

第六十五回国会 衆議院 内閣委員会 議 録 第 十 号

昭和四十六年三月二十三日(火曜日)

午前十時十四分開議

出席委員

委員長 天野 公義君

理事 伊能繁次郎君

理事 佐藤 文生君

理事 塩谷 一夫君

理事 伊藤惣助九君

理事 伊藤宗一郎君

理事 笠岡 喬君

理事 中山 利生君

理事 山口 敏夫君

理事 鬼木 勝利君

理事 受田 新吉君

理事 熊谷 義雄君

理事 坂村 吉正君

理事 大出 俊君

理事 和田 耕作君

理事 加藤 陽三君

理事 辻 寛一君

理事 堀田 政孝君

理事 横路 孝弘君

理事 鈴木 康雄君

出席國務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君

國務大臣 荒木萬壽夫君

(行政)管理庁長 官

出席政府委員

人事院總裁 佐藤 達夫君

總理府人事局長 宮崎 清文君

行政管理庁長官 浅古 迪君

官房審議官 河合 三良君

行政管理庁行政 監理局長 岡内 豊君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省港灣局長 栗栖 義明君

運輸省鐵道監督 局長 山口 真弘君

運輸省自動車局 長 野村 一彦君

運輸省航空局長 内村 信行君

委員外の出席者

内閣總理大臣官 房參事官 葛西 嘉隆君

林野庁職員部長 齋藤 誠三君
労働省職業安定 局參事官 中島 寧綱君
内閣委員会調査 室長 茨木 純一君

三月十九日

国家行政組織法の一部を改正する法律の施行に 伴う関係法律の整理等に関する法律案(内閣提 出第一〇五号)

同月二十二日

旧軍人に対する恩給改善等に関する請願(大橋 武夫君紹介)(第二五七二号)
同(倉成正君紹介)(第二五七三号)
同(野中英二君紹介)(第二六四六号)
靖国神社国家護持の早期実現に関する請願外二 件(瀬戸山三男君紹介)(第二五七四号)
同外一件(荒木萬壽夫君紹介)(第二六四七号)
同(進藤一馬君紹介)(第二六四八号)
靖国神社の国家管理反対に関する請願(上原康 助君紹介)(第二五七五号)

同(川村継義君紹介)(第二五七六号)
同(八木昇君紹介)(第二五七七号)
同(佐藤観樹君紹介)(第二五七八号)
同(山中吾郎君紹介)(第二五七九号)
同(山本政弘君紹介)(第二五八〇号)
同(上原康助君紹介)(第二六四九号)
同(岡田利春君紹介)(第二六五〇号)
同(川村継義君紹介)(第二六五一号)
同(佐藤観樹君紹介)(第二六五二号)
同(中嶋英夫君紹介)(第二六五三号)
同(林百郎君紹介)(第二六五四号)
同(平林剛君紹介)(第二六五五号)
同(八木昇君紹介)(第二六五六号)
同(山中吾郎君紹介)(第二六五七号)
同(山本政弘君紹介)(第二六五八号)

本日の会議に付した案件

許可、認可等の整理に関する法律案(内閣提出 第九四号)
運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提 出第二二二号)

○天野委員長 これより会議を開きます。
許可、認可等の整理に関する法律案を議題とい たします。

許可、認可等の整理に関する法律案
許可、認可等の整理に関する法律

目次

第一章 總理府関係(第一条―第四条)
第二章 大蔵省関係(第五条―第十二条)
第三章 文部省関係(第十三条―第十四条)
第四章 通商産業省関係(第十五条―第十七条)
第五章 運輸省関係(第十八条―第二十八条)
第六章 郵政省関係(第二十九条)
第七章 建設省関係(第三十条)
附則
第一章 總理府関係
(理化学研究所法の一部改正)

第一条 理化学研究所法(昭和三十三年法律第八 十号)の一部を次のように改正する。
第三十八条中「承認」の下に「(第十六条た だし書の承認を除く。)」を加える。
(新技術開発事業団法の一部改正)
第二条 新技術開発事業団法(昭和三十六年法律 第八十二号)の一部を次のように改正する。
第四十六条第一項中「承認」の下に「(第十六 条ただし書の承認を除く。)」を加える。
(核原料物質開発促進臨時措置法の一部改正)
第三条 核原料物質開発促進臨時措置法(昭和三 十一年法律第九十三号)の一部を次のように改 正する。
第四十六条を次のように改める。
第四十六条 削除
(日本原子力研究所法の一部改正)
第四条 日本原子力研究所法(昭和三十一年法律 第九十二号)の一部を次のように改正する。
第十九条第二項中「原子力委員会の意見をき いて、内閣總理大臣が」を「理事長が内閣總理 大臣の認可を受けて」に改める。
第二十三条中「受けて」の下に「定める基準 に従つて」を加える。
第二章 大蔵省関係
(會計法の一部改正)
第五条 會計法(昭和二十二年法律第三十五号) の一部を次のように改正する。
第四条の二第四項中「歳入徴収官」の下に 「(各省各庁の長又は第一項若しくは前項の規定 により委任された職員をいう。以下同じ。)」を 加え、「分掌せしめる」を「分掌させる」に改 め、同条第五項中「前四項」を「前三項」に、 「代理せしめ又は分掌せしめる」を「又は分掌さ せる」に改め、同条第六項中「第三項の規定に より歳入徴収官の事務を代理する職員は、これ

を代理歳入徴収官といひ、第四項を「第三項」に、「これを分任歳入徴収官」を「分任歳入徴収官」に改め、同条第三項を削る。

第十三条第四項中「支出負担行為担当官」の下に「(各省各庁の長又は第一項若しくは前項の規定により委任された職員をいう。以下同じ。)」を加へ、「分掌せしめる」を「分掌させる」に改め、同条第五項中「第四項の二第五項」を「第四項の二第四項」に、「前四項」を「前三項」に改め、同条第六項中「第三項の規定により支出負担行為担当官の事務を代理する職員は、これを代理支出負担行為担当官といひ、これを分任支出負担行為担当官」と改め、同条第三項を削る。

第十三条の二第一項前段中「なす」を「する」に、「第二十四条第三項」を「第二十四条第四項」に改め、同項後段中「第二十四条第三項」を「同項」に改める。

第十三条の三第四項中「第四項の二第五項」を「第四項の二第四項」に、「前三項」を「前二項」に改め、同条第五項を次のように改め、同条第三項を削る。

第一項又は第二項の規定により支出負担行為の認証を行なう職員は、支出負担行為認証官という。

第二十四条第四項中「第四項の二第五項」を「第四項の二第四項」に、「前三項」を「前二項」に改め、同条第五項を次のように改め、同条第三項を削る。

各省各庁の長又は第一項若しくは第二項の規定により委任された職員は、支出官という。

第二十六条に次のただし書を加える。

ただし、特別の必要がある場合には、政令で特例を設けることができる。

第二十九条の二第四項中「契約担当官」の下に「(各省各庁の長又は第一項若しくは前項の規定により委任された職員をいう。以下同じ。)」

を加へ、「分掌せしめる」を「分掌させる」に改め、同条第五項中「第四項の二第五項」を「第四項の二第四項」に、「前四項」を「前三項」に改め、同条第六項中「第三項の規定により契約担当官の事務を代理する職員は、これを代理契約担当官といひ、これを分任契約担当官」と改め、同条第三項を削る。

第二十九条の三第一項中「代理契約担当官、分任契約担当官」を「及び」に改め、「代理支出負担行為担当官及び分任支出負担行為担当官」を削り、「総称する」を「いう」に改める。

第三十九条第二項中「事務の全部を代理する代理出納官吏又はその」を削り、「分任出納官吏」の下に「又は当該出納官吏若しくは分任出納官吏の事務の全部を代理する出納官吏代理」を加える。

第四十条第一項中「代理出納官吏及び分任出納官吏以外の職員をして」を「分任出納官吏及び出納官吏代理以外の職員に」に、「取り扱わしめる」を「取り扱わせる」に改める。

第四十条の二第一項中「出納官吏とし、又は当該他の各省各庁所属の他の職員を当該出納官吏の代理出納官吏若しくは分任出納官吏」と改め、同条第二項中「出納官吏代理」を「出納官吏、分任出納官吏又は出納官吏代理」に改める。

第四十一条第二項中「但し、代理出納官吏、分任出納官吏」を「ただし、分任出納官吏、出納官吏代理」に改める。

第四十四条中「代理出納官吏、分任出納官吏」を「分任出納官吏、出納官吏代理」に改める。

第四十六条の二の次に次の一条を加える。

わ」において必要があるときは、政令で定めるところにより、当該各省各庁所属の職員又は他の各省各庁所属の職員にその事務を代理させることができる。

一 歳入徴収官、支出負担行為担当官及び契約担当官並びにこれらの者の分任官

二 支出負担行為認証官及び支出官

各省各庁の長は、必要があるときは、政令で定めるところにより、当該各省各庁所属の職員又は他の各省各庁所属の職員に、前項各号に掲げる者(同項の規定によりこれらの者の事務を代理する職員を含む。)の事務の一部を処理させることができる。

(予算執行職員等の責任に関する法律の一部改正)

第六条 予算執行職員等の責任に関する法律(昭和二十五年法律第七十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第二号中「第十三条の三第三項」を「第十三条の三第四項」に改め、同項第三号中「第二十四条第三項」を「第二十四条第四項」に改め、同項第十号を削り、同項第九号中「その補助者」を「政令で定めるところにより、同項第八号を同項第十一号とし、同項第七号中「代理官及び」を削り、同号の次に次の三号を加える。

八 前各号に掲げる者の代理官

九 会計法第四十六条の三第二項(郵政事業特別会計法(昭和二十四年法律第九号)第三十条第二項において準用する場合を含む。)の規定により第一号から第三号まで又は前三号に掲げる者の事務の一部を処理する職員

項第十二号」に改める。

(郵政事業特別会計法の一部改正)

第七号 郵政事業特別会計法(昭和二十四年法律第九号)の一部を次のように改正する。

第三十条第二項を次のように改める。

2 会計法(昭和二十二年法律第三十五号)第四十六条の三第一項の規定は分任支出官に事故がある場合又は分任支出官が欠けた場合について、同条第二項の規定は分任支出官の事務に關し郵政大臣が必要であると認める場合について準用する。

第三十一条第二項中「(昭和二十二年法律第三十五号)」を削る。

(国税収納金整理資金に関する法律の一部改正)

第八条 国税収納金整理資金に関する法律(昭和二十九年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第四項中「第十条」を「第十一条第一項」に改める。

委託官」の下に「(第三項の規定により委任された職員をいう。以下同じ。)」を加え、同項を同条第五項とし、同条中第八項を第六項とし、同条第九項中「第七項」を「第五項」に改め、同項を同条第七項とし、同条中第十項を第八項とし、第十一項を第九項とし、同条の次に次の一条を加える。

(事務の代理等)

第十三条の二 大蔵大臣は、国税収納命令官(分任国税収納命令官を含む。次項において同じ。)、国税資金支払命令官又は国税資金支払委託官に事故がある場合(これらの者が第八條第三項(第十條第二項及び前條第四項において準用する場合を含む。))の規定により指定された官職にある者である場合には、その官職にある者が欠けたときを含む。において必要があるときは、政令で定めるところにより、所属の職員にその事務を代理させることができる。

2 大蔵大臣は、必要があるときは、政令で定めるところにより、所属の職員に、国税収納命令官、国税資金支払命令官又は国税資金支払委託官(前項の規定によりこれらの者の事務を代理する職員を含む。))の事務の一部を処理させることができる。

第十七条中「国税資金支払命令官、代理国税資金支払命令官、国税資金支払委託官及び代理国税資金支払委託官並びにこれらの者からその補助者としてその事務の一部を処理することを命ぜられた職員」を「次に掲げる職員」に改め、同条に次の各号を加える。

- 一 国税資金支払命令官
- 二 国税資金支払委託官
- 三 第十三条の二第二項の規定により前二号に掲げる者の事務を代理する職員
- 四 第十三条の二第二項の規定により前三号に掲げる者の事務の一部を処理する職員
- 五 前各号に掲げる者から、政令で定めるところにより、補助者としてその事務の一部

を処理することを命ぜられた職員

(物品管理法の一部改正)

第九条 物品管理法(昭和三十一年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。

第四条中「第七項」を「第六項」に改める。
第八条中第四項を削り、第五項を第四項とし、同条第六項中「第四項」及び「代理させ」を削り、同項を同条第五項とし、同条第七項中「第四項の規定により物品管理官の事務を代理する職員は、代理物品管理官といふ、第五項」を「第四項」に改め、同項を同条第六項とする。
第九条中第三項を削り、第四項を第三項とし、同条第五項中「前条第六項」を「前条第五項」に改め、「第三項」を削り、同項を同条第四項とし、同条第六項中「第三項の規定により物品出納官の事務を代理する職員は、代理物品出納官といふ、第四項」を「第三項」に改め、同項を同条第五項とする。

第十条第三項を削り、同条第四項中「第八條第六項」を「第八條第五項」に改め、「又は前項」を削り、同項を同条第三項とし、同条第五項を削り、同条の次に次の一条を加える。

(事務の代理等)

第十条の二 各省各庁の長は、物品管理官若しくは物品出納官(分任物品出納官を含む。以下同じ。))又は物品供用官に事故がある場合(これらの者が第八條第五項(第九條第四項及び前條第三項において準用する場合を含む。))の規定により指定された官職にある者である場合には、その官職にある者が欠けたときを含む。において必要があるときは、政令で定めるところにより、当該各省各庁所属の職員又は他の各省各庁所属の職員にその事務を代理させることができる。

2 各省各庁の長は、必要があるときは、政令で定めるところにより、当該各省各庁所属の職員又は他の各省各庁所属の職員に、物品管理官(前項の規定によりその事務を代理する職員を含む。))の事務の一部を処理させることができる。

とができる。

第二十三条中「(分任物品出納官を含む。以下同じ。)」を削る。

第三十一条第一項中「物品管理官、代理物品管理官、物品出納官、代理物品出納官、物品供用官、代理物品供用官及び第十一條の規定により物品の管理に関する事務を行う都道府県知事又は都道府県庁の吏員並びにこれらの補助者」を「次に掲げる職員」に改め、同項に次の各号を加える。

- 一 物品管理官
- 二 物品出納官
- 三 物品供用官
- 四 第十条の二第二項の規定により前三号に掲げる者の事務を代理する職員
- 五 第十条の二第二項の規定により第一号に掲げる者(その者の事務を代理する前号の職員を含む。))の事務の一部を処理する職員

六 第十一條の規定により前各号に掲げる者の事務を行なう都道府県知事又は都道府県庁の吏員

七 前各号に掲げる者の補助者

(国の債権の管理等に関する法律の一部改正)
第十条 国の債権の管理等に関する法律(昭和三十一年法律第百十四号)の一部を次のように改正する。

第二条に次の一項を加える。

4 この法律において「歳入徴収官等」とは、各省各庁の長、各省各庁の長以外の国の機関で他の法令の規定により債権の管理に関する事務を行なうべきこととされているもの又は第五条第一項若しくは第二項の規定により債権の管理に関する事務を行なう者をいう。

第五条に次の二項を加える。

3 各省各庁の長は、必要があるときは、政令で定めるところにより、当該各省各庁の所掌事務に係る債権の管理に関する事務で自ら行なうもの又は第一項の規定により当該各省各

庁若しくは他の各省各庁に所属する職員が行なうものの一部をこれらの各省各庁に所属する他の職員に処理させることができる。

4 前項の規定は、第二項の場合及び他の法令の規定により各省各庁の長以外の国の機関が債権の管理に関する事務を行なう場合について準用する。

第十一条第一項中「第五条の規定に基づき債権の管理に関する事務を行なう者(以下「歳入徴収官等」という。))」を「歳入徴収官等」に改める。

(国の所有に属する自動車の交換に関する法律の一部改正)

第十一条 国の所有に属する自動車の交換に関する法律(昭和二十九年法律第百九号)の一部を次のように改正する。

題名中「自動車」を「自動車等」に改める。
第一項中「当分の間」を削り、「国の所有に属する自動車」を「下取り(物品を買い入れる際、当該物品と同一の用途に供されていた買受人の所有に属する物品を、対価の一部として、当該買入れに係る物品と引換えに売渡人に譲渡することを含む。))の商慣習がある自動車、医療用又は試験用の機械器具その他の政令で定める物品であつて国の所有に属するもの」に、「自動車」とを「これと同種の物品」とに改める。

(閉鎖機関の所有する在外記名証券等の処理に関する政令の廃止)

第十二条 閉鎖機関の所有する在外記名証券等の処理に関する政令(昭和二十五年政令第三百五十六号)は、廃止する。

第三章 文部省関係

(博物館法の一部改正)

第十三条 博物館法(昭和二十六年法律第二百八十五号)の一部を次のように改正する。
第二十九条中「文部大臣が」を「国が設置する施設にあつては文部大臣が、その他の施設にあつては当該施設の所在する都道府県庁の教育委員会が」に、「第二十七条第二項第九号」を「第

二十七条第二項に改める。

(文化財保護法の一部改正)

第十四条 文化財保護法(昭和二十五年法律第二百四十四号)の一部を次のように改正する。

第百条の次に次の一条を加える。

(埋蔵物として提出された物件の鑑査の委任等)

第百条の二 文化庁長官は、必要があると認めるときは、都道府県の教育委員会に対し、第六十一条第一項の規定による鑑査、同条第二項の規定による通知及び差戻し並びに第六十二条の規定による引渡し(第六十一条第二項に規定する文化財の引渡しに限る。)の事務を委任することができる。

2 前項の規定による委任があつた場合には、第六十条の規定による警察署長の物件の提出は、当該委任を受けた都道府県の教育委員会に対してしなければならない。

第四章 通商産業省関係

(特許法の一部改正)

第十五条 特許法(昭和三十四年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。

第八十三条第一項及び第九十二条第一項中「特許庁長官の許可を受けて」を削る。

第九十三条第一項中「通商産業大臣の許可を受けて」を削る。

(実用新案法の一部改正)

第十六条 実用新案法(昭和三十四年法律第二百一十三号)の一部を次のように改正する。

第二十一条第一項及び第二十二條第一項中「特許庁長官の許可を受けて」を削る。

第二十三条第一項中「通商産業大臣の許可を受けて」を削る。

(意匠法の一部改正)

第十七条 意匠法(昭和三十四年法律第二百一十五号)の一部を次のように改正する。

第三十三条第一項中「特許庁長官の許可を受けて」を削る。

第五章 運輸省関係

(国際観光ホテル整備法の一部改正)

第十八条 国際観光ホテル整備法(昭和二十四年法律第二百七十九号)の一部を次のように改正する。

第九条を次のように改める。

第九条 削除

第十一条第一号中「第六條第二項」を「又は第六條第二項」に改め、「又は第九條の規定により認可に附けた条件」を削り、同条第二号中「第十二條第二項において準用する場合を含む。」の場合」を削る。

第十二條及び第十三條を削り、第十四條中「第十二條」を「前條」に改め、「又は前二條の規定により登録の取消があつたものとみなされたとき」を削り、同條を第十二條とし、同條の次に次の二條を加える。

(承継)

第十三條 登録ホテル業を営む者がその営業の全部を譲渡し、又は賃貸したときは、譲受人又は賃借人は、登録ホテル業を営む者の地位を承継する。

2 前項の賃貸が終了したときは、賃借人であつた者は、登録ホテル業を営む者の地位を承継する。

3 登録ホテル業を営む者について相続又は合併があつたときは、相続人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、登録ホテル業を営む者の地位を承継する。

4 前三項の規定により登録ホテル業を営む者の地位を承継した者は、その承継の日から三十日以内に、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

(経営の委任等の届出)

第十四條 登録ホテル業を営む者は、その営業の全部若しくは一部の経営を委任し、又はその営業の一部を譲渡し、若しくは賃貸したときは、その日から三十日以内に、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

2 登録ホテル業を営む者たる法人が合併以外

の事由により解散したときは、その清算人(解散が破産によるときは、破産管財人)は、その日から三十日以内に、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

3 登録ホテル業を営む者は、その営業の全部又は一部を省令の定める期間をこえて休止し、又は廃止したときは、当該省令の定める期間の経過した日又はその廃止の日から三十日以内に、その旨を主務大臣に届け出なければならない。ただし、季節的に休止する場合、この限りでない。

第十五條を次のように改める。

第十五條 削除

第二十八條中「認可の条件」を削り、「第十四條」を「第十二條」に改め、「(税の追徴)」の下に「第十三條(承継)」を加える。

第三十二條第一号中「又は第十五條」を「第十三條第四項(第二十八條において準用する場合を含む。）」又は第十四條第一項から第三項まで」に改め、同条第三号を削り、第四号を第三号とし、第五号を第四号とする。

(海上運送法の一部改正)

第十九條 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。

第二條中第十一項を第十二項とし、第五項から第十項までを一項ずつ繰り下げ、同条第四項中「いい」の下に「これを一般旅客定期航路事業と特定旅客定期航路事業とに分け」を加え、同項の次に次の一項を加える。

5 この法律において「一般旅客定期航路事業」とは、特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業をいい、「特定旅客定期航路事業」とは、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業をいう。

第二章(第三條第一項、第十九條の四第一項、第十九條の七及び第二十三條の五を除く。)中「旅客定期航路事業」を「一般旅客定期航路事業」に、「旅客定期航路事業者」を「一般旅客定期航路事業者」に改める。

第三條第一項を次のように改める。

一般旅客定期航路事業を営もうとする者は、航路ごとに、運輸大臣の免許を受けなければならない。

第五條第二号中「免許」の下に「特定旅客定期航路事業の許可」を加える。

第十九條の三を次のように改める。

(特定旅客定期航路事業)

第十九條の三 特定旅客定期航路事業を営もうとする者は、航路ごとに、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 第三條第二項、第四條(第二号、第二号の二及び第六号に係るものに限る。)及び第五條の規定は、前項の許可について準用する。

3 第十條の二、第十一條、第十六條及び第十九條第二項の規定は、特定旅客定期航路事業について準用する。この場合において、第十四條第二項中「第四條」とあるのは、「第十四條(第二号、第二号の二及び第六号に係るものに限る。)」と読み替へるものとする。

4 特定旅客定期航路事業の許可を受けた者は、運輸を開始したときは、遅滞なく、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

5 特定旅客定期航路事業の譲渡又は特定旅客定期航路事業を営む者(以下「特定旅客定期航路事業者」という。)について相続若しくは合併があつたときは、当該事業を譲り受けたる者又は相続人(相続人が二人以上ある場合において、その協議により当該事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者)若しくは合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、特定旅客定期航路事業者の地位を承継する。

6 前項の規定により特定旅客定期航路事業者の地位を承継した者は、省令の定める手続により、承継のあつた日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

7 特定旅客定期航路事業者たる法人が合併以外の事由により解散したときは、その清算人

第三項中「貨物自動車運送事業者」を「一般貨物自動車運送事業者」に改める。

第十九条の次に次の一条を加える。

(天災等の場合における他の路線による事業の経営)

第十九条の二 路線を定める一般自動車運送事業を経営する者は、天災その他運輸省令で定めるやむを得ない事由により事業用自動車を運行することができなくなつたときは、第四十条第一項の規定にかかわらず、三月をこえない期間を限り、当該路線に係る輸送需要をできる限り満たすため必要な限度において、当該路線と異なる路線により事業を經營することができ、この場合において合理的に必要な事業計画の変更及び当該路線に係る事業の休止については、第十八条第一項及び第三項並びに第四十一条第一項の規定は、適用しない。

2 路線を定める一般自動車運送事業を經營する者は、前項の規定による事業の經營及び事業計画の変更又は事業の休止につき、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に届け出なければならぬ。届出をした事項を変更しようとするときも同様とする。

第二十四条の二第二項中「又は一般小型貨物自動車運送事業者を經營する者(以下「一般小型貨物自動車運送事業者」という。))」を削る。

第二十七条中「及び同条第三項第一号」を削る。

第三十六条中「自動車運送事業者」を「一般自動車運送事業者」に改める。

第三十七条第一項に次のただし書を加える。

ただし、第四十条第一項の免許を受けて經營する一般自動車運送事業者又は第四十五条第一項の許可を受けて經營する特定自動車運送事業の用に供するため、事業用自動車の貸渡しをしようとする場合は、この限りでない。

第四十条第一項中「その者」の下に「以下同じ。」を加える。

第四十五条を次のように改める。

(特定自動車運送事業)

第四十五条 特定自動車運送事業を經營しようとする者は、第三項第三号に掲げる自動車運送事業の種類ごとに、路線又は事業区域を定め、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 特定自動車運送事業の許可を受けようとする者は、左に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 經營しようとする特定自動車運送事業の種類

二 予定する路線又は事業区域

三 特定自動車運送事業の種類ごとに運輸省令で定める事業計画

四 運送の需要者の氏名又は名称及び住所並びに運送しようとする旅客又は貨物の範囲

五 当該事業の經營が運輸上必要である理由

3 運輸大臣は、特定自動車運送事業の許可をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の經營により、当該路線又は事業区域に関連する他の自動車運送事業者による一般自動車運送事業の經營及び事業計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないこと。

二 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

4 第四十条第四項、第五項第二項(第二号に係る部分に限る。)、第三項及び第四項、第六項第二項並びに第六項の二の規定は、第一項の許可について準用する。

5 第十七条、第十八条、第十九条の二から第二十一条まで、第二十四条、第二十五条、第二十六条の二、第三十条、第三十六条、第三十七條、第四十三條、第四十三條の二及び前

条(第三号及び第四号に係る部分に限る。)

の規定は、特定自動車運送事業について準用する。この場合において、第十八条第二項中「第六項」とあるのは「第四十五条第三項及び同条第四項において準用する第六項第二項」と、第十九条の二第二項中「事業計画の変更及び当該路線に係る事業の休止について

は、第十八条第一項及び第三項並びに第四十条第一項」とあるのは「事業計画の変更については、第四十五条第五項において準用する第十八条第一項及び第三項」と、同条第二項中「事業計画の変更又は事業の休止」とあるのは「事業計画の変更」と読み替へるものとする。

6 第二十六条、第二十七条及び第二十九条第一項の規定は、特定旅客自動車運送事業について準用する。

7 特定自動車運送事業を經營する者(以下「特定自動車運送事業者」という。))は、旅客又は貨物の運賃その他運輸に関する料金を定め、運輸大臣に届け出なければならぬ。これを變更しようとするときも同様とする。

8 運輸大臣は、特定自動車運送事業の經營により、当該路線又は事業区域に関連する一般自動車運送事業の經營及び事業計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあるとき、当該特定自動車運送事業者に対し、相当の期限を定め、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の變更を命ずることができる。

9 第三十二条第五項の規定は、前項の命令について準用する。

10 特定自動車運送事業者は、事業の管理を委託し、又は事業を休止し、若しくは廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。事業の管理の委託又は事業の休止について届出をした事項を變更したときも同様とする。

11 特定自動車運送事業の譲渡又は特定自動車運送事業者について合併若しくは相続があつたときは、当該事業を譲り受けた者又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人若しくは相続人は、第一項の許可に基づく権利義務を承継する。

12 前項の規定により第一項の許可に基づく権利義務を承継した者は、その承継の日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

13 特定自動車運送事業者たる法人が合併以外の事由により解散したときは、その清算人(解散が破産によるときは、破産管財人)は、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(無償自動車運送事業)

第四十五条の二 無償自動車運送事業を經營しようとする者は、第三項第四号に掲げる自動車運送事業の種類ごとに、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に届け出なければならない。無償自動車運送事業を經營する者(以下「無償自動車運送事業者」という。))が届出をした事項を變更しようとするときも同様とする。

2 無償自動車運送事業者は、その事業の經營により、当該路線又は事業区域に関連する他の自動車運送事業者による一般自動車運送事業の經營及び事業計画の維持が困難となるため、公衆の利便を著しく阻害し、又は阻害するおそれが生ずることのないようにしなければならない。

3 第二十五条、第二十五条の二、第三十条、第四十三条(第一号に係る部分に限る。)、第四十三条の二並びに前条第八項及び第九項の規定は、無償自動車運送事業について準用する。

4 第二十六条、第二十七条及び第二十九条第一項の規定は、無償旅客自動車運送事業につ

いて準用する。

5 無償自動車運送事業者は、事業を廃止し、又は事業の全部を譲渡したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

6 無償自動車運送事業者たる法人が左の各号の一に掲げる場合に該当することとなつたときは、当該各号に掲げる者は、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

一 法人が合併により消滅した場合において、その業務を執行する役員であつた者
二 法人が合併又は破産以外の事由により解散した場合においては、その清算人
三 法人が破産により解散した場合においては、その破産管財人

7 無償自動車運送事業者が死亡したときは、相続人は、被相続人の死亡後三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第四十六条中「又は通運事業法(昭和二十四年法律第二百四十一号)第十三条の規定により新たに自動車を使用することの許可を受けた者」を削り、「第四十三条及び」を「第四十三条並びに」に改め、「種類及び」を削り、「貨物自動車運送事業」を「一般区域貨物自動車運送事業」に改める。

第七十六条の見出し及び同条第一項中「自動車運送事業」を「一般自動車運送事業」に改める。

第七十七条中「共通にする自動車運送事業」を「共通にする一般自動車運送事業」に、「自動車運送事業者」を「一般自動車運送事業者」に改める。

第七十九条第一項中「第二十五条の二第三項及び第四項」、「第三十条第二項」及び「第四十三条」の下に「(第四十五条の二第三項において準用する場合を含む。)」を、「第四十三条の二」の下に「(第四十五条の二第三項において

準用する場合を含む。)、第四十五条の二第三項において準用する第四十五条第八項及び第九項」を加える。

第八十一条第一項中第四号を削り、第五号を第四号とする。

第八十四条を次のように改める。

第八十五条第一項中「自動車運送取扱事業者」を「第八十条の登録を受けた者(以下「自動車運送取扱事業者」という。)」に改める。

3 運輸大臣が標準取扱約款を定めて公示した場合においては、自動車運送取扱事業者は、第一項の認可を受けないでこれと同一の取扱約款を定めることができる。同項の認可を受けた取扱約款を当該標準取扱約款と同一のものに変更しようとするときも同様とする。

4 前項後段の場合においては、当該自動車運送取扱事業者は、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第八十八条の見出し中「変更等」を「変更」に改め、同条第二項中「第八十二条」を「第八十二条第一項」に改め、同条第三項を削る。

第九十一条の見出しを「(相続)」に改め、同条第一項から第四項までを削り、同条第五項を同条とする。

第九十三条第一項中「第九十一条第二項、第三項及び第四項」を「第九十五条において準用する第四十五条の二第五項から第七項まで」に改める。

第九十五条中「並びに第三十六条」を「、第三十六条並びに第四十五条の二第五項から第七項まで」に改める。

「第六章 軽車両運送事業」を「第六章 軽車両等運送事業」に改める。

第九十六条及び第九十七条 削除

第九十八条の見出しを「(軽車両等運送事業)」に改め、同条中「軽車両運送事業には、」を「軽車両等運送事業には、第三十条及び」に改める。

第九十九条第一項中「事業用自動車」の下に「及び軽車両等運送事業の用に供する軽自動車」を加える。

第一百一条第二項中「有償」を「業として有償」に改める。

第一百零二条第一項第一号中「免許」の下に「若しくは第四十五条第一項の許可」を加え、「受けないで」を「受けず、又は第四十五条の二第一項の届出をしないで」に改め、同項第四号中「有償」を「業として有償」に改める。

第一百零二条中「第四十三条の二第一項」の下に「第四十五条の二第三項及び」を、「含む。」の下に「若しくは第四十五条第一項の規定、同条第五項において準用する第十八条第一項、第二十条第一項、第四十三条若しくは第四十三条の二第一項の規定」を加える。

第一百零二条の見出し中「委任等」を「委任」に改め、同条第一項に次の一号を加え、同条第二項を削る。

三 第六章に規定する職権については、旅客の運送に係る軽車両等運送事業にあつては市町村長、貨物の運送に係る軽車両等運送事業にあつては都道府県知事

第一百零二条の二第一項第一号中「免許」の下に「又は許可」を加え、同項第二号中「及び免許」を「又は免許若しくは許可」に改め、同項第三号中「自動車運送事業」を「一般自動車運送事業」に改める。

第一百零二条に次のただし書を加える。

ただし、当該処分により運行することとなる事業用自動車の大きさ又は重量が、当該処分に係る路線と路線を共通にする他の自動車運送事業者の当該共通にする路線の部分において運行する事業用自動車の大きさ又は重量

をこえないときは、当該共通にする路線の部分については、この限りでない。

第一百零八条第一号中「自動車運送事業」を「一般自動車運送事業」に改め、同条第二号中「第三十六条」の下に「第四十五条第五項及び」を加える。

第一百零八条の二第一号中「第二十七条」の下に「第四十五条第六項及び第四十五条の二第二項において準用する場合を含む。」を加え、同条第二号中「第四十三条」の下に「第四十五条第五項、第四十五条の二第三項及び」を加え、同条に次の一号を加える。

三 第四十五条第一項の規定に違反して特定自動車運送事業を経営した者
第一百零九条第三号中「第三十七条第一項」の下に「(第四十五条第五項において準用する場合を含む。)」を加え、同号の次に次の一号を加える。

三の二 第四十五条の二第一項の規定に違反して無償自動車運送事業を経営した者

第一百零九条第一号中「第十八条第一項」及び「第二十條第一項」の下に「(第四十五条第五項において準用する場合を含む。)」を加え、同条第二号中「第二十五条の二第三項」の下に「(第四十五条第五項及び第四十五条の二第三項において準用する場合を含む。)」を、「第三十条第二項」の下に「(第四十五条第五項、第四十五条の二第三項及び第九十八条において準用する場合を含む。)」を、「第四十三条の二第一項」の下に「(第四十五条第五項、第四十五条の二第三項及び」

「第四十五条第五項、第四十五条の二第三項及び」を加え、「第六十五条」を「第六十五条」に改め、同条第四号中「又は第九十七条第一項」を削る。

第一百零七条第三号中「第二十九条第一項」

の下に「(第四十五條第六項及び第四十五條の二第四項において準用する場合を含む。)」を加える。

第三百三十八條第二号中「第十六條、第二十五條、第四十五條第二項」を「第十二條第四項、第十六條、第十九條の二第二項(第四十五條第五項において準用する場合を含む。)、第二十五條(第四十五條第五項及び第四十五條の二第三項において準用する場合を含む。)、第四十五條第七項、第二十項、第十二項若しくは第十三項、第四十五條の二第五項から第七項まで(第九十五條において準用する場合を含む。)」に、「第八十四條、第八十八條第一項若しくは第三項、第九十一條第一項から第四項まで」を「第八十六條第四項、第八十八條第一項」に改める。

(通運事業法の一部改正)

第二十五條 通運事業法(昭和二十四年法律第二百四十一号)の一部を次のように改正する。
目次中「第四十一條」を「第四十二條」に改める。

第十二條第一項中「次條の規定による運輸大臣の認可を受けた場合その他」を削る。

第十三條を次のように改める。

第十三條 削除

第十五條中「から第六号まで及び」を「若しくは第五号又は」に、「を有する者」を「又は許可を受けた者」に改める。

第十七條第一号中「第二十一條」を「第二十一條第一項」に改め、「通運約款」の下に「(標準通運約款と同一の通運約款を定めているときは、当該通運約款)」を加える。

第二十條第三項を削る。

第二十一條に次の二項を加える。

3 運輸大臣が標準通運約款を定めて公示した場合においては、通運事業者は、第一項の認可を受けないでこれと同一の通運約款を定めることができる。同項の認可を受けた通運約款を当該標準通運約款と同一のものに変更しようにするとともに同様とする。

4 前項後段の場合においては、当該通運事業者は、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第四十一條の次に次の一條を加える。
第四十二條 第二十一條第四項の規定に違反した者は、三万円以下の過料に処する。
(自動車ターミナル法の一部改正)

第二十六條 自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第百三十六号)の一部を次のように改正する。

第七條第一項に次のただし書を加える。

ただし、運輸省令で定める軽微な事項に係る変更については、この限りでない。

第七條に次の一項を加える。

3 自動車ターミナル事業者は、第一項ただし書の運輸省令で定める軽微な事項に係る工事計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(航空法の一部改正)

