

参議院地方行政委員会會議録第十四号

昭和三十三年三月十四日(金曜日)午後
一時二十九分開会

委員の異動

本日委員部前二君及び松岡平市君辭任
につき、その補欠として成田一郎君及
び伊能繁次郎君を議長において指名し
た。

出席者は左の通り。

委員長 小林 武治君
理事 大沢 雄一君
小柳 牧備君
加瀬 完君
久保 等君

委員

西郷吉之助君
佐野 廣君
館 哲二君
成田 一郎君
鈴木 壽君

國務大臣

正力松太郎君

政府委員

警察庁長官 石井 榮三君
警察庁長官官房長 坂井 時忠君
警察庁刑事部長 中川 董治君
警察庁警備部長 山口 喜雄君
大蔵省主計 小堀 孝次君
司法法規課長

事務局側

常任委員 福永与一郎君
会専門員

説明員 警察庁通信部 今竹 義一君
通信総務課長

自治庁行政 吉浦 淳真君
局振興課長
大蔵省第一課長 天野 四郎君
有財産第一課長
林野庁林政 玉置 康雄君
部調査課長
運輸省自動車 田友 弘康君
局業務部長
労働省労働基 鈴木 健二君
準局監督課長

本日の会議に付した案件
○警察法等の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)
○地方行政の改革に関する調査の件
(新市町村の建設促進に関する件)

○委員長(小林武治君) これより委員
会を開きます。

まず委員の異動を申し上げます。
本日、郡祐一君が辞任され、成田一郎
君が再び後任として選任されましたの
で御報告します。

○委員長(小林武治君) これより昨日
に引き続いて警察法等の一部を改正す
る法律案を議題とし質疑を行います。
質疑のおありの方は順次、御発言願
います。

○鈴木壽君 お尋ねをする前に、きの
うお願いしました資料がありましたら、
一つ提示していただきたいと思ひ
ますが……

委員長もお忙しいようでございます
ので、最初に委員長にお尋ねをいたし
ますが、今回の警察法等の一部改正の
案につきまして二、三お聞きするわけ

でございますが、第五条の改正事項に
つきまして、今度新たに挿入されます
「全国的な幹線道路における交通の規
則に関する事項」、十四として入りま
す「必要な監察に関する事項」、これ
をまずお聞きしますが、今までの御説
明によりまして、「必要な監察に關す
ること」、これについては従来とも
やっていたことであつて、何らこうい
う事項を挿入することによつて新しい
仕事にはならないのだ、こういう御説
明であります。そしてまた、それは現
在のいわゆる現行法におきましても当
然なすべきことであり、またなし得る
ことであるのだ、こういう説明がなさ
れてきたわけでございますが、私まず
第一にお聞きしたいのは、現在の法に
よつて当然なされるべきことであり、か
つなすことが可能である、こういうの
であつたら、新たにこういう事項を付
加挿入することは必要がないのではな
いか、このように考えるわけございま
す。従つて、私もほつと新しい新た
な事項が加はるることによつて、何か従
米と変わった、いわゆる「必要な監察
案」と称する監察が行われるのではな
いか、こういう心配を持つわけござい
ますが、この点について一つ委員長
からはつきり御態度をお伺ひしたい。
それから、全国的な幹線道路におき
ますところの交通の規制に關するこ
とであります。これも現在の公安委
員会あるいは都道府県の警察本部等の
協議、話し合いによつて私は可能であ
ろうと思ひし、また先日米の質疑応答

の際にそのようにも答へられておりま
すが、これまた新たに加へなければな
らないところの必然的な理由があるな
らばお示しいただきたい。最初にまず
この二点についてお尋ねをいたしま
す。

○國務大臣(正力松太郎君) まず交通
の問題からお答えいたします。実はこ
の規定を設けることによつて、特別の、
今まで以上にやるといふのではないの
ですけれども、ただ、ここに注意をし
なければならぬことは、交通事故が例
年非常にふえるのであります。こと
に、この一兩年に非常にふえたので、
やはりこれは各県の連絡がうまく行
っていないのではないかとこの心配が起
りましたので、その連絡をさらに密に
するために、こういう規定を設けたわ
けでございます。

それから第二の御質問の「必要な監
察」、この「必要な監察」は、従来も監
察をしたのでありますけれども、しか
し、なかなかそれがうまくいかないの
で、なお事態を十分調査するために、
特にこういう規定を設けたわけであり
まして、今までの不十分な点をもう少
し正確にするために、実態調査をやる
ために、こういう規定を設けたわけで
あります。

○委員長(小林武治君) ちょっとと速記
をやめて。

○委員長(小林武治君) 速記を始め

【速記中止】

○委員長(小林武治君) 速記を始め

○委員長(小林武治君) 速記を始め

○久保等君 警察通信についてちよつ
とお尋ねしたいと思ひます。今度の警
察法の改正の中では、東京都の警察通
信部というものが新しく設けられるよ
うになつておるようですが、この機構
増置に伴つて、人員その他の措置等も
伴うのじゃないかと思ひますが、こ
の点についての御説明をお願いしたいと思
ひます。

○政府委員(坂井時忠君) 東京都の通
信関係、まあもう少しわかりやすく申
しますと、警視庁の警察通信というも
のは、現在は関東管区警察局でやつ
ておるわけでございます。関東管区警
察局の中に東京都の通信部というの
がございまして、警察庁からその関東管区警
察局の中の東京都の通信部を経て警
視庁の通信が参つておる、こういう関係
でございます。しかしながら、御承知
のように警視庁の他の仕事は、関東管
区警察局を基にしていておるのでは
なくて、警察庁のじかの機関になつて
おるわけでございます。従ひまして、
今回改正しようと思ひますのは、この
関東管区警察局の中にある東京都の通
信部というものを、関東管区警察局から
はずしまして独立の機関にする、そう
して警察庁が直接指揮していただく、こ
ういう関係でございます。すなわち、
警視庁の他の組織といひますか、他の
仕事と同様な立場に通信を置いてい
こう、こういうことでございます。現在
この関東管区警察局の中に東京都の通
信部というのがありますが、これが二
百三名ほどございます。これは東京

都通信部以外の関東管区警察局長の二百四十七名と比較いたしました。非常に大きな数でございますが、これは独立した方がかえって能率的であるという観点から、独立を今回お願いをいたすことになったわけでございます。

○久保等君 なる、警察通信の関係でお尋ねしたいと思うのですが、今、全国的な警察通信の実情がどうなっているのか、それから特に問題等があればこの際、一応御説明を伺っておきたいと思うのです。

○説明員(今竹義一君) 御説明を申し上げます。警察通信はいろいろの通信方式がございますが、その第一は有線電話、いわゆる警察電話でございます。これは東京を中心に各管区警察局長のございます大阪とか仙台あるいは広島というブロック・センターにそれぞれ一級線という専用線、これはあとでまたあらためて御説明申し上げますが、専用線が張られておる。それから各管区警察局長の所在地、大阪とか広島というところから管内の各県本部に二級線という専用線が張られております。それから各県の警察本部から県内の警察署に三級線という専用線が張られております。それから各警察署から署の管内の派出所、駐在所に、われわれの方で四級線と称しております専用線が張られております。このように日本全国の各県警察本部、警察署及び管内の派出所、駐在所がそれぞれ網の目のように専用線で連絡されておるわけでございます。この専用線は、戦前までは実は警察で自営しておったのであります。昭和二十四年に自営の専用線を電電公社の方へ移しまして、現在ではすべて電電公社の専用線を借りると

いう格好になっております。大体その専用線が全国の大部分の駐在所等にまで参っておりますので、市外専用線で約十七万キロメートルの長さがあるわけでございます。

こういうふうないろいろと警察電話が張りめぐらされておりますが、そのすべての警察機関が相互に通信できるというわけではございません。われわれの考えでは、各県の警察本部は相互に通信ができる。一つの県で申しますと、一つの県内の警察署はこれまた当然相互通信ができるわけでありまして、同時に一つの管内の警察署は相互に通信ができる。それから派出所、駐在所で申しますと、一つの県内の派出所、駐在所は相互に通信ができるというように、いわゆる通話帯域を考えたとして、そういう趣旨で交換機あるいは専用回線を整備しておるわけでございます。これが大体電話の状況でございます。

その次に、昭和二十五年ごろから電話線を利用して模写電送という通信方式を実施いたしております。これは現在では全国の各府県本部相互間、まあ紙に書いた文字でも絵でもいいわけでございますが、そういうものを、図形とか文字とかいうものを通信できるという方式でありまして、大体、一枚の紙の内容を送るのに五分くらいしかればそういうものが相互に通報できる、こういう模写電送というものがあります。これは全国各府県本部相互間で実施しておるほか、警視庁、その他一部の府県では、警察署相互間でも模写電送が送れる、こういうことになっております。なぜ、そういう必要があるかと申しますと、いろいろと警察

には一斉指令的な通信内容があるのであります。日本ではいわゆる漢字まじりの文章を使っておりますし、また、人の名前というものは非常に書き取りがむずかしいので、そういう場合に模写電送が非常に効果を發揮しております。

次に、通信方式の一つとして、いわゆる無線電通信というものがございまして、これは、全国の各府県警察本部相互間でトントンの無線電を送れる、こういうふうになっておるわけでございます。もっぱらどういう面に利用されておるか申しますと、たとえば、電話がかなり便利にはなっておりますが、北海道から鹿児島に電話をかけるというふうなことはかなり困難でありますので、そういう場合に、北海道から鹿児島というふうな場合には無線電通信を使って通報する。家出人の保護の手配とか、あるいは被疑者の手配とかいうような場合には無線電通信を使っております。なお、特に無線電通信は、災害が起きた場合に、これがなくてはならないわけでございます。先日も長崎県で災害がございました。長崎県の大村災害の情報はすべて警察の無線電通信で送られてきたのでございます。

それから最後に、新しい通信の形として、いわゆる超短波のパトロール・カーというものがございまして、これは今までの通信と違ひまして、各府県警察ごとに運用されて使われておるわけでございます。御承知の通り、自動車に無線機が積んでございまして、その自動車が常時パトロールをしたり、また必要な際に必要な現場におもむいて、現場で通話連絡することになっております。どこと通話連絡をするかと申しますと、府県の本部及び重要な警察署に固定局という無線局がございまして、そういう無線局と通話をする、こういうことになるわけでございます。

大ざっぱに申しまして、大体以上申し上げた四つの通信方式がみ合されて現在使われております。

○久保等君 昭和二十四年に警察の専用線が特に電電公社に委譲せられたというが、電電公社の専用線を使うようになったという事なんですが、昔、警察の方で全部専用線は自分の方で維持管理を行なっておったような当時と、それからその後の状況とを対比して考えてみた場合に、非常に格段の改善の跡が見られるのですか、それともあまり大して、戦後そう格段の改善も見られないといったような状態なのですか、その前後を比較して、どういふふうにお考えですか。

○説明員(今竹義一君) お答え申し上げます。戦前の状況は、ちょうど戦前の終りごろか、戦争中でございます。たし、また戦後の廃墟を迎えましたので、非常に状況が悪くなりまして、例で申しますと、たとえば銅線が張るべきところを鉄線にするというようなことになりました。ところが、昭和二十四年以後は、そういう物資の問題がございせんので、これを比較してよくなった、悪くなったと一がいに申し上げるのには困難なのでございますが、現在われわれとしましては、電電公社の専用線を借りておるといふ体制は決して悪いものではない。もうすでに二十四年から八年ばかりたっております。

