

第一百一回 参議院運輸委員會會議録第十六号

(三三二)

昭和五十九年八月二日(木曜日)
午前十一時一分開会

出席者は左のとおり。

委員長 矢原 秀男君
理事 梶原 清君
下条進一郎君
瀬谷 英行君
桑名 義治君

委員

江島 淳君
小島 静馬君
小林 国司君
内藤 健君
藤田 栄君
安田 隆明君
山崎 竜男君
吉村 眞事君
小柳 勇君
目黒今朝次郎君
安恒 良一君
小笠原貞子君
伊藤 郁男君
山田耕三郎君

国務大臣

運輸大臣

細田 吉藏君

政府委員

運輸大臣官房
有鉄道再建総括
審議官
運輸省国際運
輸・観光局長
運輸省地域交通
局長

棚橋 泰君

仲田 豊一郎君

服部 経治君

事務局側

常任委員会専門
員

村上 登君

説明員

警察庁交通局長
通規課課長
総務庁行政管
理局長
法務省刑事局
事務課長
大蔵省銀行局
行課長
国税庁直税部
課長
建設省道路局
第二課課長
日本国有鉄道
常務理事
日本国有鉄道
常務理事
日本国有鉄道
常務理事

矢部 昭治君
稲葉 清毅君
北島 敬介君
松野 允彦君
人見 勉君
吉越 治雄君
岡田 宏君
太田 知行君
岩崎 雄一君

参考人

水資源開発公団
理事

大嶋 孝君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○道路運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○船員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

議院送付)

○委員長(矢原秀男君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路運送法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、水資源開発公団理事大嶋孝君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと答へる者あり〕

○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(矢原秀男君) 道路運送法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案につきましては、既に趣旨説明を聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○目黒今朝次郎君 この法案は、地方事務官制度を廃止して国家公務員にする、そういうのが主たる中身であります。身分移管に関する問題でありますからいろいろ議論はあつて、移管業務がどうなるかと、こういう点でこの地方事務官制度は運輸、厚生、労働と三省にまたがっているわけでありまして、我々運輸を預かるこの場では運輸大臣及び関係局長、官房長からも、特に今回この問題については、運輸行政の特異性があるから特段の配慮をお願いしたいという再三の要請があつたわけでありまして、社会党内にはまだいろいろな横並びの議論があるわけでありまして、そういう要請を受けて入るうと、こういう決意をしたわけでありまして、同じ地方事務官の中で運輸が特に他の事務官と違つていふと、戦前、戦後、今日まで含めて浮き彫りにされる特異性といえますか、そう

いうことをどのように理解すればいいのか、まず窓口でお話を聞かせてもらいたい、こう思います。

○政府委員(服部経治君) 陸運関係の地方事務官制と、それから労働省あるいは厚生省において所管されております事務の関係についての地方事務官制との相違でございますが、まず最初に過去の経緯を振り返つてそういうことについて申し上げてみたいと思つていますが、全国に五十二カ所の陸運事務所が設けられて、この陸運事務所において陸運関係の事務が処理されることになりましたのは、昭和二十四年の十一月のことでございます。これは当時のGHQの示唆に基づきまして、閣議におきまして運輸省の地方支分部局でありました陸運局の分室を廃止いたしまして、これまで陸運局の分室で扱つておりました事務を新たに都道府県知事に移譲するという趣旨のことを了解されたことに伴う措置であるというふうに承知いたしております。

他方、厚生省、労働省の地方事務官制度でございますが、これは既に戦前から官吏が都道府県の庁舎におきまして社会保険関係の事務あるいは失業保険関係の事務等を行つていたものを引き継いだものでございまして、先ほど申し上げましたように、陸運関係の事務が陸運事務所の発足までは運輸省におきまして一体的に処理されていたという実態と基本的に沿革を異にしているというふうに考えております。

また、現状につきまして申し上げてみたいと思つていますが、陸運関係の地方事務官は現在、県の庁舎とは独立した国の庁舎で事務を行つておりまして、また、共済組合の関係、職員の住宅の関係、職員組合等の点につきましても、それぞれ、国家公務員共済組合に加入している、あるいは国家公務員宿舎に住まつている、あるいはまた職員

の組合関係につきましても全員が全運輸省労働組合に加入しているというふうな、一般の国家公務員と全く同様の、全く変わらない扱いを受けているのに対して、厚生省あるいは労働省の地方事務官は、原則的に県の庁舎で勤務しておりまして、また、共済組合の関係でも全員が地方公務員共済組合に加入しているというふうな、一般の国家公務員とは全く違った扱いを受けておりますほか、労働組合の関係につきましてもその職員の多くが全日本自治団体労働組合に加入しているというふうな事実もございまして、陸運関係の地方事務官とは全く基本的に大きく違った実態にあるというふうな承知いたしております。

○目黒今朝次郎君 我々が国鉄に入つて、青年、二十代になったころは自動車関係というのは運輸省直轄ということでしたから、そういう青年時代の経験から考えますと、GHQの指令で二十四年になった、こういう点はわかります。

それで年金制度その他も全部、片方は地方公務員共済組合、こちらは国家公務員共済組合、そういう形態になっている。だから実態としてはもう運輸省直轄でやられておると言っても言い過ぎじゃない。それを法律的に整備する、こういうことだと、こう理解したいと存じます。

それと同時に、今回、七月一日で運輸省の機構が変わりましたね。この機構改革と今回の地方事務官廃止という関係は、特に関連があるんでしょうか。

○政府委員(服部経治君) お答え申し上げます。運輸省におきましては、ただいま先生御指摘のとおり、いわゆる許可官庁から政策官庁への脱皮ということを目指しましてこの七月一日に中央、地方を通じます大幅な組織改革を行ったところでございまして、この新組織の課題といたしまして、許可事務の大幅な整理合理化ということに今後精力的に取り組む覚悟でおるわけでございます。

一方、地方事務官制度の廃止でございますが、これはいわば占領時代の遺物とも言われております

す極めて変則的な制度にここで終止符を打つということを直接の目的とするものではございまして、けれども、同時に、これを機会にいたしまして、臨調答申でも指摘されております地方の意向を反映させる仕組みを制度的に拡充強化するということが及び許可事務の見直しとあわせて国と地方との適切な機能分担を図っていくという課題に、今後鋭意取り組むべきであるというふうな考えであります。

このように、運輸省の機構改革と地方事務官制の廃止は、その目指すところは同じでございまして、目指すところにおいて軌を一にしているというふうな考えております。

○目黒今朝次郎君 国鉄などの機構改正から議論すると、民営分割であるとか、あるいは地方分権であるとか、地方の支社長とか管理局長の権限をふやすとかという、地方分権の方向に指向している。そういう指向性から見ると、実態は運輸省の直轄と同じ形態にあつても、身分的に制度的に中央に集権するという点は何か逆行するような感じを受けないわけじゃありませんか、やはりこの制度の運用が一番大事なことは、制度はどうあれ、従来の陸運事務所あるいは陸運局、今回の運輸局であるとか、そういうところは自動車、トラック、バス、ハイヤー、タクシールあるいは国鉄のローカル線を含めて、極めて地方の独自性といえますか地方の特性といえますか、住民の希望といえますか、そういう問題と非常に密着性とか機動性を要請されておる仕事だけに、中央集権的なことで果たしてどうなんだろうかなという地域住民の不満、不便、不安といえますか、もあると思うんです。

本件の問題で、そこが一番やっぱり大事な問題ではなからうか。今回こういう身分移管をしても、絶対地域住民に運輸行政、陸運行政については迷惑をかけない、地域住民のニーズにきちっとこたえていく、あるいは地方自治体の要望についてもきちっと十分こたえていく、そういう基本的な姿勢が一番何よりも貫かれなければならぬ

と、こう思うのであります。したがって、形式のいかんを問わず、この問題についてはひとつ運輸大臣から、今回の機構いじりに当たってはそういう地域の住民のニーズ、地方自治団体の要請にはまへんなくこたえていくという行政責任者としての明確な答えがやはり一本必要ではなからうかと思うので、大臣からこの辺の考えをお答え願いたい。

○国務大臣(細田吉蔵君) 今回の改正は、実際の今日まで仕事は長年にわたって運用されておつたことに法律を合わせる、こういうことでございまして、私は何ら不都合が起らない、かように考えておりますが、一体、全体の問題といたしまして、地方団体、特に知事の交通に対する関与と問題について実は考えてみまするのに、これまで長いこと交通というものが、地方自治体の中でどちらかという軽視されておつた傾向があるように、私は全般として思うのでございまして。地方には、交通を担当する部局が長いことありませんでした。交通は何か、中央の官庁でやってくれんだ、昔の鉄道省なりあるいは運輸省でやってくれんだ、地方は陳情するんだというような形がよく見られたわけでございまして、最近では各地方の公共団体としても、この交通の問題を軽視するわけにはいなくなつた。したがって地方には、交通課とか交通観光課とか、あるいは名前は交通がつかなくても、交通担当の担当者が出てきております。これらの方々と十分な連絡をとっていく必要がこれはあります。今度の制度改正になれば名実ともに国家公務員としての立場になるわけでございますので、その意味からは地方との連絡というもののについては一層強化をしていく必要がある、かように存じておるのでございまして。

で、制度的に言いますと、地方運輸局単位に地方交通審議会というものがございまして、そのまた都道府県の部会が設けられておるわけでございまして、これを活用するということになりまして、う。しかし、その部会を活用するという程度でな

くて、日常、県の交通あるいは交通観光等を担当しておられる部門と十分な連絡をとってまいるといふことが必要である、このように考えておる次第でございます。

私は、自治体の皆さん方に、県知事さんにお会いするたびに、交通については独立した課をつくりなさい、あるいは大きいところは部をつくつてもいいぐらいじゃないか、運輸部ぐらいつくつてもいいほどの問題ではないか、知事さん自体の問題ではないかということ強調しておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 それで、基本的にはそういうことでいいと思うんですが、やっぱり私は当面、この問題で一番最初手をつけてもらいたいのは、陸運事務所とか陸運局をあれしますと、バス、トラック、ハイタク、国鉄の軌道部門などを扱っているの、やっぱりいろんな違反事項がある、指摘事項があるんだけれども、人が足りなくてどうにもなりませんというのが率直な話です。

それで、これは調査室からもらつた資料によりますと、昭和四十六年定員が二〇三、三九八、五十八年が二、九百七十五、一〇〇に對し一、二四、二四〇。業務量のほうは、検査業務が四十六年を一〇〇にしますと二〇四、約倍になつて、人が二四％で仕事量が倍と。こういう傾向は、裏を返せば、いろんな現業の皆さんから、トラックの皆さん、ハイタクの皆さんから違反事項が指摘されてもなかなか手が回らないというのが現状じゃなからうか、こう思いますから、国家公務員に身分変更する際にやっぱり一番の課題は、現場の陸運局に働いておつた従業員の皆さんが十分に住民のニーズにこたえて得るよう、陸運行政が十分サービスできるように、全体としてはきつてい員事情であることは承知の上であります。やはり大蔵省とよく折衝して、まづイの一番にこの職員の増、ニーズにこたえるということ、最大限、制度と裏腹に国としてサービスをすべきことであるという前提でありますから、この要員については早急に見直しをして、画一的ではなくて、需

要のあるところには需要に応じたように要員の配置をせよ見直しをしてもいい、こう思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(服部経治君) 先生の御指摘の趣旨はよく理解できるのでございまして、私も、近年におきます自動車の台数の飛躍的な増加という傾向の中で、車検業務あるいは登録の業務といった業務量がそれに比例的な形で増大してくる事態に対処いたしますために、そういった事務、私どもの第一線の陸運事務所ですとございまして事務の仕組みを合理化してこれに対処するということがまず一つ。それから、民間の活力を活用するという観点から、いわゆる民間車検の拡充ということを図っていく、これが第二であります。そういう措置を講じながら、一方で、どうしても必要な業務量の増加に対処いたしますためには、これは国民に対する行政サービスの充実という観点からどうしても必要でございまして、その所要の職員の確保につきましては今後とも全力を挙げてこの問題に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 強く要望をしておきます。それで、陸運行政にかかわる具体的な問題を二つ、三つ、時間の許す限り具体的に聞いて、当面の措置を要請したい。

一つは、バス関係。バス関係は陸運事務所の大きな課題であります。最近、私の田舎の宮城バスを見ますと、四三%、路線の切り捨てだという問題などがありまして、大変社会党の我々も地方の皆さんも今いろいろ苦悩しておるところであります。乗りのバス全般として収支を見ますと、欠損金が昭和五十四年四百四十一億、五十五年で、逐次、五十六年が六百八十四、五十七年が六百八十七、五十八年が六百七十七、大体六百億から七百億台というのがずっと欠損金が出て大変な現状にあると思うんですが、この傾向は当分変わらないう、こういうふうに見えておるのか。何らか改善の兆しがあるのか。あるいはもつと悪化するだろうと、こういうふうに見ているのか。いろいろな都市バス、ローカルバス、中市バス、いろいろありますが、バス全体として、この欠損金の傾向は当分続くのかどうかという傾向値について、見通しをちょっとお聞かせ願いたい。そして私が言った今の年度別数字は大体間違いないかどうか、お願いします。

○政府委員(服部経治君) バス事業の収支の状況、その推移に關します目黒先生の御指摘は、そのとおりでございまして。私も、こういう事態を、まことに遺憾だと非常に深刻に受けとめておるところでございまして、こういうバス事業の経営の悪化を招来しております最大の原因が、特に都部の地域におきまして旅客輸送需要が減少の一途をたどっているということに尽きるといふふうに考えておるところでございまして。その減少の度合いは、年により多少の出入りがございますけれども、二%ないし三%という格好で長年減少傾向をたどってきておるところでございまして。しかしながら、なお個々の事業者について見ますときは、経営の効率化の余地もまだあるというふうに考えられることもございまして、そういう事態を踏まえまして、一方では適時適切な運賃水準の改定、確保というような措置もあわせて、経営の改善が図られますように考えておるところでございまして。

○目黒今朝次郎君 この原因は、ここに一覽表があるんですが、時間がありませんから言いませんが、何といつても自家用車、三十五年に二%弱の自家用車が五十六年で三九・一%、乗りのバスが当時二九・八、三〇%あったやつが一五・三%半分になっている。こういう傾向が大きく影響しているんだらうと、こう思うんですが、これは抜きにして、その後の路線バスの問題で、生活路線バスで、特に宮城バスなどの傾向を見てみますと、やはり二種、三種の問題が一番問題ではないかと、こう思うんですが、この前レクチャーのときにもお願いしま

したが、もう時間がないから私の方から、おたくからもらった資料を見ますと、「昭和五十一年度乗車密度別系統数」を見ますと、地方系統が三万三千五百七十九あるうち五人未満が三千五百九十四、それが五年たった五十五年を見ますと五人未満が四千五百九十五、もう千も系統がふえている、五年間で。

〔委員長退席、理事桑名義治君着席〕

しかしもつと顯著なやつは、第二種、五人以上から十五人まで、この傾向がこの図面のように五人、六人のやつがずっとしわ寄せになって、年度とともに第三種、第三種へとなれ込んでいっている。そういうふうな傾向になっておるものから、いわゆる第三種の補助を打ち切る、年度が来ればもう自動的に、思ったより以上の量と速さで第三種化していつて第三種が打ち切りと、こういう傾向になって、ますますローカルの本当の過疎地帯のバスの運行ができなくなってしまうというところが、この五年間の傾向ではないか、こう思うんですが、この傾向については間違いありませんか。

○政府委員(服部経治君) 先生御指摘のとおり傾向をたどっているというふうに、私も認識いたしております。

○目黒今朝次郎君 そうしますと、この宮城バスの四三%も同じですが、我々がある組合からちょうど出した新潟県の経営者、まあ田中角榮さんのところと同じバス会社の経営者K・Tの名前で経営しておりますが、五十八年三月の調査を見ますと、第一種、採算が四十七系統一五・九%、不採算が二百四十八、八四・一%。このうち、百三十二の補助対象のうち、二種が九つ、六八%、三種が四十二、三三%、こういうことになっておるんですが、今言った五人ないし五・九人、いわゆる三種すれすれ、これのやつが二十八系統ありまして三三%。そうしますと、あと一カ月か二カ月で三種になるであろうと、こう予定される系統をやりますと五三%。まあこれから比べると宮城バスの四三%はまだいい方じゃないかと、こう言わ

れますが、大体ローカルバスの半分ですね、大体半分の系統が第三種の系統バスと、こう見て間違いないのじゃないか、こう思うんですが、この点はどうでしょうか。

○政府委員(服部経治君) 全国のバス路線の半分が第三種路線というのはちょっといかがかとは思いますが、実態はだんだんそういうことに近づいていく危険性ははらんでいるというふうに認識しております。

○目黒今朝次郎君 そうしますと、来年の九月です、第三種の打ち切り、こういうことを展覧しますと、やはりここで何らか、補助対象のあり方の問題について、もう一度運輸行政として、バス行政として見直しをしてやらないと取り返しのつかない、まあレールの方では国鉄が取り返しがつかない、それからレールのないところのバス関係は中小零細バスがもう動きがとれない、こういう事態になってしまったら、山村で生活する皆さんは一体どうすればいいのか、特に年寄りや子供たち、病人。そういうことを考えますと、やはりこの際、国鉄も大事ですが、第三種生活路線、あるいは第二種の下の方を対象にするバスの補助体制ということについて、抜本的に見直しが必要があるんではないでしょうか。

同時にまた、今までの傾向では、第三種を打ち切った際に、市町村に代替をするという制度をとっておる。この問題も、市町村の人員費が補助対象から除外されておるために、この前行った足尾のあそこじゃありませんが、だんだんあのバスもなくなりまして、トラック会社に市町村のバス会社の運転を頼むなんという、まあ例外的例外ですけども、そういうこともしなければ市町村代替バスも運行できないと、こういう現状などもちょっと聞かされたわけですよ。

