

## 参議院運輸委員会会議録第二号

(八二)

平成四年三月二十七日(金曜日)

午前十時二分開会

委員の異動

二月二十七日

辞任

櫻井

規順君

堀

利和君

三重野

栄子君

岩本

久人君

菅野

壽君

潤上

貞雄君

堀

利和君

補欠選任

櫻井

規順君

浜本

万三君

堀

利和君

片上

公人君

櫻井

敬義君

浜本

萬三君

堀

利和君

上杉

光弘君

松浦 横井

規順君

峯山

昭範君

委員長

理事

事務局側

常任委員会専門

出席者は左のとおり。

説明員

警察庁交通局交 人見 信男君  
通指導課長

○委員長(峯山昭範君) 本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸行政の基本施策に関する件

○委員長(峯山昭範君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○委員の異動について御報告いたします。

○運輸大臣(奥田敬和君) 委員長(峯山昭範君)を廃止する法律案の提案理由につきまして、御説明を申し上げます。

○特定船舶製造業経営安定臨時措置法は、二度にわたる石油危機等経済的事情の変化による世界的な新造船需要の減退、急激な円高等により外航船舶の建造を主体とする特定船舶製造業における經營が急速に悪化したことから、計画的な設備の処理等を促進するための措置を講ずることによりその経営の安定を図ることを目的に制定されましたものであります。

○委員長(峯山昭範君) この法律は、施行日である昭和六十二年四月一日から五年以内に廃止するものとされていますが、最近における特定船舶製造業をめぐる状況にかんがみ、この法律を規定どおり廃止する必要があります。

○委員長(峯山昭範君) すなわち、この法律のもとで計画的な設備の処理、事業提携等の経営の安定のために必要な措置が実施された結果、昭和六十二年当時の年間生産能力の約二割削減したこと、グループ数を二十一ヶルレアからハグルーパに集約したこと等により、産業の体質の改善、安定的な経営基盤の確立が図られてまいりました。こうした対策の成果と海運市況の好転とが相まって、ほとんどの企業が経常ベースで黒字に転換するとともに、約二年分の手持ち工事量を抱えるなど、特定船舶製造業における経営状況は著しく改善してきております。

○委員長(峯山昭範君) また、今後を展望してみても、タンカーの代替

○委員長(峯山昭範君) 御異議ないと認めます。  
○それでは、理事に上杉光弘君を指名いたします。

需要を中心におおむね現在の供給力に見合った安定した需要が見込まれることから、この法律のもとで実施したような抜本的な対策を再び講じなくとも特定船舶製造業における経営の安定が図られていくものと考えられます。

以上申し述べました理由から、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を規定どおり平成四年三月末までに廃止することとし、本法律案を提出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ますようにお願いを申し上げます。

○委員長(峯山昭範君) 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。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○稻村稔夫君 今回の特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案について、こうした法律案がつくられて実施されてきたというその成果をしてもいいか悪いかという判断がされるというものをやはりきちんと踏まえた上で、当然廃止をしていいか悪いかという判断がされるということになると思います。

そこで、判断のひとつ資料にしたいということいろいろお伺いをしたいと思うわけでありま

す。

第一は、この今度の廃止をしようとする法律案が制定されて今日まで、今大臣の趣旨説明にもありましたけれども、「二十一グループ」を八グループにしてというようなことでいろいろと合理化等の努力をしてこられたようになりますが、現在のそれは八グループ二十六社の黒字と赤字、これらの関係はどういうふになつておりますか。

○政府委員(戸田邦司君) お答え申し上げます。

この法律が制定されました昭和六十二年当時を見ていますと、この二十六社の中の十五社が赤字でありました。現状を見てみますと、平成二年度から三年度にかけましておおむね各社とも黒字化してまいっているという状況にあります。

○稻村稔夫君 おおむね黒字化をしたということ

であります。それではそのそれ造船部門だけ見ていった場合には、その黒字と赤字というのはどうなふになつておりますか。

○政府委員(戸田邦司君) 各社とも他の部門を抱えているといふようなことで部門別の損益が公表されていないという状況にありますか。造船の専業度が高い中手以下につきましてはおおむね企業損益が造船部門の損益と考えてよろしいんじやないかと思います。そういったことから推定しまして差し支えないと考えております。

大手につきましては造船の比率がかなり低いといたことから、企業の損益イコール造船部門の損益とは言えませんが、どちらかと言えば中手よりも大手の方が造船部門がよくなつてあるといふようなこともありますので、中手同様あるいはそれ以上に損益が改善されていると考えております。

○稻村稔夫君 私は、ちょっと今の御答弁では納得ができないわけです。

これは造船業が、造船部門が長い間不況で落ち込んできいて厳しい状況の中についた。それを言ってみれば支えていくといふのか、そのためには定された法律ということになりますね。言ってみれば政府の側が投資をしていることと同じです。

その投資をしているものがどのように効果があつたかということ、これをやはり私はきちんと掌握することが大事なんだと思うんですね。グループの中で中手以下のところがいいから、まあ大手の方もそれ以上に伸びているから大体造船がいいんだろうなどといふアバウトなことは私はおかしいと思うんですけども、その辺はどういうふうにお考えになつておりますか。

○政府委員(戸田邦司君) 経営状況につきましてはただいまお話し申し上げましたとおりであります。ですが、一つは造船業が長期的に安定していくかどうか、それが一つの柱、大きな問題点であろうと思われます。

現在の状況を考えますと、先ほど大臣からもお話し申し上げましたように、二十数%、正確に言いますと二四%弱になりますが、それだけの設備を削減いたしまして、需給が現状では非常によくバランスしているということでもあり、また船価の面で見ましても、六十二年当時と比べまして、大ざっぱに言いまして六〇%の船価上昇をしてい

るというようなことで、採算上は全く問題ない状況になつたということも把握しております。

○政府委員(戸田邦司君) 船舶の受注を考えてみると、これは国際的な単一のマーケットの中で行われるという状況がありまして、大手、中手の別を問わず経営状況が非常によくなつてきているわけであります。正式な発表はありませんが、各社とも部門別の損益を内部で出しておしまして、それを考えますと、大手につきましても造船関係

が他の部門を抜いて最近経営状況がよくなつていいくことについては、それは大いに評価します。それでも、こういう政策を進めたら、その政策に対する効果があつたのか、そういうことを聞いておきます。

○稻村稔夫君 聞いているじゃ困るんですよ。具体的にそういうふうに内部でちゃんと報告があるんであれば、当然その報告はとつていただきやならないでしょ。その報告を私たちもいただきましたけれども。

○政府委員(戸田邦司君) 現在の会計関係の仕組みからいまして部門別が公表されていないといふようなことがあります。私どもとしては各社から経営の状況をお伺いしました。それで、一社ないし二社ぐらいを除きますと、最近すべて造船につきましては黒字化しているというふうに聞いているわけであります。

○稻村稔夫君 この法律を制定して、それによってこ入れをしてと、言つてみれば国民の税金を直接的であつても使つていいわけですから、そういうてこ入れをしたものがどういうふうに効果があるのかといふことをきつと掌握しなかつたら何かアバウトで、これで大体いいんだろう、あとは聞いておりますという程度のことでは私は極めていいかげんになるとおもふるふうに思ふんですね。そんないかげんなことでいいんでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) この法律の骨子といふのは、運輸大臣が海運造船合理化審議会の答申を受けまして造船業に対する指針を出す、その指針に従つてそれぞれ各社が合理化を進めていくということであつたわけであります。その指針の一つが先ほど申し上げました能力の削減であります。それで、それは二四%ほど削減して、現状はバランスが非常によくなつてているということであります。

それからもう一つは、これまで多数の会社が、争うなれば足の引っ張り合いといいますか受注競争に走つたといふこととその集約化を進めしておりましたが、合併、系列化、共同受注、こういったことがもう一つの点であります。

それからもう一つは、これまで多數の会社が、争うなれば足の引っ張り合いといいますか受注競争に走つたといふこととその集約化を進めおりましたが、合併、系列化、共同受注、こういったことがもう一つの点であります。

それから、先ほど申し上げました船価が上昇してきているといふ点であります。

それから、会社の経営状態を考えますと、昨年あるいは一昨年あたりまでは前に安値受注したような船もありまして、経営の状態が必ずしも全部

黒になるというような状況にありませんでした  
が、現在受注しているものを考えますと、これか  
らは経営上は全く問題がない状況になってしまった。  
こういった点をかんがみましてこの法律の廃止が  
可能になった。そういうふうに認識しております。

○稲村稔夫君　どうも局長にいろいろと御答弁い  
ただいても、何か私の真意というのか十分にわ  
かっていただけていないような気がしてならない  
わけなんで、大臣にちょっと伺いたいんです。

私は、これは局長もわかっているはずだと思う  
んですけど、造船業界が今のように黒字基調に転じ  
てきているということはいいことだと言っている  
んですよ。ただ、こういう政策展開に当たって、そ  
の政策を展開していくときには、それが今のわ  
ずかな造船部門での程度の利益が出でてきたのか  
とか造船部門がこれによってどういう効果があ  
ったのかということをきちっと掌握していくよ  
うなことが必要なんでしょう。経常利  
益だけで大手の場合も中手と比べたらという程度  
のこととで判断をするといふんではちょっと余りに  
も粗っぽ過ぎるんじゃないですか。政策を展開す  
るからにはそういうきちっとした対応が必要で  
しょうということを私は聞いているのに、同じよ  
うなことを繰り返しているんですね。大臣、そ  
の点はどうお考えですか。

○国務大臣(奥田敬和君)　御指摘のとおりに、こ

の法案をつくったときは造船業界がいわゆる過当  
競争、そしてもういたずらに安値のたきと申しま  
すが、そういう形の中で海運市況の不況と相ま  
ちまして大変業界が厳しい円高の影響もございま  
した。いろいろな要素の中から、まさに競争の条  
件がもう最悪の方に向に来ておったという時期でございました。

そこで、この法案によって業界安定を図ろう、  
過当競争から何とか脱却しなきいかぬというこ  
とで合理化審議会の指針に基づいて法を制定した  
わけでありますけれども、この五年間の間にこの  
法の目的が達成された。今、先生の言われるのは、  
具体的に一体どうだったんだ。成果はどうか、効

果はどうか、今後の見通しはどうか、そういうふ  
うに認識しております。

この五年間に労使間で全く厳しい血の出るよ

うな合理化努力をなさることは事実であります。

しかも、三K企業と、その最たるものと言われる

非常に危険な厳しい労働環境の中にありまし

ておりますけれども、前のように人手も多く設備

もどうのこうのと批判されるような状態ではなく

て、どこから見ても、現在船台をふやさず、しかも

四百六十万トン生産ペース、世界一のシェアを確

保できる。さらに、合理化、省力化、近代化によつ

て労働条件の改善も含めながら、ピーク時には五

百一、三十万トンペースまでいけるという実態と

いうものがはつきりいたしてまいりました。そし

て、この問題は、法律を廃止するに当たつて合理

化審議会の学識経験者を含む御意見、その中には

造船メーカーもみんな組合関係も入つておるわけ

でありますけれども、これらの御答申の内容も検

討いたしました。並びに造船メーカー、経営者、組

合等々の御意見もよく実態の把握に努めました。

その結果、受注も多いところは三年間、大体平

均して二年近く受注の予備を持っておるというこ

と、そして、かつてのようないわゆる安い船価に

よる受注ではなくて、ある程度の日本のハイテク

機能を生かした適正な船価での受注、そういうの

形の実態が確認されましたので、今後も労働環境

の改善を含めながら、労働時間千八百時間も来年

度ペースにおいては間違いなく実施段階に移れる

等々の諸要素を大体うまくやっているし、経営者

自体も間違いなく安定経営に持ち込んでやつてい

くという形をはつきり明言されておりますので、

そういう形で業界自体がこの法の大体目標は達

成されたということで、自分たちとしては、また

もう一度大臣、御答弁をいただきたいと思います。

二度と繰り返してはならないことではありますけ

れども、この法の一応成果というものの、目標とい

うものは完遂されたということを理解していただ

きまして法の廃止に踏み切ったという次第でござ

います。

○稲村稔夫君　大臣のお答えになつて、結果

がこういうふうになつて、そして今非常にいい状

況になつてきているからと。しかも、これは五千

トン以上の大きなものを作る、言つてみれば大

手、中手というところだけが対象ですかと、い

うことで、むしろ、中小はまだ問題があるからこれ

からまた伺なきゃならぬのですけれども、

ということであつても、結果がそうだからとい

うことがあつても、私が申し上げているのは、今

回それじやこれを廃止するのを認めるいたしま

す。それでも、こういう政策誘導的なものでもつて政策

を展開していくといふ、その政策を展開するに當

たつては、それなりに目的が達成できるように具

体的にいろいろな調査などかんとかといふもの

をしていかなきやいかぬのじやないですか。私は、

かなり表現は悪いけれども、ついそう言いたくな

る。そんなルーズでいいんですか、大づかみなこ

とでいうふうに申し上げたわけです。これから

また違う形で似たようなどこかの業界でそういう

誘導政策が展開されるときにも、私はやはりきち

んと調査をし科学的な根拠に基づいたものができ

るよう、対応できるようにしていくことが必要な

んだと思うんです。

私がなぜこんなことを伺つているかといった

ら、今運輸省は佐川の問題だとかなんかでいろいろ

ろと言われているでしょ。運輸の行政と、いうの

がルーズじやないかということを言われているで

しょう。言われているだけに、その辺のところを

きちんとしなければならない問題があるんじやな

いか、そう思ふんで。だから、私は余り声を大き

くして言つつもりじやなかつた、さつとこことのと

ころはいくつもだつたのに、もう時間がこんな

になつちゃつたんできれども、そういうことを

もう一度大臣、御答弁をいただきたいと思ひます。

○國務大臣(奥田敬和君)　これは本当に先生の御

指摘のとおりに、政策は機動的に対応して、そし

て成果の確認に関しての具体的な科学的な、いわ

ゆるきつわりした数字による調査といふものは、

政策を提案している責任ある運輸省において調査

しなきやならぬことは本当に当然であります。

局長からの答弁には至らぬ点があつたと思いま

すけれども、この法案の成果が確認されて廃止さ

れまるまでの至つた過程においては、各企業、各団

体会、各組合のそれぞれの個別的な調査もはつきり

できてるわけでございます。その形において今

各企業ごとの資料はどうなんだ、数字はどうなん

だと言われたことに局長の方では答弁に窮したわ

けでありますけれども、これらの実態調査の積み

重ねの結果、詳細に検討したわけでございますの

で、また先生の方に資料として、あるいは報告書

でありますけれども、これらは実態調査の積み

重ねの結果、詳細に検討したわけでございますの

で、まだ先生の方に資料として、あるいは報告書

でありますけれども、これらは実態調査の積み

重ねの結果、詳細に検討したわけでございますの

で、ただこれは、この問題は、法律を廃止するに當

たつては、それなりに目的が達成できるよう具

体的にいろいろな調査などかんとかといふもの

をしていかなきやいかぬのじやないですか。私は、

かなり表現は悪いけれども、ついそう言いたくな

る。そんなルーズでいいんですか、大づかみなこ

とでというふうに申し上げたわけです。これから

また違う形で似たようなどこかの業界でそういう

誘導政策が展開されるときにも、私はやはりきち

んと調査をし科学的な根拠に基づいたものができ

るよう、対応できるようにしていくことが必要な

んだと思うんです。

私がなぜこんなことを伺つているかといった

ら、今運輸省は佐川の問題だとかなんかでいろいろ

ろと言われているでしょ。運輸の行政と、いうの

がルーズじやないかということを言われているで

しょう。言われているだけに、その辺のところを

きちんとしなければならない問題があるんじやな

いか、そう思ふんで。だから、私は余り声を大き

くして言つつもりじやなかつた、さつとこことのと

ころはいくつもだつたのに、もう時間がこんな

になつちゃつたんできれども、そういうことを

もう一度大臣、御答弁をいただきたいと思ひます。

○國務大臣(奥田敬和君)　これは本当に先生の御

指摘のとおりに、政策は機動的に対応して、そし

て成果の確認に関しての具体的な科学的な、いわ

ゆるきつわりした数字による調査といふものは、

政策を提案している責任ある運輸省において調査

しなきやならぬことは本当に当然であります。

局長からの答弁には至らぬ点があつたと思いま

すけれども、この法案の成果が確認されて廃止さ

れまるまでの至つた過程においては、各企業、各団

体会、各組合のそれぞれの個別的な調査もはつきり

できてるわけでございます。その形において今

各企業ごとの資料はどうなんだ、数字はどうなん

だと言われたことに局長の方では答弁に窮したわ

けでありますけれども、これらは実態調査の積み

重ねの結果、詳細に検討したわけでございますの

で、ただこれは、この問題は、法律を廃止するに當

たつては、それなりに目的が達成できるよう具

体的にいろいろな調査などかんとかといふもの

をしていかなきやいかぬのじやないですか。私は、

かなり表現は悪いけれども、ついそう言いたくな

る。そんなルーズでいいんですか、大づかみなこ

とでというふうに申し上げたわけです。これから

また違う形で似たようなどこかの業界でそういう

誘導政策が展開されるときにも、私はやはりきち

んと調査をし科学的な根拠に基づいたものができ

るよう、対応できるようにしていくことが必要な

んだと思うんです。

私がなぜこんなことを伺つているかといった

ら、今運輸省は佐川の問題だとかなんかでいろいろ

ろと言われているでしょ。運輸の行政と、いうの

がルーズじやないかということを言われているで

しょう。言われているだけに、その辺のところを

きちんとしなければならない問題があるんじやな

いか、そう思ふんで。だから、私は余り声を大き

くして言つつもりじやなかつた、さつとこことのと

ころはいくつもだつたのに、もう時間がこんな

になつちゃつたんできれども、そういうことを

もう一度大臣、御答弁をいただきたいと思ひます。

○國務大臣(奥田敬和君)　これは本当に先生の御

指摘のとおりに、政策は機動的に対応して、そし

て成果の確認に関しての具体的な科学的な、いわ

ゆるきつわりした数字による調査といふものは、

政策を提案している責任ある運輸省において調査

しなきやならぬことは本当に当然であります。

局長からの答弁には至らぬ点があつたと思いま

すけれども、この法案の成果が確認されて廃止さ

れまるまでの至つた過程においては、各企業、各団

体会、各組合のそれぞれの個別的な調査もはつきり

できてるわけでございます。その形において今

各企業ごとの資料はどうなんだ、数字はどうなん

だと言われたことに局長の方では答弁に窮したわ

けでありますけれども、これらは実態調査の積み

重ねの結果、詳細に検討したわけでございますの

で、ただこれは、この問題は、法律を廃止するに當

たつては、それなりに目的が達成できるよう具

体的にいろいろな調査などかんとかといふもの

をしていかなきやいかぬのじやないですか。私は、

かなり表現は悪いけれども、ついそう言いたくな

る。そんなルーズでいいんですか、大づかみなこ

とでというふうに申し上げたわけです。これから

また違う形で似たようなどこかの業界でそういう

誘導政策が展開されるときにも、私はやはりきち

んと調査をし科学的な根拠に基づいたものができ

るよう、対応できるようにしていくことが必要な

んだと思うんです。

出てくる可能性がある。その需要にこたえられないといふときに、これは非常にまた問題が起つてこよう。

そして、一定の時期を過ぎてあれしますと、今度はそのときには古い船が残つておれば、その古い船を使うとかなんとかいろいろして切り抜けらんでしょう。切り抜けて一定の時期を過ぎてしまふと、今度は受注が下がります。まるで私は、昔農水におりましたが農水ではよくピッグサイクルと言いまして、豚肉の上下が非常に激しいということが問題になつてます。何が船も同じような感じがするわけです。

そういうふうに、造船業界の見通しというのをいたしますと、造船能力というものとのかかわりで、これから造船業界の見通しというのにはいろいろ課題があるのじやないだろかと思ふんですけれども、その辺はどういうふうに掌握しておられますか。

○政府委員(戸田邦司君) この問題につきましては、海運造船合理化審議会の場におきましても相当の議論がございました。問題になりましたのは、先生御指摘のとおりに、タンカーの代替あるいは大型バルクキャリアの代替が相当出てくるのじやないか。これらの船はいずれも一九七〇年代に建造されたもので船齢がだんだん近づいてくる。そういったことで、それらのことを考えますと、今後大体二〇〇〇年前後まで需要が上昇していく。その後はそれらの代替時期を終えまして、需要が緩やかに下降していくのではないかと思つております。

○稲村稔夫君 私の聞いているのは、増加していくことは、これはグラフにも出しているんですよ。でもそれは能力を超えることがあるんじやないですか、まずこれを聞いています。言つてみれば、能力を超える受注があるときにはどういうふうになるんでしようか、造船業界はどういうふうに対応しようとして、また、せようとしているんですか、こういうことになるわけです。

そして、そのときを越えた今度は下がるときがあります。下がっていくことになつたら、

そのときはどう対応するつもりですか。これに答えていただかなきや質問に対しても答えたことにありました。

○政府委員(戸田邦司君) 現在の設備能力が四百六十万CGTということになつておりますが、ピークのところで五百三十五万CGTになるという予想になつております。これらにつきましてはコンピューターその他を大幅に導入しまして自動化していく、能力、能率を上げていく、そういうようことで十分対応が可能であろうと思つております。その後の需要の下降期のことを考えますと、できるだけ人員をふやさないでそつた切り抜けをやつしていくべきであるし、またそれが可能であると考えておられるところであります。

○稲村稔夫君 というふうになりますと、大手の自動化というのはかなり進んでいます。中手の方は大手に比べるとかなりおくれている、自動化という点では格差があるというふうに聞いておりますけれども、そうすると中手に対する何か特別な対策というのを立てられています。中手の方は大手に比べるとかなりおくれている、自動化という点では格差があるというふうに聞いておりますけれども、そうすると中手に対する何か特別な対策というのを立てられています。中手の方は大手に比べるとかなりおくれている、自動化という点では格差があるというふうに聞いておりますけれども、そうすると中手に対する何か特別な対策というのを立てられています。中手の方は大手に比べるとかなりおくれている、自動化という点では格差がある

きましてはCIMというシステムについて現在研究開発を進めているところでありまして、大体二年後あるいは三年後ぐらいから相当大幅にそれが活用できるんじやないかと思つております。

先生御指摘のとおり、大手は非常に進んでおりますが、中手がおくれているということに対応するためには、そのグループ内で大手が指導しながら中手の自動化も相当進めていく、グループ内でのそういうよくな手の指導を通して中手の技術レベルも上げていくというよなことを我々としている

きましては、私鉄総連が足の方でなかなか頑張つておられるようありますけれども、造船も去年の貨上げ状況は必ずしもそうよかつたということが言えるわけじやありませんし、この辺のことを考えしていくと、これから先造船労働者は平均年齢も高いですし、造船労働者を確保していく、しかも夢を持つて新しく若い労働力がどんどん入つてきているというよな状況をつくつていかなければ、これから先の造船業の見通しというのにならないか問題があると思うんですが、その辺のところ非常に幾つかの問題があると思いますので、私の方から幾つかの点についてお伺いをしますが、それをお答えをいただきたいと思います。

まず第一は賃金水準、平均年齢が随分高いですから、この賃金水準について現状をどういうふうに考えておられますかということです。

ろとやるということになると、それは大体固定化していくことになりますね。

○政府委員(戸田邦司君) 現在のグループはできるだけ維持していきたい。さらに、将来技術提携などを通じまして、そういう技術レベルのアップに努めていくような形もとつていかなければというようなことを考えております。

○稲村稔夫君 そういたしますと、まさしくピーク時でみんながもうフル生産をしているという時期は、これは比較的の問題はないでしようけれども、また下降期に入つてくるとお互いの競争などというのが出てくる。そうすると、グループ間の競争などというのもまた当然起り得るというようなことなどを考えたりすると、いろいろとまた問題もあるよう気がいたします。

しかし、もうそれに触れてる時間がございませんので、およその考え方を伺つたところで次に移らせていただきましょう。

ということで、自動化を中心にして考えていくといたしましても、造船関係の労働者の労働条件、労働環境、これはまだかなり克服しなきやならない課題がいっぱいあるのではないだろかというふうに思います。

きょうは、私鉄総連が足の方でなかなか頑張つておられるようありますけれども、造船も去年の貨上げ状況は必ずしもそうよかつたということが言えるわけじやありませんし、この辺のことを考えていくと、これから先造船労働者は平均年齢も高いですし、造船労働者を確保していく、しかも夢を持つて新しく若い労働力がどんどん入つてきているというよな状況をつくつていかなければ、これから先の造船業の見通しというのにならないか問題があると思うんですが、その辺のところ非常に幾つかの問題があると思いますので、私の方から幾つかの点についてお伺いをしますが、それをお答えをいただきたいと思います。

これは別の面を考えてみますと、時短をして、それから労働時間の問題ですが、平成四年度末までに千八百時間に向けてできる限り時短をしていくという目標を掲げております。

これは別な面を考えてみますと、時短をして、それから労働環境をよくしなければ若い技能労働者を確保できないという面がありますので、そこはもうどうしても達成しなければならない一つの大目標であろうと思つております。その解決策としては、これからやはり工場などの生産設備などに対する設備投資もされることながら、労働環境の改善のための投資も相当しなければならない

それから次に労働時間、これは政府は、一応九九二年度末までに千八百時間という目標を掲げておりますが、特にこの造船労働者というのはこれまでの比較を考えていつたときにはどうなんであろう。

んじやないか、こう思つております。そういうことで工場の生産性の向上、これは先ほど申し上げましたように、やはり自動化を相当進めていく、それから効率化を考えしていく、そういう方向でやつていかなければ今後の造船業は将来を見通しての安定した運営が可能にならないというふうに考えております。

○福村松夫君 私は、今こうした優遇措置である臨時措置法を廃止できるような状況になってきている。そして二年先まで受注残を持っている。こういうような時期でなければそういう労働条件の改善というような問題についてはなかなか取り組めないと思うんです、現実の問題として。

そうすると、今は一番大事なときだというふうに思うんですが、そのためにも積極的な指導もやはりついていただかなきやならない、こんなふうに思いますので、これを希望として申し上げておきたいと思うんです。でも、それについてもやっぱりまだ心配が残るんです。

これが老朽化をしていくということ。これで建造がえの受注というのが急速に進むだろうということ。それで造船の受注がふえるであろう、こういうことで、は言えますけれども、それにもう一つ加わってIMOの決議というのがありますね。このIMOの決議によって二重船体になるということになれば、それだけ仕事量はかなりのものがあるといふことになるんです。これと労働力の関係、設備の関係というふうに考えていつたとき、局長の言われるようには、いろいろとこうしてもらいたいと、いう希望はあるとしても、その希望というのがなかなか厳しいんじゃないかなという感じがするんですけれども、その辺はいかがですか。

仕事量も相当ふえるなということになりますが、その点につきましては海運造船合理化審議会で検討された段階でもそういうことが既に予想されておりましたので、先ほど申し上げたピ-ロクの五百三十五万C GTの中にはそれらの要素もすべて織り込んだ上で予測を立てております。

そういうことで、今後のそういうような仕事の増大に対しましては可能な限り機械化、自動化で対応していきたいし、それが可能だと考えております。

だきたいんですけど、この海造審の答申で出された中でそういうことがみんな織り込まれている、こうおっしゃるわけです。そうすると、当然織り込まれた答申をしていなきいかぬのだと思いますけれども、例えは二重船体にして船価がそのままというわけにはいきません。必ず船価というのはアップされます。その船価がアップをされるということの影響、今度は海運業界ですね、それとのかかわりでということをあわせて考えていかなかきやならぬのでしょう。

そして、船価が上がるということと、もう一つ老朽船がいっぱいあるということ、老朽船がいっぱいあって、それがまだ使えるという状態だと逆に倅約をして使えるだけまだ使つていく努力、辛抱して使おうかということだつて起こり得る。いろいろそういう出てくる影響があるわけです。

私は——の出でくるであろう可能性がある影響について今申し上げたんだけれども、幾つもそういう影響というのは出でくると思うんです。この辺のところは、そういうものを全部見込んで海造費が出来たとすると時間がありませんから、例えば今年の一つのことです。船価が上がったということをどういう影響が出てきて、それにどう対応するからこういうふうにでないと、こういうふうになつたのかちょっと教えていただきたい。

す。それで造船所の仕事量もそれなりに増加するということになりますが、先生から御質問のあります海運への影響などを考えてみますと、大体輸送コストから考えますと一割前後輸送コストが上昇するのではないかと考えております。それで、それが輸入の原油の価格でどれぐらいの影響があるかというところまで考えてみますと、せいぜい一%というようなことではないかと思つております。

そこで、この二重船殻を強制されますと老朽船が出てくるわけがあります。古い船につきましては船齢をあるところで切つて、具体的に言いまして二十五年から三十年で二重船殻にしなければならない。そういうことを考えますと、二重船殻といふのは実際上改造是不可能であると考えられますが、そこでスクラップが出てくる。それでスクラップに対する対応がまた必要になつてくる、そういうふうに認識しております。

○稻村稔夫君 時間の関係がありますから、スクラップ問題はまたこれから伺いたいんですけれども、そこでもう一つだけ伺つておきたいのは、順番にうまく数字並べていくとそういうふうになるでしょう。そういうふうな答えにもなるでしょう。

しかし、例えば我が国だけはそういうことを守りましたといつても世界というのは人間の集団なんですから、人間の集団の中で必ずしもすべてがきちんと守られ得るのかどうかということはいろいろ問題があります。我が国だけはといったって、我が國の中だって守らない者が出てくる可能性だってあります。今のように船が残つていれば、違反だと知つても残つていればそれで使う。入港を許してもらえれば、入港できればそれでやつてしまつということだってあり得るでしょう。そんなことなども考えていくと、やっぱり古い船はそうするとみんなつかなければならぬということになります。

アメリカあたりは何か日本で開発した技術によるものは一つは認めないと何かとかいうようなことがあつたりなんかするようですが、そ

うすると、國によつてこそそういうきちんとした対応がされてはいるが、それはそれなりの問題あると思ひますけれども、それなりにやみで古い船を使うなんということはなかなかできないということになります。でも、そうみんながどこの國もなるわけじゃないです。我が國のやつを使つてもらうと思つたつて、またそうもならないです。そうすると、船を解体しなきゃならぬが、これだけの膨大な解撤といふものを我が國はできるんでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) 正直申し上げまして、老朽船の解撤問題は我々としても現在頭の痛い問題であります。国内での解撤の能力を考えますと、我が国が持つてゐる船だけでも処分できない。世界的に考えましても解撤の能力は不足していると考えております。これは我が國のような場合に、人手不足でもう解撤をしてゐる余力がなくなつてしまふに考へますと、それから一時解撤の量が非常に少くなつたために、昔東南アジア諸国で解撤をやつてゐた事業者が皆やめてしまつた、そういうふうな状況があるわけです。

そういう状況の中で、これから相当の解撤を進めていくことになりますと、これは世界的な規模で考えなければならぬわけですが、我が国の立場としましては我が國の持てる技術力、特に解撤につきましては安全の問題もありますし、それから解撤した場合に汚いものが出でくる、そういう汚染の問題もあります。

