

参議院内閣委員会議録第九号

昭和五十九年四月二十六日(木曜日)

午前十時一分開会

委員の異動
四月二十四日
辞任

下村 泰君

補欠選任
前島英三郎君

出席者は左のとおり。

委員長 理事
高平 公友君
亀長 友義君
小野 明君
太田 淳夫君委員
板垣 正君
岡田 広君
源田 実君
沢田 一精君
林 寛子君
榎嶽徳太郎君
堀江 正夫君
野田 哲君
矢田部 理君
峯山 昭範君
内藤 功君
柄谷 道一君
前島英三郎君

政府委員

北方対策本部審
議官
兼内閣総理大臣
官房総務審議官
総理府恩給局長
運輸大臣官房長
運輸大臣官房総
務審議官
運輸大臣官房審
議官
運輸省鐵道監督
局長
運輸省自動車局
長
運輸省航空局長
労働省労働基準
局長
局長
永光 洋一君
角田 達郎君
山木 長君
望月 三郎君
丹羽 晟君

橋本 豊君

日本国有鉄道工
作局機械課長 岡田 圭司君

- 本日の会議に付した案件
○運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○恩給法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(高平公友君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。

去る二十四日、下村泰君が委員を辞任され、その補欠として前島英三郎君が選任されました。

説明員
常任委員会専門
公正取引委員会
事務局審査部第
一審査長
警察庁交通局審
議官
通企画課長
海上保安庁警備
救難監督
郵政省電波監理
局無線通信部陸
上課長
日本国有鉄道常
務理事
務開発室副技師
長
日本国有鉄道技
術開発室副技師
本多勇一郎君

林 利雄君
河村 雄君
八島 幸彦君
広谷 千城君
森 孝顯君

事務局側

正
廣
実
一
寛
榎
堀
正
野
矢
峯
内
柄
前

○委員長(高平公友君) 次に、運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

○峯山昭範君 今回の設置法案につきましては、もう既に同僚議員の太田委員や、また他党の委員の皆さんからも随分質問が行われておりますので、できるだけ重複しないよう質問をしたいと思っております。

しかし、きょうは初めてですから、今回の設置法案の概要について、初めに御説明願います。
○政府委員(松井和治君) 今回、運輸省は、省始まって以来の大行政改革を計画いたしたわけございまして、その改革は本省、外局、地方局というようなほとんどすべての組織にわたっておるわけでございます。

このうち、今回の運輸省設置法の改正案の中身になつておりますのは、そのうちの地方海運局と

地方陸運局を統合いたしまして地方運輸局を設置するというのがこの運輸省設置法の中身でございまして、本省並びに外局の機構改革につきましては、それぞれ政令で手当てをいたすことになっております。したがいまして、今回の運輸省全体の大行政機構改革のごく一部だけがこの設置法の改正案の中身ということにさせていただいた次第でございます。

○峯山昭範君 私が見ましても、この改革の本身、相当今までにない、言うたら大改革に見えるわけであります。今、この説明ですと余りわからないうですが、もう少しわかりやすく、意図するところはどういうところにあるのか、陸運局、海運局の統合ということはわかりますが、運輸省が何を意図してこういうふうにやろうとしていらっしゃるのか、そちら辺のところをもう少し突っ込んで御説明願いたいと思うんです。

○政府委員(松井和治君) 運輸省は、昭和二十四年に旧通信省の一部と鉄道省とが合体をいたしました。それで主として戦後の日本経済の立ち直りに備えまして、各事業のそれぞれの発展に努めてきました。その限りにおきまして、この縦割りの組織といふものは非常に有効に機能しておったというふうに考えられるわけでございます。しかしながら、日本経済の全般の環境が著しく変化をしてまいりました。これに適切に対処するには若干問題も出てきてまいったわけでございます。終わりごろから横割り部局の導入ということについての検討を進めてきたわけでございます。今まで主として七つの局のうち五つの局を再編整備いたしまして横割り部局を設ける、こういうこ

とにいたしまして、従来の許認可中心の行政と言
われておりました運輸行政を政策中心の組織へ改
革をしよう、これが本省の改革の中心課題でござ
います。

省の流れをくみます陸運局、海運局という組織が、それぞれ九つのブロック機関として合計十八の地方局が置かれておつたわけでございますが、この陸運局、海運局を統合いたしまして九つの運輸局に再編することによりまして、陸、海を通じました地方交通行政の一元的な仕事ができるようになります。そこで今回地方の思い切った統合を考えにあたりましては、陸運局、海運局に置かれておりました総務系統の仕事を合理化いたしまして、それを企画部門の強化に充てるということを中心の改革の中身にいたした次第でございます。

○峯山昭範君 大体意図がわかつてまいりまし
た。確かに、私たちがいただいた資料を見てみましても、運輸省それこそ近来にない大改革と言え

るのじやないかと思います。今、官房長から御説明がありましたように、縦割りの組織を横割りに、従来の許認可型から政策誘導型というふうな組織に改めるということですから、これは大変なことであろうと思います。

そこで私はいろいろ問題があるわけでありますが、運輸省という組織は私たちもこの委員会で何回か議論をしてきたことがございますが、許認可の数が一番多いですな。現在、運輸省には許認可はどのくらいあるんですか。

○政府委員(松井和治君) 約二千二百件ございます。

調べたところ、運輸者が国民と非常にかかわりの多い省なんですね。そういうふうな意味では、今回の縦割りの組織から横割りにして、そして許認可型から政策誘導型にするということは、国民にとってましても大変生活に密接に関係のある改革になつてくるわけです。

そういうふうに考えてみると、大変なことだらうと私は思うんですが、端的に言いますと、この二千二百の許認可が、今回の政策誘導型の横割りの組織に変わることによりまして、多少は合理化し、整理できる見通しといいましょうか、そういうことは考えていらっしゃるんですか。

○政府委員(西村康雄君) 御指摘のように、運輸省は許認可の件数というのは非常に多うございません。ただ、許認可と一緒に申しましても、いわゆる免許行政、事業の監督というものにかかります部分と、それから実際に交通の安全なり環境の保全というような見地からいたしております許可というのも非常に数が多くございます。そういう点で、今回、運輸省設置法を変え、そして新しく機構改革をして合理化し、政策官庁を目指していくという面では、主として事業に対する免許行政、この扱い方を変えていくということをございます。

その面では、私ども許認可というものは簡素化していくことになろうといふように思つてゐるわけですが、實際にどんなふうになるかということを、今この場で申し上げるのはなかなか難かしい。現在、いろんな意味で検討しておりますが、特にこれから運輸行政の問題の仕方としますと、これまで免許行政というものは、事業の安定的な経営によります国民生活、國民經濟に対する安定的なサービスの供給体制の確保ということに力点があつたわけですが、今日のよう非常に変化の多い経済社会の中におきますと、むしろこれまでの経済社会がどう変化していくかといふことをまず我々は予測し、そしてそれへの適切な対応を各事業がしていくといふようなことをまず第一に考えていかざるを得ない。同時に、各事業

が時代の変化に対応しまして新しいサービスをつくり出していく、そういう意味での活性化といふことがまた要求されてくるわけで、そういう見地からも、事業規制が現実に障害になつてゐる部分があればこれは極力取り除いて新しい時代の要請にこたえていくということをさせたいかうかと思うつているわけでございます。

また一つは、既に免許制度として意味を失いつつあるいろいろな形式的な規制と、いうものを極力減らして国民の負担を減らすということで、これらの課題は一体として行つていかなければならぬ。新しい組織は、新しい時代の要請を考えながら、総合的な見地から免許制のあり方というのを抜本的に取り組んで簡素化していくということにしたいと考えております。

○峯山昭矩君 大分、抽象的なことばかりおつしやっていますけれども、今回の大改革の裏には、第二臨調の答申を受けて、行政改革の一環としても行われるわけであります。そういうふうな意味で、許認可とは切り離して、今回の新しい改革によつて経費の削減といいましょうか、そういうふうないわゆる行革という面から見ればどういふような効果があらわれるのかというのが第一点。それからもう一つは、それとは別に、今の許認可の問題については、許認可は数が多いといふことはそれだけ問題も多いわけですから、当然必要なものかもしれません、やっぱり許認可の件数といふのは整理合理化するというのがこの行革の基本的な考え方になつてゐるわけです。そういうふうな意味では、少なくとも今回の政策誘導型の官庁に脱皮するというからには、許認可の整理合規化といふのが重要な課題になつてくるわけですね。そういうふうな意味では、ある程度のめどが必要なわけです。どの程度減らせるか、そして合理化できるか、そしてなおかつ国民の負担軽減になるか。

これは多少相反するところがあるかもわかりませんが、そういうことも含めて今まで十分検討していらっしゃると思うんですが、この二点について

てお伺いしておきたいと思います。

○政府委員(松井和治君) 地方陸・海運局の統合によります地方運輸局の設置によりまして、予算、定員がどのように変わるかということござりますが、この両局を合体いたしまして、直ちに大きな予算額の減になるということではございませんが、五十九年度を五十八年度予算と比べてみました場合に、地方運輸局の予算は一般会計で一億六千六百万円の減ということに相なつております。

また、定員につきましては、先ほどもちょっと申し上げましたが、総務部系統等の合理化によりまして七名の減を立てておりますが、これと別に、部門間配転と申しまして、別の省庁からの人間の引き受けをいたす面がございまして、これが六名農水省その他、他の官庁からの受け入れがございまして、差し引いたしますと一名の減にとどまるというようなことになつております。

○政府委員(丹羽辰君) 許認可の関係につきまして、補足してお答え申し上げたいと思います。

いわゆる五十五年行革ということで許認可の整理ということをまず最近では行つたわけでございますが、これが運輸省関係では全体で二百五十五件ということをございまして、そのうち国際的問題がござります六件を除きまして、残りの二百四十四件は既に処理済みでございます。

それから今回の第二協調でいろいろ許認可関係につきまして御指摘を受けているわけでございますが、運輸省の関係は二十件ございます。こちら十五件につきましては既に処理済みでございまして、残りの五件のうち一件は港湾運送事業法の一部改正という形で今国会に法律案を提出してございます。

以上でございます。

○峯山昭範君 先ほど御説明がありました二千一百件という許認可の件数からいいますと非常にまだ少ないですが、少ないと、いかが、それだけしかしようがないのか。二百件ぐらいばんと何とかならぬかといふ感じもするわけですが、非常に問題

題もありましたから、そこら辺のところも十分御検討いただきたいと思います。

それで、今回の改正案によりますと、先ほど説明がございましたように、海運局と陸運局を統合する。それで、いつも私たちここで議論しながら考るんですが、二つ合わせて一つにするというときに、今まで何所もありました。予算も減らないし、定員も減らないし、看板だけ書きかえ、局長さんが一人減って、次長さんが一人ふえて、プラス・マイナス・ゼロでというのが今まで随分ありました。そういうような意味で、ただ単に看板の書きかえに終わらないかということも一つ心配な点ではありますけれども、それとは別に、もう一つ大事な問題として、この陸運局、海運局というのはそれぞれ長い伝統がありまして、それぞれの地方でそれぞれの役目を今まで果たしてきたわけです。

例えば北海道なんかの場合は、小樽に海運局がありまして、陸運局は札幌にありましたですね。また、東北でも、海運局は塩釜ですか、それで陸運局が仙台というふうに二つ場所が離れてある。今度はそれを一つにする。こういうふうになるわけですが、それで結局場所を一つにする、統合するわけじやございませんから、庁舎も皆ばらばらにあるわけです。そういうふうな場合に、今まで責任を持つて運営をしておられましたけれども、地方運輸局長さんと陸運局長さんとおつてきちつとうふになってきた場合に、從来以上に行政事務が停滞するのじやないかという心配が一つあります。これはどうでしょうか。

○政府委員(松井和治君) 御指摘のように、地方陸運局と海運局の所在地が異なつておるところが数カ所ございます。また、同一市内にある場合も、庁舎が別個になつておりますことは御指摘の

とおりでございます。私ども、今回の改正が行政サービスの低下につながらないようにということに十分配慮をいたし、考えておるところでございまして、例えば海運関係の事務というのはかなり現地性の強い仕事も多うございますので、そういうものにつきましては局長がすべてを決裁しないで済むように内部委任の制度を大幅に取り入れるということを考えております。

また、同一市内に存在する、例えば広島でございますとか、名古屋でございますとか、高松でございますとか、そういうような陸・海運局につきましては、今後合同庁舎の計画等をにらみ合わせながら、できるだけ同一庁舎に統合することによって事務の合理化をさらに一層進めるというようになります。今後合同庁舎の計画等を立ておるところございます。ただ、庁舎のぐあいが、直ちに同一庁舎に入るというわけにはまいりませんので、それまでの間は二つの庁舎に分かれて仕事をするわけでございますが、極力サービスの低下を招かないようになつたいたいと思つております。

と思ひます。その運輸委員会の席上で私はいろいろと質問をさせていただきたいと思っておりますが、きょうは、この機会をおかりしまして、もう既に審議が衆議院の方で始まつておりますし、そういう点も踏まえまして、幾つかお伺いしておきたいと思います。

初めに、航空局長さんに、飛行場というのは何で必要なんですか。

○政府委員(山本長君) 飛行場は、航空機の離着のための施設でございます。そのための直接離発着に必要な施設と、それから離発着に伴う旅客、貨物の取り扱いが便利になるような施設を総合した施設で、要するに航空輸送の確保のために必要不可欠な施設でございます。

○峯山昭範君 大変失礼しました。

あなたの何代か前の航空局長さん、五、六代前でしたか、航空局長さんが私に、先生、飛行場は何で必要か御存じですか、こう聞かれまして、突然私も聞かれて非常に困りました。それで今、局長おつしやつたようなことを言うたんです。そうしましたら、先生、そんなことじゃダメですなどさんざん言われまして、飛行場というのは非常に大変大事なものだということを延々一時間にわたりまして私は講話を聞きました。

そのときに、いわゆる都市の発展、日本の空港の歴史等から始まりまして、それで特に広島とそなつてよいわけでございます。ところが、この現状でございます。中でも大阪地区におきましては、実質、定期航空路として、国内、国際を問わず、役割を果たしておるのは現在の伊丹空港一つと言つてよいわけでございます。ところが、この伊丹空港は、やはり首都圏と並ぶ近畿圏の中心空港でございますけれども、そしてまた二大拠点の一つとなつておるわけでございますけれども、先生御存じのよう、環境対策上の問題から厳しい運用制限を余儀なくされておるわけでございまして、国際航空路の開設を望むのは増便、国内的に見ましても新しい地点からの乗り入れ、増便といたた内外からの要請には現在においては全くこたえられないといった現状でございます。

せん。失礼しました。

実は、本当に私も、空港といふものはいろんな意味でいろんな面があるということをわかつてゐるわけあります。

そこで、いよいよ関西国際空港が、法案もできまして、それこそ構想以来二十年、航空審議会の間に審議が衆議院の方で始まつておりますし、そういう点も踏まえまして、幾つかお伺いしておきたいと思います。

昭和四十九年八月の第一次答申から三年半を経て、五十五年九月の第二次答申から三年半を経まして、ようやく今回の関西国際空港株式会社法案が今国会に提出されたわけであります。本法案が成立いたしますと、いよいよ十月以降工準備に動き出すことになると私は思うのであります。そこが、そこできょうは、関西国際空港の建設の意義あるいは必要性等について、もう既にこの問題については何回も議論をしている問題ではあります。私がこの問題についてきょう初めて取り上げるわけでありますので、そういう点について担当者の皆さんのお意見を聞いておきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 建設の意義、必要性についてござりますけれども、御存じのように、我が国全般を見ましても空港の整備は立ちおくれておる現状でございます。中でも大阪地区におきましては、実質、定期航空路として、国内、国際を問わず、役割を果たしておるのは現在の伊丹空港一つと言つてよいわけでございます。ところが、この伊丹空港は、やはり首都圏と並ぶ近畿圏の中心空港でございますけれども、そしてまた二大拠点の一つとなつておるわけでございますけれども、先生御存じのよう、環境対策上の問題から厳しい運用制限を余儀なくされておるわけでございまして、国際航空路の開設を望むのは増便、国内的に見ましても新しい地点からの乗り入れ、増便といたた内外からの要請には現在においては全くこたえられないといった現状でございます。

こういった現状を解決いたしまして、将来における近畿圏において中心的な空港の役割を果たす。この空港の役割を果たすという意味では、先ほど先生の御質問の中でおきましたように、空

機会をおかりしまして、幾つか質問をしておきました。そこで、きょうは、設置法の問題はそのくらいにしまして、関西国際空港の問題について、このいりましたら、運輸委員会の方で審議が行われる

ことがありますので、一遍逆に聞いてみなければいかぬと思うておったわけです。えらい済みま

しましたときには、空港の基本施設の部分につきましては全額政府出資の公団でもってこれを担当していこう、機能施設あるいは利便施設と申します空港の機能をサポートしていく施設につきましては、第三セクター、会社方式でもって建設し、運営していくということを要求したことでも事実でございます。その予算折衝の過程の中でいろんな議論がございましたわけでございますけれども、最終的に議論の結果は、やはり臨調の答申がございまして、公共事業部門におきましても極力民間活力の積極的な導入を図つていくべきだというふうな臨調の答申の趣旨、あるいは空港は地域社会と調和し共存していくべきなりませんので、従来の方式よりは地方公共団体、それから民間の経済界というものの入って、国と一体となつた協力責任体制というものが望ましいというふうな観点、あるいは事業の効率的な運営、弾力的な運営というものを確保いたしますためにも、民間の積極的な参加を得てその知恵、活力というのもも活用していく方がいいだろう、こういうふうな議論がございました。

そういうった議論を踏まえまして、この空港が将来については一応の収支採算性もとれていくといふふうな見通しも踏まえまして、この空港を一元的に管理運営する事業主体として、御質問のように、三者一体となつた会社方式、しかし会社と申しましても特殊会社たる株式会社でございますけれども、設立してこれに当たるということが適切であるというふうに判断をいたしまして、法案のごとき形になつて提出させていただいた、こういう経緯でございます。

○峯山昭範君 空港整備法という法律がありますが、この空港整備法という法律の趣旨からいまとすると、要するに当然一種空港というのは国の責任で建設される。なぜ、それじやこの一種空港を国がつくらにやいかぬのか。今回みたいに民間あるいは地方自治体と一緒になつてやらなくちゃいけないのか。そういうふうにうたわいで、例は幾つもあるというのはわかるんです、それも、何で

一種空港というものは国がちゃんとつくらにやいかぬのか。そういうふうにうたわれた根源は、やっぱり信頼性だと思うんです。国がきちんと責任を持って全部つくる。だから、安全性とか公共性とか、いろんな面にきちんと、ばっちりいける。だから、民間とか地方公共団体には任せない、という強烈な指導性というのがこの法律の中には流れていると私は思うんです。

ところが、今回はそうじやなくて、この法律の中からいきますと、ある面で言えば、民間とか地方公共団体に任せるとやつぱりちょっと安心できないところがある。そうなつていませんよ。そんなこと書いていませんが、そういう意図がある。しかし、今回は民間や地方自治体を信用していただいて、それで活力なんて非常にいい言葉が出てきまして、三者一体でやる、そういうことになつた。

局長、これは僕は余り深いことは言いませんが、本当はこちら辺のところは、もう少し理論的裏づけ、理論構成というのを、ただやつつけ仕事でぼつといふのじゃなしに、もう少しやつぱり深いくちつとした理論構成をしておく必要があるのじゃないかなという感じがするんです。私が言うているのが間違っていたら間違っていたで結構なんですが、そういうような意味ではきちっとそうしてもらいたいなという感じがするわけです。答弁は結構です。