ですから、来年の九月に向かって、こういう現状について認識が一致するならば、やっぱり第三種の補助の問題、市町村代替の人員費の問題などについて抜本的な見直しをして、山村の方々あるいは山村の方々の足を守ってやるということが必

要ではなからうかと、こんなふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(服部経治君) 現行の地方バス補助制度につきましては、これはもう先生特に御承知のところでございますけれども、三種路線への補助を含めまして五十九年度までの五カ年間の対策だといふふうになっておるとございまして、六十年度以降につきましては、新しくこういった地方バス路線の維持のための補助制度の仕組みというものを組み立てて、これを維持継続させる必要があるというふうな考えをおるわけでござい

ますが、まさにもう先生御指摘のとおり、バスは地方住民にとって不可欠の最後の公共的な交通機関でございますので、私どもはそういった第三種生活路線、あるいは代替バスに対する補助の問題も含めまして、昭和六十年度以降の地方バス補助制度のあり方につきまして、目下鋭意検討を進めて

いるところでございます。

○目黒今朝次郎君 大臣、最後に、きのう、おとといですか、きのう、おととい社会党の政策行動委員会並びに地方の代表の方、一緒に大臣のところにも二十五、六人代表が行って大臣に申し入れた第三項、「地域住民の日常生活にとって必要不可欠な地方バスを維持・整備するため昭和六〇年度を初年度とする七箇年計画を策定し、「地方におけるバス生活路線の維持整備に必要な特別措置」を講ずること。」こう大臣に直接要請したと思うんですが、これに対する大臣の答えをやっぱり最後につけ加えてもらいたい、こう思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(細田吉蔵君) 過疎地帯におけるバスの問題は、私も選挙区は過疎地帯をたくさん抱えておりますので十二分に承知しております。これはもう決して小さい問題ではない。国の基本にかかわる問題、市民のいわゆるシビルミニマムを守るといふ意味から、非常に重大な私は国の施策である、そういう基本的な認識に立っております。切り捨ててしまえばいいという性格のものではない、かように存じておるのでございまして、ただ

いま局長からいろいろお答えしましたが、私もはどうしても大きな国の政策としてこれは確立をしなければならぬ。いろんな方法がございいます。今のバス運行の形をどういうふうに変えるかといったような問題やら、運賃の問題やら、いろんな問題がございまして、いざにしろ、そういう基本認識でこの問題を取り組んでいかなければならぬ、軽々にこれを考えちゃいかぬ、非常に大きな問題だといふふうな思っております。

○目黒今朝次郎君 まあ私も大臣の選挙区の日ノ丸バスには何回か争議でお邪魔しておりますから、そういうことを含めてひとつ最大の要請をしておきます。

次に私は、国会も締めくくりでありますから、バス関係に関連して、福島交通の問題で最後に若干締めくくりの質問をしておきたいと思ひます。それは、五月の十二日に私は福島交通の補助金の再調査を運輸省に依頼したわけですが、運輸省は再調査しますと、こういうことになってからもうきようは八月ですか、事務的にはいろいろ連絡を受けましたけれども、一つはバス会社の補助金を調査するの二カ月もかかってまだ調査できないという、私は故意に言えませんがこの国会が終わるまで待っているんじゃないか、国会が終わってしまうと、そういふことではないかなと疑いたくなるんですよ。したがって、この二カ月半経過した関係で一体福島県の補助金の調査はどうなっているんですか。私はもう不可解千万なんです。

○政府委員(服部経治君) 先般の五月十二日の決算委員会で先生から御指摘がございまして、直ちに私どももいたしましては福島県に對しまして、御指摘の二点についての詳細な調査を指示いたしましたところでございますが、御承知のように、こういった地方バス補助制度というのは間接補助になつております関係上、どうしても私どもとしては隔靴搔痒の感を免れないわけでございまして、調査がはかばかしく進んでないその状態につきましましてはまことに遺憾に存じておるわけでございしますが、

とりあえず私どもが現在把握しております県の調査の状況につきましては御報告申し上げますが、福島県におきましては、これまでに、福島交通の方から県に提出されておりました補助金の交付申請書、それから、この申請につきまして福島県が行いました審査、この二点につきまして再チェックを行いました。それから、現在では福島交通は十五の営業所を持つておりますけれども、この各営業所で作成しました運転日報等の関係資料につきまして、詳細な再調査を行っているところというふうな承知しております。今申しました営業所のうち九つの営業所については既に調査が終了いたしましたので、あと残る六営業所につきましてこれから鋭意現地の調査を行いたいというのが、福島県の言い方でございます。こういった調査が完了するまでは遺憾ながら若干の時日を要するといふふうな報告を受けております。

○目黒今朝次郎君 私が指摘した申請書の百六十ハカ所の誤りの問題や、対象にした天野議員の郡山駅前事務所の問題などについては、もう調査は終わったんでしようか。

○政府委員(服部経治君) そのとおりでございます。

○目黒今朝次郎君 百六十八と天野さんのやつは終わった。

○政府委員(服部経治君) そう理解いたしております。正式の報告は受けておりませんが、実質的にはこの二点につきましては調査は終了しているといふふうに承知いたしております。

○目黒今朝次郎君 きようは時間がありませんから、その十五カ所のうちの九カ所、それから百六十八カ所と天野事務所の問題については調査は終わったというんですから、後日中身について事務的に御報告願いたい、こう思います、時間がありませんから。

それから、大臣ね、あなたと小針さんとの関係は、直接はないと思うんですが、どうですか。

○国務大臣(細田吉蔵君) 顔はよく知っておりますし、本人も私どもの清和会の事務所にも出入り

をしておりますので、存じておりますけれども、深いおつき合ひはございません、私は。

○目黒今朝次郎君 国会では、安倍外務大臣が一億円の借金、中曽根総理大臣が防衛庁長官当時小針さんを乗せて我々国会議員でも入れない自衛隊を閲兵したといふことは、国会で認められているんですがね。大臣ね、七月の二十五日、まだ記憶があると思うんですが、国会審議の終わった後院内で小針さんとお会いになりましたか。

○国務大臣(細田吉蔵君) 政府委員室へ、小針さんは、いろいろ御迷惑をかけておりました一度大臣にお断りを言わなきゃいかぬと、こう思っておりますというところだったんで、おいで願いました。それで、政府委員室へ彼が訪ねてきて、いろいろな点で御迷惑をおかけしておりますというごあいさつでございました。それだけでござい

ます。

○目黒今朝次郎君 この際、これは一人でもどこそこへ行つたわけじゃないと思うんですがね。だから付添人が付き添つていったと思うんですがね。付添人が行ったのか、とことと政府委員室へ行つたのか、我々の情報ではKと云う、これはMKと云うた方がいいの、Kと云うた方がいいの、知らぬが、個人名は同じ同僚ですから言いませんが、自民党の交通の相当有力な方が付き添いで政府委員室へ行つて、大臣とお会いしているということを目撃しているんですが、それは間違いありませんか。

○国務大臣(細田吉蔵君) それはございせん。小針さんから私に、一度会いたい、こう言うので、まあ大仰に大臣室などへ来ていただくのも、これはある意味じゃマスコミやいろいろありますから、政府委員室に私が委員会と委員会の間でおるから、そのとき来るなら来なさいということをお願いしてございまして、付き添いの人はおりません。

(理事桑名義治君退席、委員長着席)
私と一対一で会つて、そうで、三分か五分おつて帰りました。私もいろんな注意は公式にはい

たしておりますので、個人的にいろいろ言うとかえって誤解を招くというふうに思いましたので、ただ聞き置いただけでございます。

○目黒今朝次郎君 大臣はそうでないと言われ、目黒今朝次郎君は私にしかかだよと、こう教えておるわけでありまして、それは私が立ち会ったわけじゃありませんから、水かけ論ですから言いません。

ただ、一つ私は意見だけ言っておきたいと思う。申しわけありませんということであるならば、いわゆる福島交通という公共交通の場を通じて日債銀から莫大な金を借りて、そして福島不動産にトンネルやつて莫大な使途不明金を出して社会問題になったと、そういうことで迷惑かけました、今後、福島交通一生懸命やりまうということであつたのなら、それなりに私は筋があると思う。実際この前の決算委員会におけるいろんな銀行局長の答弁、竹下大蔵大臣の答弁、指導から見れば、それならそれで私は筋が通ると思う。

大臣に迷惑かけた、今後一生懸命やりまう、よろしくと、こういうのならそれなりに筋が通ると思うんですが、ただいま私が前段で申し上げた補助金の問題、今、福島交通も宮城バスも岩手交通も、東北のバスは補助金問題は大変大きなウェイトがかかっているということは私も否定いたしません。否定いたしません、その補助金問題がまだ、先ほど局長が言つたとおり十五営業所のうち九営業所で、六営業所もまだ未調査だ、そういう疑惑の点が残つておる段階で、もしも来年の補助金をお願いしますよということであつたとすれば、私は言語道断だ、まだ常識的に早い。補助金問題に一定の決着をつけて、これを赤裸々に調査した結果不正も不備もなかったということできちつとしてから、補助金問題について福島交通の社長として政府側に要請するというのなら、それはそれなりにまだ道があるでしょう。ただ補助金問題が未解決のまま来年の補助金問題に言及することは、越権行為だと私は思ふんです。だから、その点は大臣にだめ押しをするんです。

が、前段の方の福島交通、福島不動産でいろいろ大臣に迷惑をかけましたねというおわびなのか、後段の補助金の問題に触れたのか触れないのか。その点はやっぱり疑惑を受けますから、大臣の立場を明確にしておいてもらいたい、こう思ふんです。

○国務大臣(細田吉藏君) 補助金の問題その他今後に対する陳情は、一切ございません。はっきり申し上げておきます。

私がしばしばこの問題で国会で答弁をする場に立たされておる、そしてこういう問題で大臣に御心配をかけておるということでございます。私も、中身についてそういう場で言うことは、これは潔しとしませんし、誤解を招きますから何も私は申しません。

○目黒今朝次郎君 ぜび、そういうふうにしてほしいと思ひます。

それから、法務省にちよつとお伺ひしますが、最近の新聞をいろいろ見ていると、検察庁は福島交通に金を貸した関係者からいろいろ事情を聞いておるというような情報を我々入手しているわけでありまして、法務省、どうですか。

○説明員(北島敬介君) 検察当局といたしましては、この問題につきましては関心を持ちまして、資料、情報等の収集あるいは検討を行つておるものというふうな承知しておりますが、それに関連して、必要な範囲で関係者の方から事情を伺うということもあるいはあろうかと思ひますが、どういふ方面の人からどういふことを聞いておるかというふうなことは、お答えはいたしかねる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 我々も、捜査の段階であるから、それ以上聞きません。そういう現状であることは我々の情報に間違いはない、こう思つております。どこからどういふことは言ひません。

それからもう一つ、大臣、そこへ参考までに置いていたんですが、我々も福島交通ということとはやっぱり公共機関ですから関心を持っています。しかし今大臣の手元に行つた新聞は、七月三十一日

のです。これはちよつと、私は国会をなめるにもほどがあると思ふんです。国会でこれだけ、三月に参議院の予算委員会を取り上げられて、いろいろな委員会、農水も含めてありました。福島交通を窓口にして金を借りて福島不動産にそのままとンネルでやつておるわけでありまして、その福島交通と福島不動産は車の両輪であります。

いろんな社会問題になりまして、福島交通も本家本元のビル、新宿かな、そのビルも売つ払つて、今金を返しているんでしょう。金を返していないが、この決算書というのは、私はちよつと人をばかにするにもほどがあると思ふんです。この問題は、新聞であります、六月十八日株主総会があつて七月三十日までに関係各当局に配つたとありますが、まず大蔵省、国税庁、この福島不動産の財務報告、もう報告を受けていますか、まだ受けていません。事実関係をちよつと教えてくだされ。

○説明員(松野允彦君) 大蔵省といたしましては、その福島交通不動産の決算書は受け取る立場にございせんものから、提出を受けておりません。

○目黒今朝次郎君 提出を受けていなければ、我々がこれをやります。しかし、この新聞にこれだけ出ていますから、これによりまして、貸し元である日債銀の皆さんも出ていらつしやるわけでありまして。したがって、これはきようは確認します。

ただ大臣ね、これだけ言つて下さい。この表がありますね。五十四年三月十一億三千五百万円以下、使途不明金が問題にされて、使途不明金についてはそれなりに努力した跡が見えます、特別事業促進費。しかし逆に、社長貸付金は、これは国税庁の税務調査でこういうことはよろしくない、これは第二の使途不明金だと、こういう指摘を受けて、これは税務調査で直しなさいと言われているわけですね。税務調査でそういう指摘を受けていながら、五十四年に三億二千三百万円であつたやつが五十五年、五十六年、五十七年八億、

五十八年には何と驚くなかれ十三億八千八百万、それで五十九年には十四億三千百万。やはり、使途不明金の方は指摘されたからずつと減らした。減らしたけれども、いわゆる社長の個人プレーの方をどんどんやつて、トータルで見るとちよつとも反省していない。この表はこういう結果になつてゐるんです。

ですから、この事実関係については、まだ原本を私持つていませんから、新聞でありますから、これについてはひとつ国税庁の方でも、あなた方が指摘したんですから、原本を入手して検討を進めてもらいたい。我々も原本を入手してこの内容を検討して、遺憾な点があれば引き続き決算委員会を追及するにやぶさかでない。こういう国会で指摘をされた問題について、やつぱり少しは真心をもつて負託にこたえるという姿勢があつてほしい、あらねばならぬ、こう私は思ふのであります。一番最近の決算書がこうでは、私は国会の審議がばかにされている、こう思つても仕方がないと思ふんですが、国税庁にそういう努力をしてもらいたい。この問題について調査してみますというので結構であります、国税庁の答弁を求めます。

○説明員(人見勉君) 福島交通不動産の五十九年三月期の確定申告書、これには決算書もついでございまして、これは期限内に所轄署に提出されております。

ただ、その内容につきましては、個別にわたることでございまして、答弁は差し控えていただきますが、また確定申告書等がまだ提出されただばかりでございまして何とも申し上げられませんが、一般論といたしましては、私も、提出された確定申告書、決算書等を、私も従来から持つておりますいろいろな資料、情報、これには国会での御議論、マスコミの情報等々ございまして、そういうものと突き合わせまして、十分中身を分析、検討して、調査をするかどうか判断するというのが私の立場でございまして。

○目黒今朝次郎君 よかつた。国税庁に提出されているということだけそれは確認します。あとは

調査をやつて下さい。

それから大蔵省、これは日債銀の関係で随分、前の宮本局長から初め、日債銀との関係があつたんですから、届けてなくても、国税庁に入つてゐるそうですから、あなたの方でも今まで銀行局長が日債銀の債権債務で私に大分決算を含めて答弁してきたんですから、あなたの方でも検討してもらいたいということを要請しますが、いかがですか。

○説明員(松野允彦君) 銀行の取引先であります個別の企業に關することでございますので、大蔵省としてどうこうという立場にないということはお解りだと思いますが、しかし今御指摘のように、メインバンクであります日債銀は從來から福島交通不動産につきまして、経費を切り詰めて収支を均衡させるように非常に強く要請しておりますので、今回の決算につきましても日債銀としては決してこれを黙認したということではない、むしろ反対をしたというふう聞いております。もちろん今後につきましても福島交通不動産の内容につきましてはメインバンクとして十分したいというふうには言っておりますし、我々も日債銀に對しましては、当然貸付金の回収ということを通じてそういう指導をしてまいりたいと思つております。

○目黒今朝次郎君 それは私は了解できないね。運輸委員会でも質問でないから改めて決算でやりましょう。そんなことは宮本局長の議事録を見たら何を言っているかい、そんなこと。ただ、後の方で日債銀の関係があると、それは結構です。日債銀の関係で調査をしてください。それは結構です。それ以外は要りません。

それから、時間が来ましたからひとつ、この前足尾線の調査に行ったので、足尾線で若干質問します。

足尾線の問題で、まず一つは、国鉄が申請をする際に、沿線住民とか沿線の企業、環境ということとを十分調査したかどうか。調査した、しないで結構です。どうぞ。

○説明員(岩崎雄一君) 調査いたしております。

○目黒今朝次郎君 いや、並行道路の百二十二号線についてはどういう認識を持っていますか。我々は沢入からおりましたり乗りました。委員長以下皆行きましてけれども、この道路ではどうして足尾銅山のトラックを運べるんですかね。バスの行き違ひもできない。こんなところですか。道路を調査したということになりますか。これ調査しましたか。

○説明員(岩崎雄一君) 国道百二十二号線でございますが、現地調査を行うと同時に道路台帳のチェック等をしてしまして、代替輸送道路として一応使えるものであるというように考えております。

○目黒今朝次郎君 道路幅を拡張したところはすれ違ひできますが、拡張しない旧道路——じゃこれは建設省をお願いします。この百二十二号線の拡充計画はありますか、ありませんか。あるとすれば何年ごろ完成予定ですか。

○説明員(吉越治雄君) 国道百二十二号の改良の状態でございますけれども、足尾から桐生間、これは約四十キロございまして、このうち三十八キロの区間が二車線の改良済みでございます。未改良になつておりますのは栃木と群馬県境の栃木部分、この二・六キロの区間が現在未改良でございます。舗装は済んでいりますが幅員が狭く、若干線形も悪いという状態になつております。現在、五十六年から新しい工区を設定いたしまして、現道の拡張、あるいは小規模のバイパス、そういったものを計画して実施中でございます。

○目黒今朝次郎君 いつ完成するの。

○説明員(吉越治雄君) 完成については、このような状況でございます。この事業の進め方につきましては県と十分打ち合わせをしまして事業を進めてまいりたいというふうに思っています。

