

第十三回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第二十号

(六〇二)

昭和二十七年四月十七日(木曜日)

午前十一時十六分開議

出席委員

委員長 岡村利右衛門君

理事 黒澤富太郎君 理事 満尾 君亮君

理事 山崎 岩男君 理事 淺沼稻次郎君

大澤嘉平治君 岡田 五郎君

尾崎 末吉君 片岡伊三郎君

關谷 勝利君 玉置 信一君

坪内 八郎君 熊本 虎三君

江崎 一治君

出席政府委員

運輸政務次官 佐々木秀世君

運輸事務官 (自動車局長) 中村 豊君

運輸事務官 (自動車局長) 中村 俊夫君

車庫整備部長 中村 俊夫君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

四月十六日

東北海運行政機構に関する陳情書

(秋田県商工会議所会頭 佐々木惣一

郎外四名(第一三六〇号)

同(山形県知事村山道雄)(第一三六

一号)

信飛鉄道敷設に関する陳情書(富山

市議會議長千田重作)(第一三六二

号)

を本委員会に送付された。

本日の会議に付した事件

道路運送車両法の一部を改正する法

律案(内閣提出第一一八号)

国際観光ホテル整備法の一部を改正

する法律案(内閣提出第一六六号)

○岡村委員長 これより会議を開きま

す。

国際観光ホテル整備法の一部を改正

する法律案を議題といたし、まず政府

より提案理由の説明を求めます。佐々

木政務次官。

国際観光ホテル整備法の一部を改

正する法律案

国際観光ホテル整備法の一部を

改正する法律

国際観光ホテル整備法(昭和二十

四年法律第二百七十九号)の一部を

次のように改正する。

第四條第一項第四号を次のように

改める。

四 申請者のホテル業の経営が著

しく不健全又は不確実であると

認められるとき。

第八條中「法人税」の次に「及び所

得税」を加える。

別表第一の第一号中「環境」の次に

「及び建築」を加える。

別表第一の第二号中「三分の一以

上」を「二分の一以上」に改める。

別表第一の第三号中「支店」が

あること。」「を「収容人員に相応した

規模のロビーその他の客の共用に供

する室があること。」に改める。

別表第一の第六号を次のように改

める。

六 使用のために用水を取り替える

ことのできる設備を有する洋式浴

室(以下「基準浴室」という。)又は

冷水及び温水を出すことのできる

シャワー設備のあるシャワー室

(以下「基準シャワー室」という。)

であつて、洋式客室に附属するも

のが、東京都の区のある区域並び

に京都市、大阪市、横浜市、神戸

市及び名古屋市内においては、六室

以上で、且つ、洋式客室総数の十

分の一以上、その他の地において

は、三室以上で、且つ、洋式客室

総数の十分の一以上あること。

別表第一の第六号の次に次の一号

を加える。

六の二 基準浴室又は基準シャワー

室が附属していない洋式客室の敷

に相応した数の共用の基準浴室

又は基準シャワー室で、その入口

にかぎをかけることができるもの

があること。

別表第二を次のように改める。

別表第二

建物

イ 鉄骨鉄筋コンクリート造

及び鉄筋コンクリート造

四十年

ロ いんが造、石造及びブ

ロック造

三十年

ハ 鉄骨造

二十五年

ニ 土蔵造

二十年

ホ 木造及び木骨モルタル造

十五年

建物附属設備

イ 電気設備

十五年

ロ 汽かん設備

十年

鋼鉄製のもの

ハ 暖房設備

鋼鉄製のもの

十五年

ニ 冷房設備

鋼鉄製のもの

十年

冷房設備

冷凍機の馬力が三十馬

力を超えるもの

十五年

冷凍機の馬力が三十馬

力以下のもの

十年

通風設備

多段式送風機及び単段

式送風機

十五年

建物に直接取り附けた

扇風機

十年

昇降機設備

十五年

給排水設備

十五年

衛生設備

十五年

リイからチまでに掲げる設

備以外の建物附属設備

十五年

イイからチまでに掲げる建

物附属設備の全部を総合し

て償却額の計算を行う場合

の耐用年数

十五年

構築物

イ 庭園

三十五年

ロ は装道路

2 その他のもの

三十年

器具及び備品

イ 室内装飾品

1 金属性のもの

二十年

2 その他のもの

十五年

ロ 食器用品及び椅子、房用

品

四年

ハ 繊維製品及びいす、

その他の客室用品、応接

セット及び娯楽設備

五年

ホ 電話設備

十五年

ヘ オナサイン

三年

ト その他

十五年

1 主として金属性のもの

八年

2 その他のもの

五年

機械及び装置

イ 引湯管

五年

ロ その他の機械及び装置

1 ちゅう房用設備

八年

2 その他のもの

十五年

別表第三の第二号を次のように改

める。

二 外客の宿泊に適する客室(以下

「基準客室」という。)の数が、十室

以上で、且つ、客室総数の二分の一

(六〇二)

