

第四十四回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第四号

昭和三十七年一月三十一日(水曜日)
午前十時十六分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君
理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君
理事 塚原 俊郎君 理事 福家 俊一君
理事 久保 三郎君

伊藤 郷一君 宇田 國榮君
川野 芳滿君 木村 俊夫君
佐々木義武君 壽原 正一君
砂原 格君 竹内 俊吉君
西村 英一君 細田 吉藏君
三池 信君 石村 英雄君
加藤 勘十君 勝澤 芳雄君
島上善五郎君 田中織之進君
肥田 次郎君

出席政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君
運輸事務官 廣瀬 眞一君
(大臣官房長)
運輸事務官 辻 章男君
(海運局長)
運輸事務官 藤野 淳君
(船舶局長)
運輸事務官 若狹 得治君
(船員局長)
運輸技官 坂本 信雄君
(港務局長)
運輸事務官 岡本 悟君
(鉄道監督局長)
運輸事務官 木村 睦男君
(自動車局長)
運輸事務官 今井 榮文君
(航空局長)
労働基準監督官 大島 靖君
(労働基準局長)

委員外の出席者

警視 監 富永 誠美君
(警察庁保安局 参事官)
労働事務官 木村 四郎君
(職業安定局 雇 用安定課長)
建設事務官 高橋 弘篤君
(道路局 路政課 長)

一月三十一日

委員高橋英吉君及び矢尾喜三郎君辭任につき、その補欠として竹内俊吉君及び横路節雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員竹内俊吉君及び横路節雄君辭任につき、その補欠として高橋英吉君及び矢尾喜三郎君が議長の指名で委員に選任された。

一月二十七日

船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第三八号)
閣提出第三八号

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第三九号)
閣提出第三九号

本日の會議に付した案件

南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第三七号)
船員法の一部を改正する法律案(内閣提出第三八号)

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第三九号)

港城法の一部を改正する法律案(内閣提出第三四号)(予)

海運に関する件
陸運に関する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案、内閣提出、船員法の一部を改正する法律案、内閣提出、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案及び内閣提出、予備審査、港城法の一部を改正する法律案を一括議題とし、審査を行ないます。

南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案
南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案(昭和三十五年法律第四十七号)の一部を次のように改正する。

題名及び本則中「南大東島」の下に「及び石垣島」を加える。

附則
この法律は、昭和三十七年四月一日から施行する。

理由

石垣島における高層氣象観測業務の充実に資するため、当該氣象機関に対して、その観測に必要な物品を譲与することができることとする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

船員法の一部を改正する法律案

船員法の一部を改正する法律案(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

船員法目次中「雇入契約」を「雇入契約等」に改め、「食料」の下に「並びに安全」を加える。

本則中「雇員」を「部員」に改める。

第一条第一項及び第二条第二項中「予備員」を「予備船員」に改める。

第一条第二項第三号中「漁船」の下に「(政令の定める総トン数二十トン以上の漁船及び政令の定めるまき網漁業に従事する漁船の附属漁船を除く。)」を加える。

第八条中「船長は」の下に「、命令の定めるところにより」を加える。

第十四条の見出しを「(遭難船舶等の救助)」に改め、同条本文中「船舶」の下に「又は航空機を加え、同条の次に次の三条を加える。

(異常氣象等)
第十四条の二 命令の定める船舶の船長は、暴風雨、流水その他の異常な氣象、海象若しくは地象又は漂流物若しくは沈没物であつて、船舶の航行に危険を及ぼすおそれ

のあるものに遭遇したときは、命令の定めるところにより、その旨を附近にある船舶及び海上保安機関その他の関係機関に通報しなければならない。

(非常配置表及び操練)
第十四条の三 命令の定める船舶の船長は、第十二条乃至第十四条に規定する場合その他非常の場合における海員の作業に関し、命令の定めるところにより、非常配置表を定め、これを船員室その他適当な場所に掲示して置かなければならない。

命令の定める船舶の船長は、命令の定めるところにより、海員及び旅客について、防火操練、端艇操練その他非常の場合のために必要な操練を実施しなければならぬ。

(航海の安全の確保)
第十四条の四 第八条乃至前条に規定するものの外、船舶の火災の予防、水密の保持その他航海の安全に関し船長の遵守すべき事項は、命令でこれを定める。

「第四章 雇入契約」を「第四章 雇入契約等」に改める。

第三十一条前段中「雇入契約」の下に「(予備船員については、雇用契約。以下第三十四条まで、第五十八条、第八十四条及び第百条において同じ。)」を加える。

第三十二条中「締結に際し」の下

に「命令の定めるところにより」を加える。

第三十四条の見出しを「貯蓄金の管理等」に改め、同条第二項を次のように改める。

船舶所有者は、船員の委託を受けてその貯蓄金を管理しようとする場合においては、命令の定めるところにより、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者との書面による協定をし、これを行政官庁に届け出なければならない。

第三十四条に次の二項を加える。

船舶所有者は、船員の委託を受けてその貯蓄金の管理をする場合において、貯蓄金の管理が預金の受入れであるときは、利子をつけなければならない。この場合において、その利率が金融機関の受け入れる預金の利率を考慮して命令の定める利率を下るときは、その命令の定める利率による利子をつけることとしたものとみなす。

船員は、船舶所有者に管理を委託した貯蓄金については、いつでも、返還を請求することができ

る。

第三十九条第三項後段を削り、同条に次の二項を加える。

送還その他必要な残務の処理に従事する場合において、その処理が終了するまでの間についても、同様とする。

前項後段の規定により雇入契約が存続する間においては、船舶所有者又は船員は、いつでも、当該雇入契約を解除することができる。

第四十四条の次に次の二項を加える。

(解雇制限)

第四十四条の二 船舶所有者は、船員が職務上負傷し、又は疾病にかかり療養のため作業に従事しない期間及びその後三十日間並びに産前産後の女子が第八十六条の規定によつて作業に従事しない期間及びその後三十日間は、解雇してはならない。但し、療養のため作業に従事しない期間が三年を超えた場合又は天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合においては、この限りでない。

前項但書の天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合においては、その事由について行政官庁の認定を受けなければならない。

(解雇の予告)

第四十四条の三 船舶所有者は、予備船員を解雇しようとする場合において、少なくとも三十日前にその予告をしなければならない。三十日前に予告をしない船舶所有者は、一箇月分の給料の額と同額の予告手当を支払わなければならない。但し、天災事変その他やむ

を得ない事由のために事業の継続が不可能となつた場合又は予備船員の責に帰すべき事由に基づいて解雇する場合においては、この限りでない。

前項の予告の日は、一日について、命令の定めるところにより算定する給料の額と同額の予告手当を支払つた場合においては、その日数を短縮することができる。

第一項但書の場合においては、その事由について行政官庁の認定を受けなければならない。

第四十五条中「二箇月」を「その翌日(行方不明となつた船員については、その生存が知れた日)から二箇月(その行方不明について行方不明手当の支払を受けるべき船員については、二箇月から行方不明中の期間を控除した期間)」に改める。

第四十六条第五号中「第八十一条」を「第八十三条」に改める。

第四十七条本文中「雇入港又は船員の希望する地」を、船員の希望により、雇入港又は雇入港までの送還に要する費用の範囲内で送還することのできるその他の地(雇入のため雇入港に招致した船員及び未成年者又は女子の船員にあつては、雇入港若しくは雇入契約の成立の時ににおける船員の居住地又はこれらのいずれかまでの送還に要する費用の範囲内で送還することのできるその他の地)」に改め、同条第八号中「第八十一条」を「第八十三条」に改める。

