

第三十回国会 運輸委員會 會議録 第二号

昭和三十三年十二月十八日(木曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

委員 長谷川 俊夫君

理事 長谷川 俊夫君

理事 井岡 大治君

理事 土井 直作君

理事 宇田 國榮君

理事 小泉 純也君

理事 高橋 英吉君

理事 前田 郁君

理事 池田 禎治君

理事 島口重次郎君

館 俊三君

出席國務大臣

運輸 大臣 永野 護君

出席政府委員

行政管理政務次官 濱野 清吾君

運輸政務次官 中馬 辰猪君

運輸事務官 朝田 靜夫君

(海運局長)

委員外の出席者

警視 長 内海 倫君

(警察庁保安局長)

運輸技 官 中道 峰夫君

(港務局長)

運輸事務官 國友 弘康君

(自動車局長)

専門 員 志鎌 一之君

十二月十七日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として菊川君子君が議長の名で委員に選任された。

十二月十八日

理事正木清君十二月十三日委員辞任につき、その補欠として久保三郎君が理事に当選した。

本日の会議に付した案件

理事の互選

海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)

陸運に関する件

港運に関する件

○塚原委員長 これより会議を開きます。

この際お諮りいたします。理事正木清君が委員を辞任されました結果、一名理事が欠員となっておりますので、これよりその補欠選任を行いたいと存じますが、これは先例によりまして、委員長において指名するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、す。よって、久保三郎君を理事に指名いたします。

○塚原委員長 海上運送法の一部を改正する法律案について審査を行います。正する法律案については、去る十六日政府当局より提案理由の説明を聴取いたしました。その内容は委員各位が御承知のごとく、前国会に本院において可決され、参議院において審査終了となったものと同じであります。本案に

対しまして、別に質疑、討論の申し出もございませんので、これより直ちに採決いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

海上運送法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○塚原委員長 起立総員。よって、本案は原案の通り可決されました。なお、ただいま可決されました本案に対する報告書の作成等につきまして、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう取り計らいます。

○塚原委員長 次に、海運に関する件について調査を行います。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

井岡大治君。

○井岡委員 大臣が御就任なさったときに、港灣の整備が非常におくれておる、日本の経済を立て直すためにも、さらに発展させるためにも港灣の整備が急務だ、こういうふうに御所信を御発表なさって、その後御努力をいただいていることについて、敬意を表します。そこで今度の通常国会に、港灣整備に対する特別会計を設定されて、そ

うして整備に御尽力をいただく、こういうふうに新聞等で伺っておるわけですが、この構想について、今まで決定をいたしましたもの、さらにこれから決定をしようとする点についてお話しただけの範囲内において御説明いただければ非常に幸いです。

○永野國務大臣 お説の通り港灣整備が日本の産業振興の上に一番大きな基

本的な条件であるとは考えまして、就任以来日本の港灣整備についてはできる限りの微力を尽してきました。私

の所信を申し述べたいと思っております。きょうはその資料を持参しておりますので、この次の機会に資料に基いた御説明をいたしたいと思

います。全体といたしましては輸出産業に関する専門埠頭と、それから日本の産業の基本的要素を占めております鉄

鉱、石炭、石油に関する専門埠頭というようなことを考えておるのでありま

すが、これはその計画を資料について御説明申し上げた方がはつきりすると思

います。それから、この次の機会に延期していただきたいと思います。

○井岡委員 資料に基いてということ

まかしておいた、公共団体にまかしておいた、言いかえて申し上げますならば、港灣管理者にまかしておいたから

できなかったのだ。従って、国がかなり大幅な財政支出をしない限りで

ないと思うのですが、そうかといつて、全然国が全部負担するということ

にならないかと思うのです。そういう意味合いで、港灣管理者と国の負担の割合というものをどの程度にお考え

になっておられるのか、一つわかればお知らせをいただきたい。

○永野國務大臣 先ほども申しましたように、特別会計に入れます港灣の範囲、それから今度その中でも重点が、輸出埠頭に重点を置く場合、それから原料すなわち鉄鉱、石炭、石油の専門埠頭になります場合によつて、扱い

方がかなり変わってくると思ひます。つまり国と、それから港灣管理者と、それから受益者負担、その割合がいろいろありますので、そういうような区別

のあるということ、大ざっぱに申しまして、輸出埠頭とそれから石炭、石油、鉄鉱の原料埠頭というものの区別のあ

ることだけ申し上げて、個々の支出につきまします説明は、数字がこまかくなつておりますから、資料が整いまし

たときに詳しく御説明申し上げます。

○井岡委員 まあお説のようなことで

すが、しかし大まかに言つて、最初運輸省がお考えになっておられたのは、

国の負担が七五%で、受益者あるいは管理者が二五%、こういう考え方で

たわけです。しかしその後、国の全体の財政計画とにらみ合して、運輸省の考え方というものは、かなり後退をされたようでありますが、しかし一面港灣の整備を急ぐ以上は、やはり地方公共団体あるいは港灣管理者に多くの期待を求めて、そうしてやろうということになりますと、結果、公共団体のほかの事業を犠牲にして、そうしてやらなければならぬということになっては、せつかくの試みというものがむだになるのじゃないか、従って私は、最初御計画なさった七五と二五という比率が、それで正しいかどうかということとは別として、やはり地方公共団体の財政の負担というものを軽減しつつ、そうしてほかのものを犠牲にしないで港灣の整備を急ぐというのでなければ、ほんとうの意味における特別会計を設けた趣旨というものはなくなってしまうのじゃないか、こういうふうに思うわけなのです。こういう点について、一つ大臣、これはもう考え方の問題ですからお答えがいただけると思うので、一つお答えをいただきたい。

