

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第十五号

昭和三十四年三月二十四日(火曜日)午後二時三十分開会

委員の異動

三月二十日委員江藤智君及び山本利壽君辞任につき、その補欠として廣瀬久忠君及び小山邦太郎君を議長において指名した。

三月二十三日委員廣瀬久忠君、吉米地英俊君、小山邦太郎君、近藤鶴代君及び高橋進太郎君辞任につき、その補欠として江藤智君、森田義衛君、高野一夫君、西田隆夫君及び野田俊作君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長

大倉 精一君

理事

江藤 智君

成田 一郎君

相澤 重明君

委員

石原幹市郎君

植竹 春彦君

野田 俊作君

平島 敏夫君

柴谷 要君

松浦 清一君

市川 房枝君

岩間 正男君

永野 護君

國務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸政務次官

運輸大臣官房長

中馬 辰猪君

細田 吉藏君

吉藏君

運輸省港灣局長 中道 峰夫君

運輸省鉄道局長 山内 公猷君

運輸省鉄道監督 八木 利眞君

運輸省自動車局長 國友 弘康君

運輸省常任委員 古谷 善亮君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 道副總裁 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

運輸省港灣局 小倉 俊夫君

運輸省港灣局 見坊 力男君

男君及び野田俊作君が選任されました。

○委員長(大倉精一君) この際、お諮りいたします。委員の異動に伴い理事が一名欠員となっておりますが、その補欠互選は、先例により委員長指名に御一任願つて御異議ございませんか。

〔異議なしと答ふ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。よつて、理事に江藤君を指名いたします。

○委員長(大倉精一君) 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法律案に対し御質疑のおありの方は順次御発言願います。

○江藤智君 今度の国鉄法の改正で理事の増員をすることになっておりますけれども、これは、六支社長を理事にするという御計画と考へまして、差しつかえありませんか。

○政府委員(中馬辰猪君) さようでございます。

○委員長(大倉精一君) なお、政府委員の出席者を御報告いたします。政務次官中馬辰猪君、運輸大臣官房長細田君、港灣局長中道君、鉄道監督局長山内君、同国有鉄道部長八木君、説明員として国有鉄道副總裁小倉君、同總裁室文書課長谷君が出席されております。

○江藤智君 そうしますと、国鉄のいわゆる重役陣が、地方組織の一応責任者になる。こういうことになるのでありまして、これは非常に簡単なようでありましても、国鉄の従来の組織から考へますと、非常に根本的な問題がある。

と申しますことは、国鉄の組織の歴史を考へてみますと、従来はと申しますか、機構の改革をする以前の組織というのは、本来の各部局の責任者が、むしろ責任を持って、そこで、きまつた計画の実施機関として現場に、現地の方に、鉄道局長がおる。いわゆる縦の組織というものが、むしろ強くなる。結局もつと端的に言いますと、地方の鉄道局長をした人が、本省の局長になって、そしてこの人たちが、ちやうど今の重役のような仕事をし、計画を立てまして、その実施を鉄道局長にやらせておる。その後、機構が改革になりまして、大体、地方のいわゆる総支配人といひますか、あるいはちやうど支社長に当るような人と、それから本省の局長とのウェイトが同じようになつて、結局縦の筋と横の筋とが、同じような大体力になつておるやうに考へられる。これをどういふふうにするか、これは一番調和がとれるかといふことは、これはもう、国鉄経営の非常に重大な問題なんでありましても、それが今度は、支社長を理事にするということになりますと、と、画然と地方組織、横の線が強くなりまして、縦の線が弱まってくる。その調和といふものが、非常にむずかしいのでありまして、ことに現在の地方組織といふものが、ただ支社長を理事にしたから、あるいは文書の上で権限を移譲したからといつて、直ちにそういう格好になるものでもないのでございます。

その縦横の調整ということについては、どういふふうな鉄道当局としては考へておられるのか、その根本的な態度についてお伺いをいたしたいと思います。

○説明員(小倉俊夫君) 仰せの通りに、国鉄の運営は、いろいろな計画と、それから計画を受けて実施に移す執行部とが、ほんとうにしっかりと結び合わなければならぬのでございまして、その執行につきましましては、やはり縦の線で、その正確な本社計画を地方へ落とすということが必要でございます。しかしながら、また一方、やはり現地ににおきましても、的確な本社の企画なりあるいは考へ方をよく現地でも把握いたしまして、プランニングにおきましても、あるいはその執行につきましても、縦と横とがうまく組み合わさつて、初めてうまくいりつぱな運営ができるのではないかと、こう考へております。

今度、支社長が理事になりますと、今まで支社長は、執行だけでございしましたが、今度、最高の意思決定機関である理事会にも参画いたしまして、国鉄全体としての計画あるいは重要施策といふものについて、その最高機関の一員、意思決定の最高機関の一員として、その企画に参画し、また地方

方におりましては、執行の責任者となつて、中央の意向も反映し、執行も誤まりなきを期したい。

要するにプランと実行と、縦と横との線をできるだけ組み合わせて、片寄らないで、全体の円滑な運行を推進して参りたいと、こう考えております。

○江藤智君 ただいまのようなお考えで、縦と横との調和というものを十分に見合せて運営をしていきたいとお話でございますから、これは、ぜひそうしていただかなければならないと思うのであります。