その間電電公社の方でも、いろいろと警察の専用線の特殊性についてよくこちらの意見も聞き、また研究もしてもらって、いろいろとこちらの要望を取り入れて改善、工夫をされておるわけであります。従って、現在の体制の方が、むしろこちらとしていいのじゃないかというふうに考えております。

○久保等君 なる、警察通信に関して有線電話あるいは無線電、それからパトロール・カー、そういったような通信施設の増強を必要としておられるのですか、今、さしたってそういう御計画はないのですか、現況に対する一応お考えはどういうところにあるのですか。

○説明員(今竹義一君) 御承知の通り、電電公社のいわゆる一般公衆電話というものは、最近非常に格段の進歩を遂げております。特に、昭和二十八年以来、第一次五カ年計画を推進し、また昭和三十三年から第二次五カ年計画を推進するといふように、電電公社の方から聞いております。現実におわれわれのまわりを見ましても、電話が非常に便利になって、かなりの長距離のところも即時通話というふうな体制になっておる。現在の警察の電話の状況で申しますと、電話の普及率ということから申しますと、かなりいいというふうに考えておりますが、通話の待ち合せ時間という点から参りますと、必ずしも、最近の電電公社の一般公衆線が非常に著しく便利になったのに対して、警察の待ち合せ時間がそれに比較しておおきいという状況がまま現われておるわけであります。そういう点については、今後われわれとしまして、予算をお願いしまして、回線

をふやしていかなければならない、こ
ういふふうで考えております。

それから第二点は、パトロール・
カーでございますが、これは日本の警
察制度に取り入れます際に、いろいろ
と派出所、駐在所との外勤警らとのか
み合せの問題がございますが、最近一
一〇番の利用というものが、電話の普
及とともに、民間の電話の普及とも
非常に利用度が高、特に大都市にお
いて激増しております。そういう一〇
番による警察への訴え出しというもの
に對処するためには、パトロール・カー
というものをふやしていかなければな
らない。また犯罪もかなり機動化して
おりまして、犯罪をやつてすぐ円タク
で逃げるといふようなこともございま
すので、そういうものに対しまして機
動的な通信——有線電話は何と申しま
しても固定通信でございまして、機動
通信を確保するといふ意味において、パ
トロール・カーをある程度増強しなけ
ればならない。この二点において、今
後警察通信をもう少し拡充したいとい
うふうに考えております。

○久保等君 何かそのことについて
もう少し具体的な拡充計画といつたよ
うなものをお持ち合せないのですか。
単にぱく然と、今言つたようなもの
についてはもう少し、まあパトロール・
カーの場合にはふやさなくちゃなら
ぬ、あるいは市外線等についても専用
線をもう少しふやしたいのだという程
度の御希望なんですか。もう少し計画
が、何年計画というふうなことによつ
て拡充計画をお持ちになつてゐるの
ですか。もしそういう計画をお持ちで
あれば、もう少し具体的な御説明を願
いたいと思ひます。

○説明員(今竹義一君) このことに關
しましては、昭和三十三年だと思ひま
すが、三十二年の秋ごろ、警察通信の
五カ年計画といふものを策定いたしま
して、そしてその年度計画によつて三
十三年の予算のいろいろ折衝に當つて
おります。

○久保等君 昨年の秋ごろまあそう
いふ五カ年計画を策定せられたという
ことであるならば、五カ年計画の内容を
もう少し具体的に御説明願へません
か。

○説明員(今竹義一君) この内容は、
先ほど申し上げた通りであります。ま
ず第一には、電電公社の公衆電氣通
信、公衆電話、まあ一般の電話でござ
います。これらの通信が非常に最近、即
時通信といふようなことでございま
して、これが特に第一次、第二次五カ
年計画で、大体全国の県庁所在地の
相互間は自動即時になる。あるいは一
つの県内については、県内の主要な
諸都市の間は即時通信になるのでは
ないか。大体昭和三十三年ごろまで
はそういうふうになるのではないかと
いう見通しを立てまして、警察電話に
ついても、同じような自動即時化をや
らなければならぬといふことを考え
ました。これにはまず回線を増強する
といふことが大切でございまして、
その回線を増強するために、全国で二
十二の——すべての県についてやり
たいわけですが、まあとりあへず五カ
年計画として、二十二の主要な
県につきましてこれを相互に即時化
したい。そういう回線網を張りた
い。そのをまず第一に考えております。
そこで、その回線網を張り出す場合、
電電公社の専用線で行くというのが従

米からの建前でございました。この回
線網については、最近のいわゆるマイ
クロ・ウェーブ技術を取り入れて、警
察でもマイクロ・ウェーブでやつて
きたい。警察の自営のマイクロ・ウ
ェーブでやつていきたいというふう
に計画をしております。これ以外に
二十九の府県につきましては、即時
という程度には参りませんが、いわ
ゆる準即時扱いという程度にまで
をふやしたい。これは電電公社の
線を借りていくという格好で回線を
ふやしたいと思ひます。そして、こ
ういふように回線が増強しますと、こ
れをいふゆる手動交換、交換手の
よつてやることは、回線上も非能率
であります。市外自動交換機を採用
しまして、二十二の府県については
自動交換機による自動即時化を
たい。二十九の府県については、手
動交換によるコール・ダイヤルを
たいといふのが、電話の増強計画で
ございまして、それから、なほ大
きましては、たとえば警視庁とか大
府といふようなところにおきま
して、市内の警察署の交換機が老朽
電式交換機でありまして、これでは
出所から派出所に連絡をするとい
合、どうしても二人の交換手を経
なければ連絡できないといふこと
で、非能率でございまして、大都市
の交換機も自動交換機に直して
こいいうのが電話についての五
画の内容でございまして、

それから、その次に、さつき申し
した模写電送でございまして、現在
の模写電送を各府県相互間に流
施してゐるのでございまして、こ

機械も今のところ一台しかありま
し、もつぱら夜間流して、昼機械の
守をして流しておるといふような
な状況でございまして、これを
間模写電送を流し得る、こ
にすること、それから、県内の
署相互間の模写電送、現在の
視庁、大阪、その他一部の府
いまして、これを重要な二十
で実施したい。これも逐次全
各府県に実施したいのでござ
が、さしあたり五カ年計画とし
その半数程度の二十府県に
い。それから、現在模写電送は、
では管区警察局所在地の府
部——八府県程度にしかござ
ので、いろいろと犯人の手配
付、その他に非常に手間取
でございまして、写真電送を
に実施できるように改善したい
ことも考えている次第でござ
それから、第三番目に、超短波無
電話の増強でございまして、こ
定局と移動局と両方が要るわけ
いますが、固定局はすべての警
これがつくように整備したい。と
のは、警察署に固定局がござ
と、事件が起きてパトロール・カ
参りまして、もうよりの警察署
連絡ができないといふことにな
ので、すべての警察署に固定局
たい。

それから、移動局は、大都市にお
ては大体警察署の四倍程度、それ
仙台とか札幌とかいふような、
十カ程度の都市につきましては
の二倍程度、それから、その他
ろにつきましては、大体署数に
てといふような工合に増強し

全国で、現有で七百十八台くら
移動局がないのでございまして、
約二倍半の二千台程度にまで
い、こいふふうで考えてござ
それから、パトロール・カーは
常に有力なる機動通信でござ
が、しばしばパトロール・カー
ないような所、たとえば、山
いは非常に難所、あるいは非
常に道路の狭い所といふところ
で、そういう機動通信の必要な
多いのでございまして、そこ
う場合のために、警察官に持
く携帯用の無線電話を新増設
これはいわゆるハンディ・トー
われておるものでございませ
いふものを一つの警察署に二
目標で、全国で二千四百台くら
で増強したい、こいふふう
おります。

なお、諸外国ではすでにパトロー
ルの警察官に、ごく小型の無線の受
機を持たせまして、そうして何か
が起ると、その警察官に連絡して
させると、徒歩の警察官に連絡して
理させるといふ勤務体制をとつて
ます。六大都市と、その他人口三十
以上のような犯罪の多発する都市
、そういう外勤警官に携帯受信機を
せるといふことを考えまして、そ
全国で四千三百台ばかり持たせ
、こいふふうで考えてゐるので
、大体、以上が五カ年計画の概要
でございます。

○久保等君 今の五カ年計画の総
と人員はどの程度でございませ
員の増員が必要ならば、人員は
度になるのか、まあ総予算はどの
ですか。

三

○説明員(今竹義一君) 予算総額で約三十五億と、こういうことになっております。

○久保等君 人員は。

○説明員(今竹義一君) 人員の点につきましては、現在の警察通信のやっております仕事をできるだけ無人化して、人員を捻出したいと、こういうふうを考えております。

○久保等君 そうすると何でございませうか、人員の面は、まあほとんどじやなくて、予算上は全然ゼロでやろうという構想ですか。

○説明員(今竹義一君) さようでございます。

○久保等君 なお、この五カ年計画は、五カ年に今言われた計画を大体五等分して、毎年同じ程度の規模でもって計画を進めていこうという構想ですか。もちろんものによつて、ある年はやるものもあるし、ある年はやらないものもあるだろうと思いますが、予算の金額等においては、大体五等分した程度のものをやろうという御意思ですか。

○説明員(今竹義一君) 両方のかみ合せでございます。まあ第一年度においては、特にパトロール・カー等についてはすみやかに増強するという方針で、この点を強くふやしたいというふうに考えております。たとえて申しますと、まあ模写電送と写真電送というような場合には、先に模写電送を実施しまして、その次の年度において写真電送を実施するというように考えております。ものによつて五分の一、ものによつて、事項別に先に実施する、あとに実施する、こういうふうに分れております。

○委員長(小林武治君) ちょっと速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(小林武治君) では、速記をつけて。

○久保等君 今の五カ年計画を資料として一つ御提出をお願いしたい。大臣がお見えになっておるし、先ほど鈴木委員の質問の途中ですから、私の質問は一応この程度で保留しておきます。

○鈴木委員 先ほどの公安委員長長の御説明の中に、幹線道路における交通の規制に関する点では、現在まで各府県警察官の連絡がうまくないので、連絡をさらに緊密にするためにとられた措置だと、こういうことでございまして、が、で、道路交通の規制問題で、たとえば東京と神奈川、神奈川と静岡、こういうふうな現在目に余るような連絡の、何といひますか、欠けておる点、具体的に言つて、たとえばスピードの問題にしろ、その他、道路交通に關係すること、現在のあなたの方の権限でもって規制できないようなことがあるわけなんです、この点はどうか。

○國務大臣(正力松太郎君) 大体はできまされども、中にはまだ不十分なところがありますので、その点を御了承願いたいと思います。

○鈴木委員 不十分な点につきましまして、これはまあ大臣は小さいことまで御承知にならないと思ひますから、あとで一つどなたからお聞きしますが、そこでもし、かりに不十分な点があると思はれますと、これは私大きな問題だと思ふのです。というのは、現行の警察法によりまして、あなたの方は、各府県の警察に対する相当大きな

指揮監督の権限を法的にはつきり持つておる。第十六条に示されております。一体そういうことも、今の問題が、いわゆるあなたの方の指揮監督の権限のうちに入らない事項であるのかどうか。もし入ることであれば、なおかつ、おっしゃるようなことだとしますと、私は、あなたの方の怠慢か、あるいは無能か、どつちに起因することか、これはわかりませんが、そういうことの結果だろふと思ふ。いま一つは、現行法の第五十九条、第六十条、第六十一条からいいますと、これは各府県の公安委員会あるいは警察相互に、いろいろな意味におきますところの協力とか、あるいは援助とか、あるいは管轄外の権限について、相当緊密にやらなければならない法的な規制があるわけなんです。それをかりにやらないとすれば、これは府県警察の責任もさることながら、これもさつき申しましたように、あなたの方の指揮監督をする、あるいは臨時必要な監督を行なつておるといふような、そういう点からするならば、私は、これも一つの怠慢事項になるのじやないかと思ふのです。この点はどうか。

