

第三十四回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第二十七号

昭和三十五年四月二十七日(水曜日)
午前十時三十九分開議

出席委員

委員長代理 理事 藤原 彌三君
理事 飯塚 定輔君 理事 田中 榮一君
理事 吉田 重延君 理事 加賀田 進君
理事 阪上 安太郎君

相川 勝六君 加藤 精三君
龜山 孝一君 高田 富與君
津島 文治君 三田村 武夫君
山崎 巖君 太田 一夫君
川村 継義君 佐野 憲治君
大矢 省三君

出席國務大臣

國務大臣 石原 幹市郎君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君
警察庁刑事局長 中川 董治君
警察庁保安局長 木村 行藏君
運輸事務官 國友 弘康君
自動車局長 國友 弘康君

委員外の出席者

警察視察官 内海 倫君
警察視察官 佐々木 學君
通商産業事務官 前田 光嘉君
建設事務官 前田 光嘉君
警視庁交通部長 富永 誠美君
警視庁交通部長 富永 誠美君
専門員 國地 與四松君

四月二十六日

遊興飲食税減免に関する請願外一件
(高田富與君紹介)(第二八四四号)
古物営業法の一部改正に関する請願
外一件(秋山利恭君紹介)(第二八七
五号)

故障車及びそのけん引標示に関する
請願(阪上安太郎君紹介)(第二九四
八号)
地方財政法第十八条の完全実施等に
関する請願(山花秀雄君紹介)(第二
九四〇号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件
道路交通法案(内閣提出第五八号)
(參議院送付)

○續議員長代理 これより會議を開
きます。

本日は濱地委員長が御病氣のため、
その指名によりまして私が委員長職
務を代行いたします。

この際お諮りいたします。道路交通
法案についての参考人よりの意見聴取
は、去る二十二日行なり予定でありま
したが、諸般の情勢によりましてこれ
を延期いたしておりますので、あらた
めてその日時を五月六日午前十時より
としたと存じますが、これに御
異議ありませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○續議員長代理 御異議なしと認め
ます。よつてそのように決しました。

○續議員長代理 道路交通法案を議
題とし質疑を継続いたします。田中榮
一君。

○田中(榮)委員 私は、前回地方行政
委員会におきまして、交通事故防止に
重点を置きまして質問をいたしましたの
でございまして、本日は道交法の審議が
中心でございまして、道交法に直接
または間接に関係いたしました總括的
な事項につきまして、警察庁並びに運
輸省その他関係各省の今後の御方針な
り、また今後の運営の方法等につきま
して種々御質問をいたしたいと思つて
おります。

最初にまず柏村警察庁長官にお伺い
したいと思つておりますが、前回の
私の質問は、いろいろ今後道交法とか
そういうものが改正をされ、それに
関連しまして法律が改正をされるに從
いまして、付屬法令あるいは政令ある
いは府県条例、公安委員会規程とい
うようなものが必然的にこれに伴つて
改正をされるわけでございますが、そ
の際に、各府県がその県の方針によつ
て区々まちまちな府県条例であると
か、公安委員会規程というものを作ら
れますと、交通というものは御承知
の通り全国共通のものが多くござい
まして、その県のあるいはその地
方のほんとうに例外ともいふべき特殊
事情のあるところは別でござい
ますが、大体において交通取り締ま
りというものは全国共通であらねばな
らぬと思つております。さういふ意
味におきまして、区々まちまちな府県

条例であるとか、公安委員会規程とい
うものを作られますと、ひいてはそ
れがその地方の住民に不当に不利益を
及ぼし、あるいは特殊な義務を課する
というふうな不公平なことになる得る
可能性が多いのでありますので、この
際柏村長官にお伺いしておきたいの
は、そうした付屬法令特に政令以外の
府県等が中心になつて作成されるべき
府県条例に対して、警察庁としてはい
かなる方針をとつて、これをある程度地
ならしめをするとか調整をしていくとい
うような方法をおとりになるのである
か、その辺につきまして長官の御方針
をまず伺いたいと思つております。

○柏村政府委員 ただいま田中委員の
仰せになりましたように、今回の法律
の改正に伴ひまして、各府県におきま
して公安委員会規則であるとか、ある
いは条例であるとかいうものの改正と
いうことが当然起つて参るわけござ
います。もちろん、原則的に地方自治
の精神にのつてそれぞれ府県の
特殊性を生かすという趣旨はこれを没
却すべきではございませんが、ただい
まお話しのように、交通問題というも
のは非常に共通的な要素が多いわけ
でございますので、各地方の実態に即し
つつ、なおこれに共通するようにな
おきまして、できるだけ中央において
準則等を用意いたし、基準となるもの
を定めまして、これに準拠しつつ地方
の特殊な事情も加味できるような方法
でやつていきたい。従ひまして、原則
的にはただいま田中委員のお述べにな

りましたような精神を十分に生かして
参るように取り計らつて参りたいと思
つておる次第であります。

○田中(榮)委員 大体の御方針は予解
したのであります。私の申し上げたい
と思つておりますのは、特にいろいろな警
察署長が許可をいたしたり、あるいは
また地方の公安委員会が許可をする場
合における許可基準でございまして、
こうしたもののは、さつき私が申し上げ
ました通りに、どの府県におきまして
も大同小異でありまして、そう大した
違いはなからうと思つております。特
に東京のような非常に人口の多いところ
と、あるいはまた農村地帯との関係
とか、そういう点は多少はあると思つ
ておりますが、都市は都市としての
一定の基準があり、農村は農村として
の一定の基準があるわけでありまして
で、私の希望としては、府県条例
あるいはまた公安委員会規程をお作り
になる場合に、前回内海交通課長が、
大体のノルマをいいますか、標準規程
というふうな案を作つて、それを各府
県に持つていってもらつて、それを基準
にして、そこに特殊事情を加味して、
事前に十分打ち合わせをした上で作り
たいというふうな御答弁がありました
ので、私も大へんいいことじゃないか
と考えておりますが、これは事務的に
非常に煩瑣であると思ひますけれども、
そこまで一つ、事務的の煩瑣をい
とわずに、できれば中央において、地
方の条例であるとか、公安委員会規程
のようなもので、一つ十分に事前に

打ち合わせをして、よく御協議を遂げた上で作成されるようにお力を注いでいただければ非常に嬉しいものができるのじゃないか、かように私は考えておりますので、重ねてその点をお願いいたします。

○柏村政府委員 先ほど申し上げましたように、基準等について十分に案を示し、また地方の特殊事情がありますものについては、これは特別に考えなければなりません、できるだけ懇切に指導し、よく協議もして、遺憾のないように取り計らうようにいたしたいと思っております。

○田中（榮）委員 それでは具体的に一つ御質問申し上げます。

まず白タクの問題について國友自動車局長にお伺いしたいと思ひます。実は、私は、今は第三議員會館に事務所を持っておりませんが、第三議員會館の前には愛知県、三重県、各府県の白タクの共済組合の車が列を作りまして上京、陳情に参つております。その陳情の内容は、道路運送法改正絶対反対のビラを張つておりますので、大体そういうことだと思ひますけれども、その反対の内容につきましては私は存じませんけれども、現在共済組合制度によるところの白タクの運営というものは、現在運輸省としても許可されておるものであるかどうか、その点をまずお伺いしたいと思います。

○國友政府委員　白タクの問題、それから昨年来非常にしょうけつをきわめました共済タクシ－の問題等に関しましては、運輸省といたしても、これはもう道路運送法違反であることは解釈上当然のことでございます、これの取り締まりに関しまして検討を

加えました上、警察庁とも、あるいは

その他の関係官庁とも連絡をとりまして、実は私の方で、自家用自動車を使用して行なう法律違反の取り締まり並びにこれに關するところの道路運送法の解釈及び運用について、陸運局長あてに依命通達をいたしまして、こういう白タクの問題はこういう点において違法性があるから、取り締まるべきであるという通達を昨年の七月に出しておきます。その後、私の方でも使用停止処分等をいたし、それから告発もいたしまして、警察当局におきましても取り調べ等もあったわけでございますが、道路運送法反対等のプラカードを掲げておきますのは、この白タクの取り締まりに關しまして、私どもとしては、従来の道路運送法で取り締まりができたのでございますが、ただ罰金刑等でどうも罰則輕視の傾向も見られますし、あるいはその取り締まりにおきましてまだちょっと遺憾の点もございまして、今度今国会におきまして、安全の確保と白タクあるいはごくワリトラックの取り締まり、この二つの問題をテーマにいたしました道路運送法の改正を現在提案しておりますので、運輸委員会が審議を受けておる段階でございまして、私どもとしては、共済タクシーあるいは白タクというようなものにつきましては、今後とも強く取り締まりをしていきたいと考えております。

○田中(榮)委員 昨年國友自動車局長御自身が川崎、横浜まで夜間おいでになりまして、取り締まりの第一線に出られて取り締まりをされたということでは、私どももまことにその努力に對しまして敬意を払っておるものでござい

ます。現在白タクの取り締まりといふことが、私どもから見ますと、きわめて緩慢のような感じがするのであります。昨日私は仙合から帰りまして、朝六時に上野に着きまして、すぐ新橋に参りまして、そこから自動車に乗りましてしましたところが、新橋の駅頭に十合ほどタクシーが並んでおった。そのうちの半分は白タクであり、半が普通のタクシーである。それから夜十一時ころ以後に新橋の駅頭に参りますると、白タクがはんらんいたしておる。ことにひどいのは蒲田の駅であります。蒲田駅のごときは、白タクがえんえん長蛇の列をなしておりますて、運転手が外へ出まして客引きしておる。

あるいは中には三人、四人合い乗りをさせようと白タクがついてくる。ことに白タクの運転手には、中には何となく非常に暴力団的な様相を呈しておりまして、私の知った範圍におきましては、ある若い婦人が、神田へと、どこか適當なところから乗ったところが、それが須田町であつたために、また神田から須田町に乗つていった。ところが大へん中で憤慨をしまして、方々ぐるぐる回して、結局須田町に連れていつて五百円を要求した。そしてその婦人はほうほうの体で逃げ出したといふことも聞いておるわけなのであります。時には婦人に対して車内においていかかわしい行動に出たりなんかするといふいわゆる暴力的なタクシイも白タクの中にないではないように聞いておるわけでありすが、こうした白タクが都内にしかかも白昼堂々と営業しておるということは、いかにその取締まりの権威、信用というものが失墜したかのような觀を呈するわけであ

