

第二百二十六回 参議院運輸委員会會議録第三号

平成五年四月八日(木曜日)
午前十時十五分開会

委員の異動

三月二十六日

堀 和利君

補欠選任

島袋 宗康君

山田 健一君
下村 泰君

三月二十九日

櫻井 規順君

補欠選任

山田 健一君

堀 和利君

三月三十日

高崎 裕子君

補欠選任

志吉 裕君

堀 和利君

四月六日

西野 康雄君

補欠選任

橋本 敦君

高崎 裕子君

出席者は左のとおり。

委員長

高桑 栄松君

理事

二木 秀夫君

委員

松浦 孝治君

櫻井 規順君

広中和歌子君

伊江 朝雄君

泉 信也君

上杉 光弘君

鹿熊 安正君

国務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房長

運輸大臣官房総務課長

兼貨物流通本部

運輸省運輸政策局長

運輸省鉄道局長

運輸省自動車交通局長

運輸省自動車交通局長

運輸省海上交通局長

運輸省海上技術安全局長

運輸省海上技術安全局長

運輸省航空局長

運輸省航空局長

海上保安庁長官

気象庁長官

気象庁次長

事務局側

常任委員会専門員

長谷川光司君

説明員

警察庁交通局長

市交通対策課長

建設省建設経済局

宅地開発課長

間宅地指導室長

神 正剛君

矢代 隆義君

本日国会に付した案件

○理事補欠選任の件

○運輸事情等に関する調査

○運輸行政の基本施策に関する件

○気象業務法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○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。

まず、理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(高桑栄松君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に櫻井規順君を指名いたします。

○委員長(高桑栄松君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○櫻井規順君 最初に運輸大臣に。

今議会において当運輸委員会に提案される法案が二件ございます。これは私も三年ほど運輸委員会にいてたつわけですが、最低の法案数だというふうに思うわけでありまして、これは物流を一つとらえてみても大変な変化の時代に、運輸行政全般、多岐にわたって見るならば、新法の提案、法改正等々多々あるかと思うんですけれども、今般わすか二法案というところはどうかという事柄でございまして、出せばいいというものではないとは思いますが、その辺の事情はどうだったのでしょうか。今国会に臨む態度も含めまして、少々御見解を聞かせていただきたいと思います。

○国務大臣(越智伊平君) 国民一人一人が日々の生活の中で豊かさやゆとりを実感できる生活大國を実現していく上で、運輸行政の果たす役割は極めて大きいものがあります。このため、鉄道、空港、港湾といった交通関係社会資本の整備、国際輸送ネットワークの整備等国際化の一層の促進と国際社会への貢献、モータリゼーション等地球環境問題を初めとする環境問題への対応、そして運輸行政の基本である安全、快適の確保等、行政課題に積極的に取り組んでいくところであります。

今後とも、立法措置を含め積極的な運輸行政の展開を図るため、社会経済情勢の変化に応じ、また利用者の声を十分に反映しつつ、政策中心行政の一層の充実を図ってまいりたいと考えております。

○櫻井規順君 非常に激動する運輸行政全般に挑戦する意欲にやや欠けるといいますか、運輸委員会としてはやや残念な思いをする議会だというふうに私感じております。そのことを冒頭表明いたしまして、具体的な質問に入ってまいりたいと思います。

最初に、流通業務市街地の整備に関する法律、

これも実は運輸産業が大きくかわる法律で、主務大臣にもなっているわけですが、法案そのものは建設委員会でも検討されるということになっております。最近の傾向として私は、物流を含めまして運輸行政全般について新しい改革、新しい提案というものが概して、運輸にかかわる問題なのかかわらず商工なり建設にかかわる問題なのかかわらずに残念だというふうになっているものであります。まず、この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、きょう建設委員会で検討されているわけですが、これを質問させていただきます。

実は私は建設委員会に出向いて発言を希望したわけですが、差しかえの余地がなくて残念であつたわけでありまして、本来的には連合審査にかけて検討すべき中身だというふうに思うわけでありまして、そんなわけで運輸委員会でも少々取り上げさせていただきます。

まず、略して流市法と言っているようにございまして、現在の流市法においても、現行法に基づいて整備すべき都市としてその指定都市を三十設けてございまして、しかし、実際に基本方針を策定して流通業務市街地として整備しているのは十四、十五はほとんど手つかずという状態にいて、なおかつ今度法改正をして大都市から地方都市に伸ばすということになっているわけでありまして、質問ですが、なぜこの三十指定であったものが半分及び指定都市が手つかずの状態、基本方針も立てられない状態であるのか、その事情をひとつ簡潔に御説明いただけますか。

○政府委員(向山秀昭君) 現行の流市法は昭和四十一年にできた法律でございまして、ただいま御指摘がありましたように、これの対象都市といまして東京、大阪、そのほか三十都市が定められております。それで、そのうち十四都市につきまして流通業務地区が整備されております。これは十四都市におきまして、地区の数にいたしまして二十二でございまして、二十二の流通業務地区が整備されております。

それで、そのほかの都市について整備が進まないうではないか、こういう御指摘でございしますが、おっしゃられますとおりそのほかの都市につきましては、指定はされておりますけれども、具体的な取り組みが進んでいないという状況でございします。この背景をいたしましては、指定された大都市そのものにおきまして非常に市街化が進みまして、流通業務地区の適地を確保することが非常に困難になってきている、その結果として具体化が進まないという事情があるのではないかとこのように理解しております。

そこで、今回の改正におきましては、対象都市を現在のそういう大都市からさらに一定の地方都市まで広げるということにいたしております。これは用地の確保という問題もございしますが、物流活動そのものが広域化してまいりまして、それからまた高速道路が全国的に整備されてきたということもございまして、むしろ大都市そのものよりは、例えば高速道路のインターチェンジの付近というふうなものを含めまして地方都市におきましてそういう流通業務市街地の整備の必要性が高まってきたという、こういうふうな考えでございします。そういうところから今回、地方都市までその対象を拡大するというところにいたしたいと考えているわけでありまして。

それからもう一点は、もう一つの事情をいたしましては、やはりこれは地方の取り組みが一番大事でございまして、現行法におきましてはこの計画策定、基本方針の策定というものを主務大臣、国が定めるということになっておりますけれども、地方の積極的対応を促すという意味でこの計画策定の権限を都道府県知事に移譲するということをいたしております。

○櫻井規順君 法改正をいたしまして、新たに大都市から地方都市に指定都市を拡大する、そしてまた大臣が基本方針を立てるものを知事に基本方針をゆだねるというように制度改正になるわけですが、地方都市といった場合に、どのくらいの数、どのくらいの規模のところまで広げるのか、その目安みたいなものはどう押さえているのか、そしてこれだけ進展しないというのは、やはり誘導する国の側、行政側の施策が弱いからなんじゃないかというふうにも思うんですが、新たに制度的に今度流通業務市街地整備を進める上において誘導するような強力な施策が講じられていくんでしょうか、いかがでしょうか。

○政府委員(向山秀昭君) 今回の改正におきましての枠組みをいたしましては、主務大臣すなわち国におきましては基本的な方針、いわばガイドラインだけを決める、そして実際の都市の選定でありますとか、あるいはその場所の選定あるいは規模、その中の施設の状況、こういうものは都道府県知事に決めていただく、こういう体制にいたしております。国が定めるガイドラインにおきましては、やはり全国的な物流体系というものを踏まえまして、それから同時に高速道路そのほかの交通施設の状況というものを踏まえまして、どういう場所が適当である、あるいはどういう都市である、それから先ほども申し上げましたけれども、都道府県知事を計画の策定主体といたしますので、地域としての自主的な積極的な取り組みが期待されるのではないかと、可能になるのではないかとこのように考えております。

また、これを具体的に推進するに当たりましては、細かくは申し上げませんが、幾つかの支援措置を講じているところでございします。

○櫻井規順君 細かじゃなくていいから、大ざっぱでもいいですから、問題はその支援措置ですよ。その支援措置をどんなものと考えているのか。従来どうであったのか。債務保証、それから減税措置というものが挙がっておりますが、それは大切

な国側からの措置だというふうに思うわけでありまして、割合、この産業基盤整備基金の場合にしてもほとんど債務保証が中心になっているように思いますが、一つどこかの事例で利子補給というふうな制度が活用されているところもあるわけですが、これは利子補給くらいを考慮して取り組まれた方がよろしいかと思うんですが、大まかでは、新しいのか、新法のもとでどういう政策的な措置を講じているのか、聞かせてください。

○政府委員(向山秀昭君) 今回の法律改正の一つの目玉をいたしまして、その流通業務地区の核になります施設、これを私どもといいますか、法律では流通業務効率化基盤整備事業と言っておりますけれども、これに対しては幾つかの助成措置をいたします。これは御指摘がありましたように、産業基盤整備基金からの債務保証、それから日本開発銀行及び北海道東北開発公庫からの低利の融資の制度を新たに設けております。それから、さらにこの事業に対しては民活法を活用するという道を開くことにいたしております。この民活法を活用することによりましてNTT資金によりまして無利子貸し付け、それから日本開発銀行からの出資という道も開かれておるわけでございします。ほかの制度と比べまして相当手厚い支援措置が講じられているというふうに考えております。

○櫻井規順君 今の答弁で前の質問に関連します。が、新しく指定するところは高速道路のインター周辺といいますが、インターをかなり焦点にお考へになっているのかどうか。

それから、利子補給という制度はいかがでしようか。

○政府委員(向山秀昭君) 最初の、どのような地方都市の範囲を考えているかという御質問でございしますが、これは具体的にはこれからそのガイドラインの中で詰めていくわけでございしますが、想定されますのは、やはり高速道路のインターチェンジの周辺というのは一つの想定でございします。それからもう一つは、大都市そのものにはなかなか

か用地が確保しにくいという場合がございまして、その大都市の周辺の都市、これを地方都市という言い方をするのがいかどうかわかりませんが、けれども、大都市の周辺の都市ということが考えられると思います。

それから、第二の利子補給の点でございまして、これはほかの、例えば輸入促進法等におきまして産業整備基金からの利子補給が認められている例もございまして、この産業整備基金の所管省であります通産省それから大蔵省におきまして検討の結果、今回はこの事業に對しましては、その出資ということで利子補給については特に措置を講じないということになっておると聞いております。

○櫻井規順君 どうぞ強力に、現行法のもとで進捗しない事情もその辺の援助措置に弱い点があったものでありますから、ひとつ利子補給くらいなところまでは伸ばしていただくように要望しておきます。

次に、基盤整備事業の上に立つ、主として運輸関係の業務がその上で展開されるわけであります。具体的には基盤整備事業のその地区に建設できる施設というのはかなり限定されているようにございまして、御案内のように、町中からそういうふうに比較的交通便利のために郊外に出て新しい流通市街地をつくる。

問題は、そこで今度は働いている人の立場があるわけであります。比較的運送関係にしても物流にかかわる、そこに働いている人への配慮というものが、これはインフラ整備が中心だからというところかもしれませんが、欠けているのではないかと。御案内のように、トラック輸送をとってみても人手不足が大きな問題で、運政審答申でもとにかく労働力確保ということが柱になるくらい問題になっております。こういうインフラの上に整備される施設の問題であります。そこに働いている皆さんの厚生施設、こういうものは入っていないわけですね。入っていないけれども、人は回って回って回りますから、どういふふうに配慮されているのか。

トラックターミナル等という、これも一つの土壌といえますか施設としてよろしい。それから、今度新たに法律として設けられた荷主さんの側あるいは小売店の皆さんの配送センターというのがある。その配送センターの中にやはりそういう、そこに働いている人の厚生施設というのはどうしても必要になるうかというふうに思っています。そういうかなり整った、厚生施設の整備というものはこの新法のもとで新たに拡大されたというものがあります。どうか。あるいは今後、この新法のもとで運用していく過程でその点を私の方では強く求めておきたいと思うわけであります。いかがでしょうか。

○政府委員(向山秀昭君) 厚生福利施設が大事であるということは論をまたないわけでございまして、御指摘のように労働力不足でございまして、一層その職場環境をよくするということが必要なのでございまして。

それで、今回の改正において流通業務地区への立地で追加された施設があるかどうか、それとの関連で厚生福利施設はどうかというお尋ねでございまして、新たに追加された施設といいたしましては、先ほど御指摘がありましたようにメーカー等の配送センターのようなものでございまして、

それで、厚生福利施設につきましては、実は現行法におきまして既に一時休泊施設ということ、仮眠のための施設というふうなものが現在認められております。これは政令で認められておるわけでございまして、そのほか実際の運用におきまして、都道府県知事の許可を受けて一定の公益的施設の設置が認められるということになっております。実際の運用におきましては、必要な飲食施設でありますとか、あるいは売店でありますとか、あるいは宿泊施設でありますとか、そういうものが今申しましたその許可を受けて設置することが認められております。

それで、流通業務地区というものは流通業務の集約立地のための地区でございまして、その流通

業務の運営の上で必要なものは必要限度で、ただいま申し上げましたような厚生福利施設が現在でも認められているわけでございまして。したがって、これから、今後の運用をいたしまして、実際の計画を検討しあるいはそれを指導する中で、そのような必要な厚生福利施設が認められるように十分配慮していきたいというふうに考えております。

○櫻井規順君 次に、この流通業務効率化と言った場合に、端的にそのあらわれとして出るものは、端的に言って恐縮ですが、走っている貨物トラックの積載量が共同化の事業でどのくらいその積載率が高まったかというところに絞られてくると思うんです。幾ら町中から流通基盤整備をした新しい市街地に出て、単純に一社が新しいところに移転をして、相変わらず同じような長距離で輸送してたんじゃ全く意味がないわけでありまして。問題は、そういうふうな貨物トラックのその積載率がどう変化しているかという調査というのはなさっているんでしょうか。

○政府委員(向山秀昭君) トラックの積載率を向上させていかなければならないというのは、そのとおりでございまして。そういうことで私も努力しているつもりでございまして、実際の推移を見ますと、トラックの貨物の積載率というのは傾向としてはむしろ悪くなっている、低下しているというのが現状でございまして。ただ、その中でも家用トラックの積載率が非常に低下しております。まして、営業車の積載率は非常に高うございまして。例えば最近年で申しますと、営業トラックの普通車は積載率が五八・〇%、小型車が三五・〇%でございまして、家用車の方は普通車が四九・四%、それから小型車の方は一六・一%というふうな数字になっております。

○櫻井規順君 これはいずれにしても営業車の積載率の向上ということがポイントだろうというふうに思うわけですが、これは傾向としては向上してきているんですか。それからまた、これは今後の点検の仕方というのはどういふふうにお考えになつていましてしょうか。

○政府委員(向山秀昭君) 営業車の方は若干減ってきてはおりますが、例えば過去十年ぐらいでありますとはば横ばいでございまして。これは普通車それから小型車両方について微減、少し減っているという程度でございまして。したがって、営業車の効率性が非常に高いというふうに判断しておるわけでございまして。

さらに、この営業車の活用ということで、そのためには営業車を活用し、かつできるだけ多くの荷主の荷物を積み合わせて運ぶ、これを推進しなければいけないわけでございまして、いろんな措置をこの方向に沿ってとってきていっているわけでございまして。一、二申し上げますと、まず、物流二法で新しい貨物自動車運送事業法が制定されました。その中で、積み合わせ輸送というものを従来はかなり制限的に認めていたわけでございまして、これを路線と区域の別をなくしまして、積み合わせ輸送というものは従来の区域におきましてもできるように、そういう制度改正をしているわけです。

それからもう一つは、昨年の国会で成立いたしました中小企業流通業務効率化促進法というのがございまして、これは中小のトラック事業者、トラック事業者はほとんどが中小企業でございまして、荷主企業と共同いたしましたして協同組合をつくって輸送の共同化を進めるということを進めてきております。

それから、今回の法律との関係で申し上げますと、先ほどお話がありました基盤整備事業という制度を今回設けようとしていたわけで、施設を共同で利用する、そしてその中におきまして空車情報の提供というふうな業務をすることというのを条件としておりまして、この基盤整備事業の中にお

きまして輸送の共同化というのを推進する。

それには二つございまして、一つは、流通業務地区というものを拠点といたしまして都市内への配送というものを共同化していく、そのためにそういう輸送情報の提供を行うセンターをその中に設ける。それからもう一つは、幹線輸送といいますが長距離輸送におきまして帰りの車が空車になるわけございまして、この帰りの車についての荷物のあつせんを行う、こういうことを行うこととしております。ですから、今回の流市法の改正におきまして、輸送の共同化あるいは積載効率の向上ということに配慮したのになつていゝと考えております。

○櫻井規順君 細かな問題に入ると切りがないわけでありまして、今度は五省庁の共管といましようか、主務大臣が五省庁にわたつていゝというふうに理解してゐるわけでありまして。

これから、公共事業も加わりまして我が国の不況脱出あるいは我が国の経済、産業をリードしていく上において、こういう幾つかの省庁にまたがって共管の事業、そして民間が積極的に参加してくる、そういう事業形態というものが我が国の産業のリーディングセクターとしても位置づけられてきてゐるし、これから重みを増していくというふうに思ふわけでありまして。

そういう中で、今の中小企業流通業務効率化促進法もそうですし、輸入拡大法もそうですし、今度のこの流通業務効率化の新しい法改正もそうなんです、それぞれもこの法律があるわけでありまして、新法にしても運輸省の乗り込み方が、運輸省がもたらぬ法律が商工なり建設にかかるといふ現状を、やや流通業界革新の意欲に欠けるものを私感するわけでありまして、これ大臣あるいは局長、御答弁いただければというふうに思ふわけです。

○政府委員(向山秀昭君) 物流活動というのは非常に広範にわたつて、運輸省の中でももちろん

ん海運とか航空とか鉄道とかいろんなことにまたがりまして、またこれを総合しなければいけないわけですから、やはり物流というのは、メーカーあるいは商社といふか、小売、卸といふようなそういう商機能との関連の中で需要が発生してくるわけございまして、この効率化を考えると場合にはやはり関係の省庁が共同して進めなければいけないというふうに思つております。

そういう意味で、それぞれの課題ごとに関係する省庁との間で極めて密接な連絡をとつてやつておるつもりでございまして、それから運輸省としては決して他に引かれて仕事をしているわけではございませんで、今回の流市法もそうでございまして、運輸省として積極的に問題提起をして方向づけを行つていゝという法案をまとめてきてゐるわけございまして。

○櫻井規順君 また改めて議論したいというふうに思ひます。

次に、タクシ事業に関連して質問をさせていただきます。

今運輸政策審議会において、自動車局長の諮問を受けてタクシ事業のあり方について審議が進められてゐるわけでありまして、今の運輸審議会における審議状況、そしてその答申の見通しについて簡潔に御答弁いただけますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 昨年の六月、行革審からタクシの規制の見直しについて御指摘を受けましたわけございまして、運輸省ではこれを受けまして、単に規制の見直しということだけでなく、労働力の確保なども含むタクシの今後のあり方について総合的に御審議をいただくというところで、昨年の九月、運輸大臣から運輸審に諮問をさせていただきます。

現在、委員会を六回、ワーキンググループを五回既にやつておまして、ただいま主要な論点についての御議論をしていただいております。そういう段階でございまして。

省から申し上げることは僭越な点があるかと思ひますが、私どもの希望といたしましては六月までには御答申をいただけるようにお願いをしたいというふうに思つておるところでございまして。

○櫻井規順君 自動車局長が運輸審に諮問した中身は、「タクシ事業の望ましいあり方を明らかにするとともに、その達成に向けた事業規制、労働力確保等の方策につき総合的に検討する必要がある。」、検討されたいということと諮問をしていゝと伺つております。要するに、事業規制、労働力確保といふのが二つの大きな柱になつていゝように理解するわけでありまして。

審議の状況は私どもにはわからないわけでありまして、新聞報道等を見ますと、どうも事業規制が先行してありまして、労働力確保の方も十分検討されているのかなという心配を持つものであります。何せこれは運輸審の特別委員会の方の検討でございまして、ここであれこれ言うのも立場じゃないわけでありまして。

基本的にはそういう御努力をされていることに感謝をしてゐるわけでありまして、問題は、労働力確保という面について諮問されているので、その諮問の中身が十分尽くされるように運輸省の方として御努力をお願いしたいというふうに思ふわけでありまして、運輸省としては日ごろ接点を持つて審議を進められていゝと思ひますが、その辺はいかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 先生御指摘のとおり、大きく言つて規制の見直しの点と労働力の確保、そのための労働条件の見直し、改善、二つ柱がございまして。

論議は、規制の見直しについては非常に難しい論議がございまして、いろんな議論が出ておるわけございまして、だからといって労働力の確保の方についての御議論が十分でないということではございません。今後のタクシの発展のためにはその点は非常に大事なポイントであるというところは、委員の先生方すべて十分御認識の上で御議論をいただいております。

いまして、今御指摘になつた点も踏まえた適切な御答申がいただけるものと考えておるところでございまして。

○櫻井規順君 タクシもまたこの労働力確保という問題が非常に大きな問題であるわけでありまして。平成二年、平成四年と運賃の改定を全国的にやつてまいりました。それは平成三年の週四十六時間、それから平成五年の週四十四時間という労働時間を見越してやつてきたというふうに思ふわけでありまして。時間が少ないものですからなんです、全産業の賃金あるいは労働時間と比べまして、どうですか、タクシの賃金と労働時間は改善をされてきてゐますか、簡潔に。

○政府委員(土坂泰敏君) 簡潔に申し上げます。二年と四年と二回運賃改定をいたしました。四年の運賃改定効果といふのは、実は四年の経営指標がまだ出ておりませんのでここで数字で御説明ができませんわけございまして、二年の運賃改定効果といふのは端的に言つて元年の数値と三年の数値の比較といふことであらわれると思ひます。

そこで、例えば賃金水準を全産業と比較した数値で御説明申し上げますと、元年の場合全産業を一〇〇とするとタクシは八六でございまして、これが三年の場合には八九といふことでございまして、若干ではございますがやはり改善の方向に向かつてゐるものと考えております。

○櫻井規順君 労働時間の方は少し縮まつてゐるんですか、ほんの少し。目に見えたというふうにはちよつと言えないような、傾向的にはいい方向には来ているというふうに思ひます。

問題は、特に新聞の論説等で何か、今はやみましたけれども、ひとところタクシバッシングともやつていゝような状況がございまして。そのポイントが同一地域同一運賃といふ一つの行政指針、行政方針に対しての批判が強かつたわけでありまして、これは同一地域同一運賃の行政指針というのは、その成立、それから今日運輸省として基本的にどういふふうにとらえてゐるか、これまた簡潔に御答弁いただけますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 同一地域同一運賃は、タクシーというものは利用者が大体急ぐときに手を上げて拾われるわけですが、いろんな運賃がありましてなかなか限られた時間の中で自分の希望する車をきちんと選ぶことができない。そこで、偶然に左右されるとかいろんな問題が出てまいりますので、従来から運輸省ではその点を考慮して同一地域同一運賃という行政方針をとってまいりました。

この点については、現時点でもこれは望ましい姿であるというふうに思っておりますが、ただこれをさらにどういうふうに弾力化していくかということは、やはり考えていかなければいけないことであるというふうに思います。したがって、この点につきましても運輸省の御議論の一環で御検討いただいているところでございまして、何がしかの御結論を示していただけるものと考えております。

○櫻井規順君 この同一地域同一運賃という運輸省の行政指導の方針ですが、これはもう長い年月、大正元年からタクシー事業というのは始まり、長い変遷の過程で業界があるいは運輸省が到達した一つの運賃のあり方というふうには私は理解をしております。今なお理解をしております。これは非常に神風タクシーだとか言われていたり、業界を幾つか、二分したり三分したりして争いを起こしたりした大変な長い経験の中から出てきた大事なタクシー運賃のあり方の指針だというふうに理解しております。そういう意味ではこれは大事にしたいというふうな思いでございまして、

それで問題は、三菱グループの大坂地裁の判決というものの関連をいたしまして、これまた司法の側で運賃改定時期や運輸省との認可の関係で、直接このことが争われたわけじゃないわけでありまして、この三菱の地裁判決という問題は今後の運輸省の考え方に若干なりとも変化を来すものとして受けとめているのかどうか、御答弁いただきます。

○政府委員(土坂泰敏君) 三菱の判決は、先生が今仰せになりましたように、直接同一地域同一運賃について判断を下した判決ではございません。ただ、この判決の中でこの問題について触れられることも事実でございまして、その触れ方としましては、同一地域同一運賃がとられなかったとしてもそれは直ちに違法と言うことはできないというところをおっしゃっておられるわけでございます。

これと運輸省の今までの方針との関係でございますが、先生も言われましたように同一運賃というものは行政の方針でございまして、私どもとしても、これと違う運賃があったからといって直ちに違法とは言えないというふうにはおっしゃるとおりであるというふうに思っております。そういう意味で、今回の判決に関する限り運輸省の考え方と直接そこをやるというふうなことではございません。

ただ、やはり同一運賃というものについて、これからは多様化の時代でございまして、大変いろんないきさつがあつてこうなっていることは事実でございまして、やはりそういうものも大事にしたが、どこまで弾力化できるかについては御検討いただかなければならないというふうに思っています。

○櫻井規順君 時間がなくて非常に残念ですけれども、この臨時行政改革推進審議会の第三次答申で、タクシー事業だというふうに思うわけでありまして、免許制、認可制を決めたこの道路運送法に触れる問題が提起されているといえども、このように思うわけでありまして、この答申そのものは(需給調整の運用)のあり方あるいは(現行の運賃制度全体の在り方)について検討するというふうな書かれているわけでありまして、今それを運輸省で検討されているというわけでありまして、

問題は、運輸省として、何かタクシーパッシングと言われるような新聞の論議なんかの、今はないけれども、前の話ですけれども、何かこのもう免許、認可というものを取り消した方がいいかどうか、

のような論調がございまして、そのことは即道路運送法の改正まで発展しかねないような議論があるわけでありまして、私は現行の制度の中でこれだけ英知を絞って出てきたタクシーの運賃の現状を点を見てみた場合に、あるいは労働力確保という観点から見てみた場合に、そこまでするの考えられない。運輸省答申でもそこまでするものではないというふうに思うわけでありまして、運輸省のこの基本的なスタンスといえましょうか、お聞かせいただけますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 今言われましたように、行革審の答申は需給調整の運用を弾力化していくというところと、運賃料金の多様化を図っていくというところの二点を御指摘でございまして、免許制や認可制をすぐにやめなさいということをおっしゃっているわけではございません。

