

第六十三回 参議院 内閣委員会 會議録第十五号

昭和四十五年五月八日(金曜日)
午後二時三十七分開会

委員の異動

五月七日

田中 茂穂君

補欠選任
宮崎 正雄君

五月八日

宮崎 正雄君
山本茂一郎君

補欠選任
矢野 登君
田村 賢作君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

西村 尚治君

委員

源田 実君

佐藤 隆君
柴田 栄君

田村 賢作君
玉置 猛夫君

長屋 茂君
矢野 登君

鶴岡 哲夫君
矢山 有作君

山崎 昇君
中尾 辰義君

峯山 昭範君
岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君

政府委員

運輸大臣官房長 鈴木 珊吉君

運輸省鉄道監督局長 町田 直君

運輸省鉄道監督局長 山口 真弘君

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

運輸省航空局長 手塚 良成君

気象庁長官 吉武 素二君

気象庁次長 坂本 勲介君

事務局側
常任委員会専門員 相原 桂次君

説明員

労働省労働基準局監督課長 大坪健一郎君

本日の会議に付した案件

○運輸省設置法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(西村尚治君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

運輸省設置法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○足鹿寛君 最初に改正の第一点ないし第二点に

関連をいたしまして伺いますが、従来運輸審議会

なるものがあり、許認可等を中心にして運輸行政

についての諮問機関等の任務を果たしてまいり、

いたしたいと思います。
最近の民間航空の著しい普及と、利用者が激増してあるようであり、ここ数年間の実績、特にどういった路線に需要が増大しつつあるか、その実情等について御調査になっておるものがあり、ますならば、御発表をいただきたいと思ひます。
○政府委員(手塚良成君) 路線の編成は、空港の種類別で申し上げますと、第二種、第三種という空港があり、第一種、第二種、第三種にございまして、日本の特性でもございまして、大抵東京と大阪とを直に結ぶ、こういうのが国の路線の特殊性をなしております、そのほか二種と三種とを結ぶ、あるいは特定のものについては三種とを結ぶ、あるいは特定のものがございまして、北のほうから南に向かつての幹線空港というのがございまして、この千歳から東京、大阪、板付、こういう結び方になっております。
そういったしまして、いま御質問の実際の需要といたしまして、お客様の乗りおりの関係を見ますと、この幹線関係につきましては、これは一番伸びが激しい。特にその中で東京—大阪間というのが、これは非常に伸びが激しくございまして、いつとき東京—大阪間に新幹線ができました直後におきましては、これが若干減りましたけれども、現時点におきましては、万博の関係もございまして、それか、これが非常に伸びが激しくなっております。それから、それ以外におきましては、東京からビームライン式に結んでおります線、大阪、関西で言いますと、大阪を中心とした大阪—松山、大阪—高知、あるいは大阪—鹿児島、大阪—宮崎、こういうところから非常に伸びが激しい。これに続きまして、大阪から日本へ結んでおりますところの鳥取、米子、出雲、こういうところの伸びがこれに続いておる。そのほかには島を結んでおりますのがございまして。たとえば東京—八丈、東

京—三宅、大島、あるいは九州地方で言いますと、鹿児島—種子島、屋久島、こういう島、離島関係がまた非常に伸びが大きい。概略の数字で申し上げますよりも、要するに幹線、これが一番伸びが激しい。それから続きまして、いま申し上げました東京、大阪を中心とした二種空港を結んでおるところ、続いて日本関係、それから離島関係、かようなぐあいでは伸びが激しくございまして。
○委員長(西村尚治君) 委員の異動についてお知らせいたします。
本日、宮崎正雄君が委員を辞任され、矢野登君が選任されました。
○足鹿寛君 この空港需要の予測であります、四十一年にたゞ重なる外国機並びに国内機の大事故が統覧いたしました、自來運輸省としても鋭意その対策を検討しておられると聞いておりますが、五カ年計画というものもあるという話を聞いておりますし、その中心は何であるかというようになことにしても、これから少し触れたいと思ひますけれども、少なくともいま述べられたような需要実勢ないしは路線別の需要の見通しというふうなものを含めた御説明を願っております、時間を空費いたしますので、すみやかに資料として出していただけないか。また、将来の点について、今後の航空輸送のビジョンと問題点なる一文もあるやに聞いておりますが、そういう資料は直ちに御配付になって、今後の航空行政のあり方について、私どもも検討したいと思っておりますし、いま申しました航空需要の路線別あるいは空港別等の資料も含めた、いま私が述べたような資料をお配りになって、そして納得のいく説明を補足していただきたいと思います、どうですか、

もらえますか。

○政府委員(手塚良成君) いまの空港別あるいは路線別の需要の伸びの姿、私の手元にある程度資料がございませうけれども、非常に中身がこまごまございませうし、数字のこともございませうから、後日先生のお手元に資料として御配付いたしたいと思ひます。

補足的になりますけれども、この伸びというのは非常に激しいということで、その概括の数字を申し上げますと、国内線全線の需要の伸びというのが、四十四年度では、対前年三五%の増、こういう状態でございませう。全線の各路線別のお客が乗っておりますいわゆるロードファクター、実際に飛行機を飛ばした座席の数と乗りましたお客の比率、要するに満員度というものをあらわします、こういうロードファクターというものが、四十三年度が七二%でございましたが、四十四年度では七六%というふうになっておりますので、器材の伸びを勘案いたしても需要が非常に伸びておると、こういう姿でございませう。

資料で先ほど申し上げた路線、空港別の資料をお出しすることにしたと思ひますが、さらにちよつとお触れになりました五カ年計画というものにつきまして若干申し上げますと、これは空港整備につきまして長期計画を立てました内容でございませう。これは昭和四十二年から始めた四十六年までの五年間を対象にした内容でございませう。そういったしまして、全体の事業費は千五百五十億というふうな押え方にいたしまして、そのときの需要の目標、四十六年の需要の目標を、国際線は三百五十万人、国内線が三千二百万人、合計して三千五百五十万人という数字を前提にいたしたわけですね。金額的に千五百五十億の内訳としまして、国際空港の整備及び維持が三百七十億、それから先ほど申し上げた第二種並びに第三種という地方空港の整備及び維持、こういうものは五百五十億、そのほか単独事業調整項目というものを加へまして二百三十億、それで合計して千五百五十億というものをきめまして、これは四十三年に閣

議了解、昨年三月二十五日に閣議決定、こういうふうなことにいたしましたので、これで空港の整備をいたしておるわけですね。この空港の整備のしかたとしまして、滑走路の長さ、第二種空港につきましては、これを原則として二千メートルにした。それから、三種空港については、需要の頻度に対応いたして、逐次千五百メートル級にした。こういうこと、それに伴う航空保安施設の充実強化をはかる、こういうこと。そのほか国際空港は、東京国際空港と大阪、西国際空港について滑走路の延長あるいはエプロン、航空保安施設の整備、こういったものをやろう。こういう内容でございまして、さらに具体的に御理解を得るといふ意味におきまして、これまたひとつ資料として御提出申し上げたい。かように思ひます。

それから、もう一点お話しのございました航空のビジョンのあり方の問題点というふうなお話がございましたが、これはちよつと内容的にどういうものを御指摘なのか、よくわかりませんが、最近時におきまして、私のほうでいろいろこの今後の需要の伸び、それに伴う空港の整備のしかた、あるいは航空界のかかえております問題点、そういったものについていま省内に、学識経験者等も交へまして、いろんな検討をやっております。先般一部新聞等にも報道されましたのは、この国内線の需要などが昭和六十年には一億二千万になるだろう。国際線については四千万ぐらいになるだろう。こういうふうな需要を中間報告という形で出したものがございませうが、こういった資料の内容がいま御指摘の一部になるかと考えますので、これもひとつ後日御提出して差しつかえないと思つております。

○足尾聖君 聞くところによりますと、一県一空港主義というもので、空港の整備に当たられ、あるいは新設に当たられて、ほとんどその目的を達成されたか聞いておりますが、一種、二種の府県飛行場別の数はどういうふうになっておりますか。たとえば松本市はその名を天下にとどろかしてありますが、一県一空港もつこうですけれども、ヘリ

コプター以外には飛べない一県一空港などというものを御認可になる。私は少なくとも、大臣、おかしな感じがする。一県一空港もつこうですけれども、三種にも該当しない、小型の飛行機も飛べない、民航も安全がはかなくて就航しない、こういうものを過去においてあなたの方はお認めになっておる。そして一県一空港主義だ。これでは私は一体いまの航空政策のうちで、一番安全を旨としていかなければならぬ、特に事故等は離着陸のときに非常に著しく多い、そういう点から、一県一空港主義もつこうですけれども、松本市の飛行場が示しておるような矛盾、こういう点についてもよく御反省になって、当初から私は三種などというふうなものを認めること自体が私はおかしいではないか、かような感じがいたします。聞けば運輸大臣直属の私的な諮問機関等もお持ちになっておるようでありましたが、少なくとも現内閣の一番最重要閣僚として、過去の実績という、手腕という、経験を持たれる橋本さん、いかがですか。少なくとも御反省にならなければいかぬじゃないですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) もつともな御意見でございませう。まだ一県一空港主義というものも具体的には考えておりませんし、私の考えの中にはまだありません。問題はこの航空網といふものが、飛行場、飛行機といふものが人間——将来貨物等も相当関係がございませうが、人間の輸送体系の中で占める位置は何か、こういうことをまず考えなければいかぬと思ひます。将来、この国会にもいまかかっておりますけれども、新幹線網といふものが、鉄道新幹線網が将来、ある程度の期間を要しましてふくれども、これがひとつ決定を見るということになり、かつまた自動車道路、これはすでに議員提案で決定をされて、実際の実行に移つておるわけでありませう。そこでこれは人間の輸送体系から見て、この自動車と新幹線というものが二つの大きな柱になりはしないか。そこで航空というものは、もちろんこれは大きく言へば三大柱と言へますけれども、その能力からい

すという、中、短距離というものは、やはりこれは自動車、高速道路に回る、これは原則だと思ひます。中、長距離、これは新幹線鉄道、これに回る。同時にまたスピードの上からいって、それに補足するものが飛行場、いわゆる飛行機網、航空網というものになるだろう。これは中、長距離の問題です。こういうふうに組み合わせから考えて——ただ、従来は必ずしも、自動車幹線道路とか新幹線といふものを考えずに、いろいろの事情から、あるいは需要度のことからして飛行場というものが開設をせられた。こういう意味において、必ずしもこの交通総合体系の上から考えられておったかどうか、私は疑問があらはれないかと思ひます。そういう意味で、地方の要請に應じたり、あるいはまた、そういうふうな体系上の問題を別にして、こういうことが設置をせられたというくらいがなきにしもあらずでありまして、その点足座さんのおっしゃる通りに、やはりこの飛行機の性能、ことに安全度、特にまあ飛行機の場合、飛行場だけをつくらば飛行機が飛べるといふ問題ではありません。もちろん飛行機が必要であると同時に、それ以上に必要なのは、いわゆる熟練した操縦士、機関士を持つということでありませう。ところがなかなかこのパイロットあるいは機関士といふものの養成は一朝一夕にはできません。

最近各地に非常に飛行機の利用者が多い。そういうことからして、よく地方から増便を願ひ、あるいは新路線を希望する、こういう要求があらはれますけれども、私はまず大前提として、そういうものを許す場合に、操縦士が十分であるかどうか、あるいは飛行場の整備がそこまですべてあるかどうか、こういう問題をまず解決できずして新路線を認める、あるいは増便を認めることによつて、万が一いつか人命に大きな事故が起れば、これはたいへんなことになる。政府がこういう行政を所管しているゆえんのは、ただ需要に供給するということではなく、その供給がいかに安全であるかどうか、また、総合的であるかどうか、

こういうことを見ることが行政のこれは仕事でありますので、いまお話しがありましたように、それらの点につきましては十分に考えつ、かつまた、しかしながら、必要である飛行場に対しては、できるだけ財政的措置を講じて、完全な飛行場にしていく。こういう方針のもとにやっていきたい、かように考えております。

○足鹿署 一府県一飛行場ということは知らぬといふことなんですけれども、私どものところの鳥取県の知事が、ことし予算の査定の際に本省へ伺った、一県一空港主義だ。鳥取県には二つある。一つは自衛隊との併用飛行場ですが、鳥取にあな方は千二百の第三種を数年前にお認めになった。これは純粋な民間飛行場ですが、これを滑走路を延ばさなければ需要に合わない、こういうのでいったら、一県一空港主義で、二つともだめだ、若干の施設があった、こうして新聞に報告しております。一県一空港主義というものは、大臣は知らないとおっしゃるが、航空局長、そういうものではないですか。一県の知事はそういうことをつくものでしょうか。

○政府委員(手塚良成君) 空港の整備の基本的な考え、前提といたしまして、当時民間一県一空港主義という簡単な言い方で言われたことがございす。また事実いまま結果から見ると、そういうふうな結果が非常に多いわけで、必ずしもその全部があるわけではございませんけれども、まあ非常に多いわけではございます。問題は、いまおっしゃいましたその鳥取と米子との関係においてのお話のようにございすが、これは過去の経緯からいたしまして、米子というもののについて、これは軍と民が一緒に使、使っておるという姿でございすので、これを純粋な民の空港というものを独立してつくったかどうかというところで、鳥取といふものが初めて整備されることになったということでございます。言うなれば、当時これをつくりますときには、鳥取には民間空港がないから純粋な民間空港をという意味でつくられたわけですから、これは何れも一県一空港という意味からでございす。

がつたものではないのです。最近この鳥取空港につきまして、現在の長さを、千二百メートルを千五百メートルにしたいという地元の強い要望がございす。これは特に四十一年の事故の直後からそういうようなお話が非常に強くなりまして、私もその当時の事故の経緯等から見まして、これは非常に望ましいことであるといふふうに考えて、その整備の努力を払ってまいりましたつもりでございますが、これにつきまして若干予算上のいろいろなつけ方について、話の過程において、まあ知事がおっしゃったかどうか、そういう一県一空港主義であるので、両方の空港の整備について同時にやるというようになかなか困難であるやのお話があったのではないかと推察いたしますが、全体の予算規模の関係から、そういう二府県を一度に手がけるということがなかなか困難である。これはまあ実情でございまして、そういうときの言い方として、端的なお話でそういうのが出たのではなからうかというふうに考えるわけでございます。私どものほうでは、やはり必要性に応じては、一県一空港であるが、あるいは將來において二空港必要であれば、二空港というものをつくらなければならないと思っております。

そういう意味からは、一県一空港主義で、それに非常にこだわって、いま申し上げたような事実についてどうこうするといふつもりはないわけでございます。鳥取と米子の整備については、両方ともやらなければならぬと思ひますが、ただその先後について、いろいろ財政、経済状態がありますので、勘案しながら進めなければならぬ、かように考えております。

○足鹿署 私は、何も陳情したり、米子を整備してくれとか、鳥取を整備してくれとか申しておるのではない。航空法三十八条ですね、等によれば、許可権は運輸大臣が握っておられる。先ほど、二種は二千メートル、三種は千五百という基準を持っておるとおっしゃったけれども、明らかに鳥取ができたときには、数年前でありますから、千二百で許可しておられる。この種の千二百のもの、千五百のもの、二千のもの分布、数はどうなつていすか。そういうものを認可しておいて、あとで危険だから云々というようにすることは、私はあなたの方の行政が一貫してない。そういうのを認めておるといふこと自体がおかしい。したがって、純然たる民間飛行場を完備したいといふことは、これはだれしも認めることですよ。

はい、あなたは軍と民と言われた。軍なんてのはどこにありすか。そういうものはわれわれは知りません。米子に飛行場があるというようになるとは、私どもは併用空港、自衛隊の輸送飛行団といふものはありますけれども、軍なんかありません。えてしてそういうことはあなたの方には使、使、きよう中曾根防衛庁長官は、空軍、海軍といふことばを使って、いま問題を起しておるわけなんです。日本国憲法には軍なんといふものはございせん。そういう点からいって、併用飛行場主義でいくのか、単独の純粋の民間飛行場の整備を、少くとも何を基準にしてこれから進めていくこととしておるか。從來千二百で許可したものであるならば、それはあなたの方の許可基準が間違つておつたんで、輸送需要といふものを見込めなかつたんだ、こういうことにならざるを得ない。そういう点で、この基準を改めて、そして民間空港の整備をはかつていくと、こういう御趣旨なら私もわかりますけれども、どうもその間、少し私の質問をはき違えておられるようであります。いかがですか、大臣、どうですか、これは。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ一つは、足鹿さんも御承知のように、いわゆる飛行機自体が変化をきてきていす。いわゆる輸送機にしましては、だんだんと大きくなつてきていす。YS級である、もしくはバイカウント、フレンドシップといふようにだんだん大きくなつてきておるわけです。四十二年に認可したんですから、まあそのころすでにバイカウントは来ておつたわけですから、けれども、なおかつ当時はもう少し小さい飛行機も動いておつた。小さい飛行機であれば千二百

の、千五百のもの、二千のものの分布、数はどうなつていすか。そういうものを認可しておいて、あとで危険だから云々というようにすることは、私はあなたの方の行政が一貫してない。そういうのを認めておるといふこと自体がおかしい。したがって、純然たる民間飛行場を完備したいといふことは、これはだれしも認めることですよ。

メートルの滑走路でも間に合つたといふことが言えると思ふんですが、何せ飛行場の整備については、ある程度の時間を要するといふことのため、当時つくつた基準が、もちろんこれは今日においては適正でないといふことからして、最近五カ年計画を立てるに至りましては、千二百メートルの滑走路は千五百メートルにして、少なくとも大型といひますが、中型の大きいもの、こういうような飛行機も安全に着けるようなふうに変更をしていきたい、整備をしていきたいといふことが、まあ飛行場整備五カ年計画の本旨であります。

そういう意味において、ただ予算が十分でありませんので、今回の五カ年計画が本年度で三カ年になるわけでありすが、その整備状況も、必ずしも五カ年間の間に、われわれの考えでおつた一〇〇%までは行きにくい状態でありすが、それの會計上の特別会計として、本年度からその空港の整備をはかつていく、こういう考え方で、いわゆる千二百メートルはこれを千五百メートルにする。かつまた大型機を將來必要とするのでありますからして、そこで千五百メートルのものは二千メートルまでこれを整備実施しよう、こういう意味でありますから、まあ時代の変化とともに、やはり入れものは違つてきますが、同時にまた入れるものが違つてくる。入れるものが変わつてくると入れものも直さざるを得ない。こういう意味で、千二百メートルで許可したのだから、なぜ、当時は間違つておつたといへば、先見の明がないといわれれば言われましようけれども、いわゆる限られた財政の中でやる場合は、なるべく合理的に、その範囲内で整備していこうといふ考え方のもとに、当時は千二百メートルで許可したものと考へます。しかし、もう時代はそういうことを言っておれない。あるいは千五百メートルでも、私はだんだん窮屈になりはしないか。しかし、一ぺんにはできませんから、そういうことからして、漸次五カ年計画によってこれを整備して、

