

第八十回国会 衆議院 内閣委員会議録 第五号

昭和五十二年三月三日(木曜日)

午前十時三十四分開議

出席委員

委員長 正示啓次郎君

理事 木野 晴夫君 理事 近藤 鉄雄君

理事 竹中 修一君 理事 塚田 徹君

理事 木原 実君 理事 鈴木 康雄君

理事 受田 新吉君 理事 達沢 英雄君

理事 関谷 勝嗣君 理事 中馬 辰猪君

理事 塚原 俊平君 理事 藤田 義光君

理事 増田甲子七君 理事 兒玉 末男君

理事 梅野 泰二君 理事 安井 吉典君

理事 新井 彬之君 理事 市川 雄一君

理事 米沢 隆君 理事 柴田 陸夫君

理事 中川 秀直君

出席國務大臣

運輸大臣 田村 元君

國務大臣 藤田 正明君

(總理府總務長官)

出席政府委員

總理府恩給局長 菅野 弘夫君

行政管理庁行政 川島 鉄男君

監察局長 石井 一君

運輸政務次官 山上 孝史君

運輸大臣官房審 眞島 健君

議官 杉浦 喬也君

運輸省鉄道監督 中村 四郎君

局固有鉄道部長 大丸 令門君

運輸省自動車局 高橋 寿夫君

長 整備部長 直介君

運輸省航空局長 有住 直介君

氣象庁長官

委員外の出席者

氣象庁次長 岩田 弘文君

行政管理庁行政 關 言行君

管理局審議官 山田 三朗君

氣象庁観測部測 川俣 芳郎君

候課長 田口 通夫君

自治省税務局府 長倉 司郎君

県税課長 田口 通夫君

日本国有鉄道常 務理事 長倉 司郎君

内閣委員会調査 室長

委員の異動

三月二日

辭任 上田 卓三君

補欠選任 井上 普方君

同日 柴田 陸夫君

補欠選任 不破 哲三君

同日 井上 普方君

補欠選任 上田 卓三君

同日 栗林 三郎君

補欠選任 兒玉 末男君

同日 不破 哲三君

補欠選任 柴田 陸夫君

同日 兒玉 末男君

補欠選任 栗林 三郎君

同日 三月一日

舊軍人恩給等の改善に関する陳情書外二件(福

知山市西長二二京部府軍恩連盟福知山連合会長

谷村光春外二名(第一号)

青少年の健全育成に関する陳情書外二件(東海

北陸七県議會議長會議代表静岡岡縣議會議長柳原

清治外八名(第二号)

同和对策事業の完全実施に関する陳情書(東京

都港区六本木三の五の九部落解放同盟中央本部

委員長松井久吉)(第三号)

委員長松井久吉(第三号)

は本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

恩給法等の一部を改正する法律案(内閣提出第

三九号)

運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提

出第一三三号)

○正示委員長 これより會議を開きます。

恩給法等の一部を改正する法律案を議題といた

します。

趣旨の説明を求めます。藤田總理府總務長官。

恩給法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○藤田國務大臣 ただいま議題となりました恩給

法等の一部を改正する法律案について、その提案

理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

この法律案は、最近の經濟情勢にかんがみ、恩

給年額の増額、最低保障額の引き上げを行うこと

もに、戦没者等の遺族及び傷病者の恩給について

大幅な増額を図るほか、旧軍人等の加算恩給に対

する制限の緩和、長期間勤務した古い退職公務員

の仮定俸給の改善等の措置を講じ、恩給受給者に

対する処遇の一層の充実を図ろうとするものであ

ります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上

げます。

この法律案による措置の第一点は、恩給年額の

増額であります。

これは、昭和五十一年度における公務員給与の

改善を基礎として、昭和五十二年六月から、恩給

年額を約六・七%ないし七%増額しようとするも

のであります。また、公務関係扶助料の最低保障

額、傷病恩給の基本額等については、昭和五十二

年六月から七%増額するほか、同年十月から、公

務扶助料については年額を七十二万円に引き上

げ、あわせて傷病恩給等についても特別の増額を

行うことといたしております。

その第二点は、普通恩給等の最低保障の改善で

あります。

これは、昭和五十二年六月から、長期在職の老

齡者の普通恩給の最低保障額を五十五万円から五

十八万円に引き上げる等、普通恩給及び普通扶助

料の最低保障額を引き上げるほか、同年十月から、

六十歳以上の者または寡婦加算の対象となる子を

有する妻に支給する普通扶助料の最低保障額につ

いて特段の措置を講じようとするものでありま

す。

その第三点は、短期在職者の仮定俸給の改善で

あります。

六十歳以上六十五歳未満の短期在職の旧軍人に

係る准士官以下の仮定俸給年額及び一般文官の恩

給の仮定俸給年額で二十一号俸未満のものを、そ

れぞれ一号俸引き上げようとするものでありま

す。

その四点は、扶養加給額の引き上げであります。

これは、傷病恩給及び公務関係扶助料の扶養加

給額を、現職公務員の扶養手当相当額に引き上げ

ようとするものであります。

その第五点は、旧軍人等の加算恩給の減算率の

緩和であります。

これは、加算による普通恩給または普通扶助料の年額を計算する場合の減算率を、五十五歳以上六十歳未満の者にあつては百五十分の三・五から百五十分の三に、六十歳以上六十五歳未満の者にあつては百五十分の二から百五十分の一・五にそれぞれ緩和しようとするものであります。

その第六点は、一般文官の退職年次による仮定俸給の改善であります。

これは、長期在職の一般文官の仮定俸給を、通し号俸六十九号俸以下のものについて、昭和二十二年六月三十日以前の退職者にあつては二号俸、そのうち、退職後三十五年を経過した者にあつては三号俸、同年七月一日から昭和三十三年三月三十一日までの退職者にあつては一号俸、それぞれ引き上げようとするものであります。

その第七点は、普通恩給と併給される傷病年金等の減額率の緩和であります。

これは、普通恩給と併給される傷病年金及び第二款症以下の特例傷病恩給の減額率一〇%を五%に緩和するとともに、普通恩給と併給される第七項症の増加恩給及び第一款症の特例傷病恩給の年額について、所要の調整を図ろうとするものであります。

その第八点は、傷病者遺族特別年金の支給範囲の拡大であります。

傷病者遺族特別年金の支給範囲を拡大し、第二款症以下の軽症の特例傷病恩給受給者についても、その遺族に年額九万円の傷病者遺族特別年金を支給しようとするものであります。

以上のほか、旧軍人等の不具廃疾の子に対する公務関係扶助料の支給条件の緩和、障害年金を併給されている者の普通恩給の改善、日本赤十字社の恩給公務員相当の救護員の抑留期間の通算等所要の改善を行うこととしております。

なお、以上の措置のうち、公務員給与の改善に伴う恩給年額及び扶養加給額の増額並びに普通恩給の最低保障額の引き上げは昭和五十二年六月から、その他の改善は同年十月から実施することと

いたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同あらんことをお願い申し上げます。

○正示委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○正示委員長 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。

質疑の申し出がありませんので、順次これを許します。米沢隆君。

○米沢委員 本委員会に提案されております運輸省設置法の一部を改正する法律案に関連いたしまして、当面する運輸行政に関する行政改革問題、特に運輸省自体の姿勢と過去の経緯につきまして、運輸大臣並びに行政管理局の基本的な所信を承りたいと思ひます。

本日は行政改革全般にわたつて質疑を申し上げたいと思ひましたが、この問題につきましては改めて長官をお呼びいただく機会をおつくりいただくという事をお聞きいたしましたので、詳細かつ具体的な問題につきましてはその機会に譲るといたしますが、ただ、今日ほど行政改革の問題が国民的な関心を集めて、衆参両院の質問戦を通じて福田総理が行政改革に取り組む積極的な姿勢を示されたにもかかわらず、いま進みつつある八月までの具体案づくりの準備作業というものは、それとあらば後に後退を重ねている感を感じておられます。同時に行政改革の問題は、行管庁の姿勢以上に各省庁自体が本気でその気になって取り組むかどうかにかかっていると存じます。そういう意味で、本日は運輸省に関連する行政改革問題の観点に限り、必要に応じては行管庁の所信を承りながら御質問し、今後の参考にさせていただきます。と思ひます。

まず最初に、運輸大臣にお尋ねする前に二点だけ行管庁の見解をお聞かせいただきたいと思います。

先ほど申しましたように、国会の質問戦を通じて福田総理は、行政改革の必要性については、私たちの佐々木質問に対しても、非常に重要な問題であり、資源有限時代に対応する国の構え、国の対応、それは行政の整理という問題に集約されると思ひます。大みえを切りましたし、八月までには行政改革の具体案をつくる作業に着手し、五十三年度予算に織り込む予定であるとの意気込みを表明されました。また一日の閣議におきましては、行政改革はきわめて重要な問題であり、断じて行わなければならないと積極的な取り組み姿勢を表明されて、各閣僚も行政改革実現に力を入れるように指示されたとの報道を見ました。

そこでまず第一に、その行政改革の作業の第一段として、去る二月二十四日に行財政改革に関する政府、与党のトップ会議が開かれて、今後の基本方針、基本構想が論議されたと思ひます。けれども、すでに行管庁当局には指示がおりておりました。その内容についてまず説明をお伺いしたいと思います。

○閣説委員 先生御指摘のとおり、去る二月二十四日には総理それから内閣官房長官、行政管理局長官らによりまして協議が行われまして、その結果、総理から御指示をいただきました。特殊法人の問題であるとかあるいは審議会など行政機構の簡素合理化、それから許認可等の行政事務の整理合理化の方案について、八月末を目途に成案を得るよう御指示をしております。それを受けまして、行管庁におきましても目下鋭意現在の行政機構等の見直しに着手をいたしておるところでございます。今後各方面の御意見も承りながら作業を進めるとともに、政府内部においても各省との協議を進めてまいりたいと思ひます。

○米沢委員 その問題につきましては、大衆新聞報道の内容と同じような感じがしますが、ここでぜひお伺いしたいのは、いまおっしゃいましたその中身というものが、従来まで数多くの答申に出てきたものと違つたものがあるかどうか、新味がある内容があったかどうか、その点どう

でしょうか。

○閣説委員 従来各方面から御指摘をいただいております。行政監視委員会の意見でございますか、そういうものも十分尊重いたしながら検討を進めるわけでございますが、そういう意見において指摘されたものに限定をしないというふうに限って考えておるわけではございません。

○米沢委員 そうおっしゃいますけれども、中身そのものは従来から指摘されておつた問題と全然新味がないという感じがするのです。したがって、積極的に行政改革を進めていこうとする、本気にそういう姿勢がございましたならば、もしその内容が同じであるとしましても、その中にはし残した部分がたくさんあるわけでありまして、そういう意味では今後のやり方とか進め方とか、そういうものについて、もう少し積極性を示す指示が何かあつてしかるべきだと思ひますが、そういう指示はいかがでしょうか。

○閣説委員 先生御指摘のように、こういう厳しい情勢でございますので、積極的に進めるといふ点については承つておりますけれども、具体的にどういふふうな作業を進めるかは私どもの方で鋭意検討いたしておるところでございます。

○米沢委員 ほとんど中身が同じでありますから新鮮味が全然ない、そういう意味では、いままでいろいろ各方面から指摘をされたそういう問題については、その進め方のむずかしさについても当局の方はおわかりいただいております。思ひますから、取り組みは大変早いというふうにお思ひます。いいのででしょうか。もしスケジュール等がわかりましたら教えていただきたいと思ひます。

○閣説委員 ただいまのところ、具体的に何日までに何をやるというふうな非常に細かい日程を組んでおるわけではございませんけれども、総理の御指示でございます八月には成案を得られるようにというところで鋭意努力をいたしたいと思つております。

○米沢委員 そういう意味で全然新味のない、言葉は大変積極的な言葉がたくさんありますけれども

も、そのあたり大変私たちがかりしている一面がございます。

そこで、これは新聞報道を取り上げて申しわけありませんが、去る二十一日の朝日新聞にはそのあたりがもじつてありまして「行政改革、早くも重荷? 首相のハッパに踊らず 行管当局お手並み拝見の構え」こういうタイトルで「福田首相の意気込みに対する反応も冷たい。西村長官が「行政改革をやるといふのは単に心構えの問題」といえば、行管庁の幹部も「要は首相のやる気。首相はどこに病根があるかはよく知っているはず」という有り様だ。」というふうに伝えておられますけれども、行管庁の態度というものはこういうものでよろしいのでしょうか。本当なのかうそなのか、そのあたりちょっとはつきりしてほしいと思えます。

○關説委員 御指摘のございましたような新聞記事は私も拝見をいたしておりますけれども、私どもの心に持っておりますところは、大分違った表現になっておると思えます。確かに具体的な問題を、構想なり何なりを申し上げる段階にない今日では、あるいはそういうような見方というのがあります。あるかと思えますけれども、まあ私どもとしては事実上即した報道であるというふうには受けとめておらぬわけでございます。

○米沢委員 それではそれだけにいたしましたして、次は、これも読売の記事でばくは知ったのですけれども、今度行管庁では、これまでとかく行政改革については行政内部だけで改革案を練ったことに対する反省とともに、広く各層から集まった声を改革促進のためにしたい、こういう考え方が、今月初めから経団連を皮切りに、学者、政党など各界から改革についての具体的な意見を聞く行政改革の対話シリーズを始めるということを読みました。ばくはなかなかいことだと思えます。遅きに失した感じさするのです。

そこでお尋ねしたいことは、各界からの意見聴取に当たり、いま当局の御計画の中には、どのような方針でどのような団体あるいは個人から聴取

されるのか、その範囲とか規模、その内容、またそれをどのように生かされていこうとされておるか、スケジュール等もあわせてお伺いしたいと思えます。

○關説委員 具体的にどのような範囲からどのような問題について御意見を承つてまいるかということにつきましては今後の問題でございますけれども、先生御指摘のような点も踏まえてできるだけ広い範囲から、たとえば言論界とか学界とか産業界とか、そういう国民各層からの御意見を承つて私どもの検討の参考にさせていただきますというふうに考えております。

○米沢委員 いまの御答弁の中で国民各層からという、その各層に大変心も強くいたしますけれども、特に意見を聞いていただきたいというのは、従来までの複雑な行政機構に振り回されてきた国民の声を聞いてほしいということ、それから補助金行政などに泣かされてきた地方自治団体関係者の皆さんの声もぜひ聞いてほしいということ、それから骨身を削る思いでいろいろと企業努力されておる中小零細企業者や農民は、いつも言いますところは、いわゆるお役所仕事に対する反感というものを非常に持っておるのです。そういうものに対する本当の声というものを皆さんが説得力のある説明のできるようなふうにお聞きいただかないと、こういう改革のいろいろな対話集いなかたにいたしましたもうわかつていことが言われて、そんな議論になっていくんじゃないかと思えますので、そういうところまで手を伸ばして意見を聞いていただく用意があるのかどうか、お聞かせいただきたいと思えます。

○關説委員 御指摘のような点はごもっともでございます。私どももできるだけ広い範囲から御意見を承るようにはしたいと思えます。

○米沢委員 私たちの考えますところ、行政改革の問題点については、臨調の答申を初めとして、たび重なる行政監理委員会の答申など、すでにその問題点のほとんどは明らかにされておるんじゃないかと私は思えます。にもかかわらず毎年のよ

うにこういう議論がなされなければならぬ理由というものは、役所を初めとして与野党や労組にもあると思えますが、各関連業者などの強い抵抗があつてできなかったことによるところが多いと私は思ふのです。そういう意味で、この時点においては、改革の必要性だとかあるいは改革の可能性というものについて意見聴取をされるというよりも、なぜ改革できないのか、いままでも改革できなかった障害をどのように除去するのかというふうなものに焦点を置いて当局が意見を聴取される必要があるのではないかという感じがするのであります。そういう計画になっておりましたらどうか。

○關説委員 御指摘のように、一つの改革をやりますとそれによって影響を受ける国民の層というものには必ずあるわけでございまして、そういうところの御賛同あるいは御理解がいただけませんと改革もなかなか進みにくいということは当然考えられるわけでございまして、私どももいたしましても、そういう改革の推進に障害になるようなことのないように配慮をいたしてまいりたいと思つております。

○米沢委員 この際、長年にわたつて行政改革を担当されてきた当局にぜひお伺いしたいのは、経験上から言ひまして行政改革が一向に進まないという一番大きなネックというものをどういうふうな御理解をいただいておりますのか、ばくは率直に聞かせてほしいと思えます。

○關説委員 行政改革は余り進んでいないではないかという御叱責をわれわれ受けることがあるわけでございまして、私どももいたしましては、若干手前みそになるかもしれませんが、及ばずながらできるだけの努力をいたしてまいつておる所存でございます。しかしながら、そういう御指摘を受けるということは、私どももいたしまして今後さらに反省して、もっと積極的に進めるといふ努力をさらに強めなければならぬというふうな考えをあらわしておりますが、行政改革の各種の問題の中には、やはり行政機構なら機構だけの問題にとどまりませんで、その機構が担当い

たしております行政事務なり行政制度というようなものの根幹に影響の及ぶような場合もございまして、それだけになかなか問題自体がむずかしいということもあるかと思えます。あるいはまた人員の縮減というような問題になってまいりまして、現に働いておる人たちの身分に影響の及ぶというふうな問題が含まれる場合もございまして、そういうような点が実行面でのむずかしさを非常に伴つておる。そういうふうなことがあるいは思ひ切つた物の考え方から見れば少し進んでおらぬのじゃないかという御指摘につながるのではなからうかというふうな推測をいたす次第でございます。

○米沢委員 そこで、この行政改革に対する認識の問題であります。ここでもう一度申し上げたいことは、行政改革を大々的に進めていく道は、何と申しましても、行管庁当局の御努力もまた何とながら、やはり行政機構の長そのものが、また各省庁内部そのものから本気になってやる気があるのかどうか、こういうところにかかつておるといふ気がするのです。たとえば五十四年四月二日に出された御案内の「今後における行政改革の課題と方針」というパンフレットによりますと、冒頭に「行政改革の必要とその進め方」の項にこう書いてあります。「従来からの行政改革の経過をみると整理すべき部門を各省庁別に具体的に指摘し、その改廃を図つていくという正統的な手法については、その適用に困難性が多く、むしろある程度の成果を挙げ得たとして評価されたのは、政府全体の方針として、各省庁一律の整理方針を取つた場合に多かつた。」云々、こう書いてあります。このことは、改革というものが内閣自体の強い決意のもとに政府を挙げて取り組む必要があると同時に、いわばいろいろ理屈を聞いていたのでは全然進まないものだ、言葉をかえれば、まじめな内部からの積極的な努力に欠けていたということに反省する必要があるんじゃないかということとを述べられておるといふような気がするので

そこで、きょうは運輸大臣御出席でありますから、各省庁を代表して省庁自体の内部の努力、そういうものについて運輸大臣いかがなものでしょうか。

○田村国務大臣 行政改革というのはいろいろと理屈はありますけれども、結局、これは運輸省という意味ではありませんが、一番抵抗するのは官僚だと思っております。でありますから、行政改革というのは、もちろん理論的な積み重ねというものは必要であります。必要なものでぶつた切る、整理をする、これはよろしくない。けれども、あつてなきがごとしと言つとちよつと言ひ過ぎかもしませんが、整理してよいもの、あるいは世論の相当厳しい批判を受けておるもの、そういうものについてはやはり各省庁の大臣が勇氣を持って決断すること以外に行政改革はできないと私は思ふのです。でありますから、大臣が悪者になる場合——悪者ということ国民に対してではない、自分の省庁の官僚に対して憎まれてよい、悪者になるぐらいの決意を持って、勇氣を持って正しい判断を下したときにこれを実行する、それでなければ簡単に行政改革というのはいけません。このように考へておられますので、私自身の心構えとしては、奮勇はふるいませんけれども、正しい勇氣だけはふるっていきたい、このように考へております。

○米沢委員 そのもう一つやはり問題になりますのは、そしてぜひ皆さんに聞いていただきたいことは、やってきたと先ほど行管当局も言われましたが、それなりにやってきたと言われる行政当局と、何もやっていないではないかという世論との間に大変なギャップがあるという問題です。御案内のとおり、従来から行政改革については歴代内閣のほとんどが取り上げてきましたし、それなりの公約をやつてきましたけれども、国民の側から見て行政改革は全然実を上げてないではないか、こういう議論が一般的な認識ではないか、私はそう思ふのです。一方ではやつたとする、一方ではやってないではないか、こういう議論がある。

新聞論調なんかみんなそういう程度ですね。いろいろ答申が出てきたにもかかわらず、全然なっていないという議論がほとんどを占めておるのです。そういう意味で、たとえば、二月九日に民社党の塚本書記長が予算委員会においてこの行政改革の入り口論にちよつと入りましたけれども、そのとき西村長官自身、やはりやつたと連発をされておられる。私は、このような世論と行政当局との認識のギャップ、ずれ、これをどう受けとめていただいておるのか、これがやる気を出すためには大事なことだと思ふのですが、大臣どうでしょうか。

○田村国務大臣 私自身の経験から申せば、私が大変や政務次官でない立場に立つたときには、あれも整理すればいいじゃないか、これも整理すればいいじゃないかという気持ちが非常に強うござりました。言うなれば私自身の気持ちが世論的であつたかもしれません。しかし、実際に役所に入つてみると、一〇〇%むだな機構といふものはないかならないのです。やはり調べてみるとそれなりの理屈がある。ですから、それに対する決断の問題であらうと思ひます。率直に言つて、行政改革についてやつたのかやらないのかというものは、これは主観の問題であらうと思ふのであります。でありますから、やはり世論は最大限のものを求めるし、また行政の方は可能な限りという、まあ世論から見れば消極的とも見えるような態度にもなりましょう。でありますけれども、現実には行政改革といふものはすばらしい姿でやられたとは言えないかもしれません、各省庁見ておると、確かに徐々にではあつてもやられてはおるといふふうには判断してよいのではないか、そういう感じではながめております。

○米沢委員 おっしゃる通りに、組織それぞれにできた当時の使命がありましようから、理屈を言うならばそれはあつた方がいいのであつて、ない方がいいという組織はそうないはずで、しかしながら、主観的だとおっしゃいますけれども、やはり民間人の立場から見たら、お役所仕事とか、

何でこんなむずかしいことをしなければいかぬのだらうか、そういうものがあるのです。そういうものは中におられますとそんなに関係がないかもいふけれども、民間で暮らしている連中にとつては余りにもむだであり、余りにもお役所仕事であり、そういうものに対する反感というものをもう少し反省してもらわぬと、やつたかやらぬかは主観の問題なんて言われたのでは私は本當に進まないのではないかと気がするのです。

それで、皆さんにも言ひ分があらましようし、世論はわかつたらぬといふふうな、あるいはまた無責任であるといふふうにおっしゃるかもしれません。しかしながら、やつたやつたとおっしゃるけれども、そういうものは民間の仕事をやつていく場合には、食うていくためにはあつたかやらのことかもしらぬのです。だから、あつたかやなことをやつておつたかやな感じがするものがあるからぬといふのがわれわれの感覚ではないか、そう思ふのです。だから、大々的にやるということとは、いままでもやつたかやなことは民間人の感覚からしたらあつたかやなことをやつておるだけのことだ、それは食うためのそんなことをするのはあたりまえだ、それ以上のことをしてもらわぬとわれわれはとも納得できないといふところにある大きな問題があると思ふのです。どうお考へでしょうか、行管庁の皆さん。

