよと。貨物会社へ行ってもそう言われるだろう。そんなものを考えたら、公共輸送として国民の足を守ること、あるいは日本の物流を

守るといふこと、そのうえ公共輸送という、鐵道という感覚が運輸大臣も総裁もあるのかないのか、本当にわからぬくらい。もうあなたの方が法案をつくって出した後私どもはこの一年ぐらい、本当に

運輸省とか国鉄とかというのは何を考えているのかと。諸外国へ行きましても、皆、鉄道についてはもうこれは日本の大使でもあるいは各国の先進諸国の代表も言われるが、鉄道の赤字はこれは公共輸送だから一般会計から出すのは当たり前だと言

い、そういうことで公共輸送を守っておられる。その公共輸送の観念というものを全然捨ててしまつて、もう民間の資本の論理でもうけ主義の会社

をこれからつくっていくまじょうと、それにはも
こたるものでありますが、これは法律でやりまし
ょうという、本当にも質問する気になりませ
ん。したがって、この清算事業団の問題も後に譲
ります。

それから次の問題は、関連事業の問題です。総裁に聞きますが、現在国鉄は関連事業で運輸収入に対してどのくらいの収入があるんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 関連事業の収入の昭和五十九年度のこれは決算による数字でございますが、九百二十一億円でございます。

○小柳勇君 何%になりますか。

○説明員（杉浦喬也君） 全体が三兆円の収入に対しまして三％になります。

○小柳勇君 民間の大手私鉄十四社ぐらゐで関連事業と運輸収入との比較、比はどのくらいになりますか。

○政府委員(棚橋泰君) 今の総裁の御答弁の中にバス事業等を関連事業に入れていたのかどうかちよつとつまびらかでございませんが、大手私鉄十四社について見ますと、バス事業も関連事業というふうに考えますとその収入は四七％、バス事業を除きますと三三％でございます。

○小柳勇君　そうしますと、この旅客会社あるいは貨物会社などこれからできます会社については、今の民間の私鉄並みに三〇ないし三五ぐらいまでは関連事業をやるというような構想ですか。

（政府委員（櫻井森重））御承知のように、今回の改革によりまして新しい会社は私鉄並みということでございますので、そういう意味で、提出してございます法案の中におきましても、自由に関係の事

業というものを行えるということにいたしております。したがって、その事業の展開は、新しい会社の経営判断によると思いますけれども、将来的には広く関係の事業を行っていくということになると思います。

ただ、御承知のように、私鉄も現在のような関連事業を営みますまでには実に長い歴史があるわけでございます。国鉄の承継体である新しい会

社が直ちに今申し上げましたような手広い関連事業にまで発展できるかということにつきましては、これはなかなか難しい問題があると思います。しかし、将来的には私鉄と全く同じような形でその事業経営を行っていくことを予定を

いたしておるところでございます。

○小柳勇君　これは国鉄総裁に質問いたしますが、関連事業を、現在三〇の国鉄が将来三〇ない

し三五くらいまでに発展させたいとするならば、現在持っているいわゆる遊休土地と言われるものなど、この国鉄の現有の財産を、例えば、まだこれ私は認めませんが、清算事業団が持つのと旅客

会社やあるいは貨物会社や——貨物会社は無理かもしれぬが、新幹線、これもリースですからね、

分けるとときに、将来の、今の三〇％の関連事業を三〇ないし三五に展開するだけの余地、土地というものがあるいは用地を確保しておかなけりやなり

ませんね。でないと新しい旅客会社とかはやっていけない。現在もう国鉄本社でそういう財産分けが始まっているようだが、どういう観念で、基本的にどういうお考えでそういう財産の分類を始めておりますか。

○説明員(杉浦喬也君) 新しい会社が鉄道事業並

びに関連事業をいわざわざ活力あるものとして自由にやりたいと、また法的にもそういうふうな措置されたわけでございますが、ただ、その場合に、おっしゃるように土地がたくさんあればある

す。ただ、一方におきましては、先ほどからの長期債務の処理の問題、これが非常にまた国民の最後の御負担ということを考えますと、長期債務を

できるだけ軽減させなければならない。そのため
の手段といたしまして、国鉄の用地を真に必要な
事業用用地と、そうでない非事業用用地に分けま
して、できるだけたくさん財産を売って、その売
ったお金で借金を返すというようなことをやって

いく必要があるわけでございまして、最終判断といたしまして監理委員会あるいは政府のお考えのとおり、私もまず国民の御負担の軽減ということ

を第一義に考えなければならぬだろうというふう
に思いまして、現在の仕分けにおきましては、本
当に鉄道事業としての必要最小限度の事業用地
と、それ以外の非事業用地というふうに分け
の作業をやっているとございます。

したがいまして、今までのような自由な財産という意味におきましては、事業用用地に本当に関連、ごく関連をした用地というものが残るわ

けでございませけれども、しかしながら、事業用用地におきましても、これを多角的に活用するということとはこれからの工夫次第によりましてかなりできるのでないか。仮に線路の上をまたがり

ながら、現在でも駅ビル等の中には事業用地を一部使いながら駅ビルを建てているところもござ

地の高度利用、多角的な利用というものも工夫次第によりましてかなり使えるのではないかという

ふりに思います。

そこで、目標として私鉄並みと言いながら、三三%の今のようなどころまでいくのかどうかというふうな将来の目標でございますけれども、できるだけそういうふうにいきたいとは思いますが、現在のところはまだそこまで計算が済んでおりま

せん。これからも新しい会社の経営者の経営努力
いかんというふうに思うところであります。

○小柳勇君　これは運輸大臣にも質問しておきた
いんですがね、今の関連事業の関係と、財産処

分、遊休土地の処分など、我々は遊休土地の処分は最小限度に、三兆円ぐらいにしてもらいたいと思っている、したいと思っている。これはやはり国民の財産である、しかも将来の。私はやっぱり

鉄道というものは、日本の経済の動脈だと思っているし、とても分割したってまた四、五年したら一緒にならなきゃならぬと思いますが、その土地をいろいろ財産を分ける、この長期債務の中で私めずっと政府の責任なりあるいは運輸省の責

任もある、この財産は。あるいは政治介入がある。国鉄だけの責任というのはそう大したことじゃないんですよ。国鉄の管理運営上の赤字という

のはわすか、あとはもう政治路線とか、あるいは経済成長のためにどんな線路を増強しなきゃならなかった、そういうものもあります。したがって、今総裁が言われた国民に負担させるものを最小限にするということは一つの大きな筋ですけれど、

ども、それ以上に国鉄の財産というものを、今遊休土地というものを大事にしておいて、そして鉄道の輸送というのが、本当に物と人と完全に輸

送できるような体制を将来持っておかなきゃならぬ。そのためにはこの遊休土地の配分などについては、非常に慎重な討議が必要であると思う。昨日も国鉄にいろいろ聞きますというところ、もう大体土地の今色分けを始めておるようだ。運輸大臣の見解を聞いておきたいんですが、基本的な考えを聞いておきたい。

○国務大臣(三塚博君) 今、総裁も言われましたわけですが、基本的なところで申し上げますならば、今回の改革の基本は、まさに長期債務からの決別というか、遮断にあるわけですね。とて六十二年期首におきまして二十五兆余、アバウト二十六兆という長期債務がここに積み上がるわけでありまして。そういったし、利払いだけで気が遠くなることになるわけでございます。それで、これは倒産進行かぬだろう、こういうことの中で分割・民営という経営体に変えて取り組まされていただく。その決心をすることで国民の皆様いろいろな手法を講じて、取り残りました十六兆七千億、これを何とかして御負担をお願いを申し上げたい、こう実はお願いを申し上げることに相なったわけでありまして。五兆八千相当額を、これは処断をしないと、処分をしないということになりますとこの分が国民負担に回るということになり、十六兆七千に五兆八千がプラスになりますという事になります。それから、それでは膨大過ぎて国民の家計の御理解を到底得られないであらう、こういうことなんです。それは結論的に五兆八千が出てきたわけでありまして。というのは、今御精査をいたして、法案審議の段階まで処分をいたしますその用地の場所を御提示をいたしますと、こう申し上げておきます。それは非事業用地として仕分けをいたす。本来の鉄道事業が遂行するに必要なもので売れということになりますと、今御指摘のように鉄道事業として国民の足を確保するという意味でこれは支障を来すわけでございますから、支障を来さぬように仕分けをしてくれ、それで遊休、今いみじくも先生が言われました遊休土地については、これだけの御負担

担をいただくのでありますからということでも積み上げてまいりましたのが二千六百ヘクタール余、大体積み上げますと五兆八千程度になるかなという額に落ち着いた。これは処分の仕方、今公正明快にきちっと積み上げてまいりますとプラスアルファが出て十六兆七千がもっと縮まる可能性もあるものと私は見ておるわけでございますが、そういうことでございまして、ありますから、この部分はぜひ国鉄が事業体でございまして仕分けをしていただきたい、ほは法案御審議いただくまでには出せる整理の段階にきておるようにお聞きをいたしておるわけでございますが、そういうことで取り組まされていただくこと、ほは聞いておりますことでは、また私も運輸省としてこのことを検討いたしておるのだと思います判断では、十二分にその鉄道事業が運営ができる、ある意味ではその関連事業に、直轄事業に展開をできるキヤパシティもそれなりにあるのかな、こんなふうにも実は思っておるわけでございます。

○小柳勇君 十六兆七千億を三十年間で支払わなきゃならぬという理屈はどういうところにあるんですか。

○政府委員(棚橋泰君) 特段三十年で払わなければならぬというようにおっしゃることを申し上げておるわけではございませんで、仮に三十年元利均等で償還をいたしますと一兆何千億という金が年々必要でございますというようにおっしゃることを御説明申し上げておることはございまして、特に三十年で払わなければならぬということではございませぬ。

現実の話といたしましては、債務はそれぞれ償還期限というものがございまして、それはそれなりの償還を行っていかねばならぬわけでございますが、そのために借入れは、そのための資金手当てが必要というようにおっしゃる。それをなすとして計算をいたしまして三十年の元利均等にしますと幾らぐらい、先ほど大臣申し上げましたように、二十五年でしたら一兆四千億、三十年でし

たら一兆三千億というように計算を試みに行っておるというところでございまして。

○小柳勇君 そうすると、この清算事業団というのも、大体三十年のような話を聞いておるんだけれども、これもそうしたらもたぬもの……。

○政府委員(棚橋泰君) そこは法案を御審議いただくときにいろいろまた御説明申し上げる機会もあるかと思いますが、基本的には清算事業団自体は、この債務の償還というのには必ず三十年という意味ではございまして、借りかえしました債務ないしは現在の債務等のすべての償還を終わるまでは基本的には要るわけでございます。ただ、それが事業団という形に要るかどうか、これにつきましてはまた別途の判断があらうかと思っております。事業団という名前をつけたのは、先ほど申し上げましたように、宅地造成等を行ったりするいろいろなことをやりますものだから、現実の事業がございまして、事業団という名前をつけておるわけでございます。債務の償還はその中の業務の一つでございます。

○小柳勇君 まだあいまいもたぬことで、本当に、笑っているけど、火事場泥棒みたいにとにかくやらなきゃもう中曾根さんの十一月まで間に合わぬというような気持ちがあるんじゃないかと、思って、本当にしやうにさわってしやうがない。

かける、そうすると大体年間三千三百億ぐらいつ払っていきましてこれは完済できるわけ。したがって、公の方には鉄道の土地など財産ありますからね、これは。そういうもので国民に毎年一兆三千億なり一兆四千億を負担かけるようなことでは、国民が納得しないと、国民の足とはいえないが、納得せぬであらうというようにも考えているが、もう言うなら監理委員会、亀井答申なるものが、今のあなたの方の頭の中ではもう絶対なものであるかどうか聞いておきたいんです。

○政府委員(棚橋泰君) 先生お話しの方で御検討いただいている案というのにつきましては、私もまだ新聞紙上で承っている程度で中身は拝見しておりませんので、それとの比較は差し控えていただきますが、先ほど御説明申し上げましたように、先生おっしゃるように、鉄道債券もございまして、財投もございまして、いろいろな資金を国鉄は借りておるわけでございます。それにはそれぞれその借りたときの条件がございまして、償還期限というのがございまして。それはそれなりに償還をしていくという基本的な考えでございます。ただ、それを償還していく際にはその原資が要ります。原資をどこから出すか。また、先ほど申し上げましたように一時期に償還が発生するような場合もございまして、それについては借りかえも行わなければならぬ。そこらを含めて計算をするときに、これを仮に三十年で元利均等で償還をしたとすると、借りかえその他に要するもの、利払いその他を合算して、これが三十年なら一兆三千億というように試みに計算をしておるわけでございます。

それではなぜ、監理委員会がちゃんと返済の方法、金額まで決めておられる、我々の考えでは、例えば借金も、さっきちょっと言ったように個人の鉄道債券も、個人の借金もある、あるいは公の政府の財投もございまして、いろいろある。我々としては個人から借りたようなものは、新しい新会社で継承して、それは着実にやっぱり払っていかねばならぬ。それから公の金は、これはちゃんと私どもが言う清算会社、清算会社が結局持つておると、これは三十年と言わぬでもいいではないかと。私も概算してここの方の民間の借金、これは若干監理委員会の案よりも多いけれども、四十年ぐらいかける、公の金は六十年ぐら

そういうものをそれじゃ三十年元利でなくて四十年、五十年とすれば、もっと少なくて済むではないかというように考えもございまして。そういう計算をしてみたらどうだというお話もあるかと思ひますけれども、御承知のように、元利均等払いというものは、ある年限を過ぎますとほとんど変わらなくなつてまいります。まあ大体四十年ぐら

を過ぎましたら恐らく利息の支払いの方が多くな

ってまいりますから、ほとんど変わらないんじゃないかと思ひます。そういうようなことで、まあ三十年程度がある意味では一つのなにして計算するときの一番標準的な考えではないかというところで監理委員会も三十年で、例えば三十年で試算をすればこのくらいの負担になりますよということをお話しにしたらいいと思ひます。

それから、財投と民間資金、それぞれございすのをどう仕分けするか、これにつきましてもまた法案審議の段階で詳しく御説明を申し上げますけれども、基本的には、民間と申しますか、新しい会社は背負わせるものは、極力先生おっしゃるやうに民間資金の方を振り向け、国の方は財政投資とか政府資金の方を振り向けるといふような一応のいろいろな仕分けの考え方というものはしなればいけないというふうに思ひております。