第二十七條 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

第二十八條第一項に次のただし書を加える。

ただし、定期運送用操縦士、上級事業用操縦士、事業用操縦士、自家用操縦士、一等航空士、二等航空士又は航空機関士の資格の技能証明を有する者で電波法第四十條第一項の無線従事者の資格を有するものが、同條第二項の規定に基づき行なうことができる無線設備の操作を行なう場合は、この限りでない。

第四十一條ただし書を削り、同條に次の二項を加える。

2 前項の規定にかかわらず、飛行場の設置者は、天災その他やむを得ない事由により許可の申請書に記載した工事完成の予定期日までに工事を完成することができない場合においては、運輸大臣の許可を受けて、同項の規定により工事を完成しなければならぬ期日を変更することができる。ただし、公共の用に供する飛行場以外の飛行場(以下「非公共用飛行場」という。)にあつては、同項の工事完成の予定期日から起算して運輸省令で定める期間内の期日に変更するときは、許可を受けることを要しない。

3 前項ただし書の場合においては、当該非公共用飛行場の設置者は、その変更した期日を運輸大臣に届け出なければならない。

第四十五條第一項中「公共の用に供する飛行場以外の飛行場(以下「非公共用飛行場」という。))」を「非公共用飛行場」に改める。

第四十八條第一号を次のように改める。

一 正当な理由がないのに第四十一條第一項の規定により工事を完成しなければならぬ期日(同條第二項の規定により期日を変更したときは、その期日)までに工事を完成しないとき。

第七十二條第一項中「の機長は」を「には」に、「操縦の経験及び当該路線に関する知識」を「機長として必要な経験、知識及び能力」に、「ならない」を「機長として乗り組んではならない」に改め、同條第二項中「運輸省令で定めるところにより」を削り、「及び知識」を「知識及び能力」に改め、同條第三項を次のように改める。

3 運輸大臣は、必要があると認めるときは、第一項の認定を受けた者が同項の経験、知識及び能力を有するかどうかを臨時に審査をしなければならない。

4 第一項の認定を受けた者が、第二項の審査を受けなかつたとき、前項の審査を拒否したとき、又は第二項若しくは前項の審査に合格しなかつたときは、当該認定は、その効力を失ふものとする。

5 第一項の規定は、運輸大臣の指定する範囲内の機長で、第二百二條第一項の定期航空運送事業者で運輸大臣が申請により指定したものの(以下「指定定期航空運送事業者」という。)の当該事業の用に供する航空機に乗り組むものが、第一項の経験、知識及び能力を有することについて当該指定定期航空運送事業者の認定を受けたときは、適用しない。

6 指定定期航空運送事業者は、前項の認定を受けた者及び運輸大臣の指定する範囲内の機長で第一項の認定を受けたものについて、第二項及び第三項の規定に準じて審査をしなければならない。この場合においては、第二項及び第三項の規定は、適用しない。

7 第四項の規定は、前項の審査について準用する。

8 運輸大臣は、必要があると認めるときは、第六項の規定により指定定期航空運送事業者が審査をすべき者についても第二項及び第三項の審査をすることができ、この場合においては、第四項の規定の適用があるものとする。

9 指定定期航空運送事業者は、第五項の認定及び第六項の審査を行なうときは、運輸大臣が当該指定定期航空運送事業者の申請により指名した運輸省令で定める要件を備える者に実施させなければならない。

10 前各項の規定を実施するために必要な細目的事項については、運輸省令で定める。

第二百五十條第五号の二中「第七十二條の規定による認定を受けないで」を「第七十二條第一項の規定に違反して」に改める。

(港則法の一部改正)

第二十八條 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。

第二條中「は、別表のとおりとし、」を「及び」に改める。

第三十條を削り、第三十條の二を第三十條とし、第三十條の三を第三十條の二とする。

第四十二條中「第三十條」を削る。

第六章 郵政省関係

(電波法の一部改正)

第二十九條 電波法(昭和二十五年法律第百三十

一号)の一部を次のように改正する。
目次中「第百四条の二」を「第百四条の三」に改める。

第十四条第二項第九号中「並びに発振及び変調の方式」を削り、同項第十一号を削り、第十二号を第十一号とし、同条第三項第一号中「第十二号」を「第十一号」に改める。

第十八条に次のただし書を加える。
ただし、郵政省令で定める場合は、この限りでない。

第五十三条中「周波数、発振及び変調の方式並びに空中線の型式及び構成」を「及び周波数」に改める。

第八章中第百四条の二の次に次の一条を加える。

(権限の委任)

第百四条の三 この法律に規定する郵政大臣の権限は、郵政省令で定めるところにより、その一部を地方電波監理局長に委任することができる。

2 第八十五条から第九十九条までの規定は、地方電波監理局長が前項の規定による委任に基づいてした処分についての審査請求及び訴訟に準用する。この場合において、第九十六条の二中「郵政大臣」とあるのは、「地方電波監理局長」と、「異議申立てに対する決定」とあるのは「審査請求に対する裁決」と読み替えるものとする。

第七章 建設省関係

(住宅組合法の廃止)

第三十条 住宅組合法(大正十年法律第六十六号)は、廃止する。

附則

(施行期日等)

1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に掲げる日から施行する。

一 第十八条、第十九条及び第二十八条(港則法第二条の改正規定及び別表を削る改正規定

に限る。)並びに附則第六項、第十八項、第二十六項及び第二十九項 公布の日から起算して一月を経過した日

二 第五条から第十一条まで並びに附則第四項及び第二十三項 公布の日から起算して六月をこえない範囲内において政令で定める日

三 第二十四条及び第二十七條並びに附則第八項から第十四項まで、第十九項、第二十一項及び第二十七項 公布の日から起算して六月を経過した日

2 第二十三条の規定による改正後の帝都高速度交通営団法第三十二条の規定は、帝都高速度交通営団の昭和四十六年四月に始まる事業年度から適用する。

(経理措置)

3 この法律の施行前に第四条の規定による改正前の日本原子力研究所法第十九条第二項の規定により内閣総理大臣が任命した顧問は、第四条の規定による改正後の日本原子力研究所法第十九条第二項の規定により理事長が内閣総理大臣の認可を受けて任命した顧問とみなす。

4 第五条の規定による改正前の会計法第三十九条第二項(同法第四十八条第二項において準用する場合を含む。)に規定する代理出納官吏又は第九条の規定による改正前の物品管理法第八條第七項、第九條第六項若しくは第十條第五項(これらの規定を同法第十一條第二項において準用する場合を含む。)に規定する代理物品管理官、代理物品出納官若しくは代理物品供用官若しくはこれらの補助者のこの法律の施行前の事実に基づく弁償責任については、なお従前の例による。

5 この法律の施行前に第十三条の規定による改正前の博物館法第二十九条の規定により文部大臣がした指定は、第十三条の規定による改正後の博物館法第二十九条の規定により文部大臣又は都道府県の教育委員会がした指定とみなす。

6 第十九条の規定の施行の現現に経営している同条の規定による改正前の海上運送法第三条第

一項第二号の特定旅客定期航路事業に係る同項の免許は、第十九条の規定による改正後の海上運送法第十九条の三第一項の許可とみなす。

7 この法律の施行の際現に第二十條の規定による改正前の内航海運業法第三条第一項の許可を受けて総トン数二十トン以上百トン未満の船舶であつて長さ三十メートル未満のものによる内航海運業又は内航船舶賃渡業を営んでいる者は、当該事業について第二十條の規定による改正後の内航海運業法第三条第二項の届出をした者とみなす。

8 第二十四条の規定の施行の際現に経営している同条の規定による改正前の道路運送法(以下「旧道路運送法」という。)第三条第二項第六号の一般小型貨物自動車運送事業(第二十四条の規定による改正後の道路運送法(以下「新道路運送法」という。)第三条第四項第二号の無償貨物自動車運送事業又は同法第二条第五項の軽車両等運送事業に該当するものを除く。以下同じ。)に係る旧道路運送法第四条第一項の免許は、新道路運送法第三条第二項第五号の一般区域貨物自動車運送事業に係る同法第四条第一項の免許とみなす。

9 第二十四条の規定の施行前にした旧道路運送法第三条第二項第六号の一般小型貨物自動車運送事業に係る同法第四条第一項の免許の申請は、新道路運送法第三条第二項第五号の一般区域貨物自動車運送事業に係る同法第四条第一項の免許の申請とみなす。

10 第二十四条の規定の施行の際現に経営している旧道路運送法第三条第三項の特定自動車運送事業(新道路運送法第三条第四項の無償自動車運送事業又は同法第二条第五項の軽車両等運送事業に該当するものを除く。以下同じ。)に係る旧道路運送法第四条第一項の免許は、新道路運送法第四条第一項の免許とみなす。

11 第二十四条の規定の施行前にした旧道路運送法第三条第三項の特定自動車運送事業に係る同法第四条第一項の免許の申請は、新道路運送法

第四十五条第一項の許可の申請とみなす。
12 第二十四条の規定の施行の際現に旧道路運送法第四条第一項の免許を受けている自動車運送事業で新道路運送法第三条第四項の無償自動車運送事業に該当するものを経営している者は、同法第四十五条の二第一項前段の届出をしないでも、当該事業を引き続き経営することができ

る。この場合において、同項後段の規定の適用については、当該免許に係る路線又は事業区域及び事業計画のうち同法第四十五条の二第一項前段の規定により届け出なければならない事項に該当するものは、同項前段の規定により届け出た事項とみなす。

13 第二十四条の規定の施行前にした旧道路運送法第四条第一項の免許の申請で新道路運送法第三条第四項の無償自動車運送事業に該当するものに係るものは、同法第四十五条の二第一項前段の規定によりした届出とみなす。

14 第二十四条の規定の施行の際現に旧道路運送法第八条第一項の規定により認可を受けている特定自動車運送事業に係る運賃及び料金は、新道路運送法第四十五条第七項の規定により届け出た運賃及び料金をとみなす。

15 この法律の施行の際に存する住宅組合に關しては、旧住宅組合法は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

16 この法律(附則第一項各号に掲げる規定については、当該各規定)の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(運輸省設置法の一部改正)

17 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第二十七條第一項第八号及び第五十一條第二項第四号中「資格及び懲戒」を「及び資格」に改める。

18 運輸省設置法の一部を次のように改正する。第四條第一項第十五号の二中「免許し」の下に「許可し」を加える。

19 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第四条第一項第三十八号中「及び自動車道事業を免許し、及び」を「を免許し、及び許可し、自動車道事業を免許し、並びに」に、「又は認可する」を「認可し、及び必要な処分をする」に改め、同項第三十九号中「軽車両運送事業者」を「軽車両等運送事業者」に改める。

第二十八条第一項第五号及び同条第二項第一号並びに第五十一号第一項第八号中「軽車両運送事業」を「軽車両等運送事業」に改める。

20 郵政省設置法の一部改正

郵政省設置法（昭和二十三年法律第二百四十四号）の一部を次のように改正する。

第十九条第一項の表電波監理審議会の項中「電波法（昭和二十五年法律第三十一号）」の下に「に基づく郵政大臣又は地方電波監理局長の処分」を加え、「異議申立て」を「不服申立て」に改める。

21 道路交通法の一部改正

道路交通法（昭和三十五年法律第五百五号）の一部を次のように改正する。

第八十五条第七項中「若しくは同条第三項第一号」を「同条第三項第一号若しくは同条第四項第一号」に改める。

（ポツダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く大蔵省関係諸命令の措置に関する法律の一部改正）

22 ポツダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く大蔵省関係諸命令の措置に関する法律の一部改正

律（昭和二十七年法律第四十三号）の一部を次のように改正する。

第八条第四号から第六号までを次のように改める。

四から六まで 削除

（国の特定の支払金に係る返還金債権の管理の特例等に関する法律等の一部改正）

23 次に掲げる法律の規定中「第十一条第一項」を「第二条第四項」に改める。

一 国の特定の支払金に係る返還金債権の管理の特例等に関する法律（昭和三十三年法律第八十九号）第六条第二項

二 開拓者資金に係る政府の貸付金債権の償還条件の緩和及び農林漁業金融公庫への移管等に関する特別措置法（昭和四十四年法律第八十号）第八条第一項

（所得税法の一部改正）

24 所得税法（昭和四十年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中住宅組合の項を削る。

（法人税法の一部改正）

25 法人税法（昭和四十年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

別表第二第一号の表中住宅組合の項を削る。

（登録免許税法の一部改正）

26 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一第三十九号を次のように改める。

三十九 船舶運航事業の免許又は許可	免許件数	一件につき三万円
（一）海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第三条第一項（一般旅客定期航路事業の免許）の免許（離島航路整備法（昭和二十七年法律第二百二十六号）第二条第二項（定義）に規定する離島航路事業に係る免許その他政令で定める免許を除く。）		

（二）海上運送法第十九条の三第一項（特定旅客定期航路事業の許可）の特定旅客定期航路事業の許可（一）の離島航路事業に係る許可その他政令で定める許可を除く。）又は同法第二十一条第一項（自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業の許可）の自動車航送貨物定期航路事業の許可若しくは旅客不定期航路事業の許可

免許件数 一件につき三万円

27 登録免許税法の一部を次のように改正する。一

別表第一第三十六号を次のように改める。

三十六道路運送事業の免許、許可又は登録

（一）道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第四条第一項（一般自動車運送事業の免許）の一般自動車運送事業の免許（一時的な需要のために期間を限定して行なう免許その他政令で定める免許を除く。）

イ 一般乗合旅客自動車運送事業の免許、一般貸切旅客自動車運送事業の免許又は一般路線貨物自動車運送事業の免許

ロ 一般乗用旅客自動車運送事業の免許又は一般区域貨物自動車運送事業の免許

（二）道路運送法第四十五条第一項（特定自動車運送事業）の特定自動車運送事業の許可（一時的な需要のために期間を限定して行なう許可その他政令で定める許可を除く。）

（三）道路運送法第八十条第一項（登録）の自動車運送取扱事業の登録

（消費生活協同組合法の一部改正）

28 消費生活協同組合法（昭和二十三年法律第二百号）の一部を次のように改正する。

（船舶整備公団法の一部改正）

第九十九条第一号を次のように改める。

一 削除

（船舶整備公団法の一部改正）

（一）道路運送法第四十五条第一項（特定自動車運送事業）の特定自動車運送事業の許可（一時的な需要のために期間を限定して行なう許可その他政令で定める許可を除く。）	許可件数	一件につき一万円（個人の受ける一般乗用旅客自動車運送事業の免許で政令で定めるものについては、五千円）
（二）道路運送法第八十条第一項（登録）の自動車運送取扱事業の登録	登録件数	一件につき一万円

（消費生活協同組合法の一部改正）
第九十九条第一号を次のように改める。
一 削除
（船舶整備公団法の一部改正）

29 船舶整備公団法（昭和三十四年法律第四十六号）の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「（一般旅客定期航路事業に係る部分に限る。）」を削る。

（住宅金融公庫法の一部改正）

30 住宅金融公庫法（昭和二十五年法律第五十六号）の一部を次のように改正する。

第十七条第一項第二号を次のように改める。

二 削除

第十八条中「同項第二号に該当する住宅組合についてはその組合員の住宅を必要とする事由」を削る。

第二十一条の第三項ただし書中「又は第六号に該当する場合においては、当該住宅、災害復興住宅、地すべり等関連住宅又は土地若しくは借地権に係る貸付金の額を、第七号」を削り、同項中第五号及び第六号を削り、第七号を第五号とし、第八号から第十一号までを二号ずつ繰り上げる。

（産業労働者住宅資金金融通法の一部改正）

31 産業労働者住宅資金金融通法（昭和二十八年法律第六十三号）の一部を次のように改正する。

第九条第三項中「第五号、第六号、第八号及び第九号」を「第六号及び第七号」に、「同項第十号」を「同項第八号」に改める。

（地方税法の一部改正）

32 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第七十二条の五第一項第五号中「住宅組合」を削る。

（所得税法等の一部改正に伴う経過措置）

33 附則第十五項に規定する住宅組合に関しては、この法律の附則の規定による改正後の次の各号に掲げる法律の規定にかかわらず、なお従前の例による。

一 所得税法

二 法人税法

三 消費生活協同組合法

四 住宅金融公庫法 五 産業労働者住宅資金金融通法 六 地方税法

理由

行政の簡素化及び合理化を図るため、許可、認可等の整理を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○天野委員長 まず、趣旨の説明を求めます。荒木行政管理局長官。

○荒木國務大臣 ただいま議題となりました許可、認可等の整理に関する法律案について、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

政府は、行政の簡素化及び合理化を促進するために許可、認可等の整理をはかっています。また、さらにその推進をはかるため、さきに政府において決定いたしました行政改革三カ年計画に基づき、計画的に許可、認可等の整理を行なうこととし、この法律案を提出することとした次第であります。

法律案の内容について御説明申し上げますと、第一に、許可、認可等による規制を継続する必要性が認められないものにつきましてはこれを廃止し、第二に、規制の方法または手続を簡素化することが適当と認められるものにつきましては規制を緩和し、第三に、下部機関等において迅速かつ能率的に処理することが適当なものにつきましては処分権限を地方支分部局の長等に委譲し、第四に、統一的に処理することを要するものにつきましてはこれを統合することとしております。

以上により廃止するもの二十二、規制を緩和するもの三十二、権限を委譲するもの十五、統合をはかるもの一、計七十について、三十法律にわたる所要の改正を行なうことといたしました。

以上が、この法律案の提案の理由及び概要であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛同あら

んことをお願いいたします。

○天野委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○天野委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。大出俊君。

○大出委員 許認可そのものが実はずいぶんたくさんありまして、歴史的に見て、いまになればあまり必要ないと思われるものもありますけれども、中に幾つか気になる点もありますので、できれば各省の皆さんにお集まりいただきたいと思つたのですけれども、きょうはたまたま分科会の関係、常任委員会もやっておりますので、御都合がよろしくないのでございまして、その点はひとつ各省の皆さんに御出席願えるときにさせてもらいたいと思つています。

そこで、ひとつ冒頭に承っておきたいのでありますが、これは臨調答申その他もあつてのこととございまして、許認可の整理というのは今後どういふふうにお進めになるおつもりなのか。かつまた、あとのくらの整理ができるとお考えなのか。各省別にひとつ御説明いただきたいと思つています。

○荒木國務大臣 政府委員からお答えいたします。

○岡内政府委員 お答えいたします。

許可、認可の整理は、行革三カ年計画でございまして、今回の提案が終わりまして、明年度もう一ぺん提案する予定になっております。それによりまして当初の三カ年計画は完了するといふ予定に相なっております。

今後の問題といたしましてどういふふうにご考慮するかということでございますが、これは先般も、定員の削減に関連いたしまして事務の整理簡素化を一そう進めるといふ趣旨の閣議の決定がございまして、私どもはもうこれにしましては、現在、国の行政事務の簡素合理化に関する監察を

実施中でございますので、それによりましてさらに今後とも事務の整理を進めていきたい、かように考えております。

○大出委員 さっぱりわからないですけれどもね。先般もというお話がございましたが、私は、十一月の閣議決定の内容、十二月の閣議決定の内容を資料としてお出しをいただきたいと申し上げておいたのですが、実はまだいただけておりませんけれども、そこにお持ちでございますか。

○岡内委員 八月二十五日の閣議決定の中に、定員削減に関連いたしまして、「なお、この措置の実施に際し、省庁を通ずる職員の配置転換を強力に行なうとともに、行政事務の簡素合理化をさらに推進するものとする。」という閣議決定がございまして。

○大出委員 行政事務の簡素合理化というのはいまに始まったことじゃないんですね。まだ塚田十郎さんが行管庁の長官をやっておられるときからいまだ言ひ続けてこられたんですね。それじゃわからぬからその具体的な中身というのはどうなんだと言つたら、閣議決定でだんだんこまかくなつていくなかと言ふから、じゃこまかいものを出していただきたい、こういうふうに申し上げてはいるはずですね。私のほうへまだ資料をいただけていないので、十一月の閣議決定、十二月の閣議決定ともお届けしていただくことになってい

る。それはそこにはございせんか。ここにあるのは四十五年八月二十五日の閣議決定、いまお話に出たものは私は持つておりますよ。これはきわめて抽象的で、より具体的に二回閣議決定が行なわれているとおっしゃるので、その中身がわかるようにひとつ資料をお出しいただきたい、具体的に

におっしゃるからその具体的なものをお出しをいただきたい、こう申し上げておいたんですが、ただきいたのです。私はここに、皆さんと話し

て、おっしゃったことを書いてある。私の持つて

いるのは四十五年八月二十五日の閣議決定、いまあなたが

おっしゃった。これじゃわからぬ、いま

の簡素合理化を進めると書いてある、これではわからぬ、もう少し具体的なものがないかと言ったら、おたくのほうの私に対する回答は、十一月の閣議でもおきめになっているそうです、かつ十二月の閣議決定もあつてきわめて具体的なものがありますとおっしゃるから、そのきわめて具体的なものを行管の資料を添えてお出しを賜りたいというふうに申し上げている。きょう私が質問するところとはわかつているんですから。そうでしょう。質問にならぬじゃないですか。私の質問の終わるころまでに、いま十一月、十二月の閣議決定より具体的なものがあるとおっしゃるわけだから、それをひとつ質問の終わるまででけっこうですかからお持ちいただきたい。

ところで、許認可の整理に関する法律案要綱の中で、実は行管の皆さんだけではわからぬと思われるものが幾つもあるのであります。たとえば六ページに、通運事業法の一部改正の中身が前にあるであらうまして、そのあと「九、自動車ターミナル法の一部改正」ですね。この自動車ターミナル法の一部改正なども、「運輸大臣の認可のうち、軽微な事項については、」というのですが、「軽微な事項」というのは一体どういう基準に基づいて「軽微な事項」という認定をするのかという点があります。これなども私実は前の東京陸運局長をやっておられた小林さん、いまの業務部長さんです。か、お見えただいていろいろ承ってみたんですが、どうも納得いきかねる点もある。そこらのところは一休というワタで行管はこの「軽微な事項」をお取り上げになったのか。

○岡内府委員 この許可、認可等の整理に関する法律は、各省庁の共同提議になっておりまして、各省庁と打ち合わせまして、各省庁から申し入れがあったものにつきまして、私どものほうも意見を加えましてこの法案の中に組み入れておるわけでございます。

この一部改正の中の「軽微な事項」ということは、工事計画の変更の認可のうち、この工事の中止の非常に軽微なものにつきましては、この権限

を委任したり届け出制に改める、こういうことでございます。

○大出委員 自動車ターミナルをパスをきめて申請をした、ところが最終的に一つ要らなくなったからそこを直しますという、これは「軽微な事項」になりますか。もつと簡単に言えば、パスが何台ということ全部設計をあれて申請をする、ところが車線の関係調べてみたら一つ要らなくなった、だからそこは変更しますと出した場合に、これは一体こでいうところの「軽微な事項」に入るかと聞いている。これは法律上大きな問題なんで、どういう基準を一体おきめになつておるのかという点ですよ。

○岡内政府委員　これは工事計画の変更でござい
ますので、そういう場合は入らない、こういうや
うに聞いております。

○大出委員　運輸省の課長さんのお話では、そういうことは入るといふことです。大臣の認可事項と、あとでその委任権限でやれる事項に分けて、一つの何とか要綱というのがあるのだそうですねけれども、それによつてやるのだといふわけですが、けれども、どうもそう一々答弁が違ったのでは……。

それでは次にもう二つばかり説明していただきます。この中で、八の「通運事業者の一部改正」、この中で(一)の「通運事業者の自動車の新規使用に關する運輸大臣の認可を廃止すること。」新規使用というものは、具体的にいまお話しいただきますとどういふふうなものをさしますか。

それから(二)のところの一過運事業の運賃および料金に関する運輸大臣の認可について、これを定額で定めることを要しない」、こうなっておりますが、このところを少し説明をしていただいで、再度質問をしたいと思ひます。

○岡内政府委員　通運事業と申しますのは、御意のように鉄道との端末の作業を行なう事業でございますまして、隔地取引を特色としておる、こういうことでございます。そこでの確な取引の確保をはかるとともに、荷主大衆の保護をはかる必要が

あるということでございますので、いろいろの規制が行なわれておる、こういうことでございます。

その次の御質問でございませうけれども、定額制というものは、要するに荷主の保護ということも考えまして、一定の金額を上げてても下げててもいけなという制度に現在なっておるわけでございますけれども、それは取引の実情に合わないというところで、若干幅を持たせました料金にして、経済の実情に合うようにしたいというのが今回の改正の趣旨でございます。

○大出委員　そこは問題が一つあるのです。あのほうから言いますと、一定の幅を持たせて取引の実情に合うようにするというのは、これは政策

簡単には整理されちゃ困る。二つの理論があるのですから。ここで、その必要はないとあなたの方ではおっしゃるけれども、料金に関する運輸大臣のほう認可のことは、取引の実情に合わせるようにするということとは何かという政策なんですか。そうすると、これは運賃政策という面で、政策を少ししなくてはならないかぬことになる。なぜ一体定額では取引の実情に合わないのか。たとえば港湾運送

受という問題が非常に大きく論議されてゐる。運糧省の關係審議會の中でも、ところがなかなか完全収受ができない。そこに実情と非常に大きな相違が出てきて問題になっているのだですね。もう少々しほを保持したくれば、たとえは幾らにまけるか、しほを保持しなかつた場合には、たとえは幾らにまけるか、

と言ふ。越前戦争になっておられますが、しから
きめられてゐる運賃を下げるわけにいかない。だ
からやみで下げる。ところが運輸省は完全収受、非
つまりダンピングしないで完全にとれという。非
常に大きな問題になっておりますけれど、事は

大きくても小さくても政策ですから。あなたのほうに運輸政策について述べてもらうということはどうもできないわけです。実際あなたは所管じゃないから。私の質問はそこにポイントがあつて聞いているのですけれども、そういう意味のことを行管

からほんとと出されても、これはまたことだ。お話ししてくです。したがって、これらの問題は、あらためて運輸省なり、ほかにたくさんありますけれど

も関係の省庁においていたたかないとやれない。これはそれ以上聞いてもしようがない。あまりないからこの際整理をしたというようなお話がある。あまり件数がないからというのなら、整理したってしなくたっていいしかわりはない。これは初めからないのだから意味はないですね。そういう意味で少し各省の方々においていたたかぬと、行管は単に運輸省がこう言ったからこう

たというので法律を出してくる。これにすいふふかかしの話だと思ふのですよ。本来ならば運輸委員会その他関係の委員会と合同審議をしなければならぬ。ところが、この中にある。上

ころが皆さんのほうに質問してみても、事務的に
おやりになったということなんだろうと思うんで
すね、いまの御答弁を聞いています。これはひと
つあらためて理事会なりで論議させていたいただ
きたいと思うのであります。そこで時間もございま
せうので、閣議決定というのがひとつ頭についてお
りますから、その閣議決定の中身なるものを、具
体的におっしゃるのを後ほどお出しをいただきたい
です。そこでさうな質問と虎弁させていただきます。

その間、旧来問題になっておりまして、私に言わせれば古くて新しい問題だといわなければならぬ問題がございまして、これは実は行管の皆さんのものの考え方と大きく関連をする問題でございまして、それだけとつて先き質問させていたす。

そこで、林野庁にからむ問題でございしますのう。その間は、閣議決定の具体的な中身等をいただいで、さらに質問を継続させていただきます。

で、きつうは林野庁から資源職員員長さん、林野庁員になつておるようですが、林野庁に、例の常用作業員と林野庁の皆さんが名をつけておられる方々がおいでになるわけですが、この常用作業員の問題で、現状は一体どんなふうになっている

○齋藤説明員 お答えいたします。

以上、お答え申し上げます。

○齋藤説明員 林野庁の雇用区分につきて

○大出委員　もう一つ承りたいのですが、「定員

○大出委員 もう一つ承りたいのですが、「定雇外職員の雇用区分、雇用基準及び解雇の場合に關する覚書」というのがありますね。これは昭和二十九年三月十七日、二九協第四号というのでせうね。この中に、常用作業員というところがあります

○齋藤説明員 作業員の雇用区分につきまして

○齋藤説明員 作業員の雇用区分につきましては、二十六年の処遇規定以来、三十年及びたゞいま先生御指摘の四十四年に大幅な改正をいたしております。その間、林業の労働の形態も、戦後あるいは戦前の手労働的な段階から、次第に機械等

○大出委員 生産様式の変化、近代化というお話

くるわけにあります。ところが十分とは申しませ

くるわけであります。ところが十分とは申しませんが、では済まない今日の実情にある。私もいろいろ調べてみました、そう思わざるを得ない。

そこで林野庁の皆さんとしては、現状認識という意味で、一体生産手Aなり生産手Bなりという方々はどんな気持ちで今日おられるかということ。あなたの方のところで仕事をしておる職員の諸君で

労使関係を通じて、こういった作業員の気

第二点といたしましては、**処遇の問題**でござい

○大出委員 必ずしも定員内の皆さんと一緒に

○大出委員　必ずしも定員内の皆さんと一緒になければならぬと思つていないというあなたの言方なんです、ずいぶんひどいですな。あなたのようにそんなこと思つてゐるのですか。十五年前に私は林野庁の長官にお目にかかつていろいろやりとりしたこともある。たいへんお気の毒だけれど何としても定員内にしたいと思つてゐるけれど

も、周囲の事情がなかなかそれを許さないというお話があった。十五年たつて、もう少し前に進んでいるのかと思ったら、逆にその必要はないなんてことを言われたんじや——必要があるのだけれども、周囲の事情でやむを得ぬというならまだ話はわかる。古くて新しくはない。それは古くて古い。そこら一体どうなんですか。気の毒過ぎるじやないですか。

○齋藤説明員 たいだいま意を尽くしませんでした。私の申し上げましたのは、日給制と月給制との賃金体系の内容に相当な違いがございます。月給制は職務給であり、また年功給でございますが、作業員の日給制の体系は労働力自体を主体にした賃金体系でございます。賃金が月給制よりもずっと高い——平均よりは高い者もおりますし、また作業の種別によりましては低い者もおります。そういう意味で水準の絶対的な比較を申し上げたのではなく、体系の内容が違ふから同じような形にはならない、そういう意味で申し上げたわけでございます。

○大出委員 言いわけなさるので、それならそれでいいのですけれども、そこで作業の実態に即して承りたいのですけれども、生産手AなりBなりという皆さんの大体人員と、どのくらい動続している人がどのくらいあるのかという点で、動続年数別人員分布とでも申し上げたいと思います。そのところのところがどういうふうに把握されておりますか。

○齋藤説明員 ちょっとと常用作業員の職種別までの資料は持っておりますが、動続年数は平均いたしますと、常用になりましてから七年三ヵ月でございます。動続の分布を申し上げますと、現在一万六千の中で五年未満の者が八千八百人、これは最近常用化を相当進めておる結果でございますが、あと六年から二十年前後の者が六千人くらいでございます。

○大出委員 どうですか、せっかくあなたそこまで言っておられるのですから、もう少しの確にどのくらいいたという数字が出ませんか。

○齋藤説明員 たいだいま常用作業員全体について動続年数別の人員の構成を申し上げましたが、職種別にはちょっといま資料を持ってまいりませんでしたので、後ほど資料でお答えしたいと思っております。

○大出委員 皆さんのいま把握するところ、最高大体どのくらい動続されておりますか。

○齋藤説明員 常用作業員で最高の者は二十六年以上でございます。約四百名くらいでございます。○大出委員 私のところのこの資料によりますと、常用作業員動続年数別の割合、これは四十二年七月一日現在でございますが、四年までの皆さんが男子の方で二・七％、それから五年から九年までの方が二・〇・七％、十年から十四年の方が三・一・七％、十五年から十九年までとめておられる方が二・五・九％、二十年から二十四年とめておられる方が二・二％いるのです。二十五年から二十九年にわたって長期動続をしている方が五％ほどおられる。三十年以上という方は二・五％ほどおられる。この方々を合計して男子で八千五百七十三名、平均動続年数で計算し直しますと、十四・六年。さっき私が取り上げました二つの覚え書きの数がちょうどそのくらいになる。これ十五年近い。だからこの間ほとんど動続していた方が今日なおいる、こういうことになる。いかがですか、間違いないですか。

○齋藤説明員 たいだいまおっしゃいました資料は四十二年のものでございまして、われわれも四十二年当時の資料としては、平均動続が十五年弱に出ております。人員構成も年齢構成もそのとおりであろうと思っておりますが、その後退職あるいは定期から常用化、そういうことで内容がだいぶ変わってまいりまして、私が申し上げましたものは四十五年十月現在の調査でございます。

○大出委員 そこまであなたはおっしゃるなら、四十五年の正確な数字をなせお出しにならないのですか。そんなふざけた話はないじやないですか。

○齋藤説明員 職種別の資料は持ち合わせておりませんが、総数について正確に申し上げますと、動続五年未満が八千八百三人、六年から十年が二千二百四十四人、十一年から十五年が千七百二十九人、十六年から二十年が二千三百六十一人、二十一年から二十五年が六百八十二人、二十六年以上が三百八十一人でございます。総計一万六千八百八十人、平均動続年数が七・三年でございます。

○大出委員 大して別に変わっていないじやないですか。二十六年以上が三百八十一人あるのじやない。二十一年以上が六百八十二人あるのじやない。おまけにこれは二十年以下のところが二千三百六十一人ある。いまのお話ではそうではない。あなたが言うように変わっていないじやないですか。長期動続の方々、いっぱいいるじやないですか。こういう長期に動続している方が現実にいる。まずこの点を指摘しておいて、これはあなたのほうとそう変わっていない。大きな筋で見れば、それは四十二年から四年たてば四年分変わる、それはあたりまえです。あなたはそんな、ろくなことをしていないじやないですか。口の先で言ったって何にもやらなくちゃいかたがない。それでこの方々は、実際に定員のワケ内にある方々という点が具体的にどう違いますか。さっき二つばかりおあげになりましたが、違う点を全部言ってください。

○齋藤説明員 お答えいたします。第一の違いとしては、定員内と、定員外の非常勤職員であるという違いがございます。第二には、処遇の問題でございますが、特に退職手当法の適用の問題でございます。手当法の三条はもちろん適用になりますが、四条の中の二十年から二十五年以上の長期動続の退職の適用がない、あるいは共済組合に入らないうという制度的な問題もございまして、また処遇の問題につきましても、賃金の点は先ほど申し上げたようなことでございますが、基準外の手当等につきましては、たとえば寒冷地手当につきましては月給制との

の差が現に相当あるわけでございます。それにきましては、林野庁にいたしましては逐次改善をする考え方でございます。特に差をいたしましては、休日、休暇等の取り扱いにつきまして、月給制のほうは年次休暇あるいは国民祝祭日等、満度にそいつた休暇があるわけでございますが、常用作業員につきましては、現在年次休暇につきましては動続段階別に差を設けておりますし、また国民の祝日につきましては満度に有給の休暇をいたしておらないわけでございます。そのほか、生理休暇等につきましても、現在の時点では無給にいたしております。そういう意味の処遇面の差がなお残っております。そういう意味の処遇面の差がなお残っております。

○大出委員 一つずつこれは確かめていきたいのですが、いまの違いという点の中に入っていないのですかね。一つ聞きますが、退職手当はまずどういうことになっておりますか。もう一べん言い直してください。

○齋藤説明員 退職手当につきましては、現在定員内の職員につきましては、普通退職及び長期動続あるいは整理退職等、全面的に適用がなされますが、常用作業員につきましては普通退職は適用がございまして、四条の長期動続については、二十五年以上の動続者について適用がございすけれども、二十年から二十五年の者については適用がないわけでございます。

○大出委員 そうすると、先ほどの御説明の、人員の一番多いところが二十年以上二十五年未満というところですね。これは国家公務員の退職手当法の適用がない。いいですな。そういうことですか。

○齋藤説明員 二十年以上の動続者は、先ほど申し上げましたように千数百名でございますが、十五年から二十年というのが二千数百名でございます。間もなくそういう層が二十年以上の層になるわけでございます。