○永野国務大臣 全く御同感であります。そのように努力しております。ただ問題は、大蔵省が御承知の通りなかなか渋いことを言うのであります。従いまして、私どもの努力がどの程度大蔵省に認められるかという見通しが、今日の段階ではまだ非常にアンビギュアスになっておりますから、もう少し待ちましたら、その見通しも申し上げることができると思っています。今折衝中でありま。

○井岡委員 この問題は、ではそれ以上お伺いすることは無理だと思えますから、後日あらためてお伺いしたいと

思っています。同時に、今まで大蔵省が金を出しますと、金を出したことについて強い制限を加えている。たとえば、今度の港灣臨時措置法によって整備措置法というものを作られてやった場合、金を出したのだからこれはどうかというふうなことで、やはり港灣法に抵触をする、あるいは港灣法を改正しなければならぬ、こういうふうなことになるはしないかという心配があるわけなんです。この点についてどういうようにお考えになっておられるのか、お伺いしたい。

○永野国務大臣 その点は実は十分に考慮して大蔵省と折衝しておるのであります。さらにつけ加えて申し上げますのは、最初に私も考えておりました特別会計の範囲から、その後港灣の埋立公園の構想が出ましたので、あの部分だけが特別会計からドロップしちゃった。従いまして、あの埋立公園の構想、それから特別会計の構想が両方通りませんと、私どもの考えております港灣整備の完全な遂行ができないのであります。そういうような意味におきまして、皆さん方の御審議を願うときに、これはもともと一本のものであったというふうな意味で御協力を願いたいのではあります。いろいろないきさつから、つまり、これは公けの席で言うことが適当であるかどうかかわかりませんが、いわゆる港灣問題が一種のはやり子になるくらい、世間の認識を得たのであります。非常な変化だと思えます。こゝ一、二年の間に、皆様方の非常な努力、つまり港灣の産業に及ぼす影響がいかに大きいかということが常識化されましたために、この港灣の問題について、われも

われもといつては何ですけれども、建設省からも案が出、通産省からも案が出るというふうな結果になりましたので、これは今の原案では三省共管というふうな仕組みになっております。従いまして運輸省予算の港灣特別会計という一本のすっきりした形で運営いたしますのよりは、多少のめんどろと申しますか、少くも共有する部門が広くなっております。しかしこれは運営でうまくやっています、こう考えております。

○井岡委員 私は実はもう少し具体的にお伺いしたいと思っておったのですが、まだそれがなかなかお聞きする段階でないように思いますので、あらためてこれはお伺いするという、それから委員長にお願いしたいということと二点ありますが、いずれにいたしましても港灣行政が共管の形において行われる場合、これはかなり現在立ちおくれしておる港灣行政を、さらに一そう複雑化するためにこれが遅滞をすることがあってはいけないと思う。少くともやはり運輸省は、港灣行政というものは大きな運輸省の行政の中の一つの部門でありますから、十分運輸省の所管の中に生かされるものがなければほんとうの意味における港灣整備にはならないということ、この点を一つ大臣は特に御留意がいただきたいと思うので。

○永野国務大臣 ただいまの御質問に對してお答えいたします。港灣行政が複雑化することは好ましくない、なるだけすっきりした形でやっています、というお説は、全く御同感でございます。しかし先ほど申しましたように、港灣行政の重要性が各省で認められた結果、やむを得ず共管と申すのは変ですが、そういう結果が出てきたのであります。そこで三省共管という形になっておりましたけれども、担当は運輸省だということで話がまとまりそうです。これは法案が通つてみませんとわかりませんけれども、今の見通しはそういうことでございます。

なお、その上につけて申し上げたいと思ふのは、いわゆる港灣行政の統一化、整備ということが、せつかく物的な機構はできなくても、行政上の機構の整備ということが伴いまして、今の港灣行政は複雑多岐に流れておりますので、これが非常に影響するところが多いのであります。従いまして、それを超党派の立場で御研究下さるという小委員会の設置は、まことに私も願つたことだと思つております。これは一党一派の問題じゃなく、いわゆる主義主張のある問題じゃありません。日本の港灣をどういうふうにして合理化するかという、超党派の問題だと思ふので、そういう意味において、今の井岡委員の提案に私は賛成いたします。

○塚原委員長 井岡委員より委員長に對して要望のありました小委員会云々の問題につきましては、もっともな御意見と存じますので、次に開かれる理事會において皆様と御相談いたしたいと思ひます。

なお、この際、港灣局長天益君にかわりまして今回中道君が港灣局長に就任されました。本日お見えになっておりますので、御紹介申し上げます。中道君。

○中道説明員 前港灣局長の天益氏の後任といたしまして、新たに港灣局長を命ぜられました中道でございます。どうぞこの上とも御指導、御鞭撻いただくように、よろしくお願いいたします。(拍手)

○塚原委員長 次に、陸運に関する件につき調査を行います。

質疑の通告がありますので、これを許可いたします。小泉純也君。

○小泉委員 私は、陸運関係、わけてもタクシー業者の走行キロ制限に関する問題を中心として、二、三の質疑をしてみたいと思つてあります。

東京が非常に交通が混乱をして、神風タクシーというふうな言葉まで飛び出しまして、自動車事故が非常に多くなつたということにかんがみられて、タクシー業者の走行キロを制限をせられて、もつて事故防止の一助にしたいという施策がなされたのであります。が、私の知るところでは、東京と神奈川だけであります、全国ほかの地域にはこの走行キロの制限というのが行われておらないのであります。将来はこの走行キロ制限の成績いかん

