

第百二十六回国 参議院運輸委員会會議録第二号

平成五年三月二十六日(金曜日)

午後一時開会

委員の異動

二月二十四日

堀 利和君

補欠選任
三重野栄子君

二月二十五日

堀 利和君

補欠選任
堀 利和君

二月二十六日

上杉 光弘君

補欠選任
永田 良雄君

三月一日

永田 良雄君

補欠選任
上杉 光弘君

三月二日

泉 信也君

補欠選任
森山 眞弓君

三月三日

森山 眞弓君

補欠選任
泉 信也君

三月二十五日

下村 泰君

補欠選任
島袋 宗康君

出席者は左のとおり。

委員長

高桑 栄松君

理事

二木 秀夫君
松浦 孝治君
櫻井 規順君
広中和歌子君

委員

伊江 朝雄君

国務大臣

運輸大臣

越智 伊平君

政府委員

運輸大臣官房長

豊田 実君

運輸省運輸政策局長

大塚 秀夫君

運輸省鉄道局長

泰野 裕君

運輸省自動車交通局長

土坂 泰敏君

運輸省航空局長

松尾 道彦君

海上保安庁次長

後出 豊君

気象庁長官

新田 尚君

事務局側

常任委員会専門員

長谷川光司君

説明員

外務省アジア局中国課長

樽井 澄夫君

大蔵省主計局主計官

金井 照久君

参考人

日本鉄道建設公団理事

峯本 守君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○平成五年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送

付)、平成五年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、平成五年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について
(運輸省所管)

○委員長(高桑栄松君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨二十五日、下村泰君が委員を辞任され、その補欠として島袋宗康君が選任されました。

○委員長(高桑栄松君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

委員審査のため、本日、日本鉄道建設公団理事峯本守君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(高桑栄松君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(高桑栄松君) 次に、去る三月二十三日、予算委員会から、本日、三月二十六日午後の半日間、平成五年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、運輸省所管について審査の委嘱がありました。

この際、本件を議題といたします。

運輸省関係予算の説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○湖上貞雄君 私は、冒頭、いかがでしょうか、きょうの新聞にもまたバス協会の話が載っております。不名誉な記事というのが連日載っております。

であります。とりわけ、今日大変大きな問題になっていきます佐川急便事件の問題につきまして、

というよりも日本の大きな疑獄事件の大半が運輸にかかわるような事件というものが大変多いことになって、また今回も国民としては運輸省に絡んだ事件だな、こういう印象を持っているに違いないというふうに思います。

特に、戦後大きな事件を考えてみても、造船疑獄、大阪タクシー事件、日通事件、ロッキード事件、そして今回の東京佐川急便事件。運輸省が絡んだ事件というのが圧倒的に多いわけでございます。この事件にかかわりまして、運輸大臣いかがですか、こういう問題を運輸省としてどうしてなくしていくかと、同時にあわせて、これらの今まで起きてきました事件というものを運輸行政の中にどう生かしていくのか、それらの認識について大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(越智伊平君) 運輸省は国民生活に最も密着した輸送サービスを安全に快適により安く提供する役所であると、こういうふうに考えております。こうしたことから、この輸送の安全確保、環境保全を図るために許認可を中心とする件数が多くなっております。従来よりその内容を見直し、件数の減少に努めておるところであります。今後とも社会経済情勢の変化に応じて、また利用者の声を十分反映しつつ運輸行政の適切な遂行に邁進してまいりたいと、かように思う次第であります。

御指摘にありましたように、バス協会の献金とかいろいろございまして、直接我が運輸省がということではありません。ないと、こういうふうには存じております。

なお、許認可の適正な執行を確保するために毎年綱紀点検委員会を開催し、許認可事務等に関する監査、審査等の状況及び許認可事務に携わる職員の一職務長期間在任ということは常に見直し

まして、網紀の保持に努めておるところであります。今後とも厳正にこのことを実施していきたい、こういうふうにご考慮をお願いいたします。

○洲上貞雄君 今最後の方に申されましたように、それは当たり前のことでありまして、今後とも十分やっていただきたいというふうに思っているところがあります。

ただ、大臣、いかがでございますか。今も言われたように、そういう、今言われたようなことは当たり前のことでありけれども、こういうような大きな事件が起きていく背景というのは大臣どのように認識されていきますか。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほど御指摘がございましたバス業界の献金問題とか、あるいは佐川急便事件等いろいろございます。バス業者の点はまだ真相が実はつかめないというのが実情であります。

佐川急便事件につきましては、直接運輸の問題といえます。ほかの方の許認可事項や監督事項、こういうことが非常にたくさんかかっております。そういうことも含めまして、それでは運輸省は非常によかったかといってお褒めをいただくところまではいきませんけれども、運輸省が直接というより、都市計画法とか建築基準法とか労働基準法とかそういうものの、他省庁の問題もございましてそういうものについてやはり今までは確認が、確認という連絡というか、このことが、もちろん他省庁に属する許認可については各省でやっていただくわけですが、それを確認を、連絡をもっとよくしていかないといけない、こういうことを感じておられて、そのとおりの指示をして今そういうことで進めておる次第であります。

○洲上貞雄君 大臣、佐川事件というのは単なる運輸省一省庁の問題じゃなくて、日本の政治全般にかかわる問題ですから、おれのところ余り関係ない、したがって他省庁とかかわりがあるので、運輸省としてはしっかりやっているけれども、ということではなくて、国務大臣として、

て、日本の政治全般を預かる者としてやっぱいろんなところに目を配りながら、政治の姿勢の問題としてやはり考えていかなければならないと私は思っているんです。

そこで、やはり運輸大臣として、先日我が党の喜岡議員が予算委員会の中で三年前の事件についていろいろ御質問をして大臣の方から答弁いただいたおるようでもありますけれども、三年前あいう事件があったということについては大臣認められておりますね。

したがって、具体的に確認だけしておきたいと思うのでありますが、昭和六十三年当時建設大臣であったころ、輝励会と称する者が名乗って大臣に対する今いうところの褒め殺しといひましようか、それは、いかがでございますか。事実でしようか、それは、いかがでございますか。

○国務大臣(越智伊平君) 褒め殺しといひましようか、私が昭和六十二年に建設大臣に任命をされました。その当時、何か嫌がらせということでした。建設大臣になったということで宣伝活動をしたようであります。それを私は一回も聞いたことございせんが、何か私のところの秘書やその他の者は……。

とにかく右翼が宣伝活動をいたしますのは、大きい声で十分聞き取れないような状態が多いようでありまして、そういう宣伝をした。しかし、それが褒め殺しであったか否か、そういう判断、またそういう話をしたことはございせん。何か宣伝活動、これをやっておった。しかし、余り悪く言われたこともないし、褒め殺しといひましようか、褒めてくれたような印象をみんな受けておったようであります。それが事実でございませう。

○洲上貞雄君 では、最近はやり言葉になっていきますような褒め殺しというのはもう早く大臣は経験されているわけですか。

そういう事実があったということでありましてけれども、その褒め殺しというのは期間的には長かったんですか、それとも短時間だったんですか。

か。どれぐらいの期間褒め殺しというのをやられたんですか。

○国務大臣(越智伊平君) 何か二、三日ぐらいでなからうか、こういうふうには思います。今はつきり記憶もいたしていませんが、当時みんなの話では二、三日程度であったんでなからうか、こういうふうには感じております。

○洲上貞雄君 二、三日ぐらいであったとしてすぐやんだとすれば、やっぱこの種の事件でありますから何らかの解決に動かれたと思うんですが、どういような方法でその問題について解決されたのか、いかがでございますか。

○国務大臣(越智伊平君) 別にどういようなことといふことはございせん。この点については一切はかつておいた、こういうことであります。

○洲上貞雄君 今度予算委員会でも問題になりました重松健三町議との関係は、やはり大臣、当時のこととして、まだ暴対法もできてないときだし取り締まりはできにくかった、したがって警察に頼んでも警察は動いてくれなかった、だからどういふふうにして解決をするかということで政経維新塾の平木さんにその仲介の役をとっていただくようお願いをしたようでありまして、大臣と平木さんとの関係はどのような関係なんでしょうか。いづろ大体平木さんという方と知り合いになられたんでしょうか。

○国務大臣(越智伊平君) 今お話しのように、重松という町会議員、これが私に、私というより秘書に何回も電話をかけてくる。そして私が帰ったときに電話を重松君にいたしました。そうすると、重松君というのが海岸の埋め立てをいたしました。そのときに境がちよと違っておりました。余計に埋め立てた、こういう事実があったのであります。そのことについては重松町議と県との話し合いで話がつかまりました。それは解決したのであります。

その後、隣の町の右翼が宣伝活動をしておると。田舎のごときでございますから、もう非常に細君や子供も恐ろしがって疎開をしておる、また近

所にも迷惑だ、こういうことで私に何とか解決をしてくれぬかということでありまして。第一義的には警察へお願いをし、こういうふうには言いました。そう言いましたら、もう既に警察にも何回もお願ひしておる。そして警察が時々来てくれる。そうして宣伝活動をしておるその近く、百メートルか百五十メートルのところでパトカーがとまってその様子を聞いていたというお話を。しかし、それはなかなか取り締まりはしてもらえないというところがございますから、私も電話をいたしまして、何とかならないか、こう言いましたら、今の段階で、何か事件があれば解決する、取り締まりすると。しかし、宣伝活動だけでは取り締まりができないんだというお話でありました。それはいろいろ私もちよと電話で議論もいたしまして、警察官にも知り合ひも大分おりますのでいろいろ話をいたしました。ただ宣伝活動だけでは言論の自由でどうにもやれないんだという結論でありました。

そこで、重松君にまた電話いたしました。さういふ言っておる、君も警察へお願いしておるようだが、私もお願いしてやっとなかなかうまくいかないんだということを申しましたら、重松君から何とか方法はなからうか、こういうことであります。

そこで、今お話がありました平木君というのが、実はこれまた別の右翼団体であります。この平木君というのが時々私のところへ機関紙のようなものをとって来ないかと。これは月一程度であります。まあつき合ひでとってやろうかというところで、二年とってやりました。そういうことで時々集金に来たり、またその勧誘といひますが、向こうからいえばお願いしようが、さういふことで来ておられて、その平木君といひのを知っておりまして、君の方から話して何とか話つかないのか、こういう話をいたしました。それで平木君が話してくれたようであります。ところが、私に返ってきた返事では、少し金を出さないと解決つかないんだがというようことを言

いまして、重松君にその旨を伝えたのであります。

その後、重松君、これは後で知ったわけですが、今の右翼団体と重松君も直接何回か話し合いをしたようであります。しかし、なかなか話がつかないというようなことで私の方に返事がありません。また平木君に、どういふことならいいのか、金のことは私は中へ入れないからひとつ平木君、重松君と会ってみてくれないうことと、重松君と平木君は全然知らないわけですから私が引き合せて、こういうことであります。

○測上貞雄君 さきの予算委員会の中で大臣は、暴力団ということは知らなかった、初めて知ったというようなことを答弁なされておられるようでありますけれども、やはり佐川事件問題にいたしまして、暴力団との関係がどうか、とりわけ政治家と暴力団の関係、政治家と金の関係がどうかということが厳しく実は問われているわけでありまして。今言われましたように、大臣、やはり正式には警察に届けて警察と一体となつてそういう問題について排除していくというのが市民社会の一般的な常識じゃないでしょうか。それを友人であり、暴力団と知つてか知らずかは知りませんが、私も、ちょっと隙のある方々という話をしていくという大臣の姿勢というのは、やはり私は今後改めなきゃならないと思ふんです。

それはなぜかという、やっぱり地方の運輸局なんかへ私もいろいろなお願ひに行きます。そうすると、こういう暴力団関係者だとか悪徳経営者と言つていかどうかかわりませんけれども、そういう悪質な経営者に対してはやっぱり運輸省として、行政として注意を促していく。そのときに、できないけれども一生懸命やっぱり努力して、汗流してやつている運輸省の方々が地方におられるわけです。それにかかわるような暴力団とか右翼の方々というのは、やはりどういふわけかこの業界大変多いわけです。そういうときに、大臣が物事の解決を右翼、暴力団に頼んでいくという姿勢は、これは厳に改めなければならな

いと思ふのです。

同時にあわせて、今佐川事件を含めて、過去大臣がとられた暴力団とのかかわりや、今後運輸行政を指導していく上に当たつて暴力団との関係についてどのように認識されておられるか、お伺いいたします。

○国務大臣(越智伊平君) 先般、喜岡議員から質問がございましてお答えをいたしました。私はその平木君というのが暴力団とは全く考えていなかった。全然知らなかった。暴力団の認定をしておつたという警察の話でありまして、初めて知つたわけでありまして。

暴力団にどうするとか、こういうことではございません。重松君の細君や子供が疎開をしておる、本当に困つておるといふことですから、警察へ本人からもお願いさすし、私からも依頼をいたしました。しかし返つてきません。今の宣伝活動だけでは取り締まりできない、言論の自由でできない、こういうことでございまして。でございまして、それじゃもう仕方ないから何とか平木君で話がかないかと。もちろん平木君だけではつかないであろうと。それほど大物というか、右翼にしても大物のように思つておられませんし、ですからその組長といふか、要はそのボスに話してという気持ちも私にございましたけれども、そういう程度であります。したがって、私は暴力団にこういうことをお願いしたとか頼んだとかいふような気持ちは全然今も持つておりません。先般聞いて初めてそれが暴力団の構成員であつたかなというようなことを知つた、こういうことでございまして。

でございまして、私は、今もお話がございまして佐川急便であろうとどこであろうと、また運輸行政上、暴力団といふやうなことでございまして、厳正にそのことの処理をしていく、こういう気持ちでございまして、何か私が暴力団とかかわりがあつたとか言われることは私にしましては心外なやうな気持ちであります。ただ、警察で取り締まりができない、こういう

ことです。それから、それでは何とか話がかないか、こういう気持ちでやつたことでありまして、暴力団にかかわりを持つたとかそういう気持ちは今もつてさらけ持っておりません。これが今の私の心境であります。ただ、暴力団であつたとすれば、それを知つておれば依頼もしなかつた、こういうことは思つております。

○測上貞雄君 大臣、やっぱりそのことを僕はきつちりしていかなくやならぬと思ふんです。今は既に暴力団であるといふことははっきりしたわけだから、やはり政治家として、行政の長として、大臣は自分の決意表明としてでも、この責任の所在といふのは大臣としてこういうふうにとるべきであるといふ決意表明をやはりすべきではないでしょうか。そうしないと、やはり一生懸命働いてる人たちは、一体どうしてくれるのだ、もう仕事嫌になつてしまふ、上が上ならおれたちもおれたちだといふことで綱紀緩んでしまふ。士気にかかると私は思ふんです。そういう意味では、暴力団といふふうにはつきりわかつたわけだから、政治家としてどういふ責任の身の処し方があるか、そこらあたりをもう一回聞かせてください。

○国務大臣(越智伊平君) 今の暴力団、こういうものについては私は厳正に対処をしていくつもりであります。この問題は、今の右翼問題につきましては、言論の自由と、脅迫めいたことをやることについては、とにかく今までの法のあり方自体も見直すべきだ、かように私は思ひます。でございまして、愛媛県では今そのことも県議会で議論になりました。やはり取り締まりをする、騒音防止等について研究をしておられる、これが実態であります。

重ねて申し上げますけれども、運輸行政上あるいは政治家越智伊平として、私は、暴力団、そういうものには一切かわりございせんから、今後厳正に行政を進めていく、こういう決意であります。

○測上貞雄君 どうかひとつ厳正で、しかもきつちりやつていただきたい。

では、これらの問題については終わりまして、次に、積極的な運輸行政の進め方ということについて先日大臣の方から所信表明がございまして、基本的には、生活大団にふさわしい交通をどう実現していくかということが運輸行政の基本であるといふに言われました。

