

第三十四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第二十二号

昭和三十五年四月十二日(火曜日)

午前十一時三十九分開議

出席委員

委員長代理 理事 齋藤 彌三君

理事 吉田 重延君 理事 阪上安太郎君

相川 勝六君 加藤 精三君

金子 若三君 龜山 孝一君

鈴木 善幸君 高田 富興君

富田 健治君 三田村武夫君

山崎 巖君 太田 一夫君

野口 忠夫君 安井 吉典君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警察庁保安局長 木村 行藏君

運輸事務官 國友 弘康君

委員外の出席者

警察庁保安局長 内海 倫君

交通課長

四月六日

地方公営企業法の一部を改正する法律案(内閣提出第九七号)(参議院送付)

同日七月

遊興飲食税減免に関する請願(濱地文平君紹介)(第一八八二号)
駐留軍及び自衛隊所在市町村に対する助成交付金等に関する請願(馬場元治君紹介)(第二〇〇六号)
全日制市町村立高等学校教職員の退職手当全国通算に関する請願(松永東君紹介)(第二二一六号)
は本委員会に付託された。

四月八日

地方財政の安定対策確立に関する陳情書(鹿児島市山下町三十七番地鹿児島県町村議会議長長宮田実)(第五七六号)

町村道橋りょうの新設、改良工事費起債許可に関する陳情書(鹿児島市山下町三十七番地鹿児島県町村議会議長長宮田実)(第五七七号)

財政再建団体に対する助成措置強化に関する陳情書(福岡市薬院堀端七丁目百二十三番地福岡県町村議会議長長松木富士雄)(第五七八号)

新町村の育成強化に関する陳情書(福岡市薬院堀端七丁目百二十三番地福岡県町村議会議長長松木富士雄)(第五八〇号)

町村財政制度の確立に関する陳情書(福岡市薬院堀端七丁目百二十三番地福岡県町村議会議長長松木富士雄)(第五八一号)

地方自治の自主性確保に関する陳情書(枚方市議会議長長山村富造)(第六二三号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

道路交通法案(内閣提出第五八号)(参議院送付)

○續議員長代理 ただいまより会議を開きます。

濱地委員長は、お差しつかえがありますので、その指名によりまして私が委員長の職務を行ないます。

道路交通法案を議題といたします。これより質疑に入ります。質疑の通告がありますのでこれを許します。太田一夫君。

○太田委員 総合的な質問をいたしたいと思うわけですが、最初に警察庁長官にお尋ねをいたします。

自動車教習所のことでありますが、今度の道路交通法は、もちろんこれは交通の緩和というねらいもあり、けれども、事故の絶滅という点に主眼が置かれておるといふ御説明であり、従って、現在この自動車の運転手はほとんど自動車教習所を出ておるわけであり、この教習所がいかなる形であるかということが重大問題です。ですから、運転手の基礎教育の問題につきまして、これは東京都と地方とは大へん違いがある。具体的問題からお尋ねしますが、たとえば東京の混雑した町の中を走っており、たしか練習中という字だと思いますが、そういう看板をつけた自動車が多々走っている。これだけ幅狭い、自動車の多いメイン・ストリートを、練習中というようにすることで仮免許で運転するのはいかに危険なものであるかというところは想像に余りがあるわけですね。従って、これはそういう制度をなくして、教習所を出て試験を受け、正式に一人前の者として正当な運転ができるようにしてから道路を走らせるというのがほんとうだと思ふのです。この自動車教習所のあり方について、東京都が特に違ふ、寛大であるという

ような点につきまして、長官としては今後どのように考えられ、どのようにこれを指導されるおつもりであるのか、その点を一つお尋ねいたします。

○柏村政府委員 ただいまお話しのように、教習所で練習中、正式に免許を得ていない者が仮免許を受けて道路を練習して回るといふようなことがあるが、これは適当でない。また東京都あたりにおいてはかなり教習所がルーズになっておるのではないかと、お話でございすが、確かに現在の教習所がそのままでよいといふふうには考えておらぬのでございまして、今回の道路交通法案におきましても、教習所について特に基準を設けて、これを厳重に監督いたしていくというふうにいたしたいと考えておるわけでございます。御承知のように、自動車免許は各府県で運転免許を受けるわけでございますが、受けました者は、その府県のみならず、全国どこでも運転できるというところに相なるわけでございます。で、府県まちまちな免許をするようでは、全国的にこれを適用いたしていくことが適当でないという観点から、中央において基準を設けて、その基準に合ったものについて教習所としての指定をしていく、そういうものについて一部試験の免除をするというような制度を考えておるわけでございます。

