

(第十部)

第一百二十回 參議院運輸委員會

平成三年三月二十六日(火曜日)

午前九時四十九分開会

委員の異動

選任

出席者は左のとおり。

理事

三

谷川
潤上
片上
寬三君
貞雄君
公人君

中川
嘉美君

松尾 官平君

狩野明男君
庵熊安正君
片山虎之助君
野沢太三君
松尾官平君
喜岡淳君
櫻井規順君
瀬谷英行君
田渕熏二君
安恒良一君
小笠原貞子君
栗森喬君
寺崎昭久君

國務大臣
運輸大臣 村岡 兼造君

運輸大臣官房長
運輸大臣官房國
有鐵道改革推進
総括審議官

本日の会議に付した案件

局長	運輸省運輸政策	中村 微君
・觀光局長	運輸省國際運輸	寺嶋 潔君
局長	運輸省地域交通	佐々木建成君
部長	運輸省海上技術 安全局長	松波 正壽君
運輸省港湾局長	運輸省海上技術	戸田 邦司君
運輸省航空局長	運輸省海上技術	御巫 清泰君
運輸省航空局技 術部長	運輸省海上技術	宮本 春樹君
氣象廳長官	氣象廳長官	加藤 晋君
員 常任委員会専門 員	長谷川光司君	立平 良三君
環境庁大気保全 局交通公害対策 室長	環境庁大気保全 局交通公害対策 室長	西尾 哲茂君
航空事故調査委 員会事務局長	航空事故調査委 員会事務局長	浅井 俊明君
労働省労働基準 局賃金時間部企 画室長	労働省労働基準 局賃金時間部企 画室長	木下 博夫君
建設省建設経済 局建設業課長	建設省建設経済 局建設業課長	君嶋 護男君
建設省都市局街 路課長	建設省都市局街 路課長	荒木 英昭君
建設省道路局路 政課長	建設省道路局路 政課長	山本 正堯君
日本国有鉄道清 算事業団理事長	日本国有鉄道清 算事業団理事長	岡山 惇君
日本国有鉄道清 算事業団理事長	日本国有鉄道清 算事業団理事長	石月 昭二君

○委員長(中川嘉美君) 次に、参考人の出席要求についてお詫びいたします。
運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に日本国有鉄道清算事業団理事長石月昭二君及び日本国有鉄道清算事業団理事岡山博君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(中川嘉美君) 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。
本委員会は、委員が一名欠員となつておりまし
たが、去る三月一日、松尾官平君が本委員会の委
員に選任されました。

○国務大臣(村岡兼造君) 一、三日前にこの問題はお聞きをいたしました。

○喜岡淳君 混乱が起きた理由は、JR四国が三月十一日から騒音テストをしたい、こういうことを一方的に発表したわけです。地元の自治体や団体あるいは瀬戸大橋架橋の島々の皆さんには、事前の協議が一切なかつたのですから一体どうなつておるんだ、こういうふうに不信感を強めたわけですね。どうしてこういうふうな協議もないまま一方的にJR四国がテストをやるということになつた

さて、大臣は所信表明の中で環境問題の重要性ということについて訴えておられます。非常に今目的的な課題として環境の問題は大きいわけであります。

そこで、お尋ねをいたしますけれども、今四国と中国を結ぶ瀬戸大橋線におきましてJR四国が騒音のテストをめぐって両県で大きな混乱を引き起こしておるという事実について御承知でいらっしゃいます。

- 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
- 踏切道改良促進法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）
- 船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）
- 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律案（内閣提出、衆議院送付）
- 鐵道整備基金法案（内閣提出、衆議院送付）
- 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）
- 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）

○委員長(中川嘉美君)　運輸事情等に関する調査を議題といたします。

たんでしようか。そのあたり、どうしてこうなったというふうにお考えでしょうか。どうしてこういう事態が起きたのか。

○政府委員(大塚秀夫君) 今回のJ.R.四国のテストといふのは、平成元年の七月に地元で騒音問題が発生いたしまして、二年間の暫定的な減速期間を設けて減速運転を開始し、この期限がことしの七月に切れるに先立つてもとの速度で試験的に走行して騒音を測定する、こういう話であつたわけだと思いますが、この問題はその発生の当初から地元との協議が十分行われなければならない問題でございましたので、常日ごろから私どももJ.R.四国に對して騒音問題について十分地元と調整して今後とも対策を実施していくようとに指導してきたところでございます。

今回、先生御指摘のとおり、十分地元に事前の説明がないまま試験走行をやろうということを発表して、地元がこれを問題視し、試験走行も延期されたところでございますが、私どもの常日ごろの指導にもかかわらずJ.R.四国の地元説明が十分でなかつたということが要因だと考えております。

○喜岡淳君 運輸省の方は指導をしたんだけれどもJ.R.四国が守らなかつたというように今のお答えを聞いたところであります、それで本当にいのつかどうか、というのは疑問を感じております。運輸省が言つたけれどもJ.R.四国が守らない、やはりそれだけでは済まないだらうというふうに思ひます。監督官厅としての最高責任の立場が運輸省にあると思います。

岡山、香川の両県はもとよりですが、地元の自治体、自治会なども大変反発をいたしておりまして、非常にJ.R.に対する不信感が強い中でJ.R.四国は三月に予定しておつた試験を一ヶ月延期しました、これまで地元との協議もないままに一方的に発表するに至つておりますけれども、この四月といふのは一体いつごる試験をされるよう聞いておられるでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 私ども聞いております

のは、試験走行を延期して十分地元と話し合うということでございますので、いつ実施するといふことについては承知しております。

○喜岡淳君 J.R.四国の技術関係の人、線を數く関係の人へ聞きますと、タイムリミットは三月末だったんだと、こういうふうに専門家の方はおっしゃっておりましたけれども、そういう意味から

はいつ試験が行われるのか、まあそんなに遠くはないというのはわかるわけですけれども、それでも、きのう電話をして聞いたところ、今なおまだ協議の申し入れが来ていない、関係当局はそういうふうに言つております。四月中旬の予定だつたと思いますが、もう二週間かそこらしかりません。なのにまだ協議の話し合いが持たれないというのは、非常に現地としては不信感を持っています。

そこで、ぜひ運輸省の方にお願いをしたいわけですがれども、この際J.R.四国の方が地元の自治体や公団あるいは県、市、地元の自治会、そういう関係者の方に對して思い切つて今協議を呼びかける。話し合いしたいんだという誠実な対応を

するようJ.R.四国に指導していただきたいと思いますが、その点どうでしようか。

○政府委員(大塚秀夫君) あしたJ.R.四国の社長を呼ぶこともなつておりますので、もう一度社長ともその点について十分話し合い、指導したいと思います。

○喜岡淳君 一九八九年、平成元年十一月十日、参議院の決算委員会でこのJ.R.の騒音問題が取り上げられております。

この決算委員会での議論は、瀬戸大橋線の列車のスピードをダウンする、それは二年間に限つて行なうんだ。そして、二年の間に騒音の根本的な対策を考えて平成三年の七月からはもとのスピードに戻すように努力していく、こういう議論が行われております。それで、その際に、これから二年間に一生懸命地元関係団体との協議を指導してまいります、そういう責任ある回答が行われておるにもかかわらず、どうしてこの二年間協議が持たれな

かつたんでしょうか。あしたJ.R.四国の社長を呼んで指導すると言いますけれども、果たしてそれが実効が上がるというふうに受け取つていひんで

しょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 少なくとも十分地元とのような問題について対応していくことについて、これは先ほども申し上げましたように常日ごろからあることに指導しているところでございますが、改めて指導したいと思います。

○喜岡淳君 二年前の決算委員会で、関係諸機関が協議をした上で騒音問題に対処するように、この点について権限のある方から御回答をいただきたいというふうに社会党の一井淳治さんが質問されました。それに対しても権限ある人として倉本さんがお答えになつておりますが、速度の回復に当たつては、御指摘のように、関係自治体あるいは公団と十分話し合つて指導していきますと。しか

し、公団に聞いたつて地元の自治体に聞いたつて、この二年間協議会らしい協議会は一度もJ.R.の方から提案がなかつたと言つております。本当に指導されたんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) J.R.四国ももちろんまずから車輪のフラット管理の強化等、いろいろ対策をこの二年間研究してまいりました。ただ、十分な問題もござりますので、改めて指導していかなければならぬと思つております。

○喜岡淳君 ゼヒひ度はもう最後の約束といふうに伺つて、実効が上がることをお願い申し上げたいといふふうに思ひます。

この騒音の対策としては、今お答えになつたように、車両の車輪をできるだけ真円に近づけていくという努力を今していただいております。そういう意味では、この騒音対策の一つとして私ども受けとめています。しかし、騒音の根本的な対策としては、私は、電車の問題というのがあるといふふうに聞いております。

いろいろなデータを見ておりますと、電車を導入して瀬戸大橋線を走る場合は、車両が非常に軽

いものですから騒音が小さくなつていて、そこでも、今瀬戸大橋の上を走るマリンライナーといふ車は時速九十五キロである上を渡つております。速度制限は六十五キロになつておりますが、そこまで守つておる。これはやっぱり電車ですね。そういう意味では、電車を導入するというのが音源対策として非常に効果的だと考へておりますけれども、運輸省の方はその点どういうふうにお考えで

でしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 先生今御指摘いただきましたように、電車の軽量化、電車といいますか車両の軽量化は騒音対策上有効な手段であると考えております。電化して電車になれば車両も軽量化することになり、結果的にマリンライナーのような騒音対策になるものと考えられております。

しかし、J.R.四国には電化されていない区間もあります。また車両の軽量化、電車といいますか車両の軽量化は騒音対策上有効な手段であると考えております。電化して電車になれば車両も軽量化することになり、結果的にマリンライナーのような騒音対策になるものと考えられております。

○政府委員(大塚秀夫君) これも二年前の議論にさかのぼりますが、新型ディーゼル車を増備中で、これも騒音対策に有効な効果が出ているところであると聞いております。

○喜岡淳君 これも二年前の議論にさかのぼりますが、当時の政府の御答弁の中では、中長

期的な課題としてディーゼル特急の電化を行なうべきによる音源対策に必要な期間は二年間だと、こんな答弁をされておるわけですね。二年間で四国電化なんかできないというのはわかつておるんですけど、こういう一時の答弁で當時は終わつております。そういう意味では、私は、やはり電車、電化ということが最も現実的で最も効果的な対策ですから、ひとつ電化という問題についてさらに運輸省の方でも御検討をいただきたいというふうに思ひます。

それから次に、環境庁の方にお尋ねをしたいと、

瀬戸大橋の騒音対策ということでおまざまに環

境庁の方でも御尽力をいただいておりまして、どうもありがとうございます。

ことしの七月二十二日をもって瀬戸大橋線の速度制限、速度を落すことによって騒音を下げて

いく、そういう速度規制の期限が切れるわけですが、そのために今JR四国では速度制限を撤廃した後も八十ホンを守つてどこまでスピードアップができるのか、そういう試験をやりたいというようありますけれども、期限が切れたからといって野方団にスピードを回復していいとは思わない

わけです。やはり八十ホンという努力目標値を守つてやつていくというのが当然だろうと思いま

す。したがって、これからもその八十ホンということを瀬戸大橋線については厳しく求めていくと

いうふうに理解してよいかと思いますが、それで

よいでしょうか。

○説明員(西尾哲茂君) 先生御指摘のよう、瀬戸大橋線につきましては、かねて環境影響評価の

中で騒音につきまして橋梁部は八十ホンが努力目標値とされておつたわけです。これに向けた数々

の努力をこれまでされて、ようやく達成されたと

いう状況になっておりますので、環境庁といたしましては、これからもその生活環境を保全してい

ます。これまでこの評価値八十ホンといふものは今後とも

かたくなに守つていかれるべき値である、そういうふうに考えて対処してまいりたいというふうに存しております。

○喜岡淳君 努力目標値ということですから、いわゆる法的な根拠を持つものでないとは思いますが、努力目標値ですから。しかし、だからといって単なる努力目標値ではなくて法的なものに準じた認識をしておるというふうに聞いたわけですけれども、そういうふうに理解していいわけです

ね。

○説明員(西尾哲茂君) 環境影響評価の中におきます努力目標値というのは、地域の方々にも事業者としてこのようにやっていきますという形で公表いたしまして、それに向けて事業をやっていくというものでござりますので、先生御指摘のとお

り、やはりこの値というものはかたくなに守つていかるべきそういう目標値であるといふように理解しております。

○喜岡淳君 それからもう一つだけ環境庁の方に

お尋ねいたしますが、これも今から二年前の参議院の決算委員会にさかのばりますが、当時の議論の中では、新幹線については環境基準、騒音基準

があるけれども、いわゆる在来線にはその基準がないんだと、それが一つの議論になつております。

この決算委員会の中で古市さんが、新幹線以外のところにあっても事情が変化したところでは何

か新しい基準値を考えてみてはどうか、そういうことを検討してみてはどうかというふうにみずから述べておられます。そして、その例としてこの瀬戸大橋線が挙げられております。この二年間の検討の結果はどうでしょうか。

○説明員(西尾哲茂君) 今先生議事録で引かれましたように、私ども一律的に在来線鉄道の環境基準を作成するというのではなくか難しいというこ

とから、さまざま問題を解決していくために特

別な事情のあるようなところだけでも何か新しい基準というものの可能性が開けないかというよう

なことも考えまして、そういうことも含めまして検討しておるところでございますけれども、なお

その在来線鉄道騒音の環境基準の検討といふに

つきましては検討を進めているところといふように御理解いただきたいと存じます。

そういうことで、しかばばじやまだそういうこ

とをやつているのでは個別に問題があるとしたな

らば、そういうものについてはほつておくのかといふことになりますといけませんから、やはり私ども環境庁としては在来線鉄道の騒音問題といふこと

とも連絡をとつて生活環境を保全するという見地から対処してまいりたいということをございます。

○喜岡淳君 環境影響評価の中におきましても連絡をとつて生活環境を保全するといふこと

とともに、個々の事例に応じて関係方面

とにつきましては、個々の事例に応じて関係方面

から対処してまいりたいといふことでございま

す。

きてこれも十六年近くたっております。そういう意味では非常に時間が経過しておりますから、さまざまところで騒音の環境値ということが問題になつております。運輸大臣の方からも環境問題が指摘をされておりますので、ぜひ新しい環境基準について御検討をいただきたいというふうに思

います。

時間の関係がございますので、次の質問に移らせていただきたいと思います。

JR四国の経営体質について運輸大臣にお尋ねをしたいというふうに思います。

○喜岡淳君 公害対策基本法ができて既に二十四

年近くたっておりますし、新幹線の騒音基準が

一回問題をどうして出したかということでありますが、やはりすべての面において、今の瀬戸大橋の騒音問題もそうですが、やはり鉄道会社としての騒音問題も、JR四国に対する不信感をかき立てる結果が優先なんだ、安全は後回しなんだというような非常にJR四国に対する不信感をかき立てる結果が出ております。

○喜岡淳君 この不信感の問題でいきますと、この橋の騒音問題だけではなくて、私はこれをちょっと大臣に見ておきましたが、(資料を示す) こういうポスターも駅に張られておりました。このポスター

は、新しい列車が四国から阪神方面へ向かって

いくという昨年の十一月ダイヤ改正のポスターです。このポスターの一一番下には、例えばこの「しおかぜ」という特急、新型100系特急です

が、松山―岡山―大阪間を三時間三十分で走る

といふように印刷されております。

こういう列車は実際にはありません。私が外

発表用、プレス発表用にいたいたJR四国の資

料では松山―岡山―新大阪と書いておりました。

先日、このポスターをつくられた方に聞きました

よ、どうして新大阪の新を落としたんですかと。

他意はないと言いました。しかし、こんな列車は

ないんです。この列車は、松山を出て岡山でとまつて、そこからは新幹線に乗りかえて、大阪駅で

はなくして新大阪駅へ行くわけです。ささいなこと

でしゃうか、これは。

○喜岡淳君 私はある旅行者の人から公衆電話を受けて直ちにこれを見に行きましたら、確かにこのポスター

ありました。これは知らない人が見たらそう思ひます。どう思われますか、こういうポスター。

○喜岡淳君 そのポスターは初めて見ましたけれども、宣伝活動の一環としてポスターをやつたと思いませんけれども、今先生からそ

ういう列車はない、こういうことなどで利用者に

非常に誤解が出ておるというような状況であると思ひますので、先ほども言いましたように、また今後JR四国をそういうような誇大というかそういう宣伝をしないよう指導してまいりたいと、こう思つております。

○喜岡淳君 やはりこれもJR四国に対する不信感を募らせる一つになつております。

もう一つの問題として踏切問題がございます。

昨年、高松の郷東第二踏切というところで自転車に乗つた小学生が列車にはねられたわけです。もちろん警報機も遮断機もない踏切であります。その問題で地元の自治会の方がJR四国に抗議して、だから前から警報機をつけてくれと言つておつたではないかと言つたところ、JR四国の電話に出た方は、四十メートル東に警報機が鳴つておるんだからそれを聞いて渡りなさい、こういふことを言われたと地元の人が怒つております。私もその周辺、十数軒歩いて同じことを聞かされました。こういったことが繰り返されておりま

す。

もちろん、最近JR四国になつて新しいきれいな電車も入つたりいたしておりますし、新しいサービスが行われたりしておりますけれども、安全にかかる信頼性というものは逆にますます不安が募つておるというのも事実であります。そういう意味ではJR四国に対して運輸省としては、その監督の責任者として果たしてこれからどういうふうにその監督権に基づいて信頼を回復するよう指導されていくつもりでしようか。

○政府委員(大塚秀夫君) JR各社の安全問題につきましては、私どもとJRの安全担当者との間で定期的に鉄道保安連絡会議を開き、そこでJR側からあるいは運輸省側から問題を提起して討議しているところでございますが、今のよだな問題はそういう場で常日ごろから安全の徹底あるいは安全教育ということを我々も指導しております。

ただ、JR四国について特に御指摘のよだな問題があるとしましたら、既に私どももJR四国に対してもJR四国における安全教育、安全思想の徹底を

指導しておりますが、今後も一層そのよだな問題について事故防止対策会議の開催あるいは現場各種担当助役会議、区長会議、研修等を通じてさ

らに安全問題について徹底した研修、教育、訓練が行われるよう指導したいと考えております。

○喜岡淳君 いつも同じお答えなんですが、実態は改まってないというのが事実だらうと思いま

す。

この際、私見でありますけれども、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律、この第十三条、第二十条について私はこの際言つておきたいと思いますが、この十三条では監督権について規定されております。「会社は、運輸大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

運輸大臣は、この法律を施行するため特に必要があると認めるときは、会社に対し、その業務に関する監督上必要な命令を発することができる」と書いております。

「必要な命令ができるんですよ。私は、これは、命令するのが單なる権利ではなくて、責任者として義務もあるというふうに思

ております。」と書いております。

本來、身体障害者等運賃の社会福祉割引は公的負担により実施されるものでありますけれども、利用者の負担によりこれを実施する場合には、第一義的には交通事業者の判断にゆだねられるものであると思つております。しかしながら私といつても、まずは身体障害者の運賃割引とのバランスをとる必要があると考えまして、三月中旬に事務方に対し、交通事業者及び厚生省を初めとする関係者との調整を急ぐよう指示した段階でございま

す。

○喜岡淳君 障害者対策として引き続いて、いわゆる難病の方々は約十六万人ほどいらっしゃる難病者の皆さん方からも陳情

が来ておるかというふうに思います。引き続いてこちらの件についても御検討をよろしくお願ひしたいと思います。

さらに、もう時間の都合で最後になりますが、これも運輸大臣にお尋ねしたいというふうに思

ります。

先ほどからもJRの瀬戸大橋線の騒音対策として、電化による電車の導入が非常に効果的だといふふうに議論が行われたところであります。今全国のJR六社、この近代化問題ですが、複線化率は全国平均が三三%、四国はわずか五%であります。電化率については全国平均五三%、四国は一四%、非常に四国が鉄道後進国といふうになつております。今愛媛県の一部についても追加の電化工事が行われておりますけれども、四国の予算

引き、あるいは飛行機の場合は二五%引きといふうが行われておりますが、この精神薄弱者の障害

者割引について具体的にどういうふうにお考えで

しょうか。

○国務大臣(村岡兼造君) 精神薄弱者に対します

運賃割引につきましては、かねてから国会請願や地方公共団体の意見書を通じまして強い要望をいたしております。検討を進めてまいったとこ

ろでございます。

本来、身体障害者等運賃の社会福祉割引は公的負担により実施されるものでありますけれども、利用者の負担によりこれを実施する場合には、第一義的には交通事業者の判断にゆだねられるものであると思つております。しかしながら私といつても、まずは身体障害者の運賃割引とのバランスをとる必要があると考えまして、三月中旬に事務方に対し、交通事業者及び厚生省を初めとする関係者との調整を急ぐよう指示した段階でございま

す。

○喜岡淳君 私は持ち時間十六分ですから、質

問も簡単にしますので、簡単に答えていただき

ては現在のところ計画はないものの、JR四国で

は新型式車両の投入等を行いスピードアップに努

めてまいりましたが、今後ともさらにつとめま

な施策の検討を行つてはいるところでございます。

○安恒良一君 私は持つておるが、その値上げの過程の中で、

いわゆる大阪市内ではありますが、三菱タクシーグループ五社六百二十二両は運賃申請を見送つたと

いう事態が出てきているわけですね。

そこで、この二十九日を前に私のところに地域交

通局長が説明に見えましたから、私はそれはいけ

ないことであると。というのは、御承知のようにタクシーは戦後一貫をいたしまして同一地域同一

運賃の原則を堅持してきたわけです。大阪において三菱グループは六百二十二両であります。全体では法

人、個人を含めると一万九千七百四十一車両あり

ますから、わずか三一二であらうと同じ市内で旧

は、瀬戸大橋線が開業した時点では予讃本線高松観音寺間など八十六・二キロメートルが電化されておりましたが、その後平成五年度の完成を目指すとともに、列車の増発がなされたところでもあります。また、坂出一宇多津間の一部区間一・二キロメートルの単線部分について当該区間の高架化に合わせて複線化する予定であり、現在用地買収を行つてはいるところであります。

一伊予北条間二十九・一キロメートルにつきましては昨年十一月二十一日から電車の運転が行われるとともに、列車の増発がなされたところでもあります。また、坂出一宇多津間の一部区間一・二キロメートルの電化を進めており、このうち伊予市

運賃で走っているタクシーとそうでないのが出るということになりますと、これは今後ゆきしき問題だ。

というものは、やはり横紙破り的な人は大阪だけ

におるわけじやありませんから、ほかの地域でも

それならおれの方もやるということになると、こ

れはもう同一地域同一運賃の原則を戦後堅持して

きたことがここで乱れてしまう。しかもその上、

下手をすると自由化と、戦前のタクシーなんか

は、例えば東京駅から浅草まで幾らで行きますか

と乗客と運転手さんの折衝で値段が決まるという

ことで、今日そんな事態になれば、これは大変な

問題になります。

そこで、私は、地域交通局長が見えたときに、

これは近畿運輸局長だけに任しておく問題ではない

、地域交通局長みずからが努力すると同時に、

大臣みずからが値上げを渋っている業者を呼ん

で、やはり全国的なルールを守つてもらいたいと

いうことを当然指導すべきである。でなければ、

この運賃値上げといふのをこの二十日からやるこ

とに付いては慎重にやるべきじゃないか、その努

力をぜひやってもらいたいということを申し上げ

ましたか、地域交通局長並びに大臣はどういう努力をされたのか、まずそのことを明らかにしても

らいいたい。

○政府委員(佐々木建成君) 安恒先生今御指摘の

ように、タクシーの運賃につきましては利用者が

安心してタクシーを利用できるようにするという

観点と、それから過当競争による運転者の労働条

件の低トを防止するという、そういうような観点

から同一地域では同一運賃を適用するということ

を原則としてきたわけでございます。

先生今御指摘のように、大阪市につきまして一

部の事業者を除きましては申請が出そつたの

で、近畿運輸局において今御指摘のように三月十二日に認可をいたしまして、三月二十日から実施

したところでございます。先生御指摘のように、車両数比で見ましても九七%の者が申請済みという

では今回の処理につきましては、同一地域同一運賃の原則に沿つたものであるというふうに考えて

いるわけでございます。

また、認可をするに至った背景としましては、

十分御承知のように、今回の運賃改定は厳しい運

転者の不足の中にありますし労働条件を改善する

ことによりまして良質の運転者を確保する、それ

によつて必要な輸送力を確保する、そういう目的

がありましたために、その処理が求められていました

ことに対応したということでございます。

それで、先生のところにお伺いしましたとき

に、大臣並びに地域交通局長が申請していな

るが、そこまで努力をきちっとなぜしない

かと私は言つた。そうしたらあなたは何と言つた

か。いや、もしも大臣が呼んでうまくいかなかつ

たことの心配もありますと言うから、そんなばかり

導してきたところでございます。

なお、認可に先立ちまして、昨年の十月ぐら

いの段階では申請をしていない者のウエートが車

両数で八%を超えるというような状況であったわ

けでございます。これはゆきしき問題だといふこ

とで、いろいろと同一地域同一運賃の趣旨の理解

を求めるということを繰り広げてきました結果、

今御指摘のように三・二%まで下がつてきたとい

うことで、相当多数の回数、近畿運輸局からでは

ございますが、いろんなレベルで同一地域同一運

賃の原則の必要性について理解を求めてきましたとい

うこともあわせて申し上げておきます。

○安恒良一君 大変遺憾であります。私が言つた

ことを何もあなたはやっていないじゃないですか

を忘れてますね。九七だから、三%だから、こ

れは同一地域同一運賃が守られているんだ、原則

変戻惑いますね。
それから、少なくともなぜ私が言ったことをやらないですか。あなたは近畿運輸局長にその趣旨を伝えなど。伝えただやない、私はあなたみずからが業者を呼ぶべきだと言いました。また、大臣に進言をして大臣みずからが呼ぶべきだ、その努力をしてなおだめだつたらだめということもあるだろうが、そこまで努力をきちっとなぜしないかと私は言つた。そうしたらあなたは何と言つたか。いや、もしも大臣が呼んでうまくいかなかつたことの心配もありますと言うから、そんなばかり努力をしてもうだめだつたらだめと言つたことでもあります。それで、先生のところにお伺いしましたときには、大臣並びに地域交通局長が申請していな

るが、そこまで努力をきちっとなぜしないかと私は言つた。うまくいくとかいかないと

いうのはやつてみた結果であつて、当然この重要なことについては大臣に進言をして、大臣がこの連絡をいたしまして、さらに同一地域同一運賃の趣旨が徹底するよう事業者を指導するように指

がりました点を踏まえまして近畿運輸局長の方に連絡をいたしましたとこでございます。

なあ、認可に先立ちまして、昨年の十月ぐら

いの段階では申請をしていない者のウエートが車

両数で八%を超えるというような状況であったわ

けでございます。これはゆきしき問題だといふこ

とで、いろいろと同一地域同一運賃の趣旨の理解

を求めるということを繰り広げてきました結果、

今御指摘のように三・二%まで下がつてきたとい

うことで、相当多数の回数、近畿運輸局からでは

ございますが、いろんなレベルで同一地域同一運

賃の原則の必要性について理解を求めてきましたとい

うこともあわせて申し上げておきます。

○安恒良一君 大臣どうですか、今のやりとりを

聞かれて。なぜ認可をする前に、もしくは認可し

た後でもあなたみずから業者を呼んで説得されな

いんですか。私は、運輸大臣というのは当然そ

うのをなされて努力すべきだと思うんです。

それが乗客に迷惑をかけない最大のあれだと思う

ですよね。

○安恒良一君 一ランクというのは大臣が全部並んでいないという意味ですから、委員会の輕重を

認識をいたしました。それで、大臣みずからが関係業者を呼ばれて、やはり努力をされるべきだと思うんですね。そして、でき

るだけ早く残つたところもやはり上げさせる。これがないと、このまままでいきますと、ほかの地域

に今後波及しますよ。

それで、もう大臣、これできることはやむを得ないんですよ。できたことはやむを得ないといふ意味です。わざわざ。その提言をやらないで、それで何かしらの誤解なくして、その趣旨を伝えてください。それで、私は、運輸委員会でやりますよ、全大臣のところです。私は一ランク落としてきようは運輸委員会でやつてあるんだけれどもね、総理以下全大臣のおるところであなたを責めますよ。

○國務大臣(村岡兼造君) 今局長と安恒先生とのやりとりを聞いておりまして、安恒先生の言うところでおり、努力することをいたしたいと、こう思つております。

○安恒良一君 一ランクというのは大臣が全部並んでいないといふ意味ですから、委員会の輕重を

認識をいたしました。それで、大臣みずからが関係業者を呼ばれて、やはり努力をされるべきだと思つたんです。だから、そこをかかわらず大臣はやらなかつたのですか。そこをはつきりしてください。

○政府委員(佐々木建成君) 先生の御指摘がありました点につきましては即日大臣に御説明申し上げました。

それで、とりえず私としてはその当日に近畿の運輸局長に連絡をしまして、もう一度徹底を図るようというお話をいたしました。それで、認可の翌日に近畿運輸局の方で関係のその未申請の事業者を呼びまして、もう一度趣旨の徹底を図つたということでございます。大臣にはお話しをしてござります。

それで、もう大臣、これできることはやむを得ないといふ意味です。そこでは私は、早急に大臣みずからが関係業者を呼ばれて、やはり努力をされるべきだと思つたんです。そして、でき

るだけ早く残つたところもやはり上げさせる。これがないと、このまままでいきますと、ほかの地域

に今後波及しますよ。

例え京都なら京都でも、率直に申し上げます

が、MKタクシーというのがあります。いつも横

紙破りで、運輸者との間に裁判ざになつてい

るんじゃないですか。大阪で認められるならおれの

方でもということになり出したら、これは全国的

に波及しますよ。私は、どうしてもこれは最小限

に食いとめておかなければいけないので、できたこ

とはやむを得ませんが、やはり大臣が呼ばれて、残りのいわゆる六百二十一も足並みをそろ

えて、後からでもいいから運賃値上げを申請

で、同じ地域では同じ運賃の車が走つている、こ

れが乗客に迷惑をかけない最大のあれだと思う

んですよね。

○安恒良一君 大臣どうですか、今のやりとりを

聞かれて。なぜ認可をする前に、もしくは認可し

た後でもあなたみずから業者を呼んで説得されな

いんですか。私は、運輸大臣というのは当然そ

うのをなされて努力すべきだと思うんです。

それが乗客に迷惑をかけない最大のあれだと思う

んですよね。

○安恒良一君 一ランクというのは、運賃といふのは適正的上升していくべきやいけないわけですから、

その意味で大阪と東京のバランスをとるといふこ

とで少し遅きに失したんですが、大阪を上げることになる。そのことが、局長が言うように賃金や労働条件の改善やお客様のサービスにこれはつながっていくわけですよ。ところが、一社だけが、一グループだけが横紙破りをやり出した。私は、だから、そのところを三・二%だから大したことないというとり方、呼んだらうまくいけないが、大臣が呼んでもうまくいかなかつたときはないと言つておられるだけです。ぜひ大臣、そういふことを言つておられるだけです。

○安恒良一君 どうですか。私は、だ

かから、そこを先に考える考え方方が間違いだとかねないと、そこを先に考える考え方方が間違いだ

うことを言つておられるだけです。ぜひ大臣、そう

いうことをやるということを約束してください。

○國務大臣(村岡兼造君) 今先生の御指摘のとおりに、一応またそちらの業者からいろいろ事情を聞くということにいたしたいと、こう思つております。

○櫻井規順君 運輸委員会におきまして、私にとりまして待望久しい、初めての質問でござります。どうぞよろしくお願いをいたします。

日本列島は一極集中の特徴を持ちながら、混雑、渋滞という現象が広がりまして、運輸省におかれましてもあるいは関係者におかれましても、この混雑緩和、渋滞解消対策という問題とそれに伴う安全性という問題が非常に大きな問題になっております。そういう問題を基調にいたしまして、以下私は質問をいたします。

最初に、先般広島の新交通システムの事故がございました。事故が起きまして翌々日に私は広島の現地に社会党の調査団の一員として加わりまして、現地の関係者からあれこれとお話を伺い、現地を視察してきたところであります。

この事故のきっかけというのは非常に単純なミスの積み重ねの上に起きております。しかし、きっかけは非常に単純ではありますけれども、その根といふものは非常に深いものがあるのではないかと思ひます。

御案内のように、新交通システムは、その投資規模の巨大さ、それから技術水準の高さあるいは

道路の空間利用というあたりで非常に公共性を持つことになる。そのことが、局長が言うように賃金や労働条件の改善やお客様のサービスにこれはつながっていくわけですが、そこも大変なものだというふうに思うわけであります。こういう事故が再び起きないようになります。この工事も大変なものだというふうに思うわけであります。この事故に対する所感といいますか、今後の対策を含めまして大臣としてのお考えをお伺いしたいと思います。

○國務大臣(村岡兼造君) 去る三月の十四日、広島市内の広島新交通システムの工事現場において工事中のけたを道路上に落下させ、多数の死傷者が生じるという悲惨な事故の発生を見たことは、運輸行政を預かる者としてまさに残念なことであります。

運輸省といたしましても直ちに事故現場に担当官を派遣し、事故の状況等の調査に当たるとともに、軌道事業者であります広島市高速交通株式会社を通じ、直接工事を担当している広島市から事故の状況を調査する等、その原因の把握に努めているところであります。

また、第三者を含む多数の死傷者を出した事故の重大さにかんがみ、直ちに運輸省所管のすべての交通施設の工事を対象として、鉄道軌道事業者を始め、関係箇所に対し施工方法及び交通規制等の総点検を行い、工事の安全確保に万全を期するよう指示したところであります。

○櫻井規順君 運輸省が、何といいますか、認可許可官庁から運輸行政全般についての政策官庁に脱皮してきているなどということを私自身も感じます。多くの関係者からも伺うところであります。今の大臣の答弁でも片りんはうかがえるわけではありませんが、とかくこの事故は建設省サイドの問題だというとらえ方が強いわけですが、私はこういう点を運輸行政の中に求めたいと思うわけであります。

先ほど言いましたように、新交通システムといふのは非常な投資額を伴う。それから、技術の高さその集中性あるいは道路の空間利用とあわせて度さ

て、こうした第三セクターに求め一民間企業に求めなかつたというのは、これだけの大工事を非常に交通量の多い、そして、これはもう市街地で行なう新交通システムですから大変な安全性が追求されるわけであります。ですから、投資規模の大きさあるいは技術水準の高さとあわせて安全性の追求ということがこうした事業の一つの柱に据えらなければならぬというふうに思うわけであります。

そこで、新交通システムといふのは大変全國的にもたくさん行われて、今の混雑緩和対策としては一つの中心的な施策になつておるわけであります。もう一度大臣に伺いますけれども、私は運輸省は警察、自治、こういう関係でこの安全性といふところにポイントを置いた横の調整ということが今問われているというふうに思うわけであります。が、その辺のお考えはいかがでしようか。

○國務大臣(村岡兼造君) 櫻井先生おっしゃるところがございまして、建設大臣とも事故が発生してから、関係省庁集まって二度と起きてはならないよう協議をいたしましようということです。