よつては、全国の大都市に現在のごとき方策を講じていかれるつもりであるかどうか、これは東京、神奈川に限って行なうものであつて、他に及ばず考えはないものであるか、その辺のところを取締り当局から承つておきたいと思ひます。

○國友説明員 走行キロの制限につきましては、神風タクシーの問題以来、省令をもちまして規定することにしたしまして、現在考へておりますところは、陸運局長の公示によりまして指定をするわけでございますが、六大都市及び福岡等大都市に限るといふつもりでおります。現在のところは東京、川崎、横浜、横須賀地区を指定してありますが、その他につきましても、今申し上げた程度のごとくに、徐々に及ぼしていくという考へでございます。

○小泉委員 私はこの走行キロの制限を行うという根本的な考へ方について、非常な異議を持つものであります。まず交通事故を防止するには、走行キロの制限をする前に、幾多なすべき施策があるのではないかと。一を痛感いたしておるのであります。一例を申し上げれば、私も毎日円タクで飛び回っている一人でありまして、いわゆる全部のタクシー運転手が神風タクシー式の非難をこうむるような運転手であるわけではなくて、これは一部をわけて不良悪質な運転手がございまして、まるで乗つておつても生きた心地がしない、とめてくれ、おれはおりのからと言わなければならぬといふような運転手、あるいは繁華街において、自動車の横っ腹を目標けて文字通り肉弾みたように突進をするような暴走な運転をする者、こういうもの

が非常に存在しておるのである。こういう悪質な運転手は、何らかの方法で取り締つてなくするといふことが前提ではないか。それを、一部の悪質な運転手のために神風タクシーといふ言葉が生まれて、新聞がこれを騒ぎ出し、取り上げて、走行キロを制限するところをもつて事故が防止できるであらうという考へ方は、これは全く官僚の一方的な独善思想の現われである、非常に安易な考へ方である、そうしてこれは一部弱い者のいじめの政策ではないかといふことにおいて、私は前提において異議を持つものであります。一体取締り当局においては、この走行キロを制限する前に、事故防止に対してどんな手を打たれたのであるか、それをお伺ひいたしたいのであります。

○國友説明員 自動車事故防止、特にタクシーの事故防止につきましては、運転手の行動が根本であります。これはもう先生の仰せになります通り、論を待たないのでございまして、運転手につきまして指導教養をし、神風タクシー的な運転をしないといふことは、これは今申します通り根本でございまして、われわれといたしましては、やはり運転手の指導教養、あるいは運転手の行動だけで神風タクシーを防止し得ない点がある。事業者の面に置きまして、やはりその方面に大いに措置してもらわなければならぬ点があるといふことを認めまして、運転手に対します指導教養と同時に、事業者に対します方針といふものもきめたわけでございます。それには、たとえば運転手について、非常に長距離の走行キロで走らせるとか、あるいは過労を特に招来するような方法を持

つというようなことは防止すべきだ。従ひまして、それが給与の面にまで関係した点もいささかあると思ひますので、たとえば刺激的な歩合給については、そういうものをとるなといふような指導をいたしております。それから過労防止については、休業施設の整備等もして、運転手がよく休めるようにすべきである、そういうような措置もいたしました。乗務キロの制限につきましても、その一環といたしまして、規定をいたしたわけでございます。道路運送法からいたしますことは、事業者に対して指導監督といふこととございまして、ごらんになりますと、自動車運送事業等運輸規則の改正という形で出ましたので、事業者に対してだけそういうことをやつたようにあるいは見えるかも知れぬと思ひますが、運転手に対する指導教養といふものは、もちろん根本にいたしておる次第でございます。

○小泉委員 それは私の言う意味と答弁が少し違ふのであります。私が言うのは、タクシー業者だけをば制限をして、ほかのものをばそのまま放任されて、こういうところ非常に官儀のやり方の弱い者いじめという面があるといふことを指摘したのであります。たとえば神風タクシーと云つて害き立てた新聞社の車はどうなる。新聞社の車は制限をしていないじゃないか、自家用車はどうなるのだ、役所の車はどうなるのだ、そういう点が非常に片手落ちでありまして、運転手のオーバードライヴを防ぐためだといふことではないのであります。新聞社の車だつて夜中じゅう走り回つておる

と、やはり運転手のオーバードライヴになるのであります。また下等な経営者で、手当等の支給の面においてオーバードライヴになるようなことがあるからと言われますれば、そういうことは何も走行キロを制限しなくても、ほかの方法でなし得ることなどです。大体労働基準法において勤務時間が制限されておる。速度が全般的に制限されておる。それなのに何で一体タクシー業者だけ走行距離を制限しなければならぬのか、ほかのものを放任しておいて、タクシーの運転手だけをば制限しなければならぬのか、その理由を承わりたい。

○國友説明員 先ほど申し上げました乗務員の休養施設の整備とか、それから事業計画を遂行するに十分な数の運転手を確保しなければいけないといふような規定の改正を、自動車運送事業等運輸規則でいたしたのでございまして、これらにつきましては全自動車運送事業者に適用される規定でございまして、あえてタクシー業者だけでは規定をいたしたのでございまして、先生の仰せになります乗務距離の最高限度の規定につきましては、タクシー及びハイヤー事業者についてだけ適用される規定をいたしたのでございまして、この点につきましては、当面四百キロも走行しております。これは、法規上許されておる距離を走行することを考へてみますと、やはりその四百キロ等におきましては、過度の走り方をすることはないかといふことで、その上限を押えたわけでございます。これにつきましては、さらにトラック事業等につきましても、長距離

