

第二十二回国会 参議院運輸委員会會議録第十七号

(一一一〇)

昭和三十年六月十四日(火曜日)午後二時八分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君
理事 仁田 竹一君
木島 虎藏君

委員

入交 太藏君
岡田 信次君
川村 松助君
黒川 武雄君
一松 政二君
高木 正夫君
三木 興吉郎君
内村 清次君
大倉 精一君
小酒井義男君
片岡 文重君
平林 太一君

國務大臣

運輸大臣 三木 武夫君

政府委員 運輸政務次官 河野 金昇君

運輸省自動車局長 眞田 登君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

説明員 運輸省自動車局長 津守 巧君

本日(内閣提出、衆議院送付)の會議に付した案件

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○自動車損害賠償保障法案(内閣送付、予備審査)

○委員長(加藤シヅエ君) じやただいまから運輸委員会を開会いたします。道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。自動車局長より本法案の補足説明をお願いいたします。

○政府委員(眞田登君) 道路運送車両法の一部を改正する法律案の概要について御説明いたします。

最近における自動車の発達、きわめて顕著でありまして、自動車数は、すでに百三十万を越えるに至りました。これに伴ひまして、自動車の登録、検査に関する事務もますます増加の一途をたどつております。かかる事態に即応し、行政の効率化、合理化をはかるために、これらの事務を極力簡素化する必要があり、本法案を提出した次第であります。以下、簡単にその内容を申し上げます。

第一に、自動車の登録事項から原動機番号を削除し、原動機の型式を追加いたしました。これは原動機を修理し、その間、予備原動機を載せかえて使用する事例が非常に多いのでありますが、この場合に、そのつど変更登録の手續を必要とする繁を省略しようとするものであります。ただ原動機の型式が変更すると、車両の性能も變つて参りますので原動機の型式を登録事項としたわけであり、第二に、営業用旅客自動車の検査証の有効期間は九カ月とされております。

が、最近車両の需給状況が好転し、かつ、その整備状態も向上して参りましたので、かたがた車両検査の合理化をはかるために、整備の状態が著しく良好であり、かつ、車齢、走行距離等が法令で定める基準に適合するものについては、その有効期間を一カ年の範囲内で伸長することができるよういたしました。

第三に、冒頭に申し上げました目的に沿うように、自動車の登録、検査及び整備に関する諸規定を整理いたしました。

以上の内容をもちまして、本法案を提案いたしました次第であります。以下本案の要点について御説明いたします。第七條第一項でございまして、第七條第一項は自動車の登録事項(取得の原因を除く。)を規定しておりますが、今回の改正は、登録事項から形を削除し、原動機の型式を追加しようとするものであります。元來、自動車の登録制度は、自動車の所有権の公証を行い、(4)自動車の実体把握と保安責任者の明確化という行政目的と、(5)所有権得喪の対抗力を付与するにとともに、自動車の上に抵当権の設定を可能にし、とする民事目的とを有しているものであります。従つて、自動車の同一性を認識し得る最小限度の表示があればよいわけであり、改正法は、自動車の同一性を失わない範囲内において登録事項を簡素化しようとするものであります。

以下項目ごとに説明しますと、原動機番号については、最近におきましては、原動機の価値も低下し、かつ、原動機は常に良好な整備をして置かなければならないものであり、整備の際にせかえる機会も多く、そのつど変更登録を要求されるのでは、陸運事務所側にとつても使用者側にとつても事務の能率が阻害されることとなります。そこで改正法では原動機番号を削除したのであります。ただ原動機の型式まで参りますと、車の性能及び種類も變つて参りますので、原動機の型式を登録事項としました。

次に、第十一條第四項でございまして、自動車の登録番号又はその封印が滅失、き損、識別困難となつた場合は陸運局長に取り付けを受け、かつ、番号標と封印の取りつけを受けなければなりません。離島の場合には非常に不便でありますので、改正案によつて政令で定める離島の市町村長にもこの職務を与えようとするものであります。

次は、第五十一條であります。整備管理者は、自動車使用者の自主的整備態勢の確立をはかるため、一定数以上の自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検、整備、自動車庫の管理に關する事務を処理するため、自動車使用者から選任せられるとともに、これらの事務を処理するに必要な職務上の権限を与えられることになっております。従つて整備管理者は、自動車の点検整備に關する技術的知識のほか、整備計画、車庫の管理等の管理能力をもち、有資格者としてこれらの点を考慮する必要があります。現在規定されている分解整備は整備作業のうちの一部にすぎず、これのみの実務経験では整備管理者の資格要件として不十分であり、かつまた、分解整備のみの実務経験者の中から前述のような管理能力を有する者を選任することが困難でありますので、整備管理者の資格要件を分解整備の実務経験のみに限定せず、自動車の整備または改造全般にわたつての実務経験を有することとしたのであります。

次は第六十一條であります。新しく第三項として、有効期間伸長の規定を設けましたのは、現在旅客自動車運送事業の用に供する自動車の検査証の有効期間は最大九カ月となつておりますが、車齢、走行キロ等が比較的少く、かつ、整備が良好なものは、次の理由からこれを一年まで延ばしても保安上支障ないと思われ、一年まで伸長できることとしたのであります。

なお、車齢、走行距離等の基準は政令で定めることにいたします。次の理由と申しますのは、(1)従前は一年でありましたのを昭和二十七年四月に九カ月に短縮したものであります。当時比べて今日では国内生産の増大とともに自動車の需給状態が著しく緩和され新車が自由に入手できるようになり、しかもその性能

並びに信頼性が非常に向上し、耐久性もよくなつております。

(四) 一方整備工場の状態も、整備士技能検定制度の普及と相俟つて、整備能力及び技術が非常に向上し、一般の車の整備状態も改善されております。

(五) また積雪、離島地区のごとき年間輸送需要の少い時期に計画的に整備するのに対して、検査の時期をこれと合せますと車両運用上好都合であります。

次は、第六十一条の二でございまして、天災地変等のために、検査証の有効期間内に継続検査を受けられなかった場合に、新規検査の手続をとることは繁雑であるだけでなく、それまで運行できないことは災害復旧作業等に支障を来たすことにもなりますので、かかる場合、一定地域内に使用の本機の位置を有する自動車に対して、有効期間の伸長をしようとするものであります。

次は第六十四条第三項であります。陸運局長の行う検査の際は、特定の原動機について検査した旨を検査記録簿に記入するのでありますが、自後使用者が整備の際原動機を載せかえた場合には、その旨を届け出させることによつて原動機の載せかえに伴う保安確保の責任の所在を明確にするためであります。

次は、第六十五条の二でございまして、離島、僻地等に使用の本機の位置がある自動車は、出張検査を受けることが多いのでありますが、人手不足、陸運事務所からの距離が非常に遠く、あるいは地理的に不便である等の理由によつて一年間の出張検査回数が少く、かえつて隣の陸運事務所の検査官

の検査を受ける方が便利な場合がある。このような特定の地域の自動車の使用者に対して、両方の陸運事務所の検査を受けられるようにし、使用者の利便をはかるとともに陸運事務所の検査率の向上をはかろうとするものであります。

次は、第八十条第一項第二号及び同条第二項について申し上げます。分解整備を施行した場合、その仕上りの良否は、工事を施行した作業員の技術と、それに使用した設備の良否によるものであることは言うまでもありません。現在分解整備事業の認定の基準として事業場の設備について規定されておりますが、このみでは不十分であつて、当然分解整備に従事する作業員についても分解整備を完全に施行するために必要最低限の技能を有せしめる必要がありますので、設備のほかに従業員についても必要最低限の基準を規定し得るようしたのであります。

以上のような改正に伴いまして、これに伴う罰則を規定いたしておりますが、なお附則の第四項、第五項について申し上げます。ここで所有権の登録以外の登録というものは、抵当権の登録または差し押さへもしくは仮差し押さへ、仮処分等の嘱託による登録であります。本法の改正によつて抵当権者に不測の損害を与えたり、国の処分を無効にすることのないように、当該登録が抹消されるまで、第十二条、第十七条、第三十三条の規定は旧法によることにしました。従つて自動車登録原簿、贈本、抄本、譲渡証明書の記載は、当該自動車にかかる所有権の登録

以外の登録が抹消されるまで、もとのままにいたしました。

以上本法の改正でございますが、何とぞ御審議をお願いいたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(加藤シヅエ君) 速記をつけ。

では本案に対して御質疑のおありの方はどうぞ順次御発言をお願いいたします。

○岡田信次君 有効期間を延長、伸長するために車齢、走行距離等の基準を政令で定めることになっておりますが、政令の内容はどのようなふうなものでございまして、はつきりした内容についてお聞きしたいと思つておられますが、今考えております程度の場合について申し上げます。大体要項だけ申し上げますが、一は、離島、一年間の積雪期間が三カ月以上にあつた地域に使用の本機を有する自動車、二は、新規検査を受ける新しく作つた自動車、三は、車齢が三年以上で年間の平均走行距離が六万キロ以下の自動車、この三つは大体伸長し得る対象になるんじゃないかと考えております。

○岡田信次君 そうすると、これは車の型式はそのファクターに入らないのですか。

○政府委員(眞田登君) 現在では車の型式については考えておりません。

○岡田信次君 それを考慮する必要があるのですか。

○政府委員(眞田登君) 国産につきましても、非常に性能もよくなつて参りました。新車あるいはただいま申し上げましたような程度の走行キロで走つております車については、それほど差異が生じてこないというふうに考えております。

○岡田信次君 トラックは別なんです。

○政府委員(眞田登君) トラックは別です。

○岡田信次君 車両の型式を考えたかどうかでしようね。

○説明員(津守巧君) 厳格には、こまかくやればそういうことにするのが至当かとも思いますが、一応この範囲内できめておきまして、さらにこれを三カ月伸長いたします場合には、車の状態を十分検査いたしまして、この車は一年やれるだけの整備ができておるかどうかというのを厳格にきめるわけでございます。大体新車でございます。とか、それから車齢三年以下の車でございます。という状態が非常によろしいという場合には、自家用あたりの二年もやつておりますが、しかも走行キロがそんなにないということになりますれば、これに車種を一々こまかく分けることは非常に繁雑になる、陸運事務所の手が足りないときでございまして、非常に繁雑にもなるかと思つたので、今のところ、その車種を分けるというところは考えておりません。もちろんこれは政令で出すことにいたしておりますが、その政令の内容につきましては、きめず。場合には、さらに警察庁その他関係方面の意見も十分聞きましてきめたいと思つております。

○岡田信次君 次に、六十一条の二で

すがね、天災その他やむを得ない事由により、検査を受けられないという場合は、陸運局長はどういうふうにするんですか。たとえば、京都なら京都で大災害があつたという場合は、実際はどうするんですか。

