

第百八回国会 運輸委員會 議 録 第三号

昭和六十二年五月二十二日(金曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 鹿野 道彦君

理事 小里 貞利君

理事 久間 章生君

理事 津島 雄二君

理事 西中 清君

理事 小渡 三郎君

理事 北川 正恭君

理事 田中 直紀君

理事 平林 鴻三君

理事 山村新治郎君

理事 渡部 恒三君

理事 新盛 辰雄君

理事 浅井 美幸君

理事 辻 第一君

出席國務大臣

運輸大臣 橋本龍太郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 服部 経治君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 林 淳司君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 丹羽 晟君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 棚橋 泰君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 堀田 澄夫君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 熊代 健君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 神戶 勉君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 間野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

運輸大臣官房 有鐵道改革推進 同野 忠君

委員外の出席者

警察庁交通局長 越智 俊典君

通企局長 渡辺 俊夫君

外務省アジア局長 渋谷 実君

外務省中近東アフリカ局長 渡辺 俊夫君

第二課長 山口 公生君

大蔵省主計局共済課長 上木 嘉郎君

水産庁漁政部長 三村 健二君

水産庁研究部長 平井 清君

水産庁研究部長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

運輸委員会調査室長 荒尾 正君

辻 第一君 村上 弘君

五月二十二日

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第八十六号)(参議院送付)

同月十八日

ハイヤー・タクシ、観光バス事業の規制緩和反対等に関する請願(大出俊君紹介)(第二九八八号)

函館海洋気象台の海洋気象観測船建造等に関する請願(藤原房雄君紹介)(第二九八九号)

同(奥野一雄君紹介)(第三〇四七号)

同月十九日

函館海洋気象台の海洋気象観測船建造等に関する請願(児玉健次君紹介)(第三二二七号)

同(佐藤孝行君紹介)(第三一九七号)

肢体障害者のための東日本旅客鉄道会社十条駅改善に関する請願(中島武敏君紹介)(第三三三八号)

同月二十一日

港湾の整備に関する請願(村上弘君紹介)(第四一〇四号)

函館海洋気象台の海洋気象観測船建造等に関する請願(中島武敏君紹介)(第四一〇五号)

北陸新幹線の早期着工に関する請願(村井仁君紹介)(第四二〇六号)

本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第八十六号)(参議院送付)

陸運、海運及び航空に関する件等(運輸行政の基本施策)

○鹿野委員長 これより会議を開きます。

陸運、海運及び航空に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉原米治君。

○吉原委員 過ぐる五月十四日に運輸大臣から所信表明を承りました。その所信表明の範囲内で限られた問題だけ質問をさせていただきます。

大臣も所信表明の第一番目に触れられておりますが、この四月から民営化として発足をいたしております。JR各会社の問題でございまして。この改革法が通りまして四月一日から発足しております。JR各社の現状と展望について、教点にわたって質問をさせていただきます。

第一に、JR各社、旅客会社六つ、貨物会社一つということで合計七つの会社が発足しております。わけでございますが、最初に各社の収支見通し、計画どおりについておののかどうなのか、その点を含めてひとつお答えを願いたいと思っております。

○橋本國務大臣 各位の御協力によりまして、おかげさまで四月一日にJR各社は新たなスタートを切ったわけであります。それ以来今日まで五十日余りが経過をいたしました。

現時点におきまして、まだ四月分の各社の取扱収入が出てきていない状況でありますので、確定したことを申し上げるわけにはまいりませんけれども、各社間の清算がなされる前の状態でありまして、本年四月分の各社の取扱収入はおおむね前年並みでありまして、東日本会社が三・六%増、西日本が二・八%増、東海が二・五%増、四国が〇・四%増、北海道が一・〇%減、九州が一・二%減となっております。また、貨物につきましては一三%の減になりました。これは各社間における清算等が終了いたしました。また支出について確定したことを申し上げられる段階には

ございせん。

輸送量について見ますと、このほど取りまとめました主要線区の特定期間における特急・急行列車の輸送人員は、おおむね各線区とも前年並みか若干の減になっております。しかし、これは、本年の四月は御承知のとおり日曜日が二回、統一地方選挙が行われ投票日でありましたこと等の出控えがあったこと、また、四月後半のゴールデンウィークの天候が不順でありましたこと、同時に曜日の配列が、昨年よりもお休みを続けておとりになるには組み合わせが余りよくなって、レジャー客の出足が五月にずれ込んだといったような状況があったと考えております。

また、貨物の輸送量が、発送トン数でありますと一四・九%の減となっておりますけれども、これは六十二年十一月のダイヤ改正による輸送体制の合理化の結果であると考えられておまして、いずれにしても発足後一カ月の収入、輸送量の実績で全体を判断することは多少早計ではなからうかと考えております。

殊に、御承知のように旧国鉄時代とは変わりました、関連事業への進出を非常に大きく認めておりますし、各社が努力中でありまして、これらの収入実績等はしばらく様子を見ないと確定をしないという状況であります、私自身は、おおむね順調なスタートを切っており、そのように考えております。

○吉原委員 昨日、四、五月分の前年対比の実績を明示していただくように資料をお願いしておったのですが、政府委員、おりませんか。今、資料ができておるので大臣が答えていらつしやるはずだから。

○林政府委員 ちょっとその辺の資料要求については私存じませんので、まことに申しわけございせん。

四月の速報値、収入あるいは輸送量等につきましては、後ほど先生のお手元にお届けさせていただきます。五月につきましては現在まだ進行中でございますので、四月分につきましては

お手元にお届けをさせていただきたいと思っております。

○吉原委員 そうすると、今大臣のお答えになったのは四月分ですか。それぞれJR各社、東日本を初めいろいろと、貨物会社だけが一三%減というお話がございましたが、これは四月分のことでございますか。

○橋本國務大臣 四月分の速報値でございます。○吉原委員 それじゃ、五月分がきつと把握された時点で結構ですから、対前年比の数字をひとつ後ほど提示していただきたいと思っております。

そこで、今東日本の例を挙げて聞きたいわけでございますが、当初要員は二十一万五千人体制で出発するという計画でございます。そういう意味からいいますと、東日本の場合には八万九千人、それを見込んだ人件費が実は計上してあるわけでございますが、実際の要員というのは、今度再募集もされておるようでございますが、七千人余り再募集をされておる。つまり予定人員に満たないというところであろうかと思っております、そういう意味では、八万九千人相当額の人件費というのは、現実には七千人も実は少ない要員でスタートしておるわけでありまして、当初の計画の四千三百十億円という人件費は大幅にダウンするのじゃないか。したがって、さっき大臣は、東日本の場合には三・六%の増というふうに言われましたが、もつと人件費が減るわけですから、数字はもつとふえるのじゃないか、こう思うのですが、どうですか。

○橋本國務大臣 新会社の発足当初における職員数が基本計画の採用予定数に満たなかったということは、御指摘のとおりでございます。もともと鉄道事業のみを完全に実行するために十八万六千人の要員で賄えるということとは、先国会において御説明を申し上げました。ただ同時に、関連事業への進出、また国鉄がJR各社に姿を変えます過程において、なるべく職場を去る方を少なくしたいといったような気持ちから、二十一万五千人を対象として基本計画を組んだわけでは

ございます。ところが、その後におきまして、委員が御指摘のように採用を辞退される方等もございましたために、現在、東日本ばかりでなく、東海、西日本、四国、貨物の各社、また北海道会社、九州会社も含めまして、それぞれ基本計画の採用数を下回っております。

しかし、一方、北海道地区及び九州地区において残念ながら新会社に採用がかなわなかった方々が多数おられ、しかも鉄道事業に引き続き参画したいというお気持ちを持っておられる方も多い状況でありますので、北海道会社及び九州会社は再募集を行いまして、ちよつと正確な人数を私忘れましたけれども、既に採用内定通知はお渡しいたしました。そして現在、御指摘の東日本会社も含めまして各会社は、北海道地区及び九州地区において再募集を行っております。ですから、最終的には、この再募集にどの程度の数の方々が応じていただけるのか、これを見まさんと、基本計画の採用予定数と実際の差というのは確定をいたしません。

ただ、委員が御指摘のそういうすき間が生じる可能性は確かにあるわけでございます、その場合には所要の措置をとり、それぞれの会社から、例えば宿舍用地等でお渡ししておるものを、これも会社の財産であります、こうしたものを、返還を願うという言い方が適当かどうかかわかりませんが、清算事業団にお渡しをいただくといった措置をとり、基本的に狂いのない状態をつくりたいと思っております。

○吉原委員 これは、今東日本の例で七千名の再募集、つまり予定人員よりも七千人少ないままで発足しておるといふこの七千人は、人件費に直しますとどのくらいの額になりますか。

○林政府委員 人件費は、給与その他いろいろ含めてでございますが、一人当たり大体五百万程度と考えれば三百五十億程度になろうかと思えます。

○吉原委員 三百五十億程度ということでございますから、東日本だけに限って申し上げますと、

当初予定した人件費より三百五十億円マイナスになる、それだけ黒字幅が出てくる、こういう勘定になります。また東海旅客も、三千八百名でございまして、その人件費が削減をされる。

私はなぜこんな質問をしておるかといふと、それなりにもうかる、もうけになるといふ見通しで相当額の債務を分割各会社に負担させておる経緯がございまして、そういう意味では、うんと黒字が出るということになると、債務もそれ相当のものを負担しないといふことに今後なっていくであろう、こう思いますがゆえに、あえてそういう数字の問題にちよつとこだわっております。

ところが、今東日本の例を申し上げただけでございますが、各社に共通して言えることは、私は西日本に選挙区を持つわけでございますが、第二の人活じやないかと言われている事業開発部というものがまた新しい会社にある。事業開発部と呼び名は大半共通しておると思っております、違った名称を使っておる会社もあるようでございます。この事業開発部というのは、名前から想像はできるのですが、実際と余りにもかけ離れておる。つまり、朝出てきて点呼を受けて、そのまま終日部屋の中でぶらぶらしておる。夕方点呼を受けて、それですようなら、欠員だから再募集をしなければならぬという会社の中で、相当数の欠員があるからさしずめ休日出勤等で皆さん大変頑張っているのだらうなと想像しておったが、そういう想像とは裏腹に、そういう人間の使い方をしておる。これは一体どういふことをやろうとしておるのか。とうとう嫌気が差してやめていくことを期待しておるのかどうなのか。現状、違っておる会社もあります。私は今西日本の例を挙げて言っておるのですが、大半は旧国鉄の活動家がそういう、言ってみれば第二の人の部屋に閉じ込められて非常に不安にさらされておる。一体運輸省としては何を期待してそういう人間の使い方をしておるのか。随分むだなことだと思えます。

ただ、過渡期だから私鉄並みに関連事業でうん

と稼ぐ、それがための要員の教育だ、それならそれで一つの過渡期だから理解がいくのですが、朝来て点呼をとって、夕方まで囲碁などをしてぶらぶらしておる、そんな研修というか教育というか、それはないだろうと思うのです。もったいなく、その日程を立てて教育をするのなら教育をする、そういうことをやるべきであって、朝点呼をとって、夕方まで何もさせない、そんな手はないと思うのですが、何を考えていらっしゃるのか。大臣、お答えできるのですか。

○林政府委員 先ほど先生からも御指摘がありましたように、例えば東日本会社であれば、もともとの基本計画による採用予定数は八万九千人強、それに対して現在おります要員数は八万二千二人強ということで、約七千人予定数より下回っているわけでございます。しかし、北海道と九州の会社を除いて他の会社はいずれもそういう状態でございまして、いずれの会社も本来必要な要員は上回っているわけでございます。いわゆるトータルで二十一万五千人に対して十八万六千人が所要員でございまして、北海道、九州会社を含めましていずれの会社も所要員は上回っております。いわゆる過員という状態にあるわけでございます。したがって、この過員につきましてはとりあえず関連事業等でできるだけ活用していく。将来関連事業を展開していくに備えてそちらの方面の経験も積んでいただくという必要もあるわけでございまして、そこで関連事業関係の組織にそういう人々を所属させまして、その関連事業に関する諸般の増収活動に従事させておるという状況があるわけでございます。

○吉原委員 総括審議官、あなたのおっしゃる答えは私も想像しておいた。多分そんな答えをされるだろうと思った。その方針と現実のギャップはどういう理解をされておられるのか、そういう現状を把握されておられるのか。朝点呼をとって、夕方まで何も研修らしきものはない、そういう毎日の繰り返しだということですよ。これは七会社共通しておるとは言わぬ。西日本だけでもわからぬが、どうですか、その現実を把握されておられるのか。○林政府委員 ただいま御答弁申し上げたような形で要員を活用しておるといふように会社の方から私ども報告を受けておりまして、その実態についてすべてをつまびらかに知っておるわけではございませんけれども、そのような方向で徐々に各会社の方で要員を活用していただいているのではなか。現在過渡的な状態にございまして、場所によっては若干そういう事態もあるいはあるのかとも思いますけれども、日時が経過するに従って本来の目的に沿った要員の運用が行われるであろうと考えております。

○吉原委員 関東、関西の方なら、簡単にとは言いませんけれども、教育をし直して、鉄道分野で関連する事業にそれぞれ対応する人材を養成するということは可能だと思う。ところが、西日本、大臣は西日本でも日の当たる方の山陽側でございまして、山陰側の方は関連事業などそう容易にある地域じゃない。そういう状況の中で関連事業向けの人員を養成するといつてみたって、今僕が言ったように、朝点呼をとった夕方まで何にもすることがない。週刊誌を読むか、せいぜい将棋でも打っておるか、こんなばかげたことが現実に行われておるので、そういう現実を直視して、しかるべき御指導をされるように要請しておきます。それから、各社共通して言えることでございまして、特に本州の三会社はそれぞれ、今大臣は速報値で何増かの収入増を言われておりましたけれども、北海道、四国、九州のような言ってみれば当然赤字が予想される会社については、三島の基金を準備して、その運用益で赤字を補てんするといふ当初の計画でございまして。

○林政府委員 一つは運用益を出すための利率の問題でございまして、これにつきましましては、基金の額を確定するためには一つの利率というものを想定しなければならぬわけでございまして。したがって、前国会で御審議をいただいたときには七・五というものを一つの前提として基金を算定したわけでございまして、その後、ことしの三月の時点で最終的に債権債務を確定する段階で、直近のデータに基づいて利率を想定する方がよからうということで見直しをしたわけでございまして。その結果、過去十年間の長期国債の平均応募者利回りを時点修正して計算いたしましたところ七・三になったわけでございまして、これを運用利率ということにして基金の額を確定したという経緯でございまして。それで、これにつきましては十年間で償還をするにしておりますので、当初二年間はこれを据え置く、以後八年間で元利均等償還という形で、最終的には十年後に全額基金が設定されることになるわけでございまして。これにつきましては、そのような形をとりましたのは、当初二年間は意味でこの七・三の金利相当分というものを保証しているわけでございまして、その後八年間で元利均等償還ということになりますと、当初はいわゆる基金そのものの元本相当分については相当少ない額でございまして。最初二、三年は毎年全体の大体一割程度、これが元本でございまして。したがって、元本は後になるほど逐次多くなっているわけでございまして、それまでの間は金利相当分について七・三のものが保証されておるといふことになるわけでありますので、北海道、四国、九州の会社にとっては非常に有利な状態になるわけであります。そういうことも考慮いたしまして、最初二年間据え置き、後八年間の元利均等償還方式というものをとったわけでございまして。

○吉原委員 そうすると、十年後にそれぞれの島会社に元本は渡るといふ理解ですか。それでいいですね。

そこで、これは大臣にちよつとお聞きしたいのですが、今、公定歩合の引き下げということで、七・三%の利率にしてもかなりの高い利率になるわけですが、国内でそういう基金の運用益を生むような利殖の方法、そこら辺は政府の懸命な努力によるものとは思いますが、そういう方法が一体あるのか。あれば、私は早速借金してでも、このごろは借入金金利も安いのですから、七・三%の利殖を図る方法だって考えてもいいことだと思ふのです。

そういう意味でいえば、七・三%相当の運用益というのをコンスタントに島会社に、毎年か半年に一回かどうか、分割されるかどうか知りませんが、けれども、それぞれの会社に支給することができるとか、どういふ運用方法を政府は考えていらっしゃるのか、そこを聞きたい。

オーストラリアの銀行は預けるときは金利が高いから、そつちへ持っていくんだという話もあるかも知れぬが、それならそれで、私も借金してでもオーストラリアの銀行へ預けるような方法も考えなければならぬ。そこら辺をちよつと聞きたい。

○橋本國務大臣 それがさつとお答えできれば、私ももう少し所得がふえておると思うのであります。先ほど審議官から御説明を申し上げましたように、過去十年間における長期国債の平均利回りというものでこの七・三%を設定したという経緯は御承知のとおりであります。そして、現行の金利水準から見ても、これが多少高目に見えるという御指摘について、私はそれを否定するものではございません。むしろその意味では、七・五%と先国会において申し上げておりましたのが、ある意味では実勢を反映し、〇・二下がつておるといふことでもございます。

金利水準の動向は、現在の日本の経済情勢の中

で、日本だけの恣意的な意思で動くとは必ずしも申せません原因がありますだけに、委員の御指摘はある意味では大変難しい課題を私どもにお与えをいただいたということではありますが、我々としては、与えられた条件の中で最善の運用が図られることを心から願うということでありまして、現在、例えば郵貯の自主運用あるいは年金の自主運用というものを政府自身も手がけようといったしておるわけでありまして、そうしたものと絡み合ひながら適切な対応が図られると私は考えております。

○吉原委員 七・三%の利殖をどうやって生み出すか、そこが聞きたかつたのですが、何か方針があるような意味合いの大臣の答弁でございます。少なくとも七・三%の運用益を政府の責任で生み出す、そして関係会社にそれを補てんする。黒字になるようなことではないと思うけれども、仮に三島会社がそれぞれ黒字になつても、それはコンスタントに続けられるのでございませうか。

○林政府委員 今回の国鉄改革に際しまして、いわば外部からの介入を排除するというのが非常に大きな民営化の一つの眼目であるわけでございまして、けれども、そういう観点から、北海道、四国、九州の会社についてもいろいろ自立できるような条件、いわゆる債務を一切しよきないとか、あるいは必要な基金を設定するとか、こういう条件を整備いたしました、あとは自分の責任でそれを運用し、自立をしていただく、こういう大原則でございまして、したがつて、各会社が経営努力によつて黒字を生ずるといふことは、将来の会社の健全経営というものを定着させていくことになるわけでありまして、そういうことがあつたからといって、基金の額をまた変えろとか、あるいはこれをどうこうするということについては一切考えておりません。あくまで今回の承継実施計画によりまして設定した権利義務というものはもう確定したもので、その後これを変動させるつもりはございません。

○吉原委員 わかりました。案外黒字になつたから基金を減らす、そういうこともちよつと懸念をされましたので、確認をさせていただきました。したがつて、赤字、黒字に関係なく相当の基金に對する運用益は続けられる。

そこで、政府がやるからそれができるのであつて、民間会社が基金を積み立ててやつた場合に、その利益に對しては税金がかかりますね。税制度の問題はこれからどうなるかわかりませんが、少なくとも今の税制度で考えると、三五%は分離課税で徴収されるはずで、政府がやればそれはかかるのでございませう。どうですか。

○林政府委員 会社の方で利益が出れば、これは当然法人税その他の一般の税制に従つた課税がなされるということでございます。それで、政府の方で基金を管理し運用しまして、その運用益を会社に交付するといふふうなやり方は全然考えておりませんので、そのような方式については検討したこともないわけでございまして、ただし、仮にそういうことをしたといたしまして、会社の方にそれなりの交付金なりなんなりが渡るならば、それを含めて会社の利益計算がなされて、その結果利益が出るならば、当然その法人として必要な課税はなされるということになるであろうと思ひます。

○吉原委員 そこで、私の意見だということでは、意見を言わしていただいたんですが、民間の会社は、例えば利子収入があつた場合には、会社ですから総合課税という形もあるいはとれるのかもわからせんけれども、平たく考えますと分離課税で取られてしまふ。政府、公共団体がそういうことをやれば、恐らく税金を納めなくていいと思うのです。そういう観点から、むしろ基金は政府が管理をして運営される方が実質的にはいいのじゃないか。そういう理解に立つたものだから、基金は各関係会社に任すのではなくて、むしろ政府の管理のもとに運営をしていくことの方が賢明ではないのか、こういう意見を私は持ったわけでございまして、今、その関係会社が黒字になつた場合は、当然

所得税を納めなければならぬわけですが、それは当然でございますが、基金が生み出す利子収入、これは民間の会社が持つておる方が有利なのか、政府が持つておる方が有利なのか、そこら辺を聞いたのです。

○林政府委員 基金の運用益に對しまして、それに分離して課税をされるということは、私どもとしてはあり得ないと思ひます。これはあくまで会社の全体の損益でございまして、まず営業損益でどうなるか。それに対してこの基金の収入というのは営業外利益でございまして、それを加えてトータルの経常損益で赤になるか黒になるかというところでございまして、その経常損益で利益が出た場合には、それに対して通常の課税がなされるということでありまして、仮に政府の方で運用したとしても、その運用した運用益といふものを会社に交付すれば、それは会社の収入になるわけでございまして、最終的には会社の経常損益に帰着するわけでございまして、結果は同じことであろうというふうに思ひます。

○吉原委員 それは、言われる意味はわかりました。少なくとも株式会社でそれを運用しても、総合課税されるから同じじゃないか。ところが、限られた基金だけのことを考えますと、それは、運用益を補てんすることによつて総合的に経常収益が黒字になる場合と、補てんをされてもお赤字が出る場合とあるわけでございませう。そういう場合に、一億運用益を入れたら、税金が引かれな

い、例えば一億五千万を交付されるのでは、受ける方の会社の収入というのは変わってくるという点を私は言つておるわけです。私の言つておることがわかりますか。

○林政府委員 先生の御指摘でございまして、まず基金の場合は、会社の内部において営業外利益として計上される、それと営業損益を総合いたしましたといふゆる経常損益というのが出てくるわけですね。会社の内部に基金の利益が生み出されたという場合に、その経常損益で利益が出た場合には当然課税対象になる、これは先ほど申し上げた

とおりでございます。

先生がおっしゃるのは、多分、外部の方からいわゆる赤字補てんという形で交付金なりなんなりが交付されたという場合に、それは課税対象にならないんじゃないかという御指摘だと思ふのですが、けれども、その場合でも、会社の損益に對しては外部から何らかの形の交付金というものが出ますと、それは会社の一つの収入になるわけでございます。したがって、最終的に会社の経営損益を見て、それで利益が出るならば、それに対してはやはり課税をされることになるわけでありまして、結果的には同じことになるというふうに思ふます。

○吉原委員 基金を關係会社が独自に管理する場合と、そうでなくて政府が基金を管理する場合とでは違ふんじゃないかという点を言いたいわけだ。政府が運用しても三五％の分離課税は取られるのだな。取られるのなら同じですよ。多分納めないはずだ。

○林政府委員 政府が管理して運用してその利益を出すということについては、それは政府のお金である限りはもろに課税対象にはならないわけですね。けれども、それが結果的には北海道、四国、九州の会社に交付されるわけですから、交付されればその会社の収入になるわけでございます。したがって、その段階で会社の中にその損益というものは内部化されるわけでありまして、これは当然課税対象になるわけでございますので、内部で運用しようとして外部から交付しようとする結果は同じであらうと思ひます。