その次の質問に入りたいと思います。

現実の問題として成田空港の三倍余りの約一兆円という予算をつぎ込んで今回のプロジェクトが始まることであります。そういうふうな意味で、先ほど局長がおっしゃったように、いわゆる民間の経営方式とか、あるいは活力とか、そういうものを導入してそして今回の空港をつくる、これは当然私はそうなければいけないだろう、そういう方向もいいだろう、そう思います。しかし、いろんな問題がやっぱりあるんです。これは例えば旅客の需要の見通しとか、あるいは工事費の見積もりの甘さとか、あるいはコスト意識とか、収益を

上げるための創意工夫とか、こういうふうなもののは結局民間企業でなければ期待できない点だらうと私は思います。そういうふうな意味では非常に大事な点だと思いますが、局長、具体的に民間の活力が生かせるような体制という問題についてはどういうふうな点に力を入れてこれから運用していくかと考えておられるのか、ここ辺のところをちょっとお伺いしておきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 御質問の中の、いわゆる民間の活力を生かす、効率的なあるいは能率的な経営をやっていくという必要性と、それから先生が先ほど言われました公共性の確保というものがやはり両立する必要がございます。

ただいま活力の面についての御質問でございますから、それにお答え申し上げますけれども、この公共性の確保という観点につきましては、国の資本の割合とか、あるいは国の監督制度というもののを通じて確保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。

そこで、民間活力が生かせるような体制ということでございますが、これにつきましては、そもそも事業主体というものの形態といたしまして株式会社方式というものを採用したということによって、そこにやはりコスト意識の導入といつましても、株式会社それ自身が持つます制度の仕組みとしての企業的な原理が働いてまいり、それが空港の運営に機能していく、こういうことを期待いたしております。

また、出資を通じまして民間が業務運営に参画するということになりますので、人材の確保にいたしましても、広く民間からも適材適所を配置するということによりまして、この株式会社形態を採用して活力を活用するというねらいの実効を上げるようにしてまいりたいというふうに考えております。

また、この法律の中にもございますのですが、責任者につきましては、政府が任命するとか、あるいは政府が任命する人をまた認可するというふうな制度ではございませんで、今度の法律におきま

ましては代表取締役というものが会社の中の仕組みとして選定されでまいります。それを大臣が認可する。代表取締役、ヘッドを行政的に認可という形で国がチエックをいたしますけれども、会社の中の体制といらものにつきましてはそのヘッドに任せることのできるうなことに、法律的にもそういう制度にしておるわけでございます。

そういった面につきましては、制度だけではなくて運用面といらものは極めて重要なことであろうというふうに考えております。趣旨を生かせるか生かせないかということは制度の面での問題もござりますけれども、同時に、運用面といふことでもって配慮していかなければならぬといふふうに考えておる次第でございます。

○峯山昭範君 それからもう一つ、心配なことだけ全部言うておきますと、会社ですから、会社といらるのはやっぱり利益を上げるためにあるわけで、早う言うたら、損するためには会社できるわけないですから、当然利益を上げるために一生懸命頑張るわけです。そういうふうな意味で、空港の建設あるいは管理といふ面で、環境保全とか、あるいは住民や職員あるいは利用客の安全性といふような問題が軽視されないかといふ心配があるわけです。そこで、効率性という問題と安全性の確保という問題は、これは言葉ではこう言つていいますけれども、実際は相反する問題かもわかりません。この二つをどう調和させるかということは大変大事な問題だらうと思います。こういう点について、やっぱりきちっとけじめをつけておく必要があると私は思ひます。

それからもう一つは、監督官厅である運輸省が、先ほど局長からも御答弁ございました、いわゆる空港の公共性、安全性という問題をどういろいろな形で保障するのかという問題があるわけであります。この点についてのお考えをお伺いしておきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 確かに安全性、公共性という面と効率性という面とは両立しなければなりませんが、具体的な問題になつてしまりますと相

反するということが出てくる可能性はあると思します。しかし、この点につきましては、大臣も常申されておるのでござりますけれども、両立させなければいけないけれども、何はともあれ安全性、公共性の確保ということがやはり第一だ、こういうふうに私たちも考えておる次第でございます。その中で効率的な、弾力的な運営というものを図っていくというふうな考え方で対処していくかなければならぬ、特にこの事業の性格上そのように考えるべきであるというふうに思つておる次第でございます。

その安全生、公共生の確保につきましては、法

の 中にも 諸手 当て が して ある わけ で ござ います け れども、 会社 の 基本 的な 運営 に つ きましては、 運
輸大臣 が 定める 基本 計画 に従つて 空港 を 設置し、 管理 して いかなき やならぬ といふ ような 義務 を 会
社 に 課 して いる、 あるいは 所要 の 法規 によりまし
て 安全 性に つ いては 監督、 担保 を し て いく、 それ
からまた 会社 の 運営 につ きましては、 この 法律 によ
りまし て 政府 が 少なくとも 二 分の 一 以上 は 株式 を 会
持つて いなければ ならぬ とい う 義務 を 課 して お
る 次第 で ござ います。 この 点 につ きましては、 実
際の 運用 上の 資金 計画 といた しましては 三分の 二
を 政府 が 保有 する とい う 計画 にして おりま すが、
法律 的には 過半数 以上 とい うこと になつて おりま
す。 こう い つた 面 でも つて 国の 意思 とい う もの を
反映 さ して いく 必要 が ある と 思 い ます。
さらに、 事業 計画 で ござ います とか、 諸般 の 監
督 規定、 報告 聽取、 あるいは 最後 は 運輸省 からい
ろんな 事業 運営 について の 是正 の 命令 を 出す こと
が できる ような 措置 が ござ います。 それは 最後 の
最後 の 制度 で ござ いま して、 やたら に 使 う べき も
の で ない と 思 い ます けれども、 そ う い つた 会社
の 運営 につ きま して 安全、 公共 と い う こ との 確保
の ため の 措置 とい う こ とは 必要 不可欠 で ござ いま
して、 この 面 に つ いて の 法的 な 措置 及び それ に 基
づく 行政的 な 措置 とい う もの を 私たち も 心して 運
用 して い か なき やならぬ とい う ように 考え て お
次第 で ござ います。

○峯山昭範君 次に、民間からの出資金についてお伺いしたいと思います。

六十七年末開港までの第一期工事に、資料によりますと、約一兆円が見込まれているようござります。これを賄うために、国から八百億円、地方政府団体から二百億円、それから民間から二百億円、合計千二百億円の出資金に財政投融資及び民間からの借入金八千八百億円の資金計画を立ておられるわけであります。

も、最終的には運輸省が示しました資金計画、それによるところの出資計画というものにつきましては、関西の経済団体が中心になられまして、その出資の実現について協力をいたします、またさらに中央経済界におきましてもそれをバックアップして、この特殊会社構想によるところの資金計画が実現するよう協力をしていく、こういう意圖表明が得られましたのですから、したがつてこういうふうな構想ができ上がったということをございます。

臣の認可を受けるという手続になつております。設立委員につきましては、諸般の会社設立のための仕事をやつていただくわけでござりますけれども、最終的には設立委員が株主を募集するということになります。そして、株主の払い込みがなされ、創立総会が招集される、この辺の手続はなつかれども、法の手続になります。そして、創立総会が取締役会とそれから監査役を選任する。そして、選任された役員のうち、先ほど私申し上げましたが、代表取締役の選定とそれから監査役の選任の会社における決議は運輸大臣の認可を要するということ

態でござりますから、表立ったそりいった活動と
いうものは差し控えるべきだということで、表
立った動きではございませんけれども、ちょっと
御質問の中にもございましたが、経済界の中にお
きまして出資促進の委員会というふうなものをお

○峰山昭範君
会社を設立して、スタートはい
というふうに考えておる次第でござります。

状態でございます。私たちは、この法律ができま
までの過程と、それからその後こういった非公
式ながらも準備体制というものが発足しております
ので、法案をお認め願いました暁には、急遽関
係者と資金計画の割り振り等につきまして協議を
してまいりたいと思っておりますが、今までの経

て進めてまいりたいというふうに考えておりま

ପାତ୍ର କିମ୍ବା ଅନ୍ଧାରର ଦ୍ୱାରା ପରିଷ୍କାର କରିବାକୁ ପାଇଲା

いました、この設立委員というのが非常に重要な任務でした。設立委員を持つことになると私は思いました。

ふうにお考えですか。

ことでしょうから余り細かくおつしやれない点もあるかもつかりませんが、設立委員の任命は二つ

ざいますけれども、法律が御承認願えた後、関係

○政府委員(山本長君) 運輸大臣が任命するといふ二三になつてゐるけれども。

るだけ早くこの空港と、名前から保安施設の意味で、置、管理の基本となる基本計画を運輸大臣が作成

しておられますか。

会社設立のための設立委員を任命いたします。この設立委員が会社の定款を作成いたしまして、太

卷之三

立いたしました後、できるだけ早い時期に設立委員の任命という行為をやつてまいり必要があると

いうふうに考えております。

○峯山昭範君 これから先は非常に難しい問題でありますから、局長じやなしに大臣になるかもわ

かりませんが、確かに大臣、この会社の運営の成否のかぎはやっぱりトップ人事でしょうね。そういうふうな意味で大事な問題であろうと思います

が、まず大臣、いわゆる設立委員長あるいはその中心者は大臣の頭の中には大体幾つか入っておられるんですか。

○国務大臣(細田吉藏君) 具体的な名前において

入つておるわけではございませんが、どのような方の中から選ぶかというようなことについていろいろ考へておる次第でござります。

○峯山昭範君 設立委員の代表と新しい会社の社長が同じであるかどうかというのは、必ずしもそうではないと私は思ひうんですが、大臣の頭の中はどうですか。

○国務大臣(細田吉藏君) これは法規上同じくあ

る必要はございませんけれども、会社のトップといふのを、会長制をどうするか、社長は当然ある

わけでございますが、そういうこともまだはつきり決めておるわけではございません。スムーズにそういう候補者ができるならば、そういう方にやつてもらうというのも一つの方法である。しかし、必ずしもそれがそうである必要はないと考えております。

○峯山昭範君 それじゃ大臣、多少抽象的になりますけれども、初代の中心者、社長ですね、この資格要件とか基準というのは多少はあると思う

ですが、そういう抽象的なことしか言えないと思ひながら私こう言つておるわけですが、大臣どうですか。

○国務大臣(細田吉藏君) 形式的に言いますと、まだ考へておりませんと言えはそれまでのことでございますが、そう言つたのではこれはいかがかと思いますので、やはりいろいろ考慮はいたしておるところでございます。何にいたしましても、

トップになる方がどなたになつていただくかといふことが、この会社の運営、設立自体にも重大な関係を持つておりますから、そういった点で最適任者を選ばなければならない、かよう考へておるわけでございます。

したがいまして、あるいは少し言い過ぎかもしないけれども、地元との関係が非常に大切ではなかろうか。大阪府、和歌山県、兵庫県との関係、あるいは今後株主になつていただくところの方々との関係、そいついたことや、また周辺整備その他いろいろ地元の御協力を得なければできません。そういう意味で、何らかの形で、唯一のトップと言えるかどうかは別としまして、地元に

関係の深い方の中から適任者をやはり選ぶ必要があるのではないか、かよう思つておる次第でござります。しかしながら、率直に申しまして、会長、社長制をとるかどうかということが考

慮のうちの一つにござりますので、そのコンビネーションをどうするかということがあわせて考

るという事になりますと相当時間がかかりますから、はしょってやる以外ございませんが、

○峯山昭範君 大臣からそこまでおっしゃつていただければ結構です。それはその程度にしておき

ます。その程度お伺いすれば、大体わかるようになります。そこで次に、環境監視体制の問題についてお伺

いしたいと思います。

この問題をやつておりますと相当時間がかかりますから、はしょってやる以外ございませんが、

○峯山昭範君 運輸省がやらされました「関西国際空港の環境影響評価案」、これによりますと、第一に、「空港の設置及び運用が環境に及ぼす影響の予測及び評価」

についてという項目で全部で八項目、それから二番目に、「空港の建設工事が環境に及ぼす影響の予測及び評価」についてというのが全部で四項目、それから第三に、それをもとにしまして瀬戸内海環境保全審議会が作成した「埋立てに関する

そこで、「埋立て土砂の採取・運搬に係る環境保全の方針」については、空港計画が決定された

後、事業主体が関係自治体と合意の上決定するごとに、ただし、土砂採取地、運搬経路決定の段階で環境評価を実施するよう勧告しております。そ

して最後に、これを総括いたしまして、環境基準達成、維持に支障ない、地域住民の日常生活に支障ないと認めているわけですが、これはい

ろいろ、そういうふうに大丈夫というますが、これはいろいろアセスメントの手法というのを確立され

ます。しかしながら、私たちがやりましたアセスメントというのを、いわゆる計画アセスメント、

事業を実際にやるという前の段階の計画における、こういう計画をやるとすればこういうことに

ございます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、私たちがやりましたアセスメントというのを、いわゆる計画アセスメント、

事業を実際にやるという前の段階の計画における、こういう計画をやるとすればこういうことに

ございます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、私たちがやりましたアセスメントというのを、いわゆる計画アセスメント、

事業を実際にやるという前の段階の計画における、こういう計画をやるとすればこういうことに

ございます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

考えをお伺いしておきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 過去、長年にわたりまして多額の費用を投じて環境影響に関する調査を実施してまいりました。私たちいたしましても、

いろいろアセスメントの手法というのを確立され

て、まだ確立されていないところがございました。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、私たちがやりましたアセスメントというのを、いわゆる計画アセスメント、

事業を実際にやるという前の段階の計画における、こういう計画をやるとすればこういうことに

ございます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

れる程度のアセスメントをやつたつもりでござい

ます。しかしながら、この関係の権威の意見を聞きまして、現在においては最高水準と言わ

解を得つつ事業を進めるための事業自身の必要な仕事でござります。そういった意味から、その環境監視の仕事というものの責任はやはり事業主体にあるというふうに考えております。ただ、事業主体がやりますときに、その環境監視の公平性というものをやはり担保するためにも、地元の地方公共団体等も参加されたところの一つの組織が、この会社が行う環境監視といふものの仕事を見守ると同時に、その結果をもやはり見ながら場合によつては意見を言う、こういうふうな仕組みというものが必要であるというふうに考えております。

公表制度というのもも確かに一つの方法でございます。公表するのか、そういった社組みの中でも学識経験者あるいは関係者に結果をお知らせしながら仕事を進めていくという方法がいいのか、この辺についてはもう少し検討してまいりたいと思います。思想といつしましては、そういった思想で会社を指導してまいりたいというふうに考えております。

事業主体がやるということですから、そのことは私が聞かなくても当然だろうと思うんですが、運輸省が相当長期間かけて、百八十億ですかかけてやりました環境影響調査。これの調査資料あるいはそういういろんな原本、そういうふうなものは私はこの新しい会社に当然引き継がれるものだろうと思うんですが、これはそうですね。

○政府委員(山本長君) 当然 私たちが調査いたしました資料、ノーハウというものは引き継ぐ予定であります。

○峰山昭範君 それから次に、環境問題はそのくらいにしまして、あと空港周辺整備についてお伺いしたいと思います。

これも大臣に一言。やっぱり空港建設の成否といふのは、これは何やかんや言いましても、地元住民の理解と協力というのがこれは一番大事だろうと私思うんですが、ここら辺のところは当然そ

○**國務大臣(細田吉藏君)** 実は、この問題、美も旨議論した
ういうふうに私も思つておりますんですが、大臣
はこの点どうお考へでございましょう。
○**國務大臣(細田吉藏君)** それはお説のとおりで
ございまして、一番大事なことだと言つてもいい
ぐらいではなかろうかとさえ思つておる状態で
ざいます。

ことがあるんですが、空港建設で一番ネックにならる問題は地域住民の皆さんになかなか賛成を得られないということでありまして、例えば、当たつているかどうかは別で、いたしまして、感覚の問題で

として聞いていただければいいと思うんですが、羽田に飛行場ができると、羽田の飛行場はいいんですけど、とにかく羽田空港の周辺がいわゆる騒音等いろいろな問題でなかなか覚えない、結局ゴーストタウン化する。十キロ、二十キロ離れてようやく何となる。また、成田も同じですね。そういうふうな意味で、空港周辺の住民との関係というのが非常に大事になつてくる。そういうふうに考へているわけです。したがつて、地元の人たちにどうプラスになるかということは、これから非常に大事な問題であろうと思います。

でありますので、これからもいろいろな計画等がどんどん出てくると私は思つております。そこで、局長にもお伺いしておきたいんですが、空港の整備計画というのと地域整備計画というのは、これはやっぱり両方が相互に密接な連携を保ちながら策定されなければならないと私は思つております。そこで、現実の問題として、こういう問題をきちっと解決するための方法、手段、方策、こういうことについては運輸省としてはどういうふうなことを考えていらっしゃるのか、一遍これもちらつと聞いておきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 空港の立地に伴いましては、去る二月、関係閣僚会議が開かれまして、その中におきまして、空港のアクセスとして、根幹となる交通施設については、国が地方公共団

体等の協力を得て計画面の調整を行い、国を含む関係の機関及び地方公共団体等が相互に協力して整備を行う、また空港の立地に伴い必要となる関連公共施設に関する計画の策定及び推進については、今後、国と地方公共団体との間で協議、調整を図っていくという基本的な考え方方がこの会議の場において了承されたところでございまして、今

基本的な也調整論につきましては、基本的には後とも関係機関の間で協議、調整を図りつつ具体策を検討していくことにしておる次第でございます。

やはり地域の町づくりという性格を持つものでございますので、関係する地方公共団体がその地域の特性を生かしながら、みずから創意によつて計画の策定、推進というものがなされるべきものであると考えておりますが、これらの面につきましては、国ができるだけ協力をしていく、こういう進め方が妥当であるというふうに考えております。個々の事業の項目につきましては、その緊要性、それから熟度等を勘案の上、関係省庁のもとで必要な措置が講じられるということになつてまいりりますけれども、運輸省といたしましても、関係省庁に対し積極的に働きかけてまいりたいと考えて

○**豊山昭範君** 局長、時間がなくなつてきましたので、端的に伺ひしておきたいと思うんですが、ます土砂の採取の問題です。

これは先日の新聞報道によりますと、第三セクターをつくって採取をするというような報道がなされておりますが、この点についてのお考えと、それから場所は決まつたわけですから、土砂を採取するところ、これは実は非常に重大な問題で地元では相当ないんな意見も出ておりますし、いろんな話が飛び交つておるわけであります、いわゆる採取地あるいは運搬の経路、こういうような問題については現在どういうふうになつてゐるのか、これもちょっと聞いておきたいと思います。

○**政府委員(山本長君)** 土砂採取地の決定それか

ら運搬ルートの決定というものは極めて重要な事柄でございまして、また地域の関心が高く、これまた地域の整備の計画とも関連をしてまいるというふうなことで極めて重要なことでございます。
土砂採取地及び運搬ルートについては決定されたのではないかというふうな御質問でございますけれども、私たちは、五十八年夏、昨年夏からこ

としにかけて、和歌山の北部、大阪の南部の丘陵地帯を中心としたとして、上砂採取地の候補地を選定するための基礎資料を得るために調査補地をやつておるところでござります。こ

の作業は現在も継続中でございまして、会社が成り立いたしますと、その会社に引き継がれるという性格のものでございます。その調査の結果を見まして、そしてやはり地域と極めて関係の深いこととございまますので、関係の地方公共団体などの意見を十分聞き、もちろんそのためには、防災面、あるいはその取りやすさ、採算面というのも十分に考慮に入れながら、それからまた跡地の計画などをも頭に入れながら場所を決めていかなければならぬというふうに考えておる次第でござります。そういった意味におきまして、なお採取地及び経路につきましては決まっていないということ