近代的な飛行場に直していこう、こういう意図のあるところは御了解願えると思うのです。

○足鹿 航空局長、ことはじりをほくはとらえるわけではありせんけれども、用語は慎んでいただきたいと思う。まあ大臣のおっしゃることも、昭和四十二年に認可になっている。だけれども、それができたのは、飛行機が飛び出したのはおとしです、実際問題としては。ですからその古いことではないんです、入るものと入るものと関係は。ですから私は別にこの点で航空行政の失敗をなるとかどうとかいうことはありせんけれども、とにかく、じゃ、いつから千五百メートルから二千になったのか、少なくともこの航空法に基づいて改正になったのはいつですか。それからこの千二百メートルの現在飛行場は何飛行場あり、千五百、二千、三種、三種の民間飛行場の数、それから自衛隊との併用の飛行場、これはおそろく三種級はないと思いますが、少なくとも千五百以上だろうと思いますが、その数、これはどうですか。

○政府委員(手塚良成君) 先ほどちょっとことばの上で失言いたしました、その点は訂正させていただきます。

いまの御質問ですが、一種空港、これは原則が三千メートル級の滑走路、それからなおその中に新東京国際空港のごとく、四千メートルのものも含まれますが、こういったものを持つておるのを、いわゆる国際空港ということで第一種空港と称しておりますが、これが新東京国際空港を含めまして三港でございます。まあ新空港はまだ建設中でございまして、それから第二種といひます運輸大臣が設置管理する空港、これが十七ございまして、それから地方公共団体を主にいたしまして、設置管理をし、これに国が補助をするといひかつかうの第三種空港、これが二十九ございまして、それから米軍と共用の空港が三つ使っております。それから防衛庁と共用のものが六つということでございます。

そのほかこまごましたものがございしますが、以上

上のものが民間空港の定期ラインの主たるものといふことになりまして、合計いたしまして五十八になるかと考えます。で、その第二種空港の中で、二千メートルでありますものは現在はいまありません。ございせんが、これを二千にすべくいま整備中であるといふもの、これは九港ございまして、その九港は、大体ことしと来年一ぱいをもあましていずれも完成の予定ということになっております。

それから第三種空港につきましては、いま千五百メートルのは最近できました。最近できたばかりでございますが、松本空港が千五百メートルでございます。秋田が千五百メートル、その二港だけが現在千五百でございます。あと、いま問題になっております鳥取の空港、それから八丈島の空港といふのが……。鳥取は、失礼いたしました、これは土地を地元で買取しておられるということでございまして、これはまだ千五百の着手にはなっておりません。出雲と隠岐がいずれも千五百、出雲が千五百といふこと、それから種子島、八丈、それからそういうのがいま千五百といふことで整備中ということでございます。

それからそのほかの自衛隊との共用の空港につきましては、これは現在千歳について二千七百を三千にするという工事をやっております、これは今年度一ぱいで整備が完了する予定でございます。その他は防衛庁、自衛隊の飛行場そのものについて、私どもで手がけておるものはないので、現状の長さのものをそのまま使っていくという計画にいたしております。

○足鹿 君、そうしますと、鳥取は用地はあるけれども、来年はやらないといふことですね。それから千歳を除いては他に本年も来年も、延長または角度の変更あるいはその他の整備ということはお考えになっておりませんか。

○政府委員(手塚良成君) 私どもの民間の必要性に応じて滑走路そのものを、そういうふうに変更するといふようなことを考えておるものはいまありません。ただ、たとえば徳島空港のごときはタク

シーウエー、誘導路といひまして、滑走路からできるだけ早く逃げて出て、そして実際の飛行機に乗り得るターミナルビルまで行く誘導路、こういうものを民間航空の必要性から整備をしていこうと考えておるものはいまありますけれども、基本施設であるところの滑走路そのものについて、これを私のほうでやることについては、考えておりません。

○足鹿 君、よくわかりました。そこで大臣に伺いますが、民間側からも要望があるけれども、慎重を期しておるということでもあります。つくるときには思い切つたものをつくるべきだと、こういう御意思だろふと思うのですが、私もそれがよろしかろうと思うのです。現在あるものを手直しするときは、なかなかこれややこしい問題が、併用のときには出てまいりますので、その辺はいまの御答弁はよくお守りをいただきたいと思います。運輸大臣の御方針として、航空政策上、飛行場については併用を随時、まあいままでの実績は実績として、これを民間の専用飛行場へ切りかえていかれる御方針でありますかどうか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 原則としては、いま足鹿さんがおっしゃつたように、これは民間は民間専用が好ましいと思ひます。ということ自体も全然違つたものを使う場合もあります。したがって航空自衛隊、まあこれはいろいろありますけれども、飛行機の中で、そんならば輸送関係はどうするのだという問題もありますから、併用を全部やめるといふことはいかかとも考えます。

ただ、しかしながら、航空自衛隊が戦術等の訓練用に使う場合、そういう場合、はたしてこういう輸送機を主として扱う飛行場で併用することが、将来の安全性の上から考えてどうか、こういう問題等があります。ただ問題は、御承知のように、また整備された飛行場、非常に少ないおからでありますから、いま直ちにこれを考えておるようなくあいに變更することはいささか困難がある。しかし将来の長期の考え方からいへば、いまいっ

たような用途別のいわゆる飛行場といふものは、航空自衛隊との関係においては考慮すべきであらう。しかしながら、これらの問題、こまかい点もありませんからして、当然関係者、特にまあ航空審議会等に十分にはかつた上で将来の対策は考えていきたい、かように考えております。

○足鹿 君、航空局長、現在航空自衛隊のほうから、何か併用飛行場で整備拡充をするとか、あるいは角度の変更をはかるとか、その他の申し入れ等を受けておられる地区がありますか。

○政府委員(手塚良成君) いま正式に、こを来年から必ずやりますといふようなことのお話といふのは、まだ私どもとしては承つておりませんが、まあそういう御計画があるやに伺つておりますものには、やはり、ただ、先ほど申し上げております米子あたりが一つございまして、それから自衛隊との分離問題で、いままでずいぶんいろいろお話が出ましたのは、千歳にございまして、これを自衛隊と分離してはどうかといふ話が前に出ました。千歳につきましては、私どもと北海道開発庁と自衛隊という三者で協議体を持つておりまして、寄り寄りというふうに分離の方で研究調査を進めておる。なかなか結論に到達いたしません、いまそういう形態を続けております。こういった程度でございまして、それ以外におきまして、私どものほうではつきりつかんでおるものはまだございません。

○足鹿 君、いま一応あけて米子の飛行場の話もありましたが、あるやに聞いておる、こういう御答弁であります、その程度ですか。

○政府委員(手塚良成君) ことばの言い方かも知れませんが、そういうことでございまして、一応予算が確定をし、図面が引かれますと、こういうふうになりますと、それに伴つて民港関係のいわゆる駐機場あるいは誘導路、そういうものは直す必要があればそれをもつて訂正をしていく、こういう段取りをつけていくわけでございまして、けれども、まだいま、そういうふうにしななければならぬといふようなお話が出てまいり、私のほう

で具体的にいまのような計画が変更をされておるものはない、こういう内容でございませう。

○足鹿寛君 私の調べたところによりますと、相当はつきりしておるのですがね。もし間違ひであれば間違ひだとおっしゃっていただきたいし、そういう具体的な話は聞いておるけれども、協議がととのつておらぬならおらないと、現時点で将来の見通しを承りたいのですが、現在的美保飛行場ですね、これは自衛隊のほうで滑走路の改修をお考えになっておるようです。で、これには現在のターミナルを、滑走路の反対側に移転をする必要が生じておる。そこで運輸省と話をすると、エプロン、ターミナルビル、駐車場等、民航施設のための用地として、約一万二千平方メートルの土地を防衛庁から運輸省に所管がえをする、こういうことを聞いておりますが、お知りにならないですか。

○政府委員(手塚良成君) その事実はおっしゃるとおり、私のほうも知っております。知っておりますが、先ほど申し上げました意味は、滑走路を確実にこういう方向に何メートル延ばす、向きを変えようという方向の意味で、正式なお話として承っております。たしか、まだ私のほうで調査不十分なのかもしれませんが、そういう意味の予算がはつきりついたというふうなこともまだ承っておりません。従来調査費で承っていたことをおやりになっておるといふことを承っております。しかし、いま一部の地域につきまして所管がえという話は私のほうで十分理解しております。その過程は、実はそういう調査の結果の結論がこうなるであろうというところを、実は内々に防衛庁との話で何っておきまして、それを前提にして、いまのような所管がえというところを実はやっていたらいいとおるわけですが、まあこれを正式にきまつたとして申し上げていいのかどうか、私どものほうの仕事ではございませぬので、ちょっとあまい言い方をいたしておりますが、大体そういう方向にきまるといふことになるのではないかと、私どもは考えておるような次第でござい

ます。

○足鹿寛君 あなたの方の大阪の出先はどういう機関ですか。

○政府委員(手塚良成君) 大阪の出先には、この地元の大阪国際空港を所管しております大阪空港事務所、それから名古屋から以西を管轄いたしますところの大阪航空局、こういうのが大阪にありますが、そのほかに八尾というところに飛行場がございますので、八尾空港事務所というの、言うなれば大阪にある出先機関でございます。

○足鹿寛君 あなたの方が出先機関としていまお示しになったものに対して、その方面から防衛庁の出先機関といういろいろその手続を進めておるといふような報告なり受けておられますか。また、あなたの方の指示をしてそういう折衝を進めておられますか。正直に言ってもらわぬと困ります。だんだん追及されて事態を明らかにするといふようなことは許しませんよ。

○政府委員(手塚良成君) いまの所管がえのお話だと思ひますが、所管がえの手続を進めておるといふことでございませう。

○足鹿寛君 そのどこで、所管がえについて、あなたの方の出先の何という役所と、防衛庁の何という役所がそういう話を進めておるのですか。

○政府委員(手塚良成君) この美保、米子の飛行場は防衛庁の管理の飛行場でございますので、ここからある地域を所管がえを受けるときには防衛庁とやるわけで、私どものほうは、出先としては大阪航空局がその衝に当たっております。防衛庁自体といたしましては、まず地元の御了承を得る意味で、おそろく現地の空港における御了承という意味の折衝をやっておると思ひます。いずれその内容は東京に上がってくることを考えております。

○足鹿寛君 何が東京へ上がってくるのですか。

○政府委員(手塚良成君) 所管がえというので、民間空港のターミナルビルをつくりまします。あるいは駐車場の一部にもなるかと思ひますが、その必要面積の土地を防衛庁の財産でいま所管してお

りますから、それを運輸省財産に所管がえという手続をとるわけですね。国有財産上のそういう手続でございます。

○足鹿寛君 それじゃ、だいぶあなた知っているんじゃないですか、ほのかに聞いているという騒ぎではない。何でも知っているんじゃないですか。こういうことはお互いフェアプレーでいきましよう。追及すると、ちくりちくり出すといふやうなことでは困ります。ですからもう少しフェアにやってみよう。そこで、話がこままでききましたから、私どもまだ工事費は知っておりませんが、あなたの方のほうも、まさかこんなことの必要な工事費はわからないと思ひますが、ターミナルビルは、これは移転するかしら私には知りませんが、それは民間で持つでしやう、その場合は、そうするとすなわち、四十六年度以降の運輸省予算に組むと組まないともまだ全然わかつていない、こういうことですか。

○政府委員(手塚良成君) 前段のフェアプレーのお話で、ちょっと言いわけがましくなりまして、私どものほうではつきりしてないとおし上げましたのは、ランウエー、基本施設の自衛隊自体の御計画が確定しているかどうかといふことについて、情報の入手を明確にしておりませんので、その点でやややういふ不明確なお話を申し上げたわけですね。これはあそこ飛行場が、自衛隊自体の管理をされます飛行場ですから、滑走路の向きを定める、あるいは長さを延長される、これは防衛庁、自衛隊自体でおやりになる内容です。したがって、私どものほうでそういうことを一々お打ち合わせせぬ、情報をいただかないと、確定的なことはよくわからないのであります。そういう意味で先ほど申し上げたわけで、私どものほうではつきり申し上げましたのは、自衛隊のほうで所管しております飛行場の一部をそういう民間空港用地の地域として、向こうから国有財産の移しがえをしてもらうといふことについて、いまのよう

に地方で話をし、その内容を明白にしておることを御説明申し上げたわけですね。したがって、私ども

のほうで隠しごとその他で不明確にしているつもりはないわけですね。

それからいま御質問をいただきました工事費の問題につきましては、これはまだきまつておりません。それから四十六年度にどうするかということとは、これから来年の予算を編成する際に検討することでおございまして、その内容がいま確定しておるわけではございません。

○足鹿寛君 一万二千平方メートルの所管がえを受けられる目的は何ですか。

○政府委員(手塚良成君) そこに地元とされてはターミナルビルをつくられるという、ターミナルビルですね。その面積の一部に駐車場が入つておるかと思ひますが、ターミナル地域が大半であると考えております。

○足鹿寛君 防衛庁がいま進めておられる事務的な問題で私ども聞いておるのですけれども、四十五、四十六年度には六億四千円とばかり聞いています。これはこれはこの予算に載つておりますから、四十五年度には三億四千四百五十万円が計上され、二年間で六億四千四百五十万円になつておられますが、それも御存じないですか。

○政府委員(手塚良成君) ただいまちょっと私どもは具体的にそこまでは了知いたしておりませんです。

○足鹿寛君 いま私どもが聞いておりますのは、現在千八百ある滑走路が、いまのままでいきますと、このターミナルビルを移転されますと、角度が変わつてくるわけですね。それですと大体千六百程度に縮まるのです。それであなたの方の併用の目的は何ら支障はありませぬね。

○政府委員(手塚良成君) 滑走路の位置が変わつてまいりますと、現状の姿のままではぐあいが悪い。そこで、いまの新しく所管がえの手続を進めております場所は、先ほど申し上げましたように滑走路の位置が変わるであろうといふこと。そして、まあその内容が、いま予算はお示しいただきました。防衛庁で大体そうなるであろうといふお話を前提にして、将来もしターミナルが変わり、

あるいは新しいものをつくるというときに必要だという面積の場所を、防衛庁の所管から所管がえしていただくと、こういう手続をやります。こういうことでございます。

○足鹿寛君 防衛庁がやりにならうとしておるの、この滑走路がいたんでおるものを、これをやりかえられるのです。角度を変える補修なんです、言うならば、非常に滑走路がいたんでおるからかえたい、これなんです。厚さは二十センチ、こういうことなんです。で、あなた方が知っておられるかどうか知りませんが、一部にこれはこの際思い切って防衛庁の滑走路改修等の計画に乗っかって、併用飛行場だから、ほとんどただで運輸省にやってもらい。ただしターミナルビルだけは自分らでやる。つまり滑走路と誘導路の工事は運輸省の来年度の予算に計上してもらい、こういう説が流布されておるのです、とりの背から。だいたい前から流布されておるのです。だから私はさっき大臣に申し上げておるのですが、併用を主としていくか、単独の民間飛行場の整備でいくかというのを念を押しておる。あなたもそれでいなくと、大臣もそれでいなくと、こういうことになっておる。これは、だからあなた方は延長も含みとしておやりになっておるのですか。防衛庁の考えは、千六百ないし千六百余です、ちょっとです。逆に減つても、メーターは減つても発着に支障はない、こういうことなんです。あなた方は、一万二千平方メートルの所管がえを受けて、今度はちゃんと滑走路がふえて、そしてその経費を大部分防衛庁にまかして、民間飛行場を整備するといふ、そういう単純な。これが民間飛行場であれば私もとやかく言いません。一方においては、現在は輸送航空団でありますけれども、先ほど大臣が言われたように、戦闘機種その他の問題になると、これはなかなかむずかしい、そこに問題があると。ですからね、きわめて慎重を期してもらいたいと思ふ。そういう滑走路の延長とか、あるいは滑走路の厚さとか角度の変更とか、エプロンとか、一連のものです。そういうこと

は、非常にこれはデリケートな問題でしてね。これはこれ以上申し上げませんが、大臣、人のゴボウで法事をするということがあつちのほうにありますが、防衛庁に錢を出させ、国有地を所管がえをさせる、ターミナルは民間で建てさせて、そして利用だけは民航にやらして、大型機ないしは現在のものをふやすよりも、現在の二便にしておつたほうがずっと利用率が高まりますし、地方民が便利になる。現在一便しかないわけですから、東京間は、米子—鳥取—大阪間は二便あるのです。これは東亜航空がやっています。全日空との合併になったかどうかよく知りませんが、そういうことになっていく。ですから、そういう疑惑を生み、非常に問題になりそうなのに、そういうことをぐんぐんあなた方お進めになると、これはとてもあなた方の民航整備方針としては受け取りがたい状態がもし出されてくると、こういう点を私は申し上げておる。

それよりも、むしろ現在一便のものを二便飛ばしたほうがずっと、現在就航しておりますものは中型といえども一便も事故を起こしたことはない、きわめて安全です。みんな安心感を持っておる。特にあれば海辺でありまして、突風等があればローリングをする、言うなれば鳥取飛行場よりもよろしいけれども、確かに問題のあるところなんです。そういう角度ないしいろいろお考えになつておやりにならないと、人のゴボウで法事をし、しかも地元民は、民航の大型が就航するんだというよりな形で一つずつ実績を積み上げて、ある時期がきたときには、ふたをあけてみるというふうな形でおやりになるというふうなことになる。これは、いまの私どもの航空知識の乏しい者でも知つております。私はこれ以上申し上げませんが、慎重な判断をもとに対処されたいと思ふ。これ以上申し上げません。大臣、慎重に、この問題については、事務当局の現在述べられたような事実が進んでおりますが、十分慎重なる態度をもって御善処いただきたいと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おそらく米子の飛行場の場合は、自衛隊自身の必要度があつて改裝計画を進めておるのだらうと思ひます。したがつて、運輸省のほうには、具体的事実がよくわかつておらなかったというところを見ても、運輸省のほうから人のふんどしで相撲を取らうという考え方でないことは御了解いただけると思ひます。おそろく自衛隊自身が、航空気象の上において必要の度合いからそういう整備をしようとしておるのであるが、先ほど申しましたように、私は民間飛行場といふわけの自衛隊の飛行場とは、原則としてこれは将来は分離していかなくちゃいかぬ。ということ、使用目的がだいぶ違います。あるいはまた、たとえ民間飛行機はだんだんと型が大きくなつてくるを得ない。ということ、同じ人員をもつて倍の人を運べるということになります。これはなかなか操縦士の訓練といふものは、二年や三年でできるものじゃないのでありますからして、世界各國やはり大型化になつてきておる。そういう意味において、どちらかといへば、いわれる今後の飛行場の改修は滑走路中心になつて、ある程度、中、長距離の滑走路中心になつて得ない。しかし自衛隊の場合は必ずしもそうではないだらうと思ふ。戦闘機中心、専守防衛、自衛隊は専守防衛でありますから、足の長いいわゆるB52や何かを使うような飛行場はわりあい必要ではないだらうと思ひますから、そういう意味で、米子飛行場が航空自衛隊でどういう整備をしておるか、私は詳しくは存じませんが、いまだに、いま足鹿さんがおっしゃつたように、将来これらの問題、併用飛行場の問題等については十分慎重に、いやしくも民間飛行場としての、あるいは民間飛行機運送の上において支障のないように、慎重なる態度をもって善処してまいりたいと思ひます。

