

ただ、今申し上げましたように、まさに今委員会で御審議をいただいて、どうあるべきか各委員の方々からいろんな側面から御指摘をいただいておりますので、そうしたものを踏まえながら次の段階に入つてまいりたい。したがつて、今現在において次の構団はこうであるというものはまだ確定をいたしておりません。

○松前達郎君 概念的な面をおつしやつて、まだ具体的な計画はこれからということだと思いますが、とりわけ自動車などの場合に、アドリーングストップとかそういう問題がありますね。環境問題です。これも恐らくあれをすべての車が実行しますと相当な効果があるわけですから、そういうものもその規制といいますか今後の計画の中にはぜひ入れていただきたい。これは法律的に禁止するとかそういうことはちょっと無理かもしれないが、指導としてはできるんじゃないかな。さらに、車の製造業の方にもそういうことが言えるだろ、こう思うんです。

我が国で今まで行われてきました規制緩和について見てみますと、大部分が手続上あるいは管理上の規制の緩和が多くたわけであります。競争促進につながる規制緩和項目は比較的少なかつたのではないか。また、競争を促進するという効果、その効果を期待した緩和対象、これも、今回も先ほどおつしやつたように含まれているわけではありませんが、効果が限定されること非常に多いのではないか。これは抽象的な表現ですけれども、形骸化した規制を後追い的に認めるというのも中には含まれている、こういう批判が今まであつたわけです。

これは規制緩和というのが一体どういう法律的な意味を持っているのかことなんですが、私は聞いた話ですが、例えば規制緩和といふものについて外国に説明するときに、デイレギュレー

ーションという言葉を使っているんじゃないかなうですね。ですから、この辺にちょっと差

がありますので、外国から日本の規制緩和につい

て見たときに、これは緩和にすぎなくて規制撤廃ではないんだというふうに見られているから、できっこないんだというふうに言つてゐる人もいるようであります。

しかし、これからこういった問題、撤廃してい

いかどうか、これはまたいろいろと問題があるか

もしませんが、今後運輸省が目指しているのは、

大まかに言つて規制緩和なのか規制撤廃なのか、

その辺どちらでしようか。

○國務大臣(川崎一郎君) 私はまだ緩和なんだろ

うと考えております。例えば、昨年ですか、ワーリドカップで旅行の問題が出てまいりました。旅

行という分野、かなり規制緩和から撤廃まで踏み

込んでいいのではないか、民間に任せ切つたらどう

かという御議論がかつてあつたように思いま

す。しかし、昨年のような問題が生じてまいりま

すと、やつぱり約款等を通じて消費者保護という

立場からしつかりやらなきゃならないんじやない

かなという意見の方が実は強くなつてきておると

私は思うんです。なるべく民間の創意工夫によつて仕事をやっていく、それだけに、役所が一つの

枠をはめる、それをなくしてしまつた方がいいと

いうのは撤廃でありますし、いや、消費者保

護とかそういう問題になると、やつぱりどこかで

はめておかないと野方図になるのではなかろう

か、こういう議論だらうと思うんです。

そういう意味では、もつと国民全体がみずから

情報を集めて、そして結果として問題が生じたと

いう時代を迎えるのかなと。ある意味では、緩和

といふのは過渡期かもしれません。しかし、果た

してそこまで持つていけるかどうかは、この緩和

を通じながら国民の一つの判断というものを持ち

ながらやらなきゃならない課題かなと、このよう

に思つております。

○松前達郎君 撤廃となりますと、法律そのもの

の文言を一部変えるというだけでは済まなくなつ

てきますから、法律そのものを全体としてつくり直すというか、そういったことがどうしても必要になるんだろうと思います。しかし、これは今後問題として御検討いただきたい。

戦後、我が国が敗戦から立ち上がり経済的に復興を遂げてきたその裏には、戦後の需給調整規

制政策というのがあったと思うんです。一遍に野放しにしてすべてフリーにしてしまつと混乱があ

るだけだというので、適当に規制をしながら徐々にそれを外していく、そういう歴史があつたわ

けですね。戦後の復興に確かに需給調整規制政策

だけだというので、適当に規制をしながら徐々に

に一つの、戦後の社会、荒廃の中から立ち直つて

きて秩序というものを基本にしながら上昇

の方が、これからお互いの創意工夫というもの

を生かして伸び伸びとした発展をしていくよう

やらもう最近この段階は終わりになるんじやない

か、新しいステップを踏み出す段階に入つたんだ

う、こう思つております。

この段階に当たつて、今申し上げたように、法

律上の文言の修正だけで新しい時代をつくり出す

というのは非常に困難だらうと思ひます。規制対

象事業者等の事務的規制緩和だけではなくて、法

律そのものももつと国民にわかりやすいような、

しかも国民にメリットがあるような規制緩和とい

うものにするために努力が必要だろう。これは事

業者だけの問題ではなくて、国民の意識改革も必

要だと思うんです。

こういつた面で、今もちょっと大臣お触れにな

りましたけれども、今後の課題について所信をお伺いできたらと思います。

○國務大臣(川崎一郎君) まさに、まず最初に今

現までの仕組みというものを国民の皆さん方に御理

解をいたいでいく。その中で、例えばもう既に

踏み込んでいるところでありますけれども、法律

が通ります、こういう枠組みの法律ができた、そ

れを今度省令に落とすときには当然国民に意見を

求める、そして我々もそれを聞きながら次の個別

の問題に取り組んでいく、そこなんだろうと思うんです。

そういう意味では、既に法律も成立いたしましたけれども、情報公開というものをしっかりとつかりし

ながら、そしてその情報公開をされたものを国民が判断しながら、今度はどこで国民の意見を入れていくかというシステムをつくっていく、今までにそういう法整備というものが徐々にでき上がつていつてあるところであると思っております。

戦後、我が国が敗戦から立ち上がり経済的に復興を遂げてきたその裏には、戦後の需給調整規

制政策といふのがあったと思うんです。一遍に野

放しにしてすべてフリーにしてしまつと混乱があ

るだけだというので、適当に規制をしながら徐々に

に一つの、戦後の社会、荒廃の中から立ち直つて

きて秩序というものを基本にしながら上昇

の方が、これからお互いの創意工夫といふもの

を生かして伸び伸びとした発展をしていくよう

やらもう最近この段階は終わりになるんじやない

か、新しいステップを踏み出す段階に入つたんだ

う、こう思つております。

この段階に当たつて、今申し上げたように、法

律上の文言の修正だけで新しい時代をつくり出す

というのは非常に困難だらうと思ひます。規制対

象事業者等の事務的規制緩和だけではなくて、法

律そのものももつと国民にわかりやすいような、

しかも国民にメリットがあるような規制緩和とい

うものにするために努力が必要だろう。これは事

業者だけの問題ではなくて、国民の意識改革も必

要だと思うんです。

こういつた面で、今もちょっと大臣お触れにな

りましたけれども、今後の課題について所信をお伺いできたらと思います。

○國務大臣(川崎一郎君) まさに、まず最初に今

現までの仕組みというものを国民の皆さん方に御理

解をいたいでいく。その中で、例えばもう既に

踏み込んでいるところでありますけれども、法律

が通ります、こういう枠組みの法律ができた、そ

れを今度省令に落とすときには当然国民に意見を

求める、そして我々もそれを聞きながら次の個別

の問題に取り組んでいく、そこなんだろうと思うんです。

そういう意味では、既に法律も成立いたしましたけれども、情報公開というものをしっかりとつかりし

ながら、そしてその情報公開をされたものを国民が判断しながら、今度はどこで国民の意見を入れていくかというシステムをつくっていく、今までにそういう法整備というものが徐々にでき上がりつつあるところであると思っております。

戦後、我が国が敗戦から立ち上がり経済的に復興を遂げてきたその裏には、戦後の需給調整規

制政策といふのがあったと思うんです。一遍に野

放しにしてすべてフリーにしてしまつと混乱があ

るだけだというので、適当に規制をしながら徐々に

に一つの、戦後の社会、荒廃の中から立ち直つて

きて秩序というものを基本にしながら上昇

の方が、これからお互いの創意工夫といふもの

を生かして伸び伸びとした発展をしていくよう

やらもう最近この段階は終わりになるんじやない

か、新しいステップを踏み出す段階に入つたんだ

う、こう思つております。

この段階に当たつて、今申し上げたように、法

律上の文言の修正だけで新しい時代をつくり出す

というのは非常に困難だらうと思ひます。規制対

象事業者等の事務的規制緩和だけではなくて、法

律そのものももつと国民にわかりやすいような、

しかも国民にメリットがあるような規制緩和とい

うものにするために努力が必要だろう。これは事

業者だけの問題ではなくて、国民の意識改革も必

要だと思うんです。

こういつた面で、今もちょっと大臣お触れにな

りましたけれども、今後の課題について所信をお伺いできたらと思います。

○國務大臣(川崎一郎君) まさに、まず最初に今

現までの仕組みというものを国民の皆さん方に御理

解をいたいでいく。その中で、例えばもう既に

踏み込んでいるところでありますけれども、法律

が通ります、こういう枠組みの法律ができた、そ

れを今度省令に落とすときには当然国民に意見を

求める、そして我々もそれを聞きながら次の個別

の問題に取り組んでいく、そこなんだろうと思うんです。

そういう意味では、既に法律も成立いたしましたけれども、情報公開というものをしっかりとつかりし

いたなければと思います。これは、今大臣からその旨のことがございましたので、それだけにいたしたいと思うんです。

また、今後の問題として、中央省庁改革大綱、これによりますと新たに地方整備局というものができます。そういうふうに伺っております。社会資本整備

をするときには、非常に私はいいことだと、そういうふうに思つておるんです。これによる効果的な交通体系の構築、今後これが大きな課題となつてくるわけですね。仕事になつてくると言つてもいいと思ひます。

規制緩和の進展に合わせて国土交通省のより機能的な組織整備、これらについて大臣としてお考えがあればお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎一郎君) 度度もお話し申し上げ立つてきました者でございます。しかしながら、いろいろな議論の結果として、今松前委員から御指摘いたしましたように、交通というものと社会資本整備を一体的な形で整備していくのは大事だろう、特に道路の問題と交通関係との結びつき、これをしつかり整理しながらやっていくことがいいんでしょうか。河川と港湾というもののもくついていくのかかもしれません。そういう形で一つの決断がなされて、来週ぐらいになりますでしょうか、国会で、衆議院でも議論がまた始まつてくることになるだろうと思つております。

そういう中で、私が今回の中央省庁再編で申し上げておりますのは、例えば副大臣をつくったときに、旧運輸省担当副大臣、旧建設省担当副大臣、こういう形で縦割りがいつまでも残されていいるということであつてはならないなど。この改革の basic 理念というのが生かされた中で新しい役所がどう組み合わせをしていくか、実は大変難しい話だと思います。会社が合併したときに、たす

きがけ人事とか民間においてもあるわけですか

ら、なかなか難しい話であろうと思いますけれども、やはりそこそこお互いが新しい時代を

わけですから、これが同じ省に組み込まれるといふのは非常に私はいいことだと、こういうふうに思つておるんです。これによる効果的な交通体系の構築、今後これが大きな課題となつてくるわけですね。仕事になつてくると言つてもいいと思ひます。

規制緩和の進展に合わせて国土交通省のより機能的な組織整備、これらについて大臣としてお考えがあればお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎一郎君) 度度もお話し申し上げ立つてきました者でございます。しかしながら、いろいろな議論の結果として、今松前委員から御指摘いたしましたように、交通というものと社会資本整備を一体的な形で整備していくのは大事だろう、特に道路の問題と交通関係との結びつき、これをしつかり整理しながらやっていくことがいいんでしょうか。河川と港湾というもののもくついていくのかかもしれません。そういう形で一つの決断がなされて、来週ぐらいになりますでしょうか、国会で、衆議院でも議論がまた始まつてくることになるだろうと思つております。

そういう中で、私が今回の中央省庁再編で申し上げておりますのは、例えば副大臣をつくったときに、旧運輸省担当副大臣、旧建設省担当副大臣、こういう形で縦割りがいつまでも残されていいることであつてはならないなど。この改革の basic 理念というのが生かされた中で新しい役所がどう組み合わせをしていくか、実は大変難しい話だと思います。会社が合併したときに、たす

きがけ人事とか民間においてもあるわけですか

ら、なかなか難しい話であろうと思いますけれども、閑谷大臣も私もそうでありますけれども、やはりそこそこお互いが新しい時代を

わけですから、これが同じ省に組み込まれるといふのは非常に私はいいことだと、こういうふうに思つておるんです。これによる効果的な交通体系の構築、今後これが大きな課題となつてくるわけですね。仕事になつてくると言つてもいいと思ひます。

規制緩和の進展に合わせて国土交通省のより機能的な組織整備、これらについて大臣としてお考えがあればお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎一郎君) 度度もお話し申し上げ立つてきました者でございます。しかしながら、いろいろな議論の結果として、今松前委員から御指摘いたしましたように、交通というものと社会資本整備を一体的な形で整備していくのは大事だろう、特に道路の問題と交通関係との結びつき、これをしつかり整理しながらやっていくことがいいんでしょうか。河川と港湾というもののもくついていくのかかもしれません。そういう形で一つの決断がなされて、来週ぐらいになりますでしょうか、国会で、衆議院でも議論がまた始まつてくることになるだろうと思つております。

そういう中で、私が今回の中央省庁再編で申し上げておりますのは、例えば副大臣をつくったときに、旧運輸省担当副大臣、旧建設省担当副大臣、こういう形で縦割りがいつまでも残されていいることであつてはならないなど。この改革の basic 理念というのが生かされた中で新しい役所がどう組み合わせをしていくか、実は大変難しい話だと思います。会社が合併したときに、たす

化という言い方が適當かどうか、言葉のとり方と

いうこともあります。

規制緩和が進んだ背景は、現行制度のもとで需給調整を弾力化するということを平成九年三月の規制緩和推進計画、閣議決定などにより進められました結果でございます。

規制緩和が進んでおりました。これは需要が小口化してもらわなきやならない、こういうふうに思つておるところでございます。

いずれにせよ、改革の趣旨に沿つて社会資本整備と交通というものを一体的にやつていけるよう努力をしていかなきやならない、このように思つております。

○松前達郎君 新しい組織をつくるときの考え方として、旧来の組織をいつまでも頭に置いて人間の配置とか部署の配置を組み合わせると新しくなくなつちやうんですね。ですから、これは今後の課題でしようけれども、縦割りをなるべく、なるべくじやなくしてやめるという方向で今後新しい省庁の内容を充実していただければ、こういうふうに思つています。

今まで質問させていただいたのは総括的な問題ですが、これから道路運送法、これは細かいことでもありますけれども、この改正案について質問させていただきたいと思います。

先ほど来お話をありましたように、需給調整が廃止をされる。そういうことで免許制が許可制に変わる。あるいは運賃認可制が届け出制に変わることで、こういうふうなことになるわけでありますけれども、業界では、これは私も経験があるんです。河川と港湾というもののもくついていくのか。

また、退出というのは部屋を出るといったような意味なもので、ある意味では対象から出でいくということだろうと思つています。退出、これもまた法律用語でなかなか国民にはわかりにくんだろうと思うのですが、これについては九年度以降増加傾向が出ております。

○松前達郎君 そういうことであれば、恐らく今後競争が激しくなりますと退出したりあるいは参入したりするのが非常に激しくなつてくるんですね、近年の景気低迷による収入減などが反映してそのようなことが進んでおるというふうに認識しております。

その背景でございますが、今申し上げましたように、輸送需要は二億五千万人台でずっと横ばいを続けております。一方、収入が減つておりますので、近年の景気低迷による収入減などが反映してそのようなことが進んでおるというふうに認識しております。

改正案の内容に關して伺いたいと思いますが、いろいろあると思うので、簡単にこの原因についておわかりでしたらお願いします。

○政府委員(荒井正吾君) 貸し切りバス事業の参入、退出の現状と分析、認識というお問い合わせ

だと思いますが、御説明申し上げます。

参入について、増車傾向がございます。事業者の数は平成五年度の千四百社から千九百社になります。ただ、内容は小型車、中型車が増加しておりますが、車両につきましても二万九千両あ

りましたのが三万二千両ということです。

規制緩和が進んでおりましたのが、車両につきましても二万九千両あります。これは需要が小口化していることを反映していることはあります。これは需要が小口化していることが一つであるかと思います。

もう一つは、先ほど申しました規制緩和推進計画の中で需給調整規制を弾力化してきたということが原因かと思います。

それから、二つの分社あるいは減車の傾向、あるいは分析でございますが、既存事業者について分社化、減車化がある程度進んでおります。この背景は、輸送需要が人員はふえておりません一方、収入単価が下がっております。費用の切り詰めが必要だということで減車あるいは分社が進んでおるというふうに認識しております。

さらに退出のことまでございますが、退出は廃止とか事業の譲渡であろうかと思いますが、それも車傾向が見られるというふうに伺つてあるんです。これは経済不況下にあるにもかかわらず増加傾向が導入されると思うんです。

最近、貸し切りバス等が事業としての参入、増車傾向が見られるというふうに伺つてあるんです。これは経済不況下にあるにもかかわらず増加傾向にあるということです。このようなことについて運輸省はどういうふうに分析されているのかということと、それから、既存の業者については減車傾向、分社化の傾向があらわれている。その実態あるいは原因、これをどういうふうに見ていいのか。

また、退出という言葉が使われているんですが、退出というのは部屋を出るといったような意味なもので、ある意味では対象から出でいくということだろうと思つています。退出、これもまた法律用語でなかなか国民にはわかりにくんだろうと思うのですが、これについては九年度以降増加傾向が出ております。

○松前達郎君 そういうことであれば、恐らく今後競争が激しくなりますと退出したりあるいは参入したりするのが非常に激しくなつてくるんじゃないかな、こう思つてます。これは自由競争の中に入つていけば当然そういう結果になるんじやないかと思つてます。

改正案の内容に關して伺いたいと思いますが、貸し切りバスというのは事業区分ごとの許可制になつたんですね。それで、事業区域については北海道と沖縄を除いて都道府県単位ということになつていて、すつきりしてます。

改定案の内容に關して伺いたいと思いますが、貸し切りバスというものは事業区分ごとの許可制になつたんですね。それで、事業区域については北

ども、平成九年度以前には、運輸支局ですか市とか郡とか県とか、エリア別に区分されていたばかりではなくて、車種別にも区分されていたわけです。こういう細かい区分をされた理由というの何があったのかどうか、これについてお伺いします。

○政府委員(荒井正吾君) 平成九年度以前は、委員御指摘の車種別、例えば大型車につきましては県単位、中型車、小型車につきましてはさらに細かい市郡単位というふうに事業区域が決められておつたものでございます。この理由は、需給調整をより厳格に見る、あるいはきめ細かく見るというような思想があつたように思います。その後、需給調整規制の緩和の方針に従いまして都道府県単位に統合されてきたというふうに考えております。

○松前達郎君 そうしますと、今回改正が行われると多少その辺が変わってくる、なくなっていくわけですね。

それで、現行法では、例えば埼玉県を事業区域としている事業者がある場合、隣の東京都で事業を拡大しようと考へたら、東京都で新たにまた免許を取ることになるんじゃないかな、こういうふうになると思いますが、今度の改正ではこれはどういうふうになるんですか。これは自由に参入できるのかどうか、それが一つ。

それから、事業計画の変更で事業区域をもしか拡大できるのであればどこまで拡大できるのか。それだったら日本国じゅうどこでもいいのか、あるいは関東地区とか中部とか東北とか、そういうふうな地区別に拡大するようになるのか、この辺もひとつお願いします。

○政府委員(荒井正吾君) 現行法では事業区域ごとの免許制ということでございますので、埼玉県で免許を持たれている方も東京で事業を展開するときは東京のA会社東京ということで免許が必要でございました。

今後でございますが、事業者一許可というふ

うに考えておりますので、ある事業者が許可をとられますと、埼玉でも東京でも事業は展開できる。ただ、展開をして拡大されるときは事業計画の変更ということを受けていただく必要がある。その意味は、貸し切りバスの事業実態からして、どこでも営業所なり運行管理なり整備管理をしっかりとしてもらわないと困るということでございます。

