

第百二十六回国会 運輸委員会 議 録 第 三 号

平成五年二月二十三日(火曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 森田 一君

理事 今枝 敬雄君

理事 龜井 善之君

理事 村田 吉隆君

理事 常松 裕志君

理事 衛藤 晟一君

理事 坂本 剛二君

理事 二階 俊博君

理事 平泉 渉君

理事 星野 行男君

理事 宮崎 茂一君

理事 小林 恒人君

理事 関山 信之君

理事 山中 末治君

理事 西中 清君

理事 高木 義明君

出席国務大臣

運輸 大臣 越智 伊平君

出席政府委員

運輸大臣官房長 豊田 実君

運輸大臣官房総務課長 向山 秀昭君

兼貨物流通本部長 秀昭君

運輸省運輸政策局長 大塚 秀夫君

運輸省鉄道局長 秦野 裕君

運輸省自動車交通局長 土坂 泰敏君

運輸省海上交通局長 浅見 喜紀君

運輸省海上技術安全局長 戸田 邦司君

委員外の出席者

運輸省海上技術安全局長 長尾 正和君

運輸省港湾局長 坂井 順行君

運輸省航空局長 松尾 道彦君

労働省労働基準局賃金時間部労働時間課長 上村 隆史君

運輸委員会調査室長 長岡日出雄君

二月十九日

北海道新幹線の早期建設に関する陳情書(札幌市中央区北一条西二の一の甲のイの一札幌市議会内見延願書)(第七五号)

北陸新幹線の整備促進に関する陳情書外一件(富山県新幹線七高山区議会内八倉倉忠夫外十名)(第七六号)

九州新幹線の建設促進に関する陳情書(長崎市長江戸町二の一三長崎県議会内宮内雪夫)(第七七号)

日豊本線の高速化・複線化及び活性化の促進に関する陳情書(長崎市江戸町二の一三長崎県議会内宮内雪夫)(第七八号)

函館空港の国内線及び国際線に対応する運用並びに整備促進に関する陳情書(北海道函館市東雲町四の一三函館市議会内本間新)(第七九号)

航空運賃の低減措置に関する陳情書(那覇市旭町一四又吉政二)(第八〇号)

離島航路に対する財政援助の強化に関する陳情書(長崎市江戸町二の一三長崎県議会内宮内雪夫)(第八一号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出)

第三〇号

陸運、海運及び航空に関する件等(運輸行政の基本施策)

森田委員長 これより会議を開きます。

陸運、海運及び航空に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。増子輝彦君。

○増子委員 自由民主党の増子輝彦でございます。限られた時間でございまして、質問をいろいろしたいわけですが、陸海空の運輸行政の中で幾つかの点について御質問をさせていただきます。まず最初に、越智運輸大臣には大臣御就任まことにおめでとうございます。今後とも御活躍のほどを心から御期待、お祈りを申し上げます。

御案内のとおり、今、日本経済は大変景気が悪いということで、厳しい状況に置かれているわけでございますが、この中にありまして、やはり運輸の果たすべき役割というのは、陸海空の中にあって国民生活に大変直結したものがございまして、極めて重要なものと私も認識をいたしているところでございます。

その中で、実は国民の生活の中で、特に足の部分で大変大きな役割を担っておりますJRについて若干の質問をさせていただきたいと思っております。

JRは各社八七年に民営化になりまして、大変経営努力を果たしながら、現在各社とも黒字になつてきているということで、大変好ましいことだと、その経営努力を私も評価をいたしているわけ

でございます。

こういふ中にありまして、先般、実はあるマスコミの報道によりまして、一部値上げ等の発言等も聞こえてくるわけですが、この値上げ等の問題あるいは今の景気動向の中で、やはり景気に対して一つの大きなインパクトを与えるかもしれないとあるJRの株等について若干の質問をまずさせていただきます。

まず最初に、JR東日本の住田社長は、九四年度の運賃値上げの可能性について発言をいたしているようでございますが、JR各社の今後の運賃改定についての見通しをまず伺いたいと思っております。

○越智国務大臣 お説のように、運輸行政は国民に直接密着をしておる大変大事な行政だ、こういうふうな受けとめております。お説のようにしつかりひとつやらせていただこうと思っておりますので、どうぞよろしく御願いをいたしたいと思います。

さて、JRの運賃の問題であります。JR発足以来、消費税の転嫁の問題以外は五年間運賃の値上げをしていない、皆さん大変各社とも努力をいたしていただいております、これに感謝をしておる次第であります。先般JRの住田社長が値上げのことを言及されたように報道されましたが、聞いてみますと必ずしもそうではないというふうな話でありました。私はやはり合理化努力をしていただいで、できるだけ運賃の値上げは今すぐにはやらない、このことの方が、不況の時代でありますし、国民の負担を多くするようなことはなるべくやらない、こういうふうな思っております。

また、JR各社ともまだ運賃の値上げというふうな話は公式の場でいたしておりません。何かマスコミとの懇談の中でちよつと言ったことが誤解されたような話でありますので、ひとつこのまま

できればしばらく努力をいたしてもいい、合理的にさらに努力をしていただきたい、こういうふうに思ふ次第であります。

それから、JR株の上場の問題であります。平成四年度につきましては先延ばし、こういうことであります。できるだけ早く上場したいという気持ちもございまして、今の株価の全体的な低迷等もございまして、よく連絡をとり、相談をし、また全般的な株価の動き等をにらみながら相談をしたい、こういうふうに思つておる次第であります。

○増子委員 大臣の今の答弁で私も同感でございますが、まあ仮に値上げとなれば、その値上げの基準というものは一体何だろう、また、赤字にならないと値上げは認めないのかというような点もございまして。

この点について簡単に、どういうふうにお考えかということをお聞きすること、さらに今株式の件について大臣から御答弁をいただきましたが、この株、上場するとすればいつごろが適当というふうにお考えになつていらっしゃるか、この点についてお尋ねを申し上げたいと思ひます。

○越智國務大臣 赤字にならないと値上げしないのかということでございますが、そういう気持ちでもございませぬけれども、まだはっきりしないうちに議論をするのはどうであろうか、こういうふうに思つております。

それから、上場の時期でありますけれども、これも景気問題と、また、先ほども申し上げましたが、全体的な株の値段、また、投資家の意思、今は投資家も非常に消極的でございますが、そういうものを含めて判断をしたい。でございますから、ちよつといつということはまだ決定しておるわけでもございませぬし、今後議論を重ねていきたい、こういうふうに思つております。

○増子委員 JRの本州三社は既に株式の上場基準を満たしているとお聞きいたしておりますので、景気が後退している中で、非常にこの期待も大きいと思ひます。大臣の御判断も今お伺い

いたしました、ひとつこの件については御相談をいたしながら、積極的にお願いできれば大変ありがたいと思つておる次第でございます。

次に、足の次には物流の件についてお聞きをいたしたいと思ひます。

昨年のこの委員会でも、私実は車両総重量規制の緩和についてお尋ねをいたしました。御案内のとおり、今物流は、景気低迷の中で燃料の値上げ等も今後待ち受けておるわけでございまして、なかなか価格に転嫁できないという厳しい状況にございまして。加えて人手不足の問題あるいは道路の混雑が大変厳しいという中、さらに交通安全、公害関連の対策、そして環境問題等いろいろござい

ます。こういう中で、やはり一日も早いこの規制緩和が求められておるのではないかとこのように認識していただいておりますが、そういう点におきまして、昨年の私の質問に対して、大臣も、関係省庁とも十分打ち合わせをして前向きにこの問題について対処していききたいという御答弁もいただきました。

今後の、大量輸送ということ、あるいは物流の安定供給、そして何よりも物流はこれまた国民生活に大変密着いたしておりますので、この規制緩和、やはり一日も早くしていただくことがこの安定につながるのではないかな、そういうふう

に認識いたしておると思ひます。

この車両総重量規制の緩和につきまして、大臣の御見解をお伺いしたいと思ひます。

○越智國務大臣 御承知のように、昨年の税制の中で石油税の税率アップということでありまして、ございまして、まず第一に、でき得れば、でき得ればなしに積極的に、これは運賃を荷主の御理解を得て上げていただくということが大事であります。また、そのとき議論になりました自動車

の積載量の問題でございまして、これは建設省で一月に道路審議会に諮問をいたしておるようでありまして、二十五トン、これはぜひ建設省の御理解もいたして、なるべく早く実施をさせて

いただいたら、こういうふうに思つております。

○増子委員 これは、先ほど申し上げましたとおり、物流にとつては大変重要な問題だと思ひますので、この件についても今後大臣によりしくお願いを申し上げておきたいと思ひます。

次に、空の件でございますが、おかげさまで福島空港、私の地元でございますが、ようやく三月二十日に開港をいたすことになりました。路線も、札幌、名古屋、さらに大阪、さらに今後福岡も開設される見通しでございますので、ようやく福島県にも空の時代がやってきました。高速交通体系の中で、高速道路、新幹線、さらにこの空港というところで、まさに新しい三種の神器のそろつた点については、私も、大臣初め関係各位に改めて心から今日の御尽力に感謝を申し上げるところでございます。

こういう中でありまして、実は、第六次空港整備計画の中におきまして、地方空港整備のあり方ということが大変重要な今後の問題になってくると思ひます。そういう意味では、第六次空港整備五カ年計画に基づいて地方空港整備のあり方、そして福島空港の位置づけというものをひとつお伺いしたいと思ひます。

さらに、実は、成田の機能を持ち合わせたその補完空港として今後福島空港が十分その位置づけにあるのではないかな、そういうふうに私も認識をいたしております。そういう意味で、成田の機能補完空港としての福島空港の位置づけ、さらに今後、福島空港が非常に首都圏からも近いということも含めまして、福島空港の国際化ということが今後十分期待されることと認識をいたしております。

この福島空港の成田の機能補完空港としての位置づけ、そして福島空港の国際化についてひとつお尋ねをしたいと思ひます。

○松尾政府委員 地方空港につきましては、積極的に六次空港整備五カ年計画の中で進めていき

たいと思つております。

福島空港は、県の設置する第三種空港としてこの三月二十日にオープンいたします。また、六次

空港の中で二千五百メートル化の閣議決定もいたしておりますので、開港後の状況も見ながらこれも進めさせていただきたいと思ひます。

それから、国際化問題につきましては、非常に首都圏の立地条件として恵まれた空港でございますので、これについて将来の可能性として十分勉強に値すると思ひます。特に成田は国際の貨物が非常に不足しておりますので、その辺の可能性については私も、県ともども勉強してまいりたい、このように考えておるところでございます。

○増子委員 大変今心強い御答弁をいただきました。いづれにしても、今後、陸海空の中におきまして私も、この運輸行政というものを一緒に

なつて努力をしてまいりたいと思ひます。

三月二十日、福島空港開港でございます。大臣、大変お忙しいと思ひますが、ぜひ御出席をいただき、花を添えていただければ大変ありがたいと思ひます。

以上で私の質問を終わります。ありがとうございました。

○森田委員長 星野行男君。

○星野委員 私は、鉄道整備の問題につきまして何点か御質問を申し上げてみたいと存じます。

御案内のように、現代はまさに車社会でございます。まして、あらゆる分野において人間の活動が車によつて成り立っている、こう申し上げて過言でないと思ひます。しかし、この車社会は、私たち人類の将来に大変大きな問題を投げかけて

いるわけでございます。

第一は、人類共通の貴重な資源であるエネルギー消費が多いということでありまして。第二は、車から排出される二酸化炭素やあるいは窒素酸化物が、いわゆる大気汚染あるいは地球温暖化という環境について大きな問題を生じている、こういうことであります。さらに、自動車による交通事故で毎年一万人を超える死者、あるいは七十万

たしますと百六十万人、すなわち百六十万人の人が一年間車に閉じ込められている計算になるそうです。

このようなことから、自動車輸送に比べてエネルギー消費が少なく地球環境にも優しい、しかも交通事故はまれであり、さらに交通渋滞もない鉄道が今見直されているのでございまして、我が国がこれらを迎える超高齢化社会を考えますと、鉄道の果たす役割はますます重要になり、国民のニーズも高まっていかうかと考えます。

したがって、鉄道の整備は緊急の課題であると考えます。御案内の最近の運政審の答申におきましても、鉄道の復権ということが言われているわけですが、この点につきまして大臣はどのような御認識をお持ちか、まずお伺いをいたします。

○越智国務大臣 今、お説のように車社会、大変な問題であります。燃料消費量の問題、環境の問題、交通事故あるいは道路の渋滞の問題、でございますから、できる限り鉄道に持っていきたい、こういうふうに思っております。でございますから、まず鉄道の建設問題、大いに努力をいたしたい、かように思います。

それから、皆さんの御理解を得て時差通勤等、これも考えて、とにかく今の車社会から鉄道、もう一つ船もあるわけでございまして、こういうものにかわっていきようにしたい、こういうことで努力をいたしております。どうぞひとつ御協力のほど、お願いを申し上げます。

○星野委員 ありがとうございます。

さて、鉄道整備の課題は数多くあるわけですが、時間の関係上、ここでは新幹線直行特急、すなわちミニ新幹線と鉄道整備の財源問題について取り上げてみたいと思います。

まず、新幹線直行特急について伺います。昨年七月、御案内のとおり奥羽線福島―山形間新幹線直通運転事業、いわゆるミニ山形新幹線が開業したわけですが、これによりまし

てどの程度時間短縮ができたのでございましょうか。

また、時間短縮とあわせて乗りかえの不便が解消したわけではございまして、このことによりまして利用者がふえたもの、こう考える次第でございまして、利用者の増加は現在の時点での程度把握しておられますか、まずお尋ねをいたします。

○兼野政府委員 御質問のいわゆる山形新幹線でございますが、この開業によりまして、それまでは東京―山形間で三時間十分かかっておりましたけれども、「つばさ」の開業によりまして、二時間二十七分というところで、四十三分間の短縮になっております。

それから、輸送人員につきましては、開業日以降、本年の一月末までの平均輸送人員でございしますが、一日当たり約九千人でございまして、これまでの比較でございまして、二年度と三年度は軌道工事をやっております関係でちょっと比較の対象としては適切ではないと思われまして、その前の元年度と比較いたしますと、元年度は六千三百人、四年度は四、三〇〇の増加ということになっております。

○星野委員 この新幹線効果でございしますが、ここで私のさやかな体験を申し上げさせていただきますと、実は、上越新幹線が昭和五十七年十一月、大宮暫定開業をいたしました。私は当時、新潟県の小千谷というところで市長をやっておったわけですが、何となくやはり若者の定住のために企業誘致をやらなければならぬ、こういうことで奔走いたしました。

実は五十九年、六十年と、新潟方面では豪雪が続いたわけですが、大手電機メーカーの半導体工場の誘致ということで取り組んでおったわけではございまして、その大手電機メーカーの責任者が、こういう雪の中で本当にスムーズな営業活動ができるのか、こういうことを大変心配いたしましたのでこの新幹線に乗りました。御案内のようにスプリングラーで雪は解けて、まさに一分一

秒もおくれなく実は新潟県長岡駅に滑り込んだ、こういうことで、大変意を強くされて、この半導体工場進出に踏み切っていただきまして、現在約千五百人の若者が働いております。

あるいはまた、新潟県では冬は大いにスキー観光が盛んでございまして、新幹線開業前、大湯沢町の例をとりますと年間三百万人、一冬三百万人というものが、現在は七百万人ということで、新幹線効果によってスキー観光を初めいろんな面で観光客もふえておる、こういう状況でございまして、新幹線による例えば観光誘客、あるいは企業進出、地域開発、大変大きな効果があると私は確信をいたしております。

そういう点から見まして、この山形新幹線の開業によって、今人員の増という話を聞きましたけれども、観光誘客もふえたのではないかと、そう思うわけではございまして、恐らく企業進出あるいは地域開発等々も該当沿線地域で進んでいくのではないかと、こんなふうに思うわけではございしますが、今、その他に把握しているものもありませんから、お聞かせください。

○兼野政府委員 特に数量的に把握しているものはございせんけれども、先ほどの輸送人員等から推測いたしますと、山形地方の活性化に非常に役に立ったということは確かだと思っております。

○星野委員 さて、ミニ新幹線の建設コストでございまして、山形新幹線は延長八十七・一キロ、工事期間は五年間で仕上がったということでございまして、総事業費は、車両費を除いて二百七十三億円、したがってキロ当たり三・一億円、こういうことでございまして、いわゆるフル規格の新幹線に比較をいたしますと、工事期間は極めて短い、また、いわゆるキロ当たりの工事費も、総事業費も恐らく十分の一から十五分の一くらいではないか、そんなふうな考えわけであります。

関連いたしまして、昨年着工した秋田新幹線の延長と、予定しております総事業費あるいは完成年次についてお聞かせをいただきたいと思っております。

○兼野政府委員 ただいま御質問の田沢湖線あるいは奥羽線との新幹線の直通運転化でございまして、延長キロが百二十七キロメートル、総事業費が五百九十八億円でございます。平成八年度の完成を目指して現在工事を進めておるところでございます。

○星野委員 この事業費もキロ当たり五億円弱というところでございましょうか、いずれにしても大変コストが安く上がる、こういうことで、期間も短い、こう思うわけではございまして。

そこで、ミニ新幹線につきまして、私たちは今まで、狭軌の在来線に新幹線を乗り入れる関係から、在来線の軌道を三線軌道とか、あるいは四線軌道に改良する必要がある、こう認識をしておったのでありますが、最近では、新幹線の車両の車輪幅を調節することによって狭軌の在来線にそのまま新幹線乗り入れを可能にする研究が始まっております、こんなふうな何にいたしました。このことができればすばらしいと思うのでありますが、その研究の現況あるいは見通し等について、お聞かせできるものがあつたら御説明をお願いしたいと思います。

○兼野政府委員 先生今御指摘のとおり、新幹線と在来線との間を直通運転します場合に、車輪の幅を調整するというところによってその直通運転を可能にするという考え方があつてございまして、これは軌間の異なります鉄道線路同士をいわゆる大規模な投資なしで直通運転ができるということと大変メリットがあるわけでございまして、外国でも、御案内のとおりフランスとスペインの間の国際列車の一部で既に実用化されておるわけでございまして、ただ、この場合はいわゆるモーターを持つておりません客車でそれをやっておりますわけではございまして、新幹線の場合にはいわゆる電車でもございまして、高速運転をするということでもございまして、これが直ちに日本の方に採用できるかどうかというところは大変難しい問題があるろうかと思っております。

現在、一部の鉄道事業者の方あるいはメーカーの方でそうした可変の台車の研究が始まった段階でございます。今後その信頼性その他について十分確認をした上で実用に移るといふことでございします。実用化までにはまだ若干研究開発の期間が必要ではないかというふうに考えております。

○星野委員 ぜひ積極的に取り組みをいただきたいとお願いを申し上げます。

いずれにいたしましても、ミニ新幹線はカーブの多い在来線の線形改良とか、あるいは踏切の立体化とか、いろいろなものが必要になってはまいりますけれども、基本的には在来線の軌道を活用するため、用地買収の時間とか、あるいは費用がほとんどかからない、そしてまた工事期間も短く、工事費もフル規格の新幹線に比べて非常に安く上がる、こういうことでございしますので、いわゆるフル規格の新幹線の効果を面的に拡大をする、そういう効果、あるいは国土の有効利用ということを考えますと極めてその意義は大きいのではないかと、こんなふうに考える次第であります。

御案内のように、新幹線につきましても整備計画線が決定されているわけですが、現在着工され、あるいは着工予定しております三線五ルートだけでも今後完成までには十年間もかかる、こういうふうなお話でございしますから、この整備新幹線の全体の完成はまだ相当先になるのではないかと、こんなふうに思われるわけでありまして。

そういったしますと、昭和四十八年に既に決定されております基本計画線十二線三千五百二十キロメートルなどは、これはまたいつ手がつくか全く見当もつかない、こういうことでありまして、新幹線建設を待ち望んでおります沿線の住民にとりましてはまさに百年河清を待つようなもの、このように思われるわけでありまして、我が国は超高齢化社会に突入して社会保障に大きなお金がとられる、大型の公共投資はなかなかやりにくくなるといふふうに思われます。

したがって、この基本計画線の見直しを含めてミニ新幹線の全国的な整備計画を立て、これについて積極的に取り組んでいくことが財政の効率からいっても、あるいは地域のニーズにこたえる意味からいっても非常に必要でございます。いか、こんなふうに思われるわけですが、この点につきましては大臣の御所見を賜りたいと存じます。

○越智国務大臣 先生お説のように、ミニ新幹線は非常に大事だ、かように思います。鉄道は、やはり一番は安全でありますけれども、その次は快適である、かように思います。この快適という点には、スピードの問題、これが多々ございします。でございますから、こういうことを十分研究し、勉強して、お説のように努力をしてみたい、かように思っております。

○星野委員 よろしくお願いをいたします。

時間でありましても、もう一点。新幹線を含めた、あるいはミニ新幹線あるいは都市鉄道等々を含めた鉄道整備のために今後多大の投資が必要になっていこうと思われ、御案内の運政審の答申、平成四年六月十九日答申第十三号によりましても、鉄道事業者のリスクがますます大きくなるというふうなことから、社会資本としての鉄道が社会の期待にこたえていくためには、今後国は鉄道整備の方向を示し、あるいはまたさらに公的な支援も行うことが必要である、こう書いてあるところであります。

そういうことから見まして、こういう幹線鉄道については、国家的な見地から、道路と同じように、車道以外の鉄道施設は国または地方自治体が公共事業方式で整備を推進すべきである、私はこういう認識を持っております。御案内のように、さきに既設の新幹線の譲渡の収入あるいは国の補助金等を入れて鉄道整備基金、まあ特殊法人をつくったわけですが、平成五年度予算の中でこの鉄道整備の概略事業費はどのくらい予定しているものでありましようか。

○森野政府委員 トータルで申し上げますと、整備新幹線の関係で申し上げますと、国のいわゆるNTT・Bの枠でやっておりますのが百七十七億円でございします。新幹線総事業費といたしましては約千六百億円を予定いたしております。そのほかに無利子貸付あるいは地下鉄工事等々ございしますが、それもまた数字を申し上げます。

○星野委員 結構です。

わかりましたが、いずれにしても、道路整備の十一次五計で七十六兆円という投資規模が決まったわけでありまして、これは五カ年ですから五で割ると十五兆円からなるわけですね。これに比べると鉄道整備というのはいかにも貧弱である、こう思われるを得ないわけでありまして、御案内のようないわゆる旧国鉄債務を、これから旧国鉄用地の売却とかJR株式の売却とか、そういうことで埋めていくということですが、そういうことで旧国鉄債務を減らした分くらい、これは国の方で公共投資方式で一般会計から繰り入れるべきだ、私はそういう考えを持っておりますので御検討をお願い申し上げますと同時に、明治政府があの財政の乏しい中、全国に鉄道を張りめぐらせた、これは大変な偉業であったと私は思うのであります。どうぞひとつ、車社会は頭打ちで限界であらうと思っておりますので、これから二十一世紀を展望した交通体系の中での鉄道の果たす役割は非常に大きくなる、そういう考えから、発想を転換して、鉄道整備に積極的に取り組んでいただきたい、こう考えております。

このことをよろしくお願い申し上げます、残念であります、時間でございますのでこれで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○森田委員 山本末治君。

○山中(末)委員 野党として一番最初に大臣の所信表明に対する質問をさせていただくわけでありまして、質問に先立ちまして、まず大臣の御就任を心からお祝いを申し上げます。願ひますと、私、今度

の委員会、これで三年目でございしますが、大臣が四人おかわりになったということで、大体任期は一年、こういうことになりました。ですから、大臣が非常に立派なことをやろうと考えておられまして、そのような制約もあるのじゃないかと思ひますので、大臣の御任期中に、越智大臣は本当に立派な仕事を残された、こういう実績をひとつおつけたいと思ひますことを最初に強く要望を申し上げます。