それにつきまして、現在の支社の組織といふのは、支社の力というものは、これは非常に貧弱なものです。

果して権限を強化して、相当に鉄道運営の現地に即応して大いに能率を上げようという計画に対して、ただいまのような支社の制度で、十分にこれができるかどうか、今後、もっと支社を強化し、あるいはその下についておる管理局の機構というものについても、これをバランスのとれたものに改革をするお気持があるかないか、その点を一つ承わりたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 御指摘の通りに、ただいまの支社は、昔の旧局時代と比較いたしますと、組織も簡素であり、人員も貧弱でございます。今後、支社のあり方としては、できるだけ人員の適正化をはかつていかなければならぬとは考えますが、ただ、昔の旧局は、ある意味におきまして、地方のプランと、それから執行と、両方の機能が充実いたしておりましたので、最近の考え方といたしましては、国鉄として、むやみに組織あるいは人

員をふやすわけにも参りませんので、支社のあり方といたしましては、傘下にある局長、あるいは工場長、あるいは資材部長、あるいは自動車部長というような支社の傘下に統合されましたその責任者を、やはり支社の企画に参加させて、たとえば資材購入でありましたら、支社でなく、資材事務所に参らされる、車両の計画は、その工場長にさせるというよりも、その力をかり、また局の方の運営につきましても、その局長の意見、あるいは力をかり、というふうな運営にして参つて、そういうふうな地方の各機関の統合ということ、支社長が責任を持って進めていく。

要するにその地方々々の、やはり事情に応じた計画を立てるということをして参りたい、こう考えます。

○江藤智君 今のお話では、支社に権限を移譲しても、支社の組織はできるだけ簡素化して、むしろ應下の管理局長、あるいはそれぞれの局長、所長あたりをスタッフにして、それで能率を上げる、こういうお話でございますが、これは昔も、管理局や何かがありまして、そういうことをやっておつた。支社の現在の仕事で一番重要なことは、自分の管轄下にある管理局、あるいはいろいろな機関がありますが、そういうものに対して、適切にその運営ができるように予算とか人員とかいうようなものを配分してやる、これが一番大事な仕事なんです。こういうことについては、なかなか管理局長を使つてできる問題ではないのであつて、やはり本社からいつてきた方針を、今度は現地に適切に合せてやるという事柄は、これは、やはり支社の

仕事なんです。管理局長や何かを集めて、それでできる仕事じゃない、そういうことをするのには、はなはだ現在の支社の陣容というものは乏しいのです。これはもう私は二カ所も、いわゆる今の支社長をやっておりますから、よくわかるのですが、あまりにも、そういう方面についての力というものが今不十分です。といつて、現在の管理局から、それだけの人間を取り上げるわけにもなかなか参らない。本社から人間をおろすということも、なかなかむずかしい。でありますからして、そういう点について、何か特に考えておられることがあるのかどうか。

そうでなかつたならば、これは、どうしてもある程度の充実をなさらないければ、支社長を理事にして、そうして、ただ理事なり、待遇改善をするだけ、目的なら、これはけっこうなんです。ありますが、ほんとうに支社としての機能を發揮させるのだ、こう言われるのでしたならば、今の格好じゃどうしても、これは私ではできないと思ふ。そういう点につきましては、いずれ発足後の様子を私は拝見いたしました。また、ここでお伺ひいたしたいと思ひます。きょうは、ただいまのような支社の実情におきましては、おつしやるような仕事ができない、また現在の支社の機構を見ましても、ある部分だけが、たとえば経理方面だけは、非常に強化されているのです。これは経理統制をやろうというふうな思想じゃないかとも、現地ではいつておるのですけれども、こういうふうな片寄つた支社だつたならば、これはだめだ、結局、支社長を理事にしても、ほんとうの支社の機能は上らないという

ことだけを私は、ここで申し上げておきたいと思ひます。

その次に、ちょっと大臣が見えたので、お約束で、もしあれでしたら、私はまだ質問が長うございますから、あとにいたしまして、港灣の方をやっていただいてもよろこびます。委員長お諮り下さい。

○委員長(大倉精一君) 本案の質問は、一応この程度で打ち切ります。

○委員長(大倉精一君) 次に、港灣運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法律案については前回衆議院議員關谷勝利君から、同院における修正部分について説明を聴取するとともに、同君、同井岡大治君及び永野運輸大臣等に質疑を行いました。前回に引き続いて、質疑を行います。御質疑のおありの方は、順次御発言を願ひます。

○相澤重明君 運輸大臣にお尋ねしておきたいと思うのですが、前回の運送事業法の一部を改正する法律案の審議の際にも、私から申し上げたのですが、今度は、届出制から免許になる、非常にこれは運輸省の権限というものが、重要な意味を持つことになりまふ。そこで今度は、事業は一応、そういうことで、りっぱにでき上ると思ふのですが、そこに働く労働者の労働条件というものについては、これまた、非常に大事なことになる。

ところが、現在までのところ、労働省にある労働問題の、いわゆる審議会というものを持たれておつたのです。お話を聞くとところによると、今月一ぱいで、この労働問題審議会という

