

第五十五回国会 衆議院 内閣委員会 議 録 第 十 号

昭和四十二年五月二十三日(火曜日)

午前十時三十四分開議

出席委員

委員長 關谷 勝利君

理事 伊能繁次郎君

理事 八田 貞義君

理事 大出 俊君

理事 受田 新吉君

理事 加藤 修君

理事 佐藤 文生君

理事 高橋清一郎君

理事 三ツ林弥太郎君

理事 稻村 隆一君

理事 式部 文君

理事 山本弥之助君

理事 伊藤惣助丸君

出席國務大臣

厚生大臣 坊 秀男君

通商産業大臣 菅野和太郎君

運輸大臣 大橋 武夫君

出席政府委員

厚生大臣官房長 梅本 純正君

厚生省環境衛生局長 館林 宣夫君

厚生省医務局長 若松 栄一君

厚生省児童家庭局長 渥美 節夫君

通商産業大臣官房長 大慈彌嘉久君

特許庁長官 川出 千速君

運輸大臣官房長 町田 直君

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省港湾局長 佐藤 肇君

運輸省鉄道監督局長 増川 遼三君

委員外の出席者

運輸省航空局長 澤 雄次君

労働省職業安定局長 有馬 元治君

厚生省社会局長 蔵田 直躬君

生課長 門 員 茨木 純一君

五月二十三日

委員赤城宗徳君、井村重雄君、内海英男君及び藤波孝生君辞任につき、その補欠として広川シズエ君、渡辺肇君、三ツ林弥太郎君及び加藤六月君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員加藤六月君、広川シズエ君、三ツ林弥太郎君及び渡辺肇君辞任につき、その補欠として藤波孝生君、赤城宗徳君、内海英男君及び井村重雄君が議長の指名で委員に選任された。

五月二十日

許可、認可等の整理に関する法律案(内閣提出第一三二号)(予)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

通商産業省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一七号)

運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第三〇号)

厚生省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五号)

午前十時三十四分開議

○關谷委員長 これより会議を開きます。通商産業省設置法の一部を改正する法律案を議

題とし、質疑を行ないます。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 前回のこの委員会のときに非常に重大な発言を大臣及び長官がされておるので、実は会議録を整理してはつきりした形でお尋ねしたいと思いましたが、会議録もできてまいりませんし、また採決も急がれておりますので、私から率直にそのときのことを申し上げて、もし御訂正があるなら訂正していただきたい。

さう、大臣にお尋ねいたしますが、特許法の全面改正を私の在任中に提案したいという意味の御答弁だったと思います。しかし、前回廃案になりました特許法の全面改正は、審議会がたしか六年以上かかったと思います。答申を得て、あと片内の取りまとめだけでも二年もかかったという非常に難事を控えて、それがとうとう目の見ないでしまった。そういうことで、その後の審議会の動きその他を観察いたしましても、大臣の在任中に私、これを提案できる段取りにはならないという考え方を持っております。しかし、そういう自信を持っておられるならば、もう一度その点を詳しく明らかにしていただきたいと思います。在任中に出すという約束ができなくなりました。やはり政治責任にも場合によつては発展するこれは重大な発言だと思っておりますので、その点をお聞きしておきたいと思っております。

○菅野國務大臣 特許制度の改正の問題につきましては、私自身も非常に責任を感じておるのであります。この前申し上げましたとおり、自民党の特許制度改正の特別委員会の委員長が私がおりましたので、それで、あの法案が通過することを私も非常に念願しておったのであります。ところが、いろいろの関係で廃案になりました。この特許制度の改正がいかにむずかしいものであるかと

いうこと、利害関係が相反するということは、私も十二分に知っております。がしかし、この前六年間せっかくいろいろ苦心されてきた法案でありましたが、それでもいろいろの反対、賛成の議論がふくそうしたのでありますけれども、この前の法律案によつて関係業者も大体何とかしなきゃならぬという気持ちにはみななってくれておると思ふのでありますからして、したがって、今度も、いま工業所有権の審議会を開いてやつてもらっておりますが、おそらく皆さまもなるだけ早くやりたいという気持ちを持っておられると思います。そこで、そういう関係で私自身も責任を持っておりますから、ひとつ審議会のほうの審議もできるだけ早く促進してもらつて、それが幸いにして私の在任中であれば、その審議会の答申を待つて、法案が出れば私は責任を持って通すようにお願いしたい、こういう意味で申し上げたのであります。私が在任中に審議会の答申なんか無視してやるといふ意味ではありませんし、また、これは専門的な問題でありますから、技術的な問題でありますから、私自身もそういうことについては自信がありませんが、答申が出れば、その答申を成文化するように私としては極力努力したい、こう考えておる次第であります。

○山内委員 大臣は何年間大臣をおつとめになるつもりでそういう自信のあることをお考えになつておるか知りませんが、大体大臣というのは一年三ヵ月、あと出されるとすれば、この次の通常国会である、こう判断せざるを得ないわけですね。通常国会にもしつて特許法の全面改正が出るとすれば、廃案になったものをそのまま今度は大臣の政治力にまかせて通すという形で出してくるものか、私は善意にそう実は解釈します。しかし、それがなされないで、この前からの長い議論の内容を織り込んで改正して手直しして出すとすれば、

これは私はやはりたいへんな作業になると思うのです。審議会の現在の進捗状況はどの程度になっておるか、事務当局の回答でけっこうです。

○川出政府委員 工業所有権審議会が現在昨年の十一月以降たびたび審議を行なっておりますが、特許庁といたしましては、大臣から諮問をする際に希望を申し上げておきますけれども、それは特許制度の重要性にかんがみ、なるべく早く結論を出していただきたいということで、本年内にできたら出していただけないだろうかという希望を表明しております。工業所有権制度の問題につきましては、先生御指摘のように、権利関係の法律だものから、いろいろ慎重に審議をしなければならぬ面もございますけれども、いって、この前の審議会でも相当期間審議をした同じテーマもまた重複しております。私どもとしては、なるべく早く結論を出してもらいたいと考えております次第でございます。

○山内委員 その点は大臣の約束さとお聞きしておけば、別にこれ以上議論することもないと思います。

ただ、今度は長官にお尋ねしますけれども、受田委員の質問に対して、この出願の滞貨の山をどうしてなくするんだ、今度の改正程度でなくなるのかどうかという意味の御質問だったと思うのですが、それに対して自信がないという御答弁だったと思います。これはほんとうの直接の特許庁の責任を持つておられる長官としては、非常に無責任な御発言だと思ふのですが、その真意はどこにあったのか、その点を明らかにしてもらいたい。

○川出政府委員 はなはだ自信のない答弁を申し上げまして、申しわけないと思っております。この際、あらためて私の考えを申し上げておきたいと思ひますが、受田先生の御質問の趣旨を、私は、来年現在の滞貨よりもふえないようにする自信があるか、現在の滞貨七十三万件くらいございますけれども、一年後にこれがふえないようにする自信があるか、あるいはもつと減らすということができるかどうかという御質問であつたもので

すから、来年ということになりますと、もう一年後のことでございます。現在の処理能力を考え、それから現在の出願の状況を考えますと、これは私は非常に困難であると思ひましたもので、それから、さような答弁をしたわけでございまして、しかしながら、それは努力をしないという意味じゃございません。長期計画を立てまして、そうして人員の増加、予算の増加その他を通じて、いまの審査というものは長いわけですから、これはやはり正常な期間にもつていかなければいかぬ。それには若干の時間がかかるというつもりでございまして、そういう意味では自信がないわけではございません。

○山内委員 歴代の長官も——これはいままに始まった滞貨でないで、毎年累増していつておるわけですね。そして七十三万ということ、前の長官がおられたときからふえてはいるけれども、減つてはいないわけですね。しかし、どの長官も定員増だとか何とか出しますと、これが問題になったときはだんだん減つていくんだという説明がなされております。たとえば、今度は機械化されて電子計算機を入れる。そうすれば人手はどの程度で、それ以上の増員は要求しないけれども、今度機械が消化して滞貨は減つていくというような答弁もなされたこともある。ところが、その電子計算機も確かに買って使用されておるはずでありますけれども、ちつともその効果というものは数字の面ではあらわれてきておりません。この機械化とか電子計算機というものはどういうふうに使われ、どれだけの能率をあげているのか、将来この電子計算機がますますふえていくのか、あるいはもう手余りしてこれがなくなるのか、どういう感じがなされておるのか、ひとつ御返事をいただきたい。

○川出政府委員 電子計算機を現在使用しております主要な部門は、出願事務の処理でございます。これは一年間に四十一年度は三十三万件の処理、出願されている三十三万件の処理になりますと、さらにその数倍の書類が往復することになり

ます。この膨大な書類の事務的処理ということ、たいへんなことでございます。これを人手でやりますと、相当の人員が必要でございまして、電子計算機を活用いたしますと、電子計算機のパンチャーやその他の人員は要りますけれども、それらを人手でやるよりもはるかに能率をあげておるつもりでございまして、それで審査のほうに電子計算機を使つたらどうかという話も、各国の中に出てきております。これも非常にむずかしい問題でございまして、現在特許庁でもその試験的な研究はしております。これを全面的に情報計算として活用するには、遺憾ながらまだ至っていないわけでありまして、今後の研究課題だろうと思つております。

○山内委員 出願の事務処理に使つておる電子計算機は、どれだけ能率をあげておるとお考えになっておりますか。

○川出政府委員 三十九年度以来の出願につきましては、タイプに吹き込む、その後の補正その他の異動もタイプに吹き込んでおるわけでございまして、三十九年度以後の出願につきましては、大体九割くらい入れておまして、近く一〇〇%になるだろうと思ひます。

○山内委員 では、具体的にお聞きします。その電子計算機を入れたために、人員に換算すればどれくらい人員の節約になつておることになりますか。

○川出政府委員 人員を増加してやろうとしますと、おそらく二百名近いいろいろな書く人等が必要だろつと思ひます。ただし、電子計算機を使つておりますので、そのパンチャーあるいは電子計算機を運用する人が計四、五十名は要るのですが、それを差し引きますと、百四、五十名の人員の節約になつておるだろうと思ひます。

○山内委員 パンチャーは現在どういうことになつておりますか。フルに採用されておりますか。出勤状況はどうなですか。病氣とかさういうことで休んでいる人はおられますか。その辺どうなつておりますか。

○川出政府委員 パンチャーは、御承知のように非常に特殊な業務でございまして、ものから、長く勤務しておりますと、いわゆるパンチャー病と申しますか、外からはわからないのですけれども、肩が痛くなる、手が痛いというようなことで、フル稼働ということにはなつておりません。現在パンチャーは二十数名おりますけれども、一割——あるいは一割以上だったかも知れませんが、休んでおります。あるいは今後配置転換をやつていかなければいかぬと思つております。

○山内委員 ちょっと意地の悪いような聞き方をいたしますけれども、実は私も、この特許制度というものはあまりどういふ事務的な処理をされるかわからぬので、前回一度見せていただいた。非常に環境が悪い。いろいろな点から非常に同情しまして、もう少し抜本的な解決をしなかつたらたいへんじゃないかということ、いろいろ話し合つたこともあるので、若干の知識を持つておるわけですが、いま一割かそこらというやうな軽い気持ちでおつしやつておるけれども、私はそう聞いておられないのです。非常に欠勤率が多い。そうしてよそへやめていく人も多い。充足に困難を感じておる。そういうことで、電子計算機そのものの能率も非常にフルに發揮できない状況にある。人手の問題、その点はつきり率直に、ていさいいいことは要りません、改善すればいいのですから、そういう意味でどういふふうな労務管理をやつておるのか、全般の労務管理の問題に触れて御答弁いただきたい。

○川出政府委員 パンチャー室の問題になりますと、これはタイプで打ちますから、やはり騒音を防止する施設もなければなりませんし、そのためにいろいろ防音装置をやつたりしております。それから換気も非常に重要でございまして、根本的には建屋の問題がございまして、現在の庁舎は非常に古く、かつ狭隘でございまして、もう少しパンチャーを入れたらと思ひますけれども、入れる余地があとそうないというやうな問題もございまして、御指摘のように、問題がないわけじゃござい

ません。出願事務に電子計算機を導入いたしますと、この能率が直ちに全庁の事務に影響します。出入口でございます。私どももいたしましては、これに最大の関心を持っておりまして、ここがネックになって審査事務の促進を阻害することのないように力を入れておるつもりでございます。

○山内委員 ひとつその辺も率直に認められたらうです。十分にお考えいただかないと、この滞貨の滞りというものは、この辺にかかっているのではないかと、隘路があるのではないかと、この判断されるわけです。そこで、先ほど長官の御答弁に、滞貨一掃のための長期計画というお話がありました。これはもつと具体的に、何年ぐらいかかって、どれぐらいの陣容で、どういふふうにいまの計算機類似のものを入れるとか、いろいろあると思うのですが、そういう点を示していただきたいのです。

○川出政府委員 長期の計画で、まだ正式に決定したものは持っていないわけでございます。いろいろの前提がございまして、それから、非常に見通しがむづかしいわけですが、まずその前提になりますのは、出願が今後どういふふうに入ってくるかという問題でございます。これは過去十年間に、出願は七割平均でふえております。ただし最近の五年間に八割ないし九割ぐらいいふえてきておりまして、今後五年ないし十年の間に過去のようペースでふえていくのか、あるいはスローダウンするのかが、その辺が非常にむづかしいわけでございますが、かりに過去十年間の平均七割、最近の情勢よりは鈍化した形で伸びていくということにいたしますと、現在審査期間はいくつながら四年ぐらいいつになつております。延びつつあるわけでございます。これを、いろいろ人の考えがございまして、二年半ぐらいいつが正常であるといふふうには考えますと、今後五、六年の間にそこへ人員増加で持つていこうということになりますと、審査官だけで毎年やはり百名ぐらいいつは増加させていかなければならないと思います。そのほかに、

それに見合う事務処理あるいは審判等々がございしますものから、そういう点は、人だけでやっていくにはおのずから限界もあらうというふうに考えておるというところでございます。

○山内委員 この取り扱い件数の増加の見通しというものです。これは、私は非常に甘いような気がするのです。これはあなたのほうで出された資料ですけれども、いま平均処理期間が四年ぐらいいつになつておると言われた。ところが、三十九年は四年八カ月、四十年が五年一カ月、四十一年は六年五カ月となつておるのです。これはあなたのほうからいっていただいたあれなんです。そうしますと、いま四年や五年で計画立てたら、すぐそれ自身でくずれちゃうと思うのです。そしていまになつて、まだいろいろ要素があるために計画が確定しないという御答弁も、私はおかしい御答弁だと思ふ。はつきりどういふ方法でこの滞貨を一掃する、それぐらいのことをまだ公表できないような、煮詰まらない計画でこれからおやりになるということは、私ちょっとふに落ちないのです。が、長官、これはもう少し御答弁が必要だと思ふ。

○川出政府委員 先生のたゞいま御指摘になりました数字は、それは審査ではなくて、審判だろうと思ひます。審判は、現在一万件ぐらいの請求がございまして、これは処理が四、五千件でございまして、年々ふえておりました。たゞいま御指摘になりましたようなことにならうかと思ひます。審判官の増員というものは、供給源が審査官に限られております。民間から登用するというわけにも参りませんので、これは特許庁としては難問中の難問になつております。審判期間の短縮であります。審査期間につきましては、審判の以前の実際の審査でございまして、これにつきましては、現在のところ四年ぐらいいつになつております。これを人員増加その他のいろいろな対策をとります。五、六年先には二年半ぐらいいつ持つていこうという計画を現在立てておるわけでございます。そのためにはいろいろ前提がございまして、

て、人員の確保のためには待遇改善もしなければいけませんし、それから人員がふえてまいりますと、その処遇の問題、これは俸給、昇格の問題がございします。そういう人事管理の面も非常にむづかしい問題が出てまいります。庁舎が狭隘で、現在も三つくらいに分かれております。これも一カ所に集中する計画も必要だといふような、いろいろな問題がございします。

○山内委員 人の採用が困難だということは、確かに待遇の問題、その待遇は、直接収入の問題もございまして、働く環境の整備も、もちろんこれは待遇だと思ふのです。そこで、現在支給されております若干の調整額を認めておるわけですが、これは妥当な調整額だと思ふのですか、どうですか。

○川出政府委員 現在審査官補四割、審査官、審判官八割の調整額が、これは一般行政官吏よりも多く上乗せされておるわけでございます。私どもは、数年前からこの増額を人事院及び大蔵省に要求し続けておりましたけれども、いろいろなパランスの問題があるらしくございまして、いままで実現をしていないのは遺憾に思つておる次第であります。十分とは考えていない次第であります。

○山内委員 どれくらいが妥当な、採用可能な調整額と判断されますか。

○川出政府委員 現在はその八割を倍に一六割、四割を二倍に八割にということと要求をしております。

○山内委員 それからこれは私、この前いい案だと思つて実行されておるのに、非常勤の調査員を採用したいという御相談があったことがありますが、高年齢層の方々を採用すること、これは一石二鳥じゃないか、非常にいいことじゃないかと思ふのですが、現在この調査員はどういうことになつておりますか。採用の状況、今後の採用の見込み、そういうものをお知らせいただきたいと思います。

○川出政府委員 現在三十九年及び四十年の両年にわたつて予算要求をして、いま合計百十名の非常勤調査員を採用しております。その仕事は、一つはいろいろな調査分類、もう一つの仕事は審査官の下請と申しますか、下調査、こういうふうな二つの部門で活用しておりますが、会社等を定年退職された優秀な技術者の方が集まつてきておりました。欠員ができた場合に補充の募集をするわけですが、非常に優秀な方が殺到しておるのが現状でございます。来年はこれをさらに大幅にふやしたいと思つております。

○山内委員 常任委員会のほうへ行かれるそうです。から、かいつまんでお聞きします。現在、特許庁が能率をあげていない一つの因子として判断されることに、庁舎の問題があると思ふのです。お聞きしますというところ、三カ所に分散されておる。この問題の解決はいつごろのめどで、どういふ計画で解消されるのか、お聞きしたい。

○川出政府委員 現在特許庁は、いまの昭和八年にできた建物に大部分がおりますけれども、審判部と総務部は入り切れて外に出ております。現在本省に新しい総合庁舎を建築中でございます。この第一期工事が来年の秋に完成すると聞いております。第二期工事が、さらに引き続き二、三年かかつて行なわれるわけでございます。この一期、二期が完成しました際に、特許庁は入り得る余地ができるのではないかと。一期だけでは多少無理なような感じがしております。

○山内委員 庁内に企画委員会というものを部内で設けておられるような資料が出ておるわけですが、これはいつから発足したのか。

○川出政府委員 私、特許庁に昨年就任をいたしました。特許庁の職員数は千数百名ございまして、いろいろ実務をしている人の声を聞いて長期計画を立てたほうがいいと思ひまして、私が就任いたしましたからつくつたわけでございますが、現在作業中で、近く結論が出る運びになつております。

○山内委員 この委員会が検討されている中身を見ますと、やはり問題のほとんど、これがうまい結論を出せば問題の解決になるような多岐にわた

る、しかも庁内の方々ですから、詳細な検討をされておられるわけですが、これは早く結論を出して、これが生かされる方向でどこかに出てこなければいかぬと思うのです。特に私からもお願いしておきます。

そこで大臣に、もう時間がありませんから希望だけ申し上げておきますけれども、特許庁は歳出より収入のほうが多いわけです。そして、かつて三、四年前は三億から一億はあまりがそれまでの金庫の中に納入されておられるわけです。これだけ行き詰まった特許庁の行政を改善するためには、人の採用だろが何だろが、何もここからかすり取る必要は、国庫としてはないわけです。この歳入に見合うだけのものは、どんどんお使いになつて、こういう行き詰まった行政を打開する御決意をお持ちになる必要があると思うのです。そういう意味で、やはり強い主張を問題の解決をいたしませんと、これはたいへんなことになる。その希望だけを申し上げておきたいと思ひます。

○關谷委員長 木原実君。
○木原実委員 関連をして。時間がないうてすから、大臣に一つお聞きしたいのですが、どうも先ほど来山内委員の御質問にもございましたように、なかなか滞貨が一掃されない。その隘路の原因はおおむねわかつてはいるわけですが、その上にただ一つ、どうも特許庁というのが通産省のいわゆる外局で、たとえばいまだに長期計画が立たない、また解決のめどが立たない、ということの中に、たとえば首脳部の人事につきましても、通産省の人事の中の一環として、ともかく特許庁長官の在任期間が非常に短い。そういうことで、いわば腰かけに使われているんじゃないか、こういうきらいも考えられるわけです。そこで、これは意見になるかもしれないが、お伺いしたいわけですが、もう少し腰を入れて長期の計画を立て得るような責任体制をひとつつくる意思があるかどうか、その辺をひとつお伺いしたいわけ

あります。

それから、いま山内委員のほうからお話のございました。歳入、歳入の面、あるいは法改正の面、これらはいずれもたびたび議会の中でも議論になりました。そのつどしかるべき答弁があったわけでありましたけれども、いざいざ実現を見ていない。しかも、事実の問題としては滞貨の山がある。こういう状況ですから、特許庁の特許行政というものは、文字どおり行き詰まりにきているのではない。これをやはり何か抜本的に改正をやるためには、法改正は十分慎重にやると同時に、やはり抜本策をおやりになる気持ちがあるかどうか、その辺のことの御決意を聞いておきたいと思ひます。

○菅野国務大臣 特許制度についての根本的な御高見を拝聴したのでありますが、お話のとおり、やはり人の問題もあると思うのです。これも私は考慮しなければならぬと思う。それから、いまの山内委員のお話のとおり、相当歳入が多いものですからして、ほとんど予算を増して、人もふやして、必要な装備もするということをやはりやっていかなければならないという問題もあると思ひます。いづれにいたしましても、この特許制度というものが日本の産業の発展に重要な関係を持つておりますから、したがって、通産省として味では決してなくて、外局にしておるといふことは、特許制度というものの重要性を認めて外局にしたのでありますから、したがって、これは私たちも数年前から特許制度を何とかしなければいかぬということを主張してきたものであります。が、それだけ私自身が責任を感じておりますので、私としては、ひとつ全力を注いでこの特許制度の解決に努力したい、こう考えておる次第であります。

○關谷委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○關谷委員長 これより討論に入るのであります。別に討論の通告もありませんので、直ちに採決に入ります。