○足鹿寛君 この問題は、慎重に検討するといふことでありますから、まだいろいろ資料はたくさんありますけれども、きょうは打ち切りです。大臣のただいまの御答弁を私は高く評価をいたし、将来を期待しておきます。これから言ひますことは、もう予算委員会の総括、一般、分科会を通じてしばしば述べたことでありますから、大臣も御迷惑でしやうが、ちょっとつき合つていただきたい。気象庁の長官も、ちゃんと姿勢を正して前を向いて私の顔を見て、そうして答弁してください。

そこで、この気象行政の問題なり、あり方なりについては、もうこの間からいふ言ひましたので、端的にひとつ伺ひますが、山崎委員も予算委員会でも御前崎の問題を取り上げられた。去年の衆議院の内閣委員会では総理が、気象観測に当たるといふ重要なところでは定員を減らすようなこととはいたしませんと、ちゃんと議事録に載つておる。こういうような点から見て、私は気象行政の画一化に御反省を求めてまいりました。そこできょうは端的に伺ひますが、大臣がこの前仰せになりました、人数は増加しておるといふ予算委員会における御答弁は、調べてみますと、あれは中央と地方の關係もあるやうでして、実際は、四十三年度末との比較では全体で六十五名減つておりますし、地方機関で四名の減といふことになつておるやうです。ですから、そのことをここでとやかく大臣にあつちうう気持ちはありません。が、問題は、この前も衆参両院における災害対策委員会その他の委員会の決議をお示しをいたしまして、特に災害時における異常緊急の事態における予報がうまくいかないために、飛騨川事件の惨禍を起し、またその他のいろいろな事件が起つておる。いままでの論議は、そういう点についてもつと弾力的な、定員の問題についても考え方を持たれ、そして緊急事態に備える体制が遺憾なきを期してもらいたいといふ、質問の趣旨はそういう趣旨でありました。しかし現状をもつてしますと、あなた方にはあなた方の定員法という一つの問題もありましようし、いつまでも並行線をたどつておつてもいたしかたがありませんから、きょうは角度をひとつ変えてお尋ねをいたします。人員が減れば、これは職員に労働強化が起

こつてくる、こういうことになる。したがって再検討をして対処なさることが今後の運用上必要ではないか、こういうふうに考えます。

この間から御質問を申し上げたんですが、観測回数減らさないんだ、しかし通報を八回にするんだ、こういうことを繰り返して気象庁長官は述べておられる。前任者の柴田さんは、去年はまことにそれは残念だと、困るんだと、何とかもつと強化してほしいという答弁を委員会ではしばしばなさっておるんですが、人がかわれば、これはまた方針も変わることもあり得ると思いますが、少なくとも緊急異常の事態に備えていくためには、それに相応する弾力的な、労働過重を避け、職員がその任務に精励できるような姿勢なり態勢をふだんから持つということが私は必要ではないかと思う。この点、この前は御再考になるようにということでも質問を打ち切っておりましたが、いま私が述べたような趣旨の線に沿って、御検討なり、今後対処できますかどうか、運輸大臣にひとつお尋ねをいたします。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 前置きを長くしては申しわけありませんが、時代の変化というもの、人間がそれに伴っていくということはなかなかむずかしい問題であります。特に時代の変化といいますが、そういうもののために、ある業務は非常に激増していく、そしてある業務はだんだんそれが斜陽的になっていくという場合における人間の配分の問題ということになると、特にお役所においてはむずかしいようでもあります。民間じゃ思い切つてそれがやれるんですが、その点お役所の機構というものは、いろいろな定員法なりその他の法律がありまして、なかなか簡単に右から左にまいるません。ことに気象関係、あるいは自動車等もそうありますが、社会の変化に伴つて非常に仕事が増している、したがってその方面の増員は必要である。しかし、同時にまた一方においては、御承知のように一種の機械化が進められてきております。ことに最近においては非常な勢いにおいて機械によって人間の労働力をセーブし

ていく省力作用というものが行なわれておるわけでありまして。しかし、なかなかそうはいきません、われわれの国民生活といいますが、個人生活から考えましても、そういう機械がこれまでできなかったからして、したがって機械を幾人かに見積つて、それだけはいきなり人間を減らすことは、なかなか美談むずかしいのです。ことに最近人間は一種の感覚派といえますか、たとえば東京大阪間、必ずしも飛行機で行くことが近いわけじゃない。飛行機へ行つて三十分も待たされるなら、新幹線で行つたほうが早い。人間はスピード感という、一つの何といいますが、魔術といつか錯覚といつか、そういうものにとらわれております。でありますからして、東京大阪間の飛行機が大型を相当何十便動かしても、なおかつ運び切れないう。時間はほんとうは違ひはせぬです、実際言つて、飛んでいる時間はほとんど四十五分ですが、羽田まで行つて、またすぐに飛び乗るわけにはいかなないのである。そういうことから言つて、新幹線よりおそい場合もあるにもかかわらず、われわれ人間といふものは、そういうようなことではなかなかついていけない場合がある。

話をそれましたけれども、気象通報あるいは気象観測といふものは、いまや国民生活にとつては非常に重要性といえますか、われわれの生活の一部をなしておるのでありますから、一面においては、いわゆる学問的にのみ考えずに、いわゆる人間の生活感情に訴える。たとえば、おっしゃるのは、二十四時間通報といふものは、やはり一時間置きでも知りたいのだ、それはあまり変わりがなからうが、人間としては知りたい。全くそのとおりだと思ふのです。そういう面においては、もし定員を減らして行なえば、そういうことは実際上できないじゃないか。学問的に言へば、従来長官が答えておつたように、それで間に合ふかもしれない。けれども、必ずしもそれだけで人間生活が満足できるかというと、なかなかできない。ことに、御承知のようにテレビ、ラジオ等が三十分、一時間ごとに気象通報をしておる。こ

ういふ状態でありますからして、いろいろの点を勘案しまして、いわゆるわれわれの人間社会生活といふものと機械との関係及び国民生活の上におけるところのそうした気象通報といふものは、気象の問題も十分に勘案しながら、いわゆる国民の皆さんが納得し得るようには考えていきたい。同時にまた、組合側もやはり時代の進運と歩調を合わせつつ、そしてこれらの合理的解決、こういうものを十分に検討してまいりたい、かように考えておる次第であります。

○足鹿覺君 きょうはだいたい人間味のある御答弁です。これ以上大臣に申し上げることありませんが、緊急事態の例を一つ例にとつて申し上げますと、レーダー伝送網が今度整備したのですけれども、ところが、夜間はこのレーダーが動かないのです。したがって伝送網が整備いたしましては防災体制上のプラスといふことはいまのままではいかぬですね。したがってやはり気象通報、気象観測といふものは、二十四回やつて二十四回通報するといふことが必要となつてくる、こういうことも言えるわけなんです。ことに天候の急変する日本のは気象事情からいへば、せつかつくつたレーダーが十分その効果を發揮しない、こういうことではあります。一日二十四時間ずっと監視ができるような体制をつくつておらなければ、いざというときには、せつかつく大きな金をかけてつくつた伝送網その他が機能の發揮ができない。そこでこの間も申しましたように、災害といふものは忘れたいところによつてまいりますので、そういうときに備えて職員を大事にする、そしてその労働を加重しないようなやはり体制を私はふだんからとつていかなければならぬという、やっぱ現場の長官としてはそれくらいのおあたかお気持ちは持たなければ、非常事態には、あなたが何ぼ力まされても、どんな優秀な機械を置かれましたも、職員があなたの思うように動かなければ、私は機械は死物化すると思ふのです。ですから、大阪の職員がいわゆる非番のときに自分たちの休養の時間

をさいて奉仕していることに對しても、やはり感謝されてしかるべきなんです。そういう点をとお考えになつて、一例をあげましたが、今後御対処になり、労働の強化にならないように、そしてせつかつくレーダー等が緊急非常の事態に即応するような点について、職員等ともよく話し合われて、そして遺憾なきを期せられる御用意がでありますかどうか、この点伺いたいと思ひます。

○政府委員(吉武素二君) 二十四回観測通報という問題で、ずいぶん先生方の御心配をわざわざしまして、まことに申しわけないことであります。組合の職員ともきょうよく話し合ひまして、お互いに十分理解し合つた上で仕事を今後進めていきたい、特に労働過重にならないようにという点は十分注意して、職員と融和を保ちながらやっていきたいということを申し上げたいと思ひます。

○足鹿覺君 いま申しましたように、よく話し合はれたのであります。その話し合いの結果は、今後具体的にどのようこのレーダー伝送網の活用面や、あるいは二十四時間の観測の八回通報制の問題や、あるいは御前崎等の人員整理の問題等についても、具体的にあなたの方が話し合はれて、そしてその結果が、職員もいよいよ十分協力のできるようなあなたの方が姿勢を示され、そしてその結果、いざ有事というときには、国民から感謝をされていく、天気予報もよく当たる、こういう結果になつてあらわれなければ私にはならないと思ふのです。従来の日本のこの夏型あるいは秋の初めころの集中豪雨のあの悲惨な状態を見ておられますと、常に緊急予報連絡がうまくいかなない。ですから一年じゅう遊んでいような姿勢をしておつても、そういうときにびしりと効果があらわれれば、これはふだんはひまであつても、十分国民はその存在理由を認めるわけでありまして、いたずらに職員を刺激し、そして画一的に事態を処理して、事を起こすことが長官たるのゆえんでなく、気象庁をお預かりになるあな

たとしては、そういうことをおやりになるべきでないと思つておる。したがっていま伝送網とレーダーとの関係も申し上げ、いろいろ配置等の問題にも触れましたが、そういう点についてはこれ以上この場で申し上げませんが、十分、この次にお目にかかる際には、こういう結果になつて、りっぱに体制がうまく進んでおると、こういうお話が聞けるように御善処いただけたらな。

○政府委員(古武繁二君) いま先生がおっしゃったことは全く同じことを考えております。そのために毎日私は努力しているつもりです。ただ、今回組合員との間で何か意見の相違があったというところで、いろいろごたごたしたことはまことに申しわけなかったと思つております。

○山田昭範君 運輸省設置法等の一部を改正する法律案の審査にあたりまして、六点だけ伺いたいと思つております。

初めにまず第一点として、行政改革三カ年計画の中で陸運行政の問題があるわけでありまして、まずそれについて伺いたいのですが、運輸省では陸運事務所を出先機関にすることをきめておられます。また三カ年計画によりまして、第二次の行政改革の計画において、陸運行政機構についてはその覚え書きの趣旨に沿つて検討する、そういうふうになつております。それを私は実はききいろいろなと勉強してみたいのですけれども、その覚え書きもここに持つてきておられますけれども、当然のことにつきましても運輸省当局として、いろいろな面から検討を進めていらつしやると思つておるのですが、具体的にどういふぐあいに検討を進めていらつしやるか、その点について初めに伺いたいと思つておる。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 従来の経過等でありまして、自動車局長から具体的に回答をいたさせていただきます。

○政府委員(黒住忠行君) 運輸省の自動車行政の機構は、現在本省自動車局と、全国九カ所にございますところの陸運局、それから都道府県にあり

ますところの五十二の陸運事務所もつて所掌をいたしております。その末端の陸運事務所の制度は、現在業務運営につきましても知事が監督をする、そして都道府県の機関でございまして運輸省も、予算なり人事の關係につきましても運輸省で所掌している、いわゆる地方事務官という制度でございまして、この陸運事務所の機構は、戦後でございまして、この機構でございまして、これをすみやかに改善する必要があるということでございます。お善なり協議してまいつたわけでございますが、一昨年の十一月の十六日に、行管長官、運輸大臣、自治大臣の三大臣でもつて覚え書きが交換されまして、さらに二十六日の閣議にも報告され、了承されたわけでございます。その内容は……

○山田昭範君 簡単にいいです。

○政府委員(黒住忠行君) その内容につきましても、まず第一に輸送關係の仕事、それから車両検査、登録の仕事、その他整備の事業の監督というふうなことはございまして、で、車両検査につきましても、現在約二〇〇％継続検査につきまして民間にやらせておりますけれども、これを極力民間にやるようにしよう。それから登録につきましても、国の事務とする。輸送關係の仕事につきましても、陸運当局の責任において行なうものとするが、県に委託可能なものについては、両省事務当局で協議してきめる。……

○山田昭範君 いまちょっとお話しがございましたけれども、この覚え書きの中の第一項に、要するに「県内の陸運行政は、陸運当局の責任において行なうものとするが、県に委託可能なものにつ

いては、両省事務当局で協議してきめる。」、要するに委託可能なものについて、運輸省はどういうふうなものをも具体的に県に委託すると考えていらつしやるか、その点について伺いたいと思つておる。

○政府委員(黒住忠行君) 原則的には、現在陸運事務所で行なつております仕事、すなわち知事の職権として行なつておる仕事につきましても、これを知事に委託する。しかしこの中でも輸送力に關係するものにつきましては、これからどう考えるかということについて話し合いを進めていきたいと思います。たとえば事業の確立の仕事であるとかいうふうなものにつきましては、これを知事のはりでやつてもらうというふうにも考えておる。

○山田昭範君 関係の仕事は原則的には、現在局と事務所の關係の仕事は考えるわけでございますけれども、例外的にはさらに落とすべきものは落とす。それからまた仕事の関連上、非常に同じところでやつたほうがよいという仕事があるとするれば、また陸運局で所掌するということもあり得るわけでございますけれども、極限的には非常にたくさん仕事がございますから、一つずつにつきましても事務当局間で話し合いをしておる状況でございます。

○山田昭範君 ハイヤーとかタクシーですけれども、これにつきましては、これらの事業はほとんどが同一県内にとどまる事業だと私は思ふんですが、けれども、そういうような場合、現地の実情に沿わせるためにも、まあ規則とか監督の面についてやはり知事に委託したほうがいんじゃないか、そういうふうな意見が強いと私は聞いています。それでございます。この点については、運輸省はどういうぐあいに考えていますか。

○政府委員(黒住忠行君) ハイヤー・タクシーの行政監督につきましても、免許とかというふうな輸送力を直接設定するもの、それから運賃の問題がございまして、で、この輸送力の設定につきましても、ハイヤー・タクシーとバスあるいは鉄道と

いうふうなものとの関連性がございまして、それから運賃行政につきましても、これもやはり關係交通機関とのバランスというふうなものも考えなきゃなりませんし、物価問題等がございまして、これらの問題につきましても、陸運局で総合的に所掌したほうがベターではないか。しかし事業計画の変更の問題、営業所の問題でありますとか、車庫の問題でありますとか、それからいろいろ届け出事項等がございまして、これはやはり直接窓口を、事業者に近い、すなわち都道府県の段階において所掌していただいたほうがいいのではないかと考えています。要するに一つの事業に対する仕事につきましても、権限の内容がいろいろございまして、その内容に応じて具体的にきめていきたい、かように考えています。

○山田昭範君 ハイヤーとタクシーの業者の問題ですけれども、一つはいわゆる個人タクシーですね、個人タクシーの業者数は現在どのくらいあるのかということが一つ、それからもう一つはその車両数、規模、何といひますか、タクシーの車両数とこの業者数ですね、これわかりました。うか。私はこの点について、個人タクシーを除きますと、ちょっと報告を聞かないとわからないわけですが、私たち先般委員会の視察をいたしましたときにも、この点出てきたわけでありましたけれども、十台以下の事業者というものは非常に多いわけですね。現実の面としまして、まあ多いかどうかと答へ聞かないとわかりませんけれども、しかしそういう点から考えても、車両の増車を認可する場合、運輸省はどういうふうな基準で行なつておるのか、その点をお伺いしたいと思つておる。

特にいわゆる中小業者には非常に割り当てが少ないんじゃないか、こういうぐあいに私たちが質問しましたら、そんなことはない、そういうことはないと言ふものから、それではここ二、三年にわたつて一べん調べてみるということ、現実には私たちがあの調査に行きましたときに聞きました。ところが現実に、実際にその内容にわたつ

て調べてみますと、もう中小業者はほとんど割り当てがないわけです。みんな大業者に渡っておるわけです。これは山口県の場合でありましたけれども、そういう点を考えてみても、いわゆる中小業者に対する割り当て並びにこの大業者に片寄っていないという点ですね、この辺の実情はどういうふうな点でございましょうか、この点お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(黒住忠行君) 四十三年度末、すなわち四十四年四月の数字でございすけれども、全国でハイヤー・タクシの法人の車両数が十七万四千六百九十台でございす。それに対して個人車両数は一万五千六百四十七台でございす。規模別に見ますと、十両までのものが全体の事業者数に占めて一四〇、個人タクシは一四〇でございすので、これが一両として見ますと七〇〇になります。十両までが一四〇、それから個人タクシが七〇〇、それから三十両までが九〇、五十両までが三〇、百両以上が三〇、百一両以上が一〇とございすけれども、百一両以上の会社は全国で二百ございすけれども、そういふ分布になつております。東京なり大阪等につきましても、さらに詳細なデータを持っておりすけれども、さうになつております。

で、増車の場合につきましては、地区によつて違ひますけれども、たとえば東京地区でありますとか大阪地区におきましては、三十五、六年のときに免許いたしました規模が、大体三十両かそれ以下でございす。増車の場合におきましては、それらの業者を五十両の線までレベルアップするということを基準に考へまして、優先的に配分をしてきたわけでございす。その増車の場合の要領は、会社割りというものと車両割りという二つあるわけでございす。会社割りは大きな会社でも小さい会社でも同じ両数を割り当てる。それから規模別には、その所有の両数に対しては何〇というふうな、まあ両方をお合はしてするわけでございすけれども、その場合におきまして異減——会社の規模が小さいものに対する増

車の率を高くするというふうなことで、その全体の増車数の割り当てをさうにいたしておりました。しかしながら、昨今におきましては、東京、大阪等は運転手の不足という状況もございまして、一昨年の暮れに千七百両の増車をいたしましたけれども、私たちは、その後は東京においては増車をいたしておりません。地方におきましては、その他の都市におきましても、いま申し上げましたようないわゆる業者割りというものを重点に置きまして、なるべく事業者のレベルを合はしていききたいというふうなことで指導をいたしておるわけでございす。

○山崎昭範君 いまですね、あなたがおっしゃるのとおりになつていけば、私はいいんじゃないかとおもうのですけれども、現実にはどうではないか。私たちが視察に行きましたときも、実情はどうかというところでずいぶん聞きました。実情はさういふぐあひになつていふ説明はつたけれども、それなら、それでは実際に内訳を出してみようということで、詳細に二、三カ月分をチェックしました。半年分ぐらひだつたかとも思ひますけれども、そうしたら、実際はさうなつていないわけですね。これは非常にいろいろな面から問題があると思ふのです。私はさういふいろいろな点にわたつて質問したいと思つておりますので、あまり詳細聞かせませんけれども、実際はさういふふうになつていないように思ふのです。

たとえば、いま会社割りとか車両割りとか、また五十両未満のところには特に力を入れるようになっていふと、あなたのおっしゃる、そのことが現実にはさういふぐあひになつていふかどうかと、うことについては、これは最近一年間の増車割り当て等についての資料をあつて出していたかどうかと思ふのですが、委員長、お願いいたします。