○政府委員(眞田登君) 実際はそういった際には、地区を指定いたしまして公示するわけでございますが、現実には動いておられます車は、こういうことを了解しておりますから、検査をしないでも動くということで、実際上の取扱ひとしては支障がないのではないかと、こういうふうに考えております。

○岡田信次君 そうしますと、たとえば、天災といつても、日本は風水害が多いのですが、風水害があるたびに陸運局長は常に注意をしておられるわけですか。

○政府委員(眞田登君) この「天災その他」という事項の一つでございまして、たとえば、途中の道路、橋梁が破壊されて、検査場に行くにも行けないとか、離島にありますが船について、荒天のために船が出ないとか、そういうことな場合にはありまして、そういうことな回数は割合に少ないのではないかと思つております。

○岡田信次君 だけれども、大体毎年何べんか台風が来るが、そのたびに橋が幾つかこわれるんですが、どうですか。相当事務の繁雑化になりませんか。

○説明員(津守巧君) これは、実はこの前九州の災害がございましたときに、非常にこれは困りました。実際問題として、検査場に持つてこれない、道路が非常に損傷された。一方、

その自動車は、この災害復旧用にネコの手も借りた、一台の自動車でも災害復旧に動かしたいという場合が起きるのでございまして、そういうときに非常に困ったわけでございまして。私たちがいたしましては、そういう事態を想定いたしておるのでございまして、まあ橋が一つや二つ落ちまして、少しぐらいの回り道をしてでも検査場に持ってくるという程度のものでございましてこれは公示を出すというところまで考えておりません。

それで、これを出す場合ですと、ある一定の地区が非常にやられたというときに、陸運局長がその地区を指定いたしまして、さらに何日までというように公示いたしまして、ちやうどその期間にこの検査の期間の有効期間が切れるというふうな自動車をその復旧にも使わせたいという趣旨でございまして。

○岡田信次君 趣旨は非常にけっこうなんです。しかしこれは何か自動的になると非常にいいですが、いつも災害のたびに陸運局長がその地域について監視しなければならぬということは相当な手数だと思ふんですが。

○政府委員(眞田登君) 御趣旨よくわかるのでございまして、そういう事故が起つて、受けにこれがない場合に活用するという面と、何かそういうことを理由にして、検査を受けないために事故を起すというふうなことがあつてもいいかもしれません。これを現実的に働いたときに合法化されるというために、こういう公示をする、公示するのは考えていないわけではございません。

○委員長(加藤シヅエ君) ほかに質疑はございませんか。

○大倉精一君 自動車の数がだんだんふえておるのですが、将来の増加傾向、この見通しはどうですか。

○説明員(津守巧君) お尋ねのように、自動車は二十八年度までは非常にふえて参りまして、大体昨年度当初の現有両数は、全体で四割四分という非常なふえ方をいたしまして、二十九年度に入りましてから、デフレその他のいろいろな事情もあつたかと思われまが、全両数で二割五分——四割四分が二割五分という程度に二十九年度の実績は落ちておりまして、軽自動車を除きまして、小型以上で見ますと、大体一割七分という程度になっております。今後それがどう推移するかというのを、いろいろ過去のカーブを引き伸ばしてこれを想定するというのは、そういうふうな過去の実績からでございまして、非常に困難でございまして、いろいろ輸送事情その他の関係から考えてみますと、さらに幾分その伸び方は鈍化するかもしれないが、幾分鈍化する程度で、さらに伸びていくものと、こう想定いたしております。

○大倉精一君 これは将来の運輸行政といふことが、道路運送です、そういうことに関係があると思うのですが、道路運送と鉄道輸送との関係について、これは将来どういう格好になるのでしょうか。やはり道路運送の方がどんどん伸びていく、こういう傾向になつておると思うのです。そうすれば、車両の増加に伴つて相当増加すると予想しなければならぬ、こういうことも考えられるのですが、そういう点についてはどうですか。

○政府委員(眞田登君) お話の通り、自動車運送と鉄道運送の問題は、これは世界的な問題と申しますか、鉄道が自動車に食われるというふうなことで、各方面で論議されておるわけでありまして。日本の現在の自動車の状況は、大体家用車が八七%、営業用が一三%くらいであります。これらによりまして、旅客については、本年度は鉄道の三十五億に近づくのではなかつたかと思つております。それから貨物につきましては、四億七、八千万トンぐらゐまで参るだろう。今年と申しましたのは、二十九年度の実績がまだつかめておりませんが、二十九年度はそれのぐらゐになるだろうと思つております。これは鉄道の貨物の輸送量の約三倍近くに當るわけでありまして、ただ、鉄道と自動車と競争してやつております場合と、鉄道と自動車と共同でやつておりますといふ場合があります。鉄道の駅から運ぶとか、駅まで運ぶといふふうな場合の輸送トン数全部含まれておりますので、その全部が競争的に行われてゐるものではないと申します。ただトラック輸送につきましては、鉄道の小口貨物が相当自動車に流れてゐる、こういうことを言われております。ただ鉄道の小口貨物そのものは鉄道貨物のうちの五%内外でありまして、これが現在の小口貨物を食つてゐるという程度であります。大したことはないわけではございませんが、ものによりましては、鉄道で運ぶ貴重品とか何とかというところで非常に高いもの、それを自動車で運ぶというふうな貨物で持つていくというので、非常にいい品物だけが自動車にとられるというふうな問題が起つてゐるわけでありまして、いずれにしても、最近の

ように自動車が長距離のトラックをや、長距離の乗合自動車が走り出すというところになりますと、一番問題になりますのは、鉄道との輸送の競合というほかに、燃料その他の面から一体輸入に仰いでおるガソリンで、自動車をそんなに走らして鉄道に對抗していつていいのかというふうな問題もあるわけでありまして、そういう点から、われわれといたしましては、最近では長距離の輸送自動車につきましては、かなり制約的に考へておまして、ぜひ必要なものを考へておきたいと、こういうふうに考へております。

○大倉精一君 車両の増加数について、たとえば運輸省の方で貨物列車の扱いですね、貨物の扱いを今のようになつて、大きな貨物をとめてやらざるに、大きな駅にとめてその中間をトラックでもつて運ぶ、こういうふうな構想もおありのように仄聞しておるのですが、そういうふうな構想があるのです。そういう方面に車両数を増加するということも相当考へられるのじゃないかと思ふのですが、そういう点についてはどうですか。

○政府委員(眞田登君) 実はたゞいまの問題は、鉄道と自動車の共同輸送という考へ方で国鉄等、あるいは鉄道監督局あたりで考へておられますので、あるいは私が申し上げるのはちよつとおかしいかもしれませんが、現在の鉄道の駅がどこも貨物を扱うというふうな形で非常に能力が悪い。たとえば自動車運ばば二日ぐらいのうちに届いてしまふものが、鉄道で運ぶと各駅でとまつていき、また操車場で引つかつていき、それをやつていくうちに一日くらい延びる、こういうことで非常に

に輸送の時間が自動車にかなわないという問題があるわけではございません。そういう点から鉄道でも支線区は貨物輸送を廃止して、その支線区はトラックによつて運ぶ、そうすれば貨物を、空車をその線区に入れてまた組成駅まで持つていつて組成するというふうなむだはなくなりまして、また東京から東京に着く貨物は、一か所に置いてそれを自動車でみなやるという問題、あるいは沼津—東京間はもうトラックで全部やつて、途中の駅では貨物扱いをしないというふうな、こういうふうな考へ方について国鉄の方で現在研究をしております。ただ問題は、そういう場合、その自動車をどこが扱うかといふたうなことで、なかなか民間の自動車の間で問題になつていくのであります。

○大倉精一君 これはこの法案とは関係ないかもしれませんが、この際そういう問題が出たので関連してお伺いしておきたいのですが、かりに今のような構想が実現をされると、こういうことになると、その各駅においては、はいわゆる通運業者がそれぞれ営業をしてゐるわけでありまして。この連中の、通運業者の経営というところについては相当大きな影響があると思ふのですが、そういう面における運輸省としての指導方針なりお考えは、これは何か構想がおありになつたらお伺いいたします。

○政府委員(眞田登君) たゞいままでのところでは、具体的にそういう場合の通運業者の扱いについては、はっきりした結論は出ておりませんが、しつかりしたお答えを申し上げますことはできないのでありますが、当然

その際にはそういった通運事業者の生
きる道と申しますか——に対して何か
のお仕事を考えなくちゃならないとい
うことは、今後われわれとしても十分
やつていかなければならないことだと
思つております。

○大倉精一君 この問題は、まあ次の
機会に譲りまして、この法案に関して
専門員からいろいろ資料をもらつてい
るのですが、これを見るときと、登
録車数が二十六年に比較して、昭和二
十九年には六六%増加になつていて
検査車数もまた二十六年に比較して七
六%増加になつていて、これに反して
検査官、登録官はいずれも昭和二十六
年から減少をしていて、ないしはほん
の僅かの増加になつていて、こういう
ことではゆるゆるの増加と、その
仕事量に対して人間の、いわゆる担当
者の数が非常にアンバランスになつて
いる。そこに仕事に非常な無理ができて
いるのじゃないかというように考え
られるのですが、こういう実情につい
てはどうですか。

○政府委員(高田登喜) お説の通りで
ありまして、車両数がふえますのに
対応して、その担当官は二年間に
わたりました定員法の跡始末と申し
ますが、そういったことから人が減つ
ているのでありまして、非常に仕事
量が増えまして、われわれとし
まして、毎年大蔵省と折衝しま
す一番重要な問題の一つになつてい
るわけでありまして、本年度は幸いにし
て、この数年間はストップされてお
りました増員が、車両検査関係では認め
られまして、三十六人の人をふやして
参ることにいたしました。三十六人と申
しますと、大した数ではございません

かもしれないが、われわれとしまし
て、今まで減らされてきた人が、今度
は逆にふえるという形になりますこと
で、非常に喜んでゐるわけでありま
す。なおそういった意味から、この法案
にごさいますと、まあ簡素化をはかり
まして、少しでも一人にかかります負
担を減らして参りたいと、こういう
ふうに考えてゐるわけでございます。

○委員(加藤シヅエ君) お諮りいた
します。今運輸大臣が来られましたの
で、本案に対する質疑は次回に譲りま
して、自動車損害賠償保障法案を議題
といたしまして、運輸大臣に対する御
質疑を、この際していただきまして
いかでございませうか。御異議ご
ざいせんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員(加藤シヅエ君) それではそ
のうにいたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 自動車損害
賠償保障法案を議題といたします。