ただいま仮免許の練習中の問題についてのお話でございましたが、これにつきましては交通のひんばんでない道路において、しかも助手台に運転の免

許の技能を持っている者がつき添って運転するという場合だけこれを許すというにいたしましたおわけでございます。非常に交通のひんばんな幅狭いところにおいては、これをさせないよう十分に注意して参るつもりでございますが、教習所の練習場が必ずしも十分適当な広さを持っていないというような場合におきまして、ある程度熟練して参った者について、交通ひんばんでない道路において練習をさせるというところも、やはり一つの方法として許さるべきものではないかというふうに考えておるわけでございますが、全体の考え方としては、ただいま太田委員のお話のように、教習所の規模等についても十分な基準を設けて、誤りのないよう運営させるようにいたしたいと考えておるわけであり

ます。

○龜山委員 ただいまの太田委員の御質問も一つとしまして、私はたまたま自動車教習所の近くを通るのですが、今長官の御説明では、交通ひんばんならざるところというふうな御趣旨と思

いますけれども、実際はそうでないのです。それはもう交通のひんばんなところで練習しておる。そのために非常に迷惑するのです。お言葉のように、教師がつき添っておるといいますけれども、運転している者は仮免許です。交通法規についてもよく理解していないのが、あの交通ひんばんな道路に出てこれられ、しかもまたたまたま運転をされ

るといふと、あつたが非常に困る。これ

第一類第二号 地方行政委員会議録第二十二号 昭和三十五年四月十二日

一

は太田委員の仰せごもつともで、これは一つ十分これに対する指導方針をおきめ願いたい。それは長官のおっしゃる通りに、決して交通ひんぱんならざる道路なんかでありませんよ。交通ひんぱんなところに出てきて訓練している。訓練ならそれもいいでしょう、練習なんだから。けれども迷惑千万。これは太田委員に対する御答弁ではどうもわれわれ納得しないので、その点もう一度はっきりと御答弁願いたい。

○柏村政府委員 現在実際に行なわれている状況が、たゞいまお話しのように、ひんぱんな道路において行なわれている面も確かにあるかと思ひます。こういう点につきましては、今後十分に指導監督をいたして参りたい。要すれば、今後は公安委員会等で指定した道路についてだけ仮免許の練習をさせるというようなことも考慮いたして参りたいと思ひます。

○太田委員 たいだいまの点ですが、しからば、九十八条に今後出てくるわけですから、政令で自動車の教習所の指定の基準が定められる。その場合に、練習所の規模は何坪くらいの規模をもって妥当なりと——特に東京都あるいは六大都市におきましては、どれくらいの教習所の坪数を一つの基準と考へていらっしゃるか、その点をお尋ねいたします。

○内海説明員 長官にかわりましてお答え申し上げます。

現行法に基づきまして各都道府県公安委員会で指定いたしております状況につきましてまず申し上げますと、東京都におきましては、敷地面積については一十坪以上、大阪その他京都等におきましては、大体三十坪以上というの

が実情でございますが、これにつきまして今後この新しい法案が成立いたしました場合、政令の定める基準としてどの程度のものにするのが妥当であるかという点につきましては、現在私どもの方の科学警察研究所におきましても、また私も交通課といたしまして協力いたしまして、その必要な広さという点についての検討をいたしておりますが、結局この広さというものは、そこにおいて練習いたします自動車の量、入校生の量あるいは練習いたしますコースの引き方の状態、これらと比較勘案いたしまして、必ずしも一定のものを導き出すことは容易でないものであります。しかし、政令で定める基準として一定のものを定めたいという必要がございますので、そういう数字を現在算定中でございます。その算定の根拠といたしましては、要するに諸般の検討の結果として、少なくともこれだけはどうしても必要であるという結論を得て定めた、こういうふうな考へております。今直ちに千坪であるとか、三千坪であるとかいう数字を、私も、なおまだ確信を持って申し上げる段階に至っておりませんが、十分検討して、確信ある数字に基づいた基準を設定したいと考へております。

