

第百二十六回国会 運輸委員會 議 録 第 五 号

平成五年四月二十七日(火曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 森田 一君

理事 今枝 敬雄君 理事 今津 寛君

理事 龜井 善之君 理事 佐藤 敬夫君

理事 村田 吉隆君 理事 緒方 克陽君

理事 常松 裕志君 理事 東 順治君

理事 小里 貞利君 坂本 剛二君

理事 関谷 勝嗣君 二階 俊博君

理事 橋本龍太郎君 平泉 渉君

理事 古屋 圭司君 星野 行男君

理事 増子 輝彦君 宮崎 茂一君

理事 阿部 昭吾君 左近 正男君

理事 山中 末治君 浅井 美幸君

理事 佐藤 祐弘君

出席國務大臣

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

運輸大臣官房會 楠木 行雄君

計課長 大塚 秀夫君

運輸省運輸政策 局長 森野 裕君

運輸省鉄道局長 土坂 泰敏君

運輸省自動車交 通局長 堀込 徳年君

運輸省自動車交 通局長 堀込 徳年君

運輸省海上交通 局長 浅見 喜紀君

運輸省航空局技 術部長 松本 健治君

運輸省航空局技 術部長 松本 健治君

氣象庁長官 二宮 洗三君

委員外の出席者

第一類第十号 運輸委員會議録第五号 平成五年四月二十七日

警察庁刑事局暴 力団対策部第一課長 石附 弘君

環境庁大気保全 局企画課長 鈴木 安次君

減対策室長 尾松 伸正君

運輸省航空局次 長 玉置 佑介君

運輸省航空事故 調査委員会事務 局長 井原 文孝君

労働省職業安定 局建設・港務対 策室長 佐藤 信彦君

建設省道路局有 料道路課長 中川 浩明君

自治省行政局行 政課長 峯本 守君

参 考 人 (日本鉄道建設 公団理事) 西村 康雄君

参 考 人 (日本国有鉄道 清算事業団理 事) 杉田 昌久君

参 考 人 (日本国有鉄道 清算事業団理 事) 池田 本君

運輸委員會調査 室長 長岡日出雄君

同月十六日 東北地方における測候所の体制強化と氣象庁予 算の拡充に関する請願(岡崎正君紹介)(第一七 四三号)

は本委員会に付託された。

四月十三日 北海道新幹線の早期建設に関する陳情書(札幌 市中央区北二条西六北海道議會内若狭靖)(第一 五四号)

四国への新幹線鉄道の導入に関する陳情書(徳 島市万代町一の徳島縣議會内小倉祐輔外三 名)(第一五五号)

九州新幹線鹿児島ルート建設促進に関する陳 情書(熊本市手取本町一の熊本市議會内嶋田 幾雄外四名)(第一五六号)

地方空港の国際空港化促進に関する陳情書(岐 阜市数田南二の一の岐阜縣議會内今井田清外 六名)(第一五七号)

関西国際空港へのアクセスの整備に関する陳情 書(徳島市万代町一の徳島縣議會内小倉祐輔 外三名)(第一五八号)

航空運賃の低減措置に関する陳情書(熊本市手 取本町一の熊本市議會内嶋田幾雄外三名)(第 一五九号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

氣象業務法の一部を改正する法律案(内閣提出 第四七号)(參議院送付)

陸運に関する件

海運に関する件

航空に関する件

港湾に関する件

氣象に関する件

○森田委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、參議院送付、氣象業務法の一部を改 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。

氣象業務法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○越智國務大臣 ただいま議題となりました氣象 業務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。

近年の我が国社会における高度情報化に伴い、 氣象情報に寄せられる国民の要望が多様化して おりますが、一方、情報処理技術の進展により氣 象の予測技術が高度化するとともに、情報ネット ワークの構築等により情報提供手段も多様化・高 度化しており、今後、時代の要請に適合した氣象 サービスの高度化を図る必要が生じております。

このような状況に的確に対応するには、氣象庁 を初めとする関係者の連携・協力による適切な役 割分担により、社会の高度情報化に適合した氣象 サービスを実現するため、氣象庁以外の者が行う 予報業務の一層の充実を図るための資格制度の創 設、氣象庁が保有する氣象情報の提供体制の整備 等の所要の施策を講じることが必要であり、その ため、この法律案を提案するものであります。

次にこの法律案の概要について御説明申し上げ ます。

第一に、氣象庁長官の許可を受けて予報業務を 行おうとする者は、事業所ごとに氣象予報士を置 き、当該予報業務のうち現象の予想については、 氣象予報士に行わせなければならないこととして

おります。

第二に、気象予報士になろうとする者は、気象庁長官の行う気象予報士試験に合格し、気象庁長官の行う登録を受けなければならないこととしております。

第三に、気象庁長官は、指定試験機関に、気象予報士試験の実施に関する事務を行わせることができることとしております。

第四に、気象庁長官は、気象業務の健全な発達を目的として設立された法人を、民間気象業務支援センターとして指定することができることとしております。

第五に、民間気象業務支援センターは、民間における気象業務の健全な発達を支援し、及び社会活動における気象に関する情報の利用の促進を図るため、気象庁が保有する気象情報を提供する等の業務を行うことができることとしております。

なお、この法律の施行期日は、一部の規定を除き、周知に必要な期間等を考慮し、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。

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。

○森田委員長 次に、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。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

陸運に関する件について、本日、参考人として日本鉄道建設公団理事兼本守君、日本国有鉄道清算事業団理事長西村康雄君、同理事杉田昌久君及び池田本君の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○森田委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

○森田委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。星野行男君。

○星野委員 まず、花巻空港における事故について伺いをいたします。

近時における航空機の発達は目覚ましいものがあり、社会経済の発展や国際化の進展などによりまして国際、国内の航空機の利用者も急速に増加しており、現在、毎日五、六千台の航空機が我が国の上空を飛んでおります。このような状況のもとで、安全の確保が最重要課題であることは申すまでもございません。しかしながら、まことに残念なことには、去る四月十八日、岩手県花巻空港において日本エアシステムのDCC9が着陸に際して重大な事故を引き起こしてしまいました。乗客の脱出が一瞬おくれられましたら大惨事になったことを考えますと慄然とする思いであります。

昨日、航空事故調査委員会の経過報告があったと聞いておりますが、その概要について、まず御説明をお願いします。

○玉置説明員 お答えいたします。航空事故調査委員会は、四月十八日、事故発生後直ちに六名の事故調査官を現地に派遣いたしました。運航乗務員、客室乗務員、空港関係者などからの事情聴取を行いますとともに、残骸、滑走路の痕跡、気象関係の資料などについて調査を実施いたしました。現在、既に、事故調査に重要な役割を果たします飛行記録装置、それから操縦室用音声記録装置の記録の読み取りを実施するなど、広い分野にわたって情報の収集に努めております。

本事故に対する関心度の大きさにかんがみまして、現在までに知り得た事実、この中には飛行の経過でございますとか、操縦室用音声記録装置に関する情報などがあるわけでございましてけれども、これらを取りまとめ、昨日、経過報告として運輸大臣に報告いたしますとともに、公表いたします。

た次第でございます。

今後とも調査検討を行いまして、鋭意事故原因究明に努めてまいりたいと考えておるところでございます。

○星野委員 運輸行政の最も基本的かつ重要なことは安全の確保であると考えますが、この点について運輸省は今までのようなことをやってこられたのか、また、航空会社に対して今後の安全対策につきましてどのような指導、措置を考えておられますか、お聞かせをいただきたいと存じます。

○松本(健)政府委員 お答えいたします。

今回の花巻事故におきましては、幸いに死亡者はなかったものの、一歩誤れば大惨事になった可能性があり、極めて遺憾な事態であると深刻に受けとめております。

交通の安全確保は運輸行政の根幹であり、今後このような事故が繰り返されないように万全を尽くしてまいりたいと考えており、事故発生の翌日に直ちに日本エアシステムに対して口頭で厳重注意を行い、また本日から同社に対する立入検査を実施いたし、その結果により、再発の防止の観点から所要の業務改善勧告を行うこととしております。

また、その他の航空会社に対しましても、事故後直ちに、規程の遵守の徹底を初め安全確保に万全を期するよう通達により指示をしておるところでございます。さらに、航空事故調査委員会の調査により事故原因が判明次第、必要に応じさらなる対策を講ずることとしております。

○星野委員 ありがとうございます。

さて、今回の事故は、操縦者におきまして重大な運航規程違反があったことや、あるいはさらにそのような運航規程違反が繰り返されていた旨の報道がなされておりますが、まずその運航規程というものがどのような性格のものか、単なる会社の内規であるのか、あるいは航空業界全般に適用される公的なものであるか、その性格を一点。

第二点目は、そのような違反の事実があったのかどうか、その有無について。そしてまた、会社

がそのような事実を知らなかったのかどうか。もしそうだとしたら管理体制に問題があったと言わざるを得ないのでありますけれども、運輸省におきましては今後どのような指導をしていかれる方針か。何点かについてお聞かせをいただきたいと思ひます。

○松本(健)政府委員 お答えいたします。

まず規程の関係でございますけれども、定期航空運送事業者は、航空法百四条によりまして、航空機の運航及び整備に関する事項につきまして運航規程及び整備規程を定めまして、これを運輸大臣の認可を受けなければならない、こういうことになっております。

ところで、今回のその規程違反でございますけれども、今回の事故におきましては着陸時に副操縦士が操縦を行っていましたが、副操縦士が操縦する場合に、運航規程の附属書に横風に関する制限、それから副操縦士としての経験に関する制限等が規定されております。したがって、この規程に違反があったものでございまして。

また、事故の前日におきましても四区間におきまして同じペアで飛行を行ってありますが、そのうち二区間におきまして離着陸を含む操縦を副操縦士が行っているということが事故調査委員会の経過報告から明らかになっておりまして、その前日も違反を犯していたということでございます。

当省としましては、このような事態が発生したことは極めて遺憾であり、今後御指摘の点を含めまして立入検査等の場で十分に実態を把握しまして、会社を指導してまいりたいと考えております。

○星野委員 伺いますと、この運航規程なるものは、まあ言うなれば準法的な性格を持つもの、そんなふうに見えるわけですが、これに、今のお話によりまして、事故当日だけではなくてその前日も、あるいはまたさらに反復的にそのようなことが行われておったのではないかと推察ができるわけでありまして、会社の指導体制も

たるんでいた、こう言わざるを得ないと思うわけ

であります。運輸省の方できちんと、当該会社だけでなくて航空会社全般につきまして御指導をいただきますと思います。

さて、今回の事故は、お話しのように死者も少なく負傷者も比較的少なかったのはまさに不幸中の幸いですが、お話しのように一歩間違えば大惨事になったわけであり、その点にかながみまして、運輸省はこの事故を教訓として航空機事故の再発防止に全力を傾注していただきたいと考えますが、この点につきまして、大変恐縮でありますけれども、大臣の御決意のほどをお伺いをいたしたいと思います。

○越智國務大臣 先般の花巻空港の航空事故、飛行機のあしたの事故はまさに遺憾であります。先ほど政府委員から答弁をいたしました、明らかに人為ミスといえますが、運航規程の違反であり、しかもその違反が二重の違反であります。一つには、六カ月たなければならぬのに六カ月たっていない。また、風の場合には機長が操縦しなければならぬ、これを副操縦士に任せておいた、こういうこと、しかも前日もそういうことが行われておいたということでもあります。まことにこの点についても遺憾至極であります。

きょうは立入検査を行っております。しかし検査とかんとかいいまして、そのことよりもやっぱり違法精神の徹底であり、人の命を預かっておること、ごさいますからもう最大限の努力をしなければならぬ。我々の仕事はまず安全であり、快適である、そして乗客が安心して乗れるという姿でないといけない、こういうふうな思う次第であります。

でございまして、今後こういうことのないように、一般的にこういうことのないようにという話ばかりではいけないので、実効の上がる方法をとっていききたい、こういうふうに思います。再びこういうことのないようにというのを何を回線り返しても私はだめだ、こう思うのであります。実効の上がるように徹底した処置を行いたい。そして乗客の皆さんに安全であり、快適であり、

安心して乗っていただく、こういうことに努めていきたい、こういうふうな考えておる次第であります。

○星野委員 大臣の御決意のほどを伺わせていただきまして、大変安心をいたしました。今後ともよろしくお願いを申し上げます。

次に、新幹線「のぞみ」のトラブルについてお尋ねをさせていただきます。新幹線の「のぞみ」は、本年三月十八日のダイヤ改正によりまして博多まで延長いたしました。そしてまた、一時間一本の増発も実現をいたしました。これにより博多までの所要時間が大幅に短縮し、国民の利便の向上に大いに貢献しておりますことはまことに結構なことでありまして、関係者の努力に敬意を表する次第であります。

しかし、ダイヤ改正以降、連日のようにトラブルの報道がなされておられ、乗客や国民の不安や不信を募らせていることもまたまことにこれは残念なことでありまして、高速化に当たりどのような安全対策が講じられていたのか、まずこの点をお聞かせをいただきたいと思っております。

○森野政府委員 のぞみ型の車両を運行するに当たりまして、当然のことでございますけれども、高速走行に対応しましたいろいろな安全対策を講じたわけでございます。具体的には、例えば台車を軽量化するあるいは高性能化を図るというように、あるいは車両の重心を低くして走行時の安定性を図るというようなこと、いろいろな工夫を凝らしております。また営業運転を開始いたします前に、高速走行の安全性を確認するために十分な走行試験などを実施しておるという状況でございます。

ただ、ただいま先生のお話にもございましたように、幾つかのトラブルが発生しておりますことは大変私どもとしても残念でございます。安全性に対する信頼を確保するために、所要の対策を早急に講じるように強力に指導してまいりたいというふうに考えております。

○星野委員 お話しのとおり、運輸行政の基本は

まず安全の確保でございます。鉄道事業者の基本もまた安全第一でなければならぬ、そう考えるところであります。幸い乗客の事故には至っておりませんけれども、この際、「のぞみ」のトラブルにつきまして、徹底した原因の究明と再発の防止対策を実施いたしまして、「のぞみ」に対する国民の期待にこたえていただきたいと存じます。

そこで、現在まで発生いたしました「のぞみ」のトラブルについて御説明を賜りたい、そしてまた、再発防止についてどのような対応をしているのかお聞かせをいただきたいと思っております。

○森野政府委員 まず、「のぞみ」の営業運転におきまして発生しました主なトラブルでございますけれども、例えば窓ガラスが破損した、あるいは電線が切れた、溶接部の亀裂が生じた、ビスが脱落した、いろいろな種類があるわけでござい

ます。これらのトラブルは、いずれも列車の運行の安全に直接影響を及ぼすというものではない、あるいはいわゆる初期故障と言われるものに属するのではないかと、一応は考えておるわけでございまして、いづれにしましても、ただいま先生のお話のように、トラブルが発生するということは列車運行のおくれを招くということ、あるいは新幹線に対しましてお客様の信頼の失墜と、あることにもつながるわけでございまして、私どもといたしましては、こういうことの根絶を目指して今努力しているわけでございます。

具体的には、JR東海と西日本の両社に對しまして、原因の究明と再発の防止対策の実施に万全を期するように指導したわけでございますけれども、これを受けまして両社では、メーカーとも協力いたしまして車両各部にわたる点検を実施するということ、現在総点検をほぼ終了いたしております。それに伴いまして所要の改善対策を実施するという段取りになっております。

私どもとしましては、そうした最終的な総点検の結果の報告を受けまして、全体的な実態をさら

に把握いたし、トラブルの根絶に向けて引き続き努力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ます。

○星野委員 新幹線は我が国の基幹的な輸送機関でありますので、高い安全性と信頼性を確立することに努め、国民の期待を裏切らないように全力を注いでいただきたいとお願い申し上げます。

若干時間でございますので、あと一、二点お伺いをいたします。

まず、空港の整備について伺います。先ほど日本の上空を毎日五、六千台の航空機が飛んでいると申し上げましたが、これは空港の需要がふえているということでもございまして、東京、大阪の二大都市圏の空港は超過密の状況であります。また、多極分散型の国土形成を進めるためには地域レベルの国際化を推進することが重要でござい

ます。そのためには地方空港の整備を促進することも必要であると考えます。二十一世紀に橋樑を残さないためにも、空港整備は時間がかかるわけでありまして、これについて積極的に取り組んでいただくということ、六次五計の話も聞いておりますけれども、この点についての運輸省の取り組みにつきまして御説明を願いたいと思っております。

○尾松説明員 お答え申し上げます。我が国の空港整備につきましては、御承知のとおりでございますが、平成三年十一月に閣議決定されました第六次空港整備五カ年計画に基づきまして鋭意推進しておるところでございます。三大空港プロジェクトを最優先課題として鋭意努力をいたしております。

申し上げますと、東京国際空港の沖合展開につきましては、本年九月二十七日に西側旅客ターミナルの供用開始をしたい、これを目途といたしまして整備を進めておりますし、また、さらに沖合に新C滑走路を整備する第三期計画につきましても、早期完成を目指して努力しているところであります。それからまた、関西国際空港につきましても、来年夏ごろの開港を目途に努力中でありま

す。また、新東京国際空港の二期施設のことにつきまして、現在話し合いによる早期解決に向けて一生懸命努力しているところでございます。

それからまた、先生御指摘の地方空港の国際化などにつきましては相当進んでまいりまして、現在では十五の地方空港におきまして国際定期便が就航するに至っておりますけれども、今後、滑走路の延長あるいは国際ターミナル地域の整備などの施設整備に努めまして、地方からの利用者の利便の一層の向上を図ってまいりたい、こういうふうに考えております。

御指摘のとおり、空港整備には長い時間がかかります。したがって、将来を見通した国際、国内の航空ネットワークの充実を図るために、空港整備五カ年計画に基づきまして今後とも計画的、積極的に整備を進めてまいりたいもの、こういうふうな考えているところでございます。

○星野委員 ありがとうございます。ぜひお願いいたしますが、とりわけ今お話しした成田については、話し合いムードが出てきているところでございまして、御苦心のほどに敬意を表しますけれども、今後一層の御努力でひとつ早期に話を取りまとめで、第二滑走路といいますが、仕事ができるようにお願いをいたしたいと思います。

次に、鉄道についてでございますが、新幹線直行特急、すなわちミニ新幹線は、山形新幹線あるいは秋田新幹線の例を見てもわかりますように、キロ当たりの工事費は三億円から五億円、フル規格の新幹線の十分の一から十五分の一の工事費で上がるわけであります。したがって、整備新幹線の建設を促進するとともに、このミニ新幹線の整備を計画的に進めまして新幹線の利用範囲を面的に拡大することは、これは投資効果の拡大の意味からも大変その意味は大きい、そう思うわけであります。この点について運輸省の考え方を聞きたいと思っております。

同時に、鉄道整備の財源の問題でございますが、この間の新聞報道によりますと、一兆円の追加出資も検討されているというようなことが出ており

ました。鉄道整備基金への一般会計の繰り入れが現状では極めて少ないわけですが、やはりこれらを大幅にふやして鉄道整備の財源を確保し、大いに頑張ったいただきたい、そう思うわけでありまして、この財源確保についての運輸省の考え方、この二点についてお聞かせをいただきたいと思っております。

○森野政府委員 御指摘のとおり、国土の均衡ある発展あるいは多極分散型国土の形成という趣旨から見ましても、幹線鉄道網の高速化ということ極めて重大なことだということに私も認識をいたしております。

先生御案内のとおり、在来幹線につきましては現在表定速度が大体時速六十キロから九十キロと非常に遅いわけでございまして、そういう点から見まして、当然、整備新幹線の整備ももちろんでございまして、在来幹線の分野につきましても、いわゆる高速交通機関としての鉄道の特性が発揮できるように極力改良を加えていく必要があるのではないか。今お話がございましたように、新幹線と在来幹線の直通運転、あるいは在来幹線のスピードアップのための軌道改良あるいは新型車両の投入といったいろいろな知恵を出していかなければならぬというふうに考えておるわけでございまして、整備新幹線とあわせて、在来幹線につきましても鋭意その整備に努力をしてまいりたいというふうに考えております。その一環として、今先生のお話にございましたいわゆるミニ新幹線につきましても、投資の採算性あるいはその線区の状態、いろいろあると思えますけれども、一つの検討の課題とさせていただきますというふうに考えております。

それからもう一つ、財源の問題でございますけれども、御案内のとおり、鉄道は基本的には鉄道事業者が整備をして、国がそれに対して支援を行っていくという形になっておるわけでございまして、従来もいろいろ工夫をして、何かと円滑に鉄道の整備が進むように努力をしてきておるところでございます。

本年の予算につきましても、例えば整備新幹線の整備の促進のために補助金を増額する、あるいは財投の新規導入を図るというようなことを行っておりますし、あるいは鉄道整備基金の無利子貸付枠の大幅な拡大といういろいろな措置も講じておるわけでございまして、国の財政事情は大変厳しいわけでございしますが、今後とも必要な資金の確保に一層努力してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○星野委員 今申し上げたように、新幹線直行特急、これによって高速鉄道のネットワークを国全体につくり上げるといことは、これは二十一世紀はまさに超高齢化社会でありますから、そういう超高齢化社会における社会のニーズに必ず沿う結果になる、私はそう考えておりますので、ぜひ積極的に御検討をお願いしたい、そう思っております。

そこで、ここで地元の話を申し上げるのは大変恐縮なものでありますけれども、今整備新幹線で北陸新幹線、鋭意工事が進捗しているわけであります。運輸省を初め関係者の御努力に敬意を表する次第であります。さきに運行をされておりますこの上越新幹線の長岡駅は、北陸新幹線の方から羽越新幹線ルートという基本計画ルートがあるわけですね、それを受け入れるというふうに既にホームはつくられておるわけなんです。だからもう六、七年前から、北陸新幹線の上越の方から七十一、三キロしかないわけですが、それを受け入れるために、これは結局新幹線直行特急より仕方がないだろうということで、関係の市町村や県の知事等が主役になりまして期成同盟会をつくって運動をされているところであります。

で、ここでお答えは要りませんけれども、このことだけ申し上げて、今後ひとつまた御検討を賜りたくお願いを申し上げます。どうもありがとうございます。以上で私の質問を終わります。どうもありがとうございます。

○森田委員 常松裕志君。

○常松委員 労働基準法が一九八七年以来六年ぶ

りの改正が行われようとしたしております。今国会にその改正案が提出されまして審議が行われました。私も実は、去る四月二十三日、労働委員会に出席をして審議に参加したところでござい

ます。

ところで、この運輸委員会が所管をいたします運輸交通業についてでありますけれども、御存じのとおり、六年前の労働基準法の改正の折に猶予事業ということに全体がされました。そして、この九三年三月三十一日まで全体として四十六時間制が実施されてきたわけであります。しかし、当然この猶予期間が終わる四月一日からは四十四時間制が実施されるものと期待されていたわけですが、今度の改正で再び猶予事業に指定をされまして、百人未満の事業所については四十六時間とされ、多くの労働者や家族の期待を裏切る結果となっているわけであります。

きょうはその運輸交通事業を所管する大臣に、時間短縮に向けての業界労使に対する指導などについてお尋ねをし、遅くも一九九七年の四月一日からは運輸交通業において全労働者に四十四時間制が実現をするよう、そして、それまでの間においてもできるだけ早くそれぞれの事業所における労使の努力によって四十四時間制が実現されることを目指して、幾つか御質問させていただきます。

まず最初に、大臣にお尋ねをいたします。四点ほどになります。

第一ですが、今申し上げましたように、運輸交通業については百人以下の事業所が猶予事業とされたわけでございます。こうした事態について大臣はどのようにお考えであるのか。私は極めて残念なこと、遺憾なことだと思っておりますが、大臣はいかがお考えでしょうか。

また、運輸交通業は中小零細企業が非常に多くございまして、かつまた社会全体の動向の影響を強く受けるなどの事情から、労使の自主的な努力だけに任せるのでは、この四十時間実施という国民に対する約束あるいは千八百時間という対外的な公約についても、到底その実現を望むことはで

きないのじゃないかというふうに私は心配をいたしてあります。したがって、運輸交通業の実態を踏まえるならば、行政として、運輸省として、業界全体に対し環境整備を進めていくべきではないか、このような措置によって速やかに猶予を解除するように努めるべきだと考えているわけでございますが、この点についてもあわせて大臣のお考えをお聞かせをいただきたいと存じます。

○越智国務大臣 運輸産業の労働時間、これにつきましては先生からのお話のとおりであります。特にタクシーあるいはトラック、こうしたものの運転手、これは非常に拘束時間が長い。でございますから、これは本人の疲労ももちろんであります。安全上からいっても労働時間を短くする必要があります、こういうふうに思っております。特に、タクシーあるいはトラック、これは中小企業者が非常に多い。でありますから、このことについては労働省や他省庁とも連絡をとって指導をしていかなければならない、こういうふうに思っております。

そこで、実際のハンドルを持つ労働時間と拘束時間との関係もありますし、こゝろを十分話し合つて、ひとつ労働過重にならないようにやっていかなければならない、この基本的なことをよく話し合わなければならぬ、こういうふうに思っております。次第であります。先ほど申し上げましたように、本人の疲労、それからこれに伴います交通事故の問題等々も考えてやはり今後指導に努めていきたい、各省庁ともよく連絡をとってやっていきたい、こういうふうに思っております。