○吉原委員 そこで、これは大事な基金の問題です。すからちよつとつておくのですが、私が今言ったように、ある意味では民間会社の自由裁量で、民間会社の裁量で決まる。あるいは、とつともなく赤字が出た場合には、その基金を取り崩すといったようなことだつてできるはずですから、管理をその關係会社に任す限りは、政府の金でなくなるのだから、關係会社の基金なのだか

ら自由に使える。もつと取り崩す場合もあるだろうし、当初七・三％の手定だったけれども、もつと高い利回りのところへ投資しようということだつて自由なんでしょう。

だから、それができるといふことは非常に投機性を持つてくるわけだ。とうとう元本とも返済がしつてくれないようなところに仮に投資をする、端的に言うとか、あるいはアメリカで買ふとか、そういう投機的な面にもつと利潤を、運用益を出さんための善意の努力というのをやられることが想定されるわけだ。それはあなたの会社が勝手にやつたことだから、それで元本ともにパアになつたということになつたら君のところに責任だ、こつと言つてしまふばそれまでだけれども、そういう不確定分野にまで分割会社が運用益を出さんがために、そしてそれを埋めることによつて企業の収支をとんとんにしようという努力をする場合、そういうことが考えられるわけだ。

だから、コンスタントに、補助金なんという名前には余り好ましくない表現じゃございませんから、運用に当たつてはひとつ政府がかつて運用してあげましよう、その運用益をあなたのところの会社に差し上げます。これは赤字補てんの補助金じゃありませんよ、当然のことです。そういう管理の仕方がいいのじゃないかという意見を私は持つておられますので、ひとつ御検討いただきたい。

それから三つ目に、雇用問題についてお聞かせ願ひたいのですが、今東日本では七千名の再募集、この五月十八日から既に始まつておりますが、応募の受け付けが開始されております。合計すると一万三千五百四十名再募集されることになるわけだ。ところが、それに応募する方の側から見ますと、清算事業団に移籍をされた職員約七千名、これ以外の者は応募するわけにはいかぬでしょう。一万三千五百四十名も再募集しながら、応募する方の側は七千名しかおられない。仮に全員七千名を採用したとしても、六千名から人員が足りない。足りないままでやるということですか。

か、足りない部分は一般公募するということですか。

○橋本國務大臣 確かに、基本計画というものを考えました時点で二十一万五千という採用目標を定めたわけでありまして、同時に、たびたび申し上げておりますように、鉄道事業というものを円滑に推進していくために必要な要員数は十八万六千人でございます。そうした中で、現在新しい各社は、採用計画に對して一定のすき間、委員のお話のとおり総計とすれば一万三千五百名でありましたが、それだけの差があるわけでありまして、これは本来からいふならば鉄道事業そのものの遂行に必要な数字を満たした上での話であります。それだけに私どもとしては、北海道地区、九州地区の雇用状況等をも考え、少しでもその方々に新生ＪＲ各社でお働きいただく場を提供したいということでも再募集をいたしておりますけれども、その方々の再募集が終了した後に一般公募をしてまでも二十一万五千人まで採用をしなればならないとは考えておりません。

○吉原委員 再就職の未定者が約七千人おられるわけでございますが、全員採用でも二十一万五千人体制にはまだ六千人欠員が生ずるけれども、それはそのままでやるということですから、それはそれで一つの考え方だと思ひます。

鉄道本体の仕事以外の関連事業をやるといふ前提で若干の余分な人員を採る、こういう方針からいいますと、その方針と二十一万五千人体制とでその現実には狂ひはない、こういう大臣の御見解なら、それはそれで私も、六千人足らぬのだから、何が何でも鉄道を動かすためには二十一万五千人要るのだ、こうは主張しませんが、少なくとも鉄道本体と関連事業をやるといふ前提で二十一万五千人の人員配置をしたはずなんだから、六千人というのはかなりの人数の差ではありませんか。それでやるのですか。

当初予定しておつた鉄道事業だけでなく付随する関連事業にもひとつ手を伸ばしていこう。やるかやれないか。まあ、やるようにやるとい

う答弁もあるかも知れぬな。これはどつちですか。

○橋本國務大臣 まさに委員が最後につけ加えられましたように、やるようにやるといふ言い方があるいは一番適切なものかもしれませぬ。

ただ、先ほど委員から御指摘を受けてまして、関連事業開発という名のもとに遊んでる職員がいるんだという御指摘だったものですから、実は私が自分の目で見ました場所とは随分感じが違ふ御指摘でありまして、予想外と申し上げては失礼でありますけれども、予想外の御指摘をいただいたという感じを持ちました。

と申しますのは、私は委員御指摘のとおり山陽道の出身でありますけれども、例えば岡山駅の場合のパソコン教室を開いておりますようなものは一般の方々にも大変好評でありまして、相当数の人員がそこで現に活躍をしてくれております。博多の駅に参りましたときにも、例えばパンをつくることからＪＲ九州の諸君が全部やっておられる、あるいはその売店に働いておられるといったようなことで、ある意味ではフル操業状態というものをご力所かで見えておりました。

そういう状況の中で非常に積極的に関連事業への進出が続いておられるわけでありまして、一方では、委員が御指摘のように、なおその新たな分野への取り組みが出てこない状態で遊んでおられる職員があるという事実は、私は、無理をしてあとの六千人を本当に埋めなければならぬという感じのものだとは考えておりませんし、最終的にそれぞれの会社の再募集確定後の人員で十分によつていけるという状態になると思つております。

○吉原委員 わかりました。

そこで、雇用問題でもう一つ、これは私のお願いでございますが、当初、昨年の段階で、分割・民営以前の段階から、北海道、九州からいわゆる広域配転と称する配転にたくさん協力した職員が、今本州三会社に就職をして頑張つておられるでございます。この広域配転に協力した職員は、

すぐあしたの日からということにもなりませんけれども、それぞれ北海道、九州、遠隔地から配転に応じた、言ってみれば各JR会社が好ましいといひますか、非常に協力的な職員であります。そういう方がたくさんいらっしゃると思うのです。

そこで一定年限を勤めながら、自分は北海道に家もあり、また年老いた両親もいる、あるいは九州にしてもそうですが、そういう方がたくさんいらっしゃるはずでございまして、四月に発足した会社から三年、五年とたちますと、それぞれ三島会社にも自然減が出てくる、そういう場合、採用するに当たっては最優先的にそういう人達を優先させる、大臣、こういうお約束はしていただけますかどうか。

○橋本國務大臣 これは少々御無理なお話になるのではないかと感じが率直にいたします。確かに広域配転で、その広域異動に応じて本州地域に異動された職員の方々、この方々が異動されるにつきますと、新会社がむしろ積極的な職員採用に際して優先的にその雇用を考慮するといったように、御本人の雇用の場の確保に従来から十分配慮をいたしてまいりました。そして、それぞれ御本人の意思を確認し、その方々自身のお気持ちで本州の各会社にお入りをいただいております。

新会社に移行しました後は、今度は各社それぞれがみずからの経営方針の中で事業運営を行っていただくわけでありまして、人事運用につきましても、現在は移行直後でありますのでそれほど大きな変化はないとは申しますものの、次第次第にそれぞれの会社が、それぞれの地域の特徴とかそれぞれの企業目的といったものに合わせた人事運用をしていくことになるわけでありまして、これはまさに各会社の自主的な判断というものになってまいります。

委員が御指摘になりましたように四年なり五年なりという時間が経過した後になりましたから、旧国鉄時代における広域異動の経緯を理由として

採用の特別扱いということとは、私は、言うべくしてなかなか難しいことではなからうか、そのように感じております。

○吉原委員 新しい会社へ来て、新しい職場で一定の年限がたちますと、それぞれ重要なポジションにつくということも人によってはあり得ると思うのです。ただ、自分はまだ年若い両親を北海道に置いて、東京へ来て働いておる。しかし、一方で、四、五年先か何年先かわかりませんが、例えば北海道会社に欠員が生じて何十名か採用しなければならぬ、そういうときを想定した場合に、本人、例えば東日本に所属する職員が、この際だからひとりで帰して来えぬか、こういうことは起こり得ると私は思うのです。

大臣、私が言わんとするところは、おわかりになると思うのです。分割JR会社それぞれの自主的な判断で、こう言われますが、当初無理を言った広域配転に協力してくれた人だから、そういう場合には、もちろんすべてのケースというところにはならぬけれども、ちょうどいいケースに、例えば札幌に郷里がある人だから、札幌に帰って勤務しないか。あれだけの大騒動をやった広域配転に際して責任者は運輸大臣、今のあなたなんだから、そのぐらいの返事はしてやらないのか。

すべてのケースにその約束は無理かも知れませんが、例えば東日本に来て代替のきかない重要ポストについておる者を、あなたは北海道だから北海道へ帰らなさい、こういうわけにはいかぬでしょうけれども、そういう点を聞いておるのですか。

○橋本國務大臣 私は、委員が御指摘になるようなケースが全く想定できないわけではありませんが、

実態の問題とすれば、例えば北海道会社なり九州会社なりがそれぞれの年度における採用計画を策定する中で、新規採用、いわゆる新卒採用のみを考へるのか、あるいは他の会社に勤めていた方の中途採用をも含めた採用計画を組むのか、その

中途採用をも含めた採用計画を組むとすれば、その場合に委員が御指摘になりましたような例示に当たる部分の方々を考慮するかしないか、これは実態の問題としてはあり得ることだと思ひます。

しかし、それはあくまでも各会社の判断の問題でありまして、その場合に各会社がその御本人の出身地を考慮するかしないか、あるいは旧国鉄時代における広域異動に際して実績等を判断するかしないかは、まさにそれぞれのケースによつて違ふと私は思ひます。

そしてまた、広域異動そのものも御本人の同意を受けて行われたものでありますし、その広域異動に応じていただいたという実績を判断した上で、新会社はそれぞれのケースにおいて優先的にこの方々を雇用していただくわけでありまして、その採用の際にも御本人は同意をしてそれぞれの企業に就職をされておるわけでありまして、それが何年か前に行われた広域異動に際したというそれだけの理由で北海道会社あるいは九州会社への異動を行う理由になるとは私は思ひません。

○吉原委員 何年か先のケースを想定して、現職の運輸大臣としてはなかなかそこまで約束はできないという気持ちも立場もよく理解できるのですが、心情的には、そういう場合もあるもので、出づ方の側と受け入れる方の側、双方の会社の判断、それを拘束するようなことは大臣としては言えない、その立場はよくわかりますけれども、本人は納得したと言いながら好んで広域配転に応じたのではないわけではございまして、それこそ仕方なしに広域配転に際していただいておりますから、それは何らかの形でそれに対してこたえてやるような温かい配慮が必要ではないか、私はこう思つて今大臣のお気持ちをたださせてもらつたのです。これ以上答弁は要りません。

そこで、次は共済年金の問題についてお聞かせを願ひたい。

前国会では、国鉄共済年金については、少なくとも政府の責任で六十四年度までは計画どおりの支給を続けますが、六十五年以降は端的に言え

ばわかりませんが、こういう答えになっておつて、それから一歩も前進していかないはずだと思ひますから、あえて聞かしていただくわけではござい

私の計算では、今日、国鉄共済の受給者は約四十八万四千名おる、掛金を掛けておる現役組が約二十二万四千名、成熟度は二・一六、実は一人で二・一六人の年金を出しておる、こういうことになつておるはずだと思ひますが、その数字に誤りがないかどうか。また、この破産状態の国鉄の共済年金制度については、六十五年以降どうするといふ見通しでおられるのか、お尋ねしたい。

○丹羽政府委員 まず成熟度の関係の数字でございしますが、今私どもの手元にございまして、六十一年度末の決算の数字でございまして、六十一年度末の決算がまだ出ておりません。そういう意味では先生の御指摘の数字よりも若干古い数字で、まだ国鉄共済組合時代の数字でございしますが、それを申し上げますと、六十年末の組合員数は二十八万二千人、年金の受給者数は四十四万三千人、成熟度は一・五七でございまして、それで当然、それ以降の時点の推移でこの辺の数字は成熟度を高める方向に動いていくということは、事実として認識しております。

それから、第二点の六十五年以降の対策の問題でございしますが、先生御存じの、六十年十一月の政府統一見解というのがございまして、それを受けてまして、まずは第一段階、六十四年度対策というのをさきの三月末に、国鉄共済年金問題に関する閣僚懇談会という四閣僚の懇談会がございまして、そこで結論を出してございまして、その統一見解によりますと、その結論の後、速やかに六十五年以降の降分についての対策を講じて、支払いの維持ができるように措置をする、こういうことが決まっておりますので、鉄道会社の職員とか年金の受給者の方々に不安を与えないようにすることが大切であるということとを基本的な認識といたしまして、今後も鋭意努力を続けていきたい、こういうふうに考えております。

○吉原委員 数字はとる時点によって変わってきますから、数字の符合しない点は、それはそれでいいと思いますが、少なくとも職員に不安を与えないようにという抽象的なことでは、どうも納得がいかなのです。ある日突然、他の年金制度と統合しますなどということはできっこないはずでございますから、少なくとも六十五年以降、年金受給者に不安を与えないような方策を考えるのから考える。方向はまだはっきりしていないのですか、全く白紙ですか。

○橋本国務大臣 今私は就任直後のあるときを振り返っておりますが、国鉄共済年金の問題は非常に深刻になるということが就任直後から私の頭にこびりついて離れないものであります。そして、従来の閣議の中にあります年金問題の閣僚会議では問題が拡散してしまおうと思ひまして、官房長官、大蔵大臣、年金担当大臣にお願いをして、国鉄共済年金問題に関する閣僚懇談会をおつくりいただいたわけでありました。

これはもう委員がよく御承知のように、この共済年金は残念ながら運輸省の所管ではありませんで大蔵省の所管であります。国鉄改革を進めていく上で、職員の方々に安心をいただくために、我々としても関心を持たなければならぬものというところで閣僚懇談会をおつくりいただきました。その中で、六十四年度までの対応につきましても、非常に難航に難航をし、ようやく追加費用の見直し、積立金の取り崩しといったことで対応するという方針が、決まったばかりと申し上げては恐縮でございますが、決まったわけでございます。

委員が将来について心配をされるそのお気持ちには私も同様であります。この懇談会の場を使いながら、六十五年以降の対応につきましてもできるだけ早く御報告のできる状態に持っていくように努力をいたします。

○吉原委員 六十五年以降は最大限努力するということでも前に進みませんから、これ以上は追及いたしません。

次に、債務処理の現状をちょっと聞かしていただきたいのです。

言ってみれば国民の方にツケ回しがされるのではないかとということで大変心配をしておりますが、長期債務の処理の現状、処理の方法としてはとりあえず土地売却ということが言われておるわけでありまして、どういう計画策定のもとに売却をされようとしておるのか。きょう決めて、あしたすぐ売るといふことにもなりますまいし、この土地は計画的に公正に売却されていくことを期待しておるのであります。この計画は今の段階で明示をいたすわけにはいきません。

○林政府委員 先生御指摘のとおり、清算事業団に残置した長期債務の処理のために、一つの重要な財源として土地の売却というものがございまして、これにつきましては、六十二年度におきましては予算上土地売却収入を三千億圓と見込んでおります。その具体的な売却計画、さらに来年度以降三千三百五十億圓をどういう形で売却していくかということについては、現在全体的な計画を検討中でありまして、最終的には清算事業団に置かれました資産処分審議会の意見も聞いて定めるといふことになろうかと思ひます。全体的な計画につきましても、これが立つのは、おおむね三年程度後であらうかというふうに思ひます。

○吉原委員 十分時間をもらつたつもりですが、ちよつと時間が足らなくなりました。債務処理の見直しについては三年後ぐらいにははつきりできるといふことをお聞きしただけで、次に進みます。

次は整備新幹線、いろいろ話題になつておりますが、整備新幹線の展望、特に財源問題を含むわけでございますけれども、これと鉄建公団との関係について伺いたい。

ここにちよつとことしの二月四日の朝日の社説が載つておるわけでありまして、「鉄建の温存は行革に反する」、こういう見出しで載つておるわけです。

もう二月ばかり経過した中で、この建設主体を従来の技術ノハウを持つておる鉄建公団にやらせるところが、これまでの鉄建公団に対する政府の方針というのは二転三転しておるわけですね。

当初は、解散するとか他との統合を図るとか、特に青函トンネルが完成する六十二年三月末までには他との統合を図るあるいは解散するという方針であつたのが、大臣の所信の中では一行ばかり、整備新幹線の問題については「本年一月の閣議決定等に基づき、適切に対処してまいります」といふことだけに終わつておる。当初の方針とこの一月の閣議決定とは違つておると思ひますが、その違つた理由、どういふ理由で当初の方針を転換されたのか、まずそこをお尋ねしたいと思ひます。

○橋本国務大臣 まず第一点として申し上げなければならぬのは、整備新幹線の問題につきましても、たびたびお答え申し上げておりますように、六十年八月の政府・与党間の申し合せによりまして設置されました整備新幹線財源問題等検討委員会におきまして、六十二年四月の国鉄分割・民営化のスタートまでを目途として結論を得るべく鋭意検討を行つてまいりました。しかし、その時期までに結論を得るに至りませんでした。ために、去る三月二十六日の第七回の検討委員会におきまして、検討課題について基本的な方向づけを政府・与党から成ります少人数のグループで早急に行うということになりました。当面、この少数人数による検討の状況を見守つておるという状況でございます。

整備新幹線の建設主体につきましては、検討委員会を通じて、鉄道建設公団をその衝に当てようといふことで合意が得られておるわけでございます。また、運営主体につきましては、全国新幹線鉄道整備法の改正に当たりまして旅客会社とする措置が講じられております。そうした状況が一方にございます。

そしてもう一方で、問題として今委員が御指摘

になりました鉄建公団の問題がありますが、これは御承知のように、昭和五十四年当時、鉄建公団にさまざまな問題が世間から提起されて、その批判の中で、五十四年十二月に「青函トンネルの本体工事が完了した時点において、他との統合等を図る」という閣議決定がなされました。当時、私は与党の行政改革の責任者でありまして、この方針を決めた張本人であります。

その当時の空気がしては、鉄建公団に対する風当たりは極めて強く、鉄建公団を即時解散させるべきであるという強硬な御意見も多く出されておりました。しかし、その当時はまさに青函トンネルの工事に全力を挙げて努力されていた時代でありまして、私どもとしては、青函トンネルの本体工事をやはり優秀な技術陣をそろえておる鉄建公団の諸君の手によってなすに任せてもらわなければならない、それが完了したところでその存廃を考へる、そして、その当時の雰囲気としては、鉄建公団はそのまま存続が認められるという雰囲気では到底ございせんのでしたために、他との統合を図るといふ考え方を出したわけでありまして、そのときの対象は国鉄であつたわけでありまして、国鉄と鉄建公団の統合ということがそのとき皆の頭の中にあつた絵図面でありました。

ところが、その後の状況の変化の中で、日本国有鉄道そのものが分割・民営化という、五十四年当時においては全く想定されていなかった状況の変化を迎えたわけでございます。そして同時に、現実の問題といたしまして、整備新幹線のみならず、大都市部における通勤線等の建設あるいは第三セクター線の受託工事、民鉄の受託工事等々といふ工事需要等を考へてまいりますと、長年培われてまいりました鉄道建設、特に大規模工事についての技術的蓄積を持つ鉄建公団の役割というものは、むしろ今後とも非常に大切な存在ということに変わつてまいりました。しかも、その統合の対象として考へておりました国有鉄道がJR各社という新たな姿を迎えることになりました。統合対象を失つたということでございます。

こうした状況の変化の中におきまして、昨年末行われた六十二年度の予算編成時における政府・与党の申し合わせというものを受けてまして、一月三十日の閣議決定により、鉄建公団につきましては「大規模工事の円滑な実施に資するようその存続を図るもの」という結論をまとめた次第でございます。

○吉原委員 若干時間が迫りましたから、答弁はひとつ簡潔にお願いをいたします。

整備補正線を初め、今大臣はいろいろ経過を踏まえてお話をされておりましたけれども、建設主体を鉄建公団にやらせるということについては、繰り返し申し上げておりますように異議がないわけでございますが、結局、建設費がかからなくても、分割ＪＲ会社には負担をかけなくても、在来線の並行として新幹線ができた場合には、当然在来線の赤字ということが予測されるわけです。そういう意味で、建設費は仮に公的な財源でやったとしても、その後起きるだろう在来線に与える影響

というものもあるわけでございますから、つくればいいというものではなくて、やはり効率的に、せっかく公的な財源でつくるなら、つくってもそれが運営主体の方でまた大変な赤字を背負い込むことになる、第二の国鉄になるようなことを繰り返してはならぬ、そういう立場から私は心配して申し上げたわけでございます。

建設費もそうでございますが、整備新幹線を建設することによって、少なくとも関係JR会社の運営に大きな支障を起こすことのないようなそういう配慮をひとつ事前にしておいていただきたい。このことだけを申し上げて、次に進ませていただきます。

次は、航空関係についてでございます。

大臣は、「新たな航空政策の展開」ということで第二点目に所信を述べられております。この中で日本航空の完全民営化について触れられておりますが、なぜ日本航空を完全民営化されようという方針になったのか。昭和四十七年のニューデリーの事故以来、一昨年の一二三便の事故まで、

十三年間に六回も大きな死傷事故を起こしておる日本航空、死傷者もその間に七百三十四名を数えるという事故を起こしておるわけでございまして、大ざっぱに言いますと二年に一回ぐらいそういう大惨事を起こしている会社でございますが、今回、完全民営化の方針を出された理由がもう一つ私には納得がいかない。

特に昭和五十六年の日航法改正のときにも同じく私は日航法の問題について質問に立ちました。朝田さんが社長をしていらっしゃった当時でございますが、何とかひとつ政府の規制を緩和してもらって、自主的な運営ができるように法改正をお願いしたいということで、かなりの規制緩和をそのときにしたはずなんです。それから六年たった今日、さらに政府の持ち株を完全に売却して完全民営化をしよう。どうも財源繰出のために完全民営化をされようとしておるとしか私は理解ができないのでございます。なぜ民営化をするという方針になったのか、お答え願いたい。

○樞本國務大臣 第一点の財源捻出のための民営化という御指摘に対してだけは、私は全くそういう考え方ではないということだけをまず申し上げたいと思います。

財源捻出のみの必要性でありますならば、日航法を廃止せず、株式のみを全部売却することも可能であります。しかし、問題はそういうことではございません。むしろ日本航空は、戦後日本の空が民間に返つてまいりました当初、民間航空の立ちおくれしている中で、まさに国策として自主的な国際航空運送事業というものを速やかに開始すべく、政府の出資を得て法律に基づいてつくられた特殊法人であります。

しかし、今、それ以来非常に大きく変わってまいりました航空業界の中で、日本航空のみならず、我が国には複数の航空企業が非常に大きく成長し、それぞれの企業基盤というものも強化されてまいりました。その中で日本航空は、今日では世界有数の航空企業となり、むしろ特殊法人という姿で設立をされた目的は既に達成したと私どもも

は考えております。

こうした状況の中で日本航空株式会社に本来に自主的に、かつ責任のある経営体制を確立させると同時に、むしろ航空企業間の競争条件を均等にしていくためにも、運輸政策審議会、また臨時行政改革推進審議会は、速やかに完全民営化という方向を打ち出されました。

一方、委員御承知のとおり我が国の航空政策は大きく変わり、国際線を日本航空一社として他国

り、国際線に複数の会社が進出する状況に至っております。同時に、国内線においても会社間の競争を行わせることによって、利用者にとってより有利な航空交通を実現するために、ダブルトラック、トリプルトラックが進められていることも御承知のとおりであります。