○目黒今朝次郎君 もう時間がありません。

警察庁にお願いしますが、この国道百二十二号線、桐生から足尾まで、この路線で大型トラック、

大型バスが十分に通行するだけの容量があるかどうかなどについて、警察庁で交通安全、道交法などから調査をして、後ほどその状況についてお知らせ願いたい。私の感覚では、遺憾ながら大型バス、トラック等についてはこの程度の道路では道交法、許容された安全の範囲ではない、こう私は思うんですが、専門の警察庁の方でぜひ一回交通安全の立場から調査してもらいたいと思ふんですが、いかがでしょうか、警察庁。

○説明員(矢部昭治君) 実情を調べました上、後ほど報告させていただきます。

○目黒今朝次郎君 はい、お願いします。

それからもう一つは草木ダムですが、ここではもう、委員長も行かれましたが、この草木ダム建設の際に二百三十世帯が水没をした。しかし、このダムは東京都民の水がめであるということで、山におる方々としては東京都民の水を守るために協力しようということで、このダム建設に協力した。このトンネルは三十五億円をかけて立派なトンネルでした。委員長さんも勧められて運転席に乗つて、私が説明役をしながら委員長さんが運転台に乗られたんですが、桐生機関区の指導員が添乗しました。ですから現地は我々皆見てきたんですが、三十五億円の投資をしたこのトンネルであります。またまたこのトンネルをつくる際に、将来とも足尾線は廃止しないという公文書を、水資源草木ダム建設事業所長さんから村長さんあてに公文書を出して、公文書は一通だけもらいまして委員長が預かつているんですが、こういうことについては事実関係は間違いありませんか。

○参考人(大嶋孝君) 草木ダムの建設に伴ひまして、足尾線の一部が水没をするということになりました。そこで当時、つけかえ路線の設置等につきて、当公団と国鉄との間でいろいろ検討がされてたものでございます。その間におきまして、東村の村長さんほかから公団に對しまして、足尾線の存続等について運輸省等国鉄関係当局の確約を取りつけてほしいというような要求がござ

いました。その後、四十四年の八月に至りまして国鉄から当公団あてに、足尾線のつけかえ計画について通知がございましたので、同年十一月地元に対しまして、足尾線をつけかえて存続されることとなつたという趣旨を回答したものでござい

ます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、現地の住民は、もう足尾線は、我々が草木ダムに協力したのであるから国鉄なり水資源公団、いわゆる公の国だ、国側としては足尾線を廃止しない、そういうふううに受け取っているんですが、間違いありませんか。

○参考人(大嶋孝君) 私どもは、足尾線の水没する部分につきましてつけかえ路線を設置をした、それによりまして足尾線の機能を回復し、機能を維持し得て今日に至つておるといふふうに思つております。当公団として、将来とも足尾線を廃止しないとか、あるいは存続させるというような表現はいたしておりませんが、このつけかえ計画が当公団に示されたということから、国鉄足尾線は存続されることになりましたが云々ということをおし上げておるとござい

ます。

○目黒今朝次郎君 その文書をつくる際に、国鉄側と十分連絡をとつたんですか。

○参考人(大嶋孝君) 先ほど申し上げましたように、つけかえをする、要するに水没をする部分のつけかえ路線の設置につきまして国鉄と十分協議をして、この路線でつけかえをしようという返事を国鉄からいただいてつけかえをしたということでございます。

○目黒今朝次郎君 それは地域住民から見れば、詭弁というもので、地域住民から見れば詭弁。足尾線を存置するという言葉を使つていればやつぱり足尾線は残すという——それはあなたたちと論争をやつてもしょうがありませんから、別途やりま

す。

それから、いろいろ黒保根の田沼村長さんが代表して言つたんですが、これは常務ね、ああいふローカル線ですから谷が深いわけですね、谷が深

い。部落も点々とする。だから国鉄を利用するところからいけば、その谷の深いところ、部落のあるところに停留所をつくってほしいという要望がある。これについては、国鉄では金がないだろうから、こういう仮停留所をつくってもらえれば、その仮停留所は全部自治体の負担で結構でございます。全部自治体が金を出します。金を出しますから、ぜひ仮停留所をつくってほしいという話だったんです。これは全部聞いてるんです。全部町村が出してもいい。そういうことで足尾線を活性化するためにやりたい。また、動労の皆さんが足尾線を守る会といっているんな提案をしてる。その提案についても原則的には町村は協力いたします。そして輸送量の確保をいたします。こういうふうに村長さんが述べているんですが、これを実際にやってみる気はありませんか。

○説明員(岩崎雄一君) 駅をつくります場合には、ある程度利用増が期待できるということが前提になるわけですが、具体的に黒保根の場合にどういう場所であるかはよく承知しておりませんが、そういう点からまず第一は検討しなければなりません。もちろん、物理的な地形条件というのもございます。そういうことについて大きな期待を持ってない場合には、地元のお金だから結構ですというわけにはなかなかまいらないんじゃないかというように思いますが、いずれにしろ現段階では、国鉄としては第二次特定地交線ということでこれを承認を受け、協議会を開こうとしているやさきでございますので、それらの問題も含めて協議会で地元から問題が提起されれば、それは検討させていただくと、こういうことではなからうかと思えます。

○目黒今朝次郎君 いや、我々も素人じゃありませんから、停車場の設置要綱における運転保安上の取り扱い、勾配、カーブ、それから駅の周辺の環境、こんなことはあなたに言われなくても、国鉄で四十年も飯食っているんだから、我々全部調べている。全部調べた上で、このパツテンのところに駅をつくれればお客さんは乗ります。運転保安上も可能です。地方の運輸部長も、権限から言って問題ありません。全部我々が点検した上でどうだと、こう言っているんですから、それについては私は運輸保安上、列車設定上もう異論はない。本社が文句あるんなら文句言ってください。我々は問題はない、運輸保安上、全部やった結果、金を出しますというんです。金を出しますというなら、金を出しますというならもう少し、そんな紋切り型じゃなくて、ああそこまで進んでいるのなら、市町村ともう一回詰めてみましょうかというぐらいの私は親切心があつていいでしょう。そして、詰めてみて、わずかなお客さんですから、足りないのは、それは、わずかなお客さんです。千名に対して九百八、あとわずかなお客さんです。これぐらいは運輸保安上異議はない、国鉄の営業上問題がない、仮停留所を設置してもよろしい。ただ、金がかかる。金は地元で全額負担しますというのであれば、やはりそこは運輸大臣、あなたが許可したんだから、そこまで地域住民が真剣になって考えておれば、それはあなたが判を押して、協議会をやらないかと言ってみて、そのまゝ地域住民と国鉄関係者が詰めておるとすれば、やっぱり試みにやってみなさい。関係町村は、申しわけありませんが、金を負担してください。金を負担してもいいと言ったから、これが私は足尾線の存続のポイントだと思う、ポイント。

それで、大臣、これは再考してみませんか。あるいは、もう一回現地の調査をしてみる、道路の問題を含めて。道路も、大臣行ってみなさいよ。あんなところ、トラックとバス通れますか。通れるならお手並み拝見だ、私は。何ば曲芸でもあんなバス、トラック運転できませんよ、あの道路では。したがって、あなたは一回判を押したけれども、我々参議院の超党派で行った結果、こういう問題点があるんですから、ひとつやっばりもう一回再調査をしてみる、それぐらいの誠意は私は示すべきだと思うんですが、大臣いかがですか。

○国務大臣(細田吉蔵君) 先般は、委員長初め皆さんが御調査をいただいたそうでございます。大変ありがたいと思っております。足尾線についてはいろんな角度から大変いろいろ問題がございます。特に一番大きいのは、先ほど来お話があるか、初めから実は心配いたしておりました。私も長年国鉄におりまして、主として貨物で飯を食ってきた男でございますので、特によく承知しております。で、とにかく、私の方へ地元の方々、皆さんがお見えになります際には、協議会の場合でも十二分にひとつ御検討いただきたい、こういうふうにお申し出ておりますので、協議会だけに任せておちが知らぬ顔というわけにはまいりませんから、私も十分こういう問題点、せつかくまたお調べいただいた問題点については、これは調査をする役所として義務がある、国会に対して義務があるというふうにご考えております。しかし、正面の場は、協議会の場でやっていたかどうかということだと思っております。

○目黒今朝次郎君 最後に一点だけ。協議会、協議会と言われますが、きょうは時間がありますから言いませんが、大臣と国鉄側では、こういう問題について協議会の議題にする際にはどういう手続をすればいいの。例えばこの前の大畑線についても私は時間があつたら言うつもりでしたが、これは後で国鉄を呼んでやりましょう。いわゆる協議会の問題にせいで再三言われるんですが、協議会の議題にするにはどういう手続をすればいい。そうすれば協議会で議論になる。その際に国鉄側も余り形式にこだわらないで話し合いに乗ると。そういうことを、後で結構ですから具体的に私に示してください。

それから最後に、国鉄側来てもらったんですが、実は七月二十一日の山陰線における「やくも」の脱線転覆、それから七月の二十五日、営団地下鉄千代田線の十両編成片側ドア百五十メートルアあいまま走行したという問題、それから七月

二十六日、大宮の通勤新線であのかい橋げたが落つて、けがをした。この三つとも幸か不幸か、あるいは仁杉総裁の首を守ったのか知りませんが、これは不幸中の幸いで、余りけが人がなかつたんです。これはあなた、もう少し三十分ぐらいタイミングがずれちゃつたら、まづ何百という人が死ぬんじゃないですか。これは桜木町の電車架線事故で国鉄総裁と運輸大臣の首が飛んだんという問題じゃないと思うんです。私はこれはちよつときやうはもう時間ありませんから。私は言いませんから、抜本的な対策をひとつきちつとしてもらいたい。

それから「やくも」の特急の問題については、これは踏切でぶつかったんというのは現代では言語道断です。踏切にはエンストした際に必ず警報機があるでしょう。日通の社員が警報機を押すことを知らなかったんという、そんなことで社内教育何やっているのかと、こう言いたくなるんです。ですから警察関係もやっばり踏切の今度の重大事故は大変な事故ですから、ひとつ後ほどお願いしたい。

そして私は、きょう総裁おりませんから、大臣に、国鉄にいろいろ文句は言っているけれども、私は再三言うとおり、我々は事故だけは絶対起こした社会に申しわけないということで、事故だけは絶対起こさなというのを動労としては全業務員の問題としてやっているはずだ。それを他動的なこと、ドアなんということは他動的なことです。他動的なことでも百人も二百人も死ぬような重大事故が七月中に三件もあるということは、私の経験から言うところによつと不吉な予感がするんです。不吉な予感。総裁の首が飛ぶような重大事故がことし中になければいいがなと思つていてるんです。総裁は首が飛んでもいいとしても、亡くなつてしまふ国民の大衆は、お客様はありがた迷惑です。からね、これは、やっばり慎重の上にも慎重に、職員に協力を得て、重大事故だけは絶対起こさないように、特に死傷事故を起こさないように、ひとつ大臣も総裁も国鉄関係者含めて努力してもら

いたい。我々も努力する、事故だけは。そういうことでお願いしておきたいということを要望して、私の質問を終わります。

○瀬谷英行君 目黒議員の質問に関連をいたしまして、若干のおさらいの意味を含めて質問したいと思います。

足尾線の問題、今まではつきりしたことは、先ほどの答弁でありましたけれども、国道百二十二号線についての改良の予定は現在のところは無い、このように聞いたわけですが、したがってもし足尾線が廃止をされた場合には、いや応なしにあの細い国道を濃硫酸を積んだ貨車が走らなければならぬ、こういうふうになるわけですが、これは極めて危険なことでもあるし、非現実的なことでもあると思うし、先ほどの大臣の御答弁にもございましたけれども、過疎地だからといってほっておいていいというものじゃない、こういうお話がございました。特にこの足尾の場合は過疎地になるかならない、まあ過疎地と言えないことはないと思うのでありますけれども、この線路を外すことによってこれはもう鉱業所もやっていけないこと、ということが言われましたし、町自体がなくなってしまうということも考えなきゃならないと思うのであります。協議会というものが設けられて、これはただ形式だけ協議会を行って、そして後は実質的にはほとんど線路を撤去していくというふうなことであるとすると、これは一体何のための協議会かということになるのであります。その内容のいかんによっては十分にその存続を含めて考えるという余地があるのかどうか、この点を大臣にお伺いしたいと思います。

○政府委員(棚橋泰君) 足尾線初め地方交通線につきましても、法律の規定に従いまして基準を審査いたしました。廃止の線として承認をいたしております。したがって、私ども、協議会におきましてはあくまでもその承認を前提といたしましてどのような方向で国鉄線から他の輸送に転換するか、その点について御協議をいただくという

ことだというふうに考えております。

足尾につきましても、先生方御指摘のようにいろいろ問題がございます。ただ、第一次線におきましては、全く同様な条件にございました神岡線とか樽見線、清水港線というような線につきましても、協議会において、どのような交通体系で転換をしていくかということについて十分御協議をいたいただきました結果、それぞれ第三セクターとか道路輸送とか円満な転換をしていただけたという結論が出て、現在転換中でございます。そのような観点から、足尾線につきましても、協議会において十分時間をかけて、どのような方策があり得るかというものを御検討いただきたい、かように考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 今の御答弁の中に道路輸送等というのを言われたけれども、道路の問題はさっきの建設省の答弁のとおり、要するに結論から言うという、考えていないということですね、改良拡張等については、そうすると道路輸送を続けるということ、これは極めて問題がある。そうすると、第三セクターといったような形で線路を残すという前提に立つのかどうか。国鉄がやるのか、第三セクターの形になるのかはともかくいたしまして、線路を残すということにしないと、トンネルが役に立たないでしよう。トンネルというのは、三十何億も金をかけてつくったものをほかに使えないわけですよ、あれは。もし線路を撤去した場合、自動車はちよつと通れない、あのトンネルでは、かといって、歩いて通るには長過ぎる。雨宿りをするだけだったら三十何億はもったいないということになる。だからこれはどうして、トンネルをそのまま残す、線路も残す、こういう方向でないとけないと思うんですが、その点はどうですか。

○政府委員(棚橋泰君) 足尾線につきましては、国鉄から申請がございまして、関係知事の御意見を伺いました上で、私どもの方で現地調査、現地のヒアリング等を行っております。その結果、御指摘の道路につきましても、一部狭い区間はござ

いますけれども、法令の規定上バス、トラック等の運行ができないというものではないというふうな判断をいたしております。

ただ、先生御指摘のように、鉄道として残して転換するというのも一つの方法でございます。神岡線、樽見線等は鉄道で残しをいただいで転換をしていただくということになったわけでございますから、そのような観点からの御検討もあわせ協議会で御検討いただきたい、かように思っております。

○瀬谷英行君 それでは今度は、先般小島議員から大韓航空機の遺族補償の問題について御質問がございました。このことに関連をしまして私も若干の質問をしたいと思うのでありますけれども、朝日新聞の七月二十一日の報道によりますと、イギリスの民間テレビが大韓航空の特集番組を行って、ブラックボックスをアメリカは回収した、領空侵犯はソ連通信システム探知のための情報任務の疑いが強い、こういう報道が行われたということ。これと同じような見解は、イギリスの軍事専門誌の「ディフェンスアタッシュ」にも発表されているわけですよ。つまりこの大韓航空というのは単なるミスではなくて、こういう目的を持って故意に領空侵犯をした、つまりおとりに使われた、こういうことなんです。

もしおとりに使われて、それを承知で大韓航空が飛んだとすれば、その責任は、おとりとして使った側にもあるということになってくるわけですよ。つまり、賠償の責任というものは、単に大韓航空だけではなくて、大韓航空をこの種のスパイ類の飛行に使ったとみなされる国も共同の責任を負わなければならないということに当然なってくるわけですね。このことは極めて重要な問題でもあるし、ソビエトが発表しているスパイ説だけではなくて、イギリス自身の軍事専門誌あるいは民間テレビ等によつて報道をされているということになりますと、この確度というものはかなり高いものになるんじゃないかと思うのであります。大臣の見解をお伺いしたいと思います。

○政府委員(仲田豊一郎君) ただいま先生御指摘のイギリスの軍事専門誌による報道でございますが、この報道自体かなりセンセーショナルな形で報道はされておりますものの、専門家の評価によりまして、大多数の人はやはり、事実としてはICAOの報告書にございまして、運輸上のミスであるということ、覆す証拠はどこにもない、そういう一つの考え方はあり得るがやはりそうではないのではないかというふうなことでございまして。

この報道の骨子を申し上げますと、一九六四年に東ドイツ上空におきまして連続して二度、アメリカの飛行機がソ連のミサイルによつて撃墜されております。その二つの原因は、アメリカが軍事的にスパイ衛星を使いましてソ連の防衛上の能力、特に通信及びレーダーの伝達能力がどの程度あるかということを試すためにわざと飛行機を、これは軍用機でございますが、飛ばしたのであります。その証拠に、ちょうど時を同じゅうしてアメリカのスパイ衛星がしかるべき位置にいたということ、これを根拠といたしまして、先ほどの韓国の航空機をこれと同じような目的に使ったのであるという一つの推論でございます。しかしながら……

○瀬谷英行君 いいです、もう。そんな余分な話は必要ない、結構です。それで、大韓航空の場合は、領空侵犯が故意に行われたのかあるいは単なるミスか、二つに一つしかないんですよ、これは。二つに一つのうち、一つはミスである、ICAOが言っているのはミスである、操作ミスである、こういうことになる。二つに一つしかないでしよう。ところが、ICAOの報告はミスであると言ったけれども、そのミスというのは、もし報告どおりだったとすると、五時間にもわたる長い間領空侵犯に気がつかない、計器も見なかった、レーダーも見なかった、こういうことになるんですよ。そんなばかげたミスというのはあり得ますか、常識的に。こ