ただ、いすれにいたしまして、これらの債権者は国鉄というものにお貸しになったわけでございますから、これにつきましてもお互いに連帯債務という形でお互いに保証し合うというやうな形を今回の改革の中では想定をしておるところでございます。

○小柳勇君 今のお話では三十年、亀井委員会はそう出したけれども、それには束縛されぬで国民の納得するやうな債務返済の方法を考えようというやうに受け取ります。

そこで、その土地を今はまあいろいろ、売却のものあるいは保留のものあるいは新会社移行のものなどやっておられるが、それは大体案がまとまったらこの運輸委員会に出されますね。

○政府委員(棚橋泰君) 大臣も予算委員会、また本委員会でもたびたび申し上げておりますやうに、法案審議の段階までに、現在国鉄が行っております事業用地の仕分け、その場所というものについては明らかにしたいということでございます。

○小柳勇君 もう一つは、その関連事業の問題で今現在三〇の国鉄の関連事業というものがこれから三〇ないし三四、五になりますと、現在鉄道の関

連事業をやっておられる方々が相当の今心配があるわけですね、おれたちは一体どうなるかと、玉突き現象。

だから、新たにこの新会社がどんどんやる、我々も全国一本の新しい鉄道株式会社ですけれども、関連事業については大体二六・九ぐらい、二七〇ぐらいまでは持つていかなくやならぬと思ひておりますけれども、現在の関連企業との関連を新会社に対して、貨物もあり、旅客もあり、あるいは新幹線もあり、どういふやうな納得のされるやうな方策を考えますか。

○政府委員(棚橋泰君) 基本的に新しい会社は自由な関連事業を行えるということ先ほど申し上げました。それは新しい会社の経営判断の問題だと思ひます。

その際、現在国鉄もいろいろな関連企業を持っておりますが、その間との調整というのは先生おっしゃるやうに、これはなかなか難しい問題が起こつてくると思ひます。これは基本的には新しい会社の経営者が従来のいきさつ等を考えながら、また従来やられてきた関連の事業に与える影響というものを勘案しながら判断をしていくべき事項だと思ひております。

いすれにいたしまして、私鉄におきましても全部関連事業を自前でやっておるわけでもございせん。その間の割り振りというものはおのずからあるやうと思ひます。当面は現在の国鉄の業務をそのまま引き継ぎますから、その関連企業との関連もそのまま引き継ぎわけでございますから、その後において新しい経営者がそれらの関連企業との間に十分な調整をお考えになりながら経営判断として行われていくものだというやうに理解をしております。

○小柳勇君 それからもう一つ。この分割で一番我々が心配しておりますのは、三島—九州、四国、北海道のこの三島の鉄道運営というものがこれ大変だと、これを心配しておりますのでありますが、まあ五カ年間の見通しについては監理委員会が出しております。この収入なり支出でやって

おられますが、実際、一体経営ができるか。この点について、まず運輸大臣から見解を聞き、あと国鉄総裁並びに関係者からお聞きしたい。

○国務大臣(三塚博君) これは、三島につきましては大変厳しい経営状況になるであらうと。公共交通的な役割が極めて強い地域でございすものですから、そういう点で旧債は三島には一切負わせないと。本来でありますと、財産を継承するわけでありまして、それに見合うべき借金はそれなりに承継した上で取り組んでいただくということが原理原則でありますけれども、重要性にかんがみまして、これはまるきり借金は棒引きといひますかゼロにさせていただきます。しかし、なおかつそれでも赤字が出るであらうという深刻な御指摘、こういうことの中で政府も監理委員会が御審議いただいている中でそれぞれのデータを出させていただく、国鉄側からもういふデータを実際の執務者としてお出しをいただいた精査の中で、公共交通分、やはり負わなければならないその赤字分を解消するためにはというところで、御案内のやうに一兆円のファンドをつけさせていただきます、その運用益でそれぞれその経営をいただきますならば、収支面において展望が立つと。もちろん人員の適正規模という、こういうことで合理化が試算されておりますことは御案内のとおりであるわけでございますから、そういう総合判断の結果におきまして、わずかの黒ではありますが出るのであらう、収支が何とかそれで前に進むのではないだらうか。机上計算と言われればそれまででございますけれども、しかし、それは過去の交通事業、鉄道事業の積み上げの中でそのことが見とれる。

同時に、今関連事業のお話を前段展開をされたわけでございますが、さういふ意味で関連事業のサイドというものは、この三島は大自然が残っておりますし、歴史が残っております地域でもございすものでありますから、そういう意味の地域開発というものが相並行して行われますならば、プラスの要素として働くであらうと。またさらに、地

域鉄道という意識が地域民と一体になってこれを前に進めさせていただきますならば、その中からも展望が生まれていくのではないだらうか、こういうことで収支上の見通しについては、私どもはそれなりの確信と展望を持って実は御提案を申し上げておるところでございます。

○説明員(杉浦善也君) 基本的な考え方につきましては、今大臣から申し上げたとおりでございますが、私どもも三島のそれぞれの担当を本社、地方につけてまして、今具体的な数字の検討を続けておるところでございます。なかなか今までの大変な赤字の地域でございましたので、これを黒字に転換することにはいろいろな問題があるわけではございすますが、ただいまの大臣の種々の前提、さういふものを前提にいたしました計算は、収支を何とか黒字に転換できるといふやうな見通しのもとに今概算検討しているところでございすし、また将来の展望をいたしまして、これらの三島の分割後の姿をいたしまして、やはりローカルカラーといひますか、地域の御要望というものを十分にきめ細かく吸収することができるとは思ひませんが、かといふことによりまして、増収といふことを鉄道事業においても図れるのではないかとこのやうに思ひます。

〔委員長退席、理事江島淳君着席〕
また多角的な関連企業というものは、十分工夫をすることによりまして将来はむしろ明るい展望が開けるというやうに私どもは考えておるところでございます。

○小柳勇君 収入及び営業支出が、監理委員会が計算しておられるよりも収入は減少及び支出は増加というやうなことで、これは経済団体連合会の企画局がずっと調査したやつを先般私ども何日か討論してまいりました。とても今亀井委員会が出されたやうな、監理委員会が出されたやうな経営はできない、恐らくできないでしよう。もちろん三島で一兆円の基金もあります。第一、もう老朽化したものに対する設備の更新など、まず第一この収入につきましてもほとんどこの乗車効

れども、政府がこれに対して何らかの手だてをするということは極力排除するという基本的な考えでございます。

トをいたします。したがって、そういう意味で運営に赤字を生ずるというようにならない限りにおいては大量の借金をしなければならぬという事ではないかというふうに考えております。もちろん将来新しい鉄道の建設、あるいは大規模な設備投資をするという場合には、これはまたいろいろ融資その他の考え方というものは発生すると思ひますけれども、当面新会社のスタートといたしましては無借金経営でございまして、そういう意味で政府がこれに保証するような政保債を発行するというようなことを予定するということではないと思ひます。

なお、今回御提案申し上げております法律の中では、限定的に新会社に政保債を認めておりますけれども、それは三島以外の会社、これはかなりの債務を引き継いでまいりますので、当面借りが発生してまいります。この借りがえの部分で従来政保債であった部分の借りがえ、この借りがえに限りまして五年間政保債を借りかえるときだけは政保債を発行できる、こういうことにいたしました。また、三島の会社以外の会社につきましてもすべて新しい会社は民間会社ということで、民間並みの経営を行っていただくということとを前提としております。そのような会社として経営が成り立つような形でスタートをさせたいというのが考え方でございます。

○小柳勇 出発のときはそれは考へてあるけれども、そこから先、今の車両の老朽化、線路も補強しなければならぬ。少なくとも百キロぐらいで走れるようにしなせんと今もう役に立たないわけ。それにはこの間聞いたら一キロ約一億ぐらいかかるというんだ。それでも高速道路、今度予算でやりまされども、高速道路はもう伸びないから鉄道に、今鉄鋼産業も不況だから、この際やっぱり鉄道を六十キロレールずつとやって百キロぐらい走れるようにしないと私はこれからはもう地域発展のために役立つと思う、特に九州、北海道、四国など。それが一番ガンですから、それにはやっぱり政府の保証債、政府から。だから我々

は今完全な民間経営などということでは三島でやっていけぬと見ています。結局はやっぱり政府がちゃんと将来ともルールをつくって法制つづけて、そしてまた六分は六分したいとして、これはもう純粋な民間の三島経営は取り消して、これはいたいと思ひます。そして少なくとも借金するときは政府が保証する、政府保証債があることによつてうんと多量に積極的な経営ができることと皆さん言っているんですよ、九州も四国も北海道も。今特別な配慮とおっしゃったが、その点によつて考えを聞いておきたいです。

○政府委員(棚橋泰君) 基本的にこの会社は民営会社でございまして、私鉄が現在線路増強しないしは新線建設等を行いますときと将来的に設備投資をやらねば同じ立場に立たなければいけない。私鉄に対しては政保債はそういう意味では発行いたしております。ただ、新線建設とかそういうものの際には、それなりの例えれば鉄建公団のP線方式とかないしは特別の低利融資のあつせんとか、そういうことは行われておるわけでございます。それから、そういう意味では私鉄並みという考え方の中で、将来九州会社が大规模な新線建設とか線路増強とか、そういうことを行うという際には、今申し上げましたような考えの中で検討を行うということになるかと思ひます。

○小柳勇 時間が三分になりました。最後に、本土線三分割、全体で六分割したその旅客会社の線路上を貨物会社が走っていくんだが、この間もちょっと予算で質問したけれども、貨物会社のダイヤなどというのは完全にできるのかどうかということ、それから貨物会社もこれとは赤字で、すぐ赤字転落会社になりはしないか。先般言いましたように、我々としては少なくとも大阪から手前ぐらいの貨物の鉄道というものは、もっと高速で、うんと貨物輸送をすべきだと思ひます。その鉄道会社のダイヤはできたのかどうか。それから十一月にダイヤ改正といふと、もうあの定員の問題など団体交渉申し入れなきやならぬが、貨物のダイヤによつて定員が決ま

る。一体貨物会社のダイヤはできたかどうか、総裁からお聞きしたい。

○説明員(杉浦喬也君) 基本的な骨組みは昨年の十二月の二日に政府の方から監理委員会にお示しをしたとおりでございまして、そういう基本的な方式の中身の肉づけを今やっておりますところでございますが、その中で一番問題になりますのは、今先生おっしゃいましたようなダイヤ作成における旅客と貨物の間柄ということに相なるかと思ひます。今一生懸命詰めておるわけでございまして、貨物の駅をどの程度まで見るか、一応昨年の案では約三百駅というふうにしてありますが、その貨物の駅あるいはその周辺におきます輸送需要、荷主さんの御要望等々いろいろな具体的な角度からの検討をかなり今最終段階で詰めてまいっておりますところでございます。もう少し時間をいただきましてダイヤを完成させていきたいというふうに思ひます。

○小柳勇 一分になりました。我々はこの六分割反対です。とにかく今の清算事業会社だけは必要だと思ひますが、それとあとは全体のネットワークで国営鉄道会社を日本鉄道株式会社として対案を出しているかと思ひますが、時間が参りましたから質問終わります。ありがとうございます。

○倉田寛之君 まず私事にわたくしですが、三塚運輸大臣には昭和四十二年、私が千葉県議会にありましてとき既に自由民主党の指導者でありまして、大変御指導を受けた関係にあります。とりわけ運輸大臣に御就任されました我が国の交通問題についてのエキスパートでありますので、心から二十一世紀にわたる交通体系整備という点で御期待を申し上げ、胸をかりるという意味でございます。御質問をさせていただきますというふうにか考へていられるものであります。大臣いささか時間の都合があるようですから、どうぞ時間をとおとりいただいて結構でございます。昨年の七月の十一日でありましたが、運輸政策

審議会から「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」というようなものが実は提出されました。御案内のように、我が国は一点集中型の都市という実態が現れたるに、政治も文化も経済もすべて東京に集中をせし、戦後四十年間世界に名立る経済発展を遂げてきたことは私が言うまでもありません。アメリカが政治の中心がワシントンであり、経済の中心がニューヨーク、豪州が政治の中心がキャンベラであり、経済の中心がメルボルン、シドニーであるとは異なり、すべてが東京に集中している。しかも西暦二〇〇〇年、あと十四年余りすると少なくとも日本の総人口の二五%が東京圏に住むであろう、一六%強が大阪を中心とする近畿圏に住むようになるであろう、そういうような観点から、とりわけ東京圏を抽出いたしましたも一点依存型からいわゆる分散型にはなりつつあります。東京がいかんせん業務集積地でありまして、遠隔地の居住地からの通勤、通学、さまざまな交通体系の整備というのは急務であるかというふうに思ひます。

特にこの運輸審の答申の中で御指摘があるように、千葉県北西部の交通問題についてきょうは絞ってお伺いをさせていただきますというふうに考へていられるところであります。運輸審の答申の「基本的考え方」にもございまして、いわゆる既設線の混雑緩和問題ということについて触れているわけでありまして。私は先に本院の決算委員会でもお尋ねをした経緯がございますけれども、常磐線混雑緩和の問題についてまずお伺いをさせていただきますが、常磐線の快速十五両化の問題につきましては既に調査が終了をし、いわゆる停車駅の改良工事等々懸案事項に着手されているというふうにお伺いをいたしておりますが、その後の経過につきましてお聞かせをいただければと存じます。

○委員(岡田洋子君) 答弁はどなた。○倉田寛之君 国鉄来てない、きょう。岡田常務がいると思つたんで、いいと思つたんだが。――

局長答えてください。国鉄なんですがね。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘の
ように、現在の常磐線の混雑状況というものは首都
圏の中でも飛び抜けてひどい状況にあるわけでご
ざいます。その状況に対応すべく、国鉄におきま
しては現在十両で走っております快速電車を鋭
意進めている段階であるというふうに承知をいた
しておりますが、この快速電車の十五両化が仮に
実現したとしても、現在の常磐線の混雑
状況がそれによって抜本的に解消、解決されるこ
ういうことではなくて、将来に向けてこのま
まの人口増が続いてまいりますと、相当ひどい状
況が将来に向かって長く続いていくであろうとい
うことを懸念している現状でございます。

○倉田寛之君 質問の内容を申し上げておいたも
のですから、当然国鉄の関係の答弁のできる方が
おいでになっているというふうに存じておいたん
ですが、はつきりと私は申し上げておらなかった
ような感もありますので、国鉄の問題はもしお
いでいただければおいでいただいたときに御質問
申し上げるということにいたしました。局長お見
えでありますから、運政審の答申の中にある営団
地下鉄八号線、十一号線の問題についてこの際触
れておきたいというふうに思うわけでありませう。