当面、それらの重要な課題につきましては、大都市における交通混雑を含めた通勤混雑の問題、地方においては赤字路線であります地方の鉄道、バス、それから整備新幹線、空港の整備などという非常に多くの課題があるし、同時に、交通社会資本の整備に向けて積極的に運輸行政を行つていきたいといふことについては、私も認識において大臣とそう変わらないのでありますけれども、やはり運輸行政全般にわたる許可事業の問題や、それらの今交通運輸が抱えている具体的な問題について大臣はどのように認識されて、今後どう行政の中に生かされようとしていくのか、考え方を示したいだきたいと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 国民の一人一人が豊かさといふことを持つて生活をしていく、こういうことが大事であります。今お話のございましたように、今の政府の方針として生活大団、こういうことを言つておりますが、私は、今の大都市圏の通勤状態あるいは過疎地帯の鉄道やあるいはバスの状態あるいは船の状態、こういうことを見まして、生活大団と言ふ以上はもっともこれは改善をしていかねばいけません。もう特に通勤状態等は大幅でございせんから、とても今のままで生活大団とは言えない。こういう観点から、鉄道の強化あるいは時差出勤等によって本間にゆとりのある状態、また過疎地の鉄道やバスもできるだけ迅速に安全に進むようにしていかなければいけません。船も、高速は快速で結構でありますけれども、ひとつ事故がないようにしていきたい、こういうことをすべて前向きでやつていく。飛行機にしましても、今の飛行機、飛行場等、これも

整備していく、こういうことで積極的に進めていきたい、かように考えておる次第であります。

○洲上貞雄君 大臣、積極的に前向きに進めていきたいと言ふ割には今度の国会で法律は二本しか出してない。もちろん、世間様に対して佐川急便事件で運輸省としては大変迷惑をかけておる。したがって、そういう配慮があつてかどうかは知りませんが、どうも今大臣が言われた気持ちとは裏腹に法案というの二本しかない。これは長い運輸行政の中で、国鉄を分割・民営をして以来、どうも運輸省自体が積極的に余り物を考えないのではないかと。そのことは、今運輸行政の中でも多くの問題になっている交通のそれぞれの問題について、これは早急にやはり私は解決をしていかなくてはならない問題であると思ひます。そういう運輸行政を積極的にやはり展開をしていくことが今一番、通勤混雑問題とか地方における赤字の鉄道とか地方の過疎バスとかをどうやって解決をしていくのか、大都市の中におけるバスの活性化をどうしていくのかというように、やはり積極的な行政を進めることによって多くの問題が解決するといふふうに私は思ふのであります。そこらあたりの、大臣が言う積極的に前向きにといふのはどうも違う方向に動いていけるような感じがするんですが、その点はいかがでございますか。

○政府委員(豊田実君) 法律が二本という御指摘ですので、私の方から状況について御説明申し上げます。今国会、御指摘のように船舶安全法の一部を改正する法律案と気象業務法の一部を改正する法律案という二つの運輸省の専管の法律二本でございます。通常の国会ですと平均的には五本ぐらい、多い年には十本前後の法律の御審議をお願いしている状況ですから、今国会については運輸省専管の法律としては非常に少ない年という御指摘はそのとおりであります。

しかしながら、いろいろ御説明申し上げておりますように、最近の行政需要というのは一省だけ

ではなくていろいろな省が共同で取り組むという状況の問題が多ございまして、例えば大都市圏における自動車交通のふくそうによりまして流通関係の業務が非常に効率が悪くなつていふようなことに關しましては、建設省さん等と共同で流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律案というのを別途お願いしておりますし、そのほか例えば漁業離職者の問題であるとかエネルギー関係、環境関係というふうな分野について、それぞれ私も運輸省も参画して法律案をお願いしておりますところでございます。

また、同時に、当然ながら法律によらない予算上の措置であるとか財政上の措置が伴う施策も私もいろいろお願いをしておりましてあります。また、国内法に直接関係ございせんが、対外的な関係で申しますと、航空協定などは私どもの分野で非常に国会の審議を別途お願いしておりますというふうな分野もございましてあります。

いずれにしても、内外ともにいろいろな行政需要が複雑になっておりました、それを私も積極的に法律なり予算の関係で取り組んでまいりたいという状況については引き続き努力してまいりたいと思つております。

○洲上貞雄君 どうかひとつ、今山積している課題について大臣を中心にして積極的に取り組んでいただきたいと思います。

先ほど大臣言われたように、積極的に前向きにといふならば、一体大臣積極的に前向きに何をやるかといふのが大切だと思ふんです。ただ積極的に前だけ向いておつてももちや困るわけで、具体的にやはり何かをやつていただきたい。

だとすると、例えば前の大臣は、きょうも若干新聞にも載つておりましたけれども、成田新法をやり、成田空港問題についての解決について一定程度運輸省として努力をしていく、それだとかやはり品川新駅の構想問題をちゃんととまめていく。その前の大臣は精進者の方々に對する割引運賃制度をちゃんと導入している。

き、大臣の目玉商品を国民に對して運輸行政はこれだといふのを示していただきたいと思います。が、いかがですか。

○国務大臣(越智伊平君) 今官房長よりお話をいたしました。確かに法案そのものは二本提出いたしましたし、確かに法案そのものは二本提出いたしました。私がお話しておりますのは、公共事業で道路を整備して、確かにいいことではあります。道路がどどん進んでいく、このことは結構であります。が、これと比較するのがどうかと思ひます。けれども、それと比べますと鉄道網の整備が整備新幹線等をやっておりますけれども、整備新幹線並びに在来線の整備が少し道路と比べてはおくれているのでないかと。

でございますから、ちやうど今景気浮揚の問題等もこれあり、まず第一番に何としても財源を求めて鉄道にもうちよつと金を入れていくべきでなかろうか。また、飛行場も積極的に整備をしていくべきでなかろうか、こういうことを常に言つております。また、障害者あるいは高齢者に対する優しい交通機関、こういうものでエスカレーターとかそういうもの、これも計画的に推し進めていくべきでなかろうか。こういうことについて積極的に、口だけでなしに予算の獲得を積極的に前向きに、そういう意味で私は申し上げておるのであります。

確かに法律案は少ない現状でございますが、どうか皆さんの御支援をいただいて、鉄道あるいはバスあるいは飛行場、船、特に過疎バスの問題やあるいは離島航路の問題や、こういう問題についても過疎地域が報われるような政策を積極的に進める、これが私の考え方でありまして。

○洲上貞雄君 大臣が非常に心配り、心配りをしておりますところに積極的にやつていこうといふことはわかつたけれども、では越智大臣として、大臣就任のときにこれだけは実現したいといふのは何かありますか。

○国務大臣(越智伊平君) 私も実は以前建設大臣をやらせていただいている進めてまいりました。

たが、先ほど申し上げましたように、道路も確かにやらなければならぬところがたくさんございまして、また、このことは非常に大事だ、かように思つております。

それとともに、私は鉄道網の整備をもつと、どういふ方法でこの資金を調達するかというのを今検討しておりますが、どうしてもこれを推し進めないといけない。道路に比べると鉄道は少しおくれぎみでないか。少しといふのは遠慮して、大分おくれぎみでないか、こういうふうには私は率直に感じております。それとともに、各交通機関を国民の皆さんが喜んでいただけるような方向に持つていこう、こういうふう感じておる次第であります。

○洲上貞雄君 恐らく大臣も北千住駅などを視察されて、この混雑に對して有効的なものは何かと考へれば、やっぱり鉄道をどう重視されていくのかという認識に立たれたと私は思ふのであります。どうか今言われた大臣の決意が実現できるように、そのことを通じて今の大都市圏における通勤通学の混雑緩和に努力をしていただきたいと思いますのであります。

そこで大臣、今大臣のお話の中にもございまして、極めて今我が国の経済状況は底積ばいと言われているような不況になつていけるわけでありまして、どのようないふ形で現在の不況対策を運輸省としてやれば運輸省の役割が果たせるのか、運輸省として今の不景気状態をどう好転させていくかといふ問題について大臣が考えられておられるのか、その認識を含めあわせてお聞きしたい。

そのために今自民党でもいろいろな議論がされておるようでありまして、恐らくや自民党の方々が議論すれば政策に反映をさせていくといふのが今の政策システムになつていけるわけでありまして、追加経済対策として考える中に新社会資本整備といふ問題があります。その中に運輸省関係のものとしてちゃんと出ているわけでありまして、それらを含めてどういふふうにか

えられておるのか、お考えを示していただきたいと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほども申し上げましたが、要は、お話に出ましたように、北千住駅を見まして、ラッシュ時にあれで本場に人が出ない。鉄道職員もJR、私鉄を含めてよくやっていらつしやる、こういうふうに思ひますし、また利用者もよく辛抱してくださつておる、こういうふうな率直に思つたような次第であります。でございまして、景気対策を含めてぜひとも鉄道、これに対する投資を第一番にふやしていかなければならない、こういうふうな思ひます。この点について努力をいたしたい、かように思ひます。

それから、もう一点は船の問題で、実は今般また中国の船でございまして、船の事故があつたというようなことが報道されております。また、報告も受けております。そういう点から、ぜひとも老朽船はできるだけ早く建造をする。これも景気の刺激からいいますと、うちを建てるのも同じような効果が出る、こういうふうな思ひますので、ひとつ税制の問題とかあるいは融資の問題とか含めてこれも奨励していこう。

景気浮揚についてはそういう両々相まつて進めていこう。また交通機関では、飛行場の問題とか、あらゆる問題とにかく何とか投資を進めていこう、こういうふうな思つておるような次第であります。

○洲上貞雄君 今言われた問題については、やはり積極的にやっていた方がいいと思ひます。同時にあわせて、やはり大臣、今鉄道整備基金の問題の拡充についてどうかこれは要望を申し上げておきたいと思ひますのであります。それから先の追加経済対策等々には積極的にひとつ予算獲得をしていただくようにお願いを申し上げておきたいと思ひます。

次に、都市バスの活性化対策の問題でありますけれども、どうも運輸省全般の政策にかかわつて出ていく補助金のあり方等について、もちろん過

疎過密の問題があつて、過疎のところでの対策が必要なものですからなかなか資金投入してもうまくいかないというようなことで補助金だけ。そうすれば運輸省として、ただただ補助金で赤字補てんだけでは財政の積極的な効果があらわれない。したがつて、余り赤字路線には補助金を出したくないというようなことから、地方鉄道は一定の条件を満たさない限り補助金を打ち切るなどの新聞報道があつたわけでありまして。

私は大臣、最初にやはり、交通運輸のあり方というのは社会に対して安全を売るものだ、安全でなければならぬ、同時に安心した社会環境をつくつていかなくてはならないというふうにおつしやつたわけですが、少しの補助で地方の鉄道が随分困つてゐるし、その住んでゐる住民の方々が安心して生活できるような条件というものがある。同時にあわせて、全国の地方の中小バス、地方のバス関係についての赤字の補償についても、これは毎年努力されてゐることについて私は敬意を表しておきたいと思ひます。しかし、やはりそういう後ろ向きな補助だけではなしに、どうやったらバスが活性化していくのか、どのようにならばバス、地方鉄道が活性化されるのか、そういう政策提言というのを積極的にやることによって、そこに資金を投入することによってバスを活性化させていく、地方を活性化させていく、こういう考え方についていかが御認識でございましょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) バスの関係について申し上げたいわけですが、都市のバスは通勤なり通学なりの輸送需要を対象にいたしましてバスとしての役割を果たしていかなければいけません。そういう使命を持っておるわけではございませう。そしてまた、バスが円滑に動くこと自体が道路機能の回復あるいは環境問題、こういった点から非常に大事なことである、こういうふうな認識をしております。

ただ問題は、バスが道路の混雑でうまく走れない、そのためにお客さんの信頼を失つて、その結

果だめになつていくことを繰り返しておるわけではございまして、そのところをやはり克服していかなければいけない。この点については、まずバス事業者自身が努力をしてバスが利用しやすいものになるようにしなければいけない。そういう意味でバスの接近表示システムとか、お客さんがいらいらしながら待つていただくことがないようにそういうバス事業者の努力、これを地方公共団体と一緒に国としても支援をいたしまして、というのをまずやっておるのと、それから最初にやはり申し上げましたように、基本的には走行環境というんでしょうか、そこに問題がござい

そこを直していくわけではございまして、そういうバス事業者の努力だけではそれはできませんから、道路管理者なり警察なり、そういう方々の御協力をいただかなければならない。バスの問題というのは非常に地域性のある問題でございまして、各県ごとにこういったバスの活性化のための関係者の集まり、これをバス活性化委員会と申しておるんですが、これを運輸省が各省にお願いをしてつくつていただきました。現在既に二十九の都道府県にあるわけではございまして、こういう活性化委員会の場合でバス事業者、労働組合の方、道路管理者、警察、自治体、皆さんおいでいただいて、そこでバス事業者の先ほど申し上げた努力に加えて、走行環境の改善そのものについて地域に根差した改善策をみんなで知恵を出し合つて研究をしております。

こういうようないろんな対策を通じて、バスが都市の中で本来の機能が果たせるように努力をしております。まいりたいと思つてやっておりますのでござい

○洲上貞雄君 各都道府県にそういうバスの活性化委員会というのをつくつていただいて、走行環境やバスに対する信頼性などについて御努力願つてゐることに敬意を表したいと思ひます。が、今問題を提起されましたバス活性化委員会を、今後運輸省としてはどういう形で政策を集約

をしなから、どう予算に反映させていくかということが一番大事なことではないかというふうな思ふのでありますけれども、とりわけ地方の都市とかかわつてバス路線との関係というのは非常に重要な問題だろうと。

したがつて、路線とか道路だけの問題ではなくしに、都市の開発と同時にあわせてバスの活性化というのを考えていかなければならないというふうな思ふんですが、いまだ一度バス活性化委員会の位置づけみたいなものを明確に示していただきたいと思ひます。

○政府委員(土坂泰敏君) バスの活性化の一番の基本は、やはり走行環境を改善すること、バスが走りやすくなつて利用者に信頼されるということ、ここが一番基本であると私も思ひます。そのためには専用レーンであるとか、あるいは優先信号であるとか、あるいは道路の整備、そういういったようなことが必要でございまして、こういったことについて関係者のお知恵をかりると同時に、やはり関係者のお力もかりながら、そしてそれぞれの地域ごとによつて一つ一つきめ細かい対策を積み上げていくということが大事なんではないだろうかというふうな思つております。幸い、私どももバスの活性化補助金という格好で、大変厳しい財政状況の中ふやしていただいております。やっておりますが、最近県なり警察なり道路管理者は非常にバスの問題に御理解が深い、ぜひバスを再建しようということで大変熱意を持って御相談にあづかつていただいております。それからまた、お力添えも現実にいただいております。こういったみんなの力でバスというものをよくしていくようにしたいというふうな思つております。

○洲上貞雄君 案外、地域につくつたものについてはやはり予算との関係、お金との関係が出てくるわけですから、どうかバス活性化委員会が提言されたものについて運輸省としても積極的に支援をお願いをしておきたいと思ひます。

次に、先ほど問題になりました大阪のタクシールの同一地域同一運賃の問題でありますけれども、裁判係属中の問題でありますから明確なことは言われないかもしれませんが、私はタクシールの場合の料金については、大型、小型、中型あり、深夜料金あり、そして今はいろんな形での選択ができるようなハイヤー、タクシールというものが出来ているので、運賃だけを自由競争化させればいいという発想だけでも逆に混乱が起きるのではないかと。世界の各都市を見てみても、そういうところは余り例がない。逆にそれで失敗をしてもとに戻したという例などあるわけでありませう。

大阪の三菱タクシール事件にかかわって運輸省が発表する発表の仕方にいろいろもニュアンスの違ったものがそれぞれ出ているような感じがするわけでありませう。したがって、事実上二重運賃を認めているようにする発言もあるし、いやそうではないというように聞こえるものもあるし、これらの問題についてどう考えられておられるのか、そこあたりを明確に御説明願いたいと思います。

○政府委員（土坂泰敏君）タクシールが大型、中型、小型で運賃が違っておつたり、あるいは深夜になって割り増し料金があつたり、現在のタクシールの運賃料金体系そのものもいろんな運賃があつて、そういう意味では多様化しておるわけでございますが、同一地域同一運賃といふものは、同じ例えば中型なら中型の中で、同じ時間帯に走つていても料金がいろいろあつてもいいではないかという点についての問題意識のもとに議論をされるべき概念でございます。

この点につきましては運輸省は、タクシールというものがそもそも、大体お客様がタクシールをお使いになるのは通常は急いでいるときにお使いになる。手を挙げてタクシールを拾われるわけでございますが、いろんな運賃が仮にあつたといふにしても、そういう限られた時間の中でちょうど自分の希望するタクシールを拾えるということに限らない。安い車が来るかもしれないけれども、高い車

が来るかもしれない。それが偶然に左右されてしまふということにやはり問題があるだろうというところで、運輸省では従来から同一のサービスについては同一の運賃がいいということで行政方針としてやってまいつた、そういう経緯でございます。