そういう問題も解決しながらその解撤の能力をふやしていくくといふようなことをかんがみますと、我が国と解撤に関心を持つてゐる東南アジア諸国、そういったところとの連携でこの解撤の事業がスムーズに進むようなことを考えていかなければならぬと思つておりますと、そういうふうなことで我が國でシンボジウムを開いたりあるいは解撤に関心を持っている國とバイでいろいろ話を進めたりといふようなことをやつておりますと、今後でくるだけ早い時期にそういうことが眞体化できるよう、そういうことで相当の努力を

しながら取り組んでまいりたいと思っております。

○稻村稔夫君 我が国で解撤の作業が非常に難しくなってきたというお話、これは今理由はある程度出ましたので、わかりました。人手不足だとかなんとかということがありました。今まで解撤に取り組んでいたほかの国が解撤から撤収していったという理由は何なのでしょうか。そして、そういう解撤に伴っている問題点は何なのでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) アジア諸国で解撤から撤収していく理由の一一番大きなものは、解撤する船が非常に少なかった、需要が少なかったというのが一番大きな原因だと思っております。

それで、今後そういうたる諸国に関心を持つて進めていただく場合には、我が国が持てる技術力、それとそいつた設備、一定の施設が要るわけですから、そういうものに対する投資の問題、こ

ういったものを考えてやらなければこの問題は前に進めないんじゃないか、そういうふうに認識しております。

○稻村稔夫君 そうすると、大体お考えはわかりました。我が国は人手不足が中心で解撤はとてもやれる状況ではなくなりました。だから、できれば国際分業みたいな形でやれたらいいと思います

そうすると、それに伴ってやっぱり出てくる問題点が幾つもあります。今のお話ではいろいろな例え、「地球にやさしい」技術ということをしようと、当然そうだと思うんです。そうしたら、その場合には、もちろん何かそういうものでもなかつたら、解撤だけでもつて何とか食つていって

くださいといいうのはなかなか難しいんじゃないかなうにも思うんです。

そうすると、我が國の船なら船を持っていくつて解撤してもうというんだったら、我が國の船を解撤したときにはこういう経済的なちやんとした援助がもらえますというような形のものがあわせて政策的につけていかつかたら分業というものは成り立たないと思うんですけども、その辺はいかがですか。

○政府委員(戸田邦司君) その辺の具体化のために、まず第一のステップとしまして、現在造船界、海運界、これがどういいう可能性があるか協議をしております。それらの結論にまつところも大きい

わけありますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

ようになりますが、やはり発展途上国のことを考えますと、相当の我が国からの技術的あるいは実質的援助が必要であろうと思つております。その辺については可能な限り早期に結論が得られる

い。

それを考えたときに、例えばまた、我が国の建築はJIS規格でなければコンクリートの骨も使えません。だけれども、それらの国だったらJIS規格でない規格外のものだつていいですよなんというようなことは通らないんです。我が国と同じように、やっぱりちゃんと対応できるような対策を立ててやらなきゃならない。非常に困難な大きな問題がいっぱいあると思うんです。その辺のところもあわせて私はきちんと対応を考えていた

だいたい、こんなふうに思います。

最後に、もう一分切れましたから大臣伺いまして、もうほんと私の持ち時間がなくなつてしまりましたから、本当はこここのところでもつともつと伺いたいことがあつたんですが、私はそのままに今これから中小のところに入れを積極的にやつてもらわなきゃならない。そういう時期に来ているのではないかと思ううか。そして、今申し上げたよ

うな、同時にあわせて出てくる解撤問題なども国際分業を考えるとしたら、我が国がぐあいの悪いものをよその国に押しつけたという形にならないよう対策をきちんと立てていただきなきゃならないんじゃないだろうか。そしてそれが我が国のみならず労働条件の改善とかハイテク化への対応とかいろいろ今我々がぶつかっている課題解決とあわせて進めていかなければならないという形になつていて思つますけれども、運輸大臣としてその辺についてどのような展望をお持ちになつておられるか、大変申しわけありませんが簡単にお答えをいただきたいと思います。

○國務大臣(奥田敬和君) 極めて重大な御指摘をいただきまして、本当に勉強になりました。私は

つくる人きれないな方だけ、あなた壊す人汚い方だけというわけには、それはまいらないことは事実であります。

○稻村稔夫君 終わります。

○及川順郎君 まず最初に、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止するということでございま

すけれども、大臣の先ほどの趣旨説明、提案理由の説明で、施行期日の満了ということが一つの理由であり、さらにまた産業体质の改善及び安定的な経営基盤の確立、こういうことが一つの背景となりまして、海運市況の好転の状況をにらんで期日より廃止するという、こういう御説明がございました。

やはり、臨時措置法を立法するときに私も造船不況の現地を見てまいりまして、そのときに非常に今もつて忘れられないのは、職場を失つて去る人たちの悲哀、これを本当に痛いほど感じました

は、長期的なしつかりとした見通しを立ててこの業界に対する国の指導というものを確立していくかなければならぬ、このことを強く感じております。

今、同僚委員の質問にございましたが、そういう意味で、臨時措置法が施行されました期間に実

施されました施策の成果をどのように評価し、そして完了したものと今後に残すべきものと、今後に残すというのは今後の国策の中に繰り越して組み入れるべき内容、これをどのように整理されているのかもう一回承りたいと思うわけですがござりますが、この点からお願いいたします。

○政府委員(戸田邦司君) 要点だけを申し上げさせていただきますが、完了したという認識につきましては、先ほどもお話し申し上げましたように、造船業全体の経営状況が非常によくなっている。それから、一つの大きな柱でありました設備の削減を行った結果、需給が非常にうまくバランスしてきました。それらは船価の面などに非常にはつきりと出てまいりおりまして、受注船価を見ますと、六十三年と平成三年を比べてみると約六〇%ぐらいの上昇になつております。もう以前のような赤字受注というようなことがなくなつた。それに、グループ化して過当競争の体質が全くなくなつた。そういうことから考えて、この法律が目途とした結果を見てみると、海運造船合理化審議会などでも指摘されておりますが、十分にその務めを果たしたといふふうに認識しております。

それで、今後の問題ですが、日本の造船を考えてみると、非常に長い間過当競争が激しかつた。それも、設備を拡大しながらの過当競争というような形だったわけですが、今後は設備ができるだけ現状を堅持して、今後の需要の増には自動化などで対応しながら、各社八グループあるわけですが、それらが協調すべきところは協調して今までのような過当競争体質というものを払拭しております。

○及川順郎君 この造船業界の状況を考えますと、今過当競争の部分を非常に強調されておられる。これはやはり経営者、経営する側に立つた視点にやはり重点が置かれているんじゃないかという感じがするわけですね。やはり建造需要の見通し、需給見通しという、こういう状況も大事であります。

そしてその育成したマンパワーの業界に就職した人たちに対する雇用の改善、これがやはり総合的に機能していないといけないと思うんですね。そういう意味で、確かに過当競争という意味で、言うなれば臨時法としての役割は終わつたと思いませんけれども、私はこの期間、造船不況から得た教訓というもののもとにしてこの業界に対する国の指導という面での総括は、非常にそういう意味ではまだ完全に詰めていない感じを率直にぬぐい去れません。これは今からでも遅くありませんので、その点はしっかりと総合的に総括をしていただきまして、そして残された部分は今後もこの点をぜひ要望いたしておきたいと思います。

そこで大臣、二十一世紀を展望しまして、世界の中の日本の造船業界の位置づけといふものは大臣を拝命して、今造船を中心に海の問題に触れられておりますけれども、我が国が今日のひとつ

○國務大臣(奥田敬和君) 私も昨年十一月に運輸大臣を拝命して、今造船を中心には問題に触れたときに、私は日本は本当に海に囲まれていて恩恵というものを改めて見直さなきやならない大事な時期だと思いました。

現在のVLCCのドック、これは大手造船に基础设施がありませんけれども、これで海運業界の需要を満たしていくのかという不安がやつぱりございます。供給不足による船価の大額な上昇を招いて、そして海運業界に大きな打撃を与えるのではないか、そういう心配が一部にございますが、この点に対する見通しとあわせまして、二〇〇〇年前後のピーク時の見通しで海造審の答申に盛り込まれております五百三十五万CGT、この見通し、これが果たして確実なものか、将来的に修正される可能性を残しているのかどうなのかというクエスチョンがあるわけですから、この点に対する政府の見通しはいかがでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) VLCCの代替期に入つて、VLCC用のドックが間に合うかどうかといふところにつきましては、これまで海造審での非常に大きな問題点だったわけです。我々としても点に対する政府の見通しはいかがでしょうか。

そこで、三Kをどうやって追放するかというようなことではあります。いわゆる中手関係について考えてみると、中手の造船というものは全部が全部そだとは言いませんが、大部分のものは割合設備も新しいものもありまして生産性も高い、工場もきれいである、そういう状況にあります。

そこで、三Kをどうやって放逐するかといふことではあります。いわゆる中手関係について考えてみると、中手の造船というものは全部が全部そだとは言いませんが、大部分のものは割合設備も新しいものもありまして生産性も高い、工場もきれいである、そういう状況にあります。

これから造船所のイメージとしまして、非常に技術力が高いとか将来の新しいものを開発していくとかあるいは環境保全技術などにも真っ正面から取り組んでいくとか、そういうことで造船所のイメージを新たにしていく、そういうことが必要であろうと思っております。

ただ、長期的な見通しですから、そこに若干の

運市況の安定、こういったものには政治の舞台の中でも何よりも最重点に取り組まなければならぬ重大なる課題であるなという認識で、今日の法律問題も含めましてそういった認識の上に立つて海運行政というものを進めてまいりたいと思っております。

○及川順郎君 ゼロ、四方を海に囲まれた日本でございますので、やはり世界のトップを行くといふか、その構えというものを持ちながら、それにふさわしい体制整備というものを念頭に取り組んでいただきたい。大臣、期待しておりますのでよろしくお願いしたいと思います。

政府に具体的な問題でちょっと確認をさせていただきたいと思います。

現在のVLCCのドック、これは大手造船に基础设施がありませんけれども、これで海運業界の需要を満たしていくのかという不安がやつぱりございます。供給不足による船価の大額な上昇を招いて、そして海運業界に大きな打撃を与えるのではないか、そういう心配が一部にございますが、この点に対する見通しとあわせまして、二〇〇〇年前後のピーク時の見通しで海造審の答申に盛り込まれております五百三十五万CGT、この見通し、これが果たして確実なものか、将来的に修正される可能性を残しているのかどうなのかといふところにつきましては、これまで海造審での非常に大きな問題点だったわけです。我々としても点に対する政府の見通しはいかがでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) VLCCの代替期に入つて、VLCC用のドックが間に合うかどうかといふことではあります。いわゆる中手関係について考えてみると、中手の造船というものは全部が全部そだとは言いませんが、大部分のものは割合設備も新しいものもありまして生産性も高い、工場もきれいである、そういう状況にあります。

そこで、三Kをどうやって放逐するかといふことではあります。いわゆる中手関係について考えてみると、中手の造船というものは全部が全部そだとは言いませんが、大部分のものは

これから造船所のイメージとしまして、非常に技術力が高いとか将来の新しいものを開発していくとかあるいは環境保全技術などにも真っ正面から取り組んでいくとか、そういうことで造船所のイメージを新たにしていく、そういうことが必要であります。

ただ、長期的な見通しですから、そこに若干の

い感じがいたしますので、中小に特に次はぜひ手厚い、内容を分析いたしまして、対応をお願いしたいと思っております。

やはり、事業をするにはまず人づくりからとうございますけれども、さきの造船不況のあります、このことがありますけれども、さきの造船不況のあります、このことがあります。

そこで、造船学部では造船学科が相次いで名称変更をしたり大学の学部名から消え去らうというような、こういう動きがあるわけでございます。

そこで、造船学部の人づくりを学科の点からちょっと伺いたいわけでござりますけれども、現在、大学、高校の教育体制で、言うなれば世界のリーディングカンパニーたる日本の造船技術の承継、

こういう点で、造船不況から非常に教育部門が縮小される中で危機感を持つている。しかも、高度化される技術に対する対応ということから考えますと、やはり若手の人材育成というのは非常に大事な要素になつてくるわけでござりますが、この点に対する見通しはどうにお持ちでございましょうか。

○政府委員(戸田邦司君) まず、大学関係であります。先生のお話ありましたように、学科の名称は前は船舶工学科とか造船科とかそういう名称だったんですが、最近は海洋関係全般に間口を広げまして、海洋船舶工学科とかそういう名称に変わつておられます。

そこで、そういうところを卒業した人たちがどういうような就職状況になつておられるかについて見てみますと、数年前まではいわゆる金融関係に相当人が流れていたというような状況もありますが、最近の状況を見ますとかなり造船所に就職する人がふえてきています。今後も学科の維持発展が可能であると考えております。

今後の問題としては、やはりそういった高校がある地元との関係も非常に大事かと思ひますが、あります。これにつましましては今まで造船関係の学科を廃止してきた高校が相当あります。我々も実態をいろいろ聞いておりまして、陳情を

受けたりしております。我々の方からもこれまで文部省にお話し申し上げてきましたが、これからもそういう実態なるべく詳しく調べた上でおりで大学工学部では造船学科が相次いで名称変更をしたり大学の学部名から消え去らうというような、こういう動きがあるわけでございます。

そこで、造船学部の人づくりを学科の点からちょっと伺いたいわけでござりますけれども、現在、大学、高校の教育体制で、言うなれば世界のリーディングカンパニーたる日本の造船技術の承継、

こういう点で、造船不況から非常に教育部門が縮小される中で危機感を持つている。しかも、高度化される技術に対する対応ということでから考えますと、やはり若手の人材育成というのは非常に大事な要素になつてくるわけでござりますが、この点に対する見通しはどうにお持ちでございましょうか。

○政府委員(戸田邦司君) まず、大学関係であります。先生のお話ありましたように、学科の名

称は前は船舶工学科とか造船科とかそういう名称だったんですが、最近は海洋関係全般に間口を広げまして、海洋船舶工学科とかそういう名称に変わつておられます。

そこで、そういうところを卒業した人たちがどういうような就職状況になつておられるかについて見てみますと、数年前まではいわゆる金融関係に相

当人が流れていたというような状況もありますが、最近の状況を見ますとかなり造船所に就職する人がふえてきています。今後も学科の維持発展が可能であると考えております。

○政府委員(戸田邦司君) 船舶からの排ガス問題につきましては余り一般では議論されていないよ

ういう状況もありましたが、北欧諸国などは前から組み等について検討している、こういうような状況も承知しておりますけれども、この経過と導入の見通し、日本政府としての対応、それについての見解を承りたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 船舶からの排ガス問題につきましては余り一般では議論されていないよ

ういう状況もありましたが、北欧諸国などは前から組み等について検討している、こういうような状況も承知しておりますけれども、この経過と導入の見通し、日本政府としての対応、それについての見解を承りたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 船舶からの排ガス問題につきましては余り一般では議論されていないよ

ういう状況もありましたが、北欧諸国などは前から組み等について検討している、こういうような状況も承知しておりますけれども、この経過と導入の見通し、日本政府としての対応、それについての見解を承りたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 船舶からの排ガス問題につきましては余り一般では議論されていないよ

ういう状況もありましたが、北欧諸国などは前から組み等について検討している、こういうような状況も承知しておりますけれども、この経過と導入の見通し、日本政府としての対応、それについての見解を承りたいと思います。

ところであります。これもできるだけ早い時期にそういう技術が可能になるように、また技術が可能ななったところでそういうような規制を国際的に課していくというような方向で考えていました。○及川順郎君 時間が参りましたので、大臣に最後に一つだけ伺つておきたいんです。運輸省でテクノスープライナーの開発、これに取り組んでおりますけれども、大臣はこの開発についてどのようにお考えになつておられるのか、この点の所見を承りまして、私の質問を終わります。

○國務大臣(奥田敬和君) 大変、テクノスープライナーの実用化には大きな関心と期待を持っております。

これは平成六年の実験段階までに今予定どおりスケジュールが進められておりますけれども、「海の新幹線」と申しますが、物の流れ、人の流れにおいて画期的な役割を果たすであろう。大体時速九十キロから百キロをめどにして一千トン以上の貨客を運ぶことができる。一日の日帰り圏で物が運べ人が利用できるという形になりますと、陸上の今日の交通状況のいわゆる飽和状態にも近い状態を考えるときに、このテクノスープライナーの実現によりて日本は本当に、先ほど先生が御指摘されたように、四方を海に囲まれているその立地条件と申しますが、そういうことをフルに生かすことによって北海道から沖縄という細長い列島の構造、これが海路を利用することによって私はしばらくの国づくりができると大きな期待を抱いております。

それから、海運の影響を直接受ける造船につきまして、五年間でこれを何とか達成しなければならないという目標はありました。このような相当いい結果になるという予想は一〇〇%はしていません。そういうようなことで、海運の好転につきましてはかなり悲観的な見方をしていました

思つております。

成が必要なのではないか、この辺についてはいかがお考えでしょうか。

○政府委員(戸田邦司君) タンカーの二重船殻構造の問題につきましては二つの問題があろうかと思います。一つは、技術的に我が国の造船所でそれが問題なく建造されるかどうかという点、それからもう一つは建造能力の面で、キヤバシティーの面で問題がないかどうかという点あります。

第一の点につきましては、既に二重船殻構造の

タンカーを建造しているところでありまして、こ

の問題は完全にクリアできましたと思っております。

第二の問題につきましては、我々の予想では、具体的なそれぞれのタンカーの代替を考えて予測したところでも我が国的能力をもって十分にこなし得ると考えているところであります、これにつきましては先ほど申し上げましたように、海造審で指摘されておりますように、もし供給力不足というような事態に立ち至ると大問題でありますから、二年ないし三年の間隔を置きながら現実の状況を見詰めていきたい、そういうふうに考えております。

○吉田之久君 なお、先ほど来各委員の御質問の中でも造船業界における今後の人手不足は極めて深刻なように思います。三K職場の代表のようにさえ思われている面がある。先ほどの御答弁でも、この人手不足の招来が解消できないようであるならば造船業界の安定化にはならないとお答えになつておりますだけに、極めて重大な問題だと思ふんです。

今、現状の中では造船業界で働く人たちの中に外国人の労働者かどのが入ってくるあるいは今後そういう外国人労働者が入ってくる可能性が大きいにあると思われるのかどうか、あるいはその対策について。

○政府委員(戸田邦司君) 現在、外国人労働者がどれくらい入っているかということにつきましては、各社いろいろ話を聞いておりますが、外国人労働者といいますか外国からの研修生が相当入つ

てきておりますが、それらの方々は一定期間たちますとそれぞれの国に帰っていくと、いうようなこ

とで研修しているわけでありまして、それ以外につきましては、大手、中手考えますと外国人労働者が入っている状況にはありません。小造船所でないかと、こう言われますと、その辺については若干確信がありませんが、やはり非常に技能を要求されるというようなことですので、恐らくないだろうと思っております。

○吉田之久君 ありがとうございました。

○寺崎昭久君 平成三年十二月の海造審答申によりますと、「過当競争からの脱却が図られるまでになった」と記載されているわけであります、運輸省の判断もこの点については同じなのかどうか。もし同じ認識を持っておられるとすれば、何をもつて過当競争からの脱却が図られたと判断されたのか。さらに言えば、適正な競争と過当競争の境目というものをどのように理解されているか、そこまで言つていただけるとありがたいんです。

○政府委員(戸田邦司君) 過当競争からの脱却といふようなことであります、過当競争、表面から見ますとなかなかわからない問題でありますて、やはり当事者の造船所から事情を聞いて、一つの商談について幾つかの造船所が競い合い、その場合に安値でも無理やり受注する、とつてしまふというようなところが過当競争であります。そういうことについては最近ほとんどといいますか皆無になつてしまっているということで過当競争がなくなつた。それは現象面で考えますと、船価にあたりして安値受注などは絶対にしないというようになります。

○寺崎昭久君 構造的な不況時における政府の産業に対する指導というのと、経営が一定の安定度を増した状態の中における行政指導というのとお

いうことが適正な競争ではないかと思つております。

○寺崎昭久君 造船業には昭和四十三年以来、いわゆる船腹調整制度というのが認められておりまつけれども、この今の海造審答申によりますと、需給の安定に対しては事業者みずからが責任を持つて対処するべしという文言も見当たります。この需給安定について行政というのはどういう立場に立つてゐるのか、この点は基本的な問題なので運輸大臣に御答弁をお願いしたいと思いますが、よろしくお願ひします。

○國務大臣(奥田敬和君) 御指摘のように、長期にわたる需給安定の見通しというは何よりも重要な認識をいたしております。

したがいまして、先般海運造船合理化審議会の答申においても、従来のように造船業者みずからが再び設備過剰の状態で過当な競争に陥ることの絶対ないよう、二度と繰り返さないといつこういう教訓の上に立つて、これから需要に關して設備を、船台をふやしていくたらに需要に即応した体制ではなくて、現在の体制をより近代化し環境改善してこれに柔軟に対応していく、二度と過ちは繰り返さない。あれだけ過去において構造的な過剰状態、不況状態を経験して労使とも血の出るような経験の中で今日の合理化を達成して、陰には涙も悲哀も経験した上で今日の状態になつてしまふというようなところが過当競争であります。そういうことについては最近ほとんどといいますか皆無になつてしまっているということで過当競争がなくなつた。それは現象面で考えますと、船価にあたりして安値受注などは絶対にしないというようになります。

したがつて、もうハイテク技術を使使した高度な、三K産業からの脱却と同時に労働環境も待遇もよくしていく方向の中での、こういった方向で労使一体体制で努力したいという強い決意でござい

のぞから異なつてくるべしと考えます。

そういう意味で、今後造船事業に期待すること、指導すべき重点課題、ただいま大臣の御見解の中にも触れておりましたけれども、改めてお伺いしたいと思います。

○政府委員(戸田邦司君) 今後の造船業の運営の最大の眼目といいますと、やはり市況の安定、事業運営の安定、これが最大の眼目であろうと思

います。造船労使の努力によって今回の臨時措置法が廃止されまるまでになつたということはまさに御同慶の至りと言ふべきであろうと考えておりますが、まああしかしながら、これから先もいろいろ難しい問題が起くるのではないかというのがこの業界の一つの特色であろうと思うんです。

そういう意味で、行政におかれましても、今後、造船労使の努力によって今回の臨時措置法が廃止されまるまでになつたということはまさに御同慶の至りと言ふべきであろうと考えておりますが、まああしかしながら、これから先もいろいろ難しい問題が起くるのではないかというのがこの業界の一つの特色であろうと思うんです。

○寺崎昭久君 取り巻く環境が大変厳しい中で、造船労使の努力によって今回の臨時措置法が廃止されまるまでになつたということはまさに御同慶の至りと言ふべきであろうと考えておりますが、まああしかしながら、これから先もいろいろ難しい問題が起くるのではないかというのがこの業界の一つの特色であろうと思うんです。

○委員長(喜山昭範君) 他に御発言もないようであります。——別に御発言もないようですから、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ください、質疑は終局したものと認めます。

○寺崎昭久君 構造的な不況時における政府の産業に対する指導というのと、経営が一定の安定度を増した状態の中における行政指導というのとお

法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(筆山昭範君) 全会一致と認めます。よつて、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。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(筆山昭範君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午前の審査はこの程度にとどめ、午後零時二十分まで休憩いたします。

午前十一時三十七分休憩

○委員長(筆山昭範君) ただいまから運輸委員会を再会いたします。

午後零時三十一分開会 ○委員長(筆山昭範君) ただいまから運輸委員会を開会を願います。

○佐藤三吉君 さようは、朝日が覚めて私鉄連の質疑のある方は順次御発言を願います。

○佐藤三吉君 さようは、朝日が覚めて私鉄連のストライキで随分私も参りましたけれども、ある意味では春闘の山場だなということを実感しました。これは、運輸大臣の所管のくるまへんの皆さん、この後次々出でてくるんじやないかと思いますが、まず、ことしの春闘に対して大臣の認識といふかどういう理解を持っておられるのか、そこからひとつ入ってみたい、このように思いました。

○國務大臣(奥田敬和君) ことしの春闘は本当にバブルが崩壊して、各企業も大変厳しい見通しの中でこういった春闘を迎えたわけでありますけれども、私たちの想像以上に今度の賃上げをめぐるベースに対しては経営側も非常に厳しい姿勢での対応が迫られたようになります。組合側もベース面ばかりでなく、労働時間の短縮や労働条件の改善等々厳しい環境の中で話し合われたのだと

思っております。

残念でしたのは、私鉄関係においては長年の定着した形がことしはどうしてもまたまらない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。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(筆山昭範君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午前の審査はこの程度にとどめ、午後零時二十分まで休憩いたします。

午前十一時三十七分休憩

○佐藤三吉君 ことしの春闘は、私は端的に言って、日経連の会長の永野さんとソニーの盛田さんとの間に論争がありましたように、今国際的にも日本が経済摩擦の原因になつてゐるよう、異質

おります。

○佐藤三吉君 ことしの春闘は、私は端的に言って、日経連の会長の永野さんとソニーの盛田さんとの間に論争がありましたように、今国際的にも日本が経済摩擦の原因になつてゐるよう、異質の風潮はぜひとも定着させていきたいなど願つております。

○佐藤三吉君 ことしの春闘は、私は端的に言って、日経連の会長の永野さんとソニーの盛田さんとの間に論争がありましたように、今国際的にも日本が経済摩擦の原因になつてゐるよう、異質の風潮はぜひとも定着させていきたいなど願つております。

ら辺の問題について国際的に異常な点があれば劣使にきちんと指導をしていくのも、これは私は運輸省なり大臣の役割の一端じやないかと思うんで

ですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(奥田敬和君) やはり経営の内部干渉はするわけにはまいりませんけれども、私も民鉄協会の会長や理事長さんともお会いし、なつかつたと思います。

午前十一時三十七分休憩

○佐藤三吉君 ことしの春闘は、私は端的に言って、日経連の会長の永野さんとソニーの盛田さんとの間に論争がありましたように、今国際的にも日本が経済摩擦の原因になつてゐるよう、異質

のため年齢は平均で四十七、八歳という高齢化になっています。しかも、東京では三千台、全国では三万台の車がやむなく休車状態に追い込まれております。

○政府委員(水田嘉應君) タクシーについての御質問でございます。

先生御指摘のとおり、労働力不足問題といいますか実

がタクシーにも及んでおりまして、運転手が足りないということで車が稼働していないという状況がございます。

○佐藤三吉君 イギリスの労働組合のように、す

べての中小を含んで、官も運輸一般労連という格好で、そういうくるまへんが全部総結集した中の賃金闘争というのではなくて、日本は個々ばらばらでありますから、中小にいくほどその度合いが強いわけです。

そこで、きょうはひとつ東京のタクシー運賃の改定問題を含んで、「一、三聞いておきたい」と思つ

りますが、これをよく調べて聞いてみると、やっぱりこれはある意味では、ある意味と言つては申しあげないですが、運賃の改定じやなくて春闘ですね、タクシー労働者の。

そういう意味で取り上げてみたと思うんです

が、景気浮揚をどうするかということと懸念な議論をなさつておるわけですね。その一番大きなのは

何かといえば、内需ですね。そういう意味でことしの春闘というのは、私はやっぱり期待が大きかったと思うんです。それがまた相も変わらずといふ格好になつた、たまらずに私鉄がストライキに入った。こういうのがけさのストライキの実情

になりました。

そこで、きょうはひとつ東京のタクシー運賃の改定問題を含んで、「一、三聞いておきたい」と思つ

りますが、これをよく調べて聞いてみると、やっぱりこれはある意味では、ある意味と言つては申しあげないですが、運賃の改定じやなくて春闘ですね、タクシー労働者の。

そういう意味で取り上げてみたと思うんです

が、一つは、タクシーの実態を今度勉強させても

らいまして驚きましたのは、佐川問題にもちよつと驚いているんですけれども、そことは直接結び

つかぬのですが、例え一般に新聞報道で言われますと、乗車拒否をやるとか余り芳しくない声が聞こえますね、タクシー関係で、かつては神風

タクシーといふのもあるたようこともあるんで

すが、最近の中では、これは運輸省にちょっとお聞

きしたいのは、タクシーの運転手になり手がなくなつちやつて、そして絶対数が不足している。そ

のため年齢は平均で四十七、八歳という高齢化になつていて、しかも、東京では三千台、全国では三万台の車がやむなく休車状態に追い込まれております。

○政府委員(水田嘉應君) タクシーについての御質問でございます。

先生御指摘のとおり、労働力不足問題といいますか実

がタクシーにも及んでおりまして、運転手が足りないということで車が稼働していないという状況がございます。

○佐藤三吉君 それは確かにあります。

がタクシーにも及んでおりまして、運転手が足りないということで車が稼働していないといふ状況がございます。

して見ると、数字で見ると賃金が年収で約七十万から百万ぐらい低いように感じるんです。それから、労働時間が驚いたことに年に二千六百時間というのが挙がってきてるんですが、これは事実ですか。そしてこの原因は何ですか。

○政府委員(水田嘉蔵君) タクシー労働者の労働条件の問題でございますが、私どもは労働省の統計等から把握をいたしておりますが、まず賃金につきましては、一般的労働者に比べますと、ます賃金につきましては、一般的労働者に比べまして二割ぐらい安い、低いという状況にござります。それから他方、労働時間につきましては一割ぐらい多いというような、ちょっと今細かく数字を持ち合わせておりますが、大まかに言いましてそんなような状況にあるというふうに理解をいたしております。そういうふうに労働条件が非常に悪いわけでございますので、自然と運転者が集まりにくいということでございます。

当然のことながらタクシー事業といいますのは、コストを見ますと大半が人件費でございます。その人件費について合理化の余地がほとんどないというふうなことをございましてタクシー経営そのものが苦しくなってきておる、そして労働者が今申し上げたような労働条件になつておる、それが実情ではなかろうかというふうに思つております。

○佐藤三吾君 大臣はこういう実態を承知しておるんですか、どうなんですか。

○国務大臣(奥田敬和君) 労働力不足、タクシードの運転手さんの不足状況、そしてその原因が労働条件といいますか待遇が悪い。前回の東京のタクシー値上げ、全国一律でやりましたけれども、そのときも労働条件の改善にこれを振り向けるということを理由で値上げを了承した。ところが聞いてみると、増収率を九・六%くらい見込んで、これだと平均して年収に換算して六十万くらいの増額に振り向けるのであるうと思っておったところが、実際にはこの値上げによって予定の増収ができない、六%くらいの増収にとどまつた。で

げで要望してきている形の中の八〇くらいをめどにすべきじやなかろうかなと、そういう形を念頭に置いてお答えしたわけでございます。

ところで、やっぱり引き上げといいましても、これは利用者の立場も考えなきやなりませんし、かといって引き上げたら、今度はタクシーから利用客の足が遠のくようなそういう形になつてもこれまでの意味ありませんから、その辺の形をよく見きわめまして先生の御指摘の趣旨に沿つよう、労働条件の改善、主たる目的をそちらの方に向けて検討してまいるということでお答えにさせていただきたいと思います。