○常松委員 今大臣から、私が二番目に質問しようと思つておりましたことについても一部言及していただきましたが、ぜひ運輸省として、労働省あるいは中小企業庁などとも連絡をとりながら、業界全体に対する確かな御指導をお願いしたいと存じます。

今大臣からお話がありましたように、実は交通運輸の労働者及び家族の中に非常に大きな疑問がございます。労働時間の短縮というけれども、

短縮が実施されるたびごとにむしろ拘束時間が長くなつてしまふ。変な話なんですけれども、そういう事態が起こつておりました。つまり出社時間がむしろ前より早くなつて帰りの時間が遅くなる、労働時間の短縮なのに拘束時間が延びちゃう、こういうあつてはならないことが起こっているわけなんです。端的に大臣にお答えいただきたいのですが、私は、こういう時短の時代に拘束時間がむしろ延びちゃうんかというところは、これはあつてはいいけないことだ、このように考えるのですが、この点について端的に大臣の感想、お考えをお聞かせをいただきたいと思ひます。

○越智国務大臣 今の労働時間と拘束時間の問題であります。私は、やはり労働時間も拘束時間も含めて短くすべきだ、こういうふうに思っております。拘束時間も、実際は拘束しておるわけですから、自由からいいますと実際に自由時間ではないわけでありまして、これを含めて行うべきだ、こういうことで、ちょっと御質問にはないわけですが、例えはタクシーの運賃値上げ等についてもそういうことを加味してやっておりますし、今後ともそういうことをやしていきたい、こういうふうに考えておる次第であります。

○常松委員 ありがとうございます。さらにもう一つ大臣にお尋ねしたいわけでございますが、今回の労働基準法の改正にしても、あるいは労働時間の短縮にしても、これは労働省のいろいろな文書あるいは政府の文書で、完全週休二日制を目指すとか、あるいはさしあたって言うところと隔週土曜日を休みにする、四週六休制、一週間おきに土曜日を休みにする、こういうことがさしあたっての目標だ、つまり休日をおやすみというところが目標だというふうになされておるわけでありませう。

ところが、交通運輸産業の実態を見ますると、実際にはなかなか休日があふえない。むしろ休日労働、別の言い方をしますと休日を買ひ上げてしまふ、事業主が買ひ上げてしまふというところで、実際には休めないというふうなことがあちこち

らで非常に横行しているというふう聞いています。わけでございます。これも宮澤内閣として、休日を実現にふやして、そして、ゆとりや豊かさを国民の暮らしの中に実現をしていこう、こういう目的からいたしますと、事業主も、したがって、使用者側も、また労働者側も、つまり労使の努力によつて休日をおやすみしていくことを目指さなければいけない。休日を買ひ上げてしまふなんてことは、これはやはりあつてはいいけないことだと思ふんですけれども、大臣のお考えはいかがでしょう。

○越智国務大臣 今お話しのように、結局タクシーとか、あるいは長距離運送の貨物自動車、これは結局は労働時間短縮といふと休日をおやすみするよりほか方法がないんじゃないか、かように私は思ひます。

そこで、残業の方は、これは労使双方の協定によつて行う場合がありますが、これは労使双方の協定によつて行うといひまして、今の休日の問題は有給休暇を含め買ひ上げということでは違法だ、私はこういうふうにして思つております。でございますから、休日をおやすみして上げたいというふうなことをいかに指導をしていきたい。でき得れば、できるだけ休日を多くするということをやらない限り、特にトラックの長距離というふうなのはとてども労働時間短縮といつても實際できない、こういうふうには私に考えておる次第であります。

○常松委員 非常に的確なお答え、ありがとうございます。次に、もう少し具体的に幾つかの点についてお尋ねをいたします。最初に、ハイヤー、タクシーの労働者の問題をとり上げてお尋ねをいたします。

ハイヤー、タクシーの労働者の場合には、例えば所定労働時間が午前二時で終わるというふうなことになるわけですが、お客さんから横浜までちょっと行つてほしいと言われたときに、ちょうど午前二時を多摩川橋のところで迎

えた。じゃ、ここでお客さん、お呼びください、こういうことは言えない職場なわけでありまして、したがって、タクシーなどの労働時間の短縮が、今大臣からの確かなお話ございましたように休日増、稼働日数の減ということではなければ実際には実行されない。これは業界の関係者でも自明なことである。そこで、東京では、事業者団体である東京乗用旅客自動車協会と労働者側の全自交東京地連や私鉄総連のハイタク東京協議会など七団体との間で覚書協定を結びまして、「週四十四時間への労働時間短縮実現は、休日増により実施することとする」というふうなことに定めているところです。

そこで、お尋ねいたしますが、この覚書についてどう評価するか、そして、今後の運賃改定に当たり、このような協定が労使間で結ばれ、休日増が図られることについて促進していくのか、あるいは抑制していくのか。大臣のお答えは既に休日をおやすみしていただく、こういうふうにはつきりした御答弁があつたんですが、局長いかがでしょう。

○土坂政府委員 平成四年の五月に東京のタクシーの運賃改定をいたしました。そのときに、週四十四時間制に向けて必要な原資を確保するというところで運賃改定をしたわけでございますので、具体的に四十四時間制をやらなければならぬ。どういふやり方がいいたるのか。今先生仰せになりましたように、労使間で協定を結んで、これは休日増によつて実現をしようということでお互いに約束をされて申請をしてきた。運輸省はそれを前提に認可をいたしました。したがって、四十四時間制については休日増によつてやっていたといたうことを指導してまいりました。現実にはその後のフォローをいたしましたら、現段階で九五%まで休日増によつて四十四時間制が達成をされておりました。

それで、これからのことをお尋ねでございます。時短をどういふやり方でやるか、これは基本的には労使間で決めになることではあります。例え

ばタクシーの場合にはやはりいろいろな特殊性がありまして、休日をおやすみというやり方は非常に現実的なやり方であるというふうに思います。したがって、今後ともこういうやり方で具体的な短時間勤務を運輸省としては希望しております。そういう申請が出てきました場合には、それを尊重することにしたいと思えます。

○常松委員 そうすると、こうした協定がむしろ労使間で結ばれていくことについて運輸省としては歓迎する立場であるというふうに理解してよろしいですね。

○土坂政府委員 先ほど申し上げましたように、どういうやり方で時短を進めるかというのは、基本的には労使であくまでもお決めになることでございまして、こういうやり方は非常に現実的な、着実なやり方であるというふうに評価をしております。

○常松委員 そうすると、言わずもがなと思いますが、四十四時間を前提にして運賃改定が行われましたね。今度タクシー業界を初め運輸業については、百人以下の事業所については四十六時間という猶予措置がとられましたね。しかし、これは四十六時間にバックをするなどということは認めない、これはもう四十四時間で運賃改定をやったんだから、社会的公約なんだから、これはもう四十四時間制が実施されるんだ、このように、運賃改定が行われたところについては、タクシー業界についてはあの猶予措置は行わないというふうに理解しておりますが、それでよろしいですか。

○土坂政府委員 四十四時間制について、一年間に限って四十六時間ということで認められたわけでございます。そして、それを採用するかどうかは本来労使で決めることでありますが、今仰せになりましたように、四十四時間にすると運賃改定をする必要があります、こう仰せになって、それを前提に認可したものに付きましては、やはり社会的にお約束になったことでありますから、これを尊重していただく必要があると思えます。

○常松委員 次に、今後の対策なんですけれども、これはもう大臣初め運輸省よく御理解のとおり、ハイタク業界というのは非常に時間短縮が困難な職場の一つでございます。合理化が非常に難しいとか、あるいは人件費の比率が八〇％を超えているというような事情から、労働時間の短縮を実現をする、賃下げのない労働時間の短縮を実現するために適正な運賃への改定が不可欠だったわけでございます。四十八時間から四十六時間になるにも、四十六時間から四十四時間にする場合にも、適正な運賃の改定が行われてきたわけでありまして。

そこで、これからのことなんですけれども、これから着実に四十時間制に持っていくためには、やはりそれに伴って適正な運賃の改定が必要だろうというふうに私は思っておりますが、その点についての運輸省のお考えはどうか、これが一つ。もう一つは、四十時間に持っていくのに、四十四時間から一挙に四十時間というよりも、四十四時間から四十二時間、四十二時間から四十時間、こういう段階的な措置がとれることがやはり現実的ではないかというふうに私は考えておりますが、そのような点についての運輸省のお考えはどうか。この二つについてお答えください。

○土坂政府委員 今後とも時短をさらに進めていく必要があり、その時短を進めていくためにはどうしてもその原資が必要である。タクシーの場合には人件費が八割を超える産業でありますから、これを運賃改定に求めることはやむを得ない面があると思えます。

ただ、運賃は利用者により負担をいただくものでありますから、利用者の理解を得る必要がある。そのためには、事業者としてやはり生産性を上げる努力はしなければいけないし、あるいは透明性の確保というようにすることで皆さんの御理解を得る努力もしなければいけない。しかし、そういうような努力を重ねながらも、基本的にはやはり運賃改定に求めていくことはやむを得ない面がある。そういうふうに私どもでは考えておりますが、この点につきましては、現在、タクシーの今後の

あり方ということで、運輸政策審議会での一つの重要な柱として御審議をいただいているところでございますので、今御指摘の点も踏まえて、その点について何がしかの指針をいただけるのではないかとこのように思っています。

それからもう一つ、段階的という問題点でございますが、これは四十四から四十にするときに政令で定めるということになっておりまして、具体的にはその政令の定め方の問題になるのではないかと思います。実務上は先生の仰せになったようなことが一番現実的であると思えますけれども、今仰せになったことも踏まえまして、今後労働省とよく相談をしてみたいと思えます。

○常松委員 四十二時間という中間段階を置くことについては、御答弁になったとおり、ぜひ労働省と十分話し合っていたらどうでしょうか、お願いいたします。

またまた今局長から運輸審の議論のお話にも言及されましたが、私は、その運輸審の議論が、どうも規制緩和のことばかり議論をしているのじゃないかというふうな印象を持っているのです、あるいは誤解かもしれませんが、しかし、運輸審で議論してもらおうという一つの柱として、今ここで議論しておりますような、労働力不足の解消あるいは労働条件の改善、こういうことが重要な柱の一つであったはずだと私は理解しています。

昨年、当時の奥田運輸大臣に私が、運輸政策審議会でのハイタク問題についてきっちり二十一世紀を展望して議論をすべきだという立場に立つて御提言をしたときにもそのように申し上げましたし、大臣からもその趣旨の答弁があったように私は理解をしているのですけれども、どうなんですか、運輸政策審議会の審議の一つの柱として、そういう労働力不足あるいは労働条件の改善ということはきちっと議論されているのかどうか。心配ですので、予定していませんでしたけれども、御質問いたします。

○土坂政府委員 タクシーの問題は、昨年の行革審の答申を受けて運輸審で御議論いただいておりますが、行革審の答申は、規制の見直しについての答申でございました。

しかし、運輸審に諮問いたしましたのは、単に規制だけではない、タクシーの今後のあり方全体について諮問をしているわけです。したがって、大きな柱として規制の見直しと、もう一つはやはり労働力の確保、この二つが大きな柱になっていると私も理解をしております。したがって、御議論もその二つについて、どちらにまざるとも劣らぬ重点的な議論が行われているというふうに考えております。

○常松委員 事務方としてぜひ運輸省、もう一つの柱であるこちらの方がきっちり議論をされて、どうも新聞などに報道されるのは規制緩和の方ばかり議論しているような印象を受けますから、ひとつその点はきっちり約束どおり頑張ってもらいたいと思えます。

次に、トラック事業で働いている労働者の皆さんからの立場で幾つかお尋ねをいたします。統計を見ても、また実態としても、貨物運送業は他のどの産業よりも長時間労働になっております。さまざまな背景があると思えますが、きょうは端的に三点だけに絞ってお尋ねをいたします。

第一に、トラック業界も、これまで労使の企業内の努力だけでは休日増や労働時間の短縮を進めるのはなかなか困難じゃないか。特に小規模企業の場合は、荷主の動向に非常に強く左右されるわけでありまして。

ここに、全日本トラック協会の資料なんですけれども、「トラック運送事業者の労働時間短縮に関する荷主動向調査報告書」で、恐らく局長もごらんになっていらっしゃると思いますが、これを見ますと、全体の六〇％の企業が週休日出入荷の作業が発生している。特に大規模な製造業とか小売業においてこの発生が多い。大規模製造業の場合は七四・一％の事業主から週休日出荷が出てくる。小売業については六六％ぐらいから出荷が出てくる。つまり、工場は休んでいても出荷

審の答申を受けて運輸審で御議論いただいておりますが、行革審の答申は、規制の見直しについての答申でございました。

しかし、運輸審に諮問いたしましたのは、単に規制だけではない、タクシーの今後のあり方全体について諮問をしているわけです。したがって、大きな柱として規制の見直しと、もう一つはやはり労働力の確保、この二つが大きな柱になっていると私も理解をしております。したがって、御議論もその二つについて、どちらにまざるとも劣らぬ重点的な議論が行われているというふうに考えております。

○常松委員 事務方としてぜひ運輸省、もう一つの柱であるこちらの方がきっちり議論をされて、どうも新聞などに報道されるのは規制緩和の方ばかり議論しているような印象を受けますから、ひとつその点はきっちり約束どおり頑張ってもらいたいと思えます。

次に、トラック事業で働いている労働者の皆さんからの立場で幾つかお尋ねをいたします。統計を見ても、また実態としても、貨物運送業は他のどの産業よりも長時間労働になっております。さまざまな背景があると思えますが、きょうは端的に三点だけに絞ってお尋ねをいたします。

第一に、トラック業界も、これまで労使の企業内の努力だけでは休日増や労働時間の短縮を進めるのはなかなか困難じゃないか。特に小規模企業の場合は、荷主の動向に非常に強く左右されるわけでありまして。

ここに、全日本トラック協会の資料なんですけれども、「トラック運送事業者の労働時間短縮に関する荷主動向調査報告書」で、恐らく局長もごらんになっていらっしゃると思いますが、これを見ますと、全体の六〇％の企業が週休日出入荷の作業が発生している。特に大規模な製造業とか小売業においてこの発生が多い。大規模製造業の場合は七四・一％の事業主から週休日出荷が出てくる。小売業については六六％ぐらいから出荷が出てくる。つまり、工場は休んでいても出荷

荷作業が行われて、そういう担当者が出勤しているわけですね。しかも、その出入荷を担当しているのは下請会社なんです。ですから、そういうことになりまして、なかなかトラック業者の方は週休になっても休むことができないということであるわけですね。

そして、非常に心配なのは、この調査報告書の中に、では、今後どうなるだろうというふうにトラック協会からそれぞれのトラック業者の方々に質問しているのですが、トラック運送業に従事している事業主の方々の回答は、その六割は週休日の出勤が今までどおり、ないしはむしろふえるだろう、こういうふうにお答えになっているわけなんです。

したがって、私は、こういう事態だとしますと、労使の努力だけではなかなか休日増というわけにいかない、あるいは時間短縮というわけにいかないものであつて、やはり運輸省の行政的な指導とかが必要じゃないか。特に、時間短縮法などで一斉休業というようなことを今労使間で決めて、それを広げるような方向も広がっているのですけれども、私は、やはりそういう休日増のためには一斉休業というような措置が必要なんじゃないか、こんなふうには思っているのです。この点、運輸省のお考えはいかがでしょう。

○土坂政府委員　トラックについても時短を進めていかなければいけない、その場合に、トラックの実際の動き方から見て、休日をややしていくというやり方が非常に現実的であるということとは間違いないところだと思います。それをトラック業者がやっていくと思うと、やはり荷主との関係がどうしても出てくる。今仰せになりましたように、トラックは中小企業が多い、競争も激しい世界ですから、やはり荷主の理解を得ないとなかなかそれがうまくいかない。

そこで、具体的には週末、休日などに出てくる荷物について、荷主の御理解を得ることによって、それを別の日に振りかえてもらう、逆に言えば、その日はトラックは休ませてもらうということに

ついて進めていくためには、やはりみんなで一斉に休ませていただくというやり方が非常に有効だ。この点は、実は運輸省では平成四年三月に、公取と調整をいたしまして、地域ごとに一斉休日をとりようにしなさい、そういうことを検討してほしいということを経済産業省に指導をいたしました。

現実問題として、現在までに七つの道と県で一斉休日が行われておりますし、現在三つの県でさらに実施が予定されております。そういうことで、この問題については引き続き運輸省として推進をしていきたい、こう思っております。

○常松委員　ぜひ、一斉休業の方向でさらに強力に指導してもらいたいのですが、問題は東京都なんです。一番物流の多いのが東京都でありまして、全国的に与える影響も決定的だと思うので、

実は東京都のトラック協会なんですけれども、これは業界紙の報ずるところです。東京トラック協会は定かではありませんが、東京都トラック協会は、四十四時間制への移行を取りやめることを決定した。なんという報道がある業界紙で流れました。これに加えて、これは猶予事業になったからなんですけれども、もう四十四時間になるのをやめよう、既に四十四時間で三六協定を締結しているような場合でも、これを四十六時間に戻した三六協定を再締結をして、既に届け出ていたものと差しかえて労基署に届け出ることについても、これは当然の権利だというような意見が大勢を占めたなどという報道がされたところでもあります。

事実とすれば、まあ運輸省がこういう話を知っているかどうかということがまず第一なんですけれども、事実とするならば、運輸省はどういうふうな指導をしていくのか。この間、実は労働委員会が労働省に聞きました。労働省としては、これはあつてはいけない、四十四時間で労使間で協定を結んだものを、猶予事業に指定されたからといって四十六時間にバックするなんてことは労働省としては認めないというふうにはっきり答弁を

しておりましてけれども、この点、運輸省、いかがでしょうか。

○土坂政府委員　東京トラック協会でそういうことが行われているというのには、私、事実を今初めてお伺いしたわけでございます。四十四時間制への移行が小規模の事業者について一年延びたことは事実でございますし、それを採用するかどうかは基本的には労使でお決めになるべきことであると思いますが、トラックに限ったことではありませんが、運送業というのには非常に労働条件の面で他産業よりもおかれている。本来ならばもっと早く四十四時間にしなければならぬ、そうでないとい産業並みにならない。他産業並みにならないわけですから、一年延びたからというのでさらに他産業よりおくれるというのは、トラックの本来目指すべき方向ではないというふうに私もでは考えます。

○常松委員　東京トラック協会の情報について、これは業界紙の報ずるところでありまして、私も真偽について定かではありませんが、ぜひ運輸省といたしましてはお調べをいただいて、もし事実とすれば、そういうことのないように、局長の御答弁とおりひとつ御指導をお願いいたしますとお願いを申し上げておきます。

トラック労働者の労働時間の問題については、もう一つ、例の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示、これは労働省の告示でございますけれども、こういうものがあります。これについてもいろいろ意見がありまして、まず第一は、労働基準法よりも下回る内容になっているものだから、企業側がこれまでの労働条件を破棄をして、その告示の方に基いた労働条件を提案をしていく、そしてそちらを就業規則で決めて実行しちゃうというような事例が伝えられるとか、

あるいは、罰則規定がないためにこの告示の水準でさえ守らない事業主が多いので、罰則規定を設けてほしいというふうな要望やら、あるいは、トラック労働者の立場なんかでは、もっと自宅で休

める、休日、週末を先で過ごすのではなくて自宅を過ごすような、そういう基準をあの改善基準の中に盛り込んでほしいという要望を持っています。そういうふうなものです。

今度改善基準を労働省が改定をしていくというふうな聞いていますけれども、労基法の改正に伴ってこの告示の方も変えていくということ準備されているやに聞いています。今申し上げましたような現実の運輸交通業の中で起こっている問題なり、あるいはそこで働いている人たちがあの改善基準について持っているいろいろな要望なりを、ぜひ運輸省、踏まえていただいて、そしていささかでもその告示によって逆に労働条件が悪くなるなどということにならないように、むしろトラック労働者、バス労働者、タクシール労働者などの自動車運転者の労働条件がこの告示によって一層改善されるように、本当の意味で改善されるように、ぜひ措置をしていただきたいと思

います。その点、いかがでしょうか。

○土坂政府委員　今仰せになりました改善基準は、やはり運送事業が人命や財産を預かっておる仕事でございますから、過労を防止する、安全を確保するという観点から、単に労働時間だけ決めるのではだめだということで、拘束時間なりハンドルの時間などについて細かい基準を決めたものでございまして、これは私も承っております。最低基準を決めたものである、最終的には労働条件の向上を図るということが目的になっておりまして、これを理由にして現に実施されている労働条件を低下させることはしてはいけないというふうな、この基準はそういう性格のものであるというふうな承っております。

したがって、この基準によって労働条件がより改善される方向に指導をしていくべきである。私も、この二・九告示するときには、道路運送法なり貨物事業法を施行するときには適正な運行管理をしているかどうかというところの一つの目安にしております。これを守っていない場合には処分の対象になります。そういう意味で、労働

省とよく連絡をとりながら、この基準をきちんと守っていただくようにしておるわけですが、最終的には、それを通じて労働条件の向上が目指されるように、それがやはり最終的には運輸産業の発展につながると思いますので、そういう観点から、今の御指摘も踏まえて、労働省とよく相談をしながらやってまいります。

○常松委員 次に、バスの労働者の問題について、これは一つだけお尋ねをいたします。

今回の労働基準法の改正で、三カ月変形制から一年変形制までに拡大されることが提案されております。このことについて、バス、特に観光バスの労働者から心配の声が上げられておりまして、私の手元にいただいた手紙をざっと読み上げます。

年間二千八十時間の枠内で一日の労働時間を伸び縮みさせるものである。厳しい要件を付さなければ、とんでもない生活と労働が強いられる。労働者の一日のライフサイクルを基礎とする「人たるに値する生活」のための最低基準を崩しかねない制度である。

最大の問題は、使用者がこの一年単位の変形労働時間制を使えば、繁忙期には命令に定められた上限さえ守れば、労働者を目いっぱい働かせることができ、この範囲の労働はすべて所定労働時間だから、割増し賃金を支払う必要がない。そのかわり、閑暇期に労働時間を短縮し、年平均週四十時間におさまるように調整すればよいので、労働者から見れば、一日十時間働いても時間外手当は一つもつかない。本来なら時間外労働になるはずが、時間外手当がつかなくなる。これは労働者にとって大幅な賃金引き下げにはかならない。

こういうふうな手紙をいただいております。そして、観光バスの場合、月額五万三千円ぐらいの時間外手当がダウンになるというようなことが、これは前回、八七年の労基法の改正のときに指摘がされて、当時で月に五万三千円ぐらいの時間外手当がダウンになるということになりました、そういうものを受けて、当時労働省では六十

三年の一月一日、基発一号という通達を出しまして、貸し切り観光バスのように「業務の性質上一日八時間、週四十四時間を超えて労働させる日又は週の労働時間をあらかじめ定めておくことが困難な業務又は労使協定で定めた時間が業務の都合によって変更されることが通常行われるような業務については三カ月単位の変形労働時間制を適用する余地はないものである」というふうな通達が発せられたところなんです。

そこでお尋ねをしますが、バスの労働者の方々が、特に観光バスの皆さんが今回の改正について大変この点心配をされております。このとおり、観光バスについて従来どおりになっていくのだからかというところで非常に心配されているのですけれども、運輸省、どうなのでしょう。今までどおり対処されていくものだというふうに運輸省としては御理解しているのでしょうか、これは労働省の問題ですけれども。

○土坂政府委員 変形労働時間制は、季節によって業務の繁閑がある、週単位、日単位ではなかなかきかんと労働時間を守れないという場合に、一定の幅の中で平均して労働時間を守れるようにするという趣旨で設けられたものでございます。基本的にそれはそれによって時間短縮を進めていくことが目的になっておるわけですが、これは同時にあらかじめ労使協定でどの日に、あるいはどの週に何時労働していたかということを決めるということが要件になっていると思っております。

貸し切りバスにつきましては、確かに季節の繁閑はあるわけですが、あらかじめ毎日、毎週の労働時間を決めるということが非常に難しい、また決めた業務の都合でそのとおりでない場合が多いというふうに思っています。したがって、あらかじめ労使で協定して決めておくという要件をクリアすることが貸し切りバスの場合には難しいのではなかろうか。現に三カ月の変形時間制の場合には、それが理由になって貸し切りバスについては適用されていないというふうに承知しております。この話は、ここからは労働省

の問題でございますのでお許しただきたいのですが、それが三カ月から一年になったからといって、基本的な性格において、本質において変わることはないのではないかと、運輸省ではそういうふうに考えます。

○常松委員 次に、JRで働く方々の問題についてお尋ねをいたします。

JRのような大企業の場合には、私は猶予事業に甘んじていいものだろうかという点について根本的な疑問を持っています。民鉄の多く、あるいはトラック業界の大手でも既に四十時間を達成しているところがある中で、JRの場合はこの四月一日から四十四時間制ですから、ですからそういう意味では、JRは交通運輸業界のリーダーという自覚が本当にあるのだらう、むしろ率先してこの四十時間を達成していく、そういうことであってもいいというふうに思っているのですけれども、実はそういうJRの中で休日の買い上げが常態化しているということを知っています。

これは国労東日本本部とJR東会社との交渉記録の中なのですけれども、九二年十一月の記録なのです。会社側の回答の中で、年間社員一人当たり四・六日休日を買い上げているということを示明かにしています。これは会社側の答弁ですね。これはJR東全体の実情なのですが、東京駅の実情を調べた調査の実態報告があります。