○關根委員 御指摘のような感じを国民の皆様と申しておるとすれば私どもの努力がそれだけ足りない、そういうことにならうかと思ひますけれども、気持ちとしては国民の皆さんにもやつておるといふふうにはわかつていただけるように努力をいたしたいと思つております。ただ、御指摘を伺つておりましたちよつと感じたのでありますけれども、たとえば国家公務員の数は多いんじやなからうかといふような疑念を投げかけられることが私もあるわけでございますけれども、これは学校とか病院とかではふえておられますけれども、一般の行政事務については見ますと、ここ二十年ぐらいで十万人を超える縮減をやつておるわけでございます。

これは一つの例として申し上げたわけでございますけれども、これは私どもの感覚が甘いと言われるかもしませんが、相当な厳しさではなからうかといふふうには思つておるわけでございます。

○米沢委員 そこで運輸大臣、総理は五十二年度の予算編成につきまして経費削減のために相当の努力をされたたびたび言われております。そこで、運輸省当局としては五十二年度予算編成の過程で経費削減についてはどのような内部努力をされたのか。一つは定員の縮減、定員配置の合理化の問題、二つは特殊法人等の整理合理化の問題、三つ目には補助金等の整理の問題、四つ目には許認可事務の合理化の問題、五つ目には国と地方の行政事務の再配分と機関委任事務の整理の問題、この五点について数字を挙げて説明をいただきたいと思ひます。

○山上政府委員 お答えいたします。まず、経費削減の問題でございます。これにつきましては、何と申しましても補助金の整理の問題が一番だと思ひます。これにつきましては、毎年運輸行政につきましても御承知のとおり新規の行政需要といふものが旺盛であります。こういう中で既存の補助金の整理合理化に努めてきていますつもりでございます。たとえば昭和五十二年以降三カ年をとつてみますと、ほぼ横ばいでもつて一応おさめてあるということでございます。なお、もう少し具体的に申し上げますと、五十二年以降整理、廃止いたしました補助金の主なものを申し上げますと、五十二年は沖繩国際海洋博覧会の輸送対策費……(米沢委員「五十二年の予算について結構です」と呼ぶ)五十二年度といたしましては、大都市バス施設整備費補助金、それから船舶整備公団の事務費の補助金、この二つを廃止いたします。それから、廃止まではいきませんが、補助金の減額を行うと予定しておりますのは、五十二年は地方鉄道軌道整備費の補助金、それから物流施設の整備費の補助金でございます。

それから、そのほかの予算上の経費の削減につきましては、いま申し上げました補助金のほかにも定員の削減、これは閣議決定に基づいた方針の具体化でございますが、定員の削減を二百八十五名いたす予定でございます。

そのほか一般の行政経費等につきましても、既定経費を原状に立ち戻って洗い直し、経費の重点化、効率化ということに十分留意いたしまして予算の内容を編成したつもりでございます。さらにその結果につきましても節約を行って、そういうことで、いろいろな方法を総合いたしまして極力経費の抑制に努めているつもりでございます。

それから、行政改革の問題であります。まず特殊法人につきましては、いま先生いろいろ御指摘がありましたけれども、運輸省の専属の特殊法人も幾つかあります。これらの法人につきましても、先ほど米大臣もお答え申し上げましたように、いろいろ存在の理由があつてきたものでございまして、このような事情がありますので、これを直ちに整理することにつきましては、いろいろ問題が多くあります。

しかし、このうち具体的に申し上げますと、五十年十二月に閣議了解がありましたので、これに基づきまして京浜外貨埠頭公団、それから阪神外貨埠頭公団、これにつきましては、建設事業の終了の時点における管理機構のあり方について検討するという御指摘でありますので、それにつきまして具体的に問題点を究明し、いま掘り下げつつあります。

また、同じ閣議了解で、日本鉄道建設公団につきましても御指摘がありました。これは、鉄建公団と国鉄との新幹線鉄道事業に関する建設の分担につきましてわかりにくい点がいろいろあるということでございます。これにつきましても、いろいろな指摘もありませんので、いろいろな技術能力の問題、あるいは在来線との関連の問題、あるいは資金調達能力の問題等から、この鉄建公団と国鉄との分担につきまして明確な基準というものを求めるように、いま具体的に詰めつつあります。

それから行政機構の問題でございますが、これにつきましては、現在この委員会御審議願つております設置法の一部改正にありますが、新しい行政需要をいたしまして、気象庁の付属機関として気象衛星センターをぜひ設置していただきたいということでございますが、これに対応いたしまして、現在気象庁の付属機関としてあります気象通信所、この機能は依然として必要なのでございますけれども、この機能を廃止をいたしまして、それで気象衛星センターにその業務を吸収させるということ、いわばスクラップ・アンド・ビルドということをお願いをしたいというふうなことを考えております。

それから、大臣権限の地方への委任の問題であります。これにつきましては、先生すでに御承知かと思つておられますが、たとえば例を道路運送法という自動車行政の基本法について申し上げますと、運輸大臣権限のものはほとんどありません。ほとんど地方の陸運局長あるいは都道府県知事に委任しております。現在本省に残っておりますのは、具体的にはほとんどないと言つても過言ではないと思つております。

そのような方向で今後ともできるだけ、やはり交通というものは、全面的視野では政策として見る。具体的な地方交通のあり方につきましては、やはり地域地域の実情に対応したものをきめ細かく地方の出先機関でもって調整していく、あるいは地方自治体との連絡を緊密にして処理したいということ、今後ともそういう方向で検討してまいりたいと思つております。

いずれにいたしましても、昨年ロッキード事件を契機といたしまして、運輸省に運輸行政の総点検本部というものを設けて、許可行政の総点検あるいは綱紀粛正問題、あるいは許認可の運用の公正の確保の問題等点検してまいりました。その結論が出たものから次から次へと具体化してまいりましたが、今後の問題といたしまして、この総点検本部を活用いたしまして、行政機構の整理といふますか合理化、広い意味の行政改革の具

体化について検討してまいりたいと思つております。

○米沢委員 説明をいたさなければなりません。米沢委員 説明を言います前に一つだけ、大臣がまだおられるときに聞いておきたいんですが、予算編成される場合、結局各省の要求額を、決定して、大蔵省をつくるためにいろいろと折衝されます。よく経験するものであります。たとえば不用額なんか出ると、結果的には次の実績にならぬからと言って、早く使つてしまえとか、あるいは何とか理由をつけてうまくやろうではないかということ、皆さんが努力されたものを、その結果出てきた不用額なんかも次の実績にとつては非常に不利なものになっていくからうまくやれ、こういうのが一般的だと私は聞いています。そういう経験もあるんです。そういう意味で、皆さんが各省で要求される、だから、どうせ削られることを前提にして目いっぱいつくつていった方がいいではないかということには、合理化努力なんか全然逆拒否されるような方向の感覚しか出てこないと思つておられます。そのあたり、実態はどうなんでしょうか。ぼくは、そんなのがたくさんあるような気がするんですが、大臣。

○田村国務大臣 実は、私が就任いたしましたのが十二月の末でございましたから、いきなりぶつつけ本番で予算編成に当たりました。編成というよりも、大蔵省との折衝に当たった。前に私は労働大臣をいたしました。労働大臣のときには実は予算編成の経験を持ちませんでした。

そういうことで、いまおっしゃいましたことにつきましても、行政の実務の問題でありますから私にはよく存じませんが、いままでの、私二回政務次官をやりました。二回大臣をやつておられるわけですが、経験から言つて、本省でそういうことはいないんじゃないかという感じがいたします。ただ、出先あるいは地方公共団体等において、あるいはそういうことがあるのかもしれない。このことにつきましてもお答え申し上げます。このことにつきましてもお答え申し上げます。

○山上政府委員 大臣がお答え申し上げたとおりでありまして、たとえば具体的に運輸省について申し上げますと、概算要求のときにはいろいろ予定でありまして、その予定、われわれのくろみ、これを大蔵省当局が査定をされまして、それで国会で承認を受けるように予算案として提出される、こういうことでございます。したがって、そこで成立した予算は、これに余裕があるとかあるいは過剰になるということとは通常あり得ないわけでありまして、しかし当時やはずり想定できませぬような事情の変更ということがございます。そこに不用額というものが出るのは当然でございます。それを何とか、とにかく予算にある以上使うというふうなことは、予算のプラスマイナスの効率的な使用という見地から言ひましても、これはどうして許されることではございません。したがって、物によっては、運輸省につきましてもある程度の不用額は毎年計上してあるという実情でございます。

○米沢委員 それは後の議論に残します。それから、先ほど御説明いただきました京浜、阪神外貨埠頭公団ですね。もうその目的はほとんど終わつておるはずだと私は思つておられますけれども、何でこんな検討と申すのかがいまいちよくわかりません。この二つの公団がいつごろ終わるのか、それから鉄建公団の検討もいつごろ終わるのか、ぜひはっきりしていただきたいと思つております。

同時に、いままでは特殊法人についての整理合理化というのが大きな焦点でありましたけれども、これからは本格的にやるためには、やはり認可法人も含めて検討を進めていかなければいかぬと思つておられます。そのあたり検討される、やる気があるのかどうか、大臣からお聞かせいただきたいと思つております。

○田村国務大臣 数字に關しまして、私の申し上げることがあるいは間違ひがあるかもしれませんが、それはお許しを願ひたいと思つております。後で訂正をさせたいと思つております。外貨埠頭公団におきましては仕事が終わるのを待つてということ

ありますが、あと金額的に言えば、事業費で一億程度の仕事が残っておるんじゃないかならうかという感じでございます。

しかしながら、私自身、外貨埠頭公団につきましてもはるる構想を描いておるわけでありまして、何さま二月、三月、四月というのは、私は事実上の仕事は何もできません。毎日国会であります。でありますから、この八月ごろまで何らかの結論を出さなきゃならぬのでありましようが、相応しい態度で臨まないと、かぬなという感じですが、いまだ局長や次官には相談をかけておりませんが、私自身の頭の中である種の構想を描いておるといふ段階でございます。

それから鉄道公団に關しましては、鉄道公団というのはトンネル技術なんか非常にすぐれておりまして、国鉄と鉄道公団との仕事の分担ということが焦点になるわけでありまして、鉄道審あたりの十年ぐらい先までの公団の役割りというものを描いておるわけでありまして、でありますから、これから国鉄と鉄道公団との分担というもののけじめを合理的に技術的にはつきりさせていくことが必要ではなからうか、そのために両方の話し合いもさせなきゃならぬが、運輸省のイニシアチブというものを確立していきたい、このように考えておる次第であります。

○米沢委員 認可法人の検討は今後考えておられるのかどうか、お聞かせいただきたい。

○山上政府委員 五十年十二月の閣議了解に基づく検討いたしましたは、先ほど来御指摘があり、お答え申し上げておる二つの外貨埠頭公団の問題と、鉄道建設公団と国鉄との新幹線建設の分担の問題、この二つでございます。いま先生がおっしゃいました認可法人、これも運輸省に幾つかございまして、これにつきましても、総点検本部におきまして必要に応じて検討したいと考えております。

○米沢委員 この問題は細かい議論をしていきますと相当な時間がかかりますので、入り口論だけでやめて後に残しておきたいと思っております。

それからもう一つは、補助金の整理合理化の問題であります。

この補助金にもそれぞれついたときの理由があり、またそれをもらう方のいろんな対応の仕方として、必要欠くべからざるものとして受け取っていらつしやる方もおる。そういう意味では整理合理化というのはそれなりにむずかしいと思うのであります。これはただ単に運輸省自体の責任というよりも、たとえば同じ事業の名目で複数の省庁から補助金が行って、そのかわり地方自治体は振り回されるというのは昔から指摘をされてきた事実でございます。そういう意味ではそのあたりの合理化というものが必要ではないかという議論も再々行われた。たとえば海岸保全施設の整備事業費にしても、一般港湾は運輸省から金をもらい、漁港は水産庁から金をもらい、干拓海岸は農林省から金をもらい、自然海岸については建設省から金をもらい、省庁そのものにはそれなりの理由があるかもしれないけれども、受け取る方にとってはどこからもらってもいいのでありまして、そのかわりに地方自治体自体も大変多くの金を使つて、また時間的にも振り回される。そういうものについて、おのれの省庁の問題ではないかというよりも、国全体の態率、行政の態率というものを考えて、もう少し積極的に、運輸省自体もはつきりとしたあたりを解消するために議論をしていただきたいという気がするのであります。いままで指摘をされたのはこの海岸保全の整備事業費がおりますけれども、その他、一般交通事故相談所と自動車事故対策費の補助金の一本化の問題、これは総理府と運輸省の関係ですね。それから観光行政で文部、厚生、運輸という、閣僚協議会等でうまくやっておるとおっしゃるかもしれないけれども、実際は振り回されておるのは末端の方です。

そういう意味で、このように兼ね合いのある事業あるいはそういうものに対する各省庁から出ていく補助金の整理、そういうものについて、大臣、どういふようにお考えになつて、今後どういふ対策を打つていただけるのか、お聞かせ願いたい。

○田村國務大臣 補助金につきましては、各省庁で意欲的に整理できるものと、それから政府全体にわたるものがあると思つております。でありますから、いまダブつておる問題でございますが、各省庁で意欲的に話し合いができるものはやはり話し合いをした方がよいと思つておりますが、先ほど御指摘のありました港湾、漁港、海岸等につきましては、その問題で私の見解を申し上げますならば、港湾というものと漁港というものは、見た目にはよく似たものでありますが、その果たす役割りが全然違いますし、そしてこれが、一方においては運輸省港湾局、一方においては農林省漁港部ということになっております。海岸におきましても、海岸保全事業については港湾局、漁港区域内にある海岸については漁港部、農地区域内にある海岸については同じく農林省の構造改善局、そのいずれにも属さないものが建設省の河川局、このように分かれております。

これを補助金という点で論ずるよりこの一本化、一体化を図るならば、むしろ大きな行政改革をやめる方が適当ではないだろうか、これは私の私見でありますけれども、そうすれば海洋庁でもついで海関係全部まとめるというようにでもしなければならぬ。しかし現実には港湾と漁港あるいは各種海岸、これが全部性格が違つております。ただ海岸なんかは、三省四局にまたがっておつた今日までの海岸が、全部五カ年計画で統一されたことは非常に大きな前進であつたと思つていただけます。そういうむずかしさがある。

でありますから、一省庁がやましく言つて解決できる問題と政府全体で考えなければならぬ問題、いろいろあると思つております。いざいかにいたしましても補助金制度というものは洗い直す時期が来ておるといふことは言えるかと思つております。

○米沢委員 いろいろと御答弁いただきましたけれども、まだ議論を重ねていかなければどうも納得できないものばかりでございます。

いまおっしゃつたような問題でも、これも昨年から大変問題になつたと思つておりますが、たとえば川崎市あたりで、運輸省所管の防波堤はできたけれども建設省のものができぬので、その土地の高潮対策としては大変またちぐはぐで、ひよつとしたら被害を逆に大きくするかもしれない。そういうものに對して、本来ならば受ける地域の人のことは、皆さんのやってくれようというものと、実際建設省も運輸省もうまいことやってくれぬ限りどうしようもないというところがあるのですね。そういうものを私はお尋ねしたわけで、それを後で深めていきたいと思つております。

それからもう一つ、運輸行政総点検本部等を設けられていろいろと御努力いただいておりますのは大変結構なことだと思つておりますが、私は、いまごろそんなことをやらぬといふかぬといふところに問題があるといふことを指摘しておきたいと思つております。それから、運輸行政の改革計画、これは古い四十三年のものでありますが、ここに皆さんの目的として「許認可制度に競争原理を導入して、競争を通じて公衆の利便の増進と運輸事業の効率的運営を図ることとする。」まあこれは十年前の話でありますけれども、全然末端ではこうなつておりませんね、皆さん。それは後でまた詳しく機会をとらえてやりたいと思つておりますけれども、結局既存の業者に振り回されて、既存の業者の利益を守るばかりで新規参入を全然許さない、そういうものがたくさんありますね、皆さん。そういう意味では、こういふきれいなことというものが末端ではまだまだ行き届いてないということをぜひ自覚いただいで、今後の御努力をお願い申し上げたいと思つております。

予算委員会の関係で、どうぞお立ちください。それから最後にもう一つお聞かせいただきたいと思つておりますが、余り時間もありませんので簡単に結構です。

今度医科大学とか歯科大学の新増設で定員が例外処置としてふくらみましたね。それぞれ新しい事業というのは本当に大きな理由があるわけでは

から、結果的には総定員法のしり抜け措置になつていく可能性があるのではないかと心配があるのです。いまでも定員削減の状況というのは、毎年どんどん減っておりますね。もういまがピークみたいになっておりますね。ことしで逆転して、新しい定員を採ろうというわけですから、これから先どうなるかわからぬのです。そういう意味で総定員法のしり抜けになっていく可能性がありますがゆえに、今後の定員管理のあり方というものをどうお考えになるのか。それからいまクロースアップされております公務員の週休二日の問題、これは大いに定員と関係がありますので、そのあたりも今後どういう取り組みをされていかれるのか、簡単に答えたいと思います。

○副委員長 国立大学の中でも無医大の解消計画等に伴います一部の特定部分の定員を別途総定員法の枠の外に置いて適正な規制を加えていく、そういうようなことをやると、総定員法でせつかく上限を決めておられるに、国家公務員の数がむやみやたらにふえていくようなことになるのではないかとお尋ねかと思いますが、私どももいたしましては、総定員法の枠の外に置きますものは非常に限定をしておきます。これは御審議をお願いいたします法律案の中でも限定的に列挙をいたしておられるような次第でございます。それ以外のものは、やはり従来と同様の感覚で総定員法の枠内で厳正に規制をいたしてまいりたいというふうに思っておりますので、決してしり抜けになるようなことのないようにいたす所存でございます。

それから公務員の週休二日制につきましては、実は人事院が中心になりました現在週休二日の試行を行っておる段階でございます。御指摘のように、仮に週休二日制が実施されるというようなことになりますと当然定員面へのはね返りということを考えなければならぬわけでございますが、片一方では、こういう厳しい財政事情等も踏まえまして、国家公務員の数も極力抑制をせよという御意見も非常に強いわけでございますから、

その辺の兼ね合いは試行結果を見た上でまた考えてまいりたいと思っております。

○米沢委員 それは当面やらぬということですか。――まことに何か所管にとられたような答弁で恐縮でございますが、週休二日制をやるやらないの問題については、ちょっと私どもの方からはお答えいたしかねます。

○米沢委員 それはまた後にやりましょう。最後に、話は別になりますが、今度運輸省で、空港周辺の騒音問題解決に資するため四十九年以來懸案でありました立地規制を含めた土地利用計画法案を提出される。運輸省の管轄になると思

いますが、特にお聞かせいただきたいことは、この法律というものが空港周辺の騒音対策あるいは居住都市化制限という目的には大変資する問題であります。立地規制という観点から見れば、所有権とか居住権等と抵触する問題が大変あるような気がいたします。したがって、この際検討されております法案の進捗状況についてお尋ねをしたいと思っております。この法案の要点のみで結構であります。内容と、法案作成の進捗状況、いわゆる建設省との兼ね合い、農林省との兼ね合い等々ありますから、そのあたり何が問題になっておるのかを明らかにしながら、進捗状況を教えていただきたいと思います。今国会までに法案作成が間に合うかどうか。

○高橋(壽)政府委員 お答え申し上げます。この問題は実は昨年のおいごころ、あるいはもつと前からの大変懸案の問題でございます。実は私権の大変な制限と申しますのは、手取り早く言えば、音がうるさくてもそこに住みたいんだという人を住ませないという法案でございます。これはわが国の法体系にはなかつた法理念であったものですから、非常に問題がございまして、そこで三転四転いたしました。今日の段階では都市計画の手法によってやる。都市計画の手法によるならば、合理的な私権の制限ということ

も従来都市計画の考え方の中でとられているわけでありまして、そういった手法でやるうじやないかということ、いわば振り出しに戻った形でございます。

法案の要点は、簡単に申し上げますと、都道府県知事が空港周辺地域の基本計画を定めて運輸大臣、建設大臣の承認をとる。その基本計画に基づきまして都市計画として空港周辺に特別の地域を設ける。この地域の中では住宅の建築は原則として禁止されます。そういうことを伴いますので、したがって住宅の建設ができなくなったことによつてその土地の所有者が受ける損失、これを補償をする。これは空港の設置者が補償いたします。

さらにはその土地の所有者が、そんな土地なら持っているまいやないから買ってくれという場合には、空港設置者は買取り請求に応ずるといふうなこと、あるいは空港設置者は地方公共団体に対して空港周辺の騒音対策のために必要な事業を行うための費用の一部を補助するといふうなことをたまたま要綱として決めまして建設省と協議に入っております。何分にも都市計画の手法でやることについて建設省が一応了解をいたしましたのがごく最近のことでございます。ただいま法案を建設省で詰めているわけでございまして、建設省以外のところとまだ折衝する段階に至っておりません。ただ、一応政府の方針としては三月二十日をめどとして国会提出ということをおっしゃっておりますので、鋭意努力いたしておりますが、仮に二十日の期限を若干過ぎましても今国会にどうしても出して成立させたいということでは進めております。

○米沢委員 もう時間が参りましたのでここで終わりたいと思つていますが、きょうは入り口論に終始いたしました大変申しわけありませんでした。今後またよろしくお願いたします。どうもありがとうございました。

○正示委員長 午後一時から再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午前十一時三十八分休憩

午後一時三十分開議

○正示委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑を続行いたします。中川秀直君。

○中川(秀)委員 運輸大臣にまず、お食事もなさらないで本日に御苦労さまでございますが、大きな問題からお伺いをしたいと思います。

非常にナウな新聞記事が出ていたのであります。これは昨日の朝日の夕刊でございますけれども「値上げ国鉄サマサマ」で「笑い止まらぬ航空三社」こういう記事が出ております。私は広島でございましてけれども、いわゆる国鉄の運賃値上げ、グリーンに乗るよりは航空運賃の方が安いという状況でございます。そういう、長距離、飛行機の方が安いという状況で、いまや大衆の足は空に向いているというふうなこともあつて、あるいはまた貨物輸送等にしましても、いまもう民間の貨物はあらかたトラック輸送になり始めてきた。しかし、エネルギー危機が叫ばれる中で、省資源という観点から言うならば、列車貨物輸送の方がわが国の国益にかなうという点もある。今後の交通体系という問題について、わが国のこれからの国益を踏まえ、かつまた現実のこうした動きを踏まえて、本格的に根本的に抜本的にひとつきちんとしたものをこれから出していかないと、当面の赤字対策だなんだということではなくて、十年先、二十年先を見た交通体系というものをいま考えておかないと、私たちの、これからの日本の発展というものは、狭い国ですから、そして非常に人口も多い、また稠密効果も大きいわけでございますので、いよいよいま考えておかなければいけないと思つておりますが、大臣のその辺に関する御見解をこの際お伺いしておきたいと思つております。

