

内閣委員会議録 第十八号

昭和三十九年四月三日(金曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 徳安 實藏君

理事伊能繁次郎君 理事内藤 隆君

理事永山 忠則君 理事八田 貞義君

理事石橋 政嗣君 理事田口 誠治君

理事山内 広君

岩動 道行君 壽原 正一君

高瀬 傳君 塚田 徹君

野呂 恭一君 藤尾 正行君

保科善四郎君 前田 正男君

松澤 雄藏君 湊 徹郎君

西久保重光君 大出 俊君

中村 高一君 村山 喜一君

山田 長司君 受田 新吉君

出席國務大臣

運輸 大臣 渡部健太郎君

自治 大臣 赤澤 正道君

出席政府委員

運輸事務官 佐藤 光夫君

(大臣官房長) 廣瀬 眞一君

運輸事務官 木村 陸男君

(自動車局長) 杉内 一彦君

運輸事務官 柄内 一彦君

(航空局長) 松島 五郎君

自治事務官 佐久間 彊君

(大臣官房長) 立田 清士君

自治事務官 加藤 重喜君

(財政事務局) 加藤 重喜君

地方官制課長 加藤 重喜君

専門員 加藤 重喜君

本日の会議に付した案件

自治省設置法の一部を改正する法律

案(内閣提出第三四号)

運輸省設置法の一部を改正する法律

案(内閣提出第二〇号)

○徳安委員長 これより会議を開きます。

自治省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を継続いたします。質疑の申し出がありますので、これを許します。山内広君。

○山内委員 まず最初に、御提案の地方公営企業制度調査会に關連して若干お尋ねしておきたいと思ひます。

過日米、この問題は、だいたい公共料金の抑制をめぐる、危機にある地方公営企業については深いお尋ねもありましたので、深くはお聞きいたしませんでしたけれども、ただ、私非常に心配される点は提案理由で大臣からお話のありましたことを読んでみても、どうも、当面もう火のついていっている事態に対して、この調査会の結論を待つまで政府の責任をのけるというふうな印象を非常に受けるわけです。というのは、この地方公営企業制度調査会の任務と申しますものが、役割は確かにここにうたわれているとおり、地方公営企業の範囲、経営形態、民間企業等との関係等を検討して、地方公営企業はいかにあるべきか、さらにこれら企業を能率的に運営するための経営体制及び財政制度はいかにあるべきか、この基本

問題を調査研究をされるというのですから、私は目的としては、こういうものを設けて知識を集めて御研究になろうということには異議はないわけですが、ただ、その次に「また、近年その経営状況は全般的に悪化の傾向にあり、何らかの措置を講ずる必要がある段階に立ち至っているものと考えられます。このような現況にかんがみ、地方公営企業制度の全般にわたり基本的問題を再検討するため、」設けたと、こう書いてある。そうしますと、この恒久対策のほかに、当面する応急対策もこの制度調査会に調査をゆだねるとはつきり御提案になつていられるのですから、三年間の期限立法で設けられるこの制度調査会の答申に、応急措置の結論までもゆだねるといふことになつたら、これは何と云つても政府の措置の隠れみのにこういうものを設けた、少し理屈っぽくなりますけれども、こういう印象を受けるわけです。どうしても応急対策だけは政府の責任においてやりにならないければならぬ。もう待つておれない問題なんです。その点について大臣の御見解をまず聞きたいと思ひます。

○赤澤國務大臣 昨日も答弁申し上げましたとおり、この調査会の結論を待つてというふうなことを考へておられる場合でもありませんし、私どもは、公共料金ストップ後における現事態もよく承知もしておりますので、これは切り離して早急に政府の責任で解決しなければならぬものと考えます。

特に、ストップはわれわれのほうで経済情勢全般をならみ合わせてやつたわけですけれども、その負担ということになりますと、やはり自治省関係の公営企業にみんなしが寄つてまいりますので、特にその点で苦慮しておるわけでございます。ただ、赤字が出た、ストップ後における赤字というものを無条件で、それだけ赤字が出たから全部埋めようというわけにはいかぬと思ひます。基本的には一日も早くこの問題を解決して、そうして何らかの方法で赤字を埋めなければならぬと考えますけれども、やはりそれには内容を検討しなければならぬ面があることは、われわれ責任を持つ政府としては当然のこととてございまして、赤字まるのみにして補てんをするというわけではないというだけは、ひとつ御承知をお願いいたしたい。

○山内委員 ただいまの御答弁のとおりだとは思ひますけれども、すでに公共料金をストップする、物価抑制——高騰を抑えるという意味で、それをお出しになるときは、もう地方企業といふものは、もう地方企業といふものには、もうさつちもいかになくなつていまして、それにもつてきてあつた制度ができたことで困つていふことは事実です。いまになつてから、借金政策だけでもいかぬからというところで頭をかかえているだけでは、まことに能のない話で、これは主管であるあなたの方で具体案をまず練られて、特別交付債を発行するとか、あるいは利子補給をしてやるのか、たな上げを一

時やるとか、どれがいいかわからないのとは、そうたくさん方法があるわけではないのだから、これをやって、ぜひ政府の意見をまとめてほしい。これは三者も四者も頭を並べて議論をやつてもきまらぬことですよ。あなたのほうで一番いい制度を具体的につくつて、それで推進していく、そういうお考えに立つて、早急にひとつ政府の責任であるという自覚に立つて処理していただきたい、これは希望にとどめたいと思ひます。また、この点についてはいろいろの方から質問もあらうかと思ひますので、その点はその程度にしておきたいと思ひます。

今度職員が十五人ふえることになりましたが、この十五人は、全部今度の調査会の定員と考えてよろしいのですか。

○松島政府委員 定員十五名の増は、調査会のほうとは関係ございません。最近、地方開発の問題でございまして、あるいは新産都市の建設でございまして、地方団体のつくります計画と国の総合開発計画との関連において地方団体と国との間を調整し、連絡していく必要がございまして、そういった仕事をいたします職員と、それから最近貿易自由化というふうな問題とも関連いたしまして、諸外国との間における地方税についても租税協定というふうな問題がいろいろ起こつてまいつておりますので、それらの仕事を担当する者及び消防関係の職員三名ばかりを増員し、合計十五名でござい

ます。

○山内委員 それではその調査会は、何名構成で、どういうふうになるのか。たとえば労使双方あるいは学識経験者、いろいろ構成というものが考えられると思うのですが、定員とその構成について。

○松島政府委員 公営企業制度調査会の委員の人員につきましては、大体二十名程度を予定をいたしているわけでございます。どういう方を委員になつていただくにつきましては、ただいま検討中でございますが、公営企業に学識経験を有せられる方に御審議をいただくという方向で考えてまいりたいということでございます。

○山内委員 二十名程度で、その構成は目下考慮中ということなんですが、私も常識判断をすれば、こういうものは特に地方公営企業で打撃を受け、被害を受けているのは、労働者側だと思ふのです。そういう意味では、経営する地方公共団体の側と、それから組合側あるいは第三者、やはりこういうふうな構成が常識だと思ふのですが、この点は大臣、どういふふうにいまお考えになっておられますか。

○赤澤国務大臣 私は、ものをスムーズに進めずために、また将来問題を残さないような解決をいたしますためには、第三者で判断してもらおうのが一番正しいという考え方を持っておるのです。しかし、いまおっしゃるように、ここに働いておる人たちの主張というものが無視されることは、これまた将来に大きな禍根を残すわけでもありませんし、ただこういう調査会の内容が、労使がむき出しで衝突をするような場になることは、私は望ましくな

いと考えております。しかし、半面、かといつて第三者第三者と申しまして、働く人たちが了解できないような人が委員にばかりになりましたのでは、これはやはり運営がでないはずでございます。私、委員の選考には、そういった面の利益代表と申ししますよりは、十分御理解のある方も、働く人の協力を得て委員に加わつていただく、また使用者側も逆同じですが、そういう形の構成が望ましいのではないかと、こういうふうにお考えおるわけ

です。

○山内委員 これは考え方ですから、大臣のお考えも理由があると思ひます。しかし、労使両方入れてけんかされては好ましくないと言ひますけれども、両方の意見が出るのですから、それでいい。それを集約していくのがあなたの方の仕事なんです。何もそういうことをおされることはないと思ひます。それでまた適切な結論が出るのであつて、あまり事情の知らない常識だけでももつてものを判断する人を出せば、実際に経営し、あるいは働いている人からは非常に浮き上がった結論より出てこない。そういう心配も一面にあるわけなんです。しかし、まだ研究中ということでもありますから、十分に利害関係のある方々の意見の取り入れられるような形で、ひとつ選考していただきたいと思います。むしろ一方に片寄るといふことは、私はよくないと思ひますので、希望だけ申し上げておきます。

では、自治省設置法に關係してはそれくらいにとどめまして、次に、この問題とは直接は關係ないのであります。が、郵政省設置法のときに出ました問題で、ぜひこれは自治大臣の御意見も聞いておかなければならぬという問題が残されておりますので、若干聞きたいと思ひます。

これは、昨年の暮れに郵政をゆさぶった大きな事件を起こした、例の特定期間の改築にからんでの転賃の問題でございます。大臣は就任されて日も浅いのですから、あるいはお聞きになつておられないかもしれません。若干その内容を説明しながら、むしろこれは失礼ではありますけれども、私の見解を主に申し上げて、あとそれに誤りがあったら大臣のほうから御指摘いだいたほうが、話が早くつくのじやないかと思ひますので、そういう気持ちで私これからお聞きしていきたいと思ひます。

特定局が非常に古くなりまして、改築あるいは新築の必要に迫られてゐることは、私も認め、そういうものは早く解消して、労働環境もよくしたい、これを利用される住民も気持ちよくそこを利用できるようにしたいというこの考え方には、私も何も反対したり、何も言つておるわけじやないのです。ただ御承知のとおり、昔三等郵便局といひましたが、あの古い明治時代からの財産につきまして局長の世襲の問題というのが、やはり前近代的問題。これを何とか前向きな姿勢で、こういう局舎改築のときに一歩前進した解決をしたいというのが、郵政のほうも考え、また私ももうあるべきだと判断しておるわけでありまして、ところが、この古い局舎の改築を、どうしてこういう判断に立つたかわからぬわけではないのですが、非常に無理をして計画を郵政当局がしたわけであり

ます。

御承知のとおり簡易生命保険及び郵便年金の積立金の運用に關する法律というのがあります。これにははつきり個人には金を貸せないことになつておるわけなんです。第三条の禁止規定なんです。ただ地方債を認める。個人に貸すといふとすれば、その加入した人の保険料を払つた限度でその人には貸せないのであれば、個人には貸せないという法律があります。この資金を使う場合に、どうしても地方債にやらねばならぬ。それで知事に地方債のワケを与えて、それを個人に貸す、こういう脱法行為と申しますか、苦しい措置を講じたわけでありまして、そういうことで地方債を認めるということ、郵政の側では合法的である、こういうことで法的に調べれば、郵政の場合にはよろしいのです。ただ私疑問を持つことは、それではそういう措置をとられた知事と国との關係がどうなるか、こういうことで、若干私も地方自治体の末席を汚した経験もありますので、調べてみたわけでありまして、ところが、御承知のとおり、自治法の第二章九項の四で、郵便に關する事務というものは、地方公共団体の仕事でなくなつておるわけです。国の仕事であります。そこで、これに一体地方公共団体の長である知事が金を貸せるかどうかといふこと、その点を実は調べてみました。これにはいろいろ疑義があるのです。疑義はありますけれども、郵便に關する事務、こういうことでそれは禁止されておるけれども、その局舎といふものは、公共の、その住民がみなで使うものだから、その建物に対して金を貸すのは差しつかえ

ない、なるほどこれも考えられるわけなんです。ただ、これが、貸して家賃の形で払つていったものが、全部完済されると個人の財産になるというところは、答弁でも出ておるわけなんです。いかならで、個人の局舎をお持ちになつておる局長さんと住まいが一緒の場合は、まだ考えられます。ところが、全然不在地主と同じように別個に離れておるときに、はたしてそれほど貸し付けのワケを広げていいものかどうか、このことが問題なんです。この点についてはどういふお考えになつておるか、ちよつとお聞きしたいと思ひます。事務的な御答弁でけっこうです。

○松島政府委員 現在、御指摘のございました地方自治法の第二条の規定におきましては、地方公共団体は郵便に關する事務を処理することができないというところになつてゐることは、御指摘のとおりでございます。しかれば、その郵便局舎に金を貸すこともこの法律に触れるのではないかとお考へになるかどうかの問題でございますが、全く形式的な申し立てでございますけれども、直接郵便事務を処理するといふことでございまして、ならば、もちろんこの法律に触れますけれども、この場合には郵便局舎をつくる金を貸すといふ、金を貸すといふことだけでございまして、みずから郵便局舎を地方団体がつくるのもございせんし、またそのつくれた局舎で地方団体が郵便業務を行なうわけでもございせん。問題は金を貸すといふだけのことでございまして、そこで問題は、そういう金を貸すことができるかできないかという問題にならうかと思ひます。その点につきましては、地方財政法第五

条で、起債ができます場合を限定列挙してあるわけですが、貸し付け金の財源とする場合には起債をすることができるといふ規定がございいます。この規定によりまして、従来も、たとえば厚生年金の還元融資として中小企業の住宅等について金を貸したという事例もございいます。また、病院の建設等につきましても、会社がつくります病院等について金を貸したという前例もございいます。したがって、この場合もその一つの事例として該当し得るのではないかと、こういうふうに考えておるわけでございます。