これは私にあり得ないと思う。あり得ないという推理の方が実際に考えられることだと思う。

ただ、その場合に故意であるということになる。犯人はこれはやらせた方の側になってくるわけですね、主犯はだれかという問題になってくる。主犯はアメリカで共犯が韓国ということになる。まごまごすると日本の自衛隊もそれにかんではいるおそれが出てくる。だから一番いい方法は、操縦士がミスをしたということにして片づけてしまえば、証拠もないし証人もないから一番安易な方法である。これが私はICAの報告じゃないかと思うんです。そういう可能性が多分にある。

そこで、今のような余分な話を聞いてみたところ、何にもありませんから、大臣に要望したいのは、これはこの問題の補償問題についても、やはり真相を明らかにしなきゃいかぬ。真相はイギリスの報道だけじゃなくて、アメリカからもこれから今後出てくる可能性があると思うんです。したがって、この「デیفュンスアタック」の記事だけではなくて、イギリスの民間テレビによって報道された特集番組、あるいはまた、ブラックボックスが回収されたかどうかという問題。ブラックボックスの回収については、アメリカ政府は否定をしたという。もし事実だったとすれば、これは回収をしながらかつていたということになると、ますますアメリカの方に疑いがかかるわけですね。しかし、回収されたかどうかはわからないけれども、アメリカの海軍が捜しに行ったことだけは事実でしょう。見つかったかどうか我々にはわからない。したがって、これらの問題を含めて今後の問題、こういう事実が明らかになってきた場合の賠償責任というものは大韓航空だけでおさまらないというふうに私は思うんです。

したがって、遺族の人たちの心情を考えるならば、なるべく問題をあいまいにしてごまかさないと、今の答弁のようなごまかしはやめて、真剣にこの真相の究明ということのために政治的に努力をするということがあつてしかるべきではないかというふうに思います。きょうはこれ以上細かい

ことは申し上げません。しかし、その点の大臣の判断あるいは決意というものを私は明らかにしてもらいたい、こう思います。

○国務大臣(細田吉蔵君) 先般新聞記事にもちよつと出たのでございますが、ただいまの御発言は非常に重大な内容を含んでおられるわけでございます。私も、私どもは、新聞記事やあるいはオプザーバーの記事をとかく言うことは、慎重でなければならぬと思っております。ただ、こういう問題が出ておるといふことについては、私も十分な留意をする必要があるといふことは間違いないことだと思っております。ただいまICAの報告というものが唯一の公的なオースライズされたものであるといふことになっておりますが、それ以上新しい事実、特にブラックボックスの問題等について新しい事実が出てくるというようなことは考えられないわけじゃございません。そういう点につきましては、外務省ともよく相談いたしまして、調査できるものならばしなければならぬ、きょうに考えておる次第でございます。瀬谷先生の御推理、御推論というようなものについてのかくのコメントは、私、避けさせていただきます。たいと思います。

○桑名義治君 今回の道路運送法等の一部を改正する法律案につきまして、法案に基づいて多少質疑を交わしたいと思います。

過去、この地方事務官問題につきましては、地方制度調査会、それから第一次臨時行政調査会、あるいはまた、行政監理委員会、それぞれの答申の中身を読んでみますと、地方事務官につきましては、いわゆる地方にもうすべて移譲すべきである、こういうふうな意向が強く述べられておるわけでございますが、今回のこのようにいった処理につきましては、過去のこのように答申と比較を考えたときに、多少ここに矛盾があるように感ずるわけでございますが、その点は、どういう経過をたどりながら今回のような法改正になったのか、そこを御説明願いたいと思います。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘のとおり、陸運関係の地方事務官制度につきましては、過去地方制度調査会その他の答申を初めいたしましたして、各方面でさまざまな議論がありまして、これは御指摘のとおりでございます。しかしながら、一方、第二次の臨時行政調査会におきましては、そういった過去の議論の経緯も十分に踏まえ、その内容も検討し、また改めて地方公共団体を初めとする関係各方面の意見も聴取しまして、地方事務官の廃止という、歴史的にも意味を持つ一つの明確な仕切りを提言したことに伴います。国と地方との間の事務の配分につきましては、陸運関係事務の性格と実態に即しまして検討が行われ、その結果、陸運関係事務は運輸省において処理し、その職員は運輸事務官とすべきであるという最終答申を取りまとめられたというふうに理解するのであります。

私もといたしましては、臨調の答申を最大限に尊重するという立場から、この答申の趣旨にのっとりまして、五十八年の五月、そしてまた五十九年の一月の二回にわたります閣議の決定を経まして、今回の改正案を国会に提出したということでございます。

○桑名義治君 要するに、今の御答弁の中身の最終的な結論になったのは、いわゆる臨調の最終答申が大きな支えになっておるわけですね。

しかし、私が先ほどから申し上げておる問題は、いわゆる地方制度調査会も、第一次臨時行政調査会のとおり、あるいは行政監理委員会についても、あるいは全国知事会も、これみんな地方に移譲してくれと、こういう答申なり要望が出ておるわけですね。こういう調査会の要望を一切合財キャンセルにして、最終答申の方がこれは重いのだと、こういう見方はいかげんかなというふうな気がしてしょうがないわけですよ。

過去、こういう地方事務官に対する問題につきましては、五十二年の十二月二十三日の閣議決定、この中にも「地方事務官制度」として「道路運送車両による輸送行政事務の一部については、都道

府県知事に委任するものとし、その内容は、関係省庁間において別途協議の上定める」と、こういうふうな五十二年の閣議でも、答申を受けて決定をしているという事実があるわけですね。そういうさまざまないわゆる調査機関が答申をした地方事務官については各都道府県に移譲しない、こういう流れが、一気に今回の第二臨調の最終答申でひっくり返つてしまふ、こういう見方というものが私にはどうしても理解できないわけですね。大臣、この点はどうですか。

○国務大臣(細田吉蔵君) まことにごもっともな御質問だと思っております。この陸運事務官問題、地方事務官制度問題は三十何年間、当分の間ということをやつてきたわけでございます。それだけに問題は、両方の見解がどちらとも決めかねておる、両論がある。一方はもう全然問題にならないというのなら、それは地方制度調査会の答申になつたり、行政監理委員会の答申になつたりするはずはございません。でございますから、地方にこれを、仕事と一緒に身分もみんな一緒に移してしまえというの、一つの非常に有力な意見であることにはこれはもう間違いないと私は思うのでございます。私は実は昭和四十三年から四十四年にかけて自治省の政務次官もやつておりまして、地方の立場、知事さん方の御意見もよく承っております。一方、実態から見るとこれは国家公務員と同じ仕事をやっておる。こういうことで、いづれかに決めなければ、当分の間ということ、人間が絡んでくる問題でございますから、年金の問題もあれば身分の問題も絡んでまいります、労働組合の問題もございまして。そういう問題でございますから、中途半端な状態に置いておくということは許されないと、こういうことで随分と政府内部でもめた問題なんでございます。あるいはその中間案等も途中ではあつたこともございまして、私も現に中間案についても関与したこともございます。

そういうことでございまして、おつしやること

は非常にごもつともだと、こう思うのでございますが、今回はそういったいろんな経緯を踏まえた上で、どうしても運輸、厚生、労働三省について国家公務員としてこの際割り切ってしまうんだ、いろいろな意見はあるだろうけれどもこの際割り切ってしまうんだということに第二臨調が踏み切られたと、このようにお考えをいただく以外にはこれはもう説明の仕方はない、こう申しておるのでございます。

したがって、私ども、これまでやったことが全然問題にならない議論であつたというふうには決して考えておりません。こういうふうな形で解決するならば、それは今までのいろいろな地方との関係の議論が出ておりますから、地方との関係の議論はこの裏側としてどうしても十二分な配慮をしなければならぬ、こういうことだけは確かに言えることだと、かように思つておる次第でございます。

○桑名義治君 大臣の言われている事柄も御答弁も私は理解しないわけではございませんけれども、一番私が質問の中で力点を置いたのは、過去のこういう調査会の結論というものがもうほとんど、議論の中身は、いわゆる地方に移譲をしなさいという中身になっておった。ところが、今回の第二臨調の最終答申で一氣にそれがひっくり返つて国に戻つたというところが私は理解できない、こう申しているわけであります。非常に難しい問題であることはわかるわけですよ。だけれども、その地方に行く流れが、一氣に国の方に戻つてくるといふ流れに変わったというところが私は理解ができない、こう申し上げているわけです。この点についてどういふふうにお考えになりますかという、私は質問をしているわけなんです。

○政府委員(服部経治君) 臨調の場におきまして具体的にどういう議論がなされたかということに、触れますのは私どもの立場ではないというふうに思いますけれども、私どもとしては私どもなりにこういった臨調の最終答申の結論は十分理解できるわけでございまして、後ほど御質問もあろうか

と思ひますからその辺についてはまた申し上げてみたいと思ひますけれども、ともかく臨調のとられたスタンスの最も基本的なものは、今大臣から御答弁申し上げましたとおり、地方事務官制度という全く変則的で不安定な行政の仕組みというものを早く解消するということが、これは何も運輸省の立場からということではなくて、政府全体の立場として必要なことであった、そのことについて臨調がこの機会に一つの明確な仕切りをなさ

ろうとされた、それで、それに伴つて、今まで陸運事務所をやつていた事務は今後は運輸省でやる、その職員は運輸事務官とするというまたそれに伴う仕切りをされたわけでございますから、その臨調の答申が過去のたび重なる各方面の御答申なり御意見なりと全く食い違つているものでないということは、同じその臨調の答申の中に、こういつた陸運行政にかかわる輸送管理事務というもののは非常に地域性の強いものであるから、今後、

許認可事務の合理化、整理の問題とあわせて国と地方との間の機能分担のあり方について勉強するようにという具体的な提言もあわせてなされておりますし、また一方では、地方の意向を十分くみ上げて行政をするための制度の拡充というこのについても一生懸命勉強するようにというような具体的な提言もあわせてなされているということでございます。私どもは必ずしも、全く百八十度従来の答申に背を向けた今回の臨調の最終答申であるというふうにも理解いたしていいところでございます。

○桑名義治君 この問題について、総務庁はどういうふうにお考えになっておられますか。

○説明員(稲葉清毅君) お答えいたします。

この問題につきましては、私どもといたしまし

でも、臨調の部内でのような論議が行われたかという点については必ずしも十分に承つてはもらないわけではございますけれども、臨調といったしましては、この最終答申が出る前にいわゆる基本答申というものを出して、その中で国と地方との事務の分担につきましては、「地域性」あるいは

「効率性」、「総合性」といったさまざまな観点から、それぞれの事務について具体的にどちらが負担すべきか、地域の利害得失を十分に考えながら処理しなければならぬものは地方にやらせる、そうでないものは、全国統一水準でやるものは国にやらせる、あるいはどちらがやったら効率的かというようなことを十分に検討して、その上で結論を出されたというふうに承っておるわけでございます。

ですから、先生がおっしゃいましたように、第一次臨調以来の流れ、これも第一次臨調でもやはり同じような三原則を出しておりまして、「現地性」とか「経済性」とかという言葉で、言葉は違いますが、考え方としては同じだと思えます。そういった原則のもとに、おのおのの事務についてどちらがやるべきかということを極めて実証的、具体的に検討したというふうに承っておるわけでございます。

したがしまして、先ほどから運輸大臣のお話もありましたように、完全に相反するものではないという方向であるとともに、また、その後の状況の変化等を十分に踏まえて出された結論であり、私も総務庁といたしまして、これを十分に尊重していくという立場から現在のような法案に至つたというふうな考えておるわけでございます。

○桑名義治君 いずれにしても、過去のそれぞれの調査会の答申と今回の法改正というものを比較して考えてみますと、やはり大きな流れの変更があった、こうとらざるを得ないわけでもござ

いますし、それから、陸運事務所等の仕事の中身をずつと一つ一つ拾い上げてみましても、非常に地域性が強いわけですね。そういったところから、全国知事会の中でも、こういった事務につい

てはすべて地方に移譲してもらいたい、こういう意向が非常に強かったわけです。そういう立場から考えてみまして、私はどうも今回の法改正についてはほとんど胸の中には落ちないものがある、こういうことを申し上げておるわけなんです。

そこで、今回の臨調の答申の中にもございます

が、いわゆる「地域性の強い性格を併せ持っていることにかんがみ、地方公共団体の意向を反映させる仕組みを制度的に拡充強化する。」こと、あるいは「許認可権限の地方公共団体への委譲を含め」、「機能分担の在り方について検討する。」こと、こういう意味合いのことがずつと述べられていくわけですね。

こういう事務の取り扱いについては、いつごろまでに整理をなさるおつもりなのか、その点をち

よつと伺つておきたいと、こういうふうに思ひます。

○政府委員(服部経治君) ただいま桑名先生御指摘の点は、私どもの今回の中央、地方を通ずる極めて大幅な機構改革と決して無関係のものでございませんで、そういった問題は、私どもの新組織の最大の課題の一つとして今後鋭意精力的に取り組んでいくことにしておりますで、既に各局単位にその勉強のためのプロジェクトチームという

ものを発足させまして、鋭意勉強を始めておるところでございます。また省全体としても、運輸政策局の方でそういった各局の作業をする作業の過程を把握し、全体としてそれを統括していくための委員会的なものも発足させているというふうに私は承知しているところでございますが、いつまでというふうな明確な時期を今申し上げるほど

の自信はまだ現在ございません。

○桑名義治君　なぜ私がこういうことを申し上げたかといいますと、さっきの大臣の御答弁の中にもございましたように、この問題はずっと過去から長い間の懸案事項として走ってきた、こういうことでございまして、今回のこの法案の処理というものを眺めてみますと、この地方事務官のいわゆる所屬が初めて明確になった、これに尽きるわ

あと残されている問題は、事務の中身をどうするかという問題が残されるわけですから、人間だけにはつきりしても仕事がつきりしなければ、これはそれこそ、仏つくつて魂入れずということに私はずながるのではなからうか、こういうふうに
けですね。

思うから、大体これ早急に早急というふうな御答弁は常に長い時間がかかるのが今までの事例なんです。いつごろまでにこの問題はこういうふうにしたいという一つのいわゆる目標を決めて、それに向かって集中的に精力的に作業を進めていく。初めて全体像というものが明確になってくる。せっかくこういうふうな過去の長い間の歴史の中で生まれてきた一つの決着でございますから、それならばそれなりに、早急に私はすべてを理想的な方向へ持っていくのが本当の意味の行政ではなからうか、こういうふうな思うわけでございます。

そういつたことから申し上げたわけでございすけれども、さてこういうふうなことに法改正が今予定をされているわけでございますけれども、先ほどから申し上げたように、輸送行政事務というものが、いわゆる自治体との連携あるいは地域の意向の反映の仕組みを欠くことになるのではなからうかというおそれが一面あるわけでございますが、その点についての御所見を伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生の御指摘に關しまして、二つの点を申し上げてみたいと思ひますが、まず第一点でございますが、現在の地方事務官制度のもとでの陸運事務所のあり方というのは、形式的には確かに都道府県の機関として位置づけられておりますが、実質上は、例えば予算の面をとりましても、人事の面をとりましても、あるいは業務運営の面をとりましても、いずれの面から見ましても実質、国の出先機関としての実態を備えているということでございます。今回の制度改正は、こうした現在の陸運事務所の実態を踏まえて、それに即した改正であるというふうな言えるわけでございまして、今回の改正によりまして、陸運事務所の実態なり、陸運事務所における業務運営の実態なりに、何らかの変更が加わるというのではないというふうな私どもは考えておるところでございます。

それから二点目でございますけれども、そういうことではございますが、先生御指摘のとおり、地方陸運行政というものが地域のニーズというものを的確に把握して、そういうニーズを踏まえて展開されるべきものであることはもう言うをまたないわけでございまして、今後とも、これまで以上に地方自治体との意思疎通を十分に図りまして、そういった地域の実情、ニーズの的確な把握に遺憾なきを期してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○桑名義治君 次に、ちよつと尋ねておきたい事柄がございますが、いわゆる深夜交通の確保についてです。

大都市の住宅地が郊外へ郊外へと大きく広がっているわけではございますが、過去、NHKでもあるいは新聞紙上でも、これが非常に問題になっておりました。そういうことで、大都市周辺のいわゆる住宅が郊外へ郊外へと広がると同時に、駅から大変に遠距離にあるというところで、終バスの時間帯が確保されていないということで、地域によりましては乗り合いタクシー、自治体と自治会とそれからタクシー会社との間に合意がなされてそういう方法をとっているところもあるという報道がなされていたわけでございまして、この問題は非常に重要な問題だと私は思うわけでございまして、この問題についてどういうふうな点を御説明を願っておきたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘の、深夜時間帯におきます鉄道駅と、例えば大規模な団地といったような地域との間の足の確保の問題でございますが、私どもはこの点につきましては、従来から、まず第一義的には、終バス時間の延長というところでこれに対応する。それで対応し切れない場合には、次にはいわゆる十一時以降の深夜バスの運行というものを考えていく。それでもなお十分な対応ができないというケースにつきましては、大変実行しづらいという問題は多いようでございますけれども、乗り合いタクシー

制度の導入というものを図るという方向でこれもやってみてまいりましたし、また今後ともそういう方向で関係の向きを奨励いたしまして、十分深夜時間帯におけるそういった郊外駅での足の確保を図られますように、努めてまいりたいというふうに考えております。

なお、ちなみにちよつと数字を申し上げてみたいのでありますが、現在深夜バスは四都県におきまして七十系統運行されております。それから乗り合いタクシーの制度でございますが、これは九都府県におきまして五十九系統の運行が行われているという実態にございます。