ことだけを私は、ここで申し上げておきたいと思ひます。

○政府委員(中道峰夫君) 港灣労働に關しまして、労働省に設けられました港灣労働審議会、これが一応、本年の三月末をもって任務を完了することになつておりますが、その審議会の委員の中、この審議会を何らかの形で継続をいたしたいという御意見があるように伺つておるわけでございます。

いずれにいたしまして、港灣労働の問題と、今回の港灣運送事業法との關係は、非常に密接でございますし、重要でございますので、私もこの修正に當りまして、従来の港灣労働審議会等と審議をいたされた御意見を十分尊重いたしまして、これからの今回の修正案の運営に當つていききたいというふうに考えておる次第でございます。

○國務大臣(永野護君) 港灣労働の審議会の問題につきましては、ただいま港灣局長からお答えした通りでございますが、三月一ぱいでやめてしまふないで、継続審議に移つていくというようになつておりますから、相澤委員の御懸念のようなことにはなるとは思ひます。

ただ、一般大局から申しまして、この前も、たしかこの委員会で申した

ことだけを私は、ここで申し上げておきたいと思ひます。

○政府委員(中道峰夫君) 港灣労働に關しまして、労働省に設けられました港灣労働審議会、これが一応、本年の三月末をもって任務を完了することになつておりますが、その審議会の委員の中、この審議会を何らかの形で継続をいたしたいという御意見があるように伺つておるわけでございます。

いずれにいたしまして、港灣労働の問題と、今回の港灣運送事業法との關係は、非常に密接でございますし、重要でございますので、私もこの修正に當りまして、従来の港灣労働審議会等と審議をいたされた御意見を十分尊重いたしまして、これからの今回の修正案の運営に當つていききたいというふうに考えておる次第でございます。

と思うのでありますが、この港灣の荷役機械化に伴ひまして、港灣労働者の労働条件が非常に影響を受けるということは、避けがたい趨勢だと思つてあります。これは、非常に大きな問題でありまして、仲間同士のせり合いというふうな問題じゃなくて、全体として港灣労働者の運命に、大きな影響を与えるべきことだと思つてあります。

従ひまして政府といたしましては、政府の施策によつて、何ら港灣労働者には過失がなくて、自分の職場を失うという結果が起るといふ事態につきましては、国の産業発展のためには、やむを得ないことだといつてしまへば、それまでのことでありますけれども、政府としては、そういう冷たい扱い方はしたくないと思つてあります。できるだけ港灣労働者の立場も考へつつ、産業全般の改善をやつていきたい、かように考へております。

従ひまして、今の審議会のようなものでも、今までのあり姿のままを前提とした審議よりは、もっと基本的の審議の材料が加わつてくるのではないかと、こう考へております。

私も港灣行政をつかさどるものといひましては、自分たちの政策から生まれるこういう悲惨な事実をなすたけ輕くいたしまして、その産業の要請と、そして、こういう現実の悲惨な事実との調整を、どの点でとるかということに研究をしほつて参りたいと、こう考へております。

○相澤重明君 次に、免許の基準の第六条の問題であります。この免許基準については、非常に、まあ現在の業者が多い中では問題があるかと思ひ

ます。

そこで、昭和三十三年の七月十九日、当時の港灣労働協議会が政府に答申した中に、港灣労働に関する意見の中でも、基準を引き上げると、こういうことが第一条の目的の「公共の福祉を増進することを目的とする」という趣旨からいへば、基準は引き上げるべきではないか、こういうふうなことがいわれておつたのであります。これを、どういふふうにして作り、これを、実施に移す考へなのか、たとえば、私、前回申し上げたのは、政令等で、そういう点について、基準を出していかうのか、この第六条だけの解釈、そういうものについても、非常に私は問題にならうと思つてあります。それから、この点、一つ港灣局長なり、関係事務当局からでけつて考へて、一つ、お答えをいただきたいと思つてあります。

○説明員(見坊力男君) 登録基準の引き上げにつきましては、この港灣労働対策に関する意見書の中にうたわれから、われわれといたしましては、この登録基準について再検討をするというために、まず実態調査をやるべきであるといふことで、その調査の準備を進めたわけであります。

現在、登録基準といたしまして、施設、労働者について、それぞれ港灣ごとに、あるいは事業をすることに定まつておりますが、それらが、現在の港灣運送機能にマッチして、いかにあるべきであるかという点を知るために、全国的な調査をする必要があると考へております。

それでその調査は、調査表を、もうすでに数次にわたつて作りかえてお

わけでありまして、膨大な調査でございまして、その案がまとも次第、その関係者に協力を願つて、その調査をいたすつもりでおります。

この登録基準については、そのよう調査の考へておりましたが、今度、免許制に變更して、この第六条の中にございまして、この「当該事業を適確に遂行するに足る労働者及び施設を有するものである」といふ免許基準がございまして、これを運用するに當つては、何がその適確であるかといふ点については、その免許申請等を受理する窓口等に対する指導といたしまして、何らかの通牒によつて、これを明らかにその取扱ひを明確にするよういたしたいと考へております。

