

○片岡委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。元信堯君。

一昨日、国鉄の運賃の値上げの答申がございました。国鉄を取り巻く環境がますます厳しくなつてゐる中での大幅な運賃の値上げ、とりわけ格差問題の導入など、批判も非常に厳しい答申であろうかというふうに思ひますが、この答申を受けて、そして運輸大臣としてはさらに国鉄のサービスの向上を図る責務がおありだらうと思ひます。そういうお立場から、今後のサービス向上に向けてまず運輸大臣の御決意を承りたいと存じます。

御質問にもございましたように、今回初めて地域別格差運賃を導入することになりました。これにつきましては国会の中でも、特に予算委員会を中心いろいろな御審議、御意見のあったところでございます。また、運輸審議会の中でもいろいろ反対の意見等もございました。もうこの問題については長いこと実は国会の中で、特に運輸委員会を中心として議論をされておるところでございまして、いろいろな御意見があるわけでござります。私なども画一運賃主義でずっと通ってきたものなんでございますが、御案内のように臨調の答申が出、さらに再建監理委員会からの御勧告がございまして、国鉄の経営という面から見て、特に競争という面から見て、都會地の私鉄と国鉄と比べると国鉄が高い、地方に行くと逆に私鉄の方が高い、こういった競争というような面から考えて格

見を個人的には持つておるわけでござりますけれども、どうしても予算編成上やむを得ない、千八百億ほどの足らないところを埋め合わせなければならぬということで、こういうことになつたわけでございます。

なお、運賃の改定は実は五年間連続でやりまして、昭和五十八年度はこれをやらなかつたわけでござります。五十九年度は二年ぶりでございまして、私自身は余り値上げをすべきでない、国有鉄道は値上げをするべきではないじゃないじゃないかという意見を個人的には持つておるわけでございますけれども、どうしても予算編成上やむを得ない、千八百億ほどの足らないところを埋め合はせなければならぬということで、こういうことになつたわけでございます。

○細田国務大臣 ローカル線のサービスの問題といたしまして、いろいろなことがありますと、もつと申し上げることがあるわけでございます。私どもの方へ、これには大臣になる前からそうでござりますけれども、大臣になりますからも、特にローカル線の問題について陳情の方が非常にたくさん見えます。そういう方々がおっしゃることは、国有鉄道は、運賃問題は別にしまして、列車を数を減らし不便にする、初列車をおくらせる、終列車も早める、昼

かんにかかるなりませんけれども、特に運賃も上るというような時期でもございますので、さちらの点は力を入れてまいらなければならぬ、かうに考えておる次第でござります。

○元信託官 私がサービスのことを申し上げましたのは、單に職員の接客態度であるとか、そうちことを言つているのではなくて、國鉄の基本的な考え方と申しますか姿勢と申しますか、いまし具体的に申しますならば、今大臣もお話しございましたように、特に地方ローカル線に格差運が導入をされて、さなきだにお客の少ないところへさらに客離れが生ずるのではないか五十億增收も画餅に帰すのではないかという危険もあるかといふふうに思うわけであります。

そこで私申し上げたいのは、國鉄の再建に向ひて、國民利用者の皆さん、特にローカル線の皆さんからもつと利用しやすい國鉄にならないものかという提言というのが國鉄には数多く寄せられてゐるといふふうに思うのです。これに対して、再建が至上の課題である、そのためには一にも二にも營業成績だといふふうに言われているわけですが、それとも、しかし、その中でやはり國民の國鉄に対する再建への提言といいますか知事のと申しますか、いろいろな形で寄せられると思ふのですが、それとも、こういうものに對して、大臣、國鉄の經營の改善の方針を積極的にこれを受けとめて國鉄の經營の改善の方針を積極的にこれを受け入れる、こういうところをひとつ決意を表明をしていただきたい、こう考へて申し上げたわけであります。いかがでしようか。

間は二時間も三時間も列車をなしにする、サービスを下げておいて、それで乗らないようにしておる、今度の運賃がそれに加わるわけですが、そしておいて、乗客が少ないとそれをおとめただ、まことにけしからぬことはないか、こうう陳情がもう圧倒的に多いわけでござります。るほど、いろいろな場所によつて違いますけれども、ダイヤを見ますと、おつしやるようなことがあります。確かにあることはもう間違いないのです。ここで定期列車がもうちょっと遅く出せればもっと客乗る、あるいは本線との接続がもつとよければがふえるという可能性がある、私は相当余地があると思います。

ただ問題は、この点について私は国鉄に嚴重注意をしておりますが、現在の人間の数、職員数、現在のダイヤの操作だけではそれができるもなら、これはやらないくてはいかぬ。ところが、うしてそういうふうになつてゐるかということよく探つてみますと、これは決定的なサービス改善することができない躊躇みたいなものがあります。それは何かと云いますと、われは私をして言わせますと、現在の国鉄の勤務体制といふもの、これは団体協約によつて決まつておる。この勤務の体制といふものを相当フレンシブルに考えていけばそういうことが可能になりますけれども、これを厳重に守るということになると、例えば便利にしよう、サービスをよしようと思うと増員を要する、人をふやすなければいかぬ。人をふやすということになりますと、少々収入が上がりましても支出の方がさらによ

回だというようなところとは勤務の態様が違うわけですから、私は特別な考え方でこれは別に分けた勤務の条件といふものを考えていくのが至当なことではないか、こういうふうに思うのでござります。今、実はそういう方向において国鉄も努力をしていただいている所です。

ているのか、その辺についてまず伺いたいと思いま

○竹内説明員　ただいまお話しの國鉄職員の勤務の問題でございますけれども、これは、私どもも國鉄をできるだけ効率的に運営するという観点からいたしまして、やはり彈力的な対応が可能にな

るようなものにしていかなければなるまいといふうに考えております。

か鉄道労働組合、これら各組合との間に合意が実は成立をいたしたわけでございまして、私どもとしましてはこれは大変面倒的な事柄であるといふうに考えております。

○元信委員 国鉄の再建へ向けて労働組合もそれの立場で努力をする、労働条件を守りながら國鉄の再建に協力するということで、そういう環境は整いつつあるといふうに承りました。

そこで、そうなりますと国鉄の側で、労働の側

○永光政府委員 お答えいたします。
特定地方交通線は現在、法律上四千人というこ
とをちょつと聞いたわけです。特定地方交通線に
指定されているところは、たとえサービスの改善
のためとはいえ一切新しく投資をするということ
はできない、さらにまたダイヤの編成がえもでき
ない、こういうのが国鉄の基本的な方針であると
いうふうに聞いたわけですが、その点は大臣、い
かがでしようか。

とになっておりますが、二千人未満の、いわゆる
鉄道としての特性が国民経済的に見て非常に少な
いという線につきまして指定をいたしまして、バ
スに転換するなり、あるいは地元の御希望があれ
ば地元として鉄道を第三セクター等におきまして
維持するという形で区画を図つておるところであ

○元信委員 問題は、その協議会が発足してからでは手おくれであるというのが地元の認識だろうと思います。したがって、そういう政策を遂行しておる段階におきまして新しい投資については、よほど安全とかあるいは取りかえとかということを別にいたしますれば、差し控えておると思います。ただ、輸送力を例えればもう一便ふやしてみたらどうだろうかというようなお話を協議会等でございました場合には、やはりそういう地元の要望に応じて多少の輸送力増強をするというような例は、現在の特定地方交通線についても地元との話し合いでやつた例がございますので、その点についてかたくなな行政をやつておるということではないと思います。

○元信委員 労働協約を彈力的にやることによつてサービス向上ができるということだそうですが、きょうは国鉄からも来ていただいておりままでの、せつかくですからちよつとそのことも聞いておきたいと思いますが、そういうことを具体的に国鉄当局としては国鉄労働組合その他に提案するなり、そういう具体的な働きかけというののはやっているのか、やっていればどういう対応になつ

○竹内説明員　動力車乗務員に関しては、一番大きいウエートを占めておりますのは動力車労働組合、それから国鉄労働組合でございます。このほ

○元信委員　問題は、その協議会が発足してからでは手おくれであるというのが地元の認識だろう

と思うのですね。

と思うのですね。

そこで伺いたいのは、そういう協議会といふところまで行かないまでも、これは大臣のところへも各地から随分そういう要請というのはあると思うのですね、そこまで行かない段階で対応するところによつて国鉄の利用増進が図れるのじやないか

○細田國務大臣 今、鉄監局長からお答えをさせましたが、いろいろなことを考えておられると思うのですが、その段階での対応について承りたいと存じます。

したが、私をして率直に言わせますと、協議会を始めるということに対する不信感があると思つておるのであります。始めたらもう見切り発車で決められちゃうぞ、そういう感じがあることは否めないと思つてます。私はこれはまことに震撼千万なことなんでありまして、協議会を開いていただいて、国鉄はこうすればもつと便利になるじゃないか、もつと収入がふえるじゃないか、こういう列車をつくれば、こういう簡単な設備でもやれば、大きな設備はだめですけれども、やればもつともつとふえるじゃないか、そうすればいわゆる廃止対象になつて、いる線よりももつと交通量がふえてくるじゃないか、こういうような話を徹底的にしていただきたいのですよ、本当は、協議会というのはそういうために開かれるものだと私は了解しておりますのでござりますけれども、どうも、そういうふくらんで、やめるための協議会なんだ、だからめったに協議会には乗つかつちゃいかぬぞ、こういうお気持ちがあると思うのです。私は、都道府県知事やなんかが見えていろいろなことをおっしゃる方には、そういう話をしているのですよ。ですから、やってくださいよ、いい方法があるならその方法をとらせるように国有鉄道に言つてくださいよと。国有鉄道の側からは、いやそろするにはこれだけ人が要りますとか、今内達一号の話がありますが、今まで内達一号で縛られておりましたから、

だから、むしろ不信感をなくしてそういうことを協議会でやつてもらう。それで、一般の皆さんも、自分たちの鉄道として、もっと便利にし、こうすればできるじゃないかというふうなことを言つていただきたい。もちろん鉄道自身も、これは商売ですから本当は考えておるはずだと思うのでございますけれども、なおいろいろ地方の方の皆さんから御意見があれば、それを承りながらやっていく。できるだけ便利な鉄道にして、なおかつ乗られるか乗られないかということ、そういう努力はしなければいかぬ、こう思つております。

○元信委員 協議会の性格が廃止を前提としない、大臣、そう力説をされるわけでございますが、その前の政府の答弁の中にも、とにかく廃止に決まつておるものだから一切投資はしないのだ、枯木に水はならないといふようなニュアンスのお言葉があるわけでございます。したがいまして、どうも大臣そうおっしゃいます。しかしまた、本当に鉄道の一日も長い存続を望む立場からいたしますと、はあさようでございますかといふわけにはやつぱりちょっとといかないだらうと思うのです。したがいまして、そこへ引きずり込まなければ話をしていよいよということですと、今の段階で自治体の側、地元の側では、そんなことにならぬようになっています。そこまで来なきゃ話をしないと言つていますと、そのところに大きなギャップができてしましますから、これはぜひ大臣の側でも受けとめて、その前の段階で十分鉄道を有効活用をする、そのためでできることはやる、この姿勢で臨んでいただくようにお願いをしておきたいと思います。

いただけると思つておりますので、その対応を見ながら私どもまた対応を検討してまいりたい、かように考へております。

○元信委員 この際お願いをしておきたいと思いますのは、掛川新駅の問題、新幹線の問題と二俣線の問題がセットで考えられると、どうも何かおかしくなるのじやないかというふうに思つたのです。したがいまして、仮に二俣線が存続が難しいということになりましても、そのことが掛川駅の障害になつたりしないようにしてもらわなければいかぬと思ひますし、それと同時に、裏返した形で東海道新幹線の掛川新駅をつくるのであれば二俣線はあきらめでもらいたいというようなことをまさかおつしやらぬと思ひますが、大丈夫でしよう。

○須田説明員 やや性格の異なる問題かと存じますので、あくまで二俣線問題は二俣線、掛川新駅は掛川新駅であるかと存じます。むしろ今申し上げましたように、その輸送体系をどうするかという中で地元の皆様でこれらを総合的に御勘案いただきべき問題かと存じますけれども、国鉄として、何もパートナーとか取引とか、そういうふうなことを考へてはおりません。

○元信委員

しかと承りました。

それで、二俣線の存続極めて厳しい状況にあるといふうに私どもも思ひざるを得ないわけでござりますが、その点に紹んで、ちょっと国鉄バスのことについて伺つておきたいと思うのです。と申しますのは、今飯田線の中部天竜、それから佐久間、水窪、二俣線の遠江二俣を結びまして国鉄バスが走つております。遠江二俣営業所が設置をされておりますが、国鉄バスというものは国鉄としておるわけでございまして、飯田線と二俣線を結ぶのが国鉄バスの使命であるとすると、片っ方の二俣線が倒れてしまふと畠原りんになるわけですね。そういうことから将棋倒し的に二俣線が倒れたら今度は遠江二俣自動車営業所がなくなるのじやないか、あるいは奥の方に移転をした

りして、これを機会に国鉄バスすら失われるのではないかという危惧が住民の中に非常に強いわけです。したがいまして、仮に二俣線が存続が難しいということになりましたとしても、そのことが掛川駅のいかぬと思ひますし、それと同時に、裏返した形で東海道新幹線の掛川新駅をつくるのであれば二俣線はあきらめでもらいたいというようなことをまさかおつしやらぬと思ひますが、大丈夫でしよう。

○須田説明員 今先生の御指摘がございましたように、遠江二俣から水窪、中部天竜の方に参つておられますいわゆる天竜線という国鉄バス路線がござりますが、これをつくりました経緯は、今お話をございましたような補完あるいは新線建設の先行といった意味合いがあったように聞いております。ただ、現状におきましては既に天竜川沿いの地域の皆様方の地域の足といふうになつて定着が今後どうなるかということのほかに、天竜川沿いのバス路線沿いの皆様方の地域の足をどうするかということで考へるべきだと思つておりますので、私どもは二俣線が今後どのように変わるものではございませんので、天竜線沿いのバス路線沿いの皆様方の地域の足をどうするかということで、二俣線が仮にバス転換になつたといつても天竜線の使命が変わるものではございませんので、天竜線沿いのバス路線沿いの皆様方の御利用の状況等を見ながらこれからも運営をいたしてまいりたい。

ただ、バスにつきましては全体といたしまして効率化という別な面での要請がござりますけれども、二俣線の転換と天竜線の経営という問題につきましては、必ずしも二俣線がバスになつたから天竜線をやめるとかあるいは廢止するとか、そういうこととは関係ないと申し上げておきたいと思います。

○元信委員 それはそういうことでよく承りました。それで、二俣線開闢でもう一線佐久間線がございます。これは遠江二俣から将来は中部天竜まで天竜線をやめるとかあるいは廢止するとか、そういうこととは関係ないと申し上げておきたいと思います。

○元信委員 それはそういうことでよく承りました。それで、二俣線開闢でもう一線佐久間線がござります。これは遠江二俣から将来は中部天竜まで天竜線をやめるとかあるいは廢止するとか、そういうこととは関係ないと申し上げておきたいと思います。

以来工事がストップしたままになつておるわけでございます。これは二俣線からはずつと立ち上がりでございますけれども、その点について国鉄はどういく線でござりますので、二俣線が存続できないう立場で、その二俣線の問題と国鉄バスの問題は無関係であるのかどうか、そのところを伺いたいと存じます。

○須田説明員 今先生の御指摘がございましたように、遠江二俣から水窪、中部天竜の方に参つておられますいわゆる天竜線という国鉄バス路線がござりますが、これをつくりました経緯は、今お話をございましたような補完あるいは新線建設の先行を行といった意味合いがあったように聞いております。ただ、現状におきましては既に天竜川沿いの地域の皆様方の地域の足といふうになつて定着が今後どうなるかということのほかに、天竜川沿いのバス路線沿いの皆様方の地域の足をどうするかということで考へるべきだと思つておりますので、私どもは二俣線が今後どのように変わるものではございませんので、天竜線沿いのバス路線沿いの皆様方の地域の足をどうするかということで、二俣線が仮にバス転換になつたといつても天竜線の使命が変わるものではございませんので、天竜線沿いのバス路線沿いの皆様方の御利用の状況等を見ながらこれからも運営をいたしてまいりたい。

ただ、先生が今おつしやいました佐久間線につきましては、二俣線との兼ね合いかございまして、二俣線の取り扱いをどうするかということが今後

の協議会なり地元とのお話し合いで進められていくわけでございまして、その取り扱いいかんによつては確かに鉄道と接続をしないような形になることがあります。したがつて、いろいろな解決方法があると思ひますけれども、現段階において凍結されておる佐久間線を国鉄線として建設することはなかなか難しい問題だだと思います。

そこで、もしその点につきましてさらに再開ということがありますれば、あるいは地元でやつていてこの協議会なり地元とのお話し合いで進められていくわけでございまして、その取り扱いいかんによつては確かに鉄道と接続をしないような形になることがあります。したがつて、いろいろな解決方法があると思ひますけれども、現段階において凍結されておる佐久間線を国鉄線として建設することはなかなか難しい問題だだと思います。

○細田国務大臣 今おつしやったようなAB線、名古屋の貨物線のお話もございましたが、やりかけて中途でストップになつておるところ、全国には数十カ所ございます。この問題については、どうするかという基本方向がはつきりいたしますすれば——とりあえず今のところはストップしておるのそのままの状態でストップしておる、そのためには非常な迷惑がかかつたり、それから土地買収に応じたが結局何の役にも立つていないとか、いろ

佐久間線の取り扱いにつきましていろいろ議論があるのではないかと思ひます。現段階においては、その線自体を国鉄線としてつくるということは、他との整合等から非常に難しい問題ではないか、こういうふうに考えております。

○永光政府委員 先生がおつしやいましたように、佐久間線につきましては二俣線から分かれています。ただ、現在工事中ということでございますが、他のAB線二十四線ございますが、いわゆる国鉄のローカル線対策との整合という観点から、五十五年からいわば工事を凍結しておるという状況になつております。今後そういうものをどうするかということで、現段階におきましては、そういうA-B線の凍結の中でも、地元で第三セクター等で国鉄と切り離してやっていこうともう一つにつきましては取り上げた形で建設を再開いたしております。

ただ、先生が今おつしやいました佐久間線につきましては、二俣線との兼ね合いかございまして、二俣線の取り扱いをどうするかということが今後

の協議会なり地元とのお話し合いで進められていくわけでございまして、その取り扱いいかんによつては確かに鉄道と接続をしないような形になることがあります。したがつて、いろいろな解決方法があると思ひますけれども、現段階において凍結されておる佐久間線を国鉄線として建設することはなかなか難しい問題だだと思います。

ちなみに、御存じかと思ひますけれども、三陸鉄道につきましては既存線はいわゆる地方交通線として指定を受け、さらに新線部分がそれに接続いたしておりましたが、地元の方で既存線と新設部分と合わせた第三セクターという形で建設が完了したケースもござりますし、地元の問題で二俣線をどうするかという協議の段階におきまして、

時期は今はつきり申し上げるわけにはいきません

が、どういうふうに結末をつけるのだという見通しをはつきりさせまして、そして一ヵ所一ヵ所どいうふうに整理をしていくかということをやつていかなければならぬじやないか。簡単に申しますと、この線路は続けてやるならやる、これはやらないならやらない、やらない場合にこれをどう撤去して、土地はどういうふうにお返しするか、というようなことを一つ一つ結末をつけていかなければならぬと思っております。私の郷里などにも今、やりかけて随分長い間ほつたらかされているところがありましていろいろ問題になつておられますので、事情はよく承知しておるつもりでございます。

いますけれども、そんなにのんびりしていられる問題じゃないと思うのですね。特に大都市の中にあって、そういう膨大なものをつくってそれを放置しておきる、しかも、撤去をするとおしゃいますけれども、この撤去についてもべらぼうなお金がかかるだろうと思うのです。現在の赤字国鉄がそんな命を出すということは、マイナス投資ですから到底考えられません。ぜひ早急にこの辺の処置方、方針を立ててもらいたいと思うのです。そのうちなんということには到底ならないと思います。

これをなるべく利用してということでございま
すが、先般、名古屋の鉄道管理局長にもお目にかかるた
めに、南方貨物線、これはせつかくできたので、あと幾らでもないので旅客輸送の方に転用してはどうかということを申し上げましたけれども、あんなところをやつたつてもうかりやしませんよということをせせら笑うようなもので、とてもかつつくような話ではございません。地元では、そういうことはさらさら考えていないくて、環状線を建設するのが先だよということをおっしゃっていましたけれども、うだとしますと、全然方針は出ないわ、さりとて本来の目的には使われないわという状態で、これからずっとさらしものにされれる可能性があるわけですね。かつてバベルの塔

つくりり放しにして、それがさらしものになつた。後世の人間に人知の限りを教育的に示した、こういう装置だそうでございますが、これは国鉄におけるバベルの塔になるのではないかといふうに思われるわけであります。したがつて、今大臣のお話のあつたようにそのうちということじやなくで、明確に日を切つて方針を立て、あんな不細工なものを放置をしない、活用する、こういう方向でぜひお取り組みを願いたいと思うわけであります。

線の島田から西の地域、掛川方面から朝、静岡に御通勤になつてゐる方々から、従来の十二両編成が十両になつたということで大変込むという御指摘をいただいております。

ただこれは、私どもいたしましては、静岡―島田間といふ静岡に近いところの方が混雑度が高かつたものでござりますから、実は編成を短くして生み出しました車両で島田―静岡間は朝一本増発をいたしました。したがいまして、全体としては同じ輸送力なんですが、島田以西につ

すから、様子を見ると言うのでしたらぜひ現場で、單にならした数字ではなくて実態をよくごらんになっていただきたいと思うのです。矛盾は、そういうシヤトル便をつくったことによって近距離の通勤の方は確かに非常に楽になった、ところが、長く乗っていなければならぬ遠距離の人がかえつてえらくなつたというところに最大の問題があるわけでございますから、これはぜひ早急に対策を立てていただく、そういうことでお願ひをしておきたいと思います。

在来線の利用度を上げようということで、いわゆるシャトル便と申しますか、静岡を中心に行ったり来たりする便をこの前のダイヤ改正でおつくしになつて、それはなかなか好評のようでござります。国鉄の最近のヒットではないかと私どもも思つておるわけでございます。ただ、それに車両を大いに食われてしまつまして、周辺の通勤電車が物すごい混雑を来すようになつたわけでござります。シャトルの区域から離れたところですね。こういう問題が出ておりまして、そのためには車両配置等を変えて、周辺のラッシュを緩和させなければならぬと思います。さらによつて、浜松を中心としてもこういうシャトル便の増設の要望も強いかでござりますけれども、今起きております問題、それから将来の問題について方針を承りたいと存じます。

線の島田から西の地域、掛川方面から朝、静岡に御通勤になつてゐる方々から、従来の十二両編成が十両になつたということで大変込むという御指摘をいたしております。

ただこれは、私どもいたしましては、静岡へ島田間といふ静岡に近いところの方が混雑度が高かつたものでござりますから、実は編成を短くして生み出しました車両で島田—静岡間は朝一本増発をいたしました。したがいまして、全体としては同じ輸送力なんでございますが、島田以西につきまして若干御不便をかけていることは事実でございます。

それから、データタイムの列車におきましても、一部非常にいい時間帯にありますものにつきましては従来の六両が四両になつたことによつて混雑度がかかるつてふえたということございまして、若干御苦情がござります。ただ、私どもまだ実施をいたしまして一ヶ月でございますので、もう少し様子を見きわめたいと思つております。

それから今御指摘のございました島田以西の通勤につきましても、今まで座席にお着きになられた方が今度は座れなくなつたということは事実でございますが、定員を一割くらいオーバーしていく程度、程度というと大変失礼でございますけれども、それはどのところまで行つておりますかといふというのが実情でございます。したがいまして、もう少し様子を見きわめまして、このサービスを維持いたしながら、できたら、きめの細かい配慮が可能であれば込んでいる列車の方の車両の構成ももう少し考え方を考えてみなければ

ですから、様子を見ると言うのでしたらぜひ現場で、單にならした数字ではなくて実態をよくごらんになつていただきたいと思うのです。矛盾は、そういうシナジー効をつくしたことによつて近距離の通勤の方は確かに非常に楽になつた、ところが、長く乗つていなければならぬ遠距離の人がかえつてえらくなつたというところに最大の問題があるわけでございますから、これはぜひ早急に対策を立てていただき、そういうことでお願ひをしておきたいと思います。

それから、今度は新幹線のサービスの問題について、これは前にも問題になつたことがあるやに聞いておりますけれども、新幹線内の公衆電話サービスの問題について承りたいと思います。

この新幹線の公衆電話サービスは、現在、東海道・山陽新幹線におきましては、地域によりまして受けられたり受けられなかつたりする、こういうところがございます。一方、新しく建設されました東北・上越新幹線においては、もう全国どこのからも直接通話ができるようになつておるわけでございまして、サービスに格段の差が生じているわけであります。特に東海道・山陽新幹線につきましては、新幹線の停車駅があるにもかかわらずその地域と通話ができないという地域があるかと思えば、逆に新幹線の駅がないところでも通話ができる、そういうのも不公平と言つていいのかどうか知りませんが、そういう問題がありまして、実際かなりの不便を来しているわけでござい

○須田説明員 先生御指摘ございましたように、二月のダイヤ改正から静岡を中心としたローカル列車の増発をいたしましたて、「データイム特たずに乗っていただける」というサービスをさせさせていただけたわけですが、列車の編成が変えをいたしましたので、今御指摘のように確かに一部の地域で従来よりも混雑が増したところがございまして、若干御苦情があることは事実でございます。

編成ももう少し考え方直すことも考えてみなければいけないと思つておりますけれども、もう少し様子を見させていただきたい、こんなふうに思つておりますので、しばらく御猶予をいただみたいと思っております。

私たちの選挙区の浜松市も、人口五十万の、東海では名古屋に次ぐ大きな都市でござりますけれども、電話サービスがないということで大変な不便を来ておりまして、浜松市議会あたりからも陳情が出ていたり聞いておりますが、現状について、それからこのサービスのアンバランスの解消をどういうふうに図つておいでになるのか、そこを承りたいと存じます。

線の公衆電話サービスの通話対地、通話できる範囲というのは限られております。これはどういうことかと申しますと、この通話の方式から若干御説明しなければいかぬのですけれども、国鉄さんが列車運行用にお使いになつておられる通信設備、こういったものを私ども言うならば借用いたしまして、これに一般の公衆電話を乗せておる、こういう関係でやつておるわけでございます。現在、このために使わせていただいております回線数が六回線、まあ六回線といいましても全区間ではなくて、八つのブロックごとにその六回線が使えるわけなんですが、したがいまして六、八、四十八の通話が同時にできる、こういう関係になるかと思いますが、こういう格好でやつております。いずれにしても回線が非常に限られているものですから、通話がふえますと回線がふさがる、現状を見ますと、全線平均いたしまして通話の話中率といいますか、これが大体五〇%を超えております。特に東京、大阪という大変通話の需要が多い地域では、これはもう六割を超えておる、こういう現状に今なつておるわけでございます。まさに通話対地を限定しておりますのはそういふ状況に根差しておるわけでございまして、現在、御指摘のとおり通話を提供できる地域というのは、五十年三月山陽に延びた段階でのひかりの停車駅と各地方の県庁所在地、こんなふうになつております。

うちのがあるわけですね。そういうところは物理的に規制する手がないということをございましてあるというのは、電話のネットワークの仕組み上、同じ局番、市外局番を回さないでかかる地域といふものがあるわけです。そういうところは物理的に規制する手がないということをございましてあります。これをふやすということは、ますますかからなり、現在かからないことによる御苦情というのも大変多くございまして、かけさせてくれ、対地に

しまして、これに一般的の公衆電話を乗せておる、このでかからないというものも大変出ておりますことかと申しますと、この通話の方式から若干御説明しなければいかぬのですけれども、国鉄さんが列車運行用にお使いになつておられる通信設備、こういったものを私ども言うならば借用いたしましたものを広げていくというのは別の大きなサービスの問題を生じてくる、こう思つております。

たがいまして、先生の最後の御質問に対しては、結局設備をふやすといいますか、回線数をふやすといふ手が言うならば決め手になるのではないのか。別の言い方をいたしますと、これしかねないのではないか、こんなふうに思つております。

○元信委員 国鉄の施設を電電が借りてやっているということだそうです。それで、私は申しましたように鉄に承らなければならぬと思いますが、今言つたような、一つは既存の施設の話中率といふの施設を直さなければだめだということでおざいますけれども、国鉄としては、この施設の改善についてどういう計画をお持ちでしょうか。

○村上説明員 お答えさせていただきます。ただいま電電公社の方から御説明ございましたように、今このサービスエリアを拡大するあるいはもっとかかりやすくするというためには、国鉄の通信設備でございます列車と地上を結びます無線設備を増強しなければいけないわけでございます。現在、先ほど御説明がありましたように、今のサービスを維持するといふことは大変大切なことだというふうに考えておりましても、昭和五十四年には二回線の無線回線の増設をやっております。ただ現在の設備ではこれ以上の増強ということは無理でございまして、これを改善するとなれば、まだしばらくは使えます現

設備を、車上も地上も全部あわせまして取りかえなければいけないということでおざいまして、莫大な設備投資が必要だということでございまして、その辺を御理解いただければというふうに思つております。