○佐藤三吉君 ここに覚書という協定があるのを見ると、協会側と労働者側の間にそういう取り決めが交わされておるようです、申請が認可になつた場合にはこうするということをね。その約束の中でペーセンテージが出ておるということですから、それを大臣の方で、また運輸省の方で認識をしておると思いますけれども、ぜひひとつそれが実行できるようお願いしたいと思うんで

そこで、この運賃の申請に対する大臣の認可というのをいつごろ御決断なさいますか。  
○政府委員(水田嘉蔵君) 運賃認可の時期の問題でござります。先ほど私どもは銳意検討しておりますことを申し上げたわけでございますが、こ<sup>ういう東京地区のタクシー運賃改定につきましては、経済企画庁との協議を経た上で、さらに物価問題に関する閣僚会議の了解を得る必要があるわけござります。</sup>

したがいまして、今後スケジュールについても経済企画庁と協議しながら決めていきたいということです。何日はどうするといふことは言えないわけですが、大臣が実力大臣ですから一声で決まるたぐいのものだと私は思うんで、これはひとつ、

今言ふように労働時間の問題もことしの四月一日からという前提に立つてますからそれから今度の三五年じゃもう短過ぎると、性能がよくなつたら五年にしろとかいろいろ議論があつたでしょ。そういう議論も含めて議論しておるわけですか、どうなんですか。

○國務大臣(奥田敬和君) 先生の御趣旨を踏まえまして、時期を、そうした誤らないような方向で努力をいたします。

○佐藤三吉君 どうもありがとうございます。そこで、今度は、この問題は一応おきまして、車検の問題にちょっと行かせていただきたいと思うんです。

たしか二月二十日ころの新聞で行政改革審議会議の見直しについて議論をされておるということを拝見しました。これはどの程度の議論になつたのか、どういう方向で議論しておるのかちょっと教えてください。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。

行政審議会臨時行政改革推進審議会でござりますが、こちらの方の世界の中の日本部会という部会におきまして車検の緩和等についての審議が二月二十六日から開始されておりまして、第一回目が二十六日に行われまして、そのときに現状説明をいたしまして引き続き討議することになつております。

○佐藤三吉君 いや、討議をするのは二月二十六日から討議するんですね。その方向というのはどうなんですか。例えば、現行の前整備後点検というのを前点検後整備、こういう方式に改める、こういう方向ですか。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。前整備後点検、後検査というようなことも踏まえまして、検査全般、整備も含めまして現在委員の方からの質問に対して私ども現状説明をしておるところでございまして、まだ引き続き審議会が持たれることになつております。ですから、まだ

す。

○佐藤三吉君 ちょっとと要を得ませんね、審議中であることは間違いないようですがね。一時、今まで車検を見直せという答申がございまして、それを受けまして五十七年に法律改正をしまして、乗用車については從来二年であったものを三年にしているわけでございます。今回の行革審におきましては、その後十年たつたということで、自動車の技術の進歩あるいは使用実態等の実情を踏まえまして、全般的に諸外国の情勢等を踏まえまして見直しが今討議されつつあるところでございまして、具体的に何年にしろというようなことはまだ言つておりません。

○佐藤三吉君 なかなか口が重いようですから。これは、運輸省はどういう態度ですか。  
○政府委員(堀込徳年君) 先ほどから御説明いたしておりますが、審議会で取り上げられ議論している段階でござりますので、私どもいたしましてはその行革審における審議状況あるいは関係の皆さん方の御意見等を踏まえまして、あるいは最新の技術進歩、使用実態というものの推移を見守りながら検討していくということをございましてはあります。

○佐藤三吉君 いや、討議をするのは二月二十六日から討議するんですね。その方向のはどうなんですか。例えば、現行の前整備後点検というのを前点検後整備、こういう方式に改める、この方向ですか。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。前整備後点検、後検査というようなことも踏まえまして、検査全般、整備も含めまして現在委員の方からの質問に対して私ども現状説明をしておるところでございまして、まだ引き続き審議会が持たれることになつております。ですから、まだ

しょう。

○政府委員(堀込徳年君) 先生御指摘の点につきましても委員の方から指摘されまして、私ども現在点検整備をした後に検査をするという意味におきまして非常に安全面の点検整備の実施率といふものが担保されるという考え方をございます。

○佐藤三吉君 それ以上言つてもなかなかこの問題は進まぬでしようから、これはこちらにしておきますけれども。

そこで大臣、前回の私の質問から約四ヵ月ぐらいたちましたね。そこで、問題の成田のシンボジウムを五回ですか。このうちの三月十九日の議論を見ますと、だんだんかなり話がかみ合つてきましたけれども。

○佐藤三吉君 それ以上言つてもなかなかこの問題は進まぬでしようから、これはこちらにしておきますけれども。

○佐藤三吉君 そこまで大臣、前回の私の質問から約四ヵ月ぐらいたちましたね。そこで、問題の成田のシンボジウムを五回ですか。このうちの三月十九日の議論を見ますと、だんだんかなり話がかみ合つてきましたけれども。

当初の感情的なお互いのぶつけ合い、そこから反省、そして問題点を絞る、その問題点に関する双方の意見、それに今度は調停案的なそういういたたみになってきて、まさに論議がかみ合ってきたとおもつております。

したかいもして 隅谷委員会のそういうないろいろな中間的な結論を待って、運輸省としても、我々の願いは二期工事の円満な完成の方向にどういう形で協力の糸口が探れるかということでござりますので、なおそりういた面については慎重にかつ謙虚に耳を傾けながら、和解に向かって努力をいたしたいと思っております。

といふは運輸省であり政治家であり、権力を持つ側だと私は思うんです、この問題に限つて言えば。

おると思つんですね。しかし、この先生方が終始この問題を担当するわけにはいかないわけで、やっぱり皆さんの方が、運輸省なり大臣なりが隅谷先生と同じ心境というかそういう信頼関係を取り戻す作業をやらないと、これは問題解決にならぬわけですから、そこはひとつぜひ誤りのないよう私の方からもお願ひしておきたいと思いま

さてそこで、国労問題に入りたいと思います。  
これは大臣、この間も私申し上げておつたんで  
すけれども、あの大臣と私がやりとりした翌日に  
中央労働委員会の会長が、もう今は年度末ですが、  
この年度末までにひとつ問題解決をする、こうい

こつてゐるわけですから、そういう意味でせひ

の問題の解決になお努力いただいて、できるだけ早くひとつ信頼関係を取り戻す作業をお願いしておきたいと思います。

この問題と関連して私は国労問題を出しましたのが、いずれにしましてもそこら辺について大臣は四ヶ月の感触で成田問題はかなり今のお話を聞きますと自信が出てきたような感じがするんですですが、そう受け取つていいですか。

○國務大臣(奥田敬和君) 自信が出てきたと言つと、大変また問題も惹起するかと思います。

う会長声明を出しまして作業が進んでおると思う  
んですが、これはいかがでしよう。  
○国務大臣(奥田敬和君) 今、本当にデリケートな時期だと思うんです。先生との質疑の中で、ともかく三月末、年度内をめどにいわゆる中労委側でせつかくの和解案を申しますが、そういう形のことと汗をかいておられる段階ですから、これに関して余り立ち入ったことはいかがかな  
と。

とは申しながら、やっぱり私は私なりにあの先生の御提示に従つて汗をかいてみようという気持になつて、その後各方面と接触をいたしましたことも事実です。ただし、あくまでも中労委側のそういうた御努力に水を差すことがないよう、むしろ何かの側面からお手伝いができるだらうかなという形での可能性を探つておつたという形でございます。したがつて、この年度末にいかなる形の御提案が出てくるか、私としても目下熱い気持ちで注目をいたしておりますという段階でござります。

○佐藤三吉君 この問題は、私が先ほど申し上げた中にござりますよう二つあるんですね。

一つは、千四十七人ですが、国鉄労働者で職を失つておる方々、これを再就職を含んで救済するという問題が一つです。もう一つの問題は、いわゆる地方労働委員会が下当労働引島の女傭市合を

出した。その不当労働行為の救済命令が、結局使用者の方の拒否によつて中央労働委員会に持ち込まれておるということなんですね。しかもそれが二年有余たつと、地方労働委員会、これはほんと全国の地方労働委員会がかかわっておりますから機能麻痺に陥つておるわけです。権威もなくなつてきておるわけです。事が不当労働行為でないや私はそうは言ひません。あつせん、調停仲裁など

行為に對しては當然のことでしょうが、不当労働行為に対してもある意味では労働裁判所的な役割を果たしておるわけです。そこにはまた地方労働委員会の権威があつたわけです。ところが、それが今までにこの国際問題で垂れ落としたものが崩壊してしまったのです。

うとしておるんです

そういう意味での処理の問題ですから、私は率直に言ってこの問題は、運輸省が所管省であると同時に深く国鉄、国鉄といえば鉄道省というように前々から運輸省の分身みたいなものですね。言いかえれば、そういうたぐいの内容のものですから、私は傍観者であってはいかねと思うんですね。そうじやなくて、ある意味では加害者でもあります。ある意味ではこの問題を解決しなきやならぬ本当の役割は運輸省であり運輸大臣である、政府である、そういう認識のもとにこの問題に対応して

う思つておるわけです。  
中央労働委員会の事務局長のお話を聞いてみて  
も、随分大臣汗をかいていただいたんでしよう、  
環境がよくなつたと言つています。環境がよくなつたと言つておりますが、なお今大詰めの段階  
に来て、そこら辺にもう一つ、二つ、三つという難  
所があるよう感じがします。それだけに私は、  
運輸省、大臣が何か他人ごとという格好ではなく  
てみずからこの問題の解決の主導的な役割をする  
んだと、こういうものでないとこの問題は片づか  
ないという性格を持っておりますから、そこら辺  
はひとつ大臣の方で受けとめていただいて、もう  
全力を挙げた御努力をお願いしたいと思うんです

○国務大臣(宇田敬和君) 全力を挙げて努力いた  
したいと思っております。そのためにもこの年度  
末いっぽい熱い期待を持って見守つておるわけで  
ござりますけれども、中労委の御見解を承りたい  
など。

その前に、事前運動と申してはあれですけれど  
も、各JR企業の経営者とともにこの問題について懇  
談も、こまごまと、さまざまに当事者たちの情

言わしからぬしかし、それでまた当事者である洋  
事事業団の再就職経緯等も個別問題に至るまで果  
たして誠意に欠くるところがなかつたかどうか、  
まあいろいろな問題、また個別の解雇者にもお会  
いをいたしまして、そしてJR企業以外に他企業  
で働く、という形に付けてござる、うろもきらなり。



ターミナルに営業所の機能を移すということの申請を出してもらいました。事業計画変更のまた認可申請という形になるわけでございますが、もとのターミナル営業所の機能を移すという申請をしていただきまして、実は同日付で認可をさせていただいたわけでございます。

ただ、事実行為としてまだその水戸のターミナルを茨城佐川が使っておるということは、これは都市計画法上問題があるわけでございまして、これについても私ども茨城佐川を指導しておりますので、順次改善しつつあるというふうに聞いております。

以上でございます。

○佐藤三吾君 どうも局長のは、何かこう要領が悪いのか、皆さん聞いておってわからなかつたでしょ、率直に言つて。

問題は、水戸の市役所なりの皆さんに聞いて不思議でならぬのは、県を通じて運輸省に問い合わせたところがそれはだめだと、したがつて申請を取り下げるという指導をしておる。そこで市の方は佐川の方がいや御心配なく、もう間もなく許可が出来るんです、こういう何というか態度を表明して、そんなばかなことはないじゃないかと言つたら、関東運輸局の方から許可しましたと。こういうふうにいわば佐川の方が行政よりも非常に精通しておるわけですよ、言いいかえれば、それを歴然と示しておるわけですね。

よくこれを考えてみると、宮澤内閣ができてから変わったような感じもするんですね。そうすると、奥田さんが運輸大臣になつてから変わつたのか、変わつたとすれば一体そこに問題があつたのか、こういうたぐいの疑問を持たざるを得ないんです。大臣、これは笑い事じゃないんですよ、あなた。そこで、日にち的に見るとそういうふうになる。この辺がすかつと今の局長の答弁聞いておつてもしない。やっぱり、局長自身が説明しながら、心の中ではこれは本当に説明しにくいのうといふやうながら説明しているような

感じがするんだね。

やつぱりそういうものは、私は何もこの問題で申請という形になるわけでございますが、もとのターミナル営業所の機能を移すという申請をしていただきまして、それはできませぬ。今言うように、自治体の側から見ればはつきりと運輸省に問い合わせた結果、それはできませんから取り下げを申請するようにしております。今言つたとおりに、佐川の方がいやそんなことではない、間もなく認可されるはずです、そうしたらそのとおりになつてあらわれてきました。これは厳然たる事実で、私も直接水戸の市役所の皆さんからそういう意見も聞いておるのですが、ここに問題があるんですよ。すつきと皆さんにわかるよつな答弁できませんか。

○政府委員(水田嘉蔵君) 前の予算委員会で種田先生からも同じことを言われまして、説明が下手でまことに申しわけございません。

登場する会社が二つあるわけでござります。北関東佐川といふ路線業者と茨城佐川といふ区域業者、二つあるわけでござります。それで、水戸市から問い合わせを受けたのは北関東佐川、路線業者の方の北関東佐川に関する部分でござります。この関係は、実は私ども建設省とも十分調整をして問題ないよう措置をしているところでございます。ただし、この北関東佐川についても現在まだ新しい営業所の設置について——荷扱い所になるんですか、の設置について認めたわけではございません。認めたわけではありませんが、水戸市に

うことを我々が認めたということは、これは行政として不適切であるということでございまして、この点につきましては至急是正させる必要がある

ということで、先ほど申し上げましたとおり、是正指導をいたしました結果、もとの場所に戻る、水戸ターミナルは使わないという形で申請が出ておりまして、それを即刻認可するという形にさせていただきました。

それから、事実行為として茨城佐川がこの水戸ターミナルを使わないようにもう一度我々指導いたしておりまして、順次改善を見つつあると大体以上の状況でござります。

○国務大臣(奥田敬和君) 先生から、何が私が十一月に大臣拝命以来この水戸ターミナルの問題が突然浮上してきたというような形で、誤解を与えるだけませんのはつきり申し上げますけれども、大体このターミナル使用の申請が行われたのは、厳密に言えば平成三年の八月十二日でござります。

したがつて、こういった形の中のいろいろな経緯を今こちやこちやと説明しておりますけれども、要は茨城佐川が使っていけない形の中に営業所をつくってきた。しかも、建設省では同意を与えることができないという形の趣旨徹底を欠いて茨城の陸連の方がそれでもいいような返事をしたというような経緯でございました。先生の御指摘されたとおりに、これは許してはいけない事実であつたわけであります。

したがつて、その事実認定を承りまして、直ちにもの法に適合するような形で茨城佐川の営業所を撤去しなさい、そしてもとの営業所在地に変えなさい、そういうふうな命令でござつたのですか。労働基準法違反であるとか労働安全衛生法違反であるとかいろんな事象が運輸省の行政処分の問題を見ましても、いわゆる六十二年以後に皆起つておるわけですね。やられておるわけです。

それまでの間は一体何があつたのか。あれだけの暴走しよる佐川急便に運輸省自体が気がつかないはずはない、なぜこの状態をそこまで放置してきたのか。そのところがどうもやつぱり疑問でならない、きょうはその問題に入ると時間がございませんから、また予算委員会に戻つてひとつの問題、全般的な議論をしたいと思いますので、きょうはこの程度にとどめますけれども、ぜひひとつ大臣、この問題は単にそういうところではなくて、行政の面からも一遍見直してみるというか点検してみるとかそつしていかないと、他の業界の皆さんも、いろいろの事柄が私も耳に

感じがするんだね。

やつぱりそういうものは、私は何もこの問題で

申請という形になるわけでございますが、もとのターミナル営業所の機能を移すという申請をして、この点につきましては至急是正させる必要がある

ということで、先ほど申し上げましたとおり、是正指導をいたしました結果、もとの場所に戻る、水戸ターミナルは使わないという形で申請が出ておりまして、それを即刻認可するという形にさせていただきました。

それから、事実行為として茨城佐川がこの水戸ターミナルを使わないようにもう一度我々指導いたしておりまして、順次改善を見つつあると大体以上の状況でござります。

○国務大臣(奥田敬和君) 先生から、何が私が十一月に大臣拝命以来この水戸ターミナルの問題が突然浮上してきたというような形で、誤解を与えるだけませんのはつきり申し上げますけれども、大体このターミナル使用の申請が行われたのは、厳密に言えば平成三年の八月十二日でござります。

したがつて、こういった形の中のいろいろな経緯を今こちやこちやと説明しておりますけれども、要は茨城佐川が使っていけない形の中に営業所をつくってきた。しかも、建設省では同意を与えることができないという形の趣旨徹底を欠いて茨城の陸連の方がそれでもいいような返事をしたというような経緯でございました。先生の御指摘されたとおりに、これは許してはいけない事実であつたわけであります。

したがつて、その事実認定を承りまして、直ちにもの法に適合するような形で茨城佐川の営業所を撤去しなさい、そしてもとの営業所在地に変えなさい、そういうふうな命令でござつたのですか。労働基準法違反であるとか労働安全衛生法違反であるとかいろんな事象が運輸省の行政処分の問題を見ましても、いわゆる六十二年以後に皆起つておるわけですね。やられておるわけです。

それまでの間は一体何があつたのか。あれだけの暴走しよる佐川急便に運輸省自体が気がつかないはずはない、なぜこの状態をそこまで放置してきたのか。そのところがどうもやつぱり疑問でならない、きょうはその問題に入ると時間がございませんから、また予算委員会に戻つてひとつの問題、全般的な議論をしたいと思いますので、きょうはこの程度にとどめますけれども、ぜひひとつ大臣、この問題は単にそういうところではなくて、行政の面からも一遍見直してみるというか点検してみるとかそつしていかないと、他の業界の皆さんも、いろいろの事柄が私も耳に

入ってきますけれども、そういうものがあるとどうしてもやっぱりその疑点が晴れないんです。その点を一つ申し上げて、きょうはこの程度にとどめておきたいと思います。

労働省に入りたいけれども、時間的なあれがございましたから予算委員会ではひとつつくりやらせていただきたいと思いますので、堀さんに譲りります。

○堀利和君 私は、モビリティーハンディキャップ、移動制約者に対する公共交通機関のあり方にについて質問したいと思います。

昨年夏、まだ記憶にも新しいかと思いますが、熊谷駅におきまして車いすの女性の方が十四時間半もエレベーターの中に閉じ込められた事件、さらには新潟県において越後線で重度の車いすの障害者が定期券を買おうとして断られるという事件がありまして、本委員会でも私は取り上げさせていただいたわけです。このことが一つのきっかけにもなったかと思いますが、ことしの一月二十日にJR東日本が人にやさしい駅づくり委員会というのを設けました。これは私は高く評価いたします。

そこで、運輸省にお願いしたいのは、他のJRの会社あるいは大手民鉄に対しまして同様の委員会を設けますよう行政指導していただきたいといふことをまずお願いしたいと思います。

それでは、リフトつきバスについてますお伺いしたいと思います。

きょうはたまたま、東京都が超低床リフトつき路線バスを運行させました。既に昨年の十一月から大阪あるいは京都、横浜、そして今後計画では名古屋、神戸でもリフトつき路線バスを運行させることになつております。

こういうハンディアイキャップを持つ者が安心して乗れるリフトつき路線バスの運行の普及について、まず運輸省の御見解を伺いたいと思います。

○政府委員(水田嘉憲君) リフトつきバスにつきましては、我が国では昨年の十一月に路線バスと

して大阪市交通局において最初に車両として導入されたわけでございますが、先生御指摘のとおり、これに東京あるいは横浜、京都を加えた合計四都市において現在二十五両が運行されている状況でございます。

リフトつきバスというものは、車いすの利用者にとって大変利便の高いものであるということが期待されているわけでございますが、まだ運行実績が乏しいということによりまして、今後運行状況を見ながら改善すべき点はないか、あるいは道路状況等により利用者に支障が生じることがないか等の問題について検討を進めまして、必要に応じて他の事業者にもこの導入を図るよう指導してまいりたいと考えております。

なお、特にリフトつきバスの導入につきましては、一つは改造に多額の費用が必要であるということ、もう一つは停留所周辺に駐車車両等があつた場合にメリットが減殺されるかえつてお客様さんに不便を与えるとか安全性の問題も出てくらにいるというようなことがあるわけでございまして、これららの問題につきまして適切な配慮をすることが必要であるというふうに考えております。

○堀利和君 確かに困難な点はあるかと思いますが、ぜひ積極的に運輸省としても前向きな姿勢でお願いしたいと思います。

そこで、このリフトつきバスは通常のバスに比べまして確かに高額であるわけです。聞くところによりますと、二倍近い一千五百萬から三千万ほどするというふうに聞いております。実は自治省が来年度から特別交付税で、リフトつきバスを購入する際に差額の二分の一を補助するというふうにしましたので、公営バスについてはリフトつき

バスの運行が促進されると思います。しかし、その他の民営につきましてはこういう措置はとられませんので、運輸省として同様の補助措置がとらねられてきているわけですね。ノーマライゼーションなども昭和五十三年の通達以降およそ十年にわたりまして国連障害者の十年、さまざまな施策が組まれてきていたことがあります。

○政府委員(水田嘉憲君) 先生御指摘のとおり、公営バスにつきましては特別交付税の措置が講じ

られているというふうに私ども聞いております。一方、民営バスでございますが、今のところリフトつきバスは導入されていないわけでございまが、今後車いす利用者の利便の向上を図る観点からはその導入を図ることが今後の方向としては望ましいというふうに私どもは認識しているわけでございます。一方では、先ほども申し上げたとおり、高価なもので高額なものでございまして、非常に厳しい経営環境、経営状況にある民営バスにつきましては経営を圧迫するという問題もござります。

このような状況のもとにおきまして、御指摘のリフトつきバスに関する助成の問題につきまして、今後こういう公営のバスの導入状況あるいは民営への導入の可能性、さらには改造費の今後の動向等を見きわめながら検討してまいりたいといふふうに考えております。

○堀利和君 自治省が特別交付税でこういう措置をとりましたので、運輸省としても民営のバス路線に住んでおられる車いすの方々、お年寄りの方々が同じように利用できるようにぜひお願ひしたいと思います。

そこで、もう一つ関連してお伺いしたいと思いまが、昭和五十三年に自動車局長通達といふことで、車いす障害者のバスの乗車に際しまして介護者を同伴させなさいという内容の通達が出ておりますが、昭和五十三年に車いす障害者のバスの乗車に際しまして介護者を同伴させなさいといふことを十分見きりまして介護者の同伴なしに車いす利用者の安全性等が確保されるかどうかということを十分見きりたいと考えております。

○堀利和君 やはりもうこの通達を見直して、ハンディキャップを持つた方々が安心して乗れるよう前向きな姿勢を示す意味でも、ぜひもう二、三年前のこの通達の見直しに前向きに取り組んでいただきたい、このことを強くお願ひいたします。

それから次に、鉄道におきまして、やはり駅舎には階段というものがつきものでございます。エレベーターがあれば安心してスムーズに電車に乗れることができるんですけれども、エレベーターのないところでは車いすの障害者は駅員の方や一般乗客の方々にお願いして車いすごと持ち上げていなければ乗れないのかというそういった状況判断をし決定するのは、やはり私は障害者当事者であるべき

そういうふうに考えております。行政の側が一方的に介護者をつけなければ乗せないと言うのは、私はもはやこの時期においては考え方直すべきではないだろうか。しかも、リフトつきのバスが徐々にかかるでしょうか。

運行され始めてもあります。こういう時期ですかこそ私は、五十三年のこの通達を再検討し見直すべき時期が来ていると思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(水田嘉憲君) 車いす利用者の乗り合いバス乗車につきましては、車いす利用者の安全かつ円滑なバスの利用という観点から、車いすの固定場所を確保するとか介護人を同伴していただきたいとおり出ているわけでございます。この通達に従いましてバス事業者を指導してきたところでございます。

介護人につきましては、車いす利用者の乗降の補助あるいは乗降中の車いすの固定、さらには運転者への合図といった車いす利用者の乗車中の安全とか利便の確保を図るためにその同伴をお願いしてきたということございます。

最近、車いす利用者にとって利便性の高いこういうリフトつきバスが導入されつつあるわけでございますので、今後は、このリフトつきバスによるとか利便の確保を図るためにその同伴をお願いしてきたということございます。

最近、車いす利用者にとって利便性の高いこういうリフトつきバスが導入されつつあるわけでございますので、今後は、このリフトつきバスによるとか利便の確保を図るためにその同伴をお願いしてきたということございます。

○堀利和君 やはりもうこの通達を見直して、ハンディキャップを持つた方々が安心して乗れるよう前向きな姿勢を示す意味でも、ぜひもう二、三年前のこの通達の見直しに前向きに取り組んでいただきたい、このことを強くお願ひいたします。

それから次に、鉄道におきまして、やはり駅舎には階段というものがつきものでございます。エレベーターがあれば安心してスムーズに電車に乗れるところでは車いすの障害者は駅員の方や一般乗客の方々にお願いして車いすごと持ち上げていなければ乗れないのかというそういった状況判断をし決



方が見えたときには、やはり相当の数の人で担ぎ上げなきゃいけないということで、この機械自体は大変そういう意味ではありがたい機械なんだと思います。

もし、今これを使うなどということになりますと、それ自体また御利用の方に御不便をかけちゃつたりするということもありますので、そういう意味では私ども安全性を確かめながら、教育訓練をしながら、安全には安全を重ねて使う、こうしたことでもやつていかざるを得ないなということで、その旨を至急指示したところでございます。

○堀利和君 わかりました。本当にこれは、京王線の北野駅では二段か三段という本当に不幸中の幸いで、低いところでの事故でしたからよかったですけれども、これが最後の上り切る寸前だから、安全には安全を重ねて使う、こうしたことでもやつていかざるを得ないなということで、その旨を至急指示したところでございます。

○堀利和君 わかりました。本当にこれは、京王線の北野駅では二段か三段という本当に不幸中の幸いで、低いところでの事故でしたからよかったですけれども、これが最後の上り切る寸前だから、安全には安全を重ねて使う、こうしたことでもやつていかざるを得ないなということで、その旨を至急指示したところでございます。

○政府委員(大塚秀夫君) 我が国がこれから真に豊かな社会を実現していくためには、高齢者の方、身体障害者の方など交通弱者の方々にとつても利用のしやすい、「人にやさしい」交通体系を提供し、魅力ある快適な公共交通機関を実現することが必要でございます。

このために運輸省では、平成四年度において、

利用者の方を中心に関係者からなります委員会を設置し、鉄道、バス、ターミナルなどの代表的な交

通施設について利用者の立場から見た「やさしさ」の程度を表現します指標とも言うべきものを設定いたしますとともに、委員会のメンバーの方が実際にその指標を用いて既存の代表的な交通施設の

「やさしさ」の程度の点検を行うこととしており、またあわせて交通事業者自身が自主点検を行い、これらを通して「やさしい」交通体系の構築のた

めの施策を開展してまいる考え方でございます。

○堀利和君 「人にやさしい」とか「地球にやさしい」って、最近「やさしい」ばやりなんですねけれども、言葉だけが先走ったようなことで、実は「やさしい」というのはどういう意味なのか、今まで、本當にどういうふうなものなのかなと感じるわけですね。

○政府委員(大塚秀夫君) この辺の指數の出し方、どういう形で出すかということについての目安等のところはもう検討されているんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 「やさしい」という言葉を使ってございますが、その内容としましては、交通弱者の方々の利用のしやすさという意味に私も理解しております。

この点検につきましては、今申し上げましたように、委員会を設置してその指標とも言うべきものの内容等を検討することになつておりますので、専門の方々、当然交通弱者の方々にも参加していただく委員会の中で検討していきたいと考えております。

○堀利和君 こういう総点検は、当然その後に改善ということがあるわけですね。改善の目的もな

くいたずらに点検するということはないわけですが。そうしますと、この総点検、それなりに指標、指數であらわしていくことができるとなれば、やはり今度は、具体的にどう改善すべきかというところにいくと思つんです。

○堀利和君 したがいまして、運輸省としては、各鉄道事業

者に対しましてこういった総点検の後の指標、指標に基づいて、具体的に今面何をどう改善できるのか、あるいは一年三年後には何ができるか

ふうにできるのかということです。短期、中期、長期にわたった具体的な改善のアクションプランのようものをつくりたいなと鉄道事業者にお願いしたいわけですから。

○政府委員(大塚秀夫君) このような利用しやすさを点検いたしまして、そういった点検結果を踏まえながら、具体的な改善方法について從来以上にその措置を検討していくことを考えております。

○堀利和君 余り満足のいく答弁ではなかつたんですが、そこで大臣にお伺いしたいんですけども、ことし一月に障害者の皆さんのがせひ奥田大臣に会いたいということで会つていただきました。障害者の方々が直接運輸大臣に会うということはもう初めてのことで、ほとんど不可能に近かつたんですけれども、大臣に快く引き受けさせていただきまして、本当に会えただけでも喜んでおりましたし、また大臣が大変力強く、かつ理解のある内容の話をされて、皆さん本当に感激して帰りました。私も非常によかつたなと感謝しております。

○堀利和君 今答弁から引き続きまして、私は、鉄道事業者が具体的な改修アランをつくってほしいと思いますし、そのためには「やさしさ」総点検もあることでもございますので、運輸省としていわゆるシビルミニマムのようなものですね。交通利用の際にハンディキャップの方々が本当に「やさしい」駅と感じるためにも一定の水準といいますかシビルミニマムというようなものを運輸省として策定していただきたい。こういうことで鉄道事業者も具体的に努力する目標がわかるわけです。シビルミニマムは今までありませんんで、何とか策定する方向でぜひ大臣に御理解いただきたいと思うんです。

○堀利和君 本当にあります。

○運輸省の役人の方々よりも大臣の方が非常にいい答弁をいただけますし、わかっています。

○堀利和君 本当にあります。

今答弁から引き続きまして、私は、鉄道事業者が具体的な改修アランをつくってほしいと思いますし、そのためには「やさしさ」総点検もあることでもございますので、運輸省としていわゆるシビルミニマムのようなものですね。交通利用の際にハンディキャップの方々が本当に「やさしい」

駅と感じるためにも一定の水準といいますかシビルミニマムというようなものを運輸省として策定していただきたい。こういうことで鉄道事業者も具体的に努力する目標がわかるわけです。シビルミニマムは今までありませんんで、何とか策定す

ます。それがでしょか。

○國務大臣(奥田敬和君) 総じてお年寄りや身体障害の皆さん方を指して交通弱者という形で呼ばせていただきますけれども、これに対する優しさ、のよう、ガイドラインなり一定の何か点数をつける指數がなければならぬと思います。

その点の細かいサイドにつきましては、関係する私的な委員会ではございますけれども、ここに踏まえながら、具体的な改善方法について從来以上にその措置を検討していくことを考えております。

○政府委員(大塚秀夫君) このような利用しやすさを点検いたしまして、そういった点検結果を踏まえながら、具体的な改修方法について從来以上にその措置を検討していくことを考えております。