りますけれども、われわれ利用者側としてしましては、ことに雨の日なんかは、円タクがないときにはついやむを得ず白タクに乗ってしまふ。乗客の方からいえば、一面においては便利な点もあることはあるものでありますけれども、白タクがどうも違法であるということとが一般に知られておる際に、しかも白昼堂々と白タクが横行しておるといふことは、いかにも無法地帯、無警察地帯のような感じがするわけであります。が、一体警視庁におきまして、過去において白タクの取り締まりは何回くらいやって、そうしてあげた件数は何件くらいあるのか、それを一つお知らせ願いたい。

○富永説明員 白タクに關しましては、おおむね二つあると思います。先ほどお話しした組織を持った白タク、昨年の例の共済組合によるタクシードロイといふ。もう一つは、そうでない、いわゆる個々の白ナンバーでタクシードロイをするというふうな白タクであります。初めの共済組合のタクシードロイにつきましては、昨年いろいろな取り締まりも実施しまして、結局東京から姿を消しておるわけでございます。残っておる各個人によるタクシードロイの営業行為をやっておる現象でございますが、確かにかなりあるわけでございます。場所的にも、いろいろ御指摘のありました蒲田、あるいは大井町、あるいは銀座、新橋、あるいは赤羽とか、大体きまつたところ、そのほか催し物があれば後楽園、こういうふうなところに集まつておる状況でございます。私どもとしては、これは輸送秩序の關係でございますので、直接は運輸省關係だと思います。

が、しかしながら、放任しておればあ
るいは暴力団との結びつきも出てきま
しょうし、あるいは今御指摘になりま
した暴力行為にもなりがちであるとい
うふうな見地から、放任ができなくて
臨んでおるのでございますが、今手元
に、今まで何回くらい取り締まりをし
て、その結果どうであるかというふう
な資料をちよつと持ち合わせません
が、随時一斉取り締まり、たとえば赤
羽とかあるいは新橋とか、こういつた
一斉取り締まりのほかに、一線でも、
大井とか、それではつきりしました
場合は、検査いたしておるようであ
ります。ただ実際の取り締まりに当たり
ましては、一人々々現行犯で逮捕しな

ければなりません。またその場合におきまして、お客さんから状況を聞かなければならぬ、お客さんの協力も求めなければならぬというので、かなり技術的な苦心を要しております。また過般新橋で一斉にやりましたときには、とたんに車の中に運転手がじっとしておって、そこを動かないというふうな状況、つまり営業形態、実態というものを見せないというふうな状態も出ておるわけで、取り締まりの面におきましてはさらに工夫をする必要があるということを感じたしておるのでございます。それからまた私どもとしては、大体この車が常に営業行為をやっておるというリストは用意いたしております。そのリストに基づいてずっと見ておるわけであります。ただいま申し上げました通りに、実際にいよいよやるという場合におきましては、現行犯でやらなければならぬという面に苦心を要しておる状況でございます。

○田中(榮)委員 國友自動車局長から、共済組合タクシーのタクシー営業というものは違法であるということをはっきりお答え願ったのであります。が、しかも立法府である国会議事堂の前に、共済タクシーというマークをつけた車が数十台、国会を現に今取り巻いておるわけでありまして、われわれはこれを見まして、全く法律秩序も何もないのじゃないかという感じがするわけでありまして、皆さんこれから国会をお出になりますと、この国会の周辺に、共済タクシーというマークをつけた自動車数十台並んでいるわけですね。おそろく皆さん方もごらんになっていることと思うのですが、国会がなめられているという感じを私は受けるわけなんです。この辺は少し腹を入れてやっていただきたい。今富永君のお話だと、東京都内においては、共済組織の白タクシーというものは雲散霧消したようでございますが、これにかわって個人タクシーというものが今町にははんらんしております。今富永交通部長は、一斉取り締まりをしたところが、事前にそれが漏れて、ほとんど全部取り締まりの網にひっかからなかったというふうなお話でしたが、これはお互いにみんないろいろな組織がございますから、警視庁が取り締まりをしようにといったときには、もうすでにその取り締まりをすることが事前に漏れておいて、そういう方法では取り締まりはできないと私は思うのです。もし警視庁にほんとうに取り締まりをしようという誠意があるならば、意思があるならば、なぜ警察官が客を装ってどこへでも乗っていかないのですか。それくらいの費用は警視庁にあるはずなんです。取り締まりの警察官が婦人警察官と一緒に、白タクに乗って、そしてどこまで行けと言って、そこでもって金を払って、その金を取るならばこれは現行犯です。そこで取り締まりができるはずなんです。ただ形式的に計画を立てて一斉取り締まりをやったところで、そんなことでは白タクの取り締まりなんかできるものじゃない。そういう点は警視庁でも少し頭を使ってやってもらいたいと思う。単に形式的な一斉取り締まりをやったところで、私は絶対に網にかかるとは思いません。彼らは非常に緊密な組織を持っておりますので、いち早く警視庁の取り締まりの情報を流すわけなんです。そういう点につきましては富永君どうでしょう。今後そういう方向でやっていただけませんか。

○富永説明員 一斉取り締まりのお話が出ましたが、一斉取り締まりで情報漏れてつかまらないという意味ではございせん。たとえば新橋で取り締まり態勢を整えてやる場合におきまして、初めはいいのですが、だんだん情勢がわかってくるということであるわけで、従って場所を変えたり、あるいは遠方をずっと包囲して、その来る途中に臨時車をとめて、お客から聞くといい形をとらざるを得ないのでございまして。それから取り締まりにつきまします。私の方としてもいろいろ創意工夫を考えてやっておるわけでございます。たとえば今申し上げましたように、かりに遠くの要点々々をずっと押えてやりましても、初めのうちはいいのですが、だんだんわかってくるというふうなことで、私もとしましては、ほっておきますと、先ほど申し上げました暴力的なことになりますし、それから渋谷あたりでは、あすこの暴力団の方から白タク各一台についてシヨバ代を受け取るというふうなことも出ておりますので、そういう面につきまして重大な関心を持って見ておるわけでございます。

○田中(榮)委員 取り締まりのこまかいことにつきましては、きわめて経験豊富な皆さんがいらっしゃるから、それを信頼いたしまして、今後十分な取り締まりを徹底して行なうていただきたいというふうに希望いたします。

そこで白タクの取り締まりの根拠と申しますか、これは自動車旅客運送事業の関係で、運輸大臣の許可を得ることになっておりますが、無許可で行なうというものの取り締まり行為の権限は運輸省にあるのだと思いますが、自動車局長それでよろしゅうございますか。

○國友政府委員 無免許の白タクは道路運送法の第四條違反で取り締まれるわけでございますが、これに關しましては、もちろん道路運送法は運輸省で所管いたしております法律で、第一次的にこれに關する処置をすべき責任が運輸省にございまして、この罰則の適用にあたりましては、ただいま運輸省の方で告発等をいたす場合が相当にあるのでございまして、それに基きまして警察当局で取り締まりをしていただく、こういう形になっております。

○田中(榮)委員 道路運送法の第四條を見ますと、「自動車運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。」とありまして、運輸大臣の免許を受けることが条件

件になっておりますが、この取り締まりにつきましては、陸運局なり陸運事務所御自身で従来おやりになっておったのですか。それとも警視庁が事前に警察当局と連絡をとって共同でやっておったのであるか。それとも事前に警察が取り締まりをするときには陸運事務所に連絡をとって警察単独でやっておるのであるか。これは國友自動車局長と富永交通部長に、一つ警視庁関係だけについて質問したいと思ひますので、ほかの県のこともございまして、一応例として東京都だけの例をとって質問してみたいと思ひます。

○國友政府委員 陸運局並びに陸運事務所独自の立場で取り締まりをいたしたこともございまして、警視庁の方と御連絡をしていたしたこともございまして、それから相当大きく警視庁だけで取り締まりをしていただいたこともあります。三様の形態がございまして。

○富永説明員 大体同じであります。警視庁独自で、警視庁また県の警察署独自でやった場合、それから陸運事務所と一緒にやった場合がございまして。

○田中(榮)委員 そこで國友自動車局長にお伺いしたいと思ひますのは、取り締まりの主たる権限というものは、これは私はあくまでも運輸省にあると思うのであります。警察の取り締まりというものは、それに即応して協力的態度で取り締まりを実施いたしておるのではありませんか、これにつきましては包括的に白タクに關しての取り締まりについて警察の方へ何か公文をもって依頼をしておるとかそういう事実があるのございまして、それとも警察の方

としては、そうした公文を受けなくとも当然自己の権限においてやっておるという形でやっておるのか、その辺双方から一つお答えをいただきたいと思ひます。

○國友政府委員 お答え申し上げます。道路運送法の違反に關しましては、われわれとしては積極的に取り締まっておることをなくしたいということとで措置を進めておったわけでございまして、警察庁当局とは何回にもわたりまして御連絡をいたしましたのですが、昨年の七月に道路運送法違反の取り締まりにつきまして、運輸省自動車局長から警察庁保安局長あてに、取り締まりに關してどうこうという事情によつて取り締まりすべきであるから、今後の取り締まりに關して格段の御配慮をわづらわしたいという依頼の書面を出しました。その後も十分緊密な連絡をとりまして処置を進めておる状況でございます。

○木村(行)政府委員 ただいま自動車局長からお話のあった通りであります。が、その公文書の依頼によりまして、私の方から保安局長名で全国の警察の方に取り締まり方、あるいは法的解釈に關しまして法務省とも打ち合わせましてその徹底を期しております。

○田中(榮)委員 そういたしますと、運輸省から公文で取り締まりの依頼があつて、その根拠に基づいて各都道府県の警察本部長あてに警察庁から通牒を出した。そういったしますと、その根拠によりまして、自後警察関係は独自の立場において、警察署長が必要であると認めたときにはいつ何ときたりとも取り締まりができる、こういう解釈でよろしゅうございませぬ。

○田中(笑)委員 実は今私も、そのことについて御質問しようかと思つたのでありますが、大矢委員から関連質問がございましたから省略いたします。できるだけ早く、この個人タクシーでありますか、法人タクシーでありますか、そういうものを許可していただきたい、大衆の要望にこたえていただくように一つお願いを申し上げたいと思います。

○川村委員　ちよつと一言関連して。
今認可されております個人タクシーは、われわれが聞いておるところでは大へん営業状態はよいと承っておりですが、特に警察当局の交通取り締まりの面から見られて、違反件数であるとか、そういうような面がどういう状態にあるか、わかっておりましたらその点ちよつとお聞かせ願いたいと思います。

