

第四十六回 参議院内閣委員会會議録第三十二号

昭和三十九年五月十九日(火曜日)

午前十四時四十五分開会

委員の異動

五月十九日

辞任

古池 信三君

補欠選任

徳永 正利君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

小柳 牧衛君

徳永 正利君

林田 正治君

千葉 信君

松本治一郎君

山本伊三郎君

鬼木 勝利君

向井 長年君

大平 正芳君

田中 角榮君

織部健太郎君

赤澤 正道君

山村新治郎君

政府委員

行政管理局長

石川 準吉君

外務省次官

毛利 松平君

外務大臣官房長

高野 藤吉君

外務大臣官房

谷 盛規君

外務省経済局長

中山 賀博君

外務省条約局長 藤崎 萬里君

外務省情報 曾野 明君

文化局長

大蔵省主計 平井 勉郎君

局給与課長

運輸大臣官房長 佐藤 光夫君

運輸省海運局長 若狹 得治君

運輸省船舶局長 藤野 淳君

運輸省港湾局長 比田 正君

運輸省鉄道 廣瀬 眞一君

監督局長

運輸省自 木村 睦男君

動車局長

自治大臣官房長 松島 五郎君

自治省財政局長 柴田 護君

事務局側

常任委員 伊藤 清君

会専門員

説明員

外務省移住局 佐藤 正二君

外務参事官

局企画課長 中根 正己君

運輸省航空 堀 武夫君

局監理部長

自治省財政局 近藤 隆之君

公営企業課長

本日の會議に付した案件

○理事の辞任及び補欠互選の件

○国家公務員共済組合法等の一部を改

正する法律案(内閣送付、予備審査)

○運輸省設置法の一部を改正する法律

案(内閣提出、衆議院送付)

○外務省設置法の一部を改正する法律

案(内閣提出、衆議院送付)

○自治省設置法の一部を改正する法律

案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(三木與吉郎君) これより内閣委員会を開会いたします。

まず、理事の辞任及び補欠互選の件

についておはかりいたします。林田正

治君から都合により理事を辞任したい

旨の申し出がございましたが、これを

許可することに御異議ございません

か。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木與吉郎君) 御異議ない

と認め、さよう決定いたします。つき

ましては、直ちにその補欠互選を行な

いたいと存じます。互選は先例により

投票の方法によらないで委員長にその

指名を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(三木與吉郎君) 御異議ない

と認めます。それでは理事に石原幹市

郎君を指名いたします。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、国家

公務員共済組合法等の一部を改正する

法律案を議題とし、提案理由の説明を

聴取いたします。田中大蔵大臣。

○國務大臣(田中大蔵君) ただいま議

題となりました国家公務員共済組合法

等の一部を改正する法律案につきまし

て、その提案の理由を御説明申し上げ

ます。

この法律案は、各種共済組合制度に

おける長期給付制度の統一をはかる見

地から、共済組合の長期給付に要する

費用の国及び公共企業体による負担割

合を引き上げるとともに、年金額の改

正方法等につきまして所要の規定の整

備をはかる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

上げます。

まず、国家公務員共済組合法の一部

改正におきましては、第一に、長期給

付に要する費用につきまして、国の負

担割合を百分の五十五から百分の五十

七・五に引き上げ、組合員の負担割合

を百分の四十五から百分の四十二・五

に引き下げることいたしました。

第二に、退職年金等を受ける権利を

有する者が再び組合員となった場合の

年金額の改定方法につきまして、その

俸給額が前回より低下していることに

よって不利益を生ずることのないよ

う、特別の措置を講ずることとしたし

ております。

第三に、組合員が公庫等の職員とな

り、その後再び組合員として復帰した

場合における組合員期間の通算の取り扱

いにつきまして、この制度の本旨にか

んがみ、組合員として復帰した後少な

くとも六カ月をこえて在職することを

通算の要件とするよう規定を整備する

こととしたのでございます。

次に、公共企業体職員等共済組合法

の一部改正におきましては、長期給付

に要する費用にかかる公共企業体と組

合員の負担割合の改定及び退職年金等

を受ける権利を有する者が再び組合員

となった場合の年金額の改定方法につ

きまして、国家公務員共済組合法の一

部改正と同様の改正措置を講ずること

としたしております。

以上が、この法律案の提案の理由と

その概要でございます。何とぞ御審議

の上、すみやかに御賛成あらんことを

お願い申し上げます。次第であります。

○委員長(三木與吉郎君) 本案の自後

の審査は、都合により後日に譲りま

す。

○委員長(三木與吉郎君) では、運輸

省設置法の一部を改正する法律案を議

題とし、前回に引き続き、これより質

疑を行ないます。

政府側から総務部運輸大臣、佐藤官房

長、若狹海運局長、比田港灣局長、木

村自動車局長、山村行政管理局長、石

川行政管理局長、説明員として堀監

理部長、深草國有鉄道部長が出席いた

しております。御質疑のおありの方

は、順次御発言を願います。

○千葉信君 運輸大臣にお尋ねいたし

ます。

今度の改正で、第一点として、陸運局

に自動車部にかえて自動車第一部及び

自動車第二部を置くということになっ

ております。その内容としては、旅客

関係と貨物関係の二つに分離するとい

うことですが、なるほど車両の数量等

は非常に増加しておると思うのですけ

れども、この二つの部に分離すること

によつて二重行政の弊害を伴うような

ことはないかどうか。まずその点につ

いての所信を承っておきたいと思ひ

ます。

○國務大臣(堀部健太郎君) 御承知の

ように、自動車が貨物、旅客ともに激増

いたしておるのは御承知のとおりでございます。そこでこの際それを二部に分けて、そして旅客専門の部、貨物自動車専門の部といたしまして、分野を明らかにいたしまして、それを陸運局長が統括をしまして、判断をする材料を早く集めて公衆の便をはからしむるよう努力いたしたいと、かような趣旨でやっております。

○千葉信君 次にお尋ねしたい点は、この委員会でも伊藤、鶴岡両委員からしばしば問題が提起されて、日本国有鉄道内部における格差賃金の是正の問題、それからダイヤの改正の問題、車両、レール等の改善の問題、それから踏切の改良の問題等についてもいろいろ質疑が出たのですが、綾部運輸大臣は、これに対して、至急何らかの措置をとるために研究中であるという答弁がありました。どうも綾部さんの答弁を聞いていますと、途中まではどうやら答えてはいるけれども、肝心な点になるとぼかしている感じが、あつたと思います。一体どういう対策をどういうところでどういう構想で考へようとしているのか、ないしはまた、その最終目標としてどこをどういうところ、たとえば一例をあげますと、予算の点なんかについてもどういうところにおいでいるのか、そういう点についての明確な答弁は、いつでも綾部さんはきれいにばかして、最初のほうの答弁だけをどうやらこうやら繰り返されて、そして質疑応答は聞いているものも完全に了解するところとならないままに進行してきた。一体その点について、もっと具体的に私ども内閣委員会の間こうとするとおるを答える用意はありますか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私の説明の方法がまずいために、いま千葉委員の御指摘を受けたような点があるとすれば遺憾であります。私は、まあ大体運輸省としては直接業務に携わっており、これを監督し、助成していただくのが運輸省の持っている立場でございますので、予算につきましては、できるだけ限り信頼する国鉄幹部が仕事をやりやすいようにいたすべく努力をいたしております。そこで、問題になりましていろいろ案件は、全部予算が伴いまして、その資金の確保が非常に大事なことでござっておりますので、私どももいたしましては、何とかして国鉄の現幹部が、運転保安、安全運転、その他給与、すべての問題についての施策を国鉄幹部がやりやすいようにするよう努力いたしてまいっております。

そこで、それでは具体的にどういうことかと申しますと、一体踏切の安全に資するためには、改善するために幾らの金が必要か。保安運輸をするためには幾らの金が必要か。要員の労務管理その他給与の改善については幾らの金が必要か。あるいは過密になつていくダイヤを訂正するのに幾らの金が必要かということと全部をまとめまして、それを何年計画でやるのが現時点における国家財政と上でのいいかということを検討したいと、かようにおるというのが実情でございます。

○千葉信君 それだから足りないと言ふのです。あなたの答弁によりまして、たとえば国鉄の輸送事業の全般に對する改良、改善等の問題について、信頼する国鉄の幹部諸君の判断

で、予算の問題等についても考えまして、それで自分としてはやめていく。目下そのために一生懸命やらしている、こういう答弁ですがね。これは大臣として、法律に定められている大臣の権限もしくは大臣の所管事項からいいますと、無責任な言い方です。これは大臣もおそらくもう運輸大臣になられてからだいたつたのですから、大臣の権限を定めた運輸省設置法ぐらいは何度でもごらんになつておられると思う。その中をちよつと拾つてみても、運輸省の運輸省というよりも運輸大臣の所掌事務の範囲及び権限ということの中に、「運輸省は、左に掲げる事項に関する国の行政事務を一体的に遂行する責任を負う行政機関とする。」の四は「船舶及び鉄道車両その他の陸運機器」——たくさんありますよ。あんまりあり過ぎるから少しづつ拾いますが、それから「日本国有鉄道及び国鉄共済組合を監督すること。」「日本国有鉄道の役員又は職員で司法警察職員」云々の任命をどうするということも運輸大臣の権限、これ拾つてみれば切りがないほどです。たとえば運輸大臣の諮問機関として運輸省内に設置されている運輸審議会等の諮問事項のごときは、「運輸大臣は、左に掲げる事項について必要な措置をする場合には、運輸審議会に諮り、その決定を尊重して、これをしなければならぬ。」で、内容には、日本国有鉄道における基本的な運賃をどうするか、料金の改定をどうするか、またはその変更等をどうするか、認可をどうすると、日本国有鉄道等に関する限り、運輸大臣の監督する権限、自分の遂行しなければならぬ所掌事務の範囲、義務等が、法律上非

常にはつきりしているんです。しかも、そういうことをどうするかという質問に対して、運輸大臣は、考えている、研究されている、だけでは、これは国会は通らぬです。むしろもっと正直に——どうですか、大臣が言えなければ私のほうから言いますが、たとえばその一例として、四月の十七日のストは回避をされました。私はこれは、たとえいろいろなどのような批判があるにしても、政治的にはこれは成功だと思ひます。ストは回避されたというか、ビックアップされたというか、非常に表面に出た問題の一つとして、国有鉄道の従事員諸君の格差賃金の問題が問題になった。まあどの程度は正するつもりか知らないけれども、これは早急に解決をしなければならぬ、解決をする——内容はわかりませんが、進展をして、翌日の四月十七日のストはみごとに回避をされた。一体、そういうこと一つを取り上げてみても、そのことに對する、もちろん日本国有鉄道は当然のこと、同時にそれを監督する運輸大臣の立場としても、どうやってそれを適正な——格差賃金の是正をするとか、待遇の是正をするとかいう方法がちつとも頭になしに、これから関係する連中に研究をさせるとか、ないしはまた、それぞれ目下そのことに對して対策を考へ中であるなどということを、一カ月以上もたつた今日まだ大臣がそんなことを言つてるようじゃ、一体大臣何してんだと——サボつてるとは言わない、何してんだということになる。そのことについて、私は大臣が、たとえばこういう方

法をとつて現在その問題を進めておりますという具体的な答弁をなさるなら、私は、はい、そうですかと云つて聞きますよ。大臣があくまでも避けようとするのなら、私のほうから内容をしゃべつてもよろしい。こういうことをやつてはいいか、こういう事実があるじゃないか——何ほでもしやべつていい。しかし、それじゃ大臣としても、あんまりかつこうのいい話じゃないと思つて、先に大臣のほうから、ある程度のことはいさへ言つたほうが、質疑応答の形もきれいにいきやせぬかと、私はそういう老獪心もつけ加えて、大臣に質問しているのです。どうですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、その格差是正につきましては、根本觀念をいたしましては、何とか格差を是正して、国鉄の従業員が満足とまではいかないけれども、かつかつやれるというふうな態勢をどうすればいいかというところについては、研究はいたしております。それを一々どういふことをやる、こういうことをやるというところは、これはまたなかなか申し上げにくいので、御了承願ひたいと思ひます。が、私は必ずやわれわれの考へていることが、何らかの形であらわれまして、今回の争議等におきましての格差の是正の問題につきましても、私は相當な成果をあげられるやうなふうにとつていきたいと考へております。具体的に金額を明示してとか、あるいは方法を明示してとかいうことは、私は直接国鉄に關係しておりませんからして、国鉄の幹部に對しましては指示をし、幹部もそれについて検討を加へて

ろん海運のほうにも陸運のほうにも、日本国有鉄道の所管する分は全部入るでしょう。その日本国有鉄道の交通問題調査会、全体の交通問題調査会、そうしてその組織は、いまのところ運輸省だけでこんなことをやっていたてこれは力にはならないという判断です。そこでやはり内閣全体を引っくるめてこの問題をやる必要があるし、内閣だけでもだめだ、民間のこういう問題に対する有識者を多数を網羅して、そこでこの問題を検討しようじゃないか、そういうことになって政府は七日の午後、首相官邸で国鉄基本問題懇談会の初会合を開いた。その後二回開いております。三回目にはたしか十八日の予定になっております。そして、当座の間は古屋官房副長官ですか、この人が座長役をつとめてこの問題を審議したところが、これは最初から私が言ったように、政府の関係者、行政担当者だけの範囲ではこの問題の解決はむずかしいという判断の上に立って、四十数名の民間人を――十四人ですか、いまのところ十四人の民間人を予定して、これはまだ第何回目の会合から出たか、ないしはきのうの会合に出たか出ないかわ、それは私は知りません。しかし、たとえ、え、その十四人の人たちというのは、こういう人たちです。名前だけ読んでみると、赤坂武、荒木茂久二、井口竹次郎、井上薫、今井一男、木川田一隆、今野源八郎、土屋清、中山伊知郎、西野嘉一郎、原純夫、宮川新一郎、森永貞一郎、脇村義太郎、こういう民間人を予定している。おそかれ早かれこの国鉄基本問題懇談会にはこういう人たちが委嘱をされるわけです。はっきり予定されて、発表までされて

いる。しかもこれは相当ゆうちょうな先の話ではなくて、そんなに長くかかっては困るというのがこの政府なり国鉄なり運輸省の方針なんです。少なくとも四十年予算を編成するまでにはある程度の目安が出なければ困るというのがこの基本問題懇談会をつくった目的だし、また、それをねらっているわけだから、半減するという愛いもあるのです。よろしくございませうか。ところがね、運輸大臣、このやり方は違法なんです、これは。違法だから国鉄のこの発表のしかた——これは国鉄が発表したか、総理府で発表したかは知らないけれども、この新聞の発表のしかた、ちびりちびりとこまかしながら発表している。それは堂々と発表できないからです。堂々と発表してやっつて、この委員会でも徹底的にたたきまくられて、政府が見苦しいさまを呈してつぶしてしまつたこれと同種の懇談会なり調査会がはいあるのです。百何ばあるのです。いままで。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私どもといたしましては、そういう御批判もあるものと考えますが、私どもとしては急ぐために申しますか、予算折衝に間に合うために、間に合わせるために、急ぐために御批判のあるような点があるかも知れませんが、踏み切つたわけでありませう。

○千葉信君 それはなるべく、たとえば今後の予算、来年度の予算はいつごろきまり、いつごろまでには固まつてしまふからという目安は私どももわかっている。そういう点について、そのときにおくれたらたいへんだぞという気持ち、これは運輸大臣ばかりでなく、みんな持つていらっしゃると思う。しかし、そういう予算にまで間に合わせなければならぬそのために急いだのだということを理由にしても、法律をないがしろにしていいということにはならない。いかにありませんか。法律に明定された事項をじゅうりんしてもいいということにならない。いかにありませんか。運輸大臣、どうですか。この国会の最中に何らかの解決方法を考えなければいかぬでしょうが、大臣、もう少しそんな遠慮することないから、虚心たんかいにものごとをずばずば言いなさいよ。どうせぼくはずばずば言つてはますますたり立つて言いますよ。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、御趣旨に従ひまして、法律に違反せぬように運営してやうていきたいとかやうに考えておりますから、御了承願ひたいと思ひます。

法律に抵触したりする事項については当然それを改めなければならぬといふ立場をお取りになつていらっしゃるから、この解決の方法については、そこでこそ発言しておられる与党の有能な理事もおられることですから、これはまあ与野党間でも十分考えますし、政府の関係者もこの問題の解決については何とか考へて、少なくとも政府が法律にそむくようなことを平気でやるということだけはやめなければいかぬ。そうして、その解決の方法についてはこれは監督官庁として、行政管理庁も、きょうなんか行政管理庁の山村長官、からだ少し悪いのに、無理して出てきておられるようだが、行政管理庁長官を中心にして、この問題を何とか早急にめどをつけて、この開会の最中にめどをつけて、あとまで悪例を残さないようにひとつ行政長官の一応そういう点について決意のほどをお聞きしておきたいと思ひます。

○国務大臣(山村新次郎君) この国鉄基本問題懇談会に關しまして、先般関係官の間にきまして話し合ひがつきまして、あくまでも政府内部の連絡、調整、調査という意味を主体にいたしまして発足をいたしたいということとは承つておる次第でございます。しかし、ただいま御指摘のありましたやうに、いろいろ民間人等の名前が出ておりますが、この懇談会が八条違反になるという疑いもあることも事実でございます。私どものほうにいたしましては、運輸省のほうにせむひとつこの行政組織法の違反にならないやうに注意をしてもらいたいということをいろいろ連絡をとつておるやうな次第でございます。なお、反面におきまして

て国鉄の問題もぜひとも根本的に解決しなきやならぬといふことは、現内閣といたしましては至上命令でございます。おそろく運輸大臣としても苦心をされておるところであると存する次第でございます。何かとお知恵がございましてならば、いろいろ皆さまの御意見を参考をいたしまして運輸大臣と連絡をとりつつ善処するつもりでございます。

○千葉信君 この問題はあとでまたじっくりと解決のために御相談をする時期があるかと思ひます。それから、きょうはこの問題の質疑はこのくらいに……。

○委員長(三木與吉郎君) 政府側のその後の出席者を申し上げます。磯崎国鉄副総裁、藤野船舶局長、廣瀬鉄道監督局長、以上が出席いたしております。御報告いたします。

○向井長年君 特に自動車行政についてまず伺ひたいしたいのですが、今度のこの法案の中でも、東京陸運局の中で自動車部にかえて自動車第一部、第二部を置く、こういう形になつておりますが、現在全国で陸運局あるいは陸運事務所、この分布状態とそれからその範囲、これはどういふことになつておりますか。

○政府委員(木村睦男君) 陸運局は全国に九つありまして、北から申し上げますと、札幌陸運局、これは北海道全部を管轄しております。それから仙台陸運局、これは青森、岩手、宮城、福島、の四県を所管いたしております。それから新潟陸運局、これは秋田、山形、新潟、長野の四県を所管しております。それから東京陸運局、これは東京と茨城県、千葉県、埼玉県、群馬県、山梨

県、神奈川県、これだけを所管いたしております。それから名古屋陸運局、これが石川県、福井県、愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、これだけを所管いたしております。それから大阪陸運局は、滋賀県、奈良県、和歌山県、大阪府、兵庫県、京都府、これだけを所管いたしております。それから広島陸運局は、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、この五県を所管いたしております。それから高松陸運局、これは四国四県を所管いたしております。それから福岡陸運局、これは九州全部を所管いたしております。これが九陸運局の所管でございます。

それから陸運事務所は各県ごとに、県庁の所在地に置いて、その県一円を所管いたしております。ただ、北海道におきましては、北海道を七つの陸運事務所に分けております。

以上でございます。

○向井長年君 この分布はそういう形で大体ブロックといひますか、そういう形が行政区画的な、こういう形で出しておられると思うのですが、特に自動車の数ですね、こういう問題をここに加味されておるのですか、それともただ行政区画を中心にしたブロックで考へておられるのですか。

○政府委員(木村睦男君) 行政区画は地域的な行政ブロックといひますか、他の各省の地方出張機関のブロックの管轄区域、そういうことも考へていたしまして一応九地域に分けておりますので、自動車の数に比較しての考慮は特別には払われておりません。

