

第六十八回国会 衆議院 内閣委員会 議録 第三十号

昭和四十七年六月二日(金曜日)

午前十時十八分開議

出席委員

委員長 伊能繁次郎君
理事 加藤 陽三君
理事 坂村 吉正君
理事 大出 俊君
理事 和田 耕作君
理事 阿部 文男君
理事 中山 利生君
理事 羽田 孜君
理事 湊 徹郎君
理事 横路 孝弘君
理事 鈴木 康雄君
理事 東中 光雄君

委員外の出席者

労働省労働基準局長 渡邊 健二君
労働省婦人少年局長 高橋 展子君
労働省職業安定局長 道正 邦彦君
国税庁直税部長 江口 健司君
厚生省社会局長 山口新一郎君
人福祉課長 青木勇之助君
労働大臣官房労働統計調査部長 廣政 順一君
労働省労働基準局長 本田 敬信君
内閣委員会調査室長

出席政府委員

総理府恩給局長 平川 幸藏君
行政管理政務次官 岩動 道行君
行政管理庁行政管理局長 平井 地郎君
行政管理庁行政監察局長 小林 寧君
運輸大臣官房長 高林 康一君
運輸省航空局長 内村 信行君
運輸省航空局技術部長 金井 洋君
労働大臣官房長 藤縄 正勝君
労働省労政局長 石黒 拓爾君

出席國務大臣

運輸大臣 丹羽喬四郎君
労働大臣 塚原 俊郎君
國務大臣 山中 貞則君
行政管理局長 中村 寅太君

委員の異動

六月二日
辞任 笠岡 喬君
補欠選任 羽田 孜君
同日 辞任 中山 正暉君
補欠選任 飯岡 兵輔君
辞任 羽田 孜君
補欠選任 飯岡 兵輔君
同日 辞任 中山 正暉君
補欠選任 飯岡 兵輔君

本日の会議に付した案件

恩給法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六六号)
許可、認可等の整理に関する法律案(内閣提出第二八号)
運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)
労働省設置法の一部を改正する法律案(内閣提

出第三三号)

○伊能委員長 これより会議を開きます。恩給法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

他に御質疑もないようでありますので、議案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○伊能委員長 これより討論に入るのであります。別討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

恩給法等の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○伊能委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○伊能委員長 この際、加藤陽三君外三名より、本案に対し附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。加藤陽三君。

○加藤(陽)委員 だいたい議題となりました自由民主党、日本社会党、公明党、民社党、四党共同提案にかかる附帯決議案につきまして、提案者を代表してその趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

恩給法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、次の事項についてすみやかに善処するよう要望する。

一 恩給法第二条ノ二の規定について、その制

定の趣旨にかんがみ、国家公務員の給与にスライドするようその制度化を図ること。

一 旧軍人に対する一時恩給に関しては、引き続き実在職年が三年以上七年未満の兵に対しても、前向き検討を加えること。

右決議する。

本案の趣旨につきましては、先般来の当委員会における同僚議員の質疑を通じて、すでに明らかになっておることと存じます。

よろしく御賛成をお願い申し上げます。

○伊能委員長 採決いたします。本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○伊能委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、山中総務長官から発言を求められておりますので、これを許します。山中総務長官。

○山中國務大臣 政府は、だいたい決議されました附帯決議の趣旨を、十分尊重して検討してまいりたいと思っております。

○伊能委員長 だいたい決議いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○伊能委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○伊能委員長 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、これを許しま

す。大出俊君。

○大出委員 この第一条ですが、これはまたどういふことになるのですか。

○小林(寧)政府委員 第一条は、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律の一部改正でございます。これは工業団地造成事業を施行すべき土地の区域内の不動産の登記について、手続の簡素化のための不動産登記法の特例を定め、登記事務を簡素合理化しよう、こういう趣旨のものでございます。

○大出委員 そういふのがどうもすつきりせぬわけです。これは、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律という、だいたいややくしい法律なんです。これはこの法律をつくるときに忘れちゃったんです。忘れちゃったから、たとえば長田野なら長田野の工業団地をつくるという場合に、一つ一つ、所有権に基づいて抹消するなり実測するなり登記をするなりやっていたら、二、三年かかってしまった。なかにもこの種の、議員さんが集まって超党派的な法律があるんですけども、これはみんなもとの法律に入っている。ところが、この法律はどういうわけか忘れちゃった。忘れちゃったのを、きわめて便宜的に、許認可事務の整理法の一番最初にほんとうに入れてくるというふざけた話はない。これは当然もとの法律を改正すべきです。

これは、ここに書いてあるように、許認可等の整理。何で出てきたかといえ、臨時行政調査会の臨調答申で、教をあげて整理すべきであると言った。それを整理法の形で整理していただきたいというのを総理府は冒頭に申し述べて、この形をとるようになった。臨調答申という筋がはつきりしているのに、それを近畿圏に関する法律というえらい長い法律をつくるときに、それ一本入れそごなつたからというので、許認可等の整理の一番先にほんとうに入れておくと、そういう筋違いなことがあるか。あなたは幾らそうおっしゃったって、この法律ができたときは私は知っている。皆さんがしまったと言っている。しまつ

たと言っているものを、許認可の整理の中に入れてくるというばかなことはない。しまつたと言ふならば、当然この法律を改正すべきだと思ふ。そういう便宜の措置を行管がおやりになるから、行政管理局はろくでもないというのです。いかがでございますか。

○小林(寧)政府委員 ただいま先生の御指摘の点、二点あると思ひます。

第一点は、近畿圏について当初からなぜ特例を書かなかつたかという問題でございます。首都圏の場合にも、四十年にその必要性を感じて、不動産の登記の簡素化をはかつたわけでございます。近畿圏につきましても、当然当初から考えればよかつたわけでありまして、しかし、その後において工業団地造成事業が活発に行なわれるようになり、現在四カ所所で行中でありまして、そのうちの一部は、すでに造成が終つております。そのうち譲する段階にあるので、この措置が必要になつてきたわけでありまして。

第二点の、当然の問題は近畿圏の関係法律で措置すべきであるという点も、一応はそれは考へられますが、しかし、これは登記事務を簡素化するという観点から、登記の事務の簡素化として、従来もこうしたような特例がありますのでここに入れた、こういうことでございます。

○大出委員 本来ならば実はそう簡単に私は納得しない。うんと申し上げないのです。なぜならば、あなたはそうおっしゃるけれども、いま書いてあるノートをお読みになつて説明されていまして、まあ笑つておられるからそれでいいのです。関係の方々がお見えになりました。この法律をつくるにあつた、わかつておつたことはいへんなミスをした。だから筋が通らぬことになつていて、大出さん、あなたに聞かれると困るから、言わぬでくれと正直言つて頼まれた。だから筋は通りませんが、その意地悪く引つぱるわけはありません。率直に、いや実はこうだおっしゃると思つて聞いたのですが、それなりの理屈をつけようとなさるから、私もものを言

いたくなつたというので、先々のこともありまして。何か行政管理局が出す整理法なら整理法というものが、法律が立案過程においてミスつたといわれているものを、便宜的にぽつと入れるとか、そういうことはなるべくお避け願ひたい、こゝろ思つておるのです。やはり純粋に臨調答申を受けて始めたことですから、その趣旨に基づいて整理法は出していただく。

昨年のように、実体法に類するもの、国民生活にたいへん関係のあるものを数々お入れになつておられる例もあつて、行政管理局で御答弁いただけましたかと言つたら、だいたいようぶですとおっしゃるから質問を始めた。いや運輸省に聞いてくれとおっしゃる。運輸省の事務当局がおいでになつて聞いてみたら、いや大臣に聞いてくれと言ふ。しよろがないから橋本大臣にお見えいただいて質問をして、大臣依命で通達をお出しになつて、歯どめをして、やつとこさつとこ片づけたという例もある。だから私は、そういう行き方というものは邪道だろと思つておるのです。やはり国会の審議の権威にもかかわりますから、一言だけ申し上げておこうと思つて取り上げたというわけでありまして。深くはものは申しません。実際に動いている工業団地などの登記に困るのですから。そういう意味で、今回はいたし方ないと思ひますが、ぜひ一つその点は将来に向かつては御検討おきいただきたい。これはお願いでございます。

ところで、時間がございますので、中に七つ八つ実はどうしてもこのままじゃ困ると思ふものもありませんけれども、それはこの際時間の関係がございまして省略させていただきます。ひとつ承つておきたいことがございます。

それは、行政管理局が、三十九年の五月という時点でございまして、税務行政の監察をなさつておられるわけでありまして。ここに数々監察した結果としてあげておられますけれども、たとえば納税者の声の税務行政面への反映というやうなことが載つておる。ここの問題等が、その後どういふふうにより具体化されて、機構、制度の面で生か

されたかという追跡調査をおやりになつたのですか。

○小林(寧)政府委員 四十年の二月に税務行政で監督いたしました。御指摘のとおり、税務行政の民主化という問題は非常に重要でありますので、詳細にわたつて監督したわけでありまして。

回答いたしました。やはり近づきやすい税務署にするということで、今後は共同納税相談、匿名相談を実施する、小企業者への税務指導、応接施設の改善等の方法を行なう、また税務署のサービスの充実をやる、こういうやうな点がございました。そして、私のほうの行政相談機能と常に連携をとつて、巡回相談、あるいは行政相談委員、あるいは行管の地元の監察局と連携をとり、税務行政についてはその後においては絶えず接触しておりますが、しかし、再度現在まで監察は行なわれておりません。

○大出委員 いま、中小零細企業、特に商店などの納税月などで、ずいぶんたくさんの方々の対税務署という声がある。あり過ぎるやうに私は思ふのです。これは大蔵省の方にもお見えいただいておりますので、御両所から承りたいのでありますけれども、時間がありませんから、例を具体的にあげて承ります。

私のおりますところが横浜でございますので、はしけ回漕の業務をやつておられる方々がたくさんある。さて、下請企業ではしけを十三ばい持っている。第一田中丸なら第一田中丸から始まりまして第十三田中丸まである。大小おのおの十三冊ございまして経理が行なわれておる。ところが、税務署が調査をいたしましたら、第十三番目の田中丸という船がない。いろいろ調べてみたけれども、つくつた形跡もない。実際に調べてみたら船は十二隻で一隻はない。ないのに一体何で帳簿面にあるのかというので、この第十三田中丸というのを調べてみると、そこにはやれ燃料費であるとか、やれ労賃であるとかいう形で落ちておる。そこでこれは明らかにごまかしである、だから三年さかのぼつて税金をとるんだということになる。調査

が進んでまいります過程で明らかになってまいりましたのは、しからばそこで約五百万ばかりの金が税務署から更正決定をされるという筋になってきたわけでありませうけれども、ほんとうにその金が田中という回漕店に収入として、利益として入っているのかというと、そうじゃない。

この業界の慣習がございまして、たとえば横浜には、元請の藤木組とか、原田港灣機械とか、第一船舶とか、東洋船舶とか、たくさんあります。そういうところから下請へ仕事をもらうのには、その元請の営業面の係長なら係長から、おまえのほうにいい仕事をやるからと言われると、三十万なり五十万なりのつかみ金を持って行って現ナマで渡す。それをやらなければ仕事をくれぬ。だから現ナマで渡して仕事をもらってくる。ところが、現ナマで渡したその金については落とす場所がない。落とす場所がないから、架空の船名で帳簿をこしらえて、その労賃なり燃料費なりというので落としていく。たまたまそれが見つかつた、こういうわけですよ。

そうすると、握って現ナマで渡しているのですから、その会社の収入には入っていない。最初は税務署はしからば何と言いかと、さんざんおどかしたあげくのはてに、あなたほんとうのことを言いなさい、何年何月どこに幾らやって、どこに幾らやったか、相手の名前をみな言いなさい。そうすれば相手の人のふところに入っているのだから、そっちが過少申告なんだ、そっちから税金を取ります、こういうことになる。ところが、さてその会社の社長も専務も、一言何のだれ兵衛に何月何日、これこれの金をやりましたと言ったが最後、村八分になって一べんに一切の下請稼業ができなくなる。なぜなら、仕事の発注がとまってしまうからです。死んだって、口がさけたって言えない。しかし、その会社の収入になっていないことだけは税務署側にはわかっていて、わかっているけれども、その会社から税金を取ろうとする、更正決定をしようとする、こういうわけですよ。そうすると、その会社のもうけていないものを、行った先は別にあるのに、それが言えないという商慣習がある中で、税務署の立場ではこの問題を一体どう考えるのか。古くて新しい問題だと言つてしましてもいい。これは単なる一例だけれども、この種のことは山のようにある。末端の零細企業というのはそれぞれそのつらさがあるのです。そこをことごとくおつかぶせて税金を取つてしまふ。会社の社長、社員含めてまことにやし涙にくれるのだけれども、会社はつぶれる。しかし、それでも言わないで、また借金をして、逆にその業界仲間では、おまえはえらい、最後までわれわれの名前を答えなかつた、では仕事をやらうということになって、また仕事をもらつて細細と立て直す。この中心に税務署がある。税務署はその中身を知り過ぎていて、

そうすると、こういうものを一体いつまでほらうっておけばいいのか。どこかでだれかが救済しなければならぬ筋合いです。納税者をもっと保護しなければならぬ筋合いです。私はそう思うわけでありませう。この辺について、具体的にいま例をあげたのですが、何百何十何万と言つたつてしようがないからわかりやすく申し上げたが、大蔵省、どうお考えになりますか。

○江口説明員 いま先生御指摘の点は、リベートあるいは交際費という形で、われわれの仕事の上でしばしば問題となりやすいものでございませう。ただ、これは理屈だけを申し上げて恐縮なものでございませうが、税法上は、使途が不明であるといった場合にはこれを認めるわけにはいかぬ。まして、経理上不正な処理がされておれば、やはり事実関係を追及せざるを得ないという立場をとらざるを得ないわけにございませう。

ただ、先生御指摘のとおり、社会の経済的な取引につきましては、いま御指摘のようなことがあつてございませうが、われわれも重々わかつておるわけにございませうが、しからば、それをよしとした場合に、それに藉口して脱漏が行なわれるという場合は、査察等でも実績がつかまれておるわけにございませう。したがって、第一段階としまして

は、きわめて酷な調査ということにはなりませうけれども、相手先、使途先を明らかにしてくれというところをお願いするわけにございませうが、現実の問題としては、取引がストップになるおそれがあるということ、大部分の方は、税金を負担するから内々にしてもらいたいというふうなお話がある場合が多いわけにございませう。しかし、現実的にわれわれが調査をいたしまして、明らかに社外流出があつたということが確認されるような事態の起きた場合には、これを認めるにやぶさかではございませぬ。その場合に、受け取り先のほうについての脱漏が見のしになるという危険を伴うわけにございませうが、ケース・バイ・ケースで、社外流出が明らかなる場合には経費として認められる。あるいはそれが交際費の範疇であれば、一定の限度をオーバーしたものに付いてだけ課税の処理をするといったような取り扱いをしておるわけにございませう。

ただ、注意しなければいけませんのは、そうした状況の判断をいたしまして、明らかに社外流出が行なわれたからということによつて、一種の裁量と申しませうか、判断を加えて社外流出を認めたとということになりますと、われわれの過去の経験によりませうと、しばしばそれに藉口いたしまして、架空仕入れあるいは架空経費の計上ということが次の機会に行なわれるという危険性がございませう。したがって、税務署としては、やはり血の通つた職員でございませうので、実情が推測される場合には情に流れるわけにございませうけれども、一たんそれをゆるめませうと、それが次の機会に明らかなる脱漏という形で利用されるという経験にございませうので、何年かをおきまして、この点については、特にこういう問題を意識した上で処理せよといったようなことを、会議その他でもって指示をしておつたようなことがございませう。

○大出委員 私がいまあげた例は実在する会社でございませうが、別な名前でものを申し上げておる。私も直接タッチをして、署長さんともいろいろ話してまいりましたから、結果的に納まった

金額というものは知つておりますけれども、ただ、その追徴額というものは、明らかにその会社の収入でないものをその会社が負担をしたという結果なんです。税務署も百も承知です。署長も承知です。その会社の収入でないものを税金を払わされているという結果については、動かしがたい事実として存在をされている。そうすると、税法上、社外流出が明らかにならないから、あるいは言つてしまえば仕事もとまる商慣習であることを税務署は知つていて、これは理屈はいろいろ言えても、現実の問題としては明らかに矛盾があるのですね。それに藉口して水増しをするだろつと云うが、それは先の話ですよ。いまここで片づくにあつたつては、間違ひなくよい取られた、もうかつてないのにそれだけのものを持っていかれたことになる。そのことを、泣く子と地頭には勝てぬというので、やむを得ませんと泣き寝入りさせておいていいかという問題です。

大企業の例をあげれば、租税特別措置法なんかがあつて、やれ新しい工場をつくるからとか、あるいは在庫がふえたからと云つていろいろな手を講じている。ところが、中小零細企業になればなるほど、そういった谷間の中で過酷な税金を取られていく。払うべきでない税金を取られていく。商慣習は敵として存在をされている。これが古くて新しい問題でわかつているんだとするならば、しからばそういうものを救済する必要がある。しかもたいへんな調査のしかたをする。こつぱい話ですよ。しかし本人は会社がつぶれるのだから言えない。税務署はわかっているのです。そうするとこれは人権問題にまでなる。おやじさんがまさにもなにおかつたあなたは税金を取るので、

納税者の声はどどこに行くのですか。そうすると、これは古くて新しい問題では済まない。これは行政管理の面であつたら、制度的に一体税務署の徴税機構というものがどうあればこの種の問題を救済できるか。これは世の中にたくさんある問題で

す。問題は、そういう角度から監察をするということでないという意味がない。声が反映できるようにいたします。回答が来ましたが、時間がありませぬから例示をするだけにはいたしますが、私も自分で手がけましたからこまかい資料は一ぱい持っておりますけれども、これはたいへんな矛盾です。どこかで何かを考へなければ救済できない問題です。制度的にも、単に租税不服審査請求だけで片づく問題ではない。

もう一つ例をあげますが、お菓子の小売り屋さん、子供さんが二十円持ってチョコレットを買っていく。森永、明治、不二屋、グリコなんという、名のあるメーカー物のチョコレットを置いておかなければ商売になりませぬから、置いておく。それを売る。ところが、チョコレットの会社というのは、森永、明治、不二屋、グリコ、これが大得意でございまして、その次が長崎屋という小さいのがありますが、これはもう中小です。そこから先は、三軒長屋の中でコアパウダーをいためて型に入れて駄菓子屋さんに出す。これが六十社ぐらいあるのです。ところが大手四社が圧倒的に大きなシェアを持っている。ここが建て値と称する値段をきめている。一体一個二十円売りのチョコレットの建て値は幾らかといひますと、ポール箱に入っていますから、ポールというのですが、ポールのポール箱には二十円のチョコレットが六十個入っている。その建て値が九百円です。これは久しく変わることがない。公正取引委員会の問題にしなければならぬ性格のもので、六十個入って九百円ですから、逆算すればおわかりのように、二十円のチョコレットの原価は、仕入値段は十六円五十銭。だから三円五十銭もかかる。三円五十銭を利益率に直すと一割七分二厘です。ところが、税務署の徴税とらの巻なんと云ってはちょっと口が走り過ぎますが、税務署のほうは、二割三分から二割五分の税金を取っている。明らかに利益は一割七分二厘しかないのに、二割三分から二割五分の税金を取ろうと

なさる。これは明らか矛盾なんですね。そうすると、個々の菓子屋さんは、メーカー物のチョコレットを置いておかなければ客は来ないのだから置いておかなければならぬ。売上げの数を正確に正しく納税対象にしようとするならば、一個売るたびに損をするという結果が出てくる。ではなぜ一体そういうことをするのかというところ、調べてみると中間の問屋さんがある。つまり、さっきのお話のリベートです。三分から一割二分にわたるリベートがある。公正取引委員会がお認めになっている。だから、ポール買つても返還リベートは一銭もありませんけれども、百ポールなら百ポール買つと、つまり買つた高に応じて、三分から一割二分のリベートが会社から返ってくる。それまで計算に入れて、二割三分取つても二割五分取つてもおかしくない。だがし、中間の問屋さんは小売りを百貨店備蓄してるとすると、一ポールずつおろしても百ポール買える。そこでメーカーから入ってくる返還リベートは中間の問屋さんに入ってくる。問屋さんは何をやっているかというところ、熱海なり湯河原なりに二月月に一べんぐらい、御主人いらっしゃい、旅費だけでけつこうです、飲み食ひなり何なりはこつちでそろえますからということ、女房行つてくると言つて御主人は出かけていく。本来ならば自分とこへ入ってくるべき金で飲ましてもらつて御主人は喜んで帰ってくる。そして売上げのほうは一生懸命ごまかさなければ、このお菓子は成り立たない。これは明らか矛盾なんすね。そうすると、一体そこらのはどう考えたらいかがという問題が出てくる。いかがでございますか。

〇江口説明員 いまの設例の場合に、一割七分二厘しか利益がない。これは荒利益といふことになりましようから、そのほかにいろいろな人件費、諸掛りがあるわけでありませぬけれども、標準率といふのは、それをそのまま適用するものではなくて、しばしば大蔵委員会その他でも御質問がありましたときに、われわれ調査の段階あるは申

告審理の段階での目安としてのものである。しかもこれはサンプル調査を毎年いたしまして、その平均的なものでございませぬ、もちろんその上下にいろいろな納税層があるといふことはよく承知しておるわけでございます。そこで、こうした矛盾をなくするために、現行の制度では青色申告制度といふものを設けて、幸い現在のところ、営業主につきましても半数以上の方々が青色申告になられております。最近四十年代になつてから、われわれ申告納税制度がよくなつておりますが、かりに比較するものとして予算の歳入を一応めんどとして考えてみました場合に、九十数%が申告でもつて、一応歳入を確保された姿が最近になつてとられるようになってきたという事態がございまして、申告納税制度がようやく定着したという言い方をしておりますが、そのほかにも、そういう中にも、やはり申告審理をしてみますと、常識的に考えておかしなといふような業種がございまして。

ただ、われわれといたしましては、現在、たとへば所得税ですと約四百五十万の納税者がございませぬ。法人では百十一万の法人がございませぬ。税務職員はこれに対応いたしましたほとんどふえていないという実況でもございませぬし、また申告納税制度というものが定着したといえるような状況になつておるもので、最近におきましては、重点的に調査をする、重点的に不正ありとするもの、あるいは指導を要すると思われもの、これらについて、おおむね所得、法人を通じて大体一五%前後の実調をいたしてございませぬ。昭和二十年代から三十年代の前半にかけては三年一巡といふことで、少なくともまだ申告納税制度といふものについての理解あるいは了解といたすものが足りなかつた時代には、なるべく更正期間の三年のうち一回はおじやまをしていろいろな御指導申し上げる、あるいは非違があればそれを指摘せざるを得ない、こういう体制をとつておりましたが、最近それがかなりの部分について

必要がなくなつたといふことで、実調率を下げきております。たまたまれわれわれが実調しておりますのは、問題ありとするものにしぼつてやっております。特に大きなものを重点的にいたしております。先生御指摘のとおり、小さいものまでいろいろやかましくわれわれが仕事の上でやりますと、どうしてもやかましい日本語を使う立場になりまして、せつこちからは指導のつもりが、何かいじめられたという印象を受けられるおそれがございますので、できるだけ指導というところで、昨年も運営方針を直しまして、特に直接的な指導ではなしに、青色申告会なり、あるいは法人会なり、あるいは業種別組合等を通じて、間接的な指導をしたほうがやわらかであらう、こんな形でもつて現在進めつつあるわけでございます。

なお、標準率の適用につきましては、いまのような場合には、これは青色申告であれば当然そういう問題は起きないわけですが、白色の場合には荒利益が比較したましても標準率が非常にきつたといふような場合にどうするかといふことにつきましては、これはいまのチョコレット屋さんの場合にはどういふことになつておるか、私、手元に資料がございませぬのでつまびらかでございませぬが、大体、できてしまつたものについての販売形態については利益が薄いといふことが、これは常識でございませぬ。

〔委員長退席、加藤陽委員長代理着席〕したがって、いま先生御指摘のような二割何分といふのは、一般的な標準率の場合をさすわけでございますが、こうした指導等につきましては、標準率をどうするかといふことは非常に危険なことになりまします。第一線としては、実態によりまして、業種別指導によりまして申告を期待したしておるといふのが一般的な例であらうかと思ひます。なお、個々の事業者につきましては、小さな事業者ほどなかなかみぎやがない、あるいは税務上の知識がない。あるいは、かりに税務署においでを

ただ、なかなか税務署は近寄りにくいといったような点がございまして、これらにつきましては、われわれは業界を通じて、あるいは一定の時期の説明会等を通じて、あるいは相談官等を通じて御指導を申し上げる、こういう体制をとりつつあります。

なお、今後はこの点については特に重点を置いてやってまいりたいということで、努力をしておるわけでございます。

○大出委員 これ、いま二例あげたわけですけれども、先ほどの例にしても、これは非常に深刻な問題です。いまの問題も私は気がついて、私は選挙区が横浜でありますけれども、横浜市にお菓子の小売店がどのくらいあるかと思いましたが、七百店舗ありまして、中間問屋さん抜きまして、全国初のケースのポランタリチェーン組織をつくりまして、国にも金を出していただきましたし、県からも出していただきましたし、共同仕入れ、共同配送、共同納税という形のチェーン組織をつくってちょうどまる五年ですね。今度は六年目になりましたが、そうやってみると、いまのところはたいへんやりよくなるので、青色申告と申ししても、これは強制じゃございませぬから、そういう意味では、別に白色だつて悪くはないので、だから、荒利益云々の標準率の見方が出てまいりまして、個々の店舗のケースから言いますと非常に気の毒なところもございまして。特にいまお菓子屋さんという業界は、大体専業以外のところで二割五分くらいを入れておられるので、ふる屋へ行つたつて袋ものは売っている、薬局へ行つたつて幼児食は売っている、酒屋に行つたつてつまみは売っているということになるわけですから、そういう中でいま営業状況は非常によくない。だから、それだけにやはり税金というものは、いま私、申し上げましたが、一つの機構上の問題とからんで、つまり中間問屋というものがありますから、納税

者が、いまお話しのように、近寄りたいたいとおっしゃるようなに、税務相談なんといったつて、へたなことを言つて相談すれば、内幕を話すのだから、あそこはそういうことがあるなら、行って吹つかれたらかなわぬから、行きはしないで。すよ。こわいところなんですから、税務署というの。そうでしょう。そこに問題があるというのです。私は、官報で公布されれば法律は全部日本人は知つておることになっておるんですよ。ところが、われわれは法律をつくる国会に籍を置いたつてわからないのだから。税法というものは一般国民は知らないのですよ。納税者が知らない。だがしかし、税務署の職員の方、吏員の方は、すべて知つておるといふ前提でものを言つてくれなければ困る。知らないのだからという形でものを調べようとするれば、赤子の手をひねるようなものです。すよ。そうでしょう。あとから例は申し上げますが……。そういう点はやはりこれは機構上の問題なんです。あとで行管の皆さんに申し上げませけれども、その前提として、いま二例あげておるわけです。

もう一つ、いましきりにやつてきておる朝鮮の焼き肉屋さんという業種がある。この焼き肉屋さんを税務署の職員の方が調べに行つた。帳面をばらばらつとあけたら、ホチキスでほん一枚伝票がくっついておる。見たら五キロなんというところで、肉を買つた伝票ですね。現金でどこかへ行って買つてきた。ところが、この焼き肉屋さんの仕入れ先はどこであるかという事は明らかになつて、取引があつて、仕入れ、売り上げ、こうなつておるわけですね、帳面は。ところが、そのいつも買つておる取引先でないところから現金で買つてきた伝票が一枚あつた。そうすると、さてその帳簿を見てみると、ぼつぼつとホチキスをとめたあとがある。だがしかし伝票は一枚しかないというので、さてその伝票をとらえて税務署の方へ、この店は一日幾ら幾ら帳簿外の利益をあげておる、三年さかのぼつて、みなし課税で見かけの課税をする。そうすると、それは未亡人がやつて

おつたさやかな焼き肉屋で、それは業界全体のやはりいろいろな話が入りますから、多少そういうことはやつておるけれども、三年間引き延ばされるようなことはしてないと言ふ。おとし、去年、本年は市況が違つてきておると言ふ。最近やつと売れるようになったと言ふ。そうなつてくると、そこらに見かけ、みなしの形で課税をする。つまり税務署との間に、完全な証拠がない限りは争いは絶えないわけですよ。

だから、確かに不服審査請求もありませんけれども、だがしかし、ここの問題というのは、納税者の側が、何か言つたらよけい取られやしないかと心配で相談もできないということではなくて、一つのルールが定められて、ここのことには言つたつて、税務署はそのことについては触れないんだという、しかとした、だれが考えてもここはだいたいぶだという相談の場所をつくらぬと、税務署は取るばかりではないのですから。いつでも税務署のおそばへいらつしやいと云つたつて、どう申告したら安くなるかということと相談に行つたらつかまつてしまふと思つたら、町の人は行かへない。そうすると行政管理局は、納税者の声という回答が来た、相談や何かの目をつくりましたからと言つたつて、行きはしません、そんなこと。税務署へのこのこ入つていくときは、しかたがないからと言ふときに入つていかなければならぬ。そうでしょう。

そうすると、そういう点はどこかに安心して相談できる場所というものを別に考えなければ、納税者の立場、人権も含めて保護されないと。盗みやどろぼうじゃないのですから。天下の大企業だつて、世界百社のうちの三十幾社に入つておる大企業だつて、満足に税金払つておるかと言つてみれば、必ずしもそうではない。零細企業ほど、どろぼう勘定に近いところほど、とことんまで取られる仕組みというものは不自然ですよ。さつき相

忙しいとおつしやつたが、確かに忙しい。忙しいから納税知識というものも余裕を持って考えられない。

〔加藤陽委員代理退席、委員長着席〕
ここのところは、そこに何かなければならぬだらうと私は思ふのです。さつき行政管理局のお話の、こへ回答が来ておりますからということだけではたして事が済むか、私は大きな疑問を持つのです。せつかくここに監察結果をあげておられて、納税者の声の税務行政への反映、こうあります。いまの回答は来ておるだけで、一体この監察結果というものは生きておるのかという点を承りたい。いかがです。

○小林(寧)政府委員 確かに問題の根本でござい。結局、第一線の税務署の職員が、しつかりと事実を確認し、また相手方の声を聞くという態度が、この徴税行政の民主化の基本であると思ふます。

一例をあげますと、昨年度行政相談の取り扱ひ件数十二万件の中で、千二百四十七件が税金に関する国税関係、その中であつてせんによつて解決したものが百二十八件、大体一割でございます。この多くのものが事務処理上の不適正ということになつておる。たとえば、別人に滞納処分をしたとか差し押えをした、自分で気がついてみると十二年前にそうなつておる、税務署へ行つても十二年前のことはわからぬ、そこでうちのほうへかけ込んで来た。調べてみて、確認して、税務署及び法務関係者もそれを訂正する、そういうようなものがございます。しかし残りの九割、千百十二件は、説明指示で納得させたものでございます。と

いたしますと、一割は税務署側の――もちろん税務職員は神さまでございませぬから、そうしたよるなミスといひますか、それが当然あるわけでございます。そして残りの九割は誤解あるいは不知、つまり行つて相談して初めてすつきりしたという関係が、この徴税行政においてはあつたわけでございます。これは、徴税のようになむすかしい行政でございますから、国民側にそうしたような批判なり不平が出てくるということがあつたは当然でございますが、さればますますそうしたような相談体制というものをつくつていかなければだめ

であるということが、私どもの考え方でございます。先ほど、回答だけを読みまして先生からおしかり受けましたが、私どものほうといたしましては、そうしたような面で、現地の税務署と十分連携をとり、税務署ではねられたようなものは、事実確認あるいは向こうへ照会するというような態度をとっております。

最終的に、非常に幼稚な結論になりますが、第一線の税務署においては五日を相談日としております。しかし、そういうことは国民は存じておりません。五日を相談日としておるそういうような体制をもう少しはっきりさせて、同時にその日にはいつでも、先生のおっしゃいましたそういう施設をつくりまして、自由に相談を受ける、そういう点をもう少し徹底しなければいけない、これが第一点でございます。

それから第二点は、五日のみならず、税務署の方がいつでも受けられる。これは事実を受けておるところもございしますが、そういうような近づきやすい税務署というものをどうつくっていくか、これが第二の問題でございます。

さらに、欲を申ししますれば、第一線の職員が全部、いま言ったような、そうした相談に乗り得る体制。規則のほうを主にせずに、相談に乗り得る体制というものをどうつくっていくか、これが第三点ではないかと思えます。

また、そのような意味合いにおいて、私のほうは、勧告の回答だけでは満足せず、常時連携をとっておりますと同時に、税務署等と連携し、あるいは相談委員のほうにも、これは三千六百名の行政相談委員がございすけれども、そういう点と連携をとり、回答だけではなしに、さらにこういう点で側面から御協力申し上げたい。これが行管の立場でございます。

○大出委員 もう幾つか例をあげますが、八百屋さんなんかの業界で、いま八百屋さんの仕入れ先、つまり問屋さん、横浜の場合には中央市場、出仲というっておりますけれども、金港丸仲という

元請がありますけれども、その一番大根つこのところをいま税務署は一生懸命調べております。これは関東傘下の税務署のあるところの人が、国税庁関係のつまり機動班の関係の方が、一つの基準を意見具申をしたというふうなこともあって、その一番大根つこをいま調べておる。それはそれでいいです。

ところが、さて現実に、じゃ八百屋の小売り店舗に税務署の方が行った。ちよつと帳簿を見せてください。あけた。そうしたらこんな紙きれに五日分くらいの売り上げが書いてある。ところが、元帳のほうを見ると、売り上げと元帳と差がある。ある日は五千円税務署に正式に出す帳簿のほうにメモよりも少ない。ある日は三千円そのメモのほうが多い。つまり税務署の方が見る台帳のほうが少ない。だから、この日は五千円脱漏があった、この日は三千円であるというのが五日分くらい出てきた。そうしたら、それがもたになりまして、三千円と五千円で八千円ですから、まん中で割ったら四千円ないし四千五百円ということ、一つの基準にして三年さかのぼってそうみなすということになる。

ところが、たまたまその家には、おやじさんが中気でぶつ倒れて入院しちゃって、あと取りむすこも肝臓で入院しちゃって、この数カ月間というのはこの家の中というのは火の車になっていく。つまりそういう背景があるのです。ところが、それを三年さかのぼってと言われれば、三年間病人がいるのじゃないのですから、話を聞いていずれに信憑性があるかという、うちじゅうで私なら私に向かつて、実は先生こうなんだと言うので、なるほどそうかという気がする。しかし、さて税務署のほうはどうかという、なかなかその点は納得しない。調査官の諸君というのは、どうしてもということになる。じゃ持っていくところを持っていけば、国税不服審査でもやらなければならぬが、これは一年かかる。そうなる、先生そこまでやってくれるのはありがたいけれども、やった場合に、あとで税務署から江戸の

かたきを長崎でかたき討ちされる、そんなことよりもビールの一ぱい飲まして帰してあやまつちやつたほうがいい。そこで事実を反することにういて泣くのです。そうすると、一体こういう徴税機構というものでいいかという問題になる。その家族の方が言うことが真実ならば、税務署はよけい税金を取ったことになる、現実の問題といたしまして。じゃ一体一々行政相談に行けるかという、これは大事な行政相談と言っていないながら、行政管理庁設置法を見ると、少し簡素化するのだと言っている。おかしな話してございませう。そういう大事ならば、もう少し人をふやして、さっきおっしゃったことが正しければ、さあいらつしゃい、皆さんいらつしゃい、これだけふやしましたからというところでなければならぬ、いわば行政サービスをやる限りは、つまり税務署にいきなりつながらないところでものを言いたいのです。納税者は内幕を話したいのです。業界には一つの慣行もある。あっちの八百屋こっちの八百屋と、仲間うちでみんないろいろの頭に入れておる。そうすると、そこにやはり今日の徴税機構というものの盲点がある。かくて納税者の声というのほどまで保護されているか。しかもそれがこびりこびり調べを受けて、まるで夜も寝られぬ、病人が出てくるなんということになる、これは一つの人権問題でもある。

ここに書いてあるのだけれども、じゃいまの徴税機構は合理的か。「調査の効率化と処分の合理的運用をはかる」、こう書いてありますけれども、一つも合理的じゃないのです。われわれの長い、長いといっても九年間ですけれども、たくさん具体的相談を受けてきた立場からすると、矛盾撞着だらけです。じゃ税理士さんとはたよれるかという、税理士さんまた税金を払わぬことにおいては人後に落ちない。そうすると、税理士さんだつて中には四百店舗くらいかかえちゃって、一人の税理士さんが資格の何にもない若い衆を一ぱい置いて、帳簿を見てこい。帳簿を

みて、このうちは大きいから八千円。しかし二千円しか課税対象にしていない。申告をしていない。税務署は知っていて黙っている。そうすると、税理士さんというのはいかに税務署とうまく話して、よけいぶつかける体制をとっていて、それを三分の一にまげさせてやったというふうなことをやって、そこからまた金をもらっている。特定の人をあげているのじゃないですか、おこらぬでくださいよ。しかもそういう税理士さんの中には、所轄の税務署から出ていった職員で税理士をやっている人がよくいる。

こうなると、これは一体どうなっているのだということになる。いかに有能な税理士でも、せいぜい二、三十軒、四、五十軒持てば関の山。そんなに親切にやれるものじゃないですよ。そうしておいて、とつかまったら、おまえさんのところは運が悪いのだという調子です。そうすると、一体いまの徴税機構というのはいかにどうなっているのだということになる。そういう矛盾を私は感ずるのですけれども、局長、いかがでございますか。

○江口説明員 一言御説明申し上げたいのですが、先生はすべてとおっしゃっておられませんが、先生は、いまのお話を聞きまして、われわれ、せつかく過去二十年間、申告納税制度についてほとんどの場合黙って努力をしてきた、ここにあやまちがあったと思えます。したがって四十七年度からは、まだわれわれから言わせれば些少ではございますけれども、そうした指導あるいは広報関係の予算をふやしてもいいまして、もっとわれわれは逆にものを申すべきである、それによって理解を求め、あるいは知らない方々に普遍的にお知らせをするといった体制をとるべきであるというところで、予算をふやしてもらったわけです。