常磐線の混雑緩和の対策の一環として八号線を
亀有まで延伸をし、その後の路線の問題について
は今後の検討課題としよう、さらに十一号線は松
戸市まで延伸をさせようという実は運政審の答申
がなされたわけでありませうけれども、問題はこ
の十一号線の現在の工事が九段下で実はとまっ
ているわけでありませう。後ほど質問の中で触れ
ていただきますが、新東京国際空港の用地問題の
中にも一坪地主等々の問題がありまして、訴訟が
行われているわけでありませうが、この九段下にお
きましてもういったケースで訴訟が行われている
思います。この現状についてお聞かせをいただければ

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘の
ように、十一号線につきましては、半蔵門一駅設
町間を現在営団において工事中でございます。そ
して九段付近を除きましてはトンネル工事がほぼ
概成しているというふうな状況ではございますけ
れども、九段下の付近七カ所につきましては一坪運
動等を中心とする反対運動が強いために、現在所
要箇所のうち七カ所につきまして、地上権が設定
されないままに工事が中断しているという現状に
ございます。

営団の対応でございますが、五十九年の五月か
ら九月にかけてまして、土地収用法に基づきます裁
決の申請を行っております。現在、この七件の
うち二件を除きましては収用委員会の審議が結審
しております。残りの二件につきましては結審を
見た上で収用委員会の裁決があるものというふう
に私も期待しておりますところでございますが、営
団としては、その裁決を待ちまして地上権設定の
ための所要の手續を鋭意進めてまいります予定でござ
います。

○倉田寛之君 時期的には、そういったしますとい
つごろの時期をこの九段下の完了というふうに見
ればよろしゅうございませうか。

○政府委員(服部経治君) 収用委員会の裁決の時
期につきましては明確な想定がいたしかねる状況で
はございますけれども、仮に、年内に裁決に基づ
く地上権設定の手續が円満に進められました場合
には、当初の予定でございます六十三三年三月の全
線開通というものが若干のおくれを見せる程度にと
どまらうかというふうに考えております。

○倉田寛之君 今後、都市圏の交通体系を整備す
る中でこの種の案件というものが起こり得る可能
性が極めて高い。これらに対して、対応の心構え
というものはどのように持っておられますか。

○政府委員(服部経治君) こうした鉄道新線の建
設工事を円滑に、かつ確実に進めていく上には、
一番大切なことは、事前に地元関係者との間で十
分な調整を図っておく、そして地元の深い理解の
もとに工事を進めていくということが何よりも肝
要であらうかというふうに思うものでございま

す。

この十一号線につきましてはの都市計画決定は四
十三年の暮れになされたものでございまして、い
わゆる旧の、改正前の都市計画法によりまして都
市計画決定がなされたこともございまして、その
都市計画決定段階での、あるいは工事着工段階の
前に非常に前広に地元との利害調整、意見調整を
行うということが不十分であったというふうらみが
ございます。

しかしながら、今後の出てまいりますような工
事に当たりましては、新しい都市計画法のもとで
都市計画決定がなされるわけでもございまして、
また環境アセスメント等の諸手續も必要とされて
いる現状でございますから、そういう段階を通じ
まして、事前に前広に各般の問題につきまして地
元との調整が十分行われる。したがって、今、十
一号線に起こっているような問題が起こる可能性
は今後に向けてはかなり少なくなっていくであら
うというふうな期待を私も持っておりますが、
なお私もそういった点につきまして、この上と
も十分留意してまいるように強く指導をしてまい
りたいというふうに考えているところでございま
す。

○倉田寛之君 時間の関係がありますからまたの
機会にその点は譲りたいと思っておりますけれども、
う一点局長にお尋ねをいたしておきます。
常磐線の混雑緩和の解消のために北総鉄道の第
二期工事というのが実はあるわけでありませう。こ
れは既に千葉県内は用地の買収等が完了間際にな
っております。問題は、東京都の葛飾区高砂駅
周辺における問題が実は未解決でございませう。そ
れは、地下方式にするか、いわゆる立体方式にす
るか、いろいろな問題が、そこに議論が行われて
いるわけでありませうが、当局としてはこの問題に
ついて何らかの行政的な指導等々を現在行ってお
られますか。

○政府委員(服部経治君) 北総の二期工事が、御
指摘のように高砂駅付近におきます地元葛飾区の
強い地下化の要請のために難渋しておりますこと
は大変残念でございますが、私もそういったしまし
ては、目下のところ、この区間の工事を担当して
おります鉄道建設公団を強く激励いたしまして、
繰り返し地元との調整のための折衝を粘り強く
し、まじめにこれに取り組むように指導を重ねて
きているところでございます。

○倉田寛之君 この点につきましては、いよいよ
目標年次に対しまして政治的な判断を具備した決
断が必要ではないか、こういうふうには実は近隣に
おります者の一人として感じているわけであり
ます。ですので、なお一層この問題の解決のため
に関係当局としての御努力を心から御要望申し上
げておきます。

岡田常務、質問通告の関係が私もはつきりして
いなかったで大変失礼をいたしました。
運政審の答申の中で、いわゆる東京圏における
今後の交通体系の問題がいろいろと答申をされて
いる。その中で、既設線の常磐線の混雑緩和の問
題で、かねてから私も決算委員会等で御質問をさ
せていただきましたけれども、いわゆる快速の十
両を十五両化する。既に、調査は終了した。なお
また停車駅における改良工事、いわゆる十五両の
電車が停車できるような状況というふうなもの等
等の懸案事項に対して、現在どういうふうな進捗
状況を示しているか、お答えいただきたいと思
います。

○説明員(岡田宏君) 常磐線につきましては、先
生御承知のように、緩行線と、快速線の上におい
わゆる快速電車、中距離電車、両方走っております
が、ラッシュ一時間当たりが約十七本でございま
すが、そのうち中電七本の分につきましては昨年
十五両化を完成したわけでございます。

快速十本の分につきましては、現在十両で運行
をいたしております。この十両で運行をいたして
おりますのは、駅設備の上で、三河島、南千住、
天王台、この三駅の有効長を延ばさなければいけ
ないという問題がございます。また、それと同時
に、快速電車を収容いたしております松戸の電車

区と我孫子の電留の有効長を延伸しなければいけないという問題がございます。工事費約四十億円と考へておりますけれども、これらの工事をいたしますと、快速が現在の十両から十五両になりまして、輸送力がその分五割ふえる。しかも、その本数が全体十七本のうちの十本の分でございますので、大変大きな輸送力の増強になるわけでございます。

これらの工事の着手の問題につきましては、今先生からお話ございましたように、調査の最終段階にございまして、その着手の時期につきましては、今年度、これから御審議をいただきます六十一年度の工事経費予算の枠の中で、枠の配分の点もございまして、いつ着手をするかということについては今後検討をさせていただきますというふうに考へております。いずれにしましても、この常磐線の輸送力の混雑緩和と喫緊の問題であるということについては十分承知をいたしておる次第でございます。

○倉田寛之君 岡田常務からお答えをちょうだいしたわけですが、まさしく五割増となり、全体的には混雑度が二割減にその時間帯はなるというふうになるわけでありまして、この問題はひとつ積極果敢にお取り組みをいただいて、財政措置をされて、そして地域住民の要望にこたえられるように最善の努力をひとつしていただきたい、かように実は思ふわけでありまして。

それから、運政審が答申をされております第二常磐線の問題でございますが、この第二常磐線の問題につきましては、運政審は、特段一項を設けましていろいろこの第二常磐線の建設の問題については触れておるわけでありまして、時間の関係がありますから、それはあえて重ねてお読み申し上げますけれども、先ごろいろいろ協議会が発足をされているようでありますが、これを六十五年着工ということになれば、当然六十五年までに事業主体を決めて、そうして着工をするということにしなければ、この運政審の答申に沿った事業の推進にはならないということになるわけであり

まして、この点についての現状はどうなっておりますか。

○政府委員(服部経治君) 私ども運政審答申の内容は、これを大変真剣に受けとめておりまして、関係の地方公共団体あるいは関係の事業者等とよく御相談しながら、第二常磐線の早期建設に向けて具体的な対応を図ってまいりたいというふうに考へていられるところでございますが、当面、最も急がれる問題は、事業主体の決定ということと資金調達方法につきましても具体的な検討であるというふうなところを考へておるところでございまして、そのために、ただいま先生も御指摘になつておられます常磐新線整備検討会というものを、関係の地方公共団体とそれから私も運輸省とをメンバーにする形で発足させまして、この場におきまして今申しました二つの問題を中心に検討を急いでおるところでございます。

○倉田寛之君 以上の問題については、もう少しお尋ねをしたいところがありますが、時間の関係もありまして次に譲りたいというふうに思ひます。

御案内のように、新東京国際空港は、振り返りまして昭和三十七年、羽田空港の行き詰まりを打開するという新国際空港建設の方針が閣議決定を見て以来、紆余曲折をしながら、その適地はどこであるかというところで富里から成田に変わり、そうして今日、昭和五十三年に開港を見ることがいよいよ実現したわけでありまして。

その間とうとう人命が失われることが多々ありました。昭和四十六年のあの激しい闘争のときには、現地の地名で言う東峰十字路というところで神奈川県警の警察官、警ら官でありましたが、三人が撲殺をされたといい事件がありました。しかも、当時この東峰十字路の警備というのは、比較的警備当局も手薄な警備をしていたようでありまして、襲われた直後に警察無線が妨害をされて、まさに援軍来らず、こういう形の中でとうとう人命を失わざるを得なかった。その当時私は千葉県議会に席を置いておりましたが、いわゆる治安当局

の無線の整備というものはもっと完全にしなければならぬであろうということを見たとして中央に具申をしたことがありましたが、そのことが自由民主党のいわゆる襲撃事件を契機として、十数年後にデジタル化が図られる、中央の壁は厚いな、こんな感じをつくづくいたしたものであります。

そこでお尋ねをいたしたいのでありますけれども、現在、新東京国際空港の利用状況というのはどういふ状況になっておりますか。

○政府委員(山田隆英君) 成田空港は五十三年に開港されて、その後順調に旅客も貨物も必要が伸びております。昭和六十一年の数字を申し上げますと、旅客数は千七百七十七万人、貨物量が七十四万トン、航空機の離発着回数といたしましては年間七万八千回を数えております。そのうちでもゴールデンウィークであるとかお盆とか、そういったピーク時には一日当たりの利用客が四万人を超え、また離発着回数も二百六十回を超え、というふうな状況で、現在の施設はかなり混雑しているという状況でございます。

○倉田寛之君 ただいまの御説明を伺いまして、既にキャパシティを超える限界点に達しているというふうな理解をしようと思ひますか。

○政府委員(山田隆英君) まだ限界点に達しているというところまでは参つておらないというふうな私ども理解しております。一応、成田空港の現在の施設の取扱能力といたしましては、おおむね、発着回数で申しますと年間九万回、それから利用客数では千三百万人ぐらいというふうな考えでございまして、ただいま申し上げた数字に達するまではまだ数年の余裕はあるのではなからうか、かように考へておりますが、ただ、先ほども申し上げましたように、ピーク時等にあっては若干お客様に御不便をおかけしているというふうな事態は生じているかと思ひます。

○倉田寛之君 参考資料を拝見をいたしますと、既に同空港への新たな増便あるいは乗り入れ希望というものは三十五万回あり、というふうな何

つております。この三十五万回ありある外国便の乗り入れということを長期的に見ますと、このことが実施をされないときにはアジアの拠点空港から外れるのではないかと、こういう実はおそれがあります。その点はいかがですか。

○政府委員(山田隆英君) 現在、成田空港には三十三カ国の国から三十九社の航空会社が乗り入れしております。そして、さらに、ただいま先生御指摘のとおり、三十五カ国から乗り入れをしたいという希望を私も承知しております。また一方、現在の乗り入れしている航空会社といたしましては、増便をしたい、あるいは新規路線を開設したい、こういうことを考へますと、現在の空港の施設では不十分である、私も当初計画いたしましたような計画に従つて成田の完全空港化ということをお早急に進める必要があるのではなからうかと考へております。

○倉田寛之君 私は、新東京国際空港問題を質問申し上げるに当たりまして、国の責任の追及をするとか、そういう意味ではなくて、今まさに我が国が世界の先進諸国の一翼を担つて、しかも新たな世紀に向かつて、国際化社会を迎える、まさしく日本の表玄関と言われている新東京国際空港は、国際化の中で本場に立派な空港だと思ふに思えるだろうか。私は思えないであらうと思ふのであります。したがって、この不完全空港であるという国際空港、これを早く完全空港にして、自他ともに国際化社会における日本の表玄関の空港としての素地をつくり上げることが必要ではないか、こういうふうな思っている一人でありまして、三塚大臣の見解と決意のほどをお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(三塚博君) 御案内のように、日本の国際空港という空の玄関としての位置づけの中で成田空港がスタートをいたしましたことは御指摘のとおりであります。ですから、本時点で物を考えますならば、横風のときのために、それから第二滑走路も完備をしておらなければならぬ、そ

いう意味で、いろいろなことがございますけれども、国の責任というものは免れない、私はさように思っております。

そういう中で、今三十五カ国要請がなかなかのみに切れない、航空協定という基本的な問題もありますが、いずれにしても、対応するにはまだ完全空港という計画に達しておらぬわけでござい

ますから、さような観点で、これにどう対応するかというのがこれからの大事な課題であり、かねがね運輸省また歴代運輸大臣もこのことに頭を痛めてきたことだけは事実だろうと思ふんです。そういう点で、問題を明確にしながら、その問題点を整理しつつ、解決をしつつ前進をしなければならぬと思っておりますし、ただいまの時点で考えますならば、もう延引は許されないという、そういう認識は強烈に持っておりますことだけは申し上げておきます。

○倉田寛之君 ただいま大臣からお答えをちょうだいしたわけでありますが、今のお答えを次のように理解してよろしゅうございましょうか。

私は、この事業は国家的な大事業の一つである、しかも国益を守るための、国民利益を擁護し、そして発展せしめるための事業である。ですから、担当である運輸大臣お一人ではなくて内閣全体の責任である。そして、内閣全体としてこの問題の完全化を図ることが、やはり国際化社会における我が国の空の交通の玄関としての素地を確立することである、こういうふうな理解をして