それでは質問に入ります。

交通運輸というのは、いつでもどこへでも、いわゆる安全に、そして正確に、快適に人や物を運ぶ、こういう大きな目標のために日夜関係の皆さん方が努力をされておられる中でありまして、ややもしますと、昨今いわゆる利便性、経済性、こういうものが重んぜられて、一番大事な交通の根っこにある安全性というものがなさりになりがちじゃないかなという感じが実はいたします。そういうことになると大変でございしますので、大臣の御就任の最初の質問に、安全の問題についてお伺いしたいと思ひます。

先ほど話もありましたが、新幹線、営業を開始して以来大きな人身事故はなしに今日を迎えることができた。これはみんなの御尽力のおかげだといふふうに思ひますが、それじゃ本当に何もなかったのかというのを振り返ってみますと、はだえにアワを生ずるような、一歩間違えば大事故につながるようなこともありました。

これは三〇〇型の車両を使ったひかり号ですね。これが、モーターをつつていて段付ボルト、これが緩んで外れて、あとの二本が緩んでいる、四本のうち、そしてピン二本部分が脱落してラバーホースを傷つけて急停車した、こういう事故があったわけですね。私はその後の車に乗っておりますが、本当に当時の状況をよく知っているわけですが、本当に一つ間違えば大事故につながるということでありまして、安全性ということについては、言葉の上だけの安全性じゃなしに、実質的に、現場でどのような安全教育とか安全マニユア

ルをつくるか安全の指導をしているとかということをお聞きをしたいと思います。

私自身、安全ということでは鉄道につき合ってきたのは私の歴史で四十年あります。ですから、今全国各地に「今日も安全」という標語がまだ残っておりますが、あれは昭和二十年代に私がつくって提案したものなんです。あれはタオル一本賞品をもらいたければいい、まさかあんな大きな反響があるとは思わなかったのですが、それ以来四十年たっておりますから、特に安全面については注意していかねばならぬと思っております。まず最初に大臣の決意のほどをお聞きしたいと思っております。

○越智国務大臣 大臣に就任いたしましたお祝いの言葉、まことにありがとうございます。先生も影の内閣の運輸大臣に就任をされたようであります。心からお祝いを申し上げますとともに、特にこの四十年、こういう安全の問題をずっとやっておられた、そういう経験も踏まえていろいろ御議論を賜り、さらに安全確保のために努力をしていきたい、かように思っております。

そこで、大臣は一年や一年足らずで交代いたしますが、ずっと継続性で申し送りをしていただき、引き継ぎ事項をずっと守ってやっていきたい、こういうふうな思っております。また、私もさらに努力をして、皆さんの御理解をいただき、ひとつ努めていきたい、かように思う次第であります。

そこで、安全というのは交通関係、運輸関係の基本でございます。何といいたしてもまず第一番に安全、それから快適、スピードの問題等もございまして、スピードを速くすることは結構でございますが、安全で速くなるということで、まず安全を考えてやっていかなければならない、これが基本である、こういうふうな考えております。

でございますから、教育を含めて、これは技術的な面もございまして、技術だけでなしに、やはり人が扱うわけでございまして、そう

いう安全に対する教育、これも徹底して進めてまいりたい、かように思いますので、どうぞよろしく御支援、御指導のほどをお願いいたします。

○山中末委員 安全性の確保を車両、航空機、船舶等の運輸の基本として施策を講じていく、大臣がおかわりになってもそれは確実に重点施策として申し送っていく、こういうことでございしますから、ひとつよろしく御願いを申し上げます。

残念ながら、安全を重視した施策をやっておりますけれども発生するのがやはり事故です。ただ、だから、事故が発生するんだから、安全はちよつとぐらいいおさげにしていけないじゃないかという考えは成り立たない。安全を徹底してやったら済んでしまふということになりますから、特に安全面の重要視ということをお聞きを申し上げます。

それで、話題が変わりますが、安全ということと、もう一つは事故が起こって次は再発を防止するということですね、こういう作業がございまして、それはやはり原因を追求して的確な結論を出して、それを教訓として次の事故発生というものを防いでいく、こういうことになってきますが、率直に申し上げます、航空事故につきましては、これは事故調査委員会というのがございまして、船舶の海難事故につきましては、いわゆる海難審判庁ですか、そういうところがある。陸上交通、特に鉄軌道等については、事故が発生してもそういう事故調査委員会のようなものがないのですね。

これはやはり設けたらどうですか。外国にはあるようですね。それでやはり専門家が速やかに事故を調査して原因を探索して、そして早くその教訓を次に引き継いでいくことをすべきだと思っておりますが、信楽事故が起こって一年六カ月くらいかかって、そして発表が最近ございまして、けれども、いかにも長いじゃないですか、究明期間が、難しいことであつたらうと思っておりますけれど

も、ですから、そういう面から考えてもやはり専門の方で事故調査委員会等を編成してもらつて、そしてそれで動いていくというふうになさるやないかと思ひますが、いかがでございしますか。

○越智国務大臣 この安全の問題は、先ほども申し上げましたように、基本であります。でございしますから、海運、航空、陸運、特に鉄道の問題、鉄道路線の問題、お説のとおりである、かように思います。

そこで、まず事故を起こさないようにすることが第一番であります。お説のように、事故が起こった場合には速やかにそれを究明して再発防止に努めなければならぬ、これも同感でございします。信楽高原の報告、一年六、七カ月かかりました。確かに長い、こう思ひますが、今後努力をしていきたい、かように思ひます。

事故調査委員会の問題につきましては、航空、海運はございしますが、鉄道路線についてはございせんので、これはよく検討をさせていただきます、こういうふうな思ひます。

一年六、七カ月かかった、ちよつと長いのですが、これは原因がいろいろ複雑になつておりまして、担当者も鋭意努力をいたしたのでございまして、けれども、こういう結果になりました。できるだけ速やかにやらなければならぬ。また、先ほど言いましたように、人間教育、人の教育ということも含めて事故が起こらないようにする、あと事故が起こった場合にはできるだけ速やかにこの検討をするということが大事である、こういうふうな思ひます。

○山中末委員 御検討なさるといふことでございします。ひとつよろしく御願いを申し上げます。

先ほど大臣の方から、あなたも影の内閣でいふふうにおつしやいましたけれども、私たちが運輸を担当するといふことになれば、これは調査委員会をすぐ設けます。これは今申し上げておきます。これはお返しの意味ではございせんけれども、ありがとうございます。

それでは、その次の問題に移ります。自動車局長さんの通達で、都道府県のパス協会を通じてパスの活性化対策のための活性化委員会、これを常設化されて地域に密着したバス活性化のための方策について定期的に検討されること、望ましい、こういうことで奨励をされております。ほとんど全国でできているのじゃないかというふうに思ひます。

まず質問の一つは、中央の段階でも運輸省、建設省、警察等で連絡会議を持たれていまして、課長さんクラスです。それで、それは今完全に機能していますか。まずそれを一つお尋ねしたいと思ひます。

○土坂政府委員 今仰せになりましたような趣旨で、地域に密着したパスの活性化対策を御検討いただくということで、各県単位で関係者が集まつて検討していただく場をつくつていただきました。

その前提として、どういった考え方でこの委員会を運営していくかという基本的な考え方があるいはその制度の、制度といふかどういふ方を構成員にしてどんなふうに関っていくかという、ある意味では制度面、こういったようなことを中央段階ではよりよく調整をした上で地方でやっていただく必要があるだろうということ、中央レベルでも委員会をつくつたということでございます。

この中央段階は、委員会は昨年三月に一回開いた状況でございまして、その後開いておりませんが、これは今申し上げましたような趣旨でございまして、基本的な物の考え方なり、あるいはその運営の制度面で調整をする必要が生じたときに逐次開いていくという考え方でやらせていただきたいと思ひます。

○山中末委員 中央の方はうまく機能しているといふことであります。

それで、地方の問題ですけれども、特に地方の場合、先ほど申し上げたように、地域に密着したバス活性化の方策について定期的にいろいろ相談

してやっていると、そのメンバーが地方運輸局、陸運支局、地方公共団体、道路管理者、府県警本部、それから県バス協会、その他必要と認められる者、こういうことでメンバーが決まっていますね。調べてみますと長野県、高知県、愛媛県、香川県等がそのメンバーの中に、その他必要と認められる者の中に、地元のバスの運転とかをやっていますという労働組合の代表も入っているという事でございます。これはいいことだと私は考えたのですが、今のところは長野、高知、愛媛、香川各県、これは御存じのことだと思ひます。

昔から言われていますけれども、川のことには川に聞け、道のことには道に聞け、これは名言だと思ひますが、川に聞いて川が物を言うわけではありませんが、これはやはり現場に聞け、現場の意見を大事にして、こういうことだと行政上は私どもはとらえてきたわけです。

そういうことから考えますと、その他必要と認められる者の中に、いつも問題になりますけれども、地元のバス等に從事している方の組合の代表を入れてはどうか。これはバス協会で、県段階で協議されるのでいうことでありますけれども、局長さんの方から適切な指導を願って、そしてそこで現場の声も聞きながらバスの対策というものを練り上げていくことになるれば一番いいと思ひますが、御見解をお聞かせください、このように思ひます。

○土坂政府委員 バスの活性化のために関係の人たちの知恵と力を集めてやっていかなければいけないわけですが、その際に、今仰せになりましたように、現場で運転をするという格好で一番現場を毎日御存じの方に入っていたくというのは大変有効なことであると私は思っております。

それで、今お話がありましたところは既にお入りいただいておりますが、私も、私ども、運輸局に指導をいたしまして、労働組合の方からお申し出があった場合には、関係のほかの委員と

の間で適切な調整をして御参加いただけるような方向で努力をしてくださいということを申し上げて指導しているところでございまして、今既にそのほかに十三の地元の労働組合の方から御参加の要望が来ております。これにつきまして、今先生が仰せになりましたような趣旨で実現するように運輸局を通じて努力をしてまいりたいと思ひているところでございます。

○山中(末)委員 どうもありがとうございます。

大臣の地元でも既にそういうふうにしておられる、こういうことであります。今局長からお話がありましたように理解を願っているわけでございますから、よろしく御指導のほどをお願い申し上げます。

次は、労働力の問題であります。

前運輸大臣の諮問に基づきまして、今後のタクシ事業のあり方について運輸審のタクシ事業特別委員会が種々御検討なさっていると聞いていますけれども、諮問の基本的な視点は、二十一世紀に向けてのタクシ事業のあり方を問ひかけ、その柱として事業規制と労働力の確保を総合的に検討を求めている、内容につきましてはこういうふうには私に理解しております。これで間違いがないと思ひますが、いかがでございますか。

○土坂政府委員 タクシの問題につきましては、行革審から規制緩和の指摘を受けて、運輸審で現在御審議いただいておりますが、今まさに仰せになりましたように、単に規制緩和ということだけでなくて、将来のタクシのあり方はどうすべきかということをも御検討いただく、それを達成するための施策というものをまた総合的に御検討いただく、その一環として規制緩和の問題も考えるということで、仰せのように、規制緩和に限らずもっと幅広い見地から総合的な御検討をお願いしている、こういう段階でございます。

○山中(末)委員 その点は意見が一致しております。局長はそのようにおっしゃっていますが、漏れ

承るところによりまして、論議が答申の趣旨を多少それで、規制緩和の方向に傾斜しているのではないかなという心配が私どものサイドには実は聞こえてきます。その審議の内容にまで立ち至つてどうのこうのではないのですけれども、そういう心配があるのです。

それで、運輸大臣が当初に申されております初めに規制緩和ありきではないよということ、今まで委員会でも局長も言われておりますが、そういう立場を貫いていただきたい。これは規制緩和と労働力の確保と二つですから、聞かれていますのは、だから、片一方の方ばかりでなく、労働力の確保のファクターも大いにふやしてもらう、そういう立場を貫いていただきたいと思ひますが、大臣いかがでございますか。

○越智國務大臣 規制緩和と労働力の確保、非常に大切なことであります。今後、その点よく検討をしながら進めてまいりたい、かように思ひます。

特に、今若年者が非常に少ない。タクシ等は余り若年者ばかりかと思ひますけれども、いつて高齢者ばかりでも後を継続してやってくれる人がなくなるという心配がございまして、でございますから、やはりその点も考慮して、両々相まって進めてまいりたい、かように思ひます。

○山中(末)委員 質問を大臣に先取りされたような感じがします。

よく御存じですが、実はそのとおりですね。バスの運転手さんもそうなんです、いわゆる大型二種免許等を持っている方が非常に少なくなつた。特に、大臣がおっしゃったように、若年、三十歳以下の方の免許所持者が非常に少ない。と同時に、言いたくないのですけれども、職場としてはいわゆる三Kだ、汚いとかきついとかいう職場で、なかなかやってこない、人がない。これは今業界も労働組合も通じての非常に大きな悩みなんです。大臣もそのようにおっしゃっていただきましたので、あとは具体的に大型二種免許を持つ

た人をどういう形で養成していくのか。これは方法はあると思ひます。

もう一つは、今の職場環境、処遇、待遇の問題をどうしていくのか。これはもう気がつかれて、タクシの運賃改定のととも、これはそこに勤めている人の処遇を改善するための、給与を改善するための値上げだよ、こういうことでやってもらったのですが、その効果がまだなかなか上がってきいていない。依然として労働力が不足しているという事でありますから、賢明な大臣ですからこれ以上言わなくてもいいと思ひますけれども、どうして養成していくかということ、その職場に喜んで入つてきてもらえるような環境、労働条件を含めたものをつくり上げていくか、これはもうひとえに大臣の決意次第だ、このように思ひます。

本日に若年の運転手が少ないという御認識はもう私の質問の前におっしゃったわけですから、深い御認識を持っていただいておりますので、大臣の決意次第でこの労働力の確保ということが展覧されますようにお願いしたいと思ひますが、大臣もう一回ひとつそれで頑張るといふことを、決意の表明をお聞かせしたいと思います。

○越智國務大臣 お説のように、二種免許で、最近タクシの場合は女性の運転手さんも大分進出してまいりました。これは非常に感じがよくて、女性に入つていただくのはありがたい。さて、バス、特に大型のバス、これの運転手さん、これも高齢化しまして、お説のように若い方がいない。これは憂慮すべきことだ、かように思っております。余りうんと若い人ということもちょっと、最近交通事故の問題もございまして、おいおい三十歳前後というような方が進出してくれることを非常に望んでおるわけです。

そこで、その教育につきましては、免許関係は警察の公安委員会の問題ですが、よく連絡をいたしまして努力をしてまいりたい。

特に、余談でございますが、私四国です。四国には八十八カ所という、これをめぐるところがこ

ございます。これは皆山道でございますので、非常にカーブ等が多くて危険な状態でございます。でございますから、どうぞ事故が起らないければいいがというふうに私自体も心配をいたしております。

少なくとも、大型でも小型でも、非常に優秀な立派なバスの運転手さんをぜひとも養成したいものだ。また、時間短縮等もございまして、もう先生の方が専門でございすけれども、そういうことからいいますと、優秀な立派な運転手さんを養成する、そして就労をしてみらう。そして運賃値上げ等の場合にはそういう待遇改善、こういうことにも労使双方話し合つてぜひとも進めてもらいたい、私はこういうふうに考えております。

○山中(末)委員 大臣は、みずから御諮問なされた諮問内容でございすところの労働力の確保について明確な答申が得られる、このように自信を持っておられるように承りましたが、そのように理解をさせていただきます。

また、なお具体的なことについても今一、二例を挙げて申されました。ひとつ、答申を得られて具体的にお進めいただくことを強く要望申し上げます。次第であります。

次に移ります。

今度は補助金の問題であります。今度補助金を統一して二分の一にするとか三分の二にするとか、直営事業を措置するとかいう話があります。その話じやなしに、まず最初は地下鉄の問題です。

たしか昭和五十九年度だったと記憶しています。が、私その当時建設委員でありましたけれども、補助金の削減の問題が財政上出てきまして、そして補助金等が軒並み削られたという時期がありました。たしか竹下大蔵大臣のときでした。その後、運輸当局の御尽力によってだんだん回復をしてきて、五十九年度時点まで回復してきた。これは御尽力を多とされているものであります。地下鉄の場合一時、供用を開始した時点で補助金を出す、こういうことにされたことがあります。

それは、制度としては今もとへ戻ったわけですが、その当時のいわゆる未支払い分といいますが、これが残っています。これも逐次減つていつて支払いされていますが、この未支払い金の総額で結構です。

それからもう一つは、未支出金の解消の時期をどのあたりに置いておられるか、ちよつとお聞かせいたしたいと思います。

○桑野政府委員 先生御指摘のとおり、地下鉄の補助金につきましては、これまで大変厳しい国の財政事情のもとで、やむを得ずいわゆる繰り延べという措置をとっておりまして、関係の事業者の方には大変御迷惑をおかけしておるわけでございますが、現在平成三年度末の残額が四百五十一億円でございます。

当然のことでございますけれども、私もとしてはこれを可能な限り早く解消したいというところで努力をいたしております。平成四年度予算におきましては、補正予算を含めまして二百二十八億円を回復いたしました。また、五年度予算案では二十七億円をさらに回復をいたす予定でございます。したがって、五年度末の残額は二百九十五億円となる予定です。内訳としましては、公営事業関係が八十二億円、それから営団が二百十三億円でございます。

もちろん今後とも、財政事情との関係がございすけれども、私も何とかいたしましてはできる限り速やかに繰り延べが解消できますように最大限努力をいたしたいと考えております。

○山中(末)委員 よくわかりました。

地下鉄、公営企業というものは、特別のところは別として、大体供用を開始してしばらくの間赤字が続く、こういう状況にあります。何か気分が暗くなるのですよね。だから、その未支払い金が残つていて、その影響で余計職場の気分が暗くなる。局長が今おっしゃったように、一刻も早くこれを正常な形に戻していただいて、それで自分たちのお互いの努力によって顧客もふえていて、まあ、とんとんぐらひに持つていこうじやないかという意欲が出てくるように、ひとつ一層の御尽力をお願い申し上げたい、御要望申し上げます。

その次はバスの補助金関係なんですが、これは特定のことは申しません。例えば予算見積額がございす。要求額、要望額がございす。それは、見積額に対して要望額、いわゆる積算基礎がうまくなつて、要望額よりも予算計上額の方が少なかったという場合は実は多少ありましたね。そういう場合は、行政としては予備費を流用するとか補正を組むとか、額にもよりますけれども、何か適当な方法で予算額に不足する分、要求額に不足する分は支出していくというふうなことはできないわけでしょうか。一般論で結構ですから、ちよつとお伺いしたいと思います。

○土坂政府委員 予算額は、見込みで実は予算要求をいたしまして、査定をされてつくわけでございす。実際に申請とか要望額が、出していだくとそれを上回ることが過去にございしました。大変御迷惑をおかけして申しわけなかつたわけでございす。その一番基本的な対策は、やはり見込みを見積もりの段階でできるだけ適正に見積もつて、そのために必要な予算を確保していくということが一番基本であらうと思ひます。

そういう意味で、かつて、具体的には平成二年度に問題のあったときがございしたけれども、その後三年度、四年度、そういうことが問題のないようにやってきております。これからは見積もりの段階で十分注意をして、そういうことが起きないようになつておつてほしい。こういうふうに思つておるところでございます。

○山中(末)委員 今局長の言われたとおりだと思ひます。ただ、その場合、いわゆる予算補助がございす。今まで運輸省の方はそういうことなしに、大体一〇〇%要望額に対して交付をしてこられたというふうには私は記憶していません。ほかの省庁の場合は、予算がないから削りますというよ

うなことがあるんですよ。二分の一以下の補助金ということが書かれていて、二千万の工事を要する事業について百万円しか補助金を出さぬとか、運輸省じやないですよ、ほかの省ですよ、過去にあるんですよ。

そんなまねしてほしくないというのと、やはり予算補助であつて法律補助であつて、決めた制度はひとつ実行してもらつて、もしも私が心配していますようなことが起れば、適当な方法でひとつそれは補てんをしてみらうという決意を言つていただけないか。もう二度とないと思ひますけれども、もしもあればということではつてお願いいたします。

○土坂政府委員 何よりも見積もりの段階で適正に見積もりをして、その御期待に外れるようなことがないようにということで、最大限の努力をいたします。その上で、それができない場合にどうするかというところは、またその段階で最大限の努力をしていくということでやらせていただきたいと思います。

○山中(末)委員 一件について積算違いがあつたんですが、それは適切に処置をしていただいたというふうに考えております。

それからその次は、これが大きな問題であります。大臣、欠損補助制度という制度が中小私鉄の中にございまして、これは中小私鉄が赤字になつた場合、その赤字額を補てんする、こういう制度が昭和二十九年度から創設されて実行されてきたわけですが、最近、業界の新聞も含めていろいろ新聞で、これを打ち切りにする方針を運輸省は固めたということでは、どうも何回も載りまして、そのたびにどきどきしておるんですけれども、局長さんとか担当の課長さんとか担当の方からよく聞いています。そこでちよつと確かめておかぬと、新聞の報道が間違ひなしであるということになつてくると、何かちよつと先走りしているのと違うかなという感じがするともあります。だから委員会でもちよつと確認をしておきたいと思ひます。

それからもう一つは、その新聞の記事等に対して、地元の地方公共団体からいろいろな意見が出てきています。運輸省の方へもこれは行っていると思います。そういうこともあわせてお聞きしておきたいと思えます。地域が一体となつて乗客増を図るなどの努力を計画として出していただいで示してくれば、打ち切りを先延ばしして十分検討することもあり得る、こういうふうには私は理解しているんですが、そういう解釈でよろしうございますか、一件ごとですけれども。

○桑野政府委員 中小民鉄に対し欠損補助でございますが、これはもう先生御案内のとおり、バス輸送への転換が困難、あるいは鉄道によりバス輸送が継続されませんと地域の通勤なり通学の足の確保ができないという場合に、一定の基準を設けてその欠損に対する補助を行つておるものでございます。

ただ、言葉は悪いのですが、いわゆる補助の垂れ流しというようなことになってはいけないというところで、その鉄道の輸送量ですとかあるいは道路の整備状況等によつて、バスに転換することが可能かどうかというようなことを毎年チェックさせていただいておるといふのが実態でございます。

その中で、バス転換が可能である、あるいは経営が好転して黒字になるといふような要件になりました場合には、その補助の対象から外すということとは当然あり得るわけですが、一部新聞等に出ておりますように、補助制度そのものをやめてしまふという趣旨では全くございません。

したがいまして、その場合には個々のケースにつきまして十分お話を伺つた上で適切に対応していきたいというふうに考えておりますが、その増設計画なるものが本当にそのようになるかどうかという点については、十分な検証が必要かどうかというふうに考えております。

○山中(末)委員 私が聞きしたような内容で、

一件ごとにそういう努力したものをもしもらつて検討していく、こういうことであります。これは国と地方公共団体がそれぞれ二分の一を負担しているわけでございますから、運輸省の方の御指導が大きいと思ひますけれども、ひとつ地方公共団体の声にも十分に耳を傾けていただき、そして計画書の御検討をお願いしておきたい、このように思ひます。

それでは、次に移らせていただきます。これも大臣の得意な分野ではないかと思ひますけれども、景気後退が始まって二年ぐらいたつわけですね。それで、景気浮揚のきっかけがなかなかつかみにくい、さらに落ち込んだらどうしようか、こういうことで悩んでおられる方が非常に多い、こういうふうに新聞等にも書かれております。

原因はいろいろ言われていますけれども、今その原因をどうしようというのじやなしに、景気の問題は大蔵省と日銀と経済企画庁の担当なので、ほかの省庁はじかに関係ないなどというふうな考え方ではこれは大変だなどというふうに思ひます。やはりほかの省庁もこの景気浮揚について、文部省は何をしただいのか、厚生省は何をしただいのかということそれぞれ省で考えてもらつて、これを施策に反映して景気の浮揚を図る、私は非常に大事じやないかというふうに思ひます。

そこで、ちょうど今いい時期じやないかなというふうに考えまして御提案をしたいわけですが、その前に、現時点で電車の駅等の設備の整備の年次計画、こういうものが策定されていますか。策定されていたら、その状況はどういう状況ですか。これが一つです。それから、今後新しい年次計画をつくつて対策を拡充されるべきかと思ひますが、その点についてはいかがなものでしょうか。この二つ御質問をさせていただきます。