東京駅を調べましたら、これは九二年の三月から七月まで五カ月間なのですけれども、毎月買い上げているのです。三月が九十七名から百九十九名、四月が百二十二名から二百一十一名、五月が百十名から二百三十三名、六月が百十二名から二百九十九名、七月が百十七名から二百二十六名、こういうことで毎月一人から平均二日ずつ買い上げているということになっておるわけです。

この休日を買上げるだけじゃなくて、今度は、JRなんかの場合は毎月一労働日に満たない労働時間というのがあるのです。この労働時間を買上げちゃう。七時間十分に満たないものについて

は買い上げちゃうということ、これは八王子駅の調べですけれども、同じ九二年の調査で、十五名の労働者からそれぞれ、これは三カ月だけ挙げますと、四月が五十一時間三十分、五月が六十三時間三十分、六月が五十二時間三十分。これは常態化しているというふうには言えないのです。これは先ほどの大臣のお答えと随分落差がある。JRのような日本を代表する企業がこれではいけないんじゃないかというふうに思うのですけれども、局長いかがでしょうか。

○桑野政府委員 JRにつきましては、当然のことでございますけれども、労働時間をなるべく短縮していくということは基本的に進めていかなければならないと思っておりますし、先般の制度改正でも労働時間を一部短縮されているところでございます。

ただ、今先生御指摘のような休日の買い上げにつきましましては、ちょっと私実態をよく承知しております。いろいろな事情が多分あったのだらうと思っておりますけれども、なるべくそういう事態が恒常化しないようにJRの方によく話をしたいというふうに考えております。

○常松委員 JRとそういう立場でぜひお話し合いをしていただきたいと思いますが、確かに局長がおっしゃる通りに労働時間の短縮が去年の三月のダイヤ改正からされました。ところが、普通労働時間の短縮がされたら要員がふえますが、JRはふえないのです。例えばこれはJRの東京の地域本社の場合ですけれども、本線関係の動力車の乗務員が予備を含めて三千五百五人だった。去年の三月から特別休日五日ふえたわけなんですけれども、そうすると一万五千二百七十五日、その分ふえることになりました。そうするとその分の労働者を雇わなければならぬわけでありまして、普通で計算するとやはり六十四、五人は雇わなければならない。新たに雇用しなければならぬ。ところが、そうでなくて一人しかふえていないのです。なぜそういうことになるかというと、待機時間

とか準備時間とか整理時間とか折り返し時間というのがどんどん削られちゃう。それで、そういう結果として、例えば準備時間は三十分だったのが二十八分になるとか、整理時間二十五分から二十一分になるとか、あるいはこれまで折り返し地点では、三時間以上乗務した場合に六十分くらいは折り返し時間が認められていたのですが、今度は、今では必要な時間だけだということ、多くの事例でいうとせいぜい二十分間くらいしか認められない、こういう話なんです。そういう時間をどんどん差っ引いちゃうから実際には、時間が実施されたというのですけれども、拘束時間がむしろ延びちゃう、あるいは変形労働時間制の導入などによって保線の職場なんかでは極端に深夜労働がふえたり、あるいは機械関係などでは月十日間も泊まり込み勤務になったり、二日分の仕事を一晩にやるために非常に疲労が蓄積される、こういう話が保線の職場の実態だそうなんです。それで駅や乗務員の職場では仮眠時間が減らされる。四時間程度しかとれない。結果として非常に睡眠不足が蔓延している、こういう実態も伝えられているわけなんです。

最近非常に事故がふえています。この間も水戸駅の構内で事故がありましたね。特に下請関係の事故が非常に多くなっています。今JRは下請にほとんど仕事をまわしているのですが、その下請では、JRでさえ今言ったような状況ですから、下請になると三日も四日も連続して夜勤をするというような勤務がざらなんだそうなんです。ですから疲弊が蓄積しているだろう。そういうことが今JRの下請の職場で非常に人身事故がふえているということの原因の一つになっているんじゃないか。

したがってJRに対して、それこそ日本を代表する職場なんですから、そしてそのJRの労働条件というのがその下請の労働者にずっと広がっていくような職場なんですから、そういう意味では運輸省として、JRが時間短縮の結果、時間短縮だといながら拘束時間がふえる、時間短縮を

施したからといって変形労働時間制を導入することによって疲労が蓄積したり、御飯を食べる時間がない、寝る時間がない、トイレに行く時間がない。貨物列車なんかは大臣、運転席の中で大便をし小便をしているというのですよ。三時間ぐらいずっととまらないから、運転席の中でやっていると、そんなのがまかり通っている、私はこれではいけないんじゃないかというふうに思っています。ぜひそういう立場でJRに対して、日本を代表する企業としての指導をお願いしたいと思うので、すけれども、いかがでしょうか。これは局長から結構です。

○桑野政府委員 ただいまお話しした労働時間の問題あるいは拘束時間の問題、これは基本的には労働時間という御相談の上お決めいただくべき性格のものであろうというふうに考えておるわけでございます。労働条件の改善につきましては、今お話しのような拘束時間を短縮するあるいは休日を増加させる、いろいろなやり方があるわけでありまして、そういった点を含めて労働時間と誠意を持ってお話をさせていただきたいと考えるわけであります。

ただ、今回の例えば乗務員の勤務制度の改正につきましても、先生御案内のとおり実際の乗務時間、労働時間あるいは拘束時間、それぞれ若干短縮をされておるといふことで、ある程度の改善は見られているというふうに私もは考えておりますけれども、今後ともさらに労働条件が改善されるように、労使で誠意を持って話し合うことを強く期待しております。

それから、今若干例に挙げられました保線の問題あるいは長距離の運転の問題、確かにそういう問題があることは承知をいたしております。ただ、やはり鉄道事業というのは、旅客あるいは荷主の要望にこたえて、安全かつ良質な鉄道サービスを提供するといふ重要な側面があるわけでございますので、ある程度は、その結果として深夜時間帯において保線をしなければならぬ、あるいは数時間にわたって運転席を離れないという

ような状況にあることは確かにやむを得ないものだというふうに考えますけれども、やはりそういうような特殊な職場であるという点を労使双方で十分認識をして、その上で話し合いをしていくという、それが必要であるというふうに考えておりますので、そういう趣旨で各事業者に対して指導していききたいと考えております。

○常松委員 そういう局長のおっしゃりたいことがわからないわけじゃないのですが、私が申し上げたいのは、JRの労働条件というのは、その影響するところが非常に大きい。したがって、JRが本当に日本を代表する企業になるためには、やはりJRで働く人たちの労働条件が現実的に日に日に改善されて、それが全体に及んでいかなければ、全体のゆとり、豊かさになりません。ですから、そういうJRに対する自覚を促してもらいたいということがなんですが、その点に絞って、局長、いかがでしょうか。

○桑野政府委員 JRの労働条件自体がいろいろ影響するところが大きいということは私も十分認識しておりますので、そういう点も含んで対処してまいりたいと思っております。

○常松委員 次に、NOxの規制のことについて御質問いたします。

環境庁にきていただいているはずであります。が、今回のNOxの規制について、当初はトラックとバスに関する規制というふうに報道されておりました。現在でもほとんどの国民がそういうふうにご考えているのじゃないでしょうか。ところが、ナンパーによる登録区分によって規制するという方式をとったために、多くの個人ユーザーのレクリエーション用、いわゆるRVや個人企業の配達用の自動車なども含まれることになっていくわけがあります。

問題なのは、このNOx規制法が施行されることにより、個人ユーザーは数十万円にも上る巨額な負担をしなければならないことが明らかになっていることである。この施行に伴う猶予期間では、法人ユーザーには償却が終了している期間で

あるために打撃は少ないかもしれませんが、個人ユーザーにとっては、中古車価格が下落するなどということによって資産価値が非常に大きく減つていくということがあります。既に中古車価格は下落の一途をたどりつつあります。しかも規制対象車種の車両の下取りを拒否されるような事態も生じているやに聞いています。

個人ユーザーは、その強制代替時に、新車の車両価格以外にも下取り価格下落に伴う数十万円の負担をしなければならないことになるわけでありまして、規制対象地域に住む特定の車種の個人ユーザーに負わせる負担としては余りにも著し過ぎて、公平さを欠くことになるんじゃないかと私は思うのです。この施行に当たって、こうした個人ユーザーの使っている車については規制の対象から外していく、そういう特例措置について全く検討する余地がないのかどうか。私は、これはやはり検討すべきだろうと思うので、すけれども、いかがでしょうか。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

御指摘ございましたように、大都市における大気汚染の改善を図るために、自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法、これを昨年御制定いただきましたが、対策を進めているところでございます。この法律におきまして、貨物車などの特定の自動車につきまして、車両総重量の区分ごとに特定自動車排出基準を定め、より低公害の車種への代替を求める、いわゆる車種規制を実施することとしております。

御指摘ございましたいわゆるRVにつきましても、ナンパーがいろいろございしますが、ナンパーあるいは四ナンバーのものにつきましては、道路運送車両法上一般の貨物車と同様の取り扱いがされておまして、排出ガス規制の面でも貨物車の基準が適用されておる、こういう実情にかんがみまして、環境対策の観点から、これらの車も含めて規制対象としているものでございます。なお、負担の点についての御指摘ございました

けれども、現に保有されている車につきましては、平均的な使用年数等を考慮しまして、規制の適用につきまして一定の猶予期間を設けておるところでございますが、いずれにしましても、大気汚染対策の見地から、ユーザーの方にもある程度の御負担をお願いしたいということで考えております。

○常松委員 あなた、全然答弁になっていないです。個人ユーザーの方々のRVが公害発生源になつていと言いますけれども、あの車をレクリエーションなんかには使うのは本当に多くてせいぜい週一回ぐらい、月に一回とか二回というのが実情なんです。その車を営業用の車と同じように対象にしていくというのは措置として冷た過ぎるのです。私はそう思いますよ。

今度は運輸省にお尋ねいたしますけれども、現在自動車パーツの市場では、排気ガスに含まれる有害物質を軽減する公害低減装置が販売されているわけですが、こういったパーツの中には、工場のボイラーなど固定発生源に装着され、実際に大気汚染防止法が定めている有害物質の排出基準値をクリアするなど、その効力が公的に認められているものがあるわけがあります。このようなパーツを規制対象車に取りつけてNOxが基準値より下がった場合、運輸省は適合車として認める用意があるかどうかということなんです。

また、これらのパーツを装着した後のNOxの計測は、現行制度ではいわゆるガス検を受けることになるわけですが、この検査をする運輸省の認定の公的機関は日本に三カ所、例えば私の選挙区の昭島の日本輸送技術協会などしかないわけでありまして、しかも非常に高価な検査料、一回の計測で三十万円ぐらいかかると言われていますが、そんな検査料が必要であります。このように、積極的に環境保護に努めながら、今持っている車を大切に使うためには、ユーザーの方々は大変な経済的負担をしい込むことになるわけでありまして、このような実態に対して運輸省は、ガス検にかわる安価で便利な新検査制度を導入した

り、あるいは商用車登録から乗用車登録への用途変更を認めるなどとして、何らかの救済システムづくりをしてもいいか。

そして、この個人ユーザーの方々から署名が多分運輸省に出ているはずですが、まあいろいろ多くの方々が、今でも署名運動を十二月に向かつて行われているようなのですが、運輸省が車検で一回認めて、そしてユーザーが車を買った、買つてその車を使っていたら、今度は政府の措置によってその車を使つてはいけな、使つてはいけな、どこか、実際には、普通の車でいけば下取りのときに一定程度の下取り価格がとれる、ところがそれが全くゼロになつてしまふ。これはちよつとひど過ぎる。この個人ユーザーの車が公害発生源になつていといつたつて、先ほど言つたようにそれは本当にわずかなことですよ。したがつて、私はこれについてはやはり何らかの特例を講ずるべきではないかというふうに思うのですけれども、検討する余地が全くないのでしょうか。何か検討する余地はありませんか。

○堀込政府委員 お答えいたします。適用除外については本来環境庁さんの方から答えてもらうのが適切かとも思いますけれども、ただいま先生御指摘のようないろいろな問題が出てきていることは私もよく承知しております。それで最初の、装置をくつつけることにつきましてはいろいろな方が今案をなされておられますが、私もより適切な、そしてまた耐久性を持つ装置があれば、そういうものをつけたことによつて基準値をクリアすれば当然適用除外といえますか、基準適合車として認めていくという方法を今検討しております。

それから、先ほど御指摘のございました個人ユーザーに対する救済措置でございます。これも一例でございますけれども、取得税の中で、現在使っている車を廃車して一定の条件のもとで買いかえた場合には、取得税の軽減率というものを平成五年から十二年まで、一応税制当局にお願ひしてそういう措置を講ずることとしております。

○常松委員 きょうはもう時間がなくなりましたからこの程度でやめますけれども、この問題は、しかし私は、NOx規制は基本的にはやらなければいけない、もつと厳しくやらなければいけないとさえ思っているのです。思っているのですけれども、その結果として泣く人がいる、しかも非常に不公平な形で泣かされる人がいるということについては、やはり行政は何らかの救済措置を検討すべきだ、このように思いますので、ユーザーの方々の意見も聞いて、今後さらに十分な検討を進めていただきたいということをお願いいたします。質問を終わります。

○森田委員長 緒方克陽君。

○緒方委員 一九八八年に港労働法が改正をされました。そのときも十分議論があつたわけでありまして、その改正後五年がたつたわけでありまして、そのときの国会審議なりあるいは附帯決議なりのいろいろされているわけでありまして、けれども、そのことが現実には非常に守られていない、非常に問題があるということが明らかになつてまいりました。

先日私も、横浜の寿町にも出かけまして、あるいは現地の職安の人々などともいろいろ話をしたわけでありまして、法律の仕組みはあるけれども、現実にはしり抜けになつていまして、いろいろな問題が数多くあるということが明らかになつてまいりましたので、その点について質問をしたいと思います。

まず第一に、運輸省にお尋ねいたしますが、港労働法は、港運送作業の基本は企業常用労働者とセンター労働で賄うということが原則になつていましてあります。したがつて、両方の労働者が確保されなければならないことになつておりますし、しかも港運送事業は免許制でありまして、その基準に常用労働者数以上の確保を要件としていましてあります。免許基準を各事業者は満たしているのかどうか、運輸省として必要労働者数の確保の状況の把握、並びに免許基準割れの企業の実態があるというふう聞いております

が、その状況についてまずお尋ねいたします。

○浅見政府委員 お答えをいたします。ただいま緒方先生御指摘のように、港運送事業法におきましては、免許基準として一定の労働者を確保することということが条件になつておりますが、その労働者数の充足の状況につきまして、従来から事業監査を通じてその把握に努めているところでございます。監査の結果、免許基準を割つている事業者が判明した場合には、警告を発しましてその改善措置を講ずるよう指導してきております。

ちなみに、平成二年度から四年度の最近三年間に、これは本省が実施した監査の結果によりますと、監査を行った事業者が八十社ございまして、このうち六社が労働者数に係る免許基準を割つておりました。このため、これらの事業者に対しましては警告を発して改善措置を指導いたしました。このうち二社につきましては既に是正措置が講じられてきております。また、一社につきましては既に改善計画が提出されていまして、今後一層適切な指導を行つていきたいというふうな考えでおります。

○緒方委員 その三年間で本省の事業監査をされた事業所数と全体の数、事業所が幾らあるのか、そして監査をされた数が幾らあるのかということについてお尋ねいたします。

○浅見政府委員 本省が直接所管をしておりますのは、いわゆる港運送事業のうちの一環無限定と言われているものでございまして、これは会社数の数というより、港運送事業というものは港ごとに免許を出しているものから、その港ごとの事業所といひましようか、そういうものをカウントいたしますと約三百社でございます。そのうち、この三年間に監査に入つたものが八十社でございます。

○緒方委員 そういたしますと、一年平均は三十社を切るわけですね。これでいきますと事業監査

は全社回るのは十何年かかかるということになるわけですが、第百十二回の国会でこの港労働法が通るときに附帯決議がされておられ、「本法の実効を確保するため、違法雇用の取締りの強化その他必要な定員の確保を含む行政体制の充実強化に努めること」となっているわけでありまして、また、事業主が企業常用及びセンタリー常用以外の労働者を雇用しないように指導を行うということになっておりますが、たつた十何年に一遍しか事業監査をやれないというのは一体何ですか。

○浅見政府委員 先生おっしゃいましたように、もともと数多くの事業所に監査に入るといことがもちろん望ましいわけでありすけれども、我々としてもそれなりに本省、地方を通じて努力をしているつもりでございまして、いろいろな制約もございまして、これを一挙にたくさんにふやしていくわけにもなかなか事実としてできないということもございしますが、なお一層努力をしてまいりたいと思っております。

○緒方委員 いろいろな制約とは何ですか。

○浅見政府委員 主として人的な問題でございまして、定員と申しましょうか。

○緒方委員 それで、人が足りないということ、実際に法律違反の状況がずっと続いているにもかかわらず一部しか発見ができないというのは、結局運輸省の人的要因、財政的な問題ということのようでありまして、そうすると、国会決議でちゃんとした体制もやるといことになつていっているわけでありまして、それが実行されていないということとは、国会の附帯決議が守られていないということになるわけでありまして、このことについては大変問題があるというふうに私は思いますし、さらに強化をする具体的な方法についてどうかしなければいけないと思うのです。その点についてはどうでしょうか。

○浅見政府委員 今申し上げましたように、今後、なお監査が充実できるように努力をしていきたいと思っております。

○緒方委員 一般的なことで好めですから。どうですか、これは大臣には質問通告はしておりますが、そういう回答をいただいてもちつとも改善されませんか、具体的に監査の数をみると、例えば今まで年三十件であったのを四十にするとか、五十とは言えないけれども、少なくとも何割かはふやすというふうな、こんな話もけちな話で、本当は全社やるべきと思うのですが、一歩でも前進するためにはということ、もう少し具体的な答弁を願いたいと思ひます。

○浅見政府委員 現在の一般的な国家の財政状況のもとで、定員をたくさんふやすというのはなかなか難しいかなというふうな考えておりますが、もちろんその面の努力もしなければならぬことはわかっておりますけれども、さらに監査のやり方等も工夫をいたしまして、限られた定員の範囲内で一層効率的な監査が実施できるような方法を考えてみたいと思っております。

○緒方委員 この問題だけやっても時間が足りなくなりますから、具体的な効率率の上昇の監査をして、そしてこの港労働法の趣旨が生かされるような、あるいは基準を満たすような仕事ができるように、それは後ほどまた話したいと思ひます。きょうはそのことでやっても時間がありませんか、そういう工夫をするということについては後ほどまた話し合いをさせていただきたいと思ひます、中身については工夫をされるということですから。

二つ目に、センタリー雇用の労働者の確保の問題であります。東京など六港では、港運送事業が本船のスケジュールによって作業の流動性が生じるということで、港労働安定協会を設立して、センタリー常用労働者というところでプールされていくわけでありまして、労働者の派遣をするということになっております。いろいろな審議会の資料とか役所からもった資料でも、労働省の資料でも、企業外労働者に対する求人数の二五%しか、それぞれのセンタリーによって多少の上下の差はありますが、充足をされてい

というところでありまして、センタリー常用の絶対数が不足しているということでありまして、このことは、港運送事業の発展等、荷主、ユーザーのニーズにこたえた安定的、効率的な港運送を妨げることになると思ひます。そこで、センタリー労働者の確保のためにどのような施策を講じようとしていくのか、お尋ねをいたします。

○井原説明員 本日は、本来ならば政府委員が答弁に対応すべきところでございしますが、都合により、私の方から答弁させていただきます。

港労働法における企業常用以外の労働力需要につきましては、まずはセンタリー常用労働者の派遣により対応することを原則としております。港労働法の趣旨から、センタリーの機能の充実は重要な問題であると考えております。しかしながら、最近のセンタリーの運営の実情を見ますと、港労働者の減少などに起因しまして、センタリーへの派遣申込数、センタリー労働者の就労日数とも大幅に減少している状況にございします。このため、センタリー労働者の就労日数の増加を図ることが当面の最大の課題でございまして、昨年の十一月以来、センタリーの活用促進について行政としても事業主に要請するなど、あるいはセンタリーに対し派遣先の積極的な開拓などを求めているところでございします。

御指摘のセンタリー常用労働者の確保につきましては、センタリー運営上の課題とは考えておりますが、当面は、各港の事情を考慮しながら、センタリー労働者の就労日数の増加に努めてまいりたいというふうに考えております。

○緒方委員 今の答弁では、結局センタリー労働者の日数をふやすということでありまして、このようになっている原因は、企業の常用労働者とセンタリー労働者があって、そしてその他直接雇用というところでやられているわけですが、その他の直接雇用がふえているために、結局センタリーの雇用日数が減っている、そういうことになっていくのじゃないですか。

○井原説明員 御指摘のとおり、企業常用以外で

日雇いを雇うときには、まずセンタリー、その後安定所、それでだめならば直接雇用という仕組みがあるわけにございしますけれども、直接雇用の比率が非常に多いという状況にありまして、センタリーの部分が二五%程度という状況にあるわけにございします。

○緒方委員 少し質問を進めていきたいと思います。港労働法の趣旨は、企業外の労働者を雇用する場合に、まずセンタリーに対して派遣申し込みを行い、センタリー常用の派遣でなお労働者の不足が生じた場合には、第二の手段として、職安の紹介による日雇いの労働者を雇用し、それでもなお不足する場合には直接雇用が許される、そういう仕組みになっているわけでありすけれども、現実には、センタリーへの派遣申込数とは関係なく直接雇用が行われているということでありまして、私は先日にも現地に行つたというふうな言つたのですけれども、横浜の県の労働部や職安が把握している数をはるかに上回っているということになっていくわけでありまして、このことについての認識はどうでしょうか。

○井原説明員 港労働法十条のただし書きにつきましては、日雇いの労働者の雇入れにつきまして、御指摘のとおり、まずセンタリーが派遣し、その後安定所が紹介し、それでできなかった場合は直接雇用を行うという原則になってございまして、先ほど御答弁させていただきまして、この直接雇用の部分が例外という措置であるにもかかわらず非常に多いということにつきましては、港労働法の趣旨に反するものとして問題があるというふうに考えております。

その日雇いの労働者の就労状況につきましては、事業主から定期的に報告を求めているところでございまして、私どもはそれを承知しているわけにございしますが、いずれにいたしましても、直接雇用が非常に多いという状況は問題があるわけにございまして、今後とも事業主を初めとする関係者に対する指導などを強化いたしまして、直接雇用の日雇いの使用の抑制、港運における雇用秩序の維持を図ってまいりたいと思っております。

○緒方委員 そうい直接雇用が増大しているという背景には、港運送事業者が大手荷主やユーザのダンピングの強要によって、事業者みずからが運送コストを抑制するために、人件費のコストの安い労働者を労働市場から集めてこようとするところがあるわけでありまして、結局これが港運労働法第十条のたし書きの悪用ということになって直接雇用に結びついているということになってるわけですね。私に言わせれば、このたし書きの悪用が横行している、そういうふうになっているのじゃないかという気がしてしょうがないわけでありまして、こういうたし書きを削除することによって港運労働の秩序が維持できるのじゃないかと思うのですが、その辺どうでしょうか。

○井原説明員 港運労働法第十条一項たし書きの削除につきましては、雇入れの自由に関する憲法上の問題が存在いたしますとともに、公共職業安定所に求人申し込みして労働者がいない場合のぎりぎりの救済策として制度の中に設けざるを得なかったというものでございますので、この削除につきましては困難であるというふうに考えております。

○緒方委員 雇入れの自由ということでぎりぎりの救済策だというふうに言われたのですが、実際にはそのぎりぎりの救済策が横行して、そして港運労働法の趣旨そのものが今実体がなくなっているということになれば、法律そのものが形骸化しているということになってるわけでありまして、そこが問題だというふうに言っているわけでありまして、ぎりぎりの救済策が横行している、これは非常に問題じゃないか。

その意味で、今指導を強化するというような一般的な話ではありますが、そういうことでは納得できないわけでありまして、一体どのような形でされるのかということが一つの大きな問題であるというのと同時に、中央職業安定審議会の部会では既に労働組合と海運事業者との間で港運労働法第十条のたし書きの削除については、これをしなければ実際に、さっきも言いましたようにたし書き

の部分、最低ぎりぎりの救済措置の部分があると拡大しているということについては問題だということ、労働者が一致いたしましてこの点について早期に決着をつけるべきであるということ、労働者が言っているわけでありまして、その辺については、それは憲法上の問題とか言われるけれども、実際にそういう労働者の一致ができていないことになれば、政府としても当然考えなければいけないのではないかとこのように思うのですが、どうですか。

○井原説明員 御指摘のとおり、現在中央職業安定審議会港運労働部会におきまして、港運労働法施行三年経過後の見直しのために、十条一項たし書きの問題も含む諸問題につきまして検討をお願いしているところでございます。

確かにこの部会におきましては、御指摘のとおり十条一項たし書きの問題につきまして規定を削除すべきであるという意見が労使双方から出されているところではございますが、現在こういう意見も踏まえて、さらに具体的な施策を部会の方で検討していただいているところでございまして、今後この検討内容を踏まえて対処したいと考えております。

