

参議院運輸委員會會議録第五号

昭和五十七年四月一日(木曜日)
午前十一時一分開会

出席者は左のとおり。

委員長 桑名 義治君
理事 井上 裕君
山崎 竜男君
小柳 勇君
黒柳 明君

委員

江島 淳君
梶原 清君
木村 睦男君
高平 公友君
内藤 健君
安田 隆明君
山本 富雄君
青木 新次君
広田 幸一君
小笠原貞子君
柳澤 鎮造君
田 英夫君
徳永 正利君

国務大臣

運輸大臣 小坂徳三郎君

政府委員

運輸大臣官房長 角田 達郎君
運輸大臣官房総務審議官 石月 昭二君
運輸大臣官房会計課長 大塚 秀夫君
運輸大臣官房観光部長 西村 康雄君
運輸省海運局長 永井 浩君

事務局側

常任委員会専門員 村上 登君

説明員

行政管理庁行政監察局監察官 加藤 武久君
法務省民事局参事官 稲葉 威雄君
大蔵省主税局税制第二課長 新藤 恒男君
国税庁調査査察部調査課長 草野 伸夫君
建設省都市局都市計画課長 田村 嘉朗君
日本国有鉄道総裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 橋元 雅司君

本日の会議に付した案件

○昭和五十七年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十七年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十七年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について
(運輸省所管及び日本国有鉄道)
○旅行業法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会

を開会いたします。

前回に引き続き、予算委員会から委嘱がありました昭和五十七年度総予算中、運輸省所管及び日本国有鉄道についての予算を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○井上裕君 まず、航空局長にお願いたしたします。きのう港湾整備計画のいろいろなお話がありました。第四次五カ年空港整備計画、成田空港を控えておりました。いろいろな騒音対策問題、そういうことでこの五カ年整備計画、概要でよろしゅうございまして、簡単にひとつお答えを願いたいと思います。

○政府委員(松井和治君) 第四次の空港整備五カ年計画は、昭和五十六年度を初年度といたしまして、昭和六十年までの五カ年計画でございますが、昨年の十二月十一日に閣議決定が行われたわけでございます。

この第四次の空港整備五カ年計画におきましては、私どもといたしましては、国際交流の増大に対処するとともに、国内航空ネットワークの充実を図りますため首都圏並びに近畿圏における空港の整備を一層推進する、と同時に地方空港のジェット化を進めるといことを一つの柱にいたしております。この結果、私どもの計画どおりにまいりますならば、現在三十のジェット機の発着いたします空港が計画期間達成後は三十九になるといふふうに予測をいたしております。

また、第二の柱といたしまして、ただいま御指摘ございました空港と周辺地域との調和を図りますための空港周辺環境事業を進めていきたいといふふうに考えております。

それから第三番目に、航空交通の安全の向上を図りますための航空保安施設の整備を図ることと

いたしております。現世代の航空保安施設につきましては、ほぼこの五カ年計画で主要な航空路監視レーダーとか、あるいはVOR、DMEといったような現世代の航空保安施設はほぼ完成に近づくといいことを期待いたしておるわけでございます。

この五カ年間の総事業費は一兆七千億円でございまして、空港の整備に九千三百億円、環境対策に五千億円、航空保安施設の整備に千八百億円、調整費として九百億円、かような形になっております。

○井上裕君 次に、私はいま新聞で問題になっておりますアカデミースター号につきまして御質問いたしたいと思つて、座礁した経緯であるとか、そういうものはもう新聞で、また当局からの説明も聞いておりますので、概要だけひとつお話しして、簡単に答えを願いたいと思つてます。

御案内のように、いま座礁しております千倉町というところはアワビ、サザエ、ヒジキ、テングサ、そういうものの産地でありまして、特に漁業者が「春花」というんですか、そういうものが非常に変動が多いために漁業専従者が非常に多い町なんです。そこで、この春いその解禁を待っているときあのようなショックを受けたわけです。現地千倉町におきましては、対策本部を設けたり、さらにまた千葉県におきましても副知事を本部長にしてすぐ対策本部を設けて、お見舞い金一千万を上げて、地元選出の国會議員はすべて現地へ行き、また党の国會議員団会議もして、これは千葉県だけの問題じゃないということで行われておりますが、そこで非常に私どもが不審でならない点、またはつきりしないことが多々ござい

ますので、これをひとつ御質問いたしたい。

親会社が香港所在地であり、登録上の船主はリベリア籍、そして保険会社はノルウェー、定期船契

約者はジャパンライン。

それで、きのうも衆議院の運輸委員会あるいは農水、さらにまたそういうところいろいろな質問されておりますから、それをひとつ全部避けまして行います。

それで、私もきのう、衆議院の森代議員が現地へずつと詰めて切りでいて、きょうも町長、知事さんとも連絡をとって——きのうのこととけきのことはもう変わっております。すでにもう船体がつきのう等のあらしで、これから来るわれわれは台湾坊主と言いますが、そういうわけで、大分もうきのうとけきの状態は違っているということですが、ごく簡単にそのお答えをお願いをいたしたい、このように思うわけであります。

現在一番問題なのは、海上保安庁からの資料によるとリベリア籍と言っているんですが、新聞はきょうも——これきょうの朝日新聞もパナマ船籍、どちらがこれは本当であるか。またそのような船主に、どこへ補償問題、そういう問題をされた方がいいか。それをごく簡単に、ここが主体であるということをお願ひいたします。

○政府委員(勝目久二郎君) 船籍等の関係について申し上げますと、アカデミスター号の登録上の船主はアカデミスター・シップングというところで、これはリベリアの法人でございます。当該船舶の船籍はパナマでございます。それで、用船者はジャパンラインということになっておるわけでございます。

○井上裕君 そこで、もう何回も申し上げますが、いままでも質問されたことは重複を避けます。いまの油の流出問題、これは千三百キロリッターのところを、いわゆるA重油が百、それから千二百残ったC重油、それが六百キロリッターは取っている。あとの六百キロリッターは流出しているであろうと言われているが、潜水夫が入って船底から取った海水だったということですが、けれども、その六百は現実には船底とか何かにないものかどうか。その油、まず油の問題を開きたいと思うんです。

○政府委員(勝目久二郎君) 残っております燃料油のうち、汽缶室部門にございました燃料油につきましての瀬取りは七百キロ終わっております。うことは先生御指摘のとおりでございます。

船体の中央部の二重底の中にあつた燃料がどうなつておるかということでございますけれども、まだ詳細な調査ができていない状況でございますが、ポンプで引いてみますと一応海水ばかり出てくるという状況でございますので、大部分はすでに船外へ流出したのではないかとというように考えております。

今後、積み荷の瀬取り等の作業を実施するわけでございまして、油がさらに残つておるといふような状況が判明いたしましたならば、速やかに措置をするように関係者を指導するといふ考えでございます。

○井上裕君 千二百キロリッター、それで六百だけには確実に取つた。その六百、これはいまよその海ですと、油というものは大変な被害だということとすけれども、その油は確実にないということとを、ひとつよく潜水夫に頼んでお願いしたい、これは要望します。

この、いま油よりも一番困っていることは粉炭、石炭の粉の泥状化したもの、特に寒いところは固まっちゃうが、そういういわゆる粉炭、これがいま約五万五千トンといいますが、それだけあるということ、この五万五千トンがまだほとんど取られていない。第三管区海上保安部の横浜からもいろいろの手をとって——函館からはおとこの朝着いたそうですが、おとこのきょうもしけでやつていただけていない。その五万五千トンの粉炭が油とまじつてもうすでに海水へ落ちているといふようなことですが、この五万五千トンの粉炭の処理ですね、瀬取りというんですか、その問題がどのくらいの期間かかるのか。それからまた、きょう現在、現地の山口大治という本部長の話だと、けさ早く沼田知事の連絡があつたそうですが、船が傾いて、素人考えでは取れないんじゃないかというふうな、非常に何というんですか、

最終的に非常に困つたことになった、こういうこととけきの状況をお聞きになっておりますか。これは海上保安庁も現地にうずつと泊まり込みで十四日間行つておるわけですから、ここで現地の海上保安庁は非常によくやつていただいております。うですが、そういう連絡はこちらの海上保安庁の長官あるいは次長のところ毎日のように届いているのかどうか。私も現地にみんな行つていますから、私自身も現地へ行つておりますし、各国会議員もヘリコプターで見、また現地にずつと行つておるわけですから、そういう点をちよつとお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(勝目久二郎君) 現地の作業の状況につきましても本庁も逐一報告を受けております。それによりますと、積み荷の粉炭五万五千トンといふことでございまして、一部流出はしておりますものの、大部分はまだ船内に残つておるといふ状況でございます。ハッチをまだ全部開放するに至つておりませんので、一休残つておるかといふ量が確認できない状況にあるわけでございまして、そのような、内部がどうなつておるかといふことを含めての作業も早急に進めることといたしております。それから積み荷の粉炭そのものの瀬取りも、これも早急に行うようにということとで、関係者に強く要請してきたところでございまして、

アカデミスター号の用船者でありますジャパンラインの依頼をも受けまして、日本サルベージがけさの午前八時から瀬取り作業を開始いたしております。現地はこのところ荒天が続いておりまして、待つ機中であつたわけでございしますが、そういうことで、けさ八時から瀬取り作業を開始いたしております。私も私としては、できる限り急いでこの瀬取り作業を完了するようにという指導をしているわけでございしますが、やはり海上の気象、海象条件等に影響されるところも非常に大きいわけでございまして、そのような状況、それから船体の現在の状況等をも勘案いたしまして、今できる限りの促進をするようにということ、今

後とも強力に指導したいと、かように考えております。

○井上裕君 くだいようですが、一部粉炭を取つたというんですが、きょうの八時から取り始めた。荒天というのはきのうのしけのことですね。好い天気なくて荒い天ですね。

そこで、いままでのどういふような状態で取つていたのか、それがよく漁民に理解ができないんです。まあ大きな機械を持ててきて、いわゆる海上での仕事ですからこれは大変であらうと思ひますが、いまの答弁ではどのくらいの量が入つていのかわからないといふようなことですけれども、五万五千トンといふのはこれはどこから出た数字か。積んだうち五万五千トンなのか。これは非常にむずかしい計算であらうと思ひますが、いま粉炭がどのくらいあるかわからない、相当流出していますからね。大体、概算で結構ですけれども、五万五千トンのうちどのくらい残つていて、どのくらい流出したのか、それが第一点。

もう一つは、鋭意努力しますといふことでございしますが、いまの答弁は、これは会社、そのジャパンラインが関係しているといふので、私もジャパンラインの幹部に電話で聞いたんですが、やつぱり二十日間といふことを言っているわけですね。それは日にちの問題も二十日間と言ふのなら、もっと大きな作業でそれを十日にやれないものかどうか。

それから、先ほど重複しますが、けさの状態では、もうそれは海上保安庁の現地からお聞きになつたと思ひますが、きのうと違つて、座礁してありますから沈没はないけれども、船が傾いていまして、これが割れた場合に——そういうことの見通しが、われわれはやはりもういままでの見通しが非常に悪い方に行つていまして、そういう点を非常に警戒しているわけですね。その二点、ちよつとお聞かせいただきたい。

○政府委員(勝目久二郎君) 残量につきましては、一部流出しておるといふことはわかつておりますが、まだ量につきましては、先ほどもお答

えいたしましたとおり確認するに至っておりません。

それから海上での作業につきましては、その実施状況について、地元の方々も非常に強い関心を持っておられるという事は当然でございますので、どのような作業を実施し、また今後の目標はどういうことであるというようにことにつきましましては、地元の方々にも十分御理解いただけるような説明なり、連絡の方法を考えたいというように考えております。

それから、最後に御指摘のございました天候がと申しますか、海象条件が、昨日あたりのしけ模様で船体はややねじれを、座礁したままやねじれているのではないかと、あるいはもつと悪くなるのではないかという御心配もあるようでございす。私どももそのような点は注意して状況を見守っているところでございますが、作業日程をできる限り促進できるように、さらに関係者を指導していきたく、そのように考えております。

○井上裕君 いや、大変よくて申しわけないんですが、天候がきょうみたいによろしい天候と、やっぱり荒天もありますし、そういう点で非常に急いでいるんですよ、現地は。後でいろいろ出てきますが、早く船を引っ張っていったって沖でもって解体するということは、これはお金がかかるかもしれないけれども簡単だと言っている、現地の皆さん、海上保安庁の人あるいは専門家に聞いても、それよりも海上で荷物を取ること、これが非常に大変である。これはもう何としても早くやっていただきたい。これはやっぱり現地の皆さんの、第一線の人たちの希望でもあるし、だからその日にもですね。二十日ということを書いてあるんですから、そうしたらこれはお金をかけてもつと早く、二十日なら十日にしてやるというようにことをしませんと、結局いま漁民は一日も出られないわけですからね。出られないどころか、もう海上保安庁でも幹部の方がおいでになっていると思いますが、現実には全部漁民は出て油のその作

業を手伝っていたわけですね。一日も漁に出られないと、そういう状態でございますので、後でこの漁業補償問題も、きょうは法務省もおいでいただきたいと思っておりますのでお聞きいたしますが、そういうことで、ちょっといまの次長の答弁では、なるべく早くやりますという事はわれわれでもそれは言えることで、この二十日間というのは、向こうで二十日間ぐらいでできるというのを言っていますが、正直、知事も町長もこれじゃ十日でできるんじゃないかということも言われている。この点ひとつ、くどいようにすけれどもお答え願いたいと思っております。

○政府委員(勝目久二郎君) 積み荷の瀬取り作業につきましましては、その方法、使用する機材、作業の安全性、それから二次汚染あるいは二次災害が起きないような方法を十分講ずるというふうなことを総合的に検討する必要もございす。けさから一部の積み荷の瀬取りは始めておりますが、そのような状況をすべて検討いたしましたので、早急に全体の作業が終了するようにということで、いま急いで検討している状況でございますので、何日というように日を限って申し上げることは、いまの状況ではなかなかむずかしいと思っておりますが、方向といたしましては、同じようなことを繰り返して恐縮でございますが、できる限り早くこの作業を終わらせたいということで考えておる次第でございます。

○井上裕君 与党の質問で大変申しわけないのですが、こういうことが日本の近海で起こったことはあります、それが第一点。

それから、いま国会をやっております海上保安庁長官、次長もお忙しいと思いますが、現地にあなた方だけじゃないですか。

○政府委員(勝目久二郎君) 粉炭がこのように大量に積まれた船の事故というのは、いままではございせん。

それから、今回の事故に際しまして本庁からは行っておりませんが、現地の三管の本部長が直接現地を視察し、指導しておる次第でございます。○井上裕君 これはやはりいままでで初めてのことで、一番大きなことであらうと思っております。これは私も千葉県で起こったことですが、よそでも起こり得る可能性がある。これはやはり現地のの方々の士気を鼓舞するためにも、ぜひひとつ現地へ行って状況を見て、それは漁民がどういうふうなことで集まっているか、そういうことも報告だけでもなくひとつぜひおいで願いたい、これは要望しておきます。でき得れば、行った結果をお知らせ願えれば大変幸甚です。

そこで、あんまりびつたりした回答を得られないわけですが、じゃ、向こうで言っております二十日以内にはこれはできますか、このことは。非常にこれは気にしているんです。これからの災害補償の、いわゆる漁業補償の問題にもかかわってまいりますので、その点もひとつ。ここでもうちゃんと文書で二十日と出ておりますから、それ以内にはできることは確実ですか。それはいろいろ時期に、もう解禁を待つてすぐ行いたいわけですが、それができないというふうなことで、早く取ってもらいたい。そういうことでくどくど質問をしているわけですが。

○政府委員(勝目久二郎君) まだ実際に作業に当たると、ジャパンラインの方で二十日というふうなことを言っておられるということは承知いたしておりますが、実際に二十日以内で揚げられるかどうかという点についての確信は、実際に作業に当たるとはまだまだ聞いておりません。これから行われる予定の作業の全体につきましましてのいろいろな面からの検討をいたした上で、具体的な日程——日程と申しますか期間が定まるものだというように考えているわけでございます。

○井上裕君 まあこれはほんなんにくどく言っても、天気が続くかどうかかわかりませんので非常にむずかしいことと思いますが、これ以上やっても

これは平行線ですね。だから、何としても早くやっていたきたい。できるだけのことをしていたきたい。県も、お金はありませんがとにかく一千万をお見舞い金として差し上げました。それで対策本部として、臨時県会でも開いて問題は知事も対処しなくちゃならないという大きな問題になっております。かつて白浜のすぐ隣で、やはり小麦粉がやったとき、そのとき一億の利子補給を出して、それで八千万返ってこなかった。それも漁民が返せなかったわけですね。そういう例もいまあるわけですね。ここで県としても相当の、早く手伝うということに県、現地の対策本部がもう本当に血みどろの闘いをしておりますので、ひとつ、いつになるかわからないとか、可及的に早くやるというふうなことでなく、現地へ行って督促して、そしてありとあらゆることをひとつづつひしひしといたしたい、このように私お願いいたします。

次に、先ほど言ったように、船籍もまた船主も、それからいわゆる保険会社も全部他国で、それで用船をやっているのがジャパンラインということで、非常にこんがらがった状態です。きのう実はその専門の民事局の検査さんをお呼びしていろいろお聞きしました。聞けば聞くほどこの国際法のことはわからなくなってくる。こういうものは、これは今度の事件になって初めてわれわれわかったんですが、そこで、法務省の前に、ちょっといままでの漁業補償のいわゆるあり方、またその問題について、わかるだけで結構ですから、あとは法務省にお聞きいたします。

三月二十九日の午後一時から第一回の話し合いを持ったわけですね。これはアカデミー・シンポジウムという会社と行ったわけですが、そのときの話では、船主側は、船体保険四千トンの十億、それから積み荷、これは粉炭——重油と書いてありますが、粉炭だと思いますが、十一億六千万。これは水島へ行く川鉄との契約であったと思えますが、保険金について、船会社は損しないわけですね。それからまた積み荷の方もこれは損しない。保険金につきましてはすべてそういう状態に

なっている。ところが、肝心の漁民補償、いわゆる漁業補償については具体的な回答が全くないわけだ。これは結論が出ない。その一番大切な、いま漁に行けないという人たちは何らの補償もない。ちょうど十九日からもうきょうで十四日になります。地元漁民は生活を脅かされている。あるいは、漁師ですから殺気立って、この問題を解決しないと、港を通る船はもう実力行使でとめちゃうということも言っておるんだそうだが、そこは良識ある町長とかそういう方々が抑えているけれども、その問題のときに、きのう三十一日に、国際法に物すごく権威のある成田弁護士、これは全漁連の弁護士ですが、成田弁護士から漁業補償で対策本部に話し合いがあったそうです。それによりますと、まあこの金額はちょっといろいろな点で言えませんが、現在千葉県で、これは推定じゃなく、毎年この地域の生産高が十一億ある、生産高十一億。そういうものを含めて考えたときに、非常に微々たることであつた。で、迷惑料と、何百という漁民が漁に出られない、すぐそこで漁業補償の一億円を要求したけれども、これもナシのつぶてであつたということで、いろいろ問題があるわけですが、そこで非常にむずかしい法律があるでしょうが、いままでの漁業補償に關しまして、法務省には詳しく後で聞きますが、そういうような事態になつた場合、これは海上保安庁で答えるかどこで答えるかわかりませんが、一年間の生産高、それと粉炭が糺に絡んじやう。そういう場合にはこれは二年あるいは三年、あるいはその漁港が全滅になつちゃうしかない。そういうようなこともひとつひき考えて、当局のおたくの方で、一応指揮下にあるわけですから、船主会社に対して——これも日本のジャパンラインを通して言うのか、船主会社直接に、このリベリアのパナマ船、リベリア籍で船主がパナマ国籍ですか、これは非常にむずかしいんですが、数字は後で申し上げますが、そこへあなたの方で誠意を持ってこういうことはやれという命令は出せますか。これは国際法で出せないですか。ち

よつとそこを尋ねます。
○政府委員(永井浩吉) この船が外国船籍でございますので、法令上直接日本政府の監督下にあるわけではございません。そういう意味で、いわゆる命令というものは出せないと思ひますが、ただ、用船者でございますジャパンラインを通じて誠意を持って対応するようにという指導はいたしたい、このように考えております。
○井上裕君 その指導ですけれども、ジャパンラインが関係しているからそこへは言えるわけですね。わかりました。
法務省にお聞きいたします。
きのういろいろお聞きいたしましたして、船主相互保険、P I 保険、これが何か、一九五七年のいわゆる船主責任制限条約、この日本の批准が一九七五年、国内的にはしたそうですが、そこで今回の船は三万三千四百四十二トン、この純トン数、これはいろいろな船室とかそういうものを引いたやつです、それが二万二千八百一・二四トン、これに二十三円掛ける千倍、そうするとこの額が五億二千四百四十二万八千五百二十円、この数字が出てくるわけですね。これは国際法によって最高の金額であるということ、これは査定される可能性もある、こういうことです。で、船主はもう損はしない。荷はもう損はしない。五億二千四百四十二万八千五百二十円、この金額の中には船の解体料、そういうものも含まれておるといふことを聞いておりますが、その点ちょっと一つだけお聞きいたします。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