たとえば例をあげますと、いままでは予算が足りないために、ラジオで五日の納税相談の日の宣伝をいたしました。ところがラジオというものは、タクシーの中でしか聞かえないというふうな

状態に現在なっております。ところが、なかなかテレビを使えば予算がよけい要るといったようなことで、やむを得なくてそういう形をとっておったわけですが、ことしからは、幸いテレビも若干活用させていただくことになっておりますが、そういう努力をしておりますけれども、先生のお話を私、聞かしていただきまして、むしろ税務署は何もやっていない、あるいは納税者の側に立つてものごとを考えていないというふうな私には聞かされたものから、あえて第一線の職員に努力のために申し上げたいのですが、われわれはそういうつもりではやっております。全力をあげて皆さんの納得を得る、あるいは無理な調査はしない、あくまでも納得いくで事を済ましていくということをやっております。

一例をあげますと、現在われわれの第一線の行政の中で苦情処理という問題がございます。これの一つの法的な手続として異議の申し立てという手続がございますが、これにつきましては四十二年がピークでございまして、その後、現在では五割程度まで内容が下がっております。つまり不服の申し立てが下がっております。つまりこの度を変えての努力が実つたのではなからうかという感じがいたします。またその上に不服審判所というのでございまして、これも六割程度に異議が減少しております。如実にわれわれの努力が少しはありますけれども前進しております。ということが言えるのだからと思っております。

われわれもやはり、先ほど御指摘のとおり、何も紙に書いたものだけで、あるいは紙に書いたものを眼光紙背に徹して、それによって推定を下して、過去三年にさかのぼって、ありもしないことについて課税をするといったことで喜んでおりません。むしろそれを涙をもって説得をするという努力をしております。われわれもやはり常識がございますので、あるいは経験もございまして、納税者の言い分を聞けば、どこに真実があるかということはおおよそ推測がつくわけです。した

がって、第一線の調査職員は、職務に熱心なあまり、先生の御指摘のような面が若干ないとは申しません。しかし、そこに疑問をはさんだ場合には、必ず毎日毎日帰った場合に上席の者に報告する。自分の悩みを訴えておるわけです。上の者がそれを判定を下す。その場合には、社会常識があれば、三分の程度はそれを認めてあげなさい。それは行政裁量ということでは税理士会では問題にされておるわけですが、そういう苦心もわれわれはしておるわけでございます。

どうか先生、第一線のわれわれの努力という点も、もちろんあやまちがあれば、行き過ぎがあれば、われわれは直すのにやぶさかではございませんけれども、われわれ過去二十年間努力してきたことによつて申告納税が定着した。諸外国からも日本に見学に来るといったような実態というものもお認めいただきまして、悪いところはどんどん直したいと思っております。その点の御指摘は、率直に私は反省するにやぶさかではございませんけれども、もう少し第一線の努力に対して御理解をいただきたいと思っております。あえて御説明と申し上げますか、お願いのお話を申し上げたわけでございます。

○大田委員 江口さんでございましたか、率直なお話をいただきまして私もたいへんありがたいのですが、私も実は税務署の第一線で一生懸命やっておりますの仲人などいたしております。私の仲人の第一号はそんなんです。ですから、私も実際その本人ともよく話しておりますから、何をやっているかということもよく知っております。だから私はさつき例を申し上げたので、例示してみるとこういふものが出てくると私は言うのであります。たいへん御努力願っているのはわかるが、しかし、納税者の側からすると、税務署に対するもの考え方というものはそう変わっていない。何かといえは取られるという感じ。いまだにそうです、それは。

だから、さつき黙っていたのは悪かったかも知れぬとおっしゃるけれども、私は冒頭に申し上げ

たように、庶民一般はなかなか税法というものは理解しにくいものですから、だからもっともと、これは行政管理局に申し上げたいのだけれども、きょうは行政管理局の方々に主として承ろうと思つておる。その前段でいま例示したので、何とかもう少し効果のある、庶民一般の税務署との関係について、何か税務署の呼び出しでも食わなければ行かないというわけに、なっていない形のところまで持つていけないかという側面、あなたの方のほうで監察をやっておられる——ちょうどこの監察が出ておるの、江口さん、いまの異議申し立てがじゃんじゃんふえおるときで、いま四十三年ごろは減つておるおっしゃいました、これは監察期間というのは三十九年の五月以降なんですね。そうですね。これ以後やらないでしよう。これ以後やっておれば、いまの江口さんが言った努力のほどは行政管理局におわかりになるのです。この行管の「監察結果の概要および勧告」、この中でほとんど異議申し立てもふえてくる。税務署の職員の数にまさり足りないと言わぬばかりのことを書いておるわけですね。都市化現象が激しくなってくる、だから、過疎地の税務署の職員を減らしても、過密地域の税務署の職員をもっともつとふやさないならばならぬ。日本橋だ京橋だという例をあげたりしましてね。そうですね。これはそういう時点にとらえているわけですね。だから、私も間接的にものを見ようとするれば、行政管理局にどうなんだと言え、今日この報告しかないのです。これ以後ないのです。そうですね。国税庁が出しているのじゃないですか。つまり権威あるもの見方というのはいま減つておるおっしゃるのう。いま幸いに減つてきておるおっしゃるのう。それがどういふ原因によつてどういふふうな減つたのかという点は、行政管理局が今度御調査をいただければ、そこに出てくる筋合いと私は思ふ。

所々に見受けられるという現実。だから監察局長に申し上げたいのは、これを三十九年にやりましたというだけで済ますのか、それじゃ困るじゃないか、言いつばなしでいいの、それじゃ困るじゃないか、追跡調査をなせしないか、こう言っているわけです、私の言っているのは、こういうふうにして回答をいただいて調べてみた。前進していった。そうするとなぜ前進したかという、前進しているのには、いま国税庁の言っている姿勢があるの、それならばそこを強調して、足りないものはふやせとここに書いてあるのだから、もっと具体的にこうすべきだと言わなければいけません。そこを言いたくて例をあげたというだけです。

だから、江口さんおっしゃっているように、私も横浜市内におりますけれども、横浜市内のこの税務署の方々ともけんかしたことはない。何かといえは話し合いをしておりますから、きわめて仲よくしておりますから、けんかしたこともありませんが、ただ個々の納税者の側にすると、調査官はひどいやらうだという、まさにぐちだらけです。それは取られるほうだからしょうがないといえ、それは取らなうですが、そこらあたりの人間関係を何とかできないかという気がするのです。私だからけんかにならぬのかもしれないけれども、呼ばれた納税者との話というのはもつと激しいです。そうですね。そこらところを、せつかくこういふ勧告もしておるんだから、もう少し何とかできないか。納税時期が来る年百年じゅうノイローゼになって飛び込んでくる人ばかりじゃ困るので、そこらところ、もう少し何とかできないかという気がするのです。

もう一例申し上げますが、これはいま調査のさなかですから、そこから先に立ち入る気はありませんが、実は御存じのとおり、これは私、泣き込まれて話を聞いてみて、ここに書いて私なりに分析してみたのです。どういふことかと言いますと、くつ屋さんがありまして、これはきのう担当の方がお見えになりましたから、名前と場所は話

しておきました。店を二軒持っている。横浜の伊勢佐木町の場末のほうに本店があつて、また野毛の本通りを離れたところにもう一軒店舗がある。本店のほうは兄貴がおりまして、支店のほうは弟がいる、こういうわけなんです。まことに兄弟仲がよくない関係なんです。私も長年世話しておりましてよく知っておるのですが、弟のほうは十何年も兄貴のところを經理をやつてきたわけですから、本店と支店と両方一緒に經理しているのです。だから、やめるということになれば、兄貴は一万千ぐらいの金はくれてもいいじゃないか、自分だつてこれだけ十六年も苦労したんだから。役員でも何でもない。合資会社ですが、出資も何もしていませんから、その意味じゃ従業員です。だから、やめるにあつて幾らかくてもいいじゃないか。先般、ほかに店を何とか借りて思つて、兄貴に四、五百万何とかしてくれと言つたら、ぼんと断られたというふうなこともあつた。だから、彼は自分の心算の売り上げ等を記入していきまして、經理をやっていますから、ときどき水増しをしながら、それをずっと持っている。何に使うんだと言つたら、おれがやめるときに兄貴のやつはどうせ金をくれやしない、兄貴をおどかすんだというのです。一千千ぐらいくれ、でない、これを税務署に持つていくぞというおどかし材料をつくる。

ところが、たまたま今回税務署の方々が来た。それでばかりこの書類を持つていったというわけですが、ところが、あつて一生懸命抱いたんだけれども、悪いようにはしないから出さないと言われたので出した。そこからのが始まったといういきさつなんです。ところで、こんなケースはよくあるのだけれども、もう死にたくなつたとやつて泣き込んでくる。いろいろ聞いてみたらそういう話が出てくる。

そこで、これは時のいきさつであります。中身というのは、結局荒利益になる形が出てくる。仕入れと両方ありますけれども、やはり両落ちではあるんだ。私はそうだろうと思つたのです。た

だ、その度合いの問題なんです。置かれてい

る店の位置等からいきまして、この店で一体どのくらい売れるかということが、くつ屋というのは山ほどあるのですから見当がつく。伊勢佐木町の場末とまん中では違ふ。そうすると、その置かれてある位置からすると、そのとき持つていった全

くはメモですね、正式の帳簿じゃないから。そこ

にあらわれている数字を売り上げに加算をしてい

きますと、そんなに売れる店ではないということ

になる。だがしかし、持つていった調査官の方に

すれば、両落ちで、このくらい落ちてい

ないか、これを計算すると八千千ぐらゐになる

というのです。

そこで、まず話の中身というのは、また江口さん立ち上がつて、一言言わしてくれな

んといわれない。そうすると、調査官の方々が説明をされる。その説明の中で、あなたは私の言うようにしないといへん不利ですよというふうなことを言

われる。そうすると、これはさからうとえらい不

利になるかもしれない、その前にすわつて混乱

した頭で考えておるわけ。そうすると、これは

五年間、近いほうから計算して、最初の三年間

は更正決定できます、そこから先の二年間は修正

をだしてください、こう言われたという、話を聞

いてみると、ところが、私は全くしろうとじゃな

いから、帳簿を調べてみた。これは御存じのよう

に国税通則法がございまして、七十条がつまり更

正の期限に関する定めです。言うならば時効です

よ。それからもう一つ、七十二条がござい

ます。これは通則法でいへば裏表でしょうが、七十二

条のほうは国税の徴収権の消滅時効ですね。それで

しょう。そうすると、五年とおっしゃつたという

のだが、私が調べてみると、この会社は合資会社

ですが、四十一年の九月が決算ですから、申告は

十一月になります。そうしますと、これを起算点

にいたしますと、実は四年間しか押えられない筋

合いなんです。だから、この調査官の方が本人に

言うにあつたつて、三年間は更正決定でござい

ます。それから一番先の二年間は修正を出してく

ださい。それはいやですよと言へば四年なんです

ね。これは時効ですから。九月決算で、申告は四十

一年の十一月なんです。そうなりまして、これは

は通則法からいって四年しか対象にはならない。

ところが、不利になりますよと言われて、本人

は、それじゃ一番遠い二年間は修正を出さなけ

ればいけないのかな、こうなるでしょう。私、副署

長さんに会つていろいろ聞いてみたら、四年じゃ

ございせんかと言つたら、いや四年ですよとお

っしゃる。

そうすると、さつき私が例にあげましたよう

に、調査をする側の人は、やはり国民全体が税法

は知つてい

るという現実を知つてお

りません

けれども、知つてい

るという前提でものを言

つて

くれぬと、この三年は更正ですよ、あと二年は修

正ですよ、こういうぐあいにぶつかられると、

實際私が計算してみれば四年しか有効でないの

に、本人は、拒否いたしますと言つたんじゃない

たいへんなことになると思つて、それじゃ二年間

修正で応ずるとなれば、五年取られてしま

うでしょう。ここのところは非常に大事じやな

いかと思つて、決してその方が私は悪いと言つて

るのじゃないのですよ。調査官の方が懸命に実効

をあげようと思つていろいろ努力されているので

すから、その点では私は悪いと言はんじやないん

だが、事のあり方としては、納期はあくまでも四

年なんです。この点はやはりそういう姿勢で

いかなければいけないんじゃないかという気がす

るのです。

そこでもう一つ、法人でございましてから、社外

流出というお話をさつきなさいましたけれども、

はたしてこのケース、これはここで数字をあげて

もお話にならぬかもしれませんけれども、私、税

務署が帳簿を持つていきまして残つてい

のを見たら、四十四年十月から四十五年九月まで

の帳簿がある。これを見たら、四十四年十月から

四十五年九月までの間の売り上げが六千六百八

十六万円、仕入高が四千九百五十五万円です。そ

うすると、六千六百八十六万円から四千九百五

十五万円を引きますと、この荒利益が千七百三十

万円です。荒利益率でいって二割六分なんです。こ

れは例ですよ。そうすると、さつき私が申し上げ

ました裏帳簿と税務署がお考えになる帳簿でいき

ますと、大体年間千五百万脱漏があるのです。そ

うすると、年間千五百万の脱漏を乗つけますと、六

千六百八十六万プラス千五百万円で八千八百八

十六万円になる。仕入れが動かないんだとす

ると、仕入れの四千九百五十五万円を引きますか

ら三千二百三十万円の荒利益になる。利益率は四

割になつてしま

う。そうすると、税務署の側で仕

入れというものを

がちと立証できな

ければ、四

割という荒利益率

は高過ぎること

になる。メー

カーのもの

のくつであつても、荒利益率を調べてみ

ましたら大体三割

ですね。そう

なると、い

ずれに

しても四割とい

うのは少し高

いことになる

。これは

調査の過程

ですから、私

は例として申

上げて

いるのです

。その点はお

含みおきを

いた

だ

きたい

のですが、こ

れは一つの

事例です

。そうしま

すと、値引き

もあります

し、あるいは

型が古くな

つて

安売りする

場合もあ

りますから、

三割とい

つて

み

てもやはり二

割何分かに

落ちるとい

うのです

。あ

の辺の場所

は銀座なん

かと違いま

すから、そ

う

するとこれは、裏帳簿と目されるものの中に、確

かに本人が言う水増しもあつたかもしれぬとい

う

気がする

面もある

。兄貴のほう

との関係で

そんな

ことがある

のかもしれない

という

気もする

。全く

そう思つて

話を聞いて

いるわけ

ではない

けれど

も、だから

税務署の側

がどこまで

立証するか

とい

う問題が

一つある

。もう一つ、

税務署の基

本的な姿勢

としてここ

が

聞きたい

のです

けれども、

千五百万

の年間の

脱漏

があれば

おむね八

千

万

ぐらゐ

になる

。そう

する

と、八

千

万

という

こと

になると、

そのま

ま考

えられ

たのでは、この小さな合資会社はつぶれちゃうの
です。そこで隠し財産があるのだからというので
徹底的に調べられたのです。土地があった。わ
ずかな土地なんですから、綱島ですから、坪
当たり単価が高いのですから、おおよそ五百万
円ぐらいのことにはなる土地です。ところが、こ
れは私も知っているのですけれども、女房のほう
の兄貴が自分の持っている土地を二つに分けて、
半分、妹の亭主だからというので、妹のほうに
やった。だから贈与の形になって、登記も贈与と
されておいて、贈与税も払っている。ところが、
今度は税務署側は、それは贈与じゃなくて買った
んでしょ、そうでないとあなたの方が買った
た不利になると言う。

私はこの不利になるといふことを考えたのだ
けれども、おそろしくうらやましいことだろうと思
う。だがしかし、法人ですから、みなし役員とい
うものの考え方の規定はある。みなし役員とい
うことになる、その人の賞与というものは損金に
ならない。そうなると、法人に課税される。つま
り所得にもかかってくる。こういうことをとらえ
て言っているんじゃないかという気がする。その
登記が行なわれて贈与税を払っているという現実
が明確にあるとすると、それを、いや、それはお
まえさん、帳簿をごまかしてその金で買ったんだ
ということと認めさせる。本人はくやしがついて
いるのだけれども、それは私はこの辺のことは、い
ささか無理があるという気がする。

さらに問題は、これは結論を急ぎますけれど
も、どういうふうなやってみても出てこない。税
務署の方々がみんな銀行を調べている。確かによ
くやることで、架空名義の預金など持っていたり
する。みんな出てきている。だけれども、現金と
いうのは、つまり会社の決算時における金とい
うのはおおよそ五、六百万しかない。そうなる
と、さてこの法人をとらえてどういう立場で基本的
に考えるか、私は三つあると思うのです。

一つは、対象になる資産確認はできないけれど
も、かまわず脱漏なり八千万なりというのでぶ
かけるという方法が一つ確かにある。それからも
う一つは、社外流出だという考え方で決定する
という方法が一つある。もう一つは、おおよそ資
産を当たって、多少プラスアルファがつく
かわからぬが、資産に見合ひ形で決定をするとい
う方法がある。つまり法人関係の例を見ると、私
は一番最後のところが、ほんとうならば考え方の
ポイントでなければならぬという気がするのです。
よ。そうでなければ法人はもたないのです。だか
ら、その場合にただ残るのは、とはいっても全部
飲んじゃったり食っちゃったり——飲んだり食
たりは幾らの金でもありませんが、つまりそう
いうことをやって、やり得になっちゃいけないとい
うさっきのお話に類する考え方がある。あるか
もしれないと思ひますけれども、しかし問題は、
その企業がおかしくなっちゃったんじや困る。
この人はまさに自殺しかねまじき状況ですよ。

だから、そこまで追い込むということとは、ど
こまでの確認ができたかということからみま
すけれども、そこらで、今日の中小零細な商
店あるいは法人企業というものに対する、国の徴
税の基本的な方針として何かなければならぬとい
う気がする。念のために申し上げておきますが、
決して私は税務署をたたいていいのではないの
ですよ。聞いてみていただければわかりますが、決
してそうじゃない。つまりこういう問題をどう理
解すればいいか。行管が納税者の声をどう見
ているのか、しからば一体この種の問題をどう見
ているのか。本人は、しようがない、妹の零細な預
金まで持ってきて、まだないか、まだないかと言
われるものだから出しているということになって
いる。きのう私はお話をしておきましたからあれ
でしょうけれども、調査過程でございましてから確
定することは申し上げません。申し上げませんけ
れども、こういうふうな見方が、当初のやりとりの
中から、私が聞いた限りではこういう判断ができる
ので、そこらのところは一体どういうふう

に考え
ておられるのかということが一つですね。あと行
管のほうにまた伺っていきませんが、江口さんのほ
うからひとつ……

ておられるのかということが一つですね。あと行
管のほうにまた伺っていきませんが、江口さんのほ
うからひとつ……

○江口説明員 いまの具体的な事例につきまして
は、私つまり承知して承知して承知して、一般
的な問題の解決のしかたとしては、先生いま
御指摘になった三つの方法、実はすべてその三つ
の方法でやっているひまがございせんから、あ
るいは確たる証拠書類、あるいは帳簿、あるいは
その他の資料等によりまして確認できる場合に
は、損益計算だけでもって確定する場合がございます
ますし、それからなお査察の場合には、損益の計
算の場合と資産による洗いかえの場合と、両者を
組み合わせまして、問題が多少でも残っては訴訟
の維持ができませんので、両者を合わせたところ
で真実に最も近いという結論を引き出す努力をす
るわけでございます。

本件は、いまの場合、具体的な中身は私、存じ
ませんけれども、おそろしく先生のおっしゃるとお
り、弟さんが妹さんとの関係である種の擬装をし
たと申しましたら、架空経理的なものでは兄さん
との関係を好転させよう、こういうことがある
すれば、おそろしく損益計算と資産とは合わない
でございます。税務署のほうもいろいろな手法
を存じておりますので、資産を確認することに
ついてそれは大きな困難はないかと思ひます。し
たがって両者を合わせて、税務署のほうでは、最終
的に重要事案審議会というものを、これは署長み
ずからが入りました幹部会がございまして、こ
うした事案については必ず重要事案審議会の議を経
た上で最終結論を出す、こういう形をとっており
ますので、おそろしく本件事案のような場合には、
資産の関係を見た上で、どこに擬装、過剰計上の
点があるのかといったようなことを判断した上で
最終結論が出されるものと思ひます。

税機構があり、これだけ複雑な社会問題があり、
つまり税務署の権限に基づくみなしができるもの
ですから、三年さかのぼらうとやれ——いまの例
で言えば、二年間は修正してくれ、三年間は更
正だ、こういうのでこれは出てくる。相も変わら
ずと至るところでこれは出てくる。相も変わら
ず横浜という都市はほとんど人がふえます。店舗も
ふえる。一方税務署の職員はもうふえない。ど
んどんその次の次とこういふものが出てくる。
三つをいろいろ検討しているひまはないとお
っしゃいましたが、それは定員に限りがあるわけ
ですし、人口はふえるのですから、それは税務署
だつてたいへんです。行政管理局は人をふやせ
ようというのを言っているのだけれども、どう
も管理局は言うだけで、回答はこころ来ましたと言
うけれども、さっぱりそこのほうに前進をして
いない。

そうすると、これは行政管理局のほうでやっ
り少し追跡調査をしていただいで、これこれの努
力をいただいで税務署の職員もこうふえていると
か、あるいは複雑な問題が山積している中で、
納税者の声というものはこういふふうな反映されて
いるとか、さつき江口さんがわざわざそこへ立
つて、第一線で一生懸命がらばついている職員のこと
を考えて自分も言いますということだつたが、そ
んなことを江口さんに言わせなくても、行政管理局
のほうで、三十九年に勧告しているのだから、
その後どうなっているのだということぐらいは、
もう少しつかんでおいていただかなければ、まさ
に無責任なことがございまして私は思っているの
ですが、先ほどの局長のお話と江口さんの答と
の間非常に大きくズレがあつて、私は江口さん
がお話になつたほうはほとんどだと思ひけれど
も、そうすると、行政管理局のほうはそこをこの
勧告に基づいてどうとらえているのか、もう一
べん、そのところをそういう角度で答えたいだ
けませんか。

○小林(警)政府委員 確かに御指摘のとおり勧告
は四十年でございまして、その後の回答も四十七

年七月にいたしましたが、その後こうした問題について、トレースというか、追跡はいたしておりません。もちろん、私どもの行政相談との連携、それはございますから申し上げましたが、それはそれといたしまして、今後適当な機会を見つけてまして、国税庁とも十分協議し、追跡調査をすると同様に、一番重要な問題である国民との関係における徴税行政の民主化、またそれに必要な対策というようなものを研究してみたいと考えております。

○大出委員 あげる時間が参りましたので、冒頭に言いくいことを言いましたが、今回はそのことにはこだわらないことになりましたから……。

そこでひとつ、締めくくりにいたしますが、江口さん、先ほどあなたの方で、あえて申し上げておくとおっしゃったことがわからぬわけじゃないのです。わからぬわけじゃないのだが、しかし、なおかつ、まさに雨後のタケノコのごとく、その時期が参りますと至るところに問題が出てくる。だから、もう少し納税者の側と税務署のあり方というものは、何とかならぬかという気が実は私にはあります。

そこで、片や行政管理庁があつて監督はしているのだけれども、三十九年でそれっきり。だからそこらお互いに知恵をしぼったらどうか。つまり、納税義務を持つている国民の立場というものと、さてみんなごまかそうとする中で一生懸命徴税をしていこうとする一線の皆さんとの間の、つまり真剣にやろうとすれば人間関係の中では相当な激しいやりとりになる。夫婦で産婦人科の医者をやっている。奥さんお医者さんで、朝五時過ぎに私のところに来て、へなへなとすわり込んでしまつて、いまだかつて言われたこともないようなことを言われた、医者というものは、相手は患者だからよく聞くことになつてくるからしようがないけれどもということだ。たくさんそういう例が出てくる。だから、これは努力されておられることは認めるわけですが、なおかつ現

実にこれだけ問題があるのです。そこをこの際ぜひひとつ行政管理庁のほうも、ただ単に行政管理庁設置法の中で、せっかくの行政相談の場所を縮小するのを考えるのと同じことだけをお考えにならなくて、おっしゃるとおり役に立っているのなら、そこらに手をつけるというのは邪道ですよ。だからそういう意味で、これは総合的にひとつお考えをいただきたいものだ、こう思いますが、最後に大臣何か一言、そういうことで……。

○中村國務大臣 大出委員のいろいろ御指摘がありました点、これは私はやはり税金の問題は、納める者の立場と取る者の立場で根本的に違うものがある。税務署のほうから、徴税者のほうから言いますと、やはりできるだけ公正な数字をとらなければならぬし、その公正であると思つておる点が、納税者の目で見ますと必ずしも公正とは考えられない、そういう面があつて非常にむずかしい問題だと思つておられますが、ただ、税務署等が取り上げている調査してあります案件が、そういう案件というものはほかにもたくさんある中で一人が取り上げられるから、納税者のお気持ちとしても非常におさまりにくい気持ちになる、そういうことは私にはあり得ると思つておるのです。

しかし、行政管理庁で監察をしております立場は、やはり納税者の立場に立つて、税務署がはたして無理なことをしておるようなことはないのか、こういう基本的な立場で私は監察するということが正しい監察のしかたじゃないかと思つておる。そうして得ました結論というものを税務署に勧告して、それは税務署の納税者に対する根本的な姿勢の中に、あたたかい気持ちでやはり取り入れてもらふ。具体的には大出委員もいろいろ指摘しておられましたが、なかなか両者がここにこしながら手を握るといふようなことにはならぬと思つておられますが、しかし結論を得る段階で、納税者が、やはりある程度税務署もわれわれの言い分を聞いてくれたなという方向に納税者と徴税者の間の調和を保つていくという方向に納税者を持

ちながら監察行政に携わつてまいりたい、かように考えます。

○大出委員 賛成ですね。それじゃ終わります。

○伊能委員長 本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○伊能委員長 ただいま委員長の手元に、加藤陽三君より本案に対する修正案が提出されております。

許可、認可等の整理に関する法律案に対する修正案

1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第十二条中蚕糸業法第二十一条から第十四条までの改正規定並びに同法第五十条及び第五十一条を削る改正規定並びに附則第五項、第六項、第十二項及び第十三項の規定は、公布の日から起算して九十日を経過した日から施行する。

附則第五項及び第六項中「附則第一項第二号に掲げる」を「附則第一項ただし書に規定する」に改める。

附則第九項中「附則第一項各号に掲げる」を「附則第一項ただし書に規定する」に、「当該各規定」を「当該規定」に改める。

読は省略させていただきます、その要旨を申し上げますと、原案では、無線局の無線設備等の検査についての規制の緩和、電波の周波数の表示の変更等に関する電波法、放送法及び郵政省設置法の改正規定は昭和四十七年六月一日から施行することとしておりますが、すでにその日が経過しておりますので、これを公布の日から施行することに改めようとするものであります。

○伊能委員長 これにて修正案についての趣旨の説明は終わりました。

○伊能委員長 これより原案及び修正案を一括して討論に付するのでありますが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

許可、認可等の整理に関する法律案及び修正案について採決いたします。

まず、加藤陽三君提出の修正案について採決いたします。

○伊能委員長 起立総員。よつて、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいまの修正部分を除いた原案について採決いたします。

〔報告書は附録に掲載〕

○伊能委員長 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。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、これを許します。横路孝弘君。

横路君に申し上げますが、もう参議院の本会議が近く終了すると思しますので、終了しましたら大臣は参りますが、それまで御了承願います。

○横路委員 実はその行管の許認可の設置法に關連して、いまの航空の保安要員の問題についていろいろとお尋ねしたんです。きょうそれを第二次空港整備五カ年計画との関連でお尋ねをしていきたいと思いますが、大臣が来られるまでちょっと……。

この間、北海道で横浜航空のセスナが、まだ原因はわからないようでございますけれども、十人ほどなくなられたというような事故がまた発生したわけでありますけれども、この原因等について、現在までの調査がおわかりでございますから、お答えいただきたい。

○内村(信)政府委員 先般の北海道の航空事故については、まことに申しわけないと思っております。

そこで、原因でございますけれども、現在、運輸省の事故調査員が先方に参りまして、現在調査中でございます。したがって、まだ原因というものははっきりいたしておらない段階でございます。

○横路委員 気象の判断を間違えたとか、いろいろなことがいわれているわけでありませうけれども、こういう不定期便と新聞社等の小型機、一般航空といわれているようなものについての状況というのには、ほとんどいま野放しになっている状態ではないか、それだけに監督も規制も十分に行なわれていない現状だろと思うのですが、その辺のところを、今回の事故を契機にしてその辺がいろいろ

いろいろいわれているわけでございますけれども、皆さんのほうとしてどのようにお考えになっておるか、お聞きしたい。

○内村(信)政府委員 今回の横浜航空株式会社、これは不定期航空運送事業をやっております。したがって、一応定期航空会社ではございませぬ。その辺の問題がいま先生御指摘になったようなことでございます。ただ、法律的に申し上げますと、路線を定め日時を定めて運行するのが定期でございますが、不定期の場合はそれ以外のものという事になっております。ただ、一般に不定期の場合も、当然、飛行計画等につきましても認可制をとっております。安全性の監督はいたしておりますけれども、やはり法律上定期に比べて監督の手がゆるいという事は言えるかと思っております。ただ、今度の横浜航空株式会社、これはいわゆる不定期ではございませぬけれども、実際上、有視界飛行気象状態、天気の良いときだけでございませぬけれども、一定の路線を運航しております。それも大体において、定められたときにおいて運航しておるといってございませぬ。ただ、これにつきまして、私ども、安全の見地から、有視界飛行気象状態というときでなければ飛んではいけないという条件にして許したというふうなことでございませぬ。

そこで、いわゆる安全監督その他につきまして、確かに法規上は程度の差がございませぬ。たとえば、運航管理者というものは法的には置かなくてよろしい、あるいはパイロットにつきましても、定期航空運送事業者の免許を持っていないよりもよろしいというございませぬ。ただ、私どもとしても、現実の問題としてディスプレイも置くように行政指導をするとか、いろいろな意味において安全の完全をはかっておるつもりでございます。しかし、現実にはこういうふうな事故が起きます。世間の皆さま方もいろいろな角度からいろいろなことを申されておられます。この点につきましては、なおさらに検討いたしまして、いかにしたら安全を確保できるか、これよりい

方法が具体的にあるかどうかということについては、さらに検討したいと思っております。

○横路委員 女満別は去年から管制通信官が入って、東亜国内航空がYS11を去年から入れているわけですね。特に夏場の観光シーズンになりますと、やはりほとんどお客さんがあって、定期便と変わらない形でもって飛行しておるのが実情だろうと思っております。そういう意味では、ああいう空港の整備と同時に、航空会社についても、この気象の問題というのは前からいろいろ指摘されておりました。詳しい事情がまだわかりませんが、何とも言えませぬけれども、少なくとも離陸をするときには有視界で飛べる状況だったろうと思うのです。離陸時、また着陸空港の丘珠空港のほうもそういう状態であったらうと思っております。その辺のところは、報道によりまして、気象台のほうの測候によると、途中で積乱雲が出ておるのであぶない状態になった。その連絡が行ったとか行かないとかいうようなこともいろいろ言われておりますけれども、途中の気象状況というものを飛行中に掌握することはできないのですか。紋別の場合ですと、最初の段階ではどの辺との連絡になるのでしょうか。

○金井政府委員 御指摘の途中の情報は、もし異常気流だとか異常な雷雲が出たとかいうようなときには、気象庁がそれを各空港の担当者、もちろん空港事務所を含めまして通報し、それをカンパニラジオで通報するという手ではございませぬ。ただ、そういう航空路の情報については、特別の非常事態が発生しない限り気象予報はいたしません御指摘のように、有視界飛行の条件のもとに運航の許可をされたわけではございませぬけれども、紋別だと丘珠だとか各空港の気象状況は、有視界飛行の限度内にあつたわけではございませぬ。御指摘のように、航空路の気象情報については正確にはわからなかつたという事は事実でございます。

○横路委員 紋別の場合は、あそこは運輸省の管制の関係はだれもおられないわけでしょう。どことの連絡によるのですか。釧路、帯広あたりじゃないのですか。

○金井政府委員 女満別でございます。

○横路委員 そうすると、管制官じゃなくて、管制通信官を置いてある女満別空港との連絡で、一応離発着の許可といえますか、いろいろな連絡を受けて飛び立ったり降りたりする、こういうことになるわけですね。

○金井政府委員 管制通信官は紋別にはおりませぬけれども、航空局出張所がございませぬし、航空測候所もございませぬから、航空測候所は、たとえば札幌の管区気象台から気象データをもらつて、それを空港に用意しておく。また、空港事務所もそれを利用して、機長も出発前に紋別の空港はもちろんのこと、目的地である丘珠空港の情報もそこでキャッチして出る。先ほど申し上げましたように、航空路の気象情報については、そういう情報は出されておられません。

○横路委員 そうすると、このセスナ機はもちろんウエザーレーダーなんか積んでいませんから、飛んでいけばつかまえることもできないし、途中で変化した場合の連絡も飛行機に対していかぬという事になりますね。

○金井政府委員 航空路の情報につきましては、情報がないので事前に予知することはできません。したがって、端的に言つて、そばにいて初めてわかるということではございませぬ。ただ、これは先ほど局長も申し上げましたように、有視界飛行のもとに許可になっておりましたので、雲は避けられて飛ぶというたてまえになっておりました。それからもし異常気象があつた場合には、飛行機の中にはVHF無線通信機を二基持つておられますので、丘珠空港の気象の連絡をカンパニラジオで聞くことは可能でございます。

から判断すると、あそこには大きな積乱雲があったというところになっておるわけですね。そうすると、その辺のところは、運輸省のほうからは別に、気象等について飛んでいる飛行機に対して連絡するということなどは、こういう不定期便——不定期でだけれどもほぼ定期と同じように夏場は飛んでいるわけですが、連絡する体制というのは全然ないですね。航空会社のほうは、デイスパッチャーはもちろん置いていないし、一応それにかわるような管理者みたいなものを空港に置いておる程度で、そういう連絡なんというものがきちんとできる体制にはなっていないわけですね。

○金井政府委員 もし、先ほど申し上げましたように、非常に予期しない異常気象が起こりそうだとおっしゃるには、ボルメットとかシグメットとか、そういう手だてで通報することはできませんけれども、それはもちろん、空港測候所、気象台を通じてそういう情報を空港事務所が入手して流すということとさせていただきます。当日は、そういう異常気象が発生しておる、要するにシグメットとかボルメットに相当するほどの異常気象状態ではなかった。したがって、新聞その他では積乱雲が出ておったという情報がありますけれども、ほんとうにそういうものがあつたかどうかということはいまわかっておりません。ただ、これからやることは、地上の目撃者その他、どの辺に雲があつたのか、どういう方向にどういふ雲があつたかということをやつた以外に、つかみようがないというのが実情でございます。

○横路委員 幹線路の整備というの也非常に大事なんです、ある意味では、たとえばの話ですけれども、東京—大阪なんというの、飛行機に乗らなくたって新幹線で十分用を足すことができるわけですね、時間的にも、ところが、北海道の場合に、紋別とか女満別とか稚内というところになる、これはやはり飛行機というのが非常に便利になつてくるわけです。ですから、そんな意味で、私たちが道内でもってやはり利用することがある

わけです。そんな意味では、不定期便だからというところじゃなくて、やはりその辺のところの会社の体制というの、なかなかいきなりとどろのはむずかしいのかもしれないけれども、十人程度しか乗れないの、それもやはりそれなりに乗客の命を預かっているわけですから、運輸省としても、その辺のところに対する監督というものも、ぜひ十分行なつていただきたいと思つて、それから不定期便ばかりじゃなくて、一般の新聞社等のチャーター便にしても、これから民間会社等が保有して利用するということもかなり多くなるということ、アメリカ等のようになるかどうかは別にして、予測できないわけでもないわけでありますので、その辺のところもひとつ十分に、たとえば飛行場なら飛行場の問題一つ考えてみても、これからどういふ配置をしていくのかというようなことを含めて、ぜひ検討していただきたいというふうに思つております。

○内村(信)政府委員 まことにおっしゃるとおりだと思います。確かに先生おっしゃる通りに、これからいろいろな小型機もふえてまいります、そういうものについて、いわゆる定期航空の大規模と小型機、そういうものをいかに交通整理するかというようにも考えていかなければなりませんし、ローカル空港等につきましても、新しい空港をつくらなくて、やはりこまめに悪いところを直していくということも十分考えていかなければならない、こういうふうに考えます。

○横路委員 それでは今回の法案に関連してお尋ねをしていきたいと思つて、当初の航空庁をつくるべきだということから、今度の場合には次長制度ということになつたわけでありまして、それにはいろいろと皆さんのほうの中の事情もあつたようでございますから、その点は触れませんが、これも、体制として、やはり航空行政というものには非常に需要がふえてきておりますから、それに対応する体制をつくるという意味では、私たち管制保安部でしたか、課から部に昇格するという

ことについては賛成なわけなんです、この第二次空港整備五カ年計画が四十六年度を初年度としてもう始まつていられるわけですが、これは総額五千六百億というところで、去年の二月にたしか閣議了解を通じて、そして正式に、その中身というものが長期的な展望をもつて定められたというのがことしの三月十七日になつていられるわけですね。つまり、本来ならば逆でなきやならぬのを、計画なしに実は去年から出発している。第一次空港整備計画の場合にも、財源等の問題もあつたと思つておられるけれども、やはりその辺のところの問題で失敗をしたんじゃないかというふうに思つておられる。

そのように考えると、一応この第二次空港整備五カ年計画の場合には、乗客数を、国際線の場合一千万、国内線四千万というように、昭和五十年までを見通すことができるかというのをどの辺りまで見通すことができるかというの、経済的な状況の変化がありますから、そう遠くまで、先のことまで見通すことはできないでしょうけれども、しかし、これを読んでみると、こういうことをするということはわかつて、じゃ将来的なイメージはどうなのかということになると、どうもまだ明確にこの第二次空港整備五カ年計画の中には出てこないというのが私なんかの受けとめ方なんですけれども、その辺のところ、どの程度の長期的な展望を持った上でのこの第二次空港整備五カ年計画になつていられるのか。何か印象としては、五千六百億をとにかく何かが裏づけするということのために作業を、去年の二月閣議了解があつたから、あとで一生懸命その作業をやつて、五千六百億というのは、だからどうもその辺のところ