通商産業省設置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○關谷委員長 起立総員。よつて本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○關谷委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○關谷委員長 運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、前会に引き続き質疑を行ないます。質疑の申し出がありますので、これを許します。大出俊君。

○大出委員 前会、自動車関係、あるいは陸運関係の事務等との関連から、また、この設置法の面からまいりまして、激増する自動車事故、及び自動車の排気ガス等による大気汚染についての社会問題、これにどう対処するかというふうなところ、あるいは自動車の安全対策、あるいは自動車の公害、この防止というふうな面でも研究する、こういうふうな問題が出ておりますことに関連をいたしまして、大臣に例をあげて実は御質問申し上げたわけですが、たまたま、春の交通安全運動というものが二十二日から十日間全国一斉に行なわれるということで、いろいろな行事が方々に行なわれておりますが、相当大きなウェイトで、無

謀なダンブカーの追放ということ、それから子供たちを守る、通学あるいは幼稚園等を含めまして守るといふ運動が起つていっているわけですが、この事故数などを見ますと、一月から四月末までの人身事故が十三万八千二百七十九件、昨年同月より一万八千九百八十八件ふえている。こういうわけです。まさにこれは激増のたぐいと思つておられるわけですが、この種のものを早急に対策を立てるという意味では、いまだ研究などと言つておること自体が、私はおかしいような気がしてなりません。そういう意味で具体的に、ではどうするかというところで、先般来現実にこなわれている事情の説明を申し上げまして、何とか対策がないのか、この間申しましたように、陸運の責任をおきましては、一都七県にわたるこの種の責任を負う免許あるいは許可、あるいは免許後におけるところの行政指導、あるいは事業監査、街頭監査など、こういうことと責任を負うところ、が、わずかに十一名の人間でやっているなどという感じがすることがあり得べきではないという気がするのであります。東京陸運局の自動車の第二部貨物第一課というところ、これは関東各一都七県の路線の区域の免許、許可、認可、事業監査、街頭監査、これだけの仕事があるのが十一名、こういうふうなことを、この間は時間がなかったので申し上げなかつたのですが、もう少し大臣の立場で何とかするといふ気持ちを持つていただきたと私は思ふのです。もう一べんひとつ恐縮ですが、私も御答弁願ひたい。○大橋国務大臣 陸運局の定員が少くないことについての御質問でございますが、私も運輸省へ参りまして、陸運局ばかりでなく、海運局における船舶検査、また航空局における航空機の機体検査、こういった人員と、各方面に人員が非常に不足しておるような点に気がついたのでございます。今年度におきまして、そういう意味でいろいろと人員の増加をはかつておりますが、御承知のとおり、人件費の増高につきましては大蔵当局も非常に神経質でございますので、なかなか思うにま

かせぬ点がありますことは遺憾にたえない次第でございませう。それでも今年は、陸運局については、特に車検要員ということでも多少の増員をはかったような次第でございませう。今後におきましても、機会あることに必要な人員を増員するということも交通安全につながる運輸省の大きな一つの使命であると考えますので、さような意味で極力つとめたいと思っております。

○大出委員 私の手元にあるこの数字を見ますと、車両検査という面で、これは昨年の交通事故の死亡率で、交通事故が史上最高になった、こう言われておるのですが、ことはまたそれがふえて、こういう状態なんです、この中で陸運事務所の整備課——実は、昨日も私横浜の陸運局に行つてみたのですが、所長さんにもいろいろ聞いてみました、たいへんなことなんです。この車両検査の一例をあげますと、一人の検査官が一両の車両を検査するに要する時は、普通にこれならだいたい一時間程度にやるについて二十五分かかるんだそうです。ところが、タイムスタディーという例の計算の機械で計算をしてみても、少し省いてやってみても、どうしても一台が十七分かかる。ところが、一両当たり五分でやったのでは、たくさんで終わらないというんです。だから二、三分ぐらいで片づけなければいけない。担当官に聞いてみても、検査のしようがないんです。検査じゃないですよ。そこで問題は、東京陸運事務所の場合でございますと、六コースあつて一日九百十両を検査しております。だから、一コース当たりが百五十二両になるのです。二コース当たりが百五十二両をやらなければならぬ。一コース二・五人で百五十二両をやらなければならぬ。そういうことになる、百五十二両を検査するに二・五人、だから一人当たりの一コースの検査車両数が六十一両になります。そうすると、驚異のスピードで、二、三分でどうあつても片づけしてしまわないと、六十何両も検査できないです。こうなると、この面で安全を確保しなければならぬ責任を法的に負わされているわけだ

から、心配でたまらぬけれども、ともかく自分のからだのほうも心配だというぐらいいんです。だから、それは完全な検査なんてできるものではないというところを現場の諸君が言っている。一方で交通安全対策というようなことを閣内その他いろいろ議論されたり機関をつくられたりしておるのですけれども、現実には一番その衝に当たるところを押えてどうするかということにならなければ、私は安全対策にならぬと思うのです。だから、ここらあたりをもう少し皆さんのほうで御考慮いただけないか。さらに、この車両検査業務を、したがって一部民間に委託をしておるわけですが、それに対する監督などのチェックをするわけですが、人がいないために、ほとんどチェックしてない。整備事業の認定とか、整備士の技能検定とか、運送業者の監督業務、運行管理とか、車両管理、自動車事故対策、こういった意味の保安行政なんというのは、手のつけようがないというわけです。だから、そういうふうなことになる、これは大阪陸運局の整備部の整備課では、昨年の一月から五月の月平均認定工場等の関係業務が、新規認定で百件、廃止が約三十件、変更が百二十件、これを係長一名と係員一名の二人で処理するというのです。こんなものができるはずもないわけです。とにかく何といひますか、日常茶飯事になったバスやトラックの衝突事故、人身事故、こういうふうなものの原因を調べたり、事前、事故の調査を行なったり、あるいは通行管理者あるいは通行管理者を選任する面の自動車の保安行政、こういうふうな点についても、全く人がいないに類する要員しかない、こういうわけですね。こういうところに重点を置かないで交通安全対策というものは成り立たないと思うのです。道路行政も大切でしょうけれども、にわかにできるものじゃない。こういう点がどうも放任されていることは、皆さんがあげておられる交通安全対策というについては、どうも私は理解に苦しむわけなんです、この辺のところを運輸大臣という立場で、ひとつもうちょっと何がしかの方法

から、心配でたまらぬけれども、ともかく自分のからだのほうも心配だというぐらいいんです。だから、それは完全な検査なんてできるものではないというところを現場の諸君が言っている。一方で交通安全対策というようなことを閣内その他いろいろ議論されたり機関をつくられたりしておるのですけれども、現実には一番その衝に当たるところを押えてどうするかということにならなければ、私は安全対策にならぬと思うのです。だから、ここらあたりをもう少し皆さんのほうで御考慮いただけないか。さらに、この車両検査業務を、したがって一部民間に委託をしておるわけですが、それに対する監督などのチェックをするわけですが、人がいないために、ほとんどチェックしてない。整備事業の認定とか、整備士の技能検定とか、運送業者の監督業務、運行管理とか、車両管理、自動車事故対策、こういった意味の保安行政なんというのは、手のつけようがないというわけです。だから、そういうふうなことになる、これは大阪陸運局の整備部の整備課では、昨年の一月から五月の月平均認定工場等の関係業務が、新規認定で百件、廃止が約三十件、変更が百二十件、これを係長一名と係員一名の二人で処理するというのです。こんなものができるはずもないわけです。とにかく何といひますか、日常茶飯事になったバスやトラックの衝突事故、人身事故、こういうふうなものの原因を調べたり、事前、事故の調査を行なったり、あるいは通行管理者あるいは通行管理者を選任する面の自動車の保安行政、こういうふうな点についても、全く人がいないに類する要員しかない、こういうわけですね。こういうところに重点を置かないで交通安全対策というものは成り立たないと思うのです。道路行政も大切でしょうけれども、にわかにできるものじゃない。こういう点がどうも放任されていることは、皆さんがあげておられる交通安全対策というについては、どうも私は理解に苦しむわけなんです、この辺のところを運輸大臣という立場で、ひとつもうちょっと何がしかの方法

について御説明がいただけないものかと思うのですが、いかがでございませうか。

○大橋国務大臣 従来、事務の増加に伴う要員の拡充ということが、とかく運輸省においてなおざりにされてきた感があるわけでございます。その結果が、ただいま大出委員の御指摘のようなめちやくちやな状況に相なつておるわけでございます。これが是正は、長年かかつてでき上がったことでございませうし、なかなか一朝一夕に直ちに完べきを期するということにはいかないかもしれません。機会あることに極力努力いたしまして、すみやかに完全な体制をとるようになしたいと思えます。

○大出委員 これは別なことですが、いまの点は、いまの大臣の御答弁と、この間交通安全の関係機関に持ち込まれたというお話とか、あるいは警察関係にいろいろ相談をされたということも承りましたが、あわせて、これはききわめて前向きで御努力をいたしたいという点を申し上げておきます。

なお、一つだけ自動車関係で承りたいのですが、索道というのがございませう。スキー場のリフト、これを索道といつてゐるのです。これは冬季それから夏季、いろいろあるわけでありませうけれども、これは法に基づいて監督をしなければならぬことになっている。安全の確認後運行させるということにびしっときまつてゐるわけですが、ところが人がない、旅費がないということで、札幌陸運局の鉄道部なんかでは、運転保安課で四名、技術課で四名で、道内の私鉄の監督その他全部をやらなければならぬ。四十三索道事業者の監督を行なう。したがって、旅費法による旅費の半額支給の形で分けてやつてゐる。これはあるいはまあ国鉄バスなんかもあるのでしょうけれども、いづれにしても足りない、こういうふうなことも一面出てきてゐるようでありませう。ここらあたり、関係の方がおいでにならなければ、あとからひとつ御連絡いただいてもけっこうですけれども、不合理だという気がするわけでありまして、

半額にしているのは、旅費法からいけば違法ですけれども、ただし、他に国鉄の関係というところで便宜措置が講ぜられておつて、それがあつて適法だというならば、これはまたそれなりに考えようがございませう。ただ、私が言いたいのは、いろいろの面であつて、この重要であり、かつ忙しいということから、とかく担当者の正当な収入が減らされてゐるということになるとすれば、これはやはりそういう点ははっきりさせておかなければ、たいへん忙しい諸君に気の毒ですから、そういう意味でいま御答弁いただければけっこうです、それでなければ、御検討いただかしまして、後ほどでも御連絡いただかしたいと思ひますので、その点だけひとつ……。

○大橋国務大臣 ちょうどいま担当者が参つておりませうので、まことに恐縮でございませうが、後ほどお答えさせていただきます。

○大出委員 航空、それから陸運、いまの索道関係等を申し上げましたが、いづれもたいへん人命に関する問題でございませうだけに、ぜひひとつお力を入れていただかたいと思ひます。運輸省にのみものを言つても、さういふ口は大蔵省が握つておるわけですから、別な機会に、そのほうには私のほうからもっと突っ込んだ質問をしたと思ひます。ぜひひとつ御尽力をいただかたいと思ひます。

それから港湾関係で御質問申し上げたいのですが、労働省の方、お見えになつておりますか。——この間、実はお願いしておいたのですが、労働省の関係がどうしてもあるのですが、運輸省にべん承つて、その上で、結果いかにで質問時間中に御連絡願ひたいと思ひます。

中身は、沿岸荷役をやる諸君について、港政課長さんの通達がいにしえに出てゐるわけですね。というのは、時間があるから読み上げませうが、つまり倉庫寄託の貨物というものは——寄託であつても何でも本来一括しておつてゐるのですけれども、課長通達によれば、つまり倉庫寄託の貨物というものは、これは運輸その他横持ちいろ

いろいろのすけれども、これは倉庫荷役の範疇に入る、こういう見解なんでありました。したがって、港労法がでるに上りたけれども、なかなかうまく登録その他の数字の上にあがってこない。この倉庫関係の荷役をやられる方々のところは、幾つかの古い歴史的な、ある意味ではわれわれの認識以外の形になっている業者がございまして、その諸君の意思で出さぬといえは出てこない、こういうことになってしまふ。これは地区の審議会でいろいろ論議をされたりしてきていて、経緯があります。これは労働省の側からすると、その諸君等は、できれば港労法の適用をしてもらいたいというんだ。それから倉庫業の方々のほうも、ごく一部を除いては、港労法の適用を受けさせたいんだという。ところが、港政課長通達その他の関係もあって、なかなか思うようにいかない。だから、実態調査をした結果として、労働、運輸両省で話し合つて結果を明らかにすることになった。その後何か通達か何かをお流しになったようでありまして、話し合いがついてるんだと思ひますけれども、このところ多少私も手を抜いておりましたので、そのところを、どういうことになったのかという点を――しかしこれは倉庫荷役に関する港労法適用についての小委員会報告なんというものが、実は地区審議会の中から出てきておりまして、運輸省なり労働省なりのほうの検討の結果として行政指導が行なわれた結果ということになっていると思ひます。でございますが、四十二年の四月十日付の労働省告示の第十九号による適用地域の指定云々なんという問題も出てきておりますので、それらの関連で実は労働省の諸君に来ていたくださったのでありますけれども、港政局長さんのほう、あるいは港政課長さんも見えておるようですが、関係のほうでひとつおわかりの点を御答弁いただきたい。○佐藤(肇)政府委員 倉庫荷役につきまして港労法を適用するという問題は、当初からあったのでございまして。先ほどお話がございましたように、倉庫業界のほうからも、適用してほしいという申

し出がございました。ただし、労働省といたしましては、実態を調査してからということ、実は実態を調査しておいたわけでございます。そのときに、先ほど御指摘になりましたような、港運送事業法の適用をはずすという問題も出ておるという通達があったというところが、一つ問題として出てきてまいつたわけでございます。労働省の調査に基づきまして、港労法を適用しておる港につきまして、五百メートル以内にある海側の貨物を三〇％以上扱う倉庫につきましては、四月十日から港労法の適用をするということになったわけでございます。○大出委員 まあ水切りから山側、つまり横持ち距離の長いという判定は、どこできめたのですか。いま五百メートルとあなたはおっしゃったけれども……○佐藤(肇)政府委員 これは臨港地帯にございまして、必ずしも全部海からあがる貨物の倉庫ではないわけでございます。そういうようなことで実態調査した結果、五百メートル以内にあるものは、海側の貨物を三〇％扱っておるものがある。したがって、これについては、港運送事業者が下請しておるということもございまして、労働者が同じであるということから、その実態を把握してきめたわけでございます。○大出委員 ただ、これは地区審議会その他でいろいろ論議しておる過程では、山側の作業についても港労法の適用をせよという非常に強い意見も出ておるわけですね。だから、判定というのは、非常に現実の問題としてはむずかしいことになっておると思ひます。だから、私は、ここで明らかにさせていたいただきたいのは、つまり倉庫業者――あるいは倉庫荷役と言つたほうがいいのですかね、いまの御答弁でいささか私は納得しかねるのですけれども、労働省の方もおいでになりませんか――実態調査はおそらく労働省のほうでやったのじゃないかと思ひます。運輸省のいまの見解だけ簡単に承つておきますが、ここでひとつ承つておきたいと思ひますのは、倉庫荷役に対

する港労法の適用、この点なんです。そうすると、いまのお話では、そちら側は沿岸になるわけですから、倉庫荷役のほうについては、あくまでも倉庫荷役でいい、港労法の適用はしない、こういう御見解ですか。○佐藤(肇)政府委員 ただいま申し上げましたのは、倉庫荷役について港労法を適用するということにはしたわけでございます。○大出委員 そうすると、沿岸との関係は、どういうふうに分けをされるわけですか。沿岸荷役と倉庫荷役は違うのですか。したがって、これはどういうふうな線を引かれるか、もう一べん言つてください。○佐藤(肇)政府委員 これは実は非常にむずかしい問題でございます。作業の実態は、沿岸荷役と解されるわけでございます。しかし、倉庫に寄託を受ける場合に、荷役も含めて要するに貨物をはしけから揚げたときから倉庫業者の責任になる、こういうことで、これは倉庫荷役とみなして、これを沿岸であるかどうかというところは、非常に問題があるところでございます。したがって、先ほどお話がございました適用排除の通達につきましては、適用排除ということではなくて、倉庫荷役とみなし得るという点で、その点を一応適用排除ということで否定したわけでございます。実態に即してどういうふうに取り扱うべきかということは、現在検討しておる、こういうことでございます。○大出委員 そうすると、いまのわかりました、倉庫荷役の場合も、つまり港荷役機械でおりてくる場合、一緒に入ってくるのですから、そうすると、その中の一つは、倉庫寄託貨物、片一方はそうでない。そこに倉庫だけ取り上げる、こういうことになれば、その場合に、倉庫寄託の場合、いまの港政課長の通達でいけば、同じことをやっておるのですよ。

すると、同じようになりてくるのだけれども、片方は寄託貨物だ、倉庫荷役だ、片方はそうでないから沿岸荷役だ、こう仕事の面で同じことをやっていると分かれてくる。これは、港政課長通達があったからそうなる。だから、まず港政課長通達を否定していただいて、排除していただいて、それをなくしていただいて、そこからおりてくる荷物は同じことをやっておるのだから、同じことをやっておる限りは、港労法の適用を受けるのだというふうにしていただかなければいけない。さらにいまお話しになったように、倉庫荷役というものは港労法の適用を受ける、一番最後のところ、そう理解していいわけですか。○佐藤(肇)政府委員 倉庫荷役が海側から上がった貨物につきましては、公労法の適用を受けるということにしたわけでございます。○大出委員 倉庫荷役というものは、水切りからホッパーに入れる。そうしてここではクレーンの運転者が一人いるわけですね。それから袋入れをやる。そうすると、引き抜きという人がいて、見てやるわけですね。それからミシンで縫つて、縫い上げる。それからコンベアーで流れてくる、あるいはパレットで乗せていくということになる。で、倉庫で張りつくる、こうなるわけですね。場所をきめて運転していくわけですから、これは全部作業形態というものが違うわけですね。これは一種の請負料金ですね。だから、労働省、運輸省で共同でお調べになったとすれば、この請負料金というものは、港労法の適用を受けるという場合に、どういう形の受け方になるか。普通ならば、張りつけないというの一番高いんです。ね。どんどん運んでくるやつがうまいかなければ、作業能率はあがらない。これはグループでやつておるわけですから、そのグループで請け負つて、金をグループで配分するわけですね、張りつけが一番高いということであるわけですから、これは一番前代的な形態なんですよ、賃金からすると。そうすると、そういうものに港労法

○佐藤 倉庫の場合には張りつけが高くなるというふうなことはあるかも知れませんが、沿岸に持ち込む場合も同じでございまして、いまの労働の種別による賃金はどうなっているかということは、これは労働省の方がおられますので明確にお答えできませんが、港湾運送事業の場合も、倉庫の場合も、同じと考えたいと思います。

あらためて聞きましょう。

それから、いまいゝろんな港灣審議会等の中で登
申がたくさん出ておりますが、三つ部会がありま
したね。ちよつとあげてみてくださいませんか、
正式名称を。

○佐藤(参)政府委員 港灣審議会には、部会を置くことができる。」というようになっておりまして、その「部会を置くことができる。」ということを受けまして、計画部会、管理部会、港灣運送部会の三つの部会がございます。ただし、港灣運送部会につきましては、昭和四十三年三月三十一日までの時限的な部会でございます。

○大出委員　ところで、管理部会の答申が出てくるわけですね。これはこの管理部会を審議したときに、佐藤さんと私、だいぶこの問題で論議したことがある。港湾が、現にもう運営という時代を過ぎて経営という時代に入ってきているという認識のもとに、いろいろな面で港湾管理あるいは経営というものを検討しなければならぬ。それから日本の港湾というのは、六大港、七大港含めてみても、独立採算なんということを考えられる港湾は、一つもないわけですね、外国と違って。ロッテルダムのような市がやっているわけでもないのですから。そうなると、どうしてもここでひとつ管理、運営、特に経営という意味で、財源という問題ですね、これらを検討しなければならぬという

ことで、たとえばロンドン港のような港税なんというものもある。あるいは関税収入が年間二千八百億くらいあるでしょうけれども、そのうちの二〇〇くらい持ってきたらどうだ。いろいろな意見が当時役所の間にあった。それらのものをずっと整理していくとどういふことになるのかという点を運輸省の港湾局の側も勉強してみて、ひとつ管理部会の中でのいろいろな意見を聞いてみたい、こういうふうになっておたわけですね。ところで、その答申の結果として出てきたのだと私は思うんですけども、つまり外貨埠頭公団なんというものも出てきている。とすると、その検討の結果、答申が出て、ここに答申を持っておりま

ら読んでおりますけれども、何が一体中心なんだという点が、いろいろな箇所の答弁が出てきてなかなかはつきりしない。何を一体やろうとする答申なのか、何が一体ねらいの外貿埠頭公園なのかという点を、ずばり言っていたきたい。

○佐藤(重)政府委員 この管理部会への答申は「港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的使用の確保のため緊急に実施すべき方策に關する答申」ということで、これですべてを尽くしておるわけではありませんが、緊急にやるべきものは、管理者財政というものを強化すること、施設の効率的使用を確保するというところでございます。これに至る経緯といたしまして、港湾の発展段階というようなものから、横浜、神戸のようなものについては、整備した港湾という考え方を持っております。こういう港湾では、独立採算とはいかなくとも、企業的な経営をなすべきであるということを示唆しております。

それからもう一つ、とりあえずこの財政基盤を強化するといいますが、管理者財政をこれ以上圧迫しないで効率的な運営をはかるためには、国と港湾管理者が一体になって一つの企業的な母体をつくって、それが施設をつくって使用料で借金を返していく方法を考えたかどうかという、一つの提案がございます。それに基づいて外貿埠頭公団をつくった、こういうことでございます。

○大出委員　そこで承りたいのですが、この港湾管理者の財源の確保ということが、一つ前面に出てきているわけですね。これは前からいろいろな角度からの論議があつたわけだけれども、つまり港湾管理者の独立採算とまではいかぬにしても、もっと財源的なものを含めた確保のしかたが、たとえば関税を一部持つてくるのでもなければ、港税の新設でもなければ、あるいは港湾使用料の値上げでもなければ、外貿埠頭公団によってということに当面なつてきた、こう理解していいのですか。