○永承説明員 昨年の十二月に発足しました東京の個人タクシーであります。が、全般的に私は非常によくいっておると思っております。事故がたしか二件出ておりますが、いずれも軽い事故でございます。それから違反が少ない。とにかく一般のタクシーよりも慎重でありますし、運転が安全であるというところは言えると思います。

○川村委員 実は私もいつぞや個人タ

クシーに乗ったことがあります。運転者が話しておりました。やはり前に営業会社勤めにおったとき比べる、非常に気分的にも楽だ、それから無理な仕事をしなくて済む、こういう

点について運輸省あたりは、どうい
う指導と、将来どういう営業形態が必要
であるというふうにお考えになつてお
られますか、お聞かせおき願いたいと
思います。

○国友政府委員 個人タクシの指導
に関しましては、私どももいたしまし
ても、個人タクシが健全に十分旅客
の要望を満たすような方向に発展して

で指導いたしたいと思っておりますが、現在のところでは、個人タクシーに關しまして免許をいたしますときに、任意保険に加入するように指導しております。これはたとえば、人身事故等の場合に五十万円ぐらいの社会保険はつけておけというような指導をいたしておるのですが、将来この個人タクシーに關しまして、やはり

何らかの集約的な指導と申しますか。個人々々が勝手にてんでんばらばらにやっておるというようなことでは非常に力が弱いと思いますので、やはり行政方針の浸透という意味から申

が何名が集まりました、五十人なら五十人、百名なら百名集まりましたして協同組合組織とでも申しましょうか、やはりそういうような共同体を作って、不慮の場合に備へ得る力は持つておくようなことが必要である。そのためには何らかそのような法的措置が必要ではないか、こう考えておりますが、今局長のお話で、一つそういうような御指導をぜひ進めていただきたい。先ほど

申し上げましたように、警察行政、道路交通の面から考えますと、事故等も大へん少ないし、個人タクシーを営業しておる諸君は、何といっても車は自分のものでございますし、自分の肉體を中心に考えて働きますから、今まで問題になっておったような、営業会社の力によってつまらない大きなノルマを課せられて働くということがなくて、

れて参りますから、交通行政、交通事故をなくするという面から非常に大事な方向じゃないかと私は思っております。そこで先ほどお話しのように、二

月來都内の自動車運送事業所の道路使用並びに駐車違反の実態調査をしてきた警視庁は、あまりの放ちつづりに監督官庁は一体この実情を知っているのかと十七日東京陸運局に対し、特に悪質だった路線トラック事業所など七社の報告書も添えて、悪質事業所はすみやかに事業の改善命令、免許取り消しの処分をするよう強硬に申し入れた。この申し入れは七社に限られるもので

はなく、その他の事業所の行政監督も強化して適當な広さの荷扱ひ場所や全車収容能力を持たないものなどとし処分するべきだと言外に東陸局の監督不行き届きをついてゐる。」こういう記事がございまして、ここに写真が載っております。この写真は、多分兩國とそれから水光苑の間の川ぶちにこの急行便の車を道路にほうりっぱなし

して、「まさか知らないとは言わせな
い、警視庁もなかなか強硬、百聞は一
見にしかずというところ。」で写真を
とっているわけですが、こう

細な結果は出ておりませんが、今までわかつております調査を見ましても、そのうちの九割以上は道路上で作業が行なわれておるといふうな状況なりあるいはまた路上に車が置いてあるという状況が言えるのではなからうかと思つております。

それから今御質問のありました七社につきましては、それはそのうちの目にあまるものでございまして、中

は認可当時車庫がありましたが、その後車がふえておる、あるいはまた車庫が実際は倉庫になっておるといふような状況、いろいろな形が出ております。

○田中（榮）委員　今富永交通部長からお聞きいたしました、この事実がその通りであることを確認いたしましたのであります。そこで國友自動車局長に伺いたいと思いますが、この新聞の

内容が事実かどうか私は存じませんが、一、二の例を申し上げますと、そのうちでも中央区日本橋浜町一の一十八、高崎貨物株式会社東京営業所は十五台の車がありながら、車庫の収容能力は

わずかに七分、あとの八分は道路にそのまゝ置きっぱなしになっておる。それからその次に、新潟運輸建設株式会社日本橋支店、中央区日本橋久松町三十七、これは小型車両が八合しか車庫には入らない。残り五合を付近の道路に違法駐車させておる。それから新日本運輸株式会社東京営業所、墨田区横網町一、これは車庫の収容能力は十合なのに対して、使用している車両は十四、四合が付近の道路に置きっぱなしになっている。それから丸三陸送東京営業所、千代田区神田五軒町三十八、これは使用車両六合に対して、東京営業所の取用能力は小型四合で、二合が道路に置きっぱなしになっている。それからそのほか品川タクシ本社営業所、これは車庫をダイハツに使用させているために、十三合分がはみ出して道路に駐車している。こういった例があるわけであります。

そこで、私はここに一つ例をとって申し上げたいと思いますが、この中で丸三陸送東京営業所でございますが、これは現在千代田区神田五軒町三十八番地に営業所がございまして、これはほとんど全部の車が道路に駐車しております。その付近の住民は過去数年間にわたりまして、警察署に対して何とかこれを取り締まってくれというところ、警察もこれを取り締まり、また丸三陸送会社に対しては何回か警告を発しておりますが、その警告を全然無視いたしております。さらにこの丸三陸送会社は、今度は中央区日本橋浜町二丁目、元倉庫のありましたところを買入れまして、そこを営業所にいたしました。営業所の拡張並びに路線延長の許可申請を出しているわけであ

ります。ところが、この浜町二丁目というところは住宅街でありまして、医者であるとか、勤め人であるとか、小さな中小企業であるとか、あるいは事務所がございまして、往來はきわめて静穏なところであったのであります。最近二軒ほど住民の知らないうちに急行便の営業所が設置されましたために、その付近は非常に交通上にも支障があり、またいろいろ危険を生じて困っている。そこで今回丸三陸送会社が新たにそこに営業所を設けようとする

ることにいたしましたので、浜町二丁目の東西両町会並びに三丁目の町会の住民が決議して、昨年住民大会を開催いたしました。これに対して住民がござって反対をいたしましたのでございす。ところが浜町中学校というのが精神薄弱児の特殊教育をいたしております、小児麻痺の子供とか身体の不具者がそこに通学をいたしております。それが大体二百数十名現在通学をいたしております。さような関係でこの中学校の父兄からも、通学児童に危険が生じてはならぬというので、PTAの方々も非常に反対を唱えておるのであります。そこでこれにつきましては地元からも運輸省に陳情をいたしまして、どうか許可してくれな、こういうことを再三嘆願に及んでおるわけでございます。陸運局の考え方といたしましては、施設が整備したならば許可せざるを得ないだろうという御意向があるやにも私はちよつと漏れ承つたのでございしますが、しかし、公共の福祉といふことは憲法がこれを擁護しているわけでありまして、公共の福祉に反せざる限り法令が出て、その範囲内において許可すべきであらうと考

えておりますが、かように公共に及ぼす影響がきわめて重大であるというところが明々白々の場合において、それを侵してあえてこれを許可するということとは私はあり得ないだろうと考えておるわけでありまして。

そこで私は、神田五軒町において丸三陸送会社がどういふ営業ぶりをしていのかということを実地に見たいという考えで、ある一日ひまをつぶしまして、五軒町の丸三営業所をつぶさに私個人で視察いたしました。その付近の住民二十名の方々を一々単独で訪問をいたしました。それらの方々の意見を聴取し、またすぐそばに学校がございますので、学校の校長先生並びに教頭以下先生方の御意見も聞いてみたのでございしますが、まことに営業ぶりは横暴でございす。たとえば学校の前が営業所になっておりますが、その授業中に重い鋼材をずしんずしん道路に投げおろします。とてい子供の教育ができないというので、そこは何か手工の作業場に変えて、教室をほかへ移しております。それからその付近の道路には、私が行ったときにも現に五、六合のトラックが路上に放置されておるような現状でございまして、どうしてこれが取り締まりできないのでしょるかというのが五軒町の住民の方々のほとんど全部の意向でございまして、会社側としては、そういう点からさらにまたこちらの方へ営業所を設けたいという気持であらうかと存じておりますが、この問題につきまして昨日で係者の談話が出ております。その談話の中に、丸三営業所の重役の語によりますと、せつかく高い金で土地、家屋

を買ったのだから、これを損してはならぬから自分たちはやるのだ、こういう考え方であります。自分の会社の事業に利益を得たい、せつかく高い土地を買ったのだから、これを使ってやらなければならぬのだという、全く營利主義でやっております。ほとんど住民のことなんかは考えていない。考えていない事実、すでに私が行ったときに、もう過去数年間住民が何回か陳情しておるけれども、全然改める態度はない。こういうことをはっきり住民の方々が口をそろえて言っておるのでございす。

それからもう一つ、せんだって私のところへこの営業所の重役が二人来ました。何でも田中代議士が反対しているから了解を求めたいというので、私のところへ菓子折を持ってきたので、私はその菓子折を突っ返しました。要するに国会議員であらうが何であらうが、何かものを持っていったならば、それで簡単に了解してくれるのだというその考え方が、私はこの丸三トラックの考え方ではないかと思つたので、許可してしまつたならば何でもやつていいのだ、方法がどうであらうが、反対がどうであらうが、そんなことはもう必要はないのだ、自分たちの営業が成り立つていけばいいのだ。こういうような營利至上主義の考え方、この会社はやつていけるのだ。おそれる私はほかの会社でもこういう例があるのではないかと思つたのであります。私はこの許可に對しまして、絶対に反対を申し上げたいと思つた。これは私一人ではございせん。もしもこの許可が下つたときには、住民は車庫の前に金部寝て、車の下敷きになつても

この営業は阻止する。こういうかた意を持つておるわけでございます。が、この点につきましては、一つ運輸省側におきまして、住民のこうした強い反対、それから公共に及ぼす影響、こういう点を十分に一つ考えて、道路運送法の第四條でありますか、第六條でありますか、この許可の基準によりまして、営業だけの面について基準ができております。たとえば事業が遂行性があるかどうか、それからまたその事業が適切な計画であるかどうか、あるいはその事業の開始が公益上必要であるとかないとか、こういった事業の点に重点を置いて許可の基準が定められておりますが、それ以外にもつとさかのほつて、憲法の規定にさかのほつて、ほんとうにこれが公共の福祉に反しないかどうかという点から、憲法の精神に立ち返つて、この許可を当然私は与へべきものではないという強い信念をもつて申し上げますが、その点につきまして國友自動車局長のお考えを承りたいと思つた。

