

第六十五回国会
衆議院
内閣委員会
議 録 第十五号

(三五〇)

昭和四十六年四月十六日(金曜日)
午前十時二十一分開議

出席委員

委員長 天野 公義君

理事 伊能繁次郎君 理事 坂村 吉正君
理事 大出 俊君 理事 鈴切 康雄君
伊藤宗一郎君 稲村佐四郎君
加藤 六月君 笠岡 喬君
加藤 兵輔君 關谷 勝利君
徳安 實藏君 葉梨 信行君
堀田 政孝君 上原 康助君
鬼木 勝利君 東中 光雄君

出席國務大臣

文部大臣 坂田 道太君
運輸大臣 橋本登美三郎君
國務大臣 荒木萬壽夫君
行政管理局長 淺古 迪君
行政管理局行政官 河合 三良君
行政管理局行政官 岡内 豊君
監査局長 安嶋 彌君
文部大臣官房長 宮地 茂君
文部省初等中等 野村 一彦君
教育局長 長 正興君
運輸省自動車局 小林 敬信君
運輸省自動車局 業務部長 本田 敬信君

出席政府委員

行政管理局長官 淺古 迪君
官房審議官 河合 三良君
行政管理局行政官 岡内 豊君
監査局長 安嶋 彌君
文部大臣官房長 宮地 茂君
文部省初等中等 野村 一彦君
教育局長 長 正興君
運輸省自動車局 小林 敬信君
運輸省自動車局 業務部長 本田 敬信君

委員外の出席者

内閣委員会調査 室長 本田 敬信君

委員の異動
四月十四日

第一類第一号

内閣委員会議録第十五号 昭和四十六年四月十六日

辞任 中山 利生君 補欠選任 福永 一臣君
同日 福永 一臣君 補欠選任 中山 利生君
同日 福永 一臣君 補欠選任 中山 利生君

同日 阿部 文男君 補欠選任 稲村佐四郎君
同日 加藤 陽三君 補欠選任 加藤 六月君
同日 辻 寛一君 補欠選任 關谷 勝利君
同日 中山 利生君 補欠選任 徳安 實藏君

同日 稲村佐四郎君 補欠選任 阿部 文男君
同日 加藤 六月君 補欠選任 加藤 陽三君
同日 關谷 勝利君 補欠選任 辻 寛一君
同日 中山 利生君 補欠選任 中山 利生君

同日 稲村佐四郎君 補欠選任 阿部 文男君
同日 加藤 六月君 補欠選任 加藤 陽三君
同日 關谷 勝利君 補欠選任 辻 寛一君
同日 中山 利生君 補欠選任 中山 利生君

四月十四日

岐阜県白鳥町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(橋本次郎君紹介)(第四四二二二号)
岐阜県上石津町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(山本幸一君紹介)(第四四二二四号)
靖国神社の国家管理反対に関する請願(小林信一君紹介)(第四五三九号)
は本委員会に付託された。

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)
文部省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二号)

○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。
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 許可、認可の整理に関する法律案でございますが、冒頭、大臣に一つ承りたいのです。旧来の許可、認可の整理に関する法律は、まあ事務的な整理がほとんどでございまして、その意味ではあまり問題にならなかつたのですけれども、ただ最近の状況をながめておきますと、許可、認可の整理に関する法律という名前前で、本来ならば、常任委員会があるのですから、常任委員会が正当な政策論議をしていただくべき筋合いのものを、たくさんございまして許可、認可の整理の中にばっと入れて出してくる。こういうやり方というものは、私はどうも筋が通らぬような気がするわけであります。ですから、担当の行政管理局に承ろうと思つて、この間、三問題提起をいたしました。御答弁がない。そこで、どうしてなんだと言つたら、担当の省庁をお呼びいただいてお聞きいただきたい、こういうお話です。なぜそうなるかという、担当の行政管理局は、運輸省なら運輸省が考えてこれを整理するといつて出した、それを許可、認可の整理に関する法律に一括してまとめてお出しになっているだけだから、実態をお知りにならぬ。ならぬから、実態に即した質問をされれば行政管理局はおわかりにならぬ。なぜかという、大きな政策がからむから。だから、そういう性格の出し方をなされたのでは、これはいささか筋が通らな

うにお考えか、まず承つておきたい。
○荒木國務大臣 許可、認可の整理という、行政の簡素化を目ざした法律でございまして、一括整理法案として取りまとめたわけでございまして。お説のとおり、許可、認可の整理案の一つ一つに政策問題がからんでおるかとは思いますが、国会提案の便宜上の前例にならう一括整理法案として提出しておる次第でございます。

○大出委員 つまり便宜上の先例にならうて取り扱う筋合いでないものを、許可、認可の整理という便宜上の先例に従つてお出しになるから問題があると思つておる。運輸政策の根本に触れる問題である限りは、一体何のために運輸委員会があるのかということになるわけであります。いま大臣のおっしゃつた、許可、認可の整理に関する法律というまとめ方、つまり先例にならうてお出しになるというなら、本来なら行政管理局で十分御答弁もいただける筋合いなんです、いわばある意味では事務的だから。ところが、基本に触れる大きな政策である限りは、行政管理局は所管ではない。やはり各省大臣にお出かけいただいて承らなければならぬ問題なんです。きょう、小林業務部長さんがお見えになつておりますので事務的な答弁はいただけると思う。だが、一歩突っ込んで質問をしたら業務部長の責任では答弁できない。運輸大臣にお出かけいただかなければ答弁にならぬ。私は質問をいたしますけれども、そういう問題が出てまいりますので、業務部長さんに何とお答えいただいても納得できない。なぜならば、運輸政策の基本に関する問題だから。私が申し上げておるの

は、それを許可、認可の整理に関する法律の名のもとに入れておいてになる。私は運輸省の方においていたでいて説明を聞いた。そうしたら、関係各方面にいろいろ問題があつた。運輸委員会自体から申し入れまであつた。だが、それらは全部話が

ついたとおっしゃるから、そうでございますかと申し上げておいた。しかし、その後の事情を調べてみると、運輸委員会は運輸委員会で合同審査をやろうという、当然なんですね。だから、これはやはり各省ごとに合同審査をやっていたかぬとね。つまり、おのおの省の所管をする事項の政策の基本的な問題が許可認可の整理で出てきている。したがって私は、先般理事会で、伊能さんおいでになりますけれども、これはそういう性格のものだから、質問はいたしません、いたしません、やはりあとで理事会をお聞きいただいて、そこらの問題を御論議いただきたい、こういうふうなことはお願いをしております。そうしようということになっておりますので、いま私の申し上げた点を大巨つとお含みおきの上で、これは単なる事務的な問題でないから、行政管理局で責任の負えない問題がたぐさん入っているというふうにおくみ取りいただきたいのです。つまり、運輸大臣がおいでになります、行政管理局の長官に運輸政策の基本的な問題まで責任をもってお答えいただけるのかどうか、そこを承っておきたいのです。

○荒木國務大臣 できるだけのことは御答弁申し上げるつもりでございますが、根本の実態に触れる問題についてはいささか心もとない気持ちがございます。

【伊能委員「お昼までに運輸大臣は来ます」と呼ぶ】

○大出委員 御出席を要請はいたしておりましたが、お見えになるというならば、おいでいただければけっこうです。いずれにせよ、幾つか御質問いたしたいのでありますが、この資料の出し方などもどうも不親切だという感じがいたしました。調べるのに非常に困難を来たすという感じがいたします。しかし、それを言っておりましたも時間もがたちますので、逐次承つてまいりたいのでございます。

まず冒頭に承りたいのは、これは陸運局長権限だと思っておりますが、施行規則で、駅の扱い

貨物三万トンを十万吨に引き上げるといふ形になされたのです。何月だか忘れましたが、これは実は、本来いけば十一條、つまり通運事業法十一條の改正というふうになる筋合いだろうと私は思うのでありますが、これは今回お出しになつておりません。

○小林政府委員 ただいまお尋ねの、運輸大臣権限のうち陸運局長に権限を委任いたしました問題は、これは今回の法律とは直接関係してございせん。一連の許可認可事務の簡素化の一環といたしまして、すでに政令で許可認可に関する権限の委任の整理をいたしたわけでございしますが、三万トンあるいは十万トンという具体的な数字の問題につきましては省令で手当てしてあるわけでございします。今回の法律事項ではございせん。

○大出委員 この十一條に「事業の休止及び廃止」というのがございしますが、ここでは「通運事業者は、通運事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない」、こうなつております。これは旧来、許可を届け出に変わる、たとえば休止する場合に、休止の届け出をすればよろしいという改正が出てきそうなるに感じておつたのですけれども、運輸委員会その他で許可を届け出に変わったというふうなことはございせんか。

○小林政府委員 行政事務の簡素化の観点から休止の届け出制についても検討したことはございしますが、今回の改正においては許可事項を届け出に落とすというふうなことはいたしてございせん。地方陸運局長に落としましたのは、対象の事業を十万吨以下の駅につきましては陸運局長権限であるという手当てをいたしたわけでございまして、許可制度というものは従来どおりでございします。

○大出委員 これも一つ間違えればという言いぐさはおかしいのですけれども、一つ状況いかんでは出てきかねなかつた法律改正事項なんですね。前にそういう案がございました。私どもの手元にありますが、これなどはいま出されておられません

が、これは出さなかつたことがいいて私は思っているのですが、どういふことかとすると、三万トンを十万吨に引き上げる。これはその駅の取り扱いの貨物の量を規制しているわけですから、扱いの貨物の量を規制しているわけですから、たとえば路線トラック業者の方々の場合、日通がある、あるいは西濃運輸、大和運輸、福山運送などがあります。その場合に、その会社から見て、その企業から見て、その駅の取り扱いの貨物量などから見て採算がとれない。しかし人の配置はしておかなければならぬという場合に、旧来ならば、つまりいままでの思想ならば、運輸大臣の側がその駅の貨物取り扱いを廃止してしまえば、その周辺の中小企業その他に、みずから企業の原料なり製品なりの運送その他について別の駅まで運ばなければならぬことになる。あるいは地域・住民にしてみても同じ意味で運ばなければならぬことになる。そうすると、そちらのほうはいかにぬくことになる。そうすると、一企業がその側にたいへんなロスが出る。だから一企業がその駅について廃止をしたいと考えても、あるいは休止をしたいと考えても、大臣が許可しなければできない、こういうことになる。ところが届け出になつてしまえば、届け出をすれば休める。休止の場合には届け出、運輸省のお考えになつた原案によれば、幸い出ませんでしたが、そうすると、届け出に変わればどうなるかというと、不採算の駅については届け出をすれば取り扱いは休むことができる。旧来は許可、この法律は許可ですが、許可でなくれば届け出をすれば済む、こういうふうなわけですね。ほかの駅でも取り扱ひするから、そうすると、日通さんの例をとればそうであるわけですから、そこだけ強引に許可をとってこの取り扱ひをやめれば他に響く。だからその駅は、不採算であつても人の配置がそういう意味で行なわれていても、やむを得ず続けていくことになる。つまりこれは許可認可の単なる事務的な面から見れば、許可制を届け出制に変えるというところから、許可認可の整理に関する法律に入ってくる性格のもの。しかし、もっと掘り下げて見れば、いま申し上げた点は、地域住民なり地域の商店、

中小企業に大きな影響を与える。あるいは一つの会社の中の人の配置にかかわる。働いている諸君の生活にもかかわる。やめてしまえばその人は要らなくなるのですから、どこかほかのほうに配置転換をするということになるのですから、そういう意味での政策上の非常に大きな問題、幸い出てきませんでしたが、出ればそうなる。つまりそういうものを性格上許可認可の整理に関する法律の中に入れていくことがいふのかどうか。これは運輸省が踏み切つて許可制を届け出制に変えるということになるとすれば、ここに入つてきたはずなんです。それで、それを単なる事務的な、つまり行政の簡素化という面だけから論議はできない。そこで私は先ほど一例をあげたわけですが、たまたまここに入つておられませんけれども、入つておるやつをこれから申し上げますけれども、そういう意味ではやはりこの辺のことは、私は運輸大臣がおいでになれば、なぜ検討されたのか十一條に関する許可の届け出制への変更をお出しにならなかつたのかということをお答えしたいのですが、業務部長お答えいただけるならお答えいただいております。あらためて大臣に聞きます。

○小林政府委員 事業の休止または廃止が、実態的に非常に関係方面に影響するところが大きいというところは御指摘のとおりでございます。したがって、行政簡素化の観点から案を検討いたしました段階におきまして、そのような運輸行政推進上きわめて重大な変更、影響があるような問題につきましては慎重に対処いたしましたわけでございします。したがっていま今回提案いたしました事項は、いずれも許可認可の整理という観点から考えまして、先生御指摘のとおり運輸政策に関連いたしますことは当然でございますので、そういう点については重大な影響、変更による影響があるかどうかという点については慎重に検討いたしました結果、今回成案を得たものに限つたわけでございします。

○大出委員 いまいみじくも小林さんお話しに

なりました運輸政策の基本に触れる問題は、事務的な意味での行政簡素化、合理化という扱いのワケに入れることは非常に大きな問題がある、こういうふうにお述べになって、さて今回お出しになったものは、つまり行政の簡素化、合理化という観点からお出しになったのだ、こう言い切られた。これは重大な問題でございましてね。いまから私が質問していく過程で、いま出されたものが、事務的に行政の簡素合理化だけで済む筋合いのものであったかどうか。もしそうでないのだということになるならば、これは大臣において意見をいただいて、いまあなたは行政の簡素合理化という観点からの問題に限ってお出しになったとお答えになっていたのですから、そうでないものが入っていたとすれば、いま私が例にあげた駅貨物の取り扱いの休止、廃止に関する問題以上の運輸政策の基本に触れる問題が入っているとすれば、これはいまお答えになった筋と違ふのですから、その点は私は明確に念を押しておきますから、その場合はこの委員会でも扱う筋合いのものじゃない。

さてそこで承りたいのですが、まず第一は、無償、有償、つまりまあ片方だけ先に申し上げますと、無償の自動車の輸送に関する問題、無償の自動車運送事業、この関係の問題は、今度お出しになっておりますが、条文でいうと四十五条ですか。出されている参考資料に条文が整理されてないので、まずそこからお答えください。

○小林政府委員 無償自動車運送事業というものにつきましても、今回の改正規定、道路運送法の一部改正は、第二十四条として今回の改正法ではとらえてございまして、道路運送法の第四十五条の二というところで新たに規定を設けてございまして、

○大出委員 この資料でいうと何ページのどこになりますか。

○小林政府委員 関係資料の百三十七ページでございます。

○大出委員 私がいま申し上げた四十五条の二ですな。

○小林政府委員 はい。

○大出委員 四十五条の二ということになりますと、この道路運送法というものは、本来有償、無償というところで運送法ができたのじゃない。運送秩序というものをどういうふうな確立をするかという観点から、この法律をこしらえた趣旨なんですね、調べてみると、多く申し上げる時間がありませんが、無償の自動車運送をやっておられる事業というものは、たとえばどういふものがあるのでしょうか。

○小林政府委員 現行法におきましては、先生御指摘のとおり無償、有償という区別はございせん。しかしながら現実には無償で行なわれている自動車運送事業といたしまして、たとえば旅館が送迎のバスを無償で営んでいる例はございます。現行法におきましては、これは免許制のもとにございまして、免許されておるわけでございまして。

○大出委員 いま旅館というお話ですから、ホテルを含むと考えればその範囲はわかりますが、そのほかにもどんなものがありますか。

○小林政府委員 ゴルフ場のバスのうち、無償事業として免許されている例もございまして。

○大出委員 そのほかにはございせんか。

○小林政府委員 それ以外は、ちょっと私存じ上げておりません。

○大出委員 無償のトラック、今日十四本あります。それから、無償のマイクروبスで人を運んでいる。どこどこで求人者が幾らある。そこへ持っていったら、そこそこ採算がとれない。たとえば横浜でいえば、横浜の田町の埠頭のこれこれの港の仕事をやる。そこにマイクروبスで桜木町駅前まで集まった人を一ぱい乗せて行った。とてもじゃないが折り合わない。そのうちに情報が入ってきて、無線マイクで向こうと話していたら、川崎のほうに幾ら幾らだ。そうすると、それをばあつと向こうへ運んでいってしまふ。一つの企業がこれは運送をやっているのですよ、人を乗せて。これは料金を対象にしているのではありません。いま私が申し上げたように、トラックの関係の無償は十四本あります。どういふものか御存

じですか。

○小林政府委員 ただいま先生が例にあげられたものは、現行の法律で自動車運送事業は他人の需要に応じてということになっておりまして、ある特定の企業が工員の輸送をするとか、あるいは幼稚園がスクールバス、マイクروبスを出すというふうな場合には、これは運送事業ということではなくて、自家用車の運用でやっておるわけでございまして。

○大出委員 自家用車のやつもこの法律に関係がありまして、一番最後に出ておりますからそこでお話いたしますが、そうでない性格のものがあります。したがって、いま私が聞いているのは十幾つあるけれども、中身のほうをどうおつかみかお話しただきたいと申し上げているのであります。いまお話しした点は、この法律の一番最後にございまして、自家用車の運送のところにありますから、それはそこで御質問いたします。ほかに御存じありませんか。

○小林政府委員 先ほど例をあげました、たとえばゴルフ場の送迎バスというものは、これははたして他人の需要であるかどうかという他人性において、非常に限界がむずかしいわけでございまして、免許をとって無償の自動車運送事業として営んでいるゴルフ場もございまして、自家用ということをやっておるところも現にあるわけでございまして。そこで、今回の改正におきましては、事業という範疇でとらえますものは、他人の需要に

応ずるかどうかが、あるいは継続して行なうかどうか、その事業の範疇と自家用との区別をまず前提にあるわけであります。その上で、事業でありまして、これは有償、つまり対価をとるかどうかというところで分かれておるわけでございまして、そのうち要するに有償でないというものを、そういうものににつきましては、有償の通常考えられます運送事業と全く同じような規制でいいのかわるかというところで、こういったものにつきましては、安全の観点、その他一般の事業との調整の観点というふうな問題を配慮しながら、特別の範

疇に分けた、こういうことでございまして。

○大出委員 私は、小林業務部長さんは東京の陸運局長さん以来の長いおつき合いでございまして、たいへん勉強になっていられることもよく承知しておりますけれども、そういう意味では実情を詳しくお知りの上で今回おやりになっている、この把握はいたしております。しかし、いまのお話を聞いています限りでは、どうもあまり実情に詳しくない。旅館、ホテルの、たとえば送迎等に人を乗せる、これは無償、無償とおっしゃっていただけますけれども、ほんとうに無償とあなたは思いになっていらっしゃるのですか。

○小林政府委員 その運送事業に伴います対価を何らかの形で直接の利用者に転嫁するというような場合には、これは有償だろうと思ふわけでございまして、旅館なりあるいはホテルが運送に要する事業の経費を全体としてまかない、いわゆるサービスといたしまして送迎しておるという限りにおきましては無償であらうかと思ひます。

○大出委員 ゴルフ場の例もありませんか。しかもやっておる旅館、ゴルフ場、名前はまだ幾つもありますが、ある旅館では、これは伊豆でございまして、ある旅館では、駅からの送迎等については、あとの計算書きに宿泊その他に含めて、つまり送迎運送に要する費用の割り掛けをいたしまして、ちゃんと記載をして取っている。確かに外見から見ればサービスに見える。見えるが中身はそうではない。つまり宿泊料に入っている。これは明確になっておる。そうすると、これは無償なのか有償なのか、どうなんですか。

○小林政府委員 旅館の宿泊者から、自動車を利用した場合とそうでない場合とで区別して、何らかの形で料金を取るといふようなことになりまして、これは有償であらうかと思ひます。したがって、旅館の送迎バスを利用するといふなどにかかわらず、サービスの料金を含めまして一定の宿泊料金を取るといふような場合には、これはその自動車の利用と直接の関係がないことでございまして、そういう場合にはこれは無償である、こ

う考えます。

○大出委員 そうすると宿賃に入れて取っておる場合は無償ではない、そうなりますか。

○小林政府委員 およそ旅館なりホテルを経営しておるわけでございますので、自動車を持ってそのコストを何らかの事業を運営してカバーするということは当然考えられるわけでございますが、私が申し上げましたのは、その自動車を利用した場合とそうでない場合とで宿泊料金等に差があるというようないことがない限り無償である、こう申し上げたわけでございます。

○大出委員 つまり実態としては、無償であるか有償であるかということについて逐一お当たりになつていないからわからない。がしかし、たゞまゝとせば、宿賃その他何らかの形で対価を得ていないとすれば無償であつて、得ておるとすれば無償ではない、こういうことになる。しかし実際は宿賃です。旅館、ホテルですから、皆さんの側でどこでどうやって対価として取っておるかというのとはわからない、こういうことになる。実態はそうだ。そういうことですな。

○小林政府委員 実態がどうなつておるかという問題につきましては、現に有償でありながら免許をとっていない、あるいは無償でも、現在は免許制でございますから、免許をとっていない、いわゆるもぐりの事業、もぐりの自動車運送をやっておるというものはあることは、これはもう否定できないわけでございますが、無償と有償の区別というものははっきりいたせるわけでございますので、無償事業を別の事業にいたしたわけでございます。

それから、先ほど、それ以外に無償事業はあるかどうかという点につきましてちよつと失礼申し上げましたが、トラック事業の関係では、市町村が行なう運搬運送事業というもので、全国で六事業者は無償の運搬運送事業がございまして、

○大出委員 先ほど冒頭に申し上げましたように、この法律の趣旨というものは有償、無償で区別されておるのではない。そのたてまえからする

と、たとえば運行管理規定などを設けるということに法律上はなつておる。ところが実際は規定はないですね。そこで問題は、いま御答弁がありまふように、金を取つてゐるのか、取つていないのか、一々どの旅館がどういふことか、これは許可制です。許可するにあつて条件もつけられれば、もしそれに違反をすれば取り消すこともできる。つまり、無償でやつてゐるものと称して金を取つていければ、許可制なんですから取り消せる。認めないことができない。これをおつぱししてしまふと、届け出さえすればいいのですから、そうすると、無償と称して実際には金を取つても、許可という権限がなくなつてしまふのだから、そうすると幾ら金を取ろうと、ゴルフ場の送迎でも金を取つてゐても、届け出でやれるようになってしまふ。例えばチェックできない。つまりその意味では私用。私がまさかその旅館の例をあげるわけにはいかぬ、向こうも商売だから。私も長らく使つてきてゐる旅館もあります。ちゃんとこれは親切に送つてくれるからと思つてゐると、現に全部計算されてゐる。そうすると、これはほんとうは、許可の趣旨からいへば、無償でということでは許可しているはずだ。それをずつと有償でやつてゐる事実があるからには、許可の条件に反する、これは実際に有償なんです。ところが、今度は届け出制にしてしまふと、金を幾ら取つたつてとかく言へた義理じゃない。つまりそういう意味では乱用される。いま許可制だから、まあまあ何とかが隠れてごまかしながら幾らか宿賃に入れるというところで取つてゐるのだけれども、届け出制になつてそういう形になつてしまふと、公然と取つたつてそれなりに済んでしまふ。事は小さいようだけれども、旅館を利用する人というのは、それこそ日本人全部が使うのだから、簡単なものじゃない。ホテルにしてもそう。ゴルフ場にしてもそう。だから、こういうことがはたして——つまりこの法律は運送事業というもののについての秩序の