○佐藤(肇)政府委員　この答申におきまして、いまお話がございましたように、管理者財政を強

化するということから、まず一点は、官庁会計方式でなくて、企業会計方式に切りかえて、どうしても赤が出るかということが明確になるようにしなさい、これが一点でございます。

もう一つは、適正な使用料を取るようになさ

いということでございます。先ほどお話がございましたように、関税を国が移譲したり、また新たに目的税的なものを創設すべきではないか、そういうことについて検討せよ。しかし、その場合にこの利用者が二重に税を取られるようなことを避けなさいということがございます。これらの問題は、当然われわれとして検討すべきことでございますが、緊急に貨物のふえていくのに対応して施設をふやさなければならぬ。施設をふやしていけば、港湾管理者の財政の行き詰まっているのはなほだ悪い状態になる。これを解決するのが、やはり第一のわれわれとしてやらなければならぬ問題でございますので、外貿埠頭公団をつ

くったわけでございますが、これでもって終わりとするわけではございませんで、やはり管理者の財政基盤が強化されて、全体の港というものをいわゆる成熟した港湾という観点でりっぱに管理していくにはどうしたらいいかという問題は、今後検討しなければならぬ問題として残っておりますし、管理部会そのものも、まだこれで終わりではないで、広域港湾その他全般的な管理の新しい

方策についてまだ問題をかかえている、こういうことでございます。

○大出委員　管理部会は、いまのところ広域行政の方向に入って検討しているのだと思うのです。したがって、いまの外貿埠頭公団以外にくつついているいろいろな問題は、いつ結論が出るかちよつとわからぬ、こう言わねばならぬと思うのです。私どものようなしろうとかからも、たくさん、関税を持ってこいとかいろいろな意見が出てまいりますから、そういう意味では、当然そういうものがついて、将来検討せよという言い方にならざるを得ないと思うのだけれども、ただしかし、いま出てきているのは、港灣埠頭整備公団ですね、

これになつてゐる。

そこで承りたいわけなんです、埠頭ターミナル促進法というようにものが一つありますね。これだけは切り離して考えるというのですが、つまりどういふ点をどう切り離すわけですか。

○佐藤(警)政府委員 いまお話がございました埠頭ターミナル法でございますが、そういう法律の構想を得たことはございますが、これは例の三・三客申におきまして、港務労働法をつくつていかなければならない、それに対応して港務運送事業の集約をしていかなければならないというときに、いわゆる公団方式による新しい埠頭ができるのであるならば、一つのモデル的な集約方法をその場においてやろうではないかという構想であつたわけでございます。しかし、幸ひにいたしまして、港務運送事業法の改正ができて、これをもちまして集約化ということが進められるわけでございますので、そのほうが先にまいりましたので、これを受けて今度新しくできます専用埠頭についてのターミナルの運営についても考えていけばいいわけでございます、現在はこのターミナル法というような運営法というものは、考へてはおりません。

○大出委員 じゃ、これは切り離して考える云々ではなくて、その埠頭ターミナル促進法というのは、かつての構想はなくなつたということでございますか。それでいいですね。

○佐藤(警)政府委員 そのとおりでございます。

○大出委員 いまのところは、答申案について港務局長といろいろな方々が出ていってやりとりをしてゐるのであつて、記録があります、そこで、あなたのほうで埠頭ターミナル促進法とは切り離して考へてゐるという意味の答弁があつたと書いてあるの、したがつて念を押したのですが、なくなつたということですね。

ところで承りたいわけですが、財源の比率ですね。あなたがいま言われる港務管理者といふのは、自治体だと思ふのですが、そういう意味では、一般と国と自治体つまり港務管理者、何か六

対三対一というふうな比率——大蔵省の最終了承を得ていないというふうなことが経過の中にあるのですけれども、今日、大蔵省との関係を含めて、どうなつてゐるわけですか。

○佐藤(警)政府委員 この公団を考へます場合に、出資四割としたい、残りの六割を財投で借り入れた、こういう構想でございます。したがつて、その四割のうち三割を国の出資で、一割を地方公共団体の出資にしたいというのが、予算要求の構想であつたわけでございます。予算が決定いたしましたときには、出資は二割でございます。国と公共団体の出資割合は二対一でございます。残りにつきましては、本年度の予算におきましては、半分を政府保証債にいたしまして、残りの四割につきましては縁故債ということで、縁故のあるものから公団が借りるという構想になつております。

○大出委員 そうしますと、これは運輸省がこの答申を受けて考へたときには、つまり六割が財投で四割が出資だ、こういうことなんですね。国と地方公共団体が三対一にする。この一番底辺にならなければならぬのは、地方自治体の財政能力という点ですね。最近エコノミストなんか「動き出したコンテナ対策」というのを厚川正夫さんが書いてゐるけれども、この中で強調してゐるのは、国と公共団体の比率が半々になつたということ、これはたいへん重要なことなんだ。地方公共団体は、その他のいろいろなはんば資金が出てくるから、埠頭なら埠頭をつくるだけで済まないわけですよ。そうすると、旧来の例からいふと、自治体が、国との関係から、いろいろの冗費を入れると七割くらい持つてゐる。それは一般会計その他から出てきてゐる。市民の負担なんだ。そうしてみると、今回のようなこういう比率の分け方になると、これはまさに自治体がかぶりつぱなしになる。だから、はたして将来やるのかという意味の言ひっぷりになつてくる。それから神戸の原口市長なんか、負担割合がかわれば了承しない、と言ひ切つたかどうかわかりませんが、そう

いふ見解が出されたりしてゐましたね。そうしますと、ここでいうところの二対一という比率は、どうもいささかふに落ちないわけですが、このところあたりで、自治体で一体どれだけ財源能力があるか。つまりあなたのほうの御説明からすれば、港務管理者といふのは、管理主体といふは、ポートオーソリテイですか、そちらの側の財源確保というものをねらつたというならば、自治体財源の面で枯渇してつちもさつちもいかなうようなことはすべきでない、こう私は思うので、そこらのところはどうお考えですか。

○佐藤(警)政府委員 私、エコノミストの資料は読んでいませぬが、港務管理者財政の行き詰まりといふのは、むしろ起債の元利償還額がふえてきて、それで非常に苦しくなつたということでございます。先ほどの七割といふのは、埋め立てであるいは上屋をつくるというふうな分については国の補助がございせんので、全額起債に仰いでおります。それが財政行き詰まりの大きな原因でございます。したがつて、二対一といふことで二割の出資といふのは、全体の事業費からいふと少ないやうでございますが、あとは全部公団が財投なり縁故者からの借り入れでございます。港務管理者に迷惑はかけてないわけでございます。そういう意味において、管理者財政に負担をかけるというところは、成り立つておると思ひます。

それからもう一つ、道路とかあるいは貨物がふえるためにいろいろな都市施設が出てくるというの、これは公団の範囲外でございますので、この分についてはあるいは負担の軽減といふことは考へられないかもしれませんが、これは従来と同じことでございます。少なくとも港務施設をつくつていく面においては、管理者の負担は十分軽減されておると思ひます。

○大出委員 一九六三年の第一表というのが、ここに主要港務の管理者財政一覧表といふのがありますがね。これは「港務日本」といふ本の第四十巻の二の二号にあるのですが、これによりまして、東京の場合に、収入が三億七千九百万です

ね。支出が四十二億八千四百万、だから、差し引き赤字が三十九億五百万、こうなつてゐるですね。この中で国庫負担金はわずかに五億三千八百万しかない。だから、一般財源として三十三億六千万、これは赤字補てんの内訳です。公債が一千万、こういう内訳ですね。横浜をながめてみても、港務収入のほうは二億九千八百萬しかない。ところが、支出のほうは十五億九千二百萬です。だから、差し引きの赤字が十二億九千四百萬、国の支出は二億五千八百萬の赤字補てんをしますと、差し引き十億三千六百万の赤字補てんをしなければならぬ。したがつて、そのうちで一般財源から七億八千四百萬持ち出してゐる。そのほか公債で二億五千二百萬、こういうわけですから、いまあなたのほうで公債等の利子とおつしやるけれども、一般財源が主要部分ですよ。これはいま東京の例、横浜の例です。名古屋へ行きますと、一般財源の持ち出しが十五億二千三百萬、大阪に行きますと、一般財源二十億九千七百万、神戸でさえも三億九千五百萬、一般財源で出している。小さいところ下関が一億、門司が一億八千万、こういうわけですね。そうしますと、少し見当違いではないかという気がする。あなたは公債その他の関係でとおつしやるけれども、そうでなくて、相当な自治体負担になつてゐる。実際問題としてそういうことですね。これは名のあつたことを書いていないと思うのだけれども、角田達郎さんの「港務財政について」といふ本にございませう。したがつて、私は、「港務の財政と管理・経営の在り方について」、これは例の松宮さんがまとめられた、これを見ると、こういう一覧表が全部出ておりました。したがつて、私はいまの自治体の財源規模といふものからいいますと、そう簡単ではないのです。たとえばこれが二対一であつても、相当の一般財源の持ち出しを続けてゐるというところで、つまりいまの港務といふのは、幾つか分類されます。それは横浜、神戸のやうなところ、あるいは東京のやうなところ、

あるいは八幡の洞海みたいなところ、みんな違いますが、違いますが、全体的にながめてみると、やはり一番一般財源という形の支出が多いところ、これは市民のふところなんですね。だから、一番多いのは市民のふところ、港灣使用料なんというものがべらぼうに安くて、それが意味では産業擁護の形になる、こういう結果になっている。だから、そのところを、外貿埠頭公団なら公団を問題にするにあたって、どう考えるかということがない、やはり原口市長のよう、負担割合が変わってくるならおれは了承しないぞと言わなければならぬ話が出てくるわけですね。そこは、港灣に關してはいろいろ先へ進んでものをやっていますよ、乙仲という人に金を貸して倉庫業をやらせて、倉庫業でそんなことを言う人だから。そこでもやはりこういう意見を吐いていくわけでしょう。だから、このところの運輸省が当初考えた比率六、三、一です、この比率からすると、とても縁故債なんというものはあまり賛成できない。みんなひもがついてしまつて、管理主体の権限なんというものは、いまでもないので、これはどうなつてしまふかわからない、こういうふうな考えざるを得ないと思うわけです。

そこで私は、性格的な点をひとつ承っておきたいのですが、例の公共埠頭などということばがありますように、公共性の非常に強い港灣法をかかえていられるわけです。そうして先ほどおことばにあったように、未来は専用なんですか。だんだん大企業、大資本集中のところに新しい埠頭ができていくという形になる。だから、それは専用なんですか。これは明らかに、占有までいかぬにしても、専用なんです。そうだとすると、性格的にこれは非常に変わったものになつてくるという気がしているわけですね。だから、その面からすれば、当然法律改正が必要になる筋合いのものです。ところが、あなたのほうのいろいろな人のやりとりの記録によりますと、法律はいじらないというので、そこらの関連で、まずもって性格づけをしておい

ていただきたい、どういう埠頭になりそうだと、法律との関係はどうなるかということ。○佐藤(肇)政府委員 港灣法におきましては、国の補助を受けた施設については一般に開放するという原則がございます。この原則がそのまま続けられなければならない港灣というものは日本の大多数でございまして、先ほど申し上げました成熟した港灣については、専用使用のようないわゆる独立採算的な構想が必要であるということ、答申に打ち出されておるわけです。したがって、答申でいけば六十三年ぐらいいまでいくのです。中期経済計画に合せて港灣五カ年計画をやつてきましたね。あの中身からいって、先行きは昭和六十三年ぐらいいまで統一していくような質問に対する答弁がございましたが、あれはいろいろ変わりました。先行きをながめてみると、特例じやなくて、専用埠頭形式のもの、将来はほとんどそうなつていくということになるとお考えになりますか。

○佐藤(肇)政府委員 将来、いまの成熟した港灣につきましても、やはり専用使用方式というものを相当取り入れていくことが必要だと思ひます。それからもう一つは、その場合に、現在の港灣管理者の体制というものが、いまのようないわゆる市の部局として港灣が管理運営されていくべきかどうかという問題もあるわけでございます。やはりこの港灣法の改正というものは、管理体制を変えていくということ、その運営をどうするかということ、あわせて将来の問題としてもちろん検討しなければならぬわけでございます。現在の公団のやる範囲については、公団法によつて定められることが港灣法の特例と考えればいいのではないか、かように思つております。

○大出委員 つまりそうすると、ねらいは、将来は港灣管理の主体が変わるということになる、いまのお話からすると、そういう構想をお持ちなわけですね。

○佐藤(肇)政府委員 この管理部会の第一次答申にもございまして、「港灣管理の主体、最近における広域行政の要請に対応した広域港灣のあり方に関する基本的な問題及びこれらを前提とする根本的な港灣の管理運営の改善策については、結論を得たい」ということを書いてございまして、この問題はどういう形になるかということはいま明らかにできませんが、現在のままの管理体制がいいということ、これも言っていないと思ひます。したがって、そういうような意味で将来の問題としてこれがあるということは言ひ得ると思ひます。

○大出委員 したがって、私の質問しているのは、賛否の意見は私はいま申し上げておるのではない。運輸省がお考えになつておる考え方を聞きたい、こう申し上げておるわけです。答申というのは、あくまで部会なんです。したがって、法律を出されるのは運輸省なんです。だから、港灣行政というものは、憲法に規定されている官庁である運輸省がきめなければならぬことですね。してみると、この答申をめぐつて外貿埠頭整備公団を出してこれら段階で、将来を展望して、一体港灣の管理主体というものはどうあるべきかということが頭になければならぬ。そうだとすると、専有専用の形に将来進んでいくということになるし、ならざるを得ない。特に縁故債だとか何とかその分がふえるということ、そういう方向にますます引つぱつていかれることになる。それに対しては相当の反対意見がある。だから、あなた方が現在の時点でものを言つておられるのは、建設だけの埠頭整備公団なんですよという意味のことをかつて方々で言つてこれら埠頭をつくるのだ、こう言つてこれらだ。だから、管理運営主体という問題は先々の問題だと言つてこれらだけだ、ここまですると、おのおの明らかになつてきている。だから、そこらはやはり明確にすべきものはして進んでいって

いただきたい。したがって、見解の相違は相違で出てくるはずですが、それはしかたがない、こう思つておるわけです。だから、そういう意味で承りたいわけですね。

○大橋国務大臣 大出委員のお説は、まことに同感でございます。今日港灣の発展の趨勢を考へてみますと、港灣荷役の機械化、また船舶の構造それ自体の変化、こういうような情勢が伴つてまいりますので、さらにまた、船舶の価格が騰貴するに従ひまして、荷役時間の短縮、こういったような海運界の大勢でございます。これに順応いたしますには、従来のとき公共埠頭だけでは、さばき切れないのではなからうか。どうしてもこの際

は海運業者のために専用埠頭を設けて、そうして積み荷の集積によるこの荷役の短時間化、迅速化、さらに専用埠頭における特別の高度荷役の機械化、こういったことをしなければならぬ状況に相なつておるわけでございます。

【細田委員長代理退席 委員長着席】

そういう意味におきまして、公共使用を原則とする従来の公共港灣の原理と現実の輸送手段の進歩に應じて、若干修正しなければならぬ段階に來ておるのではなからうか、こういうふうに思ひます。そうしてそれに適応するための特別の料金なりあるいは特別の使用関係とか、こういうことを含めまして、このたび外貿埠頭公団法を提案した次第でございます。

○大出委員 その限り、よくわかりました。意見は意見でいろいろございしますが、討論をしてい

と、これまた時間がございせんので、聞きたいという立場で実は申し上げておるわけで、そこでもう一つ承りたいのですが、いまの点は明らかに

なりまして、この埠頭運送事業法というふうなものを別途にお考えになつておると考えているの

ですが、そういうことですか。

○佐藤(肇)政府委員 現在の段階におきましては、埠頭運送事業法という新しい種別を考へてお

りません。

○大出委員 つまり本船の回航率を高めて、ロス

をなくすことによつて最大限の利潤を得よう、これは筋です。それから、そういう筋書きからすると、公団が建設もしくは運営する港灣においては、現行の港灣運送事業法ではまずいことになる。公団の場合ですと、専用使用になつておりますから、そのことを解決しようとするを得ないのだと、よくは思いますが、名前をどうつけても——ちよつと聞いてください。というところは、いまのたとえは横浜なら横浜の港灣形態ならば、埠頭形態ならば、種々雑多の旧態依然たるものが渦巻いていて、いろいろなから整備されておりますから、外資埠頭公団で埠頭をどんどんつくろうとして、縁故債なり政府保証債が入ってくる。国の財源、市の財源がばんばん出てきて、それが専用賃しになつてくる。その中に旧態依然たる港灣労働の形があつたんでは、まさに経費のロスです。検査、検量を含めて。そうすると、埠頭運送事業という名前はいいかどうかかわからぬが、港灣運送事業の業種免許その他ではなくて、まづ埠頭運送事業法みたいなものができ上がつて、その認可を得たものでなければならぬ。それができなければ、たとえ現在のようないふことができるとすれば、たとえば機械化がどんどん進む。そうすると、中途はんばなものは排除できるわけですよ。それでしよう。そうすると、荷役の合理化ということになる。あるいは近代化という名前をつけるかもしれない。だから、そういうものの解釈からすると、これもまたしてそれが言つたことかわかりませんが、つまり港灣運送事業法を改正して、あるいはまた埠頭事業法という変なものをつくつて、運輸大臣の諮問機関というふうなことで、つまり港灣運送の合理化審議会みたいなものを設置して、そして欧州あるいはアメリカに比べて立ちおくれしている日本の港灣というものを、経済の発展度合いに合致して思い切つて大幅に変えていく。片やコンテナという輸送革命の時代に入っているから、そこで考えてもふしぎではない、皆さんの考えでは、し

きりにももの本にそういうことが論ぜられてくるようになる、どこかにこの考え方がなければならぬ。だから、私は論ずる立場よりも聞く立場だと申し上げているのですが、ここまで来ると、考へておられることは全部表に出していただいて、いま大臣は賛成しておられたけれども、出していただいて、最近のように港灣関係でたくさん論文が出たようなことはないわけですよ。三・三答申以降ですよ。三十五年のときにもありました。三・三答申以降ですよ。だから、ここまで来ているのですから、だとすれば、われわれのようないふものが興味を持って調べる段階なんです。から、やはり持っている構想は出していただかないと、先々業界も困るし、あるいは労働の側も困るし、港灣管理者も困るし、それでしよう。だから、その構想は、見当つければいいというところ、だといふのでなくて、やはり明らかにすべきものは、この際私は——特に内閣委員会ですから、前回三つの港灣審議会における部会は、一つ一つこの委員会が審議してきめてやっているわけですから、ぜひひとつ、そこらの意味もあわせて、はっきりしていただきたいと思ひます。

○佐藤(肇)政府委員 現在の港灣運送事業の体制というものはまことにばらばらで、先生のおっしゃることは当然であります。したがって、一貫責任体制、さらに進んで一貫直営体制というものが現在考えられております。これには港灣運送事業法を改正していただきまして、それに基づいて、いま集約を考えている段階でございます。したがって、今度公団がつくる埠頭につきましても、船会社等が専用借りをしているわけでございますから、その借りたものは当然——運営がいきますから、その借りたものは高い使用料を出すわけはありませぬから、そういう船会社は当然一貫直営体制の整つたような運送事業者でなければ、この埠頭の運用をさせないと思ひます。特に埠頭運送事業法であるとかそういうような特定のものを考へなくても、現在の集約というものが促進されるのではない、かように考へているわけでございます。

ます。

○大出委員 そうすると、埠頭ターミナル促進法のときに考へていたような、また埠頭運送事業法というふうな、これはうらはらですけれども、そういう考へ方は今回はやめた、そういうものを必要としない、いまの集約方式をどんどん進めていけば、かつまた外資埠頭公団の整備方式のようなものが進んでいけば、必然的にそうなつていく、こういう考へだというわけですか。そう理解していいですか。

○佐藤(肇)政府委員 先ほど申し上げましたように、当初には港灣運送事業法の改正より先に、そういういまおっしゃられたような埠頭運送事業法のようなものを考へたらどうかという時期があつたのでございすが、現在は、いま先生がおっしゃられたとおりの方針で進んでいるわけでございます。

○大出委員 考へ方はわかりました。そこで、港灣の施設の使用料ですね。これは荷役料金を含めて、あまりにもどうも安過ぎる。これはたとへば日本の六六港、サンフランシスコ、ロサンゼルス、ニューヨーク、ホノルル、モントリオール、バンクーバー、ずつとあります。この国際比較をずつと調べてみると、ロッテルダムあたりに市財政に組み込んであるもの、これは市営港ですね、そういう形態ですから、これは比較的安いのですが、そのほかと比べると、話にならぬくらい安い。日本の六六港でいきまして、トン数のあれもありますが、七千トン——四千トンというところを例をとつておきますから、ほんとうは大型になるとつと聞くとお聞きします。ニューヨークの六六分一、以下、ロサンゼルスは五分の一、モントリオールの五分の一、バンクーバーの四分の一、シドニーあたりに比べても五分の一、香港よりはだいぶ安い。シンガポールの五分の一、マニラの五分の一、こういうわけですね。この数字を見ますと、ハンブルグなんか高いですけれども、そういう状態です。いまのは主として岩盤使用料の比較ですが、おまけに積み取り

比率の関係も、最近うんと変わつてきているでしょう。そうすると、産業保護の政策だということとを強調するのかもしれないけれども、しかし、さつき自治体の実例をあげましたように、今日までの港灣諸経費を検討してみると、あまりにも市民負担の形になり過ぎています。さつき数字をあげましたが、あわせて国際的な面でも、貿易外収支の赤字というふうなことが、港灣料金が安過ぎる、カルカッタの四分の一ですから、ということのために出てきているわけですね。その辺についての運輸行政という面での国の責任、運輸省の日本の港灣行政の中での、ある意味ではこれは一つの中心です。それについての見解がもう一つ出てない、さつき言つたように、管理主体のポートオーソリティーの財源を枯渇させないようにとおっしゃるけれども、こゝらあたりは一体どう考へなかつたかということを明らかにしていただかないと、意味がない。