○相澤重明君 それから一つは、この私の今の質問とは、若干相矛盾することでありまして、非常に、やはり大きな問題になるのは、たとえば名古屋で、本店のいわゆる事業認可の免許を与へた、その場合に、横浜に支店を持ちたい、こういう場合に、本店が、名古屋で免許をされたから、当然、その営業関係で、横浜に支店を持ちたいという場合に、その場合は、どういふ取扱ひ方をするかという点を、一つ御回答をいただきたいと思つてあります。

○説明員(見坊力男君) 港灣運送事業につきましては、この修正案の第四条にございまして、港灣運送事業の種類ごとに、及び港灣ごとに免許を受けるということになっております。で、ただいまの御質問のように、名古屋に本店を持つて、横浜に支店を設けたいという場合には、その横浜でも、免許をとる必要が出てくるわけでございます。

○相澤重明君 これももちろん、その本法の趣旨から言つて、私は、その点は正しいと思つております。

ただ、これが政治的に考へられた場合に、いわゆる本店の方については、もう申請をされたときに、この第六条の基準について、十分これは適確なものであるといふことで免許が行われた。もちろん本法全体についても、そのうちありますが、そういうことであるけれども、どうも、ほかのところについては、たとえば申請があつても、これはもう、やはりその港灣事情によつて、その業者間の協定、あるいは話合ひといふもので、認可をするわけにはいかぬ、こういうふうなおそれはないかどうか、もちろん本法の趣旨の、先ほどの見坊管理官の言うことについては、よく理解できるわけですが、そういう場合があり得るのか、今までの経験からお考へになつて、今度の免許制になつた場合に、その得失はどうなのか、こういう点について、少しく御見解を承つておきたいと思つております。

○説明員(見坊力男君) その港灣における事情が、六大港における場合と、その他の港における場合では、その事情を異にすると思つてあります。

全国で、業者の数にしまして約三千三百ございまして、その約六〇％が、六大港に集つておる。それに引きかへまして、適用港灣のその他の港に参りますと、その事業者の数も、比較的少い、十社とか十五、六社と、割合に数が少いような状況にあります。

従ひまして、従来からの経験から見ましても、港灣運送業者が新たに港灣に店を張るような場合には、やはりそ

の港灣における港灣運送事情等と重大な関係があるわけでありまして、やはり、それぞれの港灣においての港灣運送の秩序が乱されないように、新しい業者の方にも、その点を十分考慮していただく必要があるのではないかと考へてあります。

○相澤重明君 それから最後に、第二条の検査人あるいは鑑定人、検査人、この人たちが、今度は、この法律で一本化するわけでありまして、その場合の経過措置として、前回も申し上げたように三カ年という一応の期間を置いておるわけでありまして、その移行の際における処置は、運輸省としては、できるだけ一つ、やはり本法に適合するように行政指導をしていくという考へ方なのか、それとも、三年間は、とにかく勝手にやればよいのだ、とにかく三年間のうちにできればいいのだ、そういう考へ方なのか、三年間という経過措置の考へ方について、一つお答えをいただきたいと思つてあります。

○政府委員(中道峰夫君) その点につきましては、この前に衆議院の先生からのお話もございまして、この切にかえに当りましては、なるべくスムーズに、これを切りかえていきたいといふことでございまして、三年間と申しますのは、最大限という意味で考へまして、できるだけすみやかに本法に乗つていくように行政指導をいたしたい、つまり、できるだけ早い機会に、この法律が施行されるように考へていきたいといふふうに考へております。

○相澤重明君 けつこうだと思ひます。そこで、そういうふうには、できるだ

け早い機会に行政指導をして本法に即応するようにしていきたいというためには、現在の運輸省の港湾局そのものの管理官の定数というものが、私少し少ないのではないかと、仕事が大へんじゃないかと、こう思うのですが、運輸大臣、この点はどうか、お考えを一つ伺いたいのですが。

○国務大臣(永野護君) お答えいたします。

港湾行政の基本的な、今改革案が練られております。従いまして、あの行政管理庁の成果が、ある程度まで具体化したしますまでは、個々の問題についての対策は、しばらくその模様を見て考えたい、こう考えております。

○柴谷要君 大臣の今の回答だと、何がだかさっぱりわからないのですが、私、いろいろの字から、お尋ねしてみたい。

登録制の場合、窓口はどうか、第一は係、進んでは課、進んでは部、次は局、こういうふうな段階でいくと思ふ。それで、局長決裁かなんかによって、登録が受理されたということになると思うが、それは、窓口はどこで、どのような経路で登録ができるのか。

それから免許制に変わってきたのですから、窓口からの経路は、どういうふうになって許可はおとりいくのか、この経路を一つお聞かせ願いたい。

○説明員(見坊力男君) 現在は登録制でございますが、その事務の系統を申し上げますと、本省には、港湾局に港政管理官というものがございまして、港政管理官が十三名でございます。地方