したがいまして、ある事業者の方が事業を全国展開しようと思えば、許可是一つ、事業計画をそれぞれ地域ごとに取つていただくということになります。

○松前達郎君 そうしますと、事業計画の変更といふのは追加変更でいいんだろうと思いませんが。

○政府委員(荒井正吾君) はい。

それともう一つは、最低保有台数というものが基準で定められているわけですが、どうも台数というのは一台でやるというわけにはいかないかもしれませんね。航空会社では一機でやつているところもあると思いますけれども、しかし、これは何らかの機械的な原因で運行不可能になる場合のこともあると思うんです。そういうことは少ないと思いませんが、だからこれについて基準があるんですけど、その根拠について、理由も含めて何であるかということ。

基準をつくるというのは、ある意味では、指導的にこの基準を守りなさいというのではなくて、基準としてきちっと決めればこれは規制になるわけです。これらについての緩和というものはお考へになつておられるのかどうか。できないとしましてお伺いします。

○政府委員(荒井正吾君) 事業の最低保有車両は現在大型車につきましては五両、中小型車につきましては三両ということになつております。

この規制の理由は、専ら輸送の安全確保の観点

ろうかと思います。そのためには最低限一定の事業規模、保有車両が必要ということで、そのよう

な保有車両の規制をしておるわけでございます。今後でございますが、このような安全規制は今後とも必要かと考えておりますので、五両、三両というレベルで今後とも規制を行いたいと思いま

すが、そのようなレベルでございますので、参入障壁というようなものにはならないというふうに認識しておるところでございます。

○松前達郎君 今安全な運行とおっしゃって、これはもう一番重要なことだと思いますが、最近どうもバスの事故というのが非常に大きな事故があるわけです。ふえてきているんじゃないかと思うんです。

重大な事故発生と運転のための労働時間の関係、これを見てみると、拘束時間が二百十一時間から一百六十時間の事故発生率、これが全体の約五〇%。安全確保には労働時間を含め労働環境の問題等もあると思うんですけれども、また効率的な運行管理を可能とする基準などがあつてしまふべきではないだろうか、こういうふうに思つんです。

皆さんも恐らく車を運転されると思うんですが、高速道路で眠くなるとかそういうのは確かに精神的な面、緊張度が足らないと言えばそれきりなんですが、疲労とかそういうものもそれに大きく影響しているんだろうと思うんです。

ですから、そういう意味で、労働環境について何らかの、指導でもいいですが、指導というと聞いておられるといつたってなかなかやらないですか、ある程度の基準というものを定めておく必要があるんだろう、こういうふうに思います。定めておくというのは、いい方に向かつて基準をつく

る。

貸し切りバスなどの安全確保の強化策として、運行管理制度が今回強化されるわけです。この運行管理者の責任は非常に私は重いと思うんです。

現行の運行管理者の要件というのは、最短で二十

もあると思いますが、二十一歳で運行管理者になることが可能なんですか。二十一歳だから能力がないとかあるとか言つているわけじやありませんけれども、可能であるということになるかどうか、可能であると私は受けとめているわけですけれども、これについていかがでしようか。

○政府委員(荒井正吾君) 安全と労働環境の関係は、今委員御指摘のとおり大変密接な関係があるうかと思います。特に貸し切りバスにおきましては、遠方に行きますとか、見ず知らずの土地に行きますとか、長時間運転をするというようなことがあります。また、事故が起る場合には大変重な事故に結びつくということで、大変重大な問題かと思います。拘束時間が長くなれば事故件数は増加するという傾向があることも委員御指摘のとおりでございます。そのため、過労による運転事故防止あるいは運行管理の強化ということは今後とも必要になろうかと思います。

運行管理制度は最も安全の基本にならうかと思つておりますが、今運行管理者の選任の中で二十一歳以上の運行管理者は年齢的には可能でございます。ただ、運行管理者の選任の条件といたしまして、一定の実務経験や講習の受講を義務づけておりますし、今度の法律改正におきましても運行管理制度の権限の明確化、例えば運行管理者の指示に従うとか事業者との関係を明確にするとかと

いうことをお願いしておりますので、運行管理者の権限の明確化、強化という方向で安全を確保することを堅持したいと考えておるところでございます。

○松前達郎君 確かに、自「責任を全うするためにはこういった運行管理というのをきちんとやらなければいけないわけですから、その点、責任が非常に重いということになります。これは海上の場合も同じなんです。条約の中にそういった条約があつて、最近になつて日本もそれに対処するようなことが行われてきているわけですね。これは海の話ですけれども。

さてそこで、この道路運送法について最後の質

問になりますけれども、コミュニティーバスとい
うのが最近あちこちで使われているわけです。こ
のコミュニティーバスの状況。これは路線バスと
タクシーの間を埋める小型バスが運行に使われて
いるわけです。このバスの現状と、都市交通の手
段として今後これが定着するかどうかというのは
大きな問題だと思うんです。

私に武藏野市に住んでおりますけれども、武藏野市でもムーバスというのがあります。とにかく一回百円で乗つけるんです。たしか子供はただだったたと思うんですけども。しかし、これはその地域のバス会社に運行を任せているわけですから、たしか一日に千何百人か乗るという話ですけれども、それに百円掛けてもとても人件費も出ない状況です。その差額については地方自治体が補助するという形ですから、普通の会社としては成り立っていないわけなんですが、市民としては非常に便利なんです。

か。
そしてまた、交通が混雑する都市の場合など、いつ来るかわからない路線バスを待っている人たちが随分いるんです。バスの運行状況の情報が入らない場合が多くて、いつまで待てば来るのか非常に運行状況がわからないです。これは非常に気の長い話ですけれども、利用者はいつ来るかわからないバスを待っていることが多いんですが、この運行状況を把握できるバス・ロケーション・システムというのがありますね。これもだんだんと採用されてきつつあると思いますが、この現状。その二点についてお知らせください。
○政府委員(荒井正吾君) コミュニティーバスとバスロケーションの現状と今後の対応の御質問でござります。

改正に入りたいと思うんです。
参入規制等の見直しに関してお伺いしたいと思
うんです。これも参入に当たつての免許制を許可
制とする、いわゆる需給調整規制というのを廃止
すると。その廃止する理由と、廃止によつて鉄道
事業者及び利用者にどのようなメリットがあるか
ということ。それが一つ。
それから、鉄道は、参入するとしますと、ただ
そこに路線をつくつて走らせればいいというだけ
じゃなくて、インフラの整備も当然やらなければ
いけなくなつてくると思うんです。需給調整規制
を撤廃しても、新規参入というのはそういう意味
からいうとなかなか期待できないのではないか、
こういうふうに考えるんですが、これについてど
うお考へかということ。この二つについて、まず
お伺いしたいと思います。

Journal of Nonlinear Science, Vol. 19, No. 6, December 2009, pp. 705–730

をした上で安いバスを走らせるということ、高齢化の進んだ市民に大変好評なものでございます。幾つも例がございますが、初乗り百円とか百五十円で乗れますものでござりますので大変好評でございます。今後とも、利用者に優しい環境に対応したバス輸送という観点から積極的に支援をしたいと考えております。

一方、バスの一つの欠陥は定時性が確保されない、いつ来るかわからない、後かもしれないといふことで、いわゆるバス・ロケーション・システムで、いつ来るのかという情報を停留所で提供するという施設の整備が從来進められておりますが、現在全国で二千八百系統のバスロケーションが整備されております。

コミュニティーバス、バスロケーション、これ

ましても、事業者の自主性、主体性を尊重しつつ、市場原理と自己責任原則のもとに競争を促進して、事業活動の一層の効率化、活性化を図るとともに、輸送コストの低減、運賃料金の低廉化、利用者ニーズに対応した多様なサービスの提供を図ることが期待されております。

このような状況にかんがみまして、交通運輸分野における需給調整規制の原則廃止の一環として、旅客鉄道事業につきましても需給調整規制を廃止すること等によりまして、事業者の自主性、主体性を尊重しつつ、さらなる利用者利便の増進、事業活動の活性化を図ることにしたわけでございります。

これによりまして、参入規制につきましては、許可制とすることによりまして競合路線への新規

に關して運輸省令で定める要件に該當する鉄道事業、これには輸送の安全と事業遂行能力の基準、この二つの基準について審査をする、こういふふうになつてゐると思うんですけれども、どのような鉄道事業を想定しておられるのか、あるいはどういう考え方からこの二つの基準だけとしたのか、これについてお答えいただきたい。

○政府委員(小幡政人君) 観光地において専ら観光旅客の運送を行う鉄道事業というようなもののようすに、特定の目的を有する旅客の運送を行う鉄道事業に対しましては、鉄道の存在を前提に地域住民の日常生活が営まれるといったような特性を有していない、こういふことに着目いたしまして、通勤通学等の国民の日常生活や経済活動に必要不可欠な輸送サービスを是共するほかの一般の失直

しかししながら、先生お話しのように、鉄道の建設費の高騰、建設期間の長期化等から、事業者の投資インセンティブは低くなっています。そういう意味で、規制緩和のみでは鉄道事業への参入の促進、それによる競争の促進が図られにくいということもまた事実でございます。このため、規制緩和とあわせまして、利用者利便の向上方策や鉄道整備の円滑化方策を講じていくことが必要と認識しております。

鉄道事業への参入を促進させることは、多様な鉄道輸送サービスの創出につながるということをございまして、さらなる利用者利便の増進に資することから、安全の確保に留意しつつ、一般の鉄道に比べてさらに緩和された基準により審査を行うことが適当というふうに判断いたしまして、許可基準の特例を設けさせていただくということでございます。

具体的な許可基準といたしましては、事業の安定期的な継続に対する要請が少ないことなどを勘案いたしまして、事業の経営上及び事業遂行上の適切性の観点からの審査を省略いたしまして、安全上の観点、事業遂行能力の観点からのみの審査に統らせていただくということをございます。

○松前達郎君 簡単で結構ですから。

鉄道事業の継続性の問題なんですが、鉄道が廃止される、あるいは撤退するとかやめるというふうなことが地域住民にいると非常に大きな影響を

○松前達郎君 ちょっとわかりにくかつたんですね
けれども、特定の目的を有する旅客の運送、これ

及ぼすものかと思ふんです。今回 鉄道事業の継続性についてはどうも考慮していない、しないようになります。こういふうに解釈を私はしているん

ですが、その理由は一体何だろうかということです。

公衆の利便が著しく阻害されるような場合でも届け出れば事業を廃止することができる。これは観光ももちろんそうかもしれません。例えば観光に使うような交通手段としての鉄道であるとすれば、これをもって、観光業者だけじゃなくてその周辺にある地域の方々も大きな利潤をそこから生み出すことができるわけですね。そういうふうに非常に影響が大きいんですが、継続性を考慮しないで、届け出で事業を廃止できるということにならぬと思うので、これは一体どういうことなのか、どのように対応したらいいのか、運輸省としてどうお考えなのか、これをお伺いしたいんです。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

送特性を有しているわけでございますが、この輸送サービスは地域におきまして非常に基幹的な輸送手段である、そういう意味で非常に公共性が高いということを認識しておりますので、その事業の参入に際しましては事業の継続性、安定性の観点からの審査を行うこととしております。
そういうことで審査いたしますが、一方また、鉄道の退出の問題についてでござりますけれども、先生お話しのように、新しい法律案につきましては、公衆の利便が著しく阻害されるようなな態におきましても届け出を一年前にすれば退出ができるという仕掛けになるわけでございますが、現実にそういうことが起きてはいけないという観点から、実は今申しましたように事前届け出の期間を一年間という非常に長い期間をとらせていただております。その期間の中におきまして代替の生活交通サービスが確保できるような手立てを我々行政としても最大限努力させていただくということで、地元協議会というようなものを設けてその輸送手段を確保するということに力を入れて、先生お話しのような、代替輸送機関がないような形での廃止ということがないようにといううことでの手立てをしていくわけでございます。

○松前達郎君 そうしますと、簡単に言えば退出といいますか廃止したい一年前に廃止の届け出を出すと。一年間余裕がありますね。その間は廃止できないわけですから、その間に地元との協議そしても努力するというふうに受け取つてよろしくございますか。

運輸省がそのためにお金を出すとか、そういうことはないと思いますけれども、そういうた環境づくりといいますか、こういうものに対して運輸省としても努力をしたいというふうに私は今お伺いしたんですけども、そう解釈してよろしくござりますか。

○政府委員(小幡政人君) これは地元の方々との御相談あるいは当該事業者との御相談になるわけですが、当然当該鉄道について地元の御支援をいただきながら継続するということも一つのチョイスでございますし、それがかなわない場合にはかのバス等の輸送手段を整備する、この辺については御相談の上でということでございます。

○松前達郎君 実際、鉄道が廃止されるというのは、その地元にとっては一番大きな影響を受けることだらうと思いますので、これは今後また重要な課題になつてくると思います。

それと、運賃の問題ですが、運賃と料金の規制の見直し、こういう問題が今度の改正に含まれているわけですが、上限価格制度の導入の状況、これが一体どういうふうな経済効果をもたらすだろうかということ。あるいは、プライスキャップ制が従来から論議されてはいますけれども、その検討状況は一体どういうふうになつてているのか。また、認可を受ける運輸省令で定める料金、それから届け出だけでよい運輸省令で定める料金、この二種類があると思うんです。それぞれ運輸省令でどのような料金を定めるおつもりなのか。また、届け出が必要となる料金というのは一体どういうものなのか、これについて簡単で結構ですからお答えいただきたい。

○政府委員(小幡政人君) まず、上限価格制度の導入状況でございますが、御案内のように、現行の認可運賃制の中での運用としてやらせていただいております。平成九年一月から実施しておりますが、現在上限価格制を採用している事業者は、百七十事業者がございますが、このうち百五十三事業者が採用してございます。

それから、この制度の導入によりまして利用者利便の増進、事業者の自主性の確保、規制コストの軽減等の効果があるものと認識しておりますが、その百七十事業者のうち四十六事業者が上限価格制を活用して届け出のみで乗り継ぎ割引運賃等を設定しているという状況にございます。

次に、プライスキャップ制についての議論でございますが、これは学者の方々等専門家にお集まりいただきまして検討いただいておるわけでござりますけれども、これは実は両論が拮抗しております。ちょっと具体的に申し上げますと、プライスキャップ制というのは、御案内のように、行政が原価に関係のない物価指數等の外生的な数字を

それから、事前届け出のみで足りる料金として、法律上明記されております特別車両料金に加えまして、省令においては急行料金、寝台料金、座席指定料金等を定める予定でございます。

また、今回の改正によりまして、これまで事後届け出とされておりました入場料金、払い戻し手数料を新たに届け出不要とさせていただいているところでございます。

以上でございます。

○松前達郎君 乗り継ぎ円滑化措置というのがあるんですが、これについてお伺いしたいんです。

せつかくハイスピードで走っている新幹線に乗つてある駅であります。これから在来線に乗り換える。いつ来るかわからないんですね。物すごい時間待たされる。これはさっきのバスの問題と同じなんですが、新幹線の場合はバスと違ってタイムテーブルがきっちりとしていますから、あるいはJR等でもローカルはきっちりとしていますので、それはいいんですけども、うんざりするほどの乗り換え時間を在来線ホームで過ごさなきやならない。これは何回か私も経験いたしました。

ですから、少なくともJRに関しては総合的な列車ダイヤ調整というのを行う必要があるんだろう。これは難しいかもしませんが、最近コンピューター・プログラム等がどんどん開発されますから、そういうものを使ってこれは一番効率が高い調整ができるんじゃないかと思うんです。こういった問題について、どういうふうに今調整を行おうとしておられるのか、あるいは行っておられるのかというのを一つ。

それから、例えばそれは同じJR経営の乗り継ぎの場合はそういうことになると思うんですが、他社、私鉄、そういうった鉄道との乗り継ぎになると、これは恐らく協議が必要だらう、こういうふうに思います。ですから、今回の、他の鉄道業者は鉄道施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがある場合、あるいはその他の運輸省令で定める正当な理由がある場合を除いてこの協議に応じなきゃいけない、こういうことになつていい

んですね。これは、正当な理由というのは一体どういう理由なのか、もしか説明できたらお願ひしたいと思います。この二点について、お伺いしたいんです。

○政府委員(小幡政人君) まず、ダイヤの調整でございますけれども、JRそれから私鉄それぞれの事業者は、お客様のダイヤの接続ということ是非常に大事に考えておるわけでございます。その意味で、ダイヤ設定に当たりましては、自社内それから他社ともそういう調整をしていただき、そういうことでやつていただきておりますけれども、そのときに接続のお客様のほかに実はその他地域のお客様もおられるということの中において、そういういろいろな需要に応ずるということ。それから、先生のお話もございましたように、特に在来線については運転本数の少ないという制約、こういう中において一番いいダイヤというものをそれぞれ苦心しながらつくっているという状況でございまして、我々いろいろこういうことについての御不満、御意見等いただく機会も多うございまして、具体的によく会社等々と具体的のダイヤ調整についても相談していることがございますけれども、なかなか正直言いまして難しいものがございます。その中でも、我々常にお客様の立場に立つて、当該事業者とともにこの問題について引き続き努力させていただきたいと思っております。

それから、乗り継ぎ施設の改善につきまして、正当な理由がある場合というお話をございましたけれども、我々考えておりますのは、やはり当然これは施設面での調整でございますので費用がかかることになります。そういうことですので、その当該投資が費用対効果という面からリーズナブルなものであるかどうか、あるいはその負担の分担等についてリーズナブルであるかというふうなことを含めまして、やはり社会的見地で公共輸送機関を担う事業者として正当な理由があるかどうかというようなことで判断させていただきました。

○松前達郎君 今乗継ぎの問題、これは恐らくいろんな意見を皆さんからいただいているんだと思うんです。ローカル線の時刻表に従つて一番いい新幹線を選んでも三十分以上待つたり、それから何とかJRの組み合わせ、これが大事であろう。非常に大事に考えておるわけでございます。その意味で、ダイヤ設定に当たりましては、自社内それから他社ともそういう調整をしていただき、そういうことでやつていただきておりますけれども、そのときに接続のお客様のほかに実はその他地域のお客様もおられるということの中において、そういういろいろな需要に応ずるということ。それから、先生のお話もございましたように、特に在来線については運転本数の少ないという制約、こういう中において一番いいダイヤというものをそれぞれ苦心しながらつくっているという状況でございまして、我々いろいろこういうことについての御不満、御意見等いただく機会も多うございまして、具体的によく会社等々と具体的のダイヤ調整についても相談していることがございますけれども、なかなか正直言いまして難しいものがございます。その中でも、我々常にお客様の立場に立つて、当該事業者とともにこの問題について引き続き努力させていただきたいと思っております。

それから、乗り継ぎ施設の改善につきまして、正当な理由がある場合というお話をございましたけれども、我々考えておりますのは、やはり当然これは施設面での調整でございますので費用がかかることになります。そういうことですので、その当該投資が費用対効果という面からリーズナブルなものであるかどうか、あるいはその負担の分担等についてリーズナブルであるかというふうなことを含めまして、やはり社会的見地で公共輸送機関を担う事業者として正当な理由があるかどうかというようなことで判断させていただきました。

○松前達郎君 今乗継ぎの問題、これは恐らくいろんな意見を皆さんからいただいているんだと思うんです。ローカル線の時刻表に従つて一番いい新幹線を選んでも三十分以上待つたり、

後また御努力いただきたいと思います。

最後に、大臣にお伺いしたいんですが、鉄道と

いうのは、エネルギー消費からいきますとこれは非常に有効な輸送手段なんです。できればトラックとかそういうものをやめてしまつて全部鉄道に

した方がよほどいいんじゃないかと思いますけれども、これはいろいろな事情があつてそうはいかないが、大量高速輸送の面ですぐれている。それ

で環境にも非常に優しい。それとまた同時に、国土の均衡ある発展あるいは地域経済の活性化にも貢献しているということですから、鉄道の果たす役割というのは非常に重要な思います。