○大橋國務大臣 私、かねてから日本の港灣使用料が諸外国の料金に比べて非常に低廉過ぎるという感じを持っておつたわけでございます。かつて池田内閣時代におきましては、貿易外収支勘定という見地からいっても、もう少し引き上げを考慮してはどうだという意見が、閣議の席上でも出たことがございします。いま御指摘を伺ひまして、私も内心びっくりしたような状況でございますが、何ぶんにもいろいろな方面にいろいろな影響を及ぼす事柄でございますから、急激な改善は不可能だと思ひますが、逐次諸外国の例にならうように、使用料の引き上げについても今後検討を加えてまいりたいと思ひます。

○大出委員 岸壁とか埠頭とかの基本使用料といひますか、これは法律に基づいて建設する場合に、国と自治体が持つてしよう。それが非常に安いというところは、つまりそれが産業保護になつていふんだとすれば、これは国民の負担、市民の負担、県民の負担というならば産業保護をやつていふことになる、これは間違いない事実です。これがいまですとつと統いてきて、せつかく

三部会ができて、運輸省の港務審議会の中で検討を進めてきているわけですが、なおかつ今日に至っても——産業保護もいいます。あるいは国際競争力という面をこの面で強化するのいいです。いいですけれども、もう目に見えてい

おられます。ただ、なぜいまおっしゃられたような結果になつておるかと言いますと、やはり港務に對する認識が、産業保護というよりも、道路と同じである、だれでも使えるんだ、ただで使えるんだという昔からの觀念があるから、そうなるわけ

くると、そのことのよしあしについては意見はあります。私は、旧来から関税の二割くらいは持つてこいという意見です。ロンドン港のように港税のようなのを取れということですが、そういうものでなければならぬ。それにしても、そこまでくるとすると、やはり矛盾は排除しなければならぬ。当面の市民負担、県民負担というものを減らしていかねければならぬというふうには思ふ。

なんですか。○佐藤(肇)政府委員 外国の港につきましては、非常に長い公債を募集している例が間々あるわけ

るわけですね。輸出、輸入を比べてみると、なおその感じが強い。だから、そういう輸出の面の積み取り比率からいいますと、五三・七ですから、これは半分を越えてしまふわけですね。輸入のほうは四一・三ですね。そうすると、これはとにかく知らなければ済んでしまふようなものの、ほんとうに国民の諸君なり市民の諸君が知つたら——何か外貿埠頭公団ができたんだ。国と市が

取つておることが港務法で禁止されておらず、事実上泊地とか臨港道路の使用料は取り得ないわけでごさいます。したがって、総合チャージといひますか。そういうものにかつた費用を総合して貨物にかけていくという総合チャージ制をとつておられます。もう一つは、入港料という形で、水域施設、外泊施設にかかる金を取れということを検討しております。総合チャージにつきま

は、三十年の償還期限ということで大蔵省と話し合ひしております。○大出委員 これは私がよく例にあげるロンドンポートなどへ行きますと、ボンドあるいはビルといふのがあつて、これは短期債券のようなもの、回転資金です。ところが、その他の基本になるものは、九十九年債といふものもある。永久債です。本来ならば、こまかくすると、そのくらのことを考えなければならぬ。これは港務管理者のたといば支出するもの、負担するものなんかは、なるべく減らさなければならぬ。そうだとす

が、日本の金利は必ずしも安くはないわけでごさいます。そうすれば、一体長期が使用料が安くなるのかどうかという問題もございしますので、将来検討していかねばならないと思ひます。○大出委員 金利は、欧州なんか見ますと、みんな片っ端から三分以下です。今度は日本の場合どのくらいになるのですか、外貿埠頭公団の關係で。

れから縁故債なんか入つてくる。政保債なんかも入つてくるんだ。こういうことになるんだけれども、いま港務経済といふことになったらどうなんだ。日本の岸壁使用料はじめばらばらに安くて、おまけにそこに働いている人の荷役料金もべらぼうに安く、国際収支の面からでも大赤字になつてゐる。そういう状態に放任をされておいて、片一方で外貿埠頭公団だといふことになる

ては、一体どうやってそれを取つたらいいのかといふいろいろな問題がございしますが、これはまあ入港料だけでもすぐ取るようにしたいといふことで、一応成案を得まして、船主協会その他と港務管理者が話し合ひをしておるのでございします。何ぶん先ほど申し上げましたように、日本に帰れば、これは道路と同じでただであるといふことが頭にこびりついておりました。非常に話し合ひがうまくいかなないのでございします。私も考えますのに、やはり金を取つていくからには、サービスもよくしてやるんだから、外国並みに金を出せといふことを指導して、なるべく使用料といふものは適正に取つていくように、すみやかに体制を整えたいと思つておるわけでごさいます。

○大出委員 日本の場合は、大阪なんか違ひますけれども、軍隊との關係もあつて、主要港は国営であつた。そういうふうな歴史がありますから、それはそういう考え方になるかもしれない私は思ひますが、いふならば、港務といふものは国内経済、国際経済のターミナルである。そうなる

は、市中金利になると思ひますが、これについてはまだ明らかにしておりません。○大出委員 時間の關係で、こまかいことを申し上げるのを遠慮いたしますけれども、いま私が承つた範圍だけでも、これはもう少し、やはりここまできて、せつかく三部会をつくつたのなら、なるほどと思ふようなところに触れていただきたいです。たとえば三部会があるわけですから、輸送、管理など。そうすると、さつきから言うように、荷役料金なんかも、これはつい去年の十二月ですか、十一月ですか、業者の港務運送料金をきめましたね。あのときのいきさつなんかも、私陰ながら調べてみましたが、集約化その他近代化のあれから三年ばかりたつたら、その限度が幾ら幾らだから、それだけは差し引いてなんて、いろんなあれがついておりましたが、それとの関連も出てくるけれども、しかし、やはりもう少し外国と比べてみて——アメリカの八分の一だとかなんとかいうような料金でしよう。それからさつきの使用料は、例にあげたとおりでしよう。そういうもの

と、皆さん方の頭のほうに、運営ではなく経営というふうなものになるにつれてきた段階まで

と、皆さん方の頭のほうに、運営ではなく経営というふうなものになるにつれてきた段階まで

と、皆さん方の頭のほうに、運営ではなく経営というふうなものになるにつれてきた段階まで

と、皆さん方の頭のほうに、運営ではなく経営というふうなものになるにつれてきた段階まで

○佐藤(警政府委員) 日本の場合は、コンテナ船におきましてどれだけドア・ツリー・ドアのものがあ
るかということ、いろいろな意見がございます
が、非常に少ないのではないかとというのが定説で
ございます。この場合、われわれが考えておりま

すのは、港頭のフレートステーションに持つてきてもらつて、そこでパン詰めをしてマーシヤリングヤードに持つていく、こういう方法を考へておられます。ただ、しからば8×8×20から先は絶対だめだということではございませんで、東京都が調べたところによりますと、大体輸出産業に關係ある工場というのは環状七号線に沿つてある、こういうことから、環状七号線を使えば工場と港頭との間の8×8×20のコンテナ輸送も可能である、こういう結論を当局は出してあります。

○大出委員 8×8×20でこれは何トンですか。

○佐藤(警)政府委員 これは容積トンで二十トンでございますが、實際積み荷を調べたところでは、内容が十二トンくらい、パン詰めを入れても十六、七トンだろう、こういうことでございませう。

○大出委員 いま積載貨物の制限は、自動車の場合には二十トンでしょう。正味二十トンあったら、これはぎりぎりですね。

○佐藤(警)政府委員 車両制限令ではたしか二十トンでございませうから、パン詰めされたものの重量が二十トンあれば、これはだめです。

○大出委員 したがって、積み荷の中身いかによるといふことでしよう。

○佐藤(警)政府委員 コンテナは容積でございませうから、それを重量に換算した結果の調査によれば、日本の輸出品については十二トンくらいである、その8×8×20のコンテナの中に入るものは十二トン程度である、こういうことでございませう。

○大出委員 そうすると、二十トンの制限があるから、それ以内におさめたということになるのですか。

○佐藤(警)政府委員 二十トンという制限があるからそれ以内におさめたのではなくて、二十トンという制限の中で8×8×20が動けるかどうかというところで、具体的に中に積まれる貨物を調べたら、中身は十二トン程度であるという結論が出た、こういうことでございませう。

○大出委員 そこで、当面はどういうことをするのですか。コンテナ問題の受け入れ、先行きですね。たとえば大井沖ですか、品川沖ですか、さしあたりこうするといふのはあるでしょう。

○佐藤(警)政府委員 将来は、昭和四十四年以降におきましては、公団のつくった専用埠頭でコンテナを扱つてもらう。その間につきましては、品川埠頭——これは一般雑貨のためにつくった埠頭でございませうが、背後に相当広い用地がございませうので、これを使用して、専用使用でなくて、臨時的にコンテナの優先的使用という形でやつていきたい。それから阪神地区につきましては、同じく摩耶埠頭の一番新しくできたピアにつきまして、同じことを考へておる次第であります。

○大出委員 有馬さんが見えになりましたので聞いておきたいのですが、運輸省の港政課長の通達があつて、倉庫寄託貨物の問題で、これは倉庫荷役であるということになってゐたわけですね。それで、港労法の適用を受けられておるが、登録面になかなか上がつてこないということから、地区審議会その他でいろいろ問題になった。そこで労働省側としては調査をし、業者の諸君も港労法の適用を受けさせたいということであつたし、それから倉庫関係のほうも同様のことを考へておられるやうなので、何とかそれは行政指導その他をするというところでおやりになつたようでありませうが、先ほど運輸省側の皆さんからお聞きしたところが、水切りから五百メートルですか、つまり海側から入つてきたものは、倉庫荷役ではなくて、港労法の適用を受ける——先ほど、港政課長通達はこのことを否定して、倉庫関係のほうも港労法の適用を受けるというふうな答弁をいただきましたが、そのところはどうかといふ点を有馬さんからお聞きしたいと思ひます。

○有馬政府委員 倉庫業の適用問題は、港務労働法の施行以来懸案でございませうが、この四月から新しく適用するという方針のもとに適用いたしてゐるわけですが、海側、陸側の境をどうするかといふことで、いろいろ関係者間で協

議いたしました結果、御指摘のように五百メートルを基準に適用の範囲をきめるといふ考へ方で所要の措置をとつたわけにございませう。したがつて、いまの登録定数を倉庫業の適用に伴ひまして改定をしなければならぬという問題が出ておるものです。現在、定数の再検討をして、近く審議会の御意見を聞いて、大体七月一日に間に合わせたといふ予定で検討を加えておる段階でございませう。

○大出委員 倉庫業と申しますと、職種別に見ますと、中身はたくさん分かれておるわけですね。さつきこまかく申しましたから繰り返しませんが、そういう形のグループの形になつた請負です。そうなりまして、これは港労法の適用を受けるとなると、どういふかところで一体適用を受けるかという中身のところをどう考へになりますか。つまりグループで一貫作業をやるから、一貫作業をやつて、金をもらつて、どこが一番重点というので、幾ら幾らといつて分けるわけですね。こうなつておるわけですが、そこらのところは、港労法のたてまえから見て、どういふふうに労働省側ではお考へになりますか。

○有馬政府委員 これはいままでの登録労働者については同じ問題があるわけにございませうが、職種別のあまり小さなグループに分けますと融通性がなくなるといふ欠点がございますので、非常にむずかしいのですが、やはり職種、技能をある程度をうける基準で区分けをいたしまして、適材を適所に配置就労できるような仕組みで運用をしてみたい、かように思つておりますが、具体的なやり方については、各港ごとの審議会の御意見を尊重してやるということになつております。

○大出委員 そうすると、これは港ごとに違つてもいいですね。

○有馬政府委員 多少の港ごとの違いはありますが、多少の点は違つてくるかと思ひます。

○大出委員 労働省の機会がありますので、たいへんお忙しいところをおいでいただきましたけれども、

ども、あらためてひとついまの点は承りたいと思ひます。

港務局がお出しになつておる四十二年二月六日の港務運送事業の合理化のための事業の集約化にかかわる具体的方策についてというのがあるのですが、この中の中間的な目標、「それぞれの港務における各事業者が、昭和四十三年十月一日には、港務運送事業法施行規則別表第二に掲げる取扱貨物量の二〇%増程度の貨物量を処理しうる施設および労働者を有する事業者となつてゐること」といふこの二〇%というのは、どういふことをいふのですか。

○佐藤(警)政府委員 ただいまの資料は、ことし三月三日に港務運送部会が出した集約の具体的方策の答申の中で、横の集約を取り扱つた目標でございませう。したがつて、この二〇%増というのは、改正港務運送事業法の十六条の下請禁止の項で二カ年の猶予期間がございませう。それまでに新しい免許基準まで到達しなければならぬわけにございませうが、集約の精神から考へて、さらにその二〇%増しまで集約の実をあげていこう、こういうことでございまして、それじゃ二〇%か二五%かといふところは、あまりはつきりしてないわけにございませう。

○大出委員 それはまことにいいかげんな話だけれども、ここで論議している時間がございませう。あとの方もおいでになりますので、いまの点はひとつあらためてやりたいと思ひます。

それからいまの十六条の問題が出ましたが、これは有馬さんの所管する部分の中でたくさんございまして、約束ごとでございませうが、港労法の適用を受けた十六条ただし書きなんというものについて、いろいろ問題がある。實際それは運用してみても、その上で悪ければ直す、簡単に言つてしまえばそういうことでやつてきたわけですね。そうすると、これはお直しをしていただかなければならぬ論点がたくさん出てきますから、あらためて労働省関係のところを持ち出したいと思ひますが、そのときに運輸省港務局のほうにかかわる

問題もございすので、どなたかお出しただきたいと思ひます。

時間の関係で終わります。

○増川政府委員 先ほど大出委員からの御質問で、大臣が答弁を保留せられました点でございす。札幌の陸運局の索道の保安監査にあたりまして、旅費が不足しているために業界に迷惑をかけているのじゃないかというふうに伺ったのであります。こういう点につきましては、現地の局長にも確認をいたしました。保安監査につきましては、計画的にスケジュールを立てまして、予算旅費の範囲内でいろいろ差し繰りまして苦心して実施しております。決して業界に迷惑をかけるようなことはさせておらないつもりでございます。なお、今後とも監査の範囲を検討しまして、できるだけ効果をあげていきたいと考えております。

○關谷委員長 受田新吉君。

○受田委員 いま四十五分でございますから、四十分から五十分程度で質問を終わるように……。(伊能委員「四十分程度に」と呼ぶ) それじゃ一時半で終わることにしましょう。

ではポイントを押えまして運輸大臣にお尋ねをさせてもらいます。

まず法律改正案のポイントについてお尋ねをいたします。私は、今度の運輸省設置法改正案の中に、名称の点で納得のいかない改正がされていることを指摘したいと思ひます。それは、付属機関としての船舶研究機関というのが、実際は自動車、鉄道、電子航法、そうした陸運関係の運輸機関を総合した研究所であり、また、今度も改正案の中にはつきりと、自動車の公害対策まで含める改正要望がなされておるのでございますが、船舶だけの研究所のようにレッテルは書いてあるわけなんです。いまや運輸研究機関として総合的な研究所である以上は、かつて運輸研究機関であった名称をそのまま用いて、港湾を分離したときのように、陸海空まで含むのでございますから、運輸技術の研究所としてもよろしいし、あるいは交通関係

係機関技術研究所としてもよろしいし、名称をすかつと実態に合わせようにしていただきたいと思ひます。

○町田政府委員 御趣旨もつともでございます。ただ運輸技術研究所は、たゞいま先生の御指摘がございましたように、本来運輸省の研究すべきをやっておりますが、昭和三十七年の四月に、港湾研究が分かれまして港湾技術研究所ということに相なったわけでございます。その後一年間経過いたしました。実際的には同研究所の研究分野中船舶技術に関する研究が非常に大きな割合を占めておりますので、そういう実態に合わせまして船舶技術研究所というふうに名前を変えた次第でございます。

○受田委員 現実には電子技術に関する機関を持つておる。それを今度は独立した付属機関にしようという。独立機関にするほどの大きな電子航法の研究をあわせてやっておられるわけである。にもかかわらず、船舶のほうが比重が非常に大きくてあとは小さい存在のようによい御答弁があつたわけでありまして、独立の付属機関研究所をつくらうというやうな、電子航法だけでもそこまでする進んでいるときに、船舶技術だけが中心のやうな研究所というこのあなたの言い分は、私は納得できないのでございます。いかがですか。

○町田政府委員 確かに申し上げるのとおりでございますが、電子航法は最近それ自体が非常に発達いたしましたし、今後とも力を入れてやらなければならぬというところで、数年来の懸案が今回電子航法だけが独立するということになった次第でございます。そういう意味で、現在までのところは、たゞいま申し上げたやうに、船舶関係が非常に大きかつた、こういうことで船舶技術研究所ということになった次第でございます。

○受田委員 大臣、いまの御答弁は私納得できないのです。船舶関係の研究機関、それから人工衛星、電子航法、これはおそろく二つを一緒にして新しい航法を電子航法研究所へ持つていかれるというのですが、大まかに分けて船舶、電子航法関

係、鉄道、軌道、自動車、航空機と、五つの内容を持つた技術研究所である。今度その一つが電子航法研究所として独立をする。残されたものは船舶技術研究所で一括されるというこの行き方には問題がある。名は体をあらわすというのを私はしばしば指摘しておるわけでございますが、役所の名前というものは、やはりそうした実態をりつぱに表明する形のものでなければならぬ。外務省が中南米・移住局というものをつくつたときにも議論があつて、中南米局でいいじゃないかというけれども、移住をその比重の一つにしている以上は、たとえ比重のかけ方が少なくても、中南米・移住局という名称を用いてゐる。それほど役所の名前というものは実態に即さなければならぬわけなんです。いまこの機会に——船舶技術だけがウエイトを置かれてゐるわけじゃないのだ、いまはもう自動車から鉄道から航空機、みな比重が置かれてゐる。今度は公害対策まで一緒に含めるやうな機構が拡充強化されておるといふときに、船舶技術というものでこれを片づけてくると、だれでも船舶技術研究所という船舶のことしか思わないやうになる。むしろ、そこへ運輸技術研究所とか、あるいは交通関係技術研究所とかやつておけば、一般庶民が役所へ行つても、はつきりと、交通関係機関なら、おれのは自動車だか、航空機だか、こういうことがわかるわけなんです。役所の名前というものは非常に名称の付し方が大事だと私は思ふ。軽々しくその一つを取り上げて他を無視するような形の名称を用うべきではない。大臣、あなたはこの法案を出されるときに、この点十分研究されなければならぬ。いかがですか。

○大橋國務大臣 まことにございす。御質問でございます。お答えすることゝなかなかな容易でないのでございす。実は運輸省といたしましては、船舶研究と自動車、鉄道の研究と一緒にやらせるという点については、最初から疑問を持つておつたのでございまして、これはおのおの独立して研究機関を設けることが、研究の目的を達成する上からいって適切ではなからうかという考えを持つておつたわけでございます。諸般の事情から、自動車、鉄道の研究について独立の機関を設けることが許されませんでした。しかし、自動車、鉄道の研究は必要でございす。し、ぜひ研究をしなければならぬということに相なりまして、研究をすることはいいけれども、しかしその研究のために独立の機関をつくるのはいかがであらうか、こういう結論に相なりまして、その結果は、自動車あるいは鉄道等の研究も、現在ある船舶研究機関であわせてやれ、こういうことで船舶研究機関が自動車、鉄道の研究をも一緒にやらなければならぬやうな結果になった次第なのでございす。そこで、運輸省といたしましては、やつてはみましたものの、独立の自動車あるいは鉄道の研究機関をつくるのが理想である、こう考えまして、将来かかるべき機会にはそういうものをつくりたいということ、船舶研究機関の名前をそのままにしておいたわけでございます。

○受田委員 それは、あなたの方のほうの便宜主義のことであつて、行政機関の名称というものは実態を把握したものでなければならぬ。これはあなた御自身も御存じのとおりです。したがつて、すでに船舶だけでなく、電子航法の分も分離して独立の機関をつくらうというやうなことになるれば、船舶以上に電子航法のほうは比重が高いわけなんです。現時点においては、そうなると、それらを含めた総合的な名称という形がいまの時点において一番適切であると思ひます。やがて今度は自動車技術研究所をつくり、今度は鉄道技術研究所をつくる、その伏線として船舶でそれとしておくという点になると、運輸省は機構の拡充強化の伏線をいまずで用意しておるやうなことになる。それは行政機関としての考え方として適切でない。やはり現時点における実態をはつきり把握した名称を用うべきである、私はかように思ひます。もうやがて自動車技術研究所も別個におつくりになる。来年ころにはそれをお出しになる。そのうちに航空技術研究所もおつくりになるとい

う伏線と心得てよろしいのかどうか。

○大橋国務大臣 正直なところ、そういう気持ちが多あるわけでございます。そのために名称もかような次第になつておるようなわけであります。そこで、これを筋を通していまのように御質問をいただきますと、まことにどうも申しわけない次第で、お答えのことばもないような次第でございます。

○受田委員 軍門に下つたような御答弁で、これは大臣、いまの機会にやはり行政機関の本質的な考え方に立ち返つていただくべきであつて、それからまた、そういうことを一緒にやられるときを待つというのであれば、電子航法をいまここで抜き出して、ちよびりちよびりやらねなくては、航空機技術というものは電子航法以上の重要性もあるわけですから。現時点においては、航空事故をどう防止するかという研究はより大きくやつていただかなければならぬ。船舶は代表してと言われるが、そのことがおかしなわけですね。そうして、そういうことであるならば、電子航法の研究部を大いに拡充強化して、いまのままで運輸技術研究所として、そして船舶部、それから電子航法部と、それぞれの部を拡充強化しておけばいいので、新しい電子航法の研究所を別に独立してつくる必要はないのです。そういうことであれば、その日を待つて一斉にやる日を迎えるべきで、その部内ではいまのままで拡充強化が幾らでもできるわけですね。別に研究所をつくらなくても、いまのままで内部の操作で幾らでも拡充強化できます。付属機関をいたすにしろということとは、われわれとして好ましいことではない。いまのままでそつとしておくべきです。