問題ですから、そのたてまえからいへば、そういうワケをはずすことが秩序という面からいって妥当かどうかという、これはかなり大きな問題に接触する。それを片方からほんんと許認可の整理に関する法律で出されたつて、ここで議論しようがない。これを一つずつやつていつたら、これだけ数があるのだから——これだけお出しになつてゐる。そういうすべて基本的政策にかゝる問題が最近一ぱい入つてきてゐる。これを議論しないで通すことは、やはり議会のたてまえ上国民に相すまぬです。したがって、冒頭に私は念を押しているのですけれども。

次に承ります。いまの管理規定その他の問題は、どういふふうにお考へになつてゐますか。安全管理の問題もあります。これは五台以上というのもありまふけれども……

○小林政府委員 現行法におきまして、有償である無償であるを問わず、自動車運送事業としてこれは免許制にいたしておるわけでございますが、そのうち無償の場合には、これは届け出でいいというふうに法律改正をいたしたわけでございます。その際、ただいま御指摘の安全関係の規定というものにつきましては、一般の自動車運送事業と全く同様に準用規定によりまして適用することにしたしております。

○大出委員 現在だつて、そんなことを言つたつて、無償のこの種のものについての運行管理規定を設けると書いてあります。ないでしよう、実際に。あります。あつたら出してください。

○小林政府委員 運行管理者を置くとかあるいは運輸規則による規制を受けるということは現行のとおりでございます。現在そういうものが行なわれておるかどうかという場合に一つ問題になります。それは、おそらく先生先ほど来言われておりますことは、自動車運送事業の免許をとらずに自家用でやつておるといふものがかなりあるということとどういふかと思ひます。自家用の場合には、当然道路運送法の安全規定というものはかゝらないわけでございますから、これは適用にならない。本

来運送事業として免許を受けなければならぬものにつきましては、安全規定は全部かゝつておるわけでございますし、それはそれと適用し、私どももそれに沿つて監督をしておるわけでございます。

○大出委員 自家用の話をしてゐるのではないのです。法律をかぶつてゐる、つまり適用を受けてゐるということですが、では、法律はそう書いてゐるけれども、そういうふうになつてゐるかどうかという、実際はやつていないと申し上げてゐるのです。それは皆さんのほうは、数多くあるから目が届かぬと思ひます。これは、陸運の問題は私は長年手がけてゐる質問してきてゐるので、それは人がなくてどうにもならぬで、皆さんそれこそあつておつてゐる。皆さんよく知つてゐる。私は方々の陸運局、陸運事務所を歩いてよく知つてゐる。部外職員まで一ぱい集めて、入つてみれば、どこからどこまでどういふ仕事をやつてゐるかすぐわかる。だから、それはあなたのほうでそう言わざるを得ないのはわかるけれども、実際はそうではない。だから私の心配は、許可制になつてゐる、だから無償という名前を送迎をしてゐるところも、それなりにやはり法律を考へるから氣をつけてやつてゐる。それをはずしてしまつたらこれはえらいことになる。他人を運ぶのです。自分の家族なら、事故が起つたつて責任は本人にあるからいいけれども、他人を運ぶのだからそれはいいかない。だから私は、こういうことはそう簡単に届け出制でいいということにすべきではない、こゝう言いたいわけですが、正直に申し上げると、やはり押えるものは押えていくべきである、そう申し上げてゐるのです。だから、それがいいか悪いかという論争は、許認可の整理という角度からの論争ではない、こゝう思つてゐる。

たくさんありますから、何時間もかかりますから、次に参ります。

私さつき申し上げたように、人入れ稼業がありますよ、わかりやすく言えばですね。この場合

○小林政府委員　ただいまお聞きしました範囲内

○大出委員　つまりそうなる、現行法でいけ

いうわけにはいかない。事一般国民に大きな影響

次に、軽自動車による貨物運送事業に対する免

○小林政府委員 資料の百二ページでござい

すが、いままでないものを一ぺんおつくりになり

業」とは、自動車運送事業、自動車道——どう見

○小林政府委員 道でございます。

う。旧法は現行法ですね。旧法といっても、これ

事業、自動車運送取扱事業及び軽車両運送事業を

○小林政府委員　今回、自動車のうち軽自動車、

項でございますが、「旅客を運送する事業及び自

だけ軽自動車を除いたわけでございます。つまり

○大出委員　これなどは、こういう手の込んだこ

て改正をしなければならぬ。そうでしょう。軽車両

ない。これは明確な運送法の改正ですよ。なぜ

つくって入れておいて、そして許可を廃止した。

官、両方おやりになった大先生だったらおわかり

会ならしうがない。専門におやりになっておる

は私に言わせれば邪道ですよ。どういふ神経で

○小林政府委員　この点は条文の全く形式的な整

理でございまして、第二条の第二項の御説明を申し上げましたが、貨物自動車のうち軽自動車、これは道路運送車両法で大体大きないは排気量できまっておるわけですが、積載量といったしましては超小型であるわけですが、そういうものは運送事業用の自動車としては特に規制する必要はないということで、それを簡素化の観点からはずしたわけでありまして、はずした点から、そういう軽自動車につきましては全く規制をしないということではございませんので、現在、人力、馬力程度でございまして軽車両事業というものがございまして、そういうものに合わせたとということでございまして、新たに軽車両等運送事業、そういうものをあらかじめ考え出そうという積極的な意図は毛頭ないわけでありまして、結果的に条文整理といたしましてこういうように整理した、こういうことでございます。

○大出委員　これは小林さん、たてまえがありますして、ただ単に許可認可の廃止というなら一山幾らで、許可認可の整理に関する法律でいいけれども、つまり法律条文までいじるなら、これはあななたそう簡単に言うけれども、簡単じゃない。ただ単に小型でたいしたものを運送してないとおっしゃるけれども、そうではない。これはおのおのの区域がきまつていて許可をとっているのでしょう、今日は。そうでしょう。たとえ東京では何々区、ほかでは何々県。ところが、自動車というのとは国境でこの車はそっちの許可の自動車しか通さないというのじゃないのだから、県の境目、区、の境目、どこでも行く。そうなると、他県であるというところで、そういう範囲で認めてきた筋合いのものでしょう。間違いないでしょう、性格は。

○小林政府委員　先生御指摘のとおり、自動車運送事業といたしましては、事業区域を定めて免許を与えておるわけでございまして、御指摘のとおりでございます。

軽自動車について若干ふえんして申し上げますと、非常に積載量がわずかでございますので、今

日軽自動車だけをもって自動車運送事業をやっているような例はなくなってきた。つまり自動車が漸次大型化してきておるわけでございます。

一例をあげますれば、この法律制定当時、昭和二十六年でございしますが、当時といたしましては当然、普通車と申しますと、たとえば四トンないし五トンというようなことでございます。また小型トラックと申しますと、輸送の観点から申し上げますと、二トンということであつたわけでございます。軽自動車はまた一トン以下、非常に軽いもの、そういうことで事業が営まれておつたわけでございますが、今日では御承知のとおり、普通車七トン、八トンあるいは十トンという程度になつてきております。また小型事業につきましては、現在二トンから三トン、三・五トンということに上がつてきております。そういう今日までの輸送の実態の流れから見まして、今日では軽自動車だけで運送事業をやつておる例はないわけでございます。もちろん集配等に付帯して使います。こういう軽自動車も事業者が持つておるといふことはございます。そういう自動車はございますが、こういった軽自動車だけの運送事業というものはないということで、実態に合わせるべく簡素化したわけでございます。

○大出委員　ないだろうということで簡素化されたのでしょう。全くくはない、ある。しかもこれは非常に困ることがある。たとえば海運なんかの場合でも、この法律のワクをはずれるのは百トン未満ですからね。しきりに低額料金をきめていきますからね。完全收受というのを運輸省はやかましく言うのですね。料金を完全に取れ。過当競争すればダンピングになりますね。しかも近促協会は近代化基金その他を取り上げる関係もある。そうすると、私はここで栗栖港湾局長を相手に三時間くらいこの質問しました。が、タグポートみたいなもので百トン未満のものが東京湾を走っている。これは決定的にダンピングです。法のワクをはずれているのですから。大企業といえどもそういうように近距離を運ばれると将来困る。料金

の完全収受をいわれても、二割・三割切ってダンピングしなければならなくなるのと同じ意味が陸上運送にも出てきている。幾つも例があります。

横浜の場合にもたくさんあるのです。だからこの問題でやはり心配になるのは、他県にまたがって区域をはずれて運送が始まると、これは非常に困ることになる。しかし、これはワクをはずすと、今度は区域をはずれて、たとえば何々県、何々区、こういうことで免許している形のも物が、そこをはずれて出てくる。いまでも出ているわけですが、それが激しくなる。そうなるのと法の盲点がここに出てきて混乱をする。つまりこの関係の業の皆さんでもそういう意見をこの点については持っております。だから少なくともその区域ということについては明確にしておいてくれ、そうしないと運送事業には中小、零細企業まであるのですから、三・五トンだとか四トンだとかというこんなものはいたしたことはないのだというふうにお思ひになるかもしれない。特に落ちに荷動きがむずかしくなってきた。特に落ち込みの激しい一月、二月、三月——四月に入ってから回復しない。運送業界みなそうですよ。だからそういう事情のときに、このあたりはよほどそういう意味のきめこまかなチェックをしなければあぶない、こういう意見が現にある。だからそう簡単に、そんなものなくなりまして、そういう筋合いじゃない。やっている業者の諸君がそういうふう言っているわけです。だからやはりそこらのところは、あなたの言うように——小林さん、陸運局長を長らくやっておられたから非常にお詳しいことは私は知っている。だから詳しい小林さんが業務部長をやっておられて、それでそういうふうに答えられると、なお私は心配になるからものを言う。ほかの人はもっと詳しくないはずだから。そんなことになることは困ったことになる。

だから、そういう性格のものである。とする
と、これはやはり許認可の整理でございますとい
うわけにいかない。だからそこらあたりについて

も、この粗用、振用という形のを防ぐにはどうすればいいかという問題が残っている。そこを私は心配している。ことばの使い方の他で、私は運輸委員をやっておった人間じゃないから、しろうとですか間違ひがあると思うけれども、しろうとの私が調べてみてそういう心配があるのだから、やはり私はこういう問題は、許可可の整理でございますということできしに、専門的にそういう法を調べておられる、勉強されておられる方方のところで論議をしきめていただく筋合いのもの、この点はこう思いますよ。

そこで、次の問題を承りたいのですが、一般小型貨物自動車運送事業をやっておられる方々で、つまり三・五トンなら三・五トンで運送しておられる方々で、これは区域でまっていますけれども、現状どうなっているとお思になりますか。

○小林政府委員　現在は、一般区域自動車運送事業と、それから小型運送事業とに分かれておるわけでございます。そうして先ほど来お話ございました軽自動車につきましては、小型よりさらに小さい運搬具でございますが、そういったものもあわせて自動車運送事業用の自動車として両数等はは規制されておるわけであります。そのうち軽自動車につきましては、先ほど申し上げましたとおり、運搬具としては非常に軽微であるし、それだけの企業というものがございませんので、それだけを何両持つか、そういうような観点につきましては規制を緩和するということでございます。先生の御指摘の事業区域ごとに事業を把握して、そうして輸送秩序を確保していくという法律の目的あるいは運用等につきましては、従来と同様でございと思いますし、最も注意しなければならぬ点だと思っております。

それで小型事業につきましても、現在かなりの小型事業の会社はまだございますが、大体全体の流れといたしましては、中都市以上の都市におきまして純粹の小型事業というものがかなりあるわけでございます。しかし、最近非常にこの貨物の輸送量がふえたということ、さらに荷主、産業界

体がだんだんと大規模化してまいりますので、その運送契約の都合上非常にロットが大きいというような場合に、小型自動車であっても普通車以上、現在では三・五トン以上でございますから、たとえば四トン車、五トン車を持ちたいという場合は非常に多いと思います。そういう際に、現在は法律上別の一般区域事業になりますので、たとえば小型を五両持っておるといって会社が二両の普通車を持つという場合には免許申請を新たに要するというに相なるわけでございまして、そういった点も簡素化をいたすために、今回、小型事業あるいは区域事業という事業種別を統合いたしました。そして両数は認可するというところでやっております。認可を認めて、私どもといたしましては、全く許可事務の簡素化という観点からとらえておるわけでございます。

○大出委員 さっきの答弁とだいぶ変わってきました。さっきは、小型なんでしょうか、とあなたがおっしゃったけれども、私が、小林さんが東京陸運局長をおやりの時代に、一つこういうのがあるんだがとお話したこともあったのだけれども、そのときの免許申請は、三・五トン以下が五台、五トンが二台。そうすると、これは確かに五トン以上は二台あるけれども、主力は小型なんです。それも許可になっておるので、さうでしょう。ないわけじゃない。だからさっき私が申し上げた問題が出てくる。

そこで、基本的に一つ聞いておきたいのですけれども、シロトラがありますね。小型でやっております。引越し荷物だ何だやっておるのがたくさんあります。あるいは大型を会社へ持ち込んでシロトラで入っているのがたくさんある。それにも、皆さんのほうで手が回らぬから、免許申請した場合に、シロトラでやっておることは皆さん知って知っておる。だから早く免許申請しろとおっしゃるはずなんです。そうすると、そこらのところがこの政策とからんで、もうシロトラでやっているとシロトラというのは、迷惑するのは、税金が少ないでしょう、だからその意味では

料金ダンピングが幾らでもできるわけです。そうすると、やはり競争原理、中小零細企業の免許をとっておるところに響くのですから、そうなるのと、全体的にダンピングが行なわれると、さてそのしわはどこへいくかといえ、ハンドルを持つておる人間だとか積みおろしをやっておる人間にしが寄る。だからますますその部分の運転手あるいは助手が逃げちゃうわけです。いま一番地場トラックで、区域トラックで困っておるのは運送者の問題です。これはハイヤー、タクシーもそうだけれども、せつかくいなかから連れてきてうちまでつくってあげて、そこに住まわせて、七、八年かかってとにかく東京から大阪までの地理もわかってやるとやれるようになった。しかし、元請が下請、再下請という形で運送事業は進んでおりますから、ですからこの事業の慣行ではとんどが口約束。そうすると、これだけ景気が落ち込んでくると、会社、荷主のほうで頭を切っていく。そうすると、元請がやはり下請の頭を切る。再下請にまた響く。そうすると、どうにもならぬから逃げる、こういう状態です。現状は、それだけにやはり考え方としてシロトラのようなものを見つければいい。いまの問題とからむのだけれども、そこそこと引越し荷物だ何だといっておるおの小型があります。そういうふうなものはこの際基本的にどういうふうにしようかというお考えですか。そこを少し整理しなければいぬと思うのですけれども。

○小林政府委員 さきに小型事業というのとそれから軽自動車と私が申し上げましたのは、軽自動車だけの事業はないということでございます。小型だけの事業はかなりまだございます。ただその小型事業が現在だんだん普通車を持つようになつてきておるということを申し上げたわけでございます。

それから第二点の、そういった小型業界あるいは区域業界に対して、いわゆるシロトラというところで免許を得ないで運送事業をやっておるもの

ぐりの運送事業といいますが、こういったものがあることも事実でございます。またそういったものに対しての取り締まり等もいたしておるわけでございますが、なかなか思うにまかせないという状況でございます。しかし今回の法律改正におきましては、そういった運輸行政のあり方そのものの問題でございますので、直接この法律でその関係を手当てするということは、これこそ許可の範囲以外の問題になりますので、関連した条文は今回一つもお出ししておりませんが、ただいまお尋ねの輸送秩序の確立と申しますか、もぐりのシロトラを正常化していくという方向につきましましては、従来からやはりきちんととまわって免許の資格をとり得るようにはレベルアップいたしました。そういうものに對しては免許を与えていくということでございます。またもぐりでもって輸送秩序を非常に乱しておるというような極端なものに對しましては、道路運送法に行政処分の制度もございまして、そういう点につきましましては、十分ではございませんけれども、取り締まり処分というのをやっておりますわけでございます。

〔発言する者あり〕

○大出委員 小林さん、どだいやる人がないのですよ。私、小林さん御存じのように、あなたのところの組合の太田君なんかと仲がよ過ぎるから、知り過ぎていて聞かないんだ、ばくはそういうことは。小林さんが四谷の陸運局長をおやりになつているときに何べんかお話ししたことがある。ただ、そこで政府委員で御答弁になるとなれば、さう答えないければ――塚原さんが幾らそう言ったって、部長の責任上さういふ言えぬでしょう。それは私はよくわかっていて。わかっていてのだけれども、私の言いたいのは、関係ない、こう言うが、関係なくはないのですよ、この法律というのは。わざわざ、現行条文にないのに、さっき申し上げた第二条で「道路運送事業」とは、自動車運送事業、自動車道事業、自動車運送取扱事業及び軽車両、「等」を入れて「軽車両等運送事業をいう」。わざわざ、ないのに「等」を入れて法律条

文を新しくつくった。あなたは整理上そうなのと云うが、整理上そうならうとならなからうと、法律の改正に間違いない、「等」を入れたのだから。そうすると、軽自動車による貨物自動車運送事業に関する免許をその上で廃止するというわけです。そうでしょう。そうすると、そのワケははづれるのだけれども、それじゃ、現在許可制なんだけれども、許可をとっていないシロトラでやっておる、三・五トンなら三・五トンでシロトラを何台か持って現にやっているとある。そうするとこれは免許が切れるのだから、この法律でいくと。そうでしょう。関係なくはないのです。こまかい中身を次々申し上げれば、あなたのほうも、それは幾ら局長おやりになつていたってそこまで行って調べたわけじゃないということになるから、いいですけども、関係なくはない。だから、やはり政策の基本に関する問題だから、許可可出されることはどうか、納得できない、こう申し上げていけるのですよ。

次にいきますが、標準約款の問題が出ていますね。これは運輸大臣が定めるところになつています。これは今度はどういうことになるのですか、具体的には。みなさんがおつくりになるのですか。

○小林政府委員 自動車運送事業者が標準約款を定めて運輸大臣の認可を得なければならぬという現行法の規定になっておりますが、現在自動車運送事業者というのは非常に数多くございまして、それぞれ運送事業者がそれぞれのお考えで個別に運送約款をつくりまして、そして認可を受けるというところで、申請者側といたしましては非常に煩瑣でございますし、役所の許可にあたります。また事務が煩瑣になりますので、自動車運送事業者が非常に広範にわたつておるというふうなことで、運輸側でいけば標準的な運送約款をつくりまして、そしてそれを公示する。これによりたいという場合には、それによりたいという届け出だけでいいでございます。従来はそれぞれの運送事業者が運送約款をつくり出さなければ

ばならない、こういうたてまえになっておりますし、個々に認可しておる、こういうことでございしますが、今回標準約款を運輸省で定めますので、それによっていきなり運送事業者は届け出だけでよいという改正でございます。

○大出委員 それも問題が全くないわけじゃありませんが、考えただけ聞いておきます。これはここでやってもしかなかった問題ですから。

そこで次に、貨物自動車運送事業者の運賃及び料金の収受に関する規定の削除というのがございすね。これはこの資料のどこになりますか。何ページ、何条になりますか。

○小林政府委員 資料の百十ページでございす。新の第十条及び第十一条削除というのが今回の改正でございます。

○大出委員 ということになりましたと、これは実際は実態としてどういうことになるのですか。

○小林政府委員 現行法におきましては、第十条におきまして運賃及び料金の収受は運送貨物を荷受け人に引き渡すまでに収受するというたてまえを明らかにしております。第十一条で運賃、料金の収受を猶予する場合には運輸大臣の許可を受けなければならない、こういうたてまえになっておるわけでございます。しかしながら、運賃、料金の収受につきまして、荷受け人に荷物を引き渡す前までに、いわゆる即金払いと申しますか、そういったことを必ずしも法律によって、道路運送法によって担保したすまでもなく、留置権等の規定もございすのでその心配はない、削除してもそういった意味の荷物を引き渡すまでに受けなければならないという法律的な担保は、これがなくなっても心配ない、こういうことでございまして、一方許可認可のほうにおきましては、なかなか即金払いというたてまえをくずさなければならぬ場合が非常に多い。現実には、一々収受の猶予の許可を願ひ出なければならぬという現行法になっておりますので、そういった点につきましてその許可制を排除する、やめる、こういうことにいたしましたわけでありす。現実には料金が、

いわゆる現金払い、即金払いになってないということが取引の実態においては非常に多いわけでございます。そういう場合に、一々許可を申請するという手続を簡素化しようというのが今回の改正の趣旨でございます。

○大出委員 これはいわば保護規定じゃないのですか。これは相手は大きいわけですからね、なかなかどうも払ってくれない。平たく言えばあと払いで四苦八苦しているわけですね、これは。しかしあわせてこの法律があつて、だから業者もつまり荷主の側も、そう一がい無制限に引き延ばしたり切ったりできない。だが、これをおおぼすとその制約がなくなる。これだけ運送業者が料金収受に困り果てているのに、その保護規定になつてこの条文を何で削除するのですか。このものの考え方は、これはどこにあるのですか。

○小林政府委員 確かにそういう運賃収受を運送事業者がやりやすいような効果、そういうものがこの条文の場合にはあるかと思ひますが、現実には、貨物につきまして考えますと、荷主と運送事業者との契約によって運送が行なわれるという場合が、非常に旅客の場合と違ひまして多いわけでございます。もちろん一見荷主と申しますか、つまり個々に、個別に、小口の荷主と運送事業者との場合等もございすので、現金払い、即金払いというようなこともかなりあるかと思ひますが、そういったものを否定しておるわけではなくて、運送事業者が現に行なつておる運送契約の多くは、ほとんど荷主と個別に運送契約を結ぶ、その際に運賃の支払いに關して手形決済、その他支払い時期等を個々に特約するという場合が多いわけでございます。そういう場合に、現行法のままですると、その猶予の許可を一々運送事業者が願ひ出なければならぬ、こういうことになりすので、この手続を簡素化しよう、こういうことでございす。