今回の法改正によって運輸関係の社会資本として鉄道の役割、任務が高まつていくと思うんです。

利用者にとって利便性の増大、これも十分考えら

れることがあります。また、運輸関係では航空と

の競争もありますね。これは運賃の問題も含めて

航空との競争の問題もありますけれども、それはそれとして、最後に大臣から、今後の鉄道ネットワーク整備、この問題について所信をお伺いいた

したいと思います。

○國務大臣(川崎一郎君) 基本的には三つあると

思っております。

一つは、国土の均衡のとれた発展。そのため、

やはり北海道から九州まで新幹線というものを

つくと通すべく努力をしてまいりたい。これが第一であります。

それから、やはり大都会の通勤通学対策、混雑

といふものをどう緩和していくか。地下鉄を主体

にやつております。また同時に、通勤距離が大変

長くなっています。私も視察をしてまいりました

けれども、大変長くなつてきたなど。そういう意

味では乗継ぎなしである程度の距離が行けると

思うんです。ローカル線の時刻表に従つて

一番いい新幹線を選んでも三十分以上待つたり、

そうかと思うと二分前に出てしまつたり、何だか

ちょっと解せないような、そういう乗継ぎがあ

るんですよ。乗り継ぐ駅なんですか、新幹線が

とまるところは。そういうことなんで、これは今

後また御努力いただきたいと思います。

最後に、大臣にお伺いしたいんですが、鉄道と

いうのは、エネルギー消費からいきますとこれは

非常に有効な輸送手段なんです。できればトラッ

クとかそういうものをやめてしまつて全部鉄道に

した方がよほどいいんじゃないかと思いますけれども、これはいろいろな事情があつてそうはいかないが、大量高速輸送の面ですぐれている。それ

で環境にも非常に優しい。それとまた同時に、国

土の均衡ある発展あるいは地域経済の活性化にも貢献しているということですから、鉄道の果たす役割というのは非常に重要な思います。

今回の法改正によって運輸関係の社会資本とし

て鉄道の役割、任務が高まついくと思うんです。

利用者にとって利便性の増大、これも十分考えら

れることがあります。また、運輸関係では航空と

の競争もありますね。これは運賃の問題も含めて

航空との競争の問題もありますけれども、それは

それとして、最後に大臣から、今後の鉄道ネット

ワーク整備、この問題について所信をお伺いいた

したいと思います。

○岩本莊太君 参議院の会の岩本でございます。

いつも最後の質問者でございますが、本日は早い

順番を回していただきました委員長の御配慮に感謝をいたす次第でございます。

○松前達郎君 終わります。

○岩本莊太君 参議院の会の岩本でございます。

いつも最後の質問者でございますが、本日は早い

順番を回していただきました委員長の御配慮に感謝をいたす次第でございます。

私も今回の法律改正、どちらも規制緩和の推進

が最も重要な問題でございますが、本日は早い

順番を回していただきました委員長の御配慮に感謝をいたす次第でございます。

私は今回の法律改正、どちらも規制緩和の推進

が最も重要な問題でございますが、本日は早い

順番を回していただきました委員長の御配慮に感謝をいたす次第でございます。

おります。その意味で、先ほどの国、地方からの支援策等々も含めまして、鉄道整備の支援策といふようなものもせつから運輸政策審議会で議論してきていただいておりまして、この成果を踏まえまして、今回の措置とあわせて鉄道の整備を促進したいということございます。

それからまた、仮に新規参入があるという場合につきましても、その新規参入事業者が一過性の参入では困りますので、先ほどお答え申しました

ように、我々としては事業の継続性というものも当然審査項目には残しまして、しっかりと審査させていただき、先ほどの御懸念のような利用者に対する阻害が生じないようにしてまいりたいというふうに考えております。

○岩本莊太君 新しい参入といいますか、例えば新都市交通等、これから大変重要なものになつてくると思いますので、そういうことに対する御検討もされているかと思いますけれども、その辺は大変ありがたいことだと思っております。

今御答弁の中でインセンティブが働きづらいというふうに思いますが、そういうことに対する御検討もされているかと思いますけれども、その辺は大変ありがたいことだと思つております。

それと、私が先ほど申しました混乱というのは、こんなのは杞憂かもしませんけれども、自由化によって本当の企業間の競争、これはいろいろ要素が入ってくると思うんですけども、そういうことによつて、言葉が悪いかもしれないけれども、相手を倒そうとするような力が働いてというふうなことがあると、利用者に対し非常に影響があるというようなことを申し上げたつもりでございます。

それで、今の話に戻りまして、インセンティブが働きないと。余り新設というのが予想されていないというようなことかと思いますけれども、もしそうだとすると、今度は規制緩和の環境に対する影響といいますか、先ほど大臣も規制緩和に伴う環境への影響というのをいろいろ御検討中といふふうにお話がございました。御議論されているんでしようけれども、ただ、こういう法律なんかで規制緩和がどんどん進んでいくとする、もう環境面からの検討もできるだけ早くしていただきなきやいけないんじゃないかなというような気がするわけでございます。

その面で、いわゆるCO₂等をたくさん出す事業に關係が深い運輸省であると思いますので、CO₂で地球温暖化防止対策として削減目標を立てて、私も県おるとき県はどうするのかといふようなことでいろいろ検討させてもらったことがありますけれども、運輸省の方もその辺の検討をされたと思いますが、その考え方と、どんなふうに今考えておられるのか、それをお答え願いたいと思います。

○政府委員(羽生次郎君) 先生御指摘のように、

九七年十二月に京都におきましてCO₂が開催されまして、二〇〇八年から二〇一二年までの各國の目標値というのが設定されまして、我が国は一九九〇年比で六%削減となつております。

運輸分野というのは二酸化炭素の排出量が我が国全体の二割を占めておりまして、非常に上昇の激しい分野でございまして、このままいきますと二〇一〇年では一九九〇年比約四〇%増加が考えられております。

これを何とか二〇一〇年までに伸び率を一九九〇年比で一七%増程度に抑えるためには千二百七十万トンほど削減が必要でございます。したがいまして、運輸省といたしましては、千二百七十万トンを二〇一〇年までに削減することを目指値として定めております。

それで、これを具体的にどのような形で進めるかということございますが、まず第一には、自動車が大体八九%ぐらいCO₂の発生源でございまして、自動車等の個別輸送機器のエネルギー消費の向上、それから低公害車、低燃費車の普及促進、これに一つの重点を置いております。

さらに、物流の効率化。これは特に横みつけでござりますとかいわゆるモーダルシフトでござりますとか、こういったものについての物流の効率化によりますCO₂の削減。

それから第三番目に、やはりこれも重要なものとして公共交通機関の利用促進。先生御指摘のように、鉄道、鉄軌道の整備及び鉄道の利用促進によりましてCO₂の削減に努める。こういったものを柱にして強力に推進しているところでございます。

具体的に何が今までに進んだかといいますと、

今申し上げた鉄道その他公共交通機関の利用促進や物流の効率化は既に行つているところで、これ

を強力に進めているわけでございます。

また、これに加えましてガソリン乗用車の燃費基準、これにつきましては昨年十二月の運輸技術審議会の答申に基づきまして燃費のトップランナーア方式を導入しております。

さらに、低燃費自動車の一層の促進を図るために、運輸政策審議会におきまして、いわゆる自動車関係税制のグリーン化という方向で取りまとめが行われております。

今申し上げたようないろいろな施策を総合的に打ち出しまして、この千二百七十万トンを二〇一〇年までに達成するよう一層努力していくべき、このように考えております。

○岩本莊太君 いろんな面からの御努力は感謝いたす次第でございますが、ただいまございました

公共交通の利用の促進というような観点からもまさしく鉄道事業法も関係してくるんだと思うんですね。言葉が悪いかもしれないけれども、行政指導とかそういうことはないんですが、いわゆる

自家用車のリサイクル、私も家電業界出身なもので

の結果として、環境という側面からも見るとなかなか、逆の動きを示しているんではなかろうか、

そういう御指摘をいただきます。

また、規制を強めればかえって、これは最近では家電のリサイクル、私も家電業界出身なもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身なもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身なもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

ういう取り組みをされているか、あるいはされようとしているのか。

その辺をきちんとやらないと、先ほど言いましたように、局面が変わったわけですから、最初お出しになつた目標、そのままいかないという気がしてならないんですけど、それについてもし大臣の御見解がございましたらお願いをいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘のとおりでございまして、例えばトラック業界の規制緩和が進む

してならないんですけど、それについても大臣の御見解がございましたらお願いをいたします。

いまして、例えはトラック業界の規制緩和が進む、新規参入があふれる、高コスト構造というものが徐々に是正をされ、結果として物流の近代化、そしてサービスの向上につながっていく、こういう図式ではあります。

しかし、一方で経済状況という背景もございませんけれども、経営が厳しくなりますから、トラックがなかなか買いかえになつていかない。ある意味では、CO₂という面では非常に排出の多いト

ラックをそのまま継続して使つている。規制緩和の結果として、環境という側面からも見るとなかなか、逆の動きを示しているんではなかろうか、

国式ではあります。

しかしながら、一方で経済状況という背景もございませんけれども、経営が厳しくなりますから、トラックがなかなか買いかえになつていかない。ある意味では、CO₂という面では非常に排出の多いト

ラックをそのまま継続して使つている。規制緩和の結果として、環境という側面からも見るとなかなか、逆の動きを示しているんではなかろうか、

国式ではあります。

また、規制を強めればかえって、これは最近では家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

は家電のリサイクル、私も家電業界出身のもので

うならないんじやないかということで、逆の御指摘をいただいております。

さあ、それでは税制面とか、または先ほど議論ありました地方の在来線というものに私どもがバツクアップしていく仕組みがつくれるのかとか、こういう税制、財政、いろんな面でやっぱりバツクアソブしながらやつていきませんと、規制緩和によつてもたらされる光の部分と規制緩和によつてもたらされる逆の影の部分、ここはやっぱり環境という側面もあるよという先生の御指摘はそのとおりだらうと思いますので、十分これから配意しながらやつていかなきゃならない。結果として環境規制がふえることになるかもしれませんねが、そのところは御理解を賜りたい、このように思つております。

○岩本莊太君 大臣おっしゃるとおりであると私も思つております。

それと、今お話しございました一つの対応をやつても、リサイクルのお話ですか、それに対し別の面からまた環境対策になるというような面もあると思います。世の中予想されない面もあると思いますけれども、やはりある程度は見通しを立てて、これはこういう規制緩和をして我が省のことではどうなるか、我が省が考えられないからそれはもう任せちゃうんだと、結果を待つんだということではなくて、またそれは各省にもまたがるんだと思うんですけれども、この今の複雑な時代でございますから、各省との連携も含めて、新しい対応をするときにはやはりそれに対する、今大臣言われた影の部分といいますか、そういうものをよくお考えいただけたらなどお願ひを申し上げる次第でござります。

それと、この規制緩和に関しまして、これは運輸省に限つたことではないと思うんですけども、規制緩和は、まさに自由で公正な競争原理を導入して経済の活性化を図る、こういうことだろうとまいますか、小さな政府といいますか、身軽な政府といいますが、そういうものも意図している

んではないのかなと私は思うんです。そういうところによつて、今財政問題がいろいろ出ておりますけれども、結局、財政負担の軽減等が図られるという側面もあるんじゃないのかなと。

意工夫の中でやつていくことになると、場合によっては警察というところは人数があえていくことになるのかもしれないな、こういう感じを私は自身持たせていただいております。そこはやつぱり中央省庁で全部持つていた権限を地方に振り分けながらどう調整をしていくかということにならう。したがって、規制緩和をすればそれが即公務員、特に国家公務員の人員の削減につながるんだという考え方には、私は必ずしもそうではない。しかし、我々のやつておる仕事の質は大きく転換をしていくことだけは事実だらうと思つております。

午後一時六分開会
○委員長（小林元君） ただいまから交通・情報通
信委員会を再開いたします。

規制緩和、最近の課題、金融問題が大きく全面的に出てまいりました。金融の規制緩和は、実は岩本先生、先ほどお話しもありましたように、自分たちの中に入れておいた方が統制もききますし、事前のチェックになりますので、はつきり言つて行政からいえばやりやすい。そしてもっとと言えば、人もかからない、コストもかからないなど、とだろうと思います。金融等を規制緩和した結果として、金融監督庁における事後チェックというものの数を逆に相当ふやさなければならぬねということになつてゐるのは御承知のとおりであります。

運輸省におきましても、事前チェックというものがなるべくしない、そして創意工夫を生かしていく、しかしながら一方で安全といふものは担保されなければなりませんから、必ず事後チェックというものはしていかなきゃならない。したがつて、果たしてそれが人員の削減にそのままストレートにつながるかという問題はあるうと思いま

であると思います。私は単純に考へてゐるわけでござりますし、したがつてこれがどうなるかは結果論でしかないような氣もするわけですがけれども、普通、常識的に考えますとやはり減るんじやないかなというような気がするものが私の気持ちでございます。それは今大臣言われましたとおり検討されておられるでしようから、質の変更が当然あるわけでござりますから、その中で常識的な考え方としてそういうものもあるべしということはきっとお考えいただかなければいけないんじやないのかな、こんな気もいたします。

その辺の御検討もお願いをいたしまして、ちよつと二分ばかり早いんですけどとも、適切な御答弁をいたしましたので、私の質問をこれで終わらせていただきます。

ありがとうございました。

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

国としての法体系から、民間の考え方方に基づいた八つの法条に再編成をして再出発と、こういう経緯であったわけでござります。きょうも議題になつておりますが、この鉄道事業法も国鉄と民鉄別々にやつておりますが、事業法を一本にした上で今日までこれが通用してきたわけでございます。

この国鉄改革は、言うなれば今日取り組んでおります私どもの規制緩和のいわば先駆け、はしりの事柄でもあつたわけでございますけれども、既に上場を果たしました本州三社の株式は、市場が非常に冷えておる中でも大変評価をいただきまして堅調に推移していることは皆様御承知のとおりでございます。これは各社とともにそれぞれの努力をしていただいたわけではあります、何ども大きいのは民営化ということ、しかも分割をした、分割・民営という枠組みが大変機能をしたと振り返ってみれば思われるわけでございま

かと思つわけでございます。民間の活力を生かす、自由競争、市場原理ということで民間の活力を生かし、かつ地域ごとに分割をするということとぞれの独自の条件、環境に即した意思決定が大変早くいくということで、当初、民営化はいいが分割についてはいかがなものかという議論があつた。私、分割の効果と民営化の効果といふものはいわば車の両輪のような働きを有していると今振り返つてみて思うわけでございます。

そして、残つております大きな課題でございまます長期債務問題も、おかげさまで三月いっぱいをもつて解決ということで、大変この間大臣初め皆様も御苦労をいたいたわでございます。私も向こう傷をちようだいたしましたが、おかげさまで痛みはそろそろとれておるところではござりますけれども、そんなわけで、これは大変お世話をになりました。

まだ雇用問題について一部調整が残つてはおりますが、いずれにいたしましても、最後の課題としては完全民営化、これが残つておるわけでございます。

きょうは、この見通しについて大臣の所見をお伺いしたいわけでございますが、本州三社に関し而言え、株式放出のタイミング、なるべく早くということを会社の方も望んでおりますが、市場との関係でいかがなものか、見通しをお聞かせいただければ幸いであります。

また、三島、貨物はなかなかまだそういう状況にはないようと思われます。平成十一年度の各社の経営計画を見ますと、いずれも減収減益というような厳しい状況で取り組むようになつておりますが、このような状況を踏まえながら今後完全民営化に向けての道筋について、大臣から所見を最初にお伺いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○国務大臣(川崎一郎君) 昨年の特別委員会の審

議でも再三にわたつて私からもお話し申し上げてまいりましたけれども、昭和六十二年四月の国鉄改革の基本理念、これはしっかりと守つてまいりたい。そのためにも、早く本州三社の株を売却し、完全民営化に向けて努力をしてまいりたい。あわせて、今委員が御質問のように、残ります四社の上場というもののも果たすべく努力をしてまいりたい、こんな思いで今日もやつてているところでございます。

最初に御礼を申し上げたいと思ひますのは、国鉄清算事業団の職員全員が、全員といったら間違いがあるかもしれません、ほんどの人がJRに勤めることになりました。各会社に大変お世話をになつたということは委員会にも御報告を申し上げておきたいというように思ひます。

株の売却でありますけれども、でき得れば十年度内に売却を始めたいということで努力をしてまいるましたけれども、今御指摘のようにことしの春の市況が必ずしも堅調ではないということから、見送らせていただきました。しかし、そのときにも申し上げましたように、できるだけ早い機会に売却のチャンスをつかみたい、こう申し上げてきたところでございます。

また一方で、本州三社の方々とも局長を中心によどぎみで今発表する時期にはございませんけれども、できるだけ早くという思いを持ちながら努力をしている。どうぞ御理解を賜りたいというよう思います。

また一方で、清算事業団自体、年金の支払いとなる問題を抱えておりますので、株の売却はやはりそういった意味からも進めていかなければならぬに思ひます。

また、一方で、清算事業団自体、年金の支払いとお話しのように、近年、踏切障害事故件数そのものは減少傾向にはござりますけれども、鉄道事故の過半数を占めておるという状況でございまして、この踏切障害事故は一たび発生いたしますと、多数の死傷者を生ずるなど、重大な結果をもたらすおそれがございます。そういう意味で、我々としても大きな課題として取り組ませていただきたいと思います。

そこで、二つ目の大きな課題であります、交通安全の問題に入りたいと思ひます。

運輸交通の基本は、やはりコストを含み利益を追求するという側面と同時に、旅客、貨物の安全を確保するという、この二つをしっかりとわざま

景気の回復というもののあわせて、十三年度に各社の努力のもとに上場ができるよう私ども条件整備に努めてまいりたいと思つております。

ただ、最大の問題は、今回も御提案をさせていただいておりますように、貨物につきましては改正、需給調整の撤廃も今回は盛り込んでおりません。それほど厳しい状況にあると認識をいたしております。したがつて、私どもも努力をしなければならないと思つておりますけれども、JR貨物の経営者におきまして特段の努力をしてもらわなければならぬだろう、このように今考えております。

十二年の国鉄改革、野沢委員も大変御苦労いただき上がつたわけでありますけれども、そうして引き続き御指導をいただきたい、このように思ひます。

○野沢太三君 三島に関する御承知のような経営安定化基金というようなものを持ちながらの経営でございますが、それだけに頼るわけにはいけませんから、今後は、例えば新幹線の整備であるとか、あるいは在来線も高速化を進めるとかといふような体質改善、技術革新の成果を取り入れることも自立経営を保障する意味では大事ではないかと思ひます。

○政府委員(小幡政人君) 先生お話しのように、交通安全、事故防止、我々は鉄道行政の大きな柱と考えております。

また、貨物に関してはなかなか状況は厳しいわけであります。まだ時期等完全に固まつておりますけれども、できるだけ早くという思いを持ちながら努力をやつた会社はそれなりに伸びているところから、今後は、例えは新幹線の整備であるとか、あるいは在来線も高速化を進めるとかといふように思ひます。

また一方で、清算事業団自体、年金の支払いとお話しのように、近年、踏切障害事故件数そのものは減少傾向にはござりますけれども、鉄道事故の過半数を占めておるという状況でございまして、この踏切障害事故は一たび発生いたしますと、多数の死傷者を生ずるなど、重大な結果をもたらすおそれがございます。そういう意味で、我々としても大きな課題として取り組ませていただきたいと思います。

具体的には、踏切道改良促進法、それに平成八年の交通安全対策本部決定によります踏切事故防

止総合対策に基づきまして、踏切の立体交差化や構造改良、保安設備の整備を行うとともに、踏切道の統廃合、交通規制、さらには踏切事故防止キャンペー等の広報活動等につきまして引き続き推進する必要があると考へております。

また、交通安全上危険となつております狹隘な踏切道がなお数多く存在しておるという実態にからみまして、平成八年一月に踏切道の拡幅に係る指針を定めまして、近接踏切道の統廃合が早期に実施できない踏切道におきましても一定の要件に合致する踏切道につきましては、その安全性に配慮した上で拡幅を行うよう事業者に対して指導しておりますところでございます。

また、加えまして、ことしの一月に建設省さんとともに踏切道改良検討会議というものを、これは関係の局長クラスの会議でございますが、設置は関係の局長クラスの会議でございますが、設置させていただきまして、そこで踏切道の立体交差化、構造改良、統廃合等の促進方策を現在鋭意検討しているところでございまして、運輸省といたしましては、これらの諸施策を通じまして、さらに万全を期してまいりたいと考えております。

また、ホーム上の事故でございますが、非常に不幸な事例が重なつておるわけでござりますが、この防止につきましては、我々といたしましては、親区の輸送状況、個々の駅ごとの実情等によつて異なるわけではござりますけれども、例えばテレビカメラによる監視装置、あるいは警告ブロックの設置、列車接近放送等を含めまして総合的に対策を講じておるほか、ホームの見通しが悪い等悪条件下の駅にありますことは、転落検知マット