○關谷委員 受田委員にちよつと私から申し上げる……

げますが、これはいろいろないきさつもありまして、そうして、その経過も今度の行管の懇談会の際にこれは詳しく申し上げて、そこで御相談することになつたと思ひます。

○受田委員 そうすると、お家の事情ですか。

○關谷委員 いやいや、そうでなくて、お家の事情ではなくて、行政管理局と運輸省の折衝の経過その他がありますので、そういうことをはつきりここで質疑応答をやつておきますと非常に長くなりますから……

○受田委員 それじゃ、それは別の時間に承つて、その点の結論の出たものをもう一ぺんあらためて法案を通す前に確認することとて了解したいと思ひます。

○關谷委員 それはちよつと間に合はぬ。

○受田委員 間に合はぬままこれをやつてしまふんですか。

○關谷委員 それはあつてもできるのです。今度のこの法案には間に合いません。

○受田委員 それじゃ、それはそのあとの相談の結果ということにしましょう。

それでは私は、次に航空整備計画についてお尋ねをしたい。

法案の改正点の中にもはつきりと、飛行場部の設置がうたわれているわけですが、大体運輸省の用意しておられる航空整備五カ年計画で、いま政府管理の十七ある第二種空港の扱いはどうされようとおるか。いま地方の第二種空港の中には、千二百メートルの滑走路、そして三十メートルないし四十メートルの幅員を持つておる。私の郷里にも宇部という空港が一つあるわけでございますけれども、これなどは——第二種、第三種一緒にお尋ねしますが、千二百メートルでスタートしておる。千二百メートルじゃジェット機はつけないのです。すでに第二種空港では宮崎には727を飛ばせておるわけなんですけれども、第二種空港の整備ということは、これは東京、大阪の国際空港に準じて大いに力を入れていかなければならぬ。その拡充強化政策を簡単に答えを願

いた。

○大橋国務大臣 第二種空港につきましては、五カ年計画におきましては、航空交通の安全強化、航空需要の増大及び航空機の高速度、大型化に対処しようというこのために、原則として滑走路を千メートル級または千五百メートル級に延長し、エプロン等空港施設を整備いたしますとともに、ILS、VOR、航空灯火等の航空保安施設の整備を行なう方針であります。その具体的な計画、内容等につきましては、関係省並びに関係地方団体と協議の上詳細を決定していきたいと思つてをります。

○受田委員 宮崎にはジェット機が飛んでいるわけですね。政府がいま企図されておるいわゆる騒音防止法というものは、これは国際空港だけ、東京、大阪だけに適用しようとしている。宮崎の騒音防止はどう考えるのか。この騒音防止対策というものは、第二種空港、ジェット機がすでに飛んでいる地域をいまは適用しておるわけですね。これはどういう計画をもつて進められようとおるのか。

○澤政府委員 今国会に御審議をお願いしております航空機の騒音防止法の適用港といたしましては、先生のおっしゃいましたように、とりあえず東京空港と伊丹の大阪空港、それから今度でます新東京国際空港、この三空港を対象にいたしております。

先ほど大臣が申されましたように、第二種空港が漸次千メートルに拡張されまして、ジェット機が入ってくるようになります。その騒音の程度が東京、大阪とひとしくいらいの騒音の程度になつてきましたら、将来はそういった空港にも適用を考へることがあるかと思ひます。ただ現在のところは、宮崎のように一日一便あるいは二便入るといふような状態で、直ちに騒音防止法の適用範囲にすることは非常に困難かと思ひます。ただ、宮崎につきましては、飛び方、飛行方法を検討いたしました。これは現地の空港長その他関係の市民の方と御相談いたしまして、飛行方法を変

えることによりまして騒音を減少しようということとで御相談をいたしております。

○受田委員 私は、いわゆる騒音防止法案なるものは、これは将来第二種空港にジェット機を飛ばすということを予期した形で検討していただくべきものだと思うのです。その分はなるべく騒音を出さぬようにくふうするんだと言つたつて、そのときの事情で、たとえ一、二回であつても、大事なときに騒音が振りかかってくるのはたいへん迷惑なのであるから、そのことも一緒に含めた対策が同時に検討されておらなければならぬ、やがて検討しようということではなくて、その伏線としての検討が進められていなければならぬと思ふのです。これは第二種空港の今後の滑走路延長、それに伴うところの保安施設の拡充強化を含めて、もう当面する問題になつておる。長い問題じゃないのです。航空整備五カ年計画というものはそういう長い問題じゃない。すぐ手をつけなきゃならぬ問題だ。また、そのつどつどでなくて、そういう騒音防止法の基本対策、これに該当すればこうだという第一次、第二次の線まで含めた騒音防止対策というものを用意しておかなければならぬと思ふのですが、大臣の御見解を伺いたい。

○大橋国務大臣 できるだけ早くから用意しておくに越したことはないと思ひますが、第二種空港が騒音防止対策を必要とする時期はなお今後にありますので、その時期までに用意すればまずまずそれで間に合うのではないかと、これが私どもの考え方でございます。これをいつまでもほうつておくというつもりはございません。間に合うようには必ず用意したいと思ひます。

○受田委員 現に間に合っていないのです。宮崎は迷惑しているわけですね。宮崎は何らの迷惑を受けてないというわけじゃないのですよ、大臣。いかがですか。

○大橋国務大臣 いま宮崎空港においてもジェット機が飛着いたしております。御迷惑のことはむろんよくわかりますが、騒音防止法に盛り込んであるような諸般の対策を現在宮崎空港において

適用するということについてはまだ時期的に無理がある。将来むろんあいう対策を全面的に実施しなければならぬ時期はまいると思いますが、いまのところはまだそこまでは宮崎空港はいつておらぬ、こういう判断であります。

○受田委員 地方空港は、これは一挙に東京、大阪の国際空港と同じようなことにはなりません。それからまた将来も比重が違ってくる。そういう場合の対策というものは、ちゃんと第一次的、第二次的な国際空港に準じた扱い方というものの、一応腹案がなければならぬ。もうすでに宮崎などを含む腹案がなければならぬ。時間の関係でそれはここで一応おきます。

それで、第二種空港の夜間飛行の可否というのはどういふふうに判断しておられますか。

○澤政府委員 第二種空港のうち照明施設の整備、それから計器進入のあれも第二種空港については整備を考えております。それから、第三種空港は、原則として照明施設を整備するということを考えております。照明施設が整備されましたら夜間飛行は可能になる、このように考えております。

○受田委員 いま地方空港の不安は、松山事件を契機として著しいものがある。それに対する保安施設、進入角指示灯の設備その他滑走路の末端とのつなぎ合わせというようなものは、これはそれほど大の経費が要るわけでもないわけでございますから、ちゃんとした準備を拠点、拠点にできるだけすみやかに用意する対策を進めてもらいたい。これを特に要望しておきます。

具体的な質問は全部避けて基本だけをお尋ねいたしますが、次に、やはり航空に關係するのございいますけれども、先般といつても昨年の三月です。御存じのBOACのジェット旅客機が富士山ろくで百二十四名のとうとい生命を失われ、た、その補償の問題です。ワルシャワ条約、ハーグ条約というものが一応あって、ワルシャワは三百万、ハーグは六百万まで補償をすることになっているし、またIATAの協定にも日本は参加し

ておる、これは私よく承知しております。人命の価値というものをアメリカは最高に要求した結果でもありましようが、二億円以上の補償をしておるのもあれば、最低が三千万円、日本の場合はわずかに三百万が今度六百万に上がっただけです。人間の生命の価値にこれだけ大きな差があるというものが国際条約で認められるということはいかがですか。

○大橋国務大臣 お説のとおり同感でございます。政府といたしまして、今国会にまずハーグ条約の批准案件を提案いたしております。

○受田委員 批准案件で六百万までの批准。IATAの關係はどうですか。

○澤政府委員 IATAでは、この件についての關係は特にごさいませんで、先生のおっしゃったのは、おそらくアメリカの航空当局が七万五千ドルの保険をつければ米国の領域からの離着陸にも加盟してないわけですから、ハーグ条約が低いのです。それで米国を経由いたします航空会社が相寄りまして、七万五千ドルの保険を付しておる、そういうことになっております。世界でアメリカだけが別の政策をとっておるわけでございます。

○受田委員 全日空の場合は、昨年の事故でも、いろいろな見舞い金などを含めて、五百万程度のものにとどまって、三百万プラスアルファになっておる。これは民間航空会社であると、その財政負担に耐え得ないで、会社そのものがつぶれるという、事故が頻発すればそういうことになる。そういうことも含めた対策というものをあわせて検討しておるのかどうか、お答え願いたい。

○澤政府委員 この補償金は保険でカバーいたします。航空会社が保険料を払っているわけでございます。これは運賃の原価計算の際に、運賃の中に含まれておりますので、国といたしまして、直接補償関係にはタッチしてない。ただその運送約款を認可しておる、そういう關係でございます。

○受田委員 全日空などに見舞い金を出しておりますね。そういう負担というものは、これは事故が重なれば当然会社の経営の基礎に影響してくる。いかがですか。

○澤政府委員 従来日本はワルシャワ条約にしか加盟しておりませんでしたので、国際、国内の關係も含めて三百万円の限度額を認可していたわけでございますが、今度はハーグ条約に、これは国会に御審議をお願いしておりますので、国際線はもろろ六百万円を限度といたすわけでございまして、国内線につきましても、国内線はハーグ条約とは直接の關係はないのでございしますが、やはり国際線との關係から、国内線につきましても、この保険限度額を六百万円に上げるように行政指導をしてまいりたい、このように思っております。

○受田委員 補償問題ということは、事故の該当事者になった人々には非常に重大な関心事です。だから、ワルシャワからハーグに切りかえられたとしても、次にまた独特の見舞い金要求というものが出てくるのです。これは決して消えるものではないのです。そういう対策を、航空会社の経営というものを運輸省として十分指導よろしきを得て航空事故の絶滅を期するとともに、その対策も用意しておくことを御検討願いたい。

法案關係を終わって、十五分間に今度は別個の問題を扱います。

鉄道建設審議会なるものが、運輸大臣、あなたとの關係の機関がある、ここで鉄道建設計画を千三百五十キロという赤字覚悟の新線計画を発表しておる。しかしながら、従来六十二個所でしたか、いますでに着工して完成をしないローカル線があるわけですから、これは赤字覚悟でやっております。そのすでに着工した赤字線に対して、なおかつ完成を見ないような形のもとに千三百五十キロの新線計画を立てておるという鉄道

建設審議会の昨年末の発表というものは、運輸大臣、一体どういふふうに判断されるのか。

もう一つは、それに伴う問題として、地方の赤字覚悟の線をつくるよりは、道路を整備して、国鉄のバスを運営することによって、よりサービスを向上せしめて、その赤字線にかわる対策があるのですが、あえて政治的な圧力でこの赤字路線をどんどんつくり、また着工したままでじんぜん日をむなしくして完成していないという現象を、大所高所から運輸大臣として御判断を願いたい。御答弁願います。

○大橋国務大臣 鉄道建設審議会は、国鉄が将来運営すべき鉄道線路の新設につきましての審議機関でございますが、御承知のとおり、国有鉄道といたしましては、新線の建設にあたりましては、経済基盤の強化ということと同時に、地域格差の是正による地域発展、こういう公共的な使命をもたせておるわけでございます。したがって、そういう意味で、いわゆる赤字路線といえども、公共の見地から必ずしもその建設を拒むことのできないものもあるわけでございます。全国的にこれらの線を検討いたしました結果、鉄道建設審議会において、今後国鉄が建設しなければならぬ必要な路線を掲げたものが御指摘の答申でございます。

○受田委員 こま切れの着工をしままで、工事の進んでいない路線の対策はどう考えておられますか。

○大橋国務大臣 ただいま政府の新線の建設についての考え方といたしまして、一応新線を二つに分類いたしまして、一つは新線の建設によって十分採算がとれるであろうと見込まれる路線、それから第二は、その線だけでは採算が困難と認められる路線、この二種類に分けております。そして、前者につきましては、利子のつく起債という方法で建設費をまかなっておりますが、後者につきましては、国有鉄道の収入からの繰り入れ金及び政府の一般会計からの繰り入れ金、こういうものを財源として建設することになります。そして

て、完成いたしました後は、国鉄が経営して採算がとれるかどうかという線は有償をもって国鉄に貸し付けますが、赤字の見込みの路線は公団から無償でもって貸し付ける、こういうやり方をいたしておるわけでございます。ただいま建設中の路線のうち、東京周辺におきます第一、二の路線は十分採算がとれると認められますので、これは起債をいたしまして工事を急いでおります。これにつきましまして、四十六年ころまでに必ず完成したいということをやっておりますが、その他の不採算路線につきましましては、毎年の一般会計及び国鉄算道会計からの繰り入れ金の範囲内で工事を進めるということになっておるのでございまして、政府としていろいろ一般会計からの繰り入れをふやすように努力はいたしておりますが、しかし、これらを完成いたしますにはなお数年を要すると思っておりますので、いづれにしても、できるだけ早く完成して役に立てたい、そして、これと並行して、未着手の線につきましても、公共性の高いものから着手してまいりたい、こういう考えで進んでおるわけでございます。

○受田委員 あなたの御郷里の島根県の日原から岩国に通ずる岩日線というのがある。これも赤字というふうに初めいわれておったが、現時点においては黒字を出しておる。これはいつ完成しますか。あなたの地元と私の地元との問題です。

○大橋国務大臣 私も地元の関係で、選挙の都合もございまして、自分の選挙区に関係ある路線については注意をいたしたいと思っておりますが、しかし、何と申しまして、立場上、さような自由のきかない立場にございまして、各線につきましましては、一切公団の立案にまかせておるわけでございます。ただいまのところ私自身は、そういう事情で存じませんので、ただいま政府委員からお答えを申し上げます。

○増川政府委員 ただいま例にあげられました岩日線のうち岩日北線につきましましては、現在、広瀬―六日市間約十五キロの工事の実施計画案につきましまして、国鉄と公団とで協議中でございます。

が、これにつきましましては、大体四十七、八年ごろに完成ということになるのじゃないか。現在まだ協議中でございますので、はっきりした日限は申し上げかねます。

○受田委員 東海道新幹線に次ぐ山陽新幹線、これは昭和四十六年までに、国鉄の第三次長期計画の末期に完成させるという目標を持っておられる。引き続きまして、昭和五十年には博多までをやり遂げるという御計画のようです。この計画は、計画どおりに進行しておるのかどうか、お答え願います。

○大橋国務大臣 現在のところ、新幹線の建設といたしましては、具体的に確定しておりますのは岡山まででございますが、この計画は、計画どおり進行いたしております。したがって、この勢いをもつてまいりますならば、四十八年には必ず広島まで竣工し、五十年には必ず博多まで竣工するものと確信をいたします。

○受田委員 国鉄もまた皆さんの借金をかかえて、その利払いにも追われておるような状況であります。一般会計からの繰り入れも意のごとくならぬとなると、たとえば東海道新幹線が八千万ドルの世銀の借款を求めたようになつて、この山陽新幹線も世銀のごやつかいにならざるを得ないのかどうか、そういうことをごやつかいにならぬでも、計画どおり四十六年には岡山まで東京から四時間で飛べるのかどうか、お答え願いたい。

○大橋国務大臣 世銀の借款については、最近世銀の方針をいたしまして、後進国向けの融資を優先的に扱う、こういうことになっておりますので、現状のところでは、新幹線はどうも世銀としての融資を仰ぐことは困難な事情にございまして、国鉄といたしましては、現在のところでは、いかなる困難を排除いたしても、この新幹線の建設は、これを必ず所定期間内に完成させるといふ決意で進んでおるわけでございます。

○受田委員 低開国向けの融資ということを力点にしておる傾向はある。しかし、従来の方式で借金をかかえ込んでおる国鉄が必ずやるということになると、やはり何らかの形で外部の、国外の借金を背負わなければならぬことになるのじゃないか。そこはやっぱり運輸大臣としては、大所高所から国鉄のあり方を見守っておられなければいかぬと思うのですが、今度の大量の整理を考へたりしておるほどきびしい状況であつて、決して安易な国鉄の整理ではない。いまの世銀がだめとなれば、鉄道外債というふうなものも入れる方法があるわけですが、そういうふうなものに踏み切らなくてやっていくと、大臣は運輸行政の最高責任者として判断されておるのかどうか、お答え願います。

とを比べたときに、東京は二十三区の全体の面積の一〇％ばかりが道路、ニューヨークは三五％、ベルリンが二八％、ロンドンが二三％というように、非常に道路の占める面積が広い。そして、人間の通る道路というふうなものがちゃんと用意してある道路が多い。ガードレールというものが、日本では一体どういふふうになつておるかということにもわれわれとしては非常な不安を抱いておるわけですが、人間を大事にするという観点で運輸行政をやりますと、交通対策を各省が共同でやっていたらどうか、歩行者個人に責任を負わすのでなくして、車を持つてゐる人間に責任を負わす――いま大体オートドライバのような立場になつていく人々というのは、ほんに国民の一部です。庶民は自動車を持つてゐるのうと旅ができるような立場にない。そのごく一部の自動車を持つ豊かな階層のために庶民が犠牲にされていくというのが私は現実じゃないかと思うのです。この点については、自動車を走らせる人が歩行者を大切にすること、基本的な感覚で、今後の運輸行政、交通対策を考えていただくべきであると思ふのですが、どうでしょうか。

○大橋国務大臣 現内閣は、今後数年間の日本の経済見通しにつきまして、経済社会発展計画というものを樹立いたしておるのでございまして、この経済社会発展計画におきましても、新幹線に必要な資金は国内において調達するという方針でうたつてございまして、したがって、私は、現在の計画は期限どおり進行できると思ふ。

ただ、御心配になる点といたしましては、最近の国鉄の経営事情、財政状況という点だろつと存じますが、これにつきましても、昨年来いろいろ政府間で協議をいたしました結果、昭和四十三年の予算編成を目途といたしまして、国鉄経済の立て直しについて具体策を立てよう、こういうことで、ただいま大蔵省、運輸省、国鉄、三者間で打ち合わせをいたしております。来年度の予算は必ず経営面において相当な改善を見得るものと確信いたします。

○受田委員 そうすると、外国からの借金にはたよらなくて済むと、大臣は御答弁があつたと了解してよろしうございませう。

三分ほど残つておりますから、最後に、交通事象に対する大事な点だけを御尋ねします。

日本の道路というものは、人間が通る道か、車が通る道かという疑義をはさむほど、最近の都市の交通事情というものが不安が起つてきておる。東京二十三区の道路の面積とニューヨーク、ロンドン等の外国の大きな都市における道路の面積

とを比べたときに、東京は二十三区の全体の面積の一〇％ばかりが道路、ニューヨークは三五％、ベルリンが二八％、ロンドンが二三％というように、非常に道路の占める面積が広い。そして、人間の通る道路というふうなものがちゃんと用意してある道路が多い。ガードレールというものが、日本では一体どういふふうになつておるかということにもわれわれとしては非常な不安を抱いておるわけですが、人間を大事にするという観点で運輸行政をやりますと、交通対策を各省が共同でやっていたらどうか、歩行者個人に責任を負わすのでなくして、車を持つてゐる人間に責任を負わす――いま大体オートドライバのような立場になつていく人々というのは、ほんに国民の一部です。庶民は自動車を持つてゐるのうと旅ができるような立場にない。そのごく一部の自動車を持つ豊かな階層のために庶民が犠牲にされていくというのが私は現実じゃないかと思うのです。この点については、自動車を走らせる人が歩行者を大切にすること、基本的な感覚で、今後の運輸行政、交通対策を考えていただくべきであると思ふのですが、どうでしょうか。

○大橋国務大臣 まことに御説のとおりだと存じます。そこで、現在自動車を利用する人の問題でございまして、自動車の利用にあつて、自動車を運転する運転免許証、これの許可にあたりますが、いまおっしゃつたような考え方を基礎にして免許をする必要があつるかと思ふのでございまして、同時に今度は、車を買入れ入る場合、特に今日問題になつておりますのは、大型の自動車及びダンブカーでございます。これが買入れ入るにつつきましては、現在は自家用車については自由になつておりますが、いまおっしゃつたような点を十分審査の上、今後は合格者にだけ買入れ入るを認めるといふような制度に改めようかというので、運輸省といたしまして、研究をいたしておるところでございます。

○受田委員 免許制の問題にも関連することです。そこで大型車の免許というふうなものを、年

齡を引き上げて、相当本人の判断力が高まったところへ、たとえば十八歳から二十歳に引き上げるとか、経験年数ゼロから何年か、二年でもふやすとかいうような方法で、大型ダンブカーについてはいより一そう基準を高めるとかいうようなことで、まず運転者に対する政府のきびしい態度というものを留意される必要はないか。

それからもう一つは、今度は警察の仕事にもなるのですが、公安委員会などかおられますか。——それは大臣に、あなたは前に警察をやられたことがありますね。

○大橋国務大臣 はい。

○受田委員 だから、あなたでも国務大臣として御答弁を願いたいのですが、幾ら大きな事故を起こしても、一年たつたらそれがまた再び免許を復活できるような制度があるわけですが、大事故を起こしたような不届き者には、もうきびしい期間を、あるいは一代取り上げて、おまえのようなやつは運転を免許するわけにはいかぬというような措置をとるとか、いま私が具体的に申し上げたところで、人間を大事にするほうへ重点を置いて、運転者に責任を負わせるという形で、ごく一部の人が自動車を持て、多数の人は自動車を持たないで歩いておるといふ、その歩いておる一般の庶民を擁護する基本策を進める必要はないかと思うのです。具体的な計画があれば承りたいのです。

○大橋国務大臣 私自身としては、運転免許についての年齢制限につきましては、具体的な計画を打ち合わせしておりませんが、担当の大臣に十分御趣意のあるところを伝達したいと思ひます。運輸省といいたしましては、具体的に考えておられますのは、五トン以上の大型トラック並びにダンブカーが特に事故を惹起する頻度が多い。また、その被害も非常に大きくなつておりますし、人身事故にわたるものが少なくない。こういう観点から、五トン以上のトラック及びダンブカーの取り締まりを強化するようにしたい。その方法といひましては、さきにもちよつと触れましたように、これらの特殊の車両の購入をし

ようという場合においては、現在のごとくディーラーから自由に購入することは許さない。自家用といへども、官庁の許可を受けさせる。そうして事故を起こしたような場合には、容赦なく許可の取り消しをして、そういうものを二度と運転できないようにしよう、こういうことをいま検討いたしまして、成案を得次第、交通安全対策本部へ持ち出して実現を期したいと思つております。