○大出委員 共済組合法の適用はどうなっていますか。

○齋藤説明員 共済組合法は、十二ヵ月以上の常

用の実績を持てば共済組合員になれるということ
でござりますが、定員内におきましては、定員内
になったら即時共済組合員の資格を得ることにな
っております。十二月の実績の違ひがございま
す。

○大出委員 そうすると、いまの常用作業員の方
々で、十二月以上の方々は、共済組合法の適用
を受けておりますか。

○齋藤説明員 十二月の実績がある者は受けて
おります。

○大出委員 間違いないですか。全部受けてお
りますか。

○齋藤説明員 はい、受けております。

○大出委員 国家公務員災害補償法の点につき
ましてはどうなっておりますか。

○齋藤説明員 災害補償法については同一でござ
います。

○大出委員 厚生施設なんという点につきまして
は、山の中で仕事をしている方が多いわけですが
れども、具体的にはどういうことになっていま
すか。

○齋藤説明員 お答えいたします。
厚生施設につきましては、常用と定員内とに全
然差はございせん。利用度合いはちよつと正確
に申し上げられませんが、平等でございます。

○大出委員 そんなにりっぱな共済施設がありま
すか。

公務員宿舎というのはどうなっておりますか。ど
のくらい割り当ててありますか。

○齋藤説明員 いわゆる公務員宿舎は、常用作業
員は入れないわけですが、林野庁におきま
しては現在約六千の事業宿舎がございまして、
現時点で常用作業員三千名ほどが宿舎に入つて
おります。

○大出委員 何名中三千名でございますか。

○齋藤説明員 現在の一万六千名中三千名、正確
には二千八百人だったと記憶いたしております。

○大出委員 この公務員法に基づく不服審査請求

はどうなっておりますか。

○齋藤説明員 変わりはないものと存じておりま
す。

○大出委員 あなた、ばかにはつきりお答えにな
るけれども、いいのですか。

最後まで聞いてしまひましょう。被服なんかは
どうなっておりますか。

○齋藤説明員 定員内職員には現在、営林署の職
員には制服の支給いたしております。作業
員につきましては規程に基づきまして作業衣、そ
れからいろいろの基準に合わせまして、たとえば
手袋であるとか、そういった種類のものを備えつ
け貸与をいたしております。

○大出委員 労働時間はどうかということになって
いますか。

○齋藤説明員 労働時間は、就業規則によりまし
て一日八時間でございます。

○大出委員 週四十八時間ですか。

特別休暇などの取り扱ひはどうなっております
か。

○齋藤説明員 特別休暇につきましては、官公署
への出頭、公民権の行使、それから能率増進計画
等は定員内と変わらないわけですが、伝
染病隔離、天災による交通遮断等については、若
干そういう有給率が一〇〇%ではございせん
六〇%にとどまっております。

○大出委員 そうすると、これは特別休暇などの
場合も定員内職員と比べて、実はここにあって百
も承知して聞いていて恐縮なだけども、だい
ぶ違いがある、差がある、そうお答えいただい
ていいでしょう。いかがですか。

○齋藤説明員 大差があることは事実でございま
す。

○大出委員 何かさつきから聞いていますと、一
生懸命あまり差がないほうにものを言おうと苦心
をして話をされておるようだが、何もあまりそう
言わなかったって、この察現状を明らかにした上
で、これはやはり行管の長官もきょうはお見えに
なっているし、人事院総裁もせっかくおいでいた

だきましたから、改めるべきものはやはり改める
必要があると思つて私は質問しているわけであり
ますので、そう林野庁みずからの立場を——先ほ
ど私の言い方も悪かったかも知れぬけれども、何
もやっていないじゃないか、こういふ言い方をし
たら、やっているとすと言わんとするやうい
う気持ちがあると思うので、それはもうなつてく
れなければ困りますけれども、やはり現状をはっ
きりしていただかないと困る。一々こまかく反論
しても意味がありませんけれども、この辺で少し
核心に触れて承りたいのでございます。

生産手AなりBなりという、この生産手Aと
いっておりますのは皆流に言へば集材関係の作業
をやっている方、切った材木を集めている。それ
から生産手Bという方は、いわゆる伐木、昔伐木
といつていた。百から職種が昔ありましたが、こ
ういうところに携わる方なんです、つまりそう
いう意味で実は第一線の仕事をしている方々なん
ですけれども、この方々が長きにわたつてたいへ
んな人員、一万六千から人員、常用とそうでな
い方と入れますと合計三万七千二百二十人もい
るわけでありまして、実際はこれは林野庁の主力部
隊ですね。まず、主力部隊であることに間違いな
いと私は思つておりますが、職員部長はそこのと
ころはどうですか。

○齋藤説明員 林野庁ではいろいろな職種がござ
います、常識的に伐木あるいは造林が基幹的な
作業であると思ひます。

○大出委員 つまりいろいろな職種というのは、
いまの三万七千二百二十を計算いたしますと、生
産手Aつまり集材関係の作業をやっている方が七
千三百三十四名。これは四十五年十月の資料です。
それから生産手B、この方々は伐木関係で、二千
五百七十一名。機械運転手の方々が千二百三十三
名。機械造林手の方々が四千七百五十三名。造林手
の方々が一万九百九十一名。育苗関係の方々が五千三十
四名。林道土木手の皆さんが二千六百三十三名。
その他牧事関係をやっている方が二千五百二十二
名。製品の調査手の方々が二百八名。一般作業手

が二百九十名。その他が四百四十七名。合計三万
七千二百二十名。こういう数字なんです。です
からいま三万七千二百二十名、こう申し上げたの
だけれども、この方々がいづれにせよ中心である。
林野というものは現業庁ですから、そう理解してよ
ろしいかということなんです、もう一べん答えて
ください。

○齋藤説明員 さようでございます。

○大出委員 ということになる、私は郵便局の
出身で郵便配達を自分でやつてきた一人ですけれ
ども、これは公共性があるとか何とかいって
たつて、郵便局というのは、窓口事務をやつてい
る人とかあるいは配達をする人であるとかある
は区分をする人であるとか、現業職員を抜いてし
まえば成り立たない。同じ意味で、国がやつてい
る林野庁、帝室林野庁以来の仕事ということにな
りますと、この方々がいづれにしても基幹職員で
ある。いわゆる現業といわれるゆえんが、ここに
ある、こういうことになる。このことをお認めに
なつておられるわけでありませぬ。その中心部隊が、
先ほど私は二十九年の覚え書き、ここから話を始
めたわけでありまして、あとの覚え書きは十五年
もたつておる。その間どうもそのままだらばられ
たまになつていてはいはすがない。控へ目に答
弁をされておられますけれども、これは定員内と
比べてたいへんな差がある。しかも覚え書き自体
が十二月以上勤務している実績を前提にしてお
考へになつておる。だから長期勤務の方々がこれ
だけたくさんおられる、こういうことになつてい
るわけでありませぬ。

さてそこであるということになると、これは公務員
法の適用を受けておられる皆さんでありますから
、そうなると公務員法の解釈上この方々は当然
定員内に置かれてしかるべき、実態としてそうい
う仕事をしておられる、こういうふうにお考へさ
るを得ないわけでありませぬけれども、そこそこ
の御見解を、私は人事院側から——もちろんこれ
は、定員にするしないという問題は人事院の所管
ではありませぬ。ありませんが、しかし、公務員

であることに間違いはない。すると、この公務の実態というのがどういふ性格のものなのかという点、私、人事官、参事官の方等というお話しもしていただきましたが、当然この作業実態というのは、定員内の職員であるべき姿である、こういう趣旨の、直接のお話をした結果、答えはいただいておりますが、やはり公の席でございしますから、あらためて総裁から御答弁をいただきたいと思ひます。

○佐藤(逓)政府委員 実情はいろいろの機会に承っておりますし、いまま大出委員から分析された結果の指摘があつて、相変わらずむずかしい問題であるといふことは痛感いたします。要するに、むずかしいといふことは、いまのお話にも出ましたように、組織法あるいは定員法系あるいは任命権系統の問題と公務員法系の問題との接点になつていふきわどいところにある問題だと思ひます。したがつて、実態の問題がこれを決する一番のきめ手になるのじゃないか。ただ、いまのお話になりますと、十年、二十年というような動続の話が出てきたりしまして、そのまゝお話の上から拝聴すれば、これは普通の定員内の公務員と同じじゃないかといふ気もいたします。さらに、これは、任命権の行使の実態が、どういふ任命権が行使されているかといふと、一般職の常勤職員とはまた違つた扱いがされております。そうすると、その方々のお仕事の実態といふものを的確に把握して、これを尺度に合はしてみなければならぬといふことです。したがつて、きわめて簡単明瞭にいへば、定員内の職員と同じ仕事をしているといふことがはつきりするならば、この定員内の扱いをしていけば簡単明瞭じゃございせんか、それらしいことを言つたことはありますけれども、しかし、それは実態の問題とのからみ合いの問題でございしますから、軽率には申し上げられませんが、大まかにいへばそういうことじゃないか、これはきわめて明快なる結論じゃないかと思ひます。

○大出委員 私、実は昭和二十三年の暮れから

です。かな、公務員法ができて、妙な法律ができたと思つて讀んだ時代から、いまま公務員法におつき合ひをしてきたのですけれども、しかもずいぶん林野の皆さんの職場に行つて直接お話を聞きて、お話をし、人事院に当時何人もお伺ひをして話した、いにしへのなまなましい記憶があるんです。だから、冒頭に、古くてなおかつ新しい問題だといふことを申し上げたのですけれども、それがいまだにくすぶつていて、ストライキの問題が起る、労使間で、これは捨てておけないといふ気がいたしますので、この際取り上げさせていただきます。お話しになつたような人事院の見解はあつた。にもかかわらず、なかなかこれが実現をしない。しないのにはしなだけ理由がある、こういうことになると思ひます。

そこで、もう一つ林野庁の皆さんに承つておきたいのでありますが、標準作業量、作業日数といふふうなものがあると思ひます。ところが、このところはどういふことになつておりますか。

○齋藤説明員 勤務の標準作業日数は二十四日でございます。週休日と作業休日が二日ございします。それから標準作業量のほうは、各営林署の現場現場ごとで、そういう山の自然条件に応じて、標準作業量をきめることになつておまして、そういうきめる過程におきまして、労使で十分協議するといふたてまになつております。

○大出委員 ところで、勤務の実態として、この方々が、いま総裁が口にされた公務のいわゆる実態、定員内職員の実態との相違点、どこが違つてお考えでございしますか。林野庁に承りたい。

○齋藤説明員 林業の作業は普通の定員内職員の仕事と非常に異なつております。すなわち、定員内の職員の大部分は、そういう技能等もございしますが、事務的な仕事でございします。わが作業員は、もっぱらそういう肉体といひますか、肉体的な労働に従事しているといふ一つの特色を持つておると考えます。

○大出委員 そんなことを聞いているんじゃないですよ。仕事の量と質の關係は別だ。勤務の態様といふものはどうなんだ、どこが違ふのかと言つてゐる。そんなことを言えば、郵便配達をさつき私は例にあげましたけれども、これだつて一般の、あなたの言う事務なんかと——私の時代は地べたを歩いて配つていたんですから、雨が降ればどこからどこまでぬれてしまふ、郵便をかついで歩いていけば、肉体労働やつてゐるから定員にならぬといふ理屈はない。肉体労働やつてゐるというところ、重労働やつてゐるところはさつきある。そうすると、勤務の態様としてどこが違ふのかといふことは、職員部長をおやりになつてゐるんだから、そのくらいおわかりでしょう。

○齋藤説明員 ちよつと、御質問の趣旨を取り違えました。勤務の態様といひましては、先ほど申し上げましたように、標準作業日数二十四日、毎日の勤務が八時間といふことでございしております。ほとんど定員職員と変わつておりません。ただ賃金の処遇の問題といひましては、賃金の支払形態として出来高払い等をやつておられますので、日給制を基礎にしておるといふ点が違つておられます。

○大出委員 出来高払いなんというものは、これは私ここでそれをやっていると一時間ぐらいかつてしまひますが、資料をここにみんな持つておきますが、帝室林野庁以来の変遷、なぜ出来高払い制といふものができたかといふようなことは、根源的にわかつていますけれども、そんなことは何でもない。たいしたことはない。たとえば、いま郵便の例をあげたから郵便の話をするれば、外勤手当なんといふものは去年の春間で三千円も特別にくつてゐる。それは、作業の実態が違ふから。だから、定員内に入れてしまへば、出来高払い制に見合うものは何かといふことを考へればよい。世の中には調整手当がくつてゐるところもたくさんある。とんでもない遠くのほうで仕事をしていけば隔遠地手当がくつてゐるものもある。何でもかばうればよいのかといふ

と、日本の賃金体系自体が生活賃金という方向にどんどん傾いていつてゐるところに、外で働いて通勤をする通勤手当から、ことしの人事院勧告では住居手当がくつたといふ、うちの家族手当もふえてきたといふ、それは、生活給部門に相当なウエイトがいかざるを得ない状況にあるからだ。だからその点は、作業の実態といふものをどういふふうな把握をして、いま出来高払い制云々と言われている賃金をどう処理すればいいかといふ問題、それが中心じゃないか。これは勤務の態様が中心だ。だから、そういう意味で、いま部長お話しのように、そう違つたことはしてないといふお話しやつておられる勤務の態様だとすれば、さつき総裁がお答えになつてゐるようによ、これは定員内の職員にすべきであつて、二カ月雇用したあと引き続き勤務してはいけないといふこととが、おたくのほうの就業規則その他の基準によると書いてある。だから、とんでもないところまで一日切つてみたり、わざわざ一日切つて引き続かないといふ形をどうとしてみたり、いろいろなことをされる。これは意味がない。それは、たいへんな雪が降つてどうにもならぬといふときだつてある。あるけれども、それは一緒なんだ。郵便を配達する人間だつて、雪が降れば配達できない、一軒一軒配るのだから。だから一週間に何回という形で、そりに乗つて配つていくわけですが、北海道なんかみんなそうだ。その間はみんな行けない、猛ふぶきでふぶいてゐるのだから。そのときはそりに乗つて、あとでまとめて、鈴を鳴らして配達に行くわけですよ。皆さんの筆法でいへば、その間これは仕事ができないのだからといふことで、一々切る、そういう意味では勤務の態様話はない。だから、そういう意味では勤務の態様話はない。林野の組合の皆さんの資料の中には郵便現場の例を引いて書いてありますけれども、私はその郵便現場の出身だからよく知つてゐるのだけれども、やつてゐることだつて変わつていない。それは木を切つてゐると郵便がつかひ配達してゐるのとの相違だけです。そうなつてく

と、そういう方々を、私が知ってから十五年以上にもなるのに、なぜ一体これだけ大きな差別取り扱いのままで定員内に入れないでおいでのかという点が非常に大きな問題だと思つてゐるのです。皆さんのほうは、確かに何にもなかったわけじゃない。ないけれども、今日まであなたのほうで何回か組合との間で約束をして進めてきてゐる中で、なおかつ満足にいていないということだけは間違いない。だから私は、この辺でこの問題のけりをつけていただきたいと思つてゐる。

そこで、人事院の總裁からは、一べんいとお答えをいただきましたので、行政管理庁長官、きょうせつかくお忙しい中を来ていただいておられますので、この辺でひとつ——当該林野庁の皆さんの言い方はいまだ聞きのとおり、人事院總裁がいにしえのことを承知でいまおっしゃつておられるものをお聞きのとおり、私がこの問題を知つておつてもお聞きのとおり、私がお聞きのとおり、そういう意味で、閣議決定というののも一つありますけれども、この前後のいきさつというののも非常に不合理な話でございます。そうすると、行政管理庁設置法にのつとつて、行管の仕事というのは一体何であるかというのを前提にしてひとつこの問題についてどうお考えであるかを承りたい。

○荒木国務大臣 行管としましては、定員内の定員管理をいたしておまして、定員外の臨時職員は、總理府で処理をいたしておまして、ということとで、現に臨時職員であるものが臨時職員として定員内にあるものは、定員内にあるものとしての定員管理をやつていくという、守備範囲からいけばそんなふうなことでございます。いまお話が出ておりますように、臨時職員であるものを定員内に入れるべきである、業務内容、勤務形態その他から見て、何ら定員内のもとの差別がないから定員内に入れるべきであるという主張は、当該主管庁で立論するべきものと思ひます。

そういうことで、いまお話しした林野庁の問題についてもう一言のことかと思ひますが、先般臨時職

員の調査をしましたときに一応の結論が出たのであります。その官職が季節的に置かれる官職であるということ、自然的条件による影響をこうむるために勤務が断続的になる場合があること、業務の性質上毎日の作業量による出来高給が適当であること等を考慮して、作業員の官職を非常勤官職として設定し、非常勤職員として任用してきたと承知いたしておまして、その考え方に立つて、定員外職員であるものは定員外職員としての扱いをされるのが至当であらう、そういうたてまえでございます。

○大出委員 前提になる点についてまず一つ申し上げますが、行政管理庁設置法の二条の四号に「各行政機関の機構の新設、改正及び廃止並びに定員の設置、増減及び廃止に関する審査を行うこと。」という項目が明確にある。あなたは定員外の間、こういうふうな言われるけれども、行政管理庁設置法二条四号が指摘しているところ、これはあなたの方の職責です。定員についての増減、あなたの方の定員をつくる仕事もしなければならぬのですよ。これは、だから三年五割といつたて、その五割を取つてきてどうするかといへば、新しく仕事が必要だといふところに配算する、その定員をふやす、これは定員の増です。それをあなたのほうは提案してきてゐる。あなたの話を聞いてみると、定員外にある人間、それは全く関係ない。そうじゃない。その仕事の状態が、それが恒常的な職であるといふものかの考え方に立つて、恒常的な職である以上は定員にしなければならぬ設置法上のその責任がある。だから定員管理をあなたはやつてゐる。ふやすこと、減らすこと、廃止すること、そのところが抜けてしまつては困るじゃないですか。いかがですか。

○荒木国務大臣 お答えいたします。御指摘のとおり、定員の増減を管理いたしております。しかしながら、それは定員としての増減のことであつて、現在定員外職員であるものを定員内に入れるという発想は、当該主管庁の主張に

基づいて相談をしてきめるものであるという意味のことを申し上げたわけでありませう。

○大出委員 そうすると当該の主管庁が、これは定員内に入れるということになつて、その主張が正当であれば、行管のほうは、その点は管理という面から見れば必要だといふふうにお考えならば、ふやすことにやぶさかでない、そういう筋になりますね。

○荒木国務大臣 もちろん、そういう意味でありませう。そこで人事院の側は、いまお話がございましたように、この問題は人事院も、もうそれこそ何年來大きな問題になつておりますから、よく御存じの上で總裁は答えておられるのであります。勤務の実態として——先ほど私が質問をしますが、勤務部長の答弁は、仕事の質が肉体労働であるという意味で違ふという答弁をまずされて、そうでないではないか、勤務の態様というものは仕事の質の相違をさしてはいない、どういふ勤務態様に今日まであつたかということが問題になる、その点については違ふとすると、これは当然になつた。変わらないのだとすると、これは当然定員内に繰り入れるべき筋合ひである、こういう結論が出る。だから、非公式に人事院の担当の参事官なり専門家の方々と話してみても、当然今日まで定員内に入れておくべきものであつた。それから先の話は私のほうに責任を持つて言いますけれども、その方々の口からも出てきておられます。ですから、總裁はそこまではおっしゃいます。でも、もつてこれ林野庁の怠慢なりと言われている。ですから、勤務の態様として定員内と変わつていないのだとすれば当然定員にすべきである、こ

う言つておられるのは、みづから林野庁を所管していないからあたりまえ。そこで林野庁の職員部長が変わらないとおっしゃる限りは、出来高払い制だけをあなたはあげておられるが、じや、この方々に出来高払い制を取つて定員内に入れませうが、反対しますかと聞いてごらんない、反対

はしない。私もこの方々に念を押している。この間、違ふところについては、片や特殊勤務手当というものもあれば、あるいは号俸的には調整する方法もある。先生の号俸だって、今回は別な形で考えようという法案が出てゐるわけでしょう。質の違ひだからですよ。ということになれば、これは当然林野庁が怠慢だということになる。

だから、きょうは私、林野庁長官に御出席いただくと思つたが、長官はおいでにならぬようでありませうから、やはりこれは職員部長の責任において答えていただくかなければ困る。自然的条件、これは私のほうの資料にもある。自然的条件といつたら、郵便配達だつて自然的条件に左右される。山の中を、谷を越えて一軒家に行くんだつて、行程二十キロでも一日かけて配達する責任と義務がある。同じことですよ。雪が降れば行けないですよ。それは同じことです。あなたのほうは、林野庁は常用を付与する、常勤性を付与すると言つてゐる。人事院の附則その他の関係には常勤勤務職というものもあつた。その時代にあなたのほうは常勤性を付与すると言つてゐる。つまり常勤性、そういう性格のものであることは、あなたのほうは認めてゐる。認めてゐる、なぜ一体あなたのほうは措置をしようとしなないのですか。厚いとか厚くないとかいつたつて、林野庁の皆さんのほうは実際に仕事を把握しておつて行政管理庁にものを言つたときに、行政管理庁が、林野庁はほんとうにこ

ういうことなんだといふことにはいたすことを否定しようがない、行管が所管しておるわけじゃないから。そのところはどうかですか、職員部長。○齋藤説明員 お答えいたします。作業員の定員化の問題でございますが、われわれといたしましては、作業員の職が恒常的に置く必要があるかどうかという点につきまして、まだ恒常的に置く必要のある職に該当しないので、定員化の対象とするのは非常に困難だと考えておるわけでありませう。その理由といたしましては、国有林野事業の事業量自体は、さほど急激に変動するものではございませうが、いろいろな直営の

やり方、あるいは請負、その他の立木処分等のやり方がございまして、また事業の実行にあたりまして、機械化等も相当進んでおりまして、そういった面の所要労働業務量が非常に流動的である。それから、もちろん林業でございまして、造林その他季節的な制約を受ける面が非常に多いということ、現在ではそういう定員化にふさわしい職であるとは考えておりません。

したがって、定員外職員として、われわれはそういう中でできるだけの改善をはかっていきたいということで、定員外職員として常勤性を付与すると申しますか、常勤職員として考えていきたいということでございます。しかし、公務員の制度の問題でもございまして、林野庁独自で判断したしかねるので、これが現在関係各省庁に対して御検討願っておる次第でございます。

○大出委員 関係各省庁というのは、どこどこですか。

○齋藤説明員 現在、人事院、行政管理庁、総理府の人事局であります。

○大出委員 総理府の人事局の方はお見えになっておりますか。——たいへんお忙しいところを恐縮でございますが、総理府の人事局としてはこれをどういうふうにお考えになっておりますか。

○宮崎(清)政府委員 御指摘の問題点につきましては、総理府人事局の固有の権限といたしましては、先ほども議論に出ました退職手当法の適用の問題だけでございます。この点につきましては、まだ非公式でございますが、林野庁当局からいろいろと御希望等出ております。私どもで検討中でございますが、先ほど人事院総裁の御答弁にございましたように、一つはやはり非常勤作業員の作業の実態からんでくる問題ではなからうかと存じます。実を申しますと、退職手当法におきましては、先生御承知だと思いますが、いわゆる常勤労働者と呼ばれております。一般会計、特別会計、常勤職員の給与の目で処理されて賃金を払っております者と、それ以外の者で大体現在暫定的に六カ月以上勤務しております者とがございまして、問題になっております林野庁の非常勤職員はその二番目のほうに大体該当するわけでございまして、これを常勤労働者並みにしたらどうかという御意見に對しましては、その実態が問題になるわけでございます。

それからまた反面、私ども制度を預かっております以上、他の一般の非常勤の職員がまだ各省庁にもおられるわけでございまして、それらの方々の権衡、これも実態論になりますが、はたして差別ができるのかあるいはできないのか、こういう問題、今後も慎重に検討いたさなければならぬ、かように考えております。

○大出委員 答弁になるような話であらうが、北海道開発庁の問題があることを、私もこれは百も承知しております。だがしかし問題は、定員内に入れなければならぬものは勇断をふるってやはり入れなければ、十五年も二十年も——實際考えてもらいなさい。定員内の者と定員外の者とだけ差があるか。六割ですよ。予算で計算していくと四割損している。ずうっと二十年間、これはどこにも行けない、十二月以上を想定して採用しているのですから。しきりに非常勤でいいんだと言ふのなら、じゃあほんとうに結束していなくなっちゃたらどうするんだ、全部やめちゃったら。やりかねないところに来ているのですよ。ストライキの寸前まで来ているんですから。それなら、かつて八郎潟のように、何も直営でやることはないんだ。林野庁は全部やめてしまつて全部民間に移してしまつたらいい。何であなた方はいままで長い間三万何千の人を確保して、雇ってきたかということになる。雇われておるほうにしてみればたまつたものではない。たいへんな仕事をしています。

だから問題は、どこが一体責任を負うのか。捨て子にされればなしで、あるいは女房、子供を持つていらっしゃるんだからたいへんなわけです。行政管理庁に行けば、行政管理庁は定員内について管理しているんだ、わだはうはそこら先は責任がないんだと言ふ。人事局に行けば、退職手当だけが私

どもの所管でございまして、あとは関係ございませんとする。人事院にものを言えば、任用ということになってくればこれは別で、公務員となつた人間について、これは間違いじゃないかということも幾らでも言える、けれども、入つてこない限りは何とも言いようがない、だがしかし、定員内にすべき性格のものだと思う、しかし所管は林野庁だからというんじや、これは一体どこへ持つていけばいいのかということになる。これは三万七千人もいて、しかもこの三万七千人の中から二万人くらいは常勤性を持たせてやりたいなんということを林野庁は言つておる。そうすると一万六千何百の問題ではない。三万何千、常用化とそうでない人おしなべて。その中の二万人という言い方をされておる。そうすると一体どこが責任を持つてこの問題を片づけるのか。少なくとも国家公務員、そういう身分にちゃんとランクされておる方々との違いを一体どこが責任を負うのかという問題。

林野庁の部長、先ほどの話の中に、請負だつていいのだという意味のことをおっしゃつたのです、ほんとうにいいんですか。やりますか、請負で全部。重大な問題です。

○齋藤説明員 お答えいたします。

請負が全部いいとか……(大出委員)請負が現にあると言つたじゃないか(と呼ぶ)現に若干請負もございまして、直用の方式、立木処分等の請負の方式等が多々あるということを申し上げたわけでございます。

○大出委員 多々あるということと現実にできるということとは違う。多々あつてやれるならば、いままでだつてやつたらいいじゃないですか、いままでそんなひどいことをしておかないで、やれないからこれだけの人間を雇つてきておるんだ、二十五年も三十五年も三十年も。あなたそんなことをぬけぬけと、やれるなんと言ふのだからやつたらどうですか。やれるんですか、やれないんですか。いま何人くらい請負で立木処分その他についてやつておるのですか。

○齋藤説明員 現在の製品生産、そういう木を販売する角度から申し上げますと、立木処分が約六割、直営が四割、その中で、四割の二割弱が請負でございます。

○大出委員 四割の二割くらいが請負だとあなたは言う。あなた、請負でやれつけないじゃないか。いま、この世の中でそんなに人が集まりますか。世の中で、木を切つたり造林をするのに請負でやつておたりする方々は——私は去年群馬県沼田の山のてっぺんへ行つてきた。山の頂上の方々が、あんなところでも公務員という身分だからと思つてがまんしてやつておる。やり手はありはしないんですよ。そんなこと言つたつて、ほんとうにやれますか。造林から集材から育苗から、みんなそれじゃ民間の請負でやれる見通しがあんなのはうはありますか。はつきりしてください。そのところをあらためて林野庁長官を呼んでやりませんか。

○齋藤説明員 ただいま御指摘の山村の労働力等の事情が違つておりますので、次第に製品事業等につきましては請負が少なくなつてきております。現に四、五年前には直営生産の割合が三十一、二%でございましたが、現在三十七、八%まで直営はふえておまして、いわゆる直直の方針を拡大する方針でございます。

○大出委員 つまりそのことは、こういう方法があるということと現にできるということとは違うということなんです。方法は幾らでもありまして、いまの世の中ながめてもらいなさい。ハイヤー、タクシーといった運搬手はありやしない。どこかの会社に行つたつて一割くらいみんなはこりをかぶつてとまつておる。それは過疎、過密の現象を考えたつておわかりだ。こういう時代に請負なんかできつこないじゃないですか。国家公務員だという身分を与えていままであなたの方のほうはつないできたから、これだけの人を確保できているということなんです。しかも直営のパークセンターがふえつつある。ますますふえるかもしらす、年寄りでできないのだから。中高年齢

層がいまから山へ行って木を切りましょう、そんなことはできない。若年層はほとんど町へ出てくる、あたりまえでしょう。そうすると、あなたのほうでは作業の実態からして、直営で、しかも身分を公務員にして使っていかなければやっつけられない仕事であつた方は所管しているのです。そうだとすると、請負でもできるから、だから常勤制は認められない。冗談じゃないですよ、できないでしょうが現実、仕事の実態というものは、それを言うのですよ。さつき申し上げた郵便だつて請負でやろうといつて、電通の吉田さんあたりが提起したことがある。実際にはできない。同じようなことです。だからそこそこ、この出発の問題。

いま総理府がお答えになりましたが、私は総理府の山中総務長官とこの問題について話してみたい。山中さんも鹿児島だから百も承知だ。彼が何と言つたかといふと、林野庁の腰が抜けておると言うのです。連中一体何をやってるんだと言う。だから山中さんに言わせれば、おれが舞台へあがて幕をあけることは一向かまわぬ、やつてもいいのですよ、しかし林野庁の腰が抜けているところだけは何かしなければしょうがなからう。あとは総理府はその気はあるから、人事院もその気があるから、行政管理局の荒木さんだつてあまり高一点ではなくなっているから、話してわからないことはない。そうすると、これは林野庁がしゃんとしてくれなければものは前へ進まず。あなた方が直接的に雇用されておつて、その雇用責任者であるあなたがたまに大風に吹かれてまいりましたよ、何を言つたのじゃだめですよ。もう一ぺん言い直してください。もう少し何かしなれば気の毒だとあなた自身が思いませんか。やっている身になってごらん下さい。

○齋藤説明員 林野庁といたしましては、過去の経過等にかんがみまして、この改善をはかるべく三、四年いろいろ検討を続けてまいりました。その結果、常勤性付与ということでは考えをまとめまして、先ほど申し上げましたように、公務

員制度の問題でもございますので、独自で定められませんが、関係各省にいま実際の説明等努力をいたしている次第でございます。

○大出委員 一つ大蔵省が抜けておりますけれども、齋藤職員部長さん、いまあなた関係各省とお話しされるけれども、関係各省のうち人事院はそこに総裁がおいでになる。総裁は先ほど、総裁の立場としては言いにくいことまで触れておるのですね。定員内にすべき性格のもの、ただし勤務の態様がということ。最後に、それであればという言い方をしている。それは林野庁がそのことを主張されればそれにかみ合うようにものを言つておられる。先ほどこちのほうで言つておられるのは、退職手当法との関連ではあるけれども、つまり賃金支払いのたてまえ上言つておられる。目が違ふ。そうすると、あなたのほうでそこをどうするんだという主体性を持たなければ、総理府とだつてかみ合わないでしょう。しかも山中総務長官は私にはつきり言い切つておる。林野庁が腰伸ばしてしゃんとするのだということになれば、おれが幕引いたつていい、あけたつていい、責任の所在がどこにもないというばかなことは言つておられない。総務長官は鹿児島でそこまです知つておられて言つておる。それをあなたのほうがいまのようなわけのわからぬやうなことでしようがないじゃないですか。

実は林野庁長官が御出席なければ延ばそうと思つただけだけれども、かつて、おたくのほうの林野庁長官あるいは農林大臣は、坂田さんの時代もそうでしたけれども、これはやむを得ずかどうかしらぬ、責められたからかもしらぬ、しらぬけれども、何とか調査をして前向きに進めさせようという答え方をしておられる場面が幾つかある。一々ここで申し上げてもいい。しかもあなたのほうは、これ何回になるのですか。私がここに持つておる資料からいって、いにしえから何べん——四十年の三月、公社化の答申があつた時代から始まりまして、四十一年の春の賃上げの問題のときに二確認などという雇用安定、臨時雇用廃

止、そういうやりとりをしておられるでしょう。これは四十一年。その後四十二年の十二月、臨時雇用廃止のNO1確認というのがある、常用化ということ。四十三年の四月、NO2の確認がある。四十三年の十二月にNO3、四十四年の三月にNO4、さらに四十五年十二月にNO5、こういうふうにあつたのははずつと、あなたは口先でいろいろおっしゃるけれども、やむを得ずというふうに進めてきておるでしょう。勤務の実態、つまり仕事をしていく方々からあなたはいろいろつかれて、やむを得ずここまで言つておる。その中に常勤性の付与の問題が出てきている。そうでしょう。それはあなたが口先で言つておるのと実際と違ふということなんです。だからこの辺で林野庁がやはり踏み切らなければ、これはたゞくさんの人を前に進めることはできないでしょう。

もう一ぺん聞きますが、あなた自身、この問題をどう解決しようとしておるのですか。こういうことでストライキなどさせるべきでもない、これはほかの政治的な問題じゃない。実際に十五年も二十年も木を切つていて、切つた材木を集めていて、しかも苗木を育てて国の直営であるところの造林をやっている。こういう方々について、これは週休を一日ももつたからといって帰つてきても、一日じゃ帰つて家族に会つて戻れない。しかも仕事で忙しいから別な休暇まであなたのほうは出している。だから週休とそれをくつつけて、せめて二日ぐらゐにしなければ、山から出てきてうちに帰つて子供の顔を見て戻っていくわけにいかないのだ。こういう状態にある方々を何でほうっておくのですか。どうするつもりですか、この最後のストライキなどというときに。

○齋藤説明員 現在、常勤性付与につきまして関係各省と鋭意折衝をしておりますが、先ほどの御答弁もございましたけれども、われわれとしてはまだ最終的な結論と申しますか、それに至つておりませんので、努力しているところでござい

○大出委員 常勤性付与といふ言ひましたが、中身はどういうことなんでしょうか。角度を変えて聞きましょう。説明してください。

○齋藤説明員 先ほど申し上げましたように、林野庁としては、先生の御意見に沿わないわけではございますが、定員化は無理であらう、いろいろ理屈もあり得るわけではございますが、そこで定員外職員として考えるしかない。その場合に、定員外職員となりますと、現在非常勤職員の扱いになつておりますが、非常勤職員のままであるというところについてはいろいろ矛盾点も多い。そこで定員外の常勤勤務者という制度がございまして、それにのりつた形での定員外の常勤職員として取り扱つてまいりたい、これがわれわれが現在考へておる常勤性付与ということでございます。

○大出委員 常勤勤務職員、こういう名称でいいですか。いまちょっとその点、名称をはつきりしてください。それは林野庁独自のものですか、それとも各官庁相談の上で……

○齋藤説明員 名称は雇用区分におきまして基幹作業員という名称でございまして、その公務員制度上の性格といたしましては定員外の常勤職員というところでございまして。

○大出委員 人事院に承りたいのですが、定員外の常勤職員というものは公務員法上どういうものでございましょうか。

○佐藤(憲)政府委員 何か聞くところによりまして、昭和二十五年ごろ、暫定的な経過的知らぬですけれども、何かそういう扱いをした時代があつたというのを聞いておる。それをまた盛り返そうというふうなお気持ちじゃないかと思ひます。われわれとしては、どうもその問題になりまして、いま非常に精密な追及を受けると、この場で明確なる御答弁をするわけにいきませんけれども、しかし、何かそういう例が一つあつて、それを考へておられるのじゃないか。われわれとしてはそうむづかしく、皆さんがしあわせになるものなら理屈にこだわつてたきくせよとは思ひませんけれども、しかし、りっぱな制度ですというこ