○向井長年君 そうすると、陸運局の職務権限というのは大まかなところどういふ範囲ですか。

○千葉信君 まあ大臣の答弁、大体七十五点くらい程度で、あまりいい点はやれない。まあしかし、大臣としても

いよ、問題を解決するために。

いよ、問題を解決するために。

いよ、問題を解決するために。

○政府委員(木村陸男君) 陸運局の職務権限でございますが、陸運局の職務権限は、自動車運送事業に關しての管理行政、それから自動車の車両の保安整備に關します監督行政、事故防止等に關する指導行政、それから地方鉄道に對する監督行政、大体この三つに分かれております。なお、観光行政についても一部その仕事をやっております。

○向井長年君 そういう職務権限を持つておれば、特にこれはやはり自動車輸送あるいは車両管理、こういう問題から考えると、やはり自動車の数というものが問題になるのではないですか、いわゆる規模ですね。その地域の規模、こういう問題を加味して何らか措置を講じておりますか。

○政府委員(木村陸男君) 陸運局の所管事項はいま申し上げましたように四つ、五つに分かれておりますが、自動車につきましても御指摘のように、必ずしも車両数に應じて所管をきめてございませんで、陸運局によりまして非常に多くの車両を管内に持つておる陸運局、また比較的少ない車両を持つておる陸運局がございます。しかし、監督行政、質の面から言いますと、みんな同じでございますが、量的には自動車の両数と比例いたしまして業務量の多寡があるわけでございます。それらは各陸運局の定員の配分等において車両数に見合はして人員の配分をいたしております。

○向井長年君 たとえば東京陸運局と高松との自動車の数と人員の定員はどれくらいになっておりますか。

○政府委員(木村陸男君) 自動車の事業者の数から申上げますと、た

とえば一番多くの事業者を監督下に持つております陸運局は東京でございますが、東京陸運局の管内では約一萬業者というのがございます。それから一番少ない自動車運送事業者を監督下に持つております陸運局は新潟陸運局でございます。九百三十九、約千業者を持つておる、これだけの開きがあるわけでございます。なお、車両数につきましても、ほぼそういう開きがございます。その間に七つの陸運局がそれぞれ存在しておる、そういうふうな状況になっております。

○向井長年君 いわゆる陸運局の定員と云われたが、その定員の分布はどうですか。

○政府委員(木村陸男君) 陸運局別の定員、いまちょっと詳細な資料を持ち合せておりませんので、すぐ調べまして後ほどお知らせいたします。

○向井長年君 大体まあ行政区画的な形でこういう陸運局を設置しておるが、やはりいま言ったままですと増大する事業者の数、こういう問題で、各地域においての十分ないわゆるサービスというか、あるいは指導というものが非常にできにくくなつておるのじゃないか、こういうことをわれわれ耳にするわけですね。特に東京なんかにはほとんど関東大半を持つておるわけですが、それ以外定員の問題がございまして、おそろしくいま新潟と比較すると十倍になっております。そういうそのま

まの比率じゃなくても、その消化できる定員を持つておるかどうかという問題が問題であるかと思うのですが、この点はどうか考えていますか。

○政府委員(木村陸男君) 陸運局によりまして、車両数と定員の関係、それ

ぞれ違いますが、總体的に申し上げまして、車両数が毎年二割前後の増加をここの数年來ずっと示してまいつております。それに対して、自動車行政の陸運局あるいは陸運事務所の要員をまゝとて申し上げますと、車両数の増加あるいは事業者の増加、これらの趨勢に對してははるかに少ない比率でしか要員はふえてまいつておりません。したがって、いままで事務の処理の促進等に非常に支障を來たしておったときがずっと続いてまいつております。それらに對しましては、半面におきまして要員の確保にも努力をいたしておりますが、これは業務量の増加によつて必然的に定員をふやさな

いという政府の方針もございまして、この制約を受けまして、われわれ事務当局の思うようには要員が増加してまいりません。したがって、半面におきまして業務執行の上の合理化、能率化あるいは業務の簡素化、そういうふうなことに毎年心を砕き、いろいろな措置を講じて、自動車行政に支障を伴わないように今日まで努力を続けてまいつておるのが実情でございます。

○向井長年君 運輸大臣、いまこういう説明がございましたが、非常に各所においては業務停滯、あるいは遅延、こういう問題がある程度問題になっておりますが、今後のいわゆる自動車運輸行政についてどういう方向をもって進もうとされているのか、一応運輸大臣から御答弁願ひたい。

○國務大臣(磯部健太郎君) 先ほど事務当局から申しましたように、今後最も何と申しますか、不便をかけておる車検その他につきましては、本年度特

別会計が出ましたから若干緩和されるだろうと思つておりますが、その他につきましては毎年予算を、事務量に應ずる予算を要求いたしまして、国民大衆の不便を少なからしむるよう努力いたしておりますが、なかなか思うにまかせぬのが残念であります。今後ともその予算を獲得するよう努力いたしてまいりたいと思つております。

○向井長年君 なお、タクシー営業の問題ですが、これについて営業タクシーあるいは個人タクシーというのが認可されておりますが、これは将来営業タクシーの問題、あるいは個人タクシー等の今後の認可等、どういふ形で今後進もうとされるのか。先般の新聞では、運輸大臣が、個人タクシーをもっと多く認可する、こういうことを言われておるのですが、こういう問題を今後どう考えておられますか。

○國務大臣(磯部健太郎君) 個人タクシーは、御承知のように、非常に評判がよいございまして、この個人タクシーを大幅に増車するということは、需要の面からいへば非常に事故がなく、いいのでございまして、このごろのようには運転手が不足するという事態になりません。運転手そのものが個人タクシーに転向する気配が非常に多いので、運転手の不足に拍車をかけるような結果になりますので、その問題について調整をとりながらやっていきたいと思ひます。

ただ私どもが考えますことは、タクシー業者が、いままでは需給のバランスばかり考えて認可してまいりましたが、もはや運転手の確保ということが困難になりましたからして、なるべく弱小なタクシー業者は一緒になまし

て、運転手の養成、あるいは諸種の厚生施設等について、資本を大きくしてその万全を期して、車両が認可になつても直ちに運転手が間に合わないというふうなことがないように、これから指導してまいりたいと思つております。現在におきましては、さような考えをもちまして、増車は大体個人タクシーと見合ひまして、個人タクシーを許すほうが現在においては事故その他少ないのですが、その個人タクシーたる人は、運転手を十年間以上やつて、四十歳以上——このごろ三十五歳になつて

います。そういう人が減つていくことが、その補充が困難なために一般タクシーがまたそのおれを受けるといふ実情にかんがみまして、どうすれば一番いいか、それによつて今後の増車方針をきめてまいりたいと思つております。

○向井長年君 その営業タクシーの運転手が不足する、あるいは個人タクシーが多くなる、こういう問題はどこに原因があるかといへば、やはり労働時間の問題とか、あるいはまた、収入の問題が大きく作用していると思ふのです。現在固定給あるいはその上に歩合というふうな形の営業タクシーの運転手のいわゆる労働条件になっておりますが、こういう問題は一利一害があると思ふのです。ということは、やはりサービス面の問題もそれにあらわれてくるし、あるいはまた、非常に事故のもとになるんですね、無理をすること。そういうことにあらわれてくるわけでございますが、こういう問題と加味して、個人タクシーの今後のいわゆる認可制度の問題というものが、これがやはり問題かと思ふ。で、運

輸大臣として、少なくとも、現在の各事業者、事業者でとっておるシステムですが、こういう問題が適切と考えておられるかどうかですね、いわゆる労働条件の問題です。

○国務大臣(綾部健太郎君) 必ずしも適切とは考えておりません。たとえば歩合とか、ノルマを要求するとか、いろいろな問題があるのでありまして、必ずしも適切とは考えておりませんが、諸種の事情を勘案しまして順次改善していきたいと思っております。

○向井長年君 特に陸運局でいまやかましく言われておる乗車拒否等の問題も、やはりそういうところから出てくるのであって、ただ適切と考えておらないと言っただけで、将来どういう指導をやらうとするのか、業者に対して、あるいはまた、従事する労働者に対して、やはりどういふ指導をもつて労働条件を若干満たし、あるいはサービスを向上し、事故をなくし、乗車拒否をなくすると、こういう立場においてはどういうタクシー行政を考えておるのか、この点を明確にお答え願いたい。

○政府委員(木村陸男君) 乗車拒否の原因にはいろいろ考えられる要因がございます。で、今後タクシー行政につきましてどういうふうに考えていくかという御質問でございますが、何といたしましてもタクシーというのが国民のあるいは都民の日常生活の必要な足となっておる關係上、需要も今後どんどんふえてまいることは十分考えられるわけです。それに対応いたしまして輸送力をつけるということを大前提といたしまして、今日のタクシー業者の実態の改善ということにいろいろと

努力を向けていくわけでございますが、われわれといたしましては、現実起きております乗車拒否の対策等がこの一つの施策のあらわれでございまして、何と申しましても運転者の給与の改善あるいは労務管理の改善、これが必要でございます。それから都市の交通がこのように混雑してしまって、いろいろな規制等で車が十分に動けない、したがって、十分に事業としての採

算が合うような走行キロも出せないというふうな原因もございますので、それらを考えまして、運賃の制度のあり方そのものも、今後は大都市においては研究しなきゃいかぬ、かようにも考えております。なお、給与の面におきましては、歩合給と固定給との改善——すでに今日では固定給が平均いたしましたして六割ぐらいまでこぎつてまいりましたが、さらに固定給の占める割合を上げまして、運転手が安んじて業務に精励できるような仕組みにしていきたい。その具体的な方法といたしましては、増車その他の措置をいたします場合に、その会社の給与のそういった制度そのもののよし悪しということを判断いたしまして、それによつて増車の場合にも手心を加えるという

ふうなこともいたしております。それからなお、全般的には運転手の不足も乗車拒否の大きな一つの原因でございますので、運転者不足の対策といたしましては、業界にも団体が結成されておりますので、その団体に運転手の養成あるいは教育の機関も設けて、ここで運転手を養成するということも指導いたしておりますし、また、今日あります運転免許制度についても、この面から検討の必要があるということで、こ

これは国家公安委員会の所管でございますので、警察庁等と会議をもちまして、その検討も現在やっているような状況でございます。いろいろ今日のタクシー行政に対して、改善すべき点がございますが、非常に多岐にわたりますので、われわれといたしましては、きめこまかく一つ一つにつきまして、これらの対策を講じていきたい、かように考えております。

○向井長年君 自動車行政全般については、いま言われたように、まだまだ問題点が非常に多いと思うのです。したがって、そういう問題について、十分検討を願ひ、万全の措置を講じていただきたいと同時に、陸運局なりあるいは陸運事務所のいわゆる今後の運営という問題についても、現状がこれまた万全であるとはいえない、いろいろな業務の停滞とか遅延等の問題もありますし、こういう問題につきましても、やはり十分なサービスあるいはまた、その他でできるような対策を講じていただきたいということと、この問題については要望いたしまして、次に移りたいと思います。

○委員長(三木興吉郎君) ちよっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長（三木與吉郎君）速記をつけ

○政府委員(木村陸男君) 先ほど御質問にありました、陸運局別の定員とそれから、車両数の関係でございますが、まず車両数につきまして、陸運局別に申し上げます。概数で申し上げますから、御了承願います。

札幌陸運局が二十七万両。仙台陸運局が二十五万両。新潟陸運局が二十八

万両。東京陸運局が百八十三万両。名古屋陸運局が百四万両、大阪陸運局が百十万両。広島陸運局が三十五万両。高松陸運局が二十万両。福岡陸運局が五十一万両でございます。

これに對しまして定員は、陸運局の定員と、この陸運局の管内にあります陸運事務所の定員、これを二つに分けて申し上げます。

札幌陸運局定員が七十七名。管内の陸運事務所の定員が百十七名。仙台陸運局が、局の定員が七十五名。管内の陸運事務所の定員が百四名。新潟の陸運局の局の定員が七十三名。管内陸運事務所の定員が百六名。東京陸運局の定員が百六十名。管内陸運事務所の定員が四百六十三名。名古屋陸運局の局の定員が百八名。管内陸運事務所の定員が二百六十名。大阪陸運局の局の定員、百十八名。陸運事務所が二百六十名。広島陸運局の局定員八十一名。陸運事務所の定員が百二十六名。高松陸運局の局定員、六十二名。管内陸運事務所の定員、七十五名。福岡陸運局の定員百一名。管内陸運事務所の定員百八十七名で、合計いたしますと、九陸運局の定員が八百五十五名。全陸運事務所の定員が千六百九十八名ということになります。

○向井長年君 次に、航空関係の問題についてお尋ねしたいのですが、特に最近この民間航空における事故が頻発しているわけですが、こういう事故の原因というものは、それぞれいろいろな事故の原因があるわけですが、運輸省としてはこういう問題について、大まかなそういう原因というのはどういうところにあるのか、ひとつ大臣から御答弁いただきたい

○国務大臣(綾部健太郎君)　やはり事故は、御承知のように、機材の不備と運転手すなわちパイロットのミスに大部分が基因しているのをごいします。

ので、その方面に意を用いまして、整備については非常に綿密なる機体の検査を勵行しております。また、パイロットの問題につきましては、優秀なパイロットが要するにないということでございますからして、パイロットの需要に即しましたる養成計画を立てまして、あるいは航空大学において養成しあるいは防衛庁の大学において養成しあるいは防衛庁の出向というように、パイロットの充足に力を用いてやっておりますが、これはなかなか一朝にして養成できないものでございますから、優秀なパイロットの少ないことは事実でございます。ひとつこれを充足すべく今後努力してまいりたいと思ひます。

○向井長年君　いまそういうことで、パイロットの技術面から見ると、養成なりあるいは整備という問題が重要な今後の事故防止の方針になるわけですが、大体パイロットの養成と言われますが、あるいは整備士の養成は、運輸省としてはいま官崎だけじゃないですか、航空大学を持つておるのは。

○説明員（堀武夫君）　パイロットの基

礎養成をやっておるのは宮崎航空大学校だけでございます。これは官でやっているのはこれだけでございます。

○向井長年君　その宮崎で、われわれ聞くとところによると、年間三十名程度しか養成できないということです。結局いまパイロットの不足をしておるという立場から、ほとんどというか、

いわゆる自衛隊に対する依存というのが非常に強いんじゃないか、この点どう考えておりますか。

○説明員(堀武夫君) バイロットの需給関係でございますが、全体として非常に足りないという点ではございませんで、機長の資格を持っておるような者が足りない、こういう状況でございます。宮崎航空大学校では、毎年三十名ずつ養成をして、その一番底辺のほうに入れて、だんだんグレードアップして機長になっていく。それでいま申し上げましたように、上級の技術を持っておるパイロットが足りない点は、防衛庁自衛隊に委託養成をしておる方法が一つと、それから自衛隊から転出を受けておるというのが一つ、あとは自家養成、こういうやり方になっております。

○向井長年君 大規模が不足だ、こう言われておりますが、この民間航空のパイロットいわゆる年間三十名程度の養成ということと、自衛隊に依存しておるところの比率はどういう程度でございしますか。

○説明員(堀武夫君) 自衛隊から委託転出して入ってくる者、合わせますと百二十名から百五十名になります。これは固定費と回転費と合わせたものでございします。これはおとしぐらうから始めたことではございします。

○向井長年君 それは本来、本質上やはり民間航空という問題については、自衛隊依存ということが本質じゃないか、やはりそういう宮崎にあるような、そういうところで優秀な人を養成するというのが本来の行き方じゃないかと思う。そこで、大休日本の分布から考えて、宮崎に持っていったという

のはどういふわけですか、もっと何と申しますか、中心部でやり得る態勢がないのかどうか。

○説明員(堀武夫君) 飛行機の訓練をいたしますには適当な飛行場施設、それから航空管制所、その他飛ばして練習をするのにあふなくない、危険でない空の地域、こういうものが必要であるわけでありまして、東京周辺でこういう訓練ができれば非常に都合がいいのでございしますけれども、東京の空は非常に込んでおるわけで、そういう安全な場所という観点から宮崎に設けられたものと考えております。

○向井長年君 今後やはり自衛隊の養成依存ということを考えてやっていくつもりなんですか。

○説明員(堀武夫君) 軍からパイロットの補給を受けるということは、諸外国においても非常に多いことではございします。これは、パイロットの養成には、非常に長い時間とたくさんの経費が必要なのであります。たとえばDC8のジェット機の機長に仕立て上げるためには、航空大学校を卒業してから七、八年くらいかかる、しかもその訓練費として通計いたしますと三千万円あまり、DC8だと三千六百万円、そういうふうな非常に長い期間とたくさんな経費がかかるので、最近の航空需要の伸びに追いついていくためには、機材を急激にふやしていかねばならぬ。そのために急激にそういうふうな要員を養成するということが非常に困難でありまして、自衛隊、航空自衛隊等で相当程度訓練を積んだ者を途中から入れてくるということは、各国の航空会社をやっておる事例でございします。今後こういうようなパイロットの需給

関係が苦しい間は、やはり自衛隊から持ってくるという方法をとらざるを得ないものと思っております。

○向井長年君 運輸大臣、特に現在の民間航空の飛行機はほとんどこれは外国輸入ですが、今後日本のいわゆる国産機の開発という問題についてどうお考えでございしますか。

○国務大臣(榎健太郎君) 最も望ましいことではございしますが、航空技術の面から見ましてなかなかさよう参りません。近ごろYS11が試作の域を脱しまして量的生産に入るような気配がございしますが、これまたなかなか速急にはまいらないので、一日もすみやかに国内機でこういう飛行機が自由に飛ばせ得るようになるように、でき得る限りの補助、援助をいたしてまいりたいつもりでございしますが、航空機につきましては、国内機を使用するということはちょっと困難なように私どもは感じております。あらゆる努力をいたしておりますが、何と申しましても戦後、しかもつい最近の、日本の航空機も最近に発達したものでございまして、それに間に合うような製作者あるいは研究所がないのははなはだ残念でございしますが、実情は以上のとおりでございします。

○向井長年君 ただいま言われたYS11ですね、それに対しての援助を十分にして今後開発方面に努力したい、こういうことなんです、大体これを基礎として一応現在の運輸省の計画では構想を持っておられますか。というのは、一応メーカーなりあるいはまた、年間というか――問題についても一応の構想があるのか。現在何にもなくて何とかしたいという程度なんですか。

○説明員(堀武夫君) 航空機生産そのものについての所管は通産省でございしますが、運輸省といたしましては、それを航空会社の立場からいろいろ検討をいたしておるわけでございします。国内線の幹線につきましてはすでにジェット機が導入されておりました、YS11はターボプロップという、開発の段階から見れば一つ手前の段階の飛行機でございしますが、幹線につきましてはすでにジェット機が入っております段階から、一歩後退してターボプロップを使うということは非常に問題がありますので、この国産機はローカル線に使ったほうがいいというふうに考えております。それでいま全日空でこのYS11を二十機発注をいたしておる。日本航空では五機発注をいたしておる。将来航空需要が伸びるに従いましてだんだん便数もふやさなければならぬ、そういう場合にこの国産機が非常に経済性もあり、安全性もあるということになれば、どんどん国内の航空業者もこの国産機を愛用するようになるものと思っておりますし、われわれもそれを奨励すべきであるというふうに考えております。

○向井長年君 次に、国際空港の問題ですが、運輸大臣、第二国際空港という問題がたびたび言われておりますが、これはどういう構想を持っておりますか。

○国務大臣(榎健太郎君) 第二国際空港はどうしてもつくらねばならぬというの、現時点において世論であります。羽田の飛行場が非常に狭隘を告げまして、もうほとんど一ぱいになりかけておるといふのが実情でございします。早急に東京第二国際空港をつくるべきであるということにつきましては、世論は一致しておるようには考えております。

そこで、しからばどこへそれをつくるべきかということにつきまして、また、そのエリア、面積はどのぐらいにするか、規模はどのぐらいにするかということにつきまして、非常に議論のあるところだろうと考えてまして、運輸省の航空審議会へ運輸大臣として諮問をいたしまして、専門の人においていただまして、数カ月におわたる調査の結果が昨年末私の手元へ出てまいりました。それを閣議に報告いたしまして、そうして閣議に報告したところから、閣議で報告いたしまして、そうしてその決定につきましては慎重を期したいと考えております。