○受田委員 時間です。終わります。

○關谷委員長 鈴切雄君。

○鈴切委員 運輸大臣、四月十九日の佐藤総理と石坂経団連会長の会談の内容を明らかにしていただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 私はその内容を承つております。

○鈴切委員 少なくともこの問題については大きな政治問題に発展しておるにいかかわらず、大臣が全然知らないということはどういうわけですか。

○大橋国務大臣 私は、その問題を知る必要がないと思ひます。

○鈴切委員 閣議後の記者会見で、航空界の再編成はこの際根本的に再検討する必要があると発言したが、その内容についてお願いいたします。

○大橋国務大臣 おそれ入りますが、末尾のところをちよつと……。

○鈴切委員 閣議後の記者会見で、航空界の再編成はこの際根本的に再検討する必要があると発言をされたが、その内容についてはどういふことでありますか。

○大橋国務大臣 航空界の再編成につきましては、御承知のとおり、昨年以來政府の方針がきまつておりまして、国際一社、国内二社という方針で進んでおるわけでございます。それにつきまして再検討というような必要は考へておりません。

○鈴切委員 運輸大臣は、全日空に要望した中に、経営規模縮小もやむを得ないと言つておるが、自由私企業の経営上の重要な問題にまで監督

官庁が介入しておるといふ批判があるが、その点について大臣はどうお考えになつておるか。

○大橋国務大臣 御承知のごとく、航空事業において最も必要なことは、安全の確保ということでございます。この点について全日空が昨年二回にわたつて、航空史上におきましても相当大きく取り扱われるべきような大事故を起こしましたというところは、まことに残念しくございまして、そこで運輸省といひましては、監督官庁の立場から、二度とかような事故をあらしめてはならないという見地から、立ち入り検査を実行いたしましたのでございまして、その目的は、航空の安全の確保という一点にこれをしぼつておつたわけでございます。その目的のために必要があれば事業の縮小という結果を生ずるような場合があつても、安全第一のためにやむを得ないものであろう、こういうふうなことに相なつたものなのでございまして。しかし、特に縮小すべきであるということを申したのでございせん。これこれの事項を順守しろ、安全のために絶対に必要である、この措置をやるために経営の規模が縮小されるという結果があつても、それはどうも安全のほうに優先的であるからやむを得ない、こういう趣旨でございます。

○鈴切委員 大臣の言われる監督官庁として、安全確保という観点からの勧告も当然のように思ひますが、しかし、自由私企業の経営上の重要な問題にまで、監督官庁が介入するといふことは、絶対に私は許される問題ではないと思ひます。万一こういうようなことがまかり通るようなことがあれば、わが国の全産業界のためにもまことに憂慮すべき慣例になつてしまつてはどうか。運輸省の全日空の経営規模の縮小を求めている点は、明らかに私は何かし行き過ぎのようには思ひますし、これは明白な経営権の侵害であり、自由な私企業に対する制裁というように世間ではとられておるわけでありますが、その点について大臣のお考えを伺ひたい。

○大橋国務大臣 航空事業は自由企業ではござい

ません。これは、御承知のとおり、飛行場という政府の營造物を使用する特権を与えられ、その特権を基礎にして運送事業を営んでおるわけでございますから、これは自由企業にあらずして免許企業でございまして、その免許企業に對しまして、政府といひましては、營造物の管理という立場以上には、人命の確保という至上命令に基づいて厳格なる監督をいたしておるわけなのでございまして、人命確保のために必要があれば、その必要の限度内においては、企業の経営についても指図が当然できるものと私は心得ております。

○鈴切委員 これは四月二十六日の朝日新聞であります。政府として「全日空は民間企業ではあるが、政府の管理する飛行場を使い、国から独占的な営業権を認められておる企業であるから、営業のあり方や、社長人事については重大な関心をもち、これをわかつておる。しかし、重大な関心を持つておるにもかかわらず、それに介入するといふことは、うまくなひではないか、その点はいかがですか。関心と介入とは違ふ。

○大橋国務大臣 その点は全く同感でありまして、重大なる関心を持つてはおりますが、商法の規定によりまして、民間会社で自由に選任すべき役員人事について、政府がみだりに介入することは適当でないと思ひます。

○鈴切委員 それでは、いままでの政府は、経営条件等に制限をつけ、あるいは経営意欲を低下させる傾向があるといふふうにいわれているわけですが、それについては、運輸大臣は、今後そのような行政指導というふうなことはされたいわけですね。

○大橋国務大臣 実は私は、具体的に申し上げますと、全日空の経営については非常に心配をいたしておるのでもございまして、昨年の事故の結果信用が低下して、そのために経営状態が悪化して、これをひとつ早く立ち直らせておるわけでは

経営をさせたいという熱意を持つておるわけでは

ざいまして、そのために、私就任以来、大阪、九州、北海道などへ旅行するときは、いつでも率先してでき得る限り日航機よりは全日空機を選んで乗る。それも、バスも持っていりますけれども、しかし経営の悪い会社には乗るまいというの、もいかでであるということ、いつも料金を払って乗っているのですが、そういうことをいたしまして、運輸大臣が始終乗っておられるのを見れば、全日空ももうだいたいようぶなんじゃないかという気持ち、少しも一般の人に与えることによつて、全日空の経営意欲が燃えたとはいへんしあわせだ、このくらいなつもりでやっておるような次第でございます。

○鈴切委員 確かに昨年全日空は二回にわたって大事故を起こしたということについては、大いに反省しなければならぬ点もありますし、安全確保という面においては、当然そうされなくてはならないと思うわけですが、しかし航空界の再編成の問題については、事態のあまり進まないのに業を煮やして、人事にまで介入するという短兵急なやり方というのは、私は好ましい姿ではないと思うわけです。その点についてもう少し——この間佐藤さんの人事介入のようなそういう発言があったという点に対しては、私は、本筋の行政面、または粘り強い監督指導がなされるべきではないか、そのように思うのですが、運輸大臣の御見解をお聞かせします。

○大橋国務大臣 運輸省としては、同じように感じておりまして、全日空の指導につきましては、きめこまかくしんぼう強く当たってまいりたいと思っております。航空界の再編成につきましては、昨年その計画を決定いたしました当時、大合併等につきましても目標時期を定めておるわけでございます。いまのところ、その目標時期に比べまして別に再編成がおくれているというようなことはございませぬので、運輸省といたしましては、特にその問題についてあせっておるという事実はないでございます。

それから、佐藤総理の発言でございますが、

私、先ほど申し上げましたごとく、佐藤総理の発言の内容については、これを特に伺っております。いろいろからつまじらかにいたしておりますが、いろいろ佐藤総理が航空問題について述べておられる片言隻句等から察知いたしまして、私企業の人材について介入するという意図は毛頭なかったものと察知いたしております。

○鈴切委員 航空業界の再編成を取り上げる場合に、この基本的な視点をどこに求めるかはきわめて重要な問題だと思います。それで航空界の再編成の問題について、西欧型でいくのか、それとも米国型でいくのか、その点について伺いたいと思ひます。

○澤政府委員 だいたい先生のおっしゃいました西欧型といふのは、どちらかというと国が資本その他を入れて統制的に行なうということ、アメリカ型とおっしゃったのは、いわゆる完全な自由主義、こういうことではないかと思ひます。それで、日本におきましては、何と申しますか、その中間と申しますか、国際航空につきましては、御承知のように日本航空に政府が出資をいたしております。過半数の株を政府が持つております。その意味におきましては、これは西欧型、BOACあるいはBEAのような型であらうかと思ひます。それから、国内の航空につきましては、日本航空は国内の航空もやっております。これは別といたしまして、その他の航空会社につきましては、政府は株を持たず、航空法の規定に基づきまして、認可、許可を通じて行政指導をしていく、このようなやり方をとっております。

○大橋国務大臣 航空業界が日進月歩という状況であることはお話しのとおりでございます。特にいま問題になっておりますのは、ジャンボ

ジェットあるいはSSTというような新鋭の航空機が、現実世界に航空界にあらわれようということでございますが、特に、まず国際航空にこれは取り上げられるべき問題だと思います。政府といたしましては、日本航空を通じて、世界の大勢におくれざるよう、これらの新鋭飛行機の活用により準備させておるわけでございます。そのためには、もちろん多額の出資を必要とするわけでございますが、今年度においては二十六億円の増資をいたします。これは、政府の出資が二十六億円でございまして、これに対応いたしまして、ほばそれに近い増資が民間側からも行なわれるわけでございます。この増資は、年々金額を増しまして、五カ年間継続をいたしたい。これによつて、新事態に対応すべき日本航空の財政の体制を整えたいと思ひます。

○鈴切委員 航空事業において、巨額の資金が機材に投入されるという実情でございます。しかも、機材の進歩は著しいので、その更新のためには、さらに巨額の資金が必要というところは、いま大臣お話しのとおりであります。それに對して、航空事業会社に対してもっとも長期に低利な金を融資をしていくという、そういう考え方はありませんか。

○大橋国務大臣 政府といたしましては、日本航空の必要な資金に対する政府の手当てとしては、まず第一に、いま申し上げましたように増資を考へておるわけでございます。この増資の計画は、今年度分二十六億円、これは政府出資分でございますが、これは毎年二割ずつ増加いたしまして、そうして五カ年間継続をしようということでございます。これに対応いたしまして、民間の増資もほばそれに近いものが年々行なわれていくわけでございます。そのほかに、国内におきましては開銀融資等も考へておりますし、また実際これを用いた例もあるようでございますが、今年度は、その必要がないように思ひますので、今年度には計画はございません。しかし、将来は考へなければならぬ時期もあるかと思ひます。

○鈴切委員 通行税並びに着陸税の値上げが予定されておるのに聞いておりますが、それはほんどですか。

○澤政府委員 これは安全対策といたしまして、地方空港の整備五カ年計画を実施いたしまして、総額といたしまして千百五十億、これは年率の伸びにいたしますと五〇%以上の伸びになります。他の公共事業に見ない伸びでございます。国はもちろその大部分を負担するわけでございますが、航空会社、またさらには航空機の旅客、乗客にもこれを分担してもらいたい、こういう考えで、着陸料は二〇%値上げいたします。これは航空会社がほとんど負担するという形になります。それから通行税は元来は一〇%でございましたのを、航空については従来租税特別措置法で五%に下げてもらつていたわけでございます。これを、この飛行場の整備の機会に、原則の一〇%に戻して、これは旅客に負担してもらつたということでございます。その金はあけて空港整備五カ年計画に——特別会計ではございませんが、あけて空港整備五カ年計画の原資に充てる、こういう大蔵省との了解をつけておる次第でございます。

○鈴切委員 日航の話であります、新幹線とかね合ひで、航空の運賃を上げることはむづかしいというふうな話もちよつと聞いたのですが、その点、しわ寄せが会社に参りますと、経営がなおさら弱体化されるというおそれがあると思うのですが、その点についてはいかがですか。

○澤政府委員 この五%の値上げと申しますか、五%の通行税の値上げは、まるまる航空会社の収入としては五%響くわけでございますから、これは値上げをどうしてもせざるを得ないわけでございます。ただ、東京—大阪間につきましては、現在でも航空機と新幹線とは非常に競争関係に立っておりますので、これ以上、五%値上げすれば、航空旅客が非常に減少するだらうということ、この点については値上げをしないという方向で航空会社のほうは検討しておるうちに聞いております。まだ申請書が正式に運輸省にあがってまい

ておりません。

○鈴切委員 それに対して、当然通行税、着陸税が上がるというふうになれば、一応日航のほうとしては上げないとは言っておるわけですが、もし上げるというこの申請をしてくる場合に対するところの運輸省の御見解をお伺いします。

○大橋国務大臣 これは、当該会社において引き上げたいという場合には、必ず認める方針であります。

○鈴切委員 航空保険のうち、機体保険の料金は、非常に割り高くなっておるようですが、保険料が年間経費に示す数字はかなり大きいものがあります。多いところにおいては大体二〇％にまで達しておるような、そういうところもあります。経営上大きな負担になっておるということには間違いありません。ゆえに、何かそれに対するよい方法はないものでしょうか。

○澤政府委員 保険料の比率の資料をたいてい持ち合わせておりませんが、先生のおっしゃるようには、経費の中の非常に高い部分を示しておることは事実でございます。これを国の対策として直接救済するという方法は困難かと思いますが、この保険料は、事故が少なくなつてまいりますが、これは航空会社と保険会社との話し合いで、保険料をだんだん下げることが可能なわけでございます。それで政府といたしましては、航空機のいろいろな安全対策、飛行場の整備、その他を実施いたしてまいりまして、航空機の事故を少なくして、それによって保険料が自然に下がっていく、こういう方向に行政をやつてまいりたい、このように考えております。

○鈴切委員 国としては、航空保険の再保険というふうな考え方はないわけですか。

○澤政府委員 ただいまのところ考えておりません。

○鈴切委員 日本の空というのは、非常に国際的な重要ないろいろな要素が含まれております。外国の航空会社の進出も激しいし、事態に対処する日本の航空行政が立ちおくれしておるというふう

感ずるのですが、その点について……。

○澤政府委員 これはよく世間からも言われるところでございます。それは航空の発達が非常に激しくて、航空行政がこれに追いついていかなかったという面は確かにあると思います。しかし、これは歴代の大臣が非常な御努力をいたさしまして、航空関係の要員、航空関係の予算につきましては、他の運輸省の予算よりもいつも比率を厚くつけてきていただいております。まだまだ現在の日本の航空の発展に比べれば、航空行政は、まだおくれおると言われてもやむを得ないと思う点が多々あるわけでございます。

○鈴切委員 そのおくれしている原因に、わが国の航空行政は、各省庁に分割されておるために、相互の面には重複があつて一貫性に乏しい。急速な航空界の進展に対処できないし、また航空機生産並びに航空事業、保安などの一貫した航空行政が必要であり、一元化が必要だと思つておるのですが、その点についての大臣の御所見を……。

○大橋国務大臣 ただいま御承知のとおり航空機の生産は通産省の所管になっておりますし、航空機の運航についての管理監督は、運輸省の所管というところに相なつておるのでございます。この点は、自動車につきましても生産が通産省、監督が運輸省ということになっておるわけでございます。必ずしも航空機にのみ特殊な形ではございません。いまの日本の行政機構といたしまして、これはやはり一つの在来型の型であると思つておるわけでございます。これを改めることがはたして適當かどうか、これは議論のあるところだろうと思つております。

私どもは、もつぱら航空機の運航面に非常な問題があるこの際でございますから、運輸省といたしましては、いたずらに守備範囲を広げるよりは、個々の守備範囲であります安全運航、その他運輸管理の面にしばらく全力をあげてまいりたいと思つております。

○鈴切委員 国際航空路線の権利は、重要な国家権益の一つであります。ところが、わが国はすで

に十数カ国と航空協定を結んでおるが、その中に相手国の路線だけを認めた一方的なものがあるが、こうした不平等協定、協約を、すみやかに是正していく考えはありませんか。

○澤政府委員 ただいま先生のおっしゃいましたのは、航空協定を結んで相手国がこちらに入つておるのに、日本航空が向こうへ行つていない、こういう国は確かにございます。たとえばスイスその他でございます。しかし、これは日本航空が行かなければ、向こうには絶対に入れないというそういう考え方もございしますが、日本航空はいま三カ年計画あるいは六カ年計画で、世界の主要な国にはほとんど航路を持ちたい、このように考えているわけでございます。それで、御承知のように、いざその国に入ろうという場合に、協定を結ばないといたしましても、これはなかなか困難でございます。それで、相手国から申し入れがございましたときに、いわばこちらがまだ向こうに行かないのでございますから、協定上いろいろ有利な条件をつけてまして協定を結んで向こうを入れておきたい、そうして二年なり三年先にその国に入るといふことも、これは日本として非常に得策ではないかということ、そういう国との協定を結んでおるわけでございます。

○鈴切委員 国際線の拡大については、長期計画のもとに着実に推進する必要があると思つて、少なくとも五年ないし十年ぐらゐの路線拡充についての計画を持つておられるかどうか、それについて、具体的な案をお示し願ひたい。

○澤政府委員 これは、具体的な計画を持つております。昭和四十二年四月一日現在で、日本航空は国際線を約七十便やっております。これを昭和四十六年には百四十便にふやす予定でございます。その内容は、現在実施いたしております便数を増加するということ、それから新しい空路を開いていくということ、それからさらに近回りにおきましては、東南アジアにおきまして、路線網をさらに充実していくということでございます。東南アジアのものは、こまかいものが多いござ

いますので省略いたしました。近々拡充しようというところは、先般開始いたしました世界一周の大西洋路線、現在二便でございます。二便ではこれは非常にかたわでございしますので、来年から週七便に拡大したいということ、それからメキシコまで、これはカナダを経由いたしました。来年はぜひメキシコまで新路線を開拓したい、このように計画をいたしております。

○鈴切委員 安全対策としての、特にローカル空港に對しての五カ年計画は、十分なものでしょうか。

○澤政府委員 先ほど受田先生の御質問に對しまして、大臣がお答え申し上げておりましたように、空港整備五カ年計画、これは二種空港、三種空港に重点を置いております。それで二種空港につきましては、ジェット機が將來入るような空港については、原則として二千メートル、それからYSLIのようなターボプロップ機が入ります飛行場は、原則として千五百メートルに拡充いたします。ほか、二種空港の大部分につきましては計器着陸あるいはGCA、このようなものを整備するといふ計画にいたしております。それから第三種空港につきましては、將來は千五百メートルに延ばしていくといふことで、五カ年計画のうちその若干のものについて手をつけ、さらに照明装置は、この三種空港のほとんどにこの五カ年計画のうちで整備しよう、このように考えております。

○鈴切委員 現在ローカル空港は幾つあつて、そして現在使用されておらないところはどこでございますか。

○澤政府委員 ローカル空港と申しますか、二種空港が十七と、三種空港が二十九ございます。使用されておらない空港と申しますと、全然使用されておらない空港はないのでございますが、いわゆる定期便が入っていないという空港は、これはございします。松本空港その他若干ございます。それから北海道の空港が、定期はほとんど、特に冬は入っておりません。

○鈴切委員 ほとんど使用されておらないような飛

航機は、非常に重要な要素が含まれております。外国の航空会社の進出も激しいし、事態に対処する日本の航空行政が立ちおくれしておるというふう

感ずるのですが、その点について……。

○澤政府委員 これはよく世間からも言われるところでございます。それは航空の発達が非常に激しくて、航空行政がこれに追いついていかなかったという面は確かにあると思います。しかし、これは歴代の大臣が非常な御努力をいたさしまして、航空関係の要員、航空関係の予算につきましては、他の運輸省の予算よりもいつも比率を厚くつけてきていただいております。まだまだ現在の日本の航空の発展に比べれば、航空行政は、まだおくれおると言われてもやむを得ないと思う点が多々あるわけでございます。

○鈴切委員 そのおくれしている原因に、わが国の航空行政は、各省庁に分割されておるために、相互の面には重複があつて一貫性に乏しい。急速な航空界の進展に対処できないし、また航空機生産並びに航空事業、保安などの一貫した航空行政が必要であり、一元化が必要だと思つておるのですが、その点についての大臣の御所見を……。

○大橋国務大臣 ただいま御承知のとおり航空機の生産は通産省の所管になっておりますし、航空機の運航についての管理監督は、運輸省の所管というところに相なつておるのでございます。この点は、自動車につきましても生産が通産省、監督が運輸省ということになっておるわけでございます。必ずしも航空機にのみ特殊な形ではございません。いまの日本の行政機構といたしまして、これはやはり一つの在来型の型であると思つておるわけでございます。これを改めることがはたして適當かどうか、これは議論のあるところだろうと思つております。

私どもは、もつぱら航空機の運航面に非常な問題があるこの際でございますから、運輸省といたしましては、いたずらに守備範囲を広げるよりは、個々の守備範囲であります安全運航、その他運輸管理の面にしばらく全力をあげてまいりたいと思つております。

○鈴切委員 国際航空路線の権利は、重要な国家権益の一つであります。ところが、わが国はすでに十数カ国と航空協定を結んでおるが、その中に相手国の路線だけを認めた一方的なものがあるが、こうした不平等協定、協約を、すみやかに是正していく考えはありませんか。

○澤政府委員 ただいま先生のおっしゃいましたのは、航空協定を結んで相手国がこちらに入つておるのに、日本航空が向こうへ行つていない、こういう国は確かにございます。たとえばスイスその他でございます。しかし、これは日本航空が行かなければ、向こうには絶対に入れないというそういう考え方もございしますが、日本航空はいま三カ年計画あるいは六カ年計画で、世界の主要な国にはほとんど航路を持ちたい、このように考えているわけでございます。それで、御承知のように、いざその国に入ろうという場合に、協定を結ばないといたしましても、これはなかなか困難でございます。それで、相手国から申し入れがございましたときに、いわばこちらがまだ向こうに行かないのでございますから、協定上いろいろ有利な条件をつけてまして協定を結んで向こうを入れておきたい、そうして二年なり三年先にその国に入るといふことも、これは日本として非常に得策ではないかということ、そういう国との協定を結んでおるわけでございます。

○鈴切委員 国際線の拡大については、長期計画のもとに着実に推進する必要があると思つて、少なくとも五年ないし十年ぐらゐの路線拡充についての計画を持つておられるかどうか、それについて、具体的な案をお示し願ひたい。

○澤政府委員 これは、具体的な計画を持つております。昭和四十二年四月一日現在で、日本航空は国際線を約七十便やっております。これを昭和四十六年には百四十便にふやす予定でございます。その内容は、現在実施いたしております便数を増加するということ、それから新しい空路を開いていくということ、それからさらに近回りにおきましては、東南アジアにおきまして、路線網をさらに充実していくということでございます。東南アジアのものは、こまかいものが多いござ

いますので省略いたしました。近々拡充しようというところは、先般開始いたしました世界一周の大西洋路線、現在二便でございます。二便ではこれは非常にかたわでございしますので、来年から週七便に拡大したいということ、それからメキシコまで、これはカナダを経由いたしました。来年はぜひメキシコまで新路線を開拓したい、このように計画をいたしております。