とをここで申し上げるだけの自信はありませ

ん。

○大出委員 これは総裁、たいへんありがたい答弁をしていただきました。実は私もここで腹のう

ちを正直に言うと、私は現場を歩いて知っており

ますだけに、本来当然定員内に入れておくべきである

に類する者の取り扱いについて」というので、運

用が人事院事務総長通牒という形で出ているので

あります。この通牒の中に「常勤労働者の範囲」と

いうので、「実質的に十二カ月をこえて継続して

年の場合といえども、これは最初に申し上げまし

た定員法系あるいは組織法系あるいは任命権系統

の問題でありますので、私もこのときには受け

身の立場に立っておりまして、こちらから積極的

話、ざっくりばらんに言ってしまうと、荒木さんが

おいでになって、締めくくりに行管もつていかに

こたえるかということが問題になりまして、そこ

のところがえはつきりしていればおれはやつても

ありますが、やはりその基本になりますものはわれわれとしては、身分制度といつたら非常に語弊がありますけれども、やはり勤務態度といふものが、常勤であるか非常勤であるか一つの考え方のよりどころになっておりますので、そういう意味で定員外の常勤にしたいということを骨子にしていま折衝しているわけでございます。

○大出委員 いまお話しした定員外の常勤というのはどういう意味なんですか。どういうことをさして定員外の常勤というのですか。

○齋藤説明員 定員外には常勤労働者の制度がございまして、これは給与の目がきまつております。ただわれわれのはうは出来高給が相当部分おりますので、一定の定額の常勤職員給与というものはなかなか組みがたいわけでございます。そういう意味で、いま経過的に認められております常勤労働者制度に近い業務費支弁のそういう常勤の労働者といふか、そういう新たな制度でございまして、現時点では認められておらないと申します。常勤労働者制度しかない場合に新しい制度をつくりたいということでございます。

○大出委員 制度にそれを乗せるということになりますと、つまり関係法律の中で、私は差別撤廃と言いたいのですけれども、そこらを含めてどういふふうに変わつてまいりますか。

○齋藤説明員 それは常勤になるという勤務態度の違いが第一でございます。非常勤から常勤でございまして、それからそれに伴ひまして退職手当法あるいは共済組合法、これは必ずしも制度に直結するものでもないと思ひますが、そういう考へ方が一つの有力な基礎になりまして、定員内職員並みのそういう扱いになることができると思ひますので、その辺はいま各省で御検討をいたしたいところでございます。

○大出委員 この共済組合法にしても十二月月以上という規定があります。つまりいま目の話が出ましたが、そこらところが大蔵省その他を含めてなかなかやましいことを言うところがある。そここのところをやはり踏み切つていただかぬと、

林野庁は共済組合法にしろ退職手当法にしろ、それをあなたが定員内職員と変わらぬようにしてあげたいと思つても、法律的に技術的にできない。ここに一つの論点がある。そここのところは人事院の側でどういふふうにお考えになりますか。方法ございせんか。

○佐藤(達)政府委員 これは非常にむずかしい問題だと思つております。

○大出委員 むずかしいから聞いているのです。

○佐藤(達)政府委員 よく検討しませんが、なかなかむずかしいのではないかと思つております。

○大出委員 この三万何千の方の、しかも勤続二十年にも三十年にもなる方がたくさんいるのですから、はつとけないと私は思つてゐるのです。だから公務員法上の制度的なかつた技術的な面から、実態はわかつていて、気の毒だと思つていて、やれないといふことではいけないと私は思ふのです。これは、だからそこを何とか制度に乗せて、安上がりでいいという考え方は捨てていただいて、きのうやきょうつとめたんじやないのですから、だからそこを何とか解決してあげるといふ氣になつていただかぬと、そういう意味で總裁のあり余る頭脳をしばつていただかぬと、ものが前に進まない、こういうふうと思つて心配しているのです。こここのところはむずかしいから聞いておるのです。くどいようですが、前向きで御検討いただけますか、そここのところは。

○佐藤(達)政府委員 先ほど申し上げましたように、前向きで検討いたしますけれども、これは中間的な線を行こうというのですから、しかもこれはみんななわれわれの分野の中に押し込まれてわれわれが大いに苦勞しなければならぬという問題でありますから、なかなかこれは軽々しくお答えはできない。十分これは検討しなければいかぬといふことになるわけでございます。

○大出委員 持ち込んで苦勞するが、捨てて子しであるものを拾つてくれればたいして苦勞することになつてゐる。だから持ち込まれて苦勞するが、

いま苦勞することになるとおっしゃるのだから、苦勞する氣ならば、ことばじりをとらえるわけではないけれども、持ち込まなくてはならない。どこもへたに持ち込むと苦勞するから、わしのは知らぬ、わしのは知らぬ、荒木さんのほうだつて、わしのは知らぬ。みんなわしのは知らぬと云うものだから捨てて子になつてしまふ。力のない林野庁はどうにもならぬといふことになる。これは一つの水平運動なんですから、落ち込んでゐるのがはい上がらうといふのですから、だれかが手を貸してやらなければ、手を出して頼むといふのを取つておつちやいけませんよ。落っこつてくださいよ。いかがですか。

○佐藤(達)政府委員 苦勞する氣にはもちろんありません。

○大出委員 苦勞する氣になつていただきましたので、ついでに、荒木さんそこいま笑つておられましたけれども、私が心配しているのは、これは理屈をこねてとかかくといふ氣はない。長らく知つてゐる現場だけに氣の毒過ぎるじやないか。しかもその請負の方法はあるなどとおっしゃるけれども、現実にできないではないか。しかも直営直用の形がふえるではないか、そこに三十年からの人もゐるではないか、だとすれば、せめて差別といふものをできるだけなくすといふことだけはやつていただきたい、こう思ふのです。当然なことじやないかと私は思ふのです。確かにこの設置法のたてまえからいつていろいろ問題はあります。ありますが、やはりこれは前向きで御検討いただきたいと思ふのでありますが、行管長官、いかがでございますか。

○荒木国務大臣 なるべく幸福にしてあげたいという氣持ちは私もあります。守備範囲のことから申し上げれば、定員外職員の常勤化の課題は私の知つたことじやないと言へないこともありませんけれども、國務大臣としてそういう線が出てきました場合に理解ある態度をもつて臨みたいと思ひます。

○大出委員 たいへんどうも前向きでありがたい御答弁をいただきました。実は山中総務長官が見えなくなつてゐる場面と思つておつたのでありますが、その場を逸しましたので、先ほど山中長官と私のやりとりを申し上げたわけですが、山中さんも筋はいろいろある、あるけれども、しかし、ずいぶん長くつとめてゐる方々で非常にお氣の毒だ、そのことは私の鹿児島でも林野の方はおいでになるのでよく知つてゐる、直接現場の方から話も聞いている、したがって何とかひとつ差別をなくすといふ方向で努力をしたい。私も実は定員化といふことを冒頭から申しましたのは、筋論として申し上げたので、当面現実的なものの考え方、解釈からいけば、どこまでたいへんな差別があるものをなくせるかといふことなんでございまして、そこらはおそらく林野庁の皆さんも長らく苦勞されてきただけに数々お考えがあるのだらうと思ふのであります。関係の省庁と相談をして行政管理局にお願ひすることになると思ふのでありますが、ぜひいまの御答弁のような形で前向きで考えていただきたい、こう思ふわけであります。

そこで、実は大蔵省の担当主計官の藤井さんがお見えになることになつておりましたが、御病氣で休んでおられるということでございます。まことに残念でございますけれども、予算官庁の側が、私が推定する限り、定員内職員にした場合と現状と比べてみると、六割くらいになつてゐるのじやないかと思ふのです。三割ないし四割、金の面からいけば助かつてゐる勘定になつて思ふのです。ぜひひとつそこらはいま御出席いただいております関係官庁の皆さんのほうで、金という面だけで問題にしてはいけません。したがつて、ぜひそういう際にはお力添えを賜りたいと思ひます。その点をひとつつけ加えさせていただきます。

そこで、これは齋藤職員部長さんに最後に承りたいんですが、お互いに林野庁の皆さんも人事院の皆さんも行政管理局の皆さんも総理府の人事局

の皆さんも、きょう大蔵省おいでになりませんが大蔵省の方も、事の所在はみんなわかってはいるはずなんです。三十七年の閣議決定のときにも、自今このおかしげな非常勤と名のつく定員みたいなものはつらくぬというように、だからこの際もあるものは全部整理したいということで閣議でものをきめているわけです。ところが、おたくのほうでとった考え方は少しひねりまして、おたくの通達なんか読みますと、まことにうまい、ぐあいに定員じゃないんだというようにこの理由づけをして末端におろしている。このときの行管とのやりとりなんかからすると、いささか皆さんのほうに非がある、そういう意見が出てきます。そこに非常に大きな責任が私は林野庁にあると思つてゐるんですけれども、当面にちもないわけでありますから、こういう問題で山で木を切っている人なんか相手にストライキにまで持ち込んではいけませんよ、制度の問題ですから。そこを何とかする気にならないうか。いまのやりとりをお聞きになっているわけでありまして、総括的にもう一ぺん考え方を聞かしていただきたいと思ひます。

○齋藤説明員 林野庁といたしましては、四十三年以来の労使問題としても懸案の問題でございますので、何とかうまい解決のしかたがないものかと現在各省にお願いしているわけでございます。

○大出委員 これがずるずるとお願いしつぱなしでいつてしまつては不測な事態が起こる。私どもの好まないところなんです、事の性格上。水平運動をやつて、一生懸命幾らかでもよくなるという皆さんなんです。しかも特殊な職場におゐることは御存じなんです。お気の毒ですから、きょうは二十三日でございますが、ひとつ早急にめどをつけていただかぬと思うのでありますけれども、その近い将来の展望はどういうことになりますか。

○齋藤説明員 林野庁といたしましては、数年前から関係省ともいろいろ検討をお願いしておりますが、特に先月以来各省庁をたいへんわずらわしておるわけでございます。そういうことでわれわれもあまりじんぜん日をむなしゅうするわけにもまいりませんので、その結論なり解決策が早く出ることを期待いたしておりますが、林野庁としてはできるだけの努力をしたいと考えております。

○大出委員 ここに資料がありますが、申し上げるひまもなかったのですが、三十六年二月二十八日の閣議決定の「定員外職員の常勤化の防止について」の実状調査表というのがここにありまして、こゝであなたのほうは末端職場の長に対して行政管理局の通達をうたつた皆さんの通達を流しておるわけですか。これは多く申し上げませんが、「継続して日々雇入れることを予定する職員については、必ず発令日の属する会計年度の範囲内で任用予定期間を定めること」に始まりまして、この通達がある。なぜこのときにも少し前向きに、今日こういうことにならぬうちに林野庁が大胆にもを言つて処理をしなければならぬ気が実は痛切に思つてゐる。ただ繰り言になりますからやめますけれども、いまお話がございましたように、関係各省庁に早急な結論をということでお願いしているというお話と、またひとつここで早急な結論をいうことで林野庁は努力をする、こういうお話でございますから、私は基本的には定員化すべきであると考えているのですけれども、当面の問題の処理のしかたとしては、さきから申し上げておりますように、どこまで関係法律を適用できるか、どこまでその意味における差別をなくせるかというところあたりに大きくウェイトを置いて、いわゆる常勤性の付与というものは何であるか、どこまでのメリットがあるかというところを早く明らかにしていただいて、問題の解決に当たっていただきたいと思ひたいのであります。御努力をいただきます。いかがでありますか。

○齋藤説明員 林野庁としてできるだけの努力をいたしたいと思ひます。

○大出委員 理事懇談会の予定もございまして、あまり長い質問をしているわけにまいりませんが、こまかいことを避けてまいりましたが、よろしく願ひしたいと思います。

それから荒木長官に承りたいのでありますが、十一月の閣議決定なり十二月の閣議決定であるはずでありますけれども、今後の行政機構その他の含む、つまり簡素合理化という問題を含めて、一番当面いたしますのは、四十五年八月二十五日の人事院勧告の完全実施をおきめになったときにお出しになったものが基礎になつておると思ひますが、おおむねどういふ方向でこれからお進めになるおつもりなのか、そこらところを概略構想をお示しいただきたいと思ひます。

○荒木国務大臣 お答えいたします。

一つには、総定員法と相並んで、定員管理のこととは総定員法でまかなへませんが、組織機構の拡大について同様の考慮のもとに、国家行政組織法の改正をもくろみまして御審議をお願いしておるわけでございます。それが一つ、現行の定員五％削減計画をさらに推し進めまして、第二次の削減計画を予定しております。昭和四十六年度実施の予定のものを含めますと、非現業については九五・三％、五現業については一〇〇％実施する内容のもとに、同じく三年間にこの目標を達成すべく努力をするつもりでございます。

○大出委員 管理局長の河合さんに承りたいのですが、具体的に少し突っ込んでどこをどういふふうにするかというところを。この間河合さんではありませんでしたけれども、行管の皆さんのおいでになったときに承りましたら、相当具体的なものをお考えのように私に言っておられましたが、いま長官が大筋をお話しになりましたが、そこから先のところをどうお考えでございますか。

○河合政府委員 ただいま長官から申し上げました全般の方針についてお尋ねがありました。まず第一に八月二十五日、それから十一月二十日、十二月二十二日の閣議決定三つを通じまして、行政機構の簡素合理化の閣議決定をお願いしております。また、それに関連いたしまして、そのうちの法律事項に属する分につきましては、国会の御審議をいただくべく提案をすでにいたしております。これは内容は行政機構の簡素合理化でございますが、十一月二十日の閣議決定におきましてその基本方針をきめております。

その基本方針は、大きく分けて二つございまして、第一は、国家行政組織法の改正による組織編成の流動化、弾力化でございます。第二点は、地方出先機関の整理等でございます。おほな点は、現在ブロック機関と府県段階の機関と出先機関として両方ございまして機関につきましては、現行のような社会経済情勢の発達あるいは交通通信事情の発達というような点から見まして、より合理的な業務の運営のしかたがあるのではないかと、いう点から検討いたしました結果、六つのブロック機関及び六つの省庁の出先につきまして、その府県段階機関の簡素合理化をはかる案を立てたわけでございます。そのうち三つにつきまして今回の法律案として御審議いただく予定でございます。それからさらに府県段階よりも下の非常に小さな出先機関につきましては、その幾つかにつきまして、たとえば食糧事務所の出張所でございますとか、あるいは統計調査事務所の出張所でございますとか、あるいは地方法律局の出張所でございますとか、そういう点につきまして、やはり現今のような交通通信事情の発達という点から考えまして、国民の利便を害さない範囲でできる限りそういう零細な、あるいは分散度の高い小さな組織を統合するということを考えております。それが行政機構の簡素合理化に関する閣議決定でございます。

また、三年五％削減計画につきましては、先ほど大臣から申し上げましたように、現行の三年五％削減計画につきましては、非現業につきまして約九五％を若干上回る達成率でございますし、現業につきましては一〇〇％の達成率でございますが、八月二十五日の閣議決定に従ひまして、今

後四十七年から三年間に五%を上回る削減計画を立てるという予定でございまして、この具体的な内容につきましては、いまだきまつておりません。今後とも検討いたす所存でございまして。

○大出委員 四十五年八月二十五日の閣議決定によると「この場合、非現業の一般の職員については、年間九%程度を目途に削減する」ということになっておりますが、この九%というのは何が基準ですか。

○河合政府委員 非現業の一般行政職員という範囲もまだ完全に確定いたしておりませんで、非現業の一般行政職員全部が九%ということには確定いたしておりませんが、そのうちで離職率の三年間九%という削減が可能なるものにつきまして、またその業務の態様におきまして削減可能なものにつきましては削減をする計画を立てるということとございまして、九%と申しますのは大公務員全体の平均の離職率から考えまして、この程度の削減は業務の態様によっては可能ではないかというところから考えたわけでございまして。

○大出委員 そうすると九%というのは非現業の一般の職員の離職率、それが九%、こういう意味ですか。

○河合政府委員 新規採用その他いろいろと考慮に入れますと考へておりますが、現在はいささか数字は明確に覚えてはおりませんが、非現業の一般行政職員の離職率は年四%をこえているはずでございまして。そういうことでございまして、三年間九%と申しますと年間三%になりますので、その離職率の範囲内でまかなえるわけでありまして、若干の余裕ができるというふうに考へております。

○大出委員 そうするとそのやめた人、その定員だけ落としていく、早い話が、そういう発想ですか。

○河合政府委員 欠員を補充せずということとございまして、大体いまのお話のとおりかと思ひます。

○大出委員 あらためて承りたいのですが、「三

年間に五%を上回る削除」というのがこのあとにありまふ。つまり「特別の配慮を要する職員を含め非現業職員全体として、三年間に五%を上回る削除を行なうものとする。」一体この基準はどこにありますか。

○河合政府委員 「五%を上回る」という表現が非常にばくちといたしておりますので、その点につきまして明確な答えができないことは申しわけないと思つておりますが、三年間五%というものをどこまで上回るかということにつきましては、現実には各省庁との話し合い、いろいろの折衝、御相談の上でございまして、この辺でやろうじやないかということですね。要するにあまり確たるものはないですね。まあ五%以上にしておけというところになったんですか。

○河合政府委員 まあ最低五%という意味でございまして。

○大出委員 だからそれが非常に前近代的だと私は言うんです。これは恒常的な職、その恒常的な職を法律によつて定員にするわけですから、そういうものの筋道からいけば、霞が関のヘドロ役人なんというのを週刊誌が書いてたりするんですけれども、パチンコばかりやっている。そこら辺の虎の門の近所のパチンコ屋に行けば、昼から二時三時まで、みんな霞が関近辺の役人が袋をさげてパチンコをはじいているというやうなことが書いてある。ところが、現場のほうにいくと、飯も食えないでやっている。そこのほうに三年五%なんというのをやってくる腹を立てる。真剣になつて連中がたぐさいる。行管なんか何ていうことを言うんだ。しかもその地方支部局のところへ全部一生懸命ものを持っていく。そのい

わゆるヘドロ役人ならヘドロ役人をなくさなければいけぬならなくさなければいけぬで、やはりはつきり強いところであつても、こういうわけだからこれは要らないんだということを出したらい

い。それが三年五%なんといつてかななをかける

ものだから、弱いところ弱いところにしわが寄つて、そこばかり減っていく。こういうことでは、これは庶民一般に行政サービスの行きわたらないという面、先ほどそういう面で支障がないように

なんでおっしゃるけれども、全くこれは本末転倒なんですね。聞いてみれば五%以上、何が以上かはつきりしないのだという。今度はここで聞いてみれば、閣議できまつたと言ふんです、非現業の一般職員については、非現業一般職員というものは何か、これはきまつていない。きまつていないものを、閣議でこんなものをこしらえて発表するから、おれのところは非現業だと思つてるところは大騒ぎになつてしまふ。こういうきまつて不親切なやり方というのは私はおかしいと思うので

す。

前から何べんも言っているけれども、各省庁の行政機構というのをながめてみて、ほんとうに行政というものは何のためにあるかということはどう繰り返すまでもないので、そういうところで、こういうふうな積み上げていったらこのところはこう要らなくなつたのだという、やっぱりちゃんと絵をかくて見せなければ、そうするとそれはこのぐらゐ減るんだということにならなければ、何か知らぬけれども何%ぐらゐでいいやぐらゐの調子の出し方では、それはそれで生活している末端の公務員はたまたまものじゃありません。そういうところから説得力のない方針がいつも出てしまふということになる。もう少し行政機構全体を考へてみて、たとへば一つの省だけでもいいから、この省全体を当たつてみたらどういふふうにするんだという、そしてどう間違つても末端における行政サービスの市民一般に対してあるいは庶民一般に対して落ちないやうに、ここに中心がなければならぬ。現業というのとは現業といふかといへば、庶民と接触しているその接点で現業なんです。郵便配達している人が現業なんです。管理職は山ほどいたつて意味はないのです。この中に公団まで入つていまして、これを見る

と。三公社、公庫、公団。私はかつて公団の質問

をこですつとしたことがありますが、皆さんは公団をちつとも知つちやない。いないで、こんなものをばつとくつつける。公団の中に住宅公団もある。私はこの間住宅公団の機構について、こんな頭でつかちな——新日鉄という日本一の会社ができたんだけれども、この頭とあとのファンクションもラインもスタッフも両方ありますけれども、それを全部合わせてみて、比率をとつてみて、住宅公団なんというのはあの新日鉄の機構の倍ぐらゐ頭がでかい。こんなばかな機構はないという話をこの間したんだけれども、それは全部関係官庁から行つた方々ばかり。

だからこういうふうに出すなら、どこがどうなんだということをやつぱり具体的に示さぬで資料を持つて、閣議できまつたときには出さぬでいいけれども、われわれ機構を扱っている内閣委員会ぐらゐには、こういうふうな書く以上は公団というのの一体どうなんだという形のものを出して説明しなければ、これに準ずる——準ずるなんていつたつてさばり真に準ずる腹もなくていつたつてしょうがないので、そういうところをなぜ一体お出しにならないのか。この間から何べんも私は、具体的にやつていられるとおっしゃるから、じゃ具体的にやつていられる資料をくれと言ふんだけれども、閣議決定だけあつてそこから先は何もない。何もなんじゃ論議のしようがない。これは設置法の改正が一つ出ているけれども、合せて三つしかない。それじゃ私は困る。あの法だつて、では一体将来どうなるのかと言つたら、いや当面はこうなんだ、人は減らない、こういう説明だけで。それでは困るでしよう。だからやつぱりこれはもう少し、なるほどこゝまで考へているのかというところがわかる、そういう仕事はできぬですか、行管で。

○河合政府委員 お答え申し上げます。

三年五%削減計画につきましては、ただいま御指摘のような内容につきましてこれから各省庁と十分に打ち合わせをいたしまして、はつきりした数を閣議決定いたす予定でございまして、八月二

三

第一類第一号 内閣委員会議録第十号 昭和四十六年三月二十三日

二二

十五日の閣議決定は方針を定めたのでございますので、これは具体的なものはまだきまつておりません。もちろん御承知のとおり、それぞれ各省庁の行政の責任は各省大臣がご持ちになつておられるわけでございますので、各省大臣の責任を遂行されるという点と、それから定員の管理につきまして、簡素合理的な定員の管理をしていくということとの接点でこれを処理していきたいということとで、十分各省庁、その仕事がいかにくくならぬように御相談申し上げるべきだと思つていいます。

また機構のほうにつきましては、これは十二月二十二日の閣議決定にはある程度具体的にこの内容も書いてあるつもりでございますし、さらに、さらにこまかな点につきましては、これは五カ年間の計画になっておりますので、ずっと先までどうということにつきましてはおりませんが、当面につきまして若干きまっているものもございます。これはまたいろいろと機会をとらえてまして御説明を申し上げたいと思いますが、十二月二十二日の閣議決定にはある程度具体的にこれを載せてございます。それにつきましてお手元にお届けいたしてあつたつもりでございますが、その点、閣議決定をごらんいただきますればある程度の具體的なものは出ていふうに考えております。

○大出委員　具体的なものがやはりあるようなお話でございますが、それの一つ一端から承れば私にもわかると思うのでありますが、そこら時間をいただければ一つずつ端から——いつかどうしても資料をお出しにならぬから、河合さんが管理局長におなりになって間もなく、端から聞いたたら全部言っていたいたこともありました、聞いてもいいのですけれども、ただ、ここで時間の浪費をするかどうかとも理事懇談会が開けないということになっても困りますから、したがって、ひとついまお話しのコまかいことを、お考えならばお考えのように、これは閣議決定にこだわらずに、閣議決定の背景になるあなたの方のこういう計画を立てる

ていゝのだというのであればそれをぜひひとつ
早目に出していただいて、省渡り配置転換だ
なんという事になって各省庁いろいろ騒ぎが
ありますから、そのところはぜひ、早目にお
出しいただきたいのですが、出していただけ
ますか。

○河合政府委員　ただいま御審議をお願いいたしております設置法改正及びこれに関連いたしました閣議決定いたしました十二月二十二日の閣議決定——失礼いたしました、これは閣議決定でございませぬ、閣議報告でございましたが、その内容につきましては若干こまかいものについて御報告するようになりたいと思います。

○大出委員 それじゃその資料をお出しをいたただいて、その上で、まだ私のほうはその気はありませんけれども、行政管理庁設置法あるいは特にまたいまごろ国家行政組織法なんというものを出して一体どうするおつもりなのかどうか疑わしいのを出してありますけれども、選挙が始まっちゃって選挙休みで、今度は連休が来ちゃって、そのあと参議院選挙休みだということに国家行政組織法などお出しをいただくということは私のほうは当惑するわけでありますけれども、できるだけひとつ資料を出していただいて、そういう際にまた質問さしていただきたいと思います。

たいへんきょうはお忙しいところ恐縮でし
た。

○天野委員長 本会議散会后委員会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時三十四分休憩

午後二時三十二分開議
○天野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。大出俊君。

○大出委員 今回のこの設置法についてでござい

ますが、統計調査部を情報管理部に改組するとい
うことがございますが、もうひとつこれを具体的
に御説明をいただくとどういうことになります
か。

○高林政府委員　現在統計調査部がございますけれども、今後の調査、解析というようなものを考えていきますと、やはりコンピュータなりそのの他通信回路等を利用いたしまして、いろんな情報を集積しかつそれを解析していくということ、そういうことがやはり調査といしましては一番必要になってくる、また今後動態的に統計調査を

処理いたしますためには、そういうようなコンピュータ等の利用が一番必要になってくるとい

うふうに考えられます。それで、それに対応いたしますところの組織というものを従来の統計調査

のほかに対応する組織を確立したいと考えており
ますのがこの情報管理部への改組の基本的な考え

方でございます。

○大出委員 自動車関係の登録にコンピュータ―

○大出委員 これは公社あたりからすると、回線をもつて地銀協だとかいろいろなところに情報処理機能を持たした形で、試行段階から、これから実際に回線開放まで含めてやっていこうというわけではありますが、将来の展望といえますか見通しといえますか、皆さんがここに情報管理部というものを改組してつぐらうというわけでありますから、運輸省全体の業務の中で情報管理部にするという以上は相当な部門の計画がなければならぬと思うのでありますが、そこらの展望を大体どうお考えになっておりますか。

○高林政府委員　現在運輸省関係の所管事業とい
たしまして、たとえば日航あるいは国鉄あるいは
日本通運、それらのところでのかなりの程度、たと
えばみどりの窓口というふうなもので、いろいろな
機械の導入によりまして相当の事務能力、サービ
スの向上ということをはかっておるわけでござい
ます。そういうような点、今後の考え方といたし
ましては、やはり基幹輸送部門でありますところ

の航空あるいは鉄道あるいはトラックのいろいろな輸送、そういうものについてデータセン

ターというようなものを考えていく必要があるであらう。そういうようなデータセンターといたし

実はいまの文書、石井さんの答申、正式に申し上げてもいいと思いますが、四十五年三月十七日、港灣調整審議会の会長石井照久さんの答申、これによりますと常用港灣労働者について見れば、その移動は激しく、昭和四十四年の離職者数が二万八千九人、入職者数、これが二万九千五百三十人ですね。だから平均して四四・三％の離職率。これは各業種どう並べてみたってこんなべら

ばうな離職率はない。半分かわつちやうばかはない。中には六〇%をこえる港もある。常用労働者の六割がやめちやうのですね。そうするといま言われる定着しつたあるというのはいさなな偏りで、一つも定着していない。ただ頭数からいって、ひどい港は六割やめちやうつて入れかわつていくわけですね。入れかわつていくんだけれども、しかし頭数からいけば多少はふえてきていくという傾向にある、こういうことになる。職業安定という立場からすると労働省の所管の事項からいえば、これは中島さん労働省でございますから、こういう不安定な職場をほつておくわけにはいかぬ。また運輸大臣の側からいけば、港務には三・三客中なるものには業の立場というものが明確になっている。労働者だけじゃない。だからこそ集約という問題も出てきていくわけであります。近年三・二七客中もあるわけでありますから、そうなるこそこの問題を含めて考えた場合に、何とかこれは行政的な面から、港務労働法の趣旨もあるわけでごさいます。常用そのものについてもこれが日雇い化するのはなくて——この現象というのは早い話が日雇いですね。きょう入つてきたかと思つたあしたやめちやうという形ですね。ですから常用といまおっしゃるけれども、そちらが定着してきつたあるというのとはちがひな話で、常用自体がまさに日雇いですね。こういうことなんです。これくらゐ不安定な職場というのは世の中にはない。そうすると業の諸君は一体どう考えているのかというところがまず問題の一つになつていなければならぬ。それは運輸省のほうの所管。そうなる、これだけ不安定な職場をほつておくというところになると、これは労働省の側の所管でございますから、つまり運輸省、労働省双方の側から考えて、どうすればいいかということが当然出てこなければならぬ筋合いだと思つた。

そこで振り返つてもう一ぺん、日雇いのほうをながめてみますと、これは五千五百人、三六%をこえる減少になつていと言つただけけれども、ずいぶんがまんをして長年港で働いていた、たとえ

ば上肩の皆さん、重量物運搬をやつていられる人例をとると、横浜の港なんかではまさにこの方々が昔なつかしいというくらい歴史を持つていられるですね。だからこの方々にお目にかかつて話を聞いてみると、一生やる商売なんだという認識です。ですからそれがよしんば登録日雇いであつてもがまんをして、いかに苦勞をしてもおれは上肩なんだというので長い間やつていられるというのです。だからいまだに、たいへんなものをかついてだつていともかろやかに処理をするという方々がざつと追いつかないものであるとすれば、将来の展望をやはり立てなければならぬ。官庁の立場から職場環境の変化あるいはコンテナ化その他の問題とあわせて、どういふふうな職業の安定という意味で指導すべきなのか、業はどういふふうに対処すべきなのか、そこらが出てこなければならぬ筋合いです。だからやらむなく仕事がないからといって減つていく、こういう現象がある。

さてそこでもう一つ大きな問題は、これははっきり承つておきたいのでありますが、皆さんがいま口にされない、されないのだけれども、いま横浜の港には上肩の皆さんの職場に千名くらゐの——私は千名をこえていゝと思つておりますが、千名をこえる季節労働者の皆さんが入つてきて、四月になればばらばらみな東北の寒村等に帰つちやう方々、十一月ごろになるとまたばらばらやつてくる。この方々は実際にはやみからやみなんです。そういう形のものななぜ一体放任しておくか。長年やつてきた上肩の皆さん、この方には歴史があるから、賃金なんというものについてもそう値切れない。だが季節労働者で入つてくる方々については、どこでもこれは働くのですから、そうすると安いかいといわでそつちのほうを入れていくことを認めるとすると、これは何のために所管の省が、運輸省があり労働省があるのかというところにはなる。なぜ一体港務労働法というものをつくつたかという淵源にさかのぼらなければならぬことになる、こゝら

の現状を、いま労働省の中島さんのお話では季節の問題が出てこない。ただ単にコンテナ化であり機械化であるということしか出てこない。そうではない現状があるから、そこをところを一体どう認識するかということが前になければならぬ、こゝろ思つてあります。そこらのところはどうか。

○中島説明員 いまお話がありました点についてお答えいたします。

一番目に常用の問題が出てまいりました。常用の問題が、雇用安定の關係からいいますのままでいかという意味の御質問だと思ひます。御指摘のうちに昨年の港務調整審議会の建議の中に、常用労働者の移動率が四四%にのぼつておる、こういう指摘がございます。この率は四十四年中の率でございまして、四十五年は若干落ちてはおりますものの、まだ四三%程度にのぼつております。これはほかの産業に比べて、ほかの産業は約二〇%程度の移動率でございまして、その二倍程度にのぼつておる。これは御指摘のうちに常用労働者の雇用安定ということとはなかなか望めないことになりまして、でありますから、こゝろいふ方々が港務労働の職場に長く定着してゐる移動率が減るようになつて雇用安定の第一でなければならぬと思ひます。そのためには現在働いておられます常用労働者の労働条件、雇用条件、こゝろいふものがレベルが高くなつて、落ちつくような方向に進まなければいけないのではないかと思ひます。

それから第二の季節労働者の問題でございします。季節労働者は、御承知のように通常横浜あたりに参ります者は東北地方を中心とした農閑期の利用者でございします。でありますから、大体十一月前後から三月前後まで働くのが普通のことになつております。この数は私どものほうでなかなかつかみにくいわけでございますが、これは港務労働法のたてまえからいいますと二カ月以上の雇用期間になりますので、一応常用労働者として法律上は扱ふことになつております。であります

から、この季節労働者が常用労働者の中に入つてまいりますために、この意味からでも移動率は高くなつてくる、こゝろいふことも言えるだらうと思ひます。ところがこの季節労働者の雇用というところは、港に登録してあります日雇い労働者の仕事のほうと競合するわけでございます。端的にいいますと、季節労働者を雇用しますと、その分だけ登録日雇い労働者が要らなくなる、こゝろいふことにもなります。その意味で、登録日雇い労働者の雇用の場を減らすことにもなりますので、先ほどお触れになりました昨年の十一月三十日の港務調整審議会の建議の中にも、季節労働者は原則として使用しないこと、こゝろいふような建議の項目が出ておりました。私も、こゝろいふ季節労働についてはこゝろいふ問題をかかえておりますので、これを減らすように、なくすように、四十六年度は労使の御協力を得て努力してまいりたい、こゝろ思つております。

○大出委員 いま審議会の建議の中身というのが中島さんの口から出ましたが、もう一つこゝろつけ加えて大臣にひとつ承りたいのであります。が、相変わらずいふゆる旧来いつてまいりました門前募集といひまして、港務法十六条ただし書きによつて、法の抜け道でございすけれども、つまりやみ紹介があつたとを断たない。横浜の場合相当数あります。もう少しこまかく申し上げてもいいのですけれども、三年ばかり前に、やみ紹介、やみ手配師といふのがいて、雨が降れば何がしかの金をやつてゐる。そして自分のやみ手配の組織といふのを確立してゐる。三十七名ばかりやみ手配師の所在から名前まで明確になつておつた。この方々について、私は実はやみ紹介をみずから入つていつて受ける一人になつて、一カ月まるまるこの港へ通つた。つまりやみ手配に乗つて働くギャングかせぎをしてゐる方々、一緒にやつてやつて、毎日をもらつて帰つてきたのをすつと一カ月全部内訳を並べて資料にして、実は私こゝで質問をしたことがある。初めて承つてたいへんなことだといふので、これは明らかに法律違反で

ある、雇い入れているほうもたいへんなことになる、こういうことで、将来に向かつてはそういうことがないようにしたいという実はお話をいただいた。これは栗栖さんの時代でない前の時代でございますが、責任の継承の原則というのがあります、局長もかわりになりましたからその責任追及はしません、自今しからば一体どうなっているかということ最近少し調べてみた。ところが減るどころの騒ぎじゃない、ふえていて。アパートの小屋を借りまして、その中に一人女性がおつて、夜の夜中の二時、三時に電話をかけて手配をやっている。手配師の奥さんか彼女か知りませんが、そういうことです。夜が明けてやみ手配が全部片づいて終わると、この方はサウナぶるへ飛び込んで寝るといふ仕事をずっとやっているんでね。まことに立体的に組織化されて、完全な根を張ってしまった、こういう状態です。だからこちらのルートに乗って入っていく。ちゃんともう業の方々はその手配師にあらかじめ金をやっていた。雨が降るといふことになると、すぐそれというので全部手配をする。金をもらっている。日雇い港労働者の皆さんのほうは、法に基づいて正規に登録しておられる登録労働者だ、この方々はもと安定所に出頭する。港労働職業安定所に出頭する。だから今度はこちらのほうはここに港労働手帳が、横浜の安定所で配ったやつが全部あります。これだけあります。これもあなた方が公に出しておられる青手帳、全部ナンバーが入っている、写真も入っている。これ、どれをとらえたって——今月です。きょうは二十三日、この一番最初にありますのは佐藤勘治さんという方です。うしろへきよう傍聴でお見えになつていますが、この方はわずかに二回しか紹介にありついでない。全部これ、判こつてあります。これは一日から始まって十日に一本輪番で回ってきた。あとは二十一日、こうなる、輪番紹介という形式をとっておられますから、順番がきまつている、登録してあつて、順番によって働かしていく。そうすると、この一面が