そこでございます。
それから新聞に出た土砂採取の事業主体についてのことのございますけれども、新聞に出たことを私も存じておりますが、何か土砂採取の仕事につきまして、この会社と違った第三セクターでやつていくのを運輸省が決めたというふうな報道でございますが、運輸省がそういう方式でやることを決めたというふうな事実はございません。土砂採取、運搬につきましては、第一義的にはこれは当然、この空港の建設のための仕事でございますから、この空港の事業主体が当たつていくというのが第一義的な仕事であらうと思います。
ただ、先ほども申し上げましたように、土砂採取の仕事というのは地域と極めて密接に関連する仕事でございますし、またその後を受けまして地域の整備の一つの土地としていきたいというふう

なことがありますし、さらにまた計画といたしまして、空港の計画とは別個にまた、関連をする要素がございますけれども、大阪府において前島構想というものがございます。そこにも土砂が必要となるということがございます。

これも、それぞれ別

個にそういう仕事をやっているというのも非効率

ではないか。

そういった意味から、地方公共団体

とそれからこの会社というものが中心となつて土

砂採取、運搬というものを総合的に行う、跡地の

整備管理も行う、その土は空港だけではなくほか

にも使う、そういうような仕事をするような事業

主体ということも考えられるのじやないかといふ

うな意見があることも事実でございます。

この点につきましては、非常に重要な問題でございま

すので、なお関係者とよく協議をしていきたいと

思っておりますけれども、おっしゃるような新聞

報道というふうな面から見まして、今決めている

というふうな事実はないということだけはお話し

しておきたいと思います。

○峯山昭範君 あと、いろいろと問題がたくさん

ありますけれども、私の持ち時間が終わりました

ので、私の質問は以上で終わっておきたいと思いま

す。

○内藤功君 まず、国鉄の問題からお聞きしたい

と思います。

国鉄ができてから百十一年という長い歴史であ

ります。現在は、国鉄はほかにも陸、海、空でそ

れぞれの交通手段の発達が非常に顕著に見られて

おります。しかし、なお国鉄は国民の足である、

さらにもう一步進めて国鉄はやはり今の時世でも

國民の共有の重要な財産である、こういうふうに

言われております。私も、そういう面は確かにや

はりある、否定はできないと思うんです。細田運輸

大臣は、ずっと鉄道省以来の国鉄のことにはみ

ずからもタッチしてこられた御経験もあり、これ

についていろいろな御見識もお持ちだと思います

ので、冒頭から失礼でございますが、細田運輸大

臣に、國民の共有の財産であるといふこの御認識

についてどのようにお考えになるか、多少理念的

な問題になりますけれども、お伺いしたいと思いま

す。

○國務大臣(細田吉藏君) 国鉄の状態は、モータ

リゼーションと飛行機の発達で随分と変わつてしま

つておりますけれども、今日といえども非常

に重要な國民の足の役割をしておることはおっし

て、どうなるものではございません。

そこで、今お尋ねの民営化という問題でござい

ます。しかし、今ごろ国有国営と

いいましても、これは時代おくれでございまし

たわけでございます。

しかし、今ごろ民営化

を主張したのだ、スト権の問題も含めてそういう

ことを言った、民営ではなく民営化を主張した

と、こうお話しになつたように私はここで承った

わけです。私も余り勉強をしておりませんので、

この民営ではなく民営化だ、この言葉の含意を御

お聞き願いたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) 私個人のことを申し上

げて大変恐縮でございますが、私は、日本国有鐵

道は昔のような国有国営の方が本当であつたので

はないかと実は考えておる国有国営論者であつ

たわけでございます。

しかし、今ごろ国有国営と

いいます。また、JNRと言つて

おられます。ジャバニーズ・ナショナル・レールウ

ェーズと言つておりますが、國民の鉄道といふこと

とにいろいろな点で非常に問題が多いということ

でございます。

そこで、今お尋ねの民営化という問題でござい

ます。しかし、民営化の字に意味があ

ると私は理解をしておるかといいますと、民

営化と言つておるのでござります。何を

すると等式になるかどうかは別として、公共企業体

ができた段階で、基礎調査そのものの内容とかそ

ういうものを含めまして、すべて新しい事業主体

に受け継ぐ、こういうことでよろしゅうございま

すか。

○政府委員(山本長君) そのように理解していた

だいて結構でございます。

○峯山昭範君 あと、いろいろと問題がたくさん

ありますけれども、私の持ち時間が終わりました

ので、私の質問は以上で終わっておきたいと思いま

す。

○内藤功君 まず、国鉄の問題からお聞きしたい

と思います。

国鉄ができるから百十一年という長い歴史であ

ります。現在は、国鉄はほかにも陸、海、空でそ

れぞれの交通手段の発達が非常に顕著に見られて

おります。しかし、なお国鉄は國民の足である、

さらにもう一步進めて国鉄はやはり今の時世でも

國民の共有の重要な財産である、こういうふうに

言われております。私も、そういう面は確かにや

はりある、否定はできないと思うんです。細田運輸

大臣は、ずっと鉄道省以来の国鉄のことにはみ

ずからもタッチしてこられた御経験もあり、これ

についていろいろな御見識もお持ちだと思います

ので、冒頭から失礼でございますが、細田運輸大

臣に、國民の共有の財産であるといふこの御認識

についてどのようにお考えになるか、多少理念的

な問題になりますけれども、お伺いしたいと思いま

す。

○内藤功君 ところで、一昨日、当委員会での審

議におきまして、大臣は、私は腐調へも出かけて

る問題である、私はかようて認識しております。

○内藤功君 ところが、一日、当委員会での審

議におきまして、大臣は、私は腐調へも出かけて

って、経理のいい電電と悪い国鉄とがずっと大体同じにベースアップもできております。賃金は、年度末手当等が多少違うぐらいことで、同じになつております。

私は、これは公労法を外すべきである、こういふふうに思つておるので、私の見方からしますと、その二つを外したもの、つまり公共企業体ではないものを民営化と称しております。できれば民営の方があるいはもつといいのかもしませんが、民営と言い切るには、単純な株式会社にするには余りにもいろいろな問題が多過ぎるといふふうに私は理解しておる、こういうことでございます。余り詳しく申し上げると長くなりますがれども。

○国務大臣(細田吉蔵君) 一時日本の御名方の趣旨に理解いたしました。第一点は、非常に問題のあるところで私は別の考え方を持っていますが、二点目の労働関係についての所見は、大臣のお考えと私は比較的近いなという感じをいたします。
ところで、国鉄の巨額の赤字の問題でござります。この原因はどこにあるか。客観的なものもあらでしよう。政府の対応の問題もあるでしよう。
また、国鉄自身の問題もあるでしようが、一番大きなものについてどういう点にあるとお考えにならるか。また、一昨日の当委員会で、大臣は長期債務の問題解決が経営形態をどうするかの問題の前に解決しなきやならぬ課題だと答弁されました
が、その赤字体質からの脱却の基本的な方向をどうお考えになるかということについてお伺いしたいと思います。

「一兆円に本年度の末で達するということになつておりますが、この利息の支払いといふ問題が非常に大きな赤字の原因になつておるということは、数字の上からいふと間違ひがないところだと思つております。

そこで、この前の当委員会で申し上げました
が、分割民営化をいたす前にといふよりも、同時にといふまじょうか、長期債務をどうするかとい

することを考えなければ、いわゆる民営化、分割化すると言いましても、その借金の利払いをどこが負担しようのだという問題にぶつかりますから、前に述べたとおり、いまのところは、同時にといいましょうか、同時にどうぞ、その問題をどうするということを考えなければ経営形態

一カル線ができるけれども、これが所期の収益を上げていないといったような点、それから先ほどの貨物設備がむだな設備投資に結果的になつておるというような点、そういうものがきておる。

のだ、たあそこは線区別の運賃を採用している
ようですが、そういうことを明確に答弁していま
した。これが本当の政治の責任のあり方だろうと
思うんです。

論をいたしますことと、それから特別措置法という法律をもとにして議論をする場合と、議論が違うわけでございます。

この法律が制定しておるところは、これはやめてバスにするか、それともその他の経営方式にするか、そういうことをやる必要のあるものを政令で決めて指定をして国有鉄道が申請していく、運輸大臣が都道府県知事に聞く、協議会を開く、二年間協議が調わないときには国鉄が出す、これは法律にそり書いてあるわけでございます。したがつて、法律に書いてありますので、二年間協議がまとまらない、もうどうにもならない、国鉄が出したものを運輸大臣がこれを、昔で言うと自由

裁量といいましょうか、やめるなと言ふことは法律上許されておるとは思わないです。法律上、やはりある制肘を受けておると思います。ただ、行政というのは法律をそのまましやすく定規に使うものじゃありませんから、法律に合うような方法でもっと何とか相談ができないかということは、経営形態を変えるというものを指定して出してくれる、その指定をよろしいといつて運輸大臣が認めておる、こういうことになつておるわけございります。

どうも答弁の仕方がまずいからおわかりにくいかもしませんが、そういうふうに法律がなつております。ということは、もっとはつきり言えれば、この法律が通るときに、今おっしゃつておるような修正案が野党から出たわけです。その案は否決がされて、この案になつた。つまり、もっとと相談しろと、いつまでも。いわゆる見切り発車と称せられるもの、あるいはやめるという決定を下すのじゃないのだ、あくまでも相談するのだという案が出たんですね。ですから、それはそうじやないのだ、やはりやめるなり何らかの形に変えるのだ、相談をまとめてもららうのだ、あくまでもそういうふうにやるのだという法律になつておるということなんですね。

ただ、私はローカル線については、先ほどの御質問の中にもあつたように、いろんな意味を持つておるわけですから、地元の意向を全然無視したり、相談途中で二年たつた、はいさようならといふようなわけにはこれはいくものじゃないと、いうことは十分承知しておるつもりでございます。行政というものはそういうものであつてしかるべきなんだ、しかし行政に限界がありますということだけを御承知願いたいと思うんです。

○内藤功君 大臣の言わんとするところは何かわかつているような気がするんですが、私は、ですからあえて法律解釈上の点と政治的な判断の点と

分けで今御質問をしたわけです。ただ、法律の解釈といものはしやすく定規で法律の解釈がこうだから行政はそのままいくものじゃない、そこにもう一つ別の観点があるという御答弁を伺いました。これをどういうふうにこれから的地方線を含めた国鉄全体の運営に生かしていくかということは、これだけの知恵のある人がそろつっているんですから、考えていただかなければならぬ。大臣にお考えをいただきたいということを申し上げておきたい。

次に、国鉄の技術研究体制でございます。

運輸大臣は、「昨日、この委員会で書面トネル問題に関連をいたしまして、国鉄の技術力は世界に冠たるものだ、こういう表現で評価をなされたと思うんです。専近な例で、あのリニアモーターカー、私も実際見てみましたが、ああいう技術、それから最近におけるアメリカ、中南米、アジア等々におきます海外での技術協力の需要、国鉄の技術者の方に私ら個人的にお会いしましても、とにかく技術の点は世界的に評価していただいているのだから、これは先生、やっぱり大きく盛り上げてもらいたいとみんな言つております。最近では東京都の国分寺市にある鉄道技術研究所、これも、この間、予算委員会で問題になつた東海道新幹線、米原付近で雪害対策、非常に困つてゐるここにシエルターをつくるかどうかというような問題も、この国鉄の技術陣の力をもつてすればこれはやれるのだろうという安心感を持って我々臨む。ただ、財政が大変だということでそれとも、技術的にはそういう水準にある。私は、技術の面で、国鉄の今の研究機関、研究者というのは非常なこれは宝に匹敵するものだと思うんです。これをもつとP.R.し、また財政上もこれをできる限り保護して、安んじて皆さんが研究に打ち込めれる体制をつくってやることは、非常にこれが大事なことだ。特に、国鉄の場合、大事なことは大手本で、P.R.し、また財政上もこれをできるだけを御承知願いたいと思うんです。

○内藤功君

大臣の言わんとするところは何かわ

かっているような気がするんですが、私は、です

からあえて法律解釈上の点と政治的な判断の点と

分けで今御質問をしたわけです。ただ、法律の解釈といものはしやすく定規で法律の解釈がこうだから行政はそのままいくものじゃない、そこにもう一つ別の観点があるという御答弁を伺いました。これをどういうふうにこれから的地方線を含めた国鉄全体の運営に生かしていくかということは、これだけの知恵のある人がそろつているんですから、考えていただかなければならぬ。大臣にお考えをいただきたいということを申し上げておきたい。

一方、今お話をありましたように、財政事情も非常に厳しいものですから、これらの内容が十分生かせ、かつ効率的に仕事が運べますように努力をしておられるというところでございます。

○内藤功君 そこで、そういう国鉄の世界に冠たる技術を発展させるという観点から質問をしたいと思うんです。

東京都の国分寺市にある鉄道技術研究所、これは今までにどういう実績を果たし、また今の人員と組織、機構は概要どんなふうになつてあるかと聞いてもらいたいとみんな言つております。最近で

○説明員(立松俊彦君) 技術研究所は、本社の附属機関として從来から国鉄の進歩改善に寄与しております。職員は、現在では六百八十名おりまして、組織といたしましては、研究所長以下研究室等三十六の機構を持っており、それぞれの技術の開発推進に努めています。

以上であります。

○内藤功君 この研究室、いろいろ聞いてみますと、工学博士、理学博士という博士号を持った人

がたくさんいるんですね。それで、研究室を三千六持つてやつておられる。私は、今余りP.R.されなかつたけれども、やはり国鉄の唯一のこれは総合研究所でしよう。我が國で鉄道について総合研

究所はこれしかないでしょう。そして、国鉄のやつぱり技術開発の中核であると私は思います。

そこで、研究室には今そういう研究者が安んじて研究に専念できる体制をつくるために、各研究

事、コピー、伝票の整理から出張旅費の手続からいろんな対外的な応対等あらゆる庶務を一手に引き受けやつておられるということを承っております。そういう人が各室に一人ずついる。こういふことで、従来に増してこれを生かしていくための技術開発は非常に重要なと考えております。したがい、開発は非常に重要だと考えております。したがい、非常に効率的に行えるように体制を整備していくことに努めています。

一方、今お話をありましたように、財政事情も非常に厳しいものですから、これらの内容が十分生かせ、かつ効率的に仕事が運べますように努力をしておられるというところで取り上げておきたい。

○説明員(立松俊彦君) ただいま御指摘のありま

した、国鉄の技術は相当の蓄積を持って生かして

伴うデータ整理の手伝い、それから庶務的な仕事、コピーバー、伝票の整理から出張旅費の手続から

いろんな対外的な応対等あらゆる庶務を一手に引き受けやつておられるということを承っております。そういう人が各室に一人ずついる。こういふことで、従来に増してこれを生かしていくための技術開発は非常に重要なと考えております。したがい、開発は非常に重要だと考えております。したがい、非常に効率的に行えるように体制を整備していくことに努めています。

一方、今お話をありましたように、財政事情も非常に厳しいものですから、これらの内容が十分生かせ、かつ効率的に仕事が運べますように努力をしておられるというところで取り上げておきたい。

○説明員(立松俊彦君) ただいま御指摘のありま

した、国鉄の技術は相当の蓄積を持って生かして

伴うデータ整理の手伝い、それから庶務的な仕事、コピーバー、伝票の整理から出張旅費の手続から

いろんな対外的な応対等あらゆる庶務を一手に引き受けやつておられるということを承ております。そういう人が各室に一人ずついる。こういふことで、従来に増してこれを生かしていくための技術開発は非常に重要なと考えております。したがい、開発は非常に重要だと考えております。したがい、非常に効率的に行えるように体制を整備していくことに努めています。

一方、今お話をありましたように、財政事情も非常に厳しいものですから、これらの内容が十分生かせ、かつ効率的に仕事が運べますように努力をしておられるというところで取り上げておきたい。

○説明員(立松俊彦君) ただいま御指摘のありま

した、国鉄の技術は相当の蓄積を持って生かして

伴うデータ整理の手伝い、それから庶務的な仕事、コピーバー、伝票の整理から出張旅費の手続から

いろんな対外的な応対等あらゆる庶務を一手に引き受けやつておられるということを承 YYSTYPE

—

は、こういう問題は話し合いで円満に解決しなき

やならぬと思ふんです。労働側にも切実ないろいろな要求があるようです。ここで引き続き働きたいという要求、それから一時金というものが欲しいという要求、それからもし仮に転職するのであれば現在と同程度のところについていろいろと面倒を見てほしいという希望、いろいろあるようです。こういう細かいところは労使の誠実なる協議に任せればいい問題です。

たた、長い人でそつぱり二十年もの間働いていたが、しかも国鉄の科学技術をこういうふうに下から支えてくれた人に対して、もし協議を打ち切つて一方的に解雇するというふうなことをやるとすれば、これは非常に間違ったことじゃないか。私は、本当の国鉄の再建、経費の節減というのではなく、弱い人のところにしわ寄せを持つていくことは絶対に慎むべきものだ、さっきの口頭勧告の言葉にありますように、基本的態度としてあくまでも納得すべく、話し合いで合意で決める、途中で一方的に協議を打ち切つたりなんかしないということに本当に文字どおり徹してもらいたいと私は思っています。

○説明員(太田知行君) この臨時雇用員の問題は、なるべく簡潔に申し上げますが、国鉄の要員配置の基本的なあり方といたしまして、中核的ないしは恒常的な業務には直接職員をもってこれを充てる、波動的、冬でありますとか夏の多客期でありますとか、あるいは補助的な業務についてでは、臨時雇用員をもってこれに充てるという基本的な対応ですとやつてまいりました。技研においても例外ではなくて、まさに先生おっしゃいましたように、補助的業務について臨時雇用員をもって充ててまいりました。補助的業務のありようは、

やはり絶えず変化してまいります。技研においての補助的業務のあり方も、かつて臨時雇用員を必要とした時代よりはコンピューターその他のいろいろな手段が発達した今日において様相が変わってまいりました。かつて、全体に余剰人員も発生するような状況にある国鉄において、この臨時雇用員の雇い方、あり方についても根本的な見直しが必要でございまして、全般的に臨時雇用員の削減、雇い止めも余儀なくされております。技研に

おしても例外ではございません。
そういう状況の中で、昨年の十二月以来、技術
研究所における臨時雇用員の雇い方、あり方につ
いて見直しをし、当局から提案をし、団体交渉を
やりましたが、意見の一一致を見るに至りません
で、かつ組合側から先ほどお話をあつた公労委関
東地方調停委員会にあつせん申請があつたという
経緯を経て、第三者機関に問題をゆだねられ、口
頭あつせんを経た経緯がございますが、当初私ど
もの提案は、今申しましたような背景のもとで、
三月三十一日、年度末をもってこの臨時雇用員の
雇い止めをいたしたいということでございました
が、今のような経緯もございましたので、その期

協議回数は既に十五回以上にわたっておりました。かなり突っ込んだ諭議を誠意を持って交わしております。しかしながら、幾つか具体的な要求はござりますが、なかなかルールの問題、あるいは国鉄の置かれた状況その他からいきまして、御要望どおりにはならぬ面があるわけでござります。しかし、少なくともこの臨時雇用員の三十六

人の皆さんについて本人の意向を十分に聞きながら、プライバシーに属することをごせいますので、詳細は省略させていただきますが、さらに入職いたしたいとか、それからまたこういうところに就職したい、通勤の問題、収入の問題、職種の問題、その他いろいろ勘案いたしまして今対応し