○田村国務大臣 大変遅くなって申しわけありませんでした。予算委員会で私に対する質問があり

ましたので、お許しを願いたいと思います。

いま御質問になりました交通体系の問題であります。その前に航空運賃の問題で笑いがとまらないという記事のようでありますけれども、航空運賃というものはもちろんまだ値上げ申請もございませぬ。ございませぬが、航空運賃というのは、これはどの運賃でも同じでありますけれども、その営業形態、内容、決算の模様等を見なければこれは簡単に決められるものではありません。私はいつも言っておるのであります。国鉄の運賃というものを基礎にした算定で航空運賃の値上げということはいたしません。いわんや航空会社の便乗値上げとも言うべき要望に対しては、私はその意味では耳をかさないつもりであります。それだけまずあらかじめ申し上げておきたいと思いま

す。いまの総合交通体系とも言うべき——そういう意味ですね、言うべきものをずつと先の先まで見通したいものをつくったかどうか、こういう御質問だと承りましたが、おっしゃるとおりだと思っております。そこで、昭和四十六年に運政審の答申がございました。御承知のところでありませぬ。それを受けて閣議了解がありました。いわゆる総合交通体系とも言うべきものであります。これは、基本的な問題の解明という点においては、いまなお私は正しいと思っております。けれども、社会環境、経済環境等非常に激変をいたしております。そのまゝいまの御時世に、あるいはこれから先將來に当てはめていくことは不可能でございます。うから、この点は修正すべきは修正をしなければならぬ、このように考えております。

いづれにいたしましても、総合交通体系を整備して、そして省エネルギー面からいっても、あるいはお互いの果たす役割りからいっても、置かれておる立場からいっても、あるいは相互の関連性といひますか整合性といひますか、そういう点からいひましても、これを整えていく必要がある。政治、行政は先見性、予見性というものが最も大

切なのでありますから、そういう意味では仰せのとおりだと思ひます。

○中川(秀)委員 航空運賃についてはいい御見解を伺ったと思っております。そういう方向で御処理を願ひたいと思ひます。

次に、先ほど来、午前の質疑でも出ていた問題でございますが、運輸省における運輸行政の総点検本部、石田前大臣のときから、運輸行政全般にわたつて、特に許認可事務の権限の統廃合、縮小という点について抜本的なものを出せという御指示でこの総点検本部が始まったということでございますが、結果的には何も出なかつた。確かに、お蔵番を辞退しようではないかと、あるいは行政指導の伝達先についてきちつと文書で残そうとかいうようなものは出たように新聞でも読んでいます。でございますが、許認可の問題については、まだこれといったものがないようであります。大臣も御就任早々、また直ちに本格的にやれという御指示を出したやに伺っておりますが、許認可の問題というものは、これは大変運輸省には厳しい言い方になるかもしれませんが、特に出先でいろいろな話を聞くにつけ、運輸省の許認可事務というのは非常に多いし、それからまたその運用がどうも現在ある、既存の人々の方に回つてしまつていない部分もかなりございませぬ。

田村大臣御指示なさつたその決意と、それから現在の三千件と言われている運輸省の許認可権をどういう方向で統廃合しようとしておられるのか、あるいは、大体どんなめどで、どんな計画でこれをより身近な、より国民にとつて便利な、そして公正なものにしていくか、こういうことについて御見解、また方向を伺ひたいと思ひます。

○田村國務大臣 総点検本部が果たした役割りは、私は非常に大きかつたと思ひます。網紀厳正、あるいは許認可に対して公正な決着をつけるような点、あるいは行政の責任問題、そういう点を通じて、その点では私は、非常に大きな効果をあらわしたと思つております。

ただ問題は、許認可事項の整理という点はいまなお残されております。これはずいぶんあるんです。ちよつと数字を申し上げますと、二千六百四十九件ありましたのを、昭和四十三年当時はずいぶん整理統合いたしました。ところが、それからまた安全公署防止関係なんかの法令の整備ができてきたものでありますから、現在では、さつきおつりましたとおり、三千件を上回る数に達してまいりました。

そういうことでありまして、特に運輸省に厳し過ぎるかもしれないがというお話でありましたが、そうじゃない、厳し過ぎないんです。運輸省は、残念ながらロッキードの舞台になつたんです。そうして、他の省庁に比べて許認可を扱う件数が非常に多いんです。ですから、厳し過ぎるほど厳し過ぎてもいいんだと思ひます。でありますので、この許認可事項を一遍して、こつてこつて指示をいたしました。目下官房長の手元で全部整理をいたしております。ただ、三千件を超えるということ、しかもそれが、ほとんどのものが法律の裏づけがあるということで大変なものでありますけれども、私自身も直接目を通してこの整理をしていきたい、このように考えておる次第でございます。

ただ、なかなかやらぬじゃないかというお気持ちもあろうかと思ひますが、午前中も申し上げたように、私は、恐らく一月の末から四月の中ごろ過ぎまでは、毎日朝から晩まで実は委員会でございます。きょうも九人の質問者でございます。でありますので、率直に言つてなかなか実務ができません。でありますので、国会が、特に予算案審議が一段落つきましたら、この問題に私は専念して取り組んでみたい、このように考えておる次第でございます。

○中川(秀)委員 いわゆる臨時行政調査会の答申によりまして、行政事務、許認可というものはできるだけ国民に身近なところでやりなさい、こつて出ているのであります。これはもう永遠の理想であります。御検討に当たつては、そうした見地

に立つて、いまある数を減すだけでなくて、いまある権限の位置についても十分実態に即して再配分をする、ときにはもう地方自治体に委任をするということであつてもいい。御検討願ひたいということと、それからもしすれば、これは出先の陸運局がやつてくれるわけではないのでありますけれども、たとえばその地区のトラック協会とかいろいろな民間団体にオーケーをとつてこないとおろせないうんたという言い方になつて、新規参入をストップしてしまうということがもう常態になつておる。この辺についても、国民に決して疑惑を招かないように、公正な競争を確保するという見地で改善を図つていただきたい。これは要望としてお願いを申し上げます。

それから、同じような問題でもう一点、運輸省には自動車の整備検査業務というのがございませぬ。これはまた臨調答申では、これは地方事務官でございませぬが、こうした地方事務官は当分の間は現状をすぐ変革はできないから残すけれども、しかしすべてこれを將來にわたつては廃止をする、こういう答申が出ておるわけでございますが、それ以来相当の月日がたつ。事務官問題、運輸省の御見解をひとつ伺ひたいと思ひますが、現状の車検査業務というものは、もちろん認可工場それから指定整備工場というふうに分かれておるけれども、かなりレベルも上がつてまいりまして、指定整備工場もだいたい数がふえてきた。これはほとんど民間に委託すべき業務だと私は思ひます。そしていろいろな界によつて、地域によつて、車検の基準が違つたら困るからというので、地方事務官はむしろ運輸省の立場としては国家公務員にされた方がいいんだという御見解のようでございますけれども、基準というものは国が定めて、実施をするのは地方公共団体でも、基準を国が定めておけるわけでございますから、研修は研修でまあおやりになつてほしいでしよう、必ずしもそれは国家公務員でなければならぬという根拠はないのではないかと私は考えるものであります。その辺について大臣にひとつ御見解を

何って、あとと事務当局から、これから民間委託をどの程度のレベルでやって、どの程度の計画でやっていくのか、大臣からでも結構でございますけれども、お答えを賜りたいと思っております。

○田村國務大臣 ます、お尋ねの第一点でございますが、いわゆる地方事務官、これは運輸省で見ても、陸運問題、最近の陸運行政は、せいぶん広域行政になっております。でありますから、それなりの存在理由はあるわけでありまして、また現在のような姿の方が速やかに適応できる、適確であるという理由はあります。ありますけれども、しかしこの地方事務官問題については早く決着をつけるということも言われておるわけでありまして、私は、実は前は労働大臣をしておいて、やはりあそこには職安というのがありました。実はその広域行政で、こういうことという理屈はとにかくと、あの地方事務官と言われる人々の気持ちを考えますと、おれたちを地方公務員にしてしまふのか、それじゃ一つの県以外にはもうおれたちは行けないのかという、切実なあの人たちの声もございまして。そういう点、そういうことを聞く、ついほだされることもありまして、それはそれは、厚生、労働、運輸の三省が、ま自治省といろいろやっておるわけでありまして、この地方事務官問題を解釈するのは三省が一斉にやる以外にないのじゃないか、そんな感じが実はいたすのでありますけれども、他省には他省のそれぞれのお立場、お考えもいろいろありますので、運輸省が先走ってどうのこうのということはどうかと思っております。一個の政治家として物を言えれば、そういうふうにもしなければならぬか、むしろ、それはいいのじゃないか、という感じがいたします。

これはいささか運輸大臣としての発言から逸脱した感じがもしもあらずでありますけれども、一個の政治家の気持ちとしてお聞きをいただきます。

それから民間車検の問題でございますけれども、民間車検というのは非常に営業規模が小さくございまして、この協業化を図ったり技術の向上を指導したりして、やはり民間車検の果たす

役割りというものを明確にしていきたい、このよう

に考えております。

なお、技術的な問題でございますから、詳しいことはまた自動車局長からでもお聞きをいただきたい、このように思っています。

○中川(秀)委員 答え申し上げます。指定整備事業制度の拡充につきましては、この制度が生まれた昭和三十七年度以来われわれも力を入れてまいりまして、着実な伸びを示してきております。現状におきまして、継続検査、全体量におきまして大体五〇%を超える域に参つてきております。今後を考えると、自動車数の増加と、これに對しまして安全、公害の規制の強化というのを加えていくわけでございますので、そこで、ただいま大臣も申し上げましたように、指定整備事業制度の今後の伸びにつきまして、どうしても工場数の増加、それから一工場当たりの取り扱い量をふやしていく、それから検査要員を充実させていく、こういうことになるわけでありまして、何分にも中小企業が多々ございまして、これらを中小企業近代化促進法に基づいて現在行われております企業集約なり知識集約をさらに進めてまいりたい、そういたしまして、一応將來におきまして七割近くの線まで指定整備率を伸ばしていこう。お尋ね六十年を目標に考えておる次第でございますので、そういう方向で着実に伸ばしていきたい、かように考えておる次第でございます。

○中川(秀)委員 大臣おられる間に、もう一問だけお伺いしたいと思います。午前中の質疑にありましたように、ともかく簡単な政府、国民に身近で便利な行政ということはいままさに日本の行政、政治にとって最も主要な課題になっている。こう認識をするものであります。総理の御指示に地方出先機関というものも八月成案に向けて一つの柱としてやいなさい、こういうことが入っておりますのであります。運輸省には神戸と大阪と同じあの地域に海運局が二つある。このようなことは、当然検討の対象にはないかと私は思

います。大臣いかがでございますか。

○田村國務大臣 出先機関につきましては、やはり本能的に見直す時期がきておるのではないかと、いろいろに思っています。神戸と大阪に二つあるから、それがいいか悪いかということよりも、そういう出先機関を今後いかように位置づけしていくか、あるいはいかように働かせるか、そういうところには大きな問題があるのじゃないだろうか、このように思っています。先ほど許認可事項で申し上げましたように、今度は本対策を一度考えてみたい。しかしそれには地元住民の感情というものも当然起りましようから、慎重を要することはこれは申すまでもありませんけれども、私自身のいまの判断では、本能的に一巡見直す必要があると、いふふうに考えております。

○中川(秀)委員 行政改革には、何といつても大臣、総理、ともかくそういう勇氣の問題でございます。回りの意見あるいは諸団体の意見あるいは当該住民の御意見というもの、当然それはいろいろな角度から検討はしなければなりません。どこで踏み切らなければいけない。そういうことでもいまままでできなかったわけですね。ひとつ勇氣を持って、一つの基準をお決めになったらその基準は変えられない、大なたをふるうぐらいのおつもりで、この許認可に、出先機関の統廃合に、せつかくの総理の指示も出ていることでございますので、またやっぱりだめだつたということには絶対にならないように御成案をつくっていただきたい、こういうお願いをしておきます。大臣、予算委員会があるでしょう、どうぞ。

それで次に、最近起りました東京駅八重洲地下街での青酸チヨコレート事件というのがございましたが、あのチヨコレートが置かれていた場所はこれは国鉄の用地でございますか。国鉄の方

ちょっと御答弁をお願いします。

○田口説明員 御説明申し上げます。チヨコレートが置かれておりました場所は国鉄の用地外でございます。実は国鉄の用地と隣接をいたしております地下街、これを管理いたして

おりますのが東京八重洲地下街株式会社といまして、民間会社が管理をいたしております。その一番海側に当たります常和ビルのところの角にチヨコレートが置いてございまして、置いてあります場所は、もう一度申し上げますと、国鉄の用地外ということでございます。

○中川(秀)委員 大変恐ろしい事件でございます。置いてあった物を食べる、あるいは置いてあったコーラを飲むということは、それはまた親の教育の問題、あるいはそんな物に手を出すのはおかしいじゃないかというわけ知りの言い方はあるかもしれないませんが、いづれにしても、置いたと思われる犯人は無差別のそういう大量に人が動くところへ置いておいて、だれかが食べるであろうというのを計算して置いているわけです。その八重洲地下街株式会社というのは、これは純然たる民間の会社でございますか。

○田口説明員 純然たる民間の会社でございます。○中川(秀)委員 国鉄は出資をしていないんですか。

○田口説明員 出資いたしておりません。○中川(秀)委員 しかし駅前通路の一部でございますから、大変広いところでございますが、あれだけの何万という乗降客があるところでああした事件が起きたわけで、すんでのところだつた。しかも命にかかわる問題でありますから、どうしよう、新幹線の中へ自分の荷物でない物があつたらこれは届け出てくださいとかよく放送いたしておりまして、命といふことに関して言えれば同じ理屈であります。しかも一般の目から言えれば、駅へ乗降するその通り道であります。一つのものとしてつながっているところあります。国鉄におかれても何らかのそういう注意を喚起するような対策というか措置をおとりになつていただきたいと思つておりますが、いかがですか。

○田口説明員 恐らく先生のお話いたしましたことは、たまたま用地外に置いてあつたけれども、も

○田口説明員 恐らく先生のお話いたしましたことは、たまたま用地外に置いてあつたけれども、も

○中川(秀)委員 行政改革には、何といつても大臣、総理、ともかくそういう勇氣の問題でございます。回りの意見あるいは諸団体の意見あるいは当該住民の御意見というもの、当然それはいろいろな角度から検討はしなければなりません。どこで踏み切らなければいけない。そういうことでもいまままでできなかったわけですね。ひとつ勇氣を持って、一つの基準をお決めになったらその基準は変えられない、大なたをふるうぐらいのおつもりで、この許認可に、出先機関の統廃合に、せつかくの総理の指示も出ていることでございますので、またやっぱりだめだつたということには絶対にならないように御成案をつくっていただきたい、こういうお願いをしておきます。大臣、予算委員会があるでしょう、どうぞ。

それで次に、最近起りました東京駅八重洲地下街での青酸チヨコレート事件というのがございましたが、あのチヨコレートが置かれていた場所はこれは国鉄の用地でございますか。国鉄の方

ちょっと御答弁をお願いします。

○田口説明員 御説明申し上げます。チヨコレートが置かれておりました場所は国鉄の用地外でございます。実は国鉄の用地と隣接をいたしております地下街、これを管理いたして

おりますのが東京八重洲地下街株式会社といまして、民間会社が管理をいたしております。その一番海側に当たります常和ビルのところの角にチヨコレートが置いてございまして、置いてあります場所は、もう一度申し上げますと、国鉄の用地外ということでございます。

○中川(秀)委員 大変恐ろしい事件でございます。置いてあった物を食べる、あるいは置いてあったコーラを飲むということは、それはまた親の教育の問題、あるいはそんな物に手を出すのはおかしいじゃないかというわけ知りの言い方はあるかもしれないませんが、いづれにしても、置いたと思われる犯人は無差別のそういう大量に人が動くところへ置いておいて、だれかが食べるであろうというのを計算して置いているわけです。その八重洲地下街株式会社というのは、これは純然たる民間の会社でございますか。

○田口説明員 純然たる民間の会社でございます。○中川(秀)委員 国鉄は出資をしていないんですか。

○田口説明員 出資いたしておりません。○中川(秀)委員 しかし駅前通路の一部でございますから、大変広いところでございますが、あれだけの何万という乗降客があるところでああした事件が起きたわけで、すんでのところだつた。しかも命にかかわる問題でありますから、どうしよう、新幹線の中へ自分の荷物でない物があつたらこれは届け出てくださいとかよく放送いたしておりまして、命といふことに関して言えれば同じ理屈であります。しかも一般の目から言えれば、駅へ乗降するその通り道であります。一つのものとしてつながっているところあります。国鉄におかれても何らかのそういう注意を喚起するような対策というか措置をおとりになつていただきたいと思つておりますが、いかがですか。

○田口説明員 恐らく先生のお話いたしましたことは、たまたま用地外に置いてあつたけれども、も

○田口説明員 恐らく先生のお話いたしましたことは、たまたま用地外に置いてあつたけれども、も

○田口説明員 恐らく先生のお話いたしましたことは、たまたま用地外に置いてあつたけれども、も

これがコンコース等に置いてあれば一体国鉄は
どう管理責任を負うのかという御質問だらう
と思ひますので、その線に沿って御説明申し上げ
ますと、通常の場合、あるいはコカコーラが置いて
あった、あるいはチョコレートが置いてあった、
しかも持ち主不明であるという場合でございます
と、これは遺失物の規定によりまして遺失物扱
いをいたします。しかしながら、これが明らかに
警察署に連絡をいたしますと同時に、国鉄内部の
公安官を動員してこれの処置をいたします。こう
いう形で、駅長は駅構内の秩序維持というものに
ついては社会的な責任を持っておりまして、また
職務上の責任も持っておるわけでございまして、
今後の対策としては極力巡回を、通常の駅ですと
駅長は大体午前一回、午後一回というふうによ
巡回をいたしておりますけれども、特に大きな東
京駅あるいは出入りの多い上野駅あるいは新宿駅
あるいは広島駅というようなところには、お客さ
んに注意を喚起するような放送をいたしますと
か、あるいは掲示をいたしますとかという努力を
今後払っていきたいというふうな考えでござい
ます。

○中川(秀)委員 よろしくお願いをいたします。
次に、同じように国鉄の問題でございまして、
これは運輸委員会に提出をされてる法案とも絡
むわけでございましてけれども、やや内閣委員会に
も機構改革等の点で関係がある問題にもなるうか
と思ひますのでお尋ねをするのであります。
今度の国鉄法改正案には、いわゆる投資条項の
拡大ということが入っております。そして今度国
鉄では、いわゆる赤字病から自立するための再建
三本柱として、この国鉄法改正案にも関係がある
のでしようが、琵琶湖の面積に匹敵する土地を
持っている国鉄のその資産をどういうふうな活用
していくかという対策室というかあるいはそうい
う事業本部というか、そういうものを設けるのだ
あるいは高木総裁は民間から大変そういう能力の
ある人をどんどん入れられているということも聞

くのであります。この投資条項の拡大あるいは
資産活用委員会、これはどういう方向でやろうと
しているのか、具体的に何をしようとしているの
か。また、そういうものが本格的な事業として採
択をされれば、国鉄はどういう機構で、どうい
う形でそれをやりやうとするのか、ひとつ、
今後の問題ですが、大事な問題ですからお伺い
しておきたいと思ひます。

○石井(一)政府委員 私の代行をお許しいたされ
たいと思ひます。
非常にむずかしい問題で、将来計画等々でござ
いますから、確実に具体的に納得のいくような案
が現在固まっておるわけではございません。ただ、
運輸当局におきましても、国鉄関係者と鋭意この
問題に關しましては議論を現在重ねておるとい
う現状でございまして、要は投資条項を拡大して六
条を改正する、これは運輸委員会において御審議
をいただくということになるわけでございまして。
そこで、現在われわれが考えておられるのは大
体三つの方向があるわけでございまして、その第
一は国鉄の業務を委託するという事業、業務委託
という範疇に属するものでございまして、これは
車両の整備であるとかあるいは情報処理、コン
ピューター制度というふうなものに關して他の業
者あるいは権威に委託をする、こういうことをひ
とつ広げたいというふうなことを考えてござい
ます。

それから、第二に考えておられるのは、国鉄の
所有する施設あるいは土地の高度利用に關する事
業というふうなことでございまして、これは、こ
れまで一部駅前のターミナルとかビルだとかい
うふうなものもこれまでの条項で経営のできるも
のもございまして、これを拡大いたしまして、複
合貨物ターミナルとかビルの管理、少し駅から離
れておりましたも国鉄の土地で高度に利用できる
ものであればこういうふうなものを推進してい
きたい、こういうふうなことを考えてござい
ます。それから第三番目に、現在鋭意討議をいたして
おりますのは、鉄道等の利用の促進に資する事業

これは観光とか開発とかレジャーセンターだ
とか、そのことによつて国鉄の利用者がもっと多
くなるというふうなことでございまして、ここま
で拡大するには多少の時間も要するだらうと思
ひます。それからまた民営圧迫だとか何だとかい
うふうな問題もございまして、十分関係各位の
意見をそんたくして進めていききたい、基本的には
このように考えておる次第でございまして。

○中川(秀)委員 そうすると、まだまだもとい
ろいろなお知恵が出てきていいと思うのですが、
いずれにしてもそういう事業というか、資産活
用をし、余り民間事業に侵食するようなことをや
ると、国鉄はたとえ保安林の解除等でも林野庁
で特別に特権を与えられているというふうなこと
で不公平じゃないかという民間の声もあるよう
です。しかしこれは国鉄—公社のよさというもの
は、国の行政機関そのものとは違つていろいろの
さがあるもので、そういうたメリットを生かしてい
く事業は当然考えられてしかるべきで、もつとい
ろいろなアイデアが出てきてしかるべきだと思
ひますが、そういう事業を、ではどういふ形で、何
か事業本部みたいなものはこれから設けるので
か。その点……。

○石井(一)政府委員 御指摘のとおり、片や非常
に赤字経営を重ねており、国民の批判を受けてお
りますから、場合によつてはなりふり構わず新し
い経営に着手すべきであるという国民の声もござ
いますし、その反面、われわれがようやく鋭意努
力し重ねてきた商権を国権をもって脅かすのか、
こういうふうな批判も出てくるわけでござい
ますから、その間われわれも非常に苦慮しておるわけ
でございまして、現時点においては法制局ともい
ろいろと協議をいたしました結果、国鉄が直接進
出して民営を圧迫するというふうなことはやらな
い。しかし中川委員の御指摘のように、今後の形
態としては、どちらかといひますと、プロジェクト
によつて全部形が違ひますけれども、いわゆる
第三セクター方式ということで、地域の協働的な
り御参加も得て、国鉄もそれに一枚加わっていく、

あるいは国なり自治体も加わっていくというふう
な、そういうふうな形式もあらうかと思ひますし、
それから全面的に民間の業務に委託する、そうい
うふうな形式もあらうかと思ひますし、それから
余り御迷惑をかけない、しかも国鉄の経理情勢を
非常に改善するの役に立ち、国鉄の職員の方で
でき得るという事業は単独でやるということもあ
り得るだらうと思ひますし、その点はケース・バ
イ・ケースで国民の御協力を得ながら、愛される
国鉄、そういう形で推進していくのが本筋ではな
かるうか、そういうふうな考えでございまして。