国の行政事務であります。しかしこのようなことを一々公務員がやっていることも実情に即しませんので、民間の者に国の事務を代行させる意味で、自動車登録番号交付代行者というものを運輸大臣が指定しまして、その者にやらせているわけでありまして、そうしてその交付手数料の今の四百円の問題でございますが、この交付手数料については運輸大臣の認可を受けなければならぬというところに、道路運送車両法第二十七條で規定してありまして、同條の第二項に運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、自動車登録番号標の交付に要する実費を考慮して、これをしなければならぬ。という規定があるわけでございます。この規定によりまして従来の慣行あるいはナンバー・プレートの実費を勘案しまして、従来もそのくらいあるいはそれ以上とつておりましたので、四百円という額がきめられたのでございます。これは東京においてのことでございます。そういう規定になつておるのでございます。また代行者というものを特定しておることとは、行政事務の代行でございますから、その信用や経験を考慮してやらなければならぬものでありまして、だれでも自由にするというわけにはいかないわけでございます。以上が登録に関する御質問のお答えでございます。

第二の御質問の通運事業法の問題でございますが、駅に出入りして鉄道で着いた貨物を出し入れする仕事は、一面においては道路運送法で貨物自動車運送事業の免許を受けなければなりません。と同時に他面、通運事業法で通運事業の集貨配達の免許を受けなければならぬというふうに、二重の法規制になつておるのでございます。しかしながらこれがいかにも複雑な、煩雑な手続のように見えることは御説の通りでございますので、貨物自動車運送事業の免許を受けた者が駅に出入りして貨車に積みおろしをする、貨物を集貨配達しようとする場合には、わざわざ通運事業の免許をもう一つ受けなくとも、集貨配達する限度においては、駅に出入りするという取扱の指定を受ければよいという規定にしてあるわけでありまして、従いましてただいまのようなお話でございますれば、陸運局長に申請をされて、必留駅なら必留駅へ出入りするという指定を受けていただければ、合法的にできるわけでございます。この手続はさしてむずかしいものとも思いませんので、その方法をおとり願つたらいかかと思つております。もちろんそれはトラック事業の免許を持つておられることが前提でございますから、無免許の者がそれをするのは許されておられません。免許業者であれば指定を受けられるように、またこの指定を與へることについては、なるべく簡略化してやるようにしたいことを、私たちは現地の局長に指示しておるわけでございます。

○熊本委員 大体ナンバーとりかえにつきましても、現状で行かれるというところでありまして、現在の何回にもわたる煩雑さ並びに将来たび／＼あるであろうという想像から来る業者の不安は、それをもつて了解できると思つては、運輸省その他からいいますれば、信用ある代行機関でなければならぬというところであらうと思つておるが、過去の問題からいまして、おおむね運輸省関係の人々がやつて、そうして膨大な利益をせしめておる。そういうことから、またその制度改革をしてナンバーとりかえが来たのではなからうかという不安から、こういうことに神経質になつておつたわけでございますが、ただいまの御答弁で大体了承することができたと思つておる。

なお先ほどの通運事業法に基く問題でございますが、いろいろの法令関係に基いてなされる手続であらうと存じます。しかしながらたとえて言いますと、東京の東部に営業所を持つておるトラック業者が、お得意の關係によつて、たとえば横浜あるいは静岡等からいまでは依頼されて、やはり営業の一環としてこれを行つておられるわけでございます。そういう場合に、頼まれた、荷物は着いたが、その手続なきために荷物をただちに処理することができないうというやうな不便が、至るところで起つておるやうでございます。従つてたとえば東京の東部の業者がそのことの見通しから行きますと、先ほど言われたやうな指定をたくさんとつておくといふことも、これは業者としてなかなか困難であるとともに、日本の産業上に及ぼす多くの被害があるかと存じます。従つて、私同法をよく調べておられますので、ここでこういうふうにとらへたらどうかという私の意見は持つておられませんけれども、特に実態をお調べ願つて、さやうな不便がこれの運用によつて処置されるべきものがあれば、これをただちに改めていただくたいと思つておるが、そういう点に関するお考えをひとつ拝聴しておきたいと思つておる。