○國友政府委員 今先生からお話のございましたように、トラック事業の車庫あるいは営業所等に関しましては、免許あるいは事業計画の認可によりまして、設置が認められる場合には、認められるということになっておりますが、具体的なおののものに關しましては、ただいま先生のおっしゃいますような住民の福祉、あるいは交通保安上の見地等もこれは十分検討して、われわれとしては措置をしなければならぬのでございまして、今お話のございましたような案件につきましても、それらの点を十分検討した上で措置をいたしたいと考えております。

○田中(榮)委員 これにつきまして警

視庁の方に伺いたいと思いますが、従来急行便の営業所等が設置される場合におきまして、先ほど富永君が、車庫がなくして許可ならぬ、こういうことをおっしゃったのですが、そうではないのです。これは車庫がなくとも営業所があれば許可になるのです。これはあなたがまだ御存じないのであつて、これは私、運輸省の方とも十分話し合つておるのですが、営業所を許可するときには、その車が十台あれば、十台の車庫を作らなくても、営業所さえあればこれは許可されるのです。そういうことになつておるのです。従つてこれからは、私は今富永君のおっしゃつたようなことに従つて、かりに五台の車を持つて営業所という場合においては、やはり完全に五台を収容する車庫を備えて初めて許可ができる、こういうふうに一つ改めていただきたい。かように考えておるのではありませんが、國友局長どうでございますか、今の私の考えは、営業所を有するものは許可してよろしいというの、営業所というものは車庫でなくて、要するに荷さばきをするところの設備と、それから事務をとる設備があつたならば、当然これは許可されるものだといふふうに私は承つておつたのでございますが、その辺はいかがでしょう。

○國友政府委員 事業を免許いたしました場合には、営業所と、それから車庫の収容能力等は、これは全部見なければならぬのでございまして、私どもとしましては、そういう住民との関係あるいは交通保安上の関係等もござい

ますので、これは地方の陸運局長にも

通達を出しておるのでありますが、自動車運送事業者又は通運事業者の免許又は事業計画の変更、認可に際しては、自動車の車庫が事業用自動車の総数を収容するに足るものであることを十分に審査すること」というふうに、その他いろいろな自動車分解整備事業の認証の場合とか、いろいろの点を規定いたしました。通達を出しております。車庫の収容能力が事業用自動車の総数を収容するに足る能力があるものであることを審査した上で免許あるいは認可をするようにというふうな指導をいたしておりますので、従来そういうことではなしに、あるいは自動車の両数だけをどうもふやしたという傾向があつたようにも思いますが、今後特に都内では交通が幅狭つておるというふうな場合には、そのようなことも十分考慮し、さらにトラックの両数等をふやす等の場合には、交通保安上あまり支障のないようなどところに持つていくというふうなことの方向へも指導していきたいと考えております。

○田中(榮)委員 私は神戸、大阪の営業所も現実に参つたのでございまして、神戸、大阪の営業所というものは、これは半分は車庫になつておつて、半分が荷さばき所になつております。車のしりを突つ込んで、そして車全体が車庫の中に入つて荷さばきをする。従つてもしそこに駐車するならば、そのまま置いておけば駐車ができるというふうな設備になつておりまして、現在の大きな運送会社は、たとえば日通であるとかそうしたことでは、大体そういうふうなふうになつておるのではないかと承つておりますが、小さな運送会社は、ほとんど営業所というものは車庫になつておりません。これは

の車庫になつておりません。これは神戸の丸三陸送を一つごらん願つていただきますが、これなんかほとんど車庫になつておりません。車のしりを突つ込むような余地はございません。机と、それからガラス戸が張つてあつて、九尺二間の店さへあれば営業所ができるというのが今日の建前になつておりますので、富永君の方において完全に車庫があるというのならば、一べん全部の運送会社の車庫をお調べ願いたいと思ふ。今全部の車を収容し得るような営業所というものは一カ所もない。これは大きな運送会社はございまして、中小以下の運送会社といふものは、営業所が兼車庫がわりになつておる。しかもその車庫といふものが、営業所に重点を置かれておる。車庫といふものはないわけでありまして、従つて夜着いた車は朝までそこに放置されておる、こういう状況になつております。これはあなたの方でもまだ実際に現実をごらんになつていないからそうなので、われわれは現実を全部見ておる。そういう点でわれわれは見た根拠から申し上げるわけでありまして、もしそういうことならば、一つこれから営業所の、車庫のない運送会社は徹底的に一つ取り締まつていただきたい、よろしくございませうか。

○富永説明員 田中委員のお話はどうもよくわからないのですが、認可のときには、当然営業所は、もちろんこれは車庫も含めておるわけですが、車庫がなければならぬと私どもは思つております。認可は陸運局ですね。これは現実がどうかと承つておるわけですが、認可の際には営業所は車庫がなければならぬといふふうに聞いてお

ります。ただ現実は、先ほど申しましたように、たとえば車庫が非常に遠方であるにもかかわらず、實際は車はそうじゃないといふふうな場合がもちろんあるわけですし、それから今お話しのように、車全部を収容するにふさわしい車庫を持つていないといふものも、私どもも調べた結果今わかつております。従つて、何か調査されていないといふふうなお話がありましたが、私どもは調査をいたしておるわけでありまして、現在ある車を収容する車庫が全部あるかどうかという点につきまして、私どもは収容するだけの規模の車庫が全部あるとは見ておりません。

○田中(榮)委員 今、警視庁が調べた調査は私も持つております。きょうは持つてきませんでしたけれども、あなたが調べた調査を持つておる。持った上で申し上げておるのです。あなたが

おっしゃるの、いわゆるデスクの上において全車両を入れる車庫は台帳に載つておるのです。私は万世橋の警察に行つて台帳を見せてもらつたのです。台帳の上においては全部収容し得る車庫になつておるのです。ところが現地に参つてみると、車庫であるべきところが全部営業所になつて、全然入つていないわけなんです。そこで私は、あなたの方で台帳の上においては車庫になつておりますが、實際行つてみると車庫になつていないので、それを十分取り締まつていただきたいというところを申し上げておるのです。私の申し上げるのは、単に報告でなくて、私自身が現地に単独で行きまして、現地について調べた上で申し上げておるのですから、根拠があるわけなんです。どうかそ

れを含んでお答え願ひたい。

○富永説明員 事業計画での車庫が、先ほど申し上げましたように、實際は倉庫になつておつて、本来車が入るべき車庫であるにもかかわらず、實際は荷物が入つておるという実態を私どもも承知しておるわけでありまして、従つて、一つ一つ全部実態を調べまして、しかも写真も入れます。認可のときには今申し上げましたように車庫であつたけれども、その後お話しのように、車庫がほかに使われておるという場合が相当あります。それからまた先ほどお話しがいたしましたように、その後車がふえておるというのにも相当ありますので、それらの実態は私どもも調査いたしておるわけでございます。調査の結果を申し上げておるのです。

○田中(榮)委員 國友局長にお伺ひ申し上げますが、営業所の増設とか、そういう場合において、私の聞くところによりますと、営業所の写真と図面とを添えて申請すれば、陸運局並びに陸運事務所からは、現地について事前に実態の調査をせずして許可をおろされるというのを私は聞いておるのであります。おそれるようなことはないと承つておる。その点はいかがでございますか。

○國友政府委員 たとえば事業計画の変更等の場合には、営業所の名称、位置、それから車庫の位置及び収容能力というふうなものを提出させるのであります。これはこれにつきましても、原則的には現地調査をいたしております。これは先生もおっしゃいました。ただ明々白白、非常によく写真でもわかつし、あえて現地調査に行く必要が

ないという場合には、あるいは行つておられないかもしれませんが、原則的には聴聞をし、現地調査をするという形にいたしておりますので、問題がありますれば、現実に行つて見てやつておるといふような状況であります。

○三田村委員 今の田中委員と政府側の質疑応答を聞いておつて、委員会の権威のために一言申し上げておきたいのです。

田中委員は現場について調べたと云われる。われわれはその通りだと思ふ。委員会としては田中委員の発言を信頼するのでありますが、警視庁の交通部長はそういうことはあるであらうというふうな御答弁でありました。ここで道路交通の秩序を正すための法案の審議をやつて以上、法案の上できれいに審査をいたしましたも、今田中委員と当局との質疑応答にあるような事実があるといふことは、私は非常に問題だと思ふ。だから、これは田中委員があれだけ確信を持つて言われるのであるから、警視庁は十分現地に於いてお調べの上、正確な、責任のある御答弁を願ひたいのであります。そうしないと、法案の上できれいに審査しても、今後そういうことがあつたら何の意味もなさないのであることをおそれます。委員会の権威のために、今田中委員の発言に対する事実は、運輸当局も警察当局も明らかにしていただきたい。これをこの際はつきり申し上げておきます。

○田中(榮)委員 そこで、自動車局長にお尋ねいたしますが、たとえば事業免許を受けまして、その後に営業所の拡張をするとか、車両数を増加すると

かした場合にはおきまして、車両の設備とか、あるいはそうしたものに於いて御審査をなさつていらっしゃるかどうか。それからもう一つ、そういう場合には、過去におきまして調査について警察の協力を求めておつたかどうか。また今後求めようとなされるかどうか。同時に警察庁の方にお伺ひいたしますが、そういう場合には、警察側として運輸省の調査依頼に対して、これに於いて十分協力していただけるであらうかどうか、その辺を伺ひたいと思ひます。

○國友政府委員 免許を受けましたものが車両数を増加いたします場合には、権限的には都道府県知事が認可をするという形で陸運事務所に審査をいたしております。これにつきましては、そういう状況であります。警察に關しましては、交通の幅員に於いては、警察当局の方に照会をいたしております。これは話し合ひをいたしまして、そういう扱いにいたし、地方にも通達をいたしておりますが、今後これらの点については十分警察当局とも打ち合わせをして、措置等に關しまして適当な線を出していききたい、こう考へております。

○富永説明員 先ほどの田中委員、三田村委員からのお話、ちよつと私の回答が不十分かも知れませんが、田中先生の言われますように、そういう事実があるといふことは私もつきり申し上げておるわけです。田中委員の言われておるようなことがないといふことは私の方は申し上げてないので、そういう事態があまりに多過ぎるといふことを申し上げております。ただ、それを取り締まれと今おっしゃいます