ただ、運輸省としては、この行革審の答申というものは、これからの時代の中でタクシーというものが発展していく上で大変大切な点を御指摘である。したがって、真剣に受けとめて対応しなければならぬというふうに考えております。また、やっぱりタクシーの問題を考えていくに当たっては、広くいろんな方の御意見を聞いて、タクシーというものが国民の間に広く利用されておりますから、皆さんがなるほどと思うような姿で今後のあり方を示していくことが大切だと思っております。そういう意味で、運輸省で十分御議論を尽くしていただいて適切な御指針を示していただければというふうに思っております。

○櫻井規順君 もう一つの行政の方針として運賃ブロック制というのがあるわけですが、これは地方さまたまな特徴があるわけですから、運賃ブロック制もこれまた非常に大事な制度だというふうに思うわけでありまして、この運賃ブロック制についての何か見直しのものというのはあるんでしょうか。

私はここでもちょっと触れておきたいんですけれども、例えば私は静岡県の選出、静岡県は三つの

運賃ブロックがございまして、静岡と伊豆と湯河原と三つがあるわけでありまして、それぞれ特徴のある構図になっております。ちょっと運賃ブロックのお考えを少し聞かせてもらおうとしたときに、時間が無いもので、ちょっと話が飛躍するわけでありまして、リフトタクシーというのがあります。これは従来は中型タクシーと同じ運賃料金になつていたわけでありまして、今度、昨年の運賃改定で初乗りが二千五百円になった。そしてその初乗りの最初の区間も十キロというふうになりまして、わけでありまして、そういう制度が設けられて、これはリフトタクシーに乗る障害者の皆さんや病気の皆さんから大変苦情が出ているところでありまして、これはお客さんが負担するか、行政側が負担するかしない限りこの解決はないわけでありまして、業者に求めることはこれはだいたい無理な話になるというふうに思いますが、しかし業者の方の姿勢としても、それは行政に働きかけるなり健康者の料金である程度負担するとか配慮しなきゃならぬというふうに思うわけでありまして、そのリフトタクシーだけ単独に上げるということについての認可、あるいはそれが全国的に波及するということについては問題があるというふうに思うわけでありまして、その辺をちょっとお聞かせいただけますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 二点仰せになったわけですが、一つは運賃ブロックのことについて御説明をするというところでございまして、タクシーは本来新幹線や飛行機のようなものと違ってごく地域的に限られた輸送機関でございまして、それからまた、タクシーのコストというのはやっぱり地域によってそれぞれ特性もありまして、そういうようなことに着目をして、タクシーの運賃というものを一つの地域ごとに、地域を決めてそれぞれで原価計算をして運賃を決めるようにしてきた、これが運賃ブロックの考え方でございます。

それから、今仰せになりましたリフトのタク

シーのことでございますが、これが大変高いといふのは私ももういわけでございますが、リフトのタクシーといふのはやはり身障者なり付添人の方が御利用なさる。それも営業所について呼ばれて行くというやり方をいたしますので、どうしても運行効率が低うございます。普通のタクシーだと、静岡の例で言いますと、大体一日に二十五回ぐらい御利用回数があるんですが、このタクシーの場合には二、三回しかございません。それから、車両自体も普通のタクシーだと百六十万円程度でございますが、このタクシーの場合には五百万円近くかかります。そういったようなことでどうしてもコストが割高になる。企業としてやっていく以上、努力をしても限度がありますのでやはり高いものになってくるというのが現実の姿でございます。ただ、なるべく御利用しやすいようにという見地から安いにしたいことはございせん。したがって、タクシー企業としてさらに努力をしていただくと同時に、やはりこの辺は福祉行政との連携なども考えながら何がしかの対策について検討していかなければならないというふうに思います。

○櫻井規順君 どうぞ、運輸審答申が間近に控えているわけですが、運輸省の基本的なスタンスとして、運賃収入の八十数％は人件費というふうにありますように、非常に乗務員の仕事を中心になつていくわけでございます。都市のいわゆる中心部で仕事をされて都市の顔とも言えるようなタクシーの労働力確保の見通し、そしてひとつ夢のある職場づくりをしてバスに匹敵するようなバスが六十六億くらいですか、タクシーは三十二億くらいのお客さんを運んでおる、大変な公共交通通になつていくわけでありまして、労働力確保なひとつぐれもよろしくお願いいたしまして、ちょうど時間でございますので質問を終わらせていただきます。

○洲上貞雄君 私はまず大臣に、本年に入りました

て英国のスコットランドでタンカーのブレイア号の座礁、それから一月二十一日になりましたアンダマン海でのマースク・ナビゲーター号とサンコー・オナー号の衝突事故が起きました。それらの事故を考へてみたときに、一体こんな大きな事故が起きたときに海運業としてどういうふうにか考へればいいのか。大変な環境汚染をしながら、同時に自然界を破壊し、それを回復するための費用については大変膨大な費用がかかっている。そういうときには、やっぱり海運の労使は労使で一生懸命合理化して努力をして、一生懸命海運業の発展のために努力しておる。

しかし一体、これから先の海運業というのを大臣はどういうふうに見られておるのか。とりわけ安全性の保障された船舶をどう考へていくのか。それから技量の優秀な船員たちが運航する日本の船、船員、これらの将来の問題についてどう考へておるのか。ただ単に私は、行政と業界だけではなしに、タンカーの船主を含めて荷主の責任の問題、そして造船業の問題など、幅広くこの問題について考へていかなければならないと思つていますけれども、大臣の認識をお伺いいたします。

○国務大臣(越智伊平君) お説のように、最近タンカー事故が数多く発生いたしました。運輸省としても大変憂慮にたえない次第であります。この大きな原因は、いろいろありますけれども、やはり一つは人の問題、船員の問題、こういうふうな思ひます。でございますから、この問題は十分船舶船員の養成またモラル、この面で大きい教育をしなければならぬ、こういうふうな思ひ次第であります。それから、便宜置籍船等がございまして外国船員と混乗をしておるといふところにも、これはいい傾向ではない、こういうふうな思ひしております。これは競争力等の問題もございましてこういうことになつておるわけですが、でき得れば日本人船員に乗つていただく、このことがいいと、かように思ふ次第であります。このためにはひとつ労使双方十分話し合ひし、またお互いに協力し合ひ。もう一点はやっぱり近代化船というふうな効率のいい船が必要である、かように思ふ次第であります。

それからもう一点は、やはり船の構造の問題であります。特にタンカーにつきましては御承知のとおり二重船体化、こういうことで今奨励をしております。この点についても、これはやはり融資の問題や税制の問題、特に償却の問題等、外国と比較しましても必ずしも日本がいいということではございませんので、その点についても大いに努力をする、こういうふうな思ひます。

要は人の問題と船の構造の問題、こういうことについて大いに努力をいたしたい。この点については船主あるいは荷主さん、両方の御理解、御協力をいただかないと前へ進みませんので、ともに努力をし、先ほど言いましたように政府としてもこのことについてできるだけの努力、協力をしていく、こういうことをいたしたい、かように考へておる次第であります。

○洲上貞雄君 我が国のエネルギーを確保していく場合の安全保障の問題と海洋汚染につながるタンカー事故の問題については、やはり安全対策が一番でなければならぬと思ひますけれども、今大臣御答弁ありましたように、便宜置籍船の問題について常に問題になつてくるわけでありまして、私もやはり今の社会がこんなに便利で豊かになつて、そして非常に自分たちの生活の身の回りを考へた場合に、石油の恩恵をこうむつていくというところを考へますと、ほとんどが輸入で賄われるという実態を考へた場合、やはりこれから先の生活を保障していく安全保障対策といふしよいか、安全対策といふものを私はしっかり考へていかなければならぬと思つておるところでございます。

国に子会社を設置させまして運航させているという実態などを考へていきますと、これは一つ問題ではないかというふうには思つておるところであります。なぜそういう便宜置籍船をつくるかといへば、やはり今のより豊かな日本人の生活を保障する、それ以上に利益優先をさせておるんじゃないか。安全よりも利益を優先させておるんじゃないかというふうには私は思ふんです。したがって、この便宜置籍船の安全運航対策について具体的にどう考へられておるか、御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(長尾正和君) 先ほど大臣から申されましたように、いろんな多くの事故につきましては人的な要因を含んでいるというふうには思ひます。それから、最近の事故につきましてもいわゆる便宜置籍船と申しますか、多国籍の船員が相乗している船同士の衝突というものでございます。ただ、これらのタンカーの海難事故の原因につきましては現在明確になつておりませんので、こういった船に乗っている船員が技術が不足であるとか技能不足というようなことが原因であるとは必ずしも言えないのではないかと考へております。

ただ、船員の技術水準の維持につきましてはいわゆるSTCW条約というのがございます。千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約というのがございます。これによりまして国際的に一定水準が保たれることとなつております。したがって我が国といたしましては、この条約に基づきましていわゆるポストステートコントロールというところを実施するとか、あるいは開発途上国に対する技術協力などを通じまして国際的な船員の技術水準の確保に努めてまいりたいと思つておるところでございます。

○洲上貞雄君 そのことはやつていただきたし、そうなければならぬと思つていますけれども、やはり事故が起きるたびに便宜置籍船が問題となるわけでございます。例えばリベリアなどでは船に財産税がかからない。そこで船籍をその

国に登録をして節税を図る。節税をした上にさらに東南アジア地域の安い労働力を使って低賃金で働かせている。そういう船員をまた雇い入れている。その上に、船の安全チェックというのは非常に不十分である。

今も言われましたように、私は決して外国人だから能力が落ちるとは考えておりません。そうはいっても、外国人船員に対する教育訓練、そういうものが不十分なまま乗船させているのではないだろうか。その結果、やはり資格の問題というのは今国際条約で決められているというふうには言われませんでしたけれども、果たして十分なものであるかどうかというのを考えると、事故の起きた原因の中に、いろいろなことが言われていますけれども、かなり船員の資格や能力、そういうものが問われて事故が起きているということなどを考えますと、やはり問題ではないかというふうに思うところがあります。やはり一たび事故が起きるとすれば、タンカーの安全対策だとか環境対策だとか、大臣も言われたようなタンカーの二重船体化などについていろいろ問題が出るわけでありすけれども、私は安全運航に対して、そういう基本的なものについて、とりわけ事故防止の上で便宜置籍船に対する考え方、認識というものをきちっと改めないと再びこういう事故が起きてくるのではないかとこのように思っています。やはり船員の方々のお話を聞きますと、誇りを持って仕事をしたい。それは日本船に乗って日本船員でやっていくことについて、同時にやはり安全運航に対して誇りを持って仕事をしたい。ということが最大の目的であります。そのことがかなえられないような便宜置籍船という問題について、やっぱり一定の制約、条件というのをIMOあたりでつくっていくべきではないかと思えますが、お考えはいかがですか。

○政府委員(浅見喜紀君) 便宜置籍船の安全対策に関しまして先ほど船員部長から主として船員の資格等の観点からお答えを申し上げましたけれども、船舶航行の安全に関しましては、便宜置籍船に限らず、IMOにおきまして今おっしゃいましたような船体構造等の面あるいは船員の資格要件、こういったソフト、ハードの両面にわたる広範な国際基準が定められているわけでございます。一般的にその安全性が確保されているかどうかというところは、その船舶の旗国、その船舶の国籍のある国が実施の責任を負うということになっているわけでございます。しかしそれは言いまして、船舶の安全の問題は先生おっしゃいましたようにいろいろな面で極めて重要な問題でございます。単に旗国にその実施責任をゆだねるというだけではなくて、IMOを中心として国際社会全体として安全性の向上に取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

このような観点から、我が国といたしましてIMOにおける運航管理の強化等の検討作業に積極的に参加してきておりますし、さらにいわゆるポストステートコントロールの強化とか、そのための地域協調体制の確立とか、先ほど船員部長がお答え申し上げましたような外国人船員に対する教育研修といったようなことに努めているところでございます。

○洲上貞雄君 そういうものは日常的に取り組んでいく。同時に、あれだけの事故が起きてきて環境汚染が広がっていく。それが大変なことになっている事態のときには、やっぱり再度考えていただきたいというふうに要望しておきたいと思えます。

そういう事故が多発したせいといいたしようか、マースク・ナビゲーター号の事故が発生した以降、運輸省として三月、四月ですか、まだ四月ですから調査中だとは思いますが、我が国に入ってくるタンカーその他危険物を運ぶ運搬船について一斉の立入検査を行ったようでありすが、現在把握している状況で結構ですから御説明願いたいと思えます。

○政府委員(戸田邦司君) 外国船への立ち入り、いわゆるポストステートコントロールであります。これは先生よく御存じのとおり、沿岸国がそ

の国に入ってくる外国船に立入検査を実施するということであります。今回の一連の世界的なタンカー事故の重大性にかんがみまして、船舶の航行安全と海洋環境の保護を図るという見地から、海上人命安全条約あるいは海洋汚染防止条約あるいはSTCW条約、そういった国際的な海事関係の条約の基準を満たしていない、いわゆるサブスタンダードシップと言っておりますが、これを排除する目的で特に本年三月から四月までの二カ月間を一斉立入検査期間としまして、海上保安庁と協力しまして外国籍のタンカーなどの危険物運搬船に對しましてポストステートコントロールを実施しているというところであります。立入検査の項目などは荷役設備、それから衝突、座礁を防止する諸設備、あるいは海洋汚染防止設備、消防設備、救命設備、それに船舶職員の適正な資格証明などがその場合のチェックの項目となっております。

三月の実績について申し上げますと、強化の対象となつては危険物運搬船への立入検査隻数は約七十隻でありまして、このうち十数隻の船舶に對しまして救命あるいは消防設備の欠陥や、證書あるいは海図または海技免状などの不備が発見されておりました。それでは是正するような勧告を行つてきております。

なお、このポストステートコントロールにつきましては、ヨーロッパサイドにMOUという組織があります。また、IMOの総会決議に基づきまして、アジア・パシフィック地域におきまして新しい連携を保つてのポストステートコントロールの実施のための各国の連携機関をつくるというようなことで、我が国が現在リーダーシップをとつてそういうような働きかけを行っております。

○洲上貞雄君 どうぞリーダーシップを発揮して積極的にやっていたいだきたいと思えます。

事故防止対策でありますけれども、マラッカ海峡であつたタンカー事故が起きましたし、あのマラッカ海峡というのはタンカー銀座と言われ

ていますし、同時にあわせて事故多発地とも言われているわけでありすけれども、その場合日本としてとられた措置についてお聞かせ願いたいと思えます。

○政府委員(向山秀昭君) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策についてのお尋ねでございますが、御指摘のように我が国といたしましてこの海峡の航行安全の確保には大変重大な関心を払い、またその重要性は十分認識しておりますところでございます。そういう観点から、これまで同海峡の航行安全のために例えば灯台の設置でありますとか、あるいは測量でありますとか、海図の編さんでありますとか、そういう面で国ベースあるいは民間ベースを通じていろいろな援助、協力を進めていくわけでございます。

それで、御指摘のように、最近この同海峡におきまして各種の事故等も発生しております。沿岸国におきましていろいろな形で問題提起がなされているというところは十分承知しております。ただ、何分にもこのマラッカ・シンガポール海峡のような国際的な海峡の航行安全につきましては、やはり国際的な検討の場であるIMOにおいて各種の検討が行われるべきであるというふうに考えております。

それで、私どもからもIMOに對しまして検討の働きかけを行ったわけでありすが、IMOにおきまして既にワーキンググループを設置いたしまして、現地調査あるいは沿岸国との意見交換等を進めている段階でございます。それから、近々IMOにおきましてこの問題についての検討をする委員会を開催するというのも決まっております。

したがって、我が国といたしましては、このIMOにおきまして検討に對して、先ほど申し上げましたような認識を持ちまして積極的に参加して貢献していきたいというふうに考えております。

かりやつて、ひとつ安全運輸のために努力していただきたいと思ひます。

次に、同じような事故が日本近海で起きた場合の対策についてどのような処置をとられるか、またどのような対策がとられているのか御説明を願ひたい。なお、やはりこのような事故というのが日本近海で発生した場合に、航行の安全と海洋保全のためのE.C諸国やアメリカがやつたような規制というものをやらなければならないと思ひますか、考えていますかどうか。

○政府委員(井山嗣夫君) お答え申し上げます。

今先生最初に御質問の、こういう事故があつたときの我が国における体制でございますが、御承知のとおり海洋汚染防止法という法律は、国際条約に基づきましてこれを国内法化して、これを具体的に我が国及び我が国沿岸の海域に適用しておるものでございますが、ここでは船舶の所有者とか海洋施設の設置者に全部油防除の責任を負わせております。したがって法律上は、船舶所有者とか、それから海洋施設の設置者、さらに船舶所有者にかかりまして防除を行う海上災害防止センターというのがございますが、ここでいろいろな資機材を備えておりまして、何かありましたらそこからすつ飛んでいくということになっております。

ちなみに、例えばオイルフェンスというのがございますが、これは今全国で約千三百キロメートルの長さのものが用意されております。それから油処理剤、これは中和させたりするものでございまして、これが約四千百トン、これだけ全国に備蓄されております。もちろん海上保安庁におきましても相当量のものを持っておりまして、それと私どもは二十四時間体制でございますので、何かありましたらすぐ飛んで出るという体制はできております。

それからさらに、危険な水域につきましてはいわゆる航行管制を行ひまして、危険物の船等の衝突がないように海上の安全を図っております。ということ、一応我が国に幸ひ最近何もござ

いせんけれども、何かありました場合にはかなりなスピードで対策がとれると思つております。

なお、これは民間と我々の一緒の組織でございますが、全国流出油災害対策協議会というのを各主要な港ごとに、九十六ございまして、これは官と民が一緒になりましてこういう事故があつたときにどうするかという協議会をつくつております。年に一回ぐらいは合同訓練といひますか、演習みたいなことをやりまして、これの対策に当たりたいと思つております。

それから、日本近海におきまして航行安全あるいは海洋汚染につきましての新しい制度というお話でございますが、今のところはそのような対策によつて私どもは一応海洋汚染防止法の体系でかなりのことができていと思つております。なお国際的な動きも十分見まして、必要ならば臨機応変に対応していきたくと思つております。

○湖上貞雄君 次に、タンカーの二重船体構造問題についての平成五年度の税制改正で、二重構造のタンカーについては特別償却措置がとられておりますけれども、今後この措置については引き続き求めていくべきだと思ひますが、考え方を御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(浅見喜紀君) 先ほど来先生おっしゃつておられますように、タンカーの事故が起きて油が海洋に流れ出すということになりますと非常に重大な被害をもたらすおそれもありますので、こういったものを防止するためにタンカーの二重構造化ということがI.M.Oで決められていわけでございます。このタンカーの二重構造化を促進するために、今お話しございましたように、平成五年度の税制改正におきまして新たに百分の二十という特別償却制度を設けたところでございます。この特別償却制度につきましまして、今後ともタンカーの建造状況も踏まえながら、二重構造化の促進が図られるように制度の維持に努めていきたいというふうに考えております。

○湖上貞雄君 どうかひとつ積極的に行つていただきたいと思ひます。

二重船体構造だけでは油漏れの防止はできないと思ふんですが、油流出対策として運輸省も研究されていると思ふんですが、造船業基盤整備事業協会ですか、こちらへ補助金を前年度と同額出しておるようでありますが、もっと予算をふやして技術開発を積極的に進めることによって海洋汚染だとか地球環境だとかを守っていくべきだと考えていますか、その点はいかがでございますか。

○政府委員(戸田邦司君) 造船業基盤整備事業協会でございまして油流出防止のための研究開発でございますが、これは一般会計からの補助金を受けまして平成三年度から平成七年度まで研究開発を進めることにしております。

この技術的な内容としましては、油タンカーが万一座礁、衝突したような場合にも本質的に油流出が生じにくい、事故の際の衝撃を効果的に吸収するといふようなことを取り入れまして、そういうような仕組みにタンカーを変えていくというふうなことで研究を進めております。この方法ですと、既に条約で採択されております通常の二重船体化に比較しまして、非常に効果的に油流出が防止されることになると思ひますが、毎年の政府からの補助金としましては八千九百万円ずつ出しているところでありまして、今後の研究計画の進展などを見ながらできるだけそういうふうな、先生がおっしゃるような方向で考えてみたいと思つております。

○湖上貞雄君 考えずに、どうかふやしていただきたいと思ひます。

次に、海事産業研究所の長塚誠治部長研究員の報告書によりますと、二重船体にことし七月以降から変えていくとした場合に、大変多くの船の数がそのまま保留されるか廃船でそのまゝ置かれるか、解体されずに保留されるかといふことになっております。やはり解体する技術というのは日本は持っているけれども、今やっていないといふのが実情のようでございまして、でき得ればそれらの問題について資金を含めて発展途上国の

方に技術移転をやつていくといひましようか、せつかくODAをやつていくとするならば、その地域も開発させるし、そこで人も使つていくし、日本の国際貢献としての役割を私は果たしていくと思ふんですが、そういういわばスクラップODAといふんでしょか、そういうものをやはり運輸省としてやっていく考えはございますか。

○政府委員(戸田邦司君) 先生御指摘のとおりで、今後の解撤発生量を考えてみますと、一九七〇年代に大量に建造されました大型タンカーの老朽化に伴ひまして、九〇年代の半ば以降につきまして年間約二十万総トンの解撤需要が出てまいります。これらの解撤につきましましては、もちろん日本からの技術供与といふようなこともあわせて進めていくことになっておりまして、現実にある造船会社と東南アジアのある国との提携によつてそういうことが進められるといふようなこともございいます。いずれにしても、我が国造船業の技術力を供与しながら、中国とかインドとかそういう国に働きかけまして解撤を進めていくというところで我が国が重要な役割を果たしていかなければならないかと思つております。

ただ、現実の問題としましては、スクラップといふのはこれはマーケットの問題がありますので、それに経済的に関与していくのがいいかどうかといふような問題もあります。ただ、相当量のスクラップが出てきますと、まずそれを最初に進めていかなければならないといふようなことがございまして、その点については可能な限りの支援を行つてまいりたいと思つております。

○湖上貞雄君 一九九〇年の秋に、油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約、OPRC条約と言われておりますけれども、それが採択されても既に数年がたつわけでありまして、現在日本の条約批准のための国内法の整備の問題、なぜそれが批准できないのか。総理大臣の答弁では、この条約についてはできるだけ早期に、速やかにはと言ひましたが、できるだけ早く、誠意を持って努力していきたいといふこともございまし

たが、現状はどうなっておりますでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 運輸省としてはO P R C条約の策定段階からその対策に積極的に取り組んできたところであり、条約の批准ができるだけ早く実現しますように、外務省を中心とする検討作業に積極的に協力をいたしますとともに、現在海洋汚染防止法の改正について検討を進めているところでございます。

○測上員(森田君) やはりできるだけ早く急ぎにひとつ外務省等と相談をしていただいて実現できるようにお願いを申し上げます。

最後の質問になりますけれども、安全対策の問題について運輸省の中に、タンカー輸送の安全対策に関する懇談会と、運輸省、通産省両省の合同によるタンカーによる輸送問題に関する合同懇談会ができておるわけでございます。どうもこれ役所の縄張り争いみたいなものを感じますし、縦割り行政の弊害がここでも出てきているんじゃないか。同時にあわせて、我々の目から見るとこれは行政のむだではないかというふうに思います。二つの同じような懇談会をつくって、異なる意見が出てきたときに一体どうしようとしているのか、そのことを伺いして質問を終わります。

○政府委員(浅見喜紀君) お答えをいたします。

先ほど来先生もおっしゃっておられますように、タンカーの事故が発生した場合には非常に海洋環境にも大きな影響を及ぼすおそれがありますし、また貿易立国たる我が国にとりまして不可欠でございます石油資源の安定輸送というものが損なわれかねないということで、このタンカーの安全対策というものは極めて重要な課題だというふうに考えて、運輸省の関係局挙げて取り組んでいるところでございます。

運輸省としてタンカー輸送の安全対策についてこの際問題点を整理するとともに、今後の安全対策等について改めて総合的に検討を行っていくというところで、タンカー輸送の安全対策に関する懇談会というものを発足させたわけでございます。

また、先生冒頭におっしゃいましたように、タンカー輸送の安全対策を実施あらためるためには通産省とか石油業界等といったような荷主の理解と協力を得ながら進めなければならぬという点も多々あるわけでございまして、そういった観点から両省の協力、協調ということを目指して、また合同懇談会を設置することにいたしましたわけでございます。運輸省は運輸省、通産省は通産省とそれぞれがやるということではなくて、今申し上げたように両省の協調、協力体制の維持という観点から合同の懇談会を設けるということにしたわけでございまして、両省の間でこの問題に対する考え方、そこを生まれることのないよう十分こういった合同懇談会の場を通じて調整を図ってまいりたいというふうに考えております。

○堀利和君 本日も障害者の移動の権利、交通を利用する権利といいますが、あるいは旅行するという基本的な人権にかかわる問題について、特にその辺を伺いたいと思います。

障害者が安心していつでも利用できる公共交通機関というのは大変重要なことでして、もちろん今障害者にとってそうなることが望ましいわけですが、これも、同時に、もう言うまでもないことで、これから二十一世紀は四人に一人が六十五歳以上のお年寄りという、そういう高齢社会を迎えるわけですので、今から体の不自由な者が安心して利用できる公共交通機関を準備するというのが、必ずしも今の問題ではなくて、将来への投資だろうというふうに私は思っておりますので、そんな観点でぜひ運輸省として前向きに御尽力願いたいと思います。

まず鉄道の問題で御質問しますけれども、駅舎にエレベーターの設置という声が障害者の側から非常に大きな声でもあるわけです。いろんな障害の方が駅舎を、鉄道を利用できることは言うまでもありません。なぜエレベーターを言うかといいますが、エレベーターを設置すると非常に大きな意味を持つわけです。こういうことについては確かにお金もかかる。しかしこれに踏み切るとい