○堀利和君 余り満足のいく答弁ではなかつたんですが、そこで大臣にお伺いしたいんですけども、ことし一月に障害者の皆さんのがせひ奥田大臣に会いたいということで会つていただきました。障害者の方々が直接運輸大臣に会うということはもう初めてのことで、ほとんど不可能に近かつたんですけれども、大臣に快く引き受けさせていただきましたし、また大臣が大変力強く、かつ理解のある内容の話をされて、皆さん本当に感激して帰りました。私も非常によかつたなと感謝しております。

○堀利和君 今答弁から引き続きまして、私は、鉄道事業者が具体的な改修アランをつくってほしいと思いますし、そのためには「やさしさ」総点検もあることでもございますので、運輸省としていわゆるシビルミニマムのようなものですね。交通利用の際にハンディキャップの方々が本当に「やさしい」駅と感じるためにも一定の水準といいますかシビルミニマムというようなものを運輸省として策定していただきたい。こういうことで鉄道事業者も具体的に努力する目標がわかるわけです。シビルミニマムは今までありませんんで、何とか策定す

間レベルでは全部その責任を持つてやるというには難しいところがございます。

そこで、できましたら、運輸省、国として何らかの助成システムを創設していただきたい。例えば、基金のようなものをつくりて積極的にモビリティーハンディキャップの方々が安心して利用できるために改善するところには助成するという、そういったやはりシステムというのもつくっていただければなと思うわけです。

鉄道整備基金が今すぐ運用できるかというと難しいと思いますけれども、例えばこういった鉄道整備基金を利用するなり、あるいはつい先日予算委員会で郵政省の貯金局長の答弁によりまして、また新聞にも報道されて、「睡眠貯金」というような言い方をされておりましたけれども、十年間出し入れのない、問い合わせのない貯金については郵便貯金特別会計の方の雑収入に入れるというふうにしてきて、この四十年間で六百三十九億円ほどあつたというふうに聞いております。そして九〇年度には四十八億円ほどあつた。これを今までもちろん貯金されている方々に対するサービスに使途されたわけですから、郵政省としては大蔵省との話、法改正も含めて福祉や国際協力の方への使途を向けていきたいというふうにしております。

そこで、人の懐を当てにするわけではありませんけれども、奥田大臣は力もござりますので、ぜひ大蔵省との話の中でも、この一年間四十八億というこれを何かうまい方法で基金等にして、今言いましたような助成システムをつくっていただきたい。何らかの形で基金創設というのをお願いしたいと思ひますけれども、いかがでしょうか。

○國務大臣(奥田敬和君) 今、郵政省に眠っている睡眠貯金と申しますかこういった形に対しても、交通弱者対策にも応用、利用できないだらうかという御趣旨の御提起だったと思ひますけれども、私は、こういった睡眠している貯金、それの有効な活用の手立て、お年寄りや身体障害の皆さん方に手立てはまたいろいろ郵政省は郵政省なり

で考える道があろうかと思います。

私自身、かつて郵政大臣のときに視覚障害の皆さん方も安心して利用できる郵便局ということにするために、点字の証書を発行したり、あるいは点字をお使いになる方が利用できるようにしたり、郵便局には必ず点字を理解できる人を配置する、そういう形でもいろいろ方途を講じました。そういうこと等からいうと、睡眠貯金は睡眠貯金で、そういう人たちに対する制度充実に全力を払うべきであろうと思います。

私の方は、今度は今各駅あるいは施設に対して助成が可能かということであろうかと思いますけれども、これは交通全利用者が、その駅に出入りする人みんなが、正常者であればのばのとした気持ちになる優しさの満ち満ちた駅などいうのは、今はどん詫われました交通弱者にいたわりと優しさがこもつておる駅であるかどうかといふことで、一般の正常者、利用者も本当に温かい気持ちになり得るときはそういう人たちに対する施設がやっぱり整っている、そういう施設であり駅でなければならぬと基本的には思いますが、

そのことは、企業自身の一つの姿勢でもあります。

改めます。ですから、これらの私鉄企業が新しい設備を改善するときには、地下鉄でありますすれば助成制度もござりますし、また私鉄線については今言つた整備基金の中から一部補助しているわけですし、また開銀融資等々の政府系融資を含めていろいろな設備の改善にはそういう資金融資の道が開けておるわけですから、また、これは余り褒め上げるという場合でも、交通弱者に対する「やさしさ」施設に対してどれくらいそういう形の改善に投資をするか、こういったこともそういうたことではありませんけれども、運賃を改定する、JR四国につきましては、JR四国においては立派な営業実績を上げておりますけれども、そればかりでなく、北海道においても九州においても四国においてもそれぞれの大きなハンディキャップを抱えながら、労使一体体制の中でやはり新たな民営鉄道としてのサービス、安全、こういったものに全力投球しておる形が実績において率直にあらわれてきておると思つております。

○政府委員(井山嗣夫君) お答え申し上げます。  
JR四国につきましては、ちょうど発足して一

になつたのは国民の皆さんに御紹介するような形とか、やるべき方途はいろいろあると思います。

いずれにしても、交通弱者に対するそういう施設を一日も早く完備できるよう、民鉄、JRすべてを含めての交通機関に対し、そのような基本姿勢で指導してまいりたいと思っております。

○堀利和君 終わります。  
○松浦孝治君 先般行されました大臣の所信表明におきまして、鉄道整備に対する基本的な方針は打ち出されておるのであります。鉄道を取り巻く現状は非常に厳しいものがございまして、難問が山積をいたしておりますとございます。

そこで、鉄道をめぐる諸問題について少しお伺いをいたしたいと思います。

国鉄が分割・民営化されましてから五年の歳月が経過をいたしておるわけでございますが、この間にJRの輸送量も予想以上に増加をしておりますし、収益面でも絶じて順調に推移しておるところをございまして、この面から見ますと国鉄改革は大成功であったと思うわけでございます。ただ、国鉄の長期債務の処理につきましては、最近の金融情勢とか不動産を取り巻く環境の変化がございまして、債務の累積が懸念をされておるところでございまして、先行き見通しは決して楽観できません。

そのことは、企業自身の一つの姿勢でもあります。改めます。ですから、これらの私鉄企業が新しい設備を改善するときには、地下鉄でありますすれば助成制度もござりますし、また私鉄線については今言つた整備基金の中から一部補助しているわけですし、また開銀融資等々の政府系融資を含めていろいろな設備の改善にはそういう資金融資の道が開けておるわけですから、また、これは余り褒め上げるという場合でも、交通弱者に対する「やさしさ」施設に対してどれくらいそういう形の改善に投資をするか、こういったこともそういうたことではありませんけれども、運賃を改定する、JR四国におきましては今後高速道路が次々に開業する予定になつておりますので、運賃を取り巻く環境は非常に厳しくなつてくるであろう、そう思つておるわけでございます。

そこで、JR四国の経営の現況、それと将来の見通しについてお伺いをしておきたいと思いま

す。改めます。JR四国につきましては、特にJR四国におきましては今後高速道路が次々に開業する予定になつておりますので、運賃を取り巻く環境は非常に厳しくなつてくるであろう、そう思つておるわけでございます。

そういった点において、今御指摘いただいたよ

うに、清算事業団にがっかり大きな借金が残つておるわけでございますけれども、この六つのJRは国鉄改革の趣旨をよく踏まえまして、それぞれの地域事情に応じた中で懸命の努力をやっていきます。これはまさに新しい意識改革とともに、労使一体で頑張つておる、地域に貢献しておる。そしてまた幸いなことに鉄道への見直しと申しますが、鉄道への回帰という、やっぱりひとつ国民的風潮と相ましまして、今後とも鉄道の果たす役割というのは大変明るい方向にいくつておるだろう、そういうふうに私は高く評価をいたしました。

年後の昭和六十三年の四月に本四架橋が開業いたしました。それを機に列車の大増發あるいはサービス改善に努めまして、また橋を見に来られるお客様が四国内を旅行していただくというようなことで大変順調に輸送量が伸びておりますので、平成二年度におきましても元年度に比較して二%を上回る二十億七千万人キロという輸送量が見込まれております。

それで、さらには会社といたしましても経費節減に努めたとかあるいは営業努力をいろいろおやりいただきました結果、例えは平成二年度の収支でござりますが、営業収益は四百八十億円、元年度を四十二億円、九・六%上回るという好成績を出しております。それから経常利益も八十四億円というところで、元年度を二十三億円、約三七%上回った、こういう実績でございまして、そういう意味では当初考えておりましたよりも大変大健闘をしていただいていると言つていいんではないかと思います。三年度でございますが、まだ会社の決算が出ておりませんけれども、やはり事業計画で見込んだ輸送量、それから経常利益、三年度の場合七十二億円ぐらいを見込んでおりますが、これはおむね達成できるというふうに現時点では見込んでおります。

ただ、今まではこういうことで順風に追われて非常に結構だったのでございますが、先ほど先生お話をございましたように、高速道路が四国内でもどんどん開業いたします。その場合に鉄道がどうなるかということは大変JR四国としても気になるところのようですが、そういう意味で、会社としては今比較的良好なうちに前向きの積極的な投資あるいは積極的な営業努力をしてお客様に乗つていただく、あわせまして会社の経営基盤の強化に努める、こういうことで頑張つておりますし、私どももその方向で今指導しながらやつているところでございます。

○松浦泰治君 四国のJR会社の経営状態、確かに予定されておった以上の効果を發揮しておる、非常に御同感にたえないところであるし、またそ

の点については大臣からもお話をございましたよ

りがたいことでございます。

四国の場合も、やはり今後ともそういう方向で地元の皆さんによく乗つていただける鉄道にしなきやいけないわけでござりますけれども、従来、会社ができましてからやってまいりましたことを二、三申し上げますと、一つは、車両と駅をリフレッシュと、こう会社では言つてはいるようでござりますが、この高速道路と

国は高速道路網がまだ未整備でございまして、今までそういったことがございませんが、この高速道路と着々とそれをやっており、既に若干の供用が始まつておるわけでござりますが、この高速道路と

の競合がこれからますますその完成によって出てくるであろう、そう思つております。そうしますと、やっぱり鉄道が二十一世紀に向けて生き残つていくためには、在来線の近代化、高速化、これをもっと積極的にやっていく必要があると思うわけです。

四国の鉄道の現状を見ますと、御承知のように電化率では全国平均が五一・七%です。四国は一

三・五%しかございません。また、複線化率も全国で三二・七%であります。四国はわずか五・

三%。こういうふうに整備がおくれておるわけでござります。これは四国全体でそうでござりますが、その中でも特に徳島、そして高知県の南四国地帯は鉄道整備の面で全く取り残されておる、このあたりも五十キロ台のものが六十五キロぐら

いのスピードで走れるようになる、こういうような言つても過言でない地域であります。

そこで、お伺いいたしますが、JR四国の在来線の整備について、民营化されてからどのような整備を行つてきたのか。あるいはまた、今後どのような対策、整備を行つていいこうと考えておられるのか、できるだけ希望の持てる具体的な御説明をいただきたいと思います。

○政府委員(井山嗣夫君) 先ほど申し上げましたように、JR四国は大変順調に業績を伸ばしてきておりますが、今いろいろ課題があるかと思つております。いずれにしましても、鉄道が現在いわゆる見直しをされておりまして、安全性と利便性に非常に富んでおるということとで皆さん

に再認識していただいているということは大変あ

がたいたいと思います。

も四国はまだ社会資本の整備がおくれておるわけ

でございまして、それを活性化していくためにはどうしても鉄道の使命といいうものが非常に重要で

あると思います。その中で電化も、そしてまた

デイーゼルカー、これの改良等も行つていただき

て、やはりスピードアップを図つていただきなけ

ればいけないと思うわけでございます。

そういうふうに在来線の積極的な整備をやつていただいて、そして四国の活性化に大いに寄与し

ていただきたい、このようにも大いに期待をいたし

ておるわけでございますが、御承知のように、先ほどのいろいろお話をございましたように、やはり

JR四国は経営基盤が極めて脆弱な会社と私は思つておるわけでございまして、どうしても国の

積極的な支援がなければなかなか鉄道の整備近代化、高速化ができるなんじやないか、このよう

なっていますので、その点十分御配慮を国の段階でも

いただきたい、こういうようになりたいと思います。

それでは次に、空港関係の諸問題について質問

をさせていただきます。

国際化、情報化が現在非常に進展をいたしてお

りまして、諸活動がグローバル化してきておるわけございますが、そういう中で足となつておる

のが空港であります。二十一世紀に向けて空港大

国日本を建設するためには、空の表玄関であります成田空港の完全空港化、これが不可欠であろう

と思つております。

先ほども御質問があり御答弁もありましたが、昨年の十一月から始まつた成田空港問題シンポジウム、これも五回をもう既に行つておられて、大臣みずからも御出席されるなど、解決に向けて非常に積極的な取り組みをしていただいており高く評価をいたしておりますところござりますが、現在までの空港二期施設の進捗状況、これははどうなつておるのか。また、今後の対応を示すことができるのであれば、二期工事で結構でござりますが、完成の見通し等についてお聞かせをいただきたい

と思います。

○政府委員(松尾道彦君) 成田空港は五十三年に開業いたしまして、既に適正能力の限界に達しております。このために、昨年の十一月に閣議決定されました第六次空港整備五ヵ年計画でございますが、この五ヵ年の中に三大プロジェクトの一つであります成田空港の二期施設を完成する、こういうことになつておるわけでございます。現在、千六十五ヘクタールのうち二一%の二十一ヘクタールがまだ未買収で残つておるわけでございまして、今先生の御指摘のとおり、昨年の十一月から地元関係者の努力により、また隅谷先生を中心とする中立の学識経験者によりまして現在五回の公開シンポジウムが行われ、これに向かいまして関係者が一致して具体的な意見の議論が公式の場で行われるようになつたわけでございます。大変ありがたいことだと感謝いたしております。

こういう場を通じまして積極的に解決を図つてしまつたいと考えております。二期施設でございますが、残る新B滑走路あるいはC滑走路がございますが、ことしの暮れにまず旅客に御不便をおかけいたします第二ターミナルビル、約三十万平米の大きな建物、これの供用をまず行いたいということで段階的な整備を図つて段階的な運用開始を行いたい、こういう段階でございます。さらに引き続き新B滑走路、C滑走路の二本の滑走路についてもこの五ヵ年の中で予定どおり何か地元の御理解をいただきながら供用開始に全力を挙げて進めてまいりたいと考えております。

○松浦孝治君 五回にわたるシンポジウム等も開かれて、先ほど大臣の方からお話をございましたが、明るい方向へ向かつて話し合いがなされており、今御答弁いただきましたような計画内でうまく完全空港へ持つていっていただきたいなど、これは期待をいたしておきたいわけでございます。そういう状態ではございますが、なかなかこれも時間もかかる状態かもわかりませんし、また非常に能力もいっぱいの状態に今あることを見ます

と、どうしても関西新空港の整備を急いでいただ

いて日本の国の国際空港としての役割を担つていただくようにしておるわけでござります。そういう点で、関西国際空港の整備は思つておりますし、また関西圏の者にとりましてはそれを大いに期待を実はいたしておるわけでござります。そういう点で、関西国際空港の整備は順調にいつておるとお聞きをいたしておるわけでござりますが、どういうような状況になつておるのかあるいは予定どおり開港は可能なのかお聞かせをいただきたいと思います。

○政府委員(松尾道彦君) 御指摘の関西国際空港でございますが、我が国の二十四時間運用可能ないわゆる国際ハイ空港として今早期完成を目指して一生懸命建設中でございます。平成六年の夏開業ということでございまして、今の進捗状況からいえば何とかこれに間に合うのではないかというふうな予定を考えております。現時点でいえば、

昨年の十二月に五百十一ヘクタールにわたる世界でも初めての海上国際空港という格好でこれが既に埋め立てが終わっております。今はこの上物施設、ターミナル設備とかあるいは私どもの管制塔、停車場などの建設に入っております。また、連絡橋につきましても構造物ができ上がっておる段階でございまして、今のよろしい状況からいければ何とか平成六年の夏に開業し得る、このよろしい格好で

全力を挙げておる段階でございます。

○松浦孝治君 空港本体の整備、まことに順調にござつておるということです。しかも平成六年の夏には待望の開港ができる、こういうよろしい御答弁をいただいて安心をいたしたわけでございますが、空港の完成も必要と同時に、空港に結ぶアクセスがそれにも増して私は重要である、こう思つております。この関西新空港へのアクセス網、これは計画どおり進捗をしておるのか、あるいはその中で、地元のことと言つて恐縮ですが島根県とのアクセス、これははどう考えておるのか、認可基準とかスケジュールなどについて今お示しできる範囲でお答えをいただきたいと思います。

○政府委員(松尾道彦君) それでは、まず私の方

から全体的なことについてお話しをさせていただきます。

関西国際空港はどうしても必要なのは関連のアクセスの整備でございまして、まず道路関係でござりますが、近畿自動車道の和歌山線、阪神高速道路湾岸線の整備。それから鉄道でございますが、JRの阪和線日根野駅から前島経由で空港に至る鉄道。それから私鉄関係でございますが、南海本線で佐野駅から空港に至るルートの整備は何とか開業に合わせて整備できるというふうに考えておられます。

これによりまして、例え大阪の難波と空港との間が三十分程度で直結できます。それから、JRで行けば新大阪まで約五十五分で接続ができる、こういうふうな方向で現在アクセス関係についても開港に合わせて整備が進んでおる段階でございます。

○政府委員(和田義文君) 海上アクセスの件につきましてお答え申し上げます。

徳島県と関西国際空港を結ぶ海上アクセスにつきましては地元で高速船による運航が計画されておりまして、現在近畿運輸局を含めました関係者間で輸送需要に対応した高速船の具体的運航形態について既存の定期航路事業者が運航する方向で検討を進めているところであります。

航路を開設する場合の認可等の基準は、海上運送法第四条に掲げられているとおり、需要に対しうそしく供給過剰にならないこと、輸送の安全の確保、利用者利便への適合、経済的基礎が確実であります。また、今後のスケジュールにつきましては、航行安全対策の検討状況等の状況にもよりますがそれにも増して私は重要である、こう思つております。

○松浦孝治君 今、大臣から総括的な細部についての現状については、航空局長から答弁させます。

○政府委員(松尾道彦君) 今、大臣から総括的なお話をございましたが、大変今地方空港に乗り入れる国際線がふえておりまして、現在空港の数が成田、羽田、大阪などの主要なところを除きまして、いわゆる地方空港で十二空港に定期便が入つております。近くこの四月、来月になりますとさらく大分とかあるいは高松にも新路線が入る計

あるいは海上ともそれぞれ計画どおり進められておるということです。これも大いに期待をいたしておきたいと思います。

最近、首都圏、関西圏での空港制約が東京、大阪ともあるわけでございますが、そういう中で、一方地方空港の国際化の進展ということが多いがけないメリットとして今生まれてきておるわけでござります。千歳空港、新千歳空港初めて多くの空港で次々と国際定期便が開設をされております。地方空港の国際化ということは、地方都市における

利用者の利便はもとより、産業立地や観光などの面でも国際化が図られ、極めて有意義なことと私は思うわけでござりますが、こういう状況について大臣の御所見はどういうことであるかお伺いをさせていただきたいと思います。

○国務大臣(奥田敬和君) 御指摘のとおり、新東京国際空港や二年後に開港を待たれる大阪国際空港の整備も含めまして、さりとてこれらの拠点空港だけではなくてもじやないですけれども、これらは国際化進展の波に応ずることはできません。したがつて、地方空港の国際化という形を最大の急務として今推進してまいろうと努力しているところであります。

現状においては、年々そういった定期航路線を初めとしてチャーター便等々がもう相当な大きな数字になつてあらわれております。もちろん、千歳、名古屋、福岡というところばかりでなく地方ローカル空港の国際化というのも数字的にははつきり指摘できます。

○政府委員(松尾道彦君) 今、大臣から総括的な細部についての現状については、航空局長から答弁させます。

○松浦孝治君 今、大臣から総括的な細部についての現状については、航空局長から答弁させます。

○政府委員(松尾道彦君) 今お示しできる範囲でお答えをいたさると思います。

年間でいきますと、大体平成二年度で扱い量が四百三十万人ぐらい、全体の扱い量では一四%ぐらいい、便数でいきますと週間便数で約三百六十便程度ですから全体の二割程度、こういったものが今地方空港で国際定期便が活用されている、こんな状態になっております。

○松浦孝治君 今、国際化、情報化の時代でございまして、地方においてもそれを積極的に進めておるわけでございます。そういう中で、やはり地方空港の果たす役割は大切であるし、今御答弁がございましたように、十二に及ぶ各地方空港において四百三十万人もの国際旅客を扱つておるということで非常に結構なことだと思うわけでございますが、そういう中で出入国手続とかあるいはまた検疫とかそういうことで、やはり地方空港にとって整備をしなければならない問題も多く抱えておると思います。そういう点でも積極的な整備を図つていただきたい地方空港の国際化が十分できるよう御努力をいただきたい、このように思います。

今、国においては東京一極集中を排除して多極分散型の国土を形成しようと努力いたしておりますおかげでございますが、そのためにはやはり都市との距離感を解消することが私は必要である、こう思つております。

その方法として、空港の整備によるジェット機の大型化と増便であります、特に首都東京の空港の玄関である羽田空港での受け入れ態勢、これが必要であります。そういう中で、今沖合展開がなされておるわけでございますが、これについて順調に工事が進んでおるのか、また、それによつて空港能力がかなりアップするのかお聞きをいたしたいと思います。

○政府委員(松尾道彦君) 羽田の沖合展開は三期に分けて工事が進められておりまして、いわゆる第一期は現在の新A滑走路が既に六十三年の七月に供用開始いたしておりまして、第二期計画として来年の夏ごろ、西側地区におけるターミナル施設の整備を今工事中でございまして、これも大体

予定どおり整備ができると思われます。能力的には、全体が完成するのが大体平成七年ごろと考えております。今地方空港で国際定期便が活用される、こんな状態になつております。そこでこれを二期計画と考えております。新規滑走路、新B滑走路の整備でございます。

これによりまして、現在実際の扱い量が、定期便が一日約五百回、全体の扱い量が三千八百万人ぐらいの輸送になつておりますが、将来これで十八万回ぐらいの年間処理能力からおおむね五万回増の二十三万回程度にふえるわけでございまして、これが完成すれば地方空港と首都圏との直通化はさらに増大することが可能であろう、こんな感じでございます。

○松浦孝治君 三期工事が完成するのが平成七年、まだ三年が実はあるわけでございます。そのことについて地元のことと恐縮でございますが、御質問をさせていただきたいと思います。

羽田空港と地方空港を結ぶ路線につきましては、この二、三年の間に増便やダブルトラックが次々と行われてきておるのであります。無論、東京便は五便のまま据え置かれており、かつ日本エアシステム一社だけの運航体系になつておるわけでございます。同じ四国の高松や松山空港と比べてかなり見劣りする状態にあります。無論、増便やダブル化については一定の基準があることも十分承知をいたしておりますが、現在の使用機が五便のうち三便も小型ジェット機であるということが私は一因であるとも考へるわけでございます。徳島→東京便をすべてA300にすれば

潜在需要を誘発し、すぐにダブル化の基準に達する私たちはそう思つております。この五便全便をA300にすることについての見通しがあるのか。また、七十万人という基準に達すると思ひます。

○政府委員(松尾道彦君) 羽田の沖合展開は三期に分けて工事が進められておりまして、いわゆる第一期は現在の新A滑走路が既に六十三年の七月に供用開始いたしておりまして、第二期計画として来年の夏ごろ、西側地区におけるターミナル施設の整備を今工事中でございまして、これも大体

因がございまして、これが将来整備されなければ増便は必要に応じて隨時できるというふうに判断いたしております。それから、現在のお客の輸送実績が東京→徳島路線は約五十五万人でございまして、これは大型化することによって恐らく乗客はふえてくると思います。この大型化につきましては、エアラインにおける機材繰りあるいは乗員繰りの判断を待たなければならぬというふうに考えておりまして、エアラインにおきましても一生懸命勉強していただいている段階でございます。将来、七十万というふうな基準に達すれば、かつ羽田の処理能力がふえていけば私どもができるだけ早い機会にダブルの方向で勉強していきたい、このように考えております。

○松浦孝治君 この夏一便ふやしていただくといふか大型化をしていただけるということで非常にありがたく思つておりますが、できるだけ大型化ができるよう御努力をいただきたいし、また七十万に達すればダブル化をお願いいたしたいと思います。

今、徳島空港におきましては、国内定期便は東京と大阪便だけでございまして、地元では名古屋便とか福岡便の航路開設を強く望んでおります。航空会社は、採算性を重視してなかなか路線開設に踏み切ろうといたしません。当初は不採算と思われる路線でありまして他の採算性のよい路線とセットにして路線開設を認めるなど、運輸省も恵まれない地域の活性化のためにもう少し工夫していただければ幸いだと思つております。

○國務大臣(奥田敬和君) もうかつておる路線と並行してもうからぬでも地方振興のために定期路線を拡大すべきじゃないか、政治家としての立派な御意見ですけれども、これはやっぱり企業運営をしておる各社に対して採算を無視して新しい路線を飛ばせといつても、なかなかこれは言うにやさしくして実行は難しいだろうなと。

○政府委員(松尾道彦君) ただいま徳島→東京路線は先生の御指摘のとおりでございまして、A300で今二便でございますが、近く本年夏ダイヤでもう一便ふやして三便にこの大型化をしたい。増便問題でございますが、先ほどの羽田の空港制約要

今、徳島からの東京便への需要が非常に大きいということもよく聞きます。そしてまた徳島からさるに、御指摘ございましたけれども、これはいった形の御希望でございますけれども、これは当たつてみますけれども、まあ各社の状況からいふと、この徳島→福岡というのは、これは私の勘り福岡なり恐らくは需要はあると思います。そういうこともよく聞きます。そしてまた徳島からさるに、御指摘ございましたけれども、これはいった形の御希望でございますけれども、これは

ただいま名古屋、これなら可能性があるなど、名古屋の空港余力も含めて、徳島→名古屋路線といふのが地元の大きな御熱意であるとするならば、この路線にどこか就航してくれるそいつた形のものは検討に値するなど。恐らく徳島→名古屋においてはやっぱり相当な需要客が見込まれるんじゃないじやないかな、そういうことで今聞いておりました。

○松浦孝治君 大臣より本当にありがとうございます。福岡便といいますと確かにそういうことでございまして、今やはり中部に対する名古屋便といふものを地元としては非常に期待を実感いたしております。ただいま福岡便といいますとやはり採算面を無視してといふことを大きく希望いたしましてもそれは限界があろうかと思います。しかし、地域の活性化を図るために、あるいはまたおくれておる地域を活性化するためには、やはりそういう都市との連携というものを空港によって図つていかなければなかなか活性化ができないので、どうかその点いろいろ御推察をいただいて、御配慮を賜れば幸いだと思います。

○及川順郎君 大臣所信の質問に入る前に、鉄道事故処理問題で一、二点質問をさせていただきました。

昨年の五月十四日起きました信楽高原鐵道株式会社の事故の問題でござりますが、死者六百五十六人、死者四十二人、負傷者六百四人と大変大きな事故でございましたけれども、その後の状況といたしまして、昨年の十二月八日ですか運転を再開したというぐあいに伺っておりますが、事故の原因究明やさらにはまたこの被災者の補償問題等、あるいはまたそれを教訓とした今後の改善等について現在どういう取り組みをなさつておられるのか、この点から承りたいと存ります。  
○政府委員(井山嗣夫君) 三つ御質問があるかと存じますが、一つは、事故の原因調査の話でございます。

これは私ども事故直後から現地に入りまして、会社の関係者、それから車体そのものとかいろんな観点から調査をしたわけでござりますが、現時点のところまだ最終段階に至っておりませんけれども、二つ大きな問題があつたと思います。

一つはそのメーンの話でございますが、信号が赤のままになつていたときに、はつきり言いますと無理に列車を出してしまつたと、こことのところに人为的な関係かと思ひますが、この辺あたりに問題がないのかということがまず一点ございます。

これにつきましては、日ごろ從業員にどういう教育訓練をしていたかとか列車運行の指揮命令系統がどうなつていたかとか、それから当日の要員がどう配置されてどういう役割を果たしていたかということあるいは列車の具体的な運行状況などにつきまして具体的にいろいろ調べたわけでござります。現在の時点の若干推察が入りりますが、どうもその異常時においてそういう運転取り扱いの点で不適切な部分があつたというふうに推察しておりますところをございます。

それからもう一つの、これは間接原因といふことになるかと思いますが、その信号機が赤のまま変わらないというところで、信号機が正常な動作をしなかつたのではないかという疑問がござい

この点につきましては、学識経験者から成ります信号保安システムの調査検討会というのを部内に設けまして作動状況の調査検討を進めておりました。現地調査を数回やりましたし、また検討会も五、六回やりまして、いろんな角度からこの信号保安システムの設計がどうなっていたか、それがどうなっていったか、それから軌道回路がきちんと工事上施工されていたかどうか、それから実際にどのような動作をするのかといふようなことにつきまして相当細かい資料も集いたしまして、現在その整理分析をして何とか原因に至るところを勉強して、早く結論を出したいということで頑張っているところでございま

て、例えば病院の入院費の立てかえとか葬祭料とか、それから一時的なお見舞いの手当て等々は全部JR西日本の方に負担をさせてやっている、時点ではそういうところでござります。

それから第三点の、この事故を契機にどういう再発防止対策を考えたかと云ふことでござりますが、私どもはこの事故がやはり単線で、かつすれ違ひ運行する鉄道というところが問題だといううござり、全国のこの種の百三十三の鉄道に緊急総点検を求めて、全社的に点検をしてもらいまして、それから幾つかの会社、特にこういう第三セクターカー会社につきましては私どもの職員が直接会社に行きました、その会社について安全上の問題点

○及川順郎君 事故原因調査のための調査検討会、この結論はいつ出るという見通しを立てておられますか。

○政府委員(井山嗣夫君) これはいつという具体的な日時を申し上げるのはあれなんでござりますが、この鉄道が昨年の五月の事故でござります。そのちょうど一年たつたあたりというのがひとつ我々の目標といいましょうか、で考えておるところでございます。

○及川順郎君 先日の一般紙にこの事故車の車両の解体の動きがあつて、遺族の会から文書で抗議

この点につきましては、学識経験者から成ります。現地調査を数回やりましたし、また検討会も五、六回やりまして、いろんな角度からこの信号保安システムの設計がどうなつていたか、それからレーレーといいますか電動装置の配線などとか軌道回路がきちんと工事上施工されてたかとか、それから実際にどのような動作をするのかといふようなことにつきまして相当細かい資料も收集いたしまして、現在その整理分析をして何とか原因に至るところを勉強して、早く結論を出したいということで今頑張っているところでございます。これらが原因調査の関係でございます。