次に、やはり国鉄の機構の問題になりますが、
これは昨年だつたと思ひますが、国鉄の
地方組織が変更になりました。いま国鉄に
は、関東で言うなら首都圏本部というのがある。
東北、名古屋は、これは統括をなさるのには駐在理
事室というのですか。しかしその理事さんは本社
の常務理事が兼任ということ、実際にはない
わけですね。常時はない、常駐はしておられ
ない。それから関西、大阪ですが、これは専任の理
事さんがいて、理事室がある、こういうこと
です。それから九州、北海道、四国は総局という名
前になつてゐる。地方でもいろいろ名前が違つて
おつて、かつまた、理事室といつても、いたり
なかつたりしてゐる。しかも、北海道総局に至
つては、たしか四十六年の八月までは北海道支社と
いう名前であつて、それが四つの鉄道管理局を統
括する存在としてあつたのが、これをやめようとい
うことで、札幌鉄道管理局が支社と合体する
かっこうで四局の統括をするということにな
つた、今度は支社とはいかないけれども、その四局
の上に今度は総局を、昨年ですか、また設けた。
行つたり来たりしてゐるわけですね。

国鉄の機構というものは、たとえば在来線の関
係は各地方ごとに管理局があつて、新幹線総局と
いうのは東京から博多まで一本、同じ鉄道です。
こういうふうなこともあつたり、とり方によつて
は、機構の姿としてはどうも混乱してゐるではな

○中川(秀)委員 わかりました。
次に、やはり国鉄の機構の問題になりますが、
これは昨年だつたと思ひますが、国鉄の
地方組織が変更になりました。いま国鉄に
は、関東で言うなら首都圏本部というのがある。
東北、名古屋は、これは統括をなさるのには駐在理
事室というのですか。しかしその理事さんは本社
の常務理事が兼任ということ、実際にはない
わけですね。常時はない、常駐はしておられ
ない。それから関西、大阪ですが、これは専任の理
事さんがいて、理事室がある、こういうこと
です。それから九州、北海道、四国は総局という名
前になつてゐる。地方でもいろいろ名前が違つて
おつて、かつまた、理事室といつても、いたり
なかつたりしてゐる。しかも、北海道総局に至
つては、たしか四十六年の八月までは北海道支社と
いう名前であつて、それが四つの鉄道管理局を統
括する存在としてあつたのが、これをやめようとい
うことで、札幌鉄道管理局が支社と合体する
かっこうで四局の統括をするということにな
つた、今度は支社とはいかないけれども、その四局
の上に今度は総局を、昨年ですか、また設けた。
行つたり来たりしてゐるわけですね。

国鉄の機構というものは、たとえば在来線の関
係は各地方ごとに管理局があつて、新幹線総局と
いうのは東京から博多まで一本、同じ鉄道です。
こういうふうなこともあつたり、とり方によつて
は、機構の姿としてはどうも混乱してゐるではな

いか、行ったり来たりして。あるいは形態も違ったり、あるいは線路によっては横断的な組織と縦割りの組織というぐあい。そして、そういうことにおいて内部の方の御意見の中にも業務にも若干の影響があるというお話を伺うわけですが、これはどういう経緯でそうなったのか、ひとつ簡単に御説明をさせていただきたい。そしてこのままでいいのかということになると、どうもよくないような気がするのでありますが、今後どんなふうな御検討をなさるのか、ひとつお伺いをしたいと思います。

○田口説明員 御説明申し上げます。

国鉄の組織、いまいろいろ御指摘をいただきましたように非常にわかりにくい組織になっております。これはいろいろの経緯がございますが、私も四十三万の職員と全国二万キロの営業キロ、さらに一日二万八千本の列車を動かしております非常に膨大なこの組織を、できるだけ簡率的で、かつ責任体制をはっきりさせる、さらに簡素であり、かつ弾力的に運営できる組織はどういう形にすればいいのかという観点から、過去いろいろと改正もしてまいりましたし、今後もうそういう点で改正すべき点があるかと思っております。

そこで、過去の経緯を申し上げますと、まず、管理部門は極力簡素であるべきでありますし、これにつきましては、古い話は省略いたしますし、先ほど御指摘のように四十五年八月に、支社制度をとっておりますのを、本社直轄管理局制度という段階で申し上げますと本社、支社、管理局、現場という四段階制を四十五年八月までとっておりまして、原則として本社、管理局、現場という体制に一応した。そのためにかなりの要員削減もいたしました。しかしながら、北海道と九州と四国につきましては、それぞれ鉄道で特に内地よりもおくれしております面もございますので、これにつきましては総局制度をとりまして、北海道総局、それから九州総局、四国総局というふうに設置をいたしましたわけでございます。

道管理局あるいは熊本鉄道管理局というふうに四局でございますし、一方北海道の方は、御指摘のとおり札幌鉄道管理局を取り入れた総局という形のほかに、その下に同列であります青函鉄道管理局、あるいは旭川、釧路というような管理局をも総局が現場を持ちながら見るという形をとったわけでございます。これは一つは北海道の事情でございます。五百万の人口がほとんどほとんど札幌に集中していき、したがって、札幌中心の鉄道をまず整備する必要があるんじゃないかというところで、北海道総局と九州総局とは違った形の機能をとったわけでございます。

ところが、今度札幌鉄道管理局がまた生き返ったじゃないかという御指摘でございますが、どういふ病弊が起きてきたかということをお伺い申し上げますと、一つは、札幌鉄道管理局の現場を上げますと、一つは、札幌鉄道管理局の現場で総局が持つておりますと同時に、隣の局の青函局、釧路、旭川までを管理することでございます。いままで、管理機能と現場管理機能が分離いたしまして、どうしても総局が札幌内の現場の管理がある程度おろそかになるというふうなことがございましたものでございますので、やはり九州総局的やり方が正しいのではないかとということで札幌鉄道管理局を復活いたしまして、北海道総局の機能を九州総局と同じようにいたしましたわけでございます。

なお、新幹線については、地域的ではなしに、これは一つの縦割りをしたいに、東京から博多まで持っているじゃないかという御指摘でございますが、この点につきましては、私も、今後、東北、北新幹線、上越新幹線ができてまいります過程で、いまの組織をそのまま置いておくという考え方はないと思っております。逆にやはり地域で一番活力のある鉄道管理局が新幹線を管理するという体制が望ましいんじゃないか。これを私も輪切り論と申しておりますが、本社に強力な新幹線を管理する機構を置きまして、そうして各鉄道管理局がそれぞれのテリトリーの中の新幹線を見るといふ形にできるだけしていきたい。

しかし、現在これをいたしますと、すでにもう十数年たっておりますので、在来線と新幹線の労働条件も違いますが、環境も違いますが、極力労使の間でこういう点を詰めた上で輪切りを進めていきたい。たまたま昭和五十五年ごろに東北新幹線あるいは上越新幹線が完成、開業ということになるにつれて、従来の、在来の新幹線につきましても同時に輪切りの勉強あるいは仕事を詰めるという形で進めていきたいというふうに考えております。

○中川(秀)委員 わかりました。前段のいまの国鉄の地方組織、少なくとも北海道のように直してしまつてからのそういう病弊は、いまの御説明程度なら最初から予想されたことではないかと、行きつ戻りつしないように今後は十分御配慮願いたい、こう思います。

時間がありますので、最後に、せっかく政府次官も御出席ですから、国鉄の赤字削減三本柱、再建三本柱の一つにローカル線の問題が強く挙げられております。

昨年の十二月でございますが、運輸政策審議会から「国鉄ローカル線問題について」という中間報告が出ております。これによると、四つのケースを想定して、地元で、民間も含め、自治体も含めて協議会をつくって、その四つの方向について選択してもらおう、こういうことのようにございまして、ローカル線については、たしか十年前も八十三本ぐらい廃止しようというところであったのが、地元から相当反発を受けて、実現は十一本ぐらいだったという経過がある。私の選挙区にだってローカル線はあるのでありますし、しかし、そういうことを言うことは確かに勇気の要ることです。しかし、冒頭大臣にもお伺いしましたように、いま新しい交通体系をつくらなければいけないというときに、そういう従来の現状というものを凍結して固定的に考えていくのではなく、こうした問題の解決はなかなかないと思っております。勇気をもってこの問題は取り組んでいかければならないと思うのです。ただ、この中間答

申をよく読みますと、これをどう扱うかという問題になってくると思う。地元で選択してもらうということですが、ローカル線撤廃反対というのがあるわけなんです。現行どおりやってくれと、この言われたときに、過去の経過は全部どうであるかというときに、それがそのままにできるのかということに今度はなってくる。これを運輸省が逃げてしまつたということにもなりかねないのでありますが、政府次官、その辺をどうお考えになつておられるか。どうお扱いになるか。せっかくの三本柱としてなつておられるので、私もこういうことを言うと思いますが、ひとつ将来を見通して、御見解を承りたいと思っております。

○石井(一)政府委員 実は、私が運輸政策審議会を拜命いたしましたのは昨年の暮れでございますが、正月早々、この運輸政策審議会に呼び出されまして、中間報告を拝受したわけでございます。私としては、公式の仕事の最初でございますので、非常によく覚えておりましたが、一月十二日に中間答申を受けたわけでございます。

御指摘のとおり、地元で協議会をつくらせ、地元のとるべき案の選択を求め、こういうことでございますが、そこで、十年前と状況が違つておりますことは、まず第一点は、その後ローカル線なり軌道というふうなものがないものが多いので、かなりモータリゼーションが進化し、山村におきましても地域の情勢というふうなものも変わつております。当時であれば、これを残さない限りどうにもならぬという意見も、十年たちまして、ある程度そういう周囲の変化というふうなものもあるかと思っておりますので、四案の中には、専用自動車道をつくるか、あるいはこれを廃止するか、あるいは、過疎バスなりバスを導入するとかいうふうなことも言っておりますので、こういう形の中で、これまで以上にある程度進むのではないかなというふうにわれわれは期待をいたしております。

それからもう一つは、国鉄の姿勢でございませうけれども、再建計画をたびたび出してしましても、いろいろの政治的問題等々でこれだけずれ込んでおるわけですが、これ以上ローカル線も何もできない、あるいはそのほかの組織内のいろいろの問題、人員の整理等々、赤字がこのまま解消せぬというところでした、これは本当に国鉄は最後で、何らかの抜本的措置が要するという、こういうふうな時代的な一つの危機感とでも申しますか、そういうふうなものが、また十年前から見ますと相当変わってきておると私は思っておりますので、要は、中間答申でございませうから、ことしの秋をめどに最終答申を得ることになっております。最終答申を得ました段階におきまして、運輸省なり監督官庁としては、その答申を十分そんたくしながら時代の変化というふうなものにも適応して、ひとつ強力にローカル線に対しては施策を打っていきたい。反対だと言われても、特別料金というふうなことも言っておりますから、それならひとつこれだけ出していただきますというところの中から何らかのものが出てくるのではないかな、そういう決意でわれわれおりますことを、ひとつ御理解をいただきたいと思っております。

○中川(秀)委員 ともかくいままでやるやると言って、相当の年数がたっているわけですね。なまなかの普通の勇気ではだめなんでありまして、超勇猛心でいかないとだめです。この中間答申にもございませうが、A、B、C、D、と四案ありますけれども、これ以外の案というのではないと思えますね。残すとしても、特別運賃、あるいは地方公共団体、自治体にも、助成をしないともう路線として維持できませんよ。こういうことを言うことは政治にとっても行政にとっても本当に勇気の要ることでございませう、もうないと思つたから、本当に腰を据えてやる、こういうことをお願いをしたいと思つております。

国鉄にひとつお伺いしたいと思つては、この中間答申報告にもありますけれども、いわゆるローカル線の範囲、これは速やかに検討したいと

いうことになっておるのですが、おれのところは対象外にしてくれなうという話が必要出てくるのでありまして、この範囲と、それからこの四案で、この線はA案でいいだろう、この線はB案でいいだろう、この線はC案でいいだろう、この線はD案でいいだろうというふうなものを国鉄の内部においてもやはり早急に案として検討する必要があります。お伺いしたい。もうできておるのですか。あるいは、もしできていなければ、それをどういうふうなに扱われますか、ひとつその点だけ最後にお伺いしたいと思つております。

○田口説明員 国鉄の内部体制といたしまして、この三月の二日に地方交通線対策室を設置いたしました。すでに中間答申が出ておりますが、ことしの秋に最終答申をいただくことになっております。したがって、いま御指摘のように、A、B、C、D案それぞれにつきまして、どの案でいくかを今後早急に詰めて、最終答申案は実行可能ないいメニューをいただきたいというふうな、御当局と十分連絡をいたしますと、すでに地方と、總裁みずから県知事等と折衝いたしておりまして、どういふ形のものならば地方が受けられるであろうかという各地方の実情に応じた姿で、できるだけ国鉄としても耕地整理をそれまでにおきまして、御断固たる気持ちで、總裁以下やっていきたいというふうな考えでございませう。

○田口説明員 現在、細かく、この線はどれ、この線はどれというところはまだできておりません。○中川(秀)委員 質問を終わりますが、運輸行政のみならず、これからの行政機構、姿というものは、ともかく簡素に、そして国民に便利に、そして身近なところで行われるというこの原則をやはり貫かなければいけないと思つております。イギリスあたりでは各省年次計画で、七年に一遍、各役所の機構あるいは公社公団も含めて全部チェックをするシステムになっております。マネージメントレ

ビューというのですか、そういうものを計画的にやっているのでありますが、当委員会もそのぐらいつもりでやらなければいけないし、また、口幅の広い言い方ですが、努力をしたいと思います。行政当局や国鉄当局におかれても、何となくもかく一番の大変な問題を抱えているわけですが、それは他の役所以上に、以上というよりも数倍する努力を払わなければいけないと思つておる。きょう御答弁いただいたような方向に基本的には賛成をするものでありますけれども、ひとつそのテンポあるいは努力について本当の勇猛心をふるっていただきたいことを心からお願ひ申し上げて質問を終わります。

○正示委員長 次に、兒玉末男君。○兒玉委員 運輸省設置法の一部を改正する関係で、気象庁に關連する若干の問題で御質問いたします。日本の気象庁業務の範囲はきわめて広範であり、これが国民の生命と財産に關連する災害なり氣象条件の変化あるいは日常生活におきまして、その占める位置はきわめて重要であります。今回はこの設置法の改正に關連しまして、年々氣象業務に従事する定員が、むしろ今日の國際的な諸要請から判断をしますならば増強をされ、そして強化せらるべきであるにもかかわらず、毎年減少の一途をたどっているのが現状であります。そういう立場から考えますならば、まさに時代逆行の感を感じるわけがございませうが、総定員法施行以後、運輸省の予算定員の増減についての中で特に氣象庁の定員の問題、それからこれとの關連におきまして運輸省設置法にかかわる部局の新設、廃止の概要等について、まず運輸省の見解を承りたいと思つております。

○山上政府委員 まず、総定員法施行以来の運輸省の定員の経緯について申し上げます。いわゆる総定員法が施行されました四十四年以來、運輸省の定員の総数につきましてはもう御承知のように、四十三年度末の総数は三万五千三百九名でありました。これが五十二年度末の定員と

いたしましたのは、現在の予算案におきましては三万七千五百八名となっております。そういういたしますと、差し引き運輸省全体といたしましては二千四百六十九名の増員になるといふ姿でございませう。これを部局別に見ますと、先生御指摘の氣象關係あるいは自動車關係、航空關係、海上保安關係等、いわゆる現業的な部門における増員が比較的多く行われてきております。これは申すまでもなく、先生も御指摘のように、災害防止のための氣象観測体制の整備とか、あるいは自動車の激増に伴う検査登録体制の整備の必要とか、あるいは航空保安体制の充実とか、あるいは海上保安船艇、航空機の増強の必要性というふうな、新しい運輸省といたしましては行政需要に対応して、必要最小限の定員は確保されてきたと考えております。政府全体で見ますと、いまの期間中におきます政府全体の定員というものは、御承知のように四千名強の減員であります。その中で、そう多いとは言えないけれども、運輸省關係の増員の数は、先ほど申し上げました二千四百六十九名ということで、いわゆる増員官庁の中の一つに数えられておる次第でございませう。

それから機構の問題でございませう。これにつきましては、四十三年以降いろいろ新しい行政需要に対応いたしました新しい行政組織も整備されてまいりました。四十七年に沖繩復帰がありました。これに伴うもの、あるいは総合交通政策の推進に伴うもの、あるいは環境公害問題への対応に伴うもの、あるいは交通安全、災害防止対策の推進に伴うもの、これらほとんどが運輸省におきましては現業部門において処理いたしますので、現業部門の充実強化を中心といたしまして機構を整備してまいりました。たとえば総合交通政策の關係につきましては、運輸省は縦割り行政の弊があるという批判をよく受けておりましたが、これに對しまして横割り行政の組織を充実するということとで官房に企画部門を充実整備をさせていたたいと思つております。それから環境公害問題につきましては、これも官房に安全公害課、それから海上保安

庁に海上公害課等、環境公害問題を直接に専門的に取り扱う組織を整備してまいりました。それから交通安全あるいは災害防止の対策に關しましては、やはり航空局に管制保安部とかあるいは航空事故調査委員会等の設置をしてまいりました。それから、いま申し上げましたいろいろな組織づくりと関連がございますが、現業部門として考えますと、気象庁の關係あるいは航空局の關係等、それぞれ直轄、運輸省自体の組織も整備いたしました。さらに、新しく発生いたしました行政需要を、運輸省が直接じゃなくて、認可法人というものをつくりまして、それに業務の一部を代行させる、こういうことによりまして行政の簡素化を図ってきたという次第もございまして。

五十二年、本年度につきましても、いま御審議をお願いしております設置法の一部改正では、気象庁に付属機関といたしまして気象衛星センターを設置したい。しかし、それに対応いたしまして現在あります気象通信所、これは業務はあつたわけでありませうけれども、組織はこれを廃止をいたしまして、新設の気象衛星センターに吸収をさせるといふようなことで、スクラップ・アンド・ビルドという方式でお願いをしております。新しい行政需要に対応して新しい組織づくりをいたしましたが、その際には努めて既存の機構の整理合理化を行いながらやってきた次第でございまして。

○兒玉委員 いま官房長の説明を聞いてみると、現業部門はむしろ拡大し、非現業部門はその差し引きにおいては比重が高いと言われておりますが、私は少なくとも、いままでいたっている資料なり、研究している範囲では、特に気象部門では観測、予報、通信關係の現業部門はむしろ減つていっていると見ていいんじゃないかと思っております。しかも総合的に気象庁の定員は、第一次において二百三十七名、第二次で二百六十二名、第三次で二百六十三、今回は百七十三の減になつていられる傾向がありますが、この数字は間違いありませんかどうか、お答え願います。

○岩田(弘)政府委員 お答え申し上げます。

私も気象庁の定員がございませうけれども、沖繩を除きまして、途中から沖繩が入つてまいりましたので、沖繩を除いてお答えいたしますと、昭和四十四年度、定員が六千五百七十七人でございまして、五十一年には定員が六千五百四十三人でございまして、定員の増が、これはちょっと沖繩を含めた数でございませうけれども、九百七十九人、減が六百二十九人。それで沖繩の増を差し引きますと、十五名の増員になっております。また五十二年度におきましては、削減が四十四人に對しまして、増が九十人ということになっております。

○兒玉委員 再度お伺いしますが、この一次から四次にわたる定員削減の数字の中において、いまの説明はむしろふえていられる傾向になっておりますが、そのような矛盾は一体どこにあるのか、もう少し私にはわかりやすく説明願いたいと思つております。

○岩田(弘)政府委員 年次別にお答えいたします。昭和四十四年に増員が四十三に對しまして、削減が七十九。四十五年に増員が四十名に對しまして、削減が七十九。それから四十六年に増員が百三名に對しまして、減が七十九。それから四十七年に増員、これはここから沖繩が入りますが、三百七十に對しまして、減が八十八。それから四十八年、増員が百四十八に對しまして、減が八十七。それから四十九年度、増が百二十三に對しまして、減が八十七。五十年度が増が六十六に對しまして、減が六十五。それから五十一年が増が七十八に對しまして、減が六十五。五十二年、ただいま予算案に計上されておりますのが、増が九十に對しまして、減が四十四ということになる予定でございまして。

○兒玉委員 数字の若干の相違点については、後でまたちょっと討論したいと思つておりますが、そうするならば、沖繩のいわゆる合併に伴うところの問題点、それから国内におけるところの問題点と含めて追つて質問いたしますが、特に私は気象行政

というものの性格から申し上げまして、その使命とそれから位置づけというものはきわめて重大だと思つて、国民生活への安全、環境保全の観点から見て、現在のこの気象庁全体の要員配置あるいは機構整備というものは十分に万全の状態だと思つたのかどうか、この点ひとつ大臣にお伺いしたいと思います。

○田村国務大臣 私、就任以来各局のことをずいぶん勉強したつもりでございませうが、気象庁につきましては、非常に科学的な役所でありまして、私自身の判断でなかなか判じ切れないことが多いのであります。

いま御質問の御趣旨であります。これが単なる事務官僚であるとするならばおおよそその判断もつきましようけれども、何分にも科学技術との組み合わせでございませうので、ひとつ、恐縮でございませうが、気象庁の方に答弁をさせますので、お許しをいただきたいと思つております。

○有住政府委員 お答え申し上げます。行政需要の動向や何かに對應いたしまして、気象庁といたしまして、いろいろ整備を行つてまいつておりました。予報精度の向上を図るためには、主任予報官を増員いたしました。あるいは大気汚染気象センターを各管区その他地方中核に設置いたしました。また長期予報の精度向上を図るために長期予報課に改正をいたしました。また、火山活動の監視ということが国民生活に重要であるところから、火山室を本庁に新設いたしました。また、五十二年、来年度の予算案におきましては、台風等の大規模な現象を把握するための気象衛星センターを、また地震の防災等のためには参事官を新設していただくというようなことを行つておりました。万全の対策をとるよう努力してはおります。

○兒玉委員 私は、要員關係についてどうしても私の資料との間に数字の差がありますので、もう一遍私は調べて、これは保留したいと思つております。次に気象衛星について、今回新たな衛星の打ち

上げ施設等が、気象庁の説明でも出ております。これによりまして、この静止衛星というのは、日本が分擔すること、アメリカはずでに二回目という説明でありましたが、その意義と、この決定の経過というものはどうなつていられるのか、お伺いしたいと思います。

○有住政府委員 お答え申し上げます。気象關係の國際的機関といたしまして世界氣象機構というのがございませうが、これは國連の下部機関となつております。そこで、四十二年の第五回の總會におきまして、人工衛星それから電子計算機等の最新の科学技術の成果を駆使しまして、氣象業務を改善するということのためにWWWという世界氣象監視計画というものを決定いたしました。これから國際學術連合會議というものが共同で地球大氣開發計画というものを推進しております。この實現のためには、氣象衛星を用ひまして、全世界的に氣象観測網を展開しようというふうになされていられるわけだ。このそもそものは、氣象衛星がアメリカで成功いたしました後、この宇宙開發技術の世界の平和利用目的に使う、特に世界の國民の福祉のために使うということで推進されていられる面もあるわけでございます。

これに對しまして、昭和四十五年に、このGARP計画におきまして氣象衛星観測網を實現するといふことが要請されて、アメリカで二個、ヨーロッパで一個、それからアジア地区に對しましては日本以外に打ち上げられる国はない、そこで日本にせよやうしてほしいといふ要請が強くなされたわけでございます。その後、連も一基を上げるといふことになりました。その後、静止衛星といたしましては五つを赤道に上げて、そのほか周極衛星というのを二つ上げて、全世界をカバーして監視し、そして異常氣象その他に備えて全世界の國民の福祉のために役立てようといふことになりました。気象庁といたしまして、この要請に對しまして、わが国といたしましては北太平洋の資料の少ない