○大出委員 これもまた実態として、いまやっている区域トラックですね、地場トラック、これは中小零細企業が多いですからね、もらえないで、私の知っているところなんかもそうですが、今月になって三百万借りてつぎ込んだ。なぜそうかという、荷主が切つてきたからというので、支払いは一カ月延期するというのが、これは契約とおっしゃるけれども実際には口約束なんですよ。書類をつくつて判を押しているんじゃないのです。それをこういふふうにしてくれと言へば、仕事をやらないぞと言われれば困るわけだから、しかたがない。二十台持っている運送業者の頭を元請がみんな切つてきた。それは困るというて突っぱつても、あととれなくなればしょうがない。この三月の初めにすっぱり切られて一カ月延ばされた。一カ月延びて払つてくれるかという払つてくれそうもない、いまそういう状態ですね、たいへんな苦勞をしております。何とか四月一ばい持たせなければつづけるという騒ぎですよ。五十万の金に苦勞をしております。そのつもりで手形を切っているのですから。二十台で運転者が六人ばかりでは足りないから、しょうがないから再下請させている。そつちには金を払わなければならぬ、それを払わないと再下請がつぶれてしまふ。せめてそのときに何かがあるかという、法律上の保護規定がある、それがここに書いてある十條ですよ。法律的根拠はこれだけです。ここで言う運賃及び料金の収受、これは中身を讀み上げるまでもないのだけれども、「当該貨物運送に対する運賃及び料金を収受しなければならぬ」、そして「荷主の経理上の手続その他やむを得ない事由がある場合は、前項の規定にかかわらず、運賃及び料金を収受しないで運送貨物を荷受人に引き渡してもよい。この場合においては、貨物自動車運送事業者は、運輸省令で定める期間内に、その運賃及び料金を収受しなければならぬ。但し、天災その他やむを得ない事由がある場合は、この限りでない。」さらにこのあたりの「運賃及び料金の収受の猶予」では、「運輸大臣の許可を受けた場合は」と、こうなつておるわけですね。そうすると、これがあるから、その場合に外部からつづけるからというので、多少の手伝いをしてあげて

その間何とかしてやろうと思つた場合に、たてに与るのはここしかない。というのは口約束で契約じゃないのですから。そういう例は小林さんたくさんあるんですよ。この運輸関係の例を申し上げると名前をあげなければいけません。別な例をあげますけれども、はしけ回漕、つまり海上運送なんかをやつておるところは、何々丸という船がある。たとえば第一横浜丸という船があり、第十六横浜丸まであつて、十六隻船がある。ところがこれは再下請なのです。そうすると、ある元請に行つて仕事をもらふ。その場合に、その営業課長は二ギリで幾ら持つてこいと言ふ。しょうがないから三十万持つていってその課長に金を預ける。そうすると、よしというので持つて仕事を回してくれ、そしてそれを運ぶ。ところが次の元請も、おし幾ら持つてこい、で金を現ナマで持つていく。そして仕事をもらふ、これをやつておるわけですよ。トラックだってそうです。ところが税務署のほうはそう見ない。十六隻ある船の例で言へば、第十六横浜丸という船はないのだ、ないけれども、元請の営業課長のところに現ナマをつかんで置いてきた、その金の処理に経理上困る、困るから第十六という架空の船名をつこしらえておいて、その労働費あるいは油代ということで経理上は落としていく。ところが税務署でこれを調べてみると、船は十六隻なさうだ、調べたら経理上台帳にあつても実際にはないのだ、そうすると税金はどうなつていくかという、過少申告加算税がついて、その下請にいくのです。三年前にさかのぼつて七百万払えというのです。ところが実際はその金は会社に入つていないのです。全部元請のやれ課長であり係長でありというところにいつている。だから税務署ではどこに三十万やつたのか言つてくれれば、過少申告加算税をそこから取りますから言つてくれと言ふ。しかし何々企業という元請の何の太郎兵衛と言ふことは簡単だが、言つてしまふと村八分で、あしたからこの企業には、こういう義理知らずには仕事を回さぬといつて切られてしまふ。よしんばその会社が税金

でつぶれても、つぶされても、がまんをすれば、おまえさんなかなかいところがある、仕事をやるう、金が足らなければ少し回してやろう、こういう世の中なんですよ。区域トラック業者だってその例にはずれていない、工場の仕事をいっばいやっていくのだから、ニギリで幾らかやらなければ仕事はくれない、そういう状況になっているのですよ。そうすると、こういう業界の慣行の中でいよいよしかたがない場合に、残る歯は何かと、いったら、この十条しかない。それをおぼろげにしてしまおうというのは、許可可というのには、入れて、知らないで通ってしまったらそれでおしまい、そういうやり方は——いまの実際の区域トラック、路線トラックの大きいところはまだいいが、地場トラックの現状というものを考えたいだかぬと、そう簡単にここにあるこの条文をおぼろげにするものじゃないですよ。しかもこれを運輸委員会にお出しになるならまだいい、明るい方々そろっておられるの論争になるのだから、それを内閣委員会の許可可の整理に関する法律の中にぽんと入れて——これは基本に関するでしょう。そういうことをやられたのでは、私は了解しようにもしやうがない、影響があるのだから実際にいまの答弁は一つしかない。なぜかという、契約は荷主と運送事業者とでやっているのだからとおっしゃる。契約なんかないです、そんなものはみんな口約束、実際には、元請といたって、元請だつてほとんど全部下請ですよ。そうするとそこには契約がないのだ。それでしよう。そこらまで考えていただかなければこういうことはできぬと私は思っているのですかね。

○小林政府委員 トラック事業界といいますが、トラック事業者が荷主との関係で相対的に非常に弱い位置にある、したがって、認可された運賃というものもなかなか収受しにくいというふうなことにについては、先生の御指摘のとおりだと私も見ております。しかしながら、そういったトラック事業者の地位をしっかりと向上させるか、あるいは運賃、料金を適正にし、さらにそれ

を適確に収受し得るようにするかというふうなことにつきましては、やはりこういった条文でそれを守っていくというふうなことは事実むずかしいわけでございます。むしろ現行法では、その結果出てまいりますのは猶予の許可をとらなければならぬというふうな事例ばかり多く出てくるわけでございます。そういったことは手続として簡素にすべきだ、そうしていただきたい先生御指摘のような問題につきましては、こういった条文、十條、十一條の制度によって業界の地位の向上をはかるという、事業の安定をはかるというところではなくて、もっと大きな金融政策、あるいは中小企業対策といいますが、そういった面で行っていかねばならぬ問題ではないかと思うわけでございます。

○大出委員 それならば運賃の制度なり金融の制度なり中小企業対策なりということまでからんでいられるでしょう。運輸政策の基本に触れているじゃないですか。あなたは基本に触れないものだけ出したとおっしゃる。この問題、法律があつてもなおかつ完全収受ができない、この現実をあなたは認めないでいるのではありませんか。しかもこの法律は、猶予するときには許可を得なければ猶予ができないとされている、歯どめなんですよ。そこでワクをおぼろげにするというのを考えるならば、法律があつてもなおできないものを法律がなぐなればまるっきり抜けじゃありませんか。そんなあなたに大きなことを言つた、区域トラックに対してそんなに金融財政上の措置だとか、中小企業対策をやつてくれていますか。ハイヤー、タクシーの場合だつて、再値上げの申請が出て大騒ぎになつて、ようやく運輸政策審議会でもこれから議論をする、せめて三月、年度末は、ハイヤー、タクシー業界の中小零細業者、三十台から五十台、六十台というところに対して金融措置を考へるなんというのをよく言ひ出した。いま言ひ出したということは、国の行政責任においていまだでやつてなかつた。トラックだつて一緒ですよ。だからそういうことになる。法律があつてもなおかつできないとおっしゃるのに、おぼろげにせよばな困るじゃないですか。何の歯どめもないじゃないですか。そういうことはいけませんよ。それをまた許可可で出すなどという。それは、小林さん、あなたを責めているのじゃないのですよ。運輸省の意思なんだから、大臣がいらないから、あなたに言うよりしやうがないんだ。そういう冷嘲酷罵ごんなことをしてはいけませんよ。保護規定であつて、法律があつてもできないのにおいて、猶予とおぼろげに許可を得るようになつておいて、そのままだつておいて、そしてあなたのおぼろげで、いま言う金融措置なり中小企業対策なり、これは運輸省だけでできないと思ひますけれども、それをお考えください。それが筋じゃないですよ。

○小林政府委員 許可可の整理という観点から現行法が適確に運営されておりました、一々の手続が非常に煩瑣だという観点から、この許可可法の整理を考へておられるわけでありまして、その際に、運輸政策の基本に触れないとか、あるいは関連がないと私は申し上げているわけではございませんので、それとの関連は、当然、法律改正でございます。それから、先生御指摘のとおりあるかと思ひます。その際に運輸政策の基本に触れる、関連はいたしますが、この改正によって実態が著しく変更されるとかあるいは運輸政策で中小企業対策等やつていく問題と矛盾するということもあるに、やはり許可可の整理につきましても慎重に考へなければならぬという観点から考へておられるわけでございます。運輸政策なり、その基本に全く触れないというのを申し上げているわけではございません。したがって、この運賃、料金の問題につきましても、まさに運輸政策としては最も大事な問題でございますし、現状も、運賃、料金を適確に収受できるかどうかというところは事業にとつて最大の問題であらうと思ひます。そういったものにつきましても運輸行政というものは、当然別個にいたしますが、許可可といわば無関係に

あるわけでございます。この条文を削除いたしまして整理することによって、そういった行政の水準に著しく影響を及ぼすという場合であれば、こういった削除はいささか行き過ぎかと思ひますけれども、現在、この十一條の許可をしなくいいいというところにつきましては、まさに許可可の整理に該当いたしますし、十條の収受の規定を削除すること、これを削除いたしまして先ほど申し上げました商法の留置権等の規定もございまして、荷主に引き渡すかというふうな問題は、法律上の十條を削除いたしましてもさほど大きな影響はない。特に猶予の規定というふうなものにつきましては、十條、十一條は関連した条文でございますので、この条文につきましては簡素化という観点から削除いたしたいわけでございます。

○大出委員 おかしなことをおっしゃるんだけれども、法律はあるけれども適確に運用されていない、こつとこつとやる。監督権を持っている運輸省が、この法律が完全に運用されていないというのをみずから認められているというのとはどういふわけですか。こんな法律違反をいままでも公然と認めたことになる。どうせ完全に運用されてないんだからなくしてしまふ、そんなばかな話がありますか。運用をされてなければ運用されるようにいままでもしなければならぬ。そういうことを言つちやいけませんよ。運用されてなければ保護規定が生きてないということになる。保護してないということになる。それを運輸省が黙つて腕組してしまふ、そういう無責任なことを言つちやいけません。責任問題です。大事な問題です。大臣を呼んでください。それ以上答弁を聞きません。そんなばかな話がありますか。

○小林政府委員 先ほどの答弁で適確に運用されていないと言つたいたしましたれば、これは取り消したいと思ひます。運用したいと申しますのは、第一條の猶予の許可というふうな場合が非常に多うございます。したがって、現に申請件数も

許可件数もたくさんあるわけでございます。先ほど冒頭に申し上げましたように、猶予の許可を申請しなければならぬような場合が多いわけでございます。つまり現金収受ということがなかなかできないという現実がございますので、したがって、十一條による猶予の許可申請をしなければならぬ場合はきわめて多いわけでございます。したがってそれを適確に行なうためにはそれは非常に困難だ、困難と申しますか、その手続は非常にたいへんだ、こういうことを申し上げたわけでございます。現実運用されてないということとか違法とか、そういう問題でございます。その中で、この手続が非常に件数が多いわけでございます。これは非常に適確に運用するにはたいへんむずかしいことである、こういう趣旨で申し上げたわけでございます。違法の状態であるから削除する、こういう趣旨で申し上げたわけではございません。

○大出委員 小林さん、これはきのうきょうのつき合いでないあなたにきょうここで言うのは恐縮なんですけれども、しかし出た法律だからしかたがない。私は基本的なことを言えば、荷主と運送業者の関係というのは、あまりといえば運送業者のほうが本来弱過ぎるようになってきているのです。国鉄と日通の関係を見てごらん下さい。これは国鉄さんなんだ。ずいぶんむちゃくちゃなことがあつたと言えやしません。それじゃどこにしが寄るかというところ——これは業者の皆さんに対してはもう少し考えなければいかぬと思つておられるけれども、さらにそれから先、それ以上にその運送事業の中で働く皆さんの立場を考えたら捨てておける問題ではないのです。運賃の完全収受というきれいなことをおっしゃるけれども、さつき私は海上運送の話をしたけれども、横浜の場合資本金が十億あつて海上輸送をやっている会社もある。これは近頃協が出された三・二七の答申もある。その中では運賃の完全収受というのを片っ方に置いてあるのです。現にダンピングがあつてはいけないといっている。しかし、さつきタグボートの

例をあげましたが、百トン以上ははずれている。一例をあげましたが、過当競争になつてくるから、おののダンピングしているのです。一〇〇のところは七〇しか取つていない。それでも貸し倒れがある。しかも景気が下向いてくれば、台風手形になつてしまつて、それで一々苦勞しているのは運送業者なんです。荷主じゃない。弱過ぎるのです。だからそうすると、この規定でもなお運送業者に対する保護規定としては足りないと思つてゐる。そこへもつてきて、これをおおづすしてしまつて廃止しますというが、そう簡単に、しかもこれはあなたが認めになつたように、政策論争ですよ。私がなぜこういうことを言うかといふと、冒頭に十一條に関連して、今回お出しになつたけれども、あなたのほうは通達として三万トンを超すに上つた。つまり私は、十一條という問題については、許可じゃなくて届け出で出てくると思つたのですが、駅の貨物扱いには出なかつた。何で出なかつたかといふと、基本的な政策に触れるから慎重にということとで差し控えたという御答弁です。そうしますと、いま出されたこのものは、許可可サイド、許可可制度というものの側面から見出したのだとおっしゃる。基本的な政策に触れるから慎重に差し控えたというものがあつたに、いまあなたの今度答弁は、基本的な政策に触れないというのではないとおっしゃる。触れないというのではないなら触れるということになる。理詰めしていけばそうなるでしょう。あなたの答弁はだんだん変わつてしまふ。あなたのお立場はわかつてゐる。わかつてゐるのだけれども、わかつてゐるのくわい言わなければならぬ。前に進まぬから言つてゐる。そうでしょう。あまりかわいそうなことをトラック業界にしなさんな。いけませんよ、それは。もう少しその点は——私は決してトラック業界から票をもらつてゐるわけじゃない。ないけれども、こういうやり方というのは、私はいかにもふざけた話だと正直に言つて思つてゐる。まだこのあとのほうの問題の大きなものはたくさんある。ここまでの

ところは、私はまだそれなりにまげて納得せいと云われるなら、条件を付してというやり方でもできるけれども、ここから先のところにある幾つかの問題は、納得しようにも納得できない問題がたくさんある。だから私は、あまりここでばくちに骨を折らせぬで、運輸省さまが監督権をお持ちなんだから、こういう改正をおやりにならうというならやはりこれは筋を通して、許可可ではなくて、政策論争のできる場所でおやりいただければ、こう言つてゐるわけですよ。しかもいまのように適確に運用されてないというおとがば出てくるとすると、これは行政責任者に、こんな法律は適確に運用されてないからなくすのだということをぬけぬけと言つては困る、これは業者の保護規定なんです。だから、そもそも心底のほどをしつと橋本さんに承らなければ、質問のしようがないじゃないですか。そうでしょう。

大臣、いままで聞いておられて、これは基本的に触れる問題が幾つもある。こう簡単に許可可でやられたつて、これを大臣にいまの政策論争について御質問申し上げても、大臣から運輸政策の基本的な問題について御答弁をいただくことはどうだかと思つてゐる。〇知つてゐるよ」と呼ぶ者あり。知つておられて、行政管理局長官がお答えいただけますか。与党の国対委員長がさうおっしゃるから、ひとつあらためて質問いたしますが、荒木さん、お答えいただけますか、国会対策上。

○荒木国務大臣 大政府委員の答弁をもつともだ聞いておまして、それ以上責任ある御答弁はいたしかねます。

○大出委員 この席に御出席いただいている、つまり許可認可の整理に関する法律ですから、この法律のたてまえからすれば行政管理局所管で御提出をいただいているのですから、筋道は行政管理局から承る筋なんです。これは許可、認可等の整理に関する法律案となつてゐる。整理整理といつて、整理させたのは皆さんです。そうでしょう。小林さん、あなたは飛ばちちです。運輸省はこ

れを一々整理したくはないんだ。そうすると皆さんに聞かなければいかぬ。ところが最高責任者の行政管理局長官が、そこから先はちよつとお答えいたしかねるとおっしゃるのだから、お答えいたしかねるものを、質問もまたいたしかねるわけでございます。これは進行のしようがないんじゃないですか。

もう一ぺん念のために申し上げておきましょう。これは、このあと、例の昨年六月十五日の六・一五通達というものがあつまして、貨物自動車運送認可についてというのがあります。それからそのあと運送取り扱事業者に關する問題、これは十年に一ぺんぐらゐ出てくる、時の運輸行政をゆする大きな問題です。こういうことを運輸省いままでやつてこられてゐるから——これは一貫輸送の関係で海上コンテナの関係が出てくる。海上、陸上、まん中を港灣でつないでおるわけですから、一貫輸送、将来展望が明確にあつておやりになつてゐるたいへん大きな問題です。いま法律上は運送取り扱いは国鉄でなければ、将来百貨店だつて、荷主だつて、日本郵船だつてみんなやる。そういう大きな問題をこのあとの問題は含んでゐる。陸上運送業者、つまりトラック業者にとつてはこれは死活問題だ。みんな握られてしまふのです。そういう問題がある。さらに特定自動車の問題もある。だからこれはこのまま進めさせていただくのはいいけれども、どうもそこからは先は答弁いたしかねるという答弁になるとすると、これは質問もいたしかねるのとして、どうですか、この辺でひとつ昼休みの理事会か何かで御相談いただけますか。ここで荒木さんに、運輸大臣でないのに、塚原さんは保証されたけれども、それを承らうたつて無理な話で、国会対策上いかがでございますか。よろしゅうございますか。

○天野委員長 午後一時三十分委員会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午前十一時五十九分休憩

午後一時三十九分開議

○天野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

許可、認可等の整理に関する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

○鬼木勝利君 荒木行管長もお見えになっておりますし、橋本運輸大臣もお見えになっておりますので、私は許可問題について、特に法人、個人のタクシーの許可問題について少しお尋ねをしたいと思います。

これは前国会で橋本大臣に詳細お聞きしまして、御記憶と思いますが、ほとんど超党派で次々に関連質問がございまして、いろいろそのときにお話がございました。きょうは念のため私はそのときの議事録も持っております。大臣のおっしゃったことは一々ごもつとも、私非常に意を強くしたのでございますが、その後、大臣がせっかくあしめておっしゃってございましたけれども、現実には非常に実態がそれに沿っていないのです。その点について、私は本日はもう一度同じことを繰り返すように恐縮でございますが、すけれども、お尋ねをいたしたい。

大体タクシーは、私どもは日ごろタクシーをよく使いますが、いわゆる法人タクシーは大体において評判が悪い。個人タクシーになりますと非常に受けが一般にいいようでありまして。実は先日私も私にまたま乗り合わせた個人タクシーでありましたが、非常に親切で、むしろな運転もしない。まことに好感が持てました。一般的に個人タクシーは安全運転をいたしております。巷間においても非常に好感が持たれております。そういうことを私も体験をしたものでございますが、個人タクシーの免許が、先般、前国会で申しましたように非常に不十分で、出願した人たちが非常に迷惑をしておられる。しかも個人タクシーと法人タクシーとの事故の比率を考えましても、個人タクシーは事故の比率が非常に低い。法人タクシーの

場合の運転手には、さしてきびしい規制がないようでございますが、個人タクシーの免許をいわゆる申請すると、非常に規制がきびしい。こういうところには大臣がもう少しお考えいただきたい。実は前国会で大臣は、これは大臣の私の質問に対するお答えですが、「極端に言う、本人が申請してやれるというんだから許可してもかまわぬじゃないか。これは極端な議論ですよ。そういうことを考えざるを得ないのです」、こういう非常にののわかった考え方を大臣は持っておられる。むしろそれは出願したら直ちに許せという意味じゃない。それはおっしゃるとおり、極端なふうには言えはこういふことだ、こういうふうにおっしゃっているのです。それにもかかわらず、いささかも個人タクシーの許可、認可に対して事務的に何も進んでいない。実例を私は持っておるから申し上げる。またあとで除々に順を追って、議事録によつて大臣の答弁されたことにしてお話し申し上げたいと思ひますが、どうして大臣のお考えが皆に通じないのか。自動車局長はかわつておられますけれども、自動車局長がこの前私に答弁をしたこともあとで順を追って私にお尋ねしたいと思ひますが、何ら事務的に簡素化にもなっていないし、合理化もしていない、近代化もされていない。そういう点についてまず大臣のお考えをお聞きして、なお自動車局長からも答弁をお願いしたいと思います。その点をまずひとつお尋ねします。

○橋本運輸大臣 前の国会で申し上げました方針は、いまなおその方針を堅持してまいっております。したがって、当時私の考え方を申し述べましたが、その原則に従つて、その後審査の簡素化等につきましまして、十分に自動車局をして、これを制度として考えさせまして、役所のことでありますから私が言ったことが右になかなかすぐ実現はできませんけれども、昨年の十一月過ぎと思ひますが、簡素化の方針を決定いたしました。そして今日はその簡素化の方針に従つて一定の書式のもとにこれを処理していく、こういう方針をきめてやっておりますので、効果はだんだんあがつてきております。その意味においては、大きな前進を示しておると思ふわけであります。

ただ根本問題として、タクシー問題ですが、私は大都市交通というもののうちのタクシーの位置づけの問題、あるいはバスの位置づけの問題、並びに地下鉄等、こういう問題はやはり総合的に考へていかねばならぬ問題があります。それら基本的な問題については、運輸政策審議会が目下検討をしておりますが、個人タクシー、法人タクシー等につきましては、これは一つの方針がありますので、その方針に従つて、なるべく簡素化した方針でこれを許可する、こういう方針でやっております。