ただし、面積につきましては、何といたしまして七百万坪以上が必要である。それから、航空管制上の見地から駐日米軍の飛行場、自衛隊の飛行機の発着その他から考えまして、航空管制上の見地からどうしてもここでないればいかぬという問題もあつた。それから、それによりまして東京から大体一時間以内で、まあ三十分前後で都心に來られるような場所ということをお考えますと、おのずから結論が出るものと私は考えておまして、その航空審議会の答申に沿ひまして本年度は御承知のように、一億円の予算をつけていただまして、その適当な場所を選定すべくいま努力中でございします。世上いろいろの、しろうとのお方がいろいろの意見を申しますが、大体専門家の意見というのはいささかところへきまりまして、それをどうい

形式でやるか、あるいはたとえ公団方式でやるのがあるか、直接直営でやるのがあるのか、そういうものをこれから調査いたしまして、そして超音速機の実用化時代が大体昭和四十五年——六十年ころと予想されておりますから、それに間に合うように設置いたしたいと、かように考えております。

しこうして、その超音速機が、もしも日本がぐずぐずしておりました、隣邦の中共とかその他に——向こうは土地も十分に労働力も十分でありますから、もしも中共の方面にそういうものがわが国よりも早くできるというようなことがありましたら、これは大問題でございます。後世までたいへんな問題になると考えまして、私は速急に結論を出したいと、かように考えております。

なお、工事につきましては、土木工事が非常に進んでおりますからして、滑走路その他につきましては、着工後二年間くらいあれば大体できる見込みです。その意味におきまして、本年度中すなわち予算年度の本年度中にはどうしてもきめたいと、かように考えております。

○向井長年君 構想について詳しく御説明があったのですが、特に先般閣僚の中の河野建設大臣が、東京湾埋め立てをやるといふことの談話を発表しておりますが、これはやはり審議会等の意見が加わった意見なんですか。それともかつてに放談しているのですか。運輸大臣はそれについてどうお考えになりますか。

○国務大臣(橋本健太郎君) 審議会でも、千葉県の海岸寄りのところについて検討をいたしました、あらゆる面

から不適当だという結論が出ております。それから建設大臣がどういう意見であらうかと言われたか、実は私は速記録を読まないので、速記録を見まして、適当な時期に適当な発言をいたしたいと、かように考えておりますが、海岸を埋め立てて、そうして東京湾の中へ埋め立ててやるということとは、科学的に見まして、なかなか困難です。というのは、もうすでに運輸省といたしまして、東京湾その他につきましては、地質の調査等を委嘱いたしまして、技術者に調べさせているのです。それが大体東京湾の内部は地質が非常にヘドロと申しますか、軟弱でございます。何百万坪を埋め立てても、地盤が陥没したり、いろいろな事故が起こりましてむずかしいというのが私どもが聞いております技術者の判定のようでございますからして、私どもは、東京湾を埋め立ててどうするかというところは、技術的に困難じゃないかと考えております。

○向井長年君 大臣、別に速記録を、委員会で発言したのではなくて、地方で建設大臣が新聞発表をしたのです。いわゆる談話として発表している。やはり閣僚の一員が、いま要望が強い第二国際空港の建設について、運輸大臣が慎重を期して、いま説明されたような計画を持っておられるのかかわらず、閣僚の一員である建設大臣が一般にそういうことを発表するといふ問題について、運輸大臣はどういうお考えをお持ちになりますか。非常に不満ですが、それとも当然であるのか、その点伺わせていただきたい。

○国務大臣(橋本健太郎君) 新聞発表をされたかされないか、その事実

私は知りませんが、私はさぶる不満であります。さようなことは、あの委員会での質問応答等を新聞で見ました。ああいうことを建設大臣が公式の場で言われたとすれば、すこぶる遺憾に思います。ああいうようなことは、私は不可能なことだとたかく確信いたしております。

○向井長年君 ところで慎重を期して、審議会等の意見を聞きつつ調査をし、そういう年間計画まで立てているにもかかわらず、いわゆる閣僚の一員が軽率にそういう問題を発言するといふ問題については、ひとつ運輸大臣は警告していただかなければならないと思

います。いかがですか。

○国務大臣(橋本健太郎君) 適当に善処いたします。

○向井長年君 次に聞きたい問題ですが、羽田の国際空港というのは、管理はどことがやっておりますか。

○説明員(堀武夫君) 国際空港でありますので、国が設置、管理をいたしております。しかし、ターミナルビルその他燃料補給施設等につきましては、他企業がこれを経営しております。

○向井長年君 これに対しては、運輸省は経営は民間にやらしておるといふことなんです。監督指導は運輸省がやっているわけですね。

○説明員(堀武夫君) 監督をいたしております。

○向井長年君 われわれ非常に感ずることなんです。あるいはまた、一般からそういうことを聞かれるのです。特に送迎のデッキといふものです。こういうところに出る場合に、何とかいう機械でお金を入れて出るわけなんです。あるいは団体は団体で金を出すと

いうわけです。この問題について非常に非難があるわけです。動物園の見学をするとかあるいは博物館に入る場合においては入場券を取るけれども、デッキ送迎するといふのにはああいう多額な金を入れないと出られない、こういうことについては、運輸省どう考えておられるか。われわれとして、やはり多数が一挙に入るといふことは、事故とかあるいは危険性というものも考えられますが、ある程度の整理という問題については、私は必要だと思

う。もともとあれ二十円だったと思うのです。ところが、最近あれが五十円になったのです。ああいうところで営業をやらしておられるのかどうかというのに、五十円玉を入れないと入れないのです。そういう問題についてどういう監督なり指導をしておられるのか。

○説明員(堀武夫君) 空港には旅客、それから見学者とか送迎人、いろいろたくさん人が混雑いたします。ターミナルビルにおいてはこれらの混雑をなくするため、見学者は見学しやすいように、送迎者は送迎しやすいように施設をしております。特に空港はみだりにエプロンだとか構内に入りますと危険でございます。そういう面から

もきちんと施設をして、そしてこれを整理するといふことは非常に大事なことでございます。空港ビル会社は、従来フインガーの上に送迎デッキなり見学者の施設を設けておりました。これから料金を取っておりますのは、これらの施設の経費をまかなうために取っておったものでございます。それが従来二十円、このような料金を取るとい

しかたは外国——欧州それからアメリカの国際空港においても非常に多く見られる事例でございます。今回二十円をなせ五十円に上げたかと申しますと、昨年空港ビルは大拡張をいたしております。従来送迎人のデッキが、見学者の施設が非常に狭かったのです。それらの施設もあわせて非常に大きく拡張いたしました。なお、施設も内容も非常によくなりました。その経費をいたしまして五億近い金を投じております。従来いままでの施設の内容から見ますと、施設の二、三倍からあるいは場所によっては五倍くらいの拡張をいたしております。そういうような観点から従来の二十円を五十円にするということは、これらの経費をまかなうためにはやむを得ないことであるといふふうに考えた次第でございます。

なお、つけ加えますが、借上げはいたしましたけれども、団体割引とかあるいは小学校の生徒、学生割引、そういうものは非常に低く押えております。こういう少国民の入場者が非常に多い点から考えますと、それほど皆さんに迷惑をかける点が少ないのじゃないか、このように考えております。

○向井長年君 いま言われたように、整理をするという意味においては、若干な特定な場所に入場するのだということにおいてはのいゆる料金というものはわからぬこともないのですが、そういう施設を拡大したからこれを値上げしたというなら、しからば一般の動物園なり博物館なりあるいは映画館と同じような営業をする目的であればよくっていいのですか。

○国務大臣(橋本健太郎君) 審議会でも、千葉県の海岸寄りのところについて検討をいたしました、あらゆる面

○説明員(堀武夫君) 民営の企業であ

ります。適正な利潤の限度においては認めざるを得ないと思

います。しかし、それが非常に暴利であ

るということになってはならないとい

う観点からの監督をいたしております。

○向井長年君 運輸大臣どうなんです

か。大体デッキに送迎するというのは

五十円、いままで二十円だったと思

うのですが、五十円を出して全部が入

るのですね。しかも、小学生なりあ

るいは中学生も見学に参りますが、若

干の割引をしておられるけれども、金

を取っておる。こういうやり方正しい

ですか。また、五十円というのは暴利

じゃないというものの考え方を持っ

ておりますか。いま聞きますと、これは

飛行場の整備拡張のために相当の経費

が要したから、その、いわゆる値上

げをしたのだ。こういうものの考え方

で、やはり一般に見せるための営業、

そこに本旨を、目的を持って、感じ

をわれわれ受けるわけです。こんなこ

とが正常かどうか。ひとつ運輸大臣か

ら答弁願います。

○国務大臣(綾部健太郎君) あなたの

おっしゃるような意見をする人もござ

います。これはやはり相当な費用を

取って整理せなければ、もしも危

険があったときには困るのです。見え

るのが中心じゃございませぬが、

見る人が多いために、その安全に見せ

る手段として整理する費用を取るの

は私はかまわないと思ひます。ことに

諸外国等におきまして、大体日

本よりはむしろ高いけれども、現在よ

り高いくらいは費用を取っておりま

す。それでやはり航空知識を一般に普

及したり、いろいろな意味で一つの見

せものみたいになって、それを見にい

く人も各園とも多いようございませ

ぬ。そういうことに対してどうしても償

ないで、その費用ばかりかけさし

て、しかも、それをただでというわけ

にはいきませぬ、また、その値が幾

らが適正であるかというところはいろ

ろ考えました結果、現在のところ五十

円が適当である、かように考へて、

私も実は認可の申請のあった場合に

は、それは少し高過ぎるのじゃないか

というのを警告したしたのでござい

ます。このくらい取りまして、もなか

な航空施設はこれくらいで利益を

あげるといふことはむずかしい。一定

償却の済むまでは、これであつて、い

うことはむずかしい、償却が済み次第

に適當な時期にまた下げるといふこと

もあるが、現在ただいまでは五十

円でも、実は八十円か、百円にする案

を持ってきたのですが、高過ぎるとい

うのでそれを減らした。それじゃ、さ

うものを見せぬでいいじゃないかとい

う、これはまた別個の観点ですが、見

せる以上はそれを整理をきちんとし

て、事故なからしむるような手段を講

ずる費用を取ることは私はかまわな

い、かように考へております。

○向井長年君 大臣は、そうすると、

これはやはり見せる費用だということ

であるのは取っておるうちに解釈をし

ておるのですか。いわゆる整理だ、と

限られた人員があつて、デッキで送

迎をするとか、あるいは若干団体の見

学とか、こういう問題があるから、そ

の整理のために、これはやはり必要で

あるという立場から、われわれ理解し

ておるわけです。ところで、見せるた

めにこれは五十円取るのだといへば、

これはちょっと私たち了解できないの

ですが、この点いかがですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) もちろん

見せるためじゃありません。またあ

いものはだれも入ってくれぬほうが

一番いいのですが、どうしても見たい

という人がおるのです。そうする

と、それは見たいという人を見せるた

めに、危険なからしむるような整理を

せなさいかね。その必要に、金が幾

ら要るか、整理する場所に幾ら要るか

というところで、あれは考へられてお

るので、見せるべきものじゃないの

です。しかし、現実の問題として、い

んな航空事業の実際、その他発着の光

景等を見たいという人が、国民の要望

が多いものですから、航空場管理者と

しては、あれは本意なんです。しか

し、不本意だけれども、そういう人が

多いから、大衆の利便をはかつて、事

故なからしむるうちに最善を尽くすた

めの費用をやむを得ず取っているとい

うのが現状でございます。

○向井長年君 特に中学生とか小学生

なんかは、これは航空知識という問題

から、見学というものが必要になつて

くると思うのです。そういう団体は

までやはり若干割引はしておるにして

もこれを取るといふことは、これは一

つの営業ということになるのです。

したがって、私たちは、いま言うよう

に、整理という意味において若干の入

場料という問題、入場料というものは

考へられても、完全にやはりそういう

中学生あるいは小学生の団体が航空知

識を求めするために修学旅行に來る、こ

れに対して割引して見せるというもの

の考へ方は、これは一つの営業をやつ

ておるというふうです。あれは営業を

やるという意味じゃないでしょう。そ

の点については、運輸省としては、当

然だという考へ方は私はおかしいと思

うのです。どうなんですか、これは。

○説明員(堀武夫君) お説のとおり、

見せもののためにやっていると考へて

ございませぬ。やはり整理するために

やっておるというふうな考へたほうが

いいと思ひます。もつともおいでにな

る方は、見たいということでおいでに

なす方は、見たいという立場から

は、整理するといふ立場で考へており

ます。小学生とかにつきましては、五

十円ではございませぬ、從來小学

生、小人でも二十円だったものが、三

十円ではございまして、五十円から二十

円引いております。

○向井長年君 大臣、どうですか、今

後ターミナルビルに対するそういう問

題について、検討し、指導を与える考

え方はないかどうか、この点最後にお

聞きたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) もちろん

指導し、改善の余地があれば改善する

にやぶさかでありませぬ。

○委員長(三木與吉郎君) ただいま委

員の異動がありましたので、御報告い

たします。古池信三君が委員を辞任さ

れ、その補欠として徳永正利君が選任

されました。

ちよつと連記をとめて。

〔連記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 連記をつけ

てください。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御質疑

はございませぬか。——他に御発言

はございませぬか。

なければ、本案の質疑は終局したもの

と認め、これより討論に入ります。御意

見のおありの方は、賛否を明らかにし

てお述べを願ひます。——別に御発言

がなければ、討論は終局したものと認

め、これより採決に入ります。

運輸省設置法の一部を改正する法律

案を問題に供します。本案に賛成の方

の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と

認めます。よつて本案は、全会一致を

もつて原案どおり可決すべきものと決

定いたしました。

なお、本院規則第七十二條により議

長に提出すべき報告書の作成につきま

しては、先例により委員長に御一任願

ひます。

では午後一時五十分再開するこ

ととし、これにて休憩いたします。

午後零時四十七分休憩

午後二時八分開会

○委員長(三木與吉郎君) これより内

閣委員会を再開いたします。

外務省設置法の一部を改正する法律

案を議題とし、前日に引き続き、これ

より質疑を行ないます。

政府側から大平外務大臣、毛利外務

政務次官、高野官房長、中山経済局

長、曾野情報文化局長、谷会計課長が

出席いたしております。

御質疑のおありの方は、順次御発言

を願ひます。

○伊藤顯道君 前日に引き続いて、二、

三お伺いをしたいと思います。この

提案理由の説明によりますと、今度移

住あつせん所を廃止して海外移住事業

団を設立させる。この事業団については四十三国会によって成立しておると思うのです。それで昨年の七月からすでに発足しておるということです。その事業団については外務省は責任を持ってこれを監督して移住行政に当たらせる。こういう説明であります。そこで、まずお伺いしたいのは、この事業団設置に伴ってどのような事務を移管したのか。それから、事業団の現在の事業内容とか実績、そういうものについてその概要をまずもお伺いしたいと思ふ。

○説明員(中根正巳君) 海外移住事業団は昨年の七月十五日に設立されたわけでございますが、これは従来からございました海外移住振興株式会社、この二つの機構を統合して業務の効率化をはかったわけでございます。そうしまして、国内のみでなく在外支部——海協連の南米諸国における支部と移住会社の各国における支店等も統合いたしました。仕事の内容といたしましては、この両者が従来行なってきたものを統一的行なうことにしているわけでございす。そして、この海外移住事業団の設立の趣旨といたしましては、従来政府が直接行なっていた実務あるいは技術的な面はできるだけ事業団に担当して内外——国内と海外の現地とを一貫した体制で業務を能率的に行なうことが目的でございます。そこで、今年度におきましては、国内の実務機構もこの事業団に統一する予定でございます。また、各県にございます地方海外協会を直接に事業団の地方事務所として統一する予定でございます。同じように実務は事業団が行なうという趣旨から、

移住あつせん所が行なっておりまゝものは、純然たる送り出しにつきまゝの援助なり指導なりの実務でございすが、このあつせん所を事業団に統一することが、真の意味において内外を一貫した事務体制ということになるわけでございます。そういう目的で、もって外務省の附属機関の移住あつせん所廃止し、事業団の直接の機関として移管するわけでございす。業務の内容といたしましては、国内における移住に関する啓蒙、それから移住希望者に対する移住の相談、あつせん、それから、送り出す前の教育訓練——これは移住あつせん所で行なう一週間ないし十日間——移住あつせん所に所属させて、ここで現地の事情、それから、最終的な検診——身体検査でございすが、それから、渡航に伴う手続のあつせん等を行ないまして、渡航費を貸し付けて現地に送り出し、現地に着きまして、その受け入れにつきまゝて通関、それから、移住地までの引率、さらに、移住地に入りましてからの指導であるとか、あるいは子弟の教育のために学校を建てる、相手国の協力を得まして教師に来てもらう、さらに、衛生面におきましては集団移住地に診療所を設けて医師を配置し、あるいは、集団移住地でない場合には、巡回医を定期的に派遣して巡回診療を行なう。それから、営農につきまゝは、指導農場あるいは試験農場というふうなものを設けて、ここで適作物の試作であるとか、あるいは農業上の技術的な移住者に対する指導というふうなことを行なっているわけでございます。業務の内容といたしましては、そのようなことが行なわれてお

ります。○伊藤道雄君 この移住あつせん所の職員は五十名くらいであつたと思ひますが、これが事業団に移管になるわけですね。移管になるということは、身分の変更があるわけですが、その身分の変更に伴う、たとえば給与とかあるいは退職金、共済関係、こういう処遇一切、あつて前の処遇と比べて不利になるようなことはおそろくないと思ひますけれども、そういう点についてひとつ確認しておきたいと思ふのですが。

○説明員(中根正巳君) まず、定員につきましては、現在神戸、横浜、向移住あつせん所の定員は合計して五十名でございすが、これが事業団に移管された場合には、両方で四十六名ということになっております。それから、人員の引き継ぎのことにつきましては、本省から派遣されている職員数名については本省に配置がえされる予定でございすが、その他の人々は現地で採用された、現地に生活の根拠のある人々でございまして、こういう人たちは、そのまま事業団に地位を変えて移管されるわけでございますが、この場合事業団に移ります人々につきましては、外務省を退職する形になるわけでございます。退職金が支給される予定でございす。それから、待遇につきましては、原則といたしまして、公務員のベースの一五五アップというのが原則的な給与ベースになっております。したがういふことは、現在よりも待遇が悪くなるというところは、現実問題としては起こらないと思ひます。

カ移住者の引き揚げの問題があつた。こういう例に見るまでもなく、あまりスムーズにいっていないのではなからうかと、こういう点が憂慮されているわけですね。そこで現状についてはどうなんですか。

○説明員(中根正巳君) そもそも事業団が設立されました趣旨は、移住に関する業務が多岐に分散されていくという事実に基づく弊害があつたわけでございます。いま先生のお示しになりましたドミニカ問題の影響もございまして、移住者はそれ以前に比して非常に減つてまいりました。その原因といひましたのは、ドミニカ問題という影響もあつたかとは存じますが、一般の傾向といたしまして、国内の経済好況のために労働力不足といううなことが一番大きな原因ではないかと思ひます。移住者の募集、送り出しにつきまして、官庁間の権限的な競合関係もございまして、実務が必ずしも円滑にいかないといううな批判も受けておりましたときに、いま申しましたような状態で移住者が減つてまいりましたので、移住という行政についての基本的な考え方について内閣総理大臣から海外移住審議会に諮問が出されたわけでございますが、これはおととしの二月に諮問が出され、十二月に答申が政府に提出されました。移住そのものに對する考え方といたしましては、従来考えられていたような、單なる労働力の移動ではなくて、国民の個人個人が持つ潜在的な能力を海外で伸ばしたいという希望者の志望を達成せしめ、その個人個人の幸福をはかるというところがさらに移住者受け入れ

国の経済発展、経済開発に協力するいわゆる国際協力という観念からも望ましいものであるという新しい考え方である。これに對して政府は側面的に援助指導を行なうべきであるという意見が出され、さらに、その実施体制といたしましては、従来移住会社、海協連などに分散されておる実務を統合して移住事業団を設立することが望ましいという結論が出されたので、この移住審議会の答申の趣旨に基づきまして、移住事業団法を国会に提出し、昨年法律の制定とともに七月十五日に設立されたわけでございす。したがういふことは、実務の面は、事業団に内外一貫した法律的方法で行なつてもらう。政府としては外務省がこの事業団の監督官庁でございまして、毎年外務大臣は関係各省大臣と協議して、事業団の行なう業務についての基本方針を定めまして、事業団にこの基本方針を示し、事業団はこの基本方針に基づいて業務を行なうわけでございすが、その場合に、政府としてはできるだけ側面的にこれを援助し、仕事をやりやすいようにするという方針でございす。