○政府委員(坂井時忠君) 多少理屈っぽいお答えになるかと思ひますので、私からかわつてお答え申したいと思ひます。ただいまの御質問、ごもっともな点もあるのをごいいますが、現在、交通規制取締りというのは、各都道府県の公安委員会がやっておるわけでございます。それで、各府県にまたがって非常にでこぼこがある場合があるわけでありまして、そういう点は、なるだけ警察庁として両方の県に話をしまして、でこぼこがないように、話し合い

でそこをうまく解決をつけてもらつておるのでございしますが、実際問題として、それがなかなか困難な場合があるのをごいいます。それは指揮監督でいけるじやないかというたゞいまの御質問だと思ひますが、この指揮監督とは、きわめてゆるい調整事項ということにだけかかつておるわけでありまして、調整は調整で、まあ各府県当局の話し合いを進めていくと、こういうこととありますが、調整だけではどうにもならぬ問題があるというのを今申しましたが、それをそれじやあどうするかという点になりますと、やはり全国的な幹線道路における交通の規制に關しましては指揮監督がでけると、こういうふうにしたいというので、第五号を入れたのをごいいます。実際にでこぼこがあつて、どういふ点が不自由しておるか、連絡が欠けておるかという先ほどの御質問でございしますが、具体的な例を、二申し上げますと、うと、県によりましてスピードがだいぶ違つております。これはまあその県その県の事情、あるいは道路の事情によつて違ふのは当然なことでありまして、同じような道路構造あるいは舗装のし方があるようなりつばな道であつて、県境によりましてすぐスピードが違ふというところは、これは、そこを通る自動車、自動車にしてみればきわめておかしいこととございします。それが実際問題としてしましては、相当県によつてスピードが違つておる。それがなかなか私の調整という権限ではやれないのをごいいます。それを今度やるようにしたいというのが、道路交通取締法の一部改正であり、また、警察

庁の権限に幹線道路における規制を加えることとあるのではありません。そのスピードが違ふ点以外に、一、二さらに例をあげますと、一、東京地方では、指導区画線というものは、白、禁止区画線は黄色を使つておるのであります。これが阪神地区に参りますと、指導的な区画線は黄色であつて、禁止的な区画線が白というように、全然異なつておる。しかも、御承知のように、このごろの交通事情は、阪神地区の車がどんどん京浜地区に行くし、京浜地区の車がどんどん阪神地区へ行つておる。こういう点をできれば調整をしていきたい。もちろん、先ほど申しましたように、各府県の話し合いで極力やつていただくわけでありまして、何と申しまして、話し合いがつかない場合、権限がなければ話し合ひもうまくいかないのが悲しいかな現状でございします。その点の改正をお願いいたしておる次第でございます。

○鈴木委員 どうも私、そういうことは、あなたの方のおっしゃる調整ということについての指揮監督というところは、私は十分できると思ふのです。話し合いを積極的に行ないからそういうことなんでしょう。かりに、こつちの、たとえばAという県ではスピードを五十キロにしてある。次の県に行つたら三十五とか四十にしてある。これはなるほど運転者にしてみれば戸惑うことだし、場合によつては違反というやうな点にもなりますから、だからそういう点は、私は相互の話し合いをするにやうな点で、当然解決する、いとも簡単な問題だと思ふのです。それが

でそこをうまく解決をつけてもらつておるのでございしますが、実際問題として、それがなかなか困難な場合があるのをごいいます。それは指揮監督でいけるじやないかというたゞいまの御質問だと思ひますが、この指揮監督とは、きわめてゆるい調整事項ということにだけかかつておるわけでありまして、調整は調整で、まあ各府県当局の話し合いを進めていくと、こういうこととありますが、調整だけではどうにもならぬ問題があるというのを今申しましたが、それをそれじやあどうするかという点になりますと、やはり全国的な幹線道路における交通の規制に關しましては指揮監督がでけると、こういうふうにしたいというので、第五号を入れたのをごいいます。実際にでこぼこがあつて、どういふ点が不自由しておるか、連絡が欠けておるかという先ほどの御質問でございしますが、具体的な例を、二申し上げますと、うと、県によりましてスピードがだいぶ違つております。これはまあその県その県の事情、あるいは道路の事情によつて違ふのは当然なことでありまして、同じような道路構造あるいは舗装のし方があるようなりつばな道であつて、県境によりましてすぐスピードが違ふというところは、これは、そこを通る自動車、自動車にしてみればきわめておかしいこととございします。それが実際問題としてしましては、相当県によつてスピードが違つておる。それがなかなか私の調整という権限ではやれないのをごいいます。それを今度やるようにしたいというのが、道路交通取締法の一部改正であり、また、警察

できないということは、各府県の警察官の連絡が不十分であったり、あなたの方の、従来のそれに対する指示なり調整させるという努力が足りなかったというところの私証拠じゃないかと思うのです。法律を作れば——こういう一項があれば、今度強くやる、強くやるのではなくても、あなた方が政令を出して、各府県の実情は、極端にいえばいろいろあると思うのだが、そういうものを一方にずっとやっていくと、こういうことだと思ふのですが、私は、こういうことは、十分各地方の実情に沿うためには、各地方の、たとえばAならA、BならBという県のそういう話し合いなり協定なり、協議によつて私は可能だと思ふのです。さつき何かその制限のところの黄色とか白とかいう話がありました、これだつて現在に放任、そういうことに対して何ら、何といひますか、指導なりの確な指示なりがないのですから、これは各府県の警察官あるいは公安委員会の都合のいいような形に行われているだけの話なんです。積極的なあなた方は從來そういうことをやって、なおかつ言うことを聞かない、言葉は少しおかしいが、あなた方の思うようにならぬというところであれば、これは根本的には、現行の警察法をお互いに守れないところの原因があると思うので、そういう何か新しいものを挿入することによつて、簡単に言うことを聞かせようとかいうこと、その考え方がおかしいのじゃないか、根本的におかしいのではないか。そういうところから私はお尋ねしておるわけです。どうですか。

○政府委員(坂井時忠君) きわめてこともっともな御意見であると思ひますので、われわれも各府県のごぼごぼが、おかしなときには、努力をいたしまして、その間の調整をはかつておるのでございます。しかしながら、はなはだこれは残念なことでございますが、実際問題として、調整がきかない場合があるもので、こういうことをお願いせざるを得ない、こういうことになつておるわけでありまして、きわめて端的な例をとりますと、兵庫県におきまして——自動車の中に高速車と低速車があります。スピードが早い車とおそい車があります。その区画線がどつちであつたか知れませんが、要は、普通自動車は右、それからそれよりおそいやつが左と、こうしますといふと、それが大阪に入りますと全然逆になつてゐる。これは相当努力いたしまして、どつちかに統一してもらおうとしたのでありますが、実際問題としてこれはできない。兵庫の公安委員会と大阪の公安委員会それぞれいろいろ理屈があるやうであります、どうしてもできない。われわれとしても、是非に努力をいたしておるものであります。できないのであります。て、そういう事態は非常に残念なことでありまして、やはり若干ずつあるわけでありまして、従つて、われわれは、法律の改正によりまして、何でもかんでもずたずた国家公安委員会が指示するということとは全然考えておりません。そういうきわめて例外的な場合の措置として考えておるわけでございます。

○鈴木壽君 今のお話に関連して。今度のこれに関する要綱を見ますと、単にスピードの制限とかそういうことだけではない、道路通行の禁止又は制限に関する。車馬の併進又は転回についての制限に関する。停車又は駐車を禁止する場所の指定に関する。追越禁止の場所の指定に関する。こと。こういうようなことが今後予想されるものとして考えられておるやうでございます。こういうことですね、私は、先ほど申しましたように、各地方の実情によつて、いろいろ、あるいは道路の状況等によつて考えられなければならない、そしてまた、県を異にする運送するところにおいて、もし統一したものを作らなければならぬとしたら、これは当然スピード等におきましてはありますから、あるいはまた、車の併進、転回等に関するものでありますから、そういうものについてのまあ統一した行き方をしようとするならば、私は、今あなた方は兵庫と大阪との困難な事情が述べられましたが、これはだから、もう少し私はお互いに話し合いをすれば、これは何らむずかしい問題ではないと思ふ。私はおそろく兵庫と大阪の問題、単にそれだけでなしに、現在もうやつてしまつてから、そうあつち直せこつち直せと言われても困るのだと、あるいは場合によつては線の引き直しをしなればならぬ場合も出てくるでしようしね、そういう問題も私は解決に困難な一つの事情としてあつたかもしれないが、まあいづれ、私は事情はよく知りませんが、そういうことすら、ほんとうは根強い双方の話し合いなり、また、あなた方がいわゆる調停に出ることによつて、これは私は不可能じゃないと思ふので、何かこう、こういう一つのことで、私どもから言わせれば簡単なことですから、国家警察の方の政令とか何とかいうもの

によらなければならぬということになりますと、私は今後いろいろの問題について、こういうことが犯罪の捜査なりそういうような事情についても起りはしないか、そうなるのは現在の各府県の警察のあり方、あるいは公安委員会のあり方からしますと、これはしつぱし、昨日も加瀬委員から御意見がございましたが、そういう面からして、私は非常に心配な面が感じられるわけなんです。

○加瀬完君 関連してちよつと。今鈴木委員からも御指摘がありました。が、今の官房長のような御説明によりますと、一体現行法の五十九条、六十一条、これはどういうことになりますか。それから六十六、それから三十八条の五項、こういうものは、今のような問題を解決するために、現行法が法案として出たときに設けられたものじゃないでしょうか、協力の義務というものは、各都道府県警察の間には協力が義務づけられておまして、あるいは六十一條によれば、当然犯罪捜査あるいは公安維持のために他の地域にも出動していいことになってゐます。あるいは十六條によれば、警察庁の監督指揮というのは明文化されておりますし、三十八條の五項によれば、各都道府県の公安委員会は国家公安委員会あるいは他の都道府県公安委員会に協力するところのやはり義務づけがされていくところの方が、警察法の運用としては正當なことなんです、また、そういうことを指揮監督することの方が、公安委員会なり、あるいは国家公安委員会なり、警察庁なりの大きな任務なんだ。それをそのままな上げし

ておいて、新しい法規によつて、運営上満たされぬものを法律上満たしていかうとするのは、これは考え方として私は正しいことじゃないかと思うのです。そんなものは法律を幾ら作つたつて、運用よろしきを得なければ、結局警察法に規定されている目的は達せられぬことになります。あわせてそれらの点についてもお答えをいただきます。

○政府委員(坂井時忠君) 御趣旨よくわかるのでございますが、われわれとしましては、都道府県という自治体警察をあぐまでも尊重していく。従いまして、必要やむを得ない場合のほうは、各府県の公安委員会の責任においてあらゆることをやっていたらいいわけでありまして。その主義を尊重すればこそ、われわれとしましては、最小額の場合だけしか、この各府県の公安委員会の権限に属する事項について、指示するとか何とかいうことはしたくない。きわめてまれな、きわめて例外的な、どうしてもやれない場合にしか、各府県の公安委員会の独立性を制限するような指示はやりたくないという考えにしております。全く皆様ののたぐひの御意見の通りでございます。今度の道路交通取締法の一部改正におきまして、各府県にまかされております権限はあくまでも尊重して守つておるわけでありまして、ただこれは、各府県独立の公安委員会でございますので、その間の調整がどうしてもとれない場合に最後の手段をここに求めておる、こういうふうな御理解をいただきたいと思ふのであります。