ただ一つは、御承知のように、タクシーというものは十数年前、戦前でありまして、認可事項じゃなかったわけであります。自由な仕事でできておつたわけであります。その後いわゆる交通事故の問題等が頻発してまいりまして、及び道路状況等も自動車が増えるに連れて複雑多岐になつてまいりました。こういうことからして、やはり全体の調和をとるためにある程度行政の上においてこれを整理していくといふことが、こういう必要が起きてきた。こういうことからして、かつてはいわゆるタクシーというものは自由なことができたわけでありまして、そのような事情の変化に伴つていわゆる認可制度になつてまいりました。しかし根本が自由にやれた仕事でありますから、できるだけそれに戻してまいり。形式的に昔のように自由にするにはできませんけれども、手続等についてはできるだけ簡素化をしていくという方針を昨年暮れに打ち立てまして、その方針に従つて現在整理を進めておる状況でありまして、最近非常にスムーズに個人タクシーの認可等もいってまいっております。しかし、まだ申請の数に對しての処理は全部片づいておるという状況ではありませんので、その点は事務当局にも、できるだけ早くこれを処理していくように、こういうことを指示いたしておるわけであります。ただ、条件等がきびし過ぎやしないかというお話であります。

○野村政府委員 タクシー免許事案の処理につきましては、基本的にはただいま大臣が申されましたとおりでございますが、それを事務的に補足して説明いたしたいと思います。

大臣のただいまのお話にもございましたように、前国会あるいはその以前からタクシー事案の処理の迅速化ということにつきましては、先生御指摘のとおり各方面から非常に要望がございました。私どももそれをかへるべく努力をいたしたわけでございますが、その結果、昨年の十一月末に、特に個人タクシーの免許の処理につきましては迅速をはかるように全国に通牒をいたしました。

その趣旨は、個人タクシーの基準をまず明確化して、これをあらかじめ公示するというのをやつたわけでございます。すなわち、年齢の点におきましてあるいは運転免許の、職業運転者としての過去の経歴の所要年数、それから過去に無事故、無違反である、そういう特に個人タクシーに要請されるような資格要件につきましては、これを具体的に明確にして、そうしてそれをあらかじめ地方の陸運局長が公示する。そうして応募される方はそれを十分見て、自分が資格があるかどうかというところを見て応募をされるというように、基準の明確化それから具体化、そうして公示という手段をとりました。私どもの地方の事務体制を整えまして事務処理の迅速化をはかつてまいりました。

東京の例で申し上げますと、昨年十一月終わり

に約六千件ほどのたまった事案がございましたが、それが三月末現在におきましては二千件ほどが、処理をされております。したがって、まだ四千件以上残っておりますが、これを今年度中には処理をするということでございます。このいままではたまっておりました事案が処理されますれば、そのあとは、東京についていいますと、おそらく申請から三カ月ないし四カ月くらいで結論が出るという進捗状況になるかと思えます。

いまのは東京の例でございますが、これと同様の、事務の簡素化といえますか、事務処理の迅速化につきまして全国的に通達をいたしております。全国の陸運局長もこの通達を受けて具体的な事務処理体制を整えておりますので、地方におきましても事務処理が遠からず迅速化されるといふことになるかと私は期待しておりますが、今後さらにこの体制を推進したいと考えております。

○鬼木委員　いまの答弁によりますと、四十六年度中には残存未処理のものを全部片づける。そういう話は、四十五年度中にはやるというお話を私は聞いたのです。ところが今度、四十六年度になるという、あとの残ったのをやります。今度来年度になるという、四十七年度の残ったものを本年度でやります。同じことを、そんなことを言ったら、いつまでたつたてでできませんよ。私は資料も持ってきておりますが、あなたの方のおっしゃることが、検討しますとか努力しますというふうなことばかりであって、現実具体的にこうやうなというはつきりした資料を出してもらいたいです。ね、そういうことになるならば、そういうてなすから私は申し上げているのです。少なくとも私が関係しておりますところの福岡の陸運局なんか会いそういていない。先日福岡の陸運局長に会いました。遺憾ながらまだ処理ができておりませんでした。私はこの前大臣にも申し上げたとおり、それは出先の陸運局あたりは皆さん一生懸命やっておられるのです。だけれども、一生懸命やっておられてもできないという、そこをあなたの方が根本を解決

しなければ、たくさんのお出願件数を三人や四人、五人でやっておつて、手が足らぬでできませんと、こう言つておる。行管庁長官も見えておるが、これは総定員内において操作すればできると思うのですよ。必要なところにはふやして、必要でないものを減らして、そして全体的にプールしていけば、私は人員の配置転換もできると思う。そういう根本を直さないで、ただやれやれといつたつてできるわけではないと思うのですよ。基準の問題も、いま自動車局長の御説明がありました。が、これも前国会で私の質問に対して、もう自民党の先生、社会党の先生、みな超党派で、大臣あるいは局長に、以前は黒住局長でしたが、要望されておりましたですね。これは伊能先生の言われたことですが、「大臣から言われたあの五項目の、免許基準なんというものは、われわれでもよく読まなければわからぬ、しろうとなんかわかりませんです。しかも役所中心の審査基準なんです。」

云々、こういうことをずっと伊能委員も言われたのですね。事務の簡素化とかなんとか言いますけれども、これは参考のためですが、ある書物にこういうことが載っているのです。「個人タクシーの申請をしてもう二年あまりになる。」これはこうしてできた書物です。四十六年の二月にできたのですからね。決して古い書物じゃない。「月々八千円の車庫用地の借料はたいへん痛い。一体いつになったら聴聞とやらに呼び出されるのであろうか。」またこういうことが書いてある。これは私が言っているのじゃありませんよ。書物を読んでいるのだからね。しかも新しいこととしてできた書物だ。かりにあるうがなからうが、こういう批判を受けたら、こういうことを書かれるということは問題ですからね。「タクシー業界を監督するのは、運輸省の出先の陸運局とか、その下の陸運事務所ですが、タクシーの増車とか個人タクシーの免許などについて、ぐっとにらみをきかせて、役人にかつてなことはやらせないだけの実力を持っているのがこのタクシー業界である。」それからいろいろずっと書いてあるのですが、これ

はみな認めたいへんだから必要などころ、大事などころを讀みます。「そこで消費者は安全で親切な個人タクシーに魅力を感じるようになりま

す」。先ほど私がいいましたように、「事実個人タクシーの事故率は、会社タクシーの九分の一という好成绩」、ようございますね。それから今度は基準をひとつ申し上げます。「個人タクシーの免許をとりたい人は次の書類をそろえて申請しなければなりません。戸籍抄本、住民票謄本、履歴書各四通、自動車の販売契約書、車庫の賃貸契約書、営業所賃貸契約書、車庫用地の地主所有地の登記簿謄本、地主の印鑑証明、免許証取得後の前勤務先の発行した在职証明書、官公立病院、保健所かあるいは私立は総合病院の健康診断書、資産調書、資金調書、」こういうのを出すのだ。これ

はたいへんなことですね。それから、自動車を買う、あるいは借りた、そういうときに貯金をしておかなければいけない。その貯金を見せろとか、借金はいだだ、あるいは貯金通帳からお金を引き出しておると何に使ったか、どういうことにその金を使ったか。これは家内の出産のために使ったとか何とか言々と、では証明書を持ってこい。これじゃ私生活の干渉であって、それはあなたたちの指導としては、そんなことはしておりませんとあるいはおっしゃるかもしれません。しかし事実こういうことがあったとしたらどうしますか。そういうことを書いてあるのだから、事実あったとしたら、その基準というものが陸運局あたりで、あなたの方のおっしゃっていること以外にいけないことをやっているようなきらいがありはせぬか。先ほど私言いましたように、本人が申請して、やれると言ったたら許可してやっていいじゃないか、これはまことに極端な言い方でございますけれども、私自身としてはそのぐらいいまで考えておる、大臣は非常に理解も深いことを御答弁いただいております。これは議事録に載っております。それが現実の実態としては貯金通帳を見せると、貯金通帳が出したり引いたりしてよごれていると、それを何に使ったか。まことに無礼千万、

何に使おうとかつてじゃないですか。いや、これは病氣のために使ったとか、これは何に使った、ではその証明を持ってこい。もしあるとするならば言語道断だ。あまりにも基準がきびし過ぎるのじゃないか。だから、そういう点が事務の簡素化だとか近代化とか言っておられますが、一体どのように簡素化されたのか、近代化されたのか。荒木行管長官もお見えになっておりますが、行管のほうからも許認可の問題についてたびたび勧告が出ておりますね。三十八年も出る、四十二年も出る、四十六年も出る。ところがあなたのほうの回答というのはすこぶる抽象的で何にも具体的に回答してない。「競願競合事案については申請者の利害が錯綜するため特に公正かつ慎重に」——公正かつ慎重に、これはあたりまえのことです。そんなことを書く必要はありません。公正かつ慎重に審査する必要があるというのはともでもないおかしな書き方だ。公正かつ慎重に審査する必要があるというならば、一般の許認可は公正かつ慎重に審査されていないということになる。おおよそ許認可というものは公正、慎重に審査するのがあります。何もおかしいところはない。公正かつ慎重に審査するのがある。こんな回答をしたってこれは話にならない。「一般的にその処理に日数を要するのが、今後も格段の努力及びその迅速化をはかりたい。」こんな抽象的なことでこれは話にならないですよ。だから私言っているのはもう少し具体的に、私が世話をして陸運局に頼んでおるが、大臣は半年で処理しろ、こうおっしゃった。この国会の議事録に載っている。ところが半年たつても聴聞がない。何ほ大臣が言われても、その大臣の言われることが威令が行なわれない。それを私は申し上げていくのですよ。まだまだあと事例はずつと出しますからそろそろ行きますが、そういう点を具体的にすることは大臣はおわかりにならぬと思うが、局長はつきり説明してください。

○野村政府委員 事務処理の迅速化でございますが、先ほど申し上げましたように東京の事例で言いますと、大臣の御指示を受けて事務処理を迅速

化するための体制をいろいろ検討いたしたわけでごさいます。そうしてその結論が出ますまでにか
なりの日数を要しまして、この点は私どもも非常
に遺憾に存じますが、昨年の十二月に、東京の例で
申し上げますと、先ほど申し上げましたように六
千件ほど東京でたまっておったわけでごさいま
す。それを昨年四十六年中に六千件を全部処理し
ようというめどを立てたわけでごさいます。そ
うして現時点におきましては、昨年の十二月から
現在までに二千件ほど処理が進められたというこ
とでごさいます。あと残る四千件を四十六年
中にやりたい、こういうことでごさいます。こ
れは一番多くなったおつた東京の例でごさ
います。

それから地方の局におきましても、これに準じ
まして事務処理の簡素化をはかるということでご
さいます。その簡素化の例といたしましては、た
だいま先生御指摘のように、非常に複雑な書類を
要求しておるという事実がございました。したが
いまして、私どもはまずその書類の簡素化をする
ために書き込み式という方式を採用いたしまし
て、つまり代書等に頼んで、あまり書類等の手続に
なれておられない方がいろいろの規則書と首っ引
きでつくられるというこはたいへんでございま
すから、あらかじめいろいろな、資金計画につ
いてもあるいは在庫の計画につきましても、ある
いは従業員の数等につきましても、それからその他
所要の事項等につきましても、前歴、経歴等につ
きましても、いわゆるマル・パツ式と申します
か、書き込み式の書類をあらかじめ準備をして、
そしてそれに該当事項にマルをつけるあるいはパ
ツをつけるという、書き込み式の書類によって
処理を簡素化するということを実施いたしてお
ります。それが書類の簡素化の第一点でごさ
います。

それから第二点の資格要件ということでごさ
います。この点につきましては、たとえば資
金の面につきましては、やはりタクシー事業とい
う事業を営みますためには、それ相当の土地、建

物、これを借りるにしろあるいは自分で入手する
にしろ、相当の資金の裏づけが要ります。そうい
うことで資金の裏づけとしまして預貯金の残高
等についてその厚しを持っていただく。これ
はこのために充当する資金計画がどれだけの裏づ
けがあるかということ客観的に証明していただ
くために、聴聞時において預貯金の残高の厚しを
持つてきていただきたいということも、これも具
体的に書いてございます。先ほど先生からお話ご
さいました、その出し入れされた預貯金の使途等
についても追及というかお尋ねしているという
ようなことがあれば、これはまことに不都合なこ
とでごさいます。私どもはそういうつもりは毛
頭ございせん、申請の計画に出されております
す、たとえば自己資金というものの裏づけがどう
なっておるであらうかということから、それから
収支の面を計算する上で、やはり収支として免許
事業が成り立つためには、収入と支出とのバラン
ス、その支出の中には従業員の給料もありましょ
うし、それから借りた金につきましても返済計画
というものもありましょし、それから収入の見
通しが不当に大きくないか、そういうようなこと
を見るためにいわゆる詳細な資料をお願いをして
おるわけでごさいます。先般の制度改正で、こ
れはいずれも聴聞のときにこれの書類、書式
はこうだということを具体的に示しまして、そし
て書き込み式で持つてきていただくということ
をやっております。あくまでもそういう公的な申請
の目的に使うための資金の裏づけを知ること
とが目的でございまして、個人的なその使途等
について追及をするというつもりは毛頭ございま
せん、もしその点についてそういう事実があ
れば、これは私どもさくそく正しなればならぬ
と思ひます。

それからいろいろの免許基準でござい
ますが、先ほど大臣から御答弁ございしたように、非常
に評判のいい、個人タクシーというものはやはり
安全である、それから非常にサービスの質がよろ
しいということ、この評判を落とさないで、つ

まり良質の個人タクシーというものをお客さんの
需要に応じてつくっていくというためには、やは
り相当厳格な審査というものをしなければなら
ないわけでごさいます。先ほどから申し上げまし
たように書類の簡素化、それから基準の明確化を
するというところでやっております。

たとえば先生言及されました福岡陸運局管内に
おきましても、現在まで個人タクシーは平均して
一年近くの処理期間がかかっておると思ひます
が、福岡陸運局も本年の二月に、私がただいま申
し上げました本省からの通牒に基づく新しい処理
方針をきめて、目下その方針に沿って新しく処理
をするということをやっておるわけでごさいます
ので、これも速からず処理期間が短縮をされる
ということになると思ひます。現状はそういうこと
でございまして、なおその本でいろいろ御指摘
がございました点も私も非常に参考になるわけ
でございますが、その中の一部分はいま私が申し上
げましたようなことで相当改善をされつつある、
こういうふうにごさいます。

○鬼木委員　いまあなたのおっしゃるのはみんな
申しわけばかりで、弁解ばかりですがね。もう少
し反省をしないよ。あなたのおっしゃるものは全
部弁解だ。実際においてこれは、陸運局は、あな
たは東京のことばかりおっしゃっているけれど
も、全国的にそういうふうになっておるのです。
これは私は福岡の資料を、局長に会って、いま出
せと言ったら、きょうは出せませんからつくって
すぐ送りますと、翌日送ってきたのですがね。こ
れを見たってびっくりしているのです。四十五年
の十一月、十二月、四十六年の一、二、三、四、
五月とずっとあるのです。聴聞が全部、十一カ月
から一年かかっているのです。聴聞まで一年。
そうすると、橋本大臣は六カ月でやれ、解決しろ
と、こうおっしゃっているのです。それをいつ
から六カ月でやるのか。あなたの方のお話を聞いて
いると、四十五年に東京なんか二千件やった。あ
と四千件は、残っているのは四十六年にやるとい
うことを言っておられますけれども、四十五年度

に二千件しか処理できなかったのが、四十六年度
に四千件の処理はたしてできますか。新しく出
願するものが次から次に追加してきますよ。その場
限りのいかげんなことを言われたのじゃ……。
これは資料を一年度別に読んでいいですけれ
ども、これは遺憾ながらできておりません。私
持っているから、だから申し上げておるのです
よ。しかもあなた、いまの基準の問題も、マル・
カケをさせるんだ。マル・カケをせぬでもいいよ
うにもっと簡単にできないのですか。そんなむず
かしいこと……。しかもあなた、いまの御答弁
で、貯金でも持つてこい。一年の間に貯金の出し
入れがあつていふという、それに対してすく
文句を言うというのです。あなた方は、そうい
うことは言っちゃならぬということ、いまおっ
しゃっているのとおり、そんなことはないと思う
のですよ、私そう思う。だけれども、やはり下部の
組織においてそういうことが現実的にあると
したならば――あなたも言えないでし
う。いまそういうことがあるとするならばそれは
訂正させますと言う。なぜもっとそういうところ
をはっきりあなたたちはしめせんか。それは何に
書いてあるか知らぬけれども断じてそういうこと
はあるわけはないというこは言えないでし
う、あなたたちがはつきりそういうことを調査し
ていらつしやらぬから。

じゃ申しますけれども、私どもが内閣委員会
で行政視察をしました。これは大臣にもひとつお話
を承りたいのですがね。北海道に行きました。行
政視察はあちこちやりましたが、北海道に
行ったのですよ。個人タクシーや法人タクシーの
許可、認可の件について調査したいということ
で、内閣委員会で行行政視察した。そうして帯広の
陸運事務所に参りました。何も答弁ができない、
何もわからない、私の質問に対して。札幌の陸
運局のほうでやりますので私のほうではわからな
い……。そうして、札幌の陸運局からだれも来て
いない。いやしくも国会の調査団が行政視察に

行つておるのに、札幌の陸運局からだれも来ておらぬ。何の連絡もない。だれも来ておらぬ。ことに陸運行政に対して怠慢、と言うと言ひ過ぎかも知れませんが、不熱心きわまりない。われわれが一体、調査ができないじゃないですか。答弁もできない。わからない。そういう不親切きわまりない、不熱心きわまりない。だから、あなた方がほんとうに全国の陸運局がどうなっているか、許認可の問題に対してどういうふうにしておるかというようなことが遺憾ながらおわかりになっていない。実態を把握していらつしやらない。だから大臣は、みんなの要望に沿つてこうしなければならぬ、あしななければならぬと——私は何も大臣をおだてておるのでもなければちよちよん持ちをしておるのでもない。議事録には非常に理解のある答弁があつておるのです。しかし実態はいささかもそうなっていない。前の黒住局長の言つたことも、また引き続きお尋ねいたしますけれども、そういう点をどういうふうに自動車局長は考えていらつしやるのですか。大体今日の個人タクシーなんかの許認可問題に対して、あなたはいろいろお考えを持っておるのか。これでよろしいと思つていらつしやるのですか。その点どうですか。何もあなたを責めたりしなかったりしてゐるのはありませんけれども……

○野村政府委員 個人タクシーに対する基本的な考え方ですが、私も私どもといたしましては、先ほど申し上げましたように、個人タクシーというものは非常にサービスがよろしい、それから安全度においても非常に高いといふことにつきまして、これが実施以来各方面の評判が非常によろしいといふことでございますので、この個人タクシーの質を落とさないで、個人タクシーはその本質上いわゆる流しタクシーという性質を持っておるわけでございますが、流しとして営業をして、そして企業としての採算が成り立つてあろう地域においては、これを一定の条件のもとに認めていって、そしてタクシーに対する輸送需要といふものの相当の部分を個人タクシーでまかなうと

いうことが私どもは妥当であらうと思ひます。したがひまして、良質な、つまり安全でサービスのいいタクシーという面については、個人タクシーに非常に期待するところが多いわけでございますので、地域、地域の実情に応じてその個人タクシーを生かした育成をしたい、かように考えております。

○鬼木委員 帯広の陸運事務所のことについて私はあなたの見解を求めたのですが、どんなふうになつてゐるのですか。やはりあなたの下におる人たちが、いやしくも国会議員がお尋ねしたいんだのです。もつてのほかだ。不都合千万だ。

○野村政府委員 内閣委員の先生方が帯広の陸運事務所の視察をされたときに、帯広の陸運事務所の責任者が十分責任ある答弁ができなかつたといふことでございまして、これは私も私どもとしてまことに遺憾なことではございます。もちろんタクシーの免許の処分といふことは陸運局長の権限でございまして、いろいろな御質問に対して、事務所長等が自分では処分権者でございせんといふ意味で、あるいは適確なことは申しかねるというのであれば、それはそういうことをはっきりと申し上げた上で、陸運事務所長としての見解をあくまでも自分の所信に基づいて申し上げるべきであると思ひますので、もし御指摘のように、そういう御質問あるいはいろいろ御要望等に応じて適確な回答ができなかつたといふことであれば、これは私も私どもとしてはまことに残念なことではございまして、その点についてはさつそく調査をいたしたいと思ひます。

なお、札幌の陸運局長といひますか、札幌の陸運局からだれも担当者として申しますか、責任ある者が帯広に行かなかつた件につきましては、実はその件、私ただいまここで初めて伺ひますので、そういう国会のほうから先生方がおいでになる場合には、御調査の目的、日程、それから御要請の資料等について当然連絡がありますし、それに応じて現地、現地のそれぞれの責任者が用意をし、質疑

応答あるいは御説明ということをするのが当然でございまして、その点につきましては私も私どもさつそく具体的に調査したいと思ひます。

一般論として申し上げますと、国政調査で御出張になる場合には、日程に応じて資料の準備、その他質疑応答の準備といふようなことをやつて万全を期さなければならぬのは当然なことではございます。その点につきましては手ばかりがあつたとすれば、まことに申しわけないことと存じております。

○鬼木委員 私は大臣にもお願いしてゐるのです。

○橋本國務大臣 それはいつごろの話ですか、おいでになつたのは。

○鬼木委員 昨年の七月です。

○橋本國務大臣 帯広は御承知のように陸運事務所でございますから、あるいはタクシーの許認可の問題については、局長が申しましたように、十分なお答えができなかつたと思ひます。同時にまた本省といひまして、当時私が命令しましてから検討しておりました、十一月の中ごろやつと方針がきまつたものでございまして、十分下のほうにも徹底していかつたと思ひます。しかし国政調査でいらつしやるときに、これはおそろしく本省のほうにも御連絡をしてくれただらうと思ひます。それが十分に連絡ができなかつたといふことはまことに申しわけないと思ひますけれども、ぜひひとつ国政調査に行つた場合は前もって十分な御連絡を願つて、また調査の目的等も、十分こちらといたしましては本省で注意すべきものは注意するし、あくまでも地元でまとめるものはまとめておいて、そして皆さんの国政調査のお役に立つような措置は常日ごろやるように、こういう指示をいたしておるわけでございますが、十分なことができませんでした。いへん申しわけありませんが、また今度の機会にそういう調査においでになる場合には、御満足のいくような調査ができるようにいたしたい、かように考えております。

