

第三百三十二回国会 運輸委員會 議 録 第三号

平成七年二月十七日(金曜日)

午前十時十分開議

出席委員

委員長 井上 一成君

理事 武部 勳君 古屋 圭司君

理事 村田 吉隆君 江崎 鐵磨君

理事 奥田 敬和君 高木 義明君

理事 緒方 克陽君 高見 裕一君

理事 衛藤 晟一君 大島 理森君

理事 龜井 善之君 橋 康太郎君

理事 林 幹雄君 平林 鴻三君

理事 堀内 光雄君 松下 忠洋君

理事 森田 一君 横内 正明君

理事 赤羽 一嘉君 北橋 健治君

理事 古賀 敬章君 坂本 剛二君

理事 須藤 浩君 樽床 伸二君

理事 二階 俊博君 米田 建三君

理事 土肥 隆一君 山崎 泉君

理事 寺前 巖君 大矢 卓史君

出席國務大臣 運輸 大臣 龜井 静香君

出席政府委員 運輸 大臣官房長 黒野 匡彦君

運輸 大臣官房總務課長 永井 隆男君

運輸 大臣官房總務課長 兼貨物流通本部 長 豊田 実君

運輸 省運輸政策 局長 戸矢 博道君

運輸 省自動車交 通局長 高橋 伸和君

運輸 省海上交通 局長 平野 直樹君

運輸 省海上技術 安全局長 小川 健兒君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

運輸 省海上技術 安全局長 加藤 甫君

委員外の出席者

運輸 省港灣局長 栢原 英郎君

運輸 省航空局長 土坂 泰敏君

気象 庁長官 二宮 洗三君

警察 庁交通局長 小池 登一君

通商 産業局長 増井喜一郎君

大蔵 省主計局主 計官 竹内 洋君

大蔵 省主税局長 田中 正昭君

制 第三課長 哲夫君

国税 庁課税部法 人税課長 井原 勝介君

厚生 省保険局企 画課長 大和君

労働 省職業安定 局長 高島 修君

局 業務調整課長 中山 太郎君

自治 省行政局長 若林 正俊君

自治 省財政局長 石井 隆一君

政 策課長 板倉 敏和君

自治 省税務局固 定資産課長 小立 諭君

運輸 委員会調査 室長

委員の異動

二月十日

辭任 衛藤 晟一君

大島 理森君

橋 康太郎君

横内 正明君

同日

補欠選任 中山 太郎君

村田 敬次郎君

村山 達雄君

若林 正俊君

同日

補欠選任 衛藤 晟一君

大島 理森君

橋 康太郎君

横内 正明君

同日

補欠選任 中山 太郎君

同日

補欠選任 佐藤 敬夫君

同日

補欠選任 衛藤 晟一君

大島 理森君

橋 康太郎君

横内 正明君

同日

補欠選任 高島 修君

中山 太郎君

若林 正俊君

同日

補欠選任 大和君

高島 修君

中山 太郎君

若林 正俊君

同日

補欠選任 村岡 兼造君

横内 正明君

樽床 伸二君

福留 泰蔵君

赤松 広隆君

左近 正男君

志位 和夫君

同日

補欠選任 平林 鴻三君

村岡 兼造君

横内 正明君

福留 泰蔵君

樽床 伸二君

赤松 広隆君

左近 正男君

志位 和夫君

同日

補欠選任 寺前 巖君

同日

理事佐藤敬夫君同月十四日委員辭任につき、その補欠として奥田敬和君が理事に當選した。

本日開議に付した案件

理事の補欠選任

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二十七号)

陸運、海運及び航空に関する件等(運輸行政の基本施策)

○井上委員長 これより會議を開きます。

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。この際、その補欠選任を行いたいと存じますが、先例により、委員長において指名するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○井上委員長 御異議なしと認めます。

それでは、理事に奥田敬和君を指名いたします。

○井上委員長 陸運、海運及び航空に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。村田吉隆君。

○村田(吉)委員 本日は、運輸大臣に対しまして今国会冒頭の大任所信に対し質疑をお許しをいただきました。まことにありがとうございます。

昨年来、予算をめぐるしまして、私ども、与党のメンバーの一人として、整備新幹線問題について大変長い間議論をさせてもらいました。マスコミ

等によりますと、あたかも三線五区間あるいは五線についてはもう建設を進めないんだというようになことでありまして、私どもがこの財源難の中にありながらどうやって地方あるいは地元の要望にこたえて新幹線の建設を進めていくかという中で、まああつたことはやめろというふうな風潮がありまして、まことに私ども、プロジェクトチームの一員として残念な誤解であるというふうに思いつつやっておたわけでございます。

今回震災がございまして、例えば東北につきましても、青森と盛岡が地域的につながっている、それが新幹線につながっている、だから互いに連絡ができるというふうな交通インフラの基幹ができていくということは、私は、国土の安定した、そして均衡のとれた発展のために大変必要なことであるというふうに考えておりまして、特に、来年度の予算において大臣が新幹線の建設に大変意欲を持たれたということに對しまして、深い敬意を表しているわけでありまして、

ただ、財源問題、これはお金がなければ何事もできないわけございまして、大変難しいところございまして、この問題については、八年中にこれも含めまして結論を得ていくということで閣議でも決定されたわけございまして、今後整備新幹線につきましてもどういうふうな考え方で大臣進めていかれるのか、まずそれについてお伺いをさせていただきますと、考えております。

○亀井国務大臣 委員御指摘のように、新幹線の問題につきましても、極めて残念なことでございますが、この数年間、基本計画を策定をしながら、その基本計画については、もうすっかりあるのかないのかわからないような状況に計画自体が置かれてもおりますし、整備新幹線についてすら、これについて残念な状況が御承知のように続いてきたわけでありまして、委員非常に積極的なこの問題に昨年の夏以来取り組みをいただき、連立三党の中で、また、野党の皆さん方との間でコンセンサスづくり等について大変建設的な御尽力をいただいたことを私は大変感謝

謝をいたしておるわけでありまして、私は、基本計画を含めて、日本列島が均衡ある発展を遂げるためには、新幹線、これを日本国土に基本計画どおり将来にわたって敷設をしていくというものを堅持をしたい、このように考えておるわけであり

ただ、物事には順序がございまして、一挙にそこまでやるわけにはいきませんので、当面は、整備計画、これについて毎年着実にとにかく進展をさせたい、このように考えておるわけございまして、連立三党の皆さん、また野党の方々の御理解もいただきながら、このたび三線五区間以外につきましても、御承知のように、事業認可を行い、新規着手をするということに踏み切ったわけございまして、着実に八年度以降についてもそれを進めることなく進めてまいりたい、このように考えております。

新幹線問題という、財源ということをよく言うわけでありまして、特にマスコミの方、若干私は不勉強だと思っておりますけれども、新幹線整備とか空港の整備というのは公共事業の枠外だみたいな、何か妙な先入観が働いておるようでありまして、公共事業費以外に特別な財源を何かつくりなければそれを推進してはならぬという、そういう姿勢というのは無責任だというふうな論調もあるわけございまして、私は、これはもう基本的な間違っておる、このように思うわけございまして、新幹線の整備は、河川、道路の整備と同じように、公共事業としてこれはきちりと位置づけていくべき問題である。

そういうことでは、財源につきましても、六百三十兆という新たな公共投資十カ年計画におきましての総枠を合意をいたしましたわけございまして、その中でこれは高速鉄道というのをかち取りとほつきりした文言で規定もいたしておるわけでありまして、まあ例えの話であります、今度コンセンサスをつくらなければならぬが、その二%を使つた十三兆円程度はあるわけございまして、そうした公共投資の総枠の外に新たな財源をつくらなければ整備新幹線なり基本計画を、それも先の話でありますけれども、進めてはならぬということにはならぬというふうに私は基本的に考えておるわけでありまして、

さらに、これにつきましても現在のJR各社の協力ももちろんいただくことが大事でありまして、私がJR東日本それから東海、西日本等にも言っておりますことは、北海道、九州、将来は四国を含めて、そうした新幹線の整備については三社ともやはり協力をしていく責務があるということを言っておるわけでありまして、もちろん、民営化したというところは各社の経営上の判断を尊重するというところでありますけれども、民営・分割化されていった経緯等からいいますと、やはり三社がそうした意味での協調体制をとることは当然のことである、私はこのように考えておるわけございまして、そのようにも言っておるわけでございます。

以上、総体的に申し上げますとそういうことでございまして、財源というのは特別にどこかがつくりなればいかぬという固定観念自体が間違っておる、このようにひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

○村田(吉)委員 ただいま大臣から大変明確なお答えをいただきました。新幹線建設のための特定財源がなければ一切できないんだというふうな考え方がそもそも間違っておると、だから公共事業の枠の中にきちんと据えて今後やっていきますよという大臣の御答弁をちょうだいいたしましたので、私どももそういう観点から整備新幹線のこれからの建設、できれば八年までにもうちよつとしっかりとしたスキームをつくつていただくと、いうことをお願いをいたしたいというふうに思っております。

飛行場につきましても、正月に私もアジアの新空港を見てまいりました。ソウルの仁川沖と、それから香港のランタオ島のところに建設しているチェク・ラップ・コック空港ですか、ここを見てまいりました。それからシンガポールに行つてまいりました。なかなか進んでいるなということでありまして、日本よりも数段恵まれたところに準備されているなということでありまして、しかし、アジアもこれから飛行場の建設が大切であるというところでやられているわけでありまして、ちょうど折しもこれは第七次空整、この年に当たるわけでありまして、これをつくつていかなきゃいけない。

財源問題にその中で踏み込むというのは、その枠外かも知れませんが、やはりお金がどう、財源の内容がどうなるかということ、着陸料との関係ではね返ってくるわけですから、利用しにくくなるということもありますから、どうか全体のスキームの中で三大プロジェクトはしっかりやつていく、成田もいろいろ解決していくような兆しも見えるようでありまして、関空それから羽田、成田を含めて、日本の表玄関、空の表玄関の建設は今年度の七次空整でしっかりと位置づけるんだというふうな気持ちで、かつまた財源ということについても踏み込んでいっていただきたい、心からお願いをいたしたいと思っております。

それから、港湾の方につきましても、一生懸命予算のとき走り回ったのですが、何せ財政審議会でも何かCランクというのがついたようございまして、去年は〇・七%の伸び、そしてことしはやつと一・〇%くらいということで落ちついたわけでありまして、結局今度の震災を見ても、これからだんだん生活にもいろいろな影響が出てくるのだから、港は主に最近荷物を通りますので、物を言わないものですから、飛行場と比べても、港も大変だから国の方もしっかりとやつてよという声が上がつてこないのですが、どうかひとつ港、飛行場、新幹線、交通インフラの非常に大事なところ

は、大臣しつかり整備の促進方をお願いをいたしたいというふうに考えております。

それから、震災の方に移ります。きょうでちょうど、不幸にして一月に震災が起こりましてから一カ月を経過するわけでありまして。昨年は復興委員会も発足しているわけでございますが、運輸省も、交通の問題だけではなくて、かわるころが大変多いのでございますが、私は、日本人というのは割合復興とか復興というのは得意な分野に入るのはではないか。だから、私もこの前、大変迷惑をかけたかなと思いつながら、現地を見舞いかたがた視察をさせていただきました。私も参ったときは、もう既にだんだん電車も動いてきたとおったときですから、何となく活気づいてきたという雰囲気も被災地にも漂っております。そういう意味で交通というものが本当に大切だなどということをよくわかりました。どうやって直していくかということについての技術的な検討もある程度だんだん出てまいりまして、そういう意味で、復旧の工事にも拍車がかかっているような状況だと思っております。

ところで、復旧はともかくといたしまして、一番初めに気象庁の役割といたしまして、地震が起こったときにどうやってその大変さというのか、そういう事態を伝達するかということ、これが果たして今回の震災にかんがみて大丈夫だったのかなというふうな気がしてならないのであります。

新聞にも出ておりますけれども、ファクスが落ちこちやったり、何か機械が落ちこちやったりして、気象庁の予報というか伝達の初動においてちょっと反省する点があったのではないかと。あるいは、自分たちの得た情報というのか、それをどこに伝達するか、それが伝達するかというふうなシステムの問題、ハードとソフトを含めたそういう問題について、気象庁において反省点があれば、まだまだこれから検討されるのでしょうか。けれども、この時点で反省点があれば、お伺いをしたいというふうに考えております。それから、もう一つですが、震度階級というの

がございまして、これが一体どういう意味なのかということがわからないのですよ。七というのは後でつけるみたいでございまして。

もうそろそろ含めまして、地震が起こった、そのときに、その大変さという、政府なり行政側がどういう対応をとらなきゃいけないという、その伝達のハード、ソフトのシステムを含めまして、反省点を御答弁願いたいと思っております。

○亀井国務大臣 多岐にわたって御質問いただきましたが、委員大変予算獲得の過程でも御尽力をいただきましたが、七年度予算編成におきましては、運輸省といたしましては実は思想の大転換をやったわけでございます。従来この空港整備については空港特会ということで、ユーザの懐を当てにして空港整備をするという基本的な考え方でやっていたわけでありまして、現在はもうぜいたくな乗り物でも何でもありません。国際化時代においてはばたきと同等でございますので、国がこれを責任を持って公共事業として取り組むべきだということ、そういう意味では、空港特会が中身は細くても、その分を公共事業からとってくればよいというところで方向転換をいたしましたわけでございます。

ただ、残念ながら本年度は財政事情が悪うございまして、水路をつけかえたわけですから、ざっと流すわけにいきませんので、よろよろと、関空につきまして御承知のようにあのような措置をとり、ジャンボ機で大体四万ちょっとだと思っておりますが、着陸料を減らす措置をとった。これは額としてはわずかでございまして、そういう形で思想転換の第一年度としてこれを実施したわけでございまして、今後は空港の建設につきましても、私どもとしては、公共事業という観点から新幹線と同じように取り組んでいくということ、財政当局とも議論をいたしてきたという経緯がございまして、そのようにひとつ御理解いただき、また、関空、成田の整備はもう今後強力に推進をしたいと思います。

ここに奥田理事がいらっしゃいます、運輸大臣のとき成田問題についても大変な御苦労をいただきまして、私どもの現在取り組んでおりますその路線をきちんとおつくりをいただき、私どもはそれに従いまして現在鋭意努力をしておるわけでございまして、私は国が間違いないであつたこと、もう率直に間違いを認める、その中で、日本国のそうした交通インフラをどうすればいいかということと一緒に考えていただくということの中で、今後この問題は解決しようということに進んでおるわけでもございまして。

また、関空につきましても、官民一体の実を上げる象徴的なやり方ということで関空株式会社というところで実施をしたわけでございますけれども、もちろん民の積極的な取り組みがないところではこうした膨大なプロジェクトは完成するわけにはまいりません。今後とも民のそうした、自治体を含めて強力なあれをいただきながら国が責任を持って実施をしていきたい、このように考えておりますので、いろいろと御指導も賜りたいと思っております。

それから、震災に際して、特に気象庁の役割についてのあれがございましたが、御承知のように、気象庁は日本列島、海洋を含めていろいろな災害に対応するというところで、日夜を分かたず大変な努力をしてくれておるわけでございます。このたびの阪神・淡路大震災の発生時における状況でございますが、あと詳しく長官にお話しさせてもよいと思っておりますが、気象庁として二点、これは気象庁の責任というよりも、我々がそういう面で予算的に努力が足りなかったというのを反省をしなければならぬわけでございまして、洲本の測候所、それと神戸の観測所、この二カ所におきまして、神戸の方にございましてはN.T.T.の回線がだめになったということ、それから洲本におきましては震度計がちょっと故障したというふうなことがございまして、正確なデータを即刻、四十六分の時点であの二カ所からは入れることができなかったというところは大きな反省点であります。

かし、それぞれ六時若干過ぎておった時点、六分ごろですか、には他の方で通報、また体感で、体感した揺れに基づいて所員が報告等をいたして補完措置を講じておるわけでありまして、二カ所そういうことであったことは大きな反省点でございまして、今後機材等についてきっちりとした整備をしなければならぬと思っております。

しかし、他の測候場所につきましては完全に機能をいたしております、それが送られて、それが御承知のように自動的に、地方におきましてはファクスで流された。しかし、御承知のように、今の体制ではこれは警備会社が請け負って、それをそれぞれ官邸その他のところには連絡をするという形になっておりますが、このあたりも将来改善をしていく一つの問題ではないかなということも感じております。

一応気象庁からの連絡等は、私に對することを含めまして運輸省内部においてはきっちりなされておりました、現地におきましては、第五管区において対策本部が午前七時に設置をされ、大阪の気象台におきましても七時に本部が設置をされるという形の中で、いち早くその後の余震のフォローアップ、また被災の現状把握、またそれについての救援対策、その他について運輸省の現場は非常に早い時期から活動を開始をしたという状況がございまして、これを申し添えておきたいと思っております。

気象庁長官からも補足することがあつたら言ってください。

○村田(吉)委員 大臣からの御答弁で尽きておりますから、長官、結構でございますが、一番大事なのがスタートのところでございまして、ひとつ今後とも改善すべきところがあれば今のお話のように改善をしていただきたいというふうに思います。

先ほどから、要するに今までのユーザの懐を当てにして整備を進めたりする、そういういろいろな施設につきまして、今後震災が起こってどうするかということが一番大きな問題なんだろうというふうに思います。しかし、そうした問題につ

いて、財政的な援助をどうするのか、あるいは法律的に不備なところは特別立法で対処するというような話も政府側でだんだん進んできておるようございまして、そうした問題についてどうかひとつ遺漏のないように、時間がなくなりましたのでこの点は申し上げませんが、ひとつよろしくお願いをいたしたいというふうに思います。

あと雇用の問題です。倉庫がつぶれたりあるいは直接的な被害はなくても、自民党の交通部会でも議論がありまして、新幹線ががらになっちゃったものですから、博多の駅弁屋が売り上げが九割ぐらい落ちちゃって大変困っているんだ。それから私の地元でも、近畿地方からおいでになる旅行者が多いわけで、とたんに閉古鳥が鳴きまして、私のところにも旅館の環境衛生組合から陳情書が来ております。税制面とかあるいは融資の面で特段の配慮をしていただきたいという陳情まで来ているくらいで、直接的なあの地域以外にも間接的に、例えば倉敷に來なればバスガイドさんがあぶれちゃうとかそれから旅館があぶれちゃうとか、あるいは九州でもそういった影響が出ていっていることとございまして、いろいろな意味で税制面も含めまして対応をし、しっかりやっていただきたいというふうに思います。

それから、関東大震災のときに、瓦れきを集めて山下公園というのをつくったわけですよ。だから、瓦れきの処理なんかもきのうの復興委員会でどうするかということが議論になったようございしますが、横浜のあの立派な公園もそういうことを経緯にしている。だから、今回の反省のもとにひとつ立派な復興を、復旧だけじゃなくて、復興をなし遂げてもらいたい。

運輸という、交通というこの施設に関しては、やはり早く復旧しなければいけない。神戸なんかでも、早くやってもらわなければお客が逃げて新たなシステムができてしまうこととございまして、早くやっていただきたいということが一点、しかし、安全にやってもらわなければ困るという二つの矛盾するような、対立するような要請がござい

まいますけれども、阪神地域というのは、あの地域だけじゃなくて、全日本に対して重要な影響を持つ地域でございまして、難しいところもございまして、復旧していただくのは目に見えて活気を与えるものでございまして、どうかひとつ今後とも御努力をよろしくお願いをいたしたいと思います。

以上をもちまして私の質問を終わります。最後に大臣、もし何かございしたら、一言。

○亀井国務大臣 委員御指摘のこと同感でございまして、これは村山総理からも、とにかく財源の問題はあるにしても、金に糸目をつけないで、また人手にあれをつけないで当面の被災者の救援措置を万全にやると同時に、とにかく復旧というよりも新たな町づくりということと復興に取り組みという強い御指示をいただいております。

今委員御指摘の中に、現在の法律では交通機関、カバリーできない点がございまして、この埠頭公社の問題また鉄軌道の適用の問題、これは省令改正、新しい立法をやることで今もう準備をいたしております。それぞれ事業者と事務方が緊密な連絡をとって、事業者の要望にこたえるという形でやっておりますが、今の状況では、私ども今の段階で満点と言うわけにはいきません。しかし、我々は、財政当局のあれを受けてやるんじゃないかと、そうした被災地の事業者の意向を受けてそれで財政当局を説得をしてやるという姿勢で今徹底しておりますので、委員今後とも、今までもいろいろ御指導をいただいておりますが、細かい御指導、こういう場じゃなくとも結構でございまして、ひとつお申しつけをいただきたいと思います。

○井上委員長 緒方克陽君。○緒方委員 社会党の緒方でございしますが、きょうは大変の所信表明に対して質問をいたしますが、内容的にはかなり技術的な面がありますが、局長答弁というのが多いかと思っておりますが、質問させていただきます。

まず、今回の兵庫県南部大震災、言い方はまた最近では変わっているようではございますが、このときも、早速大臣も現地にいかれて、いろいろな状況も把握をされた上で諸施策を積極的に進めていただいておりますが、ぜひこれからも今とっておられます積極的な姿勢をとり続けて、この震災の復興と新しい交通体系、安全も含めたことで取り組んでいただきたいと思います。

それで、具体的に質問をいたしますが、まず最初に、今回の大震災で鉄道も大変な被害を受けたわけでありまして、その後、被害額も多少概算から変わったようなことがありますが、しかし大変な額でございまして、私も現地にいかせていただきまして、鉄道というのが非常に経済活動なりあるいは市民生活、通勤を含めて、もう本当に大変な影響を持っているなと思うわけでございまして、一日も早い復旧が必要だということに思っております。状況は簡単で結構ですが、それと今後の復旧の見通しについて、要点的で結構です。お答えをいただきたいと思います。