私の感じといたしましては、市街地で大変道路の激しいところでとめないでやったというようなことは、安全だという説明でござりますけれども、安全で起きてはならない事故が起きましたので、ああいう場合にやつぱりけたの移動とかシクリーのはりの打ち込みとかこういうようなものについては、やっぱり一時交通止めしてでも、あるいは夜間に行うとか、そういうようなணクリーの場合は夜間とかそういうことにしてあります。

○櫻井規順君 少々具体的にお伺いします。

この事故は、まだ事故原因が正式には発表されていませんが、現地調査の中では私が思

るのは、やはり初歩的なジャッキ操作のミスとかあるいは労働力不足からでしようか、サクラダといふ元請の会社がいわば下請、孫請の会社に作業を行っていたというようなこと等もありますし、あるいは車両の通行の禁止、そういうことをしなかつた等々の初歩的なミスの積み重ねの上で起きていたわけであります。

そこで、私は具体的な解決策といいますか処方は、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるからということでもって大変ピッチを上げさせているわけであります。東海道新幹線をオリンピックに間に合わせてつくらせたところは、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるからということでもって大変ピッ

チを上げさせているわけであります。東海道新幹線をオリンピックに間に合わせてつくらせたところは、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるからということでもって大変ピッチを上げさせているわけであります。東海道新幹線をオリンピックに間に合わせてつくらせたところは、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるからということでもって大変ピッチを上げさせているわけであります。東海道新幹線をオリンピックに間に合わせてつくらせたところは、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるからということでもって大変ピッチを上げさせているわけであります。東海道新幹線をオリンピックに間に合わせてつくらせたところは、運輸省サイドから見ますと、許可を与える上にござまして建設工期の問題、平成六年にアジア大会が開かれるから

て、建設省等が設けております新交通システム土木構造物設計指針あるいは市街地土木工事公衆災害防止対策要綱、高架工事安全基準等々幾つかあります。こういう指針、基準、要綱といふらるものを見直す必要が今度の事故でないかどうか。ないとするならば、行政指導上問題があつたのではないかというふうに思うわけであります。その後、建設計画はどのように、並びに工期の問題、横の調整については運輸省に求めるわけであります。いかがでしようか。

○政府委員(松波正彌君) お答えをいたしました。

まず最初に、工期の点についてお答えを申し上げたいと思いますが、工事の完成時期につきましては、用地の確保だと工事の難易度あるいは沿線の開発状況等を総合的に勘案しまして、今先生

要な工期を想定いたしまして、その期限を付して
いるところでございます。

先生も御承知の、今問題になつております広島
新交通システムにつきましては、昭和六十三年十
二月二十七日の工事施行認可時におきまして、平
成六年三月三十一日、約五年三ヶ月でございます
けれども、これを工事竣工期限として定めており
ます。我々、この工事期間につきましては、他の
同種工事と比べまして特に無理のないものと考え
ておりますが、運輸省といたしましては今後とも
この工事の難易度等を勘案しながら、適切な工事
の期限を定めることによりまして少しでも安全な
工事の実施、そして都市交通問題の早期解決を図
っておりますけれども、私の方からまとめてお答えを
いたしたいと思います。

○説明員(木下博夫君) 御質問が多岐にわたって
おりますけれども、私の方からまとめてお答えを
いたしたいと思います。

まず、建設業を預かります立場の人一人でござ
いまして、今回の工事でこうした多くの方を亡
くされたことにつきまして大変遺憾に思つております。

先生御質問ございました中に、元請、下請問題
の点もございます。確かに建設業は総合組み立て
産業でございますので、私どもはそこのあたりの
各企業間の責任、役割ということについては常に
心せねばならない、こう思つております。

お話をございました各種基準でございますが、乗
車からそれなりの内容を含んでおります。今回の
事故の原因は、まだ御承知のとおり、捜査中、調
査中でございますけれども、私どもは、今回の事
故の原因その他を十分明らかにした上でござい
ますが、今日的に見直すべきところ点検すべきと
ころがあれば、それなりの点検をしなきゃいけな
いと、こう考えております。

○櫻井規順君 ちょっとと不満なんですけれども、
点検しなければならないところがあると思うので、
指摘しておりますので、ぜひ点検願いたいという
ふうに思います。

広島新交通システムは以上にいたしまして、次
に、バスの活性化対策の問題について触れてまい
りたいと思います。

新交通システムは、今の混雑状況をいわば地下
あるいは高架へ、こういう対応の仕方になつて
いるわけであります。道路上の混雑の解消の対
策として、現行の都市構造、現行の道路のもとで
なお混雑緩和対策というものはハード、ソフトの
両面にわたって対策が立てられるというふうに思
うのであります。やや安易に新交通システムに施
策を求めるのが急だというものががあるのでない
かという感じがいたします。それだけに、今運輸
省が進めておりますバスの都市における活性化対
策という問題は非常に重要なというふうに思つ
ております。乗り合いバスの乗客が大変な減少
傾向からやや減少傾向が落ちてきております。御
案内のように、一九七〇年ころよりしばらくの間
一億人のオーダーで乗り合いバスの乗客は少なく
なり、最近数年間は一千万台のオーダーで減少が
やや落ちてきているわけであります。

そこで最初に、このバスの活性化対策でこれま
で運輸省が都市新バスシステムあるいは今度バス
活性化対策、特にロケーションシステムの導入によ
つて非常に市民から親しまれるバスということ
で活性化が進んできているわけであります。乗
り合いバスの乗客の減少傾向にやや歯どめがかかる
つてきていることと、運輸省が進めてきましたバ
スロケーションシステムを中心とした都市新バス
システムの効果といいますか、これが呼び水にな
らぬうちにごらんになっているか、いかがでしよう
か。

○政府委員(佐々木建成君) 先生今御指摘のよう
に、都市における道路交通混雑に伴うバスの走行
速度の低下、信頼性の低下に対応した対策としま
すが、今日的に見直すべきところ点検すべきと
ころがあれば、それなりの点検をしなきゃいけな
いと、こう考えております。

○櫻井規順君 ちょっとと不満なんですけれども、
点検しなければならないところがあると思うので、
指摘しておりますので、ぜひ点検願いたいという
ふうに思います。

の導入によって、その導入前後にどのように輸送
人員が変化したかというようなお尋ねかと思いま
す。

昭和六十二年度から平成元年度までの間にバス
活性化補助金を交付した七つの事例について見ま
すと、それぞれ置かれた道路の状況等も違うので
数字がばらつきがあるわけでございますが、最も
伸びが大きかったのが昭和六十二年度の補助事例
であります奈良県バス協会の場合でございま
す。一五・九%増という伸びになつております。
それから、そのほかのものを見ますと、一般的に
は一ないし5%程度の増になつてているという状況
でございます。

○櫻井規順君 今まで運輸省が進めてきたバス活
性化事業あるいは補助金、これは本当に公営バス
あるいは私鉄が行つてきたバスロケーションシス
템の導入一つ取り上げてみてもほんの一部であ
りまして、かなりこれが呼び水になつて波及効果
を持つてきているというふうに思つてあります。
しかし、平成三年度の予算を見ましても非常
に少ないわけであります。少ないと言つてはあれ
かも知れませんが、平成二年度に比べますと倍加
をしたわけですから、これは大いに評価をし感謝
をするわけであります、なお少ないのであります。

今民間会社一社をとりましても、運輸省が進め
ておりますバス活性化対策がああした五つの事業
を一社で五億ぐらいかけているところは結構ある
わけであります。一社分程度の我が国のバス活性
化対策事業の予算になつているわけであります
が、運輸省としましては、こういったものが今御指
摘のようなバス活性化の呼び水になるということ
でありますので、今後ともこの活性化を適正に図
ることがでありますよう、バス活性化補助の所要額
の確保に努めてまいりたいと思います。

○櫻井規順君 都市における混雑緩和で、こうし
たハードの面からの対応の仕方とそれからソフト
の面からの対応というものがまだまだ欠けている
のではないか。大都市では時差出勤等をやつてい
るわけでありますが、もう少し運輸省と建設省、
自治省、警察等々との横の連携の中でのソフト面か
らの混雑緩和という問題が取り組まれていいのでは
ないか。

例えば、若干私も関係者から耳にするわけであ
りますが、朝の通勤ラッシュでのバスあるいは通
勤乗用車、こういうものの円滑化を図る上におき
ますかちょっとお伺いします。

○政府委員(佐々木建成君) バスの活性化のため
の補助金につきましては、先生今御指摘になりま
したけれども、平成三年度の予算案におきまして
幾つか変わった点がございます。

まず、従来はモデル事業に対する援助というこ
とであったわけでございますが、この場合には、
ある地域では一事業者しか認められないとかある
いは初年度出したものについては翌年度は出ない
というような制約があつたわけであります。こ
れを一般的なバス活性化事業に対する支援とい
ふうに変えたという点がございます。それから、
補助率につきましては、従来国のみが単独で三分
の一の補助をするということであったわけでござ
いますが、今回は国、地方合計しまして五分の二
の補助率に引き上げるというようなことをやりま
した。それから、従来、箇所数の制約は撤廃を
いたしたこと。それから、先生御指摘のよ
うに、額でございますけれども、平成二年度は二
億七千百万円であったわけですが、三年度は倍増
の五億四千万円ということで、相当私どもとして
は努力をした結果こうなつたと思うわけでござ
います。

運輸省としましては、こういったものが今御指
摘のようなバス活性化の呼び水になるということ
でありますので、今後ともこの活性化を適正に図
ることができますよう、バス活性化補助の所要額
の確保に努めてまいりたいと思います。

○櫻井規順君 都市における混雑緩和で、こうし
たハードの面からの対応の仕方とそれからソフト
の面からの対応というものがまだまだ欠けている
のではないか。大都市では時差出勤等をやつてい
るわけでありますが、もう少し運輸省と建設省、
自治省、警察等々との横の連携の中でのソフト面か
らの混雑緩和という問題が取り組まれていいのでは
ないか。

例えば、若干私も関係者から耳にするわけであ
りますが、朝の通勤ラッシュでのバスあるいは通
勤乗用車、こういうものの円滑化を図る上におき
ますかちょっとお伺いします。

まして、例えば通勤時の大規模貨物トラックの時間規制、こうした問題が真剣に指摘されておりまます。こうした車両のラッシュ時の時差出勤的な対応といふものは検討されたことがあるのか。あるいはソフト面から渋滞解消といふものはどうお考えでいるのかお伺いしたいといふに思いますが、いかがですか。

○政府委員(佐々木建成君) バスの活性化のための道路交通の渋滞をどういうふうな解決方法として取り上げるかというような観点からの御質問だと思いますが、まず最初の、トラックの時間規制というようなお話をございますけれども、昭和六十三年七月に交通対策本部決定が行われまして、これは「大都市における道路交通渋滞対策について」というタイトルでございますけれども、この決定に沿いまして、まず、直接的にはバス専用レーンあるいは優先レーン、それから都市新バスシステムの導入等、バス輸送のサービスの向上を図りますとともに、それとあわせまして、トラックの面では共同輸送の促進ということや、車両数が減るよう共同輸送を促進しようというようなことを初めとしまして、貨物流通の合理化を進めることももうたつてあるわけでございます。これは運輸省限りでできる話でもありますけれども、総合的な見地からそういう点も含めてバス活性化対策を進めてまいりたいと思います。

それから、ソフトの面でそのほかに何かあるかといふようなことでもございますが、大都市における地下鉄を始めとする鉄道の整備をやるということによりまして道路上の交通が地下鉄に転移するというようなことも有力な手段ということで從来から実施しているところでございます。

○櫻井規順君 そうした、何といいますか、頭を使えといふような御指摘が非常に多いのですから、ソフト面からの追求をひとつ強めていただきたいと希望しております。

三番目に、JR東海道新幹線の混雑緩和と安全性の問題について触れておきたいといふに思っています。

私は静岡から東京に乗ることが多いわけあります。もう大方朝は、グリーン車はまあいいわですが、座席指定を含めまして満杯であります。自由席はもう大体立つののが普通でございます。ですが、座席指定を取らない限りほとんど座席はないと思います。自由席でも乗車効率が八〇といふうな数字が出てきております。非常に何といいますか、新幹線の乗車基準からして逸脱するような状態がずっと続いているわけであります。そういう意味におきまして、この東海道新幹線の混雑緩和という問題は安全性という観点から見ても非常に大事な問題だというふうに思うわけであります。

しかば、どういうふうに輸送力を増強するかということが問題なんですが、残念ながら、私は資料を求めていたのですが、追求が足りないためかJR東海からも運輸省からもいただいておりません。しかし、私の情報から総合的に判断しますと、一つは東海道新幹線の輸送力増強を願って、今はまだ四本の七一四ダイヤというものは、これは現行では私もいろいろな事情を聞いてみてもう満杯であろう、これ以上今の中では増強することは難しいだろうということは私もわかる気がいたします。どうしても操車場あるいは新駅をつくらなければなりません。どうしても操車場があるといふことは難しいだらうということには、これは解決しないのではないかといふことを感ずるわけであります。

問題は鉄橋、コンクリート高架橋という、こういふ構造物に対する安全性が非常に心配されるわけであります。盛り土等あるいは車両あるいは架線、こういうものに対してはしばしば点検され、その都度補強してしのいできているようを感じます。

平成二年度のヘリコプターの登録機数というものは非常に急激に伸びていて、年に何つております。それに比例してかヘリコプター事故もまた非常に多くなっております。平成二年度でヘリコプター事故を見ますと、通常の一年分の死亡者を一機の事故で出すというふうな悲惨な状況があるわないと存じます。

そこでお伺いするわけであります。このヘリコプター事故の増加の背景をどういうふうにごらんになつておられるか。そして、私は一つは、このヘリコプターの航路の確定といいますか航路を決めるということが非常に重要なときにつけています。それが、その辺についてのお考えをお聞かせ願いたいといふに思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 東海道新幹線につきましては、最近年々輸送量が増加し、輸送力が逼迫しているということは先生御指摘のとおりでございます。

まして、東海道新幹線につきましては、先生御指摘のように建設してターミナルとして活用し、輸送力を増強するという案につきましては、現在技術的に検討を行っているところでございます。なお、JR東海が提案しております品川に新駅を設け、かつ車両基地を建設してターミナルとして活用し、輸送力を増強するという案につきましては、現在技術的に検討を行っているところでございます。

そこで、学識経験者等を含めました東海道新幹線輸送力問題懇談会を設置しまして、現在技術的にどのような輸送力増強策が最も有効かを検討しているところでございます。

JR東海の調査を待ちつつ、また昨年台風による被害が発生したこともありまして、構造物の改修計画のヒアリングを行つて安全対策に遺憾のないよう指導してきておりますし、今後とも維持更新をどのように行つていくか、一度にこれらの取りかえが発生することも問題でございますので、どのような順序でやつしていくかということを現在鋭意調査しておりますが、私どもとりたいと考えております。

○櫻井規順君 もう一つ、東海道新幹線の安全性の問題ですが、昨年は列車が大雨で停車するといふようなことが非常に多くございました。九月十五日でしたか台風がありまして、三島の大場川といふ川がはんらんをいたしまして、新幹線のコンクリート高架橋ございますが、高架橋の橋脚を支えておりました護岸が崩れ、そして川底が一メートルぐらいえぐられるというふうな災害がありました。一時新幹線もとまり、しばらく最徐行で通るというふうな事態がありました。JR東海の方では独自の調査をここ数年進められていくといふことでございます。

問題は鉄橋、コンクリート高架橋という、こういふ構造物に対する安全性が非常に心配されるわけであります。盛り土等あるいは車両あるいは架線、こういうものに対してはしばしば点検され、その都度補強してしのいできているよう感じます。

○櫻井規順君 これまで私は東海道新幹線の輸送力を増強、それから安全性については大いに勉強してまいりたいというふうに思ひますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

○櫻井規順君 これから私も東海道新幹線の輸送力を増強、それから安全性については大いに勉強してまいりたいというふうに思ひますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

○櫻井規順君 次に、回転翼航空機の事故防止について伺いたいと存じます。

○政府委員(大塚秀夫君) 東海道新幹線の混雑緩和のためには、あるいは安全性確保の上においては、これは欠かせない問題だといふに思ひます。しかし、JR東海が進めております安全調査はどんな進展になつておられるといふに運輸省は把握されているか。なあ、こうした問題についての運輸省の指導方針といいますか対応についてお伺いしておきたいといふに思ひます。

○政府委員(加藤晋吾君) お答えいたします。

今先生御指摘のように、大変今ヘリコプターは

機数が増加いたしております。昨年末では大体約千百機ということございまして、五十五年末には五百機ございましたので機数は大変ふえておりますけれども、事故の件数自体は、これはずっと比べてみると横ばいというような感じでございます。ただ、今先生も御指摘になりましたように大変昨年は死亡事故が多くて、今おっしゃいましたように一機で十名の死者が出るというような重大事故と申しますか、こういった事故がございました。

今先生おっしゃいました航路を定めるというお話をございますけれども、ヘリコプターといふのは特性上、普通のいわゆる我々固定翼と言つております飛行機に比べますと大変機動性があるといいますか、從来、例えば農薬散布とかそれから報道取材といいますか、それから遊覧等機動性のある飛行をやっておりまして、これを例えれば固定翼の航空機みたいに一定の航路を定めて飛ばすといふことはヘリコプターの特性自体からいってもなかなか難しいわけであります。例えば、大変高く飛ぶということは、ヘリコプター自体が与圧装置と申しますもので機内に与圧を与えておられませんのでなかなか難しいのですから、そういう意味で普通の固定翼の、例えば大型のジェット旅客機みたいな、こういった航空機に対して設定されているような航路と申しますかそういったものをつくるのはなかなか難しいということございまます。

○櫻井規順君 ひとつ、専門的にわたる問題ですから御研究いただきたいと思うわけですが、ほとんど乗用車並みの飛行状況になつてゐるのではないかと思うんです。道路にはセントーがあつてセントーを越すわけにいかないわけでありまして、ヘリコプターの場合も昨年、一昨年ですか、農薬散布等で衝突事故が起きるというような状況が生まっています、何か一定のルールを確立しないといかぬのではないかという感じがするわけであります。

それから、昭和六十年から平成二年にかけて起

きた事故について、これは航空事故調査委員会が発表した記録があるわけであります。事故原因の中で操縦士の運転ミスといいますか、その事故に対する関与率が非常に高いわけであります。これは小型飛行機も共通の現象があるわけであります。しかし、結局操縦士のあり方に一つ問題がありはじめます。それは人手不足も手伝いまして非常に問題が起きているようだ感するわけであります。

いま一つは、ある時期にヘリコプターの操縦が非常に集中するというふうなことで、操縦士の非

常に過酷な労働条件といいましょうか、そういう問題が事故原因になつていて、いうふうに思つておりますが、パイロットの養成システム、今

のパイロットのあり方の見直し、こういう点が必要になつていて、いかが思いますが、いかがですか。

○政府委員(加藤晋君) お答えいたします。

先生、今御質問のございましたパイロットの養成システムと申しますか、これにつきましては、

特に回転翼航空機、ヘリコプターについて述べさせていただきますと、自家用と申しますかこのパイロット、航空機の操縦士といふのはいろんなク

ラスがあるわけでござりますけれども、いわゆる

自家用と申しておられますけれども、一番下のクラ

スという言い方でよろしいかと思ひますが、これ

につきましては外國でライセンスを取つて、そし

て我が国でこれを切りかえるという方式であります

かと思いますが、いかがでしょうか。

○政府委員(加藤晋君) お答えいたします。

今先生御指摘のよう、最近の機数の増加とい

うのは自家用機についてもかなりふえておるわけ

でございます。ただ、お言葉を返すようであります

けれども、今お話しの、例えば事業用と申しま

していろいろ事業を行つ場合、これは私ども我が

国で試験を行つておられるわけでございます。

今先生おっしゃいましたが、例えればパイロ

ットのミスによる事故が多いんじやないか、こう

いうことでござりますけれども、いろんな議論を

いたしますけれども、やはりミスといふものの背

景にどんなものがあるかといふことを我々

考へておりますし、それから、例えば気象判断を

誤つてしまふとかそれから低くおりてしま

うというような基本的なことを守らないで事故を

起こしてしまつたものもございまして、そ

ういった問題も含めまして、最近に至つてヘリコ

プターの使われ方が從來の産業航空と申します

か、そういうしたものから大変変わってきていると

いうような感覚もいたしておられたので、昨年

私どもの航空局の中に担当の課長を中心といたし

まして、外部の方も招いてヘリコプターの安全運

航の対策のための検討会を設けております。これ

は近々これについて中間的な取りまとめができる

かと思っておりますが、そういう面でいろいろ

検討を今していところでござります。

○櫻井規順君 もう一つ事故防止対策で。

今おっしゃったように、事業用のヘリコプター

の操縦はかなりいいと思うんですけども、昨年

急速に自社用、自家用のヘリコプターの登録があ

れています。しかし事故例を見まして、ほとんど有視界

飛行といふことでもつて操縦士の判断にすべてが

ゆだねられているわけであります。その操縦の方に大変心配があるのですから指摘をしているわけであります。しかし事故例を見まして、ほとんど有視界

飛行といふことでもつて操縦士の判断にすべてが

ゆだねられているわけであります。その操縦の方に大変心

りまして、もう少しハイロットの所属する会社あるいは家族等々の意見を徴する。これはあくまで広げた事故調査といふものあるいは関係者の意見の聴取ということが必要ではないかというふうに事故原因の追及という観点に立って、もう少し調査報告を見て思うわけがありますが、いかがでしょうか。

○説明員(浅井俊明君) 航空事故の調査に当たりましては、ハード面だけでなくソフト面、例えば会社の運航体制、整備体制、また乗員等の飛行経歴、事故発生以前における勤務状況あるいは乗員の身体状態などにつきまして調査をしておるところです。

その際、今先生お話しになりました設置法の十五条に書いてございます事情聴取を関係者から行っておるところでございますが、私どもは生存ハイロット、またその場に居合わせた者だけから事情聴取するのではなく、関係の会社あるいは家族等からも必要があると認められる場合には事情聴取を行つておるところでございます。今後とも十分な調査を行いまして、的確な原因究明に努めてまいりたいと考えております。

○櫻井規順君 なお航空事故調査委員会のスタッフあるいは権能の問題、こういう問題については勉強させていただきまして、今のヘリコプターの事故調査もなお私まだ分析が甘いものですから分析させていただきまして、また必要があれば提言をさせていただきたいと存じます。

次に、第六次空港整備計画の問題について幾つかお伺いをしたいといふうに思います。

最初に、第六次空港整備計画で我が国の三大空港もやつと完成をするという状況を迎えるわけであります。これで航空行政の方も非常に基礎固めができたといいますか、国際的に見ましてもそれなりの飛行場が整う、航空界から見てもいわば土台ができた、そんな状況を迎えるのではないかといふうに思うわけであります。

地方空港に關心のある立場から見ますと、第五次もまた第六次も三大空港の整備に大方の予算を

とられてしまったことでもって考えさせられるものがあるわけであります。しかし、三大空港が完成するということは我が国の航空行政、航空界にとってそういう意味があるのでないかと思われますが、第六次空港整備計画の位置づけ、それについて細かくなくていいです、大ざっぱなことで基本的な所感を大臣からお伺いしたいと思います。

○国務大臣(村岡兼造君) 第六次空港整備五ヵ年計画の策定につきましては、三月一日に対前計画比六六%増しの三兆千九百億円の投資規模の閣議了解を得たところであります。この投資規模を前提に、昨年八月の航空審議会の中間取りまとめに沿つて具体的な内容についての検討を進め、本年秋ごろには航空審議会の答申を得て五年計画の閣議決定を行う予定であります。

計画の策定に当たりましては、中長期的な航空需要の増大に対応しつつ、国内、国際ネットワークの充実、多様化が図られるよう、新東京国際空港の完全空港化、東京国際空港の沖合展開及び関西国際空港の開港の三大空港プロジェクトの完成を最優先課題として推進するとともに、一般空港の整備等、所要の空港整備を推進していく考え方であります。

○櫻井規順君 第六次空港整備計画の中間報告の中にあるわけであります。この第六次空港整備三

大プロジェクト、特に新東京国際、それから東京国際空港、この二つが六次空港で完成したとき

に、この中間報告にありますように、一九九五年度の旅客、貨物の国際、国内にわたつての予測需

要量というものが計算されているわけですが、この予測需要に対し実際に三大空港ができた時点

でどれだけの需要を満たすことができるか、少し

ペーセントで示していただけませんか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

ただいま先生のお尋ねは、新東京国際空港それ

から羽田の東京国際空港が完成した場合に、その

ときの航空需要に対するどのように充足するかと

いうお尋ねだと思いますが、私どもの考え方では話し合いによる解決、過激派には毅然たる措置

は、新東京国際空港の完全空港化がなされ、羽田の沖合展開が完成いたしますケースにおきましては、その時点における国際、国内の航空需要には十分に対応できる、そのように考えております。

○櫻井規順君 いま一つ、成田の完成時点で、これは正式な数字ではありませんが、現在三十一カ

国五十一年社が成田に乗り入れていると、これは数字の間違いがあるかもしれません、古い数字かも

りません。しかし、新たに四十三カ国から成田への乗り入れを要求しているといいましょうか申し込んでいるということですけれども、この諸外

国の申し入れに対してこの成田は、今の六次空港でできた時点にどのくらい満たし得るか。

○政府委員(宮本春樹君) 成田の新東京国際空港についてのお尋ねでございますので、その辺についてお答えいたします。

新東京国際空港につきましては、先生御案内のとおり、平成元年度におきまして航空機の発着回数が十一万五千回、航空の旅客数が二千十三万

人、航空貨物の量が百三十三万トンというこ

とで、空港の処理能力の限界に達しているわけであります。

また、現在乗り入れている航空会社、先生お話

ございましたけれども、現在三十八カ国五十二社が乗り入れております。これらの航空会社からの増便が強く求められております。そのほかに、さ

らに四十三カ国から新たに乗り入れたいといいう希望があるなど、今後航空需要は増大すると思われます。

しかししながら、新東京国際空港の完全空港化を図るためには、御案内のとおり、残る未買収地、

これは大体二十一・三ヘクタール、空港用地の二

%で、敷地内に農家が八戸ござりますけれども、

その取得と過激派対策が不可欠な課題となつてお

りまして、私どもいたしましては、一昨年十二月

三空港の調査費六百万円というものが盛り込まれて

いるわけであります。それで、運輸省、政府側も得ないのでないかといふうに実績的に考えら

れます。

その次の問題は、平成三年度の予算に首都圏第

首都圏第三空港の問題が出ているかと思うんです

けれども、この首都圏第三空港の調査費六百万円の性格づけの問題にもなるわけですが、新空港の性格づけあるいは具体的に候補地探しに入るのかどうなのか、その辺いかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答え申し上げます。

首都圏の航空需要につきましては、新東京国際空港の完全空港化及び東京国際空港の沖合展開事業が完成すれば、相当の期間にわたりまして需要の増大に対応できると私どもは考えておりますけれども、今後の国民所得水準の上昇とか余暇時間の増大であるとかあるいは高速性志向の高まり、そういうことを背景にいたしまして今後とも航空輸送は着実に増大するものと考えられるわけであります。

このような背景のもとで平成二年の八月に出されました第六次空港整備五ヵ年計画に関する航空審議会の中間取りまとめにおきましては、「二十一世紀の初頭における東京圏の国内航空需要に対応するためには、空港能力の拡充が必要である。東京圏における新規の空港の設置、既存の空港、飛行場の活用等について関係者が連携して総合的な調査を進める必要がある」と、そういうことが示されておるわけであります。私どもいたしましては二十一世紀初頭における東京圏の国内航空需要に対応するために、空港能力をさらに拡充するためには必要な調査を行なうということで、平成三年度からその調査を始めたいと、そのように考えております。

○櫻井規順君 もう一つ、今空港に求められている問題として二十四時間営業といいますか、二十四時間乗り入れ、離発着、この問題があるわけであります。この必要性というものをどういうふうに把握されているか、そしてその適地といいうのを今日日本のどこに求めているのか、その辺をお伺いしたい。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

空港の二十四時間型の運用といいますか、そういうことについてのお尋ね、これは一つのことがあります。

一つは、空港自体が二十四時間オーブンしている、そういうことが必要であると思うのであります。この問題につきましては、我が國におきましては、新千歳、名古屋、福岡、那覇の地方拠点空港、これら空港は航空交通上の要衝に当たっておりますので、二十四時間型の運用体制になつております。定期航空会社のダイヤ上の運航時間外におきましても緊急時への対応等が可能になるような、そういう措置を講じているところでございます。

そのほかの地方空港につきましては、一般的にネットワークの集積度でございますとあるいは

利用度が低い状況でございまして、二十四時間の運用体制確保の必要性に乏しいのではないかと私ども考えておりますけれども、運用時間の一部延長等に関しましては、それぞれの空港について今後も輸送需要の見通しでございますとかあるいは

利便性の向上効果等についていろいろ、あるいは周辺の環境対策とかそういうことについて総合的に勘案しながら対処していくべき、そのように考えております。

それからもう一つの問題は、今先生お話ございましたのは、むしろその後者だと思ひますが、ございますけれども、二十四時間定期航空のダイヤが設定可能な空港が必要かどうかということだろう

と思います。

そのようなことについては、かなり難しい問題

があると思います。

ただ、一概に内陸であるからそういうことは不

能であるということにならないわけでありまし

て、やはり空港というのは地域の振興なり発展を図っていく上で中核的な施設でございますから、やはり周辺の環境と調和しながら、地元の方々に

お許しをいただけるならば、そういう空港は内陸

といえども存在可能であろうと思ひますけれども、環境問題等を考えますとなかなか困難ではな

かるうか、そのように考るわけがあります。

○櫻井規順君 第六次整備計画を見まして二つのエアボケットがあるような感じがします。

一つは、やはり地方空港の整備費が三大プロジェクトに押されて非常に少ないという問題であります。もう一つは、航空保安施設整備費が、これは第一次からずっと年々計画期間ごとに低下をしておりまして、いささか心配をするものであります。

地方空港の整備費の問題ですが、三大プロジェクトに押されて非常にぎくしなくなっている。とにかく急がれる問題は、千歳、福岡、名古屋を結ぶ根

ざいませんので、考え方としては二十四時間利用

可能な空港にしよう、そういうことで現在建設を

進めている、そういうところでございます。

○櫻井規順君 二十四時間離着可能な空港とし

てこれを内陸に求ることはやは困難というふ

うにごらんになるかどうか、その辺いかがです

か。特に北海道、本島において可能かどうか。特

に二十四時間求めている立場から見ていかがで

すか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先生お尋ねのとおり、空港というのはやはり周

辺の環境と調和して存在していく必要があるわけ

でございまして、その置かれています状況から、二十四時間そういう営業ができるというか、そ

うことが可能な空港が内陸部に現実的に可能か

どうかというところについては、かなり難しい問題

があると思います。

私がここでお伺いをしたのは、企業活動を含

めてあるいは市民社会の中での航空化という現象

の問題であります。我が

国の企業が自社機を持つ、ヘリコプターなんかを

随分持つようになってきてるわけであります

が、軽飛行機を含めまして自社機を持つという傾

向は今後急速に二十一世紀に向かって、あるいは

二十一世紀を越して広まつていくものなのかどうか

なのか。日本はアメリカと違つて国土が狭いから

そういうことはないよというあるいは御答弁かも

ります。

私がここでお伺いをしたのは、企業活動を含

めてあるいは市民社会の中での航空化という現象

の問題であります。我が

国の企業が自社機を持つ、ヘリコプターなんかを

随分持つようになつてます。うちの会社はもう静岡県のよ

うなところにおれなくて、東北、北海道に行って

飛行場を持って自社機を操縦しなきやならないと

いうようなお話をはじめに聞くわけであります。

か。予測の問題でありますが、いかがでしよう

か。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先ほど私どもの技術部長からヘリコプターが非

常に伸びている、しかも自家用のヘリコプターが

非常に伸びているということを申し上げました

が、自家用の小型機につきましては伸びております。

けれども、ヘリコプターほど高くはございません。

しかし、先生からただいまお話のございました

とおり、今後の日本の経済社会の状況等を考えま

すと、自分で飛行機を持ってそれを社用なり自分

のいろいろな用に使っていく、そういうものが今

後ふえていくであろうということは予想されるところでございまして、そういう小型機用の空港の整備あるいはその他小型機に関するいろんな安全の確保の問題、こうしたことも私どもの航空行政の中では重要な部分を占めるのはなからうかといふ認識は持っております。それについての検討をいろいろ進めているところでございます。

○櫻井規順君 地方空港の整備の問題で伺うわけですが、傾向的には国際化が急速に進むし、航空化もまたこれは進むという状況を迎えていよいよふうに思います。

首都圏における地方空港のあり方の問題であります。

首都圏には御案内のように地方空港はないわけであります。現状は、まあ一番近いのは福島になりますか、あるいは新潟。福島も新潟も首都圏とは勘定できないと思います。我が静岡県も今静岡空港が名のりを上げているわけですが、これはかなりますか、あるいは新潟。福島も新潟も首都圏と思いません。問題は、首都圏に地方空港ができるなったわけであります。しかし、これは航空化、国際化という進展の中で必要になつてくると思うわけあります。首都圏に近い空港位置になるかというふうに思ひます。問題は、首都圏に地方空港ができるなったわけあります。しかし、これは航空化、国際化という進展の中で必要になつてくると思うわけあります。首都圏の第三空港の位置づけの御質問だと思ひます。首都圏の第三空港の位置づけの御質問だと思ひます。首都圏の第三空港の問題につきましては、先ほど申し上げましたとおり、航空審議会の中間取りまとめで、「二十世紀初頭には首都圏に第三空港が必要になつてくる、そのため総合的な調査を行う」ということいろいろな調査の諸点が示されているわけでござりますけれども、そういうことの中に、たまたま先生がお話しになりました他の交通手段との連携の問題でござりますとかあるいは首都圏におけるいろいろな空港の相互連携の問題でござりますとか、そういうようなことがあります。ただこの調査は、今御審議いただいております予算が認められました後で、平成三年度から調査を始めるということになつておりますので、現在調査に着手しているわけではございませんので内閣が認められました後で、平成三年度から調査を始めるということになつておりますので、現在調査に着手しているわけではございませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○櫻井規順君 第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

そこで、首都圏の地方空港のあり方で幾つかボイントがあると思うんですが、一つは、やはり首都圏に空港をつくるということは、先ほど出た首都圏第三空港の位置づけが一つ問われると、ふうに思うわけであります。それとリンクされてい

なつたり少なくなったりする。問題は、首都圏のこの地方空港というのは新幹線とのリンクが共存共栄の形で成功しないと成り立たないというふうに思うわけです。

○政府委員(宮本春樹君) お答え申し上げます。

首都圏の第三空港の位置づけの御質問だと思ひます。首都圏の第三空港の問題につきましては、先ほど申し上げましたとおり、航空審議会の中間取りまとめで、「二十世紀初頭には首都圏に第三空港が必要になつてくる、そのため総合的な調査を行う」ということいろいろな調査の諸点が示されているわけでござりますけれども、そのようなことは非常に重要だと思いますが、その辺の問題意識はいかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答え申し上げます。

首都圏の第三空港の位置づけの御質問だと思ひます。首都圏の第三空港の問題につきましては、先ほど申し上げましたとおり、航空審議会の中間取りまとめで、「二十世紀初頭には首都圏に第三空港が必要になつてくる、そのため総合的な調査を行う」ということいろいろな調査の諸点が示されているわけでござりますけれども、そのようなことは非常に重要だと思いますが、その辺の問題意識はいかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

