

第百三十二回国会 参議院運輸委員会 會議録第三号

平成七年二月二十一日(火曜日)
午後一時十九分開会

委員の異動

二月十七日

辞任

河本 三郎君

補欠選任

松浦 功君

二月二十日

辞任

松浦 功君

補欠選任

河本 三郎君

出席者は左のとおり。

委員長

大久保直彦君

理事

二木 秀夫君

櫻井 規順君

泉 信也君

中川 嘉美君

委員

伊江 朝雄君

鹿熊 安正君

河本 三郎君

溝手 顯正君

山崎 正昭君

磯山 篤君

喜岡 淳君

洲上 貞雄君

直嶋 正行君

高崎 裕子君

下村 泰君

堂本 暁子君

国務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房長

亀井 静香君

黒野 匡彦君

運輸大臣官房技
術参事官 澤田 諄君

運輸省運輸政策
局長 豊田 実君

運輸省鉄道局長
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

運輸省港湾局長
栢原 英郎君

運輸省航空局長
土坂 泰敏君

海上保安庁長官
秦野 裕君

気象庁長官 二宮 洸三君

事務局側
常任委員会専門
員 中島 啓雄君

説明員
労働省職業安定
局雇用政策課建
設・港湾対策室
長 井原 文孝君

建設省道路局有
料道路課長 井上 靖武君

自治省財政局財
政課長 石井 隆一君

本日の会議に付した案件
○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)

○海上衝突予防法の一部を改正する法律案(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(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(大久保直彦君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

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。質疑のある方は順次御発言願います。

○河本三郎君 自民党の河本でございます。

大臣、連日御苦労さまでございます。さきの予算委員会に続きまして、よろしくお願いいたします。

あの思まわしい大震災が発生してからようやく一カ月がたちました。私の地元でございます神戸、阪神、淡路では、お年寄りから子供たちまでが生きてる気力を振り絞って復興に向けて一歩一歩を歩んでいるところでございます。私はまず、この御努力に対し心から感謝を申し上げ、そして敬意を表しますとともに、亡くなられた五千四百余のみなさまに対し改めて哀悼の意を表したい、このように思います。

大臣も発生後二回にわたりまして地元に入っていたわけですが、震災のもたらした惨禍を目の当たりにされまして、特に運輸関連施設、鉄道と港湾が壊滅的な打撃を受けておりますことは大臣ごらんになったとおりでございます。さきの予算委員会が私に強く要望しております神戸埠頭公社のコンテナパースの国庫補助につきましては、大臣のリーダーシップのおかげで八割まで国が負担をさせていただける、こういうことになりました。この席をおかりしまして改めて感謝申し上げたい、このように思います。

運輸事業は、陸海空それぞれの機能が十分に発揮されて初めて経済、物流の大動脈となり得るのでございます。一つでも欠けると日本の経済は麻痺をするという事実をこの震災によって改めて痛感したのは私だけではない、このように思います。

そこで、神戸の復興についてお聞きをしたいと思うのでございます。

一番目の質問でございますが、一月の貿易統計を見ますと、貿易収支の黒字額は前年同月よりも五〇%以上も縮小してある、こういう事実がございます。これは震災によって神戸港からの輸出がストップしているということであると、このように私は思います。輸出入コンテナの約三分の一を扱う神戸港の機能停止が長期にわたりますと、日本経済の生命力が停滞してしまうということでございます。

神戸港の具体的な復興計画についてであります。海運界に実情を聞いてみますと、やはりこの三カ月が勝負であると、このように言われております。この三カ月のうちにある程度港の機能を回復させないと、現在東京や横浜、こちらに流れております荷物、物流が再び戻ってこなくなるといふ可能性もあるわけございまして、私も大変心配をしております。

そこでまず、大まかな進め方として、当面の仮復旧計画を策定してできる範囲の機能を回復させることと、次には中長期的にはより大きな力をつけた耐震構造の港を復興させる計画、つまり仮復旧計画と恒久計画、この二本立てで進めることが急務である、このように思います。神戸港の復興のおくれは日本海運にとどまらず、アジア、世界経済に大変大きな影響を及ぼす、このように認識をしております。そこで、まず大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(亀井静香君) 委員には、震災発生以来、私どもに現地の状況を踏まえて具体的な御指導を賜ってまいっていることに對しまして改めて感謝を申し上げます。

委員御指摘のように、陸、海ともに大変甚大な被害を受けたわけございまして、港については御案内のような百五十パースほどありますが、耐震パース三つ以外は壊滅的な打撃を受けておるわけで

ありますが、現在一応六十八バースを仮復旧というように形でどうにか使えるような形にいたし、救援活動その他等に支障のない形で対応しておるわけでございますけれども、今後私どもは、今委員御指摘のように日本経済に対してやはり大変な役割を果たしている港、一日も早い復旧をしなければならぬ、このように考えております。

一応我々としては、七年度、八年度の二年間で完全復興をなし遂げたい、このように考えておるわけでありまして、ただ単なるもとに戻すということではなくて、現在もう既に内部で計画を具体的に決定いたしておりますのは、水深十五メートルから十六メートルの大型バースを五バース、これを建設することを含めて上屋の問題、またこの陸上の物流とのアクセスといいますが、そのつなぎの問題等、国際港としての近代的な機能を持った港を、いわばクリエーティブな形でこれを建設する、そういう基本的なスタンスに立って現在神戸市、兵庫県とも協議をいたしておるわけでありまして、

一応、現段階におきましても、復興計画につきまして県、市との間で基本的な考え方についての合意を見ておるわけでありまして、それに基づきまして現在当面の対応を申し上げますと、御指摘の非常に重要なコンテナバース二十一のうち八つを応急的に、遅くとも七月までにこれを供用でき得る形で復旧をいたしたいと思っております。そして七年度内に大体二十一のうち三分の一を本格的にこれを復興したい、このように考えておるわけでありまして、

それからフェリーにつきましては、七つのうち四つを遅くとも九月時点までこれらは本格復興をいたしたい、そして残りは七年度内にこれも全部完成をしたい、このように考えております。

さらに、その他の埠頭ににつきましては七年度内に約半数の復興をいたしたいと、そして全体として八年までかけてこの全体の復興をなし遂げたいという考え方であります。

委員も御指摘のように、とにかく当面応急的

もコンテナバース等を含めて使用可能にいたしませんと荷のシフトが起きてまいりますので、時間がたてばたつほどそれが戻ってこないという危険性もございまして、応急の工事と、それと本格的な復興、この組み合わせをしながら二年間で完成をしたいという基本的な計画を立てておるわけでございます。

そういうことでございまして、このたびの第二次補正におきましても、当面のそうした事業量を施行能力との関係において十分確保できる、その額を確保いたしております。なお、七年度予算の第一次補正におきましてさらに追加をいたし、さらに平成八年度予算において全体の処置を、残余の処置をいたしたい、このように考えております。

そういうことでございまして、復興に要する経費、総額としてどの程度になるかということはまだ計画の細部等を詰めてまいらなければつきりと確定をするわけにはまいらない。我々としては、現在県、市がはじき出しておるいわゆる被害額、そういうものではなくて、先ほど言いましたように近代港として、国際港としての機能をさらに飛躍的に強化をするという観点から対応してまいりますので、事業量というのには相当被害額を大きく上回っていくと、このように考えておるわけでございます。

なお、財源等につきまして、埠頭公社につきましては現在の法律では国が補助できませんので、これを特別立法をいたしまして八割国が補助をいたす。委員から予算委員会でも強い要求があったわけでございますが、そういう形で御要請に従って処置をさせていただきまして、あとの二割に対しましては、自治省とも相談をいたしておりますので、起債、交付税等でそれを埋めていくというようにな処置をとり、実質的に多大な支出を要する現在の神戸市、兵庫県にできるだけ負担をかけないという方向で今後やってまいりたい、このように考えておる次第でございまして、

○河本三郎君 ありがとうございます。仮復旧計画と恒久計画と二本立てでやっていただける、こういうことで本場に助かるわけでございますが、大臣、最後に申されました残りの二割の件についてもぜひ御検討のほどよろしく願ひいたします。

そこで、先週の日曜日、二月十七日に自民党の近畿圏整備委員会などで示された具体策というものが、単に対策を見ますと、実に不親切で具体的にどのように進めていくのかいま一つ理解できないのでございます。

第一に、対策にある、今大臣から御答弁ございましたように、平成七年六月までにコンテナバース八バースを暫定的に使えるようにするという方針であります。神戸港には約百五十のバースがございまして、単純計算をしましても、これは仮復旧とは言えない、こういうふうに思います。

この八バースについては、大型船舶、大型コンテナ船も接岸できるバースを含めているのか、どういう取扱量の計算のもとに八バースを決められたのか、具体的なお答えをいただきたいと思うのですが。

○政府委員(相原英郎君) まず八バースでございしますが、これは先ほど大臣も御答弁申し上げましたように、埠頭公社が持っております二十一のコンテナバースのうち八バースをとりあえず七月までに復旧をするということでございます。これは、各借り受け者に対してとりあえず一バースずつを確保することによって船社がほかの港に去っていくのを防ぐという港湾管理者並びに埠頭公社の要望を受け入れて決めたものでございまして、

なお、これも含めまして百五十バース、公共岸壁がございまして、これにつきましては現在約九十バースまでとありますが、船が着けられるような状態に戻してございまして、順次その中から本格的な復旧をしていくことを考えているところでございまして、

○河本三郎君 局長、大型コンテナ船はどういうふう

に考えておられるんですか。接岸できるのか、できないのか。

○政府委員(相原英郎君) 八バースのコンテナ埠頭には、大型コンテナ船が着岸することができるといふことでございまして、

○河本三郎君 八バース全部が、大型コンテナ船が接岸できるのか。

○政府委員(相原英郎君) はい。八バース全部が、大型コンテナ船の接岸が可能ということになります。

○河本三郎君 わかりました。

次に、対策にありますが第一次の復興の基本的な考え方を策定するという方針ですが、第一次の復興、これはいつから始まりいつまでに終了するのか、そして第二次、第三次はどういう考え方を想定されているのか。これでは復興の全体像というのがなかなか把握できないのであります。

神戸は港とともに発展をしてきた町でございまして、市民にもわかりやすいように御説明をいたしたいということと、「今後策定される神戸港全体の復興計画に基づきできる限り早く復旧」すると思っておりますが、これも余りにも漠然とした当たり前のことだと私は思います。被災地で死力を尽くして復興に向けて努力をされている方々の士気をそぎかねないということだと思っております。全体の復興計画はいつまでにつくるのか、できるだけ早く復旧ということだけではなく、その辺をわかりやすく教えていただきたいと思っております。

○政府委員(相原英郎君) 私ども、神戸港の復興の基本的な考え方を第一次として二月二十日にまとめたものでございまして、この第一次といたしましては、今回被災をいたしました港は、徳島県、大阪府、兵庫県に及びます二十四の港が被災をしております。しかし、この中で早期に復旧の方向を明確にする必要がありました神戸港について主として方針を取りまとめましたので、第一次というふうにお断りをさせていただいたわけでございまして、

その中では、私どもは、早期復旧とそれから本

格的な耐震性を強化した本格復興と二段階に分けておりまして、私どもの運輸省の方針といたしましては、早期というのはおおむね二年以内にこれを復旧するというふうに明記してございますので、近畿圏等の資料でできるだけ早くというものは、それを意識して書いてあるものというふうに考えております。神戸港の復旧はおおむね二年を目標として実施する考えでございます。

○河本三郎君 局長、それでは第二次、第三次というのは徳島とか大阪がそういう形になっていくのですか。

○政府委員(相原英郎君) 徳島県下のもの、大阪府下のもの、それと兵庫県下の港についても方針を明らかにいたしますが、同時に神戸港の復興につきましても、ハーバーハイウェイ等、臨港交通施設につきましてはその設計を道路橋示方書等によっております。この道路橋示方書等によっている施設につきましては、現在建設省の方でその耐震性のあり方等について検討をしておりますので、その検討結果を待つて私どもも復旧方針を明らかにしていく必要があると考えてまして、第二次、第三次の余地を残したものでございます。

○河本三郎君 それでは次に、対策にございます神戸港耐震構造検討委員会とはどのような委員の構成で、どのような権限を与えているのか。いつ発足をして、いつ終了するのか。いつまでに結論を出すのか。その辺の手順をお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(相原英郎君) 港湾施設耐震構造検討委員会でございますが、私どもの運輸省に附属をしております港湾技術研究所の所長であります野田節男を委員長といたしまして、現在当該専門分野の有識者十七名の委員で構成をしております。一月二十八日に発足をいたしましたので、既に二回の委員会を開いておりますが、ことしの八月末を目途に検討結果を取りまとめたいたくようにお願いをしております。

なお、発足は一月二十八日でございますが、メンバーの大半の方々が発災後直ちに現地に数回に

わたりまして入りまして、詳しく現地調査等をしておりまして、現在その解析を急いでいるところでございます。

この委員会の検討の結果、私どもが港湾施設を設計するときに基準にしております港湾施設の技術上の基準というのについて見直す必要があるという点が出てまいりましたならば、この技術基準を見直して施設の設計等を行いたいというふうに考えています。

○河本三郎君 局長、十七名の委員で構成されていると、これはすべて委員は運輸省プロパーの出ですか。

○政府委員(相原英郎君) 現在のところ、港湾技術研究所の部長相当の研究職を中心とした構成になっております。並びに、運輸省港湾局の関係課の課長もその中に加えていただいております。

○河本三郎君 今後人数を多少でもふやすような予定がございましたら、神戸市の希望する委員もぜひ検討していただきたい、このように思ひます。

次に、神戸港の港湾労働者の件でございますが、今、大変心配しているのが雇用問題でございます。労働者の皆さんの事業免許は神戸港だけしか通用しないという方々が大部分おられます。そこで、私はまず事業免許を規制緩和して全国のどの港でも働けるようにお願いをしたい、このように提案をいたします。

また、地元を離れたくない、いろいろな事情があつて離れられない、こういう港湾労働者もおられます。神戸市で今復旧事業に関連した雇用機会を公共機関が積極的に創出するようなことが必要だと考えますが、御意見をお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(豊田実君) 被災地域における雇用問題というのは非常に大きな課題であるというふうな私どもも認識しております。

今お話しのある神戸港運送事業については、御指摘のように手続面では港湾ごとに免許という制度になっております。ただ、ほかの港でや

る際に、私ども、この辺の手続面はただいまの状況を十分念頭に置きながら弾力的に対応させていただきたいと思ひます。現在までまだ具体的な話は伺っておりませんが、地元局またはその先の局も、今の情勢を十分頭に置いて手続面について十分弾力的に対応させていただくということをやつていきたいと思います。

それから、神戸地区のほかの事業でのいろいろな雇用の確保という点につきましても、私ども地元局が中心になりまして、関係省庁と連携しながらその辺の職場の確保ということに今取り組んでいるところでございます。

○河本三郎君 きょうは労働省は来られていますが。被災後の、震災発生後の職安の状況、わかりましたら教えていただきたいんですが。

○説明員(井原文孝君) 被災後の職安の状況でございますけれども、神戸には神戸の職業安定所のほかに、私どもの港湾労働法を施行しております神戸の港の出張所がございます。港の出張所の方につきましても、被害で建物が使えなくなりまして現在ほかのところに移つて仕事を続けております。

この関係で、当然のことながら、仕事をなくされた方、あるいは私どもいろいろな施策を講じておるわけでございますけれども、その関係で非常に仕事があつておられて、もちろん数字的にも、感覚的には、例えばいろいろな申請書等につきましてもうふだんの三十倍ぐらいいろいろな相談、申請等が来ておるところでございます。現地の職員も大変でございますけれども、私ども本省の方からも応援を送つたり、いろいろな形でこういったニーズにこたえるように現場の職員は頑張つております。

○河本三郎君 ありがとうございます。神戸港が当面の復旧を果たした後の計画に関連してお伺いしたいと思います。

これはかねてから問題になっております港湾の空洞化についてであります。日本の港は神戸に限

らず海外の国際港に比べ港湾使用料が高い、二十四時間の運用をしない、休日は休むという欠点がかねてから指摘をされておるわけでございます。震災が起きる前から既に国際ハブ港が韓国などに移る傾向が生じております。

そこで私は、神戸港を復興させる際、一気にこうした問題を積極的に解決することを提案したいと思ひます。すなわち、港湾労働者の数は維持をして余剰分は労働者に無理のかからない工夫をする、つまり二十四時間、三百六十五日間眠らない港にしたどうか、このように思ふわけでございます。労使間の問題である、こういうふうな問題を振らずに、ちよつと積極的にお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(平野直樹君) 御指摘のとおり、神戸港は我が国の港湾の中で大変重要な役割を果たしているわけでございまして、ただいまのような大災害でございますが、一日も早く復旧をしていただくようお願いしているわけでございます。

今お尋ねの労働問題につきましては、日曜荷役の問題でございます。これは従来、休日をややうな観点から日曜日については完全休業日といううな労使協定でやつてまいつたところ、昭和六十二年に例外的な協定として一定の条件のもとに行われたこととございまして、しかし、平成四年の春闘で週休二日制の導入をめぐりまして労使協定が結ばなくなったということとで今日に至つておるわけでございます。

ただ、今回の震災に關しましては、神戸港から他港へシフトする船につきまして、暫定的にはございまして日曜荷役を実施しておるといふ状況でございます。

この問題につきましては、やはり労働条件にかかわる問題という性格のものであると考えておりまして、労使間で十分話し合つて解決をさせていただきたいということでございまして、ただ、各方面から大変強い要望がございまして、私どもとしても関係者の積極的な取り組みを促してきておるといふような状況でございます。

○河本三郎君 やはり最後は労使間の問題だと、こういうお答えですけれども、これが進んでいきますと、私から申すまでもないんですが空港の空洞化ということもかねてから言われておるんです。空港もだめ、港もだめ、こういうことになりましたら日本の経済が成り立たないということになりますので、これは真剣に正面から率直に受けとめていただきたいと私は切望いたします。

最後に大臣、お願いいたします。

神戸港の問題を中心にお尋ねをしておりました、神戸全体の復興に際して、もう一つのかぎでございまして神戸空港、飛行場でございまして、神戸が世界に誇れる防災モデル都市として生まれ変わるためには神戸空港の早期完成が私は不可欠である、このように思います。この際、亀井大臣がさらにリーディングシップを発揮していただいて建設を急がせることが私は急務である、このように思います。冒頭に申し上げましたとおり、運輸事業、陸海空それぞれが機能を十分発揮して初めて経済、物流の大動脈となり得るのでございます。