○鬼木委員 いまの大臣の御答弁に対しては、私はありがたく拝聴しました。しかし一々大臣は御存じなかつたかもしれぬと思ひますけれども、少なくとも陸運行政についてわれわれが調査をする。帯広の陸運事務所からいろいろ出願の中継はやります、こう言つてゐるのです、最後は局のほうでやります……。そういうことを調査に行つてゐるんですからね。これは一々大臣がそんなことをおやりになるわけがないですよ。本省の自動車局長が——こういうことを調査に行くだから、当然札幌の局長が来べきですよ、札幌の陸運局の管轄なんだから。そういう連絡がとれないようなことで——だから私が言うのは、陸運行政に対して非常に不熱心だ。あるいはわれわれに対して要望があるかもしれないですよ、われわれに何か希望があるかもしれない。そういうことも何にも考えないというのは、札幌の局長自身が感覚がおかしいですよ。われわれはこれまででも国政調査に参りまして、ちややしてやらうとか丁寧にしてもらう、そんな考えは毛頭ありませんけれども、こちらが調査しようといつたときに相手がいないんじや話にならぬ。いま大臣のおっしゃるように、そういうところの連絡を密にしてみなければ、そのくらのことは——私に言わせるならば、これはひいては自動車局長のミスですよ。それほどこように陸運局はこういう自動車問題に対して案外安易な考えを持っておられる。そのうちにはだんだんよくなるでしようといふような考え方が困る。大臣は半年以内でやつてしまえ、こつちやつておる。なぜ言われたとおりやらないのですか。できないならできるやうになぜやらないのですか。そこを私が言つてゐるのです。そうしないといふ人は非常に迷惑をかけてゐるのです。大衆にたいへんな迷惑をかけてゐる。しかもいろいろなこつちの基準も、聴聞のときに持つてきたらいい。聴聞のときに一切そこで出せば、聴聞が済んだら日ならずして許可するなら許可する、却下なら却下する。聴聞が済んだら三ヶ月も四ヶ月もはうつておる。ずさんというのか、等閑に付しておるといふのか、怠慢というのか、ど

のことばが当てはまるかわかりませんけれども。それが近代化だとか合理化だとかいう。何が近代化だ、何が合理化だ。今日陸運局は、これはほんとうに懇話的ですよ。だから、この前も私申し上げましたように、痛くない腹までさぐられるようなことになる。

これは行管から出している勧告ですが、三十八年の八月にも出している、四十六年、ことしの一月十一日にも勧告してあります。こういうことが書いてあるのです。「自己の車庫を保有しない個人タクシー免許申請者は、使用していない車庫等を長期にわたって賃借するため、多大の経済的負担を被っているのがみられる。」と行管から毎月累積し、東京特別区の個人タクシー免許申請滞留件数は昭和四十六年度末四千五百何ぼ、これは行管からもはつきり出ている。具体的に数まできちと述べて勧告してある。それからこういうことを勧告してある。「法人、個人免許別、地域別に処理期間を定め、」処理期間を定めたらいいじゃないか。これは何か月でやる、一月なら一月でこれをやってみよう。「事務手続きを簡素化するとともに、適切な進行管理を行なうこと。」これは荒木長官も見えておるけれども、別に荒木長官をはめるわけでも何でもない。私は書いてあるとおり読んでおるのだから、ほめるもはめぬもない。書いてあるとおりに読んでおる。うまいことを具体的にやっている。「一部の陸運局において、申請事案の集積をまとめて処理しており」、たまたまのを待ってやっているとことだ。「これがため、二年以上にわたり処理が滞留している、地区別処理方法の改善などにより、集積期間の短縮を図ること。」、こう書いてある。だから、適確に、こうしろあしろという勧告が行管からは出ている。あなたの方では話が非常に抽象的なんだ。これを慎重に中正に処理しなければならぬ、あたりまえでしょう。中正、慎重に処理することは、そんなことは書く必要はない。当然であります。それからこういうことを

いつてありますね。「現在の滞留事案については、早期処理計画を策定するとともに、申請者に予定聴聞期日を通知し、事業所、車庫、開業資金等は、聴聞開始日までに確保すれば足りる旨の趣旨を申請者に徹底せしめ、その負担を軽減すること。」、ようございませうか。申請者に予定聴聞期日を通知し、それがあつていない。出願して二月も三月も四月も五月もかかって、もう待ちくたびれて私どものところに持ってくる。これはいつ申請しました。まだ何とも言うてきません。よしわかったということどこが調査すると、今度は、あと何月で聴聞でございませう、こう言う。冗談じゃないですよ。申請したときに、書類を受け付けたならば、あなたは何月何日に聴聞します、いらつしやいとその場で言つてやったら、どんなに安心して喜んで帰るかしない。それを具体的に合理的に近代化する、このように前国会では答弁しておるが、いさかも具体的でもなければ近代化でもない。すこぶるあいまいなことをおる。局長、いかがですか。

○野村政府委員 ただいま先生御指摘の点についてお答えいたします、各陸運局長に對しまして、申請を受け付けたならば、あなたの聴聞予定日は何月何日ですという回答を出すように指導することをすでに連絡をしております。したがって、各陸運局長の実情によりましてその期間その他は多少の異同はあるかと思いますが、申請を受け付けたならば聴聞予定日はいつですという連絡をするというたてまえは、すでに実施をいたしております。

それから、いろいろの裏づけ書類、証拠書類等の提出につきましても、免許に關して要求をされる書類というものは、聴聞当日に整えて持つてくればよいというところ、そういう措置をとるようになすに指示をいたしております。したがって、お話の中にございましてたとえば車庫を用意するといふ件につきましても、車庫はこういうふうにして自分が持ちました、あるいはこういうふうな約書によって確保しておりますという書類をその

当日以降に持つてきていただければいいということに、すでに指示をいたしてございます。したがって、そういう方向でこれは実施することになっております。

また、免許申請からその処分をいたすまでの期間でございませうが、先ほど私が申し上げましたように、東京の場合におきましては、四十五年の十二月に新しい審査体制になりました。それから今日まで、二千年を処理しておるわけでございます。したがって、その新しい審査体制でいけば、四千年というものは四十六年度中にこなせる。これは東京の場合でございませうが、そういうことで、東京の場合ですと、四十七年以降は申請から四か月程度で結論が出るというめどはすでに立つております。これは審査の処理体制の事務処理能力を勘案してのことでございます。それは一つのはつきりめどの立つた処理方針でございます。そういうことで、ただいま先生御指摘になりました点、書類の簡素化それから聴聞予定日の相手に対する通知、それから申請から結論が出るまでの期間というものは、各陸運局によりまして多少の相違はございますけれども、これを私どもで統一して指示いたしました線に沿つて簡素化し、迅速化するというところで目下やっておりますのでござい

ます。

○鬼木委員 あなたの論旨はすこぶる不徹底です。ちよつとお待ちなさい。大臣、ようございませう。大臣のおっしゃっていることはみなわかつていますから、全部議事録に載っておりますから、その線に沿つてやりますから。

局長のいまのお話は、出願をしたならば聴聞の日はいつだということを通知しております。私は通知していないなんて言っているのじゃありません。出願をして通知を出すまでに期間が二か月も三か月も五か月も、長いのは一年もたつてから文句を言っているのです。出願の申請書を受け取ると同時に、引きかえに何日の日に聴聞いたします、いらつしやい、こういうことをやっていると、かといふことを聞いているのです。あなた不

徹底でしょう。

○野村政府委員 東京陸運局におきましてはすでに実施いたしております。地方の陸運局ではまだ残念ながらそういう処理体制ができていないところもあります。東陸に準じて、出願をしたら即時あなたの聴聞予定日は何月何日ですということを即答できるように体制をとるようにより指示をいたしております。したがって、まだ実施できておらないところも、遠からずそういう体制になるように強力に指導したいと思つております。

○鬼木委員 そうでございませう。あなたそれを言わないじゃないですか。いまの議事録を見たつてはつきり——そんなあいまいな答弁はありません。あなたも陸運局は東京だけじゃありません。あなたこそよく御存じでしょう。陸運局イコール東京の陸運局だけじゃありません。全国に九カ所もあるでしょう。あなた何を言っているのですか。そんなあいまいな答弁じゃ困るじゃないですか。しかも東京はこうやっております。全国的にはどうかかわりません。そういう不徹底なこと、あなた、何を言っているのですか。じゃ全国の他の陸運局はつぶしたらどうですか、行管庁もここにのらるから。あなた方が対象とされるのは東京の陸運局だけだ、全国の陸運局はあつかり知らざるところだ。(そうじゃない、これからやろうというのだ)と呼ぶ者あり。いや、ところがその説明はなかつたでしょう。だから再度私はこういうことをお尋ねしておるのです。もう少し答弁は親切にしてください、あなた方はもうくろくとかベテランだけれども、われわれはしろくとかだ。しろくとかのはうがこわいのです。もう少し論旨の徹底した答弁をしていただかないと、これはうまいことを言うて、出願したら聴聞の通知はやつております、だれがそんなことを尋ねているか。出願と引きかえに何日です、とこいうやればどんなに喜んで帰るか。安心して待つておられるのです。いつ聴聞があるのかやきもきしているでしょう。それを言っているのです。ところがそれをあなたがいまおっしゃるように、

東京はそれができているならば、他の全国的にある陸運局ができないという理由をはっきりおっしゃってください。どういうわけでもないのか。あなたはそれを認めておられる。あるいは全国の他の陸運局はどうかかわりません、こう言っておる。あなたはそれを認めている。いかなる根拠によってそれを認めておられるのか、それをひとつ……。

○野村政府委員 先ほどの私の説明が不十分でございましたので一括してお答えいたしますと、東京陸運局は昨年の十一月末に新方式を採用いたしましてやっておるわけでございますが、ほかの陸運局におきましても、九つの陸運局の中で、たがいま大阪と高松と仙台と札幌、この四つの陸運局を除きましては、大体個人タクシーの新しい処理体制に移っております。したがって、たとえば一番新しいのは、新潟は本年の四月一日から新しい体制に移る。それから福岡は本年の二月一日から新しい処理体制を始めることになっておるといふ報告を受けております。しかしながら、新しい体制になりまして、先生御指摘のようにいままでたまってある事案がございまして、そのたまってある事案と、それから新しい事案の処理と両方をやらなければなりませんので、すっきりした形になるのはまだ先かと思ひますが、いずれにしても新しい体制に切りかえて処理するようにという体制が九局の中の五局までになっております。したがって、四十六年中はいままでたまりました案件処理に相当の精力をさかれますので、残念ながら一挙に改善ということにはいかないかと思ひますが、その処理が進みますと、おおよそ半年以内に申請から処理までという体制ができるものだというふうに私も考えまして、そういう指導をやるように指示をいたしておるわけでございます。したがって、現在新しい体制に移行を始めたところは九局中の五局で、あと四局はまだやっておりませんが、これをなるべく早くやらせるということで目下急いでおるわけでございます。

○鬼木委員 しかし、そうするとどうも私は納得がいけないが、一番件数の多いところ、最も事務的に繁雑をきわめておるところの東京あたりは、新方式によってもうすでに新体制でできておる、地方の、東京と比較した場合にそれほど仕事に密でないところはまだできない、そういうことは理由にならないね。あなたの答弁の根拠はいささか私は納得がいけない。地方の少ないところはもうなりまして、東京は遺憾ながらこれだけたまっておるからまだ、こう言うならまだ理屈が常識的にわかるけれども、どうも話が逆だ。(「そういうことだ、話が逆だ」と呼ぶ者あり) どうですか。こうして皆さんがおっしゃっておる。話が逆じゃないですか。あなた何かお考え違いをなさっておるのじゃないですか。あせることはないから、頭をクリアにしてもう一度よく考えておっしゃってください。

○野村政府委員 東京の処理を特に私どもが急ぎましたのは、つまり東京で未処理案件が六千件と非常に多かったわけでございます。そこへ持ってきて先生御案内のように、ここ一、二年來特に東京都と大阪でございまして、大都市におけるタクシーサービスの低下ということが非常に叫ばれて、これを何とか改善しなければならぬ。それでこれを解決する一つの道は法人タクシーの近代化をやつて、そうして法人タクシーとしての企業の経営体制の刷新がサービスを改善するということももちろんでございますが、これだけたまってあります個人タクシーの申請についてこれを迅速に処理するという必要があるということから、私どもその申請にあたり、人員につきましても必要に応じて東京陸運局の他の部局からも応援を出すというふうな措置をやつて、特にタクシーサービスの悪い東京の改善を急いだわけでございます。もちろん基本的には、お説のように地方の局におきましては東京ほどの滞留件数はないわけでございますから、これを迅速に処理するということについては当然でございますし、そういうふう

に私どももやりたいと思っておりますが、事務処理体制を整えて、そしてこれは部内で人員をやり繰りをして整えるということをおもひます第一番にやらなければならぬが、そういうことを整えてやるということでございます。残念ながら東京のはうが先になつてしまつたわけでございます。期に足並みをそろえてやるということが最も望ましいわけでございます。まだ地方でその新しい事務処理体制になつていないところはなるべく迅速にやるといふように今後さらにして、できれば全国の足並みをそろえてやるような体制を早く整えてやりたい、かように考えております。

○鬼木委員 わからぬけれども、こういうことでいつまでもやっておつたんじゃないか。どういふわけであつたらいいじゃないですか。東京は他の方から応援させてやつた。だつたら地方だつて応援させてやつたらいいじゃないですか。東京は応援させたから新方式でびたつと出発ができた。しかも五局はできてゐるので、あと残つてゐるのは四局でしょう。だつたらあと四局応援してさつとやらしたらいいじゃないですか、それだけのできる方法があるんだから。打つ手はあるのです。打つ手はないというならなんだけれども、打つ手はあるんだから。それがほんとうに大衆に対する親切じゃないですか、私はそういうふうに思う。だから地方も応援でもしてなるべく早急にこういうふうにしたします、こういう答弁がほしいですね。もう少し親切にやつてもらいたいと思ふのですよ。

○野村政府委員 まだ新しい処理体制になつておられません四局につきましても、できるだけ早くその処理体制を整えるような努力をいたしまして、一刻も早く新しい処理体制になるようにさらに指導したいと思つております。

○鬼木委員 それでは、いづれにいたしましてもいままで滞留しておるところの事案は四十六年度には全部解決、このように理解してよろしいですね。

○野村政府委員 お約束のことでございますから全部ということはおもひます申し上げられませんが、おそろく努力すれば四十六年に全部滞留は解決するものと考えます。

○鬼木委員 どうもあなた自信がないな。だから私はさつき言つてゐるのですよ。四十五年度にはこれだけやりました、四十六年度にこれだけやるつもりでございます、それをまた今度は持ち越して、遺憾ながらこうなりました。それじゃいつまでたつたつて解決できない。これはもう絶対やつたつとやつてしまつて——大臣は六カ月以内に解決すると言つてゐるのですからね。(「はつたりで何ぼやっても、議事録は永久に残りますからね。これで私はまたやりますから、根拠のないことはやらないんだから……」)

○野村政府委員 四十六年度中に処理完了するよう最大限の努力をいたします。

○鬼木委員 だいたい応援があつたからあなたも元気が出たよだ。

先ほど申し上げましたように、この基準の問題も十分簡素化するというお話を聞いたから、なお私は福岡の陸運局で実態を調査します。また事実聴聞しておるところを私は立ち会つてみます。それであなたたちの言われるとおりやつてゐるかどうか、そして基準の要綱はどういうふうになつてゐるか、はたしてマルカバッテンでやつてゐるか、そして同時にそのまづと聴聞のあれを言つてゐるかどうか、そういう実態をつぶさにまた調査いたしますからね。大体調査しておりますけれども、いまのあなたの御答弁の段階において新たな見地からまた調査しますから。

東京で個人タクシーの申請で訴訟事件が起こつたという話も聞いておりますが、それはその後どういふふうになりましたか。それも詳しいことをいえば、ここにちゃんと新聞の切り抜きを持つてきてゐるから、これを全部読んでもいいけれども、その後の経過はどうなつてゐるか。

いまだで百一件の案件についての不作為を不可として訴える訴訟が出ておったわけでございますが、今年の四月十五日現在八十五件はすでに処分をされましたので、訴えの効果といえますが目的が消滅いたしましたして現在十六件残っております、こういう実情でございます。

○鬼木委員 何を訴えたか、申請して、出願して二年もほったらかしているからこれを訴えたんですよ。これはあまりひどい話で、それで訴訟され

て、訴えられたからあわてていまあなたのおつしやるように八十五件は処理した。だったら訴えられない前に処理したら、訴えられなくて済むでしょう、訴訟なんか起こさなくたって。そういう訴訟の内容について詳しくあなた調査されましたか。どういうわけで二年もほったらかしておったか、その間の事情はどういう事情であつたか、そういうことを詳しく調査されましたか、本省の自動車局長として。新聞にはいろんなことが出ていゝるんですよ、そういうことを私はここで発表しませんけれども。読んでいいけれども。

○野村政府委員 東京陸運局が直接の調査をいたしまして、そしてその結果につきましては私ももちろん報告を聴取いたしております。

○鬼木委員　その報告を聞かれてあなたはどうか、この件に対して。

○野村政府委員　こういう訴訟が提起されるといふことは、もちろんこれは事務処理の促進といふことが行なわれてないためでございますして、した

がいまして、基本的にはそういう訴訟が起こらないように事務的な促進をすべきであるということを私もちろんだん当然考えたわけでございますの

で、そういう話を聞きましてさつそくこれは処理をして、そして訴訟された方々に対する回答を早く出さなければいかぬということで、そういう指

示をいたしたわけでございます。
○鬼木委員　これは新聞を読んでみますと、出願をなさった方々が非常に損害をこうむっておられ

るんですね、物心両面から。まことに気の毒なんですよ、こういう方々は。こういうことは全国的にあるわけなんです。これは単に東京においてこういうことがたまたま形にあらわれてきましたけれども、泣くに泣かれずじつとがまんして耐え忍んでいる人々がたくさんあるわけなんです。だからこういうことのないように、私はくどく前々回も前々回もたびたびこの問題をお話し申し上げているんですよ。だけれども一向にこれが改善されない。

そこで今度は、前回の私の質問に対しての答弁に關して少しお尋ねしたいと思うのですが、大臣がお留守でございますから、大臣のおっしゃったことに對して、局長さんは議事録をお読みになったかどうか知らぬけれども、前黒住局長とおかわりになつておるから、それで申し上げる。先ほど言いましたように、大臣は非常に進歩的な考えを持つておられるのですね。これは議事録に載つてゐる。大臣がおっしゃつてゐるのですよ。「私が自動車局長はじめ下の人に言うのは、とにかくイエス、ノーを早くきめる。そうしてできないもの

のは当分の間許可できない、許可できるものは直ちに許可しろ、しかもこれは六カ月以内で処理しろ、こういう命令を最近出しておるわけでありませう。したがっておっしゃるような問題は、「許認可の問題ですね、「いま直ちに解消する」とは言いませぬけれども、ことしの秋」前回の話ですよ、だから去年だ。「ことしの秋もしくは来年には、この私の強い意見が全体の陸運行政に響いてきて、その点はある程度改善されるだろうと思う。」

何とぞ御了承願います。こういう答弁があります。だからもう六カ月以内で、去年の秋かことしはこういうふうになる、こういうふうに答弁した。これは前の黒住局長ですからあなたはお聞きになつていないかもしれないけれども、大臣はどのように言っているのです。だから、私は先ほどから何も大臣をほめていなければ、ちやうちん持ちしているのでもない。そんなことは関係ないが、大臣の言っていること、答弁していること

も、現実問題としてはそうなっていないから、自動車局長の責任においてどのように陸運行政にあたるは配慮しておられるか。大臣のおっしゃっているのはあなただけよく御承知ですか。

○野村政府委員 私も昨年の六月に自動車局長になったわけでございますが、そのときにただいま先生がお読みにになりましたような趣旨の自動車行政、特に免許、認可等の事案の処理促進という点とについては、抜本的に対策を講ずるよう自分としてもやるべきであると考えながら、事務当局もそういうふうに考えろという御要請をいただいております。したがいまして、私も基本的な考え方といたしまして、いわゆる道路運送事業の政策的な面からいろいろなさなければならないことが多うございまして、私どもあるいは地方の局

も、ともしればどういふ訴訟可といふものの処理に相当の精力と時間を費やしておる。また一般の申請者の方、その他国民には非常に事務が渋滞をしておる。そして御迷惑をかけておるといふことでございますので、事務処理の刷新ということについては、これは最も当面の陸運行政に課せられた一つの大きな使命であるといふふうに考えまして、私も極力そういう大臣の御意思を体してやってまいったつもりでございます。ただ何と申しますか、いろいろ書類の簡素化あるいは通達、省令等の改正あるいは新しい処理方式の検討といふようなことにかか

○鬼木委員　それで、先ほどから私がくどくど申上げておりますけれども、ここに載っているのになりの時間をとりましたために必ずしも所般とありのスピードでいっておりませんけれども、基本的な方針としてはだいた先生から御質問があり、また大臣が答えましたように、事務処理の迅速化、刷新ということについては、一つの大きな基本的な柱としてやりたい。また現にそういうふうに努力しておるわけでございますので、ひとつ今後とも御鞭撻をいただきまして、大臣の御趣旨に沿うように努力したい、かように思っております。

「おられますが、大臣が言っているのですよ、大臣が答弁されておるのですよ。「ことし一ぱいのできるだけ大部分は整理しろ。」ことし一ぱいというたら、昨年のごとですよ。「できないものはできない、できるものはできる。六千ですから、そう簡単

にできませんが、本年一ぱいという限度をきめて、そうして許可すべきものは許可する、いろいろな面から考えて許可できないものはできない、こういう措置を私は命じておるわけでありますが、できるだけおっしゃるような方向で事をきめていきたい。何とぞ御了承願いたい、こう大臣は答弁しているのですよ。だから大臣は、去年じゅうか四十五年度でやつてしまふ、こう言っておられる。ところが大臣の事、志と反して、実際は一年延期で、四十六年度というような結論をあなた

空文化してしまふ。から手形だ。いやしくも国会で、委員会でわれわれが審議しておりますことは、これは国民全部が聞いておりますから、そうしますと大臣は国民にうそを言ったということになるのです。いやしくも陸運行政に対して大臣を補佐するところの皆さんが大臣にうそを言わしめた、国民を欺いた、まことにその罪淺からず、その点御見解を承りたい。いかがですか。