現行の警察法の五十九条に「都道府

○鈴木壽君 今度出る要綱に付随する
国道の指定ですね、これの案を見ます
と、東京から東海道をずっと行つて岡
山まで、東京の北の方は宇都宮、一方
は水戸、それから関門のトンネルです
か、山口からずっと熊本までと、こう
いう線が予定せられておるようです
が、さっきのあなたの御説明で、兵庫
と大阪との間には、そういう問題があ
るといふことはわかりましたが、東
京―神奈川―静岡、それから愛知―三
重、ずっとこう行く大阪までの間に、
そういうところがありますか、あなた
が心配して、どうしてもこれは規制し
なければいけないというところがある

次第でございます。

○鈴木壽君　現在の法では、指揮監督というようなこと、あるいは行政というようなことについて、交通の規制に関することが抜けておると、こうおっしゃいますが、警察庁の仕事の中には、当然交通に関することが現在までやられてきておりますね。それから、そうしますと、第五条です、第五条をしばしばあなたは引用されますけれども、第五条の二項ですと並べておりました現行法で十二ですか、「前号に掲げるものの外、警察行政に関する調整に関すること。」この中に当然私は含まれると思う。あなたが、さっきも

調整ができなかったらどうにもならぬ
ということを申し上げたわけでありま
すが、多少理屈っぽいことになりま
すが、五条二項の警察庁の所掌する事項
がいろいろ書いてありますが、各項目
につきまして、この指揮監督のニュア
ンスは違っております。この前の警察
法の改正のときにいろいろ論議された
ので、私から詳しくここで申し上げる
のもどうかと思うのでありますが、た
とえば、現在の二号であるとか、四号
であるとか、あるいは現在の五号であ
るとか、こういうものが警察庁の直接
の責任の問題でありまして、警察庁が
つかさどるといふ——法律上の文句で

私が申しました警察相互間の関係の条文ですね、これに対しては、あなた方、かりに義務を負わないといった場合に、いわゆる指揮監督というような権限はどの程度までこれは及ぶのですか。

○政府委員(坂井時忠君) ただいまの御質問は、五十九条の各府県警察は、相互に協力する義務を負うと書いてあるが、義務を負わないといった場合の仮定の御質問だと思いますが、それは仕事の内容によりまして、今申しましたような三つの段階があるわけでありまして、従いまして、たとえて申しますと、甲という県で窃盗事件が起つた

られないのです。そういうような点です、ね、どのような、警察庁としてはお取扱いなさってきたのか。それでまた、問題の解決しないいろいろな点が、現在も残っておられるのかどうか。

○政府委員(山口喜雄君) 御質問の点についてお答えいたします。御承知のように、神戸市の方から大阪市の方に向って行きますと、阪神国道がありますが、あのまん中に電車が通っております。それで非常に交通が輻輳しております。そこで兵庫県の方面では、交通をする際に、普通の乗用車は右寄りを走る。たとえばこちらからこう、神戸から大阪に行く場合

です。その次の線にトラックとバスを走らせる。この一番歩道寄りの方に自転車を走らせる。こういうように通行の区分をきめた方がよいと思う。これは確かに合理的な通行のやり方なんです。そういうようにして大阪府の方に連絡をしたのであります。ところが、兵庫県から川を渡って大阪府に入りまして、その道路の幅もちよつと狭くなる事柄もありますが、大阪府の方としては、尼崎のところから大阪の府に入るあたりに非常にトラックが幅狭するわけなんです、あの辺工場が多いから。そこで、大阪府としては、一番右に乗用車のほかにトラックも走るようにしたい。乗用車とトラックが一緒に走るようにする、そうしてこちらに自転車も走るようにする、こういう行き方をしたい、こういうことを言つたわけなんです。そのやり方が、大阪府に入ると通行区分が違つて参りますから、そこで兵庫と大阪では、これは本部長同士で話し合いました。それから私の聞いておりますところでは、公安委員会みずから乗り出して話したんですが、お互いに、兵庫県と大阪府というものはいろいろな伝統がございまして、特にその交通問題につきましては、いわゆる自治体警察時代に、交通は各地方の実情に応じて規制取締りをするということが、非常にこれも私も地方のそういうやり方を尊重して参つたわけなんです。そういう伝統が残つておりました、どうも少しおれの方が、おれの方がという気持ちがまだ残つておるわけなんです、交通問題について。そういうものはやはり今の調整で改めたいと思ひますが、一方におきまして、全国的に貫通する道路ができ

る。それを現在の法の建前でいいますと、その区分々に応じて各府県が規制をするという建前になっておる。これは私はその根本を変更する必要はないと思ひますけれども、ただそういうようなところで、重要な問題についてまもまちなると、これはやはり全国的に発達して参ります交通の実情から申しまして、何らかの一つの全国的な視野に立つ統一な規制というものがなければ、この発達して参ります交通の実際の状況に応じていけなくなるんじゃないか、こういうふうに考えまして、実はこの規定をお願いしたような次第であります。これは実は、その点は私申しわけないと思ひますが、私現地に参りましてこれを見て、私自身はそのときに実は知つたんでございまして、なかなかまあ警察庁と府県との間で、これは話は割合にスムーズにいくのですが、県同士になると、やはりいろいろな伝統がございまして、いろいろむずかしい点が現実にあるということをお願いしたい。

○加瀬完君　じゃあ、警察庁で新しく今の問題を解決するとしたら、どういう方法をとりようとお考えですか。○政府委員(山口喜雄君)　これは現地を調べまして、警察庁の最も適当とする案を示しまして、そうして両府で話し合ひをさせる、どうしても話し合ひがつかないというところであれば、警察庁としての案を示して、それを指示する、こういうことにならうと思ひます。しかしながら、できるだけ指示というような方法によらないで、やはり話し合ひでした方が、実際の運用においては円滑にいく場合が多からう、い

いますか、抜かざる宝刀というようにな意味も入つておるのでございませう。○加瀬完君　結局指導、助言によつて解決できるというならば、今の問題だけに限つては、新しい一項というものを入れる必要はないということを感じるのであります。しかし、部長さんのあとの方の御説明で、道路も縦貫線ができたり、大国道になったりして、非常に今までとは機能が違つてくる、そういう形になつてくれば、道路の機能に應じた交通その他の対策を考えなければならぬということなら、それはそれでわかりませう。しかし、何も言葉じりをつかまえるわけではありませんが、今まで皆さんの御説明を伺つておると、それでは何かあまりにも都道府県の公安委員会というものは無視されていくか、無能視されているか、いずれかという形に受け取れるのです。公安委員会というものが的確な機能を持つておるならば、当然解決されるべき問題が、簡単に解決されなければならぬ問題が、新しい法文を得なければ公安委員会ではできないということであつては、私はゆゆしい問題だと思つておる。少し理屈ばつたことですが、すくなくとも、それから一つの道路の中で、一つの地域の中でも速度は四十五キロ出していいところもあれば、二十五キロに押さえるところもあつて、現在でも制限をされておるわけでありませう。ましてや都道府県が異なれば、それは交通の条件を整えるために、神戸なら神戸の一番いい方法、大阪なら大阪の一番いい方法というの考へられてもいいはずなんです。だからその二つあまり異なつたものが接点になつております場合に、どういふふう

か、BからAに移るかというところに問題があるかといへば、自然にそういう接点の地域についての結局問題点というものが、都道府県公安委員会のこれは連絡会議なんかもあるはずですから、あるいはまた、近畿地方なら近畿地方の都道府県の公安委員会の連絡も持たれるはずですから、あるいは都道府県の警察本部の連絡会議、あるいは管区警察もあることですから、そういうところで当然行政指導も行われなければならぬはずじゃないか、そういう点がどうも——わかりませう、こういうものを入れた方が都合がいいということは、それは認めないわけじゃないのです。しかしながら、そういうことが問題にならないような行政指導が行われなかつたのは、どういふわけだという疑問がどうしても残るのです。意見がましくなりますからお答えはいいです。ただそういう気持ちが残る、われわれとしては、そういうことをしてもらつても納得できないということだけを申し上げておきます。○鈴木壽君　監察に關してでございますが、先ほどの公安委員長の御説明では、従来うまくいってゐなかつた。だからその不十分なのを正確を期するたために実態調査を十分やりたい、そういう必要から入れたのだと、こういうお話しでございますが、どうもそうしますと、きのうまで聞いてきたことはちよつと違つてございませうが、これは公安委員長の考え方と、警察庁の責任のある警察局長官なりそのほかの方々の考え方の相違が私はあるのじゃないかと思つたのですが、これは今までの私どもに対する説明では、従来までも監察はやつておつたのだと、現

在までの、現行法でもそれがやれるのだ、ただそういうことなんだけれども、一つ新しい一項が加わることであつて、それ以上の何ものでもない、新しいものを加える、そういう監察ではもちろんないのだ、こういう説明なん

するわけですが、従来とも行われてきた監察だところおっしゃる、そうしてまた、現行法で十分行われ得ることなんだ、それじゃ事新しくここになぜ書かなければならぬのか、さっきのたとえ交通規制の問題、これはまだ意見はありますけれども、従来はつきりしなかつたからここに出すのだ、これであれば、まだなるほどと思われれる節があるのですが、従来ともやってきておることであり、さらに現行法からも十分やれることなんだと、しばしばあなた方は繰り返して私どもに説明しておられる、そのことを新たにここに取

り出して一項を付加しなければならぬというその理由は、ちよつと私にはみ込みないのですが、この点、大臣はどういうふうにお考えになつていらつしやるのですか。

○政府委員(石井三三) 監察のことを非常に神経質にお取り上げになつておるようでございますが、大臣が先ほどお答えになりましたのを、ただいま御訂正になりましたことほどさうに大したものじゃないというふうに、大臣は御理解になつておられたからこそ、そういうことに相なつたものと私は考へるのでございまして、昨日来たたびに申し上げました通り、この監察という表現を今回入れましたのは、従来法文の上では明記されておりましたけれども、当然できることとして、私も実際にやってきて今日に及んでおるのでございまして、ちよつと今回改正のいい機会でございますので、この際、万一そういう点に誤解があつてはならないという観点から、念のために明記しておこう、こういうことにすぎないのでございます。

○委員(小林武治君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員(小林武治君) 速記を起し
○大沢雄一君 大臣にごく簡単に、二点だけ。第一点は、交通事故防止の關係でございますが、これは御承知の通り、政治問題になりつつあるのございまして、今回の警察法等の改正も、そのねらいの一つはここにあると思ふ。しかしながら、この交通事故防止をほんとうに効果をあげようとするば、申すまでもなく、単に道路交通取締り等の關係だけ、警察關係だけではこれはいかぬことは申すまでもないわけでありまして。あるいは自動車、バスその他運輸營業の關係あるいは道路街路の構造整備の關係あるいは労働基準法の關係、いろいろな観点から、あらゆる方面から、総合的、積極的に思ひ切つた交通対策を立てなければ、これは防止はできないと、こう思ふわけでありまして。で、現在、昨日の御説明でも伺つたのでありますが、内容は、交通事故防止協議会が何か事務的連絡の機關を設けて検討されておるといふこととありますが、一歩進めて、もっと大きな政治的観点から、たとえば、交通対策協議会というふうなものを設置をされまして、広く外部から学識経験者あるいは国会議員その他入れまして、少し総合的な真剣な対策をお立てになつて、この問題に對処していただかなければならぬ時期ではなからうか。道路の整備計画も施行されますこととありますし、そう思へまするのですが、これに對しまする大臣の御