○鈴切委員 安全対策としての、特にローカル空港に對しての五カ年計画は、十分なものでしょうか。

○澤政府委員 先ほど受田先生の御質問に對しまして、大臣がお答え申し上げておりましたように、空港整備五カ年計画、これは二種空港、三種空港に重点を置いております。それで二種空港につきましては、ジェット機が將來入るような空港については、原則として二千メートル、それからYSLIのようなターボプロップ機が入ります飛行場は、原則として千五百メートルに拡充いたします。ほか、二種空港の大部分につきましては計器着陸あるいはGCA、このようなものを整備するといふ計画にいたしております。それから第三種空港につきましては、將來は千五百メートルに延ばしていくといふことで、五カ年計画のうちその若干のものについて手をつけ、さらに照明装置は、この三種空港のほとんどにこの五カ年計画のうちで整備しよう、このように考えております。

○鈴切委員 現在ローカル空港は幾つあつて、そして現在使用されておらないところはどこでございますか。

○澤政府委員 ローカル空港と申しますか、二種空港が十七と、三種空港が二十九ございます。使用されておらない空港と申しますと、全然使用されておらない空港はないのでございますが、いわゆる定期便が入っていないという空港は、これはございします。松本空港その他若干ございます。それから北海道の空港が、定期はほとんど、特に冬は入っておりません。

○鈴切委員 ほとんど使用されておらないような飛

行場を、なぜつくったのか。

○澤政府委員 三種空港の設置者は、御承知のようにこれは都道府県知事が設置者でございまして、数年前この三種空港を方々につくりましたのは、そのころ都道府県及び地元の方の空港設置に関する御要望が非常に強くて、一つの県に必ず一つの飛行場をというように、それから航空会社は当時飛行場ができればそれに定期を必ず入れたたい、こういう要望が非常に強かったわけでございまして、それで三種空港につきましては、国は地元の御要望に対して、補助をする立場でございまして、航空会社も現実に定期を入れたたいという事で、そのような飛行場をつくったわけでございまして、しかし、その後航空会社の経営状態が非常に悪くなって、不採算路線を廃止するというようなことで、現在定期が寄つてない飛行場が若干あるわけでございまして、しかし、これは私たちがとしては、決してむだな飛行場ではなくて、一種の地方長期開発の先行投資でございまして、将来航空会社の財力が立ち直り、そしてまた国民の富力も上がっていきば、また定期を必ず再開する日が来るであろう、このように考えておる次第でございまして、

○鈴切委員 そのような場所に巨費を投じていくというよりも、私はむしろそれを空港整備に向けてはうがいではないか、そのように思うわけですが、その点について伺いたい。

○大橋国務大臣 いままで使った金は、どうもいたし方ございせんが、今後はお説のとおりにいたしたいと思ひます。

○鈴切委員 国内離島航路に対する政府の考え方について伺ひます。

○澤政府委員 国内離島につきましても、離島航路についての考え方は、いろいろあると思ひます。これは、船につきましては離島航路補助を出してあります。それからバスにつきましても、離島バスについて補助を出しているわけでございまして、それで航空局の事務局といたしまして、これと同じような考え方で、航空機の離島航路につきま

て、補助金を出したいと、このように考えたのでございまして、航空機に対するいろいろな考え方がございまして、航空機の利用者は、どちらかといえば富裕な階級に属するといふような意見もございまして、現在までのところ離島航空に対する補助というものは、実現してないわけでござい

○鈴切委員 離島の場合においては、それは船のほうがありますが、私は一つは、飛行機というものが、今後重要な役割りをなして行くと思ひます。それについて、現在離島の路線については、公益上必要な路線で、経営が赤字になつていて、いふところも多々あるわけですが、それについて、私は船舶に補助を出しているのと同じように今後考へていかなうか、御見解を伺ひたい。

○大橋国務大臣 いま局長から申し上げましたように、今年度の予算要求の際に、御趣旨のような考え方で要求を出したのでございまして、どうもわれわれの努力が足りませんで実現することはできませんでしたが、しかし、考へ方は依然として正しいと思ひますから、来年度においてはさらに重ねて努力をさしていただきたいと思つております。

○鈴切委員 航空業界の再編成の最終的な基本方針と構想を、大臣から一応お示しいただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 日本の航空業界の再編成につきましても、現在とております方針は、御承知のとおり国際一社、国内二社、すなわち国際的には日本航空という特殊会社一本で押して立てていこう。国内二社といたしましては、国内二社の一つの柱といたしまして日本航空の国内線に国内航空を合併させ、これを国内二社の一つにする。もう一つは、全日空に東亜航空及び長崎航空を合併させまして、これを一社にする。したがって、国内は二社にする、この方針で目下進んでおるわけでございまして、しかるに、昨年の事故以来、この考へ方では十分ではないか、むしろこの際思い

切つて国際一社、国内一社という考へ方に切りかえるべきではないかという議論もちらほら聞いておるのではありませんが、政府当局といたしましては、終局的に一社になるようにいたしたとしても、とにかく現在ある各社を、一応二社に集約するということがそれよりも先に行なうべき事柄だ、こう考へまして、当面の方針といたしましてはあくまでも国際一社、国内二社、これをできるだけ予定どおりに実現する、こういう方針で進んでおるわけでございまして、したがって、それが実現いたしました後においては、さらに、国際一社の国内一社というような考へ方を取り入れるかどうかは、その段階において考慮されていいのではないかと、いまの行政当局の指導方針といたしましては、あくまでも国際一社、国内二社という考へ方で進みたいと思つております。

○鈴切委員 それでは成田空港のことについて少しお伺ひしたいと思ひますが、成田新空港はいつごろから使用できると大臣は判断されますか。

○大橋国務大臣 予定といたしましては、昭和四十六年の四月に、四千メートルの滑走路一本が供用開始に相なることになつております。

○鈴切委員 昭和四十六年といういまお話がありました、昭和四十四年あるいは四十五年には、御承知のとおりジャンボジェット機の超大型機が就航するようにいわれておりますが、成田空港使用開始の前に来ることについては、どのような対処をなされるつもりですか。

○大橋国務大臣 お説のとおり四十六年四月以前においては、すでにジャンボジェットが日本に飛来することは十分予想されるのでございまして、このためには現在の羽田空港の三千メートルの滑走路でこれを離着陸せしめるといふ計画でございまして、ただし羽田の滑走路はいよいよ計画でございまして、現在スポットが不足いたしておりますので、このスポットを増設しなければならぬ問題があります。さらに羽田のターミナル施設がジャンボジェット機の大量の客を一時に受け入れるにはあまりにも狭隘でございまして、これが対策をや

りあわせて講じなければならぬ、こういうふうな考へでございまして。

○鈴切委員 新空港は、御存じのとおりニューオークのケデネイ空港の約半分、すでに限度にきているロンドン空港とは、ほぼ同じくらいの規模であります。それについては非常に狭いという意見について、運輸省が計画の基礎としていふところの旅客の伸びと受け入れ能力の算定について、どのような考へ方を持っておるかどうか。

○澤政府委員 成田空港につきましては、先ほど大臣がおっしゃいましたように、四千メートルの滑走路一本と二千五百メートルの滑走路一本と、それから三千二百メートルの、これは横風用でございまして、滑走路を一本建設するわけでございまして、それでこの滑走路による離着陸の能力を算定いたしますと、これは二十六万回の離着陸の能力があるわけでございまして、昭和四十六年に供用開始いたしました、その後の国際線、国内線の旅客の伸びを考へますと、四十六年から約十年はこの成田空港で十分処理できる、これは羽田と合せてでございまして、羽田と成田空港で四十六年から十年間旅客を処理できる、このように考へております。

○鈴切委員 この程度の空港で、今後ますますわが国の国際的地位が高まり、東京を中心とする国際輸送の一その増大を前にして、長期の使用にはたえられないという意見が強いようでありまして、はたして十年というものはだいいふぶであるかどうか、それについて大臣の御意見を伺ひたい。

○大橋国務大臣 ただいま説明いたしましたとおり、技術的に見まして、十年間は完全にだいいふぶだ、こう信じております。

○鈴切委員 新空港と羽田空港の使い分けは、どういふふうに考へられますか。

○澤政府委員 羽田空港は、国内航空専用に使ひます。それから新空港は、当初は国際線に使ひますが、国際線が成田に移りまして、羽田も五年くらいでまた一ぱいになってしまひます。そうす

と、国内線も新空港で処理しなければならなくなる、こう思っております。

○鈴切委員 それにつきましても、都市への輸送の問題ですが、輸送計画について、香港—新空港よりも、新空港—東京のほうが、場合によっては二倍以上も時間がかかってしまうという輸送計画の問題に私は非常に問題があるというように思っています。それについて、できたことはいけれども、その新空港が使用にたえられないというような、そういう危惧にもおこるわけでありすが、その点についてどういう輸送計画、道路計画を建設省とおはかりになっているか、その総合的な今後の計画についてお願いしたいわけですが。

○澤政府委員 新空港と東京との間の輸送計画につきましても、道路と鉄道との両方を使用するつもりでございます。それで道路につきましても、京葉道路に出ます高速道路をつくりまして、京葉道路に出まして、それから東関東自動車道という、これは従来から建設省の計画でありすが、それに乗りまして、その途中から成田空港線というものをいれまして、成田に参ります。これは計画によりまして、約五十五分で都心から新空港まで参れるという計画になっております。ただこの計画の非常なウィークポイントといわれますのは、京葉自動車道が混んでないかということでございます。この点につきましても、建設省ともさらに詳細打ち合わせをいたしております。鉄道は、現在の鉄道路線を複々線化し、あるいは複線化し、さらに電化いたしまして、これは現在の大手町まで来ます地下鉄を総武本線に直接くっつけまして、そしてこれは一時間以内で確実に成田に到達する、こういうような計画にいたしております。

○鈴切委員 これは建設省ともの話になるわけですが、新空港と都心を結ぶ間の専用道路、またあるいは地下鉄、そういうふうな計画がやはり今後必要ではないか。やはり国際空港となれば相当の人が乗りおろしますし、また国際的な一つの大きな見地に立つて、そのでき上がる時には少なくとも京葉道路とか、そういうところはふくそうしてしまふのじゃないか、そのように懸念されるわけですが、その点について建設省と運輸省との話し合いを強力に進めていく考えはあるかどうか……。

○澤政府委員 建設省とも、この問題については単に京葉道路を通るといっただけじゃないに、京葉道路—たとえば四車線でございますが、これを六車線に拡充するというようなことも具体的に打ち合わせております。

それから建設省のほうでは、湾岸道路と申しまして、東京湾の海岸をぐるぐる回る道路、これは昨年でございますが計画をいたしております。ただいまはこの湾岸道路から直接東関東自動車道に入るといっことも計画をいたしております。しかし、この湾岸道路計画は昭和四十六年の供用開始には間に合わないであろうと思っております。

それから東京と成田との間の直接の、京葉道路その他を通らない直接の自動車道につきましても、まだ検討の段階に入っております。

○鈴切委員 現在新空港の土地の買収問題についていろいろ問題になっているわけですが、その点について今後また新たな航空計画のもとに、現在の場所以外にも、東京を中心としたところの第三空港を建設するような考え方はありませんか。

○大橋国務大臣 政府といたしましては、ただいま成田空港の期限どおりの完成ということ、ひたすら目途をいたしております。また第二空港について検討を加える段階にはなっておりません。

○鈴切委員 最後に、いづれにしても昨年の大きな事故が続いたときでもあり、世界じゅうは日本の航空事業にある種の不信感も抱いているような状態でございます。そういう意味において、新空港建設は、政府の大きな使命であると思っております。最後に大臣のこれに対する御決意をお伺いしたいと思います。

○大橋国務大臣 お説のとおり、昨年相次ぐ事故が不幸にして起こりました。これは日本の所屬の

航空機ばかりでなく、外国の航空機もあったのでございませう。外国の航空機の遭難に対しましては、やはり日本の航空路の管理なり、飛行場の管理なりということについて信用を落とされた点もあらうかと存じます。これはまことに遺憾しごくのことでございます。日本の国際的な地位並びに日本の置かれてある地球上の位置という点から考えまして、日本が航空事業に最も力を入れたければならないことは申すまでもないのでありまして、そのためには日本の航空界が世界的な信用を回復するということが必要であります。そういう意味で今後努力を続ける決心でございます。

○關谷委員長 厚生省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の申し出がありますのでこれを許します。大出俊君。

○大出委員 設置法との関連で、これは公害対策基本法のほうで審議はすることになるわけでありすが、通産省に相当いろいろものを申し上げた関係で、厚生省の側にも少し承っております。この基本法案がようやくまとまってきたわけですが、厚生省が旧案をつくられたりいろいろやっておりますが、その過程からいって、世の中ではたいへんどうも後退し過ぎ、重点がみんなぼけてしまったんだという言い方になっておりますけれども、大臣のお立場でどう考えますか。

○坊国務大臣 新聞等で読みますと、公害対策基本法は、立案の過程におきましてだいぶん骨を抜かれたというふうな記事も承知いたしております。しかし、私といたしましては、ものごとがまとまっていって過程におきましては、いろいろ議論があつて、そしてそういったような議論が戦わされた結果、結論が出てくる、これはもう世の中の常だと私は思っています。かような意味におきまして、公害対策審議会から厚生省がその答申

を受けまして、厚生省がその答申に従いまして厚生省案なるものをつくられた。ところが、御承知のとおり、公害排除の問題は何しろ十数省にもまたがる問題でございますので、これを総理府へ持たせてまいりまして、総理府で関係各省が集まりましていろいろ意見を戦わせまして意見の調整をやったわけでございます。結局その結果、公害対策基本法の要綱草案というものができたわけでございます。そして、その要綱草案と厚生省がつくりましたいわゆる厚生省案というものを比較いたしました。すると、この基本法の要綱草案に全部そっくりそのままというところはございませんけれども、私は基本線におきまして大きな後退をしたというふうには考えておりません。

○大出委員 実は、後退をしていないと、通産大臣が、いま厚生大臣が言われたように答えております。先般閣議で決定された日の午前中私が質問をすまかくしてまいりましたが、結果的に後退だといふことになったわけですが、結果的に後退だといふことは、どうもいささか筋が通らぬと私は思います。通産省の側ならば、これは企業、産業をかかえておりますから、そういう意味で言っておられることはある意味では理解できるわけでありすが、あなたのはうがそういうことを言われるとなると、旧来の経緯に照らしてあまりにもどうも感心をしない結果になる、こう思っております。私は旧来の経過から見ても、まことに厚生省の側としては残念でございます。しかし、今日の情勢、あるいは各省の相互関係、あるいは財源その他を含めてやむを得ぬとおっしゃるなら別、このところを

実は私ははつきりさせていたきたいのです。そこで、まず一つの問題というものは、十五項目からなっている例の中間報告がつくられて出てきたわけでありまして、この中で、第一には公害に対する責任を明確にするということ、これは旧来にくさん論議があつたところでありまして、「公害によつて生命、財産その他の利益に一定の受忍限度をこえる損害が生じたときは、原因者である企

業のほうにこれを賠償する責任を負うこととする。』というものが、十五項目の中に明確にあった。それから国や地方公共団体が公害防止に必要な公共事業を実施する、あるいは企業側がその費用の一部を負担することなどという原則が、明確に入っていた。さらに、公害というものを五つばかりに分類して明確にきめた、こういうふうに進んでまいりまして、この中間答申の中では、特に公害防止の行政を担当する機構の設置が必要だということを書いていたわけだ。被害者の救済措置としての企業と国が分担する公害基金の構想などが出ていたわけだ。このほとんどが消えてしまったというところになると、この答申は厚生大臣に出た答申ですから、そうすると、それでも後退じゃないというのですか、やむを得なかったというわけですか。

○坊国務大臣 厚生省のつくりました厚生省試案というものは、そういうふうなことがうたわれておったということ、これがなるほど今度の法案要綱におきましては姿を消しておるといふことは、御指摘のとおりです。しかし、それが姿を消したからといって、この試案におきましては、公害の責任者がだれであるか、また責任者がどういった責任をとるかといったようなことを明らかにしておらず、いまお述べになりましたように、なるほどその基金構想とかあるいは行政機関といったようなものが最後の案におきましてはなくなっており、最初私が申し上げましたとおり、基本線におきましてはこれは後退はいたしておらず、具体的な事項につきましては、若干そういうふうなものが最後の案におきましてはなくなっており、最後の案におきましては、これは後退をしておらず、さかこれをお読みになっていないかと思うので、私がいま申し上げたのは、中間答申を申し上げたので、厚生省試案を申し上げてお

るのではない。あなたは厚生省試案と言われるけれども、いま申し上げたのは中間答申の中にあつた。そこで、この中で問題になるのは、厚生省が一時、公害行政のための公害行政委員会みたいな構想をお考えになったことがある。これも各省が寄つてたかつて意見を出してつづれてしまったなどという経過がありまして、私は順序を追つてものを申し上げておるので、中間答申が出たあとで書いた。とたんに、これは経団連から公害をおそれるあまり産業振興を忘れることは許されない、こういう意味の意見書が飛び出した。これを契機にこの答申自体がまずぼけた。最終答申の中から逐次消えていってしまつていくわけだ。このあたりからすでに通産省、厚生省のものの考え方がはつきり分かれてしまつていく。厚生省が公害行政委員会等というふうな着想をばつと出したのは、そのあとですよ。これはある意味で私は、こういうふうな後退していったやつに一喝を入れる意味でのアピールをしたのだというふうに入る。ところが、これまたつぶされたわけですね。それをとらえて私は厚生省の側がもう少し考えていただかないと、これから先行きが問題なんで、この基本法というものは精神条項なんだから、したがって、そこを聞いていくのだけれども、いまここで大臣、そういうふうなことを言っているというところになると、先行きがちよつと思ひやられる。ものを取り違えてお答えになつては困る。あらためて御答弁を願います。

○坊国務大臣 いま中間答申、こういうふうにお述べになりましたが、これは中間報告でございまして、審議会の答申はその後答申として出てまいりました。厚生省が厚生省としての案を立てたわけでございます。中間報告から見ますれば、審議会の答申がその中間報告とはだいぶ趣の違うものが出てまいっております、こういうことになつております。

○大出委員 ところで、この公害関係の行政機関

ということになると、十一省にわたつていふので、すね。したがって、これはどこかが相当積極的に前に進めてもらわなければ困るわけですね。そこでは、いまは各省にかかわりがあるから、いままで総務長官が所管をする形になる。だから、総務府の法律自体は、将来に向かつてこれは厚生省が中心になる、こう理解してよろしうございませうか。

○坊国務大臣 法律の主管と申しますか、主務官庁は厚生省でございます。

○大出委員 したがって、つまり産業利害との関係で、事厚生省だから、いまここで論議している中心は厚生大臣なんだから、やはりそういう立場でものを考えたいだかぬと、たとえば原子力基本法ができたが、その後原子力損害に関する賠償法もできたし、契約法もできたし、問題は、この精神条項はきまつても、そこから先の細分化されていく法律事項によつて一々これまた変わつてくるわけですから、したがって、そのことをあわせ考えるときに、このあたりで、世論はしきりに骨抜きになつた、後退をしたといつては、このときでひとつ厚生省のほうでももう少し前向きにものをお考えいただきたい。こういうことで冒頭から念を押しているわけですが、もう一べんお答えをいただきたいのです。

○坊国務大臣 この基本法を御審議の結果成立をさせていただきますならば、この基本法の精神、立法の趣旨にのっとりまして、これに伴う具体的ないろいろな制度が打ち立てられる、あるいは法律がまたつくられるということに相ならうと思ひますけれども、そういうふうな具体的なものにつきましては、あくまでもこの基本法ののっとりまして、公害防止の目的を達成していくように厚生省といはしましては全努力を注いでいく、こういう方針であります。

○大出委員 この基本法の中に、二十一条になるのですか、新聞と一条違つていふようですから、

二十一条じゃないかと思うのですが、事業者に費用の全部または一部を負担せよとしながらも、この二十一条の中では、この負担額、その方法などは、これは別の法律で定める、こうなつていふはずでございます。つまり別な法律をあらかじめ予定していただくわけでありまして、私の持つてくるこの基本法全文でいきますと二十条なんです、が、おそらくそちらのほうでは一条繰り下がつて、その事業活動により発生する公害の防止のために国または地方公共団体が実施する事業について、当該事業に要する費用の全部または一部を負担するものとする。費用負担というところなんです。前項の費用負担については別に法律で定める、こうなるわけですね、法律上は。そうすると、この精神ののつとるというところ、別にどう定めるかによつて、この基本法はこう書いてあるけれども、この法律の性格はこうだという規定が逆になつてしまつた。別に定めるところできつめてあつたに比べて、これは全くのさる法といわれ

従つてとおっしゃるのだが、しからばその精神とは何だという点をお答えいただきたい。

○坊国務大臣 御指摘の二十一条でございますが、この二十一条の後段「当該事業に要する費用の全部又は一部」これを事業者負担せしめる。その費用を定める手続、そういうふうなことにつきましては、第二項によりまして別途の法律で定める。実体はあくまでも第一項によりまして、「事業者は、その事業活動による公害を防止するために国又は地方公共団体が実施する事業について、当該事業に要する費用」どんなことがあつてもその事業者は「費用の全部又は一部を負担する」ということを、はつきりこころうたつたわけでございます。

○大出委員 この二項のほうはむしろ問題で、つまり額という表現、つまりこの一項のほうには、どのくらい負担するのか皆目見当がつかない。全

部か一部かどつちかだということになっている。そうでしょう。ところが、この二項のほうでは、費用負担に関して、負担の額、明確に「額」、こうなっている。この額は別な法律で定める。そうでしょう。この二項の一項には額は触れてない。全部又は一部」と抽象的に述べているにすぎない。それはどのくらいという具体的にずばり額を定めるのは、別な法律なんです。だから、別な法律のほうに、それこそ吹けば飛ぶようなことになってしまったのでは、「全部又は一部」といつたって意味がなくなる。これは水質保全法の例だって、ばい煙規制法だって、みんなそうです。だから、そういう点をよほど皆さんのほうで前向きにお考えいただかないと、この基本法の精神に従ってやりますと言ったって、結果的に別途きめた場合に、何だこれはということになったのでは、精神はどこかに飛んでしまふ。物事形にあらわれなければ、政治ではないのです。だから、そのところをどうお考えかというのを聞いているのであって、表面の解釈は書いてあるとおと、そんなことはわかってる。そのところをどうお考えか。だから、私は経過を申し上げておられるけれども、企業責任というものは明確にしているというところが、当初から答申に一貫して流れていることなんです。それが非常に——何も学問的に、いま論ぜられてるように集中責任制とか、いろいろあります。あるいは企業の無過失責任制とか、いろいろあります。そのことをいま議論をしたって、時間がないことだ。意味がない。だから、別途といっているのだけれども、その点についてはどういうふうにお考えかということを知りたい。そう思つて聞いているわけですから、お答え願ひたい。