一カ月分です。二回しか紹介がないとすると、二回しか働かないとすると、あと判こがべたべた押してあるのは仕事になかったということ、調整手当は払つていない。つまり俗に言えばあべれ手当というやつです。言うならばこの登録日雇いの皆さんの日雇港労働者手帳というのは不就業証明書だ、就労ごさいませんという証明書です。それでもなおかつまじめに皆さん出ているんでね。輪番で回つてこないんだからしょうがない。これは来ないという背景に、さき申し上げた、一つは季節労働者の皆さん、一つはやみ手配がこっちの根を張ってしまったということ——業の方々は関係三法だとかいう法律の分担金はみな払わぬで済むわけですから。しかもこの雇用調整手当に関する負担も免れるでしょう、数が少ないし、表に出ないですから。そういうことになつていこう現実があるにもかかわらず、これをほっぽつておいて一体いいのかどうかという問題が、まずあるわけでありまして。

したがって、私はここでひとつ大臣に承りたいのは、この石井照久さんが、さすがにこれは見かねて、昨年四十五年十一月三十日——四十五年三月十七日にまず答申をした。港労働調整審議会で、港労働者常用、日雇いはこのぐらゐのことにしてこういうふうにするのだということを各港別に出した。ところが、さすがに石井さん専門家でございますから心配をされて、昨年十一月三十日、わざわざこの文書を持って橋本運輸大臣に直接会つて、石井さんの言によれば、とくと御説明をしてお願ひしたというのです。これは昨年の十一月でございまして、いま本年三月でございまして、もう四カ月ばかりたつてゐる。この中に、さきお話しした季節労働者というのはこれはいかぬのだ、港労働法の趣旨からいって、日雇の港労働者、登録日雇いの皆さんの職場を狭くする、あるいはみななくしてしまふ、まづいということを特に指摘をしておる。こちらのところを、受けておられる大臣として、この常用の日雇

い化の問題、さらに日雇い港労働者の皆さんの職場がなくなつてしまふという問題、ないのじゃない、いま申し上げた二つの大きな理由があつてなくなつてしまふということ、これは放任でできる筋合いかどうかという問題、法律もあるわけですから、港労働法がございますから、そこらを一体大臣、どういふふうにお考えになつていますか。

○橋本國務大臣 石井さんが昨年の暮れに参りまして、一時間ほどいろいろ説明を聞きました。私もその方面はふなれでありますので、港労働局長も同席しまして、そうしてとくと石井さんの説明等についてお聞きしたのですが、石井さんもなかなかむづかしい問題であるということをおっしゃつていました。やはりやみ手配師の問題及び、まあいろいろ政府が行政指導をして、そうして一つのきまつた組織を進めていくという努力をしておるようだけれども、なかなかやはり性質柄、どうも実効があつておらないようである。私もその方面についてはもちろんこれは不案内でありますので、いろいろ港労働局長なりまた労働省とよく打ち合せて、そして石井さんが持つてこられたこの案に対する対処を十分に考へて善処するようにという指示はいたしてまいつたのであります。いま大出さんが言われるように、その実効がなかなかあつておらないことはまことに遺憾と存じております。詳しい具体的な問題については港労働局長から御説明があると思ひます。

○大山委員 まあ大臣、これはあんまり気の毒で私も見ていられぬものですから、たくさんございしますが、参考までにここに幾つかありますので、これは就労をしたのです。（大出委員、手帳を示す）あとはこれは全部不就業で、つまりこれはどれも一緒ですが、一日しかない人もありますが、これはもうほんとにこのままでは食つていけないですからね。これはいま傍聴に来ている人で、この佐藤さんという人、この人たちは、それじゃどうにもやれないということございまして、これはこの席でなんでもすけれども、皆さんの

気持ちで差し上げてくれというお話でございますから……。あとで私要点だけ御説明いたしますが、家族がないんじゃないわけでございます。

私は、実はいま橋本運輸大臣おっしゃつておられるように、大臣とはいにえから長いおつき合いで、通信をずっとおやりになつておられて、そちらのほうではたいへん詳しいわけでありまして、港労働のほうはそれほど現場にわたつてまで知つておられるわけではない。ただ問題は、ものごと政治的な処理が必要な段階でございますから、そういう意味で、ひとつ末端職場の事情は御存じないにしても、それはそれでけっこうでございますが、政治的にやはりこの辺で処理を願いたい、こう考えているのであります。この点について、まず労働省の中島さんのほうから、幾つか石井さんも指摘をされているのであります。どうしたらいいかということですね。この点について、私はきょうは、皆さんがこれを知っているかといつて責めるつもりで来ているのじゃないんで、ものを何とか前向きに処理をしてあげなければ生活がでけないという現実でございまして、あまりひど過ぎるので、一カ月のうちに二日しか賃金をもらえない日がない、これは困る、そういう意味でお伺ひしたいわけでありまして。

○中島説明員 いま登録日雇い港労働者の方の就労率が非常に落ちておる、その対策をどうするか、こういうお話でございます。これにつきましては、私もほかの事業と違つて、国や地方公共団体で仕事をつくり出すということは非常にむづかしいございまして。結局、港労働の港労働送事業の動きにつれてしか労働力の需要がございませんで、その動きができるだけ活発になることを願うわけでありまして、これは願うだけでは対策になりません。

そこで、まず最近の六六港の就労状況を見てみますと、就労状況そのものは、六六港全般的に見まして昨年よりは若干よくなつておるわけですが、それでも、港ごとにあるいは職種ごとに見ますと、非常にアンバランスがございまして。特に御指摘の

横浜の場合は、上肩とか、従来沿岸の技能労働者といわれた方にことによらず労働の日数が多くなっております。そこで従来は、職種別に区分をたいへんこまかく分けて紹介いたしておりましたが、ある一方の職種ではわりかた日数があるのに、ある一方の職種は非常に減っている、こういうことで、もし同じような状況の職種でございしますならば、できるならばこれは労使の話し合いをいたしまして、公募したりして就労の機会をならすとか、こういうこともやっておりますが、これはまたそれぞれ一長一短がございまして、話し合いを続けております。そのほか選抜紹介と申しまして、ある特定の求人者がある特定の労働者をしよつちゅう使いたい、こういうことから指名をしてそれに充てる制度がございします。これがやはりある港の、特に横浜のある一部の職種については率が非常に高いために、一般の就労機会が均等にならない、こういう問題もありますので、この際、これだけあふれておれば、こういうことをできるだけ直して機会の均等をはかりたい、こういうことも考えているわけでございします。

それから御指摘のあった常用労働者であるにもかかわらず、常用労働者らしくらぬ待遇を受けている者、あるいはやみ雇用とか季節労働とか、こういったもののコントロールをできるだけして、たとえ立ち入り検査等を励行いたしまして、それが登録日雇いの就労の機会を少なくしているわけですから、これがなくなるようにも努力を傾けてまいりたい、そういうことでできるだけ就労機会を多くする努力はいたしてまいりたいと思っております。

大體、対策としてはこんなことを考えておりますが、最近やや貿易の沈滞といいますが、そういったことから荷役量全体が落ちておる傾向も少し出ておまして、私どもこの点特に憂慮をいたしております。

○大出委員 どうすればいいかということで、結論は実は簡単なんです。皆さんがやる腹があるかないかということに尽きるのでありますが、季節労働者というものは、港調整審議会の石井さんの側でも指摘してきておる通りに、これは過渡過密等の関係を踏まえての特殊な現象でございします。出かせぎ問題というのは、国会でも至るところで論じられて、これは当然その面を考えなければならぬ問題です。かといって、これは旧来から、私は水平運動と言ふんだけれども、けが、事故などというものの山のようにある。しかも生活環境その他を含めて決してよくはない方々、だから、それを引き上げなければならぬというのに、そういう職場にととうなだれ込んでいるという不手ずか、これは行政上のたいへんな問題だと私は思っているのです。これは何も石井さんに言われなくたって、とつとつ昔にやっておかなくてはならぬ筋合い。これは安定期があるのですから、そこへ入っておるといふなら安定期は知っておるはずだから、安定期を通してなければならぬ。だから何で一体知りながら黙っておったのかという問題になる。そうだとすると、これはやはり国の行政上の大きなミスだと私は思っている。その結果がどうなってしまうか知らぬけれども、これは必ずです。だから、これは、たまたま石井さんの調整審議会から言われなければ手がつかぬじゃ困る。まして言われたのだから、これははっきり決着をつけていただきたい、これが一つ。

もう一つの問題は、これもまた結論は簡単なんです。十六条ただし書きというものについては、それこそ私も昔は苦心したんしてものを言ってきたところですが、長年、港労法をつくるときから、つまり安定期というものを通じなければ港労働者は雇えませんというところになぜしないのかということ。確かに港の仕事を、月頭月末の集中配船的な波動があります。それを知らぬわけじゃない。知らぬわけじゃないけれども、しからばその波動性に対応する雇用というのはどうあるべきかということとを当然考えるべきだ。だから港労働者というものは、安定期の窓口を通さなければ雇えないのだということにしてしまわなければだめ

なんだということを再三言ってきたわけなんです。その点については、ただし書きがついているけれども、十八日以上の就労は確保するということをしきりに御吹聴なされたのは、ほかならぬ労働省です。今日の事態をながめて、なおかつ行政的にそのところをチェックできないのだとすると、労働省は一体何をやっている役所かということになってしまふ。だからそのポイントに問題の焦点を合わせれば、けりがつかぬはずはない。ただ皆さんがやる気があるのかないのかということになる。その問題ですね。横浜というならば、港労働者紹介所というところで、百も二百もやみ手配師が横行していることは知っています。腕章を巻いている人までいる。それが現実にあることを知っていて、なぜ一休手をつけようとしなかったのか。警察に持っていって、警察はそんな者を押さえるのは簡単だと言ふのです。署長さんは。やみ手配師がどこにいて何をやっているかというところはわかっている、それは簡単だ、簡単だから警察がどけてしまえ、やめさせてしまえというのであれば、道路でバツジまでつけている者がたくさんいる、しかし、やめたあと、行政官庁、行政機関がどう責任を負ってくれるのか、こつちのものを向こうへ持っていけば向こうが困るといふことになる、これが警察の言い分ですよ。そうすると、そのところを、所管の省である運輸省と労働省と二つの省があつて、しかも総理府が調整審議会を持っておられて、そこではちやんとやうことを言っているのに、なぜ一体はうっておくかという問題、このところを、これは運輸省の側と総理府の側と労働省の側からお答えをいただきたいのです。

○中島説明員 まず労働省からお答えいたします。

就労の確保対策は、先ほど言ったとおりでございますが、今後四十六年度の雇用調整計画ができましたら、この雇用調整計画の中身にも、どういう措置をとっていくかということを入れていくかと思っております。そこで、この季節労働者の問題なり、やみ雇用、擬装雇用的なものの摘発等の問題も重点的にやろうという考え方で、いまのところ四月一日付で四十六年度の雇用調整計画を定めるようにしておりますが、その線で大いにがんばってみたいと思つておるわけでございします。

それから、やみ手配師の問題につきましては、かねがね先生から御指摘を受けているところでございします。これは、われわれの手で実態をつかむのになかなかむずかしい点もありますけれども、さらに、これは協力してやみ手配師の絶滅を期してまいりたい、こう思っております。

○栗栖政府委員 ただいま労働省のほうからお話のございましたけれども、私のほうは、むしろ雇用者と申しますか、事業者を監督する立場から申し上げますと、先生の御指摘一々もつともございします。いま労働省から、四月から新しくいろいろな施策が行なわれるというふうなお話でございします。私もこれと歩調を合わせまして、事業者の経営姿勢の問題だと私は考えますので、それを直すという形で労働省と一緒に進めてまいりたいというふうに考えております。

○大出委員 いま運輸省の栗栖港局長さんからお話のございましたように、まさに経営者の経営姿勢の問題なんです。どこの組、どこの会社がどうやっておるかというのを全部申し上げた方がいい。三年ばかり前に私はずいぶんこまかく言つたことがあります。桜木町の駅前の青空労働市場に取りに来る車のナンバーまで教えたことがあります。ただそれをいまこで繰り返しても問題の解決にはならない。だからそういう意味で、冒頭から念を押しておきますように、片づけていただきたいのです。私はこれだけ皆さんの手帳を持っておられます。この皆さんが、いまお見せしたように、全部同じように輪番なんです。だから月のうち一日から始まって二十三日までくるきょうまで二日しかないということでは困る。だからさうでなくて、子供さんをかかえて、奥さんをかかえて生活がしているようにしてもらわな

ければ困る、そのために国の機関があるのだから。そこで、いまだたまたまお話の出ました点に少し触れて申し上げておきたいのでありますけれども、実はこの横浜の場合で——その前に少し前置きをしておきたいと思いますが、船内という方々がいる。沿岸、シブサイドですね。船のそばで仕事をする沿岸といわれる職種の方々がおいでになる。一般倉庫、これは前に水切りから山側に向かつて五百メートルなどという一つの港政課長通達などもあって、これもずいぶん実態調査を、私はこの席でやかましく言っていました。さて、やっていた。ただ倉庫寄託と書いてあるからこれも倉庫だけなんだ。これは間違いじゃないか、これは仕事の量と質から言って、だからこれは片や港務労働法の適用を受けるのに、片やそうじゃないというばかな話があるか。だから水切りから五百メートルという港政課長通達もあるが、さてここに一体どういう線を引くべきかという再検討をお願いしたいということで、これは解決していただいた。そこでいま一般倉庫が出てきているわけでありまして、さて上肩——六十キロ以上のものをかつぐ職種の方々、この方々は上肩あるいは肩とわかれておられる方々であります。そこでこういう方々のおおの問題がありまして、特に若手に大きな問題があるということで、横浜で地区審議会が上肩の就労対策についてということで開かれている。第一回は本年の二月十九日、第二回が二月二十四日というふうなことで、労働省の出先機関である港務労働職業安定所の所長さん以下みなお出になって、ここにありますが、職業安定所の課長さんも出ている、次長さんも出ている、所長さんもお出している。相手方もほとんどの会社が出ているけれども、業の方々も、これは植原の楠井さんという方が出ている。また組合の側も、そこにお見えになっておられますが、横浜の全港務の支部の皆さんが出席をされておられる。四人ばかり出ておられる。こういう席上で上肩の就労対策が問題になったのです。横浜港運協会という形で業の皆さん方が出席された。どがいい、どが悪い

ということとはさておいて、つまり全体的な姿勢の問題だ、これはどうなっているかというところ、つまり就労が減って、はなはだこれは遺憾である、何とかしなければ困る、実はこういう問題の提起をしておられるわけでありまして、業の皆さん方のほうは、港務法なんか、そんなものはくそ食らえだというのです。こう口に出して言っておられる。そんなものはもうわれわれは相手にしないのだ、ちゃんとやみ手配が確立しておいて、金は先におやっておく、確保しておるのだから要らない、そういう言い方をしておるのだから要らない、何人かの方々に聞いてみた。じゃ一体横浜の労働省の安定所の所長さんは、新任だそうであまり詳しくはないのだからと思いましたが、何とかかんとか言ったのですが、港務労働法というものは、そんなものはくそ食らえだと言われた、何か一言あつてしかるべきじゃないかと言ったら、にやにや笑つて何も言わなかった。そこに安定所所長さん、次長さん、課長さんとずらり三人も並んでおつて、にやにや笑つて、くそ食らえだと言われて黙つておる姿勢で、これは一体何ができるかということなんです。これでは片をつけようにもつけようがないです。いま中島参事官がしきりに、さうさく四月からとおっしゃるけれども、末端のこういう姿勢というものはどこから出てくるのですか。これでは、これだけ手帳を持って、毎日職業安定所に通っている方々になつてみて下さい。この方々にも上肩かたぎがありましよう。だから気に食わぬところもあるかもしれない。あるかもしれないが、その背後には奥さんあれば子供さんもあるのだ。てにをは言つてもしょうがない。やはり生活を何とかしてあげなければならぬ。歴史的に続いている職業なんだから。その末端の方々がどなたがいかいとか悪いとかいうことじゃなくて、姿勢の問題だと私は申し上げておるのです。そこをあなたの方のほうからはつきりさせる。これが行なわれていなければ幾らあなたの方のほうで立ち入り調査をするなどといつても、どだい調査にならない。どういふわけであらう姿勢になる

のか。その辺を承りたいのです。

○中島説明員 いまお話がありました地区審議会の状況は、実はわれわれよく知らなかったわけですが、そういう業界側の発言があつて、それに対して何ら受け答えをしなかったことはまことに遺憾でございます。どういふところからこういう姿勢が出てくるのかということをごさいます。われわれの考え方が十二分に徹底していないと思ひますので、こういった点はさらに改めさせていただきます。

○大出委員 私は、所長さんのところへ電話を入れて、何で一体最近上肩の皆さんのほうの仕事がなくなつてつたのか、常用の日雇い化ということは、一体何でこういうことになつたのか。いや、港務が近代化されてフォークリフトでございまして、各々のクレーン等が入つてまいりまして、だからなくなりました、こういう答弁です。そうじゃないのです。そうじゃないことは百も承知しておるのです。やみ手配がどうなつておるかというところも全部承知なんです。これは皆さんが輪番で回つてきておいでになる、やみ手配の者から入つてくるほうと混在をするのです。あらゆる職場で一緒に働くわけですから皆さんには全部わかつておるのです。そのことは、そのことを口に出して言つておるのに、安定所所長さん以下が知らない、そんなことはない。そうでしょう。そのうする、単なる機械化で上肩の仕事がなくなつたのじゃない。減つていくことは事実なんです。やみがあり、季節がありということであつた。おることはだれでも知つておる。だから石井照久さんだつてそこを指摘しようとしておる。そうでしょう。そうすると、そのところがなぜそうなるかといふことをいま初めて知つたといふも中島さんはおっしゃるけれども、これは私がいつもこの問題を旧来取り上げて、必ず全体の問題でいろいろ言つてまいりましたが、いま初めて知つたことばかりあるという、それでは困るのです。やはりここまでする苦勞しておる現場の皆さんの気持ちを

ちをお考えいただくかぬと労働行政はできないと思ふ。だからなぜ一体こういう姿勢、業にかくのごとく労働省の出先機関は弱いかということ、このところの問題ですね。これは再度お答えをいただきたいのです。

そうして運輸省の皆さんには、こういった港務法くそ食らえというふうな形の姿勢をなぜ一体業のほうの皆さんにとらしておくのかということ、この両方からものを考えていただくかぬと、業の皆さんだつてめしを食つておるのですから、自分の会社が損をすることはできない。私は実は業の皆さん——ここに鈴江さんとか、藤木さんとか、楠原さんとか、港務作業だとか、みんな代表が出ておられる。私は労働組合の皆さんともずつと仲がよい、業の方とも仲がよいのです。だからその事情はわかつておる。だから私に言わせれば、なぜ弱いかということもわかつておる。がしかし、行政官庁がものを言う姿勢をとらなければ、ものごとは前に進まない、運輸省がものを言うようにならなければ、労働省が幾ら突ついても言おうとならぬ。だから両方からお願いしなければならぬと私は申し上げておるのですが、そういう意味で、最近昔と違つて——栗栖さんにこんなことを言うのは恐縮だけれども、そんなに何も港務協会の皆さんに弱くはなかつたはずで、業の集約問題その他を通じてやつてきた今日の状況というものは、だから、いまここにこれだけの問題が出てきたんだということになれば、もう少し具体的に仕事をしたいと思ふのです。そういう気持ちがおありになるのかならぬのか、そこをひとつ承りたいわけですが……

○栗栖政府委員 ただいま御指摘の横浜の問題は、またおしかりをいただくかもしれませんが、私も、実は私、そういうことがあつたといふことを存じておりませんけれども、しかし基本的には先ほど申し上げましたように、そういうことを口にするといふことそのものは結局問題だと思ひます。で、先生が御指摘のとおり、これは横浜港運協会という形かもしれせんけれども、全国の日

本港運輸会を通じてそういうことのないように、むしろ積極的に労働者の御施策に協力するといふふうに進めたいと思っております。

○大出委員 これはまあ検査などの問題についていろいろ問題がございまして、私、栗栖さんのところへ直接お願いに行つて、検査協会の方をお呼びいただいております。世の中じゅうがとばかりを食つて往生している検査の皆さんの七団体のストライキというものは、無期限ストライキを明らかにした段階で運輸省のほうで——労使間の問題に介入はできません、できませんけれども、ノータリーで金だけもらつていふことを行政官庁はほつておけるわけではないから、側面的な話し合いをしていただいたこともございまして、労使間の介入はあります。そこまで運輸省の持つていふ所管事項の中で足を踏み入れていただきまして、御存じのとおりものごとくに即決で片づいたという形になった。御努力に感謝すると同時に、ずいぶん片づいた側の働かざる側も喜んでいられるわけですね。あとになってみれば検査の管理者の皆さんだつて肩の荷がおりた、ほつとしたといふ言い方なんです。

だから私はこの際、ここまでくると、これはもう大臣にお願いしたいのですけれども、港務局長のところでも業界の関係の方々とつ運輸省にお招きをいただいて、やはりこういう現実を捨ててはおけない、ほんとうに業の方々が、これは表街道、正規のものと考えて、なおかつどうしても仕事がないのだとなれば、これは冒頭に申し上げたように調整審議会にもはからなければいけません。で、よし、あるいは運輸省の全般の問題として取り上げていただかなければいけませんし、あるいは労働者の政策の面で考えていただかなければいけませんしといふことで、さてどうするかといふことで新しい方向を考えなければならぬ。まだその前にやることがある、それを私はいま言つていふわけでありまして、ぜひこれはそういうふううに大臣、御指示をいただいて、業の方々に徹底

をするように——これはなかなか商売の性格上、仕事の性格上、荒っぽい諸君もいますから、口の端にのぼることばというのも正常でないことを言う人もある。それはそれでいい。いいけれども、つまり行政官庁の側が同席してたりして、ほつておいてはいけません。それは正すものは正して、港務労働法という法律の趣旨に沿わなければいけないといふことになると私は思う。そこらところを、あげ足はとりませんけれども、とにかくやみ手配といふものは、殺すものは殺して、そうして労働者も協力をして、むしろ労働者の仕事が多いわけですから、そこでひとつこの方々の生活が、働く気を十分持つておける方々ばかりおつて、やみに取られ、季節に取られて仕事がないといふばかなことをほつておけない。いまさつきちよつとお話がありました、中島さんからあつたのですが、実はまあ上層仕事だけではないものとの関係が出てくる。倉庫なら倉庫、一般倉庫という問題があるから突つ込みでという話もあつた。それは皆さんにすれば、六十キロからのものをかついでいる人は小回りがきかない。きかないから、それは本質的にいやがると思つて、賃金の関係もある。だけれども、そういうまいにちを言つていられないところまできていた。それでもなおかつ仕事がない、そういう場面だつてあつた。だからそこでもお考えをいただいて、ぜひひとつこれは大臣、業の皆さんに言うべきところはかつちりひとつ言つていただくようにしていただきたいと思つますが、いかがでございますか。

○橋本國務大臣 いろいろお話を聞いておりました、港務労働者が一月に二回はどしどし仕事がないといふことは、これはべらぼうな話だろと思つて、もちろんこれは全組合の人をフルに使うだけの仕事があるかどうかは問題でありまして、けれども、それにいたしましたも一月のうちに二日といふことはこれはたいへんな問題でございますので、この点は十分責任を持つて考えなくちゃいかぬと思つます。ただ、そのとき私は石井

さんともいろいろお話をしたのですが、なぜその手配師の労働者を使つてそして港務労働組合の人を使わぬのか、職安の人を使わぬのか、これにはいろいろ事情があると思つます。しかしながら賃金が少くらい高いとか安いとかの問題だけではないと考へられる。まさか季節労働者を港務労働者の五分の一とか八分の一で使つていふわけじゃない、二、三割は安いことがあるかもしれない。二、三割は安いと、そこに有機的に活動する労働力となつていないのじゃないか、港務労働組合といふものですから。そういう点は企業家も積極的に指導しなくちゃいかぬし、また組合のほうもやはりその点は考へていくべき性質のものであらう、時代が変わつてきたんですから。

仕事自体が昔のような単純労働ではない。多少はあるいは機械的な頭を使う場合もありましよう。そういう点も考へて、当時港務局長に、企業家との間でも十分に労働組合の諸君とあるいは組合の本部の人たちと、安定所を通じてよく話し合ひができて意思疎通ができるような状態になれば、一月に二日といふことでは、ただかつこうをつけていふ——かつこうにもならぬですね、二日では。せめて十日使ふとか十二日使つていふならばかつこうになる。こういう状態は私はいろいろな問題があるのだろと思つて、まあ大出さんがおつしやつたような問題もあることながら、これ以外にやはり全体としての労働生産性という問題、そういう問題もあるのじゃないか。こういう意味においては港務局長に対して、関係者とも十分協議するように、あるいは必要によつては組合の諸君と一緒に、あるいは、何といひますか、專業といふわけじゃないけれども、マネージメントをつくるようなことも考へてはどうか、こゝろのこととも私はサセスチョンとして与えたのであります。まあお話しのようになるべく早い機会に企業者も呼んで、また安定所の諸君とも打ち合せて、いかにしてこの港務労働組合の人たちが機能的に仕事ができるか、したがつて少なくとも二十日以上以上の仕事ができる、こういう状態をつ

くつていくような指導をしてまいりたい。港務局長も聞いておりますから積極的にやつてもらおうと思つますが、また組合の諸君もいわれるやうな事態も十分にお考へなさつて、私は決して季節労働者が港務組合の諸君の二分の一、三分の一の賃金で働いていふとは思ひません、やはり雇うほうから見れば全体としての労働力の価値があるのかもしれないといふことが問題だと思つますから、そういう点も頭に入れて十分に積極的に港務労働組合の諸君が生活できるような状態をつくるべく、港務局長及び、ちよつと労働省からも見えておりますから、協力してこれが積極的な打開策をつくるようにいたしたい、かように思つます。

○大出委員 大臣の前向きな御答弁をいただいてありがたうございますが、これはいろいろな理屈が労使間には昔からある問題でございまして、登録日雇いの皆さんが全港務という労働組合を組織したのはそう古いことじゃない、歴史的にも非常に浅いんですね。これは出発は港務法ができて、登録日雇いの皆さんが置かれて、立場があまりどうも個々でございまして、片一方にやみの組織がありませんから、したがつてこれは少し助けなければならぬという発想でできてきたことなんです。だから、その経過は私もよく知つていふ。いま言われる生産性云々という点で、業の側から見れば不足の点もあるかもしれない。それならそれで、それはその職業を天職としてやつてきた方々なんだから、それなりのやり方上肩かたぎがあると私はさつきから申し上げていふのであります。そういう特殊な仕事をする方といふのは特殊な仕事をなさるべきであらうから、だからそこらところは必要であれば、組織された労働者になつておるわけでありまして、やはり業の方と話をする。いろいろなことが出てくると思つれば、これは調整審議会だつて何も組合の諸君を入れてないわけじゃないのです。したがつて、やはり組合の諸君も呼んで、そしてそこの注文が必要ならばつけばいい。それを両方できなしていい。ともかく全体的にいろいろ理

屈をくつ付けたって、公的機関が輪番紹介をしているのですから、法律上責任をとっているのですから、それで仕事がないということになるとすれば、生活ができないということになるとすれば、これはとにかく何とかしなければならぬ、これだけはもう間違いない事実です、生活の問題ですから、いま大臣もそこに触れておられたが、ひとつそれを起点にしたい、いま三月でございまして、四月以降すみやかに——輪番という制度をとっておりますから、順番が回ってこないのですから、かといって出ていかなければ、これはランクが下がる一方なんです。港調整手当なんかほとんど下がる。五百円なんていうのじゃ食っていけないです。それからまた日雇い健保ですけれども、これも予定就労日数がなければ、健保の適用を受けられないのです。現実には受ける人はほとんどなくなりました。実はここに数字がございまして、日雇い健康保険というのは二月二十八枚、一月十四枚です。ね、六月七十八枚、一月平均で十三枚、これがなと医者にかけられない。資格を失う。ところがこの方々は、仕事がないのですから、就労してないのですから、しょうがない。だから一月に二日なんというところで、現実には法律上日雇い健保の適用ができなくなっている。金はもらえない、仕事はない。出て行ってあぶれ手当をもらってるといふだけ。それも五百円や七百八十円じゃ、家族を養ってやれない。学校へ行っている子供さんもある。しかも子供さんが医者にかかるといふ、日雇い健保が切れてしまつてかかれぬ。これはどこからいってもはおつておけないでしょう。実はそういうもう一つの側面があるわけですが、日雇い健保は厚生省の所管ですけれども、労働省はその現状認識をどういうふうにお考えになるか、あわせて承つておきたい。

○中島説明員 御指摘のように日雇い健保のほうは厚生省の所管ですが、前二カ月に二十八枚以上の印紙を張つてないと、当月からも健保の給付を受けられないわけです。これについては非常に問題が多いところでございまして。現在健康保険の制度のほうには特別な法律、日雇い健保法でやられておりますので、その問題を法的に解決するというのは容易なことではございません。そこで六次大港ではときどきこういう事例が起こるわけでございます。船がほとんど入らない、あるいは荷役がとまってしまう、こういうときには、非常によろしい措置もわかりませんけれども、急場のしに、港以外の仕事にも働いてもらう、そして日雇い健保の印紙を張ってもらう。これは特に労働者側の希望がないとできないことでございまして、そういうことも相談しながら、できるものはやっていくということ以外にちよっと手がない状態でございます。

○大出委員 念のために申し上げるのですが、安定所に行った。仕事がない。ないからというので、ここに判を押してもらつて調整手当をもらつた。もつて、さて今度別のところにつとめた。働いた。やはり港の仕事。そしたら、これは非常に大きな問題になった。私はこの席上で、そういう例があつてもしょうがないじゃないかという話をした。私がここでいろいろやつたら、いま衆議院議員をやっている有馬さんが労働省の職業安定局長時代、大出なる代議士がこうこういふことを言つたといふので、横浜の安定所長あてに、調整手当をもらつてどこかで働いたやつはいないかや調べるというので、片端から調べた。大きな問題になった。そうすると、やはり出頭を正直にしている皆さんからすれば、調整手当をもらつて限りの、そのほかの港のどこかの仕事といふたつて、それはいかなければ、安定所の表ガイドに仕事が出てこなければ、——出てこないからというので金をもらふのですから、判こつてあるのですから。それでしよう。だから、もうものはもらつてかつてに働けというなら、毎日黙つてもらつてかつてに働かもしれぬけれども、現実になかなかそうはいかない。いまそうおっしゃるけれども、そう簡単にいいない。

だから私が冒頭に申し上げているのは、もしも皆さんの認識がほんとうに仕事がないのだというならば、皆さんの生活を考へて、職業安定というものは皆さんの仕事なんだから、他に安定した職場というものが確保できるような助成、補助をすればいい。ところがそれもなさぬということになる。あまりといへば片手落ちではないかということになる。そこらのところはどうお考えですか。手当をもらつてほかで働けということならそれでいいです。

○中島説明員 私が先ほど、港の仕事をなくして、一方で日雇い健保の印紙が足りない、こういう場合に、本人の希望があればほかへあつせんすることもできないではない、こう申しましたが、これは制度的にいますとできることでございまして、御質問の中にありました、手帳に不就労の証明をもらつて、手当をもらつてよそへ行くということになりますと、制度的には、よそへ行って働かれましたならばそれは就労ができたということになりますので、あとで、受け取つた手当は返していただく、こういう仕組みになっております。だから安定所がほかの職場にあつせんしますときに、そういうことはよくお話しして行つていただく、こういうことになるわけでございます。それを制度を越えてどうするといふことは、いまのところむずかしいかと思ひます。

○大出委員 だから、時間が早いわけですから、朝六時ごろからやみ手配なんですね。前は八時、九時くらいまで何とか待たつた、安定所長さんがうるさいことを言つた時代はしょうがないから。いまはともでもない話で、初めから片方の別なルートでどんな青空でやみ紹介をやつてゐるのですから、そうすれば、これを持てつた方が仕事がないといふわ。じゃこれは調整手当はいただけません、ほかにいきますと云つたつて、時間のズレが出てくるでしょう。そうすると金をもらわなかつたら、これはあらかじめ計画的にやつていけば別ですよ、そうでなければ、いまもえなかつた、ほかに仕事がないとなると、まるきりこ

れはあぶれてしまふ。現実の問題としては、あなたがおっしゃるようなわけにはいかない。もうものはもらつておかなかつたら、仕事になかつたときには全く食えない。だからそこらところはあなたがおっしゃるようなわけにはいかない。これも法律的な盲点の一つですよ。かといつて五百円や七百幾らで食えない。何か働かなければならなくなる。しかし仕事がない。こういう状態が現実にはあり過ぎる。だからいまあなたのおっしゃつたのは簡単なことではないので、念のために聞いたわけでありまして。返さなければならぬといふことになれば、確実にあれば別だけれども、なければこれは困るわけですから、そうはいかない。だから私はこの問題を、仕事があるのかないのかという点に疑問があるのなら、早くそういう措置をとつていって、四月以降あるのかないのか、どうしてもないのかといふことになれば、じゃどうするのだといふことを——港法という法律のたてまえがあるのですから、私が申し上げてゐる通りに十六条のたて書きというものは使わせないのだという意識があつて、やるのなら別だけれども、あけつぱなしでそれをやらしているのじゃ、これは行政努力といふものはどこにも認められない、こういうわけですから、そこらところもう一べんひとつ、どうお考えですか。

○中島説明員 最後の話の十六条たて書きのこととは、あぶれの多い職種については私もやめていきたい、こういうことでございまして。ですからそういう考え方で、実際に応じてやつていこうといふことでございまして。

○大出委員 この問題は締めくくりますが、時間の関係もございまして、そう長くやつておれませんが、この方々は輪番紹介で就労できた日が、十二月が平均六日です。一月が四日、二月が二日、三月がまた二日です。こうなるともう捨てておけない。こういう状態です。たとえば皆さんが横浜へくると、万国橋というものがあつまして、そこは古い港なんですけれども、この方々も、ここに数字がありますが、百十六名お

る。それが一月は四日しか就労日がない。二月は二日しかない。これはもう捨てておける筋合いではないわけであります。

そこで結論的に少し承っておきたいわけでありますが、労働省の皆さん、どうですか。いまから早急に手を打って、この四月という月、ここをとりえて——三月はだいぶ景気の落ち込みもありまして、陸上輸送なんかもだいぶ落ちています。そういう点も、確かに荷動きが少ないという面があります。ありますが、四月という段階をとらえて、何とか希望が持てるようなところまで持っていけるかどうかという点、それなら皆さんも何とか行政努力に期待をして待とうという気になると私は思う。だけれども、それがどうしてもできないという点になると、また今年二月で来月二日であることを言うだけだけれども、大臣、実はつい数日前に神奈川県労働部の次長さんのところに皆さんが陳情に行った。行って、何とかしてくれ、どうにもならぬならばこの青手帳を、やめるから買上げてくれ、当面食えないから買上げてくれという話をしたら、法律的にそういう制度がないという断わり方をした。一応表面的な断わり方としてはわかりましたけれども、せつは詰まったこの方々はどういうことになったかという、機動隊なんか、これ以上すわってもらっちゃ困るというので追い出されても、ちょっとやそつとでどける人じゃない。たまたま出て血が出るくらいなことは、港湾で長年仕事をやってるから、へでもない。だからいささか血の雨でも降るような、取り上げないというならばそこまでいくんじゃないかという相談まで持ちかけられたので、私も実は少しこで言わなければならぬと思っていたのですけれども、その間に、私は今月何とか三日や四日や五日出てくるかと思ったら、二日しかない。そうすると、なお心理的にたいへんだということになるから、そこまでせつば詰まった気持ちに皆さんなっている。だから、そういう意味で、先ほど申し上げているように上肩かたぎもあるわけですが、

から、まじめな皆さんが多いわけですが、不測なことになるのは困る、こういう意味で私は申し上げているのです。だからそういう意味で、今月三月はしかたがありまじから、四月の月を目して改善方の努力をしていただいて、そうしてどの程度の見通しに立てるのかという点について御相談をしていただい、かつて港湾労働法をつくた後に十八日以上と言った労働省がおいてのなるのですから、だからそういう見通しに立てるのか立てないのかという、そこらのところも一べん御相談をいただいて、その上で、皆さんいささかやけるのやんばちめいているけれども、手帳を買上げてという主張、これも無理からぬということになるのかもしれないという気もする、皆さんのやり方いかんでは。だから、そういうところを今月のうちにぜひ打つべき手は打ってみたいだいて、善処をしていただきたいという気がするのであります。これはいかがでございますか。