方の海運局に運輸部がございまして、運輸部の中に港運課がございまして、この港運課において、港湾運送事業の事務を扱っておるわけでございまして、さらにその支局がございまして、その大きな支局でございまして東京支局のようなどころでは、やはり港運課が置かれております。その他のところは、小さな支局では、特に港運課というのはいないでございまして、管理係等でありまして、登録申請書を支局あるいは海運局の窓口に出しまして、そこを經由して本省に参るわけでございまして、現在は登録基準が明確にきまつておりますので、その申請書をよく調査いたしましたして、施設、労働者についての要件を満たしているかどうか、十分審査いたしまして、適当と思う場合には本省に送ってくるということになっております。

○柴谷要君 今のような経路をたどってきて、これに要する人員は大体どのくらいあるのですか。

○説明員(見坊力男君) 地方海運局全部をひくくめまして定員は九十二名であつたと記憶しております。

○柴谷要君 現在までは登録制であつて九十二名の要員であつたという報告ですが、免許になるといふと少し手数がかかってくると思ひます。これに對して必要な要員はどの程度考えておるか、これもちょっとお聞かせ願ひたい。

○説明員(見坊力男君) 免許制になったことに伴ひまして、相当人員予算を要するといふふうに考えられますが、どの程度これが必要であるか、現在の定員予算とにらみ合せてどの程度さら

に増加しなければならぬかという点につきましては、さらに今後研究いたしたいと思ひます。

○柴谷要君 そのような答弁ではおそれる。衆議院を通過したとき、すでに登録制から免許制に変わったので、その間の人員が不足する、という算数ははじき出して、少くとも参議院の運輸委員会では答弁できるような資料を整えておくというのが、これは管理官として最も重要なことじゃないかと思う。このように重大な変更を加えられたのですから、必要ならば予算の修正を行わなければならないというところで、予算委員会等にも——これは国会が責任をもつて修正をするので、その予算委員会にも十分反映さして要員を確保しなければ、三十五年にならなければ取れないということになる、この点はどうお考えになっておられるか、それを承りた

い。

○政府委員(中道峰夫君) この事業を円滑に遂行いたして参るために現在の要員でどうかという点でございまして、が、お話しのように、今回新しく切りかえますので相当の事業量が考えられると思ひますが、これの施行は十月になつておるわけでございまして、従いまして、それまでの間に十分にこの事業の実施の各事項につきまして検討を加え、同時に必要な要員等につきましても的確な要員を算定いたしまして、必要な人員を確保していきたいといふふうに考えておるわけでございまして。

○柴谷要君 とにかく、これはあなたの方の御意思でなく、国会がいい法律案を作り上げたいということ修正したのだから、あけて国会に責任を負わし

て、要員でも何でも取りなさいよ、後手後手に回つていたのじゃだめなんだから。御承知の通り、本年度の予算折衝の際にも、あなたの方の方は人員を削減しようとしたじゃないですか。そういう段階を経由してきたのだから、この際、大いにがんばつて要員を充足してもらふように今から一つりつぱな案を作り、通常国会で間に合わないとするならば、臨時国会に増員要求をどうぞ出して下さい。われわれ大いにそれが貫徹するように協力しましょう。

そこで、お尋ねしたいことはたくさんありますけれども、大臣に伺いたいのですが、こういう国会が法律案を修正して、これに伴う予算的な処置も行わないし、要員の問題もしてないわけですね。こういう問題については、今後大臣の努力がなければならぬと思つておられますか、この修正案に対する態度についてお聞かせを願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) 先ほども申しましたように、私は港運事業者の、それ自体の運命に非常な懸念を持つておるのではありません。これが登録制が免許制になつたからといって、安穩としておられる事情じゃないと私は考えておるのであります。従ひまして、港運運送業者の生き道をどこに見つけるかという非常に大きな問題がこのフェイルドに残つておりますので、今、柴谷委員の御指摘のような点もまことに重要でございます。まことに重要でございます。その点も十分考えなければならぬのでございましてけれども、私どもの立場といたしましては、まず、

もつと基本的な問題を考えなければならぬ。そのために相当な調査もしなければならず、研究もしなければならぬと考えておるのであります。何しろそういうふうな大局の大きい問題が残つておることでございますから、そういう問題とあわせて考えたい。それには幾らかの時をかせいでいただきたい。別会計が通つて、そうして港の施設が面目を一新するようになって参りますと、もつと基本的な同じくこの問題を考えなければならぬ時期が必ずくる。これは実は望ましいことではないのでありますけれども、どうもそういう時期がくるだろう、まあこう考えておりますから、そのときにあわせて根本的研究をいたしたいと思ひますので、今しばらくの時をおかしを願ひたいと思ひます。

○委員(大倉精一君) 私からちょっと大臣に伺ひしておきたいんですが、これも、免許制度になるということとは相当面期的なことだと思つておられますけれども、現在、道路運送の面においても、免許というものは、いわゆる法規に沿わずに、いわゆる行政免許でなく、政治免許が行われておる、こういう実態にあると思つておる。そこで、免許というものが正常なる姿によつて行われるのではなく、やはり現在陸上において行われておるよう、政治的な圧力なり、あるいはそういう何かの物理的な力関係によつて振り回されてゆくような状態に、せつかくの港運運送事業の秩序というものはかえつてますます紊乱をする、こういうような状態になるだろうと私は思つておる。従つ