たが、これは私の方としましては、ただそういう事態があるといふので、それはいいけないといふわけにはいかないことは御存じだと思います。しかし、非常に狭い道路で、今の法律でいへば余地が三・四メートルあるとか、あるいは駐車禁止以外のところでただあるというだけでは、それはいかぬといふわけにはいきませんので、私どもとしては、むしろせつかく認可のときに車を条件とされておるのであるから、そういう車庫に入れてもらいたい。その意味の行政処分ですか、それをするならば、それは陸運局でやつていただくといふことを、具体的にその事実を示しまして陸運局に通報をいたしまして、陸運局の行政処分をやつていただく。もちろん車庫自体が明らかに駐車の状態が悪ければ、これは私の方で取り締まりますが、必ず車庫に入れたところまでは指導はできませんが、この問題はちよつと違ひますので……

○木村(行)政府委員 路線を定める自動車運送事業の免許の際に、この点につきまして、三十年に運輸次官と警察庁次長両者で覚書を協定いたしました。その覚書に基きまして第一線でそれぞれ措置をいたしておるわけでありますが、その覚書は、この種の事業免許の申請がございました際に、事前に都道府県公安委員会の意見を徴してもらひたい。都道府県公安委員会では、その運送事業の使用する道路その他関係の問題について非常に詳細な実地調査をしまして、交通安全上の考慮から具体的な意見を出しておるわけでありまして、これについては相当密接に連絡をし、また実効を上げてお

ますけれども、ただ問題は、事業免許の新設の際だけでなく、その後事業の計画が変更されるというふうな場合にはおいてはこの覚書を及んでおりませんので、これにつきましては、やはり変更の問題がさらに交通量の實際に影響が大きいので、変更についてもできるだけ意見を徴していただきたいといふことを依頼して協議を続けておるような状況であります。また、免許を受けた業者がその後事業を変更している、すなわち免許のときの条件に違反しているという事実が出た場合には、その事実を調査して、具体的に指摘をいたしました場合は、それぞれの陸運局なり関係の向きには通報をいたしまして、適当な行政処分をしていただきたといふことはいたしております。

○田中(榮)委員 しかば、ただいま路線の延長とかあるいは営業所の設置は運輸大臣の許可事項になっておりますが、たとえば三トントラックを五トントラックにする、一トントラックを二トントラックにするというふうな場合には、これは運輸大臣の認可事項でなくして、陸運局長あての届け出しかでできるというふうに聞いておりますが、そうなつておるのであるかどうか、どうですか。

○國友政府委員 車両の大きさを變更いたします場合は、やはり事業計画の変更でありますので、認可申請を出して陸運事務局長が措置をしておる状況であります。

○田中(榮)委員 そうしますと、運輸大臣から陸運事務局長に権限の一部を委譲されている、こういうことになつておるのでございませう。

○國友政府委員 さようでございませう。

○田中(榮)委員 それでよくわかりました。そこで、ただいまの三十年の覚書協定によりまして、事業免許の際に於いて都道府県公安委員会の意見を徴するといふことになっておりますが、たとえば事業変更とか、車両の台数を増加するとか、あるいはその型式を變更するといふような場合には、保安局長のお答えによりますと、協定事項の中に入つてないといふことでございませうが、今後これをやはり協定事項の中に入れていただいて、やはり事前に十分警察当局と連絡を密にしたいと云ふことがはたしてできるであらうか、その辺を一つ承りたいと思ひます。

○國友政府委員 三十年の覚書よりもっと広い形で、三十五年一月二十一日に陸運局長に對しまして、交通幅員地域におきまして事業計画変更の場合の公安委員会の意見聴取を通達してありますが、今先生のお話のあつたような点につきましては、今後警察当局と十分に話し合ひをして意見聴取の線等をきめて参りたいと思ひます。

○田中(榮)委員 それでは三十五年一月二十一日付の覚書を保安局長は御存じですか。

○木村(行)政府委員 存じております。

○田中(榮)委員 それならば、せつかくいろいろ協定が陸運当局から出されておるのでありますから、さらに十分細部にわたつて折衝して遺憾なきを期せられるようお願いしたいと思ひます。

それからいま一つは、丸三の運送の

免許につきまして、陸運局は警視庁に意見を徴せられていたものであります。が、そうであります。

○富永説明員 路線トラックにつきましては、昭和三十四年七月七日に照会がございまして、それから十月二十四日に追加申請が来ております。

○田中(榮)委員 それに対して警視庁は、いかなる回答をなされたか、回答の内容を一つお示し願いたいと思ひます。

○富永説明員 最初に昭和三十四年七月七日に来ました照会につきましては、一つは路線が非常に交通ひんぱんな、たゞは浜町交差点を通るとか、あるいはまた昭和通りの和泉橋北詰交差点を右折するので困るといふことを考へた。それから車の許容台数につきましても少し問題があるといふことでおつたところが、そのあとにもう一回追加が来まして、それには路線が私どもが非常に困ると思つたところを避けられておるような状況でござい

ます。それでこれに對しましては、私どもとしましては、例の神田の方が大へんなもので、都内における運行時間を交通量の比較的小さい午前八時以前及び午後八時以降といふふうによつてくれなければどうしても困る。路線トラック全般につきましては、私どもとして大体昼間は困るという考へを持っておりまして、夜間にやつてもいい。それから営業所周辺において、路上に駐車させ、また路上において貨物の積みおろしなどをしないこと。第三は、貨物の積みおろし及び排気音、警笛などによる騒音をつとめて抑制すること。以上のような条件を出しまして、神田の営業所周辺が非常にひどいのでやむを得ないのじゃなからうかといふふうな回答を出しております。

○田中(榮)委員 そこで地元の久松警察署長が調査して、それを交通第一課に提出して交通部長の方に来たと思ひますが、久松警察署長がその意見を具申して、住民が絶対反対であるといふことが書いてあつたといふのですが、御存じですか。

○富永説明員 そういう事情は私ども聞いております。それから私どもとしても、この営業所につきましては調査いたしましたして……

○田中(榮)委員 私の聞いておりますのは、警察署長から出した調査書に住民が非常な反対をしているという事実が記載されているかどうかといふことを御質問している。それだけお答えしていただきます。

○富永説明員 書いてあります。

○田中(榮)委員 そこで私は交通部長にお伺いしたいのですが、一体、一営業所のために町内の住民が全部反対をしておる。自分たちは路上に身を横たえて車の下敷きになつても死を覚悟して反対をするという強い反対があるという事実があるにかかわらず、そういう単なる事務上の条件だけを付けて運輸省に回答するといふのは、少し認識に欠ける点があるのじゃないか、この私は思ふのであります。その辺のお考えはどうでございませうか。

○富永説明員 免許されるかどうかは陸運局長の方で運輸省系統でございす。しかし私の方としては、もつぱら交通安全という見地に限らざるを得ない。そうしますと、今申し上げ

したたとえば中学校の通学の問題があらうましたが、内容としては夜間の運転といふことの条件でだいぶ違ふのじゃなからうかといふこと、すでにこの付近に、先ほどお話をありましたが、ほかの路線トラックの営業所があるわけでございます。これ自体が一体どういふ認可をされたのか。実は私どもも最初にこの問題を照会を受けましたときに、陸運局長に對しまして、路線トラックの免許の照会につきましては初めてでありまして、これはいかなる意味を有するものか、それから今後どうするか、それからこの付近に今までも認可されたものがあるが、これは一体どういふ経過で認可されておるのかといふふうなことも文書で出して照会いたしておるような状況でございす。今お話のありました地元の問題は、結局私は免許の主管庁が判断するべきであると思つております。

○田中(榮)委員 今富永君が言われました二つの営業所といふのは現在あるのです。これは昨年か一昨年に、付近の住民が全然知らぬ間に、しかも警察署長も交通の方も知らぬうちに陸運局で許可された営業所です。そのために非常に付近の住民は困つておる。その困つておる事実があればこそ、今度の丸三トラック会社の営業所に對しては住民が絶対反対をしておるのです。そこで私は富永君の答弁でよくわかりましたが、住民が、自分たちは生命を賭してでも反対するといふもの、これに對して、警視庁はそれでも許可してよろしいのだといふ意見を出したと解釈してよろしいですね。住民たちが車庫の前

にすわつてしまつて、おれたちのからだをひいてからやれという決死の住民大会を開いておつても、それでもこの営業所を開設してもよろしいのだといふことを陸運事務所に回答した、この解釈してよろしいとございませう。

○富永説明員 先ほど申し上げましたように、免許されるかされぬかといふことは、ほんとうの意味で運輸省の主管だと思ひます。私どもの方の照会には、たゞは営業所の位置が道路の状況が大型トラックが入るのには都合が悪いとか、それからまた路線が非常に込みやうなところを通つては困るとか、それから込みやうなところに設けては困るとか、これはバスもそうでありまして、そういう場合にはやはり限定せざるを得ないのではなからうか。従つてこういう条件があるならば、私の方としても必ずしもよいとは思ひませんが、やむを得ないのじゃなからうかといふふうなことでありませう。

○田中(榮)委員 それならば警視庁がもう少し住民に対する親心で、現に一週間ほど前に花柳幸太郎が現場でもって衝突しているじゃありませんか。数月前には子供がその付近でやはり交通事故で重傷を負つておるわけですから、そういう非常に交通がひんぱんであり、しかも花柳幸太郎までがこの間重傷を負つておるその現場なんですから、それから、あなたの方で回答するときに、住民の反対がある、この点については許可に際して相当考慮すべきであるといふ一項を入れた方が私はよかつたと思ひます。それは事務的には三カ条入れて、これならよろしいのだといふことは言えます。しかし、警視庁は現場を扱う役所ですから、従つて住民がかやうに絶対反対であるといふことぐらいは回答書に一項入れるべきが至

当である。それを入れていないのは、あまりにも住民の意向を考えない、いわゆる調査が粗漏であつた、こういうふうに私は解釈せざるを得ないのであります。その点はいかがでございませうか。

○富永説明員 この路線トラックは初めての問題でございす。バスの照会につきましては、先ほど申し上げましたように、主として交通安全の見地から意見を出しておるだけであつて、住民がどういふふうなところまで私ども出しておりません。従つてそういう点をつけ加えるべきかどうかといふ点につきましては、いろいろな今まで例がありませんが、少なくとも文書のほかには私の方から申し上げておるわけではございませんで、それを条件に入れるかどうかにつきましては十分検討させていただきますと思ひます。

○田中(榮)委員 この問題は幾ら言つても平行線ですから私はこの辺でやめたいと思ふのですが、しかし実際問題として付近に精神薄弱児を收容しておる特殊学校があり、しかも事故が相当起つておる。住民が絶対反対している。住宅地の静ひつを害する。しかも道路も狭い。こういう悪条件があるから、私は単なる事務的な意見だけでなくして、そういうことも、住民の生活の安定ということも思ひやつて、今後そういう点についても十分一つお氣を使つていただきたいといふことを要望いたします。この問題については私はここまではっきり申しますが、私個人としては絶対反対であるといふことこの意思表示をいたしまして、この問題についての質問を打ち切りたいと思ひます。