今回大阪の裁判の中で、いわゆる同一運賃そのものが争われた裁判はございませうが、裁判の判決文の中で、同一運賃をとらなくてもこれは違法ではないんだというくだりがございました。そこがいろいろ報道などで大きく取り上げられておるわけでございますが、同一運賃をとらなくても違法ではないというのは私も全くそのとおりだと、同一運賃というのは別に法律の要請ではなくて行政方針でございませうので、そうでなくても違法ではないというのは当然のことだと。そういう意味で、判決と異なる考え方であるわけはございませう。

ただ、そういうことで従来は同一運賃をとつてきた、今回はそういう判決があつた、それではこれからどうするかという点を先生が仰せになつておるわけでございますが、この点につきましては今運輸政策審議会というところで、この問題に限らずにタクシールの規制の問題全体あるいは労働力の確保の問題、広くタクシールの将来のあり方を御議論いただいているところでございませうので、その結論が六月には出ると思ひますけれども、やはりその場で十分御審議をいただいた上で最終的な御結論をいただくようにしたいと思つておるところでございませう。

○湖上貞雄君 次に、けさの新聞でも明らかになつておりましたJR東日本の株の上場の問題についてでありますけれども、JR株式の売却問題に対する基本的な運輸省の考え方を伺ひたいと同時に、あわせて今後売却に向かつてどういふスケジュールで具体的に売却を進めていこうとするのか。私も考えなくちゃならないのは、やはりNTTの株を売ることによつて、これで初めて株を

経験するという方が百万人も出てきたと言われるような株ブームをおつていける。きょうの新聞にもありますように、今まで消極的だった証券各社が「JR上場は、むしろ株式市場の活性化を促す」と。この活性化という言葉は非常にいい言葉でありますけれども、逆にいろんな不安な要素も、また株をおおつていろんなことに問題が起きてもならないと思ひますし、NTTの株の売却をめぐつての反省等も含めてJR株式の売却問題についてお尋ねをしたい。

もう一つは、やはりこれだけ国鉄が分割・民営化していくときの段階での負債の処理の問題等を含めて問題があるわけでありませうから、安定株主問題についてどう考えておられるのか。それらのJR株式販売にかかわる問題について御質問をしておきます。

○政府委員（秦野裕君）もう改めて申し上げるまでもないことでございませうけれども、清算事業団の巨額な長期債務の償還ですとかあるいはJR各社の完全民営化というふうないわゆる国鉄改革の趣旨に沿ひまして、できる限り早期にJR株式を処分したいというふうな考えておるわけでございます。

本年度は残念ながら市場の動向等によりまして売却を断念したわけでございませうが、平成五年度にはその処分を開始したい。それもなるべく早く開始したいということで現在準備を進めておる段階でございませうけれども、具体的にどのようなスケジュールでやるかということについてはまだ決定する段階にまで至つておりませう。

それから、NTTの売却の際にいろいろある点があつたので、その点はJRについても十分配慮すべきではないかと。この点については私どもも十分気をつけて売却することにはいたしております。例えば入札株式数の割合がNTTの場合には約一割だったわけでございませうが、そういう比較的小な目でありましたためにかなり高い値段で入札が行われたというふうな経緯もございませうので、そうしたことも十分配慮した上で入札に

対応したいというふうに考えておりまして、できる限り市場におきまして各社の経営実態を反映したような形の価格で決められるように努力をしまひたいと思つております。

それから、JR株式はもちろん現在清算事業団が全株式を所有しておるわけでございますが、これを早期あるいは効果的に売却すると同時に、やはり公正な方法で売却をするということが特に必要であるというふうな考えておりますので、特定の者にいわゆる優先的に割り当てるといふようなことは好ましいことではないというふうな考えております。

ただ、売却株式が東全体で申しますと四百万株と非常に多量でございませうので、それを一遍に売却いたしますとかなり証券市場との関係で問題が生ずることもあらうかと思ひますので、過渡的には一時的に事業団が保有するということもそれは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せう。

○湖上貞雄君 二つほど要望をしておきたいと思ふんです。一つは、運輸省が昨年の十月に佐川急便グループの特別監査を行つてもう既に半年が過ぎるわけでありませうけれども、まだその報告が出ていないと思ひます。またより次第この運輸委員会に提出を願ひたいと思ひます。よろしくお願ひをしておきます。

もう一つは、大蔵省が予算の参考資料として予算の説明というものを私どもに配つてくるわけでありませうけれども、その中では社会保障関係費とか文教及び科学振興費というふうな、各省庁にまたがる予算全般にわたつてそれらの項目が明確に実はわかるわけだけれども、交通運輸にかかわる予算の中身については非常にわかりにくい形になつていける。昨日の政府委員の方々の説明によりまして、なかなかそれは難しいのではないかと。例えバス活性化委員会とかそういうところの問題なども、お話がありましたように他の省庁とまたがつ

て交通運輸という問題については考えていかなく
てはならないというふうに言われているときであ
りますから、これは技術的に難いかどうかわか
りませんが、大蔵省と相談をさせていただい
て、どうかできるだけ運輸関係の予算が一目瞭然
わかりやすい形で今後予算額が示されるようにお
願いをしておきたいと思っております。

以上であります。質問を終わります。

○西岡瑠璃子君 昨日、二十五日未明に九三春闘
における大手私鉄労使交渉が決着いたしました。
ストライキが回避されたとのニュースがございま
した。金額にして一万三千四百円、率にして四・
七四％アップとのことでございます。無事故、安
全性、快適さを保障できるに足る賃金、労働条件
の改善であつてほしいと切に願っているものでご
ざいます。

さて、越智運輸大臣は、私の出身県でございま
す高知のお隣の県、同じ四国愛媛の御出身でい
らっしゃいますので、大変情熱ながら親近感を
持つてお尋ねをさせていただきたいと思つており
ます。

運輸委員会に所属してから私はきょう初めての
質問に立たせていただいたわけでございまして、
質問に、既に決算委員会におきましてハイヤー、タ
クシー問題でございまして、あるいは戦後処理
に關して滋賀丸事件など、運輸省にお尋ねをした
経過もございまして、今回図らずも運輸委員とい
うことで配属をされましたのも何かの御縁だと大変
心強く思つておるところでございます。どうかよ
ろしく願ひいたします。

早速でございますけれども、まず一番目に地
方、特に高齢化時代の到来を迎えまして、あわせ
てこういった過疎の地域に密着をした公共交通に
つきまして、シビルミニマムの保障をどうお考え
になつていらっしゃるか、大臣にお伺いしたい
と思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 今お話がございました
ように地方の交通機関、これについてはできる
限り鉄道とかあるいはバスで進めていきたい、こ

ういうふうに思つております。

しかしながら、その地方地方で努力はしてい
だいておりまして、やはり最近特に若い方
はマイカーというのを非常に好みまして大変な問
題が起つてございまして、しかしながら、高齢者
とかあるいは身体障害者とか、またマイカーの運
転ができないというふうな方もございまして、交
通機関をできるだけ残して進めていきたい、こ
ういうふうな考えております。

しかし、先ほど言つたようなことで、これも助
成ができる範囲とできない範囲とがございまして
なかなか難しい。具体的な問題は鉄道局長の方か
ら御説明申し上げたいと思ひます。

○西岡瑠璃子君 今大臣がおっしゃいましたけれ
ども、やはり最低限度の生活基準は保障されなけ
ればならないと思つてございまして、けれども、
その最低よりもさらに落ち込むということはやっ
ぱり行政的措置としては非常にその責任を回避し
ておるのではないかと。

そういう観点に立ちまして、私は地方民鉄の欠
損補助金制度について、このところの焦点を
絞つてきょうはお伺いをしてまいりたいと思ひま
す。

昭和二十八年施行の鉄道軌道整備法に基づいて
実施をされております地方の中小私鉄に対する欠
損補助を運輸省が一九四九年度から見直しをす
る、つまり補助の廃止をされたというところを新
聞紙上、ニュースなどで拝見をいたしてございま
す。この欠損補助制度がなくなるのか、あるいは
新聞報道などで見直しなどと書かれていたことは
実際にどういうことなのか、お伺いしたいと思
ひます。

○政府委員(秦野裕君) まず結論的に申します
と、欠損補助制度を廃止するという考えはござい
ません。ただ、これから申し上げますいろいろな
経過によりまして、制度の運用について一部見直
しと申しますか、新しい視点から見たいとい
うことでございまして、
そもそも欠損補助制度と申しますのは、先生も

既に御案内のとおりでございまして、いわ
ゆるバス輸送に転換が非常に困難で、かつその輸
送が継続されませんと沿線住民の方々の通勤なり
あるいは通学の方々の確保に著しい障害を生ずるお
それがあるというふうな認められまして、鉄道に對し
まして、一定の基準によりましてその欠損を補助
する、予算の範囲内で補助をするという制度で
ございまして、

したがいまして、当然のことでございますけれ
ども、毎年輸送量あるいは道路の整備状況等によ
りましてバス転換をすることができるといふこと
というこの有無を確認いたしまして、補助の要件
に該当するかどうかを各事業者ごとに審査をして
おるわけでございまして、その際あわせてい
わゆる経営改善計画といったようなものを実施を
事業者が求めておるといふのが現在の運用でござ
います。

ところが、最近になりまして、経営努力により
まして経営が好転していられる黒字になるとい
うような会社もございまして、あるいはこれの反対
でございまして、利用者がだんだん減少し
てまいりまして、あるいは道路の整備が進んで
まいりまして、いわゆるバス輸送でもやれるといふ可
能性が出てきたという路線もあるわけでございま
す。

それともう一つの要素としまして、同じ中小鉄
道でございまして、いわゆる第三セクター、旧国鉄の
際に国鉄から切り離しまして、本来ですとバスに
転換することが望ましいんですけども、地元の方
の非常に強い要望がある場合には地元の方と協
力して第三セクターを維持するための運営費の補
助をするという制度がございまして、ただ、これ
も一応転換後五年間ということになってございま
して、転換後五年たつた場合には国からの補助
はこれで打ち切るといふ制度がございまして、既に
五年経過してございまして、地元の支援によつて運
営がなされておるといふ路線もかなりあるわけで
ございまして、そういうこととのバランスも考へて
いかなければならないという要素が一つございま

す。

そこで、そうした状況の中で、従来から各事業
者につきまして、旅客の輸送量とかあるいは経営
状況とか、そういうようなものの推移をずっと見
てまいつたわけでございまして、その中で
好転の兆しの立ちがたいもの、あるいはその逆に
経営が好転していくもの、あるいはその点につ
いて見直しをしようということ、現在その見直し
作業を行つておるといふ状況でございまして、冒
頭申し上げましたとおり、いわゆる制度そのもの
を廃止するという趣旨ではございません。

○西岡瑠璃子君 局長、一遍にばつとおしやべり
になりましたんですけれども、私はきょうは一つ
一つ納得のいくまで詰めていきたいと思つており
ますので、よろしく願ひいたします。

新聞では、この十年間に固定している対象の十
社について、この赤字補助という後ろ向きな制度
では経営改善に結びつかないというふうな報道さ
れておるんです。これは冗談じゃないと思つて
す。そうすると、欠損補助制度の果たしてきた役
割というのは一体何だったのかということになる
でしょう。全く無意味だったという位置づけにな
りやしませんか。一昨年、昨年の補助金そのもの
も効果がなかったということになるのではない
か。

私はその点についてもう少し、運輸省当局の自
助努力といひますか、例えば地域の利用者のアン
ケートをおとりになったか、あるいは事業者との
協議をなさつたか、そういったことも含めてお尋
ねをしたいと思つてございまして、先ほど欠損
補助制度そのものは存続をするというふうにおつ
しやつたわけですが、具体的に今回一斉に打ち切
ることになる十社というのはどういふところにな
るのですか。

○政府委員(秦野裕君) 私、その新聞報道を正確
には理解をいたしておりませんが、現在い
わゆる補助の対象となつておられますのは十社ござ
いますけれども、いわゆる補助基準というものが

ざいまして、一定以上の輸送密度、ラッシュ時一時間当たり何人というような基準がございまして、その基準に該当するものについてバス輸送への転換が困難であるという前提で補助を出すというシステムになっておるわけでございます。

ところが、現在既にその基準を大幅に割り込んでおる会社がございまして、私どもとしましては、なるべくその会社の経営努力によってその基準にまで少なくとも引き上げてほしいということで、従来から補助金を出しながらその経営努力を見守ってまいったわけでございますけれども、今日に至りましてもなかなかその基準にまで到達することは非常に難しいだろうというような点について今回見直しをしようではないか、こういう趣旨でございます。

それで、具体的なお尋ねでございますが、現在十社と申しますのは、青森県の津軽鉄道と弘南鉄道、それから宮城県の栗原電鉄、長野県の上田交通、群馬県の上毛電気鉄道、千葉県の銚子電気鉄道、それから富山県の加越能鉄道、和歌山県の野上電気鉄道、鳥根県の一畑電気鉄道、そして高知県の上佐電気鉄道、この十社が補助金の対象になっておりまして、このうちの何社かはいわゆる経営が今後とも好転しないだろうということで、補助の打ち切りを現在考えておりますものが二社、それから逆に経営がかなり好転してまいりまして、いわゆる黒字が見込まれるということで補助金はもう要らないのではないかというものが三社というのが現在の見込みでございます。

○西岡瑠璃子君 その三社の中に私の出身の土佐電鉄も入っておりますけれども、手前勝手になりますからこぼつかり言うわけにいきませんで、けれども、この基準というのはそもそも何なんですか。今局長は、もうかなり経営が黒字で好転をしている、自助努力によってこれからやっつけいけそうだから補助金を打ち切るといふようなことをおっしゃったわけですが、例えばラッシュ時の一時間当たりの輸送人員がおおむね千人以上であるとか、千人以下であっても並行道路が未整

備であつたりとか、あるいは積雪豪雪地帯でバス輸送への転換が困難であるとか、こういった条件を満たしている中小私鉄を対象にして国と自治体が折半でもって補助をしているわけです。その基準というのを私も今度初めて確認をしたわけですが、けれども、こういう基準というのを今言ったような数字でかつと割り切れるものかということなんです。数字、基準に当てはめてこれをクリアしたからもう補助は要らないとか、そういうものではないかと思うんです。

それは、私はこれからちょっと説明をさせていただきますけれども、例えば先ほど挙げていただいた各社について一つ一つ基準をはめて厳正な適用を行つていければ結果はどうなるか、各社によってそれぞれ事態は違つてくると思うんです。運輸省の裁量権とかしんしゃくではなくて、現行の各社について運用の適正化を図るということで補助金を打ち切るといふなら、私は代替案、きちつとしたビジョンを運輸省は示さなきゃいけないのではないかとこのように思うわけです。

例えば私の県の土佐電鉄の場合はどういうことになるかと申しますと、平成四年に七千六百万円の補助を受けています。平成三年度において年間九百十五万四千人を輸送して、ラッシュ時は一時間当たり約千四百人輸送しているわけですが、一日当たりの電車利用者は二万五千人と推計されます。基準は完全にクリアされているわけですが、だから外すと云われるかもしれないけれども、平成三年度決算では一億五千四百五十五万円の単年度欠損額に上つています。これに対して土佐電鉄の複線区間を対象に平成三年度は国、県、市から合計一億二千万円、うち国が半分ですね、補助を受けたわけですが、この区間というのは本年度、というのは平成四年度になりますか、二億円近い赤字が出るというふうに見込まれております。これは私は専務に会つてきました。運輸省の補助に対して、国の補助に対して県も、そして隣接の市も補助をしているわけですが、これ国が打ち切ると県単の

制度ではないから県も市も追随して打ち切らざるを得ない、こういうふうになっているわけですね。

そこで、鉄道整備法の第三条の三号にも明記してあるのは局長にもう一回確認をしてほしいと思うんですが、「設備の維持が困難なため老朽化した鉄道であつて、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるもの」というふうな書き方になっております。また、「適切な経営努力がなされなかったにもかかわらず欠損を生じたときは、当該鉄道事業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該鉄道事業の欠損金の額に相当する金額を限度として補助することが出来る。」と第八条三項で書かれております。

土佐電鉄の経営努力というのは基地、ターミナルの移転、そして本来はあるまじきことですけれども、労務協調路線をいって生き残りをかけた人員削減の合理化を図つた。この時短という御時世に労働時間の三十分延長もやつた、労働条件の完全な切り下げでございます。そして回数券の販売促進、ルマ化、電車の車体広告、世界のクラシック電車を導入して増客増収対策を図つて再建の兆しがようやく見え始めている、こういうふうな言つております。だから、鉄道軌道整備法に私は完全にこの経営のあり方というのは合致をしているのではないかとこのように思うわけですね。