最後に、大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(亀井静香君) 私ども、神戸空港の重要性については、震災というそうした状況の中においても、さらに活力のある神戸市のよみがえりというような観点、また関西全体の経済に対する将来の貢献等から考えましても大変重要である、このように認識をしておるわけでございまして、七年度予算におきましても御承知のような処置をとらせていただきました。委員が御指摘のように、震災から神戸市が復興していくその一つの象徴的な姿としても神戸空港を早期に完成させていきたい、このように考えております。

○河本三郎君 終わります。

○櫻井規順君 それでは、短い時間ではございますが、阪神・淡路大地震に関連をして質問させていただきます。

冒頭、この阪神・淡路大地震で亡くなられた皆さんの霊を慰め、負傷された皆さんの一日も早い

治癒を心から祈念するものでございます。そしてまた、政府並びに運輸省におかれましては復旧、復興につきまして大変な御尽力をされていることに對して、その労を高く評価するものであります。最初に、今の河本さんの質問とも関係があるわけですが、鉄道と港湾の関係で質問をさせていただきます。

大変被災者の生活と密着した課題でありまして、まことに重要な問題だというふうに思うわけでありまして。立法上大変な御努力をされて、経過を逐一御報告を聞いているところでありますし、また御提言をされているところであります。きょうここでは、予算措置上大蔵省との関係で煮詰まったのかどうか、その辺のところをひとつ伺いたいというふうに思います。

最初に、鉄道の復旧関係であります。御案内のように鉄道軌道整備法適用による災害補助は非常に幅の狭いものであります。私がかねて伊豆半島の鉄道が集中豪雨でやられたときにこの適用を勉強したことがあるんですが、これはとても適用にならなかった、大変な災害であつたがならなかった。九州の方で事例としては一度、最近では九〇年の七月ですかあるくらいで、ない。しかし、今度の災害はまたけた外れに大きいものでありまして、鉄道軌道整備法の適用、あるいは適用されないものについては日本開発銀行を通ずる低利特利融資、これはぜひお進め願いたいということとで鋭意作業が進められているわけであります。

一つは、鉄道軌道整備法に基づく新たな、阪神鉄道になりますでしょうか適用の問題。あるいは、日本開発銀行を通ずる特利の融資の問題は大蔵省との間で煮詰まったのかどうか。そしてまた、特に開発銀行の特利融資の方は、返済据置期間あるいは元金完済までの返済期間、通常の年数に對してどのように配慮された措置になったのか。その辺をまず御報告いただけますか。

○国務大臣(亀井静香君) 鉄道、港湾につきましては、ほぼ大蔵省との間で合意に達しておるわけでありまして、鉄道につきましては鉄軌法の省

令を改正いたします。そういったしまして、これはそれぞれ事業者の要望を踏まえて対応いたします。と、私どもの方からお仕着せで支援をするわけにはまいりません。鉄道局の方で具体的に事業者と緊密な協議を重ねてまいりました結果を財政当局に認めさせたわけでございます。

鉄道関係で申しますと、阪急につきましては、これは融資でという希望でございましたので、三・七五の低利融資ということで処置をいたすつもりでございます。また、阪神、それから公営地下鉄等につきましては、これは鉄軌法に基づく四分の一の補助、自治体の四分の一の補助、その他につきましては四・二五の低利融資という形で二本立てで処理を、支援をいたすということでございまして。また、新交通システムにつきましては、橋げたの部分等につきましては公共事業でこれを建設等とあわせて対応いたします。上屋の面につきましては、これは鉄軌法等による処置をいたすつもりでございます。

各事業者、また市、県との協議の結果それを実施いたすわけでございますけれども、それぞれ御満足と言つては失礼でございますけれども、これで十分でございますという意思表示をいただいておりますのでございます。

また、港につきましては、これは特別立法で埠頭公社につきまして八割補助をし、残り二割につきましては起債等を行い、それをあと交付税等で処置をしていくという形で、市の負担が実質的にほとんどない形でいくように現在自治省とも協議をしながら進めておるところでございます。

以上でございます。

○櫻井規順君 私は、大蔵省との話が煮詰まったかどうかということ聞いています。それから、返済の基準に對してどういふふうにより有利なものになっているかと。

それから、ついですから関連して質問させていただきますが、神戸埠頭公社に対する激甚災の適用が今度されるわけですが、これはコンテナ

バスでなくて公社のクレーン、上屋も対象になるのかどうか、このこともひとつ今の質問にあわせて御答弁いただきたい。

時間がないもので答弁も簡単でいいですが、河本さんが私が通告したことを大体やっちゃったものですから、ちょっとはみ出る質問で恐縮ですが、JR貨物が大変な被害を、しかし御案内のように軌道は借りている状況があつて、一部、神戸港駅とか大阪貨物ターミナルとかあるわけでありまして。JR貨物に対する金融支援なり支援措置はどうなっているか、簡潔に御答弁ください。

○国務大臣(亀井静香君) 先ほど申し上げましたように、大蔵省とはもう基本的には全部煮詰まつておるわけでございます。

それから、JR貨物につきましては、補助対象で処置をいたします。

○政府委員(戸矢博道君) 先ほどの先生のお尋ねの開銀の低利融資の償還の条件でございまして、これは実は据置期間あるいは返済期間についてはこれから各事業者と開銀が詰めるということになっておりますが、今基幹鉄道に対して行われております五年据置き、十五年償還より悪くなることにはならないというふうを考えております。

○櫻井規順君 悪くはならないのではなくて、少なくとも条件を配慮して借りる方にとって有利になるように配慮してください。

次に、時間が本当にないものですから、地震の予知の関係について、この際、簡潔書式的に質問をさせていただきますかと思ひます。

実は私、初めてこの問題を取り上げるわけじゃありませんで、運輸委員会でも二度ばかり、災害特でも取り上げまして、いかにせん予知行政については行政化してない、要するに学者、研究者の予知の段階にとどまっています、いかにともその壁が破れなくて今日まで来ているわけでありまして、大きな地震でも起きないとかめかなと思つていたわけでありまして。しかし、もうここまで来ますと、我が国の予知も行政としてしっかり確立するときに来ているというふうに思うので、気象庁

長官を初め関係者に質問させていただきます。最後に大臣には質問いたしますので、有効な御回答をいただければありがたいというふうに思っています。

最初に、やはり予知を全国化する必要があるということ、手取り早い話が、気象庁も参加しているわけですが予知で決定をしております特定観測地域、これに対して現在どの程度の観測体制がしかれているのか。ここに私は東海大地震並みの観測というのは、言うのは簡単であります。が、地震の性格も異なりますのでまた新たな観測装置が必要になるかというふうに思うわけでありますが、観測網の整備を強く求めるものでございますが、いかがでしょうか。

○政府委員(二宮洗三君) 特定観測地域でございますが、これは地震予知研究に関する研究の立場から重点的に観測を必要とする地域として地震予知連絡会が学術的に選定したものでございまして、関係機関が協力して研究観測を進める領域というふうに理解してございます。

現在、東海、南関東の二地域、これは観測強化地域でございます。それから、そのほかに特定観測地域が八カ所ございまして、気象庁におきましては、測地学審議会の建議いたしました地震予知計画に基づきまして、特定観測地域を含む全国の大中小地震、これはマグニチュード三以上でございしますが、の地震を対象として観測をすることといたしてございます。なお平成五年度におきまして、この目的のための観測網の大幅な強化をさせていただいております。

○櫻井規順君 気象庁としては、何らかの対策がこの特定観測地域についてはなされているのですか。

○政府委員(二宮洗三君) 先ほど申し上げましたように、気象庁はこの地域を含む全国のマグニチュード三以上の地震の監視体制をとることを任務といたしてございます。

○櫻井規順君 結局、特別に特定というその意味をとらえて何か整備しているということではない

というふうに理解しますが、どうぞやはり、特定観測地域として設定した以上、学術研究機関の配置を配慮するという域を超えて気象庁が乗り出して特定観測装置の配置を願いたいという希望をしておきます。

次に、私の地域になって甚だ恐縮でございますが、私は静岡県の出身でございますが、大変我が国の全体の予知行政の中で特段の御配慮をいただいております。感謝をするものでございまして。次はいよいよ東海大地震かという声も聞かれるわけですが、この東海大地震について、今の予知観測の結果について地震の接近と言いますか、どういふふうに確認をしておりますでしょうか。

私も、日ごろ水準点経年変化という観測の結果、確実に地盤沈下を行っており、これがね上がったときが大変だというふうに思っているわけですが、沈下が年々深化をしております。時々上向きになって危険を感じるわけですが、この傾向をどういふふうにごらんになるか。そして、周辺でどういふふうにごらんになるか。そして、双子地震とか三つ子地震と言われますように過去も大きな地震が連続して起きてきているわけでありまして、そういう意味で、東海大地震の震源域は一番危険な大きな空白域があるということでもって大変危機感を募らせているわけでありまして、東海大地震の観測結果についてどんな評価をされておりますでしょうか。

○政府委員(二宮洗三君) 大地震発生の前兆と考えられるものが幾つかございますが、その一つが地震活動の異常低下でございます。いわゆる空白域でございます。現在も空白域が存在いたしてございます。また、御前崎におきましては、地盤の一定の速度での長期にわたる沈降が続いてございます。一年間に約五ミリでございます。

以上のことを考えますと、非常に嚴重な監視が必要な状態が続いているというふうに考えております。気象庁では、いつ異常が発生しても地震予知情報が出せるようにということで常時監視体制

をしいて作業をしているところでございます。

○櫻井規順君 どうもありがとうございます。次に、私は一つの提起をしたいわけでありま

す。御案内のように中国が非常に活発なんですけれども、宏観異常現象、こういう言葉が実はあるわけでございます。これは中国が使った言葉であります。日本の予知学会でもこれは日本語としてなじむのではないかと評価があるようでありますが、この見解も含めてまたお聞かせいただければというふうに思います。

要するに、近代的な地球科学的な機器あるいは地震の地殻変動のいろいろな精密な機器の配置とあわせて、人間の感覚によって感知する地震の前兆というものをどうつかむかという問題であります。

それは何のことはない、中身は、これは気象庁の方で私は観測項目を整備したいというふうに思うわけでありまして、项目的にいいますと地下水あるいは温泉。要するに湧水量や地下水位の変化あるいは水圧の変化。これは一部は今も観測をやっております。あるいは地下水の色、味等々。あるいは水温。あるいはその噴水状況等々。

あるいは動物の異常現象。大とかネズミとかは非常に敏感にあらわすのでありますが、そのほかさまざまな事例が上がっているわけでありま

す。それからあと、地形、海象の変化、沈下。これも計器でかなり観測をしておりますが、目撃でもできるものが前兆現象としてあるわけでありまして、そういう状況。

あるいは発光現象とか地鳴り、鳴動、そういったいわば自然現象。

こういったものを住民が国民が感知をして、それを一定の情報機関のルートに乗っけていくというシステムであります。

これは御案内のように、中国遼寧省の海域にいわば宏観異常現象の集約の結果、間もなく五分後に起きる、三分後に起きるということで見事に当

てた地震があるわけですが、アメリカでも比較的研究が進んでいる、中国ではかなり進んでいる。

これは先ほど言いましたように、高性能な地球科学機器あるいは精密な地殻変動の機器とあわせて、こうした小学生から中学生まで多量な情報を集中するようなネットワークを確立する必要があるのだというふうに思うわけでありまして。

そういう意味で、観測項目の整備、情報提供の仕方あるいはその窓口、そしてまた気象庁なりなんなりに、全国くまなくというのはなかなか大変ですけれども特徴的なものをつかむ、あるいは特定の地域は観測強化地域というものはつかむ、そういうもう一面の予知の体制というものの確立が非常に必要ではないかというふうに思うわけでありまして。

これはかねて地震が起きますと、起きた結果多くの前からこういう指摘があるわけでありまして、これを前段のあらかじめ出る地震のあらわれとして把握する必要があるかというふうに思います。この宏観異常現象による予知体制の確立ということについていかがお考えでしょうか。若干は研究が進められているのでしょうか。

○政府委員(二宮洗三君) 東海地震ということでございます。静岡県におきましては大変この地震についての関心が深まっております。現在既に例えば、温泉でございますとか地下水位等のデータの異常につきましまして、もし異常が見つかった場合には、静岡県が情報を収集いたしまして、地方気象台経由でそのような情報が入るということになってございます。

それからまた、御指摘の動物等の異常現象につきましましては、現在のところ、その因果関係が学問的にもあるいは統計的にもまだ確立してございせんので、動物等の行動につきましまして、それを現在直ちに地震の予知と結びつけることは大変困難な状態にあるというふうに考えております。

○櫻井規順君 どうぞそれをお進めいただきたいというふうに思います。非常に重要なことだとい

うふうに考えます。とりわけ、機器だけの観測では不十分でして、やっぱり市民が参加するという体制のもとに一定の緊張を持って事に当たるという意味においても、これはもう地震対策のイロハのイだろうというふうに思ふわけでありました。

次に、今予知というものがこれは余り頼りにならないという意見がやや支配的になっている感じがいたします。もちろん応急対策、防災対策に力を入れていかなければならないことは、当然のことであり明らかなであります。しかし、予知は予知でやっぱり挑戦していかねばいけないというふうに考えます。

それで、問題はアメリカにおいて、合衆国あるいは州でも結構ですが、カリフォルニア州のパークフィールドの過去二回におたる予知が失敗したということに関連して、アメリカはもはや予知に對して余力を置かなくなつたとかあるいは防災対策に力点を置いていくようにしたというような情報が出てくるわけでありまして、私の知る限りにおいては、アメリカ連邦予知によれば日本よりも予知は多額であるし、本格的な予知をやっているように受けとめているわけでありました。

それで、どの程度アメリカの予知行政についてとらえておられるのか御紹介いただきたいとにも、私はこの際、アメリカの予知の経験例、それをどういふふうに関連しているのか、それから、米国地質調査所、全米科学財団等の予知対策というのはいかに進んでいるのか、気象庁で調査した上権威のある御報告をいただきたいというふうにも思ふわけですが、いかがでしょうか。

○政府委員(二宮洗三君) 現在私の理解している範囲でございますが、アメリカにおきましては地震災害軽減法という法律がございまして、これに基づいていろいろな地震対策が行われております。そのうちの一部分として、アメリカ合衆国内務省所屬でございますが、地質調査所及び大学を中心に地震予知研究を含みます地質研究が進められております。

特に、カリフォルニア州中部のパークフィールド

でございしますが、ここは先ほど申しました地質調査所が中心になりまして、マグニチュード六級の地震の予知の実験を行っているところでございます。これは実験でございしますけれども、カリフォルニア州におきましてはこの実験の予知情報を防災対応に利用することを現に行つております。それから、また一つの特徴といたしまして、地震発生直後の速報に関する研究も盛んに実施されているというふうにも理解しております。

○櫻井規順君 それじゃ、大臣に質問いたします。

きょうは割合、答弁も極めてコンパクトでございますが、私の質問もまたコンパクトでありまして、いかんともしたい感じがしますが、結局我が国の地震予知体制というのは、御案内のように予知計画は文部省の測地学審議会が立ててになる。その具体化を科学技術庁の地震予知推進本部がお立てになる。それを受けとめて研究観測機関として国土地理院、これ建設省所管であります。国土地理院の地震予知連絡会がこれに当たるといふ仕組みになっております。それを受けとめて気象庁がいわば予知を行政化して行っているという感じでありました。

ですから、実績的にいいますと、この予知連までは学者さんや専門家や行政官があらかじめ知るための予知なんですね。予知されたことをあまねく国民なりその関係地域にあらかじめ知らせるといふ予知ではない現状です。予知は、ですから、私はあえてきょうは阪神・淡路地震と予知の関係は触れませんが、現状は予知というのは行政化しております。気象庁のベースに乗つてこない、これは行政化されないわけでありました。

それで、従来質問をいたしますと、櫻井先生、それは文部省です、それは科学技術庁です、それは建設省です、こうきたわけですよ。きょうはそういう煩瑣なことはやめました。仮にここへその関係者がお見えになつても、室長さん、課長さんが見えになつても、現状の枠を一步も踏み出る議論はできない現状があるわけでありました。

すから、この際、予知行政をつかさどる気象庁がこういうものを一元化して対応することを考えないと、とてもではないけれども予知というものは力を持たないというふうにも思ふわけでありました。そういう意味で、私はまだ言葉が足りないわけでありまして、運輸大臣、気象庁の主導性といひましようか積極的な役割というものが非常に大きく問われている課題であるわけでありまして、どういふふうにお考えになるか、ちよつとお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣(亀井静香君) 予知の問題につきましては既に言われておりますように、また気象庁においてもそのように考えておりますように、東海地震については相当の確度を持って予知し得るのではないかとということで、それへの懸命な体制をとる業務を推進しておるわけでありまして、その他の直下型等については、委員御承知のように、現在での科学的な解析の水準においては予知できるといふ自信を気象庁としても持つていない、また、予知連等においても科学的根拠等を踏まえてのそうした確信を持つていない状況であることは御承知のとおりであります。

さはさりながら、私は、委員御指摘のように、人類というのは今後、永遠とはいかぬかもしれませんが、この地球上において大自然のそうした営みとある面では協調し、対決をしていく営みを今から何百年も続けていかなければならぬわけでありまして、今すぐ予知ができないういってその努力を怠つてはならないわけでありまして、これはデータの集積等含めてその時点その時点で真剣に取り組んでいく、その積み重ねが将来において直下型についても予知をし得るところまでいく可能性もあるわけでありまして、それを我々は努力しなければならぬと基本的に私はそう考えているわけでありまして、今直ちに予知が不可能だからそうしたタイプの地震についての研究なりそういうものを怠つてはならない、このように考えます。

そういう面では、閣議の後の関係会議に

おきまして委員御指摘の点が問題になつたわけでございます。これは田中大臣からそのことについて問題提起がございました。

そこで、きょうの関係懇談会におきまして、一応田中大臣のところで関係各省庁の責任者が集まつて、委員御指摘のようにそうした取集といひますか研究といひますか、それを行政ベースに乗せていくというようなことを含めての一体的な一元的な運用を今後していこうと、それについては近々に科学技術庁において関係省庁が集まつてどうするかということ協議しようというところをきょうの関係懇談会で決めましたので、私も積極的にコミットをしてまいりたい、このように考えています。

○櫻井規順君 終わります。

○泉信也君 大臣はさきの所信表明で、日常生活や経済活動の基盤となる運輸の果たす役割がまことに大きいということを今回の地震によつて改めて認識をした、こういう所信を明らかにされました。私も全く同感でございます。今後全国的に技術的な分析の上に立つた地震対策を早い機会に進めていかなければならない、このように思つておるところでございます。