の運転をいたしますものにつきまして目下検討を加えておまして、ことにこの年末等におきましては、特に過労になつて事故を起すといふようなことのないように、二人乗務とか乗り継ぎ乗務といふようなことを指示いたしております。あえてタクシー事業についてだけそれをやるということではございませんで、トラック事業その他についてもいたしたいと思つております。それから自家用運転手につきましては、平均的に申し上げますと、これは一日の走行距離につきまして非常に少いのでございまして、ことにまた道路運送法の体系で申しますと、自動車運送事業等運輸規則等におきましては、自家用につきましては規定がございせんので、現在のところは自家用については指導という面をやつておまして、規定上はできませんので規定しておらないという状態になっております。

○小泉委員 走行キロを制限する前に、警視庁の交通関係であります。事故防止のために何か今までと違つた特別な取締りを実行されたかどうかといふことを先ほどから伺つておるのでありますが、警視庁側の御答弁を願ひたいと存じます。

○内海説明員 警視庁の交通課長であります。お答え申し上げます。タクシーの取締り等につきましては、もちろん私も先ほど申し上げたように、取締りの対象になるのはタクシーだけが取締りの対象になるのではなくて、おおよそ路上を交通しておりますもので法令に違反する状態につきましては、いづれもそれを取締りの対象にいたしておる次第でございます。従ひまして、その取締りの方法といたしましては、何よりも法令違反が行われざるを得ない

ような交通の現状というものがあつたわけでございます。そういう点からまず基本的には、私どもとしては、たとえば交通規制をできるだけ行いまして、交通が円滑に流れるような方策を講ずる、あるいは駐車、停車等につきましても、そういうことが不法に行われておるために、非常に交通の流れを妨害しておるというようなことにかんがみまして、これの取締り並びに指導措置もかなりきびしく行うように指示いたしております。

さらに道路の利用を非常に妨げるような道路の不法占拠といふものが、あるいは不法使用といふものが、そういう状態が各所に出現しておりますので、特にここ数カ月米大都市におきましては、非常にその点もやましく申しまして、道路のそういう不法使用、あるいは不当な使用といふものに対する取締りもやっております。現に東京都内のあるところにおきましては、そういう措置をとりました結果、数年来全くなくなつておつた歩道が突然出てきたというようなところも実際にあるほどのひどい状態であつたのであります。こういう点もかなりきびしくやっております。そういうふうな交通を行ふ諸条件につきましての取締り、あるいは指導あるいは規制措置、こういうふうなものをやっております。そこを交通する自動車あるいは自転車その他の諸車、さらに歩行者に至るまでの指導及び取締りをそれぞれの事態に対応して行なつておるわけでありまして、特に最近私どもで言つております点は、自転車車が非常に交通妨害をしておる実態に着目いたしまして、これの取締りが

なかなか困難でありますので、強い形の指導を行い、また歩行者に対しましては、これは何と申しまして現実に交通法令をよく知らない者でありますし、いろいろな人たちがおるわけでありまして、これらを極力指導する形で交通妨害にならない方法を今考えて、各県におきましても指導的な意味の取締りを実施して、交通妨害にわたらないような方策を講ずる。さらに事業者の中におきましては、事故の統計の実態から見ますと、ここ一、二年米オート三輪が非常に事故を多発する傾向を示しておりますので、これに對しきても諸般の措置をとつておるわけでありまして、そういう一環といつたしまして、もちろんハイヤー、タクシーにつきましても取締りを実施いたしておるわけでありまして、タクシーにつきましても乗客を運送するといふことを特に専門の業態にしておる車でありまして、で得べくんば、運転手諸君がそういう点の非常な職業的なプライドを持つて模範になるような形でやつてもらいたいという大きな半面における期待を持ちながら、またそういう運輸手諸君を養成してもらうように経営者側にも強い期待を持ちながら、その取締りに當つておるわけでありまして、取締りの内容といつたしましては、以上申し上げたようなことで特にこれを特別にどうするということよりも、交通全般を対象にしてお互いに円滑な、そして安全な交通を妨害するものに対する取締りを行なつておる。特にここ一、二年米、私どもとしましては、そういうふうな総合的な観点から取締りを行なつておるわけでありま

す。以上お答え申し上げます。
○小泉委員 交通全般に対する取締りを行いつつあるという趣旨でございまして、もちろんさもあるべきではあります。私が言わんとするところは、交通全般を考えた交通の安全を期さなければならぬのにもかかわらず、タクシー業者だけに、いわゆる弱者いじめ的なウエイトの置き方は違つてやしないかというのを私は強調しての質問なのであります。もつとほかのことでも並行してやるべきである。一番安易なタクシーの運転手の走行キロの制限、これが一番やさしいから、それに先に手をつけて、ほかのことがどつちかというところあまり重大に扱われたいないといふことを痛感したものであります。たとえて申し上げると、よく街頭などでゴー・ストップの信号を飛び越えてバスその他の交通機関が詰めておる。そして青が出ても全然通れないといふのは、銀座から日本橋にかけて至るところです。そういうところへ行つたら、少しも取り締つてい形跡はない。また小さい道に行きますと、自動車も両方に駐車をしておる。自動車が両方に駐車をしておるところをまた両方から自動車を通る。最低四台の自動車を通つて、これじゃ歩行者優先どころじゃない。歩行者は完全に締め出されておるといふところが、まだ至るところにあります。少し回つてごらんない。そういうところをほうつておいてタクシーの走行キロを制限するといふ、私はその、もの考え方によろしくないといふことを強調しておるのであります。そういう点もあわせて一つ勵行してもらいたい。そうでなければ交通の安全なんと