○中島説明員 特におっしゃいました横浜港の上肩の問題は、当面非常に重大な問題になっておることはよく承知いたしております。横浜港の現地でもいろいろ取り組んでおるわけでありまして、労働省もその中に入りまして、さらに運輸省の御協力も得て、さらに関係方面の御協力も得て十分取り組んでまいりたいと思っております。

○大出委員 ここに新聞記事が二つございまして、一つは、港湾労働者に中学生採用というので、九人を書類送検というので、職安にも疑惑、安定所も承知でやっていたというのです。これは三月五日の読売新聞です。これを見ると、岸野組などというところを中心にして、中学生などの雇用者名簿をこしらえて、出田町というところの出張所ですが、ここでアルバイト学生でいいからというので、従業員に指示して集めさせた。このうちの二十八人が労働基準法で重労働させてはならないということになっている十五歳未満、こういうわけですね。これは安田倉庫とか、幾つかございいます。こういうばかたことが一方では行なわれている。片一方では、就労にどうし

てもありつけない方々が一ぱいいる。これはたいへんなアンバランスで、こんなばかたことはあっていい筋合いはないのですが、そういう記事が出ている。これは職安法違反です。基準法違反です。そういうことを業の方々がやっておられる。そうかと思つて、ここには浜の上肩さんというので、これは毎日新聞の三月七日ですが、こんな大きな記事が出ています。仕事がなくまさに路頭に迷う。医者にもかかれぬ。これはやはり新聞記者も見かねて、一つの社会問題として取り上げてい

るのです。五百円の補償ではあふれた。仕事は八日に一度。これでは生活できない。こういうこととでここに取上げて書かれていっているのです。したがって、ここまで参りますと生活問題だけに、新聞もここまで取り上げるようになってきているのです。ですから、そういう意味の社会問題でもございいます。したがって、流動的ないまの港湾の仕事ではありますけれども、とにかく手帳をどうしても買上げると言つて皆さんがすわり込む。中央官庁にまで出てくる。そこで妙なトラブルが起

くるという形にならぬように、ぜひひとつそういう意味で皆さんのほうの御尽力をいただいて、せつ々々港湾調整審議会の石井照久会長も心配をして、幾つかの解決策を、つまりさつき大臣が触れました話の中にあるのですけれども、港湾の方々が、自分の職域で働いてくれる労働者なんだ、そういう共同認識を持ってもらわねと、そしてこの方々が長年やってきた実績の上に立つて仕事をしたいだけだかなと問題が解決しない。その姿勢を変えたいだけな問題を解決しない。その姿勢を変えたいところを、運輸省の皆さんからぜひひとつ業界の方々とよく懇談をして、こ

ちの方向に向けていく。労働省の皆さんが本気でチェックするものはして、ある意味でびしびしやらば、片々端々でもあつた。基準法違反というなら、片々端々でもあつた。やみ手当て仕事を持ってきているところは、みんな基準法上の、安

だから、そういう意味でこれはやっていたかといふと思つてあります。この点、お願いをいたしておきたいと思つています。

時間の関係がございまして、ほかに二つ三つ御質問しておかなければならない問題がありますので、いまの点はぜひそういうことで、大臣、もう一べんだけ、早急にこれは手を打っていただい

たいと思つています。

○横本国務大臣 全く同情にたえまないので、私は前から取り次ぎしておたのですが、十分な手配ができておらぬようでありまして、積極的に関係業者と運輸省、さらに労働省にも協力してもらひまして、積極的——ただ今月中に片がつくかどうか、なるべく早い機会に皆さんがある程度安心して仕事ができるような措置をしていきたいと思います。

○大出委員 いまの問題はまたあとで、しかつめらしい形でないに、局長さんなりお入りいただき、労働省の皆さん方のお話したくなり、労働省の皆さん方のお話したくなり、安定局長の住さん、おいでにならぬようでありまして、ぜひ言ひ分を聞いていただい御善処方をお願いしておきたいのであります。その結果についてまた判断を下したいと思つています。

うことになる、十数年上がっていないことになり。私も実は業界の皆さんの言い方を聞いておりまして、つまり収入と言ったらこしかなないわけでありまして、最近雇用安定の面でも気を配ってありますから、そういう意味の人員費コストも高いということもあわせてみて、私も党の性格上値上げに賛成ができた立場にあります。あります、踏み切るべきときには踏み切らぬと企業もたぬ。同時にそこで働く人々もたぬわけでありまして。世の中片っ端からいろいろものが上がっちゃって中にはぼっておかれては、それだけ経営の苦しさも当然でしょうし、働いている諸君も困ることは当然でしょう。そういう意味でこのところを、特に区域トラック、地場トラックの地場運賃、ここのところをどう考えられるのか承っておきたいと思ひます。

○野村政府委員 お答えいたします。

区域トラックの運賃改定の問題につきましては、二、三年前に全国の区域トラックの業者から改定の申請がございました。自後私どももいたしましては、その申請の内容それからデータについていろいろ検討いたしました。あるいは原価計算の検討等見直しをしております。大体私どもとして一つの資料を得たわけでございます。したがって、いま先生の御指摘のように、大型化その他機械化等の合理化についてもおのずから一つの限度がございますし、諸物価の値上がりそれから人員費の値上がり等のコストアップの要因がございますので、それは運賃の改定について検討をすべきであるという結論をもちまして検討を開始いたしました。そしてまず全国を一本といたしまして、対荷主折衝を全国のトラック協会の担当の代表の方とそれから全国の荷主団体の代表の方とが、これはもうずっと折衝を重ねてまいりました。現時点におきましては基本的な運賃制度の問題、距離の刻みをどうするかとか、そういう基本的な制度の問題につきましては話し合ひがついてる段階でございます。したがって、この対荷主折衝がまいりますと、あとはその基本

的な荷主折衝の考え方に基づきまして、区域トラックでございますから、各それぞれの地域ごとに原価計算をもう一ぺん見直しまして、そしてそれがまとまりますと、私どもとしては関係官庁と折衝をいたすわけでございますが、これはケース・バイ・ケースと申しますか、路線トラックと違ひまして地域ごとに特性もございまして、ニュアンスの差もございまして、そういうような地域的な資料の整ったものから関係方面と折衝して、上げるべきものについては上げるような方向で検討したい、かように思っております。ほばいま中央の荷主折衝がございましたので、あとは具体的にこれを各地区の特性を加味して検討するというところで進んでおるところでございます。

○大出委員

これは品目、距離平均ということになると思ひますが、そこで、路線トラックは先般北海道と九州等をお上げになっておりますが、どのくらいのパーセンテージになっているのございましてか。

○野村政府委員

区域トラックは路線トラックと違ひまして、レートとしては一律に——もちろん特殊のタンクローリーとかそういうものは別でございますが、一般のものにつきましては一律に考へておりますので、申請が二、三％アップになっておりますので、これをどう査定するかという問題でございます。

○大出委員

先般の路線の例からいいますと、品目、距離平均等の計算のしかたが一・二・八前後くらい、八ちよつとこえてくるかもしれませんが、そのくらいの数字になっていたと思うのです。

確かに三〇％ないし四〇％、地域によって違ひますから四〇％の申請も出てはいるはずですが、そこを踏まえてこれはあと追ひの形になるのです。つまり申請者側から言われれば、それにはそれで経済企画庁の考え方もありますし、いろいろありますから一がいにはまいりませんでしょう。しかし、かといつて、これはなかなか資料というのはばくから見ておつても、ばくから資料をくれぬかと言つても出しにくいものなんです。ま

あ小さいところはどぶり勘定でし、いろいろなことになっておりますし、これは税金のこともありますし、あけすけにみな言わしてしまつては困る人も中にはありますからね。そういうつらいところも少しは考へてあげなければいかぬと思ひている。私が見てもずいぶん資料のつくり方はへたくそだと思ひつてすけれども、へたくそにならざるを得ぬ弱いところがあるのです。これは伊能先生のほうが詳しいかもしれないけれども、そこらのところも踏まえて考へてみて、時期の問題が一つと上げ幅の問題が一つと、つまり人員費コストその他を皆さんのほうでながめてみて、そのところをどう一体お考えになるかという点を聞いておきたいのです。

○野村政府委員

時期の問題につきましては、中央における荷主折衝の基本的な考へがほぼ煮詰まりましたので、あとはこれを地方の特性を加味してやるといふことでございまして、地方におきましても、先生御指摘のように各個人の業者の原価計算、収支を見つめるということとはなかなか技術的にも困難でございますので、やはり典型的なモデルの企業を選びまして、各地区のトラック協会等が作業を代表的にするわけでございますが、そういうこともなるべく早くやつて窮境を救いたしたいと思つております。

それから上げ幅につきましては、いまここまではつきり申し上げかねますけれども、おそらく十数％という程度のもので私どもとして計算上も妥当な線として出てくるのじやないかと考へております。

○大出委員

まあ問題のあるところでありまして、私が実はこの間の業界の方々何人かの方といろいろお話しをしておりまして、ところが、ずいぶん深刻な話が出てくるわけでありまして。実はここにこまかく当時の諸君の言うことを書いたものもありませんが、最近人は人定着させるために、本来ならば厚生省年金局所管の資金導入等を考へて、つまり運転者の住宅建設その他をやりたいと思ひ人もいふのですけれども、なかなかそこまで

資金に余裕がない。だから町の中で家を借りて、そこに家族ぐるみで住まわせて、しかも何人かを対象にして地域的に乗用車を割り当てて持たして、朝一人の人が一回り回つてみんなを乗せて連れてくるというふうなことをやらざるを得ない。そうしなければハンドルを持つ人は定着をしない。そういうふうなものをどういうふうに一体考へるかといふことですね。その意味ではたいへんな人員費のコスト高になる。こんな人員費の見方はないじやないかという意見がある面から出てくる。出てくるけれども、実際にはそうしなければ確保ができない、だからやっていると問題があるわけですね。そうして計算した時点からすると、ずいぶん時間的なズレもあるといふことで、その後の様相も変わつていくといふ問題もある。そこにもつてきて二月から三月末にかけてたいへん荷動きが少なくなつていて、私の知っているところで、これはほんとうの中小企業なんですけれども、二十台くらいのトラックでございまして、ここの間も比較的大きなところの下請をやりますから、そうすると頭をすばつと切つてくる。この業界の慣行でございまして、口約束になつていて。自分のところは二十台だが足りない。なぜならば運転手が事故を起こしてどうにも動けなくなつた連中だとか、ほかのほうに行つたのをいれると、二十台のうち七人くらい運転者がつづいてる。しょうがないからほかを頼むといふかつこうをとつていて。そうして輸送は続いている。ところがこの三月末苦しくなつて、元請のほうで頭をすつぱり切つてきた、契約の口約束を。契約は正規なものではないですから、けんかの持つていきやうがない。かといつてここでごねてすばつと切られると、これまた困る。弱い面が出てくる。そうすると下請泣き送りになつちゃうんです。そうすると無理な融資をはからなければならぬ。金利がかさむ。こういうつなぎ資金がどうしても要るようになる。つなぎ資金の金利がかさむ。こういうものを正規にものを言えないところがあるのです、実際には。だから弱いところにこれまたし

わが寄るといふ結果にしかない。特に区域のトラックというものはそういう性格を本来持っている。そこを皆さんがお考えいただければ、いまの御答弁の趣旨はもう少し私は違ったものになったような気もするのですけれども、そういうふうな実情について皆さんはどういうふうにごらんになっているのかということをおきかせて承っておきたいのです。

融資の確保とともに事業者の今後の税制の改善と
いうようなことについても検討をしていきたいと
思っております。

○大出委員　御存じだとは思いますが、これまで
先ほどもちょっと申し上げた古くて新しい問題があ
りまして、業界の慣行というのは抜きがたいもの
があるのですね。しかしこの慣行で泣かされるの
は弱い末端の下請、再下請の方々なんです、常

○野村政府委員　区域トラックの事業者の方が雇用の定着等のために、また定着を促進するため、また運転手やその他の従業者の待遇改善等のためにいろいろと御苦心をなさっておられる状態は私どももよく存じております。特に私どもとしてはましては、従来こういう中小企業の方々の育

に。税務署の当たり方はみなそこに行くのです。だから二重、三重に中小の零細な地場トラック運送業者というのはしばらく続けられるわけですよ。トラックの例をあげるといふと、大出君、君の言っているのはどこだろうということになつても困るから、別な例をあげます。

ございましたが、必ずしも施策等は十分でございました。したがって私どもとしては、一応この区域トラックを中心とする中小事業者の方々については長期的な融資を確保したいということで、実は四十六年度の今度の政府予算原案を編成する過程におきましても長期、低利の融資の確保ということをいろいろやったわけでございますが、私どもの考え方が十分煮詰め方が足らななかったということがおまな原因だと思いますが、ものになりませんでした。これは今後とも十分努力をしたいと思います。

港灣運送の分野でも、はしけの下請、再下請をやる。ある回漕店が船を十六隻持っている、第十六何々丸というのがある。そうすると、税務署署長が調べてみたら第十六番目の船がない。何々丸がない。つてつた形跡もない。しかし帳簿上第十六何々丸とつく、つまり回漕店の店名を付した船があることになっている。見ると、労賃、燃料その他の金が落ちている。ないのに何で帳簿上十六あるのか。十五隻までしかないじゃないか。三年さかのほって計算して七百何十万税金をよけい取ります、過少申告だ、こうなる。ところが現実はそのうじゃないのですね。つまり回漕店の元請があ

それから、ただいまお話のございました大手業者と下請との関係でございますが、これにつきましては私も、できれば業界におきましてそういう不安定な下請、元請の関係でないような、一種の共同荷受的な業務というようなことが法的にもできると考えておりますので、そういうことを地区のトラック協会等が中心になって、あるいは事業協同組合でもけっこうだと思いますが、そういうシステムを考えていくということであれば、私どもとしてまことにけっこうだと思いますし、そういう趣旨の行政指導と申しますか、そういうことはやりたいと思っております。

さらに、税金等につきましても、長期、低利の

る。藤木さんだとか、さつき申し上げたように幾らもいる。そういう大きなところへ出かけていって営業の係長、課長さんに現金で二十万なら二十万ぼんと持っていく。持っていかなければ仕事をくれないのですよ、早い話が。何の契約もない。現金二十万、三十万持っていくて頼みますといつて、よろしいというんで、これをやれということになる。が、金は帳簿上落しとしようがない。落としようがないから、船は十五隻なんだが十六隻目をつくつて、その労賃なり燃料費なり諸経費なかりで落としていって、それが続いていた。さて税務署は何というか。その回漕店から、過少申告だから税金を七百何十万取ろうとする。そんなことと

いったてこの会社はもうかつていないのだからとこねる。それでは何月何日に何という人に幾らやった、全部言ってくれ、そうすれば過少申告は、ふところに入れた人なんだからそっちから税金を取るといふ。かといって、しからばそのことを全部明らかにしたら業界の村八分で、二度と再び仕事はこない。その税金でよしんばその会社がつぶれても、言わなければ仕事をくれるから、金を借りてきて細々やれることになる。つぶしても再建がやれるということになっている。常に大企業、元請けのしわ寄せというのはそこに寄る。税務署は百も承知で取ろうとし、取られることになる。これの繰り返しですよ。このことは運送業全般的に当てはまる。何がしかのことを金でしなければ仕事がないことになる。特に荷受けが詰まれば詰まるほどそういうことになる。そういう中を切り抜けてこなければならぬ性格なんですから、いまおっしゃるようなことは簡単に口の前で言ったってできない。それは共同荷受けのようなくさうとおっしゃるけれども、なかなかそうはいかない。運輸省がこう言うのだからと、へたにそんな開き直したら、おまえのところにはいかないと、ほかへいってしまふ。だから、そのところと立ち入って考えてやるといふ姿勢が実は行政官庁になければ、この中小零細の企業というのは成り立たないのです。私は料金値上げというものについてこんなことを言っておるのは、そういう中小零細な企業の苦しさというものを見かねるから実はいふのです。だから、さっきおっしゃる制度金融的な方式も、やはりそこまで考えて言っているだけだと、私さっきここで例をあげたのと同じになるのと同じことです。そこらのところをどういうふうにごらんになるのですか。

○野村政府委員　ただいま先生の御指摘のように、非常にこの問題むずかしい問題でございますが、業界におきましていろいろ考えておりますし、また私も考えておりますのは、中小企業対策といたしまして輸送情報の処理のシステム化と

いうことをやりたい。先ほど申し上げました、実は私どもの考えが十分固まらないために突らなかつたというのはいかがでしょうか、この情報システム化をやりまして、そうして中小企業が一つのグループをつくって帰り荷のあつせん。たとえばA地からB地まで荷物を運んでいく、そうしてB地から自分のところからで帰らなければならぬ、そういうケースがございしますが、そういうところと共同の荷受け機関をつくりまして、そこが電算化されたシステムによつて帰り荷のあつせんをするといううなことにして、小さい人たちが団結をして、自分たちの力で直接荷主から荷を受けるといふようなことも、これは理論的には可能でございしますので、問題はこれをどうして実現化するかということだと思ひます。したがいまして、いまトラック協会の中に貨物運送事業協同組合連合会という比較的小中の方々が集まつた組織がございしますので、これを中心にもう一べんいま申し上げましたような方策を考えながら、いかにしてこれを実行可能にするかということとを少し私ども突き詰めて検討して、ただいま先生のおつしやいしましたようなそういうピンはねと申しますか、下請による中小業者の被害と申しますか、そういうことをなくするように業界と十分情報交換しながら検討していきたいと思つております。

○大出委員 これはタクシー業界につきましても同じことで、あわせてちょっと承っておきたいのでもありますが、昨年料金値上げをされたわけでありまして、野村さんの時代でなくて黒住さんが自ら動車局長でございましたが、この席で御同席の伊能先輩あたりが経済企画庁長官にこゝで談判されたた一幕などもありましたが、ハンドルを持つ人の側に立つ私どもの立場としても、あるいは零細なタクシー業界の立場に立つ私どもとしても、いろいろな物価にはね返る寄与率その他の理屈はありませんが、世の中片っ端から上がってしまつて、ここにしが寄るということでは困るというところで、私はぜひぶんこのやりとりを経済企画庁ともしましたが、さて現状その後どうなつたか

というふうにお考えなのか。その間にタクシー業務適正化臨時措置法という法律も通っているはずであります。これに関する登録などめぐりまわして幾つかの附帯決議もついているはずであります。現状タクシー、ハイヤー運送業者というのはどうなっているのか。そうしてまたたいへん大幅な料金値上げの申請が出ておりますが、諸外国との比較の上に立ってこれをどう処理なさろうと考えておられるのか、ここらをおひとつ承っておきたいのであります。

○野村政府委員 大都市におきましてタクシーの運賃改定の問題でございますが、東京につきましては本年の二月十九日、それから川崎を含む横浜地区におきましては一月十六日に、タクシーの基本料金の改定の申請が出ております。これはまだ東京陸運局においていずれも検討をしておる段階でございます。私どもまだ詳細な資料を見ておりませんが、東京につきましては昨年の三月一日、それから横浜につきましては一月一日値上げしたばかりでございます。特に東京は二・五％という値上げ率を計算上やっただけでございます。が、業界の経営が非常に苦しいということは私もよく知っております。その基本的な原因はいろいろございまして、結局タクシーというものが労働集約産業でございます。いわゆる省力化というところが非常にできない、それからタクシー事業者の経営の姿勢というものにもいろいろまだ合理化が進まないという問題はあろうかと思っております。そういう基本的問題があらうかと思っております。一方、昨年国会におきまして御決定いただきましたタクシー業務適正化臨時措置法に基づく近代化業務を東京及び大阪の二カ所においてやっております。この場合、大阪におきましては、タクシーの近代化センターの業務計画とそれから負担金も比較的スムーズにいったわけでございますが、東京につきましては、これについていろいろと甲論乙駁がセンターの中で行なわれまして、ことしの一月になりましたと負担金の額もきまり、それから近代化センターの業務、した

がいまして業務計画もきまったというところでございます。この間、タクシー業務のサービスの改善、あの値上げ当時、昨年お約束いたしましたサービスの改善というものがどの程度行なわれたかということでございますが、私も率直に申し上げて、まだ乗車拒否というようなものはかなりございまして、サービスの改善ということは必ずしもはかばかしくないというところは、非常に残念なことでございますが事実でございます。そこで私も、業界の経営の苦しいということよくわかるけれども、しかしサービスの改善というところがなければ、タクシー料金はもちろん道路運送法の八条によってコスト主義による原価計算をして出しているおそれども、同時に利用者から見ればサービスの対価である、したがって、経営が苦しいから値上げをしろといっても、それは簡単に世論の納得を得るところではないというところと、もうしよつちゅう、特に東京につきましてはタクシー業界といつて話をいたしました結果、タクシー業界としても、本来ならば役所が出すべきものでございまして、いわゆる「タクシー白書」といふものをシリーズもので出しまして、一巻、二巻が出て、近く三巻になるうとしておるといふことで、私もそれは一つの進歩であると考えております。それからもう一つは、タクシーの経営が苦しいという事情も、単に役所に訴えるだけではなくて、もっと一般の人に訴えなさいというふうなことから、先般値上げ申請いたしましたときには、私もその運輸省の記者クラブにタクシー協会の幹部の方が来られていろいろと説明をされた、これも一つの進歩であると思っております。それから、私実はまだ正式な報告を受けておりませんが、私もかねてから言っておいたわけでございますけれども、タクシー近代化センターの中に各男女あるいは年齢別、地域別、階層別のモニターを選んで、そういう人々にタクシーのサービスの状態を率直に意見を述べてもらい、そうしてそれを参考にサービス改善のあがっていると認められるものについては私も

は原価計算に基づいて料金を上げることあるべし、そういうことでいいのではないかと主張をいたしました。そのわけでございます。したがって、目下タクシー業界の経営は非常に苦しいといふことはわかっておりますが、サービスの改善といふことが必ずしも十分でない、あるいはきわめて十分であるといふところから、大臣からもそういう御指示をいただいておりますので、私もいま直ちに、この大都市におきましてタクシーの料金の改定についてはまだその時期ではないといふふうにお考えしております。ただ、経営が苦しいといふことについては、当面それをしのぐための緊急対策をしなければなりませんので、大蔵省、通産省等にお願いをいたしまして、東京都と大阪につきましては緊急融資という形で当座の危機を切り抜けるという方法をとるというところで、これは幸いに関係方面の御了承を得まして、緊急融資を東京、大阪を含めまして十数億でございますが、こういうものを確保して急場をしのぐ、こういうことをいまやっておりますわけでございますが、なおサービスの改善につきましては今後ともモニターあるいは「タクシー白書」による世論の啓蒙といふようなこともあわせ考えながら努力をしてみたいと思っております。

○大出委員 この間の値上げの結果、経営は楽になったか苦しくなったか、いずれというふうにお考えでございますか。

○野村政府委員 値上げの結果、所期のようにはなりました。二・五％というふうな増収にはならなかった。したがって、そういう意味で、値上げはしたけれども所期の増収にならなかったために、それが一つの、経営に対する改善にはあまり役に立たなかったといふことは言えると思っております。

○大出委員 いまあなたがおっしゃった東旅協のシリーズもの、私もこれは読んでみているのです。それから私の足元の横浜のコスト分析その他の資料もここにあげるわけですよ。それから、東京じゅう全部ですけれども、東京じゅうのハイヤー、

タクシーの組合の側でこれはまとめておりました。昨年の値上げ以後の、春闘が終わって賃金みんな確定しましたね、これはここに全部ございまして、十三日乗務で計算しておりますが、十三日乗務で計算して、大体十八万ぐらいのところを標準にして、十から二十万まで全部ありますけれども、水揚げできましてそれで一体幾らになるかという数字を全部ここに持っています。組合の側が見る、値上げの結果組合の賃金にどう響いたのかということ、それから経営の側が考える、東旅協がここで言っている、つまり値上げが経営にどう響いたのかということ、かくてまた賃金コストといふものはどこにどうなっているのかといふこと、タクシーのコスト計算ですね、これは東旅協がここに書いています。この中には、そのほかに言うならばタクシー原価ですね、それからこの中には、いま乗車拒否といふことがここに出ましたが、需給関係といふのは一体どうなっているのか。乗る人と運転をされる側の皆さんの間のですね。それから、問題は大量輸送という意味の、つまり都民の足、あるいは横浜といえば市民の足という意味での大量輸送方式といふものの考え方が一面あるのではありませんか、どの程度の輸送能力をタクシーは持っているのかといふこと。そうすると、ほかの大量輸送、バスその他と比べてみて、一体タクシー運賃といふものは高いのか安いのかという問題、さらにそれを国際比較をしてみたらこれまた高いのか安いのかという問題、問題は数々ある。そこらのところをとらえて、さっき私が申し上げたように、一体経営という面から見ても改善につながっているのかどうかということ、また、上げればそれで経営は全く磐石になるのかどうかということ、逆にもう一つそれと相前後して考えなければいけないのは、どこへ行っても休車現象が相次いで、一割前後の車がみんなほこりをかぶって寝ているというところだらけである。そうすると、たとえば六十台規模の会社でいうならば、どれだけ経営に一車の休車というものは響くのかという問題、そこにやはり免

許の返上だとか何とかいう問題が出てくるのでありますけれども、そこらのところを運輸省の側がやはり一つの私どもに納得のできる資料をつくってほしいのです。先ほど一つの進歩だと言ったが、それは東旅協の経営者の側がつくった資料です。それでいい。いままで実は皆さんのほうの資料の中で組織的、体系的に、これはなるほどと思われるものにあまりお目にかかっていない。そんなことないとおっしゃるかもしれないけれども、私は何代かの自動車局長さんとやりとりをしておりますので、だから、そういうところを全部ひっくるめて考えたら、どうすればいいのかという結論が出なければおかしい。だから運輸政策審議会というものもあるわけでありまして、そうすると、何を一本ポイントに——乗客がいるのですから、市民、国民がいるのですから、そして経営者がいて、政府の行政責任というものがあろうのですから、そこらのところをあわせ考えて、その中にハンドルを持つ人の立場がある。総合的にタクシー産業としてとらえて、一体どうすれば生きられるのかというこの危機現象の乗り切り方をあなた方が指導してやる必要がある。責任がある。ここまで実は言わざるを得ないわけでありまして、時間がなくて幾つも申し上げましたが、そこらは一体どうなんでしょうか。

○野村政府委員 お答えいたします。先生のお説のように、タクシーの基本的な問題、特に大都市における基本的な問題につきましては、実は私もただいま運輸政策審議会の都市交通部会において審議をお願いをして、いままで五、六回会合をいたしております。この会合のねらいは、結局大都市における主としてバスとタクシーとのあり方いかんという輸送分野、それからその輸送分野と現状との比較というようなことで、基本的にはタクシーとバスとの位置づけ、あり方、輸送分野という大きな方向づけをお願いをしておるわけでございます。これは私も願ひとしては初夏の頃くらいまでには結論をいただきたいというふうに考えております。その

中で位置づけ、役割りというものができまして、おのずから先ほど先生からお話のございました運賃の基本的な——個々の運賃の額は別といたしまして、運賃の基本的なあり方、諸外国の運賃との比較あるいはバスの運賃とタクシーの運賃との相対的な比較というような考え方の基本もこの審議の過程において出てくると思っております。

それからまたバスの大都會における需給の関係といいますが、実車率というようなものは大体どの程度のものがスムーズにいくゆえんであろうかというような一つの見当もつくと思っておりますが、基本的にはいま申し上げました運輸政策の都市交通部会における位置づけ論にかかれば検討をしていくという、いまやタクシーの経営につきましても、そういう時代であらうというふうに思っております。したがって、その私どもの集めた資料の中に、ただいま先生が言及されました問題、この場には持つておりませんが、これはまたいづれ先生にもそれをまとめまして差し上げまして、いろいろ御意見を承りたいと思っておりますが、基本的にはいま運輸政策の都市交通部会におきまして、いま先生の御指摘のような点を含めた検討を鋭意進めておる、こういう状況でございます。

○大出委員 時間がありませぬから締めくくっていきたくないのでありますが、この東京の例からいまして、一日東京のタクシーというのは二百五十万人の人を運んでおるんですね。一日ですよ。そうすると、一日二百五十万人の輸送量というのは、東京の交通機関全部の約一五％になるんですね。そうすると東京にはバスも走っている、電車も走っている、タクシーはこれだけの輸送能力を持っている、つまり一日に二百五十万人を運んでいる、タクシーの分野はこれだけの分野です。だからそういうところをえ方すると、これはもうタクシー産業として、大衆の足としてどういうふうなこれを位置づけるかというところになってきていると思うのです。単に一つの経営のつ

ぶれるつぶれないじゃない。全体を一つの産業としてどういうふうな皆さんが考えていくかという問題、ここまでできていると私は思うのです。そういう意味で、前回の値上げというのは、結果的に経営をなさる中小の方を含めた皆さんにどういう影響を与えたのか。中には値上げしたてでよくならぬと言っている人がたくさんいる、経営者の方で。だけれども、それにもかかわらずたいへん高額の値上げ要求が出ています。これはまた現実ですね。そうすると、そこらのところを運輸省はどう見のかということですね。値上げしてほんとうに大衆の足としてのタクシーが、いまの様相を一変して、需給関係も含めて、新免もどんどん出した、もちろん道路事情その他もありますが、それも評価できる、そういうことになっていくというふうなところになるのか、いまここで値上げしてもそれはならぬとお考えなのか。値上げしないで、それじゃ個々の企業、中小企業というのは中途はんばなところはなお悪いのですけれども、経営が一体成り立っていくとお考えなのか、そこらはどうでしょう。

○野村政府委員 先ほど申し上げましたように、基本的には、特に大都市におきましてはバスとの関係で、タクシーとバスとの位置づけ論というものを明確にしなければならぬと思っております。ただいま御指摘のように、現在タクシーは一五％の乗客を運んでおるということは先生の御指摘のとおりでございますが、私も現在の輸送の姿を見ますと、たとえば深夜の団地輸送その他におきまして、たとえバスや地下鉄がもう少し通学、通勤その他の輸送の面を加えてもいいたくない、その分までタクシーがあるいは過重な負担をさせられておるのではないかと、そういうことも私も考えられるわけでございますが、そういう点もあわせて考えておるわけでございます。したがって、いまこのタクシーのあるべき姿というものを、送分野というところを見きわめるといことが、一つの仕事でございますが、それに関連してやは

り適正運賃ということを考えなければならぬと思っております。しかし適正運賃といいますが、ただこれを値上げをするということだけでは解決いたしませんで、これに対して合理化ということもやらなければなりません。こういう労働集約産業におきましては、いま各産業でやっております省力化ということが一番でいい事業でございます。したがって、その点は非常にむずかしいのでございますが、私はこれでも、たとえば労働条件を均一にして、あるいは人の採用、募集、養成というような業務をなるべく共同に、近代化センターなら近代化センターというものがあろうと思っております。そういうところで共同求人をして、共同養成をして、そして労働条件が均一であれば、そのメンバーに公平にその養成した運転者を配っていくというふうなことをすれば、ある程度の合理化はできる。それから資材の共同購入、それから長期、低利の融資というふうなことを考えて、そして適正な運賃が確保できるように考えるというところであらうと思っております。

その意味で、ただいま申請になっております運賃は、たとえば東京でいいますと初乗り料金五四、四％アップという非常に大きなものでございますが、こういう表現を使うのは適切でないかと思っておりますが、多少私は水増しといえますか、どうせ査定されるからこのぐらいいは持っているかといふこと、おそらくそういう気分もあるかと思っておりますが、私もそういうことではなくて、モデルを使ってなるべく厳密な原価計算をして、そうしてタクシーの役割りにふさわしい道路運送法第八条に書いてあります能率的な原価計算のもとにおけるコストというものを十分に引きまして、そしてその運賃を確保する。ですから運賃の値上げも必要なものは、必要な運賃は確保しなければならぬ。しかしそれにあわせて企業自身の体質改善なり合理化というところはさらにくふうをして推し進めなければならぬ。両々相まってタクシーとしての経営が成り立っていくのではないかと、かように考えます。

○大出委員 いまいろいろお話しになったのを聞いてみると、経営者の諸君も働くハンドルを持つ方も、両方おこり出してしまいいろんな話もあるのです。きょうは時間があるからこまかく申し上げたいと思ふのですけれども、まず三つばかり、これは最後に締めくくりに承りたいのです。

自動車の強制賠償保険料です、一つは、それから任意保険料の値上げ、LPガス税などの徴収、これは経営にどれぐらい響くと思ひますか、コストの面からいって。時間がないから私申し上げますが、これは横浜の自動車強制賠償保険料、これは四万五千四百円だったのが昨年の十一月から十五万二千三百円、たいへんな値上がりです。これは確かに、ここに運賃の負担能力の限界を越えておられますと書いてありますが、そう言えないこともない。任意保険料も規定保険料の約三倍です。そうすると、この上にまたLPガスの増税の問題、これだけとらえてもこれは非常に苦しいですよ、そういう面では。大きな千台前後になっているところと五、六十台でびたりとまっているところと、中途はんばい二百台というところとありまして、これは病院の経営と同じで、中途はんばいなど苦しい。ふえるなら思い切つて千台ぐらいにしないと、かえつて苦しい。経営の資金の關係等がいよいよありますけれども、そこにもいまだなようなことになると、苦しいところはどこにもならぬことになつてしまふ。これは現実ですよ。こういう点も皆さんのほうでやはり相当考えないと、こういう面から経営を苦しめてしまつたのでは、そのあたりを食うのは勞使關係なんですよ。その勞使關係のこじれ一つで、十年からいた運転手さんも、ハンドルを握る人もよそへ流れてしまふ。これはとてもじゃないがもう見切りをつけたというので、横浜でいうならば市バスなどにたくさん入つてしまつておる。それからトラック關係のところに入つておる人もある。これはなぜかという、住宅その他至れり尽くせりにしてあげているからなんです

ね。とてもじゃないがタコ部屋みたいなことをやつていたのではという氣になつて行つてしまふ、こういうことになるのです。そうするとだんだんと運轉手の確保について、さつき局長がおっしゃるような簡単なわけにはいかないのです、運轉手さんの氣持ちというの。だからさういふ点を、もう少し緻密に現実を御検討いただきたいという氣がする。

それから、もう少し大どころものを考えてみて、さつき私が申し上げました各会社社のこの賃金の試算です。これを見ても、旧来から見るとだいぶ寄つてはきました、そうでないと運轉手が来ないから。だからこれは、十三乗で十八万といふところをにらんでものを考えますと、大体八万五千から一低いところを八万二千、五千、七千、八万九千ぐらいまでというところですね、可能な限りのところで言へば、これ以上というの、番号がバツと変わったら飛び出すというかつこうにならなければとていけないわけですから。そうすると、この辺をながめてみて、八万円の賃金、こうなるのだと思ひます。固定給の部分最近は大體上がつてきておられます。そうでないといないからですよ。げたの鼻緒だから、平均四年だから、すり切れたらすりかえればよいという時代は過ぎた。そちらのほうにも当然金がかかる。これも何とかしてやらなければ、それこそ二百五十万の人を運ぶ車の運轉手の確保ができないのですから、その意味では、大量大衆輸送という意味で、非常に大きな問題になる。需給關係という問題です。やはりこれを見てみると、大體八万円をこえたところに追いつかなければいけないのだといふことになる。だから、大體基本給部分といふのが上がつてきて、五万円前後から六万円をこすところが幾つも出てきておる。こまできておるわけですね。だからこれらをとりあへて、タクシー運轉手の賃金というの、國際的な面から考へてみてどの辺が妥當な基準なのかといふこと、またどの辺に線を引けば類似産業との間でタクシーの運轉手といふのは確保できるのかといふこと。