先ほど局長、経営改善計画とおっしゃっていましたが、先ほど述べられた各社の経営改善計画というのは明らかにすることはできませんか。

○政府委員(秦野裕君) もちろん、私も各社からヒアリングをしておるわけでございますけれども、これはあくまでも私企業からの計画を承知しておりますので、ここでその具体的な内容を御説明するのは御容赦いただきたいと思ひます。

○西岡瑠璃子君 私は時間がありませんから本当に早口でまくし立てて申しわけないんですけども、このような事態が生ずる前に、このような事態を招

く前になせむとばかりに打つ手はなかったかというふうには私は思ふわけです。経済効率のみを考えると、一企業の経営不振の問題として突き放している。そういうことではなくて、私は運輸大臣にもう一回、公共交通の使命とはどうあるべきかということについて一点、一言でいいですからお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 鉄道局長からいろいろ御答弁申し上げましたが、やはり地方公共団体等ともよく連絡をとり、会社もあらゆる努力をしていただきますし、先ほどお話がございましたが、老朽化の問題はこれはもう安全面では必ずしも更新をしていただきたい、安全だけはぜひ確保していただきたい、こういうふうな思ひます。その上に立つて、いろいろ基準もございしますが、とにかくこういうところの自治体の方ともよく相談して進めていきたい、こういうふうな思ひます。経営の方も御努力をいただいておりますが、さらに努力をしていただいてお客さんには、乗客には迷惑がからないうような方向で進めていきたい、こういうふうな思ひます。でございますから、よく相談をし検討をさせていただく、こういうことであります。

特定のところでどこをどうするということをここで申し上げることにちよつと、個々の問題でヒアリングをして指導を今後できるだけうまくいくように、どうしてもいかなければ逆なところではございますけれども、基準に合わないようなところはそれはバスでできるのかできないのか、バスができないとすればたとえ赤字になつてもそれは残さざるを得ない、こういうふうな思ひますし、そこらも十分配慮をして今後進めてまいりたい、かように思ひます。

○西岡瑠璃子君 国の行政が過疎とか過密の地域格差を生み出しているわけですが、そういった中で、代替交通機関の整備状況とかあるいはモータリゼーションに対するきちんとしたビジョンが出されていないのではないかと。そういったビジョンを示さなかった結果として今日このような事態

運政審の九一年の答申、二十世紀に向けての九〇年代の交通政策の基本的課題への対応について」というのがありますけれども、地域交通部会でありますとかあるいは総合部会でそれぞれ各都市を規模別に十ブロック、十カ所ほどに分けて地域別交通政策のあり方、類型的なビジョンを策定をしているわけです。地域全体としての交通政策全般を所掌している運輸省は、この運政審を受けて一体どういう取り組みの姿勢をお持ちになつていらっしゃるのか、それを少しお示しいただきたいと思ひます。

先ほど先生御指摘の土佐電気鉄道を例にとりまして、私も決して鉄道をやめた方がいいというふうには思っておるわけではございませんで、むしろバスに転換が困難であれば何とかしてそれを維持していくべきだということふうに考えておるわけでございます。

ただ一方で近代化補助というのがございまして、いわゆる施設の近代化なり合理化をしていくという際に、その費用を国なり地方が補助をしていく。いわゆる何と申しますか、欠損補助が後ろ向きの補助だとすれば、近代化補助は前向きの補助というような形で補助を続けていくということとは十分可能でございますので、具体的なケースに応じて御相談させていただきたいというふうに考えております。

きょうはもう大分はしよってカットいたしますけれども、例えば土佐電鉄の場合、九十年の歴史を誇る土佐電鉄がどのようにしてあの軌道を行きわたっているかということでは今るる御説明する時、間に残念がないんですね。ですから、バス路線に変更しろと言ったって既存のバスが走っているわけです。それへもつてきてまた走らせるということは、電車は非常にたくさんいる人々を収容して輸送することが、大量輸送することができるわけでしょう。その部分、二万五千人もの電車の利用者の輸送をバスで賄い切れませんかという

ことです。そのためには百二十両のバスの追加が必要だ。大型二種免許の運転者を百五十名も確保しなくちゃいけない。赤字企業では不可能です。さらに、専用レーンとかあるいは優先レーンの整備も進んでいないという道路事情で通勤通学の定時性はもうこれは絶対に守れません。ですから、やっぱりバスより大量輸送できる利点がある電車、軌道は守っていかなくてはならない。お年寄り、身体障害者、そして通勤通学者にとってもこれは絶対に欠かせないことなんです。

もう一つ電車の利点というのは、私は今日環境とエネルギーの問題にも深くかわつてくると思つてゐるんです。ですから、クリーンエネルギーによる大量輸送ができるという点で、ちなみに運輸関係のエネルギー要覧の平成四年度版を見ますと、主要輸送機関別エネルギーの消費原単位旅客キロロ、航空機当たりで、自家用車が五百四十七キロ、航空機が三百八十八、営業用バスが百七十三、鉄道、軌道は百一なんです。こんなにもエネルギーの消費効率がいい、環境面でも無公害のクリーンエネルギー、この路面電車で大量輸送ができて安全性が、そして定時性が、快適性が全部確保できる。さらに総量規制の点を勘案しましても、私はバスを

連日、電車をなくさないでほしいという新聞への読者の方々の投書も続いております。長引く不況の中で予想以上に利用客が減少しております。軌道事業を含めて全業的に収支の見通しを修正せざるを得ない事情の変化も考慮していただきました。やっぱりこれまでどおり欠損補助を継続していただきますして、地方民鉄の存続と強化を図っていただきたいというふうに思うわけでございます。

景気浮揚への期待も込めて整備新幹線の建設には大盤振る舞いされる一方で、ローカル私鉄へのは欠損補助が打ち切られるというのは何としても合点がいかない、回避をしていただきたいと思うわけです。

大臣も九十年の長い歴史を持つ土佐電鉄を御存じだと思ふんです。県都高知市の心臓部を東西南北を貫いて走っております。観光、文化はもとより、地域開発のかなめとして寄与してまいりました、貢献してきたこの市民の足、路面電車のこの火を何としても私は消さないようにしていただきたいということをも市民、県民の祈りも込めまして、大臣に重ねてお願いをいたしまして、最後で、御決意を伺つて質問を終わらせていただきます。

○国務大臣(越智伊平君) お話はよく承りました。でき得る限りよく検討させていただきます。

もう一つは、高知、土佐の電車もなかなかいろいろの面で、觀光面にしましてもいいところもよくわかります。その点はよくわかりますが、さりとて欠損補助ということについてはもううちよつとよく研究をさせていただきます。なかなか、個々の問題でございますけれども、ほかとの関連もあつて、私が四国だから高知だけは大丈夫ですすよとここで申し上げるわけにもいきませんので、あらゆるところのこともございますから、できるだけ検討、研究をさせていただきます。

○広中和歌子君　考えてみますと、私どもはさまざまな交通機関にお世話になっているわけでございます。バス、電車、タクシー、汽車、飛行機、たまには船も利用します。そういう中に、しかしながらこうした交通行政をつかさどる運輸省の運輸行政については私は全くの素人でございます。したがって、一利用者の立場からもう本当に素朴な質問をさせていただきたいと思うわけでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

最初の質問は、旧国鉄の債務の現状とその返済スケジュールでございます。ここに御出席のベテラン運輸委員の方々にとっては復習になるかも知れませんが、どうぞお許し願いたいと思います。

一九八七年に生まれた国鉄清算事業団が引き受けた債務の総額と、そしてどのような条件でお引き受けになったのか、復習の意味も兼ねまして御説明いただきたいと思います。

○政府委員(秦野裕君) 今から六年ほど前にいわれる国鉄が分割・民営化されました際に、当時の国鉄の持つておりました債務の一部につきましては、その資産見合いということで関係のＪＲの各社に負担させたわけでございますが、残りました債務、当時国鉄が抱えておりました債務のうち、ＪＲ各社が負担しました債務以外の債務、これを国鉄清算事業団の方で承継いたしましたして、土地なりあるいは株の売却によって償還をしていくということ、事業団の方に債務が移ったわけでございます。

当時の額で二十五兆五千億に相当する額が移っておりますが、株の方はまだこれからでございますけれども、その後清算事業団の用地の売却を進めておりまして、極力その長期債務の額の減少に努めておるわけでございますが、御案内のような不動産をめぐります環境が大変厳しいという状況でございますし、必ずしも土地の売却が思うとお

り進んでいないという状況にございます。平成四年度首では長期債務が二十六兆四千億円、本年度の初めで二十六兆四千億円ということになっておりまして、今後とも全力を挙げまして不動産あるいは株式の売却によりまして極力その債務の額を圧縮していくということで現在努力をしているところでございます。

○広中和歌子君 お引き受けになりましたその時点におきまして、どういう形で返済をしていくのか、そういう計画があったはずでございますけれども、それはどういうものだったのでしょうか。そして、引き受けた債務の二十五・五兆円でございまして、それはどこから借りているのか。そしてまたその利子ですね、利払いなどにつきましてはどういうものなのか。長いお答えじゃなくいいですから、要点だけお答えください。

○政府委員(栗野裕君) 当時、二十五兆五千億円を承継いたしましたときに、先ほど申しましたとおり、いわゆる償還のために清算事業団が承継いたしました土地、それとJR各社の株、これを売却することによりましてその償還に充てていくということが原則でございます。土地も株もなるべく早く売却を進めるということで当時の計画は立てておりました。

○広中和歌子君 なるべく早く土地と株を売ってということなんですけれども、二十五・五兆円というのは無利子のお金だったんでしょうか。そうじゃないですか。

○政府委員(栗野裕君) 先ほど答弁を落としましたけれども、調達先は資金運用部、いわゆる財投のお金あるいは民間から借り入れたお金でございます。当然それに利子が発生するわけでございまして、したがって、その利子を含めて元本を返済していくということでございます。

○広中和歌子君 二十五・五兆円というと、私どもの日常性からも非常に遠い世界でございまして、余りぴんとこないんですけれども、二十五・五兆円の金利ですね、利払い、年間どのくらいになるのございましょうか。

○政府委員(栗野裕君) 利子そのもの、あるいはそれに附帯します諸費を入れて大体年間一兆五千億程度でございます。

○広中和歌子君 ここに、平成五年度日本国有鉄道清算事業団予算の支出の分で「債務償還諸費」と書いてございますけれども、平成三年度が二兆六千億、平成四年度が二兆四千億、平成五年度が二兆八千億、この三カ年足しただけでも幾らになりますか、七兆円を超える。つまりこの二十五・五兆円、早く返さなければもうどんな利子が雪だるま風になってきて、何か私自身がサラ金地獄に入ってしまったような、そんな気持ちになるのでございますけれども、そういう中におきまして、一日も早く返さなきゃならないということと土地と株を売る。それは土地と株というのは座っているだけでは、座っているというところと変わすけれども、そこにあるだけでは何もお金を生み出さないものですね。そういうものでお返しにしろとすると、それとやらで早く土地と株を売って、しかももう最初形売って返していくかというそういう最初のプランがなくちゃおかしいんじゃないでしょうか。と思うんですけれども、私の今申しました素朴な疑問に対してコメントをお願いします。

○政府委員(栗野裕君) 御指摘のとおりでございます。当然土地を売ります際に、一件当たりの土地が非常に広いというのが多々ございますので、当然のことですけれどもいわゆる都市計画等いろいろ関連してまいりますし、また売却の相手との関係もございまして、一応私どもなりにある程度のイメージを持って、実はこれは平成九年度までに実質的な処分を終了するというところで政府の意思が決定されておりますので、平成九年度までの間に売却を進めるに当たって一応具体的なある程度のイメージは私も持つておるわけでございまして、何分相手方もあることでございまして、具体的に内容はちょっと申し上げかねますけれども、イメージとしてはそういうことで考えております。

○広中和歌子君 一応平成九年度までに売却して何か片をつけたという御趣旨だろうと承りましたのですけれども、土地の資産というのは、引き受けた時点の時価は大体どのくらいあったのございましょうか。

○政府委員(栗野裕君) 引き受けました時点では七兆七千億円でございます。

○広中和歌子君 それから、株の方はどのくらいで売れるというおつもりで株を持たれたわけですか。

○政府委員(栗野裕君) これは額面は五万円というところで一応決めておりますけれども、株価そのものはまさにこれから入れにかけ売り出すわけでございますので、私どもとしては価格を想定いたしておりません。

○広中和歌子君 株のことはそれじゃ後で伺いますけれども、ともかく当時の時価は七兆円、そして株も売りますと一応二十五・五兆円、最初引き受けた債務というのはきれいにいくという予想でいらしたわけですか。

○政府委員(栗野裕君) 当時の一応の推定では株と土地だけでは全部は無理であろうということになっております。そのときの試算ではたしか十三兆だったと思いますが、それぐらいは最終的には残るのではないかと、一つの仮の試算でございますけれども、がございました。

○広中和歌子君 そうすると、その十三兆円はだれが返すという、清算事業団というものの性格をちょっと教えていただきたいんですけれども、その残ったものはどうなさるおつもりだったのでしょうか。

○政府委員(栗野裕君) 最終的に残りますものにしましては、国において財政上その他の措置を講ずるということになっております。事業団としてどうするということについては、もう土地と株はございませぬもので、それ以外については国において何らかの措置を講ずるということになっております。

○広中和歌子君 そうすると、清算事業団の責任ではないということでございますね。残った借金というのは当然最初から、株を売っても土地を売っても、いずれにしても全部返し切れるものではないということをご承知の上で資産をお引き受けになったわけですか。

○政府委員(栗野裕君) 最終的に残ります債務につきましては別でございますけれども、少なくとも事業団において、最後に残ります債務が極力少なくなるように土地なり株の売却に全力を尽くすという意味の責任はあると思います。

○広中和歌子君 いや、私もこうやって見ていますとちょっと心配になってくるからお伺いしているわけでございまして、利子は国の借金だから決まっていますけれども、それが市場に連動して安くなっているのかどうか、それがわからないうところですから、いざいざにしても二兆円以上の金利がついてくる。平成九年度ですと、今平成三年から七兆円と申しましたけれども、あと七年分、そうしますと残りは十三兆どころか、どのぐらいになるんでしょう。もう最初の二十五・五兆円をはるかに超えるものが残ってしまうんじゃないかなという、そういう気がするんですけれども、それでも清算事業団としては仕方ないというふうな感じになるのでしょうか。

○政府委員(栗野裕君) 最前ちょっと申しましたとおり、土地の値段が高かったところにはいわゆる地価問題ということで土地が売れませんが、現時点になりますと今度は逆に地価が下落きみでなかなか値段がつかないというふうなこともございまして、当初の二十五兆五千億が現在では二十六兆を若干超えるぐらいになっておるわけでございます。

ただ、これから土地の売り方についても新しい工夫をいろいろ凝らしておりますし、また一方株式につきましても処分をしまっているわけでございまして、私どもとしては、最終的にゼロになるかどうかについては自信がございませぬけれども、その残りの債務額が極力少なくなるよう

に最大限努力をするつもりでございます。

○広中和歌子君 N T Tが大変うまく株をお売りになって大蔵省が大変もうけられたと言うと失礼ですけれども、国庫が非常に膨らんだということでございますけれども、清算事業団というのは、あのときに非常に地価高騰だから売ってはいけないう、最高の時期に売ってはいけないうという閣議決定があったそうでございます。そのときの事情など、越智大臣、当時建設大臣でいらしたんじゃないかなと、何かそんな記憶があるのでございすけれども、その辺の御事情をちょっとお話しただけでいいでしょうか。

○国務大臣(越智伊平君) お話しのうちに、清算事業団が引き受けたときは二十五兆五千億であります。これを土地それから株式両方の売却によりましてできるだけ、残りは残るであろうという想像はございましたけれども、それで処理していかう、こういうことでありました。そうして、御承知のように地価がウナギ登りに非常に上昇をいたしました。当時売りますと土地も随分高く売れたと率直に思うのであります。しかしながら、そのことが地価の上昇の引き金になってはいけないうから、しばらく清算事業団の土地を売るにしても地方公共団体あるいはそのほかのところに競売をいたしますにも幾ら以上はだめですという頭打ちの設定をしない、こういうことで決めたのであります。でございますから、その点は地価上昇の観点から考えますと当然のことであつた、こう思います。