○加藤(精)委員 関連して。現在一千坪が東京都で大体それくらいいいだろうという坪数ですね、そういうお考へに立つて検討しておられるのか。それから、どうも不十分だけれども、教習所をやっているところの当事者が非常に困るだろうからそれで間に合はしてやろう、実際は不十分だけれどもというお考へなのか。そこを明らかにしていただくか、困るので、それをちょっと明らかにしていただきたい。

○内海説明員 現在の指定は現行法に基づいておるわけでありまして、今度の法案は新たな観点から新たな目的を持って設定いたしましたのでありますから、この法案の趣旨に従って私どもとしては指定の基準を設定したいと考へております。従いまして、現在各都道府県で行なっております指定基準がそのまゝ妥当なものあるいは既得権としてこれを当然認めなければならぬという考へ方に立つて定めるつもりは持っておりませんし、私どもとしては、先ほども申しましたように客観的に必要かつ妥当な基準を設定して、それに合致するものを指定の対象にしていく、こういう考へ方でございます。

○加藤(精)委員 そのことなんです、私の考へは、むやみに道路面を練習に使用したりするようなことがあるとすれば、それは教習所が狭いので十分練習できないから、教習所のグラウンドのかわりに一般の大きな道路を使っているというふうになるわけなんです。それで現状から見てたゞいまの御答弁は、現行法はみないの、現在の政令で定めている基準というものは間違いないの、間違つた基準をきめていこうということになれば警察庁の方の責任問題だ。そういうふうな考へ方の御答弁のようで、非常に僕は御答弁を聞いてあと味が悪いんです。こういうところは、これから思ひ切つて自動車交通行政を画期的によくしようというときには、従来のものはほんとうは悪かつたという反省に

立つたお話をいあつてもいいような気がするのです。委員はみな内輪同士ですから、何も警察庁を攻撃するため質問しているんじゃないんです。そういう立場から現在の千坪というの、たゞいまも太田委員からお話しになりましたけれども、どうも狭過ぎやしないかという感じをわれわれ抱いておるのです。十分な練習ができないのじゃないか。学校のグラウンドや屋内操場があまり狭いと、うづつたる小中学生はそこでもうつまみづた外で遊んでばかりをする。付近の海岸に行つて海にはまつて事故を起こしたりするようないふこともある。それでたゞいま太田委員からの質問で非常な考えさせられたのであります。自動車を運転している人が平気で公道の道路を使うやうな風潮が非常に多いのです。停車とか何かで、これは刑法上の未必的故意か錯誤の過失みたいなものに当たるものじゃないでしょうか。仮免許で腕も十分でないのに、交通ひんぱんなところで練習するのは、刑法上の問題になると思う。そういうふうなことで道路を使うということはあまりに得手勝手だ。パーで酒を飲んだ文士が超スピードを出してけがして死んでしまふ。本人が死んでしまふならいいけれども、人によつたりするやうな風潮がある。そういうふうな面からいって、十分に練習して、これを世の中に、人の前に運転者として出しても心配がないやうな者だけを出して下されば、今の社会的不安の一つが解消できるし、小学校の一年、二年、幼稚園の生徒を通過させておられます父兄も安心だ、そういうことを考へて御質問しているわけなんです。それで現在の千坪というものは

著しく狭きに失すると思ふのであります。これを画期的にもうちょっと広くして、思う存分腕をならしてから免許を与えるというお考へはないかということなんです。

○柏村政府委員 現行法におきましては、政令による基準というのはいりません。各都道府県の公安委員会が独自の見解で指定しておるわけでございます。改正法案におきましては、これを中央において政令で基準を定め、合理的な基準によるもののみを指定するということ、たゞいま御指摘のような懸念は去るのではないと思ひます。

先ほど私答弁の際、あるいは言ひ違つたかと思ひますが、そういう練習場が狭いから道路に出すというのではなくて、ある程度熟練した者に仮免許を与えて、交通ひんぱんならざる道路において練習させることによつて、より道路交通上の熟練度を増させようという意味から、そういうことも許してよろしいのではないかと、決して業者が従来の行きがかりというやうなものにとらわれて、今までのものを既得権として認めるというやうな考へ方は毛頭ございませぬので、その点は御了承を願ひたいと思ひます。

○太田委員 今の長官のお話ですが、既得権として今までのものを認めないというそのお気持は、今までの制度に対する一つの反省としてわれわれは受け取るわけだけれども、千坪というやうな小規模の自動車練習場が指定されておる。しかもそれが大都會の東京府の中に無数にあつて、東京都の中で仮免許という制度が横行しておるということは、見のがすことのできない事