○緒方委員 部会で具体的な対処も出るのでしょけれども、法律の枠組みの問題として議論しているのです。港運労働法というのは港運における労働者の雇用安定と、それから円滑な港運の荷役作業その他ができるということで仕組まれているわけでありまして、その十条たし書きが結局横行して、体系が、何通も言いますけれどもそういう状態になっていくということでありまして、そこは指導だけということじゃなくて、具体的にどういう指導をするのか、そのことを明らかにしてもらいたいと思います。

○井原説明員 そのあたりの具体的なやり方も含めまして、ただいま部会の方で御議論していただいておりますので、私どもとしてはその検討内容を踏まえて対処したいと思っております。

○緒方委員 いや、私がお尋ねしたのは、それは部会に一定の検討をされていくでしょうね。でしようけれども、労働省としても法律を提案し、そして今まで審議してきた経過の中で、港運労働法という法律はちゃんとあるわけですが、それがたし書きによってその本質的な部分が形骸化をされているという中で、労働省としてどういう具体的な手だてをされようとしているのかということについてお尋ねしているわけですか。

○井原説明員 再三御指摘いただいておりますように、直接雇用が多いという状況が非常に問題であるわけでありまして、私どももいたしましてはその点について、先ほどぎりぎりとして申しましたけれども、これが最後の手段であるという法の趣旨を事業主に徹底いたしまして、きちんと手続が踏まれ、直接雇用が抑制されるように、減っていくようにしていきたいと思っております。

○緒方委員 どういう手段でそのことを実行されるのですか。

○井原説明員 事業主が雇用する問題、それについて行政として指導していくということでございまして、事業主に対する指導を強化する、その方法によって行っていくと思います。

○緒方委員 だから、私が聞いているのは、その業界団体の集まりでやるとか、あるいは業界に対して指導文書を出すとか、いろいろな方法があると思うのですが、今やとりしてもわかりませんように、最後のぎりぎりの手段であるたし書きが今そういう悪用をされていることになれば、もつと具体的な手だてを、具体的にどういう方法でやるのか、今までの一般的な指導ではできないということですから、そこをお尋ねしているわけですか。

○井原説明員 今御指摘がありましたように、昨年以来事業主団体の集まりを通じて法律の趣旨を徹底するなどの活動もしておりますし、また現場、第一線としましては事業所を訪問して事業主に趣旨を徹底するという行政を行っておりますし、こういういった取り組みを強化してまいりたいと思っております。

○緒方委員 これまた時間がありませんであれですが、具体的な中身はどういうふうにするかということについては後ほどお聞きしたいと思っております。

それで、運輸省にお尋ねいたしますが、この日雇いの直接雇用は、さっきやりとりしましたように港運労働法第十条のたし書きによって抜け道があると同時に、直接雇用が多く認められるわけでありまして、関連職種の問題ですけれども、関連職種が港運送事業法で他職種とは異なりまして届け出制になっているわけでありまして、これにも原因があるのじゃないかというふうに思います。しかも、ここに暴力団が介在している要因があるわけでありまして、運輸省としてはこの問題についても事業法によって免許制ということにしなければ、我々は一般的には規制緩和と言っているのですが、実態的には暴力団が介在し、そしていろいろな問題がたふさく起きているという現状の中では、このことについては真剣に考えてみる面があるのじゃないかというふうに思います。運輸省のお答えをいただきたいと思っております。

○浅見政府委員 港運送関連事業と申しますのは、先生御承知のように港運送事業に密接に結びついて営まれている事業ではございますけれども、これはあくまでも港運送事業を円滑に行うために必要とされるものというところでございまして、港運送事業そのものとは違うということもございまして、この規制のあり方について港運送事業と同等には論じられないというふうに考えております。現行の届け出制を免許制に強化することにつきましては慎重でなければならぬというふうに考えております。

○緒方委員 そうい御答弁ですが、実際にはさっき言ったように暴力団の介在とかあるいはいろいろな問題が起きていくという現状の中で、それでは一体どういう対策をされようとしておりますか。

○浅見政府委員 運輸省といたしまして、具体的な事例として暴力団がこの関連事業に参入してい

るといふような事実は把握してはいないわけでございますが、この事業の届け出に当たりまして暴行団が参入してきているかどうかというのを運輸省として判断するというのはなかなか困難な面があるわけでございます。したがって、必要があればまた関係機関とも協議をしていきたいというふうな考えでおります。

○緒方委員 その問題については、これからほかの事例でもまた具体的に提起をしますので、その際、運輸省の方にもまたただしていききたいというふうに思います。

そこで、職安の現場パトロールとかあるのは検査の問題についてお尋ねしたいのですが、どうも現在は直接雇用や手配師を介した違法な雇用とか、あるいは外国人労働者の港での就労も非常に多いというふうに思われるわけでありまして、先ほども言いましたように、私、横浜の寿町に行きまして、職安の人にもいろいろお話を聞きました。実際に職安の方が大変御苦労されておられることについては現場を見て思ったのであります。だからといって今日の法体系がしり抜けになつていくということも認めるわけにはいかないという意味で、もっと法律の定めるところによつていろいろなことをやっていかなければいけないというふうな思ふわけでありまして。

その話によると、週三回パトロールを行い、一回のパトロールで四回程度調査をして、三年余の期間に違反件数は一件しかなかった、しかもこれは全港が問題を抱持されたということでありまして、現実にはパトロールの効果は全く見られていないというのが現状ではないかと思ひます。また、横浜のセンターの労働者が就労先で職安に通報して係官に調査してもらつたけれども、外国人かどうか判明できなかったということでありまして、私どもの先日の調査で職安に事情を聞いたのであります。立入検査証がないために、作業を止めて調査することはできない、外国人の就労が確認できないということ、要するに法改正で検査証が発行できなくなつたから、自分たちは現場を

見て回つて、船の上でも、ハッチの上ですか、上から見るだけだといふような答弁でありまして、そんなことじゃなんじゃなにかといふふうに話したのですけれども、この件についてお尋ねをいたします。

○井原説明員 新しい港労働法が制定されましたときに、従来の港労働法の立入検査に関する規定が削除されたところではございませんけれども、職業安定法その他に基づきます立入検査の権限は職安の職員は持つておるわけでございまして、これの実施により、港内における雇用秩序の維持を図ることは十分可能であり、また、現にそれで実施しておるところでございます。

先生の方から、現在一部の現場でこの点が徹底されてないという御指摘がございましたので、今後、そのようなことがないように一線機関の指導を徹底してまいりたいと思ひます。

○緒方委員 今答えがあつたのですけれども、現場では、いろいろ問ひ詰めると、いや六年前のこの新港法でなくなりましたといふことでした。ところが、それは認識の違ひでした、その枠組みは、枠組みといふか、新港法ではなくなつたけれども、職安法の中にあるんだといふことが結局徹底してないのです。我々が行ったときに、ですから、国会でそういう答弁をされたとしても、それが果たして下部まで行くかどうかはわからないわけでありまして、実際には横浜みたいな大きな港の、そして問題のあるところの職安のいろいろな人たちの責任者がそういう対応では、行政としてちよつと問題じゃないかといふふうに思ひます。

それで、この点については、そういうきちんとした法律の仕組みを理解してないところもあるといふことで、通達をきちつと出して、さらに、さつき出しましたようないわゆる十条ただし書きによる直接雇用が横行している問題も含めて、ちゃんとやりなさいといふような明確な通達を出すべきだといふふうに思ふのですが、その辺はどうですか。

○井原説明員 必要があれば立入検査を行うといふことにつきましては、新港労働法ができましたときに既に通達で流しております。したがって、それが徹底してない部分があるという御指摘でございますので、再度その点について会議その他使ひまして注意を喚起する、さらに一線機関の指導を徹底していきたいというふうに考えております。

○緒方委員 私が質問したのは、十条ただし書きなどで法の体系からはみ出る形がほとんど横行している、そういう問題も含めて、あなたがそういうことであれば横浜のその担当者がそういうことを言うはずはないわけでありまして、会議その他でいふことではこれは納得できませんので、ちゃんとした形でのものをやらないと私は保障できないといふふうに思ひますから、その辺ももう少し具体的に回答してください。

○井原説明員 先生御指摘の点も踏まえまして、第一線機関に対する指導の徹底の方法を考えてまいりたいと思ひます。

○緒方委員 それではそういう方向で、中身については、指導の方法は通達なども含めていただくといいことで、それを確認しておきたいと思ひます。

それから次の質問は、立入調査の問題などでありましたが、もうダブリましたのでちよつと省略いたします。もう一つあります、新港法の国会審議では、当時の労働省は、今後一段と立入調査を強化して違反をなくするといふことで国会で答弁も行ってありますし、また必要な場合には警察など関係行政機関とも協議をして、合同立入調査を行うといふことも答弁をしております。そういうことでありまして、合同立入調査を具体的にやってきたかどうかといふことが一つ、これは労働省が要請したかどうかといふことが一つ、もう一つは、直接雇用を全面的に禁止することは、憲法上保障された雇入れの自由といふことでさつきいろいろ答弁があつたわけでありまして、実際には直接雇用が横行しているとい

う中で、雇入れの自由だ自由だといふことを言つておけば、結局そのことによつて新港法がかつ抜けになるということでありまして、港労働法が憲法の中で制定されるということになれば、その十条一項ただし書きを含めて法秩序とはこれは矛盾しないといふふうになると思ふのですが、その辺どうですか。二点です。

○井原説明員 まず第一点の、関係行政機関との連携につきましては、職業安定機関といつたしましては、労働基準監督機関あるいは地方運輸局とも合同してパトロールを実施してきております。

それから第二点の憲法上の議論でございますが、これにつきましては、十条一項ただし書きといふものが、先ほど申しましたようにセンターが派遣する労働者、その後を公共職業安定所が紹介する労働者、それが充足できないという場合に、認められるぎりぎりの救済策として直接雇用が認められておるといふ法体系でございますので、仮にこのような直接雇用を法律上一切認めない、排除するといふことになりまして、やはり憲法上の問題がないとは言えないといふふうに考えております。

○緒方委員 そんな言い方をしているけれども、実際には直接雇用が横行して、そして港労働法が形骸化している、片つ方では雇入れの自由があるからといふことで、実際にはそこに物すごい乖離と矛盾があるわけですね。そこをやはり何とかするといふことになれば、先ほど中央職業安定審議会の部会の話も出ましたけれども、そこを解決しなければ、法律があつて中身がないといふことになり、せつかく法律の趣旨が生かされないといふことになるわけでありまして、その点については、先ほどの質問にまた戻るような感じになります。具体的な解決策に向けて労働省としても検討してもらつて、またその部会の検討も含めてより前進するようなことを、そして指導強化、それを強く期待をしておきたいと思ひます。

そこで、警察庁お見えだと思ひますので、警察庁にお尋ねいたしますけれども、このような問題

に二カ月以内、市町村にあっては一カ月以内とされているところがございます。

この請求の期間あるいは署名収集の期間あるいは署名収集の数等につきましては、地方制度調査会におきまして今後検討すべきであるということについての答申もございまして、御指摘の点につきまして、必要署名数の要件の問題とあわせて、直接請求制度全体の見直しの中で今後の検討課題としていきたいと考えているところでございます。

○緒方委員 全体の見直しということでありまして、関連してもう一つの署名を通じて問題意識を持ったのは、片一方の地方自治法の七十四条では五十分の一ということになっておりますし、それから七十六条の解散では三分の一ということになっております。ところで、地方自治法の施行令では、これが「条例の制定及び監査の請求」というもののところで取り扱われておりまして、県にあっては二カ月、そして市町村にあっては一カ月ということになっておりまして、直接請求についてはこれを準用するというような地方自治法の施行令になっているわけでありまして、片一方では五十分の一、片一方では三分の一ということ、例えれば同じ市でありまして、五十分の一の署名をいただく努力と三分の一をとらなければいけないというのはもう大変な運動量の差があるわけがあります。

これはお聞きをしますと、何かアメリカあたりの例がそうだったからみたいな話もあるようでありまして、一体何が根拠かということについては定かではないようではありますが、条例制定などは五十分の一、解散などは、リコールについては三分の一というのは、運動期間が同じというのはいかにもこれは問題があるというふうに思います。その辺どうでしょうか。

○中川説明員 お答えをいたします。確かに署名収集期間につきましては、署名収集の数との関連が当然あるわけございまして、現在の制度では、リコールについては三分の一、イ

ニシアチブについては五十分の一、こう定めているわけございまして、これら全体的にこの数なりあるいは期間につきましては、地方制度調査会の答申もございまして、今後総合的、全体的に研究、検討をしてみたいと考えております。

○緒方委員 それでは、今の運動期間の日の数の問題と、それから実際にやはり制度があつて、さっき言いました署名用紙の大変な捺印をしなければいけないというような問題は、これは苦勞してみんながせつかくの制度だということをやっているわけでありまして、やはり苦勞しているわけですが、せつかく制度があるとすれば、それが生かされていくようにするのがまた法律の目的じゃないかという意味で、前段の簡素化も含めてぜひ前向きに早急に検討されるように要望しておきたいというふうに思います。

建設省いらつしやいますね。自治省は結構です。それで、建設省に一点お尋ねをいたします。これも私、昨年の十二月八日に当委員会が質問をいたしました。その趣旨は、身体障害者の人が高速道路を利用する場合に、今一定の条件の人にだけは割引制度が設けられているわけでありまして、これをさらに拡大すべきだということで、内部障害者など肢体不自由者以外の身体障害者がみずから運転する場合とか、単独で移動が困難であること、自動車に頼らなければ移動が困難であること及び長時間乗車等による苦痛や疲勞が著しいことなどで、介護者の運転で有料道路を通行することが特に必要というふうに認められた場合については、重度の身体障害者または重度の精神薄弱者などについて、その介護者が運転することにについては範囲を広げてもらいたいということで質問をしております。

これはさきの答弁でも、昨年の六月の道路審議会の中間答申で出ていたということでありまして、もう十カ月たつております。ということでありまして、これまで障害者の人たちにとっては待望久しいものでありますので、検討状況についてお尋ねをいたします。

○佐藤説明員 お答えいたします。

ただいま先生おっしゃられたように、現行の有料道路の身体障害者割引制度といえますのは、肢体不自由者の方々がみずから運転するといった場合について昭和五十四年度から実施されておるところでございます。

この割引措置の適用範囲を、内部障害者等みずから運転する場合と、それから重度の身体障害者、精神薄弱者等につきましても障害者施策の全般の中で検討すべき問題であると考えられますが、今お話しのように、道路審議会から具体的な適用要件も含め検討する必要があるという旨答申をいただいております。また、百二十三国会におきましても、その趣旨の請願を採択されておりました。これを踏まえて対応する必要があるということでも考えまして、検討しているところでございます。

その場合に、有料道路の場合には、前回のときにも申し上げたわけでございますが、料金収入によりまして道路建設等に要する費用を償っていくというものであるもので、料金の割引というものが他の利用者の負担になるといったこと、それから鉄道等と異なりまして、一人一人の個人に対する割引ではなくて、一台一台の車を対象とするといったことという特殊性がございまして、これを踏まえまして、他の料金を払います利用者の御理解を得られるような障害者割引制度の対象範囲を設定する必要があるとして、先般の道路審議会の答申を踏まえましていろいろのことを検討しております。

拡大対象とすべき障害者の具体的な範囲とか、それから介護者運転の場合におきます介護者と自動車との要件などの割引対象範囲の限定方法、それから対象自動車の範囲、これは車の種類とか所有者の要件とかいった問題でございまして、そういったものとか、それから障害者本人の確認、特に福祉事務所とか、それから料金所におきますそういった確認とか、対象自動車の確認といったものの利用手続の問題等がございまして、これらを検討しているところでございます。

このうち、特に障害者の範囲でございますが、視覚障害者とか聴覚障害者、それから内部障害者などの身体障害者及び精神薄弱者を対象としまして、拡大対象とすべき障害者の種別及び程度につきまして、J Rなどの例を勘案しながら検討しております。特に、介護者の運転につきましてでございますが、有料道路を通行する場合に、特にそれが必要と認められる重度の障害者の範囲、これにつきまして関係の機関と協議しているところでございます。

それから、介護者運転につきましては、車一台を対象として料金徴収を行うものでございまして、対象となる障害者が一人いればどのような同乗者があつても、また何人の同乗者がおりましても割引対象となるおそれがございまして、そういったことで介護者や自動車の要件など、割引対象の範囲の限定方法につきまして、先ほどの利用手続とあわせて関係機関と協議しつつ検討しているところでございます。そういったことで、これらの検討がまとまり次第、所要の措置を講じて進めていくといった考え方でございます。

○緒方委員 いろいろ検討をされなければならぬ事項があると思うのですが、それぞれ期待も高いわけでありまして、検討を早急に進められて、この実現が図られるように強く希望いたします。時間が参りましたので、私の質問を終わります。

○森田委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後三時三十分休憩

午後二時四十六分開議
○森田委員長 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。山中末治君。
○山中末委員 私は、最近の交通機関のトラブル、事故等についてまず質問を申し上げたいと思います。

在来線や新幹線特急の「こだま」、「ひかり」もさることながら、時速二百七十キロメートルの高

速運転の「のぞみ」がもしも脱線、転覆等の事故を起こした場合、その状態を考えると、航空機事故にも匹敵するような大きなことになると思っています。「のぞみ」が「ひかり」を初め、のぞみ号もそのような事故を起こしていないので、日本の鉄道技術は高く評価されているところでありますが、それはそれとして、最近ののぞみ号のトラブルは余りにも多過ぎるのじゃないかなというふうな心配をいたしております。

運輸省の技術陣におかれましては、鉄道各社におかれましては、安全目標の重点点に新幹線事故を絶対起こしてはならないという強い決意があるのかどうか、これもあわせて、これらのトラブル、事故等から運輸省が得られた教訓とでも申し上げますか、これをまず大臣の方からお聞かせいただきたい、このように思います。

○越智国務大臣 「のぞみ」のトラブルがいろいろ起きております。運輸省のすべての者には、第一に安全、安心、それから快適、こういうことが望まれるわけでありまして、

「のぞみ」につきましては、新しい技術、そうしていろいろ検討をいたしまして大丈夫ということでありましたが、少しトラブルが多い、率直にそういうふうな思っています。このことにつきましては、総点検をいたしまして、ねじの緩みとか、あるいはガラスのひび割れとか、あるいは砂利が飛んだとか、いろいろございしますが、こういうことについてすべての総点検をいたしました。その結果については政府委員から答弁いたしますが、いづれにしても、事故の絶対ないようには、安全であり、乗客に安心してもらう、しかも快適である、こういうことで今進めておる次第であります。

○山中(末)委員 わかりました。

私は、最近起こっています故障、事故等の中で、これは困ったことやなと思うことを一、二申し上げたいと思います。

これは朝日新聞の昨年二月二日付記事に掲載された事故なのですが、JRの神戸駅の構内で快速電車が脱線事故を起こした。これは新聞記

事で読んだだけなのですが、警察の方はローリング現象じゃないかという見方をしているというのが新聞に書かれておりました。それからもう一年以上経過したわけですが、これはローリング現象を調査されて結論が出ているのかどうか、これがまず一つです。

それからもう一つは、ごく最近、これも新聞で拝見したのですが、「のぞみ」同士がトンネル内でのすれ違いで瞬間的に車両、これは動輪だと思えますけれども、これが空転をするというような記事が新聞に載っております。JR西日本の方は、異常な走行ではなく、空転自体は安全性に問題は無いが、今後調査をする、こういう談話が載っていました。

新聞記事からだけでは、この二つの問題につきましては、ただ単にローリング現象が起って前の台車が左の方へ、正規の方へ行って、次の台車、トラックの四輪が今度は右の方のレールへ入っていった。いわゆる私どもが言っている異線進入ですね。これがローリング現象として起こるような状態なら早く手を打たなきゃならぬのじゃないかなと心配しています。後の問題は、これは動輪の空転というのが大した問題じゃないというふうな状況ですけれども、本当にこれは大したことがないのか、ひとつあわせて説明をしていただきたいと思います。

○森野政府委員 まず第一点のJR西日本の神戸駅で発生しました事故でございますが、これはこの一月三十日にJR西日本の神戸駅構内で快速電車が約四十キロでポイントを行行中に前から三両目が脱線をしたというものでございます。現在、JR西日本の方で原因が究明されるまで当該ポイントの使用を停止しておりますが、それとあわせて事故の原因につきまして、鉄道総合技術研究所の方に委託をいたしまして現在調査を進めているという段階でございます。

その原因が明らかになり次第、当然のことでございますけれども、再発防止対策に万全を期するように努めてまいりたいと思っておりますが、た

だいま先生御指摘のローリング現象というもののによるものと推定されるという一部報道はございしたけれども、私どもとしては、今回の脱線の原因としてそのような現象が関係しているということは、少なくとも現時点では承知をいたしておりません。そういう段階でございます。いづれにしましても、速やかに原因を究明いたしまして対策を講じたいというふうに考えております。

それから二点目の「のぞみ」の車輪の空転でございますけれども、これも「のぞみ」同士のすれ違いで車輪の空転が発生したという報道があったことは私ももちろん承知いたしております。西日本に対しては、その事実の確認と、もし発生したとすればその原因、これをあわせて調査するように指示をしておるところでございます。現在のところ運輸大臣の方から会社の方への申告はございません。また、過去の走行試験におきましてもこのような現象が発生していません。詳細につきまして現在さらに調査を進めておる段階でございます。

ただ、例えばスリップなどによって空転が発生するということは当然あり得るわけでございします。その場合は自動的にその空転状態が回避されるように制御されるわけでございまして、もし仮にその制限速度を超えて回転するということが起こりますれば、いわゆるATCが働きましてブレーキが作用いたしますので、そういう意味で安全上の問題は無いというふうに考えておりますけれども、至急調査を進めまして必要な対策がとれるように指導してまいりたいというふうに考えております。

○山中(末)委員 私も調べてみますと、いろいろ装置ができていまして、空転したらもうすぐに電流が下がってというのがあるようですけれども、しかしそれはやはり異常ですね、空転するというのは。だから、新聞で見ただけでございけれども、今後ひとつ注意して見ていただきたい、このように思います。要するに申し上げます。

それと、実は飛行機の問題もきょう申し上げた

いのですが、朝から同僚議員の質問を聞いていますと、大臣を初め皆さんからまだ今調査中だ、こういうことでありましたので差し控えますけれども、こういう事故が起きますと、その担当の方々にぜひとも参考人として来ていただきたい、その方にも質問をしたり、説明をしてもらったりしたいというのが私の気持ちです。

ちよっと委員長にお願いしますが、参考資料の配付をお願いしたいと思います。

○森田委員長 はい、結構です。

○山中(末)委員 私ども社会党としましては、いつも申し上げていますが、車両の安全運行という問題に非常に神経を使っているわけです。今お配り申し上げたのは、御承知のようにのぞみ型三〇〇型が運行を始めて間なしに起こった事故であります。私はこの委員会でも申し上げましたけれども、平成四年の五月六日、十三時十六分に名古屋―三河安城間で起こった事故ですね、ラバーホースが破れてしまったという。そのときにたまたま私はその後編の車両に乗っていました、余りにも長過ぎるので車掌さんに、途中の駅で停車していただきましたから、それで一車両の中で電話回線が八回線だそうですね、ですから何回電話をかけても話中でした、聞いたら、これはこういうときには八回線ですから電話が話中ばかりなんですという話でしたから、それは運転指令の方へ連絡をとっていただいて、そして運転指令の許可を得て岐阜羽鳥の駅まで車両を持っていかれたらどうですかという提言をしたのです。そして、ああそれはそうであるということで運転指令、東京と電話されて、間もなく岐阜羽鳥駅まで徐行して、そこで乗っている人はみんな電話をかけたというので、駅の施設で、こういうことで、そういう状況のときでもできるだけ協力していこうということできたんです。

そのときの故障で、このモーターの取りつけボルト四本が外れたり、また緩んだりということですね、これもその直後、できるだけ早く状況を教えてほしいと言いましたら、状況の図面を持って

きてもらいました。これは立て込みのボルトでして、段付の。ですから、ナットがついていないから、立て込んでおいても中にペンキとかそういうものを塗って立て込めばなかなか戻りにくいですが、普通の場合はモーターがいつでもレアーショートしたり、コイルが焼けたりしますから、そういうときに積みおろしをやらにやいかぬから締め切っておくわけにはいかない。その状態の中でボルトが抜け落ちた、緩んだという故障でしたので、いろいろ私の部屋へ来てもらって説明を受けたのですが、何とか緩まぬ方法を考えようやということと二、三提案をしたのです。

それならきのう、その後どうなりましたかという質問をしましたら、運輸省の方からこの図面を実はいただきました。下の方の黄色いマークですが、この黄色いマークをつけてもらっているところが、簡単なものですけれども私が提案しまして、きのうもらったらこれが採用されているから、わあよかったなというふうに思っています。

それで我々社会党としては、こういうことについては十分当事者とも話をして、そして二度と安全を阻害するような故障が起らないようにしていこうという気持ちでいっぱいなんです。そういう気持ちで、参考人さんに来てほしい、そして、こういう委員会の形式ではなしに、委員会は委員会でも丸いテーブルにでもして自由に発言できるように形にして、問題点を的確に掌握した上でみんなが知恵と力を出し合っていかなければならない、こういうふうには実は社会党は思っているわけです。ほかの党もそうだと思います。