ら、その保険について保険会社がてん補いたしますと、その権利を保険会社の方で代位するという関係になります。ですから、その関係がどのようなかはつきりいたしませんので、まあ事実関係によるわけでございますけれども、抽象的にはそういう債権も、責任制限債権としてその責任限度額の中の一部分を分け前としてもらうことができるという法律上はなっております。
○井上裕君 私どもは、やはり五億二千万という、これが最高の補償であるという形のもので、いろいろのものが引かれて、それで漁業補償に關するものはもう本当に微々たるものになつちゃう。まあこれからのことは、これまた農水関係あるいは水産庁にいろいろなお願ひをするしかありませんのでこれ以上申し上げられませんが、日本は、一九七五年にわが国でこういう批准をしたというので、この金額を——まあこの事件はもうこれでしようがないですから、これから先この金額をスライドして上げるようなことはできないものですか。

○説明員(稲葉威雄君) 現任の船舶の所有者の責任の制限に關しましては、いわゆる難破物除去責任と申しますか、それに要した費用は責任制限の対象にはならないということになっております。対象にはならないというのはいわゆる難破物の除去といふことの御趣旨でございます。それから、それは責任限度額の範囲外であるといふふうにお答えすることになるかと思ひます。
○井上裕君 ちょっとよくわかりませんが、その五億二千——まだ端数がつきますが、五億二千四

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

○説明員(稲葉威雄君) 現任の船舶の所有者の責任の制限に關しましては、いわゆる難破物除去責任と申しますか、それに要した費用は責任制限の対象にはならないということになっております。対象にはならないというのはいわゆる難破物の除去といふことの御趣旨でございます。それから、それは責任限度額の範囲外であるといふふうにお答えすることになるかと思ひます。
○井上裕君 ちょっとよくわかりませんが、その五億二千——まだ端数がつきますが、五億二千四

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

○説明員(稲葉威雄君) 現任の船舶の所有者の責任の制限に關しましては、いわゆる難破物除去責任と申しますか、それに要した費用は責任制限の対象にはならないということになっております。対象にはならないというのはいわゆる難破物の除去といふことの御趣旨でございます。それから、それは責任限度額の範囲外であるといふふうにお答えすることになるかと思ひます。
○井上裕君 ちょっとよくわかりませんが、その五億二千——まだ端数がつきますが、五億二千四

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

○説明員(稲葉威雄君) 現任の船舶の所有者の責任の制限に關しましては、いわゆる難破物除去責任と申しますか、それに要した費用は責任制限の対象にはならないということになっております。対象にはならないというのはいわゆる難破物の除去といふことの御趣旨でございます。それから、それは責任限度額の範囲外であるといふふうにお答えすることになるかと思ひます。
○井上裕君 ちょっとよくわかりませんが、その五億二千——まだ端数がつきますが、五億二千四

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

百四十二万、それは全部漁業補償にいたされるわけですか、そういう場合は。私の聞いた範囲では、いま大体船を持てていて解体するのが約十億近くかかる。そうすると、その漁業のいわゆる生産高の金額の四分の一ぐらい、それぐらいしかこの漁業補償には出ないという法律がある。そのうち、その問題はなんなんですか。
○説明員(稲葉威雄君) 私ども余り事実関係をつまびらかにいたしていませんので、どの部分か、どういふ債権が、果たしてこの事故に關連してその船主に対して請求できる債権であるかといふことはわかつておりませんので、それが全額漁業被害に充てられるか、それともどういふ案分の割合になるのかといふことはわからないわけでございます。法律上は、漁業被害とそれから積み荷の被害でございますね、これがこの場合には大きな費目でございますし、思われるもので、いま申し上げたように船の所有者責任法の対象外であると、抽象的にはそうなっております。

○井上裕君　最後にひとつ。運輸大臣、いま聞きのとおりでございます。そこで、日本でこういうことはなかったわけですから、そういう大きな問題が起こったということで、現地も県も対策本部を設けて頭をひねっているわけですが、大臣としてひとつわれわれに最高のお約束をしていただきたいということは、早く海上保安庁を奮励して抜き取り作業をやっていたなく、また、最大の漁民補償、これは運輸省の管轄かどうかわかりませんが、そういうような指示を運輸省の管轄でできる大臣としてぜひお願いをしたい。これは要望でなく、大臣にひとつ御所見をお伺いしたい、い、こう思うんです。

ておるわけでございます。周辺住民の方々から、騒音、振動、テレビの受信対策、こういう立場から、新幹線の両側に相当幅のグリーンベルトを建設をしてもらいたい、こういう要求が出てくるのは自然の姿でございます。ところが、これに対して現在あのように膨大な赤字を出しております国鉄がこれに応じ切れるかどうかということになりますときわめて疑問でございます。防音壁を建設するのがせいぜいだ、このように見受けられるわけでございますが、仮に国鉄当局の手でグリーンベルトを設置するといったした場合に、用地はもちろん国鉄用地でございますので、さくを打ちましてこの中へ入っていただいてはいけな

設省は建設省なりの事情もあるわけでございましょうし、ゼロシーリングといった予算上の制約もありましょう。そういうことで大変困難と苦勞が伴うというのが実態ではなからうか。そこでこのような新幹線といったような広域的に大変役に立つ基幹的な公共事業につきましては、計画の段階から政府が一体となつて、具体的に申しますならば、国土庁、大蔵省さんも入っていただいで総合行政的に取り組んでいただくということが大切ではなからうか、必要ではなからうかということを痛感をいたしておる次第でございます。

御案内のとおり、昨年の六月にオープンをいたしました新秋田空港、これはジェット機の飛ぶ非

出ます場合に、法律のたてまえは、地主からの、民家からの申し出によってこれに対処するという
ことになっております。したがいまして、集落の
うちの一軒一軒が逐次歯が抜けるように抜けてい
くわけでございます。集落がいまさらまだらにな
ってしまふ、こういう状態になっておるわけでご
ざいます。このあいた土地を、国有地でございま
すので適切に管理をしなればいけない。それには
防音さくをつくつてそして跡へ芝生を植えなけ
ればいけないというような手数もかかっておりま
す。そして残った方の住民の方から申しますと、
だんだんいままでおった人の一人抜け二人抜けし
ていきますので、残った人の環境というのが非

常にみじめな状態になりつつあるわけでござい
ます。一方、こうした土地を面的にまとめた形で
有効利用を図るといふこともなかなかできない
といふのは、先ほど申しましたように、移転
補償が申し出てに基づいて任意に買上げていく
という制度になっておりますために、その点がむず
かしいわけでございます。

したがって、私は思いますに、どうして
もこの空港の周辺対策に都市計画の手法を取り入
れた総合行政的な取り組みを進めていかなければ
効率的に周辺対策ができない。広域的に必要な飛
行場の施設とか、そして周辺の地元の方々の調
和のある仕組みというものを考えようと思ひます
合に、どうしてもいまの取り組み方ではなかなか
うまくいかないのではないか、このように考えて
おるわけでございます。

五十二年の四月に大阪国際空港にエアバスを導
入いたします際に、私が担当しておったのでござ
います。周辺市、周辺の府県にお願いをいたし
まして、こうした取り組み方をぜひ一緒にやって
やってもらいたいということを申し上げまして、
覚書も交換をいたしてまいりました。しかし、い
まのような取り組み方ではなかなか十全を期すこ
とができせんので、ぜひとも公共事業、とりわ
け、広域的に大変な役立ちをしながらしかも周辺
住民にはいろいろ迷惑のかかるこうしたものを
円滑に推進していくための手だてを考えなければ
いけない。それには政府全体となつて、一体とな
つて政府並びに政府関係機関が計画の段階から周
辺整備も含めて取り組んでいく、こういう姿が望
ましいのではないだろうか、こういうことを心ひ
そかに考えておる次第でございます。なかなか唐
突に申し上げてもむずかしいわけでございます。
私自身考えましてもむずかしいわけでございま
す。そうしたことを考えておりますことを御披露
申し上げまして、できますれば大臣から、国務大
臣として御所感を承れば幸いに存じます。
○国務大臣(小坂徳三郎君) ただいま梶原委員か
らのお考えをお述べいただきましたが、やはり実

務を長年担当された方としてのきわめて傾聴すべ
き御見解であると思ひます。

ただいまの秋田空港の場合のようなきわめてす
ばらしい実例もあることでありますから、また運
輸省といたしまして、運政審の答申にもござい
ますが、交通社会資本は効率的かつ計画的に実施
するという段階でございまして、いまや問題は、
新幹線もそうでありまして、空港もそうござい
ますが、同時に、環境保全対策というものがこの
交通社会資本そのものの強化のためには欠くこと
のできない要素になってきたという認識を持つべ
き段階だと思ひます。

したがって、先般来当委員会におきまして
もしばしばいろいろな形で総合的な対策の樹立とい
うようなものの御議論がございまして、私も御議
論を承りながら、何とかそうした線が実現される
のが当然のことではないかと思つておりまして、
検討をさらに具体的に進めたいというような心境
でございまして。また、いろいろな面においてお教
えをいただくことも多々あると思ひますが、私の
ただいまの心境を申し上げまして、今後の御指導
をお願いしたいと思つております。

○梶原清君 次は自動車局長にお尋ねをいたした
いわけでございまして、全国に現在区域トラッ
クが三万四千事業者ほどあると思ひます。その九
十数%が中小零細規模の事業者である、きわめて
過当競争の状態にあつて、運賃ダンピングが残念
ながら常態化しておるというのが実態でございま
す。御承知のように、きわめて労働集約型の産業
でございまして、新二・九通達の労基法上の基準
でございまして、なかなかできないというような実態
にあることも御案内のとおりだと思ひます。

一方、道路も、自動車もどんどんふえまして交
通渋滞になる、それだけにトラック事業の経営の
能率というものが落ちてくるわけでございまして。
一部には公害問題も発生して、トラック事業
者の経営環境というものは月に年々悪くなりつつあ
る、このように見受けるわけでございまして。私の
承知しておりますところでも、赤字になって倒産

をしつつある、倒産をしたという会社も出ており
ます。私はこういう立場でございまして、運輸
資金を何とかしてあげたいというお話も多々承
っております。めんどうを見つつあるわけでござ
いまして、そうした立場に立つて考えてみますと、
私は現在の道路運送法上の免許制というのは
絶対維持をすべきである、そして新免を抑制をし
ていかなければいけない。そうすることに
経営基盤を強化をし、輸送秩序を改善し、全体と
して効率のある、効率的な物流体制を確立する
ということがきわめて大切になっておるんではない
だろうか、このように思つてございまして。

いままでのことを振り返つてみますと、二十
年、三十年来、区域トラックの免許というものが常
態化をいたしておりまして、新免がどんどん出て
おるわけでございまして。陸運局の主な仕事と言え
ば、新規免許申請案件の処理に明け暮れておると
いうのが実態ではないか、このように思ひます。
白ナンバーでまず実績を稼いで、そして申請をす
ればやがては免許になると、こういうことで事業
者がふえつつある。一方、いま申しましたよう
に、倒産をしつつある、一部また倒産をしていく
という実態にあるようでございまして。

そこで、私は道路もそれから石油資源も非常に
貴重な資源でございまして、これの有効活用を
図るという意味から、どうしても区域トラックが
現在恐らく五、六〇%だと思つてございまして
が、その実車率を高めていくという努力、トラッ
ク業界全体として実車率を高めていくという努力
をしていかなければいけないと、それこそがわが
国とわが国民にとって最も利益になるのではない
か、このように考えておる一人でございまして。そ
こで、こうした問題につきましても運輸省がどのよ
うに考えておられるのか、このことをまずお尋ね
を申し上げたいと存するわけでございまして。
○政府委員(飯島篤君) いま梶原先生御指摘のと
おり、トラック事業をめぐる経営環境あるいは制
約条件、非常に厳しいものがございまして、最近
の景気の停滞に伴ひましてそれが一層深まつてき

てるところでございまして。トラック運送事業
は、御案内のように物流体系の中できわめて重要
な役割りを果たしておるわけでございまして、事
業の適正な運営と公正な競争の確保、さらには利
用者の保護、安全の確保、公害の防止というよう
な観点から、現在の道路運送法に基づきます免許
制等の基本的な規制の枠組みについては将来にわ
たつて必要であるというふうに考えております。

なお、この規制緩和の問題につきましてもは行政
管理庁が監察をされておりますし、それから公正
取引委員会がOECD理事会の勧告を受けていろ
いろ勉強しておられるようでありまして、臨時行
政調査会の方はまだ事務局から現状をヒヤリング
をしたという程度でございまして、具体的な見解
はどこからも示されておりませんが、機会あるこ
とに私どもの考えなり現状をよく認識していただ
きたいというふうに考えております。

次に新規免許の問題でございまして、従来から
需給関係を含む免許基準に適合するかどうかにつ
いて厳正な審査を行つて処理しているところでござ
いまして、当然のことながら今後ともこの方針を
堅持していく考えでございまして。先ほど申し上げ
ましたように、昨今の情勢はかなり厳しいものが
ございまして、五十三年の不況時における処理
方針等も参考にしつつ陸運局で処理をするよう指
導してまいりたいと考えております。

会で計画の策定をさせているところでございますので、私どももこれを側面的に大いに助成といいますが、協力をしてまいりたいというふうに考えております。

○梶原清君 運輸省の行政、自己批判も含めて皆さんのようなわけでございしますが、えてして許可行政という色彩が強かったと。業界の方々の声を聞きますと、運輸省は免許で生むけれども後のめんどろ見が全くないという批判を受けておるわけでございます。たしか四十三、四年だったと思いますが、中曾根運輸大臣のときに、許可行政から誘導行政に転換せよというお話がございました。きわめて適切な表現でございします。しかし、私は許可行政から誘導行政へという場合の許可行政をやめる、免許制をやめるということでは誘導行政は絶対にできない、免許制を維持してこそ、堅持してこそ初めて誘導行政な誘導行政ができる、このように考えております。

たとえば四十六年に、許可、認可等の整理に関する法律というのが通過をいたしまして道路運送法の一部が改正になりました。そして、軽自動車を使用して貨物を運送する事業が従来の免許制から省令による届け出事業に変わったわけでございます。その結果、沖繩をのぞいたときも、四十七年、五千数百台の軽貨物車がタクシー営業の類似行為をやっております。それが今日におきましてはたしか五百二、三十台になっておると思ひますけれども、軽貨物自動車はタクシーと全く同じ営業をやっております。つかまえてみまして、あなたはお客さんを運んでおるのではないかと申しますと、運転手の方は、これはお客さんではない、女の方が持つておるハンドバッグなり買物袋が荷物であつて、このお客さんはハンドバッグという名の荷物の付添人でございします。監視人のごさいます、こういうことでまかり通つておるのが今日でございます。沖繩総合事務局の運輸部長を拜命します者は、全部それとの折衝でもう大変な毎日を送つておるはずでございます。現在の道路運送法のたてまえからしますと、無免許営業

ならば取り締まれる。無免許営業で取り締まろうとするときには、反復継続して違法をしておる、お客さんを運んでおるということを証拠をつかまなければ取り締まることができない。結局何もできないでおるというのが実態でございします。しかもそういう軽貨物車のグループの人が、弁護士を立てまして運輸当局を常にくちめておる、座り込みをしたり、いろいろやっておるというのが実態でございします。これが行政簡素化のための許可整理法の落とし子であつたと言つていいんではないだろうか、私はこう思つております。同じことが、もしトラック事業につきまして免許制が撤廃されるならば大変なことになるといふふうに私は思つてございします。

そこで、このことはさきさきして、いま自動車局長が行政管理局の監察を受けていろいろ調査を受けておるといふお話がございましたので、行政管理局の方におきましてどのような調査が行われ、どのような進捗状況になつておるのか。中間的なことも少しはせんけれども、お話をいたしたいと存じます。

○説明員(加藤武久君) 行政管理局といたしましては、現在陸上貨物の輸送補完事業に関する行政監察を実施中でございます。昨年の十月から十二月にかけては、私どもの出先機関を動員して全国規模の陸運局等に対する実地調査を行つておるところでございます。陸上貨物の輸送補完事業につきましては、近年トラックによる輸送の長距離化が進むなど輸送構造が大きく変わつてきておりますので、各種の規制が実態に即応したものとなつていくかどうか、簡素化の余地があるかないかという観点から行政監察を行うことにいたしましたわけでございますが、トラック事業につきましては、わが国の社会経済に重要な役割を果たしている事業分野でございますので、方向を誤つては大変でございします。関係方面の意見をも十分聴取いたしまして、妥当な結論をまとめていきたい、このように考えております。

存じますし、また、自動車局におきましても、高度経済成長を遂げておるときなら別といたしまして、安定成長の時代に入り、とりわけ非常に景気の冷え込んだ状況にありますが、新規免許の抑制を考へていくということをお願いをいたしたいと存するわけでございします。

それと関連することでございますが、従来からございました運輸事業振興助成交付金、この制度が五十七年度に切れるように思つておるわけでございします。これも引き続き存続できるように最大限の努力をお願いをいたしたい、このように考えております。

次に、昨年の七月の六日に運輸省の答申がございまして、その中に総合運送取扱業制度を創設するという話が出ておるわけでございします。どういふ構想なのか、時間の関係もございしますので、まず概略をお話したきたいと思います。

○政府委員(石月昭二君) 総合運送取扱人と申しますのは、先生御承知のように、現在の運送取扱人の資格要件そのほか決まつておるわけでございします。しかし一方、現実には経済の高度化と申しますか、産業構造の高度化と申しますか、物流の需要というものは非常に多様化してまいりまして、質の高いサービスというものが要求されておる、そういうサービスというものが物流事業者のサイドとしてたえていくというものがこれからの方向であらうというものが運輸政策審議会の認識でございします。そういう認識に立ちました場合、現実には、たとえば全国至るところにいろいろな交通機関を利用して運送する、そのときに、一つの運送

取扱免許でもって、各交通機関を利用できる制度があればよろしいのではないかと。現実にも、荷主はどの交通機関を使ったかということに関心があるのではなくて、その所要時間と、またそれに要する運賃ということが関心事でございします。そういう荷主ニーズに対応する制度として、抱括的に各輸送機関が使える総合運送取扱人制度をつくるべきであるという御提言がございました。

○梶原清君 私は、率直に言わせていただければ、消極的な立場におるわけでございしますが、それは別といたしまして、新しい制度を導入するということになりますと、いろいろ影響も出てまいりましよう。先ほど申しましたように、軽トラックだから免許制を外したと思つたらタクシーの方へ影響が出てきた、こういうふうに、予期せざる、予想せざる影響というのものもあるわけでございします。ぜひ、利用者なり、関係業界の意向を十二分にお聞きをいたして慎重に取り組んでいただきたい。将来、招来されるであろう影響も十分見定めた上で取り組んでいただかなければならないのではないかと、このことを御要望申し上げます。

それから最後になるわけでございしますが、前の運輸政策審議会の答申で、地域旅客交通分野において、家用自動車を持続的に活用していく、積極的な活用を図っていくということが打ち出されておりました。それから聞きますところによると、過疎バスのうちでお客様の非常に少ない、乗車密度五人未満の第三種生活路線に対する補助もこれから打ち切つていく、こういうような方針であるやに聞いておるわけでございします。そこで、私は大変これを心配をしておるわけでございします。最近におきまして、第三種生活路線の補助対象路線がどのような実態にあるのか、前に補助を出しておつた、それでどういふぐらいいなところがやめて、そしてこれだけがまたやめておる、こうしたような概況をまず自動車局長から教えていただきたいと存じます。

○政府委員(飯島篤君) 五十五年度に補助を受けました第三種生活路線のその後の状況でございますが、九百三十六系統全国でございしますが、三種生活路線でなくなった系統、これは需要を喚起して二種へ格上げをした、あるいは路線を再編成をしていまのように二種に格上げした、あるいは会社が黒字になつた、それから休廃止をしたというように三三系統生活路線でなくなった系統

が二百四十二系統でございました。五十六年九月末で、六百九十四系統ということになっております。ただ、新規に赤字になったりあるいは二種から需要が落ちて三種になったりして補助を受けるというような系統はまた別にあるわけでござい