いる一人でありますが、今の大臣のお答えをそういうふうな理解してよろしゅうございましょうか。

○国務大臣(三塚博君) 当然そう相なります。

私は、運輸大臣でありますと同時に任命を受けましたのは、新東京国際空港の担当相という、こういう命を受けております。これは運輸大臣でありますから、それで全部包含されることでよろしいはずなのでありますが、あえてこの成田国際空港担当を命ずるといいますことは、内閣の全体の統括の中で直接の責任者として全力を尽くせと、こういうことであったわけでございますし、そ

れは内閣全体がこのことに取り組むという姿勢はおっしゃるとおりであります。

○倉田寛之君 同時にまた、この新東京国際空港は他の分野においても大変不備であります。新東京国際空港鉄道アクセスをとつてもそのとおりであります。

例えば、新東京国際空港から私鉄の京成電鉄が運営をしているスカイライナーというものが実はあります。これは笑えない話であります。私が県会におりましたときに、フォー・ウェノというふうな書きますと外国の人は一人も乗らない、どうしたら外国人がこのスカイライナーに乗ってくれるだろうか、そこで苦肉の策としてダウンタウン・トウキョーと書いたそうであります。つまり東京というのは日本の固有の名称のようなものでありますから、ダウンタウン・トウキョーというふうに書いたときには外国人の人に受けていただいたというエピソードがあるくらいじゃなく、この鉄道が不便であります。しかも、首都東京に向かって新幹線も没になりましたし、このスカイライナーと空港のターミナルからは八百メートル実は歩かなければならない、こういうふうな問題について積極的に解決するお考えはありますか。

○政府委員(服部経治君) 現在の成田空港への鉄道アクセスが必ずしも良好な状態で提供されているというふうには私も認識いたしております。

まず、この長期的な対応といたしましては、いわゆる成田高速鉄道諸案のうちB案というものを今後に向けて鋭意推進してまいりたいと考えてございまして、今後に向けていろいろとこの実現のための方策を模索してまいりたいというふうな考えをしております。

それから、当面京成電鉄の現在の駅からターミナルへのアプローチでございまして、これは現在バスによって行っているわけでございまして、このバス輸送の円滑化につきましては、交差点の地下化による立体交差化を現在考えておるところでございますし、そういうふうな方策をとることにより

ましてアクセスの円滑化ということもあわせて考えてまいりたいというふうに思っております。

○倉田寛之君 今お答えがありましたからですけれども、羽田へ行くモノレールは、空港の中に直接到着をして飛行機に乗れる。仮にバス輸送を充実すると言いがらま、あの八百メートルというのは非常に問題のある距離であります。この辺御答弁は要りませんが、私も現地のことでございまして、ささか理解をしておりますが、こういった問題はやはり積極果敢に調整を図りつつ解決をしていかないと、自他ともにあの空港が国際空港と呼べる空港とはならない、こういうふうには思っております。

同時に、交通アクセスの問題で、B案の問題が局長からお答えになりましたけれども、このB案の目標年次というのは一体どの時期に設定をされているのか。

○政府委員(服部経治君) 目標年次を明確に設定するところまで現在の検討は進んでおりませんが、その点明確なお答えができないことを大変残念に思っておりますが、いずれにいたしましても、このB案の実現のためには幾つかの解決しなければならぬ問題もございますので、それへの対応を図るために関係者が定期的に集まりまして勉強を続けている段階でございますので、もしばらくの時間をかしていただきたいというふうな思ふものでございます。

○倉田寛之君 この問題、最後に大臣にお尋ねいたしますが、先ほど大臣から誠意ある御答弁をちょうだいしたわけですが、それでは一体――もろもろの問題はたくさんあることも私は承知しております。いつ世界に恥ずかしくない国際空港になるのか、同時に、先ほど来局長がお答えになつておられますように、首都に直結する鉄道のない国際空港なんというのはまさに国際空港と呼べないわけでありまして、交通問題のエキスパートである大臣にこの点も心から期待をされている一人でありまして、あわせてひとつ最後にお答えをちょうだいしたいと思います。

○国務大臣(三塚博君) 本務工事に早急にかからなければならぬという事について今日に来ておるわけです。その条件は何かということでありまして、過激派の排除でありますことは御案内のとおりであります。同時に、関係農家、農民に対する説得、協調、こういうことでの理解を求めるといことも重要なポイントであるわけでありまして、このことは歴代通して努力をしてきたと、私もそう思うのでありますが、毎年努力をするというところで現状から前進がないということでは何のため

の計画かということに相なりますし、世界に開く我が国の今後のすべての政策の面からいいますと、このままではいかぬだろうというのは前段申し上げたとおりでございますし、あとう限りの全力を尽くしてあらゆる努力、あらゆるものを尽くしてこのことは本年中には果敢に取り組んでまいらなければならぬだろう、いつということはこの際そういう積み上げがまだ若干残っておりますので、本日は明言するまでに至りませんが、少なくとも私の在任中は、このことを果敢に取り進めるといふ強い決意を私は持つておることを申し上げます。

それと同時にもう一点申し上げられますことは、おっしゃるとおりアクセスがリンクしておらない空港も、これはいけません。そういう意味でB案の問題もある、いろいろ問題があります。成田―京成の問題も長年の懸案であります。そういうものを総合的に含めましてこれらをどうするか、これまた明確な方針を在任中に決めていかなければならない。そのためには与党とも、また千葉県とも、関係市町村とも、十二分に協議を詰めるながら関係省庁のすべてを集めた形の中でその方向を明示をしていかなければならぬと、そういう大詰めの段階に來ておるのが今日の段階であらうと、このように思っておりますので、運輸委員会の委員長を始め、諸先生の格段の今後の御鞭撻、御支援もお願いを申し上げます。このように思っておりますのであります。

○倉田寛之君 時間がなくなりましたが、ただい

まの御答弁は力強く拝聴いたしました。

最後にもう一点、昨年の八月の十二日に、日航一二三便が墜落事故を起こしてとうとう生命が失われたことは、そのとおり報道等でも私も知り、心から冥福を祈っている一人でありますが、この空港における救急医療の体制というのをここ二年ばかり私も勉強させていただきましたところ、世界の主たる空港と比べて、我が国の救急医療体制というのは非常に粗末であるということがわかりました。

そこで、この空港における救急医療体制のソフトな面、ハードな面、あわせて大臣のお手元で積極的にひとつお取り上げをいただいて、鋭意御検討いただき、その整備をお図りいただくように心からお願いを申し上げます。

時間の関係から御答弁は要りません。一点最後に御要望申し上げまして、私の質疑は終了させていただきます。

○委員長(鶴岡洋君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時二十分まで休憩いたします。

午後一時二十分休憩

午後一時二十分開会

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、運輸行政の基本施策に関する件について質疑を続けます。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○矢原秀男君 第四十四回の国会におきまして、運輸委員会における運輸大臣の所信表明を先般伺ったところでございます。順次簡単に数点にわたりました、前後いたしますけれども質問をしてまいりたいと思います。

まず運輸大臣に質問したいと思うのでございますけれども、前回山下運輸大臣には当委員会でもいろいろと国鉄分割・民営問題で議論をされまし

た。きょうはまた小柳先生からも議論が、しかも非常に深く議論が交わされたところでござい

ます。私は法案が出ました段階から質疑を重ねてまいりたいと思いますが、きょうは運輸大臣初めてでございまして、国鉄改革に関する基本的な見解だけをまず伺いをしておきたいと思うわけでござい

ます。よろしくお願いします。

○国務大臣(三塚博君) お答えを申し上げます。国鉄改革につきましては、施政方針演説でも申し上げさせていただきましたとおり国政上の最重要課題でございまして、決意を新たにこれに取り組んでまいらなければならぬと存じております

し、何にいたしましても国民各位の深い御理解を得なければ成就できませんことはよく存じております。きょうの意味におきまして、国民代表である国会の議論を積み重ねる中で最終的に政府提案をいたしております項目についての理解を得てまいりたい。そのためにはありとあらゆる努力を行ってまいりたいと思っております。資料提供、また御審議について、いろいろな御要望についての確におこたえを申し上げていかなければならぬ、このように存じております。

改革の重要性につきましては、今さら私が申し上げるまでもなく、今日のこのまの状態でじり貧、壊滅的な状況に相なりますことであるので、これを鉄道再生という悲願を込めてこれに取り組んでまいり、こういうことでありますので、よろしくお願いを申し上げます。

○矢原秀男君 議論はまた次回に譲ってまいりたいと思ひます。

ここで当局にまず伺いたいと思ひますけれども、それは心身障害者の運賃の問題でござい

ます。

したい、こういうふうな御要望もあつたわけでござい

ます。そこで、今身体障害者の割引については種類は「一、二、三」とに分かれていてござい

ます。そういう中で、身体障害者の割引の利用者数というものが五十九年度で三百六万人に上つたわけ

でございます。

第一につきましては、「第一種身体障害者(障害度の重いもの)及び第二種身体障害者(障害度の軽いもの)」が単独で乗車船する場合(百キロメートル以上)という場合の普通乗車券、これについては五〇％ですね、こういうふうになって

いるようでござい

ます。二番目の「第一種身体障害者(介助者とともに乗車船する場合(距離制限なし))」身障者、介助者とも五〇％。それから三番目の「十二歳未満の第二種身体障害者」が、介助者とともに、乗車船する場合(距離制限なし)というふうな三つの種類に分かれて身体障害者の割引がなされて

いるのでござい

ます。これは、先ほど申し上げました、五十九年度三百六万人ということになって

等の軽減について配慮するよう努めなければなら

ない。この明確な条項というものが今回の日本国

有鉄道改革法等施行法案の中では削除をします。そういうものがあつてくるわけではござい

ます。そういうことで、全国のこの該当される三百六万人、今後ともこういう交通体系の非常に大きな中、また日本の食生活の中、いろいろと障害者の方々がふえていく傾向にあるわけではござい

ます。非常に不安に思っているわけではござい

ます。そういうことで、この法改正の一つの趣旨、こういうことについて当局の方の明確なお話をま

ず承つてみたいと思ひます。

○政府委員(丹羽農君) お答えを申し上げます。ただいまの御質問にございました心身障害者対策基本法の改正の部分でござい

ますが、現在の二十三条の二項は国と

しての日本固有の鉄道に配属する規定を書いてあるわけではござい

ますので、今回の国鉄改革が認めただけならば、国鉄はいわゆる民営化いたしました、現在の私鉄と同じ鉄道に

なるわけではござい

ますので、そういう意味でこの二十三条の二項は適用にならない形で考えるとい

うことになり

ますので、そういう整理をさせていただいたわけではござい

ます。しかし心身障害者対策基本法では現在第五条という規定がござい

まして、「国民は、社会連帯の理念に基づき、心身障害者の福祉の増進に協力するよう努めなければならぬ」という規定がござい

ますが、これを

受けて現在私鉄も心身障害者に対します運賃の割引を行

っているわけではござい

ます。それで、国鉄の民営化された後の割引の問題につきま

しては、新しい経営陣が基本的には判断する問題かと思つて

おりますが、ただ現在の国鉄の割引制度は、現在私鉄が行つております割引制度とは

同等のことを行つておりますので、先ほど先生御指摘のとおりでござい

ますが、今後ともそういう形で続けられていくのではないかと考えており

ます。

○矢原秀男君 ここでこの件について運輸大臣に

確認をしたいのでござい

ますけれども、この条文

を

削除した

らば

が削除された場合に、今お話しがございました民鉄が第五條の精神にのっとつてのお話等があるわけでございますが、非常にこの国鉄分割・民営というものがやはり今までの私鉄が営々として努力をされて、経営的にも、社会的にも、非常に確固とした努力、そういうようなことをされた歴史から見ると、国鉄という非常に基盤はございますけれども、一面では北海道、九州、四国、特にこういう三島については非常に不安もあるわけでございます。その際、今答弁をさせていただきました新しい経営陣が、やはり民鉄等にとつた上で基本的な見解というものを示されるのではないかと申して、言われているわけでございますが、やはり今私は申し上げましたように、もし将来分割等進んでまいりますと、この旅客新会社に対しまして、どこまでこういう法的な効果、そうして現在までの私鉄が非常に良心的にやっていたりしる身障者の方々に対する福祉対策の一環としてのものがどこまで確約されるのかという心配を持っているわけでございます。ここで運輸大臣の明確な、こういうふうな方向でいくんだというようなことがあればしかと承つてみたいと思つたわけでございます。

○国務大臣(三塚博君) 今、国鉄部長が基本的な法制的な仕組みを申されたわけでありまして、心障基本法が目指すところは、国民の連帯でありまして、さういふ意味におきまして、新しい分割会社、民営会社に鉄道が相なつたと仮定をいたしましたとしても、その時点で立つて経営者の皆さんは当然その方向を決めていくものと私自身は期待をいたします。同時に、最初特殊法人、全額の出資という形でありまして、さういふ意味における社会連帯、社会的な責任というものはその延長線上でのみ込めるというふうに思つておるわけですから、私鉄も精いっぱい努力をされておるわけでございます。新しき分割・民営会社は従前の方式を取り進めいかれるように私は望みたいと思つたし、そういう機会がありますれば、本日の論議なども踏まえながら対処してまいりたい、このように思つております。

○矢原秀男君 この点はぜひやつていただきたいと思つております。いろいろ大臣も所信表明の中で申されましたが、やはり公共的な輸送機関というのはこういう方々に対する手厚い協力、それからもう一面は安全性の問題でございます。どうしてもやはり国が管理をする場合の安全性と、そうして公共性がございましてどうしても営利を追求しなければ成り立つていかぬ、この面からの私鉄経営というものから見て、やはりこういうものが少しでもおろそかになつていくことはこれはもう許されなかつたことでございます。そういう意味で私も質問したわけでございますけれども、ぜひこの点は絶対に後退はしてはならない大きな問題でございますので、よろしくお願いをしたいと思つております。

では次に移ります。次は、造船問題に関する質問でございます。順不同でございますが、ちよつと失礼いたしますけれども、造船問題からまいりたいと思つております。今、造船不況に關しまして内外ともに大きな問題となつておるわけでございます。先般の運輸大臣の所信表明の中で、造船業に關する認識として次の三点を述べられておられます。一つは、厳しい不況に直面をされている。二番目は、長期的に見ても相当の需給不均衡が予測をされておる。三番目は、生産性の低下等による産業活力の低下が懸念されている。昨年の十月には、海運造船合理化審議会に対して今後の造船業の経営安定化及び活性化の方策はいかにあるべきかという諮問がなされておられます。六月にはまた答申が出されると聞いておりますが、折からの円高も加つて造船業界にとっては本年はまさしく重要な転機となる年と聞いております。