ですから、同僚議員が理事会等で参考人を呼んでほしいと言った場合でも、なかなか呼んでくれない。自民党の先生方とお話ししたけれども、この委員会ではなしに、いろいろ上の方の首脳筋の方の意向もあるらしいですから、運輸委員会に關しては、そういう安全を守るという意味から、ぜひともこれからは参考人の招致の要請があれば要請してもらおう。そして、たたきつけるとかそういうことではなしに、その人も含めて、現場も含

めて、皆さん方も含めてそれに対する対応策というものを考えていった方がいんじゃないかなというふうに考えまして、きょう実は、こういうものをちよっときのうももらいましたから見ていただいたわけでございますが、委員長、よろしくお願いを申し上げたいと思います。何かおっしゃっていただくことはあります。

○森田委員長 それでは、ただいまの件につきましては理事会でよく協議したいと思っておりますので、よろしくお願いをします。

○山中(末)委員 どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、その次であります。予算編成の時期が参っております。また御苦労なことでありまして、けれども、中小民鉄に対する鉄軌道欠損補助金の交付について御質問を申し上げたいと思

これは二月二十三日の運輸委員会で私が質問を申し上げました。そのとき鉄道局長の方から御答弁がありまして、一部新聞に出ておりますように、補助制度そのものをやめようという趣旨ではございません、したがって、その場合には個々のケースにつきまして十分お話を伺っ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、その輸送計画とか増送計画ですが、本当にそのようになるのかどうかということについては十分に検討していきたい、こういう答弁をいただきました。今でもこのお考えには間違いございませんか。

○栗野政府委員 特に変わっておりません。

○山中(末)委員 はい。それでは具体的なことは申し上げません。また時期が時期ですから、ひとつよろしく御検討をお願い申し上げます。

次は、経営困難なバス事業に対する対策の基本的な考え方についてお伺いしたいというふうに考えております。

これは経営困難なバス事業がありまして、二種路線とか三種路線とか、またはバスの活性化事業

とかということで、政府の方の指導とそれから援助をもらっているところが多くあるわけでございますけれども、この予算編成の前に、この状態についてどのようにお考えなのか、確認をしておきたいと思っております。

○土坂政府委員 バス事業が大変厳しい経営状況にあるわけですが、都市バスと地方バスで若干様子が違っておりますので別々に申し上げます。

地方バスの方は、御承知のように自家用車の影響で採算をとることが大変難しい。しかしながら、地域の住民がそれを頼りにして生活をしておられますのでやめるわけにはいかない。そうすると、どうしても必要な路線を地方公共団体と協力をしながら補助をしながらでも維持していく、これが基本的な考え方でございます。

それから、都市バスの方は、これは通勤とか通学とかバスが本来その役割を果たさなければいけません。また、それがやってもならないと道路の混雑であるとか環境問題というふうなことから困るわけでございますが、残念ながら、これも自家用車の影響などでバスがうまく走れない。その結果、お客様は信頼を失ってバス離れが起きているというところを繰り返しているわけですが、今申し上げたようにバスが果たさなければいけません。これを改善するので、運輸省では、走行環境というものを改善してバスの信頼性を取り戻していく、これが都市バスの基本的な考え方でございます。そのために、バスの活性化補助というものを通じて、バス事業者自身がバスを利用しやすくしてもらう、それと同時に、警察や道路管理者の御協力を得て走行環境の改善を図る、こういうことで都市バスについてはやっています。

都市と地方とで少しづつ違いますが、いずれも地方公共団体と協力をしまして、地域に一番密着した姿でバスの活性化を図るよう努力をしております。

○山中(末)委員 わかりました。従来どおりの方

法で予算が上がってき次第、こういうことですね。それから、局長さん今答弁していただきましたので、これは通告しなかったのですけれども、簡単なことですから御質問いたします。

観光バスのガイドさんが、昔から立ったまま後ろを向いてガイドをやっているのです。片一方では、乗用車などシートベルトをつけて走らぬといかぬという状態なんです。私は、これはちよっと時代おくれたなというふうに考えているのです。バスのガイドさんが立ったまま後ろを向いて案内をしなければならぬというのはもう古いのじゃないか。安全の面から考えましても、昔より大分スピードアップしていますから、そういう面で、いすに座ってガイドするというふうには決めたかどうかと思うのです。これは、話をしましたら、バス協会とかそういうところへ話をしてみますというお話もありましたけれども、まだそれが実現していませんので、もう少し強くバス協会あたりに指導なさったかどうかと思っております。どのようにお考えですか。

○土坂政府委員 道の悪いところとか高速道路の場合にはいすに座って案内をしていただくというところをバス協会を通じて指導しているわけでございますが、今の先生の御指摘も踏まえまして、一層趣旨の徹底を図るよう努力をしたいと思っております。

○山中(末)委員 余り追い打ちをかけぬようにしますけれども、バス協会と運輸省の陸運事務所ですか、何かそういう名前でもステッカーを書いて、バスガイド座ってガイドしましょうとか、そういうのはできませんか。

○土坂政府委員 どういうやり方がいいのか、私もすぐにお答えできませんけれども、今先生が御提案いただきましたことも踏まえましてバス協会とよく相談をしたいと思っております。

○山中(末)委員 ありがとうございます。

次に、タクシーの問題に移らせていただきます。最近でございますが、関東運輸局の方のお話としてある業界の本に出ておったわけですが、まず

労働時間の短縮の問題でございますね。これは昨年の運賃改定の際の大きな柱であった、こういうことを中心にして発表されておられるわけです。実態調査された結果も持っていますけれども、これは同僚議員から質問がありましたから省略します。

時間短縮は運賃改定時における事業者との約束であり、政令はともかくとしても業界の労働力不足の解消のためにも早期達成を望んでいます。

それからもう一つは、業界が真剣に取り組んでもらう以外にないが、個別企業については、まじめに取り組んだ企業とそうでない企業の格差をつけるような考え方もあり得る、正直者がばかを見ないような行政をしていきたい、こういう発表が業界誌に載っているのです。こういう考え方で間違いないでしょうか。

○土坂政府委員 昨年東京で運賃を改定いたしましたのは、労働時間を週四十六時間から四十四時間にしてい、そのための原資を確保するために改定をするということでございました。具体的に労働の間でそれを休日増によって実現していくというのを約束した上で認可をしたものでございます。

したがって、これは労使間の約束であると同時に利用者に対する約束にもなっております、四十六時間を四十四時間にするというのは、これは労働基準法の定めに従ってやっていくべき義務でもございます。また、タクシースターの労働条件をよくするということはタクシースターの発展の基本でもあります。いろいろな条件から考えまして、お約束した事項についてはきちんとやっていかなければいけないし、追跡調査をいたしますと、既に九五%まで四十四時間になって就業規則などが届け出られておりますけれども、残った方についても全部四十四時間に移行していただくように引き続き指導したいと思っております。

○山中(末)委員 もう一つは、タクシースターの同一地域同一運賃制など基本的な枠組み、これは堅持していくということ、この前の委員会でも大臣の方

からお話ございました。そのように承っております。

それで、この間十三日に総規模で十三兆円を上回る総合経済対策というものを閣議でお決めにになりまして発表されました。これを受けて運輸省の関係事業も促進されるだろうというふうに思うわけですが、この前の委員会のときには、大臣、運輸省だけでもひとつ景気回復の大きな目玉みたいなものをおやりになったらどうですかということをお聞きしたい。私に申し上げましたが、混雑緩和の関係、都市鉄道の整備やモーターシフトの推進などの公共事業の施行というものは、これもお考えになっていないでしょうか。

いよいよ手をつけられるというふうに考えているわけですが、現在運政審で検討しております。今後のタクシースターのあり方についても、先ほど同僚議員の質問に対する局長さんの答弁がありましたが、許認可の見直しや規制の弾力的運用といった面で大きく影響してくる問題が出てくるのじゃないかなというふうにこの業界誌は推測しているわけですが。

ハイヤー、タクシースターにつきましては、民間活力を引き出すことが主目的と言われていますが、各事業者みずからの創意工夫を凝らしたハイヤー、タクシースターの振興が期待されるとして、運輸省は今度の経済対策の方針に沿って公的規制の目的、内容を緊急に見直そうとしているようだ、実はこういうふうにかかれております。タクシースターの同一地域同一運賃制などは堅持されるものの、いろいろな利用者のニーズに対応した多様な運賃制度の設定等やハイヤーの大幅な規制緩和とかいろいろあることが考えられるのじゃないかというふうにかかれていますが、具体的にはどのようにお考えになっておりますか、お伺いしたいと思います。

○土坂政府委員 総合経済対策のことをお引きになつておっしゃったわけですが、総合経済対策の問題について運政審で御議論をいただいております。行革審の答申、きつかけになります。

したことは、一つは需給調整の運用を弾力化するということ、もう一つは運賃、料金の多様化を図るということ、この二点について規制の見直しをするようにということでございまして、これについては大事な問題の指摘として受けとめて真剣に対応をしていかなければならないと思っております。

ただ、それと同時にタクシースターの全体のあり方ということも御議論をいただいております。具体的には、やはりタクシースターの今後の労働力の確保、そのための労働条件の改善、こういったことをどういうふうに進めていくか、こういうことももう一つの大事な柱として、二つ合わせて総合的にタクシースターの問題について御審議をいただいているところでございます。

○山中(末)委員 それでは次に移ります。

障害者の社会参加と移動の自由を保障する、確保する、こういうことを目指して、大阪方面では「福祉タクシースター都市」というようなことをスローガンにして、各社協力して、車いすを載せるとか、そういうことをやっておられます。京都の方でも障害者の割引の問題、これは、せっかく割引の制度はできましたけれども、割引の申込書を書いて出さなければならぬので非常に手間がかかるというふうに言われて、今度障害者手帳の提示だけでいいようにしていこうじゃないかという話も出てきています。

この間の委員会の大臣の方針あるいはまた御説明でも、人にやさしい交通機関、これはやはり何とかやっていかなければならぬという趣旨の発言もございました。大いに期待をしているわけですが、これも、こういう福祉、障害者に対する移動の自由の確保、保障、それから障害者の割引の割引の申込書を廃止して障害者手帳の提示でいいようにしよう、まだほかにもあると思うのですが、こういう施策に対して、運輸省としては今後ひとつ大いに力を入れて応援していただけますか、お伺いします。

○土坂政府委員 身体障害者も含めて高齢者その

他に対して開かれた交通体系をつくっていくというのには運輸省の大事な施策であると思っております。

具体的にタクシースターの問題については、身体障害者に対する割引制度は既に導入をされております。最初は具体的に割引申込書を書いていただく、それを手帳を提示していただいていたチェックするというようなことをしておたわけですが、これはやはり御負担でございます。トラブルも起きますので、最近の運賃改定の際にこの点を改めまして、手帳さえ御提示いただければ、そのまま書類は一切書かないで割引の適用を受けられるというふうに変更しているところでございまして、そのほかにもどういふことができるかというのを、今すぐあれでございしますが、申し上げました精神に沿いまして逐次できることをやってまいりたいと思っております。

○山中(末)委員 大臣、今お聞きするようなことで、大臣が言われた方針をうまくバックアップしながらやっていこう、我々もそう思っています。それで、予算編成期でもありますので、ひとつ一肌脱いでいただいて、このような状況をなるべく早くうまく推進できるように、これはちよつと通告していませんけれども、大臣のお考えを御披露賜りたいと思っております。

○越智国務大臣 今自動車局長から御答弁申し上げましたように、身体障害者に申込書を書けといつても、実態としてはタクシースターがずっと並んでいる、ここで申込書を書いて手渡しするというようなことは大変なことだ。時間がかかりまして、後ろにも車がいる、こういう状態でありますから、手帳で何とかできないか、こういうことで進めておりますし、その他の身体障害者にやさしく扱うというふうなことも研究、検討をいたしておりますが、できるだけ早く何ができるか、こういうことを進めてまいりたい、かように思います。

○山中(末)委員 どうもありがとうございます。予算編成期を前にしていただきますから、予算の面でもひとつ十分頑張ってください、このよう

に御要望を申し上げておきます。

次に、岡山電気軌道の問題であります。これはもう質問の要旨を言わなくても御存じだと思いますので、その後の進捗状況等について掌握されているものをひとつ御発表賜りたい、このように思います。

○土坂政府委員 岡山電気軌道については昭和六十二年以来紛争が続いておりまして、地元の方労働委員会を初め皆様方がさまざまな御努力をされておられるわけですが、依然として厳しい状況にあるというふうに聞いております。運輸省では、個別の紛争そのものに介入するということは、これはできないわけですが、バスあるいは軌道、これが市民生活の基本になっておりますので、一日も早い解決を望んでいるところでございます。

ただ、この問題は、先生御案内のように、既に地方労働委員会に不当労働行為の救済申し立てが行われております。また、裁判所においても係争中でございます。したがって、基本的には、この問題はやはりこれらの場で解決をしていただくべきものであろうというふうに思っております。運輸省では関心を持ってこれを見守っておりますという状況でございます。

ただ、いわゆるこういう労使紛争の結果、運行管理面で問題が生じるということになりますと、これはやはりほっておくわけにはいきませんし、この点につきましては、昨年、先生から具体的な例を挙げて御指摘がありました。体調の悪い者を強制的に乗務させているのではないかと、あるいは点呼が不十分だったのではないかと、あるいは御指摘であったと思います。この点については、先生の御指摘を踏まえまして必要な調査をし、運輸省として改めるべき点についての指導はいたしております。

それからもう一つは、地元で県、市、あるいは労働委員会、それから労働基準局、こういったところで連絡会議が開かれておまして、陸運支局も参加させていただいておりますので、そういう

場を通じまして、関係機関と連絡をとりながら、運輸省の立場でできることについてはこれからもやってまいりたい、こういうようなことでございします。

○山中(末)委員 御存じだと思いましたが、重複して言うのは避けたい。

あれから後で状況が変わりましたのは、会社が従業員の控室に盗聴器を置いた事件ですね、これは一番も会社側が負けました。二番の広島高裁、これも会社が負けています。今度また上告しているんですね。これは普通考えれば、従業員の控室に盗聴器を置いて何を話しているか聞くというのは前近代的な感覚でしよう。そう思うんです。そのときも、その当時の自動車局長さんの方から非常に微に入り細にわたったお話がありましたし、当時の運輸大臣からも非常に理にかなうたお話が実はありました。これ、ここまで来て、私が質問したのは四月十五日でしたから、もう一年たつわけですね。その間に一向に改善されないというところで、これは一回この社長さんへ参考人として来てもらって質問をさせてもらいたい、このように実は思っています。

私も社会党の議員団で現地に行きまして、お会いしたいということをお願いしましたけれども、お会いできなかったんです。常務さんとか代理の方二名さんにはお会いできましたけれども、会いに行っても会ってこれないし、そしてこういうことを労使関係で、差別ですかね、いや、私のところは差別と違います。区別や、こうおっしゃっているんですけれども、これはやはりここへ来てもらって、参考人としてどうしても来てもらって、けんかしませんから、どういうお考えでやっておられるのか、これよりも方法がないのと違うかな。運輸省も相当な苦勞をされておられ、労働省の方も苦勞をされておられ、現地の方では連絡会議をやられて、地方労働委員会も何回も勧告されているけれども席に着かない。経営者は経営者で、それはまあ自分の信念を持ってやってはるのはいけれども、自分だけならよろしいけれども、従業員がみんな着いていますから。

だから、どうしても私は参考人を次の委員会にでもここへお招きして、本当にその卓見を聞かせてもらいたいというふうに思いますが、委員長、いかがなものでしょうね。

○森田委員長 この件につきまして、理事会で協議したいと思っています。

○山中(末)委員 よろしく願います。

この岡山電気軌道の問題については、労働委員会でも問題として取り上げ願うということになっていくようです。ですから、これは当局に対して文句を言うということじゃなしに、この状況を何とか労使の正常化を招来する方法はないものかということでございますけれども、今委員長の方から参考人として呼ぶということについては、その要望については理事会で相談をするということでございますから、実現するようによろしくお願いを申し上げます。

それから、その次であります。海運関係でドル建ての事業を海運界がしておられるわけですが、新聞によりますと、一ドル百十円の円相場のもとで非常に苦しい状況が続いているということも聞かせてもらっています。一ドル十円の円高で定期航路全体で年間四十億から五十億円の差損といいますが、そういうのが生まれているということも新聞で読みました。海運界を直撃している円高の問題について、今後の見通し等を聞きたいというふうに思っています。

海運企業を調べてみますと、平成四年度は一ドル百二十円から百二十五円くらいの高替レートで事業計画を組んでおられたというところらしいでございます。企業は多くが急激な円高で深刻な影響を受けている、こういうことらしいでございます。今後は荷主さんの理解を得て円収入を少しでも多くしていく努力と、発想を転換して長期対策を多面的に検討し、日本船としての付加価値を高めていくように頑張っていくかなかならぬ、こういう業界の人の御発言も新聞に載っておりますが、海運業界を直撃している円高の問題について

運輸省としてはどういう見通しを持っておられるか、それから、この問題についての今後の御指導をどういうふうになさるようか。非常に大まかな質問で、きちんとした答弁をいただきたいというのにはまことに失礼な話ですが、見通しと御指導等を聞かせてもらえば幸いですというふうに存じます。

○浅見政府委員 お答えをいたします。

ただいま御指摘いただきましたように、外航海運業というのが最近の急激な円高によりまして大変大きな影響を受けているわけでございます。ただ、外航海運業というのは運輸省所管の業種の中では比較的自由にできる業界でございますので、今先生がおっしゃったような外航海運全体での程度の影響があるかということについて計量的な把握はなかなか困難なわけでございます。

そこで、いわゆる大手外航海運の五社を例にとりまして申し上げますと、今先生が御指摘ありましたように、その運賃収入等がドル建てで受入れている場合が多いわけですので、為替が変動して円高になりますと実質的な円収入は減少するということになります。今申し上げましたように、大手外航海運五社を例にとってお話をいたしますと、平成三年度の決算をベースに試算をいたしますと、ドルが一円円高になりますと営業収入が七十億円余り減収になるといふふうに試算されます。ただ、一方で、コストの中にもドル建てのものもございますので、これが九々減益になるといふことではないわけですが、営業利益については見ますと、一円の円高で八億円程度の減少が見込まれるということでございます。

こういった為替変動による影響を可能な限り回避するためには、一方で費用のドル建ての推進、それから荷主に対する為替変動補償の要求、あるいは収入の円建ての推進ということに努めていく必要があるわけでございます。そういうことを一層推進していくかなければいけないというふうに考えております。ちなみに、大手五社で申し上げますと、現在、収入の方は五九%ほどが

ドル建てになっておりまして、費用の方は五六%ほどがドル建てになっている、こういう現状でございます。

もともと外航海運企業というのは国際的な自由競争の場でございますので、運輸省としては、こういう円高対策も含めまして、国際競争力を強化していくかなければいけないということ、外国人船員との混業化を進めるとか、あるいは税制上の船員としての船員が少数の船員で運航できるような船をいろいろ開発するとか、あるいは税制上の措置、あるいは金融上の措置等によりまして、さらに、国際競争力という面で、外航海運企業が少しでもそういう国際競争力を強化できるように努力をしていきたいと思います。

○山中(末)委員 運輸省サイドだけでは非常に難しいと思いますけれども、私が心配するのは、電機とか自動車とか機械とかなど、輸出産業の輸出が、輸入はふえますけれども輸出が減ってきて、荷動きがちよつと減っていくんじゃないか、私は一つはそれを心配しているのです。それで、通商産業省等々、大臣、連絡をとっていただきまして、そういう荷動きが減ってくるようなことのないように、ひとつ何らかの手を打っていただきたいなというふうに思います。

それでは、後になりましたが、問題の公共事業の入札についてであります。

これは運輸委員会、同僚の常松裕志議員の質問に対して、前回、大臣の方から、悪質な業者の指名停止等もあり得る、こういう意味の強い決意の表明がありました。私も、当然のことといえども当然ですけれども、評価をいたしております。大臣が御答弁なさった後、今日まで、運輸省内の公共事業の発注においてどのように変化が起こってきたか、具体的な例がありましたら、ひとつ説明をいただきたいと思っております。

○豊田政府委員 お答えいたします。

私も抱えております公共工事の推進につきましては、基本的には昨年十一月に提出されております中央建設業審議会の建議というものを前提に

いたしまして、透明かつ適切な入札及び契約を実施するという目標を省内で検討委員会をつくりまして、現在、具体的な対策について取り組んでいる段階でございます。

実は、この公共入札の問題につきましては、運輸省一省だけの問題というよりは、政府、関係省庁共通の課題でございます。私も他省庁の検討状況等と連携しながら、運輸部門についてもより適切な方法を現在検討しております。具体的な対策につきましては、いま少し時間をいただきたいと思っております。

今お話のございました悪質な建設業者の排除という点につきましては、実は従来からそういうケースの場合に指名停止等の措置を個別には行ってきたりしております。そういう基本的な考え方については、今回のいろいろな具体的な検討の課題でも、これまでの事例を参考に、より適切な措置がとれるように工夫してまいりたいと思っております。

ただ、さきの御質問があった後、具体的に指名停止等の措置をとったというケースはございまして、これも一般論として、より適切な方法を考えていきたいと考えております。

○山中(末)委員 私も、少しばかりの期間で、発注があれば別ですけれども、そういう大きな発注もまだないと思っておりますし、今の御答弁は予測しておりますが、悪質な業者というのは、やみ献金をした業者、これは悪質であると思っておりますか、いかがでしょうか。

○豊田政府委員 私どもの具体的なケースにおいては、談合等いろいろなケースを前提にして指名の段階での排除ということを考えております。また、これまでも具体的なケースとして対応してきたところがございますが、今の献金問題そのものについて、私の方で評価をするということとは遠慮させていただきたいと思っております。

○山中(末)委員 これはやはり、公共事業というのは税金で賄われているということですからね。だから、それは厳密に今後とも考えていかなければ

ならないと思うのです。今御答弁の中で、談合というのはいくつかあるという意味の発言はありました。これは私もそう思います。しかし、やみ献金というのはそれよりも悪いというふうに思います。この以上追及しませんが、これからは、指名停止等をされる場合は、まずそういうやみ献金をやったゼネコンとかそういうものについては指名停止をすべきだ、こういうことを提言をいたします。

それからもう一つは、ちよつと細かい問題でございますけれども、官房長、今おっしゃった指名競争入札制度の法的根拠というものは、物品の購入と異なり、現地組み立て作業、単品受注等の特殊性があることなどから、施工能力が劣る建設業者あるいは不誠実な建設業者を排除する、これはよくわかるのです。後段の方は、物品の購入と異なりとなると、物品の購入は、じゃ、こういうことと比べると、物品の購入は、そういう理解を私はしたのです。

港湾の事業もそうだと思いますが、一般的に建設省等が行われる事業とかいろいろな大きな事業、それはどこかの地元で行われます。そうすると、その発注に関してはいろいろやられます。そうすると、それはここに書いてありますからわかりませんが、せめて物品の購入ぐらいは地元で、現場で、現場を持っていますところですね、そこで飯場で働く人がお酒が要りますね、お酒もビールも、それを買ったり、それからそこで使う文房具類とかいろいろなものが要りますね、ストロップの石油類とかそういうものだけは地元で買うべきじゃないかと私は思っているのです。工事するときに、迷惑とか私からぬ工事もあると思えますけれども、多少は付近の人に迷惑が掛かると思えます。しかし、

付近の人には、この工事が済めば埠頭もよくなるし、海岸線もよくなるしというようにことで辛抱してやる、こういう向きがあると思うのです。そこへやはり、入札と異なりまして、いわゆる需品要品の買い上げ等については私は地元で買い上げ

をすべきじゃないかというふうに思うのですが、いかがなものでしょうか。

○豊田政府委員 お答えいたします。

私も、いろいろな工事をやる際に地域の御理解を得ながら進めていくというのが基本的な姿勢でありまして、お話のような趣旨は十分現場の管理者も頭に置いて対応してまいりたいと思っております。

○山中(末)委員 現場で対応していくというお考えであります。それはよくわかりました。発注された業者、受注された業者にもそういう指導をぜひともしていただきたい、このように強く要望したいと思っております。

それからもう一つは、これはもう問題は別になります。もう一つの問題は、中小企業を守るために官公需を発注するという法律がありました。昭和四十六年ごろにできていたと思うのですが、通産省、通産大臣は毎年それを予算編成の分科会のときには、こじはる何%上がりました、大企業の方は何%です、中小企業の方は合せて何%です、目標は五〇%五〇%まで発注を持っていきたいけれどもなかなかそこまでいっていませんが、こじはる一・五%上がりましたとかいう報告をされております。

非常に神経を使っておられるのですが、この入札というのは、元請に入った業者です。これが請負人で、元請から下請、孫請によく仕事が行っているのです。請負人というのは入札して落札した業者が請負人。ですから、大きな仕事は大きなゼネコンあたりに発注される場合もあると思えます。小さな仕事については中小の業者に発注をする、入札させる、これが私は原則だと思っております。

前に、今おられませんが言ってもいいと思えますが、ある建設大臣が、そういう質問をしたら、いや、大企業から中小企業、全部にまんべんなく仕事を渡していますという話がありまして、そこまでおっしゃるならその表をくださいと言ったら、上げますということで後から請求しに行った

