

運輸政務次官	森田	一君
運輸大臣官房長	棚橋	泰君
有鉄道大臣官房国	丹羽	晟君
総括審議官	塙田	澄夫君
運輸省運輸政策	阿部	雅昭君
局長	大塚	秀夫君
運輸省地域交通	阿部	雅昭君
局長	大塚	秀夫君
運輸省海上技術	石井	和也君
運輸省港湾局長	奥山	文雄君
運輸省航空局長	林	淳司君
海上保安庁長官	山田	隆英君
海上保安庁次長	野尻	豊君
気象庁長官	菊池	幸雄君
労働省労働基準	野崎	和昭君
事務局側	島田	尚武君
常任委員会専門	坂巻	三郎君
説明員	小池	登一君
警察庁交通局交	濱崎	恭生君
通規制課長	渡邊	信君
警察庁交通局交	杉浦	喬也君
速道路課長	池神	重明君
労働省労政局労	佐藤	本次郎君
労働省労政局労		
参考人		

○理政補欠選任の件
○國政調査に関する件

○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
(運輸行政の基本施策に関する件)
○日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○特定船舶製造業安定事業協会法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○委員長(多田省吾君) 大だいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
去る一日、坂元親男君が委員を辞任され、その補欠として志村愛子君が選任されました。
○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
委員の異動について御報告いたします。
おりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。
○委員長(多田省吾君) 次に、理事の補欠選任についてお詰りいたします。
理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に安恒良一君及び川順郎君を指名いたしました。
○委員長(多田省吾君) 次に、国政調査に関する件についてお詰りいたします。
本委員会は從来どおり運輸事情等に関する調査を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
○委員長(多田省吾君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお詰りいたします。

○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
(運輸行政の基本施策に関する件)
○日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
去る一日、坂元親男君が委員を辞任され、その補欠として志村愛子君が選任されました。
○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
委員の異動について御報告いたします。
おりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。
○委員長(多田省吾君) 次に、理事の補欠選任についてお詰りいたします。
理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に安恒良一君及び川順郎君を指名いたしました。
○委員長(多田省吾君) 次に、国政調査に関する件についてお詰りいたします。
本委員会は從来どおり運輸事情等に関する調査を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
○委員長(多田省吾君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお詰りいたします。

○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
(運輸行政の基本施策に関する件)
○日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
去る一日、坂元親男君が委員を辞任され、その補欠として志村愛子君が選任されました。
○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
委員の異動について御報告いたします。
おりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。
○委員長(多田省吾君) 次に、理事の補欠選任についてお詰りいたします。
理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に安恒良一君及び川順郎君を指名いたしました。
○委員長(多田省吾君) 次に、国政調査に関する件についてお詰りいたします。
本委員会は從来どおり運輸事情等に関する調査を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(多田省吾君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
○委員長(多田省吾君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお詰りいたします。

期的な展望に立った計画を踏まえ、地方公共団体と連携しながら都市鉄道の整備及び都市バスの活性化、地方の中小民鉄、地方バス及び離島航路に対する助成、特定地方交通線の代替輸送対策等を推進してまいります。さらに、コミューター空港の整備等に対しましても地域と連携して取り組んでまいります。

地域振興の観点からは、観光が今後ますます重要な役割を果たすことが期待されております。このため、九〇年代観光振興行動計画に基づいて、中央及び各地方ごとに観光立県推進会議を開催し、観光に関する施策を総合的、計画的に推進してまいりたいと考えております。また、物流ネットワークシティ構想の推進、海上浮体施設の整備、沖合人工島の建設の推進等多様な地域振興手法の充実に努め、地域の活性化を図ってまいります。

次に、良好な都市環境の形成を図るために、通勤・通学輸送の改善を図ることが不可欠であります。東京圏を中心に現在、喫緊の課題となつてます。東京圏における土地対策への対応という面からも、昨年六月に閣議決定した「総合土地対策要綱」等を踏まえ、宅地開発と一体となつた鉄道の整備を図るため、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案を提出いたしております。さらに、港湾や都市空間の高度利用を促進するとともに、居住空間やオフィス空間の有効活用のため、フレイトピラ構想の事業化等を推進してまいります。

また、都市新バスシステムや深夜バス導入等の運輸サービスの向上、駅や空港における利用者利便のための情報化の推進、駅施設の改善等の交通弱者対策の充実も図つてまいります。

国民生活の向上、自由時間の充実はゆとりある豊かな国民生活を実現する上で不可欠の課題でありますので、総合的に観光振興を図ることとし、大規模リゾート地域や家族旅行村の整備を推進してまいります。また、安全対策も含めた海洋性レクリエーションの総合的かつ計画的な振興等余暇活動の健全な育成に努めてまいります。

第二に、国際的に調和のとれた産業構造への変革についてであります。

我が国は、経済構造を内需主導型に変革することにより調和ある対外均衡を達成することを重要な政策目標としております。運輸の分野でもこうした経済構造調整に資するため、NTT無利子貸付金制度の活用を図りつつ、港湾・空港等の公共交通及びヨットの帆走等の研修を行うハーバーコミュニティセンターを中心とする民活プロジェクトを推進し、内需の拡大を図つてまいります。

あわせて、国際的な調和を図る見地から、外国企業の我が国への市場アクセスの改善に努める所存であります。

また、技術開発の推進やニューサービスの育成等を図ることにより、新たな事業分野を開拓し、産業構造の変革に寄与してまいります。交通運輸関係の技術につきましては、磁気浮上方式鉄道、新形式超高速船、多目的衛星システム等重要な技術開発課題があり、これに積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

規制の見直しにつきましては、特に物流の分野において、運輸政策審議会物流部会意見等に基づき、物流事業の活性化、輸送の安全の確保等を図るため、貨物自動車運送事業法案及び貨物運送取扱事業法案を提出いたしております。

他方、運輸産業の中には、急激な円高等の国際化による競争の激化等の問題がござります。このほか、物流事業につきましては、円高の進展、我が国の市場開放等に伴い急増している製品輸入、農産物輸入に対応するため港湾貨物流通システムを整備するとともに、消費者物流対策を推進してまいります。

状況の中で厳しい経営環境の中に置かれている分野もあります。

まず、海運業につきましては、長期にわたった海運不況はようやく底を脱したものの、今後も厳しい状況が予想されるため、引き続き、外航船舶の整備に対する計画造船制度等により海運企業の経営安定化のための環境整備を図るとともに、関係者間の合意形成を促しつつ日本船の国際競争力を回復するための諸施策を推進してまいります。

また、船員の雇用情勢も厳しくなってきており、海上職域の確保、陸上職域への転換等の船員雇用対策を強力に推進するとともに、船舶技術の革新に対応した船員制度の近代化を一層推進してまいります。

造船業につきましては、次世代船舶技術開発を推進するため、特定船舶製造業安定事業協会法の一部を改正する法律案を提出いたしているところであります。

また、運輸業は全般的に中小企業の構成比が高く、その経営の近代化・健全化は運輸サービスの向上に不可欠であります。このため、構造改善事業等、中小企業対策を推進いたします。

第三に、国際社会への貢献についてであります。海外旅行倍増計画を引き続き推進するとともに、国際コンベンションの振興、国際観光モデル地区の整備等外客の受け入れ促進策を着実に実施し、地方の国際化も推進してまいります。また、新東京国際空港及び関西国際空港の整備とこれら空港へのアクセス整備の促進、地方空港国際化の推進等今後の国際航空の進展に対応した諸施策を推進してまいる所存であります。さらに、いわゆる国際航空運賃の方向別格差の一層の是正に努めるとともに、日本企業の複数化・化等により航空路網の充実を図つてまいります。このほか、航空貨物の取扱量の急増への対応策や外貨コンテナターミナルの整備等も推進してまいります。

他方、我が国の国際的地位にふさわしい責務を果たしていくため、開発途上国の鉄道、港湾、空港等の整備とともに、観光開発や輸送安全対策の分野にも重点を置いた国際協力を推進してまいります。

さらに、SAR条約の発効や国際的な新海洋秩序形成の動向に対応した広域哨戒体制の整備を推進してまいります。

第四に、国鉄改革の推進・定着化についてであります。

一方、国鉄改革から二年余りが経過し、この間、国内の景気拡大にも支えられ、JR各社の事業運営は順調に推移してまいりましたが、今後とも国民の期待する安全で良好な輸送サービスを提供できるよう経営基盤の確立を図つていくことが必要であります。

第五に、安全で良好な生活環境の確保についてであります。

交通安全の確保はいつの時代でも運輸サービスの基本であり、運輸行政の要諦であります。昨今におきましては、海上あるいは鉄道の重大事故が発生し、また、昨年の道路交通事故死者数も十三年ぶりに一万人を突破しております。運輸省に

おいては、従来より運行管理体制の充実、交通安全全施設の整備、輸送機器の安全確保等の施策を推進しておりますが、申し上げましたような事故の状況にかんがみまして、海上交通につきましては、政府の対策本部で決定された「船舶航行の安全に関する対策要綱」に基づき、ふくそう海域における船舶航行の安全のための施策等の充実に努めてまいります。鉄道につきましては、JR及び他の鉄道各社に対し安全対策に万全を期すよう強力に指導してまいります。また、道路交通につきましては、運行管理の強化、交通事故被害者の救済等の施策の充実に引き続き努めてまいります。繰り返しますが、安全は運輸行政の基本であります。交通にかかわるすべての人々の安全に対する自觉と責任を促しつつ、交通安全の確保に最善の努力を傾けてまいりたいと思います。

次に、防災対策につきましては、第四次海岸事業五ヵ年計画に基づき計画的な海岸整備を推進し、安全で清潔のある海岸空間の創出に努めます。

また、気象観測と予報、地震観測と予知及び火山観測の体制の充実強化を図るとともに、巡視船艇・航空機の整備等海上防災体制の充実強化を図り、災害の防止・軽減に遺漏なきを期してまいります。

さらに、暴走族による騒音の抑止を含め、交通事故対策や広域廃棄物処理場の整備を推進してまいります。また、地球の温暖化やオゾン層の破壊等の地球規模の環境問題につきましては、世界各国の社会経済に重大な影響を与えることからがんばり、国際的に協力しつつ、観測と予測体制の充実に努めるとともに、交通運輸への影響の評価とその対策について検討を行ってまいります。

なお、消費税が実施されて二ヵ月余りを経ましたところでありますが、今後とも、その円滑な実施を図るため、万全を期してまいる所存であります。

以上の中にも運輸行政をめぐる課題は数多くあります。豊かで活力ある社会形成の担い手と

しての運輸の使命の重要性にかんがみ、これらの課題に全力を挙げて取り組んでまいる所存であります。

また、行政の運営に当たっては、綱紀の保持を厳しく徹底し、あわせて、効率的な事務の執行に努めるとともに、行政に対する国民の期待に適合した組織のあり方を常に念頭に置いて、所要の体制整備を図り、國民から信頼される開かれた運輸行政の展開に努めてまいりたいと考えております。

以上、運輸行政の当面する諸問題につき述べましたが、これらは申すまでもなく委員各位の深い御理解を必要とする問題ばかりでございます。終わりに当たりまして、重ねて皆様の御支援をお願い申し上げる次第でございます。

○委員長(多田省吾君) 次に、平成元年度運輸省関係予算に關し、説明を聽取いたします。森田運輸政務次官。

○政府委員(森田一君) 平成元年度の運輸省関係の予算につきまして、概要を御説明申し上げます。

まず、一般会計につきまして申し上げますと、

一般会計につきまして申し上げますと、歳入予算総額は二十四億一千三百万円、歳出予算総額は、他省所管計上分一千百七十九億五千一百万円を含め九千三百十五億二千九百万円をそれぞれ計上いたしております。

次に、特別会計について申し上げます。

自動車損害賠償責任再保険特別会計につきましては、歳入予算額一兆六千二百六十一億五千万円、歳出予算額六千九十四億八千万円、港湾整備特別会計につきましては、歳入歳出予算額四千五十億五千百万円、自動車検査登録特別会計につきましては、歳入予算額四百一億六千二百万円、歳出予算額三百四十九億一千七百万円、空港整備特別会計につきましては、歳入歳出予算額三千四百九十九億四千八百万円をそれぞれ計上いたしております。

なお、港湾整備特別会計及び空港整備特別会計の歳出予算には、日本電信電話株式会社の株式(以下「NTT株」と言います)、売り払い收入を活用しております。

用した無利子貸付金の所要額を計上しております。また、産業投資特別会計の歳出予算には、運輸省関係海事事業及び新幹線鉄道整備事業に係るNTT株売り払い収入を活用した無利子貸付金の所要額が計上されています。

また、平成元年度財政投融資計画中には、当省関係の公団等分として一兆三千百八十八億円が予定されています。

このほか、民間事業者が実施する民間事業者の能力の活用による施設整備事業の一部貸し付けに要する資金のNTT株売り払い収入を活用した日本開発銀行等からの無利子貸し付けによる運輸関係社会資本の整備を図ることとしたしております。

運輸省といたしましては、以上の予算によりまして、国鉄改革の推進・定着化対策、空港、港湾、海岸、鉄道等運輸関係社会資本の整備、交通ネットワークの整備、造船・海運対策及び船員雇用対策、国際交流の推進・観光の振興、貨物流通対策、運輸関係の技術開発の推進・海上保安体制及び気象業務体制の充実強化、交通安全対策等各般にわたる施策を推進してまいる所存であります。

○政府委員(丹羽辰君) お答え申し上げます。

清算事業団の本年度の予算の関係の私どもの一番の問題意識は、国鉄改革時に考えておりました国鉄の長期債務の処理をいかに一生懸命やっていかなければならぬかというところでございます。まず最初に、これは運輸省、清算事業団どちらも結構でありますが、昭和六十三年度の決算はまだ出ておりません、予算だけですね。それから平成元年度の収支予算という資料をいただきましたが、ことしの清算事業団の予算の特徴点あるいは問題意識というもの、その点を最初にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) お答え申し上げます。

清算事業団の本年度の予算の関係の私どもの一番の問題意識は、国鉄改革時に考えておりました国鉄の長期債務の処理をいかに一生懸命やっていかなければならぬかというところでございます。まず最初に、これは運輸省、清算事業団どちらも結構でありますが、昭和六十三年度の決算はまだ出ておりません、予算だけですね。それから平成元年度の収支予算という資料をいただきましたが、ことしの清算事業団の予算の特徴点あるいは問題意識というもの、その点を最初にお答えいただきたいと思います。

○委員長(多田省吾君) 以上で大臣の所信並びに予算説明の聽取は終りました。これより運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○鴨山篤君 大臣、大変御苦労さんです。今、運輸行政各般にわたるお話をありました、全力を挙げて取り組んでほしいと思います。

ただ、今予算の概況を説明されましたが、平成費税を含む予算でありまして、予算の成立についても異常な状況で成立をしたものです。したがいまして、これから予算の執行を行う場面場面で私ども意見なり注文を申し上げますので、その点あらかじめお含みをいただきたいと思います。

きょう、私は旧国鉄ないしはJR関係の懸案の問題について質問をさせていただきます。

まず最初に、これは運輸省、清算事業団どちらも結構でありますが、昭和六十三年度の決算はまだ出ておりません、予算だけですね。それから平成元年度の収支予算という資料をいただきましたが、ことしの清算事業団の予算の特徴点あるいは問題意識というもの、その点を最初にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) お答え申し上げます。

清算事業団の本年度の予算の関係の私どもの一番の問題意識は、国鉄改革時に考えておりました国鉄の長期債務の処理をいかに一生懸命やっていかなければならぬかというところでございます。まず最初に、これは運輸省、清算事業団どちらも結構でありますが、昭和六十三年度の決算はまだ出ておりません、予算だけですね。それから平成元年度の収支予算という資料をいただきましたが、ことしの清算事業団の予算の特徴点あるいは問題意識というもの、その点を最初にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) お答え申し上げます。

清算事業団の本年度の予算の関係の私どもの一番の問題意識は、国鉄改革時に考えておりました国鉄の長期債務の処理をいかに一生懸命やっていかなければならぬかというところでございます。まず最初に、これは運輸省、清算事業団どちらも結構でありますが、昭和六十三年度の決算はまだ出ておりません、予算だけですね。それから平成元年度の収支予算という資料をいただきましたが、ことしの清算事業団の予算の特徴点あるいは問題意識というもの、その点を最初にお答えいただきたいと思います。

ただく、こういうことで清算事業団を初め私ども一生懸命取り組んでいるところでございます。

以上でござります。

○鶴山篤君 問題意識はわかりました。

さてそこで、先日、閣議で繰り上げ償還のための施行令の一部、政令の改正を行いましたね。これは七千二百億というふうに聞いているわけですが、こういう方法というのは今後も継続をするつもりですか。重ねてお伺いします。

○政府委員(丹羽辰君) ただいま先生御指摘の七千二百億というものは、国鉄改革時に清算事業団の本格的な財源措置をとるまでの、その間の私どもが考へておりました一定の考え方の中に、当初の三年間に土地売却収入を考慮していたわけですが、それが七千二百億、三年間に累計した場合に売却収入不足が生ずる、こういう見通しが出てまいりました。それで、それに対しまして清算事業団が借入金でしのぐという話にいたしますとまたその金利がふえるということです。そのため、その七千二百億につきましては、新幹線保有機構から別途毎年度約一千三百億ずつ債務を償還してもらっている関係がございますその債務の一部を早期償還していくだけでそここの金利負担をやさない、こういう形を考えたわけでございます。

したがいまして、この問題につきましては、今回緊急に考へた措置でございますので、今後は、本筋は土地の売却の収入をもつとふやしていくところ緊急に考へた措置でございますので、今後は、そういったようなものの売却ができるだけ早目に適切にやつていくとか、そういうふうなことを中心に、私どもの対策はそちらを重点的にやつていただきたい、かように考へております。

○鶴山篤君 それから、昭和六十二年度の決算でありますと、土地資産の売却は当初予算三千億円であつたわけですが、決算から見ますとその半分も処理がついていない。それから六十三年度は、まだ決算の公式の報告がないのですが、見通しからいつてみても三千億の当初予算を全部消化し切る、あるいは売却が完了できるという見通しでも

なさそうだと思うんですが、この資産売却によります収入の今後の見通しをひとつ伺つておきたいと思います。どういう計画を立てられているんでしょうか。

○参考人(杉浦清也君) ただいま運輸省から御答弁いたしましたように、今まで土地対策という政府の方の御方針に沿つた形で売却が思うようになりますが土地売却の凍結の解除が行われておりますので、これからはできるだけ地元ともよく相談しながら土地の売却に大いに力を入れていきたい。

それから、土地のストレートな売却という方法以外に、余り地価に響かないような、いわゆる非顕在化の方法と言つておりますが、こういう方法によりましても処分を進めていきたいというふうに思つておりますので、土地の売却による収入を着実にふやしていきたいというふうに考へておるところでございまして、本年度は三千五百億、それから来年度はもう少しそれに上乗せをいたしまして、今検討中でございますが、引き続き土地売却収入の増加に努めていきたいというふうに思つております。

○鶴山篤君 それから、決算書、予算書で見ますと大きなボリュームになつておりますのは共済年金などの負担金であります。改革法の当時の議論としては、おおむね今後追加費用などで四兆八千億ないし五兆円という答弁があつたわけですが、今後の抜本的な年金法の改正の話は別にして、共済年金の負担金の今後の見通しについてはおおむね五兆円程度というふうな認識でよろしくございますか。

○政府委員(丹羽辰君) 国鉄改革時に清算事業団が処理することとされておりました年金負担額といふのは、追加費用が四兆七千六百億、それから公経済負担が千六百億、それから恩給負担金が八百億、計五兆円と、こういうことを考へておりますと、土地資産の売却は当初予算三千億円であつたわけですが、決算から見ますとその半分も処理がついていない。それから六十三年度は、まだ決算の公式の報告がないのですが、見通しからいつてみても三千億の当初予算を全部消化し切る、あるいは売却が完了できるという見通しでも

て、その他六十二年度以降費用負担してきたことによりまして、今年度末には追加費用が四兆一千億円、恩給負担金が七百億円の計四兆二千億円になる見込みということで一応計算いたしております。

それで、今年の年金關係につきましての新しい措置につきましては、先生の御指摘のとおり、法律が提出されている段階でございますので、今の計算の中には入つておりません。

○鶴山篤君 さてそこで、改革法のときに長期債務が幾らであるか、それからそれの中身は何なのか、それから長期債務を支払う清算事業団の枠はこれだけ、旅客鉄道会社などがこれだけというふうに、総額は三十七兆一千億円と目されます負担金を振り分けたわけですね。その後若干返済もあるわけですから数字は違ついますが、大筋としてその債務の再確認を数字的にしたいんですねが、数字をお持ちでしようか。項目別にひとつ、総括と清算事業団のもの、清算事業団の中のそれのもの、旅客会社のものあるいは貨物会社の負債という数字をひとつ明示してください。

○政府委員(丹羽辰君) 詳細の数字、ちょっとと今手元の資料を探しておりますが、国鉄改革時の六十二年四月一日は先生今御指摘のとおり総額三十一兆一千億でございました。それを新事業体の方で十一兆六千億、それから清算事業団が二十五兆五千億、こういう形で当時清算事業団が引き継いできたわけでございます。それで、この清算事業団の二十五兆五千億を、新幹線保有機構がさらに一兆九千億負担し、土地売却収入は七兆七千億と申しますか。

○政府委員(丹羽辰君) 国鉄改革時に清算事業団が地下鉄の持ち分ということで一兆二千億、そして、履用対策といふことが一つあるわけでございまして、履行対策といふことが一つあるわけでございまして、履用対策につきましては、国鉄改革後二年を経過する平成二年四月一日をもつて終了するといふことなので、平成二年度は一つの節目でありますので、本格的な処理のあり方についても検討する必要があると考へております。

ただ、先ほど来若干御説明を申し上げておりますように、土地を初めJR株式の処分時期、そう

千億になる、こういうことでございます。

○鶴山篤君 年々歳々の処理を予算どおり執行しない、できない事情も若干あるわけだけれども、借金がふえ、また金利もふえていくといふことがありますと、清算事業団の負担にしましても、国民の負担にしてみても、大変問題があると思いま

す。

そこで、改革法のときには同僚議員の質問に答えて、発足後三年を経過したら返済の問題について国会に報告を申し上げます、こういう約束になつたはずなんですが、そこで、今年度の予算の執行を一応想定してみて、償還の計画、国民にわかるような方向を明示しなきゃならぬといふことです。債務償還についての考え方をあらかじめ明らかにしてももらいたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) 国鉄改革時からこの問題の考え方方は同じことでございますが、最近のそのあたりの考え方を示しましたものといつてしまつて、六十三年一月二十六日に償還基本方針を閣議決定いたしました。その償還基本方針の中では、長期債務の「本格的な処理のために必要な「新たな財源・措置」について、雇用対策、土地の処分等の見通しのおおよそつくと考へられる段階で、歳入・歳出の全般的見直しとあわせて検討、決定する。」、こういうことで閣議決定いたしましたように、国鉄改革のときの六十二年四月一日のところから考え方としては全く同じでございまして、国会にもそのような考え方として御説明申し上げたわけでございます。

それで、今申し上げましたその考え方の中に雇用対策といふことが一つあるわけでございまして、雇用対策につきましては、国鉄改革後二年を経過する平成二年四月一日をもつて終了するといふことなので、平成二年度は一つの節目でありますので、本格的な処理のあり方についても検討する必要があると考へております。

ただ、先ほど来若干御説明を申し上げておりますように、土地を初めJR株式の処分時期、そう

いったようなものにつきましては大きな流動要素がまだ残っておりますので、本格的な処理方針を具体的に決めますにはもう少し時間がかかるのではないかと考えております。

○鴨山篤君 それで、債務の返済について当時の議論としてはおおむね三十年間というスパンを示されたんですが、今日でもその考え方については変更はないんでしょうか。

○政府委員(丹羽慶君) 長期債務の返済の期間につきましては、約定に従いまして償還しているわけでございます。私は今手元にそれが何年先かと明確な資料を持っておりませんが、基本的に三十年とか何十年という長期債務でございますから、その約定に従つて返していくある程度の长期の時間になる、こういうことを御説明したと考えております。

○鴨山篤君 先ほどの大臣の所信表明の中にも、JRの方はなかなか評判もよいし、経営の内容もいい。膨大な借金、債務を全部移しかえて随分スリムになつてゐるわけですから、それは十分考えられることがあります。問題は、清算事業団の方の負担というのが非常に重いし、それから時間をかければかかるほど、ざくばらんに言いますと負債の額があふえてくる、その可能性を持つてゐるわけですね。きょうは前広に聞いたわけですが、十分要員対策も含めて、来年度には、国会でもよくわかるし、あるいは国民の負担がどうなるか、言いかえてみれば、国鉄改革というものはどういうものであつたかということをもう一遍検証するチャンスが来ると思います。そういう意味で十分にひとつ研究をしてもらいたいと思っております。