それからもう一つは、先生御指摘の補償の問題でござりますが、補償につきましては事故の発生直後から私ども、やはり被害に遭った方々、亡くなつた方のお気持ち、それから遺族のお気持ちを考えてとにかく最大限の努力をするということでおございまして、信楽高原鉄道、実は高原鉄道はかなりの社員が亡くなつたりしておりますので、具体的には滋賀県が大株主でございますので滋賀県、それとJR西日本、この両者を指導いたしまして御被災者相談室ということで約七十名のスタッフで補償のいろんな交渉をさせていただいております。

現在までのところで申し上げますと、亡くなられた方が四十二名ござります。このうち職員が五名おりますので、一般の方は三十七名の方でござりますが、その方につきましては約五名の方と今のところ示談が成立しております。それから、けがをなされた方が六百十四名おつたわけですが、現時点では四百十五名の方と示談が成立しております。

(理事 松浦孝治退席、委員長着席)

て、例えば病院の入院費の立てかえとか葬祭料とか、それから一時的なお見舞いの手当で等々は今部JR西日本の方に負担をさせてやっている、現時点ではそういうところでございます。

それから第三点の、この事故を契機にどういう再発防止対策を考えたかということでございますが、私どもはこの事故がやはり単線で、かつすれ違ひ運行する鉄道というところが問題だということとで、全国のこの種の百三十三の鉄道に緊急総点検を求めて、全社的に点検をしてもらいました。それから幾つかの会社、特にこういう第三セクター会社につきましては私どもの職員が直接会社に行きまして、その会社について安全上の問題がないかとということを徹底的に洗い出したわけですが、これがちょっとわかりにくい、理解しにくいとございます。その結果、おおむね良好ということとでございますが、ただこういう緊急時の、何といいますか対応策のマニュアルと言つておりますが、これがちょっとわかりにくい、理解しにくいようなものがあるというので、これにつきましては改善をしてもらつてわかりやすいものに直してもらつたと、いうようなこともござります。

それから、さらに今後の再発防止の対策で一つ問題になりますのは、やはり財政基盤が乏しいとどうしても安全の方にお金をかけないんじゃないのかというおそれもありますものですから、特に赤字の会社が安全関係の投資をするときには、従来、近代化投資の補助というものがございますが、この制度を拡大いたしまして補助率も若干アップする、それがら金額的にもふやす、こういうことを現在お願ひしております予算の中で組み込んでおります。

それからもう一つ予算の中では、そういう中での鉄道の技術レベルを上げなければならぬといふことで、これは専門家の一種のチームを組んで、もらいまして各会社に一定期間滞在いたしましていろんな角度から点検していくたく、あるいは社員の教育をしていただく、こううことの予算も組んでおります。

○及川順郎君　事故原因調査のための調査検討会、この結論はいつごろ出るという見通しを立てておられますか。

○政府委員(井山嗣夫君)　これはいつという具体的な日時を申し上げるのはあれなんでござりますが、この鉄道が昨年の五月の事故でござります。そのちょうど一年たつあたりというのがひとつ我々の目標といいましょうか、で考えておるところでございます。

○及川順郎君　先日の一般紙にこの事故車の車両の解体の動きがあつて、遺族の会から文書で抗議が出されたという報道がされておりました。それで、やはり調査検討会で事故の原因解明の結論が出る前にこの事故車の解体をしようというのはこの報道どおりなんでしょうか。それとも、これは報道の範囲であつて実態はまだないという状況なんでしょうか。

○政府委員(井山嗣夫君)　今度の事故では信楽高原鉄道が四両編成、これはこの会社の全車両でございますが、この四両で大破したのが二両、それから修理を必要とするものが二両でござります。それから、JR西日本の車両も三両が破損いたして、そのうちJRの方はやっぱり二両につきましては修理をいたしまして、実は信楽の方は既にその二両で昨年の十二月八日から運転を再開しているところでございます。

これにつきまして、これをどうするかという問題でございますが、これは秋ごろまで警察が一応証拠保全ということで検証のために領置処分をしておりまして、いろいろ調べられたようでございますが、昨年の十二月に警察から信楽高原鉄道とJR西日本それぞれに、これはもうはつきり言いますと、調べるものは調べ尽くしたので還付するからという通知をいただいております。今警察の施設のところに置いてあるようでございますが、持つていいいただきたいというのが非公式に表

それで、私どもの方も、この車両を事故原因との関係でどうするかということを議論いたしておりますが、今までのところこの車両自体とその事故車両をどうしても事故原因調査のために保存しなければならないとまでは考えていないわけでございます。

いすれにしましても、この車両をどうするかということは、最終決定は所有者であります信楽高原鉄道とJR西日本が判断することといたしますが、遺族の方が裁判所の方にも何かお申し立てをなすっているということもございますので、その辺も考え方として事業者の方ともちょっと相談してみたいと思います。

○及川順郎君 きょうの質問で大体今までの取り組み状況が私も理解できたわけでございますが、遣族の方々には示談の作業も進めておられるようございますけれども、事故原因の解明等につきまして中間報告等はおやりになつておられますか、今まで。

○政府委員(井山嗣夫君) 現在までのところ遺族の方あるいは一般の方を含めまして、いわゆる中間報告という形でやつたことはございません。ただいまのところまさに調査中でございまして、いろいろ微妙なところもあるものでございますから、今のところ中間報告はやらせていただいておりません。

○及川順郎君 やはり遺族の心情を考えますと、

中間報告が欲しいというのは、これは自然の気持ちだと思いますね。その中間報告もされていない、それしかも、原因究明の最終的な検討会の結論が大体一年間をめどにということで作業が進んでいる、警察は一応調べの段階が終わつたのでとう、こういう状況がございますが、やはり少なくとも途中における中間報告、あるいはまた原因解明の検討会の結論、事故発生から一年後をめどに今努力をされている渦中でございますから、これが出るまでやはり保存をして、そして遺族の人た

ちが、やはりきわどく必要に応じては見たいといふ人もあるでしょう、そういう状況に応じられると、誠意を尽くすべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○政府委員(井山嗣夫君) 二点あるかと思います。一つは、実は私どもの調査は鉄道事業法という法律に基づきまして一種の任意調査といいましょうが、相手との関係では任意調査でございます。この原因調査をいろいろやっていきますと、結局、代用閉塞と我々申しておりますけれども、赤信号のときに無理に出した、そのことについて個人の方の、お一人お一人の方の判断がよかつたのかとか行動がよかつたのかというようあたりで、はつきり申しますと罰則と直接触れてまいります。発表の仕方いかんによりましては、そこら辺はもし間違ひなどござりますと大変失礼なことになりますし、そういう意味で、比較的我々慎重に個人の方の行動といいまして動きとか、こういうものにつきましては細かく慎重に調べているといいます。

それから、もう一つの車両の方の話でございますが、私、現地の情勢を細かく存じておりませんけれども、今先生のおっしゃつたようなそういう遺族のお気持ちということも含めまして、ちょっと持ち帰りましたして考えてみたいと思います。

○及川順郎君 やはり中間報告ができる部分とできない部分があると思うんですね。それはよく理解できます。ですから、どうしても微妙な点、今後の原因究明とあわせまして検査の過程でちょっと今までの段階では公表できないという部分は部分といただきますが、大臣は宮澤総理が示されました生活の大國の実現にとりまして運輸行政の果たす役割、これが非常に大きいという、こういう認識を持つて所信を述べられたと、こういうういに私は理解をしておるわけですが、陸海空にわたる効果的な交通体系の形成を目指す、言うなれば方針といいますか指標といいますか、それを宮澤総理の生活大國との関連でどのようなことを念頭に置かれて所信でお述べになられたか、その点を

後の一再発防止を含めまして、原因究明の検討会で結論が出た段階で所管の当委員会でもきちんと報告をするよう、そういう手続を踏んでおかれた方がいいんではないかと、こういう思いが強くなりたしますけれども、この二点について最後に承っておきたいと思います。

○政府委員(井山嗣夫君) 先生おっしゃいましたように、その原因究明をやりますときに私どももやはり一番の問題は、その原因そのものもさることながら、同種の事故がまた起らないということにとにかく非常に効果的に機能してほしいといふ思いでございます。もちろん、先ほど申し上げましたように、事故直後に同種の鉄道に対しては直ちにいろんな手を打つておるわけでございますが、今度調べました結果で、やはりまたさらに追加して指導をしなきゃいけないポイントが出てく

るんじゃないかと思っております。そういう意味で、その場合には必要な情報をいわゆる公表をしなければなりませんし、そういう意味では中間報告はきちんとまとめたいと思つております。それで当委員会、その他関係の委員会、衆議院にもございますが、そこに何らかの形で調査結果を御報告申し上げることは全くやぶさかではございません。その方向で検討させていただきたいと要望いたしておきます。

次に、大臣の所信に関しまして質問させていたしましたが、大臣は宮澤総理が示されました生活の大國の実現にとりまして運輸行政の果たす役割、これが非常に大きいという、こういう認識を持つて所信を述べられたと、こういうういに私は理解をしておるわけですが、陸海空にわたる輸入して八千万トンの輸出で国の経済を支え、生活を支えておるという実態。

したがいまして、海陸空のこの運輸行政のネットワークが本当に完備する形になって初めて豊かな生活大國としての国民目標が達成されると、運輸行政はまさに国民生活の根幹にかかわつておる大事な行政であるという視点に立つて今後進めていきたいと願つておるわけでござります。

○及川順郎君 その点については私も全く同感でございまして、ぜひ大臣、頑張つていただきたいと思うんです。

予算の総括質問で、実はその中で特に首都圏の

まず率直に承りたいと思います。

○国務大臣(奥田敬和君) 私は、運輸大臣を拝命いたしまして、運輸行政の果たしていくべき役割

として、この運輸行政をやっていく形の中では、海陸空と申しますか、物流も人の流れも含めまして全

部背負つておる行政が運輸行政だなど。そして、

我が國のこの一億二千万余の国民が平均してなべて豊かな生活を送るために、物の流れも情報の流れも人の流れも均一に、要するに頭からつま先まで隅々まで行き渡るようないわゆる運輸政策を欠かすことができるない。

そういうのを改めて勉強させていただきました。

そして、この運輸行政をやっていく形の中では、海陸空と申しますか、物流も人の流れも含めまして全

通勤通学等を含めた問題を取り上げさせていただきました。

それで、首都圏の特に旅客輸送、この面について快適輸送というものが生活大国の中での辺の指標を持っておられるのかと、この話を聞きたかったのでござりますが、なかなかびんとう感じが私は承れなかつたんです。この点について、現在検討の過程でも結構でございますので、担当部署でそういうことを研究されていることが既に快適指標的なものはここまでと、そういう状況、目標に向けて現在取り組んでいるとか、こういうような動きは行政当局としてはござりますでしょうか。

○政府委員(井山嗣夫君) ただいま先生がおっしゃいましたのは私どもの行政をやるときに大変重要なポイントでございまして、ネットワークを組む鉄道を整備する場合にもその辺をまず第一にポイントに置かなきやいけないと思つております。

今、私ども運輸政策審議会の鉄道部会というところで、二十一世紀を踏まえまして一連の鉄道整備のビジョンみたいなものを検討してもらつております。そのときに、いわゆる整備水準と我々言つておりますが、どの地区にどういうような鉄道を引いて差し上げたらいいかという議論をするときに、やはりひとつ快適といふことに直接当たるかどうかわかりませんが、混雑度というものが一つの快適性の基準であると思ひます。

それから、お乗りいただいているときに例えばクーラーが入つてゐるとか、妥当な温度のクーラーという意味ですが、それはどうあるべきかとか、それから一種のスピードといいましょうか、例えばだんだん遠距離化してまいりますと到達時間が長くなるわけであります。そのときにスピードアップをしてなるべく早く都心まで来ていただくにはどうしたらいいかとかこういうことで、いわゆる先生のおっしゃる、何といいましようか数字化した指標というのがなかなか難しいのでございますが、少なくともそういうことをポイントに鉄道網のネットワークを整備するということで、

今学者の先生も交えましてけんかんがくかく議論をしているところでございます。

そういうようなものを踏まえまして鉄道整備をやつしていく、こういう基本的な態度で今勉強しておられるところでございます。

○及川順郎君 混雑度、混雑率のお話が出ましたので、二五〇%、二〇〇%、それぞのパーセンテージでどういう状況かということの急所のこと、はり何らかの形でそういう状況を示していかないと利用者にはわかりにくんじゃないかという感じがいたします。

利用者の側にしてみますと、少なくとも一時間以上旅をするときに立ち放しという状況がないように、座つて旅ができるというような、こういう状況を今後の検討の中の一つのポイントに私は置いていただきたいと思ひますし、まあ理想的に言えば座つて旅ができる、それをまず出発点に置いて周辺の快適性というものをぜひ考えていただければと思つております。

それからもう一つは、物流に関して、これは大臣に政治性を含めて伺つておきたいのでございますが、やはり物流、これは陸海空とともにそうなんでございますけれども、現在いろんな問題、一般的の貨物、それから農産物の輸送、そういう状況を考えましても、非常に問題になりますのは流通機構の複雑さ、これが実際に況にまみれて生産している人に安く、消費者のところには非常に高く、中間での費用が大変高くなっているのが要因になつてゐるという、こういう指摘が強いわけでございます。

この陸海空にわたる輸送のあり方につきまして、流通改善に実効性のある輸送単価の安い物流を目指すような方向でぜひ御検討いたくときには、そこには大きな一つ重点を置いていただきたいといつています。

○國務大臣(奥田敬和君) 大変不勉強な分野の御

質問でございますので満足なお答えにならないかと思いますけれども、確かにこれだけ多くの物が国民生活の豊かさを追い求めていく過程の中でますます増大一途になつていくと思います。

その流通の過程が複雑であればあるほど、それは国民生活の負担に還元されてくるわけですから、できるだけわかりいい、そしてスムーズな形でやつていくためにはどうするかということになりますと、まず運輸行政を預かる立場から言えれば、できるだけ手続と申しますか分野の区分、そういう形の許認可行政と言われておるこの運輸、物流、流通の中ができるだけそいつた障害を少なくしていくことも大変大事であろうと思ひますし、また、これから陸上の交通の煩雑さ、いわゆる込み合の状況を見ますと、できるだけ海から陸へと、陸から海へと、そしてまた空と、そういうもののを一体的に利用していくためにはいろいろな運送の形態モーダルシフトと申しますかそういう形態が一體的に運営されていく、そのことによつて国民に安全、低廉かつ迅速に物から物が運送されいくという形が一番理想的ではないかなと。

我々としては、とりあえず複雑な許認可業務をできるだけ簡易化していくといふ形に力を注ぎ、また流通自体、物流自体に当つておられる皆さんは方もできるだけ空海陸の一體体系を阻害しないような方向で行政の運営に当たりたいなというふうな方向で行政の運営に当たりたいなといふことを基本的に念頭に置いております。

○及川順郎君 非常に示唆に富んでおりますので、ぜひ行政当局の方は大臣の趣旨を踏まえまして、今後取り組みをお願いしたいと思っております。

私は空港と、それから鉄道輸送について質問を幾つかつづけておりましたが同僚委員の質問に出ましたので、若干整理をいたしまして角度の違うところだけを数点承りたいと思います。

関西国際空港のお話が先ほど質疑の中で大変出されておりました。この関西国際空港の位置づけ

というのは非常に私は大事であると、関西の経済圏がここ、ある意味では少し落ち込んできているという、これを上昇させる意味ではこれが非常にポイントになるという、こういう見方もあるわけ

でございます。全体構想が実現すれば三本の滑走路と、こういう状況でございますか、この全体滑走路三本の完成、これは先ほどの御答弁の六年開港とあわせて、どういうやあいに今設定されておられますでしょうか。

○政府委員(松尾道彦君) 今御指摘の全体構想でございますが、中身は今先生がお話しのとおりでございます。昨年十一月の第六次空港整備五カ年計画の閣議決定の中で、関西国際空港の全体構想につきましてはこれから本格的な調査を行つといふ趣旨で閣議決定されております。

予算的にも、ただいま国会で御審議いただいております予算の中でも、来年度予算で全体構想調査などを含めて、地元と協力しながら本格的な調査を行うと、こういう格好になつておるわけでござります。

私はも、まず第一期計画である三千五百メートル一本の滑走路を、平成六年の夏ごろ開業に全力を挙げてこぎつけたい。引き続き、今の全体構想の調査をこの五年計画の中で逐次実施していくとして、将来の需要動向を勘案しながら具体化を進めさせていただきたいと、このような考えでございます。

○及川順郎君 非常に今のお話ですと国際空港としてアジア地域の少なくともポイントになるといふ、こういう状況が完成のときにはちょっとと色々出てくるんじゃないかという心配がございます。と申しますのは、一九九七年ごろソウルの空港は四千メートルの滑走路を二本で開港するといふことが伝えられておりますね。ソウルを始めとして東南アジアの、それぞれの国際空港整備というものが進んでくる。日本とソ連、アジアの関連と

交流の活性化という状況の中で、今まで想定し得なかつたような状況で展開していく。こういう状況を考えると、やっぱり関西空港は三本一緒にやつた方が経費も少ないし、やはり国際空港としての体制からいうならば、そこに取り組みのポイントをきちと定めるべきだと、こういう御意見が強いわけですね。

関西の財界人では、もう三本でもまだやつぱり国際空港は五本なれりやだめだと、こういう指摘をしている人もおるわけでございまして、やはりせつかくとうとい財を投入いたしましてつくった空港も時代の流れの中で対応し切れないということであるならば、これはいけないことでございまして、ぜひこの点は今後の方向の中で一回計画の見直しをして、そして関西空港のあり方、これをしっかりと時代に沿うような形で建設を進めいく、こういう方向に再取り組みをすべきではないかと、このように思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(松尾道彦君) 今関西国際空港は、この滑走路一本で当分の間はアジアにおける国際ハブ空港としての機能を十分持っていると理解しておりますし、関西経済圏における経済力からすれば、我が国のアジアのゲートウエーとしての機能も十分発揮できるだろうというふうに考えておりますが、今先生の御指摘のとおり、将来における国際需要に対応し切れるのかというと必ずしも十分ではない、こんな観点から確かに早急に勉強する必要があるかと思います。

ただ、この第一期計画の事業費も実は一兆五千億近い事業費でございまして、民活方式の関西国際空港株式会社という民営による採算を十分考慮しながら施設整備を行っていくという観点から、将来の需要の動向を考えつて採算的な面も考慮して十分検討していく必要があるのではないかと、そのように考えておるところであります。

○及川順郎君

その点の時代の転換と国際情勢の変化、これはぜひにらんだ上で取り組みをお願いしたいと思っております。

○國務大臣(奥田敬和君) 私は、この関西国際空港、これは一期工事の段階では確かに一本の滑走路ということをございますけれども、世界で初めてのこれだけ広大な人工島による、しかも二十四

大空港時代が始まろうというぐあいに言われておりますけれども、例えばアメリカと欧洲と並んで世界の経済の三極構造、これに対しても日本が一つつかりと位置しているという状況の中で、例えば欧洲なんかだとドイツのフランクフルトが日本のベルリンやハンブルクに競り勝つてロンドンと並ぶ国際金融センターとしてのし上がり、その中心の空港として大きく機能を發揮しようとしている。こういう国際情勢の変化、いうものがあるわけですね。各国ともにこういう取り組み方をしているわけです。

私は、總括質疑の中で日本海の地域活性化について質問をいたしましたが、大臣、関西財界の人たちの発想というのは、やはりもうそういう時代をさらにで関西の経済圏の中でその機能ができるような空港を望んでいるんではないかなと、いろいろ発言等を聞いておりますとそういう感じがするわけですね。時代を先取りするというかそういう考え方を持つている。そういう状況の中で成田の国際空港の状況もある。しかもこの間、私、羽田の沖合展開の状況を視察した折にも言っておりましたけれども、沖合にあれだけ出しても実際は足りない状況だという現場の御説明でございました。

そうしますと、成田、羽田、そして関西国際空港、そして中部新国際空港の話も出ている、そういう状況の中で北海道と九州の国際空港のあり方が問われてきている。加えて、日本海、この日本海沿岸の中心となる、キーポイントとなる国際空港のあり方というのも国土の構成の中で考えていかなければならぬというようなことがいろいろと考えられるわけございますが、この大空港時代に臨みまして、大臣の将来展望を踏まえた所見だと思います。いかがでしょうか。

○國務大臣(奥田敬和君) 私は、この関西国際空港、これは一期工事の段階では確かに一本の滑走路ということをございますけれども、世界で初めてのこれだけ広大な人工島による、しかも二十四

時間体制の空港で、機能的には一本の滑走路とはいえ実に大きな機能を果たすことができるであろうと期待をいたしております。もちろん、先生の言われるあの二期工事等々の完成によって施設、いわゆる受け入れ便数とも最高のものに将来はしていかにやいかぬということは当然でござります。

そして、この関西空港に対する期待度というのには、私は今当面の大臣の立場でありますと非常に大きいことを肌で感じます。ということは、成田乗り入れを希望している国々は新規で四十三カ国まだ乗り入れできない状態におりますし、現在入っている航空各社でも増便を要請しております。それらの人たちがいずれもこの関西空港の平成六年夏をめどにして新しく入れてくれという形が殺到しましたけれども、沖合にあれだけ出しても実際は足りない状況だという現場の御説明でございました。

そういうことから、関西復権、関西空港の完成によって必ず国際的なハブ空港として大きな機能を果たすであろう。同時に、成田とこの関西だけでは足りません。北海道の千歳空港などは、あれにおいてはもう新たにことしからまた三千メートル級の滑走路を一本しますから、これは自衛隊との共用であるとはいえ、四本のあたりかな三千メートル滑走路を持つておるという現状、そして将来極東に対するひとつの交流等々を考えますと、これまた国際的なハブ空港としての機能は十分果たしていかにやいかぬ。そうすると、今のように成田によって一極集中的な国際的な拠点空港が関西にも北海道にも、また将来においては中部、これはこれから計画でござりますけれども、そういう形になればまさに多極的な構造の中で世界に対する大きなルートが開けてくる。

そういうことになりますと、我が国は国際的な拠点空港として、第一段階は成田、羽田の沖合展開、関西空港ということになつておりますけれども、さらには視野を広げていく形の中で、私は日本が文字どおり経済的に責任を果たす大国として、物の拠点、金融の拠点かつ人の流れの拠点になり得る、そいつた形で二十一世紀に夢がつなげるであろう、その道に向かって整備をしてまいらなければならぬ、まずこういうあいに思つております。

○及川順郎君 終わります。

○委員長(筆山昭範君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、梶原敬義君が委員を辞任され、その補欠として櫻井規順君が選任されました。

○小笠原貞子君 まず最初に、千四十七名に及ぶ解雇された国鉄労働者、この方々の問題について伺いたいと思います。

國の政策によつて国鉄が民営・分割化されまして、五年たちました。その途上で多くの労働者が解雇されております。この人たちは、全く仕事も与えられぬまま清算事業團で三年間、そしてまた解雇されて二年、精神的苦痛ははかり知れないものがござりますし、それに伴う生活の苦しみ、家族を抱えて大変深刻になつてきております。

地方労働委員会はJRの不当労働行為であり、直ちに職場に戻すようにという救済命令を出されたわけでござります。それを受けて労働者も、そして家族たちもいつか国鉄に帰れる、早く帰りたいという中で頑張っております。もうその中で五人が死んでいるわけなんです。この人たちがどんなに無念な思いで死んだのだろうかと思うと、やり切れない気持ちがいたします。人権問題にもつながる、私はそう思つております。

この問題について奥田大臣は、解決に向けてJRへの働きかけも含め汗をかきたいという言葉で述べになつていらっしゃいます。中労委も今月中に解決の努力をしたいという状態になつてきております。

いるというふうに伺つております。これ以上長引かせてしまは、私はいけないと私は思います。この問題の発端となつた政策の責任者としても、運輸大臣としての御決意のはどを今の段階でお伺いしたいと

思います。

○国務大臣(奥田敬和君) 清算事業団からいわゆる解雇手続をとられた千四十数名の皆さんに対しまして、本当にいろいろなこの間苦労があつたと思ひますし、今でも続いておるその苦しみの立場を思うときに心が痛むことは事実でございます。

同時に、現在中労委において、もうしばらくでござりますけれども、懸命に和解案と申しますかそういう形で御努力を重ねていただいておるとありますから、私が今その内容に立ち入つての形は差し控えないと存しております。

私が、御指摘ございましたように、この問題に関する汗もかかなきやいかぬ知恵も出さないかぬと思っておることは事実でござります。現実に、もちろん一部の一部でござりますけれども、個別的に清算事業団から解雇の処分に遭つておられる家族の一部の皆さんの御意見も承りましたし、また受け入れに対して厳しい姿勢をとつておるJRの各企業責任者、もっと具体的に言いますと北海道JR、そして九州JRという、千四十五名のほとんどがこの九州、北海道の皆さんでござりますから、こういった形の経営責任者にもお会いをいたしまして話を聞きました。

各企業実態からいうと、もうちょっと受け入れられないかという要望に対してもう既に千名以上の方とも民間出向者を抱えて、実際、経営上はこういった過剰な形も抱えながら苦労しておりますという実態でございました。そしてまた、清算事業団の方に対して個別に一体どういう形の就職あつせんをしたのかという形で、その形において誤りがなかつたのかどうかということも事業団の責任者からもそういった情報を聴取いました。

いずれにしても、私がこの間陰で、もちろん陰でですけれども、汗をかいた過程の中でわかり得たことは、この九州なり北海道のあの解雇手続を受けた皆さん方は、本当に国鉄時代の誇りを持つて、そしてまたJR以外の企業にはほとんど就職に魅力がないという人たち、そしてまた、北海道を離

れてほかの土地へ行くとか九州を離れてほかの土地へ行くという形でなく、非常に土着性と申しますか土地を愛する気持ちの非常に強い人たちであ

るということを認識いたしました。できるだけ、今後とも誠実に対応してまいります。

○小笠原貞子君 今まで御努力いただいたと思いますけれども、やっぱり今の段階でまたいろいろお知恵も出していただいてお力添えをいただきたいと、再度お願いをいたします。

次に、佐川急便をめぐる問題というのが今政治家や暴力団の介入などもあり運輸行政のあり方が厳しく問われ、大きな問題となつております。国会でも佐川グループをめぐる運送法上の問題がかなり論議されてまいりました。運輸省もこの間、佐川グループに対して改善措置の指導をしてころされました。しかし、実態は驚くべき違法が次々と行われているという問題がござりますので、以下、具体的にお伺いしていきたいと思います。(写真、資料を示す)

すけれども、これは北海道佐川と北海道貨物といふのが札幌市内の中心部の路上や駐車場で積みおろし作業をやっているわけです。また、それはたまたまではなくて恒常に夕方とか朝方とかやつておるわけです。その車が出ておりませんけれども、さな十一トン車が母船のような役割を果たしました。それで佐川が集めてきたのをそれに積み込みます。

さて、佐川が集めてきた荷物を北海道貨物の大いに運んでいます。それが一台ではないんです。その二枚目の写真をごらんになるとわかるんですけども、こっちの道路側に何台かいる、こっちの道路側にいる、ちょっと向こうにもいる。そして、ひどいのになりますと警察の派出所の前でも堂々とそれをやつておるというようなことでございま

す。何でこのようなことが道路上で起きるのかといいますと、佐川の集配する車は郊外のターミナルまでわざわざ一台ずつ行っておろさなくて、その町の中でどんどん待っているのに積み込んでいくわけです。そうすると、距離的にも二時間くらいの時間が節約でき、その分大いに稼げる。こういう状態になつておるわけなんです。やっぱり頭いいですね、もうけようと思つたらすこい頭だと私は思いました。こういうことが現実に行われているわけです。

そうすると、届け出までしなければならない

ターミナルとかそういうものが何のためにあるんだというのが問題になつてくるわけですし、また、それは確かにいいです。母船がいて、そしてちょっとちょっとと行つて、そしていっぱいになつたら行くという形だつたらすぐ活動しやすい。これはいいことだなんてほかの会社もみんなやり出したら、これは路上で大変なことになるという問題で、これはもうずっと私も行って見てきました。一日や二日のことではないということなので、ぜひ

ひそかにいついて毅然とした措置をとつていただきたいということを簡潔にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(水田嘉蔵君) 先生、北海道の方に行かれまして佐川の問題いろいろ御調査いたいたしましたがございまして、どうもありがとうございます。ただいま御指摘の路上におきます積み込み行為の問題でございますが、貨物自動車運送事業者は駐車につきましては、先生御承知のとおり、道路交通法の二条一項第十八号に規定がございまして、貨物の積みおろし、五分を超えない範囲内のものであれば違法ではございません。私ども、違法駐車の取り締まりに当たりましては、悪質、危険、迷惑性の高いものを重点に置きまして、厳正公平に今後とも取り締まつてまいる所存でござります。

○説明員(人見信男君) お答え申し上げます。駐車につきましては、先生御承知のとおり、道路交通法の二条一項第十八号に規定がございまして、貨物の積みおろし、五分を超えない範囲内のものであれば違法ではございません。私ども、違法駐車の取り締まりに当たりましては、悪質、危険、迷惑性の高いものを重点に置きまして、厳正公平に今後とも取り締まつてまいる所存でござります。

○小笠原貞子君 じゃ、よろしくお願いをいたします。

次に、事業計画違反が次々とござりますので、それを取り上げます。

○小笠原貞子君 じや、よろしくお願いをいたします。

第一に運行回数の違反というものがござります。

ここに北海道貨物会社の「路線運行台数記録表」

と/orのものをもらつてあるわけです。認可を受けた事業計画とは全く違いで、たまほうだいの運行をやつておるわけなんです。運行系統で札幌

北見とか札幌・旭川というふうにずっとあるん

ですけれども、例えばこの運行系統の出されてい

る記録表、認可を受けた事業計画というものが札幌・岩見沢は運行回数が一回となつておるんだけ

もう一つは、貨物自動車運送事業法の問題もござりますが、さらに道路交通法の問題もあるうか

と思います。この辺の問題につきまして、さらに警察と、関係機関と連絡をとつて適切な対応を図つてみたいというふうに考えております。○小笠原貞子君 警察、いらっしゃつていますね。その、何というんですか荷物を積みおろすためにとまつておる時間というのは大体五分というふうに言われておりますが、調べますと三時間くらいとまつておるんです。您々とやつておるんです。これまでに今おっしゃつたように、悪質な道路交渉法違反だというふうに素人でもそう思いますけれども、専門家としてもそうお思いになると思いますし、そつだとすれば適当な措置をとつていただきたい。これは直ちに指導いたしますとか調べますとかと、いうふうに、なるべく簡潔にお答えください。

れども、実際には六回も七回もやっている。札幌一北見、運行系統のこの届け出られた中の回数は三回となつていて、これまた倍くらいの六回、七回やつております。札幌一旭川も四回で届けられているのが六回くらいやつております。札幌一帯広も三回のところが六回。札幌一釧路、三回となつていてのが八回やつています。札幌一函館一回、これも八回やつています。札幌一苫小牧、これは二回になつていてのが五回になつていてとこちらの細かいのを見ていただいても、これはもつてきただんす、具体的なを。そしたら、届け出が三回とか一回になつていて、二倍ぐらいうらまだかわいいところあるけれども、これは倍どころではないですね。こういうふうなことをやつている。これは貨物運送取扱事業法第七条、運送事業者は、「その業務を行う場合には、事業計画」「に定めるところに従わなければならぬ」と、こう書いてあるわけです。それに全然従つてないということは、これはいけないです、違反ですね。——はい、じや、うんとうのをちょっと声で一言。