次にもう一つお伺いしたいと思つたのであります。これは自動車練習所の問題でございますが、今回の道交法の改正によりまして、道交法そのものの改正ではないのでございますが、これに付属したいわゆる政令で練習所の大きさを基準をきめることとでございます。前回の委員会におきまして太田委員なり、また同僚委員からも本問題につきましてもいろいろ質疑応答が繰り返されたのでございますが、東京都の実情を一番ごらんに入れますと、実はけさ学校の関係者の方から私どもの方に陳情書が出ておるのでございまして、そのうち千坪以下のものが二つ、それから千五百坪以下のものが十幾つかあるようでございます。そこで東京都内の地価は御存じのように最近におきましては非常に騰貴いたしておりまして、一坪購入するにも数十万円の金が必要という状況でございます。何でも新しい基準に従いますれば、千五百坪内外だということも聞いておりますが、私はこの千五百坪がいいとか悪いとかいうのではなくて、千五百坪は私はけっこうであると思うのであります。ただ東京都内の練習所の実情だけを十分に勘案していただきたい。この中には、すでに仮免許を交付する資格を持っているものもあるようでございます。現在練習所のやり方と申しますのは、練習所内において十分基礎的な技術の訓練、学科を授けました上で、現在東京都におきましては仮免許を与えまして、有能なる指導員がそばに同乗いたしまして、補助制動機

つきの自動車に乗って路上の運転をいたしております。この路上運転も勝手に自動車練習所がきめていたのではななくて、所轄警察署長の方へ申請いたしまして、所轄警察署長の方でこの道路なら差しつかえないというものを認定していただいて、都の公安委員会の方へ具申し、公安委員会の認可も得て路上運転をやっているわけでございまして、おおよその自動車の運転技術というものは、いかに設備の優秀なる学校内におきまして、一万坪の敷地内において練習いたしまして、路上運転は別問題でございまして、これは一つの交通の幅狭したあつた雰囲気の中にありまして、臨機応変な処置をとる運転を来たし、また事故を起こすものになるのであります。いかに練習所内におきまして長い間優秀なる設備のもとにおいてやりましても、路上運転とはまた別個な問題でございまして、そこで東京都内の練習所は、所内において十分に基礎的な技術を訓練し、学科も訓練して、その上で仮免許を与えて路上運転をやっている。こういうわけでありまして、その辺が若干関西の方面とは違ふようでありまして、この際私はやはり路上運転というものについて十分にその必要性を認めて、そして単に敷地が広いだけが能ではないのであります。現在東京都内におきましては五十坪について一台の自動車を保有して、たとえ千坪ならば二十台、三千坪ならば六十台というような自動車の制限の上において練習を実施いたしておるわけでありまして、この辺につきましまして警察庁としての御意見はいか

なものでございましょうか。

○内海説明員 自動車練習所の問題につきましましては、今度の法案におきまして新たに考えを打ち出しまして、現行法におきまして指定という概念以上に、指定に伴う公安委員会の監督というふうな面も打ち出して規定をいたしたわけでありまして、その場合に公安委員会が行なう指定をどういうふうに行なうかという点につきましましては政令に譲っておるわけでございまして、政令の定める基準に適合したものの中から公安委員会が指定することができるといふ規定をいたしたわけでございまして。それから、その政令の中においてどういふふうな基準を設定するかということにつきましましては、私も目下、現に指定しております全国のあらゆる自動車学校の実態を知るために、全国の資料を集めておる状況でありまして、半面またその方面における経験者、また私どもの保有しております研究所、また各一線の運転免許試験場のエキスパート等を集めて、どれだけの基準を必要とするかという点につきましまして十分な検討をいたしたいと考えておるわけでありまして、従いましてよく言われますように、その敷地が三千坪必要である、あるいは一千坪で十分なのかという問題も、その検討の結果現われるものであらうと考えております。し、また広さそのものだけが唯一の基準ではございませんで、そのいわけの教授内容、あるいは教授に当たる指導員の資格要件等も十分考えなければならぬものでありまして、それらを総観して初めて適確な基準がはじき出せる、こういうふうに私も考えております。

なおまた路上運転のことでございますが、この法案におきましても、仮免許を得た者については一定の要件のもとで路上運転をすることができるよう規定をいたしております。ただ仮免許については、現行法におきましてもその規定はいたしておるわけでございまして、仮免許に限らず、運転免許全般につきましまして政令をもって一応明確な全国的な基準というものを規定いたしたいと考えております。また、それに伴いまして仮免許につきましてもその要件を明らかにしていきたい、こういうふうに考えておりますので、そういう仮免許を得た者につきましまして、その指定の要件に従って路上運転をすることは、この法案もまた認めておるところであります。ただし、この前のこの委員会におきましても貴重な御意見がありましたように、されば仮免許をもつてやたらにどこでも運転していくということになりまして、とりわけいろいろ交通複雑な都市の実態のもとにおきましては非常に危険な点もございまして、私どもの考えとしては、そういうふうな場合におきましては交通ひんばんでない場所というように法律は書いておりますけれども、さらに公安委員会でも路上運転をなすべき道路等を指定いたしまして、一方においては、初めての運転者が路上における経験を持つとともに、他方においては、あるいは危険の原因になるというふうなことをない対策を兼ね合わせて実施していく必要がある、こういうふうに考えておる次第でございまして。

○田中(榮)委員 まさに交通課長のおっしゃる通りだと考えております。

私もいろいろとわかりませんが、しろうとの路上運転は非常に危険だという感情をわれわれ持っておたわけでございますが、だんだん話を聞いておりますと、路上運転にはしつかりした指導員がつき、また特殊制動装置を持った自動車で行っているということで、過去におきまして路上運転で事故というものはほとんど起こった例がないということも実は聞いておりました。まあ一つ路上運転をさせる上においては十分に注意を与えていたのだという感じが必要であらうと考えております。

そこで現在東京都内におきましてかりに無免許運転の取り締まりをなさった場合において、おそらく私は一時間以内に百件くらいの無免許運転の違反がひっかかってくるのではないかと思ふのですが、この無免許運転をできるだけ解消させるためには、もよりの練習所で十分に練習をさせる必要がある。そこで現在実業に従事している者、あるいは中小企業の徒弟、店員あるいは従業員等が、必要上技術を訓練するためにもよりの学校に行く、練習所に行く。それが王子とか立川なんか中央区の者が行けないわけなんです。みんな仕事を休んでいる男ばかりでありますから、往復三時間も時間を費やして練習に通うということは非常に困難なために、そこでもよりの練習所に通って練習をする。もよりのところ練習所がなくはならぬ。そこで都心に近いところへ練習所を設けようとするためには、地価が坪五十万円以上するところを購入せねばならぬ。地価が高ければ、どうしても三千坪の土

地を入手するということは現実の問題として不可能だと私は考えております。そこで今度千五百坪という線が一応出されたのでありますが、私は千五百坪でけっこうだ、それでいいと思

います。ただやはり大阪は大阪、いろいろな事情がございますので、三千坪以上なくてはならぬ、これも私はけっこうだと思ひます。その土地の状況によりまして、大ききとかあるいは坪数などというものはそれぞれ特殊事情によつて割り出していただいた方がいいんじゃないかと考えております。

それから同時に、これまで千五百坪以下において仮免の指定を受けた練習所というものがあつたわけでありまして、千五百坪以上になつたために、今まで獲得しておりました既得権と申しますか、一応相当な投下資本で設備等も改善して今日までやつておつた学校を、この政令によつてその指定が無効になつたりいたしますと、今までの学校、練習所の努力というものが全く水泡に帰するわけでございますので、こうした面につきましては何か適当な経過規定によりまして、この恩典を解消させないような方途を一つ講じていただけないだろうか、こういう点について一応お伺ひしたいと思ひます。

○内閣説明員 御質問にお答えします前に、もう一度先ほどの答弁を補足いたします。指定の基準につき、先ほど申しましたように、指定の基準につきましては目下検討をいたしておりますので、具体的に坪数が何ほどであるというふうな結論にまだ到達いたしていませんので、それがどのような坪数になるのかということにつきましては、

は、十分検討した後の答へとして出したいと思ひます。

それから路上運転につきましては、これも先ほど申しましたが、この法案も路上運転のあることを規定いたしておりますが、しかし反面路上運転の非常な危険性、あるいはそれが交通に及ぼしてまいります大きな枝葉未熟のゆゑの妨害というものも否定できないところでございますので、路上運転をなし得るための仮免許の出し方につきましては、まずこの法案は新たな観点から措置をとりたいと考えております。それから、路上運転をいたします場合に、おきまして、少なくともそういう仮免許を持つた者が運転しても、他の交通の上に危険を与へ、あるいは妨害になるようなことのないように、交通ひんばんでない、しかもそれを公安委員会がさらに指定する道路に限るような形態をとらざるを得ないと私もは考えております。

最後に御質問の点でございますが、現在の道路交通取締法に基づいて各都道府県公安委員会が指定したところの基準のものが、新しい法案に基づく政令の基準に適合しないことによつて指定ができなくなるというところにつきまして、私も、そういうことで指定がなくなることは大へん気の毒だとは考えますけれども、本来この法案が考へようとしたしておりますものは、現在の交通の実態及びより適正な運転免許の資格者を養成していく学校であることに着目いたしまして、少なくとも必要な要件を基準として政令で設定しうとするわけでありまして、この基準に適合しないものであるならば、遺憾ながら適合しない限りにおきまして

は当然指定の対象に取り上げることはできない。従ひまして、それは新たな法律に基づく新たな指定であるという法律上の解釈を私もはとつておるわけでありまして、従ひまして、各都道府県公安委員会が現に指定いたしております学校についての措置につきましては、もしそれを都道府県公安委員会が、新たな法律のもとにおいておきましても指定したいと考へるのであれば、その指定基準に適合するような指導をしていくことが、この新しい法律に基づいて都道府県公安委員会に当然課せられておる、現に指定しておる自動車学校に対する親切であり、かつまた責任ではなからうかと考えております。