○政府委員(黒住忠行君) いまの資料につきましては、たとえば東京、六大都市の意味でございすか。あるいは地方におきましてはまあ会社の数

も非常にたくさんございすけれども、どの範囲か、御指示を願ひたいと思ひます。

○山崎昭範君 六大都市でいいのではないですか。

○政府委員(黒住忠行君) それでは提出いたします。

○山崎昭範君 それから先ほどもちよつとお話でございすけれども、陸運事務所自動車の検査の問題でございすけれども、先ほどの話ですと、その検査については二〇〇民間に委託しているということでありまして、三カ年計画のあの覚え書きによりまして、車両の検査についてはすみやかに民間に委託する、登録は国の事務とする、こういふぐあひになつていふわけですね、まだ非常に進みぐあひが悪いのではないかとおもうのです。特に最近欠陥車の問題等もずいぶんやましく言われております。これからの責任というところが非常に重大だと思ふのですが、この辺のところも考え合はせて、これからどういふぐあひにやつていくつもりなのか、どこをメドに全体を委託していくつもりなのか。また民間に委託した場合に、いま二〇〇を委託しているということでありまして、その場合には、検査の基準等についてはどういふぐあひになつていふのか、この点もあわせてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(黒住忠行君) 民間に委託の場合には、受け入れ態勢といたしましては、指定整備工場というものがございまして、全国で整備工場は六万四千五百ございすけれども、その中で指定いたしましたものが二千から三千というふうになつてきております。で、これはその工場の検査の設備と、それから検査をする人的要素という条件がございまして、その条件に合致しない限りはおきましては指定ができませんので、逐次的に質的にそれを拡充していくということで、現在計画をしてふやしておる次第でございすけれども、いまの二〇〇は四十四年度のことでございます。四十八年度におきましては、その目標をいたしまして七〇〇を、継続検査の七〇〇を指定整備工

場で検査をするというふうな目標にいたしております。で、検査の基準は、道路運送車両法に保安基準という省令がございまして、その省令に合致しているかどうかというところを見るわけでございす。その方法といたしましては、検査基準につきましても型式指定、認定をいたしてやつております。いわば国の検査場に匹敵するさういふ設備を持つて、かつ保安基準に合致してあるかどうかということで、国がやりますと同じような検査が可能であるものを指定して、これを四十八年度には七〇〇の線に持つていくという目標をもつて進めておる次第でございす。

○山崎昭範君 それでは最後に、陸運事務所の問題につきましても、やはり陸運事務所については、私は監督義務というものは運輸省にあると思ふのですけれども、先般から問題になつておりますあの山梨の陸運事務所の問題ですね。私は非常にけしからぬと思ふのです。要するにこの山梨交通という会社は、大体もとも赤字に悩んでいふ会社で、その赤字に悩んでいふ会社が——いままで市内にあった陸運事務所が市のはずれのほうに引越した。引越したところが、要するにバスが来ていないから、わざわざバスの路線を引かした。しかもその引かしたそれは、路線の認可をとつてやるから、陸運事務所のいわゆる車検場の前までバスを仕立ててほしい。さういふぐあひにしてわざわざバスの停留所を引いて路線を延ばして、その赤字が今年度年間百二十万円にもなつていふ。こんなことでは、私は何をやっていふのか、わからないと思ふのです。しかも、それだけではない、もう職員の人などの人が無料バスで乗つていふのです。こんなことでは、私は陸運行政そのものが、これから先思いやられると思ふのです。この点についてはどういふぐあひにお考えか、お伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 山梨バスの問題ですが、まことに皆さんに御心配をかけて恐縮に存じます。ただ実情を調べますというところ、その路線延長になりました地点には会社があるいは官庁等が

二十幾つぐらいできておりまして、したがって、まあ必要性はあったようであります。しかしながら、李下に冠を正さずといふことがありますが、これが陸運局の役人であるだけにさういふ誤解を受けているわけでありまして、まあ無料パスも実際上仕事の上で回ります場合には、仕事の都合上行く場合には当然あるものでありますけれども、しかし、それらがほかに乱用されないとは限らない。さういふ意味において、李下に冠を正さずでありまして、さういふことは、今後県に注意を促しまして、さういふことのないように措置をすることを嚴重に申し渡してありますので、この点御理解をお願いしたいと思いますのであります。

○釜山昭範君 この問題についてはそれで終わります。

次に私は、このたび設置法の中で交通安全公害研究所というのがあるわけですが、これに関連いたしまして、交通安全といふことについて特別にお伺いしたいのですが、特に今度こういふぐあいには研究所もできる、さういふ点から考えまして、この設置法でこういふふうな研究所ができることによつて、交通安全という面でどういふぐあいにプラスになつていくのか、この点について初めにお伺いしたいと思います。

○政府委員(黒住忠行君) 運輸省の研究機関で自動車関係につきましては、現在船舶技術研究所で二部をもつて研究をいたしております。おもなる仕事は、自動車の保安の問題と、それから公害防止の問題でございます。保安の問題につきましては、昨今非常に欠陥車問題等を契機といたしまして、重要な問題でございます。それに対する研究体制としては十分ではない。それから公害の問題は、自動車の排出ガスの問題につきましても、近來非常に問題が大きくなつてきておりますので、その研究体制を向上させていくという必要性があるわけでございます。安全の面につきましても、自動車をメーカーが生産いたしまして、市場に出す場合におきまして、型式指定という方

法でもつて、同一型式のものを調べまして、それが合格すれば市場に持つていく、その第一回の検査は省略できるというものでございますが、これを現在には本省の機構でもつてやつておるわけでございます。今回の公害研究所におきましては、審査部といふものを新設をいたしまして、そこにメーカーのほうで車を持つて来まして、耐久試験等を行つたものを検査をして型式指定をするというふうな関係にもなつております。

それから保安の面につきましては、最近におきます高速道路等が発達してまいりましたし、自動車の性能も上がりますから、スピード等も上がつてきたわけでありまして、それに即応するために保安基準の改正というふうな問題があるわけでございます。さういふ問題について研究を進める必要があるというふうなことを考へておるわけでございます。これが機構が拡充せられますれば、われわれの自動車行政に直接裨益するところが大きいものであると思つております。

○釜山昭範君 私はさういふ交通安全といふことについて特に具体的にお伺いしたいんですが、特に鉄道貨物の輸送ですね、この安全の問題についてさういふ具体的なお伺いしたいんですが、国鉄の貨物の輸送につきまして、火薬類の運送規則というのがありますが、この運送規則に基づいて、いわゆる火薬類を輸送する場合の安全輸送をはかる上に、国鉄ではどういふふうな処置をしているのか、この点について初めにお伺いしたいと思います。

○政府委員(町田直君) お答えいたします。国鉄の危険品の輸送につきましては、運輸省令等の各種の法令がございまして、それに基づきまして貨物の性質あるいは輸送事情などを考慮いたしまして、国鉄の内部規程に危険品の範囲、それから輸送の方法、あるいは荷づくり包装について定めておるわけでございます。特にただいま先生の御指摘になりました火薬類、高圧ガス、四アルキル鉛を含有する——これは特に危険なものでございますが、それらのものと、及び放射性物質に

つきましては、特殊の危険物といたしまして、積載貨物の制限、あるいは積載法の制限、作業上の注意及び危険防止の措置等を定めまして、その取り扱いに特別に注意を払つておるといふのが実情でございます。

○釜山昭範君 その場合、具体的に事故が起きたらどういふぐあいにするのか、その点についてはどうなつていますか。

○政府委員(町田直君) 具体的な事故が起きた場合には、当然、たとえば火事等が起きました場合には、消防関係その他のお力を拝借いたしまして、これに対する措置をする。同時に国鉄といたしましては、国鉄の自分の力でもそれに対する善後策を講じることとでございます。

○釜山昭範君 もっと具体的に言わないとわかりません。消防等の力をかりるなんていつたつて、消防自動車、またはその消防設備のあるところないよ、けれども、ないところを走つていくことが多いわけですね。もちろん事故の起る場所は、要するに、たとえば爆発とか燃焼物、たとえばガソリンですね、ガソリンを積んだタンクが事故を起した、燃え出した、その場合にはどういふぐあいに処置をするのか、具体的にどういふぐあいに思ふのです。

○政府委員(町田直君) やはりガソリンが燃え出したという場合には、これは国鉄自体の力でこれを消したりなんかすることは、実際問題としてそれだけの力も持つておりませんし、やはり消防に御連絡をして至急にそれを消しとめる、かういふことより……、ということがやり方でございます。ただ、当然のことながら、さういふことが起こらないための措置を講じておるといふのが、ただいま申しましたような危険品の輸送方法のやり方ということでございます。

○釜山昭範君 私はこの勉強してみたいので、私も、非常に無責任なんです、大臣ね。あとでもっと具体的なこと私言いますけれども、消防等

の力をかりるとかいつても、たとえばトラック輸送の場合には、たとえば消火器を積むとか、あしろころしろといつて、消防の制限というのはものすごくたくさんあるのですね、一つのものを輸送する場合でも、ところが国鉄の場合にはそれが無いんですよ。要するに、たとえば第一次的な処置というものは、私はどうしても国鉄がみずからその消火に当たる。消防に電話できるところはいいです。ところが電話できないところで事故が起きたらどうするか、それがちゃんとなつていないように私は思ふ。もし何らかの点でもつてなつておるとすれば、私は教へてもらへばけっこうですけれども、いろいろ私の調べた範囲ではちゃんとなつていないのです。この点については、やはりいろいろな点から力を入れてやるべきじゃないか、さう思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(町田直君) ただいま先生の御指摘の面では、消火器を積むとか、さういふことにつきましては、具体的な規定があるかどうかいま調べておりますけれども、実はただいま御指摘のございましたガソリンタンクを積んで、それが爆発するといふような場合には、消火器を積んでおつて、はたしてそれでその消火ができるのかどうか、やはりさういふ場合には科学消防で、当然のことながら、大規模な消防をしなければならぬ。さういふ場合に、国鉄自体にさういふ組織なりさういふものを持つていけば別でございますけれども、さういふものは実は国鉄としては持つておりませんので、国のさういふ組織をかりて消火していただく、かういふことであらうというふうに私は考えております。

○釜山昭範君 大臣、いまの局長の答弁というのはほんとうによくないと思ふ。何でかという、今度の大阪ガスの爆発を見てみなさい。それは大事故になる前に必ず小さな事故がある。その小さな事故を消せるだけの能力は持つてなければいけない。必ず消火器なり何なり、さうでしやう。爆発事故なんて言ふは大きいかもしれないが、それまでに至るには小さな事故が必ずある。

ちよろちよろガソリンが燃えていて、火がついた、それをちゃんとやれば消えてしまうのに、うまいやんとできないために大きな事故になつてしまつたというのです。これは私は、ガソリンを積んでいて爆発して、大きな事故だから、それはとても私たちの手に負えない、そんな無責任な話なのではないかと思ふ。私はもつとほかに、きょうこれからまだやるのですけれども、具体的にやはり一ぱいいろいろとある。調べれば調べるほど、非常に無責任な体制になつてゐるのです。これでは私はいかぬと思ふのですが、どうですか、大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 私こまかい点について承知しておりませんことは申しわけないと思ひますが、ただいまのお話、ごもつともでありまして、これは衝突して爆発したなんという不手ずかりもありますけれども、あるいは電気等からして、それが拡大して客車なんか燃える場合もありまして、第一的な措置を講じさせるということがあります。したがつて、この点は国鉄当局に命じて、いわゆる第一次措置をまず考へる。消火器なり、あるいは化学消火器なり、小型のものもあるわけでありまして、さういふ点を、どこまでこれをどう整備するか、どうか、予算の問題もありますからして、あしたにやるといふわけにもまいりません。可能な範囲内において至急にさういふことがされるように改良したいと思ひます。

○釜山昭範君 大臣のほうがつつと前向きな答弁なんです。もつと具体的に申し上げなければ、アルミニウム・アルキル類というのがありますが、この輸送について当局はどういうふうにお考えですか。これは要するに危険物と考えているのか、何と考へてゐるのかです。

○政府委員(町田直君) 危険物と考えております。

○釜山昭範君 さらば危険物と考へていらつしやるならば、これに対する対処はどういうふうにあるのか、この大体アルキル・アルミニウムというのを、さういふうちに、相当国鉄の路線でも長い期間運んでゐるわけですね。これは消

防署でたいへん手を尽くしてゐます。トラックで運ぶ場合でも、このアルキル・アルミニウムというのは常温で無色透明の液体、空気に触れると発火する、そして水と接触すると激しく反応して、危険性のきわめて高いものだ、有毒ガスを発生する、ぬれた砂をかけたら爆発する、という、それでしかも、この種の化合物が発火した場合、消火はきわめて困難である、さういふうちに消防署は言つてゐるわけですね。現実にはそのためにこれを運ぶためには、消防署はトラック類については相当研究をして、いろいろな面をやつてゐる。ところが、国鉄については、いま危険物だといふ話がありましたけれども、一体どういふ対処をしてゐるのか、一ぱん具体的に伺ひたいと思ひます。

○政府委員(町田直君) 先ほど申し上げましたように、いろいろな規定に基づきまして、国鉄では営業規則によりまして危険物の取り扱いをしてゐるわけがございます。その危険物の一つとして、たゞいま御指摘のアルキル・アルミニウムにつきましても、規制をいたしております。その規制の内容につきましても、こまかく御説明いたします。これは省略いたしますけれども、大体六十キロ以下のものにつきましても、規制のしかたを、それから最近には特に六十キロよりもふえてゐるものがございますので、それ以上につきましても、規制のしかたにつきましても、非常に詳細な規定がございます。この規定に従ひまして輸送をしてゐるわけでございます。これはおそろしく消防庁で考へてゐる規制と同等あるいはそれ以上のものであるといふふうに私も考へてゐる次第でございます。

なお、詳細につきましては、全部規定がございますので、必要でございましたら読み上げてよろしゅうございます。

○釜山昭範君 私はもう一回伺ひますけれども、国鉄の六法の中に危険物の規約があります。その中の規則の何条に、いまのアルキル・アルミニウムというのが入つてゐるのか、どういふ部類のところへ入つてゐるのか、それをまずお伺

したい。

それから詳細きめていふと言ひますが、私は詳細の規制は聞かなくてもいいですけれども、現実には貨車で輸送している場合、貨車にどういふものを積んでゐるのか、消防署と同じといふからには、どの程度の消火剤を積んでゐるのか、一ぱん言つてみなさい。

○政府委員(町田直君) まず、御質問の第一点のどういふ規定かということでございますが、先ほどの営業規則の中の等級表の「五四 引火性液体」その「五四三九」その他の引火性液体、引火点二五度C以下のもの」といふ項でございます。そしてその内容は、たとえば内装法につきましては、「厚さ三mm以上の円筒形鋼製容器に入れ、注入口に窒素を充てんする。」それから密封法——封をする方法でございます。密封法をいたしまして、「注入口は、鋼製バルブで密封するか又は鉛製パッキンを施して真ちゅう製キャップで密封し、さらに鋼製おおいで密封する。」それから外装法をいたしましては、「板の厚さ一・二mm以上の木わく箱(横板防止のため足をつけたもの)に入れ。」一個の重量「六〇kg以下とする。」さういふことでございます。六十キロ以上のものにつきましては、さらにこまかいそれ以上の規定がございます。さういふことでやっております。

それから何を持つてゐるかということでございますが、先ほどから消火器のお話でございます。私はたいへん失礼な答弁をしたかもしれませぬけれども、消火器につきましては、消火器備へつけの規定がございます。消火器は備へつけおるわけでございます。ただ私が申しましたのは、消火器を備へつけまして、いざ爆発をしたような場合には、やはり消防の力をかりなければならぬといふことを申し上げた次第でございます。

○釜山昭範君 いまのはあなた全部違つております。あなた、まずアルキル・アルミニウムというのとは比重が幾分か知つてゐますか、比重。それがわかれば、大体六十キロというのはおかしいじゃないですか、第一。大体おかしいですよ。こ

の容器は国内で生産、最近つくり始めたんですけれども、消防庁のほうでも最近つくり始めて、ほとんど輸入ですよ、これ。いまあなたがおつしやつたのとはずいぶん違いますよ。

それから規則の中には、それじゃ消火剤を積むことになつてゐるのですが、何という消火剤積んでゐるのですか。

○政府委員(町田直君) 先ほど消火剤の点はつけ加えて申しましたので、消火剤の備へつけというのが、先ほど申しました日本国有鉄道運輸規則というもののなかへございまして、列車を組成してゐる車両の、一般的なこれは危険品を輸送する場合でございますが、その乗組員が執務する車室には消火器を備へつけなければならぬ、さういふ規定があるといふことを申し上げたわけでございます。

○釜山昭範君 あなたの答弁はほんとうにだめなんです。あなたがその規則に基づいてその列車に備へつけてゐる消火器を、もしこのアルキル・アルミニウムにかけたら爆発するのですよ。ちゃんと取りかへてゐるのですか、このときには。

○政府委員(町田直君) どうも話が一緒になつてしまつたので、私は、先ほどの要するにアルキル・アルミニウムの話と、その前に一般的な消火の場合の話がございまして、消火器を備へつけるといふのはどうか、さういふお話でございましたので、それは四十七条の規定をもちまして、それで備へつけてゐる、さういふことを申し上げました。この消火器の備へつけは、消防法に基づくものでございますから、これがアルキル・アルミニウムで爆発する場合には、アルキル・アルミニウムのところには備へつけないといふことになるのであらうと思ひますけれども、いづれにしても、規定上さうなつてゐるということでございます。

○釜山昭範君 これは何を一体備へつけてゐるのですか。それじゃこのアルキル・アルミニウムを現実には福山から千葉まで運んでおるでしょう。初めはトントくらいだつたのが、最近では月四十ト

ン、五十トンとふえているでしょう。これからほとんどふえるというのでしょう。現実にはどういふようなことに対して、いろいろな事故が一ぱい起きているわけですよ、現実にはね。このアルキル・アルミニウムじゃないけれども、実際新宿の駅で、前にガソリンタンクが切りかえの失敗からひっくり返って燃えたことがあるのです、現実には。そういうぐあいに、いろいろな事故が、何箇所でも組みかえてくるわけですから、事故が起きないとは限らない。こういうふうな危険なものを運ぶ場合には、それに合った消火剤というものを積むだけの規制というものは何にもしていないと、私はさっきあなたが、営業規則の五四の五四三九にあると言いますけれども、これだつて最近でしよう、アルキル・アルミニウムをきちんと当てる規制したのは、そうでしょう、最近でしよう。そういうふうないろいろな点から考へて、もっと要するにこれは安全ということを考へないといけない、ほんとうなんです。これはだからもし事故が起きてからじゃたいへんなんです。だから私は消防庁のほうでも、安全確保のためには、もういろいろな面で必死になつて勉強しているわけですね。国鉄のいろいろな規則を調べてみても、非常にいいまいなんでしょう、この点。消火器は昔から積んでいるようなことを言う。その規則に基づいた消火器というのは昔から積んでいるであろう。その消火器で、もしそんな事故が起きて爆発したら、これみんな死んじやいますよ。自分が運んでいる列車の中にそんな危険なものがあるということはまだ知らない。そうなると思います。消防庁をけさ呼んで聞きました。でも、国鉄が運んで、それには危険物だという表示はないというのですよ。だから事故が起きてからではおそいから、私はこういうふうなものについては真剣に検討する必要があると、こう言っているわけですね。私はこの質問はこれで終わりますけれども、大臣どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 峯山さんのたいへん貴重な御調査、たいへん感謝に存じます。おそ