○政府委員(水田嘉憲君) 私どもに出ております事業計画と異なる運行がなされているということであれば、違反だということになろうかと思ひます。

具体的に今先生から資料を見せていただきたいとするわけでございまして、どういうふうに実際の運用がなされているかにつきましては、さらに勉強させていただきたいと思います。

○小笠原貞子君 これも一日だけというのじやなくてずっとやつて以來ますから、聞いて調べていただければこういうのがいっぱい出てくると思います。まさに事業計画に違反するということを言わざるを得ないので、これもお調べいただきたいと思います。

運行回数違反しているだけじゃないんです。運行日以外の運行違反というのも、これずっと見ていたらあつたわけです。つまり、「運行系統」と

いうこの資料をいただいたときに、起点がここで終点がここ、運行する日「運行日」という中に「年に三回」となつていて、これまた倍くらいの六末、年始、日曜、祝日、お盆を除く毎日」と、こうなつていているわけです。つまり、だから年末年始、日曜、祭日、お盆というときにはやつちやいけない、持つてきましたけれども、大臣、さつきお渡しましたところの三月一日といふのがたまたま日曜日だったんです。だから、日曜日は運行してはいけない、こういうことになつていてるわけでしょ。ところが堂々とやつてあるわけです。

三月一日日曜日、旭川に五回運行しています。岩見沢五回、室蘭に三回など、時間がありませんからみんな言えませんけれども、との路線も運行している、こういうことなんです。これも単純ないう日はやつちやいけないというのに違反しているということになると思いますが、そうです。

○政府委員(水田嘉憲君) お答えいたします。運行日といふのが事業計画で出ておるわけでございますが、その出された運行日以外に運行させることは当然できない話でござります。

ただ、ここで言つてある運行日といいますのは、いわゆる特別積み合せ、従来の路線事業のためのいわゆる地點間を結ぶ路線運行者の話でござりますので、路線運行者以外の車が、例えば集配車のような車が動くことは禁じているわけではございません。

○小笠原貞子君 これはだけれども路線なんですよ。だから、やっぱり違反だということになろうかと思ひますが、これもひとつ一緒に調べただけます。

次々出てくるんです。まだあるんですね。これが名義貸しの疑いというのがあるわけなんですね。わかつちやうわけですね、これを見ますと、思ひますが、これもひとつ一緒にお調べいただけます。

○小笠原貞子君 確かに下請だとか庸車だとかいうのがあって、北海道貨物が取扱事業というものを申請して、これも事業の範囲に入れましたよね。だから、そういう形でやつてているということは一つ道理があるかと、そう思つわけなんですよ。しかし、取扱事業でやつているときには、この会社が方々へ行くわけです、地域ではなくて。そうしますと、下請、庸車などの会社は、地域の免許でなく

行回数ですね。そして今度は運行日に見合つ車両です。そしてドライバーなどか、これも許可の対象になつていてるわけですね。しかし運行実態を見ると、ここに札幌一釧路というのがあります。この紙の左の下の方にちょつと赤いのでありますけれども、札幌一釧路というところを見ていただきますと、一日八回走つているわけなんです。そして、その八回走つているその中で北海道貨物という自社で運行しているものは一つもない、八本とも。ここに何ですか大壯運輸だとか「ほくうん」だとか北友リンクス、東栄運送それから大三運輸というようにいろんな会社の名前が書いてあります。北海道貨物が出しているというものは一例もない、みんなよその会社のを出しているんですね。

これは今たまたま釧路を申し上げましたけれども、これはほかの路線もみんなそうですね。多くの路線の中で一つか二つ北海道貨物が加わつてゐるがありますけれども、全く自社のが一つもなくて全部ほかの会社の車、ドライバーを使つてやつているというのが出ているんですね。これは他の路線も余り変わらない。これは名義貸しといふことになるんじゃないですか。

これは今たまたま釧路を申し上げましたけれども、これはほかの路線もみんなそうですね。多く他の路線の中で一つか二つ北海道貨物が加わつてゐるありますけれども、全く自社のが一つもなくて全部ほかの会社の車、ドライバーを使つてやつているというのが出ているんですね。これは他の路線も余り変わらない。これは名義貸しといふことになるんじゃないですか。

○政府委員(水田嘉憲君) 運送の引き受けをした後でほかの事業者に荷物を回すというのは、いわゆる貨物取扱業の一つの形態でございまして、通常の場合には貨物取扱業として登録を受けていれば許されることではなかろうかと思うわけでござります。

○小笠原貞子君 ちょっとと調べ出したら次々に出てきて、私の方は素人ですから、もうあつぶあつぶしててるんです。だから、おたくは専門家だからそういうことをちょつとお調べになるとおわかりだと思います。

○小笠原貞子君 例えば、リヴァストンというのが千歳まで札幌から行つててるんですね。これなんかも路線免許ないところです。——札幌一千歳ならないんですか。ちょっとと陸運局の範囲内外に出るというような路線にまで出していくというようなことがこの会社全部見たらいいばいあるんですね。そういうことを私は問題にしてるわけでございません。

○小笠原貞子君 確かに下請だとか庸車だとかいうのがあって、北海道貨物が取扱事業というものを申請して、これも事業の範囲に入れましたよね。だから、そういう形でやつてているということは一つ道理があるかと、そう思つわけなんですよ。しかし、取扱事業でやつているときには、この会社が方々へ行くわけです、地域ではなくて。そうしますと、下請、庸車などの会社は、地域の免許でなく

て路線の免許がなければもうあちこち路線を飛んで歩くということはできないわけでございましょう。

○政府委員(水田嘉憲君) 路線の免許のない会社

が実質上路線と同じ営業をすることは許されないことだというふうに理解いたすわけでございます。が、ただ、路線業者が集めた荷物をまとめて他のトラック業者、区域業者に輸送をお願いするといふふうなことは、先ほど申し上げました貨物取扱事業の登録を受けておれば許されることでござります。

したがいまして、具体的に今先生がおつしやつてあるような事業が実質上路線業に当たるような中身のことであるのか、それとも貨物取扱業のものであるのか、その辺の実態についてもう少し調べてみたいと思うわけでござります。

○小笠原貞子君 ちょっとと調べ出したら次々に出てきて、私の方は素人ですから、もうあつぶあつぶしててるんです。だから、おたくは専門家だからそういうことをちょつとお調べになるとおわかりだと思います。

例えは、リヴァストンというのが千歳まで札幌から行つててるんですね。これなんかも路線免許ないところです。——札幌一千歳ならないんですか。ちょっとと陸運局の範囲内外に出ると

いうような路線にまで出していくというようなことがこの会社全部見たらいいばいあるんですね。そういうことを私は問題にしてるわけでございません。

それで、これについてもうぞお調べをいただきたいと思います。

それじゃ次の問題は、無免許運行という問題なわけです。

路線免許にかかるお伺いしたいんですけども、先ほど事前にいたしました資料を見ますと、ここで挙げられた以外の路線は免許がないというふうに理解していいんでしょうか。ここに挙げられてますね、例えはこういう表が札幌を起點にしてここまでというのがありますね。これに載つてないというところは免許がないから入つ

ていない、これは免許があるから札幌—北見、札幌—岩見沢、札幌—名寄、旭川—名寄というふうに、これ全部路線の運行の系統というのが出ていますよね。これに書いてないということは路線の免許がないというふうに考えていいのか、それとも免許はあるけれども運行していかないからここに出していくんだということになるんでしょうか。

○政府委員(水田嘉憲君) 私どもは、路線について系統ごとに免許を、今許可と言つておりますが許可をいたしてはいるわけでございますが、その内容について、どういう車の走らせ方をするかといふことが事業計画の内容として出でているわけでございます。

通常は路線の系統について事業許可を受けたものについてすべて事業計画に掲示されると思いますが、全く休眠状態にある場合もあり得るわけでございますので、その辺の今先生がおっしゃっておられる資料についてちょっと私確認しておらないものですから、そこに書いてあるものがすべて路線の系統の許可を受けたものであり、それ以外はないところではつきり申し上げられないのが残念でございます。

○小笠原貞子君 ちょっと私の説明が悪かったのかもしれません、運行系統というのを北海道貨物は持っておりますね。札幌からどこどこ、これからここまでという運行系統の線といふのはこれに書いてないことは免許が出されていない。免許が出されている場合には当然運行系統として承認されていると思うんですけれども、その辺の理解をどういうふうに考えたらいいですか。

○政府委員(水田嘉憲君) 先生おっしゃておられるのは、我々が許可をした、まあ昔の免許でございますが、事業許可をした運行系統以外は運行できないんではないかという御趣旨ではないかと思つんですが、路線としてはそのとおりでござります。

ただ、区域事業として、いわゆる積み合わせてではなくて区域事業としてほかのところを車が通ることまでは否定しているわけではありません。しかし一方で、私言いたいかと思いますと、札幌—深川という路線があるわけです。札幌を起点に今度は中標津、右側の上の方にあります。道東の上の方に中標津との間の問題がわからなくなつてこれは違反だと、こう言つただけでもこんな法違反と言えるよ

はなくて全部路線なんです。それで、私が何でこの問題がわからなくなつてこれは違反だと、こう言つただけでもこんな法違反と言えるようを現実が現在起つていてはお調べいただけることだと思います。私は本当に調べていて腹が立つわけですが、私は本当に調べていて腹が立つわけだと思います。平成元年に主曾店十三社のみの監査を行つてますが、それ以後三年たつております。労働省も昨年末に一齊の監査を行つていらっしゃるわけです、労働問題も含めて。

そこで、最後に大臣にお願いをしたいんですけども、運輸行政のあり方を毅然と今示さなきや、これだけ佐川問題になつてはいるんだから、そういうたしますと、私は北海道佐川急便、北海道貨物、地元だからこれはもう何としてもやってもらいたいと思うけれども、そんな場合じやないと、全国的にこういう問題いっぱい出てくると思うんです。そういう北海道佐川急便、北海道貨物を含めてグループ全体の監査を、監督をしてお調べいただきたいということを最後にお願いしたいと思うんですけど、いかがでござりますか。

○政府委員(水田嘉憲君) 大臣からお話をする前に私から一言ちょっとお話をさせていただきたいと思います。いろいろ今まで指導してきたわけでございますが、いかがでござりますか。

○政府委員(水田嘉憲君) 路線の運行車として走っているということであれば先生おっしゃるとおり無免許、いわゆる無許可の営業ということになろうかと思います。具体的な実態については、私どもなりに少し調べさせていただきたいと思います。

○小笠原貞子君 大急ぎで具体的に問題を提起いたしました。具体的な事実に基づいて貨物運送事業法に違反する指摘を私は今までやつたわけなんですね。今まで国会でも何度も論議になつておりますし運輸省も監査に入るなど、改善措置を指導してこら

れています。六十二年にグループ全体の一齊監査をし、七十七社に五千七百二十五日の車両停止処分をしていらっしゃいます。しかし一方で、私がちょっと見ただけでもこんな法違反と言えるよ

うな現実が現在起つていてはお調べいただけることがあります。いいですね、大臣。

○小笠原貞子君 とりえず、今具体的に申し上げます。いいですね、大臣。

まだ、区域事業として、いわゆる積み合わせで

なくて区域事業としてほかのところを車が通ることまでは否定しているわけではありません。しかし一方で、私は本当に調べていて腹が立つわけだと思います。いいですね、大臣。

ながら、どのような時期にどういうことをやつたらしいか、労働省と一緒にになって対応していきました。そういうふうに考えております。

○小笠原貞子君 信楽鉄道、及川先生がずっと私の言いたいことをみんなおっしゃっています。これが、これはまことに遺憾でございますし、そ

ういった点等々も踏まえまして関係省庁ともよく連絡をとつて適正に調査いたしたいと存じます。

○小笠原貞子君 最終報告まとめたら教えてやるよというんじやなくて、今までの段階でどういう経過で、今現実にどうまでやつてているんだと。そして、先ほどおつしやいましたね、局長、いろいろとこういう問題が難しいと。じゃ、こういう問題が難しいというのはさつき聞いただけじゃよつとわかりません

ので、どういう問題が難しいのかというような経過を先ほど理事会でもお話しして、ぜひ委員会に御報告いただきたいということを御相談いたしました。

そして、やっぱり遺族の方々が本当にいら立つのは、そういう経過が十分にきちっと話されていないという中でいろいろな心配が出てくると思います。車体をもう壊しちゃえなんて、いや、壊しちゃえなんという感覚がそもそも、あそこの中でのうちの夫が死んだんだよとかどうとかそういうそ

いう心情を考えれば、やっぱりあれは先ほど及川先生もおつしやったように、すぐ壊すなんていうことをしないでいただきたい。どうぞ中間報告、我々のところにも経過として御説明いただきたいということをよろしくお願ひいたします。

○政府委員(井山嗣夫君) 今、先生御指摘のあれでございますが、私が大変難しいと申し上げたのは二つございます。

一つは、特に信号システムの方ではなくて人の動きでござりますが、どうしてもAさんがこうやつた、Bさんがこうやつたということになるわけです。それが事故につながっている動き。そうしますと、Aさんの行動がいろいろと他の法規との関係が出てくる。それからもう一つ難しいのは、一番大事な方が、いわば安全の責任者があの列車に乗つて亡くなつちゃつていて。そこら辺で、その方に聞けば多分すぐわかることがなかなかわかりにくいというようなことがありますて、時間がかかりております。

そういうようなことでござりますので、またうちの中でもちょっと検討させていただきます。

○吉田之久君 けさから私鉄の一部がストライキに突入いたしております。労働組合にとてもかなり思い余つての行為だと思うわけなんですが、そのようにして今このシーズン、労働者もサラリーマンも少しでも生活の向上を求めるといふ思いで懸命に労使交渉ぎりぎりの状況を続けてると思うんです。しかし、ここに来て経営者のトップにも労働組合の幹部にも、これほどお互いに労使ぎりぎりの対決をしながら貨上げをかち取つても、そのかち取つた貨上げ分が本当にどこまで生活者としての生活の部分を潤わせているだろうかという重大な疑問が起こり始めている思ふんですね。

要するに、先ほど及川委員の質問にも大臣お答えになりましたが、社会的コストがどんどん高まってきておる流通過程をもつと簡素化すること、スムーズにすること、あるいは大臣は許認可

の面に対しても運輸省としてるべきいろんな検討事項があるとおっしゃいました。敬意を表する次第でございますが、そのようにして運輸行政の中であったり現実に国民生活はどう寄与、貢献していくかというような点につきまして、再度大臣のお考えをお伺いいたしたいと思います。

○國務大臣(奥田敬和君)

一番大切なことは国民に対するサービス、この視点に立つてどうあるべきかということを考えるのがやはり基本であろうと思います。そいついた点も、効率、安全、国民に対するサービスの視点を十分踏まえながら、できるだけ許認可件数を減らしていく、こういった形の中で行政の効率化を図つていただき、そしてまた、国民にとつてもわかりやすい運輸行政の基本的な姿勢をとつていただきたいというのが私の考え方です。

細部に関して、現実にはここ四、五年の間に随分許認可件数は減らしてまいりました。今後とも引き続き努力してまいりたいことでお答えにさせていただきます。

○吉田之久君 そういう大臣の御努力の中で、個々具体的に三年ないし五年の間にどこまで許認可件数が減つたか、あるいは今後三年ないし五年の間にどこまでなお絞り込んでいくとなさるのか詳しくお答えをいただきたいと思います。

○政府委員(豊田実君) お答え申し上げます。

私ども運輸省としまして許認可件数をカウントする場合に、総務庁の方で毎年度統一的に物差しをつくりましてまとめている数字がござりますので、それを使わせていただきたいと思いますが、許認可等件数といいまして、許可、認可のほかに

報告とか届け出も含めた数でございますが、昭和六十年十二月末が算起点になつていまして、当時二千七十六件ございました。昨年度末でござりますが、その数字が九百六十六件という減少をしております。

減少の数自体は非常に少なくお感じだと思いますが、実は、私どもの許認可の中身としましては、いろんな機会に申し上げておるわけですが、安全確

保であるとか環境保全というような規制が非常に大きなウエートを持つております。また同時にそういう安全とか環境という面では国際条約に基づく規制というものを国内法化するというようなことで増加要因もあります。

それで、私どもの大きな努力の成果として、実は物流業について規制緩和というものを行いました。トラック事業について免許制から許可制にするとか運賃の認可制を届け出制にするというようないかでござりますが、總務庁のカウントの方法としまして、免許から許可へ實質緩和になつておられます。免許から許可へ實質緩和になつておられますが、件数としては一件ということで減少になりますが、件数としては今申込みして、免許の件数としては一件といつた形で、件数としては今申込みしたように努力して少なくはしておるんですが、全体としては余り大きく減少していません。ただ、中身としましては、今申しましたようにいろいろな工夫をして簡素化を図つてきております。

今後とも、社会経済情勢の変化とかあるいは技術革新といふようなものを十分念頭に置きながら、同時に国民に対するサービスの低下というものを来さないように注意しなくちゃいかぬと思いますが、許認可の規制のあり方について随時見直しを行つていくよう努めてまいりたいと思つております。

○吉田之久君 御説明で、数の面ではなかなか前途未定の感ではあります、内容の面では逐次緩和、減少の傾向をたどるべく努力はなさっていることはわかります。今もおつしやいましたとおり、絶えざる努力、見直しを続けていかなければ時代の進歩に伴わないと思うわけなのでござります。

そこで、絶えず問題になりますのは、例えは自動車の車検でござりますね。さきにも同僚委員からも御質問がありました、もともと安全規制という面でやられたはずのこうした規制が、いつの間にか事業者保護になつてゐるのではないかというような感じを国民は次第に受け取つていい部分があります。だから、新車については車検期間を二年から三年に延長されましたが、

ささらに延ばし得る余地はないだろうか。ともかく、この規制緩和というのは企業における原価低減活動のように、一度やればそれでいいという問題ではなしに絶えず究極まで努力を積み重ねていくという性格のものだろうと思うわけなのでございましょうか。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。

ただいま車検というものが安全規制という名のもとに事業者保護になつておるんではないかといふ御指摘でございますが、私ども車検につきましたは、先生御指摘のとおり、安全性の確保あるいは公害防止、そしてまた不正改造防止というようなことで大変社会的に役立つてゐる制度だと認識しております。

しかしながら、先生御指摘のよう、その車検の過程におきます検査にかかる整備におきまして一部不必要な整備をしておるとか整備料金が高いとかいう問題がございますので、整備事業者に対しましてそのようなことの言われることのないよう十分指導してまいりたいと存じますし、また今後とも指導してまいりたいと思います。

後段の車検の延長につきましては、ただいまの交通事故の発生状況あるいはまたNO<sub>x</sub>を中心とする環境問題、さらに交通渋滞のもとにあります故障の発生等を踏まえますと、技術的進歩は見られますけれども、やはり現在おきまして車検制度というものは十分機能しておりますし、また大事な要素であると思っておるわけでござります。

そこで、絶えず問題になりますのは、例えは自動車の車検でござりますね。さきにも同僚委員からも御質問がありました、もともと安全規制という面でやられたはずのこうした規制が、いつの間にか事業者保護になつてゐるのではないかというような感じを国民は次第に受け取つていい部分があります。だから、新車については車検

につきましては、現在改革審におきまして技術進歩等に合わせて見直すという審議中でござりますので、またそちらの状況等も踏まえて対応してまいりたいと思つています。

○吉田之久君 なお一層の努力をよろしくお願いいたしたいと思います。

次に、内航海運カルテルの見直しについてで二

ざいますが、フェリーとかローラー船などの輸送機関の転換ですね。これは、環境問題あるいはエネルギー問題あるいは交通渋滞等の観点から逐次ディーゼルトラックの規制が行われようとしている状況でありますけれども、そういうこととにかくがみて船腹調整制度の緩和も急ぐべき時期に来ているのではないかというふうに思うのでございまが、いかがでございましょうか。

○国務大臣(奥田敬和君) 御指摘のとおりであると思います。内航海運の中で特に彈力的な運用が必要な時期が来たなど。特にディーゼル車の規制もございますけれども、コンテナ船とかあるいはローラー船、こういった形の船腹制度に関しましては大幅な緩和を図ることは必要であろうと思つております。

こういった点のことを踏まえまして、造船審議会等々に答申をお願いして、答申をいただいたところでありますけれども、今後の内航海運対策のあり方について検討をお願いいたしましてこの大幅緩和策ということとの御提言もいただいておるの

で、こういった方向に沿つて措置してまいらなければならぬと思つております。

○吉田之久君 次に、JRの問題についてでござります。

このJR、要するに国鉄の民营・分割、それはまさに行革の最重点課題であつたわけであります。

国民がすべて認めているところではあります。しかし、問題の清算事業團の要処理債務がほとんど減少していらないように思うわけなのでございま

す。例えば、旧国鉄用地の処分等につきましても、それを処分することによって他の地価に著しく変動を与えてはならないという配慮もありまして、それをおくらせた経過がござります。

ところが、このたび国土庁が地価公示の調査を行いましたところ、全国的に下がつてきておる傾向にござります。地価そのものが下がつていくことは大変いいことなのでござりますが、こういう現実は債務処理の面から見れば若干のそこを来す

ことになりますが、そういう問題につきましてどのようにお考えでございましょうか。

○政府委員(井山嗣夫君) 先生、今お話ししただけきましたように、JRができましてJRそのものは大変順調な歩みを見せておるわけでござります

が、その債務のかなりの部分を引き受けました清算事業團のいわゆる要処理債務、これにつきましては確かに御指摘のとおり順調に減つていてい

るとは言えないわけでございます。

もともとこの清算事業團の債務、具体的には金額では二十五兆円余を引き受けたわけでございま

す。この考え方としては土地、それから株式、JR

株式でござりますが、これを売却いたしましてで

きるだけ返していく、どうしても残つたものは国民負担にするという枠組みでスタートしたわけでござります。

それで、土地を売り始めて、これまた売るわけになります。そこで、土地を売り始めまして、これ

はまだ売るわけにまいりませんで、基盤整備と申しまして更地にしたりして順次処分しようとして

いたところでございますが、少し軌道に乗りかか

りましたときにちょうどあの地価高騰にぶつかりました。それで、いわゆる一般競争入札は非常に

制限的運用してきたわけでござります。最近地

価が下がつてきておりますので、我々としては競争入札の制限を少し緩和できないかなとは思つて

おりますけれども、これもやはり地価対策との関係で慎重にいかなきやいかぬとは思つております。

それから、株式につきましても、昨年度売る準備はしたのでございますが、なかなか株式市場の

状況から見て一応三年度はあきらめまして、四年度にぜひ処分をいたしたいと思つております。

そういうことで、スタートの時点でこういう土地、株式の処分につきましてちょっととストップが

かかつたといいましょうか、ややアレギーがかからやつていただきたいと、こういうふうに思つてお

ります。

○吉田之久君 株式の方も国民は大変心配をして

いるところでございまして、NTTの株が今や完全に国民の期待を裏切りまして、非常に多くの國民は悲憤慷慨している現状にあります。それを横

に見てJRの株式をどのように上場していくか、発行していくか。八百二十四万株と聞いています

が、一株額面五万円として、これ自身はもう膨大な株式の中でのシェアを占めることになると思

ます。いつでも出さないわけにいかず、出すとすれば順調に出し得る状況にあるのかどうかもう少し御説明をいただけませんか。

○政府委員(井山嗣夫君) JRの株式でございま

すが、株式を売却して上場を考えているわけでござりますが、上場する場合には、特に東京証券取引所などが決めた基準がござります。これは、い

ろんな細かいところがございますが、要するに、

かかるべく配当ができる将来も配当が続けられるとか、それから株主の期待を裏切らないよう

な純資産がきちんと確保されているとか、いろんな基準がござります。この基準に対しまして本州の三会社、JR東日本、東海、西日本はこの三年度の決算でほぼ上場基準は達成すると思います。

そういう意味で、いわゆる売る候補になるわけでござりますが、これをどういう順番で売つてい

くか。例えば、先生今おっしゃるようすに、八百二十一万株をいきなり全部市場に出した場合に市場がそれだけの受け入れ能力があるかどうかとか、そ

れから値段がどういうふうについて、ほかの株にどういう影響を与えるか、いろんな難しい問題が

あるようござります。

そういう意味で、私どもはいずれ、専門家の方の御意見も聞きつづき今まで勉強してきたところで

ござりますが、さらに証券業界の動きとかあるいは専門家の意見を聞いて、清算事業團に資産処分審議会という審議会がござりますので、そこでも

いろいろ御研究をいたいで、決して国民の皆様を裏切ることのないよきかんとした株の売り

いをいたしたいと思います。

一つは、一極集中とか二極集中とか言われてお

りますが、その集中を排除する点からも地方空港

おります整備新幹線について、これが再びJRの経営を圧迫する要因とならないかどうか。レール

部分につきましても駅舎の部分につきましてもJRが五〇%の負担をしなければなりませんね。そ

の辺の見通しについてはいかがですか。

○政府委員(井山嗣夫君) 新幹線を考えますとき

に、それはやはりせつかく発足しましたJRの経営を圧迫して、いわば第二の国鉄といいましょうか昔のようにならぬようにというのものが

う大前提でございます。

そこで、私ども分割・民営化が始まつて以来、いろいろな角度から研究をさせていただきまして、その結果出来たのがいわゆるフル規格の新幹線、それから幅は新幹線と同じですけれども、車両自体は少し小ぶりの在来型の車両を使うといういわゆるミニ新幹線、それから路盤だけは将来に備えて新幹線規格でつくりますが実際は狭い幅、現在の幅の車両がかなりスピードで走る、いわゆる

スレーパー特急と言つておりますが、こういうものなどを考えて、それから財源としまして、今

具體的に既存の新幹線を売りましたいわば差益といいましょうか、時価評価しましたと債務額との差額の部分を使いましてやれる範囲でやるといふことで、昨年の秋でございますが、御承知のように、まさに新幹線を売りましたいわば差益と

いいましょうか、時価評価しましたと債務額との差額の部分を使いましてやれる範囲でやるといふことで、昨年の秋でございますが、御承知のよ

うに軽井沢—長野、それから盛岡—青森、それから八代—西鹿児島、そのほかに金沢—高岡等につきまして着工しようということを決意したわけでござります。

その場合に、あくまでやはりJRの経営に悪影響を与えないということで、JR各社の意見も十分聞きました。私どもの収支試算等も全部見せまして、向こうの収支試算も突き合わせまして、そういう意味で決して将来負担にならないということを確認した上で着工することに決めたわけでござります。

○吉田之久君 次に、国内航空路線についてお伺

間を結ぶ路線の開設、拡充が要求されていると思いませんけれども、今の運輸省の考え方をお伺いいたしたいと思います。

また、小型機を使ったコミュニーター航空を今後さらに拡大していくべきなのかどうなのか、その経過等をかんがみてどうお考えになつていらっしゃるか。

○政府委員(松尾道彦君) ただいま先生の御指摘のとおり、地方航空路線の運用につきましては私ども全く同じ認識を持っております。やはり地方航空路線の開設につきましては、今一極集中排除の立場もござりますし利用者利便の向上という立場からも考えて必要だと思っております。

ただ、羽田あるいは大阪、成田、こういった路線につきましては空港制約要因がありますので、こういった空港制約要因のない地域につきましては、事業者の方から申請がございますれば航空局につきましては積極的に支援をしてまいりたいと、このように考えております。

それから、一つ答弁漏れいたしまして、済みますが、これは需要規模の小さい航空路線につきましては、その規模に応じた適正な規模の機材を導入するという立場から現に六十席以下のコミュニーターにつきましてはそういった路線も徐々にふえつつございます。なかなか収支採算上難しい路線が多々ございますけれども、こういったきめ細かい路線の拡張についても今後必要にならうかと、このように考えております。

○吉田之久君 その点をよく配慮されながら御指導いただきたいと思うわけなんでございますが、さらには、現に先ほどもお触れたのおり、東京・大阪間等の場合には新幹線と飛行機とが激しく競争し合っておりますという現状にございます。そこで、大臣は、それはもう陸も海も統括され

る交通運輸の一一番責任者でございますが、こういふ空と鉄道との輸送網をどう整備しながらどうバランスをとつていくか、大変難しい問題だと思つてやるか。

○政府委員(松尾道彦君) ただいま先生の御指摘のとおり、地方航空路線の運用につきましては私ども全く同じ認識を持っております。やはり地方航空路線の開設につきましては、今一極集中排除の立場もござりますし利用者利便の向上という立場からも考えて必要だと思っております。

ただ、羽田あるいは大阪、成田、こういった路線につきましては空港制約要因がありますので、こういった空港制約要因のない地域につきましては、事業者の方から申請がございますれば航空局につきましては積極的に支援をしてまいりたいと、このように考えております。

それから、一つ答弁漏れいたしまして、済みますが、これは需要規模の小さい航空路線につきましては、その規模に応じた適正な規模の機材を導入するという立場から現に六十席以下のコミュニーターにつきましてはそういった路線も徐々にふえつつございます。なかなか収支採算上難しい路線が多々ございますけれども、こういったきめ細かい路線の拡張についても今後必要にならうかと、このように考えております。

○吉田之久君 その点をよく配慮されながら御指導いただきたいと思うわけなんでございますが、さらには、現に先ほどもお触れたのおり、東京・大阪間等の場合には新幹線と飛行機とが激しく競争し合っておりますという現状にございます。そこで、大臣は、それはもう陸も海も統括され

しないかという点を心配するわけなんでございますが、いかがですか。

○國務大臣(奥田敬和君) 今御指摘されましたとおり、鉄道局と航空局がそれぞれ国民のサービス、国民のそういう機関を利用される視点に立つて行政努力を重ねておることは事実でございます。しかし、確かに御指摘のように、鉄道は鉄道のよさがあると思います。大量性とかあるいは正確性とか、また乗った形の中のゆとりと申しますか、そういう形において鉄道はまた飛行機と違つた意味の特性を持つておる。飛行機は二点間のスピード性においてはすぐれておるけれども、そこはやはり鉄道のように地についたという形の安心感、そう言うとまた飛行機の人に怒られるかもしれませんけれども、そういった形においては鉄道は立派な特性を持つておると。特に最近は、そういった形でゆっくりした旅を楽しむ、そういう形で情緒的な面からいうと、鉄道への回帰という形で最近利用客が非常に多くなってきておる、このことは大変喜ばしいことだと思います。

また、航空は今言いましたような鐵道にない適性を生かしてこれからますます需要が拡大されていくと思います。そしてまた、貨物にしても附加価値の高いものはやはり今後はどんどん陸上輸送から航空輸送へとかわっていくという新しい時代を迎えておりますので、それらの点にバランスのいいと見えております。そのため行政展開を図つてまいりたいと思うのです。

○吉田之久君 最後に、都市交通の問題でございますけれども、主要都市における地下鉄あるいはバス路線はかなり発達した現状にあると思うのですが、そこで、大臣は、それはもう陸も海も統括され