ます。
○梶原清君 私は地方旅客交通分野において、どのように今後施策をしていったらいいかということにつきまして、一言と言つてはいけません、私なりの一つの構想を持っておるわけでござ

います。
いままで大きいバスを、がらがらのバスを走らせておった。お客が少なくなったから減便をする、やがてはそれを廃止する、こういう姿を、こ

ういうパターンをたどつておったわけでござい

ます。時には廃止路線代替バスもありましたし、いろいろな施策もしました。しかし、基本的には

そういうことではいけないのではないだろうか。バス会社が、自分のテリトリーとするところ

につきましてはやはり輸送の責任を持っていた

だ。子会社をつくつて小型バス専用で、親会社の

そのためには、道路運送法上の管理委託の規定も存分に使う、あるいは車を何でも使えるように弾力的な運用をさせるということが必要になってくるのではないかと。そうした体制がとれるまでは現在の第三種生活路線の補助を打ち切つていた

たのでは困る。あくまでも補助は続けておいて

いただく、逐次そういう方向に移していくとい

うことが大切ではないか。今日のようになんか財

政事情でございまして、第三種生活路線の補助

を切りたいというお気持ちばかりですけれども、

しかし、そうした配慮をしていく中で取り組

んでいただいてはどうだろうか、こう思つてお

るわけでございまして、これは私の要望だけを申し上

げるわけでございまして、御回答をいただくのは

ちよつとむずかしいかと思いますが、私はそ

うふうに考えております。
同時に、現在、自家用バスが全国に十四万一千

台もございまして、そのうちの相当部分は違法行

為をやつておるはずでございまして。無免許営業ま

がいの営業をやつておるわけでございまして。その

ことは二つの問題点がございまして、一つは安全

の面からの問題でございまして、第二に輸送秩序

という面からの問題でございまして、この自家用

バスによる営業類似行為を取り締まつていかな

ければならない。しかし、現在、なかなかその手

だてがないわけでございまして。通常は運転手が車

持ちでホテルとか旅館とかレストランに入り込ん

でいく姿のものでございまして、なかなか証拠が

出てこないというところでございまして、何とかこ

の自家用バスの取り締まりをできる手だてを考

える、またこの取り締まりを励行していただきた

い、このように考えておるわけでございまして。も

しそういう点につきまして御答弁がございするな

らばお聞かせをいただきたいと思います。

○政府委員(飯島篤君) まず最初に、三種の生活

路線の問題でございまして、昨日も御答弁申し上げ

たのとおり、五十五年から三年の間に、輸送需要

を喚起するとか路線を再編成するとかいたしまし

て路線バスとして存続し得る条件を整備する。ま

た、市町村代替バス等の代替交通手段を整備する

等、地域の実情に合った対応が選択されることを

いつも期待をいたしておるわけでございまして、

これらの進捗状況を見ながら、今後の補助制度の

あり方についてよく勉強してまいりたいというふ

うに考えております。

また、御提案がありました、このようなバス路

線の維持について別会社への管理委託方式とい

うものが考えられないかというお話でござい

ます。コスト削減という観点から、運行管理、整備

管理等の安全性についての措置、事故の場合の責

任の明確化、事業遂行能力などの点に配慮しなが

ら、今後検討させていただきたい。現に、タクシ

ーを経営している会社にこういった路線の経営を

委託しているケースもござい

ます。
それから、自家用バスの問題でござい

ますが、先生御指摘のとおり、非常に重要な問題でござ

いまして、五十五年度におきましては八十一件、百

十八両の車両使用停止処分を含めまして四百八十

五件の自家用バスによる不法行為について処分を

行つておるところでござい

ます。五十三年八月の

通達によりまして、登録の際に車両の保有理由等

を把握したり、法令遵守についての誓約書をとる

というふうなことでチェックをいたしておるわけ

でございまして、今後も関係機関の協力を得なが

ら取り締まりに努力してまいりたいと考えており

ます。
○梶原清君 終わります。
○江島淳君 ことし、今年度から予算審議の最初

の試みとして、各委員会に委嘱審査がされるよう

になったわけでござい

ますけれども、これがどう

いうふうな予算に生かされるかというところがこれ

からの課題ではないかと思つております。そうい

う意味におきまして、幾らかでも突っ込んだ運輸

関係の予算ができればということ御質問をいた

したいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと

思ひわけでござい

ます。
きのうのいろいろ議員からの御質問をお伺いし

ておりますと、今度の新大臣も、総合交通政策に

関する確立ということが最重要引き継ぎ事項とし

てあったというお話でござい

ます。
私は、交通予算の合理的な配賦と申しますか、

いろいろ片方では空港問題があったりあるいは港

湾問題があったりあるいは鉄道問題、道路問題と

いう点がござい

ますが、この総合的な交通政策の

確立で最も欠けておるものが、この場合に道路が

入つておらないというところではないかと思ひ

わけでござい

ます。したがいまして、運政審で総合交

通体系についてというりっぱな本を書いて出

ておられますけれども、それに関しては道路を含

めたことが余り言及されておらない。また、きのう

も建設省からの御答弁によりまして、道路は余

り関知しておらないんだというお話でござい

ました。
しかし、やはり基本的には、いまは道路を外

した交通体系の議論ということはおよそ無意味だ

と思ひわけでござい

ます。そういう意味におき

まして、これは将来的には運輸省ということから

さらに交通省というふうなことへでも脱皮して総合

的な交通政策をしくちやならぬじゃないかとい

う感じがするわけでござ

います。
また、たとえば北海道を取り上げまして、北

海道開発庁が年間に数千億円の投資をして

おる。そして道路をつくり、港湾をつくる。し

かし、鉄道に関してはこれは全くそれと関係ない

予算でやられておる。総合的な北海道の開発とい

うことを考えた場合には、鉄道も含めて、積雪時

にでも輸送ができるような交通機関ということ

での位置づけが考えられて、それに伴う予算の配

分があつてしかるべきじゃないかと思ひ

わけでござ

います。
きのうも、引き継ぎ事項で最重点事項とい

う点でこれから取り組むというお話でござい

ました。が、いまのこの道路も含めておらないとい

うこと

に關してこれから大臣がどういふふうな総合交通

政策に取り組んでい

かれるかというお心をまず

お伺いさせていただきたいと思ひ

わけでござ

います。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 総合交通の問題でございすけれども、いま御指摘のある、道路の問題というものがやはり運輸省としてはなかなか手の届かないことは御承知のとおりであります。したがって、こうした日本の行政機構が非常に縦割り行政であるということの一つの妥協点として、経済企画庁に総合調整の機関が置かれてあると思うのであります。きのうも小柳委員の御質問に答えたのでありますが、私も企画庁長官のときに実は同じような御質問をいただいて非常に弱りました。これは運輸省が主体的にやるものじゃないかというところで、当時の運輸大臣とも大分やり合ったことのあるのであります。そこに、今度はより高度の日本の社会構造の変革の中の道路という問題が非常に大きくクローズアップされておりました。実は昨日の御質問以来、ごく少数ではありますが、私が役所に帰ってから、総合交通体系というものを、ただ観念論的な議論でなしに、やはりこれを何とか進めることが日本の社会秩序やすべての問題に非常に大きな影響を持つと思うんだが、いまの現状ではなかなかこれを——企画庁あたりの総合官庁に任せるといいことがいいのだからうけれども、しかし、企画庁では何にも実務を持つておられぬのでありますから、要するに各実施官庁からのいろんなリポートや報告や考えをただ聞いて、それをただ紙の上でつづり合わせるだけのことでありますので、果たしてそこが本当の意味での総合的な対策の推進力になるのかどうか。自分の体験から申してもそれはなかなか不可能であると思うのであります。しかし問題は、道路との関係となりますと、きのうも大分建設省はきついことを答弁しておりましたのでこれはなかなかやっかいだなと思つたのであります。しかし、こういう問題をやはり幅広くわれわれがここで議論し、また委員会において議員の各位からそういう問題の御指摘をいただいているということは、確かに縦割り行政そのものを少しこの辺で調整をしていくという段階だろうと思つて、それなりに運輸省としてはこれから検討してみたい

い、そんな意欲を実は昨日以来持つておるといふことを御答弁させていただきまます。
○江島淳君 いま大臣から大変前向きな御答弁があったわけ、きのうも企画庁のお話を聞いておりますと大変に心もなない返事でございまして、実際に金を持つておられない官庁の悲哀じゃないかという感じがしたわけでございますけれども、どうぞ、やはり総合交通政策の確立ということを一歩の課題として取り組んでいただきたいと思います。それから次に、この地域交通の運政審の内容にちょっと触れさせていただきたいと思つて、きのうのお話でも、議論でも、道路管理者も含めていろいろな地域交通政策ということ、きのうの対策を考へておるんだという話でございました。しかし、私たちが感じますのは、たとえばこれは国鉄の赤字路線とも関係するわけでございますが、常に地方に行きますと、撤去する議論ばかりが先に行つておりました、総合的に交通をどうするかというところが大変におくれがちでございます。きのうの御答弁によりまして、そういうものはなかなか時間がかるので、まず最初の火の粉を消すために赤字線を撤去するんだということでございすけれども、私は逆に、総合交通の話をして、その中で赤字線を撤去するということに議論を持つていかなければ発想が逆ではないかというふうな感じがいたしておるわけでございます。が、それに關しまして一言御答弁をお願いしたいと思います。

○政府委員(杉浦喬也君) きんの御答弁申し上げましたように、国鉄問題に關連する鉄道と自動車のある方の問題、それから、それらを含めまして地域交通全体のあり方の問題、なかなか地域と期日におきましてうまく調整がとれないというところは事実でございます。できれば、先生いま御指摘のように、全体を考へてその中で国鉄というところがあるいは正論かとも思いますが、現在緊急の国鉄、この事情というものを何とか法律に基づく措置といたしまして緊急に実施をいたしたい。そのうすることは地域の実情を無視するものではないわけでありまして、やはり鉄道というものはかわるべきより効率的な交通機関というものをあくまで前提にし、それを確保するということがそのねらいでございます。したがって、そうしたことを実施をした後におきまして、さらにそれらを含んだ総合的な地域交通の観点での議論が後に行われたというふうに決して矛盾をしないものでないかというふうなことを考へるわけでございます。鉄道がどうかという点についての別途の判断、すでに鉄道特性を失つたというふうな判断、このういふものは過去の経緯等を見ましても余り変わらぬのではないかとこのういふに思つておる次第でございます。

○江島淳君 いまのお話の中の赤字線の処理方法なんですけれども、きのうの広田先生の御質問にもありましたけれども、ローカル線から出てくる赤字は国鉄全体の中に占める赤字の中では幾らかというふうな御質問で、大変にパーセンテージとしては少ないことだと思つておるわけですが、やはり赤字は幹線系から出ている赤字が非常に多いということからまいりますと、私の感じをねらつてやつて、そして赤字幹線対策というものをまず強力に国鉄は推進する、そしてそれに二歩ぐらいおくれで赤字幹線対策というものがいくということになって、先ほどの総合交通政策等も考慮して進んでいくということになると、地方の皆さん方からも非常に納得されるんじゃないかと思つておるわけですが、その幹線系とかなんだとかいわれる赤字対策というものは進まないで、赤字線だけの方がむしろ先に進むという感じを非常に地方の人たちは強く受けておつて、そのために、なぜ交通弱者をいじめるのかという議論が出てきて、非常にそれが皆さんの憂慮の種になっているというところでありますので、私の考えは、まずやはり幹線対策を前にやつて、その効果が出てから赤字の原因でもある赤字路線も、これもなおざりにはできないからというふうな方針を立てるべきじゃないかと思つておるわけでありすけれども、いまは全くその逆でいっているというのが皆さんの印象なわけですが、これに対してはどういうふうにお考えになるかということでございます。

○政府委員(杉浦喬也君) いま先生の御指摘の内容につきましましては、地方線対策を実施する際に、各地方の沿線の方々が、いわば反対論の一つをいたしまして、この路線を仮に廃止してもその廃止効果が非常に少ないではないか、いまもつとてか赤字を出している幹線、これに対する対策というものを優先すべきである、いま先生御指摘のういふお話が各地に出たことはもう確かでございます。

もちろん、数字的にも幹線の赤字というものは非常に大きいということは全く事実でございます。決してこれをなおざりにいたしまして国鉄再建ができるということはもう絶対ないわけでありす。いまの経営改善計画におきまして、経営合理化のいわば量的な最重要項目は、やはり幹線に対する徹底的な経営改善ということに向けられておることは御承知のとおりであります。したがって、順序が逆ではないかということではございすけれども、赤字対策という意味におきましては、上の重点項目はやはり量的には幹線に向けられておるというふうな御理解いただきたいと思います。し、また量的にきわめて少ないからそれは要らないんじゃないかということにつきましては、法案の審議の過程におきましてもいろんな議論がございまして、鉄道特性というもののに着目いたしますと、やはりこうした、人が乗らないという、そういう事態というものを何とかやはり新しい姿で見直しをする必要があるという観点がこの地方交通政策の主たる目的になっておるわけでございますので、量的には少なくとも、ぜひ実行をすべきものだというふうな考へておるところでございます。

○江島淳君 私はこの赤字線対策はなおざりにしていいと申しておるわけじゃなくて、これから

の赤字を解消していく戦略として、まず幹線対策を行って、それから二歩か三歩か下がったぐらゐのところでも赤字線処理がいくということがやはり国民のコンセンサスを得る方法じゃないかと思うわけでございますので、よろしくお願いしたいと思うわけですが。

それから、大変に時間がございせんが、次に地方中核都市の交通処理ということについて一言お聞きしたいのでありますけれども、大都市の交通は大体地下鉄でも掘ればいいんじゃないか、それから小都市の交通はバスでいいんじゃないかと。私は、やはり問題になるのは五十万から七、八十万ぐらいの都市の交通が一番盲点じゃないかと。地下鉄をつくるには人間が少な過ぎるし、バス輸送では多過ぎるということで、それに対して新交通システムとかいろいろ考えられまして、モノレールであるとか、あるいはいろいろな新しいデュアルモード・バスだとか、そういうふうなことが言われておりますけれども、なかなか具体的な発足を見ておられないということで、ここが一番谷間じゃないかという感じがするわけでございす。そういうことについて、この運政審の答申などでももう少し具体的な提案がされておるのかなと、先年お伺いしましたら、運政審の答申が出るまでその総合交通体系に関するいろいろなことは待つてくれというお話がございましたから、もう少し具体的なことがあるのかなと思つたんですが、なかなか精神論的なことがたくさん書いてありまして具体的なことがありませんけれども、そういうことに対して、全体的にももう少し具体的なことがこの中にも盛り込まれてしかるべきじゃないかと思ひますが、この中核都市の交通に対してはどういうふうに具体的には考えておられるかというのを一言お聞きしたいんです。

また、一方輸送機関の物理的な輸送可能量という面から申しますと、バスの場合には、最大限に考えましても一万人ぐらいが限度であると。それから、やはりそれ以上というところになりますと、やはりバスでは対応できない、そういうような状況が地方の中核都市にそろそろ出ている状況でございす。したがって、こういうところにはそれよりも輸送力の多いモノレールでございすとか、そういうものを導入しなきゃならぬ。一方、そういう都市には大体鉄道経営といううなものについてのノウハウのないところが多いので、また制度面から見ても、これらの中量輸送機関というものはかなりコストが高うございす。なかなか私企業としては成立しがたいということもございすので、それを私企業として成立させるためには何らかの助成制度というものをもう少し充実し、確立する必要がある、また、整備主体というのについても配慮する必要があるというふうな御指摘を賜つておりまして、私もこの線に沿つて検討していきたいというぐあいに考えている次第でございす。

〇江島淳君 これからも、こういう具体的な、たとえば広島とかあるいはいろいろその程度の駅のことについても、具体的にいろいろ御指導していただきたいと思うのでお願いする次第でございす。

それから次に、この答申の中に、整備新幹線と在来線との関係というところがリファージしてございす。それにつきまして、少しお聞きしたいと思ひわけでございますが、一昨日の新聞発表でも、整備新幹線に関することが出ておりました。それに対して、きのう広田先生からの御質問に対して、大臣が大変前向きな答弁をしておられました。私はこれを大変評価するものでございす。それは一方ではこの大変な財政困難なときに、さらに新幹線という声もあるということとはわかります。しかしやはり、その地方については陸の孤島になっているとか、あるいは高速化に対して飛行場もなかなかむずかしいし、非常にそういう点においては交通の利便が悪いということ、地方、地方の国民のニーズが非常に高いということも事実でございす。このわが運輸委員会の先生の、野党の先生方の中でも、その御出身のところの方々に聞きますと、これはやっぱり必要なんだと、各論的には皆さんそうおっしゃるわけでございますが、なかなか総論的にここで話をすると、そんなものは必要じゃないんじゃないかというところでございす。したがって、いまの整備新幹線をどうやって進めていくかということが、やはり政治としても必要じゃないかと思うわけでございます。

また、いま国鉄再建が大変に言われておりますけれども、この議論を聞いておりますと、いすれも昭和六十年を目指した議論でございまして、昭和六十年以降には国鉄をどうするのかといった計画というものが余り議論されておらないと私は思うわけでございます。国鉄は昭和六十年で終わるわけじゃないから、やはり二十一世紀まで生き延びていく国民の足となるためにはどうするかと、そういう点に関する議論も大いにやっていく必要があるんじゃないかと思うわけでございす。それと、一方では非常にいま財政再建が言われておるところでございすから、これが国鉄の経営を圧迫しちゃうかぬということもまた大きな意義があると思うわけでございす。

したがって、そういうことから観点を考えてやっておきますと、この運政審の中には、新幹線も必要ならば大いに整備しなさい、それからそれと並行しておる在来線についても維持するといふ見地も含めてこれを行うことを検討すべきだといふふうなことがリファージしてございす。私は、この考えとしてはこれと全く逆で、むしろ鉄道はもう相当年月が来たので、新幹線をつくるというよりは在来線のスクラップ・アンド・ビルドだといふ考えに徹して、新幹線がなければなかなか合理化がむずかしいのも、新幹線が来たからというところで大いに合理化を進めていく、そして在来線においては徹底した人員の削減を図るというふうなことをやってこそ、初めて新幹線プラス在来線の足したものの経営効率というものがそれほど国鉄の経営の足を引っ張らないようになるんじゃないかなという考えをいたしました。

したがって、新幹線もつくる、在来線もキープするということは、非常にきれいごとでありまして、現実的には大変に経営に圧迫をするので、新幹線ができたならば在来線はもう相当な思いでそれを切つて、そのかわり新幹線はいままでの考えよりは駅をたくさんつくる。それから在来線は、先ほど申しました地方中核都市を中心とした通勤とか、そういうものの使命に切りかえていって、いままでと相当な転換をした在来線にして、人間もそれと非常に大幅な削減をするというふうにすべきだと思ひわけでございます。そういう意味においては御意見を簡単に伺わしていただきたいと思ひわけでございます。

〇政府委員(杉浦喬也君) 新幹線のあり方につきましては、基本的にはこれは国土の根幹をなすような幹線輸送体系ということからスタートしておるわけでございす。現実の問題といたしましては、高速の都市間輸送ということを担うということになるわけでございす。過去の幹線の完成におきまして大きなダイヤ改正が行われております。それはいま全く先生がおっしゃいましたように、新幹線の役割りというものを都市間高速輸送の分野に高めるということをまず考え、また同時に、それと並行いたします在来線につきましまして、これはむしろその中核都市なりあるいは都市近郊の通勤、通学輸送というふうなものに重点化するというようなダイヤを組んでおられるわけでございす。東海道、山陽というような新幹線の開通に伴いまして、従来在来線の優等列車、特急等の列車はほとんど新幹線に移行をいたしました。ゼロに近くいたしております。そのかわり、そうでない在来線の一般輸送につきましては、やはり短距離の地域内輸送というふうなものに使命を与えまして、場合によりましては一部分在来線の整備をそれとともに行いまして、通勤、通学

等の輸送に十分対応するような形でダイヤを組みかえてきておるわけでございますので、運政審では、新幹線のあるところとないところ、ないところの在来線についても整備が必要ではないかというふうな意味合いかと思いますが、新幹線と在来線が並行する部分につきましては、全く先生がいまおっしゃいましたような政策を現実にとつておるところでございます。