さて、今回の地震に際しましては、自衛隊の出勤の問題とかいろいろございましたが、海上保安庁は非常に早い時期から出勤をしていただいたと、また、航海訓練所の練習船三隻が予定を変更して炊き出しでありますとか物資の補給をしてくださったと、その他運輸関係の業界の方々がそれぞれの立場で大変な御尽力をいただいたことを承知いたしておりますし、感謝いたしたいと思います。

先日、鉄道の代替輸送のところに参りました。朝六時前から多くの社員の方々が出られまして、不案内な私どもにも懇切丁寧に道を教えていただきとか道筋の込みぐあい等をお話しいたいただき、大変感謝をしております。

今回の地震で、自動車でありましてか海運とか観光とか、運輸界の各分野に大きな被害がござい

ました。いずれまたこれらの対策についての議論もさせていただきたいと思いますが、きょうは、特に鉄道と港湾の復旧、さらに今も議論されまして地震予知の問題等についてお尋ねをいたしたいと思ひます。

鉄道の支援につきましては、私の承知する限り、また先ほど大臣もお答えになりましたように、融資によって対応する企業、それから国庫補助さらに融資もあわせてという二本立てになつておるかと思うんです。恐らく、鉄道軌道法をつくつたところは、あるいはつくつた当時の背景としては、これほど大きなあるいは質的にも根幹的なダメージを与える災害は想定されていなかったのではないかと。

そこで、私の思いとしては、国の助成が四分の一ではなくてあるいは三分の一というふうな、そうした考え方も必要であつたのではないかと、こんな思いを持っておりませんが、この復旧の基本的な考え方をくらめられます際にそうした議論がなされたかどうか、まずお尋ねをいたします。

○国務大臣(亀井静香君) 委員御指摘のように、鉄軌道で想定をしておりますのはこのたびのような事態ではなかったんではないかというように私も認識をいたしております。このたびのような場合は、ほとんどいいますか鉄軌道ではできないわけでごさいます。そういう意味では省令自体をそういう形で改正するという処置をとつたわけでごさいますけれども、今後、そうした大規模災害の被害を受けた企業に対して国なり自治体がどういう支援をしていくかということについては、委員がおっしゃるやうに我々ももっとも踏み込んでいいたくないかということも考えます。

ただ一方、特に私企業の場合、他にも同様な企業が、運輸関係以外の企業が被害も受けておるわけでごさいます。御承知のように、これあたりが国からのそうした補助ということを受ける道はそういう面ではないわけでもございますから、ただ交通機関の場合は、その公共的性格、そういうところに着目をしてのことでもございますので、

我々の気持ちとしては三分の二とかあつてもいいんじゃないかというふうな感じもいたすわけでごさいますけれども、他の業種とのやっぱり均衡の問題もございますので、その他の分については低利融資等で補強をするという処置をこのたびとつたというように御理解をいただきたいと思ひます。

○泉信也君 恐らく、各企業の自立性ということも当然お考えにいただいたことだと思ひます。ただ、一つ心配になりますのは、今回の地震が将来の運賃料金の決定に際して影響を与えないか、あるいは企業の安定した経営という立場から見たときに、十分という言葉を使うのはどうかと思ひますが、果たして支障はないという判断をいただいておりますのかどうか、この点いかがでございましょうか。

○国務大臣(亀井静香君) 震災発生と同時に私も十八日に現地に入り、それぞれ事業者の幹部とも現地でお会いもいたしました。その後、鉄道局がそれぞれ事業者と非常に細かい接触、協議を重ねておりまして、ある意味では経営の中身まで立ち至るような非常に細かい相談に應じていることと申すことができます。その結果、それぞれ事業者が、この程度のことをしていただく、こうしていただければありがたいというふうな、まさに個々の詰めの中で一つの案を出してきまして、それを大蔵当局に対して折衝して、大体我々の主張どおり財政当局もこれを認めたということでごさいます。最初には制度ありきとかそうした財源ありきということはやっております。村山総理からも、この際金に糸目をつけない、できる限りのこと、あらゆることをやれという御指示もございしました。

ただ、先ほど申し上げましたように、他の被災を受けている私企業とのバランスの問題とかいろいろなことがございますので、我々としては、また今委員御指摘のような自助努力といいますが、そういう問題を含めてこのようになつたというところを御理解いただきたいと思います。

○泉信也君 鉄道は今大臣の二度にわたるお答えで承知をいたしました。

次に、港湾につきましてお尋ねを申し上げます。

港湾全体の被災額は一兆円を超えるというふうな承知をいたしておりますが、もし大ざっぱに公共事業あるいは起債事業、こうした事業に分けて被害額がわかりますならばお教えをいただきたいと思います。

○政府委員(相原英郎君) 現時点での報告額でございしますが、阪神・淡路大震災による港湾の被害額は約一兆四百億円というふうな承知をしております。このうち、埠頭公社等も含めまして公的な施設の部分が約八千億円、民間の施設が約二千四百億円というふうな聞いております。また、公的施設八千億円のうち、公共施設と埠頭公社に分かれるわけでありまして、この八千億円のうち、埠頭公社の被害額は一千億円を超えるというふうな報告を受けております。

なお、これは現時点での報告額でございまして、今後災害査定等に入りますと変わる可能性のある数字でございします。

○泉信也君 今お話しございました民間事業を除きますと約八千億円という被害額になるわけですが、第二次補正予算の規模は千二百億円というふうな承知をいたしております。先ほど来御答弁もございまして二年間の復旧というのを考えましたときには、この千二百億円というのは少し小さいのではないかと。もっと大きな補正を組むべきではないかと。殊に現場が大変混乱をしておる。発注作業が細分化されることは随分労働を食うわけでありまして、できることであれば、繰り越し覚悟と言つては恐縮ですが、そうした覚悟の上で大きな補正予算を組むべきではなかったか。この点いかがでございしょうか。

○国務大臣(亀井静香君) 私ども、できることなら一兆円でもばつと用意をしてばつと事業ができれば、直ちに復興できれば、これはいいことではないわけでごさいます。当然のことといえは然

然でありますけれども、やはり消化力といつてはあれですが施行能力との関係もございします。

これは六年度の補正でございしますから、明許繰り越しといひましても、直ちに七年度の補正に入っていくということがもう目の前に見えておるわけでごさいますので、私どもとしてはやはり当面の施行能力を考慮して、そうした今直ちに対応しなければならぬ分、先ほどの河本委員の御質問にもお答えいたしましたけれども応急的な当面の対応と本格的な復興、これをうまく組み合わせなければならぬというところがございします。そういう意味では、当面はそうした応急的な復興といひますかそういうところに力点を置いたことにならざるを得ないと思ひます。

そういう点で、私どもの方で具体的な能力との関係でこの程度の予算が必要だということで大蔵の方々に要求をして大体そのとおり我々のベースにおいて認められた、このように御了解をいただきたいたいと思ひます。

○泉信也君 大臣のせつかくのお答えでございしますけれども、神戸港の復興が施行能力という点で抑えられるという点については、私としてはやや疑念があるわけでありまして、確かに、狭い場所が、幾つもの工事をするには難しいとは思ひますが、しかし、千二百億という数値がそうした理由で妥当だとは思ひにくいわけでは

ないかと。鉄道をみますと、鉄道の所要国費は約四百億というところでごさいます。その半分を二次補正で見たいとだということのようでごさいます。そのありようは港湾とは違ひますので一概に比較はできませんが、やはり二次補正ではもつとお金を積んで予算を大きくして、そして復旧に全力を挙げるという姿勢を示すべきではなかったか、こんな思ひであります。いかがでございしょうか。

○国務大臣(亀井静香君) 何度も申し上げますように、例えば総額ありきというふうな、そういうことの中でこのたびの二次補正全体も組んだわけではございしません。御承知のように、建設国債と赤字国債という借金でこれは処理をしておる

わけでございますから、私は毒食わば皿までなんというそんなことは申し上げませんけれども、当面必要なところにあれにつきましては二次補正で十分きつとやれるということの中で、私どもの方で技術的な検討その他をやった上で六年度の二次補正においてはこの程度のものが必要だということに計上をしたということでございます。

それから施行能力の点でございますが、現在業者に協力を求めまして、私、それをきつく指示をして各港湾局で具体的に詰めてくれということによっておるわけでございます。平成七年度あるいは平成六年度のそれぞれ工事が全国で行われておるわけでございます。七年度はまだでございますけれども、それが予定されておるわけでありまして、そのあたりについては、施行能力のある地元の中、そのあたりに場合によっては直接発注をしていく、肩がわりをして、そうして大規模な施行能力を持つておる業者をできるだけ神戸に集めるといふ、そういうことも具体的に今港湾局の方で業界と詰めてやっておるわけでございます。

何度も申し上げますように、長引けば長引くほどよそに荷がシフトをするわけでありまして、時間との競争という面がございますから、我々としてはそういう形で遠慮して組んだとか怠けて組んだとかいうことではございませんので、御理解を賜りたいと思います。

○泉信也君 ありがとうございます。

今回の復旧に当たりまして、公社埠頭の問題が再三取り上げられております。岸壁につきましてもは国費八割という、いわゆる高率補助で実施をしようというお考えを承知いたしておりますが、この公社施設全体の復旧費を考えると、今回第二次補正で約六十八億四千万という金額が計上されております。私が概算をいたしますと、全体の復旧費の中で国費が占める率というのは大体六二％ぐらいになるように思います。

実は、このことが高いか低いかわかることは大変判定が難しいわけですが、先日にも予算委員会でお尋ねいたしましたように、結果的にこれが船会社に使用させます際の使用料にはね返るようになってないか。今でも高いと言われておりますリース料が、今回の災害で手当てがもう一息というところまでいってないためにリース料が高くなるということになれば、施設は復旧しても船会社は他国に逃げていくということがあり得るわけでありまして、この点からの分析はいかがでしようか。

○国務大臣(亀井静香君) これは八割じやなくて一〇〇％にすればいいということもあるかもしれないが、委員はお役人出身でもございまして、そのあたりはよくおわかりだと思いますけれども、国の補助制度の体系等からいまして、このたびの八割というのは最上限であると考えてもいいと思います。残りにつきましては、自治省とも協議をいたしております。起債で処理をさせて、あと交付税等によって処置をしていくということを考えておるわけでございますので、実質的には埠頭公社の分につきましても地元自治体の負担がない形で完成できる、私はこのように考えております。

○泉信也君 自治体の負担の件についてもお答えをいただきました。自治省にもきょうおいでいたしておると思いますので、また後で一言だけお尋ねをさせていただきます。

その前に、実は今回の埠頭公社の復旧に当たりましては特別法で処理をいたしたということを進めていただいております。これは緊急を要することでありまして、こうした次善の策ということも私は評価をさせていただきたいと思っております。

ただ、この埠頭公社の生い立ちのときから考えてみますと、外貿埠頭公団がこの施設を持つておりましたときには災害復旧をその任務とし、また国の補助もいただけたという仕組みがあったわけでありまして、この埠頭公団の承継をいたしました現在の公社になりました際に、任務としては災害復旧を持つておりながら災害に対する国の補助

という文言が抜けておる。これは大変大きな課題であったと私は思っております。

今回の災害の手当では一応方向が見えてまいりましたけれども、今後埠頭公社のそうした所有する施設が、あつてはならないと言いつつながら再び災害を受けることを想定いたしますときに、むしろ承継法を改正してきちんとした位置づけをしておくべきではないかと私は思っております。

参議院の予算委員会では大臣からは、法律改正も含め耐震性はAランクにして、こういう御答弁をいただきましたけれども、ぜひ承継法を変えて補助がでますような仕組みを考えていただきたいと思っておりますが、いかがでしようか。

○国務大臣(亀井静香君) 埠頭公社に移行することについては、泉議員も当時いろいろと御腐心をなされたお立場であらうかと思うわけでありまして、結果として見ますと大変大きな穴といえますが、予期せざる事態になっておったということでございまして。今後の問題もございまして、これは市ともまた県ともよく協議いたしまして、研究会といひますか、そのような形の中で今後どうしていくかということを整備していきたいと思っております。

なお、それとの絡みでもう一つ食品コンビナートと民間埠頭の御承知のような問題があるわけでございます。これは市に移管することについてどうだ、賛成反対だというような今になっての議論がありますが、そこらについてもこのたびきちんと視野に置いて我々は対応したい。それから所有形態、それあたりもどうするか。そんなことを含めまして委員御指摘の問題、もうちょっと広くこのあたりを勉強したい、このように考えています。

○泉信也君 民間施設の問題にも言及いただきました。兵庫県からも民間施設についての要望が出ておりますので、ぜひ新しい対応がでますように御尽力をいただきたいと思います。

自治省にお尋ねをいたしますが、今御議論をお聞きのよう、鉄道の場合も四分の一、港湾の場合も二〇％という自治体の負担をお願いし、さらに起債のお願いもしなければならぬということでございますが、地方自治体の財政支援に對します自治省のお考えはいかがでございますでしょうか。明確にいただければ幸いです。

○説明員(石井隆一君) 鉄道の災害復旧につきましては、今お話にございましたように、地元の地方団体が国庫補助にあわせまして四分の一の補助を行います場合には、この地方負担も含めまして被災地域の地方団体に被災者の援助、災害復旧等につきまして多大の財政負担が見込まれますことから、こうした団体の財政運営に支障が生じないように地方債と地方交付税による適切な財政支援措置を講じてまいり考えてございます。

また、お話のございました埠頭公社の公共岸壁に係る災害復旧につきましても、国が十分の八を補助されまして、残り二割について地元地方団体が補助をするというようにすることが予定されているようにございますが、地方団体が補助を行います場合には、同じく地方財政の運営に支障が生じないように地方債と交付税によりまして適切な財政支援措置を講じてまいり考えてございます。

○泉信也君 御承知のような地方自治体の被災の中でございまして、ぜひ手厚い保護をお願いしたいと思っております。

次に、気象庁にお尋ねをさせていただきます。予知の問題であります。地震予知推進本部の調べですと、七年度予算は百七億四千万の大きな予算が組まれておるようでありまして、そのうち二十億が運輸省の予算だと承知をいたしております。しかし、先ほど来議論もございましたように、どうも本当にだれが責任を持つてやっておるかというのがもうひとつわからないように思えてなりません。

例えば、地震計の設置箇所は全国で五百ある、そのうち百八十は気象庁が持つておられるわけでありまして、この五百の中で気象庁とオンライン

わかれれば地震の大きさというものはある程度想定できる。これは素人という意味ではなくて、専門家の方々にはすぐわかるはずだ。今回の地震も、六時四分のマグニチュード七・二、神戸付近ということだけで地震学者にはどれほど大きな地震で

り、距離がわかり、深さがわかるならば確かにその地震の震動の様子というふうなものは理解されると思いますけれども、現在、一般の市民の方が広く地震のひとさと申しますかそれを御理解いただくためには、現在の震度というふうな量の社会

に不斷の努力を、予知ができることへ向かつての努力をしていくことで私も頑張つてまいり

おっしゃったように大変大きな被害だったわけですが、高架橋等が落下した箇所八カ所を含めまして、高架橋等の柱が七百八本損壊または

損傷を受けております。

○中川嘉美君 確かに強大な地震だったわけですから、耐震構造の限界を超えていたという面があるのかもしれない。しかし、今回の大震災を契機に、鉄道施設そのものの安全性の見直しということをやろうと今行おうとともに、原状回復にとどまらない耐震性の向上そのものを図るべきである、このように私は思います。

私驚いたのは、高架橋の橋脚ですが、木材が混入されていた。これは国会でももう既に多々論議されておるところですけれども、厳しい耐震基準があったとしても、実際の工事がいいかげんであったとしたら重大な事故にもつながるはずである。私が先ほど申し上げた現場で見た橋脚ですが、とにかくきつと折れ曲がって、もうコンクリートが崩れ落ちて、現地に行かれた方は御承知だと思えますが、中にいわゆる鉄筋という異形丸棒がたくさんある、しかし鉄筋というところには全くない、五メートルさかのぼってみても六メートルさかのぼってみてもそういうものは見当たらない、まるでもうあめのようになつてしまっている、そういう状態を私はこの目で目の当たりに見てきたわけです。

このような事例はほかにもあるのではないかと容易に推測されるわけですが、新幹線の安全性とか信頼性というものは大きくこのことで損なわれたのじゃないか、損なわれたと言っても過言ではないというふうに私は思います。

運輸省は、開業監査として設計どおりに建設されたかどうか当然チェックをしているはずですが、どのような検査が新幹線施設に行われていたのか、この点をお答えいただければと思います。

○政府委員(戸矢博道君) 山陽新幹線は当時の日本国有鉄道において建設されたものでございまして、新大阪―岡山間は昭和四十二年から四十七年にわたって建設されております。開業は四十七年の三月十五日でございますが、開業に当たりましては、当時の国鉄は国と見なされる機関でござい

まして、監査についても当時の国鉄がみずから行う、こういうことでございました。

○中川嘉美君 どうも今の御答弁を聞いていますと、当時の国鉄であるというふうなことで、責任回避と言いつてはならないのでしょうか。けれども、何となくそのような響きがある。したがって、それならそれで、そういうことをもつと事前に、この震災のあった直後から調べるとかいうことが必要だったんじゃないだろうかと思うんですが、報道によりますと実際は建設会社任せだというふうな報道もあるわけです。今後の開業監査に対して、これからいろんな整備新幹線も含めてあるわけなので、運輸省としてどのような対応を考えておられるのか、この点もお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(亀井静香君) 今ちょっとおしかりを受けたわけですが、実のところ私も大変なショックを受けておるわけでございます。やはり過去日本列島を襲った最大級の地震にも耐える、そうした耐震設計のもとで山陽新幹線も建設されたわけでありまして、このたびの地震が、震度とかなんとかいいますが、人間の体温をはかるようなものじゃないから、人間の体温をはかるわけじゃないから、そういう意味で、我々の想像を絶する力が働いたためにこうした事態になったのか、あるいは委員御心配されておりますように、設計そのものがちゃんととしておつても施工について問題があったためにそういうことになったのか、そのあたりのことにつきまして、東京理科大学の松本教授を委員長とする鉄道施設耐震構造検討委員会、この方々が現地に三日間入りまして徹底的な調査をされました。

なお、JRの技術者が東日本からも東海からも参りまして、大変大がかりな形で徹底的な点検を引き続いて今やっておりますのでございまして、その結論を我々は日にちを区切つて出してもらうわけにはまいりません。我々は、本当にこの際徹底的になぜああいうことになったのかということをお究明してもらおうということでございまして