○戸矢政府委員 先生御指摘のとおり、本当に今回の地震、大変大きな被害を受けておりまして、山陽新幹線あるいはJR西日本の在来線、阪神、阪急といったようなことで、大規模な被害がございました。地震発生当日中に運行できなかった区間が六百三十八キロございまして、本日、二月十七日の九時現在では、百五十一キロの区間が不通という状況になっております。

被害の見積もりでございしますが、先ほど先生がおっしゃいました、今の時点で、約三千五百億程度に上るといふように見込まれております。私もどなたもいたしましては、この復旧に、まあ事業者は不眠不休で取り組んでいるわけとございまして、私も可能な限りの支援をするというところでございまして。

は、事業者の方は五月の連休過ぎの開通というのを見込んでおります。また、在来線でございまして、東海道線については五月の連休過ぎ、阪急の神戸線については八月末の開通というのを見込んで、今全力を挙げて復旧に取り組んでいるところでございまして。

○緒方委員 それぞれ状況を報告いただきました。とにかく一日も早い復旧に一生懸命取り組んでいただくということでありますが、それに向けては大変莫大な金がかかるわけとございまして、マスコミでも一部報道されておりますが、その災害復旧の事業費について、いろいろな要望が鉄道事業者からされていると思っておりますが、どういった要望がされているのか、お答えをいただきたいと思います。

○亀井国務大臣 これは今鉄道局の方で各事業者と詰めておる最中でございまして、一応の状況を申し上げますと、国の補助金で処理できる部分と、それと地方自治体が直接、間接これに加わっていくという三つであろうかと思っております。現在、大まかに申し上げますと、JR西日本と阪急につきましては、低利融資でお願いしたいということが来ております。それに対して、阪神それから地下鉄、また新交通システム等につきましては、これは鉄軌道に基づく補助金と低利融資の組み合わせをお願いしたいということが来ておりますが、これは省令を改正をいたして対応したい、このように思っています。今の省令ではこれは対応できません。鉄道についてはそういう状況でございまして。

ついでに申し上げますと、埠頭公社につきましては、これは特別立法を用意いたしまして、財政当局と、異例の措置であります。八割は国の補助、それとあとを起債、自治省における交付税措置等、今これは自治省と自治省の方で協議をいたしているところでございまして。

○緒方委員 鉄軌道法に基づく補助とそれから低利融資ということとありますが、融資の問題で

も、中小企業その他含めて、いろいろな復興基金の果実を利用してできるだけ低利でというようにすることもありますが、鉄道事業についても、やはり低利といえども、実際にはいろいろな影響もある。しかし、片や鉄道事業者としては、補助というよりも、みずからの力でやりたいということがあるように思われる。その辺についてもできるだけ、低利融資もいろいろな知恵を絞ってやっていただく必要があるのではないかというふうに思いますが、その点いかがでしょうか。

○亀井国務大臣 これはおっしゃるとおり、今考えておりますのも非常に低い、まあ二・五とかそのあたりのところをあれしておるわけでありまして、これについて自治体レベルでこれをさらにどう補完していくかというようなことを含めまして、委員御指摘のように、できるだけこれを下げていく努力を自治体とも協議しながら今後やってまいりたいと思っております。

○緒方委員 その辺、ぜひよろしく願ひしておきたいと思ひます。

さて、今回の問題で、建設省のものは、きょうの新聞ですか、耐震構造基準について報道がされておったわけですが、鉄道についても、このことについては大臣からも発言があつて、見直しを検討されているというふうに聞いておりますけれども、その鉄道の耐震構造基準の検討状況とこれからの見通し、一体いつごろどうなつて、どういう形でやっていくのかということがあるわけでございますが、その見通しについてお答えをいただきたいと思います。

○亀井国務大臣 その前に、ちょっと私、頭が混乱しております、中小企業の二・五とちょっと混同しました。三・七五でございますので、この点訂正いたします。

今御指摘の点につきましては、陸海空とも検討委員会をそれぞれ設置をいたしております、現在、それぞれの委員会、精力的に現地に入つていただきまして検討を続けておるわけでありまして、特に鉄道につきましては、復興工事との関係がござ

いますので、松本委員会におきまして、現地三日間の調査を踏まえて、連日検討を重ねております。これはいつまでに出していただきたいというわけにはまいりませんが、JR西日本の復興工事につきましては、検討委員会の結論にたえ得るものでなければいかぬわけでありまして、その検討委員会を出てくるであろう、確定的には予測ができませんけれども、震度七の若干上程度のところでも耐えられる非常にレベルの高い復興工事をやるということ、今実施をしておるわけでありまして、その過程におきましても、検討委員会との密接な連絡をとりながら実施をしておるところでございますので、いついつまでとは申し上げられませんが、精力的に取り組んでいただいております。

○緒方委員 復旧、復興とそういう耐震基準の見直しというのは並行していつておるわけですから、後でまた二重の手間というのですか、そういうことがないようにしなければならぬということでは、今言われましたように、十分連絡をとりながらやるということがお金のむだ遣いをしないという意味からも大事ですので、今大臣言われましたように、日常的な連絡をとってぜひ取り組んでいただきたいなというふうに思う次第であります。

さてもう一つ、今度は代替バスの問題でお尋ねしたいのです。鉄道がずたずたになりまして、近郊からもバスに来てもらつて応援してもらつて動き出したのですが、結果的にはいろいろな救済物資とかたくさん入つて、結局はそのバスも必ずしも効果を上げなかったという面もあります。道路がちゃんと確保されれば鉄道にかわる輸送代替手段として、バスはいつも移動できるわけですから、非常に有効だというふうに思うのです。

聞きますと、制度的には連携を取り合うような協定とかそういうものはなくて、随時業界で、運輸省の要請かどうか知りませんが、そんな中でやられたというふうに聞いておりますが、実際に代

替バスをいろいろ準備されて、効果が上がらなかつたこと、あるいは問題点、反省、協力体制というのはいささか十分であつたかどうかということなどがあると思うのですが、その辺についてはどうでしょうか。

○亀井国務大臣 これは民間のそうした運送業者と私どもの方がばらばらでやつたということではございませんで、そういう意味の御質問じゃないと思うのですけれども、私どもの対策本部からバス会社等と緊密な連絡、計画段階におきましても、詰めをやって代替措置をとつたわけでありまして、ただ、委員御指摘のように、計画したのと、いざ実行してみますと、道路の混雑状態から、例えばJR新大阪から姫路まで中国縦貫道を横断してというふうなアイディアでやつたのですが、実際は途中でいささかも動きがつかないというふうな状況のため、これは結局は意味をなさなかつたということもありまして、また阪神、阪急、JR等が代替バスを切断されている区間について、私も現地を見ましたけれども、利用者が大変おられるという中で、私が見ておりましたも非常に整然とやつておつたと思ひます。

また、専用レーンを設置いたしました、相当時間間もスピードアップしてやつたとは思ひますけれども、何しろ私が行つてみましたが、利用者の方も、何しろ長蛇の列というところもございまして、もつとバスをふやせという要望もございまして、バス会社として私は精いっぱいバスの動員をして要員も確保してやつてくれたと思ひますが、なかなか十分要請に応ずることはできなかった今度の経験で、こんなことが二度とあつては困るわけでございます。生かす意味でも今後検討してまいりたいと思ひます。

○高橋（伸）政府委員 代替バスの件でございますが、今大臣がお話し申し上げたとおりでございますが、若干補足させていただきます。神戸と大阪方面を結びます鉄道の代替バス路線、道路の復旧状況を踏まえて一月二十三日から運行を開始いたしております。その後、一月

二十八日に国道四十三号線の復旧がなされました、ここにバスの専用レーンを設定してもらいました。これにあわせてシャトルバス、ノンストップのバスを運行したわけでございますが、先生今御指摘のように、地元のバス事業者だけではなかなか車両の手配が十分ではございませんでした。

そういうことから、例えば阪神で申し上げますと、阪神自身は自分でもバスも四十一両持つて運行しておつたわけですが、さらに、そのほかに九社の協力を得まして四十七両調達をいたしております。阪急につきましても、十社百十五両、JR西では五社百両、合計いたしますと二十七万から十八万人を輸送いたしております。これも近隣の大阪、京都だけではなく、愛知とか広島、福岡、さらには本社ベースで申し上げますと東京のバス事業者の協力も得ております。

さらに、これだけで不足であるということに備へまして、既に延べ二十八社につきましていざといたときの協力要請をいたしております。今後、こういった災害に備へた協力体制をあらかじめとつておくべきではないかと御指摘でございますが、今回の代替輸送は私どもは非常にスムーズに各社の協力を得てきたと思ひますけれども、より一層迅速、適切な代替バス輸送を確保するに当たりまして、バス事業者におきましても今回の事例をもとに十分検討させたいと思ひます。

○緒方委員 対策本部の指導に基づいていろいろされたんだけれども、実際にはやってみるとなかなかうまくいかないというのがたまたまある。私も現地でシャトルバスで行こうかと行きましたが、これはもうとても大変だ、たまたま並んじやって、だから、別のルートで回つたのですけれども、そんな意味を含めて、バスの確保、道路、多方面にわたつて全体で検討して、交通規制まで含め

てやらないと、せっかくバスは準備したけれども、これが生かされないということが今度起きたという意味で、結果的には何か運輸省の方にも十分でなかったということとられかねない面もあるのですが、総合的にこれは検討すべきじゃないかというふうに思っております。

さてそこで、災害が起きたわけでありましたが、関係現地では復興計画を立てられておりますが、それ以外にも名称も出ております。都市再建計画を立てるわけでありまして、バスとかタクシーの専用レーンですね、特にバスの専用レーンはだんだん全国的にも広がってきておりまして、交通渋滞の緩和に一定の役割を果たしているわけでありまして。そんな意味で、この復興計画の中でやはりちゃんとしたものをつくって、これからの交通渋滞がなくなるように、あるいは交通安全が確保されるように、抜本的な改革ができるようにやるべきではないかということで、これは地方自治体に対する指導とか助言とか話し合いということになろうと思うのですが、そのことについてぜひ指導助言をしていただきたいと思います。どうでしょうか。

○亀井国務大臣 委員御指摘のとおりでございます。いよいよ復興委員会、復興本部、始動もいたすわけでございますので、ただ旧に復するということじゃなくて、今おっしゃいました交通の利便と安全、こういう観点から運輸省としてはほとんどと提言をしまいたい、このように考えております。

○高橋(伸)政府委員 バス専用レーン等につきまして、私も昨年の九月から、建設省、警察庁、三者で渋滞対策協議会、これを各都道府県で設置をいたしまして、バス専用レーン、優先レーンを含めた交通渋滞対策を現在鋭意進めているところでございます。

今回の再建計画につきましても、私も、バスを中心とした公共交通機関というものを適切に位置づけていただけるように、現地の対策本部等を通じて積極的にお願いをしまいたいと思っております。

とっております。○緒方委員 今一生懸命計画がされている状況でしようから、ぜひ十分連携をとって、具体的にそういう施策が確立されるようにお願いをしたいと思っております。

震災関係は一応これで終わりました、私は当委員会でも、なかなかほかの委員会に出られないものでありますから、身体障害者問題をずっと取り上げてまいりました。運輸省でもエスカレーターとかエレベーターに対するいろいろな新しい施策も今年度からスタートしたということもあるわけでございます。これからはぜひ取り組んでいただきたいと思っております。

きょうは、警察庁の方に、身体障害者の方から警察の交通取り締まりの中で非常にある意味でいうと不愉快なことがあったというような面も含めた指摘がありまして、かといって、その人が言っていることが必ずしも正当かどうかという面もありますけれども、やはり公の場で少し考えも聞きながら、みんなで交通事故をなくすという観点も含めまして、ちょっと質問させていただきたいと思っております。

それで、道路交通法施行令では、第二十六条の三の二で、座席ベルト装着義務の免除ということが入項目があるわけでありまして、身体障害者の場合にはその第一項に当たるといふふうに聞いておりますけれども、しかしその基準はなかなか明らかではないということ、一体その基準はどういうことになっているのかということを示していただきたいと思います。

○小池説明員 お答えをいたします。

先生御指摘のとおり、法文上は、疾病もしくは障害のため座席ベルトを装着することが療養上または健康保持上適当でない場合ということになっておるわけでございます。これの具体的な運用の問題になってまいりと思っておりますけれども、実際に運転をされたりあるいは助手席に同乗されている方がこの適用除外の基準に該当するかどうかという点につきましては、これらの方々から実

際に現場で取り締まりに当たっている警察官が個別に事情をお聞きすることなどを通じて、現場において判断を行っておるということでございます。

○緒方委員 現場において判断を行っているというところでございます。そこで、身障者の方からは、そこである程度の対応が合う場合もあるのじゃないかというふうなことで、所轄の警察署などから着用免除の許可証を発行してもらいたい、そういうことはできないのかという声があったのですが、このことについてはどのようにお考えでしょうか。

○小池説明員 身障者の方々に装着義務を免除する許可証を発行してはどうかというお尋ねでございます。これにつきましては、身障者の方々に例えれば許可申請の手続等かえって新たな負担をしていただく必要が考えられます。また、場合によっては、治療等によりまして障害が軽減された場合、果たしてその許可証の取り扱いをどのようにするのか、いろいろな問題点がございまして、私どももいたしましては慎重に検討してまいりたと思います。

○緒方委員 最後になりますが、一に関連しますけれども、結局現場の個々の警察官の判断でいろいろ事情を聞きながらということですが、やはり私は、シートベルトというのは必要だという観点で、一人でも事故をなくするという観点で、例えば、エアバッグですか、あれも含めて必要だというふうな認識であります。しかし、いろいろトラブルが起きるということは好ましいことではないという意味で、そういう身障者のシートベルト装着の問題についての対応、そのことについてはやはり慎重にあるいろいろな配慮しながらやられるべきではないかというふうに思います。その点についてお尋ねいたします。

○小池説明員 お答えをいたします。冒頭お答え申し上げましたけれども、この法令の趣旨でございますけれども、つまり運転をされる方あるいは同乗される方につきまして個別にシートベルトの装着を義務づけておる、こういう

制度でございますので、この法令の趣旨を十分踏まえまして、身障者の方の場合につきましても、それぞれの障害の内容に配慮しまして、適切な判断が行われますよう現場の警察官を指導しておるところでございます。今後ともさらに一層十分な指導をしてまいりたいと考えております。

先生御指摘のとおり、シートベルトの装着というものは、交通事故が実際に起こった場合に、自分自身もそうでございますけれども、同乗者の命を守るためにも大変大きな効果がございまして、身障者の方々にいかに安全な効果も、可能な限り装着をされた上で、安全運転に心がけていただきたいというのが私どもの気持ちでございます。

○緒方委員 どうもありがとうございます。あと五分ほどありますけれども、協力する意味で、きょうはこれで終わらせていただきます。ありがとうございます。

○井上委員長 高見裕一君。

○高見委員 それでは質問をさせていただきます。鉄道復旧の問題に関して若干お尋ねを申し上げます。

今回の地震では鉄道に大きな被害が生じました。そのため被災者が全く、陸の孤島状態といった状況になってしまいました。被災者にとっては一日も早く鉄道が復旧することを、特に大阪から神戸の中心部までの復旧、当然のことでございますけれども、これが強く望まれております。鉄道が復旧すれば道路の渋滞も少しは解消されます。そういふ点からいいますと、大阪と神戸を結ぶ鉄道を早急に、神戸の中心部まで復旧する必要があります。あるいは現在もあるわけでございますが、現行ではJR、阪急、阪神それぞれが独自に、言ってみればばらばらにばらばらにばらばらに復旧を行っております。実際の物理的に難しい問題というのが多々あるかと思っております。一本でもいいから先に通そうとそこに力を集中して、阪急でも阪神でもJRでも、一番工事がやりやすい部分からまず通していただく

こういふ災害時には、運輸省の強いリーダーシップによって復旧の方針あるいは工事の優先順位というものを調整する必要がありますが、今後あるいはこれからはないかと思いますが、今後あるいはこれからということですが、ぜひ復旧の手順、段取り等を御検討いただければありがたい。震災後の復旧に関してのリーダーシップ、この辺りに関してぜひ見解をお尋ね申し上げたいと思います。

なお今委員の御提言で、おっしゃるように中心までどうやって、どの社でもいいからこれを早期開通させるかということでありますが、ただいま委員おっしゃいましたＪＲ、阪神、阪急、それぞれ事業体が違うわけでございますので、それぞれが共通の何かのことを制約されているために、例えば阪神がこうやってくればおれのとこころはもうちょっと工事が先に進むがなとか、ＪＲがこうやってくればおれの方が工事が早く

そういう意味では、私どもはもう、いわば養生と同時に言ってもいいと思いますが、私も現地に参りまして、復興について国としては現在の法

現在 私鉄につきましても鉄軌法の現在の省令では援助ができぬわけでございますが、これも、現地で私がお約束いたしましたように、省令も改正いたしまして目いっぱいの支援をやり、さらに低利融資もこれにくっつけるという措置もとっておるわけでございます。これについては、うちの鉄道局の方で個々の事業体と密接な連絡をとって、押しつけるわけにいきませんから、先ほども

○戸矢政府委員　ただいま大臣が申し上げたとおりでございますが、一言補足させていただきますと、今回の被害が非常に大きいということもございまして、私ども地震の直後に、実は民営鉄道協会あるいは関係のＪＲ、鉄道建設公団あるいは鉄道総合技術研究所というところに話をいたしました。技術的な支援を積極的にするようにという話をいたしました。

基本的には、今も大臣が申し上げましたとおり、各社の施設でございますから、その社の技術陣が一番よくわかっているわけでございまして、外人部隊だけで工事ができるわけではございません。

○高見委員 今回の鉄道の被害額は三千五百億圓を超えろというふうに聞いております。特に阪神電鉄は年間売り上げの二倍を超える被害ということで、財政的な支援なしで再建はあり得ない状態ではないか、これは客観的に見てそう思うわけでございます。しかし、当然阪神沿線の方はその雷車しか自分の交通の便はないわけでございまして、現在の鉄道災害復旧事業に関する補助という

また、今回の地震の被害の対象は従来補助を行ったことのない都市鉄道でございますが、今も大臣の御答弁の中にも若干ございましたけれども、これに対してどのような財政的な支援を考えているのか、具体的な部分について運輸省としての回答をお願いを申し上げます。

今回の地震に対します被害、先生おっしゃいましたように約三千五百億と見込まれておりまして、それに対して早期の復旧を図るということで、私も最大限の支援をしたいということとでございます。先ほど大臣からも申し上げましたとおり、現在、被害額の大きなあるいは経営に対す

なおこれも大臣から先はお話し申し上げましたように、鉄道軌道整備法の体系、今の基準では、地方ローカル線、赤字ローカル線というのが前提のような基準がございます。そういうものの要件の緩和をして、今回の地震で被害を受けた事業者の意向も踏まえながら、必要な助成ができるように今関係当局と全力を挙げて折衝をしているところでございます。

そもそも国だけが四分の一の補助をするという制度だったのであり、地方が四分の一の負担をするというのは、平成三年に豊肥線が被害を受けたときに地方が存続のために負担を申し出たからだというふう聞いてございます。今回の被害状況については、地方が被害額の四分の一という額を到底支え切れないのではないかとというふうに思っております。

確かに、神戸市は財政力のある自治体ではございますが、そのような自治体の実情、今回の被害の大きさ、公共施設の早急な復旧の必要を考えるのと、企業努力で賄えない分については、地方の財

政力というのを十分しんしゃくしつつ、考慮に入れたつ、国が積極的に支援をしなければ立ち行かないというふうに考えます。

今回の地震において、鉄道軌道整備法による財政援助だけではなく、国として何らかの別の支援策も展開していかなければならないと私は考えておりますが、現時点での大蔵省として考えておられる支援策について、具体的にお聞かせいただければありがたいと思います。

○亀井国務大臣 先ほども申し上げましたように、私どもとしては、とにかくあれだけの財政力を誇っておりまして神戸市ではございますけれども、未曾有の天災に直撃をされたわけでもございす。しかも、鉄道だけではなくて港湾が、百五十パーセントは壊滅状態でもございす。埠頭公社関係だけでも大変な、一千億以上のあれを要する状況でもございすので、私どもとしては、先ほど申し上げましたように、神戸市、兵庫県と緊密に協議をいたしながら、その財政力の中身についてまで、立ち入ったことを含めて協議を申し上げながら対応いたしております。

その意味では、四分の一では足らぬのじゃないかという御批判がございす。先ほども申し上げましたように、埠頭につきましても今の法律ではゼロでございす。これを特別立法で激甚災などと同一ように八割まで国が見ていくというように思い切った措置を考えております。また、地下鉄とか新交通システム等につきましても、新交通システムにつきましても公共事業でやれる部分がございますから、そのあたりの組み合わせの中で、本間にこれは私どもは自治体と緊密な連携をとって、先ほども言いましたように、まず大蔵省の財布ありきじゃなくて、我々は自治体の立場、被災した事業者がきつちりと今後やっていくという、その立場でやっておるわけでございます。

今も鋭意財政当局と折衝をいたしておりますけれども、今の我々のあれでは、物事というのは一〇〇％ということはいかぬわけでありすけれども、自治体も、ほぼ満足といったらおかしいですが、御理解をいただけるような対策はできるといふふうに私は現在確信をいたしております。

○高見委員 大蔵省の方のお考えもぜひお聞きをしたいと思ひます。

○増井説明員 ただいま亀井大臣からもお答えがございました。私ども大蔵省といたしまして、今回の地震による鉄道の被害、非常に大きいと思っておりますし、国民生活に著しい障害が生じていることでもございすので、早期に回復を図る必要があると思っております。

したがって、今回の助成は、従来からの鉄道軌道整備法に基づきます国庫補助金に加えまして政策融資の活用を組み合わせることにございまして、これまでに以上の手厚い助成措置を鉄道事業に對して行方方向で検討しております。