ト、列車非常停止ボタン等によりまして安全の確保を図るべく事業者を指導しております。○野沢太三君 重ねて踏切について、これは御相談なんですけれども、今度の東京都知事選挙で有力な候補が何人もお出になりましたが、半分以上の方が踏切をなくそうという公約を掲げているんですね。これは、東京都内だけでも何十カ所も立体交差にすることによって一切の待ち合わせ時間がなくなるということがもう目に見えてあるわけですが、なぜ進まないかといいますと、一つには、連続立体交差事業の場合ですと採択基準が非常に

今の場合厳しい、要するに制限をしている。これをもうちょっと柔軟に対応していただくと思わ

切つて進められるんじやないかな、こう思うわけです。きょうはせつかく建設省さんからもお越しでございますので、これについて、ひとつ取り組みの決意だけでいいですからおっしゃつていただきたいんです。

もう一つ、これは運輸省、建設省両省で既に申し合せをしてくれておりますけれども、踏切幅よりも道路の方が広い、逆に言うと道路は広いが踏切が急に狭くなっているところが物すごく数多くあるんです。その場合には踏切幅は道路幅まで広げていらんなどという相談を既にしてくださいますが、実態としてはほとんどこれが進んでい

ない。まことに、現場へ行きますと足を落としたという話、あるいは落ちそだという話がいっぱいあるわけでありますので、何としても、踏切の数を集約することと、残った踏切は幅をそろえて、あるいは歩道だけはおまけにして防護設備をきちんとすると、こういうことに取り組んでいただきこれが非常に効果的だと思つんです。

これについてちょっと御意見をいただきたいんで

す。では、建設省から。
○政府委員(井上啓一君) 都市内の交通渋滞の原因に踏切等がなつてているというような実態にかかる、列車非常停止ボタン等によりまして安全の確保を図るべく事業者を指導しております。そういう意味で、それぞれの事情に応じましたきめの細かいハード、ソフト両面での対策を着実に進めてまいりたいと考えております。

○野沢太三君 重ねて踏切について、これは御相談なんですけれども、今度の東京都知事選挙で有力な候補が何人もお出になりましたが、半分以上の方が踏切をなくそうという公約を掲げているんですね。これは、東京都内だけでも何十カ所も立体交差にすることによって一切の待ち合わせ時間がなくなるということがもう目に見えてあるわけですが、なぜ進まないかといいますと、一つには、連続立体交差事業の場合ですと採択基準が非常に

の統廃合が早期に実施できない踏切道におきましては、一定の要件に合致する場合には拡幅を行つておきます。これでござります。これは

一つでもなくしたいという意向が非常に強いわけ

です。きょうはせつかく建設省さんからもお越しでございますので、これについて、ひとつ取り組みの決意だけでいいですからおっしゃつていただきたいんです。

もう一つ、これは運輸省、建設省両省で既に申し合せをしてくれておりますけれども、踏切幅よりも道路の方が広い、逆に言うと道路は広いが踏切が急に狭くなっているところが物すごく数多くあるんです。その場合には踏切幅は道路幅まで広げていらんなどという相談を既にしてくださいますが、実態としてはほとんどこれが進んでい

ない。まことに、現場へ行きますと足を落としたという話、あるいは落ちそだという話がいっぱいあるわけでありますので、何としても、踏切の数を集約することと、残った踏切は幅をそろえて、あるいは歩道だけはおまけにして防護設備をきちんとすると、こういうことに取り組んでいただきこれが非常に効果的だと思つんです。

これについてちょっと御意見をいただきたいんで

す。では、建設省から。
○野沢太三君 国土交通省もできることでありますから、せひひとつ緊密に連絡をとりながら、仕事の方はもう先取りで進めていただきたいと思うわけであります。

○野沢太三君 ちょうどことしで阪神・淡路の地震の四周年目ということになつておるわけであります。死者六千四百人以上、あるいははけがをした方四万三千人以上と大変な地震でございましたし、火災も大変発生した。交通関係では高速道路あるいは新幹線を初めとして甚大な被害を受けたわけでございます。

これに対しても、設計基準その他も見直しを行いまして、補強を逐次やつてきていただいておりまます。死者六千四百人以上、あるいははけがをした方四万三千人以上と大変な地震でございましたし、火災も大変発生した。交通関係では高速道路あるいは新幹線を初めとして甚大な被害を受けたわけでございます。

これに対しても、設計基準その他も見直しを行いまして、補強を逐次やつてきていただいておりま

すけれども、今仮にこのような地盤が東京あるいは大阪を含めて大都市で起きたら一体どうなるかということを考えますと、もう大変これは緊急の課題であると思うわけであります。この進捗状況であることは新幹線を初めとして甚大な被害を受けたわけでございます。

これに対しても、設計基準その他も見直しを行いまして、補強を逐次やつてきていただいておりま

すけれども、今仮にこのような地盤が東京あるいは大阪を含めて大都市で起きたら一体どうなるか

ということを考えております。そういうことを通じて促進していただきたいというふうに考えております。

まず、道路側からお願ひします。

○政府委員(井上啓一君) 今先生御指摘のよう

に、阪神・淡路大震災におきましては、道路につ

いても甚大な被害を受けたわけでございますが、その被災状況を見ますと、五十五年に耐震基準が

変わつておりますが、五十五年以前の基準に基づいてつくられました橋梁で、特に鉄筋コンクリートの単柱形式の橋梁で落橋とか倒壊等の致命的な被災が集中しておりました。

そういうような被災状況を踏まえまして、平成七年から九年度までの三年間で高速道路あるいは都市高速道路、一般国道等で、道路または鉄道を

は鉄道事業者の方もできれば統廃合をして踏切を

は鉄道事業者の方もできれば統廃合をして踏切を

は鉄道事業者の方もできれば統廃合をして踏切を

成十年三月、ちょっと時点が古くて恐縮でございますが、二ヵ年を経過した時点で高架橋の五割弱でその対策が完了しているということで、おおむね五年計画でござりますが、計画どおり推移しているということでございます。

○野沢太三君 いつ何どきこれは起こっても不思議でないという状況でござりますから、残つているものを大いに急いでいただきまして、忘れないうちにやつておいていただきたい、かように思ひます。

そこで、もう一つ大事な問題があります。あの地震のときに私もちょうどテレビを見ていたんだが、ぐらぐらと来て、そこにすぐ表示が出ました。震度五というが当时京都あたりで出て、肝心の阪神・淡路地区は何も表示が出ないんです。後で調べたら、回線が切れてデータを送つてこなかつたという話がござります。それで結局、測候所からのデータ伝送は二重系にということでその後直したわけであります。

問題は、その後の報告を伺いますと、みんな震度六という数字で報告が出たんです。しかし、あの被害の状況は決してそんな状況ではないからもう一度調べ直してくださいということで、一週間、十日と調べた結果、野島断層から芦屋にかけて相当な範囲で七という帯があらわれた。震度七といふのは後調べで、大体家屋倒壊率が三〇%以上とかいったことで決めるというルールに当時はなつていただけです。そんなことを言つていたらこの忙しい世の中、何千人という人が下敷きになつてゐるところで対策が間に合わないわけでありますので、早速に気象庁にお願いをしてリアルタイムの地震計を開発してくださいといふことで、新しい地震計をつくつていただいたはずでござります。

この配備状況がどうなつていいのか、稼働が既に順調に行われているのかどうか、この点をひとつお伺いしたいと思います。

○政府委員(小倉照雄君) 気象庁では、全国に現在二十キロメートルの間隔で約六百カ所に震度計

を整備しております。これを二十四時間体制で常時監視、観測しております。地震発生がありまつたら、即震度情報を公表するということになります。

これだけではなくて、現在は都道府県が市町村ごとに整備いたしました震度計のデータの活用というのも進めしておりまして、現在では気象庁のものと合わせまして二千百カ所に上る震度計のデータの活用というのを今進めておりまして、これによりまして即時的に状況を収集いたしまして気象庁の発表する震度情報に活用しているということでございます。

さらに、最終的には全国で三千八百カ所の震度計のデータの活用ということを計画しております。○野沢太三君 結構だと思いますが、各企業なども独自で地震計を設備しているものもありますから、地方自治体のみならずそういう企業関係のデータもネットワークの中に組み込んでいただくと有効かと思ひます。

そこで、この段階で震度七というレベルがあつたんですが、今回、十段階にこれを分けてもう少し機械的にということでやつていただいておりましたが、あの当時のマニュアルは、大きな地震が出て被害が出れば自衛隊に頼んで救援、救援をお願いする。こういうことが当時からもう既にあつたわけですが、県知事さんからの出動要請がないと出られないというので、伊丹の自衛隊は全員集合を八時ころ既にしていたんですけども、そのまま出るに出られず、近傍の片づけ程度で終わっていたと。そして、お願いしたのが十時過ぎ。続いて十四時、十八時と空自、海自に対しても出たというケースがありますが、これなんかは即時にわつてました。そして、お願いしたのが十時過ぎ。これは十分点検した上でふだんから訓練をしていませんといざというときに役に立たない、そういう問題があろうかと思ひます。

新しい官邸も建つてスクリーンも整備される、情報収集の手段もさまざま用意されている中で、現場におけるそういう行動基準というものをしっかりと整えていただいて毎年これを点検し、訓練を重ねるということで災害が防げるということに、最小限で済むということにならうかと思ひます。この点を引き続きよろしくお願いを申し上げます。

○説明員(木寺久君) 自衛隊の災害出動につきましては、まず、防災基本計画等に基づきまして、一定規模以上の地震が発生した場合にみずから航空機による目視、撮影等による情報収集を行い、被害状況等を把握するということになつておられます。

それから、自衛隊の災害派遣につきましては、御指摘のようすに都道府県知事等が必要性を判断して、その要請に基づき行われることとされております。

ますけれども、災害の事態に照らして、特に緊急を要し要請を待ついとまがないと認められる場合には、要請を待たずに部隊等を派遣するいわゆる自主派遣も可能となつております。

自衛隊が災害派遣時に実施する活動内容及び自主派遣を行う場合というものにつきましては、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえまして改定いたしました防災基本計画に記載をいたしております。また、防衛庁におきましては自主派遣の判断基準の明確化等の措置がなされております。

したがいまして、被災直後の派遣要請部署とのと考えております。

乱あるいは通信途絶等により都道府県知事等が災害派遣要請を行うことが困難な場合におきましても、みずから収集した被害情報等に基づく迅速な判断により自衛隊の災害派遣が適切に行われるも

と考えております。

○野沢太三君 自衛隊のみならず、消防、警察を含め、特に被災地周辺の自治体からの派遣といふのは大変有効適切でありますから、その辺も広域的な活動既に整備は進んでいるかと思ひますが、これは十分点検した上でふだんから訓練をしてい

ます。

この高齢者の事故防止対策に関する、随分手法を講じていただいておりますが、主な施策で結構ござりますが、ひとつ現在の取り組み状況を御披露いただきたいと思います。

○政府委員(大坪正彦君) ただいま先生の方から高齢者の交通安全についての御指摘があつたわけでございます。確かに、先生言われますように、高齢者の死亡者数が最近相当ふえているというのは交通事故全体の中の大きい特徴でございます。

もう一つ、高齢者の交通事故で特徴的なことは、もうあっただけの被害が出ていたら自動的に出動するというマニュアルに改めるべきではないかといふことで御指摘を申し上げておいたんですけども、現在の地方防災計画を始めとするそういういったマニュアルの整備はいかがな状況になつていて、これは国土庁ですか、ひとつお願ひします。

それからもう一つ、交通安全にかかわりまして一点お伺いしたいのは、高齢者の交通事故対策でございます。

ちょっと古いんですが、平成八年の段階でいわゆる交通事故の死亡者というのは九千九百四十二名と一万人を辛うじて切つたということで、このときは一息ついたわけではございますが、決してこの数字は安心できるわけではありません。

特に、六十五歳以上のお年寄り、私も実はその仲間入りをしちゃったわけですねけれども、これが三千百四十五名、実に三一・六%がいわゆる高齢者になるわけです。ここにいらっしゃる方もその者になるわけです。ここにいらっしゃる方もその仲間に入っている方が大分おられると思います。

高齢者の比率というのとは大体一五、六%でありますから、ほかの年齢層に比べると大体倍以上のことになります。

故に遭う確率があるんだということでございます。

特に、その中で歩行者の方がまた半分を占めます。

要するに、歩いていて車に気がつかないと、横断歩道を渡り切らないうちに車が来てしまつた、踏切なんかも遮断されてしまうというようなことで、大変悲劇的な例も何つておるわけでござります。

特に、その中で歩行者の方がまた半分を占めます。

この高齢者の事故防止対策に関する、随分手法を講じていただいておりますが、主な施策で結構ござりますが、ひとつ現在の取り組み状況を御披露いただきたいと思います。

○政府委員(大坪正彦君) ただいま先生の方から高齢者の交通安全についての御指摘があつたわけでございます。確かに、先生言われますように、高齢者の死亡者数が最近相当ふえているというのは交通事故全体の中の大きい特徴でございます。

もう一つ、高齢者の交通事故で特徴的なことは、もうあっただけの被害が出ていたら自動的に出動するというマニュアルに改めるべきではないかといふことで御指摘を申し上げておいたんですけども、現在の地方防災計画を始めとするそういういったマニュアルの整備はいかがな状況になつていて、これは国土庁ですか、ひとつお願ひします。

運転中の高齢者の方の死亡者数が増加している。いろいろの要素の中で増加傾向を見ておりますのは、若者も含めまして、高齢者の自動車乗車中の形態が増加しているというのは非常に特徴的などころでございます。

そういうような実態を踏まえまして、政府としてどういうような取り組みをするかということでございますが、これにつきましては、先生御承知のとおり、交通安全対策基本法に基づきまして基本計画をつくっているわけでございます。大体五年ごとに見直しながらやって、関係省庁と相談しながらつくるわけでございますが、その中におきまして重点目標、重点施策をつくっているわけでございますが、実はそれのトップが高齢者の交通事故対策という位置づけにしているわけでござい

そこでおきまして、どういうような考え方で高齢者の交通安全対策を進めるかということにつきましては、柱として三つ立てております。

一つは、高齢者への交通安全意識の普及徹底という教育啓発の観点のものでござります。それからもう一つは、歩行者が中心になろうかと思いますけれども、高齢者が安心して暮らせる道路環境づくりという点でございます。それからもう一つは、運転中の事故に絡む話でございますけれども、例えば運転免許更新のときの適性検査の充実、あるいは高齢者が乗りやすい自動車の開発、こういうような観点での高齢者の安全運転対策、こういうものを三つの柱としているわけでございます。

こういうような三つの柱を持って、現在、基本計画に基づいて関係省あるいは民間団体とともに、一體となって進めていく状況でございます。

さらだ、ちょっとついででございますのでお話をしさせていただきますと、実は今ちょうど春の交通安全運動が実施されているわけでござりますが、その全国重点目標の一つにも高齢者の安全問題は入れているという状況にあるわけでございまます。

いいですか、施策と成果を比べてみたときに、しつかりみんなで取り組めば必ずそれなりの結果が出てくるということは明らかであろうかと思います。今述べられました施策を含め、あらゆる対応策を考えた上で引き続きこれは重点項目として進めていただきたい、かのように思つております。

そこで、法案の方に移りたいと思いますが、今回、鉄道事業法と道路運送法、それから海上運送法、航法、航法二、四つとも案をつくる参議院見制の

撤廃という中で規制緩和の一環で提案をされてきておるわけであります。きょうは「法案」ということでやつておりますけれども、こういった規制緩和の目的といいますか本旨といふものは、あくまで利用者お客様と言つてもいいかもしません、国民の皆様の利便といふもの、あるいはまさに福

そこで、まず、今回この四つの改正を出したしました。した基本的な考え方について、運輸大臣からもう一度ひとつお述べいただければ幸いです。

○國務大臣(川崎二郎君) 今委員から御指摘いたしましたように、今回法案を提出いたしますに至りました理由につきましては、基本的には、やはり一つは消費者の立場、一つは生産者の立場、この二つから私は出ておると思っております。

一つは、戦後五十数年たつて日本経済がまさに大きくなり、国民所得、一人一人の所得もふえできた。しかし生活実感からはとても世界で一番、二番と言えるような状況はない。どの辺に問題があるかといえば、やはり日本の持つ高コスト構造問題す。

国際競争が極めて厳しい時代を迎えております。生産者の立場から考えれば、このまま我が国の高コスト構造というものが保たれていけばまさに国内空洞化につながってしまいます。この二つから我が国が今日まで進めてきた政策というものを見

換を図る、市場原理等自己責任の原則を貫いて相
制緩和を進めていく、こういう決断をいたしたと
思っております。

そういう中で、運輸省におきましても、平成八年十二月から、従来の運輸行政の転換を行い、交通運輸分野における需給調整規制、これを原則として撤廃する。目標年限を決めて事前チェックというものから事後チェックに変えていく、許認可行政から政策行政へ変える、こういった流れの中で今回審議をいただいております。

ただ、民間の創意工夫による競争、そしていいサービスが提供される、低コストになっていく、大変いい面ばかりが強調されておりますけれども、一方で影の部分が当然出て来ているであろう安全の問題、消費者保護の問題、そして特に皆さんがから御指摘いたしております生活路線をどうして維持していくのか、こういう問題を整理して上で今回御提案をさせていただいたところです。

○黒沢太三著 鉄道の場合は、事業参入という点で考えてみると、大変な高い技術水準とか膨大な設備投資とか、それから運営上やはり大変な労力があるわけでありますので、簡単に入ってくると、それは今までもそうできない。しかしながら、それを上手に運営するという点で見ると、これまでいろいろと工夫の余地があるのでございま

これらの鉄道のあり方を考えまして、利用者がどういうふうに鉄道の持つ特性を活用、利用できるのか、こういった点から見まして、今度の法案、法改正がいささかでも役に立つ部分などはどんなところがあるのか、一遍これをお伺いしておきたいと思います。

らう効果でございますが、まず、参入規制につきましては、需給調整規制を行わないで許可制とすること等によりまして競合路線への新規参入が制限されること等によりますと、競合路線への新規参入が制限されることはなくなるということで、従来よりは円滑な展開が進むということが期待されます。また、鉄道事業者間の競争促進の環境ができるか

ないうところを期待しております。
また、特定の目的を有する旅客の運送を行つ道事業につきましては、先ほど申し上げましたとおりに、参入規制を大幅に緩和させていただきますので、観光地における観光旅客を対象とした事業等の参人が活発化することが期待されます。
さらに、運賃料金規制の緩和によりましては、事業者の創意工夫によりまして利用者のニーズに弾力的に対応した多様な運賃料金の設定が迅速に

行われるということでございますので、そういうことでのメリット、そしてまた運賃料金の低廉化が期待されるということころかと思います。

また、乗り継ぎ円滑化措置に関する制度を設けることとしておりますが、これによりまして事業者間の協議が円滑に進み、駅施設の機能向上等が促進されるということが期待されますので、その意味からも旅客の利便向上が図られるのではないかというふうに考えております。

（野沢太三著）鉄道の整備として考えてみると、たときに、なかなかこれから時代というのははっきりした状況があるだらうと思います。要するに、田地の利用状況も大変厳しいわけでありますし、建設のコストもかかる。今、運輸政策審議会等へ会後の都市交通等のあり方というようなことで諮問をしていらっしゃるということを伺っておりますが、これまでの運政審のように、単に路線をこそこそとやつたらどうだ、延ばしたらどうだというだけではなくて、今後は、まず建設費の支弁の仕方あるいは運営の費用の持ち方を含め抜本的な鉄道に関する費用構造の考え方を見直さないともう延びていかないんじやないか、こういう心配があるわけであります。

いい線路を今やつております。第二山手線というようなことで、もう間もなく完成間近でありますけれども、工事費が相当増加いたしまして、このままこれを利用者負担というようなことではやつてまいりますと、初乗り一千円というような地下鉄になつてしまふんじないかということすら言われどおるわけです。そういうことではもうこれ以上

いまして、我々はその審議結果を踏まえまして、適切に対応していきたいと思っております。○野沢太三君 ぜひひとつその辺を抜本的に見直して、この辺の改善によって路線なり鉄道なり、そういうものがまだまだ建設可能になるんじゃないかと私は見ております。御研究を切にお願い申