○小酒井義男君 運輸大臣に自動車損
害賠償保障法案の、これは大きな、全
体的な考え方から一つお尋ねをして
たいのですが、運輸省が今回この法律
案を提案されたことは、私は非常に新
しい考え方、この自動車事故に対す
る補償をしていくということ、われ
われ原則的にはこれは賛意を表した
いのですが、この法律案ができること
は、これは事故の起つた後の結果に対
する対策であります。それよりも大
切なことは、自動車の事故をいかにし
てなくしていくかということが根本的
な問題であらうと思ふのです。従つて
この法律案が制定せられることが、も
し事故の発生する原因を増加させるよ

うな結果になるのでは目的に反するこ
とになると思ふ。私、最近におけ
る東京都などのハイヤー、タクシーの
運賃の競争をやつておるような現状な
どを見て参りまして、強制加入をして
いくことによつて、中小、いわゆる弱
体な規模にある業者が保険金の負担を
完全に消化し得ることが果してでき
るのかどうか。もし保険金の負担が若
くも車両の安全性を確保していくこと
の障害になつたり、あるいは自動車
運轉する運轉手の労働条件に影響する
ようなことになりまして、逆に自動車
事故というものが増加する危険性がな
いかという点を心配するわけなので
す。そういう点について、自動車事故
をなくしていくということ、どうい
うことをお考えになつておるか伺ひ
たいと思ふ。

○國務大臣(三木武夫君) この法案に
は保険料率などにも報奨制を設けた
り、差別料率、業態別、車種別料率、
地域差等について事故がないことによ
り保険料の多少の格差を認めてある。
従つてこういう保険制度ができたがた
めには、だから安心して事故が多くな
るとは考えられません。これは各国とも
すでにやつておるわけでございますが
、だからこういう賠償制度があるか
ら乱暴に運轉しようというやうな、そ
ういふ一つの心理状態にはならぬ。やはり
人間としての良識を信じて。そういう
ことで事故がふえるというやうな結果
にはならないと信ずるわけでございます
。保険料の条件もいろいろ検討しまし
た結果、保険料が、今申ししたやうな車
体の修理あるいはまた運轉手の労働
—そのことによる労働過重にならないと
いう見通しのもとに、こういう法案を御

審議を願つておる次第でございます。
○小酒井義男君 そうしますと、現在
の運賃、いわゆる料金でもつてして保
険料を押さへ得るだけの経費的なゆとり
といふふうにお考えになつておるんだと
いふふうにお考えになつておるんですか。

○國務大臣(三木武夫君) 実際は東京
などごらんになつても、私はこれを何
かもう少し合理的な経営方法はやはり
考えなきやいけません。そういう点で御
承知のように運賃問題もいろいろこじ
れて参りますから、そういうことと
ひつからめて近く全業者に——いろ
ろわれわれの方でも案を検討してお
るのですが、近いうちに集まつてもら
つて、もう少し合理的な経営、
これを検討を加えようと思つておりま
す。御承知のように、道路運送法とい
うものが、あまり監督権というものが
そんなに、こちらの方からどうせよと
いう指示ができるやうな権限はありま
せんから、従つて業界の自主的な一つ
の考え方、われわれが協力していくと
いうことよりほかには、現行の法規の
もとではないと思ふのですが、業者自身
も困つてきているのです。競争が激
烈になつて。そういう点でこれをもう
少し安定のある企業にするためには、
これはわれわれも骨を折ろうと思つて
おります。ごく近いうちに集まつても
らいたい。今はいろいろ組合はちよつ
と対立がありまして、分れていて
す。それでその分れておる組合同士で
今意見を調整しておるので、意見が
対立しておる組合の意見がまとまつ
た、大体の輪郭がまとまつたところで
一つ集まつてもらつて、そしてこれ
を検討を加えようと、これはごく近い
うちにやろうと思つております。そう

いう点で経営、むだな競争あるいは私
など考えてみまして、ガソリンなども
全部輸入です。これがいよいよちや
う町を走り回つてゐるわけですから、
何かこれが駐車場制度というやうな
もので、多少は利用される方々にも不
便だと思ひますが、まあこの貧乏で
多少の利用者も不便を忍んだらうい
ふやうな。何か駐車場制度のやうな
ことはできないのか。あるいは車両
なども、需給関係を無視して車両とい
うものを許可するということになつて
くると、どうしても競争が激烈にな
つてくるわけですから、そういう全体
の需給関係と車両数はどうであるか。
あるいは今言つたやうな駐車場制度とい
うやうなものはできないのか。いろ
いろな点でこれを合理的な、できる限
り合理的な経営の軌道に乗せて、そ
して今保険料の負担などによつて多少
のやうな経費がかさむわけですが、
それをカバーしていくには今申すよ
うな面において合理的な経営をやつて、
それが非常に過重な負担にならないよ
うな配慮をいたしたい、こういうや
うなことを考えておるのでございます。

○小酒井義男君 これは過般も委員
会で一応問題になつて、自動車運轉手
の労働条件に対して、運輸省でもいろ
いろと御努力を願つておるやうです
が、従来の自動車の運轉手の労働条件
というのは、よくたとへて話になつた
のが、それをひく犬の前に魚を下げ
て、その魚を追つて犬が走るというや
うなことをたとへていらつしやるが、
そういうやうな、とにかくせき高によつ
て給料がきまつていくという歩合制
がほとんど言つてもいいやうな状態
にあった。こういう制度のもとにもしこ

の法律ができたことによつて、労働条件にまた影響を与えるというようになると、さらにそうした弊害を助長するやうな危険性があるのではないかと、私は御質問しておるのではありません。これはやはり私は排除するに、人命を預かつて働く仕事ですから、健康状態にも精神状態にも安定のできる状態で仕事に従事できる、こういう条件を与えておくことが、これは運輸をする者だけでなく、自動車に乗つていく国民のためにも、そういうことではなければならぬじゃないかと思ふのです。で、固定給というものがほとんどない。賃金制度——あるいは二十四時間若干の制限時間はあるにしても、一日交代で仕事をしておるといふやうな、こういう労働条件、こういうものを解決しなければ、事故発生の、安全防止の根本対策にはならないのじゃないか、こういうことを考へておるのです。が、今度のこの法律の実施に並行して、こうした問題もあわせて解決をしていくというお考えであるかどうか承わつておきたい。

○國務大臣(三木武夫君) お説の通り、なかなかこれは運輸手に対しての労働は非常に過重されたものがあると思ひます。御承知のように、労働基準法の適用外になっております。そういう点で、こういう法律が、今度御審議を願つておると並行して、そういう面についてこれは検討を加へていただきたい。この法律をどうとすることではございませんが、私の願ひは、そういう業者の各組合の代表者との間に、そういう労働条件も、事故の防止のためには労働の過重というものは非常に原因を持ちますから、そういう点で、そういう問題についてもいろいろ話し合ひをしていきたい。まあ組合自身としても、これは事故の防止というものは、組合自身も考へておることでは、それから、何もわれわれと組合側との考えが違ふわけではありませんが、そういう問題にもあわせて検討を加へていく、こう考へておられます。

○小酒井義男君 それから少し法案の内容に入るのですが、この適用からはずされるものが、国とかいろいろあるわけですが、駐留軍関係の、あるいは外国人の使用する自動車、これはどういふふうになるかと、それから、それから商品として流通過程にあるといふ、いわゆる自動車ですね、こういうものの取扱いが画一的に行われるのかどうか、あるいは画一的でなければ、どういふふうなお考えであるかどうか。

○政府委員(眞田登君) 駐留軍の車は、行政協定で車検その他も除外されておりますが、今度の政令では、駐留軍の車は除外いたしますが、その家族たちが、現在町でごらんになるのとわがりますように、3Aといったような形で走つております車、これは適用する。それから商品の過程にありますが、いつかしましては、何か短期の保険といたつたようなものでも考へて便宜の取扱いをしたいと、こういうふうなことを考へております。

○小酒井義男君 この法律によつて、事故の被害者は補償を受けるわけなんです、その保険をかけておる自動車が出した事故の被害によつて補償される金額といふものと、これははずされるもの、起した事故による補償と、同じ性質の同じような事故の場合に、金額において補償されるものが違つてくるといふやうなことが出てくるのではないかと、思ふのです。そういうことに対してはどうお考えになっておられますか。

○政府委員(眞田登君) 除外されます車のうち、外国人の車、外国の駐留軍の場合は、これは別といたしまして、除外に該当しますのは、それから三公社、府県と、こういうたようなものでありますので、この法律に基いて定めます政令から出てきます一人当りを最低幾らと考へるという金額、これは後ほどまた申し上げることになるかと思ひますが、大体死者三十万、重傷十萬、輕傷三萬といふふうな最低付保額を、そういうふうにきめておられます。そういうふうに予定しましたことから割り出した金額で保険料をきめておるわけですが、こういう除外されます国等、これはより多くなつても少くなつても、これより多くても少なくてもいいわけでありまして、實際問題は、いろいろのお話し合ひ、それから話し合ひがつかなければ裁判ということになりますので、現実に被害者が不満がありました場合には、この法律に基きます仮渡金としてのものがあつて、そのあとで裁判をするか、あるいは示談できめられるか、二つの方法になるかと思ふのであります。

○小酒井義男君 もう少し細かい点をお尋ねしたいのですが、今日一日じゃないと思ひますから、統計を立てて御提出願ひしますまで、今日は私は以上で終ります。

○大倉精一君 私は、ちよつとさつき的小酒井委員の質問に関連して大臣にお尋ねしたいと思ふのですが、東京都のような場合に、需要と供給のバランスがとれていない、だからこのバランスをとらなければいかにというお考えが、ずつとおありになると思ふのです。そこで業者の代表を呼んで、いろいろ相談をなさります場合に、業者が自主的に車両数を減じて、そしてこの交通を緩和すると、こういうやうな方法でもつてお話し合ひになるのかどうか。この点についてのお考えを承わりたい。

○國務大臣(三木武夫君) 今考へておられますのは、新車の増車、これはやっぱり抑制した方がいい、タクシーの今の状態から考へて。しかし現在の車を減車を減車するといふことになり、これは、いろいろな点でこれは業者ばかりの立場にも立てない、運輸省の立場はやはり利用者の立場にも立たなければならぬ。それから、だから現在の車の減車といふことについては、これは慎重に検討をしたと思つておられます。まあ少しは減車の余地もあると思ひます、少しはね。あまり大きな減車をやりまして、非常に都民生活にも不便がありまから、だからさしあたり考へておられるのは、やはり今のところでは、今車両数をふやしていくといふことは、これは抑制すべきでないか。現在走つておる車についてのことに、これは、これは慎重に検討していただきたい。業者の話も聞いて検討していただきたい。こう考へておられます。