うのは、その他のさまざまな設備も改善されるだろうと思っておりますので、そういう点では一つの中心課題として取り上げるわけです。

そこで、今兵庫県の尼崎駅では、障害者、市民の側から駅にエレベーターを設置してほしいという運動が起こっております。なかなかJR西日本と自治体との中でもうまく話が進んでないということですし、そして東京都下の立川駅ではもう十年近くになるんではないかと、やはりエレベーターの設置ということでJRと自治体、そして障害者の方々、これまた話が進んでいないということでありまして、また、横浜市の桜木町駅ではこれはエレベーターが設置になりましたけれども、その辺のいきさつもJRの消極的な態度に私もどうも納得がいかなないところもありますので、まずはこの尼崎、立川、桜木町の事情について御説明願いたいと思います。

○政府委員(栗野裕君) 身体障害者の方々あるいは高齢者の方々といったいわゆる移動に制約のある方々につきましても移動のための施設整備というものの必要性につきましては、私も十分認識しておりますのでございまして、特に駅の改良などが行われる、あるいは新設が行われるというような場合には、それに応じてエレベーターあるいはエスカレーターというような各種の設備を整備していくということに積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

先生今御指摘のまず尼崎の駅でございますが、これは平成四年の十一月、昨年の十一月に尼崎市の当局の方と実はJR西の方で協定を結びまして、いわゆる車いす対応のエスカレーターを設置するということで実は工事を始めておったわけでございまして、その後には身体障害者の方々の方、あるいは市の当局の方からエレベーターにつきましても御要望が出ました。それを踏まえて現在市の方と協議を行っておりますという段階でございます。いすれにしても誠意を持って市の当局と協議を行っていくようにJR西日本を指導してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

います。

それから立川駅の場合でございますが、これも五十七年でございますが、立川駅が改築されました当時に、エレベーターの問題について今後引き続き検討するというところで、若干時間が経過しておりますことは大変私も残念でございますけれども、昨年の二月に市の方からいわゆる実施設計についての御依頼がございまして、現在その実施設計をどういうふうに行っているかという形で、その前提条件をいろいろ御相談しておるというところでございまして、これもぜひ前向きに進め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。

それから桜木町駅は、ただいまお話しございましたように既にエスカレーターあるいはエレベーターが設置されておるわけでございまして、これはいわゆるみなとみらい21地区で、横浜市が都市計画事業を進めるに当たりまして、都市計画道路を新設するという関係でその駅を移さなければならぬというところから、市の方の御負担で駅舎そのものを移築していただいておりますので、その一環としてエスカレーターあるいはエレベーターを設置しておるという状況でございます。

以上でございます。

○堀利和君 ここで三つの駅の事例を挙げましたのは、基本的にはJRがエレベーター設置についての費用負担を一切しないという態度をとっているわけですね。尼崎駅の今問題になっておりますが、これについても自治体が全額出さなければならぬというように聞いています。立川の場合には自治体が出すよ、立川市が出すよということで話が進んでいるようなんですけども、これもやはりJRの方では負担しない、出さない。桜木町駅については、確かに横浜市のそういうイベントの都合で駅の改造が行われたということはあるにしても、このときにエレベーターの設置についてはJRは一向も出さない。さらには毎年のランニングコスト、つまり維持管理費までも横浜市に出せということで、実際

そうになっているわけでは。

確かに、障害者も使えるエレベーターを設置するとすればそれは相応の負担がかかるわけですが、ですから、負担のあり方はどうあるべきかということも議論になりますけれども、ただ余りにもJRの姿勢がたかくなで、これまでも恐らく一駅も負担しようというのにはなかったと思うんです。すべて自治体にも負わせる。この辺については運輸省としてどういう見解を持っているのでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) これは改めて申し上げるまでもないことだと思いますけれども、いわゆる鉄道事業者は、これはJRに限らないわけですが、運賃収入を主たる財源として安全対策なりあるいは輸送力増強なりあるいは駅施設の改善といったいろいろな幅広い設備投資を行っておるわけだと思います。したがって、エレベーターに配分されると申しますか、エレベーターに充てられる資金の額に一定の限度があるということとは御理解いただきたいと思うわけでは。

したがって各社におきましては、重点的に申しますか、いわゆる主要駅から順次整備をしていくということがどうしても原則になってしまうわけですが、特に関東圏に限りまして大変そういう意味で有益であり、かつ地方公共団体からも応分の支援をいただいた上で、順番が後の駅について優先的にと申しますか、繰り上げて工事をするとした場合ももちろんあるわけではあります。ただいま先生のお話のような駅は、まさにそういうところに該当しているのではないかと、今申すように思われるわけではあります。今申し上げたところのことで、必ずしもJRが全く負担しないというふうなことではないというところは御理解いただきたいと思います。○堀利和君 JRが出さないというところでなく、優先性だということですか。つまり、小さな駅といたしまして、利用の頻度含めてそれほど重要でない駅は後回しという理解でいいんですか。出さな

んですか。

○政府委員(秦野裕君) 先ほど申しましたとおり、資金に限りがあるものですからどうしても主要駅、乗りかえ駅とかあるいはターミナル駅とか、そういう主要駅から順番に整備をしていくということがどうしても原則になってしまうということでは。

○堀利和君 そこで、三月十六日の日経新聞に「鉄道整備基金に一兆円を追加」という記事が載っております。私も当委員会でも当時奥田大臣に對しても、費用負担というのは非常にどうするかは難しい問題であるから、例えば鉄道整備基金などから融資をして設置しやすいようにしたらどうかということもお話しさせていただいたことがあるわけでは。

そうしましたらこの記事に、従来の融資枠を広げて、例えば東京圏では宮田地下鉄の延長にもあるいは埼玉高速の関係やら、あるいは東京上野三複線化とか、あるいは大阪圏の方も入っていますけれども、そういう事業に加えて、エレベーター設置などのいわゆる交通弱者対策にも無利子融資をするんだという記事が出ておりましたけれども、これは恐らく今後の大蔵とのいろいろな話し合いもあると思えますけれども、このエレベーター設置等の無利子融資という場合に、これはJRもその対象に入っているのか、というところでは。

○政府委員(秦野裕君) ただいま先生御指摘の、駅施設を含めましていわゆる鉄道整備全般について、例えば今議論になっております景観対策の中でどういふことができるかという点につきまして、現在政府内部において内容を勉強しておりますので、ちょっと現時点でまだ申し上げる段階になっていないというところはお許しをいただきたいと思うわけではあります。

なお、従来から一般にいわゆる身体障害者等のための施設の整備につきまして、例えば開張の融資の対象にエスカレーターなりエレベーターを入れるということをやっております。これはJR

も当然その中に入っているわけではあります、そのほか地下鉄等の補助に当たりましては、施設の整備の対象としてその補助金を充てるということも含まれております。引き続き、こうした制度の活用あるいは充実について積極的な検討してまいりたいというふうに考えております。

○堀利和君 いや、難しい時期だろうから答弁しにくいとは思いますが、私が聞きましたのは、この鉄道整備基金の融資対象を広げる中にエレベーター設置が入っていると、これはJRを対象にするものかどうかをお聞きしているんです。

○政府委員(秦野裕君) 先ほど申しましたようにまだ検討の段階でございますので、現時点でちょっと御説明する段階ではないということをお理解いただきたいと思います。

○堀利和君 これいろいろ問題はあるかと思えますけれども、ぜひこの融資枠を進めていただきたい。ついでには、その受ける方はそれほど費用負担、お金も使いたくないというところがJRであるわけですね。片方で、鉄道整備基金で無利子融資をしますと、融資といってもしませんが、これは借り手は自腹切るわけですから、貸すという方と、いや金は要らない、使いたくないという方は矛盾がありますので、ぜひその辺はJRに對しまして運輸省として強く、みずからやりとれどか負担をして設置するようにお願いしたいと思えます。

次に、交通アドバイザー制度というのが発足しておりますけれども、この辺の運用状況、現段階でどういふふうになっているのかお聞きしたいと思えます。

○政府委員(大塚秀夫君) 交通アドバイザー制度は、運輸サービスの利用者の声を的確に把握して運輸行政に反映する目的で、昨年六月に設置したものでございます。交通アドバイザー会議を全国の運輸ブロックごとに設置しまして、高齢者、障害者の方々にもメンバーに加わっていただいております。これまでに各ブロックごとに二回行政側との

意見交換などを行ってまいりました。まだ発足間もない制度でございますけれども、今後各アドバイザーの御意見を少しでも多く御開示いただけるように運営して、よりよい運輸サービスの提供に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○堀利和君 このアドバイザーにはいろいろな立場の方々も参加されているわけですから、またその立場によつてのいろいろな問題を恐らく話し合われているんだと思うんです。

私の知っている障害者がこのアドバイザーに入っております。実は発足して一年近くになりましたけれども、二度開かれて一回三分程度話したただけというわけなんです。一回に三分程度で例えれば障害者のそういう立場の意見がどこまで反映されるのかということが甚だ疑問でもありますが、もちろん障害者の声だけ聞けと言っているのではなくて、たつた三分と言っていることではない、ぜひ十分時間をとって意見を聞いてほしいということをお願いしたいと思えます。

次に、昨年の一月に新聞に報道されておりますが、私もこの委員会でも取り上げましたけれども、今年度からJR東会社の方が人にやさしい駅づくり委員会というのを設置したというふうになっております。私はもうこれは大変いいことだということで、昨年もお話しさせていただいたわけですが、これも、これがどんなふうに進んでいるのかお聞きしたいと思えます。同時にその内容が、やはり単にJR東だけではないで、他のJRにも同様のこういう委員会がつけられればすばらしいものだと思いますので、その辺の指導も重ねてお願いしたいと思っております。

○政府委員(秦野裕君) ただいまお話しの方にやさしい駅づくり委員会でございますが、JR東日本で平成三年の十一月に、いわゆる身体障害者の方あるいは高齢者の方等々のための施設の整備の促進あるいは技術開発の推進ということを図るために設置されたものでございます。

ば駅の券売機あるいは階段の手すりなどへの点字の表示、あるいは点字運賃表の整備、あるいは改良型のステッピングカーの導入といったものを進めるとともに、国内あるいは海外におきまます交通施設その他の施設の現状についての調査を行っているというふうに聞いておりました、私も大変よい方向で進んでいるのではないかと、このように思っております。

他のJRにつきましても、まだこれと同じような形で委員会が設置されているというところは聞いておりませんが、委員会という名前かどうかはともかくといたしまして、そうした部外の利用者の方あるいは有識者からの要望などを集約するような体制づくり、あるいはそれを実現していくための体制づくりというものを進めていくことは必要だと思っておりますので、その方向で関係の会社を指導してまいりたいというふうに考えております。

○堀利和君 やはり利用する側から申しますと、JRというのはかつての国鉄を引き継いだものですから、そういう意味合いからも非常に期待が大きいわけですね。いわば単なる一民間企業というよりはかなり公共性の強い会社であるし、また利用する側からいっても大変公共性の高い鉄道でもありますので、そういう点では今申し上げましたような検討する委員会というものを会社の、企業の中でぜひ設置してそういう方向で努力していただきたいと思いますので、その辺またよろしくお願いしたいと思います。

レベーターの設置に關しての整備指針というのが検討されていると思うんですが、その辺の状況はいかがでしょうか。

○政府委員(桑野裕君) いわゆるエスカレーターにつきましては先生今お話しのとおり整備指針を既に設けておられるわけですが、現在エレベーターにつきましては整備指針について検討を開始しております。各駅の実態調査を現在行っております。それを踏まえて、エレベーターを設置する駅の条件、あるいはエレベーターの設置の難易度、あるいはその設備のコスト等の課題を整理した上でその整備指針を策定するという方向で、今後精力的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○堀利和君 次の質問に入ると時間が十二時を過ぎてしまいますので……

それでは、今の整備指針は大体いつごろを目途に策定されるのでしょうか。

○政府委員(桑野裕君) 現在実態調査がほぼ終わった段階でございますので、これから具体的な検討に入りますので、まだちょっといつまでというのはいま現時点では明確でございませぬけれども、可及的速やかにやりたいというふうに考えております。

○堀利和君 じゃ午前中はこれで終わります。

○委員長(高桑崇松君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

正午休憩

午後一時開会

○委員長(高桑崇松君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

休憩前に引き続き、運輸事情等に関する調査を議題とし、運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

○堀利和君 エレベーター設置の費用負担の問題で質問の冒頭取り上げただけですが、JRは

費用を持たないんじゃないかというように私にはお伺いしたんですけれども、どうもそうじゃない、出すことは出さうしい。ただ、そこには優先順位というのがあるという答弁だったんですが、優先順位といいますが、もちろん大きなターミナルとか乗降客の多いところ、いろいろあるうかと思うんですが、やはり客観的な数字といいますが、大きな数字というだけでなく利用者の声ということでしょうか、必要度といいますが、駅の周辺に例えば福祉関係なり公共施設の集中しているところとか、そういう意味もやはりあるんだろうと思うので、単に大きい駅とか乗降客が多いとかというものではないんだらうというふうに私なりに理解して、そういったふうにぜひJRの方にも御指導願いたいと思います。

それで引き続きまして、鉄道に關してなんですが、私も平成二年四月の当時社務委員会、身障者の場合、重度の場合、介護つきで双方半分割引になるんですが、近距離の場合でも手帳で窓口へ行つて買わなきゃならないわけですね。北海道の場合、昨年四駅をモデルとして子供の切符で乗れるかどうかということをやさきにしまして、ことしから今年度といいますが、北海道JRでは全駅そういう方向でやるといふようにも聞いております。

それで、例えば東京等の大都市圏においても窓口に行つて手帳を見せて二人分の半額ずつを買うというのはいまだ大変なことなんです。私鉄で行く、あるいは逆にJRに乗って乗りかえる際に、大きなターミナルの駅ですとわざわざおいて、非常な介護者も負担もかかりますし、雑踏の中でわざわざ遠回りしなきゃならない。連絡改札口から行ければいいんですが、そういうことからいって、他のJRにつきましても介護で行く場合に券売機で子供切符二枚買つて手帳を提示して乗れるようにぜひ御指導願いたいと思っております、いかがでしょうか。

○政府委員(桑野裕君) ただいまお話しございましたように、JR北海道の方で昨年の四月からいわば中規模の駅四駅を対象にしまして、自動券売

機でいわゆる小児の乗車券を購入していただくという制度を試行的に始めたわけでございます。その結果、おおむね障害者の方からの御意見もよかったということで、その結果を踏まえてことしの四月十二日から北海道全駅に拡大するということにいたしました。当然札幌のような大きな駅も含まれるわけですが、そうした大きな駅でも支障なくあるいは混乱なくいくかどうかというこのテストを始めるわけでございますので、その結果を見た上で他のJR各社も採用に踏み切りたいというふうに申し上げておきたいと、もうしばらくお時間をおかしただきたいというふうに考えております。

○堀利和君 東京あたりでも子供二人がJRに乗ることもありますが、乗りがえり私鉄に乗る、あるいは私鉄に乗ってJRに乗りかえるということができればいいわけですから、大人二人が割引ということと子供切符二枚で乗れないというはずはないんです。子供二人が乗れるんですから、そういうことですから、ぜひ早目に他のJRにおいても実施できるように御指導願いたいと思います。

次に、タクシーの問題について御質問いたします。

一般的にも乗車拒否というのがあるわけですが、それ以上に、どうしても障害者の場合ですと乗りおりに時間がかかることもありますが、あるいは乗ってからも行き先が不明確ということで、運転手の側からするとどうも乗せたくないという気持ちで、できれば遠慮してもらいたいという気持ちで、なかなか乗車拒否があるんだということが、これ実態としてあるんですが、この辺は運輸省として把握していただけますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 乗車拒否は需要に対して供給が少ないときに起こりやすいものでございますが、やはり防止をするというところがタクシーサービスの基本でございますので、私もでもいろいろ手を尽くしておるわけですが、残念ながらなかなかなくなるというわけにはまいり

ません。ただ最近、需要がこういう状況でございいますから、減ってきておることは事実でございいます。

今おっしゃいました点でございますが、一般的にそういうことで乗車拒否そのものがなくならないというところは残念なんです。私どもが聞いている限りでは、身体障害者の方であつたということで乗車拒否に遭つたというふうな、そういう苦情は私どもでは承知をしております。

○堀利和君 しておりますか。

○政府委員(土坂泰敏君) はい、しております。

○堀利和君 いや、実はこういう声があるんです。障害者だということでやっぱり乗れない、通り過ぎていってしまうと。それは昨年も新聞記事で関西の方にも出ていましたし、私の知っている者もそうなんですけれども、例えば、運賃値上げの際に身障者のために一割引きとなりました。それはそれで大変結構なことなんですけれども、運転手の側あるいは会社の側にそのことがどれだけメリットがあるか。割り引く際の際のいろいろな手続も時間がかからないことではないという一つの面倒さもある、松葉づえでタクシーをとめようと待っていたらとまってくれなかった。これが一般的な乗車拒否なのか、障害者だとわかつたから通り過ぎたのか。そこらは確かに不明なところはあります。でも、やはり障害者には冷たいような気がする、ということがあるものですか。障害者は確かに、車いすで乗ろうとすれば、車いすを畳んだり後ろに乗せてもらうというところで時間とかかるわけですか。何とかその辺が、そういうことのないように何か対策を講じていただきたい。運輸省としてはその辺の把握、声がないということなんですけれども、ぜひお調べいただきたい。実態としてはやはり障害者ゆえに乗車拒否されているというのがありますから、ぜひその辺の声を調べたいと思います。

さらに、今問題になっている同一地域同一運賃

が自由化されるんじゃないかということでの話もあります。仮にこれが自由化されれば、運輸する側にとつては自由競争になりますから、ますます乗車拒否がふえるんじゃないかということで私自身も心配しております。したがって、実態の把握を十分されて、いわば障害者ゆえに乗車拒否であるんだらうというところをつかんだら、そういうことのないように何か対策を考えていただきたいというのをお願い申し上げたいと思います。次に、海外旅行のことについてお伺いいたします。

先月ですか、新聞にある大手の旅行業会社が、障害者やお年寄りの一般の旅行パック参加に当たって、確認書とか身障手帳のコピー等の提出、こういうことを求めるようなマニュアルを策定してそれで対応をするんだと、目の見えない者あるいは知恵おくれの人たちが参加する等なかなか手がかかる、そういった内容の報道があつたんですけれども、この辺の実情について運輸省としてはきちんと把握して何らかの対応をされているんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 新聞に報道されました旅行会社におきましては、身体障害者の方々が海外パッケージ旅行に参加申し込みを行うに際しまして、報道にありますように確認書の提出を一部試行していたところでございますが、その後、運輸省の指導や身体障害者の方々の初めとする関係者の方々の御意見等を踏まえ、障害者手帳の提出とか確認書の提出は行わないこととしたいたしました。

身体障害者の方に関する情報の把握につきましては、こうした方法ではなく、所定のお伺い書等個別の事情を聞き取るなどによりまして、最近の海外団体旅行への参加の経験、障害の程度などの必要な情報の収集を行うこととしたしまして、身体障害者の方々の初め海外パッケージ旅行に参加する旅行者全員の満足できる快適な旅行の実施を図ることとしたと報告を受けており、運輸省としても今後このような趣旨を踏まえまして、さ

らに旅行業界を指導していきたくと考えております。

○堀利和君 私も心配になりました。この大手の旅行会社の方にもお話をし、新聞報道だけでは事情が十分わかりませんので、直接お会いして話を伺い、いろいろこちらの要望を伝えたわけなんです。その大手の旅行会社は、むしろ障害者の旅行の参加をやっているがゆえに起きてきた問題でもあることは事実なんです。聞くと、他のところの旅行会社ではどうも受け付けていないということなので、そういう意味ではむしろ積極的に行っていることから起きてきた問題だということですから、頭からけしからぬというわけにはいかないと。そのままだとよくというわけにもいきませんので、さてそれじゃどういうふうなこの問題を解決したらいいのだろうか。障害者が旅行窓口に行つて自分も旅行に行きたいんだと、しかし障害者だから結局無理だという形で断られてしまう、こういうケースも今後起きるんだらうと思うんです。そう考えますと、どんなふうな解決をすべきかなというふうな私なりにいろいろ考えているわけなんです。

昨年、国際観光ホテル整備法の改正の審議がございました。このときにもやはり、障害者が旅行をしてホテルなり旅館に泊まるという場合、特に車いすの場合は非常に大変だということではなかなかに泊まる場所がない。盲導犬を連れていって断られるというケースもある。そういうことで、ホテル、旅館、そういう改修も当然必要ですけれども、同時にあるいは観光地のどういふホテルが泊まることのできるのか、そういう情報提供システムをつくつてもいいか、そういう研究をしてもいいかというところもお願いしました。というのは、アメリカなりイギリスではそういうサービスが行われているわけなんです。

その辺のお願いをして、後はすぐ聞きましたら、日本観光協会という公益法人ですけれども、ここに調査研究会といいますが、ができたように聞いて

ておりますけれども、この辺の現況ですね、どういうことを目的にどんなふうに調査研究されているか、御説明していただければと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 前の通常国会で御審議、成立させていただきました国際観光ホテル整備法の改正に基づきまして、今、登録ホテル・旅館等の情報提供の内容について日本観光協会が審議会を設けて検討しておりますが、身体障害者の方々が快適にこれらのホテル、旅館を利用したいだけましように、身体障害者の方々が利用できる施設があるかないか等について十分情報提供できるような形にしようという方向で今取りまといつております。

○堀利和君 その辺はいつごろまでに取りまとい、それがどういう形で今後実施されるという見込みなんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 情報提供につきましてははばまともりつつございいますので、今後具体的なパンフレットその他の提供方法を含めまして、秋ごろまでに公開できるようにしたいと考えております。

○堀利和君 そこで、先ほどの海外旅行の一般のパッケージと申しますか、の件に戻りますけれども、確かに一般の商品、企画されているパッケージに障害者が入るといふのは、入る側も大変なんです。例えばヨーロッパ旅行一週間とか八日間とか、まさに走り過ぎるような都市を駆けめぐって飛行機に乗って帰ってくるというコースですと、やはり現実に障害者がそのコースに参加するというのは確かに厳しいいろいろな事情があると思います。だからといって、旅行に行きたいということで旅行会社の窓口に行ったときに、いへもなく断られるというのでは、これもまた非常に残念なことだと思います。

そこで、先ほどの日本観光協会の中に調査研究会が置かれたように、実はこういうことはどうだろうかとどういふに御提案申し上げたいんです。全国で八百以上でしょうか、中小の旅行会社が参加しましてJATAという日本旅行業協会という

社団法人がごさいいます。実はこの社団法人の責任者の方にもお会いしまして、いろいろ事情を伺いながら、今から申し上げることもお話ししたわけでした。

それは、このJATAに調査研究会をつくってもらえないだろうか。つまり、一つには新聞で問題になった大手の旅行会社が抱えている問題、そしてマニュアルを、言うなればほかの旅行会社にもそれなりのマニュアルをつくっていただく、あるいは対応していただく。そのためには社団法人のJATAの方で取りまとめてもらえないだろうか、そういった研究なり調査をしていただけないだろうかというようにもちょっとお話ししました。

そういうことで運輸省として、まず窓口で単に障害者に参加は無理だということでも切り捨てるのではなくて、本当に参加が無理なのか、どこまでがどういう形で可能なのか、障害者も旅行会社の方も双方が納得できるような、言ってみれば十分話し合えるような条件整備、こういうことがやっぱり必要であろうと思うんです。そのためにはどういうような手だてがあるかはマニュアルが必要なのか、そんなところを、できれば全部と言いたいわけですが、小さい旅行会社は無理にしても、大手の幾つかの旅行会社がそういった方向で取り組むことができるような、とにかく調査研究をこの社団法人であるJATAでやっていただけないかなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 運輸省では、今先生御指摘いただきました日本旅行業協会を指導いたしました。海外パッケージ旅行を主として取り扱っております大手八社の身体障害者の方々についての旅行取り扱いの実績、トラブル発生の有無などについて現在調査をしているところでございます。

今後、さらに引き続き日本旅行業協会では詳細な調査を範囲を広げて行いまして、このような調査結果を踏まえて先生御指摘のような対応をして

いくように私どももバックアップしていきたいと思っております。

○堀利和君 ありがとうございます。ぜひ前向きにこういった調査研究をなさっていただいて、できれば一つ一つ大手なりの会社の中に情報提供なり相談なりのシステムをつくるのがいいのか、会社ごとに、あるいはJATAという社団法人としての責任のもとに一元化して情報提供なり相談を受ける部署をつくった方がいいのか、そこはいろいろ考え方があろうかと思えますけれども、そういった調査研究を進めた上で、できれば私が申し上げたように、旅行会社の窓口でどう判断しているかわからない、またどうしたらいいかという相談を受けたらあるいは情報を受けたりそういうことができる、何と云いますか、キーステーションといえますか、というものをJATAの中に、あるいはそれぞれの旅行会社になるのかわかりませんが、ともかくそういうものをつくっていただきたい。将来そういうものをつくっていただきたいと思えますけれども、その辺まで踏み込んでの御見解を伺いたいんですが。

○政府委員(大塚秀夫君) 旅行の実績等、個々の会社でいろいろあると思いますが、先生御指摘いただきましたように、担当者というものがあろうか、望ましいというものは当然でございます。そのような方向で旅行会社あるいは日本旅行業協会等と今後協議していきたくと思えます。

○堀利和君 その点ぜひよろしく願いたします。

次に、当委員会で櫻井議員も取り上げましたけれども、三月の参議院予算委員会でも本岡議員が取り上げましたが、朝鮮人学校のお子さんたちの通学定期の割引についてお伺いし、またお願い申し上げたいと思えます。

これ、以前は、学校教育法一条の問題とか八十八条でしたか二条でしたか、の専修学校とか各種学校という、いろいろそこら辺は問題になりましたけれども、でもそこはもう一応クリアして、この問題も要するにJRが踏み切るのか踏

み切らないのかというところで話が来ているのではないかと、いうふうに私自身理解しております。

大臣にお伺いをしたいと思いますけれども、やはりさきの戦争で日本はアジアの皆さんに、朝鮮半島の皆さんに大変な苦痛を与えたわけですから、戦後も十分な補償というものをしなかつたことは私は思います。朝鮮半島から強制的に連れられて、この日本の地に連れてこられて炭鉱やらあるいは鉄道建設に働かされたという歴史がこころは厳然としてあるわけです。そういう方々の子孫として二世、三世が今日本に永住しているわけ