○江島淳君　ここに書いてありますのは、在来並行線ということが書いてありますので、在来並行線についても相当に維持をすべきであるということを書いてありますので、要するに新幹線やなんかいい優等客を取られておりますから、在来線はもうどうやっても私はそんなに経営成績が上がるらないと思うわけです。しかし、実際問題として地元の皆さんからはこれも残せという話がありまますので、なかなかその辺の駅を無人化するのもむずかしいし、大変にその辺が足を引っ張っている原因じゃないかと思うわけであります。新幹線をつくるということのかわりに、そういうことは思い切った縮減をするぞということをやればある程度行政の面からもやらないと、それはもう何のどうしても思うことでありますので、その点がいまのような、こういうふうな在来線も相当手入れしても云々というふうなことであったのでは、国鉄の経営の圧迫の原因がとにかく新幹線と並行の在来線であるということとは間違いないのでありまして、ですから、これがそうなるのであれば新しい新幹線もできないということになりますので、その辺の発想を相当に実際に転換していかないとこれはむずかしいんじゃないかと。そうしてでも新しい新幹線というものは整備するということでは決して国鉄の財政の足を引っ張るものではないというふうには私は考えるわけでございます。

それともう一つ、この新幹線に関して、テレビなどの報道では、駅は決まったけれどもなかなか着工はむずかしい、いまのあれでは、新幹線の財政的なことが、裏づけが全然できておらぬという

ような報道でございましたけれども、これに関しまして今後の、どういうふうなことを——私はやはりそういう国鉄の財政あるいは再建のことを圧迫しない範囲において、とにかくスタートするということはその地元のニーズに対することとしても必要であると思うわけでありますけれども、それに對する今後の見通しというものをお聞かせ願えれば幸いなんですが。

○政府委員(杉浦喬也君)　今後の整備新幹線の現状と将来でございますが、ともかくこの前新聞に発表されましたように、環境影響評価、これを実施をいたしましたものとスタートができませんというところで、その環境影響評価の前提でございますルートと駅につきまして、一応の内定を県知事と相談をしながらいたしますということが現況でございます。これから環境影響評価を、約二カ月ぐらいかかると思いますが、実施をすることになります。

その後がなかなか非常にむずかしい問題を抱えているわけでございまして、御承知のように、財政問題あるいは助成問題というものが控えておるのでございまして、公的助成というものをどうしたらいいかと、これをかなり手厚く考えまないと、これからの整備新幹線は非常に輸送量が少ないところに入ってまいりますので、国鉄財政に与える影響というものが非常に大きいわけでございまして。そういう意味におきまして、この財源問題、財政問題を今後片づけていかなければならない。大変むずかしい問題だということに考えておりますが、十分関係の省庁と連絡をとって検討を進めたいと思っております。

○江島淳君　その大変むずかしい問題について、勇気を持ってお進めいただくことをお願いする次第であります。

それから、今度は貨物の方でございますけれども、先日御質問に對する高木総裁のいろいろお話を伺っておりますが、私は、国鉄の貨物が非常に足を引っ張っているという話でございましてけれども、いまのエネルギーの状況、日本の国土の状

況ということから考えますと、やはり鉄道の貨物をまだまだそんなにだめだということにしないのが、日本経済から言っても、国民経済から言っても大変に大切なことじゃないかと思うわけでございます。

たとえば、私は広島に三年間ほどおったわけでございまして、そのときに、広島県の国道二号線が八本松のところを通っております。そうしますと、八本松の国道のところは十トン積みのトラックがもう延々として東京の方に向かって走っておる。見ますと、皆長崎ナンバーをつけた鮮魚トラックの列が皆東京の方に行っております。片やこれと並行してある国鉄の方の路線を見ますと、貨物列車が十五両か二十両ぐらゐ走って、普通ならばあそこでは鉄道のさらに後の方にも補助機関車をつけなくては上れないような勾配でございまして、けれども、それが要らないくらいに牽引もつてからから走っております。これを見て、どうしてこういう長崎から東京まで行くようなことが——普通ならばトラックは十トントラックに運転手が一人乗っております。片や鉄道の方ですと、少なくとも六百トン、七百トンに機関士が乗っております。これと比較してみてトラックの方がさらに採算性があるというのはどうしてかなというふうな感じがしてならないわけでございまして、そういう意味においても、国鉄にまだ載せるということが国民経済的にも大変に必要じゃないかと思うわけでございまして。

そういう意味において、なぜそれがそうなのかわか。それは、言われておるように国鉄の職員が余り働き度足りないからなのかわか、あるいはトラックの方は非常に中小企業でありまして、労働基準法とか何とかというものを無視して、とにかく使い捨てでもいいから働けということとでやっております。鉄道の方はそういうことでございまして、非常にその辺のことが困るのであるというところなのか。あるいはそういうふうな労働基準法的なこととか、いろいろ諸般の政令、法令を、禁則を犯してやっておりますことならば、

これはまたこの対策を講じなければ日本全体のためにもまずいんじゃないかと思うわけでございまして。

それともう一つ、時間が非常にありませんので、鉄道の貨物が非常に落ち込んでおるといことは、私の考えとしては、要するに鉄道が小運送を持っておらない。アメリカに私行きましていろいろ向こうの鉄道の人たちに聞いてみますと、アメリカの鉄道は必ず自分で貨物の自動車を持っておる。したがって、お客から貨物を受け取ると、これはトラックに載せて運ぶべきか、あるいは列車に載せて運ぶべきか、そしてまた、向こうに着いてもトラックで自分の会社で運ぶというふうな、そういうふうな一貫輸送をやっております。ところが日本では、フロントにお客さんが持つてくるのを待つておるという状態でございます。一方、貨物運送の方は、運賃負担力のあるものは自分でトラックのターミナルをつくってどんどん長距離を中継していく。運賃負担力のないものは国鉄さんというふうにして持つてくる。したがって、いかに国鉄が企業努力しても、そういう一貫体制というものの、一体となって運営できるような体制でないとなかなか貨物はむずかしいんじゃないかという感じがするわけでございまして、そういうことについて国鉄の方から御意見を伺いたいと思っております。

○説明員(橋元雅司君)　いろいろ御意見承りましたが、私どもとしては、基本的には鉄道貨物輸送というのは効率性の高い輸送機関であると考えております。しかしながら、現在の私どもの実態が大変大きな障害としてあるわけでございまして。昨日もいろいろ御議論ございましたけれども、やはり駅及びヤードにおきます入れかえ業務に大変大きな人手と時間をかけておるといことでございまして。したがって、こういった入れかえ業務を今後徹底的に見直ししていく、できればヤードを使わない貨物輸送に徹底的に体質改善を図るということが喫緊の課題ではないかと考えておる

わけでございます。

それから、先ほど先生ちょっと小運送の問題にお触れになりましたが、小運送問題というのはなかなか古くて新しい問題でございます。確かに諸外国では直営ないしは子会社、系列会社によってそれを行っておるところがございます。しかし、わが国におきましてはもう鉄道百年、やはりこれは通運事業者の仕事として行われておるわけでございます。ときたまこの通運との連絡協調に欠ける面があつて、戸口間一貫輸送が円滑に行われていない事例も聞かされたわけでございますが、昨今におきましては、やはりその辺バリエーションとして十分機能するような、いろいろ連携を深めるための施策あるいはインセンティブな仕組みをつくりまして、そういった障害を取り除く努力をいたしておるところでございます。いずれにいたしましても、私どもはやはり駅から駅までの拠点間直行輸送をできるだけコストのかからない効率的な輸送に切りかえていく、それと、発着の着の着小運送事業者とを緊密な連携をとって、相ともに鉄道輸送における戸口間一貫輸送をシステムとしてきちっと確立したいという気持ちでおります。

○江島淳君 大変時間がないのではしりますけれども、最後に一つ、航空協定についてのことを御質問したいと思つたんですが、時間がございせんので、この航空協定についてきくのも御答弁ございまして、いろいろお話を伺つたんでございまして、私の感じましたのは、むしろいまアンフェアだとか言われておるのは非常に貿易問題である、そして貿易問題との協定とは関係ない、切り離していくんだというふうな御答弁でございまして、むしろこの際、貿易問題もアンフェアなところは正していくんだから、航空協定もアンフェアなところは正していくんじゃないかと。これは対象が、農村議員の先生と航空関係の議員のアメリカの先生とは違ふから余り関係ないんだということかもしれせんけれども、それでも一般を啓蒙する意味において、そういうフ

リクシオンは、アンフェアだアンフェアだと言われども、航空協定においてアンフェアだと、逆のアンフェアがあるということをもう少し声を大にしてみたいんじゃないかという感じがいたします。それに対する御所見を簡単にお願いしたいと思います。

○政府委員(松井和治君) 私ども、今回の交渉で先生御指摘の日本間の不均衡の是正について大変強く主張をしたつもりでございます。しかしながら、残念ながら都合に達しなかつたわけでございますが、その根本にございまして、簡単に申し上げますと、日本側は、不均衡というのは日本企業の運営する基盤というものが機会が均等に与えられていないと、これが不均衡であるということ、これを主張しております。これに對しまして、アメリカ側は、現在の日本企業と米國企業との得ている収入の額がほとんど同じである、したがって不均衡は存在しないというふうな言い方をしております。要するに、不均衡があるかないかという基本的な認識において日米双方に相違があるわけでございます。私どもの、あくまでも機会が均等であるというところを強く求めることは正論であると思つております。なかなかむずかしい認識のずれはございまして、今後とも不均衡の是正のために引き続き努力を重ねてまいりたいというふうに考えております。

○江島淳君 先ほど申しましたように、この運輸行政の何と云つても一番大切なのはその総合交通政策に関する推進方だという感じがいたしますので、まあ企画庁長官もされたその大臣がおられますので、今後ともこの点を最重要項目として進めていただくようにお願いいたします。私の質問を終わります。

○委員長(桑名義治君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午後零時四分休憩

午後一時九分開会

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○黒柳明君 質疑のある方は順次御発言願います。

○黒柳明君 国税庁はお見えですか。昨日の一部マスコミに日本郵船のことが出ておりましたですね。何か百億の申告漏れと四十二億の追徴金。大体概要は新聞で読みましたので、一応大ざっぱに状況を教えていただけますか。

○説明員(草野伸夫君) お答え申し上げます。国税当局がお尋ねの会社に対して更正処分をしたということがニュース面で流れておることは私も承知しておりますが、ほぼそういつたことがあったということは否定いたしませんけれども、その具体的な内容につきましては、この席で御答弁を申し上げることはお許しをいただきたいと存じます。

○黒柳明君 済みませんが、もう一回。ちょっと聞き損なっちゃつた。

○説明員(草野伸夫君) じゃ、重ねて御答弁申し上げます。国税当局が更正処分をしたということがニュースなりあるいは新聞で流されておるということは承知しております。ほぼそういつたことがあったということは否定いたしません。ただ、その具体的な内容につきましては、ここで御答弁を申し上げることはお許しをいただきたいと存じます。

○黒柳明君 別に、私も新聞で読みましたから。国税庁というのはやっぱり口が大きいということ、十七年の国会のあれでよく知つておりますけれども、新聞に出ていたことは大体あれのとおり間違いないと、こういう認識はいいわけですね。

○説明員(草野伸夫君) 先生ただいまおっしゃつたとおりでございます。

○黒柳明君 今度は運輸省の海運局に、利子補給というのはどのぐらひやっているんですか、日本郵船は。五十六年分だな、出ていたのは。

○政府委員(永井浩君) 五十六年度はいま手続中でございますが……

○黒柳明君 五年か、それじゃ。済みません、五十五年。

○政府委員(永井浩君) 五十五年度を申し上げますと、十三億三千八百万でございます。

○黒柳明君 日本郵船だよ。二百三十五億というのは、これはどういうあれだ、こちらに資料もらつたが。

○政府委員(永井浩君) 二百三十五億と申しますのは、利子補給を過去からずっと受けておりました、利子補給契約後十五年間は、一定の利益が出た場合には返還はいいのでございまして、その義務の残つております額が二百三十五億でございます。

○黒柳明君 五十五年度末のものが二百三十五億と、こういうことですね。

○政府委員(永井浩君) そのとおりでございます。

○黒柳明君 それで、利子補給の返還の条件というのはどういふ条件があるんですか。

○政府委員(永井浩君) 利子補給の返還の条件と申しますのは、税引き後の利益が資本金に對しまして一〇%以上の利益が出た場合に一定の比率によつて返還すると、こういうことでございまして、ただその場合に、船舶建造積立金という制度がやはり同じ法律上ございまして、それも限度額一〇%でございまして、その積立額をした場合には、その積立額を除いて一〇%利益が出るといふことでございまして。

○黒柳明君 一〇%という。国税から一応きのう新聞に出た内容のとおりだという御返事をいただいたんですが、運輸省は当然この補給をする方ですが、これはどういうことなんですか。いつごろからこういう事実関係を知つてあるいは調査をしていただいましょうか。国税が先に指摘したということ運輸省としても後追ひになったのか。その点どうなんですか。

○政府委員(永井浩君) 国税の関係について私どもがお答えする立場でございせんが、一方、運輸省といたしましては、利子補給法上利子補給を

受けております。会社の経理を監督しておるわけでございます。それで、日本郵船が五十五年度決算の中におきまして、経理の処理の方法について新しい考え方を導入したと、こういう事実は承知しておいたわけでございます。それについて、まあ経理の会計処理につきましてはいろんな考え方がございまして、それが妥当なものであるかどうかという点につきまして検討を進めてまいったわけでございます。それで、特にその点につきまして専門家の意見を聞く必要があるということ、去年の四月に日本公認会計士協会にその点の新しい経理基準の妥当性につきまして文書で意見照会をいたしております。一年近く会計士協会御検討なさったようでございまして、去る三月五日にその回答が出てまいっております。

○黒柳明君 そうすると、運輸省の方でも、経理の仕方は若干こうあるけれども、一応目をつけて公認会計士の方にお願いをしていた、その前に国税の方が指摘した、こういうことで、公認会計士の方は返事はもう来たんですか。その返事はどういうことなんでしょうか。

○政府委員(永井浩君) 公認会計士協会に意見照会をいたしましたのは昨年の四月でございます。それで返事がございましたのが本年の三月五日でございます。

○黒柳明君 どういう返事だったか。

○政府委員(永井浩君) 具体的に申し上げますと、意見を照会いたしましたのは、借船料、つまり船をはかりの会社から借りてまいりますその借船料につきまして、航海に対応する費用として計上する方法と、それから期間に対応して計上する方法、これは日本郵船が今度新しく採用した方法でございますが、この二つの方法が考えられますが、いずれの方法が合理性があるか。さらにいづれの方法も合理性があるといえども、その新しい経理処理を採用した場合に継続性というものを尊重すべきではないか。この二点について意見照会したわけでございます。これに對しまして、公認会計士協会の回答では、運輸費用の計上

については企業のそれぞれの運輸実態に最も適した方法をとるべきである。つまり、いろんな考え方がありまして、いづれも合理性があるということが第一点。しかしながら、一遍採用したいとした会計処理方法はみだりに変更してはいけないということ、継続性について十分配慮する必要があると、この二点の回答をもらっております。

○黒柳明君 いずれにせよ、今回国税の方から百億の利益があったと、こう指摘されると、当然これは利子補給の返還を求められるというケースにならうかと思うんですが、その検討はどうなんですか。

○政府委員(永井浩君) 私どもとして、先ほど申し上げましたように、国税当局の処分とは別個にこの経理処理につきまして検討を進めてまいりまして、いま申し上げましたような回答をもらったわけでございます。ただ、この公認会計士協会の回答につきましてはきわめて基本的、抽象的な表現になっておりますので、これを行政ベースに移すためにはより具体的な基準というものを考える必要があると、このように考えております。そういう意味で、いま内部で検討をしておるわけでございますが、その具体的な基準ができて上がりましたら、この基準に当てはめまして日本郵船のこの経理の処理について監査をしたいと、このように考えております。

○黒柳明君 ただ、それは運輸省の立場としてやられてるわけですが、いづれにせよ国税からこう指摘があれば、その利子補給の返還というものを求める方向で検討せざるを得ないと思うんですが、どうでしょうか。

○政府委員(永井浩君) ただいまも申し上げましたように、具体的な物差しは現在検討、準備中でございますが、少なくとも継続性については問題があるうかと、このように考えておりますので、利子補給の返還を含めまして検討をしております。

○黒柳明君 そうすると、金額までは、まだ物差しができていないからあれですけども、どのぐ

らいになりますか、三十億ぐらい、四十億ぐらい。

○政府委員(永井浩君) これは非常にまだ具体的な物差しがないので何とも申し上げかねるわけでございます。仮に国税庁の御判断と思われるものを日本郵船から聞いておりますが、そういうものを仮に前提といたしますと、ただいま先生から御指摘のような金額にならうかと、このように考えます。

○黒柳明君 三十億ぐらいになるかもわからないということですね。そうすると、何ですか、いただいた資料でも、全部五十五年度で四、五十あって、合計が一兆二千四百億あるわけですね。この中でさらに国税の更正決定を受けたところはまだあるんですか。いまは日本郵船だけですけども、更正処分を受けたところはまだほかにもあるんですか。

いま日本郵船だけのことを言ったわけですけども、何社ありますかね、全部で。四十三社ありますね。それでは日本郵船のことですけれども、ほかにも国税の更正処分を受けたところはあります。

○政府委員(永井浩君) 国税関係の更正決定を受けたかどうかについては私も承知いたしておりませんが、日本郵船と同じような経理区分をしております会社といたしましては二社ござい

ます。

○黒柳明君 それはどこどこですか。

○政府委員(永井浩君) 昭和海運と第一中央汽船でございます。

○黒柳明君 そうすると、それは五十五年度末で幾らぐらいの利子補給をしてるんですか。

○政府委員(永井浩君) 先ほど申し上げました国庫納付の義務残高は、日本郵船で申し上げますと二百三十五億に達する金額といたしましては、昭和海運が七十五億、それから第一中央汽船が四十五億、こういうことになっております。

○黒柳明君 そうすると、全部の四十三社、これは運輸省の調査というものはしてあるんです

か。やっぱり国税待ちですか。まだ物差しがでないから、できた後にまた調査を始めるんですか。これはどうでしょう。

○政府委員(永井浩君) この新しい日本郵船等が採用いたしました経理基準につきましては、従来の考え方と違うわけでございます。これにつきましましては従来から利子補給法上の監査をやっておりますが、特にこの三社についても監査をした

い、このように考えております。

○黒柳明君 三社は監査されるんですから、さらに四十三社で莫大な利子補給が出ているわけですね。それは従来からつかみ取りだなんて言われている筋もあつたわけですけども、私は素人なんです。余りわかりませんが、すると、ここで日本郵船がいま国税から指摘され、さらに二社が一応その経理内容について運輸省もやっぱり調べなきゃならない。あと残るところは四十社です。利子補給を受けておる。それについては総体的にやっぱり何らかのこの経理について目を通すという気持ちはあるんでしょうか。

○政府委員(永井浩君) これは従来から三年のローテーションでこれらの利子補給を受けた会社を監査いたしております。それで、そのたびに過去三年分の経理を監査するというので、各社とも毎年の経理を見ておるわけでございます。そのほかに必要に応じて特別の監査、こういうことも行っております。

○黒柳明君 運輸大臣、いま局長のおっしゃったことを踏まえて、何か国税に指摘されて、要するに運輸省の方がちょっと後追いじゃないか、こんな感じはします。直接の責任官庁として、です。ですから、この三社につきましては物差しをつくらなきゃならないことも当然です。ですけれども、私申しましたように、何か利子補給につきましましては従来から余り芳しからざるうわさがあることはあるいは大臣も当然お聞きかと思うんですが、この際、この四十三社全部と言つと、そうじゃないところが中であつたらあつたら受け取りますけれども、膨大な額ですから、これは行革の一環

として必要なわけでありまして、これは先般の予算でもわが党の委員が取り上げたことがあるんですよ。そのいろんな前向きな御返答もいただいたわけですが、それを踏まえて、私もここであえて繰り返しの質疑は避けたいと思うんですが、こういう事実が国税から指摘された局面を踏まえまして、やっぱり運輸省としましては相当な、いままで三年ごとに監査しているからいいんだ、こういうわけにいかないじゃないか、こういうふうにいると思いますが、ひとつ国税の更正処分を受けたということも含めまして、また、公認会計士から昨年一年がかりで意見書も出たということも踏まえまして、大臣、今後これについてどういう処置をとられるか、御意見を聞かせただけです。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 私日本郵船の件は新聞で見まして驚いたものでありますが、しかし、国税庁側が百億円と称するものについて公表したとは言えないのであります。新聞には出ておるんですが、往々にして経理の処理方法が国税庁の考え方と民間の経理でやります考え方は違ふものがあるんです。それで、それが一々脱税であるというような指摘を受ける場合と、一種の整理方法の相違というところで円満に話がつかう場合が非常に多いのであります。昨日の新聞によれば脱税的雰囲気公表されたように思うのでございまして、それならばそれと明確な国税庁の考え方をはっきり言ってもらわなくちゃ困る。