さてその次に、今お話をありました清算事業団の雇用の問題についてお話を承りたいと思います。

一応の資料をいただいてはおりますけれども、平成元年度、四月ないし一番新しいのは六月のようありますが、雇用対策関係の職員の推移について現状をちょっと御報告いただきたいと思う

○参考人(杉浦善也君) 事業団発足は一昨年の四月でございますが、そのときに再就職先がまだ決まりません職員が七千六百二十八人ございました。この再就職というものが我々の非常に重要な責務でございましたので、この一年二ヶ月の間に大ざつぱに言いまして約三分の一に相当する職員の再就職先を決定いたしました。人数としましては、平成元年六月一日で締め切れますと五千人の再就職先を決めた次第でございます。現在人員はその裏返しの三分の二の二千六百十八名に相なつておるところでございます。

それからもう一つ、再就職先が内定して就職決定を待つておる、主として公的部門に内定した職員が発足時におきましては一万一千三百四十九名でスタートいたしました。その後、各国家公務員、地方公務員を通じまして、それぞれのお役所の御努力によりまして着実に正式採用がされてまいりました結果、六月一日現在におきましては「二千十四名」というふうに減少いたしております。そこで、発足当時の一八%ということに相なつております。

残りの人数をすべて解決したいというのがこれから課題でございます。

○鴨山篤君 今それぞれ言われました数字の中はいわゆる管理職、それから一般職員の両方含まれた数字ですね。

○参考人(杉浦善也君) 管理職も含んでの全体の数字であります。

○鴨山篤君 私も全国的に職場を歩かしていただきまして、その内容についてはまた別の機会にお話を申し上げたいたいと思っております。

さてそこで、法律的に言えば来年四月一日までに雇用を完了する、こうしたことになつてゐるわけです。当時、中曾根総理大臣あるいは橋本運輸大臣、その他の方々からも一人たりといえども路頭に迷わさない、こういう政治的な公約があつたわけですが、法的に言いますと、再就職促進に関する特別措置法の第十四条三項に「移行日から三

年内にすべての清算事業団職員の再就職が達成されるような内容ものとして定めなければならぬ」というふうになつておるわけであります。私も資料をいただいて一応読んではおりまつれども、来年三月三十一日までに間違なく

そうなりますと、今年度の再就職促進実施計画としましては、この再就職というものが我々の非常に重要な責務でございましたので、この一年二ヶ月の間に大ざつぱに言いまして約三分の一に相当する職員の再就職先を決定いたしました。人数としましては、平成元年六月一日で締め切れますと五千人の再就職先を決めた次第でございます。現在人員はその裏返しの三分の二の二千六百十八名に相なつておるところでございます。

それからもう一つ、再就職先が内定して就職決定を待つておる、主として公的部門に内定した職員が発足時におきましては一万一千三百四十九名でスタートいたしました。その後、各国家公務員、地方公務員を通じまして、それぞれのお役所の御努力によりまして着実に正式採用がされてまいりました結果、六月一日現在におきましては「二千十四名」というふうに減少いたしております。そこで、発足当時の一八%ということに相なつておるわけであります。

そこで、いたしました実施計画の一ページの二の「清算事業団職員の再就職の機会の確保の措置」というものについて、具体的に説明をいただなければならぬ、こうなつておるわけですね。

そこで、いたしました実施計画の一ページの二の「清算事業団職員の再就職の機会の確保の措置」というものについて、具体的に説明をいただいたいと思うんです。

○参考人(杉浦善也君) 残すところ一年もないのですが、この一年間で最大限の努力をしてまいりたいというふうに思つてこころでございます。

いろんな問題がございますが、一つはやはり九割以上の職員が北海道、九州に偏在している、この問題をどう考えるかということ。それから、今先生ちょっとおっしゃいましたように、雇用のいわば受け皿、これを求人側に極力これからも最大限の努力をいたしまして受け皿をしっかりと確保していくことということ。そうしたようなことによりまして職員と求人側とをうまくマッチさせながら、全員を再就職させていきたいというのが私たちの本年度の実施のスタンスでございます。

○鴨山篤君 そこでこれを見ますと、第一は「承継法人に対する要請」。ことしの春先に広域配転に伴う採用がありましたが、この計画でいきますと平成元年度も承継法人、JR各社に採用をお願いをする、こういうふうに見るわけですが、そういうことでよろしくございますか。

○参考人(杉浦善也君) JR各社の採用状況は、非常に努力をしていただきまして、現在までに総合計一千二百七十一名の職員がJR各社に採用になつております。

最近の時点では、今おっしゃいましたようにいわゆる本州、JR東日本等の職場に対しましては、一生懸命やりましたが、結論的には六百四十一名ということでなかなか思うような数字になつております。かつまた、当初合格いたしました人が思い直して「二百名が辞退した」というよりも漏らさず雇用ができる、雇用させるという自信に満ちたものがないものですから、私の疑問にひとつお答えをいただきたいと思うんですが、されないわけです。したがって、今年度のこの実施計画ですべて法律で定めるように全員を雇用しなければならぬ、こうなつておるわけですね。

そこで、いたしました実施計画の一ページの二の「清算事業団職員の再就職の機会の確保の措置」というものについて、具体的に説明をいただいたいと思うんです。

○参考人(杉浦善也君) これまで第二回をお願いするに当たりましては、数字が思うようになつておらず、二百名が辞退したという数字によっておりません。

私ども第二回をお願いするに当たりましては、大きな大変残念なことも含めまして、数字が思うようになつておらず、二百名が辞退したという数字によっておりません。

職員に対しまして、今回が追加採用の最後のチャンスであるということで、十分に自分自身あるいは家族の人と将来につきましてよく話をしながら決定をしてくださいということを再三職員には申し上げた次第でございます。その結果が辞退を含めまして六百四十一名ということに相なりましたので、本年度第三回目をやるということは私ども決してしてくださいということを再三職員には考えておりません。

○鴨山篤君 これをよく読んでみると、JR各社が新たに労働者を雇うような場合には清算事業団の職員を優先して要請する、こういうふうに内容が一般的でなく特別に注文がついているわけですが、そうなりますと、これは清算事業団だけでは話がつかない。運輸省としてはこの承継法人、JR各社に対して再度要請をする計画をお持ちなんでしょうか、お持ちでないのでしょうか。

○政府委員(丹羽慶君) ただいま清算事業団の杉浦理事長から御説明がございましたように、今年の四月一日の採用となりました広域追加採用のその場面におきましても、採用が内定した方々は八百四十一名いらしたわけでございますが、そのうち二百名の辞退の方が出た、そういうことで先ほどの六百四十一名というのが採用された方々になるわけでございます。こういうところで清算事業団といつてしましても、JR各社といつても精いっぱい努力しておられたところでござ

いますので、私どもいたしましても、こういう現状でござりますれば、今清算事業団の理事長が申し上げたとおりの感じでございます。

○鶴山篤君 総務庁に伺います。
通称再就職云々という法律があるわけですが、この第十六条、第十七条、第十八条、第十九条、これは「国による採用」「特殊法人等による採用」、「地方公共団体による採用」、さらに「国による事業主団体に対する協力の要請」、そういう法律であります。

法律を通読してみますと、これは来年四月一日まで有効である、法律はそういう中身になつて

ますが、その点の確認をしておきたいと思いますが、いかがですか。

○説明員(坂巻三郎君) お答えをいたします。

私ども、清算事業団職員の再就職対策につきましては國鉄改革の最重要課題の一つであるという認識を持ちまして、これまで全力を挙げてその推進に取り組んでまいりましたが、もちろん法律の規定あるいは閣議決定等に基づきまして最大限の努力を続けてまいりましたし、今後も続けてまいりたい、そのように考えている次第でございます。

○鶴山篤君 私の聞いたのは、この法律は来年四月一日まで有効である、言いかえてみれば、国あるいは特殊法人、地方公共団体その他について政府は責任を負っているということです。法律が有効であるということは、国あるいはそれぞれのところが責任を負うという意味にとらなければこの法律は有効だということにはならないと思う。そこで、閣議に報告された計画表の二ページの第一、第二を読んでみると、具体的に例えば国は今年度最後だからこれをやりますとか、あるいは地方公共団体はこうやりますとか、公社・公団に対してこうやりますということは全然この中に出ていないんです。これは要請をしたわけです、清算事業団。閣議がこれを了承したわけですから、少なくとも法律的に有効な来年四月一日まで国は何をやります、だからこういうふうに応じてほし

いとか、あるいは準備体制を整えてくれというふうに言わなければ法律は有効だというふうにはみなされないんです。その点どうですか。

○説明員(坂巻三郎君) お答えをいたします。

総務庁におきましては公的部門のうち、地方公共団体は自治省の方の所管でございますので、地方公共団体を除きます国、特殊法人における受け入れの調整を担当してまいりてきているところであります。私どもは、六十一年の六月に閣議決定をされました再就職促進基本計画、の中には国、特殊法人等の責務ということで規定がございまして、その中には、国の場合には国鉄改革を前にしました昭和六十一年度に明年四月までの採用分も含めまして一括採用、前倒しの採用内定ということをやってまいったわけでありますけれども、既にそういう形で内定をしております方々については着実に公務部門への受け入れ、正式採用をしていただくということ、その時点での内定をされなかつた、就職先の未定の方々につきましても、事業団から御要望がありますれば実情に応じて協力をするということが書いてあります、それに基づいて着実に施策を進めているわけでございます。

先生おっしゃいますように、平成元年度は実質的に再就職対策の最終年度であるということでござりますので、もちろん閣議決定の趣旨を踏まえてではございますけれども、平成元年度は最終年度である、後がないということを踏まえまして、内定をされている方々は現在約五百六十名ほどありますけれども、一人も残らず着実に採用されるようになりますけれども、またそれ以外の方々につきましても、もちろん希望候補者と職種の適性を十分勘案した上でのことでございますけれども、ケース・バイ・ケースで御要望に応じるように努力をしていくということでございます。

○鶴山篤君 経過はよくわかっています。
そこで、具体的にできる話とできない話があると思いますが、清算事業団を通じて今までに内定した人は間違ひなく採用してもらうとして、余

すところ来年三月三十一日までに國の方としては、例えは運輸省の海運関係の、例えは大阪に二名ぐらい三十五歳以内の若い人ならば受け入れ体制がありますというような具体的な話を持ち込んで、清算事業団が職員の方々にこういうところが

あるよ、資格要件はこういうものだよということを明示しなければこれは具体的な話にならないと思うんです。私は議論をするつもりはありませんが、それをやつてもらつ。法律の趣旨がどうなつているわけですから、本人から申し出があるまでなんといえば話はまとまるものじゃないと思う。ですから積極的な姿勢を示してもらいたい。その点どうですか。

○説明員(坂巻三郎君) お答えいたします。

私の言葉足らず、舌足らずのことがあつたかと思いませんけれども、清算事業団からの御要望に応じてという趣旨は、具体的にはやはり公務部門のなかつた、就職先の未定の方々につきましても、事業団から御要望がありますれば実情に応じて協力をするということが書いてあります、それに基づいて着実に施策を進めているわけでございます。

先生おっしゃいますように、清算事業団の方にお話を持ち込みまして、それに適する方、希望する方、そういうちょっと横文字で恐縮ですがマッチングをすることになつておりますので、先生御指摘のようかという形を清算事業団の方にお話を伺いましただけのではないかといふ私は思いました。

○鶴山篤君 今までのお話は非常に重要ですか、大臣十分に確認をしておいていただきたいと思います。
一人も残らず、路頭に迷わすようなことはいたしません、政治的な政府の公約です。法律的にはすべての雇用をいたしますというふうに法律上規定をしています。さらに来年四月一日までにそれが最高の努力をして目標を達成するようになりますけれども、今日現在地労委J.R.スタート後に相当の労使紛争がありました。そこで、労働省に伺いますが、今日現在地労委で紛争になつていてる案件、どういう傾向のものがどのくらい、それから既に中労委に出しているもの、あるいはそのほか行政訴訟になつていてるものもあるわけですが、その数字の概況をひとつ説明してください。

は国の責任も果たせないし、また議会としての共同責任もあると思うんです。その点について大臣の決意を伺つておきたいと思います。

○國務大臣(山村新治郎君) 清算事業団、そして運輸省、もちろん私も先頭に立ちまして全力を尽くしてやつてまいります。

○鶴山篤君 その次に、J.R.が発足をしましたのは昭和六十一年の四月一日であります。発足に当たりましては、手順として、その年の二月の十二日に旧国鉄から上申されました名簿に基づいて設立委員が新事業体、J.R.の職員の採用を決めた、こうしたことになつているわけです。その採用に当たりまして不当労働行為があつた、そのためには西日本に採用されませんでした、そういう問題で裁判が行われました。俗に言う地労委で審査が行われたわけです。

それから、四月一日以降、新装スタートしましたJ.R.の中において労組法第七条にかかります不當労働行為があつて大変な不利益を受けた、それは経済的にも精神的にも不利益を受けたし、そもそも不當労働行為があつてはならない。そういう意味で御案内のように改革法にかかるものとしません、政治的な政府の公約です。法律的にはすべての雇用をいたしますというふうに法律上規定をしています。さらに来年四月一日までにそれが最高の努力をして目標を達成するようになりますけれども、今日現在地労委で紛争になつていてる案件、どういう傾向のものがどのくらい、それから既に中労委に出しているもの、あるいはそのほか行政訴訟になつていてるものもあるわけですが、その数字の概況をひとつ説明してください。

○説明員(渡邊信吾君) J.R.関係の不當労働行為事件についての御質問でございますが、地方労働委員会に現在までに一百二十九件の申し立てがなされています。一つの事件で幾つかの事項にまたがるものがありますので、私どもで便宜内容について分類をさせていただきますと、その内訳は、職員の採用に関するものが二十四件、配属や配転に関するものが百一件、出向に関するものが四十

件、その他団交の拒否等に関するものが四十件となつております。これらは地方労働委員会への申し立てに對しまして、昨日現在で地方労働委員会から三十二件の救済命令が出されております。このうち二十六件につきまして中央労働委員会に対しても再審査の請求がなされておりまして、この中労委への申し立て件数の内訳でござりますが、職員の採用に関するものが十二件、配属や配転に関するものが九件、出向に関するものが五件となつております。

なお、地労委の命令に対しまして取り消し訴訟が裁判所に提起をされておりますものが四件、うち一件は和解で解決をしております。

なお、中労委で既に一件の救済命令が出されておりますが、これにつきましても現在東京地裁に係属中、こういうふうなことになつております。

○鶴山篤君 運輸大臣、専門外ではあらうと思ひますけれども、今言われたような数字、私の数字と多少の違いはありますけれども、非常に広範多岐にわたりまして紛争、トラブルが現実に係属されているわけです。

私は、改革法の審議の際に、きょうおいでいる杉浦理事長が当時国鉄総裁のときに不当労働行為問題というのを取り上げました。そのときに杉浦総裁は、最初は多少否定をされておりましたけれども、管理者の中にはたくさん人がいるものだから間々あつたかもしらぬけれどもこれはよくなないと思ひ、今後一切そういうことはいたしません。と同時に、この点は労働大臣、運輸大臣もそれを補足して答弁なされた。まあ少なくとも責任ある方々の答弁であるから部下職員がそれを越えてでも不当なことはやるまいということで政府、国鉄当局の誠意を私は期待しておつたわけです。ところが、六十二年の二月二十一日を境にして、今労働省からも発表があつたようにもうあちこちで労働委員会の議論が続いている。件数も一百件

近いですね。こんなことは日本広いといえども少ない事例だと思います。私どもの知っている範囲で、一企業で言えば不当労働行為があるとか、あるいは賃金カットであるとかいろんな紛争があつたにしてみても最高で二十くらいですよ。しかし、この二百件近いというのは異常だといつぶうに私は思ひます。されども、大臣の印象はどうでしたか。

○政府委員(丹羽辰君) ただいま労働省から御説明しましたように、件数につきましては先生御指摘のそのとおりでございます。この件数につきましてはJR発足直後のいろいろな提起が中心でございまして、最近はその件数自体も當時ほどではないということではないかと考えております。

しかし、いずれにしましても私どもといいたしましては、あらゆる機会に御答弁申し上げているよう、この問題につきましては今、当事者双方の関係のことで係争されておりますですから、その内容につきまして私どもがいろいろと申し上げるべきではない、こう考えております。

○鶴山篤君 私はまだ中身は一つも言ってないですよ。中身は全然言つてないわけで、大臣の印象といふのを取り上げました。そのときに杉浦総裁は、最初は多少否定をされておりましたけれども、今まで出ている地労委の裁定というのは、組合側ないしは組合員の主張が一〇〇%認められているわけです。

この採用差別について幾つかあるわけですが、それでも、今まで出ている地労委の裁定といふのは、設立委員のやつたことを正当と認めたという話ならばたまたま一つあつたといふように言うことができると思うんです。申請をしましたものがここ三年間、いわゆる春闘についても自主解決してきましたというようなこともありますし、今政府委員の方から答弁をしましたとおり係争中のことでもござりますので、コメントは差し控えさせていただいて、推移を見守っていきたいというふうに考えております。

○鶴山篤君 認識としては異常な状況であるといふふうに判断をされたのは、私はごく良識的だと思ひます。いや、これが正常でござりますといふふうに聞き直られますと、私どもの方も言わなきゃいかぬわけですが、そうじゃないんですね。大

臣は非常に良識的ですよ、異常な状態だと。中身は係争中ですから十分勉強してもらいたいと思うんですね。

そこで、今労働省から言われますように、スタイルを整理整頓してみますと、私は北海道のJRに行きましたと意思表示をした。だけれども、おまえさんはだめだ、理由を言われずにだめだといふ結果になる。こういう採用差別。それから賃金差別、転勤など転勤差別。それから出向差別。組合を脱退しろ、脱退強要事件。それから賃金差別。それから組合バッジだとか掲示板とかというのもありましたけれども、きょうは個々の問題を全部御紹介するわけにいきませんけれども、きつとうしなければなりませんのは、改革法であれだけ議論をして一切不当労働行為はいたしません、それから採用についても客観的な公平な基準をお示しいたします、こういうことになつてゐるわけですね。そういう答弁を総理大臣以下全員からいただいてるわけです。その結果が採用差別ということで組合側の方から地方労働委員会に申請をされたわけです。

この採用差別について幾つかあるわけですが、それでも、今まで出ている地労委の裁定といふのは、設立委員のやつたことを正当と認めたという話ならばたまたま一つあつたといふように言うことができます。申請をしましたものがここ三年間、いわゆる春闘についても自主解決してきましたというふうなこともありますし、今政府委員の方から答弁をしましたとおり係争中のことでもござりますので、コメントは差し控えさせていただきたいと思います。

○鶴山篤君 具体的に一、二参考までに聞いておいてください。

これは最近の事件です。地労委とか中労委とかといふ裁判とはちよつと関係がありませんけれども、状況を認識してもらう意味で私が申し上げるわけです。

昨年のことです。場所は九州。清算事業団の職員が再就職を希望しているわけですね。おれは何になりたい、どこへ行きたい。たまたまある私立学校の運転手に応募したわけです。校が二名あったということで二名が応募したわけです。本人たちは条件がそろうならば一刻も早くそこに就職したいなど、これも当然だと思うんです。ところが、その学校の理事長さんから条件が出た。まず国鉄労働組合を脱退してこい、二つ目には労働金庫の借金を返してこい、三番目には鉄道の宿舎から

言つてゐるわけではありません、全体の傾向として運輸大臣の感想はいかがですか。

○國務大臣(山村新治郎君) 中央労働委員会、今は係争中ということでござりますので、これについてのコメントはひとつ差し控えさせていただきました。そこで、その気持ちはわかります。しかしながら、事実関係の認定にそこがあれば、あるものは認めるけれども、あるものは却下されるということがあります。それで、こうなったこういう傾向ということがあつてもしかるべきだと思うんです。しかし、そうでなくて事実の審査、確認を含めて行わされました地方労働委員会の結論がそうなつていて、その内容につきまして私どもがいろいろと申し上げるべきではない、こう考えております。

○鶴山篤君 係争中ですからね、その結論を待ちたいというのは、その気持ちはわかります。しかしながら、事実関係の認定にそこがあれば、あるものは認めるけれども、あるものは却下されるということがあります。それで、こうなったこういう傾向ということがあつてもしかるべきだと思うんです。しかし、そうでなくて事実の審査、確認を含めて行わされました地方労働委員会の結論がそうなつていて、その内容につきまして私どもがいろいろと申し上げるべきではない、こう考えております。

○國務大臣(山村新治郎君) 重ねて申し上げますが、運輸大臣として、係争中のことでもござりますと異常だというふうに言えます。何に異常なことでしょう。あつてはならぬことだと思ひます。どうぞよろしくお聞かせください。

○國務大臣(山村新治郎君) 確かに、件数からいいますと異常だというふうに言えます。何に異常なことでしょう。あつてはならぬことだと思ひます。どうぞよろしくお聞かせください。

これは最近の事件です。地労委とか中労委とかといふ裁判とはちよつと関係がありませんけれども、状況を認識してもらう意味で私が申し上げるわけです。

○鶴山篤君 具体的に一、二参考までに聞いておいてください。

これは最近の事件です。地労委とか中労委とかといふ裁判とはちよつと関係がありませんけれども、状況を認識してもらう意味で私が申し上げるわけです。

昨年のことです。場所は九州。清算事業団の職員が再就職を希望しているわけですね。おれは何になりたい、どこへ行きたい。たまたまある私立学校の運転手に応募したわけです。校が二名あったということで二名が応募したわけです。本人たちは条件がそろうならば一刻も早くそこに就職したいなど、これも当然だと思うんです。ところが、その学校の理事長さんから条件が出た。まず国鉄労働組合を脱退してこい、二つ目には労働金庫の借金を返してこい、三番目には鉄道の宿舎から

出でこい、四番目には上も下も第一軍艦でネクタイを締めてこい、この条件がついたわけです。

受け入れ側の理事長さんは一般論として國労といふことはわかつてゐるかもしれない。自分のところが採用すれば鉄道の宿舎を出るということもわかるだろうし、学校お抱えの運転手ということになればある程度身なりもしっかりしなきやならぬ、これはごく常識的だと思うんです。しかし、国鉄労働組合を脱退してこなければ雇いませんよというのは理事長の個人的な発想じやないですね。言いかえてみれば、清算事業団の人が就職あつせんでいろいろ御苦労されておりますけれども、そういうところでも不当労働行為的な話を持ち込む。清算事業団をやめてもしその私立学校の運転手になれば、当然のこと国鉄労働組合とは縁が切れるわけですよ。その教職員組合に入るか入らないかは個人の意思なんですよ。そういう事件があつた。

理事長はちょっと高いところにいるから具体的なこと、報告がされていないと思いますので、いまだにそういうことが続いているという現実を私は認識してもらいたいと思う。そのために、清算事業団の職員が暗い気持ちで不安の中で生活をしている。新しい第二の戦場に行こうというその気合いもそこでくじけてしまう。一生この国鉄労働組合という名称がついて回っている。本人はそれなりの決意をしているからどうということはないと思います。あげくの果てにおまえさんは雇うわけにいきません。理由は何ですかと言つたら、わかりません。これも随分いいかげんな話だと思うんですね。

ですから、運輸大臣、今政治的な発言をするとそれは大変なことになるという意味で、係争中である、勉強します、しかし、異常な状況であることは認識をしたというところまではいつたわけです。

新しい宇野内閣がその裁判の、全部を読むということは難しいと思いますが、典型的なひな形です。

受け入れ側の理事長さんは一見解を次回には示してね、七つか八つあります。代表的な判決文、命令を全部一度読んでいただきたい。

それから二番目には、こういう状況が三年も五年も十年も百年も続くよなことは、改革法の精神からいってみても適当なことではないと思う。したがつて、できる限り早く問題の解決を図るためには政府として努力をしてもらう。この政府の努力というのを、おれは新しい大臣になったから知りませんよというわけじゃないんですよ。きょう私は改革法も議事録も持ってきておりますけれども、も、總理にしろ橋本運輸大臣、平井労働大臣を含めて皆さん方の方が一切不当労働行為はやりませんよ、労働組合別に差別、選別はいたしませんといふ約束をしているわけです。その約束に照らして、今まで出ております事案と、いうものが果たして適切であるかないかということを調べてもらわう。そうしませんと問題の解決にはならないと思う。物の考え方というのは、あの改革法のときの議論と附帯決議に対しても、今まで執行されたかどうかという意味で点検をしてもらう。