て、そういうことを防ぐために、港灣関係の専門的な機関といひますか、ちょうど陸上におきましては自動車運送協議会といひがあるんですけれども、港灣においても港灣運送協議会ないしは港灣運送審議会といふものを作りにするといふことについて大臣の御意見を伺いたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) ごもつともな御質問であります。免許制度にしますときに、その免許基準を実績に合うように運営してゆきますためには、そういうような機関が必要になる時期もあるかと思ひます。しかし、先ほども申しましたように、港運業者自体の基本的の問題が残つておりますから、こういうふうにするればこれだけのものは、この程度の数は必ず残れるというようない見通しがつきましたときに、それをどうして育成してゆくかという問題になるのではないかと思ひます。ちょうど画期的な変化に今直面しておりますから、その対策を研究いたしますときにあわせて研究していきたい、かように考へております。

○委員長(大倉精一君) なお、続いてお伺いしますけれども、港灣の労働問題については、これは内閣においても特に港灣労働問題審議会ですか、これが設置されてあるように、特別の考慮が払われているという状態でありまして、輸省がこれから先、港灣行政をやっていくについて、こういった労働問題等については、これは内閣にある港灣労働問題審議会、あるいは四月以降でできるであろうところのそういう専門機関です、ね、そういう機関に諮問、あるいはいろいろお尋ねになる、あるいはいま

た、これと緊密な連絡をとって港灣行政の遺憾なきようにする。こういう工合にすることが好ましいと思ふのでありますが、大臣の一つ御意見を承わりたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 全く御同感でございます。そういうふうな考へていくべきであらうと思ひます。

○委員長(大倉精一君) もう一つお伺いしますけれども、従来、陸上の例を見ますという、免許をすればなしでもって、免許した責任についての態度というものがどうも明確でない。でありますから、免許業者に対して、政府としてはどういふ方針をもつて臨んでいかれるのか。たとえて言うならば、これは自由競争に放任しておくのか、あるいは適正な育成をするということでもっていかれるのか、この点についての御見解を承わつておきたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 法制的にどういふふうにしてこれを育成するということやうなことを考へることは、まだ結論に達しておりません。と申しますのは、今の内閣は、御承知の通り自由主義を基調としておりますので、なるだけ個人の創意と工夫を生かす、こういうふうなことを考へてゐるのでありますから、基本の理念、従ひまして政府がワクをこしらへて、こういう場合には、育成の方法は今考へておりません。しかし、不当な競争をしまして共倒れになるということは、これは公共の福祉に反することでありまして、その辺につきましましては法規の範囲内において十分な監督取締りをしていくつもりでございます。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ

ほかに御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

それでは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を願ひます。

○相澤重明君 今まで政府から親切な答弁をいただきましたので、この施行に當つて、私も、十分今までの御答弁のうちに、積極的なまゝ努力をしていただきますと思ふ。しかし、特に私は、港灣労働者の意向については十分これを尊重していただく、こういう建前で附帯決議を附して私は賛成をいたしたいと思ひますので、委員長から御了解をいただければ、附帯決議の案文を御披露をして、皆さんの御賛成をいただきますと思ふのであります。

○委員長(大倉精一君) 附帯決議の御朗読を願ひます。

○相澤重明君 朗読いたします。

港灣運送事業法の一部を改正する法律案附帯決議案

港灣運送の特殊性にかんがみ、港灣運送事業の免許、運賃、料金は、港灣労働者に重大な影響があるもので、その処理にあつては、労働条件等につき格段の考慮を払ふこと。

以上であります。

○委員長(大倉精一君) ほかに御意見

もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

それではこれより採決いたします。港灣運送事業法の一部を改正する法律案を問題に供します。本法律案を衆議院送付原案通り可決することに賛成の方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大倉精一君) 全会一致と認めます。よつて本法律案は全会一致をもつて衆議院送付原案通り可決すべきものと決定いたしました。

次に、討論中述べられました相澤重明君提出の附帯決議案を議題といたします。

相澤重明君提出の附帯決議案を本委員会会の決議とすることに賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大倉精一君) 全会一致と認めます。よつて相澤重明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。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成、その他自後の手續につきましては、慣例により、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。よつてさう決定いたしました。

ただいまの附帯決議に対し、政府当局から発言を求められております。

○國務大臣(永野護君) ただいまの相澤委員の附帯決議の御趣旨は、まこと

にこもつとも存じますので、政府としましては、この法案実施に当りましては、十分決議の御趣意に沿うように運営して参りたいと思つております。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめて

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記を起して下さい。

○委員長(大倉精一君) 次に、運輸事情等に関する調査のうち、自動車事故防止に関する件を議題といたします。速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記を起し

御質疑のおありの方は順次御発言願ひます。國友自動車局長がただいま出席しております。

○相澤重明君 今、町を走つておるトラックについて、國民はこれを称して神風トラックという名称を、ニックネームとして使つておる現状があるわけでありまして、運輸省としては、現在の道路運送の問題として、一体どういふふうな現在のトラック輸送等についての実情を把握しておるか。私は、根本的な問題としてこれらの対策というものを考へておるのかどうか。昨年は御承知のようにハイタクに対する、神風タクシーということで非常に世論が沸騰しまして、ついに衆参両院の運輸委員会がこの対策をどうするかというところで、小委員会まで設置して、専門的に研究も調査もして、さうして事故がなくなるように、あるいはまた、労働者の生活も向上するよ