現在、自治省その他関係省庁の間で検討をいたしておるところでございまして、こういって措置によりまして、一日も早く復旧が実現いたしますよう私も期待しているところでございす。

○高見委員 自治省にもぜひお尋ねをしたいのですが、通常の自治体分の補助、すなわち四分の一を今回自治体で負担することは大きな負担になるということをお願いいたします。

○石井説明員 先ほど来お話が出ておりますように、鉄道関係につきましては、国が災害復旧費の四分の一を負担する方向で検討されておると伺っております。これにつきましては、国が災害復旧費の四分の一を負担する方向で検討されておると伺っております。これにつきましては、国が災害復旧費の四分の一を負担する方向で検討されておると伺っております。

域の地方団体でさまざまな分野で多大な財政負担が見込まれますので、私どもとしては、その実情をよく把握の上で、地方団体の財政運営に支障が生じないように、地方債あるいは交付税その他さまざまな仕組みでもって財政支援措置を講じていきたい、こういうふうに考えております。

○高見委員 今回の災害は大変なもので、地方自治体は本当に過重な負担を強いられております。できる限り自治体の負担を軽くする方策を当然のことながら模索するべきでございまして、自治省もその意味では努力を、あるいは御苦勞をされておられると思ひますし、運輸省も、大蔵省と自治省の問題というところだけ、そういう立場をとらずに、ぜひ可能な限り地方自治体の負担を軽くする努力を、先ほどの大臣の御答弁にもございまして、ように、現場も積極果敢にお願いをしたいというふうに思ひます。

次に、各種復旧事業に伴って、鉄道や港湾施設を含めたさまざまなインフラの整備がなされますし、これからは社会経済の復興に向けた基盤整備を早急に行うことが最重要課題でございす。震災からの復旧が円滑に行われるためには、税制面の震災での修繕にかかる費用の税制上の取り扱いについてどのような措置が施されているか、大蔵省の意見をお伺いしたいと思ひます。

あわせて、災害復旧工事に伴い取得した資産、例えば鉄道の駅舎部分などの検討をいたしたいと思ひますが、その点についても大蔵省の見解を具体的に伺いたいと思ひます。

○田中説明員 お答え申し上げます。法人が今回の大震災で被災した事業資産を今後事業の用に供するためには、復旧、修繕等を行わなければならない、そのための修繕費を出さなくては行けないわけでございす。通常、修繕費のための費用の支出につきましては、その事業年度末までに支出したものを損金の額に算入することとができるというのが税務上の基本でございす。

しかしながら、今回の災害につきましては、非常に損害の額が甚大で、また早期にその修繕等が完了しないというふうな事情にありすことから、損壊等をした固定資産の修繕のための費用につきまして、その見積り計上を認めてほしいという御要望が各方面から寄せられております。

そこで、国税庁といたしましては、修繕等のために要する費用で災害のあった日から向こう一年以内に出すものとして適正に見積もることができ金額につきましては、災害損失特別勘定というものをつくっていただいてそこに繰り入れるというところで、損金に算入しても結構でございすという取り扱いをすることといたしまして、先日、十四日でございす。このことを公にしております。したがって、事業年度をまたがった場合でも当該事業年度に損失計上することができるといふ措置をとっております。

○高見委員 登録免許税の非課税措置などは、○竹内説明員 御質問の鉄道施設等に係る登録免許税の問題でございす。この登録免許税の問題は、鉄道関係の建築物等だけではなく、今回の大震災で損害をこうむった住宅等を含め建築物すべての問題でございす。したがって、私どもとしましては、今後の被災地復興のための計画等の具体化に合わせて検討していく必要がある、対応していく必要があると考えておるところでございす。

ただ、その減免措置の対象とすべき建築物等であることの確認の手續の問題につきましては実は技術的な問題がございまして、関係省庁、これは法務省、また、さっきおっしゃいました駅舎等でございますと運輸省でございす。あるいは国税庁等もございすので、そういうところの御意見、御協力もいただきまして、措置の可能性について至急に検討してまいりたいと考えておるところでございす。

○高見委員 しっかりと前向きに、本間に前向きに検討してください。

○高見委員 しつかり前向きに、本間に前向きに検討してください。

また地方税関係では、災害復旧工事に伴い取得した資産は、新規に取得した資産というよりは損害を生じた資産につき復旧をしたのであり、帳簿価格が増加したからといっても、企業の収益が上がるというわけではございません。企業が地震の復旧のために支出をして帳簿価格が上がったために自治体の税収が増加するというのでは、企業にとっては大きな、支出がダブルパンチで襲ってくるわけで、復興がおくれる可能性が大きゅうございます。

したがって、復興を促進するためにもぜひとも何らかの税負担、とりわけ固定資産税を軽減する措置というものが必要であると考えますが、自治省さんの方はどうお考えかを、あるいはお取り組みの現状というものをお尋ね申し上げたいと思います。

○板倉説明員 鉄道施設に係ります固定資産税につきましては、設備投資の負担が大きいということにかんがみまして各種の特例措置が現在講じられております。今後、復旧工事に伴いまして取得した資産につきまして、既存の特例措置の対象となる一部のものにつきましては、既存制度による軽減措置が当然適用されるということになります。

ただ、被災後の復旧投資によりまして新規に取得した資産のすべてがこの対象になるというものではもちろんございませんので、さらに何らかの特例をという御要望があることは承知をしておりますが、どの程度の資産が既存の特例措置に乗ってくるかと、財政と税制の役割分担の問題ですとか、被害を受けた他の企業などの資産と一般的な住宅なども含めた全体の対応、こういうようなこと等々、検討をしなければいけない問題があるというふうに考えております。

いずれにいたしましても、復興のための税制のあり方につきましてはこれから検討を進めていくということになりますので、この問題もその中の一つの課題として認識をいたしております。

○高見委員 すべて検討中ということなのでござ

いましょうか。復興を速やかに行い、地元の産業の振興、被災地の産業振興のためにもぜひとも税制上の措置を講じていただきたく存じます。国税、地方税ともに今後とも広く前向きな検討を重ねて、私有財産に対する援助と私企業に対する援助というものができないという中で、せめて税制ぐらい、取るものぐらいは少し抑えようという姿勢を持っていたいただけたら存じます。

さて、鉄道の早急な復旧はもちろん急務でございますが、今後も余震が起こる可能性がございす。安全性が確認されないままとは申しませんが、復旧を急ぐ余りの暫定的な措置が余りに重ねられますと、いたずらに危険の拡大を招くということもなきにしもあらずかと思ひます。住民の方々も、今回の地震で安全だと信じて込んでいたものが簡単に壊れてしまうと、私もそうでございすが、現場を見ており、安全性に対してかなり神経質になっておられるというのは事実でございす。

現在、鉄道での安全を確保する対策、特に高架部分など、どのように講じておられるかを少しお聞かせいただきたく存じます。

○亀井国務大臣 私どもは、何度も申し上げますように復旧という立場をとっておらぬわけでございす。と申しますのは、大変なショックを受けたわけでございまして、あれが十五分おくれればどんな事態になっておったか。そういうことで、当座、新幹線を開通させればいい、もちろん早くさせなければいけません、そういうものではございせん。

そういうことで、JRの技術陣が全国から集まってる現地調査、検討をやっておりますと同時に、松本委員会が現地に三日間入り、詳細にわたる原因の調査、今後の対応等について検討いたしておるわけでございす。ただ、JRの新幹線の復興については、検討委員会の結論が出てから工事に着手するというわけには現実的にはまいりません。そういうことで、検討委員会の結論が出たら、基準が甘い、もう一度やり直しというわけ

にはまいらぬわけでありすから、このたびの震災のまだ上のレベルの、上限の上、上といえしからこれは天災には限度がございせんけれども、このたびの震災のもうちょっと上ぐらいのところから来て大丈夫だという耐震性を持った工事の内容であれば認めるところで、私どもとしては厳しくこの点は通達をいたしておるわけでございまして、なお、この検討委員会のアドバイスを常時いただきたが、現在復興工事をいたしておるわけでございす。

具体的には、鉄を柱に巻くというような非常に強い形での強度補強等をやるというようなことを含めて検討委員会の指導のもとでやっておるわけでございすので、そのように御理解いただきたかと思ひます。

○高見委員 よくわかりました。ぜひとも被災者の人たちに広く広報を、これだけのことをやってるのだということを知らしめてあげていただきたいのです。すばらしいことやっていても、被災者の人がこうやって見上げるたびにどうも怖いなどというのでは残念なことでございますから、こういう努力をしているということをぜひ広報していただけたらと思ひます。

実際、鉄道の高架のそばに住んでいる人々は、あのひび割れた高架の上を本当にまた鉄道走るのが、根本的にやり直さなくていいのかなというところを、非常に神経質になってこられて、随分と苦しいことだと思います。ぜひそういう広報を周知徹底していただけたらと思ひます。

今の大臣の答弁にもございまして、もうしばらく地震の発生が起きていたらどうなる大被害が生じていたか、背筋が寒くなる思いがいたしますし、私も、ちょっと朝早い新幹線に乗ろうと思っておりましたので、そういう意味では命拾いしたのかなというふうな気も自分でしてございす。すけれども、耐震基準強化という部分を先ほどから大臣が何度もおっしゃっていただいております。今回、今補修をしている部分だけではなく、既存の施設の

耐震性の調査というものもお考えであるのかどうか。補強するべきところは至急補強するべきである、当然そう考えるわけでございす。その点もお聞かせをいただけたらありがたいと思ひます。

また、こういうことで非常に大事なことは情報公開ではないかと思ひます。高架が倒壊した部分など、今回の地震によって施設に影響の出た部分については、徹底的に原因を今現在調査をしておられる。その結果を広く公表する必要というものがあるかと思ひます。運輸省のどなたかに。

○亀井国務大臣 まず、広報でございすが、私もこの点非常に重要だと思ひます。新聞等で、まず最初にいつまで開通ありきみたい誤解されかねない記事も出ましたので、JR西日本に対しては、真意が伝わるような広報の仕方をしてほしいということも既に指示をいたしておるわけでございす。

それから、耐震性の見直しの結果につきましては、既存の新幹線についても見直しをきちっとそれに基いてやらせたいと思ひます。なお、現在も既に点検をそれぞれやらせておるわけでございす。なお、新線の建設はもろろのことでございます。

情報公開、これはもう申し上げるまでもないです。隠すことは何もないわけでございす。それから、広く結果を公表して、またいろいろな学者とか専門家の方は検討委員会の方以外にもたくさんいらっしやるわけでございす。それから、そういう方々が、まだちょっとこれはおかしいのじゃないか、こういう点は検討が足らぬのじゃないかという御意見もそれに基づいていただけることにもなるわけでありますから、私どもはすべて公開をいたすつもりでございす。

○高見委員 ありがとうございます。

神戸港のことでございます。

岸壁及び機能施設は御承知のように大打撃を受けて、完璧な機能麻痺状態がまだ大半の部分で続いております。神戸港の国際海上コンテナの取扱

量は、九三年ベースで我が国の全体の約三割という部分を占めている。しかも、我が国に寄港する国際定期コンテナのはほとんどすべてが神戸に寄港しております。神戸港の国際コンテナ取り扱い機能の麻痺を国内のほかの港でカバーするにしろ、も、その限界ではないかと存じます。かといふて釜山や香港などにカバーをしてもよろうことになれば、国際競争力の低下は避けられず、神戸港が復旧しても船が戻ってこないという可能性も現実の問題として大変大きゅうございます。神戸港で働く人たちはこの点をとても危惧しております。それゆえできる限り神戸港の復旧を急がなければいけない、そう思っております。特に国際貿易面を考えれば、神戸埠頭公社の岸壁部分の被害に対して至急財政的な援助をしなければならぬと存じます。

先ほど大臣の御答弁にもあって大変感謝をするところでございますが、現行法を超えて、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに激甚災害特別財政援助法の適用外になっている部分を何とかしようというお言葉がございました。その部分を、担当ベースで結構でございますが、きちっと確認をさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがなものでございましょうか。

○亀井国務大臣 今の埠頭公社の問題につきましては、現在事務レベルで具体的に詰めておるところでございますので、ここには増井主計官も来ておりますけれども、先ほども申し上げましたように、財政当局も極めて強い問題意識を持って我々と同じ気持ちで取り組んでくれておりますので、結果としては、先ほども申し上げましたように神戸市の財政力等にこの再建が大きな重荷にならない、そうした措置になる、このように私はかたく信じておるわけでございます。ただ、詳細につきましては今詰めておる最中でございますので、御容赦をいただきたい、このように思います。

○高見委員 今の、詳細に関しては今詰めている最中だ、しかし精いっぱいやっているという言葉、確かに承りました。

もし神戸埠頭公社に対する支援が十分なものとなれば、それはイコール利用料金にはね返ることになります。そうすると、当然神戸港の国際競争力を低下させることになりす。そうすれば、港のハード部分が復興したとしても利用者は減少してしまい、神戸港は衰退する、あるいは雇用不安を引き起こすというふうなことになる。これは、全体の国益という観点から見ても大きなマイナスでございますし、被災者の方々のことを考えてもしつかりとした復興につながっていないというところになるかと思ひます。また、利用料の上昇は国内の物価にも影響する、国民生活にとってもマイナスの効果をもたらすことになりす。したがって、何らかの形で利用料金を上げない方策を考えるべきであると存じます。財政的な支援以外にどのような措置を考へておられるのか、特に金融面からの措置について今後の方針というものを明らかにしていただければと存じます。

○亀井国務大臣 これにつきましては、上物その他につきましては特別な金融面の手厚い措置をいたすつもりでございますが、今これについて大体的な基本的な合意に達しつつございす。

それから、そこで一つの問題は、御承知のように民間の所有の埠頭もございす。食品コンビナートを含めてこれあたりも甚大な被害を受けておるわけでございすので、恐らく今後の今後の支援については市が相当なお手伝いをいたさなければならぬという事態になつてくると思ひます。これにつきましても、国として自治省とも協議をしながらできる限りの救済措置をしていきたい、このように考へております。

○高見委員 具体的な金融面の措置というものはございすかどうか。今お考えの計画がもし発表されれば、ぜひ教えていただきたいのですが、答弁ございすか。

○相原政府委員 まず埠頭公社の上物の部分でございす。これにつきましては、無利子貸し付けの道を開きたいということで、比率等につきま

して今協議をしているところでございす。また、民有施設につきましては、大臣も申し上げましたとおり、市の復興あるいは雇用の場の確保という点からも大変重要というふうな考へまして、日本開発銀行からの低利融資による支援を行うことを考へております。

○高見委員 上屋の部分、いわゆる機能施設の部分は何かの形で支援をする、その方策を、最大限の可能性を考へておられるというふうにお聞きをいたしました。まことにありがとうございます。国が支援をしなければそれだけ復興がおくれ、神戸、ひいては日本の貿易総体の国際競争力の低下につながつてしまひます。さまざまな財政的な支援をぜひ積極的に御検討賜りますように御担当各位に強くお願いをする次第でございす。

さて、今も民間施設の部分に対する言及がございました。この民間部分への支援策というものは、今お聞きした範囲内のものでないかというふうに理解をさせていただいてよいのか。民間部分の支援策をできるだけ広くとつていただきたいという希望を持っております。その施策を、今御検討中のものをなるべくすべて御開示いただければありがたいと存じます。

○亀井国務大臣 神戸港の民間所有の埠頭につきましては、従来もこれを市に移すあるいは移さないというふうな相当歴史的な経緯もございす。現在、今後機能的な物流基地としてどう整備をしていくかという神戸市全体の計画もございす。

そういうことでございすので、何度も申し上げますように、従来のままでこれを復旧をするというところと、民間を含めて神戸港がこの際国際港として機能的な面を含めてきちつと整備をしていくには、民間の埠頭を今後どうしていったらいいのか、こういうことも私は今後の復興計画の大きな基本的な課題だ、このように考へておるわけでございす。そのあたりは、市と関係者との間の協議を私どもも見ながら一緒に検討していきたい。今の段階でどの部分をどうと

いうわけにはいかないのじゃないかな、このように考へております。

○高見委員 わかりました。ぜひ御検討をお願い申し上げます。

先日、大臣におかれましては、阪神・淡路大震災復興支援モーターボート特別競走の実施を御決断をいただきました。ありがとうございます。この特別競走によって確保される資金は、被災市民の生活向上や地域経済の復興に役立つ事業に活用いただけることとございす。モーターボート競走の売り上げから捻出されることを考へれば、神戸港復興のために使うのが私は理にかなつていふというふうに考へられると存じます。が、復興に充てられる資金の使途についてどのような方針で臨まれるのか、お聞かせを賜りたいと思ひます。

○亀井国務大臣 私どもといたしましては、港の復興に限定した使途は考へていないわけでございす。これにつきましても、やはり神戸市、兵庫県の、そうした自治体の御判断等に従つて処理すべきものだ、このように考へております。

○高見委員 それは全くもつともな話でございす。しかし、被災地復興には非常に多額のお金がかかります。今回決めたいただいたのは一年限りの分というふうな存じますが、五十億円という多額の援助というのは大変ありがたいこととございす。が、総体の被害額を考へますと、さらなる援助がさまざまな形で講じられないかと考へております。したがって、今後も継続的に特別競走を開催するなどの措置を講じていただきたく思つております。平成八年度以降のモーターボート特別競走等の措置の予定についてお教えいただければと存じます。

○亀井国務大臣 私どもは現在七年度五十億を目標にという形で既に決定をいたしておりますが、被災民であり、かつ本当に被災地の中から血の出るような復興についての御提言をされ続けておられます高見委員の御提言でございすから、八年以降についても御提言のようにやるように検討し

たいと思っております。

○高見委員 さらに、先ほどから大臣も言葉として表現をしてくださっております。ただの復旧ではない本格的な復興というものを考えているのだ、こういう言葉でございます。まさしく私もそれが重要かと存じます。

したがって、二十一世紀を目指した将来計画に合わせた復興が国際貿易の拠点としての位置づけからも、国益からも望ましいということであるならば、特に国際貿易と国内貿易の連携や国際貿易船の大型化に伴うバースの水深を、大深度バースでございますが、十五メートル以上にするとしようかな配慮はぜひとも必要であると考えておりますが、その辺はいかがでございますか。大深度バースの整備等についてお聞かせを賜ればと存じます。

○亀井国務大臣 これは先ほど申し上げましたように、私どもとしては、旧に復するということも考えておらぬわけでございまして、国際港としての整備をこの際思い切ってやっていく、このことが被災地を不死鳥のごとくよみがえらせることでもございまして、また、関西経済、日本国経済にとつて極めて重要なことだと思っております。

財政当局も、ここに主計官が来ておりますが、もとに戻してもとどおり船が着けたいというふうな考え方は、今まで我々が折衝した経緯の中では、そのように大蔵省が考えておるといふように私どもは思っております。財政当局もこの機にそういう意味ではクリエーティブな復興をやらうという我々と同じお気持ちでございますので、そういう、委員御指摘のようなことでまいりたいと思っております。

○高見委員 大変創造的な、大胆で先進的な取り組みをいただけるということを聞いて本当に安心をいたしました。ありがとうございます。

さて、雇用対策についても若干お尋ねを申し上げます。例えば、神戸港が大きな被害を受けたことにより、雇用関係に大きな影響というものが生じてござ

います。しばらく前でございますが、二月八日現在で、港湾は九千五百人、倉庫が約四千人、船員の方が五百人、トラック関係が三千人というふうな部分に影響が及んでおります。港の復旧が長期化すれば、関連企業も多く、さらなる雇用不安というふうなものを招くおそれがございます。また、交通の途絶や水道、ガスの途絶、観光地の被害などによって、ホテルでも自宅待機命令や解雇の通告が現実に出されております。このような状況に対してどのような施策を講じようとしておられるのか、運輸省の見解をぜひ伺いをしたいと存じます。

一言加えるならば、家をなくした人たちが次の不安におのき始めているのは当然のことながら職の問題でございまして、多くの地場産業が壊滅的な打撃を受けている中で、これは非常に大きな、重要なポイントであるということでお尋ねいたします。

○亀井国務大臣 まさしく今、民生の安定の一番の決め手はやはり雇用の問題でございまして、これについて、雇用調整助成金あるいは雇用保険給付等について御案内のような特別な措置を今講じておるわけでございまして、一番大事なことは、そういう制度で期間を延ばし、中身についてやっていくことも大事ですが、エンドレスにやっていくというわけにはまいらぬわけでございまして、やはり被災された企業が企業活動を再開していただくということが一番大事なことであり、さらに、新しい企業といえますかビジネスを創出していく、この二点だろうと思っております。

私ども政府全体といたしまして、とにかく歯を食いしばって、雇用の確保を、従来よりも解雇するところではなくて、そういう意味では新たな企業団地をつくるというふうなことも御承知のように政府でこ入れでやるわけでございしますが、そういう形で、もうとにかく雇えないで、資金面その他についても前例にこだわることなく全力を挙げて支援いたしますからということと、そうした個々の経営者に対して力づけな

がら私どもとしてはやっておるわけでありましてけれども、運輸関係につきましても、私どもとしてはそういうことを具体的に経営者に対して言っておるわけでもございません。

当面、とにかく立ち上がった後も、解雇して雇えないというところがないような手だてを全力を挙げてやらなければならぬということが基本であり、また新しい雇用の創出、こういうことにつきましても、運輸省としても運輸関連等についていろいろとアドバイスをし、そういうことについて資金の面、その他の面について細かい御相談にも応じていきたい、私はこのように考えております。

○高見委員 大変心強く、うれしい御答弁でございます。同じ観点で、労働省のとっている対策について労働省から御説明を賜ればと存じますが、いかがでしょうか。

○井原説明員 労働省といたしまして、今回の震災に伴いまして被災地の雇用状況に深刻な影響が生ずることを強く懸念しております。

被災地域内で雇用の維持を図ろうとする事業主の方へ雇用調整助成金の支給、それから、被災による事業所の休業や一時的な離職によりまして賃金を受けられない労働者の方への失業給付の支給等、特例的な措置を講じているところでございします。こうした措置を通じて、できる限り離職者を出さずに雇用の安定を図っていききたいというふうに考えております。