○中村(豊)政府委員 通運事業法の煩雑な手続を避けるために指定制度があるというところを申し上げましたが、この運用につきましても、大体トラック事業者の営業所の範囲の中にある駅を指定するという考えでおります。従いましてただいま御指摘のような静岡まで頼まれた場合、静岡駅に入ること、指定をあらがはめとつておくことはちよつとできないと思つておる。その点は非常に不便が起ると思つておる。その点が非常に問題な非常な根拠的なものでございまして、通運事業法の法律の領域と申しますが、それとトラック事業の法律の領域というものがぶつかることに關係しておるものでありますから、たまによその方々の駅に出入りするから、そういうことを予想してどこもかしこの駅にも指定をとつておくといふこと、また指定を惜しみなく與えてよいというわけには行かないものであります。その点の調整は実はわれわれも非常に苦慮しておるのであります。ただいま申し上げたやうにいたしたいと思つておる。

○瀧尾委員 関連して……。ただいまナンバー・プレートの交付代行者のお話が出ましたが、政府委員の御説明によりまして、経験なり信用というやうな標準によつて御選定になるかに伺つたのであります。實際問題として起きたところを見ますと、過去において経験のあつたものをお取上げになつて、新しくせられるというやうな向きもありません。指定については、民間から見ると、どうも納得しかねるやうな面が往々にしてあるのであります。が、どういふ御方針で御選定になつておられますか。その御方針をこの際明示していただきたいことと、それからこれが独占的になりますれば弊害があると思われ、これを複數制にするお考えがあるかということも伺ひしておきたい。

○中村(豊)政府委員 交付代行者の指定は、陸運局長に於て権限を委任してございまして、各陸運局ごとにあるいは県ごとに指定の方針に食い違ひがあつたことはわれ／＼も聞いておりますが、その点について統一した方針を出すことも考えております。やはりその方針の基本といたしましては、實力、信用とか、経験とか、従来の実績とかいふことによるべきはもちろんでございまして、そのほかにやはりそのナンバー・プレートを受けるときに、つまり自動車所有者の關係の方といふことも考えなければならぬものでありますから、各県ごとにその辺の従来の実績や現状、今申したいいろいろな關係の方の込み入つた複雑な關係を勘案しまして、適当な方に適當な組合せをしておちつていただくといふことをやつておるわけでありまして、ところが二、三必ずしも従来の実績を持つていた人に満足を得ないところもあるやうに聞いておりますので、それらの点は正に正に、私たちは陸運局とよく打合せをして考へて行きたいと思つております。

それから複數制の問題は、ごもつともでございますが、まだ何分にも最初のことでございまして、どの県も全部複數制になつておりませんが、東京都のごとき非常に多數の車のあるところでは、現に二つの箇所で行つておるわけでございます。また今後において

その走行距離に依じて検査の有効期間をかせるといふことは、まことにやむを得ないことと御了承願いたいのでございまして、この点は昨日からたびたび申し上げておる通りでございます。それならば新車についてももう少し緩和したらどうかというお考えでございますが、この点はまことにごもつともと思つうのでございますが、新車といふにしても、なか／＼その定義がむづかしいので、国産の自動車で、その性能を運輸大臣が指定しておるメーカーもありますれば、そうでないメーカーもあり、同じメーカーでも指定を受けた車種と、そうでないものがある。また外国からの輸入自動車については、現在

もいろいろと種類や内容に差別があるわけでございます。そんなようなことを考えますと、今簡単に、新車については期間を延長するとかいうような方法を法規上とれないことを遺憾に存するのでございます。

いろいろとお話を承っておりますし、まことにごもつともな点があるのをごさいます。そのうちで現在の法規上あるのはこの改正の趣旨から見まして、われ／＼としても考え直さなければいけないと感じる点が出たのでございます。それは御指摘のように新車のうちで、運輸大臣の指定を受けた自動車については、車を検査場に持参して行かなくてはならないと表示すれば、それで車両検査証を交付することができるような制度をとっておりますが、そのようなものについてまで検査手数料を／＼とるのは不合理ではないかという御指摘の点は、われ／＼もまことにごもつともと思っております。その点に關しましては政令では、検査手数料を普通車二百円、小型車百円以内とあつて、適宜定めることが出来ますので、その点については約半額くらいに下げたい、かように考えておるわけでございます。