でまいりつあるどじるやうがふます。

○内務省大臣 はじめお聞きになる問題がも
しれませんが、科学技術研究所でこういう側面か
ら研究者の本来の任務を助けてきた方々に対し
て、やはり文字どおりの慎重な、また誠意ある話
し合いで、こういう方々を一方的に路頭に迷わせ
るというふうなことなく協議をすべきだと私は思
っているわけです。この点について、大臣の聞い
ておられた御所見ございましたら、ひとつお願

○國務大臣(細田吉蔵君) 御案内のように、国有鉄道は三十万人以上の人間を抱えておるわけでございまして、いろんなところにいろんな問題が起つてまいっておると思ひますが、臨時職員という形ながら長い間技術研究所で働いておられたといふ客観的な条件がござりますので、今、太田常務から申しましたような十分な配慮をいたすべきだというふうに考えておる次第でござります。具体的にこれをどうするかということについては、これこそ国有鉄道にやはり自主的にやつてもらうべきことでございまして、私どもはその詳細なところまでについて命令書をしたり干渉したりす

るということは知らない。ただ十分話し合いをしていただくし、公労委の調停も非常に重要な扱わなければならぬ。ここまで私は私どもはつきり申し上げることができる。かように思つております。

午後一時十一分開会

○委員長(高平公友君)　ただいまから内閣委員会を再開いたします。
休憩前に引き続き、運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

点ほど質問したいと思います。

第一に、一昨年、昨年とかけまして日米の海上保安当局間会議と言われる会議が開かれたようですが、この会議がいつ、どこで開かれ、どういう参加者で、またどんなことがここで討議をされ、どんなことが決まったのかという点について御説明いただきたい。

保安官所といたしましては、適切かつ効率的な仕事を進めるという意味で、米国コーストガードとの間で五十七年度から、先生御指摘のように、海上保安業務に関する情報交換あるいは捜索救助活動等に関する協力につきまして話し合いを行っております。

また五十八年度でございますが、九月の五日から七日までの三日間、東京で行っております。この際は、海上における捜索救助の実施に関しましては来年、六十年の十月から運用開始といふ前提で現在整備を進めておるところでございます。このようないくつかの船位通報制度の問題、その他海上保安業務にかかわります各種の技術開発等に関しまして意見交換を行つた。

○内藤功君 第二点目としまして、海上保安庁と自衛隊、防衛庁との間の警備救援に関する協定の内容、これはどういう内容かということをお話をしいただきたい。

海上自衛隊との協定でございますが、災害救援等の協定、通信に関する協定その他ございますが、御指摘の協定は海上における警備行動または治安活動に関する協定であるかと存じます。

この協定は、昭和三十五年の十二月二十六日に、海上保安庁長官と防衛庁の事務次官の間で取り決めております。

その内容の主なるものを申し上げますと、これは海上自衛隊が海上における警備行動等を命ぜられた場合におきまして、海上保安庁と防衛庁との協力に関する基本的な事項を定めるということが目的でございます。

その内容につきましては、警備行動などに際しまして、人命財産の保護等にかかわります海上自衛隊と海上保安庁との任務の分担、言いいかえますと、おおむね海上保安庁の能力で担任し得る場合、この場合には海上自衛隊は主として海上保安庁の支援後拠として行動する、また海上保安庁の能力が不足するといった事態には海上自衛隊は海上保安庁と協議をいたしまして、逐次後方から任務あるいは行動区域といつたものを区分いたしまして行動する、このようになつております。

このほか、この協定では、警備行動の際におきまして、海上自衛隊と海上保安庁とは人命財産の保護などに関しまして必要な情報を相互に密接にして連絡交換する。

このようなことが、協定の主な内容でございます。

○説明員（森孝頼君） 先生御指摘のとおり、ことし就役いたします巡視船の「せつづ」、これはペリコプター搭載型の三千二百総トンの巡視船でござりますが、これに放射能測定装置を搭載するという計画であります。

この放射能測定装置を取りつけます目的でござりますが、海上保安庁はそもそも海難救助を行う機関といたしまして海上における救助活動を行いう務を有しておりますところでございますが、いわゆる外洋で放射線にかかります船舶などの海難が発生したといった場合には、放射線の危険性を十分考えまして、まずとりあえず危険なエリアを設定する、あるいはほかの船がここに立ち入らないようについてることで航行の規制を行うといったことをよりまして第三者に対する被害というものを防ごう、あるいはまた事故の状況とか放射線の検出の結果、こういったものから判断いたしまして、現場でできる範囲で人命の救助救出、こういった作業も私ども行わなければならない、このように考えております。このような業務を行い、また現場でこのような救難作業、救難活動に当たります海上保安官みずから安全を図るというためにも、放射線を連続してはかるとのできますこのような放射線測定装置というものをつけるということが有効ではないか、このように考えておるわけでございます。

なお、先生御指摘の放査艇は、ただいま三港に配備いたしておりますが、極めて小型でございまして、ただいま申し上げましたように外洋で事故が発生した場合には到底対応できないという実情でございます。

○内藤功君 海上保安庁に対する質問は以上です。

次に、本年一月十日付で認可をされて、一月十八日より実施されているタクシー運賃の値上げに関連して、幾つかの問題点を御質問したいと思うのであります。

まず最初に、今回の値上げを認めた中には、タクシー乗務員、タクシードライバーの労働条件を改善

して、そして国民が安心して利用できる、こういう公共輸送機関としての社会的使命を立派に果たす、このことを前提にして認可がされたと思いますが、運輸大臣の御見解いかがでございますか。

○政府委員(角田達郎君)　ただいま先生御指摘のように、本年の二月十八日から東京、横浜地区タクシーの運賃の値上げを実施したわけでござりますが、その際に所管の東陸局長からも傘下の業界に対しても通達を出しております。

その通達の中身は、まず第一がサービスの改善、それから経営の改善でございますが、それとあわせて労働条件の改善を図るよう改めて通達をしているところでございまして、私ども、今回の運賃の改定の一つの大きな柱は、タクシー事業で働いておられる労働者の方々の労働条件の改善というものが一つの大きな柱であるというふうに認識しております。

○内藤功君　そこで、お尋ねいたしますが、今回の値上げは各社平均で一四・五%前後の申請でありますましたが、運輸省当局の厳格な査定作業が行わされました、東京特別区一二十三区、武藏野、三鷹地区は九・五%，多摩地区が九・九%，一ヶ台に圧縮された。当初心配された大幅な客減りという現象は余りないと、いうように私どもも現場の方から聞いております。

そこで、まず最初に、初步的なことで恐縮でございますが、タクシー運賃の原価構成、項目はどんなものがあるか、お答えいただきたい。

○政府委員(角田達郎君)　タクシーの運賃の原価の中身でございますが、一番大きいウエートを持つおりますのは人件費、その次に大きなウエートを持つおりますのが燃料油脂費、そのほかは車両修繕費、車両償却費、その他経費、それから営業外費用等でございます。

○内藤功君　今回認可されました九・五%の査定の概要を御説明いただきたい。

○政府委員(角田達郎君)　査定の概要でございますが、簡単に申し上げますと、査定はまず五十七年度の実績に対して平年度、平年度と申します

と、五十八年度が翌年度、五十九年度になりますが、五十九年度で收支が相バランスするようになります。それで、五十七年度からしからば五十九年度に収入なり原価はどういうふうになるであろうかと、いうことで御説明したいと思いますが、まず収入面につきますと、これは最初にお断りしておきますが、原価計算対象事業者三十五社というのを選定いたしまして、その数値をもとにして査定するわけでございますが、まず収入で申し上げますと、五十七年度に対して五十九年度、平年度は六千七百万円ばかりの収入減になるであろう。これの原因は、小型車の導入による売り上げの減でございます。そういう想定をしております。
それから支出につきましては、人件費で三十三億九千六百万円の増、それから燃料油脂費で二億九千五百万円の増、車両修繕費で三千二百万円の増、車両償却費で八千万円の増、その他経費で三億一千万円の増、営業外費用が一千六百万円の増、トータルで支出の増は四十二億二千九百万。
こういう査定でございます。

○内藤功君 道路運送法の第八条によりますと、タクシー料金は「能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むもの」と規定をされております。したがって、今回の九・五名の値上げには経営者にとっても適正な利潤を得るようになつてゐる、かよう理解をしてよろしくうござりますか。

○政府委員(角田達郎君) そのとおりでございまして、私が申し上げたのは五十七年度の実績に対する平年度の增加分だけの数字を申し上げましたので、適正利潤は增加分ゼロということで御理解いただきたいと思います。

○内藤功君 今回の値上げを認可するに当たりまして、運輸省は二月十日付で東京陸運局長名による団体長、これは個人タクシー組合あるいは法人を意味するのだと思いますが、団体長あて「タクシーサービスの改善等について」という通達を出されております。その中に、法人における「労働

条件の改善について」という一項目が設けられています。そこで、このような項目を特に設けられた趣旨、あわせてその内容のポイントを明らかにしていただきたい。

いうのは、やはり労働者の労働条件の改善でございます。

それで、この運賃の改定の実施に当たりまして、先生がただいまおっしゃいましたように、それを業界の幹部等を呼びまして通達を発したまことにござります。

わけでございますか。その東京陸運局長から斧も
ました通達の大きな柱は三本ございまして、一つ
は「サービス改善について」ということでござい
ます。これは内容を省略いたします。それから二
つは「運賃改齊について」ということでござ

いまして、これも内容については時間がかかりますので省略いたしますが、その二つの柱のほかにもう一つの柱といたしまして「労働条件の改善について」という柱を設けて通達しております。

中身を読んでみると、「2 労働条件の改善について労働条件の改善を図ること。タクシーサービスの健全な経営、良質なタクシーサービスの提供のためには、良質な乗務員の確保が必須条件である」とあります。

あることを十分認識し、特に賃金制度上労働強化を強いることがないよう配慮するとともに、関係法令の遵守に努めること。」 こういう内容の通達でござります。

○内藤功君 さらに、同趣旨の内容で「一月十二日付で、これは労働省の労働基準局長名による「タクシー運転者の労働条件の改善について」、これらいう通達がタクシー会社加盟の全乗連、全国乗用

自動車連合会へ出されております。
この内容は、タクシー運転者の労働時間等の効率条件は全般的に立ちおくれが見られる、過労等による交通事故の防止に寄与することはもとより、サービス向上の観点からも極めて重要な意義があり、サービス向上の観点からも極めて重要な意義があり、サード指揮実施結果を見ると、依然として法違反が少

○内藤功君 今読みました通達の内容からも明らかに、このタクシー業界の労基法違反は、かなうに、東京労働基準局が発表した数字を見ますと、八一六四二、八九三七、合計九千五百四十二台です。

うを越えてしる。」——す。ここ十年來全産業のトップである。こううのは大変不名誉な立場だと言わざるを得ません。私は、この原因を解明して、直すべき点は直すという姿勢が今非常に大事だと思ひうひです。労動問題は労働者とうのでまと

なくて、使用者であるタクシー業界を指導監督する責任が運輸省、現場の陸運局にあることは当然なんですが、これが余り改善が進んでいないといふことは重大な問題だと思うんですが、もしした

臣、これについての御所見ございましたら、お伺いをしたい。

つておるところでござります。戦後、一時非常な悪
い状態がありましたときよりは大分よくなつてお
ると思いますが、なかなかいろいろな施策が行き
届かない。それからこれを万全を期そうとするよ

かなり手数をかけなくちゃいけない、というような難点がありまして、なかなか十分にいっておらないうといふのが、正直なところ、実情であると私は存じております。

○内藤功君 その実情でありますので、ひとつ大臣、この点でも気持ちを引き締めてやつていただきようへ要望したいと存ります。

そこで次に、少し各論になつて恐縮ですが、タクシー経営者の非常に顕著に私がひどいなと思う例を御参考までに、大臣、局長に申し上げたいと思ひます。

二十一条三項の規定はどのような趣旨で設けられたものか、簡単にこれはお答え願いたい。

○政府委員(角田達郎君)　ただいまの運輸規則二十二条の三是、昭和三十三年の四月の一日に、内閣の交通事故防止対策本部が決定いたしましたたクシー事故防止対策要綱に基づきまして、著しく刺激的な給与とかノルマのために事故が多発する

ことを防止することを目的としたものでございまして、当時、神風タクシー等による事故が多く発しましたという背景、事情があつたわけでございます。
（参考）
（参考）

改正を行い、二十一條の三項を設けた。こういうことでござります。

これは名前を挙げた方が正確になると思うので、東京コンドル、それから第三コンドル、こういう具体的な会社があるんですね。先ほど説明された二十一条に関係があるんですかけれども、両社

とも同じ岩田寿氏という方が社長をしておられます。ここに写真があるので後でよくご覧いたただきたいんですが、この会社は配車室の前に大きな紙に毎月の成績を張り出してペスト三十、それから

らワースト二十を名前入りで掲示しております。ワーストに入った社員に対しましては、明け番の日に呼び出して傍系の会社へ行かせて教育というものを一時間ぐらい行い、水揚げを増すように個

別的に指導している。言葉で言うと「きれい」となんですがれども、これが本人に対する大変なあおり的な効果、強制的な効果を与えるのが非常に大きいんですね。

また、ちょっとと続けますが、東京コンドルといふところでは、たまたま組合の委員長をやつしている人が橋本寿さんという人ですが、この人に指導勧告書といふ内容証明郵便を送りつけているんです。これも、今読む時間がありませんけれども、営業成績が悪いのではなく、他の産業に転職をしろとか、あるいは、ある組合員の奥さんに対する態度

あなたの御主人の成績は芳しくない、奥さんから力を引き出してもらいたい、教育など大変費用もこれからかかるということであるが、御相談があれば会社へ連絡くださいといふやあいに、いろんな手紙や内容證明で、こういう直接家庭の中に入りでやつてくる。この袋の中に入っているのが全部内容證明郵便で、よほどこれは手紙が好きな人でなくして、これだけあるんですよ。これだけ私のところ

に、こういうものがあります。このようなやり方になりますと、多数の命を預かる公共交通機関としてのタクシー経営者の資質上も大きな問題があるにござり、心配をいたします。

あるのじ、なつかと思ふんです。
それから第三コンドルの方でも、野球部の監督
をやつている方に対して、あなたは辞任しろと内
容証明を送りつけているというようなことも出て
おります。これらは、私は総括して言いますて、

やたらと内容説明を乱発する。内容説明というの
は、その道の専門家でももらうといい気持ちはし
ないので、普通の人ももらうとやっぱりぎくりと
するんですね。労働者に心理的な圧力をかけるこ

とによって精神的な負担をかける、そして運転という職業の安全性が脅かされる、これはひいては交通事故なんかが起きる遠因にもなりかねない、私どもはそこまでやつぱり考えざるを得ないと思

そこで大臣、局長でも結構ですが、これは自動車運送事業等運輸規則第二十一条三項に反するあたり行為をそのものじやないかと私は思うんです。

せひ、こういうような指摘をされた経営者については、運輸省当局としても実情をよく聞き出していただいて、要すれば改善措置をとるように厳重な指導を行うべきだと思う。たまたま私は、この

二つは非常にひどいものだと思ったので当委員会で申し上げましたが、ほかにもあると思います。また、乗務員側の代表も適時適切に呼んで参考意見を聽取する。こういう努力をしていただくことを要望したいと思いますが、いかがでございましょうか。

の成績表の表示だと、それから内容証明の文書を送りつける。こうしたことにつきましては、これが直ちに二十一条の三項に反する行為になるかどうか、その辺はその掲示の形態、それから文書の中身等をよく判断しなければならないわけございまして、直ちに二十一条の三項違反になると断定できないわけでござりますけれども、通常の場合、そういうような行為に付隨してあり行為が出てくる場合が可能性としては非常に大きいわけございまして、そういうような成績表の掲示だと、あるいは内容証明の文書の送付とか、こういうような行為は差し控えるように東京陸運局でも指導しているところでございまして、今後ともその辺のところは十分に留意して関係の陸運局で業界を指導するようにさせてまいりたいと思っております。

○内藤功君 やはり重要な資料だと思う、あたり

行為の一つの資料として。
大阪でも、大阪の事例を一つ私聞いたんです
が、成田交通という、こういう会社がある。この会社では、運転日報を運転手に書かせる際に、鉛筆で書かせる。それから日報用紙そのものを余分に持たせる。これは運転日報を改ざんさせている疑いが強い。そうでなきやそんなことをやるわけがない。日報の改ざんというのは、一般的に見て違法行為そのものだと思いますが、どうですか。

○政府委員(角田達郎君) その場合には、自動車運送事業等運輸規則の二十二条の二の違反になると思います。

○内藤功君 ここに日報の現物がありますから、

ごらんいただいて結構です。私は、ここに持つてまいりましたけれども、日報用紙、それから運行成績日報、それから給料明細書、そういうのを全部証拠で持つてきましたが、この書類を見まして私が驚いたことは、給料がオール歩合制になつてゐるのぢやないか、こういう疑問を私は持つたんです。それから運行成績日報を見ますと、運転者の氏名欄が空白になつてあるところがあるんです。これはなぜかといふと、いわゆる連勤です

ね。連勤というのは、休みをとらないで連続勤務をする。これをしているので、氏名を書くのはばれるからますい、後からつじつまを合わせるといふことだと私はこれを見て判断をいたします。連勤につきましては、これは労働者や乗客の安全を考えると疲労が重なって大きな事故を生じやすいために、こういうことで労働省からも運輸省からも業界に指導されていることだと私は思います。

したがつて、この会社もそのことは十分に承知しているために、こういうふうに運転者のところを空欄にして、系列の別のタクシー会社の運転手に登録してある人を連れてくる、こういうようなこともやつてているということを私は聞いておりま

す。しかも、この給料明細書というのをよく見てみたんですが、これを見ますと、給料総額の中に連勤の分を含まないで、欄外に過納金という名目で当日の労賃を書き足す、こういうこれまで極めて不可解な給料の支払い方法をとつております。

給料というのは労基法その他でやっぱり厳格に規定されているのですから、労働者にとっておこなう。局長、お耳にされたことござりますか。

○政府委員(角田達郎君) 正直申しまして、ただいま御指摘の事例につきましては、私は耳にしたことがあります。

○内藤功君 ことはございません。もしそういうような事態があれば、大阪の陸運局の方にも連絡をして、至急

調査して善処するように指示をしたいと思っております。

○内藤功君 タクシーにつける運転乗務証の問題についてお伺いしたいと思います。

これは、一度発行されると三年間有効という点では運転免許証と同じ期間なんですが、これは大

阪の事例を申しますと、乗務証の有効期間が一年

も二年も過ぎても平気で走っている事例があると

いうことを私、報告を受けておるんです。乗務証を発行する近代化センターでも二年も経過したも

うね。どのようにお考えになつておるか。私は、

この点の指導を強めて、こういうことが一日も早く是正されるようになりますが、局長

それで、その二七通達でどういうふうに規定しているかと申しますと、歩合給制度を採用する場合には「労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるような保険を定める」、こういうことを二七通達で規定しております。それに沿つて私ども労働省も業界を指導しているわけでござりますから、全く固定的給与や何かがない歩合そのものというような給与というのは、これは私どもとしては違法ではないかというふうに考えます。

○内藤功君 連勤の点は、連勤、お答えあつたかな。

○政府委員(角田達郎君) 連勤の問題につきましてでございますが、これもやはり二七通達で、タクシーの勤務の形態につきまして具体的に連続拘束時間等について指導通達を出しております。