ところをカバーでき、台風その他の異常気象を監視できるところから、この静止気象衛星に對して、気象業務の国際性それから国内的な利用面、そういうものを考慮いたしましてGAR Pに参加、協力していくことが必要であろうということになりまして、日本の宇宙開発委員会にいろいろ御相談申し上げたわけでございます。

御承知のように日本の宇宙開発に關しましては、この宇宙開発委員会が計画をお立てになつてゐるわけでございます。これに對しまして、宇宙開発委員会は、昭和四十五年に宇宙開発計画というものをおつくりになりました。その中で静止気象衛星のシステムデザインを研究するということにおきまして、これに從つて研究調査を進めまして、その後、宇宙開発委員会は昭和四十八年に宇宙開発計画をおつくりになりました。その中で静止気象衛星計画を國際協力のため、または国内の利用の目的のために開発を進めることを決定いたしましたわけでございます。そういう経過をたどりまして仕事を進めさせていただいたというわけでございます。

○兒玉委員 聞くところによりますと、この静止衛星の打ち上げは日本ではできないんですね、長官。アメリカの基地を借りるわけでしょう。まとめて答弁してください。

それから、この静止衛星の寿命というのは限定されているやに聞いております。それから、それからこれに要する費用ですね。これも年々——もしこれが短期間の寿命とするならば、相当の資金需要というものが拡大されていく。いわゆる気象業務としての価値についてどういうふうに判断するのか。この静止衛星の打ち上げの機構、それから場所、それから日本の国内でこの衛星は製作できるかどうか。それから最後に言われまして大体静止衛星の寿命はどれぐらいなのか。以上についてお答え願います。

○有任政府委員 お答え申し上げます。この気象衛星の飛ぶ方の俗称、球とか言つてお

りますが、衛星の方は国内のメーカーがおつくりになるというふう聞いております。この衛星の開発と打ち上げに關しましては宇宙開発事業団にお願いしてございまして、地上の施設の整備を気象庁がやつてゐるわけでございまして、この気象庁の地上整備に關しましては、先生のおっしゃるようにならざる多額の費用がかかりまして、約百三十六億余りの施設費をかけておるわけでございます。

それから、いま打ち上げの問題が出ましたが、気象庁のこの静止気象衛星の重さといひますか、ペイロードは約三百五十グラムでございます。この宇宙開発計画を考慮いたしておりました当時、昭和四十七年ごろにわが国で開発されておりましたNロケットの持ち上げられる重さが約百五十グラムということ、能力的に——いまのグラムと申しましたのは間違ひでございます。いまのグラムでございます。百五十グラムと三百五十グラムでございます。その差が大きいために、しかしながら、この國際的な協力という目標がございましたために、打ち上げに關しましては米國にお願いする、國際協力の一環としてアメリカにお願いするということになつたように聞いております。

あと、寿命でございますが、打ち上げに成功いたしましたして軌道に乗りますと、その後の姿勢制御のためにガスを積んでおまして、噴射をしながら姿勢制御の細かい仕事をしなければならぬ。その姿勢制御等のガスの使いぐあいというふうなことがございまして、明確に何年と言ふことはむづかしいのでございますけれども、四年前後は寿命があるというふうには私どもは考えているわけでございます。非常に燃料が上手に使われれば、姿勢制御がうまくいって燃料が十分にあつた場合には、うまくいけば五年は持つてあろうというふうな考えられてゐるわけでございます。

○兒玉委員 あとまだ問題がありますので、もう一点だけこの点についてお伺いします。気象庁に直接關係する分だけで大体百三十億程

度という数字でございますが、この衛星並びにこれを打ち上げる費用、それからこれは國産のメーカーがやるというお話をございしますが、衛星そのものの製作費、いわゆる地上の気象庁が受ける施設以外の経費は大体概略どの程度とお考えになつてゐるのか、もし御理解であれば御答弁願いたいと思ひます。

○有任政府委員 お答え申し上げます。衛星本体と打ち上げの費用を合せて約百三十七億ぐらいというふうにも聞いております。正確かどうかちよつとわかりませんが、そういうふうには聞いております。

なおそのほかに、この衛星を完成するための地上施設がそのほかに事業団側としてお使いになつてゐると思ひますが、これについては、いまのところちよつと資料がございませんので、わかりません。

○兒玉委員 これから具体的な内容についてお伺いするわけですが、先ほど冒頭に申し上げましたとおり、気象庁の業務は本来、自然の現象、すなわち気象、水象、地象などを的確にとらえて、大きな現象、中規模現象あるいは小規模現象など國民生活に十分役立ち利用するのは、その本来の使命であります。そのためには、気象学的应用な研究、調査活動を通じ、科学技術力や直接人の目を通じ、または國民参加による業務でなければならぬ、常時監視する体制が必要である。特に昨年の冷害、今冬の異常寒波、豪雪などは國民生活に大きな影響を与えることは、長官御承知のとおりであります。

そこで、今日このような気象業務の中におきまして、特に異常現象の掌握、予知や予報については、気象庁長官としては万全の体制とお考えになつておるかどうか、この点について見解を承ります。

○有任政府委員 お答え申し上げます。その前に、先ほど不正確でございますが静止衛星の打ち上げ費用は大体百三十七億と記憶しておると申し上げましたが、それが百六十七億の間違

いのように思ひますので、訂正させていただきます。

それから、いまの御質問の異常気象に關しまして、情報化の進展に伴い、また、社会各方面からの気象情報サービスに対するニーズがきつめて多様化、高度化してまいりまして、頻発する異常気象に對応するために、気象庁といたしましては、府県の子報担当の予報官を増強いたしました。リーダーの常時監視体制を整備いたしました。アメダスの整備を行うというふうなことも、長期予報の体制の整備を順次行つてまいりまして、十二分とは言えないと思ひますが、私どもとしては對応できる、満足すべき状態であるかと思つております。

○兒玉委員 五十二年度の予算の關係で先ほど御説明がありました、いわゆる問題の気象通報所の点について、いまのところ、私の得た資料では大体四十四名の削減が提起されておるやに聞いております。この気象通報所の設置の歴史的な経過というのはいささかどうなるのか。私の聞くところでは、昭和二十八年九州を中心とする日本列島に大災害が発生しましたが、このころから設けられておる國民生活にきつめて密接な關係を持つ機構と聞いておるわけですが、この経過について、時間があるわけですので、説明は簡潔にお願いしたい。

○有任政府委員 お答え申し上げます。昭和二十八年ごろから水害の緊急対策、水利關係業務の充実ということを図つてまいつたわけでございます。全国的に自記の雨量計とかその他の観測網を整備するとともに、特に山間部にロボットの雨量計を設置するということによりまして雨量観測網を展開しようとしたわけでございます。このロボット雨量計の雨量が通報所まで無線で参りますので、そのデータを通報所の人、電話の交換手と同じように、受け取つたものを中継するという仕事を主たる任務といたしまして、八十二カ所に設置したわけでございます。

○兒玉委員 気象庁がこの通報所を設置したこと

は、いま申し上げたような災害に関連し、あるいは気象条件等に関連しても、地域住民のため、災害予防という観点からであるとするならば、この通報所の果たしてきている役割りというものをはきわめて評価できる施設であり、通常の業務においても、気象業務においては非常に重要な位置づけとして確認していいと思うが、いかがですか。

○有住政府委員 お答え申し上げます。

当初そういう目的でつくられてまして役に立っていったわけでございますけれども、その後技術が急速に進歩いたしましたので、特に通信技術関係は目覚ましいものがございます。私どももいたしましては、たとえば雨の注意報、警報を迅速に出しまして国民の皆様を災害から守るということのためにいかにかにしたいかということが多量研究を続けました結果、先生御存じのアメダスと申しております地域気象観測網計画というものを現在整備しつつあるわけでございます。これは雨のデータを、現在日本全国で約千カ所余りございますが、そのデータを東京の大型電子計算機で毎正時ごとに十分以内に全部集めてまして、それをさらに十分以内に管区気象台あるいは地方気象台の子報官の手に、教表の形または要求があれば地図の形にいたしまして打ち出すということをしてやるようにしたわけでございます。そのため非常に迅速に各地の雨の状態というものがわかるようになりまして。

他方、その中にロボットの雨量計も接続することによりまして、気象通報所におきまして人手がかかっておりました中継業務が、電話交換手なしの自動になったと同じような感覚で、途中の人手を煩わせませんで地域気象観測網の中に入って自動的に受信され、送られるというシステムになったわけでございます。と同時に、通報所いたしましたしやっております地元に對しまして情報をお知らせするという仕事につきましても、地域の防災計画その他検討されました結果は、地方気象台から県庁あるいは電電あるいは建設省そ

の他に御通知することによって、そのルートを通って確実に配付されるということになりまして。また、その通報所における観測にいたしましても、これをアメダスの機械に入れかえることによりまして自動的に迅速に仕事が進められるということになりまして、私どももいたしましては、当初の設置の目的が通報所がなくても達せられるということの結論に達しまして、無人化をしようということになったわけでございます。

○兒玉委員 長官は、通信機の設置あるいはこれの発達でこの通報所の存在価値はなくなった、必要ない、こういうような御指摘でございますが、要するならば、たとえば国鉄の中間における駅を無人にするのと同様に、気象業務なりあるいはいろいろな千変万化する自然条件の対応に、一体その機械は地域住民の声にこたえることができると思ふのかどうか。これは私は大変なサービスの低下だと考えます。ことに、国鉄の場合でも駅員がいなかったために四キロも五キロも離れたところまで荷物を持っていかねければ受け付けをしてもらえない。この通報所の場合におきましても、この廃止に對して過去においてもやはり住民の存置への強い要望があったことを聞いております。そのようなことについて過去において住民サイドにおけるどういような存置への運動があったかどうか。

それからもう一つは、いま長官の言われましたようなアメダスの設置について、その気象状況の把握は万全であるというふうな御答弁でありまして、けれども、自分たちが聞きまわしたところでは、少なくとも雪、霧、霜、あるいはひょう、特に今回の豪雪等は典型的なアメダスの盲点をついた気象条件ではないか、こういうふうな理解するものでございまして、このアメダスのいわゆる機能上のごまかしを、このアメダスの欠点、あるいは地域住民におけるところのそのような気象上に対応するところの住民との提携というものについては一体どのように理解されているのか、お伺いしたいと思ふます。

はい、いまの気象官署や通報所のものでやる。ところが今度の場合は、アメダスでもっと細かいデータが入りますので、たとえば十七時前、退庁前に予報を県等にお知らせする、その次のステップで次々に入ってくる風、気温、天気の変化に応じてそれがどの程度まで下がるかということがもって量的に細かく情報としてお伝えできるといふこと、効用が高くなるかと思ふます。

また、この無人化に對しまして、ただいま地元の方にどうかということがございましたが、私ももう極力地元の方には私どもの真意を御説明申し上げまして御理解を得るべく努力をしておるわけでございますが、陳情もいただいております。それで、陳情においでになる方にも努めて丁寧な御説明申し上げており、また、私どもの方からも出向きまして御説明をいたしておるといふ次第でございます。

それで、アメダスの機能その他につきましまして、もう少し若干詳しく専門の測候課長からちょっと答えさせたいと思ふますが、よろしく。

その他、ひょうもレーダーで雷雲をつかまえて、それを予報することが効用があるので、降った後ではもう対策はなからうかと思ふます。そういう意味で、シノブのデータで不安定だから、雷雲がで、ひょうが降りそうだとする予想のもとに、次にはレーダーやいまのアメダスの風の変化等で細かく追って、だからどの地域に何時ごろ起るという形の手を煮詰めて、情報提供した方がいいかと思ふます。

それからもう一つは、いま長官の言われましたようなアメダスの設置について、その気象状況の把握は万全であるというふうな御答弁でありまして、けれども、自分たちが聞きまわしたところでは、少なくとも雪、霧、霜、あるいはひょう、特に今回の豪雪等は典型的なアメダスの盲点をついた気象条件ではないか、こういうふうな理解するものでございまして、このアメダスの欠点、あるいは地域住民におけるところのそのような気象上に対応するところの住民との提携というものについては一体どのように理解されているのか、お伺いしたいと思ふます。

○山田説明員 それでは具体的なにお答えしたいと思います。

○兒玉委員 いまの気象庁の見解では、アメダスがあれはもうどのような気象の千変万化の対応に對しても万全であるというふうな御説明でありまして、とするならば、地域住民なり、少なくとも測候の歴史は古いわけですから、であるとするならば、その地域における気象条件、たとえば今回の青森の場合でも、三十五年間ぐらいの歴史を通じて大変な異常豪雪だということが言われておるわけですから、であるとするならば、アメダスのもたらすこの機械的な機能にしても、現在まで全国にある気象通報所の、いわゆる人が入っているところの意見というものは全然中央気象台というものは聞いてないのかどうか。その点どうですか。いま気象庁が廃止を予定している個所について、機

いま御指摘のございました雪につきましては、引き続き委託観測で実施いたしますので、従来とは変わりないつもりでございます。

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

いま御指摘のございました雪につきましては、引き続き委託観測で実施いたしますので、従来とは変わりないつもりでございます。

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

それから霜でございますが、霜の方は、今度のアメダスによりまして気温と風と天気が毎時間連続して細かく入りますので、いままでの通報所のデータによる一日一回の通報よりはきめの細かいサービスができることにならうかと思ふます。と

械の効果をより補完する役割りというものが私にはあると思うのですが、その辺の見解いかがでございますか。

○有住政府委員 お答え申し上げます。

私も、やはり予報あるいは警報の精度を上げ、適時適切なものを出す、そのためにはどういうふうにしたらいいかというのを多年研究いたしました。たとえば農業気象というふうなものにしましては、やはり長期予報の精度を上げなければならぬ、そのためにどうしたらいいか、そのためには地球の気象の観測ということがどうしても必要であるわけでございます。そのために衛星による観測とかいうものが進められつつあるわけでございます。長期の予報が精度を上げることにしまして、農林省その他御協力をしながら、農作物に対する気象の影響、それからその作物の生育状態にしましての予報からどういふことを考えたらいいかというのをいろいろ御検討いただくために、農業気象協議会というふうなものを設置して、県におきましては地方の農業気象協議会というものををつくり、全国的には東京に全国農業気象協議会というものををつくりまして、長期予報その他を利用いたしながら農業その他に役立てていきたい。そのためには一観測点の観測も重要でございますけれども、それはあくまでも全体のシステムとして動くようにしていきたい。そういう考え方でございます。また、集中豪雨等を的確に押さえるためには、シノプティックな数値予報電算機による数値予報によりまして予想天気図を正確にする。また衛星によりまして地球的な広範囲の実況をとらえ、さらにスケールの小さなものにつきましては、リーダーによりまして観測点以外のところにおきます雨雲の状態等を平面的にあるいは立体的に連続的にとらえて、それと同時に、観測点におきまして雨量が実際に何ミリあったかというのを押さえて、リーダーあるいは衛星の観測、そういうものとの有機的に結合いたしました仕事を進めて的確な予報を出す、そういう方向に技術的に進んでいるわけでございます。

ます。これが、私も通報所でございます町、あるいはその町は言うに及ばず、ないところの町におきまして、全体の日本国民のために本当に正確な警報、予報を出せる、また出すようにしなければならぬ、こういうふうに努力しているわけでございます。

○児玉委員 通報所にかえて、大変気象庁の方は人減らしに御執心のようにございますが、私は少なくとも長い歴史を通して、そうして現在たとえ五十年三月に廃止となりました岩手県の湯田、あるいは長野県の上田、こういう地域等においては、住民の非常に強い廃止反対の要求があったにもかかわらず、現在では市なり町が経費を出してこの通報所の維持を図っているというふうな具体的な提起がなされております。そうしてまた、現在予定している場所においても、多いときは一日百回以上の電話や問い合わせがあるという具体的な数字もここに出ております。この事実を考えた場合に、大臣にもお伺いしますが、やはり気象条件というものはテレビやラジオ、ニュースだけで住民は安心できません。また千変万化する状況において、たとえば去年の、高知市の隣の伊野町における場合等においてもやはりそのようなことが言われているわけです。そういう点等から考えます場合に、いま私の手元にある、たとえば福井県大野気象通報所、新潟県の長岡気象通報所あるいは富山県の礪波気象通報所、こういうところに対しては、具体的にたとえ福井の大野の場合におきましては、十二月二十八日から三十一日、ちょうどこれは雪が深い時期です、一日平均四十回、一月の一日から三十一日まででは九百七十回、二月の一日から十五日までは四百六十回、こういうふうな、この通報所に対するところの住民の問い合わせが現在あるわけです。この記録は私は間違いのない記録だと思えます。そういうふうな、やはり人間と人間の関係、あるいは変化するところの気象状況に単なる機械が——中央で、センターで集める計画でなくして、現地における情勢に対してする住民の不安あるいは変化に対するところの

懸念、それらに対するところの説明は、物を言わない機械ではわからない。長官は、全国に配置する機械が万全であり——いままでの拠点の情報だけでは全体の把握ができないことは私も百も承知しているわけです。それでなくして、現在置かれている住民からの非常に強い要望、あるいは今日廃止を予定しているところの通報所に対しては、私は多くの関係の町村からも強い設置の要望が出ております。私はこのような住民の意思を無視することは時代逆行だと考えます。専門的な点は私たちがよくわからないけれども、このような気象状況に対するところの住民の意思というものは私は無視できないと思うのですが、大臣としてのこれについての見解を承りたい。

○田村國務大臣 実は私のところへも要望がございました。そこで、気象庁長官に、この通報所を無人化するということについて、もちろん行政整理の一環であるから趣旨はわからぬではないけれども、地域住民に対して極度の御迷惑をかけることがないのか、その事情等について一遍説明してくれ、こう言って実はいろいろと聞きました。先ほど来お答えしたような内容の説明でございます。

私が長官等に特に強く申しつけましたことは、とにかくあるものがなくなる、しかも、たとえどの程度であろうとサービスの低下と受け取られがちであるということも考えれば、地元の方々に対して懇切丁寧に、このような事情で無人化をしなければなりませんというのを十分説明して、そしてその理解を得られるように万全の努力をいたさない、こういうことを強く言いつけた次第でございます。この通報所の問題のみならずいろいろとこういう問題が出るのであります。うけれども、都合が変わったから廃止するんだという一方的な言動ではなくして、いま申し上げたようなきめの細かい配慮をしなければならぬというふうな指導をいたしてまいり所存でございます。

○児玉委員 私の時間が参りましたが、いずれにしても気象業務というところはきわめてじみ

問題であります。そして、一般的に国民の目に見えない面が大変多いわけです。そういうことでありますから、やはり国民生活においてはきわめて重要な関係があります。

いわゆる昨年暮れからの雪害、あるいは去年の南九州における長雨、集中豪雨、そして九月の十七号台風、これらにおいても、この日本列島において、少なくとも今度の雪だけでも七十名の人が死んでおります。去年のいわゆる台風、長雨によって二百七十名を超えるという生命が奪われておるわけです。この陰には気象情報等の関係、通報等の関係において多くの生命が救われた具体的な例もあるわけです。少なくとも一般国民大衆は、気象条件についてはきわめて素人であり無知であります。そういう点等から、もちろん今回の静止衛星なり、先ほど言われましたようないわゆる情報システムにおいて大方の問題は解決できたにしまして、わずかに今日配置されているところの通報所、一カ所二名とされておられますが、場所においては、測候所のように機構を拡充してくだされ、こういう要望が出ておるわけでありまして、そうしますならば、わずか四十数名足らずの削減に血道を上げることよりも、まだまだこの気象対策がもたらすその社会的使命といえますか、そして国民の生命財産を守るという崇高な使命から考えますならば、今回のこの総合的な通報所の廃止の問題は、いま一段の慎重な配慮と、そしてこの三月末をもって強行するような方針が見られるのでございますが、これについてわれわれはどうしても理解ができない。そういう立場からこの定員削減、通報所の廃止については、まだまだこれに対応する代替的な対策——むしろ住民の中においては機構の強化ということすらあるわけでありまして、まさに気象庁の考えとは逆行する態勢にあることを十分理解されまして、長官並びに大臣にはこの際再検討を私は強く要望し、最後に長官と大臣の見解を改めてお願い申し上げて、質問を終わりたいと思っております。

○田村國務大臣 いやしくもサービスの低下を来

さないように十分の配慮をするように、先ほど申し上げましたように、厳しく指導をしてまいることを申し上げておきたいと思ひます。

○兒玉委員 では終わります。

○正示委員 次に、市川雄一君。

○市川委員 運輸省設置法の一部を改正する法律案について、一昨日同僚の官井委員が気象業務につきましても、具体的に質疑を交わしましたので、きょうは問題をかえまして生活必需品の安定供給あるいは物価の安定、環境保全、あるいは省エネルギーという立場から、国民的な要請あるいは国家的な要請を受けております物流という問題につきましてお伺いをしたいと思います。

まず具体的な質問に入る前に、運輸行政の中でこの物流という問題がどういう位置づけを与えられているのか、その現状認識について簡単に考えを承りたいと思ひます。

○田村国務大臣 運輸行政そのものが物流対策と云つてもよいほど、物流という問題は重要な問題でございます。陸運、海運あるいは航空、あるいは鉄道監督局、私の所管しております運輸省はまさに物流対策と言つてもよいほどのことであると思つております。

○市川委員 その中できょう私が特にお伺ひしたいことは、トラック輸送の問題についてお聞きしたいわけでございますが、現状、年間約五十億トン近い貨物輸送の量があるわけですが、この中に占めているトラックの割合というものが非常に多いわけですが、この総輸送トン数あるいはトンキロ、こうした単位で見れば、自動車、鉄道、内航海運というものの持っている割合というものをどういうふうに握っておられるのか、お聞きしたいと思います。

○真島政府委員 お答えをいたします。

ちよつと資料が古うございますが、貨物輸送関係で四十九年の資料でございます。トン数につきましては、先生おっしゃいましたように、合計五十億トン。この中で鉄道が二億トン程度、それから内航海運が五億トン程度でございます。自動車

が最も多く四十三億トン。こんなような比率になつております。

○市川委員 時間がありませんので、大体私の方で押さえた数字とほぼ近い数字でございますが、これはトンキロで見ましても、トラックが三四・七％、鉄道が三三・九％、内航海運が五一・三％という数字があるわけですが、トラックがいまのお答えの輸送トン数で見れば八六・二％という非常に全体で大きい数字を占めているわけですが、こういうトラック、鉄道、内航海運の輸送分担状況というものはノーマルな状況なのか、アブノーマルな状況と判断しておられるのか、その辺の御判断をお聞きしたいと思います。

○真島政府委員 ここ十年ぐらゐの傾向を見てまいりますと、確かに自動車あるいは内航海運がトン数あるいはトンキロにおいて非常に伸びてきておる、こういうことは事実だと思ひます。その原因がどこにあったのかというところになるわけでございます。いろいろな形の中で、高度成長と申しますか、そういうような形の中で産業構造の変化、それによりまして、たとえれば臨海工業地帯の発達ということによつて、大量で多少スピードは遅くとも安全確実に着くような内航海運が選ばれる、あるいはごく距離の短い範囲、あるいは非常に機動性、速達性を要求されるような貨物の増加というふうなことにによりまして貨物自動車が増加する、こういうような形がいまのような結果となつておる、このように思つております。