以上でございます。

○元信委員 片方において新幹の東北と上越が一〇〇%，しかるにこちの方は五〇%以下といふようになりますと、これはそういうのんびりしたことを言つております状況ではない。これは我が国的新幹線の機能としてもどうしても改善をしていただかなければならぬというふうに思つております。これは更新をすれば莫大な錢がかかる、また錢がないという話に行きつくのだろうというふうに思います。しかし、施設といつても一遍施設すれば更新というときもあるわけでございません。いつも繰り上げて更新をするなりしてぜひサービスを均でんするようにお願いをしたいと思うわけですけれども、この更新の計画、繰り上げの可能

性、そういうものについてどうお考えでしようか。
○村上説明員 東海道新幹線の列車無線設備につきましては、御承知のとおり十九年前、昭和四十一年に使用を開始したわけでございまして、そのころは列車の本数、お客様、サービスエリアが東京と名古屋と大阪市内だけということで、御利用される方は非常に少なかつたわけでございます。そろいつたことで計画をしていたわけでございまして、その後の情報化社会ということで電話機の台数も非常にふえたとく中で、今非常に御不便をおかけしているという段階でござります。

そこで大臣、こういう状況でありますから、更

新時期ももう何年かというところまで来ておるわけでありますから、思い切って更新を早めてこのサービスの均でんを図られるようぜひやっていただきたいと思うのですが、どうでしようか。
○細田国務大臣 大変大切なことなんでおざいまして、新しい東北、上越新幹線よりも東海道新幹線の方が状況が悪いということについては、御説のようにかかる必要がありますと私は御返事を申し上げるだけの自信がございません。必要度につきましては、もうおっしゃることに私も全面的に賛成でございま

事柄も重要な事柄として設計の前提にしていきたいというふうに考えております。

なおこの問題については、部外の方々の御指導も得ながら、純粹に技術的な面からの勉強を現在やつておるという段階でございます。

○元信員 ぼちぼち飛行機からも電話で通信をするという時代になりつつあるわけであります。それで、国鉄の方、それから電電公社あるいは郵政省に、そういう技術的な面も含めまして検討させていただくということでお願いいたしたいと思います。

ういう意味かよくわかりません。それも後で説明していただきますが、仮に新幹線の停車駅があるところだけを全部カバーすると何台になるのか、そのことによって話中率はどれくらい影響を受けなのか、そのところを御説明いただきたいと思うのです。

今問題なのは、全体の話中率もそうですがそれどころか、これは設備の改善をしなくてはならぬといふことでありましたから、せめてサービスの均てんという観点が大きな問題になつてくると思うのです。そういう意味で、このサービス対象を、少なくとも今とまるで異なるエリ亞を全部カバーした

浜松市に委託をいたしまして大変な苦労のあげくに取得した土地であるわけでございますが、現在これが全く未利用になつていて状態でございまして、地元でも、どうも当初の計画どおり使わぬのなら別の利用の方法もあるのではないかというふうに考えておられるわけです。一方において、こうい

大臣、御存じですね、飛行機からも電話で話ができる。この時代に、新幹線に乗ってしまえば耳は聞こえないのも当然とへうようなことです。ます

○神林説明員 お答えします。

ときに全体で何台数かふえて、そして話中率にどういう影響があるか、このところをもう一遍振りこいて思うのです。

うトラックターミナルに対する非常に大きな要求がありながら、こことのところが着手されておらぬとへうのままことこち奇異こ思ひうわけでござります

ます飛行機に取り残されでいいてしまう。今に新幹線の客離れの要因にもつながりかねない、こういうことになろうかと思うわけであります。したがつて、大臣、この問題を検討していただくとすれば、もう二十年も使ってきた装置ですからいいかげんに償却も済んでいるわけであります。しかも既に時代の要請にこたえられなくなっている装置でございますから、なるべく早く更新をすると、いうことでぜひ御検討を願いたいと思うのです。いいですね。

それで、もう一遍電電公社に伺いたいと思うのですが、先ほどの電電さんの御説明では、要するにこれ以上加入台数をふやすと、加入台数といいますかサービス可能なところの台数をふやすと、

は、その時点における通常的なひかりの停車駅ということです。

それと、今とまつておるところを全部というのは、私、手元に具体的な数字を持ち合わせておりませんが、全体的に私どもとして仮に全国対地、要するに東北、上越みたいな格好でやつたらどうなるかというざつとしたラフな計算をやっておりましたけれども、これは区間によつて当然違うわけでございます。通話が大変多いところと少ないところ、大体七〇から九〇ぐらいの話中率になるのではないか、とりわけ九〇という方は通話の需要が一番多い東京一大阪間、こんなような大変うつな試算でござりますけれども、一応いたしてみました。

○神林説明員 今、手元に細かい対地別の加入数があるのですけれども、きょうはそこまで計算してまいりませんでしたので、また別途その辺のところの見通しを立てて先生に御連絡いたしたいと思います。

○元信委員 御返事でなくして、この問題はちよつと留保しておきたいと思います。このところは、数字を知ればいいというのじゃなくて、考え方の問題がありますから、後から数字を報告してもらつて、もうちょっと議論したいと思います。

それでは、電話の問題を終わりまして、運輸省所轄の運輸行政に関連いたしまして、トラックターミナルのことについて簡単に承っておきたいと思います。

〇大久保参考人 お答えいたします。
御指摘のとおり、東名高速道路の浜松西インター
ーチェンジの近くに約十七ヘクタールの用地を
道路公団といたしまして確保し、トラックターミ
ナルとかトレーラーやード等の設置につきまして
検討を進めておるところでございます。
この事業化のためには、高速道路と周辺地域に
おきます貨物輸送の動向を慎重に見きわめる必要
もござりますとともに、トラックターミナルとし
ての機能を十分發揮するに必要な周辺の道路整備
の進捗状況とか、あるいはこの事業の経営に重大
な影響を及ぼすと思われます近隣の専用トラック
ルーム等のまちづくりなどを一ヶ月ほど前に
が、いかが相なっておりますのか、御説明を願い
たいと存じます。

ますます語中率が上かるからできはせぬ
ことだそうでございますが、念のため、現在の
加入対象になつてゐる局というのですか、ゾーン
というのですか、その加入台数というのは何台

○元信委員 私が承りたいのは、全国を一芦にやるということを言つておるのでなくして、少なくとも各駅——通常のひかりの停車駅——というとどういう意味かわかりませんが、私の浜松だってひか

五十九、二のタイミング改正以来、道路整備に文する
依存率がますます上がるばかりでございまして、
道路はまるでトラックだらけという状態が続いて
います。加えてトラック業界の熾烈な競争もござ
ります。

外にミナルの有無を含め、何等も十分検討あることが必要でございます。公団としましては、目下浜松市等とも協議の上、事業化の方向で検討を進めておるところでございます。

○神林説明員 現在、東海道・山陽新幹線でのきる通話対地の分と全国の加入数との対比を見ます。

りはとまるわけでございます。朝晩一本ずつではござりますが、停車駅だと思っているわけでござります。そういう意味もありまして、少なくとも

いまして、労働条件は悪化する一方、主要な幹線では、夜などはトラックが路肩へとまつておつて、それで夜を過ごすといいますか寝ておる。国

○元信委員 これは一たんは計画があつて取得をされたと思うわけでござりますが、それについていまだに協議というようなことになつております

と、カバー率といいますか、できる対地が二九%、約三割、こういう格好になつております。
（元信委員「何台かと聞いておるのです」と呼ぶ）

とまる各駅だけには、いろいろ連絡の都合などもありましてどうしても電話することが多いと思うのです。しかもその台数というのは、今、大都市と言わるるところはほとんどもうカバーされてい

道一号线なんかはひっしりでございまして、それに追突いたしまして起きる事故も決して少なくはないわけでございます。したがつて、このトラックターミナルの着置につきまして、業界からも、

のは大変不都合であるというふうに思うわけであります。浜松テクノポリスの中心的な地域になつてゐるところでございます。その周りの流通基地として大きな期待があるのでござりますから、

ざいますが、接続可能な地域の台数は千二百十三万台で、加入、厳密に言いますと二九・%、これがカバーできる範囲でございます。

るわけですね、あと中小都市だけが残っているわけでございまして、恐らく加入率でいけば何多でもないと思うのです。ですから、それが話中率に

またトラック労働者で組織しております団体からも要望が非常に強かろうと思います。

なるべく早く地元との間の協議を完成させていた
だく、そのためには、区画整理の実施の順番など
も出てくるわけでございますから、早急に協議を

そういうことで、関連してお伺いしたいのですけれども、関西新空港の建設とか羽田空港の袖合移転とか、こういうことが話題に上がっています。当然空という問題が起きてくるのじゃないかと思うのですね。陸と海、さらに空、この三者を統合する形での物流というものの当然考えなければならない時代が来ると思うのですが、この点についてはどういうふうにお考えですか。
○西村(鹿)政府委員 陸海空の総合的な輸送の合理化と申しますか、新しいシステム化という問題は御指摘のとおりでございます。今申し上げました地方運輸局の段階ではとりあえず陸海といふ地域的な輸送の問題に対していくわけですが、全国的な次元から申しますと、陸海空あわせてやつていかなければならぬということで、ひとまず中央の方で対応したい、そういうことで今回貨物立通局というものを作つくて、これによつて総合的な運輸問題を扱つていきたい。

具体的に申しますと、現在、トラック輸送などの検査登録、輸送管理業務に携わっている事務を今回の改革では国に引き揚げる方針のようですが、地方分権という観点から考えますと、非常に強いと思うのですが、この辺、運輸省としてはどういうお考えですか。

○市川委員 関連しまして、地方事務官、自動車の検査登録、輸送管理業務に携わっている事務を今回の改革では国に引き揚げる方針のようですが、地方分権という観点から考えますと、あるさしあたりの行政の課題となるわけですが、中でも国際航空へ貨物が移っていくこともある時代の流れでございます。こういったものを円滑に運営するためのフォワーダーの育成とかといったところから、あるいはまた国際運輸・観光局と連携をとりながら総合的な施策を進めていきたいと考えております。

生、労働の地方事務官と、三種類の地方事務官の問題がございますが、陸運関係の地方事務官の問題につきましては、臨調の最終答申におきまして、まず一つ、検査登録の事務については運輸省においてやる、したがつてそれに従事しておる地方事務官は運輸事務官とする。それからもう一つ、陸運事務所でやつております事務は、この検査登録のほかに輸送行政の事務がございます。この輸送行政の事務は、運輸省、陸運局、陸運事務所という一つの系列で実体的には行われておりますとして、具体的に陸運事務所でやつております事務は、例えばタクシーの増減車の問題であるとかトラックの増減車、それからバスの休止の許可とか、そういうようなことで非常に末端の現場的な輸送行政の事務を行つております。この輸送行政の事務につきましても、現在陸運事務所でやっております事務は全部運輸省の事務として、それに従事しておる地方事務官は運輸事務官とする。こいう臨調の答申が出されたわけでございます。

この答申に基づきまして、閣議におきましても、この臨調の答申の趣旨を踏まえた方向で解決を図る、こういうような閣議決定がなされまして、私どもとしてはその方向に沿つて法案を準備し、ただいまの国会に御提出を申し上げておる状況でございます。

○市川委員 次に、設置法に関連しまして、 トラックの問題についてお伺いしたいと思います。

二月十七日の予算委員会で、たしか伺いました。それは、現在トラックの運送業はトン数で国内貨物輸送量の約九〇%を占めておるわけです。しかも、物流の中で飛躍的な役割を果たしておるわけですが、その大半が九八%がまた中小零細企業であるということあります。したがつて、中小零細企業のトラック運送業者によつて我が国の物流体系の中では動脈的な役割を担われておる。

可運賃を払わない。一方には過当競争という問題があつて、ダンピングが行われている。ですから、認可運賃の約七割ぐらいのお金しか運送業者に払われない。

そういうことから起きてくる弊害は恐らく運輸省も頭を痛めていらっしゃると思いますが、過積載あるいは運転手のオーバーワークによる事故、それからこの間予算委員会で指摘をいたしましたように、中小企業の経営者が従業員に法定福利費を計上しない。厚生年金、健康保険、失業保険を計上しない。労災保険は、人件費に占めておる割合が大体一三%から一四%が正常な値です。しかし、神奈川県のトラック協会が自主的なアンケート調査をした結果では、三百社のうち約一三%近い会社がこの法定福利費を計上していない。これはアンケートに答えただけではなくて、答えた会社に対してもトラック協会の幹部が実際に電話なり直接赴いて、法定福利費を計上していないという実態を確認している数字ですから、いいかげんな数字ではないわけです。こういう問題をこの間予算委員会で問題提起をしたわけです。

要するに、なぜ運賃を認可しておるのか。認可した以上は、ある程度これが守られなければならぬと思うのですね。上限一〇%の調整の幅があるにしても、七〇%を切つてしまつておる。そこから今申し上げたような、運輸行政でいろいろな意味で問題が起きておるわけです。過積み、あるいは運転手を二人置けばいいものを一人しか置かないとか、一人の運転手の労働時間が一日十六時間とか十八時間とか、非常に長くなる。居眠り運転事故、あるいはそこで働いておる人たちの法定福利費が削られる。弱い人のところへ全部わざ寄せがいく形で運賃が払われないということが、トラックの運転手さんとか従業員とかにそういう形で全部あらわれてくる。あるいは交通事故といふ形で社会に問題を起こしておる。これはいろいろな側面がありますが、きょうは別の側面からお伺いしたいと思うのです。

にしなくてはならないと思うのです。一定の条件のもとにフェアな競争が行われるということが望ましいわけでして、全く条件を無視した競争といふのはまずいと思うのです。そういう側面で考えて、今経営が困難となつて事業を休止している事業者は事業休止届を義務づけられておりますが、休止届を出している事業者、運送業者、こういう実態把握はどうですか。

〔委員長退席、池田(行)委員長代理着席〕

○角田政府委員 輸送秩序の問題は、私どもにとりましても非常に重大な、大切な問題であるといふふうに考えております。先ほど先生のお話ございました法定福利費が計上されてない事業者、これにつきましては、ただいま調査を実施中でございます。

それから今お尋ねの、事業を休廃止をしている事業者がどのくらいあるかということをございますが、昭和五十七年度の数字を申し上げますと、事業を廃止した区域トラック事業者は百五十九事業者でございまして、また、事業を廃止ではなくて休止した区域トラック事業者は九十事業者、こういう状況になつております。

○市川委員 この問題は、御承知のようにいろいろな問題があるわけです。私たち考えてみて、認可運賃をやめたらどうなんだ、全くの自由競争にしてあげたらどうなんだ、こう運輸省に言いますと、運輸省はそれはまずい、運賃は認可しなければまずい、こう言うわけです。運賃を認可すると、いうことは、恐らく社会的妥当性というものを計算の根拠に置いて、社会が納得するというそういう論拠があつて計算された運賃だと僕は思うのです。したがつてこの運賃は、少なくとも適正な利潤といふものを含んではいるでしょうかけれども、社会的に納得されるという前提で計算された認可運賃。その認可運賃が、一〇%の許容範囲はあるとしても、これがさらに二〇%を割つて七〇%、こういう事態を放置していくのかということです。

日本トラック協会の会長もいたしたことがございまして、このトラックの運送秩序の問題というのは運輸行政の中でも一番大きな問題の一つであります。また、解決困難な問題の一つであると思います。今市川議員のおっしゃるとおりの問題でござります。

そこで、免許をやめる云々という話がございますが、免許をやめたのではこれはとても收拾がつかないような状況になるのであります。むしろ今新しい免許をとめるべきではないか、新規参入者をとめたらどうかという説の方が有力なんですが、全然参入をとめるということとも、これは非常に問題がある、こういうことでございます。長くなるとなんどござりますから要点だけ申し上げますと、私は、この自動車の問題というのは、高度経済成長の中でここまで来ております、道路の改良もございました、今まで来て大変大きなシェアを持つようになりましたが、非常に大きな問題を抱えておると思います。それは何かといいますと、幾つもあるのでござりますけれども、特にいわゆる労働者の賃金問題あるいは労働基準関係の問題ですね。この問題は、突っ込んで

ばいいじゃないですか、こう言うと、それはまずいと言う。今度は逆に、それではダンピングをどうするのか、荷主の方に対してもっと払うようう運輸省が呼びかける、これも運輸省としては限界がある。それでは輸送秩序の方、業界側の自主的な努力というものをもっと育ててあげる、こういう方にもっと力を入れるべきではないかということを申し上げると、なかなか実効のある措置といいうものがとられない。これでは何年この議論をしていましても百年済みを待つような議論になってしまふのですよ。したがって、何か一つやれば全部が改まっていくというものではありませんけれども、できるところからやっていく、そういうたぐましい実行力というか、そういうものが欠けているように思うのですが、大臣、まず所感を伺いたいと思うのですが、いかがですか。

そこで、私ども何としても一番大事なことは、認可運賃がせっかくあるのでござりますから、この認可運賃の収受というものをみんなが力を合わせないでござります。向こうさんがこれだけいただいておるものなら、自分の方としてはさらにこれを割り引くという形で、業界の中での競争というものが過当になつておる。生きるか死ぬかという格好でやつておる。それに対しましてまた荷主さんの方も、つけ込むと言葉は悪いのですけれども、とにかく安ければよからうでやつていかれるということとでござりますので、この認可運賃を收受するということを守つていく、公取の問題ともござりますけれども、詳しいことはやめますが、これを守つていくことが一番手始めにやつていかなければならぬ問題だと私は思います。

それからもう一つの問題は、私は常に自動車業界の皆さんにはこれを申し上げておったのですけれども、トラック運送業という商売をやっておれば、原価が下がる、コストが下がる、これには、こういう情報化時代でございますから、実車率を

いきますと大変問題をはらんでおるわけでござります。非常に過大な長時間労働をするとか、いろいろな問題がございまして、事故につながつたといたしております。それからもう一つの問題は騒音公害、振動公害、いわゆる環境問題でも、これは今はどうやらやつておりますけれども、これ以上どんどんトラックがふえていくということになりますと、この方面からの問題もやがましくなつてくるのではないか、こう思うのでござります。この二つの問題は経営にとって非常に決定的な大きな問題でございまして、今運賃ダンピングは御承知のようにございますが、足の引っ張り合いをして運賃を安くしておつたのではなくて、この二つの問題は解決できない。結局、弱い者が倒れていく。一方で非常な数の者が倒れていって、一方で新規参入の者がまた出てくる、こういう形

例えば、私鉄なんかも認可運賃ですね。言つて過ぎる、嫌だと言つて払わない、こういうことと同じなんですよ。ですから、運賃を認可している以上、認可した運賃が適正に收受されるように努力する、またそれが適正な水準で運賃収受が行なわれていく、これをキープさせていく、これは運輸省に大きな責任があると私は思うのです。それが運賃七〇%なんということころまで落ち込んでいる。かつては六〇%なんという事態もあつたわけです。しかし運輸省は、商取引でござりますからといって逃げてしまう。商取引であるならば、なぜ認可運賃という制度を持つんだ。資本主義の原理に照らして、それなら自由にさせればいいじゃないか。需要と供給の関係にさせるべきじゃないのか。

認可運賃を一方に持つ、しかもそれが過当競争の原因をつくつてゐるわけです。認可運賃がなければ、これはある意味では逆に過当競争の歯どめになるのじやないか。例えばオイルショックで、今大臣から話の出ました空荷の問題が大きな問題になつた。東京から青森までトラックで行つても、帰り空車で帰つてこなければならない。帰り空荷が多くなりましたので、とてもこの運賃では

上げるといいましょうか、行きの荷物に対して回りの荷物をいろいろな情報を総合的に収集してまとめて扱っていく、そういうことについてまだまだかなりの入れ方が足りない。

トラックの問題は、本当にこれからという感じでございまして、行政としましてもそういう方向で大きく指導していくなければならないと存じておる問題でございます。生易しい問題ではないのでございますけれども、これはとにかく丁寧に、辛抱強くやっていかなければならぬ問題だと困っております。

〔池田（行）委員長代理退席、委員長着席〕

○市川委員　新規参入をやめなさいということを言つたのではなくて、認可運賃をやめたらどうかということを申し上げたのです、誤解のないようお願いに。

命令することができる。また十八条には、事業計画の変更をする場合はその認可を受けなければならぬということが義務づけられていると思うのです。

ことしの二月、同じく神奈川県のトラック協会で千七百三十八社の事業者を対象にして、運輸省に提出された事業計画どおりの条件が備わっていないかどうか、こういうアンケート調査をしたわけでございます。その場合に、営業所や車庫等が運輸省がこれでよしとした免許基準に違反している会社が四百四十一社、こういう実態があらわれてきたわけでございます。その四百四十一社の中の内訳を見ますと、協会の指導に対し改善を約束した事業者もいますけれども、改善指導にも応じない、したがつてやむを得ず陸運局へ協会が申告をする、そういう申告を要する事業者が二十四社。その内容は、営業所及び車庫がない、営業所を持ってない、車庫も持つてない、それから有蓋車庫なしというのがあつて一種類、それから営業所及び車庫が無認可、それから営業所のあるべき場所にマンションが建設されているという会社、それから車庫はあるのですが、車庫の賃貸借の契約がない。結局、営業所及び車庫がなしがこれが

運べませんということのみんなが辞退し始めた。荷主側は慌てて、いや、お金を払うから行つてくれという形の時期がある時期あつたわけです。ですから認可運賃というもの、これはどうも私には理解できない。運賃の認可をやりながら実際にはそれが守られてない。守られないことによって大きな弊害が社会的に起きている。にもかかわらず、運輸省はこれに對して実効のある措置がとられない。これはやはり相当意識をえていただいだと思います。

具体的に問題を提起したいと思います。道路運送法の十九条では、一般自動車運送事業者は陸運局へ提出した事業計画の内容の業務を行う義務があり、これに違反した場合は運輸大臣が、提出したとおりの事業計画を実行しなさいということを

のアンケート調査では一番多かった。営業所も車庫も持たない。認可を受けたときには持っていたのですが、営業所をマンションにして使つてしまふ、車庫もマンションにして使つてしまふ、そういう業者と、まじめに営業所と車庫をきちっと持つて商売をやっている人とは、全然競争条件が変わってくるわけです。ですから、一つはこういう条件をしっかりとさせることも、業会の過当競争を自粛させていく道になるわけです。

まずこういう実態を御存じですか。御存じですかと言ふと、神奈川県で調べたことですからあわせけれども、こういう実態のあることについてどういう感想をお持ちになりますか。

○角田政府委員 事業計画につきまして、すべての事業者の方々がそれを守つて、ただいま先生がおっしゃいましたような営業所とか車庫、こういうものはきっちりその条件を満たしておる、一〇〇%の事業者がそういう状態であるといふふうでは私ども思つております。区域トラック業者三万五千おりりますが、残念ながらそのうちの一部にそういうう守るべきものを守らないでいいかげんな営業をしておられる事業者がおられるということは確かに事実だらうと思つております。私どもは、先生からただいま御指摘ございましたように、事業者は守るべき基準をきっちり守つてア的な競争をしていただかなければいけないと思つております。そういうことにつきまして、ます専業者の方自身の自覺が必要だらうと思いますが、私どもは私どもなりにいろいろな努力をしておるわけですがございまして、そういう事業計画等につきましては、事業の監査とか、協会の輸送秩序改善指導員による調査、こういうものを通じましてその実態の把握に努めておるわけでございまして、また営業所の新設、移転、増車等の事業計画の変更の認可に際しましても、必要に応じチェックを行ふよう努めているわけでございます。

ただ、そういう努力をしているわけでございまして、まだそういう体制がなかなか十分ではないということでおいろいろ御指摘もございましたし

我々も努力いたしましたが、これを四十七名、各県一名ずつふやすということで、五十九年度からは百六十三名にする、こういうことは二名ほど増員いたしまして、できるだけの努力をこれからやっていかなければならないというふうに考えております。

○市川委員 感想を聞いたわけですから、遺憾であるとか、感想を聞かせていただければよかったです。

そこでお伺いしますが、運送事業免許を取得するときは条件が非常に厳しいですね。厳しく審査していますね。実際問題、車庫があるかないか、営業所があるかないかということを審査しているところにも、何とか早く免許を取れるようにしてほしいという陳情がたくさん来る。しかし、陸運局はかなり厳しい審査をしておられますね。厳しい審査をなさっていることは非常に評価をするのですが、一回許可しちゃったものは今度はチェックしない、そこがトンネルになっているわけです。

例えば構造改善事業で、住宅地域にトラックがある、朝早くトラックを運転する、一時間ぐらい前からエンジンを温めなければならない、住宅地域で大型のトラックがエンジン始動させる、うるさくてしようがない、苦情が出る、したがって、その苦情をなくすために近代化資金で工業地域の方へトラックポートをつくって、何社かが集まつてそこへ全部トラックを移す。そして地域住民の批判が起きないように、公書をなくすように、これは事業者としてはかなりお金がかかるわけですよ。自己負担がかかるわけでしょう。ところが、一方ではそんな車庫だと営業所をマンションだとか何かにしちゃってやっている事業者がいる。そういうお金を負担してないのですから、競争すれば当然こっちが勝つに決まっているのです。ですから、こういうことをもつとしりかりやること

が、まじめにやっている人が浮かばれてくること、ういうことも通するわけです。

今申し上げた問題点ですが、認可する、運送事業免許を取得するときには大変厳しい審査をするけれども、一回取得した者に対する対しては非常に野放的な傾向がある。協会が自主的に点検して、余りひどい事業者は陸運局へ申告する。しかし、これも実際二、三年かかってしまう。ですから、前にも申し上げましたけれども、運送免許取り消しがれども、一回取得した者に対する対しては非常に野放的な傾向がある。協会が自主的に点検して、余りひどい事業者は陸運局へ申告する。しかし、これが九州で車検を受けたりして、その車両を貸したりあるいは車両を自分が運転しながらお金稼いだり、いわゆる監理行為の伴わない車両が走っているわけです。こういうことだって、輸送課と連携してチェックしますと言ふのですけれども、実際はどこで車検されても今の状況ではそんなチェックができるわけがない。実際できないと思うのです、チェックは。

それからまた、先ほど申し上げた営業所や車庫をマンションにしかやって、本来なら、法律ではそこは車庫になつていなければならぬ、ところが地価が非常に高い、車庫で使うよりもマンションにした方がいい、そういう形でマンションにしてしまう、こうしたことだって今実際問題チェックができるないわけです。こういうことが適正な競争を妨げているわけですよ。こういうことについて、言いわけをお聞きするのではなくて、具体的に今後こういう形でやります、何か効果が上がりますという御答弁をいただきたいのですけれども、いかがですか。

○角田政府委員 車庫、営業所のチェックでございますが、先ほども申し上げましたように、私どもだけの体制ではなかなか十分なチェックは不可能だと思います。したがいまして、先ほど申し上げましたように協会の輸送秩序改善指導員を増員してそういうものの手をかりるとか、あるいはそれ以外にも協会のいろいろな能力を活用すると

か、そういうことでやっているわけはならない
それから、今先生おっしゃいました免許取り消
しあるいは廃止した事業者の青ナンバーの車が走
つておる、それは非常に遺憾な状態でございま
す。それをチェックする方法でございますが、こ
れも私どもの方でやるといったしますれば、輸送課
の方で事業廃止をした業者のナンバーを正確に把
握して、これを登録の方に持つて、いって登録の方
で、電算機で今処理していますから、要注意という
ような符号をそこにつけておけば十分チェックで
きるはずでございますが、いずれにいたしまして
も数が多いですから、そういう事業廃止ある
いは休止した事業者の車についての把握、整理が
正直に言いまして第一線の陸運事務所で十分やら
れておりません。したがって、先ほどのような現
象が起きるわけでございます。これをやはり徹底
をしていきませんと、先生がおっしゃいましたよ
うに公正な競争条件はできまいらないわけでござ
りますので、もう一度その辺のところを十分検
討いたしまして、協会の能力を活用できる部面が
あれば協会の能力も活用しながら、その辺のとこ
ろをこれから体制を整えていかなければならぬ
と考えております。

○市川委員 余り具体的じゃないのですけれど
も、事業計画の変更のときは免許を認可したとき
の台帳と照合するだけ。ですから実態が台帳どお
りになつていなくとも、その台帳と照合している
からこれはチェックができるわけですね。事業
計画の変更が出てきたときに現場へ行ってみれ
ば、ああマンションになつているということはわ
かるわけですけれども、台帳では車庫になつてい
るわけですから、台帳と照合したのではこれはチ
ェックにならない。

したがつて、例えば、トラック協会には近代化
資金という口儀というお金を国から助成で出して
いるわけですよね、実際問題。ですから協会側も
もっと自主的に、そういう秩序をつくりたいとい
う気持ちは持っているわけですし、運輸省として

もやりたい、手が足りないということなのですから、もう少しやれるのじやないかなという気がしてしまふがないわけです。例えば、事業計画の変更届のときに車庫の土地の登記簿謄本を添付せるとかあるいは賃貸契約書をつけさせるとか、あるいは地域のトラック協会なりが事業計画が台帳どおり確保されていることを立証する書類を例えば添付されるとか、何かそういう、事業計画の変更時のチェックがトンネルになつていて今のような実態を一つは生み出しているわけですから、事業計画変更届のチェックをきちんとやるといふ方法をお考えにならないと、これはいつまでたつてもバケツの底に穴があいているという感じになると思うのです。どうですか、その点、何か具体的にやりますか。