○山内委員　そろそろこの辺から意見の対立になると思うのですが、いまおっしゃったとおり、確かに住宅とか、ひどいときは便所を直すところまで貸しているわけですが、ところが、それは会社なり工場を持っている人が、従業員をたくさん使っている、そういう場合には、その会社が中に入っている場合、個人に直接貸している例は少ないと思うのです。そこでまとめ、そして知事から申請されて……だから、その純然たる個人の財産をふやすことができるかどうかという点について、私、実は調べたのであります。ところが、いみじくもあなたのはうから明瞭にそういうことをやっているならぬという通達が出ておるのです。いまそれを御披露申し上げたいと思います。

六項目に、「私有財産の改良又は復旧に関する事業に対しては、これは原則として、このことばを入れてありますけれども、「原則として起債を許可しないものとする」とあるのです。この自治省の方針には全く違反しておると思ふのです。これは事務当局にお知らせしたいのですが、この次官通達というのは、いまのは三十七年度です。ところが三十六年、三十五年、前三年にわたって方針は一貫しておるわけですが、これは三十六年度ですが、これにも第二項に、「事業別許可方針に関する事項」という中で、「私有財産の改良又は復旧に関する事業に対しては、受益者負担金を考慮し、起債を財源とすることが適当でない」と認められるものについて起債を許可しないものとする。」若干の条件はついておりますけれども、私有財産の改良または復旧については起債してはいけないということだと思ふのです。三十五年もそうです。その前はどうか知りませんが、これ、こういうふうな長年にわたって、地方自治体に対しては私有財産に金を貸し付けてはいかぬという指導をし、次官通達でもやりになってきた。ところが、三十八年度になって初めて特定局の問題が出ましたら、そのことだと思ふのですが、この地方債計画の運用についてという中からはこれを削ってしまった。これは私は問題だと思ふ。長年そうして私有財産を造成するようになってきたが、三十八年になって急にこれを削ったから出せるのだ、こういう解釈が一方的になされておるということ、これは、私非常におかしいと思ふのですが、この点はいかがですか。

○立田説明員　ただいま御指摘の点は、地方債の運用につきまして事務次官通達が出ておりますが、その中で、「私有財産の改良又は復旧に関する事業に対しては、原則として起債を許可しないものとする。」こういう点が、三十七年度までは確かに御指摘のとおりあがっていったわけでありました。三十八年度の運用方針ではそれはあがっておりませんことも、御指摘のとおりであります。その理由は、実は三十八年度の地方債の運用の通達につきましては、ある程度いろいろ書き方を直したという事実がございまして、その際はこの問題を落としましたのは、一つに

は、ここで言うております私有財産の復旧、改良に関する事業というものは、事業主体が地方団体であるという場合に、本来個人がやるものを地方団体がかわってそういう事業をやるというものに対して地方債を認めないという趣旨で従来まで書かれておったわけでございますが、ある意味では当然のことでもございまして、それからある意味では書かなくても当然じゃないかという議論もございいます。それから、いわゆる災害復旧等の場合におきまして、農地等につきましては、激甚災害等の場合につきまして、いろいろ法令の整備もなされてきておりまして、そういう場合に農地関係の災害復旧というふうな問題もございまして、そういう意味で、それはなるほど法律に基づいてなされておることでございますので、特に地方団体が事業主体となつて個人の財産についてやる事業について起債を認めないということは当然のことであるという点から、実は削除した、こういうことでございます。それ

で、いま御指摘の、今回の局舎問題があったから落としたのではないかという点は、私らのほうとしては、そういう点は事務的には全然ございせんので、念のために申し上げます。

○山内委員　当然のことと落としたというの、私もそうだと思う。これは書くまでもないのです。そういうことをとらえよう。無制限にやったら、地方自治の破壊ですよ。しかも国のやるべき仕事と地方団体のやるべき仕事とは、明瞭に分かれておるわけですが、国のやるべき仕事を地方団体に押しつけたら、その経費を負担させたり、そういうことをしてはならぬというところは、地方財政法の第二条にちゃんと規定があるでしょう。ところが、はなはだ不明瞭なんです。このことについては何の仕事を郵政の事務——これはした事項ではないのです。これは国のやるべき仕事なんだから、それに伴う仕事も全部国が財政的に分けるべきであつて、仕事は国でやるけれども、そのほかの一般の、たとえば人件費でも何でも、そういうものを地方公共団体が負担するといふたら、あなた方は黙っていますか。できないことでしょうか。それは地方財政法でも、明らかに分かれておる。これは地方自治法にも出ておる。それは詳しく読み上げる必要はないと思ふのです。しかし参考までにちょっとお話し申し上げたいのは、この地方財政法の第十二条を見ていただきたい。「地方公共団体が処理する権限を有しない事務を行なうために要する経費」となっております。これは「地方公共団体に押し、その経費を負担させるような措置をしてはならぬ

い。」とちゃんと禁止規定があるので、郵政の仕事というのは、国の仕事でしょう。これに対してこの十二条の規定からいって、経費を負担してはいけない。それで私は、この地方債は六分五厘ですが、これに上置きをするとか、あるいは地方公共団体に手数料を交付するとか、あるいは交付税で見るとか、何らかの措置を見てくれるのかといったら、地方債課長は、そういうことは考えておりません、こういう答弁です。十三条にも、新たな事務に伴う財源措置として、政令または法律でもって地方公共団体にそういう新たな仕事をやらせる場合、いまの局舎の転賃のような場合は、国がその財源措置を全部見なければならぬ。それに不服だったら訴訟も起こせるように、ちゃんと規定がなっております。ところが、地方公共団体に一銭の金もやらない、人もふやさない、そして仕事だけを押しつける。このいまの国のやり方は、地方公共団体が実に憤りを感じるぐらい、あなた方国の当然やるべき仕事をどんどん地方に押しつけてくるのです。このために地方公共団体はどんなに悩んでいるかわからない。これが明瞭な一つのあらわれなんです。法律一本でもって、政令一本で、あるいは次官通達でもってやらせるのですから。その点については、実は岡山県の方から、どうもおかしい、自治法で禁止されている国の事務である郵政の仕事をおれのほうにやらせるのは、一法的にどうなんだ、違法じゃないか、とあなた方のお伺いをおそれる。それに対して何と回答しておりますか。私、それを読んでみましよう。

「地方公共団体が地域住民の福祉増進をはかるため、」これはいいんですよ。「特定郵便局舎を所有する個人に對し、局舎整備資金の貸し付けを行なうことは差しつかえない。ところで地方自治法第二條第九項第四号の規定との關係については、」これからなんです。「地方公共団体が直接特定郵便局舎の整備を行なうものでなく、前述の趣旨による局舎の整備資金の貸し付けを行なうものである限り、該当しないものと解する。」これも先ほどの御答弁にあったわけですね。要するに、これをせしめれば、地域住民の福祉増進をはかるためならば、地方公共団体はやつては悪いけれども、国が金を貸すんだから、そのことだけは差しつかえない、こういうことですね。こうなると、地方財政法の第二條の地方財政運営の基本方針に反するわけですね。「国は、地方財政の自主的な且健全な運営を助長することに努め、いやくもその自律性をそこない、又は地方公共団体に負担を転嫁するような施策を行なうてはならない。」何もこれは地方公共団体から全部お願いしなすと言ってきたのではない。あなたのほうから貸してやるから、ぜひ、受け取れ、そうして直してやれ、そういう次官通達でもって流して、そして向こうの申し込みをとって査定する。それに対する経費は一銭も見やらない。こういう地方自治体の権限の押しつけがありますか。これは自治法で、そういうことができてはいかぬということ、禁止規定まで設けている。大臣、この点についての御見解はどうお考えですか。ちよっとひどい事例だと思えます。非常な悪例を残します。こういう

う押しつけは、郵政としては、局舎を直してやりたいから、そういう困った措置を考へることは、私はわかるのです。しかし、それをチェックするのはあなただ。地方自治の権限を奪わないように、自律性を奪わないように、それを守つてやるのが自治大臣の仕事なんです。そんな郵政の高級官僚の画策に乗せられて、そうしてこういうものをどんどん地方に流す。地方では非常に憤慨している。この間もお話ししたんですが、この問題できているのが、二十七県よりない。その中に赤字再建団体がある。そのほかの半分近いものは、こういうものをやる気はない。そういうところをあなたの方のほうで押つけて、通達でとる。これで学校を建ててくれ、病院を建ててくれ、こういう下部の盛り上がりあなたの方には全部満たせないで苦しんでいるでしょう。地方公営企業が、いま問題になっておる。ああいうものの構想も認めまいとして押えようとしている。何も下部からの声の上からないものを、次官通達で誘導し、強制して、これをやろうというのですから、これほどの地方自治の侵害はありませんよ。どうお考えになりますか。

○赤澤国務大臣 この資金を県で転貸をするということについては、御指摘のとおり、非常にめんどろなことも伴うのではないかと。私は、権限の拡張に努力しなければならぬ場合もあるけれども、やっかいなことを引き受けることはどうかという解釈を、実は持つておりました。おりましたけれども、郵政省と自治省との關係についていろいろなものがありまして、郵政省からたつてという依頼もありますので、いろいろ検討いたしました結果、これに類する事例も前にはある。それから違法であります場合には、自治省としても当然引き受けたいと思いませんけれども、いろいろ検討をいたしました結果、これは違法ではないという解釈の結果、結論も出ましたし、細部につきましては事務当局から説明はいたしますが、しかし、特定局のほうでは、老朽しているものを改築したいという希望が全国的にあることは、御承知のとおりでございます。先ほど事務当局が申しておりましたように、郵便業務自体を地方公共団体でやるとか、あるいは局舎を地方公共団体の手でやるといふことではないのであります。しかし、こういう地方債でこういう形をつくるということの妥当であるかどうかということについては、私もなお検討の余地があると思ひますが、問題の大部分は郵政省にあると考えます。どういふ質疑応答があったか存じませんが、私は所管省の大臣として、そういう見解を持つておる次第でございます。

○山内委員 事例をあげて、こういう事例があるというお話ですけれども、これはさつきも申し上げたとおり、私はこれが法人とか何とかないといふのです、あるいは会社とか。純然たる個人にまで広げてどうかということに、非常に疑義を持つ。それと逆に私のほうでお知らせしたいと思うのです。これは金丸三郎さんや柴田さん御存じなんです。ひとところでも地場産業育成というところで、機械貸与の制度を地方議会では取り上げている。十萬か二十萬の機械を入れれば、その産業が非常に助けを受ける、それでそういう地場産業育成のために金を貸してやろうじゃないか、これは気持ちと同じだと思ひます。内容は違ひにしても、ところが、この場合に、個人に貸せるか、金丸さんや柴田さんはみずから、個人では困るので、どうしても必要なば会社組織に直すという指導をして、会社組織にして金を貸したという事例があるのです。ですから、個人の財産をふやすようなことはできないといふのです。これはあなたの方、もう少し事務的に調べるにたつていたいただきたい。こういう例をつくれれば、私この前も例を引いたのですけれども、隣にあき地がある。それを子供の遊園地にするからというので金を出してもらつて、公共の福祉に利用した。そしてそれを払つたらその人の財産に戻るという貸し付けができますかという例を引いて、私はお話ししたはずなんです。それは非常な悪例になります。相手が法人とか会社なら別ですけれども、いかに局舎に使つたといつても、それは遠く離れてただ所有権を持つていられただけから、そして金を払つてしまえばその人の財産だ。もちろん専用の契約は結びますけれども、そういうところに地方行政がこういう例でどんどんやられると、悪例を残す、こういうことなんです。もう少し事務的にあなたのほうで御答弁いただきたい。

○松島政府委員 個人に転貸をすることの可否につきましては、御指摘のとおり、いろいろなお考え方があろうかと存じますし、また、地方団体としても慎重に取り扱わなければならない問題であることは、私もよく承知いたしております。ただ、絶対にそういうものがないかということになりますと、例として引くのが適當かどうか問題があるかと思ひますけれども、最近、水洗便所の改良資金というもののつきましては、個人に転貸をいたしておるわけでございます。そういう事例もございまして、全般的な問題、あるいは一般論として、個人にまで転貸を広げることの可否については、御指摘のとおり、いろいろ問題もあろうかと思ひますので、こういった問題は今後慎重に取り扱つてまいりたいと思つております。

○山内委員 私も、便所の改修くらい知つておるのです。ですから、これが特別地方債で別個に国の政策上めんどろを見る、そういうことで、会社あるいは大きな工場がたくさん従業員を持つておるときに、総合的にこれをやるというなら、わかるというのです。そういうものの要望が非常に強いから、その要望にこたえたわけなんです。ところが、今度は反対運動が非常に強い。そして二十七県しか申請してきていない。全国で全部から出ているのじゃないのです。そして一面、いまの地方公営企業のような、火がついた問題で起債してくれといつても、自治大臣なかなかうんと言わないでしよう。病院の要請がある、学校の改築がある、地方自治体でも起債のワケというものは、まだまだほしいのです。それをあなたのほうではチェックして動かされておやりになるということ、これは言語道断です。そういうことでなく、き然として、地方自治体を守る立場の自治大臣としては、もう少し終始一貫した方針を貫いていただきたい。そうでないと、あなたのところ