です。こういうことから、さきの戦争でアジアの皆さんや朝鮮半島の皆さん、そして今日永住している在日韓国人・朝鮮人の皆さん、こういう朝鮮民族の皆さんに対して大臣はどのようなお気持ちなのか、まずお伺いしたいと思います。

○国務大臣(越智伊平君) お話しのうちに、戦時中強制労働あるいは慰安婦等いろいろ報道され、また議論される中で、大変な苦痛を与えた、こういうことについては本心に遺憾の意を表したい、かように思う次第であります。このことは十分私も認識をしておる、こういうことであります。さて、今のお話の朝鮮人学校の問題でありますけれども、このことについては予算委員会でも私答弁をいたしました。今のJRがやっておること、これをやっぱり見直しをしてみよう。してもらう時期はやっぱり運賃改定のとときに一緒に、朝鮮人学校だけでなくに全般的な視野から見直しをする、こういうことであります。

先ほど申し上げました大変な苦痛を与えた、この問題は政府全般の問題で解決をしてみよう、という、運輸省だけで個々にやるのはいいがなものか、こういうことで御意に沿って今後指導をしてまいりたいし、またそのことはJR各社にも言っておるわけでありまして、でございますから、これは次の見直しの時期にあわせてぜひとも履行させたい、かように思います。これは全般の問題

でひとつ考えさせていただきたい。朝鮮人学校の問題だけということになりますと、ちょっとやっぱり問題があるのではなからうか。一般的にJRの経営の中でやってもらうということでもございいますから、ぜひ次のなるべく早く、まあなるべく早くといいますが、運賃値上げの問題もあるわけでもございいますけれども、そういうことでなしに、近い機会にぜひやるように指導をしてみたい、かように思う次第であります。

○堀利和君 朝鮮人学校のお子さんたちにとつて、それなりの解決ということであれば確かにありがたいことなんですけれども、ただ残念ながら朝鮮民族に対する偏見、差別というのがあるんですね。我々日本人の側にそれがどうしても抜け切らないで今なおあると思うんです。

そうしますと、次の運賃値上げ改定のとときにどうなるかと、いいますか、機会にということになりますと、いや応なしにつぎまといっている偏見、差別というものがあつた中でそういう形をとりますと、朝鮮人学校の子供たちの定期の学割としての割引を施行するために、一つの理由として運賃が値上がったんじゃないかということ、朝鮮民族に対して今なお持ち続けている我々日本人の側の偏見、差別がその方向にどうも進みやすいのかという心配があるんです。

そこで、やはりこの朝鮮人学校のお子さんたちの通学定期の割引については、今ある各種学校の中から切り離してこれは単独でやっていただきたいというふうに思うわけです。

じゃ、単独にこの朝鮮人学校のお子さんたちの学割定期を、JRがこれ結局やるわけですから、どれぐらいになるかと大体一億程度なんです。JRは六社ありますから、地域的な偏りというところから考えれば大体一社が二千万から三千万になるわけなんです。

ですから、そういったいろいろな総合的な現状、現実、朝鮮民族の方たちがこの日本の地で受けている偏見や差別、そういった事情から考えれば、一社二千万、三千万の額を何とか各種学

校から切り離してやっていただきたいと思うんですけれども、大臣どうでしょう。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほども申し上げましたが、決して私は偏見、こういうことは考えておりません。しかし、朝鮮の方々に大変苦痛を与えた、こういうふうに申し上げましたが、これは中国の方にもあるいはフィリピンの方にも与えておる、こういうふうに認識をいたしております。

そこで、学校教育法に基づく各種学校というところで一律になっておるものですから、これを見直すということになりますと学生定期全般をやっばり見直してやっていく、このことがかえって偏見をなくする、こういうふうにご存じておる次第であります。金額は、今もお説がございましたが、これいろいろ計算をしてみないとわからないわけですが、そう大した大きい額ではないと思っておりますけれども、物の考え方としてなるべく早く同じように偏見がないように指導をしていく、一つを抜き取りますとこのことがちょっと疑惑を持たれますし、またそういうことの問題を解決するには政府全般として私はやっていくべきだと。

運輸省として今の学生定期の割引、これをなお安くすることには賛成でございますから、そのことは指導してまいりたい、かように思う次第であります。

○堀利和君 もう時間が来ましたので、残りの質問がございすけれども、これで終わります。

○泉信也君 昨年の参議院選挙で私は、交通関係社会資本の充実と運輸産業の振興を通して地域の発展、そして新たな国土の創造を図ることを皆様にお約束しながら選挙戦を戦ってまいりました。

このたび、運輸大臣の所信表明を伺いましたときに、まさに陸、海、空にわたり「生活大國」にふさわしい交通体系の形成と運輸産業の経営基盤の確立を目指した運輸行政を展開してまいりたいという御所信を伺いまして、大変心強く思ったところでございます。

生活大國の問題は内閣の大きな課題でございま

すが、これは大都市圏の問題であり、また地方、地域の問題でもあると思っております。そうした中にありまして運輸交通の役割は大変大きな任務を背負っておる、このように思っておりますのでございます。

そこで、最近の交通関係社会資本の整備はどちらかと申し上げますならば、経営という視点からか、需要のあるところに整備をしていく、そうした観点が強いのではないか。このことも大切なことではあります。社会資本の本来の役割からいいますともう少し幅広く解釈をすべきではないか、こんなふうに私は思っております。

明治の先人が明治維新後、鉄道の敷設を計画をし外債を発行する、あるいは当時のお金にいたしまして月給八百五十円というふうな大変高いお金を支払って外人技術者を呼び、日本のこれからの国土のあり方を想定しながら鉄道計画をつくり実現をしていったという事は、今日私どもにとつては大変貴重な教訓ではないか、このように思っておりますのでございます。

そうした意味におきまして私は、これからの交通関係社会資本の整備というものは、日本の国土の将来像をきちんと描きまして、それに基づいた国土の骨格を形成するような交通体系はむしろ供給先行型で整備をしていく、そうした方向の転換を図ることが生活大國あるいは一極集中は正という観点から大変重要なことではないかと思っております。

いずれ第五次の全国総合開発計画、こうした事柄の議論も行われるかと思ひますが、今申し上げましたような新たな国土をつくり上げていく、国土軸の議論も踏まえまして、これからの二十一世紀をにらんだ国土骨格をつくっていくという視点からまず運輸大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 泉先生が長らく運輸行政に努力をされまして、ただいま御高説を拝聴いたしました。全く同感であります。

まず、実は私も建設大臣を以前やらしていただ

きましたが、確かに道路も必要でございますし、今後大いに伸ばしていかなければならない、こういうふうに思ひます。しかし、今のよう大都市の交通状況、特に通勤時の交通状況、あるいはまた過疎地の状況、こういうことを考えますと、これ为本当の生活大國であらうか、こういうふうに思ひます。そこで、道路を整備していただく、これも結構でございます。どんどんやっていただいて結構でございますが、これにおくれないうちにまず私どもは鉄道の整備、これを考えないといけません、こういうふうに思ひます。これはまたいろいろ議論も今からあると思ひますが、整備新幹線、この問題、それからもう一つは田舎の過疎地の鉄道の問題、これももつと安全、快適、それから本数の問題あるいは複線化の問題、電化の問題等々ある、かように思う次第であります。

それからもう一つは、船の旅行、貨物はもちろんでございますが、旅客の船、やっぱり高齢者がゆったりと旅行ができるというふうな姿、このことも私は大事だと。それには港湾の問題あるいは船のより快適さ、こういうことも考えて進めていかなければならない、かように思う次第であります。

また、大変国際化をいたしておりますので、飛行場の問題あるいは飛行機の問題、この問題についても今後前進をさせていかなければならない、かように思う次第であります。

そういうことについて運輸省としては全力を尽くして、先ほど申し上げました道路の問題、この問題はほとんど進めていただきますが、我々、輸送機関としての鉄道あるいは航空機、こういう問題について、モデルシフトの関係から進めていきたい、かように思っております次第であります。

○泉信也君 大臣のお話もございました、鉄道あるいは空港等の交通関係社会資本につきましましては一層の整備を御期待申し上げるわけでございすが、その中で整備新幹線の問題につきましまして、現在三線五区間着工していただき、また平成五年度

予算では北陸新幹線の一部に財政投融資資金を投入していただくという大変思い切った施策をやっていたいただいておりますことには評価をするものでございます。

しかし、他の線区は本年度も二百億円程度のお金と承知をいたしておりますが、大変期待が大きいということと同時に、景気対策上からも前倒しあるいはその促進方をお願いをいたしたい。このことにつきましましてどのようなお考えでございましょうか。

○政府委員(栗野裕君) もう先生御案内のとおり、整備新幹線につきましましては、いわゆる基本スキームに従ひまして三線五区間の整備を行っておりますわけでございす。

五年度予算では、先ほどお話しございましたように、前年度五割増しの千六百億円近い事業費を確保したわけでございすが、何分にも高崎から長野に至りますいわゆる北陸新幹線長野ルート、これがオリンピックとの関係もございまして平成九年度までにどうしても完成させなければならぬということ、その千六百億円近い金のかなりの部分をそちらの方に投入をしておるというのが実態でございす。

したがいまして、その他の線区につきましましては事業費の配分がかなり少な目になっておるわけでございす。この点はある程度やむを得ないことかというふうに考えておるわけでございすが、現在いろいろ景気対策を政府の部内で検討いたしておりますが、その中で三線五区間の整備についてどのようなことができるか、さらに検討してまいりたいというふうに考えております。

○泉信也君 新幹線の整備につきましましては、現在の基本スキームを見直す、前倒しをしてほしいという、こういう地方を初め関係の方々からも切なる御要望があるわけでありますが、同時に基本計画線につきましても大変期待が大きいということもぜひ御承知をいただまして、今後の対応をお願いしたいと思ひわけでありますが、鉄道への評価に從來線の問題でございすが、

画というものが大変ヨーロッパあたりでも再認識されておる。我が国でも期待が大きい。そうした中で、鉄道整備基金等の新しい制度をつくって要望にこたえていただいております。ところで、電化率が六〇％、あるいは複線化率四〇％といった状態で、平均速度も六十キロから八十キロ、あるいはもう少し高いかもしれませんが、そうした状態でございます。

この従来線の問題につきましては昨年六月の運輸審の答申でも高速化が指摘されておりますが、どのような取り組み方を今後していけるのか、お伺いをいたします。

○政府委員(栗野裕君) 御指摘のとおり、鉄道は高速化といふことは私も緊急の課題だといふふうに考えておりました。当然、整備新幹線等の整備も必要でございますけれども、いわゆる在来線の鉄道についても極力高速化を図っていくという方向で進めたいというふうに考えております。

現在の在来線の表定速度は、大体今お話しのとおり六十キロから九十キロメートルでございます。仮に新幹線を含めまして百キロメートルに満たないというのが現状になっておるわけでございます。

昨年六月の運輸政策審議会の答申では、幹線鉄道の高速化の整備水準といたしまして、新幹線を含む全国の主要幹線鉄道の表定速度の平均を、先ほど申しました現在百キロメートル未満から百二十キロメートル台まで向上させるということを目標として掲げられておるわけでございます。

そこで、在来線につきましても、高速交通機関としての鉄道の特性を十分に発揮できるように、例えば新幹線と在来線の直通運転を図るとか、あるいはスピードアップを図るための軌道の改良とか、あるいは新型車両を投入するというようなことにつきまして、先ほどお話しした鉄道整備基金などを活用しながら現在鋭意推進しているという段階でございます。

○泉信也君 もう一つ鉄道につきまして、大都市

圏の鉄道のことをお伺いいたしますが、生活大圏を指すという観点からいいますと、通勤通学の問題は大変大きな課題だと思っております。一般的には二〇％、場所によっては混雑度が二五〇％といった異常な状態が生じておるわけでございますが、こうした大混雑の状態をどうのようない目標で、例えば混雑率あるいは達成率、そうしたところを含めましてお考えになっておるのか。さらに、観点を交えますと、鉄道の敷設等を通して、通勤通学距離圏内の潜在的な住宅地あるいはそうした可能性のあるところを顕在化させる機能が大都市圏の鉄道にはあるというように思えるわけでありまして、こうしたことも踏まえまして通勤通学対策のお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(栗野裕君) 東京圏を初めとします大都市圏における鉄道につきましては、従来から輸送力増強に努めてまいりましたところでありまして、例えば東京で申しますとこの十年間に輸送力は約五割以上のアップを見ておるわけでございます。ところが、やはりお客さんの方も四割程度その間ふえておりますので、結果的には混雑率が余り下がっていないというのが実態でございます。なお一層改善をしていかなければならないというふうに考えておるわけでございます。

先ほどの運輸政策審議会の答申では、東京圏でおおむね十年以内に混雑率を一八〇に、その他の地域では一五〇というのを一つの整備水準と申します。目標として整備を進めるようにというところが掲げられております。私も申しましては、鉄道整備基金あるいはいわゆる特種制度と申しております特定都市の運賃の上積みと申しますかの制度等々のいろいろな制度を活用いたしまして計画的に新線を建設する、あるいは複々線化を図るというようなことを進めていきたいというふうに考えておるわけでございます。

また、現在政府部内ではいわゆる景気対策を検討しておりますけれども、この中でも生活大圏を実現させるために都市鉄道をどのように整備を推進

していくかということにつきましても勉強をしておるところでございます。

また、それとあわせて、いわゆるピーク時間帯に需要が集中するわけでございますので、時差通勤の普及につきましても、運輸省としまして経済界の代表を含みます時差通勤問題懇談会というものを設置いたしまして、時差通勤の拡大方策の検討を進めておるところでございます。その懇談会の意見に沿いまして、現在、企業あるいは鉄道の利用者の方々に協力を呼びかけて、キャンペーンを積極的に推進することによって混雑時の緩和を図りたいというふうに考えておるところでございます。

○泉信也君 ぜひとも通勤通学の混雑解消に御努力をいただきたいと思います。

この鉄道とあわせて、交通関係社会資本のまた一つの大きな今日の課題であります空港の整備につきましてお話を伺いたいと思ひます。

空港整備につきましては、今日まで地方の方々の御要望を受けて大変精力的に進めていたという御理解をしておりますが、いわゆる東京羽田の整備が地方の方々に最も期待をされておるわけでありまして、空港ビルの供用開始も近々行われるというふうに伺っておりますが、羽田に対しまして第二期工事の完成期、これには関連する道路あるいは鉄道等もあるかと思ひますが、どのような整備の状況になっておるか、そしてまたさらに空港の容量がふえます第三期工事の見通しはどんな状況であるか。

もう一つは、さらに首都圏の第三空港に対しまして御当局のお考えをあわせてお伺いをさせていただきますか。

○政府委員(松尾道彦君) ただいま御指摘をいただきました羽田の沖合展開事業でございますが、非常に順調に工事が進行いたしております。いわゆる第一期工事は新A滑走路一本、三千メートル級の滑走路ですが、六十三年の七月にオープンいたします。

今先生御指摘の第二期計画は、西側の旅客ター

ミナルビル、これ約二十九万平米ぐらいの非常に大きな建物でございますけれども、ことしの九月二十七日を一応開業の目途にいたしております。

これと並行いたしまして、貨物地区のターミナル、整備地区の格納庫、工場群、これを今精力的に工事を進めておまして、予定どおり開業できるんではないかというふうに考えております。

問題は第三期計画でございますけれども、新しい滑走路二本つくるわけでございますが、東京都にお願ひしております埋立事業が、非常にあの地区軟弱地盤でございますので、工事関係に若干のずれがございまして、約一年数カ月私どものところへ引き渡しが生じております。平成七年を目途に工事を急いでおりますけれども、この工事のすぐれをできるだけ取り戻して早くやつていきたい、最終的には環境対策の抜本的解決という立場から一生懸命努力をしていきたい、このように考えています。

第二期計画で完成いたしますと面積が約五百ヘクタール、関西空港が五百ヘクタールの埋立地でございますが、倍までいきませんけれども、海上空港の典型的な例でございますので、一生懸命努力をしていきたい、このように考えています。

それから第二点目の、今の首都圏空港の問題でございますけれども、これは大変お世話になりました。六次空港整備五カ年計画の中、一昨年、平成三年十一月に閣議決定していただきましたが、その中で今後基本的な調査を進めるといふ御了解をいただいております。平成五年度予算審議をいたしまして結果、今年度は一億円の予算措置をいただいております。民間でもかなり今勉強をいたしております。東京湾を中心に二十数カ所の予定候補が挙がっておりますが、私どもは関東圏の約百五十キロ圏につきましてすべての調査を本格化していきたい、このように考えております。

いずれにしても、羽田空港が全部完成いたしました。年間処理能力約二十三万回程度でございます。首都圏における国内空港の需要には十分こた

え切れないということ、今から十分調査をいたしまして調査期間の中で、六次空港整備五カ年計画の中で複数箇所に絞り込みまして、その中で地域の御了解をいただきながら基本的に今後積極的に進めていきたい。民間団体でも最近新しい団体ができ上がって勉強を開始していただいておりますので、一生懸命やらしていただこうと思っております。

○泉信也君 羽田の整備につきましては、できるだけ早くお進めをいただきまして、地方の方々の御期待に沿えられますようにお願いを申し上げます。

それにもう一つ、今度は国際空港の問題でございますが、成田あるいは関西空港をお進めいただいておりますところであることは承知をいたしております。しかし、お隣の韓国の仁川沖の空港あるいは香港、こうした我が国周辺での大型国際空港の進めぐあいを見ておられますときに、日本が今後ともアジアにおけるいわゆるハブ空港としての機能を保持し続けるのか、そうした心配をされているわけであります。

韓国との関係だけを見ますと、日本の主要都市から大韓航空あるいはアジア航空が十六空港に乗り入れておる。このことは、地方の国際化という意味では高い評価を与えなければなりません。一方我が国のハブ空港としての役割が損なわれる素地をつくっておるのではないかと、大変心配をしておるわけであります。

関西空港、成田の整備を急いでいただくことはもちろんであります。二十一年世紀の初め、一説によりますと二〇二五年ぐらいまではマッハ二・四と言われます超音速旅客機がボーイング社では一千機を売り出すと。こうした国際的な動きからいたしますと、果たして成田、関西空港を整備するだけで十分なのか。さらに中部国際空港、そして九州あるいは北海道、こうしたところにも航空機の大規模化あるいは高速化にたえ得るような大型国際空港を整備していくべきではないか、私はこんなふうに思っております。

ゆる国際空港のあり方、殊に大型国際空港のあり方につきましてどのようなお考えか、お尋ねをいたします。

○政府委員(松尾道彦君) 今先生から御指摘のとおり、日本における中核的な国際空港の整備は大変大事でございます。成田で四千メートル滑走路一本で今一生懸命努力を、三十八カ国五十二社の航空会社が入っておりますが、多数、四十四カ国からもまだ御希望がございます。現在、毎週航空交渉をやっております。昨日も大臣のところにモンゴルの大使が来まして、これから準備協議を開始するという御方針も示されたわけでございます。これに対応するために関西国際空港を二十四時間型の空港として現在建設を進めておられます。来年の夏予定どおり五百十一ヘクタールの土地でもって供用したいというふうなことで、順調に今工事が進んでおる段階でございます。

それだけでは国際空港足りないということ、一昨年の六次空港の閣議決定の中でも中部国際空港の調査を行うという御了解もいただきました。今年度一億五千万の予算措置をいただきました。三月二十日には地元で常滑沖の海上におきまして立入調査、それから環境影響評価を行うというところで地元の御了解もいただきました。調査が始まった段階でございます。

また、関西国際空港では将来の全体構想を進めるといふふうなことでございます。そういうふうな観点から、これから日本がアジアにおけるハブの機能を十分保つために努力をして大型の国際空港の整備を早く進めたい、このように考えております。

○泉信也君 そうした内外の需要にこたえます空港整備というようににつきましては、大変財源が窮屈であるというように思っております。いわゆる純粋な一般財源は空港整備特別会計の中でわずか七割程度だということでございますが、一番最初は大臣にお伺いいたしましたように、むしろこうした国の骨格をつくるような交通関係社会資本に

つきましては一般財源からの資金の導入を積極的に図っていただきたい。これは大変難しいことだと思っておりますが、御要望をさせていただきたいと思っております。

次に、運輸省の行政の中で大変許可にかかわる件数が多い。全体で一万件余りの中で千九百六十六件といった数字も出されておるわけであります。この中には経営者保護といったもの、あるいは安全あるいは消費者保護といったもの、そうしたものに大別できるかと思っております。こうした許可の件数が多いからあるいは少ないからといって運輸行政のあり方が批判されるべきものではない、私はこのように思っております。

ただ、余りにもいろいろ言われます。許可認可の多さが不祥事の発生要因ではないかというふうなことで言われるようになってまいります。運輸省に働きます職員の士気にまでかわることでないかと大変憂慮するわけであります。このような指摘に対して御当局はどのようなお考えでおられるのか、伺わせていただきたいと思っております。

○国務大臣(越智伊平君) 今の許可認可の問題につきましましてはできるだけ整理合理化をいたしますけれども、やはり何といたしましても運輸行政で一番大事なものは安全の問題であります。安全につきましましてはきょうも皆さんからいろいろ御意見がございましたが、一つには技術の問題もございすけれども、人がいろいろ運行をしておるわけでございます。やはり見張りがどうであるか、あるいは気象情報はどういうふうに使つかというふうな問題もございす。そういうことについて事細かく許可認可の中にあるわけでございますから、これを一挙に廃止するということになりますとまた大変な問題でございますので、できるだけもちろん整理合理化はいたしますけれども、少し運輸省は多いじゃないかというところは御理解をいただかないと安全確保の面から大変だと、かように思う次第であります。

それからもう一つ、さきにも御意見がございました国際空港の問題、韓国の問題、香港の問題。要は、日本の今の成田なりあるいは関西空港で十分賄えるかといふこと、もっともこれは整備しないかと本当に日本の今までの姿と一転するんではないかという心配もいたしまして、特に航空局とも十分に連絡をとりまして前進させたい。しかも高速交通の時代、飛行機もそういうことになるであらうということを予想して、滑走路の問題等を含めて検討を進めておるところであります。

○泉信也君 ありがとうございます。そこで、大変象徴的に運輸省の許可認可にかかわります問題で言われますことがございますので、この際ぜひお答えをいただきたいと思うことが一つございす。それは、バス停の移動にも、仮に十メートル動かすにも認可が必要である、こういうことをおよそ良識のある方だと思われる方もしばしば事例として引用されますが、この実態について御説明をいただきたいと思っております。

○政府委員(土坂泰敏君) バス停の移動につきましましてはかつて認可制であった時期がございす。昭和五十七年に運賃がちょうど変わる境目に当たる停留所以外は届け出制にするというふうに変えました。さらに平成二年からはバス停の移動は一切届け出制であるというところでございす。したがって、十メートル移動しても認可が要するというようなことは実際とは違っております。そういうふうにはなっております。

○泉信也君 同じ許可と言われます中で、車検の問題が最近盛んにマスコミ等でも取り上げられております。この問題につきましては現在運輸技術審議会が御議論をいただいておりますというふうに承知をいたしておりますが、その議論の状況につきまして簡単に御説明をお願いいたします。

○政府委員(堀込徳年君) お答えいたします。御指摘の自動車の検査につきましては、点検整備を含まして昨年六月の臨時行政改革推進審議会の答申の中で、国民負担の軽減の見地から見直

しを図るようという御指摘を受けております。ただいま先生御指摘のように、私も運輸技術審議会におきましては、この行革審の答申、さらには最近の自動車の技術の進歩あるいは使用形態の変化というものを踏まえまして、専門的、技術的見地から今後の自動車の検査及び点検整備のあり方について御審議をいただいているところでございます。

同審議会におきましては、自動車部会のもとに小委員会を設置いたしまして、この場におきまして関係団体からの意見を伺い、また国内、国外における検査、整備の実態を調査いたしましたりなどいたしまして、ただいままで八回はご審議をしておりますが、今後さらに御審議をいただきまして本年六月を目途に答申を得る予定となっております。

○泉信也君 自動車の安全あるいは環境保全という観点から見ますと、車検制度あるいは点検整備制度というのはまさに車の両輪といったことではないかと思っております。そうした意味におきましては、世の中に幾つかの誤解が流布しておるというように私は考えておりますので、運技審の答申を受けられました後にはぜひとも、ユーザーの方々の車に対する善管注意義務とでも申しましょるか、きちんとした整備点検が行われるような指導につきましても御尽力をいただきたいと思っております。

次に、タクシーの問題につきましては当委員会でききからもたびたび御議論がございました。特に同一地域同一運賃といった問題につきましては、けさの諸先生の御質問の中にもあったわけでございますが、昨年の七月に東京乗用旅客自動車協会が約一万の方々に調査をし、四千人の方々からお答えをいただいた中で、いわゆるタクシー料金の自由化に対して賛成が約三〇％、そして現状維持が六六％といった答えが出ております。特に現状維持と言われました方々の中には、六十歳以上の高齢の方々あるいは女性の方々が八割近い率を占めておるといふわけでありまして、このこと

が、タクシーを利用される方々にとつて同一運賃であることがどれほど安心かあるいは利用しやすいかといったことを暗示しておるといふように私は思っております。

しかし、こうした議論が起きてまいります背景には、私も市民サイドから見ますとタクシー業界の企業間の激しい競争が、いわゆる優勝劣敗の姿が消費者に見えない、そうした何か不満が常にこうした議論を呼び起こすのではないかと、いふように私は思っております。どうか利用者サイドに立った、いろんな経緯の中で今日行政指導をしておられます同一地域同一運賃というものがいつまでも守られていたとくど同時に、今申し上げましたような利用者からのタクシー事業者あるいは従業者に対しまして厳しい批判にもおこたえができませんように一層の御指導をお願いいたします。