○桑名義治君 この問題につきましては、行政管理局も五十九年の六月に勧告を出しているわけですね。行政管理局がこういう勧告をするということとは、もうやっぱり相当の問題は重要視していかねければならぬ問題でもあるし、運輸省としてはこれ積極的に取り組んでいかねければならぬ問題ですが、今局長がいろいろ御説明がありました。これは運輸省としての考え方が固まっているのか、あるいは深夜バスの問題にしましては、これは地方の私鉄との兼ね合いもありますので、私鉄との話し合いがどういうふうになつていくのか、あるいは乗り合いバスの場合、その地域のタクシー会社との話し合いがどういうふうになつていくのか、それからさらにどことどことどこにこういうシステムを持ち込もうと計画をなさっているのか、そこまで実際に詰まっているかどうか、そこら辺をちよつと伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) この問題につきましては、基本的な物の考え方と申しますか、私どもの対応の方針というのは、決まっているというふうな申し上げて差し支えないと思ひます。ただ、現在では、これから先どことどことこの駅についてこういうことをやるかというところまでは、実は中央の段階では十分把握し得ておりませんで、これはまさに現場的な、現地的な実態の把握ということが前提になることでございまして、各地方

運輸局あるいは陸運事務所という段階で、そういった深夜の時間帯におきます個別具体の箇所における足の確保の必要性につきまして、いろいろと実態の調査をやりながら、必要に応じてケース・バイ・ケースで事を運んでいるというのが実態でございます。

○桑名義治君 だから結局、この問題一つを取り上げてみましても、各地方自治体にこの問題が移譲され、権限が移譲されていくとするならば、即座にこれは対応できる問題なんですな。ところが国のいわゆる事務であるがために、そういうまず調査、全国的な調査をして、それを吸い上げてどうするか、こう作業が遅滞していくということがまた一面言えるのではなからうか、私はそう思う。

そこで、深夜バスを出してもらいたいという要望、それから乗り合い自動車、乗り合いタクシーの問題を解決してもらいたいという要望、これ幾らかは吸い上がっているんですか、現段階でどうでしょうか。

○政府委員(服部経治君) ただいまこの場でその数を私自身は把握し得ておりませんので、後刻先生の方まで、調べまして御報告をさせていただきますと思ひます。

○桑名義治君 今、先ほどの答弁で、この問題につきましては、各地方の事務所に調査を命令している、こういうお話でございますが、私はこの問題は、おたくの方できちつと方針が決まれば、各地方の事務局でそれで検討をして即座にそこから許可をおろしていく、あるいは作業をやっていく、こういうことにする必要はあるんじゃないかと思ひます。わざわざデータがどうなっている、どうなっているというのを調べる必要は何もないんじゃないかと、こういうふうな思ひますが、どうですか。

○政府委員(服部経治君) 桑名先生御指摘の趣旨もよく理解できるのでございますけれども、例えば乗り合いタクシー制度を導入する場合に必要なことというのはどういふことかといひますと、夕

クシーでありますけれども乗り合い制でもって運行するわけでございまして、路線を決めまして小型のバスみたいに乗り合いの形で運行するわけでございます。

したが、いまして、一定の深夜という特殊な時間帯においても、そういう路線を決めてタクシーを走らせるというに足りません。定型的な一定量の需要が存在するということはどうしてもこれ必要でござ

また深夜バスとか終バスの延長につきまして言えば、これは従業員勤務時間あるいは労働時間上の問題がどうしても派生してまいりますので、そういうった職員組合の十分な理解と協力を前提にして初めてこれが実現できるというような事情もございまして、鋭意前向きに取り組む方向で各地方運輸局なり陸運事務所を督励しておるところではございますけれども、実際の実施の段階ということになりますと、やはりケースに応じまして多少の時間は必要になってくるという実態でございます。

○桑名義治君　それは個々の問題に、作業を進めていこうと思えばそういう問題があると思う。それは地方運輸局の問題ではなくて私鉄の問題でしょう、労働組合との関連というのは。だからそれは、こういうふうな地域の要望がある、どうですか、これ鋭意努力してくれませんか、こう地域の私鉄に申し入れをする。そこまでの話なんです、私が言っているのは。それから先の作業は、私鉄がどう対応していくかという問題になるわけではございませんか。だから、その作業だけでも早くしないと、こう言っているわけです。

○政府委員（服部経治君）　その地域でバスを走らせておりますバス会社なり、あるいはその地域を営業区域としております複数のタクシー会社等を、陸運事務所の段階で十分に指導する必要があるというふうに思っております。

○桑名義治君　だから言っているわけです。全部調査をするよりも各地方の、地方運輸局の方がもう早く調査をしないか、それでそこで調査をし

た上に結論をすぐ上げなさいというふうにした方が早いと、こう言っているわけです。じゃ、今の乗り合いタクシー、ああいう半制度的なものも、もう地域によってでき上がっているわけですが、これは違法ですか、どうですか。

○政府委員(服部経治君) 無論違法ではございません。違法でないような仕組みにいたしまして、そういう運行をさせておるわけでございます。

○桑名義治君 いずれにしても、今から先なお一層、大都市周辺の住宅地というのはいくらでも、どんどん郊外へ広がっていくと思うんですよ。しかし、足の問題が解決しなければこれは非常に地域住民は困ってしまいますし、そういう住宅をつくった意味もなくなってしまうわけでございますから、したがってこの問題は、早急にまた積極的

にこの問題に取り組んで、一つの方向性というものをきちんとしていただきたい。このことについて大臣の御意見を伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(細田吉藏君) 随分前からその問題はあるわけですが、最近は特にやかましくなっております。こんな問題、長くかかっておる手はないのでありまして、何とかしなければならぬし、する必要があるのでございます。どうするかという方法もそう八つも十もあるというわけのものでもございませんので、これについては早急に方針を決定するように私は責任を持って当たりたいと考える次第でございます。

○桑名義治君 次は、時間がもうほとんどござい
ませんので、車検問題についてちよつとお尋ねし
ておきたいと思いますが、臨調の最終答申では、
車検事務について、民間車検の拡充により事務及
び要員の合理化を推進する、こういうふうになら
われているわけですが、車検関係の定員
については今後どのようにお考えになっておられ
ますか。

○政府委員(服部経治君) 車検業務というのは、最近におきます自動車の普及の進展に伴いまして、どうしてもその業務量が膨大なものになってくるといふ事情があるわけでございますけれども、

も、私どもとしましてはそういった事態に適切に
対応いたしますために、基本的にはまず検査コ
ースの自動化を図る等によりまして、業務の合理化

を図るといふ方向でまず対処いたしております。無論それだけでは十分な対応は望みませんので、一方でまたいわゆる民間車検の拡充ということを強力に推進していくことによりまして、増大する業務量の吸収を図っていくというふうに考えておるわけでございますが、なおそれにいたしまして、もうこういった車検登録業務というのは、全く行政の一番前線におきまして個々の多数の市民の方々と相対するそういった業務でございまして、そういう行政サービスの質を落とさないよう、さらにまたそれを向上するような方向で努力をする必要もありますところから、所要の定員の確保につきましては今後とも全力を尽くして取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○桑名義治君　そこで、自家用乗用自動車の新規検査の有効期間の延長によりまして、六十年にはいわゆる需要減による自動車整備業界は影響を受けるというふうに、法案が通ったときに言われておったわけでございますが、その影響の程度がどういうふうに大体把握されそうですか。それと同時に、そういうマイナスの影響を受けた場合の対策をどういうふうにお考えになっておられますか。

○政府委員(丹羽一夫君) お答えいたします。
 昨年の七月から新しい検査整備制度が発足をしました、二年で車検に入ってくるものが三年になるというようなことで、そういう整備業界全体としての売上高、整備費用というものが一年置きに変動するということが今後十年間ぐらい跛行性が続くであろう。特に最も落ち込む時期といましては、ちょうど昨年制度を改正いたしましたので、昨年の車は本来ならば六十年度に車検の時期が参るのが六十一年にずれ込むということ、昭和六十年度が一番大きな影響が出るであろうというふうに考えておりまして、一つの試算ではございますが、制度改正なかりせばということ

を仮定して試算してみますと、六十年代で大体七
%程度のマイナスが出るものだろうというふう
に考えております。

次に御質問の、これからの対応ということでございますが、従来から整備事業というのはどちらかというと労働集約型の仕事でございますので、やっぱり人手がかかってなかなか効率が上がっていないかという一面がございます。そういうことで、その整備事業につきましては構造改善事業を中心として事業の近代化を推進してきたわけでございますが、今度の制度改正によりまして新しい制度のもとで整備事業の需要高に、波動というものに対応していくために、やはり手元が苦しくなってくる、また新しい設備投資が難しくなってくる場合が出てまいります。

そういうこともございますので、日本自動車整備商工組合連合会というところ、いわゆる日整連、それから整商連という言い方もございますが、いわゆるそういう中央の団体におきまして自動車整備近代化資金というようなものを創設いたしました。この資金につきましては、五十八年度、五十九年度で国から三十億円を助成いたしました。また、民間から同額の出捐をお願いするということで、総額現在のところ六十億円の資金規模で、近代化に必要な設備投資をする場合の資金、また、実際に運用される、営業される場合に運転資金が必要になってくる、つなぎ資金的なものが必要になってくる場合がございます。しかしながら先ほどから先生御指摘のように、整備事業は相当大きな影響を受けますので、町の銀行ではなかなか金融の面でバックアップしてもらえないというような問題も出てまいりますので、この近代化基金によりまして、この資金を使いまわしていわゆる債務保証という形で、中小企業の、会社としては赤字かもしれないし、それからプラス・マイナスかどうか行ったり来たりというような、そういう零細な形での不安定な状態での経営をされているところでもやはり設備投資なり運転資金が借られる、そのときの債務保証ということ、それ

からまた長期にわたる設備投資の場合には回収が困難でございますので、それを基金をもとにいたしまして利子補給をするというような制度を實際に活用するというような対応を考えておりまして、この資金につきましては、昨年の十二月に発足いたしました、既に約九十億円の融資をするというような実績が半年余りの間に出現しておりますので、今後はこの資金の有効な活用について現実的な指導、また啓蒙に努めてその安定化を図ってまいりたいというふうに考えております。

○桑名義治君 もう少し要領よく答弁してもらえぬですか、時間がもうなくて……

次に、ユーザ車検が非常に増加してきたと思います。これが前回の法律改正のときのねらいだったわけですが、それと同時に、ユーザ自身を持ち込まずに、代行業者に任せているという件数も多くなったというふうに聞いているわけですが、この代行業者に対する運輸省の見解と、代行業者の動向について伺っておきたいと思っております。

○政府委員(丹羽一夫君) ユーザ車検につきましては、大体現在三千件ぐらい毎月ユーザ車検がございます。そのうちに、いわゆる車検代行というような言葉で言われておりますが、現在のところそのうちの半分以下になりました十分の一だと、いろいろ場所によって変化はございます。で、代行業というものが実際に車検場へ入ってくることで、代行がいろいろ悪いかということとは別として、実際に代行業の実態を調査してみますと、全国で約百事業者ぐらいあるんじゃないか。そのうちの一月月当たり大体代行業として取り扱われているであろうと思われるのは約九百台ぐらいでございます。で、代行業百方所ぐらいあるという中で、そのうちの大半といえますか、半数以上は一月に五台以下というような実績でございますので、小規模な代行業者の中にはございます。

しかしながら、いずれにしましても、ユーザにかわって車検を受けるという代行行為そのもの

についての規制措置を講ずることはいろいろ問題があるかと思いますが、究極の目的は自動車の安全の確保と公害の防止ということでございますので、やはりいかなる方、ユーザが直接お持ちになった場合でも、それから整備業者であつても、やはり定期点検整備というものを十分行っていたら、それから検査を受けていただくというように、検査を指導してまいりたい。最近の風潮である、検査に通じさすればいいというようなことは極力排除するように現場を指導し、またユーザの啓蒙に当たってまいりたい、このように考えております。

○桑名義治君 もう時間が来ましたので、これで終わります。

○委員長(矢原秀男君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午後一時五十分休憩

午後一時十一分開会

○委員長(矢原秀男君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○小笠原貞子君 今議題になっております本法案の改正の一つである自動車の検査登録関係事務の機関委任の廃止、それに伴う地方事務官を国家公務員化するということは、自動車保安に必要と

かかる事務であり、国の責任において全国統一的に対応することは結構なことだと、同時に、検査登録はコンピュータ化することによって全国一本化されて効率の運用がされるというような点を見ますと、国が全国統一的に処理することについて、賛成できる問題だと考えています。

ただ、輸送監理事務に関する改正部分、この事務の機関委任廃止については、我が党としても同意できない面があります。私たちはこれまで、機関委任事務の原則廃止と、行政事務の、一つは民主性、二つには自主性、三つには現地性、

そして四つには統合性を考慮して、国と地方自治体との再配分を強く要求しております。ですから、知事に機関委任している権限、それまでも国に上げてしまおうというやり方は、自治権の拡充と住民サービスの向上という点から見た場合に、納得できないという理由なんです。ところで、我が党としては、こういう立場から考えると、この法案については賛成しかねる、反対ということにならざるを得ないということを表明しておきたいと思っております。

そのために、今後運輸行政を一層改善するために、その体制を強化すること、そして十分な要員確保を図ること。最後に、今言いました、一層運輸行政を改善するために体制を強化して十分な要員確保を図るということを強く要請したいと思うんです。その点についての御所見、簡単にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(服部経治君) ただいまの先生の御指摘でございますが、今後とも私ども、今回の中央地方を通じます運輸省自体の機構改革ということもございましたし、また今回御審議を願っております法律が通りまして、念願の、長年の懸案である地方事務官制度の解消ということも実現するわけでございまして、そういうことを契機といたしまして、私ども今後とも一層運輸行政の充実に取り組んでまいりたい所存でございますけれども、それとあわせて、必要な定員の確保につきましまして、今後とも最大限の努力をもってこの問題に取り組んでまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

○小笠原貞子君 申し上げるまでもないことですが、けれども、運輸行政において一番大切なのは何かといったら、真に住民のためのサービス、そのサービスというものの中身でも一番大事なことは、安全という問題を真剣に考えていただかなければならないと、そう思うわけです。その中で設備投資、とりわけ老朽設備の問題について、安全との関係がございまして、何っていいかと思うんです。

例えば、時間がございませぬからきょうは橋梁、トンネルというような問題を取り上げていきたいと思ふんです。

橋梁の場合は、耐用年数が四十ないし五十年と言われております。既に耐用年数を過ぎているのは五〇％、明治、大正時代のものも三五％もまだ残っている。それからまたトンネルを見ますと、これでも耐用年数を過ぎているのは五〇％、半分、明治、大正のものを調べてみますと千四百キロのうち三百キロ、二二％も数として出てまいりました。これらの取りかえ改良工事に当たって、国鉄としては土木建造物取りかえの考え方というものをもちになつていらつしやる、そしてこれに従つていわゆる危険度の判定を行つて安全のために取りかえ措置を逐次行つていくというふうになつていっていると思ふんです。その判定区分というのを見ますと、危険度の高い順からA、A₁、A₂、Bというふうに仕分けられております。

そこで、まず橋梁、トンネルのA、A₁及びA₂は現在どれくらいあるのか、非常に危険度の高いと言われていると思います。その内訳をお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(岡田宏君) 現在、橋梁は上部工におきまして八万一千連、下部工十三万一千基ございまして、このうちA₁以上はランクをされておりますが、数量を申し上げますと、上部工は八万一千連のうち五千連、六％強に相当いたします。下部工につきましましては十三万一千基のうち六千基、五％強に相当するものでございます。

なお、このA₁と申しておりますのは、変状があり、機能の低下が少しずつ進行しているということ、監視を強化するとか、修繕をするとか、改良をする、あるいは取りかえするという何らかの措置を必要とするということが判明した構造物をA₁ランクと称しております。A₂ランクはさらに変状が進んだものということで、その場合には直ちに措置をいたしておりますので、A₁ランクに相当するものが現に存在することはないというところで、今申し上げましたのはA₁を含めたA₁

ランクと申しますか、Aランク以上のものの数量でございます。

○小笠原貞子君 今お示しいただきましたA以上のランクの数も相当残っているわけですね。A Aという大変危険だと思われるものは、「変状または欠陥の程度が重大で、運転保安および旅客公衆などの安全上危険な状態、あるいは、正常運行の確保が困難な状況にあり、緊急に措置すべきもの」というのがA Aというランクになりますね。それからAは、ここに書かれておりますように、「早晚運転保安および旅客公衆等の安全ならびに正常運行の確保を脅かすおそれがあり、早急に措置すべきもの」と、こうなっているわけですね。これらのものが橋梁の上部で五千連、下部で六千基、トンネルで九十キロもあるというような数を見まして、これは大変な状況だなど、こう思いました。これはここに書かれているように、A Aだと直ちに措置だ、これは直ちに、Aも危険だから早急に措置する、こういうふうになっているんです。そうすると、こういうような数が出ているんですけれども、予算ベースでいったら一体どれくらいかかってしまうのかというのを調べなければならぬ、こう思うわけです。

予算で五年間を調べてみますと、平均で見ますと、一年間に橋梁の上部工は四百十連、下部工は三百八十基、トンネルが約三キロメートルのペースで進むというふうに五年間の予算で平均して見ました。そうすると、この予算ベースでいきますと、橋梁の下部工、橋げたのところは、早急に措置しなければならぬというA A以上の問題を考えても、十六年とかかるという数字になりますし、トンネルに至っては三十年間かからなければ早急に措置することができない。こういうことは極めて安全対策上問題ではないか。危険は、起こってからでは大変だ。こういう現状で、こういうテンポでいくということについてどういうふうにお考えになっているか、安全と言いつけるのかどうかという点についてお答えいただきたいと思ひます。