私は、いま委員が御指摘になりましたように、利子補給というようなことは、これは大変重大なこととございまして、今度のことを契機にいたしまして、この経理の操作ミスというようにしないで、やはり国民の税金をいたして利子補給を受けておる造船企業全般の態を正して、また、われわれもそうしたことをやっておる行政官庁としては、やはりこうした問題について厳正に対処していかなくちゃいぬというふうに思っております。

○黒柳明君 国税庁、どうですか。大臣から質問を受けるなんて、一課長として非常に光栄だと思ふんですけども、確かにそれはマスコミの報道を見た範囲でしかなく、これは要するに脱税的な感じをやった人だに与えたことは間違いないと思います。また、大臣がおっしゃったような民間経理というもののについても国税の考えとニュアンスが違う面もあるわけですが、そうならそうとしてもそれはつきり物を言ってくれと大臣に質問されたんで、答えてください。

○説明員(草野伸夫君) 海運業における借船料というものの税務上の取り扱いということの見解を税務上の取り扱いにつきましては、海上運送のために要する費用のうち貨物費それから燃料費、港費その他その運送のために直接要するものは運送収入の収益計上との対応関係、いわゆる収入と対応する関係において損金に算入する、こういう立場をとっております。借船料は一般的には運送のために直接要する費用であるからやはり収益対応で損金算入の扱いをする、このように税務の経理上は考えております。

○黒柳明君 これは局長さんに、もう当然そんなことは御存じのとおりだと思ふんですけども、どうですか、借船料の国税としての扱いを運輸省から見ますとどういうふうに思われますか。

○政府委員(永井浩君) 企業の会計処理につきましてはいろいろ考え方があるんですけど、それが正しくどれが間違っているというようにすることは、公正妥当な経理の処理方法というものが幾通りもあるケースもございまして、国税庁は税法上の御判断で一番適切と思われる判断をされたのだと思ひます。私どももいたしましては、やはり利子補給法上一番公正妥当であるという基準を速やかに明確に定めて、それによって処理したい、このように考えております。

○黒柳明君 いずれにせよ、昨年の四月から公認会計士協会に一応意見書で問い合わせたんですから、いわゆる何といひますか、日本郵船の借船料

の利子の圧縮操作みたいなものは運輸省としても当然目をつけていたと、この点は間違いないわけですね。全然正常であったとは思わなかった、これは間違いないわけですね。

○政府委員(永井浩君) 先ほど申し上げましたように、第一点は、そういう経理処分が妥当であるかどうかということ、仮に妥当であった場合、一つの経理区分を採用してそれを頻繁に変えるということがいかにどうか、この二点の意見を照会したわけでございます。現在の抽象的な意見ではございまして、前者については、いろいろな経理方法が考えられるので、それがだめだとかいうことではないという返事をいただいております。

第二点につきましては、やはり継続性というのが重点である、尊重しなければならぬ、こういう回答でございますので、少なくともその継続性の問題については私どもも問題ありと、このように考えております。

○黒柳明君 わかりました。もう大臣に御答弁いただくまでもないと思ひます。

今度はニュージャパンの方に焦点を移しまして、大臣も、ニュージャパンの実態の、国際観光ホテル法から言っても所轄の責任者なんです。が、このニュージャパンについて余り余りというか、国会の場でたしか発言されたことがないような記憶があるんですけども、四月、もう間もなく横井さんが国会へお出になるわけですね。ですからまたそこで火を噴くと思ふんですけども。

建設省、いらつしやいますね。ニュージャパンの前に、コーヒショップというのか、フルーツショップというのか、建物がありますね。あの建物が建っている道路、道、あそこはどこの所有ですか。

○説明員(田村嘉朗君) ホテル・ニュージャパンの前にフルーツパーラーのようなものがございますが、この敷地がどういう状態かということについて東京都に照会したわけでございます。これは

昭和二十一年の三月に都市計画決定されました東京都計画道路の幹線街路環状二号線の区域内でございます。また、この区域内におきまして、昭和四十八年の十一月に都市計画事業の認可がございましたわけですので、その事業地内にあるようでございます。

○黒柳明君 それで、それは都道ですね。都市計画法、都道ですね。

○説明員(田村嘉朗君) はい、そうでございます。

○黒柳明君 大臣、話はこういうことじゃなくて、国際観光ホテル法の問題で大臣にお伺いしたいんですけども、ニュージャパンにつきまして感情的ないろんな発言もあるかと思ふんですが、その感情的なものをさけておいて、やっぱり怒りというものはこれは正当な面が相当あるわけですね。いまの建設省の話によりますと、ニュージャパンの前にフルーツパーラーみたいなものがあるんです。そこは完全に都市計画法にのった道路、都道、そこにニュージャパン所有、これは又貸しなんです。又貸しの人はこれはまあ関係ないんであえて申し上げませんが、ニュージャパンがつくった建物があるわけですよ、フルーツパーラー、コーヒパーラー。そういうことで間違ひありません。

○説明員(田村嘉朗君) この建築につきましては確認してありませんで、だれがつくったかということは私どもの方では存じておりません。

○黒柳明君 ええ、そこはもう建設省の守備範囲じゃないんで、私どもが聞いたら、いわゆるニュージャパンのもので、それでニュージャパンがある人に又貸ししている、こういうことなんです。ですから、言うならばこれはもう「ちよつと」という例はどこかにあるでしようかね。そこらにある都道、国道に建物をつくっちゃってそこで商売する、そういうわけですよ。これこそちよつとね。屋台一つ引張ってラーメンやるんだって許可が要るわけですよ。食品衛生法の許可がどうなのか、あるいは地元の警察との許可がどうなのか、

まずこれは、もう何も大臣にどう思いますか。なんてことをお伺いするまでのことはないと思うんですけれども、どうですか。また、こういう運輸省が国際観光ホテル法にのっとって認可を与えたホテルが、そういう都道を勝手に占有して、それでそこで商売をやっていたなんてことをお聞きになつて、どうですか。

○黒柳明君 これはあれですか、これから遺族に
対するいろんな折衝も行われるんでしょうけれど
も、これはもう当然横井さんと亡くなられた人の
問題ですけれども、やっぱり運輸省として、直接
責任がある立場のいまの国際観光ホテル整備法に
ついて、これはもう認可の取り消しはしたんです
か、ああいうけしからぬところだからと言って。

部長さんがもう取り消す方向でということですから。ただ、横井さんも、もう商売できないやと、こんなことを先週におっしゃっていましたから、その面はこれはもう結論が出たような感じがいたします。

りますと、私もこの法律を見ますと、やっぱりちよつと運輸省の方でも、過去には認可を取り消したからえつて逆に告訴されたというようなこともあったということで、「申請者のホテル業の経営が著しく不健全又は不確実である」とき。この「著しく不健全」「不確実」とはどういうことかというようなこと、こちらあたりも含めて、当然このニューヨークの先例をとるまでもなく、やっぱりどんだんどんだんこれからホテルは建ちますし、国際的に日本が云々なんということはもう言うまでもないことでありまして、そういうもう完全に

○政府委員(西村康雄君)　ただいま先生から御指摘のように、現在の国際観光ホテル整備法で、今回のホテル・ニュージャパンのような火災の場合でも、登録を取り消すということになりますと、いま御指摘のように、「ホテル業の経営が著しく不健全又は不確実」ということが一番これに該当するということだろふと思います。ということになりますと、実際に非常に抽象的な概念で決められていますと、具体的に処分をするということについては非常に要件を明確にしていく必要があるということ、直ちにどうこうということが大変むずかしいということも、また御指摘のとおりでございます。

そういう点から申しますと、私も現在、国際観光ホテル整備法というのは、そもそもは防災上の問題を正面からこの法律自身で規制するというたてまえはとっていないわけで、こういう点は、建築基準法なり消防法なりがもっぱら防災の問題はチェックする。私どもの運輸省でまたこれをチェックしますと、二重行政の問題も起きるわけで、これは専門の省庁にお願いするということでまいったわけですが、しかし、現実には消防法令違反あるいは建築基準法令違反というホテルが存在するというのもまた蔽たる事実でございませう。

○黒柳明君 これは全体から見ますと、いままでは陰に隠れていた問題で、八万のうちの二千ぐらゐが国際観光ホテル整備法にのつていていわゆる認可を得ているところなんですが、そういう「適」マークがあるとかないとか、国際観光ホテルであるかどうかなどというのはわからないで一応泊まっていた、こういうケースが多いわけですから、これを契機にして、ニュージャパンの悪例を契機にしてそういう問題がいま論議をされるわけですから、大臣、いま部長さんがおっしゃいましたように、ひとつ早急にこの国際観光ホテル整備法の内容を検討しまして、一日も早く国際的に安心できるホテルを認可する、こういう方向でいきませんと、建築基準法やあるいは消防法の後追いになるようになります。本当はそういうものの上にこ

ういうものが安全だというものがなきゃおかしいわけですよ。建築基準法あるいは消防法にのっとってどうかなんというお客さんは一人もいないわけです、そんな人は。階段がどうなっているか、出口がどうなっているかということを吟味して入るわけじゃないわけですよ。それは何か不慮の事故が起こった後に違反があったとか不適だったとかいうことでありまして、その上に、海外のお客さんなんというのは、国際観光ホテルとして認可をもらっているということが、そういう建設省や消防庁の守備範囲までも全部含めて運輸省の認可

というものを、それが安心の一つの原因になるわけですから、法的にはそういうふうな違つた守備範囲、所轄官庁が違ふ、そこらあたりもどうするということに果たしてなるかどうか別ですけれども、少なくともいま現在のこの運輸省の守備範囲だけでもひとまず早急に検討すべきじゃないでしょうか。あるいはそれと同時に、やっぱり横の連携もとっていかないと、国際的な信用を得るような国際観光ホテル整備法、それにのっとって認可されているホテル、こういうふうにならないのじゃないでしょうか。横の各省との連携も。その点いかがでしょう。

○国務大臣(小坂徳三郎君) もういま委員がお述べになったことは全く同感でございます。私は、国際観光ホテルというならば、当然防災あるいは防火、安全ということが十分立証された上のことではないかというふうにも思うのでございしますが、その辺のところは非常に盲点があつて、今回のような非常に悲惨な事故が起こつたわけでございます。

われわれがいたしましては、現在観光ホテルとして登録認可をされているところをいまシラミつぶしに一生懸命調べておるところでございます。しかし、これはやっぱり消防とかあるいは建設省とか、そっちの方の方々も一緒にやつてもらわないとどうにもならぬという点がたくさんございします。しかし、いすれにいたしましても、認可を出しておるからには責任を多少持たなくちゃいけないわけでございますので、いま各省庁とより緊密に連絡をとりながらもう一回洗い直しをやる、そしてその実態を明確にして、観光ホテル登録という問題について根本的に考えを見直していくというふうに進めてまいりたいと思つております。

○小笠原貞子君 まず最初に、日本郵船の利子補給の問題についてお伺いしたいと思ひます。大臣もこの問題については余りお詳しくいらつしやらないかと思ひますけれども、実は先ほど局長が、会計原則の継続性という問題から考えるとこれは問題があるというふうなことをちよつと

つしやつていましたけれども、私はこういう事態が起きるということは、もうあの当時から必然的に予測できたわけでございます。それは昨年の三月の二十五日の予算委員会での問題についてお伺いいたしました。局長もそのとき御答弁いただいたとおりでした。去年のことでございますから、よもやお忘れにはなつていらつしやらないと思ひますが、そのとき私は、会計の操作によつて利子補給金を返還しなくてもよいようにという基準が変更されるということはこれは会計原則の継続性からしてもおかしいということを申し上げたわけでございます。そのとき局長は、議事録を見ますと、「私も未実現利益の排除等望ましい」ということで指導してまいりました航海完了基準」を逐次実施していくというふうにお答えになつていらつしやるわけなんです。しかし、今度の事件は、私が指摘したとおり、いままでの積み切り方式から航海完了方式という形に変えたわけですね。そういうことで利益を薄める利子補給金を返さなくてもいいというふうな操作をされたわけなんです。だから、経費を今年度に繰り入れて、そして利益を薄めるということが現実には私が指摘したとおりになつていくわけなんです。

それで、日本郵船のやり方を見ますと、借船料の経費を、いままで積み切り方式だったのを、私が指摘したときには、これは局長も御指導なすつていられると思ひますが、航海完了方式という形に変えて、そしてその利益を薄めるために、今度また積み切り方式に今当期の経費に入れ、というやり方になつてきているわけですね。そうすると、結局利益を隠すために、もうあの手もこの手もいつでも自由に使えるというふうなことになるつしまふのではないかと。だから、私が指摘したとおりになつたということは大変残念なことなんですけれども、そのとき局長は胸を張つて、航海完了基準の方式にしていこう、こう言われたわけなので、私はここで一言申し上げたいのは、やはり政治を担当していらつしやる専門のおたく

が、私が予測してこういうことがあると言つたときにもつと謙虚に聞いていただくべきではなかったのか。その姿勢がないところからこういう問題が起きてきた。そういうことから、私は政府としての責任をどう考えていらつしやるか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(永井浩君) やや事務的なお話で恐縮でございますが、海運会社におきましては、商行為が二つの会計年度にまたがって行われる。つまり、たとえば五十六年度に荷物を受け取つて出航したしまして、到着して荷物をおろすのが五十七年度と、こういうケースが非常に多いございします。この場合に、それらの収益、費用をどのように各会計年度に計上するかという方法がいろいろございまして、従来から積み切り基準、つまり荷物を積んで出航するときの年度に計上する方法と、それから航海完了基準……

○小笠原貞子君 それはわかつているんです。

○政府委員(永井浩君) 私どもは四十九年以来、航海完了主義が未実現利益を排除するという意味で、一番会社の健全な経営を反映できるんじゃないかというところで船会社を指導してまいつたわけでございます。これにつきましては、現在もその方針は変えるつもりはございせん。ただ、この航海完了主義の中で、費用を収益対応で計上するかどうか、あるいは期間費用化してそれぞれの年度に区分するかどうかという、いわば航海完了主義の中で、いろいろ費用の経費につきまして考え方が分かれていたわけでございます。日本郵船の今度の方法は、従来収益対応で、航海完了のときに経費を計上していた借船料等につきまして、これを期間費用化してそれぞれの年度に分けて計上しよう、という考え方でございます。したがいまして、その点については全く新しい考え方でございますので、公認会計士協会に意見を聞いたわけでございます。航海完了主義全体をいいますけれども、私どもはいずれも合理性はあると思ひますけれども、一番妥当な考え方ではないか、このように考えております。

○小笠原貞子君 いろいろおっしゃいましたけれども、結局具体的には、その費用を今年度に繰り入れるということも自由になつてくるわけですね。だから、やっぱり利益隠しにはあの手この手が使われるという、そういう心配があるわけですよ。だから、やっぱりその辺のところはきちっと会計の継続性、そしてきちっと利益隠しをしないうでやつていかなければ、幾ら補給金なんと言つたつてそれこそむだ遣いされてしまふからね。そういう点を私は指摘したわけなんです。会計の継続性から言つても、利益隠しにあの手この手と使えるということでは困るということですから、その趣旨ではきちつとやつていただきたいと思ひますが、よろしいですね。

○政府委員(永井浩君) そういう意味におきましては私ども全く同じ考えでございます。そういう意味で専門的な第三者に意見を照会したと、その回答を尊重いたしまして今後処理していきたい、このように考えております。

○小笠原貞子君 大変いろいろ考えて、利益を隠すというのは専門家ですから、だからもう相当具体的に細かく考えてやつていただかなければならないと思うのです。先ほどもおっしゃつていたけれども、当然これは不当なものだと、返還をせよという立場でやつていただきたし、また、ほかの船会社、大手の海運会社なんかもどういう手を使つていられるかわからない。そういう点も踏まえて具体的に御調査もしていただきたしと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(永井浩君) 利子補給対象会社につきましては、毎年度の経理内容を私ども監査いたしております。必要に応じて特別監査ということも行つております。その点については厳正に処理してまいりたいと、このように考えます。

○小笠原貞子君 厳正にやつていただきたしと思ひます。それでは次に、マイカー利用の問題について伺いたいと思ひます。昨年出されました運政審答申の中の地方バス問

題について、私お伺いしたいんですけれども、いま行車という名のものと、補助金の性格を全くと言っていいほど無視して、画一的に打ち切りというようなことが臨調からも出されているわけなんです。地方バスに対する補助金の一部打ち切りもその一つである。ところで、運輸審議会、これ七月に出されたんですけれども、ここで「地域旅客交通政策のあり方」というのが出ているんですね。このところで、何カ所も出てくるんですけれども、マイカーを積極的に活用するということがたくさん述べられているわけです。特にこの中で、「過疎地域等においては、相互扶助の見地から家用車を使用する者とその利用を希望する者を地域の組織の力により結びつける家用車利用の導入を検討する」ということがここにはっきり述べられているわけですから、地方公共交通機関を預かる責任者としての運輸大臣は、この見解をどういうふうにお考えになるでしょうか。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 事務的にまずお答えを……

○小笠原貞子君 事務的じゃないですよ。これ基本的な問題なんですがね。

○政府委員(石月昭二君) お答え申し上げます。運輸政策審議会の答申ですと、先生ただいまお話しのように、マイカーの活用ということを検討しろという御答申を受けております。この考え方は、御承知のように、マイカーと申しますのは非常に機動性、随意性に富みまして、非常に広く活用されているという実態がございます。確かにまあ大都市のようなところではマイカーの活用につきましてはいろいろ制約もございまして、地方ではマイカーというのは非常に活用範囲が広い輸送機関でございます。一方、地方の過疎交通の状態を見ますと、現実には利用が非常に減りまして、バスとして企業として成り立たないというふうなケースもございまして、そういう場合におきましても、やはり公共交通といたしまして、お年寄りであるとか学生であるとか、通院の方々というふうな

な方の公共交通の足を確保する必要があると、そういう観点でバスが成り立たないところにつきましてマイカーの活用というものを検討しろという御答申でございますので、私どもとしましては、その答申の意を受けて、マイカーの実態を調査し、またはどのようなところで使えるかということとをこれら勉強してまいりたいというぐあいに考えておる次第でございます。

○小笠原貞子君 大臣、いま事務的なこととおっしゃいましたけれども、数字とか、そういうものは確かに事務局の方からお答えいただかなければならないかと思っております。やっぱり地域の交通の問題というのは、もうまさにこれは政策の問題でございますので、そして非常に深刻な問題でございますので、まあすべて大臣にというわけにはいかないけれども、せめて大臣にというわけにはいかないとおっしゃるならそれでも結構でございますが、なるべく大臣に御質問させていただいたときに、お答えいただきたいということを一言申し添えたいと思っております。

で、いろいろ理由をおっしゃいまして、確かにそういう理由もございましてしょう。しかし、相互扶助の精神でやれと、まあボランティア活動としてというふうなことも前におっしゃいましたけれども、そういう相互扶助の精神とかボランティア活動というふうなものでこれが済むのならないんだけれども、そういうふうな法律からか。たとえば道路運送法という法律からか。考えても、これはいろいろ問題があるのではないかと、そう思うわけなんですけれども、また大臣にちょっと伺いたいんだけれども、こういう道路運送法などから関連いたしますと、大臣としても運輸省としても何も問題ないというふうにいまして、いらつしやるのかどうか、ちょっとお伺いしたいと思っております。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 運輸審から、こういう非常に過疎地域の公共交通についてまあみんな考えあぐんでいるところに、それなら家用自動車というものも使ってみたらどうかというサセス

チョンだと思っております。私は、だからいいとか悪いとかという議論の前に、果たしてそれじゃ家用自動車というものがそういう公共的な任務にたえて一体動くのかどうかというふうなことも、頭の中ではとてもだめだろうという考えもたくさんあると思っております。しかし、せっかくのニューアイデアとして出された運輸審の答申でもございまして、まああれわれとしては、それをひとついろいろ検討したいというふうな気持ちで現在主体なでございます。したがって、これがやっぱりりだめであればだめであるように、またわれわれと行政は考えなくてはならぬと思っておりますのでございまして、御満足いく答弁であったかどうかはわかりませんが、率直なことを申し上げます。

○小笠原貞子君 何よりも大事なことは、やっぱりこれ輸送機関ですから人命が大事でございます。で、車という交通手段で運ぶということになると、この問題についていろいろ制約があるのではないかと。そしてまた、それをいづれでもたでというわけにはいかない、やっぱりお礼もなければならぬというふうなことになるかと、これは白タクと同じ性格になるのではないかと、これは白タクからハイタク、タクシー会社があったりそれからバス会社があったりということになりますと、その経営に対してやっぱり一つの圧迫になるのではないかと。その輸送の責任、安全というものは一体どういうふうになるのか、事故が起きたときはどういうふうになるのか、いろいろ大変な問題がはらまれていると思うんですけれども、それについてどういうふうにお考えになつていらつしやいますか。