第五十八条第一項中「船舶所有者の定める一定額」を「雇入契約に定める一定額」に改め、同条第三項中「支払われるときは」の下に「第四十四

条の三」を加え、「船舶所有者の別に定める額」を「雇入契約に定める額」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(報酬支払簿)

第五十八条の二 船舶所有者は、命令の定めるところにより、報酬支払簿を備え置いて、船員に対する給料その他の報酬の支払に関する事項を記載しなければならない。

第六十条第一項中「左の者」を「総トン数七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部、機関部及び無線部の職員並びに甲板部及び機関部の部員」に改め、同項各号を削る。

第六十七条第一項及び第二項中「八時間」を「所定時間」に改め、同条第一項に後段として次のように加える。

第七十二条の二の規定により発する命令の規定による労働時間及び休息時間についても、同様とする。

第六十八条中「前条の規定の下に並びに第七十二条の二の規定により発する命令の規定」を加える。

第六十九条第一項中「第六十六条の規定の下に」又は「第七十二条の二の規定により発する命令の規定」を加える。

第七十条第一項を次のように改める。

総トン数七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部の部員で航海当直をすべき職務を有する者の定員は、六人以上としなければならない。第七十一条第一号中「千トン」を「七百トン」に改める。

第七十二条の次に次の一条を加える。

第七十二条の二 定期的に短距離の航路に就航するため出入港が頻繁である船舶その他の第六十条及び第六十二条乃至第六十六条の規定によることが著しく不適当であると認められる主務大臣の指定する船舶に関しては、船員の労働時間又は休息時間について、命令で別段の定めをすることができる。但し、労働時間は、一日平均八時間以内でなければならない。

第七十四条第一項ただし書を次のように改める。

但し、船舶が航海の途中にあるとき、又は船舶の工事のため特に必要がある場合において行政官庁の許可を受けたときは、当該航海又は工事に必要な期間(工事の場合にあつては、三箇月以内に限る)、有給休暇を与えることを延期することができ

る。

第七十五条第一項にただし書を加える。

但し、前条第一項但書の規定により有給休暇の付与を延期したときは、その延期した期間一箇月を増すごとに二日を加える。

第七十五条第二項中「二日」の下に「(前項但書に規定する期間については一箇月を増すごとに一日)を加える。

第八章の章名中「食料」の下に「並びに安全」を加える。

(安全及び衛生)

第八十一条 船舶所有者は、作業用具の整備、医薬品の備付け、安全及び衛生に関する教育その他の船舶内作業による危害の防止及び船舶衛生の保持に關し命令の定める事項を遵守しなければならない。

船舶所有者は、命令の定める危険な船舶内作業については、命令の定める経験又は技能を有しない船員を従事させてはならない。

船舶所有者は、伝染病、精神病又は命令の定める労働のために病勢の増悪するおそれのある疾病にかかつた船員を作業に従事させてはならない。

船員は、船舶内作業による危害の防止及び船舶衛生の保持に關し命令の定める事項を遵守しなければならない。

(医師)

第八十二条 船舶所有者は、左の船舶には、医師を乗組せなければならない。但し、国内各港間を航海するとき、命令の定める区域のみを航海するとき、又は命令の定める短期間の航海を行なう場合若しくはやむを得ない事由がある場合において行政官庁の許可を受けたときは、この限りでない。

一 遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数三千トン以上の船舶で最大乗員百人以上のもの

二 前号に掲げる船舶以外の遠洋区域を航行区域とする命令の定める船舶で主務大臣の指定する航路に就航するもの

三 命令の定める母船式漁業に従事する漁船

(衛生管理者)

第八十二条の二 船舶所有者は、左の船舶(前条各号に掲げるものを除く)については、乗組員の中から衛生管理者を選任しなければならない。但し、国内各港間を航海する場合又は命令の定める区域のみを航海する場合は、この限りでない。

一 遠洋区域又は近海区域を航行区域とする総トン数三千トン以上の船舶

二 命令の定める漁船

衛生管理者は、衛生管理者適任証書を受有する者でなければならない。但し、やむを得ない事由がある場合において、行政官庁の許可を受けたときは、この限りでない。

主務大臣は、左に掲げる者に衛生管理者適任証書を交付する。

一 命令の定めるところにより主務大臣の行なう試験に合格した者

二 命令の定めるところにより主務大臣が前号に掲げる者と同等以上の能力を有すると認定した者

衛生管理者は、命令の定めるところにより、船舶内の衛生管理に必要な業務に従事しなければならない。その業務については、衛生管理者は、必要に應じ、医師の指導を受けるように努めなければならない。

前各項に定めるものの外、衛生管理者及び衛生管理者適任証書に

關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第八十五条の見出しを「(就業制限)」に改め、同条第二項を次のように改める。

船舶所有者は、年齢十八年未満の船員及び女子の船員を第八十一条第二項の命令の定める危険な船舶内作業又は命令の定めるこれらの船員の安全及び衛生上有害な作業に従事させてはならない。

第九十二条の次に次の一条を加える。

(行方不明手当)

第九十二条の二 船舶所有者は、船員が職務上行方不明となつたときは、三箇月の範囲内において、行方不明期間中毎月一回、命令の定める被扶養者に標準報酬の月額に相当する額の行方不明手当を支払わなければならない。但し、行方不明の期間が一箇月に満たない場合は、この限りでない。

第九十六条第一項中「疾病」の下に「行方不明」を加える。

第九十七条第二項第二号中「食料」の下に「並びに安全」を加える。

第九十七条に次の一項を加える。

船員労働者の服制は、命令でこれを定める。

第一百三条中「及び就業規則」を「就業規則及び船員の貯蓄金の管理に關する協定」に改め、「船舶」の下に「及びその他の事業場内」を加える。

第一百四条第一項中「又は傷病手当」を「傷病手当又は行方不明手当」に改める。

下に「送還手当」を加え、同条後段中「及び傷病手当」を「及び前条に規定する手当」に、「傷病手当の額」を「これらの手当の額」に改める。

第一百六条第一項中「第四十五条」を「第四十四条の三」に改める。

第一百七条中「遺族手当」を「行方不明手当、遺族手当」に改める。

第一百八条を次のように改める。

(救命艇手)

第一百八条 船舶所有者は、命令の定める船舶については、乗組員の中から命令の定める員数の救命艇手を選任しなければならない。

救命艇手は、救命艇手適任証書を受有する者でなければならない。

行政官庁は、左に掲げる者に救命艇手適任証書を交付する。

一 命令の定めるところにより行政官庁の行なう試験に合格した者

二 命令の定めるところにより行政官庁が前号に掲げる者と同等以上の能力を有すると認定した者

前項に規定するものの外、救命艇手及び救命艇手適任証書に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第一百九条の次に次の一条を加える。

(政令への委任)

第一百九条の二 第一条第二項第三号の規定に基づき、政令を制定し、又は改廃する場合において、政令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置

(年金制度、健康保険制度、失業保険制度その他の社会保障制度及びこれらに関する政府の特別会計、労働関係調整制度その他の労働関係制度並びに罰則に關する経過措置を含む)を定めることができる。

第十三章第二百一十一条の次に次の一条を加える。

(手数料の納付)

第二百一十一条の二 雇入契約の公認、船員手帳の交付、訂正若しくは書換え若しくは衛生管理者適任証書若しくは救命艇手適任証書の再交付の申請をし、又は衛生管理者若しくは救命艇手の試験を受け、若しくはこれらの資格の認定を申請しようとする者は、五百円をこえない範囲内において政令の定める額の手数料を納めなければならない。