なお営業用は全免し、自家用はまるまるとれというようなお話でございますが、営業用について、事業の発達を望むことはもちろんでございますが、自家用も、本来の使命において発達することは、同じようにわれ／＼として望ましいことなので、営業用と自家用とをその点について区別することはいかにかと存せられますので、この点は考えることができないかと思つてでございます。

○大澤委員 昨日も局長に御質問申し上げたわけでありまして、わが国の憲法下において、われ／＼国民が少くとも自由であり、あるいは文化生活を行うことは憲法の命ずるところでありますし、なお民法の享受権から考えましても、自動車所有することはわれわれ国民の自由であり、かつてであることは御承知の通りであります。従いまして自分の実力によつて自動車を購入して持つておるものを、政府の都合によつてこれを検査する。しかも自動車を所有し、その自動車に乗ろうとするものは、自分の身の危険に對して保護することは当然考へておるのでありますから、いたゞらに身の危険を冒してまでも車両の整備をしないではいけませんのであります。当然車両の整備もおのづから完備するし、検査官に言われなくても、運輸省の命令がなくても、十分この点は、人間として自分の身の保護をすることは当然であります。そういう完全な自動車を所有し、しかも完全な自動車を運行しようとすることは、すでに民法の享受権からいつても、持つことは自由であり、しかもそれに乗ることに對して、検査をしなければならぬということとを政府がかつてにやるのであつて、一方的に政府が検査をしなければならぬという法律をつくつて、その法律によつて検査をする手数料をとる。しかもその手数料をとるだけでなくて、有効期間も政府がかつてに九箇月にして、一方の自家用は二箇年にするといふ一方的の考え方がござるときは、まことにわれ／＼は納得ができませんのであります。そういう点を考えますときに、道路運送法

によるところの自動車運送事業者が、少くとも現在以上の、経営の面といひ、経営能力といひ、あるいは経済的といひ、進歩発展したならば、それによつてその業者は運賃の値下げをして、しかも国民大衆に便宜を與へ、国民経済に寄與するといふことが明らかであるのでありますから、そういうものに對して一年であつたものを九箇月に縮めて、しかも検査をすることによつて、もちろん一日なり二日なり時間的にも車両を遊ばせるということもあるし、なおそれに對しての費用もかかるし、人件費といひ何といひ、検査手数料はわずかに二百円であつても、いろいろの点から見ると相當の負担であります。そういう点で新車でさえも九箇月である以上は、言わずと知れたことと、古い車両においては、あるいは六箇月でもあるでしょう、あるいは三箇月でもあるでしょう、あるいは三箇月でも要するに業者に負担の過重をせしめて、業者の経営に對しては、この法律の改正によつて現在以上に苦しくさせることは明らかであります。現在より向上することはないわけであり

御答弁を願ひたい、かように思つております。

○瀧尾委員 たいだい大澤委員からのお立場からする御質問がありまして。私多少その御質問の内容に關連してお尋ねいたしたのであります。たとへばわが国の自家用自動車の実情は、アメリカで見ますようなオーナー・ドライヴァーといふものはまだほとんどない。乗用車の数はきつめて少数である。たゞ／＼持つておるとすれば、それは官庁が会社が持つておつて、個人で所有しておる人は私は曉天の星のごときものではないかと考へております。従つて自家用自動車の危険の議論というものは、實際はみな専門的な、職業的な運転手がやつておるといふ実情ではないかといふことについて、當局の見解をただしたいのであります。それからまた今回の御改正についてほしいというやうなことを私は特に希望するほどでもない。なぜかといふと、車の安全を確保する点からいいますと、自分の車だからよく氣をつけさせるといふことは當然でありまして、けれども、やはり多くの中には、もう少し国家が頻りに検査して、安全を確保する方が、高速度で道路上を走るものでありますから、本人の問題よりも第三者に與へる危険を避ける意味において、むしろ検査期間は短縮するといふ議論はあり得ると思つて。しかしながら私が前に政府委員にお尋ねいたしましたところによりますと、自動車はほとんどふえる。検査官は足りない。そのこの事情もいろいろ御勘案の上、こ