○伊藤道雄君 いま御答弁になつた海外移住行政については、いままで基本的な法律の裏づけのない状態のまま行なわれておつたということ、監督官庁が明確でなかつた、こういううな点から、あまりどうも芳しい方向には行つていなかった。そういうこと、政府でもこの点に思ひをいたして、三十七年ですか、海外移住審議会を総理府に設置されて、この答申に基づきまして昨年海外移住事業団が設置

されたと思うんです。そこで、答申を受けた外務省としては、当初の構想としては、いま一部説明のあった移住関係立法としては、基本法とあるいは援護法あるいはこの事業団法、こういう三本建てにする構想であつたけれども、結局、現在はまだ事業団法しかできていないと思うんです。

そこでお伺いするわけですが、この基本法に対する外務省の考え方、そして立案状況、今後という点についてなさる御説明いただきたいと思ひます。

○説明員(中根正巳君) 先生の御指摘のとおり、事業団法を提出いたします場合に、移住基本法それから移住援護法というふうなものと三本建てという考え方で最初はいたつたわけでございますが、その後考え方を變えまして、基本法と援護法という二つのものを一本にして、海外移住法という形で作業を進めてきたわけでございます。そして、これは移民保護法の改正と申しますか、同時に移民保護法を廃止して、移民保護法の規定している部門を海外移住法の中に織り込む予定でございました。そういう考え方で作業を進めてきたわけでございますが、特に移住基本法で規定しております移住取り扱ひの規制につきましては、職安法の規定との関係がございまして、こまかい点でどういふふうな規定すべきかということについて、現在までのところ、まだ労働省との間で調整が完全についておりませんので、いま直ちに提出する段階には残念ながら来ておらないわけでございます。

○伊藤道雄君 この事業団法については、外務大臣が毎事業年度の開始前に事業団の業務運営についての基本方針を一応きめて、この基本方針について指示する、そういうことになっておるようですが、そこでお伺いしますが、本年度指示された方針はどのようなものであるのか。その概要について簡単に御説明いただきたいと思ひます。

○説明員(中根正巳君) 今年度の基本方針につきましては、実はいま作業中でございます。これは一つには、最近まで外務省及び事業団の幹部が本年度の予算の執行について具体的にどうすべきであるかという現地の実情を調査に出ておつた次第でございまして、この現地の実情を加味いたしまして、基本方針としてどういふ項目を示すべきかを検討しておる段階でございまして、この中に織り込む事項につきましては、まだ最終的にきまつておりませんけれども、事業団がきまつてからまだ一年足らずでございまして、機構的にも国内はまだ完備しておりません。そこで組織上業務が、従来いろいろ、予算の執行であるとかあるいは事務そのものにつきましてくれておるといふ実情がございまして、この点をまず第一に十分強化する考え方で進めてもらいたいという項目は入れたいと考えております。

○伊藤道雄君 年度の初めにあつたその基本方針を示すことになっておる。年度という四月でしよう。もう五月も末になっておるわけですか。それでまだ検討中ということですか。そんなんびりしておつて間に合ふのですか。それと、いま検討中なら、一体いつごろまでにできるか。年度の初めにあつた外務大臣はその業務運営についての基本方針を指示する、こういうことにきまつておることは事実なんでしょう。そうだとすれば、五月ももう下旬にならうとしておつてまだ検討中じゃ、基本方針くらいはさつそく、そんなむずかしいものですか。それと、今後の見通しはどうなんですか。まだまだ検討中、検討中といふわけですか。

○説明員(中根正巳君) 御指摘のとおり、年度初めに当然指示すべきものでございまして、その点は十分私たちが承知しております。おそろく今月中にはでき上がつて指示できるものと予想しております。それから、事業そのものにつきましては、実は予算で大体の内容がきまつておりますので、予算できまつたとおりやるべき項目につきましては、一応予算に従つて、基本方針の指示を待つ前の段階でも必要なことは進めておるわけでございます。

○伊藤道雄君 この事業団の役員の構成を見ると、どうもびんとこないんですがね。たとえば理事長にどういふ人が当たつておるかという、広岡元国防会議事務局長それから理事が四名おつて、それにまず柏村元警察局長、もう一つで、元国防会議の事務局長とか警察局長、こういう人は海外移住事業団の責任者としてどうもびんとこないんですが、これはどういふ考え方から、また、もとそうであつても、特に海外移住行政に精通しておられたのか。どうもこの人事では、まあ、個人をどうのこうのと言うのでなく、もとの経歴からいって、こういう人たちのお集

まりで海外移住行政がうまくいくものかどうか。これはしろうとがちょつと見て異様な感に打たれるわけですが、これを私どもしろうとが納得できるように御説明いただきたい。

○国務大臣(大平正芳君) 先ほど御説明申し上げましたように、事業団が先足するにあつたのは、旧態になじまな清新な人材を起用したいという考え方、海協連からも移住振興会社からも御遠慮いたしまして、新しい人をといて選考方針を一つ打ち立てたわけでございまして。

第二といつたしましては、御案内のように、外務省と農林省の間にもいろいろのもんちゃくがあつた移住行政でございまして、中正公平な立場の方がよろしいのではないかと存じまして、外務省でもない、農林省でもない、そういうところから選考すべきであらうということを考えたわけでございます。それから、そういう考え方で理事長をお願いいたしました。以下理事の選任にあたりましては、理事長の意見を十分尊重して差し上げるのが礼儀でもあるし、また、事業団の運営にあたりましては必要のことであると考へまして、できるだけ理事長の御意見を尊重して差し上げるように配慮いたしたつもりでございまして。たまたま、御指摘のように、警察の方等がお入りになりましたけれども、柏村さんはたいへん有能な方であるばかりでなく、非常に実践力に富んでおる方でございます。中央、地方、現地を通じていろいろ問題の多かった移住行政でございまして、すつきりとやつていただく上におきましては、私はあつた方にお入り願つたことは成功であつた

といふ思つております。もう一つつけ加へさせていただきますのは、広岡氏はもとと内務省御出身でございまして、先ほど事務のほうから御説明申し上げましたように、いまからぼつぼつ事業団の地方組織のほうを固めてまいらなければならぬのでございまして。何事をするにいたしましても、地方庁、地方自治団体の協力を得なければできませんので、地方自治団体とうまく接触が持てる方、その御協力が得られるような人、そういうことも理事長の選考にあたりまして私が考慮いたしました点でございまして。

○伊藤道雄君 それでは深追いたしません。次に、外務省が現在考えている移住政策の大綱について要点だけをお聞かせいただきたい。

○国務大臣(大平正芳君) 過去のこの数年來移住が不振であり、かつ、ドミニカその他問題を起こしたということの反省の上に立ちまして、まず第一に考えなければならぬことは、それぞれ機関が責任の限界、分界をちゃんと心得るようにならなければならぬということでございます。えてして役所のレベルでいろいろ実務にタッチしておりますと、とかく摩擦が多くなる傾向を見てとりまして、たいへん農林省側にも御理解をいただき、外務省のほうも自制的にしまして、役所といふたしは実務にはくちばしをいれないようにしよう、あくまでも事業的に全的な責任を持つてききぎと精力的にやつていただくということをまず基本にいたしたいと考えております。権力行政なればともかく、こういうサービスでございますから、役所のほ

うで出し、ばつてやるような仕事ではないと思うのでございます。それが大事でないという意味でなくて、これは事業団のような性格を持った事業体に専心サービスとしてやっていただくように、そこが責任を持つという体制、つまり責任体制を確立したいと考えております。

第二点といたしましては、先ほど申しましたように、地方自治体その他移住関係団体の協力を得なければならぬ仕事でございますので、しかも、それが自発的な協力でなければならぬので、地方の組織の充実ばかりでなく、地方との協力体制、組織的な精神的な協力体制を何とかつくり上げてみたい、これに当たったような予算の配賦を考えてみたいと思つて、一部はことしの予算でも実行いたしました。ただ完全とは申せませんが、逐次これは整備してまいらなければならぬと考えております。

第三点といたしまして、現地、移住地の状況を正確に調査把握いたしました。それを正確に移住希望者に伝えなければならぬ。啓蒙する場合の正確な情報資料を流してまいらなければならぬ。これがえてして不十分なために、当初の目算と違った結果が出た。非常な失望を買つたりしたことがございますので、こういう点につきましては、正確を期し、充実に期したいと考えておるわけでございます。海外の移住審議会からの非常にすぐれた御答申をちょうだいいたしました。そこに盛り込まれた内容は非常に多岐にわたりますけれども、移住についてわれわれが心得べきものもろの点が示唆されておるわけでございまして、これが移住振

興法という形をとらうがとるまいが、すでにもうけつた答申として出ております以上、それを尊重して、私どももいたしましては、移住行政の運用の内容に積極的な親切さを盛り込むようにいたしたいと考えております。なお、個々の具体的なことにつきましては、事務のほうから御質疑に応じて御説明申し上げます。

○伊藤道雄 従来の移住者については、労働力の移動であつたと思つて、確かに、ところが、経済成長の伸展に伴つて、日本自体でも労働力が不足してゐる。こういう情勢の中で、依然として労働力の移動でもなかつたと思つてゐる。今後はやはり時代に即応して技術方面の移住者の進出が望ましいと思つてゐる。こういう問題についてはどのようにお考えですか。

○国務大臣(大平正芳) 仰せのとおりでございます。現地におきましても、技術移住と申しますか、さらに移住と申しますか、最近もカナダの移住大臣が東京にお見えになりました。私もお目にかかりました。一番ほしいのは技術移住だ、そのためには相当思い切つてお迎えしたいという気持ちをお示されておりました。この点については、国内で一番またほしいのは技術者であるという意味で、日本の経済の成長、労働力、特に若年労働力というものの、そういう技術的素養を持った労働力の不足、とちよとそこが矛盾を起すわけでございまして、しかしながら、移民政策というものは、答申にもありますように

に、たとえ技術を持った移民、技術を持っておりましても、労働力の移動という観点ではなくて、ひとつ民族の夢として、第二の人生の活路を新天地に求める。そうして、それについては、現地でよき市民としてその国の発展に寄与し、それを通じて世界の平和に寄与するのだという高邁な精神で貫かなければならぬと思つておる。私どもも勇気づけるものは、最近国内でちやんとした大企業に就職をしてい

る方でありまして多幸な未来を約束されてゐる方でありまして、ひとつは新天地に行つてみようという青年がぼつぼつ出てきてゐる。このこと

でございまして、これは労働力の需給調整といったような観点からでなくて、全然別個の政策的な観点から、国民各位の理解を得て進めてまいらるべく、全然違つた問題として取り上げて御理解を得て進めてまいりたいと思つております。

○伊藤道雄 本年度の移住振興費についてはどのくらい計上されてゐるのか。それと合せて、ここ数年の移住者数、これはもちろん移住あつせん所の扱いという限定をされては二千人、三十八年度が一月二十日現在で千三百九十九人ということですが、三十九年度はまだちよと無理だと思つてゐる。そういう点、それから移住あつせん所扱いの数は、いま七年と八年度については私から申し上げたわけですが、移住あつせん所扱い以外のはどの程度あるのか、そういう概略でけつこうです。

○説明員(佐藤正二) お答えいたします。最初の御質問の予算の関係は、本年度——三十九年度の予算は、移住振興費として十四億五千四百四万円でありまして、これは昨年三十八年度に比べまして三億九千万円、四億ばかり増額になつております。

それから、次の御質問の移住者の数でございますが、お話しのとおり、三十七年度は二千二百名ばかり、三十八年度は千五百名でございます。本年度は、現在まで——五月までで三百人だと思つてゐる。それから、あつせん所扱い以外のものというお話でございますが、これは渡航費を貸し付けます関係上、全部又は政府扱いの移住者であつせん所に集結していただくものでございまして、全部あつせん所扱いという形になります。

○伊藤道雄 それでは、時間の関係もございまして、移住あつせん所所長の問題については一応ここで……次に、経済協力開発機構の問題で、二、三お伺いしたいと思つてゐる。この代表部の長たる大使については、信託というものを携行されるのですか、まず簡単なことから。

○政府委員(中山賀博) お答え申し上げます。信任状は携行いたしません。

○伊藤道雄 最近の方向としては、経済外交が時代の要請からどんどん重要視されるという傾向にあると思つてゐる。したがつて、この行政機構についても非常に検討が要望されておる。臨時行政調査会あたりでもいろいろな角度から検討を進めておるようです。そこで、試みに臨時行政調査会の第

七十六回の会議の議事録をちよと見たんですが、これによりまして、従来、外交一元化という名のもとに外務省から在外公館へ行政系統がほとんど独占されておる。外務省、そして在外公館、こういう行政系統がほとんどのようでございますが、この体制については、一面においては確かにうなづけるだけの長所が多分にあるかと思つてゐる。と同時に、貿易行政の立場から見ると、若干やはり考え直さねばならぬ。これはなにかと考へる点がある。こういう点を臨時行政調査会では指摘されてゐるわけですが、この点については外務省としてはどのようにお考えですか。

○国務大臣(大平正芳) 臨時行政調査会のほうで御議論がま行なわれておると承知いたしておりますので、外務省として正式に見解を申し述べた段階ではないと思つてゐる。実は私のところへもまだ経済局等から相談が上がつてきてない段階でございます。したがつて、いまの段階は経済局長からお聞き取りいただいたほうが、外務省の立場としては楽だと思つてゐる。御了承願ひます。

○政府委員(中山賀博) 御指摘の行政調査会の報告書の中で、二つの点が非常に重要な点であると思つてゐる。一つは、考え方として経済外交それから貿易というものの外交的要素が多い。つまり、いわば外交的な要素と、それから外交的な要素の少ないもの、いわゆる非外交の事務に分けて、非外交の分野においては何も外務省だけがやらぬでもない。ないか。したがつて、他の経済官庁から在外使臣に対して直接連絡したり命令す

るほうがいいんじゃないかということ
が一つの問題点だろうと思います。

第二の問題点としては、いままで
協定その他外務省で経済官庁の間の
取りまとめをしておりましたけれど

も、これも、必ずしも外務省でやらぬ
でもいいじゃないかという考え方、そ
れが第二点でございます。それで、こ
れにつきましては、今後ともわれわれ

経済外交の事務に当たっている者とし
ましては、人員も整理し、それからや
り方も改良いたしまして、たとえば各
省間の連絡をもう少し緊密化するとい

うことが非常に大切でございまして、
その点幾多の点で改革すべき点がある
と思います。ただ、いまの二つの点、

なかならず第一の直接通信ということ
は、これはわれわれとしては、出先の
大使が異なった省から違う訓令をもら

うということになるというところは、や
はりいわゆる外交一元化の根本原則に
抵触するものと私は考えている次第で

ございます。それから、第二の各省の
の設置法その他で権限もきまつており
ますことですから、どの省がやられて

もいいようなものですけれども、結局
大蔵省、通産省あるいは農林省、運輸
省等々に分かれておりますと、従来か

ら、あるいは権限的にも外務省が交渉
の、あるいは条約とか協定とか、あるいは
外交交渉の取りまとめをすることに

外政府間の外交交渉、こういう点には
とどまらないで、いま御説明もござい
ましたが、一そう専門化して、広域化

して、しかも多層化しているという方
向にあるかと思いますが、こういう
問題についてはいかがでしょうか。

○政府委員(中山實博君) たえば
ヨーロッパにおいて、EECというの
ができた。EEFTAというものができ

た。そうすると、EECは六カ国から
できておりますけれども、経済的な統
合体として一つの国みたになつてい

く。その間にあって、日本の大使が六
カ国に駐在して別々に仕事をしている
のはおかしいんじゃないか、どこか一カ

所で見ればいいじゃないかという
のが、広域経済に対処する在外公館の
あり方として一部では議論されること

でございまして。確かに時代は流動的
になつてきておりますし、昔と違いま
して、EEC一つをとってみまして

も、共同して事にあたるといふこと、
たとえば現にジュネーブで関税一括引
き下げ交渉が行なわれておりますが、

EECの代表が六カ国にかわつて交渉
している。つまり、逆に言えば、六カ
国の一つ一つは関税に関しては交渉権

がないという事態になつていのが現
状でございます。そういうふうになり
ますから、われわれのほうとしても在

外交の代表といふものを派遣して、そ
の国と交渉する。その仕事は、六カ国
共通の仕事よりも圧倒的に多いわけ

でございます。したがって、われわれ
としましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ
れとしましては、まだいままでも、われ

がやっているのではないと思ふので
す。最近では民間の経済外交が非常に重
要になつてきたと思ふます。そうし

て、非常に有力になつてきたと思つて
おります。このような開放経済体制に
なつてまいりますと、社会主義国はい

ざ知らず、われわれのような体制をと
つておる場合に、政府がどういう役割
をやるかという場合は、よほど賢明に

配慮していかないと、何でもかんでも
政府が、これはどの省がどうというわ
けではなくて、政府は非常にハンプル

な態度でなければならぬと思つてお
ります。したがって、政府の間で経済
外交については権限の争いが起こるなん

というところは、よくはこんなふうな
ことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい

うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい

うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい

うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい

うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい
うことはなほと思つております。こうい

て、政府がやらなければいかに部面に
つきましては、きちんと折り目をつけ
て乱雑にならぬように、言いかえれ

ば、民間に迷惑をかけないようにやら
なければいかにぬのじゃないかと考へて
おります。

○伊藤道雄君 先ほどお伺いした
わけですけれども、現在の外務省から
在外公館までの機構、こういう一連の

面についてはどうも不十分と思われる
点がいふところでは、一國に派遣さ
れて一國を任地とするやかたであるわ

けです。ところが、経済問題について
は、その一國にとどまらないで、国境
を越えていろいろ広域に問題が派生す

るわけですね。そういう問題ではそこ
まで公館だけでは手が及ばないとい
う、そういうところの問題があるの

はなからうかと思ふ。そういう観点か
らお伺いしたいのですが。

○国務大臣(大平正芳君) 仰せのと
おりでございます。EECにつきま
しては、いま経済局長から申し上げた

とおりでございます。いま御指摘のよう
な角度から、各公館もなわ張りを超えて、
経済の流れを正確にかつ迅速に把握し

て、これを政府ないし民間に提供して
誤らないようにしなければならぬと
思つております。そしてそのために

一三

ういった頭で外務省の中の機構を考えた、経済統合と申しますか、国際機関化と申しますか、そういった系統に人材を配置しまして、情勢の把握に遺漏ないようにやってまいりたいと考えております。それで、そういう傾向はますます大きくなるのじゃないか、と思っております。たとえば、アメリカ合衆国なんというのは一つの国でございませうけれども、あれは一つの大きな経済圏でございませうから、これはE.C.以上の大きな経済圏でございまして、アメリカ大使館は大使館としてよりも、すでにもう区域経済圏担当の経済外交機関に私はなつておると思うのでございまして、そういう頭で、そうして、そういう傾向がますます発展してまいるといふことを頭に置いて、われわれとしては対処していく所存でございませう。

○伊藤道雄君 この海外情勢の問題について当たってみると、現在では、工業所有権とか、あるいは公正取引、あるいは漁業問題、さらには特定商品についての問題というふうに、漸次専門化しておる。こういう調査とか処理などについては、なかなかこれは専門家でなければ処理できないというふうな問題が多いと思ふのです。だんだん内容が専門化してきましたから、そこで在外公館にももちろん各省から派遣された者がおるわけですが、結局分散しておるわけですね。各公館に分散しておるといふ欠点があるために、全面的に活用することは期待できない。さりとて適任者を本国から派遣されるという問題もなかなか容易ではない。そのつど必要に応じて派遣せざるということも容易でない。こういうふうな

点も一つの問題点であるかと思うのです。こういう点についてはいかようお考えですか。

○政府委員(中山賀博君) 仰せのとおり、工業所有権、あるいは公正取引、漁業、それから商品問題等、ことにこのたびOECDに加盟いたしますと、委員会は大体三十五ぐらいございまして、非常に専門化しているわけでございます。