ら、日にちに制限なんかおつけしておりません。それぞれお仕事のある方ですけれども、時間をこちらに本當にお割きをいただいでやっていただいておりますが、我々としては復興工事の中でも、それが正式な結論が出てから取りかかるといふわけにはまいりませんから、その検討委員会の方々の御判断をいただきながら、ハイレベルの、最高のレベルの復興工事を今やろうということで我々としては承認をしておるわけでございます。

委員御指摘のように、従来の新幹線についての総点検、これも各社やっておりますが、検討委員会の先生方の目でそれを具体的に検討してもらいたいと思ひますし、新たな新線の建設もそうした検討結果の上に乗って、新しい耐震基準に基づいて建設をしてまいりたい、このように考えております。

○中川嘉美君 震災後のそういう検討委員会のお話もございましたけれども、今後のことも当然あるわけですから、少なくとも報道によつて建設会社任せだみたいなそんなことを書かれないように、将来的にひとつしっかりと充実をさせていたきたい、このように思ひます。

いずれにしても、不十分な工事がもとで橋脚が耐震性を低下させているのではないかと、こういう疑いが非常に濃厚になっているわけですが、こういうも、私は今大臣も言われました橋脚そのものの総点検を直ちに行うべきじゃないか、これは容易なことじゃないかもしれないけれども、これを強く主張したい。例えば新幹線の安全を考えれば、これはできないとか難しいとか、そんなことでは済まされないと私は思ひます。

このたびの山陽新幹線について現在どのような調査検討、対策が行われているか、今御答弁は大体いただいたと思いますが、さらに山陽新幹線以外の新幹線について今後どのような対応を考えておられるか、この点もちよつと御答弁をいただいております。

○政府委員(戸矢博道君) 大臣から御答弁申し上げましたけれども、被災した施設、それから壊れ

なかつた施設もあるわけでございまして、建造物にどういふ力が働き、その力を受けて建造物がどのように動いたのか、そしてまたどういふ建造物が耐力があつたのかというように今松本委員会におきまして分析しているわけでござい

ます。

その分析結果を踏まえまして、先生おっしゃいましたように、山陽新幹線だけではございせん、ほかの既存の新幹線についてどういふふうな点検し、どういふふうな対応していく必要があるかということをお意見をいただきながら対応していきたいというふうに考えております。

○中川嘉美君 橋げたが落下した地域は軟弱地盤であるということも実は指摘されております。

山陽新幹線の新たな岡山間、一九六五年だったと思ひますが、このルート選定があつたわけですが、そのとき四つの案があつたわけですが、六甲山の北側の強固な地盤を通過する方、これは営業の価値が低いということで採用されなかつた経緯がある。一方、市街地の北側を横断する今のルートですが、これは表六甲案と言つて、すか、これは軟弱地盤を通過するにもかかわらず営業の価値が高いということで採用になった、このように聞いているわけです。

新幹線の計画段階でのルート決定に際して安全性は、これは第二義的にはちよつと思えないんですが、こういったような安全性を二義的に考えても経済性が最優先されるということになるのかどうか、まさかそんなことはないと思ひますが、この点についてどんなものか伺いたいと思ひます。

○政府委員(戸矢博道君) 新幹線のルート選定の考え方についてのお尋ねでございまして、もちろん安全性は非常に大事でございまして、第一義に考えるべきことは当然だろうと思ひます。

新幹線のルートを定める場合の一般的な考え方として、地質、地形等の自然条件、それから社会的あるいは経済的な条件というのを考えるわけでございまして、自然条件としては地質や地

形の問題は当然でございますが、また社会条件といたしまして、鉄道を御利用いただくというところがございまして、人口集積でございまして工場、立地あるいは主要観光地との関係といったようなものを考えるわけでございまして、また経済性という意味では建設費あるいは時間短縮効果、開業後の採算性といったようなものが要素として入ってくるわけでございます。

そういうことを総合的に勘案し、当然のことながら安全はもちろん確保されるのが前提でございますので、そういうことで総合的にルートを検討していくということでございます。

○中川嘉美君 活断層なんということが今盛んに言われておまして、我が国の場合非常にそれが多いわけだし、やはりそういった点からもちろなことがこの取り組みを見せなければならぬ。

整備新幹線のことでも当然これから出てくるわけですが、ルートの選定の基準を一体どの辺に置くのか。安全性なのか経済性なのか環境問題なのか住民の要望なのか、こういったことがいろいろあると思うんですが、少なくともこれらに対する順位といいますか、そういったことをきちっと明確にしておく必要があるのではないかと、思いますが、将来的に果たしてどんなものか、もう一度お答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(亀井静香君) 私どもは、当然のことでございますが交通機関は安全が第一だ、このように考えております。いかに利便になろうとも安全性の面に問題があれば我々は国としてそれを推進するわけにはまいらない、このように考えておるわけでございますし、また文明を享受する以上はそれに対する安全面のコストは当然払わなければならない、このように考えます。

ただ、現実には日本列島は活断層の多い国でございます。そういう状況でございますから、活断層を完全に避けて基幹的な交通網が敷設できるかという形になると非常に難しい問題があるかと思ひますから、その場合は安全性を高める耐震構造をう

んと強化するというような方法をとらながらそういう面について対応しなければならぬ、このように考えております。

○中川嘉美君 耐震性を強めるということ、ちよと次に何おうと思つた質問の内容でもありますので、今お答えいただきましての次に移つてまいりたいと思ひます。

これもできれば大臣に思ひますが、東海道新幹線では平成二年から地震早期検知システム、いわゆるユレダスシステムを使用しています。地震対応に非常に効果を発揮しているわけですが、これはプレート型地震には対応できるけれども直下型には効果は余り期待できないというふうにも聞いているわけで、これから直下型にも、そういうことにも適合するような開発研究というものを注いでいく必要は当然あるかと思ひます。

その点にはどういふわけではありませんが、こういったシステムを早急にほかの区域、区間にも導入させるべきでないかというふうに私は考えます。特に、直下型地震を懸念する首都圏の民間鉄道、これにもこのようなシステムを開発して導入することができないものかどうか。私は、何よりも利用者の安全を第一に考えた経営というものが公共輸送機関の使命であると考えています。大臣の御所見も伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(亀井静香君) 今、委員御指摘のユレダスでございますが、これは御承知のように震源地から及んでくる時間より先回りをして知らせが来て、そして急ブレーキをかけて、地震がそこに及んだときには速度を落とすとしておくというふうな、そういうことを目的とした装置でございますが、これは直下型についてはなかなか難しいというのがある。今の危惧であります。しかし、震源地が遠い場合においてそうした若干の、何秒でも早く列車がキヤッチをして、そこに震動が及んでくる前にスピードを少しも落とす、たとえ〇・一秒であってもそういうことができれば、これはやはり私は安全対策上大きな価値があると思ひます。

現在、東海だけじゃなくて東日本も西日本も研究といひますか、実用というよりもまだ研究段階でございましてけれども、それを取り入れて今やっておりますので、委員御指摘のように、これについては完全なものでなくてもやはりそういう努力はしていくように我々としても要請をしたい、このように思つています。

○中川嘉美君 そういつたシステム、例えば高速道路なんかでも車がたぶん走っている、例えば等間隔に、二百メートル置きかなんか知りませんが、そういうときに、例えばユレダスそのもののかわりにはできないだろうけれども、特殊な光を発するような、何か高速道路にもそんなようなことが適用できないだろうか。このことはきょうテーマにするつもりはありません。そんなことも今連想するわけですか。

今、高速道路と言つてしまつたので、ちよと高速道路について二、三伺つてみたいと思ひます。これは建設省、おられますか。今、首都圏でも直下型地震そのものが大変心配されていられるわけですが、特に首都高速道路について徹底した対策が必要じゃないかというふうに思ひます。

今回の大震災で問題となつた段落とし工法、この段落とし工法によつて建設された橋脚が首都高の場合七百七十本ある、このように聞いております。段落とし工法は、御存じのとおり本当に分解したのを見るとこれで大丈夫かという感じが結構な構造になつていられるわけですが、このうち既に三百九十八本が耐震構造の補強工事、これを完了している。残りの三百七十二本についてはまだこれから、平成九年度までに完了するといふに聞いております。災害がいづ来るのか、これはもう時期的に全くはかり知れない以上、平成九年度までは安全だといふような保証は何にもないわけですか。

そこで、これらの三百七十二本の補強工事について一日も早く、九年度まででなくて言わないで一日も早く完了させるためにぜひとも前倒しでこれ

らの工事に取り組んでいただきたい、このことを強く要望するものであります。建設省から前倒しそのものについての実現を約束できるような、そんなような御答弁がいただければと思ひます。

○説明員(井上靖武君) 首都高速道路につきましては、これまでの点検によりまして、既設の橋脚に關して平成九年度までの完了を目途に耐震性向上対策の計画を定めまして鋭意対策を進めてきたところでございまして、既設橋に關しますこれまで点検によりまして、今委員がおっしゃいましたように、耐震性向上対策を行うこととして計画されていた橋脚七百七十基につきまして、これまでに三百九十八基の対策を完了しております。

都市高速道路につきましては、橋脚の耐震性向上対策を進めるに当たつては、通常、その橋脚の立つている一般道路、これの交通規制を伴う場合が多いために、その推進に当たつては道路利用者などの深い御理解をいただくことが必要であるといふふうに考えておまして、今回の地震におきまして阪神高速道路等で落橋を含む大きな被災となつたこと、これを非常に重く受けとめておりまして、計画を大幅に繰り上げて平成七年度にこれをおおむね完成させるように公団を指導してまいりたいと思つております。

○中川嘉美君 大変前向きな御答弁と受けとめていいと思ひます。とにかく、直下型があつた来るんだと言つてもだれからも怒られないわけですから、そのようなあらゆる知恵とか工夫を発揮して、ぜひとも今御答弁あつたような内容の実現を図つていただきたいというふうに思ひます。

ところで、この七百七十本で受けとめても、東京オリンピックのころに恐らく建設されたものと思われまふけれども、首都高全体から見ますと、主としてどの辺の地点とか地域とか、この辺のことが外から覆われているからさっぱりわからないわけ、その辺についてぜひ明らかにしていただければと。この段落とし工法そのものが使われているところ、これは明らかにできるかどうか。いかがでしょうか。

○説明員(井上靖武君) とつきの質問でござい
ますので、私どこに何本あるかというのはいちよ
つと、首都高速道路公団に一度調べさせたことはご
ざいますが、この場では数字を持ち合わせており
ませんので、また後ほどでも御説明申し上げたい
と思っております。

○中川嘉美君　　そういう御答弁かなと思つていたんですけれども、少なくとも、関係省庁だけは知つてゐる、住民は寢耳に水だということになりますと、いざというときにより大きな被害になつてしまふんじゃないかと私は思うんです。ちよつと建設省の方から漏れ聞いた話なんだけれども、何か危険箇所を知らせてしまつとその周辺住民がパニックになるとか不安があるからと、そんなことを耳にしたことがあるんですけども、具体的なことが住民に知らされないことの方がむしろ問題じゃないだらうか、事前に知らせてゐるならばむしろ冷静に震災等への対応が事前に準備されていくんじゃないだらうか、一人でも二人でも命を救ふことができるんじゃないだらうかというふうなことに思ふわけです。

私は、地震対策が実効あるものとして進展するために、ただいま申し上げたように、多くの国民が認識を共通するものとして持つことが必要だ、このような情報が開示されるべきだということとを思うわけですけれども、いまだ一度、そういうことならこういう努力もしようかというような何か御答弁はありませんか。

○説明員(井上靖武君) この場に数字を持ってきたわけですが、東京都内の各区からいろいろな問い合わせを受けておりますので、そういうときにはあらかじめ調べております数字を首都高速道路公団の方からお答え申し上げております。

それから、先ほど申し上げましたように、平成七年度に前倒しして我々実施しようとしておりますわけですから、そういった箇所につきまして具体的に住民の方の御理解も得る必要がございませ

すので、そういったところをお教え申し上げるとい
いますか、そういったことでまいりたいと思ひ
ます。

○中川嘉美君 大分時間もなくなつてまいりました。が、ここでもう一つ大臣に伺つておきたいと思ひます。

それは、日本は地震国であるにもかかわらず公共事業の項目に大地震対策に相当するものがないわけです。各省庁が個別的な対応をしているといふことを理由に公共事業費にはそのシェアがない。しかしながら、既存の新幹線の安全性が大震災で揺らいでいるというのに、未着工整備新幹線の子算は来年度予算案に計上されている。

大臣の所信表明の中でも、当面の運輸行政の第一に、運輸関係社会資本の整備を通じて豊かな国土づくりとして整備新幹線に触れておられますが、私は整備新幹線に反対な者ではありません。が、公共事業費のプライオリティーというものは、国民の生命、財産に関する事業なのか、経済的利潤なのか。大臣は両方ですとおっしゃるかも知れませんが、いづれにしても大地震対策に相当する予算の项目的なものを今後どのように考えておられるか。この点についての大臣の御所見を伺いたいと思います。

○(國務大臣 亀井静香君) 私は、委員御指摘のよう
に、公共事業におきましても、橋をつくるにいたし
ても空港をつくるにいたしましても港をつくるにいた
しましても、それぞれの公共事業の中で耐震性、また
その他の防災的な配慮をした建設をしなければなら
ない、このように考えます。大自然の恵みから、そ
ういう意味では、常に文明を享受するそういう中で
自然に対する恐れというものがなくてはならない。そ
ういう意味で、生活の便利のために公共事業をやつ
ていく場合も、必ずそうした観点から私は執行をして
いくべきだと思いますので、そういう意味では公共事
業そのものが私は耐震といいますが、耐震対策でな
ければならぬ、このように思います。

また方 このたびの経験の中でも、主として自治体が直接対応する形になるかもしれないけれども、消防力等についても、二軒か三軒の家とか一つ二つのビルの火災に備える程度の消防力でする事足れりとしておるわけには私はいかないんじゃないか。やはりそうした大規模の震災が発生をしした場合にもちゃんとそれに対応できるように、レスキュー体制を含めて消火活動等をきつちりと日ごろから準備をしておくとすることが大事な点ではないかなと。このあたりもこのたびの反省点ではないか。

特に今度、六甲山系は御承知のように水はたくさんあるわけですが、ところが水が使えなかった。そういう意味では私は大きな反省があると思うんです。防火水槽をつくっておりましたが、これは全部破裂しまして使えなかった。しかし、あそこはちよつと井戸を掘れば地下水が無限にくみ上げられる状況にありますから、例えば百メートル四方の区画で一方所必ず井戸を掘っており、日ごろは閉めておいて、いざとなればそこからポンプで水をくみ上げて、消防車がポンプで消火活動をするというようなことをやれば、このたびの場合も相当消火能力が向上したという面もあったのではないかと。

しかし、何も私は神戸市だけを責めているわけ
じやなくて、私のふるさとおにいても、じやそうい
うようなことを日ごろから消防力の強化という
ようなことを含めてやつておるかという形にな
りますと、私は、残念ながら全国のはとんの自治
体がそこまでいつていないという現状があらうか
かと思ふんです。そういう意味で、私どもとして
は、やはり備えあれば憂いなしという、そういう
ことにもっともつと金をかけていくということが
必要であらう、このように思ひます。

○中川嘉美君 私と大臣と発想が若干違うかも知れませんが、このことは改めてまた機会があればさらに議論してみたいと思います。こればかりよつときょう時間がありませんので。最後に、ちよつと今までのテーマと若干角度が違うんですが、タクシー運賃の件なんです。タク

このタクシー運賃の値上げについては、タクシーの運転手さんたちからの値上げ反対の声、ここには多々聞いております。その理由は、前回値上げのときの経験から言えることとして、第一点としては、利用客が激減すること、それから第二点として、いわゆる新設される遠距離割引制度とかあるいは時間制運賃など非常に複雑な料金体系をとるといことです。こうなると利用客との間に非常にトラブルが起きてくるだろう。いろんなこういった理由、懸念があるわけです。

事者の待遇改善が毎回うたわれているわけですが、現実には利用客離れから減収を引き起こす悪循環につながっている。タクシー運転手の待遇改善にはなかなか効果が上がらないというのが実態じやないかと私は思うんですけれども、この点はいかがでしようか。

○國務大臣(亀井静香君) 今、委員御指摘のよう
に、値上げをすればそれで直ちに事業者の収益力
が向上し、また従業員の待遇改善にすぐつなが
っていくかという点、これはお客さんあつてのこと
でございまして、委員御指摘のように、それが
経済事情等によつては逆に減取につながっていく
という事態もあるわけでございます。そういう意
味で、私どもとしてはそのあたりの経済の実態、
世の中のいろんな動き等をにらみながら個々の申
請について審査をし、それで認めておるわけであ
りますけれども、その中で、私どもは常にドライ
バー、従業員の待遇にどう還元されていくのか、
この点を非常に厳しく事業者に対して具体的に説
明を求めているわけでありますし、またその点の
フォローアップをいたしております。

具体的には、労働時間がどのような状況になってきておるか、賃金水準がその後どうなってきたおるかということを具体的にその後もフォローアップをいたすということで、何もそれで事業者に対して間接的な圧力をかけておるわけじゃございませんけれども、そういう形で運用をいたしておる

と同時に、また事業者に対しても、設備の更新等を含めてやはり必要な設備投資について資金を確保できるかどうか、そういう観点も十分入れてやっておくことを御理解賜りたいと思います。

○中川嘉美君　もう時間が参りました。

東京都内で四十八万人のタクシーの運転手さんがおられるわけですね。大半の方が同じような意見を持っておられる。こういった運転手の要望に対して、今後待遇改善が本当に行われているのかどうかということも、御答弁にもありましたけれども、運輸省としても明確にチェックをしていくべきだ、私はこのように思いますので、その方向に向かって御努力されることを切望いたしまして、終わりたいと思います。

○高崎裕子君　このたびの阪神大震災では五千三百名を超える死者を出し、大変多くの被災者を出したということで、最初に心からお悔やみとお見舞いを申し上げ、同時に、本当に復興、復興、そして抜本的な対策を早急に行うことが政府の責任として求められているというその立場から質問をしたいと思います。

最初に、港湾についてお尋ねいたしますけれども、これは大臣にお尋ねいたします。

神戸港は、国内のコンテナ貨物取扱量は実に三〇％を占めて、文字どおり国際貨物港としての重要な役割を担ってまいりました。その神戸港の被害というのは想像を超えるものがあり、壊滅的に破壊されて、被害額は伝えられるところでは一兆円を超える、こう言われております。

これは実は運輸省にお尋ねいたしましたら、被害額はつかない、こういふことで一切お教えいただけなかったんですけれども、これをつかんでいなくて何が補正で何が予算かという点では私は大問題だと思ふんです。耐震設計に私は問題があったというふうには言わざるを得ないと思ふんです。