というので、實際の面からいへばむしろ危険の状態は自家用自動車にあると思ふ。営業車は事故を起せば幾らの損だといふことはそろばんづくでわかつておる。従つてそろばんづくの経営者であれば、当然車両も完全に事故を起さないようにし、身の安全をはかるといふことは、経営能力に對して調査をして許可をしたものであるから、その点は運輸省としては十分わかつておるはずである。そういう面から見ましても、経営能力のないものに許可するはずはないのでありますから、十分調査して許可した業者が、そんなむちやな危険を冒してまでも車両を運轉するはずはないのである。ただ單にりくつの上からいつて、安全性という面から車両の検査期間を短縮したのだといふことでは、国民は納得できないと思ひます。そういう点からいいたしまして、危険だといふ点一つで行くならば、自家用車も危険の状態は同じである。先ほど申しましたようにドライヴァーすなわち運轉者は、自家用車の方が確かに未熟練者であり、危険の状態は多いといふことは言えると思ひますので、そのものに對して二箇年間の有効期間を與へ、一方の営業車に對して九箇月の有効期間を與へ、しかもそれによつて手数料をいただくといふことは、まことに政府とすれば都合のいい法律である。國民としては最も迷惑する法律である。そういうことをわれ／＼政治の面に身を置く者としては十分批判し、検討した上でなければ、簡単に賛成することはでき得ないといふことにも考へられますので、同僚議員のお考えももちろん十分お伺いするとともに、政府の真剣なるお考えの点をこの機会に

縮せられますことは、私は日本の現状にかんがみて非常にふさわしい御政策だと考える。なぜならば、バスにしましてもハイヤーにしましても営業用のトラックにしましても、相当の間違ひは起つておるのであります。ただ自家用自動車との事故率がどうかということとは私はよく存じませんけれども、とにかく利用いたしておる第三者の、公衆の危険、乗客の危険を来すような事故がとき／＼起つておるのでありますから、その安全性を確保する上において短縮せられることは非常に理論的であり、現状に即して正しい政策だと考えておるのであります。従つて第三の論点といたしまして、営業車と自家用車の助長の問題でありますけれども、これは車両検査の期間とか手数料の問題でなしに、別途にりつばな助成の御方策をお立てになつておることと存するのであります。そういう御確信があらになるかどうか、ひとつお伺いしたい。この面について両者を差別待遇しますことは、車両法を土台にする法律の建前からは、きわめて不適切なるものと考えるのであります。したが、当局の見解を承りたいと思ふ。

○大澤委員 ただいま満尾委員からの関連質問におきまして、自家用車はわが国においてはオーナー・ドライブアーはまだない、特に官庁が自家用を大部分持つておるのだという御説明でありましたが、(一)いや、官庁並びにだ。官庁もある。(二)と呼ぶ者あり。いづれにいたしましてもこういう考え方は、私はわが国の今後の自動車行政の面から見て、まことに當を得ないと思ふのであります。なぜならば自家用自動車

の運転は、最近においてはすでに婦人が相当自動車の運転をしておるように見えるし、なお国会内においても、前回の予算委員長の小坂君にいたしましても、あるいは私にいたしましても、いくらかも国会議員としても運転をされておるのであります。参議院においても、植竹君も運転をしておるというふうな実情でありますので、国民の代表である国会議員のパーセントから見ても、相当数のオーナー・ドライブアーがあるものであります。従いまして八千万の国民の縮図である国会においても現実にそういう姿であるだけに、特に大学教育等におきましては、すでに学校において業者のクラブを設けて運転手をつくつておる。要するにオーナー・ドライブアーを日に／＼つくつておるといふことは明らかでありますので、現在オーナー・ドライブアーは幾らもないなどという考え方は、大きな誤りである。将来の日本の自動車交通の面を考えたときには、オーナー・ドライブアーが相当数あるというところを見越しての法律でなければ、真の日本の将来を考えての法律ではないと考えるので、十分この点をお含みおきの上、御答弁願いたいと思ふ。

○中村(豊)政府委員 大澤先生、満尾先生からなる自動車界の事情及び将来について御懇篤なお話がございましたので、まことに教えられるところが多かつたのでございます。大澤先生の申されるような、事業用に非常な圧迫を来すような政策はとるべきでないといふことは、もちろんわれ／＼として十二分に承知しておるところでございますが、この点につきましては免許制度であるとか、先ほど申しましたよ