○角田政府委員 まさに先生が御指摘されたとおりでございまして、その辺のところのチェックを十分にしなければいけないと思つております。そのため協会の活力を私どもとしても利用させていただく。その協会に対しまして、それではどういう手当てがあるかといますれば、ただいま先生おっしゃいましたように、運輸事業振興助成交付金といふのが交付されておりますので、やはりこういふものの活用もしながら、協会と私どもとで力を合わせてそなういう体制をつくっていく必要があるうかといふふうに考えております。

○市川委員 今後の行政に期待をしたいと思ひます。

車庫の問題で、東京陸運局のケースで申し上げますと、陸運局の一般区域貨物自動車運送事業免許申請事案の処理方針によりますと、必要とされる車庫面積は、二トンを超える車両では一台当たり二十八平米、二台で五十六平米、七・五トン以上のものに対しても三十八平米、二台で七十六平米という基準があるわけですが、特に有蓋車庫について、保有する車両の最大なもの二両が収容できるものということになっているわけですね。保有している車両のうちの最大なもの二両分が収容できる有蓋車庫を持てど。陸運局の方針

は、そうすると二台で五十六平米。ところが、住居地域では建築基準法の基準で有蓋車庫は五六十平米に抑えられておる。こうなりますと、住居地域では建築基準法の五十平米ですから、陸運局の言う五十六平米といふのは守れないということになります。

これは政策的な誘導で、住居地域からなるべくそういう自動車を引き離そうという政策判断があっておやりになつてゐることだらうといふふうに理解しているわけですから、そのことはそのことで私たちも理解はできるのです。しかし、そのことによつて、市街化調整区域に一般区域貨物自動車運送事業者も加えてもらいたい、そうしないと車運送事業者も加えてもらいたい、そういうふうに問題が一つあるわけです。この問題は建設省だと思ひますが、運輸省はどういうお考えですか。

○角田政府委員 市街化調整区域内の開発行為の制限の問題でございますが、現在のところは路線トラック運送事業につきましては適用除外になつております。先生御指摘のように、区域トラック事業者がこの適用除外になつておられませんので、なかなか思うとおりに車庫ができないという事情は確かにございます。私どもは、今お話しの点につきましては、建設省とも十分協議をいたしました。前回までは、建設省とも十分協議をいたしましたが、区域トラック事業につきましては、建設省の方も十分に御考慮をいただきたいと思います。

○三井説明員 お答え申し上げます。

ただいまの市街化調整区域におきます一般区域貨物自動車運送事業に關しますいわゆる区域トラックの事業用施設の許可の問題でございます。運輸省の方から御答弁がございましたけれども、一般的路線貨物自動車運送事業につきましては、いわゆる路線トラックにつきましては開発許可は要らないわけでござりますけれども、区域トラックに

要とされております都市計画施行令二十一条では、公益上高い必要性があるものを不要許可にしておるわけでございまして、路線トラックと区域トラックを比較してみると、路線トラックの方が定期定路線運行する、そして複数の荷主の方々から積み合わせ貨物を運送するということによりまして広く不特定多数の荷主の方々の貨物を運送するというのに対しまして、区域トラックの方は、原則として積み合わせ運送というのを禁止されおりまして、個々の運送行為に着目いたしまして特定の荷主の方の貨物のみを運送する事業であるということから、公益上差があるというために差があるわけでございまして、区域の方は許可をとつていただきたいというふうに考えておるわけでございます。

○市川委員 運輸省が建設省に働きかけるということですから、公益性ということを今おっしゃつております。先生御指摘のように、区域トラック事業者がこの適用除外になつておられたが、特定の方の荷物を運ぶ、そういう意味では、タクシーも特定の人しか運ばないと思ひますね。したがつて、これは物流の主役を果たしているという意味においてはかなり公共的な役割を果たしていると思うんですね。その点を建設省の方も十分に御考慮をいただきたいと思います。

○角田政府委員 自家用の整備工場をお持ちのトラック事業者といふお話をございますが、分解整備を果たしているところですね。その点を建たせる必要はないのか、いきなりは無理かもしれません、むしろそういう方向に向つていくべきではないのか、こう思ひますが、その点についてはどうですか。

○角田政府委員 自家用の整備工場をお持ちのトラック事業者といふお話をございますが、分解整備を果たしている以上は認証工場としての認証をとらなければなりません。それなりの基準要件に合致していませんと、そういう整備工場は認証工場として認められない、こういうことは確かでございます。

それからまた、トラックの事業者としては、運行前の点検とか簡単な整備を行ふ、そういう必要なために有蓋の車庫をある程度持たなければならぬわけではなくて、自分の自家用のトラックの整備をする工場を持つている。この整備工場の許可を受ける場合も、いわゆる営業用の自動車整備工場並みの厳しい条件をクリアしませんと認可がおりません。

それで、そういう厳しい条件をクリアして自家用の整備工場を持つた。その場合は、有蓋車庫を持てといふ、これは免除してもいいのじやないかというふうに私は思ひます。そういう整備工場

ただ、個々のケースによりまして、いろいろ有蓋車庫の基準について私どもの陸運局の方で基準条件を定めております。その条件と整備工場とどうやって融合させるか、個々のケースにつきましてはその実態を踏まえて検討をさせていただきました。かように考えております。

○市川委員 個々のケースについては実態に即して対応なさる。ということは、ある程度彈力的に運用します、例えば実態が、今局長さんがおっしゃられたような、車庫として使おうと思つたら整備の車が入っているというようなことのない実態である、その場合はある程度柔軟に対応します、こういう意味でございますか。

○角田政府委員 ただいま先生おっしゃいましたように、整備工場の使われ方、それから整備工場と車庫との区分、その辺の面積、その辺よくケーブルごとに実態を把握して、支障のないものは認めたい、こういうことでございます。

○市川委員 次に、危険物の積載車の通行制限についてお伺いをしたいと思います。

現在、道路法施行令第十九条の八に基づいて公示されている水底トンネルにおいては、危険物積載車両の通行制限が行われているわけです。実際問題、例えばLPGガスタンククローリー、川崎のコンビナートから出発をする。一日約二千台のタンククローリーが川崎のコンビナート地区から出ているわけですが、このうちの三分の一強の約七百台のタンククローリーが、東京を経て千葉県や東北あるいは北陸方面に向かっているわけでございます。ところが、まず高速一号羽田線の羽田トンネル、これはタンククローリーの通行は禁止されているわけです。したがって鈴ヶ森インターに入るため迂回をしなければならない。このため一般の市街地をタンククローリーが数珠つなぎになつて鈴ヶ森まで行くわけです。川崎インターで乗つていけば約十分で鈴ヶ森へ着くのが、迂回をしますから相当渋滞をして一時間くらいかかることがありますので、実際タンククローリーの運転者さん

や業界の方々は非常にその問題に実は頭を悩ましているわけでございます。もちろんトンネル内で事故があつた場合に困る、首都高速を通さないために一般の民家が密集している地域の方へ七百台も誘導してしまうということが通行制限の理由だらうと思うのです。が、また逆に考えてみると、そんなにトンネルの中で事故があつたら危険だと思われている車を、首都高速を通さないために一般の民家が密集している地域の方へ七百台も誘導してしまうという結果を招いているわけです。これが例えば、一般の国道一号線とか何かを走るわけですから、じゅうもん民家の密集地域で事故があつたらどうするんだという議論も成り立つわけでございます。しかもこれは朝出てくるとき教珠つなぎになつてくる。これはやはりある程度考えなければならないところへ来ているのではないのかという気がするところへ来ているのではないのかといふが、それがわざいでございます。

まず、議論の前提として通産省に伺いますが、通産省の方ではタンククローリーについての安全性はもうかなり高くなつた、接觸事故、衝突事故、横転事故があつても直ちに爆発とかそういうものにつながらない、そういう安全性はかなり高くなつたという御見解をお持ちかと思いますが、その辺のことについて通産省の見解を伺いたいと思います。

○谷説明員 タンククローリーなどによります高压ガスの輸送につきましては、高压ガス取締法の規定によりまして、省令で定める保安上の必要な一定の技術基準に従つて行わなければならないということがあります。

具体的に申し上げますと、一般高压ガス保安規則等におきまして安全弁あるいは緊急遮断装置の設置等タンククローリーの容器の構造上の基準が定められております。そのほか、例えば警戒標の掲示でございますと消防設備の具備、あるいは一定量以上の高压ガスを輸送する場合におきましては資格を持つた方に同乗していただく、そういうことになります。

○横内説明員 お答えいたします。

御指摘のように、水底トンネルや長大トンネル等につきましては、一たん事故が発生しました場合には非常に甚大な被害が発生しました場合には非常に甚大な被害が発生しますので、トンネルの構造を保全し

お話しの路線は、確かに羽田空港と神奈川県をつなぐ重要な線になるわけで、できれば、神奈川県からのアクセスの利便が非常に増進されるということもまた御指摘のとおりでございます。そのようなことはございますが、現在全体の交通の需要、将来の人口の動向等を今調査中でござります。また、具体的な線の整備につきましては非常に難しい問題がございます。特に都心の区域では非常に土地の高騰なり、あるいは住民の協力の問題とか、あるいは郊外におきますとまた採算性の問題とか、いろいろ問題がございますので、現実にそれぞれ利便が増進されるからといって直ちにこれを具体的な路線として建設することが適当だというふうにもまいりません。実際に現実性があるかどうかということも十分に検討していかなければならぬわけで、そういうことを実際の問題を個別に詰めている段階でございます。審議会としますとことじゅうにでも結論を得たいといふふうに考えておるわけですが、先ほど申し上げましたように、実際に神奈川県なりそういう要望を十分勘案しながら具体的な答申をいただきたいというふうに思つておるわけでございます。

○市川委員 ゼひその審議会において一定の位置づけが得られますように御要望申し上げたいと思います。

時間が大分なくなつてきてるので、最近

首都圏の通勤地獄というのは、サラリーマンにとって朝夕非常に容易なことではないわけですね。私も時々、田園都市線の清の口駅から表参道で千代田線に乗りかえて国会議事堂前、これを使うわけですが、非常に込んでいるわけですね。かなり勢いよく体当たりするようにして乗らないと乗れないというような状況で、五十五年度分が五十七年版の都市交通年報で出ていますが、南北線の矢向—尻手間が二一九%の乗車率、京浜東北線で大井町—品川間二四八%、小田急線世田谷代田—下北沢間で二〇八%、東横線が祐天寺—中原黒間で二〇八%、京浜急行が戸部—横浜間で一七五%、横須賀線が保土ヶ谷—横浜間で二二三・

七%、こういう乗車率であるわけです。

これはもう大臣も御承知のとおり、都心の地価

が上がり郊外に安い土地を求めて住宅ができ

ます。また、マイホームもあれば団地もあると思うので

す。その結果みんな郊外へ出た。郊外へ出たので

すが、それがまた通勤で戻つてこなければならな

い。これが通勤ラッシュを生み出した一つの社会

的な要因だと思うのです。同時に、住宅政策とし

ては郊外に伸びていたにもかかわらず、通勤とい

う問題、新しい輸送路をどう確保するかという問

題が立ちおくれていたのではないか、こういうふ

うにも思うわけです。したがって、当面、個々の

線路については複々線化とかいろいろな問題はあ

ります。ですが、それだけでも、やはりこれは長期的な立場

で、首都圏の通勤通学の足をこれからどう確保し

ていくのか、つくつしていくのか、こういう問題だ

と思うのです。そういうことについて運輸省は今

痛みを感じ取り組んでいるのかどうかというこ

とをよく通勤者から聞くのです。これは将来この

ままでつとほつたらかしなのか、いつまでもこう

やって込んだ電車に乗せているのか。しかも、運

転手が乱暴ですと急停車しまして、ぐつと前へ来

ますと、壁際にいますと胸の骨が折れるような圧

力がある。荷物を持っていましたと自分の手がどこ

へ行っているんだかわからない。ですからそい

う意味で、実際に毎日通勤地獄で痛みを感じてい

る人たちのそういう痛みを何とかしよう、どうす

るんだという、何かトータルビジョンというのか

トータルプランというのか、そういうものをやる

ます。

それから第二点の、トンネルの中でのラジオが

聞けるようにというお話をござりますけれども、

このトンネル内でもラジオの受信ができる設備に

つきましては、私どもラジオ再放送設備と呼んで

おるわけでございますが、建設省の道路トンネル

対策の問題も含めまして拡幅事業化に向けまし

て、さらに調査を進めてまいりたいと考えております。

そこで急いで東京圏の交通緩和、鉄道網の整備を

どうするかということを現在各県からヒアリング

をして何年ぐらい先なのか。あるいは今伺つてもお

答えが出るかどうかなんですが、開発の手法とし

て都市再開発法を使うのか、区画整理法というこ

とにあります。実はこんなことをもうちょっと順

を追つてお伺いしたいと思っていましたですが、今

結論を出しまして建設を促進するということをし

たいわけでございます。

ただ、そういう要望を聞く一方、具体的にどう

やつたらつくれるか、そしてまた、建設コストを

抑えながらやつていいけるかということは非常に難

しい問題でございます。こういう制度的な問題等

も含めまして、これから早く結論を出し、対策を

実施していきたいということを痛感している次第

でございます。

○市川委員 本当に早く具体的なものを考えていま

かなければならぬと思います。

時間が来てますので、あと二点お伺いしたい

のですが、一つは、横須賀市東逸見町、国鉄横須

賀駅裏の国道十六号線の横須賀トンネル、これは

上下二車線なんですが、このトンネルだけが上下

一車線になつてているわけです。したがって、これ

が非常に渋滞するわけでございます。しかもこの

地域は約七フントンネルがございまして、トンネル

の中へ入りますとラジオが完全聞けないわけで

す。交通情報も入つてこない、何も聞こえない。

暗いトンネルの中でじつと待たなければならな

い。したがつて、七つあるトンネルの中での横

須賀トンネルだけが一車線になつていて、十分

に直す、これも要望が非常に強いわけですが、こ

の辺についての見通し、お考えを承りたいと思

います。

あともう一点は、新鶴見操車場のこと二月の

ダイヤ改正で、新鶴見操車場のヤード機能が廃止

された。この跡地の利用について地元川崎市も副

都心構想などで非常に大きな関心を持つてゐるわ

けですが、この跡地の利用についてどういうふう

に考えていらっしゃるのか、地元側の要望をお聞

きになるお考えがあるのかないのか。それから、

道路管理者から道路利用者にカーラジオを通じて

くるのか。跡地利用が可能になるのは大体めどと

して何年ぐらい先なのか。あるいは今伺つてもお

おきましては、トンネル内の火災その他の非常の

おきましては、トンネルの危険防止と事故の拡大防止という観点から、

國際の危険防止と事故の拡大防止といふ

ことから東京圏の都市交通部会をつくりまして、

最大課題の一つだと考えているわけで、そういう

ことから東京圏の都市交通部会をつくりまして、

第一類第一号 内閣委員会議録第七号 昭和五十九年四月十二日

その後改定されているものはどれどれなのか、またそのままなのはどれなのかを聞いているのであります。外務省も来ているでしよう。

○山下(新)政府委員 ただいま先生おっしゃいました五つの項目でございますが、私、手元に持つておりますのは、四十七年五月十五日の、最初におっしゃいました沖縄の航空交通管制に関する合意書がございますが、それ以外のことは、申しわけございませんがちよっと手元にございません。

○上原委員 それ以外のことは手元にないと言つてさ、ぱくがきょうこういう質問をするといふことは、きのうたくさん来て聞いていつたですよ。だから幾つかと聞いているんじやないです。何ですか、そういう言い方は、はつきり答えなさい。

○山本(長)政府委員 はなはだ申しわけございませんけれども、私、先生の現在御質問になります五つの協定につきまして、外務省と同様手元に持つておりますが、基本になりますところの沖縄における航空交通管制に関する米側との協定、それから先生の五つの中の一つにございました那覇空港の管理に関する協定というものは、現在もあり、生きております。ただ、管理に関してはその後、当初のものは復帰直後の施設の使用区分等についての事柄が当然協定の中にあつたのでござりますけれども、隣接する米軍の基地の返還ということに伴いましてその土地を空港の地域内に取り込むというふうなことをいたしておりますので、基本的な四十七年の協定それ自身は変わっておりませんけれども、防衛庁との間におきましてその後の土地の返還に伴う取り決めを行つておるということでございます。

○上原委員 外務省、あなたは四十七年五月十五日のことだけ、航空交通管制の合意事項だけ言ったのですが、そのほかには何があるのですか、アメリカと取り決めてあるのは、私が言つてゐる件数が合つてゐるのかどうかもわからぬのです。たのですが、そのほかには何があるのですか、ア

いうことで管制ができるのですか、運輸省も外務省も。もう少しはしゃんとしたことをやつてみたらどうですか。

○山下(新)政府委員 先ほど申し上げました四十七年五月の沖縄の返還に伴います沖縄における航空交通管制に関する合同委員会合意が沖縄の関係ではございましたが、そのほかに合同委員会における合意を締結した航空交通管制に関するものといつましては、五十年五月に改定の合意が行われております。それ以外に、先生たしか全部で五つおっしゃったと思いますが、私どもの方で取り扱つております合同委員会レベルでの議論の中には上がつてきていないと了解いたしております。

○上原委員 たしか重要なのは、四十七年五月とさつき言つた七五年五月ですね。合同委員会はそれ以外にはないですか。この二点ですか。これは確かめておきます。

○山下(新)政府委員 返還以前の合意をおっしゃつてはおられないんだと思ひますが、返還以降の時点におきます航空交通管制に関する合同委員会レベルの合意といいたしましては、先ほど申し上げました二つでございます。

○上原委員 そこで、まずはこの復帰時点を取り交わしたものから入つてみたいと思うのですが、さつきも航空局長、いろいろ御答弁があつたのですが、この復帰時点における航空交通管制に関する合意について、これまで日米間で改定をするためには改善をするために検討したことがあるのかどうか、その点もお答えください。

○山本(長)政府委員 先生がおっしゃる合意につきまして、実務者レベルにおける意見交換ということはあるわけござりますけれども、日本国と米国という関係においてこれを基本的に改定する

きていい次第でございます。

○上原委員 そうしますと、後ほど聞くのですが、ACM Iの設置との関連において航空路の整備とかウオーニングエリアとかあるいはアルトラブとか、そういういろいろな問題が出て、皆さんはそういうことは日米間で話し合つて解決をするようにということを今日までしばしば答弁をしてまいりましたね、運輸省も外務省も。今の御答弁とは食い違いますね。はつきりさしてください。

○山本(長)政府委員 先生の御質問のACM Iの問題あるいは航空路の再編に伴う沖縄地区における訓練空域の問題等については当然日米間の合意に基づき決められることでございまして、これは現在なお合同委員会の検討マターということで、最終的な結論がなされていないわけでございます。

先生おっしゃる航空交通管制に関する四十七年の合意との関連でございますけれども、これは復帰に伴うアメリカが行つております管制の移管、それから同時に、米側がなお行う管制業務というふうなものについて合意をしたものでございまして、先生がおっしゃるACM Iの新たな問題あるいはVORの航空路の設定に伴う訓練空域の問題は新たな問題といいたしまして、この四十七年の合意とは別個の問題といいたしまして、これは日本合同委員会で将来合意がなされるべき問題である、こういうふうに考えておる次第でございます。

○上原委員 どうも私の理解が間違いなのか、ち

ては、現在それをどうするかということで日米の関係当局の間で検討を行つてることはある御承知のことおりでございます。それがいつの時点で必要な合同委員会での合意の問題として上がつてくるかということは、いまだ私どもちよつと申し上げる段階にないわけでございます。かつまた、そこでできましたACM Iの設置に関する合意がどういうことになるかが、したがつてまだわからな

いわけでございますけれども、それができ上がりましては、航空交通管制にかかる先ほどから御議論のございました合同委員会合意との関係はどうなるかということは、そのでき上がりましたACM Iの設置に関する合意の内容いかんによるものではないかと思うわけでございます。したがいまして、それができましてからその関係を必要があれば検討する、こういう手順になるかと考えておる次第でございます。

○上原委員 どうも答弁が混線しているから、私の方もちよつと質問が先になつたりしているので

聞こえます。

○上原委員 どうも答弁が混線しているから、関係あるのでしょ

うと私は言つてゐるわけです。それが一つ。

もう一つは、第三条の三項についてどうかとい

うことを見てもすぐお答えになれないようでは、本当に困るんだ。これはあくまで暫定期間で

しょう。そういう基本的な問題について今日まで何回か議論してきたけれども、どうやつてているか

と聞くと、基本的な問題は何ら今まで話し合ひをされていない。そうすると沖縄の空なり日本の空なりといふものは、アメリカに使いたいよう

にやつてくださいと言つてはいるのと全く同じじや

ないです。しかし、そういう答弁は、そこいらをもう少し政府としてどうやつてきたかということを私はお尋ねしているのであって、はつきり説明してくれます。

○上原委員 その点、ACM Iの件は後でじっくり

聞こえます。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

項との関係以前に、ACM Iの問題と合同委員会の合意の関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復帰時点。

○山下(新)政府委員 今おっしゃいました三条三項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復帰時点。

○上原委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○山本(長)政府委員 航空交通管制に関する

ことはあるわけござりますけれども、日本国と

米国という関係においてこれを基本的に改定する

の。あるんでしよう。冗談じゃないよ、あなた。

この第三条の三項には何と書いてありますか、復

帰時点。

○上原委員 今おっしゃいました三条三

項との関係をちょっと御説明させていただきました。この第三

に日本国が管制業務を行なうことが原則でございますが、具体的には那覇空港の管制といふものは、空港管制というものを日本国が実施し、それから航空路管制につきましては、これは約二年後であったと思いますけれども、その合意に基づきまして、合意の実施事項として日本側が実施をした。現在行つてゐる。それからさうして進入管制業務につきましては、先生の御指摘の項目でもござりますけれども、日本国の準備が整うまでは、かつアメリカ側が必要と認める場合には実施をする。また、アメリカ側が、それが必要でなくなつたときには日本に返す。そのときには日本の準備を整えた上で日本が引き取る、こういうふうな中身でございます。

ACM I問題など、あるいは航空路の問題は後でと、こういうことでござりますけれども、これは管制業務と非常に関係のある問題でございまして。これらの方に関する管制業務につきましては、現実にその日米間の合意に基づいて行つておるところの、分担して行つております管制業務の分担に従いまして、その中で安全と円滑な航空の流れを確保するという目的に向けて管制業務をお互いに実施をしていく、こういうことになるものと理解をいたしておるのでございます。

○上原委員 那覇飛行場は、確かに管制業務は日本側が行つてゐる。それはわかる。しかし、実際にネックになつてるのは何かということは理解しておられるのでしよう。嘉手納飛行場中心に半径五十マイル、久米島飛行場中心に三十マイル、九十キロの円内は全部アメリカに実権を握られてゐるわけでしよう。進入管制業務だけではないわけでしよう。そのことの改善についてどういうふうな基本的なことを今日までやつてきたかということを私は聞いているんだ。

しかも、第三条の三項には、「嘉手納飛行場及び那覇飛行場の周辺における航空交通の安全運航上の必要性に鑑み、これら飛行場に対する進入管制業務は、单一の施設が実施すべきであることについて相互に同意する。」これはそうでしよう。

嘉手納と那霸間はわずか二十キロぐらい。普天間は十二、三キロでしょう。ここまでではわからぬ。だが、「従つて合衆国政府は、日本国政府がこれら飛行場に対するレーダー進入管制業務を行なうことができるまでの暫定期間、これらの飛行場に対する進入管制業務を実施するものとする。」こうい規定がある。私は、これはかつても指摘をしてきた。

このことについて運輸省、日本政府、外務省を含めて、暫定の期間は一体いつまでですか。未だ永劫ですか。少なくとも十年余りもたつたら、こういうことについてできるのかできないのか。やらなければいけないのは、皆さんの当然の職務にやないです。責務じゃないですか。そのことは大きな支障を来しているんだ。これを、どうなつているかということを先ほどから聞いている。全くないということは、今まであなた方が国会で答弁して、ACM Iにかんがみていろいろ返還されたり改善措置をとつてきているということは、公式の場で間違いの答弁をしたということになりますよ。はつきりさせてください。

○山本(長)政府委員 先生のおっしゃるように、進入管制業務につきまして、今現在におきましては米軍が行っているという実態でございます。これにつきましては、先生の御質問の趣旨のようないに、日本国政府に引き継ぐというところが基本的な合意になつておるわけでござりますが、これであります。先生も御存じのように、この那霸空港を中心とする地域において複数の空港があり、一元的に管制を行う必要があるというその技術的な面についておきましては、若干国内的な事情も御説明をいたしたいと思うのでござりますけれども、この本国を覆うレーダー網というものが零石の事故のときには、ごく、箱根にレーダーがあつたのみでござります。その後、これについて管制業務の充

実ということでレーダー網の整備、それからAVO R網の整備ということで、我々はこの施設の建設、要員あるいはその要員の訓練ということについて大わらわになってきたのでございます。一方、さらには那覇における進入業務についても返還を将来受けなければならぬという問題を抱えながらも、こういった国内のその他の安全、焦眉の安全体制の面につきまして精いっぱいの努力を続けてきたのでございます。運輸省の定員は減つておりますけれども、航空の定員はこういった面について毎年大幅に伸ばしてきていたるような現状でございます。

このレーダー網の整備というものについて我々は大わらわてきたわけでございますが、この体制も徐々に進行いたしまして目標に近づきつつある段階でございます。今後ともこの航空保安体制につきましては整備を進めなければならず、また、なおレーダー網の整備につきまして手がけていかなければならぬ面がございまして、これらについての要員の確保、訓練等についてもなお相当の業務量がございますけれども、目標に逐次近づいてきたというふうな時点でもございます。したがいまして、今後の必要な要員の確保、訓練の見通し等をも、これは国内的な問題でございますけれども、これを勘案しながら、沖縄の進入管制の移管の問題につきましても我々真剣に今後検討していくかなければならぬというふうに考えておる次第でございます。

対外的なことだけじゃなくて、対内的な内部の事情も若干御説明申し上げましたけれども、そういった戦後の新しい仕事でございますので、我々この新しい仕事の体制に向けて全力を擧げて取り組んでまいり、ようやく仕事が進んでまいりましたので、こういったなお陳案の米軍関係の業務の引き継ぎの問題につきまして今後真剣に検討しないかければならぬ時期に差しかかっておる、こういうふうに思つておる次第でございます。

○上原委員 そんな邊に陳情するような馴じやいぬですよ。私が聞いているのは、あなたが入

管制業務だと言うのだが、発着する飛行機だって、そうでしょう。普天間飛行場と嘉手納飛行場に発着する飛行機に影響を与えないために、一体邢勦空港に発着する飛行機というのは高さをどれだけに抑制されていますか。そういう制約を受けているわけですよ、ずっとずっと今日まで。皆さん本当に民間優先の航空管制になつていています。そういう基本的なものは何一つ改善されていないのじやないかということを聞いています。いつまでそういうことを続けるのですかと聞いているのです。しかも、日米間では今まで基本的なことは全然話し合っていない。

じゃ、あなたは今そういう御答弁をなさいましたが、確かに、私が前に聞いたときには、進入管制業務を日本側が引き継ぐには人材確保の問題がある、レーダー整備の問題がある、施設整備を含めてでしよう、そういうものを整備をした上でアメリカ側に申し入れるということを言ってきました。しかしあと十年以上たっている。今の段階で日本の技術あるいは人材、そういう施設、レーダーを含めて米軍が持っているものよりはむしろ優秀なはずですが、関係者の意向を聞いても、それをやる意図がありますか。あなたの答弁は、三条項にあることについて、暫定的期間だからこれを日本側に返せと米側と正式な交渉をする御意思があるということですね。はつきりさせてください。

手がなければいかぬものが若干残つておりますけれども、私たちといいたしましては、この合意というものがあり、日本の管制でもって一元的に将来自は日本の空をカバーしていかなければならぬとき以来変わつてないわけでございます。その辺の準備、体制等も見ながら我々として対処をしてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○上原委員 一步突っ込んだ話になると、またそぞういうふうに逃げの答弁になる。じゃ、いつまでかかるのですか。何を準備なさるの。どういうものが準備できれば返還しなさいと言えるのですか。

これは大臣もよく聞いておいてください。十年たつてもできないのを、これから何ヵ年たつたらじゃできるのですか。暫定期間というのはいつまでもですか。何名の管制官が必要なんですか。どういうレーダーが必要なんですか。どういう施設が必要なんですか。そのことについてアメリカ側と話し合つたことはあつたのと言つたらないと言う。返すように努力はしていますと言う。具体的にどういうものが必要で、いつまでだつたら返されるというはつきりした考え方というものが皆さんとのところになければいかぬでしょう。そういう折学とか魂を持たぬでおつて、いつまでこういうふうに勝手にさしているのですか。大臣もこれははつきりお答えくださいよ。アメリカ側は返す意思はないでしょ。ないから、皆さんとどういうふうに言を左右にしていつまでもらくならりとしている。国民を欺くのももうほどほどにしないさい。この件、はつきりさせてください。

○山本(長)政府委員 先ほど申し上げましたように、管制業務といふものにつきましては、私たち日本側の航空体制といいたしましてやはり日本全国を見て進めていかなければならぬという状態でございます。大変に要員の確保、訓練というものを時間と労力がかかるわけでございます。現在な