第二百六条第一号中「第十一条」の下に「第十四条の三第一項」を加え、「第十七条第一項」を「第十七条」に改める。

第二百二十八条第二号中「船舶」の下に「航空機」を加え、同条の次に次の一条を加える。

第二百二十八条の二 船員が第八十一条第四項の規定に違反したときは、三千円以下の罰金に処する。

第三十条中「第三十五条」の下に「第四十四条の二第一項第二項、第四十四条の三第一項第三項」を加え、「第八十二条、第八十三条」を「第八十一条第一項乃至第三項、第八十二条」に改める。

第三十一条第一号中「第八十一条第一項第二項」を「第五十八条の

二、第八十二条の二第一項、第八十三條第一項第二項に、「又は第八十三條」を「第百十三條又は第百十八條第一項」に改め、同条第二号を次のように改める。

二 第三十四条第四項の規定による船員の請求にかかわらず、貯蓄金を返還しなかつたとき。

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、昭和三十七年十月一日から施行する。

(貯蓄金の管理に関する経過規定)
第二条 この法律の施行の際現に改正前の第三十四条第二項の認可を受けて貯蓄金の管理をしている船舶所有者については当該認可に係る事項は、改正後の同項の規定による届け出をした協定とみなす。
(雇入契約の終了に関する経過規定)

第三条 改正後の第三十九条第四項後段の規定は、この法律の施行後に同条第一項各号に掲げる事由が生じた船舶の船員について適用し、この法律の施行前にその事由が生じた船舶の船員については、なお従前の例による。

(送還に関する経過規定)

第四条 改正後の第四十七条の規定は、この法律の施行後に生じた事由による船員の送還について適用し、この法律の施行前に生じた事由による船員の送還については、なお従前の例による。

(医師に関する経過規定)

第五条 第八十二条の規定の改正により新たに医師を乗組すべきこととなつた船舶であつて、この

法律の施行の際現に航海中であるものについては、改正後の同条の規定にかかわらず、当該航海が終了するまでは、医師を乗組させることを要しない。

(衛生管理者に関する経過規定)

第六条 昭和三十九年三月三十一日までは、第八十二条の二第二項の規定にかかわらず、衛生管理者適任証書を受有する者以外の者を衛生管理者に適任することができ

る。

(行方不明手当に関する経過規定)
第七条 第九十二条の二の規定は、この法律の施行後に行方不明となつた船員について適用する。

(救命艇手に関する経過規定)
第八条 この法律の施行の際現に効力を有する船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の規定に基づく命令の規定による救命艇手適任証書は、改正後の第百十八條第三項の規定により行政官庁が交付したものとみなす。

(罰則に関する経過規定)
第九条 この法律の施行前にした行為及びこの附則の規定によりこの法律の施行後もなおその例によることとされている規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(船員職業安定法の一部改正)
第十条 船員職業安定法(昭和二十三年法律第三十号)の一部を次のように改正する。

船員職業安定法目次及び本則中「船員職業補導」を「部員職業補導」に改める。
第六條第四項中「部員」を「部員」に改める。

(地方公務員法の一部改正)

第十一条 地方公務員法(昭和二十五年法律第二百六十一号)の一部を次のように改正する。

第四十五條第一項中「又は公務」を「若しくは公務」に、「廃疾となつた場合」を「廃疾となり、又は船員である職員が公務に因り行方不明となつた場合」に改める。

理由

船員の労働条件の適正化を図り、及び船舶の安全を確保するため、衛生管理者制度及び行方不明手当制度を創設するとともに、労働時間、解雇制限、船内作業による危害の防止、船内衛生の保持等に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案
特定船舶整備公団法の一部を改正する法律

特定船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第一条中「国内旅客船の整備について、その資金の調達が困難である海上旅客運送事業者等に協力し、あわせて戦時標準型船舶を解撤して行なう貨物船の整備について」を「国内旅客船の整備、戦時標準型船舶を解撤して行なう貨物船の整備及び港湾運送用船舶の整備について」に、「海上貨物運送事業者等」を「海上旅客運送事業者等、海上貨物運送事業者等又は港湾運送事業者等」に改め、「海

上運送」の下に「及び港湾運送」を加える。

第二条に次の三項を加える。

7 この法律において「港湾運送事業者」とは、港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)第三條第一号、第三号又は第五号に掲げる港湾運送事業について、同法第四條の免許を受けた者をいう。

8 この法律において「港湾運送用船舶」とは、港湾運送事業者の事業の用に供するはしけその他の船舶をいう。

9 この法律において「港湾運送用船舶貸渡業者」とは、港湾運送用船舶の貸渡しをする事業を営む者であつて、運輸大臣の指定するものをいう。

第五條中「四億円」を「五億円」に改める。

第十三條第二号中「貨物船貸渡業者」の下に、「港湾運送事業者、港湾運送用船舶貸渡業者」を加える。

第十九條中第七号を第十号とし、第六号の次に次の三号を加える。

七 港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者と費用を分担して、港湾運送用船舶を建造すること。

八 前号の規定により建造した港湾運送用船舶を港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者に使用させること。

九 第七号の規定により建造した港湾運送用船舶を港湾運送事業者又は港湾運送用船舶貸渡業者に譲渡すること。

附則
1 この法律は、昭和三十七年四月一日から施行する。

2 改正後の第十三條及び第十九條の規定の適用については、港湾運送事業法の一部を改正する法律(昭和三十四年法律第六十九号)附則第二項の規定により、港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)第三條第一号、第三号又は第五号に掲げる港湾運送事業を営むことができる者は、同項の規定により当該事業を営むことができる間、港湾運送事業者とみなす。

理由

港湾運送用船舶の整備を行なわせるため特定船舶整備公団の業務範囲を拡大するとともに、同公団の業務を円滑に運営するためその資本金を五億円に増額する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

港域法の一部を改正する法律案
港域法(昭和二十三年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

別表北海道の部網走港の項を次のように改める。

網走	突堤の半径を半分の新川
河川	を網走川とする
口	をE144°17'04"とする
港	をN44°01'17"とする
走	をE144°17'04"とする
網走	をE144°17'04"とする
燈台	をE144°17'04"とする
中心	をE144°17'04"とする
と	をE144°17'04"とする
2,100	メートル
円内	の海面及び新
橋下	の海面及び新
面	の海面及び新

[最下流橋]
を
[大畑橋]
に改める。

別表青森県の部大湊港の項中

[芦埼]

芦埼三角点(1.2メートル)(N41°15'7
[28" E141°09'42"])

[最下流橋]
を
[田名部川橋]

に改め、同部大畑港の項中

大畑港南防波堤燈柱(N41°24'32" E141°
[10'18"])

を
大畑港東防波堤燈台(N41°24'40" E141°
[10'22"])

に、

中
[N45°27'31" E141°02'12"]
を
[N45°27'29" E141°02'15"]
に改める。

別表北海道の部焼尻港の項中

[N44°26'33" E141°25'13"]

を
[N44°26'29" E141°25'35"]

に改め、同部香深港の項中

[N45°18'12" E141°02'54"]

を
[N45°18'10" E141°02'08"]

に改め、同部船泊港の項

別表茨城県の部久慈港の項中

[久慈港北防波堤燈柱]

を
[久慈川口北防波堤燈柱]

に改め、同部那珂湊港の項中

最下流橋下流の那珂川水面及び東経140度37
[5分の線]以東の濁沼川水面

を
[那珂川湊大橋及び濁沼川濁沼橋各下流の河川水面]