以上を考えてみると、私どもできるだけ早く全面的な解決を图つてほしい、解決することが必要だと思います。そうしませんと一丁前のJRに、いずれ株の公開という話になると思うんです。我々はほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐる。ところが、そのターミナルは例えば池袋がターミナルになつたり新宿がターミナルになつたところで、ぜひ検討して大臣に実現に御努力願いたいと思いますのは、今長距離高速バスというのはほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐるお客様は非常に不便なんです。しかも、お客様からこういう声があります。東京なら東京に大体早朝着くわけです。着いたら、できればシャワーくらいかかりたいなど、モーニングコーヒーくらい飲みたい、こんな希望もあるわけです。

そうしますと、東京の各所にそういうターミナルを全部つくるわけにいきませんから、東京は広いところまでつくるわけにいきませんから、一カ所か二カ所そういうターミナルをつくる。そして、そこからバスは発着するし、着たお客様は例えば乗車券を購入する。それで朝食なりモーニングコーヒーなど買いますから、例えば東京のどこか一カ所か二カ所そういうターミナルをつくる。そして、品川、浜松町と六カ所ございます。これらはいずれも鉄道駅からのアクセスのよさと、それから利用者の利便、また、バス会社の営業所との近接性等を考慮いたしまして、各バス会社が自主的にみずから既存のバスターミナルの活用という形で

任というものをどう果たさなければならないかという意味で宇野内閣の統一見解を次回には示してもらいたい、こういうように要請しますけれども、いかがでしょうか。

そのことが成功すれば、東京、大阪からほかの主要都市に広げていく。というのは、今やJRが国鉄で運ぶと同時に、今言ったような都市間輸送はいわゆる高速バスで運ぶという時代にどんどんどんどん変わりつつありますから、そういう乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分構なことです。それはなぜかというと、今や我が國の高速自動車道が一応北海道から九州まででき上がり、縦ができ上がつたので、今度は横にいよいよ伸びています。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

そこで、ぜひ検討して大臣に実現に御努力願いたいと思いますのは、今長距離高速バスというのはほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐるお客様は非常に不便なんです。しかも、お客様が非常に不便なんです。それでも、一番乗客が言つているのは、阪神だつたら向こうを深夜出て朝着いて、そしてまたその日の夕方出て福岡に朝着く、こういう路線に乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのは、大体東京、大阪が休憩がとれる。というのとは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

そこで、ぜひ検討して大臣に実現に御努力願いたいと思いますのは、今長距離高速バスというのはほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐるお客様は非常に不便なんです。しかも、お客様が非常に不便なんです。それでも、一番乗客が言つているのは、阪神だつたら向こうを深夜出て朝着いて、そしてまたその日の夕方出て福岡に朝着く、こういう路線に乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのとは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

かそういう方々の休憩所もつくる。そういういわゆる長距離高速バスのターミナルを東京、大阪に国、地方自治体それからもちろんこれを利用する各バス会社等々がお金を出し合つてつくる、そういうもう時代に来ているんじやないか。

そのことが成功すれば、東京、大阪からほかの主要都市に広げていく。というのは、今やJRが国鉄で運ぶと同時に、今言ったような都市間輸送はいわゆる高速バスで運ぶという時代にどんどんどんどん変わつてますから、そういう乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

そこで、ぜひ検討して大臣に実現に御努力願いたいと思いますのは、今長距離高速バスというのはほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐるお客様は非常に不便なんです。しかも、お客様が非常に不便なんです。それでも、一番乗客が言つているのは、阪神だつたら向こうを深夜出て朝着いて、そしてまたその日の夕方出て福岡に朝着く、こういう路線に乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのとは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

そこで、ぜひ検討して大臣に実現に御努力願いたいと思いますのは、今長距離高速バスというのはほとんどが東京、大阪を目指して各地から来てゐるお客様は非常に不便なんです。しかも、お客様が非常に不便なんです。それでも、一番乗客が言つているのは、阪神だつたら向こうを深夜出て朝着いて、そしてまたその日の夕方出て福岡に朝着く、こういう路線に乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのとは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

そのことが成功すれば、東京、大阪からほかの主要都市に広げていく。というのは、今やJRが国鉄で運ぶと同時に、今言ったような都市間輸送はいわゆる高速バスで運ぶという時代にどんどんどんどん変わつてますから、そういう乗客の利便、さらにそこで働いている人も十分になつて休憩がとれる。というのは、大体東京、大阪に今なつてます。そういうものを受け、大臣が所信表明の中では高速バスにつき路線網の充実、サービス向上を図りたいということ。

使つてゐるものでござります。

先生御指摘のよう、深夜早朝発着の夜行便を初めとしまして、高速バス路線網がますます拡充されていくという現状から見まして、これらの高速バス発着ターミナルを都心の各地に分散していくことは一ヵ所にまとめた方が利用者に利便ではないかという御指摘があること、また、深夜早朝発着に適した旅客サービスや乗務員の休憩機能を備えたバスター・ミナルが十分ではないといった指摘があることも私ども十分承知しております。

今後の課題としまして、ターミナルを集約されるという方向で考えていただきたいと思いますが、ただ、このための相当の用地なり空間の確保の問題、あるいはこのための資金の手当てをどうするかといった問題。また、一ヵ所に集めることが都市内の混雑に巻き込まれて、かえって高速道へのアクセスとしては十分ではない、不十分になるんではないかといったような指摘もあることを踏まえまして、ただいま御指摘いただきました各種の関係者、それといろんな財源的な措置を考えまして今後私ども取り組んでいきたいというふうに考えております。

○安恒良一君 大臣、今答弁を聞かれたんです。

だから 国、地方自治体、それからバス会社等々関係者で第三セクターでもつくつてやれば、土地の問題なりそれから財政問題なり、私は何も全部一ヵ所に集めると言つていらないんですが、大体そこに行けば高速バスは皆乗れる。今あるターミナルでは、着いてふろに入るとかシャワーにかかるとか、ほとんどそんなことになつてないんですよ。だから、やっぱり問題が出ていていますから、そういう意味からいうと大臣自身も、高速バスにつき路線網の充実、サービスの向上を図つてしまりますと書いてあるのだから、それのやっぱり発着点といふのを、これは一遍にできませんから、モデル的に東京に二ヵ所なら二ヵ所とか、大阪に一ヵ所つくつて、その運営が第三セクターで非常にうまくいくということであればさら広げていけばいいことですから、大臣の一つの重要な仕事

として、ぜひこれは研究に、関係省もあることなんですから、率直に言って建設省との関係も出てきますし、警察庁との関係も出てくるでしょうし、くよりは一ヵ所にまとめた方が利用者に利便ではないかという御指摘があること、また、深夜早朝

それから財政ということになれば大蔵の関係も出てきますから、私は問題点をやはり運輸省が中心となつて関係各省と連絡をとる。

というのは、今民活法によつて地域においては乗客ターミナルというのをつくるわけですね、あ

わけですから。そうするとこれだけ都市間輸送、高速バスの時代になつたときに、そういうターミナルをつくることに運輸省が前向きになつて関係各省と話し合いをするというのが私は当然だと思

うですが、大臣、そこはどうですか。これは大臣の方で一言。

○國務大臣(山村新治郎君) 運輸のまず第一は安全でございます。そして、続いてサービスという面でおおっしゃられるのはもつともございます。

○安恒良一君 重ねて言つておきますけれども、運輸省というのは政策省に変わつたのですから、

高速公路時代になつたら高速バス時代に必要な施設をつくるということを前向きに考えなきやだめ

なんですよ。そうでないと政策省じゃないんですね。

今や、都市間高速輸送というのはわずかの路線

じやないんです。どんどんどんどん申請がたくさ

ん出しているじゃないですか。そうすると、やはり

安全の観点からいっても十分に従業員が休養でき

る施設というのがあってしかるべきだし、また、

利用者の快適な旅行のために、深夜から早朝にかけ着いたときに一汗ぐら流して、朝食ぐらい

食べて東京都内の仕事に行けるというそういう

サービスを国と地方自治体とバス会社が全体でや

るということは当然なことだ。それは今や高速バ

ス時代に変わりつつありますからね。そのところはぜひひとつ前向きに大臣、取り組んでもらいたいと思いますが、よろしうございますか。

○國務大臣(山村新治郎君) 先ほど申しましたように、実情を見た上で前向きに取り組んでまいります。

○安恒良一君 次に、佐川急便問題について取り上げてみたいと思います。

私は、昭和六十二年の橋本運輸大臣のときに、佐川急便が余りにも労働基準法違反、道交法違反等々があるということで問題を指摘しました。そ

のときは、おいでの委員皆さんに資料を配つて問題を指摘しました。当時皆さん驚かれまして、橋本運輸大臣が関係大臣と連絡をとつて厳重に調査するという約束をしていただきました。異例の延べ四千九百三十五日車両、警告四社、監査継続

などの法律違反ということで使用停止七十六社、

さらに労働省は労働基準法違反において処分をし

たのであります。同時に、清和商事という会社

がその佐川急便全体のグループになりますから、やはりそこに警告をしなきやならぬ。これは運送

会社じやないじやります。そういうことで、代

表取締役社長の佐川正明氏を運輸省の貨物流通局長が呼んで、佐川急便の事態の改善にはどうして

もその基幹会社であるところの清和商事自体をやらなきやだめだということの、わゆるその改善

方についての申し入れをしてもらつたのであります。

そこで、その後全体がよくなつたかどうかとい

うことで注目をして見ておりましたら、率直に

言つて、これだけの処分を受けたんでありますから一部の地域において、例えば東京なら東京の地

域においてかなりの改善がされたことは認めます

が、中京、九州、四国その他全国的には実はますます逆にひどくなつてきているということで私のところにいろいろな投書がたくさん来ている。それは、

そこで働いてる運転手さん、またいわゆる店長はぜひひとつ前向きに大臣、取り組んでもらいたいと思いますが、よろしうございますか。

○政府委員(大塚秀夫君) いわゆる佐川急便グループにつきましては、フランチャイズチェーンの本部のような形で清和商事株式会社というのがありますまして、これを統括本部と呼んでおりますが、この清和商事が出資しております佐川急便株式会社というのが全国に十二ござります。ブロックごとに一ございまして、それぞれ北海道佐川急便とか東京佐川急便というふうに地名を冠しております。この十二の子会社を主幹店と称しているようですが、主幹店の下にさらに系列の事業者が数多く所属しております。全体を通じまして合併したりしておりますのでそのときどきで会社数が違いますが、六十三年度末現在で佐川急便グループとしては七十八社ござります。トラックの保有台数がグループ全体で一万二千六百七十三両、売上実績が六十二年度のトラック事業収入として三千五百億円、これはトラック事業者の中で売上上げの量だけからいきますと日本通運に次ぐものでござります。従業員は、積み上げておりませんので概数でございますが、グループ全体で約一万八千人と理解しております。

○安恒良一君 そこで大臣、正確に知つてもらうために申し上げますが、まず、佐川急便是今主要幹店が私の調査では全国で十三社あります。そして、それぞれに社長もおつて取締役会があるわけ

でございます。ですから、商法上の社長は全部で十三人おるわけであります。本来ならばこれが人

事権それから経営権を持つはずですね。というのはなぜかというと、清和商事というのはわゆる運送会社としての運輸省の認可を受けているわけ

でも何でもないんですね。こういう大変奇妙な会社になつておる。そして株は佐川さんが全部持つ

ているところもありますが、一番大きい東京を調べてみましたら、東京は佐川さんじゃない他の方が三四名持っています。残りを佐川清氏、清和商事、佐川ファイナンスで持っているわけですね、こういう状況であります。

そして、六十三年度の売り上げは、私が読んでいるのは佐川の出した本ですから、これで見ますと四千百四十一億佐川グループで売り上げがある。対前年で一七・三%伸びています。関連企業が別にありますか、これは省略します。そうすると、佐川急便の利益は幾らあるかというと三百八十一億で、対前年で六一・六%も伸びているわけであります。しかも大変奇妙になりますのは、この清和商事という会社が今言つた商法上においては何らあらがないのに、個々の人事権、経営権、一切握つておるというのがもう不思議でならないのですね。商法上でいうと社長がおり取締役がちゃんと十三の会社にいるわけですから、そこでいろんなことを決めると。

ですから、きょうは公取から法務省から全部来てもらつてるのは、そういう実態を明らかにしました上で、というのは、いわゆる清和商事の佐川清氏が会長で、息子の正明君が社長、こういうようです。そしてどうということになつて、いるかというと、これから問題にしていきますが、まず佐川清氏の月給、調べましたら大体一ヶ月に八千万円、月給ですよ、一ヶ月ですから、年じやありませんから、間違いなく、約八千万円。それから自分の持つていてる株を經營のいいところから株の配当を三〇・%取つて、いる。そうでないところから一〇%取つて、いる。これも膨大な金であります。

例えば、私は東京だけでちょっと計算してみましら、昨年の東京の佐川急便の佐川グループが取つて、います。月給一千四百万円を非常勤取締役受け取つた配当は二千四百七十八万円ぐらいです。じゃあ非常勤取締役になつて、いるが月給幾らもらつて、いるかと調べたら月給は二千四百万円で取つて、しかも配当は年間でこれだけ受けついで取つて、そしてさらに問題になるのは、株主の配当と

月給を取つたほかに今言つた各支店から総売り上げの一〇%を全部佐川は吸い上げて、いる。こういう我々からいようと全然考えられない会社になつて、そな会社であるということを頭に入れて、ついでこれから大変なことを、労働基準法違反、それから大変なこと、道路運送法違反ということを起こしていくことになるわけです。まず実態を頭に入れて、そな会社であるということを頭に入れて、ついで、それから、

それはなぜかといふと、一番問題になつているのは、長時間労働、道交法違反をなす一番大きなものは何かといふと、給料がオール歩合制になつて、いる。すなわち運転手の給料を決めて、運転手の給料を決めた上のその何十%といふことで、事務員の給料も主任の給料も店長の給料も全部決めていくわけですね。これは佐川グループ全部を決めるわけです。そしてそのやり方は、年に二回運転手の一人当たりの取り高を基準にして、おまえの方は幾らだ幾らだと、こう決めちゃうんです。それを年に二回やるんですからね、そのたびに給料が上がつたり下がつたり大変な混乱が起きるわけです。大変な混乱が起きる。これは私は、オール歩合制といふのはよくない、特に公共事業である運送事業においてオール歩合制といふのはいろんなもとになるということをこの前も橋本運輸大臣にも指摘し、労働省にも指摘をしてそういうことを直すようにと、こう言つておつたんですが、全然直らぬでかえつてひどくなつた。

そこで、ひどくなつて、いるという実態を、大臣のお手元に資料を差し上げてありますからこの資料で。というのは、本来ならば先生方全体にも私は資料をリコピーをして差し上げて見てもらひながらやりたいと思つました。ところが、前回私がやつたら早速それが私に通報したかといふこと、大変な騒動になつた。いわゆる赤狩りといいますかな、だれがしゃべつたかといふことで、そこで、今大臣に一部差し上げて、いますのは、それでもうみんなコードナンバーが全部振つてあります、だれが私のところに投書をしたかと

いうのがわかるような仕組みになつて、いる。ですから、大臣のところだけ一部お渡しをしておりましたが、どういうことになつて、いるかといふと、これはことしの三月の売り上げを基準にして給料を決めました。四月からこれでやりなさいと、ツルの一声で全佐川急便の各支店に、この給料を守りなさいといふことで出たものであります。

まず、運転手の給料ダウンがあつた支店、会社が十三あります。運転手の給料が十三会社が挙げられています。これはこの資料を見て、ただくとわかりますから、運転手の給料がちょっと下がりますと、次は大変な、いわゆる店長以下係長と課長の給料が下がるわけです。私は何も店長や係長の給料を決めた上のその何十%といふことで、これが下がると、後から言いますが店長や係長、これが下がると、後から言いますが店長や係長、

かと、

課長は自分の身に振りかかつてきますから、今度は必要な運転手の数を減らしたり、車両を減らしたり、そして長時間労働をさせて、今そこにあります一人当たりの取上高をふやそつとするわけです。でなければ自分の身が守れないということです。でなければ自分の身が守れないということです。でなければ自分の身が守れないということです。でなければ自分の身が守れないということです。でなければ自分の身が守れない

あります。

今言つたように、年に二回、ドライバーの一人の取上高によって、それを基準にして賃金がばんばんばんばん決まっていく。それはなぜかといふと、まず会社の決算は非常にいいんです、売り上げが五%ずつ伸びていますから。ところが、会社の決算とは全く関係なく査定をする、一、二ヶ月の実績、これは取上高と称して、いますが、それで二回オール歩合方式でアップダウンが繰り返される。そうすると、当然店長やいわゆる職制の諸君は自分の給料ががぼつと下がりますから、下がらせないために何をするかといふと、いわゆる安全を無視した労働強化、そして過労、多発事故、こういふのが起きるわけですね。しかも、ここにところが非常に不思議でならないのは、法的には全く別法人格の、運送会社でも何でもない、大株主にすぎない佐川氏が一方的にツルの一声ですべての運送会社グループの賃金体系を決める。そしてそこで働いている人の既得権を奪う。そんなことが許されていいんだろうか。運送会社じやない清和商事といふのは全然別個な会社なんです。それなのにツルの一声で全部賃金を決めている。

それから、第二番目にお聞きしたいことは、運送会社として公共性を考えているときに、賃金体系がこのようないオール歩合制といふものでいいんだろかどうだろうか。こういう点について、まず賃金の問題について。それはなぜかといふと、

ドライバーについても、これだけ競争が激しくな

行つたのはけしからぬということで即日解雇になった。それから、あとの三人は、佐川会長が週休二日をやれということだから、週休二日をとるためにはどうしても増車と人をふやさなきやいかぬということで、増車と人をふやしたというんです。そうしたら、一人当たりの取上高が減つたんです。そこで、三月の取上高が減つたものだから、おまえたちはやめろということで、三人は全くはじめられた。週休二日をやれというから、おれたちは週休二日をとるためには人も車も要ると思つてやつたら、その結果その店の一人当たりが減るのは事実です。そうしたら、減つたからおまえたちは首だ、こう言つておる。

しかも、そういうやつを私は何とも持つていませんが、一本の辞令で全国の店長のところに命令が

ばんと行くんです、人事異動通知で。中には氣骨のあるやつは、裁判で争つておるのもいますよ。

しかし、ほとんどの人がこんなところにおつても

しようがないといってやめていつちやうんです。

私のところに辞令だけでもうんと来ておるんで

す。週休一日をとるようにおまえせいといふ

はい、わかりましたとこで、じゃ週休一日

をとるためにふやさなきやならぬ、車もふ

りなきやならぬということでおつたら、一人当

たりの取上高が減つた途端におまえは首だといふ

ことで、辞令一本でやられる。こんなばかげたこ

とが通つているということについて大臣のお耳に

入れておきますから、こういうことについてもひ

とつ調査をしてもらいたい。

最後に、精算金をめぐる問題。これは公取、法務省、それから各省の意見も聞きたいんですけど、佐川急便は、今言つたようなほかに、各店の売り上げを次のようことでやつておるわけです。とい

うのは、精算金の支払いについていろいろ問題があるということを私は申し上げたい。今申し上

げたように、佐川急便というのは、全国九つのグルーブに分かれて、それぞれの会社があつて、そ

こに社長、重役がおる。その上にあるにすぎない

んです。にもかかわらず、まず精算金という名目

で、六十三年十月までは統括手数料の名目で総取り高の3%を取つた。このときは法的にはいろいろ問題があるんだろうが、佐川が全国的な統括とか調整を行う、例えば佐川のところで全部を計算して、おまえのところはこうなつておるところとするから若干手数料は要るだろうということで各社もみんな3%はしようがないといつて泣いておつた。

ところが、去年の十二月にそれを今度は5%に上げた。そうして何で5%に上げたかということ

も言わない。これはいわゆる小会社からの吸い上げです。そうして今度はそれを10%に落ち

いや、それは高過ぎると騒いだら今10%に落ち

ついでおりますね10%ですよ。こういうことがやられていいんだろか。今言つたように、会長の給料は一ヵ月八千も取つて、株主配当は

取つておつて、あと総売上高の一〇%ずつ各店から吸い上げるというんですね。ですから、私が計算したら年間四百億になります。総売上高というのがここに四千百四十一億と会社が出ていて

から、これの一〇%で計算すりや四百億。この金がどこへ行つてどう使われているんだろか、大

変問題があるというふうに思います。

そこで、まずは国税厅に聞きたいんですが、

今言つたような金の流れについて、佐川さんが多額納税者であることは私も知つていています。知つていますが、今言つた売上精算金10%ずつ取る。

今までには3%とか5%になつてはいますが、これが清和商事に入つたときの税法上の取り扱いその他

どういう扱いになつてますか。調査したことがありますかどうか、聞かしてください。

○政府委員(岡本吉司君) まず仕組みの方、どう

法入税法上、株式会社などがほかのものから収入した金額につきましては、原則、法人の収益と

いうことになるわけでございます。借入金とか、あるいは資本の払込金みたいな収益にならないものは別でございますが、そういうものを除きます

してすべて原則といたしまして法人の収益としておまえのところはこうなつておるところとするから若干手数料は要るだろうという

ことで各社もみんな3%はしようがないといつて

泣いておつた。

〔委員長退席、理事及川順郎君着席〕

次に、調査しているかどうかと、いうことでござりますけれども、我々常に納税者の適正な課税実現ということから、あらゆる機会を通じまして有効な資料を収集して、必要があれば実地調査、会社等に行きましたして調査等を行つているところでござります。そういったことを通じまして適正な課税に努めているところでござりますけれども、お尋ねの件につきましてはやや個別にわたる事柄でござりますので、事柄の性格上ちょっと御答弁を差し控えさせていただければありがたいと思っております。

○安恒良一君 いや、私が聞いているのは、いいですか、佐川さんが個人的に給料を取つたり株主配当、これはもう税法上きつと処理され得る

と思いますよ。ところが、清和商事に佐川グループから入つてくる金が、この計算でいきますと一〇%というんですですから年間四百億入つてくることになります。例えば去年一年に東京なら東京の佐川が、いわゆる精算金で取られた金額が幾らあるかといふことで、私は私なりに調査をしてみましたら三億二千八百万上納しているわけですよ。それから、一月、一月しか実績ありませんから二月の実績調べたら十一億一千三百万清和商事に上納として入つてくるわけです。

そうすると今度は、清和商事がその金を——清和商事はやはり税法上の適用を受ける会社でしょ

う。そのときにきちっと税法上で、清和商事はも

ちろん経費として落とさなきやならぬものがありますね、当所一、三%ぐらいはしようがないとみ

んな言つておつたんだから。ところが、10%は

はせひ税法上私は調査してもらいたい。

私は、きょうはあれですが、この次のときは、

その結果はどうなつたか、脱税があつたかないのか、それとも正しく処理されているなら正しく処理されているということは言つてもらえるわけだ。個々の細かい内容に入る必要はないが、その点についてはぜひ国税庁長としても、私が問題

点を提起したんだから、調査したり、公の席上で

言わなくて結構ですから、私のところに、先生から指摘されたやつは調べた結果こういうふうに

ちゃんと処理しておりますとか、脱税がありまし

たとか脱税がなかつたとか、これは言つてもらわ

にやならぬ。そんなものを答弁差し控えさせてと言つたつて差し控えるわけにはいかぬ。ここ

で今答弁せいとは言わぬ。私は問題点を提起したんだから、そういう売上高の一〇%も取りよると

れば、運送会社というのは利益率は非常に低い

会社だと思っておるんですよ。それなのにこんな

金が出てくるといふと、貨物局長に聞かなければ

ども、運賃は適正に決めていくかという話になる

よ。運賃原価主義、適正利潤というものが入って決めている。今、運賃は適正に決めているのかと。

いわゆる運送会社の上の会社があつて、そこが総売上高の一〇%ずつばんばん持つていて、みんながやれるかということですよ。それがやれ込んだら、逆に私から言わしてもらつたら。そういうことになるから、ぜひそのところの税務調査はしてもらいたい、こう言つておるんです。調査をするかしないか、言つてください。

○政府委員(岡本吉司君) 先生から今年に入つてからのお話も含めて御指摘ございましたけれども、ちなみにこの清和商事の決算期は八月でございまして、最近の申告は六十三年八月期が一番新しゅうござります。御参考までに、その申告所得金額は七十億でござります。したがいまして、申告納税制度でござりますので、いずれまたかかるべき時期に当然申告は出てまいりと思っております。