○桑野政府委員 先生のお尋ねは、鉄道の駅におきますいわゆる障害者なり高齢者の方々に対する設備をどのように進めていくのかというお尋ねで

あるうかと思ひますが、私どもでは、昭和五十八年度でございますが、公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備のガイドラインというものを作成いたしました。鉄道駅におきますエスカレーターあるいはエレベーターといったような設備の設置のための指針を設けまして、これに従つて整備をするようにということで各事業者を指導しております。現在まで各事業者におきまして努力を進めておるところでございます。

若干具体的に申しますと、エスカレーターにつきましては、その整備を計画的に進めるといふことで平成三年に、鉄道駅におきますエスカレーター整備指針というものをさらに定めまして、鉄道事業者を指導いたしております。これに基づきましてJRあるいは大手民鉄で整備計画をつくつておりました。平成八年度までに、両方合わせて約三百駅にこれらの設置を計画しておるところでございます。

また、エレベーターにつきましては、エスカレーターに引き続きまして、この整備指針のあり方について現在検討を進めておりました。基礎調査を行つておるといふ段階でございますので、もう少しばらくお時間をちょうだいしたいというふうに考えております。

○山中(末)委員 ありがとうございます。今そういう計画があらになるようですが、大臣、これは私、さつき表題を言うのを忘れましてけれども、障害者とか、あるいはまた高齢者、いわゆる交通弱者と言われている方々のための設備でございます。そういう計画がありますね。これは大臣を前に置いて言うのは失礼ですけども、大臣のことを申し上げるわけじやないのですけれども、このごろの大臣は覇気がなくなりましてね。この機会に、景気回復のためにひとつ覇気を出していただいで、覇気というのは他を圧する気性だそうなんです。これを圧する気性、これを出していただいで、そして今局長のおっしゃつたようなそういう長年の計画、年次計画等をうちの運輸省は

ここ二年くらいでやり遂げるといふくらい予算要望をひとつしてもらえないか。これは景気回復に非常に大きな影響があると思ひます。

運輸省、運輸大臣がそういうことでなさると、ほかもやはりなさると思ひます。私は、これは大事だと思ひます。そうしたら、みんな景気回復のための施策というものはどういふふうにしたらいのかというところがわかつてくる。だからひとつ大臣として、今局長からお話ございましたようなことをひとつやってみよう、大蔵省とけんかするわけじやないのですよ、要望するといふこと、運輸省としてはこれをやるんだといふことでのろしを上げていただく御決意があるかどうか、お伺いを申し上げます。

私も視察をさせていただきまして、現場の形はよくわかつています。なかなかやりにくいところもございまして。しかし、これはやるんだといふことで馬力を出していただければどうか、決意のほどをお伺いしたいと思います。

○越智国務大臣 今先生のお説でございますが、景気回復というのは非常に大事なことであります。それから、今局長から御説明申し上げました身体障害者あるいは高齢者に優しい交通機関、これも大事であります。でございますから、先生の仰せのとおり、その点大いに進めてまいりたいと思ひます。

景気回復については、公共工事は今予算委員会御審議をいただいでおるのであります。さらにJRとかその他いろいろやっていただく、この点も進めたい、こういうふうに思つております。そして、我が運輸省自体で、民間でやっていただく例えば船の二重構造、こういうもの、ただ、住宅は大事でございますけれども、住宅だけで景気浮揚というわけにもいきませんので、あらゆる努力をしないといけない、こういうことで指導をしていきたい、こういうふうに思ひます。

先生のお説の今の身体障害者に優しいエレベーターとかエスカレーター、この点についてもできるだけ速やかにやるように指導をしていきたい、

こういうふうに考えております。
○山中(末)委員 ありがとうございます。越智大臣ならやってもえらうというふうに信じていますから、ひとつよろしく御努力をお願い申し上げます。

あと少しの時間になりました。

私が夜遅く官庁街を通りますと、こうこうとランプがついています。外からですが、仕事をしておられる姿が目につくようなことです。これは昔から変わりませんね、今も。それで、皮肉な気持ちで言うわけじゃないのですけれども、原則として拘束時間以上、勤務時間以上の勤務というのは時間外超過勤務ですか、時間外勤務というのか、そういうことで法律で定められています。これはあれだけ、ほかの省庁も一緒ですけども、きょうは運輸だけですから運輸のことを言いますと、あれだけこうこうとして遅くまで仕事をしてもらっていますが、まさか課長さん以上ばかりが仕事をしておられるわけじゃないと思いますね。そうすると、時間外勤務手当を支給される方が残業しておられる、こう私は見ているわけです。これは皮肉じゃないのです。見ています。

そうすると、今の状況ではそれがどうなっているのか。私、市長をやっております時代は、予算を組む前に自治省から連絡がありまして、来年度の当初予算は時間外勤務手当は三%に抑えろとか六%までいいとかいう指示がありまして、金が足らぬのはわかっているのだけれども、当初予算は三%にしようかというところで三%だけ計上して、そして二、三カ月たてばなくなってしまうとまた補正追加やらなければいかぬという目に何回も遭うてきました。多分本省の方もそういうことじゃないかなというふうに推察するわけです。

しかし、これはお釈迦さんに説法のようにですけども、時間外労働をするといのは、生活費をもらおうということではなしに、自分の疲れた体、労働力の再生産といいますが、そういうものに使うために時間外手当を支給する、こういうことだと私は理解しているのです、それが家計費に使わ

れるかどうかかわかりませんが、そういうことになると、本当に毎晩遅くまで頑張ってもらっている、また頑張らねばならないという状況があるということもよく承知していますから、頑張っていたにいたっているその方々に対して本当に時間外手当が満配されているのかどうか、ちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○豊田政府委員 答えたいと思います。

国家公務員の残業問題というのは、御指摘のようには運輸省だけではなく各省共通の問題でございまして、この時間外労働をなるべく少なくするというところでこれまでもいろいろ工夫をされてきております。例えば昨年十二月には各省共通の認識としまして、ことしの一月から毎週水曜日を定時退庁にすることで実行に移しておりますし、運輸省としましては、そのほかに金曜日についても定時退庁ということで実効が上がるように努めております。

今御指摘のように、実態として時間外労働というのは依然として多い状況でございまして、例えば平成三年度の本省での状況でございまして、これは全職員平均ということなんでございましてけれども、月平均二十二・七時間という数字があります。ただ、これは全職員平均ということで、今先生御指摘のように、部門とか時期によつてはかなりのもつと時間を費やさざるを得ないという状況でございまして。

また予算面でございしますが、これも私もいろいろ財政当局と調整しながら増加に努めてきておるとございまして。この辺につきましては、私もむしろ予算の増額という方向より、時間外労働時間そのものを減少させるように努力を重ねていきたいと考えております。

○山中(末)委員 官房長にそれ以上説明さすのはやめです、よく御存じです。

これは本当に皮肉でも何でもないのですけれども、大臣、こういうことが各省にあるのですよ。そうしたら、これは地方へ伝わっていきますね。そうすると地方の、ちよつと名前はいませんが

れども、ある会社、僕が同じビルの中で勤めておりまして、朝七時半から八時ごろ出勤するので、そうしたら、その別の会社の人がそれよりも早く行って仕事をしています。おたくさんの会社は勤務時間が早い早うございしますねと言ったら、いや八時半ですと言います。一時間前に行っているのですよ。何を言っているのかねと言ったら、経済指標やそういう勉強をやっているのです。出勤八時半です、もつとゆつくり行ったらいいでしょうと言ったら、私が八時半に入っていますと部長の人が全部いすに座っていますので、何か遅刻して行ったような感じになります、こう言っていた。

そういうことがずつと広がっていくのですよ。週休二日制がどうのこうの、労働時間をもつと少なくして、ゆとりと豊かさというのでか声はかけているけれども、実態はそういうことが行われているのです。いわゆるアウトサイダーで行われているのです。これは国の本省の中で、あるいは国の出先機関の中でそういうことが行われていると民間に波及するのです。余りいい影響ではございません。

だから官房長、おっしゃる気持ちはよくわかりながら質問していますけれども、大臣、そういうことがありますので、官房長は予算の増額要求をするよりも定時退庁をというふうにおっしゃいましたけれども、本当はそれが筋なのです。しかし、行政担当者、昼は陳情がたくさん来るし、仕事でめんど。私も陳情に行きますが、それで時間外で仕事しようということで、率直な気持ちでこらえてやっておられると思うけれども、一日や二日なら見て見ぬふりもありますが、これがずっと続きますと、あれは奉仕でやってくれているのだ、仕事熱心だということだけでは済まされない。

だから、これはやはり時間外の手算をふやしていただくという方向で大臣にお願いしたいと思うのです。どうでございしますか。

○越智國務大臣 ただいま官房長からお答えいた

しましたが、基本的にはなるべく残業のないようにやっていくということも大事でございしますけれども、さて本当に残業をした場合にサービス残業というふうなことののないように、予算の関係もございしますが、努力をいたしまして、なるべく職員の皆さんに迷惑をかけないように努力をしていきたい、かように思っております。

○山中(末)委員 運輸省だけがそれをやられたら、またほかの省との兼ね合いがございしますから、大臣、十分根回しをしてもらって、すぐに満配ということにしたいけれども、なかなかいきにくい、やはりだんだんだんだんだの率が上がっていくという努力をひとつお願い申し上げたい、このように思います。

時間が二分ほど余りましたけれども、大臣を初め皆様方の御答弁、説明等が要を得ておりましたので、所要の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○森田委員 午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開議

○森田委員 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。細川律夫君。

○細川委員 まず、大臣に御質問をしたいと思

せん。だつてこの委員会におきまして運輸大臣の所信表明がございましたけれども、そのときには佐川急便問題については、わずかに行數でいいますと二行しか触れられなかったところでございます。この佐川急便問題につきましては、昨年からことしにかけまして、いまだかつてないような政治的スキヤンダルとして、国民の皆さんからは政治に対する不信が大変強く高まりまして、私も政治家もこの佐川急便問題についての深刻さを十分反省もさせられたところでございします。

当委員会でも、佐川急便問題の違法な実態がそれぞれの委員から指摘もございました。特に私は、この佐川急便問題が佐川急便という運輸業者によって引き起こされた、そういう意味では、この運輸省の所管にかかわります佐川急便問題が起ったということ、国民の皆さんは特に許認可の多い運輸行政に対してもまた不信の目を強く向けられているのではないかとこのように思います。

そういう意味で、私は、この政治不信を早く解消し、政治の信頼を早く回復しなければならぬ、このように思っているわけでありまして、いろいろな佐川急便の経過にかんがみながら、運輸大臣として、今後このような佐川急便問題に對してどのように取り組まれていくのか、まずお聞きをいたしたいと思ひます。

○越智國務大臣 佐川急便事件、非常に世間をお騒がせし、政治上の問題、お説のとおりであります。でございますから、私は、こういうことについて改めなければならぬ、こういうふうに考えております。

従来やっておりましたのは、貨物自動車運送法に基づく許認可であります。でございますから、例えばこの会社が債務保証をするとか、あるいは政治献金をするとか、あるいは法律といひますと都市計画法の違反であるとか、あるいは建築基準法の違反であるとか、あるいは労働者の問題であるとか、これは所管事項が違つておつたというようになこともございます。

しかし、私、以前の大臣の引き継ぎもございまして、やはり他の所管事項、法律であつても、この確認をきちつとしていかなければいけない、こういうことを事務当局にも指示をいたしております。

例えば労働基準法違反ということ、直接運輸省の所管事項ではございませんけれども、よく労働省と連絡をとり合つて、正確に言ひますと、陸運

支局とそここの監督署と十分の連絡をとり合つてやつていかなければ、我が省のことだけだということではいけないのではないかと、こういう欠陥がやはりあつたのではないかと。直接運輸行政の中ではございませうけれども、横の連絡というものが十分とれていないのではないかと、こういうことも言つております。

そして、第三回目の特別監査も今実施をして結論をまとめておるところでございますが、今後厳重に監督をして、再びこういうことが起こらないように、また佐川急便だけでなく、他の貨物運送業者についてもそういうふうに進めていきたい、こういうふうな覚悟であります。

○細川委員 今大臣からお答えがございました。縦割行政の欠陥なども指摘もされておりますが、やはり一番大事な行政の厳正な適用といひますか、それをこの事件を契機にひとつ今後一層進めていただきたい、心からお願ひも申し上げる次第でございます。

続きまして、交通関係の社会資本の整備等についてお伺ひをいたします。

大臣は、この間の所信表明の中でこのように述べられました。「国民一人一人が豊かさやゆとりを日々の生活の中で実感できる『生活大国』を実現していく上で、日常生活や経済活動の基盤となる運輸の果たす役割はますます大きくなるものがあります。」このように述べておられます。そして交通関係社会資本の整備を通じて豊かさやゆとりを、このように所信で述べられたわけでございます。その中で、大都市圏におきます通勤通学の混雑及び長時間化に対する対応についても、輸送力の増強を引き続き進めるとともに、時差通勤の拡大促進に努めてまいります、このように先日所信を表明されました。

特に通勤通学の混雑、これについては、私自身も電車であつた方に通つてきているというようにあるところがございます。その混雑ぶりを見ますと、とてもではないけれども豊かさやゆとりを感じようものではないわけでございます。

と、とてもではないけれども豊かさやゆとりを感じようものではないわけでございます。

○越智國務大臣 先般所信表明を申し上げました。生活大国、ゆとりのある生活、これと北千住の視察、これを比較してみても、まあ率直に言つてあのラッシュ時の通勤状態が生活大国であり、またゆとりと潤いのある生活だ、こういうふうには思つておりません。

そこで、まず第一番には交通機関の整備、特に大都市圏を重点にこの面はできる限り早くやらないといけない、こういうふうに思ひますし、また時差出勤の面も各事業所等にお願ひして進めていかないとはいけません、こう思つております。

北千住につきましても、いろいろ説明も聞きましたが、駅を三階にする、そして乗り入れ、乗りかえ、これをうまくやる、こういう説明を受けまして、それは確かにいいことだからできるだけ計画画どおり、あるいは計画より進めてやつてもらいたい、こういうふうな要望をしておきました。今の乗りかえ状態を見て、私は駅の職員も非常によくやると思ひますと、利用者も非常によく手なれたものだ、こういうふうな感じました。あれだけ混雑するのになかなか乗れない、こういうことは本当になれといひますか、非常に乗りかえもお上手だ、こういうふうな感じました。しかし、それが私はやはり生活大国であり、ゆとりと潤いのある通勤状態あるいは通学状態であるとは考えておりません。まあ二百何十というふうな乗客で本

当に迷惑をかけておる、こういうふうな感じます。

でございますから、まず第一番に交通機関、特に鉄道関係は複々線化とかあるいは駅の構造、午前中もお話がございましたが、またエレベーターやエスカレーターを設置等々改良すべき点がたくさんある、こういうふうな思つております。こういうことについて全力を尽くして予算の獲得もするし、ひとつ前進してまいりたい。率直に言つてあの北千住の状態を見たら、すぐにはなかなかできませんけれども、できるだけ早く努力をしたい、こういうふうな感じをいひたいであります。

○細川委員 大臣が視察をされました北千住駅などの混雑、これはここだけがこのような状態というわけではなくて、首都圏のいわゆる私鉄、JR線、このようなところがたくさんあるわけでございます。今大臣の言われましたように早急にこれの解決、ゆとりのある、潤いのある生活ができるような、通勤ができるような御努力をひとつこれからはよろしくお願いしたいと思います。

そこで、今大臣のお話がありました北千住、それから高架複々線の工事が行われている東武線、これらについて具体的にどのようになつていくのか、ひとつ説明をお願いしたいと思います。

○森野政府委員 先生御指摘のとおり大変首都圏の鉄道、混雑しておるわけでございます。私も輸送力の増強、具体的には複々線化あるいは車両の長大化等々対処しておるわけでございますが、それ以上に御利用の方々の数がふえてまいるものですから、なかなか思うようにいかないというのが実態でございます。

そこで、お尋ねの東武の伊勢崎線の関係でございます。これも従来からホームの延伸とかあるい

は幅を広げるといろいろやってみてまいったわけですが、なかなか抜本的な解決になりませんので、このたび先ほど来申し上げておるような大改良工事を実施するというにいたしましたわけでございます。

具体的に申しますと、まず北千住駅でございますけれども、現在御案内のとおり東武の伊勢崎線とそれから営団の日比谷線のホームが地表になっておりますが、これを先ほど大臣も申しましたとおり三層にいたしまして、一階を東武の伊勢崎線、二階をコンコース、三階を営団の日比谷線というふうにいたしたいというふうに考えております。完成の目途は平成八年度でございます。昨年までの進捗率が約一七％まで来ております。

それから、竹ノ塚から北越谷までの複々線化の問題でございますが、これは昭和五十一年から工事の着手が行われておりますけれども、現在までのところ竹ノ塚と新田の駅までが高架と複々線化になっておるといふ状況でございます。残っております新田と北越谷間でございまして、残っております九年度を目途に完成するように一生懸命やっておりますのでございまして、進捗率で申しますと、昨年末で用地が約七〇％、工事が契約ベースで約三〇％ということになっておりますが、今後とも鋭意、なるべく早く工事を完成するように努力したいというふうに考えております。

○細川委員 大臣が視察をされました北千住駅、ここを通過しております常磐線というのは大変な込みようなわけですか。あるいはまたこの東武線も、これまた大変混雑をいたしております。

そこで、常磐線あるいは東武線の通勤通学の混雑を解消しようということ、それからもう一つ、良質な住宅をつくる、こういうことで常磐新線の建設が進められているわけなのです。これは首都圏では今世紀最後の鉄道の建設だろうということをおっしゃっているわけなのですけれども、この早期完成といえますか、確実な完成、このことが先ほどの大臣の言われた目的を達成することにもなるかと思うのです。これの進み具合はどういう

ふうになっておるのか、お答え願いたいと思っております。

○森野政府委員 いわゆる常磐新線でございますが、ただいま先生御指摘のとおり、首都圏におきまして住宅の需要への対応あるいは通勤通学の混雑緩和ということを目的といたしまして、一応、西暦二〇〇〇年を目途に整備すべき路線ということと、私どもの運輸政策審議会でも位置づけられているものでございます。

その後、御案内のとおりいわゆる一体化法と申しておりますけれども、宅地の開発と鉄道整備を一体的に推進するための法律ができてまして、東京都以下三県、一都三県から申請が出ておりました基本計画が平成三年に承認をされ、それに基づきまして、平成四年に事業主体であります首都圏新都市鉄道株式会社に対して免許がおりたというものが今までの経緯でございます。

その後、東京都の秋葉原——新浅草間、一番手前のところでございまして、その部分につきましては本年の一月に工事の施行認可が行われておりまして、今年度末までにはいよいよ用地買収が始まるというところまで参っております。

それから、残ります埼玉県、千葉県、茨城県の三県でございまして、来年度から着手をしたいということで、現在各地方公共団体におきまして都市計画決定等の手続について準備を進めておる段階というのが現在の状況でございます。

○細川委員 進捗状況につきましてはよくわかりました。

ただ、心配がありますのは、これは昨年の十二月初めの新聞報道でございまして、常磐新線の予定をされておりますうちの埼玉のところでありますけれども、この区画整理事業の主体が決まらないということで、この事業が少しおくれるのではなからうかというところで心配をされているわけですね。このことについて、地元の人たちも大変心配だ、これまた建設がおくれるようなことがあつてはならないというふうにも思っています。

そこで、運輸省の方としては、おくれないう

にするためにどういうような手だてをこれからされていくのか、運輸省の方の考えをお聞かせ願いたいと思っております。

○森野政府委員 いわゆる常磐新線の計画と申しますのは、要するに宅地と鉄道を一体的に整備していくということが目的でございますので、やはり目標年次で開業いたしました際には、宅地の開発、沿線の開発も当然のことながら円滑に、同時に並行的に進捗していくということがぜひ必要なのでございます。

先ほど申しましたとおり、五年度着手いたしますので、ただいま先生のお話にございました埼玉県を含めまして、千葉県あるいは茨城県については都市計画決定をすべく準備中でございますけれども、先生御指摘のとおり、一部地域におきまして実施主体についてまだ調整中であるという段階でございます。

いずれにいたしましても、私もいたしましては、関係省庁と十分連絡をとりまして、区画整理事業の実施主体の決定も含めまして沿線開発が円滑に進むように、工事のおくれ、開発のおくれがないように最善の努力をまいりたいと考えております。

○細川委員 ひとつ適切な御指導をよろしくお願いいたします。

それでは、別の質問に移りたいと思っております。大臣は、いわゆる国際化の一層の促進と国際社会への貢献ということで、この点についても意欲的に取り組んでいかれる、こういうことを所信で表明されました。

そこで、これについてお聞きをいたしますが、これは今月の四日の新聞でございましてけれども、大変心配な報道がされております。それは、第三次の行革審が今審議をされておまして、そこで特殊法人などについての統廃合が問題になりました、運輸省の方もヒアリングを受けた、こういうような報道でございまして。

その中で具体的に話が出ておりますのが国際観光振興会、この名前が挙がって、これについてい

ろいろ問題になっているという報道でありますけれども、まず大臣、こういうような運輸省の管轄する国際観光振興会が統廃合の対象になるといふふうになった新聞報道をごらんになって、どういふふうにお考えでしょうか。

○越智国務大臣 今お説のように、先般の新聞に国際観光振興会の問題が載っております。今、国際化時代でありますし、特に、風光明媚な我が国に外国の観光客を誘致する、こういう仕事をしております今の振興会が、不要といえますか、今そういう結論を出しては困りますので、率直に申し上げまして、私どもの説明もまた十分でなかったのにならうか、こう思いますので、十分説明をして、ぜひとも御理解をいただきます、かように思う次第であります。

日本の観光客も御承知のとおり外国へ随分行っております。それに反して、外国からの観光客はまだ数も少ない。でございますから、我が国の観光客もどんどん行つてもらうし、また外国の観光客も来ていただくというような面で、その理解をしてもらう、こういうことについてこの国際観光振興会は非常に意義があるし、また仕事を大いにやっていただいた、私はこういうふうに思っておりますので、十分説明をして御了解をいただき、引き続き活発な活動をしていただく、こういうふうな考え方であります。

○細川委員 海外から外国人が日本に旅行で来られる、このことは百聞は一見にしかずということ、日本を、あるいは日本人を大変理解をしてくれるためのこれは本当に重要なことだし、ぜひ多くの人に来てもらわなければいかぬと私は思うのです。ところが、今大臣いみじくもちよつと言われたように、外国から来る人は日本人が外国に行くよりも非常に少ないと今言われたのですけれども、この実態はどういうふうになっておるのでしょうか。

○大塚政府委員 平成三年の日本人海外旅行者は約一千六十三万人、平成四年は、推計でござい

ております。

一方、日本を訪れます外国人数は、平成三年で約三百五十三万人、平成四年の推計で三百五十八万人となっております。

○細川委員 日本人が外国に行くのと、それから外国人が日本に旅行に来る、その差は非常に多いといえますが、差が大き過ぎるような気がするのですけれども、三分の一にも満たないぐらいの外国人のいわゆる訪日者であります。どうしてこういうふうにならぬのか。特に、日本は先進国七カ国のうちでもこれは最低で、統計的には何か二十四位ぐらいの数字らしいのですけれども、一体なぜこういうふうにならぬのか、このことについてはどういうふうにお考えでしょうか。

○大塚政府委員 日本人の海外旅行者数と外国から日本を訪れます旅行者数が先ほどの数字のようにならぬ理由をいいたしましては、外国人にとつて日本の旅行というのは、他の国への旅行と比べてその経費が割高であるということに加えまして、外国人の日本に関する認識が一般に低く、認識の範囲内では旅行先として魅力を感じていないこと、それから、外国の旅行エージェンツには日本のような大規模事業者がおりませんので、日本に関する情報を旅行者に提供する能力が低いために、日本への旅行という旅行商品を企画することができない、こういったことが理由として考えられます。

○細川委員 そういう理由があるからこそ、積極的にいろいろこれから外国人に対して日本に旅行しやすいように、そういうふうにしていかなければいけないのじゃないかというふうに思いますけれども、先ほども申し上げました、やはり日本に旅行に来ていただく、そのことが日本を理解してもらつたために一番よい方法だろうというふうに思います。