に改める。

秋田船川

鵜ノ埼から106度
4,500メートルの
地点まで引いた
線、同地点から65
度5,700メートル
の地点まで引いた
線、同地点から
135度6,300メー
トルの地点まで引
いた線、同地点か
ら162度9,800メ
ートルの地点まで
引いた線、同地点
から90度に引いた
線及び陸岸により
囲まれた海面並び
に放水路水門下流
の雄物川水面

別表秋田県の部中秋田港の項を次のように改め、船川港の項を削る。

別表宮城県の部塩釜港の項中

[N38°21'54" E141°04'09"]

を
[N38°20'54" E141°04'09"]

に改める。

別表千葉県の部千葉港の項を次のように改める。

千	業	登戸三角点 (22メートル)から245度11,460メートルの地点まで引いた線、同地点から197度20分9,610メートルの地点まで引いた線、同地点から130度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに都川新大橋及び養老川吹上橋各下流の河川水面
---	---	--

別表東京都神奈川県の部京浜港の項を次のように改める。

京	浜	江戸川口右岸突端 (N35°38'18" E139°52'32")から205度5,500メートルの地点まで引いた線、同地点から198度30分9,720メートルの地点まで引いた線、同地点から233度9,330メートルの地点まで引いた線、同地点から200度20分10,300メートルの地点まで引いた線、同地点と鴻ノ巣南東端とを結んだ線及び陸岸により囲まれた海面、荒川放水路葛西橋、洲崎川九重橋、平久川鴨橋、汐浜川浜園橋、大島川練兵橋、隅田川永代橋、亀島川南高橋、築地川南門橋、古川東海道本線鉄道橋、目黒川明和橋、多摩川大師橋、鶴見川鉄道橋、滝川万代橋、新田間川金港橋、帷子川築地橋、大岡川弁天橋、堀川山下橋、千代崎川小港橋及び堀割川八幡橋各下流の河川水面、海幸橋以東の築地堀水面、南明橋以東の越前堀水面、汐見川、汐留川、海老取川、鶴見川第一派川、鶴見川第二派川、入江川第一派川、入江川第二派川及び入江川小派台川の各河川水面並びにこれらの海面及び水面に接続する各運河水面
---	---	--

別表新潟県の部新潟港の項中

〔新潟港防波堤燈台〕を
〔新潟港西防波堤燈台〕に、
〔及び新川山ノ下橋〕を
〔、通船川山ノ下橋及び栗の木川万国橋〕に改める。

別表福井県の部敦賀港の項中

〔ナスビ鼻〕を
〔松ヶ崎〕に、
〔小崎〕を
〔明神崎〕に改める。

別表静岡県の部沼津港の項中

〔62メートル〕を
〔51メートル〕に改め、同項の次に次の一項を加える。

田子の浦	沼川東海道本線鉄道橋南西端を中心とする半径1,600メートルの円内の海面、同地点から260度に引いた線下流の潤井川水面並びに沼川石水門及び江川江川水門各下流の河川水面
------	---

大阪 大阪北突堤燈台 (N34°38'18" E135°23'58")から9度15分6.330メートルの地点から214度11.970メートルの地点まで引いた線、同地点から141度30分7.880メートルの地点まで引いた線、同地点から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面、左門殿川辰己橋及び神崎川派川中島大橋各下流の大阪市の区域内の河川水面、東経135度27分48秒の線から下流の大和川水面、神崎川城島橋、新淀川伝法大橋、正蓮寺川北港大橋、六軒家川春日出橋、安治川新船津橋、同川端建蔵橋、尻無川岩崎橋、木津川昭和橋、住吉川住之江大橋、古川古川橋及び堅川堅川橋各下流の河川水面並びに安治川口駅構内入堀、北陸運河、桜島入堀、境川運河、三十間堀川、天保山運河、千歳堀、福町堀、三軒家川、木津川運河及び敷津運河の各水面

別表大阪府の部中堺港の項を削り、大阪港の項を次のように改める。

別表愛知県知県の部衣浦港の項中をに改める。

[N34°47'56" E136°55'22"]
[N34°48'04" E136°55'17"]

福山 防路ノ鼻から179度に引いた線、鷹ヶ巣から90度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

別表広島県の部福山港の項を次のように改める。

[、松尾鼻から0度に引いた線]

別表岡山県の部岡山港の項中を削る。

別表鳥取県の部米子港の項中をに改める。

[310度]
[315度]

別表兵庫県の部尻崎港の項中をに改め、同部郡家港の項中をに改める。

[淀川分派川神崎川、淀川分派川左門殿川]
神崎川派川及び左門殿川辰己橋下流の尼崎市]
[の区域内の河川水面]

郡家港西防波堤燈柱(N34°28'07" E)
[134°50'39"]
郡家港西防波堤燈台(N34°28'20" E)
[134°50'44"]

別表広島県の部竹原港の項の次に次の一項を加える。

安藝津	風早三角点(297メートル)から木谷三角点(138メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
-----	---

別表広島県の部広島港の項中

〔天安川〕

〔元安川、己斐川、府中大川、瀬野川〕

別表山口県福岡県の部関門港の項中

〔320度に引いた線〕

320度に引いた線、彦島大人岬から

〔335度に引いた線〕に改める。

西条港の項中

(4.4メートル)(N33°55'24" E17
〔33°10'15"〕

(2.7メートル)(N33°55'32" E17
〔33°10'41"〕

を
に改める。

別表長崎県の部崎戸港の項中

〔崎戸島西端〕

〔崎戸島北西端〕

を
に改める。

別表愛媛県の部今治港の項中

〔海面〕

海面並びに来島山尾ノ鼻からそれぞれ117度及び254度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

に改め、同部主生川港の項中

(4.7メートル)(N33°57'08" E17
〔33°05'12"〕

(4.3メートル)(N33°57'07" E17
〔33°05'09"〕

を
に改め、同部

別表熊本県の部佐敷港の項中を、

〔番所ノ鼻(N32°17'56" E130°28'24")〕
〔鶴木山西端(N32°18'32" E130°28'18")〕

〔最下流橋〕
〔白岩橋〕

〔舟橋川小松原橋〕
〔小松原川舟橋〕

別表大分県の部中大分港の項を次のように改め、鶴崎港の項を削る。

大分 大分港北突堤燈台 (N33°14'53" E131°35'23") から270度30分1,700メートルの地点から24度1,250メートルの地点まで引いた線、同地点から74度に引いた線、千歳三角点(39.7メートル) (N33°14'11" E131°40'17") から70度15分5,050メートルの地点から3度30分2,500メートルの地点まで引いた線、同地点から306度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大野川鶴崎橋、小中島川家島橋、乙津川海原橋、裏川鶴羽橋及び大分川舞鶴橋各下流の河川水面

附則

- 1 この法律は、昭和三十七年七月一日から施行する。
- 2 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。
別表中「船川」を「秋田船川」に改める。
- 3 水先法(昭和二十四年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。
別表新潟水先区の項中「新潟港防波堤燈台」を「新潟港西防波堤燈台」に、「及び信濃川万代橋下流」を並びに信濃川万代橋、通船川山ノ下橋及び栗の木川万国橋各下流に改める。
- 4 関税法(昭和二十九年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。
別表第一中「船川」を「秋田船川」に改める。

理由

港湾事情の変化に伴い、新たに港域を定め、港域を変更する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○簡牛委員長 まず、政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。有馬政務次官。

○有馬政府委員 ただいま議題となりました南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

御承知のように、わが国は、台風その他の自然現象による災害によって、年々多くの人命、財産の損失をこうむっております。これらの災害の予防、軽減に資するためには、気象観測