○国務大臣(三塚博君) たいだいま先生御指摘のとおり、我が国の造船業界の置かれておる立場は極めて困難な状況に置かれておりまして、この環境はさらに厳しくなつてまいるのでないかと私自身も予想をいたしておるところであります。御指摘のように、この状況を打開いたすべく、審議会に、今後の造船業の経営安定化と活性化の方向はいかにあるべきかという諮問を行いましたのもさういふことでございまして、審議会は六月と言つておりますが、できるだけ早い対応をお願いをしなければならぬと、こんなふうに思つております。しかし、やはり相当困難な御審議のようでありまして、それをしっかりと見守りつつ、なおかつ行政として、政治として、それまでの間打てる手は果敢に取り進めていかなければならぬのかと、こんなふうに思つております。

○矢原秀男君 確かに石油危機後の世界経済の成長の鈍化、エネルギーの需給構造の変化、こういうようなこと、そしてまた新造船の需要の伸び悩み、いろいろ条件はあろうかと思つております。いずれにいたしましても、不況の長期化に伴ひまして、労働力の高齢化の問題、設備の老朽化の問題、非効率化等によつて生産性の低下、産業活力の低下も懸念をされておるところでございます。そういう中で、今大臣の決意も伺つたわけでございますけれども、質問の二点でございますけれども、造船各社は昨年の後半より相次いで合理化計画を発表して人員の削減を進めておるようでございます。

そこで、一つは、現在の各社が計画をしているところの人員削減の総計はどの程度の人数になつておるのか。二番目は、年齢構成から見るとやはり高齢者の配置転換、社外出向、繰り上げ定年といったことが削減計画の柱であるのかと想像をしておるところでございますけれども、その合理化の内容、実際はどうなつておるのか。三番目は、退職に伴ひ新しい職を求めなければならぬ方々に対しての国の配慮、援助をどうするか、以上の三点について当局のまず御説明をいただきたいと思つております。

○政府委員(岡野忠君) 最初の点でございますけれども、造船部門、大体大手七社を中心いたしました合理化計画が発表をされております。それを全部足しますと、造船以外の部門も含めると全体で一万六千人程度、造船部門だけで一万八千人程度の削減ということになっております。いずれも今後二年か三年の間にこれを実施したいというところでございます。

それからその中でございまして、確かに大部分の会社が五十八歳の定年を六十歳に延ばす方向でおつたのですが、これを延期いたしましたので、五十八歳定年でいくということでございますので、どうしても高齢者の方々に偏るということには否めなかつたと思つて、ただ全体として自然減あるいは他社への出向それから配置転換、それから余ります分については子会社を設立いたしました若手のエンジニアリング部門ですとか他部門の子会社を設立してこれで吸収したいという努力をやつております。

○矢原秀男君 造船業界にも大手、中小とあるわけでございますが、大手だけを見まして、石川島播磨重工が二万四千人の従業員を六十三年までには四千人減らしたい、日立造船も一万七千人を一万二千人まで圧縮をしたい、川崎重工も造船部門で四千二百人を二千九百人体制としたい、三井造船も一万七千人の従業員を八千七百人体制にしたい、三菱重工も造船部門は九千人を二千人程度に削減をしたい、日本鋼管も船舶、海洋部門の七千六百人のうち千人程度の余剰が出ておると。これは大手でございますが、これに中小も含めまして、確かに働いておられる勤労者の方々と申します、非常に大変な事態にあることが明確にわかるわけでございます。

そういう中で質問の三点でございますけれども、昨年十月の諮問を受けて、現在海運審の審議

が進んでいると思うのですが、一つは現在までの審議の状況、二番目には、中間答申は出されるのかどうか。三番目には、最終答申は六月という認識でよいのか、この三点を伺ってみたいと思います。

○政府委員(岡野忠吉) 昨年十月、海運造船合理化審議会の経営の安定化、活性化ということを諮問いたしましたから、今後の需要予測、これにつきまして鋭意検討してまいりました。

それで、需要の予測につきましてはおおむね委員会の方で合意が得られて、恐らくボトムとなります昭和六十三年には、標準貨物船に換算いたしまして三百十万吨程度の需要しかないのではなからうか。その後、昭和七十年ごろにはかなり回復するものの、それでも五百二十万吨。現在、能力が六百万吨と言われておりますので、昭和七十年ごろ需要が回復してもその現在の能力には達しないのではないかというふうなことでおおむねの認識が一致しております。

それで、それでは今後どういう対策をとるべきかということで現在審議いただいておりますわけでございますけれども、やはりこのような需給のアンバランスがかなり長期的に続くというものであれば、やはり過剰設備を廃棄するというようなこと、それから近い将来、二年先、三年先非常に落ち込むわけでございますけれども、これに対しては何らかの操業規制、それから余剰船舶解消のための解散の促進あるいは事業転換、こういったことが議論されておまして、恐らく答申の骨格になっていくのではなからうかという気がいたします。

ただ、ただいま申し上げましたように、過剰設備の処理と申ししても単純には処理できないような会社が多くなっておりまして、若干のグループ化とか集約化というふうなことも考えなければならぬということになっておまして、簡単にばなかなか結論出しにくい状態でありまして、中間報告は恐らく出されないというふうに考えております。

○矢原秀男君 運輸大臣、不況対策の一つとして、前に関西新空港ができたときに浮体構造の、私たちがいろいろ陳情を受けて、技術的にこれはちょっと難しいというふうな結論が出て今日になったと思うんですが、今後の問題として日本及び世界的に、日本の技術、そういうことの中で海洋構造物、まあいわゆる浮体構造物を取り入れられていくような構想とか、世界的に方々から要求が来ているとか、そういうものの中で浮体構造のそういう一面の関係というのはどういう御見解を将来方向として持っていられるのか、もしございましたら簡単に伺いたいと思います。

○国務大臣(三塚博君) 御案内のように、現在長崎上五島で工事を行っておる、こういうことでありまして、第一次造船不況の際に見られました関西新空港浮体方式による造船業界の活性化を含めた画期的な実行ということが真剣に検討されたわけであります。なかなか技術的に難しいというところで、今日の埋め立てに変わりましたわけでございまして、深刻な今日の状況の中にあつて、やはり何らかのノーハウをまた研究をしながら方策を立てていかなければならない時期に來ておるのではないだろうかというふうに思っています。私の思いつきみたいなことで、今いろいろ研究をいただいておりますが、コミュニティーなどというの、ああいう方式が、浮体のコンパクトなやつなんか一つの方式であるだろうと思つておる。ただ、航空安全上いろいろとまた問題があるという中でやれることはやっぱり前に進むということも大事なことでありまして、そのように思います。

問題は、運輸行政は、いつも安全の確保ということが大前提なものでございまして、その辺の整合性を今後の中でまた十二分に研究をしながら、いつまでも研究しておったんじやこれはアウトになりますので、研究ばかりじゃなく、御意見を賜りながら決断をするときには決断をしなく

ちゃいけないのかと、こんなふうにも思っております。

○矢原秀男君 ひとつ、大臣の英知をプラスの方へ努力してください。

造船関係の最後でございますけれども、きょうの日程に、造船業界不況カルテル実施へ、六十二年、六十三年、そして操業率三五％にと、こういうふうな内容のものが報道をされております。

これは、きのうですか、三月十九日、前田日本造船工業会の会長が記者会見をされて、ことしの夏をめどに認可を得たいと。そしてまた、不況カルテルを実施していきたい。そして、一番厳しい操業率三五％ぐらゐで整理をしていきたい、日経にきょうこういう報道が出ているわけでございまして、これに對しまして、当局並びに運輸大臣の見解を伺っておきたいと思つておる。

○国務大臣(三塚博君) きょう、不況カルテル申請したいのが朝日に出ており、そして日経に不況カルテル実施へ、造船業界の願望を込めた記事が出ております。本件は、今局長からも言いましたとおり、海運審で真剣な御審議をいただいておりますところであり、その結果として、操業調整はどうあるべきか、過剰船腹はどうすべきかということ等について、あるいは設備の処理について、具体的な御提案をいただけるものと思つております。この操業調整の御答申の中にどう出るか、それらを踏まえて、それをベースにした形で今後に対応していくということでありまして、当然考えられる打開策としてこの方式もその中に含まれてくるのではないだろうか、こういうことで海運審の答申を見守ると、こういうことでこれに取り組んでまいりたい、こう思つておるところであります。

○矢原秀男君 ひとつ海運関係も非常に活力のあるそういう政策をお願いしたいと思つておる。次に移ります。

日航機墜落のその後の問題について質問したいと思つておる。

非常に不幸な事件でございましたけれども、関

係方面で精力的に努力をされていることは伺っております。敬意を表しているところでございいます。そういう中で、二、三質問をしてみたいと思つておる。

運輸大臣は所信表明の冒頭に、運輸行政の要諦は安全の確保にあると表明をされたわけでございいます。昨年八月十二日、日航ジャンボ機墜落事故で五百二十人の方々が亡くなりになりました。改めて事故の悲惨さをかみしめている昨今でございます。私自身もこの事故で知人や友人を多く失いました。ひとつ、この安全対策についてでございますけれども、運輸省は事故後、昨年の九月十四日、日航に對しまして整備の改善勧告をし、十二月の十八日には日航首脳人事を刷新するなど、それなりの改善策として手を打たれておられます。

運輸大臣は航空機事故等防止策として、最も大事な安全対策はいかなるものであると考えていらっしゃるのか、改めてまず伺いたいと思つておる。

○国務大臣(三塚博君) まさに先ほども申し上げましたとおり、運輸行政の基本は安全の確保であります。特に航空機事故は瞬時にして大惨事を生じしめるものでございまして、万全を期していかなければなりませんことはまさに御指摘のとおりであると思つておる。さういふ観点からこの事故防止という点に關しましては、総合的な観点からこれが行われなければならないものであり、航空会社の運航整備の安全管理体制を盤石にするというところは当然でございまして、運輸省といたしましては、さらに航空保安体制の整備を通じて航空の総合的な安全運航体制を確立をしなければならぬと思つて、御指摘のように、航空会社に對しまして厳しくその体制確立について監督指導を行つておるところであり、運輸省も保安体制について万全を期するということにいたしておるところでございます。

特に、日航につきましては、労使の問題などともかく言われるところでございしますものでございまして、さういふ意味で、全社体制という、こういう

取り組み方につきましても新体制の代表者の皆様様にお願いを申し上げまして、まずその社内体制が安全第一という、伊藤副会長は絶対安全というそのモットーを掲げられておられるようでありまして、その絶対に挑戦する気迫でお取り組みいただけますようにお願いを申し上げておるところでございます。

○矢原秀男君 当局では伺いたいと思っておりますけれども、日航機事故の調査委員が昨年十二月十九日に第三次の中間報告を出しております。それによりまして、一つは後部の圧力隔壁には最大で五センチから、合計三十センチもの亀裂破断が進行していた。二番目には、その箇所はいずれも新旧接合部で、ボーイング社の修理ミスに集中していた。三番目は、これら破断面には電子顕微鏡検査結果によると金属疲労痕が存在をしていた、などが発見された公表いたしております。このことは、これよりさき、米国家運輸安全委員会がジャンボ機の安全性向上勧告の中で、日航機事故の原因は、一つ、隔壁破断による垂直尾翼の空中分解、二番目には油圧機能の完全喪失によると指摘をいたしましたけれども、結果的にはこれを証明したことになったものであります。このことからボーイング社の修理ミスの責任の重大さもあるんでございましてけれども、日航の整備点検のそういうシステムが改めてクローズアップをされている面もあるわけでございまして。こういう中でその後今大臣からも強烈な指示もいっているようでございましてけれども、整備点検体制方式は事故前と比較してどのように改善をされて現在実施をされているのか、これは当局の監督面の具体的な事項として伺っておきたいと思っております。

○政府委員(大島士郎君) お答えいたします。ただいま先生御指摘の事故後の日本航空に対する改善勧告の中で、整備点検方法あるいは整備体制の強化を指示しておりますところございまして、この勧告に沿ってボーイングの総点検等が行われたわけでございまして、現時点におきまして特に改善を行った主な点を申し上げますと、飛行三千

時間ごとに行う定時点検、C整備と申しておりますが、この点検において垂直尾翼あるいは胴体、与圧室構造等の点検項目の追加、強化をいたしております。また日本航空は改善勧告の回答の中で、飛行回数が多いボーイング747SR機につきましては、機体構造の重要部分について全数構造点検方式の実施を採用したところでございまして、さらに、既に御案内のことと思っておりますが、私どもの指示した使用回数が多いボーイングSR機の総点検において、機首部の構造にかなり多くの亀裂が発見されまして、この亀裂自体は完全修理して就航されているところでございまして、これらの報告をアメリカの連邦航空局に通報し、これに基づきますところの747の機首部構造に対する耐空性改善命令なるものが一月末あるいは二月の中旬にアメリカから出されておまして、これに指示された機体構造の点検をいたしまして、また今後計画に従って実施しているところでございまして。

また、そのほか過去に事故を起こした機体に対して、長期監視プログラムを設定いたしますとか、あるいは整備のソフト面と申しますか、体制としましては整備点検部門に対してとりあえず事故後二十名強の増員を行い、またこれからの新年度以降の業務計画におきまして、これらの部分に対する人員増を計画しておりますところでございます。

私どもこれらの日本航空の計画が確実に実施されるようあるいは整備点検が確実に実施されるよう今後とも監視、指導していきたくと考えているところでございまして。

○矢原秀男君 ぜひ安全のために努力をしていただきたいと思っております。

運輸省の航空事故調査委員会の今後のスケジュールでありますけれども、聴聞会、そして調査委員会の調査内容についての意見聴取をすることになっておりますけれども、その進捗状況、そしてまた最終報告ですね、それいつごろになるのか。それまた先般事故調査に関連をしまして幸尾

委員外四名の外国の出張、三月の二十三日から三月三十日、ボーイング社、サンドストランド社等々行き先が決まっておりますのでございましてけれども、そういう面の調査の内容と、もし公表できるものであればお聞かせをお願いしたいと思っております。