おレーダー網の整備といたしまして、沖縄の北にござります奄美のレーダーが五十九年に完成をいたしまして、これらについての要員の訓練、それから道東、中国、道央とございます。我々といたしましては、こういった日本側の体制といふものも考えながら、かつまた沖縄における進入管制業務も将来は日本が返還を受け日本が実施しなければならぬということについては合意のとおりでござりますので、この辺の国内事情、それから国際事情といふものをあわせ考えながら対処してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○上原委員 確かにそういう全般的なあれも必要でしょう。私が聞いているのは、それじゃいけないんだよ、あなた。そんな弁解はもういいと私は言うのです。後で聞きたいのですけれども、合同委員会における協議事項を明らかにしなさいと言つたら、それは何か機密とか漏えいとか変な理屈をつけて明らかにしない。明らかにされているものだけは守りなさいと言うのです。日本側がやるべきことはちゃんとここに書いてあるんだから。復帰時点における航空交通管制に関して取り決めるがつて、その中で日本側が受けけるべきものについてはもう十年余りたつているのだから、これはいつまでにやるのですかと聞いている。で起きるのである。できないかと聞いている。それを聞いたら奄美のレーダー、北海道のレーダー、当たり前のことじやないですか。これを引き受けるために、管制官を何名養成するために皆さん努力になさってきたのだ。そういうことはやらぬでおいて、突っ込んだ話を聞こうとしたらそういうことじゃ、大臣いけませんよ。このことについて、運輸省として今後これを引き継ぐために米側とどういう段取りをするか、明確な御答弁をこの件について大臣から求めたいと思います。

○細田国務大臣 ちょっと中座をしておりまして、質問の初めの方を承りませんで大変失礼をいたしました。お聞きしておるうちにだんだん明らかになつてまいりました。

沖縄の空が、内地の空と違つて一般的に言いましてアメリカの支配下にある、そういうことにつきましては、このよつて来るゆえんは別としまして、沖縄の皆さんには非常に御迷惑をおかけしておることになつてゐる、かように思つております。私は、外務省の話はどうのように答弁があつたか存じませんけれども、この問題は相手のある話でござりますので、すつきりすんなりとアメリカが管制業務の一切から手を引くということは、実際上の問題としては至極簡単な問題ではないと承知しております。これは客観的にそうだと思つております。日本が日米安保条約のもとにありますので、どうしても辛抱しなければならぬ面があるので、ことはやむを得ないとと思うのです。

ただ、沖縄の皆さんのお立場から考へると、その中でももつとやれることがあるのじゃないか、もっととやるべきことがあるのじゃないか、こういう点につきましては、私どもこれまでの努力について必ずしも万全であつたとは言えない点もあるのじゃなかろうかと思ひます。そういう点については今後努力してまいりたいと思います。

○上原委員 予鈴が鳴りましたので、午後の私の質問の冒頭までに運輸省と外務省がもう少し調整して、この件についてお答えください。

大臣おっしゃること、私は少しげわかる。しかし、私は沖縄の立場だけ聞いているのじゃないのです。沖縄へ行くのに沖縄県民だけが飛行機に乗つていいのじゃないのです。年間二百万人行くのです。日本の空なんだよ。そこでこういう取り決めがなされておつて、基本的なことはまだ話しないさい。できもしないことをできるかのようにならない。インチキ運輸行政はよしなさい。国会をもう少し権威あるものにしてください。こういう問題で伺回やりとりしてきたのだ。

したがつて、このことについて、復帰時点ここで日米間で合意したことについてできるのかで

ね。

○山下(新)政府委員 私どもといたしまして、運
輸省と討つてござるだけ御協力日ハ二度も二三は

轉省に文してできるだけ御協力申し上げることを
無論のことと存ります。

それから上原先生御指摘の御意見、これを十分
踏まえさせて、ござりますて、日本側二ノミソニ

日本側としまして、適切な対処ぶりを含めまして、アメリカ側と話をし

てみたい、かように考えております。

もう満十年以上経過しております。復帰してこの

五月で十三年目になります。合意されたことがち
つとも進まないでは、ナニ、つけだすから、そつ

点ぜひ御留意をいただいて解決をしていただくよ

うに、いろいろ問題があるということは私もある程度理解をして、おつもりであります。日本側

積層理解をしておられるが、日本側が、政府が努力することによつて改善できない

ことでもないと思いますので、特に要望を申し上げておきたいと思います。

そこで、このことと関連をするわけですが、軍

用空域の件についてお尋ねをしてみたいと思うのです。

このことあこれまでも何回か、私もある程度聞

いてまいりましたし、またほかの委員会でもしばしば聞かれて、あることでござりますが、こう一二

のウォーニングエリア、それから最近になつて

明確になりましたアルトラブ、こういう米軍専用空域と、うものは一体どう、う法的根拠に基づく、

て設定をされているのか、まずこのことから明ら

かにしていただきたいと思います。

陸上の場合と同様でございますが、日米のいわゆる

る地位協定に基づきまして日米協議の上、合同委員会の場において合意を結れたと、うそところだ

いまして空域を提供する、こういうことでござい

上原委員　地位協定に基づいてなわれてゐる、

その基本は安保条約だということでしょう。確かに

にウォーニングエリアは復帰前からあつたわけでありまして、そういうことになつてはいるかもしね

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。
アルトラップと申しますのは航空機の運航に伴いまして、一時的に空域を留保するものでございまして。ある一定の空域及び高度、空域の経路などを留保いたしまして、他の航空機がそこに入り難いようになります。これにつきましては、日米の航空交通管制に関する合意に基づきまして、米軍用機の行動のため空域の一時的留保を必要とするときは日本側が所要の調整を行なう、こういう日米間の航空交通管制に関する合意に基づいて行なっているところでございまして、それをアルトラップと申しております。

○上原委員 航空交通管制に関する合意というのを、いつのものですか。

○山本(長)政府委員 この合意は昭和五十年六月のものでござります。

○上原委員 そこで、まずウォーニングエアからいきましょう。ウォーニングエリアは復帰時点で幾つあって、現在は幾つあるのか、これまで変化があつたのかどうか。

○前原説明員 現在十六カ所でございまして、当初から十六カ所沖縄地区にございます。

○上原委員 現在十六カ所、これはいつも聞いていたんだが、ウォーニングエリアとレンジエリアはどう違うのかということです。沖縄にも一カ所はレンジがありますね。この区別はどうなんか。もしはっきりしたお答えができるればやつていただきたいと思うのです。

○前原説明員 特に私どもの方では性格を区別いたしておりませんけれども、ともに米軍の訓練空域として使用していると承知いたしております。

○上原委員 そうしますと、日本側の意思によつて、日本側が航空路の航空管制上非常に問題があるとか、あるいはまたその合意時点と今日、その

経過を踏まえ、今日の時点における使用目的が合致しないという場合はウォーニングエリアは変更できる性質のものなのか、どうですか。

○前原説明員 私どもの民間航空につきまして、必要な場合にはその変更等を申し入れることができます。

○上原委員 これまで何回申し入れたことがありますか。

○前原説明員 現在、事務レベルでは交渉をいたしておりますけれども、正式にまだ交渉はいたしておりません。

○上原委員 外務省の見解はどうですか。

○山下(新)政府委員 今航空局の方から御答弁ございましたように、適宜必要に応じて調整することは十分可能であるとかと考えます。

○上原委員 可能である、申し入れている、しかし正式には申し入れたことはない、どうも少しおかしいですね。いずれにしても、日本政府の意向によっては変更は可能なんだね。航空局長、変更することはできるわけですね。また、日本側はその意思もあると理解していいですか。

○山下(新)政府委員 ちょっと舌足らずだったかもしれません、法律的と申しますか、地位協定等との関係で申し上げますと可能であろうと申し上げた、そういう趣旨でございまして、ある意味で合意でございますから、合意の相手方であるアメリカ側とそういう了解が成立しなければ、その意味では一方的にこちらで変えられるという趣旨で申し上げたわけでない次第でございます。

○上原委員 後で具体的に提案しますが、そうしますと、ウォーニングエリアは復帰時点から十六カ所あつた。現在も変わっていないわけですね。だから、皆さんは変更を申し入れてないわけだ。変わらないですね。さっきの答弁はそうだった。

一方のアルトラブは、私の記憶ではたしか一九七五年五月八日の日米合同委員会の合意だと見ているのですが、このアルトラブが出てきたのは昭和五十年以降ということになりますね。そう理解していいですね。さっきの答弁はそうだった。

○山本(長)政府委員 私は、先生からその根拠と
いうことでございますので五十年六月と申し上げ
ましたが、アルトラブという管制上の一手法と申
しますか、こういうアルトラブという管制の方式
と申しますか、こういふものはそれ以前からあつ
たものでござります。

○上原委員 ジヤ、何カ所あるのですか。流動性
型と固定型がありますね。流動性のものは幾つで
固定型は幾つあるのか。あなたの答弁は、ちよつ
とこつちが一步段を踏み出すと変わつたりするか
ら困るんだよ。復帰時点にアルトラブがあつたと
すると、どのくらいあつたのですか。外務省も運
輸省も、本当にそういうことを何かよくつかんで
いないのかね。

○山本(長)政府委員 おしかりを受けて申しわけ
ございません。準備不足と言えばそのとおりでござ
いますが、アルトラブと申しますのは、飛行機
の運航を行いますときに、その空域と経路を一時
的に留保いたしましてほかの航空機のそこへの進
入を防止する措置でございまして、これは大部分
が一時的なものでございます。先ほどのウオーニ
ングエリアといった訓練空域とは違いまして、大
部分が一時的なものでございます。

ただ、先生、何カ所ということで御指摘でござ
いまして、ちょっとと今何カ所ということを持ち合
わせておりませんけれども、通常割合定型的に行
うアルトラブについては、実態として固定的な經
路についてアルトラブが設定されている例もござ
います。

○上原委員 それで、五十年以降そういうのが新
たにできたと理解せざるを得ないわけですが、そ
ういたしますと、復帰時点で十六カ所のウォーニ
ングエリアがあつて、さらに、固定的であろうが
一定期間であろうが流動的であろうが、ある一定
期間米軍の空中給油あるいは演習によつてアルト
ラブができる空域がブロックされて、それだけ民
間飛行が排他されることは間違ひないわけだ。復
帰時点よりもさらにこのアルトラブの設置によつ
てより沖縄の空域が狭くなつていることは間違ひ

ないと思う。その点認めますか、どうですか。

○小山説明員 お答え申し上げます。

協定によって定められているアルトラップが約六カ所ございます。そのほか、ある程度取り決めをして随時使用しているのが九カ所、さらに流動的なものがございます。

○上原委員 だから、六カ所あって、さらにまた臨時に九カ所もある。六カ所に九カ所足したら十五カ所だ。そうすると、ウォーニングエリアは十六カ所ある。もちろんそれはダブルの面があるので、それだけ民間機は、一定期間であるが高度であるうが制約を受けるとする、飛行に支障を来すということは常識的に考えてあり得るわけでしょう。そのことは皆さんも御専門家としてお認めになりますかと聞いているんだ。

○山本(長)政府委員 他の航空機、つまり民間機というものをその経路なり時間帯入れないという意味でございますから、そこで制限を受けるということは事実でございます。

○上原委員 そこで、では時間もいろいろありますので、支障があるということは認めたので、ウォーニングエリアの方からまざまざ行きましょう。アルトラップのこととも関連するのですが、ここでちよつと委員長に、運輸大臣にこの図をちよつと見せていただきたいと思うのです。

ウォーニングエリアは十六カ所ができるだけ縮小、縮減、排除してもらいたいわけですが、議論をかみ合わせてひとつ取り上げておきたいわけです。W128、伊江島、これは使用高度制限が海面、一万五千フィート、128Aは一万三千フィート、それぞれ運用時間というのがあります。

〔委員長退席、池田(行)委員長代理着席〕そこで、この使用目的は米空軍空対地訓練となっています。外務省も防衛庁も来ておられると思うのですが、今米軍の空対地訓練をする機種が沖縄にありますか。

○山下(新)政府委員 御質問の趣旨が沖縄におきます米軍の使用しております空対地の射撃訓練についています。

○上原委員 だから、六カ所あつて、さらにまた臨時に九カ所もある。六カ所に九カ所足したら十五カ所だ。そうすると、ウォーニングエリアは十六カ所ある。もちろんそれはダブルの面があるので、それだけ民間機は、一定期間であるが高

先ほど御指摘ございました伊江島の訓練区域、さ

らにまた鳥島訓練区域あるいは久米島、さらにちよつと外れますが、黄尾嶼、赤尾嶼等がそういうものとして考えられております。

○上原委員 鳥島は後で聞きますから、私は伊江島の128と128のAに限って質問している。現在の使

用はどうなっているのですか。これは施設厅来て

いるでしょう。幾ら基地でも一定の制約があるわ

けです。使用目的というのが、日米間で取り決めがあるわけです。この空対地の訓練場として現在はどうなっていますか。

○田中説明員 伊江島補助飛行場におきます空対地射撃場の米軍による訓練回数につましては、

数年前までは相当激しい訓練密度、回数において行われたと承知しておりますが、現在は米側の沖

縄に配備しており、かつ伊江島を使っての空対地訓練をやる飛行機の種類、型式あるいは訓練のあり方等が影響しているものと考えられますが、最

近は毎月數十ソーティー、数十回の回数であると

私どもは聞き及んでおります。

○上原委員 聞き及んでいると言つて、それは確実なのか。空対地訓練は今やついていないのじやないか、実弾射撃は。かつてのようにF4がない

わけでしよう。だから機種を聞いたのだよ。この主力戦闘機がF4からF15にかわったわけでしょ

う。F15はこういう訓練はしませんよ、むしろあれは迎撃機だから。だからそういういろいろな

空域というものを、むしろ空中戦、ドッグ・アン

ド・キャットというのをやっていると思うので

す。だから当然四、五年前からここは遊休化して

いる。大臣、外務省、皆さん、明らかに使用目的が消滅といつたあんなのだけれども変わつて

ACM Iがくつつくわけでしょう。まさに空は地獄もいいところよ。僕もかつてやつたことがある

ので、わかりやすいように図面をいろいろつくつてみました。これが見ると幾ら安保を認めるとか地位協定を認めるとかいう人たって少しあるはずでいいと思うのですよ。大臣、この図面を見てください。後であなたのところに持つていきましたから。

これが沖縄本島でしよう。これが嘉手納空軍基地ですよ。ここが那覇。ここが今私が取り上げている伊江島の訓練空域になつて、ここは常時飛行できないわけです。これが本部半島。那覇空港から飛び立つと、この飛行機は北西に飛ぶときはこう飛んでいけば一番飛びやすいのだが、しかしで

きない。これを迂回するか、あるいはここしか飛べないということになっている。こういうものはみんな訓練空域です。しかも、今度新しくACM Iをここにつくろうと言つているのでしょうか。このダイダイ色がアルトラップですよ。固定化されたもの。これがいわゆる流動化した空域。見てごらんなさいよ。幾ら空の空間とはいえ、飛行機は袋小路のところを本当に道を探して飛んでいるよう

なもの。これがいわゆる流動化した空域。見てごらんなさいよ。幾ら空の空間とはいえ、飛行機は袋小路のところを本当に道を探して飛んでいるよう

なものであります。

大臣、これを見てください。だから、皆さんがあ

わけでしよう。だから機種を聞いたのだよ。この

日米合意に基づいてあいう進入管制権の問題を

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

含めて本当に沖縄の空の安全性を考えるといふの

さんがあの黄色い線で後で返そうというの、西表の山の中の荒れほうだいの土地を買ったような

ものだよ。それで空域の返還を求めていますなんでも言えた柄ですか。どこの政府かと言いたい。銀座の一等地を売つて田舎の山林を買うようなこと

で面積のつじつまだけ合わせてみたって、それは安全性的確保にはならないのじゃないですか、これから見ても。私はそのことを言つて

いるので

それが過密の状態になつて、しかもこれは心臓部。現在は空対地訓練はやつてない。とするならば、この伊江島の空域ぐらには返還を求めてはどうなのかと言うのです。

これは、きょうはそこまで触れられませんが、伊平屋の飛行場立地の問題とも関連して、これが有

からできなくなっている、もし全面的に返還できないといふことなどは、高度の調整ぐらいはできるで

しょう、一万三千フィートとか一万五千フィートとか。なぜいうことができる範囲の努力さえもやら

ないかといふことに対しても、安保を認めるとか認めないとかその議論は別におくとしても、日本政

府が本当に主体的に空の安全といふことと航空管

制をやるという御意思があるとするならば、こう

いう問題はアメリカだって埋屈が通れば聞きますよ。この際、このことについては真剣に受けとめ

ていただき、先ほど、変更を求めるることはでき

ないことじゃない、やる御意思もある、そうする

ならば、まずこういうところからお考えになつて

みたらと思うのですが、大臣、どうでしょうか。

○細田國務大臣 おっしゃる御趣旨は非常によく

わかります。沖縄の空がある意味では狹められてまいつておるといふことは、緊張した国際情勢を反映したり、いろいろなことだと思います。日本の民間航空路のために非常に遺憾な状態になる

たしておるということをございます。しかしながら、これについてはなかなか厳しい回答しかね返つてこないというのが大体の今までの実情のようでございます。

で、特に伊江島の問題なんかについてもそういう御発言がございましたが、私どもとしては今後さらに努力をしてまいらなければならない、幾ら強くてものはね返されてもやつていくことはやつてまいらなければならぬ、主張すべきものは主張しなければならぬ、かようと思つております。

○上原委員 確かにそれは事務レベルでいろいろ積み上げなければいかぬでしょう。専門家が、日本合同委員会に諮る前に民間航空分科委員会があるわけですから、技術的にそこで詰めるでしょうが、しかし最終的に決断をするのは政治家ですよ。運輸大臣、あなたですよ。外務大臣ですよ。事務当局だけにやれやれと言つたってそれはなかなか容易じやないですよ。それが政治であり、本当の航空行政ぢやないですか。

を指摘し、また皆さんも、そういう制約を受けているということ、非常に支障があるということは、これはすばり言えないかも知れませんが、御専門家は内心冷や冷やしながらお仕事をなさつておると思うわけです。そうであるなら大臣、防衛庁長官をなさつておったこともあり、あなたのところ柄もわからぬわけじゃない。もう少しこの伊江島の問題については、さっきも申しましたが、伊江島の航空路の飛行場立地の問題とも関連をして大変支障を来しているわけです。したがって、現状で遊休化している状態においては、この訓練空域について、運輸省も外務省もひとつこの際アメリカと議題にのせてやってみるという程度の決意を明らかにしていただかないと、二時間質問する意味がないじゃないですか。どうですか大臣。

○山本(長)政府委員 大臣の先ほどの御答弁を補足する意味も兼ねまして御答弁申し上げます。

私たち管制を預かる者といたしまして、アメリ

カと実務者のレベルにおきましていろいろ話をいたしております。先生御質問の伊江島空港周辺の空域につきまして、その返還または削減に関しては、高度も含めまして相手方の意向の打診を行ったところでございますけれども、現在の使用状況につきまして私たちつまびらかではございませんけれども、米側といたしましては、現時点では返還あるいは削減等は困難である、こういうふうなことを申しておるのでございます。

運輸省といたしましては、むしろこの空域の有効利用といいましょうか、使ってないときには民間航空にも使わせるというふうな調整ということによりまして、民間航空に使用できるようになって民間航空にも使わせるというふうな措置を講じらなければなりませんけれども、やはり相手のあることでございますので、実現性という意味で、そういった調整によりまして民間航空にも使えるというふうな意見が強く出されている、現実にこうなっているということです。私たちさらには力をさせていただくということになりましたから、国会でもこういう意見が強く出されるようには調整をしていきたいと考えておるところでございます。

○細田国務大臣 つけ加えて申し上げます。

上原先生の先ほど来の御質問は、日本の民間航空路となるべくゆったりさせたい、安全にしたいという御意向で、ある意味では我々に対する応援なんですから、国会でもこういう意見が強く出されている、現実にこうなっているということです。私たちさらに努力をさせていただくということにしたいと思います。

○上原委員 ぜひそうしていただきたいで……。私が期待しているというか望んでいるなどの答えいやないのですが、しかし私は、これは何も聞かなければぶん殴ってでも返させていくと言っているのじゃないのですよ。しかし、取り決めがあつても改善できる提案もしないで、話し合いましないで、それでは返るか返らぬかもわからぬじゃないですか。その点をぜひ理解をしていただき、しかも私はこれは遊休化していると思っている。そういう意味で、大臣の御答弁もありましたので、ぜひひとつ解決できる面から改善をしていただき

○細田国務大臣 つけ加えて申し上げます。上原先生の先ほど來の御質問は、日本の民間航空路をなるべくゆったりさせたい、安全にしたいという御意向で、ある意味では我々に対する応援なんですから、国会でもこういう意見が強く出されている、現実にこうなっているということです。私たちさらくに努力をさせていただくということにしたいと思います。

このACM-Iも、最初は伊江島のここに持つて
こうとしたわけね。ここはまさに心臓部だか
ら、そこまではということで運輸省もここに持つ
てきた。ここだって銀座の一等地ですよ。沖縄県
で言うと国際通りの一等地だよ。ここを与えてこ
んなところを返されたって、こんな黄色のところ
あっちこっち端っこを返されたって意味ないのだから
よ、正直申し上げて。こういう図示をしないで議論
論をすると、みんなおわかりでないからなかなかな
びんとこないかもしらぬが、実際そうなんだよ。
これでは、空域は与えた分は返してありますなん
て言つたって始まらない。こっちを与えるぐらい
ならこっちは返せ、なぜ皆さんが言うギブ・アン
ド・テークで行けないのですか。大臣、私はその
ことを言つているのですよ。日本政府だっていろ
いろ事情があつてこれを与えるのだから、それな
ら伊江島の空域ぐらいは今使つていないのだから
皆さん返しなさい、それならこっちも協力しまし
ようという、それが本当のパートナー・シップじゃ
ないですか。なぜギブ・ギブ・ギブだけして、こ
つちの方は、こういうところは返されたって余り
意味がないのですよ。専門家の方々もそら言つて
いる。どうか、そういった実態というものを御理解
いただきてこの問題の解決にひとつ御努力を重
ねていただきたいと思います。念を押すようで恐
縮ですが、いいですね、運輸大臣。

○**細田國務大臣**　おっしゃる御趣旨は非常にごものともだと思っておりますので、できるだけの縮ですが、いいですね、運輸大臣。

○**鈴木内閣総理大臣**　うちの方は、こういうところは返されたって余り意味がないのですよ。専門家の方々もそう言ってる。どうか、そういう実態というものを御理解いただきたいと思います。念を押すようで恐ねていただきたいと思います。念を押すようで恐縮ですが、いいですね、運輸大臣。

○上原委員 これからどれだけ御努力なさるか、経過、結果を見ながら、またさらには要望なりいろいろ提起をしていきたいと思います。

そこで、ACMIの件については分科会でもお尋ねいたしましたし、航空分科委員会では大体会意を見て、あとは恐らく日米合同委員会で最終仕上げをする段階だと見ているのですが、このことについても、最終的にはもう少し今指摘した問題をひとつ考えていただきたい。私たちは、そういう立地をさせることは絶対反対なんですが、それだけ言っておつても始まりませんので、そこで、いつごろ決着つけるのか、日米の合同委員会で最終結論を出すのか、おわかりであればお答えください」といったこと。

もう一つ、マスター・ステーションは当初は沖永良部に置くということだったが、マスター・ステーションはなくなつたのか。それと、ACMIの設置との関連において硫黄島には全く関係なくなつたのかどうか。この点はぜひ二つ確認をしておきたいと思いますので、お答えください。

○山下(新)政府委員 先生おつしやいました最初の点につきまして、ちょっと私から御答弁させていただきます。

合同委員会にいつかかるかという点を最初におっしゃったと思うのでございますが、ただいまACMIに関しまして関係御当局でいろいろ協議をしておられまして、関係御当局と申し上げますのは、合同委員会の系列のサブの委員会がございますが、民間航空分科委員会あるいは施設分科委員会、そういうところでございます。そこで検討が済みましてから私たちの方の合同委員会に上がってくるというのが普通の形でございます。私もとしまして、いつそれが合同委員会のレベルに上がってくるかということをちょっとまだ申し上げ得ない、要するに承知していない状況でございます。

○田中説明員 ACMIシステムの設置に伴いましてそのシステムの一部としましてマスター・ステーションの設置場所でございますが、このマスター

ステーション及びそれと一環をなします追跡ステーションにつきましては、ACM空域におきまして訓練を実施いたします航空機の位置、姿勢等を常時地上から追跡、把握あるいは指導する必要がありますので、五個公海上に設置するというわけでございますが、その場所としましては、ACM空域としまして新設される空域の直下でござります。

なお、先ほど硫黄島につきましてお尋ねがございましたが、米側の現在の計画によりますと、硫黄島の土地及びその上空といいますか空域を使用する計画はございません。

○上原委員 ですから、沖永良部には当初計画はあつたけれども、これはなくなつたというふうに理解していいわけです。

○田中説明員 当初の米側計画と申しますかによ

りますと、硫黄島に関連してその周辺空域を利

用するという計画がございましたが、その後、米側におきましてそのACMシステムの計画を修

正いたしまして、その修正案によりますと、硫黄

島に関連する土地及びその周辺の空域を使うと

いう計画にはなつております。

○上原委員 あなたは少しまだわからないのか、

あるいはわかつておって言わないのかしりません、私の質問には答えていませんが、要するに硫

黄島は使わぬということだけははつきりしまし

た。

そこで、大臣いろいろ御努力なさるということ

はおつしゃいまましたが、はつきりしたところまで

いきませんが、こういう状態であるということ

で、ぜひやつていただきたいと思います。

では、そこで働いている管制官の皆さんはどう

いう状況に置かれているのか、これがまた問題なんですね。これだけの制約を受けながら民間機を

安全に運航せしめる、コントロールするというの

は極めて神経を使いますね。私はいろいろ聞いて

みたりしているわけですが、大変な厳しい条件下で仕事を余儀なくされているという状況なんです

ね。

○上原委員 確かに、一般的に短くて五、六カ

月、大体十一カ月、十二カ月、まあ一年ですね。

CM空域としまして新設される空域の直下でござります。

おつて、県出身者が何名で本土関係者がどのくらい、どういう分布になっておるのかということが一つ。それと、那覇だけじゃなく沖縄に任命され一からどのくらいでまた転勤とか異動、そういうものをやっているのか、その実情についてまず簡潔にお答えいただきたいと思います。

○平井説明員 お答え申し上げます。

沖縄に勤務いたします職員につきましてのロー

テーションでございますが、管制官を含めまし

て、原則として三年以内ということで配置転換を行つております。

沖縄に勤務いたします管制官の総数は、約百八

十名でございます。沖縄出身者の数はちょっと手

元に持つてまいりおりませんが、非常に少ない

状況でございます。

○上原委員 非常に少ない。三分の一弱、約四分

の一定程度だと聞いております。全体の運輸関係の

職員が五十八年度でたしか五百八十人くらいです

か、そのうち県出身者が百四十二人、本土関係者

が四百三十八人で、率にすると二五%程度、こう

いう状態なんですね。しかも今おつしやるよう

に、これは管制官ばかりじゃなくして公務員全体

に言えることなんですが、大体三年ローテーショ

ンということになる、こういう状況です。

そこで、きょうは管制官の職務状況を例にと

てお尋ねするわけですが、管制官が一人前という

か通常の業務に従事するするには、どのくらいの

期間が必要なんですか。

○平井説明員 管制官には航空交通管制部に所属

する職員と空港事務所に所属する職員がございま

す。それらによりまして訓練の期間は変わってま

りますし、どちらからどちらに転勤するかによ

つても変わつてしまります。短くて五、六ヶ月、

それから特に管制部の技能試験を取るということ

になりますと大体十一カ月から十二カ月くらいの

期間が要る、こういうのが実情でございます。

○上原委員 確かに、一般的に短くて五、六カ

月、大体十一カ月、十二カ月、まあ一年ですね。

そうしますと、三年で、何か管制官というのは、例えば羽田なら羽田に勤務すると、羽田でまた新たに訓練を受けなければいけないようです。それだけダウントする、やはり生活設計が立たなくなるというだけれども、福岡へ行くと那覇で訓練を受けなければいけない。成田へ行くと成田、千歳は自衛隊だからあれば飛行場主義というのか、立地主義なんだな。そうしますと、あなたがおつしやるようく短くて六ヶ月、通常で一年、しかも三年でローテーションしなければならないとなると、短い人が大体二年半、長い人となると一年以上訓練を受け、実際に仕事につくのは正直申し上げて一年程度ということになつてしまつわけですね。いろいろ聞いてみたのですが、例えば航空保安大学を受けて基礎試験を受けて就職した段階では、六ヶ月は絶えず助言者がいなければいけないというわけですね。十二カ月はさらにまた「マニュアル一部」とか「マニュアル」あるいは「慣熟」というのがあって、それが十二カ月かかる。航空レーダーを実際に扱うころまではさらに十八カ月かかる。トータルすると、本当にレーダー管制までやるには二十二・五ヶ月も要するというんだね。そうすると三年の任期ならほとんど訓練で終わつてしまつ。ほんの方へ転勤せざるを得ないという状況が出てくるわけですね。それで一人前だという段階でまたほかの方へ転勤せざるを得ないという状況が出るわけですね。だからそういう面でも、管制官の皆さんとか航空業務に携わっている皆さんの勤務状況は緊張のし通し、あるいは絶えず人員が不足がちであるという状況があると思うのです。なぜそうなつていいかといふと、今度は人事院の問題になるわけですが、三年のローテーションというのは、規則をいろいろ調べてみますと、調整手当が支給されるのが大体三年といふうになつてます。それらによりまして訓練の期間は変わつてしまつてます。それから特に管制部の技能試験を取るということについては、長期在任するということについては御承知のように東京その他大阪近郊は大体九%つけられている。甲地、乙地が6%、3%ですか、そういうふうなると、やはり9%もらつている人は、その手当が削られるものだから、手当を削られると