らく国鉄としても、できるだけのことはしておるとは思いますが、最近確かに化学化合物の新しいものがどんどん出てまいりまして、したがつて、必ずしもそれに伴つてそれらの措置ができていくかどうかというところは、御指摘のようにお聞きして、今後より密接に、国鉄の関係者がおりまじりながら、これと消防庁と、あるいは化学製品等の関係研究所と十分連絡をとらせて万一の事故がないようにしたいと、さうに考へますので、その点御了承願ひたいと思ひます。

〔委員長退席、理事八田一朗君着席〕

○峯山昭範君 それから、いま国鉄のことに関連しまして、この間私は決算委員会、国鉄の運賃の小包扱いの貨物の運賃の値上げについてお尋ねしたのですけれども、そのとき私は、どうもはつきりした答弁が受けられなかった。というのは、私まあ逆に言えば、私はごまかされたわけですよ。しかし、きょうは私はがっちりした資料をいただきましたので、ごまかされませんから。ちよつとだけこれは確認しておきたいんですけれども、このことしの二月一日から小包扱いの貨物の運賃が上がつた。ところがこれは私たちがだれもが知らないところではつと上げられたわけですね。そのときの資料によると、全体で二・五%の値上げである、こういうぐあいに上つていくわけですね。ところが、実際に私たちが計画してみると、その値上げの率は、これは私が国鉄からいただいた資料ですが、その資料によると、六割七分の値上げになるんですね。非常にたいへんな値上げです。しかも、もちろんそれは値上げになつてない分もあるんです。ありますけれども、私たちがこの間言つた点については、少なくとも六割七分からの値上げになつていく、これは非常にひどいと思ひますが、どうですか、これは。

○政府委員(野田直君) 国鉄から先生のほうに差しあげた資料のとおりでございます。したがって、一割二分の値上げでございますというふうな発表をいたしましたのも実は国鉄でございます

すので、全体を平均いたしますと一割二分になります。しかし、個々のものについては六割七分のものもございます、こういうことでございまして、これは全く御指摘のとおりでございます。

○峯山昭範君 ほんとうにいまみたいにはちつと言つてくれれば、あのときによかつたんですけれども、そういうぐあいに言わなかつた。とにかくほんまけしからぬわ。前のときは、とにかく一割二分の値上げです、確かに平均では一割二分になる。しかしながら、私たちが庶民が使う十キロまで、二十キロまで、三十キロまで、四十キロまでの荷物については、たとえば十キロまでは六割七分、二十キロまでは六割七分、三十キロまでは六割七分、四十キロになつてやつと二割五分の値上げになる。こういうぐあいに現実になつておるわけですね。いま監督局長からおっしゃいましたように、そういうようなことは一言もおっしゃらなかつた。二月からずいぶんたつたんで、こちら辺でほとぼりがさめたからという事で、これはいかぬな、ほんまいかぬわ、これは。私いまこういうぐあいに確認して、確かにそのとおりですなと言つたつて、何ともないんです。こんなことじゃ私はとんでこないと思ひます。それならそうと初めからちゃんとやつてもらいたいと思ひます。国鉄部長さん横にすわつていらつしやるけれども、ほんとうにけしからぬと思ひます。それから、これはもうはつきり認められたんですから、私はこれ以上言いませんけれども、もう一つ私鉄の運賃の値上げですね。これは要するに運輸審議会に最近諮問していらつしやるそうです、これはどうですか、大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) いまお話しのように、現在のところは運輸審議会が検討を加へております。ただ最近私から指摘しましたのは、先だつての私鉄賃金の値上げ、ベースアップ、こういうものが一応自主的交渉の間においてきめられたんでありますから、従来の経営の内容において、これがどういふ地位を占めるとか、これだけのものを捻出するだけの力があるのか、それとも将来にこれらが尾を引くことになつておるか、この点を十分に関係会社の諸君を呼んで審議会でも調査をしてほしい、その上においていろいろ条件が明らかになる、その意味において考へる、こういうことであります。ただ御承知のように、私鉄料金というものが公共料金といふものの中に入つております。したがつて、物価全体から見ても、どういふような私鉄の扱いをするかというところは、私一存でも決定しかねる。御承知のように、経済閣僚協議会でこれを処理するという方式になつておりますので、目下は審議会において検討中でありまして、いまだどう扱うかという点を申し上げる段階になつておりません。

○峯山昭範君 ということは、いま大臣がおっしゃつたようなことを、先日、私もテレビで保利官房長官おっしゃつたのを聞いておつたのですけれども、あの官房長官の談話を聞いておりましたら、聞いていたニュアンスとしては、私鉄の運賃値上げについては公共料金でもあるし、国民の生活に非常に密接に関係があるので、しばらく見合せてたいというところは、直接言いませんけれども、そういうようなニュアンスがありました。いま大臣の話で聞いておりましたも、そういうふうなニュアンスを感じるわけでありまして、いずれにしても、ひとつこれはどうですか、答申はいつごろ出る予定なんですか。

〔理事八田一朗君退席、委員長着席〕

○国務大臣(橋本登美三郎君) まだ具体的な中間報告を承つておりませんが、あれには公聴会の日取り等が必要になります。公聴会には約一カ月あるいはちよつとぐらゐ時間を要することになりますので、したがつて一カ月以内に答申があることは、当然それ以上の先になると思ひます。その答申があつてから初めてこれが運輸省においてももちろん研究をいたしますが、同時に閣僚協議会においてこれを取り扱ひをきめる、こういうことになつていくわけでありまして、最近われわれが心配して

二〇数%ずつ対前年度伸びるというようなのが、概略の伸び方でございます。人員的に見ましても、これから先の昭和五十五年、六十年というのを見

○政府委員(手塚良成君) ただいまの航空大学校は、その養成規模は九十名でございます。これでは先ほどの需要に間に合いませんので、来年度予

でしようか、どうでしようか。

○政府委員（手塚良成君） 防衛庁の委託につきま

しては、これまた先般御説明申し上げたかと思ひ

日本航空界のために応援を求めなければ現状まかなえないということで、日本航空並びに全日空が外人を雇っております。この外人を採用します場

合にも、やはり無条件的な採用はもちろんいたして
おりません。外国においては従来の経緯、経験、あるいは実技の力量等をもとにして一応採用
内定をいたしますが、これが実際にわが国の飛行
機を運航します場合には、やはり定期運送用操縦
士という資格を必要といたしますので、そういう
資格を取得させる、そのための前段としての社内
訓練を行なう。こういうことをいたしまして、国
におきまして、他の一般日本人のパイロット同様
な実地試験を受けさせます。学科の試験におきま
しては、一部向こうと共通しておりまして、まず
資格審査、書面審査で済むものはそれであれし
て、航空法規だけは必ず学科として受け
させ、かようにいたします。一応国家試験は普
通並みということで、そのパスした者だけを採用
する、こういうようにいたしております。

○峯山昭範君 次に、ジェットパイロットを養成
するための練習飛行場の問題なんですけれども、
練習飛行場が必要だということは前からいわれて
おりますが、特に運輸省当局として、どうい
うぐあいに検討しているのか、それから硫黄島と
か沖繩が候補地にあがったということも私たちが聞
いているのですが、それからいふんたつのです
が、いまだに実現されていないのですが、これは
どういうぐあいになっているかという点と、それか
らあと民間の会社でも、特に国内に練習飛行場が
ないために、外国まで行って訓練をやっている
というのを私も聞いています。先日も米国の
ワシントン州にある飛行場で、事故を起こして
五人の死傷者を出しております。そういうような
点からも、特に練習飛行場の問題が重要な問題に
なっていると思うのですが、特に訓練の上でも酷
い面があるのじゃないかというように、いろいろ
な面があるのじゃないかと思いますが、この点
についてはいかがでしょうか。

○政府委員(手塚良成君) 御指摘のとおり、訓練
飛行場につきましては、先ほど御説明申し上げま
したように、パイロットの訓練ということが非常
に現下の最大重要な問題の一つでございます。そ

れに伴って訓練飛行場というのが非常に重要性が
あり、早急に場所を決定して建設しなければなら
ぬとかねがね思っているわけでございます。で、
そのために従来いろいろな場所を具体的に検討い
たしてまいりました。たとえば硫黄島、あるいは
九州鹿児島県の馬毛島、あるいは宮崎県の新田
原、いろいろやってまいりましたが、なかなか一
長一短がございます。位置の決定までに至って
おりません。このように、この訓練飛行場のい
ろいろな要素を加味いたしまして、最も適当とい
うのが、実は昨年来から内定をいたしてまいり
ました。お聞き及びだと思っております。これは
群島の下地島というところでございまして、これは
地元の琉球主席からも御支援を受けることになり
まして、御同意を得られることになりました。こ
で、ただいまこれを一応訓練飛行場ということで
内定をし、予算的にもこれは沖繩援助費の一部に
なっておりますけれども、四十五年度の予算で総
理府の予算として八億という予算がつきましたの
で、これを多年懸案でございまして訓練飛行場とし
て整備をしていきたい、かように考えております。

○峯山昭範君 この問題についての最後でありま
すけれども、特にこの空の輸送ということではこれ
から特に重要になってまいりますが、特に国内
線、国際線ともありますが、輸送量がふえる
とともに新しい機種の飛行機がどんどん採用になる
わけでありまして、その結果、先ほど申し上げ
たように、パイロットの不足ということも出てく
るわけですが、ただ単に急場のぎでやっただけ
は、これから将来とも問題になってくるのではな
いかと私は思いますが、根本的に、これは運輸省
としても特にパイロットの養成とか、並びに空港
の整備とか、そういう点については特に重点的に
やっていかなければいけないんじゃないかと思
うんですが、これに対する政府のこれからの所信を
お伺いして、この問題については終わりたいと思
います。

○政府委員(手塚良成君) 全く仰せのとおりで
ございまして、乗員の養成というのは現在の最大の

急務でございまして、輸送量の増加になかなか対応
できません。飛行機、機体そのものは資金さえあ
れば何とかなります。それも現在の企業形態、企
業収支内容におきましてはおおむね可能と考えて
おりますが、乗員はなかなか一朝一夕にできません。
資金だけの問題ではないわけでございます。この
パイロットのソースをいまして航空大学校、
先ほど御指摘の防衛庁からの割愛、あるいは防衛
庁への委託、あるいは会社自体が自社養成をす
る、こういうふうないろいろなソースでやってお
るわけでございます。これも一応足らざる分を何と
かしのいで、できる限りの努力をするという意味
でやっておりますが、やはりその教育課程なり、
教育のプロセス、あるいは最終で上がりという
段階において、ソースがバラエティーがあるとい
うことは必ずしもいかつこうではございませ
ん。そういうことからこの規模の拡大あるいは質
の向上という面から、こういってばらばらの養成
体制についてはなお十分検討して、なるべく、で
きれば一本化という方向のことを考えなければな
らないということで、実は目下部内におきまして
そういう面を慎重に検討いたしております。

○峯山昭範君 最後に審議会のことをちょっと聞
いて終わりたいと思っておりますが、今回新たに設置
されることになりました運輸政策審議会と、それ
から運輸技術審議会でございますが、これにつ
きまして具体的にどういうふうな問題を審議してい
くのか、その点が一つ。
それから、この両審議会の設置につきまして
は、企画部門の充実強化ということが書いてあり
ますが、こころの関係をあわせてお伺いしたい
と思っております。

○政府委員(鈴木理吉君) お答え申し上げます。
このたび考えております運輸政策審議会でご
ざいます。従来までございまして各種審議会
が各局ごとでございます。従来の審議会は、ある特
定の輸送機関の分野について限定されたさうい

たような事項につきまして審議するというのが主
でございまして、このたびの運輸政策審議会ある
いは運輸技術審議会は、そういう特定の輸送機
関の分野に限定されないで、いままですうい
ようなことを審議してございまして、総
合的な、あるいはまた横断的、そういう見地か
ら見ました総合政策、こういうものをこの審議
会で御審議をお願いしたいということであります。そ
れからまた、そのためには特定の輸送機関のた
とえば長期的なビジョンとか、それから長期的計画
とか、そういう非常に基本的な政策につきま
しては、この政策審議会、技術の面では技術審議
会でやはり調査、御審議をいただきたいというふ
うに考えている次第でございまして。

具体的に申し上げますれば、新しい政策審議会
にたとえば運輸政策の今後の方向とか、あるいは
さういった何と申しますか、マスタープランで
ございまして、そういうものを提示していただ
き、それでその結論に沿って今度個々のそれ
ぞれのたとえば航空とか、海運とか、港湾とか、
そういう個々の審議会が個々の分野におきま
して具体的な政策とか、あるいは具体的な計画を審
議するということになると思っております。さうい
ます。ちょっと抽象的でございますが、さうい
ったようなことの関係で新しくつくりたいという趣
旨でございまして。

それから企画部門との関係でございますけれども、
これにつきましては、実は今回の改正法案に
は計画官というものを一名ふやすために船舶公団
の監理官を廃止するという、一項目がございま
せんけれども、実は省令の段階におきまして、す
でに昨年度におきましてある程度はかの課を整理
いたしまして、その課長の数を七名ばかり計画官
へ振りかえまして、実際はすでに企画部門の充
実に乗り出しているわけでございまして。今回こ
う一名ふやしまして、計画官を八名置くとい
うことでございます。それで企画部門と申ししま
す、これはやはり特定の局を突くというので
ございまして、新しい局をつくるというこ

とはなかなかむずかしいところです。現在、官房に審議官というのがございますので、審議官がそのスタッフの長になり、その下に計画官、組織、システムでもって、こういった横割りで基本的な計画とか、総合的な問題とかいう問題を取り上げていきたいということでございます。したがって、その企画部門が今後いろいろ政策を立案します場合に、いま申しましたような新しい政策審議会なり、あるいは技術審議会の事務局といたしまして、そこでの事務的な仕事もあわせてやっていくという趣旨でございます。そういう関係になっていると思います。

○峯山昭範君 これで時間も超過しましたので終わりますけれども、すでに現在、前は運輸経済諮談会で懇談会、最近は名前が変わって運輸政策懇談会です。か、というのがございますが、非常に懇談会はいろいろな面で活躍をしているようでありまして、この懇談会の設置の目的と今度新しくできる運輸政策審議会との関係ですね、これは要するに、いま運輸政策懇談会というのはすでにいろいろなこととを諮問していられしやるのだからと思ふのですが、最近新聞でも二、三回にわたって相当いろいろな重要な問題を含んだ答申等が行なわれているようであります。この関係ですね、今度新しく政策審議会ができることこの懇談会はどういうぐあいになっていくのか。やはりこれは重要な問題だと思ふのですが、こころ辺のところをお伺いして、私の設置法に関する質問は終わりたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 端的に言えば、その政策懇談会というものの実体は、今度の法的に根拠を持つ政策審議会に移ることになります。したがって、委員のメンバーも大部分は変わりはないということになるわけでありまして、運輸省が政策審議会と技術審議会を持ちました大きな目的は、いま官房長が言いましたように、実は従来の運輸行政といふは、これは運輸行政に限りますけれども、ややもすればミクロ的なもので

の観点が強過ぎる、そうして今日たとえば建設省で言えは全国自動車幹線網といえますかね、こういうものができると、あるいは国会に今回提案されて検討されておりますが、新幹線鉄道路網ができ、あるいは空港五カ年計画、あるいは港湾五カ年計画等、それぞれミクロ的なものの方が強く出ておる、これは考え直す必要がありはしないのか、そうしてこれをひとつミクロ的な観点からとらえて、これらを有機的につなぎ合わせる、政策的につなぎ合わせる、こういう考え方をぜひ政策審議会で考えてもらいたい。たとえば一例で申し上げますならば、新幹線網ができることとしたしましても、これをみんな東京に集めるのか、地方と東京間に集めるのか、それとも実際上の問題として、新宿なり、あるいは至るところにもう一つの点を考えてこれを有機的に結ぶのか、そういう問題等も考えますと、従来のミクロ的な考え方ではできません。また、当委員会でもいろいろ御審議がございまして、過疎地帯におけるところのバスは、

私營の場合においては、これは収益が伴わない。それがためにいわゆるこれは私企業でありますから、もうからぬところをやめたいのもやむを得ないとい。やめてもよろしいのかといと、やめてよろしいといわけにはいかない。それはそうなれば国の政策として、あるいは運輸行政としてはどうこの政策として、あるいは運輸行政としてはどうこの政策を国が取り扱うべきか、こういう問題があるわけであります。そういう意味においてひとつ政策の上から大きな国策としてのものを考える、こういう点で運輸政策審議会という一つの考え方を持っていくたい、これは企画政策等を含めて申し上げたわけでありす。また、技術審議会のほうもこれも懇談会の形式でやつておりましたが、これらは最近、御承知のように船にしても大型化してきている、あるいはまた欠陥自動車等の交通事故等もあります。こういう場合に技術という面と、ただ経済的な面だけから追及していくという考え方は、よほどこれは規制する必要があるはしないか。したがって、大型化する場合においては、その技術基準というものは、どういふところまで引

き上げるなり、考える必要がある。あるいは自動車にいたしましても、いわゆる自動車量が多くなつたからといって、ただ一般が使えばいいという問題ではない。安全性というものは十分に考えられなければならない、こういう意味においても、もちろん従来の技術の検討も加えますけれども、同時に新時代に即応した多様な変化に伴う技術の研究、特に私は超安全性の確保と、こういうことを言っておりますが、そういう面からも十分に審議してもらいたい、そういうような時代に即応した形で新しい体系が必要であるということ、政策審議会、技術審議会と、こういうものを発足させたい、この点は御理解を願いたいと思います。

○岩間正男君 おもにタクシーの問題、時間が許せば航空の問題について伺いたいと思つてますが、第一に、昨年の暮れに大都市におけるタクシー事業の体質改善及び運賃改定について閣議で出されたわけですが、このねらいは簡単に言えばどういふことになりますか。

○政府委員(黒住忠行君) タクシー事業の体質を改善する、その体質を改善することが必要である、と同時に、またそれを推進いたしますためには運賃の改定、あるいは体系を合理化する必要があるということでございます、そのためには体質の改善の対策の大きな柱といたしましては、労働条件を改善するということと、また、運転手の登録制度等を実施いたしましたして、タクシー事業を近代化するというところでございます。

○岩間正男君 答弁を簡単に、要点を尽くしてください、こつちの質問も簡単にします。それからおもに大臣とやりたいですね、政策論議だから。そこで、これはどうなっていますか、運賃改定は。六大都市ですか、六大都市においてどういうふうになりました。この実施の結果ですね、どういうふうになっていますか。東京で何社、それから東京、大阪、それから横浜、名古屋、京都、神戸ですか、こういうところで、数はわかるでしょう。

○政府委員（黒住忠行君） 東京地区におきまして

は、法人タクシー約三百五十社でございます。横浜地区法人タクシー百二十社、それから名古屋地区が八十三、京都四十四、大阪百六十六、神戸地区百十一で、さらにたとえば東京都におきましては、個人タクシー八千七百四十七、大阪におきましては二千四百九十というふうに個人タクシーが、その他の都市におきましても個人タクシーが入ります。