また、やむを得ず離職を余儀なくされた方々につきましても、地元における雇用のまず優先したいということを中心に踏まえつつ、全国の職業安定機関のネットワークを活用いたしまして広域的な職業紹介に努めてまいりたいというふうに考えております。

さらにまた、特に新卒者の就職問題についても大きく懸念をいたしております。内定取り消しの回避それから採用の拡大について、事業主団体等に対しまして要請をいたしているところでござ

います。

○高見委員 要請を出しても、それを企業の側が聞けるかどうかというところ、なかなかその状況にない企業が多々ございします。要請を出してそれでよしとするのではなく、ぜひ具体的な新しい雇用の創出、創出というものを労働省でも、当然のことでございますけれども、積極的に御考慮賜りますようお願いいたします。

大臣、突然でございますが、例えば神戸のホテルをなるべく利用するというふうな施策も、省内あるいは他省庁、国としても歩調をあわせて働きかけていただきたい、そのように思います。

神戸のホテルがやと復興、復旧し始めました。什器備品から始まって、それこそ皿やカップの類などはもう一枚たりとも残っていないというふうな状況からどうにか立ち上がってきつつありますが、現実には神戸の状況からいいますと、客がそう簡単には戻らないのでございまして、そういう意味では、国が携わる事業、国が展開する事業の中で多くの人が神戸に行かれます。そういう人たちが現在残念ながら、開業してなかったということも当然でございますけれども、神戸以外の地域で泊まってもらえたら、神戸のホテルが開業し始めたなら、ぜひ優先的に、率先をして市内のホテルを使うようにという御指導を賜りたいと思っておりますが、いかがなものでございましょうか。

○亀井国務大臣 もちろん、政府あるいは自治体のそうした公用の旅行の宿泊等については、委員御指摘のようなそういう努力は当然しなければならぬと思っております。私どもの運輸省、これは旅行関係係を担当しておるわけでございしますから、そういう立場から各県庁、自治体にもその点はひとつ依頼をいたしたいと思っております。

また、一般の方々も、もう神戸では泊まれないのだという先入観みたいなものが私はやはりあると思っております。いや、もうこのホテルとこのホテルは大丈夫だ、また交通面でも、このホテルに泊まっていたらいいもの、このぐらいの時間でどこまで行けるのだ、そういう最新の情報を旅行者等

に運輸省の方から適切に流しまして、一般の民間の方々にも徹底をしていくような努力をいたしたいと思ひます。

○高見委員 全く大臣御指摘のとおりでございます。本間にそうなんですよ。

実は、きのうも東京のタクシーに乗っておりまして、神戸のタクシーはいつになったら走るのだということをお聞かせまして、いえ、もう走っていますよと答えて、ああ、そうですかと、随分とんちんかんなやりとりがあったのでございますが、実は大阪の人たちでさえもそういうふうにお思っている節がございます。要するに、近隣、近辺の方でもということですね、大阪というのはフォー・エクスプレスでございますけれども、そういう意味では、今神戸はここまで復旧してきているよ、例えばタクシーもこれだけの台数があるよ、こういう交通機関があるよ、こういうホテルがオープンしたよということに関しては、ぜひ運輸省で積極的に広報を手伝ってやっていただきたい。それがどれほど被災者の方たちに、被災地の企業に励みになるかといえ、本当にはかり知れないものがあるというふうに思ひます。

また、復旧工事の中で、これは労働省の方の御指示かと思ひますけれども、何か復旧工事にまつわる企業は四割は地元の被災をされた方を雇用しなければいけないというふうなことを御指導いただいているようでございますが、復旧工事に関しまして、地元で被災をした、しかし潜在的な能力は有しているという企業を優先的に活用するべきではないか。

また、震災の影響を受けている運送業者に対して、例えば瓦れきの解体に伴う仕事を積極的に請け負わせるなどの施策も、運輸省として他省庁にも働きかけて取り組んでいただきたいというふうに思ひます。運輸関係の事業者は、運輸省のそういう意味での強いリーダーシップをバックアップを期待してございますが、そういった瓦れきの処理等、これも一つの例でございますけれども、できるだけ強く他省庁にも働きかけていた

きたいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○亀井国務大臣 この点につきましても、既に、そうした被災された運送業者、また、この地震によつて仕事ができなくなった運送業者、そういう方々が積極的にそういう仕事を確保できるように現地におきましてこれは具体的なバックアップを今申し上げておりますが、さらにそれを強めてまいりたいと思ひます。

○高見委員 ありがとうございます。ぜひ大臣の強力なリーダーシップがそれこそ末端の方々にまで浸透して、運輸省一丸となつて災害の復興に積極的に取り組んでいただけますよう切に切にお願いをする次第でございます。また、昼夜を問わず神戸港や鉄道施設の復旧に従事しておられる方々に心より感謝の意を表します。そして、工事が安全に終わるように心から願つて、私の質問を終わらせていただきます。

○井上委員 本会議散会後直ちに再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時二分休憩

午後一時五十二分開議

○井上委員 休憩前に引き続き会議を開きます。

○高木委員 新進党の高木でございます。

質問に入ります前に、改めて阪神大震災で亡くなられた方々に心からお悔やみを申し上げますとともに、被災された多くの方々に御見舞いを申し上げる次第でございます。

なおまた、復旧に向けて日夜御尽力をされております地元関係者あるいは各界のボランティアを含めた方々に、心から敬意を表する次第でございます。

さて、時間の関係もありますから、大震災関連、また整備新幹線問題、行政改革、この三本柱

に絞りました。以下お尋ねをしてみたいと思つております。

この災害を通じて、我々は、備えあれば憂いなし、また一方では、災害は忘れたころにやってくる、こういう言葉、また、のど元過ぎれば熱さを忘れる、こういったいろいろな古い言い伝えがございますが、こういった言葉をしみじみ大切にしなければならぬと私自身感じておるわけでございます。

特に今回の震災におきましては、交通、運輸関係、まさに我が国の東西を結ぶ大動脈としての新幹線あるいは鉄道網、またそれぞれ港湾設備を中心にした被害の中で、まことに運輸大臣所管のさまざまな被害が、これはもう大変なことだったろうと私もしみじみと現地を視察して感じた次第でございます。

そこで、所管の大臣といたしまして既に視察をされておりますが、いつ、どのようなところを御視察されたか、まずお伺いしたいと思つております。

○亀井国務大臣 震災発生いたしました翌日、現地に入りまして、まず阪急の伊丹駅、駅舎が倒壊をいたしてあり、その中に、派出所の警察官一名が救出され死亡、一人は、私が参りましたときはまだ閉じ込められて、恐らく絶望的な状況だといふ現場でございましたけれども、地上でのそういう視察の後、ヘリコプターによりまして相当低空飛行もいたしまして、被災地全域、淡路島まで一応状況把握をいたしまして、こちらに帰つてまいりました。

次に参りましたのが二十八日でございます。これは建設大臣と一緒に参りましたが、県庁、それと市役所で共同で知事または市長からの状況説明、今後についての救援、復興についてのお話を聞きまして後別れまして、地上での被災状況を見て回りました。埠頭等はもちろん回ったわけでございますが、その後ヘリコプターで淡路島に参りました。現地の被災状況を見たわけでございますが、その間、被災者の方々の避難されておる場所

に二カ所にお伺いいたしました。お見舞いも申し上げたりいたしましたわけでございます。

○高木委員 私も、実はおくれればせながら四回現地に参りました。初めは姫路から入りまして、明石から船に乗りましてメリケン波止場に入りました。そこで洋上から神戸港あるいはまた造船所の岸壁、また長田地区の方にも足を延ばして歩きました。またあるときは、三宮から灘区の方に歩きました。阪神の青木駅から電車に乗って大阪に向かったこともあります。またあるときには、関西空港からジェットフォイルに乗りましてポートアイランドに着き、そして歩いて三宮まで、また三宮からJRの代替バスにのみずから乗りまして住吉駅まで行きました。それから大阪に向かう。こういったことで私なりに現地の特に交通、運輸関係の視察をしてまいりました。また、特にポートアイランドに乗りまして、ポートアイランド、六甲アイランド、まさにコンテナパースの、我が国が誇るそれだけの地区のあの惨たんたるありさまを目の当たりにしたわけでございます。

そういう意味で、大臣、いろいろ視察をされまして、どのような認識と決意を持たれたかということとをぜひお伺いしておきたいわけでありまして、なぜ私がそういうことを言いますかと申し上げれば、今村山総理の危機管理がいろいろ新聞、テレビ等で大きな国民的な批判を受け、また話題になつておるわけでございますが、それはそれとしまして、この復旧について、まさにきょう一カ月目に当たるわけでありまして、当時は国会開会の前でございます。直前でございます。当然、通常国会でありますから、平成七年度の予算が審議をされる重要な会議でございます。そのときに当たり、この被害を見て、やはり補正予算じゃないと、平時のときに編成をした予算を当然ながらいち早くいじつて復旧をすることがむしろ大きな務めではないかな、そういう意味の危機管理の考え方をまさにお持ちであったのではなからうか。今確かに、予算委員会を通じて我が党は、補正予算はもう早期に成立をさせて、本予算につ

いは組み替えの要請を行っておりますが、あのときにあのような御決断が私はされるべきではなかったかなと思っておりますが、被災現場を目の当たりにした当時の、そして今振り返って、大臣の所見を聞いておきたいと思っております。

○亀井国務大臣 私は、気持ちといたしましては委員と全く同じ気持ちでございます。こうした事態に対して国家が機敏に対応しなければ国家としての意味がないわけでございますから、そのとおりだと思います。

ただ問題は、現実的にどういう対応をした方が一番効果的かということになってくると思うわけでありまして、私は、もちろん時期にもよると思うわけでございますが、このたびのような、七年度予算を編成して既に二十日からのそれにかけておるといふ状況の中で、この財源等を含めて、立法措置を含めてどうするかという扱いにつきましては、やはり私は現実的にはこのたび政府がとった措置しかないのではないかな、このように思うわけでございます。

まだ現在の段階で二次補正の中身をここで申し上げるわけにはまいりません、後ほどこれは明らかにいたしますが、間もなくするわけでございますけれども、私も、私どもとして交通関係の復興について、当面、これは施工能力との関係もございまして、いろいろな関係がございまして、港湾にいたしましてもこの二次補正で当面の十分な事業は確保できる、このように考えておるわけでもございまして、鉄道につきましても、省令の改正をやりまして、これについての国からの補助措置また低利融資等の措置も十分現時点で鉄道の各事業者、あるいは港湾の、市を含めてそういう当事者等が対応できる措置がとれる、このように考えております。

るだけ応急と本格と組み合わせるやりませんと、これがよそにシフトいたしますと、場合によっては帰ってこないということもございまして、応急と本格復興、これを重ね合わせて連携するような形で早急に実施をしなければならぬ。

そういったしますと、施工能力のある業者も日本国で限られておるわけでございますから、今運輸省では業界と話をいたしまして、施工業者をとにかく神戸に集中をする。じゃ地方の港湾建設はどうするか。七年度予算におきましても港湾の建設は組んでおるわけでございますから、この執行に支障を受けてはいけません。そういう意味では、地方につきまして、中堅あるいは小さい業者であつても、今まで元請ではなくて下請等をやっておつたところが施工能力があるのであればそこに直接発注をする、そういうことも工夫をしながら、施工能力を神戸港について高めるといふことも今一生懸命努力をしておるところでございます。

委員のおっしゃる通りに早急にやらなければならぬということとは全く同感でございますが、現実的な方法としては現在とっている方法しかない。さらに早期に七年度の補正を実施をしてかぶせていくということをやらなければならぬ、このように考えております。

○高木(義)委員 では、鉄道関係におきましては既に復旧額が示されておりますが、特に被害の多かった港湾関係につきましては、専門家等の調査検討があり、具体的な被災額がそれぞれまた発表の段階で異なっておるといふような状況であります。今日現在運輸省として、被災額を幾らという把握をし、そして復旧額についてはどの程度見積もっておられるのか、この点についてお聞きをしておきたいと思ひます。

○亀井国務大臣 はっきり申し上げまして被害額を最終的に確定をする状況ではないわけでございますが、一応現在のところ、鉄道関係は三千五百三十億、港湾関係が一兆四百億ということで兵庫県からの報告を受けておるわけでございますが、

しかし何度か申し上げますように、今度水深十五メートルから十六メートルのそうしたバースも建設をするということで、復旧じゃなくて、旧に戻すのではなくて復興をするという観点から取り組んでまいりますので、私は必要な事業費というものはうんともつと膨らんでくる、このように考えております。

○高木(義)委員 平成七年度に運輸関係の施設復旧のための必要な国費、これは私どもの試算でございますが、鉄道が約八百億円、港湾が二カ年復旧で五千億円、こうはじいております。

平成七年度の政府予算を見ても、神戸港に充当される国費は約百億円に過ぎない。例えば、復興のために、旧に復することなく、二十一世紀に向けた災害に強い港湾をつくらうという決意であるならば、まさしく十五メートルバースの高規格コンテナ埠頭、こういうことになるわけでありまして、この埠頭の予算は七年度は大井埠頭のみということでございます。

そういう状態であるだけに、我々はやはり七年度国家予算に踏み込んでなければ後手後手に回ってくる、私はそのような懸念を持つわけでございますが、今の政府は、まず六年度の二次補正で対応し、そして七年度予算を早期成立をされて、そして七年度予算の第一次補正で今後組んでいく、こういうスタンスのようでございます。これでは、これも理解をできないことではないんですけれども、もっと早くも強く、こういう立場での災害復旧であれば、私はこのくらい踏み込んでやるべきではないかと思っておりますが、さらに大臣の所見をお伺いします。

○亀井国務大臣 先ほども申し上げましたように、私どもは、国際港神戸港をクリエーティブな形で復興するというきちとした視点に立つて取り組んでまいらるわけでございますので、先ほども一つの例を申し上げましたが、そうした大型バースを建設することもそうでございます。あるいは、上物等につきましてもそういう観点から整備をしていかなければならないと思うわけでございます。

ます。そうした基本的な計画ののちとって、先ほど言いましたように、しかし当面応急的な、使用できる状況にするという方向においても必要なわけでもございます。また、先ほども申し上げましたように、施工能力の問題もあるわけでございます。

金ばかり平成六年度の予算の中で積みましても、それがなかなか消化できないという事態も起きてくるわけでもございますし、そうした現実的なことをにらみながら、かつ平成七年度については、先ほども申し上げましたように、第一次補正におきまして、百億円ばかりでどうかなるわけではございませんで、これが上乗せをするという形で思い切った予算を編成をしていきたい、このように考えております。

それには、神戸港どうあるべきかという基本的なことについて、今後財政当局との間でいろいろと一緒に協議もしながらその計画を煮詰めていきたいと思ひますけれども、大まかな計画は持つておるわけでございますけれども、そういう意味では、やはり今直ちにばばと組み替えてということよりも、当面の財源的処置をして、そうして全体としてのそうした構想に要する資金は第一次補正でやるというのが私は現実的である、このように考えておりますので、今後委員の御支援をぜひひとつよろしくお願い申し上げたいと思ひます。

○高木(義)委員 この災害に関連した国会の議論の中で、さきの予算委員会等でも我が党同僚議員から訴えられておりました、今後早急に対応するということの中で、例えば運輸関係の問題では港湾機能施設あるいは公営地下鉄、こういったものはいわゆる今の激甚災害法等の救済の対象にならない、こういった施設について新たな立法措置を含めて講じることが必要だ、こういうことも述べられております。また、空港、鉄道、港湾、この際全国の諸施設にわたって安全点検をしたい、こういうことも述べられておりますが、一カ月経過をした今日、どのような対応をされておるか、この点明らかにしていただきたい。

○亀井国務大臣 陸海空それぞれ検討委員会を設置をいたしまして、この会合を何回も開きながら、現地の視察もいただきまして検討いたしておりますが、まだ委員会としてのそれぞれ最終的な結果というものは出ておらずでございます。しかしながら、その中間的な御判断等を含めて、復興工事については密接な連絡をとりながら現在進めていっていただいておりますが、そうした空港を含めて、それ以外の既存の施設につきまして、それぞれ今事業者が点検を専門家を動員してやっておる最中でございます。これもそれぞれの検討委員会との間でさらに今後密接な協議をやりまして、このたびの震災程度あるいはもっと上程度のものが起きまして、全国のそういう施設、万全であるという体制をとってまいりたい、このように思っております。

○高木(義)委員 そのようなことを含めまして、七年度の予算というのは、組んだときと今の現状はもう格段の差があるわけですよ。だから、私は強く、組み替えをしても早く手を打つべきだ、こういうふうに申し上げておるわけです。

この辺、ちょっと一緒になりませんので次に移りますけれども、今回の災害で港湾、鉄道、のほかにトラックあるいはバス、タクシー、また観光旅行業ですね、こういったところもこれは大変な被災を受けておるわけです。もちろん、今大事なことは民生の安定でございますから、住宅の供給あるいは食糧の確保、これはもう不測のさなる充実をしなければなりません、そろそろ現地災害復興のためには経済の観点からの私は強力なご入れをしなければならぬと思っております。

こういう立場に立って、例えばそういう方々の事業所が被災を受けた、あるいはそこにおられる方々が実際に心身に障害を受けた、あるいはまた交通渋滞等のために経営の不振に陥った、そういったものもいろいろの運輸交通サービスに携わっておられる方が苦しい目に遭っているのも事実でございますから、例えば助成措置あるいは税制の優遇措置、こういった救済策を的確に行う必

要があると私は思っております。この点についての御所見を賜りたい。

○亀井国務大臣 御指摘のとおりでございます。これにつきましては、ただ運輸関係業者だけの業者と別な取り扱いができるという場合というものはなかなか少ないと私は思うわけでございまして、私どもは、他の業種と同じように、これについては運輸省として、自分たちのエリアの問題についてはきめ細かい救済あるいは応援の体制をとるよう、現地の、運輸省は御承知のように現地に本部も持っておりますから、そういう形で各運輸関係の方々の御相談にも応じて、融資の面その他を含めて、また荷主との関係等を含めて細かい世話役活動みたいなことまで踏み込んで、そうしたお手伝いをいたしておると思っております。委員御指摘のように、役人的な発想ではなくて、本当に親身になって、そうした方々の顧問弁護士、顧問税理士のようなつもりになって一線の運輸局の連中が、今もやってくれておりますが、今後ともやっていく、私はこのように思っております。

○高木(義)委員 具体的な問題であります、神戸港には御案内のとおり多くの港湾関連事業者がおられます。特に、岸壁が災害を受け、船が着けられない、フェリーボートも通わない、こういう中から当然、タグボートあるいはパイロット、そういった方々が仕事をしようにも仕事ができない、そういう事実もあるわけです。

例えば、タグボートにおかれては四百七十八人、パイロットは四十三人、通船が三十三人、起重機関係四十三人という数字も出ておりますが、こういったいわゆる船員の、船で働く方々については、陸上勤務であれば、こういう災害のときには雇用調整助成金という制度で、雇用契約を結びながら災害の復興に当たり、そして復興したらまたその職場に戻るという手だてをされておるので、すけれども、船員の場合にはこれができない。だから、何とか陸上勤務者と同様な取り扱いの措置ができないものか、こういう要望が強いわけでご

ざいます。二月八日の参議院予算委員会におきまして、厚生大臣は、雇用保険と同様の特別措置を講ずることを鋭意検討する、こういう発言をされておりますが、きょうは厚生省、ぜひこの点のように具体化されつつあるのか、お答えをいただきたい。

○辻説明員 ただいま御指摘の点でございますが、神戸港が受けた被害は非常に甚大でございます。神戸港で就労せざるを得ない船員の方々がいらっしゃいます。それで、これにつきましては雇用保険におきまして、今回いわゆる激甚災害法によりまして、特例措置として雇用関係を維持した上でみなし失業給付というところで失業給付を出す、雇用関係を維持した上で給付を出すという失業関係の手当がなされておりますが、船員保険法におきましてはこの手当では法律的にございまして、このたびの措置に準じた措置を行うこととにつきまして、本日午前中に医療保険審議会で諮問を行って答申を得たところでございまして、この趣旨に沿って所要の対応を私ども講じていることによりまして、船員の方々が陸上労働者と処遇の面で差が出ないように取り扱ってまいりたいと思っております。

○高木(義)委員 その点強く要請をしておきます。次に、時間の関係もありますから、行政改革について若干の御尋ねをしてみたいと思っております。村山内閣の最重要政治課題の一つに行政改革があると私は認識をいたしております。総理も国会等を通じて力強いそういう発言をしておるわけでございますが、いかに発言があったにせよ、中身が伴わなければ絵にかいたもちであります。したがって、そのような生ぬるいことを決してしない、こういうふうには私は気合を入れて今の政府を見詰めていきたいと思うわけであります。今回、運輸省関係におきましても、当然規制の緩和というのは避けて通れない課題だと思っておりますが、まず規制緩和について、その必要性、見直しの所見を、ぜひこの際お伺いしておきたいと思

ます。

○亀井国務大臣 規制緩和につきましては、委員御承知のように、運輸省はずっと率先をして見直しをし、実施をしてきたわけであります。さらに、一応私どもとしては三月いっぱいを目途に今鋭意見直しを、作業を実施いたしております。大体百項目くらいになるろうかと思っております。これを今やっております最中でございます。

ただ、私はいつも申し上げておるわけであります。必要のないそうした規制なり手続、それはもう思い切って廃止をすべきであります。一方、やはり交通の安全にかかわる問題だとか、あるいは弱者を最低守るというふうな、そういう観点からの規制、そういう問題については、とにかく規制緩和の時代だから全部取っ払ってしまえというやうな、そういうわけには私はいかない。そのあたりをきちんと見詰めてやれということを指示しているわけでございまして、委員御指摘のように、我々としては重要な課題だと思っておりますので、全力を挙げて取り組んでおります。