実だと思ふのです。特に京都、大阪の方で三千坪以上という先ほどの御説明ですが、地方の方が教育制度が充実して、一番幅狭する東京都が非常に軽い内容のものだということになるのは、非常に逆だと思ふのです。

それから私がもう一度特に聞きたいと思うのですが、前進、後退、ストップだけを自動車教習所で練習をさせる、そしてあとは自由に曲がったりなんかするのは全部公道をもってやるというのが、今の東京都の自動車教習所の基本方針なんです。これはどうなんですか、こういうことを今まで気づいていらつしたのか、いやそんなことではないというふうにお考えになつていらつしたのかどうか、ちよつとお尋ねをしたい。

○木村(行)府政委員 ただいま太田委員の御指摘の、教習所の中における教育の限度が前進、後退、ストップだけである、それ以外は道路上に出てやるというふうに私たち聞いておりませんけれども、一律にはそうならないではないかと思ひますけれども……

○太田委員 全部が全部そうだと私は言うのじゃない。今の自動車教習所は用地がないから、従つてちよつとしたあき地に自動車教習所を作り、そしてやっていることは一番基礎的な前進、後退、ストップだ、それは基本的な技術になつてゐる。あとは先生がついて、あなたハンドルをとつてやつてみないといつて、公道を利用しているのですから、大へんなことが起きつつある。だから道路交通法が新しく改正されて出てきた以上は、そういうものは一網打尽に否定してしまつて、もっと

整備拡充して、基礎教育だけは教習所の中で完全にやらないといふことにあなた方はほぞがきまつておらぬと、道路交通法が死ぬと思ふんですよ。その覚悟のほどをあらためて伺ひたいのです。

○柏村府政委員 確かに府県によつて非常に差がありまして、ただいまお話しのように、大阪あたりは相当に基準を高くきめ、東京は比較的低いといふことが実情であることは私も承知いたしております。今回のそういうことがございせんように、合理的な基準を定めて参りたいと思ひます。これは単に言いわけ的に申すわけではなくて、この道路交通法がほんとうに生きた法律として運営されるように十分に注意して基準も定めて参りたい、こう考えております。

○太田委員 従つて、これは現行各地方におきまして相当りばなものがありますから、そのりばなものがさらにあなたたちの制度を通して、政令の内容としてもそういうものを全国的に普通化するよう、指定基準をどんどん上げていくんだというようになればいいのですが、いいのがあつたけれども、今度の政令によつて低くなりまして、いいものを一生懸命努力した人たちというのはいふんばかなことございまして、妙な話ですが、悪いものによつていいものが征伐されていくといふのは逆でありますから、非常にいいところを参考にされて、それに近づきうようになつて今度の政令内容といふのは高めてもらひたい。ただ巷間うわさされておることですから、真偽のほどはわかりませんけれども、東京都においてそういうことをやることは非

常に勇断が要る。場合によつては命にもなりかねないような事情もあるんじゃないかというふうな妙なうわささあるときですから、十分一決意をかためて、政令内容を自動車教習所の指定の基準については高めるように努力してもらひたい。こういう点についてはよろしくございませう。

○柏村府政委員 とくとただいまの御意見を拝聴したわけでございしますが、そういう趣旨でわれわれも政令の基準を定めて参りたいと思つております。

○太田委員 次は、陸運事務所の運輸省の直轄化を要望する声が強くなつておる、こういう点についてお尋ねするのですが、特に自動車これがだけふえているのに、陸運事務所の定員は、二十三年か二十五年ごろ発足した当時よりも、地方においてはほとんど下つてゐるのです。そして自動車の方は逆にどんどんふえておる。こういう状態の中で、今の陸運事務所がその機能を發揮しようとするとき非常に無理があるわけなんです、その無理といふのはどうしてできたかといふと、当時は行政

整理といふかけ声が強かつた時代ですから、官吏の定員を減らそうといふところからそういうふうな取り扱ひをされたといふわけなんです、今日陸運事務所を今のようになつておるのは、どうもどつちつかずで、機能を發揮するには非常に不十分なものであるといわれておりますが、これに對する警察庁長官としての御見解はいかがございませうか。