そういう面にも影響しますので、年間にすると三十万から三十五万になるようです。それだけダウントすると、やはり生活設計が立たなくなるという

面をそれぞれの公務員は抱えてそれぞれの任地に行つておられます。

こういうことをいろいろ調べてみると、この問題は、昭和四十二年にかけて四十五年には、法律が一部改正をされているようですが、沖縄が復帰をしたのが四十七年だから、沖縄は全くこれららち外にされている。ここらの問題を少し

年になりすればいいのではないかという意向も人事院なりあるいは運輸省としても御検討いただ

いて、今の激変緩和措置でそういうことをやつて、それならこの調整手当期間を四年にしたり五年にしたりすればいいのではないかという意向も

ないでもないわけですが、そうすると今度はまた同じ仕事をしておつても調整手当をもらう方

ともらわぬ方の格差が何年も続くとそこまで

リクション、摩擦が出てくるわけですね。これもやはり公平の給与体系というかそういう面から問題がないとは言えない。だから、何らかの形でこれを改善しないと、今の勤務状況全体を含めて人事交流というものがなかなかうまくいかないので

す。

この実態についてどういう御認識を持つておら

れるのか。また、解決方法はお考えなのかどうか。運輸省と人事院にお聞かせいただきたいと思

います。

○平井説明員 先生御指摘のとおり、沖縄の勤務者は三年程度でどんどん転勤をしておるというの

が実情でございまして、もちろんその理由といった

ことは、確かにそれが支給されるのが大体三年といふうになつてます。それらによりまして、その期間を過ぎてなお勤務

をしてくれということで職員に協力を願うということについては若干いろいろ問題もあるというこ

とは事実でございます。

今先生からお話をありましたように、異動保険
というものは、生活の激変緩和ということで保障措
置を設けておるわけでございます。片一方、調整手当につきましては、これはそれぞれの地域の民
間給与、生計費、物価、そういうものの差がありま
るので、地域間調整という意味で調整手当が設け
られておるわけでございます。したがいまして、
各地域に調整手当をつけるかつてないか、あるい
はどういう地域につけるかつてないかということと
になりますと、今の三原則に適合するかどうかと
いうことで評価するはかないわけでございます。
異動保険はもともと就業緩和と同様で、次第に

ないということです。今日に至っているようですが、民間との賃金較差という場合は、大都市周辺は確かに大企業も多いし、賃金のベースは高いでしょう。それは否定できない現実です。だが一方、物価及び生計費の問題になると、必ずしも大都市だから物価及び生計費が高くて地方都市は安くしておむるという理論にはならぬと思うのです、生計費という面からね。そういう面からして、この調整が妥当というか特勤で該当しない面については何らかの新たな手当制度を設けるか、こういう時勢だわらんなかなかそれも難しいとは思います。これが人事院も重視するもう少し自分たちの職員のこと

困ります。特にその中でも管制官の皆さんにとつては大変な状況で、さつきも言つたが、ああいう厳しい環境下で管制業務をやらなければいけないと、いう二重、三重の制約と負担がある。ここは、六十年の公務員制度全体の見直しの中でやるのか、あるいは今回の人事院勧告の中で検討してみるのか、いろいろ方法や考え方はあると思うのですが、さつきのような余りしゃくし定規のお話でなくして、解決策はどんなものなのか、改めて御所見を聞いておきたいと思うのです。

研究を続けたいということでございます。
それともう一つ、航空管制官につきましては、
これは沖縄だけではないのでござりますけれど
も、調整額というものが八%ついております。他
の職員よりは八%増しの給与をもらつております。
うような措置はしてあるところでございます。

○上原委員 確かに管制官は職務上そういう特殊
手当がつけられていますね。ですから、それも職
務柄当然というか、そういう保障をやらなければ
はいけないという建前からそうなつてていると思う
のですが、何としてもこりいらは解決する方向に

任地になっていただけで、その土地の生活になじんでいただく、その期間も必要であるという意味も入っておりまして、そういう意味では調整担当者三三回あるふうな日程であります。

そこで沖縄の例を言いますと、まず日本一電気自動車で走るところを考えていただいて、何らかの手だてをやらないと困るのであります。

○新政府委員 沖縄は運動する層にはつきりしては、復帰後特地勤務手当、これは本島以外の島の部分ですが、ここに新たにつけました、あるいは割り増しをしたりという措置をとつてございます。

やつでしたかがなければいかぬわけだ。では、調整手当の三%にも沖縄は本当に該当しないのか。四十二年、四十五年の段階では全然らち外にされているわけだから。あるいは六多に該

か。○上原委員 それは、給与法とか人事行政の立場からいって、今あなたがおっしゃることが筋かもしれない。しかし、人事行政で給与担当官はそんな不人情ではいけませんよ。もちろん三年でいいと言っているわけではないので、激変緩和措置として三年を限度としてやっているというのでは、私もちょっと勉強してみたのでわかるのだが、しかし、実際にそういう調整手当の問題等があるから三年で次の職場に行きたいというふうになつてゐるわけですよ。そのことの改善措置をそろそろ考えてみなければいけないんじやないです。

料金が高いということです。それから国鉄がかなり高い。私はちょっと勉強しているのですが、何回か公務員の皆さんやいろいろな本土から沖縄に行つておられる方々から言われるのですが、普通の地域なら一日の交通費というのは二千円かどんなに高くても三千円くらいで済むというのです。本州の都道府県に出張して公務員が仕事をする場合は大体三千円平均でいく。しかし沖縄では、そういう一千円というあれば全然立たないようですね。まず鉄道がないからバスに乗つても相当取られる。あるいは場合によつてはタクシーに乗らなくてはいかぬ。だから完全基準がないというわけですね。そういう面からしても、実際に公務員の諸君が仕事をなさる場合、あるいはこつちから出張するという場合だつて、相当の悪いインパクトを受けている。

それ以外には何も特別な措置はとっていないわけですが、従来から、亜熱帯手当あるいはそれが無理なら何らかの方法で考えられないかとおっしゃいましたように、電力の単価が非常に高いというようなことも人事院ではわかっておりまます。それから通勤につきましても、本土の地域に比べますと、バスでございますので相当多額の通勤費がかっておるという実情もわかつております。問題は、人事院でございますので気分で措置するというわけにまいりませんので、何らかのデータが必要であるということで、要請される方の側にもひとついいデータがあつたら欲しいということは人事院の方からもたびたび申し上げているわけでございますが、我々の方としましても、民間の企業におきますところのいろいろな給与上の措

当するかもしれない、今やつてみると。さわると
うるさいからということで復帰前にできた法律の
恩典を全く受けないということでは、これは困る
わけだな。ですから、そういう調整手当の面での
解決策があるのかどうかが一つですね。今おっし
やるような新たなデータがうまく収集できれば、
それを基礎に制度化していくこともできな
いことではないでしよう。しかし、それには時間
がかかると思う。そういう面ができるのか。
もう一つは、あなたがおっしゃるよう、特地
手当とおっしゃいましたが、これも確かに南大東
とか西表とか、離島とか測候所ではついているは
ずだ、ついていますね。これが沖縄本島ではない
のですね。離島なんですよ。離島の離島なんです
よ。それではこういった管制官の皆さんとか全体
的なカバーはできない。そういう問題があるとい
うことは、御認識もいただいておりますので多く

確かに、この調整手当を支給する地域の条件としては、民間における賃金、物価及び生計費が高い地域、それでこれを甲地、乙地に分けてあるようです。しかも私がさつき指摘しましたように、この調整手当の具体的な支給地域については、四十二年の調整手当の創設の際にいろいろ本委員会でも附帯決議などがつけられて、余りいじら

これから、亞熱帶手当をどうするかということとで一時相当前向きに検討しておった。だが、だんだん行革やら何やら公務員いびりするものだから消えてしまって、もうどうなつているかわからなくなつてますが、そういう総合的な面を考えて沖縄に勤務をしている公務員の皆さんのお計費の問題とか手だてということをやつていただかないとい

置ということとも調べております。それから生計費面での他の地域との比較というのも行っております。現在までのところなかなかいいデータといふものが見当たりませんで、これはそういうことで放置しているわけではございませんで、毎年のようにそういう問題は調査しておるわけでございますが、変化がなかなか見られない、なお今後も

申し上げません。
そうしますと、あとは特殊勤務手当ができるのかどうかという問題がありますね。確かにこれはまた特定の職種ですからなかなか全体的にカバーできない面があるわけですが、管制官の場合は、ついておつてもそれを改善することができるのかどうかという面、あるいは調整手当をもう少し緩

困るのです、

研究を続けたいということでおぎいます。

やかに、必ずしも三年と言わざ、どうしても残つて仕事をしたいという人々に対しても、もう少し本人の意向を入れて運用面で緩和措置をとるとか、こういうことは私はできない相談ではないと思うのです。やりようによつては、運輸省はそのくらい、ほかの空域をいじる面では悪知恵も働かすのに、こういう面ではもう少しいい知恵を出してもいいのじやないですか。

だから、そういうよくなことで今いろいろ支障といふ非常に不満を持つておられる、あるいはもう少しおりたくてもやはり調整手当の問題等があつてなかなかそうはいかないということで、非常に腰が落ちつかないわけですよ。落ちつかないとなると、それだけ管制業務の不安全性というものが出てくるわけですよ。生活の面と仕事の中身というものは密接不可分なんですよ。衣食住足りて礼節を知るとおっしゃるでしょう。もちろんそれと性格は違いますが、その意味でも私はこの面はぜひ御検討いただいて何とか改善をしてもらいたい。もちろんこれは、俸給調整額というのがあるから、調整手当でたくさんやつてもまた調整される、いろいろな問題がなかなか面倒なところがあるかもしれません、今の状態でこれを放置しておくわけにはまいりませんので、改めてここいらの問題について、仕事の安定性という面、それから安全性という面、継続性という面からしても、何とか改善策をおとりになつていただきたいと思うのです。きょうは官房長は来てないが、航空局長でもいい。もう一遍給与局長のお答えも聞いて、最終的には運輸大臣の決意もお聞かせいただきたいと思います。

○山本(農)政府委員 御指摘の点、私たちも非常に頭を痛めておる点でございます。管制官といった専門職種につきまして、御質問の中にもございましたけれども、現地出身者が極めて少ないといふところから、東京なり大阪なりブルとして相当多くいる職場からそこに派遣をする、そこにローテーションが生ずるわけでございます。人事管理上やはりその人の生活あるいは家族等との関

係から現在三年ということでローテーションを組んでおるわけでございますが、御指摘のように、

手当の観点からの問題というのもそこにござい

ます。

この問題につきましては、調整手当の問題あるまして、三年ということでおおむねローテーションを組んでおるわけでございます。

この問題につきましては、調整手当の中にあります。私はちょっと御質問の中になりましたような新規の手当の問題、いろいろ議論をしてまいつておる

ところでございますが、給与制度という体系の中

でやはり解決をしていかなければならぬ問題でござります。私たちといたしましても非常に頭の痛い問題でございまし、また先生おっしゃるよう

に、遠隔地から行つておる人たち、あるいはその

現地の人たちとのバランス、双方を考えながら、

何とか解決策を見出していきたいというふうに考

えておるところでございまして、運輸省だけだと

いうわけにはいかない問題でござりますけれど

も、関係省庁とも十分協議いたしまして、御理解を願いながら解決の方法を早急に見出していきた

いというふうに考えておる次第でござります。

○細田国務大臣 申し上げるまでもなく、航空は

大変な急速な発達、進歩を遂げておるのでござい

ます。その間にあって、沖縄に限らず航空管制官

の仕事というものは大変なきつい仕事で、一つ誤

ると刑事責任まで問われるというような非常に危

ない、責任の重い仕事をやっておるわけでござい

ます。

そういうふうに考えておる次第でござります。

そういう意味で、勤務の体制、昇進、給与あらゆる点についてよくよく考えていかなければならぬ問題である、こう思ひます。航空の便数がふんだりいろいろいたすこととでしわが管制官に寄る

ましても、先ほども私は申し上げましたが、特別

な管制事情であることも私どもはよく承知してお

ります。これらの点についてさらに政府部内、ま

た人事院の方でもお骨折りをいたくよう努め

してまいりたい、かよう思つております。

○斧政府委員 いろいろ御指摘のありました手當

別に、ちょっと人事院の立場を申し上げておきます。

まず調整手当でございますが、これは現在、見直しの課題の一つになつております。四十二年に現在の調整手当ができましたときに、御指摘のあ

りました附帯決議がありまして、地域はいぢらな

いということで今まで来ておるわけですが、世

の中いろいろ変化しておりますので、必ずしもそ

の当時の状況が、各地域別に見た場合、同じであ

るとは言えませんので、それは検討したい。そ

の問題が、地方団体、職員、それから先生方も、附帯決議がついておるぐ

らいでございますので非常に関心が高い部分でござりますので、おいおい御相談を申し上げたい

思つております。

それから異動保障でございますが、これは最初

半年であったわけです。それが一年になり二年にな

り三年、こういうことになつてきたわけです

が、三年でも先ほど先生御指摘のような現地職員

との摩擦というようなものもあるやに我々の方に

耳に聞こえてくるわけでございます。どのくらい

の期間が異動の保障としていいのかというのはな

かなか難しい問題でございまして、半年、一年、

そのころは大して現地職員との間にそこは来さな

かったのですが、期間が延びるに従つて現地職員

からのそういう不満の声も出てくる、こういうう

とでござりますので、なかなか三年を動かすとい

うのは難しい問題を含んでいるのではないかと

いう気がいたします。

それから、見直しの中で、実は航空管制官には

新しく専門技術俸給表というものをつくつてそれ

を適用したらどうだろうかということを今検討し

ております。それは、今行政職にて処遇してお

わけですが、そではなくて専門官として処遇し

て、そして行政組織のようなポストにこだわつて

しての格付方法はないかということで検討してお

りますので、その面は運輸省ともよく相談しながら進めてまいりたい、こういうふうに思つております。

○上原委員 人と金の絡む問題はなかなかややこしいということは私もわかるのですが、しかしこれは解決しなければいけないですよ、異動保障期間の問題にしましても。ですから、見直しの段階

でいろいろ御検討なさると思うのですが、見直し

というものが後ろ向きであつてはいかんですね、少

なくとも斧さん。ぜひひとつ、専門職という格付

で新たな給与表というのも一案でしようが、こ

れもまた改悪になつてもいいかぬし、そういうこと

はぜひ御留意をいただいて、少なくとも四十二年

段階でできたときは沖縄は全然対象になつていな

いわけだから、これを入れることにはここにいら

つしやる方みんな賛成ですよ。

〔池田(行)委員長代理退席、委員長着席〕

問題は六%入れるか九%入れるかだけのことであつて、そういうことは私はやろうと思えば十分で

あります。

○細田国務大臣 申し上げるまでもなく、航空は

大変な急速な発達、進歩を遂げておるのでござい

ます。その間にあって、沖縄に限らず航空管制官

の仕事といふものは大変なきつい仕事で、一つ誤

ると刑事責任まで問われるというような非常に危

ない、責任の重い仕事をやっておるわけでござい

ます。

そういうふうに考えておる次第でござります。

そういう意味で、勤務の体制、昇進、給与あら

ゆる点についてよくよく考えていかなければならぬ問題である、こう思ひます。航空の便数がふんだりいろいろいたすこととでしわが管制官に寄る

までも、何とか改善策をおとりになつていただきたいと思うのです。きょうは官房長は来てないが、航空局長でもいい。もう一遍給与局長のお

答えも聞いて、最終的には運輸大臣の決意もお聞かせいただきたいと思います。

○山本(農)政府委員 御指摘の点、私たちも非常に

頭を痛めておる点でございます。管制官といつ

た専門職種につきまして、御質問の中にもござい

ましたけれども、現地出身者が極めて少ないと

うところから、東京なり大阪なりブルとして相

当多くいる職場からそこに派遣をする、そこにローテーションが生ずるわけでございます。人事

管理上やはりその人の生活あるいは家族等との関

係から現在三年ということでローテーションを組んでおるわけでございますが、御指摘のように、

手当の観点からの問題といふものもそこにござい

ます。

この問題につきましては、調整手当の問題あるまして、三年ということでおおむねローテーションを組んでおるわけでございます。

この問題につきましては、調整手当の中にあります。私はちょっと御質問の中になりましたような新規の手当の問題、いろいろ議論をしてまいつておる

ところでございますが、給与制度という体系の中

でやはり解決をしていかなければならぬ問題でござります。私たちといたしましても非常に頭の痛い問題でございまし、また先生おっしゃるよう

に、遠隔地から行つておる人たち、あるいはその

現地の人たちとのバランス、双方を考えながら、

何とか解決策を見出していきたいというふうに考

えておるところでございまして、運輸省だけだと

いうわけにはいかない問題でござりますけれど

も、関係省庁とも十分協議いたしまして、御理解を願いながら解決の方法を早急に見出していきた

いというふうに考えておる次第でござります。

○細田国務大臣 申し上げるまでもなく、航空は

大変な急速な発達、進歩を遂げておるのでござい

ます。その間にあって、沖縄に限らず航空管制官

の仕事といふものは大変なきつい仕事で、一つ誤

ると刑事責任まで問われるというような非常に危

ない、責任の重い仕事をやっておるわけでござい

ます。

そういうふうに考えておる次第でござります。

そういう意味で、勤務の体制、昇進、給与あら

ゆる点についてよくよく考えていかなければならぬ問題である、こう思ひます。航空の便数がふんだりいろいろいたすこととでしわが管制官に寄る

までも、何とか改善策をおとりになつていただきたいと思うのです。きょうは官房長は来てないが、航空局長でもいい。もう一遍給与局長のお

答えも聞いて、最終的には運輸大臣の決意もお聞かせいただきたいと思います。

○山本(農)政府委員 御指摘の点、私たちも非常に

頭を痛めておる点でございます。管制官といつ

た専門職種につきまして、御質問の中にもござい

ましたけれども、現地出身者が極めて少ないと

うところから、東京なり大阪なりブルとして相

当多くいる職場からそこに派遣をする、そこにローテーションが生ずるわけでございます。人事

管理上やはりその人の生活あるいは家族等との関

係から現在三年ということでローテーションを組んでおるわけでございますが、御指摘のように、

手当の観点からの問題といふものもそこにござい

ます。

この問題につきましては、調整手当の問題あるまして、三年ということでおおむねローテーションを組んでおるわけでございます。

この問題につきましては、調整手当の中にあります。私はちょっと御質問の中になりましたような新規の手当の問題、いろいろ議論をしてまいつておる

ところでございますが、給与制度という体系の中

でやはり解決をしていかなければならぬ問題でござります。私たちといたしましても非常に頭の痛い問題でございまし、また先生おっしゃるよう

に、遠隔地から行つておる人たち、あるいはその

現地の人たちとのバランス、双方を考えながら、

何とか解決策を見出していきたいというふうに考

えておるところでございまして、運輸省だけだと

いうわけにはいかない問題でござりますけれど

も、関係省庁とも十分協議いたしまして、御理解を願いながら解決の方法を早急に見出していきた

いというふうに考えておる次第でござります。

○細田国務大臣 申し上げるまでもなく、航空は

大変な急速な発達、進歩を遂げておるのでござい

ます。その間にあって、沖縄に限らず航空管制官

の仕事といふものは大変なきつい仕事で、一つ誤

ると刑事責任まで問われるというような非常に危

ない、責任の重い仕事をやっておるわけでござい

ます。

そういうふうに考えておる次第でござります。

そういう意味で、勤務の体制、昇進、給与あら

ゆる点についてよくよく考えていかなければならぬ問題である、こう思ひます。航空の便数がふんだりいろいろいたすこととでしわが管制官に寄る

までも、何とか改善策をおとりになつていただきたいと思うのです。きょうは官房長は来てないが、航空局長でもいい。もう一遍給与局長のお

答えも聞いて、最終的には運輸大臣の決意もお聞かせいただきたいと思います。

○山本(農)政府委員 御指摘の点、私たちも非常に

頭を痛めておる点でございます。管制官といつ

た専門職種につきまして、御質問の中にもござい

ましたけれども、現地出身者が極めて少ないと

うところから、東京なり大阪なりブルとして相

当多くいる職場からそこに派遣をする、そこにローテーションが生ずるわけでございます。人事

管理上やはりその人の生活あるいは家族等との関

係から現在三年ということでローテーションを組んでおるわけでございますが、御指摘のように、

手当の観点からの問題といふものもそこにござい

ます。

この問題につきましては、調整手当の問題あるまして、三年ということでおおむねローテーションを組んでおるわけでございます。

この問題につきましては、調整手当の中にあります。私はちょっと御質問の中になりましたような新規の手当の問題、いろいろ議論をしてまいつておる

ところでございますが、給与制度という体系の中

でやはり解決をしていかなければならぬ問題でござります。私たちといたしまして非常に頭の痛い問題でございまし、また先生おっしゃるよう

に、遠隔地から行つておる人たち、あるいはその

現地の人たちとのバランス、双方を考えながら、

何とか解決策を見出していきたいというふうに考

えておるところでございまして、運輸省だけだと

いうわけにはいかない問題でござりますけれど

も、関係省庁とも十分協議いたしまして、御理解を願いながら解決の方法を早急に見出していきた

いというふうに考えておる次第でござります。

○細田国務大臣 申し上げるまでもなく、航空は

大変な急速な発達、進歩を遂げておるのでござい

ます。その間にあって、沖縄に限らず航空管制官

の仕事といふものは大変なきつい仕事で、一つ誤

ると刑事責任まで問われるというような非常に危

ない、責任の重い仕事をやっておるわけでござい

ます。

そういうふうに考えておる次第でござります。

そういう意味で、勤務の体制、昇進、給与あら

ゆる点についてよくよく考えていかなければならぬ問題である、こう思ひます。航空の便数がふんだりいろいろいたすこととでしわが管制官に寄る

までも、何とか改善策をおとりになつていただきたいと思うのです。きょうは官房長は来てないが、航空局長でもいい。もう一遍給与局長のお

答えも聞いて、最終的には運輸大臣の決意もお聞かせいただきたいと思います。

○山本(農)政府委員 御指摘の点、私たちも非常に

頭を痛めておる点でございます。管制官といつ

た専門職種につきまして、御質問の中にもござい

ましたけれども、現地出身者が極めて少ないと

うところから、東京なり大阪なりブルとして相

当多くいる職場からそこに派遣をする、そこにローテーションが生ずるわけでございます。人事

管理上やはりその人の生活あるいは家族等との関

係から現在三年ということでローテーションを組んでおるわけでございますが、御指摘のように、

手当の観点からの問題といふものもそこにござい

ます。

この問題につきましては、調整手当の問題あるまして、三年ということでおおむねローテーションを組んでおるわけでございます。

この問題につきましては、調整手当の中にあります。私はちょっと御質問の中になりましたような新規の手当の問題、いろいろ議論をしてまいつておる

ところでございますが、給与制度という体系の中

でやはり解決をしていかなければならぬ問題でござります。私たちといたしまして非常に頭の痛い問題でございまし、また先生おっしゃるよう

に、遠隔地から行つておる人たち、あるいはその

現地の人たちとのバランス、双方を考えながら、

何とか解決策を見出していきたいというふうに考

えておるところでございまして、運輸省だけだと

ただきたいと思うのです。

春闘も、昨晩というか、けさ私鉄大手の方が決まって、大体大手の方は山を越したようなことで、ストなしで労使の理解を得て合意を見るといふのは我々も望むところなんです。しかし私は沖縄のバス問題といふのは、今のような状態ではどうにもならないと思うのですね。これは、きょうは多くは申し上げられませんが、五十五年ごろから大変な状況が出て、その都度春闘時には反復的にストライキをするとかあるいは合理化を強行するとかやってきて、今度、事もあるうに春闘要求したら逆に三万円の賃金カットをやるという回答しかやっていないわけですね、一部のバス企業は。

なぜそうなるかというと、これはいろいろ経営者の姿勢の問題なり能力の問題等あると思うのですが、これまで合理化もやつてきたのですよ。

経営陣も経営陣なりの努力も私はしてきていたと思う。それでもなおできないところは何かといふのは、やはり沖縄の置かれている環境なり道

路問題なりあるいは基地の問題ともこれはすべて無関係でない。そういう面からすると、やはり公

共交通機関の確保という面で県民の足の確保を、

六十二年の国体とというようなことを考へると、これは労使間の問題として県任せ、企業任せとい

うは、もちろん組合にも相談をし、陸運局にもいろいろお願いをして要望をしてまいりました。

だが、今年は去年よりも悪化する方向にある

んですね。そういう意味で、こことひつ抜本的な公共交通のあり方といふものと県民の足の

確保ということとで政府のお力もかりにやいかぬと思うのですが、それに対するお考えと、何らかの

対策を講ずる立場にあるのかどうか、お聞かせをいただきたいと思います。

○角田政府委員 沖縄のバス問題の重要性は、私も、昨年沖縄の四社のバスが相当長期にわたって

ストをした関係上、また先生からいろいろ御

意見もいただきました関係上、よく存じ上げてい

る次第でございます。それから、まさにこの問題題

は沖縄のバスの、四社ございますが、この路線の

車密度としては、路線の編成が当を得れば採算に

しか乗るような状況でございますので、その辺の

ところをどうするかがやはり私ども基本の問題だ

ろうと思つております。

先生からも昨日いろいろ御提案がありました

し、そういうものを受けまして、現地では沖縄総

合事務局がバス問題四者協議会といふのをやつて

おります。それから沖縄県としては沖縄県バス問

題対策協議会というのを開催いたしまして、今い

るいろいろな検討を重ねて、今は私どもも聞いて

おりますし、逐一その審議の状況は私どもも報告

は受けて存じ上げております。

ただいまの状況では、バスの路線の再編問題

あるいはバスの運営主体の問題、その辺のこと

でいろいろな御意見が各方面から出来まして、それ

をどうやってまとめ上げるか、こういうようなタ

イミングであると私どももわざまえておりま

す。そこで初めて皆様方の、関係者の方々の合意

が得られ、一つの方向が打ち出されましたときに

国としてなすべき対策が出てまいりますれば、私

どもとしてもこれは最大の努力を払つて県民の足

を確保するためにやっていかなければならぬ、か

ように考えております。

○上原委員 これでもう時間ですから終わります

が、いま御答弁ありましたように、運輸大臣、一

言お聞きになつていただきたいと思うのです。

これは、六十二年に国体があるわけですね。一

部は六十二年開通になるかもしません。私は、

これは非常に懸念をしているわけです。それが開

通された場合に、バス企業に及ぼす影響。日本全

国を含めて地方交通機関のあり方といふのは大變

難しい。わかりますけれども、しかし鉄軌道がな

いということと、ああいう狭っこいところで道路

にいたしておるわけでございます。

○松井政府委員 今回の運輸省の機構改革は、た

だいま先生お話しございました地方の陸運局と海

運局を統合して地方運輸局とするという地方組織

の改革のほかに、実は中央組織の改革も行うこと

にいたしておるわけでございます。

○松井政府委員 御承知のように、運輸省全体と

いたしまして第一次から始まりまして現在に至る

毎年の定員削減計画というものがございまして、

整備がまだまだ、なされつつあるにしても、車両の路面という面では類似県と比較して非常に低い。しかし、バスの利用者という面では、本土の

方が一〇〇であるなら沖縄はたしか一五三です。が、ぜひこの問題についても早目に解決していただくよう必要申し上げて、大臣の御所見も聞いて質問を終わりたいと思います。

○細田國務大臣 全国的にバスの問題は非常に大きな問題になつてしまつておりますが、沖縄につ

きましては特にいろいろな特殊事情がございまし

て困難な問題であり、そして他の県よりもより重

要な問題になつておることをよく承知いたしてお

ります。したがつて、いろいろな面からこれら

問題について取り組んでまいりたいと考えてお

次第でございます。

○上原委員 これで終えますが、開発庁、防衛

庁、来ていただきましたが、きょうはもう時間が

ありませんので、どうも失礼しました。終わります。

○片岡委員 須田中慶秋君。

○田中(慶)委員 運輸省設置法の一部を改正する法律案の関係で質問させていただきたいと思いま

す。

海運局と陸運局の統合という関係でありますけ

れども、これらの統合の関係といふのは特に臨調

との絡みだという説明を聞いているわけですが、

これらについてどのように反映をされているかと

いうことを、まず一点、お聞きしたいと思いま

す。

○松井政府委員 今回の運輸省の機構改革は、た

だいま先生お話しございました地方の陸運局と海

運局を統合して地方運輸局とするという地方組織

の改革のほかに、実は中央組織の改革も行うこと

にいたしておるわけでございます。

○松井政府委員 御承知のように、運輸省全体と

いたしまして第一次から始まりまして現在に至る

毎年の定員削減計画というものがございまして、

まれているかという問題について、お答えをいた

す。

すなわち、本省の内部部局につきましては、運

輸政策局、国際運輸・観光局、地域交通局、貨物

局を統合いたしまして地方における運輸行政の総

横割りの部局を設けまして、運輸行政におきます

各分野の行政ニーズに機動的かつ総合的に対応で

きるような組織をつくるというのが第一点でござ

います。

また、お尋ねの地方支分部局につきまして、従

来別々の仕事をいたしておりました陸運局と海運

局を統合いたしまして地方における運輸行政の総

横割りを図るということ、さらに企画機能を充実す

るというような改革を計画したわけでございまし

ます。

○田中(慶)委員 基本的な考え方方は今説明を聞いてわかるわけですが、ただ、一つには先般もヒアリングその他の中での改革で人員削減の問

題やら、あるいはまた、海運局と陸運局あるいは

本省関係でこれらの設置法が改正することによ

てわかるわけですが、ただ、一つには先般もヒア

リングその他の中での改革で人員削減の問

題やら、あるいはまた、海運局と陸運局あるいは

本省関係でこれらの設置法が改正することによ

て具体的には例えば人員といふものがどのよう

形で削減をできたのかどうか、こういう問題と

もう一点は、逆に、せっかく組織の変更なりこう

いうものが検討されたのですが、しかし業務は

何ら変わつてないのじやないか、こんな気もする

わけです。これらについての考え方なり、あるいは

また、今そういう人員削減を含めてどの程度進

省全体の定員の一一定の削減を行うわけでござります。ただ、お尋ねでございますので、いわば今回機構改革に関連してという観点から人員の削減の面を見てまいりますと、地方組織を除く中央組織におきましては、前年度に比べまして二十三名の減ということになつております。また、地方組織、陸海運局について見ますと七名の減でござりますが、ただ、地方の今回新しくできます運輸局の場合には、部門間配置転換という、他省からのある程度の人間を受け入れてほしいという御要望がございまして、これが六名ござりますので、それを差し引きいたしますと一名の減ということになるわけでございます。