もう一つ、許認可にかかわる話でございますが、航空機の最近の状況は大型化あるいはサービスの向上といった点が図られておりまして、路線のトリプル化あるいはダブル化、こうしたことが利用者の立場に立つてなされておることは大変すばらしいことだと思っております。しかし、せっかくこうした複数のエアラインが一路線に投入をされておられますと、同じような時刻に出発をするダイヤが組まれておることが見受けられます。こうなりますと、トリプル化あるいはダブル化の意味が半減するということでございます。認可申請の際にそうしたことに對します調整はどのようになされておるのか、お伺いをいたしたいと思います。

○政府委員(松尾道彦君) できるだけ公正競争の立場から一路線について従来七十万人以上を五十万に緩和し、またトリプルにつきましては百万人以上を七十万に、当面八十万に緩和いたしましたわけですが、昨年の十月から実施いたしておりますが、こうした場合に、できるだけ利用者利便の立場からただいま先生御指摘のとおりダイヤの分散化を図るべきだという観点で、例えばダブルであれば

おおむね一時間程度、トリプルであればおおむね三十分ぐらいの間隔を置く、こういうふうな事業者間の調整を指導していきたい、利用者の利便の観点から当然そのように努力をしなければならぬ、このように考えております。

○泉信也君 許認可の問題につきましては大変難しい点があるわけでありまして、一時期アメリカの航空行政の中で自由化を促進した結果、多くの問題が顕在化してきて、最近の新聞ですと、ノースウエスト航空の路線計画に對しましてはアメリカ政府としては業界全体の業績改善のために市場介入あるいは政策転換を図ってきたのではないかと、こうした報道がなされております。交通機関にかかわりますすべての問題が、激しい競争条件の中で、しかも安全確保、消費者保護、そうした視点がなお重視されますようにお願いをする次第でございます。

次に、海の日の制定のことにつきましてお伺いをさせていただきます。国民の祝日に関する法律を改正いたしました。七月二十日の海の記念日を国民の祝日にしようとする運動が昭和四十六年、あるいはもっと古く言いますと昭和三十四年あたりから始まってまいっております。海の恩恵を知るあるいは海洋環境への関心を高める、そうした意味からも大変意義がある、このように私は思っております。既に地方自治体等から約千二百に及ぶ意見書も出されておることを承知いたしておりますが、この祝日化に對します大臣の御見解を承らせていただければと、このように思っています。

○国務大臣(越智伊平君) 海の記念日につきましては全くお説のとおりであります。できる限り早く海の記念日七月二十日を制定したい、こういうふうに考えております。最近、民間団体等で非常に熱心にこのことについて御協力、御努力をいただいております。お説のように地方公共団体も決議等をやっていたらいいと思いますが、さらにさらにこれを進めてぜひとも海の記念日を制定したい、かように思っております次第であります。委員の

皆さんもぜひとも御協力をいただきたい、かように思う次第であります。

○泉信也君 次に、海上保安庁の方にお尋ねをいたしたいと思います。

最近、麻薬でありますとかあるいは不法入国、密漁といったいわゆる海上保安庁の目を光らせていただかなければならないような問題が大型化あるいは多様化する、複雑化するといった状況でございます。そうした中で、大臣の所信表明の中でも巡視船艇あるいは航空機等の整備に言及をいたしておられるわけでございますが、現在保安庁が所有しておられますこうした船艇、航空機等の中で、既に耐用年数を超えたこうした機器類が、平成五年度の予算が執行されたといえども、なお巡視船で九隻あるいは巡視艇で六十五隻、ヘリコプター等に至っては六機、こうした未整備の、耐用年数を超えた機器を使用しなければならぬというように承知をいたしております。居住環境を変えようとかあるいは女性の職員を安心して登用していただくといった面からも、旧式あるいは耐用年数を超えたものは速やかに大型化あるいは新しい船に衣がえをしなければならぬ、私はこんな思いを持っておりますが、どのような御計画、御予定でございますでしょうか。

○政府委員(井山嗣夫君) お答え申し上げます。ただいま先生御指摘のように、現在海上保安庁の巡視船艇で既に耐用年数を経過しても順調に代替できていないというものがかなり残っております。先生おっしゃった数字は、確かに平成五年度の末に巡視船艇で七十四隻、航空機で六機というのが耐用年数を超えてしまっているわけでございます。このため私どもとしましては、現在大変厳しい財政事情にございまして、この巡視船艇、航空機の代替整備というのを当庁の予算の最重要事項としております。今後とも計画的な代替整備を推進していくよう最大限努力するつもりでございます。

また、代替整備する際にはできる限り性能の高量化といえますが高性能化を図る、スピードで

ございますとか、さらに居住環境をよくしていくというところ。それからもう一つ最近非常に航空機との連携、特にヘリとの連携によって捜査を行う、取り締まりを行うというのは大変効果的でございますので、例えば一部の大型巡視船にはヘリコプターが発着できる甲板をつけてやる、こういうふうなことをいたしまして海空の業務執行体制のより効率化ということを図っておるわけでございます。

なお、平成五年度予算としては船舶、航空機で百五億でございます。新たに巡視船艇十六隻、それから中型のヘリコプター一機の整備を行うこととしております。そのほかには平成四年度予算で五年度分の前倒しというので巡視船艇を八隻認めていただきました。かなり進んでいるところでございます。今後とも頑張っていきたいと思っております。

○泉信也君 時間がなくなりました。気象庁長官お見えでございますが、もう要望だけさせていただきますかと思っております。先日はお邪魔をさせていただきまして、気象庁を御案内いただきました。ありがとうございました。

私、気象庁で今日まで取り組んでいただいております地球環境の問題、殊に温暖化あるいはオゾンの問題、そうした事柄についてお伺いをさせていただきますかと思っておりますが、時間がございませんで恐縮でございます。ぜひともこのことは積極的に進めをいただく、そして日本が世界に向かって貢献できる大変重要な技術あるいは識見ではないか、このように思っております。

今後とも一層この問題への取り組みを進められまして、地球に住む私も世界の人々に対して御貢献をいただきますようにお願いを申し上げ、おいでをいただきますようお願いをいただけないままでございますが、これで私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○広中和歌子君 公明党・国民会議の広中和歌子でございます。よろしくお願いたします。前回、去る三月二十六日のこの運輸委員会にお

きまして、リニアモーターカーについてお伺いいたしました。現在建設中の山梨実験線については九七年まで実験を進めることになっておるけれども、その後の実用化については、実験の結果を踏まえ、技術面、コストなどに配慮して考えるというところでございますが、この点を確認した上で以下質問させていただきます。

そこで、技術面ですけれども、風圧それから超低温を保つシステム、電力消費、トンネルの長さ、強力磁場、高圧送電線の住民への影響、自然破壊、こうした問題が指摘されているわけでございますけれども、これらの点についてどうクリアしていらっしゃるのかお伺いいたします。

○政府委員(秦野裕君) 先生御案内のとおり、現在は宮崎の実験線におきましてまさに基礎的な検討を行っておるわけでございます。山梨の方では、そういった基礎的な検討の結果を踏まえまして、いよいよ実用化のための実験を開始するわけでございますが、これは平成六年度からの予定にいたしております。その際にはたまたま先生御指摘のありましたような点も含めまして、技術的な見地からその実現可能性について検討してまいりたいというふうに考えております。

○広中和歌子君 つまりお答えとしては、こうした点について技術的な面を検討していく、そういうことでございますね。現在の段階ではわからない。

○政府委員(秦野裕君) もちろん、今先生御指摘の中の幾つかは、現在までの実験あるいは研究の成果の結果大丈夫であるというものはあるわけでございまして、基本的には技術陣としては実現可能な見通しをかなり高いというふうに考えておるわけでございます。ただ、実際にやはり走らせてみませんといろんな点で最終的な結論が出ませんので、その上で結論を出したいということでございます。

○広中和歌子君 恐らくそうだろうと思えます。かなりの費用をかけてこうした実験をするわけでございますので、かなりの確実性を持ってやって

いただいているものと理解させていただきます。コスト面ですけれども、これは将来リニアによる中央新幹線構想として実現されるものというふうに承っておりますけれども、コストとして当初で五、六兆円、現在の試算では十兆円などというふうに言われているわけでございましてけれども、もしこうした中央新幹線が実現した場合の採算性の見通しについてお伺いいたします。

○政府委員(秦野裕君) もちろん、いわゆる中央新幹線をリニアで走らせるといことをまだ決めたわけでもございせん。今後の実用化に向けての技術的な検討とあわせて、その採算性につきましても検討を進めてまいりたいということでございます。現時点ではまだ白紙でございます。

○広中和歌子君 私は性格的なものなのかもしれないけれども、非常にコストということについて気になるわけでございます。このリニアについてはコスト計算は後のことになるんだろうと思っておりますけれども。

次に、整備新幹線についてお伺いいたします。これは「経済社会情勢の変化等を考慮して、五年後に見直す」というふうに、基本スキームが五年後の見直しというところで、その時期がごときに当たっているわけでございます。北陸新幹線の建設に關しましては、一九九八年に冬季オリンピックが開かれるということもありまして、財政投資の二百七十九億円が予算化されたわけでございまして、現在の着工分だけで計画どおりいたしますと一兆八千億が試算されている。この採算面での見直しについてお伺いをいたします。

○政府委員(秦野裕君) 現在既に工事を始めておりますいわゆる三線五区間につきましては、当然のことでございますが、採算面で十分可能であるという前提で工事をいたしておるわけでございまして、高崎―長野間のいわゆる北陸新幹線の部分につきましても財政投資を含む借入金今年度予算で組んでおりますけれども、これは当然JRからのリース料、貸付料で償還可能であるという前提で予算を組んだものでございます。

○広中和歌子君 北陸新幹線がリース料を払うことによって借金を返していく、そういうことでございませぬ、平たく言えば。収入の面なんでもございませぬ、もちろんオリンピックとかいろいろなイベントがございましてから乗客数が増えるだろう、そして経営も改良するだろう。特にサービスがよくなれば改良するだろうという側面はありますけれども、在来線とある意味ではゼロサムゲームと言っちゃは変ですけども、それらの方のお客がこちらに移るといようなことで、それほどの料金アップが見込まれるのかどうかということも心配なんです。その点についてコメントしていただきたいんです。

古いことを申し上げて恐縮なんですけれども、旧国鉄で二十五兆円の借金を残したわけでございましてけれども、そのうち十三兆円が財投であったということでございます。けさの日本経済新聞によりますと、三塚政調会長が財源問題について「国の負担は三五%だが、検討会の中ではウェイトを上げるべきとの議論も出るだろう」といようなことで、国の負担を増していくということなわけでございましてけれども、これが財投でなされていく、そのようなことなのでございまして、か。そうした場合でございますけれども、かつての国鉄の二の舞になっていわゆる国民の借金というんでしょか、そういうものがふえていかないかという心配をしているわけでございましてけれども、取り越し苦労に終わることを期待しているところでございます。お答えをお願いします。

○政府委員(秦野裕君) 場合を二つに分けて御説明したいと思います。まず一つは現在着工しておりますいわゆる三線五区間の部分でございますが、これは財源関係ははっきりいたしておりまして、JRが五〇%、国が五%という形で、それから地方が一五%ということで一応負担区分になっております。したがって、JRの五〇%のうちかなりの部分は現在の既存の東海道新幹線を初めとします新幹線の売却代金の一部で充てておりまして、その残りをいわゆる貸付料、リ

延べというふうなことで、減価償却費の負担と

いろいろなことを考えていますが、私どもはやっぱり安全投資を節約してもらっては困るというふうな観点から、質的なサービスの向上に努めながら、やはりこれから再出発、経営の停滞が少し上向けばまたよくなってくるんじゃないか。航空産業、どうしても国内の事業として必要でございすので、必要な支援も進めていきたいと考えております。

○広中和歌子君 人件費は国際的に比べて高いにもかかわらず、営業面における人件費のパーセントはむしろ二割ぐらい、低いということは他の営業面におけるコストが高いということではございすよね。

それはどういう側面かなと思うんですけど、例えば空港使用料が高いとか、今度ですと羽田のターミナルですか、そのいわゆる入居料というんでしょか、レントが非常に高いとかといったような、そうした営業面のコストというものに關しまして、これは単に空港だけの問題じゃなくて公共事業全般にわたることだと思ふんですけれども、土地代、それから土地代だけではなくて土地を取得するまでの非常に長い期間がかかる。その間の金利負担とかさまざまなウエーティングの時間でございますね、そういうことに関しまして改善というものはあり得るんじゃないか。どのようなお考えでございすでしょうか。日本ではこうした公共コストの高さというものはもう変えられないのかということなんでしょうか。

○政府委員(松尾道彦君) 空港整備の財源關係につきましても、空港の利用という立場で航空企業は利益を得ているわけではございすので、しかるべき対価は払うというものは当然だと思っております。

私どもの今の空港の使用料、例えば着陸料をとって見ますと、ヨーロッパとはそれほど差はございませぬけれども、アメリカの場合には非常に土地代が安くて、大変な格差がございす。これがエアラインに負担になっていることも事実でございす。

ざいですが、昭和五十五年の一月に現在の空港着陸料は決めさせていただきまして、十三年余据え置いております。その中で、過去にエアラインも相当高成績もあるわけではございすので、これがエアラインの経営に一概に影響しているというふうに判断はできないと思っております。

いずれにしても、先ほども御指摘がございすましたが、空港整備財源、これから地方空港の整備を行っていく必要もございすので、将来の利用者負担という立場から、一般会計の確保に対する努力はもちろんでございすけれども、長期的観点から財政による借入金で整備もしております。こういう観点から空港整備を積極的に進めていきたい、このように考えています。それが結果として日本の全体の体質の中で割高になっていることは事実でございすますが、それだけでエアラインの営業關係が悪いというふうには判断できないんじゃないかと思ひます。

○広中和歌子君 よくわかりました。成田空港でございすけれども、一九七八年に営業が開始してもう十五年以上たっているわけではございすけれども、まだ一つの滑走路しかない、そしてターミナルももう不向きなまじりない、あえて申し上げさせていただきますけれども、そういう状況でございすけれども、これについてはいつごろ全体の完成が見られるのでございすでしょうか、お伺ひいたします。

○政府委員(松尾道彦君) 成田空港大規模混雑で御迷惑をおかけしてありますが、昨年の十二月に第二ターミナルビル、約二十八万平米の建物が完成いたしました。少し混雑緩和が図られたんじゃないかと評価いたしております。

それで現在年間約二千二百万人のお客さん、滑走路一本で御利用していただいておりますが、御迷惑をおかけいたしますが、あとの二本の滑走路の整備につきましても、現在反対派との間で同じ土俵の上に立って話し合い解決に向けて努力をいたしております。今すぐ解決はなかなか難しゅうございすますが、反対の方々ともじかに接触をして

平和的な中で早く解決をして整備を図っていただきたい。何とか六次空整、平成七年度が終わるころまでは整備ができたらありたいというふうなことで努力をしていきたいと思ひます。

○広中和歌子君 恐らく同じような質問がこの委員会でも何回となされ、多分同じようなお答えが何回と繰り返されたんじゃないか、そのように想像しているところでございす。

大臣、突然で大変恐縮なでございすけれども、憲法第十二条、第十三条を覚えていらっしゃいますか。

○国務大臣(越智伊平君) 今ちょっと覚えておりません。暗記してありません。

○広中和歌子君 失礼いたしました。では、かわって読ませていただきます。大変短いものでございす。「国民の権利及び義務」というところでございす。

第十二条 この憲法が国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によつて、これを保持しなければならない。又、国民は、これを濫用してはならないのであつて、常に公共の福祉のためにこれを利用する責任を負ふ。

第十三条 すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

二カ所におきまして公共の福祉ということがうたわれているわけではございすけれども、成田の問題そのほかさまざまな土地にかかわりますところの係争につきましても、越智大臣はかつて建設大臣もなさっていただけてございすけれども、そういうかつての御経歴を踏まえ、そしてまた運輸大臣としても御見解をこの点について示していただきたと思ひます。

○国務大臣(越智伊平君) 今お説また憲法を朗読していただきました。そのとおりだと、かように思ひます。しかし、今は民主主義が非常に徹底をいたしましてなかなか難しい。しかし、成田の問題をとって見ますと、先生の言われること、なるほどということでありま。しかしなかなか、長期間非常に意見の対立があった。今は話し合いをしておるので、できるだけ話し合いをして円満裏に解決することが、急がば回れ、こういうことで、やはりなるべく早く解決をしたいと思ひますけれども、話し合いによる解決、このことが一番だと、こういうふうに思ひまして、ずっとお願いをし、様子を見守っております。これが実情であります。

○広中和歌子君 私は憲法との兼ね合いの中で、そして法律がございすよね、土地収用法、あれは成田に關しては使われたことはございすか。

○国務大臣(越智伊平君) 土地収用法の問題は、私が建設大臣をやつておる当時に起きた問題であります。そこで、収用委員の方々が非常に脅迫に遭ひ、また傷害事件等も起こりまして、そういう状況の中で千葉の収用委員さんは御辭退なさつてだれも受けてくれないような状況でございす。と、そういういろいろなことがございまして、とにかく話し合いで進めたらというところで今話し合いをしておる、こういうことでございすので、なるべく早く話し合い解決、これを進めてまいりたい、こういうふうに思つておる次第であります。

○広中和歌子君 どうもありがとうございます。大変お答えにくいことを答えていただいたわけではございすけれども、民主主義というものの考え方が大分違ふようではございす。

先ほども同僚議員が、生活大國を目指す五カ年計画の中で、大都市鉄道の混雑率、混雑の状況について御質問になり、またお答えをいただいたわけではございすけれども、ともかく都心に、これは大阪でも東京でも同じことだと思ひますけれども、都心に住めなくて郊外に人口が散つていけば、散つていくほど都心部の交通機関は麻痺してしまふ、混雑のきわみに達してしまふということだろうと思ひます。その対策として先ほど鉄道局長からお答えいただいたわけではございすけれども、時差出勤

を推進するために経済界との懇談会を開いているというようにもお話しいただいたわけでございます。

それとも大まかな構造などございませうけれども、もうちょっとこれは抜本的に変えられないかなと思ひまして考えているところなのでございませうけれども、例えば一たん郊外に散った人口を都心に呼び戻す、そういうのも一つの手段じゃないかと思ひます。これはもう本当に素人の考えでお笑ひになるかも知れませんが、都心には意外と空き地がありまして、利用しようと思えばですよ。それで、私がかねてから目をつけているのはJRの線路の上とか駅舎の上なんです。その御利用についてはお考えいただいたことはあるんでしょか。

○政府委員(秦野裕君) 都市空間というのは非常に限られておるわけでございますので、これを有効にかつ高度に利用するということは確かに重要なことだと思ひますし、ただいま先生が御指摘の鉄道の線路敷あるいは駅の上部の空間あるいは場合によっては地下の空間、これを活用するということは大変有意義だと思ひます。これをおるわけでございます。

じゃ、実際に鉄道路線上を例えば利用するという場合には、都市計画法などの法律がございまして、それとの調整というものをどうするか、あるいは施設を経済的にあるいは安全に設計するあるいは施工するというのに問題がないかというようにあたりについては十分検討していかなければならないというふうに考えております。現在、鉄道関係の協会がございまして、その協会で今申し上げたような制度面あるいは技術面からの線路上空利用のための調査研究を現に進めておられます。運輸省もそのメンバーとしてその調査に参加し協力しているということで、現在そういう具体的な検討を進めておるといふ段階でございます。

○広中和歌子君 難しさはあると思ひますけれども、いろいろ建築基準法の問題もあれば技術面

のこともあると思ひますけれども、今日日本ではもうすばらしい海底トンネルをつくり、大きな橋をかけるという、それほど建築技術が進んでいる時代でございますので、あとはやるかやらないかというJRの御方針ではなからうかと思ひますので、国としてやれとかという命令はできないかも知れませんが、もし国民のために少ししたことになることをやってくださるというのであれば、やはりそうしたJRの持っている土地にそうした住宅もつくっていただければまさに職住接近、本宅に駅にも近い素晴らしい住宅が、質の高い住宅ができるわけでございますので、ぜひこの辺積極的に御検討いただきたいと思います。

次に民営鉄道などございませうけれども、それらの方も込んでおります。私は時々とか小田急などを利用するわけでございますが、特定都市鉄道整備積立金制度が導入されましたね。その工事の進捗状況はどうでございませうか。

○政府委員(秦野裕君) 現在、特定都市鉄道整備促進特別措置法によりまして整備事業計画の認定を受けておりますのが五社でございます。その進捗状況につきましては、平成四年度の上期末現在でございますが、用地の取得率が約八二%、それから用地費を含めました工事実施額におきまして進捗率が約二七%ということになっております。

○広中和歌子君 十年計画でございませうか。

○政府委員(秦野裕君) そのとおりでございます。

○広中和歌子君 あと五年ぐらい残っているわけですね。土地の買収率というんですか、八二%と非常に高くて結構だと思ひますのでございませうけれども、一人の人でも反対しますと成田のケースのように何十年でもおくれるわけでございます。そういうことで、ここでは土地収用法などは適用するお考えはあるのでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) 土地収用法に基づきます事業認定を行うかどうかということは、これはまさに各事業者の判断になるわけでございますけれども、現実問題といたしましては特定都市鉄道工事で事業認定を受けておりますのは一件ございまして、東急電鉄が認定を受けております。現在、多摩川園駅の付近で明け渡し裁決の申請を既に行つて、収用委員会の方で審理中というふうに聞いております。

○広中和歌子君 確かにおっしゃる通りに、私は何も強行に明け渡しを要求するというのは、北風と太陽ではございませうけれども、やはり太陽のアプローチの方がよろしいような気がいたします。

それなんですけれども、これも先ほどのJR路線上の住宅のことを申し上げましたけれども、例えば例を小田急にとりまして下北沢の駅、そこに十分なスペースがあるかどうかわかりませんが、例えれば駅舎に高層の建物を建てて、そして一、二階、下の部分は商店にお貸しする、そして上の方は住宅にする。そこに住みたくなければ、少なくとも一時的に住んでいただいて代替地を探していただくというふうな、やはりオルターナティブをお見せしてやらなければ、やっぱり嫌だという方は嫌なわけでございます。それを無理やりというふうなものもございませうから、そういう点ではもっと工夫があり得るんじゃないか。口幅ったい言い方でございますけれども申し上げたいと思ひますが、御意見いかがでございますでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) 確かに、新線建設なり複々線化の工事をします場合に、地権者の方の理解なり御協力をいただくということは大変大事なことでございまして、今の御提案も確かに一つの方法だというふうに考えられます。それから、実施に当たりまして、例えば駅ビルの上の方ということになりますと、やはり駅ビルそのものにいろいろ計画が当然あるわけでございますので、それとどういふふうに調整を図っていくかとか、あるいは権利関係はどうなるかとか、いろいろ多分検討しなければならぬ事項があるかと思ひますけれども、御指摘の点を含め

て勉強させていただきたいというふうに考えております。

○広中和歌子君 ぜひ前向きに御検討をお願いしたいと思ひます。

次に、バスについてお伺ひしたいんです。まず、バスの、特に地方のバスでございませうけれども、事業所の数が非常に減っているというところなのでございませうけれども、どういふ形でこのバス路線をキープなさるか、これは公共の立場からいっても非常に大切だと思ひます。高齢化社会になりまして、すべての方が地方で自分で運転できる状況じゃない、そういう方がふえてまいりますものですから、バスの存続というのは非常に大変なことだと思ひますのでございませうけれども、どういふ形で対策を練つていらっしゃるのかお伺ひいたします。

○政府委員(土坂泰敏君) バスの中でも地方バスが今仰せになりましたように需要が減少してきております。その原因は基本的には自家用車との競合関係で、やはりそちらにお客様が移つていったというところであります。その結果、バスが採算をとつて企業としてやっていくことが大変難しい、そういう状況になってまいりました。ところが、そういうふうになつてもやはりバスを頼つてお暮らしをなさる方々も現実にはいらっしゃる。そこで、そういう場合にはバスが赤字だからやめるといふこともできない、そういうのがバスの置かれている状況でございます。

そこで、具体的にはやはり地方公共団体が、これは地域住民の生活のためにどうしても必要だといふことで補助をしてでもその維持を図りたいという路線につきまして、国もこれと協力をして一緒に補助をする、それによつて維持を図るといふことで必要なバス路線の確保を図っている、そういう状況でございます。

○広中和歌子君 何か本を読んでおりましたらけれども一部バスの運賃の補助をするとかというふうな形で、五〇%の補助率とかというふうなこ

現在、運輸省には十二の審議会が設置されてお
りまして、そのうち十の審議会に委員が任命され
ております。

審議会というのは、そもそも政策立案やあるい
は制度の運営に当たって幅広く国民、とりわけ方

識者あるいは学識経験者等の意見を聞き、それによつていろいろと重要施策を建議していただく、こういう制度だというふうに理解をしております。ただ、一方では今そのあり方についていろいろと指摘があることも事実であります。

それで、現在運輸省の委員が任命されています

十の審議会には、実はその中に運輸省のOBの皆さんがかなり入っております。その中で気象審議会を例に挙げてお話をいたしますと、気象審議会の中には運輸省OBの方が四名入っております。さらに現職の方が三名、それを合算して中央官庁の要するに役人の方が十名入っております。