○市川委員 原因を聞いたのではなくて、要するに運輸省当局としては貨物輸送の輸送機関別の分担の比率が、いまトラックに非常に偏つた状況になつておることについて、望ましいと判断しているのか、それとも望ましくないかと判断しているのか、あるいは正常な状況だと判断しているのかどうか、その御判断を明快に伺ひたいと思ひます。

○真島政府委員 トン数あるいはトンキロの自動車の大きさと申しますか比率が非常に高くなつたということでございます。これは偏つたと言へば偏つたとも言えるわけでございますけれども、鉄

道を利用するにいたしましたとしても、内航海運を利用するにいたしましたとしても、結局そのターミナルからさらに荷主の戸口、利用者の戸口というふうなところまでは自動車はどうしても必要になる。鉄道貨物で運びましても通運という形でやはり端末では自動車が使われる、こういうふうなことでございまして、自動車が増加するに過ぎません。これはそういうような分析もさらに加えませんが、どの程度どうかというところも申せませんが、大きさは申しまして、私もこの状態は産業構造の変化に伴う輸送需要そのものが変化しておるといふことによるものでございまして、異常な状態ではない、このように考えております。

○市川委員 その議論はまたすることにしまして、国鉄が現在持っております貨物の輸送能力、これは年間の程度の貨物を輸送する能力があるのか。また、過去におきまして最高時で何トンの能力を発揮したのか。わかりましたら、おっしゃつていただきたいと思ひます。

○真島政府委員 国鉄の貨物輸送につきまして、トンキロで申しますと戦後最高に伸びましたのが昭和四十五年でございます。このときに六百二十四億トンキロを運んでおります。そのときのトン数の方は一億九千八百万トンでございます。トン数で申しますと四十二年の二億トン、これが最高でございます。

○市川委員 この高度成長の必然的な結果として貨物量がふえてトラックの需要がふえたんだ、だから決して異常な事態ではないと認識しておるといふお話でございましたが、ちよつと古くなりまして、四十七年の「陸運統計要覧」といふものを拝見しますと、自動車、国鉄、内航海運のキロ別のシェアが出ておるのですが、百キロまでで自動車のシェアが九七・四％、国鉄が一・一％、内航海運が一・五％、百キロ圏から三百キロ圏までで自動車が一・四％、国鉄が一・七％、内航海運が三・七・二％、国鉄が一・九・三％、内航海運が四三・五％。この六百キロ地点でも国鉄の貨物

は自動車に全然追い抜かれておるわけでございます。また、六百キロ以上で比較しまして、自動車が一・八・六％、国鉄が一七・六％、内航海運が六三・八％という、こういう資料が私の手元にあるわけでございますが、貨物がふえたら当然自動車が増えたら当然という議論は恐らく成り立たないのではないかと、同時に国鉄も一緒にふえていなければならぬと思ひます。国鉄はふえていないのに自動車が増えているというこの事実、やはり物流というものの機能が極端にトラック輸送に過重の状態が生まれている、こう私たちは見ておるわけですが、その点いかがですか。

○真島政府委員 貨物の輸送需要が、最近十年余り非常に伸び方をいたしました、そのうちで先生の御指摘のように、確かに国鉄の貨物は四十二、三年から五、六年、この辺をピークにしてむしろ減つております。この原因が何であるかということになるかと思ひますけれども、やはり基本的には、鉄道の特性と申しますか、鉄道による貨物輸送の特徴は、やはりある程度大量な定形的な輸送貨物についてはそういうものがどうしても選ばれます。ところが、先ほどちよつと申し上げましたような産業構造の変化というふうなことにによりまして、鉄道に最も適しておる貨物、石炭であるとか、そういうような大量バラ貨物の物、これが石炭は御承知のとおりエネルギー革命と申しますか、石油への転換ということで、輸送の絶対量が減つてしまつたわけでございます。そのほか、セメントその他につきましても、臨海工業地帯への輸送ということになりますと、内航海運がこれを利用するということになります、そういう意味で国鉄の貨物が伸び悩んだということではないか、このように私どもは見ております。

○市川委員 どうも議論がかみ合わないのですが、やはりこれからの物流というものを考えていく上において、いまのような御認識で果たしてやっつけておられるのかという心配を持つてござい

ます。国鉄が貨物の赤字でいま苦しんでおりますが、これを減らした最大の原因は、私が考えるのには、やはり速さ、あるいは確実性、あるいは便利さ、こういう点で自動車に負けたのではないかと、いろいろに思っております。しかも、いまの数字でもわかりますように、トラック輸送の占めておる割合が、先ほどの機関別シエラで総体で比較しますと、自動車が一・九％、国鉄が三％、内航海運が五・一％という、こういう実態があるわけでございます。この議論を幾らしても始まりませぬので、指摘をしながら、同時に、トラックのますますシエラが広がっていく潜在的要素というのがこの日本の経済構造にあると思うのです。たとえば生鮮食品の輸送を見た場合、どうしてもぎりぎりの新鮮な産地が争う。ですから鉄道便ではどうにもならない、トラック便を利用する。あるいは化粧品とか、いろいろな家電製品が全国一斉に広告とタイアップして販売をする、その場合に問屋や小売店に品物が確実に届いていないと困る、鉄道ではだめだ、だからトラックだということでもトラックがますますふえておる。あるいは問屋や小売店が合理化で在庫をぎりぎりまで減らそうということで荷物を受けたがらない状況があるわけですが、そういうことを考えますと、速さと確実性というものが要求されてくる。その点、トラック輸送が持っている機能というものがマッチするわけですが、あるいは自動車メーカーにしても家電メーカーにしても、ベルトコンベヤーに合わせて部品の着荷時間を指定するとか、こういう状況を考えますと、ますますこれはトラック需要というものが増して行くのではないかと。それを経済構造の変化に伴って起きてきたものなんだからやむを得ないんだというふうな認識で、果たしてこれから物流、中でも中小業者の多いトラック行政というものが果たして対処できるかどうかという大変強い不安を私は持つておるわけでございます。

念のために申し上げますと、たとえば生鮮食品品の輸送状況を見ますと、自動車工業会が発表し

た資料によりまして、四十三年におきましては自動車が一・九％、鉄道が四・二％、内航海運が三・八％、まあ自動車と鉄道がほぼタイであったわけですが、四十八年になりますとこれが逆転して、自動車が一・九％、鉄道が三・〇％、こういう事態が生まれておるわけですね。そういうことを考えますと、社会構造の変化から起きてきたのだという程度のものでなく、やはりこれはかなりトラックに荷重がかかっている、またトラックが生活必需品にかなり密着してその機能を果たしているという状況と、また貨物輸送能力という点だけを見れば、国鉄をはるかに上回る公共的な影響力をすでにトラック輸送が持っているということですね。この点について御承知だと思いますが、こういう事実をお認めになりますかどうですか。大事な問題でございますので、できれば大臣にお聞きしたいと思います。

○田村国務大臣 いまのお尋ねに対して的確なお返事になるかどうかわかりませんが、結局トラックというものが急速に伸びたということは、いま審議官が答弁いたしました経済、社会の構造変化ということも非常に大きな要素だと思います。けれども、いまお話のあったような要素、安全で速やかに行く、いわゆる速達性といえますか、そういう点でトラックというのは人間社会にすでに浸透し切つて定着したということもあろうかと思えます。

それからもう一つは、たとえば仮に総合交通体系でトラックの果たす役割、あるいは鉄道の果たす役割、海運の果たす役割、その置かれた位置づけ、そういうことをうたい文句にいたしますと、鉄道の方とはかくおれたちにはこれだけの権利があるのだというふうな、言うなれば非常におおまかに構える。ところがトラックなんか、あるいは海運でもそうございませうが、もう必死になって営業活動をやるというところにも大きな関係があるんじゃないでしょうか。それから私、実はいま明けても暮れても国鉄の問題で頭がいっぱいなのでありますが、何とか国

鉄の貨物輸送の分野を、いわゆる赤字克服をした、貨物をこれ以上にふやしたい、このように考えまして、いろいろな人に聞いてみるのでありますが、荷主というものは極端にやはりストライキをきらうという面もあるようでありませぬ。いま申し上げましたようないろいろな要素というものがあつて、審議官と私と若干答弁に食い違いがあるようにお聞きになるかもしれませんが、私はあながち経済、社会の変動だけではないというふうにも思っております。

○市川委員 時間もあれなんですけれども、もちろん社会構造や経済構造の変化がトラックの需要を伸ばしたということをお認めするわけではありませぬが、ただ、その結果起きてきたこの事態、輸送機関の輸送分担状況というものが、やはりそういう社会構造の変化から起きてきたのだからそれは必然的なものであつてやむを得ないのだという、後ろ向きな立場でこの事態を見ているのじゃないかというふうに私は思ふのです。そうじゃなく、これからの日本の省資源型の物流システムというものを展望した場合に、未来に向かって物を考えた場合に、現状というものを果たして社会構造が変化して当然起きてきたものだからしょうがないのだという、そういう姿勢でいいのかという疑問ですね。したがって、未来を展望した場合に、少なくともより望ましい輸送機関別の分担割合というものを考えなければいけないのじゃないかと思ふのです。当然、その中で果たすべきトラックの割合、あるいは鉄道の果たすべき割合、あるいは内航海運が果たさなくてはならない割合、その割合をどの程度にすべきなのかという議論があつてしかるべきだと思ふのです。これは高度成長で経済構造が変化したのだから当然起きたのだ、だからしょうがないのだということではこれは行政にならないわけございまして、これを将来に向かつて問題を解決するという立場では、いまの現状というものをそういう後ろ向きな見方でいいのかということですね。どうでしょう。

○真島政府委員 私も先生御指摘のとおり、現状このまま、これでこうなつてきたからしょうがないんだという意味で申し上げたのではないつもりでございます。

そこで、将来どういふふうにするんだということでございます。当面私も昭和五十年代前期経済計画というものがございまして、これは昨年閣議決定をされまして、政府としてこの線に沿つて、私もでも申し上げますと物流対策なり、旅客交通対策なり、この線に沿つて進めるべき性質のものでございまして、その中で貨物につきましては、四十九年度比約四割は五十五年までには伸びるだろう、こういうふうな予想が立てられておりました。こういうものを各輸送機関別にどのように張りつけていったらいいのかということについては、資料も多少ございまして、幅が広がつておりました。ある一定の幅で、たとえば貨物について申し上げますと、四十九年度五十億トンが七十五から八十億トンぐらいの幅の中に入つていくだろう。そこで貨物輸送の問題、特にトラック輸送の問題につきましても、私も今後三全総を踏まえながら長期にわたる展望をする際にも、労働力の問題もございまして、あるいは道路整備というものが今後どの程度できるのだからという制約もございまして、資源エネルギーの問題もございまして、そういう意味では、できるだけ省物流と申しますか省輸送と申しますか、むだな輸送をトラックその他、特にトラックだと思ひますけれども、そういう輸送を省く、それによつて国民が必要とする物資のトラックによる輸送を効率的にする、そういうふうな考え方もいろいろと施策を考えておられますが、従来ともそういう問題につきましては、たとえば大都市周辺にはトラックターミナルというものを設置いたしまして都市内の物流が効率的に行われるように、あるいは都市内そのものにおきまして、一般の商店その他が脈絡なしに行われておる輸送を一括した共同輸送の形にして、省輸送の実現を図りながら逆に能率を上げていく、昨年はデパートの配達その他につきまして共同宅配とい

うような試みも交えながら、できるだけ輸送を省く、特にトラックによる輸送をむしろ少なくする、それが今後の物流の政策の一つの大きな課題である、このように考へて施策を検討しておる段階でございます。

○市川委員 四十九年から見て貨物量が約七十億トンから八十億トンにふえそうだとおっしゃることでございますが、輸送機関別に大体パーセントも持っているんだとお話ですが、もしおわかりになつたら自動車と国鉄と内航海運の——運輸省がより望ましいと判断しておられるものなのか、あるいは大体こんなところへ落ちつくだろうといういまの現状肯定の延長で考へておられる数字なのか、その辺がよくわからないのですが、その数字の性格を明らかにした上で、持っておられる自動車あるいは国鉄、内航海運の割合、どんなものを目指しておられるのかお聞きしたいと思つておる。

それからもう一つ、トラックの中で負担を減らすということをおっしゃっておりましたが、實際考へてみて、国鉄の貨物が最高時で二億トン、この二億トンがフルに發揮したとしても、五十億トンから七十億トンにふえていく中では、そんなほかのトラックの割合を減らすようなものではないわけですね。そうなるおと、これは先ほど申し上げたようなトラック需要をふやすという潜在的な要素を考へますと、このトラックの負担を減らすことを考へておられますとおっしゃっておりますが、何かその可能性がどういう形で展望できるのか、その点もあわせて伺いたいと思つておるわけでございます。

○真島政府委員 貨物輸送の五十五年定期経路計画による見直しの中で、先ほど申し上げましたような形で貨物の伸びがあるのではないかとおっしゃるの見込みはおつてございませぬが、この資料には、実は参考資料としておつておるのですが、自動車と海運とそれから他というふうな表現で出ておつておる、その他が鉄道、航空とこのうら感じかと思つておるわけでも、それによりま

すと、やはりその他の部分というのは幅がございませぬけれども、現状の鉄道、国鉄、航空あるいは民鉄——航空と民鉄はほとんどございませぬが、伸びておるといふふうにはどうもこの数字からは出てまいりませぬ。やはり自動車は先ほど申し上げましたが、四十九年度実績に對してはトシキが千三百億トンキロから二千億トンキロないし二千二百億トンキロぐらいになるだろう。海運が千九百二十四億トンキロが二千七百億トンキロから三千億トンキロ、合計いたしました、四十九年度実績三千七百五十八億トンキロが五千百から五千六百億トンキロ、この程度に伸びるのではないかと、こういう数字になつておるわけでございます。

この展望と申しましても、私どもこの数字、これは幅もございませぬ、今後のいろいろな経済情勢の変動につれては、この幅の範囲でいろいろ上下することでおこさるべきでしょう。そういう意味からは、この数字を計算いたしました当時考へておりました傾向というものは大体この程度ではないかと、このようなおつておるわけでございます。

○市川委員 要するに、トラックの割合も減らないうし、四十九年度の数字がある程度多少の幅を保持していくにすぎないのではないかとおっしゃるに、いまお聞きしながら感じたわけでございます。そうなりますと、トラックにかかる比重はますます絶対量はふえていくんだと見て差し支えないんじゃないかと思つておるわけでございます。

それで、トラック輸送業者は、御承知のようにもう九八%が中小零細企業でございます。これはもう時間がありませんので省略しますが、資本金別あるいは保有台数別あるいは従業員の数で見ても、九八%の部分が中小零細企業、そういう中小零細企業の方々の懸命な努力によつて、オイルショックがあつて以来四十九年度で全業者の二割が倒産するという事態を迎えながらも、ともかく需要を伸ばしてきた。一方では国民的な話題を呼びながら、国鉄はいまだに再建のめどつかないし赤字が解消できない。毎年一兆円に近いお金が一般財源から補給されるというふうな事態になつて

おるわけですが、こうしたことを考へますと、やはり将来の問題は将来の問題として、とにかく現状、中小零細企業が九八%を占めるこのトラック輸送業者が、貨物輸送という物流の面におきましてはやはり大半の役割りを果たしているということとは否定できないのではないかとおつておるわけでございます。御承知のように物流の合理化、システム化、あるいは事業の共同化、あるいは省エネルギー型、あるいは大型トラックの乗り入れ禁止、騒音問題から住宅地区の環境改善という問題をいま抱えておるわけですが、こういう環境保全という国民的な要請を突きつけられて町の中で商売がしづらくなつておる。どこか非住宅地区にターミナルなり何なりを設けて移転していかなければならぬという事情も抱えておるし、あるいは需要がふえてくる貨物輸送の状況に對して、合理化、近代化をして対応してはならないということも抱えておる。しかもトラック輸送業者はほとんどが中小零細企業である。

こういうことを考へますと、やはりこれはただ単に業界に任せておけばいい問題ではなくて、先ほど大臣がいろいろも運輸省というものは物流省と言つてもいいのだというふうにおつておつたからいへば、このトラックの問題について、全体の物流の中で貨物輸送の占めておる割合をどうするかという問題も含めてトラック業者が抱えておる問題を——これは業者だけの問題ではなくて、私思ふには、やはり物流関連社会資本の充実という見地から行政的にアプローチをしていかなくてはならない問題ではないのかというふうにおつておるわけでございます。その点について大臣いかがでしょうか。

○中村(四)政府委員 ただいま先生から物流、特にトラック事業につきまして、われわれが考へておるのと同じような御陳述の御陳述がいろいろあつたわけでございますが、私どもの方といたしましては、やはり物流の近代化の中でトラック事

業の近代化、合理化を推進していかなければならぬ。そのために共同集配送あるいは共同荷物授受施設の設置、物流拠点といたしましては大都市あるいは地方中核都市におきましてトラックターミナルの整備、こういったものは、やはり御指摘のようにトラック事業は何と申しましても中小企業が多うございませぬ、そこで中小企業近代化促進法にのつりまして中小企業の共同化、集約化、こういう方向をぜひ推進していきたいということ、かつて業種指定を受けまして、指定業種ということで整備を図つてまいりましたが、現在構造改善事業を実施いたしておりましたが、その成果も計画に沿つて進んでおるわけでありませぬ。今後の問題といたしましては、中小企業対策としてのトラック事業の育成ということが最大の眼目になりませぬ、私どもの方といたしましてはこれに力点を置いて行政を進めたい、かように考へておる次第でございます。

○市川委員 そういふことをお聞きしたのじゃない、つまりだつたのですが……要するに中小企業近代化促進法に基づいていろいろなことをやつておられることもよく承知しているつもりです。トラックはますます需要がふえてくる。その中で国鉄も余り機能が増していかない、あるいは内航海運にそう簡単に移せない。そうすると、ふえていく貨物需要に對しては、トラックはどうしてもしわ寄せを受けざるを得ない。しかしその業界は中小零細企業だ。近代化近代化、構造改善構造改善と幾ら言つたつて、かけ声だけでそう簡単に進むものではない。たとえば神奈川県川崎の場合なんかでも、空朝トラックを出発させるためには前日、日本鋼管に入つて荷物を積む。で、どこかへトラックをとめておかなければならない。それで朝早くエンジンを始動させて出ていく。どうしてもし、住宅地区ですと、騒音で住民から苦情が絶えず起きてくる。ですからトラックをどこかへ駐車させる。ターミナルのもう一步手前の駐車場ですね。駐車場の機能を持ったものさえないか、これはいま、ようやくつくり

としていたわけですが、こんな程度のもので、総額で大体二十六億円のお金をかけて、いま業者が協同組合をつくってやろうとしているわけですね。

そういうことを考えますと、確かにいままで皆さんのやってきた努力を否定するわけにはありませんが、もっとも増大するこの需要に対して、いま持っている輸送機関別の割合、また将来これが変わりそうもないという見通しならば、トラックに対する行政としてどうしていくのかという問題。ただ業者が勝手にやればいいじゃないかという考え方はなくて、一つの全体像ですね、物流特に貨物輸送の物流に關しての全体像、マスタープラン。大体何年ぐらいでどの程度のところまで近代化を進めていくのだから、何年ぐらいでどの程度のところまでやっていくのだ、こういう青写真を運輸省としてしっかりお持ちにならなければならないのか、あるいはそういうものを本気で考えておられる行政主体というものが運輸省のどこにあるのかということですね、その辺のことをぜひお伺いしたいと思うわけでございます。

○中村(四)政府委員 先ほど申し上げましたように、御指摘のような中小企業におきましてそういった集配送なりあるいは駐車施設の整備について非常に御苦労しておるといふ点につきましては、私も私どもとしてもそういう実感を持っておるわけでありまして、したがって、先ほど申し上げました構造改善事業というもので共同受注なり共同配車、あるいは資材の共同購入ということを推し進めてまいりてきておるわけであります。

たとえば集約化につきましても、グループ数としましても現在までに七百近いグループ数で、参加企業数も一万二千ほどの企業を得て実施に移しておるわけでありまして、また、高度化投資グループといたしまして、一つは集約化事業でございますが、これにつきまして二十二組合、それから共同施設事業に五十六組合参加いたしておりまして、こういった点で政府関係機関からあるいは都道府県からの助成を得て、そういう施策を円滑に

推進するよう努力しておるところでございます。○市川委員 時間が迫ってまいりましたので、では具体的な問題を挙げていまの問題を申し上げたいと思っております。

運輸事業振興助成交付金というものがいま、五十二年、五十二年の時限措置でございます。で、軽油引取税の三〇％アップ分を、地方税として徴収したものを、トラック業者の構造改善なり何なりに役立てるために還付しようということでの交付金が措置されたと思うのですが、昨年、運輸省の通達で、各県の交付金を受け取る受けざらを用意しなさい—これはトラック協会という県別の協会があるわけですが、その県別の協会がそのお金を受け取った後、全国トラック協会、全ト協というところにお金を出捐させる。定款変更して出捐しなさいということ行政指導なされたようございまして、この全ト協というのはいくつもある団体で、運輸省とどんな関係があるのか、また運輸省を退官して全ト協に行かれた方は何人ぐらいいらっしたのか、こういうことをいま私は聞きたいわけでございます。

○中村(四)政府委員 全日本トラック協会は、全国都道府県のトラック協会、団体でございますが、そのトラック協会などを正会員といたしまして、これらの正会員が推薦するところの特別会員、これは貨物自動車運送事業者そのものでございまして、それと少数の個人会員から成っておる民法上の社団法人でございます。トラック事業者共同の利益を全国的規模で推進していくという、公共の福祉に貢献するのだという団体でございます。運輸省として個々の事業者を指導いたす場合に、この全日本トラック協会というすべての事業者が参加しておる団体に対していろいろと助言をしたりすることはございます。

それから、運輸省からのOBのお話でございますが、現在二名と記憶いたしております。○市川委員 この全ト協と都道府県別のトラック協会との関係は、いわゆる全国の連合組織の関係ではなくて別の法人になっているというふうに私

は認識をしております。それで、これはもちろん決して全体的な傾向という意味で申し上げているわけではございませんが、一部には地方税の還付金で戻ってくる交付金をなぜ全国に取るのかという御意見もございまして、東京都では財源がないというところで還付金自体がまだ措置されてないようございまして、あるいは全ト協がいます。

県の業界のために何をやってくれたのかという強い御意見もあるわけでございます。そういう中で、運輸省が定款変更の通達までして全ト協に出捐させた根拠を伺いたいわけでございますが、全国の都道府県別のトラック協会のリーダー、あるいはインシアチブを握って指導に当たっていくのかどうか、あるいは実績が本当にあったのかどうか、あるいは実績を評価してそうした位置づけを与えておられるのかどうか、その辺を時間がありませんので簡潔に伺いたいと思っております。

○中村(四)政府委員 先ほどの御説明で申し上げたとおりでございますが、全日本トラック協会と地方の各都道府県のトラック協会は、当然人格は別々になっておる次第でございます。そこで、全日本トラック協会と地方トラック協会の関係は、先ほど申し上げましたように、地方トラック協会そのものが団体加入と申しますか、正会員として参加しておるわけでありまして、この両者の関係としましては、そういう地方の意見が全日本トラック協会に反映される組織になっておると考えております。