特に、地域別設計震度では、第一地区、つまり一番地震活動を考慮しなければならない地域、こういうふうな定められております。それにもか

わらず、構造物の重要度は特定、A級に次ぐB級クラスと。これは重要度で言う、特定、A、B、Cと四ランクありまして、Bというのはいくら下から二番目なんですか。こういう大変な状態になっている。B級の上のA級の位置づけというのは、まず構造物が被害を受けた場合、多くの人命、財産の損失を与えるおそれのあるもの、震災復興に重要な役割を果たすもの、構造物が被害を受けた場合、関係地域の経済・社会活動に重大な影響を及ぼすもの、そして四として、構造物が被害を受けた場合、復旧にかなりの困難が予想されるもの、こうなっております。

神戸は文字どおりこのA級または特定クラスの港であることははっきりしています。そのため、関西経済圏はもちろん、中国、四国にまで重大な支障を来しているというのはいま御承知のとおりで、しかも地域別震度では第一地区にもかかわらず、なぜ重要度がB級であったのかという点では、これはA級ないし特定であるべきだということに思ひますけれども、この点大臣いかがでしょうか。

○国務大臣(亀井静香君)　私どもとしては、港湾の建設、それぞれの地域のいろいろな状況等を勘案しながら設計、施行いたしておるわけでございまして、高崎先生から声を張り上げてくださるおっしゃられますと、申しわけないとおわびを申し上げる以外にはないと思ひます。現実において破壊をされたわけでございまして、私どもとしては弁解をするつもりはございません。まことに申しわけなかったということでございまして、そういうことで、今後同じ過ちを二度と繰り返してはならぬわけでございまして、現在、第一次の基本的な復興計画を神戸市、兵庫県と協議の上策定をいたしておるわけでございまして、その前提として、被害額が問い合わせたけれどもわからぬじゃないかとおっしゃっておしかりを受けておるわけでございしますが、これは私は高崎先生ともあろう方がなぜおっしゃるのかよくわからな

いわけでございまして、

と申しますのは、被害額ははっきり申し上げまして今も確定をいたしておりません。これは現在いろいろな形で調査をいたしておるわけでございまして、市、県が一応一兆四百億程度ということに言っておりますけれども、この数字は基本的にはやはり今後動いていく可能性は私はあると思ひます。そういう意味で正確には申し上げられないということをおっしゃるわけであります。

しかし、私どももいたしましては、復旧ということをお考えおらぬわけでございまして、被害額が一兆四百億だから一兆四百億の予算で復旧すればいいという立場はとっておりません。私どもはこの際、国際港として近代的な機能、効率的な機能を備えた、神戸市が震災の中から不死鳥のごとくよみがえっていく、その象徴的な港として建設をしたい、このように考えておるわけでございまして、復旧に要するその総事業量というのは恐らく二兆円に近いものになっていく、私どもはこのように考えておるわけでございまして、

当面は、その復興とあわせて、コンテナパース等につきましても、荷のシフトが起きてまいるわけでございまして、それを防ぐ面からも急務的に工事をやらなければならぬ点がございまして、それと本格復興とをうまくあわせながら今後スケジュールを進めていくわけでございまして、そういう観点から、このたびの平成六年度で補正につきましては、あとわずかでございますので、当面のそれが十分満たせる、それを予算に計上しておるというふうな状況でございます。

○高崎裕子君　それで、この神戸がB級クラスとなっておるのをA級に、あるいは特定にいうことではいかがでしょうか。

○国務大臣(亀井静香君)　今のところ検討委員会では鋭意御検討をいたしておりますので、このたびの震災よりもっと強い地震に襲われてもこのたびのようないことがない、港湾機能を十分果たせるようなそうした構造による建設を考えておりますので、Aランクにするか特定にするか、今度耐震構造を持っておる三パースは御承知のように全

然破損されなかったんです、このあたりも十分検討いたしましたしてその建設をしていきたいと思っております。

○高崎裕子君　それで、この際、神戸以外の第一地区の港湾の重要度について、これはぜひ資料を提出していただきたいと思ふんですけれども、よろしいでしょうか。神戸以外の第一地区の重要度です。

○政府委員(相原英郎君)　第一地区についての港湾構造物の設計に当たって重要度を個々に計算しているわけですが、それを明らかにせよというお尋ねだと思ひます。

○高崎裕子君　資料を後で出していただけますね。

○政府委員(相原英郎君)　古い埠頭についてはわかりかねると思ひますが、できるだけ明らかにさせていただきますかと思ひます。

○高崎裕子君　それはぜひよろしくお願いいたします。

それから、今大臣からも出されましたが、壊滅的にやられた中で、百五十パースのうち強化岸壁の三パースが破壊を免れている。これは重要な教訓であるというふうに思ふんですが、通常の耐震設計よりどれだけ強化されているかという点ですけれども、通常の耐震設計B級は重要度係数が一・〇に対して、強化岸壁というのは特定級で係数は一・五ということで、これは間違いのないですね。

○政府委員(相原英郎君)　特定につきましては、重要度係数一・五で設計をするものというふうな定められております。

○高崎裕子君　次に、今度の大震災のように道路や鉄道が崩壊し、その上港湾まで破壊されたというところで、これは物流、輸送に決定的なダメージを受けたわけですね。このことが緊急対策としての救援物資輸送とか消火活動、消防車の重大な支障になったというところは、もう国民がテレビを見ながら本当に重大な問題だというふうな受けとめたいと思ひますが、こういう教訓に立つて、全国の港

も大きな地震に見舞われておりますが、釧路港も根室・花咲港も奥尻港も破壊されました。十勝港だけではなく強化岸壁の港湾を拡充すべきですけれども、あわせて対象港百三十七港だけではなく、対象見直し、拡充ということと同時に、耐震設計基準についてもぜひ見直していただきたいと

地域別震度が第一地区から第三地区に分けられておりますけれども、南西沖地震では日本海側が、ノーマークということで第一地区になっておらず、第二地区なんです。地域別震度というのとは地震活動に基づいて決められるわけですから、こういうことを全体としてぜひ見直していただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府委員(相原英郎君) 地域別震度につきましては、河角博士が計算をいたしました七十五年の再帰確率をベースに地域別震度が定まっておりますので、これを見直すというのは大変大きな作業、またデータの蓄積が必要なのではないかというふうに考えております。むしろ、重要度係数をどのようにして設計をするかというところを今後各港湾の整備に当たって慎重に検討していくという方向で考えてまいりたいというふうに思っております。

○高崎裕子君 次に、鉄道関係に移りたいと思います。

これも大臣にお尋ねいたしますが、輸送機関の復旧というのは、もう焦眉の課題ということで早急に復旧していただきたいんですけれども、特に新幹線の高架橋の落下、崩壊というのは極めて深刻な問題で、時間帯が三十分でもずれていればもうどんなことになっていたかということを考えると本当に私は恐ろしいと思うんです。同じように、これまで地震に強と言われてきた地下鉄さえ大崩壊をしたということで、たくさんのお客様が利用する鉄道でこれほどの大被害があったということで、皆さん、全国の鉄道利用者の方は大変大きな不安を持っていらっしゃると思います。

予想を超えた地震だったから仕方ないというとなえ方があるとしたらこれは大変なことで、原因の徹底究明と、二度とこういうことを起こさないというのが政治の責任だということで、その立場から、鉄道の耐震設計の基準というのは、五十四年度に震度法以外に係数に割り増した指針に改

めましたが、その以前に建設された東海道と山陽新幹線の対策は本当にこれで大丈夫かという問題があり、そこをきちんとやる必要があると思います。五十四年度に見直して、地盤の種類ごとに係数をつけることになったんですけども、種類ごとではなくて、問題は一樣に見ているということとところにあるんですね。しかも、この基準に従って完全に破壊されたわけですから、問題は一層重大になっています。

東海地震、南関東の直下型が予想されており、また施設も老朽化しているというこの際、このほかの鉄道についても早急に総点検をして、少なくとも震度七に耐えられるような基準、それから既設のものは補強するということでぜひやっていただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○國務大臣(亀井静香君) 現在、松本委員会におきまして、本当に自分の仕事を犠牲にしていただきましてこれの調査、検討という大変な仕事を精力的にやっていただいておるわけであります。私どもといたしましては、ＪＲ西日本の復興工

事にいたしましたもはっきりとした検討結果が出てから取りかかるといふわけにはまいらぬわけですが、じやどうすればいいかとなりますと、検討委員会の新しい耐震基準についての答申等が出てもう直しをする必要がない、それにはうんとハイレベルの復興工事をやる以外ないわけでございますから、私どもは今JR西日本にそのような指示をいたしておるわけでございます。

もちろん、これは検討委員会の御指導した点検をいただきながらやっていくわけでありますが、その他の既存の各線につきましても、現在JRのそれぞれの技術陣が総動員で点検をやっております。検討委員会の結果をあわせまして補強をし、あるいはつくり直すところがあればやり直すというようなことを含めまして、これは我々としては、今委員御指摘のように三十分じゃなくて十五分で大変なことになっておたわけでございますから、これはもう誤差というよりか、もう本当に

身の毛のよだつような事態であつた、そういうことであつたことは間違いないこれは嚴肅な事実でございいますから、ほかの路線が大丈夫だという保証は何もないという立場に立つて我々は今後総点検をやり、また新線の建設についてもそういう観点から取り組んでまいりたい、このように考えております。

○高崎裕子君 それでは次に、障害者問題に移りたいと思います。

これも大臣にお願いいたしますが、障害者が社会参加をしていく上で交通手段の整備と利用の便をいかに図るかということは大変重要で、私も何度何度もこの運輸委員会を取り上げてもききましたが、きょうは新しい問題ですけれども、大変切実に深刻な問題ということでお尋ねいたします。

ベンチレーター、人工呼吸器をつけて自立して生活している方が、同じ障害者同士で集まりを持つということで大阪に行きたい。ところが、札幌から大阪に飛行機で行くために飛行機代が何と三十万円もかかる。通常の六倍かかってしまうんです。要するに、この方は座ることができなくて寝たままの状態で搭乗するために、命そのものを支えるベンチレーターの場所で約九席分の広さを使うということがその理由にあるわけです。

これは通常の方でも二席以上使う場合、複数の席をとる場合は、二席からは五〇％割引になるんです、お相撲さんとかそういう複数の席をとる方です。通常の方でも二席以上は五〇％割引になるわけですから、障害者の方の、介助者も当然これはつかなきやならないわけです、複数以上の席については、健常者以上の割引ということについて何とかが考えていただけませんか。こういうことについて障害者も自由に移動する保障がつけられていくということで、この点はぜひ大臣に検討していただきたいというふうに思うんですが。

○國務大臣(亀井静香君) 私、今まで値段のことについて詳細に知らなかったんですが、今手元に資料を受け取りましたが、正規の場合は五十七万一千五百円、それが現在四五%の割引で三十一万

一千六百六十円ということのようであります。

それにしてもやはり非常に高額になるわけでありますので、これは私がまた強権的だと言われちゃ困るわけでありますけれども、航空各社に障害者の方々に対して、いろいろ航空会社も割引等をやったり、プロゴルフの選手に外国行きの無料の航空券を渡したりもしておるわけでありますから、それと一緒にするわけにはまいりませんけれども、やはり障害者の方々の負担を、航空会社としては大変なことであらうと私思いますけれども、努力をしてくれるように要請をいたしたいと思います。

○高崎裕子君　それで、時間が参りましたので、簡単にあと一問お願いしたいのですけれども。

障害者の運賃割引でJRの百キロ以下が対象外になっているということで、むしろ日常的に利用する部分が割引とならないという矛盾があるわけです。これも何度も議論して、三年前の運輸委員会で小笠原前議員に対して運輸大臣が、当然の義務的な形ということで説得し指導していきたいと、時期についても近いうちにという答弁をされながらもう三年もたとうとしております。私もこの委員会で質問もしたんですけれども、こういう経過をかんがみて、運輸大臣にはぜひ決断をしてこいで進めていただきたいというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか。

○國務大臣(亀井静香君) 歴代の運輸大臣がそれぞれ正面からこの問題をできるだけ少しでも前進をさせたいということでき取り組んでまいったわけでございますが、私も、障害者の方々に対してやはり民間企業といえどもできるだけの配慮をしていただくように国としてもお願いをしていかなければならないと。ただ、それぞれの会社にしてみれば、それは障害を持たない方々にその分を広い意味では負担をしていただくわけでございますから、そのあたりのことを含めて制度としてどの程度がそういう意味で納得を得るといいますか、そういう形でのひとつ判断もあらうかと思うわけでございます。

これを見ますと、奥田大臣も越智大臣もいわば前向きに検討したいということも言っておられるわけでございますから、いつまでもそういう状態に放置するわけにはまいりませんので、相手は民間会社のことでございますから強制力でどうこうというわけにはまいりませんけれども、誠心誠意私も努力してまいりたいと思います。

○高崎裕子君 終わります。

○下村泰君 まず、今回の大震災で死亡者になりました方にお悔やみを、そして被災されました方々にお見舞いを申し上げます。

別に高崎委員の肩を持つわけじゃないんですけども、今の問題はもう既に私も何年も前からやっておるんです、これ。たしか前の大臣、細川内閣のときの大臣だと思いますが、そのときもこの問題を持ち出したことがあるんですが、これはそれからちっとも変わっていないということになるんです。今、大臣がおっしゃったように、前向きに御検討という言葉なんですけれども、前向きというのはどっち向きなんですかね。それから全然進んでいない。何とかしていただけますか、これ。

○国務大臣(亀井静香君) 先ほど申し上げましたように、指示命令権が御承知のようにあるわけじゃございませんから、また強権的だと言われてもちよつと困るわけでありまして、しかしいいことについて少々強権的なのはお許しただけのんじやないかと思ひます。歴代の大臣が本心に真剣に取り組んできたことでございますから、先ほど申し上げましたように誠心誠意やりまして、運輸省は時間がかかったけれどもやっぱりちよつと前進したなという形をぜひつくって、胸を張って今後御質問に答えたい、このように思っております。

○下村泰君 この問題を取り上げましてから日本航空とか全日空の方々も来まして、私どもではこういうサービスはさせていただいておりますというふうなお話はあったんです。あったので、もうそれで私はうまくいっていると思つていたんで

す。ところが、今の高崎委員のお話を伺うと、まだ全然なされていなかったということなんです。ですから、どうも私は全日空とJALにだまされたような気がして、今ふんまんやる方ないんですけれども。

さて、本題に入りたいと思います。

今回の地震で非常に交通状態は混乱をしております。この間も私、向こうの障害者とか難病の方々からぜひ見に来てくれという要請がありましたので、震災直後じやございませぬけれども、去る十五日にお見舞いに行つてきました。

驚いたことには、交通の渋滞といひますか動きのとれなさといひますか、ひどいもので、ふだんならタクシーで二十分で行くところが一時間半もかかるというような状態で、まだ私なんかいい方だったと思ひます。大阪から神戸へ来る方は何時間も待たされたというお話も伺つております。

大臣、これひとつ私基本的に伺いたいんですけれども、こういう災害がありました後に予想外であつたとか、とても常識では考えられないものであつたという言葉がよく使われるんです。ところが、災害というのは防ごうとする努力をすればある程度は防げるんじゃないかという気もします。

いづれや岐阜の方で大水が出まして、河川敷の方に、いわゆる下の方につくった新興住宅は全部流された場所があるんです、一つの村なんですけれども。そこに代々住んでる方は、いつ大水が出るかわからんぞ、大水の出たときには必ずここから上は水は来ないんだと、歴史の中で。しかし、ここから下は必ず来るんだといつて、その村に代々住んでいらつしやる方はある一定の高さから下へおりないんです、うちをつくるにしても。ところが、御存じのように都市が大きくなりまるとドーナツ現象が起きてどんどん住宅が外へ行きますわね、居住地が。そうしますと、そういう新興のおうちを建設会社がつくるわけです。そうすると、その土地の人は上にいるのに、その下の方があいてるものですから、そこへうちを建てたわけですね。だから物の見事にそこだけ流さ

れたんです。こういう例は幾らもあります。

山口県の光市というところへ行きましたときに、ちよつと海岸線の防波堤があつて、かみそりで切つたようにすばつと切れておるんです。これわかりましたとタクシーの運転手さんが言うんです。これをちよつと見てください、もなか堤防だと言つてます。こういうふうなコンクリートが固まつていて、中がすっぽりないんですよ、土がつまり、幾日も置いたもななみたに中のあんこがべちゃんこになつておるのと同じように、中の土が全部崩れてコンクリートの枠だけあるんです。つまり、手抜き工事をしたところが押し寄せ

てくる波で、自然の力というのは恐ろしいものですな、そういういいかげんな工事したところだけがすばんとかみそりで切つたように切れておるわけです。

それから、伊勢湾台風のとくも、国の方の建設省でやつたのと地方自治体でやつた堤防とちやんと切れ目が切れておるんです、あのときも。これはやっぱり手抜き工事です。こういうようなものがあるんです。

そうかと思うと、多摩川で水が出て流されたときも、予想外の雨量であつたと、こつ言つてんです。予想外なんというのはのべつ来るんです、こんなものは。どうしてある程度の対応ができないのか。

今度もある建設会社で、この直下型が今まで少なかったものですからその実験がなされていなかったというので、今度の震災を想定して直下型とそれから横揺れと両方合わせてみたら大変な被害が出るんだということが科学的にもわかつた建築学的、力学的にもわかつたということが言われております。こういうことに対して運輸大臣として、今までもこんな被害が出ておるんですけれども、これの対応策というのはどの程度に、はかり知れない力に対してどの程度にお考えになりますか。

○国務大臣(亀井静香君) 私は、我々自身が地球という惑星に張りついて生活しておるわけでありまして、惑星自体が御承知のように大きな自然の生き物でありまして、そういう中で我々がやつぱり生かされておるという立場であるということ、これを基本的認識として、そして生活をしなければならぬ。

そういう意味で、今委員がいみじくもおっしゃいましたけれども、常にそういう自然に対する恐れといひますか、そういうものを持つて、我々自身が自分たちの生活を守るという意識を持ちながら、家を建てるにしてもあるいは道路をつくるにしても新幹線をつくるにしても港湾をつくるにしても、そういう配慮、気持ちに置きながら我々の生活の利便性なりそういうものを求めていかなければならぬ、このように私は思ひます。