トータル二十七名の審議会の構成メンバーの中で官庁職員十名、運輸省OB四名、つまり過半数以上がそういう関係者になって

いる。そのうち運輸省の現職の方とOB合わせると実に七名、三分の一、こういう数字になるわけ

であります。この数字を見る限り、どう見ても私はこれはメンバーがかなり偏り過ぎではないかな

と。あえて申し上げさせていたかきと、行政にとつてやりやすいとか都合のいい人ばかりを集めて、あるいはまたそこから出てくる答申も

そういう意向を酌んだ答申になってしまうのでは

ないかな、素朴にこのように思うんですけれども、この点について御見解をまず承りたいと思

います。

○国務大臣(越智伊平君) ただいま御指摘をいた

だきました点でございますけれども、今御指摘の

ようにOBなりあるいは現職をできる限り少なく

するということも大事であろう、かように思いま

す。しかしながら、運輸省は専門的な、特に技術

的なこともこれあり、技術的な面ではやっぱり経

験者でないとかかりにくいという点がございま

実行についていかにするかというのを十分に御審議いただいて参考にした、こういうふう

に思います。確かにOBの方、現職も含めて多いの

はなからうかと思ひますけれども、技術的な問題

等もございまして今後十分配慮していきたい、

かように思ふ次第であります。

○直嶋正行君 大臣から大変、事情もあるんだ

けれども前向きにという御答弁賜りまして、これ

上実はちょっとやりにくいんですけれども、あ

えてもう一言申し上げさせていたかきと、

実は今申し上げた気象審議会をちょっと例に挙

げてお話し申し上げたいんですけれども、これは

昭和三十一年にたしか設置された審議会だとい

うふうにお伺いしております。それで、実はこの

気象審議会のメンバー構成を私ちょっと時系列に

勉強させていただきまして、全部申し上げてもあ

れで、昭和三十一年にできた審議会が、十年

後の昭和四十一年であります、総数二十六名

「ということをやはり同様に確認がされており

ます。」

それで、私もこの間気象庁を拝見させていただ

きまして、その仕事の専門性とか、あるいは気

象庁のお仕事は各役所の例えれば建設関係の治水と

関連しているとか航空と関連しているとか、こ

ういう事情も十分察せられるわけでございます。た

だ、申し上げたいのは、時系列で見てもこれだけ

お役人さんの方がふえてきている、しかも閣議の

了解がもう二十数年前にあるにもかかわらずこ

ういう傾向が続いているということになると、こ

ういう確認をしてそれ以降努力の跡が余り見られ

ないんじやないか、あるいは逆行しているんじや

ないか、それから特に気象行政に求められている

ことは、もう少し自由化して、あるいはい

ろんな事業にそのデータが役立つように使ってい

こう、こういう方針もあるわけでございますか

ついても他分野も御指摘もございましたが、航空

とか海洋とかいろいろ問題もある、かように思

いますので、ひとつ御了承をいただけたらと、か

ように思ふ次第であります。

○直嶋正行君 重ねて、ぜひなるべくスピード

アップの方をお願いをしまして、次の質問に移

りたいと思ひます。

今度は、運輸省における公共事業の關係でござ

います。もう御存じのとおり、金丸さんの事件で

今、脱税に絡んで公共事業が政治家の方に還流を

していったということがいろいろ指摘されている

わけでありまして、国民から見ると、そういう背

景の中で公共事業に対して大変厳しい視点を持

ておられると思ひます。実は先日、私、建設省の

方にも同様の趣旨で御質問させていただいたん

ですけれども、例えば今建設省の方でも指名入札

のあり方を見直そうと、こういうふうなお話が出て

三点目は、直接事業を管理あるいは執行する公務員の皆さんが、特にコスト意識といえますか効率はよく、要は国民の大切なお金を扱って事業をやっているんだと、多分ふだんからお持ちだと思えますけれども、そういう意識をひととき徹底をしておいていく必要があるのではないかと、このように思っているんですけれども、今申し上げた三つの点を含めて運輸省の所管する公共事業の今後について大臣の御所見をお伺いしたいと思えます。

○国務大臣(越智伊平君) ただいま御指摘の土地取得の問題であります。これはできるだけ話し合いによって買収を進めたい。しかし、もう七、八割のものが、七〇%、八〇%のものができれば、それ以外のごね得ということとはこれは許されない、かように思う次第であります。

先ほど私が申し上げました千葉の場合は、成田の場合はちょっと問題がございまして、実は千葉県でその後収用委員をだれもやってもええなというふうな状態がございまして、これは別として、一般的にはそうしたことで、七、八割の方が了承していただければ、それに従ってあとはやっぱり収用も辞さないということに進まないと、ごね得というふうなことは許されない、かように考えております。

それから公共工事の入札でございますが、今の山梨のリニアの問題は実は鉄道公団とJR東海とに委託をしております。直接運輸省では関係をしておりません。しかし、公正にやってもらえておると。いろいろ新聞紙上等で言われておりますが、やっぱりトンネルはトンネルで一つずつ分けてやらないと難しいのであらう、こういうふうな解釈をしております。

そこで、我が運輸省といたしましては、今の検討委員会等をつくって検討をいたしておりますのと、規模が非常に大きいものでございますから、なるべく大手だけでなしにその地方地方の業者も含めて、JVを組む場合に大手同士で組むというのでなしに必ず地方の中堅業者も含めた組み方を

する。そういったしますと、なかなか談合と言われるもの、これもできにくいのであらうと思えますので、そういう方法をとって、要は国民から見た場合に信頼性のあるようにやってもらいたい、こういう私が指示をいたして、そういうことで進んでおるといふことであります。そういうことによつて要はコストも下がっていくものであらう。やっぱり話し合いをして談合しますと、予算いっぱいといひますか高くなる、一般的な競争になりますと安くなる、こういうふうに進みますのでそういう方法で指示をしておる、こういうことであります。

○直嶋正行君 ありがとうございます。それでは次は、空港整備の問題に移らせていただきます。私、今日の社会というのは急速に国際化が進んでいると思ふんです。これは経済面だけではなくて文化面等を含めてであります。そうした現下の状況から見ますと、一方で国の社会資本の中でやはり国際化への対応の部分、例えば先ほど来議論が出ていました国際空港であるとかあるいは港湾整備であるとか、こういう部分が逆に言うとおくれているのではないかな、こんなふうに思ふのであります。

例えば、ちょっと数字で申し上げますと、昭和六十年を一〇〇として六十年後の平成三年というふうに見ますと、例えば日本に到着した国際便の旅客数が一九四という数字が出ています。それから同様に国際貨物は一七六、その間のGNPの伸びが一四〇。それに対して空港の、これは国内も含めてであります。滑走路の延長の指数が一。つまり旅客が言いますと二倍近くになつておるにもかかわらず空港の滑走路の方は一割しか伸びていない、こういうことであります。空港の数で言いますと、その間七十八カ所から八十三カ所に五カ所と、こういう状況であります。ますます日本は国際的にいろんな役割を果たしていかないと、こういうふうに進んでいくのは進んで

いくというふうな予測されるだけに、私は大変お寒い状況ではないかなというふうに思ふわけであります。そういう点について、現状認識をまず政府委員の方からお答えを賜りたいと思ひます。○政府委員(松尾道彦君) ただいま御指摘いただきましたとおり、空港の整備が立ちおくれしていることは事実でございます。第六次の五カ年計画におきまして、前回の第五次に比べて六六%増の三兆一千九百億という大幅な伸びを認めていただいております。この五カ年計画に基づきまして空港整備を着々と進めていきまして、全体の航空事業の立ちおくれにならないように整備を進めていきたいと考えております。

○直嶋正行君 おくれないように整備を進めるといふ今御答弁いただきましたけれども、例えば公共事業に占める空港整備の費用面でのシェアを見ますと、これは昭和五十五年、一九八〇年、公共事業におけるシェアが一・五三%、これが平成五年には一・三八%に下がっております。

それから、例えば今のお話の中にちょっとありました空港整備特別会計を例に挙げますと、この歳入面における一般財源の比率、これが昭和五十五年は二〇・四%、金額四百四十七億円で、それが平成五年には七・二%、三百七十九億円。それで、この間この比率を見ますと、昭和五十五年が今申し上げたように二〇・四%でありまして、例えば昭和六十三年にはこれが九・五%、つまり一けたになつておる。以降も大体低下傾向、ここへ来て少し底を打っておりますけれども、六から七%。こういう状況であります。私は特別会計で組んでやるということよりもむしろ大事でありますけれども、その中にやはり本当に国際化の進展に対応していくんだと、さっきお話しあつたように国際ハブ空港を含めて整備をしていかなければいけない、こういう本当に強い認識に立つならやはり一般財源をきちんと投入していく、こういう努力を運輸省としてはおやりになつていかないと、今お話しございましたけれども、なかなか進

んでいかんではないかなというふうに思ふんですけれども、特にこういう一般財源の投入等についての御努力等について御見解を承りたいと思ひます。

〔委員長退席、理事松浦孝治君着席〕

○政府委員(松尾道彦君) 空港の整備財源として、今先生の方から一般財源問題の御指摘がございました。私も一般財源としては、今航空機燃料税相当額も一般として空港特会に投入していただまして、大ざっぱにいいますと約一千億の単位になつておまして、それから見れば今空港特会の財源の中では約二割近くになつておりますが、純粋の一般会計からの分は確かに御指摘のとおりでございます。

私どもは空港の関係の整備では、やはり長期的に見て空港を御利用していただく方から適切な利用者負担という立場で空港使用料を通じて、今これを財源にいたして空港整備を図っております。この財源は実はもう十数年余据え置いておりますのでございまして、こういう方向での着陸料は上げておらないわけでございます。それ以外に特に羽田の沖合展開事業は、私ども将来的にわたつて利用者負担の公平という立場から借入金と積極的導入いたしました。最近は大ざっぱにいいますと毎年千五百億前後の借入金をいたしておりますので、これによつても利用者間の不公平にならないような観点から財源の確保に当たっております。

いすれにしても、利用者負担という格好での空港整備が中心になつておりますけれども、一般財源の確保についても財政事情の許す範囲内で確保を図っていききたい、このように考えております。

○直嶋正行君 私は当局大変努力されていると思ふんですが、こういうことを申し上げるのは大変申しわけないんですけれども、今のお話の中にあつたように利用者負担、このポリシーでやる限りはなかなかやはり思い切つたことというのはできないんじゃないかと思ふんです。ですから、先ほど来お話ししましたから重ねて申し上げる必要はないと思ふんですけれども、やっぱり今の重要

性を考えますと、本当にそのことでのいいかどうかというのも含めて再検討する必要があるのではないかと。

実は先般、私、決算委員会でも国土庁長官に同様に、国際空港の整備が随分おこなわれている、国際対応が随分おこなわれているのではないかと、こういうふうな御質問しましたところ、今四全総の見直しもやっていると途中で、その国際化の部分も含めて国としてのマスター計画の見直しにはぜひそういう視点を入れていきたい、こういう御答弁もちょうだいしたんです。

例えばもうちょっと突っ込んでお聞きしますと、今お話しありましたように、航空機燃料税、これは自動的に税収の十三分の十一でしか国の方へ入ってくるというものでありますから、その数字は別にしまして、いわゆる純粋の一般財源というところで言いますと、私予算の見方素人ですからひょっとしたら間違っているかもしれませんが、疑問に思うのは、例えばこれ平成四年のシーリングのとき、概算要求だと思えますが、運輸省の方の要求額は三百三億円なんです。

〔理事松浦孝治君退席、委員長着席〕

それで、当初予算で決まった予算額が三百八十三億円。平成五年度も当初の運輸省さんの方の要求額が二百八十九億円、当初予算の決定額三百七十九億円。どういうわけか知りませんが、要求額よりこの二年間予算額がふえているんです。だから素人から見ると、随分要求を上回って予算が決まっていますから、本当にもっと強く要求すればもっといけたんではないかな、この予算をつくるんときの出し方がちょっと弱いんじゃないかな、こんなふうにも拝見したりしているんですけれども、重ねて何か御見解があればお伺いしたいと思えます。

○政府委員(松尾進彦君) 今の点は極めて技術的なテクニックでございますが、本日のシーリング問題は、純生の一般会計の枠というものが公共事業一般でございますが、それ以外にN.T.T.の財源がございます。これを導入していただいております。

すけれども、そのときの財政事情によって建設国債等の利用もしていただくというふうな格好で、全体としては別に変わるわけじゃないんですけれども、結果として一般財源がふえたような事情になっているわけでございます。

いすれにしても、今先生のせっかくの御指摘もいただき、私も一般財源の確保に積極的にやれという御指摘でございますので、今後この増額について努力をしていきたいと思っております。

○国務大臣(越智伊平君) 今航空局長からお答えしたとおりであります。概算要求の増分にはシーリングでございまして、景気対策とか公共事業の増加とかいうことで、実際に決まるときはそれ以上の決定をいたしております。

いすれにしても、私も運輸省としては真水の金をたくさんいただくことが一番なんです。

たまたま私言っておるのですが、全国的に道路の要求が非常に大きい。でございますから、道路をどうやっていこうかという格好で、やっぱり鉄道とが、それと比例したような格好で、やっぱり鉄道とか港湾とか空港、これも非常に要望が最近強い。でございますから、そういうふうな今後持っていくたい、こういうふうな思いです。私もせっかくな努力をいたしたいと、かように思いますので、どうぞ皆さん方の御支援、御協力をいただきます、かように思う次第であります。

○直嶋正行君 私、特に国際空港というのは国家としてのやっぱりそういう戦略だと思っております。そういう意味で、私は実は最後に大臣の決意を伺ってきょう質問を終えようと思つたんですが、今決意も含めてあったようでございますので、ちょうど時間もよろしいようですから、再度大事な戦略だということを申し上げて、質問を終えさせていただきます。

どうもありがとうございます。

○高崎裕子君 検事ら百人以上動員、七時間に及ぶ捜索、段ボール箱二百五十個積み込まれた。これはバス・タクシー事業の大手運輸業である国際

興業が金丸氏のやみ献金問題で強制捜査を受けたときのことでございます。私は、これは運輸行政上、看過できない事件であるというふうに思うわけですね。佐川急便事件、そして今度は国際興業のやみ献金事件と次々と腐敗事件が明らかになってきています。

そこで単刀直入にお伺いいたしますが、国際興業に対し運輸事業として交付金を出して、その実績はどのようになっていますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 国際興業に運輸事業振興助成交付金が出ておるわけでございますが、これは運輸省から出しておるものではございません。都道府県、市町村のバス協会から出しておるものでございまして、その額を申し上げますと、六十二年度が五百九十九万円、六十三年度が五百二十一万円、元年度が三百七十万円、二年度が九百二十二万円、三年度が六百八十八万円でございます。これらはいずれもバス停標識の整備等に充てられたものでございます。

○高崎裕子君 そこで大臣にお尋ねいたしますが、今局長も言われましたが、バスの停留所の整備などのための補助金が地方公共団体からこの五年間で総額で見ますと三千万を超える金額が出されているというところが明らかになったわけですね。一方、国際興業は金丸氏にやみ献金を出しているわけですね。これは私は二重の意味で大変重大な問題だと、こういうふうな思うわけですね。

一つは、この交付金の原資はと見ますと、国民の税金なんです。その税金がやみ献金として流れているというところが一つの問題です。それから二つ目は、金丸氏は日本バス協会の会長だと、そういうことなんです。

交付金の支給の仕組みは、今説明もございましたが、都道府県からバス協会を通じて交付されるわけですね。そのバス協会の会長が金丸氏だというわけですね。つまり国際興業は、金丸氏が会長のバス協会から交付金をもらって、そして会長に献金を出している、キックバックがあるわけですね。バス協会をトンネルにしてやみ献金が行われていると

いう、そういう仕組みが私は浮き彫りになったというふうに思うわけですね。大臣、これはあつてはならないことだというふうに思うんです。許せない事態だと思いますが、おかしいと思いませんか。

○国務大臣(越智伊平君) この仕組みはただいま政府委員からお答えしたとおりであります。今、司直の手でいろいろ取り調べをされておると思いますので、この結論について私が申し上げるわけにはいきません。しかしながら、余りいいことではないな、こういうふうな存じます。

しかし、監督官庁である私の方としては、いろいろ経理内容等は運送法に基づくものでありまして、これが出てくるとそれを認めざるを得ないというところであります。でございますから、逃げるわけではございませんけれども、このことは直接運輸省がコメントをするというわけにはいきません。どういう仕組みでやられたのか、私の方は全くわからないことであります。

いすれにしても、司直の手によって御判断をいただくようになるのはなからうか、かように思う次第であります。

○高崎裕子君 監督官庁である大臣として、これはやっぱりいいことではないというふうに最初に言われました。今このような重大問題が次から次から起こって、今度は国際興業ということで、この大もとでは国民の税金から出ているという、そういう点では私は国民は大変厳しい目を注いでいると思ふんです。ですから、今のようないくつかの指摘したことに付いては、監督官庁としては司直の捜査の結果を待つてということではなくて、重大な関心を持ってこの問題については対応をせよしていただきたいと思ふわけです。

具体的にこれからお尋ねしていきたいと思ふんですが、金丸氏の巨額な脱税事件として問われている時期ですけれども、これは六十二年から元年度分にかけてということになっております。ところで、国際興業が貸し切りバスの免許を保有している地域はどこになりますか。

○政府委員(土坂泰敏君) 国際興業の貸し切りバスは、事業区域といたしまして、東京都、埼玉県、神奈川県、大阪府及び兵庫県を事業区域としております。

○高崎裕子君 これはそれぞれ全域ですね。

○政府委員(土坂泰敏君) 全域でございます。

○高崎裕子君 次に、金丸前副総裁がバス協会会長に就任されたのは四十九年五月二十八日に間違いないですね。

○政府委員(土坂泰敏君) そのとおりでございます。

○高崎裕子君 そこで、四十九年当時の貸し切りバス免許の保有状況はどういうふうになっておりますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 貸し切りバスの車両の保有状況、現況につきましては私もすぐにはわからないわけですが、四十九年といいますが、何分今から二十年近く前でございますので、調査をしないとわかりません。

○高崎裕子君 それでは、私、運輸省の自動車局が監修しております「全国旅客自動車 運送事業者要覧」というものを見ましたが、ここにちゃんと出ています。

そこは後でまた出したいと思いますが、思うんですけれども、金丸氏がバス協会の会長に就任した四十九年度の貸し切りバスの免許というのは、東京都は特別区だけなんです。それから埼玉県は和光市など二市三郡です。私これ地図に落としましたので、(資料を示す) オレンジ色がその当時、そしてそれが全域に広がったということで、当時半分程度でした。それから神奈川県は横浜市など十一市二郡で、これもちょうど地図に落としますとオレンジのところが四十九年当時で、グリーンのところは全域ですから、半分であったと。大阪、兵庫は全域だったということになっており、少なくとも五十九年度まではこの状態であったということなんです。しかし、六十二年度から埼玉県は全域に広がり、そして現在では東京都は特別区だけでなく三多摩など全部になりました。

た。神奈川県も全域に広がり、すべて免許を持っていいるところは全域になったというのが事実なわけですね。

六十二年以降というものが非常に時期として重要なわけですが、つまり金丸氏へのやみ献金が行われた時期に免許が拡大しているというところが事実としてはっきり示されているわけですね。私はこういう経緯を見ますと、運輸行政がゆがめられているのではないかと疑われても仕方ないというふうに思うわけです。

この経過についてはぜひ運輸省として責任を持って調査していただきたいと思うんですけれども、大臣いかがでしょうか。

○国務大臣(越智伊平君) 今お話がございましたので、一度検討してみます。古いことではございますので、もう大臣も大分かわっておりますし、役所の方も大分、ほとんどかわっておりますので、資料等を見ていただきますが、一度検討してみます。

○高崎裕子君 それは、その検討の結果をまたこの委員会に報告していただきたいと思っております。それでは次に、高速バスの運行区間ごとの免許年月日とそれから免許の総キロ数、これはどうなっておりますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 国際興業の高速バスは、東京―盛岡など九つの運行系統につきまして、千八百二十六キロの免許を保有しております。ただ、推移につきましては現時点では把握をしておりません。

○高崎裕子君 国際興業の高速バスの系統の推移については私既にきいたとおりでございますので、お答え願いたいと思っております。

○政府委員(土坂泰敏君) 今推移と言いましたのは、免許キロの延長がどういうふうに変動してきたかというところを把握していないという意味で申し上げたんですが、先生にきくう申し上げましたのは、免許年月日ごととどういう区間がふえていったかというところを申し上げたわけでございます。それを御説明いたしますと、六十三年の六月

に東京―盛岡、元年の二月に池袋―能代、元年の四月に大宮―成田、元年の七月に東京―八戸、元年の七月に大宮―生駒、元年の十月に大宮―阿倍野、元年の十一月に池袋―大船渡、二年の十二月に池袋―花巻、四年の九月に赤羽―大宮から鶴岡・酒田、こういうことになってございます。

○高崎裕子君 この高速バスの今お話しただいたことで明らかになったのは、最初に高速バスとして免許を取ったのが東京駅から盛岡のバスセンターまでの五百四十五・六キロメートルで、六十二年六月二十三日ということなわけですね。それ以降、今御説明がございましたけれども、元年に実に六区間で、そして二年に一区間、四年に一区間、こういうふうになっているわけですね。この時期を見ますと、実にびつたりと金丸氏へのやみ献金があった時期に符合するわけですね。それまでは全くなかった免許がこの時期に一気に九区間、一千八百キロの免許を保有するに至っているという事となつていいます。しかも、この運行区間というものは小佐野賢治氏の城下町というふうになつていて、花巻温泉など岩手、秋田など東北がほとんどなわけですね。

大臣、そこで伺いたしますけれども、この点の事実経過についてもぜひ調査をしていただきたいと思っております。先ほど指摘もいたしましたけれども、貸し切りバスの急膨張とあわせましてやっぱりここでも運輸行政がゆがめられたという疑いがあるわけで、徹底した調査と、それから改善措置について運輸省として責任を持って指導すべきであるというふうに思うんですけれども、これは大臣の決意も含めて御答弁いただきたいと思っております。

○政府委員(土坂泰敏君) 大臣から御説明を申し上げる前に事実関係だけ御説明をさせていただきます。たいと思っておりますが、高速バスは高速道路の整備に伴いまして急速に伸展してきたものでございす。したがって、今手元に高速バスの運行系統全体の推移がございす、これによりまして、昭和六十年に二百四十九系統であったものが

六十三年には四百七十八、元年には七百七十二、三年には千九十三というところで、日本全体で高速バスが六十年以後急速に成長したという事実だけ申し上げたいと思っております。

○国務大臣(越智伊平君) 今御答弁申し上げましたように、高速バスでございますから、自動車高速道路の整備に伴いまして認可しておりますこととありますから、これが直接金丸氏に関係したのかしないのか、これ調べてもちょっとわからない、こう思うんです。私の方はその面について強い権限もないし、とにかく高速自動車道ができれば有力な事業者は高速バスは認可をするということをお前提にやっておりますから、一度検討はしてみますけれども、これは金丸さんの影響があったのかないのかということも、私の方はそういうことわかりませんから、これはもしやるとしたら司直の手でやっても構わないと私もではちよっとやりにくい、率直に言ってこういうふうな見解であります。

○高崎裕子君 今大臣は検討をしてみますということですので、私はその答弁を非常に重いものというふうな受けとめたい。司直の手でということではなくて、これ監督官庁ですから、もともと国際興業というものは、先ほど来お話ししてありますように、もとをたせば国民の税金から、バス協会を経由していても交付金という形で受け取っているという、その中で今このやみ献金という問題が浮き彫りになっているわけですね。今言いましたように、国民が運輸行政に対して厳しい目を向けているという中で、司直の手を待つということではなくて積極的にこのことについて、私は具体的な事実でお示ししたわけですから、運輸省の資料も含めてお示ししたわけですから、これについては調査をして運輸省として指導、改善をするという立場で御検討いただきたいというふうに思っています。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほどもお答えいたしましたように、とにかく高速自動車道ができましたら、それに対してこの路線バスを認可するというのが運輸省の事務であります。

そして、それが交付金でやみ献金したかどうかということについても、これは私の方では調べようがない。先ほど申し上げましたように、私の方は報告があればそれを信頼するより、強制的なその捜査をするという権限は運輸省にはございません。でございますから、これ調べるということもなかなか私は率直に言つて難しい、こう思うのであります。でございますから、司直の手でおやりになるのならやっていたか、その中にどういう金が出たのかあるいは出なかったのか、どういう状況であったのかさっぱり、私の方でこれへ飛び込んで調査するということは不可能でありますので、そのように御了承をいただきたい、かように思う次第であります。

○高崎裕子君 この国際興業が六十三年以降急速に高速バスとして発展をしているという点を私指摘したわけですから、ちょっとこのやりとりをしていては時間がありませんので、これは運輸省としてやっぱりきちつと指導、改善するための調査、先ほど検討ということも言われましたので、私はぜひやっていただきたいということを重ねて御要望いたしまして、次の質問に移りたいと思ひます。

佐川グループのいわゆるトラックターミナルですけれども、これは全国で幾つありますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 佐川グループのトラックターミナルは、一般営業所、車庫などを含めまして八百九十一でございます。

○高崎裕子君 佐川グループのトラックターミナルをめぐってはさまざまな法違反が指摘されてきました。文字どおり佐川グループ急成長の背景には、数々の法を無視し、政官の便宜があつたればこそと言えらるわけですが、きょう私が問題として指摘したいのは、佐川のトラックターミナルが一等地である高速道路のインターチェンジの至近距離にあるということが私どもの調査の中で明らかになりました。

第一に、佐川は八百九十一カ所、今お話があり

ましたようにトラックターミナルがあるわけですが、この位置を全部私どもは地図に落として調査をしてみて驚いたわけですが、半分は当たる四百五十二カ所のトラックターミナルが高速インターの近くにあるということがわかりました。トラックターミナルが全国に急展開していったその背景に、政官の便宜が図られていなければこれはやっぱりできないものであるというふうに思ふんです。同時に、法違反も見逃せないということでも、わかつただけでも全国で都市計画法違反が十カ所、国土法違反が五カ所というふうになつております。

私どもの調査では、富山で北陸自動車道小杉インターの隣接地に佐川側が営業所をつくりたい、こう希望して県とか町が都市計画法、農地法、土地改良法、森林法などの法的規制を次々と撤廃して佐川のために道路まで建設してあげている、佐川にとっては至れり尽くせり、だからそのお礼として六千万円の寄附を町に対して行つていふということが明らかにになりました。

また、岩手の南部佐川の本社営業所のケースで見ますと、農地であるために農業振興地域の指定解除をしなければならぬ調整区域での開発のため許可など、県や役場などに便宜を図つてもらわなければならぬわけですが、これに佐川清氏が来てお礼の席を設けるなど、まあ猛烈な陳情攻勢を行つていふということも明らかにしました。

私も決算委員会でも新潟の中条店、黒崎ターミナルの件を取り上げました。また、私どもの党で山梨の農地法違反の問題も取り上げ、これは農地法違反であるということが明らかにしてもおります。

そして第二に、私どもの調査の中で明らかにしたのは、このように私どももまとめたわけですが、全国三十一道府県、百十カ所のターミナルについて土地の登記簿謄本をとって土地取得を調べてみました。