それには一体どうしたらいいのか。今の原因を解消すればいいのだろうというふうに思いますけれども、一体どういうふうにお考えなのか。日本に訪問客を多くすることにどういう手だてを考

えておられるのか。そのときに、国際観光振興会の役割というのを含めて説明願いたいと思います。

○大塚政府委員 今申し上げましたような理由を解消するためには、割高な日本旅行というイメージを払拭する必要がある。そのためには、日本の旅行をするに当たって、安い旅館、安いレストラン、こういったものを紹介することも必要でございまして、そもそも外国人の日本に関する認識が低いということについては、日本に関する客観的な情報をいろいろな手段で外国人の人たちに提供する必要があります。これは直接外国の方に提供することはもちろん、外国の旅行エージェンツに対しても、旅行商品が開発できるように日本の情報を提供する必要があると考えられます。

しかし、こういう情報提供というのは日本の旅行者等には任せられませんが、日本から海外に行く場合には日本の旅行者がほとんどその旅行業務を扱っておりますが、外国人が日本に来る場合は、どの国でもそうですが、その国の旅行エージェンツが扱う。したがって、そういった外国の旅行エージェンツに対して情報を客観的に提供するためには、日本の旅行関係者、旅行者等ではなしに、国際観光振興会のような国にかかわる機関が情報を提供するというのが一番適切で、そういう意味で国際観光振興会は外国の旅行者等に情報を提供し、また外国の旅行者で相談に来る者に海外の宣伝事務所のカウンターで情報を提供し、さらには旅行商品の開発等に協力するために安い旅館や安い旅行をいろいろ考えていく、情報を提供していく、こういう役割を果たしておるわけでございます。

こういうような観光の宣伝というのは、先進国ではいずれも政府直轄あるいは政府にかかわる公的な特殊法人が担当して行っているという状況でございます。

○細川委員 はい、わかりました。そういう意味で、この国際観光振興会の存在意義というのは大変強いというふうに私は思います。

す。特に国際観光を促進をするということは、我が国の国際的な地位を高めるために最も簡単な有効な国策であるというふうに考えるわけでもございまして。したがって、今後とも、日本に旅行をされるそういう外国人を多くするということが大変大事であると思ひますし、必要であらうと思ひます。

そこで大臣に、ひとつこういう問題が起つてくるときに、いわゆる国際観光として日本に観光客を誘致するといえますか、来ていただく、そういうことについて大臣はどういうふうにお考えになっておられるのか、その点ちょっとお聞きしておきたいと思ひます。

○越智國務大臣 今、政府委員の方から説明をいたしました。第一番に、外国での宣伝、PR、これができるだけさらにさらに努力をしていただく、このためにもこの振興会がぜひとも必要だ、こういうふうにお考えをしております。

それから、安価で楽しい旅行ができるように国内でもエージェンツを含めて指導をしてまいりたい。やはり一つには、日本に来て日本のよさを理解してもらい、喜んで観光客が帰っていただく、このことが大事でありますので、国内の体制もさらにさらに徹底してまいりたい、こういうふうにお考えをしております。

○細川委員 ありがとうございます。

続いて、環境の問題に移りたいと思ひます。大臣は、この間の所信表明の中で環境問題にも積極的に取り組んでいくということを表明されまして、いわゆる環境に優しい交通体系を進める、こういうことを言われたわけでございます。

そこで聞きをいたしますけれども、昨年、いわゆる自動車窒素酸化物総量削減法という法律が成立をいたしました。その法律に基づきまして、一月十三日であらうと思ひますが、これは政令の内容に取り組んでいくことだろうと思ひますけれども、使用車種の規制が発表されたところでございまして、

そこで、これは一体どういふような内容になっ

ているのか、それによってどのような効果を生じさせようとするのか、そのあたりの説明をお願いいたします。

○土坂政府委員 今仰せになりました法律、簡単にNO_x法と言っておるのでございますが、使用車種規制といふのはその中で定められている規制でございます。特定の地域、具体的には東京、大阪とその周辺でございますが、そこに使用の本拠のありますトラックやバス、こういったものを対象にいたしまして、いわゆる排出ガス規制の中で一番厳しい基準を、重量区分に応じて内容が違ふのですが、それぞれ適用する。新車についてはこれを平成五年十二月から、使用過程車につきましては平成六年十二月から、これも使用過程車の年齢に応じまして逐次適用いたしまして、それによって基準に合わない車の使用は認めないということをする、そういうことによつてNO_xの削減を図り、環境基準の達成を目指していこう、こういうことを考えたものでございます。

○細川委員 この車種規制によりまして、特定地域の登録車両のうち、これに適合しない、この基準に合わないというような車両はどれくらいになるんでしょうか。それと、そのうちトラックなどは大体どのぐらいの非適合率になるのか、説明をしてください。

○土坂政府委員 今申し上げた東京、大阪の特定地域を合わせまして、その地域の中にあるトラックの保有台数は約二百五十万台でございます。このうち、今仰せになりましたいわゆる排出基準の一番新しいものに適合しない車、これが約二百十六万台でございます。したがって非適合率は約八六%ということになります。

○細川委員 指針の問題も後で聞きたいと思ひますが、昨日ですか、新聞などにも出ておりましたが、東京の方ではこういう規制だけではとても基準に達しない、したがってより強い規制をしなければいけないということ、東京都独自の走行量抑制提言などがなされるというふうに報道がされました。としますと、二〇〇〇年度に環境

基準の〇・〇六ppm以下に達成させることが果たして実現するかどうかという点で、運輸省、環境庁の進められたい点については疑問も生じてくるわけでありませうけれども、きょうはこのことについて詳しくは質問しません。つまりこの基準については、環境保全のためからもぜひ確実に遂行がされるようこちらからも要望をいたします。

そこで、引き続きお聞きいたしますけれども、そういう規制が始まりますと、車両の代替をしなければならぬのではなからうかというふうな思いがあります。猶予期間などもありますが、大手の運送業者などはさほど代替のためのコストは多くはかからないというふうな思いをしますけれども、特に零細企業などでは、猶予期間以上使用しているという点ですと、当然この出費がかかってくるわけでございます。

したがって、そのNOx規制による負担がかかる、この負担について運輸省としては一体どういうようにこれを配慮して行政指導を進めていくのか、ここを説明してください。

〇土坂政府委員 今申し上げました排出規制は、使用過程車にもかかわるわけでございます。そうしますと、車齢によっても違いますが、やはり平均耐用年数よりも前に車を買いかえなければいけないという場合が出てまいります。それは、そういう能力のある企業もありますが、中小零細の場合には非常に負担になるということであらうかと思ひます。

しかしながら一方で、やはり規制はきちんと環境基準のためにやっていかねばいけません。そこで、その負担増を軽減して円滑な買い換えが進むように、そういう見地から、ことしからいろいろお願いをいたしまして、税制上の特別措置、具体的には自動車取得税の軽減、あるいは国税、所得税、法人税の特別償却でございますとか、そういう税制上の特別措置、それから開発銀行であるとか中小公庫であるとかいったところからの低利の財投資金の投融資、こういったような措置が

講じられるように手当てができておるところでございます。ま、こういうものを通じて円滑な転換ができるように指導していきなさいというふうな思ひております。

〇細川委員 よろしくお願ひしたいと思います。それで、二月九日付で、自動車のNOx抑制を図る指針というものがNOx法に基づいて運輸省の方で出されました。その内容を、時間がありまけんから、簡単に結構です。

〇土坂政府委員 簡単に申し上げます。内容は柱が幾つかございますが、大きな柱としては、まず第一に車一台ごとの排出量をなるべく低いものにしていくという対策でございます。これは具体的には、先ほど仰せになっておりますような一番新しい規制の適合車にかえていくとか、あるいは低公害車を入れていく、そういう柱が一つございます。

それからもう一つは、物流全体という交通量全体を、自動車の動き全体を削減していくという点でございます。このためには、例えば共同輸送、積み合わせ輸送とかあるいはモーダルシフト、こういったようなことをやっていく。そのほかにも、物流全体の効率化のために情報化とか物流拠点の設置、こういったようなことを推進していく、そういう内容でございます。

〇細川委員 その中には、鉄道、海運の積極的な利用によりましてモーダルシフトの推進ということも含まれていくわけですね。わかりました。そこで、今言われましたこの指針というものが効果的に実施されるためには、いろいろな行政上あるいは財政上の措置が今必要だろうというふうな思ひのすけれども、それはどういうふうなされていく予定なのでしょう。

〇土坂政府委員 これは、指針の性格そのものがあれでございますが、基本的にはこれは運送事業者が自分で自動車の使用の合理化をやっていく、そのために必要な措置、その指針として決めたという点でございます。まず事業者が自分の責任で自主的に目標なり計画を決めてやっていく

だということが必要でございます。

それからまた、いわゆるトラック協会その他の関係団体がそういう個々のトラック事業者なりなんの活動をいろいろな面で支援をしていく、あるいは荷主との間の連携関係を築いていく、そういったような個々の企業あるいは業界団体の活動というのをまずやっていただくことが大事であらうと思ひますが、仰せになりましたように、政府としてもそれを支援するという意味で財投、いわゆる金融機関からの低利の融資、あるいは税制上の優遇措置あるいは中小企業関係のいろいろな構造改善などの対策、こういったものを使ひまして、それが効果的に進むような支援をしてまいりたいというふうな思ひております。

〇細川委員 わかりました。先ほど、この指針を積極的に進めていくということの中で、鉄道、海運の積極的な利用によりましてモーダルシフトの推進ということがあったわけでありまして、今鉄道におきましては国鉄が分割・民営されて、貨物についてはJR貨物の会社があるわけなんですけれども、モーダルシフトの推進ということになれば、このJR貨物のより一層の活躍といえますか活動といえますか、これが必要だろうというふうには思ひます。

そうしますと、JR貨物は他の東日本あるいは東海その他のJR各社から施設を借りて運行するわけでありまして、相互の協力が大変重要になつてくるだろうと思ひます。このことは分割・民営ともいろいろ関係があらうかと思ひますけれども、そのJR貨物と他のJR各会社との協力関係といえますか、それは今後どういうふうに進めていくのか、その点をお聞きしたいと思ひます。

それからもう一つ、今JR貨物の方では、新幹線は利用できないわけなんです。私の素人考えでございますが、新幹線というのは日本列島ずうとありますから、ここをJR貨物、貨物列車がこれを利用して走らせれば、これは物流にとつては非常にスムーズな物流になつていくのじゃないかというふうな思ひますけれども、そういうためには

新幹線をJR貨物に利用をさせていくということも必要ではないかというふうな思ひます。その点につきましまして、運輸省の方ではどのように考えておられるのかお聞かせをいただきたいと思ひます。

〇森野政府委員 まず最初の点でございますが、先生御指摘のとおりJR貨物はJR旅客会社のレールを借りて、その上を運行するという形をとっておりますので、ダイヤの調整が初めといたしまして、当然のことながら緊密な連絡が必要でございます。この点につきましましては、貨物会社と旅客各社との間で定期的に会合を持ち、意思疎通を十分図るよう平素から行つているところでございます。

それからもう一つの、新幹線を使って貨物が運送できないかというお話でございますけれども、例えば東海道新幹線を初めとして既存の新幹線に貨物列車を走らせるといふことは、まず第一に経済的に非常に莫大な投資がかかるんじゃないか。例えば貨物用の車両を新しくつくるなければならぬとか、あるいはターミナルへの引き込み線を引かなければならぬ、あるいは駅の荷扱い所をどうするのだとか、いろいろかなりの額の投資が必要ではないかという点の一つ。

それから現に、現在の新幹線は旅客列車で相当過密な状態になつておりますので、そこに貨物を入れるとすればダイヤ上どういうふうな調整ができるか、あるいは夜間走るとすれば保守間合いとの関係をどうするか等々、解決すべき問題がかなりあるのではないかとこのように考へるところでございます。

〇細川委員 JR貨物の経営につきましましてはなかなか厳しいところもあるようでありまして、また、そこで働いておられる方々の労働条件もなかなか厳しいということも伺つております。そういう意味でJR貨物がより仕事ができるようにという環境もつくつていただきたいと思います。思ひますので、ひとつよろしくお願ひをいたしたいと思います。

そこで私は、かつて国鉄改革、JR発足に大変深くかかわった。あの当時、今日のJRへ持つてこなければいけないというふうに考えていろいろかかわった立場であります。そういう意味で若干の御質問をいたしたいと思うのであります。角度は若干違いますが、行政改革という問題であります。

今、政府の各省庁の中で許可事項の最も多いのが運輸省であります。その次、たしか若干、五十件ぐらい少ないのが通産省ということで、運輸省というのは、業務の関係もあるのだからと思うのですけれども、最も許可事項の多い、たくさん持つておるところなのであります。

そこで私は、今行政改革というのが一つの課題、同時に、できるだけこの許可権限というものを分散しろ、権限を委譲しろというのも時代の大きな要請でもある。その前段として、今運輸省が持つておられる許可事項というものを、一千九百数十件に及ぶものを、どんなものがあるのかちょっと教えてもらいたい、こう言ったら、いやそんなのは六法全書をよく見なさいという話になつてくる。それは六法全書を見ればよくわかるのかも知れませんが、ほかの省庁は大体みんな、我が方を持つておられる許可事項というのはこういうものですよというのを実は出してくださつておる。

つい先刻、運輸省に次いで許可事項の多い通産省も、一千九百数十件という膨大なものであります。これはちゃんと、我が方を持つておられる許可事項はこういう内容、項目のものでありますというのを示してくれることになったようでありました。したがって、運輸省もぜひ、そんな画一的に許可事項をただ委譲すればいいんだというわけにならぬ部分も相当あるのだからと私も思うのですよ、しかし、どういふ問題を運輸省の許可事項として持つておられるのか、この一千九百数十件、これは出せないはずはないのじゃないかと言ったら、いや、なかなか難しいのだというのが事務当局の御説明でございました。

しかし、これはやはり同じくいろいろの件数を持つておる通産当局も、出しましょう、こう先刻別の委員会でも御答弁なされたようでありました。運輸省の業務は通産省などと比べてまた特異の業務内容を持つておられることもよくわかるのでありますけれども、これは私も、暇さえあれば六法全書を読み上げて全部見ることではできませんのであります。しかし、ほかの省庁でこういうものを持つておるといふものをちゃんと一覽表に出せるものならば、運輸省もぜひ出してもらいたい、こういう希望であります。いかがでしょうか。

○農田政府委員 私どもの抱えておりますといひますか担当しております許可の数というものが、各省の中で非常に多いという御指摘はまさにそのとおりでございます。運輸行政の非常に幅広い分野を担当しているということ、それから安全問題とか環境問題という、近年ますます規制の強化という要請が強い分野を抱えているというような経緯から、なかなかこの件数は減少しないというのが実態でございます。

それで、今御指摘のように、中身について私ども担当者の説明が十分じゃなかったという御指摘でございます。関係の法律は多数ございますが、これは準備いたしまして、よく中身について御説明させていただきますと思います。

○阿部(昭)委員 ありがとうございます。

そういたしますと、千何百件のものをそう簡単にはいかぬでしょうから、きょう、あすとは言いませんから、ぜひお示しをいただきたい。そして私どもも、運輸行政の中ではこういうことがやはりあるんだということをよく体して、今後の運輸省の業務に関して私どももそれなりの役割をしたいと思いますのだ、こういうふうに思っておりますので、ただいまのようにぜひお示しを願いたい。ありがとうございます。

そこで、JRが発足をいたしましたところで参りまして、最近また非常に、一体この先どのようになるのか。そろそろ株の上場などもと言っておりまして、証券市場の方がしつちやかめつ

ちやかになっておる。したがって、なかなかそうも簡単にまわらない。それから同時に、収支関係も若干これから先は厳しいのかなといったような議論もある。さつき申し上げました国鉄時代の長期債務を一体どのようにするのにかにつままして、なかなかそう一筋縄ではない。

こういう全般状況を考えると、この数年間、率直に言つてやはりJRになつてよかったな、国民の我が国鉄道に対する理解、認識も全くがらつと一変した、JRになつてよかった、こういう思いを私は持つておる。それならば前途は洋々たるものかといふと、必ずしもそうとは言えないといふ中で、前に行われた、全世界の鉄道関係の者が日本に集まつて安全に関する国際的なシンポジウムを持たれたなんというの、私は大変大きな注目、評価を持つております。

一方、そういうものをやつておるやききに、あそここの信楽鉄道の事故が起つたり、あるいは東海道の「ひかり」や「のぞみ」でああいう事故が起つたりということがあつた。これらに関して運輸省は運輸省なりに相当の調査をやられたといふように私もマスコミ等々で承知をしておるものであります。この報告、できますれば私どもにもきちつと報告書が何かいただけるであろうかどうかといふことです。

○農野政府委員 先生ただいま御指摘のとおり、JR発足約六年経過いたしました。比較的景気の追い風にも乗りまして非常に好調な成績をおさめておるといふことは、私も大変うれしく思つておるわけでございます。

最近、若干景気の陰り等も見えますので、先行きについてはやや警戒感を持たなければならぬと思ひますけれども、何よりも利用者の方々がJRに対する信頼を持つていただいているということとは何よりの力強い味方ではないかといふように考えておりますが、今後とも心を引き締めてやつてまいりたいと考えております。

それから、ただいま先生御指摘の信楽あるいは「のぞみ」「ひかり」等々一部に事故が発生してお

りまして、当然私もいたしまして調査をいたしておりますし、また、場合によりましては事業者の方に対して調査を命じております。その結果は私も当然把握しておりますし、特に信楽につきましても、昨年の暮れに私もかなりの調査報告書をもとめて公表いたしておりますので、必要があればいつでも御説明をさせていただきますと考えております。

○阿部(昭)委員 信楽のことはわかりました。報告書をぜひ私どももいただきたいと思ひます。

それから、ひかり二九一号、これは、東京から三島までブレーキをかけたまま二百キロぐらいで走つちやつたといふことのようにありますけれども、この事故に関して、原因は一体何であつたのか、それからこの事故に対して今後どのような改善をしなければならぬといふふうになつたのか。ブレーキをかけたまま二百キロものスピードで東京から三島まで突っ走るといふのはやはり異常なことであり、物すごい大事故にならなかつたといふところが幸ひだつたわけでありまして、これがもし大事故になつたらどういふことだつたらうと思ふのであります。そういう意味で、現状この「ひかり」の問題については運輸省としてはどのような把握をなさつておられるのか。

○農野政府委員 御指摘の事故は、一昨年の九月三十日に発生をしたわけでございますが、その事故の原因でございますけれども、七月の時点で台車の検査をいたしておりました。その際に、検査をいたしましたときに、モーターの方から動力を車輪に伝達する歯車の装置がございまして、そこに油が入つております。その油をたんばきまして検査をいたしまして、検査が終了いたしましたら、通常でございましてそこにもう一度油を入れまして、またふたをして走るといふのが通常だつたわけでありまして、そこに油を入れ忘れただけで走行したといふことでございまして、その後、二日後にそれは発見いたしました。油そのものは注入したわけでありまして、その二日間に油なしで走りまして関係部品の一部が破損をい

たしました。

具体的には、歯車の保持器というものでございますが、これが壊れまして、それに伴いましてベアリングが脱落をいたしました。歯車の間にかみ込むような状況になりました。その結果、車軸が回転をしなくなりまして、車輪がフラットの状態になって、ブレーキがかかったような状態で走行したということが事故の原因であったということが判明いたしております。

そこで、要は油を入れ忘れたところ、あるいは油を入れ忘れて、もう一回再び油を入れたときに故障に気がつかなかったというところが問題になるわけでございますので、そうした給油の際のチェックの方法、あるいは異常な事態において給油をしたという場合のマニアル、あるいは応急復旧体制のマニアル等々について総点検をいたしまして見直しをして、新しい制度を設けて現在に至っているということでございます。

いずれにいたしましても、高速で走る「ひかり」でございますので、その安全性につきましては細心の注意をもって当たるように今後とも指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○阿部(昭)委員 同じようなことでありますが、昨年の五月に新幹線「のぞみ」、これが名古屋で発電機のボルトが脱落して、空気ホースを切断した、五時間近くも立ち往生してダイヤが大混乱をした、こういう事故であります。

今こういう典型的な、信楽、それからひかり二九一、それから「のぞみ」、この三つの事故について、信楽の方は調査報告書をいただけたということになりましたが、「ひかり」及び「のぞみ」についても資料をいただけますでしょうか。

○森野政府委員 この点につきましては、私どもの方でJR東海に對しまして事故原因の調査とそれから再発防止対策についての警告書を渡しております。それに基づいて、JRの方で所要の対策を講じて報告をしておりますので、その内容につきまして御説明させていただきますと思います。

○阿部(昭)委員 そこで、JR発足の当時に労使

の共同宣言というのがあった。ところが、昨年の十二月にJR西日本、ここで相当長期にわたるストライキが行われた。大変私もびっくりいたしました。

労使共同宣言というのは、国鉄改革をやったJRになる、そして我が国鉄道事業の将来に對して、労使がお互いに信頼し合って責任を分担し合おう、こういうことが大まかに言っている共同宣言の精神。これがあつたからこそ、いろいろな経緯はあつたけれども今日のJR発足になってここまで来たんだ、こう私は思つておつたわけであり

ます。ところが、昨年の暮れにあのような、西日本においては四日間くらい続けたのが、相当長期のストライキであります。その中身を聞いて、私どもは驚きましたから調べてみました。そうしますと、率直に言つて、労働時間の問題というのが労働時間のいわば争点になったということであり

ます。したがつて、この労働時間の争点になった労働時間の問題について、私は、少なくとも、ようやくこまですつとやつてきて国民の信頼を得たJRでありました。それが、そろそろいろいろな意味で、収支状況もその他も若干難しい局面に來たのかなどというやさきに、労働間にこれだけの紛争が起つたというところは、これはゆゆしい問題。そこで、その内容は一体何なのかといつて私どもなりに調べをしてみましたら、労働時間の問題であつたということでありましたが、運輸省はこの問題について把握をされておりましたら認識をお聞かせ願ひたい。

○森野政府委員 今日までJRが非常に順調に経営を続けてこられたのは、先ほど申しましたとおり、労使相協調して業務の推進を図つてきたというところが大きな原因ではないかというふうに思つておりました。私どももいたしまして、今後ぜひそのような関係を続けていってほしいものだというふうに考えておるわけでございます。

先ほど御指摘になりました昨年暮れのストライ

キでございますが、いわゆる乗務員の労働時間短縮とそれから勤務制度の改正につきまして、JR西日本から組合側に提案をいたしましたわけでございます。しかし、一部組合と妥結に至らず、大変残念なことでございますけれども、九十六時間のストライキが行われたというふうに承知をしております。私どもとしましては、今後ともJRの労使双方で、利用者の立場も十分に踏まえた上で、よく話し合いをしていただいてサービスの向上に努めていただきたいというふうに考えておる次第でございます。

○阿部(昭)委員 運輸省は労使双方で話し合つて決めなさい、円満にいきなさいということだけでいいのかどうかということが実は私の問題意識なのであります。

あの場合に乗務員の、例えて言えば、こっちから乗つて大阪まで行く、また帰ってくる、この待ち時間というものをどういうふうに見るかというの大きな争点だったのであります。行き先地の先で待ち時間というのを御自由にしていけないんだけれども、そうはいかない、やはりこれは拘束されておる時間である。したがつて、西日本の側は、三十分間というこの待ち時間を超過勤務として位置づけたわけです。

したがつて、西日本の勤務制度の中には、この三十分は超過勤務を前提としてダイヤを組んでおる。したがつて、西日本の方は、東日本よりはうちの方がいいんだという説明をしておるところから、いや、東日本の方がいいじゃないかという意見もあつて、大変もめの発端になつたように私は見ておるのであります。ただ労使の間で話し合つて決めなさいということだけでは、ちのちの明かぬ問題ではないかと私は思う。

この問題について、きょう労働省もおいでになつておると思ひますけれども、労働省の方でこの待ち時間という問題、超過勤務を前提としてダイヤを組んでおる——超過勤務というのは発生し得るわけでありまして、業務の予定どおりにはない部分がちよいちよい出るわけである、これ