うな運賃制度であるとか、またあらゆる角度から税制その他の負担の軽減にも努力いたしまして、相当の努力を拂つておるつもりでございます。ただ今回は、そのような方向にもかかわらず、遺憾ながら手数料をいたぐようになり、しかもそれが自家用に比べて期間を短縮して、手数料を拂う回数が増えるといふことになつたことのために、御心配をかけたのでございませうけれども、われ／＼としてはさうな意味ではなくして、何といつても車両の保安度を確保するためには、どうしても車の走行距離に応じて検査をしなければいけない、しかもその検査をすることは、国家民衆のために車の事故を起さないようにするといふこと、危険防止の意味から国の行政事務として当然やるべきことで、決してこれは強制でやるからけしからぬといふような問題ではないと思ふのであります。と同時に、それによつて車両の整備、点検をする機会をお與えするといふ意味で、相当の費用を費してやることとございまして、受ける方に利益を與えるといふ意味で受益者負担という見地もございまして、双方を勘案して実費の半額程度をいただくということにおちついたのでございまして、この点はたび／＼申しますような財政面の非常なきつ／＼な折からでございますから、ごしんぼうをお願いしたいと申すはかたはなないのでございませう。

なお自家用は今後どうなるか、現状はどうかという点について、いろいろ御論争を拜聴いたしましたのでございませうが、私たち現状として承知しておるところでは、日本の自家用乗用車は、オーナー・ドライブアーはごく少数の優

秀な人々だけであつて、あとは何といつても会社、工場、官庁あるいは団体といふところの、その事業用の車でございませう。従つてりつばな運転手、専門家がつけ、その幹部の方が車に乗られたという形が、日本の自家用乗用車の姿でございます。但し将来の見通しとしては、大澤先生の申されるようなオーナー・ドライブアーが／＼と進出して、国民のだれもが安い車を自由に乗りこなせるような時代になることが最も理想でありまして、運輸省としては、このためにできるだけの努力をしなければいけないと思つておるのでございませう。そのようになりませうば、まず／＼自家用乗用車は一般大衆のものになるのでございまして、決して御心配のように、特種階級が利用するといふようなものではなくなるはずでございます。その点からも自家用を二年にしたらからといつて、特に差別待遇をするのではないといふふうに御了承を願いたいと思ふのでございませう。さういふ意味から、どうかこの改正案を御可決願いたいと思ふのでございませう。

○大澤委員 簡単に率直に申し上げますが、車両検査をするのに有料であることは、今の御説明によつて一応わかつたわけでありませう。従いまして民間の場合、すなわち車両の修理をした場合に、技術者がこの車両はどこを修理したという何か証明をすることになつておりますので、その証明をした車が再び故障し、事故を起したというふうな場合は、それは修理した責任者が、民間の場合は一応免許の取消したとか、あるいは行政処分を受けるというふうな法律があるようであります。従いま

して有料によつて困が検査する場合、検査有効期間を與えるから、その間何らかの責任をとる。検査証で有効期間を與えて、その期間中に車両が再び故障を起して他人に危害を加えたとか、あるいはけがをさせたといふようなことが起きた場合には、検査官は何らかの処置をとるべきではないか、かように考えますので、何かそういう点に對してお考え方を御持ちかどうか伺いたい。

○中村(豊)政府委員 車両検査をいたしまして、それによつて車両の検査の有効期間を何箇月あるいは何年と出すことは、将来に向つてその車両が完全な状態であるといふことを保証するものではございせんので、その次にいつ幾日にまた検査をするから、どうかそれまで完全な状態で整備しておいていただきたいといふことを予告することとでございます。そこで自動車は申すまでもなく毎日／＼動くものでございませうから、絶えず整備、手入れをしていなければ完全な状態になりませうので、官の方でいくらか保証しても、保証し切れるものではございせん。従いまして道路運送車両法では、毎日一回運行の開始前において、自動車を点検しなければならぬといふことまでお願いをしていくわけで、これを作業点検と言いますけれども、それはほとんど自動車というものは日々の手入れが大事なものでございまして、何箇月、何年といふのでありますから、絶えず注意をいたしていただきたいという要望なのでございませう。それが車の種類、使用目的によつて、その期間に相違をつけるというところは当然なことと思ふので、この

よるな改正案を出したわけでござい
ます。

○江崎(一)委員 簡単に伺いたい
と思うのですが、今東京の町を歩いて
みると、ずいぶん自動車が増えていま
す。戦前よりもはるかにふえていると
思うのですが、現在全国にどのくらい
自動車がありますか、トラック並びに
乗用車についてデータをお示し願いた
いと思います。