そこで、各国の実情を見ますと、もちろん在外公館、あるいは代表部の専門家でございまして、いろいろな問題の処理をできませんので、いずれも会議の際には本国から専門家が来るようになっております。ただ、わが国といたしましては、ヨーロッパに参りますのにも十数時間かかりまして、非常にその点がハンディキャップがあるわけでございますけれども、ただ、御存じのように、専門家はたとえば工業所有権の専門家が必ずしも商品協定の専門家に使えない。商品協定の中でも、砂糖の専門家は小麦の専門家に使えないわけでございます。あまり在外公館に専門家をそろえようとしてもなかなか実際に無理でございます。そこでむしろ各省から有能な人をいただいておいて、一定在外公館でこなす。しかし、ほんとうの専門的になったことは、本国から専門家を呼んで意見を聞き、あるいはこれに発言させるというのが各国の実情のようでございます。

○伊藤道雄君 次に伺いたいのは、現外公館と各省庁との連絡について、これいかなうな問題でも現在には必ず外務省を通しておるわけですね。したがって、ときには機宜を失することもあるし、また、連絡内容にも誤算の

生ずる場合もあり得る。もちろん、外交問題それ自体については当然外務省を通すのが筋であると思いますが、外交問題以外の問題については、各公館から各省庁へ直接連絡してもいいんじゃないか、外務省通さんでも。外交問題に直接関係のあるのは当然外務省通さねば処置できない問題ですから、これは当然通してもいいわけですから、これも、こういう問題についてはどのようにお考えですか。

○政府委員(中山賀博君) たとえばクレームの問題でございませう。こういう問題については、いま大臣からもお話がありまして、南米を、あるいは貿易の実態、あるいは経済外交の実態、あるいは民間の企業である、民間のメーカーであり、商社であり、あるいはまたそういう点から見ますと、たとえばジェットロというものはかなり大きな仕事をしている。私はこれは十分認められるところだと思ひます。ただ、いま仰せの点は、むしろたとえばクレームの問題であるとか、大きな問題になると、やはりこれは大使をわざわざわけて外交交渉しなきやならぬ。あるいは民間の問題でも、たとえば大きな国際入札になりまして、大使が相手の政府に行く、あるいは場合によっては相手の会社に訴えてその入札を取るというふうな場合も出てまいります。そこで、純民間のこととは、たとえばジェットロを通じて、あるいは民間御自身が処理しておられると思ひます。ただ、政府問題あるいは外交問題に關しましては、これはやはり現在のルートで、たとえば、大きなクレームの問題がある。それを在外公館を通じて外務省に持ってきて、そし

て、それをできるだけ早く関係各省にお伝えするというのが實際上も通信が安全であり、また迅速であると思ひます。ただ臨時調査会の報告にあるように、非常に大きな案件の中で一、二手遅いのあったことは認めますけれども、仕組み自身が私は悪いというものではないといふふうに考えております。

○伊藤道雄君 外交事務に直接関係のない、いわゆる海外の行政の需要については、海外に在住する日本人とか、あるいは日系の商社、企業あるいは外国人でも民間人、民間団体、こういうところから日本政府に対して提供されおる。これが実情であると思ひますが、これらはもう外務省の系統ではないわけですね。そこで関係各省庁が直接充足すべきであるとも考えられるわけですね。一応、しかし、外交機関を尊重して考えた場合、これらの事務は、領事事務の拡大解釈によるよりは、領事事務の拡大解釈によるほうがより適切ではなからうかと考えられるわけですが、どういふ問題についてはお考えはありますか。

○政府委員(中山賀博君) 在外公館、つまり大使館、公使館、それから総領事館も含めまして、在外公館は外務省の機関じゃない。結局政府の機関でございませう。ですから、たとえば私この間気がついたのですが、大使がおやめになるときは、これは辞表は総理大臣宛になつておるといふように聞いております。ですから、政府の機関でございませう。したがって、政府の機関としてまず技術的な便宜も考えて、電報の問題もございませうし、あるいは外交上の慣例になつておる外交郵のうといふような問題もございませうので、一時的に

外務省に通信を取りまゐめて、これを各省に頒布するといふか、お届けするようになっておるわけでございます。したがって、民間のことに関係していることは、これは商社が直接やられる、あるいはメーカーが直接やられるわけでございます。政府の出先機関であります在外公館で一応政府の取り扱う書類は、まとめて東京に送ってくるというたてまえになつております。

○伊藤道雄君 そこでお伺いしたいのは、海外の一定広域ごとに一般行政公館を置いてそこへ専門家を集めておく。で、本國各省庁ともこの公館と連絡をとらして運営をやることによつて、広域にわたつた海外行政については、非常にそうすることのほうが円滑にいくんではなからうか、こう考えられるんですが、この点はいかがでございませう。

○政府委員(中山賀博君) そうすると、たとえば広域にわたつておりますヨーロッパのようになると、各省から直接連絡する、こういうわけでございますね。それで、先ほども申し上げましたように、実はそういう制度についてはいろいろ研究してみましたが、たとえば一つの模範になるんじゃないかと思つておりますが、最近の大きな商社、たとえば三井、三菱というふうなところが、たとえばドイツのジュッセルドルフに支店を置いて、これがヨーロッパのことを全部見ているといふたてまえになつておるといふようなことも聞きましたので、そういうのはどういふようにしてマネージしているかというところも研究してみました。ただ、いろいろお話を伺つてみますと、実際

問題としてジュッセルドルフでパリやあるいはミラノにおける商売をフォローするとか、見て、ずっとこれを指揮監督するということは、実際上は非常にむずかしい。そこにおのずから限度がある。もちろん戦前はロンドンに金融やあるいはその他の中心がございましたが、ロンドンで見ると、うかがうことがございましたけれども、目的地に商売が起ったときは、ドイツの商売はドイツで見ると、ミラノはミラノに行くというのが今日でもやはり現状だそうでございます。われわれといまして、でも、それから、流動的に統合していく部分については、そうしなればなりませぬけれども、やはり各国にまず根をおろすということ、また、各国に行っておる人間が、相手国の政府からも、あるいは経済官庁からも信用され、そして、そのほんとうの話を聞くということ、それをもとにして、今度は横の連絡をよくして経済外交を進めていくというのが順序じゃないかと思つてございます。むしろやっばり浮動的なものがヨーロッパの各国の間をまたがって、どこの国にも根がない、どこの国からもほんとうの話が聞かれないというやうなことで、そういう同じ悩みを商社の人々も味わつておられるということを私聞いて、非常な参考になったと思つてます。

○伊藤道雄 これは最近の新聞報道による内容ですが、例の高橋雄毅さんが主査になつてゐるんですね、臨時行政調査会の作業班の主査になつておられますが、こういう意味の発表をしておりますが、経済外交に関する改善案で、一つとして、経済官庁と在外公館との直接連絡を認めること、それから

二つには、在外公館の経済担当官の質的、量的充実をはかること、あるいは広域対策機能の充実。まあ、具体的に改善案を幾つかあげておるわけですが、この改善案に対する外務省の意見はどうなのか、それと、これと関連して現在在外公館には外務省のキャリアと、キャリア以外の各省からの派遣職員の状態、こういうものについてお聞かせいただきたいと思つてます。

○政府委員(高野藤吉君) 経済局長ちよつと会議があつて、交渉事が三時からございますので、お許しをいただきます。臨時行政調査会の答申案に對しましては、外務省は非公式に高橋先生にいろいろ御説明申し上げております。そこでできる面とできない面がございまして、在外公館における経済関係の担当官をふやせという点は、定員の関係がございまして、今後ともその線に沿つて努力していきたい。それから、いま御指摘の広域経済担当と申しますか、これはある形におきましてはE.E.C.に對するわが代表、現在御審議願つておるO.E.C.D.に對する日本代表は、ある意味の広域経済担当官と称せられるのではないと思つてます。それ以外の経済公館と申しまして、實際上、権限上相手の国は主権国でございまして、先ほど申し上げましたように、大きな商社におきまして、やはり個別的にその国において活動しなければならぬというので、逐次相手国が広域化し、逐次経済面においては主権が統一されるというふうになれば、こちらも対応していきなさい、現状においてはなかなか一足飛びにいかない。

そういう点でございます。それから現在在外公館にほかの省の人数がどれくらいおられるかという御質問でございまして、現在在外公館の定員は、大公使を除きまして、定員は約九百二十名でございまして、そのうち百四十二名が通産、大蔵、農林、労働、運輸、ほとんど各省から参つておられて、これは外務省の定員を使いまして、在外公館におきまして主として経済面の担当をいたしております。

○伊藤道雄 ところでこの人たちの任期についてですが、大体二年か三年でかわつてしまふので、あまり成果は期待できないというのを聞いておりますが、その点はどうか。それからこのO.E.C.D.の日本代表部の大規模機構はどうなつておるのか。それと建物はどういうふうにしておるのか。それから、一般に在外公館では理事官以下、職員が非常に不足しておるというふうに聞いておりますが、現在はどうなつておるのか、これらの問題を一括要点だけをお聞かせいただきたいと思つてます。

○政府委員(高野藤吉君) 今度でございますO.E.C.D.の代表部は定員十六名でございまして、大使一名、参事官三名、あと一等書記官、二等書記官、三等書記官、これが八名、あと理事官の方が七名でございまして、それから建物、現在ホテルに住んでおられますが、六月一日より独立の建物に入る、将来は大使館と同じ建物を新しく建てたいと考えておる次第であります。それから在外公館において、主として官房事務、文書、会計、電信等をやりま

理事官は、各省から参事官なり一等書記官が来られますと非常に事務が多くなつてトップ・ヘビーというふうになるかと思つて、この点は逐次改善をいたしたいと考えておる次第であります。○伊藤道雄 それでは時間の関係もございまして、あと一点だけお伺いして本日は質問を終わりたいと思つてます。先ほど、定員については大使以下十六名、こういうことではたして支障はないのかという点、それから今回の在外公館の増員については五十三名と聞いておりますが、この五十三名の増の中、理事官以外の職員の方は何名くらいおられるのか、このことを最後に伺つて、私の質問を終わります。

○委員(三木與吉郎君) 速記をつけてください。○委員(三木與吉郎君) 次に、自治省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案につきましては、すでに提案理由の説明を聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。なお本案は、お手元に配付いたしましたように、衆議院において若干修正されておりますので御了承願ひます。政府側からは赤澤自治大臣、松島官房長、柴田財政局長、それに説明員として皆川総務課長、近藤公営企業課長が出席されております。

御質疑のおありの方は、順次御発言を願ひます。○山本伊三郎君 それでは自治省設置法の一部を改正する法律案につきまして、本日は特は地方公営企業制度調査会設置に關しまして、地方公営企業の実態について若干質問したいと思つてます。そこで、まず最初に、衆議院における状態をちよつと大臣にお聞きしておきたいのですが、衆議院の地方行政委員会、特に、地方公営企業のうち都市交通について、小委員会を設けられて財政問題の処理についていろいろと御苦労願つてゐるということをお聞きしておりますが、この経過、経緯は現在どうなつておられますか。ちよつと聞いておきたいと思つてます。○國務大臣(赤澤正道君) その後、御承知のとおり、関係各省といいろいろ協議を進めつつあるわけでございまして、本来ならばもっと早く結論が出な

も、しかし、経済企画庁長官が二度も外国に行きました。こぞとていふときに大蔵大臣のおとうさんがなくなつてお葬式がありました。事故続きでございましたので、実はきょうも閣議のあとで、一日も早くやろうじやないか、今週ぜひ大田大筋でも結末をつけようということでも話し合つておる段階でございます。それで、この前衆議院の委員会が答弁いたしましたあとも、それぞれ当該の市当局とも、いろいろ事情聴取いたしました。いろいろな運営に関する問題についての検討は逐次進めつつあるわけでありまして、

○山本伊三郎君 赤澤大臣は非常に誠意を持ってやつてもらつたということもこれは仄聞しておるのですが、もうすでに三十九年度は始まつておりますし、しかも、具体的にござりますと四十八億の問題にいたしまして、各都市交通においてはもうそれが予算化されておるといふ実情でありまして、こういう際ですから、これは早急にひとつ何らかの措置をとつてもらわなければ現在の都市交通のほうも経営が成り立たぬ、こういう状態でございます。

そこで、いま赤澤大臣が言われましたが、きわめて常識的な答弁ですが、これは私も仄聞したのでありますが、大蔵省では一応、大体自治省なりあるいは運輸省あるいは経済企画庁あたりからも相当話があるし、やらなくちゃならぬといふところに踏み切つておるようですが、これに関連していわゆる民間経営のバスなり私鉄から、もし公営交通の場合そういう措置をとるならわれわれのほうも何らか考へてもらわなくちゃいかぬのじやないかといふ、

与党の有力者を通じてそういう突き上げがあるやに聞いているのですが、その点どうですか。

○国務大臣(赤澤正道君) そういう話を聞かぬでもありませんが、いま私どももいたしましては、私企業のこういった問題につきましては公営企業とは全然切り離しておりまして、これにはタッチしておりません。

○山本伊三郎君 あとでまたいろいろと質問を繰り返していきと思ひますが、この点ひとつ大臣には一々から聞くのは財政局長にやりますから、この点ひとつぜひ今後とも精力的に一日も早く解決するように努力願ひたい。

そこで、まずこの地方公営企業全般について、まず諸論から聞いておきたいのですが、三十七年度の地方財政の報告によりますと、地方公営企業全般について経営が非常に困難になつてきておるといふことが数字上あらわれておるのですが、現在この地方公営企業のうち、公営企業と準公営企業に分けて、現在数字はどうなつておりますか。

○政府委員(柴田護君) 公営企業、準公営企業、それに法適用企業、非適用企業とがあるわけでございます。三十八年度の決算をまとめたいと思ひるのでございますけれども、まだ実は完全にまとまつておりません。三十七年度の数字しか申し上げにくいことを御了承いたされたいと思ひます。三十七年度の決算では、法適用企業のうち、公営企業分の累積赤字は二百二十四億円……。

○山本伊三郎君 ちょっと、財政の問題じゃない。事業の数字。

○政府委員(柴田護君) 事業数でございますか。失礼いたしました。事業数で申し上げますと、総数でございます。三十八年度末現在で千四百四十四、そのうち地方公営企業法を適用いたしております企業は六百一、それから簡易水道以下、いわゆる準公営企業といわれるものの数が、同じ三月三十一日現在で三千九百六十七、そのうちで公営企業法を適用いたしております事業が二百二十五でございます。全部入れますと、総数では五千三百七十一事業、そのうち法適用企業が八百二十六事業、前年末に比べてまして、総数で二百十六の増加、法適用企業で百八十四事業の増加でございます。

○山本伊三郎君 この法適用企業のうち、水道、工業用水、交通、そういう事業別の内訳の現状の事業数はどうなつていますか。

○政府委員(柴田護君) 同じ日現在で水道事業四百五、工業用水道三十一、交通が九十、電気が三十三、ガスが四十二事業でございます。

○山本伊三郎君 準公営企業はどうなつてますか。

○政府委員(柴田護君) 簡易水道が十八、港湾整備が九、病院が百十五、市場が二、屠場が二、観光が十七、宅地造成が十、下水道は十七、その他の企業は三十五事業でございます。

○山本伊三郎君 いま言われました観光施設、宅地造成、観光施設は十七ですか、宅地造成は十ですか、これは主として大都市だと思ひますが、どういふところにあるかありますか。

○政府委員(柴田護君) 観光というのは、御承知のように、ロープウェイと

か、そういうものでござりますが、むしろ中小都市に多くて、大都市にはないと思ひます。

○山本伊三郎君 ロープウェイ、索道、これは交通だと思ひますが、これは交通事業の中に含まれておるのじやないですか、このいま言われたロープウェイは。

○政府委員(柴田護君) 交通事業の中にロープウェイは含まれておりません。その他事業の中にロープウェイは入つております。それから観光事業の中で日立したものを言いますと、たとえば北海道の蘭越町の温泉経営でございますとか、同じく地方の温泉といったようなものがあるものでござります。

○山本伊三郎君 いまのやつに関連しましてね、交通事業のうちの索道事業というのが、法適用企業十となつておるようですが、非適用企業が九というようですが、これは何ですか、どういふ事業ですか。

○説明員(近藤隆之君) 索道事業は交通事業のほうに分類いたしておりました。札幌市の索道、それから会津若松の索道、群馬県草津の索道、それから新潟県の湯沢の索道、神戸市の索道、姫路市の索道、鳥取の大山町の索道、それから山口の宇部の索道、徳島市の索道、以上でございます。

○山本伊三郎君 そうすると、いま言われたロープウェイは、これは交通事業じゃなしに、観光事業という、こういう概念で分けておるのですか。

○政府委員(柴田護君) 私の答弁が間違つておりましたので、訂正させていただきます。交通事業であります。

○山本伊三郎君 それではいよいよ地方公営企業の状況に入るのでありますが、いろいろありますが、きょうは時間もだいぶおそろひでございますので、特にこの電車事業に限つてきょうはひとつ質問をしておきたい。

現在、電車事業は都市の交通としては相当な輸送量を持つておるし、都市の交通上、まだまだ相当大きいウェイトがある事業だと思ひますが、現在の電車事業で、公営企業の持つウェイトと、民営の持つウェイトのこの状況はどうですか、出ていませんか。

○説明員(近藤隆之君) 全国的なものとしては出ておりませんけれども、たとえば東京の場合では、全乗客数の一三%が都電で、二三%が私鉄である。それから大阪の場合では、大阪市内は私鉄がございせんので、全体の乗客数の一四・五%が路面電車を利用しておるといふ状況でございます。

○山本伊三郎君 国鉄を除いたいわゆる私鉄あるいは公営交通、これらを含めて日本のいまの輸送量のウェイトはどうなつていますか。

○説明員(近藤隆之君) 東京の場合で申しますと、全体の三三%が国鉄を利用しておる。私鉄が先ほど申しました二二%、地下鉄が七%、都電が二三%、バスが一七%、ハイヤー、タクシーが九%というふうな状況になつております。

○山本伊三郎君 あなたの出した三十七年度の財政報告によると、全国の公営の電車乗車人員は二十二億七千万人、民営を含めた全乗車人員は八億三千万人、公営の持つウェイト、割合は二八・三%、そのとおりですか。

○説明員(近藤隆之君) これは電車事業という範疇で、全国のやつを都電と

私鉄と、御承知のように、公営の場合には都市中心でございまして、こういう分け方自体に問題があるかという点はございませうけれども、このとおりでございます。

○山本伊三郎君 先ほど言われた都市を中心とした公営交通の占めるウェイト、また全国的な電車事業の占めるウェイトから見て公営企業としては、相当私は大きいウェイトを持っていますと思うのです。こういう立場から見て自治省が公営交通に対する考え方、今度は調査会をつくっている地方公営企業全般について研究されるようでありますが、特に公営交通についてどういう考え方、将来指導し、運営していくかという考えを持っておられるか、一ぺん全般的に聞いておきます。

○政府委員(柴田護君) お話の点が問題がございまして、これは調査会を設置して識者の御意見を承りたい、こういうつもりでおるわけでございします。ただ、私も全般的な考え方からいいますならば、バス、公営バスの場合におきましては、大体それだけで採算が十分とれておるというように思っています。ところが、地下鉄につきましては、その膨大な投資ということから考えまして、どうしてそれだけで採算がとれるということはまず不可能。そうしますと、この辺については、将来地下鉄事業は推進していかねばならぬと思ひますが、それについて財政的処理をどうするかという問題になろうかと思ひます。また、電車事業の問題につきましては、お話のように、場所によつては十分それだけで成り立つところもございませうけれども、六大都市等を考えてみますと、逐次、電

車事業というものの活躍する分野というものは変わつてつある。変わつてつあるけれども、それじゃいま一挙にほかの事業に変えてしまふということもやはりなかなか問題があるのじゃないか。そうすれば将来どういったような状態、つまり都市におきまます交通事業の変化というものを頭において、電車事業というものを将来どうするか。それに伴つてその財政的処理をどうするか、こういう問題になつてくるのではなからうか。全体としての趨勢としては、逐次、ほかの進歩した交通機関というものが変わつてくるのじゃないか。そう思ひますけれども、いままさにこれをどうしようかというところは言えないのじゃないか。その移り変わりをどのようにして処理し、どのようにして財政処理を行なつていくかというところが問題じゃなからうか、そういうふうに現在考えておるわけでありま