○政府委員(石月昭二君) まさにただいま先生が御指摘になりましたような問題点を究明しなければ、この制度というものは実施に移せない問題と考えております。

したがって、私どもといたしましては、当面現実には公共交通というものが市町村代替バスというふうなものでカバーできない範囲というものはどういう地域なのかという、まず地域の意向を究

明しなきゃなりません。

それから二番目には、やはり事故がありました場合にきちんとした損害の補償制度をとなさなきゃなりませんし、その場合には、一般の乗用車よりも保険料率をどうするかというふうな問題もあるかと思っております。

三番目には、まさに先生おっしゃいましたように、かなり日本の場合には、バスのほかに、タクシーを含めまして広範な範囲で輸送機関が存在しておりますので、そういう輸送機関との間の調整をどうするか。これによってたとえば既存の輸送企業というものの経営の基礎が脅かされるというふうなことはないようにすることに配慮しなきゃならぬ。そのような諸点を含めまして、これから学識経験者等を集めて勉強してみたいという段階でございます。

○小笠原貞子君 これから勉強ということになるとおっしゃいましたけれども、実はすでにこの問題について調査されているということをおたくの方も御存じだと思いますけれども、これは北海道で五十一年の九月にいろいろアンケートを出しまして、札幌陸運局と学者の方々とで構成している地域交通問題研究会というのがあります。これだけにとまらぬで、いろいろお答えいたします。その中で、通勤、通学以外でバスを利用するという場合にはどういふときに利用するのかというところをアンケートで質問をしているわけなんです。それを見ますと、こういうふうな言っているわけですね。家用自動車がない、これは当然家用自動車は使えません。また二番目には、家用車があるけれども運転してくる人がいないというところであきらめている、これが二〇・五%でございますし、それから家用車はあるんだけど、使いたいというときに、畑へ行って働いていたりというふうなことで、車はあるけれども運転してもらえない、車を使えないという人が一七%。それからまた四番目には、家用車よりバスの方が安くて安全だからというふうなことのアンケートが集約されております。それを計算いたし

ますと、自家用車を持つておる全世帯の中でも、三七・六％の人は自家用車だめだと、こういう答えになつてゐるわけなんです。だから、自家用車があつてもこれを使うということがこの表の中からは読み取れたわけなんです。

それからまた、相乗りになりすね、自家用車に乗せてもらう。そしたら相乗りすればいいじゃないかという質問に対して答えているのが、たまたまはいけれども、いつでも相乗りにするということとは、北海道并で言えば煩わしいと。なかなか頼んだりなんか煩わしい、気がねだというのが二・九％。そういうのがございます。それから、もう全くそんなのは反対だというのが二・六％です。反対だというのが二・六％。こういうのは、時間をごさいますからこの資料全部出すことはできませんけれども、やっぱり車はある。確かに過疎地域の自家用車というのは保有台数がふえていますよ、都会なんか比べて。だから、外形的に見れば自家用車はあるけれども、いろいろいふ言つたように、車はあつたつてみんな遊んでゐるんじゃないから、仕事をしたい、ちょっと行きたいと言つたときに畑から上がつてきて出てくるかという、なかなか大変だということと、それから今度、先ほども勉強するとおっしゃいましたけれども、やっぱり交通事故のときにどうするんだという問題が非常に大きな問題として指摘されてゐるわけですね。

そうすると、法的に言つても、そしてまた実際使おうという立場から言つても、大変不可能だといふふうには私は見たわけなんですけれども、いま言つたようなアンケートの結果についてどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(石月昭二君) ただいま先生のお話のアンケートにつきましては、私、知つておりませんけれども、自家用車の共同利用の問題につきましては、民間の交通学者を中心としたしましていろいろそういう検討が行われている。特にイギリスにおきまして自家用車の公共利用というものが

制度的にも導入されておまして、そういう観点から学術的な研究もなされてゐることは事実でございます。

私ももの方といたしましては、この答申にもございまして、自家用車の活用の中には、タクシーを含めたやはり公共交通機関の多面的利用といふことを申し上げたいので、たとえばタクシーの相乗り制度というふうなものを通疎地にも導入するといふようなことについて、いま一段の検討も要するかと思ひます、この前提といたしまして。

なお、一般的に自家用車、現在、相乗りその他が行われているものを全部法的に追認するといふようなことを考えているわけではございませんで、ごく限られた公共交通機関に恵まれない方々の地域を限りまして、なおその場合に、何らかの地方公共団体でございまして、きつと秩序のある中でその利用を限定して導入していくというこ

とが、今後の財政的な制約の中で国民のモビリティを豊かにする一つのまた方法であらうという御提案でございまして、その趣旨に沿つて勉強していきたいと思ひますので、次第でございまして。

○小笠原貞子君 それからもう一つ、いわゆる交通弱者という言葉が、よく犠牲になるから使われるんだけれども、交通弱者と言へば高齢の方とか、それから通学の小中学生とか、まあ病人なんかも入りますけれども、この交通弱者がどれくらいになるかというので、また、ここでアンケートの世帯で調べてみました。それでは、世帯のうち五

これは、滝上町というところでは、世帯のうち五〇・四％が交通弱者を抱えております。それから浦幌、これは北海道ですけれども五六・二％。音別という釧路の広域圏ですけれども、これは六四％の世帯は交通弱者を抱えてゐる。平均しますと、五八％の世帯が交通弱者を抱えてゐる。そして運輸もできないという方たちでございまして、それから、だからそういう実情もこれから十分に頭に入れて御検討をいただかなければならない、そ

う思うわけですね。

これについて御存じないとおっしゃいましたけれども、札幌陸運局も一緒に入つておりますし、具体的にこれは調査しておりますし、学者なんかの意見としてみてもきちつとまとめられておりますので、ぜひこれも参考になつて、交通弱者や地域の方たちを守るという上で本当に自家用車というものがそんなに利用できるのかどうか。私が心配いたしますのは、そんな問題をほらみながら、具体的にまだ検討されてないのに、この運輸審のを見ますと、もう次々、次々出てくるんですね。

自家用車の利用ということが、だから、これに流されないで、本当に利用する者の立場に立つて十分な御検討をいただかなければ解決しないと思ひますので、その点は御要望を申し上げたいと思ひます。

それでは、この要望を申し上げて、今度はそれにつながつてまいります第三種生活路線、いわゆる五人未満の路線に対する補助打ち切りというものが当委員会でもいろいろ言われておりますけれども、地方バス路線維持対策要綱というものが出来ております。その要綱の中に、「地域住民の福祉を確保すること」となつております。これは当然のことだと思ひますけれども、この考えは運輸省としてもいまもお変わりなくいらつしやいますでしょうか。その点が一つ。

それから続いて、五人未満路線——第三種生活路線ですね、補助というものが五十年から予算がつきまして行われたわけなんですけれども、どういふ理由でこの補助を出すというふうになつたのか、時間もあれでございまして、簡単にその経緯をお答えいただきたいと思います。

○政府委員(飯島篤君) 地域住民の足を確保するということは非常に大事なことでありまして、私もその方針に何ら変更はないわけでございます。

それから、いま三種路線について、五十五年度にこういう現在の形になつたのかという……

○小笠原貞子君 いや、五十年から補助をつけ

るようになったでしょう。だから、そのときにどういふ理由で補助をつけるようになったのかというそのいきさつですね、それを簡単に。

○政府委員(飯島篤君) この地方バスに対する補助制度は、それぞれの節目でいろいろ強化策がとられてきておまして、一つの段階として五十年にいろいろ見直しが行われました結果、三種路線についても補助を行おうということになつたと記憶いたしております。ただその場合に、これについては五十年間ということで大蔵省との間では話ができつたといふふうにはつきり書き物で残つております。

○小笠原貞子君 まずこの要綱にも書いてありますし、それからいまもおっしゃいましたように、その地域住民の福祉と足を確保するという立場については、いまも変わりが無いというところははっきりおっしゃつたわけですね、先ほど。その立場は変わらぬといふことでございまして。

それで、その五人未満の路線について補助をつけるようになったといふことでございましてけれども、大蔵省としてはやっぱり財政の問題があるから、これは打ち切りたいといふことは当然だと思ひますけれども、大蔵省の考えを私は聞くのではなくて、運輸省として、この地方バス、そして第三種生活路線のバスについてどういふふうにか考へていらつしやるか、運輸省としてのお考えを伺いたいと思ひます。

○政府委員(飯島篤君) 先ほどの五年が過ぎまして後、五十五年度でこの制度の見直しを行ったわけでございますが、確かに乗車密度が余りにも少なく、企業として維持していくことは非常に困難であるといふことから、まあいろいろな選択があります。これはる前に申し上げておりますので省略いたしますが、そういう地域の実情に合った方策を選択して、三年間ひとまず補助を打ち切らうといふことで五十七年度まで予算が継続しているというのが現時点の状態でございます。ただ、それ以後につきましては、そ

ういふふうな選択の進捗状況を見ながら考へて

まいりたいということでございます。

○小笠原貞子君　もうちょっとはつきりお考えを聞きたいんですけれどもね。運輸省としては、地域の問題を考へて、住民の福祉の問題、足の問題を考へたときに、これはやっぱり守るという立場に立つてやるべきだというふうにお考えになつてゐるんですか。

○政府委員(飯島篤君)　選択の方法として、需要の喚起、路線の再編成で路線バスとして存続し得る条件を整備するというのがまず一番望ましいわけですが、その次には市町村代替バスという、代替交通手段として地域住民の足を確保するという道もございますし、地域によっては単独補助で維持するケースもありましようし、やむを得ない場合は休廃止ということも考えられるということ、地域住民の足を確保すると申し上げてもやはり程度があるというふうに考へておりますが、何回も繰り返して申し上げますが、いま申し上げたようないろいろな地域の事情に合った対応の選択の進捗状況を見てまた考へさせていただきます。

○小笠原貞子君　いろいろおっしゃいましたけれども、それじゃちょっと聞いてほしいと思うんですけれども、これは五十年から補助が出るというときの議事録なんです。これは四十九年九月十日、参議院の運輸委員会の議事録なんです。このときにこう言っているんですよ。四十七年度にまあいろいろの制度ができたけれども、「五人以下の路線は少なくともこれは経済政策、交通政策のうちに問題ではなくて、社会政策的な問題である。したがって交通政策としては、五人未満の路線というものは、少なくとも民営バス事業としては将来整理したほうがいい」という考へ方がいままであった。しかし、それがそうはいかないんだというので、こう言っているんですね。「現実問題といたしましては、『五人未満の路線はたゞ確保いたしておき』ますと、だからこれに、いままで出さなかつたけれども、目玉として政策を転

換して、これを出そうというふうに言っているらしいわけなんです。その運輸省の答弁というものは、そして岩間議員が、そのときは徳永運輸大臣だったんですけれども、五人未満は優先的に拡大して前進させていくために努力していくべきだということを申しましたら、大臣も、「今後ともそういう方向で努力してまいりたい」と、こういうふうにお答えになつてゐるわけなんです。だから、この補助をするというふうになつたときには、運輸省としても毅然とした方針を考へていらしたと、そしてまた具体的には、「これは暫定ではございせん、現在の補助要綱の続く限り、ほかの補助の制度と同じように統括していく、恒久的なものであるということ、はつきり議事録に残っているわけなんです。」

それがいま何うと、非常に姿勢が後退をいたしております。こういう問題について国会で、運輸省としては地域の問題を考へて、これはもう政策的な問題だからこれを補助しなせやならぬというので、もうがんばつてやると言いがたがこれが実行されないということ、国会決議に対する強い言葉で言えば侮辱であるし、住民に対する背信行為だということに私は言わなければならぬといふふうに思つておられます。時間がありませんが、いろいろおっしゃるだらうけれども、やっぱり初めの姿勢は、運輸省はそういう立場でこの問題に取り組まれた。そうすれば、やっぱりいろいろの問題があるとおっしゃるだらうけれども、地域住民福祉の立場から考へても、これはやっぱり検討して、打ち切りなんて言わないで、努力していくいろいろな検討をしてもいい、検討するのが当然だと思つておられますけれども、その御努力をいただけてよろしいやうか。

○政府委員(飯島篤君)　いま先生の御指摘にあつたとおりの発言があつたかと思つてますが、その中で、「現在の補助要綱の続く限り、」ということでごさいます。当時、何回も申し上げましたが、五十年間ということを実施をするということになつたものでございします。それを見直しの際、五十五年

において、一つの系統について三年間、その間にいろいろなことをやってみようということになつたわけでありまして、地域社会の問題としてこれは考へていただく面が強いのではないかと。それから、実態をいたしまして、乗車密度が二人未満とかいうような系統も非常に多うございします。ですから、その辺はまたいろいろ考へまして今後のあり方を詰めたと思つております。

○小笠原貞子君　切らなければならぬという立場ではなくて、切つてほかのものにかかわるということが不可能な場合には、当然これはやっぱり補助を続けていくという立場にも立たなければならぬと思ひますけれども、その点、いろいろな立場で御検討なさるのが当然だと思つても、地域住民の足をなくしてしまふというやうなことは絶対にしない。安心してそこで生活できるようにという立場では御検討いただけたらと思つておられますけれども、よろしうございしますか。

○政府委員(飯島篤君)　何回も同じお答えになつて恐縮でございますが、そういう地域社会の問題としてどのような対応を国なり地方公共団体がするかということでごさいます。私もただで考へる問題でもないといふふうに考へられます。しかし、先生の御指摘の点もよくわかるわけでありまして、来年度の予算要求時期までにいろいろな方策を考へてみたいと思つております。

○小笠原貞子君　時間がたちますので、それじゃその辺にしまして、具体的に伺いたいと思ひます。

五人未満路線の現状について、どうなつておりますでしょうか。五十年、五十五年、五十六年度予算で、各年度ごとの事業者数と系統数と走行キロと輸送人員、どうなつていますでしょうか。そして五十六年の系統数は幾らになつておりますでしょうか。

五十五年度時点で補助をいたしました系統で、五十六年九月末三種の生活路線として残つておりますのが六百九十四系統でございます。それから、事業者数は五十五年九月末現在で九十一でございします。それから、乗車キロは千八百六十二万四千キロでございます。なお、五十年時点の三種生活路線の系統数は七百三十八系統でございます。

○小笠原貞子君　五十六年度予算ベースで補助の対象になつてゐる系統というのは幾つですか。

○政府委員(飯島篤君)　千八百三十三系統でございます。

○小笠原貞子君　そうしますと、五十年が七百三十八系統だったのが、五十五年は九百三十六系統になつて、そしてその中から二百四十二が整理されたというやうなことになるわけですね。そうしたら、五十五年度の九百三十六から二百四十二を引きますと六百九十四にならなければいけないのに、いま伺つた五十六年度の予算ベースでは一千八百三十三系統があるということですね。一千八百三十三系統といふうちにまたこれふえていきますけれども、そうすると、それは六百九十四ではないはずなのに一千八百三十三ということになると、三百八十九系統というものが新しく第三種の補助対象となつたということになると理解するんですけれども、それでいいわけですね。

○政府委員(飯島篤君)　五十五年度の補助対象系統は九百三十六から六百九十四に落ちたわけでございますが、それ以後に、会社が赤字になつたり、二種から三種になつたりというやうなものもございまして、いまのような数字になつたわけでございます。

○小笠原貞子君　ここで私が申し上げたいのは、五十年が七百三十八から五十五年が九百三十六になり、二百四十二が整理されたけれども、五十六年には一千八百三十三。だから、どんどんどんどんふえてゐるということですね。いろいろ理由があつて、会社が赤字になつたりということになつてくるわけですね。そうすると、だんだんだんだんそういう路線がふえてきてゐると。だから、

減ってきたから補助をなくそうというのなら話はわかるんだけど、ふえていくのに補助をやめてしまうことになる、たくさんの人たちが犠牲にされてしまうし、市町村に代替させるということになっても、これはまた後で質問をいたしますけれども、決してなまやさしいことではないです。だから、この第三種がふえていくと、さういふ補助金を減らしてしまおうというのは、重ねて言いますが、地方住民にとっては大きな問題になるというところだけここではつきりさせたいと思うわけなんです。

それでは、北海道の士別軌道というバス会社があるんですけど、これは何系統で、第二種と第三種の内訳、どうなっておりますでしょうか。○政府委員(飯島篤君) 先ほどの点で誤解があるといけませんので補足させていただきますが、三年で打ち切りというのは、系統ごと三年で打ち切りということになりますから、この三種に対する補助制度そのものが五十八年度からなくなってしまうということではございません。

それから士別軌道の件でございますが、五十六年度におきまして、一種が三系統、二種が五系統、三種が八系統、合計十六系統でございます。○小笠原貞子君 いまお答えになりましたように、十六系統のうち八系統、つまり半分が五人未満の路線です。だから、五人未満で打ち切られたらもうこれは重大問題になる。代替も自治体が困難だ、一体どうしたらいいのかわからないのでバス会社でも悩んでいると。それから第二種の系統が五系統いまだあるんですけど、これも三種すれすれのところなんです。今度運賃値上げということになるとまた乗る人が少なくなる、これもまた三種に落ち込む可能性は非常に多いということ、これは大変だという不安がございます。バス会社も苦勞しているけれども、同時に住民の負担も非常にふえてきて大変なことになっているわけです。

これは朝日町という町なんですけれども、この高校生のバス代は二万一千三百六十円なんです。

す。二十キロ離れた士別というところの高校へ通っているんですけども、朝日町が援助して実際はその子供さんは一万八千四百八十円ということになるわけなんです、二人いれば四万円近いというふうな出費になるわけだとしても大変だと。今度は、三番目に町はどうなのかと調べてみましたら、士別軌道に補助しているのが約二百四十万六千円です。それから通学生に対する補助は三百二十九万、小中学生に対する補助が約百八十九万九千円。これで合計しますと約七百五十万五千円なんです。そのほか、代替バスの損金というのが二百八十万ございます。じゃ、おたくの自主財源はどれくらいですかと聞くと、自主財源一億七千万のうち、交通対策費だけでも一〇%近く占めると、こういうことになるわけなんです、これが会社も大変だ、住民も大変だ、自治体も大変だというところの実情なんですからね。

そういう問題について、大臣、時間がないから一言、どうですか。これは大変だと思えますか、大変じゃないと思えますか、一言でお答えください。○国務大臣(小坂徳三郎君) 自治体にとっても会社にとってもえらいことじゃないかと思えます。○小笠原貞子君 本当に大変なことだと思っております。お考えいただきたいと思っております。時間もございませんが、最後に代替バスについて伺いたいと思っております。代替バスを運行しております全国の自治体の数と系統数及び走行キロ、輸送人員を、時間がありません、簡単にお願いします。

○政府委員(飯島篤君) 代替バスの運行状況でございますが、五十五年九月末で、市町村数で百四十、系統数で三百十九、実車キロで七百五十八万五千キロでございます。○小笠原貞子君 これ大変な数になるんですね。輸送人員はわかりますか。○政府委員(飯島篤君) 輸送人員は、統計としてはつきりいたしておりません。

○小笠原貞子君 輸送人員がわからないとおっしゃいましたけれども、わからうと思えばわかるんです、おたくの力で手配してください。それで、北海道だけは私調べてみたんですよ。そうすると、自治体四十五、系統百二十六、そして輸送している人員というのが五十五年で約百六十一万三千人なんです。百六十一万三千人というのがこれで運ばれているということをしかりと大臣も考えていただきたいと思っております。

それでは、五十五年の全国と北海道の代替バスの損益金額、補助金というふうなもの、わかりましたらお答えいただきたいと思っております。○政府委員(飯島篤君) 五十六年度におきまして代替バス、全国で三百二十三系統でございます。補助金の交付実績は、車両購入費補助が三千万、それから初年度開設費が百万、運行費補助が一億五千六百万というふうになっております。北海道だけにについてはちょっといま持ってきておりません。

○小笠原貞子君 全国の欠損額とそれから補助金、その総額をちょっと。つかんでいらっしゃらなからなからつかんでいらっしゃらなくていい。○政府委員(飯島篤君) 代替バスの場合、人件費については補助対象にいたしておりません。なぜかと言いますとほかの事務をやっておつたり……○小笠原貞子君 いや、理由はいいです。数字だけ。

○政府委員(飯島篤君) いろいろな仕事をやっておりますので、割賦その他むずかしい要素がありますので把握できない。したがって欠損額も実態を完全につかめないというところでございます。○小笠原貞子君 実態をつかめないとおっしゃいましたけれども、たとえば運輸省から各陸運局へ出していらっしゃるんです。これは各都道府県別に調査項目に応じた方針を記載して局合計を記載することというふうなものを出していらっしゃるわけなんです。だから、おたくの方でつかもうと思えばつかめるんです。人件費補助を出していないというのはわかっています。だから、