その場合、どこまでそういうことを工夫すればいいのかということになりますと、天災というのは上限が予測できないわけでありまして、極端な例であれば何をやつたつて吹っ飛ばしちゃうということもあるわけでございますから、それに対応するといふ形になりますと、これはもう自殺した方がいよいよな気持ちになつちゃうわけでありまして。そこらとの兼ね合いはありますけれども、やはり先ほど申し上げましたような基本的な気持ちに立つて、過去の地球を襲つたいろいろな大災害を、我が日本列島を襲つた大災害の過去の歴史を我々がやはり常に謙虚に見詰めるながらそれにちよつと対応できる、そういうことを考えながら都市づくりもやつていかなければなりません。

先ほど申しましたけれども、消防力にいたしまして、何も地震だけじゃなくて、とにかく同時多発の火災が発生した場合に対応するような消防体制をとつておる市町村は私には今ないと思ひます、ほとんど。これなんかやれるんです、先生。そう大した金はいらないんです。

だから、そういうことについても私は、何も破天荒な災害に対応するといふことじゃなくても、ある程度そういうことをやつておれば、被害は起きるでしようけれどもそれを最低限のものに食い止めることができるのではないかな、このように

思います。そういう意味で、国も自治体もまた一人一人も、やはりそういうことに備えた心構えを持って生活をする必要があるのではないかな、このように思います。

○下村泰君 本場にこういった自然の力というのは我々の中では計算できないものですから、こうやったら完全にこうなるんだとは言い切れないものだと思いますけれども、やはりある程度の自衛手段というのは講じなきゃいけないんじゃないかと思ひます。

その点、今大臣がいみじくもおっしゃいましたけれども、個人個人では結構やっているところもあります、やっている人もいます。それから、東京の下町あたりには、天からのもらい水ではありまして防火用水をためているというところも引いてあります。ですから、工夫によっては幾らでも対応できるんじゃないかと思ひますけれども、ひとつよろしくお願いをいたします。

この大変な状況の中で、障害を持った人や難病の方、介護を必要とする高齢者だけを取り上げてお伺いするんですけれども、こういった方々に関してどうですかと現場で何うと、そこまで手が回らないというのが現場の反応なんです。そこまですべての人は簡単だけれども、そこまですべての問題なんです、実はそのそこというところが、じゃ一体、そこというのはどこを指すんだと、こういうふうに言いたくなるわけですね。

対応できないということなんですけれども、私は、あの状況下では確かにそういう面が現場の担当者にはあっても不思議ではないと思ひますよ、それは。思ひますけれども、しかし考えてみるとこれは大変怖いことだと思ひます。災害に対してはすべての人が全部弱いんですから、弱者なんです。その場合は、被災者は全部弱者なんです。その中から切り捨てられる人が出てくるというのは、これはどうも私には我慢できない。

それから、もちろん健康者は自力ではい上がる

ことはできません。しかし、力のない者はどうにもならない。こういうときに、優しい町づくりとか福祉の町づくりとかということが言われているんですけれども、これはどうも上辺だけです。今度の状態を見てみると本場にこれは言葉だけのものであって、一つも中身が伴っていないんだなと。

こういう非常時において、運輸省の対応マニュアルとかには障害や高齢の方々にどうするかというのがあるのか、こういった方々に対するマニュアルというのがあるのか、もしなければこれからのどうするか、どう対処していくのかということをお伺いさせていただきます。

○国務大臣(亀井静香君) こうした地震の際の、そうした障害を持った方々に対して運輸省としてどうするかというマニュアルまでつくっておらないというのが実態でございますが、ただ私どもといたしましては、とにかくそうした非常事態になった場合、やはり一番困るのは障害者ですね、逃げるにしても。

このたびも海上保安庁のヘリ等を含めて、我々としてそうした被災者の中で弱い立場にある方々、これを何とか安全な場所に移動していただく方法はないか。また、民間のヘリ四十五機を集めて十七のヘリポートを設置いたしました。そうした方々をその地域外に移動していただいて、ホテルとかあるいは旅館等に優先的に避難をさせていただくというようにすることについて、これは対策本部といたしてもそういうことの行き届かぬところがほとんどであったと思ひますけれども、そういう気持ちで対応してきたということも事実でございます。

今後、復興という面の中で、新しい町づくりの中で、歩道にいたしましたも、あるいは交通機関への乗りおり等にいたしましたも、委員が前からいろいろ御指摘されておりますエレベーターの問題とか、いろいろな問題がございます。やはり交通機関を障害者の方が使いやすい形に、今度神戸市が復興していく場合に障害者に優しい新しい

神戸市というようにすることで私は復興していきたい。復興委員会の中でもそういう形をきっちり運輸省として求めていきたい、このように考えております。

○下村泰君 これはぜひともお願いいたします。というのも、皆様方も、私も含めてだと思ひますけれども、今度の状況のようなときにはいわゆる指揮系統、命令系統がずたずたになるんです。それはもちろん交通状態もずたずたになったかもしれませんけれども、人間同士の関係もずたずたになつていくわけです。どこに、何を、どういふふうに関係に行つたらいいのかわからなくなる。それから今度は、上の者は上の者で自分があたふたして自分の立場を忘れて命令も出せないというような状態になるんですね。

これは非常に悲しいことなんですけれども、どうぞひとつ、こういうことは二度三度起きてはいけないことなんですけれども、こういうことに対応できるように準備をしていただきたいと思ひます。

これから復興に向けた取り組みが始まると思ひますけれども、その場合運輸省として本場に安全で優しい交通のあり方を考えてほしいと思ひます。その場合、例えば路面電車についても過去のものとして無用の長物として頭から否定するのはなくて、そこにあるメリットについてもよく考えてほしいと思ひます。と申しますのは、ヨーロッパやアメリカの都市で路面電車が見直されているんですね。

これはウィーンの例なんですけれども、ここにございますけれども、昔で言うといわゆる安全地帯といいますが、そこへ電車がすつと入つてくるとこの安全地帯と同じ高さのステップなんです。この場合には十五センチというからこんなものでしょう。このぐらいのところはステップがあつて、それでも障害の方もお年寄りも、それからお子さんも乗りに乗ることができるというようになことで、大変これはウィーンの方ではいいんだそうですね。多くのメリットがある。しか

もこれは耐震性もすぐれていると専門家が言っているというのですが、こういう点については、運輸省としては何か考えていらっしゃるのでしょうか。ある旅行をなさった方で、細野徳治さんとおっしゃる方の論説にも出ていますけれども、向こうでは大変これが有望視されていると。

東京の路面電車は、今さら復権させるなんて交通渋滞を一層激化させるだけだ、だから東京は無理かもしれせんけれども、こういったようなお考えは運輸省にありますか。

○国務大臣(亀井静香君) 広島市は、現在も路面電車が主要な交通機関として大変重宝がられておるわけでございます。ある面無公害でもございまして、都市によっては大変なプラス面の非常に強い交通機関として適当じゃないかと思ひますが、神戸市については、地形的なものもあるでしょうし、それがふさわしいかどうか。しかし、委員の御提案は復興委員会の中でも一つの提案として私どもこの検討をするように伝えたいと思ひます。

○下村泰君 本日は東京の場合でも、強力な都知事か何かの命令で、山手線までは自家用車を持ってきてもいいが中へは入れななというところが一時ありましたけれども、じゃモータープールをどうするんだといったら駐車場がないですよ、ね、そうなる。それでどうとうこの話は流れたことがありますが、もしあいつのことをやっていたら、いまだに東京都は路面電車が走れると思ひます。なかなかいいものですね、あれも、のどかで。私は長崎へ行くときよくあれに乗りますけれども、ひとつできればそんなふうにしてみたいと思ひます。

これは私自身も何度も申し上げてきましたし、ほかの委員からも言われていることですからけれども、平年から難病とか障害、高齢の人々に対する普通の対応があれば、それがノウハウとなつて生かされると思ひます。

今回、早朝ということもありまして、駅や鉄道による被災者というのは余りなかったと思ひますけれども、もしこれがとにかく通勤時間であつた

りなんかしたら一体どうなってるだろうかと思うと、身の毛のよだつような感じがします。駅舎の水平、垂直移動の整備、それから駅へのファックスの設備、視覚的な情報、それから合図、誘導、それから音声による情報、誘導なんていろいろとありますから、高齢の方や子供、ふだん駅を使いなれない人にとっても有効な準備が極めて不十分であつたということはこれは否めないと思います。こういうこともおかれておるので速やかに何とかして対応していただきたいと思っています。

そこで大臣に伺いますが、今後神戸における交通システムを考えると、もともと兵庫県それから神戸市も福祉の町づくり条例を先駆けてつくつた県ではあるんですが、二十一世紀の日本の都市の交通システムのあり方として、防災は言うまでもありませんが、すなわち安全という面と、それから障害や難病、高齢の人々、子供などもそれこそ優しく包み込んでバリアフリーという面を基本としたものにしていただきたいと思うんです。

後ほど触れますけれども、これからの交通システムは単に安全に人や物を運ぶというものでなく、さまざまな機能が求められると思います。すなわち、地域の人々のニーズに合わせたソフト面もあわせ持つシステム、こういうものが必要になると思います。これまで厚生省や福祉が担ってきたようなこともこれから運輸行政の中に取り入れていく必要があるのではないかと思っています。

大臣、今後の神戸の復興も二十一世紀の日本の交通システムの中で展望を持っていたいただきたいと思いますが、どういう対応をなされるのか。先ほど伺ったような点も含めましてどうなんでしょうか、何かお考えがあつたらお答え願いたいと思います。

○国務大臣(亀井静香君) 私は、基本的には都市というものは、何も震災の被害を受けたからとか受けないとかというとは別にいたしまして、やはり人間を大事にするといひますか、この町に住んでいていいなという実感のわく町でなければ、いかに形の上で立派な建物が乱立をし立

派な交通網があつても、そこで生活をする人がいい町だなどというふうなものがないければ私はいい町とは言えないと思います。

そういう意味では、障害者の方とかお年寄りとか社会的弱者の方々にとつてもそういう町でなければいけませんし、また一方でエネルギーが余っているような若者にとつてもそういう町でなければなりませんし、そういう意味では私はあらゆるニーズに応じる都市というのはなかなか難しいとは思いますが、一つは、余り機能性だけを求める、効率性とかそういうことだけを求める都市づくりは私はどうかと。

若干いろんな面でのろまな印象があつても、そういう意味の心の安らぎといひますが、そういうものがあるような町づくり。交通機関にいたしましても、そういう意味で高速性だけが交通機関の果たす役割ではない。先ほど先生からありましたけれども、のろくてもチンチン電車が走っている、それに乗っている心の安らぎというものはスピードで走るあれにかえられないものもあるわけでありますから。

そういう意味で、神戸の復興については、神戸市の方々が自分たちのふるさととしてどういうふるさとを、自分たちがふるさとをつくるんだというような立場でまずお考えいただかなければ、それを我々運輸省や建設省がお仕着せで上からこんなものをつくりなさいと言ふことは私は基本的にはやっぱり間違っている。地元の方々がお考えになることを我々が国の立場から全力を挙げてバックアップをしていくということではけりやいかぬ、このように思ひます。

○下村泰君 今、大臣がおっしゃいましたけれども、本場に私もそうだと思います。

例えば昔の、各人座つた人が座席の横にある窓をばちばちとあけますわね、あの窓をあけてホームに立っている人と別れのあいさつをするというあれはいいものなんです。ところが、今の新幹線なんというのは、こちでしゃべつたつて向こうでしゃべつたつて全然わからぬわけだ。

電話でも通じないことにはわからぬですよ。だから、例えば送られる方も送る方も腹の中ではかと言つたつてわからぬですよ。てめえなんかさつと死んじまへこのやろつと言つたつて、何か送つてくれるような感じがする。ところが、窓をあけたまま話をするというのは何とも言えない、いい情緒的なものなんです。別にああいふふうなことに全部してくれと言ふわけじゃありませんけれども、そういう人々のニーズというのは大切だと思ひます。

今も申し上げましたけれども、具体的な話なんですけれども、大分県大野郡三重町にここに診療所というところがあるんだそうです。ここは、リハビリ、それから障害者、それから高齢者の施設も周囲にありまして、総合的福祉エリアの中で一つの機能を果たしている診療所です。

大野郡は四人に一人が六十五歳以上という過疎の町なんだそうです。ここは、山合ひにも多くの高齢の方々が住んでおられて、そういう人々が通つてこの診療所に来るわけなんですけれども、この診療所にしても通うとなるとタクシーやバスを利用しなければならぬ。ところが、こういう年齢の方々は年金生活の人ですから、一回の往復にも多くの費用がかかるわけなんです。

そこで、ここにこの診療所では六台の小型のバンを使つておられます。六人ぐらい乗れるんでしようね。地元の十の市町村を巡回する。あらかじめ病院に行きたい人は目印を出すんでね。中には旗を出す人もいます。その目印を見るとき、通つていくバスがそこでとつてその人乗せていくわけなんです。ですから、当然帰りの人もまた送つてくれる。一日に七十人ぐらいの人を乗せるというんです。もう高齢の患者さんにとつてはこれはなくてはならない足になっているわけなんです。

ところが、昨年の十一月に運輸省の大分陸運支局から道路運送法に違反をするという警告を受けたいうんです。これはどうなんですか。今もやめるわけにいかないから続いているんですけれども、この経緯について運輸省に御説明願ひたいんですが、どうなつてゐるんですか。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま先生からお示しいただきました大分県におきますここに診療所の患者輸送の問題でございします。

ここに診療所は、御指摘のように自家用のワゴン車六面を使用いたしまして、日曜祭日を除きます毎日、これはコースを定めて患者さんを中心とした旅客輸送を実施しているところでございします。道路運送法上申し上げると、反復継続して他人の需要に応じて旅客を輸送する場合には旅客自動車運送事業に当たります。免許等の必要の手続が必要になる、こういうことでございします。

本件につきましては、このような対応がなされてないまま運行されておられます、地元のバス事業者、これはバスも走つておられます、あるいはタクシー事業者、さらには地元の医師会、これは医療法上もこういう形態は問題があるんじゃないかというふうな御指摘を私どもいただいておりまして、そこでその是正方につきまして昨年来、今関係各方面と協議をしているところでございします。

この問題、道路運送法上ぎりぎり申し上げますと車両停止処分というふうなこともございしますけれども、今先生からお話がございましたように、御高齢の方、障害者、患者の方々の足にもなつておるといふ点もございします。単に私どもの道路運送法上だけの判断ではまいらない、かように考えておられて、福祉の観点も含めて検討しなさいとかぬといふことで、大分県、それから医療当局、それから地元の市町村、自治体、これを幾つも回つておりますからそういったところの自治体さん、それとバス・タクシー事業者団体、こういったものも含めまして、ことしに入つて二回協議会を開いて、どのようにして足を確保していけるかというのを目下鋭意検討しているという状況でございします。

○下村泰君 例えばここに社会福祉法人の全国社会福祉協議会、平成六年三月、移送サービス実態

も、ただいまお話しのような海水を利用した内陸の消火等々といういろんな面で、今回の震災を大きな教訓にしてさらに訓練なり調整を進めていきたいというふうに考えております。

○堂本曉子君 私は、日本は島国ですから、大いにこれをチャンスに、例えばその装備なりそれから体制、連絡、緊急の場合の動き方のようなものも御研究くだすたら結構いろいろできるのではないかと。素人なのでよくわかりませんが、その辺も御研究いただけたらうれしいと思います。

もう一つですけれども、これは湾岸戦争のときに多目的船舶調査検討委員会というのが内政審議室にできました。ですけれども、結局四年間何も行われていない。

あえてきよう御質問申し上げたいと思っておりますのは、避難民を収容できるような、運輸省に所属する海上保安庁に所属するのがいいのか、もつと政府専用船のような考え方がいいのかかわりませんけれども、とにかく今回は大変多くの方が小学校や何かにおられた、それから民間の船舶も九百人、三百人というような形で避難民の方を収容した。しかし、こういう大規模なこともございますけれども奥尻のようなケースもあるわけですから、そういうときに、例えば海水の淡水化をして水を供給できる装置、医療施設を積んでいる、あるいは食糧や衣料を常備するとか、それからヘリポートをその船の上に載せることによって海から供給できるとか、それから事によつたら入浴の施設もつくるとか、そういう形で、せめて五千トンから一万トンぐらいの政府専用船をつくってはいかかと思ひます。

そのことによつて、今回神戸だったせいもございませうけれども、つくづく島国日本としては大変に有効な動き方ができるのではないかと思ひますので、海上保安庁の陸の方との有機的な関係、そして今の船舶について大臣はいかがお考えか、ぜひ伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(亀井静香君) このたびは、御承知の

ように陸路の交通機関が完全に遮断されたわけでございますので、初動における救援活動等について海上ルートが大変な機能を果たしたわけでございます。

初動におきましては、民間の船をすぐ動員するわけにはいきませんでしたので、海上保安庁の巡視艇がそうした機能を、救援物資の輸送を含めて、また被災者の病人等の運搬を含めて大変な貢献をしたわけでございます。また、消火活動等については、今委員御指摘のように、海上保安庁としてもうちよつと機能を発揮できる余地があつたんじゃないかなというところであろうかと思ひますが、残念ながら今の海上保安庁の装備等ではなかなか内陸部におけるあつた火災に対して対応する力が現在はいきません。

これは数年前でございますが、飛行艇を使用してそれで海水をばつとぶつかけるという、これは船の火災鎮火、陸上の火災鎮火を含めてそうした飛行艇を購入したらどうかということが一時政府の中に検討をされたことがございました。残念ながらそれは取りやめになったわけでございますが、私は、委員御指摘のように海水を利用しての消火ということになりますと極めて有効なことがもう証明されておるわけでございますから、これは日ごろは船舶の火災鎮火にも使えるわけでございますから、来年度の予算要求等についてこちらとしては検討もしたい、このように思つております。

なお、今、多目的な船舶を持つたらどうかというお話でございますが、このたびも船会社の御協力をいただきまして五隻の客船を使いまして、救援活動に来ておられるお医者さん、看護婦さん、その他のボランティアの方々も含めて御宿泊いただき、また被災者の方も御宿泊いただき、また巡視艇のフロアあたりを避難民の方々にお使いいただくというような形で船が大変な役割を果たしたんです。

ただ、私どもが勇んでやった割に余りそこにおいでたがらないというちよつと私の予想しない事

態がございまして、何でもかかと首をかしげたわけでございますが、個室でバストイレつきで食事もあるわけでございますから、体育館におられるよりこちらがいいというように我々いろいろとあれしたんですけれども、なかなか希望者がなかつたというようにも実際あつたわけでございます。これはいろいろ事情があつたと思うわけでございます。

委員御指摘のようなそうした船を建造してあれば確かに便利がいいんですが、しよつちゅうこんなことがあつては困るわけでございますから、そうすると膨大な金をかけて建造し、日ごろそれを維持するということについて維持費の問題もございします。