が明確じゃないというように私は思つておられるけれども、その辺のところはどうなつていられるん

○内村(信)政府委員 これは確かに五カ年の計画になつておられますが、実はこの前提といたしましては、かつて新全線というものがございまして、その際は、大体昭和六十年を見通しまして、そのときの基礎数字として、国内線が大体一億二千万の需要があるだろう、国際線については大体四千万程度の需要があるだろうということ、長期のいわばマクロな見通しだつたわけでありまして、それを踏まえて、それに基づいては、その後の情勢の変化、あるいは社会情勢がずつと変わつてまいりましたので、違ふ点もあるかもしれないので一応吟味いたしました。が、マクロ的な趨勢から見れば、一、二年の差はあるかもしれないけれども、傾向としてはあまり変わりはないんじゃないかというふうなことを踏まえてこの五カ年計画というものを、先ほど先生がおっしゃつたような需要の数字をとらえたということとさせていただきます。

そこで、その五千六百億でまづきまつてというふうなことでございませぬけれども、五千六百億というのは、財政の問題、あるいは国の全体の投資規模の割り振りの問題、それから逆に言えば、その財源が実際上どういふふうな確保できるか、こういうふうな問題もございましてきまつたわけでございます。それから見ましても、その需要の数字から見ましても、大体この程度でなからうかということとできめたというふうな実情でございます。

○横路委員 この第二次空港整備五カ年計画を実現していくためには、この財源の問題は第一次計画に比べて解決されたわけでありまして、やはり保安職員の問題と、それから民間航空会社のほうでそれに対応できるだけの体制がとれているか、これは乗員や整備等の訓練を含めてですね。やはりその辺のところ大きな問題になるんじゃないかというふうに思つたわけですね。そこで、一つは民間航空会社のほうの体制なんですけれども、いろいろ皆さんのほうでまだ議論されておらないようですが、シェ

ア等を日本航空、全日空、東亜国内でどのようにしていくのか。その辺のところのいまの状況というものは、どうお考えになつておられるのですか。

○内村(信)政府委員 この点につきましては現在いろいろ検討中の段階でございますが、これはあくまでもこの前の閣議の了解がございまして、そこで大幅なその分野というものがございまして、それでございまして。これは閣議了解の前に運輸政策審議会というふうなところで一応の政策をききまして、それを閣議に了解を求めたというふうなことでございまして。大幅なワタを申し上げますと、やはり日本航空というものは国際線と国内幹線、それから全日空は国内幹線とローカル線、それに近距離国際チャーターというところで、それは機材の余裕のある限りにおいて活用すること、それから東亜国内につきましては、さしあたりローカル路線ということをやつていくんだけれども、将来は幹線にも出ていくことを考えようというものが大まかな筋でございます。大体はその筋に沿つて、どういふふうな客観情勢に合わせて具体化をはかるかということが現在の問題でございます。これについてはまだ検討中の段階でございます。

○横路委員 しかし、それは言つても現実に会社の社内体制というものは、たとえば東亜国内航空だつて、YSJじゃなくてジェット化を中心とした体制整備に何か持つていこうというふうな動きというものは非常に大きくあるわけですね。その辺のところのシェアというものは、具体的に、どうする、こうするということ、全然議論中であつてきまつてない、こういうことですか。

○内村(信)政府委員 シェアというのが実は二通りの意味があると思つておられます。国際、国内幹線、国内ローカル、これを通じて全体的にどういふふうな位置づけをするかというものが一つの問題。その次に、たとえば同じ幹線でもどういふふうな位置づけをするかというものをシェアとしてどうするかという問題、この二つの問題がございまして、それで私がいままだ検討中と申し上げましたの

は、幹線のシェアというものをどういふふうにするべきか、すべからざるかという問題について検討中であるということでございます。

それから全体の位置づけということにつきましては、先ほど申し上げましたような位置づけをしていくわけでございますが、そのときに先ほど指摘ございました東亜国内がジェット化の準備を進めていくというところは、これは現実の問題としてローカル路線のジェット化の準備を進めていくわけでありまして、もちろん、このジェット化の準備を進めるためには、やはり日本航空というものの技術援助が必要でございます。それがないと安全運航はできませんので、そういうふうな技術的援助がどこまでのものができるかということでもつていま検討しておりますが、方向といたしましては、ローカル線も空港が大きくなりまして、これは騒音の問題がございまして、この解決さえつければジェット化していくのが一つの趨勢でございます。そういう意味におきまして、東亜国内におきましてもジェット化の準備を進めていくということでございます。

○横路委員 日本航空はだいぶ甘やかされておるんじゃないか。特に日本航空の中の労務管理等を見てみると、そういう感じが非常にするわけですよ。確かにいまのような会社の体制の中で東亜国内なら東亜国内というものを、たとえば幹線を飛ばしていきなりジェット化をばんばんしていくと、いつたつて、とてもじゃないが、いまのあの会社の体制じゃ十分じゃない。その辺のところはなかなかむずかしいのですけれども、ただ日本の航空というものを考えた場合に、日航ばかりに比重を置かないで、もう少しそれぞれ東亜なり全日空あたりにも力をつけさせていくことは、これはどうしても必要だろふと思つておられます。私、あとで日本航空等の問題についてはまた議論したいと思つておられますけれども、基本的な方向として、たとえば、東亜はローカルでいいんだと思つて、何か国際線が花形でそれに比重を置いてというふう

なことに甘やかされて、国際線であらうと、国内線であらうと、ローカル線であらうと、ともかくお客さんが乗つておられるわけですから、これは落ちたら困るので、そういう意味できちんとした基盤をつくつてやるような行政指導というものも、日本航空ばかりじゃなくて、東亜とかあるいは全日空に對してもやはり必要じゃないか。どうも日本航空にだけ少し甘過ぎて、日本航空は甘やかされておるんじゃないかという印象がいろいろな面です。二次空港整備五カ年計画の乗客をどういふ形でさばっていくのかという体制というものを、航空会社の体制としてぜひつくつていただきたいというふうに思つておられますが、その辺のところは大いにかがですか。

○丹羽國務大臣 ただいま御質問ございましたとおりと私も考えておる次第でございます。先般、一昨年かにおきまして、ことに運輸事業におきましても、一番安全性を尊重しなければならぬ航空交通機関でございますから、安全性の確保というところは第一である、次に利用者の利便である、それからまた、それに従つて各分野もそれに合うようにシェアをきめていくということが骨子でございます。いままでお話がございましたように、いま定期旅客としては三社でございます。三社がやはりそれぞれのおのの所を伸ばしてほんとうに協力をして、そうしておのおのの発展をしていくように体制をつくつていかなければならぬ。その根本によつて進んでいくつもりでございます。

○横路委員 特に航空会社に対する指導というのは、第一次空港整備五カ年計画のときから、あの四十一年度の四大事故直後からくるる変わつて、さっぱり明確な方針になつていないのです。航空会社の関係になるといろいろの利害関係が生まれてきて、それがいろいろの圧力団体となつて、その辺の力関係が動いていってさっぱりきまらぬのだからと思つておられますが、そういうことじゃなくて、基本的な日本の航空行政、航空界のあり方という視点から、その辺のところをぜひきめてもら

いたいというふうな思つておられます。そこで、次には保安要員の問題なんです。実はきのう航空局長も大臣もおられないので、行管のほうに定員の確保についての要望をしておつたのですが、その中でいろいろ調べても、何回も議論され何回も言われながら、なおかつ航空保安要員というものはまだまだ非常に足りない。しかも無資格者が非常に大きな割合を占めておることを指摘をしたわけなんです。きのう大臣おられなかつたので一例だけ申し上げておきますと、たとえば名古屋空港ですね。名古屋空港の場合ですと、あそこはもう飛行機の離着回数が非常にふえて、一時間に七十三機離着している。三時間通してみると、大体平均して二百機離着しておるわけなんです。管制官の場合どういふ状況になつておるかというところ、フルレインティンクを持っておるのは大体半分ぐらいじゃない。あとはパーシャルかノーレインティンクの人ですね。特にあそこは前に一度事故を起こして、資格のない人が実際には責任を追及されるというふうなことで刑事裁判で有罪判決を受けるというふうなことになるので、その辺のところは非常に注意しながら皆さん方やつておられる。飛行状態、気象状況が悪いと、無資格者を全部はずして有資格者だけで管制をやつておられる。そうすると、すわる席が九つか十ありながら実は半分ぐらいいしか人がすわらないで、リーダーのほうとターミナル管制のほうと連絡も十分できないままに、主幹ですか主任ですかといわれるような人が、実際に席にすわつて管制をやつておられるというふうな状態になつておられるわけなんです。

そこで、第二次空港整備五カ年計画に関連をして、この五カ年計画をやるための保安要員というのはい体何名必要で、それが一つ一つの分類でどれだけ必要かということが検討されておるつもりでございます。申し上げます。申し上げます。○横路委員 はい。ちよつと職種別にいろいろ

○内村(信)政府委員 それでは保安要員に限定してお話し申し上げますけれども、航務、通信、無線、管制、施設、こういった分類で申し上げますか、と思ひます。

そこで五カ年計画につきまして必要な人員、これは計算上でございますから端数も出ておりますけれども、千八百五十四人というふうに考へております。その中で四十六年度及び四十七年度の定員として認められたものが、四十六年度が二百六十一名、それから四十七年度が四百二十八名でございます。そこで残りますのが、千八百五十四名から現在のこの二年分の六百八十九名を引きました千六百六十五名、ばく然と申しますとまあ千二百名程度が四十八、四十九、五十の残ります三年間が必要である、こういう勘定でございます。

それでこれを職種別に申し上げますと、航務関係でこれからの三年間に必要な人員が四十四名、それから通信が百四十九名、無線が三百九十四名、管制が五百十三名、施設が六十五名、合計千六百六十五名でございます。これは非常に端数にまでわたって正確なようでございますけれども、計算の関係上一応こういうふうな数字になっております。大まかには大体千二百名ということでございます。

○横路委員 その必要な人間をどうやって養成していくかということが問題になるわけですね。いまの航空保安大学の定員から言うと、無線関係、通信関係なんというのはどうもいまかき足りないでしょう。あの定員はいたしか四十の二十、二十でしたか。ちよつとその辺のところを……。

○内村(信)政府委員 確かに保安大学の定員は若干ふやしていただいておりますが、なおかつ、それのみもってほまかない得ないわけでございます。特に無線関係は三百九十四名要ると申し上げたわけでございますが、航空保安大学の養成で出ますのは大体八十名程度であらうと思ひます。したがひまして、残りの三百十四名というのはやはり新規採用しなければいかぬということ

るに問題がございます。もちろん無線でございますから、必ずしも保安大学のほうにおりませんでも、あるいは一級、二級、あるいは三級というふうな免状を持つている人に来てもらえば、それを研修して航空保安要員にさせることはできるわけでございますが、それだけ一般から局のほうにそういう仕事のために入ってきてくれるかどうか、そこが一番の問題でございます。

○横路委員 いや、そこが問題でございます。いったところで、それじゃやはりだめなんでしょう、それでしたら、航空保安大学のほうの定員をふやして、それでまかない切れるようにするとかいうような措置というものがやはり必要でしよう。いまの航空保安大学、これもまあ出発したばかりのようなものですから、なかなかそこまで体制がいかにぬのかもしれないが、それでなかつたら、要するに施設だけつくつたって機械が動かぬということになつてしまふ。

大臣、その辺のところは実は一番心配なんです、きのう行管のほうにも話しておきましたけれども、行管のほうでも、航空等については積極的な必要な定員というものは認めていこうという姿勢を、きのう大臣のほうも示されたわけですね。そういうことで、定員は認められたって肝心の人がいない。ということになれば、飛行機だけどもんどもんふえて下のほうの施設がだめだということになれば、これは全くとんでもないことになるわけなんです、その辺のところを、民間から来てくれるかどうかからぬけれども何とか募集してやります程度では、これ困るんじゃないかと思ふのです。

○丹羽國務大臣 ただいま御質問ございましたとおりでございます。私は就任当初からその点を一番心配をしております。いかにしてそういう技術者の充足を確保するかということが一番の問題でございます。これがためには、さつきからお話ございました保安大学の機構を拡充いたしました。そこで収容人員をふやすということも直ちにしろということも指示している次第でございます。それだけで足りない。ただいま申しまし

たように、応急の措置としては民間からどうしてもある程度の採用をしなければならぬ。それにはいまの手当ではたして来るかどうかという問題がございます。特別手当その他の点につきましても、極力これを増していかなくちゃいかぬ。実は管制官につきましては再三言つておりますが、私の考えでは、民間の一般の給与からいたしましてまだまだこの点が足りない次第でございますが、公務員という特殊の自覚のもとにある程度のごらんぼうを願つて来てもらおうということで、漸次そういうような給与をいま増しております。それと併せて、今度は、通信官のそういう特別手当を増すように、ただいませつかく人事院、総理府に強く要請をいたしております。それらのものをいろいろの運用の方法を通じて、ぜひひとつ民間からもわれわれの航空業務に転職をするような措置を考へてもらいたい、いま早急に各方面と折衝しておる次第でございます。その点でなお一その御鞭撻をお願いしたい、そういうふうに思ひます。

○横路委員 待遇の問題は、大出議員のほうからいろいろと各方面に対して質問があつたと思ひますが、そこでひとつ、きのう質問したことと繰り返しになるんですけども、大臣の頭の中に入れておいてもらいたいのは、たとえば、管制技術にしても、通信関係にしてもそうなんですけれども、技術訓練というものが非常に粗末なんです、運輸省の関係は。たとえば東京の航空交通管制あたりの実態を見ると、ここは管制技術の人員は二十三名なんです、そのうち資格を持つているのが十五名ですね。資格というものは航空交通管制技術職員試験規則による技能証明書、これを持つていないのが十五名。あと八名というのは何も資格を持つていない無取得者ですね。その八名の内訳は、基礎訓練、規則の四条でいう「四カ月以上」の研修というやつですね。これは航空局長が研修云々という、「基礎試験は」ということで定められているのが終わつてない者が四名ですね。

それから実地試験です。この実地試験が終わつていないのが四名。というのが無資格者の内容になつてゐる。いろいろ聞いてみると、この基礎訓練というものは、実際は「四カ月以上」と規定されてゐるけれども一カ月だけで、皆さん方のやり方というのは、あとは現場にぶち込んで、徒弟制度みたいな、実際の仕事のローテーションの中に入れて、資格を持つてゐる人間からいろいろと指導を受ける、そして何とか一人前になつていくということなんです。その間における技術訓練というものを運輸省としてきちんと行なわれていない実態があるんじゃないか。ですから、たとえば東京の久留米のセンターのこの関係の実地訓練も、本来ならば、試験規則の八条で「管制技術業務は、技術証明書を有する職員以外の者に行なわせるものとする」というようにわざわざ規定されながら、実際には資格のない者にやらせてゐる、こういうことになつてゐるわけですね。

管制技術の例だけお話し申し上げましたけれども、ほかも大体全部そうです。通信技術関係もそうですし、こういう技術ばかりではなくて、管理要員とか消防、消火の関係ですね。空港の消火の関係、こういう関係も、ともかく特殊な技術の訓練の場というものが非常に弱いように思われますので、その辺のところもひとつぜひ考へて、航空保安大学を卒業してすぐということばかりじゃなくて、大学を出てくれればまだいいですけれども、これからは民間からも採用しなければならぬというふうな場合には、とりわけこういう訓練が非常に重要になつてくるので、現場にぶち込んで、その中でもって徒弟制度みたいなやつていくんというところじゃないようにお考えをいただきたいと思ふのです。

○丹羽國務大臣 ただいまの問題、何と云つても技術というものは、せつかく覚えましたが、また実務について訓練しなかつたやうな感じが、また実務に技術も向上してくる、そのたびに新しき技術の知識を獲得しなかつたやうな感じがござい

ますので、再訓練ということが必要ではないか。

どこの事務職員におきましても再訓練をする場所が相当あります。ましてそういった一番大切な技術訓練でございますから、いま御指摘がございましたように、ある一定の期間、たとえば一年間つとめた者は二カ月ですか、保安大学に依頼して新しい訓練を行なうことが私は必要だと思っております。ただ、現実の問題といたしまして、いまお話がございましたように、非常に人員不足でございます。これは申しわけない次第でございますが、久留米のコントロールタワーにおきましても、またその他におきましてもぎりぎり一ぱいでやられている、こういうことでございますので、その余裕がまだ出てこないというところで実情やむを得ずやっています次第でございます。一番大切な問題でございますから、何とかそれらを勘案いたしまして、幾ぶんでも余暇をささまして再訓練の機会をぜひ与えてまいりまして、いまの点の発端を開いてまいりたいと思っております。次第でございます。

○横路委員 もう一つ、空港の消火体制で行管からの勧告も出ておりますし、二種空港で化学消防車が配置されながら専任の要員が一人もいないというところで、きのう行管に対してお願いをいたしましたのですが、その辺のところ、要員の問題もぜひ二種空港に重点的に配置するように考えてもらいたいと思っております。

それから訓練そのものも、化学消防車、特に飛行機の場合は、普通の消火と違って特殊な要素があるわけですが、現実を見ておると、二種空港の場合は、飛行機に対して給油をする民間の石油会社の社員と約束をしておいて、その人が車を運転する。あとは一般の事務をとっている人がその消防車に飛んでいって消火作業をする。消火だって危険な仕事ですから、こんな服を着てばつとやれるわけじゃないのに、大阪あたりですと、専門のそういう被服までまだ十分でないというようなことで、そういうような体制も含めた訓練の問題も、これまた、要員の配置と同時に、ひとつ

ひお考えをいただきたいと思うのです。

○内村(信)政府委員 まさに先生おっしゃるとおりだと私、思っております。確かに、二種空港につきましても消防車を配置しておりますが、要員までなかなかめんどろを見切れないというのが実情でございます。現在、先生のおっしゃいましたように、現地の空港職員あるいは民間の職員等が一致協力して消火体制をつくっておられるというところでやっております。もう一つは、地方自治体の消防と協定を結びまして応援を依頼しているというようなことでやっております。どうしても基幹空港となる空港におきましての消防要員の確保その他が筋でございます。その方向に進めたいと思っております。

もう一つの考え方は、やはり消防というのは、もちろんもち屋でございます。そういう意味では地方公共団体における消防というところとも十分に連絡をとりまして、実質的に消火体制をきっちりとしたものにしたというふうな考えをしております。

○横路委員 そういうことで、空港整備五カ年計画に对应する皆さんの管理の部門だとして、これからリーダーを一つどこかにつくるに当たって、場所の選定から何らかの理由で職員の人たちがやらなければならぬということですが、大阪航空局の例なんか調べてみると、職員のうち平均年間三日ぐらいしか有給休暇がとれないというような状況で、広いところをあとち走り回ってやっておられるわけですね。非常に出張が多いという勤務状況になっております。そういうような問題を皆さん方のほうで考えをいただきたいと思っております。

そこで、きょうはちょっと日本航空の労使問題に関連して質問したいと思うのですが、労使問題ですから、運輸省よりは労働省のほうがいいだろうというところで、前に予算の分科会でもちょっと労働省に質問を申し上げたのですが、よくいろいろと話を聞いて考えてみると、やはりこれは単なる

労使問題じゃない、そこには、安全の観点からする問題というのが実は非常に大きく横たわっているのじゃないかというふうに思っていますので、その辺のところを少し事実を指摘して、そしていま現在、会社のほうなんか、きれいなパンフレットを次から次へと出して、皆さんの手元に行っているのだからと思えますけれども、ほんとうにむだなことエネルギーを費やしてやっていると、う感じなんです。したがって、その辺で御指導いただきたいと思うのです。

最初に、この間の五月十五日のDC8-61型の事故ですね。この辺からちょっと整備の問題についてお尋ねをしていきたいと思うのです。この日本航空のDC8-61型の事故については、警察のほうも刑事事件として捜査しているようでありませうけれども、皆さんのほうでは、一体この辺のところの原因をどういうふうにお考えになっているのか。日本航空のほうでは、何か滑走路が悪いのだというふうにも、もっぱら滑走路のほうに責任があるような表明が最初のころ出ておりましたから、現状どうなっているのか、その辺のところから……。

○内村(信)政府委員 詳細は技術部長から御説明申し上げますけれども、現在の段階におきましては、まだ事故調査の段階でございます。したがって、エンジンなどにつきましても相当分解してみなければいけませんので、いますぐ結論は出せないというふうな考えをしております。それから、滑走路のゴムがすべるとのじゃないかというふうなお説も一部にございまして、私もこれにつきましても、やはりそういうふうなことにつきましても検査しなければいけません。そういうことで、現実にも水まきして滑走試験も無いままに、その結果、それほど摩擦係数は悪くないというふうな結果もございました。なお、全般につきましてもまだ調査中でございますので、はっきりとした結論は申し上げられません。

○横路委員 最近の飛行機の世界的な事故の中で、離陸時の事故というのが非常にふえてきているというように、何かIATAあたりからも航空会社なんかに対して注意なんかも出ているようですね。特にDC8型の離陸時の事故というのが、ちよつと多いのじゃないかというふうに思うわけなんですけれども、この整備の体制について、エンジンの整備、機体整備が、従来やられてきたのと違って、最近、たとえば日本航空ばかりじゃなくて各航空会社全部そうだけれども、運用許容基準といいますが、キャリーオーバー基準というのを設けて、あれは皆さんのほうで認可されているのでしよう。認可事項になっているのでしよう。

○金井政府委員 認可事項になっております。○横路委員 そこで、各航空会社みんな出発の間がきめられておりますね。その出発がおくると、どこへこの責任の問題が起きてくるかというところ、整備のほうにディレイレポートという、なぜおくれたかというレポートを提出させているのです。そのために、整備の実態というものはどうなっているかというところ、あのキャリーオーバーの基準の中に、この辺は故障していてもいいとか悪いとかというのがずつとこまかく規定されていまして、一分でもおくれるとすぐ整備のほうにディレイレポートを出させるようにしているのです。これは無欠点運動と称して生産性向上運動の一環としてやられているようなんですが、結局、少々の故障があってもどんどん出してしまうわけですね。ともかく定時というところのほうを安全ということよりもまず第一に考えて、定時性を確保するという観点から飛行機をどんどん飛ばしてしまっているというふうなところになっていくのです。その辺のところのいまの整備の実態、これを皆さん方は掌握されているのかどうか。

確かにそれは、短い時間で整備をするというところが無理がからないうえにやれるような体制ですと、それは問題がないのですけれども、実際には各航空会社ともやはり要員が非常に足りない。日本航空なんかの場合でも、整備の関係というものは人がふえていない。営業の関係というものは

をどんどんふやしているけれども、整備関係というものは、たとえば機数から言うと、日本航空の場合、昭和四十年に三十三機だったのが、現在ビークチを含まないで六十五機にふえているわけです。倍以上になっっているけれども、整備の人員というものは大体一・二倍程度、一・二強ぐらいしかふえていないというような状況の中で、こういう無欠点運動ということでもって時間をおくらせないような形にしていこう。そうすると、その無理がどこに行くかというところ、整備に行っているのです。その辺のところの現状というのを皆さん方のほうで御承知になっっているかどうか、その辺どうですか。

○金井政府委員 御指摘のキャリーオーバー・スタンダードというのがございまして、このキャリーオーバー・スタンダードというのは、そのまま修理しないで飛んでもいいという項目でございまして。だからといって、これをそのまま修理しないでどんどん飛ばしている実例があるということでございますけれども、キャリーオーバー・スタンダード自体というものは、なるほどそれは修理しないで飛んでもいいけれども、地方のローカル空港あるいは整備施設が十分でないところで起きるというのが本来の趣旨でございまして、もし万一メインベースでどんどん御指摘のようにキャリーオーバーすることがあるとすれば、それは望ましいことではございません。

それからまた、機数はふえなければ整備要員は一・二倍程度しかふえていないということでございますけれども、御指摘のとおりでございます。ただ、これはもちろん、いろいろな意味での整備方式の改善とかそういうことで、特に昔に比べて人数が不足しておるというふうには理解しております。

ただ、前に戻りますけれども、キャリーオーバー項目であるからといって、整備のメインベースでどんどんキャリーオーバーするということは、決して望ましいことではございませんので、

私どもとしては、まだ一々詳しいデータを把握しておりませんけれども、場合によりましては、立ち入り検査その他によってその事実を確認したいというふうな考えでおります。

○横路委員 ぜひその辺のところを確認してもらいたいのですが、実は航空安全推進会議というのがある。これは大臣も皆さん方も御承知ですね。そこで、日本航空、全日空、東亜航空の整備関係の六百八名に対してアンケートをとった結果があるのです。この結果の中に、非常におもしろいのは、いまのキャリーオーバーの問題でどこ整備の人と対立するかと、パイロット等とも対立するかと、これはいいかから飛びなさい、キャリーオーバーでいいからこれでもって飛びなさいと言つと、パイロットのほうはいや直してくれ、こういうことになる。直してくれと言つたつて、もうお客さんも乗つていて、荷物も積んでしまったというときに問題点が発見される場合もあるわけですね。

たとえば、去年の十月に、日本航空の整備の人がフラップにはさまれてなくなった事故がありましたね。あれなんかも、乗つてしまつてから欠陥に気がついて、それで大あわてでもって飛び込んだために、点検をやつていたフラップにはさまつてなくなったという事故なんです。これもやはりある意味ではキャリーオーバー・システムの一つの犠牲だろと思うのですが、そうやって機長と意見を異にする場合があるかという、半分以上の人が対立しておるというわけですね。つまり、飛びなさいと言つと、いやだと言つ、そういう意見を異にした場合に、どっちの言い分が正しいかというのを整備の人にアンケートを出したわけですね。そうすると、四〇%の人がやはり機長のほうが正しいと言つておるのです。つまり、自分の言いつ分のはうがおかしい、間違つておる。自分の言いつ分は間違つておるけれども、ディレイレポートを書かなければならぬ、それはいやだから、キャリーオーバー基準でまわつておるのだから、少々欠陥はいい、着陸灯がつかなくてもいいとか、

エンジンの発電機一つとまつてもいいとかいうようなことで飛ばしてしまつておることに現状としてなつておるのです。したがつて、やはりその辺のところを、これはいま技術部長のほうから実態を調査してというお話がありました。海と陸と空の関係について、全面的に安全の問題について点検をしないという指示をされたらどうでありませうけれども、その辺のところを、もうひとつ徹底したい。いまの企業に対する監督というものは、思ひますので、その辺のところもひとつ大臣のほうで検討して、いまの実態というものをぜひ掌握をされていただきたいというふうに思うのです。

○丹羽國務大臣 非常にいい御指摘を受けた次第でございますが、原則としては、いま言つたような、機長が安全性を確保して、そしてチェックをしてもらう、私はそれでなくちゃならぬと思つて、またぜひそういうふうなやつてもらいたい。推進会議の方々と私たびたび会つておりますので、そういうふうな思つておる次第でございます。何と申しましても安全性が第一でございます。ですから、かりにキャリーオーバー・システムが不合理であるということであれば直ちに廃止する。私は技術的なことはよくわかりませんが、それは十分検討させていただきます。それに対応するような対策をとらせたいと私はかねがね言つておる次第でございます。

異常運航が非常に多いわけでございます。しかし、これは赤ランプがついたのだから安全だということも言いますが、定期性はそこなわれる次第でございます。異常運航を少なくすることを再度私は強く航空会社にも要求をしております。その場合におきまして、いまお話ございましたような整備士とパイロットの間の意見の相違がたびたびあるというところは、やはりそこら問題があると思つた次第でございます。非常に適切な御忠告をいただきまして、ひとつその点を検討させま

て、改善をさせていただきたい、こう思つておる次第でございます。

○横路委員 もちろん、飛行機のほうに関するいろいろなものも、科学技術というものは進歩しておりますから、何でも昔と同じやり方でやつていけばいいというものではないわけですが、ただしかし、その前に、航空会社の考え方というものはやはり安全性というのを一定の範囲でだけ考え、一定の範囲内の安全を越えるとは過剰安全だという。過剰安全なんという口にして出てくるというあたりが問題なんです。過剰安全ということがあつたらうかということを考えてみると、やはり安全というのにはぎりぎりのところまで追求されていかなければならぬので、利潤と安全との調和をはかるなんというふうな姿勢は困るわけですね。したがつて、そういう意味でのいまの実態をもうちょっとお話しをしたいと思います。

これは労働問題といえ労働問題なんですけれども、しかし、そうじゃなくて、それは実は飛行機を扱つておるという意味では、非常に皆さん方の行政に関係をしてくる分野が多いから指摘をするわけなんです。たとえば整備の関係の勤務システムですね。これなんかも非常にひどい勤務形態というものがあつて、特に成田空港ができた場合の勤務をどうするかという、いま昼間はどんどん飛行機を飛ばして、夜の間にできるだけまとめてやろうということですね。そのために、たとえば日本航空の場合ですと、朝と昼と夜勤務の三つに分かれておるわけですね。朝勤務は八時から五時まで、昼勤務は一時半から午後十時半まで、夜勤というの夜の十時から翌朝の八時半まで、こういう勤務になつておるわけですね。その形態がどういう形態かという、ソフト勤務と称して、日本航空のほうから提案があつたのは、これは途中で引つ込めたようなんですけれども、ナイト勤務ばかりつとつと続けてナイト、ナイト、ナイトとやつて、あと明け、休憩というところになるわけですね。ナイト、ナイト、ナイトとやつて明け、休

て、改善をさせていただきたい、こう思つておる次第でございます。

暇というのを三年間も続けてやるというのですよ、同じ人間が。そうすると、夜の十時から朝の八時半までという生活を一年も二年も続けたのでは、家庭のほうはどうかという、子供は朝学校に出かけて昼間帰ってくるという一般の人間と同じ生活なんですか。どうもこういう勤務形態の夜勤というの、それはこういう航空会社の場合なんか、確かに昼間だけで処理できない分野として、必要な部分はたくさんあるでしょうけれども、しかしこういうシフトを入れていくのが妥当かどうか。これは成田についての提案ですが、いま現実に行なわれているのも、昼間、夜、夜、あくる日休みで昼間、夜、夜、夜、夜、夜、夜、あくる日休みで昼間の勤務、翌日は夜の十時から朝の八時半まで、夜の十時から朝の八時半まで、そして明けになっておるといような勤務になつておるのです。あまり一般の労使関係に行政官庁が介入するというのは、私も、労使対等の原則そのほかから見て、あまりいいことじゃないと思ひますけれども、ただ、こんな整備状況の中からいろいろの問題が発生してきておるとすれば、やはり皆さん方のほうとしてもお考えになつていいことじゃなからうかというように思ひますので、その辺のところもぜひ御検討をいただきたいというように、これはお願いだけしておきたいと思ひます。ひとつ御答弁を……。

○内村(信)政府委員 労使の問題というものにつきましては、私どもは不介入の立場を堅持しているわけでございます。したがって、労使関係のナベスの問題でどうこうと言うことは差し控へなければなりません、やはり航空企業といいたしましては安全性というものが一番重大なものでございまして、そういう点に關する限りにおいては、私どももいたしまして十分実情も見て、要すれば必要な措置もとる、こういうことでございます。

○横路委員 それから日本航空なんかの場合、オーバーホール方式がやめになつて、いまエンジン・ヘビー・メンテナンスという方式に変わつて

いますね。これはある程度技術の進歩でこういう方法でいいのかもしれないが、ただ、たとえばジャンボの場合は五千時間ということになっていきますけれども、実際は三千時間くらいで全部エンジンを取りかえなければならぬ。実際はそうなんです。実際は五千時間まで持たぬわけですよ、ジャンボの關係のエンジンというのは、そうするとこれは、科学技術が発展したから、それでもう安全性が確保できるということできめられたというよりは、手間を省くという意味できめられているという要素のほうが、いまの実態から言うとうちも強いように思ひます。DC8なんかは四十三年に時間が短縮されて、そうしてオーバーホール方式に変わったということなんです、その辺のところも皆さん方のほうで、こういう方式変更の場合には一応認可事項になつておられますね。

○金井政府委員 認可事項になつておられます。

○横路委員 ですから、認可するときに、たとえばジャンボの場合のエンジンについて五千時間といたつたところで、実際は三千時間で全部取りかえなければならぬといういまの実情だとすれば、これは皆さん方のほうが調査不十分ということじゃないですか。

○金井政府委員 いま確かに御指摘のとおり、昔のオーバーホールという制度をやめまして、ヘビー・メンテナンスあるいはHSI制度によりまして、ジャンボの場合は五千時間、DC8の場合は七千時間、ボーイング707の場合は四千時間で点検するという条件で許可しておるわけでございますけれども、そういう許可をするに於いての条件として、常時モニターするという条件をつけてございまして、モニターというのは、たとえば、運輸中潤滑油の温度の上がりぐあひだとか、圧力

の状況だとか、燃料ポンプの状況だとかを一応モニターして、もちろん悪ければ五千時間以内で当然取りかえる。要するにモニターをつけてそういう五千時間を許可したわけでありまして、ただ、このきめ方は、一応、外国の例だとか、あるいはいま

までの実績だとかを根拠にする。それから、たとえば日本航空の場合には、日本航空の過去の経験、ジェット機に対する経験、それから整備の陣容、整備の熟練度はどうか、整備士の熟練度はどうか、そういうことを勘案してこの数字をきめ、しかも一応モニターするという条件つきで許可したわけでございます。ただ、御指摘のように、ごまかいトラブルの出方だとかいうものももちろん当方としては監視しておつて、そうして最初きめた五千時間なら五千時間という整備の方式がいかどうかということも、絶えず監視しておるつもりでございますけれども、御指摘のことにつきましては、さらに私どもも検討して、いままでのデータを見て再検討したいというふうに考えております。

○横路委員 ですから、たとえばジャンボの場合なんか、エンジンが一発だめになつた場合のお客さんを乗せないで飛行するフェリー飛行です。

このフェリー飛行は、DC8、ボーイング707の場合は一応対象にしてはいますけれども、ジャンボの場合それをやってはいけないということに日本航空のほうでしてはいます、あぶないから、三発だけエンジンではさらに一発とまつたときにあぶないから、ボーイング707やDC8の場合はいけなくても、ジャンボの場合はだめですということになつておる。つまり開発されてまだそういう時間がたつていない飛行機ですから、そういうような措置がとられておるんだらうと思ひますけれども、その辺のところもやはり問題として指摘をしておきたいと思ひます。

それで、そういうエンジンのオーバーホール・システムというのが廃止になつたとか、キャリオーバーの基準を適用させて出発させるというよりなことが原因なのかどうかかわかりませんが、これも、新聞には、ふしぎと日本航空の場合の引き返したところが出ないけれども、全日空の場合はよく出る。ところが件数を見るとけっこうあるのです。たとえばDC8だけで去年の九月からことし三月までの間を調べてみると、離陸を中止してい

るのが九件、飛んでいて引き返したのが十九件、それから飛行中にエンジンを停止したのが十四件。これはほとんど、エンジントラブルか、エンジンに關連した部分での事故によつてこういうトラブルが起きているようでありまして、一つお尋ねしたいのは、こういうトラブルがあった場合、つまり大事故の場合は別ですが、この間のDC8のようなああいう事故は別ですが、ごまかさない、飛行中にエンジンを停止せざるを得なかつたとか、引き返さざるを得なかつたというような場合には、運輸省には報告は来るのですか。

○金井政府委員 定期航空の場合には、欠航はもちろんですけれども、十五分以上のディレイを生じた場合は一応報告義務を課してございまして、出発が十五分以上おくれた場合は、

○金井政府委員 さようでございます。

○横路委員 それは理由として、たとえば飛行場がこんでいてちよつと出発がおくれたというような場合でも、運輸省のほうに報告が上がるわけですか。

○金井政府委員 気象の場合でも、それから管制によるおくれでも、メカニカルディレイといひますか、整備上のディレイによりまして、一応一カ月ごとにとまどめて月末に報告をするように義務づけておられます。

○横路委員 それについて、皆さんのほうでの検討したいものはおやりになつておるのでしようか。

○金井政府委員 これは各社別に、そのデータを分析あるいは原因をさらに調査しまして、気象だとか管制ディレイといひものは除きまして、メカニカルディレイの場合だけをピックアップしまして、その原因だとかそういうものを調査をして、そしてオーバーホール方式だとか整備方式を設定する場合、あるいはそれらの方式を改定するといふような場合の参考資料として私どもは絶えず用意してございまして。

○横路委員 それは、課としては運輸省のどの課で、そういう上がってきたものの検討をしているのですか。

○金井政府委員 技術部検査課でございます。

○横路委員 そうすると、特にDC8という飛行機は非常に優秀な飛行機だといわれているわけですね、ストレッチ型にはだいぶ問題があるように思われます。いづれにしてもこれだけの件数というものは、全日空と比較した場合に、日航がとりわけ少ないということではない、大体同じくらいのパイロットで起きているわけですね。したがって、その辺のところも、日本航空は安全だという神話みたいないわれられているのですが、幸いなことにも、大事故にならない。ほんとうに幸いでいいと思うのですが、大事故にならないで済んでいる。ただ、そういう事故が起きる要素みたいなものは、各航空会社ともども、バックを見ても、やはりこういう面であるわけなんです。その辺のところも、こういう事故についてできるだけ一つずつ検討して、それを整備の体制とか、あるいはいまの整備の方式等を含めて——これは日本航空ばかりじゃなくて、いま例としてお話ししているのですが、全日空にしても東亜国内にしても同じであります。東亜国内の場合は体制としてはまだまだ不十分な状況にあるわけですから、その辺のところはぜひ御検討いただきたいと思えます。

○丹羽國務大臣 たいだいまの御質疑のとおりでございます。先ほどお話がございましたが、過剰安全なんというものは、これはあり得ないことだと私も思っております。安全に對しましては徹底的にどこまでも追及をしていくというのをいたしました。人間社会のことでございますから、万一のこともあるということでございます。私ども就任以来、いろいろ交通関係の事故を起こしまして国民に御不安を与えて申しわけなかつた次第でございますが、このことについては絶対に起こらないはずであるということが、いつも新しいことにつきましては、弁解と申しますか、その理由でございます。大体この程度で