○野村政府委員 事務処理が所期のごとく進まな

ども申しわけないと思います。ただ大臣の御答弁の趣旨は、大臣が御答弁になった時点から事務を開始すれば、新しい方式で事務を開始して半年後には解消、半年後といいますが、事実上その時点におきましては四十五年は半年しかなかったわけでございますので、半年後にはたまたまっている案件を処理したいという、非常に意欲的な前向きの御決心を表明されたものと私は理解いたします。ただ私も事務当局といたしまして、その大臣の御趣旨を体して処理をするための事務的ないろいろの手統あるいは方法、そういうものについて相当

こまかい検討をして、そうしてこれを処理しなければならぬという、そういう新しい体制に切りかえるための事務的な準備というものがかなり日にちを要したわけでございます。したがって、そのスタートが非常に遅れたということでは、これは先生おしかりのように弁解のことにはならないとおっしゃれば、まことにそのとおりでございますけれども、私どもとしてはあくまでも大臣の御意思を体して、それを事務的に実現するための手段、方法、順序というようにすることについて、事務的な詰めをして、そうして大臣の御方針を具体化していくということでやってまいりましたわけでございます。その点につきましては出だしがよろしかったことについてはまことに相済みぬことでございますけれども、方向といたしましては大臣のおっしゃった方向に向かっていますので、その点は御了承いただきたいと思ひます。

○鬼木委員　そこで、こういうことも大臣は言われたのです。二年も待たせておくことはいかぬ。ですからなるべく早く片をつけて、あなたはこういうことだから当分の間、こういう条件を満たさなければ許可はできませんよという、親切なことはやってやる必要がある。こういう書類を整えればと出されまして、——そういうふうな指導して教えてやれと、これは伊能先生の質問に対して、こういうことを橋本運輸大臣は言われたわけですね。だから、その出願の場合に、大体あなたはこれはもうだいたい、だから何日に聴聞しますからと、こういうふうな場で書類を見てイエス、ノーをはっきり言えないだらうけれども、いやしくも書類だけは完全にこれはだいたい、うぶだからというふうなふうに安心感を与えよう、だから出願の時点においても少し合理化するようにと、これらの点を含めて十分検討させたいと思ひます。こう言っておる。だから、皆さん方どのように検討されたか、それをお尋ねしたいと思います。

○野村政府委員　先ほど私が申し上げました書類

の簡素化ということと、それから、必要な書類、たゞ抽象的にこういう書類を持つてきなさいということではなくて、聴聞時にこういう書類はこういう様式のものを持つてきなさいという具体的な指示をするということと、それはすでにやっておるわけでございますが、もう一つは、何と申しますか、個人タクシーについて申し上げますと、資格要件を具体的に示す。たとえば申請のときにおきまわね何歳以上というばく然とした基準を、申請のときにおきまわね何歳以上というふうにはっきりする。それから、たとえば運転経歴等につきましても、その申請しようとする区域において十年以上なら十年以上ということに具体化したし、したがって、それに満たない要件の方々がおいでになれば、あなたはこういう要件に合っておりませんので残念ながら応募されてもこれはだめでございますという意味の指導と申しますか、書類を受けつけてすぐ相手にそういう返答ができるという体制には、いま申し上げました九局のうち五局はすでにそういう体制をとつておるわけでございます。したがって、先生御指摘のよう

に、あなたは大体だいたい、うぶ、そういうところまではまだ行っておりませんけれども、あなたはだめですと、逆に、その明確化された資格に合わない者について、あなたは経験年数が足りないとか、あなたは年齢が足りませんからだめですというふうな指導といえますか、これはいま申し上げましたような範囲でできるようにしております。

○鬼木委員　まあそういう点はもう少し強力にやっていたらいい。同じことを繰り返しますけれども、あと残っている四局も早くそういう手を打っていただきたい。それから、これは黒住局長の答弁でございますが、前をずっと省きますけれども、「具体的にその内容を検討し、また各陸運局におきまして運用を能率的にやるといふ指示をいたしております。要するに、御指摘のように自動車関係の仕事は非常にふえておりますので、これに即応して、中央

におきましては制度の合理化を考え、地方におきましては運用を合理化するという方針で対処してまいりたいと思つております。そこで、どのように中央において制度を合理化したか、地方においてどのように運用を合理化したか、それを具体的に。これは前の黒住局長がやったんだからおれは知らぬといふわけにはいかぬでしょうね。

○野村政府委員　お答えいたします。中央におきましては合理化といふのは、自動車行政の運用につきましても全国に共通する基本的な問題についての方向づけということでございます。これは昨年の十一月に地方の自動車部長会議をいたしまして、そしてその席上におきまして、地方の意見も聞きながら私もこれをまとめまして、旅客自動車行政に対する行政の指針というものを、これは私の名前前で全国に通告をしております。その行政の指針は、先ほど申し上げましたことにも関連いたしますが、一つは、部内の事務処理体制の簡素化、合理化をはかる、これは当然書類、諸手続の簡素化といふことも含むわけでございますが、そういうことを含む体制の合理化、能率化をはかりなさいということでございます。

それから、その次は、いわゆる交通機関を利用する方々と陸運当局とのコミュニケーションといふますか、意思の疎通をもっと活発にやりなさいといふような指導方針を明示いたしております。そのほか、いろいろの細部の指示をいたしておりますが、要は、行政をもっと能率的にやる、それから、もっと一般の利用者それから申請者等との意思の疎通をはかるというふうなことをやって、そして処理を迅速化し、また能率化していくということとで国民の利便にたえるようにすべきである。そしてこの指針に基づく具体的な処理方法については、各陸運局がこれを受けてさらに細部のことを、実施要領と申しますか、具体的な方針と申しますか、そういうものをきめてやるようにという指導をいたしておりますわけでございます。

○鬼木委員　その旅客自動車の行政指針とか、あるいは利用者との陸運局との意思の疎通とか、そういう抽象的なことで、それはもう当然のことだから、これは黒住局長は制度の合理化を考える、地方においては運用の合理化と言っている。だから、処理の迅速化とか近代化というふうなことは、それは当然だから、そういう抽象的なことでなくして、どのように変えたか、どのようにしたか、どうなったか、というような具体的な説明はできませんか。

○野村政府委員　中央におきましては、ただいま御審議をお願いしております許認可整理法も大きな意味でその中の一環でございますが、政令あるいは省令の改正によつて、たとえば事業者から徴収する報告事項を簡素化する、時代の変遷に伴つて必ずしも必要でないものはやめるといふような簡素化ということとは、これは具体的に省令の改正あるいは通達等の改正等によつて実施をいたしております。地方におきましても、これに基づいて簡素化をやつておるということで、法令による事務処理事項の内容を簡素化する、あるいは必要のない報告とか統計調査とかいふものについては、それをもうやめる、あるいは統合することのできるような報告類については統合するといふ、そういう措置について相当実施をしております、こういうことでございます。

○鬼木委員　もう少し具体的に、科学的に説明をしていただきたいと思います。が、じゃ、従来の許認可の制度をどのように変えたのか、やり方をどのように変えた、そういうことをひとつ出してもらいたいんですが。

これに関連するんですが、これも黒住局長が答弁しておられるんですが、これはまあちょっと福岡のことを言っています、黒住さんが「福岡陸運局におきましては、タクシー関係の処理を約六名でやっております。これは免許の仕事、それから監査の仕事等をやっているわけでございます。そのほか認可の仕事もござります。それらの人員でもって当たっておるわけでございます。その時間がかかっている。したがって、われわれとしましては、まず中央におきまして制度を簡素化する、免許の仕事のみならず許認可の仕事の制

度

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、これを許します。鬼木勝利君。

○鬼木委員 文部大臣にお尋ねいたしたいと思いますが、実は先般の分科会で特殊教育の件についていろいろ伺いをしたのでございますが、何しろ時間がございませんで、委員会でゆつくりお尋ねをするというお約束をいたしておきましたので、引き続きお尋ねをしたい、かように思っております。

まず冒頭に、国立特殊教育総合研究所を久里浜におつくりになる、こういうことでございますが、これは、私どももいたしまして、まことに

ごさいますので喜んでおるわけでございますが、養護学校とかあるいは特殊学級の増設等を、いま大臣は非常に熱心にお考えのようでございますが、私はいろいろこの御計画を拝見しまして、大臣の意欲満々たるころは非常にありがたいのですが、これは少々なことでは実現ができないのではないか、私は非常におくれておると思います、大臣はどのようにお考えになっておりますか、その点をちょっと。

○坂田国務大臣　先般の分科会におきましても、鬼木先生から御指摘がございましたように、わが国の教育水準というのは、ほかの点においては世界

各国と比較いたしました。かなり進んでいるように思いますが、しかし特殊教育につきましてもなかなか思い通りに進んでおらず、不十分である。したがって、もう一度、この教育行政の谷間を何とかして埋めなければならぬ、光りを掲げなければならぬ、こういふことで就任以来特殊教育の振興について心を尽くしてまいりました。まして、まずこの特殊教育総合会

育の児童に対してどういう教育をやったならばよろしいか、そういう教育方法、あるいはまた職業教育はどういうふうにしたならばよろしいか、という実際的なこともやってみたいということでは

でございます。しかしまた、それだけではなくて、たとえば養護学校につきましても、肢体不自由児の学校は大体一県一校ができましたけれども、しかしその他の精神薄弱とか、あるいは情緒障害であるとか、あるいは病産弱とかいう面におきまして養護学校につきましても、まだ日本全国で半分ぐらいの県しか学校を持っていないというところがございます。これにつきましては計画的にこれを充実してまいりたいというふうに考えておるわけでございます。また養護学校に入れない者に対しまして、特殊学級を充実することによって教育を行なっていくという従来の考え方を推し進めておるわけでございますが、このほうとてもまだまだ不十分であるという認識に立っておる次第でございます。

○鬼木委員　そういう御見解から大臣が今回の総合教育研究所をおつくりになるといふ非常な御卓見には敬意を表しますが、聞くところによりますと、五カ年計画でこれを仕上げる、まさにこれは日本では初めてのことで、世界には二、三あるようにございますが、その五カ年計画の御構想について簡単に局長さんからもお聞かせでございますが、ここにあらましの予算の概算はいたしておるわけで、これでも大体わかりやすいけれども、内容の説明を簡単によろしくございしますが、していただければなおかつこうだ、こつちにも載つてはおりますけれども、何か構想について簡単にいいたが……

○宮地政府委員　特殊教育総合研究所につきましては年次計画をもって考えておりますが、実は四十二年度から考えておりました、四十八年度までをとりまして五年以上になるのでございますが、大体四十四年から本格的に進めておられますので、四十四年度からとりますれば五年計画ということになります。一応四十五年度中に建築工事に取ります。第一期工事の前半を四十五年度にいたしまして、そうして四十六年度に継続いたしておりますが、第一期工事の仕上がりは、九月までに第一期工事が仕上がるということで、四十

六年度の後半から第二期工事にかかる予定でございます。そうして四十七年度に二期工事が若干かかりますが、大体研究を中心としたものが四十六年、ここの十月から——この法律案もそのようにお願いしておりますが、四十六年度から研究所を開設し、もっぱら研究部門を充足させたい。それから工事の進捗と見合まして、四十七年度には第三期の工事に入りますが、したがって四十七年度の半ばごろから研修部門を開始したい。そうして四十七年度後半から八年度にかけて実験教育関係、いわゆる附属学校のようなものに子供を入れますが、それを整備いたしまして、四十八年度後半から完全に研究と研修と教育とができるような形で進めたい。一応大ざっぱに申し上げますとそういう計画でございます。

○鬼木委員　わかりました。大体四十六年の十月から研究部門、四十七年度が第三期工事で、半ばごろから大体でございまして研修部門を置く、四十八年度に実験教育に移っていく、こういうことでよくわかりました。

そこでちょっとお尋ねしたいのですが、四十六年度の人員費、これは内容は示してないが、四十七年度は人員費、運営費を含めて一人当たりが百八十万計上してある。一人当たりが百八十万といいますが、月に十五万、これは運営費も含んであるということになります。研究部門あるいは研修部門にいわれる斯界のオーソリティーという人々を呼ばれますか。あるいは今度は四十八年度は一人当たり二百万、これも運営費を含んであるわけですね。そうすると百五十人分、二百万といいますが、運営費を含んでおるから、内容は一人当たり十何万というくらいになると思う。しかも日本に一つしかないというところで、そうして特殊教育の最高峰をいって、ここから全国の特種教育を推進するといふのにどういふ人を集めるつもりですか。これは相当斯界のオーソリティーを呼ばなければならぬと思うのです。それに十何万十何万ぐらいいなことで一体だれを呼ぶつもりか。どういふふうにお考えになっておるのか。それ

れはまあ、月給十何万ぐらいいな十二万ぐらいいな低いはうじゃないでしょう。だけれども、全国の特種教育をここから始めようという、しかも研究部門や研修部門、教育部門もあつて、実験教育全部ここから始まるという日本一の権威ある特殊総合研究所に、これは研究費もないようですね。おおよそ学者が、これはもう大臣はよく御存じのとおり、今日困っておりますのは、日本は研究費が少なくてすね。大学あたりで非常に困っているのです。民間に行くに研究費を惜しみなく出す。これはむしろ研究費を、営業本位です。民間なんかが出すことは当然でしょうけれども、現実問題として大学あたりの先生たちが困つておられるのは、研究費が少なくて。だから研究しようとしてもできない、こういう実態なんです。それに、これでは私は一体何をやるつもりなんだらうと思つて。むしろ建物も大事です。建物も日本に一つしかない。だから堂々たる建物を建てていただかなければならぬ。それはけつこうですけれども、いかに建物がつりばなものができようが、研究器具、施設もない、いわゆる教材がないというところで、それに携わるところの研究の大家、日本の一流の大家という方々をどうしてスカウトされるのか、こんな人員費で。しかも運営費を含んである。そして年間百八十万だ。月に十五万、それに運営費を含んであるというなら月給はわずかなものだ。どういふ計算のもとにやられたのか。この予算面を見た場合には、私は断じて承服できない。何が総合研究所だ。ここに行けば何でもわかる。しかも全国から研修生を集めるとおっしゃる。何が研修できるか、こう申し上げたいんです。そういう点は大抵よく御検討なさつたのか、全部下僚におまかせなさつたのか。また局長連中は——連中というとはなはだ申しわけない、局長さん方はよくお考えになっておるのかどうか。その点をひとつ明確に……

○宮地政府委員　御説明申し上げます。今年度の四十六年度は十月からでございます。これはまあ、月給十何万ぐらいいな十二万ぐらいいな低いはうじゃないでしょう。だけれども、全国の特種教育をここから始めようという、しかも研究部門や研修部門、教育部門もあつて、実験教育全部ここから始まるという日本一の権威ある特殊総合研究所に、これは研究費もないようですね。おおよそ学者が、これはもう大臣はよく御存じのとおり、今日困っておりますのは、日本は研究費が少なくてすね。大学あたりで非常に困っているのです。民間に行くに研究費を惜しみなく出す。これはむしろ研究費を、営業本位です。民間なんかが出すことは当然でしょうけれども、現実問題として大学あたりの先生たちが困つておられるのは、研究費が少なくて。だから研究しようとしてもできない、こういう実態なんです。それに、これでは私は一体何をやるつもりなんだらうと思つて。むしろ建物も大事です。建物も日本に一つしかない。だから堂々たる建物を建てていただかなければならぬ。それはけつこうですけれども、いかに建物がつりばなものができようが、研究器具、施設もない、いわゆる教材がないというところで、それに携わるところの研究の大家、日本の一流の大家という方々をどうしてスカウトされるのか、こんな人員費で。しかも運営費を含んである。そして年間百八十万だ。月に十五万、それに運営費を含んであるというなら月給はわずかなものだ。どういふ計算のもとにやられたのか。この予算面を見た場合には、私は断じて承服できない。何が総合研究所だ。ここに行けば何でもわかる。しかも全国から研修生を集めるとおっしゃる。何が研修できるか、こう申し上げたいんです。そういう点は大抵よく御検討なさつたのか、全部下僚におまかせなさつたのか。また局長連中は——連中というとはなはだ申しわけない、局長さん方はよくお考えになっておるのかどうか。その点をひとつ明確に……

で、予算的にはほぼこれは半分ぐらいいなうにお考えいただければいいと思つて、一応一人づつの基準的な経費で予算を積算するの、先生のお気持ちは十分わかるんでございますが、一応こういう人員費の積算に当たりましたは基準経費がございまして。私どもは構想をいたしましては、先生がおっしゃいますように優秀な方々を集めたい、それから研究職一、二等あたりの先生をお願いしたいと思つております。したがって一人当たりで申し上げますと、先ほど先生が一人百八十万円とおっしゃいましたのは、これは大体月に割りますと年末のいわゆるボーナス等ございましてから十五万円を割りますと一月十二万という平均給で積算いたしておりますが、現実には、研究職一等の方は、部長クラスはそれよりも高い給料になります。そういう人員費の計算でございます。運営費と申しますのは、たとえばいろいろな特殊教育の研究を集めるわけですが、視覚障害教育の研究経費あるいは聴覚、言語障害教育研究の経費、精神研究用経費といったようにいろいろございまして、それを大体出発当初四十六年度は二十六人の研究員を予定いたしておりますが、その経費を二十六人で割りますと一人二百四十万円、さらに研究用の図書購入費といたしましては二十六人で割りますと一人当たり平均で割りますと、一人当たり百十五万円、こういふものがいわゆる運営費として積算されておるわけでございます。

政府の予算要求技術といたしまして、一応基準単価というものをといたしまして定員をかけるという計算で予算要求はするにしたりになっております。しかしそれをもとにいたしまして個々の先生方をそれぞれの部長とか課長とかに相当する地位に格付けいたします場合には、それぞれの俸給表に従つて張りつけていくわけでございまして。さらに一流の方というのを私どもも十分念頭に置いておりますが、ただ年齢的な構成もございまして、部長、課長、課長補佐といった職制は必ずしもとりませんが、それに似たような形で研

につきましては、ただいま御指摘ございましたように、民間等における研究所の職員の俸給あるいはまたその使います研究費というものがかなり高い、また高くなければやっていけない、こういう実情にございますから、研究職全体としての俸給のアップということは別途考えなければいけない

のではなからうかというふうに考えるわけにござい
ます。先生のところでも今度創価大学をおつくり
になって、そして相当な学者をお集めになつて、そ
の困難な点も御承知の上でお話しになつて、いるだ
らうと思うのです。その意味から申しますと、直轄
の研究所の職員の俸給はきわめて低いわけにござ
いまして、これではほんとうにいい人材は集まらな
いんじゃないかというお気持ちをお持ちになること
も無理からぬことだと思います。でございませう
けれども、そういうような俸給表ではございませう
けれども、また日本の学者は、自分の専攻いたします
職分というもののに對する生きがいと申しますか、
そういうことについて非常に考

○鬼木委員　局長もるるお話しになっておりましたように、国家公務員としてそういう一つの給与の体系がございますから、事務的にそういうお話は私も了としますが、いい、りっぱな人材の方が、国家的オーソリティーの方がはたしてお集まりになるかどうか、その点を実は心配をしておるわけで、いま大臣もおっしゃっておられましたのが、私どもも多少の経験を持っておりますけれども、人材を集めようとしてもなかなか容易なことじゃないのですよね。でございますから、そういう点に御自信があるのか。この予算面を見てみますと研究費というのはどこにもないようでございますが、そういう研究費というような予算も十分ありますようにお考えになっておかないと運営がうまうまいかぬのじゃないかと私は思うのです。そ

ういう点が一番大事じゃないか。これは優遇した上にも優遇する。これは何らかの方法で優遇する方法は、私は考えればあると思うのですよ。表面立った給与の面ということになれば、いま御説明のとおりかとも思いますけれども、優遇の方法はあると思うのです。またあります。ですから何らかそういうふうなことを考えておられるのか。これは単に表面的だけでわれわれにこうして予算をお示しいただいたのか。そういう点をおっしゃることはよくわかるのですよね。よくわかりますけれども、何といったってこれは日本最高峰の研究所でなければならぬわけですから、私はその点を非常に危惧しているのです。

○宮地政府委員 研究者の給与につきましては先ほど大臣もおっしゃいましたように、私もも研究者に報いるのが国の給与制度そのものに問題があるように思います。一応そういうことでございますが、またそういうことであるだけに、こういう研究者の方々がわずかな給料から金を出して本を買ったりというようなことはできる限り避けて、いわゆる先生のおっしゃいます運営費の中に研究運営費として、できる限り十分な研究運営がしていただけるようにということで積算はいたしております。数字的に申し上げますと、先ほどもちよっと申し上げましたが、いわゆる研究費と称するものと、大きな設備等は別といたしまして研究者が自分の研究室で研究をする場合にこまごました器具等を買う経費あるいは図書購入費、こういうものを合わせまして一人当たり三百九十一万、約四百万円ばかりの金が――これは研究所では何人も一人ずつに四百万やるわけではございませんが、かりに一人当たりにパー・ア・ヘッドではじきますと給料のほか約四百万ぐらゐの研究用のものが積算してあるわけでございます。もちろん大きな機械器具等は別に予算で積算いたしております。

○鬼木委員 いや、その四百万ということの計算はどういうふうに計算をするのか。これはまことにあらましが書いてあるのでわかりませんけれども

も、「人件費・運営費等」の中に研究費が入っておるのか。あるいは「設備整備費」の中に図書費とか研究備品、それから庁舎の備品も入っておる、こういうものをひくくするめての研究費とおっしゃっておるのかどうかわからぬですが、平均して一人当たり四百万とおっしゃっておられるけれども、これもまた皆さん御承知だと思いますけれども、一つの機械を買うにしても四百万、五百万ぐらいなものは何ほもありますからね。だからかけ声は四百万とおっしゃっていますけれども、これは何かほかにあるんじゃないですか。どうも私はこの予算面を見てもまだはつきりのみ込めないのですよ。

○宮地政府委員 どうも説明がまずくてまことに恐縮でございます。先ほど米先生がおっしゃっておられます人件費、運営費合わせまして三千七百六十三万とございまして、そのうちに人件費は二千四百万円でございます。それで残りの千三百万円というのが研究運営費でございます。それで先ほど私が申しました一人当たり四百万といふものは、何百万のような器具、設備といふものは、これは予算上は他の設備整備費等、これは片舎備品等も含みますが、研究備品等という中に入っております。そうではございませんで、その先生が直接自分が実験するために、ちょっと正確な金額を忘れましたが、たしか五十万円前後、少なくとも百万円以下のものをその先生が研究室で使われるという場合の経費でございまして、何百万というようなものは、先ほど来申し上げておりますように運営費ではありません。一人当たり四百万と申しました中に百万以上こすようなものの経費は入っております。それは別途設備費として積算するわけでございます。