と。これは退職金も当然です。退職金なんかも實際には話にならないのですからね。最近十年、十五年というタクシー運轉手の方もふえておるわけですから、そこを踏まえて、運轉手の賃金というものをどういふふうに考えれば、他産業あるいは類似産業と比べて定着するのかわかるといふこと、一面、経営というのはどうすれば成り立つかといふこと。さつき強制的、任意の保険料その他を踏まえて、両方御検討をいただかないと困る。それにやはり國際的な賃金の比較も必要になつてくるわけでありまして、あるいは料金の比較も必要になつてくるわけでありまして。

またまたこのおしまいに、國際的な料金比較があります。これはなかなかよく調べて、私も実はここに前の資料を持ってきたのですけれども、そう違つていない。必ずしも日本のタクシー料金といふものは高くはない、これは料金計算の基準が違つてくるからすけれども。九千メートル、一万メートル、一万一千メートル、こうずつとありますが、これは日本のタクシー運送料金といふのは長距離になればなるほど安い。そこらのことも考へ合わせますと、そこらを含めて一体どういふふうにして國民に対して言へば、つまり大衆輸送されるほうの側、需要者一般という形でものを考えた場合には、最近の旅館の調査なんかによれば、買ひ物に行くのにタクシーを使うといふふうにはアンケートに答えた人がたくさんおる。そこまで来ておるので、そうするとその方々に納得のいただけうなのかといふ、そういうところをやはり皆さんの方で線を出してもらわないと、業界おまえたもので考へる、それだけでは私は行政機關の意味がない。一体どういふことになつておるのかといふことを、コスト計算してみても、運送料金はこの辺のところ、そこでハンドルを持つ人の賃金といふのは大體このくらいのところ、コスト計算上こうなる、國際比較をしてみたらこうなる、そこでバスその他の大衆輸送機關とのかね合いから見ると一体どういふ結果が出てくるのかといふ、そこら

をやはり総合的にとらえていたで、さて資金という面から考へてみて三月末の年度末の金融みたいなものをどうすればいいかと、それからもう一つ、近代化センターとの関連、タクシー業務適正化臨時措置法との関連からするならば、外國の例からいけば、タクシーの運轉手さんが腹を減らして駐車をさがしながら人を運んでおるというものでなくて、国やあるいは自治体の行政責任で、それなりの通路をつくり、そこには運轉手しか入れないといふことになつておつて、総合的なレストハウスもある、食堂もある、浴場もある、休憩所もある、睡眠所もある、そういうことにする。そこで、乗車拒否といふに言うけれども、運轉手に乗車拒否の権限がある意味では与えておる。パリでやつておるうちに、夜の十時過ぎにブローニュの森の向こうまでとつたら断つていといとか、酒氣を帯びていたら断つていといとか、そういうふうなタクシー運轉手の人格を認めて、一つの権限を与えてい、そのかわりに仕事に責任を負わせるということが必要になる。世間一般と比べてみて、人が寝ておるときに運轉している、しかし社會一般のレベルと比べてみて自分の収入は低くない、それなりの権利がある、そのかわり義務を果たす、やはりそういう権利義務關係といふものは確立されなければいぬといふことになる。私はこの点は、イギリスがやつておるように、飯免の形で二年、三年とやらして、市内の地理、建物について、また道路について十分に知らなければ、これは業務適正化臨時措置法の中にもありますが、そういう位置づけといふものもして、そのかわり社會的な地位、収入といふものを確保してあげるといふ、つまり経営の近代化を含む、そういうところまで持つていかなければ、タクシー産業としての位置づけはできない、こゝろは思ふ。ILO条約もありますよ。だからそこらをやはり運輸省はばやばと、ばやばと云つては大臣がいて恐縮だけれども、ほんとうにばやばやつとしてないで、こまめてくると、また値上げを申請する、そんな状態を國民が新聞

で見て何と思うか。そして運輸している人が乗ったお客さんに、おまえのところまた値上げかよ、ろくな親切もしないくせに何だと言われたのでは、ハンドルの持つていけるはたまたものでは。だから、そこらところを運輸省は国民に責任を持つてあげるといふその気持ちがあれば、そういう意味の国の責任、そういう意味の地方の自治体の責任というものがなければ、さっきおっしゃるようなことだけでは、とてもじゃないが、いまのタクシ産業というものの改善はできない、こう私は思いますが、御意見を聞かしておいていただきたいと思います。

○野村政府委員 先生のおっしゃるように、タクシ事業につきまして、道路運送法に基づく監督というものは私も運輸省でやっておるわけでございます。ただ業界あるいは運輸者、そういう方々の希望とかそういうことだけでなく、私も積極的にタクシの事業のあるべき姿、これに関連しまして運賃のあるべき状態、これは先ほどもお話がございましたように、国際比較あるいは他産業との比較、それから労働者の賃金、これも国際比較あるいは他産業に従事する、たとえばバス、トラックの運転手の賃金との比較、そういうことにつきましても一つの見通しというものを持って、それをもって私も業界を指導しなければならぬということはお説のとおりでございます。そういう意味で、私も先ほど申し上げました運政審の都市交通部会におきまして議論を尽くして、私どもの考え方もほぼ固まっておりますので、これを運政審の委員の方におはかりをして、そうしていま先生のおっしゃいましたいろいろな賃金の問題あるいは運賃の問題、それから輸送分野の問題、それからさらに、これはただいま数字を持ちませんで恐縮でございますが、保険料とかあるいはそういうものの経費の中に占める割合、あるべき姿、そういうことも含めまして全体的な一つのものさしというものを私も自身として早急につくって持たなければならぬと思っております。そういうものさしを持って、それでも

て業界を指導するというに、これは早急に私どもとしてもそういう体制を固めたいと思っておりますので、よろしく御指導をお願いいたします。

○大出委員 時間がありませんので、かけ足でもの言いました、実は数字をあげて少し議論をしたかったのですけれども、時間の関係もありまして、たいへんなかけ足になって恐縮なんですけれども、ただ私いまのお話を聞かして一つ申し上げておきたいのは、おの立場があるんですね。ハンドルを持つ皆さんにすれば、客を乗けて走らうとするところを、信号が赤になつていけるのこの人が歩いていけるわけですから、これは腹が立ちますよ。それは時間がかせいでいるのですから。ぼくらのような仕事も時間競争みたいなものだけれども、一つのノルマがある。確かに、十数年前の神風タクシ追放のときに、総理府で本部をこしらえて、通達を出して、キロ制限三百七十キロなんというものを出したことがありますよ。そのときに、累進歩合というものはなくせと言った、単純歩合はしかなかったにしても、それがいまより累進歩合というものはなくなつてきたですね。これはずいぶんばかな話でございましてね。そして、いま私があげたような賃金体系になつてきている。私は、いまタクシ運輸者の賃金体系は考え直さなければならぬところに来ているという気がしますけれども、それでも前とはだいぶ変わつてはきている。だから、そういう中で働く、交通煩瑣な、交通行政の貧弱なところに、やはり犠牲者という立場のタクシ運輸者を業とする方がいるんだから、そこをやはり考えてあげないと、休車現象はなくなる。これは、どこまで強くなるか、それを為政者の側が持つていかうことだと私は思う。またいいかげんにお役所仕事でやつてやがるというふうにはハンドルを持つ人が思うようでは、幾ら二・九通達を出してもだめだ。基本給というものを、固定部分を六割なんというたつて、あのとときすでに六割をこしているものはたくさんあった。それじゃだめなん

すよ、やはり少し先に出てものを言つてくれないと……。そのかわり、今度は経営する側の方々、長年もうけ過ぎてはいるけれども、かといつて、いま、大量大衆輸送機関と見なければならぬタクシ業界なんだから、タクシ産業というところを、税金の面その他も含めて考えなければいかぬのですよ。これまた、時の為政者が、時の行政機関に携わる方々がどこまで真剣に考えているかという、その両方が出てきて、そこに経営者の立場というもののものから明らかにならざるを得ない。世論があるんですから、利用者があつてから、これは国民なんです。だから、そこまでするに、一体国民、つまり利用者側が、料金が上がつても納得するのかもしれないかというところ、ここまでの線を引けば、経営者がこうなり、働く人はこうなり、利用者の立場はこうなる、やはりそういうところまでとらえて考えていただいて、それに対する金融措置を含む、税制を含む、つまり行政機関の責任という形のもの、そういうふうには実は私はここで議論をしたかったのですけれども、時間がなくて、残念ながら抽象的な話になりましたが、ぜひひとつそこを、これは大臣のほうでもお考えをいただいて、また値上げ申請が行なわれていく。何言つてやがんだ、不親切きわまるじゃないか。不親切きわまるには不親切きわまるだけの事情があるんだから、ばかばかしくてそんなに親切にできるかという気持ちになる。だから、そこらところを、単に集中的に片方だけたいたつてしようが、ないんだ。だから、銀座かいわいで、かつてこの委員会でも問題になりましたが、国際ライオンズクラブの集會があつて、乗車拒否云々と……。一つの地域に集中的にばかんとタクシ事業の穴があくという場合に、あるいは恒常的にそこは穴場になつていこうと……。諸外国の例じゃありませんけれども、地下鉄が深夜走っている例だってある。そうでしょう。そうならば、二時以降走

ていないことになつていくタクシなんでありますから、それならばそのように国が行政責任をとるべきなんです。だから、そこらところを、大臣、総合的にひとつ検討していただきたいと思ふのです。おとしから去年にかけた、あつたの総合雑誌が片端から乗車拒否云々というの——ハンドルを持つ人間、それはいい人ばかりいないかもしれぬ。しかし、それにしても、新聞を含めて一大キャンペーンを張つただけでは片づかないと思ふので、今回もまたこの値上げ申請が出てい、運輸政策審議会が議論をされておるといふ時点でございまして、さつきいわれる、国民への業者のPRというのでなしに、そつちには責任を負わせないで、やはり国が大量輸送機関なりとらえるんなら、責任を持つて、それこそPRをしていただきたいものだと思ふ気がするのです。そこら、大臣いかがでございますか、最後に……。

○橋本国務大臣 だんだんのお話、たいへんけっこうでございますが、ただ、私はタクシは大量交通機関だと思つておりません。いわゆる大都市交通における大量交通公共機関は国鉄、東京でいえば国電、それから私鉄、そして地下鉄、バスで、タクシは補助機関である、こう考えております。これは世界の大勢であります。しかし現実には、もちろんおっしゃる通りに二百五十万人を運んでいるのですから、大衆的な交通機関と扱われておりますが、そういう状態は無理なんです。これは私よりも大出さんのほうが外国に行つている数が多いですから、経験はおありでしょうが、たとえばロンドンのような大都会でも、タクシは八千台にすぎません。ニューヨークでもやはりその前後でございまして。パリが少し多いのですが、それでも一万台。東京は、ロンドン、ニューヨークと同じ人口で三万台です。もしハイヤーを加えれば四万台という四倍に近い数なんです。これはもちろん原因があります。一つは、日本は地下鉄が非常におくれておつたということ、それから道路事情が非常に悪い。道路事情が悪いの

は、戦後初めて道路らしい道路をつくってきた。ロンドン、ニューヨーク、パリに至っては、百年前、二百年前から道路をやったから、したがって幹線道路は片道五車線以下の幹線道路はない。日本で幹線道路といえば大体四車線ですね。ですから、最近バスの優先レーンというものを言ってますが、優先というのは結局走れないという事なんです。前にタクシーがあれば走れないのですから、したがって、外国でやっておるように専用レーンでなくては意味をなさないので。ところが、日本は道路事情があるからできない。また地下鉄が、御承知のように、まだロンドンの十分の一という程度でありますから、これもまだ十分な機能を果たしてない。その意味において、現在のタクシーというものがやはり大衆的な機関であります。これを生かす必要はあります。しかし、それはもう将来を考えますと、私は、タクシーというものはタクシー産業とは思っていません。ロンドンのごときはほとんど会社はありません。全く個人です。あっても、二、三十台ぐらい持っている会社が三つ四つあるくらいです。全部個人です。それはもう産業として成り立たないですね。さつき自動車局長も言ってますが、合理化の面がない。少ないと申しますが、ほんとうは全然ないのです。一台の自動車を動かす場合に、これはもう半分の人間で自動車を動かすわけにはいかないのですから、したがって、四人、五人乗りの自動車は四人、五人乗りの自動車、十人乗りのタクシーはできないのですから、したがって、これはもう合理化の余地はない。

こういうことからして、いわゆる通勤、通学というものが大都会における——これは日本だけではありませんけれども、日本は特にこれはだいたい、東京、大阪では、いわゆる通勤、通学が輸送の大きな問題になってきたわけなんです。ですから、いまタクシーのいわゆる乗車効率といいますが、実車率というものが大体六二%くらいだと思えます。五〇%をこえれば必ず乗れない人が出てくる。これは原則なんです。五〇%をこえれば、いわゆる五台に一台、十台に一台ぐらいしか、から車がない。そして時間を考えてみますと、朝の七、八時から九時ごろまでは、もうタクシーを通勤用に使う人があるものだから、この時間には乗車拒否というのがある意味においては行なわれる。最もひどいのは、夕方の五時から七時ごろまではタクシーがフルに使われますから、そこでタクシーが足りない。その間の昼間期間はどうかといえます。やはりタクシーに乗る人も非常に少ない。そうしても大体六二、三%であります。これはもう異常な状態です。実際かと言えば、タクシーがこちよく乗れる状態といえますか、円滑なる乗車効率というものは五〇%が限度だ、こう言われているんですね。ことに、いまのように通勤、通学というものを考えますと、それ以下でなければならぬのですが、まあまあ五〇%の乗車効率ならばスムーズにタクシーの乗車が行なわれるわけです。こういう状態から見ると、タクシーというもののについて、私は世間の人とはちょっと違った見方をしているのです。大衆大量交通機関だというところをえ方をすれば、これはどうにもタクシーというものの解決策がついてこない。たとえばタクシーに対して国がタクシー一台を買うごとに補助金を出せるかという出せない。バスのような場合になりますと、これは大衆交通機関でありますから、純然たる通学、通勤用に使わなければならないから、これなどは将来考えなければならぬ。たとえ私鉄であろうと国鉄であろうと、こういうものに対しては国が考えてやらなければならない。バス一台の購入に対して国が安い金

を貸すかもしくは補助金を出すか、地下鉄に対してやっているようなことをやって、そこで料金を押える。ですから、純然たる公共大量交通機関は国が積極的に助成すべきだ。そのことによって料金をある程度押えていく。これが全体のわれわれの国民生活の中で占める大きな比重になるわけですね。ところが、タクシーの場合は国が助成するといいますが、最近私は大蔵省と交渉しまして、開銀の資金で幾らか融通資金を出すことにした。この程度くらいしか実際はできないのです。助成金を出すということはむずかしい。その意味において、タクシーに対しては適正な料金、独立採算制で私企業としてやれる適正な料金を考えてやるべきものであるというのが私の主張なんです。従来の料金の設定のしかたが——たいへん大出さんはタクシーに対する理解ある、愛情あるお話しでありまして、私もその意味においては大出さんの御意見に全く賛成であります。へたをしていくと、法人タクシーと個人タクシーとを問わない、これは非常な苦境におちいって、かえって現在の交通飽和の状態に拍車をかける結果になる。ただ問題は、現在の場合に物価問題その他がありましますから、そこで思い切った措置がやれるか、適正料金というのがある程度料金改定ということを含めるならば、そこに政治上の問題があるわけなんです。ただ従来の料金の決定のしかたにおいて、先ほど大出さんからありました愛情のある措置がある程度配慮されておったかどうか。この点私も疑問の点が——疑問という点でありまして、もつといろいろな点を計算に入れて考えてやるべき点が多くあったのじゃないか。ただ頭から削るばかりが能ではないという気がいたします。

それにいたしましても、やはり交通機関の重要な面になっておることは事実でありますから、したがって、これは利用するほうもある程度利用しやすいように、かつまた経営する人も適正な経営ができるような措置は積極的に講じなければならぬと思えます。最近ニューヨークにおいて七〇%の値上げをしたところが、結果においては減収二〇%になった、こういう例が報じられております。これなどはいろいろの事情がございまして、感情の問題も利用者との間にあったのじゃないかと思えますが、そういう結果を来したとしても意味がありませんので、いろいろ運輸省としてやる場合においては、十分に業者も積極的に指導をする、あるいはまた利用者に対しても理解を持ってもらおうという点で、将来料金問題は適正な措置を講じていく必要があると思えます。ただ、いま御承知のように物価問題等もやましましおりからでありますから、なかなかその点についての別な意味での配慮が要るものでありますから、いまここでそういうことについての明確なお答えもできないことはまことに恐縮であります。お話しのようないろいろの理解のある、また一方においては使用者にも迷惑のかからないたいへんけっこうなことになりましたけれども、いろいろな点を考慮いたしまして積極的な指導をしてまいりたいと考えております。

なお、トラットの料金問題でお話がありました。御承知のように路線トラットについてはほとんど料金改定を行ないました。これについても御意見があった点は非常に傾聴すべき点があると思えます。そこで残っておるのは区域トラットであります。私はこれも少し乱暴な考え方かもしれませんが、運輸省は許可事項がある意味においては少し多過ぎるのじゃないか。ことに区域トラットというものは小荷物を持って歩くトラットじゃないので、これはどっちかといえばいわゆるトラットごと物を運ぶものです。貨車と同じことです。こういう問題に対してどうして認可制度があるのか。実は私自身、私がやっておったわけではないが、私の弟がだいたい前にトラット業をやっておったことがありました。したがって、たまには話を聞く、最近はいやになつてやめましたけれども、区域トラットになぜ認可を必要とするのか、十数年前に料金を設定した当時、公定料金です。公定料金で運べるトラットは一台もあ

りません。それを二割も三割も安くしなければ運ばなかつた。今日ではその公定料金が今度じやまになつて、いま公定料金で頼めるようなトラックは一台もない。路線トラックの場合は原則が小荷物を運ぶのです。もちろんそれ以外のものもあり、七割くらいは大量貨物のようにあります。これは認可制度があつてもいいと思ひます。それは汽車等あるいはそういうようなものとの関係もあります。しかし、区域トラックの問題は、車を持つてゐる人と契約者、いわゆる荷主との関係です。こういうものに原則として認可制度は要らない。でありますから、もし車を持つておる人が高いことを言うなれば、ユーザー側で自分で今度はトラックを持つようになつてしまふ。自然と需要供給によつてこれはきめられるのであります。ほんとうは区域トラックなどは料金制度は原則として要らぬのじやないか、こういう気が私はするのですが、そこまでやると問題がありましよう。

そこで、検討の問題ではありましようが、現在のところは路線トラックはなお料金を認可制度にしておりますけれども、先ほどお話がありましたように、こういう中小企業というより小企業あるいは個人企業と言つてもいい、こういう人々には役所では計算できないいろいろな問題があるので。私は弟がやつておりましたから、そういう点よく知つております。ですから、政府できめた料金だけで事が運ぶかというとなかなか運ばない、こういう点もあるわけであります。しかし、こういう制度がある以上は、お話をあつたような点もはやり腹の中におさめて、料金をきめるときにはきめてやらなかつた、先ほど来お話のあるように、去年きめてまた今度は七〇%の値上げだ、こういうあほらしいことが起きてくるのであります。この点は十分に配慮して、今後これらの認可行政についてはやつてまいりたい、かように考へております。

○大出委員 これで終わりますけれども、考え方はいろいろありまして、大臣が言つておること全

くわからぬわけでもない。ただ問題は、日本の場合には特徴的な問題があつて、こゝまで言うこととまた大きな論争になつてしまひますが、池田さんの内閣ができて、年産百万台計画という自動車生産の目標をきめた。きめて次に資金的な裏づけもして、日産以下たくさん自動車の会社がある。どんな工場新設をして生産に携はうか。私どもも言はせれば、アメリカの五大メーカーが一番栄えたときがアメリカの資本主義の最盛期で、日本も自動車産業を中心に相当な金をつぎ込んで、一世帯に何台くらいというやり方をした。道路のほうに金はさつぱりつぎ込まないで、自動車をつくるほうに集中的に金が動いていつた時代があつた。したがつて、どんどん輸出を伸ばさなければならぬ、それで国内に売らなければならぬというこゝで、むしろ国が積極的に増車をさしていつた時代があるのです。そういう時代を經過して今日に至つておるわけ。三万台東京にある、こゝにおつちやる。同じ規模で片一方に八千台しかないと言はれる。言はれるといつてみたところ、そういう政策を本来とつた。しばらくおくらせておる道路問題がやかましくなり、さて道路整備五カ年計画、やれ十カ年計画、やれ二兆円なんて始まつた。幾ら使つたかといつたら、四割しか使つてないといふことになる。そういうアンバランスがそういう道路の事情をどんどん立ちおくらせて、片や車をどんどん生産して、国内にある手この手で売つたのです。そういう歴史があつて、今日はその歴史を踏まえてものを考へざるを得ないわけ。

だから、おつちやる意味のことが全くわからぬわけではないけれども、現実には二百五十万人の足を運んでゐるといふことになる。それをどう見るか、大都市の場合、こゝまで考へざるを得ないといふことですね。だからこれが大臣の言うように、初めからそういう政策なら、区域バスもあるいは路線バスもあるいは地下鉄もといふこととて、そこに資金が集中していればいい。皆さんが御存じのとおり、ニューヨークの地下鉄のよう

に、あるいはパリの地下鉄のように——私もパリに七回も八回も行きましたけれども、とにかく昔私が行つたころなんといふのは、おひまならばどろろとタクシーであるいは自動車で、お急ぎならばメトロで、こういうことですよ。いやでも応でもメトロに行くように政策的にできやう。日本の場合もそうしてあれば、大量の輸送機関といふものはメトロであり、あるいは路線バス、区域バスといふことになる。ところが、さうでないからいふ妙なかつたことができてゐる。さういふことであつて、さうすると、今日の当面どう考へるかといふと、二百五十万人の足を運んでゐることに間違いはない。ないといふれば、それだけの世論が起ることも間違いはない。労使間の争いがふえることも間違いはない。政策が問はれることも当然といふことになる。実はさういふ観点でものを言つてゐますから、そこに大臣の言はれることと食ひ違ひが出るわけ。だからこゝで私は将来に向かつて大量の輸送機関といふものがあるべき姿といふことを考へていただいて、展望を明らかにしてもらわれないと間違いはせぬか。だから私は個人タクシーと法人タクシーのウェット云々など、きよう質問していても一つも言つてない。そんなものは個人タクシーをふやしたからどうなるものじやない。これはさういふとらえ方じやない。一体どう位置づけるのか、現状二百五十万人の足なんだといふことで、これは事実でしかたがないといふことになる。これはさういふとらえ方じやない。さういふことになれば、じゃ一体政策的にどうするの、企業側、東旅協なら東旅協だけに宣傳すればいい、さうでない、国民一般を納得させなければいけません。新聞を見て、この間上げたばかりでまたこんなに上げるのかとなつて、そんなばかな話はなにかいふことになつて、さういふと運輸も責められる。たださういふも感じよく運輸してない諸君だから、しゃくにさわつてやめるのも出てくれば、まして労働条件はよくないんだから、さうなると、おそろく乗客につらく当たる人も出てくるだらう。だからさう

に、ある意味で、あるべき姿といふものを、現状でどうすべきなのかといふことを将来の展望を踏まえて運輸省がものを言うべきではないか、こゝ言つてゐるわけ。この点はあつたのほうの大臣のお話の中でさう食ひ違ひしないようでありまうから、そこはそれでいいのでありますけれども、いづれにせよ、時間がありませんからこの辺にいたしますが、ぜひ突っ込んだ御検討をいただきたい、大臣が言はれることがさうであるといふれば——原田憲さんが大臣のときに私が質問をした、やはり大量の輸送機関だといふことになつたけれども、大臣がかわつたに別な大臣が七ヶ月以降出てきて、いや、大量の輸送機関じやないといふようなことを言うかもしれない。それは困るので、したがつてどういふふうな将来に向かつて考へていくのかといふきちんとしたものをひとつ立てていただいて、あとは政府機関の皆さんは責任継承の原則を守つていただいて、人がかわつたらこゝろ言ふことが変わったのじやない、さういふふうな御処理をいただきたい、こゝ思つてゐるわけであります。

以上で終わります。

○天野委員長 受田新吉君。

○受田委員 運輸省設置法の改正法案に関連しまして、重要な運輸政策の問題点を取り上げまして、時間にして四十分ほどお尋ねいたします。大臣非常に有能なお方ですけれども、お疲れで御迷惑ですが、国家のために御答弁を願ひたい。私、橋本さんのような実力を持たれる閣僚が運輸省におられる間にいろいろな仕事をなさうとするお気持ちがよくわかります。今回は任期が相当長くなつておるわけで、手腕、力量を発揮されるよいチャンスでもあるわけですが、ひとつ交通政策の中で新総合交通政策を推進されるお気持ちの大臣に、その点からお尋ねをしたいことがあるわけ。先ほどから質疑応答をされてゐることを聞いていてその片りんを伺つたわけですが、私は陸、海、空という三つの交通機関を最高に利用

しながら、最も有効な輸送目的を果たすように、政府が配慮してあげることが新交通政策のねらいであると思うのですが、空でいくか海でいくか陸でいくか、とにかくおのおの目標とするところへ自分のからだを運ぶ、また物資を運ぶということになるわけですが、総合交通体系の中で、日本の置かれていた特殊の地形、そういうものを背景にして、鉄道を主軸とする日本の交通機関に、最近新幹線が登場して、非常に意義を持っておりまして、けれども、その他の鉄道輸送というものの置かれていた部位の評価に変化はございませんか。まずこれを大臣にお尋ねしたいのです。

○橋本國務大臣 交通機関はそれぞれ特色がありますから、その特色をどう生かすかということが、一つの問題になるだろうと思います。

そこで、私の考えている総合交通体系というのは、鉄道及び飛行機、高速自動車道路、もちろん一般道路も入ります。それと港湾、そういうものが旅客もしくは貨物等の流通体系における主要な役割だと思っています。その中で国鉄の持つ役割は何といつても中距離及び長距離のお客さん及び貨物を運ぶ。それにおいてこれが中心だといえ、またほかから文句が出ましようけれども、国鉄というものはかなり重要な役割を持っており、そこでたとえば飛行機の場合において、飛行機はこれから十年間に十倍前後お客さんがふえるわけでありまして、東京―札幌間のいわゆる旅客輸送率を見ますと、これが直通のお客さんを見ますと、大体二七％が汽車であって、あと七三％が飛行機で行っております。しかし、一方また今度は西のほうの東京―福岡を調べますと、約三〇％が飛行機で、七〇％が汽車で行っております。これは一つは大阪まで新幹線ができたということも理由になると思います。そういうことから考えますと、やはり長距離はかなり飛行機を利用する人が、飛行機、飛行機の整備によって多くなつていくと思いますが、同時に相当の間、団体を中心にしたお客さんはやはり鉄道によることになると思います。

そういう意味において、結局新幹線というものは中距離及び長距離を原則として大量に運ぶ機関として、これから花形的な存在になるであろうし、またそういう意味において新幹線網というものを考えざるを得ない。従来の在来線はこういう新幹線ができて上がりますという、これは原則としてはいわゆる貨物輸送に使われるであろう。貨物は昭和六十年の時点で計算しますと、大体において流通は現在の六倍くらいものの流通の増加、六倍くらいにふえる、こう計算をしております。そうなりますと、高速自動車道路もできますけれども、長距離を高速自動車道路で運ぶということも、原則として無理です。大体五百キロ前後が主たるものだろうと思う。五百キロ前後以下が主たるものになりますからして、五百キロ以上になりますと、やはりレールによって大量に運ぶというものが原則であろうと思います。もちろんこれは品物によっても違います。こういうような計算から考へて、いわゆる在来線というものは主として貨物を運ぶ線として確保されなければならぬ。同時にまた、近いところではいわゆる通勤線としてこれを利用せられる。しかし、もつと大都市になりまして、貨物はやはり中央から出たり地方から入ってきますから、したがって、貨物線を併用することとは困難でありますから、東京でいえば五十キロ圏内は、主たるものは複々線とした通勤線というものをつくらざるを得ない、これが現状だろうと思います。

○受田委員 非常に的確な御答弁と思います。私自身東北の視察をしばしばしてまして、鉄道の複々線もしくは複々線の需要度の必要性も十分認識できたわけですが、しかし、原則的に申し上げると、鉄道輸送から一般的に自動車の交通という方向へ流れている国際的な動きがある。日本のように山が多くて平地が少ないところにおいて、特に鉄道というものの必要性が残っており、印象づけるのですが、この点、わが国の地形からくる鉄道の重要性が特別に考えられるという、そういう御判断はございませんか。

○橋本國務大臣 おっしゃる通りに、最近トンネル技術が非常に発達を遂げてきて、ことに日本本のトンネル技術というものは世界一といわれておる状態でありまして、御承知のような青函トンネルの大事業も日本でこそやれるわけでありまして。こういう意味において、いわゆる山岳地帯の多い日本におきましてもやはり鉄道は中心の輸送になる、道路はやはりその山のてっぺんまで行くわけにまいりませんから、また長大トンネルも無理がありますから、どうしても鉄道が中心になるだろう、地形的にもそうなる、そういうことが言えると思います。

○受田委員 国鉄法という法律、これは国鉄の鉄道事業及び付帯事業という目的を持って仕事をしておられるわけですが、わが国において自動車交通だけの繁栄でなくて、いわゆる鉄路を持つ交通というものが依然として並行される性質のものだと思っています。この時点において国鉄が赤字を、長期債を含む二兆二千億以上もかかっている現状で、大臣御自身が悩んでおられること、国民が悩んでおること、私よく知っておるのでございますが、どうでしょう、国の総合交通政策の上で赤字路線をかかえた国鉄、しかし、それもその地域の社会開発に貢献したり、人間尊重に貢献しておるといふ意味であるならば、それは投下した資本に対して得る利益が少なくてもその赤字路線の意義はあるわけですね。九州のように石炭というものが斜陽になって後に急激に社会変化をしたところもありますけれども、おおむね赤字路線には赤字路線なりの敷設の理由があつたわけですね。そういうものを自動車道にかえていくという考え方が一般的に行なわれてきたのですけれども、トンネルをくぐっていくあの鉄路による輸送機関というものを、これにもまた特別の味わいがあると思うのです。そういう意味において、社会政策的な部分の経費負担、すなわち、公共性を持った経費というものは当然一般会計から負担して、国策に協力した国鉄に報いるべきだと私は思うのです。運賃の割り引き等も当然でございます。

すけれども、こういう基本的な考え方というものを忘れて、国鉄の赤字解決に非常な苦勞をされなければならぬといふことはいささか気の毒に思うのでございますが、そうした社会政策的に、人道的に貢献し、また国鉄がサービスの当然一般会計の性格を持つ経費を負担した部分を一般会計に御苦勞願うということは、私は筋として間違いない、かように思います。御答弁を願いたい。

○橋本國務大臣 問題は、赤字に二種類あるわけでありまして。一つは幹線における赤字、国鉄が経営しなければならぬ線においても赤字があるわけでありまして。もう一つは、必ずしも国鉄がやらなくても、地方鉄道としてやってもいい。まあどの辺で押えるか問題はあります。この前国鉄の諮問委員会でも出されたように、二千六百キロという見方もあるし、最近ではまた五千キロという見方もあるが、いわゆる国鉄の全体的な国土総合開発というような役割から離れて、全く地方の開発もしくは地方交通線、こういう線もあります。ただ、その赤字というものは二千六百キロという点でいうならば、一千億円の赤字でありますから、たいした赤字ではありません。五千キロといふところまで持つていきますと、これは赤字が倍近くくらい出ることになります。いづれにせよどこで押えるかは別問題にしまして、したがって、何キロがどうのこうのといふことは、まず理論構成の上からいって、これは別問題にしまして、国鉄が総合開発、国の全体的な開発を行なうといふことは、これは幹線は十分に一体的運用をする、こういう意味でありまして、そういう線の赤字は、当然国が考えていってよろしいと思います。しかしながら、必ずしも国鉄のいわゆる一貫輸送の中で特別な役割を持っておりながら、ただいよめる鉄道敷設法というものが、別表で敷設せられた当時考えられなかったような非常に広範囲な地方線の敷設というもの、今日ではたして必要であらうかどうかというところになりますと、もちろん私はこれは全部自動車道にかえればよろしいと言っておるのではありません。

せん。もちろんこれは一部は自動車道にかえ得るものもありましようけれども、大部分はやはり地方交通線として残していいものもあると思われます。そういうものをいわゆる国の一般会計なり国鉄が責任を持たなくちゃならぬというよりは、私は経営上から考えても、そういうようなほんの地域的な地方交通線というものの、あるいは国鉄ではやれないたとえば地域開発、工場を持つてくるとか、あるいは住宅団地を持つてくるとかいうことを、そのままだ方交通線の付帯事業としてやるのが可能である、あるいは観光地においては特にそういうものがたくさんあると思われます。そういう点を考えることが一つ、もう一つは、たとえば道路については県道、地方道等につきましても、もちろんこれは無料であるという点で違つてはおります。使用料を取らないという意味で事情は多少違ひますけれども、これは地方財政からこれに對して建設をしておるわけですね。あるいは国が補助金を出しておる。こういう国の補助金と地方財政でもって道路ができておる。これに對して純然たる地方のための交通線であるならば、国と地方の財政が協力してそれが普及発達をはかり、あるいは確保をするということも一つの方法ではないだろうか、私はかように考えておるわけであります。もちろんこれは地方と言ひましても町村が持つておるのではありません。少なくとも最小限度県単位で考えたらよろしいし、それも県が全部持つというのではなくして、国がそれによつてある程度の助成も行なう、こういう措置によつてやはり国鉄の持つ一つの役割りとは多少切り離して考えていったほうが、全体の総合的な発展の上からはいいのではないだろうか。

しかしながら、先ほど申しました国が、国鉄がやるべき線をどれくらいに考えるかは別にしましても、新幹線等を加えまして、あるいは複線電化、こういうものを加えますと、現在のいわゆる国からほとんど助成金がない状態で新幹線網ができるか、あるいは複線電化というものを全部やるか、これはできません。したがって、四十六年

度予算には、御承知のように一般会計からは新幹線に對して三十億圓あるいは複線電化に對して二十億圓、青函トンネルに對して三十億圓といういわゆる財政助成金が出る。これでいいとは思ひます。思つておられまけんけれども、少なくとも一歩前進をしたという、非常に意味があると思ひます。そういう意味において従来二兆何千億圓という借金がありますけれども、その借金はおそれることはない。問題は、それから出てくる利子、いわゆる国鉄がやるべき仕事として国の開発をしようとするに、かわらず平均七%近いところの利子を払わなければならぬ状態であることは好ましくない。したがつて、形式上はどういう形でもけつこうですが、国がそういうような意味において思い切つた利子補給をするこゝによつて国鉄の財政を助けてもらう、こういう方向で進んでもらいたいということからして、従来六分五厘に對しての利子補給でありましたが、四十六年度においては五分五厘まで下げたのですが、とても五分五厘では国鉄の再建にはむづかしい、こう考えておりますので、次の年度にはなお一そうわれわれとしては国の助成方を努力いたしたい、こう考えております。

○受田委員 つまり国鉄本来の目的にかなつた事業から出る赤字、特に赤字路線などの場合、いま大臣が言われたような社会政策的にどうしても必要となるところなどの路線から出る赤字などというものを指摘してきたのですけれども、同時に、国鉄の赤字のいまのような利率の低下の問題は問題として別途考慮していただくこととして、私、海外旅行をしばしばやつておる人間から見ると、こうした輸送関係の、特に鉄道、バス会社等が、民間企業がばかに営利事業をやつておるのです。たとえば土地開発をやつておる、ホテル、レジャー機関というものを各所に持つておる。日本ではまたそういうもので大いに利益を上げておる私鉄があるわけですね。国鉄は国有鉄道法の制約を受けてなかなかそういうものをなし得ない、私、なし得る事業となし得ない事業があると思ふのです。民間企業を圧迫してまでしてはならぬことはちゃん