は非常にいろいろなものがあるから、一べん例外を認めると、それがくずれていって、どんな妙な形が出てくると私は思うのです。ですから、この間も多くの委員が指摘しているとおり、一般単独事業債によったのはおかしいじゃないか、よそのワケを食うじゃないか、こういう心配もあるわけですね。そういうことでひとつ再検討して、地方自治を守っていただきたい。また、この局舎の復旧の問題については、私も、根本的な、前近代的な措置を何とかこの際解消したい、ということでは、郵政大臣もこれは前向きな姿勢で解決したいという答弁も、実はなされておるわけなんです。ですから、この問題は再燃しないとは思いますが、けれども、もしそういう話があったら、慎重に処置して、誤りのないよう地方自治体を守ってほしいと思います。希望を申し上げます。

○徳安委員長 田口誠治君。

○田中(誠)委員 大臣が十二時までしかおいでにならないようですから、ぜひとも大臣のおいでになることにお聞きしたいことについて、御質問いたしたいと思ひます。

一昨日もきょうも、わが党の委員のほうから、地方公営企業の関係について非常に心配をいたしておるわけですが、私、その点についてもう少し具体的に政府の見解を表明していただきたいと思います。それと申しますのは、御承知のとおり、現在全国的に、大都市といわず、各市町村とも、この地方公営企業法によるところの公営事業を行なつておる事業所は、非常な赤字をかかえております。先般来の答弁からいいますと、東京都の場

合には、赤字の額も多いけれども、何といつても総予算が大きいから何とかなるだろうというふうなお話もあつたのですけれども、私あの答弁を聞いておりましてちょっと疑問に感じましたことは、御承知のとおり、地方公営企業法の第三章、財務、特別会計という十七条の内容を見ますと、地方公営企業の経理は、第二条第一項に掲げる事業ごとに特別会計を設けて行ない、その経費は、当該事業の経営に伴う収入をもつて充てなければならぬとなつておりますので、結局赤字になつたから、一般会計のほうから出すべきの形に、この条文の内容はなつておらないわけなんです。したがつて、私は、まずこの条文を少し緩和する必要があるんじゃないか、こういうふうに考えられるのですが、この条文があつても、先般来のような答弁でよろしいのかどうか、こういうことをまずお伺ひいたしたいと思ひます。

○松島政府委員 第十七条の規定は、いわゆる特別会計を設けて、独立採算に関する規定を設けたものでございまして、したがつて、その限りにおきましては御指摘のとおりでございまして、ただ、一般会計との間において絶対に繰り入れ、繰り出しを認めないものであるかどうかということでは、また別の問題であらうかと存じます。すなわち、十七条の二の二項に「地方公共団体は、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合において、予算の定めるところにより、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることが出来る。」という規定がございまして、

いついかなる場合にこの補助の規定によつて一般会計から繰り入れるべきかという問題については、個々の場合に即して判断を下さなければならぬ問題であらうかと存じますけれども、絶対に他の会計からの繰り入れを認めないということではないのであります。

○田口(誠)委員 十七条の二ですか。

○松島政府委員 失礼でございまして、先生のお持ちの法律集は、去年の国会で変わった前の法律でございまして、

○田口(誠)委員 そこで、昨年この地方公営企業法の一部を改正する法律案のときに、ただいまの答弁の内容のようないふことも含めて改正されたと思うのですが、そこでその改正はしましたけれども、やはり十七条に一項厳格なものがあるわけであつたので、したがつて、この十七条をやはり原則として、このような形になつておれば、いまの二項の問題も容易に生かされていくのですけれども、そうでなしに、もうだめなんだという一つのくぎが打たれて、そして二項でやわらいだものができておるのでありますから、どうしてもやはりこの法文のつとめて処理をしようとしたときに、地方では問題が出てくるわけですね。こういうことから、私この十七条の二項の条文をやはり改正する必要があるのじゃないかというところでお聞きをいたしたのでございまして、

○松島政府委員 独立採算の問題と一般会計からの繰り入れないしは補助の問題とは、公営企業にかかります経費

を利用者の負担において解決をするか、あるいは一般の租税負担において解決をするかという問題であらうかと存じます。したがつて、通常の場合におきましては、一般の公営企業は、利用者の負担において経費がまかなわれるのが原則であらうというふうに考へるものでございまして、ただ、特別の必要があつて、それが一般租税の負担においてもなお公営企業の経理のために寄与すべきであるという客観的な事由のあります場合に、いまの十七条の二の第二項の規定が働くものというふうに考へておるわけでございます。

○田口(誠)委員 それはそのとおりであらうと思ひます。それと併せて、

○田口(誠)委員 それはそのとおりであらうと思ひます。それと併せて、に、やはり独立採算制をとらなければならぬという規定づけが十七条にある限り、別項にいまの緩和事項がありまして、一般会計からの繰り入れということが地方ではなかなかむずかしいというところなんですね。だから、私は十七条に原則としてというぐらゐな改正をしておく必要があるのじゃないか、こういうふうに考へての質問であるわけですね。この点は、いま必要ある、ないといふことの答弁はできぬかもしれないけれども、おそろしくこの問題は専門の地方行政でやられると思ひますので、私はあとの質問事項もございまして、次に移つていきたいと思ひます。

そこで、昨年の改正のときに附帯決議がついております。この附帯決議のうちの一は、結局今度法案として出されておりますところの地方公営企業制度調査会の設置云々が、この一つの附帯決議の内容から出されたものと判断をいたします。これはそうかどうか

ということをまずお聞きしたい。

それから二つ目を読み上げますが、「地方公営企業中その事業の態容及び企業経営の現状から地方公共団体の一般会計においてその赤字の一部を補てんすることを適当とする場合等においては、国においてもその地方公共団体に対し必要な財政援助の措置を講ずること。」という附帯決議が二項目にわたつてついております。それで一項目の関係は、調査会を設けて十分に検討したいというのが政府の配慮だろふと思つたわけなんです、いまのあとの分は、公営企業法の十七条をいま質問いたしましたけれども、どうもつきりいたしませんので、こういうこともからめて答弁をいただきたいと思ひます。

○松島政府委員 ただいま御指摘の第一項の問題につきましては、さういふ御決議の趣旨を体しまして、公営企業制度調査会を設置させていただきまして、検討をお願いしたいと考えております。

第二項の問題につきましては、これまたいろいろな議論がございまして、特に公営企業会計と一般会計との関係はいかに考えるべきかという問題は、今日の地方公営企業にとつての一つの大きな問題点でございまして、経営自体が適切でないために赤字が出るのか、あるいは経営が適切であつても、その企業が置かれていろいろ条件のもとに必然的に赤字が出るを得ないのか、その赤字が出るを得ないという事情が、一般公共の目的のためにいなるのかという点について、いろいろ問題があるわけでございます。たとえば地下鉄事業のようなものになりますと、非常な建設費がかかります

ので、これを一定の料金でもって経営していくということになりますと、非常に高い料金でなければ引き合わない。しかし、そういう高い料金というものを今日の経済状態のもとにおいて一般の利用者の方に負担させることは適当であるかどうかという、もう一つ別個の問題もござります。そういう個々の問題につきまして、一般会計と特別会計の間に考えていくべきかというところが、なかなかむずかしい問題でござります。したがって、今回設置をお願いいたしております地方公営企業制度調査会におきまして、そうした一般会計と特別会計の間をどう考えるかという問題について、根本的な御検討をお願いしたいという考えでおるわけでござります。

○田口(誠)委員 この法案があります以上は、私ゆくりした答弁では困ると思うのですが、先ほど来、山内委員のほうからも火がついておるんだ、大臣のほうからもそういうふうなお話もございましたが、私は全国的に調査はしておりますけれども、昭和三十八年の推定としては、岐阜市交通部は、一千万円くらい赤字になるという推定なんです。岐阜市程度の市で一千万一年に赤字を出すということになりますと、私はこれは非常に大きな問題であらうと思うのです。それで、私どもとしては、バスの料金が上がっていくというようなことについては、好んではおりませんけれども、まずこういう料金についても適正、不適正いろいろございましょうが、年限からいいますと、もう昭和三十一年の一月一日に料金を引き上げたきり全然上げておら

ないのです。料金は上げておらない。それから物価の上昇によって、備品一つ買っても相当高くなっておりますし、それからバス一つ購入いたしましても高くなっておりますし、それからもちろん人件費も上がっております。こういうようなことから、ただいま申しましたような赤字が出ておるわけなんです。したがって、こういうことは、審議を設けていろいろ検討をしないと、赤字はなかなか解消できないというところなんです。これは料金が相当上がらなければならぬということなんです。それから、料金と

いうのは国民生活と直結したものであるから、やはり公共料金として一つの規制というものを設けていかなければならぬと、そういうような関係から、私は、自治大臣には宿題として出しておりましたけれども、運輸大臣あるいは経済企画庁長官には、適正な公共料金とはどういうものかという宿題を出しておりますが、こういうことで、内容的に入ってみますと、非常に困るわけなんです。したがって、こういう時期に、国のほうで審議を設けて十分に検討をしてもらわなければ、国として全額これに処することができないというふうなことになるわけなんです。地方自治体は、そのうちに赤字財政で再建団体というふうなことをまた繰り返さなくてはならぬんじゃないか、こういうことも考えられるので、もう一度、そういうような点も考え合わせての答弁をいただきたいと思うのです。

○松島政府委員 先ほど大臣からお話ございましたように、当面の料金抑制に伴います赤字補てんの問題について、別個の問題として緊急解決すべく関係各省間で目下協議を進めておるわけでござります。私が申し上げましたのは、一般的に、一般会計と特別会計との間の原則を、今後将来にわたって確立していくためには、やはり公営企業制度調査会に十分御審議をいただくのが適当ではないか、こういう意味で申し上げたのであります。

○伊能委員 関連。どうも官房長の御答弁、われわれは、そんな形式的な答弁を聞いてるんじゃないです。もうまゆに火がくつついてるのです。だから、もうちょっとはつきりした答弁をしてもらわないと……。これは超党派の問題なんです。あなた方、公営企業法を全部読んでごらん下さい。当然そういうことは……。大臣はまだ就任したばかりで――実は早川大臣とは、よくはこの問題については数回折衝もし、予算委員会において官津経済企画庁長官が変な答弁をしたときには、私は文句を言ったくらいなんです。現に東京都の赤字を見てごらん下さい。私は、この問題については昭和二十六年以来関係しておる。そうして泊水経済企画庁長官、藤山経済企画庁長官、両長官は、世論の支持を得てくれば、公営企業というものは当然上げべきものだ、こういうのはつきりした国会における言明並びに言質を私はとった。そこで、東京都はじめ各市町村の公営企業に対しては、町村議会、市議会でもって運賃値上げを決定しようじゃないか、私は、社会党の諸君の協力も得て、都道府県、市町村の議会の承認も得て、この問題を超党派でもって政府へ出したわけです。政府においてはこれを了承しようとして最後

までいったところが、この間のわけのわからぬ公共料金一年間ストップなんというところになった。もうすでに政府においても、二代の長官は、世論の支持を得て、議会の――都議会でもそうです。議会の承認を得れば、それは世論の支持があったものとみなすのだ、当然上げる、こう言って今日に至っておるわけです。だから、東京都なんか、あなたはもうおっしゃるけれども、もうまゆに火がくつついてるやつ、何年間もストライキをやらなかつたものがストライキを始めるほど緊急焦眉の問題なんです。そこで、いまのような御答弁でいったら、一体地方公共団体の公営企業というものは、どうなるのかということをお私どもは心配しているわけです。これは自治省と同じに心配している。だから、当面の対策については、賢明な皆さんがそろっているんだから、さしあたりの一般会計からの補てんをどうするのか、あるいは当面の起債をどうするのかという問題は、いま政府と検討中だなんてどこかの騒ぎじゃないのです。毎日々々赤字を出しているのです。それで三年間たつてどうなつちやいます。しかも公営企業法第三条に何と書いてある。はつきり書いてあるじゃないですか。公共性と経済性の問題は、公共性をあ

くまで貫かなければならぬ。その裏づけは経済性なわけだから、これはあなた方がもう少しがっちりやっていただかなければ、私がここでもって経済企画庁長官をとちめるだけじゃ、問題は解決しないのです。きょうは経済企画庁の調整局長を呼ぶに至らぬが、いづれこれは経済企画庁の法律案で呼ばうと思ふ。この問題に対する皆さんの

決意、熱意がもっともあらわれていない。それでは解決しないです。われわれも一生懸命この問題は解決しようと思ふが、皆さんは形式的な答弁だけやっておられたからといって解決しないということを私は申し上げたい。御答弁願いたい。

○赤澤国務大臣 伊能委員からたいへんしかられておるわけでござります。が、決してなおざりにしておるわけではないのです。公共料金ストップの関係各省よりは、私は被害者の代表みたいなものですから、決して一日一日をゆるがせにしておるわけではなく、いのでして、大蔵大臣とも閣議のあとの席上で、皆さんの意見を代表して、この状態をどうするのだということとは、こわ談判も毎日みだりに続けてきておりますし、大体大蔵省の腹がま

えもきまつたようです。ただ、私の立場といたしましては、これは単に起債ということだけで片づけられますと、問題があとに残らぬか、そういうことを私が言い出すのがブレイキになりはしないかという御判断もあるかもしれせん。とりあえず起債でもいいから、とにかく赤字の部分解消するというお考えかもしれないけれども、やはり先々のことを私としては考えておかなければならぬと、そのことを持ち出しておるといふことは、先般も申し上げた次第でござります。しかし、先ほどの田口委員からの御質問は、もっともな点がござります。ただ、適正な公共料金というものはいかにあるべきか、これをきめるようにと宿題を運輸大臣、あるいは経済企画庁長官からいしませんが、お出しになつたということをお聞かせ願ひたい。