そうした中におきまして日本航空一社が特殊法人といういわば政府の庇護と監督のもとにある姿で他社と公平な競争ができるかどうかは、お考えをいただければわかりのとおりのことでありまして、まさにそれが日航を完全民営化しようとする私どものねらいであります。財源捻出のためでないことだけは明瞭に申し上げておきます。

○吉原委員 財源捻出のためだけだということになつたら大変なことになるので、大臣はそんなことを肯定されるという気持ちで聞いているわけではございません。ただ、政府の三四・五％の持ち株があるために、労使の言つてみれば親方日の丸的な体質、これを改めなければならぬというならぬいも、大臣の答弁の中にはなかったのですが、私は想像しておるわけです。

ところが、政府の持ち株が三四％あるから親方の丸だとか、あるいはそれだからこそ事故を起すとしてもいいというものではないのであって、そういう意味では完全民営化を図ることと効率的な企業の運営というものは別次元の問題だ。政府の持ち株があるからずさんな経営でいい、何をやってもいい、親方日の丸だからつぶれることはないんだ、こういう認識の持ち方は次元の違う

話だと私は認識をしておりますからあえて申し上げるわけございません。

どうも日航というのは、私も長年日航には注目をしておる一人でございますが、親方日の丸的な感覚はむしろ方よりも使の方にあるのではないか。最近の経営陣のごたごたでは、大臣も相当苦勞なさったようでございますが、経営陣の中身というのは非常に意思統一が図られていない。

やめられた会長の後は考えていらっしやるのかどうか。また会長制というふうなものが引き続きいて日航のあの会社の中に必要なかどうか。普通の感覚でいいますと社長が最高責任者のように思うわけでございますが、その上に屋上屋を重ねるように会長制をしく。しかも、代表権を持った会長なんというものは余りにも屋上屋を重ね過ぎるんじゃないか、こう思いますが、次の人選をされておるのかどうなのか。

また私は、経営陣が余りにも親方日の丸的な感覚で、経営がずさんだ、放漫だ、こう指摘をしたいわけでございいますが、例えば関連企業の日航開発の運営。きょうは日航の山地社長に来てもらって、中身について篤と私は質問してもらおうと思つて、参考人で出席をしてもらうようにしておきましたが、法案の審議ではございませんので、また次の国会で法案の審議の場ではしっかり質問をさせていただきます。

関連企業の日航開墾、J D C、この日航の会計監査の指摘が監査報告書によってなされておるわけでございますが、J D Cは早晩財務的に破綻に瀕するほどの経営状態にあり、その規模からいって親会社の大きな負担となり、その経営にも重大な影響を及ぼすものであると指摘をしておるわけでございます。これからの日航経営に大きな支障を来すくらいの放漫経営。

それから、先ごろ新聞をにぎわしましたが、四月十九日に「ドル先物予約で日航、大損」という見出しで新聞にも書かれております。十一年先の物を買うなんということは普通の会社では考えられない。こういうことがいとも簡単にされてお

る。

あるいは五十六年の日航法の改正のときにも私は触れたのですが、H S S T という磁気浮上式の鉄道、この間のつくば博にも出しておりましたけれども、あの当時、日航幹部のおもちゃじゃないか、余りにも高くつくおもちゃだ、こういう皮肉も言ったほど五十二億円もかけたこの H S S T を、今度わずか一億二千万で新会社売却してしまふ。率直に申し上げて、そういう意味で日航というのはたまたまなことをやる会社だなど、経営陣の感覚を私は疑うわけでございます。

さうは関係会社の社長が来ておりませんから細かく申し上げませんが、そういう体質を持った日航をこれから完全民営化していくというわけですね。私はそういう意味で、完全民営化するまではそういう経営陣の体制、経営陣の発想、こういうものをきちんと正してからでないと民営化はやるべきじゃない、こう思いますが、いかがでございますか。

○橋本國務大臣 非常に広範な問題にお触れをいただいたわけですが、確かに委員御指摘のように、日本航空につきましても、企業体質の問題などに関連してさまざまな問題が提起をされておりますことを私もよく存じております。そして、これらの問題のすべてが必ずしも放漫経営につながるものばかりとは私は考えておりませんけれども、そういう批判を受けるようなものがあること自体、日航としても非常に残念なことでありまして、経営に対しての努力を本心に遺憾なきという水準にまで上げてもらわなければならぬと思ひます。今国会では日航の完全民営化についての法律を残念ながら時間的に御審議をいただくことが難しいようでありまして、こうした点も私も十分念頭に置かなければなりません。

そこで、日航の首脳部の人事、その会長の後任をどうするかというお話をいただきましたが、私は、よい方がありましたら御推薦をいたしたいということをお願い申し上げます。

が、必ずしも急いで会長をつくらうとは考えておりません。そして昨日、その人選を経済界からというところでお願いをいたしておりました経団連の斎藤会長に対して、今度の決算取締役会、役員会までに会長の人選を急ぐというような意思は私はありませんから、どうぞゆっくりいい方を選んでいただきたいということを申し上げ、わかりましたという御返事をいただきました。私は、会長がなければ企業が動かないものだとは必ずしも考えておりません。

○吉原委員 当初、会長制という伊藤会長が就任をされたときに、今後の運営については会長に丸任せのような話も一部報道されておりましたけれども、少なくとも山田社長、利光副社長の三者で最高経営会議というものできたようでございますが、言ってみれば三人で協議をしながらやるという合議制とでもいいますか、そういう格好でやられるのかなと思つたら、実質はどうもそういう形にならなかつた。そういう意味で発足したのなら、三本の柱が一本欠けたから欠陥人事だ、だからそれをきちんとして民営化するならばべきじゃないか、こう私は思つておるのですが、一本欠けたといえども会社の運営には支障がない、こう大臣はあえておっしゃいますから、きょうはそれを信じておきます。

最初に私が申し上げたように、十三年の間に六回も大事故を起こして七百三十四名の死者を出しているという日航には何か特殊な体質があるんじゃないか。同じ民営の全日空にしても東亜にしても、フライトの時間は違つたところで、現実には航空事業をやつていらっしゃる。事故も皆無とは言えないけれども、日航のように回数が多い。何か日航には特殊な体質があるのじゃないかというところをもっと究明せずに、あるいはそれに対するチェック策も講じないままに民営化してしまふ、こういうことには私は危惧を持たざるを得ないわけでございます。

民営化されると、当然のごとくより以上の効率的な運営ということが持ち出され、それがために

合理化も進むでしょう。私はむだをせよなんというところは言っておりませんが、それがためにはいろいろな問題もこれから派生してくると思ひます。例えば安全性は無視すべきじゃない、これは航空事業では最大の課題でございますから、安全性の問題については軽視、無視されるとは思ひませんけれども、今でもさへ政府の方から復配を強要される事実もあるやに聞いております。完全民営化されますと、ますます民営としての営利追求型の体質は避けられないだろう。

その上に、運政審の答申の語もございましたが、一般的に言つて交通産業に競争の原理を導入するという発想は危険だと私は思ふ。むしろ規制を強化して秩序ある交通事業を進めていかないと事故の防止は図れない。利潤追求型から、とかく人件費を削減するために、例えば整備事業——資料を出してほしいというのをきのう申し上げておきましたけれども、最近五カ年間の整備人員のデータなどを後ほど手元に送つてもらいたいと思ふのです。

ことしは、なるほど整備に百名ばかり人員を採用してやるようでございますが、整備人員を充実強化していく。そして、五十六年にも申し上げたのだが、例の D 整備、五十六年当時でさえも D 整備をやつて、整備に力を入れておつたものが、最近どうも D 整備が抜かれておるようでございます。当時の機種機材と違つておるからその必要はないとおっしゃるかも知れませんが、私はそうはいかぬと思ひます。B 747、D C 10、B 707、こういうものになぜ D 整備をしないんですか。

聞くところによると、サンプリング方式といつて、十機ある中の二機を点検して、これで異常がなかつたら、あとの八機は無チェックで飛ばしよる。こんな整備方式はいかぬと私は思ふ。これはまた法案審議のときに関係会社を呼んで、きちつと整備体制も強化してもらわなければなりません。が、そういう意味合いから、チェックをしていく点はきちつとチェックしてからでないかと軽々に民営化すべきじゃない。

運輸省は、民営になつたらどうやって日航の体質をチェックしようとしておるのですか、現行の航空法で事足りるという認識ですか、どうですか。

○橋本國務大臣 お言葉を返すようであります。委員が御指摘になりましたとおり、民間企業である航空会社の方が事故が発生しておらないということは、民営化の方向が間違つていないという傍証にもなるかと思ひます。

また、御承知のように、今アメリカの国内における航空企業というものは、猛烈なダンピング競争を多数の会社が争つて行つております。委員の今の御議論をもしアメリカに当てはめてみるとすれば、アメリカの航空企業は極めて危険な状態といふことになるのかも知れません。しかし、同時に、今アメリカの、数十社という企業が入り乱れてまさに猛烈なダンピング競争をやっている航空企業の鉄則は何かと言へば安全であります。事故を起こした会社の飛行機にはお客は乗つてくれなくなる。だから、民間企業としてその競争に打ちかつたためには安全というのが何より優先なんだ、これがアメリカの航空企業の人々の合意言葉であります。この言葉には耳を傾けるべきものがあると思ひますし、この言葉はまさにそのまま日本航空の体質に対する批判にもなるであります。

私はそのように思ひます。

○吉原委員 今の大臣のお答えには大いに反論をさせてもらいたいのと思ひますが、残念ながら事故はあります。そこで、次回、法案審議のときには、日航の労務対策や中期計画、運賃制度問題等々についてしつこく質問をさせてもらいます。きょうは時間が参りましたから終わります。

○西中委員 最初、大臣、我が国は今、経済的には、大変急激な円高によりまして、好むと好まざるにかかわらず産業構造の大転換を余儀なくされておることは御承知のとおりであります。一方、我が国の膨大な貿易黒字は新たな貿易摩擦を次々と表面化させているわけでありますし、ア

メリカでは保護主義の動きも極めて憂慮される状況でございます。

その結果、我が国経済は輸出依存型経済からの転換、修正が求められておるわけでありませうけれども、そのために今盛んに言われておるのは内需の拡大、市場の開放ということであろうかと思ひます。政府としても、近く当然具体的な政策をまとめられることと思ひますけれども、運輸省としてはこういう問題についてどういう対応をしていこうとされておるのか、もしも何かお考えがあれば伺つておきたいと思ひます。

〔委員長退席、津島委員長代理着席〕

○橋本國務大臣　その意味では、今極めて大きな転換期にあります。日本の経済の中で運輸省の置かれております立場も、まさにその縮図にほかなりません。

今吉原委員から最後に御指摘をいただきました航空企業のように、まさに国際市場で壮絶な競争をいたしておる分野もございます。また、極めて残念なことでありませうけれども、この猛烈な円高の中で、第三造船国の追い上げによって極めて厳しい状況に置かれております造船産業のようなものもございます。逆に、鉄道貨物のウェートが落ちてまいりましたかわりに、国内における物の流れというものの中でトラック輸送が非常に大きなウェートを占め、近年はまた、その中で高付加価値の商品につきましては航空機による物資輸送も非常に盛んになってまいりました。こうした分野でも実は産業構造の変わりがございます。

そして、内需拡大の一つの大きな柱であります。公共投資という分野から考えてまいりますならば、今交通体系の変わり行く中で、我々は飛行場の整備を外に向けても中に向けても急がなければなりません。港湾の整備あるいは海岸の整備も当然同じような位置づけにあります。殊に港湾というものを考えます場合には、従来の、ただ単なる港がある、そこに人が流れ、あるいは物が流れていくという状況の中から、むしろ港湾という一つの空間を利用してより高度な利用、付加価値の高

い利用というものを旨す方向にその整備は変わつてまいりました。さらに、国民の余暇活動の中から、マリーナの整備とか新たなテーマも生まれております。

こうした意味では、非常に大きな転換期にあります。まず中で、私どもは一昨日本年度予算を成立させていただきましたばかりでありまして、これから総合経済対策に基づき補正予算の策定作業に入っていく中で、置かれている運輸行政の位置づけを見失わないような努力をしてまいりたい、そのように考えております。

○西中委員　その意味では運輸省の立場というものも極めて重要だ、こういうように私は認識しておるわけでございます。そういった点ではまた特段の御努力を要望しておきたいと思っております。

そこで、今もちょっとお話が出ておりましたけれども、今国会に総合保養地域整備法案、いわゆるリゾート法案が提出をされておるわけでありますが、現在全国で計画をされておるリゾートの開発、この動きというものは、今までの観光というようなイメージより、より大きな、そしていわば人間が休暇を樂しむという、衣食住と並んで人間の本能的な本来の欲求に近いもの、それに根差したものの、こういった観点でとらえていく必要があるように思ふわけであります。いわば産業として新たな展開がまた行われるだろうというように思つておるわけです。そういう意味で内需拡大の上でも大きな重みを増してきておるわけであります。

したがって、運輸行政は、従来の鑑光という枠を打ち破って、組織、政策、予算、そういう面でもさらにひとつ発想を転換していただいてこれからの政策をやっていたら、こういう意味で、鑑光部というのが運輸省にあるわけですが、この部は三課ということでありますけれども、それだけでは新しい概念でこういった問題をとらえていく上ではちょっと不十分ではないかな、こういうように実は思っております、この辺のところは体

制を拡充強化するということも大事だと私は思っております。

そういう点について大臣はどういうようなお考えをお持ちか、伺っておきたいと思ひます。まずそれだけ聞いておきましょう。

○橋本國務大臣 私にとりましては大変頭の痛い御質問でありまして、私は与党の行革屋の大將として、かつて運輸省にありました観光局を整理したいわば元凶の一人であります。その限りにおきまして、今の御指摘は大変耳の痛い思いがいたします。

私は、まさにこれから先の運輸省の役割の中で、観光というものは大変大きなウエートを占めてくるであらうと思います。それは決して国内だけでなく、海外諸国に対する観光、あるいはもっと枠を拡大するならば開発途上国に対する援助の中で観光開発に対する援助というものも、これから恐らく非常に大きなウエートを占めてくるであらうと思います。そういうことを考えれば、私は現状の組織のままでいつまでもいいとは思いません。

ただ委員に御理解をいただきたいと思ひますのは、行政の仕組みというのはやはりできるだけの簡素で効率的なものが望ましいことは御承知のとおりであります。現在運輸省には、これは事務方の諸君に怒られるかもしれませんが、国有鐵道改革推進部、従来の国有鐵道部があるわけですが、例えば運輸省の組織を考えます場合に、J R 各社が本當に軌道に乗って育つていきました段階において、国有鐵道改革推進部がいつまでも必要であるようでは困るわけでありまして、そうしたものも含めて、私は、運輸省の組織というものはおのずから変革の歴史をたどるであらう、今までもたどってきた、そして國民のニーズにこたえていく努力を払ってまいりますということとを申し上げたいと思ひます。

○西中委員 観光という言葉のイメージが新しい展開の中ではどうももう一つびたつとこないなというところもありますので、観光ということもひ

とつ検討の対象にしていたらどうか、こう
 思います。

同時に、今大臣もちよつと触れられましたけれども、南太平洋等の各国では、リゾート開発を経済協力で進めたい、こういう意向が高まっております。ようであります、この点、運輸省としてはどういうように対応していこうとされておるのか、伺つておきたいと思ひます。

○**塩田政府委員** ただいま御指摘がございました。南太平洋地域の経済協力でございますが、南太平洋に限らず、太平洋にあります開発途上国の多くの国々、例えばタイ、マレーシア、インドネシア等を含めて、リゾート開発を含む観光開発の協力要請がたくさん寄せられておりまして、この三つの国につきましては既に協力を始めております。運輸省といたしましては、これらの要請に対しまして、開発途上国の地域的な特性等諸条件を勘案いたしまして、各国の実情に即したリゾート開発を含む観光開発に適切に協力をしてまいる所存でございます。

〔津島委員長代理退席、関谷委員長代理着席〕

○西中委員 同じく内需拡大という意味で一つの問題提起をしておきたいと思いますが、大都市におけるオフィス需要の拡大、これは大変地価の高騰を招いていることでもございます。そういう中で、大都市の鉄道路線の上空を利用するという考え方があるわけですが、新たな用地創出という意味で、それはそれなりに効果があるのではないかと、というように思っております。したがって、内需拡大の観点からもあわせて国なり地方自治体がこういう事業を推進するのが望ましいのではないかと、というように私は考えております。そのために、例えば鉄道用地の高度利用促進特別措置法というような法律によって税の優遇、低利融資等々の対策を立てる、同時にまた既存の法制の緩和、これをあわせて行う、こういったことをやってはどうかというふうに考えておるわけでありますけれども、大臣のお考えを伺いたいと思います。

○橋本國務大臣 実、先国会におきまして天野建設大臣の私案が大変論議をされた時期がございます。これは、御承知のとおり東京駅周辺の再開発を目指されたものでありますが、これがまさに線路敷地の上空を利用される御案でありました。あんまり天野大臣がその話をなさるものですから、参議院の特別委員会では、建設大臣がそれほど空中を利用することに御熱心であるならば、国道の上に全部建物を建てたらどうですかという答弁を申し上げたりして、後でしかられたことがございます。

ただ、問題は、今日の法律制度の中で空中権というものは確定をしていないということから、委員の御指摘になるような法律を果たしてうまくつくり得るかどうかという点に私は一つの疑問を持っております。アメリカにおいては割合に空中権が確定しておるようでありませうけれども、我が国の法律制度上、空中権というものは確定をいたしておりません。

また、鉄道の線路用地はそれぞれの鉄道会社の所有するものでありまして、その上空を含めた有効活用というものは、本来その土地の所有権者である鉄道の経営判断にゆだねるべき性格のものであります。同時に、鉄道線路上の空間を有効に利用するというのを考えます場合にも、日々運行しております列車あるいは電車の安全かつ円滑な運行を阻害することのないような工事をしなければなりません。しかも、線路上の上空に大規模な人工的な地盤をつくるわけでありませうから、このコストは、私は相当割高なものになるのではなかろうかという気持ちもいたします。

そうなりますと、委員が御指摘になりましたような考え方を活用し得る場所というのは、まさに、例えば委員が御指摘になりましたような事務所周地の非常に逼迫しております東京都心部といったようなところに限定をされ、しかも、その用途もまた収益性の高いものに限定をされていくのではなかろうか。それで、実は技術的な面でも、率直に申しまして、私も必ずしもこれに自信

を持っておりません。

ただ、その技術的な問題点以前の問題として、今委員が御指摘になりましたような法律制度を整備するとならば、それ以前の段階において空中権の問題を確定しなければならぬということがあるわけで、私は現時点においては法整備ということまで考える必要はなからうと考えております。

○西中委員 確かに空中権というのは我が国では確立をされておらない。これは重大な問題でございます。そういう点についても、これは政府はすぐというわけにいかぬと思ひますけれども、今後の問題としていろいろあることもよくわかっておりますが、その上でなお、こういった問題を解決すべく努力をしていただきたい、こういうふうに要望しておきたいと思ひます。

次に、造船不況について伺っておきます。長期化しております造船不況ですが、その対策として三月末に特定船舶製造業経営安定臨時措置法が成立をいたしました。その後どういうように対応をしましてまいられたのか、伺っておきたいと思ひます。

私も当委員会での法案の審議をいたしました。特に、グループ化によって製造設備の基盤単位の二〇％削減を行うということ、これは業界各社の思惑もあって極めて難しいのではないかと御指摘をさせていただきました。このあたりを含めまして、その後の様子を御報告いただきたいと思ひます。

○岡野政府委員 三月末に特定船舶製造業経営安定臨時措置法を成立させていただきましたけれども、その後、四月に早速海運造船合理化審議会の方に経営安定のための基本方針について諮問いたしました。

これは、御承知のように、造船事業者が集約なり設備処理なりする際の基本的な考え方を大臣が定めることになっておりまして、その際、海運造船合理化審議会の意見を聞けということになっております。現在、鋭意御審議いただいております。

て、今月中に答申がいただけると思ひます。

一方、造船事業者の現実の動きでありますけれども、それぞれグループを形成しながら設備処理を円滑に進めたいということで、鋭意検討を続けております。

それで、事業提携につきましてはいろいろ難しい点もございますが、二割の設備処理につきましても、何とか達成できるという確信を抱きつつあります。ただ、非常に厳しい状況でありますので、今後の国際競争力を十分備えたグループ、事業提携がどういふ形のものであるかということにつきましましてはまた検討を続けております。具体的な形としてはまだ浮かび上がってきておらないという現状でございますが、二割の設備処理につきましても、いろいろ提携をしながら何とかやり遂げられる状態にあるということでございます。

○西中委員 当時、三月ごろですが、法案の審議の御説明では、集約化という点について、業界も必要であることを認めておる、協力的であるというふうな御答弁でございました。しかしながら、最近の状況では、各社がグループ化、系列化、こういうものについては非常に疑問を持っておる、また、反対の立場に立つ人も少なくない、こういうふうなことも聞いておるわけでありませう。このままでは、法律はできましたけれども実効ある成果が期待できないのではないかと、こういうように思ひますが、重ねて御答弁をいただきたいと思ひます。

○岡野政府委員 グループ化あるいは集約化の進展の度合いが遅いという点は、確かに先生御指摘のとおりかと思ひます。ただ、その遅いというのは、必ずしも集約とか提携ということに疑問を持っておるとか、こういうことはやらなくていいという感じではございませんで、その必要性は重々認めるのでありますけれども、お互いに非常に弱っておる財政事情等もございますので、実現するのはなかなか難しい点があるかというところでございます。

現在のところ、どちらかといえば、既存のグループの提携関係をさらに強化するとか既存のグループを拡大するという方向ではかなり進んでおります。ただ、おっしゃいますように、全く新しい形の提携というのはまだ芽が出ておらないというのが現状でございますが、何とか進めたいと思ひておりますし、業界もその必要性は十分認識しておりますので、何らかの形で進展があると確信しております。

○西中委員 法律があるからそれはどうしてもやらなければならないという立場に立つと、これまた問題があるわけでして、その辺のところをひとつ慎重に進めていただくということが大事だろう、こう思ひます。

次に、国鉄の問題に若干触れておきたいと思ひます。大臣が中座をされておりますので、ちょっと具体的な問題に入らせていただきますが、国鉄職員の新会社への移行は各社とも採用予定人員を下回ったということでございます。合計一万四千人の定員割れということですが、その原因及び今後の追加採用という問題はどうか、伺っておきたいと思ひます。

○林政府委員 先生御指摘のとおり、新会社につきましましては、当初基本計画で定めた採用予定数に對しまして、現実採用された人はその計画数を下回るといふ結果になったわけでございます。この原因でございますけれども、一つには、当初希望退職で退職される職員、これは約二万人というふうに見込んでいたわけでございますが、結果的には約三万九千人の方が希望退職でやめましたという点がございませう。さらに、公的部門について一括採用という方式をとりまして、昭和六十五年度首まで採用を一括して内定するというやり方をとった結果、公的部門への再就職が現段階で確定するということがあったわけでございまして、そういう方々は新会社には行かれなかつたという事情があるわけでございます。

そういう諸事情から先ほど申しましたように採用予定数を下回ったわけでございますが、この間

題につきましては、本来、基本計画を下回つても所要員は上回つておりますので、そのままにしておくことも考えられるわけでございますけれども、ただ、北海道及び九州地区におきまして非常にたくさんの方々が採用漏れになった、いわゆる過員状態であつたためにかなりの数の再就職要対策者が出てきたということがございます。したがつて、その辺の事情を勘案しまして、特に北海道、九州は雇用情勢が非常に厳しいわけでございますので、これにつきましては再募集の手続をとうとうということになつたわけでございます。