○坂田国務大臣 私の記憶が間違いでございませんとすると、日本の公の機関における研究者の一人当たりの平均の研究費というのは大体四百万くらいでございます。しかしこの四百万がきわめて低いということは御指摘のとおりで、私はこれははるも少し今後思い切って上げていかなければいけ

ないといふことはいえるかと思ひます。私ちょっと OECD 等で調べました一人当たりの研究費は平均四百萬から數百萬、ところが先進國等におきましては、これが大体一千万から千五百萬、あるいは二千萬程度が最高だと思ひますけれども、そこまではいかぬにしても、四百萬円ではいかにも低い。この点を積極的に政府全体として、單にうちの直轄の研究所だけではございません。科学技術庁その他の研究所等におきましてももう少し研究者に対する優遇の道を開かぬことには、創造的な研究あるいは發明、発見といふものができない。いままではよその國のライセンスを買つて、そして何とか經濟成長あるいは産業構造の變化に対応してまいりましたけれども、これから先はやはり日本が独自の研究の成果をおさめていくというようなことでなければ、科学技術、科学技術と申しましても、私はあるところで壁につかえてほかの先進國と競争ができないのじゃないかといふふうに思ひわけでございます。だから先生がおっしゃいますところはまさにわれわれの足らざるところを指摘されました御質問であるというふうに私は率直に思つておるわけでございます。

○鬼木委員　私もいま大臣のおっしゃつたように、どうもこの予算を見てはちよつと納得がいかなかったのでお尋ねしたので、別にこれで追及するとか責めておるわけではありません。そういうことでちよつと私納得しかねたから申し上げたので、いづれにいたしましてもこういう総合研究所なんといふのができるということはたいへんけっこうなことでございますから、ますますすべてに御研究なすつてりつぱなものをつくつていただきたい、こういうふうにお願ひをしておくわけでございます。

それから四十八年の四月からはもう全面的に開所する、そういうふうにおたくのほうから資料をいただいたのに載つておりますが、最終的には一萬七千名ぐらいの研修生ですか、それを收容してやるというふうなことです。

○宮地政府委員　研修生と申しますのは特殊教育

なかつたのでお尋ねしたので、別にこれで追及するとか責めておるわけではありません。そういうことでちょっと私納得しかねたから申し上げたので、いづれにいたしましてもこういう総合研究所なんというのができるということはいへんけっこうなことでございますから、ますますすべてに御研究なすつてりつばなものををつくっていただきたい、こういうふうにお願ひをしておくわけでございます。

それから四十八年の四月からはもう全面的に開所する、そういうふうにおたくのほうから資料をいただいたのに載っておりますが、最終的には一万七千名ぐらいの研修生ですか、それを収容してやるというふうなことですか。

○宮地政府委員　研修生と申しますのは特殊教育

それから四十八年の四月からはもう全面的に開所する、そういうふうにおたくのほうから資料をいただいたのに載っておりますが、最終的には一万七千名ぐらいの研修生ですか、それを収容してやるというようなことですか。

○宮地政府委員　研修生と申しますのは特殊教育

○宮地政府委員 研修生と申しますのは特殊教育

の学校の先生方が中心でございますが、完成年度には年間三百五十人の研修生を見込んでおります。

○鬼木委員 そうするとそういう三百数十名の方方を全国的に呼びかけて、そしてそこで訓練をする。そういう方の宿泊施設とか寮の制度とか、そういうふうなことの御計画はもうあつておるわけですか。

○宮地政府委員 長期の研修生のためには、長期研修者の宿泊所を構内につくる予定でございます。

○鬼木委員 それは四十八年度から全面的におやりになるということにも書いてあるようですが、そういう施設なんかの計画はこれに載っていないのですよ。おやりになるというただ考えだけであつて、実際はどういうふうになるのか。

○宮地政府委員 第二期工事がこの十月ごろから始まりますが、その第二期工事の中でいま先生がお尋ねの宿泊所は着工する予定にしております。

○鬼木委員 それは予算面にはどこへ出ておりますか。どういふふうに説明してあるのでしょうか。

その計画が、収容人員はどのくらいとか、どういふふうに住設するとかいう、各年度における建築費、建築費、建築費、その中に入つておるのですか、この建築費というのは総合研究所の建築費だと解釈しておつたのです。

○宮地政府委員 いまお尋ねの建築費の中の四十六年度の第二期分という中に宿泊所が入つております。したがって、宿泊施設、それから附属学校のような実験施設、研究施設、研修施設、これらを全部総合研究所の建築費という中で一体に考へておるわけでございます。総合的なものがすべて研究所の施設ということでございます。

○鬼木委員 わかりました。じゃその中に全部含めて宿泊施設もおつくりになる、こういうことですね。そういう点を私は知りたかつたのですが、そうすると、三百六十名くらいを収容する、事実三百六十名の方を収容するといふと、建坪も相当なものになると思いますが、この建築費でござい

すかね。どういふふうな割り振りになつておるのか。それは別に予算審議をしておるのじゃないから、それがはっきりなつておればけっこうです。これは総合研究所の建物の建築費という予算のように私は承知しておるのですが、そのところはちよつと違ひはせぬかと思ひます。

○宮地政府委員 どうもありがとうございます。延べ数で申しまして。直接同時に泊まり得るものは百五十人でございまして訂正させていただきます。

○鬼木委員 これはまた別に、きょうは予算委員会じゃないですから、予算のことをそうあまりやあやあやう必要はないと思ひますけれども、いづれにしても十分周到な計画のもとにやつていただければけっこうだと思ひます。

そこで、特殊教育の振興に關して衆議院の文教委員会が四十三年度の八月に決議をしておるようですが、その決議に対してどのように手を打たれたか、またやつておられるか。たとえて言いますならば、「特殊教育の内容及び方法を刷新改善し、これは刷新改善して五カ年計画で大臣がおやりになつておるから……」とところで「教員の養成と待遇の改善に努める」、こう衆議院の文教委員会で決議はしてありますが、教員の養成と待遇の改善をどのように改善されたか。教員の養成に対してはどのように系統立てて、あるいは段階的にでも何らかの形で具体的にどのようにやつていらつしやるか。これは分科会でも局長が御説明になつておるのです。」「教員養成につきましても計画いたしておりますが、まことに言いわけがましゅうございまして、所管局が大学の関係で、ちよつと私、教員養成計画を持ち合せておりませんして、国立大学に特殊教育の教師養成のための学科をつくりまして、例年二学科か三学科程度と思ひましたが、はつきりした数字を持ちませんので、まことに恐縮ですが、当然養成計画も織り込んでおられます。」「ただ、これは自信のほどだけを述べられて、具体的には何にもおっしゃつておらぬ。

いわゆるから手形を出していらつしやるのです。その点、衆議院の文教委員会が教員の養成と待遇の改善という決議が出ておるのに、これに對してどのようにおやりになつたか。特殊教育の教員の養成、それから待遇をどのように改善されたか、その点をお伺ひしたい。」「施設設備の整備充実を図り、これは五カ年計画でいまだおやりになつておるといふ御答弁。」「特に養護学校について、その設置を促進し、とあるのです。これも肢体不自由児なんかの方、あるいは精神薄弱児の皆さんなんかの養護学校は、まだ未設の県があるわけですね。そして「もつて義務制を完全実施すること。」「このように強力な決議が出ておる。これは第二項としてですが、まずその点をひとつ。

第一項は「国立の中央機関を設置すること。」「こういう決議になつております。国立の中央機関、いわゆる総合研究所をおつくりになつたのだらうと私は推測するのですが、第二項の問題について、どのように決議を尊重されて文部当局はおやりになつておるかといふことをお尋ねしたい。

○宮地政府委員 決議の二項でございまして、いまお尋ねの教員の養成、待遇の改善でございまして、先ほどお読みになりましたのは、私の答弁でございまして、また同じように大学局長はしておりますが、私からお答えいたします。

現在、養護学校と特殊学校の教員養成のコースが四十三年度にできております。さらに本年度には二大学に設置するようになっております。したがつて、四十五年度に特殊教育の教員養成コースができるということになります。

さらに特殊教育を担当しようとします教員に對しまして、これは特殊教育学校だけでなく学級等、特殊教育に關します専門的知識、技術等を授けるために、国立の教員養成学部で臨時教員養成課程を設けるといったようなこともいたしております。現在、臨時教員養成課程の設置状況は、養護学校は五つ、言語障害児教育が三つ、肢体不自由児教育が二つ、病児弱児教育が一つ、十一のコー

スを持つておりまして、入学定員数は合計で三百二十名という臨時教員養成課程も設置いたしております。しかし、このように計画的に進んでおりますけれども、必ずしもこれで十分でございませんで、今後まだその計画は推進する予定でございます。

さらに、これらの技術的な問題につきましましては、中央教育審議会でも教員養成そのものについての御検討が進んでおります。そういうことで一般の教員の養成とあわせて、抜本的に今後早急に改革するように文部省としても着手する予定でございます。

なお、待遇につきましましては、これは全体の特殊教育学校の先生も、一般の先生と同じように小学校、中学校、高等学校、こういった学校の先生方と基本的には給与改善は同じ面でございます。で、一般的な教員の待遇改善、俸給表の改善ということが根底でございまして、その上に特に特殊教育の学校の先生といふことで現在八%の調整額がついております。なお、一般の教員の処遇改善につきましましては、これも中央教育審議会の御研究もございまして、それらとあわせて今後抜本的な改善が行なわれることと存じます。

さらに、いま国会の他の委員会でも御審議いたしておりますが、教員の待遇改善の一環として教職調整額、いわゆる超過勤務処理を含めましての法律改正もいま御審議いただいております。そういうふうなものすべて——これは特殊教育だけではなく、一般の正常な子供の教育以上に御苦労が多いというふうなことから、それぞれ一つの特殊学校の学級定数を改善して、一学級の生徒数を少なくする、こういうふうなこともいたしております。

なお、先ほど言ひ忘れましたが、特殊教育は、幼稚部、小学部、中学部、いずれも高等部の先生と同じ俸給表を適用するようにしているといふこ

とは大きな相違であろうと思います。大体そのようなことでございます。

なお、先ほど八%の調整額と申しましたのは、この決議がございました年度から、従来四%でございましたのが八%になっております。

○鬼木委員 私には局長の御説明に対して反駁するのじやありませんけれども、養護学校なんかの学級の生徒数を少なくするという事は、普通の方じやないのですから当然のことです。これは健全な方なら一学級四十五名、昔は五十名ということもありましたけれども、それよりも十二、三名の方を少なくなさっておるといことをいまいおっしゃった。これのほうはめんどろなんですよ。これのほうもつきつきの事です。だからそれは特殊教育に携わっておる教員の皆さんを優遇するというにはならないのです。私はあなたのいふことは承服できない、そんなことを言われたって。

それから、あなたはもっと変なことをおっしゃったが、調整手当という事は全教職員諸君に——これは釈迦に説法ですね。超過勤務手当を本俸に繰り入れる、これが調整手当でしょう。だからこの決議は、特殊教育に携わっておる先生方は非常に御苦労なんだから、そういう先生方の待遇の改善をしなければいかぬじやないか、それに調整手当をつけますから——これは皆さん全部つくのであつて、それはあなたのいふようにしていることは少しはずいじやないですか。どうですか局長。では文教委員会のこの決議はそんなことをいっているのですか。これはそんなことじやないでしょう。

○宮地政府委員 特殊教育の担当の先生には、一般の先生にはない八%の調整額というのがついております。それから決議のありました年から特殊教育学級、学校でない学級を担当する先生も四%の調整額であったのが八%になっております。それだけが一般の先生と違うことで、そこでやめればよかったのですが、全体の先生が上がりまうので、それを付加して申し上げました。

○鬼木委員 だから、そういうことじや私がお尋ねしていることの答弁にならない。

それから「養護学校について、その設置を促進し、もつて義務制を完全実施すること」、あなたはその御答弁を何もなさらないけれども、いま私はこの第二項のお尋ねをしているのです。それで、それは大臣のお考えもかしらぬ。あなたがはばかっておっしゃることはできないかもしれないけれども……

○宮地政府委員 どうも漏らしまして失礼いたしました。

二項には、いま先生が御指摘の教員養成と待遇のほかに「施設設備の整理充実」があつて、これは五年計画で、先ほど先生もおっしゃいました。それから養護学校の設置を促進し、もつて義務制を完全実施することという項がございます。そこで私もいいたしましては、今日養護学校は、これは前回予算分科会でもお答え申し上げたと思ひましたが、肢体不自由児は全県に一枝以上ございます。ところが精神薄弱と病弱のほうは二十八ないし二十九の県が未設置でございます。したがひまして、まずこの第一段階といいたしましては、未設置県を解消したいということで養護学校の未設置解消を最重要点としておりまして、年次計画ごとで毎年四十四年度から十八校ずつ養護学校を増設いたしております。そういうことで四十八年度までに少なくとも一校以上は各県に設置できるといふ予定で計画的に進んでおります。したがひまして、ただ義務制にいたしまして、いろいろな事情で混乱を起してもいけませんので、ともかく義務制を最小限充足せんとするならば四十九年度からはという一応の目標をもちまして、義務制にしても一校あればそれで事足りるわけでございますが、ただ形式的に一校持つておるから義務設置の法律要件は満たしたということでは十分でございますので、その点を勘案いたしますと、もう少し馬力をかけないと、四十九年度から義務設置にしたのではただ形だけのことになりはしないかということである検討もいた

しておる状況でございます。

○鬼木委員 あなたのおっしゃったように、そういう点を文教委員会では懸念してこういふ決議をつけたと思うのです。いまの御説明によると、四十四年度から十八校ずつですか、これを設置して、未設置の県のないようにしたい、四十九年から完全義務制に持つていくようにしたいというところで、私はそういうことじや十分じやないと思うのです。それでここには「義務制を完全実施すること」と書いてある。それで、はたして四十九年度から完全にいけると思われますか。局長さんはどうですか。

○宮地政府委員 先ほど来申し上げておりますように、ただ形だけはいきまして、おっしゃいますように実を伴った完全実施という点では不十分だと考えております。したがひまして、先ほど来申し上げましたように、四十五年、六年と十八校ずつの設置をいたしておりますが、もっと馬力をかけないと完全実施、名実ともに義務制にしたことにならないのではなからうかという考えで、今後一そう馬力をかけたいということで検討しておりますわけでありまう。

○鬼木委員 了解しました。

それでは、その次の三点で「心身障害児に対する職業教育は、社会復帰への重要な前提要件をなすものであるから、これが改善充実について、格段の意を用ひべきこと」、こういうふうな決議しておりますが、今日までどれだけの人々が職業教育を受けて、社会にどれだけ復帰したか。それが心身障害児の何%に当たつておるか。その点ひとつ。

○宮地政府委員 この決議のいま御指摘の三番目の心身障害児に対します職業教育でございますが、特に特殊教育学校の高等部の職業学科を、従来のいわゆるはり、あんまといったようなもの以上、盲学校ですと理療科、リハビリテーション科、調理科、音楽科、こういふような学科、さらにろう学校では工芸科、理容科、美容科、被服科、窯業科、機械科、塗装科、印刷、クリートニング、歯科技工といったようなもの、さらに養護

学校とは商業科、工業科、その他いろいろの学科を増設いたしております。

なお卒業後の状況でございますが、盲学校の本科の卒業生はほぼ全員就職でございますが、はり、あんま等では九六%、その他音楽、調律、印刷、木製品製造等に就職いたしております。

なお、いま先生が直接お尋ねのいろいろなそういう統計はちやうど持ち合わせておりませんが、でも、もしわかりましたら後ほど御説明させていただきます。

○鬼木委員 大体心身障害者が五十数万おる。その中で職業訓練を受けた者は何%であり、そして社会に復帰した人が全体の何%かということがわかれれば、今日の職業教育の大体の動向、推移というものがわかるわけですよ。大体特殊教育を受けているのは全体の三〇%なんだから、今度心身障害者の職業訓練を受けて社会復帰した人が全体の何%あるか、そういうことはやはり一応われわれは知りたいですからね。こまかい質問要綱にはそういうふうなことは申し上げなかつたかもしれぬけれども、そういうことはやはり特殊教育の動向を見るために——まあ大臣は五カ年計画でやりになっているんだから、どの程度までいまいっている、それがどうだということはやはり教えていただくような体制になつてもらわねと、五カ年計画はわからぬじやないですかね。いやそれはおわかりにならないけれどもいいです。何もいじめてるんじゃないですから。

○宮地政府委員 先生のお尋ねにびつたりお答えにはならないと思ひますが、盲学校の卒業生で本科卒業生の比率を見ますと、専攻科等へ進学が八五%、就職が一三%、その他が二%ということになっております。したがひまして、就職を社会復帰と見ますれば一三%で残りの者は進学ですが、その他の二%に当たる者が復帰してないということになるかと思ひます。

うかという点もございますが、そういうことでございませう。

それからもう学校のほうですと、六％が就職、進学でないということでございますので、約六％の者は先生のおっしゃいます社会復帰ができていないということであらうと思ひます。

言らうのは就職、進学者が多くて、社会復帰していないように思われる者が非常に少のうございませうが、養護学校のほうは就職が六〇％、進学が七〇％、その他が三〇％余りございませう。したがって三分の一ばかりの者が就職もしない。あるいは中には家庭で家業の手伝いというのがあるかもしれないが、約三分の一がいわゆる社会復帰していないのではなからうかと思われるような統計数字になっております。

○鬼木委員 その点は、また私参考になりますので、あとで資料をつくって下さい。

その次に「幼稚園の計画的増設」ということになっておるようですが、これは五カ年計画をどういうふうに具体的に計画してあるのですか。

○宮地政府委員 幼稚園につきましては、特にこういう特殊教育の対象になる子供の早期教育ということとはきわめて重要であるというような観点から、四十四年度からいままでの計画を、四十六年度から新しい五カ年計画を立てまして、ろう学校の幼稚園では、五歳児のほか四歳児、三歳児の学級それぞれ三学級ずつを、すべてのろう学校に幼稚園を持たせたい、盲学校、養護学校では、五歳児の幼稚園をすべての盲学校、養護学校に持たせたい、こういう基本的な計画で進んでおります。

その計画を裏づけるための予算といたしましては、新設を大体五十学級、すでに幼稚園等ありますのを増設していくというものが十学級、合わせて六十学級、これは四十六年度はそういう計画でございませうが、そういうことで施設さらに設備費の助成を行なうという計画で進んでおります。

○鬼木委員 そうすると最終年度にどういうことになりますか。

○宮地政府委員 四十六年度からの五年計画で、

五年目の昭和五十年には、いま申しました、現在ありますろう学校に三歳児、四歳児、五歳児の幼稚園が全部できる。それから現在ございます盲学校、さらに今後増設、毎年十八校と申しました、それを含めまして五十年までに、ございませう盲学校、養護学校に五歳児の幼稚園がそれぞれ一学級ずつは持たれるという計画でございませう。

○鬼木委員 そうしますと、幼稚園の計画的増設といひますか、四十四年度、四十五年度、四十六年度と、幼稚園の計画的増設の内容を年度別におっしゃって見て下さい。そうしまして、幼稚園の敷と計画と大体はまっぴらなうか。私の計算したところでははまらないうか。私

○宮地政府委員 実は四十四年度から五年計画を策定して、四十四年度、四十五年度と進んでまいったのでございませうが、諸般の事情から四十六年度に変更いたしましたので、新たに四十六年度を一年度として新五年計画に切りかえました。そこで、四十四年度から計画いたしました、四十四年度、四十五年度と二年で、三年目の四十六年度から変更したのでございませうが、変更前の四十四年、四十五年は三十五学級ずつというところでございませう。

その計画を裏づけるための予算といたしましては、新設を大体五十学級、すでに幼稚園等ありますのを増設していくというものが十学級、合わせて六十学級、これは四十六年度はそういう計画でございませうが、そういうことで施設さらに設備費の助成を行なうという計画で進んでおります。

○鬼木委員 そうしますと、私また計算し直さなければいけぬけれども、そうなるかもしれませう。四十四年、四十五年度は三十五学級ずつやっておられたから、いまのはちょっと計算が合わないように思つたから、その点をお尋ねしたので、四十六年度から変わったわけですね。計画が中途において、四十六年度から新たにまた五カ年計画といふことで、六十学級ずつ、こういうことになったわけですね。それは前進ですから、たいへんけっこうなことだと思ひます。

○鬼木委員 そうすると、私また計算し直さなければいけぬけれども、そうなるかもしれませう。四十四年、四十五年度は三十五学級ずつやっておられたから、いまのはちょっと計算が合わないように思つたから、その点をお尋ねしたので、四十六年度から変わったわけですね。計画が中途において、四十六年度から新たにまた五カ年計画といふことで、六十学級ずつ、こういうことになったわけですね。それは前進ですから、たいへんけっこうなことだと思ひます。

○鬼木委員 そうすると、私また計算し直さなければいけぬけれども、そうなるかもしれませう。四十四年、四十五年度は三十五学級ずつやっておられたから、いまのはちょっと計算が合わないように思つたから、その点をお尋ねしたので、四十六年度から変わったわけですね。計画が中途において、四十六年度から新たにまた五カ年計画といふことで、六十学級ずつ、こういうことになったわけですね。それは前進ですから、たいへんけっこうなことだと思ひます。

期とかいうような、一番気の毒な、かわいそうなお子さん方の問題になつてくると思ひます。六番目の、心身障害児の治療に当たる専門医師の計画的養成につとめる、治療教育の徹底を期する、この点をひとつ私はお聞きしたいのです。これはどういふふうなやつておられるか、これが一番大事じゃないかと思ひます。心身障害児の治療に当たる専門医師の計画的養成、特殊教育機関と治療機関との緊密な連携をはかる、治療教育の徹底を期する、これの現実の姿をひとつお尋ねしたい。これは文教委員会ではなとうにいふことを決意していただいたと、私は全く感謝にたえないのですが、局長どうですか。

○宮地政府委員 この決議の六番目は、「心身障害児の治療に当たる専門医師の計画的養成に努めるとともに、特殊教育機関と治療機関との緊密な連携を図り、治療教育の徹底を期すること」ということでございませう。そこで、これは厚生省ともいろいろお話し合いをし、御協力もいただいておりますが、直接専門医師の計画的養成ということについては、ちょっと私のほうから答えにくいございませう。次の特殊教育機関と治療機関との緊密な連携、この点について申し上げますが、基本的な考え方として、重度の、しかも重複した障害児、先生のおっしゃいますまことに気の毒なそういう子供の教育ということで、養護学校につきましては、できる限り医療機関と隣接ないし併設するような形で、養護学校や特殊学級はできる限りそのような形で置くという基本的な考え方を持っております。そこで、現在精養軒の養護学校は百一ございませうが、そのうちの十四校が医療機関と隣接ないし併設された形でございませう。それから肢体不自由児の養護学校、これは九十八校ございませうが、そのうち半数以上の五十五校は医療機関と併設、隣接の形でございませう。病虚弱のほうは、これは主として療養所関係でございませうが、病虚弱の養護学校四十校のうち、これも過半数の二十七校がそういう療養所と併設、隣接して建てられております。したがって、精養軒、