なかなかむずかしい問題と思う。しかし、一たび綿密な計算をして出しました適正料金は、それで採算がとれるように、企業努力ということもやはり必要だと私は考えるわけなのです。十分な企業努力をしてなお赤字が出る場合には、その適正な公共料金というものは適正ではないという判断は、これは事業をやった者はみなそう考えるのは当然のことであると私は思うわけですが、今度焦眉の急として、まゆに火がついておりますこの問題を扱うにつきまして、ではストップ後に出た赤字はいくつ全額埋めるのだという点になりますと、やはり大蔵省の見解では、想像いたしますのに、おそらく四十八億赤字が出たら、それは全額とは簡単に言わないだろうと思う。先ほど地方財政の一般会計と特別会計との関連のことが問題になって、それも今度のできる調査会で結論的なものを出さなければならぬということを経務当局で答弁をいたしておりますけれどもそういうことばかり言っておれないことは、私はよくわかるわけなのです。決して伊能先生御指摘のようになまけておるわけではございませんので、一生懸命でやっておりますから、もうちょっと時間をかけてくださいますようにお願いをする次第でございます。

○田口(誠)委員 この公共料金のストップということ、恥ずかしいことなのです。これは池田内閣の物価政策を持たない、いわゆる物価倍增計画、そのうちには高度経済成長計画になりましたが、これが今日のような非常事態を生んだ。非常事態でなかったら、公共料金のストップというようなものはいかぬわけなのです。東京都

内的大型自動車の乗り入れを時間的に規制いたしました。これはやはりあの交通難のこともさっしやいかぬ非常事態の一つの手段としてやられたのであつて、今度の公共料金のストップも、これは非常事態のストップなんです。非常事態のストップということ、もう公共料金じゃないのです。これは政策料金なんです。政策料金としてストップをしておけば、ほかのほうで成り立つ方法を政策の面で生み出していかねばならぬ。これが政治であるわけなんです。これをやっぱりやってもならぬわけではなからぬのです。ところが、実際は公共料金をストップしておいて、逆にガソリン税を上げた。こんなことで、こうした事業を経営しておるもの、これは公共企業体にしても、民間の企業体にしても、成り行く道理はないわけなんです。政策料金ということになれば、非常事態として公共料金をストップさせれば、ガソリン税のほうだけは免除するぞよ、こういう政治的な配慮があつて初めて私は運営ができると思うのです。こういうことが池田内閣の中ではなされておらぬということが、今日のこういう状態を生んでおるのであるから、自治大臣も、懇談会のおきには出ていろいろと持論を吐かれると思ひますが、ひとつそういうような点から、非常事態で、もう公共料金じゃない、政策料金になったなら、やはり池田内閣の政策としてはかの手を打つべきである、こういうことを私は強く主張したいと思ひます。

それで、特にいまも伊能先生のほうからなまやさしい答弁ではないかぬというところでしたが、私はきょう答弁の

中ではしなかったことは、こういうような火のついたときには、起債の元利返還というようなことはまず一時めどがつくまでたな上げをするのだ、これも一つの方法でございますね。それから国の利子補給ということもございましょう。また、融資増額というようになこともございましょう。こういうような手を一つ一つ政策の面で打っていてもならぬわけではなからぬと思うのです。これをやらなければ、私はいま言ったような問題があると思ひますので、おそらくこれはいつかの時期には、また運輸省なり経済企画庁なり大蔵省に向けて、私もほとんど言わなくちゃならぬと思ひますが、どうですか。とにかく火がついて何ともならぬのですが、これを二年も三年もほっておくということではきぬので、いま言つたようなことを一つ一つやる必要があるかどうかということ、ちょっときめつけた質問になります、どうでしょう。

○赤澤国務大臣 いや、もっともな御質問でして、しかし、私がやりますからと申し上げるわけにはまいりません。先ほど申し上げた自治省の立場といたしましては、やっぱり被害者の代表みたいな姿にどうしてもなりまうので、焦眉の急というところは、ここで御質問を受けるだけでなしに、いま知事會議を開いておりますが、その席に行けばまたこの問題が出てくる、至るところで責められておるわけではございませぬので、そういうことは関係各省と協議いたします際には、こういう御主張もあるというところは必ず私から述べさせていただきますし、ここで私

が、じゃあこういういたしますという立場でもございませぬから、よく協議をいたしたいと思ひます。

○村山(喜)委員 関連して。この料金の問題につきましては、いろいろないきさつがあり、あるいは一月二十四日の閣議決定があることは私も承知しておるわけですが、二月四日に、地方行政委員会の席上におきまして、柴田政府委員が次のようなことを言っているわけがあります。「現在問題になっておりますのは、バス料金の引き上げに関する措置をどうするかという問題であります。バス料金の引き上げに対する直接の措置としては、一応運輸省が主管でございまして、運輸省が押えらるる以上は、これに対する財政措置というものを運輸省案として考えるべきである、こういう考え方に立つて運輸当局にはお願いしておるわけがあります。」先ほど大臣は、被害者の代表というふうなことを言われておりますので、結局主務官庁として認可権限を握っているのは運輸省だ、だから、運輸省が代替措置については案を出すべきなんだという考え方を柴田政府委員は言っているわけでありまして、この点は大臣は同じような御認識に立っておりますことになると思ひますが、ありますけれども、また大臣就任以前からの発言でもございしますので、この点を明確にしておかないと、一体どこにその責任があるのか、どこが代替措置の案を出すのか、こういう問題を、やはり責任を持たしてもらわなければならぬという意味から明確にしておきたいと思ひますので、御所信のほどを承っておきたい。

○赤澤国務大臣 私も、気分としては

そうです。そうですけれども、しかし、私は、もう焦眉の急と御指摘になりましたが、やはり握っているところは、大蔵省なんです。私は先般この立場に立ったわけですが、とにかく大蔵省を説得しなければいけません。大蔵大臣もさすがにこれは早急解決をしなければならぬというあせりは持つておるようでございます。ただ、こういう席でなくして、またそれぞれ委員の皆さん方も直接折衝をなさつておる事実も、よく大蔵大臣からも聞いておりますし、私といたしましては、まあこの段階で運輸省に責任を負うてもらうという議論を進めましても始まらぬと思ひますので、じかに大蔵大臣と毎日折衝しておる、こういう状態でございます。

○田口(誠)委員 それでは私のほうから大臣に要望申し上げておきますが、いずれにいたしましても、地方自治体へ行きますと、この赤字の問題で非常に困つておる。したがって、これを処理するには、ただ目をつけるのは労働者の賃金が高くなったのだということと、それから、何とかこれを解消するには労働強化をさせて、そして低賃金で少ない労働者で仕事をさせる方法より、いまの方法としては措置がないというところなんです。こういうようなことは自治大臣としてはおそろく好んでおられぬであらうし、行政指導としてもそういう指導は誤つておると思ひますので、この点についての御所見を承つて、そしてあとへ移りたいと思ひます。

○赤澤国務大臣 先ほどこの調査会の構成の問題につきましても私意見を申

し上げましたが、結局こういう問題の解決が、単に働く人たちの負担になる、そこへしわ寄せになるというふうなことで、やはりこの経営自体が、私は将来とも軌道に乗っていないのではないかと、この問題を解決をいたします。私どもこの問題を解決をいたします。経営内容を見ますと、とにかくほとんど大部分が賃賃だからという簡単なことで、そこへしわ寄せしようというふうなことは、みじんも考えておりません。そのことは御了承をお願いいたします。

○田口(誠)委員 それでは大臣に私のほうから要望を申し上げて、大臣のほうの配慮をいただきたいと思います。これは、現在の場合に起債を起そうといたしまして、非常に短期です。車庫の場合は五年、車庫の場合は十八年というふうなことでございます。そして年六分五厘、それで、しかもそれが申請の半分も起債がいただけぬという事なんです。したがって、市中銀行のほうで金をまかなおうといたしますと、年七分八厘は払わなくてはならない。こういうことから、もう手を出せば出したところからますます赤字を出して困窮に追い込まれておるのです。したがって、こういうようなことから考えまして、先ほど申しましたこと以外に、国が法律を改正することも含んではありますけれども、利子補給というふうなことも考えてもらわなくてはなりませんし、それから長期的な融資をやってもらわなければ、車両の場合で五年というのでは、とても市中銀行から七分八厘で金を借りて、車両を買って経営をしておるよう

では、できないわけなんです。こういうようなことから、ただいま申しましたようなことを法律化する面もございしますけれども、ひとつ取り上げるように努力をしてもらいたいと思ひます。くどいようございしますけれども、先ほどの十七条の二項と二項の關係は、やはり何と云つても私は、二項の勘案があれば、一項の場合に原則を入れて、そうして地方自治体で一般会計のほうから議会の議を経て容易に繰り入れられるような方法を講じられるようにしてもらわなければ、法律ではこうなっておるからと言われても、一項のほうはどうしても優先的な考え方をされるわけで、このことを地方自治体では困っておるわけなんです。そういうことから、自治省のほうでは、いま私の申し上げたことを要望として申し上げておきますから、ひとつ十分に研究をしていただきたいと思います。ちょうど大臣が出来る時間になりましたので、あの自治省関係の質問は次に譲りまして、今日はこれで終わり、次に移りたいと思ひます。

○徳安委員長 次に、運輸施設法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を継続いたします。

質疑の申し出がありますので、これを許します。田口誠治君。

○田口(誠)委員 運輸大臣、方々いろいろと質問に答えられたり、質問を開かれて、もう頭の中は相当一ぱいになつておると思ひますが、いままも自治大臣に公共料金の関係で、いろいろ質問をいたしたのでございますが、

私は、何といつても国有鉄道は、日本の産業経済の発展の動脈といわれておるだけに、一番公共性の度合いを高く持つておる事業であらうと思ひます。したがって、鉄道路線そのものは、もちろん経済、産業の発展に寄与するばかりでなくして、低開発地域を開発したり、非文化的な地帯を文化的に引き上げるために、それぞれ鉄道が敷設されるわけでございます。こういうようなことから考えてみますと、鉄道の路線というものは、独立採算制で考えることは誤りだと思ひます。その点、どうお考えでしょう。

○鐵道國務大臣 今回、本国会において御審議を得ました日本鉄道建設公団法というのが、全くいま田口先生のおっしゃる趣旨によつてやつたのでありまして、営利のみではなく、公共性とかあるいは文化の推進力になるといふ点も考慮してやるべきが当然であつて、営利主義のみにやるものではないといふことを申し上げておきます。

○田口(誠)委員 大臣はそういう答弁でありますけれども、実際の面を見ますと、そうなつておられないんです。私は一つの例をあげますけれども、越美南線と越美北線を貫通するために、いま福井県なり岐阜県なりが非常に努力しておりますが、あの路線を決定するときに、国会では、この路線は将来非常に重要な路線であるから、これを貫通するためにとにかく誠意を持って早急にやらなければならぬという意味のことが討論され、答弁されているわけなんです。それまで、重要な路線が、今日までまだ置き去り、と言つては語弊がございしますけれども、ほんの少しずつ延ばしていつている程度

で、わずかに二十五キロ程度のものが、どうしてもまだ手をつけていただけない、場所によつてはまだ調査にも入つておられぬということでございます。が、こういう問題が審議されて以来三十五年も四十年もたつて敷設にかつておる部分のにはできておりますけれども、もう少しというところを、なぜ貫通しないのか。おそろくあの路線は赤字路線でございますから、そういうところへはあまり力を入れられぬのだらうと思ひますけれども、ただいま申しましたように、また運輸大臣も答えられましたように、非常に公共性の強いものであり、単なる産業経済に寄与するためのものでなく、低開発地域を開発して、ほんとうに文化のおくれたところの水準を上げていくという使命も持つてゐるのであるから、そんな三十五年も四十年もはつたらかしておくといふことは、私はいまの大臣の答弁とは相当開きがあると思つて、一体全体越美南線と北線をいつまでにとどまる考えであるか、この点を私は明確に答弁をしてもらいたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 新線建設の重要性につきましては、ただいま大臣が答弁申し上げたとおりでございます。またいま先生が一例としておあげになりました越美線、これもおっしゃるとおりだと存じます。同時に、私どもかねがね新線建設につきましては、政府としてはいろいろ推進してまいつておりますが、先ほど大臣も答弁申し上げましたように、国鉄全体の財政資金のワケの問題、それから国鉄の一般会計、こういった観点から、新線建設までなかなか

か手が届かなかつたというのが、偽らざるところの実情でございます。そこで、国会の御賛同を得まして、このたび新しく日本鉄道建設公団を設立いたしました、従来の国鉄資金だけでは十分でございしますので、非常に重要である地域格差の是正、あるいは地方開発、あるいは国家的な目的を遂行するために、政府資金もつぎ込みまして、新しい方式で建設をせやうというところになつたわけでございます。そこで、いま例におあげになりました越美線の南北の連絡の問題でございますが、これは実は、御承知のように、福井と朝日の延長五十七・九キロメートル、このうち三十五年までに福井―勝原間の四十三キロは完成いたしました、開業に至つておりますが、残余の勝原―朝日間ににつきましては、これはたまたま九頭龍川の電源開発の問題がございまして、こゝでダムその他の計画がきちんとして確定いたしませんと、鉄道の建設に着手ができませんという特殊事情がございまして、おくれしております。しかし、幸いにいたしましてダム計画もきちんときまりましたので、この区間につきましては、これはすでに運輸省といたしましては建設許可も出してありますので、近く工事に着手したいといふふうに考えております。