そういったしまして、北海道と九州それぞれの旅客会社につきましても、計画数より下回つていたわけでございますけれども、これにつきましては既に追加採用の手続をとりまして、四月一日現在のこの二つの会社の職員数と現実にそれまで四月一日時点で採用になつた方との差でございますね、約六百九十名でございますが、六百九十名の方については、それぞれ北海道及び九州の会社に追加採用いたしました。

引き続きまして、さらに北海道、九州地区についてはなおかなりの数の過員がおられますので、この方々につきましては第二次追加募集ということで、五月十八日から再募集を開始いたしました。これは本州地区の三社及び四国会社、貨物会社に対して北海道、九州地区からの再募集、いわゆる広域募集ということでございますが、こういう形で再募集を開始したところでございます。

以上が現在の状況でございます。

○西中委員 追加採用というのは従来の職員の方ということだろうと思うのですが、新たな採用計画というのがあるのでしょうか。

○林政府委員 現在の追加募集は、清算事業団に移行した元国鉄職員を対象にしてやっております。

○西中委員 そこで、今度は清算事業団全体としての再就職、今の問題にも関係があると思うのですが、この見直しはどういうようになっておるの

か、伺つておきたいと思ひます。

○林政府委員 ただいま申し上げましたように、全体で申しますと、基本計画で定めた採用数と現実に新会社に採用された人との差、これは先ほど先生もおっしゃいましたように約一万四千名くらいでございます。一方、新会社に行かずに清算事業団に所属をしております元国鉄職員、そのうち再就職先が未定の方は約七千六百名ほどでございます。そこで、先ほど申しましたように、この七千六百名の方々につきましては、これからの第二次募集で本州の三つの会社、四国あるいは貨物、それぞれに会社に応募をしていただいで、できるだけ新会社に採用していただきたいと考えております。私どもとしてはそのように指導しております。

それでもなお広域異動について、家庭の事情その他がございまして残る方々もあらうかと思ひます。そういう方々につきましては、清算事業団でこれから三年間かけまして再就職のお世話をするわけでございますけれども、清算事業団においていろいろ再就職先のあつせん、それから特に教育訓練、いろいろ技能を習得していただくとか、そういう教育訓練を重点的に行ひまして再就職のお世話をしていく。その場合に、政府の雇用対策本部、いわゆる国鉄職員の再就職対策本部というところからいろいろな再就職についての計画を立て、清算事業団とタイアップしてやっておりますわけでございますけれども、今後におきましても、公的部門、関連会社あるいは一般の民間会社というふうなところにつきまして、政府の雇用対策本部も清算事業団と十分協力しながらその再就職先の確保に努めてまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 国鉄の審議の中で一つ問題になりましたのは公的部門という問題でございましたけれども、この問題についてはどのような経過になっているかわかりますか。

○林政府委員 公的部門につきましては、当初の計画によりまして全体で三万人ということであつ

たわけでございますが、いわゆる雇用の場の確保と申しますか雇用の申し出があつた、これが約二万七千人ほどございました。それに対して、実際に再就職が決定あるいは内定をいたしましたのが公的部門全体で二万一千七百六十人でございます。この二万一千七百六十人は既に公的部門に再就職をされた方あるいは将来昭和六十五年までの間に逐次採用するというところで、先ほど申し上げましたように一括して採用が内定されている方、これすべてを含めまして現在二万一千七百六十人が再就職が決定あるいは内定いたしております。

○西中委員 今後とも努力をされるということでございますので、特段の御努力を重ねて要望しておきたいと思ひます。

年度内に追加採用を実施してもなお定員を下回つた場合、運輸省としては土地等の資産の返却を求める考えがあるやに伺つておるわけでありまして、この点は実際どうなんですか。また、実際にそういうことをするとならば、どういう形でやっていくのか、伺つておきたいと思ひます。

○林政府委員 ただいま先生から御指摘がございましたように、現在追加募集を行つておりますけれども、第二次追加募集というものが完了した時点におきまして、なお本州会社あるいは四国、貨物会社等につきまして採用の予定数より下回るといふ事態が生じた場合には、余剰となる用途廃止等による土地につきまして、これを清算事業団に傳へて譲渡するという形でその間の調整を図つていきたいというふうに考えております。

これにつきましては、いずれにしても、現在第二次募集を開始したばかりでございますので、具体的にどの程度応募していただけるか、最終的にどの程度のいわば乖離が生ずるかということについては、この八月ないしは九月の時点になりませんと確定いたしませんので、その段階で具体的な方法等は検討したいというふうに考えております。

○西中委員 大臣、国鉄の方に入つておるので、

具体的な問題に先に入つて、今事業団の雇用問題等に触れておつたわけでありまして、改めて伺ひをいたします。

四月からJRグループがスタートをいたしましたので、まだその日にちがたつたわけではありませんが、けれども、さまざまな問題があることも事実だと思ひます。しかし、さほどの混乱もないというような認識を私もしておるわけでございますが、今後、やはり新会社が一日も早く軌道に乗つて、国民、利用者から本当に信頼される鉄道へと発展することが一番大事な問題でございます。このJRグループのスタートについて、大臣は今のような御感想をお持ちか、伺つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 ちょうど新会社それぞれが発足をいたしましたから五十日余りが過ぎたわけでありまして、その間、JR北海道あるいはJR九州等々で幹部職員に話をする機会がありまして、そのとき私はこう申しました。

おかげさまで国民の祝福の中に新会社は発足をいたしました。大変円滑に動いてることを私も幸せに思ふ。この上は一日も早く経営を安定させて、地域に定着した会社として育ててもらいたい。それが、この改革に際して心ならずも、自分の人生を預けていた日本国有鉄道という職場から去つていかなければならなかつた方たちに対するあなた方の務めだろう。

私はそのとき本当にそう思ひ、今もそう思つておりますが、国鉄の改革に伴つて多数の方々に職場を去つていただかなければならなかつた、第二の人生を考えていただかなければならなかつた、その方々に報いるためにも、私は今、一日も早く安定した経営をそれぞれの会社ができるようになることを心から折つております。

○西中委員 新会社はスタートしたわけでありまして、けれども、この新会社の経営を軌道に乗せることとあわせて大事な問題といひますのは、言うまでもなく清算事業団の方へ移行された方々の雇用及び長期債務の償還、先ほども同僚議員が触れて

それでも、いろいろな問題があると思えますけれども、従来の東北とか上越というような非常なことで、新しい新幹線という考え方もあると思うのです。採算性、運営という点から考えれば、場合によつては単線であるとか、それからいろいろ安全

の問題はありますけれども、車両、レールの勾配、カーブ、こういった点も洗い直して、できるだけ安価な形でできる上に、考え方を變えていくようにすることが大事だろう、こういうふうには思っているのですが、いかがでしょう。

○林政府委員 先生御指摘の点はまさにそのとおりでございます。現在、東北新幹線の盛岡―青森間あるいは北陸新幹線、九州新幹線の鹿児島ルート、これにつきまして既に工事実施計画の認可申請が出ておりますけれども、これにつきましては、その後の技術開発の状況その他をいろいろ勘案いたしまして、例えば駅などについてもできるだけ地中で済むものは地中でやってみようとか、あるいは高架部分につきましても盛り土で済むところは盛り土でやってみようとか、計画面あるいは技術面でいろいろな配慮をして、できるだけコストが低減されるような配慮が加えられております。今後ともそういうコスト低減の努力は続けていくべきであらう、そういうふうには考えております。

先ほど私、ちょっと間違った答弁を申し上げました。百五十億円は東北新幹線と北陸新幹線、それから九州新幹線の鹿児島ルート、この三線についての建設費でございます。建設推進準備事業費、これは五線全体についてでございます。訂正させていただきます。

○橋本國務大臣 今、事務方から御答弁を申し上げたとおりであります。あえて私から補足をいたしますならば、私は、安全面への配慮等はもちろ十分考えた上でコスト低減策を考えていくということとは当然でありましょうし、もっと新たな発想というものがあれば、それもまた結構なことだとは思いますが、関係地域の方々が求めておられるのはまさに新幹線そのものでありまして、その辺のところも私どもとしては十分考えの中に入れておかなければならぬと心得ております。

○西中委員 新幹線の方はそれくらいにいたしま

して、次は航空業界について若干伺っておきたいと思ひます。

航空業界は、国際的な航空自由化の流れの中で国際線の複数化、国内線の競争促進という方向で速度を速めながら進んでいいる、こういうふうな思われるわけでありますが、航空行政の基本的な考え方、これから政府としてはどういうように持っていくとお考えなのか、まず基本的な問題を伺っておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 航空企業の運営体制のあり方につきましては、昨年の六月、運輸政策審議会から提出をされた答申がまさにそれに当たると存じます。そして、運輸省といたしましては、その答申の趣旨に沿いまして、安全運航を図りながら、航空企業間の競争促進を通じて利用者の利便の向上を図るということを基本にいたしております。具体的には、国際線の複数化であり、国内線におけるダブルトラックあるいはトリプルトラック化、また日本航空の完全民営化というもので示されております。

○西中委員 そこで、民間の競争原理を生かしていく、こういう方向で運営の効率とか利便の増大、こういったものを図っていくということは基本的にあると思ひます。それはそれで結構なんです。が、現行の路線権、便数枠などは直ちに利害がぶつかり合う問題でございます。ですから、そういう方向でいくんだということはよくわかるのですが、具体論としては極めて難しい問題ではなからうか、こう思うわけでございます。したがって、行政としても、将来を見通した上でこういう問題が一つ一つ解決できるように、行政の指針なり実施細目なり、そういったものがある程度示されなければならぬのではないかと、こういうふうな思っているわけでございますけれども、その点いかがでございますでしょうか。

○山田(隆)政府委員 競争の促進に当たりましては、できるだけ企業の自主的な経営判断を尊重するということと考へていきたいと思ひておりますけれども、その際、今先生のおっしゃいましたよ

うな調整の問題も生じてくるわけでございます。まず、先ほど大臣が基本的な考え方として申し上げましたように、国際線については複数化を促進していく、国内線につきましてはダブルトラックあるいはトリプルトラック化を進めていくということでございますが、その際の考え方について多少具体的に申し上げますと、国際線につきましては、高需要または大きな需要増が期待される路線を中心に複数化を図ることをいたしたいと考えております。国内線につきましては、高需要路線及び一定の需要規模のある主要空港を結ぶ路線を中心といたしまして、ダブルトラック化、トリプルトラック化を推進していきたいと考えております。

また、競争促進につきましては、将来にわたって実効性のある競争を担保いたしますために、当分の間は航空企業間の体力格差に配慮することといたしております。個々の行政の運営に際し適切に対応していきたいと考えております。

具体的な指針につきましては、国内線につきましては運政審の答申をいたしまして、その後国内線のダブルトラック化及びトリプルトラック化の指針を航空局長通達という形で出したわけでございます。その中では今申し上げましたような高需要路線をさらに具体的に述べまして、ダブルトラック化の対象路線といたしましては年間の需要が七十万人以上の路線とする、さらに主要空港間にありましては年間需要三十万人以上の路線とする、そしてトリプルトラック化の対象路線といたしましては年間需要百万人以上の路線とするというふうな通達を出して、この線に従って今後競争促進を進めていきたい、かように考えております。

○西中委員 一方で、これは国民の足でございますから、公共性ということもやはりあるわけですね。したがって、競争を促進させることと会社が堅実な経営をするという点とあわせて考へていくと、不採算路線、離島路線といったところの廃止という問題につながらないかという心配を実はし

ておるわけですが、この問題については運輸省はどう考へてなっているか、伺いたいと思ひます。

○山田(隆)政府委員 地域住民の足として生活上必要な離島路線の運航につきましては、政府としてもその維持について配慮していきたいと考えております。

その場合、いわゆる不採算路線が多いかと思うのですけれども、これらの路線を維持することが離島の住民の生活上必要不可欠なものであるということが考へられる場合に、その路線の運営について配慮していくことを考へておまして、それらを運営しております航空企業が不採算路線を持つております場合に、その不採算路線の運営について配慮していきたいと考えております。さらに、その航空企業の経営基盤の強化に資するような路線展開につきましては、企業の性格と能力に応じてこれを認めていきたいと考えております。それから、本来、これらはそれとは別に考へられなければならないことでございますけれども、航空企業の事業運営の効率化、合理化、運賃水準の適正化によって離島路線等を運航する航空企業の運営が維持される必要があるわけでございまして、さらに地域の足はみずから確保するという観点に立ちまして、地元の地方公共団体等からの援助、協力も期待していきたいと考えております。

○西中委員 今、地方公共団体の助成といいますが援助といいますが、こういうお話がありましたけれども、政府助成というのとは考へておらないということですか。

○山田(隆)政府委員 政府が直接補助をするというこには承知しております。ただ、政府が直接補助をするという場合に、その交通手段が唯一の交通手段であるという場合、例えば離島航路の場合ですと補助をしておるわけでございますけれども、航空の場合果たしてそこまで言えるかどうかにつきましてはやはりいろいろ問題があるかと思ひま

す。

もちろん、現在、政府といたしましては、離島路線につきましてもある程度の助成はしております。例えば通行税につきましては、全国的に〇%の通行税が課税されておりますけれども、離島路線の場合はこれを五%に軽減しております。また、政府が運営する空港の着陸料とか固定資産税についてもある程度の軽減をしております。ございまして、そのように政府と地方公共団体とあわせて生活上必要不可欠な離島路線等の運営の維持を図っていき、かように考えております。

○西中委員 いずれにしても、生活路線ということになりまして、大きな問題になります。また十分検討もされ、いろいろ対応をお考えいただきたい、こう要望しておきたいと思っております。

次に、大臣も仰せの国際線の複数社制、国内線のダブルまたはトリプルトラッキング、この問題について伺っておきたいのです。

複数社化、これは競争をしっかりとやっていただくという点でサービスその他がよくなるのだらうと思っております。外国企業も多々あることとございまして、国益という点で心配はないのかどうか。将来競争激化に生き残れないという事態を予測されておられないのかどうか。一方、国内線の問題では、こういうように競争が激しくなるという形ですから、企業間の格差というものの一つの大きな問題としてあると思うのです。その点では適正な競争が確保できるのかどうか。この二点について伺いたいと思っております。

○山田(隆)政府委員 まず国際線の問題でございまして、今後国際線におきまして競争の促進を図ってまいりますために、従来は日本航空が原則として一社で運営してきた体制を改めまして、今後は各航空企業の意欲とか能力に応じて国際線への進出を積極的に認めていき、と考えておるわけでございます。

その場合に、我が国航空企業が過当な競争をして、それによって企業体力が低下をする、あるい

は国際競争力が低下をするのではないかと御心配かと思っております。その点につきましても、国際競争力の確保という点で十分配慮していき、たい。それによって逆に外国企業との競争力も強めていくことができるのではないかと。そのための必要な路線の運営について私どもとしては適切に対応を図っていき、かように考えております。

それから国内線の問題につきましては、従来、日本航空はいわゆる幹線のみ運営するということが決まられておったわけでございまして、今後は、従来の幹線、ローカル線の区分にとらわれず、路線の需要規模等に応じてダブルトラック化、トリプルトラック化を推進することにして、おるわけでございまして、したがって、日本航空につきましても国内線の進出の機会がふえるかと考えられます。

ただ、私どももいたしましては、競争促進に当たりましては、企業間格差等に起因して企業間の適正な競争が期待できないこととならないよう配慮していき、たいと考えております。日本航空につきましても、同社と他社との間の企業格差を路線構成の際に留意するということが必要であると考えておりまして、個別的な具体的事案につきまして、今後これらのことも考慮に入れますように適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 それらの点はまた次の機会にいろいろと御質問いたしたいと思っておりますが、時間も参りましたので、二点申し上げて終わりたいと思っております。

一つは、現在の円高で燃料費が相当コストダウンしているという中で、一社当たり百億ないし数百億というような円高差益が生じておるわけであり、ます。この差益還元ということは、政府として指導するお考えなのかどうか。具体的には運賃の引き下げということになると思っておりますが、その点伺いたい。

もう一点は、コミュニティーについての関心が地

方で非常に高まっておりますが、航空交通体系の中でこのコミュニティーの基本的な位置づけ、今後の運輸省としての考え方、こういった問題について御説明をいただいて、質問を終わりたいと思っております。

○山田(隆)政府委員 まず円高差益の還元でございまして、国際路線について考えてみますと、国際路線を運営する航空企業の場合、外貨建ての経費と外貨建ての収入とございまして、外貨建ての経費につきましても、おっしゃるような円高によりまして差益が生ずるわけでございまして、同時に外貨建ての収入につきましても、逆に円高によりまして収入が減りますので差損が生ずるわけでございまして。

現在の国際線の状況を見ますと、外貨建ての収入とその経費はほぼ比率が等しくなっておりまして、基本的に円高そのものによる直接の差益というものはほとんど発生していない状況にございまして。ただ、国内企業も含めまして原油の価格低下、これは確かに大きいものがございまして、それによってかなりの費用削減を見ているということも事実でございまして。

このような状況におきまして、六十一年の四月及び九月の総合経済対策等を踏まえまして、国内航空におきましては昨年割引運賃の拡充を行いました。また、国際航空につきましては、円高に伴います方向別格差を縮小するための日本発運賃の引き下げ等の措置を講じたところでございまして。さらに、国際運賃につきましては、今月初めにも、これらの措置の一環といたしまして、米国向け往復運賃の七・四%引き下げの方針を固めたところでございまして。

航空企業の経営状況は非常に厳しいところでございまして、私どももいたしましては、そのような中で今後の為替の状況の変化あるいは企業の経営状況等を見きわめつつ適切に対応していき、たい、かように考えております。

それから、最後のコミュニティー航空に関する考え方でございますけれども、コミュニティー航空に

つきましては、従来は離島路線に例があるだけでございまして、四月に大分、松山、広島を結ぶ離島以外のコミュニティー航空の路線が開設されたところでありまして、最近各地でコミュニティー航空につきましても期待感が高まっております。

ただ、コミュニティー航空につきましては採算性等に問題がございまして、従来から関係の地方自治体等がその経営を支援している状況にございまして。今後、小型航空機による地域航空輸送の実現を図るためには、まずそれぞれの地域がそれぞれの特性に応じた航空輸送についてみずから工夫し検討していくことが不可欠であらうかと考えております。けれども、運輸省といたしましては、航空の新たな可能性を開くものとして積極的にこれに対応していき、たいと考えております。

これまでもコミュニティー航空に関する承認基準の緩和とか採算性、空港整備の問題等についての調査などを進めてきたところでございまして、さらに本年四月には航空審議会に地域航空輸送問題小委員会というものを設けまして、ここで今後コミュニティー航空に関するあり方についていろいろ調査検討していただきたいと考えているところでございまして。これらの審議をも踏まえまして、今後空港整備のあり方を含め、小型航空機による地域航空輸送のあり方について十分調査検討し、その推進方策を取りまとめていき、たいと考えております。

○西中委員 終わります。

○関谷委員 長代理 河村勝君。

○河村委員 去る五月五日、ペルシヤ湾におきまして日本籍のタンカー秀邦丸がイラン国籍と思われるガンボートから銃撃を受けて損害を受けました。この種の事件はこれまで随分多発しておりますけれども、今度の事件は非常に大きな特色がありまして、ペルシヤ湾に就航する日本人船員の人命と航行安全に重大な危惧を持たせる事件であります。

大体御承知と思っておりますけれども、この特色とい

うのは、一つは事件の起きたのが公海上であつて、しかも白昼である。したがって、日本船籍であるということを確認できるし、また確認した上で攻撃である。それもパトリールボート二隻が五百メートルという至近距離まで接近をしてきて、通常行われるべき誰何もやらないで、無警告でロケットと機銃とを両方発射して、しかも機銃の方は二度にわたって船員の居住区に打ち込んだ。だから、そこに人がいれば当然殺傷される可能性が十分にあった。幸いにして、たまたま人命に被害がなかったものでありますけれども、これは本当に大変なことでありまして、こんなことでは日本の生命線である油を積みに行っている日本の船員を今後そのまま就航させるわけにはとてもいかななくなってしまうという大きな事件であります。

これは、先般、参議院の予算委員会の際に、起こった直後に我が党の議員からこの事件の説明をして、政府の善処を求めたのでありますが、そのときはもちろん、起こった直後でしたからまだ対策はできなかったかもしれないが、それから随分日数も経過いたしました。その後一体どういう対策をとってこられたか、まず運輸大臣に先に伺います。

○橋本國務大臣 今委員御指摘のとおり、この事件は私どもにとりまして非常に大きな衝撃を与えました。そして、今の委員のお話と多少異なっておりますのは、委員は五百メートルぐらいということをおっしゃいましたが、実はそれよりもはるかに接近いたしました。数十メートルという距離まで近寄った上で機銃等は発射をされております。ロケット砲にしてみてもしかりであります。右舷の燃料タンク、また機関室右舷の外板等数カ所に三十センチから六十センチぐらいの破口を生じておりました。幸いに火災が発生いたしませんでしたが、人命の損傷もございませんでした。

秀邦丸は、その後バレーンに入港いたしました。して応急修理を行ひまして、十三日にバレーンを出港いたしました。サウジアラビアのジュア

イマで油を満載いたしました。現在日本に向けてインド洋を航行中でございます。

船体には縦三・五メートル、横五メートルの日の丸をかくておりました。これが視認できなかったとは全く考えられません。しかし、それにもかからず数十メートルの距離から攻撃を受けたという事で海運労使双方が非常に衝撃を受け、その後の善処方を私どもにも要請をしてこられました。そして直ちに、私どもとしては自力で打つ手がありまじやないために外務省に要請をし、外交的努力によつてこの事態の打開をお願いしたところであります。

ところが、その後情勢はなお深刻になりました。今私どもは一層の心配をいたしております。と申しますのは、日本船として白昼攻撃を受けたのはこの秀邦丸が初めてでありましたが、その時点におきましてもそこはかたくなに期待感がありまして、一度も被害を受けておらないということでありました。しかし、この秀邦丸の事件の直後にソ連船が、そして先日はアメリカの海軍艦艇がそれぞれ誤爆、あるいはいろいろなことが言われておりますけれども、現実には安全水域と目される部分において攻撃を受けたわけでありまして、それだけに関係者の声は大変悲痛なものがございまして、今週火曜日の閣議の席上、私は正式に発言を求め、外務大臣に對しその声を伝えたと同時に、一層の外交的努力をお願い申し上げました。たまたまその時点におきましてイランの外務次官が訪日中でありましたので、この機会をとらえて、少なくとも安全水域とされている部分における安全航行だけはぜひ担保する御努力をお願いしたいということをお願いを申し上げました。

外務大臣の方からも、既に国連のデクエアル事務総長に對して協力要請をしており、事務総長もまた、当事国に對して外交的努力をすることをお約束をいただいているという御発言がございまして、その後事務当局もイランの外務次官と話し合いを持ったようでありまして、外務大臣もイランの外

務次官に對してじかにお会いをいただき、その席上、強くこの善処方を要請していただいたと伺っております。しかし、誠意ある回答は必ずしも得られなかったようでありまして、私どもとしては切齒扼腕の思いであります。外交努力の一層の進展を心から願つておるという状況であります。