いじょうぶだろうと言っていることがいつも大きな事故の原因になっているということでございます。そういう点では十分気を付けなくちゃいけないと思えます。今度セスナ機、いろいろございましてけれども、そういった方面の安全対策、整備点検、それから操縦、あらゆる方面におきまして、安全の上にも安全ということをやまず第一番の運輸行政の基本としてやっています。こういうふうな思っている次第でございます。

技術的な点につきましては、それぞれの技術者がそういう点で注意をいたしまして、やはり技術者は科学的に見まして、百万分の一の誤差である、千万分の一の誤差であるというふうなことをよく私も聞く次第でございますが、そういう千分の一の誤差にぶつかった人はたいへんなことでございますので、そういう点も十分注意をさしてやっています。そういうふうに思っている次第でございます。

○横路委員 そこで最後に、日本航空の場合実は組合がたくさん分かれておいて、その間の労使のトラブルというのが非常に続いているんです。特に昭和四十年に当時の組合の委員長、副委員長、書記長であった小野、藤田、丸山という、これは航空士、航空機関士、パイロット、副操縦士等の人たちばかりなんです。解雇された事件、これは延々と現在まで続いております。双方ともに法律的にとれる手段全部行使をやってるんです。解雇されると裁判所に解雇無効の確認訴訟というのができます。それから地方労働委員会に對して不当労働行為だということでの申し立てをすることがあります。これがそれぞれ裁判所と地方労働委員会に申し立てられまして、若干の経過をお話しすると、地方労働委員会でも、これは不当労働行為だから解雇を取り消さないといふことになる。それに対して中央労働委員会に持ち込んでいって、それでもうそれがきまつた。そうしたら今度会社側は、その中央労働委員会の解雇は無効ですよというのに対して、

取り消しの行政裁判を起こした。それも一審で会社側が敗訴、それから地裁のほうに最初に出した解雇無効のほうも不当労働行為だから無効だということになって、これがいまお互いにどんどん上へ上へと行っているわけですね。いままで、地裁、地勞委全部含めて十九回、労働委員会や裁判所のほうから決定なり判決なりがございまして、全部これは会社側の負け、不当労働行為だ。そして認定の中には、当時の社長みずから不当労働行為を行なっているという認定まで出てきているわけですね。この中央労働委員会のほうで解雇無効になつた場合に裁判が続きまして、働いている人たちは経済力がないから困るので、緊急命令というのを出さず、仕事につかせないとか。それに対して緊急命令を履行しないわけですね。履行しない場合には過料を科す制裁を、中央労働委員会の申し立てによつて裁判所ができるようになっております。それが一回過料の制裁で二百万円です。これに対して、一回やってもまだ聞かないのですから、中央労働委員会のほうでもまた、非常に問題だということでもう一度申請して、また過料の制裁二百万、合計四百万。まだ履行しないものだからもう一度過料の制裁を加えるというんで申し立てをして、こういう状況になっているわけですね。こういう大手会社でこんなに最後までとことん争うケースというのは非常に珍しいケースであります。しかもやっていることがほんとうにおとなげないようなことをやると、一生懸命争つておられるわけですね。そういうことで、労働省のほうからもしか一度御注意をしていただいたと思うのですが、ひとつ日本航空のほうで大臣が専務か何かを呼んで話をしてもらつて、不当労働行為をしないようにということで、これはあたりまえのことなんです。それも言わざるを得ないというふうな状況にいまなつておられるわけなんです。その経過というのはどうなつておりますか。

○石黒政府委員 御指摘のように、三月二十四日に衆議院の予算委員会の分科会で先生の御質問を

ございまして、三月二十七日に労働大臣が日本航空の斎藤専務とお会いになりました。不当労働行為があつてはならない。これはあたりまえのことでございますが、会社側に注意をいたしておりました。その後、事務局におきまして、数回事情聴取をし、あるいは勤務部長に注意を喚起するというようなことをいたしておるわけでございます。

○横路委員 これは確かに法律的には争うことが許されているわけですから、争つてもそれはかまわないといえはかまわないわけですね。しかし、これらの人たちで、たとえばパイロットになれる人がいるわけですね。外人パイロットなんかを導入するといふのでなく、金をかけてやっていると申すわけですね。全くもつた話だと思つておられるわけですね。この辺の十九連敗が続けながらおがらばつておる会社、これに對して、結局こういう紛争がやはり事故に結びついてくる。たとえば「ばんだい号」の事故の前は、合併當時いろいろ問題があつたといふようなことも一部に指摘をされておられるわけですね。その辺のところも、つまり労働使紛争を使用者側のほうからことさらに起こすような姿勢というものは、やはりやめさせるべきではないかというように私は思つております。大臣も若干の事情は御承知かと思つておられるけれども、ちょっとこれは労働事件としても例がないままなケースになつておられるんじゃないかというように私は思つておられる。ひとつその辺のところを、本来ならばやはり労働省のほうから言つてもらうのがいいと思つておられる。そういう意味では労働大臣からも注意があつたんですが、あとでちょっとお話ししますが、まだその後も依然としてその姿勢は変わらなかつた。あそこ斎藤さんと労働省の間で、がんばつておられるので、ひとつ運輸省のほうから、この辺のところの事情聴取をしてぜひ話してもらいたいというように私は思つておる。

○内村(信)政府委員 先生御指摘のような非常に複雑な状況が昔からあるようでございます。この

点につきましては、私も組合のほうの御意見も実は承っております。それから、会社側のほうの意見も承っております。それぞれ、それぞれいろいろな言い分があるようではございますけれども、とにかくこの事件は最高裁まで行つて、そこで係属中というふうなことでございますので、私も先ほど申し上げましたように、労使の問題については介入しないという基本的な態度でまえてはございますけれども、やはり先生の御指摘のように、安全性に関するいろいろなこと、あるいはあるかもしれない。やはり労使間というものは正常な形にいかないと航空事業としても思われないというふうなこともございますので、会社に対しても、よく正常な労使関係回復というのにつとめるようにというふうなことは指導したいと思つております。

○横路委員 特にそのやり方が、おまえは機長にしないぞとか、おまえは確認整備士の試験は受けさせないよというふうなやり方ですね。ですから、確かに機長というのは日本航空の機長でありますけれども、これは乗客のほうから言わせると、何も航空会社の者ではなくて、われわれの命を預かってもらつておる機長ですね。それが技術がいいとか悪いとかいうことではなくて、どこの組合に属しておるとか属してないというところで機長にしたりしなかったりする。組合を脱退するとか機長にするんですよ、日本航空会社というのは。あくまでも技術的なものは問題ではない。今度事故を起こした機長は、組合を脱退してすぐ機長になつた人ですね。

この間、分科会で質問したあとに、五月になって仙台の乗員訓練所で、こともあろうに安全監査室長や何かが行つて、安全監査室長が何で組合の話をしなればならぬのか。安全監査室長、これは管理職ですね。会社側のほうの答弁によると、別に指示してやらしたわけじゃない。個人の資格でものを言うのはかまわないじゃないかと言わぬばかりの姿勢になつておるわけですね。ところがそうじゃない。管理職の人間が、おまえ、組合に

いると機長にしないよというふうな意味のことを言つと、これは社長が指示しようがなにしようが、管理職の立場の人間がそういうことをやるのは不当労働行為になるんですよ。だから、このケースを見てみても、そういうことを明確に指摘をしていくわけですね。ちょっとこれは行き過ぎたといふべきで、完全な不当労働行為事件なんで、個人面談の中でもいろいろのことを言つておるわけですよ。特にあの当時は、スト権を確立するというふうなことで、四名解雇された、例の俗にいう第一組合じゃない組合に対する働きかけですが、第一組合じゃないところが、ストライキ権を七〇%以上のかんりの高率で確立しているわけでしょう。つまり四十年当時分裂した組合が、いまの段階でやはりストライキ権を確立してまでやらなければならぬかな安全が確保できない、自分たちの労働条件が確保できない、こういう航空会社関係の労働関係の場合に、自分たちの労働条件だけではない、安全要求というのが非常に前面に出てきている。ですから、日本航空の場合も、飛行機のコックピットの配置の問題からいろいろこまかい問題をたくさん取り上げて、パイロットの声を会社のほうに要求している。安全の要求が第一になつておる。そういう意味では、非常にはかの組合に見られない形の労働運動を行つておるんです。そういうところに対して、こういうスト権を確立するよ、そんなことだったら機長にしないみたいなのを言ひ、ストから脱退しても機長のほうでめんどろを見てやるのかというふうなことを言つてやめさせるといふようなことでは、ちょっとやはり困りますし、それからまた、そんなことで組合に入つておるかいなというところが基準になつて機長になつたり、確認整備士になつて、あとの優秀な人は機長にもなれない、確認整備士にもなれないというところでは困る。

現実日本航空の整備の職場を見てみると、非常な技術を持った、経験も持った優秀な人たちが、試験を受けさせてくれないために確認整備士になつておる。若い人が別のほうの組合に入つ

ているということでもどんだんなつてしまふ。そうするとどういふことになるかというところ、確認整備士というのは整備したのを点検したりするのが仕事だ。しかも技術も年齢も自分よりはるかに上の人がやつたのですから、やはりそこにいるいろいろと遠慮も出てきて、逆に言つと、十分な点検もできないといふことになるようでありまして、その辺のところも含めて、事は安全に関する問題でありますので……。

日本航空では、特にこの五月から六月にかけて、またいま毎日のように、航空会社のほうでは、いろいろなつまらぬことまでどんだん引っぱり出してはお互いにピラ合戦をやつておるような状況になつておるのです。そんなつまらないところにエネルギーを使わないで、安全監査室というのがあるならば、それは安全監査だけやつていけばいいので、組合のことについて介入しないように、そういう面での指導というものは、これまた運輸省にも、労働省のほうにもぜひ検討してもらいたい。どうしてもだめだったら、一度こういう事態について、航空会社の全体の体制の問題もありまして、機会を見て日本航空の方に参考人として来てもらつていろいろお聞きしたいと思ひますけれども、そこまでわざわざおいで願わなくても、皆さんのほうでぜひこの辺のところを御監督していただきたいというふうに要望しておきたいと思ひます。

○丹羽國務大臣 もとよりお話しするまでもなく、不当労働行為の違法であることは申すまでもないことでありまして、組合の結成、加入、これは労働者の基本的権利でございます。自由でございます。それによりましていろいろの待遇を差別するといふことは、絶対に避けなければいけません。これは当然のことでございます。万が一そういうことによりまして、いろいろの技術の進歩、あるいはまた安全性の確保といふことがおろそかになつておる、私、実情をよく存じませぬけれども、そういうことのないように、十分その点は平生から強く

私のほうでも注意をさせていただくつもりでございます。また、そういう点につきましては労働省とも十分相談いたしました。正常な労使関係を樹立いたすことが一番大切な企業でございますから、そういう点については十分ひとつ監督していきたい、こう思つております。

○石黒政府委員 日航の労使関係につきましては、非常に複雑で私も心配をしております。特に先ほど御指摘の仙台の訓練所における管理職の発言につきまして、私も、組合のほうから申し入れがございましたので、すぐに会社の勤務部長を呼びまして事実を確かめたわけでございますが、会社側はそういう事実はないと言つておられます。私どもとしては、裁判所ではございませぬが、それ以上認定する権限はございませぬが、特に不当労働行為に当たる行為はもちろんで、不当労働行為とまぎらわしいような行為も厳に慎むようにいふことを勤務部長によく申しております。今後とも、御指摘のように、航空会社の労使関係といふのは安全に直結する問題でございますので、私どもとしても十二分に注意を払つてまいりたいと思つております。

○横路委員 今回のこの第二次空港整備五カ年計画の保安の関係と、それに対応していく航空会社のほうも、ジェット化して大型化していくといつたって、会社の中の体制というものは、そういう労使関係を含めて必ずしも十分じゃない状況になつておりますので、その辺のところをやはり見ながら——人の問題というものは、これはどこでもそうですけれども、非常に大きな要素を占めておるのです。いかに科学技術が進歩しても、やはり最終的な判断といふのは人間にたよらざるを得ない面といふのは出てくるわけなんです。その辺、そういう意味では人間の問題といふのは非常に大事な問題で、これは航空会社ばかりじゃなくて、運輸省管轄の保安施設等の問題についても全く同じことが言えるのでありまして、業務量ばかり伸びて人が足りない、人がなかなかつかぬといふことになると、すぐいろいろと皆さん方苦勞なさつ

てお考えになつて、考へることが、安全という面から見るとどうもあまりいい方向に行つていないように私、思われるので、ぜひその辺のところを指摘をしておきたいと思つたのです。

最後に、パイロットとか整備の試験の関係というの、民間人を指定するといひますか、皆さんのほうで試験をまかせるようになりましてね、去年あたりから。そういう形で確認整備士なんかになつた人というのはまだないようですけれども、民間にまかせるようになったのでしよう。

○金井政府委員 一応、許認可事項の時点で、昨年指定養成施設という制度を設けまして、基準に合致した施設、それから教官、教材、こういうものを持つておるところは指定養成施設として試験の一部を免除するという制度を設けました。

○横路委員 そこで、やはり訓練のしかたとかいふようなものがだいぶ変わつてきているのですね。どういふぐあいに変わつてきているかというのと、たとえば整備なんかの場合ですと、飛行機のコックピットに乗つてエンジンを回して、そしていろいろ作業をするというふうなことで、それから最後の修理したあとの点検をするというふうなことをやつておつたのが、いまは整備の場合ですと、シミュレーターもなく、みんな何と言つていふかという、つまりレターと云つて、ここにいろいろなボタンがあるというのを頭の中で想定をして、壁に向かつてどうだとかこうだとか、何かやるようなことを訓練と称してやつていらしいのですね。つまり、運輸省のほうで監督をして、国家試験をやつてきたときと、やはりどうしてそういうところが違う。エンジンを回すとお金がかかりますから、ガソリン代を食うわけですから、そこを節約しようということなんでしようけれども、つまらぬところで節約を考へて、訓練にあつたつて実機を使用するといふようなことをしないように何か最近なつてきているらしいのですね。民間に委託をするといふことは、皆さん方が

きちんと監督をされるということが前提になつて初めて民間委託になるので、きのうも陸運事務所の民間車検の問題で議論したのですが、民間にまかせちゃうと皆さん方も安心しちやつて、これでいいやというふうになりかねないので、その辺のところの監督も、これは特にこれから初めてなるわけですから、十二分にひとつ抜き打ち検査のほかに行つて監督体制というものを強めていただきたい。機構が変わりますと、そういう方向にもあるいは少し余裕が出てくるかもしれないけれども、皆さん方もそういう体制を十分とられてほしいといふように思ひます。

○丹羽国務大臣 ただいまの御指摘のとおり、民間にゆだねるということ、民間の技術を活用したいといふことでございまして、航空局だけで最近非常に量的にふえてまいります技術検査に追いつかないという点で、両方まつてやる次第でございまして、それがために民間に行つたから、そういったような監督あるいは検査の方法が粗漏になつた、これはえらいこととございまして。ことに航空機の機関、エンジンその他の問題につきまして、そういったような、いままでもやつておつたことと異なるような省略の方法でそれをやりましてルーズなことになるましては、これはえらいこととございまして、その点とはとく私のはうから技術部長のほうに命じまして、いまの御趣旨を徹底させるようにいたしたい、こういうふうと思つておる次第でございまして。

○横路委員 終わります。

○伊能委員 午後三時より委員会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後一時十六分休憩

午後三時八分開議
○伊能委員 休憩前に引き続き会議を開きます。

今国会内閣提出第三十三号、労働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、これを許します。伊藤惣助丸君。

○伊藤惣助丸君 労働省設置法の一部を改正する法律案、その要綱を見てまいりますと、三点にわたつて改正点があります。

その一は、大臣官房の労働統計調査部を統計情報部に改組する、このことであるが、この中にあります「新しい需要に應ずる的確な情報を開発するため」とは、具体的にはどういふことなのか、簡単に伺いたいと思ひます。

○青木説明員 お答え申し上げます。

従来、労働統計調査部で行なつておりました統計調査は、たとえば賃金構造につきましても、全国的事業場につきましてもそれぞれの賃金の構造を調査いたしております。そのあとは、集まりました調査表を全部集めまして、全国的な形でもって府県別くらいまでに一応おきまして、これを発表いたしております。しかし、最近の賃金の上昇傾向あるいは労働時間の短縮状況とかいふものと関連いたしまして、県の中より小さな地域、小さな経済圏がございまして、そういう小地域経済圏、そういうところの賃金状況がどうなつておるか、こういうような需要がございまして。あるいは毎月労働統計調査というものがございまして、雇用状況なり賃金のマクロ的な把握をいたしておりますが、この統計調査におきましては、特別給与と定期給与、定期給与と申しますのは、超勤を含んだ給与の額を調べております。これに対して、いわゆる所定内給与、こういうものが一体どういふ傾向で変化しておるか、こういうような需要もございまして、そういう情報は従来は取り扱つておらなかつたのでございまして、今後は大型のコンピュータを導入いたしましたこともございまして、そういう小地域賃金指数とか、所定内賃金指数とか、こういうものを開発いたしまして、これを印刷物その他の方法によつて各般に提供してまいりたい、こういうふうな考へております。

○伊藤惣助丸君 それから、この第二番目の雇用促進事業団監理官を廃止する、そしてこの四月一日から実施される労災保険と失業保険の保険料の徴収事務の一元化に関する事務その他の重要事項を総括整理する職として大臣官房に審議官を置く、こういうことですが、これもこの中ではよくわからないわけですが、具体的にどういふようなことですか、その点もお伺ひしたい。

○藤田政府委員 従来、雇用促進事業団監理官というのが官房に置かれて、雇用促進事業団の業務につきましても監督の仕事をやつてまいりました。一方、いまお話しした労災保険と失業保険の徴収の一元化という問題が出てまいりました。御承知のように、二年前に労災保険、失業保険を改正いたしまして、できるだけ五人未満の事業所も含めてすべての労働者にこの労働保険を適用しようといふねらいから、それには事務の簡素化をはかる必要がある、なかんづく徴収を一元化する必要があるといふことで、関係法律の御賛同を得たわけとございまして、今国会でその関係の労働保険特別会計法案を提出いたしまして、おかげさまでその成立を見たわけとございまして。そこで、本省のそれらの事務を扱う機構として独立の機構があれば理想的でございまして、一方におきまして、いたずらに機構を拡大するといふことにも問題がございまして。そこでこの雇用促進事業団監理官を一応廃止いたしまして、官房に新たに審議官を設けまして、従来は事業団監理官がやつておりました仕事と、さらにいまの徴収一元化の関係の仕事をやつていただく。あるいはさらに官房は、いろいろ特にその他の部局に属せざる、しかも新たな政策立案とかそういうことで相当の知識、経験を要する事務が出てまいります。そういう場合に、こういう官房審議官というものがあるれば、いろいろ事務処理の上で好都合であるかといふような角度から、特に官房に審議官を置くということにいたしましたわけとございまして。

○伊藤惣助丸君 問題は三番目でありましてけれども、労働基準局の賃金部を改組して福祉部を設置する。そして将来における勤労者生活についての

総合的なビジョンの策定をはじめ、週休二日制など一般的な労働時間や賃金の問題、定年制、退職金、勤労者財産形成などの労働者の福祉の増進に関する施策を推進する、こうありますけれども、まず第一に、将来における勤労者生活についての総合的なビジョン、これはどういふようなことを策定しようとしているのか、現在構想がございまして伺いたいと思います。

○渡邊(健)政府委員 わが国も、ここ十数年来の経済の高度成長によりまして、勤労者をはじめといたしまして国民一般の生活水準もかなり上がってきたわけでございますが、こういった所得の上昇に際しまして、国民の要求するところも非常に多様化してまいってきておるわけでございます。経済成長のせい、いままでは主として所得向上というほうにばかり向けられておったわけであります、そのほかのいろいろな生活上のゆとりだとか、生活環境の改善だとか、いろいろな要望が出てまいっておるわけでございます。したがって、勤労者全体の福祉をはかつてまいりますためには、単なる所得の向上だけではなしに、そういう多様化してまいりました勤労者のいろいろな要求、こういうものをそれぞれにこたえて改善をしていく、そして勤労者全体の福祉、生活全体の福祉というものを達成していかねければならぬ、かように考えるわけでございます。

しかし、いまも申しましたように、勤労者の要求というものは非常に多様化しております。個人によっても非常に違っておるわけでございます。そういう中で、今後の勤労者生活といったようなものが全体的なビジョンとしてどういふようなあり方、どういふものを目標に行政を進めていくの、いかかというような一応の目標を設定いたしますことが、行政をシステムティックに効果的にしていくために非常に有効なことではなからうか、かように考えまして、こういったような勤労者の今後の生活のビジョン、福祉ビジョンというようなものもつくりたい、かように考えております。

というものをつくりまして、学識経験者あるいは労使の代表の方々お入りいただきまして意見を伺ってありますが、現在までのところは、まだいろいろな基礎的な諸資料の検討等を進めておられる段階でございますが、その上に立ちまして、大體、その懇談会におきまして、一九八〇年代における豊かな勤労者生活の総合ビジョンを作成していき、これを目標に行政を進めてまいりたい、こういうふうにご考えております。

○伊藤(徳)委員 その次の週休二日制の問題ですが、これはいままでもたまたま国会で議論されてきて、総務長官は週休二日制についてはどうも賛成でないようなニュアンスの答弁がありました。労働大臣は週休二日制を、直ちにとは言わないうまでもやるといふようなお話がございました。私は、その問題について、基本的にはやはり日本も世界並みに週休二日制ということはいいと思っております。しかし現在の民間の実態、あるいはまた中小企業、零細企業等における影響、こういう点から見てこれはきわめて重要であり、また今後の特に中小、零細企業に対する何らかの対策を講じないで、ただ単に週休二日制を実施するということが問題である、こう思っているわけです。

そこで、いままでの民間におけるところの週休二日制の実態について、労働省はそういう情報はいち早くつかんで、直ちにデータ処理ですか、大型の機械が入ったといま聞きましてけれども、情報分析なさっていると思っております。現在の民間における週休二日制の実態について御報告いただきたいと思っております。

御報告申し上げますと、週休二日制と申しましては、毎週週休二日制をやっているところのほかに、隔週週休二日制とか月に一回の週休二日制とかいろいろな形がございまして、それを全部含めまして、何らかの形で週休二日制を行なっておりますものが、昨年九月で全企業の六・五%でございます。そのうち、完全な形での毎週の週休二日制をやっておりますものは、全企業の〇・五%にすぎないわけでございます。しかしながら、これは企業の数でございまして、労働者の数、週休二日制のもとで働いている労働者の数のほうで申し上げますと、何らかの形の週休二日制を実施いたしておりますものは、全部合計いたしますと二四%、約四人に一人は何らかの形の週休二日制のもとで働いておる、かような状況に相なっております。これを前の年、四十五年の九月、一年前と比較しますと、企業の数でいいますと四・四から六・四へふえております。労働者の数でいいますと一七・九%から二四%へとということで、一年間でかなりふえておるわけでございます。

これは全体的な趨勢でございますが、なおいま先生おっしゃいましたように、企業の規模とか業種とかによつて見ますと、かなりそれぞれの実情に際しまして違いがあるわけでございますが、全体的に見ますと、大企業のほうがもちろん週休二日制の普及状況が高いわけでございまして、千人以上の企業で申しますと四割近くの企業で、労働者の数で申しますと四割五分くらいが週休二日制のもとで働いておるわけでございます。中小企業になりますと、週休二日制の実施率はかなり低くなっております。産業別に見ますと、金融、保険業とか電気機器製造業などの普及率が非常に高うございまして、そういうふうな規模別、業種によつてもかなりな差があるわけでございます。先生がいま申されました中小企業について申しますと、企業の数では三・三%、それから労働者の数で四・二%ということで、全体の平均から見ましては低いわけでございます。しかし、前年の四十五年九月から比べますと、中小企業でも企業の数

では三・三%でございます。それから労働者の数で申しますと、二・四%から四・二%へ。昨年からいろいろな状況で不況といわれた年でございまして、その不況の中でも、中小企業におきましてもこれを採用する企業が徐々にふえているというのが最近の状況でございます。

なお、今年の春闘の中におきましても、かなり多くの組合が週休二日制というものを要求いたしております。その結果さらに去年の九月の時点で把握いたしましたよりもふえておるかと思っておりますが、これにつきましては、ただいま春闘の結果を調査中でございます。

○伊藤(徳)委員 いまも御説明ありましたけれども、これはだんだんと労働者が要求し、また企業側でも特に大企業は、生産過剰であるとか、長年の設備投資も整って最近ではいろいろな国際競争力がついてきましたけれども、やはり操業短縮などの問題や公害問題等を含めて出てきておりますので、当然そういうふうになるだろうということが予想されます。

ところで二日制にした場合、中小企業においては、これは小さいものをこつこつとやっていると申すわけですから、これはなかなかそうはならぬと思っておりますけれども、二日制にした場合に問題点としてはどんなことが予想されるのか、どういふ影響を与えるのか、いい面と悪い面、どのようにならざるを得ないのか、その点をお聞かせいただきたいと思っております。

○渡邊(健)政府委員 私のほうで、週休二日制を採用いたしました企業について、その効果等について調査をいたしておりますが、その結果によりまして、これを実施いたしました企業の多くでは、従業員の採用とか定着面に非常にいい効果が出ておる。それから、生産能率、出勤率もかなりよくなつておるというふうな、事業面でもかなりの効果をあげているわけでございまして、実施した企業の四分の三は、非常に積極的に大きな効果があったと言っております。そのほか、悪い効果が

ないと言っておるものなども含めますと、九〇%以上が肯定的な結果を出しております。マイナスの面の効果等あげておりますものは、わずか五、六%になっておるわけでございます。なお、労働者の側におきましても、週休二日制の実施によりまして、仕事による疲労の回復が十分できるとか、あるいは健康度が高まっておるとか、余暇生活の内容が向上するといったようないい効果も、大体あげておるわけでありませう。

ただ、私どものほうにも、特に中小企業につきましては、できればそれはけっこうなことだけれども、なかなかいまの労働力でも十分に確保ができないので、自分たちが必要と思う仕事が多くなせぬというときに、労働時間を短縮してまかなが実際に実行することは容易でないという声はなかなか聞くわけございまして、私も率直に言いました。中小企業につきましては、そういう経営上の問題、労働力の確保困難性の問題等々からいましていろいろ困難面があるかと考えでおるわけございませうが、しかし、中小企業におきましても、やはり今後の方向といたしましては、企業経営の近代化、合理化、生産性の向上等々はかりまして、その条件を整備する中でそういう方向に実情に応じて向かっていただくことが、労働者のためにも経営のためにも望ましいことではないか、かように考えておるわけございませう。しかし、いずれにいたしましても、それを性急に画一的にやろうという考えではございませんで、それはそれぞれの業種なり企業規模なりの実情に応じて、実態に応じた形で進めていただくことを期待しているわけでございます。

○伊藤(徳)委員 これは、試験的に週休二日制を実施しているところは愛媛県ですか。その実情はどうなっておりますか。
○渡邊(健)政府委員 愛媛県では、ことしの一月から交代制による週休二日制を実施いたしております。具体的に申しますと、職員を二組に分けまして、一週間おきに休みの組と、それから出勤す

る組につきましては、土曜日、いままでは半ドンでございまして八時間勤務にする。したがってございまして、平均いたしますと週の労働時間は従来どおり、こういう形で週休二日制を実施いたしております。また、実施後半年足らずでございませうが、自治省などから私も聞いておりますところでは、県民からも職員からも大体好評を得ているというところでございまして、県政モニターのアンケート調査などによりまして、県民について言いますと、この制度に賛成か反対かということにつきましては、賛成という者が七五・七%、反対という者が九・四%、残り一四・九%はわからないという回答があった。それから職員について申しますと、この制度を続けることに賛成か反対かというところで、賛成という者が八三・八%、反対が一六・二%であるというふうな県政モニターアンケートの結果も出ておるというふうに聞いております。

○伊藤(徳)委員 要するに、中小企業、零細企業を除いては週休二日制の成果はあがっている、こういうことですね。私はやはり、こういう点でも問題があれば中小企業、零細企業である、こういうところに対して、先ほど近代化とか合理化とか言いましたけれども、なかなかこれはまた資金の問題であるとか、企業内容によっては職人的に企業化できないいわゆる技術の仕事があるわけですね。私はやはりこの問題については、もしそうであるならば、最低賃金制がまだはつきりしておらないようでありませうけれども、これをやってみようという企業、そういうところについては、やはりそれなりの高い賃金、それだけの報酬というものを何らかの方法でやるならば不満というものはなくなるのじゃないかと思うのですね、一つの方法として。

また週休二日制になった場合、いい面と悪い面とそれはありますけれども、大体いい面が多いように思いますけれども、たとえばレジャーでどこへ行くにしても、いまもう毎週土曜、日曜日というものは、遊びに行くより疲れに行く。もう目的地に行ってほっと一息する間もなくまたすぐ帰ってくる。現在の半ドンと一日の日曜日では休息どころか疲労に行く。だいぶ前でありませうけれども、そんなような調査があったようでありませう。ですから、現在のようにならぬ時代またはレジャーを楽しむ時代には、やはりそれなりの国民が余暇を楽しむというふうなことから考えてみれば、週休二日制というものをやったほうが私はいいと思うのです。ですから、これは大企業が毎年毎年伸ばしていることでありますので、私は、国民にサービスする面は別として、まあ間接的に国民にはサービスするけれども直接ではないという部門については、早急に週休二日制をやってもいいんじゃないか。これは大企業に限らず官庁でもそうすべきではないか、こう思うのですが、その点、これはもう一つは政治判断でありますので、大臣どういうふうに考えておられるか伺いたいと思っております。

○塚原国務大臣 週休二日制は非常に好ましい姿であり、また今日もう政治問題であり社会問題になっております。で、われわれ労働省といたしましては、先ほど基準局長が答弁いたしましたように、行政指導でこれのすみやかなる実現のために努力しているのが現状であります。ただ、中小企業につきましては、いまの説明のようになかなか困難な問題もあり、中小企業対策は、これは一労働省のみならず国全体として、特に通産省としてをやっておりますが、金融面、財政面、特に税制面等において生産性の低いものへのてこ入れ等の政策を実施することによりまして、企業内容の上昇というものはかかっていかなければならぬ。これは言うまでもありません。そうすることによって、やはり大企業と同じような労働時間、まあ週休二日制というものの実現に近づくと私は考えております。

それで、先ほどの数字にもありましたように、大企業の伸びは確かに大きいですが、不況を伝えられていたこの一年間におきましても、中小企業

はやはり、カーブは少しゆるやかではあります。が、伸びておることは事実であります。ですから、大企業はともかくとして、もちろんわれわれは、中小企業、零細企業に対するひとつ御援助と申しますか、行政指導というか、そういう面から重点を置いていかなければならぬ。そこで問題は、いかなる企業といえども金融面とのアプローチが必要でありますので、この一月に銀行協会をお願いいたしまして、この問題についての御協議をお願いいたしまして、中間答申もいたしておるわけでございまして、中間答申もいまだに前向きな形を考えたわけでありませう。これは非常に前進ではあるかと考えておりますけれども、いま伊藤委員の御指摘になりましたような官庁主導型というか、そういうものについては、いまのところちょっと問題がある。それはやはり、基本的には国民的なコンセンサスを得なければならぬ問題であり、これは人事局を持った総理府、それから先ほど愛媛県の話が出ましたけれども、自治省、それから人事院、それとわれわれ労働省、この四者間で御相談は十分いたしておるが、今日の段階でその国民的コンセンサスを得るという面で官庁主導型はわれわれから見れば困難な面がある。しかし、各委員会等においての御質問は、日本は親方日の丸なんだから、半ドンをつくったのもまづお役所であるから、役所からやらなければとて進まないじゃないかという御指摘があることは、私よく承知いたしておるが、親方日の丸じゃなくても、いま言うように逐次上昇カーブをたどっておる週休二日制につきましては、労働基準法研究会では、一九七〇年代の後半において完全な週休二日制が行なわれるであろうというふうな論議が重ねられておるが、われわれは、一九七〇年代の半ばごろには、やはり国際関係、それからまた国内のいま言う人間尊重、福祉の優先というものを今後の労働政策の基本としておる限り、もちろん余暇対策、レジャー対策、第

三次産業まで含めまして、そういうことの努力を続けてこれを実現さしていかなければならない、このように考えております。なお関係係僚との折衝は続いておられますけれども、今日の段階で官庁主導型ということに踏み切るのはまだ難色があります。労働省としては、非常に前向きに今後ともやっつけていこうと考えております。

○伊藤(惣)委員 前に総務長官が言っていたのは、よくわからないのですけれどもどういふことを言っていたわけですか。新聞などによりまして、民間がやっつたらついていくという。要するに、いま労働大臣がおっしゃったこと、官庁主導型ということの問題がある、民間主導型ならばいい、したがって民間がどんどんそうなった場合には賛成であるし、そうでなければ反対である、こういう意味なんですか。その辺のところを……

○塚原(國)大臣 私が総務長官当時はこの問題はあまり出ておりませんが、この見解は表明したことはございませんが、いまの山中長官と私と話しておるところでは、まあ山中長官もいろいろ御答弁いたしておると思いますが、やはり国民へのサービス機関である公務員がまず先にそういうことをやるということについて、いわゆる先ほど申した国民的コンセンサスという点から難色を示している。詳しくはひとつ山中大臣から聞いていただきたいのですが、そういう考えで、何も待たせてやるというのじゃなくて、国家公務員が先頭を切るということについては、やはり国民にサービスする方から考えて、国民的コンセンサスの面で問題があるという考えのように私は承知いたしております。

○伊藤(惣)委員 これはやはり日本だけではない、世界的な面から批判がありますよ。非常に日本の品物が安い。どんなに関税をかけても、ガットの関税法の一つの定率によってかけてもかけてもなお安い。だから日本の品物はもうどこにでも入ってしまふ。それはなぜかと言つと、やはり安い賃金で、しかも非常に生産性を上げる。たとえ中小企業、零細企業といえども三部交代くらいで

やっている、これは現実ですね。だから逆に言いますと、日本はもっと賃金を上げてやれ、そして物が高く売れば、もうダンピングの規制だとか、あるいはまたその疑いがあるとかいわれることはないではないか、こう言う人も実はいわゆるわけですよ。そして日本人は働き過ぎる。もう欧米先進国はほとんどが週休二日制で、その労働時間も四十時間である。しかしわが国は四十八時間である。まあ何となく労働者が低賃金で虐待されていると言われないまでも、だいたい上げられていく、こういう感じが私はするわけですよ。

ですから、そういう面から言いますと、これは民間がどうであろうと、やはりそういうような世界的な一つの情勢から言つても、もう当然こちらで踏み切るときが来ているのじゃないかと思つたのです。これはまだ、私、質問を通告してございせんけれども、もしありましたらば、欧米先進国、あるいはまた世界各国で、どういふような比率で週休二日制また労働時間四十時間というものを実施しているのか。いつごろからやっているのか。わかりましたらばお伺いしたいと思つた。

○渡邊(健)政府委員 諸外国におきます週休二日制あるいは労働時間の状況を申し上げますと、週休二日制につきましては、アメリカは一九三〇年代ごろから始まつております。それからヨーロッパでは大体第二次大戦後の一九五〇年代からございまして、現在、アメリカでは、週休二日制はもちろんのこと、最近では徐々に週休三日制が始まつております。しかし、ヨーロッパでは大体一九六〇年代くらいに週休二日制がおおむね一般的になつておられます。ヨーロッパ諸国では、もうほとんどの国が現在週休二日制が大部分の労働者について行なわれている、こういうような状況でございます。

なお、労働時間に関して申し上げますと、日本も昭和三十年代などから見ますと、中小企業を含めまして、人手不足等の関係もございまして、労働時間が全体的には非常に短くなつてきつた

わけでございますが、しかし、まだまだ諸外国に比べては長いほうでございます。

労働時間の各国別の比較をいたしました調査と申しますと、ILOなどでその調査がございまして、ただこれによりまして、日本はむしろ短いほうに入つておるのですが、これは労働時間の調査のしかたということが、国によりまして非常に異なる方がまぢまちでございまして、平面的な比較が非常に困難であります。そこで、そういうのはつきりしたものはないのでございまして、同じ基準に換算してみまして、一応、試算として比べて労働省で表をつくつてみたところによりますと、大体週当たりの実労働時間で、昭和四十五年について見ますと、アメリカよりは約六時間、西ドイツよりは約四時間、イギリスよりは約三時間、フランスよりは約二時間ぐらゐ日本のほうが長いのではないかと。これは試算でございますので、試算方法によつては別なとり方もできるかと思つたが、一応、私どもが試算をしてみましたところでは大体そんなふうになつております。

○伊藤(惣)委員 確かに、国際労働機構のそういう調査もありませんし、やはり労働省がこういう世界の情勢の中から率先してやる。このコンセンサスといつても二通りありまして、やはり国民の声を盛り上げて広がる行き方、あるいはまた広く国民に知らせて、なるほどと納得させてコンセンサスを求めていく方法と二通りあると思うのです。私はこの問題については、いろいろ問題がありま

すけれども、やはり後者であつて、労働者がILOの精神を生かし、あるいはまた世界各國の情勢の中から見て、日本は工業大国として現在非常に成長しつゝあるわけでありまして、このまま行きますと世界の脅威となる。あるいはまた、このまま成長した場合には、もう遠からずして世界の四分の一ぐらゐの資源を日本に集めてしまふ。あるいはまた、GNPの伸びがたいへん大きくなつて、ついには世界一になる。そういうことを唱える学者もいるわけですね。ですから私は、こちらで労働省がこの主管官庁として、そういうような

労働時間の問題または週休二日制の問題を大胆に実施して、むしろそのための行政指導をやる。さらに中小企業、零細企業に対しては、これこそまた積極的に最低賃金制を確立してあげて、これまで週休二日制にさせてあげた。もしできなければ、休まないけれどもそれだけ収入があるという一つの能率給みないなものを与えていく。こういう方向でいくべきじゃないかと私は思つたのです。