○坊国務大臣 前段におきまして「全部又は一部」と、こういうことになっております。そこで、これは全部の場合もございましょうし、一部の場合もございましょう。そういうようなきめ方を第二項におきまして、別途の法律によつてこれをきめていく、こういうことを規定したのであります。

て、それは全部の場合もございましょう。あるいはその中の一部の場合もございましょう。それはそのケース・バイ・ケースによりまして、私は全部の場合も予想されることである、こう考えております。

○大出委員 法律を提案される以上は、こういう表現をしている限りは、何がしかの想定がなければ表現できないわけですね。そうでしょう。こういう条文をつくつたについては、こういうふうな場合、あるいは場合、いろいろな論議の上にきていふと思う。そうすると、どういふ場合に全部、どういふ場合に一部、そういうことが全然なければ、こういうことになりなすべし。したがつて、額をきめるといふことになる。全部もある、ある大臣がおっしゃつたように、全部もある、ある一部もある。それじゃどういふ場合に全部、どういふ場合に一部、おおむねそういう背景について御説明いただかないと、文章だけではわからないわけですね。そうでしょう。それでなければ意味がないのですから、その辺のところはどうですか。

○坊国務大臣 それは私は公害の具体的ケースが出てまいりませんと、こういふような公害には具体的にいろいろの態様がございまいし、いろいろな姿がありましよう。そういうたようなものがありますから、公害が現実に出てきた、その公害をとらえまして、それによつて私はケース・バイ・ケースによつて、全体の場合もありましよう、また一部の場合もありましよう、とございまして、いまこういふ場合にはどうだ、こういふようなお答えをここでいたしますのは、少し私は先走つたことじゃないかと思つております。

○大出委員 つまり公害対策審議会ができて進んでくる過程というのはどうなつてきたかといえ、現にここにも公害が山ほどこれは取録されておりますが、山のような公害があつて、あつちもこつちもスモッグ警報まで出たり、四日市ぜんそくみたいなものもあつたり、浮島なんかように、住民が追い出したような企業があつたり、しかも

いろいろなやかましくなつて、それで審議会をつくつてやるというやうな今日、山のように公害がある。あつたら、じゃない。あるからこそ、審議会ができて、あるからこそ、この法律を要綱から始まつてくるようになった。してみると、法律を出す以上は、現在山ほどあるんだから、その世論の上に出ておるのでしょうか。そうであるならば、四日市だつていろいろな例があります。だから、川崎の浮島町のように、いろんな例があります。あるいは都道府県知事が中止をさせたところだつてある。そういうことを背景にして出ている法律だから、したがつて、そういうものと離れて法律は条文をかつてにつくつたんじゃない、そこらところを御説明願ひたい。そうしないと、別途といわれるところを踏まえて申し上げておるのです。

○館林政府委員 今日このやうな種類の費用に関する法律上の負担規定はございせんが、現実には公害防止事業団が実施いたしております地方公共団体を主体とする公共の事業に該当する公害の保全地区のグリーンベルトといひますか、あるいは緩衝地帯といひますか、そういうものを設置いたしておる事例がございせんが、それは千葉並びに四日市においてすでに工事にかけつておるわけがございせん。それらの費用負担の企業側の負担割合は、三分の一ないし四分の一でございせん。そういうものがすでに先例として設けられて、それが知事の調停のもとにそれぞれの負担者が一応納得して負担がきまつておるし、また将来におきまして汚水を処理する下水道のやうな特殊なものがございまして、これを主として工場側の排水を処理するやうなものを地方公共団体が事業をする。そのやうな場合に、一種の代理執行的な公共事業でございせんが、このやうな場合にはあるいは全額企業側が負担するといふやうなことになるうかと思ひますので、それらの事例を踏まえた法律設定を行なうわけがございせん。

○大出委員 これは大臣に重ねてもう一べん申し上げておきますが、これは妙な意味で言うのじゃ

ないのですよ。先ほどのあなたの答弁に引つかかるわけじゃないけれども、将来に向かつて公害があつたら、こういう公害だからこれこれ、こういう公害だから全部、こういう公害だから一部、それじゃ困るのですよ。いまだたくさんあるからこそ、将来に向かつて公害を起さないやうにしようが、法律の趣旨なんです。全然逆です、大臣の言つておるの。公害があつちや困る。将来、こういう公害が起きたから、ぜんそくが起つたから、あるいは水俣病みたいなものが起つたから、この基本法で全部一緒にやるというのか。それじゃ人命にかかわつてしまふわけですね。将来そういうことを起さないやうにという前提に立つて考えなければならぬ。だから、例をあげれば、横浜の磯子といふところに電源開発の火力発電の一号機がでか上がつていふ。いま二号機をつくらうといふことになつていふ。しきりに横浜の理事者側に対して早くきめてくれ、早くきめてくれと言つておられるわけですね。ところが、なかなかきめかねていふ。一号機の結果が、どのくらいかの周辺に公害という形で累を及ぼすかといふ点をもうちょっと慎重に考えたい。つくつて、公害が起つて騒いだつてしようがない。起つて騒いだときには、もうだれかがその犠牲になつていふわけでしょう。だから、大臣の言うやうに、起つたのをゆつくりながめて、これはたいへんだから全額負担、これは一部負担というわけにはいかな。二号機をつくつてからではなく、できるときに、いままでの前例から見ても、これをなまで設置するやうにすれば、原油その他をぶつけて燃すのですから、たとへば亜硫酸ガスがその辺に流れてくる。そうすると、この地域にこのやうな公害が及ぶ、だから施設を取りつけないければならぬ、その施設の負担割合は、ということになる。そうなつてからではいけないうことでは。そのことを別途法律できめようといふことでは。そうすると、あなたの答えたやうな前例があつたからこそ出てきておるのだ。これからじゃない。そのところ、大臣のやうな答弁じゃ——厚生大臣なの

ないのですよ。先ほどのあなたの答弁に引つかかるわけじゃないけれども、将来に向かつて公害があつたら、こういう公害だからこれこれ、こういう公害だから全部、こういう公害だから一部、それじゃ困るのですよ。いまだたくさんあるからこそ、将来に向かつて公害を起さないやうにしようが、法律の趣旨なんです。全然逆です、大臣の言つておるの。公害があつちや困る。将来、こういう公害が起きたから、ぜんそくが起つたから、あるいは水俣病みたいなものが起つたから、この基本法で全部一緒にやるというのか。それじゃ人命にかかわつてしまふわけですね。将来そういうことを起さないやうにという前提に立つて考えなければならぬ。だから、例をあげれば、横浜の磯子といふところに電源開発の火力発電の一号機がでか上がつていふ。いま二号機をつくらうといふことになつていふ。しきりに横浜の理事者側に対して早くきめてくれ、早くきめてくれと言つておられるわけですね。ところが、なかなかきめかねていふ。一号機の結果が、どのくらいかの周辺に公害という形で累を及ぼすかといふ点をもうちょっと慎重に考えたい。つくつて、公害が起つて騒いだつてしようがない。起つて騒いだときには、もうだれかがその犠牲になつていふわけでしょう。だから、大臣の言うやうに、起つたのをゆつくりながめて、これはたいへんだから全額負担、これは一部負担というわけにはいかな。二号機をつくつてからではなく、できるときに、いままでの前例から見ても、これをなまで設置するやうにすれば、原油その他をぶつけて燃すのですから、たとへば亜硫酸ガスがその辺に流れてくる。そうすると、この地域にこのやうな公害が及ぶ、だから施設を取りつけないければならぬ、その施設の負担割合は、ということになる。そうなつてからではいけないうことでは。そのことを別途法律できめようといふことでは。そうすると、あなたの答えたやうな前例があつたからこそ出てきておるのだ。これからじゃない。そのところ、大臣のやうな答弁じゃ——厚生大臣なの

に應ずるということでございますから、さように解釈いたしております。

○大出委員　外国の例を少し調査している人たちのもののまた読みの感じなんですけれども、「両親の集い」という全国重症心身障害児を守る会の方々のものなんです、これは毎号読んでおりますけれども、ここにボランティアのページというのがありまして、いろいろ紹介をしております。この中でオランダのハーグだとかあるいはハワイなんか、これはだいたい具体的な例が出ておりますが、二百人の会員をつくったりして交代で行って手帳をつくってやっておるわけですね。非常に至れり尽くせりという感じがするんですね、全部がもちろんそうではありませんが。ところが、これは施設の場合ですが、国の管理に移ってきた後と以前とを比較してみると、重症児の施設という、これはもう全然動けない諸君ですから、そういう意味では脱臭の装置をつくったり何かして、

国の施設になってから全くりっぱに変わった、特有な悪臭がなくなったという形です。これは日本の今日ある施設の中でも、重度、重症の方々のところに参りますと、そういう非常な悪臭のあるところが多いわけですが、私も何カ所か歩いておりますけれども、ところが、それが非常に大きく変わってきておる。かつまた、ボランティア活動が並行して盛んになってきておる、こういうわけなんです、今回そういう意味ではほんとうのはしりだという気がするのであります。そこで念のためにお聞きしたいのですけれども、重症児あるいは重症者、もしその区別がわかれば両方教えてほしいのですが、水上勉さんがかつて総理に手紙を出されて以来、再度国はうそばかり言って困るじゃないかという、これは手紙じゃないですが、ものの本に発表しておりますね。やるやると言ったってさっぱりやらぬじゃないか、何しておるんだ、こ

ういう発表をされておったりするわけですね。その中に、いつになったら一体正確に重症児はこのくらいあって、しかも重症者はこのくらいあって、重度といわれる諸君はこのくらいあってとい

うふうに分明になって、しかもどうしても収容が必要だという諸君はこのくらいあつて、したがって、施設はこのくらい足りない。足りないからその点については国民諸君に協力を求める、ボランティア活動等についてももっと盛んにしてくれ、なぜそう言わないかという、そこらのところについて御説明をいただければ、その後時間がたつておきますから、また年金等の関係等で調べよくもなつておるわけですから、お知らせいただきたいと思います。

○渥美政府委員 重症心身障害児あるいは重症心身障害者に対する問題についてお尋ねでございました。私も重症心身障害児あるいは重症心身障害者と申しますのは、重度の精神薄弱と重度の身体障害あるいは肢体不自由、こういうのが重複してある、こういうような方を重症の子供あるいは重症のおとな、こう称しておるわけでありまして、この対策につきましても、昭和三十八年以來、いわゆる法外の措置といたしまして少しずつこの施策を講じてきたのでございますが、その後、昭和四十年八月にこういった方々の実情を調査いたしましたのでございます。その結果によりまして、十八歳未満の子供の方々が一万七千三百人、こういうふうな数字が推定されます。おとなの方、つまり十八歳以上の方が約二千名、合計いたしましたで一萬九千三百名という数字が出てきたのでございます。さらに、この調査におきましては、同時にこういった方々でどうしても施設に収容しなければならぬ、あるいは家庭におきまして、あるいは保護者においても、こういった方々を自分の手元に置いておかないで施設に入りたい、こういうように希望されておる方が、この一萬九千三百人の中で一萬六千五百人、こういうふうなことであつたのでございます。したがういまして、私もそういったことは、特にこういった施設の不備を非常に感じたのでございまして、昭和三十八年以來、少しずつ民間の施設に對しまして補助を出しまして、あるいは施設に収容された方々に對しましては、いろいろの国でその生活費

あるいは医療費を見たのでございますが、本年の三月末におきまして、こういった民間の施設が十二カ所、ベッド数といたしまして一千一百一床、それから国立の施設といたしまして十一カ所、五百二十床、合計いたしまして一千六百三十一床、こういうふうな数字の施設ができたのでございまして、本年もさらにこの施設収容の施策を講ずることといたしておりまして、国立施設といたしまして六百床、公法人、民間の方々あるいは県立の施設等約五百床、合計一千百床ばかり本年におきまして増設したい、かように考えております。しかしながら、いざいざにいたしまして本年年度末におきましても二千六百床くらいございまして、非常に少ないわけでございます。したがつて、私もそういったしましては、昭和四十五年に八千床を目途といたしまして、いま計画を立てておるわけでございます。しかし、いま申し上げました収容施設に収容することが必要な一万六千という数字に比べますと、約半数というところではございまして、目下急速にこの施設の増加をはかつておるといふのが、現状でございます。

○大出委員 たいへん御努力をいただいたわけですが、私は、実は昨年の初めごろから重障児ブームというふうなことが世の中にいわれて、なぜならばリハビリテーションの対象にならない方はほとんどあるというふうなことで、橋本さんが団体の集まりに大臣の代理で行つた、公式の辞を讀ますに、自分の感想をしゃべつた。非常に世の中の関心を引いて、進んで行くというところになつて、親御さんにしてみれば、非常に氣強かつたと思ふのです。ところが何かブームが終つていくような感じがするものが、歩いてみて私の昨今の気持ちです。私も以來重症心身障害児を守る会の方々の宅を何軒か歩いてみましたが、とにかくある程度の年令になりますと、手の指はまくれて伸びたままです。目はどつちも動かないで、それこそ寝たつきです。ところが、団地に住んでいゝというところになると、ふろにも持つていきやうがない。ビニールのふろ——ふろにならないです。

うちの中までわかつたというふうなことで、たいへんなことです。口が動かせないから口が化膿するといふようなことで、たいへんな手がかかる。しかも、いまのお話は、十八歳以上が二千人とおっしゃる。これは親御さんの手を離れたときに、たがのどにひつかつてそれっきりになつてしまふ方もあるようですから、そういう意味で十八歳以上の方が少ないという気がするけれども、この方々がうちにいられたんでは、感情的な問題は抜きにして、家庭は暗くなる、仕事はできない。子供さんは一人でない、何人もできるわけですから、こういう方々の家は一般的生活レベルが非常に低いという定説があるけれども、そうじゃなくて、そうなるとう働けない、そうならざるを得ないわけですから。そうだとすると、これはいまのようなムードなどといわれるものでなく、もつとそういう雰囲気や世の中にもつくり、国の施策の面でも前へ出て、どうしても十八歳以上の方、しかも年輩の御老人になれば、両親が死んだあとどうするんだというところになつてくるわけですから、そういうことについては国が責任を負うべきだといふことになる。日本の場合は、リハビリテーションの対象になる方々が先行してきた歴史があるわけですが、事實は逆ではないかと思う。そういう点を、いま四十五年八千床を目途としてと点をもつともつとお互いに努力し合はなければならぬ。

そこで、実はひとつ承つておきたいのは、四十年一度予算から重障児の施設をつくるからといふことになつて、四カ所から始まつて八カ所に云々ということがありました。そこで、私のおります神奈川県でも、そういう方がたくさんおりますので、何とか神奈川県にもつくるべきでないかといふことを、時の与党である安藤さんと一緒にやつて、全くこれは政党政派でなくやつてみた。県知事に話をし、副知事に話をし、そうして神奈川県では国立病院、それに類する公共の療養施設の院長さんに全部県に集まつていただいて、よく

と相談をして、どつかがかかえてくれないかといふ話までした。ところが、国の予算の内容その他逐一検討していくと、結核療養所の広いところであつても、そういうところに入れるについては、療養所の性格等からいきまして、どういふふうな区切つてやるかといふことがむずかしい。とうとう院長さんたちはうんと言わない。そういう事實が現実にある。そうすると、私が知りたひのは、昨年の予算を全部使つて、完全にでき上つておるのかどうかといふ点と、完全にできたとするならば、それは新たに建てたのか、どこかの療養施設の中にベッドを借りたのか、あるいはそこに継ぎ足すとかいふことになつておるのか。本年の見通しに立つて、四十二年度は昨年と比較してどう変わつていくのかといふふうなところをお知らせいただきたい。

○渥美政府委員 重症心身障害児施設の整備の問題でございますが、その前に大出先生に申し上げますことは、重症心身障害児と申しまして、重症心身障害者、十八歳以上の者でありまして、これはむしろ年齢の別なく取り扱つていくという必要があるわけでございますので、児童家庭局におきまして、子供につきましても、おとなにつきましても、重症心身障害の場合には取り扱うというところで進んでおります。したがういまして、施設の整備につきましても、子供、おとなの区別なしにベッドを考える、こういうたてまえでございします。いまの御質問の中で、国立の分と民間といひますか、県と民間と二つに分けて考えなくてはならないわけでございます。国立の場合におきましては、国立の療養所の一角に新しく、大体四十床を一つのユニットといたしまして、病棟をつくる、新設するといふことでございます。それが、先ほど御説明申し上げましたように、昭和四十一年度予算におきまして五百二十床、これができ上つたわけでございます。それから民間の場合は、社会福祉法人立、御承知のように、びわこ学園でございますとか、島田療育園でございますとか、ああいう部類でございますが、こういったも

と申しますのは、診療エックス線技師法が先般の国会に提出されました、紆余曲折がございましたが、とにかく解散というところで審議を継続

○若松政府委員 前国会に診療ニックス線技師法の一部改正の法案を提出いたしました。それが、結局審議を見るに至らずして廃案のうき目に結果としてはなつてしまつたわけですが、その

○大出委員 時間がありませんので、もう一つだけ簡単に伺いたいので、両建ての制度

ていけないのだ、大臣免許にならないのだ、都道府県知事免許だということであつては、承服できがたい、そういう意見があつた。だから、新しく出てきておるといふお話しになつたのは、試験制度にしないであつて、勉強はする。一生懸命新しいものに食いついてやる。また自分の職業だからやめていく。やるけれども、試験ということではやれると、受かる人もあれば受からぬ人もある、こうなつてしまふ。だから、そうでなしに、一定の年限というところで、これこれ必要なものは教育を受ける。しかし、早い話が、年寄り一代制みたいなものですよ。その人一人限りは差別を設けないでやつてもらいたい。医師会の諸君の一部の

方々、あるいは全部かもしれないが、その考え方は、そういうことだと思ふのです。とにかくそのところについて問題がある。逆にまた身分法だから、そういうわけには参りませんという意見も出てくる。ここだとよくは思ふのですよ。だから、そのところがあるからというので、現に国民医療という面で三年制にしなければならぬ段階にきておるのに、法律は出しかねるということでは済むかという、済まないはずなんです。でなければ、文部省の設置法のほうで、先生までふやして三年制のものをこしらえておくんということは、基本になる法律がどこかにいつてしまつておるのですから、おかしい話になる。だから、そのところを出しかねるということになしに、何とかしてこれをまとめるというふうに厚生省はお考えにならぬのかという点をたしたいわけですね。こつちがずっと延びていきますと、いま衛生検査技師がそうです。この方々と診療エックス線技師法の違いは、三十三年ですか、ここに八田先生いらつしやいます、三党の共同提案で、八田先生提案で議員立法ですよ。これは名称規制です。検査技師の名称を規制したわけであつて、その方々が二万人くらいおられる。衛生検査技師でないが、業務規制でないから、やつておられる方々が一万何千人かおる、こういう状態ですね。この分野では、名称規制か業務規制かというところだけ一致すれば、この衛生検査技師法の改正をすれば、経過措置ということで診療エックス線とそう変わらない問題が出てくるわけですね。そこで、片一方の衛生検査技師というもののほうは、診療エックス線技師法の改正の成り行きを見ていたわけですね。これがずっと延びていきますと、衛生検査技師のほうだつて、医者がやつておるのを最近では衛生検査技師がみなやつておるわけですね。対応療法としては衛生検査技師の分野できちつとやつていかなければ、医者の処方が立たないわけだから、そうなる、こつちの関連も出てくる。逆にそうならば、議員立法でもなんでも衛生検査技師法の改正案でも出そうじゃないか。

昭和四十二年五月二十七日印刷

いかという動きさえ一部出てくる、いまこういう段階で、相関連する問題があります。したがつて、まとまらないというのでなくて、ひとつもうべん何とかそのところをまとめて——三年制にするのは必要なんですからね。だから、必要なことを教育を受けさせる必要があるのだから、その意味で、前向きでこれを何とかまとめて、目のを見て、三年制のものは三年制になつていく、それだけの教育課程を経ていくということにすべきだと思ふのです。そのところはどうか。

○若松政府委員 二本立てと申しましたのは、先般の国会へ提出いたしました厚生省の法案が、放射線技師と従来の診療エックス線技師と二本立てになつております。

そこで、先ほども申しましたように、新しい考え方の放射線技師でなければ従事できないようなリニアアクセレーターであるとか、ペーパトロニウムであるとか、コバルト六〇というような診療設備というものが、現在リニアアクセレーターがわずかに四台、ペーパトロニウムが十四台、コバルト六〇が約二百六十程度。医療機関の数で申しますと、病院が六千あり、診療所が六万あつて、レントゲンの数というものはどのくらいになるか知りませんが、十方で数える単位にあるわけですね。その中で、三年制の資格教育を受けた有資格者でなければ扱えないものというものは、いま申し上げたように非常に数が少ない。したがつて、現段階では、すべてのエックス線技師を全部放射線技師に格上げするという必要は現実の需要としてはないということ、また明らかな事実であらうと思ひます。そういう意味で、すべてのエックス線技師が試験を受けて、放射線技師にならなければならぬのだという客観的な要請はございません。しかし、現に三年制の人を要求しているという事態は、これまた厳然たる事実でございますので、すべての人を過渡的に格上げしていくというような措置が適正であるかいは別といたしまして、少なくとも三年制の養成施設を認め、その資格

昭和四十二年五月二十九日発行

をはつきりさせるといふことは、ぜひ必要でございますので、できるだけ早急にそのような方向で意見をまとめたという所存でございます。

○關谷委員長 次会は、来たる二十五日午前十時から理事会、十時三十分から委員会を開会するとし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十二分散会

内閣委員会議録第四号中正誤

四	上	ニ	ウイニベツク	ウイニベツグ	正
三	ニ	元	「の下に」	は「を」内部組織	
三	ニ	三	は「か」を加え	は「か」に改め	

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局