○説明員(藤田久司君) お答え申し上げます。先生おっしゃいました昨年八月の日航機の墜落事故につきましては、航空事故調査委員会において鋭意事故原因の究明を進めているところでございます。既に四回の経過報告を行ってきたところでございましてけれども、その後機体残骸の詳細な調査を進めますとともに、操縦室用の音声記録装置及び飛行記録装置の記録、関係者の口述等の事実をさらに調査いたしました。現在これらにより知ることができました事実をまとめた事実調査に関する報告書の案というものを作成中でございまして、この案につきましても関係者及び学識経験者の方々の御意見を聞くための聴聞会をこの春のうちに開催するよう現在努めているところでございます。

当委員会といたしましては、この聴聞会の御意見を踏まえましてさらに認定した事実及び必要な試験研究の結果等を総合的に解析することによりまして事故原因を究明していくという手順を踏むことになるわけでございまして。したがって最終的な報告書を公表する時期というところについて具体的に申し上げるまでには至っていないのでございましてけれども、委員会といたしましては今回の事故に対する社会的関心が極めて高いということも十分承知いたしておりますので、できるだけ早期に真の原因を究明するよう全力を注いでいるというところでございまして御理解願いたいと存じます。

それから、第二点でございますが、当委員会の幸尾委員外四名が米国へ出張するという件でございますが、今回の日航機事故の調査につきましては、事故機の製造国であります米国が国際民間航空条約の第十三附属書に基づいて製造国として参

加しておりますが、また同時に米国の国家運輸安全委員会、いわゆるNTSBは、今回の事故調査に必要な航空機製造上の各種資料の提供等につきまして、製造国の立場から我が国の事故調査に対して協力をいたしてきているところでございまして。それで今回訪米いたします幸尾委員外四名の出張の目的は、これらの資料の入手を中心とするというところでございまして、御理解いただきたいと思います。

○矢原秀男君 最後になりましたが、時間参りましたので一問にいたします。補償問題でございますけれども、この日航機事故に対して賠償の訴訟も起こされております。こういう状況を勘案しております非常に難航をしているというそういう形も見られるわけでございまして、日航とボーイング社が共同方式で折半で対処するということも伺っておりますけれども、ボーイング社の会長の話では、最終結果をまつこともなく補償について話し合うと表明をされているようでございまして。山地新社長も補償には誠心誠意努力すると記者会見もされているようでございまして。いずれにいたしましても、なかなか難しい性質のものであろうかと思っておりますけれども、運輸省としてこの補償についてやはり誠心誠意取り組んでいかなければならない面もあろうかと思っておりますけれども、どういふふうに指示等をされているのか、最後に伺って質問を終わりたいと思っております。

○政府委員(山田隆英君) 日本航空機の補償問題につきましては、現在、日本航空と御遺族との間で話し合いが行われておるところでございまして。私ども承知しておりますところは、現在までに二十数名の方につきましては、示談で解決しているというふうな承知しております。また、現在、裁判の係属中のものが一件で、二名の方につきまして一件の訴訟が起こされておるところでございまして。

日本航空といたしましては、会社の中に「J A 一八一一九号機事故被災者相談室」というのを

○内藤功君 昭和五十九年の四月二十六日に、運

○内藤功君　その御指導の効果があらわれまして

込がないと認めたとき」というのをそこに書いて

ただきたい。ここにある資料は全部お見せします

をおろして、それから先は運休にした、こういうことなんですね。

時間がありまけんから要約して言うと、私の調べたところではこの側板が破損して、その破片が床下のブレーキ装置に圧縮空を送り込む配管があるんですが、この配管を破っちゃったという事なんですね。これはブレーキにかかりますから大変なことです。もしその破片が二十センチくらいずれておれば、千五百ボルトの電流が通っている高圧線に刺さって、これは火花が散って火災事故という事になります。事故だったと私は理解しております。それから、ブレーキの故障はやっぱり追突、脱線等につながるであります。私は、こういう意味で非常に重大な事故だというふうに考えておるわけなんです。

自動車でも、一部欠陥品が部品に見えられれば、これは徹底的にメーカーさんから調査をいたしますよ。山手線というのは営業係数も一番低くて国鉄を今までもうけさせてきたところなんです。それから、一番きつめな電車のけれども一番もうかっているところなんです。そういうお客さんがたくさん乗っているところの山手線に使われている車両というのについて、やはり徹底的に調査をして、こういうことが起きないようにやる。何か随分のよいですね、どこのメーカーかまだはつきりしない、検討しておるといふようなことでは、これは民営・分割化は、大臣以下いろいろ言っていますけれども、まず根本の足元ができていないという態度だと私は思います。それはあなた方は技術屋さんですから、いろいろ言うでしようけれども、非常に私は今の答えは不満ですね。

それで聞きますが、首都圏の国電の車両でこの事故の前後、モーターの側板の破損による事故の例は幾つありますか。

○説明員(山之内秀一郎君) まずその前に、先ほど先生の御指摘のようにこの側板の事故は現地で検査係が発見したものでございますが、ブレーキ装置といふのは国鉄の電車の場合、電気ブレーキ、直通ブレーキ、それから自動空気ブレーキ

というものが三種ございまして、その場合今回のようなことが起きましてもブレーキが効かなくなることとはまずございせん。それから、万が一電気系統に傷が入りましても、その電源には保護装置がついておりまして、直ちに電気回路が切れることになっておりますから、火災になることは万ないというふうに思っております。

類似の事故でございまして、当然事故の後早速調べまして、五十九年度以降首都圏でこの種の事故が約三件起きております。

○内藤功君 内容言ってください。どこどこか、発生箇所だけ言ってください。

○説明員(山之内秀一郎君) この種の側板の壊れた事故につきましては、五十九年五月二十七日に武蔵野線の吉川駅というところでまず起きております。それから偶然でございまして、同じところから、本年の一月六日に起きております。それから、たゞい御指摘のありました山手線の浜松町駅でございまして。

○内藤功君 もう一つあるでしょう。

○説明員(山之内秀一郎君) もう一つを申し上げませんでした。これは電車区の中で点検中に見つけたものでございましてで申し上げませんでした。これは蒲田電車区で昭和六十年八月二十七日に点検中に見つけております。

○内藤功君 電車区の中で起きようとして起きようとして、これは事故であることは同じなんです。もう一つでも隠そうというこそくな姿勢は、そういう一つでも隠そうというこそくな姿勢は、私は非常によくないと思うね、申し上げておきますが、あなたのところから来た資料には四つ書いてある。

それから、こういうふうに同じ事故が繰り返されている、前の事故の教訓が後に何ら生かされてないんです。どうして未然に防止できなかったか。たまたま品川から乗った検査係がいて、音がおかしい、これは人間の、長年の国鉄労働者の勘で見つけたという始末なんです。本来なら検査で見つけなきゃいけない。ところがどうしたか、私はこの最大の原因は、私の言いたいところ

は、昭和六十年四月に運輸省令を改悪いたしました。車両検査の周期を大幅に延長した、ここに大きな原因があると私は思うんですね。検査そのものが廃止された。車両検査、特に分解してやる検査がありますね。台車検査は廃止。要部検査は二年一週が三年一週、全般検査は四年に一遍が六年に一遍ですか、こういうふうに変えてきた。周期の延長がなければ、私の調べたところではこの電車は昭和六十年十月十九日、つまり事故の二ヶ月前に台車検査をしなきゃならないんです。五十九年十月十九日に台車検査というのをやっていますから、六十年十月十九日に台車検査がやられています。はずなんです、この前の規則でいけば。ところが、規則を変えちゃったものだから台車検査はしなくなって、発見はしたけれども、もう本当に発見は出来なかった。おくれで助かったからよかったんじゃなくて、こういうことを未然にやれば防がなくて、非常に大変なことになっていると思います。

さっき今度の事故、側板が壊れたのは二十年前に使った古いものだということのほかに原因があるかもしれないとおっしゃいましたが、ほかの原因は、端的に言ってどんなのが考えられますか。

○説明員(山之内秀一郎君) 先ほど先生の御質問を受けまして、当該の側板は二十年間使ったものだというのを申し上げました。事故の起きた後、硬度から強度を類推すると正規の強度より若干下回っているという実態でございました。したがって、その強度がもと悪かったものか、あるいは使用中にだんだん強度が下がったものかについてはずみばかりでないと申し上げました。したがって、今そういうことについての検討と、それからこの種の事故が数件続きましたことにかんがみまして電車区における点検を強化すると同時に、従来行っておりました工場においての磁粉探傷のほか、改めて入ってくる車の側板全部につきまして硬度検査をやりまして、それを分析をし、まず古いものを重点に悪いものをどんどん

取りかえると同時に、強度検査の結果を分析をいたしまして、悪いものを特定をしてかえることを今進めておるところでございます。

○内藤功君 質問の前に国鉄から資料の提示を求めたら、原因としてモーター側板の材質強度が不足しており、それは今まで述べましたね、もう一つ、車両の繰り返し振動が加わって破損に至ったためと、こういうふう書いてある。原因は、私は車輪の異常摩耗が急激にこの一年間ふえているということだと思ふんです。そのために車両の取りかえが今までの五倍以上になっています。

これは、池袋電車区で調べたところですが、一九八四年、昭和五十九年で、取りかえ及び取りかえ待機車両数は一両だったんですね。今度は、一九八五年、昭和六十年は、これは五十九両になっているんです。つまり五・五倍以上になっているんです。車両のこの異常摩耗というのは、異常摩耗の発生率を見ますと、これは池袋電車区管内では、追跡調査車両、つまり要注意の車両も含めて全車両の二八％の、約三割の車両にこれがふえてきているんです。これは、私持っている写真真は池袋電車区で撮った写真です。車輪がこういうふうにもう大変摩滅しており、恐ろしいですね、こういう電車が走っているという事です。

私は、三鷹電車区でも調べてみた。三鷹電車区では、八四年と八五年を調べてみると、車輪取りかえ件数は二十五から五十、倍です。車輪の輪軸の取りかえ本数は、七十六から百九十二、二倍以上ですね。これは三つの意味で重大なんです。

一つは、この検査の周期を延期したために摩耗が異常に発生して、新しい車輪を入れると経費が高くなりました。新しい車輪は、特に住友金属から多く入っている。それから、輪軸はほぼ独占だと聞いております。二点目は、本件事故に見るような安全上大きな問題が発生する、またはそのおそれがある。三つ目は、今の人減らし、過員という名前のもとで、検修担当者百八人のうち、池袋では二十人にこれは減らされている。逆じゃ

ありますならばなおさらのこと、ぜひ御提出をさせていただきます法律を付託をいただいて、審議をいたしたいということで、今衆議院段階でありますけれどもお願いを申し上げているところであります。

特に、予算関連が一本ございますものでありますから、これは五兆円の長期債務の一部を一般会計に振りかえさせていた、改革の一つの基本であります。かねがね各党から申されておりました件をそういうことでさせていただきまして、希望退職の方に基準内賃金の十カ月特別に付与して進むという関連でありますので、これはいち早くひとつ御審議ができて今国会成立を期したい、そうすることがやめられる方に対するせめてもの心であらう、施策であらう、このように実は思っております。同時に基本法は、これも御審議をいただき御成立をいただいておりますならば、諸準備がそのことによつて進まさせていただきます、次の国会で残ったものが、どうしても残ったというものがそういうことで処理をさせていただきますならば、六十二年四月は確実にスタートでき得るのではないだろうか。折り返し点に国会が来たわけでありまして、全力を尽くして今国会でできるだけの成立を期して、基本的なものは御成立をお願いを申し上げるべく運輸、国鉄、政府一体となりましてこれからお願いをしてまいりたい、このように思っております。

○柳澤錬造君 今の二万人の希望退職の方は、それはちょっと後でまた取り上げて聞きます。

問題は、大臣今この国会でと言うけれども、もうあと二カ月しかないわけなんです。だからそれが考えても、この二カ月間でこれだけの百年の歴史を持った国鉄を民営化しようというんですから、それだけのものはいさうですかといくような状態にないわけなんです。我が党は、これは賛成ですと御存じのとおり言っている方なんです。それだけに、じゃ来年の四月一日にスタートさせるにについてはどうなっていくだろうか、これは今ここで私大臣から答えたいだこうと思ひ

ませんから、運輸省の方でもって四月一日スタートするにについてはいつまでに法案を上げなくちゃいかぬ、いつまでに何をしなくちゃいかぬという大日程を恐らくおつくりになっていると思うんです。ましてや汽車を走らせればすぐ時間表をつくる方だから。そういう大日程を後でいいから私のところへ届けていたいただきたいと思うんですよ。

それで、それは大臣、本日に今国会はと言われるところはわかるけれども、二カ月しかない。だからその大臣の答えはそこはそのままにしておいて、それで今度は杉浦国鉄総裁の方に申し上げるんだけれども、総裁が本日に一生懸命なさっていることを私は評価もしたいし、杉浦総裁がもう十年早く国鉄総裁に御就任になっておたらこんなことにならないのであるいは済んだんじゃないかという気もしますけれども、本當言つて、それはどう今一生懸命になっておやりになっているんで、そういう点を認めてもまいりたいと思うが、ただ過日の新聞を見ておつて、決意の披露の二端として、管理職のボーナスを○六カ月分カットした。私に言わせれば、前の高木総裁のときのあの五十五年の再建法のとときに国鉄の幹部諸君との話の中でも言つたんだけれども、大体民間ならば重役がボーナスなんか一銭ももらいませんよ、そういう認識を持たないでなんで再建ができませんかと言つたことがあるんだけれども、それは別に、たとえ○六でもそういう決意のほどでやつたんだから総裁を責めようとは思わぬ。思わぬけれども、総裁としてもよほど真剣にお取り組みいただかなければ国鉄の改革というものはできないだろうと思ひますので、総裁としての御決意のほどをお聞かせをいただきたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) ただいま御激励、御叱正をいただきましたのでございますが、私といたしましても、今度はようやく法律が国会に上程されるような運びになりましたが、その中に盛り込まれた再建策というものが実行されますと、いよいよ今までも何年にわたりまして悲願でございましたが国鉄の再建がここに成就するというふうに確信

を持つておるところでございます。職員、役職員全員が打つて一丸となり、政府の御指導のもとに今一生懸命いろんな意味での準備をしておるところでございます。

それにいたしましてやはり大変な大きな改革の問題でございます。一般の国民の皆様方の御理解、あるいはまた諸先生の御指導なくしてはとてこれだけの大きなことはできません。そういう意味におきまして、先ごろから国鉄自身のぎりぎり決着の努力、こういうものをお示ししなければならぬというふうなことで、大変差し迫った問題としましては、数万人に及ぶ合理化をこの際一気にまた実行するということ、あるいはまた、余剰人員の問題は難しゅうございますが、その中でまず国鉄の関連事業の皆様方に呼びかけをいたしまして、どうぞ我々と苦楽をともにしてくださというところで、二万一千人の受け入れを既に決定しておるということ、あるいはまた、この際労使は、従来の労使の壁を乗り越えまして、一体としましてこの問題に当たるといふことを国民にお示しする必要があるではないかということ、労使共同宣言の呼びかけをいたしまして、これを御理解いただいた組合もあるわけでございます。