抱負なり、御所見なりを一つ伺いたいと思ひます。
○國務大臣(正力松太郎君) ただいまお尋ねのございました点は私も今度の改正は大したことじゃないから、もう少し根本的にやつたらどうかという話もしたのであります。けれども、とりあえずこれで一つやつていきたい、こう思ふのですから、御承知のように、交通事故は毎年ふえるのです。それでこれは予算委員会でも問題になつたので、実は私も非常に悩まされつつあるのであります。とりあえずこれをやります、いづれも審議會を作つてゆつくり一つ考えたいと思つております。

○大沢雄一君 第二点でございますが、この道府県公安委員会が、道府県警察の民主化、中立化の背景として、その責任に對しまして、われわれは高く評価をしておることは申すまでもないわけでありまして、今回の北海道の札幌方面本部の廃止、北海道につきましては、道警察として道の公安委員会があり、さらにその下に、今まで五つの方面の公安委員会がある。これは私が申し上げるまでもなく、いわゆる屋上屋を重ねた二重機構であると私は思ふわけでありまして。公安委員会は管理の機關でありますから、これは何と地域その他を、広狭ということをその重視する必要はない。交通通信の発達した今日におきまして、単に地域の關係からだけいへば、北海道に限らず、たとえば、岩手県あるいは長野県あるいは新潟県、これらは北海道の五つではなくても、二つや三つに分けた必要がないとは言われない。しかしながら、これは一つの府県警察が管理をしておる、自治体警察で管理をしてお

るということとは、それで十分であるからと思ふのであります。そういう意味におきまして、北海道の札幌の直轄の方面本部を廃止して、その人員、經費を他の方に振り向けて、事務の簡素化、能率化を、あるいは経済化を期したことは、非常に賢明な措置であると思ふ。御承知のように、各府県で地方事務所というものが、これが廃止されておりますが、こそくな府県におきましては、県庁の所在地の地方事務所だけ廃止しており、やがて、それはほかの方も廃止せざるを得なくなるというのが、これは実情であります。が、私はむしろ自治体警察として道警察はもう確立しておるのでありますから、この道公安委員会に全責任を持つてもらつて、むしろ一挙に廃止しておる。それで県警察の民主化、自治体警察の精神には何ら差しつかえない、そむかない、こう思ふわけでありまして、が、今回、ただ札幌の直轄のだけ廃止したといふことは、まことにこれは何といふか、非常にこそこそくといふか、私は不徹底である、考へ方から見てどうもはつきりしていない、こういう感じがするのであります。これはさらに、実施の成績を見て、他の方面の公安委員会も廃止していく、こういう考へで設定されておるのでありますかどうか、その点一つ所信をこの際承わつておきたい。

○國務大臣(正力松太郎君) ただいまのお話は、私も個人としてはある程度考へたことがありましたが、全部この際廃止するといふことは、また、自治警察の趣意をはずれやせぬか、とりあえず、札幌の方には二つあるのだからこれをしようという意見だから、なるほどそれともうかといふことで私は……。

○鈴木壽君 石井さん一つ、きょうは時間がないので一点だけお聞きしますが、さっきどうもあなた方の御答弁がなつてくるのですが、交通の規制に關しては、従来の規定にどうもびんとしたものが入れられないのだと、これとを押し合はれておる。調整ということにも含まれるけれども、しかし、それははつきりした力を持つておられないから新たに一項を入れるのだと、そうしますと、現在までの現行法によつて可能な、そうしてまた、それに基いて現在まで実施してきたこの監察ですね、私は何も新しく入れる必要がないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

と、これは、あなたのお答へは、私はどうもはつきりしないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

と、これは、あなたのお答へは、私はどうもはつきりしないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

と、これは、あなたのお答へは、私はどうもはつきりしないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

と、これは、あなたのお答へは、私はどうもはつきりしないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

と、これは、あなたのお答へは、私はどうもはつきりしないと思ふ。はつきりした規定がない、あるいは現行法で不可能だ、こうであれば私はあなたの御説明はわかりませんが、いややれるのだという、あなた方がやつてきて、現在までの資料をいただいておりますが、現在まであなた方が第五條の二項に定められておりました現行法のこれは、ほとんど全部にわたることについてのいわゆる監察が可能だと、そういう前提のもとにやつてこられたことだと思ふ。事実私はそれが可能だと思ふ。新たに、ここにそういうことがあるのかかわらず、監察に關することといふことを入れなければならぬといふのは、私はどうしてもふに落ちないといつてお聞きしたのですが、その点、どうもあなたのお答へは、私からすればはつきりしないと思ふのですが、どうなんですか、これは、現在までの監察は、もう一度申し上げます

よ、第五条の二に掲げられておりまし
た従来の十二の項目、これは全部にわ
たるものだと思う。そういう権限が現
在までの法に与えられておるといふこ
とは、あなた方しは言つてきた
し、その与えられた権限のもとに実施
してきたのだ、こう言っている。結果
がいいとか悪いとかいうことは別で
すよ。それをここに新たに今度という
ものと一緒に並べて、単に監察という
ことだけをここに抜き出して付加しな
ければならないということが私はわか
らない、こういうことなんです、どう
でございますか。

○政府委員(石井三郎) たびたび申
し上げております通り、監察と申しま
すのは、行政監督上の立場から、行政
の実態運営の状況を、調査あるいは検
査するということだと私は思ふのであ
りまして、従ひまして、所掌事項の全
般にわたつて監督監督の任務を遂
行するための前提として、第一線の行
政運営の実情を把握する、こういうこ
とは私は当然許されることであると思
ふのでございます。これは従来法文の
上で明記されておらなかったけれど
も、私どもは今申し上げたような観点
から、法的に可能である、こういう解
釈をとつて、現実にも監察というこ
とをやつて参つたわけでありませう。ち
ょうど今回他の関係法文の改正をいたし
ます機会に、もし、監察というものは
条文に明記されていないから、そうい
うことはできないのだというふうな誤
解を持つ向きが万一ありとするなら
ば、ちやうど改正のいい機会であるか
ら、そうでないのだということををは
きりさせる意味において、この際明記
しておいたらどうか、かように

考へて、今回監察の事項を明記するこ
とにいたしましたのであります。

○鈴木壽君 実は、前段の今のあなた
のおっしゃること、私も肯定します。
私、何も監察は要らぬとか、従来あな
た方こういふことをやつてゐるのを、
けしからぬとか、こういうことを、
私、毛頭申しておるわけじゃないので
すよ。そこで、こういうことが現行法
の中で当然許されるものであり、いわ
ばこれは内部的な監察ですね、外部の
機関に対してのそういうものでなく
て、内部的のあなた方の行政の事務と
いいますか、警察に関するそういう仕
事のための能率的なことをする、ある
いはほんとうの意味での民主警察とい
うものの確立のために必要になるとい
ふことは、これはあなた方もおし
やつていられたことだし、私もそうい
う意味では必要だと思ふし、あつても
いいと思ふし、また現行法でやり得る
のだ、私は今言つたようにこれを否定
するのでもなくて、そういう前提に立
つて、しかし考へてみれば、何もここ
に新しくやつて、奇異の感を抱かせるよ
うなことをしなくてもいいじゃない
か。だれも、あなた方が今までやつた
内部監察のことについて、文句を言つ
た人がありますか。よしあしについて
は、十分だとか不十分だとかいうこと
については、われわれ文句言ふ人もあ
るかも知れませんが、公正に行われたと
いへば、あるいは批判があるかもしれ
ませんが、いわゆる内部的な監察そ
のもののについては、私はこれは今まで
そらく批判の対象になつたことはない
と思ふ。それをここに、僕は、当然法
律に許されたそういうことをおやり

なつてゐることについて、私の方なん
か、とやかく言うべき筋合いのもので
ないが、それを今度ここに掲げなけれ
ばならぬというところについては、何か
ここにプラス・アルファがやはりある
のじゃないかというところ、これはあ
なた方御推定とか、どうも少し誤解し
てゐるのかいふことをおっしゃるかも
しれないけれども、私すなおに考へて、そ
ういふふうな感じをするわけなんです。
で、くだいようでございますすけれ
ども、交通の規制で、いわゆる調整
という事項で取り計らうことができな
い、いわばもっと大きなものだ、ど
うしてもなければいかぬと、こうい
うのであれば、これは一つの理屈とし
て私はあり得ると思ふ。しかし、きよ
うは時間がないようでございますか
ら、いづれこの次にまた一つ、これら
の問題あるいは他の問題について、質
疑を続行させていただきます。

○加瀬亮君 今、前の委員から、警察
法の改正といつても、主点は交通取締
りのことについていろいろ問題が出て
おるわけでございますが、運輸省の方
に参らぬと思ひますが、この交通取
締りの実効というものは、警察の法規
をどんなに変えたつて、実際の効力が
上るというわけには私は参らなと思
ふのです、現在の条件では。そこで、
私どもの聞いておるところでは、三十
四万台の自動車の中で、タクシーは一
万二千五百台程度だ。しかしながら、
事故が非常に大きいパーセントを占め
ておる、こういうタクシーだけが交通
違反をしてゐるということ、一体取
締りが不備のためなのか、その他の条
件なのかということも、きのうの委員

会で検討されたわけでありましたが、私
どもの調べた範囲においては、むしろ
タクシーの運転手そのものによる原因
が多いわけでありまして、経済条件
なり社会条件なりというものが、事故
の原因の大部分を占めてゐる。

〔委員長退席 理事大沢雄一君着
席〕

これは交通取締りの問題よりは、むしろ
運輸省が監督官庁として、一体こう
いつた業者あるいはタクシーの運転に
従事しておる従業員、こういうものに
対する対策というものをどう立ててお
るのかという問題にもなると思ふので
す。この点、運輸省の御見解は、いわ
ゆる神風タクシーなどといつてこうい
う世論を巻き起しておるこの原因を、
あなた方の御責任においてどう御判断
なさつておられますか。

○説明員(國友弘康君) 今、加瀬先生
のおっしゃいました数字は、東京都内
におきます数字でございますが、東京
都内におきます数字で現在、神風タク
シーというように取り上げられまし
て問題になつておりますが、事故防止
に關しましては、昭和三十年から交通
事故防止対策本部が内閣に結成されま
して、その事故防止対策本部において
事故防止対策要綱が相当広範囲にお
つたて決定されて、これに基づきま
して運輸省をいたしまして運輸規則
の改正等をいたしました。われわれの
事故防止に對する関係は、たとえ
ば車両については、車両を整備し、
九カ月ないし一年に一回は車両検査を
し、そのほか運転従事者については、
経営者を通じて事故防止についての注
意を喚起する、そういうような方法
で、ことにまた運輸規則に規定してお

ります事故防止に關するいろいろ
なことを順守させるということをやつ
ておるわけでございます。ただ、警
察庁の方、あるいは警視庁の方の調
査によりまして、実はハイヤー、タク
シーにつきまして、東京都内の事故は
だんだん減少しておる傾向に実はなつ
ておる。