うにということ、大へん国会として国民の皆さんから喜ばれたことと思うのです。ところが、今日の事情を考えますと、トラック、特に砂利運送等の問題を中心として、非常に送上好ましさから影響が多い。中には人身事故というものもこのために非常に多く出てきておる。こういう点について運輸大臣の所見を承わっておきたいと思うのであります。

それから自動車局長には、一体このためにどのような事故の件数というものが上り、現在はどういう実情になっておるかという点についての一御説明をいただきたいと思うわけですが。

○国務大臣(永野護君) 相澤委員の御指摘の通り、いわゆる神風トラックの問題は非常に大きな問題としてクローブアップしてきております。従いまして、監督官庁である運輸省として、このままに放任しておいていいとは思っておりません。しかし、こまかいことは自動車局長からお答えいたしますが、まだ詳細にその取締対策を決定する段階には至っておりません。

○政府委員(國友弘康君) お答え申し上げます。新聞紙上あるいはラジオ等におきまして神風トラックを取り上げられております問題につきまして、これが一番主たる対象となっておりまして、今先生の仰せられました砂利輸送の問題、また長距離トラック輸送の問題が取り上げられているわけでございますが、まず交通事故の件数、これは警察庁の資料でございますが、交通事故の件数につきまして、一応数字の羅列になりますが、申し上げてみますと、トラックにつきましては三十一年、三十二年、三十三年と申し上げたい

と思ひますが、三十一年につきましては、普通車につきまして、家用が一萬三千六百八十三件事故を起しておりまして、これは一千台当り百二十六件でございます。営業用の方は六千五百六十五件でございます。一千台当りの件数は百三十三件でございます。昭和三十三年におきましては、家用でございまして、件数は一萬五千三百八十二件でございます。一千台当りの件数は百二十六件でございます。普通車の営業用につきましては七千五百八十四件で、一千台当り百三十七件でございます。昭和三十三年の統計は、普通車家用につきましては一萬六千七百七十七件で、一千台当りの件数は百十九件でございます。営業用につきましては七千七百五十三件で、一千台当りの事故件数は百二十二件になっております。

この数字を申し上げましたのは、普通車につきましては、大体一千台当りの事故はこの三三年の間減つて参つておるのでございます。事故がふえておりますのは小型車でありまして、小型の方について申し上げますと、昭和三十一年には小型の家用につきまして二萬八千三百三十九件、一千台当り五十五件の事故を起してございまして、小型の営業用につきましては四千八百八十八件で、一千台当り八十八件の事故を起してございまして、昭和三十三年には、小型の家用につきましては三萬四千五百六十七件で、一千台当り五十七件の事故を起してございまして、小型の営業用につきましては五萬三千三十六件で、一千台当り九十九件の事故を起してございまして、昭和三十三年の事故を申し上げますと、小型家用

につきましては四萬四千四百三十三件、一千台当り六十三件の事故を起しております。営業用につきましては六千四百四十二件、一千台当り九十三件の事故を起してございまして、小型車におきましては事故を増加する傾向にあるのでございまして、これは昭和三十一年営業用につきまして見ますと、一千台当り八十八件、昭和三十三年は九十三件、こういうような傾向を示しておるのでございまして、事故の件数から申し上げますと、家用のトラックが件数から申しますと圧倒的に多いわけでございます。私どもとしては営業用に対しては、るる毎回注意もいたしておるのでございまして、家用等につきましては、警察庁の方とも連絡をとつて、事故防止というものに今後対策を立てていきたい、従来も連絡をとつてきて、こういう状態でございます。

○相澤委員 今の御説明を承わりますと、この三三年の減少の方向にはあるという、大型トラックのお話でありまして、大型、小型等を含めまして、かなりやはり事故件数が多い。こういうことがわかりましたので、私はここでやはり参議院の運輸委員会として、これらの対策についての小委員会を設けて具体的に一つ問題の真相を究明していく、あるいは事故をなくするような方向にやはり進めるべきではないか、こう思うのであります。

そこで委員長に、そういう点について当局からも一御意見を承わりたいし、委員長としても、この委員会に小委員会を持つことについての御諮りを私はいただきたい、こう思うのであります。

○岩間正男君 関連して。ただいまの相澤委員の発言は、もつともなことであり、また、私たちもそういうことを考へておたわけなんです。そこでぜひ、法案も大体あと一件しかなないので……。事故防止小委員会が設けられておたわけですね。ところが、先国会、先々国会、これは一回も開かれな

いでしたつたわけですね。非常にこれは緊急を要する重大問題です。神風タクシの問題は、これは一応何か一種のまとまりを見せた、不完全ではありま

すけれども、これと関連して、トラックの問題もぜひ取り上げなくちゃならないので、適当な方法でこの小委員会に移すなり、そして実情を十分に調査して、関係者の出頭を求めて実情を調査する、あるいは現状を視察する。そしてその間にやはり政府のこれに対するはつきりした対策をやつたり確立するものごとと並行して、あと残ったこの国会の審議を、最も具体的な問題の方向に進進するように計らつていた