の整備をはかり、かつ、予報業務を強化して、的確な気象予報を行なうことが必要であります。政府といたしまして、これら気象業務の円滑な運営に鋭意努力を重ねて参つてゐる次第であります。

中でも高層気象観測は、一般の気象予報はもちろん、台風予報にも航空機の運航にも重要な資料を提供するものであります。この点にかんがみまして、かねてから高層気象観測網の整備をはかつて参りましたが、昭和三十五年度には、気象庁と琉球気象台の協力

業務として南大東島について整備いたしました。さらに今回は、琉球気象台が石垣島において高層気象観測を実施するにあたり必要な援助を計画したわけであります。

石垣島は、御承知の通り、沖縄本島より西南方の海上四百キロの地点にありますが、石垣島で高層気象観測を実施いたしますれば、日本の気象変化のおもな原因となります東支那海南部に発生する低気圧の発生、消滅、進行の予想や台風の予想にも大きな役割を果たすことになるのであります。また、

このようなことから、石垣島の高層気象観測は、世界気象機関(WMO)においてもその開始を勧告されているものであります。

よって、政府は、この重要性にかんがみ、琉球気象台の高層気象観測業務を開始するため必要な経費を援助するとともに、その観測に必要な物品を譲与するため必要な経費を昭和三十七年度予算として計上いたしている次第であります。

また、観測に必要な物品を譲与することにつきましては、琉球気象台の高

層気象観測資料を本邦の観測資料と統一して利用するため、本邦における高層気象観測と同一様式の観測器械を使用し、かつ、同一の観測方式で実施される必要があるからであります。

従いまして、琉球気象台の南大東島の高層気象観測と同様に物品を譲与できるように、財政法第九条の規定の特例立法の措置を講じたのであります。以上が、この法律案を提出する理由であります。

次に、船員法の一部を改正する法律

案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

現行船員法は、昭和二十二年に新憲法の施行に伴い、海上労働に関する労働基準法として全面的に改正されたものでありますが、経済情勢、労働情勢ともに著しく不安定な時期に制定されたため、必ずしも現状に即さない点もあり、また、その後の経済の成長とともに労働情勢も推移しており、その変化に対応させる必要性も生じて参りました。よって、政府は、昭和二十八年船員中央労働委員会に対し、船員法の改正について諮問いたしました。船員法は、申すまでもなく、労働基準法と並んで海上労働者の労働基準に関する基本法としての性格を有するものでありますから、その改正は慎重に行なわなければなりません。同委員会は、このような配慮を前提に、慎重な態度をもって八年間にわたり船員法の全文文について検討を行なったのであります。特に、船員法が現実の国内及び国際の労働慣行に適したものであるか、あるいは労働基準法と均衡を失した点はないか、あるいは国際海上労働条約との関係はどうか、あるいは最近の労働情勢の推移に適応しているかどうか等の見地から、細部について審議を行なったのであります。その結果、公労使三者の完全な意見の一致を見たものについて、昨年末までに答申がなされたもので、政府は、この答申の趣旨に従い、ここにこの法律案を提出した次第であります。

このたびの改正のおもな点は三つに大別されますが、その第一は、船員の労働条件の適正化に関するものであります。御承知のように、船員は長期間

遠く海上を航行する船舶をその労働の場としておりますので、その居住、労働の環境を適正なものとするのが特に要求されております。このたびの改正案におきましては、まず衛生管理者制度を設け、船内の衛生状態の改善、船員の健康管理、傷病の発生予防等に從事させることとし、これと関連し、従来の船医制度の合理化をはかりました。また、労働基準法において労働安全衛生規則が定められておりますように、船内作業による危害を防止し、船内衛生を保持するため必要な船舶所有者及び船員の遵守すべき事項を命令で定める等の措置により、船員の安全及び衛生の確保に資するよういたしました。このほか、労働時間制について、外航・内航船舶内の各部を問わず適用することとし、その基準化に努める等の改正を行ない、また、労働基準法と同様に、傷病船員、産前産後の女子船員の解雇を制限し、予備船員の解雇について予告制度を採用することとし、船員の地位の安定をはかることとした等、船員の労働条件の適正化をはかっております。

第二に、船員法の適用範囲の拡張についてであります。近時、漁船の性能の向上と漁法の発達により、船員法の適用を受けない小型漁船も沿岸より沖合いへと出漁する傾向が見られるに至っております。その乗組員につきましては、陸上労働を對象とした労働基準法によるよりも海上労働法としての船員法によることが適当であると考へられますので、これらの漁船を船員法の適用対象とすることとしたしりました。

第三に、船舶の航海の安全確保に関

する規定の整備について申し上げます。従来より、船員法におきましては、船舶の航海の安全確保に関する船長の職務について規定しておりますが、わが国海事法体系の整備をはかるという見地から、船舶安全法に基づく命令により定められておりましたこれと同様の性質の事項を船員法に統一的に規定することとし、今後一そう航海の安全確保に努めることとしたしりました。以上が、この法律案を提案する理由であります。

次に、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案につきまして、御説明申し上げます。

この法律案の改正点は、第一に、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、港灣運送事業者等と費用を分担して、はしけその他の港灣運送用船舶の建造、貸し渡し等ができるようにすること、第二に、公団の資本金四億圓を五億圓に増額しようとするものであります。

第一の改正点につきましては、昨年の半ばごろより、各主要港において船込みの現象が著しくなり、国際収支、国内生産その他わが国の国民経済の上、種々の影響を与えていることは御承知の通りであります。このような現象を引き起こした原因の一つは、はしけ不足がありまして、今後なお増加する貨物量に対応し、船込みの解消をはかるためには、はしけその他の港灣運送用船舶を増強することが必要であります。

はしけは、従来、港灣運送事業者の手によってその整備がはかられて参りましたが、港灣運送事業者の大半は中小企業者でありまして、資本金五百万圓未満のものが七割を占めている現

状であります。従いまして、これら事業者が融資を受ける場合の信用力、担保力は著しく不足しているため、通常と著しく困難であり、これが、はしけの新造を阻害する要因となり、今回のようなはしけ不足の現象を招いたものであります。

以上のような事情にかんがみ、港灣における船込みを解消し、今後増大する貨物量に対応する荷役能力の増強をはかるための施策の一環として、特定船舶整備公団の業務範囲を拡大し、資金調達困難な港灣運送事業者等を対象として、公団との共有方式により、はしけその他の港灣運送用船舶の新造を行なうことができるよう措置を講じた次第であります。

なお、このため、三十七年度におきましては、公団に対する資金運用部資金五億圓の融資が予定されております。

第二の改正点につきましては、公団の旅客船建造業務執行のための事務経費は、政府の出資する資本金の運用益をもってまかなうことになっておりますが、昭和三十一年度におきましては、業務を円滑に運営するには事務経費を増加する必要があるため、これに充てるべき運用益の増収をはかるため、旅客船事業予算七億圓のうち、一億圓は出資金をもって充て、現在の資本金四億圓を五億圓に増額することとしたのであります。

以上が、この法律案の提案理由及び概要であります。次に、港城法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。この法律案は、港灣事情の変化に伴

い、港の区域が実情に沿わなくなったものを改める等の必要が生じておられるので、港城法の別表を改正しようとするものであります。

改正を必要とするおもな事情を述べますと、第一に、背後地の産業活動の発展による港灣の建設、船舶出入の増加に伴い、田子の浦港、安藝津港について、港則法を施行する等のため、新たに港域を定める必要が生じたこととあります。