御案内のように、地方の陸海運局の仕事のかなり大きな部分は、交通機関の安全を検査し、あるいは船舶にいたしましても自動車にいたしましても、その安全面の行政というものが非常に多いわけでございます。一般の行政事務の部門では実は二十名の減を立てておりますけれども、車検場のコースの増加とか検査場の増設とかいうような施設の増加に伴いまして一定の人間の増員が必要になるわけでございまして、今度そういう仕事の内容から見た増減で申しますと、一般業務で二十名の減であり、施設増に伴う増員十九名ということで、先ほど申しました差し引き一名の減、こうなるわけでございます。

また事務の関係で、私どもかねてより許認可事務を整理するということで措置をいたしておりまして、昭和五十五年の閣議決定で運輸省関係では二百五十件の許認可事務を整理するということが定められましたが、そのうち既に二百四十四件は手当て済みでございます。また、臨調の最終答申におきましてそれと別に二十件の指摘がございました。これは現在までに十五件実施済みでござります。さらに、この新しい機構改革が完成いたしました既におきまして、事務の合理化ということについてもなお検討を加えていきたいといふふうに考えております。

○田中(慶)委員 現実的には、今のお答えでも明

らかなように、人員の削減というのはほとんどされないわけです。こういう問題が、一つには機構改革に關連してという観点から人員の削減の面を見てまいりますと、地方組織を除く中央組織におきましては、前年度に比べまして二十三名の減ということになつております。また、地方組織、陸海運局について見ますと七名の減でござりますが、ただ、地方の今回新しくできます運輸局の場合には、部門間配置転換という、他省からのある程度の人間を受け入れてほしいという御要望がございまして、これが六名ござりますので、それを差し引きいたしますと一名の減ということになるわけでございます。

御案内のように、地方の陸海運局の仕事のかなり大きな部分は、交通機関の安全を検査し、あるいは船舶にいたしましても自動車にいたしましても、その安全面の行政というものが非常に多いわけでございます。一般の行政事務の部門では実は二十名の減を立てておりますけれども、車検場のコースの増加とか検査場の増設とかいうような施設の増加に伴いまして一定の人間の増員が必要になるわけでございまして、今度そういう仕事の内容から見た増減で申しますと、一般業務で二十名の減であり、施設増に伴う増員十九名ということで、先ほど申しました差し引き一名の減、こうなるわけでございます。

○松井政府委員 お答え申し上げます。

今回の運輸省の行政機構改革は、ただいま先生御指摘の運輸省が非常に許認可が多い、許認可中心の行政をやっているではないかという御批判にこたえるという面がございまして、できる限り今后許認可を見直し、簡素化できるものは簡素化して、政策中心の官庁への展開を図つていきたいと心の行政をやっているでないかといふ御批判にござるが一つの大きなねらいでございます。したがいまして、現在既に省内においても各分野の今後行政手法のあり方ににつきまして鋭意研究を進めておりますが、先ほど御答弁申し上げましたように、この一つのねらいが、許認可行政がかなりのウエートを占めていた運輸行政から新しいビジョンをつくりまして、そのとともに新しい行政手法を考えながら進んでいくという方向を申し上げたわけでございます。正直のところを申しまして、許認可行政と一口に申しましても、官房長から検討をいたしたいと思っております。

ただ、運輸省の許認可と申しますものの中に

の事業の適正な運営を見ていくという部分と、安全管理、環境行政というような面からの許可行政に対する規制がございます。それからもう一つは、二つの面で必要なことといふものもあり多くの面を占めております。そこで、今後の行政手法の問題としては、私ども、一つは事業の活性化ということをぜひ達成し得るではない、こんなふうにも思いますし、あることはまだ許認可事務等の問題についても、先ほど御指摘申し上げたように、業務は何ら変わつていいんじやないか、こういうこともよく言つても、本当に複雑、煩雜、なおかつ許認可そのものが大変大きく変わったのか。今あなたは安全であるとかいろいろなことを言われて説明されておりますけれども、現実に指導を受けている立場の人たちは、この許認可業務といいますか、もっと簡素化していいじやないか、もっと手続き的に省略されていいじやないか、こういうことをよく言われております。それが真的行政改革だと思うのですが大変大きく変わったのか。今あなたは安全であるとかいろいろなことを言われて説明されております。そして現在、特に許認可の中においてはどういう点が目立つて改善されたのか。例えば本當に複雑、煩雜、なつかつて許認可そのものが大変大きく変わったのか。今あなたは安全であるとかいろいろなことを言われて説明されております。そして現在、特に許認可の中においてはどういうふうに考えております。

○田中(慶)委員 一月二十五日の閣議決定でも、すなわち運輸省の組織の統廃合あるいはまた今度の改革というものが、六十年未までという一つの限定された中で閣議決定されているわけです。ですから、今政策中心としてそれぞれのものを行なうということでありますけれども、現時点においては許認可業務がほとんどあります。例えば安全の政策というものがどういう形の問題であるか、例えばこれだけ死亡事故が大きくなっているのもかわらず、ではそれは現実には運輸省の管轄かどうか、あるいはまた道路の問題であるかも、建設省との横のつながり、いろいろな問題があるわけです。現実にはそういういろいろな連携というものがとれていない問題で政策中心の課題を行つていくということありますけれども、今私が指摘するように、現時点では許認可を中心とする業務でありますから、では来年六十年末には具体的にどのように脱皮できるのか、そういうことを含めて御答弁をいただきたいと思います。

○西村(慶)政府委員 ただいま官房長から、新しい機構改革の一つのねらいが、許認可行政がかなりのウエートを占めていた運輸行政から新しいビジョンをつくりまして、そのとともに新しい行政手法を考えながら進んでいくという方向を申し上げたわけでございます。正直のところを申しまして、許認可行政と一口に申しましても、官房長から検討をいたしたいと思っております。

ただ、運輸省の許認可と申しますものの中には、大別して事業に対する規制がございます。その事業に対する規制あるいは事業運営の運賃認可とか、あるいは約款の認可とかいう手法を通じて

の事業の適正な運営を見ていくという部分と、安全管理、環境行政というような面からの許可行政に対する規制がございます。それからもう一つは、二つの面で必要なことといふものもあり多くの面を占めております。そこで、今後の行政手法の問題としては、私ども、一つは事業の活性化ということをぜひ達成し得るではない、こんなふうにも思いますし、あることはまだ許認可事務等の問題についても、先ほど御指摘申し上げたように、業務は何ら変わつていいんじやないか、こういうこともよく言つても、本当に複雑、煩雜、なつかつて許認可そのものが大変大きく変わったのか。今あなたは安全であるとかいろいろなことを言われて説明されております。そして現在、特に許認可の中においてはどういう点が目立つて改善されたのか。例えば本當に複雑、煩雜、なつかつて許認可そのものが大変大きく変わったのか。今あなたは安全であるとかいろいろなことを言われて説明されております。そして現在、特に許認可の中においてはどういうふうに考えております。

○田中(慶)委員 一月二十五日の閣議決定でも、すなわち運輸省の組織の統廃合あるいはまた今度の改革というものが、六十年未までといつ一つの限定された中で閣議決定されているわけです。ですから、今政策中心としてそれぞれのものを行なうということでありますけれども、現時点においては許認可業務がほとんどあります。例えば安全の政策というものがどういう形の問題であるか、例えばこれだけ死亡事故が大きくなっているのもかわらず、ではそれは現実には運輸省の管轄かどうか、あるいはまた道路の問題であるかも、建設省との横のつながり、いろいろな問題があるわけです。現実にはそういういろいろな連携というものがとれていない問題で政策中心の課題を行つていくということありますけれども、今私が指摘するように、現時点では許認可を中心とする業務でありますから、では来年六十年末には具体的にどのように脱皮できるのか、そういうことを含めて御答弁をいただきたいと思います。

○西村(慶)政府委員 ただいま官房長から、新しい機構改革の一つのねらいが、許認可行政がかなりのウエートを占めていた運輸行政から新しいビジョンをつくりまして、そのとともに新しい行政手法を考えながら進んでいくという方向を申し上げたわけでございます。正直のところを申しまして、許認可行政と一口に申しましても、官房長から検討をいたしたいと思っております。

ただ、運輸省の許認可と申しますものの中には、大別して事業に対する規制がございます。その事業に対する規制あるいは事業運営の運賃認可とか、あるいは約款の認可とかいう手法を通じて

では現に安全の問題にしてもサービスの問題にしても大変おくれているし、逆に、臨調とか行革とかそういう名をかりての単なる統廃合にしか、あるいは改正にしかすぎないのじゃないか。例えば、人員はこれだけ削減というか、わずかな削減でありますけれども、海運局と陸運局が統合することによって逆に諸経費はどうのくらいかるのであるか。例えばそれぞれの印刷物が変わってくる、いろいろなことを含めてどれだけかかるか、答えていただきたいと思う。それが本当の行革かどうか。

○松井政府委員 五十九年度の予算と五十八年度の地方運輸局の予算を比較いたしますと、これは一般会計ベースでございますが、五十九年度におきましてトータルで三億六千六百万円の減ということに相なっております。ただ、陸の場合には自動車検査登録特別会計がございまして、これは自動車の増加に伴う増が見込まれておりますので、これはちょっとと別にさせていただきたいと思ひます。

なお、統合に伴いましてごく事務的な経費といたしましては、例えば判事を新しくつらなければいけないとか、そういう細かい事務経費の一時的な増加というものは当然必要でございますが、これはちょっとと今数字を宙に覚えておりませんが、地方陸海運局でたしか何百万というオーダーだつたと思いますが、そのような一時的な経費は別途計上いたしております。

○田中(慶)委員 いずれにしても、設置法がせっかく改正をされる、やはり政策中心としたこれらの行政を行っていくことであるから、そういう点では許認可業務その問題についても、より簡素化なり、あるいは立場を変えて言うならば相手側の立場に立った行政をもつともと推進する必要があろうと思うのです。しかし、現実には今その辺が大変欠けていて、どちらかというと運輸行政はむしろ許認可行政だ、こんな悪評があるくらいですから、ぜひその点を考慮しながら積極的な取り組みをしていただきたい、こういうふうに考へるわけですねけれども、その辺についての見解をお伺いしたいと思います。

に考へるわけですねけれども、その辺についての見解をお伺いしたいと思います。

○細田国務大臣 お答え申し上げます。

今回の機構改正で中央地方を通じて減る人間の数が非常に少ないじゃないか、あるいはいわゆる許認可行政について考え直すと言ふけれども、その方が先ではないかという御意見でございます。

だいたいし、こういうふうにやりたいと思つております。と申しますのは、今度の中央の改正は、先ほど官房長から御報告申し上げましたが、言うならば明治以来やつきました自動車、自動車は明治には少なかつたのでしょうか、鉄道は鐵道、海運は海運、自動車は自動車、こういうことで、ずつと昔のことからいえば、陸は鉄道省という役所、海と空は通信省という役所、それがある時期に一緒になつて運輸省になつたわけでございまして、それも組織としてはそのままになつておるの

でござりますね。それを今度一遍ぶち渡して、そして中央の機構を組み直す。そこで、今までとかくマンネリズムに陥りがちな、惰性ですとやつてきた仕事をここで見直すという前提として今度の機構改正があるのでしたがって、これがこのままで、いろいろな業法がございますが、業法も見直しをしないでそのままいくのだったら機構改正を何のためにやるかわからないということだと思つてございまして、この機構改止をやることによって、これまで慣性で來ておるいろいろな業法とか免許、許可認可、こういうものを新しい角度から見直していく。局の編成が違つてしまつまつながら、今までと例えればはどうなつてこれはどうなつて、そういうことを見る

うふうに伺つたようですね。それを今度一遍ぶち渡して、そのままで何とかしておるの

とほんとうどうだろうかというような、ちょっと私の聞き違いでなければなんですか。何かそういうふうに伺つたようですね。それで、私は、この二つのものが一つになるということは、とりあえず今すぐの見たところは局長が一人減つて次長ができるくらいのことかもしませんが、非常に大きうことだと思っております。例えば総務関係の仕事をとかいろいろな仕事については減らし得る可能性が大きく出てくるということです。これを両方一遍にやれば一番よろしいのですけれども、なかなか両方一遍にできないということなので、私は、仕事減らしということのためには今後の行革の大きなステップであるというふうに考えておる

次第でござります。

○田中(慶)委員 大臣が大分自画自賛のような形で述べられておりますけれども、例えば現実には海運局と陸運局というものが今まで二つあって、それがスクラップ・アンド・ビルトという形になって一つになられた。しかし、実際の業務はやはり二カ所でやるのですよ。そんなことを考えたときに、そういう混乱を来すことのないように、こういうことを心配しているわけですから、ぜひそういうことを含めて支障のないようになります。

特に、例え企画部が新たにできましたよ。しかし、現実にはその業務規定とか業務内容とか業務権限は、聞いても不透明というか不明確なんですよ。そんなことを一つとっても、少なくとも物を一つにやるのであれば、一つの組織体があつて、職務分掌があつて、そこにはいろいろなこと

が細部にわたつて今までの支障を、スクラップ・アンド・ビルトと言つてゐるんだから、こういうものが不要である、こういうものが必要である、こういうことをただされてそういうものが新たにできるのが当たり前だと思うのです。私はそう信じておるが、とにかくこの辺が大変欠けていて、どちらかといふと運輸行政はむしろ許認可行政だ、こんな悪評があるくらいですから、ぜひその点を考慮しながら積極的な取り組みをしていただきたい、こういうふうに考へるわけですね。
○細田国務大臣 おつしゃつております越旨はもう十分わかりました。また、よくわかります。
大変じれつたいよな感じの話だとごらんに思ひます。それで、私はこういうふうに考へるかと思うのですが、実質的な仕事減らし、許可認可の整理、そういうものについてやり方があまり足らないじゃないか、そつちの方こそむ

しろ先にやるべきではないかということでおざいますが、これは並行してやっていくといつもりでありますし、また臨調からもいろいろな方面で、そういう方面的の答申も受けておるわけでございますので、そういう方向で今後ともやってまいるつもりでございます。

○福葉説明員 行政管理庁の稲葉でございます。私たち行政管理庁といたしましても、今後の行政改革の進め方につきましては終局的には先生と同じような考え方で臨んでおるわけでございます。ただ、組織の改革が先かあるいは中身の見直しが先かというような話になりますと、これはいわば卵が先か鶏が先かというようなことになりますが、臨調答申にも示されておりましたおり、組織の改定につきましては、国の出先機関につきましては近年における交通通信の著しい発達あるいは事務の機械化、近代化の進展あるいはその他の行政需要の変化、そういうことに対応して、ともかく当面同一省庁で複数のロック機関を持つているものにつきましては統合してください、具体的には運輸省の陸運局、海運局を統合しろ、こういうような答申もございました。そして、ただいま運輸省の方からもお答えになりましたとおり、今後統合した後に、いわば新しい皮袋に新しい酒を盛るようさまざま新らしいビジョンに基づいた新しい対応が出てくる、このように行政管理庁といたしましては期待している次第でございます。

○田中(慶)委員 今それぞれ大臣からも御答弁いたしましたけれども、例えば全国を八なり九ブロックに分けられておりましたね。それは、今日のように交通あるいは運輸行政が発達しているときと、以前のそれこそ何日がかりでいろいろな仕事をする、こういう時点と、時代のギャップがあつたと思うのです。ところが、今これだけ交通網が発達したりいろいろなことをしておるわけですが、それでも、そのロック制度のあり方、八ブロックがいいのか九ブロックがいいのかあるいは五ブロックがいいのか、それは別問題として、今もこ

のブロック制をしかれておるわけですけれども、今は八ブロック制の問題一つとっても、このブロック制という問題についてどれが正しくどれが悪いという結論は出ないと思うのですけれども、将来ともこのブロック制についての御検討をする考え方があるかどうか。

○松井政府委員 今回の運輸局の設置に当たりまして、九つの陸運局と九つの海運局を統合するわけでございます。私ども臨調答申が八ブロックを目標としてブロック機関の数の整序を図るという考え方があることはよく承知いたしておりますけれども、陸運局と海運局という非常に古くからけれども、運輸局と海運局といふ事業の別々の組織を統合するというかなり大きな事業でございまして、現在の九つのブロックをそのままにして統合するというのが最も現実的であるといたしました。そこで、今回の九運輸局の設置という案にいたしましたわけでございます。

特に私どもの、ほかのハブロック制をとっておりますところと違いますのは、新潟の運輸局だろうと思います。これは秋田県、山形県、新潟県、長野県という本州の豪雪地帯の三分の二を占める地域が管轄区域になっておりまして、また国道も鉄道もその四県に縦に走っておるわけでございまして、非常に地域的な関連性も強いということから、従来どおり新潟つまり日本海側にブロック機関の一つを置くという考え方を踏襲したわけでございます。

○田中(慶)委員 そこで、本年一月の閣議決定におきまして、この各省のブロック機関の数の問題についてはなおもう少し時間をかけて検討するということが閣議決定に盛られております。私どもの新しい運輸局の実績を踏まえまして、今後十分な検討をしておきたいというふうに考えております。

○山下(文)政府委員 そこで、本年一月の閣議決定におきまして、この内容につきまして、現在検討をしてできる限りの実施に移す方向で検討しておりますが、その内閣にいたしておる内容でございます。ちなみに、御指摘をいたしておる中身の航路標識事務所の統廃合につきましては、直ちにこれを実施に移すということで本年じゅうに四ヵ所実現したい、このように考えておる次第でございま

ておりますので、訂正をさせていただきます。
○田中(慶)委員 これから検討されるということがありますから、今ここでこれ以上詰めないわけですが、それでも、ただ本当に政策的な組織に見直しをするということであるならば、私はむしろ、現在九あるものを五にするとか、これが本当の組織の見直しであり改定だと思うのです。特に明治時代、大正、昭和、それぞれ交通の発達というのはあったと思いますけれども、昔のその時代と今の時代では、交通機関その他の問題一つを考えてもあらゆる問題が時間差を含めても近くなっていると思うのです。そんなことも含めて、これから検討といたしましたけれども、昔のその時代と今の時代では、交通機関その他の問題一つを考えてもあらゆる問題が時間差を含めても近くなっていると思うのです。そんなことをより積極的に進めていただきたい、こんなふうに要望しておきたいと思います。
そこで、実は海上保安庁の関係になるわけです。それ報道されたり、あるいはまだ承っているわけでも、海上保安本部に行管局から、少なくとも今度の部局の改善についてどのような勧告を具體的にされたのかどうか、そして、それに伴つて今回機構改革で具体的にどういうことを行つたけれども、海上保安本部はまだそれのこうかどうか、この辺について御答弁をいただきたいと思います。

○山下(文)政府委員 そこで、本年一月の閣議決定におきまして、この内閣にいたしておる内容でございます。確かに、余剰人員がこれだけ出るからといふ前提で配賦計画をされたりあるいは教育をされたり、新たな方向というものが何か検討されるのならば、余剰人員がこれだけ出るからといふ前提で配賦計画をされたりあるいは教育をされたり、新たな方向といふものが何か検討されるのではありません。ところが先般もお聞きした中で、逆に現在、余剰人員が出た後にその人たちに対する再教育を行つてやに承つたわけですねども、それでは全般的な士気とかいろいろなことを含めて、改革に対する国鉄全体としての職員に対するモラールの問題も含めて大変低下をするのではないか、こんな心配があるのでありますけれども、これらについての考え方を述べていただきたいと思います。

○太田説明員 余剰人員の出でる構造からまず御説明申し上げたいと思います。

五十九年度は、合理化目標、当初の経営改善計画を二倍近くあらわしまして、二万八千九百名という数字を掲げてスタートいたしました。国鉄業務の全般にわたつてこの合理化を実施したのでございますけれども、中でも五十九年二月一日のダイヤ改正、私どもは五九・二ダイヤ改正と言つておりますが、この五九・二ダイヤ改正の占めるウエートが非常に高うございまして、約二万人を超すウエートを占めておつたわけでございます。ということは、年度の途中で各項目について合理化をやつてまいりますが、二月一日に至りまして大

体その年度目標の大半をそこでクリアした、こういうことに相なるわけでござります。一月三十一

余剰となつた人員の活用を図つてまいりたいと考
えてゐる次第でござります。

えるオーダーの特退者が出てまいりました。そこで、年度途中でやはりそういう年でも合理化して

いきたい、こうふうことで考へてゐる次第でござ
ります。

日までは前の方式で仕事をやってまいりまして、二月一日を期して新しい方式に切りかえる。そこで二万八千九百名、ほぼそれに等しい数が業務と人間とのチャーンが切れる、関連が切れる、つまりその一日を期して約三万人近い人数の者が余剰に相なる、こういう次第でござります。

○田中(座長)委員 それぞれの説明で二月ダイヤ時点での現状はわかりましたけれども、しかし先般の国鉄の値上げといふものは、四月以降でしょう。そうですね。値上げするたびにどれだけの経費がかかるのだ、どれだけのものが要るのだ、こういうことがはつきりするわけでしょう。そ

分だけの余剰は発生するわけでござりますければ、年度末に至りましてそれをはるかに上回る社員が退職が出来ますから、その時点では欠員といふことになります。仮に二万六千特退とさせていただきますと、その時点では一万五千の欠員が生ずる。この欠員が新年度に向けて新規採用の枠ということ

○田中(慶)委員 今の余剰人員の方程式はわかりました。

今例えば運賃値上げというものを一つとつても、旅客も貨物も運賃値上げですよね、はつきり申し上げて。そして説明の中でも、貨物は激減をしました、そして廃止をする部分も出てまいりました。

そこで、今お話を中止を乞うございましたが、この事態を想定した事前の対策いかんということでおございましたけれども、まずそういう構造でございますので、この活用対策というのはどうしても二月一日以降に持ち越さざるを得ない構造が一つあるということでございます。それから規模のお話もございましたけれども、そういうことで一時期、二月一日以降恐らくその三万人を前後する

すると 三月末現在 そういうこととかわからぬで
そういうことをされるわけですか。人員がはつ
きりわからないと今述べられましたよね。一万人
かもわからない。一万五千人かもわからない。例
えば一万人だと、一人年間五百万だとしても五百
億ですよ。一万五千だと二百五十億違うわけでし
ょ。そんなに国鉄の経営というのはルーズなの
ですか。

に変わつておまいるわけでござります。
ところが、そういう全体の経営改善計画は、
初はある水準の業務量を想定いたしまして、今まで
ような余剰人員を生じなければいけないほどの人々
理化規模を想定しておりませんでした。いわゆる
三十五万体制というものを考えておりましたもの
ですから、何がしかの新規採用が計画中を通じて
ずっとあり得るというふうに考えていたのでござ
ります。

した、そういう中で余剰人員が出ていると思うのです。しかし、国鉄は貨物を激減する体質があつたんじゃないですか。例えば民間の自動車がこれだけ込んでいるんですよ、道路がいっぱいになつて。だれしもが自動車輸送をそれほど期待せられてないなかつたと思うのです、はつきり申し上げて。昔は国鉄に品物を出しておつた。しかし、現実に今お客様が取られていても営業活動一つしてい

余剰人員を抱えたのでござりますけれども、私どもの方は年度末にいわゆる特別退職というものを実施しておりますので、五十八年度の年度末特退者が発生いたしましてその三万人を埋めていく、こういう構造に相なっております。

私はそうじゃないと思うのですね。例えば植上げるにしたって、年度末こうなつて新年度これだけのものがかかる、人件費がこれだけかかる、こういう前提で仕組まれていって、現実に八・何%の値上がりというものを最終的に認めてほしい

いますが、大変残念でございますけれども、貨物を中心¹に輸送量が激減いたしましたし、旅客の減少傾向が続いているところで、合理化の規律を見直しまして、一万五千五百名の五十八年度の合理化予定を二万八千九百名に持ち上げざるを得ない状況

ない。片方では、営業活動をしながらドア・ツー・ドアという方式でやられたでしょう。そういうことを考えてみますと、体質的な問題というものがあったのじゃないかと思うのです。その辺をどう考へているかということが一つ。

ただいまのところ、まだ年度がかわりまして日
が浅いものですから、正確に合理化人員が何名で
あつたか、そして特退人員が何名であつたか把握
し切っておりません。したがつて、現在どのくら
いの数の余剰人員がいるかは定かではございません
んけれども、一つの見方、考え方といたしまし
て、約三万人近い合理化、そして特退人員は從来
の傾向から三万人前後かと見ますれば、約一万
人、從来からの持ち越しなどを勘案いたしますれ
ば一万人強、こういうことに相なろうかと存じて
おります。

ということになるでしょう。しかし、今の説明ではつきり申し上げて少なくとも納得いかないんですね。極端なことを言えば、別に揚げ足を取るわけじゃないのですけれども、何人要るかもわからないことと同じです。十人、二十人の違いだつたらいいんですね。何百人という違いと同じ、下手をすると何千人という違いのような答えを述べられているのですから、その辺を明確にしてください。

○太田説明員　もうちよつとさかのばつて余剩人員の出てくる構造をもう少しお聞きいただきたい

なかつた。これは、仕事を遂行する体制としてどうしても二万八千九百名は減少せしめなければいけないという目標をそこに掲げたわけでございます。しかるに、人員構成、労務構成がふくれてゐる時期がちょうど減つてしまひましたのですから、特退人員は合理化に及ばないに相なりまして、不可避免的に結果として余剰人員が発生した、こういうことでございまして、こゝで我々、余剰人員を避けるために逆説的にやめる人員に合わせて合理化を実施するという考え方もあるかもしませんけれども、それはあるべき

もう一点は、例えば貨物がそういう点で激減をされたということですけれども、スタンダードの稼働率、例えば全体の車両が五十両だとするとその五〇%なのか、それぞれの稼働率、そういうことを含めてちょっとお答えをいただきたいのです。

そこでこの二月一日以降、一方ではその特退者の中の出るところへ余剰人員の配置がえをする作業をやる一方、教育でありますとかセールスなどに向けました活用ということに力を注いでまいりましたが、そういう人間の移動、シフトが大体落ちついてまいりましたこの四月以降、新年度を迎えましてさらには知恵を出し工夫を凝らしながら、この

と思うのですが、私ども五十四年から経営改善計画をスタートさせまして合理化に取り組んでまいりました。五十五年は一万一千、五十六年は一万二千という合理化を達成いたしました。その年のそれぞれの年度末の特退人員は、ちょうどその人員構成、労務構成が非常にふくれ上がっている時期になづかっておりましたので、二万数千人を数

き形をひざめるものであり、曲げるものであり、あるいはまた合理化マインドに水をかけるものである。これはとるべき道ではないという発想に立ちまして、あくまでも合理化人員はあるべき形を追求する、そして一方で発生しましたいわゆる結果人員との差は、余剰人員としてこれはやむを得ず出てくるけれども、それはそれなりに活用して

況の中、大変厳しい競争場裏のもとにもう大分前からあつたわけでございます。競争条件の中で生き残る最大の方途は、やはり荷主、利用者に選択していくだくということに尽きるわけでありまし、いわばその選択の物差しは幾つかあります。ようけれども、特にこういう貨物とか流通の分野におきましては経済性というのを一番大事だと思

期にぶつかっておりましたので、二万数千人を数

ず出てくるけれども、それはそれなりに活用して

におきましては経済性というのを一番大事だと思

います。それは、言いかえれば効率性あるいは能率性の問題であったと思いますが、ある意味では大変能率の悪い明治以来の輸送方式をなかなか転換し切れない、まあそれなりの努力はしてきたつもりでございますけれども、大きく競争に立ちおくれた。いわば背水の陣として五九・二のダイヤ改正を実施して、今までの苦い経験の中から貨物のせい肉を取り、新しい競争体制、生き残り作戦としてシステムチェンジをやったということでおざいまして、もつと何年か早く実施すればという悔やみはござりますけれども、ようやくそこまで国鉄全体の意識が高まってきたという側面はお認めいただきたいと思ひうわけでございます。