○大倉精一君 業者間では、あるいは車両数を少し減らすという考へも持つておられるに聞いているが、その場合にやはり運輸手という特殊技能を持つておられる者の失業関係が、やつぱりまた問題になってくる。ですからそ

ういふやうな問題について、やつぱり並行して何か指導面においてお考えになつてもらなければならぬと思ふのですが、ですから業者に対する指導、同時にそれによつて今度は職を失ふところの労働者に対するところの——特に運輸手という技能を持つておられるわけですから、それに対する考慮もお考えにならなければならぬのですが、何かお考えになりませんか。

○政府委員(眞田登君) ただいまのお話にございました車を減らすかどうかという問題でございしますが、これにつきましては、非常にむずかしい問題だと思つておられます。現実には車を減らすといふことは、利用者の面から見ますと、その事故が少くなるとか何とかいふ非常ないいこともありますが、現実には何か不便になつたやうな印象を与えるといふたやうなことで、そういう利用者の方々にもよくわかつていただいてからでなければ、そういうことは実施できないかと思ひますが、かりに減らして、運輸手さんたちの失業問題が起るといふことは確かにはありますが、現在の運輸手さんたちの労働条件でございしますが、現在まあ一昼夜交代といふやうなものになつておられますが、もし労働基準法に従つて、ある程度八時間労働といった線に乗つて参りますれば、そういう面から出てくる人手の不足というものもあるのじゃないか。ですからそういう減らすという問題は、やはりその労働基準法を實際にやるといふやうな問題にも関連させて考へるべきじゃないか、こんなふうには考へておられます。

○大倉精一君 次に、やはり事故防止等について、もう一点お伺ひしておき

たいのですが、現在は二重処分——罰金と就業停止を加えられている。この二重処分によって運転手が非常に大きな脅威を持つておる。しかもこれがまた悪循環になって、二重処分分で三千万取られる、四千万取られる。就業が停止される。こいつをカバーするためには、また交通違反をするというふうな悪循環になっておる。これを考へられるのですが、そういう事情からしまして、二重処分という現在のやり方を何か考へなければならぬ段階にきておるのではないか、こういうことを私は考へるのですが、これに対する何か考へて下さいませんか。

○政府委員(真田登喜) ただいまのお話では、直接には警察関係の取締り関係でございまして、われわれの方で考へたいしかねるわけでございまして、いづれにしましても、そういう面から非常に無理して働くというところから、事故が一そう起きるような悪循環を生じておるということにつきましては、大いに直さなくては行けないことだと思ひますので、よく関係当局と連絡をしてそういうことのないようにお話し合ひしたいと思ひます。

○一松政二君 私は運輸大臣に伺いたいのですが、ハイヤー、タクシの数を許可するということは、運輸省に依頼をして、そうして運輸省はその需給状況を見て、そうして足りないか、過剰でないか、そういうことを一応考へて、適当と見定めて許可してはいるはずなんです。もし現在の状態が多いということになれば、運輸省としては、これは今のあなたの責任を私はあえて問うてはいるわけではないのだが、運輸行政上、何かといえは数を制限したり、

数が適当であるかを、いつも何かの標準を定めて許可するような法律の立前になっておいて、一々申請書を出して、届出書だけではなくて免許、今度のは例の不定期旅客運送事業なんて、われわれにはちよつとわからないような言葉まで案出して、そうして海上運送法の一部改正を出しておるのです。もしこれが多いという御認定であれば、運輸省が誤ったというのを私はまづ伺わなければ、これは前の自動車局長と常に私論争しておったところですが、そういうことはなかなか経済事情や、いろいろなことの変化によつて、そういうことはなかなか余らなければ足らぬ、足らなければ余る問題で、概念的には出てくるかもしれないが、実際上はいかないという私は論争をしておったから、今、減車の問題があつた、あるいは過剰きみであるようなお話がありましますから、もし過剰であるという考へえならば、運輸省は今まで誤まつてこれを認めておつたというこの言明がなければ、つじつまが合わないように思ふので、そのことを一応運輸大臣から承つておきます。

○国務大臣(三木武夫君) 誤まることは、何でも誤まるのですが、非常に需給状態というものが、なかなかこれは一松さん、むずかしい問題ですよ。世の中のインフレ、デフレ、やはりそのときのインフレ的な傾向を帯びておるときは、利用度も高いでしょうし、デフレ的な傾向を帯びてくると影響するのですね、自動車の利用について。だからなかなか適正な、どの程度か、車両数が適正であるかということ、これは判定は非常にむずかしい。だからとて是正をすることもある。そういう

のでないと、これは割り切つて——現在の情勢下において何台が適正であるというものを割り切れない面があると思ふ。需給というものが、あるいは生活必需品でないものですか、やはりそのときの経済状況というものに非常に影響を受ける。それだけに判定がむずかしいことがありますが、そういう点で、ときには是正も必要なることは起つてくる。これはやはりそういうことの起るねように、経済状態の将来を見通してやるということが、それは行政官庁としての責任でしょうが、なかなかそういう統制というものの矛盾はありますね。そういう点では、あるいはもうこれは自由に放つておけば、一番この方がいいのかもしれぬが、そうするとまた弊害が起つてくる。とにかく私はもう少し日本の産業面でいろいろな仕事が生れてこないか、そういういろいろな面においてこういう矛盾が起つてくると思ふのです。そういう点で、まあときには是正をすることもお許し願ひなければならぬのではないかとと思つております。

○一松政二君 そうすると、私はこの自動車のハイヤー、タクシを許可する基準を割り出した——行政区画に準拠して判断する立前になっておいて、それは非常に間違つておるじゃないか。たとえば京阪神みたいなものは三府県にまたがつておるし、あるいは東京のごときは、神奈川と千葉とあるいは埼玉とごく近距離にあるので、それでまたタクシ業者の事情が、大阪方面では、兵庫県から朝から晩まで入つてきて荒し回つて困るというので、おそろしく部厚い陳情書を去年あたりわれわれのところまで送つてきておつたので

す。それで私はそういう府県、府県を単位として、そうしてこの府県には何台が適当であり、この府県には何台が適当であるというところは、判断できるものではない。大体そういうものは一応その大よそのところの経済単位的にものを考へてやるのじゃなくてはならぬという私どもの大体まあ考へ方であつたのですけれども、法律の立前は、各行政区画、自動車局長、そうですか。

○政府委員(真田登喜) 行政区画となつておるわけではございません。一応経済地帯を、一経済地区を単位とするということになつております。現実にお話のように京阪神などは大きく見れば一経済地帯であります。まあ先ほどお話がありましたように、需要者の調整と申しますか、そういうことから大阪の業者は神戸の方に行かないというふうな申し合せ的な経済地帯をこしらへている次第でございまして。

○一松政二君 先ほど運輸大臣から事を分けてのお話がありましたから、その問題をいつまでもしつこく議論しようとは思ひませんが、先ほどもお話がありましたが、東京のようなところは、少くとも全般的に施行が困難であれば繁華街のところか、ある地区を限つて私は利用する方々には多少の不便はあつても、駐車場制度を考へてもらうことが、事故防止の点からいつても、ガソリンの経済からいつても、何か電話をかければすぐくる。今自動電話がだいぶ市内には普及してきまして、ですから、駐車場に便利な自動電話が何か置けるような、あるいはその何か方法を考へてですね、私はこれはそういう

うことをする方が非常に国家経済からいつても必要なことだろと思ひ、また世界の大都市は大部分そういうことをやつておるようでありまして、ぜひ一つお考えを願ひたいと思ひます。

○大倉精一君 この二重処分の問題で、これは警察の問題だというお話なんですけれども、警察はやはりこれは法律で取り締つていくものですか、二重処分というこのやり方について、当局として考へられる余地があるかないか、すなわち事故の防止について、こういう厳罰主義でもつて運転手を縛る、こういうことよりも、むしろ指導面によつて、事故防止、あるいは運転手の正当な運転といひますか、そういう工合に考へられるという考へえはありませんか。

○政府委員(真田登喜) お説の通りであります。処分によつて事故を防止するといひます。指導によつてやつていく方が数等上の策であるといひます。よくわかつておられます。われわれの方でも、まず運転手の資格と申しますか、そういうものについて十分今後考へて参りたいと思ひます。また実際に事業に使用します際にも、そういう人々の指導と申しますか、再教育等について十分力を尽して参りまして、そういう処分を受けるような運転手が一人でも減るよう指導して参りたいと思ひます。

○大倉精一君 これは、私はこの法律を根本的に再検討しなければならぬと思ひますが、現在の状態から、これは非常に考慮すべき現象が出てきておると思ひます。たとえば警察官にしましては、先般の朝日新聞に交通警察課長が

うことをする方が非常に国家経済からいつても必要なことだろと思ひ、また世界の大都市は大部分そういうことをやつておるようでありまして、ぜひ一つお考えを願ひたいと思ひます。

書いておりましたが、警察としては、この法律によつて取締る義務があるから、できた現象によつて取締り行為をやるのだ。が、しかしながら根本原因は、やはり労働条件を直さなければこの交通事故の根源は直らないということを論じておられます。そこで現状を見ますと、警察はどうかという点、指導というよりも、むしろ電信柱に隔れておたり陰に隠れておつて、そうしてヤツとつかまえる、点数をかせぐ、こ

ういうことをやっている。運転手はますます精神的に反抗してくる。そうしてまた経済的にもさらに、違反をやらなければめし食つていけない。こういう悪循環が、私は交通関係に非常に重要な問題になるのじゃないか。しかも、こういう激しい交通量のところでは、運転手の精神状態というものが、交通事故に対して非常に影響がある。しよつちゅういらいらした気持で運転をする。従つて、そういうような状態が、交通の安全というものに對して、非常に大きな影響を与える。さらに激しいことになれば、監視者がいないといふことになれば、いわゆるエントツをやる。ごまかす。その収入は会社に入つてこない、会社の収入は悪くなる、さらに労働条件は過酷になる、この悪循環を現在の交通関係においては際限なく繰り返す。これが行きつくところは、まことに寒心にたえないものがあるのです。

従つて、私は、ここで厳罰主義によつて運転手を縛るというよりな行き方を変えなければならぬ。従つて、監督官庁としても、この法律自体に對して再検討を加える必要があるのじやないかと思ひますが、そういうお考えはございせんか。