なお、南北の連絡の朝日と北濃の間でございますが、これは約二十五キロございしますが、かなり地形も険峻でございます。まして、工事の経費がかかるかと存じます。これは先ほど先生からもお話がございましたように、連絡ルートとしてはやはり大切なルートだと考えておりますが、ただいまの

ところでは、もちろん敷設法の別表の予定線には掲げられておりますが、まだ着手の段階にまでおりません。がしかし、これも建設審議会におきまして十分御審議を願って、将来どのようにするかというのを早急にきめてまいりたいというふうに考えております。

○田口(誠)委員 建設公団はできませんし、それから審議会でも今後いろいろ検討してこういう問題を処理していく、こういう御答弁でございします。が、たまたま今年公団法が通り、そして審議会によっていろいろ検討するということになったのですけれども、三十五年も四十年も、こういう問題を国鉄のほうでは、また運輸省としても、そうノータッチで置いたわけじゃありませんし、それぞれ強い陳情もしておいたのですから、私は、これからは審議会を設けて、審議会によって検討してやる云々は、それは答弁の筋道としての答弁であると思うので、今日まで、これから審議しなければならぬなるかわからぬというふうな、二十五キロぐらいのものを、なぜこんな長い期間ほらうておいたのかどうかということ。そして、これは大正六年の速記録を見まして、岐阜から富山へいく高山線の敷設——床次竹二郎氏が委員長をやっておられた当時の速記録から見まして、とにかく表と裏と結ぶ線、こういう線は日本の将来のいろいろな面から非常に重要であるということ。とが力説されて、高山線なんかはずっと前に完成いたしましたけれども、越美南北線の場合でも同じことをいわれておいたわけなんです、それが越美南北線の関係は、これはやはり独算制とい

うものが頭にあつたために、赤字路線ということから今日まで手をつけておられないのですが、赤字にいたしましたも、これを連結することにおいて、そうして美濃太田から福井、こういうような路線ができれば、この利用は、人の場合でも、貨物の場合でも、非常に多くなるわけでございます。で、赤字財政という意味からいいますと、私は早くこれに手をつけなくてはならないと思うのですが、運輸省としては、また国鉄としては、もう審議会まかせというところで、こういうものに対してはノータッチということなんです。大方針というものは方針として審議会のほうへぶつけて審議してもらうのだけれども、その辺はこれからどういう運営をされるのですか。

○廣瀬政府委員 この線の重要性につきましては、ただいま先生がおっしゃったとおりでございます。ただ、率直に申し上げまして、従来、建設資金も必ずしも十分でなかったということから、建設審議会におきましては、全体の資金量、それからやはり全国的な視野に立ちまして、いろいろ緩急順序というふうなことから、いままです審議あるいは御建議を願っておるわけでございます。この線が赤字であるからといって運輸省、国鉄側がもうちよとしておるといふようなことは、実はないのでございまして、現在の着工線にいたしましたも、調査線にいたしましたも、いずれも大同小異で、程度の差はございますが赤字——しかし、これは先ほど大臣も申し上げましたように、国家的な視野に立ちまして建設を進めてまいらうということでございます。この線の残区間の二十五キロを

今後どのようにするかということは、やはり私もいろいろデータは十分に整えますが、従来と同じように、非常に権威の高い建設審議会におはかりをいたしましてきめてまいりたい。私たち別にノータッチというわけではございませんで、各線いづれにつきましても、十分なデータをそろえまして御判断の材料にいたしまして、一段と高い視野から御判断を願うことにいたしておりますので、従来と同じように建設審議会の答申、建議というものを十分尊重してまいりたいというふうに考えております。

○田口(誠)委員 日発のダムの関係は、私も去年日発へ行つて聞いてきましたけれども、これは話をお聞きになれば、どうすればいいかということとはすぐ結論が出ることでございまして、それから聞き返します。勝原朝日間の関係は、ダムの関係もございします。大体ここまでの完成は、いままでの経過からいって目標にされておるのですか。

○廣瀬政府委員 勝原朝日間につきましては、先ほど申し上げましたように、ダムの関係で着手ができておりました。これはすでにダムの問題が解決いたしましたので、近い将来に本格的に工事に着手をしたい。それからなお、これはいつ完成するかということでございますが、これはやはり日本全体の建設と関連いたしますので、もう少ししばらく検討いたします。ここで御回答申し上げるわけにはまいらないと思ひます。

○田口(誠)委員 距離をこちらになればわかりますが、こんな短距離のもの、何年計画ともここで答弁が——

三十年も三十五年も四十年も、大正六年から計算すればずいぶん年月が立つておりますが、そういう話題が出ましてから相当の年月がたつておるものが、わずかの距離のものが、もう着工はするけれども、その完成がいつまでだといふもの、つかないというふうな、そういうものなんです。

○廣瀬政府委員 私どももいたしましては、やはり長期的な資金の見通しも立てまして、一応事務的にはこの線は何年くらいという計画を立てたいと思つておりますが、御存じのように、予算のシステムが単年度予算になつておりますので、正確には長期にわたつて計画を立てにくい実情でございします。いづれにいたしましても、この線を含めまして、全体の現在の着工線、調査線というのにつぎましては、一応のめどを今後立ててまいりたいというふうに考えております。

○田口(誠)委員 これはゆっくりした答弁ですが、そういうめどはいつまで立つのですか。

○廣瀬政府委員 先ほど申し上げましたように、私どもとしては一応長期計画というものを立てたいと考えておりますが、政府内部において十分調整、検討いたしませんと立ちませんので、いますぐいつまで立てるといふお答えがしにくいわけでございます。

○田口(誠)委員 新幹線の問題もありまして、鉄道新設は相当金を食う問題でございますから、総合的な中で計画を立てなければならぬというところ、これは当然のことです。私もそれはわかりますけれども、先ほど来申しておりますように、ほんとうに長い年月たつて、もう地図の上で見れば、ほんのこれだけです。その程度

のものが、まだここでおそくともいつごろまでというふうなことの答弁ができません。いろいろな熱意がなかったというところは、幾ら独立採算制は考えていないとかどういふ言われましても、これをきめるときの国会での審議の中で、きわめて重要な路線であるから、早急に完成したい、こういう熱意も政府から被選されておるんだし、そしてまた、関係県、市町村もこれには強い熱意を持っておたのですから、その間なぜ今日まで放任されておたかというところは、私は、政治家の一員として考えてみても、全くわからないわけなんです。そして特に、もうこれからは建設公団のほうへそういう仕事はおまかせするんだと、国鉄なり運輸省のほうではいろいろ今後は言われるだろうと思ひますけれども、こういうような計画がいまだに全然立てておらぬということ、非常に私は不誠意さわるものだと思うのです。したがって、早急にこの点を取り上げて、まず勝原朝日までは一年なら一年、二年なら二年計画で完成するということをきめてもらいたいし、それから朝日—北濃間二十五キロというものは、全然調査も何もしないのですか。

○廣瀬政府委員 勝原朝日につきましては、先ほど申し上げておりますように着工線でございます。運輸省も建設許可を出しておるわけでございます。ただ、いままですダムの関係でいろいろ解決できない問題があつた。しかし、ダムの問題が解決いたしましたので、一応問題点が解決したわけでございますから、建設許可を出すに

区間はなるべく短期間に重点的に工事を進めてまいりたい。なお、朝日・北濃の間につきましては、これは別表の予定線にはなっておりませんが、建設審議会が慎重に御検討になりました結果、現在の段階では、調査線にあげられておられないというのが実情でございます。なお、この問題につきましては、今後どう扱うかということは、建設審議会が慎重に御検討になることと存じます。

○田口(誠)委員 もう一切鉄道の新設の關係は、これからは建設公団がやり、審議会が検討をしてやるということであって、省なり国鉄のほうからは、これに対して意見をささむというふうなことはなされぬのかどうかということなんです。その点をお聞きしたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 その点につきましては、大ざっぱに申し上げまして、従来と変わりはなくわけでございまして、工事の実施に当たるのが公団でございます。従来、工事の実施に当たっておったのが国鉄でございます。基本計画を策定いたしましたので、この基本計画は建設審議会におきかえをいたしますが、基本計画に基づいて公団のほうは工事の実施に当たってございまして、建設線につきまして、運輸省と申しますか、政府が基本計画を定めるといふ点におきまして、決して野放しにするわけではないので、従来と大体同じような考え方で、政府が十分に関心を持ち、十分に指導をしております。所存でございます。

努力したという点とはないわけなんです。だから、二十五キロくらいなもの、調査をするなら幾らでも調査費はあるのだから、その調査費をどう使うかというところは、これから審議会できめることだから、あなたのほうにほんとうに誠意があるのなら、まずこの調査を今年はやれ、その予算にこれこれ組め、これをあなたのほうから当然示されてしかるべきであると思ひます。それが、それはどうお考えになりますか。

○建設部大臣 現在の鉄道敷設法によりましては、さようなことはできないのです。運輸省がこれをやれ、あれをやれというのは、予定線というのがあります。調査線にきかえて、これを調査線にしてまず調査して、調査が済んだときにさらに建設線に加える、こういう段階を経なければ、運輸大臣がこれをやれとやれと、それは緊急やむを得ざる場合は別ですが、そうでない限りはやれないのですから、あえて私のほうで急進だと言ってお責めになつても、予定線には入っておりませんが、建設審議会がこれをまだ調査線とも何も決定していただいていないのに、これをやれという命令はできないという点をひとつ御了承願ひたい。私も、なるべく建設審議会に調査線にするように努力はいたしますが、建設審議会は、独立の権限と申しますか、各党の代表者、学識経験者、各事務官等が入っております権威ある委員会でございます。そこでこれを調査線にせよ、この建設を何年にきめろというところは、われわれとしては言えないのが従来の慣例であり、その慣例はいい慣例だから、私は尊重すべきものであると考えております。

○田口(誠)委員 国鉄のほうは、いまの考え方と同じか。

○廣瀬政府委員 国鉄は参っておりません。

○田口(誠)委員 予算要求の場合に、それでは運輸省として公団との関連は、どういふような合意を行なつて予算要求をされるのですか。

○建設部大臣 鉄道の建設の予算は、ただいま申しましたような経路によりまして建設線と定めたものに對して、単年度予算でございますから、その年度におきまして財政の都合その他を勘案いたしましてきめて、そうして建設の予算としてきめたものを、ただいま申し上げました鉄道建設審議会の趣旨に従ひましてやる順序をきめてやつておるの、現在までの例であります。今度は国鉄がやるかわりに、ただいま申しましたように建設は全部日本鉄道建設公団でやりますから、鉄道建設公団が、従来の例に従つて、建設審議会の意向に従ひまして、予算と見合ひしまして順次やつていくつもりでございます。

○田口(誠)委員 そうしますと、ただいまのような問題をここで幾らやつてみたつて、びんとどこへ響かぬというところですねどうですか。

○建設部大臣 大いに必要性は速記録を通じて鉄道建設審議会委員諸公も考へるし、鉄道建設公団も考へるし、運輸省のわれわれもいたしまして、あなたの熱意については敬意を表し、考慮を十分いたすつもりでございます。

○田口(誠)委員 大臣は答弁はじょうずですけれども、私らのほうからかういふ意見を出しておつても、これは公

団のほうの仕事をするんだ、審議会のほうへは、私どもの意見をあまりはさむというところは、これはかえつて非民主的になるからいけない、こういうことなんだから、表面きはやれないわけなんです。したがつて、そうするとせっかく私が大臣に向けて強い要望なり、いままでのとつてこられた熱意がなかったところを指摘いたしまして、このことの反映は、何かの形でやはりやつてもらわなくちゃならぬということなんです。その点はよろしいですか。

○建設部大臣 たびたび申し上げるようですが、私どもは、鉄道建設審議会の議を無視してやるわけには、現在の制度においてできないのです。その点を御了承願ひたい。しからは鉄道建設審議会の熱意をどういふふうにか動かすかといふことは、あなたがただいま仰せられたようなことが、速記録にちゃんと残ります。われわれも拝聴いたしまして、熱意においては、地方住民を特に代表されておるあなたの熱意に敬意を表し、同時に努力いたすつもりでございます。その経過については、運輸省だけがやれと言つたつてやれぬというところだけをひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○田口(誠)委員 それでわかりました。裏も表もあることでございますから、私の強い要望と、そうして三十数年間いまだに連絡のできないというこの状態を、ひとつ反映をさせていただくように強く要望をいたしておきます。

○受田委員 関連。ちょっと問にはさましていただいて……。私、いまの輸送関係、国鉄新線の建設、こういうふうな問題に関連するわけでありま

が、大体国内の貨物輸送機関というものが、陸上では国鉄があり、また自動車があり、海上では内海の場合は内航船がある、また飛行機もあるわけでございますが、一体運輸省は、この国内の貨物輸送機関がそれぞれどのくらいの比率でこの輸送業務を担当しているのか、それに対して今後どういふ対策を用意しているのか、お聞きしたいと思ひます。事務当局でパーセンテージを示していただいて、最終的に陸海空三輸送機関による今後の対策を運輸大臣から御答弁を願ひます。

○建設部大臣 数字にわたる説明を事務当局からいたします。

○佐藤(光)政府委員 昭和三十七年度の実績、そのトン数の比率から見ますと、国鉄が九・九％、民鉄が二・三％、トラックが七・八・三％、内航が九・五％という数字になります。ただこれはトン数でございますので、これに長さを加えたトン・キロの数字の比率から計算しますと、国鉄が三三・一％、民鉄が〇・五％、トラックが一・九・一％、内航海運が四七・三％という数字に相なるわけでございます。