○内藤功君 この取り寄せた資料で、私なりに時間がをかけて十分読んで非常に疑いが強いと思いまして、今提起をしたわけであります。ぜひ、

○政府委員(角田達郎君) そのようにしたいと思つておきます。

○内藤功君 今ここで審議をしております法案は、陸運局、海運局の統合に関する法案であります。この機会に、やはり陸運業務について働く人たちのこういう問題、多くの問題はここで指摘して初めて御存じになった問題、たくさんありますから一つ一つ全部知れと言つても無理でしようけれども、こういう非常に極端な例を今挙げたわけです。まだここに至らない事例はたくさんあります。

○内藤功君 まさに非常に権力で運輸当局の大好きな御努力にまつしか方法がないわけでありま

すから、ぜひひとつ一層の努力を強く要望して、

今出された問題についての調査と、かかるべき強

力は是正を要望いたしまして、質問を終わります。

○柄谷道一君 ただいま審議されておりますこの法案は、大臣の趣旨説明にもございましたよ

うに、輸送需要の構造的変化等に対応して総合的な

運輸政策を推進するために組織の再編整理事を行つておられます。

現在、山形県と秋田県は新潟陸運局の管轄区分となつております。しかし、実態的には、両県と

も経済圏としてもまた交通圈としても仙台を軸と

して活動いたしておりますことは実態御承知のところであらうと思います。したがいまして、現在

○政府委員(角田達郎君) 運輸業務証の有効期間が二年も三年も過ぎてなおかつそのままというの

が、これは東京、大阪に近代化センターをつく

り、その近代化センターを中心にして、東京と大阪のタクシーの運転手のサービスを改善する、そ

の一環としてこういう運輸業務証というものが定められたと思います。したがいまして、その運転乗務証の有効期間が二年も三年もたつてそのまま

められたと思います。したがいまして、その運転乗務証の有効期間が二年も三年もたつてそのまま

ほつたらかしにされておるというの是非常に遺憾な事態だと思いますので、そのようなことのない

よう、それぞれのセンターなりあるいは陸運局なりに連絡して注意を喚起するようだしたいと思つております。

○内藤功君 今ここで審議をしております法案は、陸運局、海運局の統合に関する法案であります。この機会に、やはり陸運業務について働く人々のこういう問題、多くの問題はここで指摘して初めて御存じになった問題、たくさんありますから一つ一つ全部知れと言つても無理でしようけれども、こういう非常に権力で運輸当局の大好きな御努力にまつしか方法がないわけでありまして、まだここに至らない事例はたくさんあります。

○内藤功君 まさに非常に権力で運輸当局の大好きな御努力にまつしか方法がないわけでありま

すから、ぜひひとつ一層の努力を強く要望して、

今出された問題についての調査と、かかるべき強

力は是正を要望いたしまして、質問を終わります。

○柄谷道一君 ただいま審議されておりますこの

法案は、大臣の趣旨説明にもございましたよ

うに、輸送需要の構造的変化等に対応して総合的な

運輸政策を推進するために組織の再編整理事を行つておられます。

現在、山形県と秋田県は新潟陸運局の管轄区分となつております。しかし、実態的には、両県と

も経済圏としてもまた交通圏としても仙台を軸と

して活動いたしておりますことは実態御承知のところであらうと思います。したがいまして、現在

の管轄区分は明らかに不合理であり、実態に乖離しているとして、私の手元にも多くの苦情や、また改善を求める陳情が寄せられております。今回の統合を一つの契機として、新設される東北運輸局に管轄を移すことが現状に最もマッチするものではないか、こう思いますが、大臣いかがでございましょうか。

○政府委員(松井和治君) 今回の運輸局の設置に関しまして陸運局と海運局を統合いたします際に、管轄区域の異なる面があるというところでこれをどうするかというのが一つの問題点でございました。

ただいま御指摘ございましたように、秋田、山形両県は、陸運局は新潟陸運局の管轄であり、海運局は東北海運局の管轄でありまして、その限りまことに議論がございましたが、陸の面で申しますと、これまで同様の南北の交通の流れとというのが非常に強うございまして、一つの幹線をなしておるということが言えようと思ひますし、また海運の面につきまして海運の物流を調べてみますと、秋田、酒田の港と新潟、同じ日本海でございまして、海運関係の物流はむしろ表日本とのつながりよりは裏日本相互間のつながりの方が強いというような要素が認められたわけでございました。

また、地域的に見まして、この秋田、山形、新潟、長野と申します四県は本州内の豪雪地帯の三分の二を占めるというようなことで、地域的な状況といたしましては、これを一体的に見ていくといふことが非常に意味があるのではないかといふ観点から、今回は新潟運輸局の管轄に属するといふことにいたしまして、従来の陸運局の管轄区域に合わせて海運局の従来管轄しておりました秋田、山形を新潟に移管する、このような措置をとらせていただいた次第でございます。

○柄谷道一君 私は、海のことを言つておるのじやなくて、従来、新潟陸運局に管轄の区分をして

おったこと自体が問題があつたということを指摘いたしておるわけでございます。実際の自動車を中心とする陸上運送の実態を見れば、経済圏は明らかにこれは仙台を中心とする東北経済圏でしょう。しかも、営業の実績等を見ましても、貨物輸送量を見ましても、いずれもこれは仙台で管轄することの方より合理的な運輸行政を開拓できるのではないか。ここでなかなか変更するということは言えないと思うんです。

そこで、大臣、この問題については、いま一度適当な管轄区分を決めるために検討するということだけをお約束いただきたいと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(松井和治君) 大臣の御答弁の前に一言申させていただきます。

実は、私どもの今回の改正は、九つの陸運局と九つの海運局を合わせて九つの地方運輸局にするという内容でございまして、現在、陸、海と分かれおりましたものを統合するというのはかなりの大きな事業でございまして、九つのまま統合するよりもございません、ほかの省庁もあわせてございまして、今回の措置では、運輸省だけでございませんが、九つのブロックは一応認めるけれどもささらに時間をかけてこのブロックの数の問題について検討すべし、こういうことになつておりますので、本年一月の閣議決定におきまして引き続き検討する、こういうことになつておりますので、私もともいたしまして、統合後の実態等も踏まえまして、さらに検討させていただきたいというふうに考えておる次第でございます。

○国務大臣(細田吉藏君) 秋田、山形両県の御意見を十分聞きたいと思います。

○柄谷道一君 ゼビ、より合理的な運輸行政を執行するため、各般の意見を十分聽取されて、改めて申し添えておきます。

るべきは改めていただきたい、このことを要望と申します。

次に、参議院運輸委員会は、昨年四月二十一日、「政府は、最近における貨物自動車による道路運送秩序の確立の緊要性に鑑み、道路運送法その他関係法令の厳正な運用を図る等により、所期の目的が達成されるよう、遺憾なきを期するとともに、特に次の措置を強力に推進すべきである。」

といたしまして、公正競争の確保、悪質な法令違反行為に対する厳正な処分、過積載による交通事故の改善基準遵守の徹底、自動車運転者の労働時間等々について決議し、行政当局に強力な措置をとるよう求める決議を行つておることは、大臣御承知のとおりであろうと思います。

運輸大臣、この運輸委員会があえてこのような特別決議を行つたその背景について、現在の業界の現状について、どのような認識をお持ちか、まずお伺いいたします。

○國務大臣(細田吉藏君) 私は、過去数年間、全日本トラック協会会長も実はいたしておったことがございます。この参議院運輸委員会の決議といふものは非常に適切なものであるというふうに、私も本当にさよろに思つておるのでございま

す。

トラックの問題は、大変難しい問題でございまして、大きい業者につきましてもいろいろ問題はございますが、特に中小のが非常に多いといふところからの問題が大きい問題でござります。新規参入をある程度制限しておりますけれども、全体として非常な過当競争といったような状況がございます。お互いに足を引っ張り合つて、そのことが、また労働問題、その他環境問題等にも悪い影響を及ぼしておる。そこへもつてまいりましたて、もう一つ非常に難しくしておりますことは、荷主さんがあるわけございますが、この荷主さんがやはり非常に、言葉はよくないかもしませんが、えげつないといいましょうか、例えば認可

運賃料金をもらいたいと言いましても、業界を競争させまして実質運賃を引き下げるという方向に行くということが起つてまいっております。

そういうことが絡んでおりますために、いろ

な点がなかなか思うように解決がいかないという

ことございまして、この決議にござります項目、これは一つ一つ実は徹底的にやらなくちゃい

かぬ問題なんぞございますが、一番基本のところにあるのは、これは役所で言えば通産、農水、建設、いろんなところがありますが、御協力を願つてやはり運賃とそういうものをちゃんとするというこ

と、そして業界がこれを自分でみずから破るといふことを自粛するという体制ができなければ、や

り言葉が過ぎますが、百年河清を待つたぐいで

ある。大変困難な問題で、全日本トラック協会は

もとよりですが、各県のトラック協会也非常に苦

心をしておる問題でござります。

○柄谷道一君 大臣はトラック業界の実態をよく熟知されておる方でございますが、今、大臣が申されましたように、トラック輸送は国内貨物輸送の約九〇%を分担いたしております。したがいまして、経済活動と国民生活に大きな役割を占めているわけでございます。ところが、大臣もただいま申されましたように、過当競争による輸送秩序の乱れによって危機的な状況にある、このような認識があえて参議院運輸委員会でこの決議を行つた背景でないか、こう私は理解いたしております。

そこで、ちょっと運輸省にお伺いしますが、運輸省はかつて貨物自動車輸送秩序の確立について、輸送秩序の確立は道路運送法の発達、ひいては公共の福祉を増進するための根底であつて、定額運賃料金制度確立のためにも本方策達成に一段の努力を払う必要があるといったしまして、一、自家用車の営業類似行為発生要因についての探究と

自省。二、自家用車組合による使用車の違法精神の徹底。三、使用届け出に際し、自家用輸送需要の確認に努め、名義借り、無免許運送、虚偽登録、その他道路運送法及び道路運送車両法違反の

て、大阪佐川急便及びその関連会社に立入監査等を実施したところございまして、その結果判明いたしましたのは路線事業の無免許営業、こういう事実が認められたわけでございます。このため、大阪陸運局におきまして、五十九年二月二十九日付で車両の使用の停止処分を行つたところでございます。

運輸省といたしましては、今後ともトラック運送事業に係る運送秩序の改善を図るために、適切な監査を実施し、違法行為につきましては、先ほど先生がおっしゃいました参議院の決議にも照らしまして、違反があれば厳正な処分を行つてしまいたい、かように存する次第でございます。

○柄谷道一君 さらに、お伺いたしたいと思ひますが、ただいまの局長の御答弁では、一言で言えば、差別行政は行つていない、厳正な行政を執行しております、こういうお話をございますし、通産省の調べでは、五十六年度九件、五十七年度十五件、五十八年度、これは昨年十一月十六日までございますが、十三件、合わせて三十七件の車両停止または文書警告を行つておる、こういうことでございますけれども、私はこれは氷山の一角に過ぎない。佐川急便グループが今日まで法の違反、処分、これを繰り返しながら急成長を続けておるということは、これは業界の常識でござります。ほくさん運輸に対して行政処分を行うとともに業務改善勧告を行つたというふうに言われておりますけれども、しかし三年間も、しかも現在に至るも名義貸しが続けられているという指摘がございます。その事実を確認していらっしゃいますか。

○政府委員(角田達郎君) 先生がおっしゃいましたように、北海道のほくさん運輸関係につきましては、たしか三年前の五十六年にも事業の貸し渡し等の違反事実がございましたので、厳正な処分はその時点できつたはずでございます。しかし、私どもが入手しました陳情書に書いてございます。

○柄谷道一君 すると、これは私はこの新聞記事を書いた責任者に改めて確認をいたしたいと思いますが、本省管轄であり、地方陸運局は手をつけます。さきにも指摘いたしましたが、運輸省はほくさ

というお話をございますが、それはその陳情書を受けてまして私どもが札幌陸運局に通報し、札幌陸運局が、先ほど御説明申し上げましたように、立入監査等を実施して違法事実の内容をつかんだ、申請より二十九両減の七十七台を認可した、いわゆるチェックしたことでは、警告や改善命令は出しても依然としてこれが改善されないということでは、これは運輸行政の権威にかかわります。

また、ある業界紙の記者が、大阪陸運局に参りまして、いろいろ質問をしております。これは新聞に出ておるんです。真偽は私はわかりませんよ。しかし、そのときに、大阪陸運局の責任者が、五十六年度以降佐川急便には行政処分はしていません、いろいろ質問をしておりま

車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置されていた。これは認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうかということをチェックし、それを確認の上認可したとすれば、十一ヵ月も車庫に遊ぶはずはないでしょ。私は、申請と事実が異なっていると車が、ナンバープレートをつけて、しかも大半の車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうかということをチェックし、それを確認の上認可したとすれば、十一ヵ月も車庫に遊ぶはずはないでしょ。私は、申請と事実が異なっていると車が、ナンバープレートをつけて、しかも大半の車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうかということをチェックし、それを確認の上認可したとすれば、十一ヵ月も車庫に遊ぶはずはないでしょ。私は、申請と事実が異なっていると車が、ナンバープレートをつけて、しかも大半の車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうかということをチェックし、それを確認の上認可したとすれば、十一ヵ月も車庫に遊ぶはずはないでしょ。私は、申請と事実が異なっていると車が、ナンバープレートをつけて、しかも大半の車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうかということをチェックし、それを確認の上認可したとすれば、十一ヵ月も車庫に遊ぶはずはないでしょ。私は、申請と事実が異なっていると車が、ナンバープレートをつけて、しかも大半の車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうか

から取り組まなければ効果が上がらないと記者に語った。これは新聞の報道です。本省は、各陸運局に対してもどういう指導をしておられるんですか。

○政府委員(角田達郎君) 私どもの方から各陸運

局に対しても、佐川急便に対して特別の措置をといふような指導はしていないはずでございます。私は、五十七年の六月から自動車局長をやっておりましたが、そういうような指示を陸運局にした覚えはありません。しかし三年間も、しかも

車両の申請に基づきまして、五十五年の三月に七

十七両の増車の認可をしたことは事実でございます。

ただ、その車が認可を受けた後十一ヵ月放置

されていたかどうか、私ども陳情書を受けて、早

速、札幌陸運局に調査を命じたわけでございます。

が、その辺の事実がどうであったかといふこと

は、今の段階ではつきりとつかんでおりませ

ます。しかし三年間も、しかも

車両が十一ヵ月も札幌いすゞモーターの車庫に領置された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されている荷主が本当に需要があるのかどうか

か。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されておりま

す。ただ、その車が認可を受けた後十一ヵ月放置

された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載

されている荷主が本当に需要があるのかどうか

か。これが認可に際して、輸送依頼書に記載されておりま

す。ただ、その車が認可を受けた後十一ヵ月放置

された。これが認可に際して、輸送依頼書に記載

されている荷

名前はあえて申しません。その方が金と女にまつわるスキヤンダルというものが新聞に報道されている。

こういう問題を逐一解明して、厳然たる運輸行政の姿勢を示すことこそ、私は運輸委員会の決議に沿う行政当局の姿勢ではないか。私は、別に佐川急便に対して恨みを持つものではございません。ただ、業界の秩序を確立しなければならぬ。確かに中小零細企業はいろいろ問題もあるでしょう。しかし、今や急成長した、しかも最も悪質な違法行為を繰り返していると言われるこのグループに対して運輸省が物が言えないという誤解を与えては、私は大変なることになると思うのでございます。

私は、改めて運輸省に私の持つ具体的な資料を提示しながら、運輸省の実態を今後も引き続き究明し続けたいと思います。そして、その結果いかんによりましては、私は責任者を参考人として招致することも検討せざるを得ないと思います。大臣の決意を、この際、伺っておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 業界はいろいろございまして、まじめにやつておる者でいろいろ憤慨しまして、まじめにやつておる者でいることもよく承知しております。したがいまして、今おっしゃったように、厳重に道路運送法その他関係法規を施行していくなければ大勢の者が迷惑する、大勢の者が結局信頼を失うということになると思います。改正にやつてしまらなければならぬことだと考えておりまます。相当数が多いのと、先ほど申し上げました競争激甚、いろんなことがあることを私どももちょいちょい耳にいたしております。まことに残念に思っております。

○柄谷道一君 労働省にお伺いいたします。

労働省の労働基準局は、本年二月、昭和五十九年度労働基準行政の運営に関する方針を決めたと承知をしております。私の承知するところによれば、その内容は、「自動車運転者の労働時間等の改善基準」の自主

的な履行を促進するため業界団体に対する指導

に努めるほか、春秋の全国交通安全運動実施時期に集中的な監督指導を実施することとする。

なお、重大又は悪質な法違反が認められた事業者に対しては、関係行政機関との通報制度の実効性の確保に努めるほか、司法処分を含め厳正な措置を講ずることとする。

これが方針の内容だと思いますが、間違いございませんか。

○政府委員(望月三郎君) 先生のおっしゃる内容の通達を、一月に、全国の労働基準監督機関に対しまして、指示をいたしていところでござります。

○柄谷道一君 佐川急便では、朝六時より夜十二時ごろまで、遅いときは深夜一時、二時まで就業を強制している。後ほど申し上げます交通事故の犠牲は、深夜一時に起つた二名の即死事件でございます。

私は、労働者にお伺いしたいんですけれども、立入検査をやられましたか。

○政府委員(望月三郎君) 労働省といたしましては、第一線の労働基準監督機関を使いまして、毎年、今、先生おっしゃるような春秋の交通安全運動の期間を重点にいたしまして、約五千の事業所に對して監督指導の立ち入りをやって監督をしておるわけでございます。

そこで、今のは事故との関係の問題ですが、実は私その点についてはまだ調べてございませんが、この会社について過去に送検したことは私もつかんでおりますが、どうもその事故との関係でないようございますので、今ちょっと具体的には申し上げられない状況でございます。

○柄谷道一君 これは警察に聞いた後、もう一度警察庁、いらっしゃいますね。——佐川急便がこの隔地間輸送に路線免許事業者を使っていないというのは、最初からスピード違反を前提とした運行計画を組んでいるからではないか。一例を挙げますと、東京—大阪を約六時間から七時間で走

らせる、場合によっては深夜二時の出発、早朝六時の到着、こういう運行計画があれば時速八十キロでは到着できないのは当然でございます。

労働組合もない小さな区域事業者を下請にして、違反を強要し、時速百キロから百四十キロで東名、名神高速道路を走り抜けている。見るに見かねたある業者が、昨年十一月二日から十二月二十四日の間に、自主的に名神高速道路及び中国高速道路で佐川急便グループの車両の運行実態について追跡調査を実施いたしております。車両登録番号、会社名、日時、場所を明らかにした上で追跡調査を行つた計六十三件すべてについて、時速百キロ以上、百四十キロで暴走しておるという事実を指摘いたしております。もちろん、これは一會社の追跡調査でございますから、法的な裏づけにはならないと思いますけれども、小規模な区域業者に法違反を承知の上で全国的に運行さしていることを裏づける一つの資料であろう、こう思います。

私は、仮に時速百四十キロで走行して、いた場合、事故に遭遇して急ブレーキをかける、その場合は車両は蛇行して分離帶を飛び越すか、直進しても数百メートルは停止できない、したがって大事故に発展することは明らかでございまして、この追跡調査の結果が事実とすれば、これは愕然たる思いがいたします。

さらに、私は新聞報道をいろいろ調べました。例えば四国佐川急便は、五十八年二月九日から五十九年三月三十日の一年一ヶ月の間に、愛媛県だけで四件死者五名の交通事故を起こしております。五十八年二月九日、国道五十六号線で老人をひき殺した事件。五十八年七月二十七日、深夜のひき逃げ事件。五十八年九月二十九日、自動車に乗った老人を死亡させました事件。そして最近は、本年二月三十日、午前二時二十分、業務の途中で二名を撲死させております。このうちの一件はひき逃げ、二件は全く深夜の事故でございました。これは深夜明らかに従業員を働かしておられたと