○高木(義)委員 具体的な目標、手順についてお決めになる御意思、あるいはまたそういう準備はございしますか。

○亀井国務大臣 先ほども申し上げましたように、一応三月いっぱいですが、これをめどに運輸省としては現段階で見直すべきものは見直す。先送りをするとかよそを見ながらみたいなことは考えておりません。

○高木(義)委員 よそを見るようなことはしない、まずみずから独自で、ひとつ亀井大臣のリーダーシップを発揮できるような、そういうことを私は特に要請をしておきたいと思っております。

次に、特殊法人でございますが、特殊法人につきましては、政府・与党の決着の中で政府系金融機関が先送りになって、まさに腰砕けに終わつた。これは、やはり力強い政治のリーダーシップがなかったからじゃないか、私はそのように思うのです。運輸大臣はあの状況をどのように見ておられますか。

で二つを一つにせぬと格好がつかぬので、釧路港
備基金と船舶整備公団と一緒にしたということでは
ございません。

を含めてきつとした答えが出るような行政改革を進めていくお気持ちですか。大臣、どうか。

政の中で確実に生かしていきたいと考えております。

分な調査検討に基づいて結果を出すべきじゃない。しかし、とはいいまでも、復興工事等をそ

れまで待つわけにはいかぬわけでありますから、諸先生方の今までの検討を踏まえての、ハイレベルな、そうした耐震構造を持った復興工事をやるようにという指示をいたしておるわけでございます。

また、各JRとも独自の技術陣等も総動員し、先生方の意見も聴取しながら現時点での点検作業をやっておるということでございますから、そういうふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○米田委員 本場に極力お急ぎをいただきたいと思ひます。

さて、大都市における大災害がいかに国家経済全体に甚大な被害を与えるか、このことを我々はまさきと体験をしたわけであります。したがって、私は、この阪神地区の復興は、当然のことながら、この際、まさに国家的な課題として、政治全体が日本列島防犯化に取りかかるというぐらゐな決意で臨む、その最初の年としてこの平成七年度というものが位置づけられなくちゃならないんじゃないか、そんなふうに考えているわけであり

ます。

ところが、この政府提出の平成七年度予算というものは、単純に時系列的に見ましても、阪神・淡路の大震災に対する復旧・復興対策というものを前提としておらないわけであります。ですから、被害の全容の掌握、また復興計画の策定を急いで、既に被害が判明している事項については七年度予算で早急に対策を講じる必要があるし、さらにまた、今申し上げた抜本的な防災列島、防災都市づくり、平成七年度を防災列島の元年にするんだという、そういうことがもし共通の認識であるとしたならば、やはりこれは補正予算だけでけりをつける問題ではないわけであります。

例えば運輸の関連につきましても、鉄道、港湾等のインフラ機能回復の事業費、この追加も考えなくちゃならないし、あるいは耐震の基準等の調査につきましても全国的な調査を徹底して行い、この必要性を考えたときに、こういった費用の追加も考えなければならぬ。

そういう観点から、やはり私は、我が党が要求しているとおり、予算の編成替えを考えるのは当然だと思ひますが、重ねてひとつ大臣に。

○亀井国務大臣 予算の組み替えは考えておりません。

○米田委員 考えておらないと断言をされましたけれども、平行線ですからこのぐらゐにいたしまして、港湾の問題をちょっと大臣に伺ひます。

神戸港は、コンテナ岸壁がすべて使用不可能になりました。御案内のとおり、我が国の輸出入コンテナ貨物の三割、四千万トンを扱っておるわけ

であります。海運関連の皆さんにとりましては、ほかの港に振り分けるといっても、受け入れ能力や距離の問題もありません。そう簡単な話じゃない。

そこで、運輸省の復興計画では、六月末までにコンテナ埠頭二十一バースのうち八バースを応急補修し、ことし六月までに暫定使用を可能にする、こういうことでございまして、その六月末の段階で扱えるようになるコンテナの数量なんですか、震災前に比べてどのくらいになるんでしょうか。

○相原政府委員 六月末までに、応急的な補修で八バースを利用可能といたしますが、これもようやく船が着けるといふ状況でありまして、また、通常、コンテナバースについておりますガントリークレーンという高効率のクレーンも、とりあえず一バースに一機ずつということを目指しております。したがって、全体の能力は、バース数でいきますと三分の一ですが、実際に取り扱える能力というのはこれをはるかに下回り、恐らく一割あるいは二割程度の能力になるものと思ひます。

○米田委員 大変な事態だと思ひますね。そして、さらにこの運輸省の復興計画では、本格復旧が二年後の九六年末、こういうことでございまして、この間に神戸の国際ハブ港としての地位、今までも低下ぎみだったわけですが、これまでも以上にはかのアジア諸国に奪われる危険性が

ある。先ほど来の質疑の中で大臣は、重々承知はしておるが、実際、現実どういふ対応ができるかという一つの問題があるというお答えがございました。

それはそのとおりだろうと思ひますが、私はやはり、国際コンテナ貨物に關しましては神戸港が横浜港を上回る日本で一番のいわゆるハブ港の機能を果たしてきたわけですから、先ほども御説明いただいた六月末の段階での回復能力を伺ひ、さらにまた、本格復旧が九六年末になる、こういうことであるならば決定的な一つのダメージを受けてしまふのではないかと、こういうふうに心配をしておるわけでありまして、何とか復旧を急がなければならぬ、こんなふうに考えるわけでございます。ひとつその点。

○亀井国務大臣 全く私も委員と同じような心配をしておるわけでありまして、現時点でも大体二・五割程度が釜山港にシフトをしておるといふ状況もあるわけでございます。長期化すればするほど他にシフトしていく危険性がございまして、

そういうことで、何度も申し上げておりますように、本格的な復興と応急的な使用可能な復旧工事、このあたりを組み合わせたしながら、しかも危険があつてはいけませんので、そのあたりを見きわめながら、現在あつた限りスピードを上げて、また先ほど申し上げましたように施工業者との関係もございまして、それを神戸に集中をすといふようなこともやりながら取り組んでま

いっていただくわけですが、いかにせん、ぱぱと手品のようなわけにはいかぬわけござい

ますので、そういう意味で、全力を挙げていることを御理解賜りたいと思ひます。

○米田委員 神戸のみならず日本の外航海運の今の世界的な位置でございまして、御承知かと思ひますが、震災の前から低下の方向をたどつていたわけでございます。ヨーロッパから見ますと、日本はアジアで最も遠い寄港地である。当然時間もかかれば、燃料費、燃料コストも高い。さらには、埠頭のリース料あるいは荷役料等のコストも

高い。また、ハブ港から国内の他の港湾へ荷を運ぶと、残念ながら内航運賃も高い。国際競争力という意味では、それらの事情が重なつて我が国の神戸なり横浜なりの地位というものが低下を続けていた、こういう状況があつたと思ひますね。

ちなみに震災前のコンテナ数の取扱高、これを見ますと、これは九四年の十一月現在、一位が香港、二位がシンガポール、三位がロッテルダム、四番に台湾の高雄、五番に韓国の釜山、そして六番がやつと神戸である。横浜港に至っては、ロス、ハンブルク、ニューヨーク、基隆に続いて十一位、こういう位置なんですね。貨物の集まるどころに金融の拠点も集まり、また情報も集まる、こういうことでございまして、日本の港湾のハブとしての地位の低下が日本経済全体の将来に与える影響は極めて大きい、私はこういうふうに思ひておるわけでございます。震災前からのこのような状況を運輸省としてはどのように御認識されていたのか、念のため伺つておきたいと思ひ

ます。

○亀井国務大臣 御指摘のとおり、私どもも当事者であつて、非常に心を痛めておるということでは済まないことであります。海上物流が今後とも日本経済にとって基幹的なものであるということとは変わらない、もちろん航空貨物もござい

けれども、そういう意味ではやはり港の機能を強化をしていく。そういう意味で、今度神戸港も水深十五メートルか十六メートルのそうした大型のバースをとりあえず五つ建設しようといふことで決定もしておるわけでありまして、現在大蔵省との間でも、もとに戻すというだけじゃなくて、国際港としての機能を強化をするということをやりたい。また、横浜、東京等を含めて、既存の港につきましてもそういう観点から取り組んでいきたい、このように考えております。

○米田委員 今まさに大臣から十五メートルバースの整備の必要性のお話が出たわけでございますが、既に香港港に一つあつて、シンガポールには五つもあつた。しかも、この両港が西暦二〇〇〇年

前後にはそれぞれ十六になる見通しだというのが、すね。ところが、我が神戸、横浜は現在ゼロで、相手が十六になる二〇〇〇年にやっとならば、二、神戸で五、今五という数字をおっしゃいましたから、こういうことでもあります。

先ほど来の繰り返しになって恐縮ですが、まことに時間との競争。これでもう日本の海運、もっと申しますと、ひいては日本経済そのものの位置、これに大きな影響を与えると思うわけでございます。大蔵省とも今折衝中であるというお話がございましたが、それぞれの官庁、それぞれの役割はありますが、私は、やはり運輸省というのは、いわば国家を生き物に例えるならば、その骨組みを、骨組みづくりを担うセクションであらうかと思うわけであります。そういう意味でも、まさに大臣の剛腕で大いに頑張っていたら、今日の予算編成のあり方も含めて、すなわち政治が国家的な優先課題に順位をつけて、その重要なものについては金もエネルギーもすべて集中するとういうふうなシステムに行政の仕組みを切りかえていく、その必要性が今回の大震災から得た、とうとう犠牲を代償にして得た大きな教訓ではないかと思うのです。大臣の御所感を。

○亀井国務大臣 米田議員の御意見に私は全く同感でございます。交通政策、港湾をどう整備していくか、新幹線をどうしていくか、これはまさに運輸省プロパーの仕事でありまして、大蔵省は、いや財政事情が悪いからことはこれぐらいにして、交通政策はあくまで基本ポリシーは我が運輸省が決めていくということであらうかと思えます。今後とも、委員の支援のほどをよろしく願います。

○米田委員 全部同調されてはやりにくいのですけれども……
港湾関係で最後にもう一点伺いたいのですが、この神戸港の復旧の費用が約一兆円かかる、こういうことであります。これが今後埠頭のリース料等にはね返ってまいった場合、先ほど日本のいわ

ば港湾の国際競争力の低下の一因であるというところで御指摘申し上げたコスト高、こういう問題に、つなげてくるのじゃないか、こういうおそれがあるのですが、これについてはどのようにお考えですか。

○亀井国務大臣 港を復興をしたそのツケがリース料の方がはね上がったという形には絶対してはならぬと思えます。そういう意味で、埠頭公社につきましても、御承知のように今の法律では補助できぬわけでございますから、新規立法をいたしまして、八割国が補助をし、あとの二割につきましても神戸市等が起債等の措置をし、自治省がこれを支援していくようなことの工夫を含めて、復興が今後のニューザー等についてはね返りのないような対応をしてまいりたいと思っております。

○米田委員 ぜひ一層の御努力をお願いいたします。まして、港湾に続きまして、やはり大切なのは今の日本の空港のあり方、いわゆる位置づけであるわけでございます。港湾のハブ機能が低下をし、かつ空港もそうである、そういうふうになりますと、日本の将来は真暗になっちゃうわけであります。まして、そういう意味で、今の空港のあり方について二、三お尋ねをしたいと思えます。

私は、ハブ空港の存立の基本的な要件というのは、金融や情報等の拠点をきちんと備えた経済の中核都市を後背地とする、このことが基本的な要件だろーと思えます。首都圏においては、本来そういう意味では距離的に一番近い位置にある羽田がこの間の経緯の中で国内路線中心の空港とされ、また国際路線の成田は首都圏の中核及び羽田から遠距離にあり、依然として乗り継ぎには決してよろしくない状況にある、これはかねてより指摘されている点でございます。

一方、アジア諸国を見ますと、先ほどの港湾と同様と申しますか、大変一生懸命将来に向けて頑張っておられるわけで、例えば新ソウルメトロポリタン空港の構想、あるいは新香港国際空港の構想、これら国際ハブ空港としての地位を向上させ

るためのプロジェクトに既に着手しておられるわけですね。こういう中で、ちなみに、現状においても、平成五年に運輸省が行った調査では、日本国内の空港から例えばソウルに向かう航空旅客のうち約一割が、韓国が目的地ではなくヨーロッパやアメリカへ向かうお客さんであるというふうなデータもあるわけでございます。

そこで、羽田の沖合展開事業でございますが、今進捗している、平成九年に新C滑走路が完成したとして、年間の離着陸の回数でございますが、これはどのくらいふえるのか、そしてまたそれが、二十一世紀といってももうあと五年で二十一世紀ですが、二十一世紀の初頭において旅客需要の伸びから見て許容量を既に超えることになってしまおうのではないかと、こういうふうに心配しておるわけですが、その辺いかがでございますか。

○土坂政府委員 羽田、今新C滑走路、整備をしております。八年度末、つまり九年度の初めから供用が開始できますが、その場合の輸送力は、発着回数にして二割アップでございます。これでその後平成十一年度末にB滑走路ができましたら、それまで含めましていつまで需要に耐えられるかということですが、六次空整で計算した時点では、私どもの見通しは二〇〇三年という見通しでございます。ただ最近、航空需要、景気の低迷などで随分落ち込んでおりますので、二〇〇三年よりもこれはかなりずれてくるのではないかと、この辺は七次空整で検討したいと思っております。

○米田委員 当初の見込みよりかなりずれるというお話でございますが、いずれにしましても、二十一世紀の初頭には大分きつくなってくるということは私は間違いないのじゃないかと思うのです。

それから、成田の二期工事、これについても、無事終了したとしても、遠からずやはり能力の限界というのを見ることになるのではありませんか。

今後の動向とも関係してくるわけでございますから、正確に見通すわけにはまいりませんけれども、しかし、国際化が進展をしていく、また、我が国の国内における経済活動も今以上に活発化していく、物的、人的な移動というのがさらに増大していくという予測をいたしました場合、私どもといたしましては、やはりそれに先立って、パンクしてからじゃなくてそれに先立って対応しなければならぬという考え方でおるわけであります。現在成田につきましてもそういう努力をいたしておるところでありますし、また、関空についてもいたしております。

また、もっと申し上げると、私ども、成田と関空だけで日本のそういう機能が全うできるとは思っておりません。中国大陸、朝鮮半島が今後地球上で急激に発展を遂げていくだろうというふうな予測もあるわけでございますし、そういったしますと、九州あるいは広島を含めて中国地方、これが一つの大きな経済圏を形成していく可能性もありますし、また、ソ連対日本の関係がなくなると、自由主義経済のロシアと我が国を考えた場合は、東京、大阪との関係よりはむしろ札幌、青森等との関係が非常に密接になってくる、そのあたりが一つのまた大きな経済圏をつくってくる。地球的規模で見ました場合は、東京、大阪だけが日本の表玄関ではなくなくなるわけでございまして、そういうことも含めまして、私どもとしては七次空整等について十分検討して対応してまいりたいと思っております。

〔緒方委員長代理退席、委員長着席〕
○米田委員 全国、全世界に目を配りながらの構想を打ち立てているという、それはもちろん大事でしょうが、やはりまず当面の急務として、何と申しましても、巨大な経済圏を持ち、そして日本の発展の牽引車でもあったこの首都圏におきまして、今の質疑の中でも明らかにされたように、成田、羽田というものが、今計画中の事業が終了したとしても、遠からずまた許容量に達するということを考えた場合に、何としても首都圏空港施設

の拡充というものに力点を置かねばならない。特に首都圏第三空港というものの具体的な建設計画の策定が私は急がれていると思うわけでございすが、この検討状況並びにそれに取り組む大臣の決意を伺いたいと思います。

○亀井国務大臣 もちろん、先ほど申し上げましたように、将来的にはそういうことも必要になってくる場合もあるかと思えますけれども、当面は羽田の整備を全力を挙げてやっておりますし、成田につきましても、大勢の関係者の方々が、本

当に血のにじむような御努力をいただき、御協力をいただいていたという経緯がございます。私どもとしては、そうした経緯を踏まえて、成田について関係者の皆様方から深い御理解をいただいて完成をしていくという努力を当面続けなければならぬ、このように考えております。

○米田委員 ちょっと時間がありませんので、最後に、特殊法人の問題について、同僚の高木議員とはまた違った観点からちょっとお尋ねしたいと思います。

昨今の新聞報道で、政府の特殊法人が傘下にくった財団あるいは関連会社等の役員、職員が合計六万八千人に上る、本体の半分以上の人数に達している、こういう指摘がございました。特殊法人の定員を削減する努力が続けられてきたわけでありましたが、一方で、別なところで膨らましていったんだという、こういう報道であるわけであり

す。そこで、営団地下鉄でございますが、既定の路線を前倒しをして約五年後に特殊会社化を経て民営化をしていく、こういう政府の御方針である。この営団が基本財産の一部を負担し、常勤役員全員をOBで占め、従業員についても約二〇％をやはりこのOBで占めているのが財団法人の地下鉄互助会、こういう財団があるわけでありす。この地下鉄互助会が、九七・六％出資のメトロ興業を初め、地下鉄トラベルサービスあるいはメトロフードサービス、はとバスに出資をし、そのうち三社については役員の中に互助会役員の兼任がい

る、こういう形になっているわけでありす。

さらにまた申し上げますと、別途に営団が一〇％出資の株式会社地下鉄ビルディングという会社がある。これは常勤役員全員が営団のOBです。また従業員の約七割がやはり営団のOBである。そして、新宿、渋谷、青山、赤坂ビル賃貸を行い、飲食店及び売店の経営等も行ってきた、こういうことであります。

この地下鉄ビルディングがさらに一〇％出資の会社が株式会社メトロ開発であり、あるいはその他出資会社としては地下鉄メインテナンス、先ほども出しましたが、メトロフードサービス、地下鉄トラベルサービス、シーアイ・メトロビル、こういった会社に出資し、役員も送り込んでいくわけでありす。このメトロフードサービスというのは、地下鉄互助会と地下鉄ビルディングの両社で一〇％の出資、こういう勘定になっているわけでありまして、まさにネズミ講といえますが、がんだがらめの営団ファミリーが形成されているわけでありす。

公的資金が投入されている政府系の特殊法人である営団地下鉄を頂点にして、それはいろいろ内部の事情はあるのでしょうが、本来他の民営に委託してもいい業務を取り込んで大きなファミリーを形成してきた。このことが果たして妥当であったのかどうか、大臣の御所感を伺いたいと思

います。○亀井国務大臣 委員の御指摘と同じような状況がかつて国鉄の場合も、コバンザメとは言いませんけれども、ある意味では相互扶助なのかもしれないけれども、そういう形の中で、何も民間に任せても、民間の競争原理の中で処理してもいいような仕事をそうじゃない形で次から次、孫から孫という形でやっていくということは、私は好ましいとは思っておりません。そういうことでありますから、先ほどもちょっとはかの委員のあれにも私、申しましたけれども、ただ単なる数合わせをやるとか経営形態をただ単に変えろとか、そういうことが行政改革だと

は私は思っていないわけでございます。やはりユーザーにとって、国民にとって利益になる、そういうものをどうつくり出していくかということ行政改革でありますから、今委員御指摘のような問題につきましても、当然営団の民営化の中で私どもは検討させていただきます。

○米田委員 最後に、一点お尋ねをいたします。

営団は、今約一兆円の長期債務を抱えている。主として財投、そして鉄道整備資金、これは無利子である、それからあと民間からも、この合計が約一兆円の長期債務、こういうことになっているわけでありす。こういった大きな債務を抱えながら、これから民営化に向けての努力をされるわけでございますが、約五年後の特殊会社化の後のスケジュールがまだいささかあいまいな感じがするわけでありす。健全な民営化に向けてどのような段階を踏まれるのか、最後に大臣から明確な見通しについて伺っておきたいと思

います。○亀井国務大臣 民営化の手続、委員がおっしゃったように大体七号線、十一号線の完成時を一応めどにしたいと思っております。

御案内のように、膨大な無利子融資等も財源にしながら建設を実施しておるわけでございますので、また、そういう過程の中で今委員御指摘のような大変な債務も出てきておるわけでありす。このあたりは、解決の方法がないわけではないとい

いますか、解決できると私は思っているわけでございます。政府が株式を処分する過程の中で国家財政に、これは今市場の関係はわかりませんが、どの程度寄与できるかは算定できませんけれども、そのあたりの財源もあるわけでございすので、膨大な債務を負ったまま民営化をさせていくというわけにはまいらぬと私は思

います。御承知のように、国鉄は、二十七兆のそうした債務を棚上げしてああいふ処理をしていくという形の中で民営化していったわけでございすけれども、私どもは、民営化した後健全な民間企業としてやっていく、その出発点はきちっとしなればなりませんし、その後の資金調達の問題につ

ても、これは営団地下鉄だけじゃなくて、全国の他の地下鉄に対して国がどうかかわっていくかという問題とも関連をいたしますけれども、そのあたりの措置もきちっとやって移行したい、このように考えております。

○米田委員 以上で質問を終わります。

○井上委員長 赤羽一嘉君。

○赤羽委員 新進党の赤羽一嘉でございます。本日与えていただきました三十五分間、阪神大震災にかかわる案件に絞りました、御質問させていただきます。

まず最初に、大臣御存じだと思いますが、ポートライナー、六甲ライナー、いわゆる新交通システムについて御質問したいと思

います。神戸は広大な埋立地、ポートアイランドと六甲アイランドがございまして、そこにかかっている新しいシステムの新交通システムを新交通システムと呼んでいるわけでございす。その前に、阪神地域の鉄道は、実は北から阪急、JR、阪神というふうに並行して走っているわけ