なぜ中小企業、零細企業が大企業に比べて労働時間を長くして働かなければならないか。それは大企業というのは、確かに近代設備で短時間で数多くのものをつくる。片や機械設備もなく、どちらかというともう時代おくれの生産方式である。ですから、その操業が、大企業が長ければ中小企業はますますがらばらなくしてはいけません。短くなればやはり中小企業も短くしても対抗できる、こういうことも考えられるわけですね。たとえば一つの例を申し上げますと印刷。大企業は輪転機です。ところが中小企業、零細企業はまだ普通の手動式ですね。片や何色でも輪転機で印刷をする。しかし中小企業の場合は、いまだに手動型で一色一色印刷する。何千万の機械を入れれば、いまは四色から八色ぐらゐの色を同時に刷り上げられる機械があるわけですね。大企業にはそれができないためにこちらは一色一色やっているのであるから三部交代。こういう実態を見た場合、やはり操業短縮すればこちらも短縮する。三部交代を二部交代にすることができると。二日休めば、こちらも、いままで全然休まなくても今度は一週間に一回ぐらゐ休む、こういうことになつておるわけですね。だからこの問題は、この日本の経済成長はいまのまま伸ばすのではなくて、これはもう成長はとまってもいい。GNPの伸びはとめてもいい。横ばいでもいい。ここらで国民の福祉を充実させるべきだ。福祉政策に転換させる時代に入つた、私はそう思つておるのです。ですから、そういう意味から、これは前向きに労働大臣に、多少の非難や批判はあるかもしれませぬけれども、世界各國のそういう実例、あるいはまた経済体制、さらには

労働時間の問題または週休二日制の問題を大胆に実施して、むしろそのための行政指導をやる。さらに中小企業、零細企業に対しては、これこそまた積極的に最低賃金制を確立してあげて、これまで週休二日制にさせてあげた。もしできなければ、休まないけれどもそれだけ収入があるという一つの能率給みないなものを与えていく。こういう方向でいくべきじゃないかと私は思つたのです。なぜ中小企業、零細企業が大企業に比べて労働時間を長くして働かなければならないか。それは大企業というのは、確かに近代設備で短時間で数多くのものをつくる。片や機械設備もなく、どちらかというともう時代おくれの生産方式である。ですから、その操業が、大企業が長ければ中小企業はますますがらばらなくしてはいけません。短くなればやはり中小企業も短くしても対抗できる、こういうことも考えられるわけですね。たとえば一つの例を申し上げますと印刷。大企業は輪転機です。ところが中小企業、零細企業はまだ普通の手動式ですね。片や何色でも輪転機で印刷をする。しかし中小企業の場合は、いまだに手動型で一色一色印刷する。何千万の機械を入れれば、いまは四色から八色ぐらゐの色を同時に刷り上げられる機械があるわけですね。大企業にはそれができないためにこちらは一色一色やっているのであるから三部交代。こういう実態を見た場合、やはり操業短縮すればこちらも短縮する。三部交代を二部交代にすることができると。二日休めば、こちらも、いままで全然休まなくても今度は一週間に一回ぐらゐ休む、こういうことになつておるわけですね。だからこの問題は、この日本の経済成長はいまのまま伸ばすのではなくて、これはもう成長はとまってもいい。GNPの伸びはとめてもいい。横ばいでもいい。ここらで国民の福祉を充実させるべきだ。福祉政策に転換させる時代に入つた、私はそう思つておるのです。ですから、そういう意味から、これは前向きに労働大臣に、多少の非難や批判はあるかもしれませぬけれども、世界各國のそういう実例、あるいはまた経済体制、さらには

また将来のいろいろな問題をとりえて、これは実施に踏み切るべきじゃないか、こう私は思うのです。もう一つは、先ほど申しましたように、すでに県庁などにおいてはやっているわけです。民間においても、たとえば全体の中でまだだとは思いませんけれども、少なくともどんどんやってきていくわけですから、不景気とはいいながらも、ですから、何も愛媛県に限りません、やろうとする地方自治体があれば、どんどん行政指導を通じてやるべきじゃないか、こう思うのです。その点いかがですか。

○塚原国務大臣 労働省は前向きに、きわめて積極的に行行政指導をして今日までやってまいりましたが、ただいま伊藤委員御指摘のような点も十分踏まえまして、今後は、資料の提供、あるいは労使のコンセンサスを得るための最大限の努力は続けてまいりたいと考えております。

それから愛媛県庁の例であります、渡海自治大臣とも、この問題で私は何回も話し合っております。いまのところ、愛媛県庁以外にこれをやっているところはまだございませんが、県庁に限らず、市役所とか町役場などというところもいろいろ現地に行つて調査をするということも聞いておりますので、これはやや所管が違いますけれども、やはり労働時間あるいは週休二日制という問題になりますと、われわれの行政、われわれのほうの分野と申すとあれですが、非常に関係がありますから、そういう面の指導というか、資料の提供というか、そういうものはなおさらに積極的に進めていかなければならないと考えております。

それから、先ほど局長の答弁の中にも、週休二日制の採用によって出勤率がよくなるか、出勤率がよくなるかという点も、働き過ぎるという非難がありますけれども、日本人の労働力というものは世界で一番だと私は考えております。ですから、やはりよきよきによって十分ある程度生産が押えられてもいいと伊藤委員おっしゃったけれども、これを実施することによってかえって伸びる面も出てくるんじゃないか、それだけの素質が

あるのですから。そういう面も十分踏まえながら、御意見を交えての御質問であります、非常に傾聴すべきことがありますので、今日までも積極的ではありましたが、なおさらに積極的な行政指導をいたす考えであります。

○伊藤(徳)委員 やはり労働時間の問題が根本にあるんじゃないかと思うのです。週四十時間であればいいとなれば、これはもう八時間やれば五日ですね。また、長くどうしてもという場合は、じゃ、うちは六時間ずつで六日間という場合も考えられるかも知れません。だから週四十時間、週四十八時間、このところですが、これは非常に大事なところなんですから、その問題について私はあまり知識がありませんが、その関係、週四十時間で、国際労働機構でいろいろ言っていると思うのです。それからわが国が四十八時間をとっている根拠ですね。その点、ちょっとわかつたら御説明願いたい。

○渡邊(健)政府委員 週休二日制と労働時間の関係につきましては、いままで週休一日であったものを二日にした場合に、一日の労働時間が全く同じであれば、その分だけ一律に減るわけでございます。しかしながら、日本ではいままで実施いたしておりますものも、週休二日にした場合に、一日の労働時間はそのままにしておいて、休日だけを一日延ばすという形をとっているところもございまして、必ずしもそうでない、たとえばいままで一日七時間半で六日働いておつたものを、八時間にして五日にするというように、一日の労働時間は若干延ばしても週休二日制にするというふうな形をとっているところもかなりあるわけでございます。理想的に申しますと、週休二日になり週の労働時間も大幅に減るといことが一番望ましいわけでございますが、これは企業等に對する影響も非常に大きいわけでございますので、私どももいたしましては、当面、週休二日を普及するために、一日の労働時間は多少延びても週休二日を採用することが効果的なんではなからうか。実際そのようにして週休二日を実施いたし

ております企業が多いわけでございます。その場合にも、一日の時間を若干延ばしてしましても、トータルしますと、週の労働時間としてはいままでより一時間とか一時間半とか二時間とか、若干ずつは時間短縮の効果も生じておるわけでございます。

したがって、私どもは、必ずしも一日の労働時間がそのままということではなしに週休二日を進めていくことが、日本の現状に合つて導入しやすい方法だらう。また、最近の労働者の通勤距離の長距離化等々考えますと、たとえば土曜日半ドンで出てまいりまして、三時間から四時間の労働をするのに、往復に二時間も三時間もかかるというふうなことを考えますと、やはりすつかり休みにする、他の五日の労働時間を若干延ばすというふうなことになると思います。労働者の疲労その他等々を考えますと、効果的なのではないか、かように考えておるところでございます。

○伊藤(徳)委員 大臣から答弁がありましたから、どうか前向きに実施の方向で、これはいつかは必ずやると思つて、やはり時期の問題だろふと思つております。その時期というのはいまもさうかにかにさせるべきだ。いまも聞きましては、確かに企業においては、たとえば一日八時間を九時間に延ばしても、働く労働者から見れば、やはり同じ時間であつても二日間だけを休ませてほしい。これはもう、人間心理として、いまもお話がありましたように、最近の傾向としては、みんな遠距離から都心に通つておる、こういう実態から言いますと、確かにそう思います。その点、労働省は、やれと号令をかけるということができるのかどうか、かわかりませんが、行政指導という面ですみやかにそういう点を推進していただきたい、こう私は思います。

それで定年制の問題です。これは定年間近の方から話を聞くことが多いわけですが、確かに、現在の五十五歳という年は非常に若過ぎるよりに思います。特にわが国の老人対策が充実して

いれば問題はないのでありますけれども、五十五歳で定年になり、そして退職金をもらい、あるいはまた恩給などをもらつても、なかなか生活できないのが現状なわけですね。そこで、定年制というものが若過ぎる、早過ぎる、やめても食えない、こういうような問題があつて、定年を引き上げるという問題が、そういう方向で話や陳情が、あります。本来から言いますと、五十五歳ですか、やめても十分後の生活ができるような、そういう体制にすることが理想であると思つた。しかし、現実なかなかできないとなれば、やはり定年制の問題についてももう少し弾力性を持たすべきだ。定年というものを上げるなり考えるべきじゃないか。その点どうでしょうか。

○渡邊(健)政府委員 確かに、日本では従来五十五歳定年制をしておりました。大部分が五十五歳になつておるわけでございます。昔、わが国の平均寿命がそう高くなつたときは、それもあつた程度合理的な理由もあつたわけでございますが、御承知のとおり、戦後非常に急速に平均寿命が延びてまいりまして、近ごろは七十歳をこえるような状況になつております。そういう状況といたしますと、五十五歳という年齢ではまだまだ働き盛りでいらっしゃるわけでございます。一つには、先生おっしゃいましたような定年後の老後の生活の不安というものもございまして、また、それを離れまして、まだまだ働く能力があるのに働かないでいたくない、社会でそれだけの活動をしてほしい、そういう人間の当然の要求もあるわけでございます。

そういうことから考えまして、われわれ最近の状況から、定年制というものはもつと延ばしていいのではないかと。特に労働力がだんだん不足して、労働力を考えますと、働ける能力を持つた人を定年というところで一律に退職させるという事は非常に

悪いことである、そういう観点から

も、それから老後の生活の安定という観点からも、働きたいという観点からも、定年制をもっと延長したほうがいいんじゃないかということ、一般にも定年制延長ということ呼びかけておられます。徐々に定年制を延長する企業も出ております。しかし、現在のところは、延長いたしましても大体五十六歳とか七歳というところが多うございまして、せいぜいそのほかに再雇用というよりな形で若干延ばされるというような例が多いわけでございますが、私どももいたしましては、外国には六十五歳まで働くという国もございまして、私どもも当面日本をいたしましては大体六十くらいまで定年を延長してもいいのではないかと、こういうことで、民間の企業には定年制延長ということと呼びかけ、勸奨をしておるところでございます。

○伊藤(敏)委員 各省とか民間企業に対して、働く労働者の立場に立つて勧告をし、行政指導をし、そして労働者の福祉増進をはかる、こういうのが労働省ですね。ですから労働者にとつて、皆さんの存在が、われわれのために最もやつてくれるという実感というか、感觸がなければいかぬと思うのです。だけれども、はつきり言つて非常に弱いんですね。六十歳と言いますけれども、なぜ六十五歳までやつてもいいではないかと、いろいろの勧告ができませんかということ。現在、実質問題として再雇用ということ、六十五歳くらいまでやつておるところが多いですよ。最近の労働力不足から、あるいはまた経験という面から言つても、だから、私は、そういう点でもっと前に積極的にやるべきじゃないかと思つてます。

それから、老人に対する現在のおくれた制度を直すための、いろいろな意味での勧告、制度の確立が必要であると思うのです。公明党は党の政策でありますけれども、現在の老人対策というのは七十歳ならばありますが、実際に六十五歳くらいから働けなくなる方がたくさんいるわけですから、現在七十歳以上に対していろいろな制度

がありますけれども、それを六十五歳に下げるとか、あるいは定年を上げて働くことによつて若さを保つということもあるわけでありまして、そういう意味から、それなりの褒賞制度ですか、こういうものもつくりながら、少なくともおこなわれている社会保障、またおこなわれている先輩労働者といふか、アメリカでは老人といふので、先輩市民といつておられるのであります。わが国にまだ大きな声で老人老人と言つておられるわけですが、そういう先輩労働者、私はそう申し上げるわけですが、そういう方に対してはもっともつとつての面で手厚い行政、保護政策、福祉行政というものを推進すべきである、こう思うのです。大臣からそれに対する一つの見解を伺つておきたいと思つてます。

○塚原国務大臣 五十五歳というのは、今日の時代においてはまさにこれはひどいと私も考えております。これが七十までいくのか六十五までいくのかということはまだ問題があると思つてますが、いまの日本の男女、それぞれ違つておられます。平均寿命から考えますと、やはり六十ないし六十五というところに非常に問題がある。ですから、これはよほど実態を把握いたしまして——もちろんこれは労働者の協賛によつてきまる問題ですから、われわれが法律で、おまえのところはこうせよと言つてはできませんので、そういう面の行政指導を何歳にするか。この間、木原委員の御質問にお答えいたしました、中高年齢者等の雇用の促進に関する特別措置法で、下は四十五であり最高は六十五という年齢を申し上げましたけれども、一般産業の場合において、その辺のところはこれから大いに問題になつてくるのではなからうか。それから実際に五十五歳あたりでは、家庭の状況から考えても、お子さんの育ち方等によつて非常にお困りの方があることは、われわれの間にもたくさんあつてよく承知いたしておりますけれども、せっかく得たという体験、貴重な技術というものがそこで失われてしまうのですか

ら、きわめて残念であります。もちろん、再雇用の訓練その他の問題もあり、年齢の点については、公明党さんは七十歳というお話でありました。私ども、私自身が頑強だから言うわけじゃないですが、私個人のお考えとしては、それくらいまで十分働けると思つておられる。しかし、この間木原委員にもお答えいたしましたように、ある元老が、七十歳が成人式だからひとつ大いにがんばつてくれというごあいさつを私がしたら、この年になつてまた働かせるのかというおしかりを受けたような事情もございまして、人によつて違つておられるけれども、やはり五十五歳ではひど過ぎる。ですから、六十歳から六十五歳ぐらいの間どの程度にするか、それは会社の特性なり労働者の話し合いによつてきめよう、私はできるだけ年齢を上に置いて行政指導する、こういうふうに考えております。

○伊藤(敏)委員 ちよつと参考までに伺います。自衛隊の定年は何歳か知つておりますか、将官クラスでなくて。

○渡邊(健)政府委員 階級によつてそれぞれ違つたと承知いたしておりますが、詳細なことはちよつといま資料を持っておりません。

○伊藤(敏)委員 知らないということとはちよつと問題なんです。四十代なんです。しかも四十三とか四とか五とか、あるいは四十八と、非常に若いんです。その方々は、へたなところに行くと天下りだといわれる。それで全く違つたところに入つたりするんですね。非常に若くて退職している。しかも苦勞している。いまままで受けた訓練が何にも役に立たない。こういう人はたくさんいるわけですよ。私はやはり、自衛隊といへども国家公務員の一人ですから、そういう点についてももう少し労働省は実態をつかんで、それなりの行政指導をすべきだと思つておられる。いかがですか。

○渡邊(健)政府委員 国家公務員は労働省の直接の所管ではございませんけれども、十分調査いたしまして、連絡をよくとつてみたい、かように思つております。

○伊藤(敏)委員 直接の所管ではないですか。自衛隊は特別公務員ということ、所管ではないとおっしゃるわけですね。じゃ、あなたの方のはだれがやるのですか。人事院ですか。人事院と皆さん方、大いに関係あるんです。直接なくても間接には大いに関係があるでしょう。だからそういう所管でないから、間接的にしか関係ないからどうでもいいやというのはうまくなないと私は言つておられるのです。そういう若いところもあり、非常に問題なんです。私が心配しておりますのは、この内閣委員会、いつも防衛といわれますとみえ目の色を変えてやりますが、各省設置法ですと熱が入らぬ。なぜ入らないかというところ、やってもそのときばかりで実行してくれない、実はそういうこともあるんです。ですから私どもは、こういう法律が来たときに、皆さん方の省にあるような問題を指摘して少しでも改善していきたい、少しでも国民のためになるような法律に変えさしていきたい、こう考えるから、省以外のことをいろいろやるわけですよ。ですから、そういう面について、直接、間接にかかわらずやはり視野を広げて、そして世界の中の日本、こういう面から積極的に、また労働者から、労働省はたよりになるといわれるような官庁としての行き方、またその行政指導というものをやるべきじゃないかと思つておられる。その点、最後に大臣から決意を伺つて、質問を終わりたいと思つてます。

○塚原国務大臣 先ほどの局長の答弁は、ほかのはどうでもいいという、無関心という、そういう意味じゃございません。やはりその年齢について突然四十幾つといわれたので、私自身もいろいろ陳情を受けてもう少し少しいつことを言われたが、四十幾つという年は聞いてないのです。それはおそろしく昔の曹長とか軍曹とかいう下士官クラスぐらいじゃないかと思つておられる。これは私も調べます。私いま幾つというところ、私は大体五十過ぎているというふうなことを承知しておりますが、これは私も調べます。内閣委員会の方は専門の方もおられるようですが……(曹のクラスは四十五歳だ)と呼

ぶ者あり)だからそのことだと思ひまして、これはちゃんと調べます。決してわれわれ無関心でおるわけではございません。働く力というものをどう温存させ、どうこれを活用するか。労働省はあくまで働く者の味方でありまして、きわめて積極的な対策を今後とも進めてまいります。

○伊藤(勉)委員 最後に一つ。自衛隊に労働組合をつくることはできないのですか。それをたどえば人事院があるからつくれないという見方があります。しかし官公労は、やはり人事院の所管であつても実は組合があるわけです。その辺どうなんでしょうか。

○藤澤(政)委員 自衛隊法によりまして、労働組合法の対象外になっております。労働組合はつくることができないことになっております。

○伊藤(勉)委員 終わります。

○和田(耕)委員 和田耕作君。

○和田(耕)委員 大臣、きょうは特に年配者の問題についてお尋ねしたいと思つております。人間のしあわせということになります、これはいろいろ個人差がありますけれども、平均的に見まして、人間のしあわせというのは年配、つまり老齢になってしあわせであることがしあわせだということ、客観的に見て一つの動かすことのできない標準だと私は思うのです。若いときに何ぼ苦勞しても年配になってしあわせであれば、若いときの苦勞は全部しあわせに変わってしまう。しかし、若いときに何ぼしあわせであつても年配になって苦勞する状態になれば、若いときのしあわせは全部消えてしまうことだと思つております。したがつて、人間のしあわせという問題は、個人差はありますが、平均して考えますと、やはり老後のしあわせという問題が人間のしあわせの一番中心になつてくる、こういうふうに考えるのですけれども、大臣、率直な御所見をお伺いしたいと思います。

○堀原(國)大臣 われわれの生活を豊かにし、幸福にするのが政治の目的だということはいふまでもありません。それで、しあわせ、幸福というものが、いま御指摘のよういつの時点においてかということでありまして、これはなかなかむずかしい問題であつて、常にしあわせであること、理想としてはこれが一番ベスト、一番よいことでありまして、やはりいま御指摘のよう、若いときしあわせであつたものがその後くずれれば、それは何にもならぬ。一つの甘い思い出として残るかは知らぬが、現実には非常に苦しい立場におちいりますから、やはりあなたと同じように、ある年齢においてのしあわせがほんとうのしあわせではなからうか、私はこう考へております。しかし、宗教その他によつていろいろ異なつた考へを持つ方があるかもしれませんが、概念的には和田委員の御指摘になつた点と私はやはり同じような考へを持っております。

○和田(耕)委員 個人差があるということをおっしゃいましたが、われわれのつき合つてゐる交友関係、またわれわれの知つてゐる範囲において、いわゆる長く短く暮らせとか、それから茨城という私の郷里は、私事にわたつて恐縮ですが、非常に短兵急なところでありまして、非常にいろいろな問題を昭和の初めごろから出してあります。これは私の友だちもかなりおる。こういう車中から言われれば、長く生きることがしあわせではない、われわれは、一つの目的に向かつて邁進すればそれでいいというような思想があつたことは事実であります。しかし、これは特例中の特例である。人間全般的に見た場合には、家庭の状況、子供の状況、諸般の情勢から考へて、やはりある年齢に達したときのしあわせという意味で、重ねて和田委員と同じ考へであることを申し上げます。

○和田(耕)委員 現在の状態で、その年齢を六十歳と限りまして、定年は五十五歳のところが多いと思ひますけれども、六十歳以上あるいは六十五歳以上の人が、この高度経済成長した日本でも、これも相対的なものです。しあわせな人もおられます。全体としてしあわせな人が多いと思ひますか。あるいは非常に少ないと思ひますか。大臣はどう思ひますか。

○堀原(國)大臣 最近いろいろな事件でも見られますように、人間関係、ヒューマンリレーションの断絶というものが私は大きな政治問題だと考へております。何によつてそんなことかと思ひます。うなことは、ここで申し上げようとは思ひませんが、たとえば、先輩と後輩、親と子、それから生徒と先生というものととの間に確かに断絶がある。この事実私は否定することができない。そういう面において、いま六十歳ぐらいの方という年齢が出ましたけれども、もし断絶というものを目の前に見ていたらその方は非常に不幸であらう、これははっきり言えると思つております。

それから、じゃ老人全部が幸いであるかどうか。老人対策についてはいふん批判もありまゝです。政府も一生懸命やつておるが、野党からもいろいろ問題で攻撃もされ、おしかりも受け、やつておられますが、事実、七〇年代は内政の年といわれておるが、昨年からことしあたりにかけては、老人対策があるいは一番中心になつてゐるのではないかと考へておられます。そういう面では、ふしあわせな方が多かつたために、後手には回つたけれども、老人対策に重点を置くという考へがあつたのではないか。これはやや私の個人的な見解になるかもしれませんが、しかし、労働大臣として、また国務大臣として申し上げるならば、私は、そのことははっきり言えると思つております。

○和田(耕)委員 いろいろ資料が出ております。老人の持つてゐる不満とか、あるいはしあわせと感ずることとか、いろいろ資料が出ておりますけれども、やはりどういふ場合、どういふ調査でも見られることは、生活上の不安というのがありますね。もう一つは、生活上の不安という問題だと思つておられる。この二つはどこにも見られておる問題だと思つておられる。つまり生活上の不安というものは、年金その他の問題もありませんけれども、これは労働省の非常に関係することだと思ひます。したがつて、老人に対する、いま大臣のおっしゃつたような、政府としてもおそまきながら相当重点政策としてやつていこうとする体制のもとで、労働省と厚生省とは密接な連絡をとる必要があると私は思つております。労働省、厚生省はもともと一つの局だつたということから考へてみると、もつともつと緊密な連絡をとる必要があると思つておられるけれども、現在、労働省と厚生省とは、どういふふうな連絡が老人対策の推進についてあるかどうかをお伺いしたい。

○堀原(國)大臣 具体的なこまかい問題についての接触の方法については、あとから所管局長から答弁があると思ひますが、今日の労働行政は、私は厚生省の所管もかなり先取りしなければならぬものもあるし、特に環境庁の関係も先取りしなければならぬものがあるかと考へておられます。この間まで御審議を願つて、きょう通過いたしましたけれども、労働安全衛生法等の審議の過程におきましても、それをつくづく私も痛感いたしましたし、今後の労働行政はそうであらねばならないと考へておられます。したがつて、今日までも、何も立法の過程で連絡をとつたというのではなくて、常日ごろ非常に緊密な連絡をとつておると私は信じておりますし、今後さらに、いま言

いたしましたように、厚生省、環境庁、その他の省とももちろん関係もございませぬけれども、特にいま指摘された厚生省との関係は、より一そう緊密な連絡を保持しなければならぬ、このように思っています。

○和田(耕)委員 いまの佐藤内閣はもう余命幾ばくもない。これは皮肉でも何でもなしに、そういう事実になっているわけですから、新しい内閣ができてのことになると思いますが、老人対策を頂点にあげておるとするならば、この問題を焦点にして労働省と厚生省とがどのように進めていくか。たとえば老人ホームという問題を考えましても、老人ホームに集まっている人たちに仕事を与える。仕事をしたいと願っている人がたくさんあるという場合に、老人ホームにおられる人たちに對して、厚生省と労働省とが緊密な連絡をとってやっていくというふうな一つの例ですけれども、そういうふうな各省を越えた——いまの環境庁の問題もそうです。あるいは文部省も関係するかも知れません。そういうふうなことで、中心の一つの機関を設ける必要があるかと思うのですが、それはどういふふうな形になるかとは別として、そういうふうなお考えは労働省の方々にありませんか。

○道正政府委員 先生御指摘のとおり、厚生、労働両省はかつて一本でございまして、われわれ非常にたくさん親しい友人もございませぬ。それから、それよりも仕事の面で非常に緊密に連絡がございませぬし、現に安定局と社会局とは定期的に会合を持っております。それから職業紹介の面では、こういうふうな連係動作を実施いたしております。厚生省では社会福祉法人で老人のお世話をなさるといふ法人がございませぬが、その法人から、老人の無料の職業紹介をあわせてやりたいというふうな申し出がございまして、現在は五十三カ所の厚生省所管の社会福祉法人による無料職業紹介事業を労働大臣の許可を与えることによりまして実施していただいております。

みならず、政府全体といたしまして高齢者対策に取組んでいかなければならぬわけでございます。労働省と厚生省との関連で申し上げますならば、年金の年齢とわれわれの老人の雇用対策はもう切っても切れない関係にございませぬ。年金の充実が叫ばれておられるわけですが、いまの六十歳から、スライド制等を加味しました生活の十分でございませぬ年金を実施した場合に、現役の諸君が負担するわけでありませぬけれども、欧米等の例を見ましてなかなかたいへんなことではないか。かたがた、老人の皆さんも六十歳から年金で生活するということを希望される方がかりでもなさそうでございます。むしろ働けるだけ働きたいというふうな御希望もございませぬ。そういうことで、現在すでに現実の問題といたしまして、米年度以降、七〇年代の労働、厚生政策を立案するにあたって、年金と高齢者の雇用政策というものの調整はどうしてもやらぬと、両省とも仕事にならぬわけでございます。そういうことで現在接触を密にしている次第でございます。

がでしようか。

○塚原国務大臣 老人対策についての御批判があつて、やや後手に回った感がなきにしもあらずというのを私、先ほど申しましたけれども、そういうことを意識しながら、各省において、特に労働、厚生において、いま職安局長が答弁いたしましたように、万全を期した対策を講じておりますが、それでももし御指摘のような不備——決して私は役所のなわ張り争いとは考えたくございませぬが、なおそれで至らない不備な点がございませぬ場合には、総理あたりが中心となりまして、各省ばらばらになつておられるような老人対策を総合的に考えるというふうなことも、一つの案ではなからうかと考えております。しかし、労働省といたしましては、事、労働に関する問題では、各省と十分な連携をとって万全を期しておるつもりでありますし、また今後期きなればならないと思っております。

○和田(耕)委員 一つの例をこれから申し上げたいと思ひますけれども、中高年の就労の促進のいんな施策をやつておられますけれども、実際の運用の結果を見ると、中年層にほとんど集中しておつて、老年層にはほとんど恩恵は及んでいない。四十五歳から六十五歳というのですけれども、五十歳の中ごろまで、まだ定年前の人たちの問題は考えられておられるけれども、それ以上の人については非常に薄い効果しかあがっていないという世評がありますけれども、その点、どうでしょう。

これは御指摘のとおりでございます。

この点は、先ほど伊藤先生の御質問のありましたように、定年の問題が非常に大きく関連してゐると思ひますが、定年制の延長を大きく広げ呼びかけるのと同時に、高齢者の職業訓練を充実いたしまして転換を容易にする。あるいは、高齢者向きの職種につきまして雇用率を設定いたしまして、老人向きの職場を確保するというようなことをいままでもやつてきておられるわけですが、今後ますます老人がふえますという現実を踏まえまして、従来のような対策でいかどうか、これはわれわれ真剣に検討し、抜本的に対策を講じたいと思つております。

現在は、二十九の職種につきましてそれぞれ雇用率を定めておられて、たとえば、守衛さんであるとか、監視人、社宅の管理人等の職種につきましては七〇%、あるいは清掃であれば六五%というふうな、以下職種によりまして企業の実態もあわせ勘案しながら率をきめておられます。四十七年度におきましてはこれを倍増いたしまして、約六十種にふやす予定でございます。

そういうことも今後大いにやつてまいりたいと思つておられますが、いづれにいたしましても、今後、中高年齢者、特に高年齢者の雇用問題は非常に重要な問題になつてくると思ひますので、根本的な対策を検討し、実施に移したいというふうに考えております。

○和田(耕)委員 私は、これは中高年齢者というようにしないで、中年と高齢者を分けたらいいと思ひます。それを一緒に考えますと、いまのような結果になつて、高齢者がほとんど無視されて、中年者の紹介になつてしまふ。これはつまり、求人する側からすれば、やはり年をとつてもできるだけ働く人をと、つまり生産性の向上という観点から求人するのはあたりまえのことです。観点が求職者側から求職者側になつてしまふと、その制限を一緒にしてしまふというふうな雇用促進をやれば、やはり中年者が中心になつてこざるを得ない。つまり生産性というものに焦点を置くのは当然だと思ひますからね。

しかし高齢者の場合は、そういうものであつてはならないということですね。中年者の場合のいまのいろいろな職種の指定という問題はもっと広げていいと私は思うのですね。たとえば、デパートなんかにしても、銀行なんかにしても、もつと中年者を使つていいのです。いまの監視だとか、あるいはいろいろな公共施設、たとえば博物館とかそういうところには高齢者でよろしい。つまり高齢者でなければならぬ職場というものを限定してあげない、この問題はなかなか手の届いた行政にはならないという感じがするわけであつて、高齢者の雇用対策という問題をこの際強く考えてみる必要があるのではないか、そう思うのですけれども、どうでしょう。

○道正政府委員 全く同感でございます。三十八年に中高年齢者の特別対策を始めましたときには、御承知のように、三十五歳から中年といふことで対策を講じてきたわけですが、十年近い間にも三十五歳から四十五歳くらいまでは少なくも特別対策は要らないのじゃないかと、御指摘のように、そのうちに、四十五歳から五十歳があるいは五十五歳くらいまでは、要するに定年までの方については特別対策が要らなくなる事になることも考えられます。いずれにいたしましても、中年といふことで一本にしないで、高齢者に重点を当てて集中的に対策を考へるといふことは、われわれもそういう方向が正しいんではないかというふうなふうに実は考へて、目下検討しております。

○和田(耕)委員 まず六十歳以上ということに一つの区切りをつけますと、六十歳以上の人は明治生まれです。明治生まれの環境の人は、何ぼ年をとつても働きたいんだ、働くことが生きがいなんだというふうな考へていてる人が非常に多いですね。それはどういふ年になつてもそういう人が多いいです。ところが、六十歳以上の明治時代の環境を持つて居る方々、いまは高齢者です。この人たちに對して、一般的な平均の生産性ということを

求めるのは無理なことですね。したがつて高齢者の雇用促進というものを別ワクにしるというのには、そういうところもあるわけですね。つまり現在の六十歳以上のお年寄りの気持ちの中に、やはり自分分は働くことが生きがいだといふふうな感じに、あるいは人が圧倒的に多いといふこの事実、病気で働けない人もおられますけれども、働ける人は、とにかく国家のいろいろな恩恵よりは自分が御自身で働いて食つていきたいんだといふような気持ちを持つて居る人が非常に多いですね。この人たちの希望には国はこたえるべきだ。しかもこの人たちが、若い者と一緒で働いて、あるいは若年者と一緒に働いていける環境では、この願望にはこたえられない。つまり、年寄りのしあわせといふ問題とちがはぐになつてしまふ、こういう問題があるのです。そういうふうな点があるのです。ですから労働省の高齢者に対する就労といふのが、働いて自分が食つていきたいといふこの気持ちを満たすためには、ぜひとも高齢者の就労の対策といふものを、一般の生産性といふ問題とは離れて、福祉といふ面からも考へてみる必要がありはしないか、私そう思うのです。これはつまり、日雇い労働者の問題も現実の問題としてはそういうふうなことになる。これは、実態は、それから、その指導のしかたがいろいろあるか、あるいははつきりしてないの、日雇い労働者の問題も、世にいろいろあるように、きわめてきびしい批判にさらされて居る。この問題は指導のしかたが悪いと私は思うのです。そういうような問題も踏まえて、ぜひともこの高齢者の雇用といふ問題、就労といふ問題も考へる一つのはつきりした施策を、労働省としては打ち立ててもらいたい。こういうところに、厚生省との緊密な連絡が必要なのわけですよ。その点についてひとつ御所見を伺いたい。

○道正政府委員 先生の御指摘、重ねて申し上げて恐縮でございますが、全く同感でございます。現在におきましても、中高年の問題が雇用政策上非常に大きな問題になつておりまして、安定所

におきましても、たとえば中高年齢者コーナーといふようなものを特設いたしまして、一般の若い方とは違つてきめこまかいお世話をするといふようなこともいたしております。しかも今後を展望いたしますと、年齢別労働力人口は、専門家の先生御承知のとおり、現在は四十五歳以上の労働力人口が全体の三割を占めて下回るわけでありまして、十年を待たずに四〇%くらいにこれが高まるわけでございます。そういういたしますと、平均寿命も伸びますし、国全体の政策といたしまして、やはり五十五歳の定年はいふ論外でございます。六十歳までがいいか、あるいは六十五歳くらいまでが適職をあっせんし、あるいは先ほど御指摘がございましたように、高齢者向きの職場を老人に独占して確保することによつて、老人向きのようなことが必要になつてくるのではないかと、うらふらふに考へます。それが同時に、老人の皆さんの生きがいも通ずるし、福祉の向上にもなすます密にいたしまして、労働省としては雇用対策の分野で万全の対策を検討してまいりたいといふふうに思ひます。

○和田(耕)委員 この高齢者の就労といふ問題は、ぜひひとつお願いしたいと思ひます。これは職業選択の自由といふのが憲法にありますから、なかなか強制的なことはできないと思ひますけれども、そういう憲法があるにしても、一方また高齢者も健康にして文化的な生活をする権利があるといふ憲法の規定があるわけであつて、こちらあたりの調整をはかりながらこの問題は強力に推進してもらいたいと思ひます。高齢者に対するいろいろな調査を見ましても、家族と一緒に同居したいという願望が非常に強いと思ひます。たとえば老人ホームその他の運営の問題を考へまして、そういうおぼろげな山のようなところには行きたくない。その感じ方は違ふと思ひますけれども、老人として能力、体力に

で働くところがあれば、やはり家族と一緒に同居するのにおりやすい状況にもなると思ひます。そういう点から、働く意思のある老人はたくさんおる。元気な人もたくさんおります。このごろ八十になつても非常に元気な人がふえましたね。個人的にいえば非常に元気な人がふえました。八十年になつても元気な人がふえました。ですから、そういう人のできるだけ仕事を与へ、生きがいを感じさせ、そして胸を張つて老後の生活ができるような措置をぜひともひとつ労働省として考へていただきたいと思います。これはそうしませんと、もう六十五歳以上は労働省の対象じゃないんだといふようなことを考へると、これはきわめて問題であつて、それ以上は厚生省にまかしておけばいいんだといふようなことでは、老人の切なる気持ちにこたへる方法ではないと思ひます。そういうことですから、ぜひともこの問題は具体化してやつてもらいたい。

いまもお話のありました定年制の問題ですけれども、これは非常に複雑な問題ですね。つまり賃金制度、雇用制度との関係のある問題ですから、なかなかこれはむずかしいと思ひますけれども、一般的に見て、とにかく定年五十五歳を六十歳くらいに上げていこうといふことは、これは議論のなほ必要の問題だと思ひますけれども、この数年來、能率賃金といふ問題が盛んに一部で言われてきたのですけれども、この能率に対する賃金を支払うといふ考へ方は、現在の程度に普及してあります。賃金の問題は賃金を予定していかつたので、御準備がないと思ひますけれども、この質疑の経過からいって、大体の数字でけつておきます。

○青木説明員 お答え申し上げます。業績給として支給されておられますものは、率で申しまして五・四%。なお、基本給の中で仕事給、属人給、総合給といふような分け方をいたしておりますが、この仕事給も一種の能率給的なものでございますが、これが基本給の中で二・三・一%を占めております。なお勤務手当、これは勤務

に於て手当を支給するものでございますが、これが約三・五％。大まかに申し上げまして、こういうような比率に相なっております。

○和田(耕)委員 それは、何らかの能率給的な色彩を持つ賃金というのは、これを足したものでか。

○青木説明員 賃金構造につきましては、先生御存じのとおり、各企業におきまして、非常にごまかなそれぞれ違った規定を設けております。統計調査部におきましては、賃金構造調査というのを行なっております。その中で、一応仕事給なり業績給なり勤務手当というような分類をいたしまして、各企業におきまして、いろいろな能率給的なものをここに含めてもらおう、こういうふうな統計をとったものでございます。

○和田(耕)委員 この傾向は次第に強化されていく、能率給的な色彩は強くなっていくというお考えになっておられますか。あるいはそれに対する労働者の態度はどういう態度ですか。

○廣政説明員 日本の賃金体系の中で、いわゆる先生御指摘の基本給、そして能率給、その割り振りの問題に關しましては、これから次第に、能率給あるいは職務給も含めまして、そういうものがふえていくという傾向にあるように存じます。

○和田(耕)委員 労働省としての指導の態度はどういうぐあいでございますか。

○廣政説明員 これからの賃金制度の中で、当然のことでございますが、労働力の不足、あるいは社会的な意識の変化、さらにまた技術革新の影響というふうな事柄の中で、次第に日本の年功序列制というのは、職務給あるいは能率給という方向に切りかわりつつあるものと思っております。また、私どももそのようないろんな要請も受けておりますので、その面での研究も十分いたしておりますが、さらにこれは労働省としても、その方向で需要に應ずるようには考えていかなければならぬ、このように考えております。

○和田(耕)委員 その考えがあることはわかりませうけれども、しかし実際には、年功序列のいまま

での体系がいいんだ、これをあんまりこわして能率給に変えることはいけないうんたというふうな思ふ人も、企業の中には相当おるといふことを聞くんですけれども、それはそうじゃないのですか。