いうことを物語るわけでございます。

○柄谷道一君 これは、今伺った結果、もう一度御指摘のよう、交通事故等が発生いたしましたが、それが運転者の責任追及は当然でござりますが、その背景といたしまして会社側にも責任があ

る場合におきましては、道交法のいわゆる下命容認がなされて、た結果、酒飲運転とかスピード違反とかあるいは過労運転等の事故になつたと認められる事件につきましては、会社側の責任を追及することがあるわけでございます。

○説明員(八島幸彦君) お答えいたします。御指摘のように、交通事故等が発生いたしましたが、それが運転者の責任追及は当然でござりますが、その背景といたしまして会社側にも責任があ

る場合におきましては、道交法のいわゆる下命容認がなされて、た結果、酒飲運転とかスピード違反とかあるいは過労運転等の事故になつたと認められる事件につきましては、会社側の責任を追及することがあるわけでございます。

○説明員(八島幸彦君) 現在、三月三十日の深夜の事故につきましては、管理者等の責任についても目下捜査を進めておるところでございます。

○柄谷道一君 これは旧聞に屬しますが、五十六年二月、名神高速道路関ケ原インターで、三十三台の車両の追突事故が起きまして、死者四名、重軽傷十六名という痛ましい事故がございました。この三十三台の中には佐川急便グループの車両が數台含まれておることは警察も御承知だらうと思うんでです。いずれにしても、労働省と警察庁に私はお伺いしますが、走行計画、運行計画自体が労働基準法を無視し、二七通達を無視し、道交法を無視した業務計画が組まれている、これは問題重大であります。いすれにしても、労働省と警察庁に私はお伺いしますが、走行計画、運行計画自体が労働者犯の罪といふよりも、むしろ大もとにメスを入れなければこうした事故を根絶することはできない、こう思うんです。ひとつ立入検査でもして徹底的にその事実を究明する、両省のそういう決意をお伺いいたします。

○政府委員(星月三郎君) 私どもは、改善基準といふことで、先ほどもお答えいたしましたように、全体の監督の重点を、トランクについてはともかく最重要にして相当投入しているつもりでございます。

それで、今の点につきましては、改善基準といふことでこれを守つていただきたいということで鋭意この徹底をやつておるわけございますが、きょうの先生の御指摘の点もよく頭に入れて、きょうの議論をひとつ現地の方へ反映するよう、さらに一層徹底をしたいというふうに思つておるわけでございます。

○説明員(八島幸彦君) 警察といたしましては、その運行計画等につきましては一般的にはチェックをしたりすることはございませんけれども、先ほど御指摘のような具体的な事故が発生いたしましたので、その事故の検査に関連いたしまして必要がある場合には運行計画その他を検査するということはございます。

○柄谷道一君 警察にもう一つお伺いいたしますが、佐川急便グループの場合、しばしば暴力団の組とか会、具体的な名前もこれは挙げてございませんけれども、それが出てまいります。そして、その裏には多額の金錢が動いているということを証言する人もございます。例えば、これは会社の名前を言うのはきょう避けたいと思いますが、五十八年の五月、佐川急便の社員が鉄棒を振り回して、ある会社の社員三人に次々と暴力を働き、營業車両の窓ガラス等をたたき割るなどの暴挙を行つたとか、私の方にはいろいろ暴力事件について泣きがあるんです。しかし、背後に暴力団ありと云ふことで、被害を受けた人の大部分は泣き寝入りでございます。警察は、こうした事実をつかんでおられますか。

○説明員(八島幸彦君) 御指摘のような事実は現在までのところ把握しておりませんけれども、いずれにいたしましても、お尋ねのようない法事案があるとすれば厳正に対処してまいる考え方でございます。

○柄谷道一君 警察が身辺警護について保障してくれるならば、これを証言する人は幾らでもあります。こうした問題について、具体的に今後警察も話し合いまして、運輸行政と暴力団とのつながりを断つ、このことについて警察当局の十分の御配慮をお願いしておきたい。私がこの質問をすると言つたら、あなたの身辺危ないよと言う人が多いですね。大臣、言論の府で国會議員がそんなことを頭の片隅に置いて質問しなければならないことを許していいんでしょうか。私は、そのことを指摘だけしておきたいと思います。

公取に聞きます。

佐川急便は、同業他社と競合する場合に、サマーセール運賃は半額で結構です、こういうことで他社が取引している荷主と話をして、極端なダンピングを行つてゐる。他社が競争に耐えられないということで手を引きますとともに運賃に戻す。

また、あるときは、荷主にあなたの取引しております会社は一ヶ月先に不渡り手形を出しますよ、今の中には我が社に品物輸送をかえてはどうですか。これは証言する人があるんです。これは、独

禁法第五章第十九条、「事業者は、不公正な取引方法を用いてはならない。」そして、不公平な取引方法についての公正取引委員会告示第十五号の第六項には、不当廉売に関する規定を設けております。第八項には、欺瞞的顧客誘引の禁止を求める条項も明らかに定められております。公正取引委員会は、こうした不公正な取引の実態について把握をされておりますか。

○説明員(河村義君) ただいま御指摘の件につきましては、事実関係の詳細を現時点では把握いたしておりません。

○説明員(河村義君) 提供されまし情報につきましては、事件の端緒ということで、独禁法の規定に照らしまして、違反被疑事件として調査すべ

ております。
○柄谷道一君 法の規定に照らし、私は厳正な公取の行政を期待いたしておきます。情報は、追って申し上げます。

郵政省にお伺いします。
佐川急便では、同業他社の無線に周波数を合わせまして、他社の営業実態を傍受し、営業妨害を行つてゐる。これは元佐川急便社員が証言しているところでございます。これが事実とすれば明らかに電波法の違反になると思ひますが、いかがですか。

○説明員(大瀧義郎君) 私どもいたしましては、現在までのところ、そのような事実は正確には把握していないわけでございますが、その内容によりましては、厳正な処置を考えてまいりたいと思っております。

○柄谷道一君 私は、時間の関係もございましたが、私の入手し得る範囲の資料に基づきまして、客観的につい今まで佐川急便の路線類似行為、名義貸し、無免許営業、区域外営業等の道路運送法違反、労働基準法及び二七通達違反、道交法、独禁法、電波法違反の疑いについて指摘をしてまいりました。

繰り返しますが、もちろん私は、この会社とは別段の関係もなければ、特段の感情を抱くものではありません。しかし、こうした法違反などいうものがまかり通り、そして運輸行政なり労働行政なり他の行政がここに手が及ばない、それが事実上默認されておるということでは、私は貨物自動車に係る道路運送秩序確立という院の決議も実効を期することはできないと思うわけでございま

す。院の決議は、重大または悪質な法違反が認められるときは司法処分を含め厳正なる措置をとることを行政当局に求めております。

○説明員(河村義君) たゞいま御指摘の件につきましては、事実関係の詳細を現時点では把握いたしておりません。

○説明員(河村義君) 提供されまし情報につきましては、事件の端緒ということで、独禁法の規定に照らしまして、違反被疑事件として調査すべきかどうか検討いたしたい、そういうふうに思つ

大阪、四国、九州の七つの会社を配置しております。業務命令、経営戦略はすべて清和商事から出されておるわけでござりますし、清和商事はこの子会社を配置しております。主管店からは営業利益に一定の比率を掛けての上納金を入れさせておられますし、佐川社長は主管店の取締役を兼ねております。

こういう複雑な営業形態を持つてゐるわけですから、トカゲのしっぽばかり幾ら押さえてみてもなかなかその本質が解明されない。私は、その根源である清和商事そのものにメスを入れて、万般の行政の対応を考えるという雖然たる行政の姿勢を持たない限り、この問題の解決はできないと思う。こういう問題を放置することによつて、輸送秩序の確立を幾ら説いてみても、他の業者は佐川をほつておいて一体おれのところにどうしてそういうことを言うのか、それが私は現在の運輸行政の不信の一つの大きな要因だらうと思うんで

す。
私は、これから、場合によれば決算委員会にも差しかえて出ます。運輸委員会にも差しかえて出ます。きょうの質問はいわば第一弾でござります。けれども、大臣、私のただいままでの質問を聞いていただいておりまして、運輸大臣として他省庁と十分連携をとりながら問題の根源に対して切り込んでいく、この決意をお示しいただきたいと思うのですが、いかがでござりますか。

○國務大臣(細田吉蔵君) おつしやいました資料について、私は確認しておるわけではありませんけれども、そのような事実があるとしますれば、これは許しがたいことでござります。また、相当根が深い問題であると思っております。お説のように、これは行政が全体として対処しなければならない、かようと思つておる次第でございます。また、相当根が深い問題であると思っております。

○柄谷道一君 私は、できる限り感情を交えないと、これは行政が全体として対処しなければならない、かようと思つておる次第でございます。また、相当根が深い問題であると思っております。

○説明員(河村義君) で問題を客観的に述べたつもりでございます。私

も、これから引き続いて問題点を明らかにしてまいりますけれども、運輸省自体も、私の言ったことが真実なのかどうなのか、このことに対する本腰を入れて調査を願いたいし、また私の今後要求する資料についても積極的に御提示を願いたいと希望しますが、よろしくございますか。

○政府委員(角田達郎君) ただいま先生からいろいろお伺いいたしましたが、私どもで入手できる限りの資料はできるだけ入手いたしまして、お求めに応じて提出なりあるいは御説明なりをしたいと思っております。

○柄谷道一君 問題をちょっと転じますが、大臣に率直にお答えいただきたいと思うんですが、整備新幹線問題です。

これは各方面から大変注目を集めておりますし、関係する地域の期待もまた極めて大きいわけだと思います。私の聞くところによりますと、環境影響手続も一応終わった、そして五十九年予算で調査費の裏づけがされた、そしてそれらを背景として、現在、青森、富山、石川、長野に建設準備作業所が開設されているというふうに私は聞くわけでございます。

そこで、こういう建設準備作業所の開設位置から考えまして、私は、今後の第一順位は北陸と東北に置かれている、こう読み取るしかないと思うんです。私の判断が誤りがないかどうか、そして調査費はついているんですが、具体的に着工される時期について政府全体としてどうお考えになっているのか、お伺いいたします。

○国務大臣(細田吉藏君) 整備新幹線五つのうち、今おっしゃった東北の盛岡・青森間と北陸新幹線と称せられておるものとが先行をいたすということについては、そのとおりでございます。

それから余すところは、本当に工事を始めるということ以外は一切の準備は終わっております。駅の位置等も大体決まっておるということでございます。環境影響評価はもとよりでございます。

でございまますから、あとは、問題は予算の問題と

知のような国有鉄道の財政状態、そして一般会計の財政状態も非常に苦しい、こういうことでござりますので、そこに隘路があるというだけでござります。私としては、少なくとも昭和六十年度からとにかく本格的な着工をするように最善の努力をしたい、かように考えております。

○柄谷道一君 また、運輸問題に逆戻りいたしま

すが、私は、業界の秩序を確立して健全な発展を図っていくためには、一つは業界の自助努力、一つは行政の役割、これが大きいということは当然のことだと思ってございますが、いま一つ重要なことは事業法が適正でなければならぬということではないか、こう思うわけでございます。

その事業法である道路運送法につきましては、私がくどくど申し上げるまでもなく、戦後の復興期に制定されたものでありまして、その後の輸送環境の著しい変化に対応できなくなってきたことはないかと私はしばしば指摘を行ってまいりました。また、臨調答申でも、現行法は実態から乖離し、全般的な見直しが必要である旨の指摘も行われているわけでございます。したがって、臨調の答申等も十分尊重しながら、速やかに道路運送法、通運事業法、港湾運送事業法について全面的見直しを行い、その抜本改正を急ぐべきではないか、こう考えますが、運輸省の御所見をお伺いいたしたい。

その際、あわせて、私の持論でございますけれども、参入問題、また運賃問題などの根幹をなすべき部分は、輸送秩序を確保するという立場からこれを存続させ、その他微かな許認可については思切つて簡素化する、それが見直しの基本の方針であろうと思いますが、認識をお示しをいただきたいと思います。

それで、先ほど来御説明いたしました当面の対策につきましては、今私が申し上げた部分についてましては、港湾運送事業法の法改正は今国会に提出してございますが、それ以外のは既に全部実施してございます。

それから今後の長期的な問題につきましては、私ども七月一日から大組織改正をさせていただきたいと思っておりますが、その新しい組織の中で

こういう問題についても検討を進めていきたいと考えております。

○政府委員(丹羽辰君) 私の方から、臨調答申との関係の事柄につきまして、お答え申し上げたいと思います。

事業の場合だと、鉄道集配の事業につきましては、拠点駅を中心とした集配圏の複数駅について営業できるようにするとか、それから免許事業の種別の統合を図るようにするとか、そういう御指摘を受けております。

それから道路運送法の関係では、トラックの事業につきまして、一般区域トラックの事業区域につきましての拡大、それから一般の区域限定のトラック運送事業につきまして事業範囲の限定による制約ができるだけ除くとか、それからもう一つは、宅配便の運賃の問題につきまして輸送サービスの内容等に対応したものになるようそのあり方について検討する、それから事業計画の変更認可の場合に届け出制を軽微なものについては入れていくとか、そういった御指摘を受けております。

それからもう一つ、港湾運送事業法の関係につきまして、船内荷役事業と沿岸荷役事業の統合というようなことがまず指摘を受けておりますが、これが当面の対応ということではございませんでした。また、臨調答申でも、現行法は実態から乖離し、全般的な見直しが必要である旨の指摘も行われているわけでございます。したがって、臨調の答申等も十分尊重しながら、速やかに道路運送法、通運事業法、港湾運送事業法について全面的見直しを行い、その抜本改正を急ぐべきではないか、こう考えますが、運輸省の御所見をお伺いいたしたい。

その際、あわせて、私の持論でございますけれども、参入問題、また運賃問題などの根幹をなすべき部分は、輸送秩序を確保するという立場からこれを存続させ、その他微かな許認可については思切つて簡素化する、それが見直しの基本の方針であることを実現することによって初めて総合交通政策の樹立ができるのではないか、こう思いますが、いかがでございます。

○国務大臣(細田吉藏君) 法律みたいな格好でいろいろ御質問なんかがありますけれども、名前はともかくとして、中身についてはおっしゃるところだと思います。今度、地域交通局あるいは物流局というものをつくるということは、まさに戦略的な物流事業規制の見直しを行い、運送法による縦割りの事業規制の見直しを行い、総合的な物流事業規制のあり方にについて検討する必要があります。こういう御指摘を受けております。

それで、先ほど来御説明いたしました当面の対策につきましては、今私が申し上げた部分についてましては、港湾運送事業法の法改正は今国会に提出してございますが、それ以外のは既に全部実施してござります。

それから今後の長期的な問題につきましては、私ども七月一日から大組織改正をさせていただきたいと思っておりますが、その新しい組織の中で

こういう問題についても検討を進めていきたいと考えております。

○柄谷道一君 私は、その他通告いたしました

一つの大きなやつぱり目玉だ、かようになつておる次第でございます。

○柄谷道一君 総合交通政策の必要性ということはしばしば各方面から指摘されているところでございまして、大臣もその言葉については全く御異論はないと思うわけです。そして、行政機構につきましては、本法案によつていわゆる改革に大きく一步前進したということだらうと思うんです

が、事業規制とか財政制度等は依然としてまだ統一されていないかと私はしばしば指摘を行つてきました。また、臨調答申でも、現行法は実態から乖離し、全般的な見直しが必要である旨の指摘もございました。私は、この三者が一体になることによって初めて総合交通政策といふものの確立ができるのではないか。こう考えてまいります

が、事業規制とか財政制度等は依然としてまだ統一的でございます。私は、この三者が一体になることによって初めて総合交通政策といふものの確立ができるのではないか。こう考えてまいります

つて、いこうとしているのか、基本的な姿勢をまず
お尋ねしておきたいと思います。

きょうは、いろいろな形で運輸行政につきまして先輩諸氏の御意見を伺つていただいたところでありますけれども、運輸を取り巻く諸情勢の大きな変化、経済の安定成長への移行、あるいは国際化、経済のソフト化の進展等々、大変大きく変化しております。これらに伴つて輸送サービスの質的向上への要望が強まっているという認識についてはそのとおりであろうと私も思います。

公共企業体として抜けた、その残りが運輸省としうことで、今の形は昭和二十四年にできたものでござります。でござりますから、ある意味では通信省時代あるいは鉄道省時代のものをそのまましよつてきておるということでございます。それから関係の事業法など修正をその後いたしておりますけれども、これは戦争直後に大体今のものの大半はいたしておるということでござりますので、どうしてもそういう点ではやつていけない問題が起つた。

きに、海は海、陸は陸、自動車は自動車、鉄道は鉄道、それでは物流にならない。そこへもってきて倉庫といふような問題がある。港湾荷役といふような問題がある。港の問題がある、港をつくる方は別にやりますけれども。

そういうことでござりますので、今度の組織ではそういうものをひとつやつていいこうということなんです。ただ、御心配のように、これができたからすぐこれだけで能事終われりといふわけにはまいりません。これをつくった後、本当に政策実行としての鬼を次ぎ入まなればこれは役に立

○政府委員(西村康雄君)　ただいま大臣から申上げましたように、今度の組織改革では、政策策をともにするセクションを集めまして一つの局をつくっていくということが組織原理になつております。そういう意味では新しい政策を生み出すということについて非常にやりやすい仕組みにもなりましたし、また部内の職員もそのようなことに心を一にするということが可能なわけでございます。

今までとはもすればなかなかそういう点、各局の間でいろいろな交歩があって、共通の意識をもつておられたことはないかと存じます。

た変化に対応していくという見地から、縦のものを横にするといった再編を中心、地方とともに行うのだという点は、私も理解のできるところでございます。しかし、過去の大きな変化に対応するという点では、いかにも後追いという感じがしてなりません。むしろ、遅きに失したという面すらあるような気がいたします。そして、これから的发展という点では、どうもいま一つはつきりしないという感じを持たざるを得ません。

点は、許認可官庁から政策官庁への脱皮といふことでありますけれども、政策局を設置しただけでそれが実現するわけではないはずであります。この辺の体質をどう改善していくのか明確にしていただきたいと思うのであります。まず大臣の御答弁からいただければと思います。

○國務大臣（細田吉蔵君） 今、遅きに失したといふお話をございましたが、そういう感じだと思います。これは随分前から省内では検討しておつたんですが、なかなかうまくいかなくて、ようやく臨調の答申を受けて今度やるということになつたわけでございます。

御案内のように、地方を運輸省設置法で出してしまって、中央は前の国会で通りました国家行政組織法による政令で変えるわけでございます。

総合調整と、いろいろなことをやりたい、ということと
で、官房の強化とか、あるいは総務審議官を置く
とか、政策課をつくるとか、いろんなことをやつ
たわけでございますが、何としてもとの縦割り
の局が強過ぎるということではこれがやれないと
いうことで、今度は一遍壊しまして、そして再編
成をしていくという形にいたしたわけでございま
す。

私も運輸省に昭和三十五年までおったんです
が、私がいた時代でもまだそれどころじゃないん
です。あの人は通信省出身だ、あの人は鉄道省出
身だというようなことがございまして、とてもも
とも足してこっちゃにしてというようなわけにい
くようなものでなかつたのでござります。そのこ
とは、単にそういう人事や例え話だけじゃなく
て、それぞれの局がそれぞれのものをしつばを引
いて皆すつと今日まで来ておる、もちろんいろいろ
の改善、改正はしておりますけれども。ですか
ら、そういう意味で今度思い切って、言うなら
ば、考え方によりますと、明治以来やつておった
やり方を変える。