ら、局長さんが、そんなむちゃなことを言われたらかなわぬということで、結局はいわゆる十社程度の元請、これは一兆円ぐらいの工事でしたけれども、十社ぐらいの元請、十年ぐらいの計画ですよ、だけが請負をしておいて、下請、孫請というのは全然請負をしておらぬ、それを大臣が勘違いをされて、大も中も小もみんな仕事をしつていますという話をされたので、それは思い違いでございすよというところを申し上げたことがあります。

それで、これは技術職の方には非常にしんどい仕事なんですけれども、できればやはり大企業向きの仕事と中小零細企業向きの仕事と分離発注をして、そしてみんなが元請になった形で仕事が進められるようにひとつ御配慮願いたいと思います。いかがなものでございますか。

○豊田政府委員 お答えいたします。

御指摘のように、法律としては昭和四十一年に成立しております官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律というのがございまして、制定以来二十六年を経過しておるわけですが、この法律の趣旨を踏まえて、私どもも公共事業の中小企業に対する発注について努力をしております。

本年度に入りまして、先ほど御指摘のありました総合経済対策の中でも、中小建設業者に対する受注機会の確保ということが盛り込まれておりまして、今お話しのように、分割して発注するという工夫とか、それから共同企業体で中小企業も参加していただいて受注していただくとかいうようなことで、いろいろ工夫しながら中小企業への発注率というものを向上させていきたいと考えております。

○山中(末)委員 答弁も準備していただきました。

最後に、重ねて委員長に要望しておきますが、参考人の要請とか、あるいはまた先ほど私が申し上げた岡山電気軌道の社長さんに参考人として委員会へ出てもらうという要請につきましては、十

分ひとつ御検討を賜りまして、実現いたしますように御尽力をお願い申し上げます。質問を終わります。

○森田委員長 浅井美幸君。

○浅井委員 速習運輸大臣、大変長時間御苦勞さまでございます。

私は、限られた時間でございすけれども、きょう同僚委員からも指摘があったと思いますが、JASの事故に関する問題、それからJRの「のぞみ」の事故の問題、そして清算事業団のいわゆる清算の今の現状についてだしたいと思っております。最後に、整備新幹線のこれからの建設のあり方、この四点について伺いたいと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

最初に、日本エアシステムのニアミスというところが報道されておりました、航空局の安全監察官から接近報告についてということで四月二十二日に報告がございました。いわゆる事故といえますか、ニアミスでございましたので事故は避けられておるわけでございますが、これの経過を、その後の状況をまず知らせてもらいたいと思うので

これは、報告によりまして、四月の二十二日十四時三十一分に東京国際空港を離陸した日本エアシステム三三五便が相良トランジションにて指定高度二万六千フィートへ上昇中、十四時四十二分ごろ、館山VOR・DMEから西方へ約三十マイルの地点、高度約一万八千フィートにおいて、当該機搭載の航空機衝突防止装置の表示上右前方の水平距離約六マイル、高度差約五百フィート上方の位置に接近する相手機があることが表示された。その後、いわゆる同装置の回避指示によって左旋回降下を行い回避したと報告があった。

これはどういふ状況の中でこういう事故に近かったというのかニアミスというのか起こったのか。相手機というのは、報道によれば米軍機だといふこともございますが、四月の二十二日でありまして、きょうは二十七日ですか、大分時間がたっておりますけれども、その後の調査はどういふ

うになっておるのか、あるいはなぜこういうふうな事故になったのか、まずお答えいただきたいと思ひます。

○尾松説明員 お答えをいたします。

四月二十二日夕刻、日本エアシステム機長から出された異常接近報告書の内容につきまして、先生が今おっしゃったとおりでございます。この段階では相手機の飛行機が不明であるということとございしましたが、その後、相手機については厚木飛行場を出発し、洋上訓練空域に向かつていた米海軍機E-6と判明をいたしました。そして、米軍機のとおりあえずの調査としては、米軍機のパイロットは高度差が約一千フィート、約三百メートル、それから水平距離が約〇・五マイルから一マイル、メートルにして約九百三十メートルから約千八百五十メートルになりましたが、そういう間隔があった。かつ双方の航空機にとって危険な状況はなかったと言っている旨の連絡を私ども受けました。最初の報告書と今御説明したのとでは大分乖離がございす。

いづれにいたしまして、この件につきまして、日米双方においてさらに詳しい事実関係の調査に入りつつあるというのが現状でございます。○浅井委員 今の御報告ではそのようなことでございすけれども、航空機事故というのは思わぬところで一瞬のことで重大事故につながるわけでございますので、外務省あるいは防衛庁等ともよく打ち合わせを運輸省としてもしていただいて、今後こういうことが起こらないように、訓練空域に向かう米軍機のいわゆる通路になっているのかどうか等も安全確保の上からもよくお調べをいただきたい、このことを要請しておきたいと思ひます。

そこで、先般のこのJASの問題でございすけれども、昨日、エアシステムDC9の運輸省航空事故調査委員会が現場から回収した音声記録装置、ボイスレコーダーの解析結果の中間報告も発表されました。

この事故は、大臣も御承知のように、一人も死者が出なかったというのはまことに不幸中の幸いではございすけれども、まさにこういう事故で一人も死亡者が出なかったというのは奇跡だ、ああいう大きな機体のいわゆる炎上状況の写真を見まして、非常に厳しい事故だったと私は思っております。このことについて、このJASの対応といいますが、やってきた乗務員に対する訓練という指導とか、そういうものがあるのか、ゆるずさんであったかという一言で片づけられる問題なのかどうなのか。こういう点についてこの事故は航空行政に多くの課題を残していると思っております。でございますけれども、朝から大臣もお答えになっておると思ひますので、まず大臣から、安全性という観点からこの問題についてどうお考えになっておるか、見解を示していただきたいと思ひます。

○越智国務大臣 JASの花巻空港における事故につきましまして、私が今受けとめておりますのは全く人為ミス、こういうふうな思ひます。第一番に、二重に規程の違反をいたしております。その一つは、機長が当然操縦すべきものであります。それは、一つには、副操縦士が六カ月をたない場合に離陸、着陸をしてはいけない、こういう規程になっております。また風速が非常に速い場合、こういう場合も機長が操縦をすべきだ、こういうことになっております。この二重の規程違反をしておるわけでありまして、しかも、その後の調べで、前日にも同じようなことをやっておる、こういうことでもありますから、これは全く言語道断、こういうふうな受け取らざるを得ない、こういうふうな思ひます。

さて、昨日、航空事故調査委員会の委員長がおいでになりました。いろいろ報告を聞きました。事実関係の報告を聞いたわけでありまして、事実関係の調査が必要もある、こう言っておられますので、できるだけ詳細に調査をしてもらいたい、こういうふうな思ひます。何か不可抗力の点でございましてある程度納得はいたしますけれども、人為ミス、それも前日もやっておった、当日

も風速等について十分通報も受けておった、そういう中でこういうことが行われると、やはり人為ミスであり、管理的な問題、運航規格とかあるいはこうした管理の問題、こういうことに欠陥がある、こういうふうには私は思っています、今後なお調査を続け、厳重に処分をしていきたい、こういうふうには思っています。

こういう事故について、二度とこういうことのないようにということを常に言っておりますけれども、口で言っただけではなかなかいかない。やはりもうこういう場合にはこうだということをやっておかないといけない、こういうふうには思います。他の航空会社等にも皆注意を喚起しております。飛行機でこういうことが起きたということはまさに遺憾でございます。こういうことを踏まえてひとつ指導監督を進めていきたい、かように思っております次第であります。

○浅井委員 今大臣、総括的に話されたわけですが、けれども、この航空機事故は離着陸が一番危ないというふうには言われているわけですね。まず事故の大半が離着陸のときに起こっている。ですから離着陸後の三分間と着陸前の八分間、これがクリティカルイレブンという、すなわち魔の十一分間、こういうことで事故が集中する時間帯だそうなんです。そういうことが言われ、常識となつていながら、このJASが機長の指示であったかにかつたかはまだ不明でありますけれども、かわつて副操縦士が操縦桿を握ったということについてのいわゆる社内規程違反といえますか。そういうものではなくて、やはりどこかたまたまである命を預かっているという重要な企業であるにもかかわらず、操縦室という密室の中におるもので、そういうことが乗客の目の前にさらされているというところでこういうことが行われたということは非常に問題だろうと私は思うわけですね。昭和六十三年に鳥取県の米子空港でもエアシテムは同じような事件で、これは離着陸のときに事

故を起こしているわけですね。そういう社内規程違反事故を同じく繰り返しておる。こういうのは密室においてのピットの中でのいわゆる違反が恒常的に行われているのじゃないかという疑いがある。では、それを運輸省の航空局なら航空局がどういうふうな監督できるのか、どういうふうな未然に事故を防ぐためにできるのかというところは、これから大きな課題になると私は思うのです。この起きた事件をもとに、この点について運輸省やあるいは航空局はどういうふうな考えているのか、お聞かせいただきたいわけですね。

○松本(健)政府委員 私ども航空行政に携わる者にとりまして、安全の確保というものは行政の根幹でございます。そういうことで、航空会社の安全に対する指導につきましては日ごろ努力しているところでございます。

特に航空会社におきます規程等の遵守状況、こういうものにつきましても、私ども航空法に基づきます安全性確認検査、これは本社を初め各基地について毎年実施しておりますけれども、そういった検査を通じて、航空会社に対して所要の指導、あるいはそのとりに実施できているかどうかという確認をしております。ところでございまして、今回またこういうようなことで起きたというところで、このことにつきましては甚だ遺憾に思っている次第でございます。

今後このような事故が繰り返されないよう万全を尽くしてまいりたいというふうに思っております。

○浅井委員 要するに甚だ遺憾であるというだけでは、運輸省として、航空局として指導監督の責任はあるわけなんです。JASあるいはJALあるいはANA、今事故が起きているから指導監督とおりやっていると、これは重要なことではないわけですね。花巻の事件はそういう重要なことを示唆しているのだと私は言いたいわけなんです。こういうことが起こった原因は運輸省にもあるというところは私は指摘しているわけなんです。その点についてどう考えるかと聞いているの

です。

○松本(健)政府委員 先生今、米子の事故の件もお話しになりましたけれども、米子の事故につきましても、私ども事故後直ちに安全対策について指示をし、またその後事故調査委員会の結果をまわって追加の措置をする、この件につきましては、着水の可能性があったということで、その関係の改善を具体的に指示しているところでございます。

また、このときにもやはり操縦士の問題がございまして、その件につきましても、この当時は東亜国内航空でございましたけれども、六カ月未満の副操縦士、機長はワッペンをつけさせる、こういうような措置も実施してきたところでございまして、このようなことがまた風化して同じ事故が繰り返されたということで、私ども監督が十分行き届かなかったところがあろうかと思っておりますけれども、この点につきましては、今後とも十分反省いたしまして指導監督に努めてまいりたいと思っております。

○浅井委員 きょうは航空局長が成田で会合があつてどうしても出てこれられないので、あなたは技術部長だから、総論的な、技術の問題ではないわけなんですよ。

これは大臣、運輸省としての責任もあると思うのです。JASの責任は第一義的にあるけれども、それを指導監督し、そういう事故が起これないようには、人命尊重という立場に立つて、日ごろからそれを日常恒常的に安全対策が常に守られるようにしておかなければならない、その指導監督の責任は運輸省にあると私は思うのです。甚だ遺憾である、こんな簡単なものではないと私は思うのです。その点大臣どうでしょう。

○越智国務大臣 実情を申し上げますと、皆さんも乗って御存じでしょうが、ハイジャックの問題もございまして入り口にはかぎをかける、また乗客が操縦室へ入るといふようなことはできないようになつております。そうして、副操縦士が操縦桿を握つてもならないときに握っておる、その

報告には機長が操縦したように書いてある、そういうおそれもある、こういうふうには聞いております。そういういたしますと、そういうことが行われるというところは監督官庁として運輸省にも責任があると私は率直に思います。

要は、技術の問題もさることながら、やはり規則を守る、法律を守る、こういうことでないとなかなか前進しない。でございまして、きょうも立入検査をやっておりますけれども、立入検査をやりましても、後のきれいな書類だけを見てもなかなかこれはいかならないのだ、根本的な問題がある。書類を見て判断するといひましても、先ほど言いましたように、機長が操縦桿を握るべきものが副操縦士が握つておった、それを書くのは機長が握つておったと報告書に書いておる、こういうことでは、そういうことが行われるということに私は問題がある、こういうふうには思います。

でございまして、この際、率直に申し上げまして一罰百戒ということで今後そういうことが行われぬように指導監督をしていかないと、こういう事件は直らない、私はこういうふうに思います。でございまして、そういう意味においてやはり運輸省に責任がある、こういうふうには私は受けとめております。

○浅井委員 大臣、率直に運輸省の責任をお認めになつたわけですが、どうかその点の今の御決意を具現するというか、きちんとやつてもらいたい、こう思います。

そこで、JALもANAも運航記録というのを出していると思うのですが、これも全然ないとは言えないのです。私は週刊誌で質問するのは嫌なんですけれども、ある週刊誌によつたら、機長というのは職人かたぎで技術屋さんなので、そういう世界だから、後進の育成もいろいろなことがあるから、副操縦士に、やってみるかという形で、規約違反だということがわかつておつてもやらせている実情もあるというふうなことが載っております。万々そういうことはいないと思ひますが、この際、JASの事故に際して、いわゆ

る一罰百戒とおっしゃいましたけれども、JAS だけではなくてJALもANAも、こういう乗員教育といえますか社内規程の遵守というか、そういうものについて総点検をおやりになる決意はありますかとかお伺いしたいのですけれども。

○松本(健)政府委員 ただいま先生御指摘の規程違反の件につきましては、私どもも本当に厳しく受けとめておるところでございます。したがって、なぜかというふうな規程違反を犯したのかという理由は明らかになっておりませんけれども、残念ながらこのように起こったということにかんがみまして、先生御指摘のように、日本エアシステム以外の他の航空会社に対しましては、副操縦士についての規程違反があるかないか、可能な限り調査を指示したところでございまして、報告を受けることとなっております。

もちろん当然のことながら、日本エアシステムにつきましてもそのような指示をしておりまして、またきょうから立入検査を実施しているところでございます。その点につきましてもしつかり調査をする所存でございます。

○浅井委員 まだ数多くの問題が残っていますので、簡単にこの問題について結論を申し上げておきますけれども、いわゆる今後またパイロット不足の問題が出てきておりますので、副操縦士がまだ十年たたなければ機長にならないという、そういう状況の中でこのパイロットの不足の問題、需要増加対策、将来的な安全性の確保、こういうものの施策が私は必要だろうと思えます。これをしつかりとやってももらいたいということ、それから大臣、空港の消火体制、今回のあの花巻の場合は、二分以内に消防車が行って、二分間一運にびゅっと出せば、あの泡の消火液は二分間しかもたないような容量しかないそうですけれども、それを絞って、もう少し長く絞って使用したということが報道されております。

こういう消防車がある空港はまだ結構なのですけれども、羽田でもございまして、場所的には一番北側ですか、何か一番遠いところの滑走路には

ちよつと間に合わない。時間的に二分以内にはちよつと到着できないような距離のところに消防車があるというふうにも言われております。また、日本全国の空港を見ますと、このいわゆる消防車が備えつけられていない、そういう空港もあるそうでありまして、この辺について、いわゆる人命尊重の上から、安全管理の上でどういふふうに航空行政に取り組むか、最後にもう一言だけ大臣にお聞きしたいと思います。

○尾松説明員 お答えいたします。空港における消防体制の整備、先生御指摘のように、一たん発生した航空事故の被害を最小限にとどめるために非常に重要だと考えております。このため、従来からICAO、国際民間航空機関が定めた基準に沿いまして整備を進めてきておりますが、国が管理する空港におきましてはおおむねすべてこの基準を充足するように整備をしております。しかしながら、地方公共団体の管理する空港にありましては、まだ基準を満たしていないところもございまして、

したがって、そういったところにつきましても所要の整備が図られるように、引き続き空港管理者の方をよく指導して整備を推進するように努力をいたしたい、こういうふうと考えているところでございまして、

○越智国務大臣 今の安全施設等につきまして、できる限り早急に実施してまいりたい、こう思います。しかし、一番私は、問題はやはり心の問題だ、人間の問題だ、こういうふうな思ふ次第であります。安全、安心、やはりお客さんが安心して、不安を持たないで乗ってもらう、こういうことではないといけない、こういうふうな思ふ次第でございます。それから、従来のように、再びこのような事故の起こらないようなこと、この精神的な訓練、教育、このことが私は大事だ、こういうふうな思ふ次第で、その点に重点を置いて進めてまいりたい、かように思ふ次第であります。

ちよつと間に合わない。時間的に二分以内にはちよつと到着できないような距離のところに消防車があるというふうにも言われております。また、日本全国の空港を見ますと、このいわゆる消防車が備えつけられていない、そういう空港もあるそうでありまして、この辺について、いわゆる人命尊重の上から、安全管理の上でどういふふうに航空行政に取り組むか、最後にもう一言だけ大臣にお聞きしたいと思います。

○浅井委員 それでは次に、「のぞみ」の問題について触れたいと思います。この「のぞみ」につきましては、時代的要請ともいふべき次の時代の車両として期待の大きかったのぞみ型の新幹線が昨年三月、デビューしました。そして、ことしの三月のダイヤ改正で「のぞみ」は東京・博多間を一時間に一本、約五時間で結んで、まさに新幹線高速時代の新しい幕あけを告げた感じがいたします。

しかし、デビュー以来この系統の車両にさまざまな故障が相次いでおります。通過列車が線路のバラストを飛ばしたものの、車軸温度検知装置用の電線の断線によるもの、パンタグラフの底板取りつきのビスの緩み、脱落、空調機吸い込み口の整風板の脱落、また窓ガラスの割れたものは現在でこの一カ月もまたたいた間に約九十四件、この原因等も不明なものはたくさんあります。

昨日、この三〇〇系新幹線電車の確認ということで、その点検結果が公表されて、余り心配じゃない、ねじが一個か二個外れておったぐらいですという報告が西日本や東海からなされたわけですが、私はこのことについて、大臣、これもやはり人命尊重の立場から、安全性の確保というのは非常に重要な問題だろうと思ふのです。鉄道の使命というのは、スピードと安全性と列車の本数、ダイヤの正確さ、駅や車内の快適さなど多様なサービスというものを利用者に提供しなければならぬ。このようないわゆる「のぞみ」のような列車によって、高速化ということにはなりませんけれども、やはり安全性というものが重視されなければならぬことはもちろんであると思うのです。

ところが、幾つかの事故が起こりました。東海道新幹線が走り出したのは昭和三十九年ですが、約三十年前。そのときに果たして今のようないわゆるスピード三百キロ近くで、いや、今は二百七十キロでございますけれども、走ってもいいような路盤、そのスピードを想定してあの東海道新幹線の路盤がつくられたのかということは、私は甚

だ疑問に思ふわけでありまして、あるいは西日本に至りまして、スラブでつくられておりますけれども、あれだけの数多くのトンネルがあります。そのトンネルによっていろいろなトンネル音というところで近隣の人々を悩ましておる。そして、今度「のぞみ」が去年、初期運転というところでいろいろな事故があつて、五時間とまった事故もございましたけれども、初期故障で、いわゆる三〇〇系の車両の形態には問題はない、こういうふうな言つて新幹線の開業にこぎつけたわけですが、このように状況の中で果たして今のスピードに耐え得るような新幹線の路盤であるのか。あるいはトンネル構造がそういう異常音を発するような中で営業を開始してよかつたのかということが、私は今つくづく考えてみたときに問題ではないかと思ふわけでございまして。

人命尊重という立場からいうならば、いわゆる営業本位のスピードを競争する、空の航空機に対抗するんだということでスピードアップを図つた、そこにはさまざまないろいろな問題が起こつた。窓ガラスがなぜ割れるのか原因がまだわかっていない。そういう中で、これは毎日毎日今走っておるわけですが、これは不測の事態が絶対起こらないと本当に言い切れるのかどうか、この点についても私は非常に心配をいたしております。

大臣、航空機も落ちないということはないように、新幹線も事故を起こさないことではないということ、運輸省も我々も常に思つておかなければならぬのじゃないか。この「のぞみ」のいろいろなトラブルからさういふふうな考えますけれども、いかがでしょうか。

○越智国務大臣 「のぞみ」につきましては、私も、試験運転を十分して間違いないということでございます。決裁をいたしました。しかし、トランプが非常に多い、これは事実であります。私は、やはり一番は安全、それから快適、それからスピード、こういうものであります。スピードが優先するのでなくして安全が優先し、快適が優先する、これは乗客はもちろんですけれども、周囲も

だ疑問に思ふわけでありまして、あるいは西日本に至りまして、スラブでつくられておりますけれども、あれだけの数多くのトンネルがあります。そのトンネルによっていろいろなトンネル音というところで近隣の人々を悩ましておる。そして、今度「のぞみ」が去年、初期運転というところでいろいろな事故があつて、五時間とまった事故もございましたけれども、初期故障で、いわゆる三〇〇系の車両の形態には問題はない、こういうふうな言つて新幹線の開業にこぎつけたわけですが、このように状況の中で果たして今のスピードに耐え得るような新幹線の路盤であるのか。あるいはトンネル構造がそういう異常音を発するような中で営業を開始してよかつたのかということが、私は今つくづく考えてみたときに問題ではないかと思ふわけでございまして。

含めてそういうことであらう、こういうふうにか考
えております。でございますから、指示をいたし
まして総点検をして、総点検の報告があつたよう
な次第であります。非常にスピードが速い、でこ
だいますからねじの緩みも多かったものであらう。
また、製造中にもうちょっと入念にやればよいと
いうような問題、なきにしてもあらずであります。

いずれにしても、総点検をして間違いないとい
うことでございますので、今続けて運転をいたし
てまいります。今後こういうものを十分見て進めて
まいりたい。今まで聞いておりますのは、この前
も申し上げましたが、例えば窓ガラスにいたしま
しても、取りつけようが悪いのでひびが入つた
というふうな報告を受けております。確かにたく
さんの窓ガラスでございますからそういうものも
あつたのであらう、こういうふうに入つておりま
すが、これが再びたくさんひびが入るというよう
なことでございますれば、取りかえできないもの
かどうか、もっと強度なものができないのかどう
か、こういうことも検討させたい、かように思う
次第であります。

いずれにしても、安全、快適、このことの徹底
を図つてまいりる所存であります。

○浅井委員 スピードアップを図る努力は不必要
だとは私は思つていません。必要だろつと思いま
すし、また、十分な安全やダイヤの安定性や他の
サービス向上などが前提にあつてやっていると
思いますけれども、スピードアップには安全性
を確認しながら一歩一歩進めていく慎重さが求
められるということでもあります。たかがいわゆるガ
ラスの割れだということではないと私は思いま
す。構造上の欠陥がどこにあるのじゃないか。
いわゆるスピード工学の中で、まだこれだけのス
ピードに耐え得るような構造であつたかどうかと
いうことも問題だろつと思ひます。

成城大学の岡田清教授は「ガラスを張り替へた
り、ビスを付け足したりの対症療法的な修理では、
根本的解決とは言えない。新幹線はJRだけのもの
でなく、国民的財産。しかも、無事故という看

板がある。事態を甘く見ないで、のぞみが営業運
転に耐え得るものかどうか、いまだ一度再確認して
万全を尽くす必要がある。」総点検したからいい
というふうな安易な考え方ではどうか臨まないで
いただいて、先ほど大臣が言うように、慎重に、
慎重に、この問題については指導監督、そして監
視といひますか、常に、常時監視してもらいたい、
このように思ひます。

次に、清算事業団について、時間が余りなくなつ
てまいりましたので簡単に申し上げたいと思ひま
す。

清算事業団の理事長、きょうお見えになつてお
られますけれども、最近おかわりになりました。
清算事業団の西村理事長にお伺ひしたいんですけ
れども、事業団の役割といひますか事業団の使命
といひますか、最終的に残つてまいります国民負担
、こういうものを極力少なくし、そして有意義な清
算をしていくことにあると私は思ひます。着任
早々なんですけれども、まず、抱負をお聞かせい
ただきたいと思ひます。

○西村参考人 このたび事業団の理事長となりま
して、ただいま先生からの抱負はどうだといふ
ことでございすが、今御指摘のように、清算事
業団の仕事と申しますのは、国鉄の改革というも
のを、片やJR等民営の承継法人に完全な民営化
をさせていくということに對しまして、私どもが
その多くの債務を引き受け、そして旧国鉄の資産
の処分等を通じて最終的にはこの長期債務を
できる限り返済し、そして御指摘のような国民の
負担といひのが極力少なくなるように私どもが努
力をしていくということにあると信じておりま
す。

○浅井委員 清算事業団の予算についてちよつと
お聞かせいただきたいんですけれども、平成五年
度の収入と支出、大きな項目だけで結構なんです
が、これを言つていただけますか。

○杉田参考人 四年度でございすが、(浅井委
員「平成五年度」と呼ぶ)五年度ですか。はい、
わかりました。

まず、収入面でございますが、土地等の売却収
入一兆二千九百億圓、それからJR株式売却収入
千五百億圓、鉄道整備基金収入一千億圓、その他
の収入として四百九十九億圓、そして補助金が八百五
十億圓、借入金等といふことで全体として一兆八千
四百億圓、合計しまして三兆五千七百七十三億になつ
ております。