○政府委員(眞田登君) お話、まことにございませう。その法律に再検討を加えられるという工合に考へて差しつかえございせんか。

○大倉精一君 これはまことにございともであるならば、やつてもらわなければならぬと思ふ。この法律に再検討を加えられるという工合に考へて差しつかえございせんか。

○政府委員(眞田登君) お伺ひしたいのですが、この法律でございませうか。

○大倉精一君 二重処分につきまして、即決法ですか……

○政府委員(眞田登君) 今のお話にございませう。運轉省関係では、運轉省は公安委員会、警察関係でございまして、その処分その他も警察関係がやっています。われわれの管理してありますのは、特に直接の指導に入つて参りますのは、営業面のことに参ります。

○大倉精一君 これはよその所管だといふことでありますけれども、しかしながら交通の指導をされる、監督をされるという責任と任務から、当然あなたの方に關係があると思ふ。そこでなわ張りのような格好で、これは向うの法律だ、こつちはおれに關係はないのだといふことでなくて、いわゆる關係省と十分打ち合せをして、そうして運輸省としても、こつちの法律はこつちの工合にすべきじやないか、こつちの工合にすべきじやないか、かといふ工合に、やはり積極的に働きかけをしてもらわなければならぬと思ふ。

う。どんな法律でも、全部に關係があると思ひます。従つて、あれは向うの省だ、この法律はこつちの省だといふことは、これは私は當らないと思ふ。ですから、今の局長のお話によると、ごもつともなことである、こつちの御意見でありますので、ぜひ一つごもつともなことを実現するように御努力をお願いしたいと思います。

次に伺ひたいことは、やはり免許の問題なんです。この前の自動車局長のときに、私は免許はどういう方針でやりなつておるかといふことを伺ひましたのですが、そのときに、需要供給のバランスを考へて、不当競争にならないようにといふことを基本方針として免許しておる、こつちの御答弁があつたのですが、その方針はお変わりございせんか。

○政府委員(眞田登君) ただいまの需要供給とそれから不当競争の防止といふことは、免許基準の重要な部分であります。その他にもいろいろと、実際に事業をやられる方の能力の問題とか、資力、信用問題とか、あるいはその地区の需要にその事業が適切であるかどうかといふような基準が、運送法の六条に定めてございませうが、この基準に従つてやつておるわけでありませう。

○大倉精一君 その法律に書いてある基準は、あれは作文のようなもので、よく読んでみると、基準にならないわけですね。その人の考へによつてどうでも解釈できる、あるいは判断できると思ふ。それを前に自動車局長さんにお伺ひしましたところ、行政面から一つの方針としてどうだといふ質問に對しまして、方針としては、需要供給のバ

ランスを考へて不当競争にならないといふことを免許の方針とするのだ、あとは、いろいろな各項の条件に當てはまるかどうかという審査を、これは法律によつてやつていく、運輸省としては基本方針はこつちの方針で行くのだといふお答えがあつたわけですが、やはり今でもそういう方針でございませうか。

○政府委員(眞田登君) 免許の方針といたしましては、その事業を認めることが公共の福祉増進になるということに基き、事業の健全な発達をはかり得る、従つて良好なサービスが提供できる、そつちの面を非常にと考へておる、こつちのことだと思ひます。

○大倉精一君 今の御答弁は、需要供給のバランスという点に尽きると思ひます。需要供給のバランスがあつて、初めて事業の健全化も確保できる、あるいは公益的にも確保できる、交通の安全も確保できると思ふ。ところが、さつき一松さんの御質問もあつたように、需要供給のバランスといふことは、實際問題としてはなかなかわからぬだらうと思ひます。特に私はこの前、局長さんに、現在不当競争になつておると思ふがどうかという質問を申し上げたことがあつた。もう一回質問します。今トラクにしても、タクシーにしても、ハイヤーにしても、不当競争になつておると思ひますが、こつちの御認識をお持ちになつておるまいか。

○政府委員(眞田登君) 先ほどお話がございましたように、需給といふ見定めが非常にむずかしい。しかしながら事業によりましては、経済の変動に非常

に敏感と申しませうか、影響を受ける事業と、それから割合に影響の少ない、あるいはおそく現われる事業とあるわけでありませう。われわれの關係してあります事業につきましても、バス事業等は割合に定まつたお客があり、景氣の変動が直接には響いて参らないもので、需給のバランスといふものは割合に長く保つておられます。しかしながら、こつちの面では非常に敏感でありまして、景氣の変動に非常に大きく影響される面があると思ひます。たとえば東京都内のタクシー事業について見ますと、昨年から実は車の数がほとんどふえておりませうか……

○大倉精一君 答弁の途中ですけれども、よろしゅうございませうか……それはわかつてゐるのですが、私の質問は、現在の実情が不当競争になつておるかおらぬか、この認定の問題なんです。

○政府委員(眞田登君) 不当競争といふことは境界が非常にむずかしいと思ふのであります。非常に事業者が営業が苦しくなつてきておるといふことは、タクシーとそれから一部トラク事業について非常にやかましく言われておりますので、こつちの意味では営業が苦しくなつてきておる。それは需給關係から、供給力が少し過多になつてきたのではないかとこつちの言へるわけだと思ひます。

○大倉精一君 不当競争といふのは、こつちの状況を不当競争といふのです。

○政府委員(眞田登君) 需給のバランスの問題は、需要供給の、需要に對して供給が多過ぎたといふ場合に、ただ

お互いに苦しいながらも正常の競争をやつて、全体として苦しいながらもしんぼうしてきているという状態は、不当競争だとは言えないと思います。これはただ、需給のバランスが破れたために事業が苦しくなったということであり、しかしながら不当競争と申しますのは、需要供給のバランスが破れたために、何とかしてその需要を自分の方に引きつけようとして、不当な手段によつて、たとえば割引するとか、運賃のダンピングをやるとか、回数を、バス路線でかりにあつたとすれば——バス路線ではちよつと考えられないのですが、トラックなんかではお客を、他人のお客を取りにいくとか、そりといったような場合が不当競争だと、こりいうふうに考えておるわけがあります。

○大倉精一君 私の申し上げておるのは、正当なサービス競争をやっていないという現状を私は認識しているわけなんです。たとえば、東京におけるところのハイヤー、タクシートの運賃ダンピングの問題についても、あるいはトラッカの定額料金がきめられておつても、定額料金というものはほとんど守られていない。あるいは下手をするというところ、東京都の運賃ダンピングにならつて、今度トラッカ運賃を二割引きいたしますという大きな看板をかけて平気で走っていくということもあるかもしれない。そういうふうな状態はさらに拡大して、さらに不当な運転をやる、事故がふえる、交通秩序が乱れる、こういう現状になつておるから、私は現在には不当な競争をやつておると、こう考えるのですが、そう考えて差しつかえないのですか、現状は。

○政府委員(栗田登君) 一部運賃を定額以下にとつてやつておるといふ事業者のありますことは、われわれも承知いたしております。これにつきましては、そういうたことのないようにやつております。また東京都内の場合、これは集約的にあつた不当の運賃をやつたわけでありまして、これも不当の競争であります。これはまた別の原因から出てきておるわけあります。それで、そういう場合に運賃を割り引いてやるということは、不当の競争であるということには間違ひありません。

○大倉精一君　どうも答弁のヒントがはずれるのですけれども、前の局長ははっきり御答弁になつた。現在是不当競争にはなつておらぬが、その限界に来ておると考へると、こう御答弁があつた。のですが、局長もそう考へられますか。

○政府委員（眞田登吾）　不当競争の状

態といいますが、ちよつと言葉のあれなんですが、不当競争というのは、個々の事業者が不当競争をやつておるかどうかというお話でございました。それから、個々の事業者が不当競争をやつておる者がだいいふ出てきたということは申し上げられると思います。ただ、不当競争の時代というお話ですと、不当競争の時代ではなくて、需給のバランスが破れたために不当競争が起りつつあると、こういうふうに申し上げられるわけなのであります。

○大倉精一君 どうも局長は答弁をう
まく逃げていかれるのですが、不当競
争になりつつある現状であるというこ
とは、不当競争をやっておることだと
私は思うのです。それで、監督官庁と
して現状をやはり把握されていないと

いうと、監督指導が適宜適切に行われ
ないのじゃないかと思うのです。従つ
て、私は何らかの統計なりあるいは現
地調査なりなんなりして、そういう不
当競争があるかないか、あるいは正当
な競争が行われておるかどうかとい
うことを把握されなければならぬ。

従つて、私は今お伺いしていることは、現状が不当競争になつてゐるかどうか、不当競争になつておるとすれば、これに対していかなる措置をされんとしてゐるか、こういうことをお伺いしたいと思つてゐるのです。その点についてもう一べんお伺いしたい。

○政府委員(真田登君) 一部に需給のバランスが破れたために不当競争をやっている事業があることは、われわれもよく存じておりますので、そういうものにつきましては、お互いがそういうことをやれば事業者全体として苦しくなるばかりだから、そういうこと

をしないうにということとは、わかつて
いる範圍におきましては、十分指導を
やつて參つてゐるつもりでございます。
○大倉精一君　それは、精神訓話の時
代は過ぎて、何らかの根本的な運輸行
政全体をやらなければならぬ時代に來
てゐると思ふのですが、ここで私が非
常に疑問に思ふことは、今の免許制
度、これは私は反対しません。けつこ
うですが、免許の実施についていろい
ろなむずかしいものがあるのではない
かと思ひます。運輸審議会というもの
があつて、ここで審議なさるのですが、
どうもやはり基準にしても何にしても
漠然としておるので、免許が、とき
は左に行き、ときには右に行き、とき
には真ん中に行くといふふうな工合
に、外部のいろいろな勢力バランスに

よって左右されているという実情を私は仄聞しているのです。なければけっこうですが、そういう実情について何かお考えがあり、あるいはお知りになっ
ていいることがあったら、お伺いしたい。事務当局は免許申請については非常にお困りになっているだろうと思
うのです。ですから、免許の取扱いにつ
いて考えなければならぬ問題があるの
ではないか、こう考えるのですが、一
つお考えがあったらお願いしたい。

○政府委員(真田登喜) 免許事案について、そのときの情勢で右したり左したりということはございません。ただ、いろいろとお話しに参る方があったために、その方に、こうすることが正しいのだということを認識していただくために、非常に手間がかかると思えますが、時間がかかつて、はなはだ一般の方に迷惑をかけているということにはよくあることでございます。

○大倉精一君 それでは、この法案について関連してお答えが聞きたいのですが、この法案ができれば、今度は損害について一般に迷惑を及ぼすという原因がなくなる。資力、信用という原因の一つが……損害を与えた場合に賠償能力がない、そういうことではないから、資力、信用ということが……免許基準の中にあるのですが、この賠償保険が実施されますと、たとえ一台でも、事故を起した場合には一般には迷惑をかけないから、その場合にはタクシーにしても何にしても、たとえ一台でもほとんどんやらしてやる、こういうようなお考えはお持ちになつておられるのですか。