○説明員(岡田宏君) 今の、早急に措置が必要であるというその措置の中には、例えば監視を強化するとか、あるいは機能低下の状況に応じて、当該区間の列車を徐行させるとか、そういう措置も含んでいるわけでございます。今先生おっしゃいました、取りかえてまいりました橋梁の上部工あるいは橋梁の下部工、それから橋梁の取りかえ数と申しますのは、現実にはその橋梁の取りかえ数、あるいは下部工を取りかえた数、これには若干数の大規模な根固めなどをやった数字も含んでおりますが、そういったものをあわしているわけでございます。この取りかえというところで御説明申し上げました数のほかにも、一部修繕などを施しているものもございます。そういったことから、機能の低下が著しく進行し列車の安全運行に危険を及ぼすというこのない状況に措置するように努めているところでございます。

○小笠原貞子君 そういうふうに配慮していらつたりする、それもやむを得ないことだと思うんです。しかし、具体的に見ますと、五十七年の八月に、静岡の富士川にかかる東海道線富士川鉄橋の橋脚が、大雨増水のために流失したという事故が現にあるわけですね。これはもう、徐行して守るなんというふうな問題じゃないですか。明治四十三年のものでAのものというわけですね。おたくがごつしやるように、一部一定の補強を続けてきたとか、いろいろ徐行したというふうなことで、こういうような大雨が降つたりなんかしたというふうなものは防ぎ切れないうことですね。国では安全対策に予算を組んでいるというふうにおつしやるし、努力もなさっているとおつしやるわけだけども。

また、もっと具体的に事例を挙げてみますと、札幌保線区で線路保守の検査をしました。そして、その一つの保線区の札幌貨物ターミナル保線管理室というところが、五十九年度このまくら木を更換しなければならぬということで、この保線

管理室で六百二十三本の更換が必要だという要求をいたしました。しかし、国鉄が取りかえてよろしいと言つたのはわずかに十八本だということですね。これは個人じゃなくて、保線管理室がこれだけ取りかえないという要求に対して、六百二十三に対して十八本だということ、大変な問題になっているというところがわかつたわけですね。

それじゃ、今までどういうふうなこれが解決されてきたかというのを調べてみました。この同じ現場で、五十六年度は四百七十六本の要求に対して二百四十七本、五十七年度には五百三十九本の要求に対して三百九十九本、五十八年度には五百二十二本に対して三百八十五本。要求されるすべてに予算がつけられて取りかえるということが安全上必要だというふうな、私たちは考えるわけです。それが満額つかなくなつたにしても、六百二十三に対して十八本しかつかなくなつたということですね。これはちよつとそまいた数字なんですけどね。

そこで私は、こういうことがいつか事故につながるという心配がある。だから、この取りかえ故良予算、むだなお金じゃありません、事故が起これば人命にかかわるというふうな事故につながる予算は、取りかえ改良の予算は大幅に組んでいただきたいということを大臣にもお願いしたいと思うんですけれども、今挙げました数字などをお聞きになって、大臣いかがお考えでしょうか。

○説明員(岡田宏君) ちよつと実情について御説明をさせていただきますと思います。

今先生から御指摘のございました札幌保線区白石保線地区の札幌貨物ターミナル保線管理室でございますけれども、この管理室がやっております仕事は軌道の検査ということでございます。この管理室が持つております範囲と申しますのは、札幌にございます貨物ターミナルの構内の一部でございます。それで、線路延長で申しますと、本線延長は七百九十六メートル、それから準本線が四千四百七十九メートル、それに、いわゆる側線と申しますか、入れかえをいたしました貨車を留

置いたします線、あるいは荷物の積みおろしをいたします側線関係が二万二千メートル余りということ、全体二万七千五百メートルの軌道延長を管理をしているところでございます。

先生お話しございましたまくら木と申しますのは木まくら木のことだと思ひますけれども、先ほど申し上げました数値のうち八百メートル弱の本線は全部P Cまくら木を投入をいたしております。この保線管理室でもって検査をいたしまして、まくら木について、例えば、割れ目があるとかあるいは老朽をしている、あるいは継ぎ目の部分が、継ぎ目と申しますか、締結部分が傷んでいる、そういったものは不良ということで一応計上いたします。

しかしながら、この不良まくら木があるということが即脱線転覆といった事故に結びつくわけではございませんで、私どもの考え方としては、例えば、直線区間におきまして三本以上連続して不良の木まくら木がある場合には、少なくともその部分については中の一本を取りかえる、あるいは二本を取りかえるというふうな措置を講じているわけでございます。そういう意味で、今先生お話しございました五十九年度の数字につきましては、多分この保線管理室で不良ということと報告をした数字であるというふうな考え方でありますが、その不良というまくら木を全部一時期に取りかえなければ安全が保てないという性格のものではないかと、五十九年度におきまして、今先生十八本というお話しございましたけれども、もうちよつと多い三十本弱の取りかえを計画いたしておりますが、その程度の取りかえをすることによってこの構内の軌道の安全状態は十分に保てるといふふうに考えている次第でございます。

○小笠原貞子君 時間がないので答弁は簡単に要領よくやつていただきたいと思うんです。いろいろ今御説明があつたような理由があろうかと思ひますけれども、それにしても余りにも少ないんじゃないか。貨物駅から人命に直接関係な

いというようなことではないと思うんですね。
それで私が心配いたしますのは、こういうことの考え方というの、これはこの前も使いました自民党さんの国鉄基本問題調査会国鉄再建に関する小委員会の会議録というものをずっと見せていただいたんです。そして、この問題についても塩谷国鉄常務理事がこう言っているし、私も、まず、国鉄は大変な赤字だけれども、東北新幹線二千二百億、これは何が何でもやらなければならぬ。そして、どうしても設備投資も減らさなければならぬ、そういうことであらば保安取次かえなんかしばらく延命せいやということになつてしまふんだと、こういうふうなことが随所に出てくるわけですね。だから、お金がない、そうすれば、今のところは何とか保安を考えながら延命させていけばいいやと、そういうことになる。四十年以上になれば原則として取りかえなければいけない基準をつくっている。延命して使つていいんだつたら基準なんかつくらなくてもいい。四十年で原則として取りかえなければならぬというの、事故というのは起きるまでは事故は起きない、そして思わぬところで事故が起きたというふうなことになるのではないか。
だから、考え方として、お金がないからといって、この保安のところのしわ寄せをされては、乗っている者にしては働いている者にしても大変だ。だから、こういう保安についてはもう本当に事故が起らないような準備をきちとやつてもらいたいというのが私の考え方なんです、その考え方について大臣からお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(細田吉蔵君) おっしゃるとおりでございます。国鉄の設備投資、予算が窮乏なもので、それから、だんだん減らしてまいつております。殊に五十九年度なんか大幅に減らしたのでございしますが、私たちはその中から最優先で保安に関する取りかえその他の設備投資はするということを前提にしておるわけでございますが、どうもやっぱり減らし方が相当きつものでございますから、おっしゃるような心配が確かに出てまいつておる。率直に、事実私はそういう傾向があるんじゃないか。そういうことがあつてはいけませんので、これはおっしゃるとおりに保安最重点ということでやらなきゃならぬ、こう思つております。
○小笠原貞子君 じゃ、そういうふうによろしくお願ひします。
それじゃ、この間に續いて、余剰人員対策についてまたちよつと伺つていきたいんです。
余剰人員対策というのがこの間出されましたけれども、当然、労働組合と十分話し合つて交渉していくということになると思うんです。その対策の中で、退職制度の見直し云々というのがございすけれども、こういう退職制度の条件の変更と改定ということに当たつて、当然労働組合と十分誠意を持つて交渉、話し合ひされると思うんですが、そのとおりでよろしうございすかね。やつていただけますか。
○説明員(太田知行君) 三本柱のその一つに退職制度の見直しを提案しているのは御指摘のとおりでございます。またこの問題については各組合と協約を結んでいることもそのとおりでございます。それから、したがつて今回の提案は現在の協約に対する改定申し込み、こういう意味もあるわけでございます。そして、そういう観点から十分に協議は尽くしてまいりたいと思つております。
○小笠原貞子君 じゃ次に、この対策で実施期日が十月十日というふうになつております。十月十日という、もう時期は迫つてゐるわけで、この時期までに労使の合意ができないというふうな場合は、有効期間の定めのない協定の取扱いに関する協定に基づいて、六カ月間は現協定を延長するということになると思うんですが、それでよろしうございすか。
○説明員(太田知行君) 今お話しがありましたのは、協約の扱いに関する大変専門的な協約でございますが、どのような展開になるかは、これはも

うやつてみなければわからぬわけでございます。軽々に予測を申し上げるのは差し控えたいと存ずるのでございす。ただ、七月十日に提案しまして、ちよつと三カ月の期間をとつて十月十日と、こういうことにしているわけでございます。が、いきなり七月十日からこの問題がスタートしたわけじゃございせん、基本的な考え方はそれより一カ月前の六月五日に既に示してございすし、さらに言えば、余剰人員問題全般についての協議はもう既に五九・二のダイヤ改正以後やつてゐるところでございます。お互いに専門家でございすから、問題の所在は十分にわかつてゐる。また、我々も調整策の内容については十分に誠意を持ち、現行法令の枠の中で可能な限りの措置を考えたつもりでございます。したが、いまして十月十日まで十分に協議を尽くせばこれはもう必ず組合側の理解、協力を得られるものと確信をしてゐるところでございます。
○小笠原貞子君 確信は結構なんだけれども、もしもそこで話し合ひがつかないというふうな場合には、今私が言つたような、六カ月は現協定を延長するというふうに当然なるというふうな理解してよろしうございすか。
○説明員(太田知行君) 私はやつぱり提案をした当事者として、そしてまた労使の関係を大事にしようとするに尽くすべきだという立場から、話し合ひがつかない場合を想定して申し上げるのとはやはり差し控えたいと存ずるのでございす。が、今先生はつかない場合についての一つのあり方、選択肢をおっしゃいました。それもまた一つではございす。が、仮にあえて申し上げれば、差し控えると言ひながらあえて申し上げざるを得ないと思ひますが、あえて申し上げるものとすれば、努力を尽くしてもまとまらなかつた場合の選択肢というのは幾つもございす。それから、複数組合でございすから決して一様ではございせん。したがつて、つかない場合にはつかない措置を講じてこの問題の解決が実質的に図られるようにしなければいけない

という決意を持つてゐることは申し上げられます。が、その場合の手法、選択肢については、今おっしゃつたのはその一つでございす。どうだということは今申し上げるのは控えさせていただきます。こゝ存ずる次第でございす。
○小笠原貞子君 私が申し上げた、有効期間の定めのない協定の取扱いに関する協定に基づいて、六カ月現協定を延長するというのも一つのものであるというふうな理解をいたしました。よろしいですね、今のお答えで。
それで、そういうことで理解してよろしいということなので次のことなんですけれども、ずつと読んでいってまたこれは大変だなと思つたんです。この「余剰人員対策について」という中にこの書いてあるんですね。二番目の「対策の深度化」というところなんですけれども、「これら制度の早急な整備及び有効な活用が図られることを前提とし、当面においては、各労働組合と結んでゐる「雇用安定等に関する協約」は存続していきたいと考えてゐる。」と、こういうふうな書いてございす。これをすつと読んでいけば、あんなほどこなそう思つたんです。
しかしここに、なかなか意味深長な重大なものが含まれてゐるということに気がついたので。もともと過剰の余剰人員とおっしゃるその対策と、それから雇用安定協約というのは別のものです。ね、これは。別の次元のものです。それなのに、このこととで、この対策について誠意を持つて話し合ひとおっしゃりながら、この対策が合意されるのが前提と、こういうことを書いてあるんですね。合意されるのが前提であり、そうでなければ雇用安定協約と結びつけて、これでいったら破棄しちゃうぞと脅迫してゐるような内容なんです。これをきつと読んでみると。とりわけ重大なことは、雇用安定協約の中で、機械化、近代化、合理化等の実施に伴つて本人の意に反する免職及び降職は行わぬという規定があるわけなんです。ね。
だから、それが、この対策を前提として、認め

なかつたら、続けて雇用安定協約というものを破棄するということになつてしまつたら、これは大変なことになる。この雇用安定協約の中で言われている、近代化、合理化等の実施に伴つて本人の意に反する免職、降職は行わないというこのところが、余剰人員という対策の名のもとに、本人の意思にかかわらず免職できるということに読めるわけですね。これは絶対許されない私は思うんですよ。

余剰対策と本来の雇用安定協約とは別のものなんだということですね。だから、その辺のところをきちつと私は押さなければならぬということなんです。だから、それについて大臣のお考えも聞きたい。余剰対策ということで、雇用安定協約の労働者の権利が侵されるというようにあつてはならない。それがここに読み取れるように隠されて書かれていふふうな厳密に読んでいけば考えられるということについて、もう私これで時間がありませんから質問を終わりますから、これについて大臣のお答えを聞きたいと思ひます。

それから、もう一つ大臣に伺ひたい。これは質問通告はしてありませんでした、急にわかつたことだから。この前も話題にいたしました釧路駅の過剰人員の問題ね、このところその後どうなつていくか聞いたんですわ。そうしたら、余つていく人たちが、釧路のそばの部屋のところへ、みんなたまり場に入れられていくわけですね。それで、教育という名目で説教が行われた。七月の二十五日、主催は釧路鉄道管理局、演題は、明るい職場づくりと安全関係、こういう名目で教育が行われた。その講師になつて来たのがお寺の住職さん、お坊さんなんだ。そこで組合員の人たちが、一体どういふ内容の話を教育という名前でやつてくれるんだ。いや明るい職場づくりと安全関係だということ、あとは一切わからない。行け、仕事だから行け、業務命令だ、問答無用だということ、行けということだけなんですわ。その同じ職場には釧路駅の過剰人員と、それから隣の

東釧路だとか新富士だとかというところの人がいるんだけれども、そのほかのところは業務命令なんて言つてないんですね。

ところが、この釧路の駅の過剰の人たちについては、業務命令だから行け、行かなければ業務命令違反だということ、今攻撃されている。私もこれ急なことで、こんなことはあり得ない、安全な職場づくりは何でかお坊さんが来なければならぬのか。お盆も近いからというのかもしれないけれども、ちよつとこれは、教育ということとどういふ関係があるのか。

そこで私が言ひたいのは、国鉄も一生懸命考へる、労働者も一生懸命考へるという中で再建をしなければならぬのに、本当にそのための教育というなら話はわかるけれども、こういうことをやつて無理にトラブルを起こして、行かなかつたから業務命令違反だ、処分だというふうな、そんなトラブルを起こすようなことはやめてはならないと思う、今の時期に。これについて具体的に私は申し上げました。お調べをいただいて、こういうことはやめなさいというふうには私は指導してもらひたい。しつかりと再建のために考へていくという姿勢を示してもらひたい。このことについて大臣の御所見も承つて、終わりたいと思ひます。

○説明員(太田知行君) 最初に制度問題でございしますが、今回の調整策と雇用安定協約は別だという御認識でございしますが、その点は基本的に私どもは考へ方が違ひまして、まさに雇用全般の問題の一環である、雇用安定協約ができた昭和三十七年当時においては余剰人員という問題はなかつたのでございまして、その辺は現時点とは事情が違ひますが、調整策そのものはやはり雇用の問題に根差しているわけでございます。これは相互に実質的に関連して考へざるを得ないということが第一点でございます。

それから、この三本柱、調整策が機能しなかつた場合に雇用安定協約の存続を図り得ないという点については、もつと正確に申し上げますと、六月五日に組合側に出しました文書の中では、これ

らの制度の早急な整備及び有効な活用が図られることを前提といたしまして、制度ができるだけではなかつて、できた後においてもその活用が図られて有効な実績が上げられるというのを、二つの前提を持つていくわけでございます。

それから、本当にこの三本柱がそういうことで制度もできない、有効な実績が上げられない事態になつて、雇用安定協約をどうするかというお尋ねでございしますが、私も、論理的に見れば、その場合には雇用安定協約を破棄せざるを得ないというふうな考へております。しかしながら、破棄するの目的ではなくて、国鉄におけるこの二万数千の余剰人員の調整が有効に行われるということを含んで調整策を出しているわけでございます。また、そのために一生懸命団体交渉をやつていくわけでございますから、破棄をするという側面はなくて、この制度がまとまり、有効に活用されるという、そちらの積極面から取り組んでまいりたい、こういうことが我々の基本的なスタンスでございます。

それから、今釧路の駅のお話でございました。私も具体的な事実は掌握しておりませんが、一般的に、余剰人員に対しては、前にも申し上げているように、教育とか、増収とか、経費削減とか、いろいろな方法を講じてその活用を図つていくわけでございます。その教育の一環としてそれぞれ地域で創意工夫を凝らして有効だと思われる方法をとつていくわけでございます。その一環で部外の有識者にもおいでをいたたく、国鉄の中だけで物を考へてはなかなか発展性がなし、ややもすれば常識に反するようなこともあるのではなかつたかと反省して、こういう機会にいろいろな方々のお話も聞き、全体のレベルも上げたといふ、こういう意図を持っていろいろな方に来ていただいております。これは推定でございしますが、その一環でお招きをしているのではないかなというふうに存ずる次第でございします。正確なところはこれは……

を呼んで、こんな人を呼んで教育なんかしてないんだから。もう時間がないからやめなすけれども。○国務大臣(細田吉蔵君) 第一番目の問題でございしますが、今太田理事から答えましたけれども、今回の問題を話し合ひをするということは、直ちにこれができないければ雇用安定協約が破棄されるという性格のものじゃないと思ひます。そうじゃないんです。そうじゃないんです、この話し合ひがどうなるか、今太田理事からいろいろ申し上げておりますように、で、き上がることを念願して労使が話し合つていくわけでございますから、その際どうしてもこれが何らかの事情でできないということは実は考へておらないというのが国鉄当局側の意見だと思ひます。その場合に、どうしてもこれがこのままの形で十分にはいかないというときにどうするかというときに、雇用安定の問題がそこへ出てくる可能性があるということだろうと思ひます。それは、ですから分けて考へた方が本当であるというふうな思つております。これができないならばすなわち雇用安定はもうだめなんだということにはすぐはならないと、私はさように思ひます。