それから事情が今、私の提案理由の説明のよう
な点について御質問の中にもありましたが、例え
ば一つの地域交通をとりまして、鉄道と自動車
と別なところでやつておるのは話にならないん
です。ローカル線のことと一つとつてみてもそう
でございます。あるいは通勤輸送一つとつてみま
してもそうです。また、物流を考えると

○前島英三郎君 そういう意味では十年一日の感
もありましたし、だからといって、立っていたものが横になつて、人間も横になるといい知恵がわ
いてくる場合もありますけれども、果たしてその部分が正しく国民の期待にこたえるような状況になつていくか。そういう意味では運輸行政にいろ
んな人たちがかかわり合いを持つているわけなん
ですけれども、またその中における運輸行政のあり方という問題に関しましては、利用者の中には障害者や老人がいることも自然なこととして、
今、大臣が地域交通の問題も取り上げられました
が、きょうはそういう細かい問題も幾つか質問をしてまいりたいと思うんですが、この点を配慮して、
た総合的、体系的な運輸交通の実現を私も過去で貫して主張してきたところでございます。
最近では、建前としては、この面につきましては、かなりの理解が得られるようになつてしま
いました。大臣の所信表明におきましても、「身障者対策等の推進を図る」という一言ではあります
けれども、大変重要なお言葉に言及していくただ
いております。今回の機構改革によってこうした
点についても一層拍車がかかるものと私は期待をして
いるんですけれども、期待してよろしいのかどうか、その辺も承っておきたいと思います。

策をつくるといふことが困難だつたわけですが、今日はそういう政策的な流れができましたし、全体の問題につきましては運輸政策局といふところが全般を見ていくこととござりますし、各地域の交通機関の乗り物等の問題につきましては地域交通局といふところが中心になつてきめ細かい問題に対処していくという仕組みができるわけでござりますので、私どもは、新しい組織ができました後は、今まで以上に十分な対応をやっていけるのじやないかと考えていてござります。

○前島英三郎君 そういう意味では、障害者や老人に対する配慮は運輸行政の中でも大変これからも我々は期待したいところでありますし、大きなウエートを占めているというふうに思ふんです。そういう意味では、今、政策局がその部分を受け持つ、また政策局が今まで縦割りでやりにくかつたものが非常に前面に押し出されてからえてやりやすい状況になっていくという、こういう御答弁をいただいたんだけれども、これは当然政策局が交通弱者の問題は積極的に取り組んでいく、こういう理解でよろしいわけですね。

○政府委員(西村辰雄君) 運輸政策局が全般の問題の取り組みをいたします。具体的な問題処理理につきましては、今回の組織におきますと、陸上交通機関については地域交通局というのがござります。それから航空については航空局が対処いたします。それから国有鉄道については官房国有鉄道

きに、海は海、陸は陸、自動車は自動車、鉄道は鉄道、それでは物流にならない。そこへもってきて倉庫といふような問題がある。港湾荷役といふような問題がある。港の問題がある、港をつくる方は別にやりますけれども。

そういうことでございますので、今度の組織ではそういうものをひとつやつていいこうということなんですね。ただ、御心配のように、これができなければこれは役に立たない。しかし、それができるような入れ物をつくらう、新しい皮袋をつくって新しい酒を盛らう、こういうようなわけなんでございます。これから大事なんでござります。

○前島英三郎君 そういう意味では十年一日の感もありましたし、だからといって、立っていたものが横になつて、人間も横になるといい知恵がわいてくる場合もありますけれども、果たしてその部分が正しく国民の期待にこたえるような状況になつていくか。そういう意味では運輸行政にいろんな人たちがかかわり合いを持つてゐるわけなんですねけれども、またその中における運輸行政の方といふ問題に関しては、利用者の中には障害者や老人がいることも自然なこととして、今、大臣が地域交通の問題を取り上げられましたけれども、またその中における運輸行政の本質が、きょうはそういう細かい問題も幾つか質問をしてまいりたいと思うんですが、この点を配慮して、総合的、体系的な運輸交通の実現を私も過去二貫して主張してきたところでございます。

最近では、建前としては、この面につきましては、かなりの理解が得られるようになつてまいりました。大臣の所信表明におきましても、「身障

○政府委員(西村康雄君) ただいま大臣から申請されましたように、今度の組織改革では、政策策をともにするセクションを集めまして一つの局をつくるいくということが組織原理になつております。そういう意味では新しい政策を生み出すということについて非常にやりやすい仕組みにもなりましたし、また部内の職員もそのようなことに心を一にするということが可能なわけでございます。

今までとはとすればなかなかそういう点、各局の間でいろいろな交渉があつて、共通の意識で政策をつくるということが困難だったわけですが、今回はそういう政策的な流れができまして、全体の問題につきましては運輸政策局というところが全般を見ていくということでございますし、各地域の交通機関の乗り物等の問題につきましては地域交通局というところが中心になつてきめ細かな問題に対処していくという仕組みができるわけでございますので、私どもは、新しい組織ができるました後は、今まで以上に十分な対応をやっていけるのじやないかと考えている次第でござります。

○前島英三郎君 そういう意味では、障害者や老人に対する配慮は運輸行政の中でも大変これからも我々は期待したいところでありますし、大きなウエートを占めているというふうに思ふんです。そういう意味では、今、政策局がその部分を受け持つ、また政策局が今まで縦割りでやりにくかつたものが非常に前面に押し出されてかえってやりやすい状況になつていくという、こういう御答弁をいただいたんですけれども、これは当然政策局が交通弱者の問題は積極的に取り組んでいく、こういう理解でよろしいわけですね。

部が対処することになります。

○前島英三郎君 障害者の移動、交通問題につきましては、障害者対策に関する長期計画でもその方向が示されているわけなんですが、私たちが以前に考えていたよりも余りにもあつさりとした表現でございまして、実はこれで、かなりあのときは一年ぐらい検討されたと思うんですが、一年検討した結果がこういうことなのか、また、これからまたこんな形なのかという心配もあるわけなんですかけれども、その記述の部分、短いですからちょっと読み上げますと、「公共交通機関の改善、整備を進めるとともに、公共交通機関と住居との間、又は、市町村の区域内の移動、交通等について、リフト付バス、改造自動車等の特別手段、ガイドヘルパーの派遣等のサービスを考慮し、また、道路、交通信号等についても障害者の安全な歩行や通行が行われるよう必要な整備、改善を行なうものとする。」これが運輸省の長期行動計画の一節にあるわけなんですが、この後、経済的負担の軽減について触れているんですが、今読み上げた部分について言いますと、実はその句読点のところで所管省庁の担当分野をちゃんと区切つてあるわけなんです。

最初の区切りは運輸省です。「公共交通機関の改善、整備を進めるとともに」、そこまでです。

次のことになりますと、今度は厚生省と自

治体の担当に変わっていきます。「公共交通機関と住居との間、又は、市町村の区域内の移動、交

通等について、「云々」という形になつてしま

す。終わりのところは、建設省と警察庁といふことになつていくわけですね。

移動、交通問題というのは、運輸行政ばかりで

なく、他の分野にもまたがる問題であることをおのづから物語っていると思うんですねけれども、同時に注意しなければならないことは、文章の区切りが行政実態の区切れになつてしまつていて、じやないかということなんですね。移動、交通は連続した流れでございますから、それが途中で切れてしまうのは大変困つてしまつうわけです。この交

現でございまして、実はこれで、かなりあのとき

は一年ぐらい

検討され

た

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

う

と

よ

二四

ます。これは「くるまは弱者のもの」という本の中に出でおりまして、実に現代の自動車文明のゆがみを的確に分析しております。新しいタイプの自動車像としてツボグルマのイメージを提示されただんです。

○政府委員(角田進郎君) ただいま先生お話しの
五十cc未満の、私どもの道路運送車両法の種別で
言いますと第一種原付でございますが、この第一
種原付の安全基準につきましては、現在の安全基
準は二輪車を想定して今運用しておるわけでござ
ります。これが三輪、四輪になつてまいります
と、おっしゃいましたように、三輪、四輪の五十
cc未満の車が少しずつ走り出しておりますが、こ
の三輪、四輪を想定した安全基準ではないもので
かがでございましょう。

○前島英三郎君　当面の運輸行政の物の見方から
すから、三輪、四輪に合わせた安全基準をたたいま運輸省としては検討しておる、こういふところでございます。

すれば、単なる原付自転車の一種にすぎない、あるいは軽自動車の一種にすぎない」としか見えない部分があるのも当然だと思うんですが、どうも夢も現実もない、あるいは規則だけだという感じで

ちょっとと悲しい気もしたんですけど、実は五
十cc原付四輪に絞って伺いますと、これにはちょ
うとした歴史がありまして、今はかなりの台数が
乗っているようですが、二台づつ、は走って

走っておりました。恐らく六千台くらいは走っています。と思うんですけれども、私が直接この原付四輪の件に触れたのは、富山県の車いすの友人が、この原付四輪を地元の自動車工場の人につく

つてもらったというケースにそもそもその発端があつたわけです。

ない、滑る、そこで転倒でもしたら大変だ、雨の
降ったときは困るということで、普通の一輪車に
一つのサイドカーのようなものを考へ始めまし
て、それからさうこそこれで屋根をついたといふと

これからそもそもそのスタートがあつたわけです。それから非常に今それを生活の中の新しい足として、特に冬、寒風の中での移動にはこのツボグルママの原付の二輪車を非常に生活の糧としているわけですが、これを利用する立場の人たちの問題を考えますと、單に行政的なサイドの中で安全基準

とか何とかという物差しではかられてしまうとな
かなか難しい問題があるんですが、やっぱり現
状、法的な取り扱いというのは、運輸省とする
うに、四輪であることを正しく認識してしま
る

○政府委員(角田速郎君)　ただいまは五十cc未満の三輪、四輪でございましても、それ相応の安全度と四輪であるとして引かれたとの名前だからでしょうねうということになりますようが。

基準がないのですから、二輪を想定した安全基準に基づいて三輪、四輪の車が走っておられる。ただ、これはただいま先生おっしゃいましたように、それはそれなりの要請があつてそういう車に

お乗りになつてゐる方が多いわけでございまして、その車を私どもとしてはやはり安全な構造をしていただかなければならぬ。二輪用の安全基準そのままでは視界の問題、それから座席の問題

題、そのほかいろいろ、四輪なら四輪相応の安全基準をつくらなければ乗っている方の安全を確保できない。こういう見地から私ども検討しておる

われでございまして、そこへお車をお持ちでいらっしゃるから身障者の方あるいは老人の方がそういう車を利用できないようにするのだという観点からではございませんので、より安全に乗っていただきたい

だくためにそれ専用の安全基準を今検討しておる、こういうことでござります。

そういう立場にならなくてはなりませんと、当然、免許を交付する警察庁にいたしますと、やっぱり原付免許で走るのは適当ではないのだというような先般、衆議院の方でもこの問題は取り上げられたらしい。

のですけれども、そういうような答弁のようでは、けれども、私が今申し上げましたような見地も含めて考えていく必要があるんじゃないかな、こう思ってます。
——、昨日は答弁ありがとうございました。

○説明員(広谷千城男) お答えいたします。
免許行政の観点から申し上げますと、それぞれの車につきまして、どういう技能を持った人に垂つていただくかということが私どもの考え方であります。そのために警察署にてはとくに運転免許を取るにあたっては、必ず運転免許試験を受けなければなりません。

したがいまして、これだけ多量の車がひしめき合つておる世の中では、自分も安全であるし、それから他人に対しても安全であるという観点から考えてみました場合に、この原付ミニカーというのは、基本的には形も運転技能も普通の自動車と変わらないし、また技能的にもそれ相応の技能を必要とするという観点から、現在のような原付免許、すなわちこれは技能試験がございませんけれども、そういう方に運転をしていただくよりも、普通の免許を持って運転をしていただくことが妥当であろうということで、現在普通免許を持つて乗つていただくというふうな方向で検討をいたしておりますところでございます。

次に、運賃割引について伺いますけれども、きょう特に申し上げたいのは、国鉄運賃の身障者割引から内部障害者が除外されているという点でございます。この問題は再三お願いしているわけであります。國鉄の再建はしなければなりませんが、國鉄の再建のことに絡められてしまいまして一向に解決をいたしておりません。これまでの運輸省の答弁は、運賃上の公共負担の軽減対策については関係省庁で検討を進め、早急に結論を得ることになっているから、その結論を待つからということに尽きるわけでございます。この検討はどうに進んでいるのか、またいつ結論が出るのか、その見通しなどを伺っておきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(永光洋一君) 国鉄の公共負担の問題につきましては、昭和五十四年に閣議了解で、いわゆる国鉄の構造的問題の一つとしまして、長期債務の問題等も含めて公共負担、具体的に申しますと、通学の割引の問題及びいわゆる身体障害者に対する割引の問題等につきまして国鉄の負担をどの程度までするか、あるいはそれぞれ文部省なり厚生省の政策官庁においてどの程度負担しているかというような問題を議論するために、五十五年に第一回の検討会議を開きました。それ以後、確かに三年以上四年近くたっておりますが、八回にわたりまして関係省庁集まりまして担当者いろいろ議論をいたしておるわけでござりますが、何分経緯が非常にありまして複雑な問題でもございますので、やはりどの程度まで公共的な、強制的に国鉄が負担すべきその範囲がどうであるかという点でなかなか話が煮詰まりませんで、特に厚生省さんとの話だといたしますと、確かに心身障害者対策基本法の趣旨もござりますし、片や国鉄のいわゆる財政という問題もござりますので、その間にありまして関係省庁との話し合いをおまだ現段階においては進めておるところでございます。

○前島英三郎君 四年も五年も同じ答弁が繰り返されると何となくこちらも白けてくるのですが、もうそれはだめです、厚生省に話してもだめで

す、どころかにやつてもだめですと、むしろはっきり結論をそれなら出すなら出す方法があるんであります。この問題は再三お願いしているわけであります。國鉄の再建はしなければならない、それももちろん確かにございます。そして、その再建にも関連して財政上の問題を政府内で調整する、それも必要だと思います。しかし、その内部障害者に対する差別的扱いというのは、それらとは別の次元の問題ではないかと思うんです。今回、身体障害者福祉法の改正案が提出されておりまして、成立をいたしましたと人工戦器の造設者が法の対象になつてまいりますけれども、この方々は運賃割引の対象にはそうするとなりますかどうですか。その辺はいかがですか。

○政府委員(永光洋一君) 今申しましたように、公共負担の問題につきましては、現在国鉄が負担をとどめますかどうですか。その辺はいかがですか。

○前島英三郎君 政令で定めてあつたら、身障福祉法が改正されるごとに運動して範囲も改正されたり違ひないと思うんですがね。それが要するに、そういう形はないわけですから、してみると、法律とはちょっと矛盾しているのじゃないかというような気がするんですが、その辺はいかがですか。

○政府委員(永光洋一君) 政令を定めますとき

に、やはりそれぞれ関係省庁なりあるいは国鉄等の考え方等も含めてつくるわけでございまして、そのところは政令で決まり、あるいはそれぞれの追加のあつた場合にまた政令を改正するかどうかという問題は、政令がありましても同様の問題があるのではないかと思いますが、当面、国鉄の追加のあつた場合にまた政令を改正するかどうかという問題は、政令がありましても同様の問題があるのではないかと思いますが、当面、国鉄の約款で一種、二種で現在割引を実施いたしておりますので、その方向で現時点におきましては特段この政令を明定するというところの考え方であります。すなわち、障害者が介護者に伴われて鐵道を利用するのを前提としているということですね。そして、國鉄運賃割引の規則において

それによりますと、身体障害者の範囲を政令で定めることになつておりますが、それに対応する政令というのはないわけですね。これはなぜですか。

○政府委員(永光洋一君) 昭和二十四年に福祉法が改訂されてから以来、関係省庁で当时運賃法の問題として議論をしたようではありますけれども、内に調整する、それも必要だと思います。

しかし、その内部障害者に対する差別的扱いと

いうのは、それらとは別の次元の問題ではないかと思うんです。今回、身体障害者福祉法の改正案

が提出されておりまして、成立をいたしましたと人

が提出されて

ございましょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 十分研究させましょ
う。

○前島英三郎君 確かに国鉄は非常に赤字である
ということは国民周知のことなんですけれども、
例えば私この間オーストラリアへ行きましたら、
オーストラリアもやはり公共交通機関は赤字だと
いうことでした。しかし、考えが若干違つております。
まして、一日どんなに込んでいたときも十両の車
両は出す、しかしながらがらのときもやっぱり十両
の車両を出す、そこに人間が百人、五百人と単位
が変わつても一向に経費的な部分ではマイナスは
ないということで、一番人々の利用する午前七時
から十時までは障害を持った人々は半額の運賃を
徴収しておりますが、それでもしている通勤以外
のときには十両編成はがらになるわけであ
りますので、そのがらがらの中で障害者が利用す
る場合には無料であるというような非常に思い切
った交通施策をしております。

今百一キロ以上でなければ割引ができる。地
域交通の中では障害を持った人々は二十キロ、三十
キロといふ一つの行程の中で国鉄を非常に利用
したいという願望があるわけなんです。長距離に
なりますと飛行機あるいはまた車というときに移
動が転換されていく時代でありますけれども、や
はり通学、通商、あるいはいろんな生活の中にお
きましては五十キロ範囲ぐらいまでこの際は拡大
をしていただきて、むしろしているときに障害
を持った人たちが乗るということは、確かにそれは
国鉄の負担といふところもあるけれども、言
つてみれば逆に半額であろうと増収になるのでは
ないかという計算もあり立つような気持ちを持つ
わけでありますから、その辺も距離の拡大とい
うか。

○國務大臣(細田吉藏君) 身体障害者の法律改正
をしたのは随分古い話でございまして、その後非
常に事情が変わっておりますから考え方を変えて
おきたいと思うんですが、大臣いかがでございまし
よ
うか。

○前島英三郎君 確かに国鉄は非常に赤字である
ということは国民周知のことなんですけれども、
例えば私この間オーストラリアへ行きましたら、
オーストラリアもやはり公共交通機関は赤字だと
いうことでした。しかし、考えが若干違つております。
まして、一日どんなに込んでいたときも十両の車
両は出す、しかしながらがらのときもやっぱり十両
の車両を出す、そこに人間が百人、五百人と単位
が変わつても一向に経費的な部分ではマイナスは
ないということで、一番人々の利用する午前七時
から十時までは障害を持った人々は半額の運賃を
徴収しておりますが、それでもしている通勤以外
のときには十両編成はがらになるわけであ
りますので、そのがらがらの中で障害者が利用す
る場合には無料であるというような非常に思い切
った交通施策をしております。

まず、具体的な問題に入ります前に、鉄道営業
法の解釈について二、三確認をさせていただきた
いんですが、この営業法の第四条の二項に、「附
添人ナキ重病者ノ乗車ハ之ヲ拒絶スルコトヲ得」
こうあるんですが、この場合、「重病者」とはどう
のような状態の人を指すのかという点でございま
す。昭和五十五年九月十九日付の社会党村沢議員
の質問主意書に対する答弁書は、「付添人なくし
て乗車した場合には運送上の支障が生ずるおそれ
のある程度に症状が重い者をいう。」ということです
。お示しいただきたいと思うんですが。

○政府委員(永光洋一君) 鉄道側の責務と申しま
すのが、例えば損害賠償債務だとか、そういうよ
うな民事的な債務のこともありましょうし、ある
一定の事実上の負担という問題もあると思います
が、例えは天災地変があつても損害賠償してほし
いというような条件を旅客なり荷送り人が申し出
た場合とか、あるいはこの荷物なりあるいはこの
運送される旅客につきまして特段の付き添いとい
いますか、監視を頼むというような、一般的に鉄
道というのは運送はそうでございますが、多数の
旅客なり多数の貨物の契約を履行するわけでござ
いますので、そういう意味で特別の負担になるよ
うな条件を付される場合にはこれはお断りするこ
とがある、こうしたことではないかと思います。