申し上げました運輸政策審議会の鉄道部会の中での支援策についても御議論いたぐことになつてゐるところでござります。

その成果を踏まえまして、適切に対応させていただきたいと考えております。

○野沢太三君 時間が厳しくなりましたので、少

だということであれば大変結構だと思いますから、これについてもやっぱり仏つくつて魂を入れるかどうかは運用次第だと思います。これは今後日本のフォローアップをひとつよろしくお願ひ申し上げたいと思うわけです。

の路線延長もしくは新設は困難ではないかと思ひます。

かねて私は、アメリカのワシントンとかロサンゼルス、いわゆる自動車都市といわれるようなどころでの地下鉄建設の費用構造を見に行つてきたことがあります、徹底的に公的な範囲でこれを賄いまして、必要があれば運営についても援助をするというようなことすらやられておるわけであります。

そういうことも参考にして、今後の鉄道建設あるいは運営の費用のあり方について、例えばEUが採用しております上下分離、今回新幹線でもそれを費用構造の原則にさせていただいておりますが、このよきな議論は進んでおるんでしょうか、いかがでござりますか。

先生お話しのように、昨年から運輸政策審議会の鉄道部会において鉄道の将来のあり方について議論していただいておりますけれども、その中では、将来の鉄道はいかにあるべきかということとあわせまして、そのときに公的なセクターがどのような支援を講ずる必要があるかというようなことにつきましても議論していただいております。

そういう議論の中で、先生お話しのように、特に大都市の地下鉄等につきましては、御案内のように国が三五、地方が三五、都合七〇%の建設費補助を行いましても最近においてはなかなか収支が見込めない、こういう事態でございます。

そういうことの認識のもとに、いかなる支援措置がいいのか、これにつきましては上下分離方式等の例もございますけれども、そういうことも含めまして幅広く議論いただいているところでござ

それから、鉄道の場合には、今回の法案の中で乗りかえに関する血の通つたお手当ができる点、大変これは私も評価をいたすものでござります。

これまで羽田へ参ります浜松町の乗りかえが、昔は一遍おりてから乗りかえる、こういうことをやつておつたときにはあそこは大赤字であります。たけれども、現在は跨線橋ですと乗りかえられます。最近の例では、小倉駅のモノレールの乗りかえが本当に身近なところまで入ってきて、一気にお客様がふえた、こんな実績もあります。しかし、今までと大きく事業者の困惑その他あります。なぜなら、今までお客様本意になつていなかつた乗りかえ地点が幾つもあるうかと思うわけであります。

この点非常に画期的な制度だと思いますが、これを単に勧告というだけではなくて、必要があればこれについては財政的な裏づけもするんだといふことをこれから御検討いただければなおこれがおもしろいものになるかと思いますが、いかがなものでございましょうか。

に申しましたとおり、鉄道事業というものに対ししては一段と厳しい安全性の義務あるいは制度、仕組みが担保されておりませんと、一たん事故が起こったときに大変なことになるということでおざいます。

これまででは設計管理者というようなことでそういった責任を明確にする形をとつておつたわけでですが、今回新たに設けました認定鉄道事業者制度、この考え方方と仕組みについて簡潔に答えていただきたいと思います。

○政府委員(小橋政人君) 現行制度におきましては設計管理者制度といふものを設けておりますが、これは設計管理者という個人、具体的な人間が鉄道施設の設計等について一定の技術水準を持つておるかということに着目して、その人についての手続については簡略化しよう、こういう制度でございますので、いわば合理化できる認めておる手続の範囲というものについても限定的なものに限られております。

一方、近年、鉄道事業者の中には、個人の資質というより会社としての、組織としての実は技術能力を有するところから、うな組合本部の大企業

改革のときにも、それに先立つて八十三線区四千キロというバス転換ないし三セク化をやつたわけありますけれども、JRになりますてからはある程度の赤字が出てもこれは全体として維持をするんだということと現在の路線が決まった経緯があるわけでございますが、ここへ来てどうも持ち切れないということで、幾つかの撤退の話も出でておりますし、また中小私鉄においてはなかなか状況が厳しくてもうやめたいというところもあるわけです。

この撤退ということに関しては、そこで暮らす人々あるいは利用者の方々、弱者の方々等々公共交通弱者の立場を考えれば、大変これは問題があるうかと思いますが、これに対する対応策をどう考へているか、ひとつお答えいただきたいと思います。

○政府委員小幡政人君　お答え申し上げます。

鉄道事業の退出、撤退のときの手続の議論でございますが、法律案におきましては事前届け出制度についておきましては事前届け出制度を設けておりますけれども、その事前届け出をしていただいた後、廃止までの間に、実は法律の制度によって、発表後より

先生お話しのよろは、我々鉄道の者より、我々の整備ということを今回の鉄道整備の方向として議論しているわけでございますが、そういう趣旨からこの乗り継ぎ問題は非常に大事な課題だたどり考えております。

前を設計しておると、組織化も十分育ててあります。ここに着目いたしまして、個人的な能力に依存した現行の設計管理者制度にかえまして、鉄道事業者の組織的な能力の活用を図るといふ見地からの制度として、今回お諮りする設計管理者制度を用意したわけでございまして、この設計管理者制度を用意することによりまして、従来の申請等の簡略化を一層簡略化することができるので、こういう趣旨でお願いしておるわけでござります。

実に沿線の利用をいかにして、より上位の交通の利便の確保に関し、関係地方公共団体等から意見を聴取するという制度を設けてござります。この意味で、利用者を初めとする関係者の意見を聴取させていただきと。

それから一番目に、運用上の手続ではございま
すが、鉄道事業者が廃止の意思を表明した段階で、地元地方公共団体の申し出があつた場合には地元協議会を設置させていただきまして、代替交通機関の確保等に関して関係者間の調整を行うというような手続を用意させていただきたいと思つてお

ります。これによりまして代替交通機関等の確保を図りまして、生活交通サービスが中断しないよう最大の努力をさせていただきたいということでございます。

その中で、先ほど申しましたように利用者、地

域住民の方々等の御意見も十分反映できるというふうに考えております。

○野沢太三君 続いて、道路運送法の方に移りた

ふうに考えております。

今回、貸し切りバス事業等に係る需給調整規制の廃止ということで、踏み切つていただいたこと

は大変結構なんすけれども、しかしこの分野といふのは既にこれまで相当な競争場裏の中に入りましたて、サービスの向上とかあるいは車種の多様化であるとかあるいは運行範囲の拡大であるとか、さまざまな工夫の中で輸送量は少しずつですが伸びている。しかも、その中で運賃その他についても少しずつ競争の成果が出来まして割安に展開してきましたという中であります。

そういう状況の中になりましたて、なお今回この需給調整をやめるということを決断されましたそ

の一番の考え方、これについてはどんなことがござりますか。よろしくお願ひします。

○政府委員(荒井正吾君) 貸し切りバス事業につきましては、市場の性格からして、従来需給調整の弾力化ということで行つてきた結果、競争が促進されてサービスの展開が行わられてきたところでございます。

今回、さらに需給調整規制を廃止するというとの理由でございますが、これまでの考え方によりますと、輸送需要を満たす供給能力が既に存在している場合には、たとえ一定水準以上の能力を持ち、意欲のある者があつたとしても新たな事業参入や事業拡大が制限されるというのが基本的な考え方になっております。その結果、良質なサービスが導入できない、あるいは競争が抑制されてしまう、意欲のある者があつたとしても新たな事業参入や事業拡大が進まなくなつて事業そのものの活性化がおくれるといった弊害がなきにしもあるずということでございます。その点を改

善するということが一言で言えば一番大きな理由

だと考えております。

○野沢太三君 貸し切りバスというのは、どうしても季節波動とか需要の波動がありますから、当然の運用等についても波があるわけあります。

基本的な路線バスあるいは乗り合いバス、そういったものと総合して経営を考える、あるいは車なり要員の運営を考える、そういう面があることによって効率化されるかと思うわけであります。

今回、運政審から乗り合いバスあるいはタクシー等の規制緩和の答申が出ておりませんけれども、これを一緒に議論せずにこれだけ先に議論したというのは何か特別な理由がござりますでしょ

うか。

○政府委員(荒井正吾君) 一言で申し上げますと、乗り合いバス、タクシーにつきましては、需給調整規制を廃止するに当たりまして生活交通の確保策でございますとか輸送の安全確保方策などに大きな課題が残されております。これらの課題の対応策を確立した上で需給調整規制を廃止すべきという考え方のもとに、乗り合いバス、タクシーにつきましては平成十三年度までに需給調整規制を廃止するということをございます。

現在、乗り合いバス、タクシーに関しては、運輸政策審議会に諮られた答申が四月九日に出されております。次期通常国会に所要の法案を整備してお詰りしたいという段階でございます。

○野沢太三君 最後の質問になりますが、今回運行管理者の権限を明確にするということが出ておりますが、これは大変結構なことでありますて、むしろ今までやらないのがおかしかったんじやないかと思うわけであります。

鉄道関係事業でいえば列車指令という制度がありまして、すべての作業、列車の運行から保守管理に至るまで中央と連絡をとりながらやるという

ことが従前より当たり前になつてきております。自動車関係でもそういった手立てをこれから具体化していくなどは大いに結構だと思つてお詰りしたいところです。

○森本晃司君 まず、鉄道事業法の一部を改正する法律案、この点について質問をさせていただきます。

参入規制の見直しでございますが、参入規制に当たつては、運輸省は需給調整規制を廃止することによって鉄道整備の促進について今後どのような影響があると考えておられるのか、まずお伺い

るような状況がございます。

この規制緩和による運賃の低減とか、あるいはこれがつながるとまた問題が出てまいります。その点も含めまして大臣の御所見をいただきたいと思います。

会社がたくさんできて利用がしやすくなるという点はいいんですけれども、そういった面での安全性における犠牲あるいは問題が出てこないかどうか、これをどう歯どめをかけるかという点につい

てはいかがお考えでしょうか。か、これをお考えであります。

○政府委員(荒井正吾君) 利用者利便を推進するということと、これも利用者利便の内部かもしれないが安全の確保を図るというのは当然両立させなきゃいけない課題でございます。今回の需給調整規制を廃止するに当たりましても、安全の確保ということは大前提であろうかと考えております。

貸し切りバスにつきましては、今御指摘がありませんように、遠方に行くとかなれない地域を行

行するとか、あるいは特に運転者が長時間労働にならざるを得ない安全上の課題でございます。

今後、労働条件の適正な基準づくり、あるいはそれを遵守する運行管理制度の充実、それに対するチエック、あるいは違反した場合の罰則、ペナルティーのあり方などというようないろんな段階で

の工夫をいたしまして、事故の発生の防止に努めていきたいと考えております。

○野沢太三君 最後の質問になりますが、今回運行管理者の権限を明確にするということが出ておりますが、これは大変結構なことでありますて、むしろ今までやらないのがおかしかったんじやないかと思うわけであります。

そういうものの方策を、今回貸し切りバスについても既に御提案させていただいておりますけれども、先ほど申し上げましたように、乗り合いバスについてはもう少ししっかり自治省等と詰めながら、来年には皆さん方に御提案をさせていただきたい、このように思つております。また与党内でも十分御論議もいただくことになると思いますので、御指導のほどお願い申し上げたいと思います。

○森本晃司君 まず、鉄道事業法の一部を改正する法律案、この点について質問をさせていただきます。

参入規制の見直しでございますが、参入規制に当たつては、運輸省は需給調整規制を廃止することによって鉄道整備の促進について今後どのような影響があると考えておられるのか、まずお伺い

しますが、いわゆる生活路線の廃止というよ

うことにこれがつながるとまた問題が出てまいります。その点も含めまして大臣の御所見をいただきたいと思います。

○国務大臣(川崎一郎君) 先ほども総論で申し上げました影の部分、生活路線というものをしっかりと守つていかなければならぬ。そのためには地方公共団体と、中央でいえば自治省、そして私ども、しっかりと話し合いをしながら、どのような形

がいいのか考えていかなければならない、このよう

に思つております。

特に、国からの補助の問題、例えばバス交通が今まで行われていたと。そのまま補助をしてバス

交通という形で残した方がいいのか、例えれば福祉バスとかスクールバス等、こういうものと組み合

わせることでやつていった方がいいのか、もつと

需要が少なくて少し大き目のタクシーのスタイル

がいいのか、そんなのも十分考えながら、

しかししながら生活路線というものをどう保つていいか、ここが私どもの大きな課題であろうと思つております。

そういうものの方策を、今回貸し切りバスに

ついては既に御提案させていただいておりますけれども、先ほど申し上げましたように、乗り合い

バスについてはもう少ししっかり自治省等と詰めながら、来年には皆さん方に御提案をさせていた

だきたい、このように思つております。また与党内でも十分御論議もいただくことになると思いますので、御指導のほどお願い申し上げたいと思います。

最後に、大臣、次の乗り合いバスの問題もござ

○國務大臣(川崎一郎君) これは基本的に鉄道も含めてすべての論議でありますけれども、民間の事業者の皆さん方が創意工夫をして、いろいろな努力の中でいいサービスというものが提供されるだろうということを信じております。

題を解決するということ、それからもう一つ、路面電車はお年寄りの方々あるいはお子さんにとっても乗りやすく、おりるにも極めておりやすいという状況で、非常に好評を得て いるわけでござります。

鉄道のその種の新しい車両の導入につきまして
せっかく補助制度等も用意させていただいて支援
している、こういう立場でございます。

であるようになります。これは今先生お話しのように、都営十二号線についてはまだ全体の整備ができておりませんので、まだ十全でないという中で競争力がないというようなこともございますけれども、そういうのが原因でございます。

この路面電車について、私は電気自動車の廢止して特許を許可として参入しやすくすればいいのではないかどうか。これは二十世紀の移動手段として極めて大事なものであるだけにそう思うわけでございますが、その点についての運輸省の見解をお聞きします。

次に、先ほども野沢先生の話の中で出ましたが、ちよつと角度を変えて聞きたいんですが、一昨年十二月に都営地下鉄十二号、それから昨年十一月に多摩都市モノレールが開業しましたが、お客さんが入らない、予想の半分ぐらいであるとかといふことが報道されていまます。多摩都市モノレール

それがから「一見讀て申し」へまつた。『帝國鐵道大觀』みが異なるといいますか、実際が少ないケースとして一番多いのは、実は鉄道路線を用意いたしますときには当然沿線の開発ということを念頭に置いて鉄道も先行投資的に用意するというケースが多いわけですが、その予定されました沿線の開発が実はなかなかの事態によつてなかなか進まなくな

一つの施策だけではいかぬのだろう。

軌道法によります軌道事業は、御案内のように、原則として道路に敷設された軌道を使用して運輸を行ふまして道路交通を補完するというもので、二

では運転資金が足りなくて都は緊急に出資をした
という状況でござります。

い、こういうことが多いわけでございまして、二
ういうケースが一番多うございます。

おり、さあ、新規参入の鉄道業者が出てくるといふときに、どのような形の政策なり、場合によつては支援というものがあつたら新しいサービスが提供されるようになつて、両者間の競争によつていいサービスが成つていく。そういう意味では、鉄道行政におきましても、先ほどからさんざん御指摘いただいているとおり、規制緩和さえ進めればあしたからどんどん私鉄というものがふえてきて、より多くのサービスが提供されるということにはつながつていかなかいだらう。

さいますから、当該事業の特許は、道路に軌道を敷設して運輸営業を行う権利と同時に、当該軌道の敷設に要する道路の占有の許可といふものを含んだものであるわけでござります。

このようないくつかの軌道事業の参入に際しての行政の関与は今回の鉄道事業法の改正の背景となる考え方方に照らしても変わるものではございませんので、引き続きこのような排他性が強い特別の権利を付与するものであることから、現行の特許制を引き継ぎ維持することが適当であるということで軌道

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。
都営十二号線と多摩都市モノレールの例を先生
示されましただけれども、そういう新しい免許事案
も、その点についてはどう見ておられるのか、お
伺いします。

○森本晃司君 今お話しいただきましたけれども、例えは新しく開設されて、なぜそれが予想があるいは申請者も一緒になりましてこの輸送需要の仕方、方法論につきましてもせつかくいろいろ勉強させていただいているところでございます。試行錯誤的に我々も少しは改善しているつもりでございますけれども、いまだしという感じがいたしますので、引き続き検討させていただきたいと思います。

したがつて、今回の法案をお願い申し上げます。とともに、中長期的な鉄道整備のあり方というものを今諮問させていただきながら、こういったものの施策をあわせながら次の時代というものを考えていただきたい、このように思つております。

○森本晃司君 鉄道事業については免許制を許可制として需給調整規制を廢止するということにしておりますが、一方、路面電車について私ちよ

法の改正はお願いしていないという事情でござります。
○森本晃司君 今のお答えでは、周りの状況等々もあって、道路の問題等々あつて特許制度だといふことでござります。
それでは、二十一世紀の移動手段として、路面電車については運輸省はどのように考えておられますか。

用意してまいります需要予測、それからまたそこに伴う資金繰り等々について我々もそれを審査させていただくということでございますが、将来を見据えるということで、非常に実は難しい作業でございます。

○政府委員(小幡政人君) 御案内のように、軌道法は我々運輸省と道路を管轄していくいただいております建設省と共管の法制度でございますが、我々も建設省さんも、例えば昨今非常に注目を浴びておりますライトレール等の新しい軌道体系というものに非常に関心を高めておりますし、現に我々、

ありますけれども、これは申請者も我々も反省するところでございますが、その中身は、要はほかの既存の鉄道あるいはバスというようなもので通われていた方々のシフト、当該路線に来ていただけるだろうと思っていたところが実はそれほどでもなかつたというところが一番大きな見込み違い

に事前に、今回も十分された上で、おっしゃつた
ように住宅の開発が十分進まなかつたということも
ありましょうけれども、今後ひとつまた審査の
段階で十分に御検討いただく必要があるのでない
いか、このように申し上げておきたいと思います。

次に、安全規制の見直しでございますが、改正
案では「認定鉄道事業者であつて従たる事務所に
ついて認定を受けたものは、従たる事務所における
鉄道施設又は車両の設計に関する業務を適確に
実施するためには必要な」一定の措置を「講じなけ
ればならない。」、こう言っていますが、どのよう

その新しい鉄道事業者の認定の対象といたしまして、一つに限ることなく、鉄道事業者の種類を、実は運輸省令におきまして現行の設計管理者制度の場合よりも大幅に簡略化された手続によることができる非常に高い技術レベルを組織として持つている方と、それから現行の設計管理者を選任し届け出している事業者に相当する程度、ですから設計管理者の方が一人いらっしゃるという程度の事業者の技術レベルにあるいわば限定的な方々、この二種類の制度を実は設けてと思っておりまし

その意味で、具体的な乗り継ぎ施設の整備どころか、それについても相当な費用がかかる話でござりますし、そしてまたこういうものを用意いたしましたとしても、利用者のためには利便施設として役に立ちますけれども、事業者の方の収入増にはつながりかねる、そういう問題があるものでございますから、運輸政策審議会にこの問題についての公的な支援のあり方についてもせっかく御論じただいているところでございまして、ことについてもこの成果をあわせ行うことによりまして、実現といいますか実際の具体化ができると

〇政府委員(小幡政人君) お話しのように、鉄道駅のバリアフリー化は我々にとって非常に大事な課題だと思いますが、平成二十年度の第三次補正予算において、おかげでごまかして、おまけに立派な仕事として進めています。

「成る程」「それ

○政府委員(小幡政人君) 従たる事務所でござい
ます支社等について、認定を受けた事業者が当該
支社等における鉄道施設等の設計に関する業務を
的確に実施するためには講じなければならない措置
を規定したわけでございます。

て、現在の設計管理者制度の資格を取つておられる方がおれば最低、その限定的な認定鉄道事業者にはなる、こういうことを念頭に置いておりま
すので、現在の設計管理者制度そのものが新しい制度に円滑に移行でき、その機能を継続すること
ができるというふうに考えておるところでござい

えておりますので、我々としては、そういううでのトータル的な施策としての効果を期待しつゝ、頑張らせていただきたいということです。

〔委員長退席、理事寺崎昭久君着席〕
この趣旨は、我々、鉄道駅につきまして一つの
整備指針を用意しております。具体的には、段差
が五メートル以上、一日の乗降客が五千名以上と
いうのを一つのマルクマールにいたしまして、そ
のほかそれ以下の駅につきましても、福祉施設が