は超過勤務、当然である。しかし、頭から超過勤務前提で勤務態様というものを組むとすれば、これは今の時間短縮を推進しておる立場のあれからいふと、ちよつと考えさせられる問題はあるのではないかと。したがつて、この労使の間で話し合つて決めるというのは大変重要なことである、ありますけれども、どういう方向に指導するのか、これがなければいかぬ問題だろうと私は思ふのであります。

したがつて、今御答弁の労使の間でよく円満に話し合つていくのはわかります。しかし、それだけでいいのかわかりません。今の時勢の流れというのがあるわけでありまして、時間短縮。三十分間の超過勤務というのが前提でダイヤを組んでおるといふことは——超過勤務というのは起り得ると思うのですよ、実際の職場の中では。しかし、頭から三十分の超過勤務は当然なのですといふのは、これは一体どういふことですか、また違つてくるのだろうと思ふのですよ。ちよつと労働省の見解をお聞きしたい。

○上村説明員 ただいま御質問の件でございますけれども、所定労働時間を超えた、所定労働時間といひますのはその会社、事業の所定労働時間でございまして、それを超えた勤務時間を定めた際に、その時間全体が基準法で定めます法定労働時間の範囲内であれば、法律上は何ら問題はないというふうに認識しております。

○阿部(昭)委員 今回の場合はどうなのですか。○上村説明員 私どもが理解しているところでは、所定労働時間が七時間というところでござい

ますが、それで先生今お話がありましたのは三十分というところでございまして、基準法上、基準法は最低の労働条件を定めておりますけれども、一日につきましては法定労働時間八時間ということになつておりますので、その範囲内ということではないかというふうに理解をしております。

○阿部(昭)委員 私が冒頭に事故とかいろいろなことを伺つたのは、特に大勢の人の人命を安全に運ぶ、これが鉄道事業の最も重要なことだろうと

思うのであります。したがって、安全のためには乗務員の勤務態様というのは私は最も厳正に、健康、安定、いろいろな意味できちんとされていなければいかぬものではないか。したがって、基準法上の関係で、七時間が基準なら——私は超過勤務は一切あつてはいけないうて言わないのですよ、言わない。しかし七時間というのは、私はやはりある意味でいえば、八時間勤務といつてもこういう安全とかいろいろものを考えれば七時間だというのはわかるのですよ。しかし、三十分の時間延長、超過勤務というのが前提というのか。

実際のところでは超過勤務というのは時々起こり得るものだろうと思うのですよ。しかし、超過勤務が前から前提でダイヤに組むというのはいかがかという認識なのです。だから、基準法上問題ないという見解だけでいいものなのかどうか、大きい今の時の流れからいってです。

○上村説明員 繰り返しになりますけれども、労働基準法では、法定労働時間の範囲内であれば基準法上問題はないということ、それから法定労働時間を超える労働時間につきましても労使が協定で、基準法三十六条に基づきましても労働協定、労使合意の上で協定を結んでいただければ、またそれに従って必要な割増賃金が払われておれば、法律上特に問題がないというふうに理解しております。

○阿部(昭)委員 そんなことを言っているから方々で事故が起こるんだらうと僕は思うのですよ。やはり人の命を預かる職場というののもっと厳重にしなければいかぬものだろうと思うのです。

この間のストライキはなぜ起こったか。私は大変衝撃を受けました。私は、JR改革のときは、JR改革を推進するための役割を果たしたと思っております。あのときの労使共同宣言を締結された経緯から何から全部私がかかわってきた。それだけに、ようやくこのJRの関係もここまで来て、若干難しい局面に、ここまではこの数年間非

常に順調にきたなと思っておいたら、経営的にも収支の関係でも非常に難しい状況が再びまた出てきておるなと思っておるやききのこの労使の紛争ですから、私は大変な衝撃を受けた。

そこで内容が何だろうと思ってみましたら、さっき伺いましたように、乗務員の勤務制度の改正というものがテーマ。その内容というのは、今言ったとおりに行き先地における待ち時間というもの、この待ち時間は自由時間じゃないのですよ、全部拘束されておる、これを一体どのように見るかというので議論になった際に、今の超過勤務三十分というのを前提としてダイヤを組んでおる。超過勤務はあつたていいと思うのですよ。経営というのは現場の状況ではしつちゅう超過勤務はあり得るわけです。しかし、ダイヤというのはこの鉄道事業の中でまさにスタンダードな土台なんです。この土台の中に頭から超過勤務という組み方は、もめるのは当然だろうと私は思っているわけです。

そこで運輸省にお尋ねをいたします。東日本、これは西日本です。今の三十分の超過勤務前提として勤務制度をつくっておるといふのは、東日本よりも西の方が内容がいいんだ、こういう説明を運輸省がしておるといふのです。この認識は運輸省、一体どういふことなんでしょうか。東日本の勤務制度よりも西日本の勤務制度の方がいい、こう運輸省は言っておるといふことです。

○桑野政府委員 そのような評価をしたことはございませぬし、今後ともするつもりはございませぬ。

○阿部(昭)委員 わかりました、そんな評価は一切したことがない。わかりました。

それから、私の知る限りでは、さっき申し上げましたように七時間、東日本は七時間十分なんです、勤務時間が。十分東の方が長い。ところが、西の方は三十分の超過勤務を前提としていますから実際に二十分長いことになる。そうすると、三十分は超過勤務手当になりますから、超過勤務

手当というのは普通の時間内賃金よりも割増し賃金をつけなければならぬわけでありまして、その意味で西の方が東よりも少し計算的にはいいんだ、こういう理屈があり得るだろうと思うのです。

問題は、西日本の一日の総労働時間というのは七時間三十分、東の方は七時間十分ということになるわけでありまして、問題は、東よりも西の方がいいということと言った覚えがないと言われるので、それでいいのでありますけれども、超過三十分、七時間半と、それからもう一方は七時間十分のスタンダードな勤務時間でありまして、その意味でいえば西の方が確かに賃金の方は、支給される金額の方はよくなる、これは当然のことである。しかし、内容的にいえば、時間が長い、ダイヤに超過勤務を組み込んでおるわけですから、私は組み込むべきでないと思うのであります。それを組み込んでおるのでありますから、支払いの額としてはよくなるかもしれませんが、実際にはそれは虚構ではないか、虚偽ではないかというふうにさへ私は思うわけでありまして、今、東よりも西の方がいいなどと言った事実はないという御説明でありますから、これ以上申し上げません。

それから、問題は、解決を非常に困難にしているのは、組合が幾つかあつて、多数組合の皆さんは七時間半という三十分超過勤務というものを会社側と合意いたしました。したがって、少数組合の方が合意しないのもめておるのです、こういう説明がある。ただ、私が非常に恐れるのは、この場合の勤務の内容というのは乗務員のことなものです。今の西日本の提案しておる、多数組合とまとまりましたと言っておる内容に対して、乗務員という関係でいえば七〇%の皆さんが反対なのですよ。

私がなぜ申し上げるかという、乗務員の皆さんというのは安全な方なりで一番深くかかわる部分なのですね。そういう意味で、運輸省も鉄道の輸送の安全、それから労働省の方は端的に言

えばトータルとしての今の時代の流れである時間短縮、こういう角度から一定の指導性を発揮して、再びこのような労使の紛争が起こらぬような努力というものをすべきではないか、私はこういう認識の上に物を申し上げるわけですが、見解をぜひ承りたい。

○桑野政府委員 御指摘のとおり、安全問題というのは鉄道事業の根本をなすものでございまして、これは労働側とかあるいは使用者側とかそういったものではなくて、全社を挙げて真剣に取り組むべき問題であるというふうに考えております。

また、今お話ししたような多数組合であるかあるいは少数組合であるかにかかわらず、使用者側としては誠意を持って十分な話し合いを行うということは当然のことだと思ひますし、私どももその方向で指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○阿部(昭)委員 今の勤務態様、勤務制度という問題は、ひとり日本のみならず、諸外国の中でも共通した議論があるところでありまして。したがって、諸外国はどのようなふうになっているか。私がこんなことを言うのは、鉄道事業というのは、労使の間に本當の信頼がちゃんとあつて、ストライキが起こるような事態がないという状態になって、安全が本當に確保されておるといふのが大変重要なことである。この数年間に、JR発足以来、ようやく国民との間に一定の信頼関係が築かれてきた。これがまた再び、しつちゅうもめことがあつて、またごちゃごちゃになっていくというのは、これはかなわぬ、こういうのが私の思いの大前提にある。

そういう意味で、諸外国はこういう待ち時間という関係、行き先地における待ち時間というもの等々も絡めて、一体どういふようなやり方をしておるかということもぜひ調べてほしい。それをぜひ後でお聞かせをいただきたい。いかがでしょうか。

○上村説明員 労働省としては、先生の今のお話

にありました諸外国の状況、現状では把握しておられないところがございます。

今後、そういった点、どこまで把握できるのかよくわからないところはございますが、先生のお話も伺いながら、できる範囲内で考えてみたいと思っております。

○阿部(昭)委員 運輸省はどうですか。

○桑野政府委員 私どもといたしましては、外国がどうなっているかというところは、例えば私どもから外国の運輸省に照会をいたしても、恐らく運輸省自体でそのようなことを把握していないのではないかと、思うに思われますので、ちよつと外国において調査をするということは事実上かなり困難ではないかという気がいたしております。

○阿部(昭)委員 そうだろうか。私ども外国を回ると、在外公館に運輸省から行っているようなところもあちこち出てきますよ。そんなところから、そう難しいことじゃない。在外公館に運輸省から行っている人も、私ども外国に行けばしよつちよつつかかる。ちよつとやってみればさうわかるのじゃないですか。そんな難しいことですか。

私は、労使の間に安定した、紛争やめごとのない状況をどのようにするかという思いで物を申しておるわけです。そんなことを調べたてつてわからぬだらうという話は、ちよつと局長、それはないのじゃないですか。あなたの部下がよつぽど在外公館へ行っていますよ。行っても、そんなことも調べもできぬようならば、運輸省から在外公館に余り行く必要はないのじゃないですか。諸外国の例を、どの程度できるかわからぬが調べてみましようと言ふのならわかるけれども、調べてみましようか。私は二十七年国会にいますが、そんな本で鼻をくくつたような答弁したこと余りないですね。

○桑野政府委員 申し上げました趣旨は、外国の運輸省で多分把握していないのではないかと、

ことで申し上げたのでございますが、どういう状態になっているか、別途照会いたしてみます。

○阿部(昭)委員 調べてくださるということですね。努力してくださいよ。そのくらいのことです。

それから、これは外国じゃないから極めて簡単だろうと思うのですが、地下鉄とか我が国の都市交通とかという関係のことも、私は鉄道よりもそつちの方をもつと心配しているのです。最近の都市交通とかあつたところは競争が物すごく激しい。したがって、事故などもしよつちよつちよつ起つていくという意味で、鉄道と同様、鉄道は私はJR改革にかかわつたという意味で思ひ込みがちよつと深いのですけれども、都市交通や何か私は大変心配しています。そういう意味で、ぜひそつちの方もどういふようなことがお調べをいたしたいと思ふのですが、いかがでしょうか。

○桑野政府委員 労働省さんの方と連絡をとりながら対応させていただきますかと思ひます。

○阿部(昭)委員 労働省、いいですね。どうも労働省も木で鼻をくくつたような感じがすかね。

○上村説明員 お答え申し上げます。

国内の個別の、先生おっしゃいました私鉄のいわゆる待ち合わせの時間等の扱いについて、現状ではこれも個別には把握しておらないところでございますが、私ども、運輸省と十分相談しながら努力したいと思ひます。

○阿部(昭)委員 わかりました。ぜひ調べてもらいたいと思ひます。

特に、同じようなこと、航空、海運、最近海運などもしよつちよつちよつ大事故が起つております。したがって、その中で実務業務をやつておる、業務に従事しておられる皆さんがどういふような勤務態度になつておられるかというのは大変重要なことだと思ふのであります。そういう意味で、ぜひお調べをいただきたい。きよう、あすとは言ひませんから、ぜひなるべく早い機会に、わかつたところからお教をいただければ大変ありがたい、お願いをしておきたいと存じます。

においては大変重要な大きな問題になつておるわけです。私は、これは単にJRのみならず、率直に言つてトラック業界その他も全部含めて時間短縮問題というのは最大の問題になつておる。最近、トラック業界などはなかなか人が集まらぬ。大臣はその方の専門家ですからあれだろうと思ひますけれども、私の知つておる限り、方々の業界では人が集まらぬというので物すごく苦しんでおるといふのが現状であります。

したがって、ぜひそのあたりの流れに対して逆行しない、JRはもちろんのこと、業界全体の新しいあり方を追求する必要があるのではないかと、この業界が、JRを中心として、若い方々が将来に希望を持つことのできる職場になつていかなければいけないのではないかと、そういう意味で、ちよつとあそこをストライキやめごとなつたから私に言われた。したがって、しよつちよつちよつちよつと調べをせぬわけにはいかぬだろうという程度のものでなく、私は、全体としてJRを中心とする運輸業界、行政全体を含めて、やはり次の世の中をリードしていけるような、そういう展望を持った一つの考え方というのは必要ないかというふうな思いをいたしたい。

今のもめました、ストライキにまでなつたような乗務員の勤務制度というのが三月十八日のダイヤ改正、ここから実施をするというふうな聞いておられますけれども、私はその先にまたごたごたが起るのかというところを大変懸念しておるわけでありまして、この辺のところを一体どのように見ていられしやるのか、そういうストライキのような後ろ向きな事態が起らぬような状況をやるために一体どういふ指導、手だてというものを考えられるのか、これもぜひお聞かせを願ひたい。

○桑野政府委員 御指摘のとおり、会社側といったしましてはダイヤ改正の機会にこのような、今先生御指摘のような制度を導入したいという意向を持っておるようでございますけれども、先ほど来お話のございますように、一部組合とまだ妥結に

至っておりませんので、なお誠意を持って話し合ひを行つように指導してまいりたいというふうな考えております。

○阿部(昭)委員 そうしますと、今の乗務員勤務制度の改正、これが実務業務に従事しておる皆さんの七〇％は賛成しないという中で、三月十八日のダイヤ改正では実行される。私は、これは水と油ほど違ふというならまた問題は別だろうと思ふのです。実際上は、どうも水と油ほど違ふような問題のように思ひます。しかし、現場では実際上その三十分間のダイヤに組み込まれた超過勤務というものを対してノード、賛成できない。超過勤務を全部拒否するわけじゃない。超過勤務というのは常時起こり得る。しかし、ダイヤというのは土台ですから、その土台の中に頭から三十分の超過勤務を組み込むなんというの、それはだめ、こういう皆さんが乗務員の中に七〇％いる、組合構成でいへば。そうすると、三月十八日からやるとなると、またそこで一波乱起るのじゃないかということをお私懸念する。

そういう意味で、JRはこまで来て、去年あたりまでの流れから若干難しい収支関係、さつきから申し上げる通りに起つておるといふときになると、労使の関係に本當の意味の信頼関係を私はやはりつくる努力をすべきではないか。それは、労使お互いもう民間会社なんだからやりなさいというのはいけけれども、私はやはり、国鉄からJRに持ち込んだ、それも、私も当時運輸省と随分協力して、私は今でも忘れませんが、国鉄改革法案の本会議の議論等もいたしましたけれども、それが、あの当時労使共同宣言とかいろいろな経過を経てこまで来ておつて、また大きく紛争が広がつていくなんというところは、大変に私は思ひの中に何とかならぬかという思いがある。

そうすると、私は、運輸省としてやはり一定の指導というのがあるといいんじゃないか。あれは民間会社がお互いでストライキをやろうと何やろうと、どうぞ御自由にやりなさいというわけでは

ない。やはりしっかりと指導というのがあっていいのじゃないかと私は思うわけです。優秀な鉄道局長といえども、なかなかこういう場所、公開の場では物を言うのは難しいのかもしれない。しかし私は、一歩踏み込んだものがないと、現実によつちやうもめられたのではない、私はそういう認識なのです。いかがでしょう。

○兼野政府委員 若干繰り返しの御答弁になりまして恐縮でございますけれども、やはり勤務制度をどうするか、勤務時間をどう見るか、これは基本的に労使間の話し合いによつて決まるべき問題であるというふうに考えております。

ただ、ただいま先生御指摘のように、労使間の信頼関係が薄れてくるということは、私どもとしても非常に困った問題であります。それがひいては安全の問題なり、あるいは経営問題全般に及んでくるということは非常に懸念されるところでありますので、先ほども御答弁申し上げましたように、労使間が本間に信頼関係を持って交渉に誠意を持って当たるということについて、私どもとしても強く期待をし、その実現に向けて努力をしたいというふうに考えております。

○阿部(昭)委員 嫌みで言うわけじゃありません。この間、山形で知事選挙があった。そうしたら、どこそこは言いませんよ、業界に対するある省からの内々の電話が物すごいのですよ、こつちこつせいと。はあ、これが業界に対する指導というやつかと思つた。そのくらいのこと、私ども選挙などを長年やっておるとあるのですよ、実際は。大変なものです、あの電話の数。

したがって、私は、恐らく局長も大臣も、特に大臣は大変な苦勞人ですから、世の中の推移や流れに対して大臣ほど敏感な人はおらぬと私は思う。その意味で、ここまで来たJ.Rが労使の間に信頼関係が損なわれるという事態は、建前としては今局長がおっしゃるとおり、秀才答弁のとおりなんです。労使の間です話し合っていく、それはそのとおりです。この間選挙なんかをやつて

みると、本省のしかるべきところから物すごい電話がかかってくるのだから。指導というのはああいうものかなと私は思つた。

そういう意味で私は、やはり今の一つの考え方を持ってもらわなきゃいかぬのは、三十分というものを、ダイヤは基本ですから、そこへ、土台へ織り込んでおるといふのが考え方としては是なのか。あるいは超過勤務というのが起る状況はしよつちやうあるわけですよ、起つたら起つたでいいわけです。頭からダイヤに組むという考え方は超過勤務という性質と違ふらうと私は思ふのですよ。

そういう意味で私は、今度また再び十八日、七〇%の乗務員は反対だ、こう言っている中でこれは実施しますね。またもめるかもしれない。これは私は起らぬようにすべきではないかと思ひます。こんなことだつたやうに思つたら、信楽だの「ひかり」だの「のぞみ」のようなどえらい事故などがまた起つたら、これはかなわぬというふうに私は思ふのです。

そういう意味で、ぜひ心してこの局面に対処していただきたいものだと思ふのですが、大臣の御答弁は後でお伺いします。局長、もう一遍。

○兼野政府委員 決して秀才答弁をするつもりはございませんけれども、内容にわたります役所の方からあだこうだというふうに申すのは非常に難しいというふうに考えます。ただ、先ほども申しましたとおり、信頼を持って、あるいは誠意を持って交渉するということは何よりの基本であると考えますので、その点につきましては、十分に会社側にもその趣旨を伝達したいというふうに考えております。

○阿部(昭)委員 最後に、大臣にお願いでありますけれども、さっきの許可事項、これにつきましてお示しをしてくださるということをお聞きして、大変ありがたいでございます。きょう、あすとは言いませんから、ぜひなるべく早く、きのうお聞きしましたら、まだ各各庁によつて違ふと思ふんだけれども、非常に精査をして、項目の表題、

中身、きちつとしておとところ、運輸省のようにな業務態様がいろいろ入り組んで複雑なところはなかなか粗削りに書かれておとところ、いろいろあるんだというお話も聞きました。

そのところは、こつちもそう物わりの悪い方じやありませんから、そんな少々、手書きとワープロぐらいの違いのことに目くらましてたりするほどこつちもあれじやありませんので、ぜひひとつ、先ほどお出しくださったというのを聞いて、大変ありがたいございました。ぜひお願いをいたしたい。それが一つ。

第二の点は、ぜひひとつ運輸省、労働省で、今最後に申し上げました、超過勤務というものは何であるか、基準法上一日八時間以内ならばよろしいということでないものが鉄道とか輸送業務の社会であるらうと私は思ふ。したがつて、この超過勤務が頭からスタンダードなダイヤというもののの中に組み込まれておるといふのは是か否か、私は、それはやはり是ではない、こういう認識ですが、これもぜひ考え方をひとつまとめたい。諸外国の例も調べてもらいたい、あるいは都市交通とか私鉄とか、そういう関係もぜひ調べられるだけ調べてほしい、こつちさき申し上げましたが、これもお願いしたい。

それから、信楽とかあれの調査報告書もぜひお願いしたい。信楽はいいのかもしれないが、ほかのところはまだ、十二分でないけれども、十二分でないもので結構でありますので、ぜひお願いしたい。

これからも、J.Rはもちろんのこと、我が国運輸行政が国民の期待にこたえられるように、私どもも大いに国政の場にある者としての責めを果たす努力をしたいと思ひます。ぜひひとつ大臣の一層の御高配をお願いして、私の質問を終わりたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

○森田委員長 東順治君。

○東(順)委員 東順治でございます。当委員会、私初めての配属でございます。どうぞよろしくお

願ひ申し上げます。

きょうは初めてでもございますし、若干多目に質問を準備させていただきましたので、どうか簡潔明瞭にお答えいただきたい、このように思ひます。

この大臣の所信に沿ひましてずっと質問を進めたいわけでございますが、一番最初に、空港の問題につきましても伺いたいと思ひます。

新北九州空港というものが、構想以来実に二十年、ようやく自衛隊との空域調整等も何とかクリアをいたしまして、事実上着工の見通しがついたというところで、地元としても大変に大きな喜びとされているところでございます。この空港の用地となります新門司沖土砂処分場、この整備の取り組み状況につきまして伺いたいと思ひます。

○坂井政府委員 今先生のお尋ねの件でございますが、これにつきましては、六十年十二月に港湾計画に位置づけまして、私ども事業主体でございます第四港湾建設局が、六十三年に関係十七漁協に対して事業計画を説明し、平成元年一月から漁業交渉を進めている状況でございます。現在進行中でございます。早急に解決を図るべく調整を現在進めております。

また、漁業交渉と並行いたしまして、流況調査、環境調査等を行ひまして、開港決定されました環境影響評価実施要綱に基づきまして、平成四年の九月から埋め立てに係る環境アセスメントの手続を現在実施中でございます。

○東(順)委員 その漁業権の問題でございますけれども、めどとして大体いつころまでに決着がつきますか、その見通しをお願いいたします。

○坂井政府委員 先ほども十七漁協というふうに申し上げました。私、直接担当しているわけではございませんけれども、現地の建設局長の意向あるいは皆さんの意を体すれば、当初は年内というやうな話も聞いておりました。が、いろいろな仕事の段取り等々からすれば、年度内ぐらいに解決ができればなというふうに思つておるわけでございます。

ます。

しかし、これは相手のあることでございますので、今ここで何とも、いつには大丈夫だというふうには申し上げられませんが、先ほど申し上げましたように六十三年から交渉を始めた、こういう経緯もございまして、何とかこのあたりがそろそろ潮どきかな、もう一頑張りというふうに思っております。

○東(順)委員 ぜひ順調に事が進みますようにというふうに思います。

それから、先ほどございましたこの環境アセスの件でございすけれども、これから特に、何事によりましてこういう建設関係というのはアセス問題というのがすごく重要な問題でございす。最初にボタンを掛け違ひますと、これはもう最後まで尾を引くということで、そういう意味からすれば、今が一番最初でございすので、県の方も四建の方に環境アセス準備書についての意見書というものを提出しておりますけれども、どうかこのアセスにつきましては、きちっとした形で最初からの対応をお願い申し上げます、こう思うわけでございす。

また、空港建設、始まりました始まりましたでまたこのアセスの問題というものが出てくるというふうに思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それから、続きまして、港湾整備のことにつきまして伺いたいと思います。

港湾整備ということで平成五年度の重点、どこに置かれておられるのか、それを伺いたいと思います。

指した港湾の整備、新たな利用可能空間の創出をするための港湾の整備等でございます。

その中で、今御指摘の平成五年度の港湾整備事業の重点といたしましては、特に外貿コンテナターミナル等の輸入インフラの整備、海運へのモーダルシフトを進めるための内貿ターミナルの整備、旅客ターミナル、マリナ等々の整備、あるいは緑地等の生活大国を目指した豊かなウォーターフロントの整備等々に重点を置いて、計画的な実施をしてまいりたいというふうに考えておる次第でございす。