いうものは期せらるべきものではないのであります。またオート・ワークの問題であります。これはもちろんオート・ワークの点を考慮されましてのタクシー運転手のいわゆる待遇の改善といふふうなことも結びついて走行キロの制限ということが行われたことは、私も了承をいたし、またその点においては多少の効果も上げておるといふことも認めるものではありますけれども、一面またこの走行キロ制限が行われたあとにおいて、運転手の実質収入が減少いたしました。われわれの待遇改善のためにやつてもらったことではあるけれども、走行キロを制限されたために手当が減つて、収入が減少して困ると訴えておる運転手がたくさんあることも事実でございます。こういう点もやはり考えていかなければならぬのであります。私はよく円タクに乗りますが、一々聞いて歩いてゐる。ここに社会党さんもおられますが、中には、社会党の方がわれわれのために考えて下さつたことではありますけれども、今ではもう走行キロを制限されたために手当が減つて、かえつてありがた迷惑でございます。そういうふうな話をした運転手もあるものであります。この走行キロの制限といふことを今後——私の得た情報によりますと、警視庁あたりでは走行キロを制限したために事故が減つたといふことで得々として、もつと減らせばもつと事故が減るだろうといふような考え方が警視庁の中にあるといふことを耳聞した。かようなことは非常に危険な考え方であつて、こういう一部の弱い業者にとつての制圧を加えることによつて安易な取締りの効果を上げるといふ

ことは、官僚の非常な危険な思想であります。もつと減らせばもつと事故は減るだろう。それではタクシーを全然走らせなければ事故はなくなる、これは極端な考え方でありまして、今後こういうふうな取締り方をしてもいいかといふことを私は要望する。さらにお尋ねしておきたいのは、東京都と神奈川県の問題である。これが私にはどうしてもわからない。東京には神風タクシーが存在したことは事実であります。しかし横須賀あたりには神風タクシーもない。そよ風タクシーもない。私は長年横須賀に住んでおる。毎日横須賀から東京まで通つておる。だから横須賀の問題は、はばかりながら私が一番よく知つておる。その横須賀あたりも東京と同じような、五キロの相違はありますけれども、走行キロを制限するなといふ考え方、一体どこから生まれてきたのであるか。あまりに地域の事情に即せざる措置であると思つておりますが、東京と同様に川崎、横浜、横須賀を入れた理由を承りたいのであります。○國友説明員 先生のお話のありました最初の方の点につきまして、ちよつとだけ触れてお答え申し上げます。思うのでございまして、乗務距離の最高限度を規定いたしました。ことにタクシーについて規定いたしましたのは、運行管理者といふものを、タクシー事業その他の事業者についてきめておるのでございまして、タクシー事業につきまして、運行管理者の手元を離れまして、町を流して走つておる事業でございまして、いわゆる監督者の目が届きませんので、走れば走るだけ走れるという態勢では、やはり事故を誘

発する一つの原因になるのではないかと
いうことで、走行距離の制限という
制度を考えたのでございます。

それから給与の減少の面につきまし
ては、今度の措置が事故を誘発するよ
うな刺激的給与を避けるという考え方
で進んでおりましたので、今までむし
ろ非常に働いて、営業成績がよくて収
入が多かった人、それは働けば働くほ
ど給与が多いという制度になっており
ましたので、そういう今まで成績のよ
かった人たちにとりましては刺激的な
給与を避けるという面で、上の方の部
分が幾らか下げられたという点がある
いは存在するのではないかと思います
が、ただこの点につきまして最低保障
給、東京におきましては月一万八千円
というような指示もいたしまして、で
きるだけ生活にふさわしい給与を与え
るようというところでやっておるわけ
でございます。

それから東京及び神奈川県の差でござ
います、実は東京で問題になった
ことは確かでございます。ことに神奈
川県につきましては、川崎、横浜等は
東京とはほぼ同様な経済圏に属して
おりまして、横浜あるいは川崎地区の
業者が客を送って東京あたりに参るも
のもでございます。そういう流し営業を
東京に参りましてやる場合もございま
す。運賃制度その他から申しまして
も、東京都と横浜、横須賀とは同じよ
うな制度をとっておりまして、こうい
う面におきまして同じような経済圏に
属するものについて規定をするという
建前で、東京附近におきましては東
京、川崎、横浜、横須賀という地続き
であります経済圏について、こういう
走行距離を規定するという方策をとっ

たわけでございます。

○小泉委員 今局長においては、経済
圏が同じだから同様な措置をとったと
いうような御答弁でございますが、そ
ういうことも一面においては言い得る
かも知れませんが、東京と横浜
賀市、川崎市などというものは全く事
情が違ふのでありまして、こういうこ
とは最も地獄的な実情に沿わざる措置
であるというのを今も私は信じて疑
いません。将来機会がありますなら
ば、実情に沿った改正を希望いたして
おきたいのであります。