それは、四月から四大都市として、東京以外の四大都市は一月一日から実施いたしておりますが、大阪につきましては、大多数のものは二月十五日、一部のものにつきましては三月の八日に実施いたしております。東京につきましては、大部分のものは三月一日、一部のものにつきましては三月十五日に実施をいたしております。

○岩間正男君 体質改善の結果をはっきり見きわめて、その上に立つて、これは運賃改定を許可した、こういうことになるわけですね。その点どうですか。

○政府委員(黒住忠行君)　まず二つございまして、第一点は、所定の就業規則、賃金規程等を完全に提出しているかどうかというのを調べまして、その結果認可いたしました。それから東京、大阪につきましては、それらの点が実際に守られておるかどうかににつきまして労働省のほうの監査を受けてまして、一部不合格のものにつきましては延ばしたわけでございますが、合格したものににつきましては、三月一日から実施いたしました。そ

れから体質改善の労働条件の改善で閣僚協に指摘されております点は五項目ありますけれども、この点につきましては極力これをすみやかに改善していくというふうな項目も含めておるわけでございまして、閣僚協の決定の中に就業規則等の確認と、それから監査というふうなものを実施いたしますて、運賃改定を認可し、指定をいたした次第であります。

○岩間正男君　その後の実施状況ですね。これは聞きたいのは、うまく運賃改定はされた。しかし、これに伴うところの条件ですね。これが守

られておるといふふうに考えておりますか。これは大臣どうです。この運賃改定はもうやったわけです。値上げはしている。じゃ、その成果がほんとうに出ていっているふうにお考えになりますか、どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 具体的な数字をお聞であれば政府委員から答弁させていただきますが、たゞ、実施以来まだ満一カ月とちょっとでありますからして、現在においては確実なものをつかんでおらない、かように申し上げたほうが妥当かと思ひます。

○委員長(西村尚治君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、山本茂一郎君が辞任され、その補欠として田村賢作君が選任されました。

○岩間正男君 どうですか、この調査、運賃改定をやるときに立ち入り調査、これは実態はどうか。抜き打ちでやったのか、それとも一つ一つ全部これは調査でもしたのか、そうしてその結果合格したというので許可したのだと思うのですけれども、その後どうですか。これに対するどういふふうな実施されておるかという問題について絶えずこれは調査しておりますか、これは監督局に伺いたい。

○説明員(大坪健一郎君) 自動車の労働基準法上の問題点についての監督は運輸省のなさっておりますが、自動車の事業主に対する監督と別に、全く私どものほうで労働条件の監督としてやっておりますわけでございます。たまたま昨年の安全週間に一斉監督いたしました結果に基づきまして出てまいりました比較的問題のある事業所について、運賃引き上げの関連で本年の一月に監督をいたしましたわけでございます。で、昭和四十二年から昭和四十四年まで、私どものほうで適用事業場が八千四百ほどございまして、それに対して延べ一万五千八百四十の監督をいたしております。その結果、特に問題がまだ残っております事業場が、ことしの一月に私どもの監督の対象となったわけござ

います。監督いたす場合には、もちろんい先生御指摘のとおり、事前の連絡なしに監督をいたしております。監督後の結果は、逐一運輸省に御報告をいたしてありますけれども、本年の四月に入りまして、交通安全週間がまた持たれましたので、その機会に東京では再度自動車に關係して監督を行なっております。その結果は五月の中旬になると判明いたすと思っております。ただいま調査中でございます。

○岩間正男君 これは何人でやりました。一万余カ所か延べやうたと言ふんですけれども、何人でやりましたか。

○説明員(大坪健一郎君) 東京と大阪についてやうたわけでございます。東京は各監督署に配置しております監督官全員でございます。大阪も全員でございます。

○岩間正男君 全員で、どのくらいですか。

○説明員(大坪健一郎君) たしか百八十名だと思います。数字はいま調べてみます。おそれ入りますが、ちよつと。

○岩間正男君 これはどのような調査をするんですか。これは一緒にいってみると一番わかるんだがね、監督のしかた、いろいろあることはわかれ知知っているんだ。監督官を監督する必要がある。

○説明員(大坪健一郎君) 監督官も御承知のように非常にいま人手が足りませんでありますが、特にこの自動車に關しましては二人一組にいたしまして二人で監督をいたしております。監督のいたしかたは、まず事業場に参りまして、賃金に關する諸帳簿を克明に調べますと、労働時間の状態その他が全部判明をいたします。それを前提として、口頭で質問を繰り返しまして、状態を把握しておりますわけでございます。

○岩間正男君 おもにだれに聞くんですか。

○説明員(大坪健一郎君) 当該事業場の責任のある立場の者でございます。そこにおります者が、たとえば労働課長であれば労働課長に聞くということになります。

先ほど御質問のございました監督官の従事者数でございますが、東京は約百五十名でございまして、大阪が約百名でございまして、

○岩間正男君 いま体質改善の検査のしかたについて聞いたんですが、監督官が東京では百五十人、大阪では百人、動員してやられた。これは多しませうけれども、監督のしかたですね。事業所だけで聞いたってわかるだろうか。実際は私はいやばい労働者に聞かなきゃこれは話にならない、というの、私たちがしばしばタクシーに乗るわけですよ。よく深夜なんか乗った場合に話しかけて聞いてみるけれども、そうするとどうですか、運賃は値上げされたが、さてそれに伴うところの条件、ことに労働条件——賃金の問題、労働時間の問題、その他のいろいろな労働条件の問題が、ほんとうにこれは改正されておりますか。ほとんど私の

際何もう恩恵はありませんと、こう言ひわけです。これは大臣お聞きになっていただけますか。あなたもタクシーにお乗りになるといふんですが、乗っておられますか。乗ってみないと、これはちよつとわからないのですがね。どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 乗っているか乗っていないかという、私もだいたい乗っております。自分のところの運転手が一年ばかり寝ているものですから夜はタクシーをだいたい利用しておりますが、そこで最初のほうへ戻りますけれども、大体ハイヤー、タクシーといふものはどういふ分類に入るか、ここからやうていつたほうがいいですね。そこで、ハイヤー、タクシーといふものは不特定多数の人を運ぶいわゆる公共的な機関ではなくて、特定多数の人が利用される公共的な性格を持つ事業である。こう私は岩間さんが簡単に規定せよというから、簡単に言えばそういうことになる。もう一つハイヤー、タクシーの運転手というものは普通の会社員的な性格を持つものであるかどうか、これは私はいろいろの意味において、もちろん会社員的な月給取り的な性格もないとは言いません。けれども、そのハイヤー、タクシーの

運転手は、ある意味において個人企業的な性格を持つものである、こう私は考えておるのです。これは間違ひであればいろいろ御意見を聞きたいと思ひますが、そこに個人タクシーに在存の理由も出てくるわけですね。

そこで、こういうような準公共的性格を持ち、そして特定多数の人々を運ぶ機関である。こういう意味からしていわゆる一種の公共料金扱いに、六大都市のタクシー、ハイヤー等については、まあ政府がかなり強く干渉の態度をとっております。今回の料金改定にあたっても、その基本的姿勢はぜひひとつタクシー業といふものを近代化させていかなければならぬ、同時にまた、一方、働く運転手諸君に対しては労働条件の改善及び給与の改善を含んでおる、これらを目標にして料金改定が行なわれたわけでありまして、ただ、一応目的としては、いま申し上げたような目的のもとにやうてまいりました。が、はたしてその実績が上がっているかどうかという御質問であれば、実はまだ目も浅いことであるから、もう少し様子を見ないと実績があらわれない、あがらないの判定がわからない。それからもう一つは、今後ともこのように、いわゆる先ほど申しましたような非常に多様な複雑な性格の事業体である。こういうものに対する近代化は、運輸省ができるだけの指導監督をして、そして実現可能であるかどうか、こういう問題があります。私は当然関係協議会等においても決定した事項でもありますが、かつまた経済物価安定会議等においてもいろいろのサゼッションを与えられておる、あるいは行政監理委員会からいろいろのサゼッションを与えられておりますので、これらを十分に資料とし、かつ皆さんの御意見等もあわせてもう一度このいま私が申し上げましたような前提に立つて考えるべきものではないか、あれだけでもって全部近代化ができることは私も自信が持てませんから、やはりもっと突っ込んで労働組合の諸君の意見も聞き、あるいは働く運転手諸君の十分な意見を徴しながら、

この近代的な産物であるこうした非常に複雑な事業体、同時に個人労働、こういうものに對してやはり綿密ないわゆる態度をもって善処する必要があると考へております。

○岩間正男君 いま大臣の意見をお聞きしたんですが、そういう面がたくさんこれはあると思ひます。ただ、これの改善についてどれだけ本腰になるかという問題なんです、その点で、私は実はあなたがタクシにお乗りになつてゐるかとお聞きしたのであります。何といつてもこれは労働者の問題ですよ。経営の問題もあります。それからもう一つ大きな言へば、これは当然いまの政府の交通政策の問題があります。道路と、それから自動車生産を非常にこれはもう急激にふやしてゐるアンバランスが、いまの交通事故を起してゐる根本原因ですから、こういう問題まで、ここまでほんとはやらなければならぬわけなんです。しかし、そこまでやつてゐると、きよりの時間間に合わないから、私はきつめていま端のなことを聞いている。かつて三十三年、神風タクシの問題が起つた、私はそのとき運輸委員をやつていて、小委員会ができた、一年間かかつて神風トラックの問題とタクシの問題を取り上げた。これは相当現場を抜き打ちに見たり、それから、当時、水野運輸大臣であつたが、水野運輸大臣はこれは乗つたです、実際に乗りました。タクシに乗つた、トラックも。深夜の現場もやつた。われわれは国府津あたりまで實際乗つた。実情を把握するのには、ここから始めた。問題の非常な焦点になつてゐるのは、やはり労働者のこれは労働条件をどう改善するかといふところにある。だから当然このようなこれは勧告が出され、その勧告のもとになるところの労働基準局の、これは労働者の労働条件の改善の問題がその前に、十日前ですか、昨年の十一月十日に現実に出されてゐる。だから、このところを私は、そういう何といひますか、一つのこの問題に對決する姿勢ですね、この問題を実は大臣に伺いたかつたわけなんです。どうも官僚政治家じゃだめなんで、その点は橋本さんに期待すると

ころ私は大きいわけなんです。ところで、この前、運輸手がつていたんだが、とにかく運賃は値上げされたが、のどもと過ぎれば熱さ忘れるじゃないけれども、少しも待遇改善はされない。それで、そのような実情について運輸大臣に実は手紙を書いた、そしてそれは送つたんだけどもナシのつづでだと言ひんだ。そういうのがございしますか。あなたのところに届いてゐるかどうか、わからないですか。

○岩間正男君 いまのお話を聞いておりました。運輸手といふものは個人企業性格があると云つたゆゑのものはそこにある。こういう意味におきまして制度の上においても考へなければならぬ、現在の制度の上においては、はたしてわれわれが希望するような運輸手、労働者の待遇改善が時間的にも内容的にも可能かといふことはなかなかかむずかしい、それにはやはり制度の上からも考へなければならぬ、かように申し上げておるわけです。

○岩間正男君 いまのお話を聞いておりました。運輸手といふものは個人企業性格があると云つたゆゑのものはそこにある。こういう意味におきまして制度の上においても考へなければならぬ、現在の制度の上においては、はたしてわれわれが希望するような運輸手、労働者の待遇改善が時間的にも内容的にも可能かといふことはなかなかかむずかしい、それにはやはり制度の上からも考へなければならぬ、かように申し上げておるわけです。

○岩間正男君 いまのお話を聞いておりました。運輸手といふものは個人企業性格があると云つたゆゑのものはそこにある。こういう意味におきまして制度の上においても考へなければならぬ、現在の制度の上においては、はたしてわれわれが希望するような運輸手、労働者の待遇改善が時間的にも内容的にも可能かといふことはなかなかかむずかしい、それにはやはり制度の上からも考へなければならぬ、かように申し上げておるわけです。

るに労働形態の中で特殊なものです、これは。基準監督局でもこの点は見えてゐると思ひます。だから、このところを直さないと、やはり私はいまの、根本的にそれで全部変わるというところではないけれども、少なくとも事故の問題、さらにまあ乗車拒否の問題、こういうものを考えるためにはそこにタッチしなければならぬと思ひます。そこで、私はとにかく運賃値上げしなすから、そのときの条件が出されたわけでしょう。それはみんな集まつておるわけだから、全部それでしよう、報告求めて全部出したわけだ。ところが、これはパープランになつておることが多いのではない。実際に守られない。運賃値上げのためにこれは出す、出すけれども、ほんとに守る腹があつて出したのかどうかかわらない実態が多い。だから、少なくともこういうものに違反をした、そういう事態についてはどうに厳密な何ができるんですか。たとえば、いまの陸運局でこれができますか。たとへば、いま考へになつてゐますか。陸運局は、私たちがこれはほんとに陸運局の姿も見えてきた。業者と陸運局といふのは非常に、いまだにやはり相当くされ縁がある、これは事実なんです。こういう点で、だから神風タクシのときにも非常にこれは問題になつた。中にはいふん深い関係があるわけなんです。そこがつりつりだから業者の非常に不正なやり方といふのはそのまゝ通つてゐる。そうしてそのしわが一切労働者にかぶさつてゐるという実態を私たちは見ました。特に当時横浜の陸運局が問題になつた、サクラタクシの問題がこの委員会でも取り上げられたんですが、そういう点でどうですか。この監督がいま十分にできるような、そういうことになつておるんですか。運賃は上げたんだ、しかし、ほんとにこれは守られてゐますか。どうも私は何人も乗つた、そんなにたくさん乗つたというわけではありませんが、とにかく私は相当乗りましたが、そういう運輸手に關いた範圍内では、とにかく今度の運賃値上げによつて利

益を受けておるといふ人がまあないんですね、これはどうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 労働時間の問題その他のについてはまた関係政府委員から答弁いたしますが、ただ岩間さんの中でまことに気になることは、陸運局、運輸省がくされ縁があるというお話でありますが、私のそれは以前の問題で、過去にあったかもしませんが、いやしくも運輸行政として、あるいは運輸省として、陸運局としてそういうくされ縁はないということだけは御理解願いたいと思います。ただ、岩間さんにもこれはおわかり願えると思いますが、運転手の人とお話になったということだからおわかりになっていると思いますが、二十五歳のたとえ三年もしくは五年の経験のある運転手の収入と、四十年あるいは三十年の経験のある運転手の収入はどちらが多いと思います。これはほとんど同じで、あるいは若い人のほうが収入は多いのであります。こういうような経験年数というものが加味できない制度、これはやっぱりこのタクシー業といふものの、あるいはタクシー運転手といふものの中のみずかしさがある。しかしながら、もちろん労働時間には厳守されなければならない。したがって、今回において賃金ストップをいたしましたのは労働条件、いわゆる特に労働時間が厳守されない、そういうタクシーに対しては労働省の報告に従って私はこれを押えたのです。賃金の内容については当時いろいろ話し合いがあったようでありました。しかし、原則としていわゆる労働条件の改善なるものは使用者と被使用者の間において自主的に交渉せらるべきものであります。労働組合に運輸省自身が権力を持って関与することは好ましくなく、これは当然岩間さんも御承知だと思います。そういう意味において、もちろんわれわれは監督行政にありますからして、この業者が、あるいは運転手諸君が不当なる立場に置かれることを具体的内容改善、具体的問題については、いわゆる労働法の指示ところによって行なわれ

ることは、これは筋道である、この点は御理解願
えらと思います。

○岩間正男君 大臣は実情を御存じない。労働組合をつくったためにひどい目に会った労働者がたくさんいるのです。タクシীর労働組合をつくるために暴力的な扱いを受けた者は枚挙にいとまありません。例をあげますか。司タクシীর問題、それから三幸タクシীর問題、これは私にも現実に行っている。中にはひどい、これはもう暴力団に殺された何までありますね、委員長が。実際はだから組織率は非常に低下しているのです。団体交渉をやりうたつて、やるその前に、事前に近代的な労働組合をつくれないうのがたくさんありますよ。だから、組織率が五〇％これはいってないのですよ。私は当時この小委員会で十六則の個条をきめて小委員会の結論として出したはずだ、だから労働組合をつくってなくても、労働者の代表を選んで、そして今度は業者と話し合いをする、そういう体制を認めた。しかしそれはできなかった。その背後には非常にそういう暴力支配が背後から行なわれているという実態、そういうものにした、こういふ例があるのであります。そういう中で、私はまあそのいきさつをいつまで言ってもしょうがないからお聞きしますけれども、この出した通達ですね、通達の中の給与水準の引き上げというのは、これはどういふうになされておりますか、具体的にこれは統計が何かとっておりまして、運賃値上げ後の給与水準の改正はどうなっていますか、これをどうつかんでいますか。

○説明員(大坪健一郎君) 御承知のように、労働基準局は最低労働条件の監督をいたす役所でございまして、原則として私どもが依存しておりますのは労働基準法とこれに関連いたします諸法規でございます。タクシীর場合、一番問題になりますのは、これは走行キロとの関係もございまして、非常に長時間の労働が結果的に出てくるような形の賃金体系なり勤務体制が問題である、そこ

に焦点を合わせて、私どもはいわば労働時間とそ

れから累進的な賃金制度についてきつい規制を案
はいたしておるわけでございます。そういう規制
の中でどういう賃金を取るかということは、実は

ただいま春闘のまっ最中でございまして、御承知のように東京でも、タクシーはちゃんと東京のタクシーの労働組合協議会でステッカーを全部タクシーに張って走っておりませんが、おそらく七月ないし八月には賃上げの結果が出るものと思えます。私どもとしては、運賃引き上げがどういう形で労働者の賃金にはね返るかという問題は、あくまでも、ただいま運輸大臣が申されましたように、労使の交渉を通じて実現する問題である、その場合に、もちろんタクシーの運転者がタクシー業界全体の要望にもかかわらず非常に少なくなっておる、あるいは労働力が一般に不足をしておるというより、ある事情も反映はいたしますけれども、結果的にはやはりタクシーの労使で十分協議の上決定さるべきものと存じております。

○岩間正男君 これは自動車局長さんどうですか、貸金形態表というものをとったわけでしょう、それによって、まあ春闘の結果を待たなければ詳しい何はできないと思うが、この貸金形態表ですね、向こうから運賃値上げの条件としてとつたもの、こういうものからはじき出して労働者のための賃金はどういうふうになっているかというふうなもの、そういう何はできないのですか。電算機時代だから、これはそんなにむづかしいとは思いますが、どうですか、できていますか、簡単でいいですが、これはどのくらいどうなったか。

○政府委員(黒住忠行君) 公労協におきまして各会社の賃金の調査をいたしております。われわれ側のほうでは、その後におきましてはまだ、先ほどお話がありましたが、春闘なり、交渉の最中でございますから、その経過を見まして実態は明白になってくるものと思われれます。

○岩間正男君 大体連賃値上げをやつてどれくらい労働者の賃金値上げ並びに待遇改善がされればいいのかと考えたか、この見込みなしにただやっただけですか。これは大臣どうですか。連賃値上げを