第二に、港灣の埋め立て、埠頭工事の進展に伴い、港灣施設が拡張される等、船舶の交通事情が変化したため、京浜港外九港について、その実情に合致するよう港域を変更する必要が生じたこととあります。

第三に、大阪港及び堺港のように隣接した二港が、臨海工業地帯の造成等によって、経済的にも、また船舶の航行及び停泊の事情からも、一体の港灣として機能を發揮しているものについて、港城法上の一体の港域として合併する必要が生じたこととあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

○簡牛委員長 各案に対する質疑は、次会に譲ります。

○簡牛委員長 運輸行政について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 先般、大臣から予算の關係あるいは提出予定法律案のこと等に

だ今申し上げましたように、その方法は行政指導の面でございます、いわばきめ手はないのではないかというふうな面があるかと思いますが、石炭につきましても、内航船主が海上運送法上の運賃同盟を結んでおりますので、これの結末を通じて運輸省としては推進していきたい、かように考えておる次第であります。

○關谷委員 この問題につきましては、業界の安心のいくような具体的な方法をとっていただきたい、内航海運

の混乱をしないような措置をとっていただきたいというのをお願いいたしておきます。

次は、日本の沿岸航路に従事をいたしております小型船舶の無線電話の件であります。沿岸航路に従事いたしております小型船舶の大多數が、無線電信の設備がなく、また、せっかくその設備がありましても、通信士の不足というようことから、結局通信できない船が続出してあります。現状は、航行安全上及び海運業務能率増進の上から見て、ゆゆしい問題であります。一日もゆるがせにすべきものではないのであります。このためには、各船に無線電話を設置するのが最も望ましいという事は、これは識者がみんな認めておるのであります。今北海道、三陸、四国、九州方面には、すでに無線電話の海岸局の設置がありまして、この方面を航行いたしております船は、航海安全と能率の増進上非常に便利になっておるのであります。これらの地区よりも一番大事でありますところの京浜を含みます関東地区に海岸局の設置がないのであります。関東沿岸を航行いたしております船が、非常に不便を感じております。そして電電公社あたりへ設置を要請いたしまして、なかなかこれが実現をしないというふうなことで、利用組合でありますか、そういうふうなものを作ろうというふうなことになるまで、それを近く申請をするのださうであります。こういうふうなことは、これは海運局といたしましてはむしろ積極的に推進すべきであります。に、どういふことで今までこういうことができておらなかったのか、そういう

うふうな事情も承りたいし、そういうふうなものが出て参りました場合には、郵政省へ許可をするように海運局といたしまして努力をする用意があるのかどうか、この点伺っておきたいと思ひます。

○辻政府委員 沿岸の小型船舶に對しする無線通信の問題でございますが、これにつきましては、中短波によります方式と超短波による方式と二つ方式があるわけでございまして、現在普及いたしておりますのは、中短波の方式でございます。ただ、この中短波のものは周波数が非常に限定されております。関係上、将来の問題としては超短波の方式にしたいというものが、電電公社及び郵政当局の考えのようでございます。しかし、これらを全国に網を張りますには、まだ相当の期間と資金を要するのでございまして、将来の問題といたしましては、超短波方式の方が便利であり、また技術的にもいいのかもしれないが、私どもも目先の問題といたしましては、中短波を利用して船舶の航行安全をはかり、また業務の推進をはかりたいという要望については、全面的に推進したい、かように考えております。

それで、今問題がございました利用組合を結成して、関東地区に私設の無線局を設置したいというお話も承っております。郵政当局、電電当局の方へもその実現方を運輸省から強く推進いたしておるところでございます。大体それは認められるという期待を私どもも持っておりますわけでありま

○關谷委員 実現する見通しというこ

とを聞いて安心をいたしました。が、ぜひそう願ひしたいと思ひます。

それから中短波、超短波という技術的なことは、私は十分わかりませんけれども、中短波で今できております海岸局は、みなそれでよく通じておりますし、なお中短波の方が長距離へきくというところであります。そうして周波数のことは、現在使っております周波数どの局へも通じるといふことで、便利でありますので、周波数はもう要りません。なお電波の関係は残っております点もあるところでありますので、これは強制をするといふことでなしに、今の実情に出合うように、やはり中短波のもので関東地区へも海岸局を作るといふ方針で進んでいただきまして、超短波というふうなことはこれから問題で、将来よくなった場合にはまたその方法がつかうと思ひますが、とりあえず今の場合におきましては、この中短波のものが一番便利であるといふことになっておりますので、この点一つぜひ推進をしていただきたいと思ひます。

次に、貿易の自由化に伴ひまして、今年の十月に九〇%、三十八年の十月までには一〇〇%貿易が自由化せられるはずであります。そうなるに参りますと、今まで外船を雇い入れること等につきましては、為替管理法の第四十二条によつてこれを押えることができたはずであります。運輸省といたしましては、この為替管理の面においてこれを制約したのでありましようが、しかし、これが一〇〇%自由化せられるといふことになりますと、外国資本の入つておる会社その他におきましては、運賃の安い外国船を雇うといふような方法に出てきて、邦船が非常な

圧迫を受けるのではないかと、うふうな懸念があるのであります。おそれるうふうなことになるかと思ひますが、そのときになっていろいろろたえても間に合わないのではありませんか。この面については海上運送法等を改正いたしまして、船舶の譲渡、借り受けあるいは貸し渡しといふようなことについての一つの制約をすることができるといふ方法を考へておるか。これは私は、考へなければ大へんなことになると思ひます。アメリカはシップ・アメリカンといふようなことで、アメリカ船ですべてを運べといふようなことを強調いたしておりますので、何らか為替管理法にかわるようなものが海上運送法でやれるといふふうなことにしておかなければならぬと思ひますが、この点を考へねえたいと思ひます。

日本の方でいろいろ外船に不利益を及ぼすような法律は作りたくないといふお考えかもしれませんが、アメリカではボナー法を作つて、日本の船も規制に従わなければならぬといふことになっておりますので、その点は差しつかえないと思ひますが、海上運送法を改正してこれらの点について善処しなければならぬといふようなお考えがあるかどうか、またそういうようなことを今研究しておられるかどうか、この点承りたいと思ひます。

○辻政府委員 貿易の自由化に伴ひます外国用船の問題でございますが、私もいろいろの伝統的な海運国といたしまして、国際海運といふものは自由であるべきだといふことを、長年、国際海運界のいろいろな問題に對しまして、政府としてはそういう立場をとつてきたわけでございします。御指摘の通り、

アメリカにおきましては、ドル防衛に關連しまして、シップ・アメリカンといふふうな問題が起り、また、東南アジアの新興国におきましては、少し行き過ぎた民族主義的な見地から、海運について国旗の差別的な待遇をしようといふふうな風潮もあるのでございします。それらに對しまして、私どもは、国際海運は自由であるべきだといふ見地から、シップ・アメリカンに對しましては、ことあるごとにアメリカ政府に對しまして反省を求め、また、新興海運国に對しまして、国旗差別をしないようにといふことで進んで参つておる次第でございします。

貿易の自由化ができ、為替管理が制限される晩においては、外国船の用船なり外国船が多くなつて、日本海運が非常に打撃をこうむるおそれはないかといふ点であります。私どもは、日本の海運企業の経営力あるいはその集貨力につきましては、世界に劣らないと考えております。ただ、資本の不足あるいは借入金金の過多等によります金利負担を中心とした不利な点が重なり重なりまして、現在非常な企業の弱体化を來たしております。またコストの面においては、金利負担が非常に高くなつておる。これらの企業基盤を強化し、金利を國際並みにやり得るならば、十分に世界海運の競争場裏において、日本海運は決してひけをとらない。かように考へておる次第でございまして、何とか國際市場に競争し得るだけの公平な場を与えれば、特に外国用船について規制を加える必要はないのじやないかといふふうな、現在のところ考へておる次第でございします。今御指摘が