○政府委員(真田登君) 免許制度の必要性と申しますか、それにつきまして

はいいろいろと理由があるわけでございますが、この賠償責任を確保するといふことも免許制度を必要とする一つの理由ではあります。なお他にいろいろの目的がございます。輸送の調整をはかるとか、あるいは合理的な運賃とか、料金を安定させていく、あるいは差別待遇を防止する、あるいはまた信頼できるサービスを提供しなくては行けない等の、いろいろの問題があるわけでございまして、この賠償責任が確保されたら、どんな事業、どんな様でも免許していいということには参らない。ただ、一両でいいか悪いかと、あるいは一両でも十分その地区の需要を充足できるような事業もあると思えますから、その地区の状況によつて、その両数等についても考えていかねければならないと思っております。

○大倉精一君　そうしますと、この法律の成立によつて、免許方針というのは従来と変りない、こういう工合に確認してよろしく思いますか。

○政府委員（真田登君）　その通りであります。

○大倉精一君　もう一点だけお伺いたいのですが、そこで、今の問題、あるいはその前の問題と関連しまして、結局、局長さんのおっしゃったような判断は、運輸審議会が公聴会を開くということになるのですが、運輸審議会の廃止をするというようなお考えをお持ちになつておられますか。

○政府委員（真田登君）　運輸審議会は運輸省全体の事業の審議をやつていただいておりますので、自動車関係だけでどうこう申し上げるわけには参らないと思ひます。

律の成立によつて、免許方針というものは従来と変りない、こういう工合に確認してよろしゅうございますか。

○政府委員(真田登君) その通りであります。

ります。

○大倉精 君 もう一点だけ伺ひたいのですが、そこで、今の問題、あるいはその前の問題と関連しまして、結局 局長さんのおっしゃったような判断は、運輸審議会が公聴会を開くということになるのですが、運輸審議会ということなるというようなお考えはおの廃止をするというようなお考えはお持ちになつておらぬのですか。

○政府委員(真田登君) 運輸審議会は運輸省全体の事業の審議をやつていただいておりますので、自動車関係だけでどうこう申し上げるわけには参らないと思います。

○大倉精一君 大臣おいでになったので、その点だけ一つお伺いしておきたいのですが、運輸審議会の問題なんです。この免許という問題には、局長とやり取りしてありましたが、結局、その判定は運輸審議会にある、こういうことになっており、運輸審議会の委員は非常に大事だと思ふ。そこで運輸審議会のあり方についていろいろ問題がないでもないと思ふ。われわれは運輸審議会の中にやはり従業員代表も入れるべきであるというふうに考えておりますが、ともすると、運輸省の方で運輸審議会というものはもうなくしてしまふというふうな考えが、過去においてちよいちよいとおありになったと聞いておりますが、大臣は運輸審議会制度は廃止しない、ずっと存続するのだというお考えを持っておられるかどうか。

○國務大臣(三木武夫君) これは私は廃止する意思はございません。ああいうものがなくて、そうして運輸省の行政がなかなか時間的にも、一般の行政の事務がございまして、そうしてやはり役人だけではなくて、ああいう審議会の機関があつて、そうしていろいろ調査をいたしたり審議をしたりすることが、やはり行政を公平に措置できる一つの役立ち得る貢献になつていふというふうな思ふのであります。そういう点で、これは廃止する意思は持つておりません。運輸審議会を廃止する意思はない。

○木島虎藏君 僕のは、大臣への質問じゃなかったのです。本法案の質問なんです、この被害者というのには乗客を含むのですか。

○政府委員(真田登君) 乗客を含みます。

○木島虎藏君 そうですか。保険金額は政令で定めることになつていふようですが、大体どれくらいに考えておられるのですか。

○政府委員(真田登君) ただいまの試案をいたしておりますのは、一事故当たり一人当たりと両方考へておりました。一人当りは死者が三十万、重傷十人、軽傷三万という数字を考へておりました。それから一事故当り乗合自動車については百万円、営業用乗用につきましては七十五万、自家用乗用につきましては五十万、普通貨物五十万、小型貨物三十万、それから軽自動車および小型二輪、これはスクーターとかオートバイですが、三十万、こういうふうな考へております。

○木島虎藏君 そうすると、保険料率は、車の種類によつて違ふわけですね。

○政府委員(真田登君) その通りであります。

○木島虎藏君 大体どれくらいに考へておられますか。

○政府委員(真田登君) ただいままで試算しました結果では、乗合自動車は百万円に對しては保険料が一萬二千四百円、営業用乗用につきましては七十五万円に對して一萬二千三百円、自家用乗用は五十万円につきまして四十四円、普通貨物は五十万円に對して六千六百円、小型貨物は三十万円に對して三千三百円、軽および小型二輪に對しては三十万円に對して千四百円、こういうふうな事故率によつてかなり保険料の開きがございまして。

○木島虎藏君 これは、過去何年か無事故だったところには多少の減額を

するといふような案はないのですか、そういう事業体に対しては。

○政府委員(真田登君) これにつきましては過去の実績は、保険が始まりましてから実際の保険料について報復制と申しますか、割引をするといふことは考へていふのでございまして、過去の実績で今まで出てきておりますものが必ずしもすべてでございまして、これを割引ができるかどうか、ちよつと考へておるわけでございます。

○木島虎藏君 ちよつと、御答弁中だけれども、そうじゃないのです。質問の要旨は、保険を始めて、掛金をかけて一年なり二年間たつて、全然無事故だったときに、何か考へるか、こういうことです。

○政府委員(真田登君) 考へております。

○木島虎藏君 これに何か自家保険のことを考へておりますが、自家保険はどういう程度のものに許可なさるおつもりなんですか。

○政府委員(真田登君) 現在の大体の目やすを申し上げますと、トラックおよびタクシーについては、大体タクシー三百両以上を持つておる会社を對象と考へております。それからバスにつきましても、大体百両以上を持つておる会社を一応の對象としておりますが、これは車両数についての問題でございまして、なお、その会社が過去において非常に成績がよくて、事故なんかをかりに起しても被害者に迷惑をかけたことがないといふようなことを条件にして参りたいと思つております。

○木島虎藏君 そうすると、自家保険を認める会社には、この法案によると、何か積立金の制度がございまして、この積立金は何か一定の形式で、あるいは現金とか、何か一定の制限の積立をさすのですか。

○政府委員(真田登君) この支払の確保のための手段として、そういうふうな積立をさせるわけでありまして、そのための資産としては、現金、それから換領しやすき有価証券等の流動資産、こんなふうな考へております。

○木島虎藏君 今のところは、それだけですか。

○仁田竹一君 ごく簡潔に伺います。運輸手に重大な過失のあつた場合、刑事問題として出てくるのですけれども、民事訴訟によりまする損害賠償、特に慰謝料の問題であります。これを訴訟を起した場合には、この法律によつて運輸手に対する免責ができるかどうか、免責になりますかどうか。

○政府委員(真田登君) 運輸手個人の刑事責任と、民事責任と申します。民事責任のものは、この保険の被保険者といつたしまして、重大な過失があつても保険金を払つてもらえます。刑事責任の問題はこれは別でございます。○仁田竹一君 もう一度伺います。そうすると、損害賠償は一応それで納得するとしても、慰謝料の場合もお免責でございますか。

○政府委員(真田登君) 慰謝料と申しますと、この損害賠償の中に慰謝料的なものも含まれるのではないと思ひます。

○仁田竹一君 損害賠償の方は、一応そのあるべき金額の算定基準、基礎がある場合のそれは損害賠償で、慰謝料は精神によつて受くる損害であります。

から、私はこれは別途なものと考へなければならぬと思ひますので、従つて、損害賠償は私はまだ問題だと思ひますけれども、特に慰謝料に至つては、この法律によつて……。

○政府委員(真田登君) 最後のところはちよつとわかりかねましたので、もう一度お願いいたします。

○仁田竹一君 聞えなかつた……。損害賠償の方は、ある算定基準によつて算出されたものが損害賠償でありまして、慰謝料の分には基準がありませんから、従つて慰謝料と損害賠償とはおのづから別のものだ。そこで、損害賠償に對しますものをこの法律によつて免責することに多少私は疑問を持ちますけれども、ことに慰謝料に至つては、この法律で、運輸手にも重大な過失があつた場合に、これを免責し得るということが常識上納得しがたい、こう思つておるのであります。その点についてお聞きしたい。

○政府委員(真田登君) 損害賠償といふものの解釈の問題でございまして、物的なもの、精神的なもの、両方を損害賠償という言葉で表わしておると私は解釈しておるわけでありまして、損害賠償の一部に慰謝料というものがあつた。あるいは慰謝料が損害賠償全部に当たる場合もあると思ひますが、私は今までそういうふうな解釈しておつたわけでありまして。

○仁田竹一君 それはしかし、法律上の問題は私は多少の疑問を持ちます。一つお尋ねいたしますが、この無過失の中には不可抗力といふのですか、天災地変、これを含んでおりますか。

猶の海の方に対してもお話の通りだと思ひます。そういう点でこれは直ちに検討を加えますして、この国会にどうということには間に合いませんけれども、確かに必要はございますので、直

ちに検討を加えて、そういうふうな海上においても、事故に対して保障するような制度を実現するように努力したいと考えております。

○仁田竹一君 一つなるべく早くお願い申し上げたいと思います。それから局長さんにお尋ねいたしますが、この保険料の徴収の方法なんですか、どうですか……

○委員長(加藤シヅエ君) ちよつと仁田委員にお諮りいたしますが、ほかに大臣に対する御質問がございましたら、その方を……

○仁田竹一君 私はこれつきりでございます。ごく簡単にございいますから……誰が徴収するつもりですか。

○政府委員(真田登君) この保険の実施に当りましては、われわれの方では自動車を持つておる人たちが作つておる組合を、できるだけ代理店として使いたい。そしてその組合を代理店として使いますれば、自動車の実態の把握もまた保険料の徴収その他も割合にスムーズにいくのではないかと、こんなふうに考えております。

○岡田信次君 私この法律非常にけつこうだと思つておりますが、ただこの法律は事故防止が主じゃないのだ、主どころか、事故防止はあまり関係ないのだと、そうしてこの法律ができたために、ふえろと思ひますが、事故が起きた場合の処理を円滑にするというのが、これは主だと思ひますが、どうもきのうの公聴会を聞いておりますと、かなりこれによつてある程度事故防止ができるのだというふうな空気がみなぎつておるのですが、その辺大臣のお考えはいかがですか。