次にもう一つ申し上げたいのであり
ますが、横須賀において走行距離を東
京と同じようにした不合理は今申し述
べた通りであります、その不合理の
問題はさておくにいたしまして、横
須賀は御承知の通り特殊の状況にあり
ます。さういふところからあるいは誤
解を生んだのかもしれないが、本委
員会においても、かつて横須賀では業
者が全部四百二十キロをば運転手に強
要をして、いわゆる三百七十キロとい
う規定をばことごとく故意に違反をし
ている、あるいは業者が結託をいた
し、むしろ運転手に強制をして違反を
しているという言説が連記録の
上に現れておるのであります、私
の知る限りにおいては、これは全くの
誤解と申します、曲解もはなはだし
いものでございまして、全然さうな
事実はないのであります。この走行キ
ロ決定の当初におきましては私も関知
しておりましたが、東京と同じようにさ
れることは不合理である。しかしなが
ら多少の制限をされることは、われわ
れも神風タクシーの世論にこたう意
味において、業者自身自粛の必要があ

るから、制限には喜んで応ずるけれど
も、相当の開きをもってきめていただ
きたいというのが業界の意向でありま
して、私もそれをもっともなこと
であるというところで、東京が三百七十
であれば、少くとも神奈川は三百八十
くらいゆとりをもつてきめたらどう
かという陳情も過去にしたことがある
のであります。だからそういうふうな
多少のゆとりを求めたことは事実でござ
います、三百七十と定められてか
らはことごとく業者が四百二十キロを
運転手に強制をして、すべてのタク
シーが公然と違反をしているという事
実は全然ないのであります、その後
陸運当局の調査の結果は、この問題に
ついてどういふ判定をしておられる
か、承りたいのであります。

○國友説明員 陸運当局といたしまし
ても実情を調査いたしましたのでござい
ますが、全業者がそのような距離に
ついて強制しておるというような事実
は認められなかったでございます。
一日に走行いたしました距離につきま
しても調査いたしましたのでありますが、大
体横須賀地区で監査いたしました結果
は、平日におきましては走行距離平均
三百四十キロ程度、それから艦隊の入港
日等におきましては平均三百六十四キ
ロ、全部の平均が三百三十七キロメ
ートルという結果が出ておるのでござ
います。艦隊入港日につきましてはもち
ろん三百六十四キロメートルが平均で
ございますので、三百七十キロをこす
るものの中には確かにあります。その点
はありますが、結果といたしましては
三百六十四キロメートルということに
われわれの調査はなっております。

○小泉委員 四百二十キロを強制的に
走らせて公然違反を起しておるとい
う事実はないということ調査によつて
認めていただきますならば私も何をか
言わんやであります。ただ横須賀は艦
隊の入港という特殊な事情があること
は御承知の通りでありまして、駐留軍
が漸次日本の本土から撤退をしつつあ
る今日におきましては、横須賀は残され
る唯一の特殊地域であります。横須
賀をこらんなればすぐわかります
が、いなかから初めて横須賀に入つた
者は、艦隊が入港をしてアメリカの水
兵が散歩しておる姿を見て、これは外
国かというやうな質問をするというこ
とが語りぐさになっておりますが、全
くもう何と申しますか、日本じやなく
て外国の港へでも行ったやうな光景を
呈するのが横須賀市内の実情でござい
ます。艦隊の入港ということ、航空
母艦が一隻入ればどうということによ
く言われませんが、しろうとはわから
ないのです。航空母艦が一隻入ると二
千人か三千人の乗員でありまして、
それを全員上陸させても二千か三
千の増加じやないかというふうな簡
単に考えますけれども、そういうもの
じゃないのです。航空母艦が一隻入
るといふことは大輸送船団が入るとい
ふことを意味するのであります、三千
や五千の上陸ではないのであります。
こういうことは何か軍機秘密かもしれ
ぬけれども、私の知るところでは横
須賀における実情は、航空母艦が入
りますと必ずそれには駆逐艦がついて
おるのであります。巡洋艦がついてお
るのであります。潜水艦も伴つておるの
であります。これを俗に、航空母艦が
一隻入った、こう横須賀では言ってお
ります。また世間もそう見ておるけど

れも、航空母艦が入ったということ
は、大輸送船団が入ったということ
を意味するのであります、航空母艦に
少いの二千人から三千人、駆逐艦に
二百人から三百人、その駆逐艦が五隻
くらいつづの常態でございます。巡
洋艦が一隻につき千人内外を乗せてお
ります。それに潜水艦というやうなも
のをに入れて計算いたしますと、万以
上の人員が航空母艦一隻つきますと上陸
をする。しかも、この上陸をしまして
光景というものは、日本人とは全然考
え方が違ふ。日本人は歩くのが原則な
んです。アメリカの兵隊なんか、歩く
ということは原則じやないのです。町
へ出たらタクシーに乗る、自動車に乗
るといふことが彼らは原則なんです。
その考え方をしていただかなければ
横須賀の実情を理解することはでき
ない。

もう一つは、ベースといわれていま
して、旧日本の海軍が使つておしま
した横須賀の元鎮守府を、アメリカの極
東海軍の根拠地として、全面的にアメ
リカ海軍がこれを接収して使つており
ますが、何十万坪といつて、全くそれ
はもう、こういうところが日本にあつ
たかと思ふやうな広大な地域でありま
す。そこは全部アメリカの管轄で、門
のところでMPが一々検査をしなけ
れば、人も車も通さない。われわれが
行くにも司令部に電話をして、出迎え
てもらわなければ入れてもらえないと
いうやうな状況であります。

そこで横須賀のタクシーはアメリ
カ軍が指定をいたしまして、ベースの
中に入り得る車と入り得ない車が指定
されております。この入り得る車とい
うものは、ベースの中に入りまし