○中村(豊)政府委員 昭和二十六年十
二月末現在の資料が最も新しいのでご
ざいます。それによりますれば普通
自動車、これは小型自動車よりは大き
いものでございしますが、普通自動車が
二十万二千八百台でございします。その
内訳は概数でトラックが十三万二千
台、乗用自動車が三万六千台、乗合自
動車が二万二千台、その他特殊な自動
車が一万二千台というわけでございま
す。小型自動車は全部で二十二万九千
台ばかりありまして、そのうち三輪の
貨物が十四万九千台、四輪の貨物が四
万台、四輪の乗用車が二万一千台、二
輪の乗用車が一万三千台、三輪の乗用
車が三千台、その他が特殊用車となり
ます。それから軽自動車、スクーター
というのが案外最近ふえています。合計
で六万九千八百台でございします。そ
の他特殊自動車、すなわちロードロー
ラーとかブルトーザリのようなものが
三百六十台くらいあるわけでございま
す。

○江崎(一)委員 この中にはアメリカ
軍関係の自動車が入っておりますかど
うか、外人関係のものが入っております
かどうか、その点をお聞きしてみたいと
思います。

○中村(豊)政府委員 アメリカ軍関係
は入っておりません。外人関係も入つ
ておりません。

○江崎(一)委員 そういうものはどれ
くらいになっておりますか。大体わか
っておりますか。

○中村(豊)政府委員 外人関係、つま
りアメリカの軍人、軍属以外の第三国
人の車は先ほどの五十万に入っている
わけで、いわゆる三万台は入っており
ます。その数は大体九千二百台くらい
であります。それからアメリカ軍人、
軍属が持つてゐる車は一万八千台余り
であります。

○江崎(一)委員 そうしますと本法案
はいわゆる三万台に適用するのです
か、しないのですか。

○中村(豊)政府委員 ただいまのとこ
ろは三万台についてはすでに適用して
おります。それから軍人、軍属の車に
つきましては、講和條約発効と同時に
適用することになっております。こ
の法律については行政協定に伴う特別
法として、近く国会の御審議を願う予
定であります。

○坪内委員 ただいまは具体的な数字
があげられましたが、アメリカにおき
ましては大体四十五万台の車両があ
つて、国民三人に一台ということにな
つておりますが、日本はどういうこと
になっておりますか。

○中村(豊)政府委員 百六十人に一台
くらいの割合になっております。アメ
リカでは三・三人に一台くらいと思
います。

○坪内委員 道路運送車両法の一部を
改正する法律案採決の件について、こ
の際動議を提出したいと思いま
す。この法律案につきましては、昨日

問題となつた点は、車両検査証の有効
期間の関係と手数料の問題が主として
当委員会の問題になりました。昨日は
同僚大澤君を初め私どもが慎重審議を
いたしたものでございします。従つて、私
どもの意見は正しいものとして、この
法案につきましては私どもの意見も相
当当局において考慮してもらわなけれ
ば、反対であるというような意見を申
し上げておつたのでありますが、その
後この法案を慎重に審議いたしました
結果、その点も大分了承いたしました
し、さらにまた手数料の関係について
は省令で相当の考慮するとい
うようなことでもございします。こ
の際われ／＼が昨日来この法案につ
きましてあらゆる角度から要望あるいは
意見を申し上げた点については、当局
においても十分考慮せられ、ぜひ将来
遺憾なくやつていただくように強い要
望を申し上げまして、私はこの際質疑
を打ち切り、討論を省略して、採決され
んことの動議を提出いたす次第でござ
います。

○岡村委員長 ただいまの坪内委員の
動議に御異議ありませんか。

○岡村委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり」

○岡村委員長 なければさよう決定い
たします。

これより本案について採決いたしま
す。本案を原案通り可決するに賛成の
諸君の御起立を願います。

〔賛成者起立〕

○岡村委員長 起立多数。よつて本案
は原案通り可決いたしました。

なお本案に対する委員会報告書につ
いては、委員長に一任を願いたいと思
います。御異議ありませんか。

○岡村委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり」

○岡村委員長 御異議なければさよう
決定いたします。

きようはこれにて散会いたします。
午後零時二十七分散会

〔参照〕
道路運送車両法の一部を改正する法
律案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十七年四月二十三日印刷

昭和二十七年四月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所