やって労働者の待遇をどれくらい改善せよという一つの何はなかったのですか、指導的な立場としてはなかったのですか。

○政府委員(黒住忠行君) 今回の東京の場合におきますところの増収予定額は二二・五%でございますまして、その中で特別人件費といたしまして一・六八%、これはほかの運送事業に対してアップが従来アンバランスになったものを是正しようとするものでございます。それから、通常の人件費のアップの内容といたしまして一一・〇四%というふうな数字のものとに二二・五%を算定した次第でございます。

○岩間正男君　これね、出しているわけだな、賃金形態、これ、いろいろ私たちもらっていますから、ここに名前あげないことにしましょう、名前あげてもいいけれども、これ、守られているかどうかということですね。実際のど元過ぎれば熱さは忘るということが多いのだ。だから、運賃は上げてもらいたい、労働者の改定はやりたくないという、そういう腹があるうちはこの前近代な体制は変わらぬですよ。

そこで、どうですか、第一にお聞きしますが、これは第一に、値上げで水揚げがふえると、それに伴って足切りというのをやっているのじやないですか、ノルマの。つまりいままで十萬大體取って、十三日稼働で、そして十萬で、その上を歩合給でやっていた、これを十一萬にするということとはこれは行なわれておりますね、これが一つ。

その次は、どうです、累進歩合制というのは、これは完全に廃止されていますか。これは廃止するようににあなたたちとして指導したはずでしょう、これはどうですか、行なわれていますか。

○政府委員(黒住忠行君) 足切り制といいますが、これは、歩合給計算の方法でございまして、月間の水揚げから一定額を引きまして歩率をかけるということで歩合を計算するわけでございまして、これは逆に言いますという固定給の算出にもなるわけでございます、その点からいいますと六〇対

四〇のものを七対三にするというふうに指導をいたしておるわけでございます。現在、歩率四〇以下では据え置くというふうによつては現在労使で交渉中でございます。

それから、累進歩合制につきましてもは廃止されたというふうにわれわれは考えております。

○岩間正男君 それから、固定給ですね。これは七割の指導を今度やつていくわけですね。これ守られていきますか。

それから何ですね、欠勤した場合、御承知のようにたえば十三分の一減らせば、これはあれに合うでしょう、これは。ところが実際は、皆勤手当ですか、それから無事故手当、そういうものが二千円、三千円とあるわけですね。そういうものはゼロになるんだから、したがって、一日休むというところでもないことだ。一万二千円とか、そういうふうになる。そこで生活ができません。そこでしかたがないから、病気を押してこれは実際は仕事をやっている。ここでも、ここが前近代的なところなんです。この問題をほんとうにこれは立ち入って一体調査しているのかどうか。こういう問題についてほんとうにメスが入っているのかどうか。ここが非常に大臣、私は必要な課題だと思ふんですが、どうですか。この点についての指導はどうなっているか。

○説明員(大坪健一郎君) このたびの運賃改定に際しまして、昨年の十二月でございますが、運輸省と御相談の上、各事業場の内部における労働のあり方についての規則がございます。就業規則と申しておりますが、基準法の規定に基づきます就業規則を全部点検をいたしまして、就業規則に賃金規定が付属いたしております。そこで賃金の支払い方法が書かれております。まず制度的にその賃金の支払い方法の中で累進歩合制と言われるものは全部廃止をさせたわけでございます。

次に、そういう累進歩合制がなくなつたにかかわらず、賃金制度を事業場の中で実際に運用する場合に、どういふ形にするのかということが問題でございます。それを監督の場合に現に見ましても、悪質なものには私どものほうで摘発をいたしたわけですね。したがって、実際上は率直に申し上げますと、いろいろ問題があるわけでございます。たとえばハイタクの送検処分を私どももいたしておりますが、その場合に不起訴になる場合がございまして、不起訴になる場合に、つまり長時間労働をする労働者の意思と、これはもちろん賃金が低いという事情があるかもしれないが、実際上は労働者が長時間労働をしているので、犯意があるとは認められないという形で不起訴になっているのが三〇%実はあるわけですね。この辺は、やはり労働者の条件というものは労働者が自主的にみずから守るということで、実際上使用者とお話し合いをなさつていただかせんと、私ども役所が最低労働条件を守るだけでは現実問題に解決しないというのが、私どもが監督に際して切実に感じている問題点でございます。この点はぜひ御了解をお願いしたいと思います。

○岩間正男君 悪質な内容をあなたたち把握されただけ、これは具体例たくさんあるでしょう。これは何か資料でもいいけれども、名前は書く必要はないけれども、これは出してもらいましょう、ここで一々聞いていると時間がありませんから。これはひどいものがありますね。五人の運転者で実は四回も一カ月公休を返上して、中には二カ月間一日も公休のないという例がある。神戸新聞で指摘している。これは運賃値上げが一月一日でしょ、運賃改定。神戸は六大都市、そうして、しかもこれはどうやっていふかという、運転日報を全部つくり直して、そこで実際は元運転手をやつていたとか、あるいは現在長欠をしている、その名前は隠して運転手がずつとあがっている、そのうして、実際は一人で働いたものを分散して、そうしてそれは帳簿の面だけではこれは分散して、一人の無理な労働がないようにやっていると指摘が指摘されているわけですね。これについて、あるタクシの運転手、二十七歳で経験が四年、給料が安いし、水揚げの少ないときなど疲れていてもついで

次の日は乗ってしまふ。料金値上げの条件だったはずの劣悪な労働条件、低賃金はちつとも変わらなない。これはこういう嘆きを持つていふ労働者が、交通労働者がたくさんいるんだということですよ。単に神戸の一例じゃない。それから、労働基準局の監督官も言うていふね、ほとんどの会社が違法行為をしている。これはあなたたちが調べたのだからね。そうして、ただだんだん手口が巧妙になる一方だし、担当する会社、それは営業所の数が多くて、一年一回平均しか監督ができていない実情だ。こういうことを神戸の監督官は言っておりますが、これはどうですか。この実情は実際どうですか。

○説明員(大坪健一郎君) おそらくその実例は、明確な出典があればわかりますが、全体の基準法適用事業所に対する監督の状態を言つておられるのだからと思ひます。その点については、残念ながら先生御指摘のとおり、現在基準法の対象になる事業場は二百六十万ほどございますが、監督官は全国で二千七百名しかおりませんので、人間の能力を越える努力をいたしても……。

○岩間正男君 タクシーについて言つていふ。○説明員(大坪健一郎君) タクシーにつきましては若干事情が異なりまして、集中的に監督をいたしておりますので、そういうことはなないと思ひます。

それから、もう一つ、ただいまたいへん事業主のほうで、いわば悪質な秘匿の事実があるようなお話でございますが、そういう場合には、労働基準法では労働者の申告という制度がございます。そして、労働者が直接労働基準監督署にお申し出になれば、そういう問題については、私どものほうでは積極的に取り上げて、当該事業場を監督することにしたしております。したがって、そういう制度を御活用いただかせないと、実際上問題を秘匿した場合には、これは正直に申し上げて、なかなか発見がむずかしいという事情があることは事実でございます。

○岩間正男君 単純にそう言われますけれども、

これは生活というものともからまつていふわけですね。それで、監督局へ行つた。監督局がほんとうにこれを発動して調べた。そこで、業者が今度はそれで報復手段をやる。そうして首になる。食えない。こういうことにはからまつていふから、そんなことを言つてもできないし、それから、監督局に行くともみ消しが始まるのだ、業者が。こういう例を私たちがこれはぜひ知つていふべきです。だから、まあ労働大臣も、先ほど申しましたように、どうしたつてこれは当然労働組合法によるこの労働者の団結権というものを、むしろ認めて、どんなにこれは団結させなきゃならぬし、そこでほんとうに正常なそういう労働条件をつくり上げる、それから、業者もそういうような労働者の権利というものを対等に見て、そうして、これはやるという方向にいかなくちゃならないんだ。そうでもない前近代的な形が全く残つていふのです、これは。ほんとうにこれは古い親分子分の関係でまだやつていふところもあるし、その背後には暴力団や警察がはつきり、これは共謀していふところがあります。われわれ具体的に、こういう例をあげることができ。こういうものに對して対決しなければ、これは話にならないわけですね。

それから労働時間の問題どうですか。労働時間の問題をお聞きしますが、これは守られていふと思ひますか、一日の走行キロ、これは三百六十五キロですか、これは神風タクシーのときとさつぱり変わりはしないのだ。われわれがやつたときは、三百六十五キロだった。いまでもそうですか、どうですか。

○説明員(大坪健一郎君) 走行キロについては運輸省のほうからお答えいたします。

○岩間正男君 幾らですか、それ言つてください。

○政府委員(黒住忠行君) 東京都区内におきましては三百六十五キロでございます。

○岩間正男君 三百六十五キロを十六時間で走れると思ひますか。拘束は変則八時間労働でしょう。二日間十六時間ということになつていふので

しょう。ところが実際はめしを食ったり休み時間も入るから、これは一日十五時間とする。そうすると、大体いまの交通事情では十八キロしか走れない。とてもどう無理したって、これは走れるものじゃありません。いまま、そうすると、どうです。十五時間、十八キロに十五時間かけてこんなさい。二百七十キロしか走れませんよ。ところが三百六十五キロ走って、めしが食えるようになってくる。ところが、二百七十キロしか走れない。そうすると、めしが食えないから無理をして、今度は十六時間労働がオーバーになって、それが二十一時分から二十四時間というのが現状じゃないですか。どうなんですか。だから、何ですか、あれは二時ごろ帰れというのですか。そういうことを言ったら帰れないんです。みんな妻もかかえている、生活を背負っているのだ、この労働者の立場というものをほんとうにあなたち、これだめなんです。口先で何とかうまくいっているようなことを話したって。この状態にほんとうに入っている、そしてその問題をほんとうにはつきりつかんで、その立場に立っていかねば労働者の生活条件、労働条件というものは改善できない。これが改善できなければ絶対に乗車拒否の問題あるいは事故の問題、こういうような問題というものを正常に解決することはできない。こういう大きな私はジレンマの中にあると思うのですが、労働大臣いかがですか、こういう問題ほんとうにおつかみになっておられますか、どうなんです。

○政府委員(黒住忠行君) 御指摘の三百六十五キロは最高限度でございまして、それ以上走ってはいけないということございまして、したがって、平均といましては昨年一年では三百五十七キロぐらいになっておりますけれども、本年に入りまして最近におきましては三百三十キロ程度に相なっております。この最高限度の問題につきましては、当時と違ひまして、高速道路ができきたという事情がございまして、反面、都内におきましては非常に交通がふくそうしてきていて、というような実情もあるわけでございまして、

その点につきましては今後検討をしていかなければならぬと思っております。まず走行キロと一つは労働時間の問題、これももちろんうらはらになるわけでございまして、労働時間につきましては、先般来、就業規則等の提出をしてもいい、そして労働者のほうでこの点は重点を入れて監査をしていただけたわけでございまして、この点は内容につきましては労働者のほうからお話があるかと思ひますけれども、われわれもいたしまして改善をされておるといふふうに判断いたしております。

○岩間正男君 とにかくあなたたち、何か改善するとか、調査するといつたって、ほんとど業者をつかむんです。だから、もう実態がわからぬのですよ。労働者にやはり聞くといふことにはいかなと、もう一つお聞きなさい。ところが、仕事が簡単なものだから会社に電話かけて、その勤務担当係、課長でも呼び出してそこで報告させる、この報告というのには実態に即し得ないのだ、そういう点から考えますと、どうしてもフルスピードで、しかも長時間労働をやらなければならぬ。これに走行キロを、ほんとうにノルマを達成するために夜間をやらなきゃ、深夜やらんといふこともできない。昼間じゃとても間に合わない。深夜なら相当スピード出せるから結局はそういう労働になる。結局タコが自分の足を食っているように、自分の体力を食っているのがいまのタクシの労働者じゃないか、私はそういうふうに思うのですがね。この問題にほんとうに対決するといふのは、大臣も先ほど言われましたように、非常に特殊な、日本の労働の中では実に前近代的な特殊な形になっている。同時に、私はあと時間ございせんから最後にもう一回だけお聞きしたいのですが、タクシの労働者の問題も問題ですけども、一体なぜ交通事故が減らないのか、それから乗車拒否が減らないのか、ここところはどうか、やはりいままでは、ちょっと述べましたが、労働条件の問題や賃金体系の問題になってくる、この問題を立法、行政の措置のみで真にこ

れは解決することはできないと思ひます。私もいさしかこの問題を国会の中で一年にわたって自分で体験した。まあ情勢はだいぶ変わってきておりましようから、十二年前のそのときの体験がいまでも生きている面と変わっている面もあると思ひます。しかし、原則的にはなかなかこれは変わっていない。われわれの出したそのときの勧告——結局、運輸省に勧告を出したはずですよ。忘れていない。もうわかっているではない。十六期出したはずですよ。わかつていない。ところが、ほんとど十六期の原則というものは守られていない。情勢も変わった。そういう中でどうですか。私はどうしても同時に業者だけ責めても非常に気の毒な面もひとつ出てくる面があります。それは何と言つてもいまの交通政策ですね。先ほど申しました、どんな自動車をつくる。まあこれは自動車の生産数というのには六〇年に比べると、六〇年の六倍になっていきます。五十五年に比べると四十八倍だ、実に。道路はどうですか。この道路というやつもまたほんとうに大きな道路とか、産業道路とか、スピードの道路、こういうものにはこれは膨大な投資をやるわけです。しかし、一般の道路というやつはそういうふうになっておりません。ここからくるアンバランスですね。こういう問題と対決しなければ交通事故の問題、それからいろいろのこれに付随してくる問題というやつは私はなかなか解決できないのじゃないかと思ひます。私はこういう点でどういふふうに考えておりますか。こういう交通政策、ことにいまの交通事故と乗車拒否とか、そういう形、現象面だけの、そこだけが議論されているのだが、その根底になるところの政府の交通政策そのものについてのやはり深い反省ですね。これについてのメスを入れる。そういう対策が絶対必要だと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おっしゃるとおり、基本的には入れものと、いわゆる入れものととの関係がアンバランスである、これはまあ事実であります。ただ、この自動車を持つというこ

と、マイカー族と言っています、こういうものはこれは日本だけじゃなくて、これは世界的な傾向ですね。ある意味においては一部分がアクセサリー的に考えられている。いいことか悪いことか別として。そういう意味においては非常に自動車の数がふえてきている。問題はこれからの、何と言ひますか、市民生活といひますか、こういうものも使われているという、社会生活の複雑化というものの自動車が増えた大きな原因の一つであります。しかし、実際上大都会における道路のキャパシティが十分かといへば、これは不十分であります。これに対しては、もちろんこれは根本的にはその問題にメスを入れなければなりません、根本問題を言つておつたら、これはなかなか容易じゃありませんから、それはやることも、まず現実としてやるべきことは、やはり交通規制を強めていく以外に道はない。同時にまた第二にはいわゆるドライバーのマナーの問題がござい

ます。あるいは歩く人のマナーの問題もある。この点も合わせてやはり考えていかなければ、なかなか交通事故を抑えることは困難である。ただ、最近の数字で、御承知と思いますが、都会における裏通りの事故が約三〇％強減つてきております。これはまあ一つは裏通りの自動車交通に対して相当思い切った規制をした結果が、この二、三カ月の間に、半年の間にあらわれてきています。一面やむを得ませんからして、そういう規制を強化していく。こういうことが大事なことで思ひます。なお先ほど来のお話の中で、いわゆる組合の立場も十分にこれはわれわれも理解し、また組合員の意向、運輸手の希望などは十分に聞きながら、やはり運輸行政に、特にタクシ行政はこれは反映していく必要がある。ただ、もちろん岩間君も数字をお持ちでありましようが、東京で申しますと、東京の三百五十社のうち百台以下のいわゆる小企業者というものは三百余もありま

【委員長退席、理事八田一朗君着席】
それで百台以上のいわゆる比較的中及び大、大の

が出てまいります。これは運輸行政の基本的なものについて審議されるようになっておるわけなんです、そこでお願いしたいのは、運輸省の設置法を見ますと、常設機関として運輸審議会というのがあるんですね。これは各省にないものがここにある。これは各省の設置法を見ても、こういう形の審議会というのはいないわけです。諮問機関という名称にはなっておるけれども、実際は行政委員会のような性格にもなっておる。特に司法的な権限さえ与えておる。これにはかななければ、運輸省の大かたの行政というのは遂行できないよう規定になっているわけです。そういうものを私

権限を与えておる。これにはからなければ、運輸省の大かたの行政というのは遂行できないような規定になっているわけです。そういうものを私は考えてみますと、この運輸政策審議会というのは何をやるのか、これとダブってくるのではないかと、こう考えるのです。

そこでお聞きしたい中心は、運輸政策審議会できめたことを運輸審議会にはかつて、運輸審議会が答申あつてから運輸大臣が施行する、こういうかっこうに私はなるのじやないかと思うのですが、どうですか、その関係をお聞きをしたい。

○政府委員(鈴木理古君) お答え申し上げます。

設置法に運輸審議会というものがございまして、先生も御指摘のように、これは特殊な性格のものでございます。それで、いわば準司法的の系統で行なつて、いわゆる行政委員会的な性格を持つております。したがいまして、同じ審議会でございすけれども、ほかの審議会とはこの点は違つております。ただ、先生がおっしゃいましたように、これと政策審議会とダブるのではないかという点でございすけれども、運輸審議会とはこ

の法律第五条以下にございますように、運輸大臣が行なうべき、たとえは運賃料金とか、そういういったようなものの設定とか、あるいは海陸空にわたりますして運輸事業の免許とか、それからあるいはまたそういうった営業とか、事業の休廃止とか、そういうったものの許可でございますね、あるいはまたこういつた処分に対する行政不服審査法による不服の申し立てに対する決定、こういつたようなことをやる場合に、そういうった個々の案件につき

まして運輸大臣が運輸審議会に諮問をするというのでございます。個々の個別の申請事項につきまして運輸審議会がそれぞれ判断して答申を行ない、場合によりましては公聴会を開くということでございます。ところが、運輸政策審議会のほうには、こういった個々の具体的な免許とか、あるいは運賃とかいう個々の具体的な申請によりまして案件を審議するのではなく、個々具体的にではなく、たとえば海陸空を通じての新しい輸送方式がどうあるべきとか、あるいは各輸送分野別の、たとえば社会資本の配分はどうあるべきとか、そういったような一般的な、抽象的なような事案について審議を行なうということでございます。その点はやはりその審議の対象が違ふんではないか、審議の内容が違ふんではないかと存じております。したがって、両方がダブっているというふうには私どもは考えておりません。

○山崎昇君 設置法は私は知っています。この第六条を見ますと、膨大な権限ですね、これは。そして、これにはからなければ運輸大臣は執行できないんですね。ですから、ほかの省にはこういうものがない。ところが第六条に諮問事項になっておるのです。諮問事項ですから、したがって、付属機関としてこの運輸審議会は設置をされておるのだけれども、中身は行政機関みたいな存在になっておる。そして、準司法的な機能さえ与えておいて、もしこれにはからないでやれば現職ある行政行為ですから、取り消さざるを得ない場合もあり得るのです。ところが、政策審議会というものは、いまあなたが言うように政策の基本に照れてやるということになっておる。ところがこの内容をずっと見ましたら、基本政策に関するようなことはほとんど入ってきます。これは。ですから、そういう意味では、私はこの運輸審議会のあり方いかんによつては、政策審議会なんぞというものは必要ないんではないか。特に、七人も委員がおつて、常置機関です。これは。どうしてこの上にこの運輸政策審議会というものが