国税庁といたしましても、そういう個々の話を申し上げるわけにはございませんけれども、一般的に適正に処理に努めたい、こう思つております。

○安恒良一君 時間があんまりなくなつたから、そこで次は労働省と運輸省。

私は、これは労働基準法違反じゃないかと思う。労働基準法の第六条に、中間搾取の排除というのが書いてある。「何人も、法律に基いて許される場合の外、業として他人の就業に介入して利益を得てはならない。」と。もちろんこれは個人の労働を対象とされていることはよくわかりますが、会社が小会社から利益を吸い上げる形の搾取は、結果的にその小会社にとっては個々の労働者からの搾取につながつてきます。ですから、私はこれは労働基準法違反じゃないかと思うし、そして労働基準法の百十八条で、上の違反をした場合に罰則と書いてありますから、こういう点について労働省はどういうふうに考えるか、これが一つ。次は、運輸省。運輸省も、道路運送法第八条と

関係があると。なぜかといふと、一項に、「運輸基準によつて、これをしなければならない。」「能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、ことになるから、ぜひそのところの税務調査はしてもらいたい、こう言つておるんです。調査をするかしないか、言つてください。

○政府委員(岡本吉司君) 先生から今年に入つてからのお話も含めて御指摘ございましたけれども、ちなみにこの清和商事の決算期は八月でございまして、最近の申告は六十三年八月期が一番新しゅうござります。御参考までに、その申告所得金額は七十億でござります。したがいまして、申告納税制度でござりますので、いずれまたかかるべき時期に当然申告は出てまいりと思っております。

○政府委員(野崎和昭君) 先生御指摘のとおり、労働基準法六条に中間搾取の禁止の規定があるわけござりますけれども、これは具体的な労働関係、個別の使用者と個別の労働者の間の労働関係の開始あるいは存続につきまして第三者が関与をして利益を得ることを禁止している場合でござります。したがいまして、ただいま御指摘のケースのようなものはこれには当たらないかと思いますけれども、これも先生御指摘のとおり、御指摘の企業につきましてはかつていろいろと問題がございまして、その後も重点的、計画的に監督、指導に努めているところでござりますので、そういう監督、指導に当たりまして十分念頭に置いて対応させていただきたいと思います。

○安恒良一君 労働省、もう一遍よく法律を勉強して調査してもらいたいと思うのは、親会社が子会社から利益を吸い上げる、その形が、後から運輸省に答えさせますけれども、そんな利潤のある場合の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものである、こういうふうに書いてあるんですね。そうすると、運送会社の運賃の中に入つてないと思う。というのは、運賃を決めるときには、第二項の第一号に「能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものである」というふうに書いてあるんですね。そうすると、運送会社の運賃の中から一〇%も全然やつてない人に支払われるということが適正な運賃と考へられるかといふと、私は考えられぬ、そんなものは。用途は書いてないからどう使つてもいいんだということじゃないんだよ。株主だつたら株主配当がちゃんと行けばいいんだ。社長だつたら社長の給料をもらえばいいんだって、全国のこれだけ多くあるところから会社は経営がなつていけないから個々の労働者の労働強化や賃下げにつながつていくんですよ。

〔理事及川順郎君退席、委員長着席〕
だから、私から言わせると、このようないわゆる佐川急便の上に商事会社があつて上納金一〇%持つてこい、総売り上げの一〇%持つてこい、こういうことが許されるということはいかがか、労働省としてもそこを調査してもらいたい。いいで

すね、調査。

○政府委員(野崎和昭君) 御指摘のとおり、そういう形が経営を圧迫し、労働条件面に影響が出ていないかどうか、十分注意して監督、指導に当たりたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 道路運送法第八条には、ただいま先生御指摘のとおりの基準がござい

直に言つて。

例えば、道路運送法の九条に、「荷主に対し、受取した運賃又は料金の割戻をしてはならない。」という条項もあるんですからね。だから、道路運送法の八条、それから道路運送法の九条に対しても、この精算金の中身について当然あなたたちは佐川の会長やら社長を呼んで、それから関係会社を呼んで、関係会社は皆泣いているんですよ、取られる方は、彼が株を一〇〇%持つておるからやむを得ず、泣く子と地頭には勝てないということで泣く泣く出して、その分はそこで働いている従業員にどんどんしわ寄せをしているだけなんだ。そんな、だれが考えても一〇%というビンはねが正当と存じますけれども、現在のところ、御指摘の精算金の性格等について私ども十分詳細に承知しておりますので、その内容について調査の上、過労運転との因果関係がある等、問題がありましたら所要の措置を講じていきたいと考えております。

○安恒良一君 私は、精算金について、適正な利潤の中に入つてないと思う。というのは、運賃を決めるときには、第二項の第一号に「能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものである」というふうに書いてあるんですね。そうすると、運送会社の運賃の中から一〇%も全然やつてない人に支払われるということが適正な運賃と考へられるかといふと、私は考えられぬ、そんなものは。用途は書いてないからどう使つてもいいんだということじゃないんだよ。株主だつたら株主配当がちゃんと行けばいいんだ。社長だつたら社長の給料をもらえばいいんだって、全国のこれだけ多くあるところから会社は経営がなつていけないから個々の労働者の労働強化や賃下げにつながつていくんですよ。

○安恒良一君 次は公取。

○政府委員(大塚秀夫君) ただいま先生御指摘の点を十分念頭に置きつつ、この精算金の実態について調査していきたいと考えております。

○安恒良一君 次は公取。

○政府委員(大塚秀夫君) ただいま先生御指摘の点を十分念頭に置きつつ、この精算金の実態について調査していきたいと考えております。

○政委員(大塚秀夫君) たゞ、公正取引法の禁止及び公正取引の確保に関する法律の中のいわゆる独占法の第十九条に、「不公平な取引方法の禁止」という条項、「事業者は、不公平な取引方法を用いてはならない。」と規定してこの規定は一見非常に漠然としているように見えますが、公正取引委員会が強制検査を行う場合にはこの規定が最も多く適用され、使用されていると思います。

そこで、今、私と関係省との議論を聞いていた大体おつたと思いますが、精算金については完全に当条項の違反と見られると私は思いますが、さらに、この十九条をめぐる問題はフランチャイズの契約において生ずることが多く、具体的な事例としては、本部が一方的に加盟者の事業上の不

利益を課しているかどうか、または加盟者がその状況から離脱することが著しく困難かどうか、これがフランチャイズ制の、公取がお調べになると、一番問題点だと思います。そうしますと、今言わされたところのこの佐川グループに対する清和商事のやり方はこの条項に該当する、私はこう思うが、公取としての御見解をお聞かせください。

○政府委員(土原陽美君) 独占禁止法では不公平な取引方法を禁止しております。「不公平な取引方法」については、公取の方で十六の行為を具体的に指定しております。その中の一つに、取引上優越した地位を利用して、取引の相手方に対し、不正に不利益を与える行為というものを指定しております。その中の一とに、取引上に当たるわけでございます。

ただ、今委員からお話をありましたように、この精算金というものが親会社として子会社から徴収するということになりますと、今申しました条項にはちょっと当たらないのではないか。おっしゃるような内容の行為については独占禁止法の問題にはなりがたいと考えられます。

○安恒良一君 なりがたいじゃない。私はあなたのことへ要求しておきますから調査してもらいたい。なぜかというと、親会社といつても、佐川グループというのはもともと全部運輸省の認可を取った運送会社なんですよ。清和商事というのは全然違うんですよ。それが上にちょっと乗つかりっているんです。そして佐川グループの各社から毎月毎月売上高の一〇%をむしり取る。親会社といつても同じ系列企業じゃない、性格は完全違います。清和商事、というのは運送トラックで、運輸大臣の認可を得て、認可運営に基づいてトラック運送事業をやっておる会社です。そこから、おれの方は統括しているから総収入の一〇%は毎月よこせ。それが子会社から言わせると何のために一〇%要るのかわからぬ。その一〇%が何に使われているのかわからぬ。一、二%は全国ブル計算するとかなんとかいうことで事務手数料としてはわかるが一〇%にも

なつたらもうとんでもない、こう子会社は言つてゐるわけですから、そういう訴えがあるわけですからね。そのことで私のところへ来るから私はそれを取り上げてここで言つておるわけです。公取としては問題を提起しておきますからぜひ調査をしてください。あなたがしないというなら今度は梅澤君を呼ばないといかぬわな。公取の委員長をしてください。あなたがしないというなら今度は梅澤君を呼ばないといかぬわなと。あなたの見解で、私のことをちょこっと聞いたぐらいで簡単に公取にはなじみませんじや困るんだよ。調査はしてください。どうですか。

○政府委員(土原陽美君) 独占禁止法は、現に取引があるというものを対象にしているわけでございまして、おっしゃるお気持ちばかりますけれどもなかなか独禁法には乗らないんじゃないかなと思つております。その辺はさらに検討させていただきたいと思います。

○安恒良一君 あなた個人的な見解を乗る、乗らぬと聞いているんじゃない。問題点を指摘しているから持つて帰つて梅澤君以下偉い人によく相談をして調べるものは調べてくれ、こう言つておるんだよ。その結果、安恒先生の指摘についてはこうこうこういうふうに調べた結果これは独禁法違反には当たりませんなら当たりませんとか、やっぱりあなたのおっしゃつたとおり問題がないんだ。きょうは問題点を提起して、調べるものは調べて正確に返事をよこしなさい。

そうじやないと、あなたは個々の細かいことはわからぬでしよう。佐川の細かいことをあなたはきょう全部承知して出てきたの、佐川の経営実態について。例えば売上金なら売上金、精算率といふのはどこがどうなつてどうなつてあるという細かい表も全部あなた承知して答えておる。私の聞いた範囲で答えておるの、それともあなた自身が、私が質問通告したから細かく佐川の実態と佐川の各社の実態と清和商事の関係を調査した上であなたは答弁しているんですか。どうですか。

○政府委員(土原陽美君) 委員のお話を伺つて回答したわけでございます。

その辺さらに、独禁法上対象になり得るかどうか検討させていただきたいと思います。

○安恒良一君 ゼヒ、今申し上げたことについてあれをしてもらいたい。

次は法務省。実は、これ商法上の問題で、商法二百五十四条の三に取締役の忠実義務、それから二百六十条は取締役の権限、それから商法二百六十条の二には取締役の決議の方法、それから商法の二百六十五条は取締役と会社の利益相反の取引、こういうことがいろいろ書いてあります。

そうすると、佐川の実態は、私が冒頭申し上げたように、佐川というのは全国でそれぞれ会社が十八でしたか十九でしたかその会社があつて、そこに社長もおれば取締役もおるわけですね。それから株主は、全体の株は佐川さんが持つておる。しかし、この人は商法上の社長でもなければ代表権を持つた取締役でもない。それから、ある会社の場合には株は佐川さんだけじゃなくて、佐川さんも七〇%近く持つておるが、まだ別に三〇%を上回つておる大株主もおるわけですね。そういうところに頭から、おまえのところは今度は売り上げの一〇%は納めるということの通知一本が来て、それぞれの佐川の各社がこの商法の条項からいと縛られるものになるかどうかです。

少なくとも、それぞれの株式会社があつて株式会社の社長以下取締役がおれば、そういう佐川の意向については各社が十分取締役会にかけて、それじや精算金について出しましょと、こうしなければ十分その社長以下取締役会にかけて決める。そうすると、佐川からそういう申し入れがあれば十分その社長以下取締役会にかけて決めるべきで、それを会社として負担にたえ得るかどうか。ところが、それを全く許さないんですね。もう通達一本ですから。悪げりや社長も首切るんで法律を守れぬでむちやくちやに稼ぎまくれ、こうなるんです。ですから、全国の佐川を見てごらんなさい、時間に追われるから、交通渋滞になるようなどころでもうばんとめてやつているのが

のいろいろさまざまな形態の関連があるようでございますが、いずれにいたしましても民事法上から申しますと、それぞれの法人はそれぞれ独立した法人でございますから、その間の契約関係によって今御指摘の精算金をどうするかということが決まってくることになるのではないかと思うわ

けでございます。

したがいまして、基幹会社の方から一方的に通告されたからそれに従つてそれを変えなければならぬという性質のものではないわけでございます

して、それを承諾するかどうかということはそれの会社で判断して決めるということになるわ

けでございまして、その際に御指摘のように商法の諸規定によつて、重要な事項でございますと取締役会の決議に基づいて意思決定をするとい

うことになりますし、その各社の取締役は会社に対し、要するに、自分の会社に對して善良なる管理者の注意義務を持つて職務を遂行する必要があり

ますし、忠実にその職務を執行する義務があると

いうことになるわけでございます。その際に、取締役としては経営判断としてそういう申し出に応じた方がいいのかどうかということはそういう忠

実義務、善管義務に従つて判断する、こういう関係にならうかと思います。

○安恒良一君 大臣、お聞きのとおりなんですよ。今言ったように、商法上から言うと主幹会社が今十三ありますて、そこに社長以下取締役がお

る。そうすると、佐川からそういう申し入れがあれば十分その社長以下取締役会にかけて決めるべきで、それを会社として負担にたえ得るかどうか。

ところが、それを全く許さないんですね。もう通達一本ですから。悪げりや社長も首切るんで

法律を守れぬでむちやくちやに稼ぎまくれ、こう

なるんです。ですから、全国の佐川を見てごら

んなさい、時間に追われるから、交通渋滞になるよ

うなどころでもうばんとめてやつているのが

幾らでもある。

私の時間がもうなくなりましたから、大臣、これは関係大臣と相談をして、今私が言つた実態は全く問題がある。そして、集められた金がどこに使われるかということでいろいろ週刊雑誌が書いています。佐川さんが自分の収入でやられることはそれは自由です。しかし、週刊雑誌で新しく相撲部屋をつくるためにばんと金を出したとか、それから、野球のあれまで、米国の大リーグを買うバックになつているよとか、橋幸夫にレコード会社をつくりしたとか、それから「座頭市」のときに一億円ぐらい切符を買ってやつたとか、これはもう週刊雑誌にこういうふうにいろいろ書いてあります。これは週刊雑誌が書いていることだから。それはもうむちやくちやに御本人は金を使いになつてはいる。そうして、その金はどうしてなのかというと今私が言つたようなやり方になります。そして、それが日通に次ぐ一番目に大きい運送会社になつてている。

そして、今申し上げたような三六協定の無視、それから二七、二・九通達の無視、そして氣に入らなければ片つ端から、労働組合もないのですから片つ端から解雇していく、上から下まで気に入らぬやつは辞令一本で解雇していく、こういうことがまかり通つてゐる。橋本元運輸大臣も当時驚かれて、全国を調べて、直つたと思ったらどんでもない。私のところに、先生が取り上げられたときはしばらくよかつたけれども、今やかえつて入らぬやつは辞令一本で解雇していく、こういうことがまかり通つてゐる。橋本元運輸大臣も當時

めに努力するということをお約束を願いたい。○國務大臣(山村新治郎君) ただいまの委員の御指摘につきましては、関係省庁と十分連絡をとりまして、そして所要の措置を講じていく、そういうようなことでやつてまいりたい、そういうように考えます。

○委員長(多田省吾君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時四十一分休憩

○委員長(多田省吾君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○及川順郎君(多田省吾君) 休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を

議題とし、運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○及川順郎君(多田省吾君) まず、消費税の導入からちょうど二ヶ月と二十日過ぎたわけですから、この導入による各種の料金体系の変化、それから利用者の苦情、こういうもの等を含めて現状はどういう状況になつてゐるのか、この点に対する所見を伺いたいと思います。

○政府委員(塙田澄夫君) 消費税につきましては、消費一般に広く負担を求めるというものでございまして、消費者がその最終的な負担となる

ことは予定されている間接税でありますので、消費税を運賃、料金に転嫁する場合は利用者にできる限り公平に負担をしていただくということが基本でございます。この観点から、運輸省におきましては事業者の申請に応じまして、便乗値上げが行わることがないよう配慮しながら、で

きる限り機械的に、画一的に三%の増収の範囲内で

運賃、料金の改定を行つてきましたところです。

この点最後に、大臣、ぜひ関係大臣と十分連絡をとつて、今言つたようにこれは国税庁にも関係します、公取も関係します、労働大臣にも関係あります。そして、あなた自体の所管事項として重大な問題がありますから、そういうものについては徹底的な調査をしていただく、そして是正のた

まけました消費税の相談窓口に運賃、料金の改定に

つきまして利用者から種々問い合わせ等があつたところでございますが、これらに対しましては利

用者の納得を得られるよう運賃、料金の改定についての考え方を十分説明してきたところでございまして、基本的に利用者の理解をいただいてき

ているものと考へております。

○及川順郎君(塙田澄夫君) 消費税の具体的な上乗せの状況を

JR、私鉄、タクシー、バス、貨物、地方鉄道、その実態に基づいてデータがありましたら述べていただきたいと思ひます。

○政府委員(塙田澄夫君) 旅客と貨物に分けまして申し上げますと、旅客につきましては確定額の運賃になつておりますので、JRにしましても私鉄にしましても航空にしましても、それぞれ現行運賃に対しまして一・〇三を掛けまして、それで出てまいりました数字を十円単位で四捨五入する、航空につきましては五十円単位で四捨五入するという機械的な計算方式で出したものになつております。なお、航空につきましては同時に通行税の廃止がございましたので、この分は当然差し引いてございます。

貨物につきましては現行の賃率がございますが、この賃率を基本にいたしまして、これに一・〇三を掛けたものを上乗せとして料金に加算する、このような認可をしたところでございます。

○及川順郎君(塙田澄夫君) 具体的事例を挙げていただいて聞きたかったんですけど、その事例がないならどうぞ。

○政府委員(塙田澄夫君) 例外的に一部の路線、例えば大阪―福岡のケースだったと思いますが、

が航空機より安かつたが、消費税導入により逆に航空機の方が安くなったというところがある、

そういう実情について掌握してございますか。

○政府委員(塙田澄夫君) 例外的に一部の路線、

例えば大阪―福岡のケースだったと思いますが、

が航空機よりも運賃が高くなつたという

ケーズがございました。これは機械的に計算をし

た結果でございまして、航空につきましては通常

税分が安くなつたといふようなことでこのよ

う事態が生じましたが、この点につきましてはJR

サイドの判断で若干運賃を下げるによつて逆

転が生じないようになります。

○及川順郎君(塙田澄夫君) 細かいですけれども、大阪―高松

では航空機の方がJRより百円安い。大阪―高知

は二百一十円安い。大阪―熊本間で二百五十円安

い。このような運賃の逆転現象が乗客に對してどういう影響を与えてゐるか、あるいはまた、具

的な利用者に変化があつたかなかつたか、この点

導に名をかりてその推進方を高圧的にやつてゐる

という事例はありませんですね。

○政府委員(塙田澄夫君) 冒頭お答えを申し上げましたとおり、消費税は基本的には消費者に転嫁

をすべきものでございますので、消費税の導入に伴いまして運賃、料金についてその改定があるの

は当然だというふうに考へております。運輸省といたしましては、先ほど申しましたような趣旨で申請があればこれを認めるという考え方でござい

ます。

あと、今申し上げました公営事業等につきましては、申請者側の事由で申請がないというふうに私どもは認識しております。

○及川順郎君(塙田澄夫君) そういう現場の実情に對して、選択をしたのに対し省として高圧的にペナルティーをつけたり、あるいは高压的な指導をした

りはあくまでもしない、あくまでも現場の実情を尊重してというぐあいに確認をさせていただきます。

それから、遠距離運賃の場合、今までJRの方

が航空機より安かつたが、消費税導入により逆に航空機の方が安くなったというところがある、

ういう実情について掌握してござりますか。

○政府委員(塙田澄夫君) 例外的に一部の路線、

例えば大阪―福岡のケースだったと思いますが、

が航空機よりも運賃が高くなつたといふ

ケーズがございました。これは機械的に計算を

した結果でございまして、航空につきましては通常

税分が安くなつたといふようなことでこのよ

う事態が生じましたが、この点につきましてはJR

サイドの判断で若干運賃を下げるによつて逆

転が生じないようになります。

○及川順郎君(塙田澄夫君) 見送りをしている状況のところへ

運輸省として転嫁を強制したり、あるいは行政指

査をなさつておりますか。

○政府委員(塙田達夫君) 運輸関係の統計はおおむね一、二カ月おくれた形で統計の結果が出てまいりますので、まだ明確なデータが手元にございませんが、速報的なものとしましては余り大きな影響は出でていないというふうに認識しております。ただ、いずれにしても正確なデータはまだ手元にございません。

○及川順郎君 実態掌握を、現場の実情というものをクールにもう少しよく吸い上げる努力をぜひしていただきたいと私は思つんで。

それで、消費税導入によって便乗値上げあるいは便乗値上げを受けとめられるような事態が新聞の投書であるわけでござりますけれども、これ一つ紹介いたしますと、宅配便につきまして、消費税がかかるので千二百四十円と運送業界から話があつた。それまでは、三月までは一個当たり千円というパンフレットをもらって、それで送つていたと。それが千百円が千二百四十円になる。その後も便乗値上げになると、それが二個で送られたものが二千四百八十円、二・三倍にもなる。しかも、その業界の人たちのこうした状況に対する弁明は、消費税導入のところに原因があるという弁明がなされている。これは消費税導入に体をかりた一つの便乗値上げ、しかも、消費税導入ということを一つの風呂にのせて、この理由にしているということは許されないことだ、こういう趣旨の新聞の投書があるわけですね。そういう値上げの実態というものは厳に運輸省と

してチェックをしていくべきじゃないか、このようにも思うんですけれども、いかがですか。

○政府委員(塙田達夫君) 御指摘まことにござつともな点があると思います。

この問題につきましては、宅配便が現在、全国で三十九ございますが、この三十九のうちの三十八につきましてはただいま先生の御指摘のような問題はございませんで、機械的に3%の転嫁をしたものにとどまつたわけでございます。ただ、三十九のうち一つだけの事業者につきましては、宅配便の制度改正と消費税転嫁を同時に行つて改定を行いましたために消費者の誤解を受けたことは遺憾であったというふうに考えております。

○及川順郎君 従業員、取次店に対する指導と利用者に対する周知広報を十分行なうように指導をいたしまして、今後そのようなトラブルがないように指導をしてい

るところでございます。

○及川順郎君 しっかりと指導体制をお願いします。

東京の物価、これは世界一高いということが経企庁の調査報告にございましたけれども、その中でニューヨークと西ドイツのハンブルクと東京との交通費の比較で、やはり東京が非常に高い。タクシー代を比較いたしますと一・七倍、地下鉄運賃は十二倍、国内航空運賃は一・二倍、ハンブルクでは高速道路料金は無料。こういう状況の中で、東京を中心に考えますと、まさに高速道路なんとクシ一代を比較いたしますと一・七倍、地下鉄運賃もこの点はしかと意識におさめておいていただきたいと思います。

東京の物価、これは世界一高いということが経企庁の調査報告にございましたけれども、その中でニューヨークと西ドイツのハンブルクと東京との交通費の比較で、やはり東京が非常に高い。タクシー代を比較いたしますと一・七倍、地下鉄運賃もこの点はしかと意識におさめておいていただきたいと思います。

今ちょうど高速道の渋滞問題が出ましたので、東京を中心にはます首都圏の交通事情の悪化に焦点を絞りまして少し質疑を続けさせていただきたく思います。

東京を中心とする首都圏の交通事情の悪化はいろいろな形で取り上げられているんですけども、一向に改善されていない。非常に憂うべき事態に傾斜している。こういう状況を私ども、この点はしかと意識におさめておいていただきたいと思います。

まず、東京を中心とする首都圏の交通事情の悪化はどのような状況でございまして、このような悪評があるような状況でございまして、このような状況の中で五百円から六百円という上乗せ、しかも消費税を上乗せするという事態に対して大変な不満がある。場合によつては不払いというような事態も新聞で一部報道された出来事がございましたけれども、こういう事態に対しても

のようにお受けとめになつておられるんですか。これを伺いたいと思います。

○政府委員(塙田達夫君) 大都市におきます道路努力をしているかという御質問かと思いますが、首都高速道路の渋滞が慢性化しているという

ことに対しまして、その解消のためにどのようなことは私ども妥当であると考えておりますが、同時に、は、宅配便の制度改正と消費税転嫁を同時に行つて改定を行いましたために消費者の誤解を受けたことは遺憾であったというふうに考えております。

○及川順郎君 いずれにしましても、各地の現場を排除するための環状道路の整備が重要であるとあります。建設省にもそのようなふうに私ども考えておりまして、建設省にもそのようなことを要請している状況でございます。