具体的には、例えば技術基準の解説その他の技術情報の共有化、これは支社と本社、いろいろのほかの支社と、こういう意味での社内としての共有化。それから一番目に、認定を受けた支社等に配置される職員に対する共通的な技術教育、研修の実施。それから、認定を受けた支社等の相互の業務の連絡調整等、こういうことで、鉄道事業者が責任を持って対処する必要がある事項を規定す。

○森本晃司君 乗り継ぎ円滑化措置についてお尋ねしたいわけでござります。
改正案で創設された乗り継ぎ円滑化措置の有効性について、運輸省はどのように考えておられるのか。今までと比べてどれぐらい乗り継ぎ円滑化が向上するのか。運輸省の見通しをお伺いしたいと思います。

たわけでござりますが、いすれにいたしましてこのことによつて乗り継ぎが円滑化されて、利用者にとつては非常に利便性のあるものになつてくわけでございますが、しかし、これはほんと事業者負担というところが大変なことではな
なという思い、事業者負担ですから、最終的に結局はこれまで利用者に運賃という形で負担がな
きくなつてくる。野沢先生もおつしやつたよう
に、このままでは、おまけに

周辺にあるとかいうものについては当然対象に利用したいといふことなどは、いかが大いに思つております。

○森本晃司君 現在の設計管理者制度では、各社に鉄道土木設計管理者、鉄道電気設計管理者、鉄道車両設計管理者が置かれて運輸大臣による研修制度が行われておりますが、こういった研修制度は設計管理者制度が廃止され認定鉄道事業者制度に移行した場合も極めて有益なものであると私は思いますが、どう考えておられますか。

○政府委員(小幡政人君) 先ほど申し上げましたように、現在の設計管理者制度は、特にその個人の能力に着目してということで、そういうことで運用させていただいておりますが、今回は、組織としての能力に着目してということで先ほど申しましたように今回の認定制度を用意したわけで

（政府委員（小幡政人君）乗り継ぎの口滑れとしそうことは非常に大事であるということで、今回こういう制度を用意させていただいたわけですが、これはあくまでも我々、公権力の行使、強権的な制度としてではなく、当然、事業者間の自主的な民間における契約ベースでのお話し合いを促進するという見地から実は用意させていただいております。そこで両者の間で話し合いがつかない場合に、我々も必要最小限の口出しをさせていただくということでお意してしておりますので、そういう中で従来よりは相当進むと思いますが、これについてもこれだけではなかなか進みにくい面があることは先ほどの参入規制の緩和と同じかと思つておりま

（森本昇司君） 次に、退出規制の見直しについて伺いたいんです。
退出する場合、鉄道事業が廃止された場合に、代替輸送サービスの確保は地元の住民にとって極めて重要な問題であります。この確保、地元住民の方々の声を反映しながらどうサービスの確保を図っていくのか、この点について伺いたい。
あわせて、先般、大臣にもいろいろとよく御座知りたいだいている信楽の第三セクターの問題を取り上げてこの委員会で御質問をさせていただきましたが、同様に第三セクター全体がやはり今大変な経営危機を持つているわけでございます。三十八の事業者のうち三十一事業者が赤字でもございまますし、こういった中小鉄道に対する国の支援が

私自身はまだまだ不十分であると思います。ぜひ運輸省の支援も行っていただきたいし、今後廃止される鉄道に対する住民の声の反映を図つていかなければならないと思いますが、その点についてお伺いいたします。

◎ 教育委員（小編教人語）

株式事業の退出に当

また同時に、どうしても廃止やむを得ないという路線についても、住民の足の確保に万全を期していただきたいと思いますし、同時に、先ほどと同様、また重なつて申し上げることになりますが、鉄道事業への支援と住民の足の確保に対する大臣の決意をお伺いさせていたいと存じます。

シ一、この点については改正試案段階では運転者に努力義務を課す方針だったと伺っております。しかしながら改正案では適用除外されましたが、これはどのような理由によるものかお伺いします。

とか、そういう点もあるわけでござりますけれども、やはり幼い子供の命を守つていくということについては、乗り合いバスの場合にはこれはなかなか測定できないものでありますけれども、それでも乗り合いバスの中には座席のところに今シリアルシートがあります。同様にチャイルドシート

たつての代替輸送サービスの確保について地域の住民の方、利用者の方の声を反映すべきではないかというお話をございますが、我々はそういうふうに考えております。その意味で、今回、法律上については廃止後の交通利便の確保に関しまして、運輸省は関係地方公共団体それから利害関係人から意見を聽取するということを法律上明定させていただいております。

それにも加えまして、運用上ではござりますけれども、先ほど申し上げましたように、地元公共交通体からの申し出があつた場合には、地元協議会を設置いたしまして、代替交通機関の確保等に關しまして意見調整をさせていただく場を設けたいと
いうことでござります。

もう一つ、三セクに対する支援でござりますが、これは前回の御質問にもございましたけれども、経済的には三セクの生い立ちというもののが経緯がござります。そういう意味で、真正面から運営費補助、決算補助というようなことについては非常に難しい問題を抱えていると思いますが、既に我々やっておりますように、例えば設備の近代化であるとか、いろいろな視点から鉄道機能を維持向上させるためにどういう補助のあり方が可能か、そういうことについてもせっかく運輸政策審議会の中で議論していくべきことになつておりますので、それを踏まえまして適切に対応させていただきたいと思っております。

○森本晃司君 大臣に決意をお伺いしたいと思うんですが、今回の改正によって鉄道事業の廃止が続出するようなことのないようぜひ御努力をいただきたいと思いますし、また適切な支援策を考えていただきたいと思います。

また同時に、どうしても廃止やむを得ないといふ路線についても、住民の足の確保に万全を期していただきたいと思いますし、同時に、先ほどどもまた重なつて申し上げることになりますが、鉄道事業への支援と住民の足の確保に対する大臣の決意をお伺いさせていただきたいと思います。

○國務大臣(川崎二郎君) いつも御指摘いただいたおりますけれども、生活路線をどうやって維持していくか、地元の方々と協議をしていくことになります。その中で、バスの利便性の方が高いという御判断をいただく場合もあるだろう、また、いや、三セクでもしっかりとやつていかなきやならないという御判断をいただくときもあるだろう。そういうときに私どもはどう対応していくか、これから大きな課題というようにも考えておりま

す。

午前中の質疑でも申し上げましたけれども、大都会の対策として、混雑の緩和、乗り継ぎ、こういった利便性の向上、それから、日本全体のネットワークとして新幹線の整備の問題、そしてもう一つ、在来線の整備維持という問題について、私はしっかりと勉強しながら取り組んでいかなければならぬ、このように思つております。

特に在来線につきましては、フリーゲージトレーン等、科学技術の進歩の中により利便性が上がるものもあるだろう。一方で、極めて経済的に厳しいという中で、自治省や地方公共団体とうまく我々が手を結びながらやるべき部分があるだろう。こういったものをしっかりと勉強しながらやってまいりたいと思いますので、どうぞ重ねて御支援を賜りたくお願い申し上げたいと思います。

○森本晃司君 続きまして、道路運送法の改正に伴つて貸し切りバスとチャイルドシートという問題についてお伺いをさせていただきたいわけでございます。

道路交通法が改正されて、自家用車には来年からチャイルドシートの義務づけが実施されることになったわけでございますが、本来、安全確保を最優先しなければならない事業用バスやタク

シ、この点については改正試案段階では運転者に努力義務を課す方針だったと伺っております。しかしながら、改正案では適用除外されましたが、これはどのような理由によるものかお伺いします。

○政府委員(玉造敏夫君) 道路交通法のこのたびの改正によりまして、チャイルドシートの使用の義務づけと、いうことが一般的になされたわけでございますが、一定の場合にその義務づけを免除するということを政令レベルで今検討しているところでございます。具体的な例をいたしまして、今挙げられました事業用のバスあるいはタクシーにつきましてでございますが、使用義務を免除する方針で現在検討しておりますところでございます。

その趣旨でございますが、これらの自動車につきましては、いつ何人の幼児を乗車させることになるかということについて事前にわからぬといふことがあります。そのため、チャイルドシートの使用を法律上義務づけてしまいますと、この義務を履行するためにならかじめ多数のチャイルドシートを車に積載しておかなければならぬといふようなことになります。このような過度の負担を課することは、現在出回っているチャイルドシートといったものを前提といたします限り適当ではないのではないかということで、これには除外したいというふうに考えておるところでございます。

○森本晃司君 貸し切りバスと乗り合いバスとは私はちょっと違うんじゃないかと思っています。確かに乗り合いバスというのはなかなか事前にはかり知れない。しかし、貸し切りバスの場合は、特に長時間運転するものですから、しがもある程度申し込みの段階で予測はつく。

いろいろな貸し切りバス用のチャイルドシートの開発も必要性が伴つてくるかと思うんですが、そういったことも踏まえて、貸し切りバスは高速道路を走りますし、普通幼児を乗せていく場合に料金の問題もかかってくる。一応、幼児の場合には母親のひざの上に乗せているから無料なんだ

とか、そういう点もあるわけでございますけれども、やはり幼い子供の命を守っていくということについては、乗り合いバスの場合にはこれはなかなか測定できないものでありますけれども、それでも乗り合いバスの中には座席のところに今シルバーシートがあります。同様にチャイルドシートの席が多少あって、そこに幼児を乗せられてその前に母親が立つとか、何か前を向いて進む施策を考えていいく必要があるのではないかと思うんです。お答えいただきます。

○政府委員(玉造敏夫君) 御指摘の貸し切りバスにつきましてございますが、今委員がお示しになつたような差異というものがあり得るのでありますと、何人の幼児を乗車させなければいけないのかということが事前に運転者にどれだけわかるかという点について若干の懸念があるわけでございます。その意味で、これらの車といいましょうか、タクシーあるいは乗り合いバスに近い性格を持つつているのかな、現状におきましてはそう考えておるところでございます。

幼稚の保護の必要性、あるいは貸し切りバス事業者の負担、さらに利用者の利便等を総合的に勘案いたしまして、この点については政令に盛り込まれるべきかどうかということについて慎重に検討をいたしたいと考えております。

ただ、いずれにいたしましても、先生御指摘のとおりでございまして、タクシーに限りませず、事業者においては旅客事業における最大のサービスというものは安全の確保である、逆に言いますと、安全の確保が最大のセールスポイントでなければならぬというふうに私どもは考えております。そういう観点に立ちまして、チャイルドシート導入のための積極的な取り組みが事業者においてもなされるということを期待いたしますし、またそういう動きを促進すべく私どもバックアップをしてまいりたいと考えております。

すから、これは届け出で一年たつたらもう自動的に廃止されるということじゃないですか。何の歯どめにもならないということを私は言いたい。

では、この制度が変わらない、ほとんど変わりがないとおっしゃるなら、少し逆からお伺いします。

現行法二十八条、「公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き、」「許可をしなければならない」ということは、逆に言えば、そういうおそれがあると認められた場合には許可しないということを意味していると思うんです。されば、これは幾ら反対でも一年で廃止といふことになるわけですから、運輸省はその場合、待てということが今後言えるわけですか。全く同じ運用をやっているんだつたら、今後もその廃止をやめさせるということはできるんですね。いかがですか。

○政府委員(小幡政人君) それは許可制でございまして、形式や仮定の話でございますが、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある申請が出た場合には運輸大臣は許可をしないということは当然可能でございます。

それでもう一つ、我々が申し上げていますのは、先ほど実効的な実態的な話として申し上げましたけれども、我々としてこういう形での廃止申請といふものが鉄道事業者から出でてくるというふうな認識はしておりません。我々として、鉄道事業者は公共性を常に念頭に置き経営をしていただいていると思つておりますので、その意味で、確かにこういう公衆の利便を著しく阻害するおそれがあるようなケースにおいて事前届け出をしてくるということは形式的には考えられるかわかりませんけれども、我々としてはそういうものについても一年間の期間の中において、その運営する公共性にかんがみまして当該事業者に考え方をしていただくようなるとも含めまして、当該協議会において議論させていただきたいと思つております。

○宮本岳志君

許可制と届け出制では明確に違う

と。これは事実でしょう。それはいいですね、や

か。いかがですか。

○政府委員(小幡政人君)

これはそのときの答弁

か。いかがですか。

りとりありましたけれども。

○政府委員(小幡政人君) それは、法制度的な許可制と届け出制は当然違います。私が申すのは、実際に実態論としての運用を含めての実態が変わるかどうかということで申し上げているわけでございま

す。

○宮本岳志君 鉄道事業者が公共性を守ると信じているとおっしゃいましたけれども、実際に実態はそうなのかどうか、これはまた後で議論したいと思うんです。

もう一つ大問題を指摘したい。地方公共団体の同意の問題であります。この問題でも鉄道局長は衆議院で重大答弁を行いました。これまで自治体の同意が必要だったが、これはあくまで原則的な指導であつて、残念ながらそれがとれない場合、許可申請があつた場合に我々としては今申しまして法律上の原則、つまり許可をしなければならないという原則に従つて対応するというのが現行法の体制だと、こう述べました。まるで今でも自治体同様が必要でないかのような口ぶりです。

では聞きますが、昭和六十二年以降で廃止された線は民鉄十八、JRが三つだと思います。この

すべて地元の同意をいただいた上で申請というふうに理解しております。

○宮本岳志君 少なくともこれまでそういうことをやられてこなかつたわけでしょう。自治体の同意がないままに鉄道事業者が申請するということはなかつた。なぜなら、運輸大臣の許可要件になつていて、これがなければだめだということが事業者の側もわかつていただからです。それを今まで取つ払えば、これは平気で出してくるということになるのは明瞭じゃないですか。この点でも、私は今度の改悪というのはまさに国民の足を切り捨てる危険があるということをすばり指摘しておきたいというふうに思つてます。

さて、それでは次に、事業者が路線を廃止するに当たつて判断するときの基準、物差しは何かとなる危険があるということをすばり指摘しておきたいというふうに思つてます。

○宮本岳志君 輸送密度は千人以上ふえているわ

けです。乗客数も可部線全体で見れば五百万人以

上伸びております。この区間を限つて見たら輸送

密度が落ちていて、つまり可部から三段狭をと

ります。

○宮本岳志君 輸送密度は千人以上ふえているわ

けです。乗客数も可部線

ばく列車、忘年列車等々ずっとやつてきたわけで
す。

○廃止が問題になっている線については六〇%を落ち込んでいるということですが、これは輸送量においてますが、JRの輸送密度四千人未満の線で、国鉄分割・民営化時と比べて輸送密度が二〇%以下になつている線は何線あるか、御答弁ください。

○政府委員(小幡政人君) 平成九年度末現在における輸送密度四千人未満の路線数は七十三路線でございます。そのうち国鉄分割・民営化時点、昭和六十二年度末と比較いたしまして輸送密度が下がった路線数は六十路線でございます。

億円というふうになつてゐるけれども、なぜ二億円もかかるのかが全く理解できないものです。現場でいろいろ聞いてみても、駅は八駅あるが、Rの職員がいるのは一つだけ、あとは無人駅、列車はすべてワンマンシカー、車掌は乗つております。一日五往復、せいぜい五人いればよい。保線といつても、これ非電化ですから、保線しているところを見たこともない。こういう地元の人たちの声もある。その他、本社や支社の管理関係の人件費を見ても、せいぜい十人ほどだ、十人ならざつと六千万、うんと多目に見て二十一人としても一億

の社長に会って厳重注意をした。けれども、何月何日にやつたんですか。そして、その結果、JRはこういう言い分は撤回するところまでいるんですか。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。三月の上旬の当委員会だつたと思ひますければ、も御質問いただきまして、その中で今申されましたような答弁を申し上げました。その後でござりますので、具体的な日時はちょっと記憶にございませんけれども、その後だつたと思ひますが、三月の中旬でござりますけれども、JR西日本

の いわしと 逃 た

○國務大臣(川崎一郎君) 今御指摘いたいた
発言、私は直接承知いたしておりませんので、社
長がそう言われた、それについてどうだと言われ

○宮本岳志君 これは、この前の当委員会で林議
す。
ちなみに、JR全路線は百七十八でございま

二千万。どこから一億七千万というような額が出てくるのか、こういう地元の方々の実感ですよ。あなた方の言う説明責任を全然果たしていない

社長に、こういうことであるなら非常に遺憾であります」と、現地の支社長等に対し徹底する。ようなどうことで注意喚起をしたのは事実でござ

○宮本岳志君　この可部線の旅客数、輸送が落ち込むようにしむけてきたのではないかという問題は、衆議院の運輸委員会でも全く同じように運輸大臣にお尋ねしています。別の材料で平賀議員が質問しました。同じように運輸大臣は事実関係を調べて後ほどというふうに答弁をされました。こういう実態があるわけですから、これは現場に行つて直接私たちが聞いてきたことなんですか、やはりそういう方はとんでもないと、ぜひきちっと指導していただきたいと思うんです。こういうことがやられた場合に、これまでだつ

員の質問のときに資料を委員の皆さんにもお配りいたしました。私は同じものをきょうここに持つてしまひましたが、昭和六十二年に比べて輸送密度が六〇%以下に落ちている、そして輸送密度が四千人を切っているというのには仮に廃止してよいという話になれば、全国で四十七線ございます。北海道で六線、東日本で十八線、東海で二線、西日本が十二線、四国で三線、九州が六線と、全国至るところでこういうのが出てくる。
先ほど他の委員からもどんどん廃止するという話にならないようにという話がありましたがけれども、まさに今回の問題を見ても、こういうことがもし認められればそういう話が出てくることは明

○政府委員(小幡政人君) JR西日本において、現地において御説明、相談等が行われているというのは承知しております。その中で、我々が繰り返し申し上げておりますように、当該路線の状況収支の状況等々、当該路線を、区間を廃止せざるを得ないということであるなら、その理由等についてできるだけ詳細に御説明しなきやならぬといふのは当然の責務と考えておりますので、我々はそういうことで当該JR西日本の社長以下に対し指導しているところでございます。

現地の支社長を通じて話は、注意は行ったといふうに理解しております。

それからまた、それに先駆けまして、質問いたしました直後に、西日本の東京事務所もございましたので、そこを通じてこれも注意喚起をさせていただいた経緯もございます。

○宮本岳志君 こういう言い分は撤回されたといふうに理解をいたします。

では次に、道路運送法についてお伺いいたします。

貸し切りバスは運賃料金のダンピングが特になど。こういうもとで需給調整規制を廃止して、

たら、そういう廃止を黙って許可したかといえば、ちよつと待ちなさいと言つたはずですよ。ところが、今後の法改正がやられれば、どんな不当なやり方で廃止するということを鉄道事業者が仮にやつたとしても、全く何もできなくなるということが、今度の法改正は重大だというふうに申し上げているわけです。

そこで、可部線でのJR西日本の論理が通るといふことになれば、輸送密度四千人未満で国鉄分割・民営化時に比べてダウンした線というのは廃止されても仕方がないということになると思うんです。可部線では昭和六十一年に比べて、特に今

瞭だというふうに思うんです。
同時に、JRは、赤字だということを現場で説明しております。この赤字だという言い分も到底住民の納得できるものではございません。JRは、この間、赤字は六億円と何の根拠も示さずにいきなり言い出しております。この可部線ですよ。それで、私たちはJRと交渉して住民に納得できる情報を提供せよと繰り返し求めて、洪々出してきたのがここに持ってきたこの表なんです。人件費、物件費、その他と、そういうものですよ。そして、この中身、なぜその額なのかといふことは何一つわからない。例えば人件費の支出は三

○宮本岳志君 最後に一つこの問題でお伺いしておきます。
JRは今回の鉄道法の改正の動きをまさに悪田
しているという指摘を以前もいたしました。つまり、JR西日本は、現地の皆さんに対して、鉄道
事業法の改正前に廃止の同意をすれば代替バス等を
JRは責任を持って運行するが、改正後なら代替
交通を運行することに必ずしもなりませんよと、
こんな口ぶりで説明をしているわけです。小幡社長
道局長は、仮にそういうことがあれば我々として
も遺憾でございますと、こう答弁されました。
運輸省の説明では、鉄道局長が直接JR西日本

運賃や料金を認可制から届け出制にすれば、過度な競争の激化、経営の圧迫から、安全経費の削減、利用者サービスの低下が起こることは明らかだと思うんです。貸し切りバスの事業者は八八%が中堅小業者、七割が赤字経営だと。その大きな要因は貸し切りバスの多くが大手旅行代理店扱いで、優越的な地位のもとで運賃や料金のダンピングが実行していることがあると思うんです。