です。我々の予想では、被害がひどかった南の方の阪神、JRが復旧が少しおくれるだろう、比較的北の方は被害が少なかつたわけで、阪急の復興が一番早いのではないかと予想をしていたのですが、結果、現状を見ますと、阪神の方が早く、今阪急が一番おくれいている。これは恐らく、阪神は地べたの上を走っている部分が多くて、阪急は高架部分が多くてどうにもならないというような状況があると思

います。それを考えますと、ポートライナーにしても六甲ライナーにしても橋の上を走っている、これは本当は大丈夫なのかなというのをみんな感じているわけ

なりまして、陸の孤島になってしまうのではない
か、今通勤、まだまだ非常に不便を来しているわ
けであります。六甲ライナー、ポートライナー
について、本日に復旧は一体安全なのかどうかと
いうことをまずこの委員会の中でできるだけ確認
をしていきたいと思ひます。

まず最初に、橋脚の部分の被害状況を簡単に
お知らせいただきたいと思います。

○戸矢政府委員 ポートライナー、六甲ライナー
が市民の足として大変重要な役割を果たしている
というのには私も十分認識しているところでござ
います。

今までの施設自体、これまでであった最大規模
の地震に対応した施設ということであつたわけ
でございまして、埋立地におきましても、かたい
地盤に届くまでの非常に長い基礎ぐいを使用する
といったようなことで、耐震性にも配慮してきた
わけでございますが、今回被災状況があつたわけ
でございまして、より耐震性の高い構造で一刻も
早く復旧するということが、インフラの部分では道
路をまず復旧するわけでございますが、より耐震
性の高いものにするというところで今計画をつく
つてるところでございます。(赤羽委員「被害状
況をお知らせください」と呼ぶ)被害状況とい
しましては、現在、インフラの部分の落橋等がご
ざいまして、先生おっしゃいましたように、六甲
ライナーの方は一応八月下旬に全線が回復する
という状況でございます。(赤羽委員「ポートライ
ナーの橋脚の破壊箇所とか状況を端的にお願ひし
ます」と呼ぶ)場所等でございますか。ポートア
일랜드線につきましては、三宮と中公園の間で
けたが落下している、あるいはポートターミナル
と中公園の間でけたが、それから全線で駅舎、
橋げたの損傷がございまして、六甲アイランド線に
つきましては、住吉駅でけたが落下、あるいは全
線でやはり駅舎損傷、橋げたの損傷、それからア
일랜드北口駅北側でございますか、上り線のけ
たが落下しております。

○赤羽委員 もうちょっと端的にお答え願ひます

か。

橋脚、いわゆる橋の部分に倒れているのか、壊
れているのかということをお願いして、私は現場
を見ていますので、実際は壊れている箇所がある
わけですね。橋脚は橋ですから、道路橋の示方書
のガイドラインによつていわゆる関東大震災程度
の耐震設計をされていると思うのですけれども、
いわゆる新交通の、ポートライナーだけでいいで
す、その耐震設計なるものを教えていただけます
か、安全基準というのか。

○戸矢政府委員 先ほど来申し上げておりますよ
うに、これまでにありました最大規模の地震に耐
え得る、関東大震災クラスということを基準にし
てつくられております。

○赤羽委員 ちょっと質問に、何かこうびんとこ
ないのですけれども、私も専門家じゃないのでよ
くわからないのですが、設計水平震度というので
すか、いわゆる立っている橋ですから、橋揺れに
どれだけの強い力かという、その部分についてある程
度の安全基準があるはずですし、これは今回は埋
立地の上に立てるといふことで、その埋立地の土
に對して特殊な安全基準が施されているのかどう
かということ、御専門の方でいいですか。

○栢原政府委員 ポートライナー、六甲ライナー
の港の部分の大部分は臨港交通施設として設計さ
れておりますので、私の方からお答え申し上げます
が、橋脚につきましては〇・二八の水平震度を
見ているというところで、陸上の高架橋等と同等の
設計がされているというふう聞いております。

○赤羽委員 〇・二二とかじゃなくて〇・二八な
んでですね。じゃかなり強いはずだった。これは、
いわゆる今回埋立地で特に問題になった液状化現
象なんかを考慮されてそれだけの強度にされてい
るというふうな理解でよろしいのですか。

○栢原政府委員 液状化現象が橋脚に与える影響
につきましては、特に地中の基礎構造物の部分に
影響するということで、これは先ほど鉄道局長が
お答え申し上げましたように、かたい地盤までの
基礎ぐいを打っておりますので、多分周辺の液状

化対策はされていないというふうに思ひます。

今回橋脚が破壊をいたしましたのは、高速道路
の壊れ方と全く同様でありまして、上部の重いコ
ンクリートけた等の荷重が縦揺れの強い影響を受
けて破壊をされたものというふうに見ておりま
す。

○赤羽委員 今お話しにありました橋脚の構造のい
わゆる基礎部分は、何といたすのですか、支持層と
いうのですか、四十メートルぐらいまでコンク
リートの支柱みたいなものを橋ごと四本から六
本打ち込んでいます。ところが、その橋脚台の基礎
回りを見てみますと、液状化現象で深さ一メート
ル、幅五、六メートルの穴があいた状態が結構散
見されるのです。そういう中で海底に打ち込ま
れた支柱が本当に影響がなかったのかなというこ
とがすごく心配なんです。恐らくこれも調査され
ているんだと思いますが、その調査の進行状
況、わかれば。

○栢原政府委員 現在、臨港交通施設部分、陸上
部、建設省と運輸省といひますか、港湾管理者と
共同して調査をしております。

橋脚の周辺に液状化によると思われる大きな陥
没があるのは先生の御指摘のとおりであります
が、完全に液状化をいたしました橋脚自体が立っ
ていられなくなりましたので、液状化の影響とい
うよりも、むしろ荷重の影響で橋脚が破壊されて
いるというふうな判断をしております。

○赤羽委員 それで、ただ、昨日NHKのニュ
ースなんかでも、液状化現象の側方流動により、例
えば岸壁の護岸が破壊されたというふうなことを
結構センセーショナルな形で七時過ぎのニュース
でやっておりまして、あれを見てみると、本当に
地面が動いて構造物が破壊されているという現象
を見まして、四十メートル打ち込まれている支柱
が本当にすべて破壊されてないのかどうかという
のは、かなり慎重を期して調査され、また必要が
あれば地質調査とかそういう専門的な調査をす
る必要が出てくるんじゃないかと思うのですが、
その点、どうでしょうか。

○栢原政府委員 現在、被害状況の調査並びに復
興の方法を検討するために、液状化を起こしたと
思われるところではボーリング等の調査を実施し
ておりますので、その結果を待つて判断をさせて
いただきたいと思います。

○赤羽委員 できれば、その調査がいづらいま
でに出るかということも本当に地元の方たちに告
知していただければということをお願いしておきま
す。

大臣にこの点で聞きたいのですけれども、大臣
はこれまで新幹線の件についても、とにかく安全
基準が大事だといふふうにおっしゃられていまし
た。あそこに住んでいる人は素人で、新交通とい
うのは本当に大丈夫なのかと言っていることに對
して、時間がかかっても調査してからやるんだと
いう姿勢が大事だと思ひます。その点につい
て大臣の御所見を。

○亀井国務大臣 運輸省といひましては、当初
から、復興工事についてはそうした検討委員会の
検討状況、これをしっかりと踏まえながら、そう
した検討委員会の指導をいただきながら、復興す
る場合、今後どんな地震が発生するか神様でもわ
からぬわけですから、しかし今度の震災よりもう
ちょっと上のレベルのものにも耐えられるよう
な、検討委員会が今後全国のそうしたものにつ
いてこうした耐震構造でやれという指示を出して
も、それより上のレベルの設定でやっておれば問
題がないわけでありまして、そういうことでや
れということをお願いするにこれは指示を出してござ
いますし、神戸市のそれにつきましてもそういう形
で指導をいたしておるわけでありまして。

○赤羽委員 そう言つていただくと、ポートア
일랜드、六甲アイランドに住まれている方たち
もその方が安心だと思ひますね、拙速でやられ
るよりは。時間がかかっている、しかし、それは
綿密な調査をし、だめなところは橋脚をかえてや
るんだぐらいのことを意思表示していただけた方
がいいんじゃないかと思ひます。

それで、じゃずっと調査していいか、毎日

会社に通わなければいけない、それこそ陸の孤島になるということで、恐らく代替バスの処置なんかもしていただいていると思うのですが、その辺の運行状況についてお知らせください。

○高橋(伸)政府委員 六甲アイランド線の代替バスの運行状況でございますが、一月の二十四日、四両七十八便で運行を開始いたしております。その後、積み残し、乗り残し等も出てまいりましたので、二月十五日より十一両に輸送力を増強いたしました。これに合わせて、始発、終発時刻の延長も行っております。この措置により、六甲アイランド線については、十五日以降は積み残しはないというふうに聞いております。

ポートアイランド線でございますが、これも一月二十四日から五両、七十便で運行を開始いたしております。二月五日には十一両、百六十八便に増強をいたしております。しかしながら、待ち時間あるいは滞留人員が相当出ておりましたために、現在、増便あるいは始発時刻の延長、それから三宮まで、現在は税関前まででございますが、三宮まで乗り入れようということで、現在検討中でございます。

○赤羽委員 今検討中と言われましたが、税関から三宮の駅まで、多分歩くと十五分ぐらいかかりますので、どうせなら三宮まで走らせていただきたいということと、やはりどうしようもない部分かもしれないが、相当渋滞がひどくて、恐らく今ポートアイランドの人は歩いて一時間半ぐらいかけて、三宮に出て通勤しているケースが多いと思うので、何とかこの点の善処、増便でできるのか、道路規制もかけなければいけないのかは別にして、通勤の時間だけ特に御配慮のほどをお願いしたいと思っております。

あと、今の代替バスで、今、三宮の駅周辺からJR、阪急、阪神の復旧駅まで出していただいていると思いますが、同じように、これは通勤の待ち時間、朝と夕方は特に二時間は最低待っているという状況で、片道が本日に三時間、四時

間かかって毎日会社に行っている。こういうのは看過しているのはどうか。車両、鉄道の運搬量とバスのこの一台の運搬量というのとはかなり違うのはよくわかるんですが、今以上の増便というのは、そのうちの三宮から復旧のところというのは、きかないかどうか、お答え願えますか。

○高橋(伸)政府委員 神戸と大阪を結ぶ代替バスでございますが、現在、阪急、阪神、JR、三社合わせて三百三両、一日約十七万から十八万人の輸送を行っております。

それで、きょうの午前八時のラッシュ時間帯でございますが、この所要時間を見ますと、阪急、阪神、JRとも、ラッシュ時間ではあります。大体順調に動いております。ただ、お客様の方は、三宮、住吉、御影で、やはり千人から千五百人ぐらいの方が待っておりますという状況でございます。

今、輸送力の増強ということでございますが、何分、車両をふやしても、やはり車の回転が円滑にいきまないと、結局輸送力増強につながらない、こういうことでございます。現在、警察庁の方におきまして、新しい交通規制をやるというところで、今月の二十五日から復興ルートあるいは生活路線というものを指定いたしました。バスを中心としたそういう復興関係あるいは生活関係の車両を優先して通そう、こういうことで現在進めております。その辺の状況、それから鉄道も西の方から少しずつできておりますので、その辺の状況を見ながら、渋滞対策、滞留のお客様の対策をやっていくというふうに思っております。

○赤羽委員 今言っていた二月二十五日からの生活ルート、こういうものの確保はすぐ効果的だと思います。バスレーンというのを四十三号線で設定しただけでかなり、かかっている時間が順調に、待ち時間が圧倒的に多いということが今問題なんじゃないかなというふうに思うわけでありまして、その点、二月二十五日以後のさらなる改善というのを、あと一週間ですけれども、なるべく早目によりしくお願いしたいと思っております。

す。

あとバスの件で、ちょっとずれるんですが、実は一月二十六日の予算委員会、そして二十七日、小里地蔵対策大臣にも直接申し入れをしたんですが、ふるの問題が当初ありました。ゴルフ場のふるを開放してくれということ、今五十二のゴルフ場がふるを開放してくれているということで、本当にありがたい思いをしているんです。

それで、役所がどういうか、厚生省がどうとあれで、それとも、つくって、例えば東灘区の住民は三千三百人、ゴルフ場のふるに入れるとか、それで計一万五千人ぐらい入れようという形になつていくわけですね。じゃ、この東灘区の住民はどのゴルフ場に行くようになるんだという、いや、東灘区のゴルフ場じゃないですか。いや、東灘区にゴルフ場なんて一個もないわけですね。東灘区にゴルフ場なんて一個もないわけですね。御存じのように、有馬とか、当然歩いてはともに行けないようなところのゴルフ場ばかりだ。その足の確保はどうなっているんだという、厚生省は、いやわかりませんというところで、いろいろ調べて、結果、運輸省でバスをボランティアで五台出してきている。

しかし、五台というのは余りにも、ボランティアとはいえず、一度も見たことありませんわ、そのバスがどう機能しているか。せっかく出していただけるのであれば、何とかここはひとつ大臣から、バス協会幾つもあると思いますけれども、せっかくゴルフ場が開いているのに、ゴルフ場に行く人十人ぐらいしか入っていないという、こういうばかんなことがあるんです。もう限られて、仮設どころかできつてありますから、そんなに大変な量じゃないと思いますので、ここは一点お願いしたいと思っております。

○亀井国務大臣 運輸省といたしましては、まずふる場の確保ということで、旅館、ホテル等に協力を依頼をいたしまして、今無料という形で開放もいたしていただいております。また、今おっしゃいましたゴルフ場等が現在供用されておるわけですが、一応今私どもとしては五台、こ

れはボランティアでこれを実施をいたしていただいておりますが、これ以上ただで、もうちょっとボランティアをふやしていただきたいということは言いますけれども、私は、善意にだけ頼るといのはやはり対策ではない、このように思うわけでありまして、費用は国で見るといいわけでもありません、いろいろな形で、交付税で見るといいわけでもありません、やはり自治体でそういうことはちゃんとバス会社等に折衝して、有料でもいいからこちらに回してくれ、そしてそのお金についてはちゃんと支払う、それについて国が、交付税とか、今度の震災対策で膨大な金を自治体に出していくわけですね。それに村山総理、絶対金に糸目をつけぬと言っておるわけでありまして、これは空手形に終わらぬわけでありまして、自治体は安心をしてどんどん借り上げたいと思うわけであり

ます。

これはここで、本部といたしまして、県、市に対して指導をいたしておるわけでございますが、先生御指摘のように、状況が改善されておらぬということであれば、さらに強力に、県、市に指導したいと思っております。

○赤羽委員 県、市も泣いて喜ぶ強い発言だと思います。よろしく願います。

それで、被災者の生活ということで、今、旅館、ホテルを用意してくれた、これは私たちが申し入れました。特に高齢者、八千戸用意してくれと。実際はまだ七十戸ぐらいしか埋まっていな。これは、本当は時間があれば、どこに原因がありましたがというふうな大臣に聞きたかったんですが、実はこれは家財道具、全焼した家は別ですけれども、半壊とか半焼の家は家財道具がまだ家の中にある、壊れた家にある。それをほったいて遠くには行けないというのが、物すごい大きな、これが本当の原因なんです。これは余り国会では議論されてないんですけどね。だから不思議なんです。この本当に環境の悪い、今の何にもライフラインが通っていないようなところから離れたい。それはもう家財道具を放置できない

というような心理がやはり一番強いと思います。もちろん自分の生まれ育った土地というようなこともありましようけれども、家財道具の問題というのがあるんですね。

これは神戸地区に、私が調べたところ、空のコンテナが二十フィートで七百個、四十フィートで三百五十個あいている。船主協会も、最初このコンテナを簡易宿泊所にしても結構ですというような申し入れもあったやに聞いておりますが、このコンテナの利用、そしてそれは海運倉庫、神戸はいっぱいありますから、そのスペースも今相当あいていと思うのですが、その倉庫をトラックルームに利用するようなお考えというのは、大臣、ないでしょうか。

○亀井国務大臣 今委員御指摘のような被災者の方々の無理からぬ心理であろうかと思えます。そういうものとの絡みで、この救援対策というのには地についた形で実施をしていかなければならない、このように思うわけでありまして。私は御指摘のようなことがあるのじゃないかと思えます。

今おっしゃいました、じゃ家財道具という問題であります、これもぜひ御研究をいただき、お聞かせをいただきたいのですが、そういうコンテナも、防湿装置とかいろいろな意味で、自分の大事な家財道具をコンテナの中に預けることについて、ちゅうちょのお気持ちもやはり一方ではありじゃないかという問題もあるうか。その場合に、高価な家具が破損した場合の問題等もございいますから、そのあたり私は、被災地の方々の意見を細かく集約しながら対応していくことではないと、コンテナがありますから皆さん、と言つてもなかなかいかぬ面もあるうかと。このあたりひとつ地元でよく御承知でございいますから、御意見を賜ればありがたいと思っております。

○赤羽委員 今の、どういったものを望んでいるかという調査をするということは大事だと思えます。新進党もそういった形で第二次の提言として第一番目の項目で申し入れているはずでござい

ただ、平常時と違いますが、トランクルームに預けたときは全く違うと思えますし、そういったことは保証しかねるというような条件で出すというところは考えてもいいんじゃないか。それと、仮設住宅が当たった人たちからやっていくとか、仮設住宅といつても六畳と四畳半ではとんどスペースが異なる状況ですから、仮設住宅に入っていく人たちがだんだんその家財道具を預けていくようなやり方もあるかと思えます。

だから、何とかというが、その御心配が今あるのもっともかと思えますが、アクションを起こしてみるといことが今一番大事だ。政治は何もしてくれないんだというように思いが物すごく強い、現場では強い。だから何かしてあげなければいけないというふうに思うわけでございますので、ぜひ実行をお願いいたします。

済みません、時間がきょうちょっと短くなっておりますので、最後に港湾関係、もう幾つか随分出ていると思いますが、港湾関係について残された短時間、質問をしたいと思えます。

港湾関係についての費用の面では随分政府も御努力いただいていると思えますし、地元の方からも、神戸港湾というのは神戸の経済の四割を占めている、ここが立ち上がるかどうか今後の雇用の問題、すべて神戸復興が成るかどうかだということ、神戸港湾について特設の御配慮をいただきたいという陳情が数多く大臣のもとにも届いていると思えますし、またその線に沿って御努力をいただいていると思えます。

第三セクターの部分のことについてもきつとい結果が出るというふうに、本日は御質問をしたのですが、そう確信しまして、一つお願いしたいのは、民間所有の岸壁というのが、実は貨物量でいくと四〇％民間所有だ。パースでいっても二五％ぐらいが民間所有のパースになっている。典型的なところ、深江という一番東海の南に神戸東部第四工区というところがございます、ここにはこの前、農水大臣、視察に行っていたと思いますが、食品コンビナートがある。この食品コン

ビナートは、いわゆる食品メーカーでいうと、明星、森永とか東洋水産、日本製粉、吉原製油というふうに、挙げていけば皆さんよく御存じの日本を代表する食品メーカーがコンビナートとして工場を持っているわけです。また同時に、そこには神戸の東灘高校とか公営の施設もある。市立プールもある。そういったかなり重要な土地なんです、この食品コンビナートは、関係だけでも損害が二百五十億円ぐらい出ているという報告を聞いております。

今のままですと、民間所有ですから、公共施設の助成の対象にはならないという形になると思うのですが、民間で二百五十億というのは、簡単に言うようですけれども、とても立ち上がれないような巨額な損害でありますし、この食品コンビナートが機能しなくなった場合の影響というのは甚大なるものがあると思うのです。運輸省だけじゃないと思うのですけれども、一つは阪神地区の最大の食糧供給基地であるということなんです。この部分を何とかしていただきたいということが一つ。

もう一つは、私がなぜそんなことを取り上げて心配しているかといふと、きょうの本会議で、二年をめどに護岸を復興されるといううなお話がありましたけれども、二年かけているうちに玉が、物流がほかの港に流れるようになったとき、二年後には本場に神戸に、港は復旧したけれども、物流としての流れが戻ってくるかどうかというのが物すごく心配なことだと思っております。

実際、神戸港の品目別にいいますと、さつき食品コンビナートの話をしましたので、ついでに言いますと、大豆が全国の輸入量の二二％が神戸港にあります。菜種は二四％、コーヒード豆が三三％、小豆は四〇％、カカオ豆二四％、小麦一六％。それが入ってきて、あそこの製粉会社で小麦粉にされたりとかお菓子の会社でチョコレートにされたりとか製油会社で油を搾られたりとか、そういったことでそのウェイトが大変高

い。民間所有であってもその仕事の役割としては食糧供給基地という公の性質がかなりあるところだと思っております。

この民間所有というのは、それぞれはかにも工区がございまして、それなりの重さというのがあるのですが、こういって民間所有の護岸に対する助成というのか、国としての何らかの措置をぜひ考えていただきたいと思うわけでございますが、その辺、御所見を。

○亀井国務大臣 今委員御指摘の問題が、今後ある意味では、あとはもうちゃんとしております。一番大きな問題として私は残ると思っております。これについては、現在の所有形態のままで、埠頭公社に対して今度措置をいたしますようなことはできないわけでありまして、問題は、今後市とそのコンビナートの所有者との間で所有形態をどうしていくかというようなことも、この際、埠頭を整備していくというクリエーティブなところ、方の中で私は真剣に検討していただきたい。

ただ、今まで私が承知しているところでは、今までも、市に移管するとかあるいはしないとか、これは関係者間で相当な経緯がございまして。私はここでどっちがどっちなんと言いませんけれども、それをぜひひとつこの際は詰めていただいで、それによつては国として、今では低利融資しかできませんけれども、それ以上の実質的なて入れができる場合も出てまいりますので、それは関係者で協議をいただきたい。それを国が直接言つてやるわけにはまいりません。それを踏まえてできるだけ万全の処置をとりたいと思っております。