○及川順郎君 いずれにしましても、各地の現場の声を聞きますと、消費税導入によりまして交通料金に対するはね返りが安定的に理解をされ定着をされているというが、ほかのものもそうなんですけれども、政府の認識と最前線の民意、利用者の意識というものに非常にギャップがあり過ぎる。私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見られるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見られるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れる、この悪化する交通事情に対する対応、この点に対する考え方、現状をどのように分析されて、そして将来的にはどのような解決策を描いているか、これをまず伺つておきたいと思います。

○政府委員(塙田達夫君) 大都市におきます道路交通混雑は、国民生活や産業活動に深刻な影響を与えていると認識しております。交通の円滑化対策は大きな課題であると考えております。運輸省いたしましては、従来から鉄道、バスなどの公共交通機関の整備を通じまして道路の交通渋滞の解消に努力をしてきたところでございます。

○政府委員(塙田達夫君) 大都市におきます道路は、首都高速道路の渋滞緩和のための高速道路網の整備につきましては、都心部を通過する自動車交通を排除するための環状道路の整備が重要であるとあります。建設省にもそのようなふうに私ども考えておりまして、建設省にもそのようなことを要請している状況でございます。

○及川順郎君 いずれにしましても、各地の現場の声を聞きますと、消費税導入によりまして交通料金に対するはね返りが安定的に理解をされ定着をされているというが、ほかのものもそうなんですけれども、政府の認識と最前線の民意、利用者の意識というものに非常にギャップがあり過ぎる。私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

れるわけですね。そういう意味におきましては、私は予算委員会等で、現実に世論調査のデータを踏まえて大蔵大臣等にも申し上げた経験がござりますけれども、運輸関係でもそういう現象が見ら

○國務大臣(山村新治郎君) 今おつしやられましたとおり、首都圏の混雑緩和というものにつきましては、関係各省機の連絡もこれからより一層密にして、解消に向けて努力してまいりたいと思います。

○及川順郎君 次に、個々の問題で伺つてまいりたいと思いますけれども、午前中の大臣の所信でも触れておられましたけれども、第五次空港整備五ヵ年計画の問題であります。この進行状況と、これらが完結したときに、空港の需要、供給のバランスからいって需要に十分対応できるという具体的な見通しについて、試算等のデータがありましたら当局より伺いたいと思います。

○政府委員(林淳司君) まず、第五次の空港整備五ヵ年計画の進捗状況でありますけれども、この計画は、昭和六十一年度から平成二年度までを計画期間といたしまして、調整費の千二百億円を含めて総事業費は一兆九千二百億円になつております。それで、その総事業費に対する六十三年度末、昨年度末までの実績見込み額は一兆一千四百四十八億円でございまして、進捗率は五九・六%でございます。これに対しまして、さらに平成元年度、今年度の政府予算を含めますと一兆五千八百四十億円ということで、進捗率は八一・五%でございます。そこで、五年間のうちの四年間、平成元年度までの四年度分でございますが、これで八二・五%の進捗率ということになる見込みでございます。

あと、平成二年度を残すのみでございますが、最終年度の額についてはこれから予算の問題でござりますけれども、五ヵ年計画そのもので見る限り当初計画した事業規模の達成は可能である、十分達成できるというふうに考えているわけでございます。

そこで、お尋ねの首都圏等に関連するプロジェクトとしましては、一つは成田空港がございます。それからもう一つは、羽田の沖合展開がござります。

羽田の沖合展開については、最終的に完成いたしますのが平成七年ごろということでござります

ますので、平成二年度の現在進めておる第五次の五ヵ年計画ではまだ整備途中ということで、需要増は直ちには出てこないということでございます。

成田につきましては、この五ヵ年計画の最終年度であります平成二年度概成ということに向けて今鋭意努力をしておるわけでございまして、この概成ができますとほどなく能力の向上が図れるということになるわけであります。その辺のところは、五ヵ年計画の達成によって定量的にどうなるかといふことについてはまだ十分詰めておりませんけれども、今のプロジェクトに関する限りはそのような状況になるということでございます。

○及川順郎君 もうと今聞き取れなかつたんですけれども、利用者の増大の推移、この見通しの上に立つた統計的な立場からの需要に対する対応、これは十分であるという認識でございます。ただいまお答えになりましめたです。

○政府委員(林淳司君) 首都圏の航空事情から見ますと、現在進めております第五次五ヵ年計画の達成によって需要が十分に盼えるという状態には必ずしもならないわけでござります。と申しますのは、先ほど申しましたように、羽田については

昨年の七月に第一期工事が完成しまして、これで一日二十五便程度の増便が可能になつたわけでござりますが、これで需要がすべて盼えるということでは必ずしもありませんで、それをむしろ上回る需要がある。したがつて、引き続き第二期、第三期の工事を次の第六次計画で進めていかなければならぬということになるわけでございます。

○及川順郎君 今、確認をさせていただいたのは、年度概成ということでございますが、国内線対応の羽田につきましては平成七年ごろにならないと最終的な能力増にならない、こういうことでござります。いずれにしましても、今後の需要増といふものに対応した整備は現在鋭意計画を立てながら順次それを実施しておるということでござります。

○及川順郎君 はつきりした青写真というものが、ここまでいけば十分対応できる、こういうことがなかなか言いくらいの状況もあろうかと思いまが、その方向に向けて努力をしている。関係者の皆さんとお話をしていく中で、結局用

しておられるのかどうなのか、どの時点までいけますと、現在着手をしたり、あるいはまた検討の対象になります。そういう見通しは立てられませんか。その点もう一回確認。

○政府委員(林淳司君) 首都圏の関係で申し上げますと、現在、国内線につきましては東京及び大阪に需要が非常に集中しております。国際線も同様でござります。そういう観点からいいますと、首都圏の空港の能力というものを大幅にふやさないと需要に対応できないということになるわけであります。そのため現在、成田空港につきましては第二期の工事を鋭意進めておるわけでござります。これが完成いたしますと、現在、年間十万人次の能力が約倍の二十二万回程度になるといふことで相当大幅な需要に対応できるということです。それから国内線について申し上げますと、羽田は現在、年間十八万回の発着能力でございますが、第三期のいわゆる羽田の沖合展開がすべて完了いたしますとこれが二十三万回といふことで、現状より年間約五万回の能力があふるということで相当大幅な需要増に対応できる、そういう計画を持ちながら現在私ども進めております。

ただ、私どもとしましても、海上に浮かぶ、そういう空港というものの必要性というものは十分認識いたしております。まずできるものからといただ、私どもとしましても、海上に浮かぶ、それをおるわけでございますけれども、現在、浮体工法によって空港を現実に整備するだけの技術的な水準でまだ達してないわけでございます。ただ、私どもとしましても、海上に浮かぶ、それが、もう既に相當前からそういう構想がございまして、関係の方面ではいろんな研究等が行なわれておるわけでございますけれども、現在、浮体工法によって空港を現実に整備するだけの技術的な水準でまだ達してないわけでございます。

○政府委員(林淳司君) いわゆる浮体工法によりますところの空港整備という御質問かと思いますけれども、もう既に相当前からそういう構想がございまして、関係の方面ではいろんな研究等が行なわれておるわけでございますけれども、現在、浮体工法によって空港を現実に整備するだけの技術的な水準でまだ達してないわけでございます。

ただいまお答えになりましたが、この辺に対する研究等について現在着手をしたり、あるいはまた検討の対象にされておられるんでしようか。

○政府委員(林淳司君) いわゆる浮体工法によりますところの空港整備という御質問かと思いますけれども、もう既に相当前からそういう構想がございまして、関係の方面ではいろんな研究等が行なわれておるわけでございますけれども、現在、浮体工法によって空港を現実に整備するだけの技術的な水準でまだ達してないわけでございます。

○及川順郎君 今、確認をさせていただいたのは、年度概成ということでございますが、国内線対応の羽田につきましては平成七年ごろにならないと最終的な能力増にならない、こういうことでござります。いずれにしましても、今後の需要増といふものに対応した整備は現在鋭意計画を立てながら順次それを実施しておるということでござります。

○及川順郎君 はつきりした青写真というものが、ここまでいけば十分対応できる、こういうことがなかなか言いくらいの状況もあろうかと思いまが、その方向に向けて努力をしている。関係者の皆さんとお話をしていく中で、結局用

地にもう限界がある、こういうことを考えますと、やっぱり将来は海上に浮かぶ空港を考えなければならぬだろう、こういうような意見もよく耳にする

わけでございますが、この辺に対する研究等について現在着手をしたり、あるいはまた検討の対象にされておられるんでしようか。

○政府委員(林淳司君) ただいま申し上げましたように、本格的な空港を浮体工法によって整備するというところについて、これは単に浮体構造物の技術だけではなくて、航空機が離発着するわけでござりますから、いろんな航空保安施設の精度、いろんな問題がございます。そういうことを含めた空港としての、実際に適用可能であ

るというところではまだ技術開発は進んでいないといふのが実態でございます。

したがいまして、当初からそういう大きな大空港を目指すんではなくて、まず手始めに、例えばヘリポートというようなものから、着実に技術的な問題を解決しながらヘリポートあたりから始め

るのが現実的であろう、こういうことで昨年来かなり本格的にその方面の調査に取り組んでおるということでござります。

○及川順郎君 ゼひこれはもっと充実していただきたいと思うんです。首都圏に対する土地は、これはもう限界点で限りがございますから、この点についてはぜひ充実する方向で取り組みを強化する、こういうことを強く要望しておきたいと思います。

ただいま出ましたヘリコプターの輸送の問題でございますけれども、ヘリコプター輸送の現状につきまして概略的で結構でございますけれども、

○政府委員(林淳司君) ヘリコプターによる旅客輸送、二地点間の旅客輸送あるいはヘリコプターを使いましていろいろなわゆる航空活動を行う。

これは例えば農業散布布等ありますとか、あるいは送電線の見回り等ありますとか、あるいは緊急医療対応とかいろいろあるわけでございますけれども、ヘリコプターによる活動はここ数年来非常に活発になつてきております。今そういう事業活動について数字的にこれを表現するのは非常に難しいわけでございますけれども、二地点間輸送については、これはいろいろ算等の問題がありまして、必ずしも旅客輸送というものは非常に活発になつてきておるというのが現状でございます。

○及川順郎君 ヘリコプター輸送で東京首都圏を考えますと、その中の交通事情が非常に厳しくなつてきている、込みぐあい、渋滞状況。そのたまに首都圏まで集まってきた人たちを一つの中継

地点を設けまして、そこから輸送をするというよ

うな、そういう意見を私たちたびたび現場で聞くわけでございますけれども、こういう中長期的な輸送計画等の策定、あるいはまたそれに対する見通し、こういったものがございましたら承っておきたいと思います。

○政府委員(林淳司君) 私ども政府側といたしましては、先ほど申しましたようなヘリコプターに

よる航空事業活動というものの活性化ということに対応しましてできるだけそれを助成していく、支援していくという方向で考えております。

例えは、一昨年から公共用のヘリポートについては三〇%の補助制度を創設いたしましたし、それから、さらに昨年の十二月、ことしの二月にかけてはヘリポートの設置基準等について相当大幅な規制緩和も行つております。そういう形でヘリコプター活動についての援助あるいは助成といふものを私どもとしては相当力を入れてやつております。

その結果、首都圏におきましてもばつぱつヘリポートの整備が進みつつあります。例えば、首都圏の周辺部で言いますと群馬でありますとか栃木とか、そういうところにヘリポートを現にもう既にかなり設置したところもございますし、現在設置が進みつつあるところもある。同時にまた、都心部にその受け皿としてのヘリコプターの受け入れ基地が必要だということになるわけであります。これが、これについては現在、本格的なものは東京

へリポートしかございませんけれども、現実には成田空港あるいは羽田空港でも受け入れ可能でございます。さらにもう、現在の飛行場についていろいろな機材あるいは乗員についての争促進政策の中でより一層安全といつものにての配慮を十分していただく、こういう方向で、航空法のつとての機材あるいは乗員についてのいろんなチェックの制度がございますけれども、それが、これについては現在、本格的なものは東京へリポートしかございませんけれども、現実には

それでも、ヘリコプター活動全体をとらえてみると、ヘリコプター活動というもの是非常に活発になつてきています。今そういう方面については、必ずしも旅客輸送というものは非常に活発になつてきておるというのが現状でございます。

○及川順郎君 ヘリコプター輸送で東京首都圏を考へますと、その中の交通事情が非常に厳しくなつてきている、込みぐあい、渋滞状況。そのたまに首都圏まで集まってきた人たちを一つの中継

をしていただきたい、このことを強く要望をしていただきたいと思います。

次に、これも先ほどの所信の中で触れられておりましたが、国内航空路線における会社を複雑化して、企業間の競争原理を生かそうというお考えがあるようですが、航空事業というのは安全性のチェックが大変重要なポイントになるわけでございまして、間違つても粗製乱造になつてもいけない、安全性能等を含めたチェック体制がトンネルになつてもいけない、このようなことを強く考えるわけでございます。複数の会社を入れて競争原理を働かず、それでサービスの向上、そして運賃の安い航空輸送を提供するということがねらいだらうと思うわけでございますが、安全性その他のチェック体制についてはどのような考え方で対応しようとなさつておられるか、この点も承りたいと思います。

○政府委員(林淳司君) 私ども、航空行政をとり行うに当たりまして、安全の問題というののもうすべてに優先する最重要課題というふうに常に認識をいたしております。したがいまして、現在、いわば航空企業の活性化を通じて利用者の利便の向上を図るために競争促進政策をとつているわけでございますが、その場合でも安全という問題については絶対に手抜きがない、むしろそういう競争促進政策の中でもより一層安全といつものにての配慮を十分していただく、こういう方向で、航空法のつとての機材あるいは乗員についてのいろいろなチェックの制度がございますけれども、それが、これについては現在、本格的なものは東京へリポートしかございませんけれども、現実には

それでも、ヘリコプター活動全体をとらえてみると、ヘリコプター活動というものは非常に活発になつてきておるというのが現状でございます。

○及川順郎君 一度滑り出しますと、事故が起きてから申しわけありませんでしたでは済みませんものですから、これはぜひひとつ厳格な上にも厳格をきわめてお願いしたいと思うわけでございま

現在、東京首都圏の鉄道網につきまして、JR それから私鉄、地下鉄、この総合的な整備状況をどのように踏まえて、将来の新線計画等も含めまして、在来線の改善等もあわせて、現在のこの混雑緩和に対する青写真がございましたならば、総合的な対応策をまず承りたいと思います。

○国務大臣(山村新治郎君) 首都圏を中心とする大都市圏では、居住地の外延化等により通勤、通学に要する時間が増加するとともに、都心部へ乗り入れる鉄道は依然として著しい混雑状況にあり、その改善が急務であると考えております。なお、首都圏における混雑率は、昭和六十一年度で大手私鉄一九一%、地下鉄二〇六%、JR 一二〇%となつております。

運輸省といたしましては、このような状況にかんがみ、東京圏においては昭和六十年七月の運輸政策審議会答申による高速鉄道網等の整備計画に基づき、今後とも鉄道新線の建設、複々線化などを進めてまいりたいとしております。運輸政策審議会の答申では、西暦二〇〇〇年、平成十二年を目標に約五百三十キロに及ぶ新線建設や複々線化等が計画されており、現在まで約百七キロが開業し、約百三十四キロについて工事中であります。進捗率は約四五%ということでございます。

今後とも、私鉄、地下鉄、JR の全体の鉄道網の整備について所要の助成措置等を講ずるとともに、地元自治体等と連携を強化しながらその促進を図つてまいりたいと思います。

○及川順郎君 今のこの混雑率でございますが、いただきました資料を見てみると、旧国鉄、民営化になってJR、それから都営地下鉄、私鉄、これを見ますと混雑率の多いところでは二七〇%、二五〇%以上のところが軒並みですね。この首都圏の状況だけを、重立つたところをばつと見てみましても、一〇〇%以上のところが半分以上を占めている。

この混雑率は、大体どのぐらいを許容とするといふぐあいに運輸省としては試算なさっているんでしょうか。

○政府委員(阿部雅昭君) 先ほど大臣から申し上げました運政審の答申の中では、先ほどのような整備が進められるときおおよそ混雑率は約一八〇%程度になろうということが記述されておりまして、首都圏の場合は一八〇%。先般大阪圏については一五〇%程度になろうというような見通しを立てておりますけれども、それだけ地域の整備を進めたいというふうに考えております。

○及川順郎君 私が伺いたいのは、大体そこまで行くということではなくて——現実に通勤なさつておられますか。あの押し合いへし合いの状況の中で一五〇%だとどのくらいの状況になるのか、あるいは二〇〇%だとどのくらいの状況になるのか、一回関係者の方で調査をして、人間の生態的な状況から考えるとこのぐらいは、まあ少し混んで立つという状況があつても耐えられる、生理的にも人間工学的にも耐えられる、こういう状況を混雑率何パーセントくらいに大体踏んでおられるのか、この辺を医学的見地も含めてやはり関係当局としてはきちと試算をし、見通しを立てて、そういう状況を踏まえてここまで努力しようといふ、こういう計画目標といつものがなければ計画にならないじゃないですか。

ここまで行けば何パーセントになる、ここまで行けば何パーセントになる、こういう状況では、これはもう成り行きですよ。成り行きでは本当の行政施策、政策ということにおいてはいささか現場の人たちから批判をされてもその批判は免れないと感じを強くするわけでございませんですか。

○政府委員(阿部雅昭君) 混雑率の数字でござりますが、一八〇%程度の混雑率と申しますと、体は触れ合ますが、新聞は読めるという程度でござい

まして、通勤の状況としては、冷房その他他のサービス改善も鋭意いたしておりますので、この程度ならば、快適とは申せないかもわかりませんけれども、まあ許容の範囲内での通勤状況ではなからうかというふうに考へるところでございます。

○及川順郎君 今の状況でよくわかります。言葉だけではなくて本当に快適と感ずる、そういうところまで努力をするという意味ではやはりそういうことを事前によく調査をしていただきて、そこに向けて現在の交通状況を改善していくにはどうしたらいいか、こういう発想にもう一回戻りましてぜひ見直しをしていただきたい。非常に難しい面もありますけれども、これは強く要望したいところでございまして、私は申し添えておきたいと存じます。

細かな問題になりますけれども、混雑状況を緩和するためにスピードというの大変重要な役割を持つてくるわけでございまして、JR東日本で東京から大体七十キロ地域を一時間通勤圏とするためにカーブの速度制限を緩和するという努力を試みている。これはある意味では非常にいい試みだらうとは思つわけですが、またあわせて、車両でそういう努力をしている反面、古い車両と新しい車両を交互に走らせていくために、

せっかく内容を改善した新しい車両の性能が生かされない、こういう問題点も見られている。こういったいろんなさまざまな問題があるわけですから、

○及川順郎君 先ほどちょっと触れましたけれども、混雑率の状況の中で、私鉄とJRを比べてみるとやはりJRの方がどちらかといふと深刻なデータが出でおりますね。今限られた状況の中でもこの混雑緩和をどうするかという一つの考え方とともに、混雑緩和をどうするかといふ一つの考え方としまして、貨物線の旅客転用をやるべきだという意見がありますね。例えば東北貨物線の大宮—田端間、それから東海道貨物線の小田原—汐留間、武藏野南線の府中本町—新鶴見間、これを軌道強化して、そして時速百キロを超える鉄道輸送として使えるんじやないか、新線を計画してそれを具体化するのに比べますとお金も非常に少なく済むんじやないかという意見があるわけでございません。

○政府委員(丹羽敏君) ただいまのスピードアップの問題でござりますけれども、列車の到着時間の短縮、スピードアップを図るには、今三つほど考えられております。第一は、カーブがございま

すと、そのカーブによって速度が落ちてしまうところがありますから、その曲線の改良、それができませんでした。

○政府委員(丹羽敏君) 混雑率の数字でございまして、このぐらのパーセントまでいけば大丈夫だ、そのためこういう努力をしている、こういう答弁はできませんですか。

○政府委員(丹羽敏君) 混雑率の数字でございまして、このぐらのパーセントまでいけば大丈夫だ、そのためこういう努力をしている、こういう答弁はできませんですか。

トしたりするときの加速度といふんでしょうか、車両がすぐスピードが出せるような形になると、そういうことでその性能のよい新型車両を導入する。それから、若干の駅をスキップする形の快速運転というのがございますが、その快速運転の導入、その三つぐらいを中心いろいろな手法の組み合わせを考えているわけでございます。首都圏におけるJR東日本の到着時間の短縮の問題につきましても、今のような考え方をできるだけ進めていくというふうに聞いております。

それで、具体的な例で御説明いたしますと、常磐線とか横浜線につきましては高性能車、車両の性能のいいのを導入してスピードアップをしていく形で進めていくというふうに聞いております。それから、横須賀線につきましては曲線の線路改良を行って速度向上を行いました。それから横浜線、京浜東北線につきましては、快速運転の導入、そういうふうなことをやっております。

○及川順郎君 先ほどちょっと触れましたけれども、混雑率の状況の中で、私鉄とJRを比べてみるとやはりJRの方がどちらかといふと深刻なデータが出でおりますね。今限られた状況の中でもこの混雑緩和をどうするかといふ一つの考え方としまして、貨物線の旅客転用をやるべきだという意見がありますね。例えば東北貨物線の大宮—田端間、それから東海道貨物線の小田原—汐留間、武藏野南線の府中本町—新鶴見間、これを軌道強化して、そして時速百キロを超える鉄道輸送として使えるんじやないか、新線を計画してそれを具体化するのに比べますとお金も非常に少なく済むんじやないかという意見があるわけでございません。

○政府委員(丹羽敏君) ただいま先生御指摘の貨物線の旅客線化という問題につきましては、JR東日本も検討を進めているところでございます

が、先ほどからここで話題になつております運輸政策審議会の答申の中で山手貨物線の池袋—大崎、それから武藏野南線は府中本町から川崎、その旅客線化が答申されているところでございまして、東日本は、このうち山手貨物線の問題につきましては六十一年の三月に池袋—新宿間に埼京線の乗り入れを行うということをいたしました。それから六十三年二月のダイヤ改正時に一部旅客線につきましても、今のような考え方をできるだけ地下化されておりますので、駅の新設とか他線の取りつけ、そういうふうなことを行つております。それから武藏野南線につきましては、これはほとんど地下化されておりますので、駅の新設とか他線の取りつけ、そういうふうなことを行つております。それから東日本は、このうち山手貨物線の問題につきましても、今のような考え方をできるだけ地下化されておりますので、駅の新設とか他線の取りつけ、そういうふうなものを技術的な課題がまだ残されているというふうに伺つております。

○及川順郎君 大臣、所見はいかがですか。

○国務大臣(山村新治郎君) 実情を十分調査していただきまして、そして各社に対しても輸送力増強という線で御協力いただくように指導してまいりたいと思います。

○及川順郎君 これは、お役所でおやりになつていただけるだけ輸送力増強の方向での検討を進めていくよう指導してまいりたいと思っております。

○及川順郎君 大臣、所見はいかがですか。

○国務大臣(山村新治郎君) 実情を十分調査していただきまして、そして各社に対しても輸送力増強という線で御協力いただくように指導してまいりたいと思います。

○及川順郎君 これは、お役所でおやりになつている既定のスケジュールに置くのではなくて、現状の首都圏の厳しい交通事情を勘案いたしまして、むしろ一日も早く具体化、実現できるように推進をお願いいたしたいと存じます。

このほかに、混雑緩和のために複々線化あるいはまた列車を長編成化をしたり、それから昼間のフリー・エント・サービスの推進等が具体策として挙げられておるわけでござります。あわせて乗りかえを少なくするということも非常に大事な要素でございまして、この点に対しても改善を現実化している状況がございましたら、まずそれを具現化しておるわけですが、まずはその状況を御説明いただきたいと思います。

○政府委員(塙田道夫君) 乗りかえの便利さを向上するような措置につきましては、先ほど来六十

年の運輸政策審議会の答申に沿いまして相互乗り

入れ等を逐次進めておりますが、ただいま委員が

御指摘になりました快適通勤という観点から、今

あります既存の設備を最新の技術を利用すること

によつてもっと最大限に活用して、ゆつたりした

通勤やスピード一的な通勤を実現するための方策

についてもあわせて検討をしております。

このためには、信号、保安施設の改良が必要に

なります場合もありますし、また、ラッシュ時の

混雑状況に合わせた車両、そのような構造の車両

の導入とか、ピーク時の輸送需要を分散させると

いうことのために運賃格差の設定をインセンティブとして使うというようなことが考えられており

ます。これらの改善方策の実務的な問題点がいろいろあると思いますので、これらにつきましてこれから検討を進めまして、採用できるところから一つ一つ着実に前進を図つてしまいりたいと考えております。