治外法権なんです。日本の監督は手が届かない。運転手も自動車もアメリカの指揮下に入る。そうして、もう三百七キロ乗りましたからきょうは運転できまじと運転手は拒否できない。MPが出るのを立ちふさいで、すべてのあき車をとめて、ベースの中に全部誘導をして、この兵隊を十二時までに艦に返さなくちゃならぬから全部運んでいけといつて、命令をするのが実情であります。三百七キロの制限をこえますからもう走れませんかというわけにいかない。タクシーがベースの中にカン詰にされるのです。そういう実情を御存じになって、三百七キロのいわゆる原則というものを破っていかないという考え方をされるならば、横須賀の交通というものは成り立たない。そうして横須賀における日米親善、駐留軍と横須賀市民との関係は一日も成立しないのであります。だから私は、全く横須賀においてこの三百七十里の制限をしたことはナンセンスだと思つておる。守ろうと思つても守り得ないのです。業者も守りたい、運転手も守りたいと思つても、MPの指揮下に入つて、十二時までにはこれだけの兵隊をタクシーで運べといつて、軍の命令によつて運ばれます。こういう点についても、あなた方は三百七十里の制限をこえたといつてこれを処罰されようとするのであるか、その点のところを承わつておきたいのであります。

も具体的に私の方にもわかつておるのではありませんが、ただいまのところ業務距離の最高限度については制限をいたしておりますので、実情によりまして、業者から実情に合いました正式の業務距離の特認についての届出がありましたが、これは客観的に検討いたしました措置をいたしたい、こう考へておるわけでございます。それから三百七十里をこえたら絶対に全部処罰するかどうかということでございますが、これにつきましては具体的な調査をいたしまして、違反の回数とか超過の理由とか、それから事業者がどういう措置をしたか、そういうものもろの点について考慮をいたしました上で、状況が全く不良なものについて処罰するという方針で参りたいと思つておる次第でございます。

○小泉委員 特別の理由がある場合には、いわゆる特認として、制限キロ数以外に、届出によつては認めるといふような措置をとるといふことでございます。これは当然ではございませんけれども、ほかの地域とは違ひまして、私が今申し上げましたように、横須賀は特殊の地域でありまして、いわゆる特殊な状態が起る回数が非常に多いのです。よそにおいては、たとへば月に一回とか二回とか、そういう場合は特殊な事情であるから特例を認めなければならぬといふことが常識であります。が、横須賀の場合におきましては、五日も一週間も続々と艦隊が入港しては出ていき、入港しては出ていくといふような、いわゆる特殊中の特殊の状態が連続するような場合もある。また連続でなくとも、月に五回も七回も十回も万やむを得ないといふような状態があるものでありますから、そういう実情を十分勘案せられて、特例という言葉をの中にも、横須賀の場合はまた別な意味があるといふことを十分お含みおきの上、実情に即した取締り方法を適当に実施されまして、米軍と横須賀市民との間において憂うべき摩擦がないように、また交通の安全の上にも万遺憾なきを期するように、実情を十分把握しての取締りを私は要望いたしておく次第であります。

さらにもう一つ最後に伺います。が、横須賀における第二回タクシーの問題が本委員会において問題になりまして、このことについて、前山内自動車局長は、一部の誤った見解に對しまして、営業の免許を取り消すこともあり得るというような答弁をしておられるのであります。私は、かような答弁はきわめて不謹慎、不遜当である、営業者にとつて営業を取り消すといふ言葉は死刑の宣告にも値する言葉でありまして、こういう言葉を出される前には十分実情を調査して善処するとか、何かよほど慎重な配慮がなされなければならぬにもかかりませう、直ちに免許を取り消すことができるというような法文を引用して、いかにも免許を取り消しをやるんだといふような感じを与える答弁をされたことについて、きわめて遺憾に思つておるものであります。また業界の新聞も免許取り消すといふような大見出しをつけて業界をふるえ上らせたといふような事実があるのをごいまして、自動車局長を去つていった山内前局長を追い打ちするわけではございませんが、一つ当局におかれましては、営業の免許取り消しといふような言葉を使われる場合には、

もつと慎重な配慮のもとに発言されたといふことを要望いたします。この回タクシーの問題というのは、第二回タクシーといふ会社がございます。いろいろ社会党の方の見解とわれわれとは違ひまして、多くは申しませんが、その争議というものが決して運転手の利益を守る結果にならない、会社をつぶす共産党的な策動であるといふことを組合員が悟りまして、今日では続々第一組合から脱退して、そういう会社を破壊するような運動にわれわれは投ずるわけにはいかないといふので、運転手が自覚して、第二組合を結成いたしました。今日では、最初争議を起した第一組合はわずか三名、第二組合に走つたものは十八名、これはまことに日本の労働組合の一つの現われでありまして、組合員の自覚がこのような結果に相なつておる。その三名のうちの二人は中立、ストライキを策謀した首謀者と目すべきものが一人だけ残つてゐる第一組合になつてゐるのであります。これだけを申し上げても、よく第一組合と第二組合、それから回タクシーのストライキの動機、その性質がいかなるものであつたかといふことを識者は了解できると思ふ。今日労働者も非常に目ざめております。いたずらに会社をつぶすことがわれわれの利益を守るゆゑではない。お互いに経営者とタイアップして、円満に働くことが自分らの生活安定、向上の道だといふ自覚が、第一組合を脱退して第二組合を作り上げ、漸次数を増して第一組合はまさに雲散霧消せんとしておる。この中の組合員がいろいろな策謀をいたしまして、仮眠所が足りないとか、違反しておるから営業を取り消すといふような、会社をつぶすような陳情をいたしておる。それが社会党の議員の中の耳に入つて、その一方的な報告を受けて、本委員会の陳述になつたのであらうと私は想像いたしますが、事實は全く違ひるのであります。現にこの仮眠所が足りないといふとき問題においては、私は第二組合の幹部から陳情を受けましたが、十分仮眠所は安眠できるようになつておつて、夜具ふとんもすっかり準備してあるにもかかわらず、わざとそこに寝ないで自動車の中に寝て、それをわざと写真にとらせ、写真にとつたあととまた二階にのこのこ上つて仮眠所に寝た。これがいわばストライキを専門とする一部の組合員の常套手段であります。現に仮眠所が敷数が足りないから自動車に寝たと稱して写真をとらした男は杵瀬という運転手であり、写真をとつた男は荒川という運転手であるといふこともわかつておる。写真をとつたあととは二階に上つて仮眠所でぐうぐう寝ておるのであります。一つの芝居であり、作為であります。そういうことをもつて、第二回タクシーが運転手を酷使して待遇が悪いから営業を取り消すといふことを言つております。今日では第二組合にほとんど加入してしまつて、ストライキを起した第一組合は事実上雲散霧消にひとしい状態に陥つておるといふことならば、当局においては、事實は事実として認識をされまして、その上に立つて第二回タクシーの争議を見ているに過ぎないといふことを私は要望する。現に仮眠所の問題も、一時は敷数の足りない点もありましたが、当局の注意もあり、ほかに仮眠所を建設した