ありましたような自由化に伴ひする

情勢の推移を見まして、もし何らかの法的な措置が必要ならば、そのときに考えていきたい、そのように考えておる次第でございます。

○關谷委員 海運局長のその今の考え方は、非常に私は甘いと思います。必ず二年先には私が言った通りになるのではないかと思ひますが、よくこの点は御検討をお願いしたいと思います。たとい日本が経営力あるいは集貨能力においてまさっておるといひましても、海運企業の基盤の強化策が徹底しておりません今日において、それが同じような競争ができると思ひません。これは為替管理にかかわる何かの海上運送法で規定するか何かの方法でやっておかなければならぬ、日本のタンカー業界が受けるこの脅威は、私は大きいものがある、こういうふうな考えをしております。今から警告をいたしておきます。ことに、石油業法が今度できるよういたしておきますが、この石油業法ができましたならば、これは石油価格の安定というふうなことが出ておりますが、私はこの安定ということは、安い価格で安定せしめるような方法をとると思ひます。そうなつてきますと、この石油価格の三〇%から三五%を占める運賃の面に必ず強いしわ寄せがくるというふうなことも考えられますが、その際外国船で耐えられるぎりぎり一ぱいの線まで競争してきまされた場合に、日本海運業界というものは一たまりもないと思ひます。これは必ずそのような時期がきますので、そのような甘い考え方をせずに、私は今から検討をしていただきたい。その時期がくるまでに十分検討していただきたい。これは今から私は警告をいたしておきます。

次にお尋ねを申し上げておきたいのは、水中翼船の問題であります。最近、水中翼船の非常にたくさん出願があるやに聞いております。この水中翼船につきましましては、十二人以下の人を運びます小型のものにつきましましては、今の海上運送法でいいますと、旅客船としての制約を受けないはずであります。客船として、こういうような速度の早い、一時間に七十キロも走るといふようなものであります。十三名以上積みまます船あたりには四散をする輸送力を持ちますし、これは何とか規制をしなればならぬのではないかと、海上運送法の改正の他は考えておられるのかどうか。そうしてこの水中翼船というものについて、これからどういうふうな指導していかうとしておられるのか。その点を二点伺つておきたいと思ひます。

○辻政府委員 現在海上運送法で旅客船といたしまして規制をいたしておりますのは、十三名以上の旅客定員を持しました船でございます。今御指摘ございましたように、水中翼船で十三名未満の小型のものが、ぽつぽつ出て参つております。この小型の水中翼船が、既存の定期航路にいわゆる政府の許可可なしに進出して、当該定期航路が混乱するおそれがないかどうかという点につきましましては、業界からも御意見がございまして、われわれも、その意見を中心にして検討し、また業界とも話し合つたのでございます。現在、運輸省といたしましての認識の点でございますが、大体この水中翼船、特に小型のものにつきましましては、ガソリン・エンジンをを用いておられます。非常に燃料費が割高になつておる。それからまた、旅客の定員に比べて船員費がかさむこと、また耐波性がないという点から、航法といたしましては非常に不定期的になりまして、コストといたしましては、現在の小型の旅客船に比べて五倍ないし六倍程度のコストになるんじゃないかということ、この小型の船をもちまして定期航路を脅かすような運航はできないんじゃないか、かように考えております。ただ、現在実はすでに二はい運航いたしておりますが、これはいわゆる二点間の定期的な輸送ではございませんで、ある港を中心にして港の付近を遊覧するといふふうな運営をいたしておりますので、この小型の水中翼船による定期航路の混乱という事態は、さほど懸念することはないんじゃないか。かように考えておる次第でございます。従つて、さしあたり海上運送法をこれがために改正する必要はないんじゃないかというふうなことを考へております。

○久保委員 二つほど当面の問題で簡単に尋ねをするわけでありますが、一つは、先般新聞等で報じられた志村観光自動車車の集団雇用の問題に關連して、自動車運輸輸送の状況、これと、もう一つは、明日から施行というか、実施されるところの車両制限令に關連して、特に都市交通の問題をお尋ねしたいと思ふのであります。さしあたり第一番目には、志村観光自動車車の集団雇入れ問題であります。この事件については、すでにそれぞれ監督官庁において必要な監査もいたしておるやに報道されておるの、まず第一に運輸省自動車局の方から、この事業所の監査の結果について御公表をいただきたい、こういうふうに思ひます。

○木村陸政府委員 ただいま御質問のありました先般東京都内におきまますタクシー会社であります志村観光自動車株式会社につきまして監査の結果、道路運送法に基づき行政処分を東京陸運局長においてやつておるのであります。すが、監査の内容を申し上げます前に、一応それまでの当局が関知いたしました事柄を前提とします申し上げたいと思ひます。実は、昨年来、東京都におきまして、ハイヤー、タクシーの輸送力が足らないという点で、輸送力の増強措置をして参つてきたのであります。一方におきまして、運転手がかなり足りないというふうな実情のために、車はふやしたい、一方運転手がなかなか手に入らないというのが実情でございます。昨年の暮れ時分だと思ひますが、この志村観光自動車会社が札幌の方面に運転手を採りに参りまして、約四十名くらいを引き抜いたといふふうな情報を陸運局長はキャッチしたわけでありまます。さらに、一月に入りまして、一月の下旬、今月の二十三日ころでございましたか、このスカウトされました運転手のうち代表者の者が数人東京陸運局に参りまして、募集されたときの条件とこちらに来ての実際の待遇と非常に違うといふことにつきまして、るる陳情があつたわけでございます。そこで、当局といたしましては、ただ単に雇用関係が契約と実質と違うといふことだけでは取り調べようもございませぬので、一般的に道路運送法にのつて適正な事業をやつておるかどうかという観点から、去る二十四日に、早朝から午前中にわたしまして、この会社を東京陸運局は監査をいたしたわけでございます。その監査の結果につきましては、道路運送法あるいは道路運送法に基づきます諸規則に抵触して、適正な運営をやつていないといふふうな事実が相当発見されたわけではあります。

その内容につきまして、ただいまの御質問の答えとして申し上げたいと思います。

第一点は、道路運送法に基づきます運輸規則によりまして、運転日報というものを作成して、常に保管しておかなければならないということになっております。運転日報と申しますのは、個々の運転手が作業、勤務についた場合の運行の実績等でございますが、一日にどのくらい走ったかということもわかるわけでありまして、この運転日報を明らかに改ざんしておると認められるものが相当ありました。二十八両のうち十八両にそういう事実が発見されたわけでありまして、単に改ざんということだけで、まともにはこの規則に触れるわけではございませんが、改ざんされた中身を検討いたしますと、一日三百六十五キロの走行キロの制限が付されておりますが、どうもこの制限をこえて運転しておるといふようなことを推定するに足る事実も発見したということでございます。

それからその次は法規の違反で、相当ひどいものも小さいものもあります。この際でありますので、小さいのも一応あげておきますと、道路運送法の施行規則によりまして、事業用自動車の場合には、車体にタクシーの旨の表示をすることになっておりますが、このタクシーであるということの表示をしない車が十両あったのであります。