○及川順郎君 ちょっと細かな問題が続きますけれども、地下鉄と民鉄の相互乗り入れの状況や、そういう状況の中でよく問題になる北千住駅のホーム、これはちょうど東武から地下鉄への乗りかえになるところですけれども、乗りかえ客がホームにたまつて大変危険であるという指摘を現場から私たちよく聞くわけです。こういう点への改善は非常に大事ではないか、私はこう思つんです。

それから、現在まで鉄道、地下鉄の建設方式、オープンカット方式、これが大変費用がかさむという状況でございましたが、むしろ地価高騰の中で地下鉄の方が、しかもシールド工法で潜つてつくった方が安上がりになるというような、こういう時勢を反映して地下鉄線の充実等も改めてまた意見が強くなつて、いることも意識するわけでござりますが、こうした乗り入れ、乗りかえの改善点、それから地下鉄の新線計画等も含めましての鉄道網の整備、具体的に青写真がありましたらこれ伺つておきたいと思います。

○政府委員(阿部雅昭君) 初めに、北千住の問題について、具体的な御指摘ございましたのでその

点からお答え申上げます。

東武鉄道の北千住駅のホームの混雑、これは大変なことは先生御指摘のとおりでございまして、その緩和策としましては當日良日比谷線と東武伊勢崎線をホームの立体化により分離することというごとで、昭和六十三年十二月に同駅改良工事と竹の塚北越谷間の複々線化工事、これをあわせまして特定都市鉄道整備準備金制度の対象といたしまして認定し、現在、工事の実施に向けて関係者間で銳意調整関係の努力をいたしておりますところでございます。

今後、同工事の実施について積極的な支援を私どもしてまいりたいと考えておりますが、その間につきましては、当面の対策としてこれまですべてのドアにおける要員の配置ということで秩序立てでうまく乗つていただく、あるいは階段の規制、乗車待ち客の整理方法の工夫等を実施しておまりしてかなりの効果を上げており、また、昨年十一月からは當日良の定期利用者の浅草駅経由の迂回乗車を認めることというような方策も講じまして、北千住駅での乗りかえ客を減少させるための方策を鋭意やつているところでございます。

なお、地下鉄の整備の問題につきましては、現在當日良及び都営地下鉄両方ございますが、當日良場合は七号線及び鷺森町へのさらに延伸の工事を鋭意進めているところでございます。○及川順郎君 住宅地域から十二号線で新宿に入る線ですね、これは地元からも非常に強い要望がござりますので、銳意促進をするということを考えて強く要請いたしております。

次に、鉄道料金について私は伺いたいんですが、JR、私鉄、地下鉄の料金比較を見てみました。と申しますのは、JRが高くて私鉄が非常に安いという声がございまして、少し駅が遠くても私鉄のところまで行つて定期を買わなきゃならぬという声をよく聞くんですね。

今、具体例を伺いたいんですが、小田原まで行くのにJRの東海道線で行くのと、新宿から小田急で小田原まで行くとの値段が現実にどのくらいかということをお示しいただけますか。それから、中央線が同じような距離で走つてているわけですが、例えば新宿から八王子までJRで行くのと京王線で行くのと値段がどういう状況であるか、ちょっとお示しをいただけませんでしょうか。

○政府委員(丹羽屋君) まず、東京小田原と新宿小田原の関係でございますが、JRで東京から小田原まで参りますと普通運賃千四百二十円でございます。小田急で新宿から行きますと六百三十円でございます。

現在の見通しを伺つておきたいと思います。

○政府委員(阿部雅昭君) 放射線状の交通につきましてはやはり地下鉄と私鉄が相互に乗り入れるといふことが基本で、その間をうまくやって乗りかえを少なくして進めるということが基本であり、從来そのような線が進められております。

かえを少なくして進めるということが基本であります。今は先般免許されたところでございまして、着工はこれからということでございますが枝の部分につきまして、十二号線の現在工事をしております区間は練馬光丘間が工事中でございまして、着工はこれからということでございますが枝の部分につきまして、十二号線の現在工事をしております区間は練馬光丘間が工事中でございまして、着工はこれからと見ております。これはリニア地下鉄という形で小型の地下鉄という形での構想としている段取りになつております。

なお、地下鉄の整備の問題につきましては、現回乗車を認めることというような方策も講じまして、北千住駅での乗りかえ客を減少させるための方策を鋭意やつっているところでございます。

○及川順郎君 住宅地域から十二号線で新宿に入る線ですね、これは地元からも非常に強い要望がござりますので、銳意促進をするということを考えて強く要請いたしております。

次に、鉄道料金について私は伺いたいんですが、JR、私鉄、地下鉄の料金比較を見てみました。と申しますのは、JRが高くて私鉄が非常に安いという声がございまして、少し駅が遠くても私鉄のところまで行つて定期を買わなきゃならぬという声をよく聞くんですね。

今、具体例を伺いたいんですが、小田原まで行くのにJRの東海道線で行くのと、新宿から小田急で小田原まで行くのと値段が現実にどのくらいかということをお示しいただけますか。それから、中央線が同じような距離で走つているわけですが、例えば新宿から八王子までJRで行くのと京王線で行くのと値段がどういう状況であるか、ちょっとお示しをいただけませんでしょうか。

○政府委員(丹羽屋君) 確かに、先生御指摘のとおり、JRの方が大手民鉄と比べまして運賃上の割高感というのがござります。これは、国鉄再建のときからのJRの収入増加を図つてきたその結果といふ歴史的な問題もございますが、JRの場合は大手私鉄と違いまして、大手私鉄は基本的に今比較している対象のところは優良路線を持つておられるわけですが、JRはそういう形であらうかと思いますが、JRはそういう字につきましてそれを補てんするというそういう構造にもなつておりますですから、その辺のところがある程度内部補助関係上、今までそういうような運賃体系をとつてきたのではないかと考

十円でございます。それから、中央線の関係の方でございますが、JRの新宿八王子間四百五十円、それから京王帝都で参りますと新宿京王八王子まで三百十円、こういう関係でございます。

○及川順郎君 ことしの四月現在の料金比較表を私手にしておるわけでございますが、大変なんですね。今の小田急線との比較で見てみますと、今答弁いただいたので見ますと六百三十円、千四百二十円、二・二倍ですよ。通勤定期で比較いたしまして小田急の方は四千百二十円、JRの方が一万八千九百六十円、四・六倍です。押しながら東武鉄道と比較したり、西武鉄道と比較したり、京成電鉄と比較したり、京王帝都と比較したり、小田急は今申し上げました、東京急行電鉄と比較したり、京浜急行電鉄と比較しますと軒並みJRの方が高いわけです。

同じ距離で、建設から今日までの営業の過程の中での歴史的な経緯もあると想いますけれども、サービスで三倍も四倍も違いいがあるとは思えませんのですから、この原因をどのように分析なさつておられるのか、この点をまず伺いたいと思いますが、いかがですか。

○政府委員(丹羽屋君) 確かに、先生御指摘のとおり、JRの方が大手民鉄と比べまして運賃上の割高感というのがござります。これは、国鉄再建のときからのJRの収入増加を図つてきたその結果といふ歴史的な問題もございますが、JRの場合は大手私鉄と違いまして、大手私鉄は基本的に今比較している対象のところは優良路線を持つておられるわけですが、JRはそういう形であらうかと思いますが、JRはそういう字につきましてそれを補てんするというそういう構造にもなつておりますですから、その辺のところがある程度内部補助関係上、今までそういう

えています。

○及川順郎君 私、先ほど申し上げましたけれども、今までの経営の過去の経緯、これが原因にあるということは私たちはよくわかるんです。しかし、やはり利用者の心情から考えますと、ほかのところも大体二倍ないし三倍、少ないところでも倍近くの差が出ているということは、利用者の心情から見ますと、日々JRに対する同情だと過去の経営の経過等の理解を得るというのは私は難しいと思つんですね。結局私鉄は安い、JRは高い。高いか安いかというこの心情だけ残る。しかも、そのために、自分たちの生活の恩恵ですけれども多少遠くても私鉄の駅まで行こう、こういう状況が出てきている。これはやはり改革をしなければならない大事な要素ではないか。鉄道交通は公的機関の性格が非常に強い状況から考えますと、国鉄当時からの経緯がありまして、利用者に対するサービスというのは私鉄に負けないような努力をしていくべきではないか。多少、ちょっとぐらいい高いというなんならまだわかりますけれども、ひどいものになりますと二倍から四倍以上の差があるというのには余りにあり過ぎるのではないか、このような感じを強くするわけござります。

今後、利用者の立場に立った料金に対する改善、

これを私は強く利用者の立場に立って要望せざるを得ない。これにつきましては、当局と大臣の所見を含めた将来に対する決意のほどを私は伺つておきたいと思います。

○政府委員(丹羽順君) 先ほど申し上げましたように、JRは大手私鉄と並行区間の一部につきましては確かに割高になつております。それで、現在国鉄改革を進行中の段階でございまして、幸いにして、JR各社はここ二年間黒字経営を確保することができるようになりました。ただ、まだ国鉄のいわゆる長期債務につきましての対処することが残っておりますので、そういう意味ではJRの株式が長期債務の返済の一つの大きな要素でござりますので、そのための会社の内部留保といふでしようか、そういう方向のこともせ

ひ考へていかなければならぬ、そういうところでございます。

それで、そういう意味では運賃の下げる方向の話の前に、サービス改善の方策といつたしましては、設備投資の面で輸送力増強といったようなことをまずは図りながら行つていくのが、国鉄改革の途上でのJRとしては精いっぱいのところではないかと考えております。

○國務大臣(山村新治郎君) おっしゃられる趣旨、よくわかります。特に運輸の問題につきましては安全第一、そしてサービスということをございますので、その趣旨を頭に入れながら今後も指導してまいります。

○及川順郎君 当面はサービスの充実に力をとうただいまの答弁は、利用者の感情には、すとんと胸に落ちないと私は思つんですね。考え方として、A地点からB地点に行くのに幾らかかるか、これが基本です。ましてや通勤、通学なんというものは、その間にどういうサービスを受けるか。長距離の場合には別です、一晩かけて移動するとか、

こういうときにはそれは多少の状況があるかもしません。しかし、三十分あるいは小一時間の間など立派な坊。こういう状況の中から考えますと、しかも座れる人はごくわずか、ほとんど立派な坊。やはり料金を安くするここから出発をしないと考へますと、しかも座れる人はごくわずか、ほとんどの乗車客が減つていて、それぞれ裏にはモータリゼーションの進展、自家用車の増加などがあるかと思いますが、そのようなことで都市部におきましても地方部におきましても苦しい経営を強いられており、先ほど鉄道で言いましたような混雑率で大変だというような状況とは逆な状況になつてゐるのがバスの実情かと思います。

○及川順郎君 今、地方のお話ではなくて、東京、首都圏の状況に絞りまして、どういう分析をなさつておられるのか、どういう受けとめをしてい

るのか、それを伺いたい。

○政府委員(岡部雅昭君) 首都圏におきまして、また都内におきまして、それぞれ民営、都営のバスがございますが、通勤、通学輸送に銳意重要な役割を果たしていることは事実でござります。ただ、表定速度その他が混雑のために守られにくくなつてかかるのは私鉄を使つておられるか、

状況はわかりませんけれども、心の中で利用者の側に立てば、やはり安く速く、しかも安全にと、こういう状況が利用者の気持ちでございまして、その発想に立つて料金体系も考え直す、そして将

ていう姿勢をぜひ運輸省としては持つていただきたい。私はこのことを強く要求しておきたいと思っております。

次に、今まで鉄道関係について見てまいりましたけれども、バス輸送についても若干伺つておきたいと思いますが、バス輸送の現状、利用の状況や混雑の状況についてはどのような認識を持っておられるのか、お伺いいたします。

○政府委員(阿部雅昭君) バスの、特に先生御指摘の点は路線バスの問題かと思ひますけれども、路線バス、一時は一年間で百億人を超える輸送需要があつた時代もござりますが、最近は七十億人を割るところまで来ております。これは、都市部、地方部それぞれ理由があるかと思ひますが、都市部におきましては、やはりバスが渋滞等に巻き込まれて定時性が守れない等のことから、信頼性が失われて需要が減つていて、地方につきましては、いわゆる地方の過疎化というようなことから利用客が減つていて、それぞれ裏にはモータリゼーションの進展、自家用車の増加などがあるかと思いますが、そのようなことで都市部におきましても地方部におきましても苦しい経営を強いられており、先ほど鉄道で言いましたような混雑率で大変だというような状況とは逆な状況になつてゐるのがバスの実情かと思います。

○及川順郎君 今、バス専用・優先レーンのお話をされましたけれども、首都圏の一般道の混雑の要素の中で、例えば路肩のところに一時停止をして荷をおろしたり積んだりしている、それから、バスの停留所のためにこれがとられている、何車線もありましても一車線もしくは二車線はつぶれている。こういう状況の中で、それは自動車交通の一般道における渋滞の要因にもなつていて、これは私は事実だらうと思います。

こういう問題に対し、運輸行政の側の見地と、それから、そういう交通ルールを守つてしまつて規制する警察の側から見た論理があると思うんですが、この問題に対する道路利用について、まずバスなどの公共交通機関の整備を通じまして、間接的に道路交通渋滞の解消に努力をするということに今まで全力を傾注してきたわけございまして、それを求めておきたいと思います。

○政府委員(塙田清夫君) 運輸省側といつたしましては、先ほどもお答え申し上げましたが、鉄道やバスなどの公共交通機関の整備を通じまして、間接的に道路交通渋滞の解消に努力をするということに今まで全力を傾注してきたわけございまして、

なお、昨年七月に交通対策本部におきまして大都市における道路交通円滑化対策がまとまりましたので、これらの措置につきまして、関係省庁と協力しながら道路の混雑の緩和のための努力もしております。

都市における道路交通円滑化対策がまとまりましたので、これらの措置につきまして、関係省庁と協力しながら道路の混雑の緩和のための努力もしております。

○説明員(島田尚武君) 都市における渋滞の問題、基本的にはある御質問があつたように、道路の整備であるとか、あるいは都市機能の分散化とか鉄道の整備とか総合的な中で考えていかなければいけない問題だと思います。

警察の当面の問題ということで考へるならば、公共輸送機関と同時に、マイカーを含めた全体の

問題として考えていかなければいけないと思いました。

今、例えば都内の一日の交通量というのはおそらく八百万台から九百万台あるわけです。そのうち貨物等が三割ぐらい、その他が七割、こういうふうな道路交通があるわけですが、そういう中でいずれも非常に重要な役割を担っているわけで、もちろんバス専用あるいは優先レーンといふことも鋭意都内においても実施しておるわけであります。しかし、私ども総合的に見ますと、やはり各道路における交通量を正しくキャッチして、そしてこの限られた空間を交通管制センターでコンピューター制御をして信号調整等をして最も有効に使う、こういうことがまず第一であろうと思います。

同時に、先ほど荷物の積みおろしのような問題、これは駐車問題全体にも関係してくる問題であります。トラック等の荷物の積みおろしについてはやむを得ないものについては必要な措置をとり、あるいは工場、工事現場内、路外に出せるようなどころは鋭意そういう方向でやるよう業界指導等に努めているというのが現状でございます。

さらに、最終的に私どもこの渋滞の問題を警察としてどういうことができるかというふうに考えた場合には、運輸省等々と十分連携しながら交通渋滞あるいは工事事故、こういった情報を丁寧にドライバーへや、あるいは家庭を出る前の車利用者等に伝えて有効な交通手段の選択、交通配分ができるような社会システムを情報の高度化の中で進めていくことが我々の任務ではないか、こういうふうに考へておるところであります。

○及川順郎君 ちょっと耳の痛いお話をやっているかもしれませんが、数日前に私は車に乗せていた大通ついていたときに、五十ccのバイクを警察の方がつかまえていた、まあ小さな子供です。その周辺には違法駐車がぞろっとある。そのときのイメージというものは、あんな子供をやっているよりもこの違法駐車を何とかしてもらつた方が交通の渋滞という点から考へるとそちらの仕事の方が大事じゃないか、車の中でもそういう話題になつたわ

けです。

素朴な、それはたまたまそういうところに出会ったという状況かもしれませんけれども、やはり専用レーンが必要であるにもかかわらず、また、これももう私は否めない事実だと思うんです。こういう点に対する取り締まり指導を警察としてはきらつとやつていただきたい、こういう声が非常に強いわけですけれども、この点に対する所見を伺つておきたいと思います。

○説明員(島田尚武君) 東京都内で瞬間の路上の違法駐車というのを調べてみるとおよそ二十万台という数字があります。一方、都内において路外でそういう車がとまるれる場所というのは、私は今正確な数字を持つておりますが、二万弱であります。警視庁およそ四万の警察官がありますが、特にここのは銃撃等の問題が大きいのは朝の通勤、通学時間帯あるいは夕方のラッシュ時、こういうようなことで集中してまいります。青梅街道等でも朝の七時ごろには交通量が一挙に十倍ぐらいにふえる、こういう状況であります。

そういうよう中で、昭和六十一年の百四回国会において駐車対策等を中心とした改正が行われました。特に、渋滞の大きな原因になる交差点周辺等、こういったところでの駐車についてはその余の駐車に比較して罰則等も重くされたところがありまして、限られた警察力であります、機能的に運用して交通の障害の大きいところから集中的な取り締まりに努めている、こういうところであります。

また、路外に駐車場がなくてやむを得ない場合といふこともあるわけでありまして、その場合に路上であつても迷惑性の少ない場所に短時間の駐車スペースを整備する、こういうことも一方で渋滞を緩和させる一つの方法であります。この調査委員会には深夜輸送を検討しているバス事業者も参画してもらつておりまして、事業者の意向は十分踏まえた調査結果になつてゐるものと考へております。

る、そういう認識であります。

○及川順郎君 極端な例を申し上げて嫌な思いをされたと思ひますけれども、私の本意は、むしろ今いみじくもおっしゃられたように、二十万台に對してとめられるところは二万台。都市そのものもあるかもしませんが、違法駐車が多過ぎるし、違法駐車が交通混雑の大きな要因になつて、積み荷の積んだりおろしたりという必要性の状況ではあります。

これはもう私は否めない事実だと思うんです。この点に対する所見を伺つておきたいと思います。

○説明員(島田尚武君) 東京都内で瞬間の路上の違法駐車といつて調べてみるとおよそ二十万台という数字があります。一方、都内において路外でそういう車がとまるれる場所というのは、私は今正確な数字を持つておりますが、二万弱であります。警視庁およそ四万の警察官がありますが、特にここのは銃撃等の問題が大きいのは朝の通勤、通学時間帯あるいは夕方のラッシュ時、こういうようなことで集中してまいります。青梅街道等でも朝の七時ごろには交通量が一挙に十倍ぐらいにふえる、こういう状況であります。

そういうよう中で、昭和六十一年の百四回国会において駐車対策等を中心とした改正が行われました。特に、渋滞の大きな原因になる交差点周辺等、こういったところでの駐車についてはその余の駐車に比較して罰則等も重くされたところがありまして、限られた警察力であります、機能的に運用して交通の障害の大きいところから集中的な取り締まりに努めている、こういうところであります。

また、路外に駐車場がなくてやむを得ない場合といふこともあるわけでありまして、その場合に路上であつても迷惑性の少ない場所に短時間の駐車スペースを整備する、こういうことも一方で渋滞を緩和させる一つの方法であります。この調査委員会には深夜輸送を検討しているバス事業者も参画してもらつておりまして、事業者の意向は十分踏まえた調査結果になつてゐるものと考へております。

して鉄道代替的な深夜バスの導入、拡充をバス事業者に指導してまいりたいと考えております。

既に一部の事業者におきましては来月早々にこのような運行を開始するという予定となつていて、これもございます。今後も深夜輸送力を確保に向けて路線の拡充に努めてまいりたいと思っております。

現在のところ、深夜バスという形で運行しておりますのは首都圏、東京、神奈川、千葉、埼玉にあります。

深夜バスの採算というのは、人數的にいいますと最低でも二十五人から三十人の利用者が必要であります。そういう点からこの乗り合いタクシーが非常に重宝がられている、こういう状況もあるわけですが、この乗り合いタクシーについての考え方、あるいはまたハイヤー並みに乗り合いタクシーの運用と、それから料金等も含めまして現在考えがございましたならばその件についてのお考えを伺いたいと思います。

○政府委員(阿部雅昭君) 先般、四全総で提案されました都市活動の一二十四時間化に対応した効率的移動手段の確保の必要性といったことをテーマにいたしまして、四全総推進調査費によりまして大都市における深夜輸送量確保のための調査を実施いたしました。その結果によりますと、終電後に都心から郊外へ向かう深夜帰宅輸送のニーズにこたえる効率的な輸送手段として、鉄道代替的な深夜バスの運行が考えられるということで、ケーブルステディーとしましても都心から郊外への七路線について需要予測を行いました結果、採算ラインを満たす需要が見込まれるという結論になつた

わけでございます。この調査委員会には深夜輸送を検討しているバス事業者も参画してもらつておりますし、事業者の意向は十分踏まえた調査結果になつてゐるものと考へております。

クシーなどは深夜における都心一市街地の近距离移動客の利便といったことにもっと活用できるんではないか、そんな方向でも検討してまいりたいというふうに考えております。

それから、ハイヤー運賃についての弾力化の御指摘がございましたが、ハイヤー運賃につきましても需要に応じて弾力化していく。また、そのようなことによって需要を喚起する必要があるうと、いうことから、長距離通減制あるいは開放期の割引制、ハイグレード車両を使用する場合の割り増し運賃といったようなことを弾力的に導入できる、というような制度を設けたところございます。

タクシー運賃につきましてもできるだけそのような趣旨に沿って対応することが妥当であろうとうことで、昨年の五月以降特定大型の車両運賃を導入いたしますとか、観光地における名所旧跡をめぐるルート別運賃というようなことを設定して、利用者にわかりやすく利用していただけるようにするとかということを工夫しておりますが、このようないくつかの問題も聞きながらそのような方向での事業者の意見等も聞きながらそのような方向での努力をいたしたいと考えております。

○及川順郎君 私は、このほかに首都高速道路の慢性的な渋滞、さらには、通勤地獄の改善策に対して等幾つか質問を用意してまいりましたけれども、時間が参りましたので、最後に、首都高速道路というのは高速ではないんじゃないかな。高速ではなくて料金だけ取られている、こういふ思い、利用者の心情といふものはもう限界に来ているんじゃないかな、この渋滞状況を警察は交通機関としてどのように状況分析をされているのか、この事態をどう改善しようとしているのか、これは公団側の意見を伺いたいと思うんです。あわせまして、東京横浜断道の建設等も含めまして道路交通網の整備等取り組んでいる問題がございますが、おなべて首都圏における交通渋滞の解消、これに向けての大蔵の決意のほどを最後に伺いまして、私の質問を終わりたいと思います。

○説明員(小池登一君) お答え申し上げます。

首都高速道路における慢性的な交通渋滞の発生は、道路の交通容量を超える過度の交通量の集中が大きな原因であるということは先生御承知のことおりであります。ちなみに、昭和六十三年中の首都高速の一日の平均交通量は約八十四万台でござります。これに対しまして交通容量は約五十万台である、したがつて、ラッシュ時等には恒常的な交通渋滞が発生している状況でございます。

数値的なデータでございますけれども、これは首都高速道路公団の資料によりますと、昭和六十三年度中の渋滞状況、この渋滞の定義でございますけれども、時速が二十キロ以下、車列の延長が一・五キロメーター以上、かつまた、そうした状態が三十分以上継続した場合を申しますけれども、この渋滞状況が一万六千七百八十九回、一日平均四十六回、延べ渋滞時間が三万七千六百九十五時間、一日平均二時間十五分、延べ渋滞距離が六万三千六百八十七キロ、一日平均三・八キロとなっております。これを六十二年度に比べると、回数では二千五百五十六回の増加、一日平均七、

一回の増加、延べの渋滞距離で七千二百五キロの増加、一日平均〇・二キロ増と渋滞状況は悪化しております。さらに、昭和六十三年に比べまして回数における料金所の閉鎖回数は三万一千七十七回と、いうことでございまして、延べ時間二万四千六百四十七時間ということございまして、六十二年度に比べまして回数にして六千三百六十一回の増加、延べ時間は九千八百四十九時間の増加ということになつております。

こういった状況を踏まえまして、警察が具体的にどういう施策をとつておるかということをございますけれども、我々としても首都高速道路の適正な交通状態を確保して高速道路としての機能を維持する、このことについては極めて重大なことであると認識しております。このため、現場を担当する警察といいたしましては、利用者に対しこれは積極的な交通情報の提供、都市高速道路への流入制限、入路閉鎖、流出指導、こういった交通