ますので、それにも万全の配慮を払つてまいりとすることをここで申し上げておきたいと思うわけでございます。

それから、お尋ねの我が国の国内輸送ネットワークの中でのローカル・ツー・ローカルのお話でございます。

これはこれから輸送の問題でローカル・ツー・

ローカルにどう重点を置くかということが航空行のターボ双発ジェット機を飛ばすような形でローカル・ツー・ローカルの航空旅客輸送、貨物輸送の問題は非常に重要だと思いますが、その辺の問題意識はいかがであります。

○政府委員(宮本春樹君) お答え申し上げます。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

まず最初に、第六次空整で地方空港はまだまだ押しやられているわけであります。そこで、地方空港の何とも申し上げられませんけれども、そのような考え方で今後進めていきたいと思っております。

第六次空整計画になるわけですが、そもそもこの空整計画というのは航空保安施設の整備、航空保安という問題が一つの大きな柱になります。ところが、空整計画の予算全体の中で三次は一四・七、四次は一〇・五、五次は九・四、今度は航空保安施設整備費は九・二五というふうに年々低下してきております。航空保安施設整備、航空保安という問題についてどうぞ重視されますよう、これを最後に希望して私の質問を終ります。

○片山虎之助君 私は鉄道のファンでございますので、鉄道整備には大変関心を持っているわけであります。二十一世紀がだんだん近づいてまいりまして、やつぱりまた自動車から鉄道に返ってくる、鐵道復権の時代になるんじゃなかろうか。ただ、環境問題あるいは本日の委員会でも議論がございましたが、安全性の問題で鉄道も一〇〇%安全かどうか議論ありますけれども、相対的に安全だ。あるいは道路交通の渋滞なんかを見ますと、やはり二十一世紀はまた鉄道の時代が来る、こう思うわけでございますが、この鉄道整備の重要性についての大臣の基本的な認識をまずお伺いいたしたいと思います。

○国務大臣(岡岡兼造君) 鉄道は、先生御指摘のとおり環境問題、安全の確保、交通渋滞の解消等の観点からもその役割は今後ますます重要ななるものと認識いたしております。

また、鉄道の特性が發揮できる分野におまじては極力自動車から鉄道へのモーダルシフトを図ることが要請されており、運輸省といたしましてもこれらの点を踏まえ、二十一世紀に向けて長期的にも鉄道ネットワークの整備、幹線鉄道の高速化、通勤通学輸送の改善等に積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

○片山虎之助君 ひとつよろしくお願ひいたします。

それで、今回法律も出ているようあります

が、鉄道整備を一元的、総合的、効率的にやることで鉄道整備基金をおつくりになる。大変結構だと思いますが、なぜ特殊法人かといふ議論があるんですね。鉄道整備というのは大変公共性が強い。その金をやりとりするものを国と違う特殊法人でやるということは、公共性といふことでどうか、そういう面から見ていかがかということが一つ。

しかし、それはこの特殊法人が完全に国の下請けとなるんだと、こういうことに対するのなら特殊法人をつくる意味がないわけですから、何で特殊法人にするのかという理由とメリットを簡潔に御答弁ください。

○政府委員(大塚秀夫君) 今般の鉄道整備財源構想におきましては新幹線鉄道施設の譲渡収入の一部を活用することとし、それに一般会計財源を元的に管理運営するために特殊法人鉄道整備基金をつくったわけですが、今先生御指摘のように、国は鉄道助成についての基本指針を定めるとともに、この特殊法人におきましては六十名余の職員をもって鉄道助成の実務的な業務、交付業務、監査業務等を行っていくというふうに分担することとしております。

○片山虎之助君 議論ありますが、次の質問に移ります。

きょうは国鉄清算事業団の理事長及び担当の理事の方がお見えでございますけれども、その前に清算事業団の用地の払い下げをおやりになつてゐるわけですが、その根拠になつてはいる省令の改正を去年の秋にやられて、今までには公共団体だと大変公益性の強いものを中心に払い下げをやられたわけですが、もう第三セクターでもよろしいことではございません。

○片山虎之助君 まあ、それはそれでよろしい。

そこで、この改正省令の対象物件、これは省令の六条だったですか、二号と三号とあるんですけども、全国で二号が幾ら、三号が幾らありますか。それとその内容、中身ですね。

それから、もう余り時間がありませんからまとめて言いますけれども、その案件については地元の調整というんでどうか折衝というんでしょ

不動産交換ローンの土地処分方法の実施に對応するための随意契約の条件の緩和を行うこととしたわけでございますけれども、具体的には、従来地方公共団体みずからが一〇〇%公用、公用または公益事業の用に供する場合のみに限られておりましたものを、地方公共団体に譲渡はいたしますが、地方公共団体が主として公共用等に用いられる場合には第三セクターに、また、公益事業用に貸し付け公益事業に充てられるもの、これは三件ございまして、二件は社会福祉法人が養護老人ホームを設ける、あるいは精神障害者更生施設を設けるというもの、一件はバス会社がバスのターミナルを設ける、この三件でございます。合計五件でございます。

それから、現在もこのような案件について検討中、予定のものがございまして、例えば港湾の旅客ターミナル、こういうことについて検討中のものが数件ございます。

○片山虎之助君 そこで、また岡山市のチボリ公園の話をさせていただくのですが、チボリ公園は省令の対象の何号になりますか。

○政府委員(大塚秀夫君) 今岡山について検討のし直し等が地元で取り上げられておりますので、具体的なケースというのはこれから問題でございますが、過去に検討されておりました形においては、今言いました省令の二号案件、つまり第三セクターに貸し付けるに当たると考えております。

○片山虎之助君 岡山のケースは、御承知のように市が取得して、これは公会社が代行取得するんですね。今の案なら変わるかもしれませんよ。それを公益法人に使用させるんですよ。これは貸し付けて使用料取るかどうか知りませんよ、使用させたときに料金を出資した法人です。それをさらに民間の株式会社へ委託するんです。クッションとして、市が取得するという名目で公会社が代行取得して公益法人に使用させて、そこの公益法人に使用させるという名目でその公益法人がささらに株式会社に委託するんですよ。こういうのは、今のあなたが言われる二号にす

ぱり該当するんですね。

○政府委員(大塚秀夫君) 具体的には清算事業団が交渉しておりますが、私どもの聞いているところは、都市公園事業という公共の用に充てるといふうに聞いております。したがって、これが都市公園事業である限りにはこの要件に該当すると考えております。

○片山虎之助君 そうすると、都市公園事業ならクッションが幾つあってもいいといふことになるんですな、あなたが言われるのは、都市公園事業という形式さえ整えばクッションが幾らあってもいい。

○政府委員(大塚秀夫君) あくまでも貸し付ける対象は第三セクターであり、その目的が公益事業ということです。それで、その先がどうなるかということについてはまたケース・バイ・ケーで考えなきゃいけないと思っております。

また、具体的なことは清算事業団が今交渉しているところをございます。

○片山虎之助君 それじゃ清算事業団の方にお伺いします。

今件について清算事業団のお考えを言ってください。

○参考人(岡山博君) 今回の岡山のヤードの跡地の問題につきましては都市計画法上の特殊公園として位置づけられておりますので、言うならば都

市計画上の都市施設という意味での位置づけが明確でございますので、ただいま省の方から御説明ありましたように、公共性二〇〇%であるというふうに私どもは解釈しております。

○片山虎之助君 あなた、チボリ公園というのを知っているんですね。

今言いましたように、市が土地はあれするけれども公益法人経由で株式会社に使わせて、それは貸付金で施設をやって、あとは入場料でそれを返していくんです。これは完全な収益事業ですよ。

ただ、形式は都市公園になっていますよ、都市計画公園に。収益事業であろうがどうであろうが都市計画公園であればいいということですか。一〇

○%というのはどういうことかもう一遍言つてくれださい。

○参考人(岡山博君) もう一度申し上げますと、土地の売買は私どもから岡山市の一〇〇%出捐であります。したがって、これが都市公園事業である限りにはこの要件に該当すると考えております。

○片山虎之助君 そうすると、都市公園事業ならクッションが幾つあってもいいといふことになるんですな、あなたが言われるのは、都市公園事業という形式さえ整えばクッションが幾らあってもいい。

○政府委員(大塚秀夫君) たのめですが、そこが事業主体となる社のようございますが、そこが事業主体となるところの、名前を申し上げてよろしいかどうかおれませんが、現在のところチボリパークという会社の下に株式会社があるというふうに私は聞いております。

○片山虎之助君 管理運営じゃないですよ、委託を受けるんですよ、丸々。これはよく調べなきやだめですよ、あなた。しかし、それは余りなにし

たを言われて、新しい方は一人立たれなんですが、一人が白紙撤回、もう一人が原点に戻つての再検討、こういうことで選挙されて、見直しうんですか原点に戻つて再検討が当選したわけですね、御承知のように。

○片山虎之助君 だから、ここまでいつて中断しなかを聞いています。今までの経緯はよろしい。どこまで交渉しているんですかということを言つてはいる。どの時点で中斷したか。

○参考人(岡山博君) 全くこれから交渉をしようという段階で中斷でありますので、今先生の御指摘に明確に答えますと、これから交渉をしようという段階で切れたということであります。

○片山虎之助君 それなら、中身は何にもまだ交渉していないと理解したらいいんですね、そうですか。

○参考人(岡山博君) はい。

先ほど言いましたように、都市計画決定を見たということと土地利用計画の決定を見たということ、それから資産処分審議会において処分の決定を見たという三点が事実として明確になつてはいるだけでございます。

○片山虎之助君 そこで、方針がいつ決まるのか大きなかな各地のヤードとか貨物駅の跡地の問題につきまして鏡意進めておるのであります。岡山のこの操車場跡地の問題につきましても同様に進めております。一つは土地利用に関する計画の策定というものが大前提になるわけでございますが、岡山の

で、平成元年の九月十三日に資産処分審議会から答申を得まして、公園、道路、駐車場等に使うこと

とが示されたというわけであります。

引き続きまして、この計画と並行的に進めておりました都市計画の決定が平成二年の八月三日に行われております。同じよう公園、道路、駐車場等についての決定が行われたということであります。

そういう状況の中で岡山市から譲渡要請がございまして……

○参考人(岡山博君) はい。私どもとしては、まさにこれから契約等についてお話を申し上げよう

べきました後、それを管理運営する会社としてその下に株式会社があるというふうに私は聞いております。

○参考人(岡山博君) はい。私どもとしては、まさにこれから契約等についてお話を申し上げよう

べきまでです。しかし、それは余りなにし

たを言われて、新しい方は一人立たれなんですが、一人が白紙撤回、もう一人が原点に戻つての再検討、こういうことで選挙されて、見直しうんですか原点に戻つて再検討が当選したわけですね、御承知のように。

○片山虎之助君 だから、ここまでいつて中断しなかを聞いています。今までの経緯はよろしい。どこまで交渉しているんですかということを言つてはいる。どの時点で中斷したか。

○参考人(岡山博君) 全くこれから交渉をしようという段階で中斷でありますので、今先生の御指摘に明確に答えますと、これから交渉をしようという段階で切れたということであります。

○片山虎之助君 それなら、中身は何にもまだ交渉していないと理解したらいいんですね、そうですか。

○参考人(岡山博君) はい。

先ほど言いましたように、都市計画決定を見たということと土地利用計画の決定を見たということ、それから資産処分審議会において処分の決定を見たという三点が事実として明確になつてはいるだけでございます。

○片山虎之助君 そこで、方針がいつ決まるのか私もよくわからぬのですよ。そこで時間がかかるかもしれない、方針が決まるまで。どういう方針になるのか知りませんよ。そうすると清算事業団としては、今のお話だと契約をしようとするところ

で中斷したと。これはいつまで待つもりなんですか、いつまで待てるんですか。それはどうい

うことになるんですか。

○参考人(石月昭二君) 御案内のように、私ども清算事業団は膨大な債務を負っております。年に一兆五千億の利息を払っている状況でございますので、できるだけ早く土地を処分する、時間と競争で土地を処分するという状況でございます。

したがいまして、できるだけ早くお話をまとめていただきたいということございますが、一方また、やはり清算事業団の持つております土地と

いうのは国鉄用地という国家公共の土地でございまして概して非常に大きゅうございますし、地域の発展の核になるようなケースも多うございますので、地域の計画も十分尊重しなきゃならぬ、そういうことで一刻も早い地域計画をつくついていたい。こういうのが私どもの立場でございま

す。

○片山虎之助君 理事長が言われるできるだけ早くというのは私もよくわかります。しかし、実際に方針がいつ決まるか見通しが定かでないんですけど、例えば半年ならしょうがない、あるいは一年ならしょうがないと。はつきり半年や一年と言わな

がらも困ると言われるかもしれません、大体の感触はいかがでございます。

○参考人(石月昭二君) 具体的なお答えはちょっとあれでございますけれども、いずれにいたしましても当該の土地につきましては都市計画決定として公園というものが決められておりますので、それを前提とした利用以外に現在のところ考えられないということでございますけれども、若干の期間

は私どもとしても待たなきやいかぬと、こういうぐあいに考えております。

○片山虎之助君 それで、方針がどう決まるかと話したとおりやるのかもしません。そういう結果になるのかもしない。

そうすると、これは早くまとめて土地をこのま

リ公園というのはとにかくこれは少し直して普通の公園にする、こういうケースもありますよね。それから、やめてしまうという話もある。やめてしまふというのは契約がまとまつてないからそのままおしまいにする、こういうことになるんでしょけれども、仮に普通の都市公園、今のチボリ公園的な都市公園じゃなくて普通の都市公園、こういうことになるとすれば、手続上はどうなるんでしょうか。

○参考人(石月昭二君) 手続といたしましては、私どもといたしまして、普通の都市公園になると、いうことでございましたら資産処分審議会に報告をする必要はあるかと思います。

○片山虎之助君 やめる場合はいかがですか、もうやめちやうと。それはやっぱり資産処分審議会に報告するんですか、そこに報告するんですか。

○参考人(石月昭二君) これは、私どもといたしまして資産処分審議会に取りやめになつたという報告をする義務がございます。

○片山虎之助君 その場合は話がもとに返っちゃう。

あの操車場用地は大変いい用地ですよ、御承知のように。しかも、あなたの方はできるだけ早く処分して債務を返済せにゃいかぬ。そうなると、一般競争入札なんかやられるわけですか。

○参考人(石月昭二君) 先ほども岡山君から御説明申し上げましたように、私どもに帰属しました国鉄の貨物跡地のような膨大な土地につきましては、できるだけその利用価値、付加価値を高めて処理したいということと、それからやはり地元の要望に沿った使用の仕方をして地域発展の核にしたい、この二つの要請を踏まえまして、一般的には私たちの資産処分審議会の地域計画部会といふところで学者それから県側、市側、そういう構成で土地の利用計画をつくつておるところでございまして、それをその後都市計画として決定していくたゞく、こういう形になつておりますので、全部やめてしまうという話になりますと、これは都市計画決定の変更をやつていただきかなきやいかぬと

り公園というのはとにかくこれは少し直して普通

の公園にする、こういうケースもありますよね。それから、やめてしまうという話もある。やめてしまふというのは契約がまとまつてないからそのままおしまいにする、こういうことになるんでしょけれども、仮に普通の都市公園、今のチボリ公園的な都市公園じゃなくて普通の都市公園、こういうことになるとすれば、手続上はどうなるんでしょうか。

○片山虎之助君 やめる場合はいかがですか、もうやめちやうと。それはやっぱり資産処分審議会に報告するんですか、そこに報告するんですか。

○参考人(石月昭二君) これは、私どもといたしまして資産処分審議会に取りやめになつたという報告をする義務がございます。

○片山虎之助君 その場合は話がもとに返っちゃう。

あの操車場用地は大変いい用地ですよ、御承知のように。しかも、あなたの方はできるだけ早く処分して債務を返済せにゃいかぬ。そうなると、一般競争入札なんかやられるわけですか。

○参考人(石月昭二君) 先ほども岡山君から御説明申し上げましたように、私どもに帰属しました国鉄の貨物跡地のような膨大な土地につきましては、できるだけその利用価値、付加価値を高めて処理したいということと、それからやはり地元の要望に沿った使用の仕方をして地域発展の核にしたい、この二つの要請を踏まえまして、一般的には私たちの資産処分審議会の地域計画部会といふところで学者それから県側、市側、そういう構成で土地の利用計画をつくつておるところでございまして、それをその後都市計画として決定していくたゞく、こういう形になつておりますので、全部やめてしまうという話になりますと、これは都市計画決定の変更をやつていただきかなきやいかぬと

思います。

○片山虎之助君 もう時間がなくなつてしまりますので、ありがとうございました。ひとつよろしくお願ひいたします。

○鹿熊安正君 実は、私は地元富山県の精神薄弱者育成会の会長を務めておりましたので、長年にわたって強い要望の精神薄弱者に対する運賃割引について質問をいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 今回の全国新幹線鐵道整備法の改正で、今まで新幹線全部をフル規格でやるというものを見ています。それじゃ、もう一問だけ最後に質問させていただきます。

○片山虎之助君 は新幹線全部をフル規格でやるというのを見ています。それでは、これは小さい車両で走らせる。こうしたことでもうたうことは、将来財政状況、経済情勢、いろんなことの事情が整えば二の方は、これは小さな車両で走らせる。こうしたことでもうたうことは、将来財政状況、経済情勢、いろんなことの事情が整えばフル規格で直すということなんでしょうが、その点について。

○國務大臣(村岡兼造君) 将来フル規格の新幹線の建設を行うことにつきましては、基本スキームに基づく着工区間の進捗状況、収支採算の見通し、並行在来線の取り扱い、財源問題、国民経済上の投資効果等を総合的に見きわめつつ、その時期を検討することとなると考えております。

○片山虎之助君 そこで、整備新幹線の建設に当たって在来線は地元で第三セクターをつくってやる。それが条件だと言わると、私は、地方はみんな承知しましたと言うと思うんですよ、それは新幹線できる方がずっといいですから。しかし、そうなると在来線の運営というのは大変なことにあります。それが条件だと言わると、私は、地方はみんな承知しましたと言ったところです。そこには、運賃引について早期の実施を決意し、事務方に對し関係者との調整を急ぐよう指示したとのことであります。その真意をお尋ねいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほどもお答えを申し上げましたが、精神薄弱者に対する運賃引についてはかねてより国会請願や地方公共団体の意見書を通じ、また自民党精神薄弱者対策議員連盟、全日本精神薄弱者育成会等から強い要望をいたしましたが、精神薄弱者に対する運賃引については、運輸省として財政的な面、人的な面、技術的な面、いろんな形で応援してやるといふことが私は必要だらうと思うんですが、それにあります。運輸省として財政的な面、人的な面、技術的な面、いろんな形で応援してやるといふことが必要だらうと思ふんですが、それについての御所見を承つて私の質問を終わります。

○政府委員(大塚秀夫君) 並行在来線のJRから

思います。

せんけれども、その他JRからの要員派遣や運行面での支援等、運輸省としてもできるだけ応援していきたいと考えております。それでは、一度ひとつお願いいたします。

○鹿熊安正君 実は、私は地元富山県の精神薄弱者育成会の会長を務めておりましたので、長年にわたって強い要望の精神薄弱者に対する運賃割引について質問をいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 第一義的には交通事業者の判断にゆだねられるものでありますが、私としてはまた一般企業や福祉的就労の場あるいはまた生活訓練の場において社会自立を目指して一生懸命働き、努力し、生活しておられます。この人たちは生活圏を拡大し、そして自立と社会参加を促進するためには交通機関を利用しやすくてあげることが必要であり、移動あるいは交通にかかる経費負担の軽減措置を図ることが必要不可欠であると考えております。

そこで、去る三月の十八日ですが、自民党の精神薄弱者対策議員連盟及び全日本精神薄弱者育成会の代表者による陳情の際に、大臣は、精神薄弱者に対する運賃引について早期の実施を決意し、事務方に對し関係者との調整を急ぐよう指示したとのことであります。その真意をお尋ねいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほどもお答えを申し上げましたが、精神薄弱者に対する運賃引についてはかねてより国会請願や地方公共団体の意見書を通じ、また自民党精神薄弱者対策議員連盟、全日本精神薄弱者育成会等から強い要望をいたしましたが、精神薄弱者に対する運賃引については、運輸省として財政的な面、人的な面、技術的な面、いろんな形で応援してやるといふことが必要だらうと思うんですが、それについての御所見を承つて私の質問を終わります。

○政府委員(大塚秀夫君) 並行在来線のJRから

思います。

せんけれども、その他JRからの要員派遣や運行面での支援等、運輸省としてもできるだけ応援していきたいと考えております。その考え方をもう一度ひとつお願いいたします。

○鹿熊安正君 実は、私は地元富山県の精神薄弱者育成会の会長を務めておりましたので、長年にわたって強い要望の精神薄弱者に対する運賃割引について質問をいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 第一義的には交通事業者の判断にゆだねられるものでありますが、私としてはできるだけ早期に割引を実施させたいと考えております。

具体的な実施時期につきましては割引制度の内容や具体的な適用方法等、実務的な調整を要する問題があり、今後交通事業者及び厚生省を始めとする関係者との調整が必要であるが、平成三年度内実施を目指してまいりたいと、こういうふうに考えております。

○鹿熊安正君 実務的な調整を要する問題とは具体的にどのような問題があるのか、もう少し詳しく説明をお願いします。

○國務大臣(村岡兼造君) 実務的に調整を要する問題というのは、交通事業者とかあるいは厚生省とかそういうところと調整をするわけでございますが、簡単に申しますと、まずどういう人を対象に問題があります。その対象者は、精神薄弱者に対する運賃引について早期の実施を決意し、事務方に對し関係者との調整を急ぐよう指示したとのことであります。その真意をお尋ねいたします。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほどもお答えを申し上げましたが、精神薄弱者に対する運賃引についてはかねてより国会請願や地方公共団体の意見書を通じ、また自民党精神薄弱者対策議員連盟、全日本精神薄弱者育成会等から強い要望をいたしましたが、精神薄弱者に対する運賃引については、運輸省として財政的な面、人的な面、技術的な面、いろんな形で応援してやるといふことが必要だらうと思うんですが、それについての御所見を承つて私の質問を終わります。

○政府委員(大塚秀夫君) 並行在来線のJRから

あります。とすればいつから実施されることになりますか。その考え方をもう一度ひとつお願いいたします。

○鹿熊安正君 よく内容についてはわかりましたが、その調整ができるだけ早く実施に持つていったただくようひとつお願いを申し上げる次第

であります。

なお、精神弱者に対する運賃割引については鉄道だけじゃなく航空運賃あるいはバス運賃あるいは旅客船などでも実現すべきだと考えますが、運輸省の考え方をお聞かせ願います。

○政府委員(中村徹君) これも基本的には交通事業者がそれぞれに判断すべき問題であるわけですが、それらの御指示におきましても鉄道と

いうことに限るものではございませんで、各交通機関について早急に身体障害者割引とのバランスをとる必要があるから、そういう点で調整を急ぐようだという御指示を得ているわけでございます。

○委員長(中川嘉美君) これも基本的には交通機関について私どもは調整を進めてまいりました。このうふうに考えておるところでござります。

○鹿熊安正君 大臣から年度内の実現と、こういうことで、非常に強い要望に対するお答えを賜りましたわけですが、精いっぱいひとつ調整を急いでいただきまして、早い実現方をお願い申し上げて私の質問を終わります。

○委員長(中川嘉美君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時十分まで休憩いたします。

午後零時九分休憩

午後一時十一分開会

○委員長(中川嘉美君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○片上公人君 國際海事機関、IMOで検討を続けておりました油汚染に対する準備及び対応に関する国際条約が昨年十一月に採択されたと聞いておりますけれども、最終的にこの条約の具体的な内容はどうになつたのかということをまず最初にお伺いしたいと思います。

○政府委員(中村徹君) お答え申し上げます。この条約では、大規模油流出事故による海洋環

境への影響を最小限に抑えるということを目的といたしまして、第一に、船舶等は油流出事故が発生した場合の対応等を規定した油汚染緊急計画を備えるとともに、油流出事故が発生した際に沿岸

締約国は事故に対するための国家システムを構築するとともに、自國の能力の範囲内において防除資機材等の備蓄等を行い、さらに必要に応じて二

国間の協力等により地域システムを構築すること。三番目に、締約国は事故に対応するための援助要請があつた場合には、可能な範囲で助言、資機材の提供等の協力をを行うこと。四番目に、締約国は油防除にかかる研究開発及び技術協力を促進すること。五番目に、IMOは油汚染事故対策のために果たすべき情報、技術提供等の機能を備えること等が規定されています。

○片上公人君 運輸省としては今後この条約に対してどのように対応していくか、これをちょっとお伺いしたいと思います。

○政府委員(中村徹君) 運輸省といたしましては、油汚染事故に対する準備及び対応並びに国際協力の強化は海洋環境の保護の観点から意義深いものと認識しております。この条約の策定段階から積極的に取り組んでまいつたところでございまます。現在、外務省を中心としたとして本条約の批准について検討が進められているところでございまして、運輸省としても本条約が早期に批准されますよう今後国内体制の整備について努力してまいりたい、かように考えておるところでございます。

○片上公人君 平成二年度から運輸省において進んでおられる大規模海洋汚染事故対策に関する国際協力の推進、OSPAR計画と言つておられます。これはこうした条約の精神を先取りした国際協力事業だと思われるわけですが、この計画はどのような国や海域を対象としているのか伺いたいと思います。

○政府委員(中村徹君) ただいま先生御指摘があつたように、この計画はこの条約の精神に基づいております。

づきまして国際協力事業として推進しようとしたとしておるところでございますが、平成二年度からアジアにおける油流出に対する準備及び対応に関する国際協力計画ということでOSPAR計画と名づけて現在この計画の推進を図っているところでございます。

この計画では、中東から東南アジアを経て我が国に至る原油の海上輸送路の周辺海域における油防除体制の整備を支援するということにいたしておりまして、計画の対象といたしましては、当面我が国と関係が深く、かつ、いまだ油防除にかかる地域的な国際協力体制が整備されていないASEAN諸国及びその周辺海域を考えているところでございます。

防除体制の整備を支援するということにいたしてお伺いしたいと思います。

○政府委員(中村徹君) ただいま御説明いたしましたOSPAR計画は、地域緊急防除体制というものを構築しようとするASEAN海域の沿岸開発途上国に対しまして我が国から技術協力等の側面的な支援を行おうとするもので、これによりまして当該海域の関係国の中止努力と相互協力が促進され、もって大規模な海洋汚染事故が発生した場合の国際的な地域緊急防除体制の整備を図ろうということを期待いたしておるものでござります。

○片上公人君 具体的にはどのような協力を行おうとしておるのか伺いたいと思います。

○政府委員(中村徹君) ただいま御説明いたしましたOSPAR計画は、地域緊急防除体制というものを構築しようとするASEAN海域の沿岸開発途上国に対しまして我が国から技術協力等の側面的な支援を行おうとするもので、これによりまして当該海域の関係国の中止努力と相互協力が促進され、もって大規模な海洋汚染事故が発生した場合の国際的な地域緊急防除体制の整備を図ろう

いたしました。また、本年一月にはASEAN各国から油防除に関する政策責任者を我が国に招聘いたしまして、IMOと共催で一九九〇年の油汚染に対する準備及び対応に関する国際フォーラム、私どもはOSPARフォーラムというふうに称しておりますが、この国際フォーラムを開催いたしました。そして、OSPAR計画に対する各国の基本的な理解と賛同を得たいということでこのフォーラムを開きましたが、その目的を達することができたというふうに考えております。さらに今後定期的な協議の場を設けて具体的な体制整備について検討していくこと、国際協力宣言をここで採択いたしたところでございます。

さらに、平成三年度におきましては、この平成二年度の成果をもとに具体的なシステムを構築する上で不可欠な要素となる油防除に関する情報のデータベース、それから地域対応センター等に関する調査研究を実施するなど、具体的な地域緊急防除体制のあり方について検討をいたすことになります。

○片上公人君 海洋汚染事故が発生したときの対策に加えまして、事故の未然防止対策の強化もこれは必要と思うわけですが、最近進められておる二重船底等タンカーの構造規制につきまして新たな国際的な取り決めの作成状況について伺いたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 一九八九年の三月にアラスカ湾で発生しました米国のタンカー「エクソン・バルディエーズ」の座礁事故によります油流出事故をきっかけといたしまして、一九八九年七月のアルシュー・サミットにおいてもタンカーからの海

洋汚染防止問題を取り上げられまして、共同宣言にその検討の必要性が盛り込まれております。これを受けまして一九八九年十月から国連の専門機関であります国際海事機関IMOと呼ばれてお

りますが、この機関におきましてタンカーからの海

洋汚染防止問題を取り上げられまして、共同宣言

にその検討の必要性が盛り込まれております。こ

れを受けまして一九八九年十月から国連の専門機

関であります国際海事機関IMOと呼ばれてお

油流出防止対策の見直しが行われております。

これまでのところ同機関の海洋環境保護委員会におきまして、新しく建造されます油タンカーに対し、船側部、船底部の船殻を二重にすることを強制することによりまして衝突事故や座礁事故が発生した場合における油の流出を防止し、または最小限にとどめるという方向で検討が進められております。検討の結果につきましては、国際的に強制力を持たせるため、海洋汚染防止条約を改正することになつております。

○片上公人君 この取り決めですが、いつごろから効力を発生するようになるわけですか。

○政府委員(戸田邦司君) IMOの海洋環境保護委員会はことしの七月にも開催されまして本問題を検討することになつておりますが、この会議におきましては技術的な問題についておおよその詰めが行われることと思われております。その結果、条約の改正は一九九二年中の採択が見込まれております。この取り決めの作成に当たりまして、日本はどのように対応しようとしていらっしゃるのか伺います。

○政府委員(戸田邦司君) 我が国は世界最大の造船国でもあります。また、世界最大の石油輸入国でもあります。さらに世界的主要海運国の一員でもあります。この問題につきましては当初から積極的に取り組んできております。この条約の中には、さらに二重船殻構造とともに技術開発の進展なども考慮いたしまして、同等以上の効果を有する他の有効な措置によるものとあります。我が国は、今後とも条約改正に前向きに取り組みまして、本条約改正を早期に発効させることができます。

○片上公人君 この取り決めですが、いつごろか

ら効力を発生するようになるわけですか。

○政府委員(戸田邦司君) IMOの海洋環境保護委員会はことしの七月にも開催されまして本問題を検討することになつておりますが、この会議におきましては技術的な問題についておおよその詰めが行われることと思われております。その結果、条約の改正は一九九二年中の採択が見込まれております。この取り決めの作成に当たりまして、日本はどのように対応しようとしていらっしゃるのか伺います。

○政府委員(戸田邦司君) 我が国は世界最大の造船国でもあります。また、世界最大の石油輸入国でもあります。さらに世界的主要海運国の一員でもあります。この問題につきましては当初から積極的に取り組んできております。

○政府委員(戸田邦司君) 我が国は世界最大の造船国でもあります。また、世界最大の石油輸入国でもあります。さらに世界的主要海運国の一員でもあります。この問題につきましては当初から積極的に取り組んできております。

○政府委員(戸田邦司君) 我が国は世界最大の造船国でもあります。また、世界最大の石油輸入国でもあります。さらに世界的主要海運国の一員でもあります。この問題につきましては当初から積極的に取り組んできております。

○片上公人君 この取り決めですが、いつごろか

ら効力を発生するようになるわけですか。

○政府委員(戸田邦司君) IMOの海洋環境保護委員会はことしの七月にも開催されまして本問題を検討することになつておりますが、この会議におきましては技術的な問題についておおよその詰めが行われることと思われております。その結果、条約の改正は一九九二年中の採択が見込まれております。この取り決めの作成に当たりまして、日本はどのように対応しようとしていらっしゃるのか伺います。

○政府委員(戸田邦司君) 我が国は世界最大の造船国でもあります。また、世界最大の石油輸入国でもあります。さらに世界的主要海運国の一員でもあります。この問題につきましては当初から積極的に取り組んできております。

○片上公人君 この取り決めですが、いつごろか

ら効力を発生するようになるわけですか。

ます。

○片上公人君 タンカーによる油汚染の防止に関する研究開発ですが、これを積極的に推進する必要があると思いますけれども、運輸省の取り組みについて伺いたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 運輸省としましてはこの問題の重要性を十分に認識しております。タンカーが衝突、座礁した際の油流出防止について

より一層効果のある対策が必要であると考えております。

そこで、平成三年度に一般会計から造船業基盤整備事業協会に対しまして補助金一億円を交付しまして、タンカーからの油流出防止のための研究開発等を進めることとしております。簡単に言いますと、これまでのタンカーの二重船殻構造というのを第一世代の対策とするならば、本研究開発は第二世代の対策と言えるものであります。タンカーからの油流出防止のためのより効果的で経済的な新方式について今後七年間をかけまして研究開発を積極的に進めることとしております。

○片上公人君 次に、タクシーの問題についてお伺いしたいと思います。

タクシー運賃の値上げと運転手の労働条件の改善問題について伺いたいと思いませんけれども、昨年五月の東京、横浜地区におきますタクシー運賃の値上げの理由はどういうものであったのか報告を願いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 昨年の東京、横浜におけるタクシーの運賃改定の問題でございますが、東京等のタクシー運賃につきましては昭和五十年五月の東京、横浜地区におきますタクシー運賃の値上げの理由はどういうものであったのか報告を願いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 昨年の東京、横浜におけるタクシーの運賃改定の問題でございますが、東京等のタクシー運賃につきましては昭和五十年五月のタクシー運賃の改定に際しまして、關係労働基準局に対しまして運賃改定を機会に各事業者において労働時間の労働条件を改善するよう強く関係事業者団体を通じて指導いたしましたところです。

○説明員(君嶋謙男君) 労働省におきましては、昨年五月のタクシー運賃の改定に際しまして、關係労働基準局に対しまして運賃改定を機会に各事業者において労働時間の労働条件を改善するよう強く関係事業者団体を通じて指導いたしましたところです。

○説明員(君嶋謙男君) 労働省におきましては、昨年五月のタクシー運賃の改定に際しまして、關係労働基準局に対しまして運賃改定を機会に各事業者において労働時間の労働条件を改善するよう強く関係事業者団体を通じて指導いたしましたところです。

の輸送力不足への対応を初めとするタクシーサービスの改善向上を図ることを中心としたものでございます。

○片上公人君 タクシー運転手の労働条件の改善につきまして、運輸省そして労働省は調査を行っております。どうか、調査結果を報告していただきたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 東京の運賃改定による労働条件の改善の実施状況につきましては関東の運輸局で調査をやりまして、それから他の地区につきましてはそれぞれの運輸局が担当しているわけでございますが、そういうことで事業者が報告を求めるごとにとしているわけでございま

す。

○片上公人君 ありがとうございます。

今回の運賃値上げでタクシー運転手の労働条件が具体的にどのように改善されたのかもう一度伺いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 東京の場合について申し上げますと、今回の運賃改定による增收分に伴う運転者の給与改善額につきましては、本年四月末までの各事業者からの改善状況報告を待つ必要があるわけでござりますけれども、現時点における