そういうようなことでやってまいっておりますが、先般、今御指摘のように、日夜改革に取り組んでおる幹部諸君から、この際、自分らの決意のほどをボーナスのカットということを示したいという申し出がございました。私といたしましては、それぞれの諸君の努力とそれぞれの生活を思ひますとまことに忍びがたいものがあつたわけでありまして、そうした意気込みというものに深く感銘をいたしましてこれを受けた次第でございます。

今後とも、この法律の御審議に当委員会の絶大な審議の進展をお願い申し上げまして、私どもも渾身の努力をし、改革の道に進進をするつもりでございますので、今後ともよろしく御指導のほどをお願い申し上げる次第でございます。

○柳澤錬造君 時間もなから、先ほど大臣

が言われた、いわゆることしの二万人の希望退職、これも始めなくちゃいかぬわけなんです、その退職金の加算なんか決まなくてはいいけない。これは、総裁、いつごろまでに決めればよろしいんですか。そして大臣の方としても、その辺についての見通しからいって、この辺までなら可能であるというふうな、そういうタイムリミットというものはどの辺に押さえているんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 希望退職の問題は、昭和六十一年度いっぱい、その限りの問題でございます。その間に二万人という希望退職を円滑に実施しなければなりません。したがって、その最前提でございますインセンティブを与える希望退職法案というものは、本日に期限がいつかと言われまして、できるだけ早く御審議をいただき、これが施行されまして、施行の後に直ちに私どもは希望退職の募集にかかりたいというふうに思っておりますので、よろしく御願いを申し上げます。

○国務大臣(三塚博君) 今、総裁申されたとおりであります。これは、これは予算関連とあえて申し上げさせていただきますのはまさにそういうことで、今年度末までということになります。今月の三十一日、こういうことになるわけでございますが、なかなかもつて付託にも相ならぬものをと、こういうことに相なつておりました、厳しい状況にございますが、一日も早い運輸委員会に対する御付託をいただきまして、これに全力で御審議をいただき、ずれておりますけれども、これは四月中には、前半にはこのことの衆参における御審議を煩わして御決定を賜りますならば、これがこの四月も五月もまだというふうなことに相なりますと、事実上、希望退職のこのことが前に進まない。進まないといふことは雇用対策の根幹にかかわってきますので、これだけは何とかして取り組んでまいらなければならぬ。委員長を初め委員の先生方の格段の御理解と御協力を御願い申し上げる次第であります。また、衆議院の方の各党また議連の方にもさらにお願ひを

続けながら、一日も早い成立を期してまいりたい、このように思っております。

○柳澤謙造君 だから総裁、できるだけ早くというのは、結果的にはいつでもいいということになっちゃうんですね。だから、今、大臣の方は四月の前半というか、言えば真ん中ごろということですよ、予算の関係があるから。ですから、四月末なら四月末と言ってはつきりと歯どめをかけて、それで、それまで何としたりしてもうこれを通してもらわなければ、これからの国鉄の分割・民営化の全体的な第一歩なんだから、その最初の関門のこのところでもって突っかかってこの作業に入れたら、これは全部はあになるという言い方もちょっとオーバーだけれども、そういうことにして、そうしてこの衆議院段階の方からこの法案の取り組みをいって皆さん方やっぱりやらぬことには、目の目は見るだらうけれどもなかなか難しくなりますから、その点はむしろ私に要望を申し上げておきます。

次は、これは事務的なことでそちらに言っております、借金が一日幾らということですね、それから来年の三月三十一日のちようど切りかえ時になったら累積債務は大体幾らになるんですかという、これはもう本当の数字的なところ、お答えを聞かせてください。

○説明員(前田喜代治君) 今御審議いただいております六十一年度の予算でございますが、これによりまして、一兆六千三百六十三億という損失を予定いたしております。ことしよりは減るのでございしますが、来年は、新年度希望退職等特殊な事情もございしますが、こういうものを織り込みましての結果でございますが、一兆六千三百六十三億、一日にいたしますと約四十五億の赤字ということでございます。

それから、六十二年三月末の債務残高、借金の額でございますが、これは二十五兆八百四十六億と、ちょっと細かい数字はあれでございますけれども、こういう結果にならうかと思っております。いずれにいたしましても、この数字を多少でも改善す

べく努力はいたしたいと思っております。

○柳澤謙造君 これは本当に総裁、二十五兆の借金をつくったのはだれが悪い、かれが悪い、そんなことを今言っているときじゃないんだけれども、世界の中で、国として債務を負って、利子も払えないで困っているという国ですらこまではないかなんていうから、それが一つの会社でこれだけの借金がでちゃったというこの点をやはり考えて、そして、どうしてもこの分割・民営化でもって、新会社で発足しなければどうにもならないんだということ、これはやっぱりお互いに肝に銘じてやらないと大変なことだと思っております。

そこで今度は、これはやっぱり総裁にお聞きした方がよろしいと思うんだけれども、昨年の電電公社が民営化されたことについては大変うまくいきました、うまいことと言っちゃおかしいですけども、私もあちらこちらでよく、どうしてそんなにあそこはうまくいったんですかということを開かれて、私なりのお答えをするんだけれども、国鉄なり国鉄の総裁として、あの電電が民営化するについて大変スムーズにうまくいったということ、成功したことについてどういふうな把握の仕方をなさっておるかお聞かせいただきたい。

○説明員(杉浦清也君) 公社の民営化というものの最初のスタートを切られたNTT真藤社長さんには、私何回もお会いいたしました。ぜひとも先輩といたしまして、これから我々は民営・分割をやります、どうぞいろいろな意味での御教示を賜りたいということいろいろとお話を承っております次第でございます。

中身は、たくさん学ぶところがございしますが、何といいたしても民営の本體といえますか、時代に合った、スムーズに適應し、時代に先駆け、民間経営のあり方というものを十分にかんがみ真藤経営というものにつきましましては非常に学ぶところがございます。私も、そうした意味におきましていろいろな問題があるわけでありまして、このNTTのあり方について、民間経営のあり方のも

ただ、いろいろと真藤さんとお話をする中で、実はいろいろな違いがございします。電電は全国一本であり、またな独占形態を現在までとっておる、すぐれた技術的な技術集団であるということ、そういうような点国鉄の現況と比べますと、国鉄は実は大赤字でございまして、またこれから分割をしなければならぬということ、あるいは多くの余剰人員を抱えること、あるいはまた労使間の問題があること等々、いろいろな意味でNTTとの間の違いはたくさんございします。したがって困難性は非常に大きいと思っておりますが、これから目指すところの基本というものは全く同じであるというふうに思っております。ところでございまして、大いに電電にあやかりこれを成功させていきたいというふうに今後も頑張るつもりでおるところであります。

○柳澤謙造君 総裁、私がお聞きしたかったことは、電電にあやかるではなくて、こういう点でもって私たちは学ばなければいけないことがありまして、というふうな具体的なことでない、ここで今私がそのことを言ってしまったのは身もふたもないです。私から申し上げませんから何ですけれども、そういうことをおつかみになつてくださいます。そうではないとやはり何にもなりませんし、電電は一本だった、こちらは分割だ、そんなことは問題外なんです。もっと根本的なものがあるわけなんです、その辺のところをおつかみいただかないとこれも取り返しのつかないことになるんです。それが私が最初に言った来年四月一日に本当にスタートできるんですか。今こゝで答えしる言ったら無理ですから、後ほどよろしいですからその大日程ぐらいおつくりになつてみてくださいます。そうしたらどういふことになるかといつて、それはもうかち山山あれじゃないけれども飛び上がるぐらいびくつきするようになるんじゃないか。さらうそなんです。私が線表を引いたって、どうやってこれ来年の四月一日スタートできるだらうかということですよ。だからその辺のところをよく考えていただきたい。

あと最後に大臣、先ほど同僚の矢原議員の方から造船の問題が出されました。きのう予算委員会でもやったのできょうはもう造船のことは私は申し上げるつもりはない。十分じゃないけれども時間もないから。きのうも申し上げたとおり、この十年間で従業員だけで十万人以上減らしている。協力工も五万人から。これでまだことしから来年にかけて少なくとも二万です、今減らそうとして減らしてしまつた。生易しいことではないことを、言うならば五十四年のときなんかだつて大臣、それやらなかつたら企業がつぶれちゃうといつて組合はその合理化に應じて、そのかわりこれだけの割増しを出さないといふことでもって、そうして希望退職を組合の幹部が後ろを向いて組合員にあのときは募つたんです。それで出てきた人たちは今度は労使が一緒になつて方々へ頼んで歩いて歩いていろいろ口を探した。

私は、この間の議論でも官房長官も国鉄についてはこういふかじかやっていますと云うから、五十四年のそのときの造船が、一年で五万人からのをやるときに――五万人から人を減らさなければならぬんです。政府でもって何とか就職口を探してといつてきましたか。したがってどうか民間のそういう苦しいところのこともお考えをいただいて、それでこの間、運輸大臣の所信表明を私じつと聞いていてこの点だけは情けないなと思つた。それは第一は国鉄の改革、さつきから言っている。どうやってこれやるかということ、それは運輸大臣としては生命かけなければならぬほどの問題、それがだんだんだんだん行つて造船不況対策七番目に出てくる。何もこれ順番で後ろの方で出てきたから軽く考えているとはいひませんけれども、しかし造船不況対策が運輸大臣の所信表明の七番目ぐらいに出てくるのじゃ私いささか情けなくなつたんだけれども、その順番でどうこうではございせんが、別な次の機会にまた造船の問題もいろいろ御見解も承り、いろいろおやりいただきたいと思ひますけれども、それを

申し上げて何か一言あればお答えだけ聞いて終わりたいと思います。

○國務大臣(三塚博君) いつもの確かな御指摘をちょうだいいたしました。ありがとうございます。

七番目は決して本意ではございません。私も一瞬そう思ったのでありますが、かねがねの施設方針演説の省における局の配置がきよなことであります。そういうことでありましたが、その結果、それなりの理解が、しかしやはり海運造船不況というの、深刻な問題として受けとめるべき事実である。こういうことで申し上げ、私の受けとめ方は展望に立つ国鉄改革、しかし緊急に講ずべき最大の運輸行政の基本は何かと言われれば、海運造船不況対策をどう乗り切るかということであろう、こんなふうな思っております。同時にその緊急性、政治スケジュールの中で六十二年四月を目指しましてきつとしたスケジュールを、総裁は総裁としてつくられるのでありましようし、運輸省もそれなりに持つておられるわけですが、またいづれ、お見せしておしかりを受けますと困るわけでありまして、柳澤先生初め各党の先生にそれなりにお見せを申し上げまして御理解を得て、後がない不返転の決意でこれに臨まさせていただきます。このように思っております。

○委員長(館岡洋君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時十八分散会

三月七日日本委員会に左の案件が付託された。

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第三九九号)

一、国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(第四〇〇号)

第三九九号 昭和六十一年二月二十六日受理
運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 東京都豊島区東池袋一ノ二八ノ七
蛇の目池袋ビル社団法人全国個人
タクシー協会会長 池田幸一
紹介議員 梶原 清君

最近、運輸代行会等が顧客に代わつてその車を自宅まで運送するという名目のもとに、公然とタクシー営業類似行為を全国各地で行つており、その結果、輸送秩序の混乱をきたし、ハイヤー・タクシー業に甚大な影響を与えている。タクシー事業は、道路運送法に基づく免許事業である。そのために、タクシー事業者は、免許に際し事業運営に係る適格性等の審査のうえ免許されるが、なおかつ道路運送車両法等による使用車両の安全性の確保が義務づけられ、それらの法規制を遵守することによつて、旅客の安全性を担保している。特にタクシー事業は、人的財産輸送の見地から、運輸者の要件も第二種免許保有者に限り運輸を認めているのである。しかるに運輸代行業は、道路運送法の規制によることなく、任意に代行業を興し、顧客に代わる代行運輸の名目のもとにタクシー類似行為を行つてゐる。これは明らかに道路運送法に違反しているばかりか、その従業員は、昼間の定職終了後の会社員、また、運輸経験も十分でない学生アルバイト、家庭の主婦といった者が、過労、睡眠不足の状態のまま深夜にわたつて就業し、危険な状況にある。このように法を無視し、安全対策を無視して就業する運輸代行業者は、当然、旅客輸送に係る安全義務の意識はなく、事業としての事故対策も講じないで、事故に対する保証能力は皆無である。更に運輸代行業は、顧客に代わる運輸代行の美名を掲げながら、その実態は深夜の繁華街の道路路上に平然と違法駐車するばかりか、秩序ある運行を前提としたタクシー乗場を占拠し、はなはだしいのは歩道にまで乗上げ駐車して無法地帯を形成している。こうした実態はスムーズな交通の妨げとなるばかりでなく、歩行者の安全にも危険を及ぼす。このように運輸代行業は、道路運送法の違反のみならず、その事業姿勢からくる安全性の問題においても、また、社会の治安上も看過しえない状況にある。ついては、利用者の安全確保と輸送秩序確立の見地から、速やかに法的根拠を明確にし、運輸代行業のタクシー類似行為の取締りを徹底して、その撲滅を図らねばならない。

第四〇〇号 昭和六十一年二月二十七日受理
国鉄の分割・民営化反対等に関する請願
請願者 川崎市麻生区岡上一、六二〇ノ一
〇三 柳沢茂夫 外二百十五名
紹介議員 吉川 春子君