○東(順)委員 今お話が出ましたモーダルシフト、あるいはウォーターフロント等について伺いたいと思います。

まず初めにモーダルシフト、これを進めるための受け皿となる港湾整備を先行的に進めていく必要がある、このように思うわけでございすけれども、将来のテクノスパーライナーの就航に対する取り組みを含めまして、この整備状況について伺いたいと思います。

○坂井政府委員 先生御指摘のモーダルシフトでございす。御案内のように貨物輸送につきましては、トンキロベースで自動車約五割を占めておる、海運が四十数%、こういうことでございす。

労働力不足あるいは環境の悪化、交通混雑の問題等から、やはり私どもも貨物のモーダルシフトといひましようか海上輸送への転換というふうなことが重要ではないかなというふうに考えております。

まして、もちろん運輸省の中でも貨物流通対策本部というものが設置されて、モーダルシフトの推進が進められておるところでございす。

特に、海へ貨物を流すというところでございすので、これにつきましてはその受け皿となります港湾の整備をある程度先行的に進めざるを得ないというふうなことでございす。しかも私ども、このモーダルシフトという言葉が出る前は貨物の定型化輸送、どちらかといひますと貨物輸送の合理化という観点から内航コンテナ船だとか、ある

いはローロー船、フェリー等の内貿ユニットローダーターミナルの整備を従来からやっておるわけでございす。新しい五カ年計画の中ではこれをモーダルシフトの重要施策の一つとして位置づけ、鋭意推進しているところでございまして、平成五年度につきましては二十三港において整備推進を予定しております。

それから、今お尋ねのテクノスパーライナーに関する調査につきましては、港湾局としましては六十三年より実施をいたしております。平成四年度よりTSL対策本部というふうなものを私どもの局内につくりまして、特に二つの委員会、TSLに関する港湾開発検討委員会、それからTSLの港湾荷役システム開発委員会をつくりまして、TSLの需要予測とか港湾の配置、あるいは高速荷役システム、特に従来のものに比べますと一けた効率よく扱わなければいけないという宿命になっておりますので、こんなことを中心に今勉強をしております。

テクノスパーライナーの実用化が一九九〇年代の後半ということになりますと、今後とも海上技術安全局を初め各関係局とも密接な連携をとっております。

○東(順)委員 それから、ウォーターフロントの形成ということでありますけれども、このウォーターフロントにおける民生活業の導入、この位置づけ及び状況、この辺を伺いたいと思ひます。

(委員長退席、佐藤(敬)委員長代理着席)

○坂井政府委員 民生活業につきましては、特に近年、我が国の経済社会における国際化だとか情報化、技術革新の進展に伴ひまして港湾に対する要請も非常に高度化、多様化しております。これまで積極的に導入を図ってまいりました物流あるいは生産の機能の高度化を進めるとともに、生活に係る機能を特に充実して、潤いのある豊かなウォーターフロントを形成し、時代に即応した港湾の整備を行うことが重要な課題ではないかという

ふうに思っております。

したがって、従来やっております岸壁、臨港道路、緑地等に係りますいわゆる公共事業、あるいは土地造成等々の起債事業にあわせて、民間の資金、機能的あるいは効率的な経営能力等々を活用させていただきまして、国際会議場あるいは旅客ターミナルあるいは港湾業務用施設、港湾文化交流施設あるいは物流高度化基盤施設等々、多様な機能を有する施設の整備を図っていく必要があるというふうに考えております。

こんな観点から、港湾整備の手法といたしまして、民生活業を積極的に昭和六十二年から導入を図っております。民生活で言います特定施設整備事業あるいは特定民間都市開発事業等の民生活の諸制度の整備充実を図っております。

特にこの中で、民生活の特定施設につきましては、これまで三十一プロジェクト、四十五施設の事業に着手しております。このうち東京の港湾業務用の施設だとか、あるいは大阪及び青森等の港湾文化交流施設等二十二施設がもう既に供用をしております。

また、特定民間都市開発事業につきましては、これまでに三十九プロジェクトの整備事業に着手しております。このうち特に北九州の新興司地区のフェリーターミナルだとか、あるいは早岐港のハウステンボス等の旅客ターミナル等三十八施設が供用の運びになっております。

しかし、まだまだ量的には少ないと思っております。引き続きウォーターフロントの活性化という観点から積極的な整備を図っていかたいというふうに考えておる次第でございす。

○東(順)委員 首都圏の建設残土等の廃棄物の処分につきまして、埋立処分の要請が大変増大している。このように聞いておりますけれども、港湾局としていかが対処されようと思ひますでしょうか。

○坂井政府委員 いわゆる建設残土の処理の問題につきましては、首都圏のみならず、全国的にか

なり厳しい状況にあるのではないかなというふう
に思っております。

この件につきましては、私もでは相当古くか
らといましようか、昭和四十八年から、港清法
を一部改正いたしまして、港清施設として廃棄物
埋立護岸を位置づけ、自來積極的に廃棄物ある
いは建設残土の受け入れを港清の中でやってお
る次第でございます。年間に直しますと、事業費で約
三百億、大体三十港くらいペースで全国的に事
業を展開しておるわけでございます。

特に、今首都圏という話がございましたが、五
十六年には厚生省と共同いたしまして広域臨海環
境整備センター法というものをつくらせていた
きまして、東京湾とか大阪湾におきます自治体の
廃棄物の広域処理を行う新たな制度を整備いたし
ました。

大阪湾につきましては、五十七年三月にセン
ターができてまして、尼崎と泉大津沖の処分場で受
け入れをやっておるところでございます。東京湾
につきましても、ややおくれておりました。まだセ
ンターの設立には至っておりません。私もとい
たしましては、厚生省と一緒にしまして、東京
湾フェニックス計画の基本構想というものに基づ
きまして、東京湾を中心といたしまして七都府市首
脳会議、いわゆるサミットと言われておりますけ
れども、そこで現在検討が進められておるところ
でございます。まだ完全にフェニックスをつく
ろうという合意がなされておられません、その芽
が出てきつたところではないかなというふうに感
じ取っております。

しかし、これにはばかり待っておれませんので、
私も、特に首都圏におきましては長々期的に
は湾の中で処理すること自身がいずれ不可能にな
るといふふうな認識をいたしております。現
に、現在でも東京湾の外に船で、しかも千トンと
かいふかなり大型の船で建設の残土が出ていて
おりますので、やはり全国的に首都圏の建設残土
を受け入れてくれる港清の埋立地に対しまして
は、広域資源活用護岸というような名前前で新たに

平成五年度の予算として計上をさせていただいて
おるところでございます。これによりまして、
埋立用材の引き取りといましようか活用とい
ましようか、そんなことが少しでもうまくでき
る、全体として環境への影響がより緩和できるよ
うな対応が可能になってくるのではないかと。

いろいろな手だてがございしますが、やはり首都
圏につきましては、基本的にはまず東京湾のフェ
ニックス計画を実現すること、それから長々期的
には湾の外での処理というふうなことも真剣に考
える必要があるのではないかなというふうに思っ
ている次第でございます。

○東(順)委員 ぜひそのフェニックス計画が見事
に実現の運びとなりますように、飛ばないフェ
ニックスにならないように、これは大変大事な問
題でございますのでこれからも随時質問をさせて
いただきますので、よろしくお願ひし
ます。

それから第三点目でございますが、大臣の所信
表明の中で「交通施設等の整備に当たっては、乗
り継ぎの利便や高齢者・障害者等の利用にも配慮
する等、利用者の視点に立った施策の推進を心
がけてまいります。」このようにございます。私
は大変大事な視点だと思っております。

そこで、障害者の運賃の割引制度についてお伺
いさせていただきます。もう一つでございます。
まず最初に、障害者運賃を割引引いている理由
につきまして、私は次のように理解をしております
ですが、この認識でいいのかなのか、まずお
伺いしたいと思います。

一つは、障害者の人たちは健康者と同じように
働くことはなかなか難しい。したがって、一般的
にその所得は低い。したがって、障害者の皆さん
が単独で交通機関等を利用する場合の交通費の補
助というものをしているかなければいけない、こ
ういふ考え方が一つあるのではないかな。もう一
つは、障害者であることによって介護者が同伴す
る、そういった折などにその分だけ余分な費用が
かかる。したがって、介護者が一緒に同伴して交

通機関を利用する場合は運賃、料金を二人合わせ
て一人分にしていかなければいけない。こういう
二つの考え方が障害者運賃を割引引いている根本
的な理由である、私はこのように認識をしてお
りますが、この点はいかがでしょうか。

○東(順)委員 鉄道の場合で申し上げますと、た
だいま先生のお話しになったことと基本的には同
じことだと思ひます。
そもそも発足のとき、昭和二十四年ございま
すけれども、そのときは、先生が今言われました
後の方の点、つまり非常に重度の障害者の方で、
どなたか御一緒でないと移動できないという方が
二人分の運賃を払うのはお気の毒であるというこ
とで、それぞれ五〇%、つまり一人分の運賃を払
えば移動ができるということから制度が発足した
ものと考えております。

その後範囲が拡大いたしました。例えば運賃
は、百キロメートルを超えるような場合で運賃の
負担がかなり割高になるといふような場合には、
それを軽減するといふ目的で百キロ以上につ
いての割引制度ができたという経緯をたどって今日
に至っているわけでありまして、いづれにいたし
ましても、今日では、会社の方の一つの営業政策
と申しますか、営業割引的な感じの中で制度が行
われているというふうに理解をいたしております。

○東(順)委員 そうすると、私が最初に言った第
一点目は、それはその判断でよろしいのでしょ
うか。
○東(順)委員 百一キロメートルについて、よ
り高額になるといふ意味で割引制度を設けたとい
う点では、そのとおりでございます。

○東(順)委員 それで、障害者運賃の割引率の問
題でございますけれども、JR、民鉄、バス、旅
客船が大体五〇%、航空が二五%、タクシーが一
〇%、こういうふうな割引率がばらばらな状況に
ありますね。
飛行機の割引率をJRなどと同じく五〇%に引
き上げることができないのか、この辺の必要性が

あるのではないかなというふうに思っております。
まず、先ほど申し上げました最初の第一点目の交
通費の補助、さつきおっしゃいました百一キロを
超えた場合の。そういうことから考えますと、JR
は五〇%割引引かれて飛行機は何で二五%なの
だろう、どうしてこれは五〇%にできないのだろ
うか、非常に素朴にこういう疑問を持つわけでこ
ざいます。これはいかがでしょうか。

と申しますのも、今の世の中、身体障害者を持
っているから、それがそのまま社会的にハンディ
キャップになるといふことではなくて、社会的な
環境によってハンディキャップになるかどうかと
いうものが決定される要素が非常に大きいのだ
ないか、僕はこういうふうに思っております。こ
ういふことを、飛行機に乗って行ける
ところを、逆に割引がJRなどに比べて非常に低
いのだからJRを使って遠くまで行く、しかし体
に障害がある、距離が遠いだけにハンディキャッ
プが大変大きい、だから今回はもう行くまいとい
うようなことで社会的制約になっていくというこ
とがあるのではないかな。こういうことから考
えますと、当然JRと飛行機というのは同じで
あつてしかるべきではないかな。こういうふう
に思っておりますけれども、この点はいかが
でしょうか。

○松尾政府委員 身体障害者に対する運賃割引
は、各交通機関とも大体同じでございますけれど
も、結局その減収分は一般の利用者によって負担
する、こういう格好にならうかと思ひます。
したがって、このような公共的政策遂行の
ための費用を他の一般利用者に負担させるという
ことは、おのずから一定の限度があるわけでござ
います。現在、社会福祉政策上の観点からの対応
を基本といたしまして、各交通機関とも身体障
害者割引を行っているわけでございます。今先生御指摘
のとおり、確かに航空は今二五%でございます
が、これもエアラインのいわば自主的判断によつ
てやっていたらいただいております。今JRの
実質的に比較させていただきますと、今JRの

運賃負担の問題がございしますが、特急料金を含めた実質的な割引率でいきますと、ほぼ均衡がとれております。若干具体的に申し上げますと、例えば遠い路線で東京―福岡路線でいきますと、グリーン料金で二万八千四百円というのが運賃でございしますが、これは割引後の金額が二万一千五百円くらいになっております。実質的な割引率は約二四％弱でございします。それから航空の場合でいきますと、今二万五千三百五十円というのが負担になっていきます。これは二五％ずばり引きしますの一万九千円という負担になっておりまして、制度上、形式上からいえば確かに五〇と二五という数字はございしますが、実質と負担から見ると均衡はとれておるのではないかなということ、今後の検討課題にさせていただきたい、このように考えております。

○東(順)委員 今の東京―福岡二万一千五百円ですが、これは一般の、新幹線じゃなくて在来の特急でしょうか。何でしょうか。

○松尾政府委員 新幹線のグリーン料金で航空運賃と比較していただいています。それで、運賃そのものが五割の割引になっていて、特急料金は対象になっていないという現状でございします。

○東(順)委員 要するに普通乗車券と特急料金合わせれば、特急料金が対象になっていないから、それで二つ合わせればたまたま二四％になるということなんです。しかし、それは考え方の問題でありまして、やはりJRの方、特急料金も合わせて、そして例えば東京から福岡までといったこれは大変な距離なわけですから、実際こうやって移動するということになれば当然特急料金も含めての五〇％割引というふうに考えるのが普通じゃないかなというふうに僕は思うのです。それでも、まあ本場に長い時間乗る分だけ、これだけ割引されるとありがたいな、それにまた飛行機も五〇％であればさらにありがたいな、こういうふうになるのじゃないかなというふうに思いますが、そういう一つの何となく落と

し穴的な矛盾というものがこの中にあるのじゃないかな、こういうふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○森野政府委員 先ほど航空局長の方からお答えしましたとおり、この割引制度の導入と申ししますのは、要するにその割引による減収というものをほかの一般の利用者の方から結果的にはちょうどいい形で充てているという形になっておるわけにございします。したがって、余り無制限と申しますと言葉は悪うございしますが、おのずから一定の限度が申します、限界があるのじゃないかというふうに考えておるわけにございまして、いずれにしても経営者側の経営判断ということになるわけにございしますが、そこにはおのずから一定の制約があるのじゃないかというふうには考えられるわけにございします。

しからば国によってその部分を強制して補てんすべきじゃないかという御議論も一方ではあるわけにございしますが、その点になりますと、これはいわゆる一般の社会福祉政策との兼ね合いという問題、また別の観点からの問題も出てまいりますので、その辺を含めて慎重に検討すべき問題じゃないかというふうに考えている次第でございします。

○東(順)委員 その次に、ちよつとごちゃごちゃになってしまふのですけれども、身障者がおひとりでJRを利用する場合に、片道百キロを超えての利用に限り五〇％割引でという先ほどのお話です。それから、定期券、回数券の割引は行われていない。今度は、第一種の身体障害者、精神薄弱者の方が介護者と一緒を利用する場合は距離の制限はない。何キロ以上云々ということはない。そして、本人及び介護者双方が乗車券、定期券、回数券、急行券の五〇％割引が受けられる、こういうふうになっておるわけですね。しかし今度は、本人が通学定期の場合は介護者は通学定期しか受けられない。したがって、先ほど一番最初に私が確認させていただきまして二人、本人と介護者を合わせてお二人分運賃を一

人分にする、こういう考え方がすると、本人が通学定期で介護者が通学定期、こうなつてくると、これは二人合わせて一人分を超すことになるわけですから、この辺の疑問が出てくるわけであります。

こういうことも含めて、この割引率の統一化とか、あるいは利用制限の見直し等が各交通機関にわたって必要であるというふうに思うわけにございしますが、この辺はいかがでしょうか。

○森野政府委員 先ほど申しましたとおり、一般の利用者の方々の関係でどの程度の負担がでるかというところに来るわけにございまして、そのあたりは基本的には経営者の経営判断の問題ということになるわけにございしますが、私どもといたしましては極力、身体障害者を初め交通弱者の方々が御利用しやすいように、そういう方向で指導してまいりたいと考えております。

○東(順)委員 確かに経営判断ということになるわけにございしますが、そこにはやはり今も局長おっしゃいました指導性というものが非常に大事になってくるわけで、特にこれからは、例えば六十五歳以上の高齢者の方なんかを見ると、二〇一〇年には四分の一、そうすると、もう交通弱者という言葉はなくなるわけで、交通弱者が特別の人というよりも普通の人になる時代が間もなく来るわけにございします。

そういう一つの近未来の社会というものをとらえたところの指導性、あるいは福祉のノーマライゼーションということをきちっと踏まえた上での指導性、ここに私は国の行政の大きな力が働かなければいけないところがあるのじゃないかなというふうに思うわけにございします。どうかひとつ強い指導性を発揮されて、その辺のアンパランスというものをきちっと整えていく、こういう御努力をぜひお願いをしたい、こういうふうに思うわけにございします。よろしくお願い申し上げます。

をさせていただきたいと思ひます。

九一年度の鉄道駅における例えばエスカレーター設置率というものが一〇・一％、こういうふうな数字に出ております。これはJRと大手民鉄と地下鉄を合わせた数でございまして、JRだけをとりますと三・七％、大手民鉄が二・二％、地下鉄が七・五・五％、これは地下ですから当然このエスカレーター設置率ということになるのでしようけれども、まず素朴な疑問から、JRと大手民鉄だけを比較しましても三・七％と二・一％という、九一年度はこういう大きな差があるわけで、この辺の差というのはどこから出てくるのでしょうか。

○森野政府委員 母数になります駅の範囲の問題が一つございします。と申しますのは、先生今御指摘になりましたJRの三・七％の分母の方でございしますが、トータルで四千六百六十のJRの駅がございしますが、これが分母になっていきます。したがって、もちろんこれは大都會の駅もございしますけれども、いわば地方のローカル線の駅も全部含めた数字でございします。したがって、割り算をいたしますとJRの方がどうしても率が低くなるという状況がございします。

そこで、私どもでは、エスカレーターにつきましては、一定の基準、一応段差は例えば五メートル、一日の乗降人員が五千人以上という駅をまず当面の整備の対象として今整備を進めておるわけにございします。これでカウントいたしますとJRは五百七十九駅、大手民鉄が七百四十三駅ということになります。先ほどの比率が三・七％から一四・一％ということに上がりますので、そういう意味で大都市の中で相互に比較いたしますと、JRと大手民鉄は基本的にはそれほど差がない。もちろん十分な数字とは申しませんが、それほど差はないということにございします。

○東(順)委員 九一年十月十一日の、これは物の本に書いてあったのですが、読売新聞の調査で、定期券発売について、身体に障害を持ってい

しやる方、介護者がいない場合は発売しないとする会社が全体の四分の一を超えているというふう

に、駅員さんがそこまでする対応がきかないというこ

た、二十世紀高齢化社会というものを迎える、あるいはこの社会的弱者が普通に生きられる

うふうに思われるべきです。アメリカなどでは九〇年七月に制定された米障害者法、これに

うふうに思われるべきです。アメリカなどでは九〇年七月に制定された米障害者法、これに

○素野政府委員 私、ただいまの定期券の発売の件は初耳でございましたので、早速調査をさせて

いますけれども、エスカレーター、エレベーター

は車道といったようなものを対象に含めており

○東(順)委員 大臣、今の点につきまして重ねて大臣にも御所見というか決意というものを伺い

たいです。大臣、今の点につきまして重ねて大臣にも御所見というか決意というものを伺い

けない、このように思うんですが、その必要性和

ます、JRにいたしても、駅の改装、特に

○東(順)委員 いろいろ問題というのは、総論賛

大臣の所信の方でも、最近における相次ぐタ

○向山政府委員 分離通航方式につきましては、

の海上における衝突の予防のための国際規則に

○東(順)委員 三カ所を実施されているというこ

このマラッカ海峡でございますけれども、タン

○向山政府委員 ただいまの問題を含めまして、

もございまして、第一に沿岸国の意向をまず踏

おります。

したがいはして、検討の場をいたしましてはIMO、国際海事機関において検討されることが適当ではないかというふうに思われます。そういう観点から、このタンカーの事故の後、我が国からもIMOに対しまして同海峡の安全対策の検討を促進するよう働きかけ、申し入れをいたしたところでございます。今後のIMOにおける検討におきましては、我が国としても積極的に参加していきたいと考えております。

○東順委員　そうすると、例えば具体的に今の
ようなこの分離通航方式、全域にわたる分離通航
方式というような具体的提案というものは日本から
IMOにできないのですか。これはいかがですか。

○向山政府委員　沿岸国からの意見といたしましていろいろな案が提示されておるわけでございまして、この一つとして提案するとか、この一つを検討するということではなくて、いろいろな問題があるわけでございますので、総合的な検討が必要ではないかというふうに思っております。

それで、実は現在既に検討が I M O におきまして始められておりまして、I M O の中に専門家から成りますワーキンググループが設置されて、近々現地の調査も行うということになっておりまして、我が国もこれに参加しております。そういう中で、全体の検討の中でただいまの考え方も含めて対応を考えていきたいというふうに思っております。

○東應委員　それから、この沿岸国から、特にインドネシアとかマレーシアから通航税、あるいは重量制限による規制措置等の声が上がっておりますね。これに対して運輸省としてどのように考えておられるのか、これをお伺いしたいと思います。

○向山政府委員 最近におきまして、特にマレーシア等の沿岸国からさまざまな形で航行安全対策の必要性につきまして、ただいまの点も含めま

しての問題提起がなされていることは承知しておりますけれども、いずれにしても国際的な通航制度にかかわる問題でございますので、IMO の場におきまして広く国際的な合意と協力の中で検討していかねばならないと考えております。

○東(原)委員 あくまでもIMMOを通してといふことの認識なわけですね。わかりました。

このマラッカ海峡周辺というのは、先ほどのような厳しいタンカーラッシュシユ、タンカー銀座に加えて、激しいスコールによってレーダーの映像も不鮮明になって身動きがとれなくなるということもしばしばあるというふうにも聞いております。

そこで、例えば今東京湾で行われている東京湾海上交通センタというのがあるということ
で、これは東京湾全域をレーダー情報網でしっかりとカバーする、それで観音崎レーダー局のほかに複数のレーダー局を設けておって、その映像をそれぞれ使用して横でつなぎ合って東京湾全域の船舶の動静というものを総合的に監視する、こういう

うものがとられている。

これを、例えばこのマラッカ海峡に応用するよきな形で日本がI M Oに提言できないのか。こうい

い、提言とともに、もしそれが可能ならば資金供与も含めて、技術供与も含めて日本が貢献できないのか。どういふのでしようか、マラッカ海峡の安全というものは実は事実上日本の技術とお金でもってきちんと担保されているというようなところまで持っていければ、それがまた大きな大きな日本の国際貢献としての役割にもなるのではなか

ろうか。このように思うわけです。

したがって、この東京湾海上交通センターシステムというものを馬拉カ海峽にぜひ応用してもらいたい、できるというような提言というものができないものかどうか、この辺をお伺いし

たいと思います。

も、まずマラッカ・シンガポール海峡というのは、先ほどもお話がありましたように千二百キロにも及ぶ非常に広大な海域でございまして、日本の例と直ちに比較するわけにはいかないのではな
いか。それからもう一点でございますが、日本の場合は国内の問題でございすけれども、このマ
ラッカ・シンガポール海峡の問題は直接の当事者
としても三国があるわけでございまして、まず三

国かどうかを考へ方を持っているかということとを基本にして対処していかなければいけないのではないかというふうに思っております。

たが、全体の航行安全対策をこれから国際的な場で検討していく場合には、当然幅広くいろいろな観点からの検討を行わなければいけないわけでございまして、そういう検討の中で我が国としても積極的に参加して協力してまいりたいというふうに考えております。

○(東)委員　三国とも、事故がないということ

はこれは大歓迎なわけであり、インナナシヤ、マレーシア、シンガポールとそれぞれ立場も違ふ、状況も違ふこともあると思うのです。例えばシンガポール等は、船の行き来にいろいろな規制を加えることそのものが自国にとってマイナナシヤなのではなからうかというようなポジションがある。いろいろあると思います。