○田中(榮)委員 新たな基準に準拠するように指導するということでございますが、現実には東京都内において拡張すべき土地を獲得することが非常に困難な状態なんです。たとえば千坪のところであと五百坪ふやすには大へんなことと、おそらく私はこれは物理的に不可能ではないかと考へておるわけでありまして、そこで現実には今までの小さな千坪くらいの練習所において練習をして、それがりつぱに運転免許をとつて、しかもりつぱに運転者として運転をしておるのでありますから、そうした過去の実績というものを一つ考へて、かりに千坪のところでも、現に指定を受けておるものについては、この指定はそのまま何とか経過規定によつて生かしていつていただく、こういう道をやかり考へていただくことは、私はあたたかい行政ではないかと考へておるわけでございますが、現在まで運転者養成のために努力した練習所の功績に免じて、この点は一十分御考慮をお願いしたいと考えております。

だいたい時間が移りましたので、最後に私は石原公安委員長に一つお伺ひしたいと思ひます。実は前回の委員会におきまして門司委員から、車両の大きさにつきまして、たとえばもうたいの大きなバスが狭い道路を運行するといふことから質問をされて、バスの大きさの基準について通産省の意見を聞き、道路の構造の上から建設省の取り締まりの面から警察の、また陸運行政の面から運輸省の意見を聞かれたの

でありまして、この四者の意見が、私の聞いておる範囲におきましては、ほとんど連絡がとれてないという感じがいたすのであります。運輸省は運輸省の方針に従ひ、通産省は通産省の方針に従つて、どしどし大きな車体を許可しておる、生産を許可しておるという状況であります。そこで、現在内閣に交通事故防止対策本部というのがあります、これは単なる交通事故対策だけにどまる問題でございますので、去る三月二十六日の参議院の予算第三分科会におきまして、社会党のある委員から非常に重要な質問がございまして、それに対しては橋樑運輸大臣が、今後関係省対策機関を置くことにしたいとお約束になったのであります。これは、単に内閣にある交通事故防止対策本部というより狭い範囲を目的とした機関でなくして、もっとハイ・クラスの、たとえば大臣クラスとかあるいは次官クラスの大きな一つの対策機関を設けて、今後いろいろな問題が起きてくるのじゃないかと思ひますが、そうした重要な問題をお取り上げになつて、そうして陸運行

政並びに交通取り締まり関係、そういうものをミックスした大きな対策機関を設けたいというふうな橋樑大臣の御構想のようでございますが、石原國務大臣はこれに対してどういうお考えをお持ちでございますか。もし何かお考えがあるならば一つこの際お聞かせ願ひされたいと思ひます。

○石原國務大臣 私またいま田中委員がいろいろ言われました考え方については全く同じ感じを持っておりますので、この道路交通法案が参議院において審議されておりました際にも、参議院の地方行政委員会におきまして、御承知だろふと思ひますが附帯決議がつけられたのでございます。その第一番目に、「交通関係行政の連絡調整を強化し総合的施策の策定推進を図るため内閣に法的根拠に基づく強力な審議機関を設置すること。」という一項目がつけられておるのであります。ことに参議院の地方行政委員会における意向は、単なる審議機関でなく、強力な権能を持った機関にしたらどうかという意見まで出ておるのでございまして、今後、ただいま内閣にありますが交通事故防止対策本部というものを改組強化するといふか、そういう方向に進めていつてみたい、かように思つておるのであります。

なお、先ほど私の委員会に入りましてたときにちよつと論議せられておられたようにありますが、狭い道路に大きなバスが運行しておるといふ問題は、私も実は通行者、被害者の一人としてたびたび感じておつた問題でございます。これは通産省なり建設省の

関係のある問題もあると思ひます。けれども、まず第一は運輸省—陸運行政と交通警察関係の緊密な連絡であらうと思ひます。路線が新たに認可されるときには、公安委員会の意見を聴取するとか、連絡をとることになっておきますが、その後の車両の増加であるとかあるいは車体の変更であるとかいうことの連絡が現在のところではないという事になっております。この問題は、私も運輸省に強く要望を申し入れておる一項目でございます。ただいまのところでは、運輸省においても、道路運送法ですか、現在の改正案には載っておりませんけれども、あらためて近い機会に法的にやはり公安委員会の意見を徴してやつていこう、こういう意見が陸運局でも固まっております。私も拝承しておるのでございまして、さしあたっては陸運と交通警察と緊密に連絡して、交通警察の意見を十分取り入れて、車両の増加なり大きななりをきめていく、こういうふうにしたいと思ひております。

○田中(衆)委員 たいだいま石原大臣からいろいろ御意見を承りまして、私も非常に喜んでおる次第でございます。どうか一つ交通の問題は直接人命にも関する問題でございますので、当委員会におきまして、従来委員会の各委員、社会党、民社党、自由民主党から申し上げている委員の意見というものは、いすれもほとんど共通したものでございまして、こうした問題につきましまして、私はほとんど政治的な差別もなく、各委員が同様に賛意をいたしまして意見を申し述べているような次第でございますので、どうか一つ先般門司委員から質問がありましたようなことも考

え合わせまして、内閣に強力なる一つの法律の根拠に基づくような、参議院の御決定のような線で連絡審議機関を設けていたいて、今後の起こるべき問題をその機関において随時解決できるようにある有力なる機関を設置していただくことを最後にお願い申し上げて、今後各省の連絡を一そう密にせられまして、交通上の支障につきましまして支障のないように、また交通の安全を保持できるようににぜひお願いを申し上げたいと思ひるのでございます。なおいろいろこまかい点につきましては、いすれまた小委員会の席上におきましていろいろ御質問申し上げたいと思ひますが、時間の関係もございしますので、私の質問はこれをもって終わることにいたします。

○細田委員長代理 川村委員。

○川村委員 この際、田中委員がいろいろ質問なさいました点について関連して一つ二つお尋ねいたしておきたいと思ひます。交通部長に初めにお尋ねいたしますが、東京都内等で車が駐車しておきまして、路上放置というのですか、あの車が五万台以上あると聞いているのですけれども、大体どれくらい道にそのまま放置されておりますか、見当がついておりましたらちよつとお知らせ願ひたい。

○富永説明員 最近の調査によりまして、道路を車庫がわりに駐車しておるという自動車の駐車数は五万七千八百八十九台でございます。それは昨年と調査いたしました結果と比べますと三割五分くらいふえておりますが、これは何しろ車の絶対数がふえておりますので、そういう状況が見られるわけでございます。しかしながらいわゆる

登録台数と申しますか、自動車の全体の台数に比較しますと、昨年が約二〇・五%が車庫がわりに使っておりまして、ここの二ヶ月の調査でございまして一六・六%で、比率は少しは減つておるようでございます。車全体に對しての車庫がわりに置いてある車の比率はそういうふうになっておるわけでございます。それから法令上当然車庫がなければならぬという事業用自動車につきましても、各車の車種別で申し上げますと、三輪車が二七・二%、それから四輪貨物が二四・五%、四輪乗用車八%、これは当然車庫がなければならぬにもかかわらず、こういうふうな状況でございます。

○川村委員 たいだいまお話しした通りに、五万七千台以上の車が車庫がわりに道を使つておる。まことに驚くべき数字ではないと思ひますが、しかしこれも台数からすると一六・六%程度だ。これは昨年のパーセントよりも下回つておるようでもありますけれども、何といひましたけれどもこれは大へなことだと思ひます。聞くところによると、営業用の車をあつかつておるものは百四十社くらいあるといふことですが、その中の大半、百二十社以上が車庫を持たないで、やはりそういうふうな道に盛んに車を置いて仕事をしておる、こういうことなども聞いております。なお、先ほどだんだんお話のありましたように、車庫をあわせて認可しておるというものでありますけれども、その車庫は何里という郊外の地にたゞ認可されておつて、実際には都内でそのまま仕事をしておる。こういうふうにしてやつておるのが非常に多いといふこ

とをわれわれ聞いております。おそれるこころいふこまかなことについて、実績は当局はよく調べておると思ひますが、こういうようなことを考えると、やはり今日の交通の混雑あるいは交通事故の激増というふうなものは、こころいふ点から解消していくところの何か適切な方途がないならば非常に困難である、こころいふことを得ません。今回、道路交通法案が非常な研究の結果提案されております。その中の跡が法案に出てきておるわけでありまして、この法案がかりに実施されることになつても、今のようないふ状態をそのまま放置しておいては、これはおそれる有名無実の形になりはしないか。逆に言うならば、罰を食ふ者はほとんどふえていくが、決して交通の緩和、円滑、安全といふものは期せられる状態にならない、こころいふことを考へざるを得ないのであります。こころいふ点では、やはり運輸省あたりでは、今までのようなお考えではなくて、交通の円滑、安全といふような点から、一つ十分本気になつて考へていただきたいとわれわれは切望しております。ただいまも田中委員から総合的な機関を設置する必要があるといふことを強調されております。参議院の段階におきましても、その点については各方面から意見が出ております。先ほどからお話のありますように、路線トラックの問題にいたしまして、あるいはバスの問題にいたしまして、あるいはいろいろな運輸行政あるいは陸運行政等の不始末といふものが大きな原因をなしておる。あるいは建設関係の道路そのもの

の問題から、こころいふような今日の交通の混雑あるいは交通事故の激増、あるいは現状が出てきておると思ひますので、こころいふ点に大きなメスを関係当局が加えていただいて、そうしてこの法案ができて、この法案がほんとうの目的が達せられる状態を作つていただかなければ、ただ法案だけ作つても、罪人を作るだけでは困る、こころいふわれわれは考へております。

そこで第一にお尋ねすることは駐車場の問題でございますが、先日現地を見せただけでございまして、あちこちに有料駐車場ができておる。または建設当局の御努力によつて、大学の敷地等を駐車場に貸与してらつて、この混雑を緩和して下さつておる措置もあつておつて大へんわれわれは意を強うしたわけでありまして、何しろこの東京都内のものでございまして、あれだけの駐車場では、これはまだほど遠いであらうと思ひます。そこで皆さんの方ではいろいろ実態も御存じでございますし、実際に奇異に感ずるところがあるのです。たとえば一つの例を申し上げますと、東京駅の乗車口に、あれは国鉄の経営だと思ひますが、駐車場が作つてあります。聞くところによると、たしか三十分だかそこに駐車しておれば五十円ですか、料金を払つてくれといふことになっておるらしい。その辺のところは私よく知りませんけれども、あそこには駐車場がある。駐車場におきまして、大抵二十分ごろの時計を見ながら、大体二十分くらいになつたらみな出ていつて、十

分間が十五分間のまん中をそのまゝぐるぐる回って、そうして迎える人等を東京駅なら駅のその辺にまた行つて待つておる。駐車している何分間かはある点で混雑緩和に役立っているかも知れませんが、あと料金を払わなければならぬ時間が大体迫ってくる、十五分間くらい町のまん中を走って、そしてまたそのところに帰ってくる。こういう状態、五十円が惜しいといえども、それまでなんでも、こういうことを何とかやめさせなければ、やはり交通の混雑の緩和といふことはできないし、むだなことじゃないかとわれわれは思つておるのです。自家用を持つてゐる人たちの考え方にもよりますけれども、こういう点については何か規制を考へる手はないものかと私思つております。これが第一点です。