日本国有鉄道再建監理委員会は、昭和六十年七月二十六日、六分割・民営化を柱とする最終答申である国鉄改革に関する意見を中曽根内閣総理大臣に提出し、これを受けて政府は十月十一日、国鉄改革関係閣僚会議と閣議を開き、答申どおり日本国有鉄道(以下国鉄という)の分割・民営化を昭和六十二年四月一日から実施するための国鉄改革のための基本的方針について、を決定し、国鉄の全面解体に乗り出した。分割・民営化は、国鉄の経営危機の最大の責任が採算を度外視した設備投資を押し付けて国鉄を食い物にしてきた政府・自民党、財界にあるにもかかわらず、これを経営形態や全国一元的な運営にあるとして責任を免罪し、国民の共有財産を財界のほしきままに切り売りするものであり、公共の福祉を増進することを目的(日本国有鉄道法第一条)とする国民のための経営から、安全を無視するもうけ本位の経営に切り替えることである。また、膨大な赤字・長期債務のなかに、日本鉄道建設公団の不良債務など国鉄の経営とは関係のないもので加え、犠牲を国民と国鉄労働者に押し付けようとしていることは、分割・民営化が国民の利益に奉仕する真の国鉄再建とは縁もゆかりもないものであることを示している。国鉄当局が閣議決定に先立つ昭和六十年十月九日に発表した八万六千人を昭和六十一年十月までに削減するという大規模な合理化計画は、分割・民営化移行にむけて、国鉄労働者に犠

牲をしいるものであると同時に、国民の安全にかかわる重大な問題であり容認できない。国鉄は明治以来百三十三年の歴史をつうじて確立してきた全国的公共鉄道網であり、その施設や用地、技術やシステムを含め、その全体が国民の共有財産である。国民に三重、四重の犠牲を押し付けて国鉄を解体する分割・民営化に反対するとともに、国鉄を大量公共輸送機関の根幹に位置づけた国民の暮らしと安全を守る民主的再建を要求するものである。ついては、次の事項について実現を図らねばならない。

一、日本国有鉄道再建監理委員会の最終答申である国鉄改革に関する意見に基づく国鉄の公共性破壊、国民の共有財産を解体処分する分割・民営化はしないこと。
二、地方交通線の切捨ては直ちに中止し、輸送改善を図り、利便を回復・向上すること。
三、貨物輸送の全国ネットワークを復活し、国民の生活、農業、中小企業への要求にこたえた中小貨物、荷物輸送の利便を回復すること。
四、国鉄運賃の値上げは中止すること。地方交通線格差運賃はやめ、全国一律運賃とすること。運賃法定制を復活すること。
五、大都市圏の通勤・通学地獄緩和対策を早急に行うこと。
六、国鉄の安全性とサービスを低下させ、国鉄労働者と家族の生活を危機にさらし、雇用不安が増大する国鉄労働者の人員整理をしないこと。

三月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、特定都市鉄道整備促進特別措置法案
一、港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法案
特定都市鉄道整備促進特別措置法案

(目的)

第一条 この法律は、大都市圏における鉄道の輸送需要の増大に対応して、都市鉄道の輸送力の計画的な増強を促進するため、特定都市鉄道整備積立金の制度その他輸送力の増強に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担を長期にわたり平準化するための特別の措置を定めることにより、都市鉄道の利用者の利便の向上を図り、もつて大都市の機能の維持及び増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「都市鉄道」とは、大都市圏（都市機能の維持及び増進を図るため、鉄道の輸送力を増強することが特に必要な大都市及びその周辺の地域であつて、政令で定めるものをいう。）における旅客輸送の用に供する地方鉄道法（大正八年法律第五十二号。以下「法」という。）第一条第一項に規定する地方鉄道をいう。

2 この法律において「特定都市鉄道工事」とは、都市鉄道に係る施設の一体的かつ大規模な建設又は改良に関する工事であつて、次の各号に適合するものをいう。

一 都市鉄道に係る複線である本線路を四線以上とする工事その他都市鉄道の輸送力の増強に著しい効果を有する政令で定める工事であること。

二 当該工事に係る次項に規定する工事費が政令で定める金額以上であること。

3 この法律において「工事費」とは、都市鉄道に係る線路、停車場、車両その他の運輸省令で定める施設の建設、改良若しくは取得又はこれらの施設に係る用地の取得に要する費用であつて、運輸省令で定めるところにより算定した金額をいう。

(特定都市鉄道整備事業計画の認定)

第三条 法第十二条第一項に規定する地方鉄道事業を営む者（以下「鉄道事業者」という。）は、特定都市鉄道工事の実施により都市鉄道の輸送力の

増強を図ろうとするときは、運輸省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した特定都市鉄道整備事業計画（以下「整備事業計画」という。）を作成し、これを運輸大臣に提出して、その認定を受けることができる。

一 輸送力の増強の目標

二 整備事業計画の期間

三 実施しようとする特定都市鉄道工事の内容

四 容、実施時期及び工事費

2 運輸大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その整備事業計画が次の各号に適合すると認めるときは、同項の規定による認定をするものとする。

一 当該整備事業計画に記載された輸送力の増強の目標が適切なものであること。

二 当該整備事業計画の期間が十年以内であること。

三 当該整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事に係る施設が当該整備事業計画の期間内に事業の用に供し得るものであること。

四 当該整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の合計額が、前項の規定による認定の申請日の属する事業年度の前一年間における申請者の鉄道事業に係る旅客運送収入に相当する金額におおむね等しいか、又はこれを超えるものであること。

五 当該整備事業計画が確実に実施し得るものであること。

3 運輸大臣は、第一項の規定による認定をしたときは、当該認定に係る整備事業計画の概要その他運輸省令で定める事項を官報で公示しなければならない。

4 第一項の規定による認定の申請は、政令で定める期間内に行わなければならない。

5 第一項の規定による認定に係る整備事業計画を変更しようとするときは、当該鉄道事業者は、運輸大臣の認定を受けなければならない。

6 第二項及び第三項の規定は、前項の規定による変更の認定について準用する。ただし、第三

項の規定については、官報で公示した事項に変更を生ずる場合に限り準用する。

(整備事業計画の中止)

第四条 前条第一項の規定により整備事業計画の認定を受けた鉄道事業者（以下「認定事業者」という。）は、やむを得ない事由により整備事業計画（前条第五項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。）を継続して実施することが困難であるときは、運輸大臣の承認を得て、当該整備事業計画を中止することができる。この場合において、整備事業計画の期間は、その中止が承認された日に終了したものとする。

(認定事業者の運賃)

第五条 運輸大臣は、整備事業計画の期間に係る認定事業者の運賃について、法第二十一条第一項の規定による認可を行うときは、認定事業者が整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てる資金の一部を整備事業計画の期間内における鉄道事業に係る旅客運送収入により確保できるように配慮するものとする。

2 運輸大臣は、第八条第二項の規定による特定都市鉄道整備準備金の取崩しの開始後の期間に係る認定事業者の運賃について、法第二十一条第一項の規定による認可を行うときは、当該取崩しにより鉄道利用者の負担が緩和されることとなるよう配慮するものとする。

(特定都市鉄道整備積立金の積立て)

第六条 認定事業者は、整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てるため、整備事業計画の期間内の日の属する各事業年度（政令で定めるものを除く。）について、当該事業年度の鉄道事業に係る旅客運送収入に、整備事業計画の実施に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担の程度を勘案して政令で定める割合を乗じて得た金額（運輸省令で定める事業年度にあつては、その金額の範囲内において運輸省令で定めるところにより算定される金額）を

特定都市鉄道整備積立金として積み立てなければならない。

2 特定都市鉄道整備積立金の積立ては、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣が指定する法人（以下「指定法人」という。）にしなければならない。

3 特定都市鉄道整備積立金は、指定法人が管理する。

4 指定法人は、運輸省令で定めるところにより、特定都市鉄道整備積立金に利息を付さなければならない。

(工事費の支出)

第七条 認定事業者は、前条第一項の規定により各事業年度について積み立てた特定都市鉄道整備積立金を、当該事業年度の終了の日から起算して二年以内に（運輸大臣の承認を受けたときは、運輸大臣が定める日までに）、運輸省令で定めるところにより、取り戻さなければならない。

2 認定事業者は、取り戻した特定都市鉄道整備積立金の額に相当する金額を、当該取戻しの日から起算して一月以内に、前条第四項の規定により当該積立金に付された利息の額とともに整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てなければならない。

(特定都市鉄道整備準備金)

第八条 認定事業者は、第六条第一項の規定により各事業年度について積み立てる特定都市鉄道整備積立金の額に相当する金額を、当該事業年度において、特定都市鉄道整備準備金として積み立てなければならない。

2 認定事業者は、整備事業計画の期間の終了後（当該期間の終了前に運輸省令で定める事由が生じた場合にあつては、当該事由が生じた後）、運輸省令で定めるところにより、前項の規定により積み立てた特定都市鉄道整備準備金を取り崩さなければならない。

(認定事業者に係る営業の譲渡等)

第九条 認定事業者がその営む鉄道事業の全部を

譲り渡し、又は認定事業者について相続若しくは合併があつたときは、鉄道事業の全部を譲り受けた者又は相続人若しくは合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、この法律の適用については、認定事業者とみなす。

(税制上の措置)

第十条 認定事業者が第六条第一項の規定により積み立てる特定都市鉄道整備積立金の額に相当する金額を第八条第一項の規定により特定都市鉄道整備準備金として積み立てた場合には、租税特別措置法(昭和三十一年法律第二十六号)で定めるところにより、特別の措置を講ずるものとする。

(認定の取消し等)

第十一条 運輸大臣は、認定事業者が次の各号の一に該当するときは、第三条第一項の規定による整備事業計画の認定を取り消すことができる。

- 一 この法律又はこの法律に基づく命令に違反したとき。
- 二 次条に規定する法第二十一条第二項の処分に違反したとき。
- 三 整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事等を正当な理由なく当該整備事業計画に従つて実施していないと認めるとき。

2 前項の規定により整備事業計画の認定を取り消された鉄道事業者は、当該取消しが行われた日の属する事業年度において、運輸省令で定めるところにより、特定都市鉄道整備準備金を取り崩さなければならない。

3 運輸大臣は、第一項の規定により整備事業計画の認定の取消しを行った場合は、その旨を指定法人に通知しなければならない。

4 指定法人は、前項の通知を受けた場合において、当該認定の取消しに係る鉄道事業者が指定法人に積み立てた特定都市鉄道整備積立金(その利息を含む。第十五条第三項及び第四項において同じ)が、なお存するときは、運輸省令で定めるところにより、その存する額に相当する

金額を当該鉄道事業者に支払わなければならない。

(運賃の変更)

第十二条 運輸大臣は、前条第一項の規定による整備事業計画の認定の取消しがあつた場合その他の場合において、鉄道利用者の負担の緩和を図るため特定都市鉄道整備準備金の取崩し又はその積立ての停止に伴う運賃の変更を速やかに行ふことが公益上必要であると認めるときは、法第二十一条第二項の規定により鉄道事業者に対して運賃の変更を命ずるものとする。

(勧告)

第十三条 運輸大臣は、特定都市鉄道工事が整備事業計画に従つて実施されていないと認めるときは、認定事業者に対して、特定都市鉄道工事の適切かつ確実な実施を図るために必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

(指定法人)

第十四条 第六条第二項の規定による指定は、民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された法人その他営利を目的としない法人であつて、次に掲げる業務を適切かつ確実に行ふことができるものと認められるものにつき、その者の同意を得て行わなければならない。

- 一 特定都市鉄道整備積立金の管理を行うこと。
- 二 特定都市鉄道整備積立金の積立てに関する証明を行うこと。
- 三 特定都市鉄道整備積立金の取戻しに関し、取り戻された特定都市鉄道整備積立金の額に相当する金額が確実に整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事に支出されることを確認すること。

2 運輸大臣は、第六条第二項の規定による指定をしたときは、指定法人の名称、住所及び事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

3 指定法人は、運輸省令で定める方法により第一項各号に掲げる業務を行わなければならない。

い。

4 指定法人は、毎事業年度終了後三月以内に、その事業年度における特定都市鉄道整備積立金の管理に関する報告書を運輸大臣に提出しなければならない。

5 運輸大臣は、第一項各号に掲げる業務の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、指定法人に対して、監督上必要な命令をすることができ。

(指定の取消し)

第十五条 運輸大臣は、指定法人が次の各号の一に該当するときは、第六条第二項の規定による指定を取り消すことができる。

- 一 前条第一項各号に掲げる業務を適正に実施することができないと認めるとき。
- 二 この法律又はこの法律に基づく命令に違反したとき。
- 三 前条第五項の規定による処分に違反したとき。

2 運輸大臣は、前項の規定により第六条第二項の規定による指定を取り消したときは、その旨を官報で公示しなければならない。

3 第一項の規定による指定の取消しが行われた場合において、認定事業者が当該指定の取消しに係る法人に積み立てた特定都市鉄道整備積立金がお存するときは、当該指定の取消しに係る法人は、運輸大臣が指定する指定法人に当該積立金を速やかに引き渡さなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定により特定都市鉄道整備積立金を引き渡すべき指定法人を指定したときは、その旨を関係認定事業者に通知しなければならない。

(報告及び検査)

第十六条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、認定事業者に対し、特定都市鉄道工事の実施状況若しくは特定都市鉄道整備積立金及び特定都市鉄道整備準備金に係る経理の状況に関し報告を求め、又はその職員に、認定事業者の事業場若しくは事務所に立ち入り、特

定都市鉄道工事に係る施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、指定法人に対し、第十四条第一項各号に掲げる業務の実施状況に関し報告を求め、又はその職員に、指定法人の事務所に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(運輸省令への委任)

第十七条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、運輸省令で定める。

(罰則)

第十八条 第十六条第一項又は第二項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、これらの規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又はこれらの規定による質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者は、二十万円以下の罰金に処する。

第十九条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同条の刑を科する。

第二十条 第六条第一項又は第七条第二項の規定に違反した者は、百万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(運輸省設置法の一部改正)

2 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三条の二第一項第九十七号の次に次の一号を加える。

九十七の二 特定都市鉄道整備促進特別措置法（昭和六十一年法律第 号）の施行に
関すること。

第四条第一項第三十四号の二の次に次の一号を加える。

三十四の三 特定都市鉄道整備促進特別措置法の規定に基づき、特定都市鉄道工事等に関し、整備事業計画を認定し、又は必要な処分をすること。

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律

港灣整備緊急措置法（昭和三十六年法律第二十四号）の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「昭和五十六年度」を「昭和六十年年度」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 港灣整備特別会計法（昭和三十六年法律第二十五号）の一部を次のように改正する。

附則中第十七項を第十八項とし、第十六項の次に次の一項を加える。

17 港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律（昭和六十一年法律第 号）による改正前

の港灣整備緊急措置法第三条に規定する港灣整備五箇年計画に係る港灣整備事業で国が施行したもの（昭和六十年度以前の年度のこの会計の予算で昭和六十一年度以後の年度に繰り越したものにより国が施行する港灣整備事業を含む。）は、第一条第一項に規定する港灣整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

昭和六十一年四月一日印刷

昭和六十一年四月三日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C