○河村委員 外務省、その後の経過。

○渡辺説明員 外務省中近東二課長の渡辺でございます。今までの話と若干重複する部分もあらうかと思ひますが、事件発生後の外務省の努力につきまして御説明申し上げます。

外務省といたしましては、事件発生後直ちにイラン、イラク両国政府に對しまして、現地の我が方大使を通じて、まず、今回の事件発生は非常に遺憾であるという遺憾の意の表明、次に、事件の事実関係の調査の要請、また同時に、今後の湾内の安全航行確保のための配慮というものを強く求める、そういう申し入れを行いました。現地でこういつた外交的申し入れをいたしますと同時に、東京におきましても、中近東アフリカ局長より、両国の大使を呼びまして同様の申し入れを行ったところでございます。

さらに、ただいま運輸大臣から御説明がございましたように、きのう出発いたしました。この十八日から二十一日までイランのシェイホレスラム外務次官がたまたま訪日いたしました。そこで、十九日には倉成外務大臣から、そして二十一日の朝には中曽根総理大臣からも、ただいま申し上げましたと同様の趣旨の申し入れを強く行つたところでございます。さらに、十八日には倉成外務大臣から、たまたま訪日中でありましたペレス・デクエアル国連事務総長に對しまして本件を提起いたしますと同時に、ペルシャ湾内の安全航行確保のために国連事務総長としてもできるだけ努力をしていただきたいという要請をいたしたところでございます。

こういつた我々からの申し入れに對しまして、イラン側の反応でございますけれども、日本の船が被弾したことは非常に遺憾であるということはお向うも申しております。ただ、自国がこういう攻撃を行ったということは認めておりません。他方、同時に、イランとしても、ペルシャ湾内の安全航行の確保については非常に強い関心を有しているという趣旨の対応をしております。

外務省といたしましては、こういつた形で既にいろいろ申し入れをいたしてきておるわけでございますけれども、今後とも外交ルートを通じて強力な外交的努力を続けてまいりたいと思つております。

○河村委員 イランの方は自分のところの船が攻撃したということを認めていないというお話だったけれども、さつきもイラン、イラク双方に對して警告をしたというふうなお話だったが、今回の場合にはイランであることがほぼ確実であるはずであつて、しかもパトリールボートの写真まで現にあるわけでしょう、物証が。そういうものを突きつけても、なおイランは自分のところの船がやったということを認めないわけですか。

○渡辺説明員 私どもが承知しているところでは、写真は存在いたさないと思ひます。ただ、船員の方が記憶を頼りに書かれたスケッチのようなものがあるということは承知しておりますけれども、写真は無いのじゃないかと思ひます。

○河村委員 外務省はこれを御存じであらうか。九日付のアブラールというイランの新聞です。この性格はおわかりだろうと思ひますが、ああいう国ですから、新聞だからといって国の方針にたがうような記事が掲載されるわけはないという前提に立つていいと思うのですけれども、それにこういうことが書いてある。「ソ連貨物船「イヴァンカロエエフ号」及び日本籍タンカー「秀邦丸」への攻撃は、このところのちよつと意味が不明だけれども、「更なるペルシャ湾軍事化の動きに對する必然の結果である」だから、ソ連船と日本のタンカーは同類であつて、これは必然の結果である。その後、ソ連についてのことが少し書いてありますが、「ソ連はかかる米ソの共同

行為の最初の犠牲となったやに思われる。」要するに、米ソがいずれも中立を装いながら、実はイラクと結ばれておるといふことを前提にして言っておるわけですね。

その上に、「現在サウディのラスタヌラ港に係留中の日本籍船舶二隻は、数日中にクウェイトのアマディ港に寄港する予定であり、また、クウェイトにチャーターされたソ連船のうち一隻は現在バハレーンの港で荷積みを行っている。大國及びその影響下にある國によつて練られたセキリティ・プランの下、これらの船舶の運命がどうなるか注目すべきである。」こういう論説がある。これはあなたには知っていますか。

○渡辺説明員 存じております。

○河村委員 知つていれば、こういうことは恐らく政府の意図するところを書いてあるに相違ないので、こういうものを一体どう考えるかということとをイラン政府に確認しましたか。

○渡辺説明員 外務省といたしましては、九日付のアプリール紙が先生のたゞいまの御説明にもありましたような報道をしていゝという報告を受けまして、直ちに訓令を出しましてイランの外務省に遺憾の意を表明すると同時に説明を求めております。これに対してイラン政府からは、この報道はイラン政府の意見を反映したものではない、イランには報道の自由があるという反応をとりあえずは示しております。

○河村委員 では、もう一つ見解を聞きたいと思ひます。

今度の事件はペルシャ湾の西側、イランの設定した戦間地域外であるといふことはもちろんです。それから、米ソの關係を見ると、どうもクウェイトに利するやうなことをやるものは攻撃するといふ意圖が見えるやうであるけれども、今度の秀邦丸といふのはクウェイトとは關係がなく、アラブ首長國連邦とサウジアラビアの油を船積みするための船ですね。だから、利敵行為に対しては報復するといふことが國際法的に正しいかどうかは別にして、仮にそういう仕分けをしてみても

該當しない。だから全く不法きわるものだと思いますが、いかがですか。

○渡辺説明員 私、条約局の者ではございませんので、立ち入った國際法上の議論に入ることは差し控へさせていただきますと思ひますけれども、一般的にこういう攻撃が認められるとしたら、それは自衛權の行使といふ場合しか考えられないであらうと思ひます。そういうことでございまして、今度の秀邦丸事件のやうなケースについては、これを正当化するやうな理由は全く考えられないといふふうに思つております。

○河村委員 これから先どうするかということもこれ以上あなたに責任を持つて答弁しろと言つても無理かもしれないけれども、日本國はイラン、イラク兩方と今日まで友好的な關係にあるわけですね。それであれば、イランに対してはもうちよつと米ソの——米ソはともかくとして、日本はとにかくイラン・イラク戦争に対しては完全に中立の立場をとつて、イランについてはその他の面でも随分經濟協力もやつてゐるわけですから、そういう立場に立つて特使を派遣するといふやうな何か明確な方法をとらなければ、ただ普通の外交ルートで押し合ひへし合ひでやつたつて、いつまでたつても自分のところがやつたのだと認めなければ何の解決策も出てこないわけですね。あなた自身何の責任といふよりも外務省としてその辺は一体どういふやうに考へておられるのか。少なくとも今外務省の大体考へてゐることを言えたら聞かしてほしい。

○渡辺説明員 先生からたゞいまお話がございまして、我が國はイラン、イラク兩國と非常に友好的な關係を維持してゐるわけでございます。先ほど紹介申し上げましたイランの外務次官との會談におきましても、こういう事件が起きるとのこと、兩國の友好關係に照らして非常に遺憾なことである、友好關係に傷がつくことを我々は心配してゐるといふことを繰り返し伝えております。私もとしましては、今後は東京及び現地の兩方の外交ルートを通じまして強力な働きかけを

続けるという努力に集中したいと考へております。特使の派遣といふことにつきましては、当面はまだ考へておりません。

○河村委員 幾ら言つても相手は誠意のある態度を見せない場合には、もしあるならば何らかの對抗措置をとるといふのがこういう國際的な紛争の場合の常識ですね。今考へて、日本とイランの間で對抗措置をとる可能性、そういう手段があり得るとあなたは考へますか。仮定の話で結構だ。無理かな。

○渡辺説明員 大変難しい御質問で、ちよつと私の權限を越えてゐると思ひますけれども、当面私もといたしましては、まず調査して、事實關係をはつきりさせてほしいといふ申し入れをしておりますので、それに対して納得のいく回答を得るということとをまず強力に働きかけていきたいと思ひております。

○河村委員 これ以上あなたに言つても無理でしょう。歸つて外務省の中で、いかげんに済ませることなしに、ひとつ前向きの検討をしてください。

運輸大臣、お願いですけれども、國務大臣としての立場でぜひ積極的に取り上げてほしいということと、もう一つ、一昨年からペルシャ湾問題についての官民連絡會議といふのができています。外務と運輸、それに船主協會、海員組合、これはどうもローレベルの會合であつて余り機能しないやうに聞いております。この際、これを強化して有時即応体制ができるやうにできないでしょうか。

○橋本國務大臣 このペルシャ湾安全対策官民連絡會をも十分活用し、私もとしてみやれるだけの努力をしてみたいと思ひます。外務大臣に対しては再三四回様のお願ひを繰り返して、粘り強い折衝をしていただくやうに働きかけてまいりたい、そのように思ひます。

○河村委員 時間も残り少なくなつてしまひましたが、國鉄共済年金問題でちよつと伺いたいと思ひます。

國鉄清算事業團の六十二年度の予算に組まれておる金額は五千九百五十七億圓といふやうになってゐますが、この金額で六十四年度までの國鉄共済年金を支払い可能にするための手当てが全部できてゐるといふやうに考へてよろしいのですか。

○丹羽政府委員 先生の御質問の五千九百五十七億圓でございまして、その内訳を簡単に申し上げますと、第一に追加費用が五千三百九十九億、第二に公經済負担の清算金が五百二十九億、それから恩給負担金が百十九億でございまして、最初に申し上げました追加費用の五千三百九十九億の中に、去る三月の末に年金關係の關係懇談会で決めた六十四年度対策のうちの一つの追加費用に關しての精算金の見直し金額が入つてゐます。これは六十二年から六十四年度までの三年間で約千億圓を入れるといふことを考へておりまして、そのうちの初年度分といたしまして三百二十二億、これがございまして。

そのほかに、今の予算の外の話といたしまして、この共済組合の積立金の取り崩しといふことで六十四年度までは対応するといふことでございまして、詳しくは大藏省の方から御説明があると思ひます。

○河村委員 わかりました。この前の閣議決定では、國の負担と同時に、國鉄の自助努力といふ中に積立金を崩すといふのがあつたわけですね。聞くところによると、この積立金が六十四年度で、四千二百億あつたのが千六百億に減つてしまふといふことに相なるやうであります。國鉄の年金外の諸支払もあるわけですが、一体それでやつていけるのかといふことと、それから、これだけ積立金を減らしてしまつたら、今後他の共済と統合していく際等に持參金ゼロに近い状態で一体可能になるのかといふ心配がありますが、その点はどうお考へですか。

○山口説明員 お答えいたします。先生おっしゃるやうに、積立金が六十年で四千二百億でございましたけれども、それを今回の対策で万やむを得ずある程度取り崩しをせざるを得

ない、今の時点ではかの大がかりな何か救済策等を考えるのはなかなか難しいという事情にありま
すので、ある程度の取り崩しをお認めいただく必
要があるのじゃないかということで、対策をとつ
たわけでございます。その結果、六十四年度のお
約束の年限の末には積立金が千六百億になつてし
まうということとは、私どもにとつても余りいいこ
とではないということは承知しておりますけれども
も、六十四年度までとありえず御安心をさせていただ
く必要があるということで、そういう措置をとつ
たわけでございます。

それで、六十五年度以降というふうな話にな
るか。先生おっしゃいますように統合とかそうい
った話になれば、もちろん持参金の話が出てくる
ことになるかと思ひますけれども、六十四年度ま
での対策として万やむを得ずこういう措置をと
りましたので、その後は、こういった積立金がか
なり減少した事実を踏まえながら、六十五年度も
やはり検討していかざるを得ない事情に、言つてみ
れば追い込まれているということでございます。

六十五年度以降の対策といひますのはまた六十
四年度までの対策に比べましてはるかに大きな問
題でございます。六十五年度以降ずっと将来に
わたつてということでもございますので、非常に
頭が痛い話でございます。ただ、六十四年度ま
では、運輸大臣を始め御会合を何度も持
つていただきました。何とか対策をまとめていた
だいたわけでございます。六十五年度以降も関係
閣僚によくお願いいたしまして、いろいろ一生懸
命検討し、一刻も早く結論を出して、受給者の
方々に不安を与えないようにできるだけの努力を
してまいりたいというふうに考えております。

○河村委員 いずれにせよ、地方公務員ともう一
遍財政調整をやるか、厚生年金と統合するか、二
つに一つだろうと思ひますが、その辺の見当をつ
けるのは、閣議了解では六十四年度までの見通し
がついたからとしかいへないけれども、大体今
どういふスケジュールで作業を進めているか、そ
れを聞かしていただきたい。

○山口説明員 六十四年度までの措置もかなり苦
勞してまとめたわけでございます。それを三月
二十四日に閣議懇談会でお決めたいたわけ
でございます。しかる後六十五年度ということがす
ぐに問題になつておるわけでございます。私
どももすぐに検討をやるという約束はしてござい
ますが、まずは国鉄共済が六十五年度以降どう
いう収支になつていくだろうか、俗に三千億とか
いう話を今まで言つておりましたが、果たしてそ
ういふことになるだろうかというところを今勉強
しております。それから、国鉄共済の給付の現状
はいかなるものであろうか、そのあたりの分析か
ら始めまして鋭意検討し、できるだけ早く結論に
持つていきたいというふうに思つております。け
れども、いつまででやるということをお約束するに
は余りにも大きな問題でございます。

また、ほかの例示、今議員がおっしゃつたいろ
いろな対策の例示というの、私だけで考えても
すぐにどうこうできる問題でもございせん。の
で、その辺は若干時間がかかると思ひますけれど
も、余り時間がないということもよく認識してお
りますので、最大限の努力をしてみたいと思
つておるわけでございます。

○河村委員 もう時間がなくなつたので、一つだ
け確認しておきたいと思ひますが、財政調整中
にはいろいろな制約をしようとして、現在JRで働
いてる者も既に年金をもらつてゐる者も他の共
済年金に比べて随分分の悪い状態になつてゐる
のですが、この調整期間といふのは六十四年度で終
わると考へるのか。年金改定をストップするとい
ふような問題、これを六十四年度で終わりにするの
か、さらにその先まで延びざるを得ないと思
へるのかといふことが一つ。それから、現在既
にもらつてゐる人たちの年金、これは少なくとも
現給は保障する、これは間違いないのでしょ
うな。この二つだけ最後に返事をしてください。

○山口説明員 現在行つておりますいわゆる財政
調整といふのは五年ごとの仕掛けになつておるわ
けでございます。したがって、最初の五年間は六

十年度から六十四年度までというふうになつてお
ります。六十五年度以降はまた改めてということ
になつておまして、六十四年度までで終わるか
どうかといふふうなお尋ねでございます。けれど
も、それはあくまで六十五年度対策の中であつた検
討されるということでございますので、私限り
で、これで終わりますと言ふわけにはいかない事
情にございまして。

それから、現給保障のお話でございますけれども、
現在、議員御承知のように、国家公務員等が
年間大体一万五千円ずつ協力をしているという状
況にございまして、今受給者の方々にかなり我
慢をしていただいているわけでございますが、将
来給付がどういふふうになるかということも、や
はり協力と自助努力の兼ね合いといひますか、そ
ういふ点も含めまして六十五年度対策の中で検討し
てまいりたいというふうに考えておりますので、
御承知おきいただきたいと思います。

○河村委員 事務当局にこれを聞くのは無理だつ
たかもしれないけれども、橋本さん、国務大臣の
立場で、これだけはちよつと返事をしてくださ
い。現にもらつてゐる年金がベースアップがスト
ップされる、これは状況によつてやむを得ない場
合もあるけれども、今より減らされるというのは
年金そのものに対する信頼をなくしてしまうこと
だから、これはひとつ、絶対にやらないんだとい
うことは、あなたの立場で、そうであるとはま
言えなくとも、必ずそうするようにしますと言
つてほしいと思ひますが、いかがですか。

○橋本國務大臣 国鉄共済の問題は大変頭の痛い
問題であることは間違いないが、理論的に
これを解決するには、なるほど委員の御指摘のよ
うに給付水準を引き下げるといふ手法もあり得る
ことは事実であります。これはとるべき手法で
はありませぬ。

○河村委員 時間が来たから終わりますが、本
当は、鉄建公団の問題で自民党の方から、政府にか
わつて、新しい整備新幹線をやる場合には鉄建公

団に仕事をやらせるようにするという議員立法を
持つてこられて、今どうしようかと考へてゐるこ
とです。そのこと自体は悪くはないけれども、
本来なくなるべき、廃止すべき鉄建公団が、状況
が変わつたからといって、これに便乗して焼け太
りみたいになるというのは甚だよろしくない。将
来日本のために鉄道技術を温存する必要があると
いうことは認めつつも、徹底した合理化をやらな
ければ認めがたいと思つておりますので、いづれ
臨時国会で質問をいたしますが、鉄建公団そのも
のは運輸大臣の方ですから、その点を事務当局に
検討するようによく言つておいてください。お願
いします。

〔関係委員長代理退席、津島委員長代理
着席〕

○津島委員長代理 中島武敏君。
○中島(武)委員 運輸大臣は、この間の当委員会
における所信表明で「安全の確保は運輸行政の要
諦であります。」というふうに述べられました。

そこで大臣に伺ひたいのですけれども、一大事
故につながりかねない運転ミスが国鉄の分割・民
営の一年ぐらゐ前から激増して、一たん減少して
おりますけれども、新しい会社になつてからも増
加傾向をたどつておることを御存じでしょうか。
例えば昨年十二月十九日の九時三十分ごろのこ
とでありますけれども、中央線の三鷹電車区構内
で起きたことでもあります。八一七Kという電車、
この電車は西船橋発、三鷹着九時三十分という
電車なんですけれども、この電車が三鷹駅に十分
くらいおくれで到着をしました。本線運転士にか
わつて構内運転士が入れかへ信号機五五Rの現示
してゐるところを確認せずに冒進をした。それで
次の七七何ポイント付近で冒進に気づいてブレー
キをかけたけれども、七七何ポイントを約百メー
トルぐらゐり過ぎで停車した。慌ててバックし
た。それで二番線のより方七何停止位置までバック
してしまつたわけだ。
これは御存じかもしれせんけれども、信号機

を過ぎて冒進をしてしまったという場合には、そこでとまって、どうしたらよいか、指令の指示を仰がなければならぬ。ところが、そういうことを無視してずっとバックしてきた。何しろ何の知らせもなしに無人電車がバックしてくるわけですから、それで駅の助役も大変びっくりした。もし次の電車が入ってきたら大惨事になるところだったのです。

大臣はこういう事実を御存じでしょうか。

○橋本國務大臣 今御指摘になりましたケースそのものは、私は存じておりません。また、最近において運転ミスによる運転阻害事故が特に多発しているとは聞いておりませんが、いずれにしても、やはり安全の確保、そしてまた正確さというものは輸送機関の最大の使命でありますから、これから先も安全対策に最大限の努力をするように指導してまいりたいと考えております。

(津島委員長代理退席、委員長着席)

○中島(武)委員 事は人命にかかわる大問題であります。こういう事実を知らないというのは重大なことなんじゃないかと、率直に言って私は思っておるわけであります。

実は、三鷹電車の点呼掲示板に掲示された事故警報・速報件数によりまして——ちよっと委員長、お許しをいただきたいのですが、時間の節約のために大臣にこれを見ていただきたいのです。八六年の四月、これは事故警報・速報で掲示された件数ですが、棒線グラフになっておりますが、十五件です。それから、多少のジグザグはありますが、月ごとに非常に激増してまいりまして、ここの二月には七十六件というところまでふえたのです。

それで、電車区ではこれを実際にどういうふうに掲げているかといいますと、毎日どういう事故があったかということを赤枠で囲んでわかるように掲示をして、運転士の点呼のときに厳重に注意を促しているというものなんです。これは三鷹電車区の掲示板に張り出されたものの件数を調べたものであります。こういうものについては御存じ

でしょうか。

○橋本國務大臣 個別の線区におけるこうした状況まで私は到底存じません。

○中島(武)委員 ぜひこういう実態をつかんでもらいたいと思うのです。個別のと言われますけれども、これは一つの例なんです。何もここだけに限ったことじゃないと思うのです。こういう実態にあるのだということを林総括審議官はつかんでおられますか。こういうものはぜひつかんでもらいたいと思うのです。

○林政府委員 運転阻害事故等の全体的な傾向についてはある程度知っておりますけれども、個々の運転区等についての実態まで承知はいたしておりません。

○中島(武)委員 棒線グラフで示したように、なぜこんなに事故がふえてきているのかという問題なんです。これは国労所属のベテラン運転士が本務から外されるのとは正比例してこういう数値があらわれてきているわけでありまして、これを事故と呼ぶかどうかという問題はあろうと思うのですけれども、この電車区ではこれを事故と呼んでおりますが、事故警報あるいは事故速報に載せられていて事故がほぼ正比例してふえてきているということと同時に示しております。

といいますのは、後で申し上げたいと思っておりますけれども、国労所属の運転士五十四名が今日は十名になってきた。どんどん減っていくのと事故件数がふえていくのが今申し上げたようにほぼ正比例しているということでありまして、同時に、広域配転者が東京へやってきましたことは大臣もよく御存じだと思っておりますが、大変教育不十分のまま運転をさせているということもこうした事故が発生する要因の一つだと私は思います。

といいますのは、ほかでもないのですけれども、三鷹電車区の場合には、大臣、お持ちのものを覚えていただければ黄色になっているのが実はそうなんです。九月に十名、十月に二十名、十一月に三名、十二月に二名というふうに、本線に配属されたことも決してかわりのないことじゃない、

重要な要因の一つになっていると思うのです。

ところが、これをごろんになってお気づきになるかと思ひますけれども、三月に事故が激減しているのです。なぜ激減したかというところ、実は広域配転で来られた方を一たん運転からおろして再教育をしたのです。その間は国労のベテランの運転士が電車を運転したわけですから、そうすると、こういうふうなストリートにあらわれたかどうか、いろいろな原因もあるかもしれませんが、ほらこういうような激減をするという傾向になってあらわれているわけでありまして。

しかし、民営会社が発足しました四月、五月と、またこうした事故がふえ始めております。例えば、これはJRになってからですけれども、四月十日の八時二十三分のことです。電車番号は八三八A、西国分寺駅で百四十メートルも大幅に行き過ぎて車掌弁でとまった。運転士が慌ててバックした。それで、これはいかぬというので、車掌がまた車掌弁を引いて電車をとめるということをやっているんですね。

ここでわかることは何かといいますと、百四十メートルも行き過ぎてまだ走ろうというのですから、これはとまる意思がなかったのじゃないかという事です。もう一つは、さっきも言いましたけれども、信号機を行き過ぎてしまったという場合には、その場にストップして指令の指示を仰がなければいけない。ところが、そういうことを無視してバックをする。だから、さっきも申し上げたように、これは大変重大な事故につながりかねないことなんですね。

これは初歩の初歩ができていないということなんです。このことは初歩の初歩が習得されてないというのを証明しているわけです。所属からいえば勤務の所属で、盛岡から広域配転で来られた方なんです。

この扱いがどうなっているかというところ、その日、本人をおろして事情聴取をして、翌日すぐ乗務させているわけです。JRが発足する前にもし国労の運転士がこういうことになったらどうなっ

たらう。そんな例は余りないけれども、三日間ぐらひは乗務をおろされるだろうというのが現場の話であります。

しかも、これは事故として掲示されなかった。事故隠しじゃないかと国労から言われて、おくれ、事故事例を張り出すところじゃない反対側に、何のことだかよくわからぬ目立たないところに張り出すということをやっているわけなんです。そこには、ラッシュ時間帯、雨天のブレーキ扱いに注意、西国分寺駅、大層行き過ぎ、こう書いてあるだけなんです。いつものところじゃないのです。