いずれにしても、事故が防げて、かつ船舶の航行は、どんなに行われるということであればこれはいいに決まっているわけでありますから、三国の思惑があるというのだったら、その三国の思惑をよく確認をして、確かにおっしゃるように規模はマラッカと東京湾とは全然違うわけですから、ただし原理的な応用というのはこうやったらできる

のではなからうかということでもう一歩足を深く踏み込んだ形での積極的な国際貢献、こういうことが必要ではなからうか、私はこういうふうにいるわけです。

そこで、大臣にお伺いしたいわけです。実際に

このマラッカ海峡の恩恵というものを一番受けている国はどこなのか、こうなるとやはり我が国になるわけでございます。しかも日本の国際貢献というものが声高に叫ばれ始めているそういう状況でもございますし、日本がここはひとつしっかりとイニシアチブをとってIMOに積極的に働きかけて、そしてマラッカ海峡の航行の安全については、日本という国がしっかりと控えていて担保しているというぐらゐの存在感をここはひとつ示すべきではなからうか、一番恩恵をこうむっているわけですから、そのように思うのですけれども、大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○越智御務大臣 マラッカ海峡が我が国の特に油

新造いたしますとどうしても速度も速くなる、こういうことでございますから、我が国の単独のことでできますことは、船自体の構造、二重構造とあるいはまた精度の非常に高いレーダーをつける

さて、今のマラッカ海峡につきまして、第三
国でございますから、今政府委員が答弁いたしま
したように、私の方、日本はこういうふうによつ
ておりますよというように提言いたしまして、
安全航行に万遺漏のないようにI M Oを通じて
まして努力をしていく、積極的に提言をしてい

東京湾の海上交通安全センターも、日本では東京湾でこういうふうにやっておりますよというような説明をいたしまして理解を求めて、その上で資金の問題とかいろいろ相談がありましたら、資

金、技術ともに協力をする。しかし、こうしなさいということは第三国ですらかなかなか言いにくいという点もございいますので、IMOを通じて積極的に提言し、実施をしていく、こういう手法で進めたい、かように思っている次第であります。

○東(順)委員 大塚前向きな、積極的な御発言でうれしゅうございます。ぜひお願いしたいと思ひます。

先ほどおっしゃっていましたように、三月にはIMOの調査団もマラッカに行く、その中に日本からも参加している、こういうことでございまして、ひとつよろしくお願ひを申し上げたいと思ひます。

それで、ヒューマンエラーの問題なのですけれども、こういう船の衝突というような事故の八割がヒューマンエラーだというような報道もございまして。日本に原油を運ぶタンカーのうち、日本船と外国船の比率が一九八五年には六対四だったのが、九一年にはそれが四対六に逆転しておる。要するに、外国人の船員が大変多くなっている。今回衝突事故を起こしましたナビゲーターとサンコー・オナー、ともに船員はすべて外国人であつた。コストを抑えるために日本の海運会社は海外に子会社をつくつて、便宜置船船というシステムでやっていると、外国人の船員の教育訓練という問題が今クローズアップされておるわけでございます。

便宜置船船に限らず、広くODA等も含めて、これまで外国人船員の教育訓練ということに對してどういう形で我が国としてやつてこられたのか、そしてまた、これからの展望はどうなっているのか、この辺をお伺いしたいと思ひます。

○長尾政府委員 船員の訓練とか資格などにつきましては千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約、いわゆるSTCW条約が取り決められているところでございまして、この条約では、船員の資格の国際的なレベルの統一とともに、先進海運国が開発途上国に對して技術協力を促進すべきであるとしておられます。

こういったところから、我が国は、これらの国からの要請に基づきまして、船員教育に係る国際協力につきまして、これまで二国間協力を中心にいたしまして技術プロジェクトの実施であると

か、あるいは専門家の派遣、それから研修員の受け入れ、機材の供与、さらに御指摘のございましたODAの一環といたしまして、開発途上国の船員の乗船研修などを実施してきているところでございまして。

今後ともタンカー研修の拡充など、内容の充実を図りまして、外国人船員教育に関する国際技術協力を積極的に推進していくことといたしたいと考えております。

なお、このたび運輸省内に設けられましたタンカー輸送の安全対策に関する懇談会におきましても、船員の安全教育の一層の徹底について検討されることとなっておりますので、この懇談会の結果なども踏まえまして適切な施策を進めてまいりたいと思ひます。

○東(順)委員 では、時間が参りましたので、以上で終わります。

ありがとうございました。

○森田委員長 佐藤祐弘君。

○佐藤祐一委員 きょうは、二つの問題でお聞きをしていきます。

最初に佐川関連であります。大臣は、運輸行政が非常に注目されているこの時期に運輸大臣に就任をされたわけでありまして。戦後の歴史を見ても、政治家が絡む疑獄事件などは運輸行政と絡んでいるものが非常に多いのです。指揮権発動で有名な一九五四年の造船疑獄に始まりまして、陸運局とか武鉄汚職。武鉄汚職のときには現職の運輸大臣に有罪の判決が東京高裁で出ていますし、その後もタクシー汚職とか、何といつても一九七六年、運輸大臣、運輸政務次官だけでなく総理までがかかわつてというロッキード事件もありました。それからまた、その三年後にグララス・グラマン事件があるのです。

こうして見えてきますと、本日に運輸行政にかかわるものが多い。しかも、最初の造船疑獄のときには運輸省の官房長も逮捕される、あるいは参考人だつたと思ひますが調べられた課長補佐の方が自殺をされるというようなこともありまして。

今度は佐川事件ということであるわけですが、大臣は、こういう多くの疑獄事件がなぜ運輸行政絡みで起きるのか、また、なぜ繰り返されるのか、こういった点についてどう考えておられるか。一部には、許認可とも絡んだ構造的なものはなにかという指摘もあるのです。そういう点と、こういう問題についてどう対処しようとしておられるか、その点、まずお聞きをしたいと思ひます。

○越智国務大臣 先生いろいろお話がございまして、例えば佐川事件にいたしまして、政治献金の問題あるいはまた暴力団との関連の問題等々を考えましても、これは直接許認可の問題と関係をしておるといふことはございせん。

むしろ他省庁の問題等もございまして、今まではそういう点について、ただ運輸行政上の許認可という点で、もちろん他省庁の意見も聞いておりましたけれども、これをさらに強めてやつていきたい、こういうふうに思ひます。例えば労働基準法違反にいたしまして、これは労働省の問題でありまして、現地では監督署の問題であらう、かように思ひます。しかし、安全の問題等も絡んで、そこをよく連絡をとりながら進めていきたい、かように思ふ次第であります。

他の許認可につきましては、公平に、妥当にやつておつた、こういうふうに考えておる次第であります。

○佐藤祐一委員 大臣は今のようにおっしゃつたのですが、必ずしもそうとは言ひ切れないと私はは考えております。

確かにスピード違反とか超長時間労働といふ問題は、直接的には労働省、建設省などがかわる問題も大変あります。ありますが、私も本委員会では昨年来質問もしてきたのですけれども、運輸行政との絡みでいましては二つ大きなポイントがあると思ひます。

大臣はよく御承知だと思ひますが、本来区域業者にすぎない佐川が全国ネットの営業展開を可能にしたのはこの積み合わせの許可なんです。この二つ、増車と積み合わせ許可、これは重要なポイントだといふことで、運輸委員会だけではなくて予算委員会その他でも問題になり、前任の奥田運輸大臣は、去年の十二月でしたかね、全国的によく調査をしてみたいという答弁もされておられるわけです。ですから、許認可が直接絡んでいないといふ方には言い切れないといふわけです。むしろそこをめぐつて疑惑、疑問もあるわけですね。それで、そういう点を運輸委員会としてもすべて解明をする責任もある、そう私は考えておるわけです。

それで、そういう立場といふますかそういう観点で、例えば増車の問題でいいますと、去年事件が発生してすぐに私たちは佐川のグループの車両の推移、変遷、これを出していただきたいという要求を運輸省にしたのです。そうしましたら、當時はちよつと全体は難しい、主管店だけにしてもいいというので、主管店の増車の推移、これをいただきました。最初私がいただいたときの不正確だといふので、その後訂正されたものもいたつたのですが、これでも一年に五百台とか千台とか、東京佐川だけとてみましても相当な勢いで、異常と言つていいと思ふのです。一般の他の業界との比較をいたしますと。

総合的に言つと、一九八〇年から九〇年、約十年間としまして、全体の地域トラック業者の車両の増加率、十年間で大体一・五倍なんです。五割増し。ところが、佐川に關しましては五倍方が何と四〇〇%ですね。だから、当然これは何か行政もかわつたのか、あるいは政治家の口ききがあつたのかと、さまざまそういう批判を呼んだ。疑惑を呼んだ。それはまだ完全に解明されているとは言えないといふふうに私は思つております。

そこで、この主管店だけではなくて全佐川ですね、佐川急便の社は今たしか八十幾つだつたと思

います、その社の車両の推移、これを出していただきた、あるいは積み合わせ許可の実数というのを去年十二月にお願いしたのですが、非常に部分的なものしか出してこなかった、出されなかったのです。これはやはり全容を解明していくという上で非常に不十分だということに私は思っています。

それで、きょうも改めて佐川関連の各社の車両の推移、出していただきたものはここに持ってきましたけれども、一県一社ということで四十五社しか出ていない、全体には八十幾社あるわけですが、しかも六十年度以降のものしか出してもらっていないのです。やはりこれでは全容解明の役に立たないというもので、まずその点、資料を出していただきた。十分な資料ということをお願いしたいが、どうですか。

○土坂政府委員 佐川の増車等につきまして資料要求が昨年ございました。私もでも作業をさせていただいたわけでございますが、全社にわたって過去ずっとさかのぼって調べるといふのは、実は先生、陸運支局の職員に現実に作業をやらせるわけでございますが、なかなか膨大な作業でございます。通常の業務をやりながら、しかし国政調査に協力するために残業もしてもらって作業をしていただいたわけですが、全社を全部過去にというのはやはり少し無理であろうということでもございましたので、とりあえず調べられる範囲でということ、六十年度以降各県一つずつということ、資料の提出をさせていただいたということでございます。

今、さらに調べよという御指摘でございます。私もとしては、御指摘があればできる限りのことはしなければならぬと思っております。ただ、今申し上げましたように、一つは過去にさかのぼっていきま、やはり資料の保存その他で限界が出てまいります。資料というのは保存期間というのを過ぎて必ずしも残っているとは限りません。それから、今申し上げましたように、通常の業務以外にこういう業務をやらせることについての負担

ということもございいます。

したがって、そういう限界なり、それからやはり多少お時間をいただきたと思っておりますが、そういうことをお願い申し上げた上で、運輸省としてできる限りのことをさせていただきたいというふうに思っています。

○佐藤(祐)委員 このことで私は二つ申し上げたいのです。

実は、運輸省自身がこれだけ国民的に問題になっている事件、この増車問題というのは去年から私自身もやりましたし、いろいろ指摘もあるわけですよ。そういう状況があるならば、運輸省みずからがもう既にこれまでに調べておつてしかるべきだと私は思うのです。ところが、私たちが要求して改めて各陸運支局に指示を出しているというのがどうも私は解せないというの、当然みずから解明する責任はあるわけですから、それは増車がどうなっているか、暦年、これは簡単だと思ふのです。

今、大変困難だというようなことをおっしゃったけれども、例えば積み合わせについて、私たちは各陸運支局をじかに調べたのです。そうしましたら、数字は出てくるのです。我々のこのわずかな体制だけでも短期間でそれが掌握できるので、運輸省という機構で持っている、これは調べがつかないなんて、そう大きなことじゃないと思ふのです。だから、これはぜひ要求にこたえて資料提出をしていただきた。改めて言っておきます。

それから、時間の関係で、そういうことを私たちが言いましたのも根拠はあるのです。本当に全容をよく知りたいということですね。

こういう問題が最近ありました。今月五日、東京地裁で佐川疑惑をめぐる記事についての裁判があつて、口頭弁論が行われた。これは、三塚政調会長が東北佐川と密接な関係にあり、いろいろ便宜を図つたという記事に対して、三塚さん側が名誉を傷つけられたということで訴えられたものです。これは、菊池久という人が書かれた記事をめ

づつてなんです、その公判の中で、三塚氏の秘書だった鈴木という方が被告側の証人として出廷されて、こういう証言をしておられる。これは公の場で公に言われたものですから、名前を隠す必要はないと思うので申し上げます。

それによりますと、八四年の初めに中尾宏元代議士、これは佐川氏と関係が深いということでも有名な方です。これが三塚氏の事務所によつて分買つたし、あと三百枚追加して買つたことになっている。しかし、その見返りの増車許可がおりていない。三塚さんと話がついているから、おまえ、すぐ運輸省にかけ合つてこいというふうになつた。秘書の方に言われた。秘書の方は運輸省へ行かれたわけですね。やりとりもありまして、その記録も持つておられますけれども、その後うまく話がつかないというので、帰つてきて三塚さんにこの秘書の方が報告された。そうしましたら、これは公判廷での証言ですよ、三塚さんが、おれが上で話をしているから、おまえたちはさわらないでいと言われたというのです。こういうことが公判廷で公然と証言もされているわけですよ。

そうしましたら、当然これは解明しなきゃならぬ。私たちが昨年十二月にそういう車両の推移、積み合わせの推移、そういう資料をお願いしたのも、全容解明したい、その中には当然この問題の問題意識、いわゆる二千台増車問題ですよ、これもあつたわけですね。だから、そういう不可欠な資料として提出していただきたということ、重ねて申し上げたいし、この問題ではたしか運輸大臣が二月十六日の予算委員会、二千台云々の話が出た後で、一番ふえた年は千六百五十一両だといふ答弁もなされています。当然そういう資料は運輸省としてはお持ちなわけでしょう。その千六百五十一両が何年のことだったかというのも大臣からもお聞きもしたいし、運輸省にはわかる資料をぜひ出すべきだということを申し上げたいのです。

○越智国務大臣 許認可の問題でいろいろ御質疑

がございいます、この貨物自動車につきまして、一方行革審の方では、できるだけ許可をし、こういう指示であります。そして、いろいろありましようが、佐川が急激に伸びたといふのは、やはりトラックで戸口から戸口、あるいは事業場から事業場、こういうことで非常に便利に運送をやつた、こういうことであらうというふうに思っています。そうしてその間に、いろいろ労働基準法の違反とか車庫の違反とか建築基準法の違反とか都市計画法の違反とか、こういうことにつきましては、それぞれ私の方、運輸省としましては、相手の調査とか証明とかとつてやつておつたのですが、それが必ずしも正確でもなかったというふうなことがございいます。

でございいますから、私は、そういう面について今後よりよく相談をしていく、連絡をとっていく、そしてその上でひとつ許認可をする、その事業場なり配送センターなりあるいは事務所、そういうものが、それをつくる前にやはりそういう農地法であるとか都市計画法であるとか建築基準法であるとか、そういうものを正確に見る、確認をする、これはもう行政が違つておりますけれども、そういうふうに確認をする、こういうことでやつていこうということでありま。

でございいますから、今の増車につきましては需要があつたからそういうことになった、運輸省はむしろ、貨物自動車については申し出があつて全部許可条件がそろつておれば許可をしないとしない、こういうことにはございいますから、抑えるということとはなかなかできにくいのが今の貨物自動車であります。

それから先ほどの、前の運輸大臣が御答弁しておつたところでございいます、今までも佐川急便については過去二回特別監査をいたしまして、その報告は求めております。第三回のこの調査、特別監査をいたしまして、それを今取りまとめおる、これが実態であります。

以上、答弁をいたしておきます。

○佐藤(祐)委員 いろいろ反論もたくさんありま

すが、当時は佐川の増車というのはそう単純じゃなかったんですよ。同業他社がどれだけそれに対しておかしいという意見を寄せたか。座り込みまであったんですからね。その戸口から戸口というのを可能にしたのが、私さっき申し上げた積み合わせ許可なんですよ。これについてもいろいろ意見があって、トラック協会内で大トラブルが起きたほどの事件、すんなり規定どおりに済んだというものではないのです。だから問題になっているわけですね。

今おっしゃられなかったけれども、千六百五十一両の増車をした、それはまあいいです。とにかく二千両増車が問題になった後、本当に急激に、主管店だけでも千台、千五百台とふえているんです。これは一年間で二千両ふえなきゃいかぬというところではありませんか、これはそれだけの大変な数字ですよ、ほかと比べますと。東京佐川だけを見ました、主管店だけの比較で見ましても異常なふえ方をしているという問題、これがどうして可能になったか。さっき読み上げました公判では、三塚氏が関与しているんじゃないかということが公に議論もされているわけですが、こういう問題を解明の必要があるんだということを重ねて申し上げておきたいと思ひます。

それで、時間の関係もありますので次の問題に行きますが、トラック業界の問題なんです。佐川もトラックですが、ちよつと違う問題ですね。といひますのは、けさほどからの議論もありましたが、景気の低迷、不況が続く中で深刻な事態が今起きている。いろいろな形で大手が運賃のダンピングをやるとか、それから下請、トラック業界というの下の請が多重構造になっているんですよ、二次、三次、四次と。一番下は一人親方といひますか、一車持って持ち込み。それで、五両、十両、二十両あたりでもう六割ぐらいいですかね、会社の数でいひますと、二十両までしか持っていないといひのが六割ぐらいい。

そういう多重構造ですから、その下請の運賃を一方的に切り下げるとかいうようなことが起きて

いるわけですね。突然、おまえのところはもういいよというふうに下請を切るとか。我々、いろいろ聞いているのですが、運輸省はそういう実情をどう把握しておられるか、まずお聞きしたい。

○土坂政府委員 運輸省でトラックの取引のすべてを把握しているわけではございませんけれども、トラック事業というものは、荷主との関係ではやはり弱い立場にございまして。したがいまし景気の後退局面に入つてまいりますと、遺憾ながら、やはり運賃のダンピングが行われていることはあろうかというふうに考えております。

○佐藤(祐)委員 あらうかと考えているじやまいんじやないですか。ダンピングというのは認めない立場でしょう、運輸省は。

○土坂政府委員 もちろん、これは認めないわけではございまして、私どもとしては、定期的な監査なり、あるいは適正化事業実施機関の活動を通じて、違法が確認された場合にはそれに対応した措置をとるようにしております。

○佐藤(祐)委員 調査はされていひますか。こういうのは当然ごらんになっていひますか。業界新聞がいろいろありますね。一、二持つてまいりましたけれども、そこで、例えばこれは今月の二十五日号の「とらつくウィークリー」といふ新聞です。

ここでは「運賃激安セール展開 一部大手」といふ記事が載つていひます。それで、「店じまいセール」といふものに、「節分デイスカウントセール」といふものまで出たといふんですね。三日から十日までの八日間、期限を限定ではあるが、全国どこへ持っていっても三百円均一と、べらばうな安さですよ。大体千円以下といひるのは少ないんだから、それを全国三百円均一とか、こういうのが出ていひるわけですよ。

当然こういうのは運輸省は知つていひるわけだから、こういうのは報道があつたら、一体これはどこがそういうことをやつていひるんだと早速調査に入つてしかるべきじやないですか。

○土坂政府委員 今先生の仰せになりました」と

らつくウィークリー」の問題につきましては、中国運輸局を通じて現在調査をしていひるところでございひます。

○佐藤(祐)委員 そのほかにもどの程度調査されていひるのか。だから第一問でお聞きしたんですよ。これは、そういうトラックの現場で働いておられる労働者を組織していひる運輸一般という組合がありひますが、そこが今いろいろ調査していひます。かなり膨大なこういうアンケート用紙をつくつて調査していひるんですね。この中で現場の方から、経営者もありひますし労働者もありひます、どこどこがダンピングやつていひるというのが出てきていひるんですよ。

そうしひますと、もう大変なことですよ。大手はほとんどやつていひますね。これは調査のあれです。から名前をいひますと、佐川はもちろんありひますし、それから福田とか西濃とか、いろいろな形で各地で出てきていひるんですね。だから私は、全面的な調査を運輸省はやるべきだといひることをきょうは申し上げたい。

非常に公然としたものが起きて、それで、運輸省としても警告された事例も持つてきました。これはペリカン便ですね、日通です。千歳の支店からこういうものを出したんですよ。日通の千歳支店から新千歳空港の中のテナント店殿あてで、それで、通常は千三百円とか千六百円とか行き先によつて違ふのですが、これを千円まで値引きしてよろしいといひるのをこししの一月に出したんですよ。これが問題になって、まずかつたといひるので追つて二月三日付でおわび、訂正の通知を出していひるのです。それで、いわゆる定価でやつてもらいたいといひるものを出していひる。こういうことも起きていひるんですね。

さすがに運輸省陸運支局もこれに対して警告の文書を出されたといひることも我々は承知しておりひますが、これは非常に拙劣なやり方といひるか、文書で連絡するといひるのは、これは表面化したのにすぎないものであつて、ダンピングは相当深く起きている。だから、ぜひ全面的な調査をしてもらひたいと思ひますが、いかがですか。

○土坂政府委員 トラック事業が健全に発展するために、コストに見合う運賃を取つていひくといひうことがどうしても必要なことでございひます。ただ、それはまず第一義的に事業者の自覚にかつてくるわけではございひまして、このところがしつかりしておりひませんと、だれかがダンピングをすれば対抗上ほかの人もやるといひうことで崩れていひくわけではございひます。

したがつて、その点をきちんとしてもらひうといひうことが一番大事だろつと思つておりひまして、それを私どもは定期的な監査あるいは適正化事業実施機関の活用、こついつたことを通じて常に把握をいたしひまして自覚を促し、違法なものにつひては是正を求めるといひう格好で対処をしてまいりひました。これからもういひうことできちんとやつてまいりひたいと思ひます。

○佐藤(祐)委員 運輸省の答弁といひるのは一応筋が通つていひるやうに聞こえるのだけれども、僕は違ふと思ひうんだな。去年からの不況といひうのは、もう大問題になつていひるわけでしょう。そうすると、これまで決めていひた定期監査でこのころのといひうのではないのだと思ひうんだ。そういひうときにはそういう時期にふさわしい行動をしていひうとそだと思ひうのです。業者は泣いていひるんだから、本当に、ダンピングをされて、中小業者は泣いていひるし、そこで働いていひる労働者にしわ寄せが行くのです。現に行つていひるわけです。だからこついつた問題提起をしていひるのですよ。

従来型の定期的な何とかがじやなくて、私もきょう事実を若干申し上げましたが、もつと必要なら来てくださいよ、幾らでもダンピングの資料を提供しひますから。一週間だけ無料セールとか、そういひうのもあるのです。いろいろな形でやつていひるのです。だから、やはり運輸省がそこを正さなければいひかぬ。こついつた問題です。それで、もう一点申し上げたいことがあるのですが、最後に運輸大臣にも御意見をお聞きしたいと思つておりひます。

今のダンピング以前に、今トラックは九〇年運賃というのでやっているのですよ。物流二法、以前は大証認可だったけれども今は届け出運賃ということで、そのときの認可運賃が届け出運賃ということになってやってきているわけですね。これも実態を調べると、九〇年運賃が維持されているかという、維持されていない状況なんです。これもアンケート調査、聞き取り調査を私たちがいたしました。九〇年運賃の大体八割ぐらいしか実際に収受できていない。七割というところもありました。これは結局競争の關係があるのですよね。だから、これ自体が是正されなければならぬ問題だということに私は思うのです。

それで、まとめて申し上げますが、こういう状況の中でより深刻な問題は、トラック労働者の労働条件です。賃金とか労働時間、これは大変劣悪なものです。二千五百時間とか、政府方針とも反する事象ですよ、二千五百時間。しかも、年収は全産業平均と比べると相当低い。百万円も低いとかいろいろな数字がありますが、非常に低いのです。