運輸省の監査状況の資料を見ましても、業務監査では百九十四社監査した中で百四十一社、七二%が処分を受けてる。保安監査では百三十九社中百一十三社、実に九四%が処分をされている状

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。
三月の上旬の当委員会だったと思ひますければ
も御質問いただきまして、その中で今申されま
たような答弁を申し上げました。その後でござ
ますので、具体的な日時はちょっと記憶にござ
ませんけれども、その後だったと思ひますが、
三月の中旬でござりますけれども、JR西日本本
社長に、こういうことであるなら非常に遺憾でござ
るということで、現地の支社長等に対し徹底す
るようにということで注意喚起をしたのは事実でござ
ります。そういうことでござりますので、当然
現地の支社長を通じて話は、注意は行つたとい
ふうに理解しております。
それからまた、それに先駆けまして、質問いた
だいた直後に、西日本の東京事務所もござります
ので、そこを通じてこれも注意喚起をさせていた
だいた経緯もござります。
○宮本岳志君 こういう言い分は撤回されたとい
うふうに理解をいたします。
では次に、道路運送法についてお伺いいたしま
す。
貸し切りバスは運賃料金のダンピングが特にな
どい。こういうもとで需給調整規制を廃止して、
運賃や料金を認可制から届け出制にすれば、過度
競争の激化、経営の圧迫から、安全経費の削減
利用者サービスの低下が起こることは明らかだと
思ふんです。貸し切りバスの事業者は八八%が中
小業者、七割が赤字経営だと。その大きな要因は
貸し切りバスの多くが大手旅行代理店扱いで、優
越的な地位のもとで運賃や料金のダンピングが推進
行していることにあると思うんですね。

んなことは国民は絶対に許さないということを指摘して、私の質問を終わります。

○委員長(小林元君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、若林正俊君が委員を辞任され、その補欠として久野恒一君が選任されました。

○測上貞雄君 運輸省の運輸政策の大変革とも言つていい需給調整規制廃止の問題であります。そのときに、運輸省のコマーシャルがありますね、「わたしたちが運ぶのは未来です」。さて、需給調整廃止後、運輸省はどのような未来を運んでいくうとしているのか。それは国民生活にとって本当に明るいものになるのか、一体どのような未来を想像しておられるのか、とりわけ需給調整廃止後の交通体系についてお伺いをしたいと思います。

今回の法改正の背景には、何人かの同僚議員からお話をありましたけれども、許認可行政への批判があつたと思われますし、とりわけ運輸省は他の省庁に比べて多くの許認可権を持っておりました。その多さに批判が集中したものであらうといふふうに考えていましたが、このため、まずは許認可数を減らすこと第一義といいたしまして議論が進められたのではないか、輸送の使命であります

安全の確保ということが軽んじられてきたのではないかといふふうに思われてなりません。鉄道や貸し切りバス、さらに今後予想される航空、海上輸送、乗り合いバス、タクシーといった人命を預かる旅客運送業にとっては安全は絶対的な条件でありますし、この認識についてはまずは確認できると思うのであります。その旅客運輸事業を市場競争原理にゆだねることは、安全を軽視することにはならないのではないか、そのように考えるわけでございます。市場原理、競争原理の徹底で、人権や健康、雇用、安全、環境などの社会的に守られなければならない価値が損なわれることになるのではないかといふふうに考えられますが、そういうことはあるのかないのか、いか

んなどとは國民は絶対に許さないということを指摘して、私の質問を終わります。

○委員長(小林元君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、若林正俊君が委員を辞任され、その補欠として久野恒一君が選任されました。

○測上貞雄君 運輸省の運輸政策の大変革とも言つていい需給調整規制廃止の問題であります。そのときに、運輸省のコマーシャルがありますね、「わたしたちが運ぶのは未来です」。さて、需給調整廃止後、運輸省はどのような未来を運んでいくうとしているのか。それは国民生活にとって本当に明るいものになるのか、一体どのような未来を想像しておられるのか、とりわけ需給調整廃止後の交通体系についてお伺いをしたいと思います。

今回の法改正の背景には、何人かの同僚議員からお話をありましたけれども、許認可行政への批判があつたと思われますし、とりわけ運輸省は他の省庁に比べて多くの許認可権を持っておりました。その多さに批判が集中したものであらうといふふうに考えていましたが、このため、まずは許認可数を減らすこと第一義といいたしまして議論が進められたのではないか、輸送の使命であります

安全の確保ということが軽んじられてきたのではないかといふふうに思われてなりません。鉄道や貸し切りバス、さらに今後予想される航空、海上輸送、乗り合いバス、タクシーといった人命を預かる旅客運送業にとっては安全は絶対的な条件でありますし、この認識についてはまずは確認できると思うのであります。その旅客運輸事業を市場競争原理にゆだねることは、安全を軽視することにはならないのではないか、そのように考えるわけでございます。市場原理、競争原理の徹底で、人権や健康、雇用、安全、環境などの社会的に守られなければならない価値が損なわれることになるのではないかといふふうに考えられますが、そういうことはあるのかないのか、いか

がございましょうか。

そこでお伺いしますけれども、需給調整規制を廃止した後の交通体系というものは、運輸省はどういう将来像を描いているのか、お伺いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘のように、需給調整を廃止するということになれば、当然光と影の部分が出てくるだろう。光の部分での長所としては、いろいろのところでお話ししてござりますので、もう委員既に御理解をいただいておると思つております。

問題は、影の部分に対しても私どもがセーフティーネットを張つていくか。離島航路にしましては、先ほどからの鉄道にいたしましても、また来年提案することになりましようバスの乗り合いでも、先ほどからの鉄道にいたしましても、またしっかりと守つていかなければならない、このように思つております。その生活路線の守り方として、財政面、税制面、そして財政面は国だけの支援でなく地方公共団体、そして中央省庁であれば自治省との協議の中で、地方の生活路線を守りながら、一方で光の部分というものが自由闊達な仕事を展開していくという中で、國民にいサービスがもたらされていく、このように思つております。

そういう意味で、特に今議題となつております鐵道の問題につきましては、新幹線問題、それから都市鉄道問題、あわせて在来線の問題をもう少し掘り下げて私どもも結論を出していかなければならぬ、このように思つております。

○測上貞雄君 法案審議中で再規制問題について質問することは多少不謹慎かもしれませんけれども、外国の例を見聞するにつけても、規制緩和後の問題点が大きく社会的な問題になつたりしたことを考えますと、やはり需給調整規制廃止後、大きな社会的な混乱を招くことが予想されるわけでありまして、再度規制をするというような考え方をお持ちなのかどうかお伺いをしたいし、また運輸省はそのような用意があるかどうかお伺いをしたいと思います。

○政府委員(羽生次郎君) 先ほどからお答え申し上げているように、確かに規制緩和というものは万能薬ではありませんが、御心配のございます影の部分については所要の手当てを講じることといたします。また、先生が冒頭におっしゃいましたが、そういうものを認定した場合には、従来の設

がございましょうか。

そこでお伺いしますけれども、需給調整規制を廃止した後の交通体系というものは、運輸省はどういう将来像を描いているのか、お伺いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘のように、需給調整を廃止するということになれば、当然光と影の部分が出てくるだろう。光の部分での長所としては、いろいろのところでお話ししてござりますので、もう委員既に御理解をいただいておると思つております。

問題は、影の部分に対しても私どもがセーフティーネットを張つていくか。離島航路にしましては、先ほどからの鉄道にいたしましても、また来年提案することになりましようバスの乗り合いでも、先ほどからの鉄道にいたしましても、またしっかりと守つていかなければならない、このように思つております。その生活路線の守り方として、財政面、税制面、そして財政面は国だけの支援でなく地方公共団体、そして中央省庁であれば自治省との協議の中で、地方の生活路線を守りながら、一方で光の部分というものが自由闊達な仕事を展開していくという中で、國民にいサービスがもたらされていく、このように思つております。

そういう意味で、特に今議題となつております鐵道の問題につきましては、新幹線問題、それから都市鉄道問題、あわせて在来線の問題をもう少し掘り下げて私どもも結論を出していかなければならぬ、このように思つております。

○測上貞雄君 法案審議中で再規制問題について質問することは多少不謹慎かもしれませんけれども、外国の例を見聞するにつけても、規制緩和後の問題点が大きく社会的な問題になつたりしたことを考えますと、やはり需給調整規制廃止後、大きな社会的な混乱を招くことが予想されるわけでありまして、再度規制をするというような考え方をお持ちなのかどうかお伺いをしたいし、また運輸省はそのような用意があるかどうかお伺いをしたいと思います。

○政府委員(羽生次郎君) 先ほどからお答え申し上げているように、確かに規制緩和というものは万能薬ではありませんが、御心配のございます影の部分については所要の手当てを講じることといたします。また、先生が冒頭におっしゃいましたが、そういうものを認定した場合には、従来の設

トを享受することができるか、また、廃止するこ

とによってどのようなデメリットが生じると考えていますのかお伺いいたします。

○政府委員(羽生次郎君) お答えいたします。

まずメリットの方でございますが、これは交通事業者の創意工夫が生かされ、それが市場における自由な競争を通じて事業活動の効率化、活性化が図られます。その結果、運輸サービスの多様化、高度化、あるいは運賃の多様化、低廉化等が行われ、交通利用者の利便が増進されることが大きなメリットではないかと考えております。

他方、デメリットでございますが、先ほどから大臣が申し上げていますように、生活路線について、日常不可欠なサービスの安定的な供給の期待も、しっかりと守つていかなければならない、このように思つております。その生活路線の守り方として、財政面、税制面、そして財政面は国だけの支援でなく地方公共団体、そして中央省庁であれば自治省との協議の中で、地方の生活路線を守りながら、一方で光の部分というものが自由闊達な仕事を展開していくという中で、國民にいサービスがもたらされていく、このように思つております。

この影の部分というものを拡充していくこと、いうものがこの需給調整の廃止だけではできないという面が出てくるかと思ひます。これにつきましては、るる申し上げているような措置によつてこの影の部分というものを拡充していくこと、いう面が出てくるかと思ひます。これにつきましては、るる申し上げているような措置によつてこの影の部分というものを拡充していくこと、いう面が出てくるかと思ひます。

ささらに、環境問題などの外部不経済というのもございまして、こういった問題につきましても、環境問題について個別対策を講じることによります。その重要なと考えております。

ささらに、環境問題の顕在化というのを防ぐ必要があるかと考えております。

○測上貞雄君 法案審議中で再規制問題について質問することは多少不謹慎かもしれませんけれども、外国の例を見聞するにつけても、規制緩和後との問題点が大きく社会的な問題になつたりしたことを考えますと、やはり需給調整規制廃止後、大きな社会的な混乱を招くことが予想されるわけでありまして、再度規制をするというような考え方をお持ちなのかどうかお伺いをしたいし、また運輸省はそのような用意があるかどうかお伺いをしたいと思います。

○政府委員(羽生次郎君) 認定基準として社内規程の整備、一定の経験等を有する業務実施者及び業務管理者の配置、社内監査体制の確立等を定めることとしているのですが、これらによって十分な安全が担保されるものかどうかお伺いいたします。

○政府委員(小幡政人君) 認定鉄道事業者制度でございますが、御案内のように、現行法制度の中では設計管理者制度というものを設けているわけですが、これは設計管理者といふ個人の資質、能力、技能等に着目いたしまして、この方が最も大事な部分というのは、やはり影の部分をどのようにして拡充していくか、そのことがより国民の安心と安全に私はつながっていくのではないかというふうに思つていています。

したがつて、従来は需給調整の規制を通じて安全かつ良質な輸送サービスが安定的に供給されてきたわけですから、では、國民はこの需給調整規制廃止することによってどのようないいことがあります。そのため、個人ではなくて組織体として、具体的には事業所単位でございますが、そういうものを認定した場合には、従来の設

した安全の問題につきましても、これは交通運輸サービスを提供する上で最重要課題でございます。

具体的には、事業参入の際の資格審査や事業運営に係る検査、交通事業者の資質の確保等を行いますし、利用者の保護についても事業参入に当たつての損害賠償能力等の審査や上限価格制等、運賃面での配慮もございます。

したがいまして、私どもが今御提案申し上げてあるこの規制緩和を行うに当たつては、所要の措置を講じてその影の部分を最小に抑えると考えておりますので、このよろず意味合いで、再規制を行うというような事態が将来生じるということは今の時点では考えておりません。

○測上貞雄君 鉄道事業法についてお伺いをいたしましたが、認定鉄道事業者」とはどのようなことを講じてその影の部分を最小に抑えると考えておりますので、このよろず意味合いで、再規制を行うというような事態が将来生じるということは今の時点では考えておりません。

○測上貞雄君 ただいま大臣の方から規制緩和後、光と影の部分、とりわけこれから先の運輸行政にとつて最も大事な部分というのは、やはり影の部分をどのようにして拡充していくか、そのことがより国民の安心と安全に私はつながっていくのではないかというふうに思つていています。

したがつて、従来は需給調整の規制を通じて安全かつ良質な輸送サービスが安定的に供給されてきたわけですから、では、國民はこの需給調整規制廃止することによってどのようないいことがあります。そのため、個人ではなくて組織体として、具体的には事業所単位でございますが、そういうものを認定した場合には、従来の設

計画管理者制度で認めておった簡略化以上の簡略化を認め、そういう中で規制緩和を行つていこうと、こういう趣旨の制度でございます。

そういう意味で、今回の組織は社内の事業所単位ということございまして、先生お話しの外注事業者なり下請事業者との関係においては、社内

でありますような有機的な体制ということにはまいませんので、当該事務所には含まれないといふように理解しております。

それからもう一点、認定鉄道事業者制度の導入によって鉄道の安全性が損なわれないかどうかと

いう基本的な御質問でございます。

これは、先ほど先生おっしゃられましたように、認定事業者制度そのものの中でいろいろな措置を事業者の方にお願いしておりますけれども、そのほかに役所の方から見ましても、そういう認定に際しまして十分に事前の審査をさせていただく。それからまた、一たん認定したら恒久的ということもなくして、一定期間ごとに更新というようなことの中で再チェックをさせていただく。あるいはまた、国が必要に応じて立入検査等を行うことによりまして、不適合なことがあれば認定の取り消しというようなことができる。あるいはまた、確かに簡略化させていただきますが、重要な部分については、限定的ではございますけれども、引き続き国が直接審査をさせていただくというようなことを考えておりますので、この認定事業者制度導入によりまして安全が損なわれることは万が一にもないというふうに考えております。

○測上貴雄君 次に、運賃及び料金の変更命令についてお伺いをいたします。

不当な差別的取り扱いや、他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるときは、運輸大臣は期限を定めて運賃または料金を変更すべきことを命ずることができます。現在JRは全路線のほんの一部を特定区間運賃として運営されています。それと並行する民間鉄道は営業線のほとんどがJRとの並行路線となつているようなケースが多くあるわけでありま

して、このような場合、本法の施行後、不当な競争に当たるかどうか、当たるとすればどのような変更命令が出るのかお伺いいたします。

○政府委員(小幡政人君) お話しのように、JRの大都市部の運賃は実は他のJRの路線より割安な運賃水準となってございます。これは、御案内のように、国鉄時代の運賃は民鉄と比べて割高だったわけですが、この運賃を割安な水準にあつた大都市の民鉄運賃に調整したという経緯での運賃でございます。そういうことでござります。

その意味で、JRにおいて、大都市部において割安な運賃で民鉄運賃と競争しているということをご存じます。今申しましたような経緯、それから実際の運賃設定の実態等から勘案いたしますと、今回新しくお願いしております運賃変更命令の要素、「他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるもの」というには該当しないのではないかというふうに認識しております。

また、「自ら適確に遂行するに足る能力」とはどのような能力を指すのでしょうか。この場合、法令遵守の能力はどのように判断される

べきだと思います。

今回の規制緩和から除外されてしまいますけれども、なぜ除外されたのか、その理由をお伺いいたします。

○政府委員(小幡政人君) 貨物鉄道事業につきましても、我々は最終的には需給調整規制を廃止します。

○測上貴雄君 次に、貨物輸送を特例とした理由についてお伺いをいたします。

今回の規制緩和から除外されてしまいますけれども、なぜ除外されたのか、その理由をお伺いいたします。

○政府委員(小幡政人君) 貨物鉄道事業につきましても、我々は最終的には需給調整規制を廃止します。

○測上貴雄君 次に、貨物輸送を特例とした理由についてお伺いをいたします。

○政府委員(小幡政人君) 貨物鉄道事業につきましても、我々は最終的には需給調整規制を廃止します。

○測上貴雄君 次に、貨物輸送を特例とした理由についてお伺いをいたします。

○政府委員(小幡政人君) 貨物鉄道事業につきましても、我々は最終的には需給調整規制を廃止します。

○測上貴雄君 次に、貨物輸送を特例とした理由についてお伺いをいたしました。

で、今回、しばしの間現状のまま残し、近い将来にめどがつきました段階で今回と同じような措置をさせていただきたいということでお問い合わせ下さいます。

○測上貴雄君 道路運送法についてお伺いをいたしましたが、参入における許認可基準について、午前中局長答弁もございましたが、確認の意味を込めてお尋ねをいたします。

○測上貴雄君 「事業の遂行上適切な計画」とはどのようなものでしょうか。そして、保有車両台数はどれくらいを考えていますか。

まず第一は、「事業の遂行上適切な計画」とはどのようなものでありますか。そして、保有車両台数はどれくらいを考えていますか。

二つ目は、この場合、要員係数はどのくらいなのでしょうか。

第三点目は、運行管理者の配置基準はどのようになりますか。具体的な数値をもつて御説明いただきたいと思います。

また、「自ら適確に遂行するに足る能力」とはどのような能力を指すのでしょうか。この場合、法令遵守の能力はどのように判断されるのでしょうか。道交法違反だけでなく、貸し切りバス事業者の自動車運転者の労働時間改善基準の違反がある場合も法令遵守能力の欠如として考えてよいのでしょうか。いかがでございましょうか。

○政府委員(荒井正吾君) お答え申し上げます。事業の許可のいろんな基準、具体的な話でございますが、まず保有車両数でございますが、現在、大型バスは五両、中小型バスは三両ということがあります。この水準につきましては来年二月の需給調整規制廃止後も維持するという考え方でございます。

さらに、事業者が過労運転を行わせたというところにつきまして、法令遵守能力に欠くかどうかといた行政処分を受けていること等を想定しているところでございます。

さくらに、事業者が過労運転を行わせたというところにつきまして、法令遵守能力に欠くかどうかといた行政処分を受けたといふことと、行政処分を受けてから一定期間については、法令遵守能力に欠くという判断をして許可等を行えないということを想定しておるところでございます。

以上でございます。

○測上貴雄君 次に、運賃料金の設定の問題についてお伺いをいたします。

運賃料金が事前届け出制になつた場合、貸し切りバスの運賃料金はこれまで以上に事業者間の格差が生じてしまい、利用者にとっては一層理解しにくるものになつてしまふという思いがありますけれども、いかがでございましょうか。

○政府委員(荒井正吾君) 貸し切りバスの運賃は御存じのよう季節によつても違いますし、需要の様様によつても多様でございます。現在、上下一五%の幅の中で運賃を設定するということでござります。

わかりにくいついう点につきましてでございまが、運賃等の情報提供の充実ということをわざわざして推進すべきかと考えております。情報提供の形はいろいろの工夫があろうかと思いますので、

民間の事業者の方の情報提供、行政の情報提供等の工夫について検討を進めてまいりたいと考えております。

○渕上貴雄君 最後に、本日は鉄道事業法、道路運送法の二法についての審議でございますが、関連法案を含め考えたときに、私は交通運輸分野における需給調整規制の廃止は、安全の確保、利用者の保護、生活路線の維持や雇用の確保、労働条件に重大な影響を与えるとの立場であります。また、自己責任、自由競争の徹底では、総合交通体系の確立、大都市圏における混雑緩和対策、公共交通の再生、高齢者、障害者の移動の権利を保障するための交通のバリアフリー化、生活路線の維持、環境に配慮したモーダルシフトの推進、自動車事故防止等の推進は、極めて困難ではないかと考えられます。