それから、全国団体への出捐のお話でございますが、この運輸事業振興交付金によりまして輸送力の増強なり安全運行の確保あるいはサービス改善という共通の利益を推進していく事業を行います場合には、地方的マターで行われるのにふさわしい事業が大部分でございますが、また、たとえば全国的な規模で行われるような路線トラックの休憩所の問題とか融資等を行う場合の基金事業におきましても、各府県においてはそれぞれのトラック協会の資金量に比べてこれがございまして、こういうものを調整補充する意味合いも必要

でございます。そういう意味から、全国団体への出捐を通じて全国的規模で先ほど申し上げました交付金の趣旨に沿う事業を行っていききたい、こういうことで定めたわけでございます。それからつきましては全国協会あるいは地方協会相連携して円滑な運営を図らうとしておるところでございます。

○市川委員 いまのお話にもかなり詰めてお聞きしたいところがあるのですが、ちょっと話を進めさせていただきます。この交付金につきまして、事業資金と近代化基金に分けて、事業資金については事業内容を出せ、近代化基金については商工中金に預けなさい、商工中金に預けた利子分を構造改善の利子補給として使いなさい、大体こういう方向にいま話が煮詰まっております。五十二年度交付金が約三億八千万、全ト協への出捐金が一億一千五百万、神奈川県の手元へ残るのが二億六千八百万、この二億六千八百万を、仮に二億円を基金として商工中金に預けたとしますと、この商工中金に預けた二億円には手をつけなさい、しかも一年先でなければ利子がかからない。年利六％で計算しても千二百万。この基金を運営するために、特別会計をつくって人を置かなければならない。人を二人雇えば、年間人件費で約六百万は吹っ飛んでしまう。そうすると、千二百万の利子のうちの六百万は人件費で吹っ飛んで、あと六百万しか利子補給に使えない、こういう実態があるわけでございます。

したがって、こういう窮屈な枠をはめないで、もつとトラック業者が伸び伸びと使えるようなやり方はできないのかという意見が強いわけでございます。先ほど何回も申し上げていきますように、トラックの持っている割合が多い、しかもこれからその割合が変わりそうもない、ますますその役割りは重くなっていく、しかも中小零細企業が多い。そのためにならざるを得ないという交付金を設けながら、それにこういう窮屈な枠をはめちゃったので

は、これは絶対額が少ないところへもってきて、さらにその金額を細分化し凍結されてしまうわけですから、意図された趣旨が効果としては半減してしまっているのではないかと私は思うわけですね。

もちろん、基金として預けることに反対しているわけではありませんが、基金の部分も結構、しかし二億円のうちの一億円ぐらゐを構造改善事業に使わせてもらえないのかという意見も事実あるわけですね。二億円のうちの二億円を構造改善事業に使うにしても、利子補給として構造改善に使わせてもらいたい。それも利子補給でただばらまくということではなくて、事業協同組合をつくり、陸運局長の承認を受けた構造改善の事業であるという認可のもとにやる事業ですから、地域の物流、社会関連資本として、共有財産として当然残るわけですね。個別の企業に利子補給をして差し上げちゃうというものではないわけですね。そういう形のお金の使い方は今後全然検討する余地がないのかどうか、その点をお聞きしたいと思っております。

○中村(四)政府委員 ただいま御指摘の全体の資金量につきましては、私どもの方といたしましては、事業者各位が伸び伸びとして使えるほどの資金量というのを期待しているわけでありまして、それはなかなかむずかしいわけではございません、全体量が一定でございます。これを、先生御指摘のように、ここで基金になる元金まで全部使用して事業を行うのがいいのか、あるいはその果実を利用して利子補給に充てるのがいいのか。何分制度として、交付金制度は二年間の暫定ということに相なっております。そこで、私どもといたしましては、できる限り基金として元金を温存して、末永くと申しますか、長くこれを回転させていきたいというのが偽らざる気持ちでございます。

○市川委員 大臣が予算委員会へ行かれる時間が近づいておりますので、大臣にちょっと申し上げたいのです。

この交付金制度、所管は自治省だと思っておりますが、

いま御答弁にもありましたように、五十一年、五十二年の二年間の期限措置ということで切れるわけでございますが、五十年間で自動車関係諸税の税収額を見た場合に、道路投資総額を上回っているわけですね。五十一年度では約二〇%前後の上回りが予想されている。そういう点では自動車諸税をここで上げるということも、かなり厳しいことになると思うわけでございます。そういう点で考えて、この交付金を二年間の期限措置ではなくて、税率も凍結したままこの制度をぜひ制度化してほしいという声があるわけでございますが、所管は自治省でございますが、運輸省として制度化の方向に働きかけていく御意思があるのかどうか、その点を大臣にお伺いしたいと思います。

○田村国務大臣 おっしゃるとおり期限立法でございますから、五十二年度が終わるときに新たな税制措置を講じない限り、これはつぶれるわけですね。自治省の問題がございまして、私から先走って明確に私の気持ちを申し上げることははばからなければならぬと思っておりますが、どうぞ、言わねは言うにやまざるという心情をひとつお察しいただいてお聞きをいただきたいことは、この交付金制度は私自身い制度だと思っておりますから、今後近い将来訪れるであろうかもしれない措置に對して期待をいたしておるところであります。

○市川委員 大臣、どうぞ予算委員会へ。

時間も来ておりますので、あと一、二問で終わりたいと思っております。

先ほど御答弁いただいたのですが、仮定で申しわけないのですが、二年間の期限措置だから、果実を生む原資を食ってしまうのはまずいんじゃないか、基金としてとっておいた方がいいんじゃないかというお考え、それもわかるのですが、もし制度化という方向を考えれば、その場合にはもつと何か枠をはめた使い方でなく、構造改善、もちろん金館をつくるかあるいは個別の業者に利子補給するというのではなくて、あくまでも地域の全体のトラック輸送、それも騒音とかいろいろ社会的な要求にこたえるための構造改善事業と

いうものに使できるようにしたいとか、するとか、こういう考えがあるのかないのか。その辺の現時点では言えないかもしれないが、大体どんなお考えを持っておられるのかお聞きしたいと思います。

○中村(四)政府委員 私どもの方といたしましては、二年間の暫定期間でございますが、この期間にこの交付金の運用のよろしきを得まして、世間に対してもトラック事業の現状なり、それからそういう使命感を持って努力しておるといふところをぜひ評価していただいて、その成果をひたひたに将来の制度へ向かっていくというのが一番いいんじゃないかというふうに考えておるわけでございます。

そこで、御指摘の構造改善事業等にそういう資金を使うのがいいかどうかという点につきまして、当該地方トラック協会といたしましていろいろなプロジェクトがあると思っております。その中で皆さんがどこへ重点志向していくかという、皆さんの討議の中からプロジェクトの選定というものが生まれてくるのではないかとこのように思っております。

○市川委員 時間が参りましたので、最後に、非常に短い時間の中で大きな議論をしたわけでございますが、その議論の中で、やはり貨物輸送の中に占めるトラック輸送の割合というものが将来にわたって減りそうもない状況がはつきりしていると思っております。しかも、それが中小零細企業だということも十分御認識をいただいた上で、この交付金の扱いや、あるいは自動車諸税の中における営業用と家用の格差、すでに設けてあるものについては、これは所管が違ふと思っておりますが、自動車重量税と自動車取得税の格差の期限立法、これの制度化という問題、あるいはトラック自動車税についてはまだ営自の格差がないわけですが、三分の一度の営自の格差を設けてはいいとか、交付金をもつと制度化してもらいたいとか、こうした問題があるわけでございますが、客観的に見て、やはり日本の経済の中で貨物輸送という

ものが果している公共的な役割、国鉄がストライキという状況が生まれても、生鮮食品品の輸送においてはそんなに支障が起きなかったというの、これはやはり負ってトラックの輸送の果たした役割りが大きかったたんでないかというように思うわけでございます。そうしたことを考えますと、中小零細企業が多いんだという認識、したがって、これをただ法律があるから法律に任せてやっておけばいいんだということではなくて、もっと何か、より望ましい物流対策という全体像をおつくりになつた上で、それに向かつてより大胆に、積極的に運輸省が取り組んでいくという運輸省の姿勢を御要望申し上げます、私の質問を終わりたいと思っております。

○正示委員長 これにて運輸省設置法の一部を改正する法律案に對する質疑は終了いたしました。次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時七分散会

恩給法等の一部を改正する法律案
恩給法等の一部を改正する法律
(恩給法の一部改正)

第一条 恩給法(大正十二年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第五十八条ノ四第一項中「百十五万円」を「百二十三万円」に、「五百七十五万円」を「六百十五万円」に、「六百九十九万円」を「七百三十八万円」に改める。

第六十五条第二項中「七万二千元」を「八万四千元」に、「二万四千元」を「二万六千四百円」に、「四万八千元」を「五万四千元」に、「四万八千元」を「二万二千元」に改める。

第七十五条第二項中「二万四千元」を「二万六千四百円」に、「四万八千元」を「二万二千元」に改める。
別表第二号表中「二、四四五、〇〇〇円」を「二、七三六、〇〇〇円」に、「一、九八〇、〇〇〇円」を「二、四四五、〇〇〇円」に改める。

〇〇円を「二、二三九、〇〇〇円」に、「一、五八九、〇〇〇円」を「一、八〇〇、〇〇〇円」に、「一、一九八、〇〇〇円」を「一、三八二、〇〇〇円」に、「九二九、〇〇〇円」を「一、〇七四、〇〇〇円」に、「七〇九、〇〇〇円」を「八三九、〇〇〇円」に改める。

別表第三号表中「二、六〇一、〇〇〇円」を「二、九一一、〇〇〇円」に、「一、一五八、〇〇〇円」を「二、四一五、〇〇〇円」に、「一、八五一、〇〇〇円」を「二、〇七一、〇〇〇円」に、「一、五二二、〇〇〇円」を「一、七〇二、〇〇〇円」に、「一、三二〇、〇〇〇円」を「一、三六五、〇〇〇円」に改める。

別表第四号表中「二、八二八、五〇〇円」を「三、〇二〇、三〇〇円」に、「一、六〇八、三〇〇円」を「二、七八五、四〇〇円」に、「二、四九七、六〇〇円」を「二、六六七、二〇〇円」に、「二、四〇九、八〇〇円」を「二、五七三、六〇〇円」に、「一、六九〇、二〇〇円」を「一、八〇五、七〇〇円」に、「一、六一〇、二〇〇円」を「一、七二〇、四〇〇円」に、「一、四四八、八〇〇円」を「一、五四八、二〇〇円」に、「一、一七八、八〇〇円」を「一、二六〇、一〇〇円」に、「一、一三三、九〇〇円」を「一、二一一、一〇〇円」に、「一、〇五七、三〇〇円」を「一、一三〇、四〇〇円」に、「一、〇二七、四〇〇円」を「一、〇九八、五〇〇円」に、「九九六、五〇〇円」を「一、〇六五、六〇〇円」に、「八七五、五〇〇円」を「九三六、五〇〇円」に、「七七五、三〇〇円」を「八二九、五〇〇円」に、「七四七、七〇〇円」を「八〇〇、一〇〇円」に、「七二八、二〇〇円」を「七七九、三〇〇円」に、「七一〇、九〇〇円」を「七六〇、九〇〇円」に、「六九三、九〇〇円」を「七四二、七〇〇円」に、「六六六、四〇〇円」を「七二三、三〇〇円」に、「五五二、〇〇〇円」を「五二二、〇〇〇円」に改める。

附則第十三条第二項中「附則別表第六」の下に「(准士官以下の各階級に対応する仮定俸給年額の適用を受ける者で六十歳以上のものにあつては、附則別表第七)」を加える。

附則第十四条第三項中「六十歳」を「五十五歳」に、「百五十分の二」を「五十五歳以上六十歳未満の者にあつては「百五十分の三」と、六十歳以上の者にあつては「百五十分の一・五」に改める。

附則第十八条第二項中「百五十分の三・五」の下に「と、「百五十分の三」とあるのは「百五十分の二・五(警察監獄職員たる旧軍属にあつては、百五十分の三)」を加える。

四九七、六〇〇円を「二、六六七、二〇〇円」に、「二、四〇九、八〇〇円」を「二、五七三、六〇〇円」に、「一、六九〇、二〇〇円」を「一、八〇五、七〇〇円」に、「一、四四八、八〇〇円」を「一、五四八、二〇〇円」に、「一、三七四、四〇〇円」を「一、四六八、八〇〇円」に、「一、一三二、九〇〇円」を「一、二一一、一〇〇円」に、「一、〇五七、三〇〇円」を「一、一三〇、四〇〇円」に、「九九六、五〇〇円」を「一、〇六五、六〇〇円」に、「九三五、三〇〇円」を「一、〇〇〇、三〇〇円」に、「八七五、五〇〇円」を「九三六、五〇〇円」に、「八四八、四〇〇円」を「九〇七、五〇〇円」に、「七九九、二〇〇円」を「八五五、〇〇〇円」に、「七一〇、二〇〇円」を「七六〇、九〇〇円」に、「六九三、九〇〇円」を「七四二、七〇〇円」に、「六六六、四〇〇円」を「七二三、三〇〇円」に、「四二三、二〇〇円」を「五二二、〇〇〇円」に改める。

附則第十三条第二項中「附則別表第六」の下に「(准士官以下の各階級に対応する仮定俸給年額の適用を受ける者で六十歳以上のものにあつては、附則別表第七)」を加える。

附則第十四条第三項中「六十歳」を「五十五歳」に、「百五十分の二」を「五十五歳以上六十歳未満の者にあつては「百五十分の三」と、六十歳以上の者にあつては「百五十分の一・五」に改める。

附則第十八条第二項中「百五十分の三・五」の下に「と、「百五十分の三」とあるのは「百五十分の二・五(警察監獄職員たる旧軍属にあつては、百五十分の三)」を加える。

附則第二十三条第六項中「百五十分の三・五」の下に「と、「百五十分の三」とあるのは「百五十分の二・五(警察監獄職員にあつては、百五十分の三)」を加える。

附則第二十七条ただし書中「五十六万四千二百円」を「六十九万六千円」に、「四十二万三千二百円」を「五十二万二千円」に改める。

附則第三十一条中「百五十分の三・五」の下に「と、「百五十分の三」とあるのは「百五十分の二・五(警察監獄職員にあつては、百五十分の三)」を加える。

「百五十分の二・五(警察監獄職員にあつては、百五十分の三)」を加える。

附則第二十七条ただし書中「五十六万四千二百円」を「六十九万六千円」に、「四十二万三千二百円」を「五十二万二千円」に改める。

附則第三十一条中「百五十分の三・五」の下に「と、「百五十分の三」とあるのは「百五十分の二・五(警察監獄職員にあつては、百五十分の三)」を加える。

附則第四十一条の三を附則第四十一条の四とし、附則第四十一条の二の次に次の一条を加える。

第四十一条の三 公務員の在職年に加えられることとされている救護員としての在職年月数を有する者のうち、救護員として昭和二十年八月九日以後戦地勤務に服していた者で、当該戦地勤務に引き続き海外にあつたものの普通恩給の基礎となるべき公務員としての在職年の計算については、当該戦地勤務に服さなくなつた日の属する月の翌月から帰国した日の属する月(同月において公務員となつた場合においては、その前月)までの期間(未帰還者留守家族等援護法第二条に規定する未帰還者と認められる期間に限る。)の年月数を加えたものによる。

附則第二十四条の四第二項並びに第四十一条第二項及び第四項の規定は、前項の規定の適用により給すべき普通恩給又は扶助料について準用する。この場合において、附則第二十四条の四第二項第四号中「昭和三十五年七月一日」とあるのは「昭和五十二年十月一日」と、附則第四十一条第二項中「もの」のうち昭和三十六年九月三十日以前に退職し、若しくは死亡した者又はその遺族は、同年十月一日から」とあるのは「もの又はその遺族は、昭和五十二年十月一日から」と、同条第四項中「昭和三十六年十月」とあるのは「昭和五十二年十月」と読み替えるものとする。

附則第二十四条の四第三項の規定は、公務員としての在職年(救護員となる前の公務員としての在職年を除く)に基づき一時恩給又は一時扶助料を受けた者がある場合における前二項の規定により給すべき普通恩給又は扶助料の年額について準用する。

階級	仮定俸給年額
大將	四、六九二、〇〇〇円
中將	三、九二四、一〇〇円
少將	三、〇九三、八〇〇円
大佐	二、六六七、二〇〇円
中佐	二、五五〇、二〇〇円
少佐	一、九八五、四〇〇円
大尉	一、六七六、〇〇〇円
中尉	一、三二五、二〇〇円
少尉	一、一三〇、四〇〇円
准士官	一、〇四〇、二〇〇円

附則第二十四条の四第三項の規定は、公務員としての在職年(救護員となる前の公務員としての在職年を除く)に基づき一時恩給又は一時扶助料を受けた者がある場合における前二項の規定により給すべき普通恩給又は扶助料の年額について準用する。

曹長又は上等兵曹	八五五、〇〇〇円
軍曹又は一等兵曹	八〇〇、一〇〇〇円
伍長又は二等兵曹	七七九、三〇〇円
兵	七二三、三〇〇円

備考 各階級は、これに相当するものを含むものとする。

附則別表第四中「五六二、〇〇〇円」を「七〇八、〇〇〇円」に、「六六〇、〇〇〇円」を「七八六、〇〇〇円」に改める。

附則別表第五中「六一一、〇〇〇円」を「七一四、〇〇〇円」に、「四六五、〇〇〇円」を「五五七、〇〇〇円」に、「三六七、〇〇〇円」を「四三三、〇〇〇円」に、「三二八、〇〇〇円」を「三八〇、〇〇〇円」に、「十分の九」を「十分の九・五」に改める。

附則別表第六(附則第十三条関係)

仮定俸給年額	金	額
四、六九二、〇〇〇円	四、五三六、〇〇〇円	
三、九二四、一〇〇〇円	三、八四五、二〇〇円	
三、〇九三、八〇〇円	三、〇二〇、三〇〇円	
二、六六七、二〇〇円	二、五七三、六〇〇円	
二、五五〇、二〇〇円	二、四三〇、六〇〇円	
一、九八五、四〇〇円	一、九一四、二〇〇円	
一、六七六、〇〇〇円	一、五四八、二〇〇円	
一、三二五、二〇〇円	一、二二一、一〇〇円	
一、一三〇、四〇〇円	一、〇六五、六〇〇円	
一、〇四〇、二〇〇円	九三六、五〇〇円	
八五五、〇〇〇円	七七九、三〇〇円	
八〇〇、一〇〇円	七四二、七〇〇円	
七七九、三〇〇円	七二三、三〇〇円	
七二三、三〇〇円	六二七、二〇〇円	
仮定俸給年額	金	額
一、〇四〇、二〇〇円		九六八、三〇〇円

附則別表第六の次に次の一表を加える。

附則別表第七(附則第十三条関係)

八五五、〇〇〇円	八〇〇、一〇〇円
八〇〇、一〇〇円	七六〇、九〇〇円
七七九、三〇〇円	七四二、七〇〇円
七二三、三〇〇円	六五五、五〇〇円

(旧軍人等の遺族に対する恩給等の特例に関する法律の一部改正)

第三条 旧軍人等の遺族に対する恩給等の特例に関する法律(昭和三十一年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第三條第二項ただし書中「四十二万三千二百円」を「五十二万二千元」に改める。

(恩給法等の一部を改正する法律の一部改正)

第四条 恩給法等の一部を改正する法律(昭和四十一年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。

附則第八條第一項中「次の表」を「次の(イ)又は(ロ)の表」に、「同表」を「これらの表」に、「昭和五十一年七月分」を「昭和五十二年六月分」に改め、同項の表を次のように改める。

普通恩給	普通恩給の基礎在職年に算入されている実在職年の年数	金	額
六十五歳以上の者に給する普通恩給	普通恩給についての最短恩給年限以上 九年以上普通恩給についての最短恩給年限未満	五八九、〇〇〇円 四四一、八〇〇円	
六十五歳未満の者に給する普通恩給(増加恩給、傷病年金又は特例傷病恩給に併給される普通恩給を除く)	普通恩給についての最短恩給年限以上 九年未満	四四一、八〇〇円 二九四、五〇〇円	
六十五歳未満の者で増加恩給、傷病年金又は特例傷病恩給を受けるものに給する普通恩給	九年以上 九年未満	四四一、八〇〇円 二九四、五〇〇円	

(ロ)

扶助料	扶助料の基礎在職年に算入されている実在職年の年数	金	額
六十歳以上の者又は六十歳未満の妻で扶養遺族である子に有するものに給する扶助料	普通恩給についての最短恩給年限以上 九年以上普通恩給についての最短恩給年限未満	三三〇、〇〇〇円 二四〇、〇〇〇円	
	九年未満	一六〇、〇〇〇円	

六十歳未満の妻又は子に給する扶助料(扶養遺族である子を有する妻に給する扶助料を除く。)	普通恩給についての最短恩給年限以上	二九四、五〇〇円
	九年以上普通恩給についての最短恩給年限未満	二二〇、九〇〇円
六十歳未満の者に給する扶助料(妻又は子に給する扶助料を除く。)	九年未満	一四七、三〇〇円
	普通恩給についての最短恩給年限以上	二二〇、九〇〇円

この表における「扶養遺族である子」とは、恩給法等の一部を改正する法律(昭和五十一年法律第五十一号)附則第十四条第一項第一号に規定する扶養遺族である子をいう。

附則第八条第四項中「昭和五十一年六月三十日」を「昭和五十二年五月三十一日」に改める。
 第五条 恩給法等の一部を改正する法律(昭和四十六年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。

附則第十三条第二項の表中「一、八三三、八〇〇円」を「二、〇五二、〇〇〇円」に、「一、四八五、〇〇〇円」を「一、六七九、三〇〇円」に、「一、一九一、八〇〇円」を「一、三五〇、〇〇〇円」に、「八九八、五〇〇円」を「一、〇三六、五〇〇円」に、「六九六、八〇〇円」を「八〇五、五〇〇円」に、「五三一、八〇〇円」を「六二九、三〇〇円」に、「四九五、〇〇〇円」を「五八九、五〇〇円」に、「四五八、三〇〇円」を「五三五、五〇〇円」に、「三四八、八〇〇円」を「四一七、八〇〇円」に、「二七五、三〇〇円」を「三二四、〇〇〇円」に、「二三八、五〇〇円」を「二八五、〇〇〇円」に、「四二一、五〇〇円」を「五三一、〇〇〇円」に、「十分の九」を「十分の九五」に改め、同条第三項中「七万二千円」を「八万四千円」に、「二万四千円」を「二万六千四百円」に、「四万八千円」を「五万四千円」に、「四千八百円」を「一万二千円」に改める。
 第六条 恩給法等の一部を改正する法律(昭和五十一年法律第五十一号)の一部を次のように改正する。
 附則第十四条第二項ただし書を削る。

附則第十五条第一項中「特別項症から第一款症までの」を削り、同条第二項中「十万円」を「十二万円(第二款から第五款症までの特別傷病恩給を受けていた者に係るものにあつては、九万円)」に改め、同条第五項中「昭和五十一年七月」の下に「第二款から第五款症までの特別傷病恩給を受けていた者に係るものにあつては、昭和五十二年十月」を加える。