○国務大臣(三木武夫君) 私はいろいろ

ろな意味で事故防止という意味もございまいし、もう、さういふ点に今保険料率も無事故であつたらば、いろいろ料率等も違つてくるというふうなところにもありまいし、この法案それ自体が私は事故防止を直接の目的とするものとは考えられないのであります。どうして事故防止というものは、別のやういふ観点から事故を防止する対策というものが合せて行われなければならぬ。御承知のように運輸省にも都市交通の審議会なども、今度運輸省設置法の中に御設置願うことになつておりますから、さういふ点でこれは別の観点からこの事故防止の対策は考えなければならぬのじゃないか。これはいろいろこまかい点に事故防止の役割を果す面もございまいし、大体においてこれは一つの社会保障の性格を帯びた救済立法である、事故に対してさういふことがこの法案のやうに一番の貫いていく精神だと私は思ふ。これだけで事故防止はできない、別にやはり事故防止の対策というものは考えなければならぬものだ、さう考へておるのでございます。

○岡田信次君 大臣がさういふお考えならば大へんけつこうなので、ぜひ事故防止に対しては別途に一つ強力な方策をとつていただきたい。と同時に先ほど申し上げたやうに、どうも先日来この法案が直接事故防止にある程度役立つのだという空気があるやうに見受けられますので、その辺につきまして一つ御苦勞を願ひたいと思ひます。

○片岡文重君 この質問は実はさうかしこいかと考へておつたのですが、しかしこれはやはり公開の席上で明らかにしておくことが、大臣の政治的立場を守る意味においても、また私どもこの審議に當る者の立場から言つても、明らかにすべきではないかと考へましたので、お尋ねするのですが、この自動車損害賠償保障法案の提案について、私どもはすでに長い間希望をしておつた。特に自動車の運転に従事する諸君から、さういふ法案の提出されることが希望されておつたので、政府とそれを諒として今国会に提出され、過般私の聞いたところによりますと、某保険業者がきつめて熱心にこの法案の通過をはかつておる。そのほか理由については、もちろんこの保険業者が熱心に運動することですから、その意図するところはさういふ申し上げるまでもなくおわかりのことと思ふ。すでにあつてものこりてなますを吹くたえにもなるかもしませんが、私どもはかつて運輸委員会として関係した造船汚職の先例等もありましたので、この点はきつめて清潔に行動をしなければならぬ、審議を進めなければならぬ、と考へますので、もしさういふ事実があるのだとしたら、さういふ事実がその点はお聞かせいたたくし、もちろんそれによつて大臣が動かされたとは私考へませんけれども、たとえ一、二の業者であつても、もしさういふことがかりにあつたとすれば、それはあつたとしてお聞かせいたたくし、私どもは別にそれがあつたからといって、それに動かされるやうなことはありませぬけれども、とにかく明らかにしておきたい、さう考へますので、お伺ひしたい。

○国務大臣(三木武夫君) 私は運輸大臣に就任以来保険業者とは会つたことがございませぬ。一回もございませぬ。役所においてもございませぬ、保険会社……またこの自動車法案について、保険会社からさういふ法案を通してくれという陳情を受けたこともございませぬ。文書の陳情も私が眼に見たものはございませぬ。従つてさういふ私は保険業者の政治的な運動によつて、この法案がやはり御審議を願うやうになつたといふことは、これは全然の誤まりでありまして、御承知のやうにこの自動車事故等によつて、何らその賠償も受けなくて、非常に困つておる人たちが非常に多いわけでありまして、これは先ほども申し上げたやうに社会保障制度の一環的な性格を帯びておるという、高い一つの立場からこの法案を提出したのでございまして、政府が提出をいたしました意図は、保険業者を利するやうなことは毛頭考へていないのでございまして、またそれによつて動かされておる事実は全然ないといふことを御理解願ひたいのでございまして。

○片岡文重君 これは局長もさういふ御答弁で、大体了解いたしますが、保険総額といふんですか、これは大体大臣はどのくらいになるとお見通しをしておられますか。

○国務大臣(三木武夫君) 付加保険料を入れますと五十億程度、普通四十億……付加保険料を除けば、さういふことでございまして。

○片岡文重君 業者の間では、どうしてこれは百億程度にはなるというやうな見方をしておるやうですが、大臣の五十億という根拠はどこに置かれておるのですか。

○政府委員(真田登君) 先ほど申し上げました保険料に現在車数を掛け合せまして、それをトータルいたしますと四十二億くらいになりまして、これは車数が、三十年十月一日における推定としておりまして、大体推定でございしますが、それに付加保険料を加えますと五十億近くになる、さういふことでございまして。

○片岡文重君 三十年十月の車の数をどのくらいに見ておられますか。

○政府委員(真田登君) この予定数を百三十四万両程度に見ておられます。こまかく申し上げましたら……これを計算いたしましたときは、百三十三万九千九百五十六両と予定いたしておられます。

○片岡文重君 これは軽車両から、バスから、全部を含めてですか。

○政府委員(真田登君) 当時予定いたしましたのが、バスの予定数が二万四千三百五十五両、営業用乗用が八万五千七百九十両、自家用乗用が八万五千四百四十両、普通貨物四万九千九百九十三両、小型貨物四万六千七百九十三両、軽及び小型二輪五万六千三百八十八両、合計して百三十三万九千九百五十六両、さういふふうな予定をいたしました。

○大倉精一君 せつかく大臣お出でありますので、先ほど局長に伺ひましたことを大臣に確認するといひますが、さういふ意味でお伺ひをしておきたいのですが、この法律によりまして、営業者の事故に対する賠償能力というものは一応解決されるやうなことになるので、この法律制定後は、たとえ一両でも免許するのだというのを耳にしたが、先ほどの局長のお話でいきますと、この法案成立後においても免許方針は従来と変わらない、さういふ言明が

あつたわけですが、さうに承知してよろしくございませうか。

○国務大臣(三木武夫君) 私も同じ考へであります。

○大倉精一君 もう一つお伺いしておきたいんですが、これも局長に先ほどお伺いしたんですが、二重処分の問題です。運転者に対するところの行政罰と司法罰、罰金を取られ、営業の停止を食わされる、こういう問題です。これは私は、現在の運輸省の運転者に対する監督方針が厳罰主義で臨んでおられる、こういうことが考えられるわけなんです。ところが、先ほど岡田さんの御質問になった事故の予防という見地からいいますと、この問題は非常に重要な問題であると考えます。すなわち現状においては、運転者は交通違反によって過酷な罰金を取られ、あるいは、就業停止をくらわれる。それをカバーするためにまた交通違反をやると、こういう悪循環が現在行われてきておる。しかも警察においてはいわゆる事故摘発に非常にこそくな手段によつて摘発主義で臨んでおる。こういうことから、運転者に対するところの精神的な面からも非常に大きな問題があるのではないかと。むしろ、運転者に対する監督方針は厳罰主義よりも、むしろ指導によつて運転者を善導しなければならぬ、そういう方針をとらなければならぬのではないかと。これに對しまして、局長は肯定をしておられたわけですが、そこでそういうことになれば、これは法律の問題になつてくるんですが、これは運輸省の所管ではありませんが、しかしながら監督官庁としての運輸省としても大きな関心を持たなければならぬ。従つて他の省に

属する問題ではありますけれども、運輸省としてもこの二重処分に關して法律に對して再考を払う意思があるかないか、もう一ぺん研究し直す余地があるのではないかと。こういう面について、やはり主管省に對して、運輸大臣としてやはりお働きかけになるか、あるいは意見の交換をされるか、あるいは何らかの方法によつてそういうような努力も払われてしかるべきじゃないか、かように考へておるんですが、局長もこれにはおおむね肯定をせられた。大臣も同じようなお考と承知してよろしくございませうか。

○国務大臣(三木武夫君) できる限りこれは指導でやるべきでしょう。これは外国などでもいろいろそういう交通規則違反のような場合に、注意を以て、これから次に気をつけるようにというところで良識あるべきをしておる姿を私はしばしば見たのです。そういうものでしょうが、しかし、日本の場合は、少し道路が狭い点もある。いろいろな点で、スピードの点からいっても、まあ非常に狭いところでむちゃくちゃなスピードを出してきて、指導の面だけでは手に負えないようなものもあることは事実だと思ひます。しかし、中心を指導に置くという考へ方には、私も賛成でございますが、もう全然処罰というものはこれはなくせよというところは、これは警察の關係でもございしますので、ちよつとそういうことは困難だと思ひます。しかし、指導に重点を置くというお考へ方は、私もさうに考へておるのでございします。

○一松政二君 先ほど大倉委員から言われたように、警視庁の取締りが、運転手に言わせると、またわれから見て

もいゆる点數かせぎで、人が通るものにもしない、当然スピードを出して差しかねないところに、木陰に隠れておつて、こはスピードを出すところだというふうなところに隠れておつてやる。それから年末の非常警戒にかかつて手間取つた、手間取つたから、それが済んだから、歸りを急いでおるから、まあスピードを出してやろうというふうな、その一町か二町先のところで……私も現にやられた。そういうふうに見ておつても、つじに立つておつても、実際にどうも危ないことをやるといふ者を取り締まるならいけれども、そうじゃなくても、もう何びとが考えでも、そういうところで急いで差しかねないところであるとか、あるいは何ら危険の行為でなくして当然やつておるようなところへ行つて、ただ尺度をもつて、目にかからんようにして、さうしてびりびりと笛を吹いて先の方に行つてつかまえるような、ああいう取締り方針には断じて私は承服できないのだ。これは私はいつかこの委員会でも警視庁の係の者を呼んでさういふことをしたこともありますけれども、どうも私も毎朝乗つておりますから、ある意味においてはそれは運転手がおびえておりますよ。何ら差しかねないようなところでも、たとえ人通りも何もないようなところでも、スピードの規定はあるのですからそれで出しておたらばスピード違反になる、スピード違反の大部分の、あの警視庁があつておるものは、非常に何か危険を冒してスピードを上げておるのではなくして、どこかスピードを上げようとなつて網を張つておいて、今日は一斉だとかなん