○柏村府政委員 陸運事務所は、ただいまお話しのように、いろいろ現在機構なり系統なりの点について問題になつておるものでございませう。運輸省

におきましては、ただいま知事のもとにある陸運事務所というものを、運輸省陸運局陸運事務所という一本の系統にすつきりとさせたいという気持があるようでございませう。また自治庁におきましては、総合行政の見地から、これをやはり知事のもとにとつかりと握りたいという気持があるように聞いておるわけであります。警察といひましては、運輸省なり自治庁なりの考えもさることながら、われわれといひましては、陸運事務所のいろいろの仕事のうちで、一つは車の登録の問題と、それから車体検査の問題につ

きまして、この二者については都道府県の公安委員会がこれを受け持つのが適當ではないかという見解を持つておるわけでございませう。

登録の点につきましては、たとえばひき逃げとか、その他車による犯罪捜査等におきまして、警察がいち早く捜査に乗り出して参るといふ点につきまして、他の機関にこれがあるといふことが非常に支障になるという問題があるわけでございませう。

また車体検査の問題は、道路上における車体検査は現在警察でも行なつてゐるわけでございまして、昨年の統計から申しますと、路上において整備不良なものを直ちに整備させた数が二十一万であります、それからその場では整備できない相当悪くなつてゐるものを、その場でなしに整備させたものが三十四万、合せて五十五万余の車が三つについて整備不良車として警察で取り締まつておるわけでございませう。しかし、これは実際に動いてゐる整備不良の車に比すれば、そのうちの一部分であると考えられるわけでございませう。

て、やはり根本は車体検査をもつと嚴重に的確にやるのが事故防止の根本の問題になるのではないかと。そういう観点からいたしまして、やはり車体検査といふものは警察で行なうのが適當でないかというふうにお考えおるわけでありませう。

これは一つの筋論でございませうし、もう一つは、ただいまお話しのように、人員整理等で要員が不足してゐる、設備が足りないといふような問題もあるかと思ひますが、現在運転免許等は都道府県の公安委員会で行つておるわけでありませうが、身近なところでこれを行なうことに相なりますれば、必要に迫られてどうしてもそれに必要な要員といふものは都道府県で充足するといふことも相なりますし、同時にまた車体検査料といふものが府県の収入になることに相なれば、それと見合つて要員とか施設とかいふものも整備についても十分手の届くようになりはしないか。阿々考へまして、われわれとしては車体検査と登録の事務は、都道府県公安委員会に所掌させるようにしたいといふ希望を持つてゐるわけでございませうが、これにつきましては、運輸省について別な考えがございませう。また自治庁等についてもいろいろ意見があるように聞いておりますので、簡単に参らなかつたと思ひますが、見解はいかがかという御質問に對しては、私どもの考えとしてさう申し上げたいと存じてゐるわけでございませう。

○太田委員 そういう御見解はあらうかと思ひますが、これは実は非常な大きな影響を及ぼすのではないでしようか。特に道路運送法上の認可権という

ものを現在運輸省は持っているわけですから、従ってこれは仕事の面から言いますと、運輸省の陸運局の持つ権限の、さらに具体的な地方的なものを相当に持つておられますし、もう一つは、今の車両検査というものがあられるわけですが、実際の人事権は現在運輸省が持つておられる。ですから陸運局からみな係官が行く。陸運局から行ってまた陸運局に帰る。また運輸監督行政として一つのサークルをなしておられるわけです。長年——昭和二十二、二十三、三十四年ごろに陸運事務所が固定したわけですが、それ以来十年間ずっとにそういう行政の一つのサークルができていて、陸運局の下部機関という性質が非常に強くなっている。このことは否定できないと思います。人間の面におきましても、特に予算も運輸省です。一体知事はこれのどこを見ていたのですか。現実十年間というものは、見るべきものはあまり見ていないのではないかと、ただ収入を取り上げていくだけじゃないでしょうか、その点はどうですか。