しかし、清算事業団の立場で考えますと、それが非常に何といひますか、制約をされたような状態でございます。実は昨日も土地関係閣僚会議がございまして、私は発言をいたしました。お決めたことになっていただいた当時のこととは様子が違ふ。今頭打ちの価格を設定いたしましたけれどもそれに近づくようなことはない、それよりうんと下であります。また、事によつては売りに出しても応札をしてくださる方がないというような状態でもあります。でございますから、土地はなかなか難

しい。しかしながら、仰せのように早く処分をしないといけませんから、地価の変動の少ない、過疎地と言つたら失礼でありますけれども、三大都市圏以外のようなところから売却をするということで、今清算事業団も非常に努力をしております。

一方、株式の問題でありますけれども、株価も非常に暴落をいたしました。きのうきよう一万八千何百ですか、一万九千円近くになってきた。少し上昇をいたしました。でございますから、なるべく早く処分ということでございすけれども、株式も余り全体の株が低いときに売出すことがいいのかどうかということで昨年ストップをしたと。平成五年度は一般の株が上昇すればできるだけ売却をしたい、こういうことで今準備はいたしております。しかし、これも様子を見てやらなければいけない。余り高くても、N T Tの二の舞になりますとこれは投資した方に大変迷惑をかけるわけでありまして、でございますから、相場のことですから多少の変動はありましても大きく何分の一というふうなことのないうに、また何倍というふうなことのないうにスムーズにやつていきたいものだ、こういうふうにしております。

いずれにしても、今の株式それから土地、これを有利といひますか、有利といひますとちよつと商売のようなあれがございすけれども、そういう意味でなしに、やはりこれは国民のものでございすから処分をうまくやつていって、後々N T Tのように何分の一に株がなつたとか土地が暴落したとか、そういうことのないようにやつていきたいものだ、こういうことで今鋭意その立場立場のところで勉強をさせていただいておる、これが実情であります。

○広中和歌子君 私は経済の専門家でもありませんし、また大臣のお言葉に反論するつもりはないのでございすけれども、しかも過去のことをとやかく言つても仕方がないと思ひますけれども、例えばあの地価高騰のときにも国鉄が土地

を放出なさいましたならば、むしろ地価を下げるという、つまり供給がふえれば地価は下がるという、もう非常にこれは簡単な原則でございすから、供給をふやすということによって国鉄は自分たちもキャッシュ収入があり、したがってこのように莫大な利子の出費をなすることが多少でも減つたというメリットもございすし、それに国鉄清算事業団が大量に土地を放出してくれたおかげで地価が下がったという、そういう評価も得られたんじゃないか、そういうふうにしてございす。

それから、株のこともついでにおつしやいましたけれども、株というのはあくまでこれはマーケットの自然のメカニズムによるものでございまして、例えばN T T株を放出したからあおられて上がったというものはなくて、もしそういうことがあつたとしたらば、何か神の見えざる手以外の手が働いたんじゃないか、そういうような気がするわけでございます。先ほども申しましたように、国鉄清算事業団の借金というのは延びれば延びるほど毎年二兆円の金利を払わなきゃならぬということなのでございす。

旧国鉄用地八千八百八ヘクタールございましたよ。そのうち売られた土地というのが、私が勝手に計算したんですけれども二千七百二十二ヘクタールでございすけれども、その土地を売却することによつて得た収入というのはどのくらいなのでございすか。

○政府委員(秦野裕君) 平成三年度までの実績でございすけれども、トータルで二兆二千三百億円でございす。

○広中和歌子君 つまり、八千八百八ヘクタールの用地の三分の一近くを売りました結果として得た収入というのが二兆円でございす。たつた一年分の金利にすぎないわけですか。というのを考えますと、いかに早く借金をなくしていくかということが非常に大切な点だと思うんです。そしてその残った借金が、それが最初の予定の十三兆じゃなくて、あるいは三十兆円にも四十兆円にも

なるかもしれない。

そういう中にありまして、それはちよつと大げさかもしれませんが、最終的にはいかに口スを少なくするかというのが清算事業団に課せられたお役目じゃないかと思うのでございすけれども、失礼ですけれども、この清算事業団の構成メンバーには財務に堪能な実務家というんではないか、がいらつしやるんでしようか。いらつしやるんだらうと思ひますけれども、もしこれが個人会社であつたとしたらば当然財務のエキスパートを連れてきて当たらせようと思うのでございすけれども、どういふ方がやつていらつしやるんでしようか。

○政府委員(秦野裕君) 当然清算事業団には国鉄の職員であつた者も含まれておりますし、また発足のときには民間会社の方のそれぞれの方面の練達の方をお招きして職員として参加していただいております。したがって、財務の面でも十分に対応していただけるものというふうな考えております。

○広中和歌子君 そうすると局長、私が今申し上げましたことは全く素人の視点でございすけれども、素人の視点であつても私は結構納得していただけるところがあるんじゃないかと思ひます。ともかくこの借金を早く返す。しかも、清算事業団がもうけにつながらうなビジネスをやつていゐるんでは別な別なものでございすけれども、その目的は借金を返すということであるんだつたらばできるだけ、一日も早く資産を投げ出す、そういうことではないかと思ひますのでございすけれども、大臣の御意見伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 先生の御意見、もつともな点もございす。私ももてざるだけ、なるべく早くという点は同感でありますけれども、さりとて安い土地を売る、また株にしても安く売るといふことにも、高く売るといふこともございせんけれども、後で余り何倍になつたとか何分の一になつたとかいふようなことのないように、正常な相場といひますか、そういうことを模索して

おるといのが現状であります。そういう中であつてできるだけ早く処理をしたい、こういうふうを考えております。

○広中和歌子君 この前証券の問題でいろいろ言われたわけですが、これも、こういうことを言つては大蔵省に失礼かもしれないけれども、さまたまな指導とか、それから株価を何というんでしょ、これは大蔵省とは関係ないことでもございすけれども、株価に対する配慮が余りにもあつたおかげでかえつていろいろな不自然な問題が起つたわけでございます。やはり、必要なときには例えは上場してそして資金を得るとか、そうした自然体にする方が私はむしろ健全だと思ひます。特にこのような場合には一日も早く返した方が、少しでも高く売れるかもしれないと思つて待つていたおかげでかえつて金利の支払いがふえる。そういうようなところを考えますと果たしてどういふことなのか、もっと専門的に御調べいただければと思つてございす。

成三年度までの費用でございすが、用地費と関連工事費を除きまして約二百二十億円でございす。それから今後、四年度以降実用化のめどを立てる予定にしております平成九年度までの事業費は、同じく用地費と関連工事費を除きまして約三千百十億円でございす。

○政府委員(栗野裕君) 株式数といたしましては二百萬株を予算上は計上してございす。なお、この千五百億圓というのはこれはあくまでも仮定の数字でございまして、別に幾らで売れるといふことを念頭に置いてはじいた数字ではございまして、実際にこれはよりも高目の価格になると思つております。

○政府委員(栗野裕君) いわゆるリニアと申しております超電導の磁気浮上式の鉄道でございすが、大体最高速度が五百キロ程度ということで現在実用化のための試験を進めておるところでございす。もし仮にこれが実現いたしましたとすれば、中長距離の都市間の交通機関として非常に大きな役割を果たすものだろうと思つております。ただ、技術的なことはもちろん必要でございすけれども、同時にコストがどれくらいかかるのかということも検討しなければなりません。これも平成九年度の実用化の研究に向つてある程度並行して勉強していかなければならないと思ひますので、それらも含めて在来線との関係のネットワークはどうあるべきかということを検討していくべきものと思つてございまして、まだ現時点で何か青写真のようなものがあるというわけではございせん。

○政府委員(栗野裕君) リニアにつきましては本格的な技術開発が始まりました平成二年あるいは平成三年度までの費用でございすが、用地費と関連工事費を除きまして約二百二十億円でございす。それから今後、四年度以降実用化のめどを立てる予定にしております平成九年度までの事業費は、同じく用地費と関連工事費を除きまして約三千百十億円でございす。

○政府委員(栗野裕君) いわゆるリニアと申しております超電導の磁気浮上式の鉄道でございすが、大体最高速度が五百キロ程度ということで現在実用化のための試験を進めておるところでございす。もし仮にこれが実現いたしましたとすれば、中長距離の都市間の交通機関として非常に大きな役割を果たすものだろうと思つております。ただ、技術的なことはもちろん必要でございすけれども、同時にコストがどれくらいかかるのかということも検討しなければなりません。これも平成九年度の実用化の研究に向つてある程度並行して勉強していかなければならないと思ひますので、それらも含めて在来線との関係のネットワークはどうあるべきかということを検討していくべきものと思つてございまして、まだ現時点で何か青写真のようなものがあるというわけではございせん。

度で地上にあるいは地下、地下というトンネルの中を走るものというの、まだ実現していないわけですが、それからちよつと想像しにくいところなのでございすけれども、飛行機との関連、それから他の新幹線、それからこれからつくられようとする整備新幹線との関連、そして採算、そうした位置づけの中で、そういうものを含めて御検討いただきたい。そういうことを、時間でございますので改めて御質問させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それから二点目としましては、この繰り入れ停止措置が過去十一年間継続をされてゐるわけでありすが、従来は例えば一年とかあるいは二年とか三年というような形で、大体一年から三年の間で期限が明確に切られておりました。それを更新して継続してきたということなんですが、今回はどういふ事情かわかりませんが、当分の間という日本語に置きかわつております。ここに何か考え方の変化があつたのではないかな、このように思ふわけでありす。

○直嶋正行君 民社党の直嶋でございます。越智運輸大臣におなりになつて初めての質問でございます。どうぞよろしくお願いいたします。私は、きょうやはり自賠責保険の特会に関する質問から始めたいと思ひます。

それで、まず最初の繰り入れ停止措置の方から御質問したいと思ふんですが、自賠責保険というのは、言うまでもなく国が関与してそして交通事故の被害者救済の体制を確立しようといふことを目的にしてやつてゐる保険であります。同時に、それは国がやる以上、できるだけ支払い者からとつてみると少ない負担で保険サービスを提供していく、こういう役割もあるかと思ひます。この点については一般的の公共サービスも同じようなことではないかと思ひますが、一つはそういう本来の役割があるはずだといふことでありす。

○政府委員(栗野裕君) 越智運輸大臣の御質問にございまして、この四月から一三〇引き下げられるということになりました。まずもつてこの両省の御努力に対して心から敬意を表しておきたいと思ひます。

それから二点目としまして、今申し上げたように、国が制度として行う以上当然、したがひましてこれにかかわる公務員の給与等については税金で賄つていく、それが原則ではないかと思ひます。

○政府委員(栗野裕君) 越智運輸大臣の御質問にございまして、この四月から一三〇引き下げられるということになりました。まずもつてこの両省の御努力に対して心から敬意を表しておきたいと思ひます。

これは蛇足ですが、過去にも自賠責保険につきましては昭和五十八年に二千五百六十億圓

れません。

私はやっぱり本当はこははつきりしておくべきじゃないかと思うんです。従来どおり繰り入れ停止措置をやるにしても、少なくともやっぱりきちっと期限を切っておく、これが国民にとってもわかりやすい、あるいは理解が得られやすいやり方じゃないかと思うんですけれども、いかがなんでしょうか。

○説明員(金井照久君) 今般お願いをしておりますこの措置が、一般会計からの繰り入れを一時停止しても事業の運営上差し支えない、支障がないと判断して当初講じたものでございます。今般につきましても当分の間ということば、運用益を事務費の財源に充当したとしても事業の運営に支障を来すことがない間という形で、その間お願いをしたということでお願い申し上げているものでございます。

○直嶋正行君 これも余り変わらない答弁でやっぱり私納得いかないものですから、大蔵の方にばかりお聞きしてもあれですから、運輸省の方に今の当分の間について御見解をお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(土坂泰敏君) 事務費に運用益を充てることについての論議は、先ほど申し上げたようなことで、運用益の性格上国会の御承認があればそれは許されることであるというふうに考えております。

それからもう一つ、その期間のことでございますが、期間につきましては、特会の収支の状況から見て特会の制度をきちんと運営していけるかどうかという見地から決めるべきものと思ひます。そういうことで、従来は一年、二年あるいは数年という単位を限ってその都度お諮りをしてきたわけでございますが、今回はそういうことなく、今申し上げた考え方そのもの、つまり特会のいわゆる収支の状況から見て支障なくそういうことができる間はそういうことでこれからやっておりますと、そういうことで国会の御審議をお願いいたしますというところで今回当分の間にし

た、こういうことでございます。

○直嶋正行君 納得いかないんですけれども、たしかこの前、保険料を引き下げたらどうだという議論をさせていただいたときに、御答弁の中で、この自賠責保険の会計というのはそのときの事故率だとか車の状況によってかなり振れる。ですから、なかなか簡単に今がいかにといつてすぐは引き下げはできないのです。やっぱり安全を見込んでやらなければならぬ。こういうお話があったと思うんです。そのときに局長の御答弁の中にあったのは、特に運用益についてはそういう意味でのバッファ的な機能も持たせたいという趣旨の答弁があったと思うんです。

そういうことになりましたと、実は事務費をこうやって負担をさせていくというのは、その収支状況を見てということなんですけれども、逆に言うとお役所です。様子を見てそこでお役所としての裁量の判断も入る可能性があると思ひます。ですから、私はやっぱりそういう意味で見るのと少しやり方がおかしいのではないかと。特に当分の間というふうに決めることになりましたと、これは今の御答弁だと、要は運用益で賄える間は、こういうふうな置きかえて理解してもいいんじゃないかと思ひたんですけれども、その辺どうなんでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 一つは、運用益を事務費に充てること自体は差し支えないということ、それからもう一つの要件は、運用益を事務費に充てるのが特会の状況からできるということ、この二つの要件をクリアして、その上でなおかつ国会の御承認を得てやっていると、このことでございます。したがって、その考え方そのものを今回は法律の形で書くことと当分の間停止をするということになったわけでございます。したがって、特会の収支の運用状況にかんづいては、これはそういうことができないときが来れば、その時点でまた国会の御承認を得て、そこでまた改めなければならない場合があり得るかと思

います。

○直嶋正行君 これでもうほとんど時間がなくなりましたので、ほかに運輸省にお聞きしたいというところで質問をお願いしておりましたが、きょうは申しわけありませんがパスをさせていただきます。

それで、あと残った時間でこれは大蔵省の方にう一点、ちょっと戻りますが、御質問させていただきます。

さっきの御答弁の中で、事務費の停止措置は臨調の答申を受けてやった、これが始まりだといふふうにお答えありました。私もちょっと調べてみたのですが、一つは臨調の答申は多分昭和五十六年の答申を指しておられると思うんですが、このときに実は一番問題になったのは三Kなんです。ね。保険とかあるいは食糧の赤字の中で国の財政をどうするか、こういうことが一番議論になっていまして、例えば今議論しています特別会計等は、実はどっちかという主じゃなくて従の方だと、その他の扱いの中で答申がなされた。

答申があったことは事実なんです。実は行革をやるために繰り入れ措置を停止するという法案が当初、昭和五十六年に出されました。過去二回、その法案とその後の繰り入れ停止措置、この法案の中には明確に行革推進のためにということが入っております。ところが昭和六十一年の延長からは、実は補助金の臨時特例措置と、こういう形で性格が変わっているんです。

ですから私は、当初スタートの行革が引き金になったかもしませんが、三回目ぐらいから政府としての発想が変わってきたんじゃないだろうかと思ひます。それでさっきお答えになったような答弁になったのではないかと思ひます。それと今おやりになっていることは思想的にかなり考え方が変わっているんじゃないかと思ひます。これをこういう法案の形でまとめてお出しになったというふうな理解しているんですけれども、そういう考え方の変化について、私が今申し上げたよう

なことで合っていますか、大蔵省、コメントを求めたいと思ひます。

○説明員(金井照久君) 先ほどお答え申し上げましたように、昭和五十六年の臨時行政調査会の第一次答申におきまして「各種公的年金に対する事務費国庫負担の保険料財源への切換えを図る。また、医療・年金保険以外の公的保険に対する事務費国庫負担についても、同様の観点から逐次改善を図る」旨の提言が行われた点は、ただいま先生おっしゃいました、御指摘のとおりでございます。これらにつきましては、自賠責再保険特別会計におきましては、ただいま議論になっておりますような措置をそれ以降引き続き講じてまいったというところは事実でございます。