それからお寺さんというお話ですが、お寺さんいろいろなございまして、どういふお寺さんがどういふお話をなすつたかよくわかりませんけれども、こういうことはちよつと大臣がお答えするのにはいかかと思ひます。で、大臣が常識的に考へても、余り国鉄の職員の役に立たぬような話をさせるといふはずはないのではなかつたかと、かように思つておりますが、どうもお寺さんいろいろございしますので、私何とも申し上げかねるわけでございます。

○小笠原貞子君 いや、業務命令で処分するといふところが問題なんですわ。

○伊藤都男君 第一点、端的にお伺ひをいたしましけれども、最近、運送免許事業者の法違反が非常に多くなつていふように思ひますが、そこで貨物と旅客の五十八年度の道路運送法違反の処分件

数はどうなっているか、さらにまたここ数年の傾向はどうなのか、そしてまた処分後においてその違反事項は改善されているのかどうか、その実態についてまず伺いをいたします。

○政府委員(栗林貞一君) いただいた先生の御質問でございますが、最近の違反あるいは処分の件数ということでございますが、トラック運送事業等に係ります最近の道路運送法違反の処分状況を申し上げますと、まずトラック運送事業に關しましては、これは処分と申しますと免許の取り消しとか車両の使用停止といったようなことをやっておるわけでございますが、これを受けましたものが昭和五十六年度が五百三十六、五十七年度六百三十五でございます。それからタクシー事業に關しましては、同様の処分を受けたものは五十六年度は八十九、五十七年度は八十二というふう聞いております。

これは、私も実際に監査をいたしましてその違反事項を確認した上で処分をいたしておるわけでございますので、年によつて若干監査対象事業者数が違います。計画によりまして、あるいは特別監査といったことで、違う点もございまして、単にこの数字でふえているとか減っているという言ひ方は難しいのでございすけれども、残念ながらまだ違反も相当程度ある。今後とも私どもとしては、輸送秩序の改善に努めてまいりたいというふうな考えておるところでございます。

○伊藤郁男君 今五十六、五十七年度の違反件数はお聞きをいたしましたが、五十八年度はまだ出ていないわけですね。いづれにいたしまして、減つてはいない、ふえてきている、こういう傾向が明らかだと思つておられます。

そこで、具体的に次にお伺いをしておきたいんですが、この七月二十七日の読売新聞に、神奈川県、茅ヶ崎市農協、綾瀬市農協、厚木市農協などが七年から二十年の長期にわたつて白トラ運送をさせていた、違法の車を使つて物を輸送していた、こういうことが明らかになった、そして書類送検された、こういうふうに報道されているわけ

ですね。このような準公共機関とも言える農協のこのような事実について、どのように考えられているか。この事件は神奈川県警が摘発されたものでありますけれども、運輸省当局は一体何をしていたのか。また、公共事業にかかわる輸送において、トラック業界では問題指摘をしているようでありまして、したがつて、これらの問題について運輸省としての抜本的な対策を求めたいわけでありませうけれども、どのような御見解を持っておられますかお聞かせをいただきたい。

○政府委員(栗林貞一君) 先生御指摘の事件でございますが、確かに茅ヶ崎市、綾瀬市における違法白トラ事業で、警察の方で検挙をされて送検をされたということが、新聞にも載つておりました。

現在、関東運輸局におきまして、警察当局と緊密な連絡をとりながらその処置について検討をしておるところでございますが、もちろんこの白トラということはつまり無免許営業ということでございますので、道路運送法違反の問題として私どももちろん大きな問題として扱つておるわけでございまして、現実の問題としていたしましては、やはり折に触れ警察とは随時連絡をしながら取り締まりを行うとか警告を発するとかやつてきておるわけですが、残念ながらこれがだんだんなくなつてきているところまでは来ていないことも事実でございます。

その点につきましては、私どもとしては今後とも輸送秩序の維持という観点から、あるいは健全な道路運送事業の発展という見地から、できるだけ正常な秩序になるように努力したいと思つておりますが、この問題につきましては、そういった違反を摘発した後の処置をいたしまして、私どもは、白トラをやつたその事業者、業者といひますか、これに對しましては、その状況によりまして、ナンバープレートを押留めるとか一定の手続をとれるわけでございますけれども、一方ではやつぱり荷主の問題があるのではないかとこのように考えて

おりまして、今回の事件につきましても、単に白トラをやつた者に対しての処分とは別に、また特に農協ということで公共的な性格を帯びている団体でもございまして、その点大変遺憾だと思つております。関係省庁ともよく連絡して、そちらの方からも十分に指導をしていただくように働きかけてみたいというふうな考えております。

○伊藤郁男君 それはそういう形で、積極的というか、強力な指導をお願いを申し上げたいと思つてます。

そこでもう一つ希望したいわけですが、運輸省としては、これは違法行為に對してはもう既に三十年前から通達などを出し、この改善について努力をされておるわけけれども、違反は一向に減らない。

そこでもう一つ、ここに五月十四日付の業界紙があるわけですが、佐川グループほくさん運輸に大規模な行政処分、こういうようにして実に二千六百三十七日車の使用停止、こういうように書かれておるわけですね。札幌陸運局が道路運送法違反で処分したわけですが、これは、業界では、これまで聞いたことのない大規模な行政処分だ、こういうふうに言つておるわけですね。佐川急便グループの違法性につきましては、我が党の柄谷議員が内閣委員会などにおきましても追及をしておるわけですが、それにもかかわらず、あらゆる資料、情報をかき集めてみましても本当にこれはむちゃくちゃなものだと私も思つておるわけですね。

そこで具体的に伺いをいたしますが、一つは、五十八年度における同グループの違反処分件数及び五十九年度における今日までの違反件数、これを具体的に伺いをしたい。

それから第二番目として、処分後において違反事項は一体改善されたのかどうか、これについての具体的な報告を私は求めたいと思つておるわけですが、端的に具体的ににお答えをいただきたい、こう思ひます。

それから最後、第三番目ですけれども、これは大臣にお伺いをした方がいと思つておるんですが、こ

れは構造的な違反だと思われるわけですね。柄谷議員も指摘をしておりますように、違法行為を会社経営システムとして急成長してきた、こういうふうに言つておるわけですね。したがつて、こういうグループ全体に對して運輸省の組織的な特別監査、こういうものを行うべきではないか、そういうことをやらなないとやつぱり業界の秩序がますます乱れてきますし、秩序が回復できない、こういうふうに思ひますので、この第三点については、大臣からの御見解をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(栗林貞一君) 昭和五十八年度におきましては、佐川グループと関連事業者と言われている中で、道路運送法違反処分を受けたものは、五十八年度は二十社、ということは処分件数で言ひまして二十件ということでございますが、でございますが、本年度に入りましてからは現在までに四社、四件、違反項目はそれと同じでございますが、それに対しては処分を行ひました件数が四件ということでございます。

それから、それについての改善の問題でございますけれども、この内容につきましては、例えば違反の内容は無認可で増車をしておりましたとかあるいは無許可で積み合わせの仕事をやつておりましたとか、そういった内容が幾つかあるわけでございますが、こういった処分を行います場合には、私ども、一カ月ないし二カ月の間に改善報告書というものを提出せまして、それを一々確認をして改善指導に努めておるところでございます。もし、一回改善された後もまたそういう好ましくない事態があるというふうな場合には、さらに監査を行つてやるということ、従来もその点は十分気をつけて、改善の確認あるいはさらに必要があれば監査を行うということ、繰り返しやつておるというところでございまして、

○國務大臣(細田吉藏君) 佐川グループがいろいろ問題を起しておるということで、今御質問の中にもございまして、異例とも見られるべき処分を実行したというところなんでしょう。こ

特別監査というお話がございましたが、これは一件一件起る都度監査をしておるわけでございます。その結果を私どもは、十分改善されたかどうかというところを見ていかなければならぬ。私は、個々の事件が起る都度これは厳重な監査をするということが必要であると同時に、いわゆるグループとしての何か基本的な点について欠陥があるかどうか、こういう点について、これまで起こったものを総合して我々が判断をして、その結果によって監査すべきところがあれば監査したらいんじゃないか、グループですから、そういうふうにも考えるものでございます。

○伊藤郁男君 この点については、さまざまいろいろの問題点を投げかけておるわけでありますから、こういうことが繰り返して行われて、業界がそれらの中でさまざまなハレーションを起こして行くというのにならないように、今大臣の言われたように、違反事項をできるだけ詳細に検討をしていただいて、業界秩序の回復のために御努力をお願いしたい、こういうふうに思うわけでございます。

それでは次に、基本的な問題につきまして、これは大臣の御見解をお伺いしたいと思うんですが、一つは、私もこの三月の予算委員会の総括質問におきまして大臣に対しては、これは失礼だと思つたんですが、ごめん免許というものについていろいろ質問をしたわけでございます。

これは、トラック運送事業の免許発給が実績主義になつてゐるわけですね、結局実績を積み上げなければ免許を与えないという。一方で違反を認めながら一方であめを与えるという、こういう矛盾があるものですか、そこで私は、あえてそういう意味で御質問申し上げたわけでございます。

この問題の私は本質は、需要と供給について当局が実態を正確に把握していない。むしろ、実態を正確に把握していないんじゃないかとさえ思うんですが、そういう需給の把握が十分に行われていないということにこのような矛盾が起る原因

因がある、こういうように私は思つてゐるわけですが、この需給の把握の必要性、重要性について大臣はどのように認識されておるか、その点からお伺いをしておきたいと思つてゐます。

○国務大臣(細田吉藏君) 全般的には、おっしゃるとおり需給の見通しが立たないということ、不完全であるということになるかもしれませんが、具体的な問題は、実は私は全日本トラック協会の会長も何年間かずとやつておりましたが、これは大変難しい問題なんです。ただ、一番ここで肝心なことは、白トラ行為をやつて違反行為をやらないか、免許をもらえないというの、これはおかしい。これは欠陥があることはもう明瞭なんです。これは白トラ行為があつた者は絶対免許しないという方針を私はむしろ確立する必要があると思つてゐるんですが、それが運輸省の考え方としてはそういう考え方でいきなないか、いさき切れないという問題がここにあるんです。

それは、一つは対荷主の問題が実はあるわけでございまして、荷主が自分で自家用車で運ぶ、自家用車で運ぶかわりのものを別な形態のものにして運ぶという、つまり需要供給の関係からいえば需要としてはあるんです。つまり、今までは業界のいわゆる専門のトラック業者に頼んでおつた、しかし専門のトラック業者に頼むよりも、うちは例えば工場なら工場、人が余つてきた、これは要員の配置その他からいつてもうちでやることの方が会社のためにいいんだということになりますと、これは単純なる需給の問題とも違うということになるわけなんです。そこで、この問題は業界としてはもちろん大変な問題でございまして、またトラックの輸送秩序の問題から見ますと、この問題を解決しなければ輸送秩序云々なんということとは言えないわけですね。

私は、これはやはり、もう一つの問題は、免許申請が出てきたときに、これに対してまた非常に窮屈な厳重な、もうとにかくだめだというきつ、本当のつまり需要もあり要請があるのに、その必要性もあるのに、これを拒否しておるとい

ような事情も、実はよく振り返つて考えてみないやいかぬのじゃないかということですね。

それからもう一つは、トラック業界も業者のサービスからいふか悪いのかという問題が一つあるんですね。自分のところでやつた方がいいと。私はいつもトラック業界の皆さんに言つておつたんですが、商売人じゃないか、商売人が素人かやるよりも安くて合理的にいくんだという言つておたりや商売人に頼みたくないよ、こう言つておりました。そういう問題が実はあるわけだと思つてゐます。私は、できるならば本当の需要のあるところならば免許はする、最小限度の免許はする、しかし白トラをやつたら絶対にやらないというように問題を確立するといふようなことでないか、この問題は必ずと解決がいつまでもつかない、このように考へておる次第でございまして。

○伊藤郁男君 大臣は大変実態に詳しいですから、今私も聞きまして参考になつたわけであります。

そこで、これは提案なんですけれども、貨物、旅客とも、この免許行政単位というのがありますね。その免許行政単位に必要とする指数によって需給の実態を把握するシステムですね、いわゆる需給実態把握システムというものををつくつたらどうだろうかというのが提案でございまして。今オフィスオートメーション時代、OA時代とも言われているわけですから、工夫次第では、その地域の、免許を与える行政単位の需給の実態というものが、割合にこれから正確に出てくると思つたわけでありますが、そういう具体的なシステムづくりにつきましては運輸政策審議会に諮問してはどうだろうか、こういうのが提案なんです。その点について御見解がございましたら大臣から。

○政府委員(栗林貞一君) ただいまの先生の御提案でございまして、一般自動車運送事業は非常に多種多様な貨物を運送している、あるいは地域住民に密着した旅客輸送サービスを提供しているといふことで、その需給関係、これをつかむのは非常に重要な事柄でございしますが、一律、機械的

な基準で判断するということがなかなか難しいといふことが現実でございまして。

貨物で申しましても、もちろん一つの指数をつくりまして、地域における全般的な経済状況でございまして、需給の状況を見るということのもちろん一つの考え方ではございますけれども、同時にやはり、荷主との関係で具体的な話し合いの中で現実の輸送需要となつてあらわれてくるという事情があるわけでございまして、したがって、なかなか一つの指数をつくつて需給関係を判断し、それによつて免許などの処分をするということではなかなか難しいのではないかと、現在やつておりますことをできるだけ間違いないように、事業ごとに現在やつておりますような聴聞などを通じまして具体的に需給関係を判断していくということが現実的ではないかといふふうに現在考へておるところでございまして。

○伊藤郁男君 この需給調整というのは免許発給のかなり大事な点ですね。需給動向がわからなければ、免許発給の基準も明らかにならないし、実際そういうものを把握しないといふことになれば免許そのものも必要なくなつてくるということになるわけですから、その点については、今お話がございましたけれども、十分にこの需給関係を正確につかむ努力を一層創意を凝らしてやつていただきたい、こういうふうに思います。

それからもう一つお伺いしたいんですが、免許基準のうち一つの問題点は、事業者の資格要件があいまいでないかという点であると思つてゐます。この免許基準における事業者の属人的な意味での資格要件として、「当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するもの」と、こうしてゐるわけですが、この適確な遂行能力とは一体何によつて判断しているのか、具体的な判断基準がありましてらわかりやすく御説明をいただきたいと思つてゐます。

なお、諸外国と比較して我が国の資格要件は極めて不備だと、こう言われているわけですね。その

ためにこの業界の健全な発展が阻害されているんだ、こういうような意見もありますし、私もそのように考えているわけですが、資格要件を強化するとともに基準を明確にすべきだ、こういうふうに思いますが、御見解をお伺いしたいと思います。

○政府委員(栗林貞一君) ただいまの免許の際の資格要件といたしまして、免許基準に事業遂行能力というのが一号あるわけでございます。

具体的にはどういうことかというお話でございますが、その具体的な基準につきましては実は各地方運輸局におきましてこれは具体的に決めた上で公示もしているわけでございますが、その一例を申し上げますと、これは営業所でございますとか、車庫ですとか、あるいは事業開始に要する資金の問題とか、あるいは管理体制などを割合具体的に決めて皆さんにおわかりいただけるようにしておるものでございます。

(委員長退席、理事瀬谷英行君着席)

その内容を簡単に申し上げますと、例えば営業所などにつきましては、規模が適切であつて、かつ所有権または使用権の裏づけがあるということと、そこをきちんと示していただく、あるいは車庫につきましても、営業所の所在地から一定の距離内に所在しておること、それから車庫の大きさ、あるいはその中身につきましても十分な検査点検ができるようなそういう、例えば車両相互間の間隔が五十センチ以上に確保されるようなやり方できちんと施設をつくりなさいというようなこと、それから事業開始に要する資金につきましてもその見積もりが適切であつて、かつその資金調達につきましても十分裏づけがあり、かつ例えば車両費とか建築費とか、土地代、その他、あるいはまた運転資金の当面の二カ月分に相当するもの全体を含めまして、その二分の一に相当する金額以上は自己資金で準備しなさいということ、そのほか、管理体制なんかにつきましても運行管理者、整備管理者というものが確保されていること、それから運転者を常に確保できるものである

こととか、具体的に決めまして、それで免許基準に適合しているかどうかというのを一々チェックいたしまして、その上で免許をするか否かという判断をしておるということでございます。その点は相当具体的かつ詳細にこちらの考え方を示した上で審査をやらせていただいているという実情でございます。

○伊藤部男君 時間が迫つてまいりまして、最後でございますが、この事業免許そのものの問題点は、事業免許が有効期限の定めのない永久免許であるということだと思ふんですね。これに加えて、免許交付後の管理体制が不十分なことから、いわゆる免許しつ放し行政、こういうふうな批判されているところであると思ふわけですね。

そこで、これも具体的な提案なんですけれども、事業免許にも五年程度を期限とする更新制度を導入したらどうだろうか。そして更新に当たっては悪質業者、違反を犯した、こういうような者については免許更新を拒否する、こういうことなどをやって免許の尊厳を高め、そして輸送秩序の確立に資するべきだと思ふけれども、この免許更新制について考えは持つておられるのかどうか、この点を最後にお聞きして、私の質問を終わります。

○政府委員(栗林貞一君) ただいまの免許更新制のお話でございますが、現在の道路運送法の建前は運送事業の安定的継続的運営ということを一つの大きな柱にしていると思ひます。免許をいたした後は、その事業が必要に対応して適切に運営ができるように、制度的な面でもあるいは実際の指導に当たつてもやってきている。例えば事業計画に従つてきちつと業務を遂行しなさいということ、また勝手に事業を休んだりしてはいけませんというところで、事業の休止とかあるいは廃止は運輸大臣の許可を受けなければならないということなど、先生今おっしゃいますような一定の時期に一回調べてみて更新しようというよりは、もう少し長い目で見て事業の発展を図り、あるいは合