○前島英三郎君 六千駅あるそうですけれども、
私も全国いろいろ国鉄を利用させていただきます
と、積極的に介添えをしてくださる方、あるいは
介添え者が必ず必要というふうにおっしゃって介
添えを拒絶する駅、いろいろさまざまございま
す。この辺は東高西低といつても、割合関東近県
の駅ではそういうことはめったにないんですが、
悪化するというようなことを前提に、そういう
ことでありますから、その辺も距離の拡大とい
うとも思い切つてぜひ検討の中に加えていただき
たいと思うんですが、大臣いかがでございまし
よ
うか。

方々についてはということだと思いますので、当
然、老人の方とかあるいは身障者の方ということ
になつておりますのは、国鉄の財政がこういう状
況なのですから一般会計で見たらどうだ、これ
を予定している規定ではないということをごさ
います。

○前島英三郎君 含まれていないということです
りたいと思います。

○前島英三郎君 ゼビ、政府部内でも話し合つて
いただいたいと思います。

次に、公共交通機関の障害者等の利用が可能か
どうかの問題について、お伺いをしたいと思いま
す。

まず、具体的な問題に入ります前に、鉄道営業
法の解釈について二、三確認をさせていただきた
いんですが、この営業法の第四条の二項に、「附
添人ナキ重病者ノ乗車ハ之ヲ拒絶スルコトヲ得」
こうあるんですが、この場合、「重病者」とはどう
のような状態の人を指すのかという点でございま
す。昭和五十五年九月十九日付の社会党村沢議員
の質問主意書に対する答弁書は、「付添人なくし
て乗車した場合には運送上の支障が生ずるおそれ
のある程度に症状が重い者をいう。」ということです
。お示しいただきたいと思うんですが。

○政府委員(永光洋一君) 鉄道側の責務と申しま
すのが、例えば損害賠償債務だとか、そういうよ
うな民事的な債務のこともありましょうし、ある
一定の事実上の負担という問題もあると思います
が、例えは天災地変があつても損害賠償してほし
いというような条件を旅客なり荷送り人が申し出
た場合とか、あるいはこの荷物なりあるいはこの
運送される旅客につきまして特段の付き添いとい
いますか、監視を頼むというような、一般的に鉄
道というのは運送はそうでございますが、多数の
旅客なり多数の貨物の契約を履行するわけでござ
いますので、そういう意味で特別の負担になるよ
うな条件を付される場合にはこれはお断りするこ
とがある、こうしたことではないかと思います。

皆さん的手をかりる、もしくは施設設備の改善を
要請するといったことは特別の責務には当たらな
いという点なんですが、この点ははつきりしてい
ますでしょうか。いかがですか。

○政府委員(永光洋一君) もちろん、お客様の
中にはお年寄りもおられますし、いろんな方がお
られます。このサービスの提供のために、一般的
に鉄道事業者としてはやることはやるべきだと
思いますので、今お話しのよなことにつきまし
て若干の事例であるかもしませんけれども、我
我としましては、そういう方々に対してもできる
だけのことをやるようにということで指導いたし
ております。

先生御案内と存りますけれども、私鉄でもでき
ればあらかじめ若干事前に連絡をしていただきた
いというようなことは言つております、急に見え
ても駅員がたまたまそこにいないとかいうよう
な話もありましまから。ただ、できるだけそうい
う方々の運送の申し込みなり、あるいは運送の遂
行につきまして鉄道営業としてはできるだけ対応
をする、こういう指導をいたしております。た
だ、一般の方々と違うサービスだということでそ
れを拒否するとか、そういうことはやつていい
と思いますし、またそれに対してはそれ相当のサ
ービスで対応すべきだと我々は思つております。

○前島英三郎君 我々も利用する場合に、なかなか
か自分たちの意気込みとは別に、障害を阻む一つ
の壁が特に国鉄の中には多々ございまして、それ
もまたいろいろな形で改善されているということ
は評価もできるんですけど、そこで具体的な
話に入りますが、障害者等を配慮した鉄道、自動
車あるいは航空につきまして、今日までの施設設
備の改善状況についてその概略を伺つておきたい
と思うんですけれども、まず鉄道の関係から。

○説明員(本田勇一郎君) お答え申し上げます。
現在、五十八年度の状況につきましては目下集
計中でござりますので、五十七年度につきまして
申し上げさせていただきます。

まず、目の不自由な方のための対策でございま
す。

すが、五十七年度に実施したものから申し上げますと、点字ロックが八十一駅実施いたしました。合計五百七十一駅になります。点字テープが五十五駅実施しまして三百八十四駅。点字時刻表、三板、十五駅実施しまして五十七駅。点字案内、二駅実施しまして十二駅。誘導チャイム、十四駅実施いたしまして三十五駅。

次に、車いす利用者のための対策いたしました。トイレの改良、二十四駅実施いたしまして百二十駅。改札口の拡大、三十一駅実施いたしまして二百三十三駅。エレベーター、十九駅新設いたしまして四十一駅。スロープの改良、三十五駅実施いたしまして九十七駅。それから新幹線の車両でございますが、これは御案内のとおり東北、上越は全編成でありますが、東海道・山陽新幹線につきまして合計で百二十三編成でございますから、合計百五十九編成実施しております。車いすを常備することにつきましても、一駅実施いたしまして現在二十八駅に実施しております。

今後の改善につきましては、大変予算事情の厳しいところでございますが、最大限の努力をしてまいる所存でございます。

○政府委員(西村康雄君) 私鉄あるいは営団の地下鉄等におきます整備状況を申し上げますと、車いす用の通路等が、これは五十八年度についてまだできておりませんが、八百十三駅に、私鉄大手十四社で。それからエレベーター及びエスカレーターの利用につきましては九十八駅でございます。それから身体障害者用のトイレの設置につきましては百六十四駅。自動券売機に点字テープを貼付したものが千四十九駅。誘導警告ブロック等の設置をしたのが五百九十八。前年度に比べまして私どもの評価ではかなりのテンポで整備され、進んでおりますし、営団、公営地下鉄等もこれに準じて逐次整備されております。

また、乗り合いバスでも、低床広ドアバスの導入につきましては、五十六年度から五十七年度にかけまして約二千三百台余りがふえております。

それから航空関係でございますが、空港に車両を常備しておくとか、エレベーターを設置するとか、身体障害者用のトイレの設置をするとかいうようなことが逐次進められておりますが、また搭乗者用の、航空機に搭乗するためのリフトをつけておりますバスが羽田等に用意してございます。

全般に逐次、決して御期待のスピードとは言えないとかもしれません、それなりに各交通機関の整備を進めさせていただいております。

○前島英三郎君 それなりに改善はかなり進んでいますし、私も、ああこの前はこんなだったのに今度はこうなったのかなというところで大変感激する場面にも遭遇しますけれども、「技術的な開発研究も私どもとして力の及ぶ限りやりたい」これは五十六年三月三十日の参議院予算委員会分科会でのお尋ねに対しましての御答弁がつたんですけれども、そういう意味ではいろんな技術開発などもやっておられると思うんですけども、最近は垂直移動とか、あるいはまた最近新聞でも報じられました、エスカレーターの改良型を新宿駅西口に設置するなんというのが報道されております。

いろんな知恵を出すことによって、障害があろうとなからうと、お年寄りであっても若い人であっても、みんなに使われる一つの公共の輸送機関として大きく変わっていく、進展していくといふふうにも思ひますけれども、そういう技術についての開発研究、あるいはまたエスカレーターの改良型といいますか、非常にエレベーターよりも安くして、そして費用がかからなくて、今あるエスカレーターよりも一千万円ぐらい、普通よりもちょっと高いということのようですねけれども、これから設置されるエスカレーターがみんなこういうタイプになっていくようなことになりますと、費用の問題はほとんど考慮に入れなくていいようになるかもしれないし、新しい一つの運輸省の方として、輸送機関のあり方として、国鉄はこうしたアイデアに本格的に取り組んでいただきた

いと思うんです。
日本の国鉄では、陸橋というのが大変大きな壁になつております。西ドイツなどへ行きますと、駅のプラットホームの端々はトンネルになつておりますから、全部スロープで次のプラットホームに行けるようになつていますけれども、日本の場合は大方が三十五段平均の陸橋になつておられますので、こうしたエスカレーターの開発取り組みは大変重要な思います。その辺はいかがでしょうか。

○説明員(岡田圭司君) 国鉄でございますが、御質問の件にお答えいたしたいと思います。
既に製品化されております車いす用の階段昇降機を国鉄の駅のホーム等の階段に併置するといふことにつきましては、何分多数のお客様が上り下りいたします場所であるという観点から、まずは一つは安全性の問題がござります。
まず、この問題につきましては、身障者の方々とそれ以外の方々の安全を同時にお守りしなければならないという一つの技術的な難しさがござります。それから駅構内におきますお客様の流動的状態、これがかなりランダムな動きが入つておりますし、しかも大きく述べますと一種の乱流であるということと技術的な難しさが一つ考えられますが、それから駅の構造上による設置条件が一つございます。これにつきましては、基本的にはその駅そのものの立地条件までさかのばらないことという問題等がございまして、非常に制約条件が多いため、幾つかの問題点が考えられます。
そこで、まず私どもいたしましては、新幹線の「ひかり」停車駅と東北、上越新幹線の各駅につきましては、身障者の方々の御利用可能なエレベーターを整備いたしました。それから残る新幹線の駅につきましては、年に一駅程度のピッチではござりますけれども、整備を進めてまいりたいと考えております。改善のテンポが遅々たるものでありますとともにつきましては大変申しわけないことと存しておりますが、何とぞ国鉄の厳しい財政事情をこしんしゃくいただければと思ひます。

また、在来線の各駅等につきましては、前回先生から御指導を賜りましたように、既設の荷物用エレベーターを御利用いただべく、昇降機の安全を管理しております関係省庁と、設備条件でありますとかそれから運用条件等につきまして具体的な話を詰めつゝあるところでございます。さらに、近い将来の課題といったしまして、国鉄のこれらの問題に対する一番大事な問題というものが、こういう垂直移動システムと申しますか、そういったものが非常に重要であり、それが解決のキーポイントではないかという観点から、まず国鉄の駅には非常に多数のエスカレーターが設置されてあるわけでございますが、これをうまく利用することによりまして、安全かつ取り扱いが容易で、かつ安価な垂直移動装置といいましょうか、そういったものの研究を進めているところでございます。いましばらくお時間を拝借いただければと存じております。

いずれにいたしましても、スロープ、エスカレーター、エレベーター、簡易昇降機等々の垂直移動手段の中から駅によってどういうものを導入していくべきかということの検討が一番大事でありますし、限られた駅空間の中で健常者の施設とのバランスもよく、かつ最小のスペースという空間的な条件、それから走行性能、建設費、ランニングコスト、安全性、使いやすさ、こういったものが一番技術的に難しいところでございまして、現在鏡意研究を進めておるところでございますので、どうかひとつよろしくお願ひいたしたいと思います。

○前島英三郎君 施設設備の改善は、利用を可能にすると一面を持つ一面、運輸行政の柱の一つである安全ということも重視されなければならないと思います。そういう見地からすると、点字ブロックの場合、何か視覚障害者のためというよりも、むしろ安全という面で非常に重要な役割を果たしているように思うんですね。プラットホームからの転落事故もたび重なつていいわけでありまづから、高い優先順位を与えるべきだというふう

にも思います。そして、その際、視覚障害者の皆さんからの要望を生かして、ホームの両側に線路のある島式ホームについて特に点字ブロックの設置を急いでいただきたいと思うのですけれども、これは余り国鉄の厳しい財政というよりも、これはむしろ健康な人たちの安全をという意味も絡めますと、これはそう多額な予算ではないような気がするんですが、ぜひ頑張っていただきたいと思うんです。いかがでしょうか。

○説明員(本田勇一郎君)

駅におきまして、相対式ホームより危険度の高い島式ホームを優先して

点字ブロックを設置することにつきましては、利用者の実態等を勘案しまして、御要望の趣旨に沿いますよう最大限の努力をしてまいりたいと考えております。

○前島英三郎君 時間も残り少なくなりましたので、最後に、交通事故の被災者救済について伺いたいと思います。

自動車事故対策センターは、発足してから満十年を経過いたしました。私は、同センターの業務につきまして、外からでありますか、注目してまいりました。植物状態患者と言われる重症の被災者の救済策など見るべきものがあると評価しております。しかし、交通事故は相変わらず多くて、亡くなる方もけがをする方も依然高い数字のままでござりますけれども、事故のための悲劇は人ごとではございません。センターの存在が、事故防止、被災者救済のためにいかに寄与するか真価が問われるのは、十歳になつたこれからだと言わなければならぬと思います。

そこで、きょうは重度後遺障害者の救済策の状況につきましてお伺いするとともに、センターの今後の充実策について承つておきたいと思いまます。いかがでしようか。

○政府委員(角田達郎君) 自動車事故に遭われた方の救済でございますが、これは強制保険でカバーする、そういう仕組みは当然あるわけですが、ますが、事故対策センターはその自賠責の保険料の運用益で運営をやつております。

それで、重度の後遺障害者に対しましては、介護料の支給とか、そういうことで救済をやつておるわけでございますが、そのほかに、千葉療護センターといふものが、これは自動車事故対策センターの附属機関として本年の二月に開業したわけでございまして、これは自動車事故による重度の意識障害者を専門に収容いたしまして、治療並びに養護を行う施設でございまして、これらの方々を抱えておられる家庭の経済的、精神的な負担を軽減することに役立っているものと期待しております。

このセンターは、計画病床、ベッド数が五十ベッドでございますが、本年の二月は二十ベッドで開業いたしまして、四月に三十ベッド、それからさらに本年の十月に四十ベッドにやす预定にしております。

○前島英三郎君 とても現状の交通事故の増加に率直なところだと思うんですが、千葉のほかに、次にというような予定などはいかがでしょうか。

○政府委員(角田達郎君) 千葉の療護センターは、ただいま申しましたように、最終的には五十五ベッドにしたいというふうに私ども考えております。ただし、今後どういうふうにこの種の病院を拡大していくか、この辺のところは、この千葉の療護センターの施設の運営状況を見まして、それを十分検討してからやってまいりたいというふうに考えております。

○前島英三郎君 自賠責保険につきまして、障害のある人が事故によって同一部位に後遺障害を受けての場合、保険金額を差し引くことは不合理です。いかがでしようか。

○政府委員(角田達郎君) 自動車事故に遭われた方の救済でございますが、これは強制保険でカバーする、そういう仕組みは当然あるわけですが、ですが、事故対策センターはその自賠責の保険料の運用益で運営をやつております。

究の一翼として本年度から等級表の検討なども始めるそうであります。運輸省が本当にやはり私たちの提起した問題に取り組んでいただいて、こうした研究班に検討を頼むということは当然なことだというふうにも思ひますけれども、労災との関係もあるかもしれません、労災保険は対象が働いている人に限定されておりますけれども、自賠責の場合は子供から老人まで不特定の人を対象にしているという違いもございます。いろいろ難しい問題があるかと思いますけれども、この辺の見解、それからそれにに対する取り組みにつきまして伺いたいと思います。

○政府委員(角田達郎君) 確かに、五十六年の三月三十日に、先生の御質問に対して当時の自動車局長が勉強をするという答弁をしております。その後、いろいろ検討をしたわけでございますが、ある部位に障害のある方がさらに交通事故によつて悪化したという場合には、やはり以前の悪かった部分の障害についての補償というものは、これは理論的に控除しなければならないということでござります。

ただ、五十六年の三月のときの先生の御質問の中に、一級の障害の方が死亡した場合とか、それから知悉おくれの方が脳障害になつたとか、こういうような場合にそれぞれ前に悪かつたところが控除されるようなお話を載つてしまつたけれども、そういうようなケースについては私どもは論理的にも控除されるべきではない、かようく考えております。

○委員長(高平公友君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(高平公友君) 運輸省設置法の一部を改正する法律案に賛成の方の举手を願います。

〔賛成者举手〕

○委員長(高平公友君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(高平公友君) 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いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(高平公友君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(高平公友君) 次に、恩給法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

○委員長(高平公友君) まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。中西総務長官。

○國務大臣(中西一郎君) ただいま議題となりました恩給法等の一部を改正する法律案について、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げま

して運輸大臣の答弁をいただいて、私の質問を終ります。

○國務大臣(細田吉藏君) 先ほどもちょっと申し述べましたが、身体障害者問題については何といつても古くて新しい問題でございます。いろんな

点で日本の交通機関が立ちおくれておることは御案内のとおり、御質問の中にもあるとおりでございました。私いたしましては、今後、機構改正がございますのを一つのチャンスにいたしまして、

とも十分連絡をとつて進めてまいりたい、かよう

に存じておる次第でございます。

○委員長(高平公友君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

○委員長(高平公友君) 他の方の賛否を明らかにしてお述べを願います。——別に御発言もないようですから、

○委員長(高平公友君) これより直ちに採決に入ります。

○委員長(高平公友君) 運輸省設置法の一部を改正する法律案に賛成の方の举手を願います。

〔賛成者举手〕

○委員長(高平公友君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(高平公友君) 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いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(高平公友君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(高平公友君) 次に、恩給法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

○委員長(高平公友君) まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。中西総務長官。

○國務大臣(中西一郎君) ただいま議題となりました恩給法等の一部を改正する法律案について、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げま

す。

この法律案は、最近の経済情勢にかんがみ、恩給年額を増額するとともに、戦没者の遺族、傷病者等の待遇の改善を図るほか、長期在職の老齢旧軍人等に係る仮定俸給の改善等の措置を講じ、恩給受給者に対する待遇の一層の充実を図ろうとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

この法律案による措置の第一点は、恩給年額の増額であります。

これは、昭和五十八年度における公務員給与の改善を基礎として、昭和五十九年三月から、恩給年額を増額しようとするものであります。また、公務関係扶助料の最低保障額、傷病恩給の基本年額等については、同年八月からさらに増額を行い、公務扶助料については、遺族加算を含み年額百三十七万円を保障することとしたとしております。

その第二点は、普通恩給等の最低保障額の増額であります。

これは、長期在職の老齢者に係る普通恩給の最低保障額を昭和五十九年三月から八十万六千八百円に引き上げ、その他の普通恩給及び普通扶助料の最低保障額についてもこれに準じて引き上げるほか、さらに、同年八月からは、長期在職者に係る普通扶助料の最低保障額を五十三万三千五百円に引き上げ、その他の普通扶助料の最低保障額についてもこれに準じて引き上げようとするものであります。

その第三点は、長期在職の老齢旧軍人等に係る仮定俸給の改善であります。

これは、長期在職の七十歳以上の旧軍人等に係る仮定俸給の格付を、昭和五十九年十月から一号俸引き上げようとするものであります。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同あら

んことをお願いいたします。

○委員長(高平公友君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十六分散会

四月二十五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三月二十一日)

一、恩給法等の一部を改正する法律案

第六号中正誤	
ペジ 段 行	誤
五 一 五	いらっしゃいま せん
〃 〃 六	いらっしゃた
〃 〃 〇	重なるが
〃 二 三	重なるのが できて
第七号中正誤	
ペジ 段 行	誤 正
四 一 五	民間労働省 民間労働者
三 三 六	終わり いわゆる いわれる
三 三 九	農林省
元 一 七 八	農水省
四月に	四月を

昭和五十九年五月十九日印刷

昭和五十九年五月二十一日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C