○受田委員 まあこの数字の出し方もいろいろありますけれども、輸送量の比較検討という意味から、内航船の持つ比重が非常に大きいわけです。四七・三％にもなる数字を示しておられるわけですか。

空のほうはどうなつておりますか。航空貨物輸送というのは、全然やっていないのかどうか。この中に出てきていませんが……。

○佐藤(光)政府委員 もちろん航空貨物輸送は、数量的にはございますが、比率の上ではごくわずかでございま

て、この比較数字に出てくるほどの大
きさではないと思ひます。

○受田委員 将来の見通しはいかがで
すか。

○佐藤(光)政府委員 御承知のよう
に、航空貨物輸送は相当の伸びを示し
ておるわけですが、将来にお
いても、比率においてはそう大きな割
合を占めるといふふうにはわれわれと
しては考へておりません。

○受田委員 私、いまお示しいた
た数字から割り出してみて、この海上
内航海運の充実というのを考へる
わけですが、一体国鉄
は、もうすでに長距離輸送に対する通
減方式とか、割引方式とか、いろいろ
採用しておられる。もう陸路による自
動車にしてもございしますが、限界
がきておる、やはり無限に、特に重
要工業地帯がほとんど工業生産品をつ
くっていくようになると、輸送量はど
んどんふえていくわけですから、特に
内航海運の対策を真剣に考へないと、
この輸送問題に壁がくると思ひので
す。大臣、あなたとしても、この国鉄
あるいは自動車による輸送には限界が
きておる、海上輸送に今後大いに力点
を置くべきであるという考へをお持ち
ですか。

○磯部国務大臣 もちろん持つており
ます。かるがゆゑに、いままで内航海
運に対するいろいろな意見がありまし
て、いかにすれば強力にやれるかとい
うことにつきまして、昨年運輸省の中
に内航海運懇談会というものを設けま
して、各界の、もちろん海員組合の代
表等も入れまして、その懇談会に結論
を求めまして、その結論がようやく昨
年末に出たので、それに基づきまし

て、本国会に皆様方に御審議を願つて
おる内航海運対策の法案を出しまし
て、そうしてあなたのおっしゃる重要
性にかんがみまして、御審議をいま
願つておる最中でございます。

○受田委員 御審議を願つておるとい
うことについては、理解をしておるわ
けです。そこで私ももうひとつここで大
臣に御所信を表明していただきたいこ
とは、この内航海運に、海難が非常に
多いのです。もう最近においても毎
日、新聞で、われわれはこの船舶の事
故を悲しくも確認しておるわけです。
これは一体どこに原因があると思ひ
でしょうか。

○磯部国務大臣 まず、船舶の構造が
一番原因であると思ひます。そこで、
それにつきましましては、なるべく船型を
大きくするようにしたい。それから非
常に多い原因は漁船だと思ひますが、
漁船というものは、まあ冒険性とい
いますか、遠方に行かなければいかぬの
で、天候その他について確たる科学的
な根拠がなく非常に遠方に出てい
て、そうしてやる、いわゆる気象に対
する観念が薄い。もうひとつは、設備
に無縁その他の設備を持たなければい
かぬというところになっておるが、なか
なかつておらないように聞いており
ますが、とにかく海難を急報すべき手
段もないというふうなことで、海難が
よけい起こるのだと私は考へまして、
その点に対しまして、農林省その他
と相談をして、そんなことのないよう
に努力いたしておるのですが、残念な
がらいまあなたのおっしゃる通りに海
難があることは、遺憾でございます。

○受田委員 三十七年度の統計によれ
ば、千五百隻の海難事故、三十八年度
においても、過ぐる十月までですに
千三百隻という事故が出ております。
たいへん残念なことでありまして。人
命とそして物資と、両面における犠牲が
あまりにも大き過ぎる。これはいま大
臣がいみじくも答弁されたような原因
のほか、政府の施策がなまぬるい。
今度例の特定船舶整備公団に対する融
資関係などで二十五億ばかりの御援助
をされるようになっておるのでござい
ますけれども、純粋に言つて、内航海
運に対する融資率というものは九億しか
ない。こういう非常に低率のもので、
三〇%に及ぶ老朽船、低能率船などの
処理はできない。政府の施策に大きな
欠陥があるので。もう一つ、船員
が十分教育されないまま、経営不振
のその場しのぎのためにやむなく教育
のできていない船員を雇用している。
そこで船員としても精一ぱいやって
も、技術的にも、教育の点にも、限界
がきておるので事故が起る。もう一
つ、無線は二メガ帯をいま中短波を
えておりますけれども、これも百トン
以上が二千五百隻のうち、わずかに九
百隻ぐらゐしかこれを設備しておらな
い。これはわずかに五十万円ぐらゐで設
備できるそうです。それすらも設備で
きないというところは、これはよほど窮
迫しているのです。これに対しまして
お聞きしたいことは、内航海運に対
して思い切った融資計画を今後一そう
大していく。融資比率についても優遇
すること。さらに船員の教育は、特殊
の事情で、雇用しておる立場の人々に
国家がお金を出して教育してやって事
故を防止すること。もう一つは、無線
帯について、いま電電公社で百五十メ
ガの計画があるようでございますが、

せめて中短波を現状においてすべての
船に設備できるように、二メガの現状
をもっと徹底させるという方策をおと
りになること。これが私非常に大事な
海難防止の一番基本施策であると思
ひますが、これについて大臣の所高
所からの固い決意を御表明願ひたい
です。

○磯部国務大臣 私は、さつき申しま
したように、いまの内航海運が非常に
おくれれておりまして、そのために海
難事故が、先ほどの御質問のようなこ
のあることを遺憾に思ひまして、一挙
には解決できませんが、順次解決して
いくべく、今国会にさつき申しました
ような法案を出しまして、融資の道を
まず開く。財政の許す限りにおいて
は、さらに根本的に多額の予算を要求
してやるように努力いたす所存でござ
います。

○受田委員 船員教育並びに無線通信
機関の整備についての御答弁を願ひま
す。

○磯部国務大臣 御趣旨に従つて極力
やるつもりでございます。

○受田委員 電電公社と御相談をされ
て、いまの二メガ帯の現状を、これは
簡単に設備できるわけですから、これ
を拡充強化するという方針、それから
船員教育については、できるだけ国家
からもお手伝いをしていきたい、こ
ういう考へでございますか。

○磯部国務大臣 通信のいまのあなた
の御趣旨の点につきましては、郵政省
とよく相談してやります。ただもう一
つの教育の問題を、全部を国家の補助
でやるということにつきましては、こ
れは非常な財政を伴うことではござい
ますから、すぐここで私がやると言

たつて、財政当局がやってくれなけれ
ばどうにもならぬが、財政が許す範囲
内において私はやると申しておるので
あります。

○受田委員 大臣、あなたはたいへん
はつきりしておられるのです。大臣の
中では非常にいいですね。見直して
いただきます。

そこで、決意を表明されているので
すが、もう一つあなたから最後にお答
え願ひたい。途中で航空局長に御答弁
願ひたいと思ひます。

今後、空の輸送ということは非常に
大事なことでございしますけれども、
ジェット機が、さらに今後超音速、
超々音速のジェット機というもので
きるわけですね。そういうものが計画さ
れておると聞いておる。それをひとつ
伺ひ、さらにジェット機の騒音という
ものは、防衛庁だけに責任を負わすべ
きでなくして、当然防衛庁は騒音対策
でそれぞれ国から経費を出して犠牲を
受ける人々の犠牲を少なくしておるの
ですが、運輸省としてはそういう対策
がまだできておりません。したがつ
て、騒音対策について、防衛庁の
ジェット機と同じ立場で、これは空港
の問題も関係しますけれども、空港周
辺には自衛隊の飛行機と同じ立場で
ジェット機対策というものを、国の総
合計画でお立てになる必要があると思
ひます。

○磯部国務大臣 通信のいまのあなた
の御趣旨の点につきましては、郵政省
とよく相談してやります。ただもう一
つの教育の問題を、全部を国家の補助
でやるということにつきましては、こ
れは非常な財政を伴うことではござい
ますから、すぐここで私がやると言

○磯部国務大臣 通信のいまのあなた
の御趣旨の点につきましては、郵政省
とよく相談してやります。ただもう一
つの教育の問題を、全部を国家の補助
でやるということにつきましては、こ
れは非常な財政を伴うことではござい
ますから、すぐここで私がやると言

○磯部国務大臣 通信のいまのあなた
の御趣旨の点につきましては、郵政省
とよく相談してやります。ただもう一
つの教育の問題を、全部を国家の補助
でやるということにつきましては、こ
れは非常な財政を伴うことではござい
ますから、すぐここで私がやると言

という点は、私から率直に認めます。防衛庁のほうではジェット機の対策につきましても、以前から非常に御努力になつております。これに反しまして、民間航空におきましては、一つの理由はジェット機の数が増えなかつたという点もあつたかと思ひますが立ちおくれしております。そこで私も少しは、羽田におきましてもジェット機の数が増えなかつたかと思ひます。しかもあの附近は非常に人家の密集地帯でございます。そういう点から申しまして、考えようによっては、防衛庁でなく、別の立場でこれに対処するという点があるかと思ひます。そこではなほだおそくなつて恐縮なものでございますが、明年度予算で、おかげさまで騒音対策の調査費というものが、従来になくよけいつけていただきました。これによつて根本的な調査をやる。そうして明年度の予算には、ぜひ騒音についての対策というものを具体的に要求をいたしたい。いままでは調査費の要求のみでございました。今後は具体的な要求をいたしたい。そのためには、今度つきました調査費というものを十分活用して、しっかりと調査をいたしまして、それに基づいて明年度は具体的な予算要求をいたしたい、かように考へております。

それからもう一つ、SSTの問題が出ました。SSTにつきましては今後五年、一九七〇年あるいは七一年、七二年、その辺まで最終的にはわかつておりませんが、日本航空としましては、七一年あたりには入手すること、計画しております。これは現在の羽田空港では使えませんので、現在私どもが計画しております新東京国際

空港——これはまだ位置は決定してありませんが、いづれにしてもそこでもってSSTの受け入れをやる、こういうことにならうかと思ひます。その際には、日本航空のみならず、各国のSSTの飛行機が入ってくる。これはまた一つの騒音問題になりますので、これについてもいまから十分対処していきたい。ただ目前の問題としまして、羽田の騒音対策というものは、本年度の調査費を生かしまして、明年度具体的な要求をしたい、かように考えます。

○受田委員 大臣、あなたに御答弁願いたいことは、いま航空局長から、騒音対策について明年度ははっきりした具体策を立てて要求したい、こういうことです。非常にいいことです。しかし、その場合に、問題は防衛庁の所管と運輸省の所管の競合という問題が起るわけですね。これは空港によつては両方使つてゐるところがあるわけですね。民間航空と防衛庁航空が同じところにくつてゐるところがある。そういうことについては、総合的な騒音対策というものが必要だと思ふのです。ばらばらになつてはいかぬ。公害対策にもつながるわけでございますが、各所にジェット基地があり、また運輸省所管のジェット機の発着空港があるわけですね。ひとつこれをつないだ総合的な騒音対策というものを御考慮していただくべきだと思ふのです。閣議において十分検討していただくべきだと思ふのですが、いかがでしょうか。

○建設大臣 運輸省がやるのが、防衛庁がやるのが、ひとしく国家の予算でございます。国家の金でございますが、国民の金でありますから、二重に

なるようなばかなことはいたしません。同時に、よく相談してやりまして、御趣旨に沿うようにいたします。

○田口(誠)委員 それでは次にやんわりと質問します。自動車ターミナル・プランと流通センターの関係について、ひとつ伺ひたいと思ひます。従来、自動車輸送というのは、戸口から戸口までというふうなことで、その特性と言いますか、そういうものを發揮してきようまでまいつたのですが、それがために、その他の輸送機関のような発着施設というものがあまりにも考慮が払われておらない。このことが、今日になつてみると、やはり交通緩和対策に非常に重要な問題となつてきておるわけですね。したがつて、この自動車ターミナル・プランというものができ、それから輸送の流通をよくするためのセンターというものも考えられて、既設のものも相当にあるわけなんです。この点について、この輸送緩和ということ、特にこの輸送の面におきましては、鉄道とか港湾というふうなもの、また飛行機もそうでございますが、発着の場所が適切につくられておるわけでございますけれども、自動車輸送に対処するところのターミナルというものが不十分であるということから、いまこれが非常な隘路になつておる。したがつて、いまお考えになつておられるプランと、それから流通面に対する負担を自動車局長のほうからお答え願ひたいと思ひます。

○木村(睦)政府委員 御指摘のようにな、トラック輸送におきまして、発着施設、ターミナルの施設が、かなりわが国としておられております。そこで特にターミナルは、大都會におきま

混雑の緩和、それから輸送の能率の向上、両面から、最近その必要性が非常に強く感じられるわけでありまして。そこで、特にいまお話ししたトラック・ターミナルについて申し上げますと、まずトラック輸送というものが、一つの輸送機関の中心といたしまして、そのほかの市場であるとか、あるいは倉庫だとか、非常に関連性があるわけですね。したがつて、特に東京とかあるいは大阪のような超大都市と申しますか、そういうところでは、都心を離れまして、そういった流通関係の施設を一カ所に集めて、そしてその中にトラック・ターミナルをつくるというところが、都市における混雑緩和の対策にもなりますし、トラック輸送の効率化のためにもなるわけでありまして。したがつて、関係するところが、運輸省、あるいは建設省、あるいは東京都なり、大阪府というふうな、各方面に關係があるわけでありまして。目下關係各省で相談しながら、ある程度、東京等におきましても計画の具体性を持つて、現在作業を進めております。そういうのが現在の段階です。