○柏村政府委員 陸運事務所が運輸省の系統で、知事のもとにあるけれども知事が十分これを握っていないかつたという点については、私もおおむねそういうふうな傾向があったのではないかと、ううふうな考えはおるわけでございます。われわれとしましては、たゞいまお話しした運輸省、輸送事業等の許可権というふうな運輸省系統の仕事は警察で取り上げる——取り上げると言うか語弊がありますが、警察によつてという考え方は毛頭ございません。ただバス路線等につきましては、もちろん基本的には運輸省で許可、認可するにいたしまして、交通の危険というふうな点から公安委員会の意見を聞くというふうなことが必要ではなからうか。これは現在も運輸省と私どもの方において、新しくそういう路線を許す場合には公安委員会の意見を聞くという覚書を取りかわして、交通上の危険防止に資しておるわけでございますが、一般的に申し上げて、事業面の許可、認可というふうなものを警察で所管しようとは考えていない。ただ車体検査につきましては、これは危険防止、事故防止ということが基本になるわけでございますので、そのための検査でございますから、これはやはり警察で所管するのが適當ではあるまいかという点を申し上げたわけであります。

○太田委員 お考えはよくわかりますが、やはりそういうのが実際にもありませんね。そうして見ますと、今の事業量、定員配置の問題など機構の問題が非常に疑問になってくる。現在どれくらい人間によって何両の車を受け持つておられるのか、ある程度統計がありましたら、五年前と比較して、ピク・アップでもよろしいから御説明いたしたい。

○柏村政府委員 実は私の方では、たゞいま申し上げたように登録とか、車体検査というものを警察が所管するのが合理的ではないかという見解を持っておるのとどまるわけでございます。実際には運輸省がそういう定員の配置であるとかいうことを考えておるわけでございます。私も、今ちょっとと車体幾つについて何人の要員を持つておるかということまで承知いたしておりません。それは運輸省の關係でございます。

○太田委員 警察庁長官にもう少しお尋ねいたしますが、やはりこれから車体検査が事故防止上非常に重大な意味を持つという御認識があるという事柄は、現在の陸運事務所において行なわれておる実態というものでございまして、ある程度究明が必要だと思つて、これはやはり公安委員会の指揮下に置きたいというところをお考えになりつつ、現実にはどの程度かということが統計上にも資料的にも不十分だといふ点はちよつと不可解なんです。今までは陸運事務所があるといふことは忘れていらつしたのじゃないですか。

○柏村政府委員 確かに申し上げない次第でございますが、われわれとしては車体検査が不十分であるという実態はよく承知しておるのでございますが、今正確に何人の人間で幾つやつておるかといふことを申し上げる資料を持ち合わせないという意味でございます。ないもので、路上を走る車について末梢的に警察が取り締まりをし、整備を勧奨しているという実情を先ほど申し上げたようなわけであります。

○太田委員 そういたしますと、あなたの方では、今日の道路交通法を立案される過程において、この問題も感覚の中に触れてきたのだ、こういうことに私もなるのじゃないかと思うのです。予算は国の予算、しかもこの国の予算を運輸省が実際に取り扱つておる。人事権もこれもまた運輸省が行なつており、身分は国家公務員である。こういう点については、地方の陸運事務所の職員というのは、全部陸運局の下部機関だといふ気が現実の問題として非常に強い。ですから今のお話からい

いますと、根本的に何か今の仕事の差配など、管理とか組織とかいうものを變えていきませんといけないうものと思つておる。そういう点について警察庁長官としてはあまり陸運事務所のことについては深く御研究がないようでありまして、あまり深いことをお尋ねしてもいけませんので、國友自動車局長がおいでになりましたから、さっそくお尋ねするわけですが、実はいろいろと言われている意見があります。陸運事務所というものは運輸省の直轄という意見が、現地の実際仕事をやっておる人の間に強いといふことから立論いたしまして、この際においてはつきり陸運局の下部組織である陸運事務所といふべきではないかといふことも考える。しかし、そうだからといって正しいう理屈ををいてはいけませんから特別にお尋ねするんですが、あなたの方は、陸運事務所のある方はいかにあるべきかとお考えになつていらっしゃるか、その基本的な考え方をちよつと承りたい。なおついでに、五年前と今日とは人数の点においてどれだけの變化があり、受け持ち車両においてどれだけの變化があるかといふことを、数字の上においてあわせて明らかにしていただきたいと思います。