そこで、運輸省に要請をしておきたいのですが、今たしか受理基準というものを作成中、作業中だと聞いています。運賃の改定の場合の受理基準ですね。その中に労働者の労働条件、おおよそ年収はどのくらいで、総労働時間はどのくらいだというものを原価計算の中にきちっと織り込んでやる必要がある。これまでも実態的にはやられてはおりますが、非常に低いのですよね。だから、この点では關係の労働組合などから年収七百万というところでやってもらいたいという要望も出ています。思うのですが、その要望を申し上げて、お答えをいただきたい。

○土坂政府委員 労働者の賃金水準あるいは年収をどういう額にするかというところは、これは労使の間で決めていただくべきものであらうと思えます。運賃受理基準という格好で役所がその額を示すということはやはり適切ではないというふうに考えております。労使間で決めていただいたものに

に基づいて適正な審査をしたいというふうに思っています。

○佐藤(祐)委員 最後には大臣にお聞きしたいのですが、今のやりとりを聞いておられて、ちょっと早口でやりましたから聞きづらかったかも知れませんが、非常に深刻な状態が起きている。通常でも、決められた、運輸省が認めている運賃が払われていない、八〇％、七〇％になっている。加えてダンピングが起きていて、これはもう相当中小業者とか労働者にこれからますます深刻な影響を与えていくという状況にあるのです。これに対して、この是正の指導をぜひやっていただきたいと思いますが、いかがですか。

○越智國務大臣 いろいろ御質問、また政府委員からの答弁等聞いておられて、確かにダンピングがあるのではなからうか、こういうふうな受けとめます。しかし、うわさの域ではなかなか……(佐藤(祐)委員「事実はあるのです」と呼ぶでございまして、事実がある分をお示しいただいて、これが事実でございましてということをお願いして、持ってお示しいただかないと、うわさの域で議論いたしまして、実際に私の方もできるだけ調査もいたしますが、どうぞ事実があったらお示しいただきたい、かように思います。それに基いて、事実であればそれぞれの処分をいたしていきたい、かように考えておる次第でございます。

○佐藤(祐)委員 我々が提供するというのがもちろんあつていいのですが、中心は、基本は運輸省自身が調べるべきだということを申し上げて、終わります。

○越智國務大臣 運輸省が調べないと言っているわけではございません、運輸省も調べます。調べますけれども、新聞とかあるいはその他いろいろ言われましても、それが事実かどうかということにつきましては……(佐藤(祐)委員「それは行つてみなければわからないのですよ、調べてみなければ」と呼ぶ)いや、だからそれを調べますから、お示しいただきたい、こういうふうにお願

いしておる次第でございます。

○佐藤(祐)委員 はい、調べてくださるなら結構です。

○森田委員長 高木義明君。

○高木委員 大臣に質問をいたします。まず、お尋ねの前に、去る二月二十一日の未明に、長崎県五島沖で漁船の海難事故がございました。今懸命な捜索活動がなされておるわけでございます。私たちにとりましては大変衝撃的なニュースでございました。一日も早い救助を望むところでございます。

これに当たられております海上保安庁におかれましては、大変気象状態の悪い中で、しかも荒波の中で懸命の捜索活動を行つておられますことに敬意を表します。どうか今後とも全員救助目掛けてさらに奮闘されますようお願いしておきます。

さて、具体的な質問に入ります。私も昭和六十三年、まだパブルがはじける前でございますけれども、いわゆる国民が経済力に見合った真のゆとり、豊かさを実感する生活先進国づくり、これは政府の生活大綱づくりで先駆けて提言をし、微力ではありますが、今日まで努力をしておるのであります。

そういう意味で、運輸行政においても豊かな国づくりは大きな關係がございまして、とりわけ、自立した活力ある経済活動、そしてまた、ゆとりと心豊かな国民生活を支える上で、運輸行政の役割は極めて大きなものがあると私は認識をいたします。

そういう中で、きょうは、大都市圏の通勤地獄の解消あるいは多極分散型国土の形成、そういう大きな問題がございまして、その前にまず運輸大臣に、運輸行政そのものの見直し、すなわち各種の規制緩和の必要性がこれまでも多く叫ばれてまいりました。これは先ほどのお話もありましたように、佐川急便事件においても多く指摘されたところであります。運輸省は平成四年三月末現在で千九百六十六の許可事項を持っております。

これは全省庁のトップでありまして、その許可総数の約一八％ぐらいの数字であります。こうした各種の規制がさまざまなゆがみや誤解を生んでおるのではないかと、こういうふうにも思う節もありません。そういう意味で、運輸省のみならず、とりわけ今規制緩和という方向へ動いておると思えます。

ここに新聞記事がございまして、これは先週十八日の産経新聞でありますけれども、この報道記事の中に住田JR東日本社長と岡野日本交通学会会長の対談記事がございまして、この中で運輸省の事務次官を務められました住田社長が次のように発言をいたしております。今の規制は終戦直後のまま現実に合っていない、早急に見直しの必要がある。あるいはまた、私も長い間役人をした経験から、規制はえてして規制のための規制という運用になる嫌がある。

もちろん、運輸交通事業というのは国民生活の基盤の事業でありまして、公共性は極めて高いわけでありまして、したがって、安全が優先されますので、私は何が何でも規制を撤廃しろとかそういうむちゃなことを言うものではなくございまして、やはりこういうことを踏まえながらも規制は簡素化すべきものであらう。地方自治体に譲るべきものは譲る、あるいは民間の自主性に任せるものは最大限任せる、こういうことであるべきだと思っております。

大臣、この機会にひとつ徹底的に精査をされまして、許可官庁と呼ばれております運輸省であります。本来の政策官庁に発展をさせていただくために、そういう精査の活動をすべきではないかと思っております。大臣の御所見を賜っておきたいと思っております。

○越智國務大臣 まず、海難事故の調査につきまして、海上保安庁、大変努力をいたしておられます。お褒めをいただいて感激いっぱいでありまして、できるだけ早く調査ができるように努力をいたしたい、かように思います。それから、豊かな日本、生活大綱、こういうお

話がございましたが、確かに今の大都市の交通事情等を見まして、まだほど遠い、できるだけ早く少しでもよくなるようにしないといけない、こういう実感であります。努力をいたしたいと思っております。

さて、許認可事項でございますが、十分精査して進めてまいりたい、かように思います。

しかし、東日本の住田社長が対談でいろいろお話があった、このことは私も新聞を見ましたけれども、これは御本人も事務次官をされたことでもあります。そういうことがありましたら、対談の場でそういうことをお話しするよりは、やはり先輩として運輸省にこれはどうかという具体的なことを、評論家ではないので、一つ一つを着実にやっていくということが大事だ、私はこういうふうに思います。言論の自由のときでございませうけれども、事務次官をされておられる、ただいまJR東日本の社長をされておられる立場でございませうから、こういう問題については、率直にこういうことはどうであらうかというように運輸省の方へ御提言いただく方がありがたいと思います。

許認可事項につきましては、今もやっておりますけれども、十分今後も努力をして、見直すべきものは見直す、こういう姿勢で進めたい、かように思っております。

○高木委員 まずは見直すべきは見直していただいて、できるだけ簡素にしたいだきたいと思っております。

次に、具体的な生活のための政治といいますが、私は今回、通勤地獄の解消ということで申し上げさせていただきます。

ことしの運輸白書にも掲載されておりますように、東京都内に通勤するサラリーマン等への調査では、今通勤通学の不満が、住宅とか労働時間、これも大変な問題であります、そういう問題の不満を押さえて主要生活分野における最大の不満となっております。

白書では、快適な通勤通学の実現が大きな課題となっているとして、「長期的にはラッシュ時の

主要区間の平均混雑率を全体として一五〇％程度にまで緩和すること」といたしております。「特に混雑率の高い東京圏ではおおむね十年程度で一八〇％程度」、これはよく言われますが、体が触れ合うが新聞が何と読める状態までに緩和することを目標にしております。そういうことで輸送力の増強等も進めていくとされております。

この目標でさえ現状では達成困難ではないかと思われ、しかし通勤通学がもたらす肉体的、精神的な負担を考えますと、もはや十年といたった悠長なことではなくて、早急に何かの手を打つべきだと思っております。

平成元年時点におきましては、首都圏のピーク時の平均混雑率は二〇八％となっております、一部の路線では二七〇％を超えるものもあると言われております。混雑率二五〇％が身動きできず苦しいという状態であるから、二七〇％というのは大変な込みようだと思っておりますが、こういう実態を改めてどのように認識をされておられるのか。

また、先日の新聞にも出ておりましたが、妊婦の方の投書に、産前休暇に入り、もう痛動、いわゆる苦痛の痛であります、痛動しなくてもいいんだと本当にほっとした、そういう投書も書かれておりました。こういった妊婦を初め、高齢者あるいは障害者に至りましては、こういった状態の中で一体どのように車に乗れというのか、こういう苦しい側面もあるわけでございまして、こういった実態の中で、通勤地獄解消という課題に対してどのように取り組んでいくかとされておられるのか、あわせてお尋ねをしておきたいと思っております。

○越智国務大臣 先般、私、北千住をラッシュ時に視察をいたしました。仰せのとおり大変なものであります。その中で乗る、北千住でございまして、これを駅の職員の方々が非常によくやられておる、また利用者も非常によく手なれておると感心いたしました。あれで人が出ないのには不思議だ、かように私は感じました。まあ、ああいう状態で本場に生活大国と言えるので

あろうか、こういうのが率直な実感であります。でございますから、まず輸送力の強化、これを何とでも早くやりたい、こういうふうに思っております。しかし、これにはやはり期間もかかる、事業所等と呼びかけて時差出勤等もお願いをいたしたい、こういうふうに感じました。

さて、妊婦とかあるいは身体障害者、高齢者の方々があの時間帯に、一番ピークは八時前後の三十分ぐらいであります、これは、そういう妊婦や身体障害者、高齢者の方々が乗ることをし、その電車に乗るといことはとてもとても不可能な状態だ、こういうふうに感じました。

でございますから、まず複々線化とかあるいは駅の改造とかそういうことをやりまして、要は輸送力の増強、これに全力を尽くしたいと思っております。また、時差出勤、これによっていささかでも緩和ができるように努力をしていきたい、こういうふうに思っております。

○高木委員 通勤地獄の解消策としては、ただいまも申されましたように輸送人員の分散というのが現実的、しかも当面の対策と考えられます。政府は、いわゆる時差通勤、ソフト面での人員分散対策を進める必要があるとして、昨年の四月から経済団体、労働団体、労働省などを含めた時差通勤問題懇談会を設けて検討をしておられますが、この懇談会は今まで三回開催されておられて、しかもこれは一年間という期間を区切っております、もうこの四月にはこの懇談会は解消されるのではないかと、今もこの考えられます。時差通勤対策は今が、今から本場の正念場でございます、今、この問題を真剣にとらえればとらえれば、今後その懇談会をさらに充実をする、例えば労働省に加えて通産省あたりもこれに加えて、そしてこの問題の具体的な展開を今後の対応に、あわせてお尋ねをしておきます。

○大塚政府委員 時差通勤問題懇談会は今まで三回合会をやりまして、各方面の問題を検討して

るところでございますが、その検討の中では、やはり企業や社会全体に対して時差通勤に理解と協力を求めていることが必要であるという意見が各委員から提出されております。

このために現在、利用者において時差通勤について理解を求めていくキャンペーン活動としまして、「オフピーク通勤のすすめ」をキャッチフレーズに展開しているところでございまして、新聞、テレビ、週刊誌を通しての広報活動、それから、もうそろそろ駅にもポスターが張つてござい

ますが、二月下旬から主要な駅あるいは車内づりにおいて「時差通勤 オフピーク通勤のすすめ」の掲示、宣伝を予定しております。

それから、先生今、懇談会をもっと継続すべきだと言われましたが、今後の検討結果としてさらにいろいろ問題が出てまいりましたら、私ども、これは別にその制度の懇談会でもございませうので、やわらかい形の懇談会でもございませうから、引き続き続けることも考えておりますし、また、今後この運動の展開の中で、必要に応じて事業を所管する他省庁の協力も得ていかなければならないと考えております。

○高木委員 今後、特にこれは企業あたりの協力をいただくかなければならないことだと思っておりますので、ひとつ鋭意足を運ばれてそういう協力を取りつける、こういうことをしていただきたいと思っております。

同時に、改めて申し上げますけれども、それは当面の活動でございまして、やはり輸送力の増強、交通アクセスの整備というのがこれはもう大切な仕事でございまして、そちらの方も通勤通学の地獄を解消するという意味でぜひ積極的

に今後とも取り組んでいただきたいと思っております。次に、タンカーの安全対策についてお伺いをいたします。

御承知のとおり、ことしに入りまして巨大タンカーの事故が相次いでおります。まず一月五日には、イギリスのシェトランド諸島のブレイア号の座礁、一月二十一日にはスマトラ島北方でマース

ク・ナビゲーター号とサンコー・オナー号が衝突、両事故とも多量の原油が流出しておりまして、まれに見る海洋汚染事故として各地に被害が及んでおります。

特にスマトラの事故につきましては、我が国と非常に関係が深い事故だけに、世界の目が我が国の対応に集まったわけでございます。残念ながら日本の政府の対応はなぜか鈍さが目立った。そういうことから、マラッカ海峡周辺諸国では同海峡の航行料徴収などの動きも再燃するというのも報道されております。この際、運輸省としてこれらの事故をどう認識され、どのような対応をとっておったのか、今後、事故防止に向けてどのように取り組んでいくのか、この点について御所見を伺っておきたいと思ひます。

○越智国務大臣 タンカー事故につきましては、大変御心配をいただきましたことによりありがとうございます。

今タンカーの問題、いろいろ以前から検討もされておりますが、まずタンカーの二重構造とかあるいは船に積みますレーダー、これをより正確なものにする、また、船員の資質の向上、こういうことに努めてまいりたい、かように思ひます。

我が国のものにつきましては早速そのことを実施いたしますし、世界的な問題につきましてはIMOを通じてひとつ提言をしていき、また、その中において資金とか技術とか援助をしなければならぬものにつきましては、そういうことを進めまして前進させたい、かように思っております次第であります。

○高木委員 私は、この事故を通じていろいろな対応が必要と思われましたけれども、何となくやばり、船員の教育訓練、これが一番大切でないかと思っております。とりわけ、今混乗といひますか、外国人船員が乗り組む機会が多いわけでありまして、事故の多くはヒューマンエラーだと言われております。したがって、こういう船員教育についていかに今後お取り組みになるのか、この点についてこの際お伺いしておきたいと思ひます。

○長尾政府委員 乗組員に対する教育の問題でございませうけれども、日本人船員と外国人船員、二つに分けられようかと思ひます。

まず、日本人船員に対する教育につきましては、各船員の教育機関のカリキュラムの中におきまして、例えば貨物の取り扱いとか積みつけについての授業、あるいは海洋汚染防止法等の授業がございまして、こういった中で必要なタンカーなどの危険物積載船に関する基本的な教育をまず行っております。

それから、採用時におきましては、各船会社が所有する研修施設、あるいは一定期間見習いとして乗船するなどによりまして新人船員に必要な実務的な教育を行っております。

それから就職後でございますけれども、日本の会社は一般的に終身雇用でございますので、同一の船会社の中で乗船経験を積み重ねていくことができる日本人船員にございましては、継続的にいゆるOJT教育を行うことによりまして船員の技術の向上を図り、タンカーの安全運航を確保しておるといふところでございまして。

それから外国人船員にございませうけれども、主要な船会社が運航するタンカーなどに配乗される外国人船員に対しまして、それぞれの船会社におきまして、自社あるいは委託による研修所での研修あるいは乗船前の訓練などを乗船の都度実施している、こういったことを今後とも充実していくということでございます。

なお、このたび運輸省内に設けられましたタンカー輸送の安全対策に関する懇談会におきましては、船員の安全教育の一層の徹底について検討されるということになっておりますので、この懇談会の結果等も踏まえまして、さらに適切な指導、施策等を行ってまいりたいと考えております。

○高木委員 あと時間が限られてまいりました。通告をしておりましたが、テクノスパーライナー、きょうは戸田海上技術安全局長さんもお見えでございますし、坂井港務局長さんもお見えで

ございませうが、時間がございせんので、また別の機会にさせていただきますと思ひます。お許しをいただきます。

最後に、新幹線の整備についてちょっとばかりお伺いします。

整備新幹線につきましては、平成元年八月に北陸の高崎―軽井沢間に加えて、同じ平成三年九月に東北の盛岡―青森間、北陸の軽井沢―長野間、九州の八代―西鹿児島間、さらには昨年の八月には北陸の石動―金沢間について既に着工をいたしております。

この中で、特に北陸につきましては、平成十年の冬季オリンピックに合わせまして長野県入り入れという、これはもう国家的命題がありますので、その多くの予算がそれに傾斜配分されるということとは十分理解できますが、同時に、予定どおりにそのほかの整備新幹線についてもできるだけ早い開業を私は期待をしておるわけであります。

そこで、一番忘れてはほしくないのは九州、東北、北海道、いわゆる今取り残されております未着工の整備新幹線の明確な位置づけですね。これはいわゆることしの見直しといひますか、夏ごろの見直しと初め言っておられますけれども、大臣は先日国会見において、予算成立後直ちにというふうなことも言われておるよう聞いておりますし、自民党の幹部の方もそういう発言をされております。

したがって、そういう見直しがいつから始まっているのか。そしてその中で、例えば長崎ルートなどこういったものがきちっとした整備をしていく、今後そういうことに向かつて進むのだという位置づけを明確にできるのかどうか、この点についてお伺いしておきます。

○越智国務大臣 整備新幹線の問題は、現在の計画しておりますとおりこれは進めてまいりたい、かように思ひます。この五年前の決定以降、五年後に見直しということがうたわれております。ちようど五年後になりますことしの八月でございませうけれども、もう既に各地それぞれ陳情ある

いは会合等が盛んに行われております。しかし、私は、まあ五年後、ことしの八月ですが、事前にいろいろ御議論いただくことは結構だと思ひますのでありますけれども、運輸省としては今、五年前の計画に基づいて予算要求をいたしております。その予算を御審議いただいておりますのでございませうから、今運輸省がこれをどうするか、ここをどうやっただいといひたい意見は、皆さんの御議論は結構でありますけれども、運輸省としては、予算成立後にしたいだきたい、このことを申し上げておる次第であります。

もういろいろ地元にも、ミニ規格をフル規格にせよとか、ここをこうしろとか、今のようなお説の、予定を整備の方向に進めよとか、いろいろ御意見がございませう。でございませうから、私は、陳情等もございませうけれども、陳情は受けておりますが、受けませんが、この運輸省の中の議論は、予算成立後にしたいだきたい、こういうふうに行っておるのが実情であります。

どういふことになりましたか、今のままでは整備新幹線の問題は随分大論議になるのでなからうか。また、その地区地区で非常に強い要望があるのにならうか、こういうふうな想像をいたしておりますが、この議論はひとつ予算が成立後にしたいだきたい、これが私の考え方でありまして。

○高木委員 次回に回します。どうもありがとうございます。

○森田委員長 次に、内閣提出、船舶安全法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。越智運輸大臣。

船舶安全法の一部を改正する法律案
(本号末尾に掲載)

○越智国務大臣 ただいま議題となりました船舶安全法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

船舶安全法においては、船舶の堪航性及び人命の安全を保持するために、船舶の構造・設備についての安全基準を定めるとともに、船舶がその安全基準に適合することについて検査を受けなければその船舶を航行の用に供することができないこととされております。

このうち長さ十二メートル未満の船舶は、その構造・設備が定型的かつ簡易であったことから、昭和四十九年以来、小型船舶として比較的簡易な安全基準を用いて、国の代行機関である小型船舶検査機構においてその検査を行っております。

この制度が発足して二十年近くが経過いたしました。この間に海洋性レクリエーションの普及・活発化に伴い、プレジャーボート等が増加するとともに、生産技術の発達により量産化が進行し、その結果、小型の船舶の形状が変化して、長さ十二メートル以上でかつ総トン数二十トン程度までの船舶についても構造・設備の比較的簡易なものが多く見られるようになっております。

このような状況にかんがみ、総トン数二十トン未満の船舶に関する安全基準を見直すこととしており、これに伴いその検査を小型船舶検査機構に行わせるためこの法律案を提案する次第でございます。

なお、小型船舶検査機構の検査対象船舶の範囲の見直しにつきましては、昭和五十八年三月の臨時行政調査会最終答申、平成四年八月の総務庁の行政監察等においても指摘されているところであります。

次にこの法律案の概要について御説明申し上げますと、小型船舶の定義を長さ十二メートル未満の船舶から総トン数二十トン未満の船舶に変更し、小型船舶検査機構に検査業務を行わせる船舶の範囲を総トン数二十トン未満の船舶とする等の改正を行うものであります。

なお、この法律案の施行期日は、周知に必要な期間等を考慮して法律の公布の日から一年を超えない範囲内で政令で定める日としております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

す。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○森田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

今回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時十一分散会

船舶安全法の一部を改正する法律案

船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次のように改正する。

第六条ノ五第一項中「長さ十二メートル」を「総噸数二十噸」に改める。

第十條第一項中「總噸数二十噸未満ノ船舶」を「小型船舶」に改める。

第三十二條ノ二中「小型船舶」を「長さ十二メートル未満ノ船舶」に改める。

附 則

(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。

(経過措置)
第二条 この法律による改正前の船舶安全法以下「旧法」という。第六条ノ五第一項に規定する小型船舶以外の船舶に該当し、かつ、この法律による改正後の船舶安全法以下「新法」という。第六条ノ五第一項に規定する小型船舶に該当することとなるもの(新法第七條ノ二第一項の命令で定める小型船舶を除く。以下「新小型船舶」という。)に係る新法第一章に規定する検査(特別検査及び再検査を除く。)に関する事務(新法第九條第一項の規定による船舶検査済票の交付に係るものを除く。以下「検査事務」という。)であつて、この法律の施行の際にさ

れている申請に係るものについては、新法第七

条ノ二第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

2 前項の場合における新法第九條第一項の規定による船舶検査済票の交付については、新法第七條ノ二第一項の規定により読み替えて適用する新法第九條第一項の規定にかかわらず、管海官庁がこれを行う。

3 旧法第六條ノ五第一項に規定する小型船舶(旧法第七條ノ二第一項の命令で定める小型船舶を除く。)に該当し、かつ、新法第六條ノ五第一項に規定する小型船舶に該当しないこととなるもの(以下「旧小型船舶」という。)に係る検査事務であつて、この法律の施行の際にさ

れている申請に係るものについては、新法第七條ノ二第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

4 第一項に定めるもののほか、新小型船舶であつて、この法律の施行前に建造され、又は建造に着手されたもののうち、管海官庁が検査事務を行うことが適當であるものとして運輸省令で定める船舶に係る検査事務については、新法第七條ノ二第一項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

5 第二項の規定は、前項の場合における新法第九條第一項の規定による船舶検査済票の交付について準用する。

第三条 前条第一項及び第四項の規定によりなお従前の例によることとされる場合を除き、新小型船舶に対して旧法第九條の規定により交付された船舶検査証書、臨時航行許可証及び合格証明書(以下「船舶検査証書等」という。)、同条第三項の規定により付された証印及び旧法第十條ノ二の規定により交付された船舶検査手帳は、それぞれ新法第七條ノ二第一項の規定により読み替えて適用する新法第九條の規定により交付された船舶検査証書等、同条第三項の規定により付された証印及び旧法第十條ノ二の規定により交付された船舶検査手帳とみなす。

第四条 旧法第六條ノ五第一項に規定する小型船舶以外の船舶に該当し、かつ、新法第六條ノ五第一項に規定する小型船舶に該当することとなるものであつて、この法律の施行前に建造された船舶に係る船舶検査証書及び船舶検査済票の備置き又は揭示については、この法律の施行の日以後最初に行われる新法第五條第一項の規定による定期検査に合格するまでの間は、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)
第五条 この法律の施行前にした行為及び附則第二条第一項、第三項若しくは第四項又は前条の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)
第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し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。

理由
近年における小型の船舶の構造等の簡易化等の状況にかんがみ、小型船舶検査機構に検査業務を行わせる船舶の範囲を長さ十二メートル未満の船

す。

舶から総トン数二十トン未満の船舶に改める等の
必要がある。これが、この法律案を提出する理由
である。

平成五年三月八日印刷

平成五年三月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局