そういう面から考えて、そうした船を政府が、いいに決まつておるわけでございますが、費用対効果みたいなことを含めてどうであれば海上保安庁の巡視艇をもうちよつと建造していただいて、委員のおっしゃるようなそういう目的にこつと切りに切らせて使えるわけでございますから、むしろ巡視艇あたりを建造していただいた方がいいのかなと、その場合は転用するということですね。というような感じもするわけでございますけれども、委員御指摘のように船の役割というのとは非常に大変なものが今回あつたと思ひます。

○堂本曉子君 湾岸戦争のときに検討されたのは国際貢献に使うという目的があつたと思ひます。

確かに、国内ですと今度のようないくつかは少ないと思ひますけれども、それでも今回はいろいろ、自分の家族が瓦れきの下でまだどなたかきつとおられるかもしれないというようなことでなかなか離れられなかつた御家族の方もおられるかもしれないが、例えば地震が続いているようなときはやはり船に逃げたいと思われる方もいっぱいあると思ひますし、それからそういった災害以外のときには、例えば若者たちがそこで会議をするとかの宿泊に使うとか、それから海洋で訓練をするとかもつといろいろな目的に、私はまさに多目的

に使えらると思ひます。

やはり一番大事なことは、そういったいろんな機能を持ったもの、特にヘリコプターぐらいまで積めるような大きい船であれば外国での災害があつたときに救援に行ける。これは自衛隊の船とは本質的に違うわけですから、海上保安庁がそういった機能を持つということは日本国にとつてはとてもいいんではないかと、私自身はそう思ひますので、四年間そういった内政審議室につくられた委員会が機能しなかつた、今回はぜひいろいろ御研究いただけたらうれしく思ひます。

次は、これもまた障害者の問題でございますけれども、資料を拝見いたしますと、去年の十月に高連道路、それからJRなどについて大変いろいろ緩和をしてくだすって、大勢の障害者が五〇%の割引ですかを受けられるようになったという資料をいただいております。

先週ですけれども、障害者、精神薄弱の施設の子供たちが年に一回スキーに行くんだそうです。普通の健康者と同じような雪の上の経験をさせてあげたいということでその施設の方が連れて行かれたわけですね。五十人ぐらいの規模のバスに乗せて連れて行ったところが、中央高速では一切その割引がいただけなかつた。一体どうしてなんだろうということなんです、これはどういふことでございますでしょうか。

○説明員(井上靖武君) 障害者の方に係る有料道路通行料金の割引措置につきましては、ただいま委員おっしゃいましたように、昨年の十月から対象の範囲を拡大いたしまして実施しているところでございます。

そこで、今非常に具体的な例を挙げていただきましたが、御質問いただきましたけれども、これについてお答えいたしますと、障害者の方がレクリエーションで貸し切りバスをチャーターされて団体で移動される、こういうことがあるということ、これは私も承知しております。先生もおっしゃったとおりでございます。

ただ、一方、障害者の方に係る有料道路料金の

割引措置につきましては、これは団体だけではないでございまして、障害者の方みずからが運転される場合もあります。そのほかに、重度の障害等のある方が介護者運転で移動される場合にも障害者御本人の料金負担が軽減される、そういうことを目的にしてこれを実施しております。

バスなどの場合におきましては、乗車する全員の方が障害者の方であるという場合もあると考えられますが、一般的には障害者の方以外にも多くの同乗者が考えられるわけでございまして、そうしますと、そのような場合に割引措置を講じますことは措置の本来の目的以外の方々に割引をするということになりまして、他の利用者といえます。有料道路制度の仕組み上、割引いた料金はほかの利用者の方々の負担になるということとございまして、ほかの利用者の理解を得るのは困難というふうに考えられます。そういうことで今、バス等については対象としていないということとでございます。

○堂本曉子君 建設省、そういうのは私はしゃくし定規と言ったと思うんですね。それは日本は法治国ですから法律に書かれていることはわかりますけれども、でも重症の心身障害児が一人で動くことができませんか。これはもう不可能なことです。そこに介添えの人がいるのは当たり前のことであって、それをそういう自分で運転する人だけを割引引くというのは私はおかしいと思います。これは、むしろJRの方がこれはほかのお客様に負担がかかる。しかし、高速道路の場合には、その料金は次の建設の費用に回されていくというそういうからくりになっていますよね、少なくとも日本の場合には、幾らでもないです。障害児がそんなスキー場に行くなんていうのは年に一回か二年に一回のこと。見ればそれが歩けないような子供たちが乗っているというところは一目瞭然とわかることなんです。それが健康者も乗っているから割引はしないとか、車が登録していなければだめだとか、それからチケットがなければだめだとか、乗用車でなければだめだとか、そういうふう

におっしゃるといふことはやはり非常に私は貧しい行政だというふうに思わざるを得ない。本当に情けないですよ。それはヨーロッパとかそういう国から比べたら余りにも情けないです、本当に。

制度は私もよく存じております。ですから、今お答えになった制度のままであることはよく存じております。でも、見ればわかるでしょう。そうしたら、それに対して対応するというぐらいの幅の広さをお持ちになってもいいんじゃないでしょうか。

私は今、先ほども下村委員がおっしゃいましたけれども、強権的であると大臣はおっしゃいましたけれども、これは強権的ではなくて現実的であるということであって、強権ではない、いかに現実的対応をするかということだと思っております。もう一回建設省、その面でも対応していただきたい。

○説明員(井上靖武君) 先ほどお答えいたしましたように、有料道路制度の仕組みの制約がございまして、割引いた料金は他の有料道路利用者の方に負担していただく、こういうことになります。で、割引のあり方については、やはり料金について厳しい目がございまして、ほかの利用者の理解を得られるものとする必要がございまして。

そこで、ただいま委員のおっしゃいますように、全員の方が障害者の方であるバスなどによる多人数のレクリエーション活動、こういうものに對します助成につきましては、有料道路制度の枠組みを超えてまして障害者の方に対する援助措置の一環として、できれば福祉行政全般のあり方という幅広い場で御議論を賜ればというふうに思います。

○堂本曉子君 それは一つの筋かもしれないけれども、一々そういうところで、あなたは割引の対象、あなたは福祉行政の援助の対象ということをして、そしてや精進の子供たちですよ。そういう行政の都合なのか、先ほども出ましたけれども、子供たちの都合なのか。それは、北欧とかそういうところを旅してみると、そういう行政の都合

ではなくて本当に子供たちの都合、老人の都合でみんな助けています。その辺をもっと私はきちっと考えていただきたい。

これからますます高齢者がふえていく中で、こういう問題は起こってくる問題でございまして。道路をつくってくださるのは結構ですけれども、私路をつくってくださる方にはアンケートをも、私路は、有料道路を使う方たちにアンケートをしたら、このケースを出して皆さんそれに不満があらになりませんかと言ったときに、恐らく不満があるというふうな答えは返ってこないのではないかと思います。

これは運輸大臣の所管ではないとは思いますが、けれども、運輸行政も同じように、先ほどから出るようにやはり弱者、スピードに耐えられないといった障害者や、それから老人、赤ちゃんと、それから妊産婦も同じです。そういう人たちがやはり安心して歩いたり車に乗ったりできるような、そういうふうな現実的な対応をしていただきたいというふうに思います。

このことは水かけ論になるのもうこれ以上何うことはいたしません。お願いだけをぜひよろしく御検討ください。大臣にもお願いしておきます。

○国務大臣(亀井静香君) 今の問題につきましては、一つは、やはり公団といえども組織でありまして、一つは、一つの基準に基づいてやらざるを得ないという面はあるかと思えます。しかし一方、裁量行為といえますか、一線のお役人、職員がその法律なり制度の趣旨を理解して、その範囲である程度の幅を持った裁量権、運用は私はあつてしかるべきだと思います。

法律は一つであっても、制度は一つであっても適用する場合、現場は事情が全部違うわけでありまして、判で押したような同じ現場というのはいわゆる裁量行為といふのがあつてしかるべきだ。それをちよとはみ出したら上司にしかるべきことがあるかもしれないが、上司にしかるべきでもやはり場合によってはそういう処置をとる場合があつても私はいいんじゃないかというふうな感じがいたします。

しかし、そこを公団として好き勝手にやれというわけにはいきませんが、しかし制度なり法律が何のためにあるのかという趣旨をちゃんと理解して現場で運用していくということが大事なんじゃないかな、このように思います。

建設大臣にそう言うておいてください。

○堂本曉子君 私の言いたいことを全部大臣が言ってくださいました。ありがとうございしました。

次にもう一つ、塗料の問題に入りたいと思いますが、TBTという塗料がございまして、これは船の下に塗る塗料なんです。地球環境国際議員連盟、GLOBEと申しますが、のメンバーとして私も、行政指導という形ですがこれは日本がいち早く禁止をなすつた、大変に誇らしく、日本で会議があつたときに、ちよとこの参議院のほう一つ向こうの四十三委員会室で、日本だけではないでアメリカやヨーロッパも禁止してほしいというこの提案をいたしました。そのときの議長は今アメリカの副大統領をやっているアル・ゴアさんだったんですが、そこではそれも採択してくだつた。フランスではカキが大量死したり、それからアメリカのゴールドバグという先生は、有機すずは人類が海洋環境に意図的にまき散らした最強の毒物、こう指摘しています。

日本の環境庁の報告によりますと、東京湾なんかでバイガイなんかは雄化してしまつて、雌にベニスが生えてきて、その長さを比較している研究があるわけですね。そうしましたら、どちらの方が同じ長さになつてしまつた。結局妊娠できない。お笑いになるけれども、不妊率が一〇〇%になる。ですから、バイガイはもう結局その湾の中では生殖しないという事態が起こつております。これはバイガイだけではなくて人間にとつても大変に怖い事態でございまして、この有機すず、海の中のPCBと呼ばれていますけれども、これは意図的にまき散らしているわけですね、船の下に

塗って。

議事録を拝見していたら、櫻井さんが去年このことで運輸委員会に質問をやっていらして、平成二年にIMOに、日本としては全世界でこれを禁止してほしいということをおっしゃいました。しかし、それっきりになっていないんです。櫻井議員が質問なすってから後、また運輸省としては世界に向けて積極的な対応をなすっていらつしやいますでしょうか。

○政府委員(小川健児君) TBT塗料、これは有機性系系の船底塗料の一種でございますが、この規制に関する国際的な動向についてでございますけれども、先生今おっしゃいましたように、平成二年の十一月に国際海事機関、IMOでございますが、この第三十回海洋環境保護委員会、我が国が他国に先駆けてTBT塗料使用の全面禁止の提案を行ったわけでございます。

そのときのIMOの審議におきましては、まだ代替塗料が広く開発されていないということを理由に、全面禁止は時期尚早とされました。しかしながら、各国政府に対してTBT塗料の使用規制を促進するよう勧告が決議されたわけでございます。

それ以降の海洋環境保護委員会におきましては、日本を初めドイツ等の加盟国からTBTのモニタリングの結果や代替塗料の開発状況、それらの情報が提供されておるところでございます。

我が国としても、IMO及び加盟国に対しまして、TBT塗料の全面使用禁止に向けてこれからも働きかけていきたいというふうに思っております。

○堂本曉子君 大臣、先ほど惑星は大きな生き物だとおっしゃったんですが、私は海の中の生物、これは陸と違ってよく見えませんけれども、トキのように見えないわけですが、バイガイはやはりトキのような運命をたどっている。そのことは、バイガイは魚を食べるわけですね。魚に毒性がたまると、外洋へ行けば早く分解するんですけども、それでもやはりアメリカの学者さんが言う世

界で最も意図的に人間がまき散らす最強の毒物、こういうものを海に今は船がずっとまき散らしているわけですね。

こういう環境のこと、自然の保護のことでは大変後進性のある日本なんです、このことだけにについては本場に世界で一番先に日本が禁止に踏み切った。威張れることなんです、日本が誇れることなんです。ですから、やはり世界の海を守るという観点で、このことに積極的に取り組んでいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(亀井静香君) おっしゃるとおりだと思います。我々にとつてかけがえのない地球であり、また、やはりそれをきめ細かく大事にしていくという努力が必要でありますし、我々人間にとつてそれが大事だということもさながら、地球に生息する生きとし生けるものが、それは食ったり食われたりするのはありますけれども、そういう中でのお互いに大事にしようという基本的な立場というのは、我々は気持ちの上で持たなければならぬ。私は、人間がおこつてはならない、このように思います。

この問題も、おっしゃるようには日本は非常に進んだ立場をとっておるわけでございますから、今後世界に対して日本がそれをさらに広めていくというところで努力をしたいと思っております。

○堂本曉子君 ありがとうございます。

○委員長(大久保直彦君) 本件に対する質疑は以上で終了いたします。

○委員長(大久保直彦君) 次に、海上衝突予防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。亀井運輸大臣。

はいずれもこれらの国際規則をそれぞれ国内法化してきております。我が国におきましても、明治二十五年に海上衝突予防法が制定されて以来、国際規則に対応して数度の改正を経て今日に至っております。

最近では、一九九三年十一月の国際海事機関総会において、漁労に従事している船舶の灯火及び形状物に関する事項等について国際規則の一部改正案が採択され、本年十一月四日から発効することとなりました。このため、国内法を整備する必要がありますことから海上衝突予防法の一部を改正しようとするものであります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、長さ二十メートル未満の漁労に従事している船舶が表示すべき形状物についてかごを廃止し、すべての漁労に従事している船舶の表示すべき形状物を統一することとしております。

第二に、長さ二十メートル以上のトロールにより漁労に従事している船舶について、他の漁労に従事している船舶と著しく接近している場合に、当該船舶の操業状態を知らせるため、従来任意であった追加の灯火の表示を義務化することとしております。

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、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(大久保直彦君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○櫻井規順君 ただいま提案されました海上衝突予防法の改正案につきまして、国際海事機関の一九九三年十一月の総会におきまして採択されました海上における衝突防止に関する国際規則の改正、そして本年十一月四日から発効、施行されるという状況を踏まえまして賛成するものでござい

ます。

以下、若干の質問をさせていただきますが、その前に、海上保安庁長官もきょうは御出席でございますので、静岡県の御前崎沖で昨年十二月末、第二十五郎竹丸が沈没いたしました、十二月三十日にかけてまして、以降正月もかけまして大変救助に御尽力をいただきましたことについて感謝申し上げるものでございます。

それにも関連いたしました、あと若干質問させていただきます。

最初に、海上衝突予防法の改正に関連いたしまして、対象となる船の数ですね、長さ二十メートル未満の漁船というのは三十九万隻ぐらいあるやに聞いておりますけれども、なお整備されていなくて整備すべきものはどのぐらいのパーセントにあるのか。それから、トロール漁船で二十メートル以上の対象漁船というのは、これまた新たに追加すべき灯火を装備すべき船の数というのはどのくらいになるのか。簡潔に御答弁願いたいと思

います。

○政府委員(桑野裕君) 今回の改正、二点ござい

ますが、第一点目のかごを形状物に統一する、こ

の対象が約四十万隻でございます。アンケート調

査を水産庁の方で実施していただいておりますし

て、約八割が既に新しい形状物の方を設置してい

るということでございます。

それから、灯火の方でございますが、対象にな

りますトロール船が約一千隻ございますが、これ

も同じく水産庁さんの方でやっていたいただきました

アンケートによりまして、灯火は約七割が既に設

置済みでございます。それから探照灯につきまし

ては約二割強が設置済みというふうに承知してお

ります。

○櫻井規順君 これは、おとしの十一月のIM

O総会の決議が今日一年たつて法案として提案さ

れているわけですが、準備もなされているという

ふうには思いますが、その執行の過程につきま

しては十分な配慮をいただいで進めていただきたい

というふうに思っております。

次に、漁船の要救助船舶数が、全体の船舶では

要救助の船舶数がここ平成二、三、四、五、六と

減っておりますが、漁船につきましては五年から六年にかけてにわかに増加をしておりますが、この原因というのは何なんですか。

○政府委員(栗野裕君) 平成六年と五年を比較いたしますと、台風あるいは異常気象により海難を除きますと、約五十件ほど増加をしておりますのでございます。そのうち約二十四件、二十五件弱でございますが、四日市港におきまして漁船の不審の火災がございまして、これはちよつと特異事例として別にいたしますと、残り約二十五件程度が増加しているということでございます。

原因を調べてみますと乗り上げあるいは浸水といったものが多いと多くなっております。その原因は、やはり居眠りですとかあるいは老朽化による船体の構造がかなり劣化しているというようなことがその原因として挙げられておりまして、恐らくそうした乗組員の見張り不適切あるいは老朽化船の使用といったようなことがこうした海難の増加につながっているのではないかとこのように推測しております。

○櫻井規順君 海上保安庁では、海難に備えまして日本近海に航行する船が定期的に位置を保安庁に通報する船位通報制度を行っているわけでありまして、貨物船、客船については八割近くがこのシステムに参加していると言われておりますが、漁船の場合にどのくらい通報され、参加されているものなんでしょうか。

○政府委員(栗野裕君) 平成六年度のデータでございますが、今お話ございました船位通報制度に加入していただいております延べ船隻数、トータルで約九万五千隻でございますが、そのうち漁船が二千三百五十隻、約二・五%ということで非常に率としては少なくなっておりますが現実でございます。

○櫻井規順君 漁場における漁船の位置というのは特殊な事情があるかと思ひますけれども、安全性ということを知徹底願ふ必要があるのではないかとこのように思ひますので、これはぜひひとつ今後の行政指導をお願いするものであります。

す。それから、若干これは御前崎沖の事故に関連するわけですが、十二月の本当にどん詰まりに静岡伊豆の戸田漁協の漁船が沈没いたしました。駿河湾の海底の構造もありましてその調査に大変手間取ったわけでありまして、

そのときに大変痛感したわけでありまして、船体が海底に沈没したとき、沈没した船体側から何かシグナルを送るようなシステムが考えられないか。音にしてもあるいは色のついた色素にしても、そういう何か海底から知らせるものがないだろうかということですね、その改善の余地はどうか。

それから、とにかく沈んだ船体の船室には二十人もの船員がいるわけでありまして、救助する場合にかなり迅速に救助できるように船体に何か引き揚げる装置をつけさせるとか、そういうふうな改善の余地というものはないであらうか。

まとめて言つてしまひますけれども、海上から音波でもって探査する。そのとき、素人判断なんですけれども、海上保安庁に潜水艇のようなものがあつたならばもっと効率的に探査できるのではないかとこのように思ひます。そういう探査能力を高度化する上において潜水艇を含めまして改善の余地やいかにか、いかがでしょうか。