僕は心配なものですからいろいろ聞いてみますと、非常に重大なことがいろいろあるのです。このほか、信号冒進したとか、一たん停止を無視したとか、手ブレーキを緩めるのを忘れたものだから、台車が発熱して異臭を発するようになったとか、交代の乗務員が来ないのでもそのまま運転を継続したとか、発車時間に三分三十秒もおくれで出場したとか、三、四両も行き過ぎてとまって慌ててバックしたとか、信号の見方がわからなくて五分間もおくれてしまったとか、ハンドルを忘れたとか、キーを差したら動くものかと思っていたのが動かないので大騒ぎになったとか、これは中央線関係だけでも私どもがわかった一部分に過ぎないのでありますけれども、こういうことがあるわけなんです。

分割・民営になって元気になるというようなことを言ったのですけれども、ちよっともそうやってない。私は、こうした実態については本当に調べてもらなければだめだと思っております。

広域配転で来られた方にしてみれば、私は率直に言いますけれども、今までやっておられたところと東京と条件がまるっきり違うと思うのです。地形も違えば、スピードも違えば、進入スピードも違えば、信号機間隔も違えば、電車の運行密度も違う。東京じゃ二分ヘッドで動かししているわけなんです。あるいは省エネの二〇一系統だったり、例えば北海道にはないわけです。だから、今

までいろいろ経験しておつても、その経験が生きたいような条件にあるわけです。

こういう場合には十分に教育をして、正常に運転ができるようにするべきじゃないか。私は率直に言つて、広域配転の方にも犠牲者だと思ひますよ。問題は安全なんです。安全を本当に守るためには必要なだけ十分な教育をするべきじゃないかと思ふのです。どうですか。

○橋本國務大臣 大変長くまとめていろいろな問題を話されましたので、全部をフォローアップできるかどうかわかりませんが、私なりにお答えを申し上げてみたいと思ひます。

私は、今、広域異動によつて配属をされた運転士の方々は、乗務する車種や作業について必要な教育訓練を行った後に乗務についておられると聞いております。これらの運転士は、列車の運転に必要な業務知識はもろろん習得済みの職員でありますけれども、新任地における線路の状況等について熟知するように十分な教育及び指導を行っているということでございます。

それで、東日本旅客鉄道株式会社の東京圏のうち旧東京三局分の事故の状況について事務方に調査をさせてみました。確かに、運転士のミスにより人の死傷だとか列車の大幅な遅延を生じさせた事故というのはいないものの、これに至らないもので停車位置の行き過ぎ等のミスが若干発生しているようであります。委員のお話しになったようなケースはそれを指すのかもしれない。ただし、特に新会社になって急増しているという事実はないというふうに聞いております。

いづれにしても、これらの事故についてもよく原因の調査をし、対策を徹底するように指導してまいりたい、そのように考えております。

○中島(武)委員 必要にして十分な教育がもし本当にやられておるならば、こうしたことは起きないと私は思ふのです。この点は、今大臣から答弁がありましたけれども、実際をよく調べてもらつて、さつきも言ったのですが、大事なことは安全問題でありまして、安全にかかわる重大問題なの

ですから、必要なだけの教育をしていただくことが必要だということを申し上げたいと思ふのです。

僕は、そういう条件というのはあると思ふのです。といいますのは、さつきもちよつと言ひましたけれども、国労所属でベテランの運転士がたぐさいるのですが、運転の本務につけないでいる運転士が随分たくさんいるわけです。

共産党は二月の段階で大臣に、新会社発足、配属という問題について、ぜひ全員を採用して欲しい、そしてまた、配属に当たつては経験や技能を考慮し、本人の希望を第一に考えて、差別のない配属をやつてもらいたいということを申し上げたことがあります。

ところが、残念なことに、三鷹電車区を例にとりますと、次のページを見ていただければわかるのですけれども、国労所属の運転士は八六年四月に五十四名定期乗務についていたのですが、それが十名に減つてしまつています。勤務その他所属の運転士は、二十九名だったのが七十二名にふえています。予備運転士も、国労は二十五名だったのが二十六名、勤務その他は三名なのですが、これは特発予備、特別重要な予備であります。それから、日勤グループということで十一人の人たちが人活センター的な扱いを受けている。あるいはまた、二十名の人たちが駅の営業関係、事業部、売店等へ配置されるというような実態になつてい

ます。私は、売店とか駅の業務そのものを何も悪いと言ふわけじゃないのですけれども、そこへ配置されてい

る人たちを見ると、三枚目を見ていただければわかりますが、経験年数もあり、そしてまたベテランの運転士が本務から外されてそういうところへ行つてい

る。一方で今申し上げたような事故が多発するという状況にあるのです。例えば新宿駅のアルプスでコーヒーを販売させられてい

る人の中には局長表彰を受けた人もい

るのです。これはレールが曲がつてい

るのを発見して、車をとめて知らせ

て、水をかけてレールを

また真つぐにして運転をした、それで列車事故の未然防止によつて表彰された、こういう人なん

です。そういう人たちがちゃんと本務につくといふことがこうした問題を解決していく上で非常に大事なんじゃないだろうか。

三鷹電車区には定期運転士は十名、小金井電車区では一名、豊田並びに中野電車区では一人もいないのです。そういう実態になつてい

るのです。私は、これはやはり所属組合による差別と言わざるを得ないと思ふのです。こういう点を直ちに改めてもらいたいと思ひます。

○橋本國務大臣 私は、鉄道業務の運営に必要な要員につきましては、それぞれの新生会社は本人の適性、能力等を勘案して、当然企業として適材適所の考え方に基づいて配置を行つておると考えておりますし、その中において、委員が言われるように労働組合の所属が云々ということによる差別等は考えられないと思つております。

○中島(武)委員 ところが、大臣は適材適所の配置だと言ふのですけれども、実態的な点からいいますと、国鉄労働組合を抜けたとき、その翌月からといましようか本務につける、こういうのが実態なんです。例えば三鷹電車区の場合で言へば、昨年の九月に六名、十月に二名、十一月に六名国労をやめました。それから一月に四名ありますけれども、そうしましたらすぐに定期の運転に携わる、こういうふうになつてい

ます。大臣は適材適所というふうに言われますけれども、率直に申し上げて、私は、これは所属組合による差別があると言わざるを得ないのです。三鷹だけじゃないのです。方々にあります。一々申し上げる時間ありませんけれども、例えばJRの東海、大阪第二運転区においても、当局が工作したと言われているのですが、国労を抜けて鉄産労働に入つたら定期の乗務につかせられてい

るという例もあるのです。こういう例はたくさんあります。私は、こういう差別をこそ改めるべきじゃないか、そして安全運行を確保するといふふうにするべきじゃないかと思ふのです。

○橋本國務大臣 なぜそれほど労働組合別で差別をしているといふふう

に物事を曲解されなければならないのか、むしろ私にはその方がよくわかりません。

○中島(武)委員 大臣は言うに事欠いて妙な言い方をされるけれども、私は事実に基づいて言つておるだけにすぎないのです。曲解でも何でもありません。実際にはこうなつてい

るからこういうふう

に申し上げてい

るわけであり

ます。

これは大臣も御存じかと思ふのですが、分割・民営の前ですけれども、改革労働の人たちも口をそろえて、職場配置でも差別があるから早く国労を抜けてい

というふうな国労脱退工作をやられたのです。これは朝日新聞でも三月三十一日の社説ではつきり言つてい

ますよ。「国鉄当局は「公平」を主張しているが、所属組合によつて職員の採用、不採用や新職場への配属に差が生じているのは明らかである。」

こういうふう

に述べていま

すね。

私が言いたいことは、こういう差別は直ちにやめて、それこそ本

当に適材適所、ベテランの運転士を本務につけることによつてお客さんの安全な輸送ができるというこ

とです。このことを強く要求して、次の問題を質問させてもらいます。

それは伊豆大島の火山監視体制の強化をぜひ求めたいという問題な

のですが、伊豆大島の今後の火山噴火の可能性はどういうふうに見たらよろしいで

しょうか。

○平井説明員 伊豆大島につきましては、昨年の十一月十五日の噴火以後一たん静まりまして、その後十二月十八日に再度噴火いたしまして、それ以後噴火はとま

っておりません。しかしながら、いろいろな火山活動現象はなお尾を引いておるわけございまして、火山性微動もまだ続いておるわけござい

ます。今後とも注意深く監視を続けていかなければならないとい

うふうに判断をいたしております。

○中島(武)委員 今お答えがありました

が、予知連絡会の統一見解も五月七日付で発表されてお

り

ますけれども、やはり今後も噴火が起きる可能性があると考えられるので、厳重な監視を続けなければならない、同趣旨のことを言っていると思うのです。

実は私もことしの一月十三、十四日、伊豆大島の噴火口や元町、それから大島測候所、東大地震研究所を見せられました。私が行ったときは、元町の観測機器のひずみ計は潮の満ち引きをまだ反映していない、つまりまだ正常に動いていないというような状況だったのですけれども、現在は大島測候所の皆さんの御奮闘で正常に作動しているというふうに聞いております。

昨年の十二月、帰島の直前に、政府は十一億の予算を投入して観測機器の大量導入を行って、観測体制も三人掛ける四という体制にされましたけれども、新たにたくさん機器を導入した。大島三原山の噴火問題というのは非常にショッキングな事件でありましたので、社会的に言いますと予知に対する期待が非常に強いわけですね。そのためにも職員の方々の精神的、肉体的なプレッシャーというのは非常に大きなものがあります。

私も現地を見せられて思ったのですけれども、こんなに緊張した活動をしていらつしやる姿というのはよその研究所では見たことがありません。とにかく本心に、私語もとてもできないような緊張感で計器をずっとにらんでおられる。何かあったら大変だということで、もう目をそらさない。そういう非常に緊張に満ちた活動をやっておられるのです。それで、そのためかと思うのですが、けれども、病人が続出して、亡くなった方まで出ているという実態でありまして、一番最初の定員十六名のうち八名がもう転勤等で新しく交代されていらつしやるという実態もあります。

私もいろいろ現地で説明を伺ったのですけれども、例えば地震計のアラームが鳴ったからといって地震とは限らないのです。自動車が走ってもそれを反映するわけだし、あるいは風が激しくても反映するわけだし、地震以外の要素がいろいろ地震計にも反映されますものだから、やはり

正しくこれを読み取るということは非常に大事なわけですね。そうすると、やはり機器だけじゃなくて、人間の持つていっている意味というのは大変重大だということも、そのときも感じた次第であります。

ところが、非常に心配しておりますのは、伊豆大島の監視体制を気象観測と予報体制、すなわち二名掛ける四というふうには縮小をしようというような計画があるとか、あるいは現在本庁の火山室は二十四時間オールウェイト体制でやっておりますしやるわけですから、これも解消することが検討されているとかいうような話が聞こえてくるものですから、そんなことになったら本当に大変だと思っております。やはり火山の専門家でない人たちがいろいろなデータの判断をしなければならぬとか、あるいは今伊豆沖で群発地震がい

ろいろ起きていますけれども、そのためにまた非常に忙しくなっているわけですが、そういう状況のもとで人数を減らすということになったら大変なことになってくると思うのです。現地では明配りもとれなくなるのではないかと非常に心配しているわけですね。

私は、これは何と云っても非常に大切な仕事でありますから、伊豆大島の観測体制については、気象庁の火山関係の定員枠をふやすというのが一番本筋だと思っておりますけれども、同時に、最低でも現在の三名掛ける四という体制はぜひひとつ維持していただきたいというふうに思っているのです。

○平井説明員 大島測候所におきます火山監視でございまして、緊急に整備されました監視体制は当初から測候所の現職の職員で運用可能というように整備をいたしましたものでございます。そのためにも、最新の技術を用いましてそういうことが可能なるように十分な配慮をしたつもりでございますが、何分にも新しく整備された施設でございますので、そのシステムの運用に習熟するまではというところで、ただいま本庁から職員を派遣いたしまして応援態勢をとっております。その応援態勢の中で先ほど先生が御指摘になりました三掛ける四とい

う体制がとられておったということでございまして、今後この習熟が図られた時点におきましては、測候所の現職職員によつて監視を続ける体制に移行したいと考えております。その習熟も、私どもが見るところかなり進んでおると考えております。

そういうことでございましてけれども、なお今後火山活動の異常その他の不測の事態が発生し、または予想されます場合には、あらかじめ十分な対応措置をとってまいりたいと考えており、十分慎重にやっております。

○中島(武)委員 時間のようですのでもう終わらなければならぬのですけれども、さっきも言いましたように世間が非常に期待をしているという状況のもとです。そう言つては失礼ですが、本庁でお考えになつておられる以上非常に緊張した活動をやっております。それは習熟をすればとおっしゃるのですけれども、習熟をしても、これはやはり世間の期待と相関関係もあります。これは、その辺はたくさんさんの機器を持ち込んであることでもありまして、体制をむしろ減らすのじやなくともふやしていくという方向でやつていただきたいと思ひます。大臣、いかがですか。

○橋本國務大臣 珍しく我が社の職員の勤務ぶりをはめていただきました。ありがとうございます。いつもこういうふうにはめていただけるようにほかの部門でも頑張りたいと思ひます。そして同時に、申しわけありませんが、委員も私も観測という業務については素人です。専門家の諸君の運営に支障のない姿を維持したい、つくつてまいりたい、そのように思ひます。

○中島(武)委員 終わります。

○鹿野委員長 次に、本日付託になりました内閣提出、参議院送付、船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず、趣旨の説明を聴取いたします。運輸大臣

橋本龍太郎君。

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○橋本國務大臣 ただいま議題となりました船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。小型船舶につきましては、昭和四十年代からその隻数が増加し、小型船舶に係る事故が増加したことから、その航行性を確保し人命の安全の保持を図るため、昭和四十八年の船舶安全法の一部改正により小型船舶についても検査を実施することとする。昭和四十九年に当該検査事務を行う機関として小型船舶検査機構が設立されました。

また、軽自動車につきましては、昭和四十年代からその台数が増加し、軽自動車に係る事故等が増加したことから、軽自動車の安全を確保し軽自動車による公害を防止するため、昭和四十七年の道路運送車両法の一部改正により軽自動車についても検査を実施することとする。同年当該検査事務を行う機関として軽自動車検査協会が設立されました。

以降、十数年にわたり、小型船舶及び軽自動車の検査は国民の間に定着するとともに、両法人の運営の基盤も安定してまいりました。このような状況のもとに、臨時行政調査会答申におきまして、両法人について一経営基盤の安定化を図り、自立化の原則に従い民間法人化する。こととされております趣旨等に従い、政府出資金の返還、国の規制の整理合理化等所要の措置を講じ、もって、小型船舶及び軽自動車の検査の充実、両法人の経営の自立化、活性化等を図ることとして、この法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申

し上げます。

第一に、小型船舶検査機構及び軽自動車検査協会の自立化及び活性化を図るため、両法人につきまして、政府からの出資金を返還することといたしております。

第二に、役員の選任方法につきまして、両法人の自主性を尊重するため理事長及び監事の選任方法を運輸大臣の任命制から認可制に改めることといたしております。

第三に、両法人に、その運営に関する重要事項を審議する機関として評議員会を設けることといたしております。

第四に、両法人の自立化及び活性化を図るため、資金計画の運輸大臣認可制を廃止する等の規制を整理合理化することといたしております。

第五に、小型船舶に係る検査の合理化を図るため、新たに認定検査機関制度を設けることといたしております。

第六に、両法人につきまして、これらの改正に伴い、国税及び地方税における両法人に対する特例措置を整理合理化することといたしております。

なお、本法の施行につきましては、両法人について定款の変更等必要な準備を行った上で施行することといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○鹿野委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○鹿野委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。新盛辰雄君。

○新盛委員 けさはどの理事会で、大変私的なことですけれども御配慮をいただいて、座って質問をという御理解をいただきましたことをまず感謝

いたします。状況が非常によろしくございますので、後ほどもしそうでしたら失礼をお許しいただきたいと存じます。

この法案の審議に入る前に、関連をして、これまでの質問の中でぜひ一つ確認をしておきたいと思っております。

それは先ほど河村委員の方からもお取り上げになりましたペルシャ湾の安全運航に関する問題であります。外務省も来ていらつしやうと思ひますけれども、お聞きしておりましたもなかなか当面の解決に向かつていないような気がするわけでありまして、それで、ここまでくれば、もう中身は省略しますが、自衛権の行使、我が国のイラク、イランに対する外交的な面でも、大使館も置いてあるわけですから、これはひとつ具体的に交渉されるという場面をつくっていただかなければいけないのではないかと。それは特使を派遣するなどして誠意を見せて行動する以外にないのじゃないかと思つております。また、外務、運輸、船主、官民の三者会議もございすけれども、そうした面でも具体的にどう対抗措置を講ずるのか。そうでなければ当面の局面の打開にならないわけです。

実はきのう私も、社会党海運対策特別委員会の方で、ペルシャ湾における安全航行の確保についての緊急申し入れを官房長官を通じて中曽根首相にしておりますので、その内容については省略をしますが、そういう面でも具体的な行動を外務省は直ちにとつてほしいということについて、もう一回御回答をいただきたい。

さらに、公海上における航行安全に対する全般的な問題ですけれども、運輸大臣として当然それに対する方策というものがなければならぬのであります。そのことについて大臣の方からお答えいただきたい。

○渡辺説明員 先ほど御説明申し上げましたように、秀邦丸事件につきましては、東京、出先双方におきまして、外交ルートを通じて高いレベルで緊急の申し入れを行う等その外交的努力を重

ねているところでございます。私ももといたしましては、当面こういった外交努力をさらに強化することに努力を集中したいと考えております。

○新盛委員 高いレベルはいいのですけれども、特使を派遣するとか、具体的にアクションを起こさなければ、これは解決に向かわないのじゃないか。今、確かに超大国の米ソだつて、イラン・イラク戦争の状況の中では、どちらの側もそれぞれ主張があるわけですから、日本の場合、そういう中での公海上の安全という面で確保しなければならぬ自衛権の問題ということになるわけでしょう。

だから、そういうことについて、この間もイランの外務次官が来て話した。しかし、イラン側は、ペルシャ湾の元凶、これはイラク側にあるのだと言つて、逃げられてしまふのです。そういう状況です。イランの側にもイラクの側にも日本から派遣をしてきつとやる、外務省はそれくらいの手をとつてもならなければ困るのじゃないですか。どうするのですか。今のままで高いレベルでということだけで終わるのですか。いかがですか。

○渡辺説明員 先ほどから同じことを繰り返して申し上げておりました大変恐縮でございますけれども、私も、イラン、イラク双方とも、政府の間では良好な関係を維持しておるわけでございまして、外交チャンネルその他を通じて率直な話ができる関係にあるというふうに考えております。そういう関係の上に立ちまして外交努力を重ねていくわけでございすけれども、これからはさらにこういった努力を強化したい、当面のところはそういう努力に集中したいというふうに考えております。

○新盛委員 どうもかつたるけれども、大臣、どうですか。

○橋本國務大臣 委員が御指摘のように、ペルシャ湾における沿岸諸国の領海の幅員につきましては、国によって十二海里から三海里、さまざまな国がございます。いずれにしても湾内には相当部

分の公海が存在するわけであります。このような海域の部分は、公海に関する条約で、本来どの船であつても航行の自由が確保されていなければなりません。しかし、イラン・イラク紛争が激化した結果、ペルシャ湾水域における一般船舶への攻撃までエスカレートをし、その領海を越えて、例えばイランはペルシャ湾内に広がる戦争水域を設定する、イラクも同様に立入禁止区域を設定する、こういう行動が続いております。

外務省の立場は今お話をしましたが、本来日本の立場からすれば、これらの戦争水域などの設置は外交上認めておらないはずであります。しかし、我が国の商船隊の安全航行ということから、事実上この海域を避けて運航させてきました。今もそうでありまして、にもかかわらず、コスモジュピターが、そして秀邦丸が攻撃を受ける、しかも、それは両国の設定した戦争水域の外で被弾をしておるといふことにつきましては、私ももとしましてはこれ以上遺憾な事実はないと思つては、私どもにとにかくペルシャ湾というものは我が国にとりまして原油輸送の極めて重要な海域であります。運輸省としては、少なくとも安全であると思なされる海域を航行する我が国の船舶の安全航行について、また日本の乗組員の安全を確保しなければならぬという趣旨から、これまででも外務省に事あるごとにこうした要請をしてまいりました。そして、たまりかねた感で今週火曜日の閣議の際、正式に閣議の席上において外務大臣に努力方の要請もさせていただいたわけであります。

運輸省の立場自身としては、こうした状況の中でペルシャ湾安全対策官民連絡会をさらに活用し、湾内外の日本関係船舶の動静の把握等に努めると同時に、この地域における情報関係者に迅速に伝達するなどの措置を講ずることによつて少しでもその安全確保のために資してまいりたいと考えておりますし、外務省に対してもより以上の努力方を要請し続けるつもりであります。

○新盛委員 事は人命にかかわる問題で、また日本の商業活動にもかかわる重大な問題でござ

いますから、今後とも最善の御努力をいただきました
と思います。

続いて新幹線の問題ですけれども、私は南の鹿
児島ルートに非常に渴望しております。東
北の皆さんもそうだと思いますが、要は、議員立
法で、建設主体は鉄道建設公団という形で出され
るとか出されないとかいう話でございましたけれ
ども、早く財源措置の問題で動いてくれなければ
ば、地元はやはりしがたが切れたというか、どう
にもならないという状況です。東北にしても九州
地域にしても、過疎化の速度が速まっております
ますし、地域のアンバランスが出ます。活性化を
させるためには必要だ。こういうことで私も
挙げて頑張っておるわけですが、財源の問題でな
かなか前に進まない。

確かに、それぞれのJR旅客会社は、負担能力
において今後の経営の主体においてもいろいろ
と問題があります。大体この問題は政府が責任を
持つてというところに来る必要があると思うので
すが、議員立法が最善の道だということも一面
ありますけれども、七月の臨時国会には政府は法
案として提起される気持ちがおありなのか。我々
は議員立法でも結構なんですけれども、これは財
源の問題がついて回らないとどうにもならないわ
けですから、それまでに、形成されるべき建設主
体あるいは財源、運営主体、そういうものについ
て明確な方向を出していただきたい。

百五十億の建設費の問題も、これは結論が出る
まではちょっと凍結だということも先ほどお話を
ございましたが、既に準備室を設けている箇所
は一体どうなるのだろうかということでも非常に不
安に思っておりますので、大臣としては非常にじ
くじたるころがありましようけれども、お答え
をいただきたいと思ひます。

○橋本国務大臣 この問題だけは、本党に党派を
超えて地域ごとに大変御熱心なお話がしょっち
ゅうありまして、私も本当に頭の痛い思いをいたし
ております。

運輸省の立場を率直に申し上げますならば、将

来の総合交通体系というものを考えるときに、高
速鉄道の必要性は間違いありません。ただし、同
時に、JR各社の経営に悪影響を及ぼすことも困
る、言いかえればその費用をどうしてくれるのだ
というところがやはり問題の中心であります。そ
して、検討委員会におきまして昨年度内に結論を
出すように努力をしてきたところであります。た
が、残念ながらそこまでの作業が煮詰まりません
で、現在、政府・与党の少数から成るグループ
の作業にその推移をゆだねておりまして、私ども
もある意味ではかたずをのんでその結論を待つて
おるところでございます。

それぞれの地域における強い御要請の存するこ
とは、私もよく承知をいたしております。

○新盛委員 そうすると、本問題は七月以降でな
いと、それまで動かないわけですか。このままで
いくんですか。

〔委員長退席、閣内委員長代理着席〕

○橋本国務大臣 実は、その少数のグループとい
う中に私は入っておりません。と申しますのは、
運輸省の立場はもう極めて明快に、将来の高速交
通体系として新幹線鉄道は必要であるということ
を言い切っております。同時に、財源をJR各社
に求めるあるいは借金の返済をJR各社に求める
ということとは困る。これは、将来の会社経営は成
り立たないということも極めて明快に言い切つて
おります。ある意味では私どもはもう述べた
けの意見を述べてしまつておるという状況でござ
います。