一つは、これは実際に現地に行つて調べたわけですが、これは札幌の北海道貨物本社営業所です

けれども、もうインターが決定される以前に土地を取得しているわけですが、インターができることがわかつていなければ取得などはあり得ないというところで、実際にインターは五百メートルしか離れていない目と鼻の先のところに本社があるという事です。

それからもう一つは、この百十カ所の土地のうち、実に五割が農地からの転用になつていふわけですが、これは松山佐川の濱田元社長が言われておりますが、佐川がなぜ政界工作をしたか、その最大の理由は土地だ、ターミナル用の土地取得、農地からの転用への便宜だと。佐川会長の言葉を引用してこうも言います。例えば坪十萬の農地を買い、政治家に頼んでターミナル用に転用してもらつと地価がすぐに三倍、四倍にはね上がり簡単に数十億もうかる、政治家に教唆使つたとしても十分採算がとれるのだ、佐川は土地を担保にすれば数千億の借金など何ということはない、こう述べているわけですが。

これも私どもの百十カ所の謄本の中で明らかになつたことですが、たゞさんあるんです。二つ例に挙げてお話ししますと、福島佐川の白河営業所、これは農地だったんですけれども、農地のときには二百五十万程度の担保だったんです。これが佐川が取得してすぐ、極度額にして七千四百萬が、その後数年の間に極度額六億六千万というところまで膨大な数に膨れ上がつて、農地のときに比べると二百六十四倍という莫大な数字になるわけですが。

それから、岩手の南部佐川の花巻営業所で見ますと、これもやっぱり農地のときには百四十二萬の担保でしたが、佐川が取得した時点で五千万円、そしてそれが数年の間に四億になるといふこととで、農地のときに比べると二百八十一倍というとてもでない数字になつていふ。農地から宅地に転用して担保価値がどんと上がるわけですが、それを担保に銀行から融資を受ける、そしてそれを資本にしてまた新たに土地を取得するなど進出して事業を拡大していくという、こういう構図が私ども

の調査の中でもうはつきりと浮き彫りになつたわけですが。

その中で、第三に明らかになつたのは、こういう金融の支えがあつたればこそ急成長なんだというところが明らかになつたといふことなんです。百十カ所何と合計しますと八百四十六億になるんです。実はこの百十カ所の中には東京、大阪の大都市は除外しては、これをはつきりという莫大な数字になることは、これははつきりと思ふのと思ふんです。私はこの中でも重要だと思ふのは、そのうちの四十億が商工中金とか農林中金、中小企業金融公庫など政府系の金融機関があるという事実です。

大臣にお尋ねいたします。私は、今、私どもの調査の中で具体的に例を挙げてお話しいたしました。こういうことがあつたから佐川の異常な急成長があつたといふふうに思ふわけですが、これも、今私が調査に基づいて指摘した事実、これは一部ですけれども、その全体像をお聞きになつて大臣としてはどう受けとめられましたでしょうか。

○国務大臣(越智伊平君) 先生いろいろ御調査をいただいておりますが、先ほどお話のございました、ある町なり村なりで自分のところを非常に活性化していこうということになりますと、寄附を受けて整備をするということもこれはあり得ることとであります。自分の町村を発展さそう、活性化さそうということでありましたら、工場誘致でもそういうことをやりますから、その点は私はあり得る、かように思ひます。

また、今お話ししたことが農地法とか都市計画法でございますから、直接私の方で関係したことではありません。

それから、今の担保価値のことでございますけれども、私も以前は小さい事業をやつておりました、一般的に土地をかうというのには、買つてそれを値上がりして売るといふことになりましてこれは問題もございまして、その価値が幾らになるかといふことは、これは会計帳簿でも買つた

ときの時点の価格ですと持ち続けておるわけでありま。確かに担保では上昇するかも知れませんが、土地そのものは事業に使ってあればこれは事業用資産でございすから、買ったときの時点のものでありま。

いずれにしましても、率直に申し上げて運輸行政上の問題ではなくてそのほかの問題でございすから、運輸省としては、別に逃げるわけではございせんけれども、私の方でそういうことを今調査することもできませんし、またそのことについてコメントをするわけにもいかな、これが実情であります。私の方は運送法の中において違法があれば十分指導もするしそれなりの処置、取り締まりもいたしますけれども、運送法上の問題でない、ほかの法律につきましては、よく今後連絡はとりまされども、私の方で、運輸省で処理するということにはならない、かように思っております次第であります。

○高崎裕子君 次に、建設省にお尋ねいたします。都市計画法で開発行為、つまり土地の区画・形質の変更というのは都道府県知事の開発許可が必要ということになっております。そこで、私どものこれも調査の中でおかしなことが発見されたんですけれども、北海道貨物の本社営業所、札幌市西区八軒にあります、これ開発許可がないんです。五十六年に建物は建てているんですけれども、この土地はもとと農地で、建物が建つまではトウキビ畑になっていて、盛り土などしなければならぬ、とても使えない状況なわけなんです。ところが、この北海道貨物の本社営業所のすぐ隣に有限会社道交運送というのがあるんですが、五十九年に開発許可を受けて建物を建てているんです。全く同じ条件なのに、一方の北海道貨物は開発許可なしで建物を建て、一方は許可を受けているという事で、この北海道貨物については明らかに都市計画法違反だと、その疑いがあるわけですからこれは調査をしていただきたいというふうに思います。

○説明員(補正剛君) 御指摘のように、有限会社道交運送は五十九年三月十九日に開発許可を取得しております、当該地におきまして北海道貨物の本社営業所、車庫がございす。

ただ、私どもの都市計画法の開発許可と申しますと、一度例えれば、こは市街化区域ということもございすけれども、道交運送なるものが開発許可を取得しまして、その用途が同じ用途であればそれは都市計画法違反にはならないということもございす。したがって、道交運送と同じ用途で北海道貨物がやっている分には全く問題はないとございせん。

○高崎裕子君 これは北海道貨物が先に建物を建てていて、そのときに開発許可を受けていない。その後、五十九年に道交運送が同じ条件なのにこれは開発許可をやっているという点で、今の御説明ではわかりませんので、もう時間ですので、これ調査をしてそして報告をしていただきたいと思ひます。いいですね。

○説明員(補正剛君) わかりました。調査をいたします。

○高崎裕子君 終わります。

○井上哲夫君 井上でございます。

きょうは少し時間がたくさんいただけたので、ゆっくろお尋ねしたいと思ひます。冒頭大臣に、御通告は申し上げなかつたんですが、たまたま先ほど泉委員の方から大臣に質問がありまして、海の日の制定に関する事についてお尋ねをいたしたいと思ひます。

運輸行政に非常にお詳しい泉委員の御質問の後で素人の私がお尋ねをするんですが、三月十一日に私は海友婦人会という御婦人を伴って大臣に貴重な時間、海の日の制定の御願ひに上がられて、その際にも大臣から何とか早く海の日の制定されるように努力をしたいという大変前向きのお答えをいただいております。それは厚くお礼を申し上げます。

実は、海の資源の恵みを受けている、あるいは海洋の環境保全という最近では非常にそういう問題意識が出てきておるわけで、国民の祝日にみどりの日だけでなく海の日を早くつくっていただくと、この意味は意義深いわけでありまして、本当に意義深いのかとさらに突っ込んで考えてみますと、なかなか多くの方にまだ理解が行き届いていないではないか、実は少し心配をしております。

ところで、今月に入りまして、一番最初出たのはたしか四月二日の毎日新聞の夕刊だったと思ひますが、旧ソ連海軍の原子力潜水艦の原子炉を捨てた、日本海の海の底に二基あるいは北極海の近辺に十六基捨てたと、非常にショッキングな新聞報道がありました。たしか六日には、通産省が現在のロシアに、こういう海洋投棄いゆる放射能の原子炉なりあるいは放射性の廃棄物を海に捨てるのはやめられたいと強く中止要請を出したという事です。その直後の新聞には、ロシアは投棄はやめるつもりはない、今後も続けていくといううなことを語ったというまた新聞報道が出ました。

私も勉強不足なんです、何かロンドン条約というふうな略称される条約では、海の底四千メートル以上の深いところでは低レベルの放射性の廃棄物を捨ててもやむを得ないというか、安全性上心配はないというふうな事になっていて、これは確かめたわけじゃないんですが、なっているというふうな事になっております。

この際、こういうふうなショッキングな記事も出たという事は、海がきれいではない人間、私どもの命も本当は危なくなるんだ。あるいはそれは、今政治的に混迷をきわめておるロシアが、今後日本のこういう海洋に放射性濃度の高いもの、危険きわまりないものを捨てるのをやめてくれと言ってもすぐさま実現するかどうかは問題ですが、日本の国民が、やっぱり海というのは非常に大事なことでこれ以上捨てておけない。そうだとすれば、恵みを受けるという側面だけじゃなくて海の環境をよくするということが国民的な大きな願ひであるというふうな啓蒙啓発を考えますと、

先ほどの泉委員の質問に対しての大臣の御答弁、もう一度私も聞かせていただきたい。どこまで頑張つてこの海の日の制定を早く実現させていただくかどうか、御通告をしませんでしたがお願いを申し上げます。

○国務大臣(越智伊平君) 海の日の制定につきましては、皆さん大変御協力をいただいております。感謝をいたしておる次第であります。できるだけ早くやりたい、こう思ひまして、地方公共団体とかあるいは各団体等にお願ひもし、いろいろ各種団体も御協力をいただいておりますというのがただいまの状況でございます。

ただ、七月二十日を海の日に制定してもらいたい、こういうことでもいろいろやっておりますが、率直に言つて他にも休日にしてくれというところもございまして、なかなかその点でどうであらうかという心配をしておりますが、これは結局は地方公共団体あるいは国民が理解を支持してくれ、このことが一番大事だと、かように思っております。でございすから、鋭意努力をしております。

それから、ソ連の廃棄物の日本海ないしオホーツク海に投棄した問題につきましては、政府として非常に憂慮しておるところであります。実はあすの閣議でこの本部長をしております科学技術庁長官が発言をし、私の方もこの委員にもなっておりますが、海上保安庁あるいは気象庁、委員になっておりますが、ともどもに協力してこういうことをやってもらわれないように、また今後の調査を進めていく、こういうことで、以前も話がございしましたが、あすは公式に閣議で発言をし、私もお願いをして皆さんの御協力をいただいて、こういうことがないように、でき得れば今後少なくとも日本海に投棄と、どこもそうでございすますが、非常に危険だと思ひますのでそういうことに努力をしていきたい、こういう考え方であります。

○井上哲夫君 ありがとうございます。

日本の国民が海を貴重な財産と受けとめているという事を考えますれば、強く抗議をすること

は当然でございますが、さらに努力をして強い政治力で記念日の制定にも御努力をお願いしたい。次に、先回の委員会でもお尋ねをしたんですが、もう一回、時間の都合もありましたのできょう、この間の大阪地裁のタクシ運賃をめぐる判決に関連してお尋ねをいたしたいと思います。この問題はきょう、委員がたきさんお尋ねになりましたし、泉委員がまた大臣にも御質問をされました。

まず私は、この三月に出た大阪地裁の判決で、同一地域における同一運賃を絶対のものというふうにする必要はないということとを裁判所は言っております。そこから国が敗訴をしたというふうになるかならないか。暴論だという説がありますからそれはさておきまして、実際に今日本の国内でタクシ運賃について運輸省が考えてみえる通達の趣旨に沿った同一地域における同一運賃を守らないというか、そういうタクシの数なり業者なりどのぐらいあるんでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 同一地域同一運賃によらない別の運賃を設定している例でございますが、全国で三つございまして、一つは石川県の七尾市でございまして、これは八両でございます。もう一つは兵庫県の三原でございまして、これは三両、それからもう一つは徳島でございまして、これは八両、こういった数の車がほかの車と違う運賃をとっている、こういう状況でございます。

○井上哲夫君 現時点ではそういう状況である。例えば、昔、京都のMKタクシグループが安い料金にしたいから安い料金に変える運賃の免許、許可をいただきたいと、これに対してだめだということとで端を発したときには、そういう非常に微少な、大きな拡大鏡で見ないとわからないぐらいの、守らない業者があるというふうではなかったかと思うんです。

例えば、京都のその裁判に関する資料になったところを見ますと、地域によってはかなりいわゆるシェアの高いものも同一地域同一運賃を守らないタクシの業者があった。あるいは、今回大阪

で判決になった三菱グループの場合でも、同じブロックで三・六%ぐらいのシェアですか、そういう車が実は安い料金で走っていたと。

この同一地域同一運賃という原則の根拠になっているのは、道路運送法じゃなくて、運輸省のいわゆる通達である。通達であるということは、実はその通達に関して、MKタクシの判決、さらに今回の三菱グループのタクシの判決で裁判所はこの通達の原則に疑問を投げかけたことは事実だと思ふんです。

この前、私は控訴理由についてお尋ねをしました。その控訴理由で、実際には今回の大阪地裁の判決は事実誤認があるから控訴をしたということと、本来運賃を決めるのは役所の専権事項で裁判所が関与する問題ではないという、行政行為の自由裁量行為だと、こういう二つの理由で控訴されたんではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 判決で国に出された命令は、三月二十九日に出た申請を四月三十日に受理した点、これがもっと早く四月の初めに受理すべきであった、そこに一カ月遅いという点があるということ、それから七月十九日に一連の手続が終わった後に、九月十二日に処分をいたしておりましたが、これをもっと早く八月の初めにやるべきであった、そこでやはり一カ月遅い。したがって、合計二カ月分について遅延があったので、その分の得べかりし利益について賠償を命ずるということでございます。

私も控訴をいたしましたのは、申請があったから受理をするまで、あるいは手続が終わってから処分をするまで、これについては法令上明確にいつまでに処分をしないといけないことが決まっておるわけではございません。その意味でこれは行政の裁量行為に属することであるというふうに私も思っています。しかしながら判決では、これがおくれたことがすなわち違法であるということと賠償を命ぜられましたので、この点については問題があると考えて控訴をいたしました。

○井上哲夫君 それは形式的にそういう説明ができるだけだと私は理解しております。その判決の内容についての解釈についてここで論争はしませんが。

実は適正運賃について、MKタクシについて三菱タクシについても裁判所はどう言っているかといえ、適正運賃を決めることが役所の専権事項だとは必ずしも言えない、裁判所でも決めることはできます。役所が自由に、勝手にという言葉をもうとまた語弊がありますが、自由に決めることができるだけで、ほかのところは関係ない、介入はすべきものではないという見解は、もはや司法界においても学界においてもとられていないと私は思ふんです。

したがって、この同一地域同一運賃の原則を、通達の趣旨をこれからどういふふうに運輸省は持ち統けていかれるのか、だかえていられるのか。もちろん、運輸省の答申が六月に出るということですので、それを持ってさらにお考えを固められるというふうになるかと思いますが、現時点ではいかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 運輸省は、申請に基づきまして、道路運送法を根拠に運賃の認可をするという立場にございます。認可に際しましては、認可基準が法律で定められておりますが、その具体的な運用の方針として従来同一地域同一運賃の方針をとってまいりました。

この理由は、いろいろなところで申し上げましたけれども、タクシが急ぐときに利用されるものである。限られた時間の中で自分の希望する運賃が選べるかどうかかわからない。そこが偶然に左右されているという問題が起きてくる。そういうことでこういう方針をとってまいりましたこととありまして、そのこと自体には理由があるし、同一運賃がまた悪いことであるとも私は思っております。

ただ、行革審で、これからの国民生活の多様化というふうなことも考えながら運賃料金の多様化をタクシについて進めるように、こういう御指

摘がありました。したがって、私どもはそれを真剣に受けとめまして、これから運賃料金の多様化について考えていかなければいけないと思っております。

ただ、その具体的なやり方につきましては、今先生も仰せになりましたように、運輸省で今御議論いただいておりますので、中身をどういふことは申し上げるべきことではないと思いますが、基本的には今申し上げましたように同一運賃が悪いとは思いません。ただ、やはり多様化も同時に考えていくべきだと。そこをどうするかについて今後十分議論を尽くして、いい御指針を示していただきたい、こういうふうにお願ひをしております。

○井上哲夫君 そこで、一つのこれは考えでしうが、例えばバスとか電車、地下鉄は回数券による割引があるんです。学生割引とか身体障害者の方に対する特別割引とか、そういうものはあるわけですが、回数券による現実の割引というのは、例えばタクシにおいてある業者が考えているやうとした場合に、お伺いを運輸省に立てた場合どうなるんでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) ちょっと念のためにもう一言申し上げたいんですが、タクシの運賃は諸外国においてもすべて同一運賃になっております。

それから、今の点でございますが、タクシの運賃は、いろんな方が御利用なされますので、やはり定額で明確に決める必要がありますし、その料金の収受はメーターできちんと示した数字を受け渡すというようにすることが必要であらうと思っております。そういう意味で運賃の額が決まっておりますわけでございます。これを何がしかの格好で割り引くあるいは割り増しをするときもございまして、そういう場合にはやはり基本になる運賃を変えることでございまして、認可が必要になると思っています。

○井上哲夫君 尋ねるばかりではフェアではないと思ひますので、私の考えも申し上げます。今私

が手元に持っているのを見ますと、あるバスでは回数券で五千円分、五千八百五十円乗れる回数券を出しているところがあるんです。聞いてみますと、これだけ割引があるとバスの定期に基づく割引よりも回数券の方が実質的に得だと、土曜、日曜は使えませんから、そういうことで非常にこの回数券が人気を博している。あるいは、通常あるのは千円分の料金で千五百円の回数券。

私はこの同一地域における同一運賃の原則は、原則としては間違っていないと思うんですが、ある意味では幅を持たせるべきではないか。例えば、四百八十円のタクシーがくまなく指定プロック地域で走らなさいかぬという、そういう必然性も少し考えてみたらおかしい。四百五十円から五百円の間の勝手な料金で走り回るのは、それもいかにもわからぬ。例えば、タクシーを求めて道路に立っていたら、一人なので小型が来てほしいと思っても、中型が来たらじゃ避けるか。中型に乗る人もおるわけだし、必ずしも機会は均一でなさなぬというのではない。そうすると、今の割り増し乗車券といいますが、そういうサービスも一定の範囲の中では容認することもこれはいいんではないか。私はそういうふうに思っておるわけですが、運政審の答申を待って運輸省の方も考えになるということなので、もう一つだけタクシーの問題で質問をいたします。

個人タクシーの免許の問題でお尋ねをいたします。個人タクシーさんの場合には、聞くところによると、消費税について言えば例の免税点をオパーする方は少なからうというふうなことで、それでも消費税は取られていて、市民の声はあるわけです。それはさておきまして、個人タクシーの免許を持って仕事をしたいと思う人の中になかなか免許を取れない、枠が決まっておるというふうなことで免許が取れない。あるいは個人タクシーの免許の場合には、年齢が三十五歳以上で無事故無違反の優秀ドライバーである証明が十年ですか、そういうふうな規制があつて取りにくい。一般にタクシーの乗務員というのは高齢化が

進んでおつて、二十代、三十代から、自分は一生タクシーの運転手をして立派な仕事だからこの仕事の中で磨きをかけて男の仕事としてやるんだと、男の仕事というのはいさよと語弊がありますが、若い乗務員がたくさん進出することが望ましいわけです、サービスの向上のためにも。

したがって、例えば個人タクシーと言われる営業免許についてどのように考えてこれから対処すべきなのか、その点はいかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏) 個人タクシーは昭和三十四年に発足をしたものでございます。発足をしましたときの考え方は、それまでは法人タクシーだけであつたわけですが、やはり運転手に今おっしゃったような夢と希望を与えるということ、それからタクシー業界に新しい風を吹き込む、そういう二つの意味で三十四年に発足をいたしました。その後、四十二年に一万台になりました。四十六年に二万台になりました。五十年には四万台になりました。非常に急速に増加をいたしましたわけでございます。

やはり今申し上げたような趣旨でスタートした制度でございますから、厳選をしたわけでございます。三十五歳以上であるとか無事故でなければいけないとかいうようないらない要件で厳選をしたわけですが、やはり急速に成長する過程で玉石混交ということ言われるようになりました。それからまた個人タクシーというものが、運行や経営というのを結局個人タクシーの場合には自己管理とすることになります。そのためにやはり輸送力としての安定性に欠ける、あるいはサービス面の問題も生じます。それから最近では、八十過ぎの方でも運転をなさるということで非常に高齢化というふうなことも問題として言われるようになっております。

したがって、いろいろ問題を抱えておるわけでございますが、やはり個人タクシーが出てきた経緯というふうなことを考えますと、法人タクシーへのいい意味での刺激、それからタクシーの

運転者の将来の処遇、いろんな意味で個人タクシーというものは健全に育つていただかなければいけないというふうな考えです。

そのためには、やはり今抱えている問題のうち正すべき点は正をしながら発展をさせていただかなければいけない、そういうふうな考えでおります。具体的にはそうすると、じゃ今の免許の際の審査方法であるとか、あるいは高齢化対策であるとか、そういったようなことについて少し、少ない。また、なお恐縮でございますが、そういうことも含めて今御議論をいただいております、こういう状況でございます。

○井上哲夫君 あと二分しかありませんので、最後に大臣にもう一度お尋ねをしたいと思うんです。先ほど泉委員の質問にお答えになっておりますので、くどくどと質問を申し上げませんが、許可が余りにも多過ぎるとか、あるいは許可にまつわる透明性がいまいち不足をしているというふうなことをよく言われるわけであります。現実には、例えば今私が質問しているタクシーに関する許可を見ても、どうも最近裁判所の分野で争われると運輸省の方が分が悪いのが出始めてきたというふうな時勢になっております。今後運輸省の許可の問題に関して、大臣の方から先ほど、安全性を重視すると全く野放し、手放しにするわけにはいかない。それはそれでわかりますけれども、しかし安全性を重視して、今度は競争性なり対等性なりが薄らいでくればこれも大変なことだし、その許可の問題についてどういうふうな思われるか、透明性も含めて所見を伺いたいと思つております。

○国務大臣(越智伊平君) 先ほど泉委員にお答えいたしました。許可の問題、十分検討をしております。今、御指摘がありましたタクシーの問題であります。私はいまだに個人タクシーの同一地域同一料金で望ましい、適正な価格でそのことが望ましい、かように思つております。それは一つは、やはり運転手

さんの勤務問題、これも過重労働にならないように、しかも待遇もよくなるべき待遇をしていく、こういうことではないか、こういうふうに思つております。

さて、その料金の問題ですが、大方の方が値上げなら値上げの申請をいたしまして、それが適正な場合にはやっぱり許可をいたしていく。しかしながら何人かの方が、もうこれは今のままでやるよ、値上げをしたらわたくしにもいい、こういうことで、一応組合なりいろいろなところでお勧めはするでしようけれども、ちょっと変わった人も世の中にはおりますので、そういう方はそのままだにあげていいんじゃないか、私はこういうふうに思つております。

それから許可に関連いたしましたのは、今も自動車局長がお答えいたしましたように、タクシーにいたしまして、あるいは貨物にいたしまして、やはり業としてやる人は運行管理者も置きますし、そういう指導監督も十分してもらつて、こういう案でないといけない、こういうふうな思つております。そういう面においては、今の制度そのものが私は悪いと、こういうふうには思つておりません。で、透明性を保ちつつ、自由競争の場合にはサービス面で、サービスといつても料金のサービスでなしに心のサービス、真心のサービスで走つていただく、こういうことであらう、こういうふうな思つております。

さて、今もお話しございましたが、個人タクシーの問題でございますけれども、そうした運行管理者なりそういう人がいない。すべてのことを自分がやるということでございますから、これは今までに交通事故も起こさない、非常にまじめな方、しかも地図とかその他の問題も十分熟知した人にこの個人タクシーの免許を与える、こういうことがいいんじゃないか。

さて、先ほどお話ございましたが、それでは八十歳以上の方にどうするかということでございますけれども、個人差がございますからなかなか難しいんですけれども、これは初めから何歳かの

頭打ちはやっておった方がよかったんじゃないかなうか、こういうふうに率直に思います。それが七十五歳がいいのか七十歳がいいのか八十歳がいいのかは別といたしまして、いつまでも、八十過ぎても個人タクシーをやっておる、こういうことはいかがなものかと、こういうふうに私率直に思っております。

いずれにいたしましても、許認可の問題、国民に疑惑を受けないように透明性を保ちながら努力していきたい、かように思いますので、ひとつ御協力のほどをお願い申し上げておきたいと思っております。

○井上哲夫君 終わります。

○下村泰君 ます、大臣にお伺いしたいんですけれども、とにかく乗り物というのは大勢の方が利用いたします。あらゆる形の方が利用なさいます。したがって、健康者ばかりではございません。障害者の方もいらっしゃるし、高齢者の方もいらっしゃるし、あるいは妊産婦の方もいらっしゃる。そういったお客さんに対する、殊に福祉という面から見て大臣はどういうふうにまずお考えでございませうか、それをひとつ聞かしていただきたい。

○国務大臣(越智伊平君) 今お話がございましたが、身体障害者とかあるいは高齢者の方々、また妊産婦の方々、こういう方々に優しい交通機関でありたい、こういうふうに思います。したがって、鉄道でいえば駅とか、あるいはいつも言われておりますようにエレベーターとかエスカレーターとか、こういうこと、あるいは駅の出入り口も車いすで十分入れるように段差が少ないような、こういうことで、いわゆる弱者に優しい交通機関でありたい、こういうふうに思っております次第であります。

○下村泰君 これは大臣の今の答えを聞いてみると、もう本当にすばらしいなと思うんです。JRは、国鉄は、ところが全然違うんです、大臣の言っていることと。このところが非常に悲しくなってくるんですが、一つ一つちょっと事例

を挙げてお尋ねしたいと思っております。

電動車いすを使用する東大阪市東鴻池町の宮崎茂さんという方がいらっしゃるんです。この方が一月二十六日にJR西日本の電車を利用した際、介護した駅員さんにホーム上で車いすをけられたり差別的な暴言を受けたとして、大阪弁護士会に人権救済を申し立てた。宮崎さんは、何度も抗議したが改めてもらえない。JR西日本は、事実関係を調査中だが誠意ある対応をしたという、こういうふうなお答えなんです。電動車いすは八十キロで、乗っている人が六十キロ。大変なことは大変なんです、これは。そのたびに駅員の方がお手伝いをしてくださる。しかしながら、昔の言葉で言う、私の顔も二度、三度で、毎回重なる、それは何か言いたくなると思えます。思いますが、これも、電動車いすを飛ばしたり暴言を吐くということ、どうも余りいい言葉じゃないと思うんです、対応の仕方が。