これに對しまして支出面でございますが、債務
償還諸費といたしまして二兆八千五百九十億圓、用
地対策費として千三百二十一億圓、共済年金等の負
担金といたしまして四千六百十億圓、管理費等で三
百五十二億圓、ほかには予備費が三百億圓ございまして、
収入の合計と同じく支出面におきまして三兆五
千百七十三億になつております。

○浅井委員 収入の財政投融資の一兆八千四百億
といひます、これは借金ですね。それから、債務
償還諸費の二兆八千五百九十億の中身で利子とし
て支払つてゐるのは約一兆五千億ですか。この二
点について。

○杉田参考人 先ほど申しました借入金等一兆八
千四百億の内訳といたしまして、これは全額財政
投融資にお借りしておりますが、内訳といたしま
して、政府引受債一兆六千四百億、それから政府
保証債二千億となつております。それから、債務
償還諸費でございますが、償還諸費全体の二兆八
千五百九十億のうち、利子及び債券取り扱い諸費
といひますもので一兆四百二十億となつております。

○浅井委員 もう一度、一兆幾らですか、利子は。
○杉田参考人 一兆四百二十億でございます。

○浅井委員 理事長、収入が三兆五千億の中で一
兆八千四百億がまた借金してゐるんです。土地の
売却費が一兆二千九百億を予想しておるわけ
です。そして、銀行利子を初めいわゆる財政投融資
から、いろいろな借金を返すのが二兆八千五百九
十億のうち一兆圓をまた上回る利子を払つていか
なければならぬ。九二年度当初に二兆六兆四千
億の事業団の抱える債務残高は、これはまた九二
年度末には二兆六兆六千億と増加して、債務残高がずつと二年間連続して増加してい
た。債務残高がずつと二年間連続して増加してい

るのです。今まで旧国鉄長期債務が、年間一兆五
千億にも及ぶ支払い利子が発生して、利子が利子
を生んで雪だるま式になつておるわけです。

これで、理事長が最初に申された国民負担を減
らすといふことになるのですか。だんだんふえて
きてゐるじゃないですか。そして、おっしゃるこ
とは、いわゆる国民負担を減らすため一生懸命頑
張つておられますといひながら、この五年間の中で
債務はどんどんふえてきておる、この実情に對し
てどう考えられますか。

○西村参考人 今御指摘のように、当清算事業
団の長期債務の残高といひますのは年々増加の傾向を、
一般的傾向を示しております。この状況で推移
いたしますと、今言われましたように年々の利払
いの方がふえてくるということ、全体といたし
ますと、債務の償還、債務の額を減らすというよ
りは利払いに追われてしまふという結果になりか
ねないわけでございます。

ただ、これまでの事情を申しますと、清算事業
団発足の当初は、いろいろな基盤整備等で直ちに
資産処分による収入を得ることができなかったわ
けでございますし、また、昭和六十二年以降は異
常な土地の価格の上昇といふこともございまし
て、事実上一般競争入札等いろいろな手法が凍結
されてきたということによりまして、当事業団の
資産処分の収入が少なかったといふことも御承知
のとおりでございます。そしてまた、地価を顕在
化させないためのいろいろな手法を開発いたしま
したが、これにつきますと、その後の冷え込み
によりまして、これはまた実際になかなかプロ
ジェクトが進まないといふ事情もございします。

ただ、私どもはこれからの市場の変化等を見ま
して、適時適切な、その場その場で一番ふさわし
い対策をとつていくといふことで、先ほどの期待
にできるだけこたえていくことに努めてまいりた
いといふふうに思つておりますし、また、ようや
くJR株式の売却といふこともそろそろスケ
ジュールに入つてくるという段階にもなりました
ので、このようなことをあわせて、全体とし

て債務の償還という目標に向かって努力をしていきたいと考えている次第でございます。

○浅井委員 この経過は、私もずっとかんできておりますのでよくわかっております。

ここで一点だけ、汐留の貨物ヤードの跡地の問題についてです。このいわゆる汐留の貨物ヤードの跡地の処分については、私はいろいろな議論をここで申し上げたことがありますけれども、この処分スケジュールの進捗状況などというのはもう非常におくれておる。これは大臣、非常に重要な問題なんです。ただバブルが崩壊をした、株が売れませんでした、非常な社会情勢の変化の中で清算事業団は一生懸命やっております、だけれども、だんだん借金がふえております、こういう状況では、いわゆる清算業務というものを本格的にやっておるとは言えないと私は思うのです。

清算事業団の職員というのは二千五百人もおるのです。それなのに株式会社をつくり、いろいろな会社をつくり、そしてまた汐留をつくって、そして、土地を処分して清算をするという本来のあり方からどんどん中身が変質してきて、そして十二分ないわゆる清算事業が、国民の期待するようなものが行われていない。社会情勢の変化という一言で片づけられたのでは、能力があるのかどうかと疑わしくなってくるわけです。

この点については、同僚議員もこの問題については非常に強い関心を寄せておりますので、委員長、一遍、清算事業団だけで一般質問の時間を十二分にとつてもらって、国民の財産処分という観点から、あるいは旧国鉄の財産処理、そして今後国民負担の軽減という観点からこの問題を取り上げる機会をぜひともおつくりいただきたいと思っておりますけれども、委員長、いかがでしょうか。

○森田委員長 よく相談してみます。

○浅井委員 ぜひ前向きに実現してもらいたいと思います。

最後に、時間がなくなりましたけれども、整備新幹線につきましても伺いたいと思うのです。

最近、政府・自民党の中で、今月中旬から、北海道、東北新幹線など整備新幹線計画の本格的な見直し議論を開始する。先送りされておる北海道新幹線の早期着工、あるいはまた現行の計画を変更しようというものである。政府は、旧国鉄の二十六兆円にも上る長期債務を抱えて、財源難を理由に最小限の見直しにとどめたいところだ。ところが、年内に予想される総選挙を控えて、自民党内にはいわゆる計画の根本的な見直しを求める声も強く、結論を出すめどとされる今国会会期末の六月下旬に向け激しい攻防が展開をされておる。この党側の積極的な動きに対して越智運輸大臣も、今日二日に、政府として見直しに着手する方針を表明されたそうだけれども、これに間違いございませんか。

○越智運輸大臣 整備新幹線につきましてはいろいろ議論があります。五年前に決定をいたしました当時、五年後に見直すということが今年度になつておるのであります。この見直しにつきましては、東北、北陸、九州、この新幹線の基本スキームに従つての見直し、こういうことでございまして、しかし、各地から先生方あるいは地元公共団体、財界等、いろいろ意見、陳情等がございまして、でございますから、そのことの議論をせざるを得ない、こういうふうな思ふのであります。

しかし、政府として今決まっておりますのは、東北、北陸、九州、この基本スキームに従つての見直し、こういうことであります。しかしこの整備新幹線の問題、高速鉄道、これのネットワークということも、将来の関係ではやはり基本計画も決めておるわけですから、これも一回見直しといたしますが、検討することは必要でないか、かように思っております。

また、整備新幹線とは別でございすけれども、今の既設の在来線でございますが、在来線もやはり見直しでやらないと、今のような状態では通勤

通学を含めて本当に生活大国であるのか、こういうふうな率直に私は思っております。

でございますから、やはり鉄道に投資をするということとはぜひとも必要なのではないか、こういうことに考えておられて、今の整備新幹線並びに在来線を含まして、鉄道という点について再検討をしないかというところであらう、こういうふうな認識をしておる次第であります。

○浅井委員 見直しというのは、いわゆるミニ新幹線とかスーパー特急とかというのをフル規格に見直そうということですか。

○越智運輸大臣 別に具体的にどこをどうするということではございません。今の基本スキームに従つて早くやるということ、それから今のミニ、フルの問題、それから基本計画をどうするかという問題、整備新幹線につきましてはそういうこととの議論が行われるであらう、こう思うのであります。

しかし、政府としては、ただいま決まっておりますのは基本スキームに従つてこれができるだけ早くやる、こういうことが決まっておりますのであります。その後、後のことは、いろいろ今後議論されるであらうと想像をしておる次第であります。

○浅井委員 昨年宮澤内閣が打ち出した「生活大五か年計画」の中に、東京一極集中は正への対応について、東京圏からの多様な機能の分散が盛り込まれておる。東京一極集中の進展の中で、地方権限をどう具体的に進められるか、均衡ある国土の形成をどう実現できるか、大きな社会の潮流であらうと思ふ。

そこで、今回の新総合経済政策の中に、太平洋ベルト地帯に続き、列島をネットワーク化する新しい国土軸の調査検討を進めることが含まれておりますけれども、新聞ではこの点について、日本列島縦断の高速交通通信網を整備する第二国土軸整備計画をいうことで載せられております。

この第二国土軸整備計画なるものは一体どういうものなのか、また、どのような未来の構想のもとに整備計画を立てようというのか、簡単に御説明

をいただきたいと思ふます。

○森野政府委員 新たな国土軸の形成につきましては、いわゆる西日本の第二国土軸構想を初めとしてさまざまな構想が提言されておるところでございますけれども、政府といたしましては、先ほど先生も御指摘になりました「生活大五か年計画」におきまして、二十一世紀の国土構造の姿について、「新たな国土の軸の在り方も含め、総合的な検討を進める」とされておるところでございます。現在国土審議会の調査部会におきまして行われております四全総の総合的地点作業の中で、地域内、地域間の交通情報通信ネットワークの整備等についての調査審議を行つて、その中で国土の軸のあり方につきましても検討するということになっております。

したがしまして、運輸省といたしましては、多極分散型国土の形成を図るという観点に立ちまして長期的に検討を進めるべきものと考えておりますが、まず、その国土軸の構想そのものについて検討を深めていくことが必要ではないかというふうな考えておる次第でございます。

○浅井委員 我が国の総合交通体系の整備という点から、非常に重要な問題だろうと思ふのです。私は、ミニとかフルだとかという、ミニ新幹線あるいはスーパー特急を走らせるというその計画については、私は反対だ、全部、日本全体にフル、いわゆる従来型のフル規格でやるべきだというのが私の持論なんです。

今回、現行計画による着工三線の総建設費が約一兆七千六百億円ですけれども、これから北海道、鹿児島を全部含めて仮に五線すべてフル規格で建設するとすると、建設費は約七兆円。この七兆円という金額なんですけれども、建設費の負担割合を今までのような国が三五％、JRが五〇％、地方が一五％、こういう負担割合のままでこれを強行すると、JRの負担はますますふえるし、地方の負担は大きく膨らんでくる。この七兆円の財源を運輸省として本気になって大蔵省とかけ合つて取るべきであらう。いわゆる日米構造協議の四百

三十兆円の公共事業費、その中からでもかじつてきてでもいい、日本の総合交通体系、通信、交通というのは日本の経済活動の大きな動脈である。その意味から、運輸省は今までのいわゆる許認可官庁ではなくて政策官庁として、日本の将来から考えて交通体系はこうあるべきだというものを、確固たる信念を持って越智大臣が来年度の予算の中で図っていただいたい、このように私は要望を強くしたいと思えますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○越智国務大臣 先ほど政府委員がお答えいたしました、第二国土軸は関西のみではございません。これは我が省の所管ではございません、共管であります。国土庁でございすけれども、これは日本海側にも計画があるようでございます。でございますから、国全般で新しい国土軸というようなことであります。

それから、今の交通ネットワークの問題でありますけれども、日米構造協議の中の四百三十兆であります、今の我が運輸省、特に鉄道関係では大体〇・二％、こういうことでございすから、私が言っておりますのは、道路も非常に大事であるから道路もしっかりやってください、一極集中を排除するためには道路も結構であります、しかし、鉄道が〇・二というふうなことで、とてもとても手のつけようがない。今のだけやるのでもおおむね十カ年といえますけれども、それまでに済まない、こういうふうには思っております。でございますから、少なくとも四％の計画でない、鉄道にモーダルシフトあるいは一極集中の排除、こういうことができない。でございますから、ぜひともそうしていただかないと計画が進まない、こういうことを私は言っております。これはわがからいけれども、〇・二ではいけない、少なくとも四百三十兆の中の三、四％を鉄道に入れてもらわないと生活大国にはならないよ、また一極集中の排除はできないよ、こういうことを唱えてお

る、これが実情であります。

○浅井委員 運輸大臣の御答弁に心から激励を送りたいと思えます。頑張ってください。どうもありがとうございます。

○森田委員長 佐藤祐弘君。
○佐藤(祐)委員 私は、JAS機の花巻事故、それからニアミス問題、もう一つ、山梨のリニア実験線の問題についてお尋ねしていただいたいと思えます。三十分なので、答弁は簡潔、的確にお願いしたいと思えます。

最初に、花巻事故に関連してありますけれども、けさ以来の議論で、副操縦士の規程違反ですね、大臣は二重の規程違反とおっしゃった。それ一つの問題になっております。私も、これはあつてはならないこと、絶対に許されないことだといふふうに思えます。そういう点では会社の責任、あるいは運輸省の指導監督責任といえますが、そういうものがきちっとされていかなきゃならぬといふふうに思えます。

同時に、今もう一つ思っておりますのは、副操縦士が操縦しておったという重大な規程違反、これはあるわけでありすけれども、そのことが今回の事故の直接の大きな原因であつたかのように考えられていいますか、新聞報道などは特にそうだとする気もするのです。まあ新聞によつても若干違いますが、果たしてそういうふうな決りつけていいのかどうかという問題です。つまり、逆に言いますと機長が操縦桿を握つておればあの事故は防げたのかどうか。私は、現時点では断定はできないのだからと思つております。

ですから事故調査委員会にも要望しておきたいわけでありす、運航規程などの違反問題、これと短絡するのではなくて、事故原因の科学的な究明といえますが、それが非常に重要だと思えます。つまり、機長であつたとしても防ぎ得なかつたとなつた場合でも、我々それでは困るわけですよ。幸い死者が出なかつたという、不幸中の幸いと私も思っておりますが、一歩間違えば大惨事になつたかもしれないわけですから、どうしてもあ

あいう事故が起きないようにしなければならぬ。そういう意味でも徹底的な原因の究明が必要だといふふうに思いますが、いかがでしょうか。

○越智国務大臣 あるいは機長が操縦していてもああいう事故は起きたかも知らないというお説でございますけれども、機長が操縦しておつて危険であると思えば、絶対に着陸しないといけないという問題でもございせん。危険であれば着陸を見合はすという手もあるわけでございす。そういう意味において、少なくとも規則違反をしておる副操縦士、またそれを指示しておる機長、これはやはり責任はあります。これは管理体制にも問題もありません。ほかに原因があつてということでない、強風であつたことには間違いございせんから、機長が判断して自分が操縦桿を握つて、これなら安全に着陸できると判断してやつた、こういうことではない、副操縦士にやらせておつた、こういうことではありますから、やはり機長も副操縦士も責任はあります。管理体制にも問題はありますけれども、私はそういうふうな判断をいたしております。

○佐藤(祐)委員 私も責任がないということは一切言っておりません。二重違反の事実がありますし、それを認めたのは機長ですから。しかし、その事故原因の究明というのはまた少し違ふと思つております。これまでの事故調査のいろいろな活動がありました、航空機事故がいろいろありましたが、私は、類似のものとしてはキャセイ・パシフィックの場合などが若干条件が類似しておるかと思つて、その報告なども読み返したりもしておりますが、私が申し上げたいことは、本当に事故原因はどこにあつたかです。これを科学的に正確に出していくことが、その教訓を本當に生かしていくという意味で大切なのではないかと、このことを申し上げておるわけです。事故調査、いかがですか。

○玉置説明員 お答えをいたします。事故調査の状況について簡単に御説明をさせていただきます。

航空事故調査委員会は、四月十八日に事故が発生しました後、直ちに六名の事故調査官を現地に派遣いたしました。いろいろと広い分野にわたつて情報の収集に努めております。そして昨日、現在までに知り得た事実を取りまとめ経過報告として運輸大臣に報告いたしますとともに、公表をしたところでございす。したがしまして、今後とも調査検討を引き続き行ひまして、事故原因の究明に努めてまいりたいというところでございす。

以上でございます。
○佐藤(祐)委員 この中間報告も詳細に繰り返して読ませていただきました。交代の事実とかそういう事実関係の記載はありますけれども、事故原因について断定的な記述は一切ありません。それを前提に私はお聞きしているわけであります。

今度の事故で大きなポイントに着陸の際の問題点ですね。詳しく言う暇はありませんが、いわゆる着陸帯よりも手前で落ちていたとか、前輪と主輪が異様に近接しているとか、ゆがみがあるとか、いろいろな問題があるようです。そこは専門的な方の調査の結果にまちたいわけでありす、そういう着地点の問題の一つとして気象情報の問題があると思ひます。

気象庁に来ていただいていると思ひますが、花巻の空港出張所では風向風速計はどの位置につけられておつたか、お聞かせいただきたい。

○二宮政府委員 気象庁におきましては花巻空港におきまして、世界気象機関、国際民間航空機関の基準に従ひまして、滑走路のはば両端に適切に、つまり二カ所でございます、風向風速計を設置いたしまして運用いたしております。

○佐藤(祐)委員 今回の場合はかなり横風が強かつたとか追い風が最後あつたんじゃないかと、いろいろなことが言われておりますが、いずれにしても、着陸時の気象というのは日本だけではない、欧米などでも非常に問題になっていふんだと思ひます。例えばウインドシアといふことで議論になりましたり、またマイクロバースト

ですか、アメリカの場合には、このマイクロバーストというのはお聞きしますと竜巻の逆と考えていい、強力な風が地上にたたきつけるというようなことで何度か事故も起きているということから、そういう着陸点での気象についての研究あるいは警報装置の開発、こういったことがある程度やられておるといふに聞いておりますが、その状況と、日本の場合にはそういう研究が行われているのかどうかといった点についてお答えいただきたい。

○二宮政府委員 お答え申し上げます。

ウインドシア及びマイクロバーストと申しますのは、先生御指摘のとおり航空機の着陸に大きな影響をもたらすものでございます。ウインドシアと申しますのは、水平または鉛直方向に風が急激に変化したしまして、それが着陸時の飛行機の揚力等を及ぼしまして不測の降下をもたらすというふうなものでございます。それからマイクロバーストあるいはダウンバーストと申しますのは、積乱雲からの下降流でございまして、非常に狭い範囲で急激な下降流をもたらすものでございます。

過去の例で申しますと、ケネディ空港で一九七五年六月二十四日、これは雷雲中のダウンバーストでございまして、墜落事故が起きておるわけでございます。それから日本の例でございまして、那覇空港で一九八四年四月十九日に起きておるわけでございまして、これは非常に強い驟雨の中で、及びさらに悪視程という条件の中で起きておるようでございます。それからさらに成田でございまして、平成二年三月二十四日に起きておるわけでございまして、これは雷雨とともに強風がございまして、風の急変がございました。変動した横風であるようでございまして、以上が最近のウインドシアあるいはマイクロバーストにかかわるものでございますが、これらのものはドップラー・レーダー等によって検出されることも可能でございまして、

それから、今申しましたウインドシアとかダウンバーストとはまた若干違ひまして、非常に強い

強風の中では風が非常に大きく変動いたすことが多いわけでございまして、これは今申しましたウインドシアとかマイクロバーストとはまたちよつと違つた話でございまして、一般に平均風速の二倍程度の非常に強いガストがございまして、これは短時間に、例えば二分とか数分の間ほぼ周期的に非常に風が、風向の変動もございまして、また、風速の変動もございまして、こういうふうな大きな変動がございましたときに、着陸態勢にあります飛行機にはいろいろな影響があらうかというふう

くからいろいろ装置の研究開発が進んだわけでございまして。我が国におきましては、地上ドップラー・レーダーにつきましては、先ほど気象庁長官の御発言のとおり研究開発が進んでおりまして、一方、航空機搭載型のウインドシアの検知装置、これは飛行機でウインドシアを検知する装置でございましてけれども、これにつきましては我が国の航空機、ボーイング747-400型機等の新鋭機につきましては全機搭載されておりました、その他の航空機につきましても、航空会社におきまして搭載の促進を図っているところでございます。

○佐藤(祐)委員 続けてニアミス問題で伺いたいのですが、あの事故も、きょうの御答弁では、米軍機の方は高度差が三百メートルというふうに判断しておったということですが、日本のパイロットの報告では三十メートルの高度差だったと言われている。これも偶然とするような事態だと思ふのです。乗客は百二十人以上、乗員含めて百二十七人になりますか、それがそういうニアミスだったというのは本当に偶然とする事態だと思ひます。

そこでお伺いしたいのは、こういう米軍機、日本の航空法に基づく飛行計画書、フライトプランを提出していると思うのですが、確かに提出されていたかどうかということ、それは管制には伝わるようになっておるのかどうか、この二点。

○尾松説明員 お答えを申し上げます。米軍でありましても、フライトプランの提出はございます。管制機関の方にフライトプランの提出はございます。

○佐藤(祐)委員 それは、必要な場合にはパイロットに伝えられるのでしょうか。

○尾松説明員 提出されましたフライトプランが飛行中のパイロットに一々連絡される、他の飛行中の飛行機のパイロットに連絡されるということとはございません。

○佐藤(祐)委員 問題は、今回の場合ニアミス、異常接近が起きたわけですね。この場合には、こ

れまでに御報告をいただいたものでは、航空機衝突防止装置、ACASの表示でキャッチできて、ACASの指示で左旋回したとか、降下することによって衝突が回避できたというふうな説明を受けました。これは運輸省から受けたわけですが、私はこれが非常に幸いだったというふうなふうに思ふのです。しかし、それにしても、管制のレーダーには米軍機の機影——米軍機とはわかりませんが、機影が映っておったわけですね。そういう場合に素早く連絡する方法がないのかどうかという点と、今回の事故で、防止の上で非常に力を発揮したACAS、これをぜひ、今は試行中だと思ふのですが、広く普及するようにすべきではないかと思ふのです。いかがでしょうか。

○尾松説明員 管制機関の方から他の航空機が接近しているというふうなことを当該飛行機のパイロットに知らせるやらないのか、こういう御指摘でございましてけれども、近くを飛んでいる飛行機の情報、これが当該機と近寄って危ないというふうな事態が管制官の方で心配になるときは、その当該飛行機のパイロットに注意情報を流すというこ

うことはいたしております。今回の場合、どういう措置をとったかについては、さらに詳細に調査したいというふうな思っております。

○松本(健)政府委員 恐れ入ります。ACASの件につきましては答弁させていただきます。

衝突防止装置につきましては、現在、国際民間航空機関におきまして技術的な国際標準を定めるために、実機に当該装置を搭載しまして国際的な運用評価が行われている状況でございまして、我が国もこの運用評価に積極的に参加をしております。このこととしましては、技術的な国際標準を定める義務化につきましては、技術的な国際標準を定め

た後に検討されることになるものと考えられます。当局といたしましては、国際民間航空機関におきまして国際標準が定められ、搭載義務化が図られた場合には、我が国の航空機への搭載義務化

を検討してまいりたいというふうに考えております。

○佐藤(祐)委員 この問題の最後にしたいと思いますが、ニアミスの場合は、やはり日本の事情として米軍の空域がある、自衛隊の空域もある、佐藤内閣の時代に水平分離というような緊急対策が出た歴史もありますけれども、そこまでは詳しく触れませんが、米軍機が訓練などでどどんと飛んでいるということが大きな背景の問題としてあると私は思うのです。

それで、今回の場合にこういう非常に憂慮される事態が起きたわけでありまして、当然、米軍に対する問い合わせはしておられるようですね、さっきの答弁にありましたから。同時に、そういう場合に何らかの申し入れをする。あのEAGでしたか、あれは電子戦機と言われている戦闘機でしょう。非常に電子的な高性能の戦闘機だということに我々は承知しているのですが、それにしてもさっきの回答は大変疑問ですね。そこは真相の究明が必要だろと思ひますが、いずれにしても、米軍への何らかの申し入れ、こういうものをされる用意があるかどうか、最後にそれをお聞きしたい。

○尾松説明員 日本の機長からの報告書と米軍側からの連絡の内容にはかなりの乖離がございます。この件につきましては、日米双方でさらに詳細に事実関係の調査を行います。その結果によりまして必要な改善措置を関係者に周知することになるわけでございます。そういう考えでございます。

○佐藤(祐)委員 やはり日本の飛行機が安全に飛べないのでは困るので、そういう点は毅然とした態度で対応してもらいたいということで申し上げておきたいと思ひます。

次に、山梨のリニア実験線に関してお聞きをします。
金九元自民党副総裁の巨額脱税事件に絡みまして、大手の総合建設業者、いわゆるゼネコンが検察庁、地検特捜部の捜査対象になっている。約二

十社のうち十六社が山梨実験線のトンネル工事などを受注しているという実情があります。これはやみ献金などが大変大きな問題になっておりますし、そういう莫大な献金はリニア工事受注と深い関連があるのではないかと指摘をされておるといふ状況ですが、運輸省が進めている重要プロジェクトですね、これに絡んでこういう疑惑が出されているという点、どういふふうにお考えか、まずお聞きしたい。

○森野政府委員 リニア実験線は、改めて申し上げるまでもございせんけれども、いろいろな新しい技術開発を伴うものとして大変重要なものだと認識をしております。

そこで、今の先生のお尋ねでございますが、私どもといたしましては、いわゆる公的な機関によります、あるいは公的な資金が導入されておりますような工事発注につきましては、当然のことでございますけれども、常に厳正かつ公正に行うように関係の鉄道建設公団等を指導しているところでございます。ただ、御指摘のような事柄につきましては私どもとしましては、御指摘のようないふ立場にございせんので、答弁は差し控えていたいただきたいというふうに思ひます。