す。

○山本伊三郎君 ぼくの質問のしかたが悪いかどうか知りませんが、それも大体、質問の中の一部に含まれているのですが、現在東京都は一番激しいように見えますが、それは東京だけではございませうが、都内における交通の状況、経営別から分けると、いわゆる公営交通というもののよりも、民間の交通がむしろ多く走つておるのじゃないかと思うのです。こういうことが自治省としては、その交通機関の高速度化、路面電車なんかに対する考え方とは別に企業経営から考えて、都市は公営交通が優先するのだという考え方でおられるのか、それとも民間経営を重点に考えようとするのか、そういう考え方について私聞いておきたいと、こう思

うのです。

○政府委員(柴田護君) その点も実は一番大事な問題、基本的な問題である、いわば公営企業の境界と申しますか、公営企業の活動範囲をどうするかという問題であります。やはり調査会の意見を承つて最終的には態度をきめたいと思ひますが、私もやはり都市におきまます交通というのをどのような形でその充実をはかつていくか、つまり都市行政の中の交通行政というものをどうするか、こういう考え方、民間のいいところもありましようし、公営のいいところもありましよう、それをどのように勘案していくか、世間では経営面だけを考へて民間にやらしてもかまわぬじゃないかという御意見もありましようし、逆にまた公営というものを、公的な性格というものを強く強調する人もあるわけでございますけれども、まあそれぞれいいところもございませうし、それをどのようにかみ合はしていかうかということが一番大事な問題になつてくるというように考へておる次第であります。私もど

しては、都市交通という全体の中で公営企業のあり方というものを考へていかなければならぬというように考へておるわけでございます。お答えになつていないかも知れませうけれども、まさに問題のところでございますので、私も必ずしも民間という線も考へませうし、また、全部公営でやらなければならぬとも考へておりません。それだけのいいところをかみ合はして一番都市交通というものを円満に、円滑にやつていける方法を考へたらいいんじゃないかというように考へております。

○山本伊三郎君 財政局長はそう答へられますが、実際にどうしてそういう、全く調和のとれた運営というのは、私、できないという考え方になつておるのです。というのは、大体この公営企業というものは、御存じのように、いわゆる利潤とかあるいはその処置によつていわれる利益をあげようというような考え方はない、いわゆる公共性にのつたものであると思ひますね。

一方、民間の経営になると、利潤を出さなければこれは経営が成り立たない、やろうという者がいない。したがつて、それが同時に同じ都市にこれが経営されると、勢い歩の悪いところは公共性を持つていわゆる公営交通がやらなくては行けない、公営企業がやらなくては行けない、もうかるところだけはいわゆる民間の経営がやるといふことになるのです。そういうことが両立できるかどうか。いま言われたように、独立採算制で公営交通もいけるのだというところを、私はいままでの過去の経験なり数字から見ても、そういう両立できないものであるという観点におるのですが、できますか。

○政府委員(柴田護君) 私も、必ずしもその両立することについて、お話のように、悲観的な見通しを実は持つておりません。なるほど公共性というものの十分考へていかなければならぬけれども、と申して、やはり企業でございまして、経済性というものも否定できない。したがつて、ものによつては、先ほどちょっと申し上げましたが、地下鉄のようなものになつてまいりませうれば、これは論外でございませうけれども、そうでない一般の企業につきまして、やはり両立する

ところが十分あるのではないか。おこ

とばを返して申しわけございませうけれども、私も、私もはそう悲観をしていないのでございします。

○山本伊三郎君 これは、あなたはずっと歴史は御存じだと思ひますが、私は大阪出身だから大阪の交通のことについては、明治とはいひませんが、ずっと古くからいろいろ聞いてもおり、調べてもおるのですが、大阪市の交通がいわゆる黒字になつたという期間というもの、きわめて少ないのです、というのは、黒字であるということになると、何らかの措置で路線をふやしたり、公共のためにいわゆる投資をしなればいけません。民間のようにもいつたときそれをためて、利潤だといつてためておくわけにはいけません。そういう性質のものなんです。公営企業というものは、そういう例からいくと、今度のように政府の物価抑制政策によつて公共料金の引き上げはストップだ、しかし、公営企業である以上は市民のため、都民のために運営しなければいけません。これをとめるということについては、これはもう絶対にできない。民間の場合は路線すぐ廃止しちゃうのですよ。もうもうからなければあしたからやらないといつたつて文句言えない。住民は文句言おうと思つたつて会社のほうでやらないと言へばそれでいいんです。ところが、公営の場合はそれを言えない。路線を延長する場合でも、これは採算のとれないといふことははつきりわかつておるけれども、都民あるいは市民の要請によつて、市民のサービスという観点からいくと、やはりそこに路線を敷かなくちゃいけない。そうなつてくると、こ

ね。もう赤字にきまつているのです。そういう性格のものが、いま財政局長が、独立採算制で経済性を発揮してやられるのだという経営状態が、どういふものが経営上あるかというところ、私にはわからないのです。そこで聞きますけれども、あなたの独立採算制というのは一体どういうことを言うのですか。たとえばいわゆるもっとも具体的には、営業収益をもっといわゆる管理費用、それから路線の延長その他の建設費の償却あるいは利子支払い、こういうものをまかなうていって、それが独立採算制という考え方でいけるのですか、これをちょっと聞きたい。

○政府委員(柴田護君) もちろんお話のとおりだと思います。現在の公営企業法のたてまえもそういう形でできているのであります。私もお話をきいて、きまつても、やはり公営企業にきまつては、資金面におきまして、一般民営の場合よりかなり大きな差はないかもしれないけれども、やはり安い安定した資金が手に入ることができ、また、租税負担もない、そういう諸条件から考えますならば、民営の場合に比べて公営の場合は相当有利な条件があるのではないか。その部分の問題をいわゆる公共性と申しますか、おっしゃるような不採算路線というもののに向けてまいりますれば、経営の合理化をどうするかという問題がございしますけれども、この問題を解決してまいりますれば公営企業、公営交通というものが一がいに不採算になるのだというふうな結論を出すことは、やややういふふうな結論に当然なるのだというところにつきましては私は疑問を持つ

わけでありまして。地下鉄のようなものになりますと、お話のように、これはもう初めから無理ではございまいしう。バス事業等につきましては、十分その余地があるのではなからうかというように考えておるわけでありまして。

○山本伊三郎君 あなたはどこまで調べておられるか知りませんが、今日バス事業もそんなに赤字で経営しているところ、私はそうないと思ひます。バス経営で現在赤字でやっている事業都市があったらひとつ知らせてください。

○説明員(近藤隆之君) 三十八年度の見込みで申しますと、六大都市はバス事業すべて赤字を出しております。それから大きなところは札幌市、熊本市は赤字を出しております。それから徳島市、岩国市、この程度だと思ひます。

○山本伊三郎君 いま言われた札幌とか、それから徳島、それから熊本、岩国ですか——は知っております。しかし、それは行ってみればわかります。性が、やはりそこに若干の事情が、特殊性がある。しかし、それもだんだん悪くなつてきている。それがだんだんと黒字になつてきているというわけじゃない、だんだん落ちてきつたつある、そういうことで、いま言われたような、そういう考え方での調査会をつくつても、これは私は議論を出して、自治省にきつたりした見通しと、私は根本的な考え方というものがなければ、学者、経験者といへども私はそんなに軽業師のような、無から有を生ずるというやうなあれは私はないと思ひます。したがつて、これは二年間ですか、つくつて、これでいろいろ結論を出してやろうと

いう面ですが、私は都市交通に対する自治省の考え方は、私はまだ定着してない、調査会をつくるならば、一応これは諮問するのですから、かつてに議論して言つてきなさいというのではなくて、やはりそこに一つの政府としての考え方というものがなければ、ただそのような議論をされたのだからとまると思つておつたら大間違いだ、長い間これについては研究しているグループなり学者なりが相当いるのだから、そういう人が集まつて調査会を何かいいものが出てくるという安易な考え方ではだめだ、根本的にどうするかというところは、これは英断一つしかない。そこで、さきのちよつと話に返りますが、路面はすでに時代おくれであるというところは、これは常識的に考えられるし、いまの交通状態からいって、もう考えられますが、高速にする場合でも、いまでも東京の場合はすでにもうかる路線といふますが、そういうところはずすでに営団がほとんど独占しているのです。ですから都営でやろうというやうなところは、採算のとれぬところから手をつけて、しかも膨大な建設費、一メートルに二百七十万円です、三百万円というのを聞いています。私が、私は実際知らないのですが、そういう高額の建設費をかけてやらなければいけません。しかも、いい路線は全部営団が持っている、こういう形ですね、こういう状態で、はたして東京の、あなたが言われたように、今後都市交通として、将来採算のとれるやうな形に持つていくというやうな考え方はどうして出るか、私にはわからないのです。

○政府委員(柴田護君) 私は先ほど申し上げましたように、地下鉄につきましては、これは現在の建設資金の状況から考えますならば、御指摘のように、これはいわゆる独立採算という問題は私どももむずかしいと考えるのでございします。しかし、そうだからといって、地下鉄の建設をやめるといふわけにはいきません。やはりこれは都市交通の確保のために、これは延ばしていかねばならぬと思ひます。ですから、そうなりますと、ここではやはり地下鉄事業というもののあり方というものをどう考えるのかということになるかと思ひます。企業としての地下鉄、それを、その地下鉄の経営を取支償わすためには、どのような措置をとつて、そこいら一般会計との間の関連が出てくる、これをどのような形で処理するのかということになるかと思ひます。まあ東京都営と営団との問題がございしましたが、この問題の調整をするのもやはり一つの問題であります。そういう点につきまして、やはり一つ一つの結論を見出してもらいたいという考え方、調査会というものを考えているわけがございします。ただお話をきいて、調査会というものがただ黙って開いてみたつて結論なんか出ないのではないかというおことばでございしますが、われわれといたしましては、一つの考え方を持たぬでもございせんけれども、これから調査会をつくつて御審議を願うという段階もあるし、私どもの考えというものははっきりしたままだとめるやうな形にはしてないわけがございします。

○山本伊三郎君 すべてあなたらが、調査会というものをつくつてやれば、もう何かうまい考え方が出てくるのじゃないかという安易な考え方でつくつては、私は反対なんです。二年間問題を引き延ばすというだけであつて、その間自治省は出るまで待つんだというやうな考え方では、今日の都市交通の緊迫した状態を打開することは私はできないというのです。それがこういう調査会をつくる私は一番問題点だと思ひます。私はつくることが悪いとは思ひません。恒久的な対策を講ずるのはいいけれども、それはそれとして、いま自治省として公営交通なり地方公営企業をあくまで省としてやはり手を打つことは手を打つておかなければいけない。ただあなた方が手を打つておることは合理化、合理化ばかり言つておる。一体いまの都市交通なり、そういう資金が、あなたらはそれを低くすれば、合理化すればこの経営状態が立ち直るという考え方、私はおられないと思ひますが、どうなんです。

○政府委員(柴田護君) 私は、いつかこの委員会でお話ししたかと思ひますが、私どもは何も合理化合理化ばかりを言つては、地方公営企業制度調査会をつくりまして、お話のようにそれに全部けたを預けてしまつて、その結論が出るまで知らぬ顔をして、その間いわけには参らぬというところは私どもは十分承知しておるわけでありまして。また、審議会の審議を仰ぐにいたしましても、ものごとの順序というものがございまして、たとえば当面早急に措置してまいらなければならぬ

赤字処理の問題といったような問題は、これは何ものにもかえて早く御審議をしなければいけないでしようし、公営企業の限界といえますか、あり方といえますか、そういう基本問題にかかってまいりますれば、これは少し時間をかけてまいらなければいかぬだろうというふうな、おのずから審議をお願いする事項でも事の緊急はあろうかと思うのであります。それからまた、その中身につきましても、公営企業の健全化ということを考えてまいりますれば、たとえば公営企業の資本構成をどうするか。御承知のように、現在の公営企業は全部借金企業でありますから、これをどのようになかっこうで資本構成を強めていくかという問題もある。それから建設資金を見ます場合に、地方債をかりに起こします場合に、その条件がいまのままでいいか悪いかといったような問題もあるわけでございます。さきに交通については交通財政の調査会を非公式につくって検討もし、結論も出ておりますけれども、しかし、何ぶんにもこういつた公の機関でないものの結論によりましては、執行する場合にもなかなか実行力が伴わない。やはり公の機関で御審議をわすれずという一つのメカニズムを通しますならば、そこにおのずから実行性というものもついてくるのじゃないかと、いろいろ考えまして、こういう形でこの大問題を処理しよう、こういう気持ちでおります。それでもちろんじんぜん手をこまねいていくわけではございません。何ぶんにも問題がどの問題をつかまえても基本問題というものにつながつてくるむずかしい問題でございますので、その基本

問題という方向を明らかにしてもらいながら、その場その場の必要な措置は講じていく、こういう方向でこの問題の解決をはかってまいりたいというように考えておる次第でございます。

○山本伊三郎君 それでは具体的に交通事業の財政状態について、きわめて最近における交通事業の財政状態は悪化しておるというが、数字の上でどうなっておるか、これをちょっと先に知らせていただきたい。

○政府委員(柴田護君) 交通事業につきましては、昭和三十五年ごろから逐次悪化をしております。三十五年度は六十九事業のうち四十八事業が赤字になって、その赤字額も二十五億程度であつたわけでありましたが、事業数もふえてまいつておりますけれども、逐次ふえてまいりまして昭和三十八年度におきましては九十事業中六十五事業が赤字、その純損失は八十三億というところになっております。その累積赤字額は三十七年度末で百七十五億、三十八年度末は集計ができておりませんが、おそらく二百億をこえるというところになるだろうと思つております。非常にその成り行きを心配をしておる次第でございます。

○山本伊三郎君 そこで成り行きを心配しているということではだれも一緒だと思つていますが、まあ調査会をつくつてそういうふうな案かどうか知りませんが、また三十八年度の決算あるいは三十九年度と進んでくると相当累積赤字がまだまだ伸びてくると思つて、それに対する自治省としてどういう対策があるのですか。

○政府委員(柴田護君) やはり私もはこの累積赤字というものをどのよう

な形で消していくか。どこかの段階で累積赤字が出ない、新しい赤字が出ないという状態を招来をせねばいかぬ。そのためにはまあ早急にどうしても赤字になる事業、どうしても赤字にならない事業、言いかえれば何らかの手段を講ずるならば赤字にならないですむ——私もバス事業についてはこのことが可能だと考えたわけでございますが、その他の事業につきましてはなかなかむずかしい、特に地下鉄につきましては、これはもうそれだけで独立採算をとることは不可能だ、こういう事業につきましては一般会計との入り繰りといひますか、関連をはきつりする。高速電車事業につきましては、その将来の動向というものを見定めながらこれもやはりどのような形でもつて新しい赤字を発生せしめないようなものををつくるかというやり方をはつきりする。そうして出てきました赤字というものを、いままで積み重ねてきた赤字というものを、これを逐次消していくためにどのような方策をとるか、こういうことになるかと思つております。いろいろ考えてみまして、結局は毎年々々赤字が出てくるわけでございますから、その赤字をどこかでとめなくちゃいかぬ、そしてとめた赤字の始末というものを考えるわけでございますが、そのとめるについてやはり本来とまる部分ととまり得ない部分というものがあろうかと思つております。とまり得ない部分についてはとまり得ない部分についての一般会計との関連というものを考えていかなければならぬだろう、とまる部分については企業自体でもつてとまる措置を考へていけばいいのではないかと

うように思つております。

○山本伊三郎君 そういう概括的な説明では納得しないのですがね。これはあなたの方の資料によつた三十七年度の決算による事業別収支の実情ですが、七つほどの交通事業があります。軌道事業、地方鉄道、索道、高圧鉄道、懸垂電車、自動車運送、これはバスでしよう、それから船舶運航とありますが、このうち一番問題になるのは都市交通としては軌道事業、それからバスですね。それは三十七年度では総収益が二百五十五億、総費用が二百九十億で赤字が三十五億、バスの場合は総収益が三百十二億、総費用が三百四十五億、赤字は三十三億、バスが将来その採算がとれると言われましたけれども、私はバスもいまの現状からいへば、ますます私は赤字が累積する事業だと思つて、いまの状態であれば、そうすると、三十八年度もこれ以上の私は赤字が出ておると思つておる。それを私は具体的に、一体どうしてやるんかという問題がある。バス事業はやめちまへ、もうかからぬところはやめて、もうかるところだけ残してやるというのか、もう軌道がいかにぬから、軌道全部はすしちまへ、こういうような考え方でおるか、そうでなければ、これの赤字に対する対策をどうするかということ、私は自治省としてもある程度考えておかなければ、当事者はどうもやりようがない、こつたやうな状態ではないですよ、実際いまのような状態であれば、いまのバスでも軌道でも赤字を累積するのは、単に自己の経営が悪いんじゃない、交通の社会的な事情というものがさしておるということもわかると思ふ。ほとんど速度というものは出ない

のですから。そうすると、輸送量というものはが落ちるんですね。そういう実情は何も経営者が悪くない。政府の交通政策自体に私は大きい欠陥があると思つておる。そういうものを全部経営主体である地方公共団体に、あるいはこういう地方公営企業自体にこれを負わすということは、私はあやまちである、これを言いたい。私の言うことと間違ひですか。

○政府委員(柴田護君) バス事業の問題につきましては、もう御承知のとおり、料金問題というものもあり方に問題がございまして、それからお話のように、都市交通事情の変化という問題、これにも原因があります。しかし、一方その管理経費のあり方と申しますか、経営のやり方というものの、じゃあ全然責任がないかといへば、これはまあそうじゃない。これはやっぱり相当の責任があると言わざるを得ない。そうなるまいりますと、この三者の合理化というものを総合的に考えてまいりますれば、私も、山本先生のおっしゃるやうに、悲観的な見方をしておらぬのでありまして、まだまだこれは合理化、全体としての採算が立つような方向に再建することが不可能でないというように私は考えております。もつとも場所によりましては、相当代替交通機関があるのかかわらず、小さな事業、赤字になるにきまつていような事業をやつているところもあるのでございますが、そういうところは、その間の調整をどうするか、場合によつてはやめちやつてもいいやうなものもあるわけでございます。主として大きな大都市等を中心と考えますならば、前途には望みはあるんだ

というように考えておるわけでございます。

○山本伊三郎君 それは失礼な言い方ですが、財政局長はまだ実情を十分知らないですよ。これはたとえ合理化といわれる、給与とか人件費と言われましたが、一つの例をとってみまして、全般から見ると別として、帝都高速度宮団の理事長ですか、あの人の月給と、もっとそれより多くの従業員を使い、大きな事業をしてる東京都の交通局長の給与を比べてみない。片一方は三十何万ですよ。片一方は十何円ももらってないでしょう。それは何といえますか、実際運転している人の給与が比較してこれが高いというけれども、そういう点は、一体どう考えているかという点です。ほくらはいかに営利事業を、営利を追求する営団とか私鉄のほうは、合理化というけれども、その合理化はそういう運営経費の合理化でなくして、路線の配置あるいはその他のそういう形の合理化というものはすでにできておる。そういうものの合理化を考えずに、いま言われている、バスがどういふか、いかにこれが採算とれるか、料金どのくらい上げられるか知りませんが、かりにいま六都市が申請しているバス料金をあれだけ上げたとしても、私はもうそれは、その年度だけはいやうく、若干の黒字というか、とんとんになるかもしれない、やがてはこれは赤字になります。いまの公営交通の運営方針というか、公共性というものを土台に置いて運営をすればそうなるのです。これは、私岐阜市に行ったとき聞いたのですが、あそこ交通の責任者から聞かされて、四年ほど前ですが、ようやく