したがいまして、人、町、環境に優しい公共交通の確立を運輸政策の基本とすべきであり、あくまで総合交通政策の観点に立った必要な社会的な規制の強化が求められると思思いますし、そういう社会的規制を通じて安全な社会を構築していくことこそ、運輸省が言う「わたしたちが運ぶ未来」ではないか、そういうことを質問いたしまして、質問を終わります。

○委員長(小林元君) 他に御発言もないようですから、両案に対する質疑は終局したものと認めます。これより両案のうち、鉄道事業法の一部を改正する法律案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○宮本岳志君 私は、日本共産党を代表して、鉄道事業法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

鉄道は、大量安定輸送、定時制、環境対応など

ゆだねるべきではありません。

第一に、この法案は路線廃止を促進する赤字路線廃止自由化法案とも言うべき大改悪であり、絶対に反対です。鉄道路線の廃止に当たって許可制から届け出制に変更することは、事業者の一方的判断だけで自由に廃止ができるになります。しかも、今まで廃止の前提条件として、地方自治体の同意が必要であったものが、関係自治体から意見を聴取するだけで、地元が幾ら反対しても一年過ぎれば自動的に廃止ができることになってしまいます。

また、どの路線を廃止するかについての判断基準も一切なく、どの程度の輸送密度でどの程度の赤字路線が廃止対象になつてくるのかもすべて事業者の判断であり、行政は一切関与しない。収支採算の確保が困難な路線、つまりすべての赤字路線が廃止対象となるわけであります。

また、不当なことに、路線ごとの廃止にとどまらず、可部線のような路線の一部赤字区間である特定区間を取り出して廃止する手法に拍車がかかることです。こういうやり方を許すならば、ローカル線はもちろん、幹線の不採算・赤字区間も勝手放題に廃止されていくおそれがあります。輸送密度四千人未満の区間は八七年時点で一万三千五キロに上り、こうした鉄道特性が發揮できない路線・区間が廃止対象となつてくると懸念されます。この改悪を許すならば、大量公共交通機関として全国各地を結び、大動脈の役割を持つ鉄道がすたずたにされ、国民の交通権を侵害し、地域経済にも多大な影響を与えることは明白であります。

第二の問題は、安全規制の緩和です。JRの重大事故が相次いで発生しており、安全規制は強化こそれ、それを大幅に緩和することは、安全確保が最大の使命である鉄道事業の役割を放棄させることになります。

第三に、運賃の引き上げの自由化に道を開くことになるからです。事業者は上限運賃の範囲内なら報告だけで自由に運賃を設定でき、その上限運

賃は従来の原価計算より高コストで算定することになります。そのため、運賃は高く認可されることがあります。同時に、その範囲内で自由に運賃が引き上げられるということになります。

以上、本法案の改正は鉄道事業の根幹を変えるものであります。にもかかわらず、わずか数時間から、討論は終局したものと認めます。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですが、この際、寺崎君から発言を求められております。

○寺崎昭久君 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました鉄道事業法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

○寺崎昭久君 鉄道事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について万全の措置を講ずべきである。

一、鉄道事業者が鉄道事業を廃止する場合には、地元住民・利用者の声を反映し、沿線地域の交通利便を確保するため、地元協議会を設置するなど関係者の意見を十分に聴取し尊重すること。

二、鉄道事業を廃止し、代替輸送に転換する場合には、利用者に過重な費用負担をかけることのないよう配慮すること。

三、鉄道事業の廃止によって鉄道貨物輸送ネットワークの確保に支障が生じないよう十分に

配慮すること。

四、乗継円滑化措置を講ずるに当たっては、利用者利便の向上を図るために、運輸大臣の協議命令・裁定・勧告に関する規定については、その要件の明確化に努め、適切に運用すること。

五、安全規制の見直しに当たっては、認定事業者の業務の能力基準を明確に定めると同時に、鉄道事故の発生を未然に防止し、安全を確保するため、事故原因の調査・分析と再発防止策を適正に行うための措置を講じること。

○委員長(小林元君) 以上、本法の改正は鉄道事業の根幹を変えるものであります。にもかかわらず、わずか数時間から、討論は終局したものと認めます。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですが、この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました鉄道事業法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

○寺崎昭久君 鉄道事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について万全の措置を講ずべきである。

一、鉄道事業者が鉄道事業を廃止する場合には、地元住民・利用者の声を反映し、沿線地域の交通利便を確保するため、地元協議会を設置するなど関係者の意見を十分に聴取し尊重すること。

二、鉄道事業を廃止し、代替輸送に転換する場合には、利用者に過重な費用負担をかけることのないよう配慮すること。

三、鉄道事業の廃止によって鉄道貨物輸送ネットワークの確保に支障が生じないよう十分に

改正する法律案について討論に入ります。

○宮本岳志君 私は、道路運送法の一部を改正する法律案に対し、日本共産党を代表して反対の討

論を行います。

本法案に反対する第一の理由は、貸し切りバスの需給調整の廃止、運賃料金の規制緩和を進めるものだからであります。

貸し切りバス事業者の八八%以上が中小業者であり、現状ですら大手旅行業者などの買いたたきの中で運賃料金の価格破壊が起きており、七〇%の事業者が赤字経営を余儀なくされているのであります。こうしたもので需給調整を廃止し、運賃料金を認可から届け出に緩和すれば、今以上に過当競争が激化し、一部大手事業者の事業拡大が進み、中小事業者の経営がさらに悪化することは明白であります。

第二に、こうした過当競争の激化による経営の悪化は、安全輸送に大きな影響を与えることになります。安全対策の経費の削減を招くなど、利用者国民の安全や利用者サービスの低下をさせるおそれがあります。

貸し切りバスは、観光や修学旅行など国民生活に密着した長距離輸送を実施しており、安全確保が何よりも重視されなければなりません。高速道路での高速走行、観光地等での地形が険しい道路での走行など、運転者が十分になれていない道路での走行が多く、十分な安全確保の対策が実施されないまま規制緩和を進めることは、重大な事故の増大を招くおそれがあり、認められません。

第三に、バス労働者の平均労働時間は二千七百時間から二千八百時間に及ぶ長時間過労労働を強いるられており、その上、大手旅行業者による優越的地位を利用した無理な運行計画の強要、運賃料金のダンピングなどにより、労働者の労働条件がますます切り下げられるからであります。

以上、中小事業者の経営の悪化、利用者の安全の確保への疑念、労働者の労働条件の切り下げにつながる規制緩和である点を指摘して、反対討論を終わります。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。これより採決に入ります。

道路運送法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(小林元君) 多数と認めます。よって、本案は多數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。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました道路運送法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたしました。

案文を朗読いたします。

道路運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について万全の措置を講すべきである。

一、一般貸切旅客自動車運送事業の許可に當たっては、最低車両台数の確保等輸送の安全を確保するための適切な事業計画及び事業遂行能力等に関する審査を厳正に行うこと。また、その許可基準を具体的に定めて公示するなど、許可制度の運用について統一性、透明性を確保すること。

二、運転者の過労運転による事故防止を図るため、自動車運転者の労働時間改善基準遵守を前提とする運行計画の策定及び書面による運行指示を徹底する措置を講ずること。また、運送契約時においても基準が遵守されるよう関係者間の協議の場を設置するなど適切な措置を講ずること。

三、一般貸切旅客自動車運送事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、輸送の安全確保に関する是正命令、事業の改善命令、許可の取り消し処分等について厳正かつ機動的に行うこと。

四、一般貸切旅客自動車運送事業におけることにおいて、一般貸切旅客自動車運送事業を確保すること。

業者の責任が回避されることのないよう、運行管理に係る規定の運用に十分留意すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(小林元君) ただいま寺崎君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(小林元君) 全会一致と認めます。よつて、寺崎君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、川崎運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。川崎運輸大臣。

〔賛成者挙手〕

○委員長(小林元君) 全会一致と認めます。よつて、寺崎君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、川崎運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。

○國務大臣(川崎一郎君) ただいま道路運送法の一部を改正する法律案につきまして、慎重な御審議の結果御可決をいただきまして、まことにあります。川崎運輸大臣。

○委員長(小林元君) なお、両案の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(小林元君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

次に、この法律案の概要を申し上げます。

第一に、有線放送の業務を行う者について合併等があつたときの地位の承継に係る規定を整備し手続の簡素化を図ることとしております。

第二に、有線テレビジョン放送施設設置の許可の欠格事由のうち、外国性の制限に係るものについて削除することとしております。

その他規定の整備を行ふこととしております。

なお、この法律は、公布の日から起算して十日を経過した日から施行することとしております。

続きまして、放送法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申上げます。

この法律案は、地上放送の分野においてデジタル信号による送信をするテレビジョン放送等を導入するに際して、映像または音声と文字、图形などをあわせ送る高度かつ多様な放送を行うことができるようにするため、テレビジョン放送等の定義に関する規定を整備する等の改正を行おうとするものであります。

次に、この法律案の概要を申し上げます。

郵政大臣。

○國務大臣(野田聖子君) 有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律及び有線テレビジョン放送法の一部を改正する法律案、放送法の一部を改正する法律案及び高度テレビジョン放送施設整備促進臨時措置法案、以上三件につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

初めに、有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律案及び有線テレビジョン放送法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

この法律案は、有線放送の分野における規制の合理化を図るために、有線放送の業務を行う者の地位の承継に係る規定を整備し手続の簡素化を図るとともに、有線テレビジョン放送施設の設置許可について外国人等であることを欠格事由としないこととする等の改正を行おうとするものであります。

次に、この法律案の概要を申し上げます。

第一に、有線放送の業務を行う者について合併等があつたときの地位の承継に係る規定を整備し手續の簡素化を図ることとしております。

第二に、有線テレビジョン放送施設設置の許可の欠格事由のうち、外国性の制限に係るものについて削除することとしております。

その他の規定の整備を行ふこととしております。

なお、この法律は、公布の日から起算して十日を経過した日から施行することとしております。

続きまして、放送法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申上げます。

この法律案は、地上放送の分野においてデジタル信号による送信をするテレビジョン放送等を導入するに際して、映像または音声と文字、图形などをあわせ送る高度かつ多様な放送を行うことができるようにするため、テレビジョン放送等の定義に関する規定を整備する等の改正を行おうとするものであります。

次に、この法律案の概要を申し上げます。

政府から順次趣旨説明を聽取いました。野田

「テレビジョン放送」とは、静止し、又は移動する事物の瞬間的影像及びこれに伴う音声その他の音響を送る放送（文字、図形その他の影像又は信号を併せ送るもの）をいう。」こととする等定義規定を改めることとしております。

その他所要の規定の整備を行うこととしております。

なお、この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしております。

最後に、高度テレビジョン放送施設整備促進臨時措置法案につきまして、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

この法律案は、デジタル信号による送信をするテレビジョン放送の早期の普及を図るため、高度テレビジョン放送施設の整備を促進しようとするものであります。

次に、この法律案の概要を御説明申し上げます。

第一に、高度テレビジョン放送施設、高度テレビジョン放送施設整備事業等の定義をすることとしております。

第二に、郵政大臣は、高度テレビジョン放送施設の整備の促進に関する基本的な方向及び高度テレビジョン放送施設整備事業の内容等に関する基本指針を定めることとしております。

第三に、高度テレビジョン放送施設整備事業を実施しようとする者は、その実施計画が適当である旨の郵政大臣の認定を受けることができる」としております。

第四に、通信・放送機器の業務として、郵政大臣の認定を受けた実施計画に係る高度テレビジョン放送施設整備事業の実施に必要な資金を調達するためには発行する社債及び該資金の借り入れについての債務保証等の業務を追加することとしております。

その他所要の規定の整備を行うこととしておりまます。この法律の施行期日は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定め

る日としております。

以上が、これら三法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

○委員長 小林元君 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

三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。

午後三時五十七分散会

五月十二日本委員会に左の案件が付託された。

一、有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律及び有線テレビジョン放送法の一部を改正する法律案

一、放送法の一部を改正する法律案

一、高度テレビジョン放送施設整備促進臨時措置法案

有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律及び有線テレビジョン放送法の一部を改正する法律案

（相続）

全員の同意により承継すべき相続人を選定したときは、その者（若しくは合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、当該届出をした者のこの法律の規定による地位を承継する）

前項の規定により第三条の規定による届出をした者の地位を承継した者は、遅滞なく、その事実を証する書面を添えて、その旨を郵政大臣に届け出なければならない。

第九条中「訴訟」の下に「及び第百十五条（罰則）」を加える。

第十二条及び第十三条第一項中「五万円」を「五十万円」に改める。

第十四条中「三万円」を「三十万円」に改める。

第十五条を削り、第十六条を第十五条とし、同条の次に第一条を加える。

第十六条 第六条の二第二項又は第七条の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、「二十万円以下」の過料に処する。

（有線テレビジョン放送法の一部改正）

第十二条 有線テレビジョン放送法（昭和四十七年法律第百十四号）の一部を次のように改正する。

第五条中「ことができる」を削り、第一号から第四号までを削り、第五号を第一号とし、第六号を第二号とし、第七号を第三号とする。

第十条の次に次の二条を加える。

（施設の譲渡し及び譲受け並びに法人の合併）

第十条の二 有線テレビジョン放送施設者が第十三条第一項の許可に係る有線テレビジョン放送施設の全部を譲り渡す場合において、譲渡人の有線テレビジョン放送施設者的地位を譲り受けたときは、譲受人は、譲り渡すためには発行する社債及び該資金の借り入れについての債務保証等の業務を追加することとしております。

第六条の次に次の一条を加える。

（相続）

第六条の二 第三条の規定による届出をした者がその届出に係る業務を行つ事業の全部を譲り渡す場合を次のように改正する。

第六条の次に次の一条を加える。

（承継）

（相続）

（相続）

（相続）

る法人が存続する場合を除く。において、当該合併について郵政大臣の認可を受けたときは、合併後存続する法人又は合併により設立した法人は、合併により消滅した法人の有線テレビジョン放送施設者の地位を承継する。

第十条の三 有線テレビジョン放送施設者が死亡したときは、その相続人（相続人が二人以上ある場合において、その全員の同意により承継すべき相続人）が被相続人の有線テレビジョン放送施設者の地位を承継する。

前項の相続人が被相続人の死亡後六十日以内にその相続について郵政大臣の認可を申請しなければ、その期間の経過後は、第三条第二項の許可は、その効力を失う。認可の申請に対し、認可しない旨の処分があつた場合において、その旨の通知を受けた日以後についても同様とする。

第四条第一項及び第五条の規定は、前項の認可について準用する。

第十七条の次に次の一条を加える。

（承継）

第十七条の二 第十二条の規定による届出をした有線テレビジョン放送事業者がその届出に係る業務を行う事業の全部を譲り渡し、又は同条の規定による届出をした有線テレビジョン放送事業者について相続若しくは合併があつたときは、その事業の全部を譲り受けた者又は相続人（相続人が二人以上ある場合において、その全員の同意により承継すべき相続人を選定したときは、その者）若しくは合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、当該有線テレビジョン放送事業者のこの法律の規定による地位を承継する。

前項の規定により第十二条の規定による届出をした

3 郵政大臣は、第一項の認定の申請があつた場合において、その実施計画が基本指針に照らし適切なものであり、かつ、当該実施計画が確實に実施される見込みがあると認めるときは、同項の認定をするものとする。

第五条 前条第一項の認定を受けた者（その者の設立に係る同項の法人を含む。）は、当該認定

る。

卷之三

ときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。(に係る高度テレビジョン放送施設整備事業を実施する者(以下「認定事業者」という。)が当該認定計画に従つて高度テレビジョン

第六条 通信・放送機構（以下「機構」という。）

は、通信・放送機構法（昭和五十四年法律第四

第一項に規定する業務のほか、二の法律の目的

を達成するため、次の業務を行う。

一 認定計画に係る高度テレビジョン放送施設

整備事業の実施に必要な資金を調達するため

に發行する株價及び三種資金の値入れに依る
債務の保証を行つて置く。

二 前号の業務に附帯する業務を行うこと。

(機構法の適用)

第七条 前条の規定により機構の業務が行われる

あるのは「又は兩賃務保正業務」(六)、「孫る」

とあるのは「又は高度テレビジョン放送施設整

備促進臨時措置法（以下「高度放送施設整備法」）

という。第六条に規定する業務をいう。以下同じ。」に係る一と、機構法第十九条第四項、

第二十九条、第三十九条及び第四十条第一項中「研究開発債務保証業務」とあるのは「兩債務保証業務」と、機構法第二十八条の二第二項中「に掲げる業務」とあるのは「又は高度放送施設整備法第六条第一号に掲げる業務」と、機構法第二十九条の二第一項中「研究開発債務保証業務」とあるのは「研究開発債務保証業務等(研究開発債務保証業務及び高度放送施設整備法第六条に規定する業務をいう。以下同じ。)」と、機構法第三十五条、第三十八条及び第四十三条第二項、第三十五条、第三十八条及び第四十三条第一項、第三十九条第二号中「研究開発債務保証業務」とあるのは「研究開発債務保証業務等」と、機構法第三十九条第二号中「この法律」とあるのは「この法律又は高度放送施設整備法」と、機構法第四十三条第二項第一号中、「第十八条第二項、第二十九条第一項、第二十九条第二項及び第四十五条第一号中「この法律」とあるのは「この法律又は高度放送施設整備法」と、機構法第三十九条、第四十条第一項及び第四十五条第一号中「この法律」とあるのは「若しくは第二十九条第一項の規定による認可」(研究開発出資業務又は兩債務保証業務に係るものを除く。)と、第三十二条若しくは第三十五条の規定による認可(研究開発出資業務又は研究開発債務保証業務に係るものを除く。)、第三十二条若しくは第三十五条第一項の規定による認可(研究開発出資業務又は研究開発債務保証業務等に係るものを除く。)と、同項第一号中「又は第二十九条第一項の規定による認可」とあるのは「この規定による認可又は第二十九条第一項の規定による認可(研究開発債務保証業務等に係るものを除く。)」と、同項第一号中「部分」とあるのは「部分(高度放送施設整備法第六条に規定する業務に係る部分を除く。)」と、機構法第四十五条第三号中「第二十八条第一項」とあるのは「第二十八条第一項及び高度放送施設整備法第六条」とする。

(資金の融通のあつせん等)

第八条 政府は、認定計画に係る高度テレビジョン放送施設整備事業の実施に必要な資金の融通のあつせんに努めるものとする。

2 郵政大臣及び大蔵大臣は、第六条に規定する機構の業務の円滑な運営が図られるように、情報の提供その他の必要な配慮をするものとする。

(報告の徴収)

第九条 郵政大臣は、認定事業者に対し、認定計画に係る高度テレビジョン放送施設整備事業の実施状況について報告を求めることができる。

(罰則)

第十条 前条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(この法律の廃止)

第二条 この法律は、平成二十二年十二月三十一日までに廃止するものとする。

(信用基金の持分の払戻しの禁止の特例)

第三条 日本開発銀行(日本政策投資銀行法(平成十一年法律第一号)附則第六条第一項の規定により日本政策投資銀行が日本開発銀行の権利及び義務を承継したときは、日本政策投資銀行)以外の出資者は、機構に対し、この法律の施行の日から起算して一月を経過した日までに限り、機構法第二十九条の二第一項に規定する信用基金に係るその持分の払戻しを請求することができる。

2 機構は、前項の規定による請求があつたときは、機構法第六条第一項の規定にかかわらず、当該持分に係る出資額に相当する金額によりれば、その払戻しをした金額により資本金を減少するものとする。

(郵政省設置法の一部改正)

第四条 郵政省設置法(昭和二十三年法律第二百四十四号)の一部を次のように改正する。

第四条中第七十八号を第七十九号とし、第七十一号から第七十七号までを「一号ずつ繰り下げ、第七十号の次に次の一号を加える。

七十一 高度テレビジョン放送施設整備促進法(平成十一年法律第一号)

臨時措置法(平成十一年法律第一号)の施行に関すること。

第五条第二十二号の二十二の次に次の一号を加える。

二十二の二十二の二 高度テレビジョン放送施設整備促進臨時措置法の定めるところに従い、基本指針を定め、及び実施計画の認定をすること。

第六条第五項中「第七十七号」を「第七十八号」に改め、同条第六項中「第七十三号」を「第七十四号」に、「第七十五号から第七十七号まで」を「第七十六号から第七十八号まで」に改め、同条第八項中「第七十八号」を「第七十九号」に改める。

平成十一年五月二十六日印刷

平成十一年五月二十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局