推計額は、運輸局の調査によれば平均四十八万円程度というふうになっております。

また、時間短縮につきましても平成三年度から週四十六時間の体制に移るわけでございますので、その移行を円滑に行うための就業規則、それから勤務ダイヤ表の改正などをまいりまして、その具體化を図りつつあるところでございます。

○片上公人君 深夜、都内でタクシーがつかまえにくくという状況はずっと続いておつたわけですから、この辺がどう改善されてきたのか、現けれども、この辺がどう改善されてきたのか、現状をどのように見ていらっしゃるのか伺いたい

と、運賃改定前、これは平成二年四月末をとつてございますが、その時点で週四十六時間超えて一定期間後その改善内容について報告を求めるように指示したわけでございますが、昨年五月運賃を改定した東京についての状況を申し上げますと、運賃改定前、これは平成二年四月末をとつてございますが、その時点で週四十六時間超えて

ようになりますが、その時点まで四十六時間超えた。その後、平成二年七月末の時点でおつた数字でございますが、全体の四十六時間超える事業場のうち四十六時間以下に短縮した。その運賃改定直後、平成二年七月末の時点でおつた数字でございますが、全体の四十六時間超える事業場のうち四十六時間以下に短縮した。その後、十一月末までに労働時間を週四十六時間以

下に短縮した事業場がさらに三七%。本年二月末までにさらに二三%の事業場が四十六時間以下へ

の短縮をしておるとということで、この二月末までの時点とりますと、当時四十六時間を超えていた事業場のうち八五%が四十六時間以下に短縮されました。そういう状況でございます。

○片上公人君 ありがとうございます。

○政府委員(佐々木建成君) まず第一点の、都内で深夜はタクシーがつかまにくい状況を改善するという、こういう話でございましたけれども、この約束はどうも実行されていないようになりますが、この件についてどうでしょうか。

○政府委員(佐々木建成君) まず第一点の、都内で深夜はタクシーがつかまにくい点でございましたが、御指摘のとおり、近年、需要が集中します深夜時間帯におきましては利用者がタクシ一乗りで長時間待たれるなどのタクシーが給付いたくい状況が発生しているわけでございます。

このため、この三年間で約三千六百両の法人タクシ

シの増車を行うことにいたしまして、特に需要が集中する新宿、渋谷等の繁華街に重点的に計画配車を行はば、一部地域には輸送力の大きい乗合ハイタクシーを導入するというようなことによりましてできる限り需要に適切に応ずるよう努力しているところでございます。全く待ち時間が解消されたかといいますと、そこはいろいろ問題があるかと思いますが、そういう努力を今のようなことで続けさせていただいているということでございます。

それから、労働条件の改善の問題でございますけれども、先ほど申し上げたような観点から運賃改定に関連しまして実施しておるわけでございまが、これは全国的に共通な課題だということです、東京以外の地区におきましても運賃改定の認可に当たっては運輸局から通達を関係者に出すというような方法を講じますとともに、機会あるごとにその旨を強力にPRしているということでございます。各地区でそういう労働条件改善の努力が行われているということでございます。

○片上公人君 次に、混雑緩和対策について伺いますが、多くの国民がゆとりある社会を実感できない主な原因として指摘していることは、住宅問題、交通渋滞、通勤通学の混雑などでありますけれども、通勤通学時の混雑解消対策につきましては、私もこの委員会で何度も指摘してまいりましたけれども、一向にこれは改善の兆しが見えない。サラリーマンが一時間も満員電車に揺られて、まあ一時間以上の人も多いですが、いわゆる通勤動じなしに苦痛の痛の痛勤をすることによって失われるエネルギーというのは、これは膨大なものである。国家的損失とも言えるわけでございますが、都市交通年報などによりますと、輸送力の増強が効を奏して、昭和六十三年度の最混雑時一時間における混雑率がJRで二一五%、大手私鉄では一八〇%に減少したことになつておりますけれども、現在それを実感できるような状況になつてはいるとは思えない。

そこで、まず、最近におきますところの大都市

の混雑率の実情と混雑解消のためにどのような政策を実施しておるのか伺いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 先生が御指摘の東京、大阪といった大都市圏におきましては、通勤者数の増加により都心部へ乗り入れる鉄道が、従来から輸送力増強に努めてきたにもかかわらず混雑率がまだ相当高いという状況にござります。首都圏では、六十三年の数字であります二〇五%というものが平均の混雑率になつておりますし、近畿圏、中部圏におきましても一八〇%台にとどまっているということで、いわば一種の下げどまりのような状態になつております。一層の改善が必要だというふうに考えております。

このような大都市における状況に対応していくために、鉄道を中心とします公共交通網の計画的かつ着実な整備が不可欠であると考えております。従来から都市圏ごとに策定される鉄道網整備計画に基づきまして各種の助成制度を活用するなどによりましてその進捗を図ってきたところでございます。例えば、東京圏につきましては昭和六十一年七月の運輸政策審議会の答申に基づきまして、また、大阪圏につきましては平成元年五月の運輸政策審議会答申に基づきまして、それぞれ複数化や新線の建設に努めるなど鉄道の混雑緩和対策を進めているところでございます。

そこで、計画的に大都市鉄道の整備を進めるための助成制度でございますけれども、平成三年度予算案におきましては、鉄道整備基金という特殊法人を新たに設置するということを盛り込みますとともに、この基金によります地下鉄補助金の大幅増加、これは前年度四百一億円に対しまして平成三年度は六百五億円といった大幅な増加を盛り込みますとともに、當初地下鉄等の整備に対するお預かります。このあたりの法案が今国会で御審議を受けておりましたように、當初地下鉄等の整備に対するものと考えております。

○片上公人君 そこで、少しでも現状を改善するためにはどうしたらいいか具体的に伺いたいと思いませんけれども、まず、通勤時間が一定の時間に集中するのを避けるために、いわゆる時差通勤、フレックスタイムの普及を図ることが混雑緩和対策として有効であることはよく知られております。運輸省もこれを積極的に推進しておるわけですが、現在どのような普及状況になつておるか伺いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 時差通勤でございますけれども、時差通勤につきましては、政府としては総務庁に設けられました交通対策本部を中心にしてその推進に努めているところでございますが、運輸省としましては、昭和六十一年三月に策定されました時差通勤通学推進計画に基づきましては、関係鉄道事業者に対して時差通勤通学推進のための広報活動、事業所等に対する協力要請といつたことを行なうべく指導しているところでございます。

その結果ですが、平成元年度における時差通勤通学の協力者数は、東京地区で約百七十四万人、大阪地区で約五十二万人、名古屋地区で約六万人、福岡地区で約五万人、仙台地区で約三万人といふふうに把握しております。

○片上公人君 言葉だけで時差通勤とかフレックスタイムを導入してくださいと、このようにお願いしてもなかなか素直にこれは浸透するものではないと思うわけです。週休二日制の例が証明しておりますように、銀行や官公庁が率先して実施することが我が国の経済システムでは極めてこれは有効であると考えますが、この点につきまして運輸省はどういうふうに働きかけていくつもりか、これをお伺いたいと思います。

まず第一点は、我が国の場合に関係企業と違った始業時間を設定するとか勤務時間を変更するというふうな制度を導入することがどの程度有効であるかといふふうなことです。それから第二番目に、広域かつ複数のネットワークをなしております我が国の大都市圏の鉄道網の中でもこうした制度を導入する場合に、利用者間の公平の観点から区域とか時間帯をどのように設定したらしいのかというような問題。さらには第三番目に、大量の乗客の乗車券をどのように確認するかといったような多くの困難な問題があるわけでございますが、なあく後引き続き検討すべき課題だと考えております。

また、フレックスタイムの点ですけれども、これが導入されれば時差出勤が拡大されるということなると思いますので、私どもとしましては、各企業等の実情に応じて可能な限り導入されるごとを輸送を担当するサイドとしては期待していると、この点についてはいかがでしょうか。

○政府委員(佐々木建成君) この時差通勤やフレックスタイムを導入した企業に対して税制上の優遇措置を導入すべきだ、こういうふうに我が党も主張しておりますが、導入企業に経済的メリットを提供するのもこれは一つの方法じゃないか、こう思いました。私は、時差通勤、フレックスタイムを導入した企業に働く労働者の通勤定期につきましては、現行の割引率を上回る割引率を設けること、これは考えてもいいんじゃないいか、このように思いますが、この点についてはいかがでしょうか。

す。

○片上公人君　何とかせないかぬと言ひながら今までずっと交通は混雑したまま続いているわけですね。具体的で今一つ割引率の話をしたわけですが、これはうんとどんどん知恵を出していかなきやいかなと思ひますね、運輸省だけでどうこうできる問題ではない問題でございますから。

そこで、混雑緩和対策を総合的な見地から具体化するために、政府、自治体、鉄道事業者、労働組合、利用者等の代表による検討委員会みたいなものを設置して総合的に知恵を出し合う、そして実行するというふうにすべきだと思ひますが、この件についてどうでしようか。

○政府委員(佐々木達成君)　ただいま御指摘の大都市交通混雑の緩和のためのいろんな諸施策につきましては、ネットワークの形成の方策を検討するため運輸政策審議会の地域交通部会の中に各都市圏ごとの小委員会を設けて、そこでいろいろ議論をしていただいて、現在ネットワークの計画をいただいているわけでございます。また、整備のやり方、整備方策についての議論は同じく地域交通部会の中で、大都市につきましては大都市鉄道整備問題小委員会というのを設けまして、運賃のあり方とかあるいは助成のあり方とか開発利益の還元のあり方とかいろんな問題を今議論しているわけでござります。

そういうた委員会のメンバーとしまして、学識経験者もおりますし、それから国際的関係の者もおりまして、また鉄道事業者、それから関係の労働組合の方、いろいろ関係の識者を網羅した場でそういうた議論をしていただいているので、これも一つのやり方ではないかといふうに考えるわけでございます。

○片上公人君　運輸省だけできることはないことはいっぱいあるわけですが、例えば週休二日制を実施する官公庁とか企業体等は休日を土曜、日曜に集中するのじゃなしに、分散休日にするとかいろんなアイデアを出せばどんどん進んでいくんじゃないのか、このように思ひます。

次は、プラットホームからの転落事故の防止の件でございますけれども、世界の鉄道の中にはホームと線路の間に壁が設けてあって電車が到着したときに乗降口だけが開く、そういう構造があるそうでございますが、このような駅の構造を考えることも必要ではないかと思いますが、いかがで

しょうか。

○政府委員(松波正壽君)　お答えをいたします。

今先生御指摘ございました鉄道におきますところの、これはホームドアと我々は称しておりますが、その設置につきましては、現在、中量輸送機関でございます新交通システムの一部に導入をされておりますが、先生もよく御承知かと思いますが、例えは神戸新交通のポートアーランド線などあるいは六甲アーランド線におきまして既に導入されているわけありますけれども、ホームにありますところの駅業務の省力化及び旅客安全確保を図る上で非常に有効な設備の一つと考えております。

このホームドアにつきましては、ホームからの転落防止に有効なシステムであると考えておりますが、その普及を図つていく上におきましては、混雑率が高い路線にありますれば列車運行の定時性が確保できないおそれがないかななどを勘案しながら、各路線の実情に合わせてその導入につきまして所要の検討を行なうことが必要であるかと思いますけれども、今後の課題として受けとめ適切に対処してまいりたいと考えております。

○片上公人君　外国人旅行者等が一つは安心して

りますし、また鉄道事業者、それから関係の労働組合の方、いろいろ関係の識者を網羅した場でそういうた議論をしていただいているので、これも一つのやり方ではないかといふうに考えるわけでございます。

○片上公人君　運輸省だけできることはないことはいっぱいあるわけですが、例えば週休二日制を実施する官公庁とか企業体等は休日を土曜、日曜に集中するのじゃなしに、分散休日にするとかいろんなアイデアを出せばどんどん進んでいくんじゃないのか、このように思ひます。

○政府委員(中村徹君)　鉄道におきます利用者のための表示につきましては、もちろんこれまで改

善を図つてしまつたわけでございますが、現在の

ようになされた日本の社会におきましては外国人の方が利用できる、利用しやすいような鉄道にするということが非常に重要であるというふうに考えておりまして、これまでもいろいろ形でもって指導をしてまいりましたが、このように必要ではあります。さらにそのような方向で外国人の方にも利用やすい鉄道にするべく努力を私どもいたしております。

○片上公人君　以上で終わります。

○小笠原貞子君　まず最初に、障害者の運賃割引の問題についてお伺いしたいと思ひます。

この問題については、大臣、きわどくとしたお考えを持っておられるようなので、今さら時間をとつてくどく申上げるつもりはございません。ただ、一言あえて申し述べさせていただけば、私も国会に出まして二十三年やつてまいりました。その中で、特に障害者、お年寄り、子供など弱者に対する政治の光の当て方についていつも大きな関心を持って活動してまいりました。この運賃割引問題についても、特に内部障害者への適用について今から十九年前になりますが取り上げました。おかげでやっと今度昨年から内部障害者も適用になりました。ただ、その間、同じ内部障害者である精神薄弱者が含まれておりません。運輸大臣、厚生大臣と事業者といろいろ御相談されまして所要の検討を行うことが必要であるかと思いますけれども、今後の課題として受けとめ適切に処理してまいりたいと考えております。

そこで問題なんですけれども、私も十九年前から取り上げて、よいよ平成三年度、障害者年の最終年でございますので、何としても割引を実現していただきたい。平成三年度で実現をしていただくというとの確認と、それから一年といってい

ますか、大変ありがたい積極的な御姿勢、うれしいと思ひます。

○片上公人君　外国人旅行者等が一つは安心して

りますし、また鉄道事業者、それから関係の労働組合の方、いろいろ関係の識者を網羅した場でそういうた議論をしていただいているので、これも一つのやり方ではないかといふうに考えるわけでございます。

○片上公人君　運輸省だけできることはないことはいっぱいあるわけですが、例えば週休二日制を実施する官公庁とか企業体等は休日を土曜、日曜に集中するのじゃなしに、分散休日にするとかいろんなアイデアを出せばどんどん進んでいくんじゃないのか、このように思ひます。

○政府委員(中村徹君)　鉄道におきます利用者のための表示につきましては、もちろんこれまで改

善を図つてしまつたわけでございますが、現在の

貢割引につきましては、先ほどもお答えしたとおりでございますけれども、その時期は平成三年度中と、こういうお答えを申し上げました。いろいろ事務的な協議の方法もありますので、御要望に沿つてできるだけ早目にやるよう努めています。さらにそのような方向で外国人の方にも利用しやりたい、こう思つております。

○小笠原貞子君　そのできるだけは、もうずっとやつてもらわなくちゃならないんだけれども、後半に回さないで前半で何とかまとまるように、ここでお約束はできないにしてもそういうめどで努力していただきたいと重ねてお願いしたい。いろいろ手続上大変だというのをわかつていて、ここでお約束はできないにしてもそういうめどで努力していただきたいと思ひます。

○国務大臣(村岡兼造君)　平成三年度の前半ではなかなかできませんけれども、後半の前半ができるだけ前半をめどに頑張るという御決意をいただきました。その中で、特に障害者、お年寄り、子供など弱者に対する政治の光の当て方についていつも大き

いと思ひます。

○小笠原貞子君　本当にいいことですからしいことは一日も早くやつていただきたい、それはやっぱり大臣のお気持ち一つだと思ひます。お忙しいでしきれども、お忙しい中でも頑張つて、平成元年の後半の前半と何かややこしいことになりましたけれども、少しでもそういうお気持ちでみんなの期待にこたえていただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君　本当にいいことですからしいことは一日も早くやつていただきたい、それはや

っぱり大臣のお気持ち一つだと思ひます。お忙しいでしきれども、お忙しい中でも頑張つて、平成元年の後半の前半と何かややこしいことになりましたけれども、少しでもそういうお気持ちでみんなの期待にこたえていただきたいと思ひます。

私は、こう申しますのは、もう本当に精神薄弱者の御家族とか関係団体の取り組みの真剣さ、私が十九年前に取り上げたときにはそういう力はありませんでしたけれども、今や二百五十分の署名を集められた。ずっと考えてみると、障害者運動になりましたけれども、少しでもそういうお気持ちでみんなの期待にこたえていただきたいと思ひます。

私は、こう申しますのは、もう本当に精神薄弱者の御家族とか関係団体の取り組みの真剣さ、私が十九年前に取り上げたときにはそういう力はありませんでしたけれども、今や二百五十分の署名を集められた。ずっと考えてみると、障害者運動になりましたけれども、少しでもそういうお気持

ちでみんなの期待にこたえていただきたいと思ひます。

それから、もう一つ伺いたいんですけれども、厚生大臣とも十分御相談いたいでいるというところでお願いをしたわけでございます。よろしくお願いをいたします。

負担ばかりではなくて社会福祉政策からのカバーも含めて御検討されているのかどうか、その辺のところを伺いたい。

実は、これも私二十年前にやつたんですよ。そうしたら運輸省は、こんなのは厚生省で負担せいいと言うし、厚生省は利用者負担で運輸省の問題であると、二十年同じなんですね。これではちょっと進歩がない。だから、やっぱり御検討いただく中身として社会福祉政策からのカバーも含めて今度の機会に御検討いただきたいと、そう思ふんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(中村徹君) ただいま先生の御指摘の点につきましては、私どもは、お話しのとおり、これまで身体障害者割引等の運賃の社会福祉割引は公的負担により実施さるべきものだということを主張してまいりましたし、現在でも厚生省とそ

ういう点で話をいたしております。

ただ、やはり身体障害者割引とのバランスを考えまして、今度の精神薄弱者に対する割引というものはこれを待っては実現できないということです、利用者負担でこれを実施するという方向で今検討を進めておるわけですが、やはり基本的には最初から申し上げましたような社会福祉割引については公的負担により実施すべきだという考え方は変わっておりませんで、今回の議論をする上でもまた詰めている上でも厚生省とはそういう立場に立って議論をやつておるところでございます。

○小笠原貞子君 またいろいろと対象があえていくことになりますけれども、精神薄弱者以外にも難病患者という方がたくさんいらっしゃいます。そして、大体約十九万人と伺っておりますけれども、その十九万人の中には身体障害者手帳を持っている人もあると、だから十九万人以下という数字になると思うんですけれども、この課題についても、難病という方々の問題についても社会福祉政策上からもこれを念頭に置いて御検討いただけますように認識してよろしいでしょうか。

○政府委員(中村徹君) 今回、精神薄弱者に対する運賃割引を社会福祉を担当しております厚生省

と議論をしておる中で、やはりその難病患者の問題というのも議論の対象になったわけございませんが、やはりその病態等が今回の精神薄弱者の場合あるいは身体障害者の場合と違つておるという認識では両者一致しているわけでございまして、これについては別の観点からやはり慎重な検討が必要であるということで意見は一致しておるところでございます。それらどのようにするかというのには今後の課題であるというふうに考えております。

○小笠原貞子君 それがどういう形にということもわからぬけれども、難病患者の問題については、じや念頭に置いていろいろ御検討いただきたいといふふうに理解していくですか。難病患者なんかは関係ないんだとあつさりそういうふうにおっしゃるんですか。

○政府委員(中村徹君) これは、やはりその難病患者の問題は精神薄弱者の問題あるいは身体障害者との問題とは別の角度で検討をしなければいけないということで両者の認識は一致しておるということです。

○小笠原貞子君 ジヤ、もう時間がないからぐつと詰めていかないのは残念ですけれども、やっぱり同じなんですね。好きで難病になつておるわけじやないしと、いうようなことから、まあいろいろな角度があるうかと思ひますけれども、大臣の念頭に置いていろいろ今後ともお計らいいただきたいという希望を申し上げておきたいと思います。

○小笠原貞子君 さて、それを前段に置きましたて、何度も取り上げてきたこの問題の最大の論拠として、同一距離同一運賃に近づけてほしいといふ我々の要求、そして是正していただきました。今、その是正した後と比べましたが、前回と同様に表にいたしました。

〔資料配付〕

しゃべると、数字ですからお渡ししたわけですけれども、前回と比べてどうなったのかということを表にしてみたわけなんです。

この航空運賃の中でも南北格差という問題について、これも運輸委員として七年前に取り上げまして、大臣がおかわりになるたびにこれを質問として申し上げ、お願いをいたしました。こうした

中で北海道、東北の路線の割高運賃について昨年六月に二十七路線の料金格差の是正が行われたといたいというわけですけれども、料金の格差は正に当たっては二点ございました。割率格差の是正と割引運賃の導入拡充というふうに伺つておりますが、それでよろしくどうぞ。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。先生のお話のとおりでございまして、南北格差の是正ということでお話のとおりでございまして、南北格差の是正を行ふ、それから割引運賃の導入を図るということでお話のとおりで格差の是正を図つたわけだと思います。

○小笠原貞子君 その第一の問題、路線ごとの賃率格差の是正ということです。これは同一距離同一運賃を志向し、遠距離通減運賃の徹底を図るため、割高の路線の運賃の値下げを行ふということを原則としているというふうに伺つております。そのとおりですね。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。ただいま先生がお話しになつた方向で格差の是正を行う、そういうことで実施したわけでござります。

○小笠原貞子君 さて、それを前段に置きましたて、何度も取り上げてきたこの問題の最大の論拠として、同一距離同一運賃に近づけてほしいといふ我々の要求、そして是正していただきました。今、その是正した後と比べましたが、前回と同様に表にいたしました。

○小笠原貞子君 さて、それを前段に置きましたて、何度も取り上げてきたこの問題の最大の論拠として、同一距離同一運賃に近づけてほしいといふ我々の要求、そして是正していただきました。今、その是正した後と比べましたが、前回と同様に表にいたしました。

〔資料配付〕

しゃべると、数字ですからお渡ししたわけです

けれども、前回と比べてどうなったのかというこ

とを表にしてみたわけなんです。

東京と帯広、ここに書いてございます東京と帝

国館、札幌一女満別、札幌一稚内というふうな路線で飛びますね、そういうのを比べてみても非常にまだ割高という感じが残つてゐるわけなん

です。やっぱり利用者に対して公平感を味わわせてもらいたいというような、そういう問題を考えま

すと、もう去年一度やつていただいたけれども、これで済んだとはこの数字を見たら言えないと思

になつております。それから今度は東京一釧路ですね。この東京一鹿児島と比較すると往復で一千二百四十円、東京一長崎と比較すると往復で四千二百二十円高と、こういう結果になつていません。私もそのことを積極的に評価しているものです。

さて、そこでもう一步どうしても御努力をお願いしたいというわけですけれども、料金の格差は正に当たっては二点ございました。割率格差の是正と割引運賃の導入拡充というふうに伺つておりますが、それによると往復で一千二百四十円高と、こういう結果になつていません。是正していただいたけれども、やっぱり南北格差は決して縮まつていないといふことです。これは東京一女満別、稚内一東京といふところもみんな同じなんですね。その他、札幌一名古屋、函館一名古屋なども前進はあるが、まだ南北格差が非常にあるということは歴然とした数字が示してゐるわけなんですね。

それで、続けて申しますけれども、そういう北海道と中央と比べての南北格差と同様に、今度は北海道間。私なんかはもう選挙区が広いから、道内は飛行機ですよ。北海道の中の費用を考えても非常に高いといふのがあるんです。札幌一仙台を今度は比較してみると、札幌一仙台は名古屋一大分に比べますと約四千七百六十円高いということなんですね。そして、たまたま大臣は秋田でいらっしゃいますよね。秋田はどうなつて秋田も調べさせていたきました。そうしますと、南の方の名古屋一大分と北の名古屋一秋田、これを比べますと距離はたつた一キロしか違わない、ほとんど同じです。それで名古屋一秋田、これは名古屋一大分で名古屋一秋田、これは名古屋一大分と秋田で四千三百円、往復で八千六百円も高いんですよ。ということは南北格差が非常に大きいです。そういうことで、私はびっくりしたわけなんですね。

そういう南北格差と、そして札幌一釧路、札幌

うんですね。だから、これについてもやっぱり、この数字というのは共産党だからえたというわけじやありませんから、この辺のところを客観的に見て何とか今後とも御努力をいただきたい。是正する価値があるというふうに私は思うんですけども、大臣、秋田ですから頑張ってください。

○國務大臣(村岡兼造君) 今初めてこの表を見せられまして、秋田が非常に高いということをわかりました。運輸省といたしましては、国内航空運賃、昨年やつたわけでござりますが、引き続き航空企業における経営の状況等を考慮に入れまして、社会経済事情、情勢を勘案しながら、昨年六月の運賃改定において目標とした同一距離帶同一運賃への志向及び遠距離通減の徹底について検討してまいりたい、こう思つております。

○小笠原貞子君 ジャー引き続き御検討いただくと、いうことで認識してまいりたいと思います。

もう一つの問題なんですねけれども、東京—北海道路線も是正の対象となりましたが、問題は東京—札幌、それから東京—函館が全く対象になつてないなかたんです、この間の是正のときにも、特に東京—札幌、私はそれをしよつちゅう使うわけですねけれども、これは距離が五十一キロ短くなりましたね。五十一キロ短くなつた時点で、石原運輸大臣のときだつたと思ひます、この問題を追及したときに、「運賃改定の機会をとらえて、おっしゃるように不満を解消」したい。六十二年十二月八日、当委員会でした。ところが、そのまま、是正措置が行われておりません。

東京—札幌間の運賃は片道二万三千円でございまして、一キロ当たりの運賃に直すと、短くなる前は一キロ当たり二十四円二十六銭だったんですけども、運賃は変わっておりませんから、一キロ当たりは二十五円六十四銭。つまり五十一キロ短くなつたのに改定しないから、一キロについて一円三十八銭実質的割高、こういうふうになつたわけですね。これを片道運賃にすると一千一百四十円、往復二千四百八十円という実質値上げですよね。で

も、一円とかなんとかというんで大変細かいよううやったと思うんです。ただ、それで、もういいようにおけじやありませんから、この辺のところを客観的に見て何とか今後とも御努力をいただきたい。是正する価値があるというふうに私は思うんですけども、大臣、秋田ですから頑張ってください。

○國務大臣(村岡兼造君) 今初めてこの表を見せられたときに、今度解消したいというふうにお出しましたときには、世界一旅客数の多い路線でドル箱路線。格差は正以前の問題としてこれは当然考えね、調べてみたら世界一のドル箱。東京—札幌間で、例えは早朝の割引とか閑散期の割引とか夜の割引とか、もう少々起きしますよ、ちょっと安くしてまだかるならば。そういうふうなところで、例えは早朝の割引とか閑散期の割引とか夜の割引とか、これは大変な額ですね。それだけの割引というのを特定の人たちに考えるんじゃなくて、例えは早朝の割引とか閑散期の割引とか夜の割引とか、もう少々起きしますよ、ちょっと安くしてまだかるべきではない。不公平も最たるもの、これも一つ大臣の頭の中に入れて、これで終わりというのではなくて、引き続き是正の対象としてお考えをいただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

○小笠原貞子君 頭の中にいっぱい入れていただきたいことございます。よろしくお願ひします。それで問題は、こういうふうなのがあって、一方では運賃問題の割引運賃ですよね。これも私も、もう帰るたびにスキーのバックのお客さんいつもいるんですね。これ一休幾らなど聞いてみたら、東京発—札幌二泊三日、朝食つきで四万一千百円なの、往復四万三千円のところ。二泊、それが出て、そして千歳からバスが迎えに来てホテルへ行つて、ホテルからニセコへ行くといつたつてなくないなんというときには観光バスも出るんですよね。そういうふうなサービスも含まれて、二つのバス運賃もただです。そして、ちょっと行き飛行機代が四万三千円。そういうホテルへ泊まなければ、それだけのサービスができるんで

あれば一般の利用者にもちょっとサービスを入れていただきたいということが一番大事だと、例えは早朝の割引とか閑散期の割引とか夜の割引とか、もう少々起きしますよ、ちょっと安くしてまだかるべきではない。不公平も最たるもの、これが一度大臣の頭の中に入れて、これで終りというのではなくて、引き続き是正の対象としてお考えをいただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほどもお答えいたしましたように、引き続き検討いたしますし、頭の中に入れておきます。

○小笠原貞子君 頭の中にいっぱい入れていただきたいことございます。よろしくお願ひします。このような考え方方に沿いまして、ただいま先生からも御披露ございましたけれども、從来から割引運賃の導入拡充は図つているところでございまして、最近の事例を申し上げますと、国内航空運賃におきましても需要閑散期にかかる家族割引運賃の拡大、これは三五%割引でございますが、そういうものでありますとかあるいは個人包括旅行割引あるいは団体割引にかかるシーザーナリティーの導入、そういうようなことも行つていているところでありまして、私どもいたしましたことは今後とも安全かつ良質なサービスの確保に配慮しながら、輸送力の活用と利用者ニーズに対応した割引制度の拡充多様化、そういうことが図られるようになります。

○小笠原貞子君 一般的にそういう御指導という制度を指導してまいりたい、そのように考えております。

○小笠原貞子君 一つめは、私は一般的に聞いてないの。この羽田一千歳間、その路線に朝朝とか深夜とか閑散期だから、そういうような一般の人々に還元してもらえるようなサービスを具体的に検討してい

たたずく。一般的にだつたら、もういいようにしまして、それで内外格差があるのだと、こう言われる国の方は、例えは三週間とかあるいは二ヵ月前とかそういうときに買うと安いとかあるいは飛行機の中の一部分の何席かそういう割引制度があるとか、そういうような状況を聞いております。そういう制度がないし、外国で買った場合に非常に航空運賃が安い、こういうのが特に言われるんだろうと思いますが、ただ、全部が全部そうではないか、そういうような状況を聞いております。そういう制度がないし、外国で買った場合に非常に航空運賃が安い、こういうのが特に言われるんだろ

うだと思いますが、ただ、全部が全部そうではないか、そういうような状況を聞いております。そういう制度がないし、外国で買った場合に非常に航空運賃が安い、こういうのが特に言われるんだろうと思いますが、ただ、全部が全部そうではないか、そういうような状況を聞いております。そういう制度がないし、外国で買った場合に非常に航空運賃が安い、こういうのが特にと言われるんだろ

ぶつかったんですよ、私ね。

札幌から広島へ用事があつて、友達がちょっと病気でお見舞いに行かなきやならないで、飛んで行こうとしますね。そして、帰りも直通で帰りたいと言つたら、それは満席でだめだって言うんですね。だけれども、こつちは急ぎますから、だからどうしても帰らなきやならないと言つたら、それは東京まで行って東京で乗り継いで、ほかので札幌まで帰つてきてくださいと言つらんですよ。そうすると、忙がしいのに時間はとられる上に、東京で乗り継ぎますと幾らかというと一万円違うの、大臣。だから、時間が同じなら一万円というのも話わかるけれども、時間はとられる、おまけに一万円プラスじゃこれもちょっと不公平でしょう。だから、その辺についてもどこかよそへ出て利用するわけないんだから、その辺についても考えていただきたいということなんですね。もうあと一問ありますから、答え簡単に。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。ただいま先生からお話をありましたとおり、最近は使用機材のミニット化とか旅客需要の動向で直行便が設けられる傾向になりました。札幌—広島といふのも一便でござりますけれども増設されたわけで、利用者利便の向上を図つておるわけでございますが、お詫の国内の航空運賃につきましては先ほど来申し上げましたように、路線距離をベースとして遠距離遮減を基本として設定する、そういうことになっておりますので、乗り継ぎのケースについて申し上げますと、通常は直行便よりも路線距離は長くなっています。それから、直行便に遠距離遮減の効果が働くということから、直行運賃の方が乗り継ぎ運賃よりも安くなるということは必ずしも不適切ではない、そのように考えております。

ちなみに、先生から御指摘のございました広島でございますが、札幌—広島を直行いたしますと千四百六キロでございます。それを札幌—東京、それから東京—広島と乗り継ぎますと千七百八キロ、そのぐらいキロ程が違うということも事実とですけれども、最後でございます、いかがでござ

してあるわけでございます。

○小笠原貞子君 いや、確かに違うけれども、なれば好きで乗っているんじゃないんですよね。なにかいう仕方がないからそれに乗らなきやならないから、仕方がないからそれに乗らなきやならないといふようなことね。そういうようなときには、ちょっと考えてほしいということなんです。

それで、もう時間がないから、もう一つお願ひしたいんですけども、今度は地下鉄のエレベーター、エスカレーターの問題でございます。公営地下鉄の新規のエレベーター設置についての補助の対象にしてほしいというふうにお願いして、今度補助の対象にしていただきまして大変嬉しいであります。しかし、新規の場合には補助の対象になるけれども、既存の地下鉄のエレベーターについては対象にならないんですね、今は各自治体が独自に設置をしているというのが現状でございます。

そこでやっぱりこれはまた障害者年最後の年なんですね。既存のところにも対象を伸ばしていただきたい、こういうことをぜひ検討していただきたいと、そういうふうです。既存のところが対象にならないということは、やっぱり今自治体も大変なことです。既存のところでも非常に人の出入りが多いところでございまして、新規のところはまだ人が少ないので、なかなかこれが対象にならないといふことは、なかなかこれは困難だということなんですね。ぜひそれを検討していただきたい。今すぐとくわざない面がありまして、別途、駅舎の構造面とかスペース面とかいろいろな難しい問題があるので余り進んでいないのだろうと思いませんが、いずれにしましても駅の新設、改修等の機会をとらえて、エスカレーター、エレベーターの整備を促進していくべきだと思います。

○小笠原貞子君 今先生御提案の、既存の駅にもエスカレーターについて直ちに助成の対象にするというふうにはなかなかならないと思いますが、御意見として承つておきたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 小笠原先生の今の御意見は課題として受けとめさせていただきたいと思います。

いましょうか。

○政府委員(佐々木建成君) 高齢化社会が到来するとかあるいは交通弱者の方の利用が多くなるとかいうような意味で、地下鉄利用者の利便性の向上、安全確保を図るためにエスカレーターとかエレベーターの設置というのは、私ども設置を推進している立場にあるわけでございますが、基本的に

的には、こういった施設につきましては利用者負担によるというのが原点だらうと思うわけでございますが、ただ、今先生御指摘のように、公営地下鉄事業者が地下鉄新線建設であるとかそれから大規模改良工事を行うという場合には、エスカレーター、エレベーターというのを特別に抜き出してではないわけですが、全体の事業の中にエスカ

レーター、エレベーターが入っているものでございます。明確にしてください。

一つは、平成二年十一月二十四日、「整備新幹線着工等についての政府・与党申合せ」とあります

○政府委員(大塚秀夫君) 申し合わせ自体は閣議決定事項ではございません。ただ、申し合わせの内容が予算案に盛り込まれているということでございます。

○栗森善君 そこで非常に重要なのは、「北陸新幹線高岡・金沢間については、「整備新幹線着工調整費」を計上する。」こういうふうに書いてござります。着工調整費なるものの法的な根拠といふんですか、行政的な根拠は何にあるのか明確にしていただきたい。

○政府委員(大塚秀夫君) 平成三年度の予算案において盛り込まれた内容として、着工調整費が政

府間、特に財政当局との折衝で決まったというこ

とでございます。

○栗森善君 政府と自民党で決めたことがすべてであって、閣議も省議も明確な手続をとつていいといふのはどういうわけですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 今申し上げましたよう

に、平成三年度に盛り込まれた平成三年度予算案として閣議決定した後、今予算の審議を受けてい

るところでございます。

○政府委員(大塚秀夫君) 今申し上げましたよう

に、平成三年度に盛り込まれた平成三年度予算案として閣議決定した後、今予算の審議を受けてい

るところでございます。

○栗森善君 予算審議と関係もしますし、これからのこともありますから。

私たちが聞いているのは、少なくとも八月までにこのことについて地元の富山で在来線の廃止について同意しなかつたら、この予算は執行しないというふうに言つてゐるんですよ。そうだとすれば、執行しないということを決めるということ