題が残つておる。これは既に他の委員からも御質問のあったところでございまして、いろいろ就労者の労働状況の過酷さとかいろんなマンパワーの激しいとき、あるいは新幹線がちょっとした故障を起こしてうんと延長して夜の一時、二時ごろ東京駅へおりたり大阪駅へおりたり、あるいは地方の町でもそうでございますが、せっかく私鉄で最寄りの駅までは早く帰れたんだけれども、雨が降つたらもう延々長蛇の列、タクシーは逼迫してなかなかやつてこない。それはサラリーマンにして普通の国民にしたって、あのいら立ちといふか、それはとても容易なものじゃないと思うんですね。最近はやりの過労死の原因是その辺にもあるんじゃないかと思うほどでございます。

さて、眠れる車はいっぱいあります、個人の車も含まして。特に、外國から来た人がこの発展進歩した日本の東京駅へ着いて、夜中に一時間も二時間も見知らぬ土地でただ立っているというのは、これは非常に氣の毒だと思つんですね。何か

そういう特殊な時間あるいは天候異常とかあるいは交通事故でおくれて何とか救済しなきやならぬというようなときに、JR側や私鉄側がみずからなすべき努力の方法があるんじゃないか。それがどうしても無理ならば、そういうときに限つてボランティアというか在來の個人白タクというか、何か登録制を用意してでも秩序が乱れない範囲で夜間の一定の時間帯に限つて稼働するいわゆるブルーラインタクシーというふうなものを導入したり、拡充するとかさらには計画配車等もやっておるわけでございますが、このほか乗り合いタクシーなんかも導入いたしたりしているわけでござりますが、そういうようなもので深夜のタクシー

不足の解消に努めているところでございます。御指摘のように、臨時にタクシー行為を白の車に認める、正式に認めるということにつきましては、旅客の安全の確保という面で問題もいろいろあります。しかし、深夜輸送力の確保に努めてまいりたいと考えております。

○吉田之久君 ありがとうございます。先生の御指摘も一つのアイデアとして受けとめまして、今後とも需要に即応した各種の施策を推進して深夜輸送力の確保に努めてまいりたいと考えております。

○寺崎昭久君 大臣の御所見は一番最後に伺うことにいたしまして、まず営業倉庫の料金について質問をさせていただきたいと存じます。

○吉田之久君 ありがとうございます。先生の御指摘も一つのアイデアとして受けとめまして、今後とも需要に即応した各種の施策を推進して深夜輸送力の確保に努めてまいりたいと考えております。

○寺崎昭久君 ありがとうございました。

(委員長退席、櫻井規順君着席)

平成元年十一月二日に発表された行革審公的規

制の在り方に關する小委員会報告によりますと、倉庫事業に係る料金届出制の運用の改善」という指標項目がござります。これはどのような状況とが内容を指摘したものか、運輸省の受けとめ方、認識を伺いたいと思います。

○政府委員(土坂泰蔵君) 今仰せになりました答申で指摘されておりますことは、倉庫業の料金の届け出制につきまして「制度本来の趣旨に則つた運用の徹底」を図るとともに、料金の「多様化」を図る、ということが指摘されているところでございまして、これを受けまして料金の幅の拡大等の措置を運輸省として講じたところでござります。

○寺崎昭久君 また、同小委員会報告によりますと、今触れられました「料金届出制の制度本来の趣旨に則つた運用の徹底」ということが「推進課題」として挙げられているんですが、今の御説明では、「制度本来の趣旨」というのは幅を持ったと

いう、そういう意味なんでしょうか伺います。

○政府委員(土坂泰敏君) 届け出制といいますのは、先生御案内のように、行政の処分をまつことなく、事業者の届け出が受理されればその効果が発生をするということでございまして、倉庫業法の場合には、その届け出制に加えまして、届け出た料金が不当なものとならないような変更命令をすることがあるという制度になつております。

それで、答申で指摘されました「制度本来の趣旨」といいますのは、事業者の届け出た内容が不當なものでない限り効果が発生をするようにしていく、それによって多様な料金の設定が可能になつて、いく、そういう趣旨であろうというふうに考えておるところでございます。

○寺崎昭久君 多様な料金になつているかどうかというのは大変大事なことだと思いますが、昭和六十三年十二月の公的規制の緩和等に関する行革審答申を見ますと、「同一地域内同一料金となつておつしやられた趣旨とは違つて、各社ごとの料金ではなく地域ごとに同一料金になつているのが実態である、よつてこれは適正じやないから変更しろ、こういう内容だと理解してよろしいでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 倉庫の料金の実態を御説明させていただきますと、倉庫の料金は倉庫の建設費あるいは運営のための人員費を反映して設定されるわけでございますが、こういった建設費なり人件費なりが地域ごとに差がござりますので、現実の料金の設定も、従来の沿革などもありまして地域ごとに異なる料金を決めるということで行われておるわけでございます。

その地域ごとの料金がどういうふうに決められておるかといいますと、これは届け出られた料金が当該地域ごとに同じ内容の届け出が出ておる、それが全事業者の九割ぐらいは同じ届け出が出ておるという実態でございます。

ただ、倉庫料金というのは今申し上げましたよ

うなことで、逆に言えば一割はそうでない届け出になつておりますのと、それから届け出た料金の内容も一〇%の幅を持ったものでございまして、その幅の中では具体的にどの料金をとるかというのは各事業者にゆだねられているわけでございます。

〔委員長代理櫻井規順君退席、委員長着席〕

そういう意味で、同一になつておりながら現実にはある程度多様性もあるという運用になつておるものと承知をしております。

○寺崎昭久君 今のお話ですと、全部が全部同一料金ではない、一割ぐらいは一定の合理的価格の幅の間に入つておるというお話なんですが、しかし、同一料金と合理的な幅の間には発想の出発点において月とズッポンぐらゐの違いがあるのではないかと思うんです。髪の毛を長くしていれば全部女性であるというぐらい乱暴な言い方ではないかと思うんですけども、今運輸省はこの料金について問題があるとお考へなのか、全く問題ないおられるのか、もう一度お伺いいたします。

○政府委員(土坂泰敏君) 最初に申し上げましたように、料金は届け出制でございますので、まず基本的には事業者が荷主との関係を考慮して自分で適切であると思うものを届けておられる、それに対してそれが不當である場合には変更命令がかかる、こうしたことになつておるわけでござります。

現実に出でております料金は、今申し上げましたようなことで大部分の方が同じ金額の料金を届けておられるということをございますし、それに対するかと思いますが、これは届け出られた料金が不公平であるという場合に別いたしまして、それは事業者の方でそれが適正であるという御判断のところです。

○政府委員(土坂泰敏君) 今仰せになりました、まず料金の具体的な算定の仕方といいたしまして、量に応じて、具体的には体積なり重量に応じてトン当たり幾ら容積当たり幾らという料率で料金を計算するというやり方が一つと、従量といいまして、物の値段をベースにいたしまして、それに対するかと思いますが、これは届け出された料金を計算いたしましたものを合算して料金を出しておるわけでございます。そういう意味で、従量・従価というものは料金の計算の仕方のことを言つておる

○寺崎昭久君 なかなか理解が難しいおつしやります。

それからもう一つ、級地という言葉を仰せになりました。級地というのは、先ほど申し上げまし

方をされているんですが、改めて伺いますけれども、倉庫料金の構成要素というのは何でしょうか。保管コストを倉庫料金を算定する際の基礎に使っているのかどうか、原価主義をベースにして料金を決めているのかどうか、その辺を伺いたいと思ひます。

〔委員長代理櫻井規順君退席、委員長着席〕

金の立て方の単位のようなものでございますが、その地域ごとの分け方のことを級地といいます。それがもう一つ、期制ということをおつしやいましたが、期制といいますのは、これは具体的に料金の算定の仕方を、一月を三つに分けまして十日単位で料金を計算するというやり方をしておりますので、その一つの料金の計算の仕方としてそういう期制というものをとつておるということをさぎります。

○寺崎昭久君 原価をベースにして料金を決めるということであれば、同一地域において九割が同じというのはやはり不自然じやないかと思います。法律の趣旨とはちょっと違う実態があるのかなと思うわけでありますけれども。

ところで、料金にかかる商慣行の中に、従量制、従価制、期制あるいは級地制といふんですか、そういう制度があるそうですが、簡単に御説明いただけますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 今仰せになりました、いつでも料金の計算なりあるいは立て方の技術的な要素でございます。

○寺崎昭久君 例えば従価制を採用しますと、物価が上昇すれば寄託価格も自動的に上昇するわけです。したがつて保管料収入もふえるということになります。したがつて保管料収入もふえるということになりますから、それによつて取得原価も当然異なるわけで、これは余り原価主義とは関係ないんじゃないのかと思ひます。期制についても、荷物になるわけで、これは余り原価主義とは関係ないんじゃないのかと思ひます。

○寺崎昭久君 いつ倉庫を取得したか、それは倉庫ごとに違うと思いますから、それによつて取得原価も当然異なるわけで、これも原価主義とはなし難いのではないかと思うわけです。

したがつて、原価主義を根拠として料金を決める場合、ある場合は過当競争のためにダンピングが頻発して業績が低迷しているという話も聞いておりますけれども、それはそれとして、やはり同一料金といふのはどうも納得いかないなと思うわけでございます。原価主義をベースにして決めるべきものが同一料金になつておるということ、これから発展させて考えますと、場合によつ

ては独禁法に抵触するおそれがあるのではないかと思ひます。

○政府委員(土坂泰敏君) 料金が届け出制でございまして、どういう料金をお決めになるかは事業者が第一義的に判断をなさることでございます。従来から長い沿革あるいは荷主との関係がありますが、あくまでも事業者がそれぞれの立場で自主的に判断してお出しになつておるものというふうに承知をしております。

現実の料金の届け出も、いわゆる一括申請といふことではございませんで、個々の事業者がそれぞれにみずから判断で出してこれらるというふうになつておるところでございます。

○寺崎昭久君 今のお答えは別の言い方をすると、横並びもあるかもしないなど。これも業者の判断で決めていることだから介入する話ではないということに聞こえますけれども、そういうことであります。

○政府委員(土坂泰敏君) 横並びということが通りにわかるかわかりませんが、どういう料金をおとせかどうかわからぬまま、やはり事業者が自分のいわば商売の問題として荷主との関係あるいは從来の沿革などを考えて御自身の判断でお決めになります。

り、それを個々にしておられるというふうに考えておるわけでございまして、それが結果として一致しておるわけでございますが、あくまで自由意思によつてお出しになつておるものといふふうに考えております。

○寺崎昭久君 倉庫業法第六条第二項によりますと、運輸省は、不適正な料金と認めた場合には変更命令をすることができる。これは先ほどの御説明にもございましたけれども、この変更命令ができるということを踏まえて言えば、届け出といふよりは許認可料金と考えた方がいいのかなと思うわけであります。許認可料金の場合には、料金を審議する審議会等の議決を経て決めるわけですが、そういうことも行われていない。どうもこの届け出制ということ 자체の位置づけが不明確であ

り、このことがあるいは同一料金を生む下地、素地になつてゐるのではないかという気すらするわけですけれども、そんなことはありませんか。

○政府委員(土坂泰敏君) 届け出といいますのは、一番最初に申し上げました先生も御案内のことと思ひますが、いわゆる免許あるいは認可と違います。

まして行政庁の処分がなくとも届け出が受理されると効果が出るというところに一つ大きな違いがあるわけでございます。

これに変更命令がついておりますのは、そうはいつてもやはり荷主との関係で余りにも不当なものであつたりあるいは超過利潤を得るというようになります。

いつもやはり荷主との関係で余りにも不当なものが余り当であればそれは困るわけでございますが、そうでない限り自由意思が尊重されていくといふところにあるのでありますから、やはり問題があると思いますので、そういう場合は変更命令をかけることがあるということです。

そういう二段構えになつておるわけでござりますが免許や認可と違つて、第一義的にはあくまでも届け出さえすれば、受理されればそれが効果を持つというところに大きな違いがあるように考えております。

○寺崎昭久君 変更命令を出した実績はございますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 変更命令を出した実績はございません。それはどういうことかといいますと、具体的には事業者から事前に変更命令が出されないことが確認をされてから実際の届け出が行われるという実態にござりますので、結果としても自由意思によつてお出しになつておるものといふふうに考えております。

○寺崎昭久君 倉庫業法第六条第二項によりますと、運輸省は、不適正な料金と認めた場合には変更命令をすることができる。これは先ほどの御説明にもございましたけれども、この変更命令ができるということを踏まえて言えば、届け出といふよりは許認可料金と考えた方がいいのかなと思うわけであります。許認可料金の場合には、料金を審議する審議会等の議決を経て決めるわけですが、そういうことも行われていない。どうもこの届け出制ということ 자체の位置づけが不明確であ

る、本來の趣旨」といいますのは、事業者の自由な意思といふものがなるべく反映するようにしていくことが届け出制の趣旨であり、それによって多様なニーズに応じた料金が設定されていくようになります。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

今、先生いろいろ御指摘になりましたけれども、先生の御指摘も踏まえまして、多様な料金の設定が可能になるよう、運輸省としても倉庫業法の運用に当たつて十分配慮してまいりたいと考えております。

○国務大臣(奥田敬和君) 物流の何か根幹に触れ

られておる問題提起であつたように感じます。同時に、今当面する運輸行政、許認可官庁と別名言われるような形の中での倉庫業の実態というものがそういう形で決められておつたのかな

と、改めて私も勉強しました。

そして、個別申請という建前はとつておりますけれども、本来は多様な料金、そしてある程度の自由な競争原理に置かれなきいかぬわけでありますけれども、私らもこの倉庫業といふやつは、田舎でも倉庫業をやつしているのは大体古いうちで安定期した形で、「一番言つてみると安全で確実な企業なんだなと思つておつたわけでありますけれども、今こういった実態指摘を見てみますと、やっぱり長い沿革の歴史があるにしろ何か法の保護と申しますか、そしてある意味においては安定しておる原因はこの辺にあるのかなと。

ですから、結局今建前どおり個別の申請である。そして、同一地域同一料金、九割を限度としてとあることになりますけれども、この限度をもう少しやすとか、そして本当に名実ともに個別申請でそういった選択の範囲で許容するのか、何か同一料金を役所が裏で指導しておるようなもしあり方があつたとしたら、それは許せないことだなと。できるだけ多様な競争の中で国民生活に低廉なサービス、プラスをもたらすような方向での業法のあり方自体も検討してみたいと思います。

○委員長(喜山昭範君) 本日の質疑はこの程度にとどめます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(喜山昭範君) 御異議ないと認めます。



当該証書の有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。

4 次に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を収入印紙をもって国に納付しなければならない。

一 第一項の運輸大臣の行う検査を受けようと/orする者

二 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者（船級協会が第一項に規定する検査を行つた船舶に係る当該証書の交付を受けようとする者に限る。）

三 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者

5 偽りその他不正の行為により第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書を受けた者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

6 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第八条

第一項及び第二十四条ノ二の規定は船級協会の第一項に規定する検査の業務に関する監督について、同法第二十三条及び第二十四条の規定は船級協会の同項に規定する検査の業務に従事する役員又は職員について準用する。この場合において、同法第二十三条第一項中「第八条第一項ニ掲タル船舶ニ付第二条第一項各号ニ掲タル事項又ハ滿載吃水線ニ關する法律（平成四年法律第号）（以下改正法ト称ス）ニ依ル改正第七条の二第一項ノ油濁防止緊急措置手引書ニ付キ改正法附則第二条第一項ニ規定スル検査」と読み替えるものとする。

第三条 施行日前に建造された船舶（以下「現存船」という。）については、施行日の翌日から起算して二年を経過する日（以下「経過日」といふ。）までの間は、新法第七条、第七条の二、第一

十七条の七第一項（油濁防止緊急措置手引書に係る部分に限る。）並びに第十七条の十第一項及び第二項（油濁防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止証書に係る部分に限る。）の規定は、適用しない。

2 現存船についての新法第十七条の二（油濁防止緊急措置手引書に係る部分に限る。）の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」一部を改正する法律（平成四年法律第号）の施行の日から起算して二年を経過する日以後初めて」とする。

3 現存船についてのこの法律による改正前の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第七条の規定による油濁防止規程の備置き又は掲示及び同条第二項の規定による油濁防止規程の周知については、経過日までの間は、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）  
第四条 この法律の施行前にした行為及び前条第三項の規定によりなほ従前の例によることとなる場合におけるこの法律の施行後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）

第五条 前三条に定めるものほか、この法律の施行に必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定めることができるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」一部を改正する法律（平成四年法律第号）（以下改正法ト称ス）ニ依ル改正第七条の二第一項ノ油濁防止緊急措置手引書ニ付キ改正法附則第二条第一項ニ規定スル検査」と読み替えるものとする。

（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の

一部を改正する法律の一部改正）  
第七条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律（昭和五十八年法律第五十八号）の一部を次のようにより改正する。

第五条の規定のうち、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七条の三第一項の改正規定中「又は第九条の三第一項」を「若しくは第九条の三第二項」に、「又は第十条の二第二項」を「若しくは第十条の二第二項」に改める。

第六条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律（昭和二十二年法律第一百号）の一部を次のように改正する。

第七条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和二十二年法律第一百号）の一部を次のように改正する。

（船員法の一部を改正する法律案）  
船員法（昭和二十二年法律第一百号）の一部を次のように改正する。

第六十四条の次に次の二条を加える。  
第六十四条の二 船舶所有者は、公衆の不便を避けるために六十条第一項の規定又は第七十二条の二の命令による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させる必要があると認められる命令で定める船舶に乗り組む海員については、命令で定めるところにより、その使用者の船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者との書面による協定をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、その協定で定めるところにより、これらの規定による労働時間の制限を超えて作業に従事させることができる。

第六十六条中「前二条」を「前三条」に改める。

第六十七条を次のように改める。

第七十条 船舶所有者は、前条の規定によるほか、航海当直その他の船舶の航海の安全を確保するための作業を適切に実施するために必要な員数の海員を乗組ませなければならない。

第七十一条の前の見出しを「適用範囲等」に改め、同条中「前条」を「第六十九条」に改め、第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、同条に次の二号を加える。

（運輸省設置法の一部改正）  
第六条 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める。

第四条第一項第十七号の四中「海洋汚染防止設備等」の下に「及び船舶の油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第四十条第一項第二十一号中「焼却設備」に改め、同条中「前条」を「第六十九条」に改め、第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、同条に次の二号を加える。

（運輸省設置法の一部改正）  
第六条 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める。

第四条第一項第十七号の四中「海洋汚染防止設備等」の下に「及び船舶の油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第四十条第一項第二十一号中「焼却設備」に改め、同条中「前条」を「第六十九条」に改め、第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号を第二号とし、同条に次の二号を加える。

（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の

有者が行政官庁の許可を受けたもの  
第七十一条に次の二項を加える。  
前項各号の船舶に係る前条の規定の適用については、同条中「前条の規定によるほか、航海直」とあるのは、「航海直」とする。  
第七十二条中「第七十条」を「第六十九条」に改める。

第七十三条中「第七十条」を「第六十九条」に改める。  
第七十二条の三を削る。  
第七十三条中「第七十条」を「第六十九条」に改める。

第九十七条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項に次の二号を加える。  
第九十七条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項に次の二号を加える。

第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号から第十号までを一号ずつ繰り上げる。

第一百三十条中「第七十条」及び「第七十二条の二及び」を「第六十四条の二及び」に改める。

船舶を除く。以下同じ。)であつて、この法律の施行の際現に航海中であるものに乗り組む海員の労働時間及び定員については、当該航海が終了する日までは、新法第六十条第一項、第六十

四条(時間外労働に係る部分に限る)、第六十四条の二、第六十六条(時間外労働に係る部分に限る)及び第六十九条の規定にかかわらず、なお従前の例による。

第四条 施行日の前日において小型船に乗り組む海員及び小型船に乗り組むため雇用されている予備船員であつて、その基準労働期間が同日を含むものの労働時間及び休日については、新法第一百四十六条第一項の規定により読み替えて適用する新法第六十条第二項及び第六十二条第一項並びに新法第六十条第三項、第六十一条、第六十二条第二項から第四項まで、第六十三条、第六十四条第一項(補償休日労働に係る部分に限る)、第六十五条及び第六十六条(補償休日労働に係る部分に限る)の規定にかかわらず、なお従前の例による。

第五条 この法律の施行の際現に旧法第七十三条の命令の規定により小型船の船内に備え置かれている帳簿は、新法第六十七条第一項の規定による帳簿とみなす。

2 この法律の施行の際現に旧法第七十三条の命令の規定により備え置かれている休日付与簿は、新法第六十七条第二項の規定による休日付与簿とみなす。

第六条 この法律の施行の際現に航海中である船舶については、当該航海が終了する日まで(専ら国外各港間の航海に従事する船舶にあつては、施行日から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいすれかの港に入港した日(いずれか遅い日までは、新法第七十条(新法第七十一条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む)の規定は、適用しない。  
(罰則に関する経過措置)

第七条 この法律の施行前にした行為及び附則第三条又は第四条の規定によりなお従前の例によ

ることとされる場合におけるこの法律の施行後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)

第八条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関して必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、政令で定めることができる。

三月十二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十日)  
一、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案

三月十三日本委員会に左の案件が付託された。  
一、トラック運輸から過労運転、交通事故・災害を無くすことに関する請願(第五二二号)

第五二二号 平成四年三月三日受理

トランク運輸から過労運転、交通事故・災害を無くすることに関する請願

請願者 北海道函館市美原一ノ三六ノ二五  
紹介議員 中野誠 外五百八十九名

この請願の趣旨は、第一五七号と同じである。

三月十六日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案  
二、地元伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律案

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律百七十九号)の一部を次のよう改正する。  
題名の次に次の目次及び章名を付する。

目次

第一章 総則(第一条・第二条)  
第二章 ホテルの登録(第三条・第十七条)  
第三章 旅館の登録(第十八条)  
第四章 指定登録機関(第十九条・第三十条)  
第五章 登録ホテル等の整備(第三十一条・第三十二条)

第六章 登録ホテル等に関する情報の提供(第三十四条・第四十条)  
第七章 民間団体による外客接遇の向上に関する事業の推進(第四十一条・第四十三条)

第八章 雜則(第四十四条・第五十条)  
第九章 罰則(第五十一条・第五十六条)  
附則

第一章 総則  
(目的)  
第一条 この法律は、ホテルその他の外客宿泊施設について登録制度を実施するとともに、これらの施設の整備を図り、あわせて外客に対する登録ホテル等に関する情報の提供を促進する等の措置を講ずることにより、外客に対する接遇を充実し、もつて国際観光の振興に寄与することを目的とする。

第二条 この法律で「旅館」とは、外客の宿泊に適する第三条の見出しを「(定義)」に改め、同条第一項中「洋式の構造及び設備をもつて、造られた施設」を「造られた施設であつて洋式の構造及び設備を主とするもの」に改め、同条に次の二項を加える。

3 この法律で「旅館」とは、外客の宿泊に適するように造られた施設であつてホテル以外のもの

をいう。

4 この法律で「旅館業」とは、旅館により人を宿泊及び飲食させる営業をいう。

第五条 運輸大臣は、前条の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項を公示する。

2 前項の申請書には、ホテルの圖面その他の運輸省令で定める書類を添付しなければならない。

3 構造及び設備別の客室数、収容人員その他の運輸省令で定めるホテルの施設に関する事項

4 第十条に規定する外客接遇主任者の氏名

5 前項の申請書には、ホテルの圖面その他の運輸省令で定める書類を添付しなければならない。

6 第十条に規定する外客接遇主任者の氏名

7 前項の申請書には、ホテルの圖面その他の運輸省令で定める書類を添付しなければならない。

8 第十条に規定する外客接遇主任者の氏名

9 前項の申請書には、ホテルの圖面その他の運輸省令で定める書類を添付しなければならない。

10 第十条に規定する外客接遇主任者の氏名

11 前項の申請書には、ホテルの圖面その他の運輸省令で定める書類を添付しなければならない。

第三条の見出しを「(ホテルの登録)」に改め、同条中「主務大臣」を「運輸大臣」に改め、同条の前に次の章名を付する。

第四条及び第五条を次のよう改める。  
(登録の申請)

5 第十四条中「主務大臣」を「運輸大臣」に改め、同条に次の二項を加える。

6 第十三条第四項中「主務大臣」を「運輸大臣」に改め、同条に次の二項を加える。

7 第十三条第一項及び第三項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

8 第十三条第一項を削る。

9 第十三条第一項を第十四条とする。

10 第十三条第一項を第十四条とする。

11 第十三条第一項を第十四条とする。

12 第十三条第一項を第十四条とする。

13 第十三条第一項を第十四条とする。

14 第十三条第一項を第十四条とする。

15 第十三条第一項を第十四条とする。

16 第十三条第一項を第十四条とする。

17 第十三条第一項を第十四条とする。

18 第十三条第一項を第十四条とする。

19 第十三条第一項を第十四条とする。

20 第十三条第一項を第十四条とする。

21 第十三条第一項を第十四条とする。

22 第十三条第一項を第十四条とする。

23 第十三条第一項を第十四条とする。



律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

## 第九章 罰則

第五十一条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

一 第二十三条第一項の規定に違反してその職務に關し知り得た秘密を漏らした者

二 指定登録機関が第二十九条第二項の規定による登録事務の停止の命令に違反した場合におけるその違反行為をした指定登録機関の役員又は職員

第五十二条 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八条(第十八条第二項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

二 第十条(第十八条第三項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

第五十三条 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八条(第十九条第二項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

二 第十条(第十九条第三項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

第五十四条 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八条(第二十九条第一項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

二 第十条(第二十九条第二項において準用する場合を含む)の規定に違反した者

第五十五条 指定登録機関が登録事務を行う場合において、ホテル又は旅館の登録を受けようとする者は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を指定登録機関に納めなければならない。

2 前項の規定により指定登録機関に納められた手数料は、指定登録機関の収入とする。  
(指定登録機関がした処分等に係る審査請求)

第四十六条 指定登録機関が行う登録事務に係る処分又はその不作為については、運輸大臣に対し、行政不服審査法(昭和三十七年法律第二百六十号)による審査請求をすることができる。(経過措置)

第四十七条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃するときは、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲

内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む)を定めることができる。

第十七条 从第十九条から第二十八条までを削る。

第十六条 第一项中「主務大臣」を「運輸大臣」に、「登録ホテル業」を「登録ホテル業等」に改め、同項第四項中「第二項」を「第三項及び第四項」に改め、同項同条第六項とし、同条第三項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第五項とし、同項の前に次の二項を加える。

4 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、指定登録機関、情報提供機関又は指定法人の事務所に立ち入り、業務の状況又は帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

第十六条第一項中「主務大臣」を「運輸大臣」に、「登録を受けたホテル」を「登録ホテル等」に改め、「ホテル」の下に「又は旅館」を加え、「これに関する」を「帳簿」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 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、指定登録機関、情報提供機関又は指定法人に対し、その業務に關し報告をさせることができる。

第十八条 旅館業を営んでいる者は、旅館ごとに、運輸大臣の登録を受けることができる。

2 第四条から第六条までの規定は前項の登録について、第七条及び第九条から第十五条までの規定は前項の登録を受けた旅館(以下「登録旅館」という。)による旅館業(以下「登録旅館」という。)を営む者について、第八条の規定は登録旅館といふ旅館以外の宿泊施設について、第十六条の規定は登録旅館に係る登録の取消しについて、前条の規定は登録旅館に係る抹消について準用する。この場合において、第四条及び第六条第一項第一号中「ホテル」とあるのは「旅館」と、第五条第一項及び第七条第三項中「ホテル登録簿」とあるのは「旅館登録簿」と、第六条第一項第一号口中「ロビーその他の客の共用に供する室及び食堂」とあるのは「ロビーその他の客の共用に供する室」と、同項第七号中「ホテルによるホテル業」とあるのは「旅館による旅館業」と、第八条中「登録ホテル又は」とあるのは「登録旅館又は」と、第九条第十条第十二条及び第十三条中「登録ホテル」とあるのは「登録旅館」と、第十条中「ホテルに」とあるのは「旅館に」と、第十六条第一項中「登録ホテル業」とあるのは「登録旅館業」と読み替えるものとする。

第十九条 指定登録機関の指定等

2 第六条第一項第二号から第七号までの二に該当するに至つたとき。

3 不正の手段により第三条の登録を受けたと

き。  
2 第六条第二項の規定は、前項の場合に準用する。

(登録の抹消)

第十七条 運輸大臣は、第十五条第二項の規定による届出若しくは同条第三項の規定による営業の全部を廃止する旨の届出があつたとき、前条第一項の規定による登録の取消しをしたとき、又は登録の申請があつたときは、当該登録ホテルの登録を抹消するとともに、その旨を公示しなければならない。

第三章 旅館の登録

第十八条 旅館業を営んでいる者は、旅館ごとに、運輸大臣の登録を受けることができる。

2 第四条から第七条までの規定は前項の登録について、第七条及び第九条から第十五条までの規定は前項の登録を受けた旅館(以下「登録旅館」という。)による旅館業(以下「登録旅館」という。)を営む者について、第八条の規定は登録旅館といふ旅館以外の宿泊施設について、第十六条の規定は登録旅館に係る登録の取消しについて、前条の規定は登録旅館に係る抹消について準用する。この場合において、第四条及び第六条第一項第一号中「ホテル」とあるのは「旅館」と、第五条第一項及び第七条第三項中「ホテル登録簿」とあるのは「旅館登録簿」と、第六条第一項第一号口中「ロビーその他の客の共用に供する室及び食堂」とあるのは「ロビーその他の客の共用に供する室」と、同項第七号中「ホテルによるホテル業」とあるのは「旅館による旅館業」と、第八条中「登録ホテル又は」とあるのは「登録旅館又は」と、第九条第十条第十二条及び第十三条中「登録ホテル」とあるのは「登録旅館」と、第十条中「ホテルに」とあるのは「旅館に」と、第十六条第一項中「登録ホテル業」とあるのは「登録旅館業」と読み替えるものとする。

3 運輸大臣は、指定登録機関の指定をしたときのとし、この場合における登録事務の引継ぎをする者の申請により行う。

4 指定登録機関が登録事務を行なわないものとし、この場合における登録事務の引継ぎをする他の必要な事項は、運輸省令で定める。

2 指定登録機関の指定は、登録事務を行なうとする者の申請により行う。

3 運輸大臣は、指定登録機関が行う登録事務を行わぬものとし、この場合における登録事務の引継ぎをする場合を含む。以下「登録事務」という。の全部又は一部を行わせることができる。

4 指定登録機関が登録事務を行なう場合における第三条から第七条まで、第十四条、第十五条、第十七条及び前条の規定の適用については、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは「指定登録機関」と、第七条第三項(第十四条第五項(前条第二項において準用する場合を含む。)において準用する場合を含む。)において準用する場合を含む。)の規定中「運輸大臣」とあるのは「指定登録機関」と、第七条第三項(第十四条第五項(前条第二項において準用する場合を含む。)において準用する場合を含む。)において準用する場合を含む。)の規定により運輸大臣が登録を取り消す場合」と、第十七条前条第二項において準用する場合を含む。)中「前条第一項の規定による登録を受けた者がない」とあるのは「運輸大臣が登録を取り消す場合」と、第十七条前条第二項において準用する場合を含む。)において準用する場合を含む。)の規定により運輸大臣が登録を取り消す場合」とする。