○廣政説明員 日本の年功序列賃金制度というのが日本の慣行の中の長い歴史を持つておるだけに、これをいま一挙に直ちにどうこうというごとは、私どもも、これは行き過ぎであらう、このように思っています。しかしながら、先ほど申し上げましたようないろいろな事情というものを踏まえながら、それぞれの賃金の問題、もともと労使の交渉の問題でございまして、その中でいろいろの方向というものが出てまいる。それについて私どもは、いろいろ資料の提供もいたし、御指導も申し上げます。

○和田(耕)委員 定年制の問題は、やはり年をとって六十過ぎ、六十五歳になっても非常に元気がな人がふえてきておるといふことですから、これを廃止するか、あるいは延長するかという議論は当然のことだと思っておりますけれども、しかし、いまの賃金制度がいままで日本のような状況だ、なかなか言うべくして行なわれない。つまり、いまの定年制にメリットを感じる企業の人たちは、やはり給料の高い、しかもそれに比べて働きの少ない高齢者を五十五歳あたりで一応整理するとういうような気持ちが非常に強いわけだと私は思うのですけれども、その問題についての対策を一方で進めていかないと、六十までしたいんだ、したいんだというままで一向進まないということになるわけであって、こういう問題についても、労働省としての一つの方向といえますか、指導の方向といふものを確立する時期に私は来ていいると思っておりますけれども、その点ひとつ大臣の御所見をお伺いしたい。

○塚原国務大臣 五十五歳では低過ぎる、これを六十ないし六十五までという御議論が先ほどから出ております。そこで、それぞれの企業の内部の事情にもよるでしょうけれども、いま言った年功序列の賃金のあり方、ここにやはり問題があるから、なかなかよう踏み切れないところが多いんじゃないかろうかと私は考えております。ですから、今後の労働力の需給関係その他から見ても、中年の方、特に中年の方の労働力というものは、先ほどもおっしゃった気概あるいは経験、それから技術等を生かすことは絶対必要であらう。同時に労働者の労働力というものも、これも絶対必要になってくる、こういうときでありますだけに、定年制の延長を考える各会社においては、その給与体系と、それから年功序列というふうなもの、従来からの考え方より一歩そこで変えなければならぬのじゃないか。それは企業ごとで考えることではしょうけれども、そうして実際に年齢に来たときには、あるダウンがあるでしょう、あるいはカットがあるかもしれないが、そういうものによつて会社の運営をやっていくようなことが一番望ましいんじゃないか。そのままだの形で給与がどんどん上がっていったら、これは会社としてはペイいたしませんから、そういう面の考慮というものは各企業においてそれぞれ研究されておる。実際問題として現実に労働力不足であり、また、それを確保していくにはどうするかというところが、いま言ったような壁にぶつかったときの処置というものは労働力需給の関係から必要とでありまして、私は、いま申し上げたような点で、ある時点においては、従来の慣例を打破するようなことがあつてもやらなければこの問題の解決は困難だ、このように考えております。

○和田(耕)委員 この問題、一等先に申し上げたように、年寄りになつていあわせになるというところが人間のしあわせの一つのスタンダードの考え方であると思つれば、これは、若い人たちにもこの考え方でもって指導するということ、私は説得力を持つと思つておる。そういうふうなことで、これは確かに職種によつて非常な違いがありますけれども、いま大臣のおっしゃった、ある年齢で賃金をカットするといふよりは漸減していくといふような考え方は、これは現実的だと思つておる。

す。そういうことをある程度まで実行していくということと並行して定年制というものを事実上なくする。これは、六十までは定年でそれ以上はということは、もうすぐこれまた問題になつてくるわけで、実際は、事実上定年制をなくするといふような方向に持つていくのが私は正しいのじゃないかと思つておる。その場合、つまり働かずに定年して賃金の支払いをするという、これは一つの問題としてあるわけですから、ある合理的な水準をもつて漸減していくような、そういう心組みなさつて、そして働ける者は六十五になつても七十になつても仕事ができるような体制をつくつていくということが根本ではないかと思つておる。

これは一部の人の言うように、いまの高い賃金のままで六十、六十五まで持つていけといふようなことは、これは言うことは言えても、実際責任を持つて行政のあれとしては、あるいは会社の経営当局としてはできることではありはしない。

それはそうだとはいへないが、それは何もしないという現状のようなことになつてしまふ。そういうことであるわけですから、ぜひとも本気に考えなさんな時期に來ているわけですが、このお年寄りの問題というのは、しかも、お年寄りのしあわせの一番根本は、働きたいと思つていけるわけですから、働けるような環境に持つていくということが一番大事なことだと私は思つておる。この問題は、いわゆる技術的な考え方との転換といひますか、そういうふうなことをぜひとも考へてもらわなければいけませんか、そういうふうな思つておるわけでも、御所見をお伺いしたい。

○塚原国務大臣 実は五月三十一日だったと思つておるわけですが、OECDで日本の雇用政策——これは個別で検討されておるが、日本のレポート、その中で、年功序列型の日本の賃金制度は再検討されるべきであらうといふようなものが採択されておるわけでありませう。ですから、これは日本のみならず、日本ではもちろんでありませうが、一つ

の世界の趨勢ではなからうか。先ほど申し上げましたように、やはり各企業ごとによって話ばきまのりでしょうが、そういう点で話し合ひは十分できるし、労働者も、そういう面で多少の御不満はあつても、結局話し合ひで、幾らかダウンしても働きたいのある、生きがいのある生活というものをそこで十分保障されると私は思つておりますから、これはひとつ真剣に検討し、そういう面の行政指導もいたさなければならぬと考へております。

○和田(耕)委員 年配者の問題はまだまだたくさんありますけれども、この問題はこの程度にしておきまして、もう一つ、いま気がついたことで、いまの労働省がおもに考へなきやならない問題は、年配者つまり働く意思を持つておる、働くことに生きがいを感じておるお年寄りに対する就労の指導という問題が一つ。もう一つの問題は、若い人たち、若い労働者に対する指導という問題も、もうそろそろここで方針をきめなきやならない段階に來ていて私は思ふのです。

私、去年の十月にヨーロッパに行く機会があつたのですけれども、パリに行きましても、ベルリンでも、あるいはロンドンでも、ストックホルムでも、何をしているかわからぬような日本の若い人たちがたくさんおるが目立つておるという感じがするのです。こういうふうな人たちがおるわけですね。現在の日本国内でも、たとえば私の事務所にも大学を出たりつばなのが七、八人もおります。これがまとも就職すれば、これは高い六万も七万も月給をもらつてサラリーマンの生活ができる男が、私のところでは四万くらいしかやつてない。それでもけっこう喜ぶ優秀な人がおるのです。そういう点で、賃上げなんかのことが新聞に出ると、いやこれは内心弱つたなと思ふこともおるのですが、若い優秀な人が喜んで仕事をしておるのです。いまの若い人というのは、そういうふうな感じが、一般的じゃないのですけれども、ありますね。仕事をやる気になれば、アルバイトをしたって食つていくだけの生活はできるん

だというふうな感じもあるわけなんです、そういう人たちに對する、あるいは青少年労働者に対する労働省の指導の基本的な原則みたいなものをひとつお聞かせいただきたい。

○高橋(展)政府委員 若くして職場に出て働く少年少女、その福祉を増進するということは労働行政の大きな課題であらうかと思ひます。特に近年は、これら若い人たちが、先生の御指摘のように、意識の上でもいろいろ変化がございまして、また、その生活の実態の上でも余暇時間というものが非常にふえてきています。一方、需給関係等の影響もございまして、一般に労働条件はよくならず、賃金、特に若い人の賃金は上がつております。あるいはまた一方におきましては、都市への集中ということも非常に多くなつてまいりまして、たとえば十年前とは非常に違つた若い人の増というものが生まれてまいつておるようになつてまいりまして、非常に安易に離職をするとか、また、その離職の過程で非に走るということもございまして、あるいはまた、職場に適應できないで非常に不平、不満が多い、それがまた、はけ口をよそに求めるというふうなものも見られてまいつておるようになつてまいりまして、

そういう中で、いろいろな新しい問題が起つてまいりまして、非常に安易に離職をするとか、また、その離職の過程で非に走るということもございまして、あるいはまた、職場に適應できないで非常に不平、不満が多い、それがまた、はけ口をよそに求めるというふうなものも見られてまいつておるようになつてまいりまして、

そのような青少年労働者の動き方というものに對しまして、私どもといたしましては、数年来検討いたしましたおりましたが、これらの若い人が充實した職業生活を営んで、そして有為な職業人として成長をしていく、それを期待するわけには、やはり国として基本的な法律というものをつくつて、その施行を通じてその成長を守つていきたい、このような考へで、一昨年、勤勞青少年福祉法というものを準備いたしました。国会におかれ成り立を見たわけでございます。特に、この法律に基づきまして基本方針を労働大臣が定め、それを都道府県知事等に示しまして、各都道府県におきましては、知事がまた基本的計画をお

つくりになるというふうな脈絡一貫した推進方法をとりまして、勤勞青少年の福祉のための事業についてその展開をはかつてまいつておるところでございます。特に、勤勞青少年が余暇の生活におきまして、仲間づくりをいたしましたり、あるいは自己啓発をしてまいる、あるいはスポーツ、レクリエーション等を行なうための拠点といたしまして勤勞青少年ホームという施設を各地につくつてまいりまして、地方公共団体に対してその設置の勧奨をしておりますが、これが年々増加いたしましたので二百五十カ所にもなる、このような情勢に進んでおるわけでございます。

○和田(耕)委員 勤勞青少年は、上は年は何歳ぐらゐまでですか。
○高橋(展)政府委員 勤勞青少年福祉法の対象といたしましては、勤勞青少年は、およそ二十五歳ぐらゐまでと考へておりますが、この福祉法の中で、特別な措置、たとえば事業所の中に福祉推進者という方を置いて青少年のめんどうを見てもらう、そういうふうな場合の対象といたしまして、おおよそ二十歳というふうに考へております。

○和田(耕)委員 そういふ方向は、私はけっこうだと思ひますけれども、いまの勤勞青少年の場合に、福祉というふうな考へ方、その角度からの取り上げ方というのは非常に重要だと思ふのですけれども、それ以上に出る必要があるんじゃないかという感じが私にはするのです。福祉という形、そういうことを非常に強力に進めていかなければならぬたぐさんの人がおられますけれども、福祉という対象よりは、それから抜け出した、もっと悪くいへば野方図ということばはよくないけれども、福祉の対象にならないで、もっと違つた対策が必要だという感じの青少年労働者もたくさんおるんじゃないか。この人たちに對しては何かお考へになつておられますか。たとえば、いまヨーロッパへ出て何やつておるかかわからぬ、とにかくやつておるという人たちとか、あるいは私ども政治家の事務所におつて、何やつておるかかわからぬわけ

じゃない、一生懸命やつておるわけですから、そういう福祉というものの対象から出た勤勞青少年というのが非常に多くなつておると思ふのです。こういう人たちに對する対策というものを考へておるわけですか。

○高橋(展)政府委員 勤勞青少年福祉法といい、あるいは福祉を増進するというように申し上げますと、福祉ということばが何かハンディキャップのある者に対する援助というふうなニュアンスであるいはお聞き取りになられたのかと存じます。私も実はこのことばの使い方には非常に苦心いたしましたところがございます。しかし福祉ということばは、あなたがちのようにハンディキャップのある者に対する援助あるいは救済的なものという意味だけではなくて、より積極的、前向きに幸福と同じような意味合いで使おうではないか、たとえば福祉国家という場合の福祉と同じ意味に使おうではないか、こういうふうな考へ方で勤勞青少年福祉法にそのことばを用いたわけでございます。また、したがひまして、その法律の中で勤勞青少年福祉を増進するといふ場合は、先生がおっしゃいますように、非常に前向きに生きがいのある充実感を持ち意欲を持つて働く、そういう状態の実現ということを基本理念として立てているというふうなわけでございます。福祉ということにはたいへん積極的な意味合いを持たせているつもりでございますし、また施策の目標も、そのようなところに置いておるわけでございます。

ただいま御指摘のような、ヨーロッパのほうに行つてしまふ青少年というふうな例でございますが、こういう人たちが職場から脱落していった方であるのか、あるいは学生層でおられるのか、その学生生活に不満でそのようになられたのか、その辺つまびらかでない点もございまして、労働省といたしましては、職場で働く青少年が、勤勞生活に生きがいを持つて働けるように、将来に夢を向けるように、そしてその職場から脱落するといふようなことのないようにということ、なかなか

万全のところまでまいりませんが、できる限りの努力をしていこうというのでございませぬ。

○和田(耕)委員 もっと具体的に申し上げますと、私、去年の秋に、都内の三つぐらゐの大学の学園祭に、各党討論会というのがありまして、行ったんです。そのあとで十七、八人の若い者がやってきました。ざっくりばらんに自分たちの気持ちを話すのを聞く機会があったんですけれど、こういうふうな感じを持つ青年が多いのですね。これは相当多いんじゃないかと思う。つまり全くとおもしろくない。いまの学生は勤労青年といつてもいいような状態をしているんです。学校はろくすつぼ出ないでアルバイトやつて、つまり学生時代の半分以上はアルバイトしているというところから、勤労青年と言つてもいいくらいの方が多いいんです。だいたい長く学校におる連中もおつて、君たちはどうしているんだと言つて、昼寝をしていまして、どうしようもないこと。自分と同年輩の高校卒業生で学校へ入つた者のちよつと生きているのは、みな昼寝をしている。つまり全く意義を認めないわけ。いまのサラリーマンとしての労働というものに、何かもつと生きているのある仕事をしたいというのの、私どもは前に満鉄におりましたから、満鉄のことを話しましたら、和田先生、私はそういう外国に行つて生きているのある仕事をどんどんしたいんだというふうなことを言う人もたくさんおりました。つまり青年たちが、こういうふうな余暇もどんどんふえてくる、収入も売り手市場であるから相当高い収入を得られるという状況のもとで、自分のエネルギーなり生きがいというものをあましておる若い人たちが多いという事は事実だと思つておるのです。こういう若い人たちに正しい民主的な国家の成人としての指導をするということが必要な課題になつてきています。私は思つておる。こういう問題を労働省としては、そんなものもあるけれどもしようがない、しばらくほうつておけというふうな態度で見つておられるのか。何とか前向きに指導し

たいというふうな思つておられるのか。もし思つておられるとすれば、どういふ方向に指導したいと思つておられるのかを、この際お聞きしたいと思つておる。これは大臣からもひとつ。

○塚原内務大臣 先ほどの外国の例は、私もたびたび参りましていろいろ諸君といふ話も合つてみますが、私が接触した範囲では学生が多かつたですね。おやじにモスクワ行きの飛行機代金の金だけもらつて、汽車で全部行く。あとはヒッチハイクとアルバイト、さら洗いをやると一時間最低一ドルか一ドル半、それで世界じゅうを回つてくるという人が多かつたように私は承知しております。いま一つ、質問にはなかつたのですが心配なことは、きわめて意欲に燃えて工場等働いている方が、かっこいいといふことでしょうか、第三次産業へ会社に入つて行つてしまふ者がかなりあるというふうなことを聞いております。これはなかなか容易なことではない。

先ほどからどういふふうな指導するかというお話がありました。行政指導としては、労働時間の問題、週休二日制の問題等もあつて、今後はあくまでも人間尊重、福祉優先という立場で、快適な働き場所、そして勤労意欲に燃えて楽しい生活を営むという方向に持つていかなければならぬ。もちろん婦人少年局としてもそういう方針で指導いたしておるわけでありまして、さらにいま二つの例としてあげたようなことは、将来おそべき方向に行つてはたいへんございまして、それから、いまのうちに強制的ではなくそういう方向に善導していかなければならぬ、このように考えております。

○高橋(展)政府委員 私が申し上げるのは僭越なことかとも存じますが、青少年にどのような生きがいを与えるかといふことは、ほんとうにむずかしい問題であるかと思つておる。私どももいたしましては、勤労青少年を対象といたしまして、先ほどから申し上げておるに、勤労青少年が意欲を持って職業人としての生活を営めるように環境整備をいたしたいといふことで努力して

ところを申上げますと、勤労青少年のクラブ活動の奨励、指導といふようなことに力を入れております。勤労青少年が、その余暇の生活におきまして、仲間づくりをする、あるいは自己啓発をするためにサークルをつくりグループをつくる、その中で切磋琢磨しつゝお互いに伸びてくることを期待するわけを申上げますが、これらの活動に對しまして、先ほど申し上げました勤労青少年ホーム等を通じて常々指導、援助いたしております。またすぐれた者に対しては労働大臣から褒賞を行なうといふようなことも行なつております。

あるいはまた、特に勤労青少年の中でもいわゆるブルーカラーの者たちがその仕事に誇りを持つていけるようにといふ点からは、ブルーカラーの青年の海外交流と申しますと、アメリカやヨーロッパのブルーカラー青年との交流の事業がございまして、あるいはまた技能オリンピックなども、やはり若くして職場に出て腕をみがくといふような者に対する非常に大きな刺激となり、意欲を高めるといふ役割りを果たしているのではないかとと思つておる。

また、この青少年問題は、先生御指摘のようになり、学生と勤労青少年の境といふのもあまりはっきりしないといふような現状もございまして、労働行政だけで行ない得ないという範囲も限定されておりますのでございまして、そういう意味で関係各省との協力といふことが非常に必要であると思つておる。もちろん従来からそのようにいたしておりますが、特に総理府に青少年対策本部というのも設けられておりました。ここで、各省共通の青少年問題等につきまして、意見の交換、情報の交換、あるいは施策の連携といふことのための有機的な作業が行なわれるといふことでございまして、このような機関を通じてぜひとも努力していきたい、このように考えております。

○和田(耕)委員 文部省には青年の家といふのがあります。それから毎年一回どこかの県で団体を

をやつておられる。あれは文部省ですね。つまりこういうふうなものを労働省としても考える必要があると思つておる。これは思つておる。この点どうでしょうか。

○高橋(展)政府委員 文部省で青年の家という施設をお持ちになつていらつしやるのと対応的なものは、先ほど申し上げました勤労青少年ホームであるかと思つておる。この勤労青少年ホームは勤労青少年だけを対象にした施設でございまして、学生などと一緒ですと、何かコンプレックスを感じる可能性もあるようなブルーカラーの青年たちが、日々の仕事の余暇にそこに集まりまして、そこで大いに楽しく過ごして、そういう施設でございまして、これが全国で二百五十カ所近くある、こういうことでございまして。

また、勤労青少年を対象とした年に一度行なう大きな行事といふようなものもございまして、これは勤労青少年の日といふのがございまして、これは先ほど申した勤労青少年福祉法によつて設けられたものでございまして、七月の第三十曜日が勤労青少年の日といふことになっております。この日には、労働省におきましても中央の大会をいたしまして、また各都道府県、各市町村等でも、この日にはそれぞれ勤労青少年の方を集めて、あるいは使用者を集めて、勤労青少年を激励し、また勤労青少年のすこやかな成長に対する社会の関心を喚起する、そのために多様な行事をしておられるわけを申上げます。そういう中には、スポーツ、レクリエーションといふふうなものも織り込まれておるようございまして。

○和田(耕)委員 そういう制度も私、意味のあることだと思つておる。たとえば勤労青少年ホームですね、今度中野にできるのはそういうもの。一番の中心ですね。あの近くの中小企業あるいは商店街の人たちの話を聞いておると、今度あつたものができたのだけども、私も協力してあげたができたのだけども、一般の人はあまりあつたがっていません。と、一般の人はあまりあつた

いろいろな職場から来るわけですね。中小企業はそれぞれ非常に見劣りのするような職場を持っておるわけですね。だから、そういう職場を持っている中小企業の経営者が、そういうところへ出たがらないような空気を持っている。私はあらあらと思つたのです。そういう場に中小企業の勤勞青少年が出ることをむしろいやがるような感じを持つておる中小企業の人が非常に多い。中小企業でも経営の内容はばらばらで、非常にいいところもあれば悪いところもある、中くらいのところもある。中から下のところの職場では若い者を積極的に出したがらない。そういう職場の人に、そういうところでレクリエーションをやらしたり教育をしたりするといふ設備の趣旨であるのに、そういうところの人は、かえつてそれを敬遠して出たがらない。そういう空気があるのですけれど、これを御承知だと思ひますが、これに対する対策をひとつお伺いしたいと思ひます。

○高橋(展)政府委員 私ども、従来から勤勞青少年ホームといふものを設置し、その運営を指導してまいつた経験から申しますと、やはり初めてホームがある町にできるという際には、いまおっしゃられたと同じような危惧が、特に中小零細企業の方々の間にはあつたように思ひます。そのような集まり場所ができると、そこに各職場から集まつてきて労働条件のことなんかを言い合つて、それで逃げていってしまうのではないかと、あるいは不平不満が大きくなるのではないかと、そのような心配があつた時期が確かにあつたのでございます。しかし、実際にこのホームといふものができまして、その運営には地方公共団体が当たつておるわけですが、そこできつめこまかな運営指導を行なつてまいりました経験から見ますと、そのような疑念といふものは杞憂であつたといふことが御理解いただけておるようでございます。

やはり青少年は、かりに不平不満があるというような場合には、今日の時代においては、そのような場所に集まらなくても、そういうことはお互いに情報といふものが非常に早く伝わりま

し、特に若い人の場合は、一般に労働条件が、特に賃金面などは今日では平均化したしておるもので、はなはだしい差といふものはないといふこともございまして、また使用者のほうも、やはりそういうところに行つても、それに耐えるような労働条件でなくては若い者は居つかない、そういうような気持ちはおありのようで、むしろ使用者の方々も、そのホームの運営に協力していただくといふような姿勢が非常に強まつてまいつたようには思ひます。そういうことで、最近では非常に事業主の方々が率先と申しますか、先に立つてそのホームを誘致することに熱心にお動きになる、こういう傾向も見えておるところでございます。もちろん、そういうような成果を得るためには、それぞれそのホームを運営なさる地方公共団体、またその指導員の方たちの非常に行き届いた啓蒙といふものがあつたと思ひますし、また、その魅力づくりのために格段の努力をしてまいつておると思ひます。

○和野(耕)委員 この問題はいろいろあると思ひますけれども、いま局長がおっしゃつたように、いろいろな誤解があつたり不安があつたりするところは事実ですけれども、その不安は、不安を持つほうに何かのうしろめたさがあるわけですから、そういうものを乗り越えて、積極的にこういうものを運営していくように要望しておきたいと思ひます。しかし近くのところには確かにありますよ。そういう問題をよく腹に入れてやつていただくかと思ひます。

その問題と関連して、私もこれはどういふものかと思つておるものが一つあるので、ちょうどい

い機会ですから、大臣あるいは関係の方からお話を率直に聞かしていただきたいと思ひますけれども、いまの若い者はだめだ、昔は徴兵検査があつて兵隊があつたので二十前後の人が訓練されたが、いまはないからだめだ。しかし徴兵はいけなから、これはやつてはいけなから、これはやつていいといふ人はないのですけれども、何かそういう二十前後の人を一年なり一年半なり、国士美化の運動に協力さすといふ形で技術の訓練をするとかいふようなこととあわせて、労働のキャンプをつくつたらどうだといふ声は案外多くの人にある。年配の人に多いのです。この問題について大臣の、これはあげ足をとつたりしませんから、率直なお気持ちを、こういうものが必要であるとお考えになるのかどうかといふことを、お聞かせいただければ幸いです。

○塚原(國)大臣 若かりし時代の自分を振り返つてみたときに、だいたいたまたまな生活をいたしておりましたのが、私は甲種合格ですから、みっちり鍛えられました。心身ともに健在になつた。軍隊教育そのものについての批判はありましたが、隊内でも問題が起きたこともありましたが、それはそれとして、やはり野方図と言つて語弊があるかも知れぬが、ただ与えられた自由のもとに育つてきた方々を、あの時期において、グループ活動とか、そういうものによつて意思の交流といふことが、鍛えられたからだといふものをつくることには、私はこれは必要だと思ひます。

先ほど勤勞青少年ホームの話も出ましたが、私も二カ所ほど行つてみました。それこそ各層各界にわたつた、零細企業の方もおりますし、中小企業の方もおります。大企業の方もおりますが、そういう若い連中と話をしまして、そのあと私が述べた第一のことばは、私は若い者に不安を持つておつたが、これから持たなくなる。それぐらいな前向きな――もちろん政治は抜きです。前向きな生活のあり方、それからビジョン、それから今後の人生、それから二十一世紀に向かう気持ちといふようなものについて語り合つておる姿

を見まして、私は心配はないといふようなことが最初に発したことばだったので、そういうものも、いまの勤勞青少年ホーム、中野にできるセンターについていろいろ御心配の点をおっしゃいましたが、そういうものを活用いたしながら、若い者の気持ちといふものをより方向に持つていく努力といふものは、私は絶対必要であらう。何か強制的に収容してやれば、また軍国主義の復活とかなんといわれまますが、そういうことは別問題といたしまして、やはり自由に育つてきて、ことにいまの世の中は民主主義の世の中ですから、われわれの育つたころとはまるで違ふ。ある程度、昔で言うところの健康になる。私は今日まで病氣しないですけれども、やはりそのとき鍛えられたのが役に立っているのではないかと、このようにも思つておりますので、結論から言へば、そういう機関があることが望ましい、そして、誤解されない形の機関が望ましい、このように考えております。

○和野(耕)委員 私軍隊には行きましたし、職場にも何か所か行つたのですけれども、そういう生活を通じまして、からだ心が鍛えられたという印象はいまだに持っています。したがつて、あれはまずかつたなといふ、そういう思い出として、率直に言つてありません。非常に鍛えられたという感じを持っております。

しかし、いまの軍国主義の問題ですけれども、そういう問題と関連づけては、これは絶対にはけません。そういうことで、今後、青少年の、特にそういう勤勞青少年の場合には、いまの憲法といふものをまっ正面から教育していくといふこの姿勢がないと、やはり私は積極的な正しい指導はできないと思ひます。そういう点で、与党の政治姿勢には大いに問題があると思ひますので、軍国主義の復活でないようすけれども、これはそういうふうなものとして世間と与える印象を持つておるというところで、この際に、新しい日本の若い人た

ち、新しい世代として新しい日本をつくっていかうとするエネルギーに満ちた人たちに對する指導としては、憲法の持つておる平和主義と民主主義というものは、これはまづ正面から教育していくという、この心がまえがないと、前向きなせつつかい、この若く二十代の人たちの心身を訓練しようという考えを持つておつても、それを誤解されるような態度ではいけないわけです。またいろいろな意味からいって、新しい憲法というものは見直されてきているわけですね。

これは私は、この前、佐藤総理にも申し上げたのですけれども、私自身がソ連の捕虜から二十五年に帰つてきて、舞鶴であの新憲法の小さな書物をもらつて、そんなものはだめだと、あのころにはこう思つたのです。しかし、三十年代になつて、つまり戦争の主戦兵器が核兵器になつたという段階から見れば、新しい憲法の持つて意味というものは脈々とよみがえつてきている。四十年代の高度成長で世界の中の日本ということになりますと、もう平和な世には生きられないという状態です。またこの国とおつき合ひをするためには、左のほうの政權でも、右のほうの政權でも、どこの国とも大きな顔をしておつき合ひできませんよ。やはり民主政治というものはしつかり守つていかなければならない。そういうふうなことで、新憲法の持つて意味を、初めは、これはとんでもない、こんなものではないのかと私自身はそう思つた。そういうふうな感じはあつたのですけれども、この核兵器の時代、世界の中の日本として世界にどうおつき合ひをしていくかというところになつてくれば、この新憲法の精神を新しくしつかりと見直していく必要がある。これを政治の姿勢として確立しないと、いまのような青少年に對する心身を鍛練するためのいろいろな企てをやるといふ意欲も鈍ってくる。こんなことをやれば、誤解されやせぬか、こんなことをやれば新聞でたたかれやせぬかというふうな気持ちになつてくるというわけでございます。

この民主憲法、平和憲法の持つてくる精神

の——確かに条章的に見れば、これは問題があります。憲法九条にしても、あれを文字どおりに解釈すれば、自衛隊は違憲であるなどというふうな意見も出てくる余地もあると思ひますけれども、私どももそう考へておりませんが、そういうふうな憲法を正しく理解をし、解釈をしながら、しかも平和と民主主義という問題をまともに考へて、新憲法の精神をまともに教育していくという政治の姿勢を持つておれば、いまの青少年、二十前後の人たちを、当然私はからだも心も鍛へ上げる時期だと思ひます。で、それにふさわしいいろいろな行事を国が計画しても、私は正しいと思つております。

くまでも戦争のない平和な民主的な国、そのにな手である青少年、勤労青少年というものが健全に育つていくことを心から望むものであります。そうして同時に、勤労の価値観というか、労働の価値観というものを今後の繁榮と結びつけて、もうして独自の前進を続けていくというふうな指導もいたし、またそういうことを彼らみずからが考へることを強く望んでおるものであります。

ぜひともそれにかわるような中心機関のようなものを連絡機関としてつくつて、この問題について力を入れてもらいたいということを申し上げたわけですけれども、ひとつ大臣、この問題ぜひとも今後とも御検討いただいで、そういう形の運用ができるように御配慮いただきたいと思ひます。最後になりましたけれども、最後に述べたことばがきょう私の申し上げたい一つの重点のごとでございます。まして、やはり国民から誤解されないような政治姿勢のもとで、つまり青少年の教育あるいは訓練、特に勤労青少年の訓練という問題についてはひとつ画期的な方向を打ち出してもらいたい、このことを要望いたしまして、質問を終わることにいたします。

ありがとうございます。

○伊能委員長 東中光雄君。

○東中委員 最初に、この前の予算委員会でお聞きしたことに對して若干聞いておきたいのですが、ハイタク労働者の勤務状況の問題であります。

しかし、一番かなめの点は、いまの憲法の精神というものに誤りを抱かせてはいけない。誤解をおかすようなことをしてはいけない。これをおかしますと——これはいまの政府自身がそうでしょう。やりたいと思つてもできないでしょう。新聞でいろいろのことを書かれるとめんどうだという感じが先に出て、やるべきことができないということになるわけなんです。この問題はぜひとも、新しい前向きのエネルギーに満ちた青少年を教育するという場から見れば、憲法というものをもっと重視してもらいたい。自民党大臣にそのことを強く主張するのはあれですけれども、自民党にしても、憲法改正といつても軍国主義をつくらうというわけじゃないのですから、まあ、しばらく憲法改正なんといふことは言わないで、そうして、若い人たちを訓練するといふことは、正しい愛国心を持たすといふことは大事なことで、正しくから、その問題ひとつづつはとも考へていただきたいと思つてすけれども、大臣の御所見をお伺いいたしたい。

○山口説明員 先ほど労働省のほうからお答えありましたように、高齢者の就労問題につきましては、私どももいたしましては、福祉の立場から従来は相談事業の一環としてやつておたわけでございますけれども、非常に働くことを希望するお年寄りが多いというので、高齢者の無料職業紹介というものを労働省のほうの御理解を得まして始めたといふことでございます。

この前、大阪の出来島交通の労働者で厚地運転手がなくなつたことに関連をして、その前の約一月間くらいの勤務状況があまりにもひどい。十八日間に十五乗務、続いて七日間に連続六乗務、さらに十八日間十八乗務をやつておた、それが続いておるといふことを申し上げて、こういう殺人的な労働条件、それについて基準監督署としてまだ何もされていないようだとお申し上げてはさうだとは思つておた、労働基準局長は、「その点についてはさらに調査をしてみたいと思ひます」という答弁をされて、この問題を終つておるわけなんです。どういふふうなことにされたか、ひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

○渡邊(健)政府委員 この前、先生から御指摘がございました。現地の特にその点を調べるように申ししたわけでございますけれども、先生がおっしゃいましたような、自動車の非常に過大な走行の実績があつた等々の事情につきましては、基準局といたしましては、そういうものを確認するこ

と

と

○塚原國務大臣 いまの青少年、特に勤労青少年の諸君は、大学の講座等において憲法学といふものを学ばなくては、私は、平和憲法といふものはかなり定着して、このように考へておられます。それはわれわれが若い連中と接触しておるときにそれを感じることであります。ですから、あ

○和田(耕)委員 先ほど大臣からも、老人対策といふものを非常に政府としても重視しておられる。しかし、いまの職安機構では、私は、やろうとしてなかなかうまくいけないうような面がある。と、いって、行政機構の改革をやるうとしたって、これはなかなかめんどろな問題だから、あ

と

と

と

と

とができなかつたわけでございます。私どももいたしましては、したがって、あの際に御答弁申し上げたような状況以上のことをつかんでおられないわけでございます。

○東中委員 あなた、何を言っていますか。会社側が陸運局へ出した書面の中にこれが書いてあるのです。私、数字もあげて全部言ったじゃないですか。会社側が陸運局へ出した書面があるのだというところを、あのときちゃんと指摘しているでしょうが、それをさえないのですか。調べる事実がなかったといいますが、陸運局にその書面が出ていたということをお調べしたのですか。調べてないのですか。

○渡邊(健)政府委員 そのタコメーター等が確認できなかったわけでございます。

○東中委員 会社が出した書面が陸運局にあると書いて、私はその一部を読んで数字をあげたわけですよ。そういう書面を陸運局に会社が出してあるということ、それを基準局としてはお調べになっているのですか。なっていないのですか。会社がおぼろげにその書面を、しかも違法になるようなことがわかっているような内容の書面を、陸運局へ出すわけがないじゃないですか。

この前はあなた、日勤だという報告を受けているということを言われたけれども、実態は日勤ではない。一乗務三百キロ以上走っておいて日勤ということはあり得ないじゃないかということも私、申し上げた。しかし、聞いておられないだろうと思うから、だからその点については食い違ひがあるだろうけれども、そういう事態が起こればたいへんなことだからということをおっしゃる。それでそれをよく調べるといって、会社が出した書面をばくちあげておられるのに、それを調べているのですか。いないのですか。そのことを聞きたい。

○渡邊(健)政府委員 事業場に対してそのタコメーター等を調べたわけでございますが、事業場でタコメーターが見つからなかったというところ、その点が確認できなかったわけでございます。

○東中委員 大臣、これはどういふことなんですか。私が資料をあげて言った。そしてそれがあまりにも異常な状態だということ。基準法からいえば真正面から違反している状態じゃないですか。大臣だつて、速記録を見たら、そういうこととあるとしたらたいへんだ、しかしいま局長の言っていることと食い違ひしているようだからというところを言われた。だから調べるということだつた。会社が出した書面をさえないで、タコメーターで調べて、タコメーターがないというの、それは一年もたっているのだから、なくなつていくかもしれない。しかし、ないようになつてから調べたつて何にもならない。現に陸運局へ出したものがあるのだと書いて私、指摘している。しかも、基準法違反が幾らあつたつて、そういう形でも何にも調べなかつたら、基準監督署としては、基準局としては、一体何が基準法の執行をやっているということになるのですか。行政としてはきわめて怠慢じゃないですか。お調べになつたのだからなかつたのか、それをお聞きしたい。

タコメーターのことはいいです。陸運局へ出しているそういう書面があるということについてお調べになつたのですか。ならぬのですか。

○渡邊(健)政府委員 タコメーターがもし把握できれば、そのことがはつきりするのではないかと思つて調べたわけですが、タコメーターは把握できなかつたということ、陸運局にそこまでは調べておりません。

○東中委員 私はわざわざそれをあげて、その資料でものを申したわけですよ。それで調べていることになつた。じゃ、何にも調べてないということになるじゃないですか。タコメーターを見に行つたつて、それはなくなつておると会社は言えよ、基準監督署としては調べられないの言ひはあつた。あつても、なくなつておると言ひはあつた。問題になる前に会社が出したものがあつたのだから。

大臣、この前の答弁のことです。それで、これはあまりにもひどい。あとで冗談で大臣は言われましたが、うっかり出来島交通に乗つたら危険だな、ということをお笑つて言われておつた。実際私もそう思います。交通安全という点から見て、労働者の労働条件という点から見て、これは非常にほうつておけない。基準局が、こういうものを国会で指摘してさえ、そういう形で放置されておるといふことだつたら、二・九通達にしたつて何にも意味がなくなつちゃう。その点、大臣どう思いますか。

○塚原国務大臣 衆議院予算委員会の分科会での御質問、非常にこまかい例をあげられての御質問も私はよく承知いたしております。そういう問題については実態を調査しなければなりません。これはもう当然であります。やはり大阪の基準局が本省のあれで調べたことは、私自身まだ大阪の基準局長から聞いておりませんから、これはわかりませんが、いま局長は、調べたことは調べた、しかしわからなかつたという答弁をしたのであつて、あなたが調べると言つたのを思つておつたとは私は考えておりません。ですから、私自身、詳細につきましても、大阪の局長からの報告を受けておりませんので、ここで答弁ができないのは遺憾であります。あのいろいろこまかい例をあげての御質問に対して、調査すると言つたのを労働基準局が放置しておつたとは私は考えておりません。調べた結果どういふことであるかという報告を渡邊君が先ほどからしている。それがあなたの御意に召さなかつたということじゃないかと思つたのですが、私自身調べに行きましてもないし、またその報告もまだ私は受けておりませんから……

○東中委員 証拠がここにありと云つて、私がそれをあげて言っていることを——その証拠は役所にあるのですから、すぐ調べられるわけですね。それを調べてなかつたということを私はいま言っているのです。そうして結果的には、そういう違反の事実が出てこなかつたという言ひわけをしていただけじゃないですか。陸運局に事業所から出した書類があるからということをおぼろげに言つて

いるじゃないですか。速記録にちゃんと出ていますよ。そして、そういう事実があるかどうかを調べると言われたのでしよう。

○塚原国務大臣 ことばを返すわけではございませんが、私も大体、いままでの委員会の質疑応答で自分が聞いたことはよく承知いたしております。が、あのとき陸運局とおっしゃいましたか、事業場とおっしゃいましたか。速記録に陸運局と書いてあります。私、陸運局ということばはちょっと記憶にないのですけれども……

○東中委員 陸運局と言つてはいいですよ。

○塚原国務大臣 そうですか。それなら私が忘れたいのかもしれませんが、私は陸運局ということばは存じませんので、事業場云々ということ、そのほりを出先の局で調べたのではないかと、このように思つております。