なお、全国的には、まずそういう大都會を先にいたしまして、長期の計画を一応持つて、これを青写真としてわれわれの胸に入れたら、今後対策を具体化していきたい。たとえば土地の確保、あるいは必要資金の融資、そういう面におきまして、強い応援、助成をいたしたい、かように考へております。

○田口(誠)委員 公園關係がやつておられますターミナル、これとの関連をお聞かせいただきたいと思ひます。

○木村(睦)政府委員 トラック・ターミナルの建設は、特に広大な土地が必要でございます。しかも、ターミナル事業としては非常に採算性の低い事業でございますので、膨大な資金のわりに企業性が非常に薄いというところから、しかし、トラック・ターミナルの必要はたゞいま申し上げましたような事情でございますので、運輸省といたしましては、強力に政府の力の及ぶ機関をつくりまして、必要なトラック・ターミナルを建設したいというところで、実は一昨年来必要となつたところは公園の形式でほとんど全額政府の金をつぎ込んで設置しようという計画を進めてまいつておつたわけでございますが、予算折衝の過程におきまして、なかなか困難をいたしまして、現在まだ実現に至らない。といひましても、手をこまねいて待つておることはできませんので、目下それにかわるものとして、現在トラックの業界等々と話しまして、ターミナル設置の話を進めております。なお、これに關しましては、融資等に関しましてはほぼ見通しをつけて、政府としては来年度の計画の中に盛つておるわけでございます。

○田口(誠)委員 私、この機会に、特にこの法案が自動車の輸送行政に關連をして出されておるものでございます。まず、実際の路面におけるところの自動車の状態をながめてみますと、先ほど申しましたように、自動車の貨物輸送というものが非常に多くなつてまいりまして、したがつて、東京都内あたりでは、時間的な規制もされておるような状態でございます。先ほど申しましたように、港湾とか、飛行機と

か、あるいは鉄道というものは、適切な場所に停留所があり、そうした施設が設けられておられますけれども、トラック輸送の面に対しては、いまだにその点に対する手当てが非常に不十分である、整備がおくれておる、こういうことからお聞きをいたしておるのでございますから、ただいまの、内容的なものはおわかりましたけれども、今後どの程度のものをどこにどうしていかうかとする計画を具体的に持ちこたなければ、ひとつここで答弁の中で発表していただきたいと思ひます。私、特に交通が激しくなりました最近二、三年の状態を見ますと、新しくターミナルのできたというのは、数字的にいえますとそんなに多いものではないわけなんです、こういうことから考えてみますと、将来どういう計画で、どうこれを処理されるかということが、やはり重要な問題であると思ひますので、その点の計画をひとつなすべく具体的に発表していただきたいと思ひます。

建設したい。東京湾の一部埋め立て等の計画もございしまするので、それらも一応予定いたしまして、その程度の建設を現在考えております。大阪につきましても一カ所ないし二カ所、名古屋についても一カ所というふうな考えで、いませつかく計画を進めておるわけでございます。

○田口(誠)委員 東京都の場合を私はひとつ例にとつてながめて見まして、いま東京都の場合の計画をお話になつたのですが、東京都の場合には、やはり敷地確保ということが非常に困難性はあると思ひますけれども、しかし、将来ともにこの自動車におけるところの輸送というものは、まだまだふえてまいりますし、どうしてもこのターミナル計画、それから流通対策というものに重点を置いた施策を講じてもらわなければならぬと思ひますのであります。これは民間でやる場合と、それからいまの公団の場合、いろいろありますが、併用ということについては、今日の程度の成果をあげておりますか。

○木村(睦)政府委員 ただいまでは、民間だけですべてのトラック・ターミナルをつくつております。先ほど申し上げましたように、一昨年来当省で考へておりましたのは、公団をつくつてやろう、そして構想をいたしましては、ちょうどいま道路が、民間の自動車道あるいは道路公団による道路というふうにありますように、トラック・ターミナルにつきましても、民間資本に期待するもの、一部は政府資金でやるといふことで、ターミナル公団を考へておつたのですが、まだ実現するに至つておりませんので、現段階では民間のベースにおいてつくりましますトラック・ターミナルに対して、先ほど申し上げましたように、国有地は当然安いわけでございますが、そういうものの払い下げについて優先を認める、あるいは開発銀行の融資について十分な措置を講ずる、そういうふうな助成措置によりまして、民間を中心にしたトラック・ターミナルの育成をはかつていけるのが、現状でございます。

○田口(誠)委員 先ほどの、東京都の埋め立て地を予定されておるといふのは、これはトラックのほうですか、自動車のほうですか。

○木村(睦)政府委員 埋め立てでございますので、ただ土地造成でございます。その埋め立てられた土地をトラック・ターミナルのために必要なところを払い下げを受けて、トラックのターミナルを建設するという構想で考へていきたいと思います。

○田口(誠)委員 トラック・ターミナルでなしに、自動車の場合、やはり東京都にその必要性をこのごろ感じておるのですが、この点はどういうふうにお考えですか。ちよつと計画があれば……。

○木村(睦)政府委員 もちろん、トラックのみならず、バス・ターミナル等につきましても、東京都における交通混雑緩和対策、あるいは都市の分散という面に非常に効果があるわけでございますので、かりに民間の資本と合わせまして会社をつくつてトラック・ターミナルを建設する場合にも、東京都にも参加してもらふことをわれわれは強く希望しているわけでありまふ。当然東京都も受益機関の一つというふうに見まして、協力をお願いしたい、か

第一類第一号 内閣委員会議録第十八号 昭和三十九年四月三日

ような考えを持っております。

○田口(誠)委員 そのときには、併用するという考え方でありまふか。

○木村(睦)政府委員 併用とおっしゃる意味がわかりませんが……。

○田口(誠)委員 バスとの関係。

○木村(睦)政府委員 バス・ターミナルにつきましても、考え方はトラック・ターミナルと原則的には同じ考えであります。

○田口(誠)委員 東京都の場合においては、実際に敷地の確保がむづかしいので、敷地を確保すれば、そこには併用できるようなものをつくらなければ、あそこにもどこにも計画してみたところが、それは実現不可能に近いものだと思う。実現できるものということならば、将来において分離する方法をとつてもよろしいけれども、最初の計画というものは、総合したもので、併用できるものをつくつて、そしてなお敷地が確保ができて、そこにターミナルができるということになれば、これを分離していく、こういう方法をとつていかなければ、いまの場合、自動車、トラック、バス、非常に路面においては混雑を起しているのですから、そういうことから私、この点を取り上げたわけでありまふが、そこまではお考えはないのですか。

○木村(睦)政府委員 トラックによりまして貨物輸送とバスによる旅客の輸送では、輸送の形態、あるいはターミナルをどこにつくるかという問題で若干特質がございしますので、違ふ面が多いのでございします。したがうして、同じ場所にトラック・ターミナルをつくりバス・ターミナルをつくり、両方ともその場所がそれぞれターミナルの機能を發揮するのには十分な効用を持つものであれば、同じ土地に両方の施設をつくるということもけつこうなことであり、必要であると思ひます。しかし、多くの場合は、トラックの場合には、倉庫とか貨物関係の流通施設を一カ所に集めてやるのが最も能率を發揮しますし、それからバスによる旅客の輸送は、人のたくさん集散する場所といふことで、しかもそこから分かれてハイヤー、タクシーあるいは地下鉄とか、他の輸送機関に移るのに便利な場所であるといふのが、バス・ターミナルが十分な効用を發揮いたしますので、そういう点も考へなければいけませんから、それぞれ具体的な土地を一応予定した場合に、そこはトラックがいかかバスがいかか、トラック、バス両方のターミナルを一緒にしていいかということは、その場所によつて判断していききたいと思ひます。

○田口(誠)委員 そのとおりなんです、いまの点で、そのとおりに敷地を確保することができまふか。ちよつと不可能です。だから、まず第一に確保したところはこれを一つの、自動車なから自動車とか、トラックならトラックだけの専用でなしに、これを併用さすという形にしておいて、そして次の敷地を確保していつてそこを専用させるというふうな、こういう方法をとつていかなければならぬじゃないか。いま局長のほうからの答弁のとおりが理想的であるけれども、理想どおりにできないから、せつかくいま計画されているものを、一つの緩和策として併用する必要があるのじゃないかといふことが考へられたので申し上げたのであつて、そのこの点をこだわつてどうこう

機能發揮するのには十分な効用を持つものであれば、同じ土地に両方の施設をつくるということもけつこうなことであり、必要であると思ひます。しかし、多くの場合は、トラックの場合には、倉庫とか貨物関係の流通施設を一カ所に集めてやるのが最も能率を發揮しますし、それからバスによる旅客の輸送は、人のたくさん集散する場所といふことで、しかもそこから分かれてハイヤー、タクシーあるいは地下鉄とか、他の輸送機関に移るのに便利な場所であるといふのが、バス・ターミナルが十分な効用を發揮いたしますので、そういう点も考へなければいけませんから、それぞれ具体的な土地を一応予定した場合に、そこはトラックがいかかバスがいかか、トラック、バス両方のターミナルを一緒にしていいかということは、その場所によつて判断していききたいと思ひます。

○田口(誠)委員 そのとおりなんです、いまの点で、そのとおりに敷地を確保することができまふか。ちよつと不可能です。だから、まず第一に確保したところはこれを一つの、自動車なから自動車とか、トラックならトラックだけの専用でなしに、これを併用さすという形にしておいて、そして次の敷地を確保していつてそこを専用させるというふうな、こういう方法をとつていかなければならぬじゃないか。いま局長のほうからの答弁のとおりが理想的であるけれども、理想どおりにできないから、せつかくいま計画されているものを、一つの緩和策として併用する必要があるのじゃないかといふことが考へられたので申し上げたのであつて、そのこの点をこだわつてどうこう

は言いませんけれども、そうした計画の上に立つて事を進めていかれようとするならば、理屈どおりにはなかなかなりませんが、そういうことも考慮しつつこのターミナルの建設に力を入れていただきたいと思いますし、そうして交通緩和の一つの策にこれを利用させるようにしてもらいたいと思うわけでございます。そこで、それではこの問題についてはこの点で終わります、ただいまの要望の点をひとつ御配慮いただきたいと思います。

次に、これは私、運輸大臣だけではどうもいかないところもございまして、けれども、せつかくのこういふ機会にございまして、公共料金の問題について、ほんの一つだけ例に申し上げて、適正な公共料金はどうかあるべきかという事を考えてもらいたいと思ひます。これは、いま小口貨物集配所の請負料金というものは、一個四十キロの荷物が四キロ範囲内、一里範囲内を四十円で配達をしたり集貨をしたりするわけですね。それで、たとえば川崎の百合ヶ丘の団地あたりに行きますと、これは全部三階、四階のアパートでそろっていますから、そこから一つ一つの荷物を四階まで上がって配達をしたり、四階まで行って集貨をしたり、こういうような料金で実態であるわけなんです。したがって、こういうことに従事しておる小運送業の労働者の賃金なんかは、その会社の収入面からいきまして、非常に悪いわけなんです。たとえていうならば、ここ十年ぐら前は、私の所属しております日通の労働者の賃金と国家公務員の平均ベースと比較をいたしますと、日通のほうがずっと高かったはずで。ところが、

が、いまでは、二千五百円か三千円、ベースが低いでしょう。ほんとうに荷物と四つに組んで、そして力の限り力を出してやるこの労働が、そういうような状態なんです。しかも、これはまだ大企業だから、その程度何とかまかなってなされておられますけれども、中小企業の場合には、非常に悪いのです。そういうことからいいますと、私は、こういうものの適正な料金というものと、もちろん、これは国鉄との契約の上においてなされること、立採算制ということも加味されるわけでございますから、それで、国鉄自体といたしましても、そんなに赤字を出してまでそちらの会社のほうと契約を結ぶことは困難である、こういうことから、やはりこの適正な料金というものを検討するときに、こういう公共企業の一番元祖であるところの国鉄の運営、国鉄のあり方、こういうようなものに対しては、同時に検討をしていかなければ、適正料金のどうかというてみたとき、これはなかなかいかないと私は思うので、それで、こういう実態の上に立って、いまそれぞれ小運送業にとめておられる労働者は、非常な労働強化と低賃金、しかも事務系統はそうではありませんが、も、作業員系統の場合には、やはり労働が低下するというような点もありまして、定年制が事務系統と五年も違っておるといふこと、五年違っておるといふことも、五十五歳近くになればこれはだいたいが能力が落ちるといふので、完全雇用を確保するためには、この従業員の組合が非常に努力してあ