数字の上から申しますと、その指数
等におきましては、たとえば東京都下
におきます自動車事故原因、自動
車が第一原因でありますところの事
故件数等を申し上げますと、昭和二十
九年に、ハイヤー、タクシーにおきま
しては四千四百六十六件、この指数を一
〇〇としたとしますと、昭和三十三年に
は三千八百八十一件、指数八十七とい
ふに、むしろ減少しておる状況でござ
います。最近非常に神風タクシー
が取り上げられておりました、われわ
れとしても、総理府の先ほど申し上げ
ました交通事故防止対策本部の中に、
自動車事故防止対策部会というものを
作りまして、内閣審議室長が部会長に
なりまして、現在鋭意この防止対策に
ついて、ここにおられます警察庁の警
備部長も部員となられて、対策を
研究中でございます。これらにつ
いて、この部会において結論を得まし
たら、それをできるだけすみやかに実行
に移していきたいと、こう考へておる
わけでございます。

○加瀬亮君 そういふのんびりとした
答弁をしておるから、世論がこういう
大きな叫びを上げるまで、監督官庁と
して適切な措置が講ぜられぬというこ
とになるのですよ。私は歯にきぬ着せ
ずに申し上げますが、二十九年に一〇
〇であつた指数が八七になつたといふ

ことは、まだ八七あるということなんです。これが八とか七になったというならば、非常に事故が少くなったから、そう心配することはないということになるだろうけれども、まだ三千八百八十一件というのがある。こういうことは、少くもこれは相当大きな努力を要するというに私はなると思うのです。

それで、あなたが車両の検査をやるとか何とか言っておられるけれども、車両による事故というのは、警察庁の資料によりますと三・八%、九六・二%というの、操縦者の心身の状態によつて生ずる事故だ。そういう操縦者の心身の状態によつて、コンデションのいかんによつて生ずる事故がまだ九六・二あるというの、経済的にも、あるいは精神的にも、肉体的にも、こういう操縦者のコンデションというものをどう改革あるいは改善しなければ事故を防げないかという、当然の問題をはらんでおられるわけです。こういうことを目をおつておられて、事故が若干減つたという統計を一部分押えて満足されておつては、私は非常に困ると思う。昭和二十九年に比べて八七の指数といつても、八七だけの事故が起つておられるわけですから……

そこで、伺いますがね、交通事故防止対策本部というのができて、これも承知しております。運輸省でいろいろ規則を改正したことも伺つております。しかし、どういふふうに防止対策を講じようか、運輸省で車両その他の制限規則を作ろうか、八七%に減つたといつても、事故はある。その原因が何かということになりますと、これは新聞なんかでも伝えられておりますよ

うに、どうも運転手の過重労働といひますか、経済条件の過酷といひますか、そういうことにあるということとは世論の一致するところだ。あなた方は結局、水揚げが八千円なり一万円なりというふうに押えられて、これがノルマとして課せられておつて、この八千円なり一万円なりを水揚げしなければ、下車勤というか、運転させない。しかも、固定給は三千五百円から六千円くらい程度だ、あるいは三千円から五千五百円程度だ。こういう状態といふものをどういふふうに御判断なさつておられたのですか。

○説明員(国友弘康君) 先生のおっしゃる通りに、事故は三千八百件程度でござまして、確かに事故は多いのでございまして。そういう意味において、われわれも事故防止に一生懸命努力しておるわけでございますが、それから今おっしゃいました、決して減つたというこの数字でわれわれは満足しておるわけではないのでありますが、さらに、ノルマの問題、あるいは固定給の問題等につきまして、そういうことが事故の原因だということも言われておりますので、われわれもその実態の調査をやつておるわけでありまして、と同時に、経営者に対して、この三月の十日に、東京都内の協会が三つございまして、その三つの協会の幹部を運輸省に呼びまして、こういう今おっしゃいましたような勤務条件の問題、あるいは経営の問題、労働条件の問題等について大臣から要望いたしました。業者の協会といたしまして、できるだけ固定給を合理的なものにするように考えるとか、ノルマについてはこれから大いに検討いたしますというふうな

ことを申しております、今後その検討なりこちらからの要望なりを續けていくことにいたしておるわけでありす。

○加瀬完君 八千円なり一万円なりの水揚げを確保するには、一体総キロ数幾ら走れば、これだけあがるという御算定ですか。

○説明員(国友弘康君) 今ちよつと、資料を採りましたいたしますが……これは実際に制限速度以内で走りまして、大体各社の優良な運転手を選定いたしまして、三月七日に一日間走らせてみました調査がございまして、その調査によりますと、三百八十七キロ程度の一日の走行キロで八千四百十ほどの収入をあげております。全部の平均で申し上げますと、走行キロ三百四十三キロで、八千七百六十八円の水揚げをあげております。この程度が走れるという可能性のものでございまして、これでも相当走行キロとしては多いわけでございます。これらの走行キロがどの程度が妥当かどうかといふことも、われわれはもとと研究していきたいと思ひます。

○加瀬完君 それは制限外速度で走つた場合ですか、時速三十二キロという速度に押えて走つた記録ですか。

○説明員(国友弘康君) 制限内の速度で、四十キロのところもございまして、五十キロのところもありまして、制限内の速度で走つた場合でございます。

○加瀬完君 その優良な運転手といひますか、優秀な運転手でも、大体四百キロ弱走らなければ九千円程度のノルマは満たされないということですね。ですから、もつと能力の低い運転手

は、四百キロ以上走つて、八千円を確保するのに骨が折れる。結局、四百キロないし五百キロ走らなければならぬといふことになりますね。そうすると、かりに四百キロと押えても、四百キロ走るのには実際時間何時間働かなければならないことになりますか。

○説明員(国友弘康君) 実際時間は十六時間でございます。現在拘束十八時間半、実際十六時間という規定で実施されておる所が大部分でございます。あと八時間労働の所もございまして。

○加瀬完君 十六時間の労働時間として、昼飯を食ふたり、夕飯を食ふたり、あるいは客待ちをしたり、客の乗降の時間を取り去つたりして、一体制限時間で四百キロ走れますか。どういふ計算で四百キロになりますか。

○説明員(国友弘康君) 四百キロは、通常の場合は走れないのじゃないかと思ひます。まあ例外の場合に四百キロ走れるかと思ひますが、大体走れないと思ひます。

○加瀬完君 十六時間の労働では、二百三十キロか二百五十キロくらいしか走れないそうですよ、専門家の見解によつて。そうしますと、優秀な運転手でも三百五十キロないし四百キロ走らなければならぬのですから、それなら、制限内で走つてはノルマがかけられないのですから、制限外のスピードを出さなければならぬ、こういう形になるでしょう。交通違反を黙認しなければ

かせぎ高は上らないといふことになるでしょう。これを運輸省は黙認するといふことになりませんか。

○説明員(国友弘康君) これにつきましては、今後事故防止対策本部の自動車部会におきましても研究いたしまして、

て、妥当な走行キロといふものが出れば、運輸省の意見を申し述べたいと思ひますし、警察庁の意見も伺ひ、その他関係のところの意見を伺つて、大体妥当な数字といふものをきめて参りたいと思つております。

○加瀬完君 妥当な数字をきめる前に、制限速度で十六時間の労働では、二百三十キロないし二百五十キロくらいしか走れないといふことが、あなた方専門家でですからおわかりになつておるはずだから、ちよつとサンブルに走らせてみても、三百八十七キロ走らなければ八千円かせげないといふのは、規則違反をやらなければ現在のノルマといふものは満たされないのだから、これではこの營業状態をそのまま認めておくわけにいかないという結論が、対策を立てるより先に打ち出されるべきですよ。こういう御見解はお持ちになつておられないのですか。

○説明員(国友弘康君) これは今申し上げました平均数字は、大体制限速度内で走るといふことを守りまして出た数字でありまして、これは優秀な運転手でありまして、あるいは一般に申しますと、これ以下かもしれない。その平均の三百四十三キロを走つておるといふこの数字、あるいはこれ以下にきまるかと思ひますが、その四百キロを走るのは無理であるといふことは、われわれも感じております。

○加瀬完君 十六時間の労働の中に、飯を食ふたり、若干休憩をしたり、客待ちをしたり、あるいは車がストップしておつたりする時間を引いていくと、三百五十キロや三百八十七キロも走れますか、十六時間の労働の中で……計算してごらん下さい。

「理事大沢雄一君退席、委員長着席」

○説明員(國友弘康君) これは、食事の時間等については、十六時間の範囲外でやっております。十六時間の範囲内では、客の乗降、客待ちが入っておりますわけでありまして、でありますから、十一時間ないし十二時間走れるのではないかと考えております。

○加瀬完君 労働省に伺いますが、あなたはきのう、八時間労働が厳守されているようなお話であった。ところが今聞くと、結局十六時間では仕事ができなくて、飯を食べたり休んだりする時間は別だと、二十時間くらいある、十六時間じゃない、こういうことをあなたは認められるのですか。

○説明員(鈴木健二君) 現在、実情は拘束十八時間で、実働時間十六時間、二時間が休憩時間になっておるわけでありまして、休憩時間の中で昼の食事をします、あるいは晩の食事をします、あるいは十時ごろ三十分くらい休憩をする、あとの残りは休憩時間でありまして、基準法の八時間制というのは、実働時間について申しておりますので、現在の運転手さんの勤務時間は八時間制をとっている、こういうふうに申し上げたわけでありまして。

○加瀬完君 きのうの話とだいぶ違っていますけれども、八時間でもいいですよ。八時間でもいいけれども、しかし、のべつ客を乗せて走り続けるということはできないですよ。客待ちをしななければならない。客の乗降のときには車も止めなければならない。あるいは、変な話だけれども、生理的現象だってありますよ。そういう時間を引いていったときに、一体、実働十六時

間というもので三百五十キロや四百キロを制限時間内で走るといことは可能ですか。

○説明員(鈴木健二君) 大体実働十六時間で、客待ちあるいはストップ待ちというふうなものを除きますと、大体警察庁、あるいは運輸省なんかの計算で、十一時間くらい走れるのじゃないかというふうな計算を出しておるわけでございますが、平均三十二キロといえますと、三百五十二キロになりますか、計数上だけで計算いたしますと、大体その辺までいけるのじゃないか、こういうふうな数字が一応出て参っております。

○加瀬完君 それは、のべつに客を拾っていった場合、最高の効率を上げてそういうことだということになりますね。しかしながら、それにはチャンスもあれば、技術もありまして、一番最下能力だけしか持っていない運転手も、十時間以上走って、しかも三百五十キロ走って、賃金としてまあノルマの八千円以上かせげるといふ形にはならないと思う。だから、どうしても四百キロ以上走らなければならぬ、あるいは出ると、だから八千円かせげようと思えば、スピード違反もしなければならぬという条件が付随して出てくると思う。大体の者は、ほとんど三分の二は、ノルマの上から、これは労働条件が過酷になって、交通違反を犯さなければならぬという実情に陥らざるを得ないと思う。こういうものを一体認められるか。最高の能力の者しか、それもいいチャンスにめぐり会ったときだけしか得られないという条件のものを、一体実働時間十六時間、運転手の経済条件あるいは勤務条

件というものが満たされているという判定を労働省はお下しになりますか。

○説明員(鈴木健二君) どれだけ走らなければ八千円なり九千円の賃金を、いわゆるノルマを果すかどうかという点につきましては、労働省といたしまして、はっきりした回答をいたす資料もございませんが、われわれといたしましては、そういうふうなノルマをこなして、従来の労働契約に違反するような勤務をすること、そういう制度そのものに對しまして疑念を持っている次第でございます。