とかいつて網を張つておいてやつておる場合が多いのだと思ひます、そういうことは私は事故をなくすゆえんではないと思ひます。もつと懇切にいねいに、だれが考へても犯すべからざるところでないようなところば。だれも人通りがないようなところで、横からも来ないようなところ、それで一時停車というところがあるのです。それを一時停車しなかつたじゃないかといふことでどこか木蔭に隠れておつてやれば、いくらでもありますよ。私はかりでなく大倉さんの言うこともさうだと思ひますが、さういふ意地の悪い、あつては点數をかせぐという取締りをやる。私はしばしば見聞し、自分自身もあるのですよ。だからさういふことは私は運輸当局としては、さういふ自分が悪かつたと思ふこともひよつとすればあるのだ、多くの人はあやまちもありますし、また故意にさういふことをやることもありますし、さういふ違反の摘発をされた人は、またやりやがつたといふことを思つておる、いろいろのものであつて、意地の悪い警視庁の方で、取り締まる方の側で責めるといふ気がなくても、自分が悪かつたという考へ方にはならないと思ひます。私はさういふ違反とか、罰金あるいは今特に大倉委員の言われたような二重の制裁を加えるようなことは、ほんとうに自分が悪かつたと思つておるに私は初めて効果があると思ひます。それでどうかさういふ方向に機会をみて一つ大いに発言をしていただきたいと思ひますが。

○国務大臣(三木武夫君) それはお説の通り行き過ぎだと思ひます。行き過ぎた取締りといふものは弊害があつて、

かえつて事故防止にならない。さういふことは警視庁の方とよく連絡をとりたいと思ひます。

○大倉精一君 私の申し上げておるところにちよつと誤解があると思ひますが、私はさういふ処罰を全然なくしてしまへといふことは申し上げておらないわけです。処罰は処罰として差しかねないわけですが、ただ第一点は二重処分を科すといふことは、少し過酷過ぎるじゃないか。つまり罰金を四千円取られる、あるいは三千円取られる、これもそのときの調査の印象によつて金額が違ふさうです。それで片一方で十日間の就業停止を食わされる、これは運転手にとつては致命傷だと思ひます。ここにさらに自分の生活のために危険を犯して交通違反をやらなければ食つてゆけない、こういう状態は今の一松さんの取締り方針とも関連しておると思ひます。最近の警視庁の方針によりますと、その取締りをさらに厳重にやるといふ取締り方針をとつておるさうです。さらに厳重にやるといふ方針をとつておるが、片一方においてはいつかの朝日新聞に警視庁長が書いておりましたが、この交通違反の原因は労働条件にあるとはつきりいふ言ひ切つておる。その労働条件を直さない限りは、この交通事故は絶滅できない、交通違反は絶滅できない。こういうことで、そこで警視庁が取締りを強化するかどうかという反面にさういふ考へ方を持つておる。これを警視庁がより取締りを強化する、これによつて一つの何といひますか、根本の問題の解決をつけていく、そこで一つ直つていくのじゃないかという希望を持つておるさうです、警視庁とし

ましては。そこでさつき大臣がおつしやつた無謀な運転をするものについて、はというお話がありました。この無謀な運転をする原因を除去しなければならぬ。それは重大な問題だと私は思う。それについてはやはり二重処分というものについて、この法律そのものにも再検討を加える必要があるのではないか。それからさらに労働条件については、これは根本的に考慮をしなければならぬ。ですから私は大臣にお伺いしておるのは、まずそういういふような問題は別にしまして、この二重処分という問題についてやはりこれを緩和するなり、あるいはまた適用の方法を考慮するなり、何かこの法律に対して再検討を加える必要があるのではないかと、こういうことを申し上げておるわけです。

○国務大臣(三木武夫君) これは御承知のように警察とも関係があることで、いろいろ御意見のあることについて、は検討を加えることにしたいと思ひます。労働問題については、これは業者とも、私は申し上げた通り近くお話し合ひをする機会に、この労働の過重問題がひいていろいろな事故の原因になつてゐる点から、これについても業者と話をしてみたい、こう考へておるのでございます。

○大倉精一君 最後に一つ私は要望を申し上げておきますけれども、これは、法律は向うの省である、労働問題は労働省である、こつちはこつちの大臣所管でやると、所管が變つておると思ふのですが、しかしながら、それが交通の安全なり、交通の秩序に關連する根本問題であるという認識を持たせまして、運輸大臣としてそういうものの改善の

ために具体的に一つ御努力を願いたいと、こういうことを要望申し上げます。

○田村竹一君 最後にあつて……、それじゃごく簡単に伺ひたいんですが、この自動車保有者が一つの組合を作つて、そうして会社と団体契約を結ぶことになるのだと考へておられますが、もしそうなりますとすると、この自動車保有者が一つの代理店業務をやることになってきます。従つてこれには利潤といつちや何ですが、何といひますか、契約の手数料が入ることになります。従つて一方強制保険でありますので、それに対してこの代理店業務者に不都合のありましたような場合に、取締りの罰則規定とかなんとかいふのが必要であると思ふのですが、これはどういふことですか。それを一つもしできておらなければ、その法律をお出しになる意思があるかどうか、一方は強制保険でございますから……。

○国務大臣(三木武夫君) それは不都合のあつた場合には、一般の保険法の規定によつて取締ることになっております。

○委員長(加藤シヅエ君) ちよつと速記をとめて下さい。

○委員長(加藤シヅエ君) 速記起して下さい。

それでは残余の質疑は次回に譲ることにいたしましたよろしくございませうか。

○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないものと認めまして、本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十五分散会

六月十一日本委員会に左の案件を付託された

一、山形、鶴岡間駅間ジールカー運行等に関する請願(第六三三三号)
一、米原、京都間駅間鉄道電化促進等に関する請願(第六七五五号)
一、鍛冶屋、梁瀬間駅間鉄道敷設に関する請願(第六七六六号)
一、静岡、熊鷹村、大野町間等国鉄自動車運行に関する請願(第七三五五号)

第六三三三号 昭和三十年五月三十一日受理
山形、鶴岡間駅間ジールカー運行に関する請願
請願者 山形県議會議長 加藤富之助
紹介議員 小林 亦治君

山形県下の交通事情は、このまま放置すれば産業開発、文化の発展にも重大な支障を及ぼすことを憂慮される状態におかれ、監理局設置の要望は県民の上諭となつてゐる現況であるが、さしたつて山形機関区配属のジールカーによる山形機関直通列車の運転ならびに吹浦金珠園間、鳴子新庄間および米沢を中心とした置賜一円の循環線および左沢線輸送力の増強について善処せられたいとの請願。

第六七五五号 昭和三十年六月一日受理
米原、京都間駅間鉄道電化促進等に関する請願
請願者 滋賀県大津市松幡町大津商工会議所会頭 岩崎定次郎
紹介議員 村上 義一君

東海道線中において米原、京都間駅間の乗客密度はきわめて高く、殊に京都、大津間に二大トンネルがあつては、い煙による旅客の苦悩ははなはだしいものがあり、この間における交通地獄の解消は緊急を要する事情にあるから、すみやかに米原、京都間駅間の鉄道を電化するとともに、本電化工事完成の上は京都、草津間駅間の交通ふくそう及び草津線との連絡等の事情に鑑み、京都、西明石間駅間の国鉄電車を草津駅まで延長運転せられたいとの請願。

第六七六六号 昭和三十年六月二日受理
鍛冶屋、梁瀬間駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 兵庫縣多可郡加美村長 藤原卯三郎外七名
紹介議員 岡田 信次君

国鉄加古川線野村駅から分岐した鍛冶屋線は現在鍛冶屋駅が終点となつてゐるため、兵庫縣の最重要都市神戸市をはじめとして明石、加古川市等の山陽方面から山陽方面へ通ずるには、はるかに京都府福知山市まで回しなればならずことに不便、かつ不経済な状況におかれてゐるが、鍛冶屋駅から加美村、神楽村を経て山陰線梁瀬駅にいたる最短距離に鉄道を敷設せられると、沿線の森林、鉱産資源が開発せられるばかりでなく、沿線三十万住民の利便の上なく山陽、山陰両地方を直結する一大動脈となるから、本線の早期敷設について特に努力せられたいとの請願。

第七三五五号 昭和三十年六月六日受理
静岡、熊鷹村、大野町間等国鉄自動車運行に関する請願
請願者 静岡縣浜松市長 岩崎豊外十名
紹介議員 小林 武治君

国鉄自動車静岡縣熊鷹村―大野町間、熊鷹村―浜松間(龜玉村経由)及び鎮玉村―浜松間(宮口間の路線延長許可申請)に対し、天龍東三河地域の交通網の確立と産業、経済、文化等あらゆる面の不利を打開するため、すみやかに運輸大臣の許可が与えられるよう取り計らわれたいとの請願。

第六三三三号 昭和三十年五月三十一日受理
山形、鶴岡間駅間ジールカー運行に関する請願
請願者 山形県議會議長 加藤富之助
紹介議員 小林 亦治君

山形県下の交通事情は、このまま放置すれば産業開発、文化の発展にも重大な支障を及ぼすことを憂慮される状態におかれ、監理局設置の要望は県民の上諭となつてゐる現況であるが、さしたつて山形機関区配属のジールカーによる山形機関直通列車の運転ならびに吹浦金珠園間、鳴子新庄間および米沢を中心とした置賜一円の循環線および左沢線輸送力の増強について善処せられたいとの請願。

第六七五五号 昭和三十年六月一日受理
米原、京都間駅間鉄道電化促進等に関する請願
請願者 滋賀県大津市松幡町大津商工会議所会頭 岩崎定次郎
紹介議員 村上 義一君

東海道線中において米原、京都間駅間の乗客密度はきわめて高く、殊に京都、大津間に二大トンネルがあつては、い煙による旅客の苦悩ははなはだしいものがあり、この間における交通地獄の解消は緊急を要する事情にあるから、すみやかに米原、京都間駅間の鉄道を電化するとともに、本電化工事完成の上は京都、草津間駅間の交通ふくそう及び草津線との連絡等の事情に鑑み、京都、西明石間駅間の国鉄電車を草津駅まで延長運転せられたいとの請願。

第六七六六号 昭和三十年六月二日受理
鍛冶屋、梁瀬間駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 兵庫縣多可郡加美村長 藤原卯三郎外七名
紹介議員 岡田 信次君

国鉄加古川線野村駅から分岐した鍛冶屋線は現在鍛冶屋駅が終点となつてゐるため、兵庫縣の最重要都市神戸市をはじめとして明石、加古川市等の山陽方面から山陽方面へ通ずるには、はるかに京都府福知山市まで回しなればならずことに不便、かつ不経済な状況におかれてゐるが、鍛冶屋駅から加美村、神楽村を経て山陰線梁瀬駅にいたる最短距離に鉄道を敷設せられると、沿線の森林、鉱産資源が開発せられるばかりでなく、沿線三十万住民の利便の上なく山陽、山陰両地方を直結する一大動脈となるから、本線の早期敷設について特に努力せられたいとの請願。

昭和三十年六月十八日印刷

昭和三十年六月二十日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局