路線を取って採算がとれるようになる

と民間のバスが入ってくるというので、それで、今度は、この路線を認可してもらえば若干経費が楽になるという路線は、絶対に運輸省は認可しない、実情ですよ。こういうことをしておいて、都市交通が採算がとれるようになっていくだろうと、そういうふうに言うような悲観的な考えを持っておられないと言えども、しからば、それに対してどういう対策があるかという、ないでしょう。具体的に、ですよ、東京のバスをとりますと、東京のバスがこういう経営をすれば黒字になる、黒字と言わねけれども、いわゆる採算はとれるようになる、そういう方針を、自治省が東京都の交通局に指示したことがありますか、あるいは手当が多いからどうのこうの、こういう給与を引き上げるときには、管理費用が高くなるから何とか考えなくちゃいかぬとか、そういうことだけ言って、根本的なそういう合理化と申しますか、独立採算制と言われるならば、経営の成り立つような方向というものを自治省は持っておりませんか、あるなら示してもらいたい。直ちに私は東京都に行つてそのとおりやるように私は知事さんにお願ひしようと思ひます。どうですか。

○政府委員(柴田護君)

私どもが経営が成り立つ方策というものを考えます場合には、先ほど申し上げておりますように、何も経費の合理化縮減ということばかり言っておるのではございせん。おっしゃる通りに、その原因が、やはり都市交通事情の変化というものもあるわけでございます。いまおっしゃるような路線の認可のあり方

等につきましても、やはり公営交通といふものの企業として考える以上は、

そこにやはり公営、公共性一本やりの認可では困るわけです。それはやはり企業としての立場から公営交通をなめていかなければいかぬ、そういう考え方では路線認可等については考えていかなければならぬ問題があるかと思ひます。しかし、また一方、経費の合理化について、いま総裁等のことをおっしゃいましたけれども、平均給与といふものを考えてみますならば、やはり民間に比べて相当公営が高い、そういうたしなすならば、高い原因は何かということになるわけです。そこをやはり分析検討する必要がある、そういう努力を積み重ねてみて、あるいは場合によつては山本さんおっしゃるような、どうしてもいかにぬという結論が出るかもしれないが、私のほうは望みを捨ててはいないと思ひます。

○山本伊三郎君

大臣おられますから、ぼくは追及して責めて言っているのではないです。いまの都市交通をどういふか、いかにぬ、いかにぬという運営ができるように、都民、市民の足を確保しようかという観点から言っているのですが、いま言われました、人件費が平均してどういふ言われませんが、それは私は異議があるのです。きょうは時間がありせんからそこまで触れませんが、都市交通、特に軌道——電車、軌道事業に従事する人とバスに従事する人と、相当高速、あるいは遠距離交通に従事する人とは、人員も違うけれども、また労力も違うのです。今日、何でも、バスの車掌さんといふものは、相当スカウトして歩いても、これの希望者がなくなつて

きた、そういうことで、非常に困つて

いる。労働状態、条件からいって、非常に過重な仕事をしておるから、私はどうしてもやはり労賃、賃金というものが上がる、よけい出さなければ来ないという見方をしておるのですが、先ほど例にとりましたが、一般従業員にそういうことが、平均が高いからどういふことか、その経営者自体の、そういう管理入——管理者といふ点か、そういう人の比較から見ると、これは納得できません。そういう点がぼくは十分改善をせなければ、それに従事しておる人々の気持ちというものは私は変わらないと思ひます。上のほうの人々だけは比較して高くともそれでいいんだ、下のものは平均高いから下げるのだ、こういうことでは私は納得させ得ないと思ひます。そこで、根本問題がどこにあるかといふ、いわゆる利潤を追求する、そういう交通事業を経営されておるその事業自体に利潤の浮かぶようないまの合理化とかなんとかいわれますけれども、そういうことのないようなしかけのものを、もう特権的に持つておると私は見えておるのです。私は帝都高速度の例を出しましたが、それだけではないのです。バスの経営にしてもそうなんです。そういう点を私は自治大臣どう考えておるか。そういう一つのものを都市交通なり地方の公営企業のほうにも政府が見てやればある程度の合理化といふものを受け入れる余地も私はあると思ひます。一方だけを考えてやるからわれわれとしては納得できないのです。その説明が一つもない。したがって、具体的に申しますと、いま東京の例をとつて、東京の場

合はすでにあの四・一七の問題のとき

に、知事と組合の間で相当いろいろな話し合いができたようでありまうけれども、一体あれをどういふうぐあいにしていくかという自治省はその具体案ないでしよう。ただ、合理化をせよとか、これじゃいかぬというこの指示はするけれども、しからば東京都のやり方が悪かつたらば自治省はこうしてやるというこの考えが自治省内部にあります。あるならそれを教えてもらいたいというのがきょうの私の質問の要点なんです。

○国務大臣(赤澤正道君)

さつきから御議論承つておるわけですが、この問題は財政局長も少し言い過ぎじゃないかと思ひますが、いまの、ない知恵をしぼつてみたところで、これをこのままで黒字に転換するといふ方法を述べてみると言われたつて、具体的に言えないはずなんです。ですから、われわれのほうでは広く一般の御意見を聞こうというので、今度は調査会をつくるわけでありまして、ですから、私をして言わしむれば、こまごまとした、いまこまごまと調査会を考へるなどというのはおそかつたというのですけれども、おそかつたといつてほうつておけないわけですから、そこでいま急いで審議をお願いしておるわけでございますが、この調査会の構成には、いまでも民間のこういう問題の経営のベテランもあれば、また大蔵省あるいは自治省等で多年この問題について苦労した方、それからまた、公営関係にいろいろ資金面を心配しておる金融機関の方、学識経験者、それから労働問題等についても深い認識と手腕を持っていられる方、それぞれ網羅

のが従来の考え方であり、行き方なんです。そういうものを私は財政局長が何と言われている、それが独立採算でやるのだということ自体が間違いだ、赤澤大臣言われたように、独立採算制でいけないうような仕組みになっておるのだから、独立採算制でいこうと思えば、もうけるときにある程度もうけて、それが蓄積されていかなければ、これは独立採算はいかない。赤字が出るというときには、それが全部路線の拡張とか、そういうサービス方面につき込んでしまつて、とんとんにしなくちゃいかぬ。もちろん減価償却がありますから、減価償却の見積りによってそれを蓄積するという方法がありますよ、経営上あります。そういうものは今日考へられない状態です、それを食つておる状態です、減価償却の積み立て金を食つて経営しておるのですからね、現在の実情は。そういうものを私は今度の調査会で根本的にやられると思ひますが、それはいま赤澤大臣が言われたことで一応了承しておきましょう。

しかし、それまで、いまある百何十億の赤字、また、本年出るであろう赤字、こういうものを大臣は何かとしてもらわなければ、私は交通の当事者でないから、ここで証文くれとは言いませんけれども、何とかしてもらわぬと、これはたちまち電車が動かなくなつて状態ですね、これ、どうですか。

○国務大臣(赤澤正道君) 昌頭申しましたとおり、去年の十二月の料金ストップ後に、ストップしたことによつて当然計算上出てくる四十八億圓という赤字は、私は累積赤字と全然別個に考えまして、この解決は地方団体に迷惑のかからないような形にしたい

と考えて、昌頭申しましたように、企画庁並びに大蔵省とこれら協議に入るうとしておるところでございます。大蔵省の見解では、どうせ調査会が出席するのだから、あわせてその中へ突っ込んで検討したらいいじゃないかと云われるけれども、これは御案内のように、私はまづこうから反対をしておるわけでございまして、しかし、こういう赤字というものは、かりにその百分の一であつても、千分の一であつても、民間でやつたら、電車もバスも、動くどころかたき売つて債権者にそれぞれ支払われてしまつてゐるころでしよう。しかし、公営企業なるがゆゑに、こういうふうなもの膨大な赤字があつても、まだ電車もバスも動いておる。このこと自体がふしぎといへばふしぎなんです、なぜかといへば、これはやはり手品の中心は地方団体でして、いとも容易にまかなくなつてゐるのではないことは申すまでもない、貧乏財政をやりくりいたしまして非常に苦勞をしておる。やりくりをしておるころへもつていって、こういう赤字に

いって金利がかかつていくわけですから、いても立つてもおられない気持ちになるのは私は当然なことだと思ひわけでございます。この解決の過程を通じては、やはり少なくともこういう政策面に出てきました赤字につきましても、当然それから出てくる金利などというもので地方団体などに心配をかけることは論外ですから、こういうものは何らかの方法で政府のほうでめんどろ見る。それから元本につきましても、われわれといたしましては、やはりいまの地方財政が窮屈になつてきておりまして、どの市町村でも府県でも

困つておるわけでございしますので、こういう公営企業の赤字をかかえて困つておつて財政のやりくりのつかぬ団体でございしますから、何とかこの面につきましても負担を軽くしてやらなければならぬ、かように考えておる次第でございします。

○山本伊三郎君 大体きょうはこれでおきたいと思ひますけれども、ぼくは赤澤自治大臣が、それが政府の全部の大臣の、あるいは池田内閣の考え方であれば、それは私はそれでもう何もあと言わないですよ。残念ながら四十八億の問題でも、私はいろいろ衆議院の藤田委員長にも、わが党の華山委員からも聞いておりますから事情をよく知つております。赤澤大臣はそう言われるが、政府の方針は遺憾ながらそうじゃないのです。したがつて、私はその点、政府の方針は何か一騒動起こさなければ認識しないんじゃないかという気持ちがあるのです。たとえば四・一七みたいなものをやると、池田さんもおつかうかというふうなことになる、あれをやらなければどうなつていくかわからない。したがつて、何か一つないといかないと思ひます。たとえば国鉄については、私算委員会であるの聞いておられますけれども、石田さんが総裁になつて、あの人が民間のいわゆる経営にらつ腕をふるう人だといふので来たけれども、あの人の話を聞いてみても、なかなかそう簡単には聞かない、政府から金を出してもらわなければいかに言ふ。あれは四・一七じゃないに、それもありません。うけれども、あの鶴見の事件とか、ああいう大きなものがあつたということが、なくなつた人には私は非常に哀

悼の意を、気の毒だけれども、あれでどうしても国鉄を何とかしなければならぬという国民の意思がそこに集まつたんじゃないか、これは春秋の論法かは知りませんが、そういう気持ちがあるのです。都市交通はいま何とか運んでおるのだ、しかも交通は民間と違つて労働組合法の適用がないからストライキができない、私は大都市そろつて交通ストライキ三日くらいやつてみたかどうか、そうすると池田総理も、これではいかぬから何とかしなければならぬという考えを持つてはな

い、いま赤澤さん御存じのように、地公労法の適用で押えられてゐるから、しかもまた非常に組合の方々も、市民に直結した交通機関だということ、非常的に自衛されてゐると思ふ。そういうことから、政府は都市交通をなめてゐるんじゃないですか、なめるとまた自分の舌を切られることありますから、その点は十分注意してもらわなければいかぬと思ひますが、これひとつ赤澤大臣に気持ちだけお聞きして、きょうの質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(赤澤正道君) あまり手荒いことをしてはだかなくとも私の責任において解決したいと考えてやつておるわけでございまして、ただいま申し上げたことも、さつき申しましたとおり、経済企画庁の長官とは大体の方法並びに大体的な見解等についても突合は意見は一致してゐるわけでございまして、ですから政府が私を除く以外は反対だということではありません。ただいふ問題になりますけれども、何せ大蔵省というのはああいう方式でございしますから、なかなか私どもの申しますことをやるのみにしてはしてもらえないわ

けでございします。しかし、それとて正式に田中君とやり合つたわけではありません。事務当局ではずっと積み上げていつております。今週中にも三人で会ひたいしまして、最終的な結論が出るかどうかわかりませんが、それでも、この問題も終末の段階に近づいてゐるわけでございまして、あまり手荒いことはなるべく差し控えていただいたほうがかえつていいと思つております。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御質疑はございせんか。——別に御発言もなければ、本案の質疑は、本日はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後四時五十分散会

〔参照〕
(小字及び一は衆議院修正の部分)
附則
この法律は、昭和三十一年四月一日から施行する。ただし、第二十六条の改正規定は、昭和三十一年七月一日から施行する。

五月十五日日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は一月二十九日)

一、厚生省設置法の一部を改正する法律案

厚生省設置法の一部を改正する法律案
(小字及び一は衆議院修正の部分)
附則

公布の日
この法律は、昭和三十一年四月一日から施行する。

五月十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案

(国家公務員共済組合法の一部改正)

第一条 国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第二百二十八号)の一部を次のように改正する。

第七十六条第三項中「以下」の下に「第七十八条第二項」を、「第八十二条第三項」の下に「第八十五条第六項」を加える。

第七十八条中「改定前の退職年金の額より少ないときは、その改定前の金額をもつて」を、「改定前の退職年金の額(当該退職年金の額について第七十六条第二項ただし書の規定の適用があつた場合には、その適用がないものとした場合の額)」に、当該合算した期間の年数から改定前の退職年金の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数一年につき再退職に係る俸給年額の百分の一・五に相当する額を加算して得た額より少ないときは、その加算して得た額をもつて、」に改め、同条に次の一項を加える。

第一節 内閣委員会会議録第三十二号
昭和三十一年五月十九日【参議院】

2 前項後段の規定による改定額が、改定前の退職年金の額の算定の基礎となつた俸給年額の百分の七十に相当する金額(退職一時金又は廃疾一時金の支給を受けた者にあつては、改定前の退職年金の額の算定上控除することとされた第七十六条第三項第一号又は第二号の額に相当する額を控除した額)をこえるときは、同条第二項ただし書(俸給年額の百分の七十に相当する額とする部分に限る。)の規定にかかわらず、当該金額をもつて、改定額とする。

第七十九条第三項中「前条前段」を「前条第一項前段」に改め、同条第四項中「前条前段」を「前条第一項前段」に、「前条後段」を「前条第一項後段及び第二項」に改め、同条第五項中「同項」の下に「及び同項において準用する前条第一項後段の規定」を加える。

第八十五条第四項を次のように改める。
4 前二項の規定により廃疾年金の額を改定した場合において、当該廃疾年金が公務による廃疾年金であるときはその改定額が、改定前の廃疾年金の額(改定廃疾年金の基礎となる廃疾の程度が改定前の廃疾年金の基礎となつた廃疾の程度より低い場合には、改定前の廃疾年金の基礎となつた廃疾の程度が改定廃疾年金の基礎となる廃疾の程度に相当する程度であつたものとみなして算定した額とし、改定

前の廃疾年金の額について第八十二条第一項ただし書(同条第二項後段において準用する場合を含む。)の規定の適用があつた場合には、その適用がないものとした場合の額とする。以下この条において同じ。に、前後の組合員期間を合算した期間の年数から改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数(当該年数が十年未満であるときは、十年)を乗じて得た額より少ないときは、その加算して得た額をもつて、改定額とする。

5 第二項及び第三項の規定により廃疾年金の額を改定した場合において、当該廃疾年金が公務による改定額が、次の各号に掲げる場合に於て当該各号に掲げる額より少ないときは、当該各号に掲げる額をもつて、改定額とする。

一 前後の組合員期間を合算した期間の年数が十年以下である場合において、その改定額が改定前の廃疾年金の額より少ないとき。 改定前の廃疾年金の額

二 前後の組合員期間を合算した期間の年数が十年をこえ二十年以下である場合において、その改定額が、改定前の廃疾年金の額に、当該合算した期間の年数から改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数一年につき再退職に係る俸給年額の百分の一・五に相当する額を加算して得た額より少ないとき。 その加算して得た額

た期間の年数から改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数(当該年数が十年未満であるときは、十年)を乗じて得た額より少ないときは、その加算して得た額

三 前後の組合員期間を合算した期間の年数が二十年をこえ、改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数が二十年未満である場合において、その改定額が、改定前の廃疾年金の額に、当該合算した期間の年数から改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数一年につき再退職に係る俸給年額の百分の一・五に相当する額を加算して得た額より少ないときは、その加算して得た額

四 前後の組合員期間を合算した期間の年数が二十年をこえ、改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数が二十年以上である場合において、その改定額が、改定前の廃疾年金の額に、当該合算した期間の年数から改定前の廃疾年金の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数一年につき再退職に係る俸給年額の百分の一・五に相当する額を加算して得た額より少ないときは、その加算して得た額

五 第九十九条第二項第二号中「百分の四十五」を「百分の四十二・五」に、「百分の五十五」を「百分の五十七・五」に改める。

第九十九条第二項第二号中「復したとき」の下に「その後六月以内に退職したときを除く。以下第五項において同じ。」を加える。

第九十九条第二項を削る。

第九十九条第二項中「前条第一項後段」を「前条後段」に改め、同条第三項を削る。

附則第十三条の二第四項中「第七十八条中「組合員期間」とあるのは「監視等であつた期間」として「第七十八条第一項中「組合員期間」とあるのは「監視等であつた期間」として「第七十六条第二項ただし書」とあるのは「附則第十三条の二第三項において準用する第七十六条第二項ただし書」と、

6 前二項の改定額が、改定前の廃疾年金の額の算定の基礎となつた俸給年額に相当する金額(退職一時金又は廃疾一時金の支給を受けた者にあつては、改定前の廃疾年金の額の算定上控除することとされた第七十六条第三項第一号又は第二号の額に相当する額を控除した額)をこえるときは、第八十二条第一項ただし書(同条第二項後段において準用する場合を含むものとし、俸給年額に相当する額とする部分に限るものとする。)の規定にかかわらず、当該金額をもつて、改定額とする。

第九十九条第二項第二号中「百分の四十五」を「百分の四十二・五」に、「百分の五十五」を「百分の五十七・五」に改める。

第九十九条第二項第二号中「復したとき」の下に「その後六月以内に退職したときを除く。以下第五項において同じ。」を加える。

第九十九条第二項を削る。

第九十九条第二項中「前条第一項後段」を「前条後段」に改め、同条第三項を削る。

附則第十三条の二第四項中「第七十八条中「組合員期間」とあるのは「監視等であつた期間」として「第七十八条第一項中「組合員期間」とあるのは「監視等であつた期間」として「第七十六条第二項ただし書」とあるのは「附則第十三条の二第三項において準用する第七十六条第二項ただし書」と、

「俸給年額」とあるのは「附則第十三条の二第二項に規定する衛視等の俸給年額」と「百分の一・五」とあるのは「百分の一・五（前後の衛視等であつた期間を合算した期間のうち二十五年をこえ三十年に達するまでの期間については、百分の一）」と、同条第二項中「俸給年額」とあるのは「附則第十三条の二第二項に規定する衛視等の俸給年額」と、「第七十六条第三項第一号」とあるのは「同条第三項において準用する第七十六条第三項第一号」として改める。

附則第十三条の六第一項中「百分の一」との下に「第八十五条第二項中「組合員であつた期間」とあるのは「衛視等であつた期間」と、同条第四項及び第五項中「組合員期間」とあるのは「衛視等であつた期間」と、「二十年」とあるのは「十五年」と「俸給年額」とあるのは「附則第十三条の二第二項に規定する衛視等の俸給年額」と「百分の一・五」とあるのは「同条第四項については、百分の一・五（前後の衛視等であつた期間を合算した期間のうち、十五年をこえ二十年に達するまでの期間については百分の〇・五とし、二十五年をこえ三十年に達するまでの期間については百分の一とする。）」と、同条第五項第三号及び第四号については「百分の一・五（前後の衛視等であつた期間を合算した期間のうち二十五年をこえ三十年に達するまでの期間については、百分の一）」と、同条第六項中「俸給年額」とあるのは「附則

第十三条の二第二項に規定する衛視等の俸給年額」とを加える。
（国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律の一部改正）

第二条 国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律（昭和三十六年法律第百五十二号）の一部を次のように改正する。

附則第九條第三項及び第十條第二項中「復帰したとき」の下に「（その後六月以内に退職したときを除く）」を加える。
（公共企業体職員等共済組合法の一部改正）

第三条 公共企業体職員等共済組合法（昭和三十一年法律第百三十四号）の一部を次のように改正する。

第五十條の二第二項中「改定前の年額に満たないときは、その改定前の年額」を「改定前の年額に、当該改算した組合員期間の年数から改定前の年額の算定の基礎となつた組合員期間の年数を控除した年数一年につき再退職に係る俸給年額の百分の一・五に相当する額を加算して得た額に満たないときは、その加算して得た額」に改める。