第十九条 運輸大臣は、他に指定登録機関の指定を受けた者がなく、かつ、前条第二項の申請が次に適合していると認めるときでなければ、指定登録機関の指定をしてはならない。

1 職員、登録事務の実施の方法その他の事項についての登録事務の実施に関する計画が登録事務の適正かつ確實な実施のために適切なものであること。

2 前号の登録事務の実施に関する計画を適正かつ確實に実施するに足りる経理的基礎及び技術的能力があること。

3 登録事務以外の業務を行つてゐる場合に

定登録機関」という。に、ホテル及び旅館の登録の実施に関する事務(第十一条第一項及び第二項、第十二条第二項、第十三条第二項並びに

は、その業務を行うことによつて登録事務が不公平になるおそれがないこと。

2 運輸大臣は、前条第二項の申請をした者が次の各号の一に該当する場合には、その指定をしてはならない。

一 民法（明治二十九年法律第八十九号）第三

十四条の規定により設立された法人以外の者であること。

二 この法律の規定により罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けたことがなくなつた日から二年を経過しない者であること。

三 第二十九条第一項又は第二項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

四 その役員のうちに、次のいずれかに該当する者があること。

イ 第二号に該当する者

ロ 第二十二条第二項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

（指定の公示等）

第二十一条 運輸大臣は、指定登録機関の指定をしたときは、指定登録機関の名称及び住所、指定登録機関が行う登録事務の範囲、登録事務を行なう事務所の所在地並びに登録事務の開始の日を公示しなければならない。

2 指定登録機関は、その名称若しくは住所又は登録事務を行なう事務所の所在地を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前まで、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

（役員の選任及び解任）

第二十二条 登録事務に従事する指定登録機関の役員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。運輸大臣は、指定登録機関の役員が、この法

律、この法律に基づく命令若しくは处分若しくは不公正になるおそれがないこと。

2 運輸大臣は、前条第二項の登録事務規程に違反したときは、又は登録事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定登録機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。（秘密保持義務等）

第二十三条 指定登録機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、登録事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 登録事務に従事する指定登録機関の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（登録事務規程）

第二十四条 指定登録機関は、運輸省令で定める登録事務の実施に関する事項について登録事務規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を経過しなければならない。

（登録事務の休廃止）

第二十五条 指定登録機関が第二十条第二項各号（第三号を除く。）の一に該当するに至つたときは、その指定を取り消さなければならぬ。これを変更すべきことを命ずることができる。

2 運輸大臣は、前項の認可をした登録事務規程が登録事務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、指定登録機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

（事業計画等）

第二十六条 指定登録機関は、毎事業年度、登録事務に係る事業計画及び収支予算を作成し、当該事業年度の開始前に（指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅く）、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 指定登録機関は、その名称若しくは住所又は登録事務を行なう事務所の所在地を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前まで、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 指定登録機関は、毎事業年度、登録事務に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出しなければならない。

（帳簿の備付け等）

第二十六条 指定登録機関は、運輸省令で定めるところにより、帳簿を備え付け、これに登録事務に關する事項で運輸省令で定めるものを記載する。

し、及びこれを保存しなければならない。（監督命令）

第二十七条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定登録機関に對し、登録事務に關し監督上必要な命令をすることができる。

（登録事務の休廃止）

第二十八条 指定登録機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、登録事務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を公示しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により登録事務を行なつたときは、その指定を取り消さなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、指定登録機関が第二十条第二項各号（第三号を除く。）の一に該当するに至つたときは、その指定を取り消し、又は前条第一項若しくは第二項の規定により登録事務を行なつたときは、その指定を取り消さなければならぬ。

2 運輸大臣は、指定登録機関が次条の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて登録事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

2 この章の規定に違反したとき。

2 第二十一条第一項各号の一に適合しなくなつたと認められるとき。

2 運輸大臣は、指定登録機関が次の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて登録事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

2 この章の規定に違反したとき。

2 第二十一条第一項各号の一に適合しなくなつたと認められるとき。

2 第二十二条第二項、第二十四条第二項又は第二十五条の規定による命令に違反したとき。

2 第二十二条第二項、第二十四条第二項又は第二十五条の規定による命令に違反したとき。

2 第二十四条第一項の規定により認可を受けた登録事務規程によらないで登録事務を行つたとき。

2 不正な手段により指定を受けたとき。

2 運輸大臣は、第一項若しくは前項の規定により指定を取り消し、又は同項の規定により登録事務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、登録事務を行なつたと認めるとき。

2 不正な手段により指定を受けたとき。

2 指定登録機関は、毎事業年度、登録事務に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出しなければならない。（登録事務の実施）

2 運輸大臣は、指定登録機関が第二十八条第一項の規定により登録事務の全部若しくは

一部の停止を命じたとき、又は指定登録機関が天災その他の事由により登録事務の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、第十九条第三項の規定にかかわらず、登録事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により登録事務を行なうこととし、又は同項の規定により行つている登録事務を行わないこととするときは、その旨を公示しなければならない。

2 運輸大臣が、第一項の規定により登録事務を行なうこととし、第二十八条第一項若しくは第二項の規定により登録事務の廃止を許可し、又は前条第一項若しくは第二項の規定により登録事務を行なつたときは、その登録事務の引継ぎその他の必要な事項を公示しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により登録事務を行なつたときは、その登録事務の廃止を許可し、又は前条第一項若しくは第二項の規定により登録事務を行なつたときは、その登録事務の引継ぎその他の必要な事項を公示しなければならない。

（地方税の不均一課税）

第三十二条 登録ホテル業等の用に供する建物について、地方税法（昭和三十二年法律第二百二十六号）で定めるものの耐用年数については、登録旅館（以下「登録ホテル等」という。）の用に供する減価償却資産で租税特別措置法（昭和三十二年法律第二百二十六号）で定めるものの耐用年数については、同法で定めるところにより、特別の措置を講ずる。

第三十三条 登録ホテル業等の用に供する建物について、地方税法（昭和三十二年法律第二百二十六号）第六条第二項の規定の適用があるものとされる。

第三十四条 登録ホテル業等を営む者に對し、登録ホテル又は登録旅館（以下「登録ホテル等」という。）の施設及び經營の改善の勧告並びに資金のあつせん。

合において、必要があると認めるときは、当該登録ホテル業等を當む者に対し、当該登録ホテル等の施設又は經營の改善に要する資金をあつせんするものとする。

#### 第六章 登録ホテル等に関する情報の提供

(情報の提供)  
第三十四条 運輸大臣は、外客の宿泊に関する利便の増進を図るため、登録ホテル等に関し必要な情報を提供するよう努めるものとする。

#### (情報提供事業実施機関の指定)

第三十五条 運輸大臣は、指定登録機関の指定を受けている法人が次条に規定する事業（以下「情報提供事業」という。）を適正かつ確実に行うことができるとき、その申請により、当該法人を情報提供事業実施機関（以下「情報提供機関」という。）として指定することができる。

#### (情報提供事業)

第三十六条 情報提供機関は、外客の宿泊に関する利便の増進を図るため、次に掲げる事業を行うものとする。

一 登録ホテル等の施設、料金その他宿泊に関するサービスに関する情報（以下「登録ホテル等に関する情報」という。）を収集し、及び整理すること。

二 登録ホテル等に関する情報を定期的に、若しくは時宜に応じて、又は依頼に応じて、刊行物の発行その他の方法により提供すること。

三 前二号に掲げる事業に附帯する事業を行うこと。

(登録事務に関して得られた情報の使用)  
第三十七条 情報提供機関は、指定登録機関が行う登録事務の実施に関して得られた登録ホテル等に関する情報のうち、外客による宿泊施設の選択の利便に資すると認められ、かつ、登録ホテル業等を當む者又は第三者の権利利益を不当に侵害するおそれがないと認められるものとして運輸省令で定める登録ホテル等に関する情報

については、これを情報提供事業の用に供するためには、これを使用することができる。

#### (情報提供事業実施規程)

第三十八条 情報提供機関は、登録ホテル等に関する情報の収集、整理及び提供の方法その他運輸省令で定める事項について情報提供事業実施規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可の申請に係る情報提供事業実施規程が、登録ホテル等に関する情報の収集、整理及び提供を通じて運輸大臣が定める基準に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。

3 運輸大臣は、第一項の認可をした情報提供事業実施規程が情報提供事業の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、情報提供機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

(指定の取消し等)  
第三十九条 運輸大臣は、情報提供機関の指定を受けている法人が第二十九条第一項又は第二項の規定により指定登録機関の指定を取り消されたときは、その指定を取り消さなければならない。

#### (指定の取消し等)

第三十条 運輸大臣は、情報提供機関の指定を受けている法人が第二十九条第一項又は第二項の規定により指定登録機関の指定を取り消されたときは、その指定を取り消さなければならない。

2 運輸大臣は、情報提供機関が次の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて情報提供事業の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 情報提供事業を適正かつ確実に実施することができないと認められるとき。  
二 この章の規定に違反したとき。  
三 前条第三項又は次条において準用する第二十七条の規定による命令に違反したとき。

四 前条第一項の規定により認可を受けた情報提供事業実施規程によらないで情報提供事業を行つたとき。

五 不正な手段により指定を受けたとき。

3 運輸大臣は、第一項若しくは前項の規定により指定を取り消し、又は同項の規定により情報提供事業の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を公示しなければならない。

#### (準用規定)

第四十条 第二十二条、第二十五条及び第二十七条の規定は、情報提供機関について適用する。この場合において、第二十二条第一項中「指定登録機関が行う登録事務の範囲、登録事務」とあるのは「情報提供事業」と、「並びに登録事務」とあるのは「情報提供事業」と、「並びに情報提供事業」と、同条第二項、第二十五条及び第二十七条中「登録事務」とあるのは「情報提供事業」と読み替えるものとする。

第七章 民間団体による外客接遇の向上に関する事業の推進

#### (指定法人)

第四十一条 運輸大臣は、登録ホテル業等を當む者の業務の改善向上を図ることを目的とし、かつ、登録ホテル業等を當む者を社員とする民法第三十四条の規定により設立された杜団法人であつて、次項に規定する事業を適正かつ確実に行うことができると認められるものを、その申請により、同項に規定する事業を行つ者として指定することができる。

2 前項の指定を受けた法人（以下「指定法人」という。）は、次に掲げる事業を行うものとする。

一 登録ホテル業等を當む杜員に対し、この法律又はこの法律に基づく命令の遵守に関する指導その他登録ホテル等における外客接遇の向上に関する指導を行うこと。  
二 登録ホテル等の外客に接する従業員に対する研修を行うこと。

三 登録ホテル等に関する外客からの苦情を処理すること。

四 登録ホテル等における外客接遇の向上に関する調査研究を行うこと。

第五章 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国際観光ホテル整備法（以下「旧法」という。）第三条又は旧法第二十八条において準用する旧法第三条の登録を受けていたホテル又は旅館については、この法律による改正後の国際観光ホテル整備法（以下「新法」という。）第三条又は新法第十八条第一項の登録を受けたホテル又は旅館とみなす。

#### (施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年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。

別表第一から別表第三までを削る。

#### (第八章 雜則)

第三条 この法律が前条の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

#### (指定の取消し)

第四十三条 運輸大臣は、指定法人が前条の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

3 運輸大臣は、指定法人が前条の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

#### (指定の取消し)

第四十四条 運輸大臣は、登録ホテル業等を當む者の業務の改善向上を図ることを目的とし、かつ、登録ホテル業等を當む者を社員とする民法第三十四条の規定により設立された杜団法人であつて、次項に規定する事業を適正かつ確実に行うことができると認められるものを、その申請により、同項に規定する事業を行つ者として指定することができる。

2 前項の指定を受けた法人（以下「指定法人」という。）は、次に掲げる事業を行うものとする。

一 登録ホテル業等を當む杜員に対し、この法律又はこの法律に基づく命令の遵守に関する指導その他登録ホテル等における外客接遇の向上に関する指導を行うこと。  
二 登録ホテル等の外客に接する従業員に対する研修を行うこと。

三 登録ホテル等に関する外客からの苦情を処理すること。

四 登録ホテル等における外客接遇の向上に関する調査研究を行うこと。

3 第一条の規定により新法第三条又は新法第十一条第一項の登録を受けたものとみなされたホテル又は旅館（以下「既存登録ホテル等」といいう。）について、前項の規定により新法第三条又は新法第十三条第一項に規定する収容人員その他運輸省令で定めるホテルの施設に関する事項又は新法第十八条第一項において読み替えて準用する新法第五条第一項の規定による登録簿又は旅館登録簿とみなす。

#### (改善命令)

第四十五条 運輸大臣は、指定法人の前条第二項において読み替えて準用する新法第四条第一項第三号に規定する収容人員その他運輸省令で定める旅館の施設に関する事項に相当する事

項の記載がないときは、運輸大臣は、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）から一年を経過するまでの間に限り、運輸省令で定めるところにより、職権でこれらのホテル又は旅館に係る登録を更正することができる。

るサービスについての新法第十二条又は新法第十八条第二項において適用する新法第十二条の規定の適用については、施行日から三年間は、これらの規定中「第六条第一項第一号の基準」とあるのは、「運輸省令で定める基準」とする。

**第四条** 既存登録ホテル等によりホテル業又は旅館業を営む者については、施行日から一年間は、新法第十条の規定は、適用しない。

前項に規定する者についての新法第十六条第一項第二号又は新法第十八条第二項において準用する新法第十六条第一項第二号の規定の適用については、施行日から一年間は、これらの規定中「第六条第一項第二号」とあるのは、「第六条第一項第三号」とする。

過した日から三十日以内に、新法第十条又は新法第十八条第二項において準用する新法第十条の規定により選任した外客接遇主任者の氏名を運輸大臣に届け出なければならない。

4 新法第七条第二項及び第三項の規定は、前項の規定による届出について準用する。この場合において、同条第三項中「第十六条第一項」とあるのは「第十六条第一項又は第十八条第二項」において準用する「第十六条第一項」と、「ホテル登録簿」とあるのは「ホテル登録簿又は旅館登録簿」と読み替えるものとする。

第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、二十万円以下の罰金に処する。  
6 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業員がその法人又は人の業務に関し前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同項の刑を科する。

**第五条** 新法第十九条第一項の規定により指定登録機関がホテル及び旅館の登録の実施に関する事務を行つ場合には、運輸大臣は、指定登録機関に、附則第二条第三項並びに前条第三項及び第四項の規定による事務（以下「登録の更正等に関する事務」という。）を行わせることができる。この場合における附則第二条第三項並びに前条第三項及び第四項の規定の適用については、附則第二条第三項及び前条第三項並びに同条第四項において準用する新法第七条第三項中「運輸大臣」とあるのは「指定登録機関」と、同項中「登録を取り消す場合」とあるのは「運輸大臣が登録を取り消す場合」とする。

二十八条、第二十九条第二項第三号（第二十二  
条第二項に係る部分を除く。）及び第四号並び  
に第三項、第三十条、第四十四条（第一項及び第  
三項を除く。）、第四十六条並びに第四十九条の  
規定は、指定登録機関が行う登録の更正等に關  
する事務について準用する。

第八条 附則第一条から前条までに定めるもの  
ほか、この法律の施行に関する必要な経過措置  
(罰則に関する経過措置を含む。) は、政令で定  
めることとする。

(租税特別措置法の一部改正)  
第九条 租税特別措置法(昭和三十二年法律第二  
十六号)の一部を次のよう<sup>に</sup>改正する。  
第十七条の見出し中「登録ホテル業等」を「特  
定の登録ホテル等」に改め、同条中「第八条(同  
法第二十八条において準用する場合を含む。)  
に規定する減価償却資産」を「第七条第一項に

規定する登録ホテル又は同法第十八条第二項に規定する登録旅館のうち、特に国際観光の振興に寄与するものとして政令で定めるものに含まれる減価償却資産（政令で定めるものに限る。）」に改める。

**第五十一条の四の見出し**中「登録ホテル業等」を「特定の登録ホテル等」に改め、同条中「第八条（同法第二十八条において準用する場合を含む。）に規定する減価償却資産」を「第七条第一項に規定する登録ホテル又は同法第十八条第二項に規定する登録旅館のうち、特に国際観光の振興に寄与するものとして政令で定めるものに含まれる減価償却資産（政令で定めるものに限る。）」に改める。

(租税特別措置法の一部改正に伴う経過措置)  
第十条 前条の規定による改正後の租税特別措置法(以下この条において「新租税特別措置法」という。)第十七条の規定は、施行日の属する年分以後の所得税について適用し、施行日の属する年分前の所得税については、なお從前の例に

する。この場合において、既存登録ホテル等を有する個人の附則第三条の規定の適用を受けている期間内に終了する各年における当該ホテル又は旅館に係る新租税特別措置法第十七条の規定の適用については、同条第一項に規定する登録ホテル又は同法第十八条第一項に規定する登録旅館のうち、特に国際観光の振興に寄与するものとして政令で定めるもの」とあるのは、「国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律(平成四年法律第二号)附則第二条第一項の規定の適用を受けること

新租税特別措置法第五十二条の四の規定は、法人（法人税法（昭和四十年法律第三百四号）第二条第八号に規定する人格のない社団等を含む。以下この項において同じ。）の施行日以後に終了する事業年度分の法人税について適用し、去る八月施行日に終了する事業年度分の法人税は、新規の税率によるものとみなす。

目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 活用行事の実施等（第三章 民間団体による活用）

## する事業の推進(第八条—第十一条)

## 第四章 指定認定機關(第十一條—第十四條) 第五章 雜則(第二十五回—第三十回)

第六章 罰則(第三十一条—第三十三条)

附錄

(四) (目的)

行事の実施か、地域の特色を生かした観光の多様化による国民及び外国人観光旅客の観光の魅力の増進に資するとともに、消費生活等の変化に対応するための地域の特性に即した特定地域商工業の活性化に資することにかんがみ、当該行事の確実かつ効果的な実施を支援するための措置を講ずることにより、観光及び特定地域商工業の振興を図り、もってゆとりのある国民生活及び地域の固有の文化等を生かした個性豊かな地域社会の実現、国民経済の健全な発展並びに国際相互理解の増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「地域伝統芸能等」とは、地域の民衆の生活の中で受け継がれ、当該地域の固有の歴史、文化等を色濃く反映した伝統的な芸能及び風俗慣習をいう。

この法律において「活用行事」とは、観光及び特定地域商工業の振興を目的として実施される行事であつて、地域伝統芸能等の実演、地域伝統芸能等に用いられる衣服、器具等の展示その他の場合により、地域伝統芸能等をその主題として活用するもののうち、国内観光及び国際観光並びに特定地域商工業の振興に相当程度寄与すると認められるものをいう。

この法律において「特定事業等」とは、地域伝統芸能等の実演等に係る人材の確保、地域伝統芸能等に係る実演等を行うための施設の確保、地域伝統芸能等に用いられる物品の確保、活用製品、宣伝、観光旅行者及び顧客の利便の増進等に関する事業又は措置であつて活用行事に係るもののうち、活用行事の確実かつ効果的な実施を図るために、活用行事に関連して実施されるものをいう。

この法律において「特定地域商工業」とは、活用行事が実施される市町村(特別区を含む。以下同じ。)の区域における小売業、当該小売業に対し商品を販売する卸売業であつて当該活用行

事が実施される都道府県の区域におけるもの並びに当該活用行事に係る地域伝統芸能等に用いられる衣服、器具その他の物品及び当該地域伝統芸能等に係る活用製品の製造業であつて当該活用行事が実施される都道府県の区域におけるものをいう。

## 第二章 活用行事の実施等

### (基本方針)

第三条 運輸大臣、通商産業大臣、農林水産大臣、文部大臣及び自治大臣（以下「主務大臣」といいう。）は、活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めなければならない。

基本方針においては、次に掲げる事項につき、次条第一項の基本計画の指針となるべきものを定めるものとする。

#### 一 活用行事の実施による観光及び特定地域商業の振興に関する基本的な事項

#### 二 活用行事の実施に関する事項

#### 三 特定事業等の実施に関する事項

#### 四 文化財である地域伝統芸能等の保存に関する事項、農山漁村の活性化に関する施策との連携に関する事項その他活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する重要事項

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

5 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

### (基本計画)

**第四条** 都道府県は、当該都道府県における活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する基本計画（以下「基本計画」という。）を定めることができる。

**2 基本計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。**

**一 当該都道府県における活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する基本的な方針**

**二 活用行事において活用される地域伝統芸能等に関する事項**

**三 活用行事の実施主体、実施場所、実施期間及び実施内容に関する基本的な事項**

**四 特定事業等に関する基本的な事項**

**五 活用行事において活用される地域伝統芸能等のうち文化財であるものの保存に関する事項**

**六 農山漁村の活性化に関する施策との連携に関する事項**

**七 その他の活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する事項**

**3 基本計画は、基本方針に即するものでなければならない。**

**4 都道府県は、基本計画を定め、又はこれを変更しようとするときは、主務大臣に協議しなければならない。**

**5 都道府県は、前項の規定により主務大臣に協議しようとするときは、あらかじめ関係市町村に協議しなければならない。**

**6 都道府県は、基本計画を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。**

**(通訳案内業法の特例)**

**第五条 地域伝統芸能等通訳案内業（基本計画に基づき実施される活用行事（以下「計画活用行事」という。）に関する通訳案内業法（昭和二十四年法律第二百十号）第二条に規定する通訳案内業であつて、当該計画活用行事の実施期間内**

に限り、当該企画活用行事が実施される市町村の区域において営まれるものをいう。以下同じ。)を営もうとする者は、企画活用行事ごとに、運輸大臣の認定を受けることができる。

2 運輸大臣は、前項の認定の申請者が次に掲げる要件に適合すると認めるときは、その認定をするものとする。

一 伝統的な芸能及び風俗慣習一般に関する十分な知識を有していること。

二 認定の申請に係る地域伝統芸能等に関する分野知識を有していること。

三 地域伝統芸能等に関する通訳案内をするために必要な外國語の能力を有していること。

3 運輸大臣は、前項の規定にかかるらず、次の各号の一に該当する者に対する第一項の認定をしないものとする。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けたことがなくなつた日から二年を経過しない者

二 精神病又は伝染性の疾病にかかっている者

4 第五項の規定により読み替えて適用する通訳案内業法第十四条第一項第三号又は第四号の規定により同法第三条の免許を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者

5 第一項の認定を受けた者は、通訳案内業法第三条の規定にかかるらず、当該認定に係る地域伝統芸能等通訳案内業を営むことができる。

前項の規定により地域伝統芸能等通訳案内業を営む者についての次の表の上欄に掲げる通訳案内業法の規定の適用については、これらの規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。

第九条(見出しを含む)、第十二条(見出し及び第一項、第十三条第三号)	免許証	認定証
第九条、第十二条から第十四条まで	通訳案内業者	地域伝統芸能等通訳案内業を営む者
第十四条見出し	免許	運輸大臣
第十四条第一項	その免許	認定
第十五条、第十九条第二項	通訳案内業者	地域伝統芸能等通訳案内業を営む者
第十七条第二号	通訳案内業	地域伝統芸能等通訳案内業を営む者(地域伝統芸能等通訳案内業を営む者を含む)
第六条第一項	不正受験者	欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それと同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。
第六条第一項	不正な認定申請者	欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それと同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。
第六条第二項	試験を受けさせない	地域伝統芸能等を活用した行事の実施に関する法律(以下「地域伝統芸能等活用法」という)第五条第一項の認定を受けよう
第七条	その試験	その認定の手続
第六条第二項(見出しを含む)、第十七条(見出しを含む)、第十八条	その合格	その認定
第七条	免許証	認定証
第三条の免許を与えた	免許の申請	認定
第三条から前条まで	免許の申請	認定
免許の申請、第三条の試験	免許の申請	認定

第六条 中小企業信用保険法の特例	第三条第一項	保険額の合計額が	地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律等関連保証(以下「地域伝統芸能等関連保証」という)に係る保険関係の合計額とその他の保険関係の合計額とがそれぞれ
第六百六十四号) 第三条第一項に規定する普通保険(以下「普通保険」という)、同法第三条の二第一項に規定する無担保保険(以下「無担保保険」という)又は同法第三条の三第一項に規定する特別小口保険(以下「特別小口保険」という)の保険関係であって、地域伝統芸能等関連保証(同法第三条の二第一項又は第三条の三第一項に規定する債務の保証であって、基本計画に基づき実施される特定事業に係るものについての次の表の上欄に掲げる同法の規定の適用については、これらの規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。	第三条の二第二項、第三条の二第三項、第三条の二第一項	当該債務者	地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律等関連保証(以下「地域伝統芸能等関連保証」という)に係る保険関係の合計額とその他の保険関係の合計額とがそれぞれ
2 普通保険の保険関係であつて、地域伝統芸能等関連保証に係るものについての中小企業信用保険法第三条第二項及び第五条の規定の適用について、同法第三条第二項中「百分の七十」とあり、及び同法第五条中「百分の七十(無担保保険、特別小口保険、公害防止保険、エネルギー対策保険、海外投資関係保険及び新事業開拓保険にあつては、百分の八十)」とあるのは、「百分の八十」とする。	第七条	(国等の援助等)	地域伝統芸能等関連保証に係る保険関係の保険額の合計額とその他の保険関係の保険額の合計額とがそれぞれ
3 普通保険、無担保保険又は特別小口保険の保険関係であつて、地域伝統芸能等関連保証に係るものについての保険料の額は、中小企業信用保険法第四条の規定にかかわらず、保険金額に年百分の二以内において政令で定める率を乗じて得た額とする。	第七条	計画活用行事及び計画特定事業等(以下「計画活用行事等」といふ)の実施主体に対し、計画活用行事等の確實かつ効果的な実施に関し必要な助言、指導その他他の援助を行うよう努めなければならない。	地域伝統芸能等関連保証及びその他の保証ごとに、それぞれ当該保証及びその他の保証ごとに、当該債務者
3 前二項に定めるものほか、主務大臣、関係地方公共団体、関係団体及び関係事業者は、基本計画の円滑な実施が促進されるよう、相互に連携を図りながら協力しなければならない。	2	地方公共団体が基本計画を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。	地域伝統芸能等を活用する通訳案内法第五条第一項の認定をした
法定により読み替えて適用法第五条第五項の規定に地城伝統芸能等活用法第五条第五項の認定をした	法定により読み替えて適用法第五条第五項の認定をした	法定により読み替えて適用法第五条第五項の認定をした	法定により読み替えて適用法第五条第五項の認定をした

第三章 民間団体による活用行事等の支援  
に関する事業の推進

(支援事業実施機関の指定)

第八条 主務大臣は、計画活用行事等を支援することを目的として設立された民法(明治二十九年法律第八十九号)第二十四条の法人であつて、次条に規定する事業を適正かつ確実に行うことができる認めるものと申請により、活用行事等支援事業実施機関(以下「支援事業実施機関」という。)として指定することができること。

(事業)

第九条 支援事業実施期間は、次に掲げる事業を行つるものとする。

一 計画活用行事等の実施に関する情報を収集すること。

二 計画活用行事等の確定かつ効果的な実施に資するため、その実施主体に対し前号の情報を提供すること。

三 計画活用行事等の実施に關し必要な助言、指導、資金の支給その他の援助を行うこと。

四 國際観光振興会が行う外国人観光旅客の来訪の促進及びその接遇の向上に関する業務の効率的な実施に資するため、國際観光振興会に対する第一号の情報を提供すること。

五 活用行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に關する催しを実施し、並びに調査、研究及び広報を行うこと。

(改善命令)

第十一条 主務大臣は、支援事業実施機関の前条に規定する事業の運営に關し改善が必要であると認めるときは、支援事業実施機関に対し、その改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(指定の取消し)

第十二条 主務大臣は、支援事業実施機関が前条の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

第十三条 主務大臣は、支援事業実施機関の前条の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

(指定認定機関の指定等)

第十二条 運輸大臣は、その指定する者(以下「指定認定機関」という。)に、第五条第一項の認定の実施に関する事務(同条第五項の規定により読み替えて適用する通訳案内業法第十四条並びに第五条第六項において準用する同法第六条第一項及び第二項の規定による事務を除く。以下「認定事務」という。)の全部又は一部を行わせることができる。

2 指定認定機関の指定は、認定事務を行おうとする者の申請により行う。

3 運輸大臣は、指定認定機関の指定をしたときは、指定認定機関が行う認定事務を行わないものとする。

4 指定認定機関が認定事務を行なう場合における第五条第五項の規定により読み替えて適用する通訳案内業法第九条及び第五条第六項において準用する同法第七条の規定の適用については、これらの規定中「運輸大臣」とあるのは、「指定認定機関」とする。

5 指定認定機関は、認定事務の実施に關し、第五条第六項において準用する通訳案内業法第六条第一項に規定する運輸大臣の職權を行なうこと

2 運輸大臣は、前条第二項の申請をした者が次の各号の一に該当する場合には、その指定をしてはならない。

一 民法第三十四条の規定により設立された法人以外の者であること。

二 この法律の規定により罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けたことがなくなつた日から二年を経過しない者であること。

三 第二十三条第一項又は第二項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

四 その役員のうちに、次のいずれかに該当する者があること。

口 第十六条第三項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

イ 第二号に該当する者

ロ 第十六条第三項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

ハ 第二号に該当する者

(指定の公示等)

第十四条 運輸大臣は、指定認定機関の指定をしたときは、指定認定機関の名称及び住所、指定認定機関が行う認定事務の範囲、認定事務を行う事務所の所在地並びに認定事務の開始の日を公示しなければならない。

2 指定認定機関は、その名称若しくは住所又は認定事務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前までに、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の規定による届出があったときは、その旨を公示しなければならない。

(認定員)

第十五条 指定認定機関は、認定事務を行なう場合において、第五条第二項各号の知識及び能力を有するかどうかの判定に關する事務について

3 認定事務以外の業務を行つてゐる場合には、その業務を行なうことによつて認定事務が認定員(役員等の選任及び解任)

員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 指定認定機関は、認定員を選任し、又は解任したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、指定認定機関の役員又は認定員が、この法律に基づく命令若しくは處分若しくは第十八条第一項の認定事務規程に違反したとき、又は認定事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定認定機関に対し、その役員又は認定員を解任すべきことを命ずることができる。

(秘密保持義務等)

第十七条 指定認定機関の役員若しくは職員(認定員を含む。)又はこれらの職にあつた者は、認定事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 認定事務に從事する指定認定機関の役員及び職員(認定員を含む。)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。

(認定事務規程)

第十八条 指定認定機関は、運輸省令で定める認定事務の実施に關する事項について認定事務規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするととも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした認定事務規程が認定事務の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、指定認定機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

(事業計画等)

第十九条 指定認定機関は、毎事業年度、認定事務に係る事業計画及び收支予算を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 これに變更しようとするときも、同様とす

第十六条 認定事務に從事する指定認定機関の役員の選任及び解任





平成四年四月十三日印刷

平成四年四月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P