○加瀬完君 運輸省が、大体四百キロ以上走らなければ、現状で、慣行上行わされているノルマがかせげないという状態を、これはお認めになると思うのです。それを何ら対策を持たないで今までできたというのはどういふことですか。

○説明員(國友弘康君) 私どもといたしましては、陸運局を通じて、経営者の方の監督をいたしておりますわけでありまして、このノルマという問題につきましても、従来、検討はしておりましたが、これを改めさせるといふようなことにつきましては、まあ積極的ではなかったのですが、先ほど申し上げましたように、今度、大臣も、このノルマの問題について業界、協会の連中を呼びまして、相当強く要望いたしましたので、まあ協会の方といたしまして、業界といたしまして、これを真剣に検討するということをお願いしておりますので、こちらも研究し、業界の方からも出させ、及び内閣の自動車部会の方の研究と相待ちまして、先ほど申し上げた妥当な線を出したいと考えております。

○加瀬完君 私は、これからのことはこれから聞くのです。今までのことを聞いているのです。こういうノルマのような状態に置かれておりますから、このために死傷者というものは、あなたが御存じのようにおびただしい数字になつておる。これは国民の、あるいは住民の福祉ということから考えれば、こういう営業状態をあなた方が許可しておくといふことによつて、国民のこころむる被害というものは甚大なものです。これについてあなた方は、監督官庁としての御責任をどうお考えになりますか。公共の安全を乱すことはなほだしい。そういう営業状態を考へて、今後対策を立てるといふことで相済むかどうか。

○説明員(國友弘康君) われわれは、これに對する責任は感じております。

○加瀬完君 あなた方は、極言をすれば、経営者という方にあまりにおもねつた行政ですよ。たとえば、優秀な運転手が何人か集まつて、こういう神風運転みたいなことをすまい、お互いのノルマでなくて、正常な運転によつてお客様にサービスしよう、こういう申し出による、たとえば営業の許可権の申請があつたつて、現状においてはほとんど認められないでしよう。安全運転といふものを奨励して、国民にサービスをさせるような考えを育成するといふことに、どういふ一歩御手段をとつておられましたか。ただ現在の台数を押えて、経営者を有利にするだけの条件しかあなた方はとつておられないじゃないですか、この点はどうですか。

○説明員(國友弘康君) 自動車運送事業、このタクシー事業もそうでありまして、これは道路運送法によりまして

免許制になっておりまして、今問題が東京都の問題になっておりますので、東京都でお答えいたしますと、実は終戦後、非常に輸送事業が膨張して参りまして、それに伴ひまして東京都のタクシーを非常に多く免許して増加した時代がございましたので、昭和三十年ごろにそれが非常にふえ出して、これではタクシーが多過ぎる、経営が成り立たないという議論がなされて、東京陸運局の自動車運送協議会で、昭和三十年の十月から、現状維持が妥当であるという方針が出まして、それ以来、増車及び新規免許をストップしておるわけですから。この道路運送法に基きまして、実はよそで申しますと、道路運送法に基きまして免許基準がありまして、免許をいたしておりますので、この点免許基準に――このように東京におきましては自動車運送協議会の答申が增車ストップということに出ておりますので、新しい免許をいたしておりますが、その他の地方におきましては、その他と申しますのは、そういう制限のありません地方におきましては、道路運送法に照らして、免許基準に該当するものは免許している。合わないものは却下するといふことでやつてきておりました……。

○加瀬完君 東京都の場合だけでけつこうですよ。今あなたが御説明下さいましたその協会というものは、どういふ方々によつて代表されている一体協会ですか。免許はですね、現在のこの神風タクシーというふうな世論の批判です、ね、こういういった都民なり住民なり、こういう側の意見というものが、どれだけあなた方に取り入れられておりますか。あるいはもつとさつぱらんに

言つて、神風タクシーのこうむつてい
るような非難というものをなくするた
めに、営業免許の点についてどうい
うか、営業免許があなたの方でおと
りになられておりましたか、この点
どうです。

○説明員(国友弘康君) 今申し上げましたのは、東京陸運局の自動車運送協議会でございますが、これは陸運局の付属機関として設置されておりまして、この構成を申し上げますと、自動車運送協議会の委員は九人でございます。関係官庁、関係行政庁の職員及び学識経験のある方が三人でございます。それから自動車運送事業者が三人、それから自動車運送事業を利用する者が三人ということでありまして、たとえば東京陸運局の自動車運送協議会におきましては、会長は道路公団の

○加瀬完君　答申が出なきやあなたの方では対策が出ないということですか。あなたの方自体の神風タクシーなどに対する対策というのは、どういふ点が今まで打ち出されておったのですか。

○説明員(國友弘康君) これは免許という問題になりますと、東京都におきましては答申が出なければ免許はいたしません。それから、道路運送法は、運送事業者の監督ということを主点にして書いております。事業者に対する監督の面における措置ということとはわれわれはいたしております。先ほど申し上げましたような指導監督ということとは、これはもう日常の陸運局の仕事としてやらなければならぬことでございます。やっておるわけでございます。

○加瀬完君 いや、そういう四角はつたお答でなくていいのですよ。神風タクシーというような問題は、何もきょうこのごろ起つた問題じゃない。実情としては数年続いてきた問題で、だんだんその度が激しくなつてきておる。そこで、こういう営業形態という

○説明員(国友弘康君) この新しい免許につきましては、今後、自動車運送協議会に諮問をするということで、諮問をした場合に、答申を得ていすれかに決定になるということでございますが、そのほか経営の形態なり、労働条件なり、給与の問題なり、ノルマの問題という問題につきましては、先ほど申し上げたような、衆知を集めた妥当な結論を出して、それを実施に移していきたいと、こう考えております。

○加瀬完君　新しい免許をすれば事故がふえるということにはまだなっております。結論は、新しい免許によって、事故の防止というものであって考えられるのですから、免許するかしないかということは、ここで何も問題に私もおらないし、あなたの答ええもそういう点で答ええにならなくて

いいのです。問題は、悪徳経営者というものをそのまま見過してこれからいくか、いかないのか。今まで悪徳業者に対して、どういう行政をしてきたか。あるいは神風タクシーを根絶するために、今後悪徳経営者に対してどういう対策を立てるか、その考えがあるかないかということなんです。

当するような処分もいたしてきたいと、こう考えております。

○加瀬完君　それは交通取締りの規則とかで、車両制限とか、そういうたよるなことで、規則に違反しているのかどうかということを調べても、ノルマの問題や運転手の心身の状態によってその日の事故が生ずるのだという、この解決にはならないと思う。あなたから行政指導をして、あるいはお取り締りをしていく上に、こんな過酷なノルマを課したり、固定給を低賃金に押えたり、あるいはまた、一定のノルマに達しない者は下車させる、あるいは職を奪う、こういう方法をとる、あるいは、これは不正業者、悪徳業者として営業権を取り消すとか何とかいう強い態度にお出になるというお考えが、おありになるかどうか。

○説明員(国友弘康君) 固定給の問題、ノルマの問題等については、できるだけ早く結論を得て、指導し、監督し、正しい方向に向わしめていきたいと考えております。これにつきまして、現在、いかにしてその経営者を、何といいますか、縛るといいますか、監督するかということについて考えて

おりますが、そういう悪徳業者といわれるような内容を持った業者が出ました場合には、これについて処分をしていきたいと、こう考えております。

○加瀬完君　過酷なノルマを課している者は悪徳業者とみなしますか、みなしませんが。

○説明員(國友弘康君) これは妥当な線を出したいと考えておりますので、その妥当な線を出して、これについてできないようなノルマを課すということとは、これは不可能なことをしているよ

うなことはないかぬことだと考えております。

○加瀬完君　できるということは、卒業規則や、いろいろ他の比較さるべき仕事等と比べて、同じような労働条件の中でできるということではなけれどもう

そだと思うのですよ。一番優秀な運転手をつかまえてきて、それを走らせてみて、三百四十三キロ走つたら八千七百六十八円水揚げがあつたから、そうするとどの運転手にも三百四十キロ程度走らせて八千七百円程度の水揚げといふものは、これは妥当な線だといふような打ち出し方をされては、これだけ大きな問題だと思ふ。要は、業者そのものではなくて、こういう業態であるがためにこうむる国民の被害といふものを、監督官庁の立場でどうして防いでくれるかということを私どもは要求もしているのです。行政というものはそういうでしょう。

〔委員長退席、理事大沢雄一君着席〕

○説明員(岡友弘康君) われわれは、事故の防止に非常に努力しているつもりでございます。利用大衆なり、国民なりの福祉というものは、われわれ一番念頭に置いて考えなければならぬと考えております。われわれは、経営者の方から監督をしていくということ、及び警察庁とも連絡をとりまして、警察庁の方の取締りとも相待ちまして、できるだけ妥協なと申しますか、国民の福祉に合うようなふうにして行きたいと考えております。

○加瀬完君 どんな線を政府が妥協だとお考えになるか、今度火曜日に委員会がありますから、火曜日にもう一度いらして、われわれはこういう線をもつて妥協だとして、今のノルマの問題、固定給の問題、勤務条件の問題というものを解決して行くのだという御方針を承わりたいと思います。あなたに対する質問はそれまで留保いたします。

労働省に伺いますが、固定給が三千円だの六千円だの、ノルマが八千円だの一万円だの、こういうことをどうお考えになりますか。

○説明員(鈴木健二君) 一般的な給与の制度として、固定給がそういうふうな非常に低いというふうな給与制度というものは妥協ではない、一般的にはそういうふうな考えです。ただ、御存じのように、タクシー業は、使用者から全然目の届かないところで働く業態でございますので、一般論としては、固定給が低いということは、給与の制度としては遺憾な制度だと思いますけれども、そういう普通の工場と違っていて、使用者から全然離れて働くという業態のこと、この場合は、ある程度

考えなければいけないのじゃないか、こういうふうな考えております。

○加瀬完君 だいたい業者の立場に立って、いろいろ考えていますけれども、それは、ほんとうの意味で業者の立場というものではないのですよ、あなたの方自動車部で考えていることは、これは不正業者がのさばって、従業員をいたわって健全な経営をしようとする業者は、この過酷な無政府状態の競争の中には没落して行くのです。ほんとうの意味の健全な経営を育てようというのなら、もつと健全な経営の方針をとったものがやはり利益を上げる、利潤も上がるという方策をバック・アップして監督官庁がやるべきだと思ふ。そこで、現状において、タクシー、ハイヤー会社は東京で三百十三社あるそうです。ところが労働組合の作られていないのは八十社です。労働組合を作ろうとすれば、私たちも二、三の経験があります、必ず経営者側が第二組合を作る。こちらの方には二万ないし三万という運転手準備金がプールされておるわけですから、また、そういう商売をしている者があるそうだと。会社はたてついたり何かするということにならば、それをやめさせて、プールされた準備金の方からこつちへ持つてくる、こういう状態が続けられておりますが、こういう実情を労働省は調査をなさっておりますか。

○説明員(鈴木健二君) 今の労働組合の関係は、労働当局でやることでございまして、的確な答えはできませんけれども、そういうふうな不当に弾圧して、組合を作らせないというようなことがあれば、これは不当労働行為の問題として、そういう不当労働行為を取り扱う中労委その他によって判断すべき問題だと、こういうふうな考えです。

○加瀬完君 それでは労働省としては、結局こういう状態では、けしきいノルマの中にぶち込まれておるのは、組合などの従業員の利益団体というのがないからだと、そのためには労働組合などを育てて行かなければならない、こういうことで、ハイヤーやタクシー会社の従業員に対する組合の育成というものに、何か特別のお骨折りをしておりますか、お力添えをしておりますか。