○政府委員(栗野裕君) 船が沈没いたしました場合にその位置を特定するということは、私もいろいろ改善のための検討をいたしておりますが、現時点では技術的に非常に難しい点が多いということでございます。

例えば電波でございますと、これは空中、地上であればよろしいわけですが、海中の場合は御案内のとおり電波がなかなかうまくいきませんので、結局音波ということになるかと思ひます。これも現在の技術では、その音波を仮に船が発してそれを海上でもってとらえると、それでその方位なり場所を特定するというには相当技術的な検討が必要であるということでございます。

す。やはり現在最も有効と申しますか早い方法は、油が船から当然出てまいりますので、油によつて大体その下の方に船があるであらうという推定のもとに、今回の五郎竹丸の場合もそうでございます。音波探知機を使つて位置を推定するということが一般的でございます。

ただ、海底の地形にもよります非常に複雑な場合にはなかなかその形がはつきりとはえられないというふうな限界もございまして、私もこれからはいろいろな勉強していかねばならないというふうな思ひをしておりますが、現時点ではなかなか決める手になるところが少ないということでございます。

それから、救助の方でございますけれども、現在御案内のとおり、私も潜水を専門にいたした者を養成いたしておりますが、これが海底約五十メートル近くまでは実際に潜つてまいりまして船体をあけて遭難者を救助するということはあるわけでございますが、水深が百メートル以上になつてまいりますと現実問題としてはいわゆる酸素中毒というものが起こりまして、極めて生存の可能性、これは時間の関係ももちろんあるわけでございますけれども非常に低くなるというふうなこともあるわけでございますので、そこら辺のことも勘案しながら最も有効な手段というものがあつてさらに勉強を進めていきたいというふうな考へております。

○櫻井規順君 最後に一つ、日本水難救済会の現状と、この皆さんの待遇、処遇が消防団に比べまして低いものがあるわけでありまして、これは報酬それから出勤手当、退職金、訓練奨励金というのにかんがりの差がございまして、この改善をぜひお願いいたします。

今、その辺の水難救済会の現状、それから改善については何か取り組まれておりますでしょうか。ぜひお取り組み願ひたいと希望しております。

○政府委員(栗野裕君) ただいま消防団との比較で水難救済会の待遇につきまして御指摘でございますが、

したが、水難救済会の特色は、やはり海で働きます者同士、漁船であれ一般商船であれあるいはプロレジャーボートであれ、海を活動の場とする者同士が災難に遭つた場合にお互いに助け合ふ、いわばボランティアというところでスタートをしているものでございまして、これは日本だけではなくて世界各国とも同じような制度になっております。

そこで、ただ実際に活動していただきます方々に対しまして何かの形でもって処遇するということとは当然必要でございます。災害の補償あるいは賞金等につきましては陸上の消防団と同様の措置を講じております。出勤手当につきましても若干消防団よりも現在額が少なくなつておりますが、これも極力改善していきたい、できれば来年度にも改善したいというふうに考へておりますが、基本はあくまでもボランティア、相互扶助ということがベースになっているということとは御理解いただきたいというふうに考へております。

○櫻井規順君 終わります。

○泉信也君 今回の法律改正は国際規則の改正に基づいてなされるわけでありまして、今回の改正に対応するとして申しましうか、灯火、形象物に起因する海難事故というのは大体どれくらいあるものでしょうか。

○政府委員(栗野裕君) 海難自体いろいろな要素が絡み合つて発生するものでございまして、なかなかその判定が難しいわけでございますが、やはり灯火あるいは今申しました形象物等が主たる原因になっているというものは年間五、六件程度ではないかというふうに考へております。

○泉信也君 仮に五、六件程度であるとしても、この法律改正によつて事故を減らすということとは、一件でも減らすことに意味があると言へばそれまでですが、それほど期待できないというか余り大きなことではないなという感じもいたします。しかし、一方でこの法律の改正に基づいて漁船側に負担が強いられるわけでありまして、おおよそ

幾らぐらゐであるのか。五十万とか六十万というオーダーなのかと高くつくものなのか、どのくらいの負担を漁船に強いることになるんでしようか。

○政府委員(秦野裕君) 先ほども申しましたとおり、実はもう既にかなりの数の漁船が設置をしていただいておりますが、今お尋ねの値段でございますけれども、いわゆる形象物につきましては一個約一万円から一万五千円、それから全周灯、いわゆる灯火でございますが、これが四個合計で約八万円、それから探照灯につきましては一個で約二十万から二十八万円、これが大体の値段でございます。

○泉信也君 ところで、我が国の周辺で漁労されるのは韓国、中国あるいはロシアというような船籍の船が多いと思っておりますが、こういう国は既にこの条約に加盟しておられるかどうか。そしてまた、加盟をしていない国は当然遵守義務がないのではないかと思います。そういう国の船はこの日本の近海では相当漁労しておられるかどうか、お尋ねいたします。

○政府委員(秦野裕君) 本条約の加盟国でございますが、昨年の十二月現在で百二十四カ国でございます。加盟国の籍を持っております船舶の総トン数が全世界の船舶の約九六%ということでございます。したがって、非加盟国の船舶は残り四%ということで非常に数が少のうござい

ます。それから、今お尋ねの中国あるいは韓国、ロシアといった日本近海で漁労いたします国々につきましてはすべて本条約に加盟をいたしております。したがって、条約の非加盟国の籍の漁船が日本の近海で操業するということは、まず確率としては極めて低いというふうに考えております。

○泉信也君 船腹量から見ますとわずか四%ぐらいの数字でもありますし、また非加盟国の漁船の我が国の周辺海域での漁労がないということであれば、まさに我が国の漁船にこの法律改正が非常

に意味を持つてくるということになるかと思いますが、海上保安庁としてはこれをどういうふうに取り締まっていけるのか。また、あわせてお尋ねいたしますが、漁業者への周知は十分なされておられるかどうか、お尋ねをいたします。

○政府委員(秦野裕君) この国際規則の改正がIMO、国際海事機関の場で議論されましたのがもうかなり前でございまして、その時点から漁業の関係者あるいは水産庁の方と十分協議を重ねて今日に至っております。そういう意味で、今回の国際規則の改正につきましてはかなりPRと申しますか、が行き届いているというふうに考えております。実際にこの法律が改正されまして、施行は一応十一月を予定しております。

あと残り半年強でございますが、この法律を成立させていただきました段階で、例えばパンフレット、これは今十萬部程度用意しておりますけれども関係者の方に配るとか、あるいは説明会を各地で開催するとか、いろいろな方法によりまして関係者の方々に周知徹底を図りたいというふうに考えております。

○泉信也君 ぜひ周知徹底をしていただきまして、トラブルがないようになお一層御尽力をいただきたいと思ひます。

少し観点を變えてお尋ねをいたしたいと思ひますが、この海上衝突予防法と道路交通法というのは、海と陸の違いということであつてしまえばそれまでですが、基本的にはどういうふうに我々は考えていけばいいのか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(秦野裕君) 難しいお尋ねでございますが、道路交通法の方は、いわゆる国際ルールとしましては道路交通に関する条約というものがございます。これに直接準拠して定められたものではないというふうに伺っております。その条約の精神を酌んでそれに矛盾なく定めるといふことでありまして、具体的な通行方法なりなんなりはその基本的なルールのもとで各国の裁量に任されているということでございます。

それに対して、海上衝突予防法の方は、これは明治以来、世界共通のまさに基本ルールでございます。その国際規則で定まりましたものを本当に忠実に国内法の方に移しておるということでございます。これは当然のことでございますけれども、海洋の特殊性と申しますか海上交通というものの国際性ということから、余り各国でばらばらの取り扱いになるということは極力避けなければならぬということ、完全な統一したルールのもとで行われているというのが実態でございます。

それから、具体的には、例えば道路交通法でございますと左側通行でございますけれども、衝突予防法の場合には右側通航とか、内容的にはいろいろ違いがございますけれども、基本的には今申し上げたことだというふうに理解しております。

○泉信也君 最後にもう一問お尋ねをいたしますが、この法律は五十二年に全面改正がなされておるわけでありまして、今回の改正の内容を見ますと、果たして法律事項に当たるものなのか、むしろ政省令で規定をしてもいいような内容ではないかというふうに私は思ひます。経緯があつてこういう今回の法律の改正という格好になつたと思ひますが、いずれその抜本改正ということをお考え

いただいて、政令にあるいは省令に落とすべきものは落とす方が効率的ではないか、また本来の法律の意味に合致するのではないか、私はこんなふうに思ふわけですが。

今、道路交通法との関係をお尋ねいたしましたのも、ややそうした意味を持たせて実はお尋ねをしたわけでありまして、ぜひ今回の抜本改正というような時期が参りましたときには、今申し上げた趣旨で取り組んでいただけるかどうか、お答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(秦野裕君) ただいま委員からお話のございましたとおり、衝突予防法は明治以来長年の伝統と申しますか、国際条約をそのまま国内法として取り入れてきたという経緯があるわけでございます。

ただ、今お話しのとおり、大変技術的な内容でございます。また先ほどちょっと申し落としたけれども、道路交通法と違ひまして罰則がないというような特色もあるものでございまして、そうした点も踏まえていただいま先生の御指摘について勉強していきたいというふうに考えております。

○泉信也君 終わります。

○高崎裕子君 今回の改正によって漁船同士では衝突防止のための表示がわかつて、先ほども漁船関係者については周知徹底というお話もありましたのでこれはわかつて、一般船舶ではこれがわからないということになると私はやっぱり問題だということに思ふので、航行の安全ということであれば、一般船舶に対してもこの点は私は周知徹底させるということがどうしても必要だと思ひます。その点いかがでしょうかということと、それから、一般船舶に対して何らかの安全対策をやつたりと必要があるのではないかと、これがあつたので、この点あわせてお答えいただきたいと思ひます。

○政府委員(秦野裕君) 今回の改正のうち、灯火に関する部分につきましては、これは漁船同士の問題でございますので一般船舶は直接関係ないわけでございますが、確かに形象物につきましては、これはまさに一般船舶と漁船との関係を規定しているものでございます。したがって、仮にこの法律を成立させていただきした場合には、漁船はもとよりでございますけれども、一般船舶に対しましても十分に同様に周知徹底を図つていくというつもりで対応したいというふうに考えております。

それから、もちろんこの衝突予防法自体、漁船だけではなく一般船舶につきましても交通ルールというものは当然定めておるわけでございます。その遵守方については、私ども、訪船指導その他あらゆる機会を通じて一般船舶に対しても十分指導していくつもりでございます。また、例えば海上交通センターといったようなレー

ダーを使いしました管制システムというようものを活用いたしまして船舶の衝突等の防止に最大の努力をしていくつもりでございます。

○高崎裕子君 次に、トロールにより漁業に従事している船舶について、表示の義務づけの要件として著しく接近した場合というふうなこれなっているんですけども、この著しくというのは数字としてあらわされていないんですけれども、この点基準というのはどういうふうになっているんでしょうか。

○政府委員(秦野裕君) これは、実は国際海事機関でこの改正について審議がありましたときもこの点についてかなり議論がございました。結論として具体的数値は決められないということになったわけでございますが、その理由としましては、当然、その船舶の大きさ、スピードあるいは気象状況、こういったようないろいろな条件によってそれは変わってくるわけでございます。これを一律に決めることはかえってその実態に合わないということから、やはり個別の状況に応じて判断をしていくということが基本ではないかという結論で今回の規則の中には入っていないわけでございます。

ただ、現実問題としましては、やはり何か目安というものがあってもいいかということでございます。まして、灯火の基準というのがございます。いわゆる視認距離の基準、余り明る過ぎてもいけないし、暗過ぎてもいけないということで一海里から三海里というふうになっております。したがって、これが一つの目安ではないか。つまり、一海里ないし二海里程度が著しく接近したということの一つの目安になるんじゃないかというふうに考えておまして、このような点も含めて各現場において指導していきたいというふうに考えております。

ただ、具体的に海難等が発生した場合に、当然、その場のケースによって海難審判等の場において判断されるべきものというふうに考えております。

○高崎裕子君 私が心配しているのは、こういう定め方によって安全対策としては個々ばらばらの判断になるので混乱は生じないのかということが一番心配されるんですけども、一応今のお話では目安を決められるということですので、これはやっぱり関係者に周知徹底されるということが大切だと思いますので、その点よろしく願っています。

終ります。

○委員長(大久保直彦君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

(賛成者挙手)

○委員長(大久保直彦君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(大久保直彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大久保直彦君) 次に、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。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。亀井運輸大臣。

○国務大臣(亀井静香君) ただいま議題となりました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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

船員の雇用の促進に関する特別措置法は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等によ

り離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に關して必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い離職者が発生している近海海運業に係る離職船員の再就職を促進するため、平成七年六月三十日まで離職する者に対し就職促進給付金の支給に關して特別の措置を講ずることとしております。

しかし、近海海運業につきましては、日本船の国際競争力の低下等の事情に加え、近年における大幅な円高の影響等を受けて、事業規模の縮小等に伴う離職船員の発生が今後においても引き続き予想される状況にあります。

したがって、この就職促進給付金の支給に關する特別の措置を引き続き存続させていく必要があり、今後は、これまでの離職船員の発生状況にかんがみ、一般的な就職促進給付金の支給規定であるこの法律の第三条に基づき就職促進給付金を支給することとし、これに伴いまして、附則第二項を削除すること、政令により支給の対象範囲となる船員を限定することなど就職促進給付金の支給に關する規定を整備することとしております。

また、船員雇用促進センターに雇用される労働供給船員に係る船員法の適用に関する特例につきまして、昨年の船員法の改正で導入されることとなり、また当初六カ月の連続勤務に対する有給休暇制度を同じく労働供給船員についても導入することとする等、所要の規定の整備を行う必要があります。

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とお願い申し上げます。

○委員長(大久保直彦君) 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。

午後五時二十三分散会

二月十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、海上衝突予防法の一部を改正する法律案

海上衝突予防法の一部を改正する法律案

海上衝突予防法(昭和五十二年法律第六十二号)

の一部を次のように改正する。

第二十六条第一項中「次項」を「第四項」に改め、「漁ろうをしているもの」の下に「(以下この条において「トロール従事船」という。)」を加え、「次の各号に」を「次に」に改め、同項第四号中「(長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、その形象物一個又はかご一個。次項第四号において同じ。)」を削り、同条第二項中「航行中」を「トロール従事船以外の航行中」に改め、「であつて、トロール以外の漁法により漁ろうをしているもの」を削り、「次の各号に」を「次に」に改め、同条第三項中「運輸省令で定める漁ろうに従事している船舶」を「長さ二十メートル以上のトロール従事船以外の運輸省令で定める漁ろうに従事している船舶」に、「前二項」を「第一項又は第二項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 長さ二十メートル以上のトロール従事船は、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、第一項の規定による灯火のほか、次に定めるところにより、同項第一号の白色の全周灯よりも低い位置の最も見えやすい場所において、その灯火は、第二十二条の規定にかかわらず、一海里以上三海里未満(長さ五十メートル未満のトロール従事船にあつては、一海里以上二海里未満)の視認距離を得るのに必要な運輸省令で定める光度を有するものでなけ

ればならない。

一 投網を行つている場合は、白色の全周灯二個を垂直線上に掲げること。

二 揚網を行つている場合は、白色の全周灯一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に紅色の全周灯一個を掲げること。

三 網が障害物に絡み付いている場合は、紅色の全周灯二個を垂直線上に掲げること。

4 長さ二十メートル以上のトロール従事船であつて、二そびきのトロールにより漁ろうをしているものは、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、それぞれ、第一項及び第二項の規定による灯火のほか、第二十條において対をなしている他方の船舶の進行方向を示すように探照灯を照射しなければならない。

附則

この法律は、平成七年十一月四日から施行する。

二月十七日本委員会に左の案件が付託された。

一、新幹線の並行在来線の支援に関する請願
(第一六四号)(第一八一号)

第一六四号 平成七年二月八日受理

新幹線の並行在来線の支援に関する請願

請願者 長野県飯山市飯山三、一三八 森

司郎

紹介議員 村沢 牧君

北陸新幹線高崎―長野間については、平成九年秋の開業に向け、国において所要の予算措置が毎年度講ぜられ、現在、着々と建設が進んでいる。一方、新幹線の建設に伴つて、東日本旅客鉄道株式会社から経営分離される信越線軽井沢―篠ノ井間については、県、沿線市町村、経済団体等の出資による第三セクター鉄道により運営していくこととし、現在、そのための検討が進められている。当該路線は、従来から多くの地域住民に利用され

ている幹線鉄道であり、今後とも、地域の重要な生活路線としての機能を果たすことが期待されている。ついては、第三セクター鉄道の経営が成り立つよう、事業用資産の無償譲渡の明確化など支援策を具体化されたい。

第一八一号 平成七年二月八日受理

新幹線の並行在来線の支援に関する請願

請願者 長野県伊那市西春近四、〇五二

溝上正男

紹介議員 今井 澄君

この請願の趣旨は、第一六四号と同じである。

二月二十一日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

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

船員の雇用の促進に関する特別措置法(昭和五十二年法律第九十六号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「ものの」の下に「うち政令で定める者の」を加え、「次の各号に」を「次に」に改め、同条第二項中「就職促進給付金の支給を受けることができる者の範囲その他」を削る。

第十四条第一項中「第九十七条第三項」を「第九十七条第一項(第四号に係る部分に限る。)、第三項」に、「第七十四条第一項及び第二項」を「第七十四条第一項、第二項及び第四項」に、「二十五日」を「十五日」に、「十五日とし」を「十日とし」に改め、「三日」の下に「(同項ただし書に規定する期間については、一箇月を増すことに「日数」を加え、「十五日を」を「十日を」に、「一日」と、「一日」を加える」とあるのは「一日

を加えた日数」とする」を「日数とし、同項ただし書に規定する期間一箇月を増すことに一日」と、同条第三項中「二十五日とし、連続した勤務三箇月を増すことに五日を加える」とあるのは「二十五日を基準として命令で定める日数とする」と、同条第四項中「十五日とし、連続した勤務三箇月を増すことに三日(同項ただし書に規定する期間については、一箇月を増すことに一日)」とあるのは「十五日を基準として命令で定める日数とし、同項ただし書に規定する期間一箇月を増すことに一日」に改める。

附則

(施行期日)
1 この法律は、平成七年七月一日から施行する。ただし、第十四条第一項の改正規定は、同年四月一日から施行する。

(経過措置)
2 この法律の施行の際現に改正前の附則第二項の規定により就職促進給付金の支給について特別の措置を講ずるものとされている者については、同項の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

二月二十一日日本委員会に左の案件が付託された。
(予備審査のための付託は同日)

一、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

平成七年三月一日印刷

平成七年三月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局