○赤羽委員 お話もつともだと思えますので、しかるべき筋で上がってきたときには、運輸省を挙げて最大の応援をしていただけるようにお願いしたいと思えます。

最後残された時間で、一つ心配していることを問題提起の形で質問したいのですが、神戸港というの、私の認識でいくと、年間二百七十万本ぐらいですが、全国の三〇％ぐらいのコンテナを

扱っている。これが随分この一月間で他に流れている。韓国の釜山港に流れているというような話も報道されておりますが、この点、この一カ月の状況を御報告願えますか。

○平野(直)政府委員 御指摘のとおり、神戸港はコンテナの約三割を取り扱っており重要な拠点でございますけれども、この震災後、具体的にどのようになっているかというのを私どもも調べました。ただ、時間がございませんで、一月の十七日から三十一日の間、この二週間にございまして、コンテナを取り扱っている千社のうち主要十一社に対してアンケート調査を行ったわけでございまして、横浜港に約四七％、東京港に約二一％、大阪港に約一九％、この三港でほとんどございまして。なお、釜山港につきましては、約三％というような結果になっております。

○赤羽委員 もう時間がないのであれなんですけれども、要するに、神戸というのは関西経済圏でありますから、これが東京や横浜に流れてまた陸送で持ってくるということは、きつとそんな統くものじゃないかと思うのです。ただ、コンテナベースとかガントリークレーンの設備を見ますと、大阪はかなり貧弱だ。西日本の地方港といつても、それは全然けたが違ふくらい。これは、本当に言って、名古屋は恐らく能力的にも飽和状態くらいに今入っているんじゃないか。これは余り楽観視せずに、かつ関西経済圏が本当に復興できるような自力を残しながら、この二年間かけてというか、二年間以内に必ず神戸港復興について御留意していただきたいながら、最大の努力を払っていただきたいと思いますので、最後、その決意だけ何かせていただきます。

○亀井国務大臣 御指摘のように、一刻も早く、しかも、復旧じゃなくて国際港としての復興をやらなければならぬと思っておりますので、委員からも今後建設的な御助言をいただきたいと思っております。

○赤羽委員 ありがとうございます。

○井上委員長 樽床伸二君。

○樽床委員 新進党の樽床伸二でございます。大臣の所信にかかりまして、未曾有の大惨事でございまして阪神大震災に絡みまして御質問をさせていただきます。先ほど来より、我々の同僚議員からさまざまな、大所高所から、また細部にわたりまして質問をさせていただいております。できるだけ具体的なような形で御質問をさせていただきたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げたいと思っております。

まず、私ごとで恐縮であります。私は、我が党の現地対策本部の担当ということで、神戸にも何度も何度も足を運んでいき、特に大阪選出ということもございまして、大阪から電車に乗り、そして一般の人と同じように代替バスに並び、そして現地へ行く、そして現地では歩くということをやつと繰り返してまいりました。阪神電車等々に乗っておりますと、これだけひどい被害に遭つた、その線路をここまでよく引張つてきたものだなというところで、改めまして、皆さんのまさに不眠不休のその努力に心から敬意を表する次第であります。

しかし、御存じのように、半ば公共施設でございまして鉄道ということに關しましては、それについて莫大な被害がかかっております。この状況に對しまして、現在の法律によりますと鉄道軌道整備法、これによりまして補助があるということでありまして、私が大臣に申し上げるまでもなく、現在のままでは果たしていいのか、今回の災害におきましては、適用条件が現在のままで一〇〇％当てはまるというように私は思えない。そしてまた、補助も国が四分の一、地方自治体が四分の一、これだけ被害に遭つた自治体に四分の一の負担がでるのかというところは私は甚だ疑問であります。そういう点につきましては、適用条件の緩和を考へていただいているのかどうか、再度お聞きしたいと存じます。

あわせて、開銀融資の点につきましても、金利の問題、いろいろ言われておるところと思いますが、超々低利ぐらいの思い切った決断をいただくことができるかどうか、そういう点、あわせてお尋ねをしたいと思ひます。

○亀井国務大臣 委員御指摘のような大変な被害でございます。これについて一刻も早く、耐震性を十二分に考慮した形での復興工事が開始をされ、それぞれ開通をさせなければならぬわけでありまして、それについては、委員御指摘のように、鉄軌道ではこのたびはほとんど適用できないわけでございます。これは省令を改正をいたしまして、全部フォローできるようにしたいと思ひます。

ただ、その四分の一をもうちょっと上げるといふような御趣旨ではあるかと思ひますが、このあたりにつきましては、私もいろいろ見ながら、自治体の財政力、そういうものを見ながら、またその自治体が将来復興に必要な財政負担、そういうものも全体でならみながら、直接の補助は例えは四分の一であっても、迂回いたしますか、自治省経由で措置をできる工夫もやれるわけでございます。それから、そこでできるだけ自治体の負担が少なくなりたいと思ひます。

また、私鉄につきましてはそれぞれ希望がございまして、阪急は、これは低利融資で、補助金はあれしたいということを言っておりますから、そこについては低利融資でいきたいと思ひますし、阪神等については、これは両方の組み合わせという形になろうかと思ひますが、これらにつきましても、私も私としてはできるだけ利率等についても努力をいたしたい、このように考えております。

○樽床委員 まさに、関係者の皆さんが本当に不眠不休の努力をされて現在まで来られてきたわけでありまして、ぜひとも、大臣のリーダーシップのもとでよろしくお願ひを申し上げます。

そこで、先ほど来より何度も話題になっております港灣のことにございまして、確かに、鉄道の復旧ができたといまして

も、いかんせん鉄道というのは、乗る人がおられて初めて成り立つものであります。鉄道そのものを引くだけでは、これは何ら今後の大きな発展には結びつかない。乗る人、つまり神戸そのものが再度大きく発展をしていかないと、これはどうにもなるものではない、こういった認識を持っておりまして、その中で、先ほど来から出ております港灣の問題というのは、まさに大きな比重を占めるわけでありまして、

先ほど来同僚の米田議員の方からもお話がありましたように、近年、災害がなくても、我が国の海運業界がどうもちょっとカーブがおかしくなっているんじゃないか、こういった御指摘もあつたわけでありまして、そして、大臣から本会議の中で、二年という非常に明確な期限も宣言をされましたし、十五メートルの深さを持つものをつくる、こういったことはきつとした宣言もあつたわけでありまして、しかし、先ほど来からの質疑の中で、外国の港灣におきましては、我が国が用意する以上の数があるとか、そういった問題も多々ございまして、そういったことで、その十五メートルのものだけ、それだけでは当然対処できないわけでありまして、

そして、先ほど来から言われておりますように、二年間の間でも、一度その物流が変わつてしまつと、これは固定をしてしまつ、それがまた帰ってくるためには、以前よりもさらに魅力がなければ帰つてこないわけでありまして、一度で上がったものを、また神戸が復旧したからまた帰ろうや、そういうものではないわけでありまして、そうすると、現在以上の魅力も神戸港につくつていかなければいけない。そういう中で、先ほど御指摘がありました十五メートルのベースだけではなくて、ハード、ソフトあわせて、神戸港がより魅力のあるものにしていかなければいけない、私はこういう感じを強く抱いております。

ただ、議員の方から規制緩和の問題につきましてもお尋ねをさせていただきまして、いろいろ公正取引委員会の調査等々、報告書等々にもあ

る公正取引委員会の調査等々、報告書等々にもあ

りますように、これはいろいろな価値観の違いがありまして、一概にばさつといくわけにはいかないとは思いますが、そのさまざまな規制によってなかなか身動きがとれないというような状況もある、こういったこともあります。神戸のフェニックス計画の中には、きょう橋本大臣が本会議の中でお答えになっておられましたけれども、フリー・トレード・ゾーンを港につくったらいじやないか、こういうきょうの通産大臣の御意見はちょっと玉虫色のような感じがしたわけでありまして、そういったことにつきまして、港ということもありますので、運輸大臣のお考えもお聞きしたい。

また規制緩和について、先ほど必要なものと必要なもの、こういうお話がありました。さらにもう少し突っ込んで御見解を賜れたら、そういうような思いがいたします。

そして、ハードにおいても、十五メートルパーに限らず、ほかにもいろいろものをお考えになっておられるのか、またお考えになるつもりであるのか、そして神戸の港の将来ビジョンをどういった形でつくっていくとされておられるのか、あわせてお聞きをしたいと存じます。

○亀井国務大臣 委員御指摘のように、ただ復旧をすればいいというものがございせんので、国際港神戸港を新たにクリエーティブな形でつくっていくという気概を持って取り組んでまいりたいと思ひます。

それには、先ほど言いましたような十五メートルから十六メートルのそうした大型のボースも、もちろん今五つ現時点でやりたいというふうな決めておりますが、それだけではなくて、上屋の問題とか、あるいは荷揚げに関するいろいろな諸設備をもっと近代化をしていく問題、あるいは荷が揚がった後の陸上輸送のアクセスの問題もございまして、そのあたりを有機的、効率的な形でこの際整備をしてまいりたいと思ひますので、それに対する基本的な計画というのを、やはり市がお役人の発想だけじゃなくて、そうした民間

間の関係の業者の方々と一緒になってどうしたらいいかという形で青写真をつくっていただきたい、それに対して運輸省としてはきっちりこれはコミットしていきたいと思ひます。あくまで、運輸省はお仕着せの、おまえた、こういうものをつくれみたいなことではいかぬわけでありまして、地元の方々のそうした創意工夫、これは十分発揮していただくというのが前提であり、それに対して国としての助成措置というのはあと限りやっております。

これは、今までのことにとらわれるというのが村山総理の姿勢でありますから、そういう強いリーダーシップのもとで、我々はけっ飛ばされながら一生懸命対応しておるわけでございまして、今後とも、委員何かいい方法があったらぜひひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○橋本委員 規制緩和のことにつきまして、先ほど高木委員の方にお答えになっておられますので、殊さら再度ここでしつこく言うつもりもございませんが、日曜日は荷揚げができないとか、いろいろなことが世間で言われております。関西新空港は二十四時間の、三百六十五日の空港でありますし、ハブ港といたしましては、同じような形態をとるといのが国際競争力の、すべてでございせんが、一つの要因でもあるだろうというふうには思っておりますが、担当が違ふということもわかりませんが、もし御感想がございましたら、一言お願ひいたします。

○亀井国務大臣 別な委員の方にも申し上げましたけれども、不合理な規制とか手続というものは思い切って撤廃すべきだ、私はこのように考えております。港に関するいろいろな規制につきましても、現在鋭意検討をしておりますところでございますので、今委員が御指摘の港をめぐるいろいろな問題、縄張り根性で運輸省のことだけということじゃなくて、他省庁の共管の分を含めて検討をしていきたい、このように考えております。

○橋本委員 港のことにつきまして以上で終わらせていただきたいと思います。

実は今回の災害は、事神戸だけにとどまらずに、関西経済に非常に大きな打撃を与えておるといふのは当たり前のことであります。そういう中で、私が大阪選出ということもございまして、どうも地域エゴということを言われがちでありますので、実は余り言いたくないわけでありまして、しかし国家的な見地からしてどうしても必要であるというふうな確信、信念を持っておりまして、関西新空港のことにつきまして御質問をさせていただきます。

今申し上げましたように、非常に厳しい打撃をこうむりました関西経済、この関西経済に一つの大きな光明を与えるのが関西新空港のさらなる建設促進ということであろうというふうに私は思っております。あわせて、関西新空港の開港、新空港というハードそのものをつくるということだけではなくて、実はそれに派生する、それを契機として関西経済がそのハードをいかにかうまく使っていくかということに官民挙げて取り組まなければいけないということでもあります。しかしながら、民間はどうしても利益というものがござい

ますので、はつきり決まっていけないことに本格的に乗り出すというところはなかなかできないわけでありまして、新空港の全体構想が必ずできる、こういうことがはつきりすれば、それを前提に民間も一生懸命計画をつくり、やっていくということになるわけでございまして。

そういう前提におきまして、まず関西新空港であります。御存じのように、株式会社方式というこれまでの形態でやっております。我々関西の者からいいますと、こういう場所です。言うのが適当かどうかかわかりませんが、なぜ東京は公団であり、関西は株式会社なんだ、こういう非常なひがみにも似た我々の気持ちがあるのも事実であります。これは気持ちの問題でありまして、どうのこうの言うつもりはございませんが、

そういう中でも大変よく頑張っておるというふうに私は思っております。毎日二億円の利息がかかるというふうな中で運営をいたしております。

て、今後、その収支の見通しを運輸省としてはどのようにお考えになっておられるのか。

そして、さらには来年度予算で大変御配慮をいただきまして、着陸料の値段が下がる、こういうようなこともありまして、大変深く感謝をいたしておるわけでございまして。そういう中で、しかし、それだけで終わるのではなくて、さらなる何か御支援の具体策をお考えになっておられるかどうかということをお聞かせしたいと存じます。

○亀井国務大臣 私どもは、関空がまさに官民一体となってやったという一つの大きな象徴的な形態であると思ひますので、これは昔から大阪は商人の町、東京は役人の町ということが言われるわけでありまして、そういう意味では、私は、今後とも関空の建設につきましましては、そろそろくたびれたから、お上に全部預けるから、そっちでやってくれやという姿勢はぜひお持ちにならないようにお願いしたい。我々は、これは今の滑走路だけではハブ空港としては万全ではない、あと二本の滑走路はどうしても国家的なプロジェクトという観点から仕上げていきたい、このように考えておるわけであります。

財政負担の問題にいたしまして、今の関空会社の収支状況を見ましても、これは大変な状況であることは明らかでありまして、次の二期工事についてはまた別な一つの工夫をしなければならぬ、このように思っております。しかし、関西の地元が、今おっしゃったように、もうお上へというふうなことであれば、何も関空にしないで神戸沖という手もあるわけでございまして、向こうが熱心でございまして、そちらを地方空港から国際空港に整備し直すという方法もあるわけでございまして、これはぜひ大阪の財界を含めて、今まで同様に一緒にやってやるという姿勢でひとつ頑張りたいと思ひます。

○橋本委員 ちょっと誤解があったら恐縮であります。決して大阪の経済界がもうやらぬから全

部やつてくれということではないわけでありまして、もちろん官民挙げてやらなければいけない、こういうことでありますが、私ども一抹の、私の杞憂に終わるかも知りませんが、この震災の経済状況の中で若干の、杞憂に終われば幸いでありますが、一刻も早く経済の復興も果たしていかなければいけない。こういう中で、全力で官民挙げて努力をするように、我々も側面から全力で応援をしたい、このように思っておりますが、ぜひとも第七次空整の中で全体構想の着工ということ、これは我々の関西経済挙げて、これはひいて

は日本経済のためになる。先ほど大臣もおっしゃいましたように、大阪と東京だけではおそろく足らぬだろう、こういう将来の需要予測もされたところでありますので、そうすると、その第一歩であるわけでありますから、第一歩でつまずくと二歩三歩と歩んでいけないというのは、これは当たり前前の話でありますので、ぜひとも早急な検討をよろしくお願いを申し上げたいと思います。

実は私いろんな質問を用意しておりましたが、先ほど冒頭に申し上げましたように、同僚議員の方とダブルの質問を何度も何度もするのは大臣に対してまことに失礼であろう、このように思っておりますので、最後に一点だけ突発的な質問で申しわけございませんが、お聞かせをいただきたい。実は、本日の本会議の席におきまして、村山総理の、初めてのことであったので云々という、主語の問題につきまして、私どもの二階議員の方から質問がありました。

村山総理は、自分自身の主語は自分自身ではなくて地域の方々である、こういうことをはっきりと本会議の中でおっしゃったわけでありまして、私はその言葉を改めて聞きまして、驚きというかそういうものを私は感じたわけであります。

内閣の責任者といつたしまして、一國の責任者といつたしまして總理がすべて一人で全部のことがでできる、こんなはずはないわけでありまして、それぞれの所管の大臣の方々、責任者の方々が全員で努力をされる、その象徴として總理がおられ、こ

れは昔の軍隊でいいますと、軍隊と余り言うのもどうかと思いますが、ちょうど一番トップであるわけです。そういった方の言動といたしましては、私はいかがなものとこういうことを感じたわけでありまして、いいことはいいい、そして謝るべきことは謝って先に向かつて歩いていかなければいけないという信念をお持ちの大臣といたしましては、その点につきましてきょうの総理の発言に対してどのような感想を持たれたのか、一言お聞かせをいただきますして私の質問を終わりたいと存じます。

○亀井国務大臣　私は、総理のその発言、当時議場の中で聞いておりました。

としてもそうじゃないかな。余り言葉じりをとつて——
 責めまくるというのは、私はどうか
 かなという感じがするわけであります。——今私
 は注意して発言したつもりでありますけれども、
 そういう言葉が不穩当であるとすれば、その点は
 取り消しをさしていただきます。

私が申し上げている趣旨というのは、やはり政
 治家が確信を持って言っていることについてはそ
 れなりに正面から理解をしていただきたいという
 意味で申し上げたわけでございますので、不穩當
 であれば取り消しをさしていただきます。

○樺床委員　にもかくにも現地の方々は大臣の
 強力なりリーダーシップを大きく期待をして待つて

あいふことは予測をしていなかったんだらうか。ところが、地震の予知連絡会の方では、向こう二十年から三十年の間にマグニチュード七というクラスのそういう地震が起こる可能性を持っている、そういう地域については特別なそういう監視地帯として対応していかなきゃならないというものが一九六九年ですか、出されている。それから二十六年たっているんだからまさに的中してきているんじゃないか、その間に何をやっていったんだらうか、こういう疑問が私は一般的に出ていると思うんです。

これに対して、当時大臣をおやりになつていたわけじゃございませんので、今にして思えばこれ

私は、総理があのと一言われましたのは、前後の脈絡等からいいますと、早朝のこともあり、初めのこともありというお言葉は、私は、何もそれで県の対応だとか市の対応は悪かったとか被災者の方が悪かったという、責めるつもりでおっしゃっているのじゃない。そうじゃなくて客観的

おられるというのが、これは偽らざる事実であります。そういった方々の期待を裏切らないようにぜひとも、我々も今、与党と野党とかそういうことじゃなくて、復興のために挙げて努力をしよう、こういうことを申し上げておるつもりでございます。そういった点で、我々もできる協力はあります。

の御所見をお聞きしたいと思います。

○亀井国務大臣 このたびのような大変な被害が発生をしたということに対しては、私はやはり政治家として、この私も十六年ばかり政治家をやっておるわけでありますから、政治家としてやはり責

に、やはりもう初めての経験、早朝のこともあって、皆が全力を挙げて緊急事態に対応をしたけれども、客観的に見ると、それは現場においてもそれは混乱もあったであらうということをおっしゃったというように、私は最初のときにそのように受け取っておったわけでありますから、それを別な形をもって総理を責めまぐるということ、私は、私はいかなるものであらうか。

私は、二階君は、議員は、私は非常にすばらしい議員であり、尊敬もしておるわけでありすか

大眼をさせていただきたい、こういうふうに党を挙げて考えておりますので、ぜひとも御努力をいただきますように心からお願いを申し上げます。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。

○井上委員長 寺前巖君。

○寺前委員 時間が少ないようでございますので、端的にお聞きをしたいと思います。

今度の阪神・淡路の災害をめぐって国民の間には幾つかの、それまでの政治的対応についての質

任を感じるわけでありました。

大自然の大きな管みの中で、我々が生かされている存在だ、そういうことに對して常に我々は謙虚に政治に對しても行政に對しても取り組んでいかなければならない、こういうことを改めて私は痛感をするわけであります。

新幹線につきましても、四十二年から四十七年に建設をしたわけでございますけれども、恐らく当時の関係者は、日本列島を過去襲った最大級の関東大震災、こういうものが襲っても十分耐えら

「あの人は立派な方でありますけれども。やはり私は、言葉じりをとって人を責め立てるということとは、私は政治家同士でも余り私はやるべきじゃない。そうじゃないということを書いておられるし、それは二階先生以外にも、私も同じ人間で同じ場で聞いておって別な受けとめ方をしておるわけでありますから、それについて総理がはっきりと言っておられるのであれば、そうですかと言うのが私は政治家同士のことでないか。また政党

問が出ます。

一つは、アメリカでロス地震とかあるいはサンフランシスコにおける地震とか大きな大地震があつて、日本からも調査団が行つてゐるじやないか、それにもかかわらずそれを、日本にもしも起こつた場合にはどうなるかということで検討がされたんだらうか、されたとしたらば今度のことについてはどういふうに見たらいいんだらうかという疑問が一つは国民の中にあります。

それからまた、あの神戸を中心とする地域にあ

れるという、そうした確信に基づいて耐震設計をして、建設をいたしたというように私は思っておるわけでございますが、しかし、結果としてこういう事態になったわけでございまして、天災は上限が予測できるものではございません。そういう意味では、耐震構造をどこまでにすればいいのかということは非常に難しい問題が現実的にはあるうかと私は思います。しかし、やはり過去のそうした経験、資料、データその他から、相当の余裕を持たせて、そうした鉄道あるいは建物等の建設とい

うのはやる、そうした自然に対するおそれの気持ち、そういうものをやはり我々は今ここでもう一度かみしめなければならぬ、このように痛切に感じております。

それを政治家としてこの十六年間、そういうことに対して、では常時点検をしていくというようなことを含めて万全であったかどうかということについては、責任を感じるわけでもございません。

○寺前委員 きょう本会議で、大臣は、復旧ではなくして復興に取り組むんだと、声高く問題の焦点を指摘なさったと思うのです。私はこれは非常に大事なことだ、とすると、日本列島というのは地震列島だ、こう言っても過言でないと思うんです。地震をとめることはできません。だけれども、被害を最小限に食い止めることができるんだという立場を復興という言葉でお使いになったんだらうと私は素直に聞かしていただきました。