附則

(施行期日)
 第一条 この法律は、昭和五十二年六月一日から施行する。ただし、第二条中附則第十三条第二項、第十四条第三項、第十八条第二項、第二十三條第六項及び第三十一條の改正規定、附則第四十一條の二の次に一條を加える改正規定並びに附則別表第六の次に一表を加える改正規定、第六条中附則第十四条第二項及び第十五条(第二款から第五款症までの特別傷病恩給を受けていた者に係る傷病者遺族特別年金に関する部分に限る)の改正規定並びに附則第十五条から第十七条までの規定は、昭和五十二年十月一日から施行する。
 (文官等の恩給年額の改定)
 第二条 公務員(恩給法の一部を改正する法律(昭和二十八年法律第五十五号)以下「法律第五十五号」という)附則第十條第一項に規定する旧軍人(以下「旧軍人」という)を除く。次

条において同じ。)若しくは公務員に準ずる者(法律第五十五号附則第十條第一項に規定する旧軍人(以下「旧軍人」という)を除く。)又はこれらの者の遺族に給する普通恩給又は扶助料については、昭和五十二年六月分以降、その年額を、その年額の計算の基礎となつて居る年額にそれぞれ対応する附則別表第一の仮定俸給年額を退職又は死亡当時の俸給年額とみなし、改正後の恩給法(改正後の法律第五十五号附則その他恩給に関する法令を含む。以下同じ。)の規定によつて算出して得た年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの扶助料の年額に関する改正後の恩給法別表第四号表及び別表第五号表の規定の適用については、別表第四号表中「六九六、〇〇〇円」とあるのは「六〇三、七〇〇円」と、別表第五号表中「五二二、〇〇〇円」とあるのは「四五二、八〇〇円」とする。

3 昭和五十二年五月三十一日において現に受けている恩給の年額の計算の基礎となつて居る俸給年額(以下「旧俸給年額」という)が五八五、七〇〇円以上六六六、四〇〇円未満の普通恩給又は扶助料で、六十歳以上の者に給するもの同年十月分以降の年額に関する第一項の規定の適用については、同項中「仮定俸給年額」とあるのは「仮定俸給年額の一段階上位の仮定俸給年額」とする。
 (昭和五十二年三月三十一日以前に給与事由の生じた恩給の年額の特例)
 第三条 前条第一項に規定する普通恩給又は扶助料で昭和五十二年三月三十一日以前に退職(在職中死亡の場合の死亡を含む。以下この条において同じ。)した公務員に係るものうち、その基礎在職年に算入されている在職年の年数が普通恩給についての最短恩給年限以上であり、かつ、旧俸給年額(七十歳以上の者に給する普通恩給若しくは扶助料又は七十歳未満の妻若しくは子に給する扶助料にあつては、恩給法等の

一部を改正する法律(昭和四十八年法律第六十号)附則第三條の規定を適用しないとしたならば昭和五十二年五月三十一日において受けることとなる恩給の年額の計算の基礎となるべき俸給年額。以下この条において同じ。)が三、六〇一、六〇〇円以下であるものについては、昭和五十二年十月分以降、前条第一項の規定により改定された年額を、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める仮定俸給年額(七十歳以上の者に給する普通恩給若しくは扶助料又は七十歳未満の妻若しくは子に給する扶助料にあつては、当該仮定俸給年額の四段階上位の仮定俸給年額)を退職当時の俸給年額とみなし、改正後の恩給法(改正後の法律第五十五号)の規定によつて算出して得た年額に改定する。

一 昭和五十二年六月三十日以前に退職した公務員又はその遺族に給する普通恩給又は扶助料で公務員を退職した後三十五年以上経過した者に係るもの 旧俸給年額が三、三九七、八〇〇円以下のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する附則別表第一の仮定俸給年額の三段階上位の仮定俸給年額、旧俸給年額が三、五三七、九〇〇円のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する同表の仮定俸給年額の二段階上位の仮定俸給年額、旧俸給年額が三、六〇一、六〇〇円のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する同表の仮定俸給年額の一段階上位の仮定俸給年額

二 昭和五十二年六月三十日以前に退職した公務員又はその遺族に給する普通恩給又は扶助料(前号に規定する普通恩給又は扶助料を除く。)旧俸給年額が三、三九七、八〇〇円以下のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する附則別表第一の仮定俸給年額の二段階上位の仮定俸給年額、旧俸給年額が三、五三七、九〇〇円のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する同表の仮定俸給年額の一段階上位の仮定俸給年額

三 昭和五十二年七月一日以後に退職した公務員又はその遺族に給する普通恩給又は扶助料(前号に規定する普通恩給又は扶助料を除く。)旧俸給年額が三、三九七、八〇〇円以下のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する附則別表第一の仮定俸給年額の二段階上位の仮定俸給年額、旧俸給年額が三、五三七、九〇〇円のものにあつては、その年額にそれぞれ対応する同表の仮定俸給年額の一段階上位の仮定俸給年額

員又はその遺族に給する普通恩給又は扶助料
で旧俸給年額が三、三九七、八〇〇円以下の
もの、旧俸給年額にそれぞれ対応する附則別
表第一の仮定俸給年額の一段階上位の仮定俸
給年額

2 昭和二十二年六月三十日以前に退職した公務
員又はその遺族に給する普通恩給又は扶助料
で、当該公務員の退職後の経過年数が昭和五十
二年十月一日以後に三十五年に達することによ
り前項第一号の規定に該当することとなるもの
については、その恩給年額の改定は、その差し
た日の属する月の翌月分から行うものとする。

3 第一項の規定は、恩給年額の計算の基礎とな
つた俸給と都道府県（これに準ずるものを含む）
の退職年金に關する条例上の職員の俸給又は
給料とが併給されていた者で、恩給年額の計
算の基礎となつた俸給の額がこれらの併給され
た俸給又は給料の合算額の二分の一以下であつ
たものについては、適用しない。

（傷病恩給等に関する経過措置）
第四条 増加恩給（第七項の増加恩給を除く）
次項において同じ。）については、昭和五十二年
六月分以降、その年額（恩給法第六十五条第二
項から第六項までの規定による加給の年額を除
く。）を、改正後の恩給法第六十五条第一項に規
定する年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの増
加恩給の年額に關する改正後の恩給法第六十五
条第一項の規定の適用については、同項中「別
表第二号表」とあるのは、「恩給法等の一部を改
正する法律（昭和五十二年法律第 号）附
則別表第二」とする。

第五条 昭和五十二年五月三十一日以前に給与事
由の生じた傷病賜金の金額の計算については、
なお従前の例による。
2 昭和五十二年六月一日から同年九月三十日ま
での間に給与事由の生じた傷病賜金に關する改
正後の恩給法第六十五条ノ二第一項の規定の適
用については、同項中「別表第三号表」とある

のは、「恩給法等の一部を改正する法律（昭和五
十二年法律第 号）附則別表第三」とする。
第六条 第七項の増加恩給については、昭和五
十二年六月分以降、その年額（法律第五十五号
附則第二十二條第三項ただし書において準用す
る恩給法第六十五条第二項から第五項までの規
定による加給の年額を除く。）を、改正後の法律
第五十五号附則第二十二條第一項に規定する
年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの第
七項の増加恩給の年額に關する改正後の法律
第五十五号附則第二十二條第一項の規定の適
用については、同項中「附則別表第四」とある
のは、「恩給法等の一部を改正する法律（昭和五
十二年法律第 号）附則別表第四」とする。

第七条 傷病年金については、昭和五十二年六月
分以降、その年額（妻に係る加給の年額を除く）
を、改正後の法律第五十五号附則第二十二條
第一項に規定する年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの傷
病年金の年額に關する改正後の法律第五十五
号附則第二十二條第一項の規定の適用につい
ては、同項中「附則別表第五」とあるのは、「恩
給法等の一部を改正する法律（昭和五十二年法
律第 号）附則別表第五」とする。

第八条 特例傷病恩給については、昭和五十二年
六月分以降、その年額（恩給法等の一部を改正
する法律（昭和四十六年法律第八十一号。以下
（法律第八十一号）という。）附則第十三條第三
項又は第四項の規定による加給の年額を除く。）
を、改正後の法律第八十一号附則第十三條第二
項に規定する年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの特
例傷病恩給の年額に關する改正後の法律第八十
一号附則第十三條第二項の規定の適用につい
ては、同項中「次の表」とあるのは、「恩給法等
の一部を改正する法律（昭和五十二年法律第
号）附則別表第六」とする。
第九条 傷病者遺族特別年金（第二款から第五

款までの特例傷病恩給を受けていた者に係る
ものを除く。）については、昭和五十二年六月分
以降、その年額を、改正後の恩給法等の一部を
改正する法律（昭和五十一年法律第五十一号。
以下「法律第五十一号」という。）附則第十五
条第二項に規定する年額に改定する。

2 昭和五十二年六月分から同年九月分までの傷
病者遺族特別年金の年額に關する改正後の法律
第五十一号附則第十五條第二項の規定の適用に
ついては、同項中「十二万円」とあるのは、「十
万七千元」とする。

第十条 妻に係る年額の加給をされた増加恩給、
傷病年金又は特例傷病恩給については、昭和五
十二年六月分以降、その加給の年額を、八万四
千元に改定する。

2 扶養家族に係る年額の加給をされた増加恩給
又は特例傷病恩給については、昭和五十二年六
月分以降、その加給の年額を、扶養家族のうち
二人までについては一人につき二万六千四百円
（増加恩給又は特例傷病恩給を受ける者に妻が
ないときは、そのうち一人については五万四千
円）、その他の扶養家族については一人につき一
万二千元として算出して得た年額に改定する。

第十一条 扶養遺族に係る年額の加給をされた扶
助料については、昭和五十二年六月分以降、そ
の加給の年額を、扶養遺族のうち二人までにつ
いては一人につき二万六千四百円、その他の扶
養遺族については一人につき一万二千元として
算出して得た年額に改定する。

（旧軍人等の恩給年額の改定）
第十二条 旧軍人若しくは旧準軍人又はこれらの
者の遺族に給する普通恩給又は扶助料について
は、昭和五十二年六月分以降、その年額を、改
正後の法律第五十五号附則別表第一の仮定俸
給年額（法律第五十五号附則第十三條第二項
に規定する普通恩給又は扶助料については、当
該仮定俸給年額にそれぞれ対応する改正後の法
律第五十五号附則別表第六の下欄に掲げる金
額）を退職又は死亡当時の俸給年額とみなし、

改正後の恩給法の規定によつて算出して得た年
額に改定する。

2 法律第五十五号附則第十三條第二項に規定
する普通恩給又は扶助料のうち、准士官以下の
各階級に対応する仮定俸給年額の適用を受ける
者で六十歳以上のものに係る普通恩給又は扶助
料については、昭和五十二年十月分以降、その
年額を、改正後の法律第五十五号附則別表第
一の仮定俸給年額にそれぞれ対応する改正後の
法律第五十五号附則別表第七の下欄に掲げる
金額を退職又は死亡当時の俸給年額とみなし、
改正後の恩給法の規定によつて算出して得た年
額に改定する。

3 昭和五十二年六月分から同年九月分までの扶
助料の年額に關する改正後の法律第五十五号
附則第二十七條ただし書及び旧軍人等の遺族に
對する恩給等の特例に關する法律（以下「法律
第七十七号」という。）第三條第二項ただし書
の規定の適用については、これらの規定中「六
十九万六千元」とあるのは「六十万三千七百円」
と、「五十二万二千元」とあるのは「四十五万二
千八百円」とする。

（扶助料の年額の特例に關する経過措置）
第十三条 昭和五十二年六月分から同年九月分ま
での扶助料の年額に關する改正後の恩給法等の
一部を改正する法律（昭和四十一年法律第百二
十一号。以下「法律第百二十一号」という。）
附則第八條第一項の規定の適用については、同
項中「(イ)又は(ロ)の表」とあるのは、「(イ)の表又は
恩給法等の一部を改正する法律（昭和五十二年
法律第 号）附則別表第七」とする。

第十四条 昭和五十二年六月分から同年九月分ま
での扶助料の年額に關する加算に關する改正前の
法律第五十一号附則第十四條第二項ただし書
の規定の適用については、同項ただし書中「六十
万二百円」とあるのは「六十三万九千七百円」
と、「四十五万九千二百円」とあるのは「四十八
万八千八百円」とする。

（法律第五十五号附則第十四條等の改正に伴

（経過措置）

第十五条 普通恩給又は扶助料で、改正後の法律第五百五十五号附則第十四条（改正後の法律第五百五十五号附則第十八条第二項、第二十三条第六項及び第三十一条において準用する場合を含む。）又は附則第四十一条の三の規定の適用に伴いその年額を改定すべきこととなるものの当該改定は、昭和五十二年十月分から行う。
（恩給法第七十四条の規定の適用等に関する特例）

第十六条 旧軍人、旧準軍人又は旧軍属に係る恩給法第七十五条第一項第二号及び第三号並びに法律第七十七号第三条に規定する扶助料についての恩給法第七十四条並びに第七十五条第二項及び第三項の規定の適用に関しては、同法第七十六条第一号並びに第八十条第一項第二号及び第二項の規定にかかわらず、婚姻（届出をしないが事実上婚姻関係と同様の事情に入つてゐると認められる場合を含む。以下同じ。）をもつて扶助料を受ける資格又は権利を失ふべき事由としなす。
2 前項の規定は、昭和五十二年十月一日前に婚姻により扶助料を受ける資格又は権利を失つた子についても、同日（祖父母がこの条の規定の施行の際現に扶助料を受ける権利を有する場合には、当該祖父母がその扶助料を受ける権利を失つた日）以後適用する。

3 前項の規定により新たに扶助料を給されることとなる者の当該扶助料の給与は、昭和五十二年十月（この条の規定の施行の際祖父母が扶助料を受ける権利を有する場合には、当該祖父母が扶助料を受ける権利を失つた日の属する月の翌月）から始めるものとする。
第十七条 前条第二項の規定により扶助料を受ける資格を取得した子に係る恩給法第七十五条第

二項の規定による加給及び法律第五十一号附則第十四条第二項の規定による加算は、昭和五十二年十月分から始めるものとする。

（障害年金受給者の普通恩給についての特例）
第十八条 普通恩給を受ける者で、戦傷病者戦没者遺族等援護法（昭和二十七年法律第二百二十七号）による障害年金を支給されるものに対する昭和五十二年十月分以降の普通恩給に関する恩給法第五十八条ノ三、法律第五百五十五号附則第十三条及び第十四条（法律第五百五十五号附則第十八条第二項、第二十三条第六項及び第三十一条において準用する場合を含む。）、法律第二百一十一号附則第八号並びに恩給法等の一部を改正する法律（昭和四十九年法律第九十三号）附則第十三条の規定の適用については、当該普通恩給は、増加恩給又は傷病年金を併給されているものとみなす。

第十九条 この法律の附則の規定による恩給年額の改定は、附則第十五条（改正後の法律第五百五十五号附則第四十一条の三に係る部分に限る。）及び前二条の規定によるものを除き、裁定庁が受給者の請求を待たずに行う。
（恩給年額の改定の場合の端数計算）
第二十条 この法律の附則の規定により恩給年額を改定する場合において、当該規定により算出して得た恩給年額に、五十円未満の端数があるときはこれを切り捨て、五十円以上百円未満の端数があるときはこれを百円に切り上げた額をもつて改定後の恩給年額とする。

（多額所得による恩給停止についての経過措置）
第二十一条 改正後の恩給法第五十八条ノ四の規定は、昭和五十二年五月三十一日以前に給与事由の生じた普通恩給についても、適用する。
附則別表第一（附則第二条関係）

恩給年額の計算の基礎となつている俸給年額
五八五、七〇〇円

仮定俸給年額
六二七、二〇〇円

一、六一〇、二〇〇円	一、七二〇、四〇〇円
一、五六八、六〇〇円	一、六七六、〇〇〇円
一、五二九、〇〇〇円	一、六三三、七〇〇円
一、四四八、八〇〇円	一、五四八、二〇〇円
一、四二一、二〇〇円	一、五一八、七〇〇円
一、三七四、四〇〇円	一、四六八、八〇〇円
一、三四一、六〇〇円	一、四三三、八〇〇円
一、三〇七、二〇〇円	一、三九七、一〇〇円
一、二三九、八〇〇円	一、三二五、二〇〇円
一、一七八、八〇〇円	一、二六〇、一〇〇円
一、一三二、九〇〇円	一、二二一、一〇〇円
一、一一七、〇〇〇円	一、一九四、一〇〇円
一、〇五七、三〇〇円	一、一三〇、四〇〇円
九七二、七〇〇円	一、〇四〇、二〇〇円
九九六、五〇〇円	一、〇六五、六〇〇円
一、〇二七、四〇〇円	一、〇九八、五〇〇円
九三五、三〇〇円	一、〇〇〇、三〇〇円
八七五、五〇〇円	九三六、五〇〇円
八四八、四〇〇円	九〇七、五〇〇円
八二一、四〇〇円	八七八、七〇〇円
七九九、二〇〇円	八五五、〇〇〇円
七七五、三〇〇円	八二九、五〇〇円
七四七、七〇〇円	八〇〇、一〇〇円
七二八、二〇〇円	七七九、三〇〇円
七一、〇〇〇円	七六〇、九〇〇円
六九三、九〇〇円	七四二、七〇〇円
六六六、四〇〇円	七二三、三〇〇円
六三九、五〇〇円	六八四、六〇〇円
六一二、二〇〇円	六五五、五〇〇円

一、六九〇、二〇〇円	一、八〇五、七〇〇円
一、七七一、〇〇〇円	一、八九二、〇〇〇円
一、七九一、八〇〇円	一、九一四、二〇〇円
一、八五八、六〇〇円	一、九八五、四〇〇円
一、九五三、二〇〇円	二、〇八六、四〇〇円
二、〇四七、〇〇〇円	二、一八六、四〇〇円
二、一〇四、八〇〇円	二、二四八、一〇〇円
二、一六一、二〇〇円	二、三〇八、三〇〇円
二、二七五、八〇〇円	二、四三〇、六〇〇円
二、三八七、九〇〇円	二、五五〇、二〇〇円
二、四〇九、八〇〇円	二、五七三、六〇〇円
二、四九七、六〇〇円	二、六六七、二〇〇円
二、六〇八、三〇〇円	二、七八五、四〇〇円
二、七一八、八〇〇円	二、九〇三、三〇〇円
二、八二八、五〇〇円	三、〇二〇、三〇〇円
二、八九七、四〇〇円	三、〇九三、八〇〇円
二、九七一、三〇〇円	三、一七二、七〇〇円
三、一一三、三〇〇円	三、三二四、二〇〇円
三、二五七、〇〇〇円	三、四七七、五〇〇円
三、三二九、三〇〇円	三、五五四、七〇〇円
三、三九七、八〇〇円	三、六二七、八〇〇円
三、五三七、九〇〇円	三、七七七、二〇〇円
三、六〇一、六〇〇円	三、八四五、二〇〇円
三、六七五、五〇〇円	三、九二四、一〇〇円
三、八〇九、三〇〇円	四、〇六六、八〇〇円
三、九五五、八〇〇円	四、二二三、一〇〇円
四、〇三一、一〇〇円	四、三〇三、五〇〇円
四、一〇二、三〇〇円	四、三七九、五〇〇円
四、一七七、〇〇〇円	四、四五九、二〇〇円
四、二四九、三〇〇円	四、五三六、三〇〇円

恩給年額の計算の基礎となつてゐる俸給年額が五八五、七〇〇円未満の場合においては、その年額に一・〇六七を乗じて得た額(その額に、五十円未満の端数があるときはこれを切り捨て、五十円以上百円未満の端数があるときはこれを百円に切り上げる。)を、恩給年額の計算の基礎となつてゐる俸給年額が四、六八七、六〇〇円を超える場合においては、その年額に一・〇六七を乗じて得た額に二、三〇〇円を加えた額(その額に、五十円未満の端数があるときはこれを切り捨て、五十円以上百円未満の端数があるときはこれを百円に切り上げる。)を、それぞれ仮定俸給年額とする。

四、三九五、二〇〇円	四、六九二、〇〇〇円
四、五四一、三〇〇円	四、八四七、九〇〇円
四、六一三、六〇〇円	四、九二五、〇〇〇円
四、六八七、六〇〇円	五、〇〇四、〇〇〇円

附則別表第二(附則第四条関係)

不具 疾 病 の 程 度	年 額
特 別 項 症	第一項症の金額にその十分の七以内の金額を加えた金額
第 一 項 症	二、六一六、〇〇〇円
第 二 項 症	二、一一九、〇〇〇円
第 三 項 症	一、七〇〇、〇〇〇円
第 四 項 症	一、二八二、〇〇〇円
第 五 項 症	九九四、〇〇〇円
第 六 項 症	七五九、〇〇〇円

附則別表第三(附則第五条関係)

傷 病 の 程 度	金 額
第 一 款 症	二、七八三、〇〇〇円
第 二 款 症	二、三〇九、〇〇〇円
第 三 款 症	一、九八一、〇〇〇円
第 四 款 症	一、六二七、〇〇〇円
第 五 款 症	一、三〇五、〇〇〇円

附則別表第四(附則第六条関係)

傷 病 の 程 度 症	年 額
第 七 項 症	六〇二、〇〇〇円

普通恩給を併給されない者の増加恩給の年額は、七〇六、〇〇〇円とする。

附則別表第五(附則第七条関係)

傷病の程度	年	額
第一 款 症		六五四、〇〇〇円
第二 款 症		四九七、〇〇〇円
第三 款 症		三九二、〇〇〇円
第四 款 症		三四〇、〇〇〇円

普通恩給を併給される者の傷病年金の年額は、この表の年額の十分の九に相当する金額とする。

附則別表第六(附則第八条関係)

不具廃疾又は傷病の程度	年	額
特別 項 症	第一項症の金額にその十分の七以内の金額を加えた金額	
第一 項 症		一、九六二、〇〇〇円
第二 項 症		一、五八九、三〇〇円
第三 項 症		一、二七五、〇〇〇円
第四 項 症		九六一、五〇〇円
第五 項 症		七四五、五〇〇円
第六 項 症		五六九、三〇〇円
第一 款 症		五二九、五〇〇円
第二 款 症		四九〇、五〇〇円
第三 款 症		三七二、八〇〇円
第四 款 症		二九四、〇〇〇円
第五 款 症		二五五、〇〇〇円

普通恩給を併給される者については、第一款症の特例傷病恩給の年額は四五一、五〇〇円とし、第二款症から第五款症までの特例傷病恩給の年額はこの表の年額の十分の九に相当する金額とする。

附則別表第七(附則第十三条関係)

扶助料	普通恩給に算入される実在職年の年数	金額
六十五歳以上の者又は六十五歳未満の者	普通恩給に算入される実在職年の年数	二九四、五〇〇円

昭和五十二年三月十一日印刷

昭和五十二年三月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W

歳未満の妻若しくは子に給する扶助料	九年以上普通恩給についての最短恩給年限未満	九年未満	普通恩給についての最短恩給年限以上
六十五歳未満の者に給する扶助料(妻又は子に給する扶助料を除く)	二二〇、九〇〇円	一四七、三〇〇円	二二〇、九〇〇円

理由
最近の経済情勢にかんがみ、恩給年額について、その額の引上げ、普通恩給等の最低保障額の増額等を行うとともに、旧軍人等の加算恩給に対する減算率の緩和、准士官以下の旧軍人及び長期在職の一般文官の仮定俸給年額の引上げ等所要の改善措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。