管制を適時適切に実施いたします。同時にまた、関係機関との連携も大変大事だと思っております。そして、交通事故の抑止、事故発生時の迅速な処理、故障車両の早期排除、運転者の遵守事項違反等々の指導、取り締まりを推進することが必要であると考えております。

特に申し添えますが、首都高におきましても、道路工事に起因する工事渋滞というのも激しくなっております。したがいまして、警察といなし

ましても、その工事渋滞を緩和する一方策としまっております。したがいまして、警察といなし工事日数を減らすというようなことを申し入れております。しかし入れをいたしまして、工事施工期間、曜日、あるいは時間の指定、あるいはまた通行路を確保して集中工事を採用する、そして、工事日数を減らすというようなことを申し入れております。これを昨年度から採用していただきまして交通渋滞の軽減に何がしかの成果を上げたということでございます。

今後とも、交通渋滞の緩和を図るために、関係機関と連携を図りまして高速道路の円滑化対策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

○国務大臣(山村新治郎君) 運輸省といたしまして、工事日数を減らすというようなことを申し入れております。これを昨年度から採用していただきまして交通渋滞の軽減に何がしかの成果を上げたということでございます。

今後とも、交通渋滞の緩和を図るために、関係機関と連携を図りまして高速道路の円滑化対策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

○國務大臣(山村新治郎君) 運輸省といたしまして、工事日数を減らすというようなことを申し入れております。これを昨年度から採用していただきまして交通渋滞の軽減に何がしかの成果を上げたということでございます。

今後とも、交通渋滞の緩和を図るために、関係機関と連携を図りまして高速道路の円滑化対策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

幸い、今、JALにしてもANAにしても決算を前に控えまして、史上最高の景気などということが出ております。また、前の大蔵のときに、ちょっと問題のネックだと言われたのが日本エアシステムだったわけですねけれども、その日本エアシステムだつたわけですけれども、その日本エアシステムの社長も是正を前向きに對応してきました。あと、歴代の運輸大臣それお答えがあつたように、こういうふうにおっしゃつてありますので、条件はもう熟してきたという中でございますので、ぜひ善処していただきたいということで大臣の御所見をまず伺いたいと思います。

○國務大臣(山村新治郎君) 御存じのとおりに、昨年十一月、道東四路線につきまして、経路更に係るコスト削減分ということで千円値下げしました。あと、歴代の運輸大臣それぞれお答えがあつたようにございますが、私としましては、六十三年度の決算の状況、燃油費等の今後の費用の動向、全国的な路線ごとの費用構成等の分析を十分に行つた上で、できるだけ早い機会に可能な範囲内での所要の調整を行つることを検討してまいります。

○小笠原貞子君 まず最初に、航空運賃の南北格差の問題についてお伺いしたいと思います。

せんべつても山村運輸大臣のところへお伺いいたしまして、いろいろお願いも申し上げましたが、この席でまた改めて申し上げたいと思います。

この問題、私は大臣がおかれになるとたびにお願いをしてまいりました。ちょっと記憶をたどつてみても、五十九年の四月、細田運輸大臣のときでございました。それから三塚運輸大臣、橋本、石原、いずれの運輸大臣もこの問題については積極的で、その御理解をいただきまして、前向きに検討しまして、

に、六十三年度の決算、そのほか所要の条件をいろいろ検討した上で、できるだけ早い機会にやることでございます。

○小笠原貞子君 それじゃ次に、内部障害者の交通割引の問題についてお伺いいたします。

この問題につきましても、私調べてみましたら、一九七二年の六月、つまり十七年前だつたんですね。私の問題を杜労で取り上げまして、御承知のように外部障害者の方も大変けれども、内部といいますと心臓とか、低肺だとか、本当にもう外部障害者には考えられないような、また大変なハンディを持つていらっしゃいますので、私はもう身にしみましてこのことをずっと十七年前からお願いをしてまいりました。幸い、国会におきましても、百九国会以来三回ですか、この請願を探りました。そして、これも時期が熟したと申しますとか、JRもこれに対応する動きといふのが出ておりますね、活発にと言いたいところなんです。仮にこの割引導入いたしますと、どれぐらいの負担になるというふうに見ていらっしゃいますが、お伺いいたします。

○政府委員(塩田澄夫君) 現行の身体障害者割引制度の適用範囲を内部障害者へ拡大した場合の減収額でございますが、JRにつきましてはおおむね十億円程度と推計されるところでござります。

○小笠原貞子君 橋本前運輸大臣のときにお願いに参りましたときに、JR東日本はいいんだけれども、経営の弱い北海道などと調整しなければということが問題だと言われたわけでござります。

その後、実はJR北海道は私の地元でございまして、何回も伺いました。先月の六月五日にもお伺いいたしまして、JR北海道としてぜひお願ひしたいと申し上げましたら、ここでも年内に実現すこでも現在詰めの段階にあり、できるだけ早く要望にこたえたいということをお答えいただきましたので、ぜひこういうJR東日本も、それから北海

道もというふうに機が熟してきておりますときでございますので、ぜひ大臣、この問題についても前向きに御検討いただきたいということでお願いをしたいと思います。いかがでございましょうか。

○國務大臣(山村新治郎君) 東日本でそのような引制度の拡大適用というものが、内部障害者だけでなく、精神薄弱者や難病患者からも要求されており、内部障害者の問題にどどまるものではないということもお考えいただきたいと思います。そしてまた、電気やガス、そのほか電話もございますが、交通の割引のようなものはありませんので、そこらも十分考え方いろいろな面で検討した上で慎重に対処していきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 慎重に対処していただくのは結構でございますけれども、内部障害者の方たちが本当に命をかけての毎日の中での切実な要望でござりますので、ぜひ本当の前向きで検討していくべきだと思います。そしてJR東日本もそういう意向でございましたし、北海道もそういう意向でしたし、この問題はJR六社が検討するという段階になつておりますし、まだそちらの方には申請は上がっていないということでございましょうが、申請が上がった場合には、当然それはJR自身がやるという気になつて、おまえはもうちょっと待つてろというような、そういう俗な言葉で言えばブレークをかけちゃうなどということはなさらないましようか。

○國務大臣(山村新治郎君) 先ほど申し上げておきますように、いろんな問題点について十分検討の上慎重に対処させていただきます。

○小笠原貞子君 大臣なんだから、もうちょっと歯切れよくはつきり考えてることおつしやつていただきたいと思いますよ。これ繰り返しになつても時間がもつたないから……。

先ほど十億円とおっしゃいましたよね、これにかかる費用というのが。確かにそういう計算が出ると思うんですよ。だけど、言わせていただければ、食べるのではなくて、何か食べれば十億円の支出になるかもしれないけれども、汽車があいてて空気を運んでいるというようなことを言われるときもあるわけなんだから、これで十億円の計算が全部出費、減収ということには、計算では出ると思うけれども、むしろ今まで旅行ができなかつた人たちが補助の割引してもらつてそして乗ることができるということになれば、減収じやななるという考え方にもなるわけですね。

○國務大臣(山村新治郎君) 先ほど申しました諸問題についても十分検討の上慎重に対処させていただきたいたいと思います。

○小笠原貞子君 十分検討の上慎重に前向きにと

いう問題ですよね。だけれども、JR自身がそれについてうちの方ではやりたいと申請してきたときに、これをしてはいけないと抑える理由は何にもございませんね。そういう場合には大臣いかが、もございませんね。

○國務大臣(山村新治郎君) 先ほど来申しておりましたように、諸問題について十分検討の上慎重に常識的に。横から余り変な入れ知恵しないでよ。対処させていただきたいと思います。

○小笠原貞子君 ちょっとしつこいようですが、JR自身がどうなの、十分検討しなきや、軽々しくやられたんじゃ困るの。だけれども、その検討はおたくが検討するという段階じゃなくて、JR自身がこうこうこうでやりたいというふうに検討しなきやならないからといって抑えられるということはまさかないと、私は善意に思ふんですけれどもね。

○國務大臣(山村新治郎君) 先ほど来申し上げておきましたように、いろんな問題点について十分検討の上慎重に対処させていただきます。

○小笠原貞子君 大臣なんだから、もうちょっと歯切れよくはつきり考えてることおつしやつていただきたいと思いますよ。これ繰り返しになつても時間がもつたないから……。

先ほど十億円とおっしゃいましたよね、これにかかる費用というのが。確かにそういう計算が出ると思うんですよ。だけど、言わせていただければ、食べるのではなくて、何か食べれば十億円の支出になるかもしれないけれども、汽車があいてて空気を運んでいるというようなことを言われるときもあるわけなんだから、これで十億円の計算が全部出費、減収ということには、計算では出ると思うけれども、むしろ今まで旅行ができなかつた人たちが補助の割引してもらつてそして乗ることができるということになれば、減収じやなるという考え方にもなるわけですね。

そういうことからも、繰り返しのお答えになりうるわけなんでございます。具体的に心配なさるのいろいろな範囲が広がっていくじゃないかとか

があると、ハンディを。これはちゃんと保障してあげなきゃならないということと、JR自身が申し込んできたときにも十分な検討をしてからといふことで抑えるんじゃなくて、JR東日本、北海道が申請してたら、その検討という中身はほかの六社についてもしっかりと一緒にやりなさいよと

いう前向きの検討であるべきであつて、これはまだめというような、ゆめゆめブレーキの役割を果たさないでいただきたい。運輸大臣としての本當の意味の検討ということについて私は期待したいと思いますからよろしくお願ひします。――同じお答えだからね。その問題は期待しておりますのでよろしく本当の御検討をお願いしたいと思います。

○小笠原貞子君 ちょっとしつこいようですが、JRに対する不当労働行為事件が約百六十件に及び、既に三十二件命令が出され、すべて組合側の主張どおり救済命令が出されております。ところが、JRはいまだにこの命令に従おうとしておりません。まず、労組法二十七条五項では、中央労委に申し立て結論の出るまではその地労委の命令に従う義務があるということになるわけでございますが、JRは違法行為を続けてると言わざるを得ないんでございますが、大臣どのように考えられるか。そして、この問題について労働省としての見解をお伺いしたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) 今、先生御指摘のJRの採用をめぐりますいわゆる不当労働行為事案といふことで、地方労働委員会からJRに対し救済命令が出ているということは十分承知しております。同時に、JR各社がそれぞれ中央労働委員会に對して再審査の申し立てをしている、そういうことも承知しておりますので、これらの事案につきましては、今後中央労働委員会で審理が進められ

るということになるので、当事者間で係争中の問題でございますので、私ども行政が何らかの形でそれ対してどうこうという話にせずに、今後は推移を見守ることが一番のこの際の適切なことではないかと考えております。

○説明員(渡邊信君) 先生おつしやいますように、労働組合法の二十七条では地労委の命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止します。ないというふうに労働組合法で規定してあります。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労委命令の効力を停止しないという規定は使用者の任意の履行に任されている、こういった義務である、こういうふうに従来から私どもは解しております。

○小笠原貞子君 それじゃ、つまり従うのも従わないのも任意である、従わなければならないといふのではなくて、ということになるわけよね、今のお答えでは。だけれども、地労委の命令というのは一般的に言つて従う義務があるわけじようう、中労委に申請しようが裁判の、それが変更にならない限り、そうですね。従う義務がますあると、地労委命令は、ということはそのとおりに理解してよろしいですね。その問題だけについて。

○説明員(渡邊信君) 先ほど申し上げましたように、労働組合法の二十七条では、再審査申し立てをしましても地労委命令の効力は停止しないといふふうに規定しております。

○小笠原貞子君 つまり、地労委の命令は中労委に申請しても、命令としては従わなければならぬといつにあるわけですよね、これ中労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。

○説明員(渡邊信君) 先生おつしやいますように、労働組合法の二十七条では地労委の命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。したがいまして、使用者には地労委命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。したがいまして、使用者には地労委命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。したがいまして、使用者には地労委命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。したがいまして、使用者には地労委命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

ただ、一方で地労委命令に対しまして不服がある場合には中労委に再審査申し立てができる、あるいは裁判所に訴えを提起できる、こういうふうなことになっておりまして、裁判に訴えた場合には強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労

委でひっくり返されない限りは。それでいて同時に、従うも従わないも任意であるという解釈もできます。したがいまして、使用者には地労委命令に不服ある場合には中労委に再審査申し立てをできる。ただし、その場合に当該命令の効力は停止しません。

○小笠原貞子君 それじゃ、つまり従うのも従わないのも任意である、従わなければならないといふのではなくて、ということになるわけよね、今のお答えでは。だけれども、地労委の命令といふのは強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労委命令の効力を停止しないという規定は使用者の任意の履行に任されている、こういった義務である、こういうふうに従来から私どもは解しております。

○小笠原貞子君 それじゃ、つまり従うのも従わないのも任意である、従わなければならないといふのではなくて、ということになるわけよね、今のお答えでは。だけれども、地労委の命令といふのは強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労委命令の効力を停止しないという規定は使用者の任意の履行に任されている、こういった義務である、こういうふうに従来から私どもは解しております。

○小笠原貞子君 それじゃ、つまり従うのも従わないのも任意である、従わなければならないといふのではなくて、ということになるわけよね、今のお答えでは。だけれども、地労委の命令といふのは強制力のあるいわゆる緊急命令の制度もある、こういったことを総合的に考えますと、この地労委命令の効力を停止しないといふふうに規定しております。

○小笠原貞子君 つまり、地労委の命令は中労委に申請しても、命令としては従わなければならぬといつあるわけですね、これ中労

場合にも大臣見解は出せない、言えないと、こういうことですか。

○政府委員(丹羽成君) 私どもは、今、目の前にあります具体的な係争事案のことにつきまして申し上げておるんでございまして、その一般的な会

社云々ということにつきましても、具体的な話でないと対応しにくいということをございます。

○小笠原貞子君 言えないという言葉の中でその考え方がわかりましたので、次に進みます。

次は、杉浦さん来ていらっしゃいますので、清算事業団職員の雇用対策という問題で伺います

が、もう来年三月、残り約十ヶ月と、これも午前中同僚議員から質問がありましたが、政府、国会の約束は、一人も路頭に迷わせないと

とだと。この約束は確固として果たせるのかどうかということなんですね。いろいろその間の事情

だとか現状だとかは午前中伺いましたので、その約束を確固として果たせるかどうか、簡単にお答えいただきたい

○参考人(杉浦喬也君) 今、先生がおっしゃいましたように残りわずかになりました。私は今まで全力を挙げまして全員の再就職に向けて一生懸命やつてまいりました。これからもより一層全力を傾注いたしまして全員が再就職をされるまた、

諸般の情勢を見ますると、どうも昨年あたりではなかなか、特に北海道、九州、雇用情勢が非常に悪い状態でございまして、民間採用が思うよう

に進んでおらなかつたわけをございますが、昨今の一般的な経済情勢に伴いまする雇用情勢が、若干明るい兆しが北海道、九州等においても見られます。一番問題なそな両地域におきまする雇用情

勢の好転というものも考え、また、私どもの誠心誠意の最大限の努力ということを傾注し、そしてまた、それに職員が十分に対応していただく、こういうことございますれば全員の再就職は可能であるというふうに私は確信をしておるところでございます。

○小笠原貞子君 御努力なすつていらっしゃるこ

と本当に御苦労だと思います。そしてまた、確信を持つているとおっしゃいましたけれども、本当に腹の底から確信ありますかと私は聞きたいのです。確信ないとおっしゃれないからね。だから、確信ありますとおっしゃるけれども、それこそ客

観的な情勢から考えますと、やっぱり決してそんな生易しい問題じゃないと思うんですね。努力して解決するんだつたら今までだつて解決しているはずなんです。

そこで、私が申し上げたいのは、本当に確信を持てて解決できるということをするためにも、そのためにも先ほどから論議しております不当労働

行為問題の解決を抜きにして雇用対策ということは考えられないと言わざるを得ないです。その地労委の命令でも、現にJR北海道、九州への現状回復という労働委員会の救済命令が出されているわけですね。だから、ここのことろを無視して一般的の需要が少し伸びてきたからなどというのはちょっとと考え方がそれでいると思うんです。本

当に根本的な解決をするためには、説得力のある命令が出来れていることを考えれば、命令を実行していくという中でなければ本当の解決というこ

とが不可能だということになつてくるわけなんですね。それに対するいろいろ交渉したりお話をしたりしておりますと、地労委命令に対して過大な期待をされると困るというふうなことを言われて、待をされるところを言わざるといふことがあります。

そういうことをおっしゃるということは、すな

わちあの地労委の命令というのは當てにならない

ことをこの委員会でおっしゃつたからには、残った場合の責任はどうながどういう形でおとりになる

○参考人(杉浦喬也君) 残らないように全員きちっと再就職を保証するということです。そういうことをこの委員会でおっしゃつたからには、残った場合の責任はどうながどういう形でおとりになる

ことがあります。

○参考人(杉浦喬也君) たびたび申し上げますよ

うに、残つたらどうかということを今考えておりません。残さないよう一生懸命頑張つていく

ことまでござります。

○小笠原貞子君 あのね、無責任なのよね、考

うか。その辺のところはもう絶対心配しなくてもいいというお答えなのか、そういう心配もある、そのときはどうすべきであると考えるというふう

に考えていらっしゃるか、ちょっとお伺いしたいと思います。

○参考人(杉浦喬也君) 再就職の促進法が来年の三月でその効力を失うということございまして、これはもう目の前にだんだん迫つてまいっております。それに向かいまして、私ども先ほども申し上げましたように一段と努力を傾注いたしまして、最終段階ではとにかく全員に再就職をしてもらう、こういうことでやつっていくということ以

外に、今のところはそれ以上のことを申し上げることはできないと。私どもの努力を十分に見守つていただきたいというふうに思いますが、

○参考人(杉浦喬也君) 本当に見守つて、成功してもらいたいと思うからこそ私もいろいろなことを申し上げなければならなくなるわけなんです。

こんなことがあつたら困るだけれども、客観的に見てもう十ヶ月後には期限が来てしまう、そして残されたら一体この人たちはどうなるんだ

ことなんですね。そこで、残つたらどうなるんですけど、済みません、ちょっと教えてください。

○参考人(杉浦喬也君) 残つたらどうかといふことを今考えることはいたしておりませんで、全員が残らないということでおつてしまふと思います。

○小笠原貞子君 残らないように全員きちつと再就職を保証するということです。そういうことをこの委員会でおっしゃつたからには、残つた場合の責任はどうながどういう形でおとりになる

ことがあります。

○参考人(杉浦喬也君) たびたび申し上げますよ

うに、残つたらどうかということを今考えておりません。残さないよう一生懸命頑張つていく

ことまでござります。

○小笠原貞子君 あのね、無責任なのよね、考

うか。その辺のところはもう絶対心配しなくてもいいというお答えなのか、そういう心配もある、そのときはどうすべきであると考えるというふうに考えていらっしゃるか、ちょっとお伺いしたいと思います。

○参考人(杉浦喬也君) 先ほど来杉浦理事長がいる御説明申し上げてますとおり、残されたこの十ヵ月で清算事業団としては最大限の努力を今やつていてるところでござります。

私ども運輸省の方といたしましても、その努力のサポートをできるだけする、そして残された再

就職の未定の方々に全員再就職していただく、そういう努力を一生懸命進めていく、こういうことがあります。

○小笠原貞子君 一生懸命やるのは当たり前のこ

となのよ。だから当たり前のことを何ば繰り返されたって解決にならないわけですよ。これが普通のところから出たんじゃなくて、さつきも言ったように国の政策として民営・分割という中から起きた問題でしょう。そうすると、ノーコメントだというそういう立場では私はひきょうだと思うのね。

運輸省としても、そういう国の施策として出た

問題でありますから、私が責任を持ちますとおっしゃつてくださるのが当たり前なんだけれども、そつちはノーコメント、一生懸命努力しています

ということだけでは、私はそんなものかと、もう本当に失望、政治に対する失望、政府に対する失望、そして「どうまいこと言つたって何のことない、おれたちはそのときが来ておぼり出された

ということだけでは、私はみすみす私は見たくないから、だから中労委で命令が出た、その命令に対し、そこに大きな解決策があるんだから、それに対してもあだのうだのノーコメントとい

うのは、逆に言えばその命令に対する介入だと言わざるを得ないわけですね。すべて命令については本当に真剣にそこでどうするかということを考えてもらいたいんだということなんです。

私は、もうこれ最後にしますけれども胸を張つて杉浦さんおつしやった、そして皆さんも一生懸命努力するとおつしやった、信しましょ。信じるけれども、そのところだ、これはできなかつたときの労働者に対してどういうふうなことになるのか。それは仮定のことだから言えないと、あくまでそうおっしゃるのか、その辺は労働者に対してどういう責任をおとりになるのか、最後です、もう一度大臣きつと。はい、杉浦さんも。

○参考人(杉浦義也君) 私どもの現在の最大の責任の遂行は一生懸命再就職のための努力を傾注する、この一言に尽きると思います。

○国務大臣(山村新治郎君) 清算事業団とも十分相談いたしまして、運輸省としてできることは全効力を尽くして全員就職すべく努力してまいります。

○小笠原貞子君 労使の安定というのは確かに必要な問題ですよね、解決するために問題はその

労使の安定ということを具体的にどのような考え方でそれを求め、指導してこれらかということが問題になると思うんです。本当に具体的に労使の安定に役に立っているかどうかかということなんですね。

ここで一つ申し上げたいのは、JR東日本の住田社長なんです。六十二年八月六日の東鉄労大会でこう言つていらっしゃるんですね。民営・分割反対している時代錯誤の組合と言い、東鉄労が当社の一企業一組合になるよう援助を求めていると

いうことなんです。住田さんの発言が出ているんですけど、この中には、「今なお民営・分割反対を叫んでいる時代錯誤の組合もあります」と云々、「このような人たちがまだ残っているということは、会社の将来にとつて非常に残念なことですが、この人たちとはいわば迷える小羊」、だから助けてやれと、こういうふうにおつしやっているんですね。

「時代錯誤の組合」。そして終わりで、「名実共に東鉄労が当社における一企業一組合になるようご援助頂くことを期待」している、こういうことを言つていらっしゃる。これはまさに國労や全勤労

組合に対する不法な介入を公然とやつているということですね。労使安定どころか特定組合の排除、攻撃をやつていてるということは眞の労使安定ができるた場合には立つてない、私はますますこじらしてい

うことですね。労使安定どころか特定組合の排除、攻撃をやつていてるということは眞の労使安定ができるた

組合であると二つの組合であろうと、そのところであつてほしいというのは希望としてはそう

うだらうと思いますよ。だけど、自分たちに都合のいい一本になれというのは労働組合に対する不当な介入だと言わなきゃならない。だから、一つの組合であると二つの組合であつうと、その

ところであつてほしいといふことは眞の労使安定ができないから余計なものは抑えちゃうよと、一本だけよといふことはこれは間違いだから、その辺のところは重々考えて、眞の労使安定をやつてくださいね。

○政府委員(丹羽辰君) 先ほども御答弁申し上げましたように、先生御指摘の東日本の事実関係につきまして私ども承知しておりますが、その上で、それについて申し上げているわけではございません。それとは別に一般論の話として先ほどの

いから正確に言えないけれども、とんでもないこともおっしゃるしね。こういうのが入るようなことはしないでいただきたい。特定の組合を排除するなんということは労組法からいつても安定どころかとんでもないことになると

いうことで、きつととした姿勢で御指導、本当の意味の労使安定のためにやつていただきたいと

ことを申し上げて終わりにしたいと思います。

○政府委員(丹羽辰君) ただいま先生御指摘のJR東日本の関係の事実につきましては、私ども承知いたしておりませんので、そのことにつきましては何とも申し上げられませんが、一般論といたしまして会社の事業が円滑に行われるためには民間会社、民間会社にふさわしい自主的な労使関係が確立されていくことが大事なことではないかと考えております。私どもも折に触れそういう方向での指導をいたしているところでございま

す。

○政府委員(丹羽辰君) ただいま議題となりました日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構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。

新幹線鉄道につきましては、国土の総合的かつ普遍的開発に重要な役割を果たすものとしてその整備が進められてきたところであり、現在、整備計画が定められております整備新幹線につきましても、国土の均衡ある発展、地域の振興開発等に資するものとして、沿線地域の強い要望があつたところであります。

他方、この整備新幹線の計画につきましては、多額の投資を必要とすること等にかんがみ、国鐵改革及び行政改革の趣旨を踏まえて、財源問題等について慎重に検討の上その取り扱いを決定することとされていましたところであります。

このような状況のもとに、幹線鉄道の高速化の必要性並びに国鉄改革及び行政改革の趣旨を踏まえ、「第一の国鉄」は絶対につくらないといふことを大前提として検討を進めてまいりました