それから今の問題でございますが、いくつかの実例で、二十三分くらい過ぎますと運転者が出ていった。そしてその駐車場の番をしておるおじさんが笑つて、まだ時間は五、六分あるけれども料金を払つて下さいよ、一つも料金が入らぬので赤字ばかりなんだと運転手に言つてゐるような状況を聞きました。それが今私が申し上げたような実態を具体的に現わしておる状態ですね。こういう点についてやはり何か——これは警察当局の措置ではないけれども、あるいは面もあると思ひますけれども、考へなければならぬのじゃないか。この前東京駅の前にできました有料の非常なすばらしい駐車場を見せていただいたのです。大へんけっこうなりつぱな駐車場ができました。ところが実際さつと見てみますと、一階はほとんど使つた形跡がないんですね。私たちは、も

うあの駐車場ができたので、一階も二階も一ぱい車が入つてゐるんじゃないか、こう思つたんだけれども、一階などはほとんど使つた形跡がないんですね。せつかつくあつた形跡がないんですね。でも、今の東京駅の前の駐車場が、路上における駐車場と同じようにあつたという駐車場で、これを活用しないということになる、どうも心細いような気がするし、御存じの通りにそういう影響だと思ひますけれども、東京駅からあの小さいロータリーを踏み切つて皇居の広場の方に来るあの側面には、従来はあまり駐車場の形がなかったのですが、今日地下のりつぱな駐車場のできた、あの電車通りから皇居の広場の両側に毎日一ぱい駐車してゐる。あれは多分逃げてきてあそこに駐車するようになったと思ひます。そこでああいう問題については少しきびしいかも知れませんが、やはり何か駐車禁止区域等を検討願つて、できるだけ駐車場に入つて駐車するといふ方法を講じてもらふ必要があるんじゃないか。自家用を持つてゐるような人たちに、駐車料金くらいを惜しむような人はないと思ひますから、私はそういう措置が必要じゃないかと考へておりますが、この点について一つ長官あたりから、何か御意見がありましたらお聞かせいただきたいと思います。

○柏村政府委員 駐車場につきましても、例の駐車場法が最近できました。これに基づいていろいろ措置されておるわけでございます。まだ発足日なお浅いのでないかと思ひます。また、この新しい駐車場の運営上、不備な点もあるのではないかと思ひます。こういう新たな事態に対処して十分に検討を進めて参らなければならぬと思ひますが、ただいまお話しの内容は、具体的な問題につきましては、警視庁の交通部長が見えておりますので、交通部長の方から実情並びに対策等についてお話し申し上げたいと思ひます。

○富永説明員 第一の東京駅の前の駐車場は、これは多分東京駅の方の敷地内で東京駅の方でやっておられるのだと私は思つております。多分三十分までは無料で、三十分から料金を取つておると聞いております。ただお話しのように、その直前になりまして、金を払うのが惜しいので市内を回つてまた入つてくるのを規制する方法はないかと申されても、これはちよつと手の打ちようがないと思ひます。それはほかの問題でも、たとえば路上のパーキングでも、十五分十円というので、時間が来るからのいてまた入つてくるのを、そこまで押える手はないと思ひます。

それから第二の丸の内地下駐車場に隣接をしまして、あそこ皇居の方へ参りますロータリーの先のグリーン・ベルトの両側に車が逃げておるんじゃないかというの、まさにその通りでございます。それで地下駐車場ができましたときに、これに隣接をしまして、たとえ皇居前のホテル・テイトの前、今こゝとしておりますが、あるいは労働省の前、それから大手町の鉄鋼会館ですか、あそこあたりは駐車禁止にしていないかたつたのですが、こゝろあたりを最近駐車禁止をいたしたわけですが、あそここの例のロータリーの近くのグリーン・ベルトがあまりにも地下駐車場に近いのと、いきなり車を逃せずしてあそこを駐車禁止するのはいかがなものと思ひます。あそこだけのけであるのでございまして、しかしいづれにしましても早晩あそこは駐車禁止を

せざるを得ないようにも考へるわけでございます。決してこれは地下駐車場にのみな車を入れて、地下駐車場の経営をよくしようという意味ではなくて、交通上の見地からあそこだけを除くというわけにもちよつときませんので、早晩は駐車禁止をせざるを得ないんじゃないかと思ひます。私どもは全般的に申しますと、できるだけ道路外に駐車場の施設をうんと作つていただきたいというのを思つておるわけでございます。

それからまた御質問もありましたように、私の方としては、そんなことも言つておられませんので、できるだけ空地を確保して、警察庁あるいは安全協会が責任を持つからというので、簡易な駐車場を都内至るところに今作つておるような状態でございますが、本来は地下駐車場あるいは駐車場のビルディング、こういうものをうんと作つていただきたいと思ひます。いづれは道路外に行つていただきたいと私も切望しておる現状でございます。

○川村委員 お話しのうちに、やはり大へんむずかしい問題だということはおわれわれも感ずるわけですが、東京駅のあの駐車場のときは、何か当局と話をなさつて無料というようにすることはいかぬだろうか、こういう感じもするわけですが、これはいろいろありましようけれども、そういうふうにしてわざわざ時間が切迫したから町の混雑する中を車で走り回つて、また迎えに来るなんてばかげた行爲じゃないかと思ひます。こういう点も一つ検討していただきたいと思ひます。む

ずかしいことではあると思ひます。しかし、交通を円滑にする、安全にする、危険をなくするということになれば、やはりある点で思い切つた措置をしていかなければならぬ。長官がお見えになっておりますが、今の駐車場の問題で、これは私、まるきりしつとでわかりませんけれども、省線の下下なんかを駐車場に利用したら大へん有効じゃないかと思つてみるのです。そんなことを考へられて当局と話をなさつたことはございせんか。

○柏村政府委員 非常によいお知恵だと思ひますが、今までそういう知恵も出ずに、相談いたしておりましたが、たとえば今回高速度道路等ができましたが、そういう際によく当局とも連絡して、駐車施設というよりなものを拡充して参つたらいいんじゃないか。先ほど東京駅の問題のお話がありました。元来ならば、やはり最初とまつたら金を取る、何分までは無料、その次それを超過したらまたすぐに取るといふことにすれば、これは今お話しのように、逃げてぐるぐる回つてまた来るというところは元々国鉄の用地で、サービシ的に無料にすべきだ、しかしあまり無料にしておると車庫がわりになるので、やむを得ずある時間以上のものは取るという建前のようでございますが、まあ交通全体から考へますと、今申しましたように最初から取つてしまへば、川村先生の御心配のような点はなくなくなるのではないかと思ひますが、これは国鉄の方でよく研究してもらふことにいたしたいと思ひます。

○川村委員 とにかく駐車場の問題は、関係当局とよく一つ検討されまし

て、今より、より以上にりつばなものができるように研究していただきたいと思ひます。東京都内の交通の混雑を緩和するのはこれが唯一の手ではないかと私は考へるのです。そこで今思ひつきみたことを言ひましたけれども、省線のガード下なんかのところは、これはやはり利用されるところが多いと思ひております。ただあのまま何かわからぬようなものに貸して、しかもいつも汚職のおいがするなんて、鉄道当局を攻撃の矢面にさらす必要もないと思ひます。この前有楽町ですか、あそこに高速道路ができた。われわれは下の方かなんかはおそらく駐車場等に使用せられ、こりしろと考へて見ておつたら、そうではなくて、飲んだり食つたりするような店ばかり詰め込んでしまつた。駐車場は高速道路の上の方にちよこつとひつつけておる。一体何をやってゐるのか、実は見て腹が立つたのです。ああいう点についても、私は、やはり行政上の貧困があると言わざるを得ないのです。こういう点は一つ大いに早急に検討してもらおう。

なお、東京駅を出て参りました、いわゆる皇居のあれがあるわけです。大手門ですか、宮内庁のあの一角、あの辺は少し開放して、駐車場あたりに使用するような手を打たれたらどうですかね。これはこりしろを言うのと、非常に大きな問題だといわれますけれども、東京都民あるいは国民のそういうような交通の安全とかいろいろなものを達成するには、これは思ひ切った措置をやつてもらわなければ、土地は少ないところですから、宮内庁のあの一角あたりを広げて、中に入つてい

かないように区切りでもして、そして駐車場に使用させる、こりしろやうな思ひ切った措置が必要じゃないかと思ひますが、これについての返答はどうかと思ひますが、一つこりしろやうな点について何か新しい構想がありましたら開かしておいてくれませんか。現状で、いろいろ駐車場を作つてくれ、あるいはどここの敷地があつたらそれをつつ駐車場にあけてくれぬか、そういうことだけでお考へになつておるのか、そういう点何かありましたらお聞かせいただきたい。

○柏村府委員 今さしあたって具体的にどういふ知恵というものもございせんが、われわれとしても、ただいまお話しのような御趣旨に沿うべく十分に検討して参りたいと思ひます。し、また本委員会等において各委員さん方から御意見のございました点も十分に参考として、今後こりしろの問題について強力に関係当局とも連絡をとつて推進をして参りたいというふうに考へております。

○川村委員 われわれ住民の経済活動から考へて見ますと、自動車というものは非常に大事な交通機関でありますし、その自動車を台数を増加するのをやめろとか、あるいはどうこりしろ、これは非常に大きな問題でございまして、住民の生活や経済活動を圧迫するやうなことがあつてはならぬと思ひますけれども、何といたしまして、やはり東京都内等の状況を見ると、自動車の駐車というやうなことが——路上駐車、路上放置、あえて言うならそう言われるやうな状態が交通の混雑を来し、交通事故の激増を来たすまた大きな一因になつておる。これはスピー

ド違反等に劣らない大きな原因であらうと思ひますので、こりしろやうな点については一つ積極的な思ひ切った施策を講ぜられるように、先ほど田中委員もおつしやたやうな総合調整と申しますか、そういう機関ができたなら、そこで一つぜひやつてもらふということをお考へ願ひたいと存じます。

○顧問委員長代理 では本日の議事はこの程度にとどめます。次会は公報によつてお知らせいたします。

なお最初申し上げましたように、五月六日の午前十時から、本案につきまして参考人より意見を聴取することとなつておりますので、委員諸君の多数の御出席をお願い申し上げます。これにて散会いたします。

午後一時七分散会