その分についてはわからない。しかし、その他のどの町のどこに何ぼ払ったというの、おたくが出せと言えれば一遍に集まってくる。私ちゃんとして持っているんですもの、これ。

北海道だけ見ますと、欠損額は五億五千五百七十六万九千円です。そして国と道の補助で一億一千七百七十五万の補助を受けております。差し引き四億四千円というのが補助を抜いた欠損になるわけですね。そしてその上に、いまおっしゃったように人件費というものが加わってくるわけですから、地方自治体にとってはもう大変な問題なんです。だから、当然、欠損をこれだけ抱えて、それでまた補助を打ち切られてというふうなことを抱え込むということになったら地方としてはこれは大変だ、だから代替バスを使えばいいじゃないか、やればいいじゃないかと言つても、やりたくたつてやれないという実情があるということ、私にはきちつと数字でつかんでいただきたいと思うんです。それで、代替バスの収支状況というのを、これも金全部出ていますから見ましたけれども、たとえば、十勝の芽室町というところでは、欠損額が四千四百九十九万円で、補助金が百六十六万六千円です。その差、実に四千二百八十八万四千円。つまり、補助金というのは欠損額の二十八分の一になるということになります。大変な欠損を出しています。標茶町では、千六百八十二万一千円の欠損を出して、補助金というのは百二十七万七千円、その差は一千五百五十四万四千円、補助金の十三倍もの欠損を出しています。陸別町では、二千五百九十九万四千円、補助金は二百万、実に補助金の十三倍もの欠損というのをを出しているわけなんです。そういう実情を、やっぱり勘定だとか何とかじゃなくて、おたくで出されているんだから、具体的に全国的に集約して見たいと思っております。そして、そういう数字から見ると、これは大変なものだ、というのが数字を見て初めてわかっていただけたら、私は思っております。そういう意味で、いま全国はわからないとおっしゃいましたが、全国の問題

について、大変お手数をかけますけれどもぜひお調べいただき、これをどうしたらいいかということとを御一緒に考えていきたい、そう思うわけでございます。

こういうことを考えますと、最後に一言大臣にも伺いしなければならなくなるわけですが、これも、こういう第三種路線とか、そして代替バスといつてもこの財政ではそうはいかないよというような問題は非常に深刻でございますので、都会にお住みになつていらっしゃる方からいいますと、都府県でなくても、ぜひ十分実情をお聞きいただいて、そしてそれなりの補助とかそれなりの手当てというものをやっていたらかなければ、地方にもう住むなということになります。やっぱり地方あつての日本ということも考えなければいけませんので、そういう意味でこうした地方公共交通の問題についての大臣の御決意のほどを伺わせていただきます。

時間がなくなりましたので、国鉄総裁、申しわけございませんが質問を次に譲らせていただきます。と思います。本日に申しわけございませんでした。どうも済みません。

それじゃ、最後に大臣の御決意のほどを伺いたい。

○国務大臣(小坂徳三郎君) いま具体的な数字、そしてまた生活実感、地方の実情等について大変細かな、また貴重な御意見を承りました。私は、本来やはりこうした実情と申しますか、実態に合った行政が最も大切であるという考えを持っており、なかなか運輸省も大組織でございますけれども、それぞれの地方にそれぞれの役所もございまして、今後はできるだけそうしたところの実態を把握しながら運営に万全を期してまいりたい、そのように思っております。

○小笠原貞子君 どうぞよろしく願います。

○柳澤錬造君 国鉄の運賃の値上げの率の問題でもって若干お聞きをしたいと思います。

鉄監局長、この前も言っていましたけれども、もう一回整理をしていきたいと思うんです。あの

昭和五十二年の運賃法定制緩和法案が成立をしてきたんですが、あのときの当初の政府の案は物価変動率に黒字のときも五%、それから赤字のときは一五%上積みをする運賃値上げをしてよろしいというのが政府の原案だったわけですが、ところがそれが衆議院に行つてかなり大幅な修正をされたわけなんです。その辺のところの判断がどうも国鉄なり運輸省と私との間の理解が大分違つたのだと思うので、まず鉄監局長の方から、あの衆議院でもって大幅に修正をされた内容というのはどういうことだったんだということを御説明をいただきます。

〔委員長退席、理事小柳勇君着席〕

○政府委員(杉浦清也君) 当時の事情につきましてちょっと私も失念をいたしておりますが、運輸大臣の認可し得る幅につきましては大変いろいろ問題があつたと、いま先生おっしゃつたとおりでございます。結果的には物価変動率というものが集約をされた経緯がございます。詳しくはちょっといま手元にございませんで、正確なお答えができません。

○柳澤錬造君 これは総裁の方も、それから大臣の方も、いま鉄監局長とあれですから聞いておいていただいて、それで少なくともあの衆議院であつただけ大幅修正されたことについて、いま鉄監局長が明確な答弁ができないというところに私は問題があると思ふんです。

私の方から申し上げますけれども、あのとき衆議院から参議院に来て、衆議院で修正した内容についての説明があつたときに、加藤議員は、政府案を不信任する気持ちでもって大幅修正をいたしましたというのが冒頭の言葉なんです。

〔理事小柳勇君退席、委員長着席〕

そして、具体的な内容の中でも特に重要なポイントは、収支均衡のバランスを図ることをやっちゃいかぬと言っているんです。それから、従来は運賃値上げをする利用者が増える。その利用者が減つた分をさらに上積みをしてやるやり方をしていたわけなので、言うならば一〇%の運賃を

値上げをしたと思うならば、実際には利用者が減つて実質的には七%ぐらいしか上がらない。それじゃ困るから、一〇%上げようと思つたらそこへ三%上積みして、それで一三%の運賃値上げということをやつてきたわけなんです。それは禁じられたんです。で、利用者減によるマイナスは営業努力でカバーせよということもきちんと言われているんです。

それからさらには、明確に言われておつたことは、言うならば物件費と人件費の上がつた分だけ、これだけのぎりぎりのものを認めるんだと。それだけのことを国鉄総裁と運輸大臣に権限を持たせるんだと。もちろん、ですから先ほどの、黒字のときも五%から、赤字のときは一五%からといった上積みなんというのはもつてのほかに、そういう形で、あの衆議院段階で削除されてきた。

そういういま私が申し上げた点に立つたならば、あれ以降やられてきた運賃値上げのやり方というのは、これはあのときも議論になつて、じゃ幾ら上がるんだというときに、運輸大臣なり運輸省の方は、いや上げるのはそれは国鉄総裁の方がやることなんですと、私の方は認可するだけのことなんですと。運輸省の方は幾ら上がるというところについての答弁はなかつたわけだけれども、この辺はかなりの緩和法案のときに議論になったところなんです。高木総裁の方からも、この値上げ率の名目と実際の収支の方の実質増というものはもうイコールなんですと。従来のようなやり方というものは一切今回はもうやらないことになつたんですと。これは総裁の御答弁もあつたわけなんですけれども、いまの私のそれをお聞きになつて、鉄監局長、どうなんでしょう。

○政府委員(杉浦清也君) 当時の経緯も、ただいま先生おっしゃいましたような運輸大臣あるいは国鉄総裁からの答弁が、いま一部当時の議事録等も見えておりますが、確かにございました点の答弁をしておるようでございます。

特に、最後におっしゃいましたいわゆるその実

質の値上げ率と、それからそれが名目的に違つて、名目値上げ率というものは一致させなければいけないという御議論に對しまして運輸大臣もお答えをいたしておりますが、いわゆる実質イコール名目であるというふうなふうに理解をいたしたいというふうにお答えをしておることは事実でございます。

したがうして、その趣旨に沿ひまして、昭和五十三年度の運賃改定におきましては、一般の公表賃率につきまして、名目、実質ともに運賃改定は一四・八%というふうに両方とも合わせた形で運賃改定を行うということをいたしたわけでございます。

ただ、まことに申しわけなくまた残念でございますが、実際にやってみますと、それだけの名目の運賃改定をやりましたも、なかなか実態、まあこれは経営努力というものが足らなかつたせいもあると思ひますけれども、客離れということがどうしても出てまいります。したがうして、実際に得た実収というものは率がやはりダウンするということ。そうしたことがどうもやはりどのようになつてしまつても顕著になつてまいりました。したがうして、前からやっておりますようないわゆる客離れの率、まあ逸走率といひますか、運賃弾性値、そうしたようなものを、もう一回それ以後、五十四年度以降、過去の実績に照らしまして検討をし直して運賃改定を毎年考へてきたと。そのときにお答えをいたしました、名目イコール実質という気持ちは変わりませんけれども、遺憾ながら実態がそれに合っていないということでございますので、現在の改定運賃の考え方、実収に對しましてこのぐらゐ客離れがあるものと予想いたしました名目運賃改定率を申請し、認可をしておる実情でございます。

○柳澤錬造君 局長、それじゃ答弁にならないんで、私がこれを取り上げたのも、いつか直るだらうか直るだらうかと見ておつただけけれども、直らないので、こゝし予算委員会でも取り上げることになりやうとしたわけなんです、大臣ももしばら

くお聞きになっていたで結構ですが、いまもいみじくも言われて、思うように上がらないからと言われているんだけれども、あの五十二年のいわゆる運賃法定制緩和をするときに、率直に申し上げますけれども、野党がみんな反対している中でわが党が賛成に回ったんです。それで、すべての物価が国会で議決をしなければ値上げができないならば別だけれども、ほとんどの物価というものは自由にみんなやっておつて、それで国鉄だけ手足を縛って、そうして当事者能力を持たせないで国鉄再建せよと言つたてでできるわけないじゃないか。だから、それは値上げはもう国鉄が当事者でもつてやつて値上げすることはよろしいと。そのかわり、いままでのような形ではやっちゃいかないので、そこが歯どめになるかということとはかなり議論がされたわけなんです。

それで、このままほつて、この歯どめを外したら三七%上がるとか、いや、われわれが計算すりやせいでい、一二%だというようなことまで議論をして、それで、いまもいみじくも局長が言われた、いわゆる利用者減によつての減収ということとは積み上げて値上げしなきゃいけません。それは営業努力でカバーせよと。それで、いまもいみじくも逸走率という言葉を局長から出たが、これももう高木総裁みずから、もう今度は逸走率を値上げに加えることはできなくなつたんですということとを明確に総裁みずから答弁しているわけなんです。

だから、収入が減るかふえるかでなくて、私の一番大事な点は、せっかくここでもって、国会であらやうな法案を決めるときに決められた約束はきちんと守つてもらふに困るわけです。私もどしとしたりたつたことじゃないです。

ところが、現実にはそれから後というものは、減価損費も入れてしまえば、借金の金利の支払いもその値上げの中には入り込んできて、そうしてそれを全部やつて、それをぶつかけてずっと値上げをやつてきているわけでしょう。それが間違ひですと言っているんです。もう物件費と人件費の

これだけのぎりぎりの上がる分だけしか見ないんですというのがあるときに私もものものについて衆議院で修正した責任者からの答弁なんですか。ですから、その辺の点が、思うように収入がありませんからとかあつたとかのことではなくて、やっぱり法案を決めるときにきちんとの国会で議論をして議決をしたその精神に反したことをしてきているんですということとを明確にしたいにたかにかにや困るんですけれども、その辺を明らかにしていただきたい。この点はもう総裁からの御答弁をいただきたいと思います。

○政府委員(杉浦清也君) 確かに名目イコール実質になるように努力をしなければいけません。これはそのつもりで国鉄も努力をしまつたわけでごさいます。ただ、残念ながらその努力が現実には突つていないということも事実でごさいます。それからその分だけ運賃を下げるかということになります。そうなりますと所定の実収は得られないということになります。この辺の矛盾がございますので、その後やむを得ず実収の率を、実収の額を獲得するための実収率に對して名目率をプラスしておるといふ結果になつておるわけでごさいます。今後とも努力目標としてしましては、当時お約束なり御答弁申し上げましたように、名目と実収を近づける、イコールにするように努力するといふことはすべきであるといふふうにお約束を申し上げたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 当時も私、この席でお答えをする役をやらしていただいておりましたので、多少当時のこととの関連で御答弁申し上げます。

五十二年にいまの国会での慎重な御審議をいただきましたときに、ただいま先生からおっしゃいましたようなポイントについて非常に御熱心な議論があつたことは鮮やかに記憶をいたしておりますし、また、いま申されたような点が非常に問題になつたことも記憶しております。そこで、それを受けて五十二年に第一回の改定があつたわけでごさいます。そのときの改

定率は旅客が一六・四、このときにはその後の御説明でも名目、実収とも一六・四ということで、いまお話がございましたような形での御説明を申し上げたわけでごさいます。ところが現実には、実は旅客について申しますと、私どもの旅客輸送は戦後ずっと伸び続けてきたわけでごさいますけれども、これは輸送量が伸び続けてまいつたわけでごさいます。五十年から五十二年にかけてがピークでございまして、これは運賃改定の影響もございまして、しかし、そのほかにも急激に高速道路が延びるとかあるいは飛行機の機材が非常に大型化するというようなことが影響をいたしました。実はちよろどあの法案御審議をいたしましたがた当時以後今日まで、わずかでございまして輸送量は減るという傾向になつてまいりました。これには大変苦慮いたしておるわけでごさいます。いろいろ割引営業政策をとりまして、いろいろな切符、たとえばフルムーンというふうな切符を考えましたりいろいろして増収努力をやつておるわけでごさいますけれども、どうしても少しづつやはり減りぎみなのでございまして、

そこで、あの当時の気持ちといたしましては、一方において多少値上げがあれば国鉄離れが起こることもあり得るけれども、片一方において増収努力をすれば十分その分をカバーし得ることになり得るという前提でいろいろお答え申し上げましたけれども、それは三十年代、四十年代さらに五十年ごろまでの傾向からいましてそういうことができるといふつもりでお答えしたわけでごさいます。いま考へてみますと、非常に先を見ていなかったと言われればそのとおりでございまして、しかし、明らかにその当時から高速道路が猛烈に延びますし、飛行機の機材が急激に大型化したしまたしたので、私としては相当一生懸命やつておるつもりなんですけれども、どうしても少しづつ減るということになりまして、そうした輸送の実態というところから、当時私が御答弁申し上げました心、気持ちあるいはまた表現と結果とがなかなからまう一致しないという事態がその後続いて

いるわけでごさいます。そういう点を御理解いただき、私としまして、いま御審議先におつしやいますように、そうしたことを頭に置きながら、私どもの法案に御賛成をいただいて、当時、そういう御意見を委員会においても本会議においても御表明いただいたことはよく記憶をいたしておりますので、何はともあれ結果としてどうも先生がお考えになつておつたような考え方と離れた結果になつておるということも率直に申し上げてそのとおりでございまして、深くおわびをいたさなきゃならぬのでございまして、けれども、さはさりながら、なかなかその増収といたしまして、輸送量の伸びが思うようにならぬといふこともまた事実でございまして、その当時と今日との事情の変化等も含みながら御理解を賜りたいと、そしてまたおわびを申し上げたいと思ひ次第でございまして。

○柳澤謙造君 大臣おわかりいただいたと思うんだけれど、結局、昭和五十二年のときの国鉄運賃法定制緩和法案をこの国会で審議をしたときの立法精神に反してその後の運賃値上げをやつてきたと。国鉄の方もそういうこと、お客はいま総裁言つたように減つちまつたから、何とかして収入をふやさないやならぬと言つて少し水増しでもつて値上げの案をつくり、運輸省も運輸省でもつてそれを認めてまいりましたということ、いま言われたことはそういうことになるわけ、それで、そのことを私、大臣に確認せよとは言ひませんが、さらにこれは鉄監局長、そうして運輸審議会の中にダブルチェック機関を設けて厳重にやりますと言つたあのことはどういうやり方をしたきたんですか。

○政府委員(杉浦清也君) 当時、やはり同じ五十二年の国会におきまして、運輸大臣がダブルチェックシステムというところで厳重にやりますということとを申し上げました。これにつきまして五十二年の運賃改定に当たりまして、国鉄運賃専門調査員制度、こういうものを創設をいたしました。こ

これは運輸審議会のいわば参考意見、御意見番というような感じだと思ひますけれども、いわばダブルチェック機構の形をとりまして、それで構成メンバーといたしましては、組合の方、それから消費者の方、それから荷主、地方公共団体、報道関係、それから学識経験者、こうした六分野の方の立場をそれぞれ代表する六名の方を毎年運賃の改定の都度お選びしていただきまして、この専門調査員の方が、たとえば公聴会なりあるいは参考人の意見聴取なりあるいは国鉄自身の聴聞会等におきまして参加をしていただきまして、そこでい

ろんな立場からの御意見を忌憚なく発表をされる、そうした御意見を参考にいたしまして運輸審議会が答申をつくるというようにして現在まで運用をしておるところでございます、この点は当時のお約束どおりダブルチェックシステムでやっておりますというふうに申し上げられると思ひます。

○柳澤錬造君 これは、あのときに大臣の方から委員会にそういうダブルチェック機関を設けてやりなすという提案があつて、それで私の方からも、それじゃ単に、学識経験者というものも入るだらうけれども、それだけじゃなくて、家庭の主婦の代表とか労働組合の代表とか、それから農民の代表とか、そういうものも含めてそれでやっていたらいいというのを申し上げたときに、大臣の方からは、それは結構だと、それだけではなくて、OLの代表も含めようじゃないか、消費者の代表も含めようじゃないか、学生の代表も含めよう。そして思う存分そこでもってディスカッションしてもらうような、そういうものをつくりましょうという答弁があつた。それで、いまの局長のお話だと、そういうことをやっただというならば、それはどういふ背景の人が、少なくともつくったそのメンバーが、こういうのでつくりました、こういう人たちを選びましたぐらゐのことを私は少なくとも一言運輸委員会に話があつてもいいと思ひます。全然そんなこといままでもなかったことだしね。それで、せめてそこで

もつてその名前を挙げて、どなたがそのメンバーになつてゐるのか発表してくれませんか。

○政府委員(杉浦喬也君) いままで、今回で五回目でございますが、毎回メンバーは変わつております。で、今回の五十七年度の改正の場合の運輸審議会におきまします国鉄運賃専門調査員のお名前と申します、肩書きを申し上げたいと思ひます。まず、消費者団体関係の方といたしまして、主婦連の常任委員をせられてゐる方お一人、それから労働団体関係の方お一人、それから荷主の団体関係者としてゐる方お一人、それから包装技術協会常務理事の方をお選びしてゐます。それから地方公共団体関係者としてゐます。それから学者、評論家の方といたしまして、東京大学の教授の方をお選びしてゐます。報道関係者としてゐましては、毎日新聞の論説委員の方をお選びしてゐる、このよう

な選任をさせていただいております。○柳澤錬造君 それでは、こんなことは言わなくては皆さんもおわかりだと思ひます、運輸省の中に運輸審議会があるわけでしょう。その運輸審議会の中に一つダブルチェック機関のそういうものを各界の代表を含めてやりましょうと言つたそのときに、そのメンバーが、その運輸審議会を掌理してゐる運輸省のあなた方が選んでそれと、いふのなら、そんなもの八百長とは言われないけれども、御用機関みたいなものじゃないですか。むしろ、皆さん方と立場の違うところからそういうメンバーでも出していただくことでなければ、皆さん方がそんなものを選んだら、何もしない運輸審議会であるのと同じことでもつて、せっかく当時の運輸大臣が、ダブルチェック機関を設けて十分にそういう点についてはやりま

すと言つた精神は、そこには生かされてないことになつてやうわな。

したがつて、もうこれ以上申し上げませんけれども、最後に、運輸大臣はお聞きになつておつて、少なくともこれは運輸大臣の責任ではないけれども、過去において昭和五十二年以来運賃値上げについて、あのときの法の改正をするときの立法精神に反したことを今日までやってきたんだという立場に立つて、それはやっぱり大臣から最後にお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 先般の予算委員会におきましてあなたからも御質問ございました。以来私ども大変この問題について、いろいろな面でも過去において運輸大臣がどのような発言をしたのか、またあなたがどんな発言をされたか、議事録などいろいろと検討をしたのでありますが、やはりいま御指摘の、いわゆる名目改定率と増収率とが違ふというところは、ただいま事務局並に国鉄総裁からも、これはちとまずいというやうなお話があつたので、しかし、これもまたやはり国鉄が大変赤字なんです、私が弁解する必要はないと思ひますが、なるべくその赤字の率を少なくする、あるいは増収額というものをある程度確保したいというやうな気持ちから、やはりこうした知恵が働いたのではなからうかというふうに思ひます。そうしてまたこのことは、大変にお約束が違ふというところであるならば、今後はこの点について直さなくてはいけないというふうに思ひます。