第六十六條第一項第二号及び第三項第二号中「百分の五十五」を「百分の五十七・五」に改める。
（日本鉄道建設公団法の一部改正）

第四条 日本鉄道建設公団法（昭和三十一年法律第三号）の一部を次のように改正する。

附則第八條第二項中「復帰したとき」の下に「（その後六月以内に

退職したときを除く。第四項において同じ。）」を加える。

附則
（施行期日）

第一条 この法律は、昭和三十九年十月一日から施行する。
（国家公務員共済組合法等の一部改正に伴う経過措置）

第二条 第一条の規定による改正後の国家公務員共済組合法（以下附則第五条までにおいて「改正後の法」という。第七十六条第三項（同法附則第十三条の二第三項）において準用する場合を含む。）、第七十八條、第七十九条第三項から第五項まで、第八十五条第四項から第六項まで、附則第十三条の二第四項及び附則第十三条の六第一項の規定は、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）以後に給付事由が生じた給付について適用し、同日前に給付事由が生じた給付については、なお従前の例による。

第三条 改正後の法第九十九条第二項（同法第百二十四条の二第四項（第二条の規定による改正後の国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律（以下「改正後の法」という。）第百五十二号）という。）附則第九條第五項、第十條第四項及び第十一條第二項において準用する場合を含む。）の規定は、施行日の属する月分以後の掛金及び負担金について適用し、同月前の月分の掛金及び負担金については、なお従前の例による。

第四条 改正後の法第百二十四条の二第二項並びに改正後の法律第百五十二号附則第九條第三項（同法附則第十一條第二項において準用する場合を含む。）及び第十條第二項の規定は、これらの規定に規定する復帰希望職員が施行日以後に復帰したとき（改正後の法第百二十四条の二第一項及び改正後の法律第百五十二号附則第九條第二項に規定する復帰したときをいう。以下この条において同じ。）について適用し、当該復帰希望職員が同日前に復帰したときについては、なお従前の例による。

2 施行日において現に改正後の法律第百五十二号附則第二十二條に規定する復帰希望役員又は復帰希望組合員に該当する者に対する長期給付に関する規定の適用並びにこれらの者に係る掛金及び負担金については、同条の規定にかかわらず、改正後の法第百二十四条の二第一項に規定する復帰希望職員の例による。

第五条 施行日前に第一条の規定による改正前の国家公務員共済組合法（以下「改正前の法」という。）第百二十五條第二項（同法第百二十六條第三項において準用する場合を含む。以下同じ。）の申出を行なつた者で同日まで引き続き組合員であるものについては、同法第百二十五條第二項の規定は、なおその効力を有する。

2 前項に規定する者が、施行日から六十日以内に、改正後の法第三十八條第二項及び第三項の規定を

適用することを希望する旨を組合に申し出たときは、前項の規定によりなおその効力を有するものとされた改正前の法第百二十五條第二項の規定にかかわらず、その適用をするものとする。

3 前項の申出を行なつた者で、昭和三十四年一月一日（国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法（昭和三十三年法律第百二十九号。以下「施行法」という。）第四十二條第一項に規定する恩給更新組合員にあつては、昭和三十四年十月一日。以下第五項において同じ。）から施行日の前日までの期間（組合員であつた期間に限る。）内に次に掲げる給付を受けているものに對し改正後の法の規定による退職年金、減額退職年金又は障害年金を支給するときは、その者が当該期間内に受けた当該給付の額（既に控除を受けた額があるときは、その額を控除した額。以下「普通恩給等受給額」という。）に相當する額に達するまで、支給時に際し、その支給時に係る支給額の二分の一に相當する額を控除する。

一 恩給に関する法令の規定による普通恩給（増加恩給と併給される普通恩給を除く。）又はこれに相當する施行法第五十一條の二第一項に規定する退職年金条例の規定による給付（これらの給付を受ける権利につき同法第五條第二項ただし書の申出をしなかつた者の当該申出をしなかつた給付を除く。）

2 前項に規定する者が、施行日から六十日以内に、改正後の法第三十八條第二項及び第三項の規定を

適用することを希望する旨を組合に申し出たときは、前項の規定によりなおその効力を有するものとされた改正前の法第百二十五條第二項の規定にかかわらず、その適用をするものとする。

3 前項の申出を行なつた者で、昭和三十四年一月一日（国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法（昭和三十三年法律第百二十九号。以下「施行法」という。）第四十二條第一項に規定する恩給更新組合員にあつては、昭和三十四年十月一日。以下第五項において同じ。）から施行日の前日までの期間（組合員であつた期間に限る。）内に次に掲げる給付を受けているものに對し改正後の法の規定による退職年金、減額退職年金又は障害年金を支給するときは、その者が当該期間内に受けた当該給付の額（既に控除を受けた額があるときは、その額を控除した額。以下「普通恩給等受給額」という。）に相當する額に達するまで、支給時に際し、その支給時に係る支給額の二分の一に相當する額を控除する。

一 恩給に関する法令の規定による普通恩給（増加恩給と併給される普通恩給を除く。）又はこれに相當する施行法第五十一條の二第一項に規定する退職年金条例の規定による給付（これらの給付を受ける権利につき同法第五條第二項ただし書の申出をしなかつた者の当該申出をしなかつた給付を除く。）

2 前項に規定する者が、施行日から六十日以内に、改正後の法第三十八條第二項及び第三項の規定を

適用することを希望する旨を組合に申し出たときは、前項の規定によりなおその効力を有するものとされた改正前の法第百二十五條第二項の規定にかかわらず、その適用をするものとする。

二 施行法第七條第一項第二号に規定する旧法等の規定による退職年金又はこれに相当する施行法第五十一條の二第一項に規定する旧市町村職員共済組合法若しくは共済条例の規定による給付

三 改正前の法若しくは施行法の規定による退職年金若しくは減額退職年金又はこれらに相当する地方公務員等共済組合法（昭和三十七年法律第五十二号）若しくは地方公務員等共済組合法の長期給付等に関する施行法（昭和三十七年法律第五十三号）の規定による給付

4 前項に規定する者が死亡したとにより遺族年金を支給するときは、普通恩給等受給額の二分の一に相当する額に達するまで、支給時に際し、その支給時に係る支給額の二分の一に相当する額を控除する。

5 前三項の規定は、施行日において現に改正後の法律第五十二号附則第十二條の規定の適用を受ける組合員（これに準ずるものとして政令で定める組合員を含む）について準用する。この場合において、第二項中「改正後の法第三十八條第二項及び第三項の規定を適用すること」とあるのは「改正後の法第三十八條第二項及び第三項の規定を適用すること又は昭和三十四年一月一日前の職員であつた期間（施行法第五條第四項又は第六條第三項の規定により同法第七條第一項第一号又は第二号の期間に該当しないものとみなされる期間

を除く。）を改正後の法第三十八條第一項に規定する組合員期間に算入すること」と、前項の規定によりなおその効力を有するものとされた改正前の法第二百五條第二項とあるのは「改正後の法律第五百二十二條附則第十二條その他の法令の規定」と、「その適用」とあるのは「その適用又は算入」と読み替えるものとする。

6 第二項（前項において準用する場合を含む。）の申出の手続及び当該申出をした者に対する長期給付に関する規定の適用に關して必要な事項は、政令で定める。

（公共企業体職員等共済組合法の一部改正に伴う経過措置）

第六條 第三條の規定による改正後の公共企業体職員等共済組合法（以下「改正後の法」という。）第五十條の二第二項後段の規定は、施行日以後に給付事由が生じた給付について適用し、同日前に給付事由が生じた給付については、なお従前の例による。

第七條 改正後の法第六十六條第一項及び第三項（第四條の規定による改正後の日本鉄道建設公団法附則第八條第三項において準用する場合を含む。）の規定は、施行日の属する月分以後の負担金について適用し、同月前の月分の負担金については、なお従前の例による。

（日本鉄道建設公団法の一部改正に伴う経過措置）

第八條 第四條の規定による改正後の日本鉄道建設公団法附則第八條第二項の規定は、同条第一項に規定する復帰希望職員が施行日以後に復帰したとき（同項に規定する復帰したときをいう。以下この条において同じ。）について適用し、当該復帰希望職員が同日前に復帰したときについては、なお従前の例による。

（施行法の一部改正）

第九條 施行法の一部を次のように改正する。

第二條第一項第三号中「第百二十五條第一項」を「第百二十五條」に改める。

第二十四條に後段として次のように加える。

この場合において、当該廃疾年金を受ける権利を有する者に対する新法第八十五條第四項の規定の適用については、同項中「第八十二條第一項ただし書（同条第二項後段において準用する場合を含む。）」とあるのは、「第八十二條第一項ただし書又は国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法（昭和三十三年法律第百二十九號）第二十四條前段」とする。

第二十六條第二項中「第四項」を「第六項」に改める。

第四十一條第三項中「この法律の規定」の下に「又は新法第七十八條その他の新法の規定」を加える。

（私立学校教職員共済組合法の一部改正）

第十條 私立学校教職員共済組合法（昭和二十八年法律第百四十五號）の一部を次のように改正する。

第二十五條の表中 第七十六條第三項第二号 俸給の額 平均標準給

与の月額を 第七十六條第三項第二号 俸給の額 平均標準給与

第七十八條 俸給年額 平均標準給与

第七十八條第二項 百分の七十 百分の六十

の月額に、 第八十四條第二項 公務傷病 職務傷病

第八十四條第二項 公務傷病 職務傷病

第八十五條第四項 公務 職務

第八十五條第五項 公務 職務

第八十五條第五項第二号から第四号まで 俸給年額 平均標準給与の

第八十五條第六項 俸給年額 平均標準給与の

に改める。

年額 年額 年額

五月十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、基地周辺民生安定法制定に關する請願（第二四〇六号）

一、退職警察職員の恩給是正に關する請願（第二四〇七号）（第二四〇八号）（第二四〇九号）（第二四一〇号）（第二四一〇号）（第二四一〇号）

一、公立大学教育の待遇改善に關する請願（第二四四四号）（第二四四五号）（第二四七二号）（第二四九九号）（第二四三〇号）（第二四四三

号）（第二四四四号）（第二四四五号）（第二四九八号）

一、中小企業省設置促進に關する請願（第二四二九号）

一、国立大学教育の待遇改善に關する請願（第二四四四号）（第二四五五号）（第二四七二号）（第二四九九号）

一、公務員の賃金大幅引上げ等に關

する請願(第二四五六号) 一、国税庁の年次休暇制限取りやめに関する請願(第二四五七号) 一、建設省設置法の一部を改正する法律案及び河川法案反対に関する請願(第二四五八号)(第二五〇一号)(第二五二二号) 一、国家公務員共済組合法に基づく退職一時金受給を退職組合員の自由選択に関する請願(第二五〇〇号) 一、栃木県宇都宮市所在の官庁等勤務の国家公務員に寒冷地手当支給に関する請願(第二五二〇号) 一、国家公務員の賃上げに関する請願(第二五二二号) 一、一般職の職員の給与に関する法律第六條の俸給表の適法妥当な改正等に関する請願(第二五二三号)	第二四〇八号 昭和三十九年四月三十日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 埼玉県浦和市高砂町三ノ三七財団法人埼玉県警察福祉協会 鴻巣 吉太 紹介議員 小林 英三君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。 第二四四三三号 昭和三十九年五月四日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 奈良市登大路町八元奈良警察署長会内 中川 良平 紹介議員 木村篤太郎君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	人北海道警友会会長 岩沢誠 紹介議員 井川 伊平君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。 第二四二九号 昭和三十九年五月一日受理 中小企業省設置促進に関する請願 請願者 熊本県八代市木町四丁目日本中小企業政治連盟八代支部内 飯田卓郎 紹介議員 沢田 一精君 この請願の趣旨は、第二二八二号と同じである。	日受理 国立大学教官の待遇改善に関する請願 請願者 神戸市東灘区本庄町青木古堂町二八 小谷信市 市外五十一名 紹介議員 松澤 兼人君 この請願の趣旨は、第一一八三号と同じである。 第二四九九号 昭和三十九年五月七日受理 国立大学教官の待遇改善に関する請願 請願者 兵庫県宝塚市仁川辰仁川公務員宿舍三十七名 神津東雄外三十七名 紹介議員 岸田 幸雄君 この請願の趣旨は、第一一八三号と同じである。	第二四〇六号 昭和三十九年四月三十日受理 基地周辺民生安定法制定に関する請願 請願者 神奈川県大和市議会議長 二見長昌外九名 紹介議員 源田 実君 この請願の趣旨は、第一九七六号と同じである。	第二四一〇号 昭和三十九年四月三十日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 京都市上京区下立売通新町東入ル京都府防犯協会連合会内京都府警友会内 田中保志 紹介議員 井上 清一君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。 第二四四四号 昭和三十九年五月四日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 宮城県仙台市勾当台通り二八宮城県警察本部気付宮城県警友会連合会内 佐藤昇 紹介議員 高橋進太郎君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	第二四五四号 昭和三十九年五月六日受理 国立大学教官の待遇改善に関する請願 請願者 愛知県刈谷市高須町乾五二 加藤初坂外六十六名 紹介議員 柴田 栄君 この請願の趣旨は、第一一八三号と同じである。	第二四五六号 昭和三十九年五月六日受理 公務員の賃金大幅引上げ等に関する請願 請願者 神戸市垂水区舞子町字細道一、〇六四 大浜市 市外二十三名 紹介議員 須藤 五郎君 この請願の趣旨は、第二三五〇号と同じである。	第二四〇七号 昭和三十九年四月三十日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 福島市北五老内二八福島警友会内 小林周 紹介議員 石原幹市郎君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	第二四三〇号 昭和三十九年五月一日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 徳島県阿南市富岡町西石塚 西川永一 紹介議員 紅霞 みつ君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。 第二四四八号 昭和三十九年五月七日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 札幌市北二西五社団法 紹介議員 谷村 貞治君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	第二四五五号 昭和三十九年五月六日受理 国立大学教官の待遇改善に関する請願 請願者 石川県金沢市泉野町二ノ八 大津有一外二名 紹介議員 林屋龍次郎君 この請願の趣旨は、第一一八三号と同じである。	第二四五七号 昭和三十九年五月六日受理 国税庁の年次休暇制限取りやめに関する請願 請願者 京都市中京区壬生坊城町二〇 藤田博外五十一名 紹介議員 須藤 五郎君 国税庁が行なっている不当な年次休暇	第二四〇七号 昭和三十九年四月三十日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 福島市北五老内二八福島警友会内 小林周 紹介議員 石原幹市郎君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	第二四三〇号 昭和三十九年五月一日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 徳島県阿南市富岡町西石塚 西川永一 紹介議員 紅霞 みつ君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。 第二四四八号 昭和三十九年五月七日受理 退職警察職員の恩給は正に関する請願 請願者 札幌市北二西五社団法 紹介議員 谷村 貞治君 この請願の趣旨は、第一六七二号と同じである。	第二四五五号 昭和三十九年五月六日受理 国立大学教官の待遇改善に関する請願 請願者 石川県金沢市泉野町二ノ八 大津有一外二名 紹介議員 林屋龍次郎君 この請願の趣旨は、第一一八三号と同じである。	第二四五七号 昭和三十九年五月六日受理 国税庁の年次休暇制限取りやめに関する請願 請願者 京都市中京区壬生坊城町二〇 藤田博外五十一名 紹介議員 須藤 五郎君 国税庁が行なっている不当な年次休暇
---	---	--	---	---	---	---	--	---	---	--	---	--	--	--	--	---	--	--	--

の制限を、ただちにやめるよう配慮せられたとの請願。

理由

現在、税務署の職場では、「買ひものは、土曜日の午後か日曜日にせよ」とか、「いそがしいムードがあるから」等と称して、権利である有給休暇を一方的に制限しているが、これは憲法に保障された労働者の基本的権利を侵害するものである。

第二四八号 昭和三十九年五月六日受理

建設省設置法の一部を改正する法律案及び河川法案反対に関する請願

請願者 千葉県船橋市前原町一ノ五五二 上東野すい

外千五百九十四名

紹介議員

柳岡 秋夫君

この請願の趣旨は、第九五二号と同じである。

第二五〇号 昭和三十九年五月七日受理

建設省設置法の一部を改正する法律案及び河川法案反対に関する請願

請願者 山形県酒田市山居町五八 岡本貞美外五百八十六名

紹介議員

岩間 正男君

この請願の趣旨は、第九五二号と同じである。

第二五二二号 昭和三十九年五月七日受理

建設省設置法の一部を改正する法律案及び河川法案反対に関する請願

請願者 千葉県市原市山田一〇

九 田中詮次外千三百七十九名

紹介議員

柳岡 秋夫君

この請願の趣旨は、第九五二号と同じである。

第二五〇〇号 昭和三十九年五月七日受理

国家公務員共済組合法に基づく退職一時金受給を退職組合員の自由選択に関する請願

請願者 北海道小樽市入舟町七ノ二七 笠井佳子外十九名

紹介議員

鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第三三七八号と同じである。

第二五二〇号 昭和三十九年五月七日受理

栃木県宇都宮市所在の官庁等勤務の国家公務員に寒冷地手当支給に関する請願（八通）

請願者 栃木県宇都宮市峰町五三五 佐藤正義外七名

紹介議員

稲葉 誠一君

この請願の趣旨は、第一二四八号と同じである。

第二五二二号 昭和三十九年五月七日受理

国家公務員の賃上げに関する請願（八通）

請願者 栃木県宇都宮市柳田町二九七 菊池正仁外七名

紹介議員

稲葉 誠一君

この請願の趣旨は、第二二二二号と同じである。

じである。

第二五二三号 昭和三十九年五月七日受理

一般の職員の給与に関する法律第六條の俸給表の適法妥当な改正等に関する請願

請願者 石川県金沢市平和町二ノ二七 稲葉穂州

紹介議員

鶴岡 哲夫君

一、俸給表に定める給与は、その基礎となる生計費並びに民間賃金を適正にはあてず、かつ、その実施時期においても情勢適応の法意にそむくものとなつてゐるため、それが実際の生活費、民間賃金と遊離し、俸給依食者の生活とその公務員としての品性が保持されないものとなつてゐる。

理由

二、国家公務員法第二十八條に定める人事院勧告の制度は情勢適応の理念を、国家公務員の団結権行使（憲法第二十八條）に代わつて、これを實現しようとして制定されたもので、その原因は国家公務員の団結権行使を禁じた（国家公務員法第九十八條）違憲性に於てあり、その経緯からこの法は被勧告者を拘束することを前提としたものであり、又この法の原因をなす昭和二十三年七月二十二日の連合軍最高司令官書簡に「政府

職員に制限を課することは、政府に對し常に政府職員の福祉並びに利益を保護する義務を負わせてゐるものである」旨述べてゐることからも、それをうかがうことができる。又、法的にも国会及び内閣は、人事院勧告の完全実施を図る責めを有するところが明らかである。

しかるに、国会及び内閣はこの法を尊重せず、勧告の実施時期を無視して成立を図つたが、その昭和三十八年九月十七日の閣議並びに第四十五回国会の決議等の議決の行為及びその給与法は憲法第九十八條の規定によりその効力を有しない。又、この給与法改定に関する前記閣議決定が不法なものであつたことについては、昭和三十八年十二月十六日の参議院内閣委員会において政府当局（大橋國務大臣）の認めたところであり、それは明らかに国家公務員の生活に対する國法の保護（憲法第二十五條、同二十八條、国会公務員法第二十八條、同六十四條）による利益を故意に侵害した不法行為といえる。

三、以上給与法制度に関する国会及び内閣の行為の違法性並びに、その法の効力に関する等の疑念を明らかにしたが、この違法を實行とする從來のしきたりが、国家公務員の政府に対する不信感をつのらせ、対政府闘争を常とするに至らしめ、その公僕精神を低下せしめるものとなつてゐることは深い反省を要するところである。

第二十七号中正誤

一 五から二 象徴 象徴

三 三 八行が 行事が

四 一 七これらの黒 これらの点

五 七 一般と 一段と

六 一 一四一五

七 二 四 内廷 内廷

八 一 八 八

九 二 〇 〇

一〇 一 〇 〇

一一 一 待從職 侍從職

一二 一 公約 公的

一三 二 使つていう 使つていうこと

一四 二 二

一五 二 二

一六 二 二

一七 二 二

一八 二 二

一九 二 二

二〇 二 二

二一 二 二

二二 二 二

二三 二 二

二四 二 二

二五 二 二

二六 二 二

二七 二 二