は、予算がついても執行しないと決定するときに

は、少なくとも行政的な根拠、立法的な根拠がな

かつたらそんなことを勝手にできるんですか。

○政府委員(大塚秀夫君) これは着工調整費とい

う形で予算が認められたということでございます

が、地元で並行在来線について結論が得られた場

合には着工に至るという形の予算になつております。

○栗森喬君 つまり、結論が出なかつたらこの部分のお金は使わないということになるわけですね。それを律する、そういうふうにできるという行政的な根拠とか立法的な根拠というものは当然必要だと思いますよ。

予算の執行権というのは、当然運輸省なら運輸省に予算がつけばある。しかし、地元が同意をしないからといってこの分について平成三年度の予算で執行できないというのは、これは重要な問題だと思いますから、もうちょっとちゃんとそ

の辺の理屈を、特に閣議決定もしていない、省議決定もしていない、それを勝手に自分のところの運輸省だけで、まあ大塚審議官がやるのかどこがやるのか別にして、これは執行せぬということを決めるという理屈が私どもによくわかりません。もうちょっとちゃんと説明してください。

○政府委員(大塚秀夫君) これは今申し上げましたように「政府・与党申合せ」となっておりますが、政部内で意思が統一され、そのような前提で着工調整費という形で高岡—金沢の予算を計上したということをございますので、一応政府部内ではそういう意思が統一され、かつ私ども国会の場でもそのような内容を申し上げているところでございます。

○栗森喬君 政府部内と言われたけれども、政府部内といるのはどこからどこですか。私は、明確に閣議決定とか省議決定をしなかつたら、その種のことでそんなアバウトにやつてもらつたら困ると思う。大臣、答弁ください。

○国務大臣(村岡兼造君) 今総括審議官がお答えをいたしておりますが、平成三年度の予算の中で

そういう措置として昨年の暮れに決めたと、こう承知いたしております。しかし、そのことによって在来線の廃止について明確にしなかつたら予算執行しないというか、そういうことを決めるときには政府部内の何となくアバ

ウトな意思統一というのはやっぱり問題だと思いまます。

この種のことですから、それは政府と自民党が決めれば全部決まるよう世の中をどうも考へているようだけれども、やっぱり手続からいってから、まず整備新幹線計画についても閣議決定をちゃんとやる。それで、今回の執行についても省議で明確に決めるという行政上の手続を明確にしなかつたら、国会と行政の関係なんて全然わからな

いです。

自民党と話した、あちらの皆さんと話した。我々は話を聞いてないと、こういうふ

うになる。

それはやっぱりこの種の手順、手続はかなり厳密な意味でやつてほしいと、こういうふうに思

うですが、大臣、もう一遍言つてください。

○国務大臣(村岡兼造君) 予算の提出権は政府にありますし、それから一応予算に上がつております

としても、この場合だけでなく、あるいは公共事業

その他で地元が反対をいたしまして工事ができな

くでやれないことも非常にあると私は感じております。

○栗森喬君 着工するんじやなく、着工調整費な

こいつつております。

このままでは、あくまでも「仮称」というふうに書いて

いますし、予算資料には「着工調整費」と書いて

ございましたが、やっぱりこの種の問題について

これから間の問題で言うと、もう少し厳密な意味

ね。きょうはこれ以上もう言いません。問題点だ

けわかっていたけれども結構です。

そこで次に、北陸新幹線というのはどこからど

こまでついて、走ることになつていいんですかち

ょっとお尋ねします。わかっているようで何とな

くよくわからないんで、はつきり答えてください。

○政府委員(大塚秀夫君) 北陸新幹線というのは、基本的に申し上げますと、全国新幹線鉄道整備法に基づいて基本計画、整備計画が決まつた東京一大阪間のルートを言うわけでござりますが、現在私どもが北陸新幹線が着工されると言つておりますのは、これは私ども運輸省案をもとにした基本スキームに従つて北陸新幹線のうち着工すべき区間及びその着工方法を前提としておりますので、高崎—軽井沢が既に着工されておりますが、軽井沢—長野間、また糸魚川—魚津間、それから高岡—金沢間をとりあえず着工対象区間として指しているわけでござります。その二つを時々短絡して北陸新幹線と言つておりますので、それぞれの場合意味が違いますので御理解いただきたい

と思います。

○栗森喬君 今大塚審議官から説明いただいたん

ですが、軽井沢までついてもこれは北陸じゃない

んですよ、長野までついたってこれは北陸じゃな

いんですよ。北陸線というふうに一般的に言え

ば、直江津から米原までですよ。その間に新幹線

のシの字も出ないので北陸新幹線がつくというの

は、具体的にどの部分を指しているのか明確にし

てください。

○政府委員(大塚秀夫君) 私ども、したがいまし

て、その北陸新幹線全線着工したというようには

申し上げおりませんが、北陸新幹線というの

は、今先生御指摘のように、その全線を念頭に置

いてその中で特に緊急を要する効率のよい区間か

らまず着工する。また、その方法についてはフル

あるいはミニ、スーパー等、それぞれ必要に応じ

て使うということに今の基本スキームはなつてお

りまして、今回の北陸新幹線の着工と申しますの

は、まず平成元年度に軽井沢—高崎間が着工され

ましたが、平成三年度予算案におきましては、こ

の高崎—軽井沢間に引き続き建設を進める

とともに、必要な調整を行つた上で軽井沢—長野

間の着工を行う。また、高岡—金沢間は先ほど御指摘いただきました着工調整費を計上していると

いうことになつております。

○栗森喬君 もう一度申し上げますが、北陸につくのはスーパー特急の新線がつくわけです。これはいわゆる新幹線標準軌型に使える路盤をつくるという意味です。北陸新幹線は、長野までのルートは決まつた。しかし、長野から糸魚川に入るルートは決まつていていますが、具体的にどういう形でどうなるかと、いうことも、これは全然決まってないでしよう。それから、小松から以西、福井県は若狭へ引っ張るとか米原へ引くとか、これはもう大騒ぎなんです。

だから、北陸における新幹線なんというのは、まさにこれは幻ですわ、今、北陸新幹線、北陸新

幹線と言つておるんだけれども、その中でさつき

も申し上げたように、今度そのスーパー特急を走らせるための路盤をつくるに当たつて、これはい

つ新幹線がつくのかわからないけれども、十年後

のことばに仮に仮定したとしましよう。今八月まで

にそのことを約束しなきゃならぬという話は、ど

う考えたつて少し話がきづかないか、こういうこ

とを申し上げてるので、その辺のところについてもう一度答弁してください。

○政府委員(大塚秀夫君) これは今回の運輸省案に基づきます。整備新幹線の区間を整備いたします

際にも、JRに過度な負担をかけないという点で

並行在来線問題を処理しなければならないとい

う前提で地元と協議を重ねてきたわけでございま

す。そして、九州あるいは東北については並行在

来線問題について地元からほぼ同意を得られた。

また、長野県につきましてもまだ一部市町村で反

対ございますが、これについても決着をつけると

いう返事をもらつておりますが、高岡—金沢間に

ついては並行在来線問題について夏までに結論を

出すというふうに地元から意見をいただいた上で

いたしております。

（略）

着工調整費としたわけですが、これは地元で結論をいつ出すかわからぬというのじや着工調整費という形でも計上できなかつたという経緯がございます。

○栗森審君 先ほどの政府・自民党の申し合わせによりますと、「建設着工する区間の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを認可前に確認すること」と、こう書いてあります。そうすると、ここに「認可前」というのはいつですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 工事実施計画の認可前という意味でございます。

○栗森審君 先ほど申し上げたように、北陸新幹線というのはまだ形も何にもない。それにもかかわらず基本スキームを六十三年につくりましたね。あのときの私は、ある意味でこれは拡大解釈もいいところじゃないかと。基本的に北陸新幹線の、例えば長野から糸魚川の間をどうするのか。小松から以西といいますか、石川県じゃなく福井県をどうするか、決まった段階でそこをがつちり押さえられるというなら、私意味わかります。しかし、今のような状況でそこまでがつちり押さえられるというなら、皆さん、逆に言うと北陸新幹線について完全に担保できるというか、そういう明確な答弁がこれができるんですか。大塚さんでも大臣でも結構でございます。そこはつきりさせてください。

○政府委員(大塚秀夫君) 確かに先生御指摘のように、それでは北陸新幹線が全線いつフル規格でできるのかというようなことについて私ども時期について申し上げることはできませんが、今回の整備新幹線の運輸省案、例えば北陸新幹線におけるスーパー特急というのは、その区間だけができるかも知れませんが、JRの第三セクターに対するお尋ねだという前提でお答えしますと、その並行在来線について地方公共団体なりの第三セクターにできるだけ負担がかからず、具体的に無償譲渡するということが必要でございまして、JR九州あたりにおいて受託業務として運行することを検討するとか、そういうJRに過重な負担がかからない限りでのいろいろな協力を検討しているところでございます。

○政府委員(大塚秀夫君) 今、並行在来線を廃止する場合に、これを仮に第三セクターにする場合の譲渡方法についてのお尋ねだという前提でお答えしますと、その並行在来線について地方公共団体なりの第三セクターにできるだけ負担がかからず、具体的に無償譲渡するということになりますが、JRにも並行在来線の負担を負わせるという意味では経営参画する意図はないと思います。ただ、JR九州あたりにおいて受託業務として運行することを検討するとか、そういうJRに過重な負担がかからない限りでのいろいろな協力を検討しているところでございます。

○政府委員(大塚秀夫君) 経営参画という意味がJRにも並行在来線の負担を負わせるという意味では経営参画する意図はないと思います。ただ、JR九州あたりにおいて受託業務として運行することを検討するとか、そういうJRに過重な負担がかからない限りでのいろいろな協力を検討しているところでございます。

○栗森審君 以上、北陸新幹線の場合いろんなところに障害がございます。先ほど申し上げたように、北陸新幹線というけれども、北陸にはスーパー特急しか現実の規格の中には入っていない。それから、いわゆる長野から糸魚川のルートも、これは相当至難な問題がございます。それから一方では、これは福井県のいろんな地域事情を聞いてみましても、決めるわけにいかないほど福井県内のことじやなしに、並行在来線の取り扱い、分離

について結論を出すということをございますか。後開業したときにその確認事項に基づいて並行在来線を処理するという意味でございます。

○栗森審君 きょうは、これはまたたびたび質問する機会がございますので、これ以上は申し上げません。

ところで、在来線の廃止の手順、手続、これらとしてどういう手順を具体的に考えられているのか、少し簡略に説明してください。

○政府委員(大塚秀夫君) これは民鉄と同じでございますが、鉄道事業法に基づく廃止の許可といふことで、申請を受けて廃止するということをございます。

○栗森審君 そのときに非常に重要なんですが、国鉄時代にいわゆる赤字ローカル線を廃止するとときに無償プラスアルファ、いわゆる補助金を出したましだ。今回は、例えば在来線を廃止する場合は無償にするのか有償にするのか。それから、その当時地方鉄道線に対し出して出したいわゆるプラスアルファといいますか、それは今後例えば今言っている在来線を廃止するときにどういうふうに扱うのか。

○政府委員(大塚秀夫君) 今、並行在来線を廃止する場合に、これを仮に第三セクターにする場合の譲渡方法についてのお尋ねだという前提でお答えしますと、その並行在来線について地方公共団体なりの第三セクターにできるだけ負担がかからず、具体的に無償譲渡するということが必要でございまして、JR等も検討しておりますが、無償譲渡した場合に特別損失として計上されるというような会社経理上の問題や、寄附金扱いになるためJR側あるいは第三セクター側がともに課税されるというような問題がありますので、そういう問題を回避するようどうしたらいいかというふうなことを今検討しております。いずれにしても地方

の負担にならないような方法を講じなければならぬと考えております。

それから、第三セクターができました場合には、これは整備成というようなことにつきましては、これは整備新幹線の整備について並行在来線について地元の合意を得られたという前提でございますし、これは新しい整備新幹線という設備ができるという代替措置でもございますので、從来の特定地方交通線に対するような助成策は現在のところ考えておりませんが、その他の方法、例えばJRから要員を派遣するあるいは技術的な協力をすると、ソフトウェアのソフトの提供をする、またはその他のいろいろな運行管理面での協力というようなことについてはできるだけ運輸省もバックアップして必要な措置を講じていただきたいと考えております。

○栗森審君 この問題はJRの問題だから、まだ結論が出ていないと思ってますがね。現実に在来線を例えば第三セクターで受けたとする。そのときに、JRは技術協力はするけれども、例えば出資するとか経営参画とかことについては明確な結論を持つていますか。どちらなのか、これはいつかの時期にはつきりしてもらいたいと、こういうふうに思います。

○政府委員(大塚秀夫君) JRにも並行在来線の負担を負わせるという意味では経営参画する意図はないと思います。ただ、JR九州あたりにおいて受託業務として運行することを検討するとか、そういうJRに過重な負担がかからない限りでのいろいろな協力を検討しているところでございます。

○栗森審君 以上、北陸新幹線の場合いろんなところに障害がございます。先ほど申し上げたように、北陸新幹線というけれども、北陸にはスーパー特急しか現実の規格の中には入っていない。それから、いわゆる長野から糸魚川のルートも、これは相当至難な問題がございます。それから一方では、これは福井県のいろんな地域事情を聞いてみましても、決めるわけにいかないほど福井県内のことじやなしに、並行在来線の取り扱い、分離

つて、十年間なら十年間という一定のめどをつけたとすれば運輸省としても積極的にこの部分にかかわりを持って、そして地元事情も調整してやると思います。

○國務大臣(村岡兼造君) 今先生、並行在来線の取り扱いについての質問だと、こう思っておりますが、これが決意を述べていただきたいと思います。ながらやつていかなきやいかぬと思いますが、このことに関して運輸大臣の決意を述べていただきたいと思います。

○栗森審君 大臣、その上に今必要なのは、長野から糸魚川までをどうするのかという問題、それからいわゆる福井県におけるルートをどうするかという問題、これがまだ未確認というか何にも決まっていないわけです。決まっていないといつても線は決まっていますが、例えば福井県なんかはもう全然決まっていないと一緒と言つたらちょっと申しわけないかもしねけれども、小浜若狭一舞鶴経由にしろという話と米原でいけという話と両方ございます。したがって、この部分をやっぱり一定程度めどをつけないと、北陸新幹線といふのは、結果的に、いろいろ言われるけれども、スーパー特急という格好でしか実らないでないかという懸念が非常に強いわけでございまして、大臣としてのその部分に対してもこれからも、JR側あるいは第三セクター側がともに課税されることにつきましては今後また検討をしていかなければなりません。現在着工するという三線、これには莫大なお金もかかりますし、十年をめどとして着工の抱負といいますか決意をお願い申し上げます。

○國務大臣(村岡兼造君) 今のお話でございますけれども、現在着工するという三線、これには莫大なお金もかかりますし、十年をめどとして着工する、こういうような状況になつております。そのお話につきましては今後また検討をしていかなければなりません。現行の三線、これには莫大なお金もかかりますし、十年をめどとして着工する、こう思つております。

○栗森審君 第八次港湾整備五カ年計画というも

のが出されているようございます。私も、昨年の十一月につくられました「今後の中期的な港湾整備の基本の方策について」という文書も本日いただいたわけでございますが、きょう提案されるこの中身を見たときに、非常に重要なことでござりますが、今港湾といつても、これは需要と供給のバランスが必要でございますから、どうしても一極集中型といいますか大都市集中型の港湾整備でこれからどんどん大きくなればならない、こういうのが港湾事業の実態ではないかと思いま

す。しかし、今国際情勢も大変変わりまして、特に

港湾という意味で言うなら日本海側をどうするか

というのが非常に重要な段階を迎えたと思いま

す。どうもこの文書を読んでも、これから四月に

ゴルバチヨフさんがおいでになつて新しい日ソ関

係も開かれるとか、例えばウラジオの状況なども

かなり聞いて、積極的にそういう準備をしたいと

いう希望は私どもも関係者から聞いているわけで

すが、特にこれから計画の中でもそういう日本海

側をどうするかという視点で大臣の所信も見まし

たし、きょうの文書も見せていただきましたが、

必ずしも十分ではございませんので、きょうこ

そでその辺のところの見解を承っておきたい、こう

いうふうに思つています。

○政府委員(御巫清泰君) 先生おっしゃいますと

おり、五ヵ年計画の中でも日本海地域を特に取

り上げて、どうこうするというような説明がないと

いうことは、そうでござりますけれども、このよう

に日本海をめぐるいろいろ国際潮流が変わってい

る、そして、過去において日本海時代といふよ

うな芽が次第に吹きつたある、こういうときにや

が、本格化するかというような認識を私ども持つ

ております。対岸との貿易あるいは交流といふよ

うなことがたびたび言われたけれども、いよいよそ

れが本格化するかというような認識を私ども持つ

ております。対岸との貿易あるいは交流といふよ

うな芽が次第に吹きつたある、こういうときにや

が、河口湖の測候所が夜間無人化になるという話

を聞いておるわけですが、その理由と中身につい

て説明いただきたいと思います。

○栗森齋君 細かい問題で申しわけございません

が、河口湖の測候所が夜間無人化になるとい

うふうに私どもは聞かされました。しかし、結果

としてどうなのか。これは一度お尋ねをしたいと

思います。

○栗森齋君 特に、港の問題をこれから非常に考
えなきやならぬのは、例えば陸路というものは非常
に満杯に近いといいますか大変な状況でございま
す。そこで、例えば日本海側といえども道路網が
非常に整備もされていまして、結局一極集中した
が、実際は陸揚げをしてから地方の工場へ、例え
ば原料みたいなものは全部一遍分散をしてまた戻
つてくるわけです。やっぱり港湾事業というの
は、日本海時代ということもありますが、もう少
しどう見ても、私は運輸行政視察もさせていただ
いたわけでございますが、太平洋側から見れば日
本海側は大変もう貧弱といいますか、いろんな設
備やクレーンの整備状況なんかを見ても非常に悪
いということが、これはもう見ただけで明快、は
っきりしていますし、お金の使われ方もそういう
意味では非常に格差があるようになります。

今後の計画の中ではその部分についてかなりや
ついていただくことを、これは運輸大臣に要
望申し上げまして、少しその辺の見解についてお
聞かせ願いたいと 思います。

○國務大臣(村岡兼造君) 今先生が日本海沿岸の
港の整備に力を入れよと、こういう御趣旨でござ
いますが、私も日本海岸の出身でございまして、
今局長が答えましたように、対岸貿易、交流、大
きく国際情勢も変わりつつありますので、第八次
の五ヵ年計画の中でも日本海沿岸の港に對しまし
て、例えば新潟、福井富山あるいは金沢、七尾

港、こういうところを重点にいたしまして頑張
つていきたいと、こう思つております。

○栗森齋君 細かい問題で申しわけございません

が、河口湖の測候所が夜間無人化になるとい

うふうに私どもは聞かされました。しかし、結果

としてどうなのか。これは一度お尋ねをしたいと

思います。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

小松空港のダイヤの状況につきまして先生から
お話をありまして、私どももよく調べてみたわけ
でございますが、小松空港は御案内のとおり六便
運航しているわけでございます。

それで、朝晩の旅客の多い時間帯と申します

つは、気象の観測とその観測した結果を通報する

こと

で

ます。

ですが、たしかそのときに便数の増加を図った、

ダブルトランクリングをやるときに、ダブルトラン

クリングにしたら小松空港はより便利になるとい

うふうに私どもは聞かされました。しかし、結果

としてどうなのか。これは一度お尋ねをしたいと

思います。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

が

が

か

か、そういうところに主としてダイヤを入れておる。それは先生のただいまお話をありました通り、航空機の機材練りの関係等もあるかと思いますけれども、そういうことで朝晩にダイヤが集中しているということはあるわけですが、私どもの調整の立場といたしましては、企業側が都合のいいお客の多い時間帯にだんだん入れないよう、少なくとも使の間隔を四十分以上あけるようなどいふことを基本として指導はしておりますが、それ以上、六便の中で等間隔で時間を見定しろとか、そういうような指導は実際はしていないわけであります。

これはやはり航空会社全体の機材練りの状況とあるいは旅客の需要の動向とか、そういうことを自動的に航空企業が判断して決めるべきことであって、そこまで介入するのはいかがかと思つてそういうことはしておらないわけでございますけれども、ただいま御指摘ございましたように、四時間もあいているのは非常に地元の人にとって不便である、そういうお話をございますれば、關係する航空会社といいろいろ相談してみたいと、そのように思うわけであります。

○栗森衛君 陸運行政についてお尋ねを申し上げたいと思います。

一つは、今度岐阜で新しい陸運事務所をつくるわけでございますが、どういう基準とどういう考え方で、特に、どこでもそうでございますが、陸運の窓口というものは県の中で一ヵ所とかというところは、私の石川県なども一ヵ所でございますが、大変不便があるということで、そういう事務所の開設を望む声が大きいわけですが、基本的な考え方は何を基準にしてそういうふうにされるのかお尋ねしたいと思います。

○政府委員(松波正壽君) お答えをいたします。

まず、一般的な考え方を申し上げたいと思いますが、今先生御指摘ございましたように、これだけのセーティングの中では、手続その他を含めまして自動車の検査登録事務所の新設につきましては、陸運支局等の業務量が漸次増大をいたし

ております場合に、当該陸運支局の中におきまして検査コースの増設とかあるいは近くに用地を拡張するとか、こういったことが非常に難しい場合に、この場合には次の三つのポイントを考えております。

第一に、新設しようとする事務所の管轄区域における車両数がどうなっているか、あるいはそれに對しまして年間業務量がどういうふうにふえていくのか。第二番目の点でございますが、対象としようとしたとしておりますところの管轄区域が現在の陸運支局等から離れていて不便な地域であつて、一定のまとまりた経済圏を形成しているものである。第三番目でございますけれども、自動車検査登録事務所を新設することによりまして業務処理の円滑化及び利用者の利便の向上が図られるものであること等を総合的に勘案いたしまして新設の可否について検討をいたしております。

ところが、今先生御指摘ございました今度設置承認をお願いしております岐阜のケースについては、今の場合はなくて、このようなケースとは別に、特に既設の陸運支局等から遠隔の地における住民への行政サービスの向上を図る観点からも新たな事務所を設置することが必要となつておる、

こういうふうに考えておりまして、この場合にも四つほどのポイントがございまして、一定の検査対象車両数があり、かつそれが増加をしていること。第二番目でございますが、当該地域の現在設置されております陸運支局から相当程度離れ、地理的に不便な地域であること。三つ目でございまますが、当該地域の経済あるいは社会、自然的条件が一体としてまとまつており、他地域と隔離して独立した生活圏を形成している。四番目でございますが、現在、我々サービスの面から出張車検を行っておりますけれども、こういったものに該当するものにつきましては利用者利便の向上等を総合的に勘案して自動車検査登録事務所の設置の可否を検討して現在対応をいたしているところでございまして、先生の御指摘

ざいます。

○栗森衛君 最後に要望とお尋ねをしておきたいと思います。

陸運行政とも關係をするわけですが、改造車といふのは、いわゆる不正に改造をして暴走族が使うということでかなり規制されていたわけです。最近の傾向として、自動車の廃棄処分の仕方がちょっとと早過ぎるとか改造して使つたらどうかという意見がリサイクルの立場からいろいろ出ています。ところが今シヤーシーとエンジンが違つたら、これはもう原則として改造は絶対認めないというぐらい相当厳しい制約をかけて陸運行政としてやつていると思います。やはりどうも、日本は豊かになつたのかどうかということもございますが、こういう部分を総合的に、陸運行政だけ変わることであります。そこで、第三回でございますが、こういつたのかどうかということもございますが、こう意味じやなく、世の中全体がリサイクルの時代に、やっぱりこの種のことについても今後見直すべきではないか。見直す考えがあるかどうかをお聞きして、私の質問を終わります。

○政府委員(松波正壽君) お答えいたします。

現在のモータリゼーションの中でやはり安全確保は大事ですから、先生御指摘の不正改造については厳に慎んでいただきたい、こういう観点からやっております。

今先生から、例えば自動車のエンジン、シャーシーという問題で御指摘がありましたけれども、エンジンにつきましてもメーカーごとにありますように型式が異なっていますと、例えば総排気量が違うとかエンジンの大きさが違うとかあるいは搭載方式が横置き式だと縦置き式だといろいろございます。それに合わせて動力伝達装置をシステムで考えますと、それぞれの性能によつて異なることを勘査しますと、エンジンの載せかえを単に一律に認めるということは難しい点もございます。

ざいましたところをちょっと調べてまいります

と、十分なデータでございませんが、我々が一年間で改修の届け出を受けた中で約1%ぐらいは古いエンジンが使われている、こういう実態もござりますので、今後この動向につきましては十分関心を持って対処してまいりたいと考えております。

○栗森衛君 終わります。

○寺崎昭久君 私は、まず最初に、運輸行政の規制緩和にかかる問題について御質問をいたします。

行政改革の推進については、先般の海部総理の施政方針演説の中にも触れられておりますし、また、昨年の十月には第三次行革審も発足したわけであります。先般、運輸大臣から所信をお伺いしましたが、残念ながら財政改革について運輸省としてどのように進められるのかあるいは規制緩和をどう進められるかということについては触れられていないよ

うに思いましたが、この点について大臣から御見解をお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(村岡兼造君) 運輸事業につきましては、現在参入規制、運賃規制等の規制が行われておりますけれども、これらは運輸事業の特性から、利用者が必要な輸送サービスを安全かつ良好な状態で安定的、効率的に受けることができるようになります。この運輸行政の目的を達成するために行つておられるものであります。しかし、一方において、運輸事業が経済社会情勢の変化に対応して、利用者の利便を増進する良質なサービスの提供に積極的に取り組んでいけるようになります。しかしながら、利用者が必要な輸送サービスを安全かつ良好な状態で安定的、効率的に受けることができるようになります。この運輸行政の目的を達成するために行つておられるものであります。しかし、一方において、運輸事業が経済社会情勢の変化に対応して、利用者の利便を増進する良質なサービスの提供に積極的に取り組んでいけるようになります。しかしながら、利用者が必要な輸送サービスを安全かつ良好な状態で安定的、効率的に受けることができるようになります。この運輸行政の目的を達成するために行つておられるものであります。しかし、一方において、運輸事業が経済社会情勢の変化に対応して、利用者の利便を増進する良質なサービスの提供に積極的に取り組んでいけるようになります。

○寺崎昭久君 この規制とか行政指導にかかる

問題ですけれども、今発売されております「選択」という雑誌がありまして、この三月号に「目に余る運輸省の「過剰介入」とか「お題目だけの規制緩和」というタイトルがつけられておりまして、航空会社への天下りがノンキャリアを入れると三百人近くになるとか、あるいは西瀬戸エアリンクですか、例のエミューーターの航空会社の再建問題について、これをめぐって運輸省から日本航空に圧力がかかっているというような記事が載つてありました。

私は、この記事を一々検証したわけではありませんから、これ以上真偽のほどを云々するつもりはありませんけれども、行政指導というと、ややもするところ、見られがちなんだろうと思ひます。したがつて、おのづから行政には行政指導するに当たつての範囲があるのは、行政指導のあり方の原則といったものがあるのではないかと思うんですね。したがつて、この大臣に行政指導のあり方、範囲という問題についてお伺いしたいと思います。

○國務大臣(村岡兼造君) この「選択」でございますが、これを先ほど読ませていただきました。いろいろなことを書いてあると思いますが、運輸省として、いろいろな先生方からの御意見を踏まえまして、いろいろな意見があつたなんとかということを言いますと、それが大げさに取り上げられている部分が大変あらうかと、こう思つております。したがいまして、今指摘されるよろこのないよう、また過剰介入を招くといふことのないように、今後とも気をつけていかないと、こう考えております。

○寺崎昭久君 大臣の御説は私もごもつともだと思ひますけれども、一般的に行政の指導というものはここまでが限度だと、そういうお考えといふのはお示しいただけないものでしようか。

○國務大臣(村岡兼造君) ここまでが限度というふうなのはなかなか難しいのでございますけれども、指摘あるいは批判を受けない限度でやつていくという基本方針にいたしたいと、こう思つてお

ります。

○寺崎昭久君 例をもつて、これは限度になるかならないかとお聞きした方がはつきりする問題かもしれません。

私は、この問題について若干お伺いします。公共輸送機関の運賃問題について若干お伺いしたいと思います。

公共輸送機関といふからには、バス、タクシーバス、鉄道、航空、主としてこれを指しているわけありますけれども、これらの運賃というのは現在認可事項になつております。料金とか運賃とかを認可事項にする理由あるいは事業者の自由裁量に任せない理由といったものを御説明いただきたいと思います。

○政府委員(中村徹君) ただいま先生の御指摘のありました鉄道、バス、タクシー、航空というような事業は、当然公共交通機関として極めて国民生活に不可欠なものでありますし、また利用者はいわば一人一人の個人でございまして、そういう意味でやはり利用者の利益を守るということが極めて重要な行政目的になつておるというふうに考えておるわけでござります。同時に、安全かつ良質な公共交通機関としてのサービスが安定的、効率的に供給されるシステムというのが必要であらうと、こう考えておるわけでございます。

そういう目的のために、運賃につきまして、これが利用者にとって公平な運賃となつておるんだら、安心して利用できる運賃となつておるつもりでございます。

○寺崎昭久君 たまたま総務省から「さわやか行政サービス運動の推進」というパンフレットが出されておりますけれども、これによりますと、公営バスが印象の悪い公共交通機関のワーストツーであるというようなレポートも載つておるわけです。これについては、そうしますと、これからもサービスの面においてイメージアップするための何らかの指導をされる、そういう立場にあると考えておるといふでございまして、このサービスの改善のた

きましてはかなり自由にこれを導入していくような方向で私ども今制度を運用いたしております。

○寺崎昭久君 そうしますと、運賃とサービスとの関係にあるという御趣旨のお話も中には含まれているわけありますけれども、そういうふうな指摘があれば、それが認可事業であればサービスが悪いといふような指摘があれば、それに対しても一種の責任を負つておる

うに考えておられるのかどうか。

○政府委員(中村徹君) 私どもの公共交通機関に対する監督というのは、やはり安定的、効率的、良質な輸送サービスが常に提供できるというシステムをつくるということが目的でござります。そのため運賃の認可をやつておるということはただいま申し上げたとおりでござりますが、その中でも特に運賃の改定などの際に、例えば鉄道について言えば、冷房車をできるだけやすやすよく運賃をつくるということが目的でござります。そのあるいは今度のタクシー運賃なんかでは労働条件の改善とか、それを通じた供給力の安定的供給、夜間ににおけるサービスの増強といふようなことの指導を現実に行つておるわけでございまして、そういう意味では先生の御指摘になつておる点については、我々は常に配慮をいたしておるつもりでございます。

○寺崎昭久君 たまたま総務省から「さわやか行政サービス運動の推進」というパンフレットが出されておりますけれども、これによりますと、公営バスが印象の悪い公共交通機関のワーストツーであるというようなレポートも載つておるわけです。これについては、そうしますと、これからもサービスの面においてイメージアップするための何らかの指導をされる、そういう立場にあると考えておるといふでございまして、このサービスの改善のた

めに我々は努力していかなければいけないと思つ

われであります。恐らく、その理由というのは必ずしも明確ではないわけでございますけれども、例えば定期的にバスが来ないとか夜間のバスがないとか、そういうことがやはりかなり理由になつてゐるのじゃないかと思うわけでございます。

○寺崎昭久君 それは、やはり自由化というよりは運賃を認可して、これをきちり利用者の利便に適切な方向で行政を行つていくということが適切な立場にあると思いますので、そういうふうな立場にいて、企業活動についての創意工夫ができるようになつて、そういうふうなことで、積極的に営業割引が導入できるよう、そういうことで営業割引の導入につ

業割引を進めるとかそういう意味での事業活動の自由化、それによる利用者の利便の増進というような方向で考えていただきたい、かように考えておるところでございます。

○寺崎昭久君 利用者から見て選択権がないという、それも自由化するかしないかの重要な要素たるところでございますけれども、これまで国内航空便について言えば、運輸省の御努力もありまして、ダブルトラッキングあるいはトリプルトラッキング化というのが進んで、いるわけであります。しかしながら、航空会社間の料金については全部同一なんですね。もう既にこれは、日本航空を使うかあるいは全日空を使うかということは、利用者から見れば選択できるような状況にあるにもかかわらず同一料金にしているというのはちょっとやり過ぎじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

航空運賃につきましては、ただいま担当の運輸政策局長から公共運賃を認可制としている理由を御説明いたしましたけれども、それと同じような理由で、安全で安定した良質なサービスの提供と営の健全性の確保という両方の観点から認可制をとっていると、そのように考へてございます。

実は、御案内のとおり、米国におきましては国内航空の自由化ということをやったわけです。それにつきましてその後の結果を見ますと、特定の巨大企業による主要空港の発着枠の独占でござりますとかあるいは各種サービスの低下とが、そういうことが発生しているということで、政策の見直しを求める声、そういう動きがかなりあるということも我々承知しておりますが、規制の緩和と申しますか自由化と申しますが、そういうことに当たっては種々の工夫が必要ではなかろうかと、そのように思うわけでございます。

私どもいたしましては、利用者の不当な差別

的取り扱い等の問題が生じない限り、各路線の性に応じまして航空企業それが各航空企業の自由化、それによる利用者の利便の増進というような方向で考えていただきたい、かのように考えておるところでございます。

○寺崎昭久君 利用者から見て選択権がないという、それも自由化するかしないかの重要な要素たるところでございますけれども、これまで国内航空便について言えば、運輸省の御努力もありまして、ダブルトラッキングあるいはトリプルトラッキング化というのが進んで、いるわけであります。しかしながら、航空会社間の料金については全部同一なんですね。もう既にこれは、日本航空を使うかあるいは全日空を使うかということは、利用者から見れば選択できるような状況にあるにもかかわらず同一料金にしているというのちよつとやり過ぎじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

航空運賃につきましては、ただいま担当の運輸政策局長から公共運賃を認可制としている理由を御説明いたしましたけれども、それと同じような理由で、安全で安定した良質なサービスの提供と営の健全性の確保という両方の観点から認可制をとっていると、そのように考へてございます。

実は、御案内のとおり、米国におきましては国内航空の自由化ということをやったわけです。それにつきましてその後の結果を見ますと、特定の巨大企業による主要空港の発着枠の独占でござりますとかあるいは各種サービスの低下とが、そういうことが発生しているということで、政策の見直しを求める声、そういう動きがかなりあるということも我々承知しておりますが、規制の緩和と申しますか自由化と申しますが、そういうことに当たっては種々の工夫が必要ではなかろうかと、そのように思うわけでございます。

私どもいたしましては、利用者の不当な差別

ますけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先生のお話のとおりでございまして、我が国創意工夫を生かして弾力的に割引運賃等を設定すること、そういうことを積極的に推進してきております。現行の認可制度のもとにおける行政運営においても利用者ニーズの動向等を踏まえながら弾力的かつ迅速な対応を行っていきたい、このよう思ひます。