○佐藤(祐)委員 知り得る立場にないというような消極的な姿勢ではなくて、建設省は先日やったわけですね。それはいわゆる建設業界を指導監督している省庁としてそういう範囲でやられたというふうに聞いております。今月中には六団体ですか、土木、建設すべてやるというふうに聞いておりますけれども、私は、行政の統制は別にして、国民の関心からいいますと、とにかくあれをやっているのは運輸省ですから、運輸省として国民の関心とか疑問にこたえる、こういうための調査といたしますか、そういうことは当然やるべきではないかというふうに思ひますが、いかがですか。

○森野政府委員 鉄道建設公団自体のいわゆる指名競争入札、これは適切に行われていると思ひております。
今先生お尋ねのいわゆる談合のようなたぐいの

お話は工事受注業者相互間の問題でございまして、私どもとしてそれを調査するとか、あるいは問題にして検討するという立場にないことは御理解をいただきたいと思いますのでございまして。

○佐藤(祐)委員 もう少し大きな声でよくわかるように答弁していただきたいと思ひます。

もう時間がなくなつてまいりましたから余り詳しく申し上げられませんが、この山梨リニア実験線決定には金九氏が深くかかわっていたということは、ある意味では周知の事実であります。最終決定はたしか八九年八月だったと思ひますが、その後は一年前の国会でのやりとりで、これは参議院の予算委員会が当時の運輸大臣が、「中央新幹線、でき得ればそれを高速で結ぶリニア」といったものの構想がこれからはますます現実性を帯びてくると思ひますし、私たちが真剣にその可能性をこれから検討しなくてはならない、そういう次第だと思ひております。こういう答弁がありましたし、いろいろなことがあるのですが、そういうことも含めながら最終決定まで行くという経過です。そこところはもう質問はいたしません。

そこで、ここに「リニア実験線の工事発注について」という文書を私は持っております。これは公的なものです。どの部分をどのジョイントベンチャーが担当しているか。区間は十二区間で分けてありますが、これはもちろん鉄道公団の分とJR東海の分がありますが、それぞれ詳細に企業名も書いてあるというものです。

そこで、鉄道公団にきていただいていると思ひますが、この入札はどういふふうに行われたか、その点についてお聞きしたい。

○森本参考人 お答えいたします。

競争入札に参加する者をあらかじめ指名いたしました。その指名業者間で競争入札をさせる、いわゆる指名競争契約を採用いたしております。
○佐藤(祐)委員 今度の実験線の工事分担については実にうまく分配されている。有力ゼネコンが重ならず担当しているわけですね。これ

談合でもあったのではないかとというような疑問も提起されているわけですが、指名入札の指名に当たつての選別はどういふ基準でやられたのですか。

○森本参考人 お答えいたします。

山梨実験線の工事は指名競争入札で行われておりますが、指名に当たっては会社の技術力や実績に基づいて業者を選定しております。したがって、入札も適当に行われている、公団として意図して割り振つたとかそういうことはございせん。

○佐藤(祐)委員 見事にうまく分擔が行われているわけですよ。今の私の提起した疑問に対する答弁にはなっていないと思ひますが、次に進めます。それで、リニア実験線の受注というのは全く新しい技術開発といひますか、つながつていくわけですね。これは運輸省への質問ですが、鉄道局からいただいた資料ですね、暫定技術基準というのを定めているいろいろな事業をやっている、建設を進めているということですが、この実験線の工事に参加すればそういう技術水準を身につける上でも非常に役に立つといひますか、そういうことになるわけですね。どうですか。

○森野政府委員 ただいま先生のお尋ねは、暫定技術基準と申しますのは、軌道中心間隔、最小曲線半径あるいは最急勾配、そういういったようなものでございまして、いわゆる技術開発というのとは直接は関係ないというふうに認識しております。

○佐藤(祐)委員 私が聞いているのは、リニアの実験線というのは日本では初めてですね。ああいうトンネルとか勾配とか、宮崎とは違うわけですね。そういう条件の中で工事を進めていく上にはいろいろな実験事項というのがあるわけでしょう、私もここに持ってきていますが、そういうのをやれば、それはそれで非常にそれぞれの会社の技術力が試されるというのか、技術を磨く上でよい結果を生むということじゃないかというのを聞いているのです。

○桑野政府委員 あるいはちよつとお答へになら
ないかもしれませんが、実験そのものは鉄道総合
技術研究所が行うわけでございまして、そう
いった意味でのノウハウは鉄道総合技術研究所が
保持するということになるわけでございします。

○佐藤(祐)委員 私は、路線、トンネルとか路盤
とかカーブとか、リニアを通すわけですから、い
ろいろこれまでの鉄道とは違った技術水準も要求
されるということだと思ふのです。そうではし
ょう。そのことを聞いているのです。

○桑野政府委員 リニアに伴います新しい技術と
いうのは当然あるわけでございします。

○佐藤(祐)委員 ここに十一も新たな実験項目と
いうのがあつたのです。これは正式の文書です。
もう時間になりましたから、最後にこれは大臣
にやっぱりお聞きしないといかぬと思ひますが、
つまり建設に当たつてこれだけの新技術、新実験
もやるわけですね。そこにゼネコンが参加してお
られる。同時にこの実験線というのは、まあこれは
決まつていけませんよ、将来中央リニアが決定した
段階ではその一部になるということが前提条件に
なつてゐるということですね。だからこの実験線
に参加しておくことは、企業にとっては今後あり
得る全体の幹線、中央リニア新幹線、こういう
ものの工事も担当していく上でも有利な技術なり
実績を得ることになると思ふんです。これは別に
普通の意味でそうだと思うんです。

それで問題は、だから今度の実験線をめぐつて
金丸氏への献金が、巨額の献金が行われたのでは
ないか、明らかにそういうことを言うような文書、
文書といふまでもなく報道とかある場所での発言とか
私は幾つも持つてきておりますが、それを一々紹
介する余裕はありませんけれども、リニア参入の
見返りとか情報欲しさやみ献金とかいろいろな見
方とされてゐるわけですね。

私は最後に運輸大臣に強調したいのは、やはり
大事なプロジェクトですから国民から疑惑を持た
れないような工事、こういうことをやる必要があ
るし、問題があるならば運輸省みずから明らか

にしていくな、そういうことが必要ではないかと思
ひますが、いかがでしょうか。

○越智國務大臣 いろいろお話がございした
が、このリニアの建設につきまして、談合があつ
たとあるいは贈賄があつたとか具体的にこの
工事で献金があつたとかいう、具体的な問題があ
りましたら別でありますけれども、それ以外は、
いろいろ週刊誌等で書かれたこともあるであらう
と思ひますが、それは想像の域を脱しない。でこ
ざいますから、事実関係に基づいてやらなければ
いけない、かように思ひます。

それからもう一点は、新しい工事だからそのこ
とが非常に経験になるということも事実でしよ
う。経験になるでしょう。なると思ひますけれど
も、これは鉄建公団なりJR東海なりが発注した
ものであります。であります、やはり日本のゼ
ネコンの中で優秀な人を指名してやつたわけで
から、特別に特別な人を指名したということでは
ない、私はこういうふうな信じております。どう
いう仕事にしても、やりましたらそれは確かに経
験になるでしょう。なるでしょうが、それによつ
て、まだわかりませんけれども、中央新幹線を今
後やるというにしても、確かに経験にはなるが、
それではその人だけでやるかといつたらさうい
うことでもない。私はこれは不適當な言葉であつて、
ちやうどそれがそれにつなげていくということ
ではない、こういうふうには私は確信をいたして
おります。

とにかく優秀な業者を指名して、その人が落札
をして、それから分け合つた、こう言ひますが、
みんなが一つづつとつていたら、まあ新しいもの
ですから二つ三つを一社がとるといふようなこと
にも私は自然的にならないんじゃないか、こうい
ふふうに思ひます。でございしますから、このこ
とはまことに公平に適當に行われた、こういうふう
に信じております。

○佐藤(祐)委員 それは運輸省がそうだと私は
言つてゐるんじゃないか、そういう思ひ込みも
あつて献金もやられてゐるんじゃないか。事実

に基づいてやらなきゃいけませんから、その意味で
やっぱり調査が必要じゃないかということをし
上げた。

終わります。

○森田委員長 次回は、来る五月十一日火曜日午
前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会する
こととし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時二十五分散会

気象業務法の一部を改正する法律案

気象業務法の一部を改正する法律
気象業務法(昭和二十七年法律第百六十五号)
の一部を次のように改正する。

目次中「第三章 予報及び警報(第十三条―第
二十四条)」を「第三章の二 気象予報士(第二十四
条)―第三章の三 民間気象業務支援セ

ンター(第二十四条の二十八―第二十四条の三十
三)」に「第四十三條の二」を「第四十三條の四」
に、「第四十八條」を「第五十條」に改める。

第九條中「第二十七條各号に掲げるものは、同
條」を「正確な観測の実施及び観測の方法の統一
を確保するために一定の構造(材料の性質を含む)
及び性能を有する必要があるものとして政
令で定めるものは、第二十七條」に改める。

第十八條第一項中「左の」を「次の」に改め、
同項第一号中「足る」を「足りる」に改め、同項
に次の一号を加える。

三 当該予報業務を行う事業所につき、第十九
條の二の要件を備へることとなつてゐるこ
と。

第十八條第二項中「左の」を「次の」に改め、
同項第二号中「役員が」の下に「第一号又は」を
加え、同号を同項第三号とし、同項第一号中「者
が」の下に「第二十一條の規定により」を加え、
「取消」を「取消し」に改め、同号を同項第二号

とし、同項に第一号として次の一号を加える。

一 許可を受けようとする者が、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ることがな
かつた日から二年を経過しない者である
こと。

第十九條の次に次の二條を加える。

(気象予報士の設置)

第十九條の二 第十七條の規定により許可を受け
た者は、当該予報業務を行う事業所ごとに、運
輸省令で定めるところにより、気象予報士(第
二十四條の二十の登録を受けている者をいう。
以下同じ)を置かなければならない。

(気象予報士に行わせなければならない業務)

第十九條の三 第十七條の規定により許可を受け
た者は、当該予報業務のうち現象の予想につ
いては、気象予報士に行わせなければならない。
第二十條の次に次の一條を加える。

(業務改善命令)

第二十條の二 気象庁長官は、第十七條の規定に
より許可を受けた者が第十八條第一項各号の一
に該当しないこととなつた場合その他第十七條
の規定により許可を受けた者の予報業務の適正
な運営を確保するため必要があると認めるとき
は、当該許可を受けた者に対し、その施設及び
要員について同項各号に適合するための措置そ
の他当該予報業務の運営を改善するために必要
な措置をとるべきことを命ずることができる。

第二十一條の見出し中「取消等」を「取消し等」
に改め、同條中「左の」を「次の」に改め、同條
ただし書を削り、同條第一号中「又はこれに基
く処分」を「若しくはこの法律に基づく命令若しく
はこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付
した条件」に改め、同條第二号を次のように改め
る。

二 第十八條第二項第一号又は第三号に該當す
ることとなつたとき。

第二十二條中「予報業務」の下に「の全部又は
一部」を加え、「すみやかに」を「その日から三

十日以内に」に改める。

第三章の次に次の二章を加える。

第三章の二 気象予報士

(試験)

第二十四条の二 気象予報士になろうとする者は、気象庁長官の行う気象予報士試験(以下「試験」という。)に合格しなければならない。

2 試験は、気象予報士の業務に必要な知識及び技能について行う。

(試験の一部免除)

第二十四条の三 試験を受ける者が、予報業務その他運輸省令で定める気象業務に関し運輸省令で定める業務経歴又は資格を有する者である場合には、運輸省令で定めるところにより、試験の一部を免除することができる。

(気象予報士となる資格)

第二十四条の四 試験に合格した者は、気象予報士となる資格を有する。

(指定試験機関の指定等)

第二十四条の五 気象庁長官は、その指定する者(以下「指定試験機関」という。)に、試験の実施に関する事務(以下「試験事務」という。)を行わせることができる。

2 指定試験機関の指定は、試験事務を行おうとする者の申請により行う。

3 気象庁長官は、指定試験機関の指定をしたときは、試験事務を行わないものとする。

(指定の基準)

第二十四条の六 気象庁長官は、他に指定試験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掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、指定試験機関の指定をしてはならない。

一 職員、試験事務の実施の方法その他の事項についての試験事務の実施に関する計画が試験事務の適正かつ確実な実施のために適切なものであること。

二 前号の試験事務の実施に関する計画を適正かつ確実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。

三 試験事務以外の業務を行つていない場合には、その業務を行うことによつて試験事務が不正になるおそれがないこと。

2 気象庁長官は、前条第二項の申請をした者が次の各号の一に該当するときは、指定試験機関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る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 第二十四条の十六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、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 第二十四条の九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

(指定の公示等)

第二十四条の七 気象庁長官は、指定試験機関の指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、試験事務を行う事務所の所在地並びに試験事務の開始の日を公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は試験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、その旨を気象庁長官に届け出なければならない。

3 気象庁長官は、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。

(試験員)

第二十四条の八 指定試験機関は、試験事務を行う場合において、気象予報士として必要な知識及び技能を有するかどうかの判定に関する事務

については、運輸省令で定める要件を備える者(以下「試験員」という。)に行わせなければならない。

(役員等の選任及び解任)

第二十四条の九 試験事務に従事する指定試験機関の役員及び解任は、気象庁長官の認可を受けなければならない。

2 指定試験機関は、試験員を選任し、又は解任したときは、遅滞なく、その旨を気象庁長官に届け出なければならない。

3 気象庁長官は、指定試験機関の役員又は試験員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十四条の十一第一項の試験事務規程に違反したとき、又は試験事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、指定試験機関に対し、その役員又は試験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)

第二十四条の十 指定試験機関の役員若しくは職員(試験員を含む。)又はこれらの職にあつた者は、試験事務に関して知り得た秘密を漏らしはならない。

2 試験事務に従事する指定試験機関の役員及び職員(試験員を含む。)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、法令により公務に従事する職員とみなす。

(試験事務規程)

第二十四条の十一 指定試験機関は、運輸省令で定める試験事務の実施に関する事項について試験事務規程を定め、気象庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 気象庁長官は、前項の認可をした試験事務規程が試験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、指定試験機関に対し、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)

第二十四条の十二 指定試験機関は、毎事業年度、試験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滞なく)、気象庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

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)、気象庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、試験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気象庁長官に提出しなければならない。

(帳簿の備付け等)

第二十四条の十三 指定試験機関は、運輸省令で定めるところにより、帳簿を備え付け、これに試験事務に関する事項で運輸省令で定めるものを記載し、及びこれを保存しなければならない。

(監督命令)

第二十四条の十四 気象庁長官は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、試験事務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(試験事務の休廃止)

第二十四条の十五 指定試験機関は、気象庁長官の許可を受けなければ、試験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 気象庁長官は、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。

(指定の取消し等)

第二十四条の十六 気象庁長官は、指定試験機関が第二十四条の六第二項各号(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ない。

2 気象庁長官は、指定試験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、又は期間を定めて試験事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。

二 第二十四条の六第一項各号の一に適合しなくなつたと認められるとき。

三 第二十四条の九第三項、第二十四条の十一第二項又は第二十四条の十四の規定による命

令に違反したとき。

四 第二十四条の十一第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで試験事務を行ったとき。

五 不正な手段により指定を受けたとき。

3 気象庁長官は、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試験事務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。

(気象庁長官による試験事務の実施)

第二十四条の十七 気象庁長官は、指定試験機関が第二十四条の十五第一項の規定により試験事務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第二項の規定により指定試験機関に対し試験事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により試験事務の全部若しくは一部を実施することが困難となった場合において必要があると認めるときは、第二十四条の五第三項の規定にかかわらず、試験事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

2 気象庁長官は、前項の規定により試験事務を行うこととし、又は同項の規定により行つてい

る試験事務を行わないこととするときは、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

3 気象庁長官が、第一項の規定により試験事務を行うこととし、第二十四条の十五第一項の規定により試験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指定を取り消した場合には、試験事務の引継ぎその他の必要な事項は、運輸省令で定める。

(合格の取消し等)

第二十四条の十八 気象庁長官は、不正な手段によつて試験を受け、又は受けようとした者に対しては、試験の合格の決定を取り消し、又はその試験を停止することができる。

2 指定試験機関は、前項に規定する気象庁長官の職権を行うことができる。

3 気象庁長官は、前二項の規定による処分を受

けた者に対し、情状により、二年以内の期間を定めて試験を受けることができないものとする

ことができる。

(指定試験機関がした処分等に係る審査請求)

第二十四条の十九 指定試験機関が行う試験事務に係る処分又はその不作為については、気象庁長官に対し、行政不服審査法(昭和三十七年法律第六十号)による審査請求をすることができ

る。

(登録)

第二十四条の二十 気象予報士となる資格を有する者が気象予報士となるには、気象庁長官の登録を受けなければならない。

(欠格事由)

第二十四条の二十一 次の各号の一に該当する者は、前条の登録を受けることができない。

一 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ることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 第二十四条の二十五第一項第三号の規定による登録の抹消の処分を受け、その処分の日から二年を経過しない者

(登録の申請)

第二十四条の二十二 第二十四条の二十の登録を受けようとする者は、登録申請書を気象庁長官に提出しなければならない。

2 前項の登録申請書には、気象予報士となる資格を有することを証する書類を添付しなければならない。

(登録の実施)

第二十四条の二十三 気象庁長官は、前条の規定による書類の提出があつたときは、その者が第二十四条の二十一各号の一に該当する場合を除き、次に掲げる事項を気象予報士名簿に登録しなければなら

ない。

一 登録年月日及び登録番号

二 氏名及び生年月日

三 その他運輸省令で定める事項

(登録事項の変更の届出)

第二十四条の二十四 気象予報士は、前条の規定により気象予報士名簿に登録を受けた事項に変更があつたときは、遅滞なく、その旨を気象庁長官に届け出なければならない。

(登録の抹消)

第二十四条の二十五 気象庁長官は、気象予報士が次の各号の一に該当する場合又は本人から第二十四条の二十の登録の抹消の申請があつた場合には、当該気象予報士に係る当該登録を抹消しなければならない。

一 死亡したとき。

二 第二十四条の二十一第一号に該当することとなつたとき。

三 偽りその他の不正な手段により第二十四条の二十の登録を受けたことが判明したとき。

四 第二十四条の十八第一項の規定により試験の合格の決定を取り消されたとき。

2 気象予報士が前項第一号又は第二号に該当することとなつたときは、その相続人又は当該気象予報士は、遅滞なく、その旨を気象庁長官に届け出なければならない。

(試験手数料等)

第二十四条の二十六 試験又は第二十四条の二十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料を国(指定試験機関が行う試験を受けようとする者にあつては、指定試験機関)に納めなければならない。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、指定試験機関の収入とする。

(運輸省令への委任)

第二十四条の二十七 この章に定めるもののほか、試験、指定試験機関及び第二十四条の二十の登録に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第三章の三 民間気象業務支援センター

(指定)

第二十四条の二十八 気象庁長官は、気象業務の健全な発達を図ることを目的として民法第三十四

条に規定する業務に関し次に掲げる基準に適合すると認められるものを、その申請により、民間気象業務支援センター(以下「センター」という。)として指定することができる。

一 職員、業務の実施の方法その他の事項についての業務の実施に関する計画が業務の適正かつ確実な実施のために適切なものであること。

二 前号の業務の実施に関する計画を適切かつ確実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。

(業務)

第二十四条の二十九 センターは、第十七条の規定により許可を受けて行われる予報業務その他の民間における気象業務の健全な発達を支援し、及び産業、交通その他の社会活動における気象に関する情報の利用の促進を図るため、次に掲げる業務を行うものとする。

一 観測の成果、気象庁がその業務の実施の過程において作成した予報に関する情報その他の気象庁が保有する情報(以下「気象情報」という。)の提供を行うこと。

二 前号に掲げる業務(以下「情報提供業務」という。)及び気象情報の利用に関する調査及び研究を行うこと。

三 気象情報の利用に関する事項について相談その他の援助を行うこと。

四 気象情報を利用する者に対する研修を行うこと。

五 前各号に掲げるもののほか、民間における気象業務の健全な発達を支援し、及び気象情報の社会活動における利用の促進を図るために必要な業務を行うこと。

(センターへの情報提供等)

第二十四条の三十 気象庁長官は、センターに対して、情報提供業務の実施に必要な気象情報であつて運輸省令で定めるものを提供するとともに、当該業務の実施に関し必要な指導及び助言を行うものとする。

第四十三條の二 この法律の規定に基づき命令を

第四十三條の二 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。

第七章中第四十三條の三の次に次の一条を加える。

（運輸省令への委任）

第四十三條の四 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

第四十四條中「五万円」を「百万円」に改める。

第四十五條を次のように改める。

第四十五条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第二十四条の十第一項の規定に違反してその職務に関して知り得た秘密を漏らした者

二 指定試験機関が第二十四条の十六第二項の

規定による試験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試験機関の役員又は職員

三 センターが第二十四条の三十三において準用する第二十四条の十六第二項の規定による

第二十四条の二十九に規定する業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センターの役員又は職員

第四十六条中「左の」を「次の」に、「三万円」を「五十万円」に改め、第三号を第七号とし、第

二号の次に次の四号を加える。

三 第十九条の規定に違反して認可を受けないで予報業務の目的又は範囲を変更した者

四 第十九条の三の規定に違反して気象予報士以外の者に現象の予想を行わせた者

五 第二十一条(第二十六条第二項において準用する場合を含む。)の規定による業務の停止の命令に違反した者

六 第二十三条の規定に違反して警報をした者

第四十七条中「左の」を「次の」に、「一万

円」を「二十万円」に改め、第一号を次のように

改める。

一 第二十條の二(第二十六條第二項において準用する場合を含む。)の規定による命令に違反した者

第四十七條第二号を削り、同条第三号中「立入」を「立入り」に改め、同条第一号とし、同条第四号中「に違反して」を「による」に改め、同条を同条第三号とし、同条第五号中「第四十一條第二項」を「第四十一條第三項」に、「又は忌避した」を「若しくは忌避し、又は質問に對して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした」に改め、同条を同条第四号とする。

第四十八條中「前四條」を「第四十四條、第四十六條又は第四十七條」に、「罰するの外」を「罰するほか」に改め、同条ただし書を削り、同条を第四十九條とし、第四十七條の次に次の一條を加える。

第四十八條 次の各号の一に該当するときは、その違反行為をした指定試験機関又はセンターの役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。
一 第二十四條の十三の規定に違反して帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつたとき。

二 第二十四條の十五第一項(第二十四條の十三において準用する場合を含む。)の規定に違反して試験事務の全部又は第二十四條の二十九に規定する業務の全部を廃止したとき。

三 第四十一條第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

四 第四十一條第四項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に對して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をしたとき。

第四十九條の次に次の一條を加える。

第五十條 第二十二條(第二十六條第二項において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、二十万円以下の過料に処する。

下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 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。ただし、第九條及び第二十七條の改正規定並びに第七章第四十三條の二を第四十三條の三とし、第四十三條の次に一條を加える改正規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から、第十八條第一項に一号を加える改正規定、第十九條の次に二條を加える改正規定、第二十六條第二項の改正規定(第一項第一号の下に「及び第三号」を加える部分に限る。)、第四十六條中第三号を第七号とし、第二号の次に四号を加える改正規定(同条第四号に係る部分に限る。)、及び附則第六條の規定は、この法律の施行の日から一年を経過した日から施行する。

(経過措置)

第二條 この法律の施行前に気象庁長官がこの法律による改正前の気象業務法(以下「旧法」という。第二十一條ただし書(旧法第二十六條第二項において準用する場合を含む。))の規定によりした旧法第十八條第一項第一号又は第二号に適合するための措置をとるべきことの命令は、この法律による改正後の気象業務法(以下「新法」という。第二十二條の二(新法第二十六條第二項において準用する場合を含む。))の規定により気象庁長官がした命令とみなす。

第三條 この法律の施行の際現に旧法第十七條第一項又は第二十六條第一項の規定により許可を受けている者に対する新法第二十一條(新法第二十六條第二項において準用する場合を含む。))の規定による業務の停止の命令又は許可の取消しの処分に関しては、この法律の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第四條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第五條 前三條に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要となる経過措置(罰則に關する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(登録免許税法の一部改正)

第六條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五號)の一部を次のように改正する。

別表第一第四十三號の次に次の一号を加える。

四十三の二 予報業務の許可	
気象業務法(昭和二十七年法律第六十五號)第十七條第一項(予報業務の許可)の予報	許可件数 一件につき九万円

(運輸省設置法の一部改正)

第七條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七號)の一部を次のように改正する。

第三條の二第一項第七十二號の次に次の一号を加える。

百七十二の二 気象予報士に關すること。

理由

社会の高度情報化の進展等に対応し、民間における気象業務の健全な発達を図るため、気象庁以外の者が行う予報業務に關し、気象予報士制度を創設するとともに、気象庁長官が民間気象業務支援センターを指定し、気象庁が保有する気象情報の提供を行わせる等の措置を講じる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成五年五月十九日印刷

平成五年五月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局