だきたい、こう思うわけですが。

○委員長(大倉精一君) トラック事故の問題につきましては、ただいま相澤委員並びに岩間委員の発言通りに、小委員会に付託をして審議をする、あるいは調査をする、こういうことで差しつかえございませんか。

○委員長(大倉精一君) 異議ないものと認めます。

○相澤委員 ところで、あとは、今委員長が御報告願つたように、小委員会等を持って具体的に作業を進めていくわけでありまして、そういう点についても、できれば私は、今月のうちにやはりそういう実情を把握するという意

味で、大臣も一つまことに御苦労ですが、われわれ議員と一緒に現地を一つ視察するというところで、日程については、この小委員会なり、あるいは委員長、理事の打ち合わせに一応おまかせいただきたいと思うのですが、今月のうちに現地のそういう実情を把握するのと、こういう点について私は皆さんの一つ御賛成をいただきたい。そういうことで、あとは小委員会において十分一つ御討議を……。そのために一つ大臣に現地視察についていつていただ

るかどうか、その点一つ大臣の御答弁を私はいただきたいと思ふ。

○国務大臣(永野護君) 万事御指図通りいたします。

○委員長(大倉精一君) それでは、今、相澤君から発言があつたように、今月中に現地を視察する、こういう方針を確認してよろしうございませうか。

○委員長(大倉精一君) 異議ないものと認めます。従つて日程その他の計画につきましては、委員長に一任していただきたいと思います。

○委員長(大倉精一君) それではさういたします。速記をとめて。

○委員長(大倉精一君) 速記を始めて。

○岩間正男君 私は、この際、国鉄当局並びに運輸大臣にお聞きしたのであります。昨年の八月に起りました特急かもめの踏切事故、つまり米軍のトレーラーバスと衝突をしたこの補償問題について、これは問題がどうなつてゐるのか、その後の経過につきまして、実はまだ報告を受けていないわけ

味で、大臣も一つまことに御苦労ですが、われわれ議員と一緒に現地を一つ視察するというところで、日程については、この小委員会なり、あるいは委員長、理事の打ち合わせに一応おまかせいただきたいと思うのですが、今月のうちに現地のそういう実情を把握するのと、こういう点について私は皆さんの一つ御賛成をいただきたい。そういうことで、あとは小委員会において十分一つ御討議を……。そのために一つ大臣に現地視察についていつていただ

るかどうか、その点一つ大臣の御答弁を私はいただきたいと思ふ。

○国務大臣(永野護君) 万事御指図通りいたします。

○委員長(大倉精一君) それでは、今、相澤君から発言があつたように、今月中に現地を視察する、こういう方針を確認してよろしうございませうか。

○委員長(大倉精一君) 異議ないものと認めます。従つて日程その他の計画につきましては、委員長に一任していただきたいと思います。

○委員長(大倉精一君) それではさういたします。速記をとめて。

○委員長(大倉精一君) 速記を始めて。

○岩間正男君　今まで日米合間委員会
で何回くらいこの問題について会談が
持たれたか、それから日米合同委員会

それは運輸大臣にもお聞きしたいのですが、国鉄当局はどういう見解を堅持しておられるのか。それから国務大臣と

が、事これは行政協定の解釈の問題で、政府にお願いするよりはか方法はないと、こう考えております。

思うのです。従って時間がないようでありますから、私はこれについてこの次の運輸委員会で運輸事情の調査のと

の点について十分な準備をして出席してもらいたい、こう思うのですがいかがでしょう。

○國務大臣(永野護君) その通り取り計らいます。

○岩間正男君 並びにこれと関連しまして、日米合同委員会の日本側の首席並びに交通部会の責任者、つまり関係者ですね、こういうところも呼び出していただきたいと思ひます。そうでないと、この問題は運輸省当局だけではおそらく明確にならぬと思うのです。ですから、外務大臣、あるいは、現在は首席はアメリカ局長がやっていますか、この前はそうだったんですが、最近の機構改革じゃわからない。これらの関係者を呼び出していただきたいと思ひます。

私は、今、時間の関係から、この問題をそういうことを前提としましてこの次まで保留しておきます。

○委員長(大倉精一君) 岩間君の今の要求は、理事会に諮って決定したいと思つております。

○委員長(大倉精一君) この際お諮りいたします。

委員の異動に伴い欠員中の交通事故防止に関する小委員会小委員及び同小委員長の選定は委員長の指名に御一任願ひまして御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(大倉精一君) 異議ないものと認めます。よつて小委員に江藤智君及び杉山昌作君を、小委員長に江藤智君を指名いたします。

○岩間正男君 さつき理事会に諮つてという話がありましたけれども、これはむしろ出席していただく。その手続については、理事会に諮つていただいていいと思うのですが、本委員会として、私の申したことは当然だと思ひま

すので、これについては一応委員会として決定をしておいていただきたい。それからその手続について、これは理事会に諮つていただくことはけっこうですけれども、いかがでしょうか。

○委員長(大倉精一君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記を始めます。本日はこの程度で委員会を散会いたします。

午後三時三十九分散会