○寺崎昭久君 今アメリカの例でサービスが低下したという御指摘がありましたけれども、逆に乗客のニーズに見合った多様な運賃システムが開発されたとかあるいは長距離顧客の関係が重視されるようになつた、したがつて優遇措置が講ぜられるようになつた。それから、何よりも運賃が安くなくなったというようなこともあるわけなので、複数の航空会社を同じにしておくこととそのものが良質なサービスを保証することには私はならないと思ひます。

ですから、一方でマイナスがあるから、だから認可制をとるというのは少し極端過ぎるというか短絡したお考へではないかと思ひますし、後で触れますけれども、昨今の航空会社の事業の多角化などを見ましても、十分自由化してもいい条件が整つているのではないかというふうに考えられますが、どうでしようか。

○寺崎昭久君 私が申し上げてるのは、航空会社ごとに商品開発も割引率も自由化してはいかがでしようかということなんですが、どうでしようか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

私どもとして航空会社がそれぞれ同じ制度を導入するようにといふ指導をしていることは全くございませんで、それぞれ持つてある路線も違いますし、会社の抱えている問題点も違いますから、それぞれが創意工夫を生かして運賃を設定していくことには何ら私どもは障害となつてゐるつもりはございません。

○寺崎昭久君 そうしますと、今往復割引率といふのは航空会社が違つても同じように思ひます。ただ違うのは、割引制度が極端に違うというふうに思われるわけですが、先ほど大臣からもアメリカの例を挙げながら割引について検討する旨の御発言があり、また小笠原先生からも早朝割引その他についておっしゃられておりますけれども、基本料金を仮に据え置きにするというのであれば、割引の種類だとかあります。先ほど大臣からもアメリカの例を挙げながら割引について検討する旨の御発言があり、また小笠原先生からも早朝割引その他についておっしゃられておりますけれども、基本料金を仮に据え置きにするというのであれば、割引の種類だとかあります。

○寺崎昭久君 ちよつと私はにわかに納得しがたいわけありますけれども、次の問題に進みます。

最近テレビを見ておりますと、日本航空なり全

るところでは同じような制度を導入する、そういうことが行われております。

それから国際航空運賃につきましては、先生御案内のとおり、IATAというところがございまして、そこでノーマルフェアももちろんございまして、そこでも割引運賃についてもそれぞれ多数で決められておりますが、基本的運賃においてはそぞう差がない、為替の問題はござりますけれども、行はれておりますが、基本的運賃においてはそぞう差がない、為替の問題はござりますけれども、行はれておりますが、確かにお話しのとおり、割引の運賃、そういうような内外格差の比較等がしばしばあります。

○寺崎昭久君 今まで同じ割引率になつたところのとおりでございまして、先生御承知のとおりでございます。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先生のお話のとおりでございまして、我が国創意工夫を生かして弾力的に割引運賃等を設定すること、そういうことを積極的に推進してきております。現行の認可制度のもとにおける行政運営においても利用者ニーズの動向等を踏まえながら弾力的かつ迅速な対応を行つておるようでございます。

○寺崎昭久君 今まで同じ割引率になつたところのとおりでございまして、先生御承知のとおりでございます。

○寺崎昭久君 今まで同じ割引率になつたところのとおりでございまして、先生御承知のとおりでございます。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

先生のお話ですけれども、ちょっと業種が違います。銀行の問題で銀行間で自分のところの経営努力なり経営力、そういうふうな問題提起が一年ほど前になりますが、銀行間で自分のところの経営努力なり経営力、そういうふうな問題提起が一年ほど前にあります。その後若干銀行間で自分のところの経営努力なり経営力、そういうふうな問題提起が一年ほど前にあります。

○寺崎昭久君 今まで同じ割引率になつたところのとおりでございまして、先生御承知のとおりでございます。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。

私は特に航空会社がそれぞれ同じ制度を導入するようにといふ指導をしていることは全くございませんで、それぞれ持つてある路線も違いますし、会社の抱えている問題点も違いますから、それぞれが創意工夫を生かして運賃を設定していくことには何ら私どもは障害となつてゐるつもりはございません。

○寺崎昭久君 そうしますと、今往復割引率といふのは航空会社が違つても同じように思ひます。ただ違うのは、割引制度が極端に違うというふうに思われるわけですが、先ほど大臣からもアメリカの例を挙げながら割引について検討する旨の御発言があり、また小笠原先生からも早朝割引その他についておっしゃられておりますけれども、基本料金を仮に据え置きにするというのであれば、割引の種類だとかあります。

○寺崎昭久君 ちよつと私はにわかに納得しがたいわけありますけれども、次の問題に進みます。

日空なりが大変経営の多角化を推進されておりまして、日本航空を例にとりまると、八八年度だけでも四十八件の新規事業を行い、百三十億円を投資したと。そのほかにもハワイアン航空とかニュージーランド航空へ資本参加したという記事もございます。

多角化するということは一概に悪いことだとは思えません。しかしながら、ある意味では私は、航空運賃が認可という制度で経営を保護している、そういう役割もあるんだろうと思うんですね。そういうところが、これは民間企業の判断でやる範囲だからといってどんな事業にでも投資をするということが許されるんだろうか。つまり、料金を認可するという前提においてどういう事業にでも手を出すということは許されることなんだろかということに疑問があるわけですね。料金等が自由化されるんであれば、私は経営判断で何をやろうとやかく言う話ではないと思うんですねけれども、運輸省の御見解はいかがでしょう。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。
本業と兼業の関係だと思いますが、航空会社の行う経営の多角化そのものについては、先生からお話をございましたけれども、航空運送事業自体に悪影響を及ぼさない限り、企業の自主的努力の一環として企業の自主的判断に基づいて実施していくものと、そのように考えておりますけれども、航空運賃をどういう判断で認可するかということにつきましては、航空運賃は航空運送事業として提供する役務の対価として利用者から收受するものである、そのように考えておりますので、航空運送事業のコストに見合って設定されるべきものである、そのように考へておるわけであります。

これが競合関係にある運賃、料金の規制緩和の問題です。東京→大阪間を例にとりますと、御存じのように新幹線、それから飛行機、ハイウェー

バスが走っているわけでございます。それぞれ料

金が新幹線ですと普通で一万三千四百八十円、飛

行機は一万四千六百円、ハイウェー・バスは七千六

かるらかと、そのように考へておるわけでござります。

○寺崎昭久君 今運賃はコストに見合って決めるというお話でしたけれども、それじゃJALもJASもANAも同じ経営内容とお考えなんですね。だから同一料金が妥当であると考えているんでしようか。

○政府委員(宮本春樹君) お答えいたします。
国内の航空運賃は路線別原価主義をとっています。まして、路線に幾つかの航空企業が就航していることももちろんあるわけでございますが、それらにつきましては距離別に標準原価を設定いたしました。それに基づいて航空運賃を認可する、そういう仕組みをとっているわけでございます。

○寺崎昭久君 今の御説明だけでは私はなかなか納得できないんですね。通常、JASは相当経営的に苦しいという話されておりますし、株価を見ても明らかに違うわけですね。にもかかわらず、原価主義であるということで同一料金というのが何とも納得いかないところなんです。

先ほど来幾つかのお話を出ておりますけれども、多角経営ができるあるいは複数の飛行機便が乗り入れられる状態になつて、収益もほどほどに上げていらっしゃるというようなことを考えれば、運賃の自由化ということにもっと前向きに取り組むべき時期にきてるのではないか。少なくとも基本料金ではなくて、早朝割引であるとか深夜割引であるとか、先ほど大臣がおっしゃつておられましたが、事前割引運賃というようなものについては各社別に商品開発も含めて自由化を検討されるようにお願いしたいと思います。

時間もありませんので最後にもう一問お伺いします。

これは競合関係にある運賃、料金の規制緩和の問題です。東京→大阪間を例にとりますと、御存じのように新幹線、それから飛行機、ハイウェー・バスが走っているわけでございます。それぞれ料金が新幹線ですと普通で一万三千四百八十円、飛行機は一万四千六百円、ハイウェー・バスは七千六百円となつてます。

それでよしと認可した、妥当であると判断した理由とか、どういう状況をもつて妥当であると判断されたのか御説明いただきたいと思います。

○政府委員(中村徹君) 私どもは各交通事業者ごとにそれぞれの路線について運賃の申請があり、それを認可いたすわけでございますので、それぞれの事業者がそれぞれの判断に基づいて申請をいたしてくるわけでございます。その際に、もちろん異種交通機関あるいは他の同種交通機関の競争相手、そういうものとの運賃を考え方としては認可の基準を置いていくわけでございます。

○寺崎昭久君 コストに見合ったというお話をされども、飛行機だけ比べてもとてもコスト計算から今料金が単純に出されたとは思いくらいであります。そういうことから考えますと、一般的の利用者は何らかのさじ加減とか判断というものが入つてこれが決められているんじやないかと思うのは、ごく自然なんではないかと思うんです。

私は、今の料金が不當に安いとか高いとかバランスを欠いているとはなかなか断じ切れませんけれども、少なくともこういう競合状態にあるところは料金を自由化するか、先ほど来申し上げておられますように、割引率あるいは割引額を自由化するというのに早急に取り組むべきだし、全国一律にできなければ、できる機関だけあるいはできるだけでもやるような努力が必要じゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(中村徹君) 私どもは、競争をしていて、航空会社の他の関連事業部門の収益を含めて考へるということは、むしろ関連事業の収益の多寡とかそういうことによって航空運賃のレベルが左右される、そういうことになる可能性はあるわけであります。先生のお考へもよくわかるわけであります。

意味合いを持つてくるとも考えられまして、やはりその部分だけを自由化するというのは制度としては不適切ではないかとうふうに思つております。

○政府委員(中村徹君) 私どもは各交通事業者ごとにそれぞれの路線について運賃の申請があり、それを認可いたすわけでございますので、それぞれの事業者がそれぞれの判断に基づいて申請をいたしてくるわけでございます。その際に、もちろん異種交通機関あるいは他の同種交通機関の競争相手、そういうものとの運賃を考えつて申請をしてくるわけでございますが、基本的にそれはやはり路線別に運賃のコストに見合つた運賃設定を行なうことに我々としては認可の基準を置いていくわけでございます。

○寺崎昭久君 コストに見合つたというお話をされども、飛行機だけ比べてもとてもコスト計算から今料金が単純に出されたとは思いくらいであります。そういうことから考えますと、一般的の利用者は何らかのさじ加減とか判断というものが入つてこれが決められているんじやないかと思うのは、ごく自然なんではないかと思うんです。

私は、今の料金が不當に安いとか高いとかバラ

なところは、これまでの運賃割引につきましてはほとんどそれが創意工夫がそのまま生かされるようになりましたが、今はまだ生かされていない仕組みに現在いたしておるところでございまます。

○寺崎昭久君 時間ですから終わります。

○委員長(中川嘉美君) 本日の運輸行政の基本施策に関する質疑はこの程度にとどめます。

○委員長(中川嘉美君) 次に、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。岡運輸大臣。

○国務大臣(村岡兼造君) ただいま議題となりました踏切道改良促進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。

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るために、踏切道の改良は、五ヵ年間に改良すべき踏切道を指定して行われるものであります。対象とすべき踏切道の数が膨大に上るため、昭和四十一年度以降五度にわたって改正され、改良すべき踏切道を指定することができる期間が延長されてしまいまして改めたところであります。本法に基づく踏切道の改良は、五ヵ年間に改良すべき踏切道を指定して行われるものであります。対象とすべき踏切道の数が膨大に上るため、昭和四十一年度以降五度にわたって改正され、改良すべき踏切道を指定期間が延長されてしまいまして改めたところであります。

このような措置により踏切道の改良が促進され、踏切事故も逐年減少傾向を示しております。なお、平成元年度において踏切事故件数は八百六十件を数え、五百六十名の死傷者を生じております。このよな状況にからがみ、踏切道の改良をさらに促進するため、本法を改正して踏切道の改良措置を講ずる期間を平成三年度以降さらに五カ年延長しようとするものであります。

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ます。

○委員長(中川嘉美君) 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

これより質疑に入ります。

○田淵勲二君 私は持ち時間四十分ですが、この後、本会議あるいは各党の御質問もあるようですから、できるだけ短縮していただきたいと思いますので、わかりやすく、かつ明快にひとつお答えをいただきたいと思います。

まず、この御提案になりました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案というものは昭和三十六年に制定されてから三十年を経過しておりますので、ありますけれども、最近の踏切事故の件数と踏切事故の死傷者数というのを見ていりますと、六十三年が八百六十件の件数で五百十七人の死傷者、それから元年になりますと、これも同じく八百六十件で五百六十人の死傷者、こういう横ばい状況になつてゐると思うんです、その数字について聞いてございませんか。

○政府委員(松波正壽君) お答えいたします。今先生具体的に六十三年度と元年度との御説明がございましたが、その数字で間違ひございません。○田淵勲二君 横ばいから脱し切れない主たる原因といふのはどのように把握されていますか。この横ばい状況が変わっていないというのはどういふところに原因があるか。

○政府委員(松波正壽君) 踏切事故の状況につき、

ましては今のような件数でござりますが、現時点

で先生から御指摘ございましたように横ばい傾向にござります。

我々といたしましては、いろんな見方がござりますが、踏切をどんどん格上げしまりまして一種あるいは三種をふやしているわけでございますけれども、そういう種別ごとに事故発生率を見ますけれども、低うござります。

いまして、今の交通量が大変多い中でこれだけの件数で横ばいしているということはそれなりの効果が期待され、あるいは出ている、こういうふうに考へておきますと、やはり一種化した分は低うござります。

故はもうござりますので、今後とも努力をさせていただきたい、今御審議を願つてるのはそういう意味での法案ではないかと思つております。

○田淵勲二君 主たる原因というのは余りよくわかりませんがね、今の御答弁では、踏切のちょっと数量についてお聞きしますけれども、三十六年から元年にかけて一一種と四種の数はどうなつてますか、参考までにひとつお聞かせください。一種と四種。

○政府委員(松波正壽君) 踏切の数の推移についてお答えをいたします。

三十六年度末でござりますけれども、第一種につきましては四千五百六十五カ所でございます。そして、四種につきましては六万一千百二十カ所でございまして、トータルで七万七百三十八カ所でござります。それが平成元年度におきましては第一種が三万三百四十九カ所でござります。それから、第四種が七千四十九カ所でございまして、トータルでは三万九千九百八十八カ所に全体として減少をいたしていいるところでござります。

○田淵勲二君 無人から警報、遮断機つきの一種踏切といふものが非常に増加しているわけですね。これは本法律による結果といふうにも見えますけれども、このほかに自主整備といふものが進められたからだというふうに思いますが、この法律によつて指定されて踏切がつくられたのと自主的に整備されてつくられた比率の傾向はどのよう

になつていますか。

○政府委員(松波正壽君) 今先生の御質問の、我指定した中での状況等は把握いたしておりますが、今御質問のございましたのはここにちょっとと後で調べまして御報告申し上げたいと思います。

○田淵勲二君 その傾向についてはまた後で、じや部屋の方に届けてください。わかりますか。

○政府委員(松波正壽君) 自主整備についてお答えを申し上げたいと思います。

六十一年度から平成二年度の間におきまして保安設備につきましては、六十一年度から二年度間にござります。一方、踏切道改良促進法に基づきまして指定をいたしまして整備をいたします保安

設備につきましては、六十一年度から二年度間にござります。そして、完成をいたしておりますのが一千四百六十七カ所でござります。

以上でございます。

○田淵勲二君 そこで、無人から一種に整備をされているわけですが、無人踏切から警報、遮断機がついた一種踏切になりましても事故比率が非常に高いということの主たる原因、これまで何ですか。

○政府委員(松波正壽君) お答えをいたします。踏切事故の状況で平成元年度を見てまいりますと、総件数で八百六十件ということでござりますが、その中で踏切の種類ごとに見ていただきたいと思います。それが平成元年度におきましては第一種が六八・一%でございまして、非常に高うございます。そして、その中でも原因別で見てまいりますと、自動車の衝突といふものが一番比率として高うございます。そういうものがなくならないと思うんですね、これはなかなか大変なことでしょけれども。

そういう高架あるいは地下化を進めていくわけですから、こうしたことを見ても事故率が低くなるわけですね、これは電車の増発なんかでかなり本

おられます。その前にも一人亡くなつておられる。最近あかずの踏切といふのは非常にふえてい

るんですね、これは電車の増発なんかでかなり本

おられます。その前にも一人亡くなつておられる。最近あかずの踏切といふのは非常にふえてい

るんですね、これは電車の増発なんかでかなり本

おられます。その前にも一人亡くなつておられる。最近あかずの踏切といふのは非常にふえてい

るんですね、これは電車の増発なんかでかなり本

事故が多いじゃないかと、こういう御指摘でござりますけれども、一種にしましては、まずけれども、百カ所当たりの踏切事故件数は一・九三でございます。それから、四種の踏切につきま

しては百カ所当たりの事故発生件数は二・八七でございます。そういう意味でまいりますと確かに

一種の占める割合は大きいですけれども、比率して低いということは、今の交通量が増大した

ところは百カ所当たりの踏切事故件数は二・八七でございます。それから、四種の踏切につきま

しては百カ所当たりの事故発生件数は二・八七でございます。それから、四種の踏切につきま

踏切道の立体交差化でございます。もう一つは、やはり踏切を円滑に通すための構造改良でござります。最後に申し上げますのは保安設備の整備、今これは御審議願つておるわけですがけれども、どこにポイントを置くかといいますと、やはり踏切をなくすことが基本でございますから、可能な限り立体交差化を整備していくくといふことが一番一つの望ましい方向ではないかと考へております。

しかし、なかなか立体交差化に当たりましては、用地の取得の問題、地域の環境の問題、もちろんの問題がございますので、それらを総合勘案したときいかに保安度を上げるかとなりますと、一番当面やりやすい方法といたしましては保安設備の整備、これが重要なポイントではないかと考えております。

○説明員(山本正義君) お答えを申し上げます。

踏切事故につきましては、先ほど御案内のおおり、まだ平成元年度で八百六十件、死傷者も五百六十人ということを数えておるわけでございまして、私ども建設省といたしましては踏切の立体交差化、構造改良等を積極的に推進しておるところでございます。とりわけ、ただいま御案内のところがござります。どうゆうふうに考へていらっしゃるところです。

踏切道の立体交差化につきましては、踏切道の踏切事故を完全になくす、立体交差化することによって踏切事故を完全に防止するという観点あるいはまた交通渋滞を解消するという観点、さらには踏切道により分断されておりました地域間の交通を円滑に確保して地域の一体的な発展に寄与する、いろいろな目的、効用がございますので、大都市等におきましては連続立体交差化、主要な道路等にかかる踏切道につきましては単独の立体交差化を推進いたしまして踏切道の除却を図つておるところでございます。また、このよだな方法での踏切道の除却が困難な場合には、バイパス等に

よる新設立体交差等についても積極的に進めておるわけでございます。

ただ、立体交差化事業につきましては、先ほど運輸省の方からお話をございましたように、多額の費用あるいはまた工事期間も長期間要する等、あるいはまた地域の協議でございますとか用地取得の問題でございますとか環境問題でございまして、とかそういう点等々がございまして、一時に短期間に多数行うというにはなかなか難しい状況があるということともぜひ御理解を賜りたい。いずれにいたしましても、私ども立体交差化が必要な踏切道につきましてはまだ多数残っておりますので、また地域住民の要望も大変強くございますので、建設省といたしましても今後ともさらに積極的に進めてまいりたい、こういうふうに考へているところでございます。

○田淵勲二君 ななかな土地の高い大都市なんかでは大変でしょけれども、やはりこの問題は大変な、後でまた大臣にも答弁願いますけれども、意を尽くしていただきたいと思います。

それでは観点を変えまして、今度は国鉄の民営化に伴う踏切改良の費用負担の問題についてお伺いしますけれども、国鉄が民営化になりました結果、道路と鉄道との交差箇所現在約五万七千カ所でございますが、そのうち約四〇%、二万一千五百カ所が立体交差になつておるわけでござります。

踏切道の立体交差化につきましては、踏切道の踏切事故を完全になくす、立体交差化することによつて踏切事故を完全に防止するという観点あるいはまた交通渋滞を解消するという観点、さらには踏切道により分断されておりました地域間の交通を円滑に確保して地域の一体的な発展に寄与する、いろいろな目的、効用がございますので、大都市等におきましては連続立体交差化、主要な道路等にかかる踏切道につきましては単独の立体交差化を推進いたしまして踏切道の除却を図つておるところでございます。また、このよだな方法での踏切道の除却が困難な場合には、バイパス等に

して定められた額を負担することとなつております。なお、民鉄については受益額を協議の際個別に算定しておりますが、JRについては対象踏切が多數に上ることから、協議の円滑化を図るために踏切種別あるいは車線数等に応じて踏切の除却に伴う受益額を一律に設定しているところとなつております。

それから、連続立体交差化事業につきましては、現在受益の範囲等についてなお詰めているところでございます。

○田淵勲二君 詰めているというのは、協議を続けているということですね。

○政府委員(大塚秀夫君) そのとおりでございまして、JRに民営化されました。したがいまして、JRに民営化されたときから協議が続けられておるんですが、四年間ずっと続いているという状況ですか。

○政府委員(佐々木建成君) 連続立体交差化にかかる費用負担の問題でございますが、JR、民鉄者の負担があつたんでも、これがJRに民営化されましたが、JRが民営化になりました。したがいまして、民鉄は七%ですが、JRは一〇%というふうになつておる問題。それから単独立体交差、これは当時、旧国鉄時代は国鉄が三分の一持つておつたんですが、これが受益相当分というよう�新しい方式ではなつたのですが、国鉄が民営化しましたから、これには七%というよう民鉄並みになつたのかといふふうになつておるのですが、これも民鉄と同じ取り扱いになります。

この点につきましては、六十二年に国鉄が民営化したということなどの状況の変化がありますので、また高架下の利用の実態等も変わってきていたというようなことがあります。協定の負担割合について運輸省、建設省の両省間で見直し作業を行つておるという状況でございます。いつまで

にどうかというようなことが問題だらうと思いますが、民営化をして期間が相当経過しているといふことなので、できるだけ早く結論を得るように努力したいといふふうに思つております。

○田淵勲二君 わかりやすく言えば四年間やつてあるということですね。続けてずっと、いまだに努力が、運輸省と建設省では結論がついてないということですね。

○政府委員(佐々木建成君) 今いろんな観点から検討しておりますが、きょう現在のところ結論はまだ出されておりません。

○田淵勲二君 じゃ、いつごろまでにこれは結論をつけるつもりですか。どの辺までいっているんですか、話し合い。

○政府委員(佐々木建成君) 四年たつているではないかというお尋ねでございますが、その負担割合をどうするかということにつきましては、高架下の利用形態の多様化の状況とかあるいは地域ごとの利用形態の差といふものも出てきておりますので、そういったことを詰めてまいります場合に、現在実施中の箇所のみならず、これから実施が予想されるような箇所も含めまして数多くの事例について工事費とかあるいは受益等を調査、分析しているということで時間を使つておられるわけでございますが、先ほども申しましたように時間も経過していることでございますので、できる限り早期に結論を得るよう建設省と相談してまいりました。

○田淵勲二君 とにかく新しい改正が五年後にできているわけですね。その五年前の改正のときに、も、これはいろいろ当時の議事録を見ますと、非常に気に疑うんですけど、これはここにまだ協議していませんなどといふことのないよ

○政府委員(大塚秀夫君) まず、単独立体交差化事業につきましては、国鉄の民営化に伴いまして、昭和六十三年五月の運輸省と建設省間の協定により、JRは先生御指摘のとおり受益相当額と

うにぜひお願ひしておきたいと思ひます。

それから参考までにお聞きしますけれども、現在この連続立体交差の工事中の数と未着工分の数わかりますか、総数。

○説明員(荒木英昭君) 連続立体交差事業は、都市内を平面で走る鉄道を一定区間高架化または地下化することによりまして多数の踏切を同時に除外する事業でございますが、平成二年度におきましても、未着工分がどれくらいあるかということがございますが、未着工の箇所につきましては、地方自治体が単独で検討しているところもございまして、建設省で総数といふものは把握してございませんが、私どもの方で国庫補助調査を行なっておりますが、未着工の箇所につきましては、全国六十七カ所でやつております。

それで、未着工分がどれくらいあるかというところでございますが、未着工の箇所につきましては、地方自治体が単独で検討しているところもございまして、建設省で総数といふものは把握してございませんが、私どもの方で国庫補助調査を行なっておりますが、未着工の箇所につきましては、全国六十七カ所でやつております。

いまして、現在まだ未事業化のものが二十九カ所ござりますので、大体これらが未着工分、当面目の前にあるものというふうに理解しております。

○田淵勲二君 六十一年三月二十七日の参議院の運輸委員会でやつとりがあるんですが、三十六年ございまして、現在事業化への調整を進めただ、これらにつきましても熱度はいろいろさまざまございまして、現在事業化への調整を進めているところでございます。

○田淵勲二君 六十一年三月二十七日の参議院の運輸委員会でやつとりがあるんですが、三十六年から四十年といいますと今から二十五年から三十年前の工事中八カ所、未着工分十五カ所、指定十五カ所の三十八カ所、これについて現在の促進状況はどうなっているのか、これはわかりますか。

○説明員(荒木英昭君) ちょっと手元に資料がございませんのでわかりません。

○田淵勲二君 じゃ後ほどお願ひします。

○説明員(荒木英昭君) 後ほど御報告いたしま

す。

○田淵勲二君 それでは、連続立体交差の今年度の事業費、それからこの事業費の対象になつている現在の工事の箇所の数、それから一ヵ所で上がるまでに平均所要年数はどれくらいかかるのか。それから、全国から集約されましたこの連続立体交差を希望している数、ぜひこれだけやつてほしいといって集約されている数、これはわかりますか。

○説明員(荒木英昭君) 平成二年度におきましては、事業費は約八百四十億で六十七カ所ほどやつてあります。それから平均の事業年数でございま

すが、箇所ごとに状況は異なりますことから一概に申し上げることはできませんが、個々の全体事業費も非常に大きく関係者も多いことから、事業には十年以上かかるものが少なくございません。

それから、現在出てきております要望箇所としましては、平成二年度につきましては最終的には六カ所を要望が出てまいりました。

以上でございます。

○田淵勲二君 これは聞き間違いじゃないか、八百四十億とおっしゃいましたか。

○説明員(荒木英昭君) はい、さようございま

す。

○田淵勲二君 この程度のものでこれできるんで

すか。

○説明員(荒木英昭君) 確かに六十七カ所で八百四十億と申しますと、ちょっと一ヵ所当たり少な

いようにお見受けになられるかも知れませんが、非常に大きな事業でござりますので、当初は仮線

をつくったりする用地を買つたりいたしますの

で、まず最初長い間地元にそういう用地交渉な

どをいたしました御了解いただき、そういう年数

もこの事業化の中に入つてござりますので、本當

に大規模に工事が立ち上がりつてあちこちでお見か

けいたすよなあいう状況になるのは、この六

十七カ所の中でも大体二十カ所程度じゃないかと

思つております。

○田淵勲二君 八百四十億程度の金額で全国の踏

切の改良などということは、これはなかなか至難のわざだと思いますが、それはいずれにいたしま

す。

○田淵勲二君 それでは、連続立体交差の今年度

の事業費、それからこの事業費の対象になつている現在の工事の箇所の数、それから一ヵ所で上がるまでに平均所要年数はどれくらいかかるのか。それから、全国から集約されましたこの連続立体交差を希望している数、ぜひこれだけやつてほしいといって集約されている数、これはわかりますか。

○説明員(荒木英昭君) おっしゃいます三百キロ

の中で、今後五年間には大体五十キロメートル程度を新規に予定しております。

○田淵勲二君 わかりました。

じゃ時間的に最後になりますが、現在、交通事故防止対策というものは交通対策本部というところで決められておると私は聞いております。

大臣にお伺いしますけれども、踏切道というものは高架化あるいは地下化という問題が交通対策上非常に重要な課題なんですね。その大きな課題があり、かつた質問の冒頭で申し上げたように、交通事故は依然として横ばい状況で事故が減らないという状況ですから、何としてもやはり全国の踏切の改良あるいは地下化、高架化ということを促進していかなければならぬ。これは、もう私は金額的に見ても非常に大きな事業だと思うんですね。だから、これだけの事業を、私も手元に交通対策本部というものの資料を持っておりまして、非常に大きな事業でござりますので、当初は仮線をつくったりする用地を買つたりいたしましたが、どうも、これは全部各次官がずらっと総務庁の長官を頭にして部員としておられるわけですから、も、こういう次官クラスと言っちゃ悪いんですが、そういうところで決めるんじやなくて、むしろ閣議決定というほどの重みを私は持つてない限り、やはりどうもこういったことがわざに押しだされてしまつて、どうもこの工事の運営協定、運輸省と建設省のいろいろ折衝される中身であるとか、あるいは未着工があえているとかあるいは予算化が思うようにいかないとか、こういうような問題があるだけに閣議決定の重みを持った積極的な対応というものが私は非常に重要な課題であろうと、こう思いますが、これに対して運輸大臣が将来こういった問題の解決にどのような意欲をお持ちになっているのか、これをひとつお聞かせいたしまして、また大臣からお聞きすることにいたしましたが、私は非常に重要な課題であろうと、こう思いますが、これに対して運輸大臣が将来こういった問題の解決にどのような意欲をお持ちになっているのか、これをひとつお聞かせいたしまして私の質問を終わらせさせていただきます。

○國務大臣(村岡兼道君) 交通安全の確保は運輸行政の要諦でありまして、從来から踏切事故の防

止対策を強力に推進してきたところであります

が、その結果、先ほども申し上げましたように、近年における踏切事故はおおむね減少傾向を続けております。それから平均の事業年数でございま

すが、箇所ごとに状況は異なりますことから一概に申し上げることはできませんが、五十年から見

ますと、件数は千七百五十八件あるいはまた死亡者千二百幾らといふのから見れば相当進んでおりますが、片一方相当車の増大もあると、いう状況でござります。しかしながら、踏切事故は一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあり、ただいま御審議をいただ

いている踏切改良促進法の一部を改正する法律がござります。しかししながら、踏切事故は一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあり、ただいま御審議をいただ

いている踏切改良促進法の一部を改正する法律案の成立を待つて、今後とも踏切事故防止については関係省庁とも連携をとりつつ強力に推進していく所存であります。

今また、先生のお話のやりとりを聞いて、負担の問題とかなんか何年間もかかっているというようなこともお聞きをいたしまして、建設省とともに

く協議をして、この次また協議しているなんといふ状況のないよう、なおまた予算が大変足りない、こういうような状況でもござりますが、閣議決定を持ち込めるかどうかは別にいたしますて、この踏切道の改良に予算の獲得その他全力を尽くしてまいりたいと、こう思つております。

○片上公人君 この法律は昭和三十六年に制定されまして、以来およそ三十年間にわたつて改良事業が実施されてまいつたわけですが、本来この制度は时限立法によつて実施されているわけでありますから、六次にわたつて延長されること自体、これが想定外の事態と言わざるを得ないと思つます。

○片上公人君 この法律は昭和三十六年に制定されまして、以来およそ三十年間にわたつて改良事業が実施されてまいつたわけですが、本来この制度は时限立法によつて実施されているわけでありますから、六次にわたつて延長されること自体、これが想定外の事態と言わざるを得ないと思つます。

いつまで延ばせば事業が完了するのかわからぬのであれば、いつそのこと恒久立法に変えるべきである、こう思いますが、いかがお考えでしょうか。

○政府委員(佐々木建成君) この法案は、先生御指摘のように、緊急に踏切道を改良するための事業

を促進することを意図したものでございまして、実質的な时限立法になつてゐるわけでございま

時限立法になつてゐる趣旨でございますが、恒久立法にするようには、という御意見はあるかと思ひます。しかし現時点において改良を要すると認められる踏切道の数から見て、五カ年間の措置を講ずれば相当の効果を得ることが期待できるということと、それから二番目に、鉄道と交差する道路の新設とか改築あるいは鉄道の新設をする場合には、当然のことですけれども、原則として立体交差にしなければならないということと、それから三番目に、踏切保安設備につきましては、現時点においてかなりその整備が進んでできること等の理由によるものでございます。

このように、現時点においては五カ年間の延長措置を講ずることが適切であると判断をさせていたたいたわけでございまして、この法律につき今後さらに延長措置を講ずる必要があるか否かについては、五カ年間の期間終了時において今後の道路交通量の増加とかあるいは鉄道交通量の増加といふこともあり得るわけでござりますので、指定基準に該当することとなる踏切がその時点であるのかどうかというようなことを踏まえた上で判断をさせていただき、当面時限立法でさせていただきたく、こういうことでございます。

○片上公人君 踏切改良事業には、立体交差化事業、構造改良事業及び保安設備整備事業があるわけでございますが、指定状況を見ますと、いずれの事業も五十年代半ばまでは指定数は相当多かつたわけですが、近年はかなり少なくなつてきていたるようと思うわけです。これはよく考えれば、いい方で考へると整備が進捗した結果と言えるわけですが、悪く考へると予算上の制約が強まつた結果見えなくもない。最近における指定数の減少、これはどのように説明されるか伺いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 今先生御指摘の立体交差、それから踏切道の構造改良、それと保安設備の三つの態様によつてそれぞれ違うかと思いま

すが、まず立体交差化につきましては、先ほど来議論が出ておりますけれども、抜本的な踏切道の

改良方策としてぜひ推進すべきものではあるわけでございますが、工事費が非常に大きいということと、それから地元等との調整に時間を要していることと、そういうようなことから未完成箇所が多いというよ

うなこと

ありますので、その完成に重点を置いて新規指定数が絞られたというようなことがござります。

それから、構造改良と保安設備の整備につきましては、これまで踏切道の事故防止総合対策の効果によってかなり整備すべき踏切道が減少してきてなので指定の数が近年減少してきている、こういうふうに理解しております。

○片上公人君 踏切道の改良が手おくれになればなるほど事故の発生頻度が高くなるわけですが、その点を考慮して緊急に改良事業を実施するため五年限りの時限立法を考えられたと、こう思いますが、平成三年度の踏切保安設備整備補助金は民鉄では一億三百万円ですが、前年度に対する比率が九七・二%と減額になつております。予算措置を拡充して既存の施設整備はこの五年間で終了するぐらいため構えといふんですか、それが欲しいわけですが、これはいかがでしょうか。

○政府委員(佐々木建成君) この踏切保安設備に対する補助金の額は、今先生御指摘のように、平成三年度予算案におきましてはJR分が一億一千五百円、それから民鉄分が一億三百万円、合計二億一千三百万円ということをございます。この点につきましては、まず、踏切保安設備の整備が進んできたといふことと、それから、かつては国鉄交通が集中している、これらが主要な要因になつてゐる、こういうように我々判断をいたしております。