それからもう一つは、これは私当時の議論には全く参加してゐなかつたのでわからないのですが、要するに物価などの変動率というものが運賃改定の基礎になるということで、CPIとかWPIとかあるのは資金とかいうもののフックターで、一応のこれを総合した物価変動率というものを出し、これで一応その前年あるいは前々年の経費に掛けて、この変動率を掛けて出した数字がいわゆる運賃改定の上限だという認識を運輸省では持つてゐるようでありました。したがつて、この運賃改定というものを實際やるときにはこの数字を超してはならぬというやうなことから、表を見ますと、五十三年以来今回の五十七年度の改定要望、増収予定というものも、常にこうした数値の

内側にとどめておるのでございまして、この辺のところ、五十二年の国会においても物価変動によるコスト増が上限だというやうな議論の中で御議論いただいているように思ひますのでございまして、そういう面から見ると、問題は、物価変動率によつて算出された改定限度額というものと、現実に運賃改定して増収をさせていたかどうかという額が限度額を超えなければいいのではないかと、いふやうな、そのやうな考え方があるやうに私は昨今聞いておるわけでありまして、したがつて、こうしたことに対しての意思をもう少し先の方との間で詰めてみなければ、議論がいつも水かけ論になつてしまふというやうに思ひますのでございまして、この点については多少答弁がされておつたかも知れませんが、お許しをいただまして、やはりこうした問題を具体的に、もう少し詰めて御理解をいただくということが大変大事ではなからうかという感想を持っております。

○柳澤錬造君 ですから大臣、いま言われた物価変動率の算出のあれはいんです。それでではじき出していつて、そこに減価償却費から金利まで今度はやるところに一つの問題があつて、人件費と物件費のざりざりの上がりが分だけなんだというところがもうあのときは言われておつたんです。それからもう一つは、これは運輸省がつくつか、国鉄がつくつか知らぬけど、いまの比較の内側に大臣が入つてゐますと言ひけれど、その比較が、実際の増収額とその法定で決められた限度額で比較してゐるから、先ほど総裁も言つておるやうに、お客さんが減つちやつたから、思ひやうに収入がなかつたからではあるんです。この実質的な増収で比較してはいけませんというところは明確になつてゐる。それから、赤字であつてその穴埋めをという、この国鉄の再建のために何を

よということも。ですから、その辺でもって御理解をいただいて、だから私が言っているのは、五十二年の運賃法定制緩和法案を決めたときの立法精神に反したことをしてきているんですということなんです。

それから今度は、国鉄があれだけの大きな赤字を抱えているんだけれども、国鉄の再建のためにどうするかということ、これは全然別な問題ですから、そういう点でもって理解もしていただき、いままでのやり方の間違いということだけは、おわかりをいただきたい。後これからどうするかは、いままでの、じゃと言って、これまた間違っていましたんで引き下ろすなんていうことは、これはできることじゃないんですから、後のことはどうするかはぜひお考えをいただきたい、この点を終わりたいと思います。

それから、本四公団の方はいいんですか。本州四国連絡橋、いいんですか。——連絡についてはいいの。——いいのならば仕方ない、終わります。

○田英夫君 車検の問題を若干伺いたいと思うんです。私事ですが、私自身が自動車運転手でありまして、本日本だいま私の車は車検に行っておりますので、まことに身にしみる切実な問題でありますから、ユーザの立場ということで伺っておきたいと思ひます。

まず最初に、道路運送車両法の一部改正ということで、今国会にすでに改正案が提出されておりますから、いずれこの委員会でも議論をしなければいけない問題であります。緊急といましようか、臨調から異例の抗議のような形の声明が出たといういきさつがあります。定期点検に対して十萬円の過料を科すという問題に焦点を当てて臨調から抗議という形になっているわけで、こういう事態に対して、すでに法案は国会に出ておりますけれども、政府としてはどういう対応をされるおつもりなのか、まず伺いたいと思ひます。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 今度の改正法につきましては、自動車の安全の確保とか、公害の防止

というものにつきまして、現行の水準を維持していくということ、これが一点。それからまた、国民負担の軽減にも配慮していきたいということ。

さらに、自動車のユーザが自動車の保守管理について自主性を持って大いにこれを極力尊重してやっていただきたいというように、これを主体にしているものでございまして、大体こうした面につきましては、臨調からの提言については大体、おむね盛り込んだという考え方で法案を作成したわけでありまして、もちろんこの間においても、いぶん事務局と臨調の間でいろいろ意見の交換がなされたということがありますし、こういうようなことで、過料ということが国民の、ユーザの負担を大増大させるんだというように形で抗議が出されたのでございしますが、しかし、われわれとしては、やはりただいま申し上げたような自動車保守管理、安全確保、公害の防止というようなことを現業部門としては何としても貫いていかなくちやならぬ立場にあるので、そうしたことに付いてできるだけ保守管理について積極的なユーザの側の御協力を願いたい。そうした意味におきまして、ごくたまに行われるであろう陸運事務所における抜き打ちのような一種の調査に對して、もしもそれがなされてない場合には、しからべくそれをやしてほしい。しかも、なおかつそれがなされぬ場合には、とがめ料というのはいささか言葉が悪いのかもしれないが、こうした保守管理を励行してほしいという意味で過料をお願いしたい、こういうわけでございします。

いづれにいたしましても、臨調側からあのような形で発表がなされても、私の方としましては、これを国会の御審議の中でこの臨調の意見に對してどう対応していただくか、そうしたことを見守っていきたいという気持ちでございします。

○田英夫君 御答弁で、政府側からは提案どおりということが進められるということですが、まず、その前提に立って伺いたいと思ひますが、まず、十萬の過料という問題は二つの点で非常に問題だと思ひます。

一つは、臨調でも指摘しておられるとおり、本来、今回の改正というのは国民の負担を軽減する、という基本の上に立っている。いまも大臣御答弁にありましたが、これが一つの柱であるはずですが、大体一萬円から一萬五千円ぐらいの定期点検の費用に比べて、これをやらないと十萬円の負担をしなければならぬ。やらないから悪いんだと言えどもそれまででありませうけれども、こういう形で国民に負担をかけるという問題、それはどの程度かというところがユーザの側からすれば当然出てくることだと思ひます。

もう一つの問題は、本当にそういう罰則を設けておいてそれが適用できるのかという、つまり、法を定めておいて実際は適用不可能な法律であるというの。一番法としては、いわれるざるであるというところがわかつていて、これを決めるということとは一番悪いわけでありまして、いまも御答弁にありましたが、陸運事務所での抜き打ち的に検査をするというふうなことは、四千萬台ある車に對して全くこれは非現実的なことであり、従来から実は、罰則はありませうけれども義務という形ではあったわけですから、これは私自身も含めて、私の周囲でもこれをやらなかった——やっていると、率が大體六〇〇程度だそうでありませうけれども、残る四〇〇の人の何らかの形で捕捉されたという話は全く聞かないのであります。この二つの点、つまり、国民に負担を負わせるということ、しり抜けじゃないか、ざる法になるじゃないか、この二つの点について運輸省はどういうふうにお考えですか。

○政府委員(飯島篤君) お答えいたします。まず、国民負担の軽減という問題でございしますが、私どももいたしましては、法律で義務化されたものを適正に履行している人を前提としたわけにして国民負担の軽減という議論をいたしたわけでありまして、定められた義務を履行しない人について負担が重くなるということについては若干問題だと思ひます。

また、この罰則を設けて適用できないのではなにかというお話でございしますが、大臣のお話にもありましたように、運輸技術審議会におきまして、安全、公害の水準維持のために定期点検の履行は非常に重要であるということに強く指摘されておるところでございします。そして、その履行策として三つのことを検討しようということになっておるわけでありまして、一つは記録簿、一つは定期点検標章、それから一つは街頭検査の強化、それ以外に「等」というのが答申についてありますが、私どももいたしましては定期点検標章につきましては、国で法律により制度化する以上は、貼付しなかったユーザに対して罰則をつける必要が生じる、あるいは定期点検義務違反自体にも罰則をつけるべきじゃないかという議論にまで法律論としては発展していかぬものでございまして、これを見送ることにいたしましたわけでございます。

その次に、街頭検査の強化という指摘がございましたが、ユーザの自主性をできる限り尊重して、いま申し上げた定期点検の義務自体、あるいは記録簿の車の備えつけの義務違反などにつきましては直接罰則はつけることといたさなかつたわけでありまして、そして街頭検査、これは春夏秋冬の交通安全運動あるいは年末年始の総点検等に、陸運事務所の職員が街頭へ出まして車をチェックいたしましたという指導をするわけでございますが、この指導を有効なものにするために、先ほどから御指摘になっております、ユーザが定期点検をしていないことがわかったときに点検をするよう指示し、半月以内に実施報告を求めることとしたわけでございします。指示違反だけの罰則はございせん。実施報告をしないという段階で初めて過料ということになるわけでございしますが、この制度は点検の履行を図るための最低ぎりぎりの制度として考えたものでございします。この制度は過料を科すことが目的ではございせん。要するに定期点検の実施率を高めてもらいたい、要するに有効な行政指導ができるように

題が違うのではないかとどうふうに考えます。また、この罰則を設けて適用できないのではなにかというお話でございしますが、大臣のお話にもありましたように、運輸技術審議会におきまして、安全、公害の水準維持のために定期点検の履行は非常に重要であるということに強く指摘されておるところでございします。そして、その履行策として三つのことを検討しようということになっておるわけでありまして、一つは記録簿、一つは定期点検標章、それから一つは街頭検査の強化、それ以外に「等」というのが答申についてありますが、私どももいたしましては定期点検標章につきましては、国で法律により制度化する以上は、貼付しなかったユーザに対して罰則をつける必要が生じる、あるいは定期点検義務違反自体にも罰則をつけるべきじゃないかという議論にまで法律論としては発展していかぬものでございまして、これを見送ることにいたしましたわけでございます。

その次に、街頭検査の強化という指摘がございましたが、ユーザの自主性をできる限り尊重して、いま申し上げた定期点検の義務自体、あるいは記録簿の車の備えつけの義務違反などにつきましては直接罰則はつけることといたさなかつたわけでありまして、そして街頭検査、これは春夏秋冬の交通安全運動あるいは年末年始の総点検等に、陸運事務所の職員が街頭へ出まして車をチェックいたしましたという指導をするわけでございますが、この指導を有効なものにするために、先ほどから御指摘になっております、ユーザが定期点検をしていないことがわかったときに点検をするよう指示し、半月以内に実施報告を求めることとしたわけでございします。指示違反だけの罰則はございせん。実施報告をしないという段階で初めて過料ということになるわけでございしますが、この制度は点検の履行を図るための最低ぎりぎりの制度として考えたものでございします。この制度は過料を科すことが目的ではございせん。要するに定期点検の実施率を高めてもらいたい、要するに有効な行政指導ができるように

題が違うのではないかとどうふうに考えます。また、この罰則を設けて適用できないのではなにかというお話でございしますが、大臣のお話にもありましたように、運輸技術審議会におきまして、安全、公害の水準維持のために定期点検の履行は非常に重要であるということに強く指摘されておるところでございします。そして、その履行策として三つのことを検討しようということになっておるわけでありまして、一つは記録簿、一つは定期点検標章、それから一つは街頭検査の強化、それ以外に「等」というのが答申についてありますが、私どももいたしましては定期点検標章につきましては、国で法律により制度化する以上は、貼付しなかったユーザに対して罰則をつける必要が生じる、あるいは定期点検義務違反自体にも罰則をつけるべきじゃないかという議論にまで法律論としては発展していかぬものでございまして、これを見送ることにいたしましたわけでございます。

ればならない。三万キロ走つていようが、三万キロ走つていようが、期限が来れば同じように部品を交換しなければならぬ。この辺はきわめて不合理だと思ふ。

大体、自分たちで、いわゆるオーナードライバーで運転している人々と本場に仕事で走り回る人とは全然違いますから、自動車の使い方については非常な差がありますけれども、大体ならしていくならば、新車の場合、従来の二年はもうろん、今回の三年にしても相当内容を軽減して十分大丈夫ということが言えるんじゃないかと私自身も思ふますし、専門家の人たちもそういう意見が多いようです。したがって、定期点検は一年、そして車検はせいぜい新車の場合四年、その後三年ごとという程度のことです。十分じゃないかというのが私の意見ですけれども、それはそれとして、いまお話しになりました、将来に向かっては、いまのことを非常に慎重におつしやいましたけれども、もう一回伺いますが、いまの私のようなそういう考え方についてお気持ちはありますか。

○政府委員(飯島篤君) 制度変更につきましては、運輸技術審議会で、相当長期にわたるいろいろなデータをもとに技術的、専門的に結論を出していただいたと受けとめておりますので、いまずぐにさらに見直しをするというふうには考えておりません。次第でございます。

先生のおつしやることも十分わかるのでございまして、私も決してユーザーの立場というものを尊重しないわけではございませんで、今度の制度改正に随所にユーザー参加の具体的な促進策を考えておるわけでございます。

また、点検の内容につきましても、御案内のとおり、六か月点検については項目の大幅な簡素化を図る必要がある。「日常点検の一環として、自動車の構造・整備に関する技術的な知識を有するユーザーであれば自らでも実施しうるものとし、国、メーカー等が適切なマニュアルを作成する」ということで「ユーザー参加を推進する」と。また、新車時初回の六か月点検は廃止するというこ

とで答申をいただいたわけでございます。

また、十二月及び二十四か月点検について「項目については若干の簡素化が可能」という御指摘がございまして、これらはいずれも省令、六か月点検の廃止は法律事項でございますが、その他については省令事項でありますので、しかるべき時期に法律が通りましたら専門家を集めて詰めたというふうな考えでおります。

○田英夫君 いま、いままでの制度でやった場合、内容もですね、二年に一度の車検の場合で、二千ccクラスだとユーザーの負担はどのくらいになつていとお考えですか。

○政府委員(飯島篤君) これは一つの試算でございますが、また、平均的なデータ等を使って試算をしたわけでございますが、二十四か月の点検整備料金が六万一千五百円、十二か月点検整備料金が一万五千五百円、六か月点検整備料金が一万二千円という状態になつておるというところでございまして、今度の制度改正によりまして、自家用乗用車の新車を通常二車検目前に代替される方が多いということでございますので、四年十か月程度使用した場合は、現行制度の場合は二十一万四千円ぐらゐらひつておられるだろうと。今度の制度改正によつて、新車初回の六か月点検整備料金がゼロ、以後の六か月点検整備料金が半減するとして試算いたしますと八万二千円ほど軽減されるのではないかと。これはまあもつとも一つの仮定でございますが、そういうふうに見ておりますが、そのほかに、さつきちょっとお触れになりました定期交換部品の延長についても、メーカーの方で、「ユーザー負担軽減の観点から、交換時期の延長等の措置がとれることが望ましい」という指摘もありますので、そのようにメーカーを指導してまいらふつもりであります。これによつても負担軽減がさらに図られるのではないかと。

そのほかに、先ほど申し上げた六か月点検を御自身でやるといふケースもございましょうし、また、車検を受けに来る場合に、きちっと整備した後で御自身で検査場へおいでになる、なりやすく

するということにいたしますれば、その辺の代行手数料等も節約できるのではないかとというふうに考えたわけでございます。

○田英夫君 冒頭申し上げたように、この問題は法案が出てきていますわけですから、いずれまた議論をする機会がありますけれども、一つこの機会に伺つておきたいのは、ユーザーの負担というところで、今回車検が新車の場合二年から三年になると、いわゆる自賠責保険と重量税というものを三年分まとめて払わなければならない、したがつて、車検時における負担は非常に増大するわけですね。ただでさえ一般の庶民にとつては、この車検の負担というのは非常に大きな負担なんですけれども、そこへもつてきて重量税と自賠責保険を三年分まとめて払わなくちゃいかぬ、こういうことになりまして、今回の改正に伴つて、重量税は、たとえば納税を年ごとにすると、単年ごとに単年度に払つていくようにするということのようなことと、自賠責も同じことですが、そういう形で払うようにできないものだろうか。これはユーザーの側からすると非常に切実な願いだと思ふますが、いかがですか。

○説明員(新藤恒男君) 重量税の関係でございますけれども、御承知のように、重量税につきましては車検時にお納めいただくということになつてはいるわけでございます。これが新規の車につきまして新たに三年ということになりますれば、二分の三倍という納付額をお納めいただくということになるわけでありまして、車検を受けることによつて走行が可能になるという法的な地位あるという性格のものでございまして、これが三年になったというところで、分割して納付するといふふうな形にはなじまない性格のものであるといふふうに考えておりました。現状のままで私どもは今後とも継続していくといふふうに考えております。

○田英夫君 そういふことをお聞きすると、ますますユーザーの側はいきり立つわけですが、これはもう本当にお役所式にきちんと皆さんの側はお考えになつて、それなりの論理はありになるんだと思ふますけれども、それじゃやっぱり本当の政治にならないと言わざるを得ないもので、大臣、この法案というものは、いまの国民と政府の関係の中で、何かある意味では象徴的な問題のような私は気がしているもので、だからこそマスコミも非常にこの問題について関心を持っておられるのだと思ふますけれども、ぜひこの国会の審議を通じて、この間に運輸省としてもあるいは政府としても十分にお考え直しをいただきたいといふことを申し上げて、大臣の御心境を伺つて終わりたいと思ふます。

○国務大臣(小坂徳三郎君) まず第一点であります。行革の方で国民負担の軽減ということに旗印にしてよく言つております。私は何もここで議論するつもりはないのですが、いまおつしやつたような重量税にしても何にしても、それをどうするんだということもやはりついでにひとつ行革でも言つてもらわなくちゃ、これはわれわれだけの責任におかされて、いま田さんから大變御批判をいただいたのだけれども、そこがちょっと片手落ちでございます。率直な感想を申し上げると、それであります。

それから第二点は、行革でおつしやることは何でもやりますというところになつておるのでございまして、しかし、国会でいろいろ面からの御議論があることを当然私は予期しております。もう一つは、これは余り表に出ない、そしてまた先ほど田委員からはちょっと違う角度から御発言があったので申し上げたいのでありますけれども、こうした今日までの車検制度というものの関係で、非常にたくさんさんの零細企業の整備業者がおつしやること、そしてまたこの人たちの生活というものは、今日まで長く続いてきたこうした行政措置の中で一定の生計を得ていたという事実もございまして、いまそれらの方々がこうした改革によつてどれほどの損害を受けるかというところについては非常に深刻な話題になつておりまして、私

らのところにも大變に多数の方々がおいでになつて、どうしてくれるのだというふうなお話が日々続いておるわけでございます。そのようなこともやはり一つの、行政改革というとはいいいくことでありましょうけれども、一方において非常に零細な多数の人たちがこれで生計を得ているという、一つの事業部門と申しますか、そうしたのもあるということをやはり考えざるを得ないということも御理解をいただきたい点でございます。

それなようなことでございますが、いずれにいたしましても、国会において十分御論議をいただいてこの車検法の御審議を賜りたい、私は率直にそのように考へて対処してまいりたいと思つております。

○委員長(桑名義治君) これをもつて、昭和五十七年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算、運輸省所管及び日本国有鉄道についての委嘱審査は終了いたしました。

第二に、旅行業務取扱主任者の職務についての準則を定め、旅行業代理店業者の所屬を明確にする等、旅行業者の業務運営の適正化を図るための規定を整備することとしております。

なお、委嘱審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

第三に、不健全旅行等への関与の防止対策として、旅行業者及びその従業者が旅行地の法令に違反するサービスに関与することを禁止することとしております。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

第四に、旅行業者の業務運営の改善に関し行政庁が必要な命令を行へることとし、旅行業協会の業務に会員を指導する業務等を加えることとするほか、処分を受けた者に対する登録拒否事由を厳格にする等所要の改正を行うこととしております。

○委員長(桑名義治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

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

○委員長(桑名義治君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

○委員長(桑名義治君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

○委員長(桑名義治君) 次は、旅行業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑は後日に譲ります。本日はこれにて散会いたします。

○委員長(桑名義治君) たいだいま議題となりました旅行業法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

午後三時五十三分散会

近年、所得水準の向上等により、国民の旅行に対する意欲は年々着実に高まっております。旅行は、いまや国民生活にとって不可欠のものとなっております。国民が旅行するに当たっては、旅行業者を利用することが広く普及しており、特に旅行業者が企画、募集する主催旅行が大いに利用さ

れておりますが、これとともに旅行業者の活動をめぐってしばしば紛議を生ずるに至っております。

昭和五十七年四月二十一日印刷

昭和五十七年四月二十三日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局