○直嶋正行君 もう時間が来ましたので終わりますが、これは要望ですが、この措置をお出しになることが私はいかぬという議論をしているんじゃないかと、例えばさっき申し上げたように、当分の間という決め方の中で、そのまま放置されておる現行法律があるということも含めて考えますと、できる限りやっぱり明確にわかりやすくしていただいて、少なくとも繰り入れ措置を停止するにしても、そういう明確にした上できちっと議論をしながらやっていくべきじゃないかと思ひます。

臨調との関係も今お答えにありましたが、ちよつとはつきりしない部分があるんです。やっぱり私は臨調、いわば行革でスタートしたもののなんですが、途中で考え方が変わっているんです。つまり国の財政等を見ながら繰り入れ停止措置をするというふうな考え方が変わってきているんじゃないかと思ひますが、これはまた機会があれば議論させていただきたいと思ひますが、できるだけ明確な方向でおやりになるように要請をしまして質問を終えたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

○高橋裕子君 金丸氏の不正蓄財は底なしの様相を呈してきているわけですが、その蓄財のルートはいろいろありますが、リニアの山梨実験

線をめぐる疑惑も今指摘をされております。

金丸氏の出身地の山梨に実験地が決まった経緯について、とりわけ候補地を北海道、山梨、宮崎の三つから山梨に選定をした経緯があるわけですが、運輸省からいただきました「新実験線候補地の選定」という資料によりますと、候補地選定の基本方針として三項目があり、一つは「実験目的の達成度」、二つは「将来の有効活用の可能性」、三つ目は「地元との協力度」、これが挙げられています。

問題は、その一番目の「実験目的の達成度」、この評価が決定的になっているわけです。そして、検討では、実際にルートを引き行かなくてはならない、北海道は、設定ルートからは四〇パーミルの急勾配がとれない、それから縦の曲線、これも延長が不足している、だから目的が達成できない。それから宮崎についても、設定ルートからは四〇パーミルの急勾配がとれない、それからトンネルの高速すれ違い区間の延長も不足して、これも目的が達成できない。そして山梨については実験の目的が達成できると、こういう結論になって山梨に決まっていくなわけです。北海道と宮崎の設定ルートでは、急勾配がとれないということが決定的な要因になっているわけです。

その設定ルートなんですから、これはだれがつくって検討委員会に提案したのかということが非常に重大なところになるわけです。なぜならば、この設定ルートによって幾らでも急勾配とか縦の曲線というのは確保できるんです、どのルートを選ぶかによって。だから、三候補の設定ルートは一体だれによってつくられたかということなんですけれども、これはいかがでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) リニアの実験線の選定の経緯でございますが、先ほどお話しございましたように、北海道、山梨、宮崎の三地区が選定されておるわけでありまして、これは六十三年度から平成元年度にかけまして、リニアの技術開発の進め方につきまして検討を行うために運輸省の中に超電

導磁気浮上式鉄道検討委員会というものが設置されておるわけですが、その中で、委員の先生方あるいは事務局等で相談をした結果、そのルートを引いたものでございます。

○高崎裕子君 その検討委員会で結論を出す前に、都道府県にアンケート調査をして、そして地元がルートを示しているものを参考にしたいということではないんですか。

○政府委員(秦野裕君) 当時は地元でもルートの固まり方がいろいろあったようでございます。ルートがかなり確定的なものはそれを採用しておりますし、そうでないものはこの委員会では先ほど申し上げたような形で処理されたということでございます。

○高崎裕子君 地元がルートを示したものを参考にしたいということですが、四〇パーミルの急勾配が設定できるものと縦の曲線がとれるものなどの条件は、これは当然提示をしたということではないわけですか。

○政府委員(秦野裕君) 当時はいわゆる地形図を使いまして事務局の方で設定したと。

○高崎裕子君 ですから、こちらから条件を提示したというわけではないことなんですね。結論だけ言ってください。

○政府委員(秦野裕君) そのとおりでございます。

○高崎裕子君 そうすると、北海道とか宮崎でも急勾配とかそういう条件を知っていたらルートは幾らでも変化させる、その条件を満たすことができるということになるわけですか。

運輸省にいただいた同じ資料を見ますと、ルート設定に当たって支障物など、これは移転が困難なものとか建設期間が長期にわたるものがあるものなどを示しているんですけれども、これについて具体的に配慮した上実際にルートを設定した、その結果山梨だけがその目的を達成できる、こういうわけなんです。そこでお尋ねいたしますけれども、平成二年度

からこの工事は着手されたわけですが、各年ごとの事業費予算と実際の事業費はどうなっているでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) まず事業費の予算の方を申し上げますと、平成二年度、つまり一年目でございますが約七十億、三年度が約四百四十億、四年度が約八百六十億でございます。

それから実績の方でございますが、平成二年度につきましては、用地費と関連工事費はちよつと除いておりまして約五十億、このうち補助金が約十億、平成三年度は約七十億、補助金が約三十億でございます。それから平成四年度につきましては、現在進行中なので額は確定していませんけれども、三年度から繰越分がございまして、これを合わせますと予算額としましては事業費が約一千百十億でございます。

○高崎裕子君 ちよつと聞き取れなかったんですが、平成三年度の事業費は七百七十一億といたうことではないんですか。

○政府委員(秦野裕君) 平成三年度の事業費の予算でございますが、四百四十億でございます。

○高崎裕子君 いずれにしても、事業費に比べて実際の実績というのは三分の一とか非常にやっばりおくられているということ、工事というのは大幅におくられているということなわけですか。

それで、今うなずかれましたけれども、そうすると、支障物等というところで移転が困難なもの、建設期間が長期にわたるものがあるものについて具体的に配慮した上で実際にルートを設定したというわけですが、実際に狂いが生じている、つまり、支障が実際にはあるにもかかわらず、そうではないとしてルートを設定し、急勾配などの条件を満たすルートを先に引いて、そしてそれで目的を達成できる、こういうふうにしたのではないんですか。

○政府委員(秦野裕君) 確かに工事が当初予定よりもおくられていることは事実でございますが、これは工事そのものが難工事だということではござ

いまして、主たる原因はいわゆる用地買収が予定どおり進んでいない、したがってそれに伴う工事ができないというのが実態でございます。

○高崎裕子君 この支障物等の、建設期間が長期にわたるもの、用地買収も含めて地元の協力度の中でも当然それが示されてもいるわけで、これを前提にした話なんです。

それで、六十三年五月の雑誌「宝石」で当時の石原慎太郎大臣がこうみずから書かれておるんですけれども、六十三年度予算の概算要求で実験線の立地調査の新規予算を請求し、強引に進めたいのは私なりの考えがあった。そして、国内で考えられるのはまず東京・成田間への導入である。しかしこれは地下式になるからトンネルの技術が必要で、これは早期着工は難しいかもしれない。そして次に、札幌―千歳間は全くの原野で真っすぐだから今の宮崎の実験線の延長で考えられる。しかも年間一千万人の人たちが乗りおる。その過半がリニアを使えば大変な盛況になり、そこでいろいろの実用実験も可能なんだということ、当時の運輸大臣としては北海道案に傾いていたというところで、担当大臣の内定発言ということ、地元北海道でも大変喜ばれたというニュースが当然ながらあつたわけですから、そういう中でなぜ山梨に決まっていたのかということをお考えと、もうこれはやっぱり金丸氏が政治力を使つて山梨に決めたのではないかと。今ずっとお聞きした経緯を見るとそうとしか言わざるを得ないと思ふんです。

そこで私は、その点について今疑惑がなされているわけですから当然運輸省としてもこの点について改めて調査をしなければならぬというふうにおもふんですけれども、この点いかがでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) リニアの実験線の選定過程につきましては、もう先生御存じのとおり、繰り返し申し上げます、いわゆる検討委員会におきまして慎重な検討を行った上で決定をいたしましたものでございまして、現時点でこれを見直す必要

は私どもとしてはないと考えております。

○高崎裕子君 これは、私時間がありませんのでこれ以上は言いませんけれども、私が今指摘しました経緯を見ても、やっぱりなせ山梨に決まったのか、政治力抜きには考えられないということ、運輸省としてはそういうことを踏まえてぜひ調査をしていただきたい、そういうふうに思います。

それで、次の質問ですけれども、山梨リニアの実験線の工事の発注状況ですけれども、これどうなっているでしょうか。

○参考人(峯本守君) 実験線、先生がただいまおっしゃいましたように平成二年度から着工いたしておりました、平成二年度では主な土木工事といまして工期が非常にかかりますトンネル工事から着手しております、平成二年度にはトンネル工事三件、それから平成三年度にもトンネル工事を三件、平成四年度は高架橋、橋梁等の工事を五件発注しております。

その契約額でございますが、平成二年度は約百億円、平成三年度は約八十億円、平成四年度は四十億円でございます。現在のところ、契約いたしました総額は二百二十億円でございます。

○高崎裕子君 契約方法は。

○参考人(峯本守君) 契約方法はJ-V方式でやっております。

○高崎裕子君 J-R東海分とそれからJ-R総研の分はいかがですか。

○政府委員(栗野裕君) J-R東海分と鉄道総合技術研究所の分でございますが、これは私どもは具体的な工事の発注につきまして一切関与いたしておりませんので、ちょっと御質問につきまして私どもとして回答することは申しわけございませんが、できない次第でございます。

○高崎裕子君 これちょっと鉄道公団にあとお尋ねいたしますけれども、先ほどの工事の業者、主な業者の名前はいかがですか。

○参考人(峯本守君) これは件名が非常に、全部という、ちょっと急な話でございますので、

まだ資料を持っておりませんので、本日もっとここで責任ある御回答できませんので、また改めて調べまして……

○高崎裕子君 大きな業者を言ってください、名前だけでも。

○参考人(峯本守君) 大きい業者といえますのは、平成二年度発注いたしましたところで申し上げますと、三件発注いたしておりますが、一つは鉄建建設、日本国土開発、東急建設、大本組のJ-V。それからもう一件が西松建設、戸田建設、地崎工業、白石のJ-V。それから飛鳥建設、銭高組、若築建設、小田急建設のJ-Vです。

○高崎裕子君 そうすると、細かい工事いろいろあるわけですが、そういう業者についてはすぐには出せないということですので、これは整理してそろい次第出していただきたいということをお願いいたします。

○参考人(峯本守君) 後日改めて……

○高崎裕子君 それで、J-R東海など含めて運輸省としては補助金も出しているわけで、今資料は出せないというお話でしたけれども、公共事業の発注のあり方、契約のあり方がこの金丸不正蓄財事件を通して今問題になっているわけで、公共事業の透明性というものが求められているわけで、その立場から必要な資料というのは運輸省として責任を持って出すべきだと思うんですけど、この点いかがですか。

○政府委員(栗野裕君) このリニアの件は、あくまでも技術開発のための調査を進めるための施設をつくるわけでございまして、いわゆる公共工事とはその性格を異にしておると思っております。

それから、繰り返しになりますが、鉄道総研とJ-R東海はあくまでもこれは私企業としての契約でございますので、私どもの方から出せということと命令と申しますか、強制をする立場にはないということには御理解いただきたいと思っております。

○高崎裕子君 私企業とはいっても、今刑事事件になっているこの事件で公共事業のあり方そのものが問われて、やっぱり運輸省の運輸行政のあり

方にかかわってくる問題だという点で、私は本場に透明性をつくっていくために運輸省が今みずから、一般的に私企業のこういうものを出せということと言っているわけじゃなくて、具体的に疑惑のある事件で出せということと言っているわけですから、この点、大臣いかがですか。

○国務大臣(越智伊平君) 今鉄道局長からいろいろお答えをいたしました。私は、政府全般としてという先ほどの他の方の御指摘もあつたわけですが、このリニアの問題で運輸省が間違つたことをやつておるとは思っておりません。いろいろお話をあつたような経過を経て、山梨がいんだということの決定をいたしました。そうして、J-R東日本、鉄建公団等々が今工事を進めておる、こういうことであります。

いろいろお尋ねがございましたが、それぞれ答弁をいたしましたので、これは運輸省としてはきちつとやつておる、こういうふうに認識をいたしておるところであります。

○高崎裕子君 きちつとやつているということであれば、なおそれを示すという点で出すべきだと思うんで、それは引き続き検討していただきたいと思うんです。

この金丸氏の不正蓄財に大手建設会社、ゼネコンですね、これによるやみ献金が巨額に上つていることが大きな問題になっているわけです。特に重大なのは、公共事業の受注のためにやみ献金を年間一社で数千万、一千万などを益暮れに渡していたと、こう言われているわけです。このリニアの山梨実験線の工事をめぐっても献金が行われたとの疑惑が指摘されているわけです。

先ほど鉄建公団から示されましたが、いただいた資料によりますと、平成二年度でも高川トンネルで西松ジョイントベンチャー、四つですね。それから、笹子のトンネルで東急ほか四つのジョイントベンチャー。笹子でやはり飛鳥建設など四つのジョイントベンチャー。それぞれ三十六・三億、三十七・六億、二十七・三億という請負金額で行われている。あるいは平成三年度で見ます

と、笹子トンネルで前田、それから高川トンネルで鹿島、三井、これ全部今強制捜査が行われているところが入っているということであつて、挙げているんですけども、それから前田建設あるいは鹿島建設ということ、全部含まれているわけですか。

やみ献金というのは、公共事業の受注額の三とか四・五%を出す仕組みとなつていようです。すると、鉄建公団の分だけでも平成二年度で百一・二億円、三年度で八十・六億、四年度で三十九・二億の合計二百一十一億円という請負金額になるわけですから、三%で計算すると六・六億、それから四・五%で計算すると約十億円となるということ、驚くべきやみ献金が金丸さんの懐に入り、割引債購入の原資となつていくという構図になるわけですか。

これらの事業について大臣はどのように受けとめていらっしゃるのか。これは検査が強制捜査、事情聴取を行っているというふうに先ほども言われたわけですが、運輸省としてもやっぱりどうしてこういうことになったのか、これだけ献金できるということは受注額が果たして適正なのかという問題にもなると思うんです。これだけのお金を出しても公共事業をやるメリットがあるというわけですから、この点では運輸省としても独自に事情調査を私はすべきであるというふうに考えるんですけども、大臣の決意も含めてこれをお聞かせください。

○国務大臣(越智伊平君) 報道機関等でいろいろの報道がされております。しかし、この実験線で三%の献金をしたとか何とか、そういうことはまだ私見たことはございません。今のやみ献金をしたとすれば、そのこと自体は私は政府全般としては問題がある、大いに今後反省すべきだ、こういうふうに思っております。しかし、このリニアで鉄建公団なりあるいは東日本が発注した工事について三%献金したとかあるいはどれだけのものがあつたとか、こういうことは関知しないところでありまして、ただいまのところそういうことを運輸省として調査する、こういうことは考えて

おりません。

このことは、厳正なる検査当局あるいは税務当局でやっていただいております。これを見守らないと、リニアだけを取り上げて今どうするということなどは、私は考えておりません。

○高橋裕子君 私、もう時間がありませんので、この点についてはまた引き続き運輸委員会でも取り上げていきたいと思います。運輸省がそういう姿勢では、やっぱり国民のそういう疑惑に本當に積極的にこたえて、公共事業の透明性が本當に求められ、そういう方が改善できるということにはならないという点で、私は本當に運輸省が責任を持って主体的にやっていただきたいということを強く求めて、最後に障害者対策について大臣にお尋ねいたします。

一つは、これは引退した小笠原議員がずっと質問で取り上げてきたんですけれども、障害者の方の自動券売機での購入、私鉄はもうずっとやっていまずけれども、JRについては昨年四月、JR北海道が四駅をモデルで実施して、その成果を見て広げたいと約束をしたんですが、このJR北海道がどうなったかということ、他のJRについても速やかに実施していただきたいというのが一点。

それからもう一つは、障害者の運賃割引、これは百キロ以下については対象外となっているこの距離制限、これはもう社会参加をしていくという点では何とか撤廃していただきたいということ、これは奥田前運輸大臣が交通機関経営者にきちんと説得し指導していく、時期については近いうちにといいことで約束もしていただいているんですけれども、この二点についていかがでしょうか。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほどの御答弁でJR東日本と言いましたが、JR東海でありますので、訂正をさせていただきます。

それから、身体障害者の問題であります。これは北海道で四つの駅でいろいろ実験をいたしました。非常にいいようであります。でございます。

から、JR北海道は全部をやる、こういうことであります。これを見て全JRにまた指導してまいりたい、かように思います。

それから、身体障害者で奥田運輸大臣が御答弁を申し上げておるようであります。しかし、そのことはそのこととして、JR各会社にそれぞれ検討をしてもよろしく依頼をいたしておきます。やはり福祉政策の問題との兼ね合い、またそのことによつての運賃の減収があるとすればそれをどこに求めるか、こういうこともございしますので、これは第一義的には各会社の問題でございしますが、しかし各会社といえども、どの会社だけがやるというわけにもいきませんので、皆さんで相談をしていただき検討をしていただくと、こういうことがたまたまの状況であります。