と国鉄法の規定するところでありますが、特にとかく問題の多い土地開発などについては、むしろ国鉄が国鉄周辺の土地の開発に乗り出して、安くこれを利用者に提供するというような事業をなさつてもいいんじゃないか。つまり法外な地価を用意しておかした建物をつくつて大衆をこまかす不動産業者などが多いときに、国鉄が国家的見地から安く土地を提供し、そこにりつばな家もつくと住宅建築に貢献する、こういうようなことこそむしろ国鉄法を改正して積極的にやつてもいいんじゃないか。つまり公共の福祉に貢献するわけですね。民間を圧迫するというのは、不正業者を圧迫するのであつて、正常な業者への圧迫にならぬ方法があると思ふのです。そういうことをひとつ考えらるべきである。

と同時に、民間企業を圧迫するような、つまり鉄道事業とその付帯事業の範囲を逸脱した方向へ今度は別途いってならぬ問題が逆に出てくる。たとえばいま一つ問題として指摘したいのは、きょうも本会議で通つた旅行あつせん業法、これなどに三種業者が認められて、国際、国内、そしてその代理業務というのが認められておるが、こういう人々の業務を国鉄はなし得るのであるということになつておるわけですね。ところが、国鉄がなし得ることになると、国鉄の専用電話を利用できない業者はまたその点国鉄と比べて非常に不利な立場に立つわけですね、専用電話を日本交通公社や日本旅行会、その他一、二がいま利用しておられるようでありますが、ああいふ特權的な専用電話の利用などに料金を取り立てるとか他の業者とのバランスをとる方法などもとり、また国鉄の運賃のリベートを割り当てるときに、その納入期をずらしてその間の利益やせぐことができないような制度が用意してあるようでございますが、そういうものをきちつとして特定の業者にだけ有利な制度を設けないで、みんなを公平にする。専用電話の料金調達制度などを一併に置いて、他の業者にも基本的に、たとえば今度の旅行あつせん業法の従来の一一般のあつせん業者のようなものには

必要に応じて専用電話を与えるか料金を取る、こういうふうな形で公平な配慮をすべきではないか、かように思ふのです。これは大臣の腹一つでできる問題だと思ふのですが、どうでしょうかね。

○山口(真)政府委員 旅行あつせん業者等に対する国鉄の關係でございますが、現在先生おっしゃいましたのは、おそらく乗車券の販売等を国鉄が委託をしておりまして、その委託をしている限りで国鉄の電話を使つてもらつて旅客の便益に供しておる、こういう形でございませう。それで問題は料金を取つてやるということになりますと、これはむしろ公衆電気通信業務を行なうということでございます。このことはむしろ電電公社の独占業務ということになつておるもので、そういうような扱いというものはできない性格のものではないかと思ひます。旅行あつせん業者一般に料金を取つて公平にやるということではなくして、これはやはり国鉄のやつておることの代替業務等をうまくやつて、そして国鉄の利益を増進するという意味で専用電話の使用をさせておるということであります。

なお、その運営につきましては、先生おっしゃいますように、公平にかつ弊害のないようにやるべきものであると考えております。

○受田委員 その専用電話をもうけ主義に使つておるわけですね。ことに私たちがそこに行つてみましても金もうけのために使つておるわけですね。国鉄との連絡がなくなつて、一般旅行あつせん業務をやるために使つておるのです。つまり専用電話の目的以外にこれを使用することを絶対に禁止しているというはつきりした言明ができれば御答弁願ひたいのです。

○山口(真)政府委員 当然専用電話は国鉄の業務のために使用させる性格のものでございませうから、もしこれが不当な使われ方をすることになれば、これは大いに是正をしなければならぬこととございませうので、十分に監督をしたいと思ひます。

○受田委員 局長として、あの専用電話が旅行あつせん業あるいは国内の旅行業のために、利益追求のために、つまり国鉄との連絡だけでなく、それに使われていることがむしろ多い実情などもあつた自身が知っておられなければならぬ。つまり便利がいいから、ただでかけられる電話だから、特に長距離などはただでかけられる、これは五百円も六百元もするところをただで使える電話である。それを使わして料金を取り立てていないというところには不合理性があるので、つまり国鉄との連絡事項以外は一切使つてはならない、使つた場合には別途罰金を取り上げるといふような制度がつくつてあるのかどうか。そういうものがあつて嚴重な監督ということがそういうところでやられておるならいいが、事実問題を、局長、私がいま指摘したようなことは全然ないと言明できれば御答弁願いたい。

○山口(真)政府委員 電話の使用に對しまして、罰則金であつたと、その他の料金を取り立てるといふことになりまして、これは公衆電氣通信法という範疇からそれはできないことでございますので、むしろ使用の方法について先生おっしゃいますようなことがないよう十分に監督をしてまいりたい、このように考えます。

○受田委員 私がお尋ねしているのは、そういうことは現実には言明できるかどうかということとです。監督の結果ないということか。

○山口(真)政府委員 国鉄と関係のないことには使つてないというふうに私も思つておりますけれども、さらに十分に調べまして監督をいたしたいと思ひます。

○受田委員 私は、そうした公平さを期するといふ上から国鉄のいわゆる付帯事業としてなさる事業についても一つの限界がある、かように思ふのです。だから、ほんとうに大衆のためになるような私がいま言った土地開発などは、これは国鉄自身がむしろやられたほうが国民が安心できる。こまかされるものがあつた多い。国鉄ということになれば、もし間違ひがあれば国が責任を負ふの

だから、そういうかっこうでやるべきだ。もし今度は逆に民間にやらしてしまふべきものを、政府自身がやり過ぎては困る問題も一つでてくるのです。

きょうも私、新聞で拝見したのですが、石油のパイプラインについて運輸省としては国鉄にこれをやらせたいという閣議決定の方針を踏襲されて、四月からでもこれを実行に移したいという御意見があり、またこれに対する反発もある。この間から、この数日新聞記事を見て気にかかることが一つある。つまり民間企業に圧迫を加えないという原則でやつておられると思うのですけれども、結果的には民間企業に圧迫を加えることになり、民間業者等の要望する線とは逸脱するとか、また建設省とか通産省とかの間にならざる紛争があるような印象を与える報道もされておるわけですから。これは大臣どういふ経緯があるのか、現時点にどういふ御決意をしておられるのか、ちょっとお答え願ひたいのです。

○橋本國務大臣 この問題はひとつ分けてお考え願ひたいのです。問題は、このパイプライン輸送というものは輸送業務と考えるか考えないか、これが問題なんです。国鉄でやらせるか会社側にやらせるかは第二、第三の問題なんです。たとえば石炭なら石炭——あるいは日本が一番いいのは石炭でしょう。こういうものをたくさん自分のところで出すから、それを運ぶ仕事は自分のほうでやる、たとえばトラックで運ぼうが汽車で運ぼうが。したがつて、それは運輸省の監督下に置かないのだ。こういうことと同じように、これは液体であるといつておりましても、将来はパイプを利用して運ぶことができるようになるかもしれない。問題は、こういう油をパイプラインで送るといふ事業は、輸送事業と考えるかあるいは単なる供給事業、供給だ、だからAという会社がB、Cというところの使用者に對して送るだけの問題だ、こう考へていいのか。あるいはそうじゃなくして、やはり他の荷物と同じように、これは輸送事業である、こういう観点に立つのかど

うだろうか、こういう問題なんです。

私及び運輸省は、パイプラインで物を送る、たとえそれが油であつても固体であつても、これは輸送事業である。輸送事業といふことであるならば当然主務官庁は運輸省でなければならぬ。それは国鉄がやるのが会社がやるのが、だがやつたつてけつこうなんです。それに対していふゆる主務官庁として許可事項は運輸省が考えなければならぬ、こういう考へ方であるわけなんです。いふゆる主務官庁が運輸省であるといふことは、国鉄にモノポライズさせるという意味ではありません。当然たとえば国鉄バスもあれば私鉄バスもあるわけである。国鉄もあれば私鉄もある。これは全部主務官庁である運輸省が許可を行なう、こういうことであります。したがつて、パイプラインといふものを使つて物を送るのは輸送事業であるかどうかという問題がまず第一点なんです。その第一点に立つて、もしこれが輸送事業でないといふことになれば適当な主務官庁が考えたらよろしい、輸送事業であるとなれば主務官庁は運輸省でなければならぬ、運輸大臣でなければならぬ、こういうことになる。これがまず第一点なんです。

第二点として、これを許可する場合に、国鉄がやつたほうがいいところは国鉄に認可したらよろしい、それから一般会社がやつたほうがいいものは一般会社に認可したらよろしい。これは運輸省が認可するわけですね。この線は国鉄、この線は私鉄あるいはこの線は国鉄バス、この線は私鉄バスといふふうに、同じように公平に状態を見て認可したらよろしい。しかし、現在はその点の法律がまだありませんから明確ではありません。したがつて、現在の状態で法律がないままにやる場合には、輸送事業であるかないかという法定基礎がありませんから、したがつて、いふゆる国鉄がいふゆるの都合で自分のところでやりたいといふこととやることも可能であるし、あるいは石油輸送会社といふパイプライン会社ができておるようでありますが、そのパイプライン会社がおやりになつてもけつこうなんです。あしたからでもできるのです。認可は要らないのです。なぜやらないか、いろいろの問題がありましよう。それにはどうも土地収用法がなければならぬ。実際に土地収用法は皆さん御承知のとおり、ほとんど鉄道においても使つた例はないようでありまして、電力会社にしても土地収用法は持つておりますが、収用法は使つてはもらない。道路の場合においても、おそろしく土地収用法によつて土地を収用した例は非常にまれだと思ふ。全然ないとは言ひません。そういうぐあいに土地収用法がなければできない仕事ではあります。でありますから、法律がない現在でありますならば、これは国鉄でもやれますし、いふゆる会社でもやれるのです。だから二年ほど前に輸送会社でできたわけなんです。ただ仕事をやらなければならぬ。ですから所管争いとかなんとかいふ問題ではなくして、要するにこの事業は輸送事業としての範疇に入れるか、それとも輸送事業じゃないのだ、ちやうど電氣やガスと同じように、あるAという会社が直接に需要者、ユーザーに對して配給する会社なんだ、こういうことになれば、これはもう輸送事業じゃありません。しかし、数社もしくは全然油に關係せずしてそういうパイプ会社をつくつてもいいわけですね。何も石油会社でなければパイプライン会社がつかれないといふわけではない。金があつてパイプラインとして仕事ができるということになれば、ちやうど国鉄以外に私鉄があるように、他の一般の資本を集めてパイプラインの事業をやつてもよろしいのです。ですからして、国鉄とかあるいはいふゆる石油会社とかいふ問題ではないのです。要するに輸送会社として、輸送事業として考えられるのであれば、国鉄が自分でやつてある程度利益が上がるというところは国鉄も申請するでしょう。しかし、国鉄が全然自分とは關係ないところまでやつたつてもうかるはずがありませんから、これは持つてこないだらうと思ふ。あるいは一般の資本家でも、自分がやつたらもうかる

思つたら、それは事業としておやりになつたらしい。だが、それは輸送事業であるならば、当然これは運輸省が主管庁である。これはもう皆さんも御承知のとおりであります。

ただそれだけの問題であつて、いわゆる運輸省が主管官庁であることは、国鉄をしてモノポライズさせるのだ、独占的にやらせるのだとか、他の輸送会社にはやらせないのだ、こんな考え方はだれも持つておらないのです。鉄道の場合でも先ほど申しましたように、これは国鉄がやる、これは国鉄がやるし、私鉄がやりたいといえは私鉄がやるし、あるいは市営、市営というのは東京都営とかあるいは大阪市営の地下鉄のような場合でも、これは都でやるならやたらいい、都営を許可しておる、あるいは営団がやるなら営団、これを認可する主務官庁はいわゆる運輸省である、このたてまえは明らかにしておかなければ、もし二つの官庁がそつたといふことになる、その申請する人は同じものを二つの窓口に出さなければならぬといふことになる。幸いにして意見が一緒ならいいけれども、意見が合わなかつたときはたいへんな迷惑をかける、こういうことで役所の仕事は民間に対しては必ず窓口は一つでなければならぬ。その一つの場合にはそれが適当なんだ、そうすると、輸送事業であるという観点からすれば運輸省が主務官庁であるべきである、こういうのが私及び運輸省の見解であります。

○受田委員 大体大臣の見解及び運輸省の見解を伺つたのですが、製油所から油槽所まで油を運搬する、それを単なる運送業務と見るか、あるいはエネルギー資源というものがだれでも利用できるという意味でなくして、私たちから見るとどうも石油業界が、自分の会社の製油所から油槽所へこれを送り届ける、つまり総合的一貫作業の一つのような印象を受けて、一般に、つまりそういう業界以外の人が利用することができないものであると判断しておるわけですが、これは単なる輸送業務ということになるとだれでも利用してもいいと

いうことになるのですが、利用する関係者というのは石油業界のメーカー関係の皆さんがやっているので一般の人がこれを利用するわけにいかないわけです。そういう意味からいくと、運輸省の考へておられる単なる輸送業務という考えよりはもう少しエネルギー資源の総合的一貫運営の一つの管をパイプラインというんだ、こう理解したほうがいいんじゃないかと思うのですがね。

○橋本国務大臣 そこで、皆さんは日本の石油会社のことだけを考へておるようですが、将来やはり国際経済が幅広く発展していきますと、外国の石油業者もあるいはその他大口需要者も、たとえば国鉄などもたくさん石油を使つてゐるわけです、年間百万トンぐらゐ使つてゐましたか、これは非常な大口です。これは現在日本の石油会社から買つてゐますが、これは外国から買つたつてかまわないわけです。ただ国のために日本の石油会社から買つてゐる、きまつた数社だけのいわゆる特定利用じゃないのです。ですから、石油を使わぬ人がパイプライン事業としてやつてもいいのです。現在でもパイプラインとして、よしこれは皆さんのあれを受けてやろう。たとえばいま羽田の飛行場の場合、あれは羽田のビル会社ですか、それがやつてゐるんじゃないかと三愛かなんかがやつてゐるのでしょうか。今度の成田空港の場合は成田空港が自分で設備をして、そしてこれは自家用だといふことでもありましようが、かつんと入つてくる。受田さんも電話のことはよく御承知だと思つたのですが、たとえば電話の場合でもある会社の中の電話の施設というものはいわゆる自家用ですね。その場合でもやはり電気通信法で郵政大臣の認可を必要とするのです。決してこの工場をやつておるところの通産省とかあるいは建設省とかの所管にならないのです。あるいは鉄道の使つておるところの通信線でもこれは自家用でありますにしても、これは電気通信法という法律に従つて郵政大臣の認可を得なければならぬのです。それと同じことなんですね。ですから、やはり行政というのはそこが明確でありませんといふ

任の所在が明らかにならない。ましていま言つたパイプライン事業のようにこれは形式論にはなりませんが、石油業者以外でもパイプラインの事業は可能なんだ、たとえば国鉄のごとく、やれば現実にはやれるんですね、やつてはいけないという法律がありませんから。あるいは石油業者のうちに皆さんがお集まりになつてやつてもけっこうなんです。そういう意味においていわゆる主務官庁、窓口としては、やはり輸送事業であるという観点から、そこで運輸省が許可の件を扱う。それを幾つかの官庁が一緒になつて——一緒になればいいけれども、これは法律上は別々ですからね。橋本登美三郎がパイプラインをやりたいといつてAのところを持つてゐて、またBのところを持つてゐて、Cのところにも持つてゐて、こういう行政はいまだかつてないですよ、お調べになつても、やつたらこれは国民から非難されます。ですから協議することはけっこうです、関係がありまうから。たとえば河川敷を使うとか道路を使う場合がありまうから、したがって建設省なり通産省と石油を運ぶといふことを相談することはけっこうです。主務官庁といふ運輸大臣なら運輸大臣が建設大臣なりあるいは通産大臣なりと協議してこれをきめる、これが法律のたまえなんです。私はそういう意味でも主務官庁は運輸大臣でなければならぬ、それからこれは輸送事業である、それ以外にこれはとらえようがないのです。これは学者のほとんどがそれを明らかにしておる。もしこの事業を他にとらえられるといふ法的なあるいは社会的な学問的な見地があればお知らせ願ひたいのであります。

○受田委員 この問題は、私も実は四年前に南フランスのコンコルドの飛行場を見に行ったついでに南フランスの油送パイプの工場を見えたわけです。そのターミナルの数カ所を見えたわけです。あれが今度はパリからドイツにも一部いくという非常に雄大な工事をどんどん進めてゐる場面を、福永一臣団長のもとに私もフランスの実態調査に行つたときにながめてきたのです。ところ

が、フランスの説明を聞いてみると、フランスの工業省が担当してゐる。こういうことでございまして。つまり一つの通産行政の一環としてこの石油の輸送は考へられるべきものであるという説明で、これは福永一臣氏も十分を知つておられます。その説明を聞いたときにも私も、この数日、新聞に建設省、運輸省、通産省などが協議してきめるとかあるいは共管にするとかいふような意見もあるといふような記事が出てゐるわけですが、これは結果的にこのパイプラインの効果がある方法をとるべきであつて、どの省だ、主管省とそれだといふ前提で私は申し上げてゐるわけじゃないのです。運輸省の国鉄の鉄道事業及び付帯事業の中へ入るかどうかという問題、つまり鉄道を利用するといふことになつてゐるわけでございます。まして、鉄道の側溝を利用していく。これは外国ではアメリカが少々やつてゐると思ひますけれども、ヨーロッパなどにはそういうのがないんです。全部鉄道の側溝を避けておられます。そういう意味で鉄道を特に今度利用されるというのはいふまでもなく、ヨーロッパから見たときにちよつと変わつてゐるなという感じをいま私は受けたわけです。これは福永さんにお聞きになつてみれば、あの当時の南フランスの石油を揚げたパイプに送り込むターミナルを拝見した私たちとしてはその雄渾なる構想にいささか打たれておつたわけで、日本にもほしいな、これは四年前です。これはどういふ関係か、まあその役所の問題は別として、そうしたヨーロッパの国々にはちよつとみずから石油を生産しないものですか、他国からタンカーで運んでそれをパイプラインに送り込むという操作をしてゐるだけに、興味しんしんたるものを感じたのですけれども、日本とよく似てゐる国柄の実態というものを私自身が体験したので、ひとついまの点について御報告をして検討材料にしたいと思ひます。

○橋本国務大臣 こまかい点また政府委員から御答弁しますが、私の知つておるといいますか、考

え方では、ヨーロッパの場合は鉄道はみな国営なのです、運輸省がやっていますね。したがって、たとえば鉄道は貨物が行きますと、現在まだ国際条約ができておらないのでありまして、そこでジョイントをしたり、一時そこで査証等をやるわけなのですが、これはパイプラインではできないのです。油が中に入っているというのです。だからそこで査証することでもできないのです。したがって、その公共事業というところで——それは道路がそういう関係にあります、そういう関係で、いわゆる行政上の必要からそういう公共事業が行なわれる、もしくは公共事業等は通産省でやっておるところは通産省がやる。アメリカの例になりますという、これは違う。逆にアメリカは一切石油資本はパイプライン事業に投下してはいけません。もちろん権利も認めない。これは一つはいろいろなアメリカの石油の事情があります。石油が巨大資本であるということでもあります。そういうことからしてなお一そう、民間の末端までそれがいく場合には全く国民生活は石油資本に押えられてしまうという、アメリカの非常に潔癖なものな考え方があるのだらうと思います。私は、これは非常に妥当だと思うのです。日本でもいまや石油資本が、外国の資本も入っておりますが、まさに非常に巨大資本になりつつある。でありますからして、それらがやることはいか悪いかということ、これは先ほどの輸送事業という本体から離れますけれども、アメリカではそういうようなものの考え方から、石油資本がこれに参加してはいけません。そうして別個にいわゆる鉄道事業のほうで、輸送事業としてこれをやらしてやる、こういうアメリカの考え方。私は、そういう巨大資本であるからどうのこうのということとは別問題にして、やはり輸送事業としてとらえるべきだ、また一部の人がいわゆるけをやらない、ただ全く実費だけで物を送るのだからという、こういう考え方を言っておる人があります。ノ一損失、ノ一利益といいますが、何というか無ロス、そして無利益といいますが、何か言ってお

りますが、しかし、その資本というものはとも私の資本です、国の資本じゃないのですよ。たとえば石油会社というものは、年に一割とか一割二分の配当をする会社でしょう。その会社の持つてきた金で敷設をして、それが形式上、もちろんいわゆる無利益をあげるような計算で使用料はきめましよう。けれども、その資本は、親会社は一割か一割二分配当しているのではありません。結局、親会社の石油のものとよけいな金を取らざるを得ないでしょう。国家資本であればもちろんこれは全然そういうことはありませぬ。けれども、親会社自身が国家資本じゃないのですから、私企業なんです、その私企業の金を持つてきて、いわゆるノロス、ノ一プロフィットといつても、いわゆるただの金は、どこかでもうけなければ配当できないでしょう、親会社のほうで。これはもう理論的に成り立たないということですから、これはいわゆる公共事業として国がやる、したがって国営事業として、いわゆるパイプラインを別個の会社としてやるといふなら、これはいわゆる、ノロス、ノ一プロフィットということではできません。けれども、そうでない場合は、これは私企業の会社がやるならば、結局親会社に負担してもらわなければ配当できないでしょう。その面だけで一割を八分に低くするので、そんなことはできないでしょう。ですからこれは、私は理論としても成り立たない。ただ一貫輸送という点等、いろいろ議論がありましよう。しかし私は、必ずしもそれを設立した会社だけではなくて、ほかのものだつて参加して入れなくちゃいけない、あるいは極端になれば、米軍のものだつて入れないかぬです、あるいは国鉄が買ってきた油を入れなければいかぬでしょう。ですから、自分で買ったものを運ぶものだったら、全く自分の構内を走るパイプライン、運ぶものをつくるなら別です。しかしながら、一般に不特定とは言わぬけれども、多数特定ですね、そういうものを入れてくる。だから構成した会社だ

けのものではないのですから、もちろんそういうものができていいのですよ。私はつくつちやいかぬと言つてない。もちろんそういう会社もつくつてよろしい。あるいは石油資本に關係ない、パイプラインとして、商売として成り立つ会社としてやつてよろしい。国鉄が自分の軌道を利用してやれば、いわゆる計算上成り立つならばこれもやつてよろしい。だが、それらを認可する主務官庁は、運輸省が他の官庁と協議をしきめるといふのが一貫した行政のあり方ではないか、これが私の考え方でありまう。

○受田委員 時間も過ぎますから結論的な御質問をするのですが、結局いま伝えられるように、国鉄が御計画されている東京湾西部地域の精製された石油を、数社のものを八王子パイプラインによつて送り込む。ところが、その該当しないところは、その運ぶのはどうしていったらいいか、その料金はどうするか、それは今度鉄道の線に沿うていくのですから、鉄道のないところはどうか、鉄道の曲がっているところは曲げなければいかぬとか、いろいろな問題がありますから、それを全部克服しておられるお立場でありまうから、私は時間もありませんから結論をお尋ねしたいのです。

八王子パイプラインという、もうすでに伝えられておるこのパイプラインを直接利用できる業界と、直接利用できなくて、そこまで運びつけないならばならぬ業界と、こういうものを一体どういふふうにつないでいくのか。そういうものはまだ業者との話し合いもできておらぬ、そんなことも聞いていることですが、これはもうみんな知っておることなんです、国鉄としては、運輸省としては十分関係業者と話をし、最もいい知恵を出さうという努力をされるのかどうか。それとは関係なしに、国鉄も一応やつてみる、それからあなた方もやればまた別にパイプラインを敷きなさい、いまお話によれば、自由に敷けるわけですが、こういうことで、それに対しては運輸省も筋が通れば認める、こういう形の方針かどうか。

それから、橋本先生御自身として、四月という目標はそういう業界との話し合い等も経ないでやらなければならぬような時点になったら、その話し合いができるだけでき上がる形で、その日までできるだけみんなよい知恵を出し合うという意味で、ある期間待とうとされておるのか、その点をお聞きしたいのです。

○橋本國務大臣 そのものところ、製油所からそこへ持つてくるもの、これは計画だから、お互いだから、国鉄も出資をして、石油会社も出資をして別会社をつくつてやろうということのようです。もし国鉄がつくれといえはつくりました。臨海鉄道は国鉄も出資し、関係会社も金を出し合つてできている。ですから、これは国鉄が出資をし、関係会社も出して、そうしてパイプラインをつくつたらよろしい。ただし、認可は運輸省であくまでやる、そういうものを認可する場合は、主務官庁は、協議をするけれども。

それから、もう一つのいわゆる四月にやるのかというお話ですが、これは御承知と思いますが、現在レールの上に油の貨車を乗けていっているわけですね。これが大体いまの状態であつてまいますと、四十七年一ぱいでもう運ばなくなると思ふのです。運ばなくなれば、当然これはもうトラックでもって運ばざるを得ない。そういうことになったら東京都内はどういうことになりますか、火だるまを持つて歩いていようなものですか、それを私たちは非常におそれるわけです。ですから、どうしても四月中に認可をして工事を始めまさんと、これに間に合わない。その前に話があつたように、当然これは石油業者とよく話し合つて、そしてこれは話をつけてもらいたい。しかし、いろいろな複雑な問題があつて、話がかねければやらないのかという、私は行政官の責任者としてこれはやらざるを得ない。やらなければこの何百万の都民に迷惑をかける、こういう結果になりますから、どうしても話し合いがつ

なければ、いまレールの上を運んでおる油をパイプラインに移すだけでも、今度は一方においてはレールが空きますから、あかなければいまの神奈川方面の貨物を運べないのですから、実際からいって、将来どんな荷物があふえてきて、そういう状態でありますから、時期はもう延ばせない、しかし一日、二日は延ばせない問題じゃありませんから、十分に国鉄として業者と話し合った上で、そうして料金問題もありましょう。私は国鉄は特別にもうける必要はない、適正な料金であればいいと思いますから、それらの問題を含めて業者と十分に話し合った上で処理したい。しかし、ただ漫然と何カ月も待つておいたら、最後にはあのときの運輸大臣は何をしてやったのだ。——そのころまで私は運輸大臣をやっておられぬからいいかも知れぬが、そのときまで政府は何をしてやったのだ、このようなあふないトラックが何百台町の中を走っておるといふのは何事だ、こういうものを免れ得ない。したがって、話し合いがどうしてもつかなければ、私としてはこれを許可せざるを得ない。この工事だけで、何もかもというわけではない。ただいまの計画しているものだけはやらせるようにしなければ、たいへんなことが四十七年以降に起きてくるであらう、かように思います。しかし、前提としては十分に業者とも話し合って、そうして円満な処理を講じたい、かように考えております。

○受田委員 よくわかりました。ここに伊能さんもおられるが、千葉県側にも精製工場が幾つもあられるわけだ。西側と東側にそれぞれある。そしてそれを最高に生かす道に、バージによって、とて運ぶ手も一つ考えられぬこともない、そういういろんな案があると思うのです。そういう案を両方を十分生かしながら、輸送の安全、料金の低廉、そういうものを生かしながら総合的な立場で、橋本先生、御検討をお願いしたい。国家のためにこのままにしておけぬわけだけれども、同時に、千葉県側のほうもそれから神奈川県側のほうも、両方をそれぞれ生かす別の道が一つまたある

のじゃないか、こういうことも検討していただきたい。(賛成)と呼ぶ者あり)賛成だろう。そういうことでひとつ大臣、きょうはあとの問題は、航空局御苦勞願いましたが、きょうは時間の関係で……。

○橋本国務大臣 ただいまの受田さんのたいへん貴重なアドバイス、そのとおり私はやってまいりたいと思います。

○受田委員 それでは一言、私ぜひお尋ねしておきたいことがあるものですから、もう五、六分だけお待ちを願って……。

私、交通総合計画の中で、陸海空の三つを生かしながらいくためには、中央に運輸省があり、また道路の管理は建設省などがある、こういう行政機関があると同時に、地方にも陸海空の総合的な調整機関というのが必要なんじゃないでしょうか。新交通政策を進める上において地方ごとと陸と海と空、そのどの交通機関を利用するのが一番有効か。ここは海のはうをやったり、ここは陸のはうをやったり、ここは空を大いに伸ばさしたりというような総合的な新交通政策をやる。そこを十分総合調整する機関が地方にも要る。これは行政機構上いたずらに機関ができることには反対のわれわれでございますが、交通の安全として新交通体系の樹立という大目標を果たすためには、そういう調整総合機関が地方に必要である、かように考えるのです。基本的な問題ですが、お答えを願いたい。

○橋本国務大臣 機構を本格的にいまおっしゃったようなことに考える必要はないとはいえないけれども、しれませんけれども、そういう総合交通体系という大きな問題になりますと、かえって中央でやったほうがいい点があります。しかし、地方の問題といえますか、地方にもいろいろ問題がありますから、これから飛行機でもSTOLという小型の飛行機ができて、近距離、百キロぐらいのところはそういうもので運ぶようになりましょう。そういう問題もありますからして、いわゆる地方交通協議会というものを制度上つくることになっ

ております。ただ、いま考えておる地方交通協議会というのは、どうもバス中心といえますか、そういうところがあるようですから、いまお話しがあったように、いわゆる私鉄、国鉄あるいは道路あるいは飛行機まで含めた一つの地方交通協議会という形にして、そうしてそれによって地方における総合交通の調整、そういうことを、お話しのようなサセションがありましたから、内容を強化した上でこれを進めていく、かようにいたしたいと考えております。

○受田委員 いま一つ私は、空の交通というのはこれからますます発展するはずでありますし、発展させなければならぬ。ところが、新国際空港もいよいよ待望の完成の日を迎えられるかっこうになってきたし、その前進する喜びの胸中をお察しできるわけでございますが、私としてはそうした第一種、二種、三種という空港のほかに、やがてヘリコプターによる自家用機というものを、やがて、小型機を使う時期もきつて来ると思うのです。日本のようにこういう細長い国である、鉄路あるいは自動車道でなくして、ヘリコプターあるいは別の小型機でちよつと鹿児島へ、ちよつと北海道へ家族打ち連れて行く、そういうヘリコプターなどを含む小型機の発着のための空港というものを整備する計画はないのか。

それから、ヨーロッパやアメリカなどでしばしば見られる貨物専用のつまりサブ空港というものができるならば、これはほんとうに航空安全のためにも貢献すると思うのですけれども、そうしたサブ空港の設置計画というものはないのか。空の交通がいよいよ発展しようという段階に、そういう夢をお持ちではないか、ちよつとお聞きしておきたいのです。

○内村(信)政府委員 ただいま御質問のまず第一の小型機の問題でございます。先生御指摘のよう

に、これからますます時間価値が高くなれば、自家用機、小型機、そういうものがだんだんふえてくるということは想像にかたくなくないというふう

に考えます。そこで、それに対する空港あるいは

離発着をどう考えるかという問題でございますが、空港整備につきましては、御承知のとおり四十六年度から第二期の空港整備五カ年計画、これは五千六百億円をもって第二期の五カ年計画をつくっております。そこで、先般閣議の了解を得たわけでございますけれども、その中にはそういった小型の自家用機のための飛行場あるいはヘリポートといったものは含まれておりません。

御承知のように、ヘリポートと申しますのは比較的小さな面積で離着陸できるわけでございますから、それほど大きな金とか労力を要せずして、比較的容易に設置できるのではないかと、比較的に、それから小型機につきましても大体六百メートルないし八百メートルぐらいの滑走路があればこれはできるということで、いま考えておりますような二千メートルとかあるのは二千五百メートルとか、それほどの規模のものではなくとも済むというふうに考えております。したがって、こういうものにつきましても、ある場合にはプライベートルな飛行場として民間に設置を認めるという方法が一つ。さらにこれがどうしてもそういかな

い、特に国なりあるいは公共団体の援助が要るというふうな場合には、この五千六百億の中に予備費が五百億ございますから、そういうふうなものも考えるということもあるいは場合によっては必要であるというふうに考えております。

それからもう一つ、貨物空港でございますけれども、これは確かに航空貨物というものは、いままでの増勢を見ましても非常に多うございます。昭和四十四年度をとりますと、大体国際の輸出入貨物、この国際航空貨物が約九万八千トンぐらいございます。これは約十年前に比べますと約十九倍程度に伸びております。そこで、今後の問題といたしまして、こういうった貨物の伸び、特に国際航空貨物が非常に大きく伸びるであろうということは、やはり想像されるわけでございます。ただ、これは非常にマクロで見た場合でございますけれども、この航空貨物の将来の想定につきま

しては、これは人と違ひまして、単にマクロ的な

ものではないか、ちよつとお聞きしておきたいのです。

○内村(信)政府委員 ただいま御質問のまず第一の小型機の問題でございます。先生御指摘のよう

に、これからますます時間価値が高くなれば、自家用機、小型機、そういうものがだんだんふえてくるということは想像にかたくなくないというふう

に考えます。そこで、それに対する空港あるいは

離発着をどう考えるかという問題でございますが、空港整備につきましては、御承知のとおり四十六年度から第二期の空港整備五カ年計画、これは五千六百億円をもって第二期の五カ年計画をつくっております。そこで、先般閣議の了解を得たわけでございますけれども、その中にはそういった小型の自家用機のための飛行場あるいはヘリポートといったものは含まれておりません。

御承知のように、ヘリポートと申しますのは比較的小さな面積で離着陸できるわけでございますから、それほど大きな金とか労力を要せずして、比較的容易に設置できるのではないかと、比較的に、それから小型機につきましても大体六百メートルないし八百メートルぐらいの滑走路があればこれはできるということで、いま考えておりますような二千メートルとかあるのは二千五百メートルとか、それほどの規模のものではなくとも済むというふうに考えております。したがって、こういうものにつきましても、ある場合にはプライベートルな飛行場として民間に設置を認めるという方法が一つ。さらにこれがどうしてもそういかな

い、特に国なりあるいは公共団体の援助が要るというふうな場合には、この五千六百億の中に予備費が五百億ございますから、そういうふうなものも考えるということもあるいは場合によっては必要であるというふうに考えております。

それからもう一つ、貨物空港でございますけれども、これは確かに航空貨物というものは、いままでの増勢を見ましても非常に多うございます。昭和四十四年度をとりますと、大体国際の輸出入貨物、この国際航空貨物が約九万八千トンぐらいございます。これは約十年前に比べますと約十九倍程度に伸びております。そこで、今後の問題といたしまして、こういうった貨物の伸び、特に国際航空貨物が非常に大きく伸びるであろうということは、やはり想像されるわけでございます。ただ、これは非常にマクロで見た場合でございますけれども、この航空貨物の将来の想定につきま

のではなくて、産業構造、貿易構造というふうな面からもう少しミクロな分析をいたしまして、この将来の予想をしなければならぬというふうに感じます。その点につきましては、いま運輸政策審議会の中の物流部会、その中に特に航空貨物のための小委員会をつくりまして、そこで検討をいただいておりますが、そういって、そこをやっております。いずれにしても相当大きくふえるだろう、それにつきましても、いま御指摘がございました貨物専用空港というふうなものはやはり将来考えていかなければいかぬじゃないか。これは特に大臣が前から申されていることでございますけれども、将来、こういったものは単なる貨物空港ではなくて、一つのちょうど港湾について臨海工業地帯というものと同一ように、航空貨物についての一つの臨空工業地帯と申しますか、空港を中心として、その周囲に航空適性産業というものを興す。それと一体として空港というものができてくる。そういったような意味の貨物専用空港というものがやはり将来必要になつてくるであらう。そういったものに対する立地条件とか、あるいはターミナルシステムというようなものをいまから考えていかなければならぬということが、この五十年の中に入っておりますが、さらにその次に来たるべき問題として十分考えながら調査を進めるべきであるというふうに考えます。

○受田委員 私、これで質問は終わりますが、橋本先生、あなたいまちょっと気にかかるおことばが一つあったわけですが、いまのおことばの中身を解剖すると、今度七月改定にでもおやめになるような御意思があるように思われる。私は、あなたのような誠意を持った、実力を持った大臣には、引き続き御苦勞願いたいですから、ひとつその点、御遠慮されないうで堂々とがんばっていただきたい、これを申し上げて、質問を終わります。

○橋本国務大臣 どうぞひとつよろしくお願いいたします。

○天野委員長 次回は、明二十四日水曜日正午、委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時二十一分散会

昭和四十六年四月七日印刷

昭和四十六年四月八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局