それからまた、その他業務全般、例えばおっしゃったのは車両の運用効率の問題でござりますけれども、非常に貴重な財産、貴重な資材を活用していくことも重要な課題でござりますけれども、それを見るいろいろな物差しがござります。車両の運用効率でござりますとか一日当たりの走行キロでありますとかという数字が幾つかございまして、かつて国鉄が戦後においてもかなり高い水準を示しておった時期と比べてもまだまだでございますし、輸送事情は私鉄と国鉄と違う面がござりますけれども、似通った条件同士で比較してみた場合にもまだ至らない面がございまして、まさにそういう面を反省しながら合理化は進めてまいらなければいけない。

そこでさつきの話に戻りますけれども、大変つらいことは、合理化をやって、その目標値を掲げて推進すればするほど、残念ながらちょうど労務構成が変わってくる時期にありますので余剰人員は不可避である。しかし、だからといって、さつきも申しましたように合理化マインドに水をかけて、それを全体の中に薄く広くばらまいてしまつたでは進歩がない。苦しいことではあるけれども、そして余剰人員という形でこれがクローズアップされてくる結果にはなるけれども、合理化といふ目標は高く掲げてこれを推進しなければいけない。余剰人員の問題は、それなりに知恵を出

し、活用を図つていくのが本筋であろうかと考えておる次第でございます。

○田中(慶)委員 これだけやっているわけにはま

りませんけれども、私なりに、例えば余剰人員がそれだけ出るのであれば、今までほとんど営業

してなかつた国鉄さんなんだから、一万人、営業マンとして出したらどうですか。貨物だつてどん

どん来るでしょう。団体さんの旅客だつて集めら

れるでしょう。そういうことを全然してないで、片方赤字だ、赤字だ。私は何も首を切れと言つているのじやないのです、はっきり申し上げて、あれは、いろいろなことを、合理化を差し控えろ

と言つてゐるのじやないのです。せっかくこれだけ進んできているわけですから、それに水をかけられるわけでも何でもない。先ほど言つたように、余

剰人員といふのは改めて発想の転換をしながら、この人たちに對して、国鉄再建のために努力をさ

れておる皆さんですから、もつともっと新しい発想で一万人の営業マンを新たにつくつたらどうですか。

○太田説明員 具体的な活用策はいろいろ各地各

様でござりますが、知恵を凝らしてやっておりま

す。一つは教育の充実でござります。接客面に從事しておる職員の対応が悪いというおしかり、そ

れは随分国鉄のイメージを下げておるという反省をしておるのでござりますけれども、余剰人員と

いうのは、つらい状態ではございますが、教育を充実するという意味では一つのチャンスでござい

ますので、この好機を生かして教育の充実を図る。フロントサービスの教育でござりますが、教育を

これからまた技能の充実のための教育、それから

例え電車の運転士が気動車も運転できる、電気機関車も運転できる、多職種多能化のための教育

といったようなこと、いろいろな意味でまず教育を充実しております。

○岩瀬説明員 五十八年三月三十日現在、國鉄の

な名称の仕組みを設けまして、そこに職員を集め、そして一方では教育をしながら、一方では今御指摘のようなセールス、旅客のいろいろな切符のセールスあるいは貨物の面での対応といったよ

うに活用のための努力をしておりますが、決してなかつた国鉄さんなんだから、一万人、営業マンとして出したらどうですか。貨物だつてどん

まだまだ十分な状態ではないと思いますので、さ

らに一段と知恵を凝らし、活用の充実を図つてまいりたい所存でございます。

○田中(慶)委員 ぜひこれから活用の方向転換をしていただいて、恐らく、例えば貨物運賃だつて値上げしなくとも、稼働率といいますか、先ほ

ど言つたような、目いっぱい物を積んでそれぞれ目的地に走ればもつともっと効率的な運用といいうものがでけるような気がする。そういうこと一つをとっても、自動車の時代といいますか、それは

今の交通ラッシュからするとある程度限界が来て、もう一度貨物が見直しをされる時点であろうかと思うのです。ですから、そういう一つのセールスポイントをもつと明確にしながら、ある

いはまだ行政機関の物は全部貨物を使うんだとか、いろいろ知恵を絞つてやることによってこう

いう問題の解決もより前進できるだろう、こんなふうに思いますので、その辺をこれからぜひ努力していただきたいと思います。

そこで、実は国鉄さんといふと全国ネットですから、先般も申し上げましたけれども、借金しておる割には遊休地といいますか、それとのところに土地をたくさん持つておるわけですね。そし

て全国でどのぐらい持つていらっしゃるのか。先般も例の田町のところで問題になつたこともあり

ますけれども、現実には、それの都市づくりで全國でどのぐらい持つていらっしゃるのか、おわかります。

○田中(慶)委員 國鉄の経営改善に努力をされてゐるわけですから、しかし、今御答弁があつてこれから前向きにということです。ただ、本当に

に大都市周辺に国鉄さんのいろいろな用地があるわけです。そしてそれが地方自治体としては本当に欲しいのですけれども、なかなか国鉄さんが、

駅前広場にしてもバスター・ミナルにしても、そ

いうことを含めてお願ひに日参していくても三年、五年かかつてやつとできる。こういう従来の国鉄の姿勢だったわけですから、今せつからく經營改善という前提でおやりになつてはいるようですから、そういう点ではこれらの用地についてもつと積極的に地方自治体に譲り受けとか、そういう考え方を積極的にやっていただきたいと思うのですが、その辺をもう一度。

○岩瀬説明員　御趣旨の方向で努力してまいりたいと思います。

○田中(慶)委員　次に、建設省関係についてお伺いします。

○田中(慶)委員 そこで質問させていただきたいわけですが、建設大臣も先般横断道路、海岸道路に大変積極的な姿勢を持たれて、この十六日には神奈川県に、知事初め市長にそれぞれ現状の事情聴取をする、あるいはまた懇談をするということで向かわれるようですが、それらについて現在どのような形で——課長事務レベル会

すけれども、現在まだ湾岸道路に対する期待と湾岸道路をより推進させるために——それはひいては首都圏の運輸行政全般にかかる問題ですよ。今あれが東京に対する交通網の一番大きな期待だと思うのです。それで、予算の問題とかいろいろなことがあるうと思いませんけれども、これらについて、今具体的に最終年度をどの辺に置いて、それをどれだけ底上げしようとしているの

○岩瀬説明員 最近承っておりますのは、駐輪場あるいは駐車施設、そのようなものの利用方につ

いしたいと思います。

議が行われたということですから、内容の問題についてお聞かせをいただきたいと思うのです。

か、その辺、企画課長さんでしょうからお願ひしたいと思います。

いてのお話が多いわけでございます。私どもこれについては十分御協力申し上げたいと思っておりますが、やはり地方公共団体がそれだけござりますが、やはり財政的にも非常に苦しい事情にありますので、できるだけただで使わせてほしいとか、私どもにとりましてはむしろそういう面ではぜひある程度高く使っていただくということが私どもの経営状況からいきますと申し上げる話でございます

けれども、特にこの中には地域交通の確保なり物流の問題なりあるいはまた全体的には道路にも関連することが多いわけでござりますので、そういう点では先般来いろいろな形で首都圏の交通網の整備なり首都圏の道路網の整備等について皆さん方にお願いしてきましたけれども、特に今度の問題で、やはり建設省あるいはまた運輸省との連携というものが要求されてくるような気がする

○鈴木説明員 ちょっとお断りさせていただきま
すけれども、今の運輸省の方と課長レベルの会議
を持たせていただいたといいますのは、東京湾岸
断道路についてこれからいろいろ勉強すべきこと
が多いので、それを御説明させていただきたいと
いう場でございまして、今回建設大臣が横浜、川
崎あるいは神奈川県の方に御视察になる件に関し
ましては、先般衆議院の予算委員会第八分科会

○鈴木説明員 東京湾岸道路は、東京湾周辺の、横須賀から横浜、川崎、東京、木更津、富津等の諸都市を連絡する延長約百六十キロの幹線道路でございますが、現在まではどちらかといいますと東京から千葉を中心に整備が進められておりまして、これは成田国際空港との関連もございましたけれども、全体で約九十キロメートルが供用されております。

ので、やはりその中でどうしても時間のかかるものもあつたのではないかと思います。ただ、やはり国鉄の用地は公共性の高い用地でございますので、駅周辺のものにつきましてはなるべくそのような御要望にこたえていくように、よく寄り寄り御相談をしてまいりたいというふうに思います。なお、私どもの非常に苦しい経営事情につきましても御理解賜りたいと思います。

○鈴木説明員　お答えいたします。
首都圏の道路の問題に関しましては、ただいま
先生御指摘のとおり、東京湾岸道路あるいは横断
道路の計画等を始めいろいろ大規模な環状道路あ
るいは湾岸道路がございまして、この道路の機能
うなつていてるのか、お聞かせをいただきたいと思
うのです。

おきまして先生の御質問にお答えするという形で建設大臣が基本的な姿勢をお答えしたわけでござりますが、それに基づいて今回、御指摘のとおり四月十六日を予定しておりますが、東京湾岸道路の、あるいは都市再開発事業等の視察を兼ねまして大臣が現地に赴きまして、川崎市長さんあるいは神奈川県の知事さんと会見されるということをございまして、具体的に事務レベルでどうかとい

〔委員長退席、戸塚委員代理着席〕

田中(國)委員 そういう前提であるならば、も駆輪場計画といふものを進めておるわけですか
ら、国鉄もそれにタイプして、地方自治体に
対するもつと積極的な町づくりといふか、そい
うことを含めてやつていただきたいということを
要望しておきたいと思います。

特に、先般横浜市も、例えば高島の問題ある
はまた鶴見の問題等について国鉄さんが積極的な
姿勢を見せられているので、開放というか、少な
くとも住宅を含めて大きなプロジェクトとして取
り組んでおるわけですから、その辺についてもで
きるだけお互いに、国鉄は經營改善ということも
あるし、片方は町づくりなり住宅政策の取り組み

おどもといたしましては、この整備に關しましてはいろいろ陸上交通全体の問題との兼ね合いもござりますので、運輸省御当局の方と十分御相談をしながらやつていくつもりでございまして、從来からも具体的な問題に關しましては、特に瀬岸道路等に關しましては空港等の関連もございまして十分打ち合わせをしてまいったところでございまして、東京湾横断道路の問題につきましても事務レベルの課長会議を実は先般持たせていただきまして、その間で十分お打ち合わせをしながら進めさせていただきたい、かように考えておりま

的でござりますが、むしろ大臣みずから積極的な御判断で会見されるとのこととございまして、正式には昨日、市や県に、こういうことでございました。邪魔する、大臣が参るというように御連絡したところでございますので、むしろ知事さん、市長さんとの間で、この間大臣がお答えいたしましたような趣旨に沿つたいろいろな御懇談が行われるということとございまして、具体的にどういうことを打ち合わせするか等についてまだお答えするようなところでござります。

○田中(慶)委員 濱岸道路、横断道路の問題で大臣みずから積極的な姿勢を示されているわけですが、けれども、そこで道路企画課長に質問するわけ

それから、現在、東京大井埠頭から羽田空港を経まして川崎の浮島に至る区間と、もう一つは横浜市金沢区の埋立地から金利谷に至る区間につきましては、これは首都高速道路公団及び日本道路公団におきまして昨年、五十八年度から事業に着手したところでございまして、特に羽田空港から浮島に至る区間につきましては、羽田空港の移転等々ございますので、そういうものに合わせながらできるだけ早く整備を進めていきたい。ただ、いつに完成するかということでございますが、まだ五十八年から事業を始めたばかりでございますので何年とは申し上げられませんが、灣岸

道路の重要性にかんがみまして、できるだけ早く完成するように進めていきたいと考えております。

それから、浮島からベイブリッジの間がどうなるかということでございますが、これにつきましては川崎航路の沈埋トンネル、それから鶴見航路の橋梁というような大規模な事業でございます。それで、こういったものに対する技術的検討、調査を今実施しております、この調査が終わり次第、できればこの五ヵ年計画期間中にこれについても事業に着手したいということで考えております。

○田中(慶)委員 いずれにしても積極的に、第九次の計画ということは昭和六十二年までですか、そういう点も含めて、着手ということよりもむしろその中にできるだけ詰めるような努力をする必要があろうと思うのです。ということは、もう既に湾岸道路の期待というのは、周辺の交通状態を見ればみんな飽和状態ですから、幾ら運輸行政が許認可やどんなことをやつたところで現実に道路そのものが整備がおくれていれば、いろんなことを含めて安全対策を幾らやろうがほかの問題で幾らやつてもそういう点での解決にならぬと思うのです。そういう点ではこの湾岸道路を一日も早く完成させることができることを含めて、ベイブリッジは検討する段階じゃないと思うのです。もう既に着工する段階だ、私はそんなふうに思いますので、ぜひそういう点を含めてこれらに対する促進をぜひお願いをしたい。その辺をひとつ企画課長さんの抱負のほどを聞かせてください。

○鈴木説明員 先ほど来申し上げておりますように、湾岸道路の整備は道路局といたしましても最大の課題として取り組んでいます

ので、できるだけ一日も早く完成するように努力してまいり所存でございます。

○田中(慶)委員 それでは続きまして、防衛庁関係の質問をさせていただきたいと思います。

○大場説明員 現在のところまだ話を始めたばかりですが、米側に対してもはこの

く日米合同委員会施設分科会を開催をしていただ

いて、その中でそのためどなりあるいはまた具体的な代替地なり等々について考え方を早く出してい

ただきたい、それが横浜全体のみならず21、

今世紀日本でも最大の、最初の計画がより促進を

するのだからという御要請を申し上げたわけです

けれども、これらについて、日米合同委員会が開

かれた中で現在どういう形になっているのか、お

答えをいただきたいと思います。

○大場説明員 私どもとしては、横浜市が横浜冷

蔵倉庫の全面返還を要求していることは十分承知

しております。それでございますが、返還の具体的な内容につきましては、日米間の交渉事項でござりますので、恐縮でございますが答弁すること

は差し控えさせていただきたいと思います。

○田中(慶)委員 日米合同委員会の問題であるからといって内容の問題は差し控えたいという

ことですが、やはり一つの町づくりといふのは、

ある程度の限界といいますか、計画性を持つてや

られているわけです。そういう点ではそこは重要な位置を示す場所ですから――從来ですと、日米

合同委員会といふのはどういうサイクルでおやり

ことになっているのですか。

○大場説明員 私どもがやつておりますのは施設

特別委員会でございますが、二週間に一回開かれ

ております。

○田中(慶)委員 そうすると、具体的にはこの内

容といふものはもう既に先般も提案をされたとい

うことと承っておるのですけれども、その辺はどう

なんですか。

○大場説明員 米側には伝えて、十分説明してご

ざいます。

○田中(慶)委員 大変恐縮ですけれども、中身を

どうのこらは確かに日米委員会ですからいろいろな問題があると想りますけれども、感触はい

つかがでしよう。

○大場説明員 現在のところまだ話を始めたばかりですが、米側に対してもはこの

ことのところでございますが、米側に対してもはこの

ことはまだわからない段階でござ

ります。ただ、横浜市の事業が円滑に実施できる

重要性、緊急性について十分説明しているところでございます。

○田中(慶)委員 そこで、この種の問題で日米合

同委員会に提起をされて結論が出るまでには、從

来どのくらいのタイムラグといいますか、そ

う時間がかかったか、ひとつ参考までに聞かせていただけるかどうか。別に内容に触れていませんからね。

○大場説明員 一般的にと申されるとちょっとあれですが、やはり交渉事でございますので、長くかかるのもございますし、短い期間で解決するものもございます。

○田中(慶)委員 長くかかるもの短かくかかるものということで、具体的には述べられておりませ

んけれども、いずれにしても現在在冷蔵倉庫は使用

されているものですから、条件整備が必要だと思

うのです。そこで、代替地の問題とかそういう具

体的な話はもう既に出ているのかどうか。余り突

っ込みなくて結構ですから、おさわり程度でいい

ですから……。

○大場説明員 どうもまことに恐縮でございます

が、この問題は日米間の交渉事項でございますの

で、お答えは差し控えさせていただきたいと思いま

ます。

○田中(慶)委員 はつきり申し上げて、それでは

答えにならないと思うのです。別に中身までとい

うことを申し上げて、いるわけじゃないですから、

せめて玄関口ぐらいのことは、例え代替地の問

題は今多少話に出てるとかあるいは条件整備に

ついて今前向きに話が始まっているとか、その程

度のことは答えていいような気がするのですがけ

れども、あなたの立場もあるでしょうけれども、

現実にはそれについても日米間の問題だから玄

関口でも行けない、こういうことです。

○大場説明員 まだ米側に提案したばかりの段階

でございますので、返還合意とかその見通しについ

て、また米側から条件が出るとか出ないとか、そ

ういうことについてはまだわからない段階でござ

ります。ただ、横浜市の事業が円滑に実施できる

よう早期返還に努力したい、そういうふうに考

えておられます。

○田中(慶)委員 それ以上詰めてもあれでしょ

うから……。

○大場説明員 いすれにしても、この計画をより推進するためには、少なくとも一、三年の間に解決しなければこの事業といふものに大きな支障になるわけなん

です。そういう点で、この事業をより推進するためには、やはり二、三年をめどにしてぜひやつていただきたいと思うのですけれども、これも日米間の問題ですから、具体的に努力目標として、そういうことは言えないんですか。

○大場説明員 米側に対しましては、事業年度を含めましてその返還の重要性、緊急性について十分説明はいたしております。

○田中(慶)委員 それでは、これらの問題につい

てはあれなんですか、実は防衛施設庁とし

て、例えばこれらに対するいろんな調査費用と

か、あるいはまた米側でそれいろいろ形で現

在生きている冷蔵庫ですから、こういう点で返還

を求めるに当たって必要な諸経費、調査費、こう

いうことが出てくると思うのですね。これらにつ

いて國として予算化をする必要があろうと思うの

ですけれども、皆さんの方も一生懸命やりたい、

米側と話し合っている、こういうことですと、予

算化しても不自然じゃないですよね、調査費とか

いろいろなことですから。そういう点でどう考

えておられますか。

○大場説明員 本件につきましてはまだ米側の意

向が不明確な段階でございますが、一般論といた

しまして、移設に際して必要とする措置につきま

しては、調査費を含め一般的に原因者の負担、そ

ういうふうになつております。

○田中(慶)委員 M.M.21といいますか、みなと

みらい21、積極的に国際港都としてその役割を果

たすとしているわけですから、そういう点で原

因者負担というそんなぶきらばうじやなくし

て、これから調査費とか、全体で国レベルとして

も恐らく日米合同委員会ですから資料づくりも必

りまして、その限りにおきましては、利用者の方にこれまでと違った場所へ行つてくださいというような意味の迷惑をかけることはないといふうに私ども考えております。特に事業者の方、利用者の方に一番関係の深い、海運局でいえば運航部、船舶部、船員部、陸運局で申せば鉄道部、自動車部、整備部というような部につきましては、それぞれ現在の場所に存置するわけでございますので、サービス水準の低下を招くというようなことはないというように考えております。

なお、今後の庁舎の計画についてのお尋ねがございました。これは、実は九つの運輸局それぞれの場所によりまして事情が違うと思います。同一

市内の比較的近接した場所にある場合と、たゞいま御質問がございました福岡、北九州というかな

り離れた地域にある場合とでも違いますし、また、その都市で合同庁舎の計画があるかないかという

ようなことによつても違つてくるかと思います。したがつて、これは一概に全部一律にこうすると

いうようなことはちよつと申し上げにくいわけでござりますが、九州に関する限り、たゞいまのところ合同庁舎の建設計画というものは持ち合わせておりません。

○三浦(久)委員 国鉄の再建監理委員会、お見えになつておりますね。再建監理委員会の今後のスケジュール、それと經營形態や長期債務の処理についてどうお考えを持っていらっしゃるのか、お尋ねをいたしたいといふうに思います。

○林(淳)政府委員 お尋ねの第一点でござります

が、監理委員会の今後のスケジュールでござりますが、監理委員会の今後スケジュールでござります。したがつて、六十二年七月三十一日までに体制を確立するといふうに期限が切られています。したがつて、その体制確立のための準備期間を考慮します

と、監理委員会といたしましては大体それの中間ぐらいのところ、すなわち来年、六十年の半ばごろを目指としまして結論を取りまとめていく、こ

ういうふうなことで現在作業を進めておる段階で

ございます。

それからもう一点でございますけれども、現

在、具体的に経営形態あるいは長期債務等の問題

についてどういう方向でどういう結論を出すかと

いたことについてのその方向づけまではまだして

おりません。現段階では、その基礎的なデータ分

析、調査というようなことを主体にやっておりま

す。

ただ、この法律にも書いてございますが、監理

委員会といたしましては臨調答申というものを尊

重してというふうに法律上その方針が義務づけら

れていますので、臨調答申に示されておる方向

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

ついているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

すから、どういうことを具体的に検討していらっしゃるのか。私は何も、こういうふうに決めたと

いうことを聞こうというんじゃないなくて、どんな点について今検討しておる、その点ぐらい、におい

ればやつていけないということはだれの目から見

たら無理ですよ。それは、どの程度の比率かわ

かりませんけれども、ある程度は國が負担しなけ

は二十八兆円ぐらいの長期債務になるということ

でしよう。そうすると、これを全部新会社にとい

うから、来年あなたたちがお出しになる場合には二

十四兆円ぐらいになるのですか。実施するときに

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

つっているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

すから、どういうことを具体的に検討していらっしゃるのか。私は何も、こういうふうに決めたと

いうことを聞こうというんじゃないなくて、どんな点について今検討しておる、その点ぐらい、におい

ればやつていけないということはだれの目から見

たら無理ですよ。それは、どの程度の比率かわ

かりませんけれども、ある程度は國が負担しなけ

は二十八兆円ぐらいの長期債務になるということ

でしよう。そうすると、これを全部新会社にとい

うから、来年あなたたちがお出しになる場合には二

十四兆円ぐらいになるのですか。実施するときに

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

つっているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

すから、どういうことを具体的に検討していらっしゃるのか。私は何も、こういうふうに決めたと

いうことは不可能だと思いますね。毎年二兆円ずつ借金はふえていつていてますからね。です

から、来年あなたたちがお出しになる場合には二

十四兆円ぐらいになるのですか。実施するときに

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

つっているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

すから、どういうことを具体的に検討していらっしゃるのか。私は何も、こういうふうに決めたと

いうことは不可能だと思いますね。毎年二兆円ずつ借金はふえていつていてますからね。です

から、来年あなたたちがお出しになる場合には二

十四兆円ぐらいになるのですか。実施するときに

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

つっているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

すから、どういうことを具体的に検討していらっしゃるのか。私は何も、こういうふうに決めたと

いうことは不可能だと思いますね。毎年二兆円ずつ借金はふえていつていてますからね。です

から、来年あなたたちがお出しになる場合には二

十四兆円ぐらいになるのですか。実施するときに

申におきましては長期債務の処理についての考

えは述べられております。したがいまして、それ

を尊重するという以上、監理委員会としましても

その方向に沿つた検討をしていくということ、こ

れは間違いないことだと思います。

ただ具体的に、合理化努力をすれば一体どれく

らい債務を新しい事業体にしよわせられるのか、

それからどれくらい国が処理しなければいけない

のかというあたりの額になりますと、なかなかそ

う簡単には出てまいりません。それからさらに、

國が負担するのだ、こういうふうになつています

ね。そうすると、まだ方向づけもはつきりしてな

いというのはおかしな話であつて、あなたたちと

しては、どの程度新会社に負担ができるのか、そ

してどの程度國に残るのか、その国についての財

源措置についてもちゃんと検討する、こうなつて

いるでしよう。財源措置はどういうふうに検討し

ているのか。國鉄の赤字の一一番大きな原因にな

つっているのが長期債務から発生する利息の支払

いの問題です。そういう点についても、もう一年

もたつてゐるわけですから、ある程度の、どうい

う点について検討しているというようなことぐら

いは言つてもらいたいと私は思うのです。例えば

いろいろな選択肢があると思うのです。金額国が

持つ、いや全額新会社だとか、いや債務は普通の

会社更生法のように棚上げしてしまうとか、そし

て利息の支払いも停止するとか、半分はまけても

らうとか、いろいろなやり方があるでしょう。で

なんだん大車輪をかけてやっているというのが現状なんですね。要するに、あなたたちのやっていることは臨調申込のつまみ食いなんですよ。

ちょっとと国鉄にお伺いしますすけれども、緊急十
項目を実施することによってどの程度経費が節減

○室賀説明員 五十七年九月二十四日に閣議決定を見ました緊急対策といたしまして、私どもは十

の項目につきまして経営改善のために緊急に必要なこととして、鋭意取り組んでまいっておりま

までもこの中にはたたかいで徹底的にございまして、金額的に見てどれくらいの効果があるかという計量化がなかなかしがたいものがござい

ます。例えば職場規律の確立というようなものは、いかなる経営施策をとる場合におきましても

基本的な筋道でござりますので、これは何として
でも実行していかなければならぬことでござい
ます。こういった事柄の上に立ちまして十項目を

やつておるわけでございますが、その中で計量化し得るものとして、私どもが現在の段階で數字的

まず緊急十項目の中では、貨物の合理化、地方

交通線の整理の促進、それから工場等の合理化といった各般にわたつての効率化を求めております

もといたしましては、職員数の縮減をこの対策にのつとりまして行つてきております。これにより

ます金銭上の効果でございますが、五十八年度に
おきましては諸般の合理化の結果、前年度に対し
二三%程度の貢献いたしました。

費で想定いたしますと約一千億円になるわけでござります。

それから、緊急十項目の中では設備投資を抑制するという御指示がございます。これによりまして

して三千三百億の抑制を行つております。これは現実に資金の支出を抑えるということでありま

それからさらには緊急対策の中で言われておりますのは、不用資産の売却を促進せよということです。これにも鋭意取り組みまして、五十七年度の予算に対しまして五十八年度は八百億円の計画を立て、これの実行を進めておるところをございます。

このように、ただいまの段階で計量化できるものを取り上げましても、人件費、設備投資、不用資産の売却ということで五千百億程度のものが見込まれるわけでござります。

なお、先般国会におきましてお決めいただきました五十九年度予算に基づきますと、ただいまの数値のほかに、さらに五十九年度は職員数にいたしまして二万八千九百人の削減をする人員でやつてまいりることにいたしております。これは金額にいたしまして約千三百億円になります。それから設備投資につきましても、五十八年度予算よりもさらに約千四百億円の圧縮を図った予算としております。人件費と設備投資とで二千七百億円程度五十八年度の縮減に対応して上積みをしていくわけでござります。

もちろん、このほかに、ただいまの段階では計量的に把握できないが、減るであろうというものはござります。例えばこれらの資金支出が抑えられたことによりまして、もしそれを借入金でやつていたらどうなるかということになりますと、それらの利子といふようなもの、これは現在形の上にあらわれておりますが、仮にこの対策を講じなければふえたであろうと思われますし、それから先般二月一日にダイヤ改正を行いまして、貨物等の列車キロ等を削減いたしました合理化を行っております。これは、実施後まだ日が浅いわけですがございますが、こういったものから出てまいりますと動力費、修繕費等の物件費、これらにつきましてかなりの効果が経営上上がつてくるものと思われております。

ただいまの御質問に対しまして、計量化し得るものにつきましてお答えをさせていただいた次第であります。

○三浦(久)委員 監理委員会というのは、いわゆる構造的な赤字と言われる問題についてまだ何とも検討してないという感じがするんです。例えば、この構造的な赤字をそのまま放置していることによって昭和五十一年度から五十九年度までに赤字がどの程度ふえているかといいますと、これは一つ一つ細かく言つてもしようがないのですが、例えば支払い利息は五十一年度は四千七百六十四億円、五十九年度予算は一兆一千百六十五億円になつてゐるのであります。だからふえた分だけでも六千四百一億円ふえている。特定人件費も二千九百三十八億円ふえている。東北、上越新幹線の資本費、これでも二千九百十九億円ふえている。そのほかに減価償却費の増加とか、それから国家の助成金の削減であるとか、こういうものが赤字の拡大要因になつていて、こういうことが言えますね。それからまた青函トンネルとか本四架橋とか、こういうものが完成するとまた千二百億ないし千四百億円の負担が増加する、こういう問題について何にも対策を立てないので、そして緊急十項目だけ。この問題、今言われたように、構造的赤字の増加の方が赤字の削減よりはるかに大きいわけですから、この問題を私は早くメスを入れるべき

きだといふうに思うのです。
それで、運輸大臣にお尋ねをいたしますけれど

も、私は先ほど臨調答申のつまみ食いを監理委員会がやつてていると言いましたけれども、この臨調答申で言われている民営・分割、まさに長期債務の

処理、この問題について大臣はどういうような御見解をお持ちなのか、お尋ねいたしたいというふ

うに思います。

題は、今お説がございましたように、長期債務をどうするかということではなかろうかと思つてお

御答弁がございましたが、この問題は再建監理委員会の最大のテーマの一つであろうと思うのでござ

御答弁がございましたが、この問題は再建監理委員会の最大のテーマの一つであろうと思うのでございます。これと分割・民営化でございます。し

たがつて、いろいろ再建監理委員会の中でも御検討を頗つておるようなふうに聞いております。それではお任せ切りでいいのかというとそうではないので、運輸省は何といいましても国鉄の監理官庁でございまして、責任ある官庁でございまして、監理委員会の結論をどういうふうに出していくだくかということについて我々自身が検討していかなくてはいかぬということで、実は検討作業を始めております。一体二十兆円というようなものがどうしてできたか、何が二十兆円の中身であるかということから始めまして、いかなる方法があるかというような点につきましてもあらゆる角度から検討を加えておるところでございます。ですから、監理委員会の皆さん方にも大きい私どもの考え方を申し上げて御検討の材料を提供したい。国有鉄道にも、その際に私はいろいろ考え方があればぜひ検討するようにということを總裁にお願いをしておるということをございます。