そこで、財政当局の責任者である大蔵大臣と内
閣全体の総合調整の責任者である官房長官が政府
側を代表する形でこの作業に従事をしておられま
して、私としてもできるだけ早い御結論をいずれ
にしてもお示しをいただきたいという気持ちでお
りまして、今、いつその作業が確定するというこ
とをお返事申し上げるまでの報告を受けておりま
せん。

○新盛委員 最善の御努力をお願い申し上げます
で、法案の申身について質問をしておきたいと思

います。

小型船舶検査機構あるいは軽自動車検査協会、
特殊法人を統廃合する内容であります。もちろん
これは臨時行政調査会及び臨時行政改革推進審議
会の提言ということ、六十一年十二月三十日の
閣議で決定をされて内容の改正が提出されている
ようであります。

小型船舶検査機構を今回の法改正によりまして
民間法人化するわけですが、何かメリット
があるのか。これによって、資本金はもう政府は
出しませんよ、民間の運営の中で自主的におやり
なさい、こういうことになるわけですが、人命の
安全にかかわる重要な検査を実施している機構で
すから、民間法人化していいのかどうか。これは
やはり問題がありそうなのがするんですが、そこ
のところをどういうふうにお考えか。

それから、この出資金の一括返還、これで小型
船舶の方は二億五千万の出資金一括返還になりま
しょうし、軽自動車協会の方は利益金が九十二億
四千二百萬あるわけですが、検査手数料等の問題
は後で申し上げるとして、今回の法改正に至つた
経緯は、先ほどの行革、そして今回こうして変え
ることによって支障が出るのか、あるいはまた逆
に、民間活力という面でも相当大きな効果を上げ
ることができると期待しておられるのか、その辺
のところをひとつお聞かせいただきたい。

○閣内政府委員 最初に、小型船舶検査機構を民
間法人化した場合にどういう効果があり、また安
全の検査に悪影響があるかどうかということでご
ざいますけれども、この効果と申しますのは、先
生がただいまおっしゃいましたように、民間法人
化して活性化を図るということ、この検査につ
いて制度的な独占を排除するというような効果を
期待しております。安全の面につきましては従
来どおり、国の方で安全基準についてはしっかり
チェックいたしますし、その意味で何ら悪い影響
はない、民間の活力といえますか、それが十分に
活用できる改正であろうというふうに考えており
ます。

それから、出資金の返還につきましても、ごく
簡単に申しまして、先生がおっしゃいましたよう
に機構の努力もございまして、一応小型船舶検査
機構の場合十五億円の内部留保を持っており
ますので、二億五千万ほどの出資金を返しても、
今後の安定的な検査需要というふうなものを考え
ますと悪影響はないというふうに考えておりま
す。

○新盛委員 この機構は、船舶の方も軽自動車
の方も同じですけれども、検査手数料の収入で今後
運営されていきますね。この検査手数料というの
は法定化されて、これまでの基準が出ているわけ
ですが、この手数料の基準というのはいくついう決
め方をするので、どこで決めるのですか。自
主的に運営を確保していくためにこれは少し値上
げをしなければいけないとか、あるいは収益が非
常に多いからこれは引き下げなければいけないと
か、そういう判断を必ず迫られると思うのです
が、それも自主的に政府の干渉なしで行える、こ
ういうふうに理解していいのですか。

○閣内政府委員 原則的に、検査の手数料と申し
ますのは、検査に要する費用を勘案して必要な時
期に見直すわけでございますが、一応これは法令
で定めることになっております。政府で検査す
るものも小型船舶検査機構で検査するものも、検
査の料金としては法令で定めることとしておりま
す。それで、今後検査手数料の決定につきまして
も全く同じような考え方、同じようなチェッ
クをしながらやっていきたいと考えておりますの
で、極端に機構の都合次第でいいですか、例え
ば需要の伸びが少ないから値上げをするとか、そ
ういった恣意的なことはできないというふうに考
えております。

○新盛委員 現状の、進めてこられました特殊法
人の際の手数料、これは継続しますね。そして収
益も上がっています。

ここで小型船舶検査機構の検査員の問題でお伺
いしますが、検査員約五百人、その他の嘱託が
約五十人、二百名前後ですね。最近、モーター

ボート、瀬渡し船、遊漁船など小型船舶、十二メートル未満、五トンという船が非常に多くなつたのですが、三十三万隻を超えという勢いですが、これは六十年の統計だそうだけれども、六十一年度はまたさらにふえるでしょう。今日レジャーの進んでいる段階ですから、さらにふえるだろうと思うのです。そこで、二百名程度の人でこの検査をするのに、三年に一回の定期検査、そのしたものをやるにしても、毎年十萬隻以上のものを担当しますね。そうしますと一人当たり五百隻です。

現地に行つて船の検査をする。救命員がついてるか、法定備品はいかになつてるか、あるいは推進をするのか、推進する船と帆でもって進む船、それもやはり小型船舶に入っているわけですから、そういうものについて、これはとてもじゃないが、担当能力といひますか検査能力が欠けることになると思ひます。要員と年々ふえてきます小型船舶の増大とのバランス、いわゆる要員が足りるかどうかということも含めてお考えを聞きたいと思ひます。

○間野政府委員 確かに、おっしゃいましたように、全体で三十万隻程度、年間十萬隻程度の検査をやるわけでございます。しかも、これが全国に散在しておるわけでありまして、ただ、小型船舶というのは、例えばマリナーのようなところとか漁村とか、そういうところになり集約的に存在する場合がございまして、それに加えて機械構の方でも検査の事前、検査を受ける方々に対して、大体いつ、どこに検査員が行くから、この辺に集めてほしいというようなことをやるなど、非常に効率的な検査を心がけております。もちろん、それはまたマリナー等で集まっておりますけれども、そういうところの検査を二百人足らずの人間で効率的にやっております。

今後の予測でございますが、確かに、どちらかといえば安定的に増加する傾向にはございます。

が、比較的安定的な推移を示しておりますので、少なくとも当分の間は現行の検査体制で十分執行できるというふうに考えております。

○新盛委員 もうでなくなつたときは、この要員の増員というのはいくら得るのですか。

○間野政府委員 ございます。

○新盛委員 軽自動車の方は、エンジンの総排気量が五百五十cc以下で三輪以上。最近軽乗用車の方が非常にふえていますね、一千万台。これからまたさらにふえるだろうと思ひます。このことも今の小型船舶と内容的には似ているのですが、それはどうですか。

○熊代(健)政府委員 基本的には小型船舶と同様でございます。我々としては、今回特に民間法人化を図ることによって自立化、活性化ということとを申し上げている中身の一つには、そういう検査ニーズに対応しました検査体制の充実ということも念頭に置いておりますので、先生のおっしゃる通りに、今後は多少増加量は鈍化すると思ひますけれども、その検査の量の増加傾向等に当然対応して、検査箇所を増加とか要員上の対応ということをして即応してやっていくようにしてもらえらうというふうに考えております。

○新盛委員 もう一回確認しておきますが、小型船舶の政府出資のこれまでの累積二億五千万、これは返還をするわけですね。それから、軽自動車の方は四十八億、これは返還するのですか。返還をしますと無出資の法人になるわけですが、これで経営上安定していくのですか。

○間野政府委員 小型船舶検査機構の場合も軽乗用車検査協会も同様かと思ひますけれども、立ち上りの時期におきましては比較的検査の対象になる船舶も少なく、その後検査の対象になる船舶もふえまして、先ほどおっしゃいましたように三十万隻を超えたような状態になってまいりました。そういう事情でございますし、また、その間積み上げてまいりました内部留保が出資金を返した後もございますので、それに今後の小型船舶の安定

的な増加ということを考えますと、出資金を返還いたしましたも十分安定的な経営は望めると考えております。

○新盛委員 小型船舶の検査関係の方で、これからその要員の問題等いろいろ大変なんですが、五トン未満の船舶については船員法とか海上運送法などは適用されてはいないわけですね。乗務員を適正に配置しているかどうかの基準の問題、あるいは瀬渡し船の場合は乗客を何名乗せて、乗員名簿をつくるのか、少なくともソフト面で完備しなければならぬのですが、その面がどうも無法地帯というのか、何かきつとした規制というものはないようですね、これはどうお考えですか。

それから、これに伴ひまして安全性の問題で、海上保安庁来ていらつしやうと思ひますけれども、最近の小型船舶の事故の現況、あるいは瀬渡し船とか遊漁船とか、いろいろなトラブルもございまして、そうした現状をお聞きしておきたいと思ひます。

そして警察庁の方から、軽自動車はこれまで余り事故がなかったという御報告もありますけれども、これから先どんどん増大をしますのです、この軽自動車の事故の発生件数というのがわかつておりましたらお答えいただきたいと思ひます。

〔関谷委員長代理退席、委員長着席〕

○間野政府委員 最初に御指摘の船員法の関係でございますけれども、船員法はその主たる目的が船員の労働保護でありますので、小型遊漁船のように、その多くが船主船長といひますか所有者が船長を兼ねているようなものにつきましては、労働保護法である船員法の適用を拡大する必要はないのではないかと考えております。ただ、遊漁船などの小型船舶につきましても、先生が今おっしゃいましたように配乗の問題がございまして、小型船舶の航行の安全を図るためには、船舶職員法によりまして小型船舶操縦士の資格を持つ者の乗り組みを義務づけておりました、その面から安全の確保を図つておるところでございます。

います。

○熊代(健)政府委員 先生御指摘のもう一点の海上運送法との関係でございます。先ほど御説明がありましたように、遊漁船等につきましては基本的に、船の安全性については船舶安全法、それを操る人の問題としては船舶職員法ということをやっておりますが、海上運送法につきましても、これは人または物の運送をする事業に対する事業監督法規でございまして、これから事業につきましても、事業関係とか運賃等のほか安全問題等に関する各般にわたる規定を置いておるわけでございます。

しかしながら、御指摘の遊漁船等につきましても、いわゆる人の運送に主眼があるというものはないこと、しかも通常は規模も小さいものであるということから、海上運送法の適用対象外ということにされておるわけでございます。このような事情は、確かに広範にふえてはございますけれども、人の運送を主たる目的とするものでないという点につきましては特段に事情の変更がございせんので、我々としては現時点でこれら遊漁船等に対して海上運送法の適用を拡大するということとは考えておりません。

○大塚(秀)政府委員 小型船舶の海難現況でございますが、海上保安庁では救助を必要とした船舶をもつて海難件数としておりますので、このような要救助船舶隻数につきましては、いわゆるプレジャーボートについては、六十年が四百六十隻、六十一が四百七十八隻でございます。六十一一年の海難種類別の内訳といたしましては、エンジン故障百隻、転覆八十一隻、衝突七十八隻等となっております。なお、瀬渡し船につきましても、六十年は十一隻、六十一一年は十二隻という件数でございます。

○越智説明員 軽自動車の事故の状況でございますけれども、軽自動車が第一当事者となつた交通事故件数は、六十年では七万六千九百七件、うち死亡事故が八百四十五件、六十一一年は八万五千三百十九件、うち死亡事故は八百五十七件でございます。

軽自動車は台数は最近急激に増加しておりまして、事故件数も絶対数としては少しふえております。ただ、軽自動車と普通の自動車との事故率というものを一万台当たりで比べてみますと、軽自動車の場合が七十二件程度、自動車全体ですと百十件程度ということで、全体の七割程度で、事故率そのものは軽自動車の方が低い状況になっております。

今後の安全対策ですけれども、私ども、運転免許行政とか教育面では軽自動車は普通自動車と同じように扱っておりまして、免許も普通免許が必須ということになっております。軽自動車は今後ふえることが予想されますけれども、安全対策上は特に問題はないのではないかと考えております。

○新盛委員　六十一年でプレジャーボートは四百七十八隻、瀬渡し船も十二隻の事故というふうになつて今増加しつつありますが、これの登録制度についていふてはどうお考えですか。こういう小さな船といふのは登録制度がないものですから、遊漁船の場合などは特に漁業本体の業者との競合という問題もいろいろ出ますし、あるいは盗難その他の問題でもいろいろ問題が出てくるのですが、この登録義務づけといふことについてはどうお考えですか。五トン未満の船についてどうですか。

○間野政府委員　船舶法上の船舶の登録制度でございまずけれども、国際航海に従事し得る日本船舶の国籍を公証するということを目的といたしております。したがって、このような制度の目的から見まして、国際航海に従事することはまず想定したい総トン数五トン未満の小型船について登録の義務づけということは行っておりませんし、当面行う考えもございません。

○新盛委員 それと、小型船舶の船体に事故が生じた場合には保険制度というのがなければならぬのですが、加入率が非常に低くいし、掛金も高い。漁船には国の制度として漁船保険がありますね。漁船保険の問題になりますと水産庁の方もいろいろ

ろと事情があるようですが、これは私の方から申し上げておきますので、後ほど具体的な問題を、お答えは要りませんからぜひお知らせをいただきます。

漁船には国の制度として漁船保険がありますけれども、遊漁船とか水産動植物を反復継続して捕獲する漁業、こうしたものは漁船ということになるのですが、小型船舶の遊漁船は相当数がふえましてのでいろいろ問題を起すわけです。これは各県漁船保険の道を聞くべきじゃないか。これは各県ごとにばらばらです。だから、今後こうした問題についてぜひとも前向きに御検討いただきたい。

また遊漁船の中の漁船登録 これは法律上は遊漁船を漁船というように言っているのかどうか。前に農林水産省で遊漁法案というのをつくろうとしたのですが、義務と権利の問題でできなくなりました。それほど問題がたくさんございます。したがって、漁船登録等の問題について今後積極的に御検討いただきたい。これはお答えは要りませんが、お願いしておきます。

そこで、水産庁の方も来ていらつしやると思いますが、過日の二月四日、千葉県銚子漁港沖で青森県八戸市の第六十五惣宝丸が遭難をしました。御承知のように、イワシの魚価が値下がりをしていゝるので無理をして航海に出たわけでありまゝす。この無謀な出漁が原因で十三人以上のとうらゝまとい犠牲が出たわけですが、海上保安庁としては気象条件について通告をする程度ですね。

ところが、こういう小型漁船の場合もそういうことが想定されるのですが、気象上の連絡が小利船船の場合には全然行き渡らないんですね。港を出るときだけ自分で判断しなさい。しかし、瀬戸し船など、判断に過ちがあつてとうとう犠牲者が出るものもあるし、銚子沖で遭難しました惣宝丸も同じような状況だと思われるのです。惣宝丸の問題については、その後の補償問題も含めて、お

るいは刑事責任の問題も出ておるようでありま
すが、どういうふうに措置をされているのか、
お聞かせをいただきたい。

また、気象通報上のこういう連係動作は、海上保安庁の方でどういうふうな処理をされてきているのか、今後どういうふうにされるのか、その点をお聞かせいただきたいと思います。

ての海難防止については、日ごろから私も、海難防止強調運動の実施、海難防止講習会の開催あるいは訪船指導等を行い、海象、気象等の把握に努めて無謀な出港を行わないよう、また無謀な航海を行わないよう関係者に対する指導に努めているところでございますが、残念ながらこのような事件が発生いたしましたので、当惣宝丸の所属い

たします株式会社福島漁業に対しては、事故防止対策に万全を期するよう文書により指導を行ったところでございます。今後このような形で漁船の事故が二度と起きないように、さらに一層海難防止について指導を強化していきたいと考えております。

なお、この惣宝丸につきましては、現在刑事責任についてさらに捜査中でございます。

○上木説明員 お答え申し上げます。
御指摘のとおり、二月四日に惣玉丸が沈没いたしましたして、十五名の方が死亡なり行方不明になつたことはまことに遺憾なことでございますけれども、私どもといしましては、従来から運輸省との連携を密にしながら、こういう海難事故の防止につきましては特段の指導をしてまいっておりますのでございます。

今回の事件発生後、原因の究明なり責任につきましては関係筋において調査中でございますが、私どもといたしましては、惣宝丸が所属しております福島漁業の責任者においでいただきまして事情聴取をいたしますとともに、こういう事故を二度と発生させることがないように、社内の体制の整備あるいは教育というようなことも含めまして徹底されますように、具体的な指導に努めておる

○新盛委員 この後、本会議があるものですから、河村委員が省略をされましたので、私も時間

最後の質問ですが、これと同じように漁業関係を含め、安全航海あるいは海難事故、こうした問題でいろいろな事件が発生しているのです。

ことしの一月十四日に、鹿児島県川辺郡笠沙町野間沖でインド船のリシャ・アナログ、一万一千百七十九トンが、随分大きな船なんですけれども、しけのために沈んだ。乗組員の方々は幸い全員救助されたのですが、この船は今八十八メートルの深海に沈んでいるのですけれども、約四百四十トン積んでいる重油が流れ出して、白砂青松の吹上浜一帯、そして八漁協にかかわる、それぞれ

な被害を受けました。

ところが、スラッジを取り除くことを県が一生懸命になつて対策本部をつくつてやったのです。その経費は払わないと、もともと原因者負担ということで国際法上もいろいろありますけれども、油の回収とか被害補償がいまだに解決してない。毎週水曜日、客員が来りまして、取り扱つてい

い、海上災害防止センターで取り扱っている。ようでありますが、外務省も来ていらつしやると思いますが、補償の国際的な問題、あるいは水産庁の方は漁業補償について一体どういうふうな措置をされたのか、お答えいただきたいと思うので

○渋谷説明員 この問題は、我が国国民の直接の利害にかかわることでございますので、外務省と

しても、海上保安庁ないし陸奥県警等の関係者から報告、それから側面協力の要請を受けまして、早期の解決にお役に立てるようインド側との連絡等の側面支援を既に行つてきております。

先生も御承知のとおり、汚染油回収費用や沿岸漁民への補償の手当にて關する件は民事上の問題ではございますけれども、現在当事者間で行われている話し合いは外務省としてさらに側面協力に

○三村説明員 お答えいたします。

先生から御指摘がございましたように、本事件の被害額は、関係漁業者、関係漁業組合の集計では一億四千七百万ほどということになっております。これらの被害に對しましては、関係の漁業協同組合から船主に對しまして、六十二年三月二十三日付をもって漁業損害賠償等請求書が提出されているところでございます。私もいたしまして、この被害の発生からいろいろ後の処理等につきまして、その方法あるいは従来ありました同じような事例等につきまして県にもいろいろお知らせいたしまして、処理が円滑に進むようにしてまいったところでございます。

先ほど外務省の方からお話ございましたように、本件につきましては汚染者、原因者が判明しております。原因者が明らかである民事上の問題として当事者間で処理すべき問題というふうに考えておりました。私もいたしましては当然この問題の早期の解決を望むわけでございますけれども、今当事者間で交渉が進んでいる段階で、水産庁といたしましてはあれこれから言う立場ではないのじゃないかというふうに思いました。これからの交渉の進みぐあいについて情報を収集しながら推移を見詰めていきたいと思っております。

○新盛委員 質問を終わりますが、きょう質問通告をしておりました「へりおす」の今後の取り扱いについて、そう申し上げればおわかりだと思いますが、いまだに遺体が揚がらないという相馬沖での海洋調査船ですね。二百三十メートルの深海にまだいるわけですが、これの原因調査。実は安全対策、検査機構について問題があるのであります。まだ遺体が全部引き揚げられていないわけですが、七月ころサルベージ会社が引き揚げるといふ話でございます。このことについては、原因の追求を含めまして、今後こういう事件のないようにしたいと思っておりますので、いづれまたその際に申し上げることにして、時間前です少しいですけれども、終わりたいと存じます。ありがとうございました。

○鹿野委員長 西中清君。

○西中委員 今回の改正は、特殊法人等の整理合理化が盛り込まれました昭和五十八年の臨時行政調査会答申を受けて、小型船舶整備機構及び軽自動車検査協会の両法人を政府出資金の返還等によって民間法人化を図る、そして自立化、活性化を図っていくというものであると思っております。

そこで、臨調答申が出されてから既に四年の歳月を経たわけでございますけれども、この長い期間かかってまいったのはどういふわけなのか、まず伺っておきたいと思っております。

○熊代(健)政府委員 先生御指摘のように、五十八年の三月に「自立化の原則に従い民間法人化する」ということの指摘を受けたわけでございまして、その前提として「経営基盤の安定を図る」ということがございまして、小型船舶検査機構、軽自動車検査協会ともに出資金をそれぞれ返還することによって自立をするということでございます。いたしましたので、その出資金の返還が可能になるようなことを図らなければならぬ、あわせて今後の経営が安定的にやれるというような体制をつくらなければいかぬということでございます。

昨年の通常国会、百四回国会に他の五法人と一緒に、この臨調答申を受けて民間法人化する法案を御提案申し上げた次第でございますが、他の五法人は昨年の国会において可決、成立を見たのですけれども、この二法人については継続審議、引き続き廃案ということになって、今国会にさらに提案をさせていただいた次第でございます。

○西中委員 そこで、臨調答申の趣旨を見ておきますと、この法律案の成立をまつまでもなく、それなりにその趣旨に沿って改善をすべき点も多々あるのじゃないかと思っておりますが、四年間のうちに両法人で何か改善をされた点があったらば伺いしたい。

特に小型船舶検査機構については、臨調答申には「国民負担の軽減の見地から、検査対象とすべき船舶の範囲について、規制目的に配慮しつつ、

専門的・技術的観点に立つて見直しを図る」というようにも書いてあるわけでございます。具體的にはどういふ見直しをされたのか、また、今後どのようなことをお考えになっておられるのか、伺っておきたいと思っております。

○岡野政府委員 臨調答申で御指摘いただきました「国民負担の軽減」という点につきましては、恐らく、海域とか湖とかいろいろあると思っておりますが、例えば非常に静かな水域においては検査から除外してもいいのではないかという御趣旨を受けとめまして、そういった除外する海域、水域を指定してまいりました。

○熊代(健)政府委員 私どもいたしましては、基本的に、先ほど言いましたように出資金が四十八億という額に上っておりますので、これを返還できる体制にするということとあわせて検査場等の整備といったようなことを進めてまいりました。

○西中委員 軽自動車検査協会の六十年年度決算書によりますと、当期利益金として約二十三億七千八百万円が計上されております。協会の収入で検査手数料としては五十五億四千万円ということになっておりますが、検査手数料収入の四割を超えているものが利益金となっている勘定でございます。これはどうもいかにももうけ過ぎという感じがしないわけではない。営利団体においてもこれだけの収入が出るのは超優良企業と言わなければなりません。この点についてはどうお考えになっておられるのか、伺っておきたいと思っております。

○熊代(健)政府委員 おっしゃるような状況になっておりますが、軽自動車の検査手数料につきましては、昭和五十三年の十月に現在の手数料に改定しております。五十三年の十月以来約八年近くそのまま据え置かれておるわけでございますが、先生がおっしゃいました五十三年当時は、軽自動車検査協会の累積赤字がなくなりましたのは昭和五十五年度でございます。五十三年度において設定されたときは非常に苦しい状態にあったわけでございます。御承知かと思っておりますが、五十年代

の後半になりました、軽自動車の性能等も上がってきたということもあると思っておりますが、年間一〇%程度の伸びを示してきた。それが六十年年度末で九十二億、それから六十年年度で単年度二十三億というような状況になっておるわけでございます。