なければいけないのか。これがあなたの方の言っているいわゆる利用者の利便を確保するための行政に移行するという証明になっておるのかどうか。私は、そんなことではないんじゃないかと思うのです。さらに、このうちの一人は運輸次官なんですね、委員のうちの一人は。他の六名は国会の議決を経なければ任命できないような委員になっている。

で、いまあなたにお聞きしましたように、運輸審議会へ、基本政策ができてそれがまた運輸審議会にかかつて、それが結論が出なければ運輸大臣は執行できないんじゃないですか。そういう順序になるでしょう。ですから、私はこの運輸審議会のあり方いかんによつては、何にもこんな政策審議会なんというものは必要ないのではないかと、こう考えるわけですね。

第二番目にお聞きしたいのは、閣議決定で私も聞いておるの、おおむね委員会というの、二十名前後の人員で構成をするというのを原則にしているようにですね。ところが、この設置法を見ますと、今度の案を見ますと四十名、そのほかに専門委員を置く、調査委員を置く、膨大なものですよ。こういう政策審議会というものが、どうしてこういうものが要るのか。私はやはり屋上屋下ではないだろうが、こういう気になってどうしようもないのです。性格の違いは私も知っております。これを読めばわかります。どうですか、さらに今度技術審議会もある。技術部門だけ取り出している。こういうことが、私はいま審議会等を整理しなければならぬという段階のときに、どうしてこういうものが要るのか、運輸大臣、ふしぎだと思いませんか。あなたの行政を執行するのにはほとんどの事項といつていくらい、運輸省の所管事項の半分程度のものはこの審議会でもやらなければならぬ。審議会の答申がなければあなたは執行できない。これはそういう規定になっております。そして一番私がふしぎに思うのは、第七條を見ると、「運輸審議会は、前条第一項に掲げる事項に關し、職権により、又は利害關係人の申請に基き、運輸大臣に対し、必要な勧告をすることが出来る。」ただしですね、この審議会が輕微だと認めたものだけはかけなくてもよろしゅうございませう。見方によつては運輸大臣よりもこの審議会のほうが権限を持つておる、そういう見方さえできるようなこの規定になっておる。私は、これはほんとうに私は基本的に運輸審議会と運輸政策審議会と運輸技術審議会との関係というものは私は考え直す必要があるのではないかと、こう思ふんです。いまここでこれを修正せよといつてもそれはできない相談でしょうが、どうですか、運輸大臣、こういう観点について。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 運輸審議会の職能は、性格は、いま官房長から御説明申しました。また山崎さんも御了解願つたようであります。が、なぜ運輸審議会のよりないいわゆる行政委員会のようなものが必要であるか、これは一つには私は運輸行政というものはかなり許可事項といひます。行政上でいへば行政機関としてはそういう国民大衆と接觸する部面が非常に多いわけであります。そこで、たとへば料金の決定にしても、直ちにこれは国民生活に影響する。それを官僚の立場でものをきめることは好ましくありません。そこで、第三者の機関において、もちろんこれは運輸大臣が諮問するわけですが、こういうものををひとつ、要求はこうきめたいとか、そういう場合において、第三者的な立場からこれを公平に判断をして、そこでやはりこれはよろしい、これはいかぬというような権限を与えておくことが官僚の独善を防ぐということから私は生まれてきたものと思ひます。審議会なるものは。そこで、運輸政策審議会なるものは、これは全然観点が違う。たとえば新幹線鉄道網というものは、この考え方、これは運輸審議会に考へたといひました。これは運輸審議会にかける必要はありません。政策でありますから。したがつて、この運輸政策審議会は一つの総合交通体系の上からの運輸省の交通政策、一つの例だけを申し上げるのですが、したがつて、この委員には学識経験者の中に建設省

関係の人も入つてもらうというの、幹線道路なり一般道路を除いて交通の体系を考へても、これは考へようがありません。あるいはまた、内航海運の關係者を除いても交通綜合体系はできない。そういう意味において、やはり学識経験者を広く各方面から集めるためには、十名や十五名では不十分であるといふところからして、相当数の委員を任命して、ここでひとつ総合体系について、あるいはこれからの都市づくりの問題も出てくると思ひます。たとえば、超特急のようなもの、リニアモーターといつておられますけれども、そういうものをたして東京—大阪間にこれをつけることが綜合体系の上からいいていいのかどうなのか。これは技術の問題も別にあります。こういう意味において、この政策審議会なるものは、一つのマクロ的な見地からものを考へていく、運輸行政を、一方の審議会のほうには、具体的なミクロ的な問題を、これを、それがいわゆる官僚の獨善になるかしらぬが、国民大衆の上から見て利益が不利か、こういう観点からものを判断する。こういうことから考へて、運輸省としては、ことに情報社会における将来の問題から考へて、きよりの問題を考へると同時に、やはり明日の問題を考へていくべきであらう。たとえば一つの港灣をつくるにいたしても、少なくとも重要港灣といわれるものは、十年からなければその能力を發揮しない。あるいは鉄道にいたしても、新幹線等、長距離のものになれば、十年、十五年、二十年の長年月を要する。そういう政策を考へていくということになれば、やはりこの運輸政策審議会というものは必要である。こういう観点から、このようないわゆる審議会設置をお願いしておる次第であります。

○山崎昇君 これは私もから言つて水かけ論になるおそれがありますから、多くのことは触れませんが、ただ、私はいま大臣の言うように、なるほど官僚の獨善を防ぐという意味で運輸審議会というものをつくつたのだというあなたの御説明ですね。そうならば、私はまたもとに戻るわけですね。

が、この運輸行政というのが規制型から誘導型に変わるというのですね。それであれば、当然それにふさわしいような内容がついてこなければならぬ。その一つが私は運輸政策審議会というふうな理解をしてもいいと思っています。しかし、私は、同じ諮問機関というものが、片や常置機関として、一々申し上げませんけれども、たとえば地方鉄道免許一つやるにしても必要になってくる。航空もそうである。あるいは道路輸送についてもそうである。そのときに、必ずかなりの議論がなされるであろうし、また全体の輸送の中でどうするかということが議論されるであろう。これも考えますというところ、どうもこの政策審議会というのとはびんとこない。さらに、その上に技術審議会という技術部門だけまた別に取り立てて審議会をつくるというやり方なんです。ですから、私はどうも屋上屋の感がありますが、しかし、これはやられるという、あなたのほうがどうしても必要だということでありまして、私はあえてこれ以上申し上げませんが、やり方によつては私は運輸審議会とかなりダブる面が出てくるのではないだろうか。あるいは運輸審議会の運営いかんによつては、こういうやり方というのには必要ないのではないだろうか、こう考えますから、今後、運輸政策審議会の私は運営の実態を見ましてから再び議論したいというふうに考えるわけです。

そこで、さつきちよつと触れましたように、この委員の数なんです。普通の諮問機関の倍ですね。そのほかに専門員あるいは調査員を置かれるわけですから、この政策審議会の機構というのは膨大な機構になるわけなんです。その辺は閣議決定でつくっております原則との関係はどういうふうに理解をしたらいいのか、説明を聞いておきたいと思っています。

○政府委員(鈴木理吉君) 御指摘の通りに、考えております二つの審議会は、数が四十名、それから技術審議会が三十名でございます。閣議決定の線からいいますと確かに多いと存じます。で、実は私どももいたしましては、運輸省全般の現存しております審議会を一本再検討いたしまして、それで時代の要請にそれほどこわらないようなものはひとつ廃止すると、それでできるだけの政策審議会なり技術審議会のほうに移行させようというところでございまして、そういう整理を実は行なったわけでございまして、その結果、運輸省関係の全般的審議会の数も、三十現在にございましたのが、今回十七に整理する、それからまた、三十の審議会の委員の全般的数が五百四十八名でございすけれども、このたび十七の審議会に減らしますものでございまして、数が三百七十一名、百七十七名ばかり減るということになります。そういう点に努力をしたのでございまして、そういう点につきまして、関係の御当局のほうにも十分御説明申し上げまして認めていただいたような次第でございまして。

○山崎昇君 次に伺いたいのは、観光行政で、二点伺つておきたいと思ひますが、たとえば新全国総合開発計画を見ても、将来この観光というものが私はたいへんなものになるのではないだろうか、こう思ひます。ところが、いまこの観光行政を扱う機関というのは、御存じのとおり各省にまたがっておるわけです。この観光行政の一元化という問題はきわめて重要なんですが、いま総理府で協議会のようなものをつくつてある程度、この一元化の運営をはかつていくようでありまして、私はまだまだ足りないのではないだろうか、と、こう思ひます。なぜならば、この観光が進めば当然それに伴つて人が動きますから、今後はこの人が動くには必ず輸送機関あるいはマイカーで行くわけでありまして、したがって、交通事故と関連をしていく、それから人が多く行くということになると、これが俗に言う公害問題が発生をしていく。それがどういふ結果を生むかという、自然というものがだんだんだんだん侵食をされていく、こういう一連の動きになってくると思ひます。そこで、観光行政の推進と交通事故対策とそれから公害対策とは、私は切つても切り離せないような関係になってくるのではないだろうか、と、こう考へている一人なんです。そこで、この観光行政の推進の中心である運輸省として、それらの関係についてどのように今後対処されていくのか、方針を聞いておきたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 実は、この観光行政の一元化は運輸省内においても意見が戦わされており、圈内においてもいろいろおつしやるような意見が非常に多いのであります。ただ、観光といつても観光地帯の手段が違い、目的が違ひ、あるいはまた観光に伴う公害あるいは公益といふものは、逆の問題、こういう実は観光といふものは非常に多種多様でありますために、なかなかこれは、たとえば観光省というようになつてくつてもまとめるかというところ、たとえばうらはらとして、こういう地域については清浄化が行なわれなければならない。清いほうの清浄化です。そういうことになれば、厚生省へ、また公害を起すため通産省なんというものに引つかかってくる、そういう意味において、考え方としては何とかして一元化したいという考えを持つておりますけれども、どうも観光それ自体の目的、手段、それらがそれぞれに全く違った性質のものを持つておりますために、観光といふことばからいふと一つのようには聞かれますが、そういう点においてなかなかむずかしいが、何とかしてこれをひとつ総合的に運営していきたいというので、一応圈内には観光関係協議会なるものをつくつておるんですが、おつしやるうちに、なかなかその実をあげることは困難であります、つとめてさような意味において一元化にひついたりする実績をあげていくことのために努力をいたしたいと考えております。

○山崎昇君 これはほんとうか、私はまだ確認していませんが、ことしの十月にアメリカで日米合同の国立公園の会議があるというのです。これに厚生省から初めて公害担当官を国立公園の会議に出席をさせるというのを厚生大臣が述べたという報道があるわけです。それほど観光といふもの、あるいは国立公園の管理にいたしましても、公害という問題を抜きにしてはもうできない状態に私はなつてきているのじゃないか。特に最近では国際的なシンポジウムもあります、これは主として産業公害についての会議が行なわれているようでありまして、私はこの観光についてどうしても公害という問題もよく考へておきません、たいへんなことになるのではないだろうか、こう思ひます。そこで、先ほど来その中心である運輸省にお聞きをされているわけなんです、いづれにしても、この観光の推進ということと、交通事故というところ、公害ということと、それから公害といつてもたくさんありますが、それからあわせて人がたくさん行くわけでありまして、そこに住んでおられる地域住民がかなり被害をこうむつておるといふ実態もあるのであります。そういう点等を考えますと、新全国総合開発計画では、たとえば北海道なんかは大観光地帯にする、と、こう上がつておりますけれども、その裏にはこういう問題が私にはあるのではないかと、そういう意味では政策の上でも立法の上でも、あるいは行政上でも、それにふさわしいような対策を講じておかなきゃならぬのではないかと思ひます。そこで、いま大臣から大筋の話を聞きまして、いま申し上げたような交通事故とか、公害等の問題に関連をして大臣の見解があれば、この機会にお聞きをしておきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 観光と公害の問題、まあ公害にしてもいろいろ種類がありまして、たとえば、私、建設大臣のときにたいへん苦労したのですが、日光の太郎杉の問題ですね。あれは観光という点から見るとこれはそのままだしておきたい。逆に今度は交通渋滞とか、交通事故の面からいへば、あれははずして道を広くしたい、こういう観光と公害との間に逆な立場に立つ場合があります。あるいは奈良の古都であります、飛鳥古京、私も非常に関心を持っておりまして、これひとつ保存したいというので、具体的に

近く努力したいと思ひますが、そういうものもひとつ古都として非常に広い、広域にわたって規制を加えるという、そこに住んでおる人たちは別の意味での今度はマイナス面があるわけですね。そういうふうなことがありますが、おっしゃっておることは全くそのとおりでありますからして、そういう姿勢、細光というものと及び公害との関係の一つの姿勢として今後行政をやつていきたい、かように考えます。

○山崎昇君 それではあともう一つ聞いておきたいと思うのですが、気象測器製作所が今度廃止になりますね。これはほんとうになくなるのですか。なくなるとすれば、ここにおられた方々はどのような処置になるのか、お聞きをしたいと思ひます。

○政府委員(坂本勲介君) 布川にごさいます気象測器製作所というのは昭和十九年にできたものでございましてけれども、相手が、まあ極論すれば気象庁だけの測器で、いわば民間会社で当時まだつくるといふ能力もない、おそらくペイニング・ベースに乗らないというふうなことから、気象測器の製作、修理というものを中心につくられた付属機関でございまして。その後、社会情勢の進展につれて、かなりの会社で相当の能力を持ちましたといふこと、そういう部門を外注に移すことにいたしました。ごく少数の修理部門等はまだ残しておりましたけれども、ほとんどそういうものは民間会社に外注できるような情勢になってまいりました。それと同時に、大体年とともに測器製作所の性格が変わつてまいりまして、いわば気象測器の試作、開発部門と申しますか、そちら側のほうに事実上として重点が移つておつたわけでございます。そういうことから、実は工作部門のほうで大体十四名ばかりの人が要らないじゃないかというふうになりまして、その点で一つ規模が小さくなったこと、もう一つの、いま申し上げました試作開発部門というものが重点的にそこで行なわれるということになりますれば、東京にありま

す気象本庁の観測部と直結させて、そのワンセクションとしていろいろな仕事をこなしたほうが機械的にははるかにベターであらうと、こういうことになりまして、付属機関を廃止することにいたしました。ごさいます。

○山崎昇君 そこで、これもやはりごまかしがあるのだね。法律上では付属機関の廃止というからそつくりなくなるような勘定になる。しかし、実際にはまああなたの説明を聞くと、気象測器製作工場という名前のもとに残されるんですね。そしてこの気象観測部というものは、これは省令で置かれてゐるのです。したがって、法律上で置かれる機関から省令で置かれる機関に変わるだけであつて、多少、規模は小さくなるかもしれませんが、しかし、私もが審議される説明書を見ると、まるつきり付属機関がなくなるような説明である。これはきのうも農林省のときにも問題になりましたが、どうも私は最近政府のやり方というのは、表面的には何か整備したようになつてくる。しかし、実際は多少の規模が違つたり形が変わつたりするかもしれないが、ちゃんと厳然と残つておる、こういうやり方が最近の一般的な傾向なんですね。私は全くけしからぬと思うのです。しかし、これはいまここで攻めても、ほんとうは行管にものを言いたいのだが、どうもいまの政府のやり方というのは、国会の論議がうるさく出ないようか知りませんが、なるべく国会の論議になつてゐる。そして表面的には何かしら機構整理をされた、たいへん行政改革に熱を入れておるんだと言ねばかりのやり方をされるわけですね。こういうことは私はどうしても納得できないんじゃないか。これは現在、総務課と技術課と二課あつて二十九名おられる。そうすると、すでに十四名ばかりの人はもういらないわけですか。十五名だけが測量部へいくんですね。残された十四名というのはどうなりますか、その人はいないのか、その辺のことはどうなつていますか。

○政府委員(坂本勲介君) 本庁と同じ場所でごさいますけれども、東京管区に測器課というものが新たに実は新設されております。それは昨年の話でありますけれども、そういうたところの要員に充てるとか、本庁の観測部の測器関係のいろいろな検定要員にそういう人間を充てるとか、その他いろいろな本人の意図に反しない限りでの配転を行なひまして、現実に十四名というものはすでに布川にはおりません。

○山崎昇君 私どもがお聞きをしなければ道にやつておるわけだ。それはいいとして、私はあなた方がこういうものを考えるときに、やっぱりいまの私は給与制度が悪いから、あなたを攻めてもしょうがないと思うんだが、行政機構が下がれば、機構上の権威が下れば給与も下がる仕組みになつてゐるんですね。それはどういふことかという、単独の付属機関から測量部の何かになれば、いまおる人はそのまま移行するんではない。しかし、やがてこの機構はいまの職階給制度からいくと下がることになつてちやうから、必然的に下の人も一ランク下がるということになるんだ、昇格基準もそうです。もつとあなたの方の身分で言うならば、この、たとえば所長さんはおそらく私は特別調整額をもらつておるんだと思うのだが、やがてそういうものが測量部の一部局に戻れば相当率が変わつてまいります。だから、私はこういう機構を考えるとときには、そこに働く職員は私はやはり待遇、給与、昇格、そういうものをどうするかということも考へて、これは私は考えませんと逆に昇格する場合はいいんですよ。独立する場合は上がつていきます、黙つていても。そういうことを私は痛切に感じますので、これは大臣もおられますが、今後同じ仕事をやらされながら、仕事は何にも変わりがなければ、ただ機構面で一ランク下げられるから、この人の給与が下げられるというふうになると、一生ついて回ることになるわけでありまして、今後そういうことのないように配慮してもらいたい、このことを大臣に申し上げておきたいと思うのですが、どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 十分に検討して研究したいと思ひます。

○山崎昇君 時間ですから私の質問を終えたいと思ひますが、いずれにしても、先ほど来気象庁の問題についてもお聞きをしたかつたし、陸運事務所の府県移行の問題についてもお聞きをしたかつたけれども、時間がありませんからやめますが、いずれにしても、二名の定員を削ることによつてたいへん気象行政なり、それが低下をするなんというふうなことに、重ねて私は要望して私の質問を終えておきたいと思ひます。

○委員(西村尚治君) 他に御発言もないようです。それから、本案に対する質疑は終了したものと認め、これより討論に入ります。別に御発言もないようですから、討論は終局したものと認めます。これより採決を行ないます。運輸省設置法等の一部を改正する法律案全部を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕
○委員(西村尚治君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。審査報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(西村尚治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。本日はこれにて散会いたします。午後六時四十七分散会

五月七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二月二十四日)
一、建設省設置法の一部を改正する法律案
建設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
この法律は、昭和四十五年五月一日から施行する。
公布の日
昭四十五年五月二十六日印刷
昭四十五年五月二十七日発行
参議院事務局
印刷者 大蔵省印刷局