そうすると、今現実の生活の中で、あそこ地域におけるところのJRとか私鉄とか、盛んに復興工事をやっています。しかし、日本列島全体が今改めてあれを見たときに、復興という角度から見ただけでは、これをどういうふうにかから処理していけるのか。単なる復旧ではだめなんだ、復興なんだ、復興という道はどうかというふうにしてあそこでおとりになるのかお聞きしたいと思います。

○亀井国務大臣 今、松本委員会が現地に三日間入りまして、相当時間をかけましての検討もいたしました。JRの技術陣が東日本からも東海からも参りまして、そうした崩壊をした原因、今後の耐震の問題について調査検討を今やっておりますわけでありまして。私どもとしては、何月何日まで結論を出してくれ、こう申し上げるわけにもまいりません。と申しますのは、やはりこの際徹底的な検討をやっていた必要がある。今委員の方々、いろいろな仕事をやっておられる方でありますけれども、そういう仕事を放てきまして昼夜この問題に時間をお割きいただいてやっていただいておりますわけでございますから、何月何日までと

いうわけにはまいりませんけれども、早急にできるだけ結論を出していただきたいということをお願いしておるわけでありまして。

問題は、結論がきちっとある程度出た段階で工事を再開するのが私は理想であらうと思うわけでございますけれども、やはりJRの新幹線も大動脈でございます。そういう意味では一日も早い復興をしなければならぬ。その二つをどうやって可能にするかという問題であります。運輸省としてJRに指示をしておりますのは、検討委員会から今後日本列島の新幹線の建設について、こういう耐震基準でいくべきだというふうな一つの新しい基準ができてまたやり直しをする必要がない、だから相当高いレベルの、このたびの震災以上の高いレベルを目線に置いた、そうした復興工事をやれ、そうでなければだめだということを言っているわけでございます。

そういう意味では、具体的に今やっておりますのは、鉄道を支柱に巻く、今そういう工法での復興工事をやっておりますわけでございますので、検討委員会のメンバーの方々は、今やっております方法であれば今度の地震程度、あるいはそれ以上のものでも、若干のあれはございますけれども、大丈夫だという御判断もいただいております状況でございます。

したがって、私どもは何月何日までには開通をさせなければいかぬ、そういう開通まず先にありきというところは絶対やってはならないということとを当初から指示をいたしておるわけでございます。

○寺前委員 今度の震災の状況を見て、それ以上のものを余裕を持ってやりたいというんですから、それは少なくとも震度七以上のものに耐えられるというものとして考えていきたいというふうには私は理解したんですが、間違いないかならば次へ進めさせていただきます。よろしいでしょうか。

○亀井国務大臣 そのとおりでございます。ただ、委員御承知のように、震度の判定というの

は、現在人間の体温をはかるような形では測定できないわけでございますから、相当な幅を持って判断をしなければならぬわけでございます。で、できるだけうんと上限の幅を持たせてやるように指示をいたしております。

○寺前委員 そこで、私は次に、気象庁の問題について、自分が感じた問題で質問をさせていただきます。たいと思っております。といいますのは、ちょうど私の住んでいる地域でも、私の家もかわらが落ちるし、灯籠が倒れるということがあります。私は、朝電気がつかないし、ガスはつかないし、テレビはつかないし、情報をどうしようか、結局ラジオだ、ラジオは電池を入れんならん、さあ電池が、そんな準備してない、慌てて時計から引っ張り出したりして、結局八つの大きな電池をつけてラジオから聞くことができました。

その情報を聞いた最初のときに、大阪は震度四だ、京都は震度五だ、神戸の方が六と、こう出るわけです。ああそうか、相当ひどいことが起こっているのはあっちの方だな、それはまあ感覚的にわかりました。淡路島の話は出ませんでした。私は自分の仕事の関係もありましたので、早速山越えて現地の方へ行きました。だから私の念頭からは、大阪というのには四なんだから全然念頭にないんだというふうな頭から決めてかかっておりました。ところが、後から見ると、私、随分責められました。あんたは神戸、西宮、あっちの方ばかり行くけれども、大阪を何と心得ているんだ、西淀で液状化現象が起こって堤防がこうなったよとか、まあ次々に言われました。私自身も頭の中の切りかえを必要としました。

そこで調べてみたんです。震度計というのはいろいろ配置するけれども、情報の元になる震度計は一体どこにあるんだらうか。京都には京都測候所がある、大阪には大阪の管区気象台のところにあります。あそこは非常に岩盤の強いところで余り震度に影響ないらしい、そういう話を聞かしていただきました。そうすると、結局大阪にはそこしにしかないんだ、だからその判定だけで大阪を

律することができるとか。

そこで不信が生まれたわけなんです。大阪の西淀の諸君とか豊中の諸君たちはあの情報というのはインチキなものだ、自分らの現に受けている、屋根が落ちてくる、つぶれていく、そういう事態と全然違うじゃないか、何が四だ、こういうことになってきた。

私は改めて大規模地震というのか、あるいは直下型地震というのか、どういう体制になっているのだろうかというので、気象庁の方がお出しになつて「地震と津波」というこの本をいただきました。これを見ると、「東海地域常時監視」というところでは、大規模な地震の前兆現象をとらえるために、地震、地殻変動、その中には地殻岩石ひずみとか伸縮とか傾斜とか、それから地下水、潮位など、延べ百三十三項目にわたる観測網が整備されている、こう書いてある。

ところが、東海地域というのはいかというところ、観測強化地域というふうには地震の予知連の方では位置づけられている。この近畿のこういう地域については特定観測地域なんだ、ちょっと違うんだ。違う地域についてはどうなんだと聞いてみたら、このうちの地震の点についてだけやっております、こういうわけだ。

それなら、地震の点についてどういうふうに行っているのかという資料をもらったら、北海道で計測震度計をつけているのは二カ所だ、秋田の地域においては三カ所だ、宮城、福島の方では七つ、新潟県では五つ、長野県では四つ、名古屋、京都、大阪、神戸地域は十三カ所、島根県東部で三つ、伊予などとは九つ、こういうふうにして書いてある。細部にわたって見ると、なるほど大阪に一つあるだけだ、こうなる。私は、こういうことでは、向こう二十年から二十五年、非常に危険な段階に来ているという指摘があるのにもかかわらず、指摘どおりの方向についての検討がこれですでにいたというふうに見えるのだから、私はそこで疑問に思った。だから、もう少し細部にわたって震度計を配置しなければいかぬの

じゃないだろうか。あるいはまた、ひずみ計の他も準備しなければいかぬのじゃないか。地震列島というのだからこういう内容について検討してもらい必要があるのじゃないだろうか。私の体験から感じた一つはそのことなんです。だから、特定観測地域と言ったけれども、それにふさわしいことにはなっていないのじゃないだろうか。

あるいはまた、今度地震が起こってから特別に機動班が出てきて、そして四カ所に常置されました。これは後からの話。しかし、その人たちは必死になってやって来て、十七日じゅうには入り込んで来ています。私は感謝しますけれども、本当にもう少し管区の体制としては、そういう体制自身も管区ごとに置かなければいかぬのじゃないだろうかというのを感じたのが一つ。

それからもう一つは、今度のことを通じて淡路島の問題がいつも問題になります。山の中腹にあるところのあの測候所、あれは人がおらぬようになっている。人がおらぬようになって、その人が飛び込んで初めて連絡をして報道するようになった。人がやはり最終的に決定をしていくということが情報の根源になるのじゃないだろうか。機器を強化することは大切だけれども、機器がどういう事態になるかという監視は人がやらなければならぬのだから、人の命にかかわる問題は最終的に人が責任を持つ体制というのは、気象の分野では外してはならないのじゃないだろうかということを感じました。

そこで、最近ここ二、三年の釧路沖地震や北海道南西沖地震や北海道東方沖地震を見ると、私はその当時の地域の新聞を読みますと、機械がうまく動いていないに何分おくれになったという報道が全部出てくる。私はますます確信を深めたと言えはばおかしいけれども、人が最終的に決めるものではないだろうかということを感じますものなのです。

ところで、気象庁の出しておられるところのニュースを見ると、ニュースにもそういうことが書いてあるのです。気象庁のニュースの平成三年

四月二十五日号にこう書いてあるのです。「我が国における震度観測は一八八四年「地震報告心得」に基づき組織的な観測が始められた。以来、震度は原則的に人間の体感や周囲の状況等から決定され、地震動の強さを総合的かつ簡便に表現できる量として、防災応急対応の情報として、また、地震学、地震工学の分野でもきわめて重要な情報として活用されている。原則が人だということとは、最近の気象庁の総務部総務課が発行しているニュースにも載っている。僕は、専門家だらけのそういう結論を出しになって当然ではないだろうか。私は、この二つの点を自分の体験からはっきりしてほしいということ、もう時間がありませんので、大臣にお願いしたいと思

います。

○亀井国務大臣 私は、委員が御指摘の、予知は直下型についてはできませんけれども、地震が発生した場合の強度の把握、情報として強度を把握する場合に、やはり地震計が日本列島のあちこちにきちっと設置されてそれが機能することが大事だ、このように私は思います。

ただ、その場合、委員が御指摘のように全部有人化するということは、事実上やはりこれはいろいろな問題がございますので無理だと思いますが、その地震計が今度もぶつ壊れたところがあったわけでもございますから、それを常に整備をして、今はそれが自動的に気象台等に入ってくる形になっておるわけでございますが、常時その機械を点検をしてきちっと作動するという体制をとらなければならぬ、私はこのように考えております。

あともう一つ何でしたか。

○寺前委員 細かく震度計を配置されない。

○亀井国務大臣 ですから、それは今申し上げましたように、細かく配置する必要は、被害をとにかく最小限に防ぐためにはやはり初動が必要なかうでございますから、そのときにはやはり地震の規模を的確に把握することが前提でございますから、そういう意味では、今後そういう面について

て努力をしてまいりたい、財政当局にも今後要求をしてまいりたい、私はこのように考えています。

○寺前委員 時間が来たようで終わりますけれども、私は改めて、震度計が全部連絡方法が切れて何分おくれになったという事実が最近の事実として出てくる以上は、あのときに人が派遣されなかったらいつまでも放置されたことになる。情報に基づいたことからは、したがって、それはぜひ検討していただいて、そのことが、完全に乗り切ることができるという保証がない限りは、私はすべきではない。やはり能力の限界というものを見分けないければいかぬということをおえてもう一度御検討いただくことをお願いして、質問を終わります。

ありがとうございます。何かございますか。

○亀井国務大臣 先ほど申し上げましたように、地震計の設置を含めて、そうした観測体制は強化をしてまいりたいと思っております。

○寺前委員 ありがとうございます。

○井上委員長 次に、内閣提出、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。高木義明君。

○高木(義)委員 ただいま上程されております船特法につきまして、基本的には賛成の立場で以下質問をさせていただきます。

まずは船員の雇用につきましましては、もう御案内のとおり、円高あるいは景気の低迷、そしてまた漁業者におきましても資源の枯渇、あるいはまた輸入物の拡大、こういうことがありまして、大変雇用の面でも厳しい状況が続いております。特に中高年齢の従業者が多い業種でございますので、私どもとしては、こういった海運界あるいは水産

界の中での船員の雇用については非常に関心を持ち、また将来を懸念しておるわけであります。したがって、そういう意味で、現下の船員を取り巻く雇用状況、これについてどのように御認識をされておるか、お尋ねをしておきます。

○亀井国務大臣 委員御指摘のように、極めて深刻な状況にあるということ、年々私どもは感じておるわけでございます。また、そのことが、この日本籍船の国際競争力の問題を含めて大きな影響も与えておるわけでございますので、良質な船員をどう確保していくかということは、またその身分保障等の問題も含めて海洋国日本にとっては重大な課題だ、このように考えております。

○高木(義)委員 そういふ認識の上に立ちまして、今、当面私たちは、少なくとも日本人の船員、この確保については関係者一同、官民挙げて取り組んでおることを踏まえて、後継者の育成というのを一番の柱にしながら、またある意味では世論の高揚も含めて、海を見直す。そういう意味では海の日、祝日化という運動もあっておりますけれども、具体的な後継者育成策についてどう取り組んでいくかとしておられるのか、お尋ねをしておきます。

○加藤(甫)政府委員 御指摘いただきましたように、船員の後継者の確保という問題は、これは外航海運にとりましても内航海運にとりましても、極めて重要な課題であるというように認識をいたしております。

このため、私ども、三つの柱で対策を進めておりまして、船員教育機関の教科内容を充実すること、あるいは練習船の代替建造を進めましてその辺の充実を図ること、といったような意味合いにおける国立の船員教育機関が十八ございますが、それらの充実強化をひとつに図っていく、これが第一番目でございます。

それからもう一つは、若者を主たる対象といたしました海上産業のPR、ひいては海のPRというようなものを積極的に進めていく、それらの支援をまた我々の方もしていくというのが第二番目

の柱でございます。

また、三つ目の柱といたしましては、実際に働く職場における雇用条件あるいは雇用の環境、例えば労働時間、休日等、あるいは荷役作業の安全性を向上するとか船内居住環境をさらによくする、あるいは船員災害の防止を図るといったような面における改善をより一層進めまして、より魅力のある職場にしていこうという三つの柱を中心に対策を進めていくことをいたしてございまして、今後とも頑張つてやっていきたいと考えております。

○高木(義)委員 私どもは、国際競争、激しい波の中で、労使においては最大限の汗を流して、むしろ自助努力という気構えに立つておくことは当然だと思つておりますので、日本の船員が減つてくるといふことは大変憂慮すべきことでございます。まさに海洋国日本の安全保障の観点からも、私はこの次代への継承というところは当面する課題だと思つておりますので、ひとつ鋭意取り組みをいただきたいと思つております。

次に、船員の福祉向上を図ることが船員確保の大きな柱でございますが、その中で、船員の諸権利を守ることも大切だと思つております。今日まで長い間取り組まれておりますが、実現をしていないテーマ、すなわち船員の公民権の行使でございます。いわゆる選挙権です。

今、いわゆる洋上における、あるいは船内における、また岸壁に係留中の船員の皆さん方についてはそれなりの不在者投票制度があるのは、もう御承知のとおりでございます。しかし、外航船あるいは遠洋漁業については、今の制度の中では、例えば選挙期間中に内地に入港できない船舶のうちでも、そのタイミングによってはしたくてもできない、そういう状態が今なお続いております。これは運輸省におかれましては、あるいは自治省におかれましては、かなりの努力を、あるいは模索をしていただいております。例えば、通信による投票行動なども検討されておりますが、本人の確認あるいは投票の秘密、こういうものが、本人の確認あるいは投票の秘密、こういうものが、

のを守る意味で余り前進はしていない、ということでございます。

しかし、政治改革の波が今打ち寄せておる真ただ中なんです、特にそういう中において、在外邦人の投票権、参政権、これも今大きな一つのテーマになっております。また、最近では、長期の在日外国人の地方の参政権、こういったことも今大きく広がりがつある、また国民的な議論になつておるわけですね。

そういう状況の中で、長い間放置をしてこられたこの問題を、今日、決着をつける時期に來たのではないかと。私は、きちっとした保障制度をとつて、代理投票とか、あるいは完全な配偶者とか親族とか、きちっとした裏づけのある方であれば、本人の意思がきちっと通じているのであれば、代理の投票制度的なものをもつてしても、こういう物理的に投票はできない——不在者投票をしても投票日の前日に間に合わない、不在者投票をしてもそれが着いたというところが間々あるわけですね。今、我が国の商船約八百六十隻、漁船については千三百六十隻、これがいわゆる遠洋あるいは世界の七つの海にまたをかけて、そして仕事をされておる、そういう可能性のある船が二千二百二十隻余りあるわけですね。そこで乗つておられる方の二万人以上がそういうケースになり得る人たちなんです。

したがって、具体的にいつの選挙で何人がそういうことをできなかったかというのを私はまだ今のところ特に申し上げませんけれども、この際ひとつ船員の、基本的な納税義務をきちっと果たしておる国民の権利としての投票が、国政選挙におきましても地方選挙におきましても実現できるように、ぜひお取り組みをいただきたい。そういうことについて、まずは大臣の御決意をお伺いして、その後自治省の方から具体的な選挙の手続についてお願いをしたい、聞きたい。

○亀井国務大臣 委員おっしゃる通りに、納税者である国民がその権利を行使できない、意思があつてもそれが絶対的な条件でできないということとは、やはりこれは問題だと私は思っています。ただ、これをどう解決していくかというところ、投票の秘密の問題もございまして、公正さをどう担保するかという問題もございまして、これあたりは、やはり私も在外公館の方々あるいは在外邦人の方々の権利行使にすることはもちろんでありまして、我々運輸省としては、船員の問題というのはまさに我々自身の問題でありますから、何かい方法がないか、ぜひ委員からも具体的な御提言をいただまして、我々もそれは検討していきたい、このように考えております。

○大竹説明員 お答え申し上げます。

船員の方々につきましては、一般の不在者投票制度に加えまして、委員御指摘ございましたように、例えば指定港におきまところの不在者投票でございますとか、あるいは船内におきまところの不在者投票、さらには指定船舶における不在者投票など、不在者投票制度につきまして特例を設けておるわけでございまして、確かに委員御指摘ございましたように、これらによつてもなお投票が困難な方がいらっしゃることは事実でございます。私どももいたしまして、これらの方々につきまして、投票機会の確保についていろいろ研究しているところでございまして、お話しございました、例えばフラスコによりまして投票等につきましては、投票の秘密の問題でございますとか、あるいは本人確認の問題等がどうしてもあるわけでございまして。

また、御指摘ございました代理投票につきましても、現行の公職選挙法では、身体故障の方あるいは字が書けない方々につきまして代理投票、すなわち代理記載というべきものでございまして、けれども、こういうものは設けてございまして、それ以外は一切代理投票を認めていないわけでございます。まして、選挙権の行使を他人に委任するという意味での代理投票制度につきましては、これは慎重な検討を要する問題であらうと考えておるところでございます。

○高木(義)委員 今の自治省のお答えは、全く目の前がまだまだ真つ暗で明かりの見えないような御答弁ですね。確かに、立場からするとそういうことになるのかもわかりませんが、そういう制度も一部に限られてあるわけですから、これを未来永劫に宙ぶらりんの状態にすることなく、この際、こういう政治改革で、在外邦人あるいは在日外国人の投票権の問題が今大きな問題として浮き彫りにされておるわけですから、したがって、この船員の問題について、具体的には代理投票、これも厳しいチェックのできるような知恵を絞つて、もう決断だと思つたのです、だからそういうことをぜひやっていただきたい。

また、運輸大臣におかれましては、海上勤労者のために、これはひとつ政府の中で寄り寄り考えていただいて、できるだけ早い機会に実現していただきますようにお願いをしておきますが、最後に、御決意を聞いて終わりたいと思つたように、

○亀井国務大臣 先ほど申し上げましたように、技術的な面等で非常に難しい問題だということに私は思いますが、先ほど申し上げましたように、まさに船員の基本的な権利に関するところでありますから、それが少しでも実現するような懸命な努力はいたさなければならぬと思つたので、委員からもまたいろいろと御助言を賜りたいと思つた。

○高木(義)委員 終わります。

○井上委員長 寺前議員。

○寺前委員 一問だけ御質問申し上げたいと思つた。

日本港湾タグ事業協会というのが神戸の港にもございまして。神戸港湾局の認可事業として八社、保有タグは三十二隻、船員二百二十名、港湾局では一隻が営業を行つておるようです。二社ほど船社系列の会社がありまして、それ以外には神戸港を拠点とした中小業者で、大型外国船を対象としたパイロット等を業務にしているの、神戸港が復旧しないと業務が休業状態になるという事態が起こつておるようです。

そこで、私はきょう労働委員会で、船員関係の船員保険法を、要するに休業状態になった、失業とみなすという、陸上における措置と同じようなことをこの分野でもする必要があるのではないかと、この質問をしておきましたが、今お出しになっている船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案は、その適用対象を政令で決めるということになっていきます。今度の震災等による船員の雇用不安が一定の地域等で発生する場合には、その対象にするようにこの政令で考えてもらえるのかどうか、私はその点を一言聞いて、態度を決めたいと思います。

○加藤(甫)政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生から御指摘いただきました船員保険の問題につきましては、当面の休業状態というものを前提にいたしてやっているとところでございます。そして、社会保険庁の方で陸上労働者と同様の措置を講じてくれるというようなことでもって今話が進められていることは御承知のとおりでございますが、さらに、その先の問題といたしまして、この法律によってこのような事態に対処すべきかどうかという点につきましては、御承知のように、この船特法はあくまで離職を余儀なくされるという事態の発生を前提にして発動されるという性格のものでございます。

現在、地元のタグボートの皆様方は、早期復旧に大きな期待をかけつつ、港の再開に備えて雇用を維持しながら大変大きな頑張りをしているところでございます。こうした時期におきまして、先ほど申しましたように離職を前提としたこの法律の発動を将来にわたって行うかどうかという点につきましては、現在のところは積極的に考えることは、つまり、そのような考え方は現在のところはないというようにお答えをいたしたいと思います。

○寺前委員 しかし、今のところはないにしろ、政令で考えられないことはないのではありませんか。政令事項になっているから、やろうと思ったら、必要になったらやることはできるというふう

に読ませてもらってよろしいのですか。

○加藤(甫)政府委員 解釈の問題で大変に難しい点は、神戸港はあくまで復旧をする、したがって、考え方として、タグボートも、時間が若干たちますけれども、いずれは事業が回復するというような事態でございます。一方、この法律は、構造不況等によりまして、事業が本質的に縮小されていくというような事業についての離職者対策を進めるという理念でございますので、その辺の解釈がびたつとくるかどうか、この点は検討を要すると思います。

○井上委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○井上委員長 これより討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○井上委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○井上委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○井上委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時四十九分散会