○西中委員 軽自動車の台数が大変急増いたしておるということが非常に大きな要因であろうと思っておりますが、念のために五十二年度から六十二年までの手数料収入の推移を各年度ごとに教えていただきたいと思います。

○熊代(健)政府委員 五十二年度の検査手数料が概数で申し上げまして約二十四億、五十三年二十二億、五十四年度三十三億、五十五年同様に三十三億、五十六年度四十一億、五十七年度四十三億、五十八年度四十九億、五十九年度五十三億、六十年年度五十五億という推移をたどっております。

○西中委員 現在の軽自動車の増加ぶりというのは今後そう急激に変化するであろうに思えないわけですが、多少の鈍りはあるかもしれないけれども、やはり増加をしていくというように私は見ておるのですが、その点はいかがでございますか。

○熊代(健)政府委員 先生御指摘のように、昭和六十年末で千百万台弱、六十一年末では千七百七万台というふうなことになると思っております。

近年におきましてユーザーの嗜好が多様化している傾向にございますが、それに応じて軽自動車の方もボンネットバンあるいは前輪駆動車、ターボ仕様といったようなものが生産されているということもございまして、先ほどの検査手数料でもおわかりかと思っておりますが、五十五年度以降年度平均約一〇%の伸びを示しております。

今後につきましては、我々としても、自動車の普及がかなり進んでいるということもあって、このような一〇%といったような伸びは想定できま

にも煩苛體和といふことも、努力しなければならぬといふ一面もある。臨調の指摘やマスコミの指摘をまつまでもなく、運輸省みずからがこの問題についてはそれなりにお考えだと思ひますけれども、より計画的に、また機関等も決めて、許可、検査、検定、指定の洗い直しをやつて、でき得る限り緩和すべきものは緩和していく、こういうことが重要だと私は考えておりますが、大臣のお考えを伺いたいと思います。

○橋本國務大臣 一般的なことから申しますならば、許可とか検査、検定といった行政行為によつて民間のさまざまな分野に政府が介入する度合

いは少なれば少ないほど望ましいことは言うまでもありません。そして運輸省の場合でも、やはり運輸事業というものは、経済社会情勢の変化に対応しながら利用者の利便を増進する良質なサービスの提供に積極的に取り組んでいくということから考えれば、私は、不断の見直しをする必要は当然あるかと思ひます。

ただ、委員御指摘のように、運輸省という役所の持つ業務分野は、まさに利用者が必要な輸送サービスを安全かつ良好な状態で安定して効率的に受けることができる、そういう目的からまいりますと、参入規制あるいは運賃規制といった規制がどうしても必要な部分があることも認めがいただけると思ひます。

運輸省としては、そうした認識に基づいて既に省内には検討委員会を設けておりまして、規制の見直しを行ひながら、六十年七月の行革審答申の指摘事項も含めまして、改善措置を着実にまた計画的に実行しつつあります。これから先も、運輸事業における規制のあり方というものにつきましましては幅広く検討を進めて、随時必要に応じて対応してまいりたい、そのように思ひます。

○西中委員 終わります。

○鹿野委員長 中島武敏君。

○中島(武)委員 私は、船舶安全法及び道路運送車両法の一部改正案についてお尋ねいたします。小型船舶検査機構と軽自動車検査協会を認可法人の形態のままで民間法人化するというわけですが、軽自動車と小型船舶の検査は国が法律で義務づけている。しかし、その実施を利潤追求のための民間にやらせるということでは、安全検査そのものの存在意義が問われかねない重大な問題を含んでいるのではないかと思ひます。運輸省としては、こういうそもそもの問題について検討されたのでしょうか。

○橋本國務大臣 そもそもその問題からまいりますならば、私はむしろ、こうしたものは発足当初から民間の自主的な機関で検査が行われることが望ましかったのではなからうか、個人的にはそ

うした気持ちを持っておりまして。

ただ、たまたま小型自動車の急速な普及あるいはプレジャーボートの急速な普及という時勢の中で、長い間時間をかけてこうしたものが普及をしてまいりました欧米諸国とは異なっており、日本の場合には急激に普及が図られていく中で自主的なそういう行為が伴ひませんでした。国が特殊な人という形でこうした検査を実施した意味はやはりそれなりにあったらうと思ひます。

しかし、それが今日ほど定着し、安定化してくれば、私は当然民間の手に戻して何ら支障はないものだと思ひますし、委員は今、民間営利本位と言われましたけれども、西中委員からは特殊法人がもうけ過ぎであるという御指摘をいただいたような状況でありまして、それだけ国民の中に定着したものと考へております。

○中島(武)委員 大臣の見解はわかったのですが、安全はどういうふうにするか担保できるかという点についてはどうでございますか。安全検査です。

○熊代健政府委員 先生今御指摘のように、認可法人でございます小型船舶検査機構と軽自動車検査協会の出資を返すとか、あるいは自主性を重んじて国の関与を緩和するということでございますけれども、それぞれが行っております、小型船舶の場航性及び人命の安全の保持、軽自動車の安全の確保と公害の防止という点については重要性は同じでございます。これらにつきましましては、それぞれ船舶安全法及び道路運送車両法でクリアすべき基準を定め、それをクリアできるような状態にあるかということに国にかかわつてこの法人がやっております。

そのやり方等につきましましては、検査の厳格性とか公正性を確保するためにいろいろな監督規定を設けておりますが、これについてはいじつておりません。従前どおりということでございます。その点の指導監督といった点は今まで同様に行つていくことによりまして、安全な公害の防止の確保ということについては従前と何ら変わり

はなく、我々としては今後とも同様にやつていくということにいたしております。

○中島(武)委員 今の答えによれば、実態的には安全検査についての変更はない、担保できるといふ答弁なんです。大臣からのお答えもあつたのですけれども、私の考えでは、やはり国がやるという方がよいと思ひます。それで、実際に安全検査という点について民間法人化しても変わりがないというのであれば、その面からいへば積極的に民間法人化する意義というのは大變薄れてくるんじゃないか。臨調答申が言っているからそれを実行してみた、こういうことになるかと思ひます。

だけれども、民間法人化ということになれば、現在は小型船舶、軽自動車それぞれ一つの検査機構ですけれども、これは独占しないということになるわけですから、今度は将来的には複数の検査機構ができてくる、こういうことになるわけですね。複数の検査機構ができてくるということになった場合には、安全検査を担保するという問題についても支障が出てきはないだろうか。なぜならば、競争あるいは利潤追求というようなことが優先しますと、やはりそういうことが出てくる心配というのは否定できないんじゃないかというふうに私は思ひます。どうですか。

○橋本國務大臣 私はそう思ひません。

○中島(武)委員 これは見解が違ふのですね。それでは、船舶及び自動車などの安全対策の問題で関連して幾つかお尋ねしたいと思ひます。

二階建てバスの事故が六十年十月五日と六十年七月十二日と二度にわたつて起きておりまして、多数の死傷者、重傷者を出しております。二階建てのバスというのは、御存じのとおり重心が高いわけですね。そこへもつてきて、二階建てというのは非常に珍しいものですか、乗客は二階へ集中するという傾向があります。そうするとますます重心が不安定になる。普通のバスと同じように長距離運転を強いられたらどうなるか。疲労や過労運転による注意力の低下が起るということ

ようなことになったら、普通のバスだったら起きないでもいふ事故が起る可能性というのが出てくるのです。

そういう点で、二階建てバスという特殊な構造に対応した運行基準、労務管理の基準といったものを示すべきではないかと思ひます。例えば連続してハンドルを持つ時間はこれこれというようにその一つだと思ひます。それけれども、そういう点についてはどうですか。

○神戸府委員 答えたいします。

先生御指摘のように、一昨年十月、それから昨年七月に二階建てのバスの事故があつたわけでございますけれども、これらの事故の状況を見ますと、当時はいずれも降雨の状態でございます。路面が非常にぬれた状態、湿潤な状態であつたわけでございます。しかも、運行状況を見てみますと、相当の制限速度を超えたスピードで走つていたのでございます。事故件数そのものは、二階建てのバスとしては、我々が承知してございます。その二件でございます。

運輸省といたしましては、同じような事故が再発することを防止するために、道路の状況、気象の状況等に適応した安全運転を励行するように、そのようなことを中心としました通達を直ちに出示しまして、バス事業者に指導の徹底を図つたところでございます。今後とも、二階建てバスの特性から、特に高速道路等での降雨時における安全走行について強力に指導してまいりたいと思ひます。

ただ、先生から御指摘のありました重心が高いという面でございますけれども、それにつきましましては、二階建てであらうと二階がない車であらうと同じような基準を設けておりまして、ある面では、例えば、トラックなんかになれば二階建てバスよりもっと重心の高いような車、ただ、どっちにしても基準はすべて満足しておりますが、相違のないような車もあるわけでございます。そういう意味で運転者が自分の車の性能というものをよく知つて、その車に合った運転をされないといけ

ないわけでごいます。そういう面では、運転者の安全運転に対する教育というものもさらに指導してまいりたいと思っております。

○中島(武)委員 制限速度を超えていたとか、いろいろな指摘があったのですけれども、長距離を運転するという場合になってくると疲労度において違いが出てくるというような問題があるとか、あるいはカーブがあるところを運転するのと平地の運転では違いますが、スピードが東京都内のようにのろのろしか進めないところと、高速道路のように、飛ばす方が悪いといえればそれまでですけれども、そういう場合と一律じゃないのですか。

だから、私はそういう点では、今お答えがありましたが、私も、単に運転者に対して注意しないという通達を出しているだけじゃなくて、運行基準を設けるとか、労務管理というのですか労働条件についての基準を設けるとかいうようなことが必要じゃないかと思うのです。

似たような問題ですけれども、もう一つ伺いたいことがあります。それは、トレーラー型のタンクローリーのジャックナイフ現象ですね。

東京の目黒区で、大型タンクローリーが横転して炎上したことがあります。御存じだと思っておりますが、バックするときとかカーブするときとか、あるいは前後部のブレーキの状態など、幾つかの条件が複雑に重なり合いますとジャックナイフ現象が起きるわけです。そういう点でいいますと、タンクローリーの構造上の説明と対策は一体どうなっているのかわからないことでもあります。

これを伺いたいと思います。大変密集しているところをタンクローリーが走って、こういうことがまた起きるということになりますと重大な被害も考えられますので、この点について関連してちょっと伺っておきたいと思うのです。

○神戸府府委員 トラクターあるいはトレーラーというような連結車両は当然のことですけれども、単体車両で走っているときと連結した状態とはそれぞれ異なる運動特性を有しているわけでごいます。その対策をいたしまして、直

進状態でハンドルのみを操作した場合、また旋回時にブレーキをかけた場合の安定性に關しまして、特別に規制を設けてその安全性を確認しているところでごいます。

しかしながら、トラクター、トレーラーは、先ず御指摘のように、ジャックナイフ現象等によって横転しやすいというような指摘もありますので、車両構造面における走行安定性について、現在、交通安全公署研究所等におきまして調査研究を進めているところでごいます。これらの結果を踏まえて、今後とも一層安全性の向上に對処してまいりたいと思っております。

○中島(武)委員 似たような問題で幾つかちよつと簡潔にお尋ねしたいのですけれども、漁船、プレジャーボート、遊漁船、こういうものの事故が多発している。特に漁船などは勝手に改造しているために、人命にもかかわるような事故が起る場合がある。こういう小型船舶の安全基準の見直しという点はどうなっているのかという点の一つです。

それから、スキーリフトの事故の問題ですけれども、これも重傷傷者が出る事故が発生することがあります。運輸省としてはどういふような問題点が明らかにされているか、また、どういふふうにか改善してきているかということについて伺いたい。

関連してもう一つ伺います。

鉄道事業法が制定されて、その四十一条で鉄道や索道施設の検査を指定検査機関にゆだねることができるようになっていますが、日本鋼索交通協会を指定検査機関に指定しようとする動きもあるやに聞いているのです。もしそういうことになりましたら、安全検査を業界団体に任せることになってしましますので、そういうことのないようにする必要がありますかと思うのですが、その点はどうか。

法律は指定検査機関を指定することができるようになっているのですけれども、しなくてもいいのです。実は、さっき法案についてお尋ねした

ときにちよつと大臣の考え方を伺ったのですけれども、僕は、この種のものには、民間に任せていくというのではなくて、国が責任を持ってやってくという方向が正しいのではないかとこのように考えるわけですが。

それから、遊園地で電車車がひっくり返って事故を起こすという場合があるのです。一体これはどこが管轄していらっしゃるのか。運輸省しかないと思うのですけれども、安全基準を示し、そしてまた運輸省がその担当を引き受けられるのが至当だと思うのですが、お考えを聞かせていただきたい。

○岡野府府委員 最初に、小型船舶あるいは漁船、遊漁船等の話でごいますけれども、その構造、設備などの安全基準につきましては、それぞれ小型船舶安全規則とか小型漁船安全規則といったものに定められております。こういった規則は昭和四十九年に定められたものでございすけれども、その後、国際条約が発効するというようなときに、これに合わせるために必要に応じて適時改正を重ねてまいりまして、改正のたびに新しい安全基準の周知徹底に努めてきているところでございす。

○神戸府府委員 スキーリフトの件でお答えいたします。

索道の事故につきましては、最近減少傾向にございすけれども、毎年十件程度起こっている状況でございす。多くは乗客の不注意と申しましようか、異常動作によって起こっている事故でございす。そのため、いろいろな安全対策を講じているわけでごいます。

第一番目に、設備的な面でごいますけれども、リフトの新設に当たっては、地形等の自然条件を勘案し設置位置を選定するとともに、ロープの強度、昇降場等の構造面においても基準を設けてその安全確保を図っております。また、日常の点検保守につきましても、始業点検等定期検査を実施させて、その安全性の確認を図っているわけでごいます。

二番目に、運行面につきましては、従業員の教育訓練のごでございす。日常からその訓練を充実したものにし、日常の旅客取り扱いにおける安全確保を図るとともに、特に、異常気象時等に事故発生のおそれのあるときは、気象状況を的確に把握するように指導し、必要であれば早期に運転規制を実施するように、事故防止に對して適切な措置を講ずるよう指導しているところでございす。

第三に、施設及び運行の安全確保を確認するために、運輸省におきましても、新設時に完成検査を実施するとともに、定期的にも保安検査というやうなものを実施いたしまして、索道技術管理者の研修会等いろいろな機会を通じてその安全思想の徹底を図っているところでございす。

○熊代(健)府府委員 索道について、指定検査機関の件ですけれども、国にかわって検査を実施する機関については、検査能力、公正中立性等が確保できるようにそれなりの要件を定めております。

それから、現在まだ指定申請は出ておりませんが、日本鋼索交通協会というのは財団法人でございまして営利を目的としたものではない。指定に当たって、指定基準に適合しているかどうかだけではなくて、実施について、検査員等の選任、解任の認可あるいは業務規程の認可、それから、役員及び検査員は公務に従事する職員とみなされるといったようなことでもございすので、仮に申請が出た場合にも、これを指定することについて、安全保持の観点から特に問題はないというふうに思っております。

最後に、遊園地のミニ鉄道でございす。これにつきましては、御指摘のように、最近新漏で事故が起きております。これまで、免許等の鉄道事業と違ひまして、これらにつきましましては、設置者が安全規制についても責任を負うべきものというところで、事業法の適用対象から外してあります。ただ、今後、おっしゃるやうに、運輸省として、これらの施設の設置状況あるいは事故の発生

状況等を調査した上で、必要に応じその安全性の確保についての対応策を検討してまいりたいというふうに思っております。

○鹿野委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○鹿野委員長 これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

内閣提出、参議院送付、船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○鹿野委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。橋本運輸大臣。

○橋本運輸大臣 ただいま船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果御可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

政府といたしましては、本委員会における御審議の趣旨を十分に尊重し、小型船舶及び軽自動車等の検査のより円滑な実施に万全を期する所存であります。ありがとうございます。（拍手）

○鹿野委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○鹿野委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○鹿野委員長 次回は、来る二十六日火曜日午前

十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。
午後四時二十分散会

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律

（船舶安全法の一部改正）

第一条 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）の一部を次のように改正する。

目次中「補則」を「解散」に改める。

第六条ノ四の次に次の一条を加える。

第六条ノ五 主務大臣ノ認定シタル者ガ命令ノ定ムル所ニ依リ長サ十二メートル未満ノ船舶

（以下小型船舶ト称ス）ニシテ命令ヲ以テ定ムルモノノ検査ヲ行ヒ且該小型船舶ガ第二条

第一項ニ規定スル命令ノ規定ニ適合スルコトヲ確認シタルトキハ当該小型船舶ニ付命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ後三十日以内ニ行フ中間検査ヲ省略ス但シ其ノ期間内ニ臨時検査ヲ受クベキ事由ノ生ジタル小型船舶ニ付テハ此ノ限

ニ在ラズ
前項ノ認定ニ関シ必要ナル事項ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第七条第三項中「前条第一項」を「第六条ノ四第一項」に改める。

第七条ノ二第一項中「長サ十二メートル未満ノ船舶（以下小型船舶ト称ス）」を「小型船舶」に改める。

第十二条第一項及び第二項並びに第二十一条ノ二中「若ハ第六条ノ三ノ規定ニ依リ」を「第六條ノ三若ハ第六條ノ五第一項ノ規定ニ依ル」に改める。

第二十五条の五を次のように改める。

第二十五条の五 削除

第二十五条の十第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次

に次の一項を加える。
2 設立当初の役員は、定款で定めなければならない。

第二十五条の十二及び第二十五条の十三を次のように改める。

第二十五条の十二 削除

（事務の引継ぎ）

第二十五条の十三 設立の認可があつたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を機構の理事長となるべき者に引き継がなければならない。

第二十五条の十四第一項中「前条第二項」を「前条」に、「出資金の払込みがあつた」を「事務の引継ぎを受けた」に改める。

第二十五条の十五第一項第四号中「役員」の下に「の定数、任期、選任方法その他役員」を加え、同項中第八号を第九号とし、第五号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次の一号を加える。

五 評議員会に関する事項

第二十五条の十六中「理事長一人、理事四人以内及び監事一人」を「理事長、理事及び監事」に改める。

第二十五条の十七に次の一項を加える。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は運輸大臣に意見を提出することができる。

第二十五条の十八及び第二十五条の十九を削り、第二十五条の二十を第二十五条の十八とし、同条の次に次の二条を加える。

第二十五条の十九 機構は、役員が前条各号の

一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

（役員を選任及び解任）

第二十五条の二十 役員を選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、役員が、この法律、この法律に基づき命令若しくは処分、定款、業務方法

書、第二十五条の二十九第一項に規定する検査事務規程若しくは第二十五条の二十七第一項第二号に掲げる業務の実施に関する規程に違反する行為をしたとき、又は機構の業務に關し著しく不適当な行為をしたときは、機構に対し、期間を指定して、その役員を解任すべきことを命ずることができ。

3 運輸大臣は、役員が第二十五条の十八各号の一に該当するに至つた場合において機構がその役員を解任しないとき、又は機構が前項の規定による命令に従わなかつたときは、当該役員を解任することができ。

第二十五条の二十一を削り、第二十五条の二十二を第二十五条の二十一とし、第二十五条の二十三を第二十五条の二十二とし、同条の次に次の一条を加える。

（評議員会）

第二十五条の二十三 機構に、その運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員二十人以内で組織する。

3 評議員は、船舶の堪航性及び人命の安全の保持についての学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

第二十五条の三十四の見出し中「認可等」を「認可」に改め、同条中「事業計画及び資金計画」及び「事業計画」に改める。

第二十五条の三十五第一項中「提出して、その承認を受けなければ」を「提出しなければ」に改める。

第二十五条の三十六及び第二十五条の三十七を次のように改める。

第二十五条の三十六及び第二十五条の三十七 削除

「第七節 補則」を「第七節 解散」に改める。

第二十五条の四十二を次のように改める。

第二十五条の四十二 削除

年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「、軽自動車検査協会に対する出資」を削る。

附則第三項を次のように改める。

3 船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十二年法律第 号)附則第五条において準用する同法附則第三条の規定による 軽自動車検査協会からの納付金

は、この会計の歳入とする。
附則第四項及び第五項を削る。

(法人税法の一部改正)

第九条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表軽自動車検査協会の項及び小型船舶検査機構の項を削る。
別表第二第一号の表勤労者財産形成基金の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)

別表第二第一号の表小型自動車競争会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構

船舶安全法

(印紙税法の一部改正)

第十条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二小型船舶検査機構の項を削る。

(登録免許税法の一部改正)

第十一条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二軽自動車検査協会の項及び小型船舶検査機構の項を削る。

別表第三の三の項の次に次のように加える。

三の二 軽自動車検査協会	道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)
一 事務所用建物(専ら自己の事務所の用に供する建物)をいう。以下同じ。の所有権の取得登記又は当該建物の敷地の用に供する土地の権利の取得登記	第三欄の第一号又は第二号の登記に該当することを証するものとして、大蔵省令で定める書類の添付があるものに限り、
二 道路運送車両法第七十六条の二十七第一項第一号から第四号まで(業務)に掲げる業務の用に供する建物の所有権の取得登記又は当該業務の用に供する土地の権利の取得登記	第三欄の第一号又は第二号の登記に該当することを証するものとして、大蔵省令で定める書類の添付があるものに限り、

別表第三の四の項中「(専ら自己の事務所の用に供する建物)をいう。以下同じ。」を削る。

(売上税法の一部改正)

第十二条 売上税法(昭和六十二年法律第 号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表軽自動車検査協会の項及び小型船舶検査機構の項を削る。

別表第二第一号の表勤労者財産形成基金の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)

別表第二第一号の表小型自動車競争会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構

船舶安全法(昭和八十年法律第十一号)

(地方税法の一部改正)

第十三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中「、軽自動車検査協会、小型船舶検査機構」を削る。
第七十二条の五第一項第六号中「特定船舶製造業安定事業協会」の下に「、軽自動車検査協会、小型船舶検査機構」を加える。
第七十三条の四第一項中第十八号を削り、第十八号の二を第十八号とし、第十八号の三を削る。

第三百四十八条第二項第二十三号の二及び第二十三号の三を削る。

第三百四十九条の三に次の二項を加える。

32 小型船舶検査機構が所有し、かつ、直接船舶安全法(昭和八十年法律第十一号)第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。

33 軽自動車検査協会が所有し、かつ、直接道路運送車両法第七十六条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。

第五百八十六条第二項第二十七号の六の次に次の一号を加える。

二十七の七 小型船舶検査機構が直接船舶安全法第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する土地

第七百二条第二項中「第三十一項」を「第三十三項」に改める。

(地方税法の一部改正に伴う経過措置)

第十四条 小型船舶検査機構がこの法律の施行の日の前日までに取得した前条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項第二十三号

の三に規定する固定資産のうち家屋及び償却資産については、同号の規定は、なおその効力を有する。

2 前項の場合において、小型船舶検査機構が同項に規定する日までに取得した同項に規定する家屋については、地方税法第七百二条の二第二項中「第三百四十八条第二項から第四項まで」とあるのは、「船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十二年法律第 号)附則第十三条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項及び第三項」として、同項の規定を適用する。

3 前二項の規定は、軽自動車検査協会について準用する。この場合において、第一項中「第三百四十八条第二項第二十三号の三」とあるのは、「第三百四十八条第二項第二十三号の二」と読み替えるものとする。

理由
小型船舶検査機構及び軽自動車検査協会の自立化及び活性化を図るため、これらの法人に対する政府の出資金の返還及び役員選任等その業務の運営に対する規制の整理合理化の措置を講ずる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。