しまして、今日ではりっぱに運転手の
仮眠所が法の規定に反することなく完
全にでき上ったということも申し添え
ておきたいのでありまして、かような一
方的な宣伝によって、運輸当局が免許
の取り消しをするとか何とかというよ
うな不謹慎なる発言をしないよう、事
実を詳しく御調査の上、慎重なる発言
が望ましいということを私は要望して
おきまして、その後の第二岡タクシー
の問題についての当局の調査の結果、
今日の考え方を承わっておきたいので
あります。

○國友説明員 前自動車局長がさきの
運輸委員会で答弁申し上げました点に
つきましては、道路運送法第四十三條
の行政処分においてはこういうものが
あるという法律論をされたのだと私は
了解しております、具体的にこの事
犯についてこういう処分をするという
ことではなかったのではないかと存じ
ておるのでございます。私ももといた
しまして、処分等をいたします場合に
は、実情をよく調査して措置いたし
たいと存じております。

岡タクシーにつきましては、仮眠所
等の問題もございまして、これにつ
きましては特別監査の結果、第二岡タ
クシーに対して勧告をいたしてあり
ます。その後の状況につきましてはよ
く東京陸運局とも打ち合せをいたしま
して、実情をよく調査の上措置いたし
たいと考えておる次第でございます。

○小泉委員 大体私の質問は終ります
が、何事につきましても一方的な、
ことにストライキが起った場合のご
ときは、ストライキを起した、ストライ
キを策謀をした一部の者の一方的な見
方だけを取り上げないで、十分に実態

を調査の上に監督をばされたというこ
とを特に要望いたしておきます。また
走行キロ、交通安全ということにつ
きまして、全般の問題にとらみ合して
万遺憾なきを期していただきたい。も
ちろん日本の道路の狭いところへもつ
てきて、たくさん自動車が洪水のご
とくに日に月に増加する、いろんな原
因が積み積って交通の混乱、事故の発
生となっておるのでありますから、

ただその一部分だけが極端に大きく新
聞などで取り上げられると、その方だ
けに目を奪われて、並行してなすべき
問題、むしろ先行してなすべき問題
をば抜かして、ただはなやかに世の中
に打ち上げられた神風タクシーという問
題のごときに一方的に弾圧の手を下す
というようないふことがないように私は希
望をいたすのであります。現在われわれ
がよくタクシーに乗って考えますこと
とは、大部分の運転手はきわめて善良
で、交通安全のために非常なる配慮を
しておるのだということを痛感いたしま
すと同時に、一部に実に何と申しま
すか、非常識きわまる、気違いじみ

た不良運転手も相当存在するというこ
とをば痛感をいたします。これに対す
る措置についても、もっとこういう常
習者には厳罰をもって臨むとか、非常
な繁華街において、目に余るような、
たくさん自動車の群の中に猛烈な勢
いでわざと飛び込んでくるというような
ものを見つけたときには、その場でで
も直ちにこれを処置するといふよう
な、そういう面に対する取締りの万全
を期していただきたい。先ほども申し
上げましたような、狭い道に両方駐車
させておる、その中を両方が通る、そん
なところが東京にどれだけあるかし

れない。そういうところも少し調べま
して、駐車を一方的にだけさせると
か、両方駐車する場合には一方交通に
するとか、まだまだ取締りの面におい
て交通安全の措置がたくさんある。そ
れが放置されて、いわゆる弱い者いじ
め的な、官僚独善的な考え方を非難し
ておるのでありますから、かような
点を十分勘案されまして、今後の措置
を望みたいのであります。

また神奈川と東京との同一の走行距
離の制限ということは、私は今後にお
いても再検討していただきたい。こと
に横須賀と東京と同じような、わずか
五キロしか違わない制限区域にする
というようないふことも一つ再検討して
いただきたいということをここに要望いた
しまして、一応私の質問を終ります。

○塚原委員長 次会は明十九日午前十
時理事会、十時三十分より委員会を開
会することとし、本日はこれにて散会
いたします。

午前十一時五十三分散会

〔参照〕

海上運送法の一部を改正する法律案
(内閣提出第三三三号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十三年十二月二十三日印刷

昭和三十三年十二月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局