り、また、経営者自体としても、そうした人たをかかえることにおいて、やはり能率の低下ということがすぐ経営の面に響いてくるというようなことから、非常な苦勞があるわけなんです。したがって、こういうようなことを考え合わせてみますと、やはりこの適正な公共料金というものの出し方という点については、それぞれの事業体の運営のしかた、あり方、性格とていく必要があると思うので、いま非常にこういふことが率直に各方面から述べられるようになっております。これはただ運送業だけではない、バス業者でも自動車業者でも同様に、やはり一つの公共料金の下において作業をしておる労働者、そうしてまた、その労働者を使って経営をしておる経営者自体は、双方が非常に困っておるというのが実態であるわけでございますから、私も、やはり池田さんの高度経済成長政策のあのやり方には反対であつたので、こういう物価の上昇になつて、公共料金は実態には上げなければならぬという状態になつておるといふ点は非常に憂えておられるが、やはり一般大衆の利益を擁護するという立場から反対の立場をとつておりますが、事実そういうような内容でありますから、こういう点について、運輸大臣はどうお考えになつておる、将来、たまたま申しましたような内容についてどういふような抱負を持っておられるか、ひとつ御答弁の中で明確にしてくださいと思ひます。

○綾部国務大臣 私ども運輸行政に携わる者としては、何と申しまして、人の問題が一番大事な問題と考へております。いかに精巧な機械、いかに人がありまして、それを動かすのは人間でありますから、人間の問題を一番重視してきております。この観点からいまして、いわゆる公共料金につきまして、その面から適正な運賃というのを主張してまいりまして、今日までやってきたのでありますが、御承知のような事情で、この一年間ストップしたということにつきましては、私、担当大臣としてまことに遺憾でございますが、大きな政治の目的のために、忍びがたきを忍んで、業者の方々に訴へまして、一年の間しばらく待つてもらいたい、こういうことをお願いして今日まいつたのが実情でございます。田口さんの御所見に對しましては、私は、全く同感でございます。なるべく早い機会にこの不自然な状態、自由経済のもとに行なわれておるといふこの不自然な状態を一日もすみやかに解決するよう、今後とも努力いたしてまいりたいと考えております。

○田口(誠)委員 先ほど自治大臣にも私は申し上げたのですが、経済政策の、私から言わせると失敗から、一般大衆の利益を擁護するということから、この際、全般的に公共料金を一年間ストップさせるというこの手段をとつたことは、これはやはり一つの失政であり、それから、非常事態の一つの非常手段であるから、これはもう公共料金という名前をつけるものではない、政策料金というふうに考えなくてはならぬと思う。政策料金ということになれば、その他の政策面において、そうした事業場が成り立つように、そういうところにとめておる労働者が、同じ事業場にとめておる労働者と同じ待遇が受けられるような処置を、政治の面で行つていかなくてはならない。こういうことになりまして、それでは政府から補助するかどうかと言つても、民間ではそういうことはできないでしょうし、考えられませんが、ガソリン税はまた上がった、収入減になる。これはすぐ経営の面に響くことは、もちろん労働者の完全雇用ということに響いてくることでありますから、そういう非常手段をとらなければならぬような場合には、政治料金としての考え方の上に立って、政治で解決をするということになれば、そういう事業体に対しては、ガソリン税の免税云々というようにすることも一つの対策にも相なるわけでございます。なので、そういうことも考えておられるわけなんです。これは大臣にしてみれば、こういう非常にとつては質間で、客弁ということについてはちやうちとされる面もあると思ひますけれども、いずれにいたしましても、政策的に解決しなければならぬ、政治的に解決せなければならぬ事態であるから、この点に對しての御意見を承りたいし、一年間ストップしておいても、これでは日本の国民大衆の福祉を守ることはできるか、生活面を守ることができるかという点については、おそらく経済企画庁といえども責任を持てるものではないと思ひますので、当面の対策として、私はいま申しましたように、これを頭で浮かべたわけなんです、これにひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

○綾部国務大臣 当面の対策といたしまして、バス業者、トラック業者にガソリン税を減免したらどうかというお話でございますが、これもなかなか困難でございますが、私は、今後ともその方向に向かって努力いたしていくつもりでございます。

○徳安委員長 永山忠則君。

○永山委員 時間がございませんから簡単に申し上げますが、池田内閣は、高度成長政策をやるのは、それによって経済が非常によくなってくるから、そのよくなった分を中小企業と農村側へ回して、所得均衡をはかるために高度成長政策をやるのだ、こういうことを強く主張してきたわけです。そうして次に、中小企業や農村は、労働賃金の値上がりを取り除くことが、合理化が困難だから、したがって消費物価と農産物価は上がるのがあたりまえだ。しかし、一年半くらいたてば、大企業と均衡がとれてくるから、一年半待て。そうなれば、上がり切った均衡になったのだから、そこで押えることができるということ、強く主張をいたして、中小零細企業、農村は期待をいたしておたのでございます。農村問題は別にいたしまして、唐突として中小零細企業のタクシー、ハイヤー、あるいはバス等の料金の値上げをストップをするということは、もうまさに言うことと実際とが逆なんでありまして、実際の問題としては、中小零細企業と農村の犠牲において物価安定と国際収支の均衡をはかろうという、一番悪い、弱肉強食の典型的な資本主義経済が行なわれようとしておるのだ。私は、この際、運輸大臣が、所管大臣としてこの政策が誤っておること

を閣議でうんと指摘されて、猛然と反撃さるべきであつたと思うのでありますが、運輸大臣はどういう態度をおとりになつたのでありますか。

○綾部国務大臣 自由経済のもとにおける経済の原則は、御趣旨のとおりであります。私も、その問題について閣議で相当反対をいたしたのでございまして、より以上の高い政治的見地に立つて内閣の方針がきまりましたので、やむを得ずそれに同調いたしましたというのが現状でございます。

○永山委員 より以上高い方針ではない、より以上悪い方針にきめたのでありますから、こういう場合には、運輸大臣は職を賭してでも戦つて、その誤りを正すというくらいにおやりにならなければならぬのでございまして、さらにタクシー、ハイヤーにいたしましても、バス、トラック業者にいたしましても、いまお話のごとく、ガソリン税は大幅な値上げです。さらに自動車損害保険は、倍くらいに引き上げたのです。そして今度は、検査手数料はまた五割くらい上げたという、バスやトラックやタクシー、ハイヤー業者だけに、こういうように値上げをかけるというのでは、踏んだりけつたりというような、手足を縛って袋だたきにして、そして営業しろ、そういうような、実に言語道断なる処置に対しては、運輸大臣は今後も強くその蒙を正すようにやつてもらわなければいけません。特に直ちにやりならなければならぬことは、それならばタクシー、ハイヤー、あるいはいまのバス、トラックの業者に対して、税金を免除するぞ、減税するぞ、こういうことをおや

りにならうとするのであります。さらに、それに対する融資に対しては、政府機関から安い融資をしよう、金利補給もしよう、あるいは運輸者の養成に對しては、政府は養成機関に助成しよう、こういうような助成的措置は、直ちにいまでも講じなければならぬじゃないですか。そういうような点に對して、どのようにいま政府と話し合いを進めておられるのでありますか、お聞きしたい。

○綾部国務大臣 諸種の問題について、その不合理を是正すべく、私は極力やっておるのでございますが、なかなか思うようにいかぬのは残念でございます。

○永山委員 そういうことさえもやれない、またようやらないということなら、ほんとにおそろいさるべき弱肉強食の資本主義経済が行なわれるということになるのじゃないですか。その結果はどういうことでございますか。その結果は、企業者はつぶれちゃ困るのです。だからつぶれぬために何をやっていくか。労働ダンピングですよ。運輸者にダンピングをいって、労働強化です。さらにまた経営者は、新車の更新をおくらす、整備もおくらしてくる、厚生施設もできなくなる、このことが、自動車事故を起こしているじゃないですか。私は、今日官紀が弛緩しているとかいうような問題以外に、こういう暴政から実におそろいさるべき惨事が頻発いたしておりますことを考えなければいけません。この事故の大きな責任は政府にあるんですよ。同じことを私は国鉄でも思うのです。政府の責任ですよ。うんと設備改良費でも出すべきものを押えて出さないから、過密な運行になつてくるのでありますから、私はこの事故防止の見地から見ても、あるいは運輸者の労働ダンピングをいいていくこの状態を是正する上において、すみやかに対策を講じなさい。そのことを大臣に特にひとつやるという決意を聞きたいのであります。

○綾部国務大臣 御趣旨のとおり、私も微力を尽くしておる次第でございます。

○永山委員 さらに国際オリンピックに備えて、都市の自動車交通の關係は重大でございます。私は時間がありませんから、タクシー、ハイヤーだけにしほつてこれを申し上げますが、タクシー、ハイヤーが足りないから増車をしようというしるうと行政ではいかにいんです。その中心は何であるか、運転者ですよ。今日運転手は、百万円以上の車を持って、そうして営業をやっているのです。事業者ですよ、運転者は。そうしてその収入の中から営業主に持つていって毎日納めている。その運転者がいないのに増車したら、どうなるのですか。運転者の養成ということをせずに、運転者が不足しているから、今日東京都において二千台から休車いたしておるでしょう。その休車しているのは、運転者がいないからでしょう。その運転手の養成といううなことに對して、あるいは待遇改善といううなことに對して、積極的な施設をせよ、努力をせよにただ足らぬから増車だけやるといふ、そういうしるうとの運輸行政は、私は断じてとらざるものであります。すみやかにこの運輸者の養成、待遇改善、これに對して格段の処置をして、それに並行しなければ増車しない、それがまず急だと思ふ

ということに運輸行政が進まなければならぬと思うのですが、大臣の所見を伺いたい。

○綾部国務大臣 そのとおりでございますが、増車をいたす場合におきましては、事業主に對しまして運転手の確保を確かめてやつておるのですが、事業者の中にはいろいろ事情があるのか、そのときは運転手は確保していると言いつながら、現実はいま永山委員御指摘のようなことになっておりまして、まことに遺憾にたえません。私も今後方針を向かつていきたいと思つております。

○永山委員 この運転者の不足が一切の運輸行政の都市のタクシー、ハイヤーの混乱を來たしてのことでありますから、十分の養成とそれにマッチした増車の關係を御考慮されて、都民の方が安心して乗れるといううな態勢に持つていかれることを期待いたします。

もう一つは料金問題です。料金を安くしさえすればいいということではないのでございまして。料金を安くしてバスやあるいは電車のようなところまで料金を下げていって、もう需要は増大して、幾らあつても足らない。おのずから限度があるのです。それを安くさえすればいいという頭に立つて押えようとするから、経営が非常に困難を來たして、運転者の待遇の改善ができません。適正料金を確保する、そうして経営の健全化をはかる、運転手の待遇改善をはかる、厚生施設をやる、こういう基本的態度を堅持されて、そういうPRしなければ——マスコミが安くさえあればよろしいという考え方は

間違っているのだ。そのところにいわゆる混乱した運行が行なわれているのだということをよくPRして、特に東京都市のようなものは、時間併用メーターを取りつけない、混雑のところにいったら出られぬのですから。だから、乗車拒否になってくるのですよ。乗車拒否を徹底的に取り調べることはけっこうでしょう。しかし、その原因を探らなければいけない。料金に対しても不当に押えたままでおくから、そういうことになる。ことに料金の値上げ率に対して企画庁が干渉して、運輸省が一五%なければならぬというものを、いや一〇%にしろ、最後は一〇%といったから、まあ何とか顔だけ立てよということで一三%に持ってくるという、夜のバナナのたき売りみたように、顔を立てようとするような、そんなことがあるはずがないのですよ。私は、この際時間メーターを併用すると同時に、適正なる料金を確保するよう、直ちに勇敢におやりになる決意をお伺いしたい。

○木村(陸)政府委員 時間併用メーターの問題、技術的でございますので、私から答えさせていただきます。

永山委員のおっしゃるとおりでございます。今回の運賃改定にはそれが間に合わなかったわけでございますが、時間併用メーターにはかなり複雑な研究が要るものですから、実はすでに東京陸運局のほうでその研究をされておりまして、したがって、この研究ができました。合理的な時間併用メーターがどうかというところが出ますと、そのときになりまして、そのときの東京におきますタクシーの諸種の事情等を勘案して善処したい、かよ

うに考えております。

○永山委員 私は、ベルギー、西ドイツ等へ行きましたが、タクシーは目抜きの一番いいところへ駐車しているのですよ。そうして自家用自動車は駐車させてないのですよ。日本は逆じゃないですか。自家用自動車は一番いいところに駐車せしめて、そうしてタクシーの駐車場を置いてないじゃないですか。一番交通のひんばんな曲がりかどのような中心地には、自家用をのけて、タクシーを常備せしめる。そうして業者が言うて、赤字経営になつても、そこらは強制配置をするというところは協力するのですから、そこに健全経営ということをおわれれば主張しているのです。そういうような点を直ちにおやりになりまして、今度のオリンピック都市交通に備える格段な構想を、私は時間があるから、その点だけ聞いておきたい。あらゆる点に対して新構想をお立てになって、国際オリンピックの交通関係の整備に一段の力を尽くされなければならぬと思うのです。大臣の決意を聞きたい。

○綾部国務大臣 御趣旨に従って、極力御趣旨に沿うようにいたします。

○田口(誠)委員 関連質問が長くなりましたので、時間も考慮して、私まだいろいろありますけれども、やめますが、ただ大臣に強く要望しておきたいことは、先ほど来申しましたように、何といつても、いまは政策的な行き詰まりもあって、政策的にやらなければならぬ。われわれのあまり感心しないことをしておられるのであるから、いままでの質問の中でそれぞれ要望をいたしましたような内容を、運輸大臣という立場で、そうしてあなたのその人

柄で、経済企画庁のほうへも強く要請をして、そうしてこの非常体制に備え、企業を救う対策をそれぞれとっていただきたい。この点を強く要望いたします。質問を終わります。

○徳安委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は、来たる七日午前十時理事會、十時半委員會を開くことにいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時四十一分散会