次に、分割・民営化でございますが、分割・民営化というのは臨調の答申ではつきり結論的に出でるわけでございます。分割・民営化をするということ、しかも七つ程度にこれを分割するということまで出ておるわけでござります。したがつて、それを受けまして去年の法律で御審議を願つたわけですが、この第二臨調の答申の趣旨を実現すべく監理委員会というものが三条機関に著しく近い八枚機関として発足して、これをどうしたら実行できるかということを考えよう、こういう形に実はなつておる、こういうふうに思うわけでござります。したがいまして、分割・民営化といふものは法律が決めておるところでござります。そして、監理委員会でこれを検討し、しかも閣議いたしましては、政府といたしましては臨調を最大限に尊重する、こういう建前をとつているわけでございます。したがいまして、分割・民営化といふのは、私ども立派な案ができて分割・民営化ができるることを望んでおるということでござります。

内容につきましては、監理委員会の中にもまだ

いろいろ意見があるようでございますし、私どももいろいろ考え方をせられておる点がござりますが、いずれにいたしましても、長期債務について申し上げたと同じように、私ども、この問題についても御意見は再建監理委員会の方へいろいろ申し上げなければならないというふうに思つております。

○三浦(久)委員 では、次に移ります。過員問題について國鉄当局にお尋ねをいたしたいと思いま

す。國鉄は、今お話をありましたけれども、経営改善計画に基づいて三十五万人体制を六十年度までにつくり上げるということですと要員の削減をやつております。それが一年余りを残して超過達成ということになつておりますが、特に五九・二のダイヤ改正に伴つて業務量を大幅に縮小いたしましたので、過員が一度出ておりますね。この過員というのは現在どの程度になつてゐるのか、ちょっとお尋ねをしておきたいと思いま

す。

○太田説明員 現時点ではまだ正確な数を把握しておりません。と申しますのは、これはことしだけではなくて例年のこととござりますけれども、その当該年度の合理化数の確定を行い、そしてそ

の当該年度における、特に年度末の特別退職人員あるいは年度中途にいろいろな事情でやめたとい

つたような人員の推移というものを把握し、そして新しい年における業務量の推移というものを見ながら個別にこの数字を確定してまいりますの

で、そういう意味で年度がかわりましてまた間がございません、個別の各局とのヒアリングはこれからでございますので、数字は確定しております

しかしながら、一応の推定、現時点における見

方としまして申し上げたいと思いますが、五十九・二ダイヤ改正をその主たる内容とするものでございまして、五九・二ダイヤ改正はほぼ計画どおり実施しておりますので、私どもは二万八千九

百名は完遂しているものと推定しておりますが、一方、特退人員はまだきちつとした集計はできておりませんけれども、一応二万人は超しておるであります。あらうと思いますが、一応ここで仮に二万人と推定させていただきますと、その両者の比較においては一人弱、私どもの世帯でございますので多少の余剩人員の持ち越しというのではござりますか

、そういうのを集めて勘案いたしますと、現時点ではどんなに少なくとも一万、一万強と申し上げておきたいと思います。いろいろ推定しますとこの数字はあるいは多少変わるかもしれません。

○三浦(久)委員 今一万近くと言われた過員はあつちこつちに出でておりますが、私も門司鉄道管理局内を、全部じゃありませんが、幾つか、いわゆる過員センターと言われておるものを見て回りました。門司鐵道管理局では営業開発センターとか運転技術センターとか、そんな名前をつけて集中配置をしているようですね。ところが、私がこれを見つ見いたしますと、過員の有効活用というものが極めておざなりになつておるという印象が一つ。もう一つは、過員センターの労働環境といふのは極めて劣悪であるということですね、この二つの点に私は気づいたわけです。

私が調査に入つたのは三月十九日、三月三十日の二回であります。その時点でのお話をとして申し上げますけれども、その後若干変化して、基本的には変わつておらないのでお話を申し上げますが、例えば労基法違反とか労働安全衛生法違反、こういふ疑いのあるものがたくさん出てきているのであります。例えば門司駅に西運転営業開発センターといふのは、ずつと各戸を訪問して商品の宣伝とか販売とかいうことをやらしておるわけですね。そうすると、私はこれはやはり常時労働者を就業させている場所だと思うのですね、そうじゃないとは国鉄は言わないと思いますけれども。ですから、百六十立米しかなければ十六人ぐらいしか勤務させてはいけないのですよ。ですからおたくたちだけでは働かせていないんだ。こういう点について、国鉄当局はどういうふうにお考えになつていらっしゃるのですか。

○三浦(久)委員 こういうことはいいとかどうかということを聞いておるのであって、あなたの弁解を聞いておるのじやないから、結論は簡単に言つてください、余り時間がないから。

それで、これは労安法に基づく事務所衛生基準規則に違反しているのですよ。それなら、そういうものは早急に改善するとか、そういうような答弁が出ていいんじゃないの、どうなんですか。

○太田説明員 今申しましたように、草々の間の準備でございますので幾つか不備な点が出ておりますし、その後、既に門司当局におきましたが、その結果、そこで、これが労安法に基づく事務所衛生基準規則に違反しているのですよ。それなら、そういうものは早急に改善するとか、そういうような答弁が出ていいんじゃないの、どうなんですか。

○太田説明員 今御指摘の門司管理局は、大麥貨物のウエートの高い管理局でございます。したがいまして、今度の五九・二ダイヤ改正の影響も大変大きく出たわけでございます。ということは、運転人員も大変大きくなつたわけでございます。

○三浦(久)委員 それから、午前中三時間も四時間も渋外活動の準備をさせておきながら、一人一人について机もいすもない。それで長いすみたい

て、労働者が常時勤務しているところの平米数を

はかつてみました。そうしますと、一部屋が十

六・五平米、もう一部屋が二十六・三平米、もう一つが二十一平米、合計六十四平米、高さが二・五ないし二・六ぐらいかな、ですから大体百六十

立米ぐらいしかないのです。百六十立米に六十二人も突っ込むなんというのには非常識ですね。

労働省にちょっとお尋ねしますが、労安法を受けた事務所衛生基準規則というのがありますね。この第二条に、労働者一人について十立米以上が必要なんだという規定がありますが、そうですね。どうですか。

○福渡説明員 今御指摘のあつたとおり、大体常時そこに就業させる労働者がいる場合にはそういう計算をするということになります。

○三浦(久)委員 ここは朝の九時から午後の二時まで、渉外活動の準備ということで労働者ががつとおるところです。そして、午後一時から、こういう企画商品がありますが、切符要りませんかと

言つて、ずつと各戸を訪問して商品の宣伝とか販売とかいうことをやらしておるわけですね。そうすると、私はこれはやはり常時労働者を就業させている場所だと思うのですね、そうじゃないとは国鉄は言わないと思いますけれども。ですから、百六十立米しかなければ十六人ぐらいしか勤務させてはいけないのでありますよ。ですからおたくたちだけでは働かせていないんだ。こういう点について、国鉄当局はどういうふうにお考えになつていらっしゃるのですか。

○三浦(久)委員 こういうことはいいとかどうかということを聞いておるのであって、あなたの弁解を聞いておるのじやないから、結論は簡単に言つてください、余り時間がないから。

それで、これは労安法に基づく事務所衛生基準規則に違反しているのですよ。それなら、そういうものは早急に改善するとか、そういうような答弁が出ていいんじゃないの、どうなんですか。

○太田説明員 今申しましたように、草々の間の準備でございますので幾つか不備な点が出ておりま

す。例えば門司駅に西運転営業開発センターといふのです。そこにどのぐらいの労働者を入れているかというと、最初のおたくの計画では、二月一日

が、今までその建物の中には十名前後の人々が常時勤務しているという、そういう狭いところな

であります。そこには六十名だ。私が行った時点では、何人かやめられているので、六十二名入っている。しかし、非

常に狭い部屋です。私、こういう地図をもらつ

つておるわけでございます。ぎりぎりまでそれが

労使の間でどういう縦に落ちつくかというのはなかなか把握しにくい。したがつて、かなり事前から心がけはいろいろしておりますが、具体的な

準備というのは実際にはやりにくいという状況がございましたのと、それからもう一つは、國鉄の歴史の中で、特に戦後公企体になりまして以来、

こういう余剩人員を抱えるというのはむしろ初めてといつていいくらいの体験でございます。定員

法の時代もございましたし、四十四、五年ごろには動力車乗務員の一人乗務ということで四、五千名の余剩人員を抱えましたが、これは二年ぐらいで解消したというようなことでございまして、余

剩人員に対する体験というのはほとんどゼロに等しいというようなこと、これあり、二月一日以降少準備の不足というようなこともあります。その後、個別に具体的にそれぞれの対応を講じつつあると聞いております。

○三浦(久)委員 こういうことはいいとかどうかということを聞いておるのであって、あなたの弁解を聞いておるのじやないから、結論は簡単に言つてください、余り時間がないから。

それで、これは労安法に基づく事務所衛生基準規則に違反しているのですよ。それなら、そういうものは早急に改善するとか、そういうような答弁が出ていいんじゃないの、どうなんですか。

○太田説明員 今申しましたように、草々の間の準備でござりますので幾つか不備な点が出ておりま

す。そこで、これが労安法に基づく事務所衛生基準規則に違反しているのですよ。それなら、そういうものは早急に改善するとか、そういうような答弁が出ていいんじゃないの、どうなんですか。

○三浦(久)委員 それから、午前中三時間も四時間も渋外活動の準備をさせておきながら、一人一人について机もいすもない。それで長いすみたい

ないすがあります。それも六十二人が全部座るこ

とはとてもできません。ですから、ただパイプい
すにみんな多くの人が座つておるのでですよ。それ
でどうやって歩外活動の準備ができますか。机が
ないのですよ。そんなことも早急に改善してやる
必要があるんじやありませんか。

一つ一つあなたのお答えを聞いてみると、あな
たえらい長くしゃべりますから、ちょっと先に進
みます。

木製椅子ごって、六十二人も突つ込んでおつて、

これは臥床する休養室をつくらなければいけないのですよ。これは労働省、どうですか。事務所衛生基準規則二十一條に、五十名以上の労働者を常時就業させる場合には臥床できる休養室を置かなければならぬといふことになつておるでしょ
う、どうですか。

○福渡説明員 事務所衛生基準規則でそのとおり定めています。

三月十九日に行つた段階では、六十数名も入れておきながら、この事務所衛生基準規則に違反をして大便所一個だ、小便所一つしかない。そういう状態であなたちは労働者を放置しておるのです

よ。私が三月三十日に行つたときは、二、三日前に大便所と小便所が一つづつふえた。だけれども、小便所というのは三十人に一個要るんだから、六十二人だつたら三つ要るわけだ。それだけでまだ一つ足りない。今は四十六人になつたから、それで便所の問題だけは何とかおさまつておるでしよう。こういうようく非常に労働者の立場といふものを考えようとしたんだね。

あなた、ぎりぎりまで団体交渉をやつたなんて
言つてゐるけれども、そんな、過員の問題について
はもう去年の九月ごろからずっと団体交渉をや
つてゐるわけだ。そして大体どのくらい過員が出
るかということだつてあなたたちはちゃんと頭の
中に入つておるわけだ。ですから、本当に労働者
の労働環境をよくしよう、法律に従つてちゃんとと
やろうと思えば十分にやる時間的な余裕はありま
したよ。それをぎりぎりまでやつておつたからど

う契約するかわからない、そんなことは形式論理であって、お互いに対立しておつても労使関係にはルールというものがあるんだから、それをちゃんと守つてやつていただきたいと私は思うのですよ。換気扇だって何もついていないんだから。
もう一つ聞きますけれども、鉄道電話以外の、部外にかける電話を公衆電話というそうですね。その公衆電話は、こんなちっちゃながダイヤルにかかるおる。こんなちっちゃながダイヤルよ、どこから見つけてきたか知らぬれども。それをかけて、労働者が外部に電話をする場合には、一々名簿に名前を書いて許可を受けてでないとかけられない。こんな状態も、あなたたちは労働者を一体何と思っておるのですか。もし労働者が無断でもって私用でどんどんかけてしまふ、そのため電電公社からツケがいっぱい回つてくるといふのであれば、赤電話でも設置してやつたらいいじゃないですか。それは一日おるところなんだから私用で電話だつしますわな。当たり前のことだ。それなら、だれにでも気兼ねなく電話ができるようになれば、赤電話でも設置してやつたらいい。どうしてもかぎをかけたいなら、もう一つ赤電話でもつけてやつたらいいじゃないですか。そういうことが何でできないのですか。ちょっとお尋ねしたい。

つていろいろな意味での設備要求、環境整備要求というのは出ております。それも一回では出でこないで、これも総務部長に聞きますと、三回か四回に分けて逐次出てきてるという状況のようでござります。もちろん相当膨大な内容でござりますが、私どもの目で見まして中には団体交渉などむのもございましょうし、あるいははじまないと思うものもございましょうし、あるいはそのグレーゾーンみたいに両者で少し議論しなければいけないという項目もありましたから、すぐに話しあいが軌道に乗るというわけにはまいらぬと思ひます。ですが、要すればそういう問題意識を持つて今現地の労使が論議をし合っているという状況でござりますので、多少時間がかかるかもしれませんのが、改善の方向に行くということは見守つていただきたいと思うわけでございます。

の話によりますと、過員センターではなくて要員開発センターでございますが、このたびそれを設置したことに伴う措置ではなくて、随分以前から、門司港において食事の時間に外に食べに行くときは、ちょうど批判が出たりすることもこれあり、お互に振る舞いに気をつけようじゃないかということでやつておつたそうでございますけれども、だんだん、それが望ましいというのではなくて随分批判が厳しい中で多少神經過敏になつた面がありましようが、かなり厳しく規制するという面が出了たようでございまして、これは門司当局も反省いたしまして本来のあり方に戻している。ただ、あくまでも批判を受けないように、確かに休憩時間は自由だけれども、制服を出ていつたりしますと周りから見れば勤務時間中にまたプログラマとかいう批判だってあり得るわけですから、気をつけてやろうな、こういうことを言つているそういう方がいいのじゃないですか。

○三浦(久)委員 これは、すぐ隣は門司鉄道管理局の庁舎なんですよ。管理局の人は昼休みに自由に飯を食いに行つていますよ、私はよく食堂で一緒にになりますから。だから、余りへ理屈を言わない方がいいのじゃないですか。

何でこんな取扱所みたいな権利侵害が行われているのかということなんですねけれども、私は、国鉄当局が労働者に対する思いやりとか愛情、そういうものがないと思うんだな。みんな国鉄が好きで、国鉄に一つの夢を描いて入つてきているわけだ。立場は違つてもみんな一生懸命なんだ。みんなそうなのですよ。もうちょっと愛情を持つて接觸してやる必要があると思う。

じゃ、具体的にどういうことかということを、職場の状況を一つ例にとつてお話ししましよう。

鹿児島鉄道管理局に片岡といふ総務部長がこそ、この日はわずか六名しかいないのです。七名

の職場で一人休んでいましたから、六名しかいません。その六名の職場に十三人の管理職が立ち会つて点呼している。点呼しなくともだれか来ている労働者は返事しないのです。そういう事態なのです。そこで片岡という総務部長が言つているのです。これを全部テープにとって起こしたものがここにあります、十一分間にわたって記載されていますよ。

どんなことを言つていると思いますか、鹿児島管理局の総務部長、総務部長といつたら、あなた、随分偉い人でしよう。それが例えば、助役が

「おはようござります。呼名を行います。」「松崎保線長返事をして下さい。」こう言つているのですね。黙つている。そうすると、片岡という総務部長が「どこにいる。おい君、呼ばれているのがわからんのか。返事は！」それでまた助役が「松崎保線長」こう言つたら「言つているのがわからんのか、お前は聞こえるのか。おい、バカ。」こういうことを言つているのですね。その次もう一回助役が「松崎保線長」と呼んだら「言つてることがわからんのか、ボケナスだなあ。言つてことがわからんのか、ボケナスだなあ。仕事大丈夫か、こんなやつに仕事やらして。えー、ボケナスらしいぞ、バカだと書いとけ。」何に書いておけというのか知りませんけれども、そういうことを言つているのです。それで次に行つて「西竹保線長、返事しなさい。」と助役が言つています。そうすると片岡が「目の前へ来ておしえてくれ、俺わかんないから。君か／返事しろってわからんのか、ボケナス。」こういうことを言つている。その次は「お前、小学校出てんのか。言葉わかるのか、日本語が。バカかお前は。オイ、言つてんのがわからんのか。こういうのが作業やつて大丈夫かオイ。ボケナスらしいぞ。オイ、次。」こう言つてまた次に点呼を命じてしているので

すよ。これじゃやくざじゃないですか。一人一人、六人全部やつて十一分かかっています。こんな態度で労働者に接するとは一体何事ですか。あなた、こういう指導をしているのですか。どうですか。

○太田説明員 点呼のやり方について意見の対立と冒頭におっしゃいまして、詳しい内容はわかりませんけれども、私どもはその日の仕事の始まりでございますので点呼というものを非常に大事な

ものと考えてずっとやってまいりました。特に保守部門は無定量でございますから、その日の天候その他の状況によつて仕事の内容を変えたりすることがございますから、朝、さあこれから仕事をだというときに、き

ようはこういう仕事をするというその仕事の区別、指示というものは極めて重要でございます。そ

して、その仕事の区別、指示をする前に呼名点呼といいまして、A君、B君、C君というのをほとんどの職場において実施する慣例を、ほとんど国鉄始まって以来やつております。そういう大事な

大事な点呼の場において、そもそものスタートであります返事が得られないといいうのは非常に悲しむべき現象でございます。おっしゃるように労使い

り得るというふうに申し上げてるのでございまして、ぞんざいな言葉遣いをしろということを言つておりませんが、総務部長が現地に指導に赴いてその際にいろいろと注意をするということはある

○三浦(久)委員 呼び捨てとおっしゃいましたけれども、何々君というのは決して私の想像で申し上げているのではなくて、例えば敬称は省略しま

す、山田 阿部というケースもございますし、何々さん、何々さんと言ふこともあります。そこにはひ

つて誤解のないようにお願いしたいのでございま

す。

鹿児島の今御指摘のケース、具体的には私承知しておりませんが、総務部長が現地に指導に赴いておりませんが、問題の発生するところはあ

るけれども、この人は労使で問題になつて、三月十日ごろに静岡の営業部長に転勤させられている

だけいたといふことで、円滑に行つたための事前の整理が行われるといふことが望ましいといふふうに考えておりますし、また、一般的にはそういうふうに事前の整理が行われているといふふうに考

えております。したがいまして、一般的に事前に整理していくこととで、私どもは理解いたしております。

○太田説明員 三月十日ごろ、ちょっと正確な日には覚えておりませんが、確かにその近所に、

これは早急に改善を要するんだというときにはやはり気持ちを合わせてやってまいりたい、こういうこと

でございますが、そこで返事が出なかつたりといふことは早急に改善を要するといふことはございます。

○三浦(久)委員 知らないことないじゃないですか。これが問題になつて転勤させられているのですよ。労働者に対してこういう扱いをするというの

のは私は許せない。

それでもう一つ。今言つたよな労働者に対する職場環境をあいの労働者に対する態度が問題になつて転勤させられているのですよ。労働者に対してこういう扱いをするというの

のは改善しているなんて言つけれども、正式な団体交渉は行つてゐないのです。これは

だれだれ、だれだれで、軍隊式点呼なのですよ。だからみんな反対するわけです。そういうのがまだいっぱい残つてゐるのだ。

あなた、じゃ、その総務部長の片岡が現場に行つてこういう発言をすることは正しいと思つてい

るの。正しいの。

○太田説明員 呼び捨てとおっしゃいましたけれども、何々君というのを決して私の想像で申し上げているのではなくて、例えば敬称は省略しま

す、山田 阿部というケースもございますし、阿部君、佐藤君と言ふこともあります。そこにはひ

つて誤解のないようにお願いしたいのでございま

す。

鹿児島の今御指摘のケース、具体的には私承知しておりませんが、総務部長が現地に指導に赴いておりませんが、問題の発生するところはあ

るけれども、この人は労使で問題になつて、三月十日ごろに静岡の営業部長に転勤させられているだけいたといふことで、円滑に行つたための事前の整理が行われるといふことが望ましいといふふうに考えておりますし、また、一般的にはそういうふうに事前の整理が行われているといふふうに考

えております。したがいまして、一般的に事前に整理していくこととで、私どもは理解いたしております。

○三浦(久)委員 私が言つた休憩室の問題とか便所の問題、換気扇の問題、いわゆる職場環境改善の問題とか賃金の問題とか申し入れがあつて、それを断れば不当労働行為になるんじやないかと聞いて

いているのです。

○廣見説明員 団体交渉の対象となり得る労働条件に関しまして交渉の申し入れがあり、これを拒否するということになりますと、一般的に言つて

不當労働行為になるということにならうかと思つ

○三浦(久)委員 労働省にもう一つ承りますが、

団体交渉の申し入れ書の中に管理運営事項だとうような問題も入っている、労働条件も入っておる、混在しておるという場合、そういう場合に、には応じないというようなことはどうなんですか。これは不当労働行為になりますか。

○廣見説明員 お尋ねの件でございますが、一般的に申し上げますと、申し入れのあつた事項の中に、団体交渉事項、それと管理運営事項がまざつてゐるというような形の場合は、管理運営事項につきましては団体交渉ができないわけでございますけれども、その管理運営事項がただ混在しているということだけで直ちに全体を団体交渉できないというような形で拒否するということは一般的にはできないだらうというふうに考えております。

○三浦(久)委員 それで太田さん、門司地本の申三十三号から三十八、四十、それにまた枝番がついたり追加になつたり、いっぱい出ていますね、団体交渉を申し入れてくれと。その中には労働条件に関する問題がたくさんあります。もちろん当局がこれは管理運営事項だと主張しているものもあります。ですけれども、少なくとも団体交渉のテーブルに着いて、私から今指摘されたようなそんなんひとつともないことは早く労使間で解決をするといふのが本筋じゃないかと思うのですよ。ところが、今まで二月からずっと要求しているにかわらず、団体交渉が持たれていないのです。ですから太田さんの指導で、ひとつ労働条件の問題については積極的に団体交渉をやれといふように門鉄局を指導してもらいたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○太田説明員 先ほど来からのお話をすると、あたかも門鉄当局がすべての団体交渉をシャットアウトしている、あたかも労働法の基本もわきまえないかのときお話をございまして、これは非常に残念でございます。私は門鉄当局がたくさんのお話を受けとめて話し合いなり団体交渉なりをやつて申しあげますと、申し入れのあつた事項の中に、団体交渉事項、それと管理運営事項がまざつてゐるというような形の場合は、管理運営事項につきましては団体交渉ができないわけでございますけれども、その管理運営事項がただ混在しているということだけで直ちに全体を団体交渉できないというような形で拒否するということは一般的にはできないだらうというふうに考えております。

最初にかなり入り口論議があつたやに聞いておりますが、これは過員という現象そのものが労働条件であり団体交渉である、こういうところからスタートしたようございまして、かなりそこで論議を交わしているようございます。これを団交拒否とおっしゃられるのはいかがかと存ずるわけでございますが、その後いろいろ三回か四回に分けて要求が出ましたのを、先ほどちょっと申し上げましたように、それは我々の目から見てなし得ないものもあればもちろんじむものもある、ちょうど間の限界線のものもあるという仕分けを

○三浦(久)委員 それは合理的化事業全体についての話であつて、過員問題についての過員の運用の問題、これは団交事項にしろという要求になつていますね。おたくは管理運営事項だからだめだ、こう言つておるわけだ。しかし、そういう争いがあるにしても、過員の運用並びに過員についての労働条件の問題については正式に団体交渉は行われていないのです。

それは、例え二月二十一日に申三十三号でもつて申し入れていますでしょ。三月六日に当局が口頭でもつて団体交渉を拒否しているのです。それは私は直接当事者から聞いておるわけですが、正式に団体交渉をして、そしてお互いに議事録をつくつて協定を結んでいるというような、いわゆる正式な団体交渉というのは行わっていない

ということを聞いていますよ。

だから、二月二十一日に申三十三号で申し入れても、その後三十八だ、三十八の二だ、まあ追加申の何号何号と、たしか私は四回と記憶しておりますが、あるいは一回ぐらい違つておるかもしれません、そういう何号何号で具体的に申し入れでございましたので、交渉経緯でございますが

一、二だけ承知している点を申し上げたいと思うのであります。

最初にかなり入り口論議があつたやに聞いておりますが、これは過員という現象そのものが労働条件であり団体交渉である、こういうところから

スタートしたようございまして、かなりそこで論議を交わしているようございます。これを団交拒否とおっしゃられるのはいかがかと存ずるわけでございますが、その後いろいろ三回か四回に分けて要求が出ましたのを、先ほどちょっと申し上げましたように、それは我々の目から見てなし得ないものもあればもちろんじむものもある、ちょうど間の限界線のものもあるという仕分けを

Aという機関区があつたりBという駅があつたりと、我々現場機関と申しておりますが、そういう

現場機関の一角所一カ所についてそれぞれの特有の設備要求なり諸要求が出ておりまして、中には

もう膨大な数に上るわけございまして、中には

ある。どうしても団体交渉にも効率、能率というものは必要でござりますから、門司当局においては

その仕分けの必要を痛感して、いろいろ相談をしているという事実がござります。

それから、そもそも最初においてかなりぎくしゃくがありまして、これは見解の差、対立があつたことも事実でございますから、その分だけスタートがおくれたのはこれは否めない事実でござりますが、いすれにしましても、たゞいま門司の

労使双方がそれぞの問題意識を持つて、見解の対立はかなりござりますけれども、論議をしてい

るわけでござります。現に、私もこうやって申し上げても正確でない面もございましょうし、先生のお話を私が伺つても、失礼ですが、ややいかがかなと思う面もござりますけれども、論議をしてい

るわけでござります。

○三浦(久)委員 それじゃ過員の活用の問題で、もう時間が余りないので、過員の活用状況について私はお尋ねしたいのですが、ちょっとと言つてくれませんか。

○三浦(久)委員 それは全国各地、それぞれの地域の事情、状況その他を勘案しながら、知恵を凝らし工夫を凝らしてやつておるわけござりますが、幾つかのパターンがありまして、一つは教育の充実、一つは営業活動あるいはセールス活動といったような実践面での対応、教育と実践、こういう二通りかと存じます。

○三浦(久)委員 まず私、営業開発センターに行ってびっくりしたのは、これは三月三十日時点です。まず労働者がずっと地域を回つてきますね。それについてどのくらい売り上げがあつたのかとか、そういう報告書を販売していませんね。それに見えて、どのくらい売り上げがあつたのかどうか。

○太田説明員 まつたパンフレットがありますね。あのパンフレットはたしかお客様さん向きだと思いますが、これもお客様には渡してはいかぬと。それで営業開発センターにいる過員の人だけが、職員が一人一

つずつ持つて、それで行つておる。フルムーンと

いては、今後も団体交渉はいたしますね。

○太田説明員 さつきも先生もおっしゃいました申の何号何号と、たしか私は四回と記憶しておりますが、あるいは一回ぐらい違つておるかもしれません、そういう何号何号で具体的に申し入れでござります。その中で団体交渉になじむという点について労使が一致すれば、これは直ちに、現に団体交渉を始めているわざでござりますし、意見の一致しないものについてはその扱いを論議しなければいかねと思いますが、なじむものについて、抽象論じなくて現実に具体的に出ているものを踏まえて団体交渉は行なわれているし、行われるであろうというふうに私は確信いたします。

○三浦(久)委員 それじゃ過員の活用の問題で、もう時間が余りないので、過員の活用状況について私はお尋ねしたいのですが、ちょっとと言つてくれませんか。

○太田説明員 これは全国各地、それぞれの地域の事情、状況その他を勘案しながら、知恵を凝らし工夫を凝らしてやつておるわけござりますが、幾つかのパターンがありまして、一つは教育の充実、一つは営業活動あるいはセールス活動

○戸塚委員長代理 三浦君、恐縮ですが、もう一度、お願いいたします。
○三浦(久)委員 時間超過して申しわけありません。

労働基準法第十五条に

労働基準法第十五条に「労働条件の明示」の条文があります。それを受けて、労基法の施行規則の第五条に、業務に関する事項も明示すべき労働条件というふうになつておりますね。ですから、当然仕事の内容、業務の内容も明示すべき労働条件というふうに言えるのかどうかですね。もう時間がありませんから、結論だけでいいです。

○廣見説明員 「従事すべき業務に關する事項」は、御指摘のとおり労働基準法上におきまして、労働契約の締結に際し明示すべき労働条件の一つということになつております。

○戸塚委員長代理 次回は、来る十七日火曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後七時十四分散会