理化、近代化ということも進めていかなければいけないと思ひますので、そういった観点も考えながら継続的、安定的な事業の発展あるいはサービスの提供というものを期待しておる。もちろんいろいろ輸送秩序を乱すとか経営が思わしくないという場合もいろいろあるわけでございますけれども、その点につきましては適宜監督を計画的に、あるいは何かあれば特別に監督をいたしまして、できるだけ事業の適正性の維持に努めていくということにいたしておりまして、もちろんもし悪質な違反があつてそういう輸送業界から排除しなければいけないという場合であれば、免許の取り消しということも行ふということ、その辺は厳しく行つていくということをやつてきておるところでございます。

○山田耕三郎君 私は、道路運送法、道路運送車両法等の一部を改正する法律案を中心にお尋ねをいたします。既に多くの委員の方が質問をされましたので、簡潔に申し上げます。

この提案の内容は、運輸大臣または地方運輸局長の権限を知事に委任する制度を廃止し、これらの権限を地方運輸局長または地方運輸局陸運支局長に委任することができ、さらにこういふことに関連をいたしまして、陸運関係の地方事務官制度を廃止して、これを運輸事務官とするようになりますこととございます。

本件につきましては、御答弁の中にもありましたが、従来からさまざまな形で議論が尽くされ、問題点は出尽くしております。しかし今日まで解決されなかったのは双方の言い分がそれなりで合理性がございました結果なかなか合意を得ることができなかった、こういうことであると思ひますが、たまたま今回は臨臨答申という一つの間隙ににぎりの御旗によりまして国側にその権限のすべてが移り、地方、すなわち知事は無関係になり、したがって職員的身分も運輸事務官に変更をされる、こういうことでございますが、そこで質問の第一点は、輸送監理関係事務は地域性の強い性格をあわせ持つておると言われております

が、長い論争の中で出尽くした地方側の言い分はこういった変更に伴つてどうして生かされていくようになりまうのか、国にすべてが集約されますと今日までの地方側の言い分が生かされないことになりまう。けれども、運輸行政の円満な進展を図るためには、これを生かしていくことによつて両立を図らなければならないと思ひますが、その辺のお考え方についてまず承りたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) 地方事務官制度にかかわります輸送監理関係事務の扱いにつきましては、

(理事瀬谷英行君退席、委員長着席)
これまでの長い年月の間にさまざまな議論がなされてきておるわけでございますが、これを要約してみますと、そういった地方側の御主張、御意見の要点は次の二点になるのではないかとこのうに考えるわけでございますが、その一つは、地方公共団体の意向を国の地方運輸行政に十分反映すべきであるということ、それからいま一つは、国と地方との間の適切な事務配分を図るべきであるという、この二点であるというふうに理解するわけでございます。

私どもといたしましては、先生御指摘のとおり、輸送監理関係事務というのは極めて地域性の強い性格をあわせ持つておるという認識を基本的に持つております。そこで、今後地方の意向に沿つた方向で地方運輸行政というものの展開を図つていく必要から、私どもは、例えば具体的には地方交通審議会の都道府県部会というものがございしますが、これのより一層の拡充を図りまして、かつ運用の面におきましても十分配慮いたしまして、この都道府県部会の場合を活用して、地方公共団体との意思疎通を十分に図るということをまず考えてみたいというふうに思つております。

それから、国と地方の間の機能的な事務配分の問題でございますが、この点につきましても、私どもは、今回の中央、地方を通じましての大幅な

組織改正を行いましたことを契機にいたしまして、新しい組織の課題として許可事務の大幅な整理合理化という問題に一生懸命取り組んでみたいというふうな考えでおるところでございます。そして、そうした整理合理化の作業の一環として、ただいま先生お取り上げになりました国と地方の間の適正な機能分担のあり方ということについても、勉強してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○山田耕三郎君 ただいまお答えをいただきました中で、中央と地方とのかかわりの重要な二点について御意見を承りました。

ただ、私は、もつと次元の低いところで大きなかわりがありそうですという中で、一つの事例を申し上げたいのは今日までの陸運行政事務と税務とのかかわりでございます。

自動車については、府県税といたしまして自動車税があります。さらに、市町村税といたしまして軽自動車税、並びに百二十五cc以上五百五十cc以下の自動二輪車の税がございます。こういったものは、地方の立場に立てば、課税の客体をどうしてつかむかということになります。これはもう運輸行政の中にあります登録申請の時点であって、なればつかむことができません。幸い現行法律が設けられておりまして、登録事務と同時に納税の申請の事務を受け付けるようになっております。市町村税の方は、たまたまそういうつながりがありまので、その発足の当初におきましては窓口すらないままの大変な不便なやり方で受け付けておりました。だんだんと車両がふえてくることによりまして、今日は協会をつくって別途の建物で受け付けるようになっております。

それでも、納税者の考え方によりまして、その申請を素通りしてしまう方がないではありません。だとしますと、納税の公平を期していくためには、やはりこれらの漏れをチェックせなければなりません。それはどうしても自動車の登録台帳

に頼らざるを得ない。課税の時期になりますと、その登録台帳は陸運事務局におきましても大変必要な時期に重なってしまつて、事務の執行に無理を来すことがございます。このことでどうこう申し上げるわけではございませんが、このような卑近なところからのかかわりもあります。

ましてや、自動車固有の行政につきましては、大変たくさんのかかわりがあります。問題でございます。だからこそ、臨調の答申においても、地方公共団体の意向を反映させる仕組みを制度的に拡充強化することを強調しておいでになります。これは極めて当然なことだと思ひます。けれども、このことを実現していくことは、言うはやすくして大変困難な問題であり、臨調がその答えを出さないままどこへ預けられたということは、運輸省にとつては大変なこれからの作業量になってまいりますと思ひます。だから今お尋ねするのは適切でないかもしれせんけれども、今お尋ねをしておかないと、法案が成立をしてしまつてからでは役に立ちませんので、今の時点でこういった点を制度的にどのようにしていこうとお考えになっておられますのか、その点をお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) ただいまの山田先生の御指摘は幾つかの問題点を含んでおられるというふうに理解いたしますが、まず最初の点でございますが、地方税の徴収事務につきましても、事実関係は先生御指摘のとおりでございますし、私も先生のとこでございまして、御主張ということとはよく理解するところでございまして、ただ私も今は今回の地方事務官制の廃止に伴います制度の改正といひますのは、現在の陸運事務局のあり方を踏まえまして、その陸運事務局の実態に即した改正であるというふうな基本認識を持っており、この中でございまして、陸運事務局の実態なり、あるいは陸運事務局における業務執行の実態にいかなる意味においても基本的な重大な変更が生じるというところは全くないというふうに考えておられるところでございますので、これまで行われておりましたと同じよ

うに、地方税の徴収業務への協力体制というのを引き続き確保されていくというふうに考えておるところでございます。

それから、次の御指摘でございますが、地方の意向を十分吸い上げていくための仕組みというものを制度的に拡充していく方向で検討しなさいという臨調の御指摘があるわけでございしますが、この問題につきましても、先ほど御答弁いたしましたつもりでございまして、先ほど御答弁いたしました局長の諮問機関といたしまして法令でもって設置されております地方交通審議会というものがございしますが、この地方交通審議会を活用し、さらにはその下部機構でございします都道府県単位に設けられる都道府県部会というものを質的にも量的にもこれを拡充いたしまして、かつ運用面にも十分留意いたしまして、例えば府県単位に設けられます部会の長には原則的にはその府県の長に御就任をいただくという格好で御要請を申し上げたいと思ひます。その部会のメンバーにつきましても、国の関係の行政機関はもちろんメンバーとしてお入りいただくわけでございますが、そのほかにも例えばその地域地域の自治体の首長の方にも住民代表というふうな格好でお入りいただくことを考えておりまして、ぜひそういう場を活用して地域の意向の吸い上げ、意思疎通を十分に図るという問題にまじめに取り組んでまいりたい、かように考えております。

なお、もう一点つけ加えて申しますと、今回の私どもの組織改正を機会に地方の運輸局に地域整備課という課を新しく設けることにいたしました。この地域整備課というのには、そういった運輸行政と地域の行政、言いかえましますと、国とまた地域というものの間のパイプ役をする組織としてこれを位置づけたいというふうに思つておられるわけでございまして、そういう意味で、私も今考えております制度的な拡充というのとはそういう方向でございします。

○山田耕三郎君 今回この事務を国の方に集約する必要がありますについて運輸省で挙げておられますの

は、大体次の三つぐらいになるのではないかとと思ひます。

その第一点は、自動車の保有台数の著しい増加は、輸送活動に占める自動車の役割が非常に重要なものになってきたのが第一点。次は、自動車行政も全国的に統一性及び効率性を確保する必要上、電子情報処理組織を推進してきた。その次には、自動車行政も広域的な観点及び総合交通政策の観点からの対応が求められても、以上の三点に要約できるかと思ひますけれども、この理由については私はわからないでもございせん。

けれども、この間、運輸省では、政策官庁として脱皮をしていくための行政改革を行われまして、多くの中央省庁がまた、このことを目指しておいでになります。そのようなときに、なぜ検査業務等まで中央に集約をせなければならぬのか、その辺の御事情についての御説明をお願いいたします。

○政府委員(服部経治君) 自動車の検査というものは、もうこれは申し上げるまでもございせんけれども、自動車が安全確保あるいは公害防止の基準に適合しているかどうかということの確認を行うことによりまして保安基準不適合車を排除していくという趣旨で行つておられるものでございしますが、こうした検査というものは、全国の検査水準というものを均一に維持することがどうしても必要でございます。検査水準を全国均一の水準に維持すること、これは、例えば検査の基準、それから検査のための技術、それから検査のために用います施設、こういったもののレベルを全国的に均一の水準にまず維持するということが必要でございます。そういうことを通じまして全国を統一的に処理していくということが基本的に必要なことだというふうに考えております。

さらに付言して申し上げますと、この車検業務に伴いますいわば車検の後方処理の事務といたしまして、車検証の更新というようなこともございしますが、これは現在では登録制度と表裏一体の扱ひになっておりまして、中央にございしますコンビ

ユーターによりまして一元的に処理されている、そして非常に効率的な処理が行われているというような実情がございまして、これを、検査事務を登録事務と分離いたしまして地方に例えば移譲申し上げるというようなことになりまして、その辺の關係が非常に難しいことになってまいります。

それからもう一点申し上げますと、現在車検業務というのは、登録業務とあわせまして車検特会という制度の中で全国を包括して処理されておるわけでございます。簡単に言えば、車検ないしは登録の手数料を収入といたしまして、その業務に要しますすべての人件費、その物件費等の経費をその特会から支弁するという格好で、全国包括的に処理されておりますが、例えばその車検業務というものを取り出してこれを地方の事務にしてみようということになりますと、この現在行っているように全国を包括して行っている車検特会というものの制度が崩壊するわけございまして、じゃその結果がどうなるのかということございまして、必ずそうだとはいえませんが、その結果は、県によりまして、地域によりまして、車検手数料あるいは登録手数料というものがあ

る県では高く、ある県では安くというようなことも生じてくる、こういうことも考えられますので、私もといたしましては、この車検業務というように極めて技術的な業務ではありますけれども、これはその業務の執行の現状から考えまして、国におきまして、運輸省におきまして一元的に処理することが最も適当ではないかというふうに考えておるところでございます。

○山田耕三郎君 次は、臨調の答申の中にも、許可権限の地方公共団体への移譲を含め、当該行政に関する機能分担のあり方について検討することを指摘しておいでになります。このことも実態として行っていくためには非常に難しいあるいは時間を要する問題だとは思っておりまして、これは具体策をどのようにお持ちなのか、この点について御表明をお願いいたします。

○政府委員(服部経治君) ただいまの点につきましても最前の御答弁の中で簡単に触れたつもりでございまして、私どもは先般七月の一日に、中央、地方を通じます極めて大幅な機構改革を行いましたところでございまして、この改革後の新組織の最大重要課題の一つとして許可認可事務の整理合理化というところを取り上げて、現在既にも鋭意取り組んでいるところでございます。

例えば、私の属しております地域交通局におきましては、次長をヘッドにいたしまして、関係各課から二名ずつの中核の職員をより抜きまして、時間外のとくに週数回、既にもう勉強を始めております。国と地方との間の機能分担のあり方というようなことも、しよせんはこういった許可認可事務の洗い直しということの中から生まれてくるものではないかというふうにも考えておりますので、私も今後とも、精力的にこの問題に取り組んでまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○山田耕三郎君 最後に、まとめとして運輸大臣にお尋ねをいたします。

私は、地方分権の立場に立つ一人でございます。かつて自治省の事務次官をされ、広島県の知事を終えられて、ただいま参議院においでになります宮澤さんが、ある出版社の要請にこたえられて次のようなことを申しておられます。

複雑化した地方行政の衝に当たるためにはどうしてもテクノクラートが必要だと思われましかという質問に対して宮澤さんは、必ずしも必要だとは思いません、しかしそのテクノクラートが分権の思想に支えられたときには迫力があります、このように申しておいでになりました。やっぱり地方の立場に立つてみた場合に、真剣に取り組みば取り組むだけ分権の必要性を痛感なさるのだなというように、私は勝手な理解でありますけれども、そう理解をいたしておりました。

今日、そうしたら、今提案をされておりますこの法律が、国への権限の集中でなしに地方へ移譲されたらどうかという反問を受けました場合

に、私自身も、極めて弱体化した地方自治体が今日これを受け持ったとしたら、やっぱり危惧の念なしといたしません。けれども、これは、先ほども申し上げましたように、中央、地方にお互いに深くかわり合います問題であります。運輸省は、そういう中であつてもこれを国の行政事務として集約をなさりたいという提案でございますが、反面、地方にはやっぱり問題が残ると思ひます。

そういった立場から数点お尋ねをさせていただきます。きましては、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

そこで、一方の国の行政の一貫性ということを中心とした側のこととは、これは今回の答申によつて、この法律によつて達せられるわけでございますが、地方の問題、地方との關係の問題、もう非常に密接不可分なものであるんじゃないかという点については、残されておる、こういうことだと思ひます。これは、どういふふうな仕組んで声を反映させるかということがございまして、それから権限そのものも、私も許可認可官庁から政策官庁へと変わつておりますから、許可認可そのものをやめちまうというものも必要でございまして、それから、地方にこれはもう任せてやつてもらつていいんじゃないかというものもあるだろうと思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

○國務大臣(細田吉蔵君) 地方事務官制の問題につきましても、さしばお答えを申し上げておるのでございますが、これを国家公務員とすべし、いや文字どおりもう名実ともに地方の仕事にすべしという両者の意見が対立して、もう三十年からたってきたわけでございます。それだけに大変難しい問題でございます。今度の第二臨調の答申が出ましたが、私はこれですべての問題が片づいたというふうには決して考えておりません。これはある意味では、新しい出発をするのだというふうに理解すべきものだと思っております。特に、第二臨調がこの問題を、非常に難しいけれども、どちらにも相当な理屈があるんだけれども、どちらかに踏み切らなかならぬというのは、人間の問題が絡み切らなからだと私は思ひます。中途半端な形で、中央の人間だか地方の人間だかわからない、こういうことはやはり非常に、私もいろいろ陸運事務所にいる諸君からその都度訴えられておつたことでございます。そこで、この問題は何となく、どっちにつけるにしろ、解決しなかならぬというところのために、私は、いろいろ審議の結果、いろいろお考えの結果この結論が出たものと

思ひます。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(矢原秀男君) 御異議ないかと認めます。それでは、これより討論に入ります。
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。
道路運送法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願ひます。
〔賛成者挙手〕
○委員長(矢原秀男君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。
なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(矢原秀男君) 次に、船員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。細田運輸大臣。

○国務大臣(細田吉藏君) ただいま議題となりました船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

船員法は、船内秩序の維持と船員の労働保護を目的とする法律であり、昭和二十二年に制定されて以来我が国の海運及び漁業の円滑な発展に重要な役割を担っております。

今回の同法の改正は、昭和五十四年の国際連合総会において採択され、昭和五十五年七月に我が国が署名いたしました女子に対する差別的撤廃に関する条約の批准に備えるための国内法令整備の一環として、女子船員について、その特別規定の見直しを行うとともに、母性保護の充実を図ろうとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、妊娠中の女子については、一定の航海に関し、本人が申し出て母性保護上医師が支障がないと認めたとき等を除いて、船内で使用してはならないこととしております。

第二に、出産後八週間を経過しない女子については、出産後六週間を過ぎた者が申し出て母性保護上医師が支障がないと認めた場合を除き、船内で使用してはならないこととしております。

第三に、妊娠中または出産後一年以内のいわゆる妊産婦の船員については、母性保護上有害な作業に従事させてはならないこととともに、時間外、休日及び夜間の作業についても、原則として従事させてはならないこととしております。

第四に、妊産婦以外の女子船員については、夜間労働の禁止規定を廃止するとともに、就業制限の対象となる作業を妊娠または出産に係る機能に

有害なものに限定することとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(矢原秀男君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

○委員長(矢原秀男君) 連合審査会開会についてお知らせいたします。

社会労働委員会に申し入れておりました連合審査会は、明三日午前十一時から開会することになりました。

以上、お知らせいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時四十八分散会

八月二日本委員会に左の案件が付託された。(予備審査のための付託は七月二十五日)

一、船員法の一部を改正する法律案

第九号中正誤

ペシ	段行	誤	正
三	一から終わり	職案	職安
二	二	一船会計	一般会計
三	一	自由は	自由な
六	三	間に合わせ	間に合わせ

第十部

運輸委員會會議錄第十六号

昭和五十九年八月二日

【参議院】

昭和五十九年八月二十一日印刷

昭和五十九年八月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K