○東中委員 速記録を見ますと、こう書いてあります。「昨年四月六日のこの勤務状況、陸運局へ会社の報告を見ますと、これは非常にすごいわけですよ、こう私が述べて、そして内容を言つておるのです。その内容の写しを私はここへ持つてきて、そのときもこれを見て言つたのです。陸運局に出した報告があります、それによるとこうですよ、こう言つておるのですから。それで最後は、それと違つて報告を聞いておると言われた。これはあらかじめ申し上げたけれども、そこまではこまかく言つてなかつたから、違つて見解が出てくるというところはあるだろう、だからあとでよく調べます、こうなつておつたわけですよ。ところが、私があげているそのことについては調べないで——調べれば、あることは歴然としておるわけですよ。そして、タコメーターなんてないし、会社は言えよ、搜索するわけがなぬわけですよ。そういう搜索するよな断固たる根拠がまだないわけですから、私は、基準法というものは最低限度なだから、それを厳正に執行するといふことは当然やられるべきことじゃないか、こう思つたわけがあります。

これはたまたま出来島交通の例をあげてます

れども、これはあまりにもひどい、ちょっと常識で考えられぬ。十八日間連続十六時間勤務をやつて、そうしてまだ続けて何回か連続やっている。常識で考えられぬような事態が起こっているからそれを取り上げたわけですが、それでさえこんな状態だったら、それはもうだめじゃないか。二・九通達だつて、全く事実上基準監督の執行がやられていないことに結局なつてしまふ。年二回の交通安全期間にやられるということはありませんよ。しかし、そんなものは全く形式的なものになつてしまふじゃないですか。そういう点で言っているのですが、ひとつあらためてお調べになるでしょうか。

○渡邊(健)政府委員 あのとときは、たしか私どものほうの調査で日勤者ということになつておりました。先生から、走行キロの数字をおあげいただきました。日勤者でこれだけ走るということはおかしいではないか、こういう御指摘があつた、私もかように存じておるわけですが、その点について私も確認いたしておりましたが、その点に、至急調べる旨申し上げたわけですが、申しまして、そういう意味で、はたしてそれだけの走行距離があつたかどうかということをお調べするように申したわけですが、タコメーターを見ればわかるのではないかと、タコメーターがタコメーターを調べたところが、タコメーターがないということ、その点の確認ができなかったでございますが、運輸省の陸運局のほうについては調べておりますので、至急その点を再度調べておさるようになつておきます。

○東中委員 私は調べ方を一々どう言っているのぢやなくて、わざわざ国会でハイタクの労働者の勤務条件というのは基準法が非常にじゅうりんとされているかどうになつておる例として、私は最も典型的な例を言つたわけですが、それさえもにも調査されないというふうな事だつたら、これは非常に遺憾なことだと思つたわけであり、そのときあわせてあげたいわゆる暴力的な職場

の問題ですが、この問題についても東光交通、ゆたかタクシーあるいは三日月タクシーですか、この問題についても、現地の基準監督署へ行くこと、これは西と天満と守口、この三つの監督署に分かれておる。だから、ひとつ本局のほうで一括します、こういうふうに答えたさうです。これは現場の労働者が基準局へ行くと、これは五月の十二日ですけれども、ヘルナという監督官ださうですが、中央から何の指示もありません、こう言つておるさうです。これは昔のいわゆる監獄部屋ではないけれども、基準法五条違反の疑いが濃厚だと、具体的な例をいふんこまかく申し上げました。名前はこういう席ですから一々あげませんで、申しわけなく、いまそういう実態になつておる。この暴力支配の状態についてはどうでございますか。

○渡邊(健)政府委員 いま先生がおあげになりました、この前も話に出ましたゆたかタクシー、それから東光交通等々につきましては、せんだつても例にあげられたいわゆる前貸し金のようなものを貸して、そして賃金から控除する、あるいは、それによって実質的に身分拘束的な労働をさせておるのではないかと、そういう点、この前も議論に出しておりますが、それにつきましては、その後さらに調査をさせておるわけでございますが、これにつきましては、確かに、それらの三社におきまして、金を貸して、そのうちの返済金を毎月の賃金から差し引いておるという事態がございまして。

これにつきましては、賃金からの控除をするには、基準法の二十四条によりまして、労使の協定がなければ引けないことになつておるわけですが、いままでは、これらの点につきまして、協定がないのに控除しておつたという事実もございまして、それらにつきましては是正方を指示いたしたところ、さらにそれらの点について調べましたところ、これは金銭消費貸借契約の形はとっておりましても、どうも基準法十七条の身分拘束的な前借金の色彩もかなり感じられました。

で、これにつきましては、所轄の監督署が指示をいたしました、そういう前借金についての賃金からの控除を、たとえ協定をあとからつくつたにいたしましても、やめるよう指示いたさせまして、ゆたかタクシーにつきましては、四月分からは賃金からの控除を取りやめさせておるところでございます。なお他の二社、東光交通ともう一つ、同じ経営者が経営しております三日月タクシー等につきましては、会社から直接前貸し金を貸して、という形ではなくて、一般金融機関から貸して、という形をとつておりますために、直ちに法七条に違反する疑いが濃いとまでは言い切れない点もございまして、類似の性格のおそれもございまして、現在、それらの控除をやめるよう指導をいたしておるところでございます。

○東中委員 七条関係では大体わかつたわけですが、五条関係ですね。タコ部屋ということも申し上げたと思つておるんですが、相当暴力を加えたり何かして。現場ではそれについて、昨年の八月、九月段階では、一応五条違反の疑いで調査に入られたように聞いておるわけですが、その後やむやみになつておる。私が予算の分科会でお聞きしたのはそのあとなんですけれども、五条関係の、要するに暴力支配あるいは暴力団を雇い入れての支配、おどかし、こういうものについてはどうなんですか。

○渡邊(健)政府委員 前回は申し上げましたように、それらの事業場においてけんか等があつたという事実が、われわれも承知をいたしておるわけですが、なかなかこれが、五条のいわゆる暴力による就労をさせておるということを認定するまでの証拠もつかんでおりません。その後さらに調べてみたわけですが、いままでも、なかなか五条違反であるという明確な証拠をつかむまでに至つておらないわけでございます。

れに類似の動きというのがこういう形でやられておる。いわゆる暴力団の態様が変わつてきていますけれども、職場でのいわゆる監獄部屋の労働管理をする場合にも、態様は変わつてきておる。そういうには私は思つたわけですが、特にいま、従業員間のけんかもあるいはトラブルというふうには言われませんが、この前も具体的な例をあげましたように、ビールパイプでなぐるというふうなこともやつておりますし、そういう点も含めて、ちょっと常識で考えられない事態が起こつておつて、これが公然とそのままだり過ごされておると、だんだんそれが普及していくというふうなことになるわけですので、嚴重にこれは調べていただきたい。

それと、この前も指名手配の写真を大臣に遠くからお見せしましたけれども、これはちょっと見えておりました。一覽表を書いて、それは別の会社なんです。同一系列の会社ですけれども別の会社で、その従業員の指名手配をやつておるというか、これは犯罪捜査の写真よりまだ大きいんですよ、その黒板との対比で見ますと。こういうちょっと常識で考えられぬ事態がありますので、特に基準法関係からいへば、もし成立すれば一番悪質な犯罪でもありますが、ぜひ強い指導と慎重な調査をしていただきたい、こう思つたので、その点、もう一べん確かめておきたいと思つた。

○渡邊(健)政府委員 今後ともできるだけ調査にとめまして、もし五条違反の確証が得られれば、厳正な処置をとりたいと存じますし、また、その他の事業場も含めまして、五条違反と疑われるような事態が起きないように、それらの事業場につきましては、今後とも十分に監督を続けてまいりたい、かように考えます。

○東中委員 それとの関連で、これは五月二十四日付の「交通界速報」という雑誌を見ますと、「二・九通達改正運動おこす 大タ協」——大阪タクシー協会ですね。「大タ協、理事会で決める」

という項目がありまして、「タクシー運転者の労働時間などを規制している二・九通達は業界の実情にマッチしていないとして早急に同通達の改正運動を展開する方針を決め、」ちかく大阪労働基準局幹部と協会に中山太郎労働政務次官を交えた三者による懇談会を開くことになった、こういう報道をしているわけですが、二・九通達改正運動については、運転者不足が深刻化する一方、二・九通達をはじめ諸法規によるシメ付けがきびしくなっており、運転者の労働時間を他産業並みに一日二時間延長するよう改正運動を起こすことを確認した。多田会長は、この問題でさきごろ上京した結果、地元選出の中山労働政務次官に会い陳情した結果、行政当局と業界の懇談会に出席するとの約束を取付けたので「云々」ということが報道されているのですが、二・九通達それ自体がいま守られていないということ、私、遺憾なことだと思っているのですけれども、それを今度は変えるというふうな動きについて、基準局としては考えていらつしやるのか。その点どうなんでしょう。

○渡邊(健)政府委員 二・九通達は、四十二年以來、私ども自動車運輸関係についての指導の基準といたしておられますし、これは労働省の基準局長名の通達ではございますけれども、運輸省その他等とも連絡をいたしまして、適正な運輸に関する労働条件の指導の基準といたしておるわけでございますので、現在のところこれを変更するようないまは持っておらないわけでございますし、いま先生から、大阪のほうにそういう動きがある旨のお話でございますが、ごく最近、大阪の基準局に何かそういう話を持ってきたという話は聞いておりますけれども、それ以外のことは私も承知しておらないわけでございます。

○東中委員 これは政務次官に、多田会長ですね、いま裁判を受けておられる人ですけれども、この人を見えてそういうことになったというふうなことを報道しておるのですが、大臣としては、こういう動きをするということには全然関係はない、二・九通達を変える、そういうふうな意向は全然ないというふうにお聞きしてよろしゅうございますか。

○塚原國務大臣 中山君は大阪地元ですから非常に関心を持っていらっしゃると思いますが、中山政務次官からまだこの報告を受けておりませんので、至急お会いして、その間の事情はどういうものであるか、よく伺ってみたいと思っております。

○東中委員 ただ、その二・九通達自体は実情に合わせてきてきているとか、あるいは労働時間を延長するとかいうふうなことを基準局のほうで考えていらつしやると思えば、これは私、相当たいへんな問題になるかと思っております。そういうお考えがあるのかないのか。ただ、事実上こういう動きが最近起こっているというだけで、基準局の監督行政としてそういう方向を考えているわけでは無いというふうにお聞きしていいのかわりかです。その点ひとつ……。

○塚原國務大臣 いま問題になっております自動車運輸者の労働条件については、労働時間、賃金形態等非常に複雑な問題を包含していることは、これは事実であります。今日まで労働省としては、労働基準行政の重点項目としてこの問題と取り組んでまいりましたのであります。

いま御指摘のようなことは、二・九通達を変更することがどうこうということではありますが、そういうことは別に労働省としては考えておりません。しかし、大阪の事情が何か特殊なものがあるかどうか、この間、東中委員いろいろ御指摘になった点で、私はその程度は存じておりますが、その間、多田社長ですとか、それから中山政務次官云々というふうなことは私、存じておりませんので、これはひとつよく調べさせていただきたいと思っております。

○東中委員 それでは、その点またあとにお聞きせ願うとしまして、もう一点、次の問題でお聞きしておきたいのです。

職業性肺ガンが集団発生した、会社側が認めている死者だけでも四十二年までに三十三人も出ておる、最近になって同工場から二人の肺ガンによる死亡者が出たというところで、コークスあるいはガス発生炉等においては非常に大きな問題になっておるわけですが、これについて労働省としては、特に肺ガンの問題ですが、どういうふうな方針で臨んでおられるか、お聞きしたいのです。

○渡邊(健)政府委員 新日鉄の八幡製鉄所におきまして、ガス発生炉作業者に戦前の昭和八年からタールによる肺ガン発生が見られておるわけでございます。四十年までに三十三名のそれによる死亡者が出ておりますことは、われわれも承知いたしております。

これにつきましては、戦前から業務上の疾病として補償がせられてまいりましたわけでございます。ただ、ガス発生炉につきましては、そういう非常に問題であるというところで、戦後、八幡製鉄所におきまして、いろいろそれに対する対策等もとらせておられたわけでございますが、そういうことで、このガス発生炉は二十八年には閉鎖をいたしました次第でございます。

ところが、最近になりました、ガス発生炉ではなしにコークス工場におきまして二名の肺ガン患者が出たということが報じられておるのでございますが、これらにつきましては、コークス工場にこういうものが出たということは初めてでございます。私どもも、それははたしてガス発生炉と同じような原因によるものであるかどうかということについて、現状、実情を把握いたしますために、早急に調査をするよう現地の基準局に指示して、現在調査をさせておるところでございます。

○東中委員 このコークス工場の場合ですが、これは立ち入り調査、立ち入り検査など、何かやっておりますのですか。

○渡邊(健)政府委員 コークス工場につきましても、昨年以來で三回の臨検監督を実施いたしております。

○東中委員 その結果はどうなんですか。そしていつといつといつやられたのか、ちょっとお聞きしておきたいのです。

○渡邊(健)政府委員 昨年来の状況を申し上げますと、四十六年二月二十二日、それから同年の八月三十日及び今年二月二十七日に、いずれも洞岡のコークス工場の臨検監督を実施いたしておりますが、その検査の結果によりますと、安全衛生設備及び健康診断の実施等、いずれも違反を認めないわけでございます。

○東中委員 「職業環境の発がん物質の量は一般環境に比して著しく高いのが特徴である」ということで、ここに九州大学教授の倉恒匡徳さんの「職業がんの問題点」という論文があります。「産業医学」の昭和四十四年一月号ですが、これを見ますと、全くおそろしいなということを私もしろろとなり感じるのです。たとえば「一日二十本のシガレット喫煙者は一年間に百七十五アであり、わが国で煤煙による汚染の最もひどい旭川市における年間吸入量は六百アであるに反し、熔融タール取扱作業に一日二時間従事すると、実に二十アにもなる」ということを言っておるわけですが、これはもうまさに全くおそろしいという感じを禁じ得ないわけですが、このコークス工場では黄色い煙がしばしば立っているという状態、そういう中で労働者はタール二本でマスクがわりにして作業をやっている。一交代で四十回コークスの製造をやる。だから十分おきこの煙を二、三分かぶるといふ状態になっておるわけですが、こういう実情というのはおつかみになっておりますか。

○東中委員 新日鉄八幡製鉄所には洞岡と戸畑と両方にコークス工場がありますが、洞岡だけですか。

○渡邊(健)政府委員 ちょっと戸畑のほうの臨検監督がどうなっておるかについては、ただいま資料がございませんので、至急調べまして、後刻お知らせ申し上げます。

○東中委員 「職業環境の発がん物質の量は一般環境に比して著しく高いのが特徴である」ということで、ここに九州大学教授の倉恒匡徳さんの「職業がんの問題点」という論文があります。「産業医学」の昭和四十四年一月号ですが、これを見ますと、全くおそろしいなということを私もしろろとなり感じるのです。たとえば「一日二十本のシガレット喫煙者は一年間に百七十五アであり、わが国で煤煙による汚染の最もひどい旭川市における年間吸入量は六百アであるに反し、熔融タール取扱作業に一日二時間従事すると、実に二十アにもなる」ということを言っておるわけですが、これはもうまさに全くおそろしいという感じを禁じ得ないわけですが、このコークス工場では黄色い煙がしばしば立っているという状態、そういう中で労働者はタール二本でマスクがわりにして作業をやっている。一交代で四十回コークスの製造をやる。だから十分おきこの煙を二、三分かぶるといふ状態になっておるわけですが、こういう実情というのはおつかみになっておりますか。

○東中委員 それでは、その点またあとにお聞きせ願うとしまして、もう一点、次の問題でお聞きしておきたいのです。

○渡邊(健)政府委員 コークス工場につきましても、昨年以來で三回の臨検監督を実施いたしております。

○東中委員 この結果はどうなんですか。そしていつといつといつやられたのか、ちょっとお聞きしておきたいのです。

○渡邊(健)政府委員 昨年来の状況を申し上げますと、四十六年二月二十二日、それから同年の八月三十日及び今年二月二十七日に、いずれも洞岡のコークス工場の臨検監督を実施いたしておりますが、その検査の結果によりますと、安全衛生設備及び健康診断の実施等、いずれも違反を認めないわけでございます。

○渡邊(健)政府委員 先ほども申しましたように、戦前からガス発生炉で肺ガンが出ております。これは二十八年にガス発生炉は廃止されましたけれども、そういう問題があると考えましたので、三十五年からは、コークス工場におきましても、従業員に肺のレントゲン撮影を毎年させて、十分肺ガン発生の有無について検査をしまいいつてきておるわけでございますが、その限りにおいては、現在までのところ異常者は認められなかつたわけでございます。

○東中委員 そんなに前からやっていたら肺ガンでなくなつた人が三十三人もおるといふことを知つて、労働者のグループが定年退職者の中の肺ガン死亡者なんかを調べようになつた。その結果、二人の人がなくなつてゐるということが、これは労働者のグループが心配してさがし出してわかつてきたという経過ですね。しかも昭和十三年に入社してコークス工場に勤めてきたAさんならAさんが、四十四年の三月に定年退職すると同時に間もなく異常を感じるようになって、四十四年六月に福岡県内の国立病院で肺ガンと判定されて、入院三カ月後に死亡してゐる。もう一人は、昭和十五年に入社してコークス工場に勤めてきた人ですが、四十年十二月に定年退職して、四十五年十二月ごろから倦怠感を感じて、四十六年二月、九大第一内科に入院、肺ガンと判明して七月に死亡してゐる、こういうふうにいわれておるわけですが、いま言われたような三十五年から検査をしておつて、これが全然捕捉できなかつた、こういうことになるわけですか。

○渡邊(健)政府委員 先ほども申しましたように、三十五年以来、胸部エックス線写真をコークス工場の従業員については行なつておつたわけでございます。したがつて、この方々も、四十年及び四十四年に退職されるまでは、当然にそれらの胸部エックス線写真を受けておられたと思うわけでございますが、在職中におきましては、そういう異常の状況を発見するに至つておらなかつたわけ

でございます。退職後に、いま先生おっしゃいましたように、肺ガンでなくなつたことをわれわれ承知したわけでございます。

○東中委員 その原因は、コークス工場のこの黄色い煙によるものだとすることは、いま認めていらつしやるのですか。認めていらつしやるのですか。

○渡邊(健)政府委員 コークス工場につきまして、従来そういう例がございませぬので、それがコークス工場のタールのガスによるものであるかどうかという点につきまして、ただいま調査をさせておるところでございます。

○東中委員 昭和四十三年十一月二十五日の「福岡医学雑誌」五十九巻十一号の中に「職業性肺がんの疫学的研究」という論文がありますけれども、これは八幡のことを取り上げてゐるわけですが、その中で、しかも八幡病院の関係のお医者さんですが、職業的に多量のタールに曝露された場合発がんのリスクは明らかに高いものと思はれるというところを書いてあります。年齢が高いほど、経験年数が長いほど死亡率は高い、こういう指摘もしてあります。そしてコークス工場に大量のタールが漏れてきて職場をまっ黄色の煙で取り巻く、そういう中で作業をやつてゐるということは、これは現場へ行けばすぐわかるはずなんです。これはもう常識的に考へるだけでさういふ因果関係といふことが、職業的なガンだといふことが言えるように思ふのです。そういう点については、これは四十三年の論文ですから、そういう現状はずつと続いているわけですから、現に死者が出てゐるわけですが、まだ調査という段階にとどまるわけですか。

○渡邊(健)政府委員 御指摘の二人の方がなくなられても、いわゆる業務上災害としての災害補償請求がされてなかつたわけでございます。従来、コークス工場におきましてはそういうものが出なかつたので、あるいは御本人ないしは御遺族の方が、これが業務上に基因するものであるという意識がなかつたのではないかと思ふわけでござ

います。業務上としての労災の補償請求が出ておりませんでしたので、われわれのほうにおきまして、これが業務上でそういう方がなくなつたという承知を承知してなかつたわけでありまして、最近、先生がおあげになりましたようないろいろな報道その他によりましてそういう事実を知りましたので、それにつきまして至急に調査をするように指示して調査させておるところでございます。

○東中委員 現場のコークス工場の実情ですが、先ほどもちょっと申し上げましたが、これは基準監督署としてはつかんでいらつしやるわけですか。

○渡邊(健)政府委員 現場の実情につきまして、先ほど申し上げましたように、昨年来だけでも三回も臨検検査をしておるわけでございます。現場の実情は現地の局長は掌握をいたしておるわけでございます。

○東中委員 現場の現状というものは、先ほど言いました洞岡と戸畑の両コークス工場を合わせますと、コークスの生産量は年間約三百万トン、一交代四十回程度で、十分間に一回の割合でコークスを出してゐる。原料炭装入作業間隔が十分間ですから、そのうちの二分から約五分間生ガスが出てくる。この労働者によると、ガスで皮膚がびりびり痛むというふうなこともある、発赤することもある、さらに、マスクがわりにやつてゐる二枚のタオルはたちまち黄色に変つてしまふ、鼻の中はタールでまっ黒になる、こういうことを訴えてゐます。黄色い蒸気はほとんど常に立ち込めておる。○七・七から○九・九のタールを含んでゐるといふふうにいわれておるわけですが、こういう状態が無煙装入装置、スモッグレスチャーシというふうなもので、そういう装置をつけてもいらない。そのまゝの状態がずっと続いている。むしろ最近のほうは職場の環境というものは悪くなつてきたみたいだと思つてゐる。労働者は言つてゐるわけですが、三回もやられておつて、むしろよくなるに

いだけだなくて、悪くなつてゐるというふうな訴

えてゐる労働者がいるわけですが、これは一体どういふことになつてゐるのか、ちょっと解せないのですが、実態をひとつ明らかにしていただきたい。これはもう潜伏期間が非常に長くて死んじやうわけですか。わかつたときには、もうガンのごとから、たいていだめです。そういう点で、こういう職場環境に対して、新日鉄に対して改善命令を出すなり何かの処置をとられないのかどうか。その点いかがですか。

○渡邊(健)政府委員 コークスを蒸し焼きにいたします際に、出ますガスには、いろいろなものが含まれておるわけでございます。炭酸ガス、一酸化炭素あるいはメタン等々いろいろなガスが含まれておるわけでございますが、それらのガスは燃焼ガスとしてホルダーに入つておるわけでございまして、臨検監督の際におきましても、安全衛生の違反があるかどうかというふうな点については十分に監督をいたしておるわけでございます。

○東中委員 労働安全衛生規則の百七十二条なり百七十三条なり、これは一般的な企業の順守事項を書いてゐるわけですが、これに違反をしておつたら具体的にどういふ処置をされるのですか。

○渡邊(健)政府委員 違反をしておれば是正するように指示をいたすわけでございます。

○東中委員 それは指示だけで、あとはどうもできないわけですか。

○渡邊(健)政府委員 是正勧告を出しますとあとで必ずそれについての報告を求めまして、是正勧告どおり守られてゐるかどうかということを確認いたすわけでございます。

○東中委員 このいま私の申し上げたようなコークス工場の労働者は、皮膚がひりひり痛むというふうなことも訴えてゐる、そして彼ら自身が、自分のからだに肺ガンになるかもしれない、そういう不安を感じて調べざるを得なくなつてきて調べて、二人の肺ガンでなくなつた人が発見された、こういう経過になつてゐるわけですか。この職場は非常によつてゐるが、しかし、労働安全衛生規則による指示あるいは是正を要求する、こういう

ことはやられていないわけですか。

○渡邊(健)政府委員 それらの有害なガスにつきまして、たとえ一酸化炭素等でございますれば、特定化学物質等障害予防規則等々によりまして規制がされておるわけでございまして、それに違反していればもちろん是正の措置をとらせるわけでございますが、先生御指摘の労働安全衛生規則の百七十二条、百七十三条等は、一般的な施設の改善の規定でございます。具体的な処置をきめておるわけではございませんので、直ちにこれに従ってどういふ違反があるからというのでは是正措置というものは、百七十二条、百七十三条等についてはとらえておるわけではございません。

○東中委員 そうすると、百七十二条なり百七十三条なりには、違反するというか、これは「努めなければならぬ」と書いてあるわけですから、企業に対する順守義務を規定しているわけですから、それにはあまり従ってなくても、これは違反事項としては是正命令を出すわけにはいかない。あまりよくない労働条件になっている、現に死者が二人出た、こういう事態だけれども、それに対して積極的なことは何にもできないということでございますか。あるいはそういう意味では全く放置しておいたことになるわけでしょうか。この一年間に三回も調べに行つたと言われているが、それでどういふ処置をとられるのか。

○渡邊(健)政府委員 もちろん特定の条項の違反がない場合でも、それが非常に有害であり問題であるということでありますれば、行政指導等によりまして改善をさせるということは、基準監督署としてはやっておるわけでございます。

のも従来はなかったわけでございます。したがって私どももいたしましては、特にこれらの施設がそういうような特別に何らかの処置をやらなければならないような危険なものとは考えておらなかったわけでございますが、今回二名の方が出たということにつきましては、たゞいまそれらにつきまして、それらのコークスの作業との因果関係等について十分調査をいたしておりますので、その結果によりまして、もしそれが原因であるということであれば、さらにこれの改善について必要な指導をしてみたい、かように考えております。

○東中委員 それでは、いままでは放置しておいた、そういう危険なものじゃないと思っておたこと、そういうことよろしいですが、一年に三回も立ち入りしなければいけないほど、やはり問題意識は持っておられたということになるわけでありませう。それで死者が二人出たということが明らかになった今日、コークス工場について正式に立ち入り調査をするというふうなことをやられるかどうか。これは全国的にも影響する問題ですから、その立ち入り調査にはぜひ私たちが一緒に立ち会って実態を見たいと思っておりますが、そういう計画ができるかできないか、お聞きしたいんです。

○渡邊(健)政府委員 従来も、たとえば特定化学物質等障害予防規則で規定されております一酸化炭素等が、出ますので、それらにつきましては、ただいま申しました規則等に其づく規制を守っておるかどうかという点については、臨検検査の際には十分に監督をいたしておるわけでございます。なお、一酸化炭素以外のままで規制してなかったような物質については、そういう原因になつてはどうかという点については、たゞいま申し上げましたように、最近そういう二名の方の死亡が問題になっておりますので、臨検検査等を行なつて十分調査するよう指示をいたしておりますので、現地の局においてはそれによつて現在調査をしておること、かように考えております。

す。

○東中委員 この関係のコークス工場に働いておる人というのは現在約九百人いるわけですが、他に鋼管あるいは八幡化学など、タール蒸気を吸入しながら作業してきた人は退職者を含めると約二千人になるといわれているんですが、全国的にもこのタール関係の問題、ガスなり蒸気なりに曝露されるという作業場というのは相当あるはずですが、鉄鋼にしても、あるいはガス関係にしてもそうですが、そういう問題として、しかも日本の場合は、職業ガン以外のガンは外国より非常に少ないわけですが、職業ガンについては、御承知のように、この八幡の問題を契機にして昭和八年にすでに学会報告がされておるわけですね。「原発性肺臓癌の業務上発生に就て」という黒田静博士の論文を私も読んでみたわけですが、昭和八年という四十年前からそういうことが問題になっているわけですから、これは早急に調べると同時に、職場の労働者にその実情を聞き、立ち入りして現場を見るということ、それから労働者の意見を聞くということが同時に早急にやられるべきだと思っておりますが、そういうことをやられるという方向に進まれるかどうか答えてください。

○渡邊(健)政府委員 ガス発生炉につきましては、先ほども申しましたように、われわれも昭和八年以来そういう事例が出ているということは承知いたしております。戦後、それらについては、ろいろ八幡製鉄所に指導もいたしておりまして、八幡も二十八年にガス発生炉はやめたわけでありませう。

コークス工場につきましては、従来そういう例はわれわれ聞いておらなかつたわけでございますが、ただ問題であるとして、三十五年以来は胸部エックス線写真を従事者にとらせるといふようなことで、十分に注意をしておりました。その結果によりますと、異常者も見られなかつたということでございますが、今回そういうことで二名の方がなくなつたということでございます。

ただ、まだ調査中でございますが、われわれがいままで調べたところによりますと、一名の方は転移性肺ガンだといふようなことも確認されておりますので、それらがほんとうにコークス工場の業務に基因したものであるかどうかをいま調査しておるところでありまして、先生おっしゃいましたような、当該職場に従事している労働者からいろいろ聞き取りをする、あるいは学者の意見を聞く等々のことにつきましては、調査の内容として指示をいたしてございまして、そういうことも含めまして早急に調査し基因性をはっきりさせたい、かように考えております。

○東中委員 そうしますと、タール蒸気の出る企業あるいは事業所、それは全国でどれくらいあるのですか。

○渡邊(健)政府委員 これは通産省にわれわれ聞きましたのでございまして、そのお調べによりまして、そういう事業所は全国で約四十くらいあるというふうに承知いたしております。

○東中委員 タール蒸気によつてのガス発生というのは、どつちにしても潜伏期間といいますが、タールガスに暴露し始めてから実際に発ガンするまでの期間が、十年なりあるいは三十五年なり非常に長いわけですから、それだけに、退職後にガンになつておられるけれどもわからない。現にこの二人の人たちも、労働者が心配して調べに行つて初めてわかつたということ、労働者の命を守る形にない。だからまさに埋もれているという形になるわけですね、性質上。そういう点で、タール蒸気がよくないということ、これはもうはっきりしているわけですから、発ガン性ということもはっきりしているわけですから、早急に八幡で徹底的に調査するということ、それから全国的にこの問題についての、労働者の命を守る問題でありますから、ぜひ処置されるべきだ、こう思うのですが、その点、大臣のはうでしつかり取り組むということの決意をひとつ表明していただきたいと思つております。

○塚原國務大臣 いろいろの例をあげての御質問でございますが、労働者の健康障害の予防措置というものは、これは絶対必要なものでありますから、先ほど労働基準局長も、いろいろの御指摘の点を含めた調査ということのお話をいたしました。十分にはこれは調べて対策を練らなければならぬと考えております。

○東中委員 では質問を終わりますが、労働者の意見も聞くというふうに指示しておると言われたのですが、と同時に、関係学者の意見も早急に聞くということでありますが、いま現にタールの黄色い煙が出ているわけです。それがそのままでは、これはもう有害なことは間違いないわけで、死因と直接的に結びついているかどうかということについての科学的な確定的なものを出すということに結局なただけであって、黄色いタール蒸気が一日一人の労働者に四十回、二分から五分間、十分間隔ですつとやってくるという状態は、早急に改善命令、あるいは命令でないまでも改善する指示をやらねばならないと思っております。そういうことをやられるかどうか、それだけお聞きしておきます。

○渡邊健一政府委員 その点につきましても、どういうように改善をしたらいいのか等々も十分検討いたしました。できるだけ改善につとめてまいりたい、かように考えます。

○東中委員 では、質問を終わります。

○伊能委員長 大出俊君。

○大出委員 この労働者設置法の最後の質問だと思っております。あまり長い時間質問する気はありませんけれども、それにもかかわらず、何点かやはり明らかにしていただきたい点がございます。これはもうすでに先般、運輸大臣に御出席をいただきました席で、安定局長道正さんお見えでございますが、私の承りたい問題点については触れておりますので、概略はもうおわかりいただいているわけでございます。

この変化が与える労働条件に対する変化ということになると思っております。あるいは雇用態様・体系に対する変化ということになるかと思っております。したがって、それだけにこれは、労働者自身の政策遂行にあたりまして、テンポを早めていただきますと追いついていけないということになると思っております。

そこで、この一九四九年にILOの内陸運輸委員会の決議というのがございます。この内陸運輸委員会の決議が後に港灣労働法制定の運びに至る出発点と私は思うわけでありまして、このときも実は労働省と運輸省の間に見解に非常に大きな相違がありました。たとえば港灣労働法十六条ただし書きをめぐりまして、私も、私どもは、どうしてもこれは入れるべきではない。つまり日雇いである場合であっても、もちろん月頭月末の集中配船等もありませんから、非常にむずかしい問題ではありますけれども、つまり門前募集というものを廃止いたしました。あくまでも安定所の窓口を通じなければ港灣労働者は雇えないのだという原則を、それがしり抜けにならぬようにきめなければ、おそらく三万人と策定を港灣調整審議会がいたしました。将来は一万人に減る、あるいは五千人に減るといふことになりはせぬか、陰に隠れてしまはせぬかといふことを強調したのでありますけれども、それにもかかわらず、労働省が悪いといふことは申し上げませんが、政府という立場で考えれば、きわめて不満足な結果になった。その結果、今回のこの調整審議会の策定をいたしております港灣労働者の登録日雇いの数、これが五千名という形になっております。こういうことになる、私も心配をしたことになってきたことなる。

それでは現実に行なわれている雇用というものはそんなに減ったのかということになると、古い港のケースにはそのまま残っておりまして、相変わらず門前募集が続いているということになる。そこらのところをいまから振り返ってみて、何が間違っているのか、何が悪かったのかということ

が、やはり労働省の側で検討されなければならぬ課題だと私は思う。これは昨年、塚原さん御存じだと思っておりますけれども、野原さんが労働大臣のときに、石井昭久さんが御自分で書類を持って行って手渡しして、そして説明しているのですね。その経過もありませんので、まずその辺をどういうふうにお考えになっておられるか。現行法体系とあわせまして、そこをまず承りたいのであります。

○道正政府委員 御指摘のとおり、近年の海上コンテナ輸送の伸展あるいは港灣運送の機械化等が、私どもの想像以上に急ピッチで行なわれております。これに関連いたしまして、当然のことでございますが、港灣労働者の需給面その他に種々影響が出てきております。これも御指摘のとおりでございます。そういう急ピッチで港灣運送あるいは港灣運送労働面が変わってきている中におきまして、おられないように対策を考へる。これは私どもそのとおりに考えております。港灣調整審議会におきまして、幾つかの小委員会を設けまして鏡意御検討をなさっております。そういう御意見も拝聴しながら、対策におくれをとることのないよう検討を目下いたしております。

なお、先生お触れになりました、十六条の問題あるいは十九条の問題等もあるかと思っておりますが、立法の趣旨としては、港灣労働に波動性がありますために、最終的な歯どめとしてああいふ規定を置いたものと考へられるわけでございます。その法の趣旨に反した運用をなされたような面もございまして、港灣労働上非常に問題になっております。これは事実でございます。現在は、十六条、十九条合わせまして約二割五分くらいでございます。例外的にございまして、こういうふうな幾ら波動性があるにしてもやや高過ぎるのじゃないかというふうに率直に私も考へます。今後その問題を考えていく場合には、やはり現行の港灣労働法自体が共同雇用の理念の上に立ってできているわけでございますけれども、それをさらに一歩前進させま

して、名実ともに共同雇用の実体を備えた体制をつくりまして、今後の港灣労働の変化に対応すべき時期に来ているのではないかと。そのためには、労使が現在の港灣運送事業あるいは港灣運送労働をめぐる非常に深刻な事態というものを十分認識されまして、現在は労使の間におきまして、そういう点についての認識は非常に高まってきておりました。最近労使間で、やはりそのまま放置できないという機運も盛り上がっております。また、利用者なり、政府あるいは地方公共団体としても放置できない問題であるということでございますので、港灣労働の労使を中心として、政府、地方公共団体あるいは利用者、皆さん相ともに対策に万全を期してまいりたいというふうな考えをしております。

○大出委員 つまり原則的な問題として、港灣運送の変化、ある意味の近代化、合理化というものに対応しまして、前に運輸大臣に御質問いたしましたときに、ここで話しましたけれども、いまおっしゃるコンテナ化というふうな点について、この発想が資本の側から出てきたところから一つの大きな問題があるわけでありまして、いまの産業、特に製造業の製造コストに占める割合というものが、輸送経費というものが中心になってきています。だから、それをどういうふうな下げれば利潤がふえるかということが一つのポイントになっている。そこらに、海上運送と陸上運送というものをすぼつとつなく、港灣で人を減らして機械化するという形ではないければ経済性が追求できるのだという、そういう発想が、これは、アメリカあたりの例から見ましてもそうでありまして、船舶でも、今回のコンテナであり、あるいはラッシュ船であり、長距離フェリーでありという形になっているわけでありまして。だからそうすると、それに対応する施策というものは、労使間の問題としては片づかない。国がどうしても一つの発想を持ってまとめる、あるいは制度化するという方向を求めねばならぬなっているというものが、国際的に見た趨勢なんですね。そうすると、そこに置

かれる労働者の労働条件なり態様なりというものを、労働省というところはどうかとらえるべきかというところが、これは非常に大きな問題になると思ふのであります。

そこで、ここでILOの諮問に応じて労働省が答えております答が、調整審議会にいろいろな専門的な部会をつくっている、だからその結論を待つてというふうにしてあるのですけれども、そここのところはやはり、労働省としてまずどうもを向いているのだという向きがはつきりしない、何かそこで学識経験者が集まって相談してくれ、こう言ったつてものごとははつきりしない。

たとえば恩給審議会をこしらえた場合でも、新居会長さんのところに諮問するにあたって、つまり恩給法の二条ノ二、調整規定というものを政府はこしらえて、それを出して、さあ御検討願います、こういうわけなんです。それに対する有権解釈を政府は与えていませぬけれども、本来なら立法者が出すべきものを出さなかつたのですけれども、それにもかかわらず一つのワケがある。そうすると、じゃ一体どういうふうな方での小委員会なりあるいは調整審議会なりが検討してくれというのかという点は、この回答では明らかではない。そこらのところは労働省としてはどうお考えなのか。基本的な問題ですから。

○道正政府委員 従来、港湾調整審議会におかれましては、自主的にいろいろ小委員会をつくつて御検討をされております。事務当局といたしまして、私どもあるいは運輸省が参画いたしてきておりますが、どつちかと言えば、審議会の独自の発想といえますか、イニシアで小委員会をつくつて御検討いただいできています。

ILOの総会にかかります御報告、これはいま先生御指摘のように、全体としてはわれわれ賛成でございます。しかし、いろいろごまかい点になれば非常に重要な問題がございます。にわかにならば結論を出しまして、審議会に政府案を諮問するということまでまだ検討が進んでおりませんが、われわれといたしましては、審議会まかせと