○高橋裕子君 終わります。

○井上哲夫君 井上でございます。

きょう、私はタクシイの問題についてお尋ねをしたいと思います。

まず、先ほど河上委員の質問にもありました。が、今月の二日に三菱タクシー等の国を相手にした裁判で判決が出ました。

【委員長退席、理事松浦孝治君着席】
新聞報道では、この判決は同一地域内における同一運賃体制を必ずしも守らなくてはならないことではないと、こういう判断を示したというふうに報道をされております。聞きますと、この判決に国の方が控訴をしたというふうに聞いておりますので、まずこの判決の内容と控訴をした理由についてお尋ねをいたします。

○政府委員(土坂泰敏君) 三菱グループの五社は平成三年三月に消費税の運賃転嫁を内容とする申請を運輸局に提出したわけでございますが、これに對しまして一定の指導をした後に運輸省として受理をし、それからさらに審査をして平成三年九月にこれを却下したわけでございます。この点につきまして平成三年七月に、この認可がまだされていない、それに伴って消費税相当分の三%が三菱五社として収入が入ってこない、これを賠償し

てもらいたいという、そういう訴訟を三菱側が提起をされたわけでございます。

これに對しまして判決で言っておりますことは、申請の受理がやはり一カ月分遅かった。それからさらに、一定の聴聞等の手続が終わってからの却下をするまでの期間もこれもやはりもう少し早くすべきであつて、一カ月遅かった。この二つの理由で二カ月分に相当する額分として五千万円の賠償を国としてするようにと、そういう命令が出たわけでございします。

【理事松浦孝治君退席、委員長着席】

これに對しまして私どもでは、やはり運賃の改定の申請が出てきましてから受理するまでの期間、あるいは聴聞が終わってから処分するまでの期間、これはいずれも裁量の範囲ではないだろう。か。そこが直ちに違法であると、よつて国家賠償命令を出すということになるのはやっぱり問題があるのではなからうかということと控訴をした、こういうことでございします。

○井上哲夫君 控訴をしたということは控訴審で十分の見直しを持つていこうという一応私も伺いますが、実はこの判決文を詳しく読みますと、新聞では同一地域における同一運賃体制が崩れたとかその面だけを非常に上げておられるわけですが、この判決の中身を見ますと、今日における運輸行政の非常に問題点を私は指摘している。あえて私は佐川急便云々で運輸行政がとかそういう指摘はしません。実は前に京都のMKタクシーのときに判決が出ておりました。暴論でありましたが、同一地域における同一運賃が独禁法違反の疑いもある、一種のカルテルだということ、た。タクシイにおける同一地域の同一運賃というものは絶対神聖なものではないし、まして行政の裁量行為であつて司法面が踏み込むべきものではないというようなことではなかつたんでないでしょうか。

そういうふうな考えますと、実は今お答えがありました値上げ申請の書面の受理が一カ月おくれ、聴聞手続以降に一カ月のおくれがあつたと

いっても、聴聞手続が一カ月おくれがあつた後、値上げの認可が出てれば問題なかつたんです。値上げの認可が出てなくて却下になつてゐる。さすれば二カ月間違法行為があつたという認定になるわけですね。したがって五千万の賠償と。そうすると、この問題について運輸省の行政は明らかに公平さを欠いたんでないか、そのことを裁判所から厳しく指摘されたわけではないでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) エムケイの裁判というのが五十八年から六十年にかけてあつたわけでございします。このときはエムケイの値下げ申請を国が却下した。その却下した理由の中に同一運賃の原則があつて、それとやはり抵触するから却下をする、こういうことで却下をしたわけですが、それに対して提訴がありまして、同一運賃の原則に反しても個別に審査をした上で認可をすべきであつて、その却下の処分はよくないということと判決があつた。これに對して控訴をして、そして最終的には和解をしたと、こういうものでございします。

ところが今回の場合には、いわゆる同一運賃がよくないからこの国家賠償を命ずるという内容ではありません。今申し上げましたように、本来四月の初めに受理すべきものを四月の三十日に受理をした、あるいは八月の初めに処分をすべきものを九月に処分をした、そこが二カ月おくれれてゐるではないか、それについて違法性があるから損害賠償を命ずると、こういうことでございします。で、MKのときの話とはこれは違ふというふうに私も思ひます。

それから、この判決の中でやはり同一運賃についても触れておられます。ただ、これは今申し上げた五千万を賠償せよという話とは別のところで触れておられます。平成元年の四月に消費税が導入されたときに、ほかの会社はみんな消費税の導入に伴う運賃改定をしたんですが、この会社だけはしなかつた。この会社がしなかつたことについて判決の中では触れておられます、そうい

う行為をこの会社がしたからといってそれは違法とは言えないというふうに判示をしておられます。

それで、私もその点はそのとおりであるというふうには思っておりまして、いわゆる同一運賃というのは法律上明定されていることではない。

一定の考え方に基づいて運輸省が行政方針としてきたものでございまして、それに反したからといって違法性があるというふうには私も思っていないわけではな。混乱をしないように、事業者が本当に自分の希望する運賃を必ずしも選べるというふうには限らないこととてきた行政方針でございまして。したがって、そういう意味で私もは判決と私どもの考え方にそんなに差があるとは思っておりません。

ただ、これから同一運賃をどうするかというのは、これはまた別の問題でございまして、これについては新しいタクシの問題を議論する場が現在ありますので、そこで議論をしてもらった上で方針を決めていこうというふうに思っているところでございまして。

○井上哲夫君 ここで法律論をするつもりは毛頭ありませんが、実はこの判決の事実をつぶさに見ますと、消費税の導入のときに同調しなかった。それはへそ曲がりかへそ曲がりでないか、とにかく自分のところは消費税を転嫁しなくても企業努力でやりますという形で、少しでもお客を誘引したいということかどうかは知りませんが、転嫁申請をしなかった。で、二年後に改めて消費税の三分分を運賃値上げの認可という形で認めてほしいと言ったときに、実は三月の中旬にそういうことを申し出て、九月の十二日に却下になっていきます。前にほかの会社が消費税転嫁をしたときには、一番早いところでは申請をしてからわずか五日間で認可は通っております。この会社が正式に申請をした三月二十九日から却下の決定が出る九月十二日までどれだけかかったかと思えます。これはまさに江戸のかたきを長崎で討っているわけですね。

こういう行政手続の不公平さは、私はこの判決を読んでびっくりしました。行政手続法が少しも上程をされておられません。こういう形の運輸行政が、逆に火のないところに煙が立たないという形で、佐川の問題でもない腹を探られるというところに私はつながると思うんです。

今回のこの判決でも、私が判決文を読むと、裁判所は非常に控え目というか、おしとやかに判断しています。恐らく個人的には大変けしからぬと思つたかもしれないにしても、判決の中では、少なくとも二カ月かかって消費税の三分の転嫁分については値上げの認可をしてよかつたんではないかと。そうすれば、その差といえますか、おくれた二カ月分についてこれは損害賠償として国に請求することを認めると。

しかし、現実には、この会社が第一次訴訟はこういう形で起こしましたが、さらに第二次訴訟へと、一年四カ月分ですが、起こしているわけですね、もう一つの裁判。もう一つの裁判で同じような判決が出れば、五千万、一億ではなくて、何億になるわけですね。これは運輸行政が損害を拡大したということにつながりかねない、まあ非常に厳しい見方をすれば。

したがって、私は、この判決で控訴をしたことが悪いわけじゃなくて、こういう許認可の手続について不公平さがあつてはいけない。行政指導をこの会社は何回も拒否した、行政指導を拒否したのはけしからぬというところで江戸のかたきを長崎で討つていけない、そういうことをこの判決は教えている人ではないか。これは私の考えでございまして。

そこで、改めて質問をしたいと思うんですが、実際に京都のMKタクシの事件では控訴をして和解をされました。恐らく、今回控訴をして第二次訴訟でまた判決が出る、あわせて控訴して和解をされるということも十分可能性はあると思えます。私はそれは賢明な措置だとは思いますが、例えば、この判決でどういうことを言っている

かという、たびたびのいわゆる近畿運輸局における三菱タクシ等への行政指導の必要性はなかったと思われるというところのくだりがあるわけですね。しかし、それにもかかわらずたびたび行政指導をするということが実は一番問題になっていっているんじゃないか。

で、今お答えで、近く出る運輸政策審議会の答申を待つて判断をしたい、運輸省としてはこの問題で、同一地域における同一運賃が正しいという趣旨ではなくて、答申を待つて対処したいというスタンスをお持ちであることを伺いましたので、もう一点だけお尋ねをしたいと思えます。

今回、この判決が出まして、新聞では盛んにタクシ運賃の自由化というように、私に言わせるととげとげしい表現で報道されておりますが、運輸省としてはこれまでずっと守ってきた同一地域における同一運賃体制というのをどのようにお考えになつてみえるか、改めてお尋ねをいたします。

○政府委員(土坂泰敏君) タクシは普通は急ぐときに利用されるものでございまして、手を上げてタクシを拾うときに、必ずしも限られた時間の中で、いろんな運賃が仮にあったとしても、自分の希望する運賃のタクシを選べるとは限らない。どういいうタクシが来るかは偶然に左右される。高いものが来るかもしれない、安いものが来るかもしれない。一時間待たなくても自分の希望する運賃に合わないかもしれない、そういうことが十分考えられる、それがタクシの実態でございまして。

したがって、そういう実態から考えると、いろんな方がタクシを利用されるわけですから、やっぱり同一地域は同一運賃の方がいいであらうというのが運輸省の従来の方針でありまして、このこと自体は私も悪いことだとは今でも思っております。

ただ、今の方針に加えて、これからは多様化の時代でございまして、その方針をどこまで弾力化していくかということも今後は考えていか

なければいけない。それは行革審などからも指摘もございまして、今運輸審で御議論をいただいておりますので、その結論を待つて今後のことは考えた、こういうことでございまして。

○井上哲夫君 まだ時間が三、四分ありますので、もう一問だけお尋ねをさせていただきます。

私ももの伺っているところでは、労働基準法の改正で政府から出される法案では、四十六時間猶予というのを一年間延長する。この場合にはタクシの場合ですと乗務員百人以下の企業、そういうところは一年間、週四十六時間の猶予の特典を受けると。これは、これまでタクシ運賃の値上げが二回ほどあつた際には、乗務員の時間短縮のために運賃を今回は値上げするのやむを得ないとか、あるいは乗務員の給与の向上のために、つまり他の交通運輸の賃金に比べるとタクシの乗務員の賃金が格段に低いから、そういう賃金の上昇のために値上げをせよという形で値上げの認可が来まして、今ここで労働基準法の改正に際してまた四十六時間の一年猶予というものが出てくる。この法律が成立した場合でござい

ます。そこで私がお尋ねしたいのは、運輸省の監督行政というのには厳しい面がなければいけない側面と、余り規制は厳しくない方がいいという側面と両方あると思うんです。それは常に公正さを担保するのは、透明性があれば私は担保されると思っておりますが、これまで労使の間で時短について一生懸命張りましようという協定を結んできておる企業については、仮に今回の労基法の改正があつても何とかがやっていくかもしれない。恩典に浴することなく自助努力でやっていくでしょう。では今度は、そういう労使の協定がない企業の場合には、これは労働省の監督もさることながら、運輸省がやはり指導をしていかなければならないということにならうかと思うんです。私も知らなかつたんですが、聞いてみますと、運輸の産業部門における特にタクシの場合には

八五%が百人未満の企業である、個人タクシーを除きます。そういうことを考えますと、これからやはりそういう意味の指導を的確にかつ公平かつ透明性をもってやっていただきたいということを考えておりますので、その点のお尋ねをいたします。

○政府委員(土坂泰敏君) タクシーの労働条件は、他産業に比べて賃金水準の面でも労働時間の面でも劣悪な状況にあります。タクシーが今後発展していくためには良質な労働力というのがどうしても必要だと。そのためには時短も含めて労働条件の改善というのは、これはやっていかなければいけないことだと思います。過去二回にわたって運賃改定をし、そのときに、それぞれ、やはり時短のために必要な原資でございますということと、労使でお約束をされ、それを前提に認可をし、そしてまた時短もやってきた、こういうのが今までの経緯でございます。

それで、四十六を四十四にするのを一年間猶予するという政令が既にできておるわけでございしますが、これは猶予するということで、四十四にするのを延ばさないと言っているわけではない。ただ、それを使うかどうかという判断が今度は生じるわけですが、これは第一義的には基本的にはやっぱり労使の問題であらうかと私は思いますが、そうはいっても他産業に比べて現実には格差のあるタクシー業界でございますので、私もとしては従来の方針どおり四十六時間を四十四時間にしようという努力をしていただかなければいけない。そうでないとタクシーの将来というものは発展がないんじゃないだろうかという気持ちでおりますので、そういうつもりで指導もしてまいりたいと思います。

○国務大臣(越智伊平君) 一言だけ申し上げておきたいんですが、私が記者会見をいたしましたし、タクシー運賃、同一地域同一運賃が望ましいことは望ましいと。しかしながら、今のようないふふふふふふ、先生が先ほど言われましたように、へそ曲がりがおつて私は値上げに同調し

ないぞという方があれば、それもやむを得ないじゃないか、こういうことを申しした次第であります。

でございますから、何もタクシーの運賃自由化ということではございません。申請がありましたら精査いたしまして、お話にございましたように、特に安全面から労務管理その他を考慮して、十分やっていけるようなこと、しかもそれが高くないようにやっていく、こういうことで統一をいたしております。

前の運賃値上げは、消費税三%をこれは利用者に転嫁をするという基本姿勢がございましたので、それで認可をした。今の方はそれに同調しなかった、こういうことでございしますので、別に自由化しようということではございませんので、やっぱりでき得れば同一地域同一運賃、これが一番望ましい。しかもそれが適正な価格、これが望ましい。その適正な価格に、料金になるように十分精査する、こういう考え方でございしますので御了解をいただきたい、かように思う次第であります。

○井上哲夫君 わざわざお答えいただきましてありがとうございます。またしっかりと勉強して、次の機会にもう一度大臣のお話を伺いたいと思っておりますので、よろしく願います。

○島袋宗康君 二院クラブの島袋です。同僚の下村委員にかわって質疑を行っていきたくと思っております。よろしく願います。

まず、東シナ海における船舶等の航行安全確保の問題についてであります。既にマスコミなどで報道されておりますように、近年沖縄近海の東シナ海におきまして我が国船舶の漁船とかタンカー、あるいは外国船舶の貨物船などが国籍不明といいますが、不審船によって威嚇射撃を受けたり、あるいはまた銃撃、追尾接近、臨検等いろいろな形で威圧を受けているわけですね。

この問題は沖縄県議会におきましても非常に重

要視いたしまして、問題の水域は公海であり、船舶航行の要路であるわけでありまして、カツオ、マグロの好漁場でもある。とりわけ我が沖縄県民に大きな衝撃を与えて、非常に不安をかこっているというふうな現状におきまして、沖縄県議会におきましては「東シナ海での船舶への威嚇射撃事件等に関する意見書」の議決を行ひまして、関係省庁にその解決方の要請を行つていっていると思っております。

その辺について、いわゆる外務省とかあるいはこれは運輸省管轄の海上保安庁ですか、そういったところの今日の取り組み、その意見書に基づいたいわゆる皆さん方の取り組み状況について御報告をお願いしたいというふうに思っております。

○政府委員(後出豊君) 御指摘のとおり、東シナ海におきまして公海上で日本船舶あるいは外国船舶が不審な船舶から発砲などを受けた事件が平成三年から起きております。平成五年、きのうまでの段階で六十件起きているということでございます。私も、このような事態につきましては大変憂慮を持っております。海上保安庁といたしましては次に申し述べるような対策を講じているところでございます。

まず、現場の海域に事件の発生防止と迅速な対応を図るために巡視船、航空機を配備して警戒に当たっております。現時点における配備の状況について申し上げますと、巡視船につきましては沖縄の第十一管区海上保安本部の船に加えて、他の管区本部からの応援派遣も行っております。現段階では四隻、うち一隻はヘリコプター搭載型巡視船でございますが、四隻を事件発生海域に常時配備いたしております。また航空機につきましては、那覇と石垣に航空基地がございますので、そこにある航空機で随時警戒に当たっております。また、東シナ海を通航する船舶に対しまして指導を行っております。国旗の常時掲揚あるいは巡視船との通信連絡の確保あるいは漁船の集団操業などの指導を行っております。以上でござ