が、今般、北陸新幹線高崎—軽井沢間につきまして、平成元年度から、その建設に本格的に着手することを、また、財源問題につきましても、建設費は旅客鉄道株式会社、国及び地域が負担することの結論を得たところであります。このため、こ

の結論に従い、新幹線鉄道の建設に必要な資金を確保するための所要の措置を講じ、もつて当該建

ようなことを申し上げたわけでございます。

○小笠原貞子君 今言つたから、こういうのが事実として出ているんだからちょっと読んでやつてちょうだい。

○委員長(多田省吾君) 本日の調査はこの程度といたします。

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、新幹線鉄道の建設に要する費用に充てる資金の一部につきまして、我が日本鉄道建設公団に対し日本電信電話株式会社の株式の売り払いの収入を原資とする無利子貸付金を貸し付けることができるなどいたしております。

第二に、新幹線鉄道の建設に要する費用に充てる資金の一部につきまして、新幹線鉄道保有機構が日本鉄道建設公団に対して交付金を交付することができることいたしております。

第三に、日本鉄道建設公団に対する交付金の財源を確保するとともに、整備新幹線の営業主体となる旅客鉄道株式会社の負担力を確保するため、新幹線鉄道保有機構における既設新幹線の賃付料の概算総額及び各社ごとの年額の基準につきまして特例を設けるこ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。

○委員長(多田省吾君) 次に、特定船舶製造業安定事業協会法の一部を改正する法律案を議題とし、政府から趣旨説明を聴取いたします。山村運輸大臣。

○國務大臣(山村新治郎君) ただいま議題となりました特定船舶製造業安定事業協会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。

我が国造船業は、第一次石油危機以降、長期にわたる構造不況に見舞われ、この間一度にわたる過剰設備の処理、企業の集約等の措置を講ずることによりその不況の克服及び経営の安定を図つてまいりました。しかし、その一方で、船舶技術の高度化を促進するための研究開発投資が停滞したため、将来における我が国造船業の活力の低下が強く懸念される状況ともなっておりました。したがつてこのような中で我が国造船業が、今後とも

基幹的な産業として健全な発展を遂げていくためには、その経営の安定とともに船舶技術の高度化を図つていくことが重要な課題となつております。

一方、これら船舶技術の高度化のための研究開発は、多額の資金を必要としますが、研究開発に伴う多大のリスクの負担、長期にわたる不況の影響による経営状況の悪化等を考慮いたしますと、民間の自主努力だけではその円滑な推進が困難な状況となつております。

本法律案は、以上のような情勢を踏まえ、特定船舶製造業安定事業協会の業務に、新たに、民間において行われる船舶、船舶用機関等に関する技術開発を促進するための業務等を追加することにより、造船業における経営の安定と技術の高度化のための基盤の整備を図ろうとするものであります。

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、協会の名称を「造船業基盤整備事業協会」に改めるとともに、法の目的を「造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化のための基盤の整備を図ること」に改めることとしております。

第二に、協会の業務として、新たに民間が行う造船、船舶用機関及び船舶用品の製造及び修繕に関する技術のうち、造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化のための基盤の整備を行うことにより、造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化のための基盤の整備を図ることを目的とする。

第二条に次の二項を加える。

(目的)
第一条 造船業基盤整備事業協会は、特定船舶製造業における計画的な設備の処理を促進するための設備及び土地の買収等の業務を行うとともに、民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究を促進するための助成等の業務を行うことにより、造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化のための基盤の整備を行うこと。

五 民間ににおいて行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金(以下この項において「試験研究資金」という。)に充てるための助成金を交付すること。

六 連輸大臣の定める金融機関からの試験研究資金の借入れに係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金を交付すること。

七 試験研究資金の借入れに係る債務の保証を行うこと。

八 政府以外の者に対し、高度船舶技術に関する試験研究を国の試験研究機関と共同して行うことについてあつせんすること。

九 政府以外の者に委託を受けて、高度船舶技術に関する試験研究を行うこと。

十 海外から高度船舶技術に関する情報を収集し、整理し、及び提供すること。

十一 高度船舶技術に関する情報の収集、整理、及び提供すること。

○委員長(多田省吾君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

なお、両案に対する質疑は後日行うこととして、本日はこれにて散会いたします。

午後四時十三分散会

二月二十八日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

二月二十八日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

二月二十八日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

業協会」を「造船業基盤整備事業協会」に改める。

第十三条第三号中「處理」の下に「及び民間に

おいて行われる高度船舶技術に関する試験研究」を加える。

第十九条に次の二項を加える。

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

第二十一条第一項本文を次のように改める。

会長及び理事長の任期は三年とし、理事及び監事の任期は二年とする。

第二十六条第二項中「二十人」を「三十人」に改め、同条第三項中「特定船舶製造業について」を「協会の業務について」に改める。

第二十九条第一項第四号中「納付金」を「第三十三条第一項の納付金」に改め、同項中第六号を第十四号とし、第五号を第十三号とし、第四号の次に次の八号を加える。

十三条第一項の納付金に改め、同項中第六号を第十四号とし、第五号を第十三号とし、第四号の次に次の八号を加える。

五 民間ににおいて行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金(以下この項において「試験研究資金」という。)に充てるための助成金を交付すること。

六 連輸大臣の定める金融機関からの試験研究

資金の借入れに係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金を交付すること。

七 試験研究資金の借入れに係る債務の保証を行うこと。

八 政府以外の者に委託を受けて、高度船舶技術に関する試験研究を行うこと。

九 政府以外の者に委託を受けて、高度船舶技

術に関する試験研究を行うこと。

十 海外から高度船舶技術に関する情報を収集し、整

○委員長(多田省吾君) 以上で趣旨説明の聴取は

十二 高度船舶技術に關し調査すること。
第二十九条第二項中「前項第六号」を「前項第十四号」に改める。

第三十一条第一項中「業務」の下に「(助成金の交付の決定及び債務の保証の決定を除く。)」を加える。

第三十三条の見出しを「(特定船舶製造事業者の納付金)」に改める。

第四章中第三十五条の次に次の二条を加える。

第三十五条の二 協会は、業務方法書で定めるところにより、第二十九条第一項第五号の助成金の交付を受けて高度船舶技術に関する試験研究を行つた者又はその承継人（以下この条において「試験研究実施者等」という）から、当該得た収入又は利益の一部を同号に掲げる業務に要する経費に充てるための納付金として徴収することができる。

第三十五条の三 協会は、第二十九条第一項第七号に掲げる業務及びこれに附帯する業務（次項及び第三十九条の一において「債務保証業務」という。）に関する信用基金を設け、第五条第

2 業務を条件として政府以外の者から出資された金額（次項において「出えん金」という。）の合計額に相当する保証債務の弁済に充てるものとする。

協会は、前項の規定にかかわらず、同項の信託基金（出えん金に係る部分を除く。）の運用によつて生じた利子の全部又は一部を債務保証業務以外の業務に充てることがある。

第一項の信用基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額によ

り増加又は減少するものとする。

第三十八条の見出しを「(財務諸表等)」に改め、同条に次の二項を加える。

3 協会は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けた財務諸表及び前項の事業報告書をその事務所に備えて置かなければならない。

第三十九条の次に次の二条を加える。

第三十九条の二 協会は、次の各号に掲げる業務とに經理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

一 第二十九条第一項第一号から第四号までに掲げる業務及びこれらに附帯する業務

二 第二十九条第一項第五号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

三 第二十九条第一項第六号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

四 債務保証業務

五 前各号に掲げる業務以外の業務

第五十条中第三号を第四号とし、第一号を第三号とし、第一号の次に次の二号を加える。

二 第二十九条第一項第六号の規定により金融機関を定めようとするとき。

三 第二十九条第一項第六号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

四 債務保証業務

五 前各号に掲げる業務以外の業務

第五十一条中第三号を第四号とし、第一号を第三号とし、第一号の次に次の二号を加える。

二 第二十九条第一項第六号の規定により金融機関を定めようとするとき。

三 第五十条に次の一項を加える。

2 運輸大臣は、第三十二条第一項の認可（第一十九条第一項第五号から第十二号までに掲げる業務及びこれらに附帯する業務（以下この項における「試験研究促進業務」という。）に係る

一項の規定により出資された金額及び同条第二項の認可を受けた場合において出資された金額と協会が負担する保証債務の弁済に充てるものとす

る。

第五十五条中「十万円」を「二十万円」に改め

る。

第五十六条中「五万円」を「十万円」に改める。

附則第六条中「第十一条第一項」を「第十一条

に改める。

2 附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次条の規定は、公布の日から施行する。

第二条 特定船舶製造業安定事業協会は、この法律の施行の日までに、必要な定款の変更をし、運輸大臣の認可を受けるものとする。

第三条 特定船舶製造業経営安定臨時措置法の一部を次のように改正する。

第一条中「特定船舶製造業安定期間措置法の一部」を「特定船舶製造業経営安定事業協会」に改める。

第二条第一項中「特定船舶製造業安定期間措置法」を「造船業基盤整備事業協会法」に改め

る。

第三条の見出しを「(協会の行う債務保証業務)」に改め、同条第二項から第五項までを削る。

第四条 この法律の施行前に特定船舶製造業経営

安定臨時措置法（昭和六十二年法律第二十五号）附則第四条第一項の規定により日本開発銀行が協会に出資した金額（次項において「開銀出資金」という。）は、同法第十一条に規定する業務のほか、新法第三十五条の三第一項に規定する業務に必要な資金に充てることができるものとする。

第六条 この法律の施行の際現にその名称中に造船業基盤整備事業協会という文字を用いている者については、新法第八条第二項の規定は、この法律の施行後（六月間）は、適用しない。

同条第一項（特定船舶製造業経営安定臨時措置法第十二条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）に規定する業務及び新法第

二十九条第一項第六号に掲げる業務（これに附帯する業務を含む。）以外の業務に要する経費に充てることができないものとする。

（特定船舶製造業経営安定臨時措置法の一部改正）

第一条中「特定船舶製造業経営安定臨時措置法の一部」を「特定船舶製造業経営安定事業協会」に改める。

第二条第一項中「特定船舶製造業安定期間措置法」を「造船業基盤整備事業協会法」に改め

る。

第三条の見出しを「(協会の行う債務保証業務)」に改め、同条第二項から第五項までを削る。

第四条 この法律の施行前に特定船舶製造業経営

安定臨時措置法（昭和六十二年法律第二十五号）附則第四条第一項の規定により日本開発銀行が

協会に出資した金額（次項において「開銀出資金」という。）は、同法第十一条に規定する業務のほか、新法第三十五条の三第一項に規定する

業務に必要な資金に充てることができるものとする。

第六条 この法律の施行の際現にその名称中に造船業基盤整備事業協会といふ文字を用いている者については、新法第八条第二項の規定は、この法律の施行後（六月間）は、適用しない。

三、輸送効率を向上させ利用者の利便を図るため、ハイヤー・タクシー類似の違法営業行為に対する取締りを厳正・強力に行うとともに、違法行為を根絶するための立法措置を講ずること。

四、運転代行、車両運行管理請負などの名目によるハイヤー・タクシーとバスの優先・専用レーンを拡張すること。

五、ハイヤー・タクシー労働者の地位向上と旅客輸送の役割を明確にするために、就業免許制度を創設すること。

六、自動車運転教習において、指導員と教習生の生命・身体を危険にさらし、重大事故を誘発する原因となる高速道路教習の義務付けを中止すること。

第二二三号 平成元年四月五日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 京都府宇治市小倉町新田島一一
紹介議員 八百板 正君
九 大西春雄 外百三十八名
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二二四号 平成元年四月五日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 広島市東区上大須賀町一一ノ二
紹介議員 小出義則 外百九名
浜本 万三君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二二五号 平成元年四月五日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 東京都板橋区蓮根二ノ三〇ノ三六
紹介議員 野田 哲君
ノ三五 中村秀雄 外四百九十九名
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二二六号 平成元年四月五日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 青森市小柳字桂六ノ二 大坂正弘
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

外五百九十六名
紹介議員 中村 哲君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第一三三二号 平成元年四月六日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 仙台市旭ヶ丘二ノ一八ノ一四 神山修 外八百八十九名
紹介議員 潟上 貞雄君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二三三八号 平成元年四月六日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 東京都武藏村山市本町一ノ七三
木内英雄 外六百八十名
紹介議員 丸谷 金保君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二四〇号 平成元年四月六日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 名古屋市北区上飯田南荘一ノ八
○ 村松茂 外四百六十二名
紹介議員 山本 正和君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二四五号 平成元年四月六日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 京都府宇治市伊勢田町ウトロ二ノ二五 水原敏博 外百七十九名
紹介議員 八百板 正君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二五四号 平成元年四月七日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 千葉県印旛郡栄町酒直一、二七二
後藤治雄 外四十二名
紹介議員 山口 哲夫君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二四七号 平成元年四月六日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 山形市沼の辺町九ノ一八 鈴木武外四百二十六名
紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二五七号 平成元年四月七日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 長野市大字栗田三五七 国本定人外九名
紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第二五九号 平成元年四月十日受理
道路旅客輸送の安全確保に関する請願
請願者 東京都西多摩郡日の出町平井一、五六九ノ三二 宮倉弘行 外一百二村利之 外四百十六名
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 山口 哲夫君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

四月二十一日本委員会に左の案件が付託された。
一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願 第二五二号) (第二五四号) (第二五七号) (第二五九号) (第二六六号) (第二七五号)
一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願 (第二七七号)
二八一号) (第二八二号)

紹介議員 山口 哲夫君
この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

四月二十一日本委員会に左の案件が付託された。
一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願 第二五二号) (第二五四号) (第二五七号) (第二五九号) (第二六六号) (第二七五号)
一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願 (第二七七号)
二八一号) (第二八二号)

八六二号) (第八六五号) (第八七一号) (第八七二号) (第八七六号) (第八七八号) (第九二五号)

一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願(第九三三号) (第九五三号)

第八六二号 平成元年五月二十一日受理

道路旅客輸送の安全確保に関する請願

請願者 東京都大田区山王三ノ三一ノ四

竹内圭三 外百三十九名

紹介議員 山本 正和君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第八六五号 平成元年五月二十一日受理

道路旅客輸送の安全確保に関する請願

請願者 長崎市大島町一八ノ一八 山崎要

外九百七十五名

紹介議員 福間 知之君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第八六七号 平成元年五月二十一日受理

道路旅客輸送の安全確保に関する請願

請願者 石川県松任市千代野西六ノ四ノ六

松嶋恒夫 外百四十六名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第八七二号 平成元年五月二十一日受理

道路旅客輸送の安全確保に関する請願

請願者 千葉県柏市豊四季台四ノ一ノ九九

ノ五〇五 水戸部正志 外八十九名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第八七六号 平成元年五月十五日受理

道路旅客輸送の安全確保に関する請願

請願者 埼玉県浦和市原山一ノ二七ノ二五

葉山浩一 外百四十一名

構法の一部を改正する法律案

(日本鉄道建設公団法の一部改正)
日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案

(日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機
構法の一部を改正する法律)

みなす。
(新幹線鉄道保有機構法の一部改正)
日本鉄道建設公団法(昭和三十一年法律第
八十九号)の一部を次のように改正する。

第十二条 新幹線鉄道保有機構法(昭和六十
一年法律第十九号)の一部を次のように改
正する。附則に次の二条を加える。

請願者 渡辺 四郎君

野正夫 外百九十九名

請願者 安永 英雄君

魚住謙治 外二百六十九名

請願者 八百板 正君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 渡辺 四郎君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 渡辺 四郎君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 渡辺 四郎君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

紹介議員 渡辺 四郎君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第十三条 機構は、日本鉄道建設公団法(昭和三
十九年法律第三号)第十九条第一項第一号に規
定する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関す
る事業の円滑な実施に資するため、当分の間、公團
に対し、当該事業で日本電信電話株式会社の株
式の売払収入の活用による社会資本の整備の促
進に関する特別措置法(昭和六十二年法律第八
十六号)第二条第一項第二号に該当するものに
要する費用に充てる資金の一部を、予算の範囲
内において、無利子で貸し付けることができる。

第十四条 機構は、日本鉄道建設公団は、第一項の交付金の交付
を受けて同項の事業を行つた場合において、政
令で定めるところにより算定される当該事業に
係る剩余金を生じたときは、当該剩余金の額に
相当する金額の納付金を機構に納付しなければ
ならない。

第十五条 各旅客鉄道株式会社に対する第二十一
条第二項の貸付料の年額は、当分の間、第二十
二条第一項及び第二項の規定にかかわらず、次
項及び第三項に定めるところによるものとす
る。この場合には、第二十三条第一項中「前条第
二項及び第三項」と、同条第二項中「前条第
一項及び第二項の基準又は同条第三項」とある
のは「附則第十四条第一項及び第三項の基準又
は前条第三項」と、第四十条第二号中「第二十
二条」とあるのは「第二十二条第三項」と、又

は第三十六条」とあるのは、「第三十六条又は附則第十四条第三項第二号から第四号まで」とする。

2 前項の貸付料の年額は、機構が定める貸付料の概算総計年額を、新幹線鉄道に係る旅客鉄道事業の収益の見通し、新幹線鉄道による鉄道施設の建設が新幹線鉄道に係る旅客鉄道事業の経営に与える影響等を勘案して運輸大臣が各旅客鉄道株式会社ごとに定める割合により分配した額を基準として定めるものとする。

3 前項の貸付料の概算総計年額は、第二号から第四号までに掲げる額の合計額（第二号に掲げる額が第一号に掲げる額を超える場合には、第二号及び第四号に掲げる額の合計額）を基準として定めるものとする。

一 第二十二条第二項の規定により機構の成立後最初に定められた貸付料の概算総計年額のうち機構の債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に係る部分として算定された額

二 第二十二条第二項の貸付期間内の各年ににおいて機構の業務に要する費用の額のうちその債務（第四号に規定する費用に係るものと除く。）の償還及び当該債務に係る利子の支払に係る部分として運輸省令で定める方法により算定した額

三 前条第一項の事業の実施期間等を考慮して運輸省令で定める期間内の各年に

て、第一号に掲げる額から前号に掲げる額を減じて得た額の範囲内で、当該期間内に同項に規定する業務に要すると見込まれる費用の額を勘案して運輸大臣が大蔵大臣と協議して定める額

四 第二十二条第二項の貸付期間内の各年にいて機構の業務に要する費用の額のうち当該貸付けに係るすべての鉄道施設に関する租税公課、管理費、大規模災害復旧工事

に係る費用その他の運輸省令で定める費用の支払に係る部分として運輸省令で定める方法により算定した額

4 運輸大臣は、第二項の割合を定め、又は変更しようとするときは、各旅客鉄道株式会社の意見を聞くとともに、大蔵大臣に協議しなければならない。

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（新幹線鉄道保有機構法の一部改正に伴う経過措置）

第二条 新幹線鉄道保有機構は、この法律の施行後遅滞なく、第二条の規定による改正後の新幹線鉄道保有機構法（以下「新法」という。）附則第十四条第二項及び第三項の基準に適合するよう貸付料の年額及び貸付料の概算総計年額の変更を行わなければならない。

2 新法第二十二条第二項の規定は前項の規定による貸付料の年額の変更について、新法第四十条の規定はこの項において準用する新法第二十一条第二項の規定による認可について、新法第四十三条の規定は当該認可に係る違反行為をした機構の役員又は職員について準用する。

（罰則に関する経過措置）

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（地方税法の一部改正）

第四条 地方税法（昭和二十五年法律第二百一十六号）の一部を次のように改正する。

（第一〇八四号）（第一〇九五号）（第一〇八六号）（第一〇八八号）（第一〇八九号）（第一〇九八号）

一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（第一〇七一号）（第一〇七二号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一〇六三号）（第一〇六五号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一〇六〇号）

一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（第一〇七〇号）

一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（第一〇七一号）（第一〇七二号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一〇八四号）（第一〇八六号）（第一〇八八号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一〇九五号）（第一〇九八号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一〇四号）

一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（第一一二〇号）（第一一四六号）

一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一一五七号）

五月二十四日本委員会に左の案件が付託された。
一、旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（第一一五八号）（第一一六〇号）
一、道路旅客輸送の安全確保に関する請願（第一一六一号）

旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願

請願者 仙台市萩野町四ノ九ノ五 津野隆
外五百五十九名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第二二七七号と同じである。

第九六九号 平成元年五月十八日受理

請願者 広島県三次市三次町一、二八五ノ七号
二 池田徳一 外五百五十八名

紹介議員 大木 正吾君

この請願の趣旨は、第二二七七号と同じである。

第九七二号 平成元年五月十八日受理

請願者 静岡県沼津市大岡一、一〇五ノ一
七 鈴木一成 外七百八十六名

紹介議員 福間 知之君

この請願の趣旨は、第二二七七号と同じである。

第九七四号 平成元年五月十八日受理

請願者 福島県会津若松市西七日町一一ノ一
五 小林昭男 外九百二名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二二七七号と同じである。

第九七七号 平成元年五月十八日受理

請願者 山形県米沢市塩井町塩野八一ノ一
二 堀越力 外百七十名

紹介議員 一井 淳治君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

第九七八号 平成元年五月十八日受理

請願者 山形県米沢市塩井町塩野八一ノ一
二 堀越力 外百七十名

紹介議員 一井 淳治君

この請願の趣旨は、第二二二号と同じである。

<p>紹介議員 上原道夫 外三百七十三名 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一〇八四号 平成元年五月十九日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願（二通）</p> <p>請願者 京都府伏見区石田森南町三四 桑原光 外九百三十名 紹介議員 大森 昭君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 山本 正和君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一〇八六号 平成元年五月十九日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願</p> <p>請願者 山形県南陽市官内一、九九五ノ一 鈴木和雄 外七百二十五名 紹介議員 久保 亘君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 梶原 敏義君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一〇四号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願（四通）</p> <p>請願者 静岡県沼津市泉町一五ノ一〇 岩崎輝久 外三百八十九名 紹介議員 稲山 駿君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一六〇号 平成元年五月二十日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願</p> <p>請願者 埼玉県草加市松原二ノBノ三九ノ一 山崎光市 外五百一一名 紹介議員 丸谷 金保君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一六一号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 石川県鹿島郡中島町豊田三ノ一九 八 高橋靖夫 外百七十九名 紹介議員 丸谷 金保君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一六二号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 東京都墨田区押上三ノ三一ノ一三 岡和弘 外百三十九名 紹介議員 安恒 良一君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p> <p>第一一六三号 平成元年五月二十日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願</p> <p>請願者 東京都板橋区若木三ノ一八ノ六ノ一 星野英樹 外三百二十九名 紹介議員 鈴木 和美君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p> <p>第一一六四号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 千葉市磯辺六ノ一ノ四ノ一〇六 石原昇 外三百九十八名 紹介議員 菅野 久光君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p> <p>第一一六五号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 名古屋市南区外山一ノ四ノ一三 齐藤義雄 外五百五十名 紹介議員 松前 達郎君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>
<p>紹介議員 上原道夫 外三百七十三名 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一六六号 平成元年五月二十日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願</p> <p>請願者 六月十六日本委員会に左の案件が付託された。（予備審査のための付託は五月二十四日）</p> <p>一、日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案</p> <p>正する法律案</p> <p>六月八日本委員会に左の案件が付託された。（予備審査のための付託は五月二十四日）</p> <p>一、日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案</p> <p>正する法律案</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一六七号 平成元年五月二十日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 東京都墨田区押上三ノ三一ノ一三 岡和弘 外百三十九名 紹介議員 安恒 良一君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一七〇号 平成元年六月十五日受理 旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願</p> <p>請願者 埼玉県所沢市けやき台一ノ二五ノ三 三増修 外五百名 紹介議員 浜本 万三君</p> <p>この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p>	<p>紹介議員 秋山 長造君 この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p> <p>第一一七一号 平成元年六月十五日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 長野市七瀬五〇五 井原敏夫 外五百八十五名 紹介議員 秋山 長造君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>	<p>紹介議員 松前 達郎君 この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。</p> <p>第一一七二号 平成元年六月十五日受理 道路旅客輸送の安全確保に関する請願</p> <p>請願者 長野市七瀬五〇五 井原敏夫 外五百八十五名 紹介議員 秋山 長造君</p> <p>この請願の趣旨は、第二一二号と同じである。</p>				
<p>第十部 運輸委員会会議録第一号 平成元年六月二十日 【参考院】</p>								

第一四一二号 平成元年六月十五日受理
旅客自動車運送事業に対する規制緩和反対に関する請願

請願者 東京都立川市栄町六ノ六ノ一一
長谷川和博 外五百九十八名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第二七七号と同じである。

平成元年七月五日印刷

平成元年七月六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

F