しかしながら、事故発生率で見た場合、先ほど

おつしやいましたが占めていてのことと、また、最

近の道路交通の実態を見てまいりますと大変道路

交通が集中している、これらが主な要因になつて

いる、こういうように我々判断をいたしております。

しかししながら、事故発生率で見た場合、先ほど

おつしやいましたが占めていてことと、また、最

近の道路交通の実態を見てまいりますと大変道路

交通が集中している、これらが主な要因になつて

いる、こういうように我々判断をいたしております。

しかししながら、事故発生率で見た場合、先ほど

おつしやいましたが占めていてことと、また、最

近の道路交通の実態を見てまいりますと大変道路

交通が集中している、これらが主な要因になつて

いる、こういうように我々判断をいたしております。

○政府委員(佐々木建成君) 今先生御指摘の立体

交差、それから踏切道の構造改良、それと保安設

いては努力をしていきたいと思つております。

○片上公人君 踏切事故についてですが、最近の踏切事故原因について見ますと、道路交通側に起因するケースがほとんどで、鉄道側に責任があるケースはまれである。また、衝突した相手側については七割強が自動車となつてゐるわけですが、常識的に考えまして、現在八〇%弱は警報機や遮断機のある第一種踏切となつてゐるにもかかわらず、自動車が衝突するという事例がなぜ多いのか非常に理解しにくいわけですが、これは構造面の改良や保安設備の整備で事故を防ぐことは現在の技術で可能なのかどうか、この研究の実態について伺いたいと思ひます。

○政府委員(松波正壽君) お答えいたします。今御指摘ございましたように、第一種踏切道での事故につきましては全体の約六割から七割ぐらゐを占めておりまして、大変重大な事故の発生も多い。これは第一種踏切道につきましては、現在踏切全體から見ますと約七割強を、先生八〇%とおつしやいましたが占めていてことと、また、最近の道路交通の実態を見てまいりますと大変道路

交通が集中している、これらが主な要因になつて

いる、こういうように我々判断をいたしております。

しかししながら、事故発生率で見た場合、先ほど

おつしやいましたが占めていてことと、また、最

近の道路交通の実態を見てまいりますと大変道路

交通が集中している、これらが主な要因になつて

いる、こういうように我々判断をいたしております。

通行キャンペーン等の実施、大型車両を中心にして

ました事業者に對しての指導徹底を図ることに力を置いて啓蒙活動を行つてゐるところでござ

ます。また、踏切道改善協議会の場を通じまし

ます。いわゆる視認性の向上とかあるいは踏切道

予告標の設置、こういったものにつきましての整

備の推進を都道府県公安局委員会あるいは道路管理

者に働きかけてまいりたいと考えております。

○片上公人君 踏切道の事故防止の観点からお話をござ

いましたけれども、現在、事故を起した踏切に

つきましたけれども、現在、事故を起した踏切に

いますけれども、その場合に、踏切道を通行いたしますところの自動車が、一時停止とかなんかによりまして積雪等によつてスリップすることないよう必要な措置を講じますことは、自動車交通安全確保の面からいいますと非常に密接につながるものとの認識をいたしております。したがいまして、冬季の積雪とかあるいは凍結のある地域におきましては、ソフト対策ではなくてハード面にヒーター等の融雪装置を設置いたしました。

一方、今後ともこれらの対策をするほか、先ほど先生からも御指摘ございました取りつけ道路の勾配の解消等につきましても、交通安全の確保の上から重要な点でございますので、道路管理者やあるいは鉄道事業者に対しまして適切に指導をしてまいりたいと考えております。

○片上公人君 営業用の自動車運転手さんを抱えておる企業主に対しまして、踏切事故対策に関する定期的な訓練を義務づけるようにされたらどうか、こう思いますが、これについてはどうでしょうか。

○政府委員(松波正壽君) 自動車の交通安全の確保の上から、対策としていろんな方法がございましょうけれども、やはり限界的な運轉状況の体験というのも事故防止の上からは大変重要な訓練の一つであろうかと思いますけれども、今先生の御提言でございますが、なかなか踏切そのものでやるというのは難しうござりますので、どういう方法があるかいろいろ含めながら、運送事業者に対する運行管理の中で、今我々安全確保の上から運転者指導につきましてはいろいろ研修等をやっておりますけれども、どういう知恵があるか、一つの御提言でございますので、心していろいろ検討をさせていただきたいと思います。

○片上公人君 自動車運転免許の取得のための教習所での教育、さらには運転免許証の再発行の場

合の警察での教育に当たりまして、踏切内に進入する場合の運転取り扱いについて独自のカリキュラムを作成して徹底を図るとか、また踏切内での脱輪、エンジンストップ等に遭遇した場合の緊急措置についても実地訓練を含めてそういう訓練を実施するというような、これは運輸省だけじゃなく各関係省庁とよく相談せんやできない問題です。この辺についての関係省庁との協力についてははどうでしようか。

○政府委員(松波正壽君) 今先生が御指摘ございました積雪路におきますところの安全運転の見地から、運転免許場において、特に踏切内を通過する場合のカリキュラムだとかあるいは緊急時の措置だとかいろいろ盛り込んだものを勉強をさせたらどうかと。我々運輸省といたしましては、直接の対象分野でございませんので、今の内容につきまして関係省庁と連絡できるよう、その内容を伝えながら勉強をさせていただきたいと思います。

○片上公人君 整備新幹線の建設に当たっての踏切道対策ですが、整備新幹線の建設工事が予定されておる三路線のうち、東北新幹線の八戸—青森間及び盛岡—沼宮内間、これはミニ新幹線で建設が行われると承知しておりますけれども、このミニ新幹線は基本的に従来の線路をそのまま利用して新型の車両を走らせるものですから、安い事業費でフル規格新幹線との直通運転が可能となる、さらに在来線に比べて相当のスピードアップが実現できるというメリットがあるわけですが、この軌道路盤の改良が最小限に限定されるということには、踏切道も相当数これは残されるということになると思うんですね。

そこで、私は、せっかく大工事を実施するわけですから、その際に踏切道の安全対策という観点に立つて、危険と思われる踏切の立体交差化事業を思い切って実施していただきたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 先ほど田渕先生の御質問にもございましたけれども、国鉄民営化が六十二年になされるなど状況の変化が生じたこと、それから高架下利用形態も変わってきていくこと等がありまして、今負担割合の見直しを両省間でやっているわけでございますが、かなり時間がたっていることでもござりますので、できるだけ早く急に結論を得たいというふうに思つております。

○片上公人君 じゃ大臣の時間の都合もありますから、最後に。

この三月十四日に広島のいわゆる新交通システム現場で大きな事故があつたわけです。申し上げるまでもないんです、踏切事故は一たび発生しますと大変なことになると思います。そこで、一刻も早く危険な踏切を一掃されるよう強く要請いたすわけですが、踏切事故防止に対する大臣の決意を伺いまして質問を終わります。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほども田渕先生にお

あり、この最高速度百三十キロメートルというのとかもバスの方々を呼びまして協議会をつくりまして、今まで交通安全対策に相当努めてきたんだが、もう少し見直して、例えば一万一千人を七千人にするとかそういう方法がないかどうか、そういう協議会をつくってそこで協議していただいているであります。

しかし御指摘のとおり、このミニ新幹線整備に当たりまして、危険と思われる踏切につきましては、踏切事故防止総合対策の趣旨に沿つて必要に応じて立体交差化も含め踏切対策について道路管理者と協議してまいりたいと思います。

○片上公人君 連続立体交差化に関する費用負担割合についてですが、現在運輸、建設両省の間で協議が行われておると聞いておりますけれども、なかなかこの内容は今伺つても仕方がないかもしれません、これがまとまらないと新規事業に着手できませんが、これがまとまらないと新規事業に着手できないわけですから早急に結論を出してほしいと思いますが、見通しについて伺いたいと思います。

○政府委員(佐々木建成君) 先ほど田渕先生の御質問にもございましたけれども、国鉄民営化が六十二年になされるなど状況の変化が生じたこと、それから高架下利用形態も変わってきていくこと等がありまして、今負担割合の見直しを両省間でやっているわけでございますが、かなり時間がたっていることでもござりますので、できるだけ早く急に結論を得たいというふうに思つております。

○片上公人君 じゃ大臣の時間の都合もありますから、最後に。

この三月十四日に広島のいわゆる新交通システム現場で大きな事故があつたわけです。申し上げるまでもないんです、踏切事故は一たび発生しますと大変なことになると思います。そこで、一刻も早く危険な踏切を一掃されるよう強く要請いたすわけですが、踏切事故防止に対する大臣の決意を伺いまして質問を終わります。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほども田渕先生にお答え申し上げましたが、今の質疑のやりとりを聞かれておりまして、交通事故の死者者が一万一千人を超えた、こういう状況でございまして、先日、

運輸省で所管しておりますトラックとかハイヤーとかバスの方々を呼びまして協議会をつくりました。そこにはJR北海道の踏切事故がもう非常に多発しております。二十三件、死者が十一人、負傷者四十五人ということになって、大変社会問題としても大きくなり取り上げられたわけです。JR北海道の踏切の種別ごとに数を数えてみると、JR北海道の踏切機が設置されているところは千六百二十七、第三種、警報機の設置されているところが百八十、そして四種、遮断機も警報機もないというところが二百八十二といふことがあります。全部で踏切の数が二千八十九といふ現場で大きな事故があつたわけですね。申し上げるまでもないんです、踏切事故は一たび発生しますと大変なことになると思います。そこで、一刻も早く危険な踏切を一掃されるよう強く要請いたすわけですが、踏切事故防止に対する大臣の決意を伺いまして質問を終わります。

○國務大臣(村岡兼造君) 先ほども田渕先生にお答え申し上げましたが、今の質疑のやりとりを聞かれておりまして、交通事故の死者者が一万一千人を超えた、いかに生かされて、結果はどうだったかというこ

とで点検する必要があると思うんですね。そこで、この計画は五ヵ年ずつになっていますから、今までの五ヵ年が計画に従つてどうだったのか。そして、きょうこれまた五ヵ年延長になって予算もつくわけですから、そうするとこれからも五ヵ年をどういう計画で進めようとしていらっしゃるのかについて伺いたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) ちよつと今までの実績を国鉄時代もございますので会社別にやつておりますが、これらの五ヵ年につきましては、交通量の伸びや事故の発生状況等を考えながら必要な踏切道について指定を行なうわけでございます。

JR北海道が現在みずから基準等で調査をして言つてしまつておりますのは、三種踏切の一種踏切への格上げ九ヵ所ということです。先生御指摘のように四種踏切も非常に多くござりますので、私どもとしては少なくとも四十ヵ所程度は指定したいと考えております。

○小笠原貞子君 それはきつと五ヵ年計画といふのをつくつていらっしゃるの、今年度から。

○政府委員(大塚秀夫君) 法律が成立しまして、それから指定を行うわけでございますが、その指定に際しましては交通量その他の基準に基づいてやるというになります。それから、保安設備の場合には地元の補助金もございますので、地元とも相談しなければなりません。

○小笠原貞子君 きわつと計画を積んで、そしてまた五年後にどうなんだといふうに伺つていています。

次に、先ほど言いましたように北海道で異常な踏切事故というのがございまして、昨年の二月、警察、道庁、JRが合同で全道の踏切の一斉点検を行なって、そこでいろいろ重大な指摘がござります。対策も具体的に求められているわけなんです。非常に参考になつたわけですね。その踏切の数板といふんですか、あれをもつと幅広くしろ

とかいろいろもう具体的な指摘がされているん

す。私は、こういうことは全国的に一度きつと

した点検をするべきではないか、そして短期的には

どれならできる、長期的にはこうありたいとい

うな、そういうことで総点検を全国ですべきで

はないかといふことと、この調査が去年の二月で

したから、この一年間にどういうところが達成さ

れたかというのがおわかりでしたら教えてください。

○政府委員(大塚秀夫君) 各都道府県に踏切事故

防止対策の協議会がございますので、こういう場

で一斉点検をやるかどうか道路管理者や警察等と

今後検討しなければならないと思います。

北海道の場合にいろいろ指摘がございました

が、そのうちJR北海道としては短期対策として

非常ボタンの設置、今先生御指摘の踏切敷板の整

備拡幅あるいは遮断機の防護さくの改良整備等、

合計百十三項目の指摘事項中、平成二年十二月末

までに八十一項目について実施済みであり、残り

の項目についても今後順次できるだけ早く実施し

ていくこととしております。

○小笠原貞子君 まあいろいろやつていらっしや

るんですけども、一つ非常ボタンの設置とい

う問題があるんですね。やっぱりみんな事故が起

ること、線路がちゃんとあるのをわかつていて事

故を起こしたんだからドライバー、運転者が悪い

んだ、こういうふうに言われるけれども、北海道

みたいに雪が積もつてるとか敷板が狭いとかい

ういろいろな問題があれば、そこに突っ込んでしま

う。それで乗つて乗り切るかということになつて手お

くれになつたりするわけですね。やっぱり一番私

は必要だと思うのは、非常ボタンをつくつてほし

いということなんです。

北海道でそれを調べましたら、単線区間で千三

百八十二ヵ所にそれが全然ついていないんです

よ。それで、JR北海道のことの計画はどうな

んだと調べてみたら今年度の実施はゼロだった、

こういうことなんですね。そうすると、せっかく

が、いかがですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 先生御指摘のとおり、

JR北海道で非常ボタンがついておりますのは全

踏切敷板のうち二三%にすぎません。複線区間の

第一種踏切は全部ついておりますが、今後JR北

海道としましても未設置の踏切について道路交通

量や列車本数あるいは見通し距離等を踏まえて、

できるだけ順次整備していくように指導したいと

考えております。

○小笠原貞子君 今大臣いらっしゃらないうちに

いろいろとお願いをいたしました。やっぱりこう

いう事故は人命にも関係してきますし、積極的に

真剣に取り上げていただきたいと思います。やつ

ぱりおろそかにされちゃつていてるんですね。

例えば、私も思ひ出しましたけれども、先生の

ところの五能線ね。あそこで鉄道、JRの踏切が

閉まっていた、それで待つていた。あいたという

通りおろそかにされちゃつていてるんですね。

【委員長退席、理事谷川寛三君着席】

立体交差化がどれだけ進んでいるのかと見てみ

ますと、指定数が平成二年までに千八百九十五、完

成したのが千四百四十七で、未着工が百七十二と

なつておりますけれども、この未着工になつてい

る主な理由というのはどういうことでしょうか。

○説明員(山本正義君) ただいま先生御指摘のと

おり、これまで千八百九十五カ所立体交差化の指

定を行つておりますが、うち七六%, 千四百四十

七カ所を完成させておりますが、四百四十八カ所

未完成、こういうことでございます。これらにつ

きましては、現在事業中で用地買収、工事等を行

つておりますものが二百七十六カ所、それから地

元との調整、鉄道事業者との費用負担等々につい

ての協議等の手続を行つておりますものが百七

二カ所でございます。

連続立体交差事業は、先ほども申し上げました

ように、多額の費用を要します。例えば、連続立

体でございますと二百数十億円あるいは四百億円

というようなオーダーの費用がかかります。あるいは単独立体でも二十億円から五十億円程度の大変多額の費用を要するということがございます。また、工事が大規模というごとでございまして、工事期間も大変長く、連続立体事業では先ほどもお話をございましたように、十年を超すというようなところもございます。単独立体でも四、五年程度はかかるというようなことがございます。この踏切道は大都市部の市街地に多いということです、また日照問題でござりますとか環境問題、騒音問題等でかなりそういう地元との協議、用地取扱難というようなものがございましてさらに日時を要しております。こういう状況でございます。

そういう意味で進捗率が必ずしも上がらないという点もございますが、私ども建設省といたしましては関係地方自治体とも協力いたしまして、より一層積極的に早期完成を図るべく努力してまいりたいと、こういうふうに考えておるとところでございます。

○寺崎昭久君 用地買収が困難であるとか環境問題の解決が先決であるとかいろんな事情がおありだと私も伺っておりますけれども、その中に、県とかあるいは指定都市として費用負担するのになかなか大変なんだ、もう少し国補助率を上げてくれないかという意見があつて、これも進捗度を悪くしている一つの原因じゃないかと思いますけれども、その辺の御判断はいかがでしょうか。

○説明員(荒木英昭君) ただいまの御質問のうち、非常に費用がかかつております連続立体交差につきまして御説明いたします。

確かに連続立体交差事業は非常に費用が高くかかるておりますので、地元負担もかなり多額を要しているわけでございます。これにつきましては、鉄道側の負担につきましては先ほどいろいろ運輸省側から御答弁ありましたように、負担率の調整につきまして我々建設省も今精力的に運輸省側の費用負担率が一〇%であるのに対し民鉄サイドの費用負担率が七%になっているわけですが、非常に協議をまとめたいと思っております。その際

はどちらにも適切な負担という状況になるんじやないかと思っております。

それから補助率につきましては、現在これは道路側の道路整備事業の一環ということでやつておられますので、十分の五・二五の補助率になつているわけでございますが、平成三年度からは十分の五・五に上げるというところになつておりまして、今後も一層推進するよう努力していきたいと思つております。

〔理事谷川寛三君退席、委員長着席〕

○寺崎昭久君 今十分の五・五に上げるというの前に戻したという、そういう分ですね。

○説明員(荒木英昭君) そういうことでございま

す。と民鉄の場合は違いまして、民鉄の方が高いといふような実態を反映してこういう率が決められたものと理解しております。

○寺崎昭久君 受益を勘案して決めるというのは考え方としては妥当だと思うんですけれども、その際、最近踏切の事故を見ましても自動車がふえたということ、それから電車の運行回数がふえたということ、この二つが挙げられると思うんですね。そうなりますと、受益ということを考えてみた場合に七対九三というのが果たして妥当なのかどうか。これを決めた当时と運行回数などの関係で見ますと見直しがあるいは必要なかも知れないと思うんですが、その辺の見解はいかがですか。

○政府委員(佐々木建成君) 四十四年の協定につきましては、国鉄がJRというか民営化したこと等の情勢変化とか、そのほか高架下の利用実態が変わつてくるとかいろんな変化があつたわけでござりますので、先ほど来御答申し上げておりますように、現在その見直しをするということで運輸省、建設省の間で詰めているという状況でございます。

○寺崎昭久君 今、例えば民鉄側の七%が私は低いと言つておられるわけじゃないんです。昨今のようないかといふように考へておられるんで、若干その辺のお話を伺つた次第でございます。

それから、現行の連続立体交差について、民鉄の場合には七%，都市計画事業者が九三%となるというふうか背景というのを御説明いたしましたが、

○政府委員(佐々木建成君) 費用負担の考え方と

しましては、連続立体交差に伴う鉄道側の受益を算出しまして、それをベースに負担割合を決める

わけでございますが、昭和四十四年の運輸省、建

設省両省の協定として決定されました際に、国鉄側の費用負担率が一〇%であるのに対し民鉄サイドの費用負担率が七%になつてゐるわけですが、この点は当時の資金コストが、金利が国鉄の場合

のについては賃付料を租税公課相当額にするといふふうな状況であります。

○寺崎昭久君 もともとの地権者は、例えば民鉄なら民鉄側であるわけですから、何でも取り上げるなんということを考えちゃいけないと私は思つますけれども、最近、特に都市部においては駐車場不足だとかそういうような状況が起つてゐるところ、この二つが挙げられると思うんですね。そうなりますと、受益ということを考えてみた場合に七対九三というのが果たして妥当なのかどうか。これを決めた當時と運行回数などの関係で見ますと見直しがあるいは必要なかも知れないと思うんですが、その辺の見解はいかがですか。

○政府委員(佐々木建成君) これまで、そういう工夫もぜひしていただきたいと要望して終わります。

○委員長(中川嘉美君) 他に御発言もないようでござら、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。——別に御発言もないようですから、これより採決に入ります。

踏切改良促進法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(中川嘉美君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔賛成者挙手〕

○委員長(中川嘉美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(中川嘉美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(中川嘉美君) この際、船舶安全法及び

船員職員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。村岡運輸大臣。

○国務大臣(村岡兼造君) ただいま議題となりました船舶安全法及び船員職員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。

す。

海上における通信は、過去数十年にわたり、モーレス設備を主体とするシステムにより行われてまいりました。しかし、このシステムにおいてはモーレス通信の専門的知識技能を有する者しか操作ができない、電波の到達距離が短く付近の船舶にしか救助を求められない、突然の転覆等の際に警報を発し得ない等の問題点がございました。

これらの問題点を克服し、簡易な操作で、船間に通信はもちろん、世界じゅうとの海域においても常に陸上との通信を行えるよう、最新の無線技術を利用したテレックスや無線電話を主体とする、大幅に自動化、機械化された新しい海上無線通信システムの構築について国際的な検討が進められてまいりました。その結果、この新しい海上無線通信システムを実施するため、千九百七十四年の海上における人命の安全のための国際条約、いわゆるSOLAS条約の改正案が昭和六十三年十一月に国際海事機関において採択され、平成四年二月一日から発効することとなりました。

また、近年の海難発生状況を見た場合、発生総件数はほぼ横ばいで推移しているものの、海洋レジャーの普及に伴い、小型・近距離航行船の海難が増加しております。一方、無線通信技術の開発、普及により、無線設備の低廉化、小型化、操作の簡便化、利用可能周波数の拡大等が図られ、無線設備の設置を義務づける船舶に関してその対象を拡大するための環境が整いつつあります。これらの状況を背景に、SOLAS条約の改正の国内実施を図り、新しい海上通信システムによる通信の確実性を飛躍的に向上させるとともに、無線設備の施設を義務づける船舶の範囲を拡大し、船舶の航行の安全性の向上を図るため、今回この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、条約の内容の国内実施を図るために、船舶の航行する水域に応じて陸上との間で相互に無

線通信を行うことができる無線電信または無線電

話を施設することを義務づけること、従来の通信士資格に加えて、新しい海上通信システムに対応した海技従事者の資格を新設すること、新設する資格の免許要件、受験資格等について規定を整備すること等について改正を行うことにしております。

第二に、船舶の航行の安全性の向上を図るた

め、従来無線設備の施設を義務づけていたために船舶に対しても、原則としてその航行する水域に応じて適切な無線設備を施設することを義務づけることにいたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重重意審議の上、速やかに御賛成ください

いますようお願い申し上げます。

○委員長(中川嘉義君) 次に、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律案、鉄道整備基金法案及び全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案を一括議題とし、政府から順次趣旨説明を聽取いたします。村岡運輸大臣。

○國務大臣(村岡兼造君) ただいま議題となりま

した新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律案、鉄道整備基金法案及び全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案を改正する法律案を一括議題とし、政府から順次趣旨説明を

おいて、その保有する新幹線鉄道施設を、新幹線鉄道施設譲渡計画に定めるところに従い、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し譲渡するものとし、

旅客鉄道株式会社はこれを譲り受けるものとしております。

第二に、新幹線鉄道保有機構は、譲渡の実施時

期、譲渡する新幹線鉄道施設の範囲、譲渡価額及び対価の支払い方法を記載した新幹線鉄道施設譲渡計画を定め、運輸大臣の認可を受けることとし

ております。

第三に、新幹線鉄道保有機構の保有するすべて

の新幹線鉄道施設の再調達価額についての決定

は、臨時に機構に置く新幹線鉄道施設評価審議会の議を経なければならないものとしております。

第四に、新幹線鉄道保有機構は、新幹線鉄道施設の譲渡の実施のときにおいて解散するものとし、その権利及び義務の承継につきましては鉄道整備基金法の定めるところによるものとしておりま

す。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

次に、鉄道整備基金法案につきまして御説明申

う、上場に向けての環境の整備を図る必要があります。

現在、東海道新幹線など既設の四新幹線鉄道につきましては、新幹線鉄道保有機構が一括して保有し、本州の旅客鉄道株式会社に貸し付けておりますが、このような状況を踏まえ、これら新幹線鉄道施設を新幹線鉄道保有機構から当該旅客鉄道株式会社に対し譲渡するとともに、これに伴う新幹線鉄道保有機構の解散に関する必要な事項を定める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、新幹線鉄道保有機構は、平成三年度において、その保有する新幹線鉄道施設を、新幹線鉄道施設譲渡計画に定めるところに従い、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し譲渡するものとし、

旅客鉄道株式会社はこれを譲り受けるものとしております。

第二に、新幹線鉄道保有機構は、譲渡の実施時

期、譲渡する新幹線鉄道施設の範囲、譲渡価額及び対価の支払い方法を記載した新幹線鉄道施設譲渡計画を定め、運輸大臣の認可を受けることとし

ております。

第三に、新幹線鉄道保有機構の保有するすべて

の新幹線鉄道施設の再調達価額についての決定

は、臨時に機構に置く新幹線鉄道施設評価審議会の議を経なければならないものとしております。

第四に、新幹線鉄道保有機構は、新幹線鉄道施設の譲渡の実施のときにおいて解散するものとし

ます。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

次に、鉄道整備基金法案につきまして御説明申

し上げます。

現在、東海道新幹線など既設の四新幹線鉄道の整備の推進を図るため、鉄道がその特性を発揮できる分野における鉄道網の整備が要請されています。

他方、鉄道の整備につきましては、投下資本が多額に上ること、投資の償任期間が長いこと等かかる、国は、交通政策上必要な鉄道の整備に対する助成等を行うことにより、鉄道事業者の投資意欲を醸成するための環境整備を図る必要があります。

このような状況を踏まえ、緊急に整備が必要な新幹線鉄道、主要幹線鉄道及び都市鉄道の整備等を促進するため、別途、新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律案の規定により実施される新幹線鉄道保有機構からの既設四新幹線の鉄道施設の譲渡に伴う収入の一部を活用しつつ、これに一般会計等からの補助金等を加えて、総合的かつ効率的に鉄道助成を行う特殊法人鉄道整備基金を設立することとし、鉄道整備基金の設立、その組織、運営等に関し必要な事項を定める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、鉄道整備基金は、国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から緊要な課題となつて新幹線鉄道、主要幹線鉄道及び都市鉄道の計画的かつ着実な整備を促進する

とともに、鉄道の安全性及び利便性の向上を図るための施設の改良、業務運営の能率化その他の鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業また

は措置を支援するため、鉄道事業者等に対する助成を総合的かつ効率的に行うこと目的とする法

人としております。

第二に、鉄道整備基金は、その目的を達成する

ため、既設新幹線の鉄道施設の譲渡收入の一部を活用して、新幹線鉄道の建設に要する費用に充て

る資金の一部についての交付金の交付、主要幹線鉄道及び都市鉄道の建設または大規模な改良に要する費用に充てる資金の一部についての無利子貸

革の一層の進展を図るものであります。このた

め、株式市場の状況などを総合的に勘案した上

で、その株式売却を円滑かつ適切に実施できるよ

付金の貸し付け等の業務を行うとともに、法令または予算で定める国の補助金等の交付を受け、これらを財源として鉄道事業者等に対し補助金等を交付する業務を行うこととしております。

第三に、鉄道整備基金は、既設新幹線の鉄道施設の譲渡収入の一部を活用して行う業務については、運輸大臣が定めて鉄道整備基金に指示する業務実施方針に従つて行うこととしております。

第四に、鉄道整備基金の監督等に関し、事業計画、借入金、業務方法書の作成等について運輸大臣の認可を要することとしております。

第五に、鉄道整備基金は、新幹線鉄道保有機構の解散のときにおいて成立するものとし、そのときにおいて新幹線鉄道保有機構の一切の権利及び義務を承継することとしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。最後に、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案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したものとしてその整備が進められてきたところであります。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は、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、その実現が強く望まれてきたところであります。

他方、この整備新幹線計画につきましては多額の投資を必要とするため、整備新幹線の整備に関する諸事情を踏まえ、国鉄改革及び行財政改革の趣旨にかんがみ、第二の国鉄は絶対につくらないといふことを大前提として可能な限り早期に高速幹線鉄道網の形成を図るべく各種の検討を進めてまいりましたが、平成三年度予算案において北陸新幹線軽井沢—長野間、東北新幹線盛岡—青森及び九州新幹線八代—西鹿児島間にについては、新たに、いわゆるフル規格新幹線である標準軌新線に加えて、いわゆるスーパー特急である新幹線規格新線やいわゆるミニ新幹線である新幹線鉄道直通線によつてその建設に着手することとなり、北陸新幹線高岡—金沢間については、整

備新幹線着工調整費が計上されました。

このため、暫定的に新幹線鉄道に準ずる高速鉄道について新幹線鉄道と同様の手続、助成措置により建設を行うことができるよう所要の規定を定めることで、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ます。第一に、運輸大臣は、新幹線鉄道の整備に関する諸事情を踏まえ、新幹線鉄道による全国的な鐵道網の一部を暫定的に構成する新幹線鉄道に準ずる高速鉄道を整備することにより高速輸送体系の形成に資するため、当分の間、整備新幹線の路線の全部または一部の区間にについて新幹線鉄道規格新線及び新幹線鉄道直通線の建設に関する暫定整備計画を決定することができるとしております。

また、計画決定に当たつては、あらかじめ、営業主体となる旅客鉄道株式会社に協議し、同意を得ることとしております。

第二に、運輸大臣が暫定整備計画を決定したときは、日本鉄道建設公団に対し暫定整備計画に基づいて建設を行うべきことを指示しなければならないこととし、日本鉄道建設公団は建設の指示を受けたときは、暫定整備計画に基づいて新幹線鉄道規格新線及び新幹線鉄道直通線の工事実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならぬこととしております。

第三に、新幹線鉄道規格新線及び新幹線鉄道直通線の建設のために必要な資金についての国及び地方公共団体の財政上の措置や、日本鉄道建設公団法や鉄道整備基金法に基づく日本鉄道建設公団に対する財政措置等について定めることとしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。これら三件の法律案につきまして、何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成ください。お願い申し上げます。

二月二十八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二月五日)

一、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案

○委員長(中川嘉美君) 次に、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案につきまして御説明申します。村岡運輸大臣。

港湾は、交通、産業、住民生活等の諸活動を支える重要な基盤であり、その整備の推進が国民経済の健全な発展にとって必要不可欠であることは申すまでもないところであります。

このような見地から、政府は昭和三十六年度以来七次にわたり港湾整備五カ年計画を策定し、港湾の整備の計画的な実施を銳意推進してまいりましたが、効率的な物流体系及び快適な旅客交通体系の形成、港湾の利用の高度化への対応、地域の活性化等の必要性が増大しております。港湾の整備に対する要請は量的に増大するとともに、ますます多様化し、かつ、差し迫ったものとなつております。

このような情勢にかんがみ、港湾の整備を引き続き強力かつ計画的に実施するため、このたび港湾整備緊急措置法の一部を改正し、平成三年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定することとした次第であります。

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。さいますようお願い申し上げます。

○委員長(中川嘉美君) 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

五案に対する自後の審査は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十八分散会

三月一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づく、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求める件

二、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求める法律案

三月一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

二、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件

三月一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

二、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件

三月一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件

保有機構」を削る。

(国家公務員等共済組合法の一部改正)

第十二条 国家公務員等共済組合法(昭和三十三年法律第百二十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第八号ロを次のように改める。

「削除

(公共用地の取得に関する特別措置法の一部改正)

第十三条 公共用地の取得に関する特別措置法(昭和三十六年法律第百五十号)の一部を次のように改正する。

第二条第一号中「本州四国連絡橋公団又は新幹線鉄道保有機構」を「又は本州四国連絡橋公団」に改める。

(日本鉄道建設公団法の一部改正)

第十四条 日本鉄道建設公团法(昭和三十九年法律第三号)の一部を次のように改正する。

第二条第一号中「又は新幹線鉄道保有機構」を削る。

(日本鉄道建設公団法の一部改正)

第十五条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のよう改正する。

別表第一第一号の表新幹線鉄道保有機構の項を削る。

(法人税法の一部改正)

第十六条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表新幹線鉄道保有機構の項を削る。

(印紙税法の一部改正)

第十七条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

(登録免許税法の一部改正)

第十八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第三中十五の二の項を削り、十五の三の項を十五の二の項とする。

(日本国有鉄道改革法の一部改正)

第十九条 日本国有鉄道改革法の一部を次のように改正する。

第七条を次のように改める。

第七条 削除

第十一條第二項中「から前条まで」を「前三号」に改め、「機構」を削る。

第十八条中「機構の設立及び運営」を削る。

(鉄道事業法の一部改正)

第二十条 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十号)の一部を次のように改正する。

第五十九条第一項中「新幹線鉄道保有機構」を削り、同条第一項中「若しくは新幹線鉄道保有機構」を削る。

(日本国有鉄道改革法等施行法の一部改正)

第二十一条 日本国有鉄道改革法等施行法の一部を削る。

第二十二条 日本国有鉄道改革法等施行法の一部を次のように改正する。

第一条中「新幹線鉄道保有機構法(昭和六十年法律第八十九号)」を削る。

第二十三条 第十項中「新幹線鉄道保有機構及び」を削り、同条第十三項を削り、同条第十四項を同条第十三項とし、同条第十五項中「第三十一条の」を「第三十一条(新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律(平成三年法律第二号)附則第四条第五項において準用する場合を含む)」に、「第十七項」を「第十六項」に改め、同項を同条第十四項とし、同条第十六項を同条第十五項とし、同条第十七項を同条第十六項とする。

附則第三十二条第六項を削り、同条第七項を削る。

同条第六項とし、同条第八項中「前三項」を「前二項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第九項を同条第八項とする。

第二十四条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第二百五十七号)の一部を次のように改正する。

第五十九条第一項中「新幹線鉄道保有機構」を削り、同条第一項中「若しくは新幹線鉄道保有機構」を削る。

(運輸省設置法の一部改正)

第二十五条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第二百五十七号)の一部を次のように改正する。

第一条中「新幹線鉄道保有機構法(昭和六十年法律第八十九号)」を削る。

第二十六条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表新幹線鉄道保有機構の項を削る。

(印紙税法の一部改正)

第十七条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

(登録免許税法の一部改正)

第十八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第三中十五の二の項を削り、十五の三の項を十五の二の項とする。

二年法律第百四号の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「第三十二条第八項」を「第三十二条第七項」に改める。

第七条を次のように改める。

第七条 削除

第十一條第二項中「から前条まで」を「前三号」に改め、「機構」を削る。

第十八条中「機構の設立及び運営」を削る。

(鉄道事業法の一部改正)

第二十条 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十号)の一部を次のように改正する。

第五十九条第一項中「新幹線鉄道保有機構」を削り、同条第一項中「若しくは新幹線鉄道保有機構」を削る。

(運輸省設置法の一部改正)

第二十五条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第二百五十七号)の一部を次のように改正する。

第一条中「新幹線鉄道保有機構法(昭和六十年法律第八十九号)」を削る。

第二十六条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表新幹線鉄道保有機構の項を削る。

(印紙税法の一部改正)

第十七条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

(登録免許税法の一部改正)

第十八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第三中十五の二の項を削り、十五の三の項を十五の二の項とする。

附則第三十二条第六項を削り、同条第七項を削る。

同条第六項とし、同条第八項中「前三項」を「前二項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第九項を同条第八項とする。

第二十七条 監督(第三十六条・第三十七条)附則

第四章 財務及び会計(第二十四条・第三十五

第五章 業務(第二十条・第二十三条)

第六章 雜則(第三十八条・第四十一条)

第七章 罰則(第四十二条・第四十四条)

その他の助成を総合的かつ効率的に行うことを行うことを目的とする。

第一条 この法律において、「鉄道事業」とは、鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業及び軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道事業をいい、「鉄道事業者」とは、鉄道事業法による鉄道事業者及び軌道法による軌道事業者をいう。

第二条 この法律において「新幹線鉄道」とは、全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)による新幹線鉄道をいう。

第三条この法律において「主要幹線鉄道」とは、大都市圏(政令で定める大都市及びその周辺の地域)により大都市圏と地方の中核都市間における最も適切な輸送経路を形成し、又は形成することとなるもの及び主として長距離の貨物輸送の需要に応する鐵道をいう。