いうつもりでは毛頭ございません。せつかくこういうILOの勧告案が出てくることでもありまして、この全日海のストライキが解除になれば相当な問題が出てくる。それではいけない。だからこの前に出るべき時期が来ておるとはつきりおっしゃって、そのように動いておつたと思う。私も陰のほうはみんな知っているから何をやったかわかつておる。それでずつとやつてこられて、一つの到達点にきている。これを受ける日港協あたりのほうも、相当ないままでと違う態度が見られる。これはいまここで言うべき問題じゃありませんが、まだこの問題をまっ正面から取り上げるべき時期じゃありませんが、いませつかく話が進んでいるから、私もこわしたくないので、だからこの席で触れたくない。だが、日港協の高島副会長にしても、旧来、きょうまで、歴史的に見ていまだかつてないことをあえてやるようになることまで決断をされている。その裏には、所管官庁である運輸省の腹がきまりつつある。だから乗ってくるのです。だから問題は、労働省という所管官庁が、港湾労働者をなめた場合にどこで腹をさめるかという、これがないと乗つてこない。ここに私は大事な論点があると思ふ。

それで、ここで何を言っているかといえ、
「新しい荷役取り扱ひ方法の採用に伴う港湾労働の問題について、港湾労働者の保護の見地から審議し、勧告を採択することは時宜を得たものと考えており、この勧告が港湾労働者の労働、生活条件の改善に大きな役割りを果たすことを期待しているところである」、こうなつてくる。これは新しい荷役取り扱ひ方法の社会的影響に対する日本政府の意見です。それで、そうするとこの限りは、いま道正さんおっしゃつておられるように、うしろ向きではない形になつてくる。ところが一番肝心なものは、では日本政府はどう考えているのかというところがない。審議会ではいろいろやっているからいざ結論は出るでしょうから、その辺で考えましようということになつておるのです。ね。そこがどうも私どもからすると、それは困

るのじゃないか。つまり労働省は、担当の方々が苦勞されて、「港湾労働の現状と問題点」というふうなものまでいろいろ調べておつくりになつた時期がある。私はこれを引用させていたが、いま期が来た。これには問題点を明確に出しておる。ただしあとが続かなければ困る。ここらあたりを、基本的な労働省の施策としてどう考えるか。

たとえば、いまお話しに出た共同雇用の問題なんかも、これは石井照久さんが港湾調整審議会の四十五年十一月三十日というところで労働大臣あてに出しておられる。これは前からの懸案ですが、この中に明確に、共同で登録日雇い労働者の全体を確保していく、そういう考え方。これは、これに対応する労働者の姿勢を求めるところから、労働者の側の姿勢も確立したいということですから、けれども、つまりそういう形の雇用形態というものをつくりたい、そうすべきであるというふうな指摘をして書いておられます。そうすると、具体的に共同雇用というものの形態はどうなるかというところは、もうわかっているわけですから、労働省が全く知らないといふれば全くけしからぬ話で、そうすると、そこらのところが中心課題であるが、ではこれをどうするかという問題を一歩進めてやってくれないと、そこあたりまで考える必要があるのですというだけでは事は前に進まない。そこらをもう一つ前に出る必要がないのかというところを聞きたいわけでありまして。

○道正政府委員 現行の港湾労働法も共同雇用の理念の上に乗つて組み立てられておるわけでございますが、御指摘のように非常に不十分でございます。で、いまの非常にシビアな港湾労働をめぐる諸条件を考えますと、やはり名実ともに共同雇用というところで労使が協力して切り抜けていくという段階にきていると思ふ。先般も当委員会で大出先生の御指摘がございまして、四十五年十一月三十日の建議を御引用になりました、特に労使関係の近代化ということの御指摘がございまして

てやらなければだめなのだ——私もそう思うのです。だから、ストライキがずつと続いているが、この全日海のストライキが解除になれば相当な問題が出てくる。それではいけない。だからこの前に出るべき時期が来ておるとはつきりおっしゃって、そのように動いておつたと思う。私も陰のほうはみんな知っているから何をやったかわかつておる。それでずつとやつてこられて、一つの到達点にきている。これを受ける日港協あたりのほうも、相当ないままでと違う態度が見られる。これはいまここで言うべき問題じゃありませんが、まだこの問題をまっ正面から取り上げるべき時期じゃありませんが、いませつかく話が進んでいるから、私もこわしたくないので、だからこの席で触れたくない。だが、日港協の高島副会長にしても、旧来、きょうまで、歴史的に見ていまだかつてないことをあえてやるようになることまで決断をされている。その裏には、所管官庁である運輸省の腹がきまりつつある。だから乗ってくるのです。だから問題は、労働省という所管官庁が、港湾労働者をなめた場合にどこで腹をさめるかという、これがないと乗つてこない。ここに私は大事な論点があると思ふ。

だから、審議会の場合、事務局は労働省が引き受けているのですが、石井さんなんか幾らかあせりを感じている面もある。それで少し前に出てものを言う。そうすると今度は労働省が、おつかなびつくり、ちよつとトラのしつぽをさわるようなことをする。だから、「港湾労働の現状と問題点」というものを出して、なかなかいいことを言っているのだが、やろうとしない。それでは済まない時期にきているのです。だから、この間少し言いくいことを丹羽さんに言ったのだが、実はその点はたいへん私は感謝をしているのですけれども、丹羽さんが前向きに、確かにここまで来れば、御指摘のように労使関係だけでは片づかない、船主、荷主の諸君も引っぱり出してきて、いわゆる四者会議、五者会議という形のを考え

てやらなければだめなのだ——私もそう思うのです。だから、ストライキがずつと続いているが、この全日海のストライキが解除になれば相当な問題が出てくる。それではいけない。だからこの前に出るべき時期が来ておるとはつきりおっしゃって、そのように動いておつたと思う。私も陰のほうはみんな知っているから何をやったかわかつておる。それでずつとやつてこられて、一つの到達点にきている。これを受ける日港協あたりのほうも、相当ないままでと違う態度が見られる。これはいまここで言うべき問題じゃありませんが、まだこの問題をまっ正面から取り上げるべき時期じゃありませんが、いませつかく話が進んでいるから、私もこわしたくないので、だからこの席で触れたくない。だが、日港協の高島副会長にしても、旧来、きょうまで、歴史的に見ていまだかつてないことをあえてやるようになることまで決断をされている。その裏には、所管官庁である運輸省の腹がきまりつつある。だから乗ってくるのです。だから問題は、労働省という所管官庁が、港湾労働者をなめた場合にどこで腹をさめるかという、これがないと乗つてこない。ここに私は大事な論点があると思ふ。

てやらなければだめなのだ——私もそう思うのです。だから、ストライキがずつと続いているが、この全日海のストライキが解除になれば相当な問題が出てくる。それではいけない。だからこの前に出るべき時期が来ておるとはつきりおっしゃって、そのように動いておつたと思う。私も陰のほうはみんな知っているから何をやったかわかつておる。それでずつとやつてこられて、一つの到達点にきている。これを受ける日港協あたりのほうも、相当ないままでと違う態度が見られる。これはいまここで言うべき問題じゃありませんが、まだこの問題をまっ正面から取り上げるべき時期じゃありませんが、いませつかく話が進んでいるから、私もこわしたくないので、だからこの席で触れたくない。だが、日港協の高島副会長にしても、旧来、きょうまで、歴史的に見ていまだかつてないことをあえてやるようになることまで決断をされている。その裏には、所管官庁である運輸省の腹がきまりつつある。だから乗ってくるのです。だから問題は、労働省という所管官庁が、港湾労働者をなめた場合にどこで腹をさめるかという、これがないと乗つてこない。ここに私は大事な論点があると思ふ。

ので、さつそく業界の代表者に御足労を願いました。いろいろ懇談をいたしました。

私は非常に明るい希望をもちましたのでございますが、いままでは、労使がそれぞれ第三者にはいろいろ御注文になるのでございますが、労使が直接いろいろ話をするという雰囲気は必ずしも十分でございませんで、そこが抜けているために、いろいろまわりがやきもきいたしましたし、どうもうまくいかないという実態が一面あったと思えます。そういう点、労使が話し合いを続けておられます。これはまだ将来の問題でございませうが、近々労使が話し合いをする、その話し合いのしかたは団体交渉としてやる、それから話がまとまればこれは労働協約の形にする、要するに他の産業と同じような近代的な労使関係を確立して今後の港湾労働問題を解決していく、こういう話し合いが非常に急ピッチで進んでおりました。まあ、これはぜひ成功させたいと思うのでございませうが、近々覚書を交換するというようなことになつております。

そういうことで、労使が真に近代的な労使関係を確立して問題解決に努力をするということでございます。いろいろ、われわれもいたしましたし、もちろん都道府県等を督促いたしましたし、政府サイドにおきましては努力をいたしますが、また利用者、船主、荷主の皆さんの御協力も得まして、何とか港湾労働あるいは港湾運送業がこの危機を乗り切っていくように、そのためにほんとうに共同雇用の実態はどうあるべきかということについて真剣に検討をいたしまして、成案を得たいというふうに考えております。

○大出委員 前回、先ほど申し上げました、運輸大臣に御出席いただき、道正さんにもお出掛けをいただきました。私が少し時間をかけてものを申し上げたときに、時の情勢を申し上げたのですけれども、船主、荷主が出てこなければこままで来ると問題は片づかないのです。金はそっちにあるのですから。日本の特殊形態だけれども、非常に零細な中間業者がおるといふところに、電話一

本あれば港湾運送がやれたという戦時中のいきさつもございまして、だから船主、荷主が金を出せば何とかなるからといって、金を出してもそれが水のあわになつたんじや意味がない、どこに流れちゃつたのかわからぬというふうな出し方はできないというところに、ほんとうに労使関係、共同雇用の何なりで確保するものができて、船主、荷主側のメリットがあれば出してもいい。その金はあつたのですから。ところが、まん中にある日港協の諸君は妙に首を振つたりするものだから、ものが前に進まない。だから、首を振らせな

いようにどこかものを言うかという、運輸省や労働省が言うよりしようがない。だからそこまで言つてくれというのを、私はこの間言つた。ところが、大臣がはっきりお答えになり、栗栖港湾局長もはっきりものをおっしゃつたものだから、翌日すぐ違う。電話がかかつてきた。とたんに日港協態度変更ということ、どうもいままでかたくなに過ぎましたと言つたということ、つまりそこに気がついてくれれば片づくのであつて、そうならば、実は労働形態のほうも、共同雇用という姿勢はとり得るわけでございます。

いま道正さんが中心点をおっしゃいましたが、よりやくそこに到着しかかつているわけですから、休戦期間を置いてどうのこうのということまで言つておるようでありませうけれども、何とかこれを一つの土俵にのせて、業の集約なんというところだけでなくて船主、荷主を入れて全体としてどう考へるか、そこに重要な責任官庁の役割というものがあつた。つまりこれは、ほんとうの方向づけをしてあげないと、まん中にいる方々もなかなか一筋なわけではいけませんから、皆さん経験の持ち主がそろつておるから、いわば親分諸君だから、そここのところのコントロールを、その方々のメリットも考えながら皆さんのほうでかじをとるといふことまでいかなないと、実はこれは、せつかく土俵をつくつても、つくつただけで終わつてしまふということになりかねない心配をもう一つするもので、くだいようですが、きょうここでは時間

がないところでありませうけれども、ポイントだけは申し上げておきたいと思つてものを言つてい

た。実はここにいろいろ一件書類もございませうけれども、そのことに触れないのは、いまの時期に触れてはならぬと私は思つておりました。せつかく一つの土俵がでかかっているのだから、みんな努力して土俵をつくつて路線を敷いてあげる。それで、ジグザグはありませうけれども、そのつどみんな進路を修正しながら進むというところ、何とかひとつ、近代化されていく、非常なテンポで進む港湾運送という形態に近づいた労使関係を、こういふことにしていきたいものだという気がするので、どうでしょう。道正さんのいまのお話で、ポイントはずすでおわりのように受け取れますので、労働大臣、これはいまの問題でございませうから、たいへんいい機会だと私は思つておられます。歴史的にいまだかつて一べんもなかつたことをやるうというのでありますから、どうかぜひひとつ、そういう意味で前に出ていただくようにお願い申し上げます。

○塚原国務大臣 経済情勢の変化、これが中心であります。荷役の機械化、先ほどお話の出たコンテナ化など、非常な変化を示していることは事実であります。つまり一番原始的なあり方がいままで続いたわけでありませうが、この問題につきましては、さきに運輸省も答えておるようでありませうし、道正局長も答へましたように、この際何とかしなければならぬという報告は私もいたしております。機は熟しつと見えております。それだけに、妙な雑音が入りますと、でかかつたものがこわれるんじやないかというふうな気もいたします。ですから、もちろん運輸省とも御相談いたしますが、労働省は労働省の立場で、今日まで解決できなかった問題をこの機をのがさず解決するための努力を全面的に推し進めていく、このように考えております。

○大出委員 それぞれのところから、いろいろな陳情なり要請なり、あるいは請願なりが出てきて

なるわけでありませう。これは道正さんがおいでになるところで私は取り上げて申しましたから、ほかから塚原さんのことですから、おそれなくおわかりだと思つたので、どうかひとつ、そういう意味で前にお進みをいただきますようにお願いをしておきたいと思つた。

せつかく地方の自治体が、メカニカルファンなどという、つまりアメリカの西海岸のコンテナのときにマトソンなどが問題になつたときの形態を踏襲しようというだけではないのであります。が、きわめて微々たる予算ワケものを考へているわけでございますから、せいぜいその上積みくらいしか考へられない程度のものであります。しかしそういう発想でもを言つた自治体もある。だから、そこらの芽を絶やさないように、諸外国の例もあるわけでありませうから、進めていただきますように。それには国が相当な力の入れ方をしなければできない、こういうわけでありませう。運輸省の港湾局長栗栖さんのほうは、来年度予算で要求をしたい、こままで先般私におっしゃいましたが、どうかひとつその裏づけのほうも、労働省からもバックアップしていただいて、何とか形あるものにしていただきたい。土俵をつくつた、路線が敷かれた、そこに形あるものが出てくる。それはやはり国の予算とからみます。その辺のことも、ぜひ皆さんの立場からも前進を、あわせてお願いをしておきたいと思つた。

○道正政府委員 ただいま大臣からもお答え申し上げましたように、抜本的な対策を講ずべき時期に来ておると考へます。したがって、労働省といたしましては、運輸省と連携を密にいたしまして、また関係審議会の御意見も拝聴しながら検討いたしますが、その過程におきましては、法律の改正を含む抜本的な措置がどうしても必要になつてくるのではないかと、いろいろに私は実は考へておられます。いろいろ知識経験豊富な先生の御指導もぜひいただきます。ほんとうに日本の

港湾労働あるいは港湾業界がこの危機を何とか乗り切つていけるように、及ばずながら努力をしてまいりたいと考えております。

○大出委員 これは道正さんがかつて横浜に視察にお見えになったこともあるわけでございます。それなりの仕事をしてお帰りのなつたわけでございますが、その後たいへんな御努力をいただいて、幾つか突つておる問題があるわけでございますけれども、いまお話がございましたように、今回のラッシュ船騒ぎの問題をめぐりまして、市と県とが相談した結果、やはり法改正という問題が出てきました。そこを避けては通れないということになった。だから、そこらのところも含めまして、ぜひひとつ前に進んでいただきますようにお願いをしておきたいと思ひます。

時間の関係もございまして、港湾問題はポイントだけにさせていただきます。もう一点、ほかの問題について承りたいのであります。

この設置法それ自体は、実は関係団体諸君のほうと労働省の担当の責任者の方々の間で、いろいろお話をいただいて、詰まれば一番それがいいという気持ちもありまして、たいへん御努力をいただきまして一つの案が出てきておるようでありまして、それをまたいろいろ触れますと、せつかくまとまったものがおかしくなつても困りますから、そこに触れず、実は一つだけ承りたいのであります。

これは先般、運輸省とのやりとりの中でも申し上げたのでありますが、ハイヤー、タクシー関係の労働条件というのは実は非常にむづかしい。いろいろな通達を出しておられますけれども、なかなか通達どりに動いていないというのが実情であります。そこで、今回、料金値上げが行なわれたわけでありまして、この料金値上げをめぐりまして、あるいはその後におけると申しますか、いろいろ運輸省自動車局長さんとの間聞いてみましたら、私の手元の資料とは若干違ふのです。一日一車の平均走行キロ数であるとか、あるいは実車率であるとかというふうなものにつきまして

も、私の手元にある数字と少し違った数字がこの間出てまいりました。したがって、そこらの態様を踏まえて今後一体どう考えるか。

さきに、十何年かになりますか、通達が出ておられます。神風タクシーのとき、総理府の中に対策本部をつくつて、そのときに出した通達が生きておつたり奇妙なことになっておるのですが、現状、六大都市で今度の料金も違ひますから、そうなるとうとう東京と横浜は違ひわけでありまして、そこらも踏まえて、どのくらいの日一車の平均走行キロ数が妥当なものとお考えなのか。こまかいようでありまして、これは柱でありますから、何点かそこらをお承りしたいのであります。労働省側としてどうお考えになっておるわけでございますか。

○渡邊(健)政府委員 ハイヤー、タクシーなど自動車運送関係の事業の適正な労働条件につきましては、労働省と運輸省、緊密に連絡をとつてその適正化をはかつておるわけでございます。現在、労働時間や賃金形態等につきましては、労働省といたしましては、四十二年二月九日に出しました二・九通達というものによりまして指導をいたしておるわけでございます。私どものほうでは、その通達の趣旨に従ひまして労働時間の面で監督をしておるわけでございます。で、その時間の中でどの程度の走行キロが適正かというふうなことは、これはその年々の交通の混雑事情等々もあるわけでございます。その点につきましては運輸省のほうにまかせておりますので、私どものほうでは、走行キロ等につきましては、どの程度が適当であるかというふうなことを申し上げる立場にないわけでございます。私どものほうは、もっぱら主として労働時間のほうから監督をしておる、こういう立場にあるわけでございます。

○大出委員 実はそこが問題なので聞いたので、そういう時間での押え方でうまくいくものならいい。実は現場で動いている動きというものは、一日一車の平均走行キロが基本になっていくわけですね。何キロ走つてこい、走らぬじゃないか、こうくるのですね。これはほんとうは運輸省の分野

野じゃない。まさにハンドルの持つている諸君を規制しているのですから、おまえさん一体何キロ走つたんだと、こうなる。ほんとうはそれではないのです。あなたのおっしゃる趣旨ならば、走らなくたって、キロが出なくたって、時間がたつたら帰つてこなければいけません。それが走つてなければ成り立たないでしょう。それは走つていってしまえば、おたくのほうで二・九通達で時間をきめたつて、オーバーして走らなければ、走らないじゃないかといつて時間は守られないことになるでしょう。だから聞いたんです、ポイントだから、こまかいことであるがとつて、柱ですから、重点ですから、聞いたわけなのです。そして今回、一日一車の平均走行キロ数は、東京は三百七十キロだとおっしゃる、横浜は三百十五キロだとおっしゃる。ところが、本来、私が料金値上げをめぐつて運輸省とやりとりをした限りは、平均走行キロ数を三百キロぐらいに押えた。それはつまり、非常に交通事情は変化しておりました。四十五年の料金値上げのときの基礎になつた資料は、東京陸運局が調べた四十三年の都内四十社の実態調査に基づく資料です。そのときの一日の走行キロ数、それと、四十五年の料金値上げをやつたときの走行キロ数と比べると、あつと驚くほどに走れなくなつてしまつておるのです。それで、だから逆に片つ方の実働率と云ふのがあります。休車現象を見ましても、これは七・八かそこらになっておる。四十三年では百台のうち七台、八台走らず。ところが、さて四十五年の資料を持つてきたのならば、四十五年のときにはどうなつたかという、百台のうち約十二台、十一・九くらいになっておるのです。休車現象といふものはそれだけで開きがある。走行キロでも、あるいは実働率でも、休車率でもみんな違つておる。だから二・五％上げたと言つけれども、数字から見ると、実は一九％しか上げたことになつてない。それで、

間、野村さんが言つたのは違つておるわけですね。私が聞いてここに書いたのです。だからそうなる、と、ともいふそんなに走れる筋合いじゃない。これはそこまでやれと経営者が言え、おたくのきめておる時間は、物理的にあつてなきがごときになつてしまふ。そうすると、そのところは労働省は、時間をきめたのですから私のほうの管轄じゃございませぬ、向こうでございます。それで済みませぬ。済まないでしよう。だから、そのところを、あなたのほうで運輸省をまかせて、走行キロ数がと言つたんじゃない。二・九通達は死んじやつておるのですから。そこはどうかお考えかといふことを聞いておるのです。

○渡邊(健)政府委員 確かに、走行キロがどのくらいか、それと労働時間というものは関係がございまして、労働時間の中で走り得る走行キロ数というものは、これはその年の交通事情、さらにそれが年ごとに変化して、こういう状況によつて違つてくることは先生おっしゃるとおりでありまして、私もそのように考えるわけでございます。

ただ、私どもといたしまして、われわれの所管する仕事の関係からいたしまして、それぞれの都市の交通事情がどう変化しておるか、その中でどのくらいの走行キロ走るか等々のデータをいま持つておらないわけでございます。そこで私どもといたしましては、当面はともかくこの二・九通達、これをわれわれも監督につとめまして、守らせるようにいたしておりますが、なお、これに対する違反というものは、必ずしも絶滅しておらない状況から考えまして、何とかしてこの二・九通達の時間だけは守りたい。私どもの立場から申しますと、走行キロというものは、これは限度でございまして、何もそれだけ走らなければならぬといふ、そのそれぞれのタクシーに義務があるわけではございません。それが最高限度というふう

等のためにそれだけ走れなくても、この時間だけは守らせる、こういう立場におるわけでございます。

して、そういう立場を運輸省に申し上げまして、これが守れるような走行キロをきめていたのだというところは申し上げておきますが、それ以上に私のほうで何キロが適当だというふうなことは、私どもの行政の守備範囲では、調査能力等々から申しまして、なかなかそこまでは言えないというところを申し上げたわけでございます。

○大出委員 渡邊さんのおっしゃることはわからぬわけじゃないのですが、私、前にハイヤー、タクシー問題について長時間質問したことがございます。橋本運輸大臣のときなんか長い質問をしたことがありますが、どうも運輸省と労働省と、片っ方に聞けば、いやそれは労働省だ、労働省に聞けば、運輸省でやっていると。まん中に両方にまたがるように一つ通達があるんですね。そうすると、それが経営者のほうの逃げ場になってしまふんです。だから、いや時間だというけれども、実際は水揚げを多くしようというふうに思いますが、どうしてもけつをたたくことになる。だから、へたに一日一車の平均走行キロが幾らかというふうなことを片っ方で言うとう、時間が飛んでしまう。そこらのところは、もう少し運輸省、労働省両方で詰めておけないのか。労働省の権限で時間はこうだと言つて、運輸省の権限で時間はこうだと言つて、キロ数といったときに、その時間でおさまる走行キロを出してくればいいのです。そうでしょう。片っ方ずつかかってものを言っているから、その盲点で少しでもよけい水揚げをしようというところになるから、事故発生率だって高くなるというところになる。基準法違反というところ目をつぶられることになる。そこをところが一番盲点だと思いませんか。そう言っておきましたでなくて、これはそこを詰めていただけぬかということをお私に言っているのです。あなたの言っている趣旨はよくわかるのです。わかった上で言っているのだから、これは、誤解をしないでいただきたいのですが、決して責めるつもりで言っているの

じやなくて、実態を何とかしたいと思つておられるか。私に話を聞いてください。

これは一例外をあげたんですよ、時間がありませんから。冒頭に申し上げたように、こんな時間ですから。ここで聞きたいことはたくさんあるのですけれども、まあ一例外ですが、そういう面がたくさんある。基準法その他に基づいてお考えになる労働省の立場と、業務、運行、経営、そういうふうなところまで権限をお持ちになる運輸省の立場と、こうございまして、それがどうも、ともすとかみ合っていないか。そこにちぐはぐなものが多いもので上がっていくというところになる。それを私は非常に心配をします。一例をあげました。他にもございまして、ぜひひとつこのところは、運輸省との間で、せつかく料金が上がったあとですから、お詰めいただきますようにお願ひしておきたいのです。時間がございませぬから、次の質問に入りますとこれまで長くなりますので、この辺で締めくくりにしたいと思います。

料金値上げで私が心配しておりましたのは、はたして分配率ということが妥当かどうかかわかりませんが、管収においてどのくらいのことになるか。私が当時一番考えておりましたのは、一日の走行キロで言うならば三百が限度であるう、実車率で言うならば五〇が限度であるう。一日一車の平均走行キロを三百に押えて、実車率を五〇に押える、それでやっていると、料金金をきめるべきではないか。だから、それが公共料金と言えないならば、選択的乗車料金だつてこの際いいじゃないか。なぜかと言つて、経営者が全く経営意欲を失つてしまつたのではタクシー経営は成り立ちません。もう一つは、そこで働く労働者が定着しなければ、これはハイヤー・タクシー産業として存在しない。そうなりますと、経営者が経営意欲を持とうとする、そこで働いておる、ハンドルを持つ諸君のほうも働く意欲を持とうとする、その接点での考えなければならぬ。そうならば、走行キロを三百で押えるならば、実車率は五〇に押えろという気があつた。それで野村さんとずつと詰めてきた、こういう経過がある。出た結果はそうならない。あるいは、それで押えて料金をとつたら、もっと高くなるからまずいことになるけれども、今度は実態に沿わないことになる。だからそのところあたりからすると、結果的にこれはどういふふうになるのか。つまり料金値上げの効果が、片や経営者に、片や労働者に、こうならなければいかぬわけですね。そこらのところが労働条件とからみまますけれども、皆さんの目からながめてみて、運輸省には一べん承りました。まだ何の反論もしてありませんが、聞いただけでございまして、料金値上げ後の春闘などを踏まえて、一体どういふふうに向かっているのらうか。いち早く東旅協などは、料金値上げ後のハイヤー、タクシーの運転者の賃金についてという、あの方々のモデル賃金なるものを出して、私はそれに賛成であります、一体どういふ傾向にある、そしてハイヤータクシー産業に携わる方々が定着する、つまり実車率はふえていく

というふうな考えられるかどうかというふうな点を、こまかく聞きますと時間がかりますので大ざっぱに申しましたが、所見があればいただきたいと思つておきます。

○渡邊(健)政府委員 確かに、先生おっしゃいますように、走行キロ、それから料金、それと労働者の賃金、これはお互いに非常に相関関係が密接なものがあると思われるわけでございます。その料金値上げなり新しい走行キロなんかにつきまして、具体的な結果としてあらわれたいのは、今回の春闘でございまして、私ども、春闘の結果がどうなるかということにつきましましては非常に深い関心を持つておるわけでございますが、春闘の結果、全般の集計等につきましては労政局等で逐次把握しておられるようでございますが、まだその結果を私も承知いたしておりませんので、春闘の結果が一応まとまりましたならば、それらを十分調査いたしましたら、あるいは賃金形態の変更等についても十分調査をいたしまして把握してみたい、かように考えておりますけれども、現在まだその結果が出ておりませんので、いまのところはまだそこまで把握していかない状況でございます。

○大出委員 私がこの間運輸省に要求をいたしました結果出てきた数字があるのですが、これは表に出さぬでくれという条件がついているようでございます。ですから、信義の手前、申し上げられないのですが、これを見ると、東京、横浜、いずれも一月で一万円くらい、運転者のふところはふえるようにはなつておる。これがはたして妥当な数字かどうかには多少私は疑義がある。確かに料金は上がりましたが、二月にぶつかりました。二月というのはいつとも少ない。そうすると、二月にぶつかった値上げだけに、皆さんが御経験のように、駅に行けば車は山ほどたまっていて、ふしぎな現象が出てしまった。実車率は徐々に回復はしてきておる。だがしかし、実際にここにでてくるような数字になつておるかと

と、必ずしもそうではないという現象が、今日方
方に見られる。そうすると、また逃げる。運転者
が減ったっていいのだという前提なら別ですよ。
そうではないだけに、やはりハイヤー、タクシ
をやっている方は、特に最近、昔のげたの鼻緒
だなんという、二年なり三年だというのではな
て、比較的長期にわたる人が多くなっている。そ
ういう点を考えると、そこが非常に心配なので、
事、労働省ですから、傾向にしろ、あるいは東京
の四十社を東京陸運局が追っかけた実態調査、追
跡調査もございましただけに、何かお持ちかと
思っているのですが、まだそれが集計されてい
ないというならば、これはいたし方がありませ
ん。しかし、こちらのところは労働省の側では相
当気をつけて見ておいていただきますと、すぐ
あとにまた料金値上げという問題が出てきかね
いと思えますから。

それともう一つ、うっかり町で車をとめて乗せ
てもらった。私にいきなり、先生、私はもういや
になった、やめたいのだ。何だと言ったら、い
や、娘が、おとうさん一体ポーターもいらした
のだ。ところが、その娘のもうポーターのほう
がはるかに高いものだから、おやじさんのほう
がちょっと調子が悪いというので、幾らだってい
じゃないか、こう言ったのだけれども、持って
帰ったって女房は喜ばぬわけです。つまりその種
のポーターにしろ退職金にしろ、一般製造業そ
他の産業に比べて、あまりと言えれば安過ぎるとい
うことです。そうすると、乗っかるお客のほう
は、それこそ信号が青になれば飛び出すというよ
うなのに乗ると、相当もらっているんじゃないか
というふうに思うのですが、実はそうでもないか
う現象がある。そこらのところを労働省は、一つ
の産業形態をなすハイヤー、タクシー労働者であ
るだけに、どうあるべきかというところについては
御検討願わなければいかぬ時期になってきてい
る。退職金の制度についても、はたしてこれで妥
当なのかという点について、そういう角度からの
ハイヤー労働者、タクシー労働者の置かれてい

位置づけというものを、どのくらいなければなら
ぬかというモデル賃金でもいい、何かそういうも
のを考えねばならない必要がありはせぬか。

かつて横浜で、諸手当を全部やめて、固定給、
本俸だけにしたところがある。一年で労使双方か
ら、やめようというところでやめちゃった。そうい
う特殊な形態もある。そこに働く人たちの気持ち
がある。そうすると早い話が、五百円、こまかい
おつりを会社から持って出て、いきなりどこへ行
くかというところへ行って、その金でコー
ヒーを飲んで、あとは一國一城のあるじでござい
ますということになって出ていくのです。そうい
う習慣があるのですよ。そこらのいまのタクシ
ー労働者かたぎというものをとらえてみて、タク
シー労働者、ハイヤー労働者の賃金のあり方とい
うのは一体どうなんだということ。港湾労働者の
賃金のあり方という問題を御検討になった時期が
あります。たいへん大きな参考になりました。そ
うすると、ハイヤー、タクシー労働者の賃金のあ
り方というものを労働省が一べん研究してみる必
要がありはせぬかという気がする。ですから、
せつかく基準法のほうを押えておられるのだか
ら、しかも満足でない事業所が山のようにあるの
だから、そこらをお考えになって——私は仲がよ
過ぎる人が多いですけれども、世間一般の雲助
稼業云々という考え方はなくて、社会的地位の
問題とあわせて労働省はものを考える必要が、皆
さんの責任においてありはせぬかという気がする
のですが、いかがですか。

○渡邊(健)政府委員 確かに先生おっしゃいまし
たように、タクシ業の運転手の定着をはかり、
その必要を確保するためには、労働条件自身
が現在の社会全体の情勢の中で適正なものである
必要があると思えます。

さらに、先生いま例としておあげになりました
ように、ああいうタクシ業の運転手かたぎというも
のもありまして、そういうことから、賃金形態な
ども、日本としては非常に特殊な例として、いわ
ゆる水揚げ歩合の率というものが他産業の労働者

よりも非常に高いわけでございます。そういたし
ますと、若いときはかせげるけれども、年をとる
と、普通ならば年功序列で上がるべきものが、か
えて賃金収入は増加しない、むしろ減少するとい
うような問題もあるわけでございます。そう
いうことから、タクシ業の運転手等につきまして
は、一体どういうような賃金形態がこの業界の労
働者として適正なんでしょうかというところは、非常
に大きな問題であると私ども考えております。

そこで、私どもといたしまして、具体的に、モ
デル的にどうということまでは言えませんが、
も、やはり一定の保障給というものの上に歩合と
いうもの、これはこの業界としてはやむを得ない
と思えますけれども、そういうものがある。しか
も歩合給にいたしましていろいろな形の歩合が
ございまして、一律歩合のほかに、累進である
か、積算の歩合であるとか、いろいろな形がござ
います。その中にはあまりに刺激的なものもござ
いまして、これは、かせげる人はかせげるけれど
も、かせげない人はかせげない、かせげたいた
めに無理な走行をするというふうなこともござい
まして、逐次あまりに刺激的なものを是正させてお
るところでございます。

そういうふうなことも含めまして、タクシ業
においてどういような賃金形態が適当であるか
というふうな点につきましては、現在、賃金制度
研究会というものを賃金部に設け、金子先生あた
りを座長にいたしまして、いろいろ研究していた
だいております。これは逐次業種別にも、まあモ
デル的な賃金を拾って解説するというような形
で、適正な賃金制度の指導をはかりたい、か
ように考えております。その中におきまして、タ
クシ業の賃金制度等につきまして、現在研究を
願っておりますので、

○大出委員 昔、私が総評本部におりますころ
に、全国旅客という団体がございまして、そのこ
ろは、累進歩合というものがいかに悪影響を与え
ているかという点を感じておりました時
代でございますので、いまは累進歩合というもの

は、押える傾向をもつてずっと皆さんも指導して
こられているから、おそらくいま累進歩合なんて
考えたら、そこに労働者が定着しなくなっちゃう
と思えますから、経営者もやれない。いまおつ
しやるような、刺激的なというわけでありませ
らね。その当時、ハイヤー産業あるいはタクシ
産業の労働者の賃金のあり方についてというのを
ひとつ検討してみることが必要ありはせぬかという問
題提起を、私ども総評の中でしたことがある。と
ころが機熟さずして——さつき申し上げたよう
に、幾つかそういうことをやった会社もある。と
ころが、そういうのは特殊なところでございます
で、幾つか業種があるんですね。私鉄が経営して
いるタクシ会社というのは、本来その私鉄の駅
におりる、あるいは来るお客を運ぶという発想で
始めた営業なんです。だからもうからなくなつ
ていい。京急なら京急というところでやっている
場合は、そこへ人が来て、その所長をやっている
場合、おまえはと言われるけれども、だからと
いって、会社自体にとってそんなに大きくはな
い。だからそういうところは、じゃ一べん歩合給
なんてやめちゃうと、基本給一本でやってみよう
かというふうなことが成り立つたんですね。とこ
ろがこれは、妙なことにハイヤー、タクシ、特
にタクシ産業なんというものは——石油資本な
んというものも、石油というの一番よけい使
ますからね。売る商売なんです。だからこれ
また多少ゆとりのある経営ができる。ところが、
その他の第三国資本だとかいろいろなのござい
まして、にっちもさっちもいかな資本形態のと
ころがある。そういうところは、それはそれで、労
働者くそ食らえ、運輸省くそ食らえなんです。
そうすると、やはりこれは、さつきの港湾じゃあ
りませんけれども、官庁が前に出てものを言う時
期が来ている。これまた、料金をさう何べんも上げ
てくると、世間の風当たりも出てくるわけですか
ら。それは当然でしょう。だから、さうだとす
ると、その辺でタクシ労働者の賃金のあり方なり

労働条件なり何なりというものを、もう一べん洗い直して世間の目に触れさせる。世の中いろいろ公共料金が上がっちゃっている。タクシー料金だけ据え置いていることにはならぬのです。そういう意味においては、いまおっしゃる賃金研究会とというのは非常に興味のあるところなのですが、いままでの間にもし資料がございましたら、私もいろいろ調べている過程でございますけれども、ぜひこれはいただきたいと思っておりますし、かつまた、できるだけ早く、次の料金値上げなどと言わないうちに、次の料金値上げを模索するためにも必要なのですから、一体どうあるべきかということを早く結論を求めてほしいものだという気がするのであります。

きょうは、いづれにしても時間の関係もございまして、こまかい中身に入れません。私は、去年の春闘で、東京の全会社のハイヤー、タクシーの組合が団体交渉の結果幾ら上がったかという、去年の春闘以後のものは全部持っておりますけれども、まだ本年のものは三十か四十しかありません。したがって、そこらのところが皆さんのほうに集計されておればぜひいただきたいのであります。いまの点についてひとつ早く方向づけをする、こういう点で御異論はございませんか。

○渡邊(健)政府委員 先生御指摘のように、私もそういうものを早くするようにいたしたい、かように考えて、そういう方向で努力いたしたいと思っております。

○大出委員 これは運輸政策審議会の答申がございまして、あれを見ると、大都市交通のあり方からすると、タクシーというものは、バスや何かが走った一番末端をやるのだということになっているんですね。それから言うならば、リースライセンズの、昔の貸し免許式なタクシー自由業ですね。そういう色彩のものまで出てきている。思想的に相当混乱しておるんです。だからやはり、私は正しいと思いませんけれども、反対なのでありますけれども、そういう時期だけに事を急がないと、

庶民一般が料金というものを中心にもものを見るわけでありまして、ぜひひとつ、そこに置かれてある人も乗る人も大半は労働者なんです。それから、拒否でけしかるとかけしからぬとか言ってみたら、料金を上げてどうなったかといえ、最近、乗車拒否どころじゃない。乗ってくれということになる情勢変化があるのですから、何が一体乗車拒否をなくすポイントだったかといふことはおわかりになるわけです。

そういう意味で、何がいまの問題の中心かというのを前向きにひとつ御検討いただきたい。運輸省だけでやらしておきますと、これまたかたわがりますから、したがって、そこらの点を皆さんのほうで、運輸省は運輸省のほう、おれのほうはおれのほうのおっしゃらないで、さっきの走行キロじゃございせんけれども、かみ合っているのですから、そこらところをひとつとらえて、特に労働者の立場ということ御検討いただきたいというところをお願い申し上げます、質問を終わります。

○伊能委員長 次回は、来たる六月六日火曜日、午前十時より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。

午後七時三十九分散会

昭和四十七年六月十九日印刷

昭和四十七年六月二十日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局