例えばこういう方たち、この重さですね、これを何とか受け入れてこそいわゆる生活大困、福祉日本と言えるんじゃないかと思うんです。ですから、そうなる、いわゆる何といいますが、駅にエレベーターがなきゃいけないんだというところへ話が行くわけなんです。この方は途中二回も乗りかえながら作業所に通っていらっしゃるわけなんです。こういうことというのはもう毎回のことで、いつも私は申し上げておるんですけれども、枚挙にいとまがないんです、こういうことは。

日本全国にある駅の数というのは大体六千ぐらいいと承っておりますが、間違いないでしょうか。○政府委員(栗野裕君) 今ちょっと手元に正確な数字ございせんが、大体その程度だと思います。

○下村泰君 平成三年度末現在で、エレベーターの設置が二百七十三駅にすぎないんですね。昭和五十七年が八十二カ所、ですから、およそ九年間二百九十一カ所ふえたわけなんです。これ年間二十カ所ぐら、二十一カ所から二十二カ所ぐら

いしかふえてないんです。それで厚生白書、その間にエレベーターの設置が三・三三倍になったと言っているけれども、これ見ますと、厚生白書ですけれども、昭和五十七年度末に八十二カ所だったんです。それが平成三年度末で二百七十三。これで三・三三倍とおっしゃっているんですが、この計算でいきますと、仮に千カ所に必要として、このペースでいくと残り七百三十カ所、これから三十五、六年かかる計算になるんです。そんなことをしていたんでは、とてもじゃないけれども、こういう方々の御要望にこたえることはできない、こういうことになるんです。

この宮崎茂さんという方が弁護士会に人権の問題として訴えたというところなんですけれども、この訴えたという意味をどういうふうに大臣は感じになりますか、お聞かせください。

○国務大臣(越智伊平君) 事実関係を存じておりますが、このとおりであると思えば、やっぱりこの駅員の素質の問題だ、こういうふうな思いになります。で、やっぱり身体障害者とかそういう方には親切に行うべきだ、真心からサービスを行うべきだ、こういうふうに思います。

○下村泰君 先ほど大臣は心のサービスとおっしゃいました。これが大切なんです。この方はこういう「要望書」をJR西日本に出しているんですけれども、

私達が、一個の人間として、当たり前のように、社会のなかで暮らしていくためには、さまざまな障壁を取りのぞかなければなりません。ただ、階段を通過できないというだけで、人権を侵害されているとしたら、やはり、問題が残るのではないのでしょうか。

私達が、日常生活をしていくうえで、公共交通機関のしめる割合は、計り知れないものとなっております。

もし、交通機関の利用が出来なくなれば、たちまち、私達の生活に支障をきたすことになり、暮らしにかかわる死活問題に発展しかねる

様相は、避けておろすことは出来なくなるでしょう。こういう「要望書」を出しています。

運輸当局としてはこれはもう耳にたこなほど私はこの問題を聞かされていることだと思います。ところが、残念なことには今までの日本の社会というのは健康者を対象にしてでき上がっていますから、例えば駅の階段にしても何にしても上りおりできないやつは電車に乗るな、あるいはバスにも乗るな、こういう態度なんですね、今までのあり方が。そういう人達を最初から対象にして考えていけばこういうことは起きないわけで、今アメリカではこんなことがあったらADAにすぐ触れるわけですから、あの法律に。日本はそういう点は非常に足りないと思えます。

これからますますこういうことがふえてくると思えます。障害者はもう外へ出るな、おまえらは家の中におりゃいいんだ、世間へ出てくるな、煩わしいからと、こういう感覚なら話は別です。しかし、そうでなくして、そういう人をどんなに受け入れるような社会をつくっていくかきやならんんじゃないかと思えます。

もしこのエレベーターの問題でも、民間企業ができないというならば、やれるように行政の指導をするべきでしょうし、もしその施策があるとするならば徹底してやらなきゃならないと思えますけれども、大臣はどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(越智伊平君) お説のとおりであります。やはり身体障害者が社会に参加をするということは非常に大事であります。でございしますから、参加ができればというに国民が進めていく、このことが大事だと、かように思います。したがって、駅員とかあるいは車掌さんとかこういう方々にできるだけこういうことを徹底するように指導してまいりたい、かように思う次第であります。

○下村泰君 ありがとうございます。これ以降、この駅員さんも口もきかなくなってしまうたといって大変この宮崎さんという人は寂

しがっておるんですけれども、宮崎さんの感覚としては駅員を責めようなんて思っていないんです。つまり、そういう環境が問題だ、そういうふうな問題が生まれてくる、起きてくる環境が問題だ、こういうふうな宮崎さん自身は言っております。一つここで教えていただきたいんですが、現在JRの阪和線の連続立体交差事業というのが行われているようなんですが、当然これはエレベーターは設置されるんでしょうか。

○政府委員(桑野裕君) 阪和線の連続立体交差事業につきましては、いわゆるJRではございませんで旧国鉄のころ、昭和五十九年に地元との間で工事協定が締結されました、事業が既に開始されたものでございます。したがって、その当時は現在と違ひまして、五十八年に策定いたしましたいわゆる「施設整備ガイドライン」に沿って計画を策定しておりますために、現在の計画では身体障害者も使用可能なエスカレーターが設置されるという計画で事業が進んでおるといのが実態でございます。

ただ、エレベーターにつきましては、その後、地元の大阪市の方から設置の要望が出されてまいっております、現在エレベーターへの計画の変更あるいはその費用負担、そのあたりをどういうふうにするかということについてJR西日本と市の方と協議をしております。私どもとしては西日本に対して、誠意を持って協議をするようにということで指導をしておるといのが現在の状況でございます。

○下村泰君 このかわい、私もここに実はこういうこの計画書の地図をもらってあるんですけれども、この沿線には随分施設その他があるんです。阿倍野区には老人福祉センター、東住吉区には老人福祉センターがあつて、身体障害者長居スポーツセンター、浅香障害者会館、点字図書館、早川福祉会館、盲聾児の施設、それから肢体不自由児の施設とか、東住吉区役所とか、とにかく障害者の方々が利用しなきゃならない施設がたくさんあるわけです。

こういうのがもし、今申し上げましたように、そういうエレベーターなりエスカレーター、エスカレーターにしても電動車いすが動くような、乗れるようなものでない困るわけですね、あるいは松葉づえとか。そういう形の方々が利用できるエスカレーターならよいと思つておられます。先ほど申し上げましたように、ただ健常者が利用できるエスカレーターではこれも困りますね。完璧にそういう方々が利用できるエスカレーターでない困る。だけれども、果たしてそういうことがきちんとして組まれているかどうか、それはもう確認されていらいしやいますか。

○政府委員(桑野裕君) 私どもが聞いておりますところでは、身体障害者の方に対応できるエスカレーターで計画しておるといふふうに聞いております。それと阪和線、現在の線を生かしたままで実は高架化の事業をやっておるものでございますから、ホームの幅が非常に狭うございます。したがって、エレベーターをつけるということになりますと、エスカレーターの方が今度はつかなくなるといふ可能性もなきにしもあらずということでございますので、その辺が技術的に果たしてどの程度のことができるかということも含めて、現在御相談をされている最中というふうに聞いております。

○下村泰君 私らの希望としては、とにかくもうエレベーターなら一番いいんですよ。これだったらもう文句はないんですよ。ですから、もしエスカレーターの方が高くてエレベーターの方が安いんだとしたら、エレベーターをどんどんつけた方がいいというふうな私らの意見になりますけれども、どうぞひとつそういうふうな方向でやっています。ただけるように指導していただきたいと思つていますが、いかがでしょうか。

○政府委員(桑野裕君) 御指摘の点を含めましてJRの方と相談したいと思つております。
○下村泰君 次は盲導犬の対応についてちょっとお伺いしますけれども、ことしの一月二十七日、先ほどの宮崎君の話は一月二十六日、くしくも

これは二十七日なんですけれども、こういうことがあつたんです。
障害者支援のチャリティー・コンサート出演などのため、盲導犬と共に各地を演奏旅行している全盲のピオラ奏者で東京芸大大学院生の菊地崇さんが昨年末、静岡県・JR浜松駅前にある一流ホテルで「客室が汚れる」などと盲導犬と一緒の宿泊を拒否され、ショックを受けている。

菊地さんらの話によると、昨年十二月二十五、二十六日に同市などで開かれた演奏会出演のため、同月中旬、ラブラドル・レトリバー種の盲導犬、「ブラウン号」(オス五歳)と一緒に宿泊を、電話で申し込んだ。ところが、応対に出た従業員は「前例がない。動物は部屋に通せない」の一点張り。「訓練されているので迷惑はかけない」という説明も受け入れられず、菊地さんは浜松市から約七〇キロ離れた焼津市内の友人宅に泊まった。

こういう記事なんです。
運輸省はあれでしょう、恐らく運輸省の指定の旅館とかその他ホテルにはそういうことのないようにという指導はなさつていらつしやると承つておりますが、どうですか。

○政府委員(大塚秀夫君) 私どもが所管しております登録ホテル、登録旅館に対しては、盲導犬を受け入れるように指導通達を出しているところでございます。

○下村泰君 ところが、通達はされているんですけれども、実際に現場の方がこれの受けとめ方がどうもどこかあいまいなんです、それはどうなんでしょう。

○政府委員(大塚秀夫君) 指導の結果、盲導犬を受け入れるというホテル、旅館がふえていることは事実でございます。ただ、ホテルは八割程度が受け入れていてという回答をしておりますが、登録旅館につきましては、畳を使用していているというふうな事情なのか、まだ三分の一にも達していないということ、私ども今後指導していかないと

ればならないと考えております。
○下村泰君 この方たちは、盲導犬というのはペットじゃないんだ、私たちの目なんだと言っているんです。それはそれなりに盲導犬というのは訓練されているわけなんです。ですから、もう少し何とかいまいしょうか、徹底指導というんでしょうか、出先の方にもう少し、一番最先端のホテル、旅館等に指導が徹底できないものなのかどうなのか、このところをひとつ。

○政府委員(大塚秀夫君) 私も大好きでこの問題に関心を持っておりますが、訓練されたラブラドル・レトリバーというものが大変従順で一般の人に迷惑をかけないというのとは十分理解しております。したがって、ホテル、旅館等については、もし設備的に受け入れが難しい部屋があつたら、その旅館全体でいかに受け入れるかというふうな対策も考えるべきだということ、今後ともその対応を検討していくように指導を続けたいと考えております。

○下村泰君 もう一つ、長距離バスに乗れなかったというお話もあるんです。徳島―東京間を運行する高速長距離夜行バスに乗るために、スポーツ大会に出席するために盲導犬と一緒に乗ろうとした鳴門市にお住まいのマッサジ師で榎原さんとおっしゃる方なんですけれども、この方断られているんです。「十時間四十分の長時間夜行運行のため盲導犬を断った」、こう出ているんです。ところが、実際に盲導犬を訓練している方によると、十三時間以上平気なんだそうです。そういうふうなことを説明しても向こうが受け付けてくれなかった。

私は、これ見たら、
運輸省は昭和五十三、六十一年に日本バス協会長あてに「盲導犬を連れた盲人の乗り合いバス乗車について」の局長通達を出し、盲導犬を連れたバス利用に道を開いてきた。当時はまだ長距離バスが全国的に普及していませんでしたが、同省旅客課では「長距離バスも乗り合いバスであり、盲導犬の利用を断るべきではない」と

と話している。

これだけきちんとしたあれが出ているのにもかかわらず何でもかき起すことが起きたのか、私は不思議でしようがないんですが、どうお思いになりますか。

○政府委員(大塚秀夫君) バスの場合は、ホテル、旅館と異なりまして、道路運送法により運送引受義務が課されておりますので、盲導犬を連れてた視覚障害者の方々の乗車を拒否してはならないことになっております。したがって、このようなケースが再発しないように指導を徹底したいと考えております。

○下村泰君 それは中には盲導犬でも、お犬様ですから完璧というわけにいかぬでしょう。粗相をする犬もいます。それから、いろいろと間違いはあると思います。そういう場合は断られてもしょうがないと思いますけれどもね。

それで、私も実は盲導犬の専門家じゃありませんので聞いてみたんです。アイメイト協会という、日本全国で八カ所の訓練施設があるんですが、その施設の方に、アイメイト協会の方に伺ったんです。そうしますと、盲導犬というのは例えれば排せつしたいときには犬の方から寄ってくる、何かの表情をする犬もいるんです。それから、これを利用して犬の方が犬を連れてホテルに入る場合に、あらかじめまずどこで排せつしていいか聞くんだそうです。お尋ねする。そうすると、例えば駐車場の隅でもよいございまして、ございましてとか、あるいはこういう場所でございます。排せつしたいと説明されたら、そこへ連れて行くんです。食事の何時に連れてくれば大体何時ごろ排せつされるというのがわかっていらつしやる。犬好きの方ならわかるんです。

わかってはいるからそのときにその犬を連れていって、その方の体の回りを回るんです。全部これ英語なんだそうです。ワンツー、ワンツーと言うんです。犬だからワンというのではないでしようけれども。それで、ワンと言っ

たら小なんだそうです。ツーの方が大なんです。

ワンツー、ワンツーと言っているときに、このアイメイト協会で指導されている盲導犬は必ず左足へ来るんです。それで、左足のところにワンツー、ワンツーでぐるぐる回っていて、尿意を催す、あるいは便意を催すと、この犬が左側に座るんだそうです。それで、前足を立てて後ろ足を折った場合、ちょうどビクターの犬、考えている犬もありませんけれども、ああいうふうになっているわけなんです。そういうときには、これが小なんだそうです。おしっこなんです。体がくの字に、まさか犬が横座りして媚態を見せるなんてそんな、芸者衆じゃないんだからそんな格好はしないので、しょうけれども、とにかくくの字。そのときには排便、大の方だというふうにはちゃんと訓練されているわけなんです。しかも左の足のところへ必ず来るんです。排便すれば位置がわかりますね。

そうしますと、利用している方はちゃんと便を取って片づける。もちろん、訓練の仕方によっていろいろ差はあるそうです。

私、一度予算委員会でも質問しましたときに、盲導犬を連れての方がいらしたんです。私は余りおとなしい犬だから声をかけたら怒られたんですね。あれ集中力がすごいんです。盲導犬というのは、自分の務めはどういう務めだと犬ながら一生懸命神経を集中しているそうです。私らみたいに余計なことをごちゃごちゃ言うとか、その神経が乱されるんだそうです。ですから、変な声はかけないでくださいと私は怒られたんです。なるほどなと思いましたが。

そのくらい犬の方は訓練されているんですから、こういうことが起きないように何とかひとつお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) ホテル、旅館の方々とこの問題を話してみますと、日本の一般の犬というのは外国の犬はどしつかけを受けていないので、子供のころにカマれたとか、そういう経験から犬嫌いな人が日本人に多いというのが一つの原因だと言っていますが、こういう盲導犬というのはそ

ういうことがないということをもっと周知させるとともに、旅館、ホテルの経営者もその辺理解を深めていただいて、今先生御指摘のような方向でさらに努力したいと思っております。

○下村泰君 よろしくお願ひします。

次は、ストレッチャーの旅ということでちょっとお尋ねしたいんです。

ストレッチャーというのは、よく救急病院か何かで患者さんを運ぶ動く寝台みたいなものなんです。栃木県の社会福祉協議会の酒井さんという方がおるんですけれども、この方は寝たきりで手足が動かない。首だけしか動かない。そして、口に棒の先をくわえたりなんかしていろいろ仕事をなさる方なんです。この方が栃木県の社会福祉協議会に雇用されていらつしやる。この方が昨年の六月二十五日から三泊四日北海道に出張しました。重度の脳性麻痺で体が硬直して車いすに乗れず、移動は全部ストレッチャー。障害はありますが、ストレッチャーに乗っていますと病人ではないうわけなんです。そこで、北海道ですから当然飛行機になる。

実は空港まで行く間の問題もいろいろあるんですけれども、きょうは飛行機に乗るところからにしたいと思ひます。

まず、飛行機には専用のストレッチャーがあつて、機内には備えつける設備もあるんですが、何と通常座席の六席分をつぶすことになるんだそうです。この場合の料金、これはどうなるか。こんなもの別にクイズに出すわけじゃないんですけど、お尋ねする気はございませんけれども、それは航空会社によってそれぞれ違うようなんです。一つの座席分が二五引きだそうなんです。他の五つの座席は五割引きで、この方は一人で片道六万円ほどかかったそうです。飛行機によって八から十席ぐらい必要な場合もあるんだそうです。

それから、乗るときには、七十二時間以内の飛行機に乗ってもいいという医師の診断書が必要。もし四泊以上の旅ならば旅先で診断書が必要にな

る。病人という前提で、何かあったら困るものだから誓約書も必要。これは会社によって違います。JALそれからANA、日本航空と全日空、これは今言ったようなものなんです。それからJASの方ですけれども、あそこは福祉事務所発行による障害者であるという証明をもらえば診断書は必要ないんです。だから、会社によってそれぞれ多少の違いです。酒井さんは病人ではないんです。ストレッチャーを使うというだけでこういうふうなことになるという乗れない。まずこれがありません。

それに、この専用ストレッチャーは大きな空港にしかないんです。ですから、運んでこなければならぬという問題もあります。さらに予約は一カ月前。普通は朝九時ごろからなんです。ストレッチャーは午後になるという会社もありますが、この辺は運用であり、会社によって違うことなんです。今後ストレッチャーを利用した飛行機利用はどんどんふえるだろうと私は予測します。ふえて当然だと思ひます。

私の知っているミッドコンドリア筋症という難病にかかっている平本あゆみちゃんというお嬢ちゃんがいるんですが、人工呼吸器をつけていて、今年二年生になるんです。この子の実態も兵庫県に行つて見てまいりました。この女の子が、昨年夏、やっぱり飛行機を使って大阪から北海道へ行きました。こっちは人工呼吸器が一つありますから、七席分つぶさないといけないんですよ。一人、全部で何と二十一万円かかったそうです。一人、全部で何と二十一万円かかったそうです。これは、JALからは忙しい時期なのでやめてほしいとまで言われたそうです。ところが、そのJALが結構いいこと言つておるんです。ここに、こういうJALの手引きみたいなものがあるんです。これなんかを見ますとなかなかすばらしいことを言っているんです。「サビの心得五つのポイント」、「一 特別な人なのではなく、私達と同じ人達です。」、これは障害者を持った方々、お客様に対する心がけです。「二 障害者ご本人と直接話しましょう。三 どのよ

うにお手伝いしたらよいか尋ねましょう。四
提供できるサービス・障害者用設備を熟知してお
きましょう。五 お客様にサービス・車椅子の
取扱い等を明確に説明しましょう。、こういうふう
に大変すばらしい心得がある。

ただ、残念なことにストレッチャーに関しては
全然ここに載っていない。別に私はJALを批判し
ようとは思っていません。しかし、何か一つ足り
ないんですね、これだけでは。ですから、こう
いった方々、ハードとソフトの面でこれからどう
いうようなサービスができるのか、どういうふう
なお考えをお持ちでしょうか。

○政府委員(松尾道彦君) ストレッチャーの利用
につきましては、今先生が御指摘のとおり座席に
よって、例えばジャンボ747の国内線クラスだ
と九席のために占用することになるわけでござ
います。現実にはストレッチャーの準備も必要で
ございますので、国内線につきましては、今一カ
月前と御指摘がございましたが、四十八時間前ま
でにぜひ御連絡をいただきたい、国際線につぎま
しては遅くとも七十二時間前までにくださいと、
こういうふうな事前の申し出をお願いいたしてお
ります。

それから、今の診断につきましては、何か特殊
なことがあつてはいかぬということで、付き添い
もお願ひしたり、それから医師の御診断もいただ
いたりというふうな利用をいただいております。
今の具体的な札幌の件については、結果的にはJ
ALはちゃんと対応していただきました喜んでい
ただいたわけでございますけれども、いずれもう
そういう体制をちゃんとやらぬといかぬという
ふうな時代でございます。

国内線で見ると、平成三年度利用実績で二百六
十六件とかなり数字がふえておりますので、今先
生御指摘のとおり、一般の利用者と変わらないよ
うな格好で、利用できやすいような対応をやつて
おりますけれども、引き続き今後ともそういう利
用しやすい環境づくりを進めていきたいと考えて
おります。

○下村泰君 このJALの「はじめに」というとこ
ろがあるんですが、ここにこういうことが書かれ
ているんです。

障害をお持ちの方で、旅行をしたいと考えて
いらっしゃる方は非常に多く、実際にお出かけ
になる方も年々増えてきています。しかし、空
港へのアクセスひとつとっても、それを取り巻
く環境は厳しいと言わざるを得ません。

これJALなんです。ここまでかみくだいてこ
ういう対策を立てようとするはしているわけなん
です。それにしても、この冊子は大変いいんです
けれども、実際の行動面になると今申し上げたよ
うに何か一つ足りない、こういうことなんです。
ですから、少なくともそういうことがもう当た
り前になるように、だれでもが気楽に利用できる
ようにというのが私の望みなんです、大臣いか
がでしようか、そういうことに対して。

○国務大臣(越智伊平君) 今先生のお話を聞きま
して、航空局長から御答弁を申し上げました。ま
た、鉄道の問題等もこれありますし、なるべく早
く指導をしてまいりたい、指導も徹底してやつて
まいりたい、かように思います。

○下村泰君 一言だけ言わせてください。
せっかく今年度の「高齢者・障害者等のための
交通対策」という、「二人にやさしい」交通機関・
施設実現のための施策」と、こういうこともうた
われているんですから、せっかくこういうふうな
施策をうたい上げて、それに何か、何となく反す
るような結果が生まれるということは大変悲しい
ことなんです。ひとつ大いにこの方向に向かって
進んでいくことをお願いして、終わりにします。

○委員(高桑栄松君) 本日の調査はこの程度に
とどめます。

○委員長(高桑栄松君) 次に、気象業務法の一部
を改正する法律案を議題といたします。
まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。越

智運輸大臣。
○国務大臣(越智伊平君) ただいま議題となりま
した気象業務法の一部を改正する法律案の提案理
由につきましては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、
気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気象
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気象
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、気象庁
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気象
サービスを実現するため、気象庁以外のものが行
う予報業務の一層の充実を図るための資格制度の
創設、気象庁が保有する気象情報の提供体制の整
備等の所要の施策を講ず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、気象庁長官の許可を受けて予報業務を
行おうとするものは、事業所ごとに気象予報士を
置き、当該予報業務のうち現象の予想について
は、気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て、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。
○委員長(高桑栄松君) 以上で趣旨説明の聴取は
終わりました。
本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日
はこれにて散会いたします。
午後五時二十九分散会

三月二十六日本委員会に左の案件が付託された。
一、東北地方における測候所の体制強化と気象
庁予算の拡充に関する請願(第六一三三号)(第六
六二二一号)(第六六二二二号)(第六六二七号)(第六六
八号)(第六六三一三号)(第六六六〇号)(第六六九
〇号)

第六一三三号 平成五年三月十二日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算
の拡充に関する請願
請願者 福島県大沼郡会津高田町岩の神二
一、一五六 松本京子 外五百七
十三名

紹介議員 会田 長栄君
人間は自然の中にあって、自然の力を利用し、あ
るいは自然から我が身を守り生きている。自然の
力を利用するためにも、その力から身を守るため
にも、まず必要とされることは、自然を観測する
ことである。観測によって得られたデータが社会
の建設・発展に利用され、災害を未然に防ぐ予報

に使われる。観測があつてこそ、社会は自然の中で持続可能な道を採り当てることができ、人々は災害による無用な死を免れることができる。自然を観測し、それによって得られたデータを解析し、そして予報することを仕事として行い、人々の幸福に資するために、気象庁は存在しており、その果たすべき役割は、社会の抱える問題とともに多様化している。しかし、気象庁を取り巻く環境は厳しく、気象庁は測候所の縮小・廃止さえ行おうとしている。気象庁に寄せられる社会からの要請と将来の展望を考えると、それらにきめ細かい情報で応じ、様々な形で指針を提供していくためには、測候所を有効に利用した地域への情報提供と気象庁の業務の充実と多様化を図られるべきである。ついで、次の事項について実現を図りたい。

一、測候所の業務縮小を中止し、測候所の体制を整備拡充すること。
二、気象庁の予算を拡充すること。

第六二二号 平成五年三月十二日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 青森市古川三ノ三ノ五 伊藤昌彦 外五百四十四名
紹介議員 松尾 官平君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六二二号 平成五年三月十二日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 福島県いわき市泉ヶ丘二ノ二〇ノ九 駒木根孝雄 外三百九十九名
紹介議員 鈴木 省吾君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六二七号 平成五年三月十二日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 秋田市土崎港西一ノ一ノ四四 高橋毅 外五百四十三名
紹介議員 三上 隆雄君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六二八号 平成五年三月十二日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 岩手県紫波郡紫波町犬吠森字境丸 阿部康二 外七百八十名
紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六三一号 平成五年三月十五日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 福島県いわき市平豊間字塩場一ノ二八 西脇武夫 外三百九十四名
紹介議員 石原健太郎君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六六〇号 平成五年三月十六日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 山形県酒田市千日町九ノ一四 堀俊一 外三百十二名
紹介議員 鈴木 貞敏君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第六九〇号 平成五年三月十七日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 秋田県雄勝郡雄勝町上院内字小沢 八八ノ二 鈴木健治 外八百二十名
紹介議員 小川 仁一君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

四月二日本委員会に左の案件が付託された。
一、東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願(第七六〇号)(第七七七号)

第七六〇号 平成五年三月二十三日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 福島県白河市字北中川原一三四ノ二 小野寺昇 外四百十八名
紹介議員 林 紀子君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。

第七七七号 平成五年三月二十四日受理
東北地方における測候所の体制強化と気象庁予算の拡充に関する請願

請願者 山形県鶴岡市長者町二ノ一九 佐藤常雄 外六百二十三名
紹介議員 星川 保松君
この請願の趣旨は、第六一三号と同じである。