います。

○島袋宗康君 外務省。

○説明員(樽井澄夫君) お答えいたします。

先生御指摘の東海における発砲事件でございますけれども、外務省といたしましても大変強く懸念いたしておるところでございます。これまで事件が発生するたびに外交ルートを通じて、他方大臣レベルの会談におきましても大変強い懸念を表明してきております。先般、本年に入りまして二隻ほど海上保安庁が捕獲いたしました、結果としまして中国の公船であるということが判明いたしましたわけでございます。私も強い抗議を当然のことながら中国にいたしまして、再発防止を呼びかけるという形で処理いたしております。これに対しまして中国側の返答でございますけれども、警備上の過ちがあつて大変遺憾である、再発防止に中国も努力したいというのが一つでございます。それからもう一つは、実は中国船も大変いろんな同じような被害が出ているということでございます。日本側とぜひ協力して早期に対策を講じたいというような返事をいたしております。

○島袋宗康君 この種のトラブルの解決はタイミングが非常に重要だと思います。したがって、事を急ぐとかいふようなことも必要でありますけれども、逆にそれをまた誤つて機会を失するといふようなことにもなりかねないといふようなことでありますから、そういった点を踏まえて、やはり国際ルールといいますか、そういったふうな問題に持つていって、今中国とおっしゃいましたから、はっきりしてきたわけですね。

それでは、その中国との間のこれからの国際ルールに基づいた、いわゆる公海上のこういった威嚇とかあるいは射撃とか、そういったふうなものが今後どのような形で国際間のいわゆる日本と中国との関係を、ルールを確立していくのかといふような点について、もしそういった交渉の結果ありましたらお願いします。

○説明員(樽井澄夫君) 現在中国側と話ししており

ます方向、方針といたしましては、取り締まり当局間で至急協議の機関を設けようということでございます。これは海上保安庁が主体となります。協議でございますけれども、双方の当事者がお互いに協議して再発を防止していこう、こういうことでございます。もちろん私も外務省といたしましては、この種の事件の発生というのは断固許してはならないというふうに思っておりますので、全面的に協力していきたいというふうに思っております。

○島袋宗康君　そこで最後に、結果的には再発防止、それが非常に重要だというふうに思います。そこで外務省、運輸省のこれからの監視体制の強化、中国との問題は話し合っておるようでありますけれども、そしてやっぱり再発防止についても具体的な折衝を重ねていってほしいというふうに思います。

そこで、外務省は中国との外交折衝、そういった問題について折衝を重ねていると思えますけれども、折衝内容のその感触、中国側との問題、そういったふうなことが、もしこれからの解決していかなければならない問題点とか、あるいは何が原因としてこういったものが頻発に起きているのかというふうなことを含めて、やっぱり中国と念入りに話し合っていくべきじゃないかというふうに私は思います。

そこで、この再発防止について、先ほどいろいろお話がありましたけれども、海上保安庁としても監視体制のいわば整備を強化していくというふうな姿勢がありましたので、これから再発防止というふうな点でもう一度決意のほどをお願いしたいと思えます。

○政府委員(後出豊君)　先ほど申し上げましたような現場での警戒態勢あるいは常日ごろの通航船舶に対する指導、これを強めていきたいと思っております。

また、今外務省の答弁にもございましたように、海上保安庁といたしましても中国の取り締まり機関と協議を開始しております。具体的には、

この二月でございますが、私どもの職員が中国に赴きまして、中国の外交部、公安部あるいは税関の担当官との問題について協議を行っております。日本側からこの問題に対する大きな懸念、非常に国内においても大きな問題になっておって、その防止のために適切な対応がなされるよう中国側に強く申し入れましたところ、中国からも適切な対応を検討したい旨の表明がございました。

今後、この両国の取り締まり機関の間で引き続き協議を行っていくことになっておりまして、それを通じて再発防止に万全を尽くしていきたいというふうに考えております。

○説明員(橋井達夫君)　中国側も大変前向きに反応いたしておりますものですから、そういった機会をとらえてじっくりと相談していきたいというふうに思っております。

本事件発生の背景には、中国沿海におきます麻薬事件、密輸事件の頻発という背景がございます。中国の取り締まりさんも非常に一生懸命やっておりますが、そういう状態で若干過剰を犯すということが続いております。したがって、そういうことへの厳格な対応に日中間でしっかりと話し合っていきたいというふうに思っております。

○島袋宗康君　中国は沖縄に非常に近いわけですが、福建省と一番近いわけですが、上海ともそんなに遠く離れていませんけれども、いわゆるそういった船舶を皆さんが調査をして、どの海域から公船が出ているのかというふうなことに、福建省なら福建省、あるいは上海からなら上海というふうな具体的な中国の公船といえますか、そういったふうなものが具体的にわかるのであればお知らせしたいというふうに思っています。

○政府委員(後出豊君)　このような事件につきましては中国の政府にそのたびごとに照会を重ねていくわけでございますが、中国側から中国の公船であるという回答があったものは三件でございます。

す。

その三件のうち、まず平成三年の十二月のものにつきましては、中国の福建省の船舶であるという回答を得ております。それから平成五年の一月、これにつきましては浙江省の税関の船であるという回答を得ております。それから平成五年の二月の件につきましては、これは舟山の公安部の船である、もう少し具体的に言いますと、公安边防支隊というところでございますが、その公船であるという回答を得ております。

○島袋宗康君　中国のいわゆるそういった公海上でのいろいろな問題、海上保安庁なら保安庁といったような組織、そういったふうなものが十分でないことからそういったふうなことが出てきていくというふうに思います。特に、今浙江省とかそういった、ほとんど日本海域に面しているわけですね。特に沖縄近海でありますので、十分これからやっぱり中国と折衝して、二度とこのようなことがないようにひとつ防止策を講じていただきたいというふうなことを要望して、終わりたいと思います。

質問を終わります。

○委員長(高桑栄松君)　以上をもちまして、平成五年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、運輸省所管についての委嘱審査は終了いたしました。

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

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(高桑栄松君)　御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時二十八分散会

三月二日本委員会に左の案件が付託された。

一、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

の二十四条)

に、「第四十三条の二」を「第四十三条の四

に、「第四十八条」を「第五十条」に改める。

第九条中「第二十七条各号に掲げるものは、同

条」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、第二十七条に改める。

第十八条第一項中「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

条の二の要件を備えることとなつてい

と。

第十八条第二項中「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

「第二十一条の規定により」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くな

つた日から二年を経過しない者である

と。

第十九条の次に次の二条を加える。

(気象予報士の設置)

第十九条の二 第十七条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(第二十四条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)

第十九条の三 第十七条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条を加える。

(業務改善命令)

第二十條の二 気象庁長官は、第十七条の規定により許可を受けた者が第十八条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条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の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。

第二十一条の見出し中「取消等」を「取消し等」に改め、同条中「左の」を「次の」に改め、同条ただし書を削り、同条第一号中「又はこれに基づく処分を」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、同条第二号を次のように改める。

二 第十八条第二項第一号又は第三号に該当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)

第二十四條の二 気象予報士にならうとする者は、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)

第二十四條の三 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關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)

第二十四條の四 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)

第二十四條の五 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、試験の実施に關する事務(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)

第二十四條の六 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關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關する計画を適正かつ確実に実施するに足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ゐる場合には、その業務を行うことによつて試験事務が不公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)第三十四條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 第二十四條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、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

四 その役員のうち、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 第二十四條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)

第二十四條の七 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)

第二十四條の八 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關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)

第二十四條の九 試験事務に従事する指定試験機関の役員を選任及び解任は、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條の十一第一項の試験事務規程に違反したときは、又は試験事務に關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)

第二十四條の十 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、試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

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)

第二十四條の十一 指定試験機関は、運輸省令で定める試験事務の実施に關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)

第二十四條の十二 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。

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

なければならぬ。

(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、試験事務に關し監督上必要な命令をすることが出来る。

(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出来る。

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つたとき。

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。

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。

法律第六十号)による審査請求をすることが出来る。

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。

(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つ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。

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。

一 死亡したとき。

二 指定試験機関がした処分等に係る審査請求(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

(登録抹消)

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

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出来ない。

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

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

3 気象庁長官は、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おける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。

(登録の申請)

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。

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。

3 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、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おける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。

(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。

二 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。

(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出来る。

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。

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出来る。

一 登録年月日及び登録番号

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

二 氏名及び生年月日

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

三 その他運輸省令で定める事項

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出来る。

第二十四条の二十五 気象庁長官は、気象予報士

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

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数料を国(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。

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關し必要な事項は、運輸省令で定める。

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。

(登録の抹消)

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

第二十四条の二十五 気象庁長官は、気象予報士

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

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数料を国(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。

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關し必要な事項は、運輸省令で定める。

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。

第二十四条の二十五 気象庁長官は、気象予報士

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

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数料を国(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。

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關し必要な事項は、運輸省令で定める。

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正かつ確実に実施するに足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、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。

(情報提供業務規程)

第二十四条の三十一 センターは、情報提供業務を行うときは、当該業務の開始前に、当該業務の実施方法、当該業務に関する料金その他の運輸省令で定める事項について情報提供業務規程を定め、気象庁長官の認可を受けなければならない。

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、前項の認可をした情報提供業務規程が情報提供業務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、センターに対し、これを変更すべきことを命ずることができ

(区分経理)

第二十四条の三十二 センターは、運輸省令で定めるところにより、情報提供業務に係る経理とその他の業務に係る経理とを区分して整理しなければならない。

(準用規定)

第二十四条の三十三 第二十四条の六第二項(第一号を除く。)、第二十四条の七、第二十四条の九第一項及び第三項、第二十四条の十二並びに第二十四条の十四から第二十四条の十六までの規定は、センターについて準用する。この場合において、第二十四条の六第二項中「前条第二項」とあるのは「第二十四条の二十八」と、同項第三号中「第二十四条の十六第一項又は第二項」とあるのは「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一項又は第二項」と、同項第四号中「第二十四条の九第三項」とあるのは「第二十四条の三十三において準用する第二十四条の九第三項」と、同項第十四条の九第三項と、第二十四条の七第一項中「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」とあるのは「並びに第二十四条の二十九に規定する業務を行う事務所の所在地」と、同条第二項、第二十四条の九第一項及び第三項、第二十四条の十一、第二十四条の十四、第二十四条の十五の見出し及び同条第一項並びに第二十四条の十六第二項及び第三項中「試験事務」とあるのは「第二十四条の二十九に規定する業務」と、第二十四条の九第三項中「役員又は試験員」とあるのは「役員」と、「第二十四条の十一第一項の試験事務規程」とあるのは「第二十四条の三十一第一項の情報提供業務規程」と、第二十四条の十六第一項中「第二十四条の

六第二項各号」とあるのは「第二十四条の三十三において準用する第二十四条の六第二項各号」と、同条第二項第一号中「この章」とあるのは「第二十四条の三十一第一項若しくは第二十四条の三十三の規定又は第二十四条の三十三において準用するこの章」と、同項第二号中「第二十四条の六第一項各号の一」とあるのは「第二十四条の二十八各号の一」と、同項第三号中「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」とあるのは「第二十四条の三十一第二項の規定又は第二十四条の三十三において準用する第二十四条の九第三項若しくは第二十四条の十四」と、同項第四号中「第二十四条の十一第一項の規定又は第二十四条の三十三において準用する第二十四条の九第三項若しくは第二十四条の十四」と、同項第五号中「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」とあるのは「第二十四条の三十一第一項の規定により認可を受けた情報提供業務規程」と読み替へるものとする。

第二十六條第二項中「第一項第二号」の下に「及び第三号」を加え、「第二十一條及び第二十二條」を「及び第二十條の二から第二十二條まで」に改め、同項に後段として次のように加える。

この場合において、第二十條の二中「第十八條第一項各号の一」とあり、及び「同項各号」とあるのは、「第十八條第一項第一号」と読み替へるものとする。

第二十七條中「左に掲げる」を「第九條の政令で定める」に改め、同条各号を削る。

第三十條第二項中「昭和三十一年法律第六十号」を削る。

第三十三條の見出しを「(検定手数料等)」に改め

第四十條の次に次の一条を加える。

(許可等の条件)

第四十條の二 許可又は認可には、条件を付し、及びこれを変更することができる。

2 前項の条件は、公共の利益を確保するため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

第四十一條第一項中「第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは」を「この法律の施行に必要な限度において」に改め、「船舶」の下に「対し」を加え、同条第三項中「前項の検査」を「前二項の規定による権限」に改め、同項を同条第五項とし、同項の前に次の一項を加える。

4 気象庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、指定試験機関又はセンターの事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。

第四十一條第二項中「第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは」を「この法律の施行に必要な限度において、その職員に、その職員を派遣して」を「立ち入り」に、「検査させる」を「検査させ、又は関係者に質問させる」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 気象庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、指定試験機関又はセンターに対し、その業務に関し、報告させることができる。

第四十二條中「前条第二項」を「前条第三項若しくは第四項」に、「呈示」を「提示」に改める。

第四十三條第一項中「調査及び」を「情報の収集及び作成、調査並びに」に改め、同条第二項中「設計、製作、検定、修理及び調整を委託する者は、運輸省令の」を「委託をする者は、運輸省令で」に改める。

第七章中第四十三條の二を第四十三條の三とし、第四十三條の次に次の一条を加える。

(経過措置)

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)

第四十三条の四 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。

第四十四条中「五万円」を「百万円」に改める。

第四十五条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 第二十条の二(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、同号を同条第二号とし、同条第四号中「に違反して」を「による」に改め、同号を

同条第三号とし、同条第五号中「第四十一条第二項」を「第四十一条第三項」に、「又は忌避した」を「若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした」に改め、同号を同条第四号とする。

第四十八条中「前四条」を「第四十四条、第四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、百」に改め、同条ただし書を削り、同条を第四十九条とし、第四十七條の次に次の一条を加える。

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 第二十四条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 第二十四条の十五第一項(第二十四条の三十三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条の二十九に規定する業務の全部を廃止したとき。

三 第四十一条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 第四十一条第四項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、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条を加える。

第五十条 第二十二條(第二十六条第二項において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、二十万円以下の罰金に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。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条を加える。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、第十九條の次に二条を加える改正規定、第二十六條第二項の改正規定(第一項第二号の下に「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)

第二条 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。第二十一条ただし書(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。別表第一第四十三号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百六十五号)第十條第一項(予報業務の許可)の予報業務の許可

第七條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第三條の二 第一項第百七十二号の次に次の一号を加える。

百七十二の二 気象予報士に関すること。

(運輸省設置法の一部改正)

三月十二日本委員会に左の案件が付託された。

一、トラック運輸の過積載一掃等に関する諸願(第四七八号)

という。第二十条の二(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。

第三条 この法律の施行の際現に旧法第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条(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)

第四条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(登録免許税法の一部改正)

第六条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第四七八号 平成五年三月三日受理

トラック運輸の過積載一掃等に関する諸願

請願者 兵庫県加古川市平岡町土山五〇二

ノ一 内山貞夫 外九百九十九名

紹介議員 下村 泰君

一、トラック運輸から長時間労働をなくすため、関係法律の改正及び積極的運用を通じて次のことを実施すること。

1 土・日曜日のトラックの走行を禁止し、国民に道路を開放すること。

2 長時間労働をなくすために必要な労働コストを含む適正な運賃制度の確立と運賃買いた

たきを防止するための措置、中小企業についで必要な助成を行うこと。

二、過積載をなくするため、次の措置を採ること。

1 荷主に積載記録の義務付けをし、荷主責任を明確にすること。

2 過積載を指示・配車した荷主・企業責任を明確にすること。

3 高速道路・主要道路・港湾などにおける重量計の設置を早急に行うこと。

4 トラックの自重計の早期開発のため、研究体制の拡充と財政措置を行うこと。

三月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、トラック運輸の過積載一掃等に関する請願
(第五一五号)

第五一五号 平成五年三月五日受理

トラック運輸の過積載一掃等に関する請願

請願者 千葉県流山市鰯ヶ崎一、〇三四ノ

一グリーンハイツ流山二〇四 高

橋達夫 外九百九十九名

紹介議員 広中和歌子君

この請願の趣旨は、第四七八号と同じである。

平成五年四月十三日印刷

平成五年四月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D