また、こういった子供に対します教育と医療との連携といふようなことはまだ不十分で、十分開発されておるかもしれませんが、最近ベッドサイド・ティーチングを強化するといふたようなことで、具体的には閉回路テレビ設備を導入するといふたようなことでございませう。しかし、まだまだ治療機関と特殊教育機関とが力を合わせてそういう不幸な子供の治療と教育に当たるといふ点につきましては、いろいろ協力し、開拓しなければならぬ分野がございませう。御審議いただいております特殊教育の総合研究所では、特にそういうこと、を研究、開発をしていただきたいということ、久里浜病院に隣接してこの研究所を設けましたのはそういう趣旨でございませうし、この研究所にももちろん医師の免許状を持った医学の関係者にも、研究員としてお願いしたいと思っておりますが、久里浜の病院のほうにもいろいろ協力をしていただいて、今後そういう点について十分研究し、開発していききたい、こういうふうな考えております。

○鬼木委員 そこで、いま専門医の計画的養成につとめるということは私のほうから言にくいというお話でしたが、これは厚生省と十分合議されて、むしろ文部省のほうから厚生省に働きかけ、これは当然推進していただかなければならぬ問題だと私は思ひます。文部省としては私のほうから言にくいとおっしゃるが、私はそんなものじゃないかと思ひます。局長はどうお考えになりますか。これは文教委員会の文部省に対する決

議です。むしろ厚生省も含んでおるかもしれませぬけれども、さしあたって文教委員会決議しているのですから、あなたの方から厚生省に積極的に働きかけるというのは当然だと私は思うのです。その御見解はどうですか。

○宮地政府委員 どうもことばがまずうございしました。私言にくいと申しましたのは、直接医師の計画養成は文部省の所管でないという意味で申し上げましたが、厚生省へ言にくいのは、いままさで、厚生省へはいま先生がおっしゃいます御趣旨のように十分御協力もお願いすべきでございますので、今後積極的に、この研究所のこともございしますし、そういうことともに、特殊教育、子供の教育ということも十分関連のある、理解のある、そういう専門のお医者さんの養成ということは、ぜひ厚生省にも協力に協力方をお願いしたいと思っております。

○鬼木委員 協力方をお願いしたいと思っております。現在協力を盛んに要請しているのです。五カ年計画の中に入っておりますのか。具体的にこういうふうにやりたいということが入っておりますか。いまから厚生省に強力に専門医を養成するということを働きかける、いまからスタートするのですか。

○宮地政府委員 先ほど来養護学校あるいは特殊学級を医療機関に隣接ないし併設するというようなことで進んでおると御説明申し上げましたが、当然いままでそういう形で進んでおりますところは、医療機関と教育機関が相互に協力してやっていただいております。従来からそういう点をお願いしております。ただ、今後はとも一そうさらにという気持ちを持っておる次第でございます。

○鬼木委員 これはたいへん大事なことで、私はゆるがせにできないと思うのです。いずれもゆるがせにできません。これははっきり憲法第二十六条によつてうたつてあるのですから。教育基本法にも、すべての国民はその能力に応じて教育

を受けること、その権利がある。だから、就学を延期するとかあるいは免除だとかいうことはあり得べからざるのだと私は思うのです。これが根本でなければならぬと思うのです。そういうかわいそうなお子さま方は気の毒だ、何とかしてあげなければならぬというのは当然のことですけれども、これは道義上、人道上言うことであつて、憲法、教育基本法において、これははっきり教育しなければならない、受ける権利があると明記してあるのですから。だから健康な者を、教育しやすい者を教育するということが教育の本義でなくして、すべての国民はその能力に応じて教育を受けるところの権利があるのですから、これがあくまで先行しなければならぬと私は思うのです。でございしますから、あくまで教育というものは、国民のおおの能力に応じて適切な教育を施すということが絶対です。絶対のものでなければならぬ。気の毒な人だから特になければならぬというふうな考えは、それは道義的な、人道的な問題であつて、基本的には個人の権利を尊重するという意味の問題であつて、教育という立場から立てば、はつきり教育基本法、憲法によつて当然これは一人も漏れなく教育しなければならぬ。それを就学延期だとかあるいは免除だとかいうことはあり得べからざるのだと思つて、そういうことはあつてはならないのです。そういうところの見解は、局長さんどういうふうに——大臣でけつこうです。

○坂田国務大臣 もうその点はお説のとおりでございまして、われわれは憲法及び教育基本法ののとりまして、その能力に応じて教育を受ける権利を持つておられる方々に対して責任を負つておるわけでございします。ただ、日本の状況といいたしまして、心身障害の子供を持つておる親御さんのほうにも、実を申しますと、将来の結婚の問題とか、あるいはそれを隠すとかというふうな風潮があつたこともいふまでもない事実でございましたけれども、しかし最近におきまして、ようやくこの権利思想というものが当然出てまいりました

し、それからまた親御さんのほうにおいても何とかしてこの子供にできるならば教育を受けさせた、こつこつ強い気持ちでだんだん出てきたわけでございます。そういうことで、今後とも一人の子供についても教育の機会均等を与える、その能力に応じて適正な教育を与えるということが、国として、文部省としての責任であるかと考えておるわけでございします。

○鬼木委員 だからその点は、これは文部大臣を責めたつてしかたないと思つております。いま急に、精進だとか股体不自由児というのは、あなたが文部大臣に就任されたらできたというわけではなく、のだから、あなたを責めるわけではないけれども、そういう特殊教育のおくれということに対して、いま大臣のおっしゃつたように、御父兄方にそういう考えを起させるといふことは、私は国自体の誤りだと思つております。非常に重度の身体障害者ならその障害者を教育するような国家の機関があれば、御父兄だつて喜んで出される、安心して出される。そういう教育を受ける権利があるのにもかかわらず国はそういう施設を怠つておる、私はそう考えます。そういう至れり尽くせりの施設があれば、私は皆さん喜んで出されると思つております。いま大臣のおっしゃるようなこともそれはあり得ると思つております。私も同感です。しかし、そういうことはだれが一体させたのだ、かように申し上げたいのです。

最近なかなかむづかしい問題が、あれはどこでしたかね、東京のあるところで、そういう非常にかわいそうなお子さんを御父兄が、就学猶予というふうなことに對して、いけない、絶対に入れてもらわぬと困ると、何か全部で一つのそういう組合というとおかしいのですけれども、話し合ひをまとめられて、それで教育委員会に申し込まれたというふうな話もあるんですね。言いかえれば、こういう子供を入れるところをなぜつぐらないか、なぜ入れてくれないのか、ちよつと大臣のおっしゃること私も考えておつたこととまた違つたケースなんですけれども、私はこれ

が当然だと思つております。まことに気の毒な方だと思つておる。だからそういう点を早急に——大臣はこういうことをおっしゃつておつた。特殊教育振興法といった特別法の制定を希望しておる。心身障害者対策基本法の精神にのっとり、特殊教育のより飛躍的な充実に期するためには、特殊教育振興法といった特別法の制定を希望しておる。そういうことを大臣はおっしゃつておるようです。大臣、そうですか。

○坂田国務大臣 いま仰せになりましたように、この点について日本の文教といつたしましても非常におくれているというところは繰り返して申し上げておるところでございますが、一面におきましては、先ほど申しましたような親御さんのほうにもそういうことをためらうといふことが、そういう風潮があつたことも事実であるわけでございます。またもう一つは、心身障害児と申ししましても、はつきり教育方法がわかつておる面と、それからたとえば、盲ろうあるいは精神障害等が重なりましたダブルハンディキャップの重症障害と称されるもの、あるいは自閉症あるいは情緒障害といふようなことについては、まだ教育方法それ自身が実は確立されていない。したがつて国立総合研究センターをつくりました意味もそこにあるわけでございますが、そういうかわいそうなお子供たちを、たとへば施設はございしましても、その教育方法が確立していない場合は、これはやりようがないという問題が一つ残るわけでございします。

それからもう一つは、同じ精神薄弱あるいは盲ろうといふふうなダブルハンディキャップがありましたが、頭の能力の問題、これがどの程度までならば教育ができる、あるいはできないという、そのところも実はまだはつきりいたしておりません。言うならばそれを判別する人もない。こつこつ研究の成果が発表され、そしてそれを実際にやつてみて、その効果が行なわれるというこの積み上げも行なつていかなければならぬ、こつこつこつこつと思つておるわけでございします。

しかしながら一面におきまして、親御さんたちのほうも非常に自覚が高まっております。いま先生御指摘のような、むしろ子供たちを何とか国で育ててくれという強い要望あるいは要求というふうな形になってきているところも私はあらうかと思うわけでございますが、最近手をつなぐ親の会というものが結成されて、そしてこれが全国至るところで盛り上がりつつあります。こういうふうなことで、昨年の夏育成会の大会が北海道の札幌で開かれました。私そこまゝいまして、そして何とかして国民一般の方々の認識、理解を深めるということが非常に大事だ、それを背景としてわれわれはやはり特殊教育振興策と申しますか、そういう方策をひとつ立法化したらどうかというふうな議論もこの際出てまいっておりますわけでございまして、そういうふうな機運にはやはりわれわれとしてもこたえていかなければならぬのじゃないかということで、実はまだ準備をいたしておるわけでございます。

でございますけれども、御承知のように国といたしましては心身障害の基本法というものでございまして、それに基づきまして特殊教育振興法であるとかあるいは養護学校の義務設置であるとかいうようなことに漸次つなげていかなければならぬのではないかと、もちろん私たち当面の責任者としては、前向きに前向きに考えていかなければならぬと、同時にやはり国民のあらゆる階層の御協力のもとに、私はこれを進めていくということがやはり大事であるというふうなふうに思つて、ただいま準備をいたしておる、こういうことでございます。

○鬼木委員 いま大臣がおっしゃったから私も思ひ出したのですが、精神薄弱者育成会というのがあるようです。その方が全部集まられて、まあ先ほど大臣のおっしゃったような、そういう考案もありません。それは私も承知しております。ところがある一面、その学校へどうしても入れたいと思うけれども、そういう養護施設がない。だから教育が受けられない。泣く泣く就学猶予を申し

出た。そういうようなことも新聞記事でも拝見したと思ひますが、これは親というものは、むしろ心身ともに健全な子供であれば一番満足でございますけれども、親の煩悩というものは、子供にどこか欠陥がある、精神的にもあるいは肉体的にも、いわゆる心身ともに親の心配になるような子と思ふのです。だから何とかしてこの子を入れたいと思つても施設がないから泣く泣く就学猶予をしなければならぬ、こういうことも現時点においてはあります。先ほど大臣が国民の皆さんの御協力を得たいとおっしゃっておりますけれども、すでにそういう時代の流れといひますか、ほうほうとしてそういう考えがあるのだと思ふ。これは方だ、こういう考えがあるのだと思ふ。これはうっかりしちやおれぬぞ、だから特殊教育振興法というふうなものをつくつて、法的にこれを明確にすべきではないかということをお大臣がございまして、このことを聞きまして、私も大臣の識見の高いのに非常に敬服したのですが、これは当然私は大事なことだと思ふのです。こういうことがあつてこそはじめて佐藤総理の言われる人間尊重、そういうふうな考えをわけなすです。でございますから、特殊教育という点については大臣は非常に御熱心にやっていたとおりますので、私もほんとうにありがたく思つておりますが、ベッドサイドティーチャーというのが外国にあるそうです。家庭に入つて、そして教科別にちゃんと——日本も重症患者のところには教師が行かれるというふうなこともあるのですが、私はこの点に力を入れるべきだと思ふ。ぜひひとつ特殊教育振興法というふうなものを大臣の——まあ一生涯文部大臣をやられるわけではないが、なかなか有力な大臣だから、今後は総理大臣にもなろうかもしれない。総理大臣にでもなればなおさらです。けれども、あなたの御在任中にでもぜひひとつこれは実現していただきたいと思ふのです。が、いかがでしょうか。

○坂田國務大臣 私がこの職にあるとないとにかかわりませう、私は、政治家を続けます限りにおいては、この特殊教育の振興のために全身全霊を打ち込みたい、かように考えておる次第でございます。○鬼木委員 まだたくさんお聞きしたいのですが、もう時間がございませうし、大臣にいつまでも御迷惑をかけてはすまぬ。これはちよつと話が違ひますが、この前分科会でたつた三十分しかないものですから、ごちやまぜに私がいろいろ聞いたものだから、局長さんから特殊教育と養護教諭とは話が違ふとおしかりをこうむつたのだけれども、そのくらいのことには私は知つておるつもりだった。三十分しかないものだから、がたがたやつたものですからああいふことになつたと思ふのです。もう一度繰り返すのですが、今度は話が違ふのです。局長さん、そのくらいのことには私も知つておるのです。養護教諭について、これもこの前大臣にもお伺ひしたのですが、学校教育法の二十八条と百三条には規定がある。百三条には「当分の間」とある。これは逃げ口上に非常にいいことばで、たとえば、公共料金は当分の間上げませう、こうやるのです。これは私だけの考えです。選挙前なんというふうなときには、当分上げませうといふ、選挙が済むとばつと上げる、こういうふうなことがあるいはあつたかもしれない、こゝろ言つておきましよう、私の考え違ひかもしれないけれども、そういうふうな当分といふことは非常に便利のいいことばで、これは自分かつてに解釈するのです。いつでもあの手て当分云云とやるのです。ところがこの養護教諭といふものは、学校には校長、それから教諭、事務職員、養護教諭と置かなければならぬ。これは二十八条に載つておる。ところがこの前もお尋ねして、重複してはなはだ恐縮千萬でございますが、百三条には「当分の間、養護教諭は、これを置かないことができる」とある。そこでこの前お尋ねしたので、学校教育法は終戦後できたのであつて、もう今日二十五年も三十年もたつておるのに、そ

れを「当分」と言ふかと。それじゃお互いわれわれが、ちよつとすまぬけれども当分借りておきますよ、それで三十年も借りて、当分借りておつたというふうな言ひが言へる。当分といふことは借書を引いてござん、こういうふうなことは申し上げたいのです。あれは終戦後のあいう混乱期に新しく学校教育法といふものができ、一般の教職員が足らぬ、だから養護教諭よりも一般教諭を集めることに力を入れた。だから当分養護教諭は置かなくてもよいといふただし書きが百三条に載つておるわけだ。ところが、今日も教職員希望者もたいへん多い。先生方も十分あるといふようなときに、いつまでも当分、当分、当分置かない。ある人に言はせると学級数が十五学級以上には置いておきますと、これは大臣とか局長は置いておきませんか——これは大臣とか局長じゃないけれども、いかにももつたいふつたやうな、愚かなことを言う人がおる。学校教育の何ものかといふことを全然知らない人です。学校が小さくて生徒数も少ない、先生の数も少ないといふいわゆる過疎地、そういうところこそ養護教諭は要るのです。これも極端に言へばですが、大都會の学校なんかはもしものことがあつたつて、すぐに指揮の間に御医者がおる。だれでもある。これは御承知のとおりです。ところが僻地とか非常に不便なところ、あるいは無医村でこういうことがあり得るのです。学校は複式授業をしてゐる。二学級も三学級も一人の先生が受け持つてやつてゐる。それで一年が六人か七人、二年が五、六人、三年が十四、五人、一人で受け持つてゐる。そういうときに病人でも出た場合には、先生はどうにももうにもならない。そういう小さいところこそ養護教諭が絶対的に必要なんです。ところが何でも千編一律で、画一的で、大きな学校に置くべきだとか、何学級以上には置くとか、これは事務職員だつて同じことが言へる。そういう教育行政では——大臣はそういう点は非常に御理解が深いと思ひますけれども、局長はいかがです、か、ゆう然とお聞きになつてゐるけれども。

○富地政府委員 申し上げますと言われけになり
ますので、まことに恐縮な感じがいたしますが、私
どもも、先生のおっしゃいますように養護教諭を
一日も早く必置したいという気持ちはやまやま
でございますが、現状は御指摘のようになってお
りません。ただ、四十四年から第三次の教員定数整
備の五カ年計画をいたしました。従来と違いま
して、この点について先生からおしかりを受
けたのでありますが、一応教員の定数は学級とか
あるいは生徒数というものを単位に計算をいたし
ておりまして、それまで小学校でございすれば
千人に一人ということと養護教諭の計算をいたし
ておりましたのを、八百五十人に対して一人とい
うふうに積算をいたすようにいたしました。一步
改善でございしますが、必ずしも十分ではござい
ませんが、さらにその際四十四年度の第三次五カ年
計画では、今後五年間にいわゆる無医村——わが
国に百余年無医村がございしますが、養護教諭は必
ずしも医療に従事するものではございせん。で、
子供の養護に当たるわけですが、そういうことも
考えまして無医村にある学校には必ず一人置くこ
うことは、定数の積算として入れることにいた
しました。さらに、八百五十人に一人という積算
でございしますと、小規模学校が、機械的に計算す
れば入らなくなりますが、そういうことを勘
案して、無医村に一人置くほかに、僻地の七分
の一だけの養護教員の加算をするということと積
算をいたしました。したがって、この計画で
学校全体の約五三%には第三次五カ年計画で行き
渡るわけですが、第四次五カ年計画ではその点十
分——少なくとも一校に一人ということで努力し
たいと思っております。なお、この養護教諭は非
常に重要でございしますが、学校全体といたしまし
て事務職員とかあるいは図書館職員、いろいろ学
校運営上必要な職員定数がありますし、さらに僻
地の教育充実という点から、わが国には従来小学
校一年から六年までを一緒にして一つのクラスを
編制するといった、生徒数の非常に少ないところ
ではそういうことがございましたが、その点は四

十八年までに解消して、少なくとも単級複式、あ
るいは四個学年、五個学年の複式はやめるとい
つたような盛りだくさんの内容がございまして、養
護教諭一校一人という目標がまだ達成しておりま
せんのはまことに遺憾でございしますが、先生の御
指摘はまことに当然と思つて今後努力していきたい、
こう思っております。

○鬼木委員 学校の大小によつて、生徒数の多少
によつて養護教諭を置くというふうな法文はない
わけですよ。これはかつてにあなたの方のほうで、
内規を自分でつくつておられるのである、八百五
十名以上というふうなのは、学校教育法には「小
学校には、校長、教諭、養護教諭及び事務職員を
置かなければならない」とあるのです。これは大
小だとか生徒数の多少云々というふうなことは、
何もないんだ。特別の事情のあるときは事務職員
を置かないことができる、養護教諭はそんなこと
書いてないです。ですから、少なくとも一校に
一名ずつは置くように努力したいと思つていま
す。これはあたりまえのことであつて、努力も何
もする必要はないんだ。これは置かなければなら
ぬのだ。これは当然のことですよ。ですから、
いまあなたのお話を承つておると、無医村には全
部置いておるとのことですけれども、無医村でな
くても、僻地で非常に便利の悪いところがた
くさんあるわけなんですよ。局長はよく御存じだ
と思つておられる。御存じの上でそういうこと
をおっしゃつておられると思つておられる。しか
しこれは、大臣もそこにいらつしやるが、たと
えは産炭地あたり、もう疲弊してしまつて、ほと
んど長欠児童だとかあるいは行くえ不明だとか、出
欠常ならず不良化するというような場合には、産
炭地教育臨時措置法というふうなものをつくつ
て、そしてカウンセラーを置くとか、あるいは
生徒数が三十名に減らうがあるいは四十名以下に
なろうが、教職員の定員はそのまま配置するとい
うような臨時措置法もできたでしょう。だから、
あなたの方にそういう意欲があれば、これはやらな
ければならないというお考えがあればできると思

うのですよ。だからぜひそういう点は——それは
医者の免状はもちろん持たないし、医者の代行は
できぬと思つて。だけれども、そういう非常に
便利の悪いところに、少々のことならば、学校で
学習時間のうちに——家庭に帰つては別ですけれ
ども、学校内においてけがをしたとかあるいはお
なを痛めたとか、頭が痛いとか、熱がちょっと
出たとかいうような場合の応急処置とか、あるい
はこれは早くうちに帰すべきだとか病院へ連れて
いくべきだとかいうような緊急な当面の措置は誤
らないでできると思つておられる。その応急処置が
できなかつたために、あたらしい命をなくさなけれ
ばならぬというふうなことが起こらないとも限ら
ない。ですから養護教諭というものは、これは絶
対必要なんです。これは絶対必要なんです。

私は、旧制の中学校、女学校を三十年ほど、校
長も十年ほどやりました。養護教諭はもう絶対、
だれが何と言おうが——昔は県に学務課長がおつ
た。学務課長なんか、君たちに何がわかるか、高
文か何かとてきてすぐ課長にでもなつて、青二
才に何がわかるか。それは私はしつかり飛ばして
いた。ほんとうに教育というものを考えた場合
に、次代をになうところの子供の教育ということ
にはほんとうに真剣に取り組まなければならぬ。た
だ規定がどうなつておる、内規はどうなつてお
る、人数が一人足らぬからこれは学級を減らせ、
定員を削れ、そういう機械的なことでは——そん
なに極端には局長さんおっしゃつてはいないけれ
ども、ややともするとそういう考えがある。とん
でもない間違いです。そういう点をひとつ、大臣
は御理解の行き過ぎるほど御理解なさつておる
と思つておられる。十分そういう点に御配慮願
いと思つておられる。大臣の御見解を承りたいと
思つておられる。

○坂田国務大臣 この養護教諭の問題につきま
しては、分科会以来熱心な御質疑を伺つておるわけ
でございますが、私もさういふ点に御配慮願
ひでございます。早くこの学校教育法の二十八条の本則に返るよう
に、これはどうしてもしなければならぬという

ふうに考え、努力を重ねてまいりたいと思つてお
ります。

○鬼木委員 実はまだたくさんお聞きしたい
のでございしますけれども、大臣も非常にお疲れの
ようございしますから、他日またいろいろ教えて
いただくことにして、局長さん、たいへんありが
とうございました。では、きょうはこれで終わ
ります。

○天野委員長 次回は、来たる二十日火曜日午前
十時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。
午後五時五十一分散会