第四条この法律において「都市鉄道」とは、大都市その他の政令で定める大都市(その周辺の地域を含む)における旅客輸送の需要に応する鐵道(軌道を含む)をいう。

第五条基金は、主たる事務所を東京都に置く。

第六条基金は、運輸大臣の認可を受けて、必要な地に従たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第七条基金の資本金は、一億円とし、政府がその全額を出資する。

第八条政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、基金に追加して出資することができる。

第九条基金は、前項の規定による政府の出資があつて

たときは、その出資額により資本金を増額するものとする。

(登記)

第六条 基金は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもって第三者に对抗することができない。

(名称の使用制限)

第七条 基金でない者は、鉄道整備基金という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第八条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、基金について準用する。

第二章 役員及び職員

(役員)

第九条 基金に、役員として、理事長一人、理事二人以内及び監事一人以内を置く。

(役員の職務及び権限)

第十条 理事長は、基金を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して基金の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、基金の業務を監査する。

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

(役員の任命)

第十一條 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員の任期)

第十二条 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。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができる。

(役員の欠格条項)

第十三条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く。)

二 日本鉄道建設公團(以下「公團」という。)、本州四国連絡橋公團又は日本国有鉄道清算事業団の役員又は職員(非常勤の者を除く。)

三 鉄道事業者若しくは第二十条第二項第四号に掲げる業務の対象となる事業等を行うその他の者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名稱によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

四 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名稱によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員の解任)

第十四条 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至ったときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

3 一心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

4 職務上の義務違反があるとき。

5 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするとときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員の兼職禁止)

第十五条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

2 行に支障がないものと認めて承認したときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第十六条 基金と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が基金を代表する。

(代理人の選任)

第十七条 理事長は、基金の理事又は職員のうちから、基金の業務の一一部に關し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員の任命)

第十八条 基金の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第十九条 基金の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に從事する職員とみなす。

第三章 業務

(業務の範囲等)

第二十条 基金は、第一条の目的を達成するため、次条第一項の規定に基づいて運輸大臣が定める業務実施方針に従って、次の業務を行う。

一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業を行なう公團に対し、当該事業に要する費用及び当該債務に係る利子の支払に要する費用を含む。に充てる資金の一部について交付金を交付すること。

二 鉄道軌道整備法(昭和二十八年法律第六十九号)第八条第七項又は踏切改良促進法(昭和三十六年法律第二百九十五号)第七条第三項の規定による国の補助金の交付を受け、これを財源として、鉄道事業者に対し、補助金を交付すること。

三 鉄道軌道整備法(昭和二十八年法律第六十九号)第八条第七項又は踏切改良促進法(昭和三十六年法律第二百九十五号)第七条第三項の規定による国の補助金の交付を受け、これを財源として、鉄道事業者に対し、補助金を交付すること。

四 前三号に規定するもののはか、鉄道施設(軌道施設を含む)の建設又は改良(これらに

関する調査を含む)に関する事業、鉄道事業に係る技術の開発に関する事業、鉄道事業の

業務運営の能率化に関する措置その他の鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業

又は措置を行う鉄道事業者その他の者に対し、これらの事業等に要する費用に充てる資

金の全部又は一部について、予算で定める資

金の補助金等の交付を受け、これを財源とし

て、補助金等を交付すること。

五 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

四 前三号の業務に附帯する業務を行うこと。

2 基金は、前項に規定する業務のほか、第一条の目的を達成するため、次の業務を行うことができる。

一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業を行なう公團に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部について、予算で定め

る国補助金の交付を受け、これを財源として、補助金を交付すること。

二 主要幹線鉄道又は都市鉄道に係る鉄道施設(軌道施設を含む)の建設又は改良に関する事業を行なう公團に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部について、予算で定める国補助金等(補助金その他の相当の反対給付を受けない給付金であつて、補助金を交付すること。

三 鉄道軌道整備法(昭和二十八年法律第六十九号)第八条第七項又は踏切改良促進法(昭和三十六年法律第二百九十五号)第七条第三項の規定による国の補助金の交付を受け、これを財源として、鉄道事業者に対し、補助金を交付すること。

四 前三号に規定するもののはか、鉄道施設(軌道施設を含む)の建設又は改良(これらに

関する調査を含む)に関する事業、鉄道事業に係る技術の開発に関する事業、鉄道事業の

業務運営の能率化に関する措置その他の鉄道

事業の健全な発達を図る上で必要となる事業

又は措置を行う鉄道事業者その他の者に対し、これらの事業等に要する費用に充てる資

金の全部又は一部について、予算で定める資

金の補助金等の交付を受け、これを財源とし

て、補助金等を交付すること。

五 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

2 基金は、前二項に規定する業務のほか、運輸

大臣の認可を受けて、第一条の目的を達成する

ために必要な業務を行うことができる。

4 第一項第一号から第三号までの規定による助成は、政令で定めるところにより、附則第四条

第一項の規定により基金が承継した債権に基づき新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律(平成三年法律第二号)。以下「譲渡法」という。)第一條に規定する旅客鉄道株式会社から毎事業年度において譲渡法第一条に規定する新幹線鉄道施設の譲渡の対価として支払を受けた額(第一項第三号の規定による貸付金の償還額)から当該事業年度における附則第四条第六項の規定に基づく寄託金の返還又は第三十八条の規定による納付金の納付があったときは、当該償還金、返還金又は納付金の額を加えた額(第一項第三号の規定による貸付金の償還額)から当該事業年度における附則第四条第一項の規定により基金が承継した債務の償還及び当該債務に係る利子の支払(これらに係る借入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払並びにこれらに係る管理費その他政令で定める費用の支払を含む。第二十八条第一項において「特定債務の償還等」という。)の確実かつ円滑な実施に要する費用の額として政令で定めた方法により算定した額を減じて得た額の範囲内において行うものとする。

5 第一項第二号及び第三号の規定による助成は、第二十二条第二項の規定による認定を受けた事業について行うものとする。

6 基金は、第一項第二号に掲げる業務については、日本開発銀行と次に掲げる事項をその内容に含む協定を締結し、これに従いその業務を行うものとする。
一 基金は、日本開発銀行に対し、第一項第二号の融通に必要な資金を無利子で寄託するこど。

二 日本開発銀行は、基金が推薦した第一項第二号の事業を行う鉄道事業者に対し、当該事業に要する費用に充てるための長期かつ低利の資金の貸付けを行うこと。

三 第一号の寄託の条件に関する事項及び前号

の貸付けの条件の基準に関する事項

四 その他運輸省令で定める事項

7 基金は、前項の協定を締結しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

8 第一項第三号の規定による貸付金の償還に關する事項は、政令で定める。

定を行うものとする。

3 運輸大臣は、前項の規定による認定を受けた事業又は当該事業を行う者が業務実施方針に定められた前項第一号の基準又は要件に適合しなかつたと認めるととき、正当な理由がないのに当該事業が適切に実施されていないと認めるととき、その他業務実施方針に照らして当該事業を第二十条第一項第一号又は第三号に掲げたときも、同様とする。

4 第一項第三号の規定による貸付金の償還を行ったときは、その旨を基金に通知しなければならない。前項の規定により認定の取消しを行ったときはも、同様とする。

臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に

告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に開する監事の意見を付けなければならない。

3 基金は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、財務諸表及び前項の事業報告書を各事務所に備えて置かなければならない。

(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十七条 基金は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうち、なお残余があるときは、その残余の額のうち、政令で定める基準により計算した額を積立金として積み立てなければならない。

2 基金は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

3 基金は、第一項の規定による残余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

4 前項の規定による納付金に関し、納付の手続その他必要な事項は、政令で定める。

(借入金及び鉄道整備基金債券)

第二十八条 基金は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金を、又は鉄道整備基金債券(以下「債券」という。)を発行することができる。ただし、長期借入金の借入れ及び債券の発行は、特定債務の償還等を行うために必要がある場合に限り、行うことができる。

2 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

第一部分 運輸委員会会議録第一号 平成三年三月二十六日 【参議院】

その違反行為をした基金の役員又は職員は、二十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、

その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第六条第一項の政令又は附則第五条の政令の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十条第一項から第三項までに規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第三十二条の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。
五 第三十六条第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第四十四条 第七条の規定に違反した者は、十万円以下の過料に処する。

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第二十条及び附則第十条から第二十四条までの規定は、公布の日から起算して六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。

(基金の設立)

第一条 運輸大臣は、基金の理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事となるべき者は、基金の成立の時において、この法律の規定により、それぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、基金の設立に関する事務を処理させる。

2 設立委員は、基金の設立の準備を完了したときは、その事務を前条第一項の規定により指名された理事長となるべき者に引き継がなければならぬ。(基金の成立等)

第四条 基金は、譲渡法第五条第一項の規定による新幹線鉄道保有機構の解散の時において成立

するものとし、その時において新幹線鉄道保有機構の一切の権利及び義務を承継する。

第三十条の規定の適用については、それぞれ、同条の長期借入金及び債券とみなす。

2 譲渡法附則第二条の規定による廃止前の新幹線鉄道保有機構法(以下「旧機構法」という)附則第五条第一項の規定により譲渡法第五条第一項の規定による解散前の新幹線鉄道保有機構(以下「旧機構」という)が日本国有鉄道清算事業団に対して負担した債務のうち前項の規定により基金が承継するものの償還、当該債務に係る利子の支払その他の当該基金が承継する債務の負担に關し必要な事項は、政令で定める。

3 日本国鉄道改革法(昭和六十一年法律第八号)第十二条の規定により旧機構が承継した日本国有鉄道の鉄道債券及び公団の鉄道建設債券に係る債務(第一項の規定により基金が承継するものに限る)について政府がした保証契約で、日本国有鉄道改革法等施行法(昭和六十一年法律第九十三号)第二十四条及び第二十一条の規定により從前の条件により存続するものとされたもの並びに同項の規定により基金が承継する旧機構の新幹線鉄道保有機構債券に係る債務について旧機構法第三十一条の規定により政府がした保証契約は、その承継後において前項の規定により従前の条件により存続するものとされる退職手当の支給について準用する。この場合において、同条第七項中「承継法人」とあり、及び「当該承継法人」とあるのは、「鉄道整備基金」と読み替えるものとする。

4 前項の鉄道債券、鉄道建設債券及び新幹線鉄道保有機構債券は、第二十八条第四項及び第五項の規定の適用については、同条第一項の規定による債券とみなす。

(設立の登記)

第五条 基金は、その成立後遅滞なく、政令で定めるところにより、その設立の登記をしなければならない。

(名称に関する経過措置)

第六条 この法律の施行の際現に鉄道整備基金という名称を用いている者については、第七条の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

(事業年度に関する経過措置)

む)及び旧機構の新幹線鉄道保有機構債券は、第三十条の規定の適用については、それぞれ、同条の長期借入金及び債券とみなす。

2 譲渡法附則第二十三条第七項の規定は、日本国有鉄道改革法第二十三条第七項の規定による新幹線鉄道債券及び公団の鉄道建設債券に係る債務を承継した基金については、日本国有鉄道改革法第二十二条の規定により当該鉄道債券及び鉄道建設債券に係る債務を承継した承継法人となして、同法第二十六条の規定を適用する。

3 条に定めるもののか、この法律の施行に関連する者(日本国有鉄道改革法第二十三条第六項の規定の適用を受けた者に限る)で引き続き基

道保有機構の解散の際現にその職員として在職する者(日本国有鉄道改革法第二十三条第六項の規定の適用を受けた者に限る)で引き続き基

第七条 基金の最初の事業年度は、第二十四条の規定にかかるらず、その成立の日に始まり、平成四年三月三十日に終わるものとする。

(事業計画等に関する経過措置)

2 基金の最初の事業年度の事業計画、予算及び資金計画については、第二十五条中「当該

事業年度の開始前に」とあるのは、「基金の成立後遅滞なく」とする。

(政令への委任)

第九条 附則第四条第三項から第八項まで及び前三条に定めるもののか、この法律の施行に関連する者(日本国有鉄道改革法第二十三条第六項の規定の適用を受けた者に限る)で引き続き基

道保有機構の解散の際現にその職員として在職する者(日本国有鉄道改革法第二十三条第六項の規定の適用を受けた者に限る)で引き続き基

業務を行うものとする。

前二項の規定によりこれらの規定に規定する業務が行われる場合には、第三十四条第二項中「第十条第一項第一号から第四号まで」とあるのは、「第二十条第一項第一号から第四号まで又は附則第十条第一項第一号若しくは第二号」と、第四十三条第三号中「第十条第一項から第三項まで」とあるのは「第十条第一項から第三項まで並びに附則第十条第一項及び第二項」とす。

(地方税法の一部改正)

第十一條 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。

第十七條の四第一項第一号中「海外経済協力基金」の下に「鉄道整備基金」を加える。

(日本開発銀行法の一部改正)

第十二条 日本開発銀行法(昭和二十六年法律第二百八号)の一部を次のように改正する。

第十三條 鉄道軌道整備法(昭和三年法律第二百三十九号)第二十条第六項の協定に係る寄託金」を加える。

(鉄道軌道整備法の一部改正)

第十八条 第三十一条第三項中「寄託金」の下に「の受入れをし、又は鉄道整備基金から鉄道整備基金法(平成三年法律第二百三十九号)第二十条第六項の協定による補助金の交付を鉄道整備基金を通じて行うことができる。

(日本開発銀行法の一部改正)

第十九條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第二十條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿一条 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿二條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿三条 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿四條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿五條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿六條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿七條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿八條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第廿九條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第卅條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第卅一条 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

第卅二條 鉄道軌道整備法(昭和二十六年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。

間、第三条第一項の規定による認定(同項第三条第一項に係るものに限る。)又は承認を行わないものとする。

附則第三項から第八項までを削る。

第二十四条 第二項中「若しくは新エネルギー・産業技術総合開発機構」を、新エネルギー・産業技術総合開発機構若しくは鉄道整備基金に改める。

第十五条 国家公務員等共済組合法(昭和三十三年法律第二百一十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第八号口を次のように改める。

第十六条 鉄道整備基金(昭和三十三年法律第二百一十八号)の一部を次のように改正する。

第七条に次の一項を加える。

3 国は、鉄道整備基金法(平成三年法律第二百三十九号)の定めるところにより、第一項の規定による補助金の交付を鉄道整備基金を通じて行うことができる。

第十七条 日本鉄道建設公団法(昭和三十三年法律第二百一十九号)の定めるところにより、第一項の規定による補助金の交付を鉄道整備基金を通じて行うことができる。

附則第十三条に次の一項を加える。

6 国は、鉄道整備基金法(平成三年法律第二百三十九号)の定めるところにより、第一項の規定による補助金にあつては、鉄道事業の運営に要する費用に係るものに限る。の交付及び第九項による貸付け及び第四項の規定による当該貸付金に相当する金額の補助金の交付を鉄道整備基金を通じて行うことができる。

第十八条 第二項を次のように改める。

2 運輸大臣は、鉄道整備基金法第二条第二項から第四項までに規定する新幹線鉄道、主要幹線鉄道及び都市鉄道について、当分の

第十八条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表通信・放送衛星機器の項の次に次のように加える。

第十九条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中小企業信用保険公庫の項の次に次のように加える。

(法人税法の一部改正)

第十九条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表通信・放送衛星機器の項の次に次のように加える。

じて行うことができる。

(消費税法の一部改正)

第廿二十三条 消費税法(昭和六十三年法律第二百八号)の一部を次のように改正する。

別表第三第一号の表通信・放送衛星機器の項の次に次のように加える。

一 新幹線鉄道規格新線 その鉄道施設のうち
運輸省令で定める主要な構造物が新幹線鉄道
に係る鉄道営業法(明治三十三年法律第六十
五号)第一条の命令で定める規程に適合する
鉄道

二 新幹線鉄道直通線 既設の鉄道の路線と同
一の路線にその鉄道線路が敷設される鉄道で
あつて、その鉄道線路が新幹線鉄道の用に供
されている鉄道線路に接続し、かつ、新幹線
鉄道の列車が運輸省令で定める速度で走行で
きる構造を有するもの

暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等の
営業及び建設は、それぞれ、当該暫定整備計画
に係る建設線の営業主体である法人(前項第二
号の新幹線鉄道直通線にあつては、当該既設の
鉄道の路線について鉄道事業法第三条第一項の
規定による第一種鉄道事業の免許を受けている
者)及びその建設主体である日本鉄道建設公団
が行うものとする。

8 第七条第二項及び第三項の規定は、暫定整備
計画について準用する。この場合において、同
条第二項中「前項」とあるのは「附則第六項」と、
「営業主体及び建設主体(日本鉄道建設公団を
除く)」に協議し、それぞれの」とあるのは「附
則第七項」により附則第六項に規定する新
幹線鉄道規格新線等の営業を行ふ者(以下単に
「新幹線鉄道規格新線等の営業を行ふ者」とい
う。)と、同条第三項中「営業
主体又は建設主体」とあるのは「新幹線鉄道規格
新線等の営業を行ふ者又は日本鉄道建設公団」
と読み替えるものとする。

9 連輸大臣は、附則第六項の規定により暫定整
備計画を決定したときは、日本鉄道建設公団に
対し、暫定整備計画に基づいて当該新幹線鉄道
規格新線等の建設を行うべきことを指示しなけ
ればならない。暫定整備計画を変更したとき
も、同様とする。

10 前項の規定により連輸大臣が新幹線鉄道規格
新線等の建設の指示を行つたときは、当該指示

に係る新幹線鉄道規格新線等の区間について建
設線の建設を行うことが必要かつ適切であると
認めて連輸大臣がその建設の開始を決定するま
での間は、当該区間に係る第八条の規定による
建設の指示は、その効力を停止する。

11 日本鉄道建設公団は、附則第九項の規定によ
る指示により新幹線鉄道規格新線等の建設を行
おうとするときは、暫定整備計画に基づいて、
工事の区間、工事方法その他運輸省令で定める
事項を記載した新幹線鉄道規格新線等の工事実
施計画を作成し、連輸大臣の認可を受けなければ
ばならない。これを変更しようとするときも、
同様とする。

12 第九条第二項から第四項までの規定は、前項
の工事実施計画について準用する。この場合に
おいて、同条第三項中「建設主体(営業主体であ
る建設主体を除く。次項において同じ。)」とあ
り、及び同条第四項中「建設主体」とあるのは
「日本鉄道建設公団」と、同条第三項及び第四項
中「第一項」とあるのは「附則第十一項」と、「営
業主体」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等の
営業を行ふ者」と読み替えるものとする。

13 第十条及び第十一項の規定は附則第十一項の
規定による認可に係る新幹線鉄道規格新線等の
建設に要する土地に係る行為制限区域の指定及
びその解除並びに当該行為制限区域内における
行為の制限について、第十二条の規定は当該新
幹線鉄道規格新線等の建設のため必要となる他
人の土地への立入り又はその一時使用につい
て、第十三条の規定は当該新幹線鉄道規格新線
等の建設のため必要な資金についての国及び地
方公共団体の財政上の措置その他当該新幹線鉄
道規格新線等の建設に關し必要となる措置につ
いて準用する。この場合において、第十条第一
項中「係る新幹線鉄道」とあるのは「係る附則第
六項に規定する新幹線鉄道規格新線等(以下単
に「新幹線鉄道規格新線等」という。)」と、「当該
新幹線鉄道」とあるのは「当該新幹線鉄道規格新
線等」と、同条第二項中「当該新幹線鉄道の建設

主体」とあり、並びに同条第三項、第十一條第
二項から第四項まで、第十一條第一項及び第十
三条第二項中「建設主体」とあるのは「日本鉄道
建設公団」と、第十二条第五項、第十二条第一項
及び第十三項中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹
線鉄道規格新線等」と読み替えるものとする。

14 第十四条第五項から第七項までの規定は、暫
定整備計画に係る附則第六項第一号の新幹線鉄
道規格新線について準用する。この場合におい
て、同条第六項中「第九条第一項」とあるのは
「附則第十一項」と、同条第七項中「営業主体」と
あるのは「新幹線鉄道規格新線等の営業を行
う」と読み替えるものとする。

15 暫定整備計画に係る附則第六項第一号の新幹
線鉄道直通線の建設については、鉄道事業法第
七条から第九条まで及び第十二条の規定は、適
用しない。

16 第十四条第六項の規定は、前項の新幹線鉄道
直通線について準用する。この場合において、
同条第六項中「第九条第一項」とあるのは、「附
則第十一項」と読み替えるものとする。

17 附則第七項の規定により附則第十五項の新幹
線鉄道直通線の営業を行ふ者は、その営業が開
始された前に、運輸省令で定めるところによ
り、当該新幹線鉄道直通線に係る既設の鉄道の
路線について受けている鉄道事業法第三条第一
項の規定による第一種鉄道事業の免許に係る同
法第四条第一項第五号に規定する事業基本計画
を変更し、運輸大臣に届け出なければならない
ことの場合は、当該新幹線鉄道直通線に係る既
設の鉄道の路線について受けている鉄道事業法第三
条第一項第五号に規定する事業基本計画とみな
された計画を変更し」と、「計画は」とあるのは
「計画を定め」とあるのは附則第十四項におい
て準用するこの項の規定により鉄道事業法第四
条第一項第五号に規定する事業基本計画とみな

18 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等
は、この法律による新幹線鉄道とみなして、日
本鉄道建設公団法昭和三十九年法律第三号)、
鉄道整備基金法(平成三年法律第三号)、その
他の政令で定める法律の規定を適用する。

20 連輸大臣は、附則第九項の規定により新幹線
鉄道規格新線等の建設の指示を行つた区間に
ついて建設線の建設を行うことが必要かつ適切で
あると認めてその建設の開始を決定しようとす
るときは、あらかじめ、当該区間に係る建設線
の営業主体及び附則第七項の規定により当該新
幹線鉄道規格新線等の営業を行ふ者に協議し、
それぞれの同意を得なければならない。

21 既にその営業が開始されている附則第十四項
の新幹線鉄道規格新線の区間にについて前項の規
定による建設線の建設の開始が決定された場合
における当該建設線については、第十四条第五
項中「第九条まで」とあるのは「第九条まで及び
第十二条」と、同条第七項中「鉄道事業法第四条
第一項第五号に規定する事業基本計画に相当す
る計画を定め」とあるのは附則第十四項におい
て準用するこの項の規定により鉄道事業法第四
条第一項第五号に規定する事業基本計画とみな
された計画を変更し」と、「計画は」とあるのは
「計画の変更は」と、「当該建設線に係る同号に
規定する事業基本計画」とあるのは「同法第七条
第一項の認可を受けたもの」とする。

22 日本鉄道建設公団が附則第十一項の規定に違
反して新幹線鉄道規格新線等の建設を行い、又
は工事実施計画を変更した場合には、その違反
行為をした日本鉄道建設公団の役員又は職員
は、百万円以下の罰金に処する。

23 次の各号の一に該当する者は、十万円以下の
罰金に処する。

24 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、
使用者その他の従業者が、その法人又は人の業
務に關し、前項の違反行為をしたときは、行為

13 第十条及び第十一項の規定は附則第十一項の
規定による認可に係る新幹線鉄道規格新線等の
建設に要する土地に係る行為制限区域の指定及
びその解除並びに当該行為制限区域内における
行為の制限について、第十二条の規定は当該新
幹線鉄道規格新線等の建設のため必要となる他
人の土地への立入り又はその一時使用につい
て、第十三条の規定は当該新幹線鉄道規格新線
等の建設のため必要な資金についての国及び地
方公共団体の財政上の措置その他当該新幹線鉄
道規格新線等の建設に關し必要となる措置につ
いて準用する。この場合において、第十条第一
項中「係る新幹線鉄道」とあるのは「係る附則第
六項に規定する新幹線鉄道規格新線等(以下単
に「新幹線鉄道規格新線等」という。)」と、「当該
新幹線鉄道」とあるのは「当該新幹線鉄道規格新
線等」と、同条第二項中「当該新幹線鉄道の建設

14 第十四条第五項から第七項までの規定は、暫
定整備計画に係る附則第六項第一号の新幹線鉄
道規格新線について準用する。この場合におい
て、同条第六項中「第九条第一項」とあるのは
「附則第十一項」と、同条第七項中「営業主体」と
あるのは「新幹線鉄道規格新線等の営業を行
う」と読み替えるものとする。

15 暫定整備計画に係る附則第六項第一号の新幹
線鉄道直通線の建設については、鉄道事業法第
七条から第九条まで及び第十二条の規定は、適
用しない。

16 第十四条第六項の規定は、前項の新幹線鉄道
直通線について準用する。この場合において、
同条第六項中「第九条第一項」とあるのは、「附
則第十一項」と読み替えるものとする。

17 附則第七項の規定により附則第十五項の新幹
線鉄道直通線の営業を行ふ者は、その営業が開
始された前に、運輸省令で定めるところによ
り、当該新幹線鉄道直通線に係る既設の鉄道の
路線について受けている鉄道事業法第三条第一
項の規定による第一種鉄道事業の免許に係る同
法第四条第一項第五号に規定する事業基本計画
を変更し、運輸大臣に届け出なければならない
ことの場合は、当該新幹線鉄道直通線に係る既
設の鉄道の路線について受けている鉄道事業法第三
条第一項第五号に規定する事業基本計画とみな
された計画を変更し」と、「計画は」とあるのは
「計画を定め」とあるのは附則第十四項におい
て準用するこの項の規定により鉄道事業法第四
条第一項第五号に規定する事業基本計画とみな

18 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等
は、この法律による新幹線鉄道とみなして、日
本鉄道建設公団法昭和三十九年法律第三号)、
鉄道整備基金法(平成三年法律第三号)、その
他の政令で定める法律の規定を適用する。

19 附則第六項から前項までに定めるもののは

者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同項の刑を科する。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

三月十五日予備審査のため、本委員会に左の案件

が付託された。

一、日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案

三月十五日予備審査のため、本委員会に左の案件

が付託された。

一、日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道清算事業団法（昭和六十二年法律第九十号）の一部を次のようて改正する。

第三十条の見出し中「方法」を「方法等」と改め、同条に次の一項を加える。

2 事業団は、第四十条第一項に規定する特別債券を発行するため同項に規定する出資を行う場合には、当該特別債券の発行及び該特別債券と同項に規定する特定株式との交換が円滑に実施されるようとするため、その所有する土地を時価より低い価額で出資の目的とすることができる。

第三十八条第三項中「かつ、」の下に「財務諸表及び前項の事業報告書」を加える。
第四十条の見出しを「（借入金並びに債券及び特別債券）」に改め、同条第八項中「及び第四項」を「第一項及び第五項」に改め、「債券」の下に「又は特別債券」を加え、同項を同条第十項とし、同条第七項を同条第八項とし、同項の次に次の二項を加える。

9 特別債券に関する証券取引法（昭和二十三年法律第二十五号）第三条の規定の適用については、同条中「掲げる有価証券」とあるのは、「掲げる有価証券（日本国有鉄道清算事業団法第四十

条第二項の規定により日本国有鉄道清算事業團が発行する日本国有鉄道清算事業團特別債券を除く。」とする。

第四十条第六項中「債券」の下に「又は特別債券」を加え、同項を同条第七項とし、同条第五項を同条第六項とし、同条第四項中「債券」の下に「又は

第一条の規定による特別債券」を加え、同項を同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 事業団は、運輸大臣の認可を受けて、事業団が保有している特定株式（第二十七条第一項の規定によりその所有する土地を出資の目的として事業団が行う出資を受けて事業を経営する株式会社であつて運輸大臣が指定するものの発行する株式をいう。）との交換を行うことができる。

（以下「特別債券」という。）を発行することができる。
第五十一条第一項第一号中「第三十条」を「第三十二条第一項」に改め、同項第二号中「第二項ただし書き若しくは第六項」を「第一項、第三項ただし書き若しくは第七項」に改める。
第五十四条中「五万円」を「十万円」に改める。

附 則
この法律は、公布の日から施行する。
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。

三月十六日本委員会に左の案件が付託された。
一、船舶安全法及び船員法の一部を改正する法律案

船舶安全法及び船員法の一部を改正する法律

（船舶安全法の一部改正）

第一条 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）の一部を次のように改正する。

第四条 船舶ハ命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ航行スル水域ニ応ジ電波法（昭和二十五年法律第百三十号）ニ依ル無線電信又ハ無線電話ニシテ船舶ノ堪航性及人命ノ安全ニ関シ陸上トノ間ニ於テ相互ニ行フ無線通信ニ使用シ得ルモノ（以下無線電信等ト称ス）ヲ設置スルコトヲ要ス但シ航海ノ目的其ノ他ノ事情ニ依リ主務大臣ニ於テ已ムコトヲ得ズ又ハ必要ナシト認ムルトキハ此ノ限ニ在ラズ。

前項ノ規定ハ第二条第二項ニ掲タル船舶其ノ他無線電信等ノ施設ヲ要セザルモノトシテ命令ヲ以テ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ。

第五条第一項中「同条第二項各号」を「同項各号」に、「第四条ノ」を「前条第一項ノ規定ノ適用アル」に、「無線電信又ハ無線電話」を「無線電信等」に改め、同項第三号中「無線電信若ハ無線電話」を「無線電信等」に改める。

第八条第一項中「旅客船」の下に「（十二人ヲ超ユル旅客定員ヲ有スル船舶ヲ謂フ以下同ジ）」を加える。

第十七条中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第十八条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め、同項第六号中「無線電信又ハ無線電話」を「無線電信等」に改め、同項第九号中「無線電信若ハ無線電話」を「無線電信等」に改める。

第十九条ノ二中「十万円」を「三十万円」に改め。

第二十条中「二十万円」を「五十万円」に改め。

第二十一条中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十二条中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十三条中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十四条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十五条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十六条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十七条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十八条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第二十九条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十一条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十二条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十三条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十四条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十五条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十六条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十七条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十八条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

第三十九条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め。

万円」を「二十万円」に改める。
第二十四条第一項中「三十万円」を「百万円」に改める。

第二十五条第一項中「三十万円」を「二十万円」に改める。

第二十五条第一項中「三十万円」を「十万円」に改める。

第二十五条第一項中「三十万円」を「二十万円」に改める。

イ 一級海技士（電子通信）
ロ 二級海技士（電子通信）
ハ 三級海技士（電子通信）
ニ 四級海技士（電子通信）

第五条第八項に次のたゞし書を加える。

ただし、一級海技士(通信)の資格と海技士

(電子通信)の資格の相互間について、一級海技士(通信)の資格は、海技士(電子通信)の資格の上級とする。

第六条第一項第一号中「三級海技士(通信)」の下に「四級海技士(電子通信)」を加える。

第七条の二第四項及び第八条第二項中「海技士(通信)」の下に「又は海技士(電子通信)」を加える。

第十三条の一第六項中「又は二級海技士(通信)」を、「一級海技士(通信)」、「一級海技士(電子通信)」又は三級海技士(通信)の下に改め、「三級海技士(通信)」の下に又は四級海技士(電子通信)」を加え、同条に次の二項を加える。

7 海技士(通信)の資格について試験を受ける者が海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合(一級海技士(通信)又は二級海技士(通信))の資格について試験を受ける者が四級

海技士(通信)の資格については、学科試験を免除する。

8 一級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける者が二級海技士(電子通信)又は三級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける者が三級海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合には、学科試験を免除する。

第十四条第三項中「海技士(通信)」の下に「又は海技士(電子通信)」を加える。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成四年一月一日から施行する。ただし、第二条並びに附則第三条、第四

条、第六条及び第七条の規定は、公布の日から起算して六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。

(船舶安全法の改正に伴う経過措置)

第二条 平成七年一月三十一日以前に建造され、又は建造に着手された船舶であつて、第一条の規定による改正前の船舶安全法(以下「旧安全法」という。)第四条第一項各号に掲げる船舶に該当するもの(第三項の規定の適用を受ける船舶を除く。)に係る無線電信又は無線電話につい

ては、平成十一年一月三十一日(同日前に第一

条の規定による改正後の船舶安全法(以下「新安全法」という。)第四条第一項の規定による無線電信又は無線電話を施設し、及びこれに係る新安全法第五条第一項の規定による最初の検査に合格した船舶については、当該検査に合格した

日。第三項において同じ。までの間は、新安全法第四条第一項の規定にかかわらず、旧安全法

第四条第一項又は第一項の規定の例により施設

することができる。

2 前項の規定により旧安全法第四条第一項又は第二項の規定の例により無線電信又は無線電話を施設した船舶に関する新安全法第五条第一項の規定の適用については、同項中「前条第一項ノ規定ノ適用ヲ受クル船舶」とあるのは、「船舶安全法及び船員法の一部を改正する法律(平成三年法律第一号)附則第二条第一項ノ規定

ノ適用ヲ受クル船舶」とする。

3 平成七年一月三十一日以前に建造され、又は建造に着手された船舶であつて、旧安全法第四

条第一項各号に掲げる船舶以外の船舶又はこの法律の施行の際現に同条第三項の規定により無線電信若しくは無線電話を施設することを要しないこととされた船舶若しくはこれに相当する

船舶として運輸省令で定めるものに該当し、かつ新安全法第四条第一項の規定の適用を受け

ることとなるものに係る無線電信又は無線電話については、平成十一年一月三十一日までの間は、新安全法第四条第一項の規定により施設

し、及び新安全法第五条第一項の規定による検査を受けることを要しない。

(船舶職員法の改正に伴う経過措置)

第三条 第二条の規定の施行の際、現に同条の規定による改正前の船舶職員法(以下「旧職員法」という。)による一級海技士(通信)若しくは三級海技士(通信)の資格の海技従事者である者又はこれららの資格について旧職員法の規定による海技従事者国家試験に合格している者であつて、同条の規定の施行後において、運輸大臣で定めるところにより、運輸大臣が指定する講習の課程を修了したものが、当該講習の課程を修了した日から一年以内に同条の規定による改正後船舶職員法(以下「新職員法」という。)による一級海技士(電子通信)、二級海技士(電子通信)又は三級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける場合には、新職員法の規定による海技従事者国家試験を受けようとする時までに、同条の規定の施行の際その者が受けたいた旧職員法による一級海技士(通信)又は三級海技士(通信)の資格についての免許が失効したとき(新職員法第八条第一項の規定による場合に

はが、この法律の施行に關して必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

第四条 新職員法による海技士(電子通信)の資格の海技従事者としての準組みについての海技従事者国家試験の合格が無効とされたときは、この限りでない。

第五条 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。

(政令への委任)

第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に關して必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

第七条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(イ)に次のように加え

(登録免許税法の一部改正)

第八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(ウ)に次のように加え

(登録免許税法の一部改正)

第九条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(エ)に次のように加え

(登録免許税法の一部改正)

第十条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(オ)に次のように加え

(登録免許税法の一部改正)

第十一 東北本線(沼宮内八戸間)の存続に関する請願

請願者 岩手県二戸郡二戸町西法寺字関屋五五 関本健一 外四千百五十

三名

紹介議員 小笠原貞子君

三月二十日本委員会に左の案件が付託された。

一、東北本線(沼宮内八戸間)の存続に関する請願

請願者 岩手県二戸郡二戸町西法寺字関

屋五五 関本健一 外四千百五十

三名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一〇五四号と同じである。

(14) 一級海技士(電子通信)、二級海技士(電子通信)又は三級海技士(電子通信)の登録	登録件数	一件につき七千五百円
(15) 四級海技士(電子通信)の登録	登録件数	一件につき一千百円

この請願の趣旨は、第一〇五四号と同じである。

平成三年四月十一日印刷

平成三年四月十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局