○國友政府委員 陸運事務所の所屬の問題につきましては、私も運輸行政を担当しております立場から、現在の陸運事務所のあり方といふものが非常に中途半端な、運用上いろいろと支障を起すような状態を呈しておりますが、実はこの制度は昭和二十四年から設置された制度でございますが、自動車の行動範囲もどんどん広がつて参っておりますし、都道府県の範囲を越えて動きますものでありますし、交通行政上の、鉄道あるいはそのほかの自動車に関する調整ということもぜひ考えていかなければいけませんので、これらの点につきましては、従来とも陸運事務所というものが陸運局の一つの組織であるべきであるといふことを考えておりましたが、実は最近ことに白ナンバー・タクシー等の取り締まりにつきましてわれわれが痛感いたしましたものは、陸運事務所というものは、予算も定員も国家公務員でありまして、身分の任免権もむしろ陸運局長が持つておるのであります。指揮命令の系統だけ都道府県知事に所屬しておるといふ形になつております。いわば人事管理面からする指揮命令と、法規上業務上の系統からする指揮命令とが上から二本出て参りますので、陸運事務所長及びその職員といつたしましては、非常にその立場に迷つておるものがあると思つて、現地の陸運事務所の職員その他からは、陸運事務所を陸運局の組織の一環として移管をしてくれといふこと、われわれに対して強い突き上げがあるわけなんです。そこで私も

といたしまして、こういう状況で陸運事務所長及びその職員が中途半端な状態であり、たとえば自家用の白ナンバー・タクシーの取り締まり等に関しまして行政処分をしようとする場合にも、これはやはり都道府県知事の決定に待たなければなりませんので、都道府県知事のある方におかれましては、そういうものについての取り締まり等についても消極的な態度を示される方々もありまして、そういう面において取り扱ひが区々になるし、陸運事務所としても、今申しましたように、陸運局

と都道府県知事の間に立って非常に困る。こういう状態で、昨年の夏ごろから自治庁と、陸運事務所の運輸省への移管問題について打ち合わせをいたしまして、いろいろと議論をしておったのですが、これは書面の往復等もいたしましたが、平行線でございます。われわれとしては、現在の陸運事務所がそのままの形で、今都道府県のいわば外局のような形で存在しまして、指揮権は都道府県知事にあるわけでありすが、その指揮権の点だけを陸運局の方に移してあげれば、それでも全部目的が達成するのですから、そのような方向でぜひ実現をさせてもらいたいという事で、現在通常国会中でございしますが、これに關しましては、私どもとしては極力その実現の方向に向かつて自治庁とも交渉をいたし、その他関係の向きと折衝を続けておるような状態で、何とかしてこの中途半端な制度をこの際解消して、白タクの取り締まりとか、もぐりトラックの取り締まり等に関しまして積極的に陸運事務所が陸運局と力を合わせてできるような制度にいたしていききたいと思つて努力しているところでございます。

それから定員と車両数の推移でございしますが、昭和二十四年と三十四年の十年間で比較してみますと、昭和二十四年におきまして自動車の総車両数は二十九万両でございしますが、三十四年には、これは年央でございしますが、大体二百六十万、現在は二百七十万両になっております。要員の方で申し上げますと、陸運事務所だけで申し上げますが、陸運事務所の定員が千八百四十人でございますが、昭和三十五年には定員千三百人、非常勤職員その他を

入れて千四百三十七名、こういう状況でございます。最近二三年の間は定員増加は認められましたが、それまではむしろ定員が増加せず、ずっと減っている状態でございます。

○太田委員 時間の関係で、私はきょうはこれで一応質問は打ち切つて、あとは後日に回していただきたいと思いますが、先ほど中途半端で支障が多いとおっしゃった支障の中のおもなるものは、取り締まりに一番重点があるのか、検査か、登録か、何ですか。明らかにしてもらいたい。

○國友政府委員 私どもが現在一番痛感いたしておりますのは取り締まりでございますが、その他輸送管理の面におきましてもいろいろございまして、たとえば本省へ免許申請書を進達いたします場合に、陸運事務所から都道府県知事の手元を通す場合に非常に申請書の進達がおくれるというような状況も、ある県においては起こつてくるというふうなこともございますわけで、輸送管理の面が、陸運局とは事務的な連絡はいたしておりますが、業務系統を立てて指揮命令をするという段になりますと、やはり傍系である。直接の指揮命令は都道府県知事から出なければならぬというふうな状況でございます。輸送管理の面、取り締まりの面、その他においてございます。今登録、車検の面におきましては大体事務的に動いておりますので、これらの面よりはむしろ輸送管理の面と取り締まりの面において支障があるということになっております。

○額田委員長代理 本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十八分散会

昭和三十五年四月十四日印刷

昭和三十五年四月十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局