○説明員(鈴木健二君) 労働組合育成の問題につきましては、私その所管でございせんので、確言いたしかねますけれども、われわれの基準法の観点から申しましても、就業規則は現在タクシー業界でも作っておるわけでございます。その際、組合が相当な発言力を持てば、そう不当な給与その他についての就業規則はできないじゃないか。監督署に出す場合には、組合の意見を聞いてでなければ、就業規則を作成して監督署に届け出ることはできないことになっておりますので、組合が強ければ、そういう面から給与その他の労働条件の改善が一部できるのではないかと、こういうふうな考えです。

○加瀬完君 それでは、不当労働行為があったか、労働状態がどうなっておったかという点について、労働省は基準監督署なりを通じて、この問題、神風タクシーといったような世論の目になっておるこの問題の業態について、御調査なさったことがありますか。

○説明員(鈴木健二君) 監督署を通じて不当労働行為があったか、あるいは組合の弾圧があったかというふうなことは、監督署を通じて調査することはございません。

○加瀬完君 監督の責任にある労働省なり、運輸省なりが、のほほんとしておって、まわりから騒ぎ出されて、それで対策と言え、これから考えるのだ、率直に言って、実情調査したかと言え、調査も十分じゃない、これでは話になりませんよ。何を一体あなた方はやっておったか。騒ぎ出されて問題を起すのじゃなくて、騒がれない前に、国民の希望をになつておるあなた方が行政の衝に當っておられるのだから、もつと対策というものを厳密に立てなければならぬ。騒がれてからどこのくらいになります、国会の中でも聞いてみれば、まだ実情調査もしておられぬし、問題を的確につかんでもいない、こんなことでは質問をしてもしょうがない。もつと責任者をこの次の委員会に出さして、もつと私の質問に答えられるようなはっきりしたものを持っていってほしい。そういう態度で、運輸省なり労働省がいる限りは、こんな警察法の改正、路地に至るまで幾ら交通規則をやつたって、全然交通違反というものはあとを断ちません。私も、運輸省の担当委員会あるいは労働省の担当委員会じゃないけれども、これだけの世論が大きい騒がれておるときに、あまりにもわれわれに対する答弁としては不十分であると思ふ。われわれはとても満足できませんから、この次、また委員会がありますから、そのときまでにははっきりした御答弁を持っておいでいただきたい。

い。一応それまで保留いたします。

○理事(大沢雄一君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕
○理事(大沢雄一君) それでは本案に対する質疑は次回に続行いたしますことといたしまして、本日はこの程度にとどめます。

○理事(大沢雄一君) ただいま委員の異動がございました。松岡平市君が辞任されました。伊能繁次郎君が補欠選任されましたので、御報告いたします。

○理事(大沢雄一君) この際ちよつとお諮りをいたします。
鈴木君より、町村合併に対する国有林野の払い下げ問題について質疑を行いたい旨御要求がございました。質疑を許可するに御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○理事(大沢雄一君) 御異議ないと認めます。
〔理事大沢雄一君退席、委員長着席〕
○鈴木君 時間もないようでございますから、簡単に御尋ねします。
先だって委員会、新市町村に対する国有林野の払い払いの問題に関連しまして、増し担保のことを提示して、せつかく新市町村に対する将来のために基本財産を造成するために売り払いをするのだから、無理な増し担保というものは取る必要がないのじゃないかというお尋ねをして、また実際担保を取っておる状況を見ますと、現在まで法があるにかかわらず、ばらばらな形で、担保の全然ない所もあり、あつて

林野庁としては担保を取ること
をして固執しておられないのだ、大蔵
省の方の關係の法律との關係で取らな
ければいけないことになっているもの
だから取るのだ。私は取らなくてもい
いのかと念を押したのですが、私ども
の方は、別に取らなくてもいいとはい
うことではないのだ、こういうお話だっ
たのです。これは速記録を調べればすぐ
わかる。今あなたのお話は違つてきてい
る。私も担保を全然取らなかった場合
に、全然心配ないかと言へば、私もあ
るときには心配な点もあるのではない
かと思ひますが、これは立木の場合で
す。しかし、それじゃその心配を防ぐ
方法がないかと言へば、ありますよ。
立木の場合だつて、方法は幾つでもあ
る。しかもそれは担保に取つておるの
です。ですから問題は、何べんも
申しますが、私、個人の利益のため
に、山林の売り払いとか何とかを問題
にするのじゃなくて、ほんとうに地区
の住民の將來の幸福のために、新市町
村が基本的な財産としてそれを増進し
たいという、そういう目的のもとにや
るといふことを前提にして、私は要望
めいたことを言つておるのです。この
点についての林野庁の設想は少し足り
ないのじゃないかと思ふ。何かこの前
申し上げたように、あなた方の不用地
をこの際払い下げるといふ考え、
当時の林野整備の臨時措置法みたい
な、変な考えでまだおるのじゃないか
と私は申し上げたのですが、私はそう
いう考えがまだ残つておるのじゃない
かと思ふのです。そういうことはとも
かくとして、そういう意味からいっ
て、私は全然心配ないかと言へば、中
には、あるいはという点もないわけ

はないが、それはまた防ぐ方法もある
から、だからあなた方が、やはりなけ
れば困るというところは、もつとほん
とに物事を解決するというような氣持
になれば、私は解決の道は別にあると
いうことを、まず申し上げておきた
い。それから大蔵省の考え方、私はも
ちろん国有財産の管財規則ですか、そ
ういうものも私見しました。なお、あれ
だけでなく、あれと、もう一つの普通
財産の取扱い規程にもそれは制約され
るのです。二つのものの合致した格
好で、売り払つた額以上のものを担保
に取らなければいけないということに
なるので、私そういう法令も多少調べ
て見ました。そこで、この前申し上げ
たことは、そういうことにだけ縛られ
て、法の問題の解決ができないから、
これ以外のいわゆる特例と申します
か、特別に何か措置をしてももらえな
いと言つたら、賀屋局長は、その線に
沿つて考えますと言つておる。これも
速記録にあります。その線に向つて研
究を進めて行く、こう言つておる。そ
うすると、今のあなたの話だと、そ
の線は全然くずさないで、ケース・バ
イ・ケースでやつていくのだ、こうい
うお話です。ですから、これはちよつ
とあなた方の検討の仕方が、私は当時
のお答えとは違つておると思ふ。私は
あとで懇談の際にも、どういふ法令
を、どういふれば……私は専門外でわ
からぬが、これはあなたの方よくやつ
ていただきたいというところを、懇談の際
にも申し上げたつもりなんです。あく
までも、それは現在のあの二つの規則
に縛られておる、それでは解決つかな
いから、これを何とか緩和して、特に
新市町村に対する一つの大きな思いや

りの措置として法的に考えていただき
たい。そのために必要な手直しもしな
ければならぬところも出てくるであら
う、こういうつもりで了解しておつた
わけなんです。ですから、局
長さんの賀屋さんがおいでになれば、
きょう来ていただきたいと思つたけれ
ども、この問題は何べんも申します
が、私は単に山がほしいという個人的
な人に払い下げる場合を言つておるの
ではなくて、ほんとうに大きな目的の
もとに行われる売り払い、あるいは買
い受け、そういうことに對する私は國
としての大きな政策の問題だと思
うのです。どうか一つそういう意味
で、さらにあらためて御検討してい
たきたいと思ひます。ケース・バイ・
ケースでやるために、それを待つてい
るのだというようなことは、さつき私
がちよつと申しましたが、問題の解決
にはなりません。もし何でしたら、今
度の委員会に局長さんにでも来てい
ただきたいと思ひますが、私はいろいろ
な法令の關係で、むずかしいというこ
とは承知しております。しかし、それは
越えられないむずかしさじゃ私はない
と思ふ。どうでしょうか、課長さん、
全然不可能なことなんですか。

○政府委員(小澤孝次君) お答え申し
上げます。私の方は主として債權管理
の面を扱つておるのでございますが、特
に今回のケースにつきましまして立法措
置を講ずるとか、あるいは特に法令
を規定しなければならぬとか、そう
いうものは現行の債權管理法の建前
から申しますと、特にないわけござ
います。問題は実体の問題だと考える
のであります。一応、債權管理法で、

そのような七割とか八割というような
担保価値の見方は一応否定してござ
います。これも実を申しますと、國の國
税などの担保を取ります際の基準に一
応なつておるわけでございます。御承
知のように、これはまあ、こういうこ
とはあまりないかもしれませんが、そ
の担保を取りまして、そうして滞納に
なつたという場合におきまして、これ
を競売に付するといふような場合に
は、必ずこれは普通の売り払い価格と
いうものよりも下がるというのが実情
であるようにございますので、そうい
うような見地から、こういう担保価値
の基準をきめたわけでございます。こ
の際これにつきまして、それでは全然
例外が持てないかと申しますと、これ
は法律的に申しますと、政令あるいは
契約できめればできる、こういうこと
になつております。それをどの辺にき
めたらいいか、あるいはそのやり方に
つきまして、先ほどお話がありました
ように、個々具体的なケースごとにき
めて行くのがいいか、あるいは一律に
特例を設けるのがいいか、こういうよ
うな問題につきまして、実は私は林野
庁の方からも、あるいは関係局の方か
ら、直接十分な御要望というものを
まだ実は承つておりません。実はそ
の御要望を承りました上で、まあ他
に波及しないという限度におきまして
考へておる次第であります。今まで
の経緯、それから法律の建前、そうい
うような点、ちよつと参考までに申し
上げました。

○鈴木壽君 ですから私も一般の他の
債權の保全と申しますか、そういう建
前から見て、あなたが心配なさるよう
なものに、よそへ波及するような、影
響するようなことで私やつてもらい
たいということじゃないのです。だか
ら可能な範圍、可能な範圍というか、
必ずしも契約とか、あるいは特別に何
かこう方策を加えることによって、そ
のことだけを十分にやれる方法がある
のではないかと、こういうことを前提
にして私申し上げておるので、どうか
一つ、双方の意思疎通もあり十分
じゃないと思ひますから、お忙しいで
しょうから、いろいろ国会中で、ある
はそこのほかの用務で、関係のある責
任者の方々がじっくりお話し合いをし
たということでもないようでございます
から、一つ本氣にこの問題について、
また多少、一日、二日ということをし
は言つてございせんが、しかし
年度末でございまして、新たな年度
を迎えるに當つて、それに間に合うよ
うな意味において、どうか早急に、こ
の前お答えいただいたような線で一
つやつていただきますように、特に林野
庁の調査課長さん、さつきのは、こ
前のあなたの答弁と違ひますから、私
はこれはおかしいことだと思ひますか
ら、さつき大蔵省の話だと、あなた方
の御意見に従つてやつていく方が一番
いいということも言つておりますか
ら、これは大事な問題ですから、不安
のない方法は別にあり得ると思ふので
す。土地まで担保に入れたものを売
る人はありません。あるいは立木の場合
は、契約に反して売り払うというこ
とは、あるいは過去においてあつたん
です。それから、起り得るかもしれませ
ん。だから、それを防ぐためには、私は別
に方法が講じらるべきだと、こういう

ことを申し上げて、一つ善処方をお願いしておきたいと思ひます。本日はまだ固まっていないうですから、いずれまたあとでお伺ひいたします。

○委員長(小林武治君) 本日は、これにて散会いたします。

午後四時十三分散会