それから、同じく運輸規則によりまして、労務員の仮眠施設とかそういう休養施設、そういうものが十分できていなければならないのでございます。

が、この会社を監査いたしましたところによりまして、仮眠室はありますが、そこで必要な員数の運転手が休むための寝具が非常に不足しておる。この場合大体三十二組の寝具が必要であるのでございますが、十八組しか寝具がなかったというふうな点でございます。

それからその次は、昨年の十二月二十八日付で仮採用した十八名の運転手がございまして、これは日雇いのまま本年の一月一日から現在までずっと業務に服させておいた。正式な雇用契約の締結をしていないという事実が発見されました。これは普通車一両につきましては、大体二・四人分の運転手が必要でありますので、この二・四人に相当する運転手は、正式な雇用契約のもとに採用した運転手でない限りはならないのであります。それ以上に運転手を補充的に使う場合には日雇いのままでもいいのであります。この必要員数内において日雇いの運転手を使っておったということが運輸規則に違反しておるのでございます。

それからその次は、労働基準法によりまして、連続勤務は二十八日ということになっておりますが、運転手の場合につきましては、勤務の状態あるいは事故防止の観点から、十四日以上続けて勤務をさせることはよろしくないというふうな運輸規則になっておるのでございます。事実を調べてみますと、昨年の十月二十六日から同じく昨年の十二月四日までの間に十五日以上の連続勤務をさせられた者が十一名もおった、必要な休養を与えていなかったという事実がございました。それから自動車事故につきまして

は、事故報告規則によって、重大事故につきましてはその都度報告をすることになっておったのであります。監査の結果、三十五年の十一月六日、同じく十一月十日、それから三十六年の一月十一日、それぞれ重大事故を起こしておるのでございますが、重大事故の報告を全然していないというふうな事実も発見されたのでございます。

なお、次に車両法によりまして、常に使用車両につきましては十分整備しておく必要があるでございますが、検査いたしました二十二両の車両のうち、八両は整備不良の車があったというところでございます。

そういった違反事実が発見されたもので、このように多数の項目にわたって、道路運送法あるいは車両法、それに基づく省令等に違反して、運営の適正がはかられていなかったというふうな事実が発見されたのでございます。

○久保委員 今お話がありました監査の結果というが、内容であります。これは現在保有車両に対して運転手の確保ができていないということ、もう一つはいまだに前近代的な経営管理をしているのではなからうかという疑いが出るわけなんです。これはいろいろ問題点はあるかと思うのであります。一つにはこういうふうな地方の都市から東京に集団的に運転手を引き抜いてくるというのは、昨年の当委員会においても同僚委員から指摘された事項であります。最近の大きな事件といえますが、事柄であると思うので、これに対してお尋ねしたいのは、運輸省当局としては、まず第一に輸送

力増強として昨年東京都においては増車を決行したが、増車を決行する際において、運転手の確保についての見通し、あるいは対策というものも関係方面との協議の上においてこの増車を決定したのかどうか、これをまず第一点として伺いたいのであります。

○木村(陸)政府委員 東京都の場合に、特に二十三区の場合に、輸送力を増強をいたし、車両をふやします場合には、御承知かと思いますが、陸運局長の諮問機関であります自動車運送協議会というのがあるわけで、この委員の中にはそれぞれ関係の行政機関の代表者の方あるいは民間の経験者あるいはその方面の権威者の方を入れた協議会に諮問いたしまして、そして増車についてのいろいろな点を検討していただいております。その答申に基づいて増車をいたしておりますわけでありまして、お話しの方や車と運転手が足りないというふうな実情も、当時この協議会において議論されたのであります。従いまして、その結果、増車の場合につきましては運転手の確保等についても十分なる措置を講ずるようというふうな答申を陸運局長は受けております。これに基づきまして、増車の場合の陸運局長の方針をいたしまして、増車に必要な運転手の入手見通しの確実性ということにつきまして、当局としては十分これを見ていくという方針を明示いたしております。なお、運転手が不足というふうな状況から、運転免許の所管をされております公安委員会の方にも、その対策について考えていただきたいというところを、自動車運送協議会の名において建議もいたしております。そういうような方法を講じてまして、増車を

申請する側におきましては、あくまでも運転手の確保が十分であるということの見通しの上に申請をするように指導いたしております。

○久保委員 ただいまのお話だと、見通しをつけて増車をするようにという話でありましたが、いろいろの会社がございますから、これに対して個別に審査をしていくと思うのであります。たとえばこの当該のタクシー会社にしても、昨年三十何両か増車をしておるわけであります。これを許可するにあたっては、ただいまお話し通りの運転手の確保がまずなされておるかどうか、こういう前提でやっておると思うのであります。結果はそうじゃなくて、増車全体のワクがきまると同時にきまるといふか、増車の申請後こういう事業所からそれぞれ出てきておる。そのために業者自身は運転手の確保についてはあまり確信はないが、一つの辺で増車に飛びついておかなければ損だろ、こういうふうな考えから、両方からいってこの問題が起きておると思うのであります。この両方、運輸省当局、さらには事業者、この両者から問題が今日出てきておるわけでありまして、この点を解決しなければ根本的な解決はできないだろうと私は思うのであります。でありますから、今の御答弁では、どうもわれわれ自身は納得しがたい。はたしてこの事業者、会社が運転手の確保ができるのかどうかという見通しが立たないうちに、警察庁に向かって、いわゆる公安委員会に向かって、運転手の手配も一つ何とかしてほしいという建議というか、そういう書面を出しただけで、それであとは増車をやって

いくということについては、無方針のきらいがあるのではないか、こう私は思うのであります。

その問題はいずれにいたしまして、とにかく当該会社のたゞいま発表されました監査の内容についても、どうもわれわれ自身、この会社だけの問題ではなさそうに今日思うわけであり、これは推測でありますから、業界に対しては大へん失礼かもしれませんが、われわれの見たところ、この一社だけでなく、数多くの会社がこういう実態ではなからうか。この肅正というか、この態勢を整備するということが今日一番大事な問題ではないだろうか、こういうふうな思ふのであります、これに対しては自動車局長いかに考えておりますか。

○木村(陸)政府委員 御指摘のように、こういった事業の運営が適切に欠いておるといふような実情の会社が他にもあろうかと私も考へるのであります。そこで、陸運局といたしましては、常に事業者の監督指導ということに意を用いて、適切な指導をやっておりますが、しかし何さま東京都下におきましても事業者の数が三百有余ございます。そこで、特に今回こういうふうな事件が当局の監査の結果明らかになりましたので、この点も十分反省いたしました、事業者別の監査を厳重に、しかも数多くやりたいということ、目下それらの事業者につきましては、抜き打ち的な監査を実施いたしております。なお、いかなる事業者からやってくるかというふうな問題につきましては、陸運局のいろいろな考え方によりまして業者を選んでやっておりますが、特に警視庁の方から、この会社は

非常に事故が多いというふうな連絡をその都度受けておりますので、そういうことも非常に強い参考資料といたしまして、監査の対象の業者を次々ときめて監査をいたし、その結果によりまして、指導改善できるものは指導改善する。また罰則を適用して、制裁を与える必要のあるものは処分をするというふうな措置を講ずるように、目下それを実施いたしております。

○久保委員 その監査の方法その他については、それは御当局に御一任申し上げますが、ただもう一点、これに関連して申し上げたいのは、昨年増車をされたが、増車先についての監査がどういふふうになっていくか、増車はしたが運転手がなくてこの会社と同じようなケースになっているものがあるのではないかというところが、まず第一だと思ふのです。増車が完全にされて、聞くところによれば、増車した分は、大半が稼働していないというふうにも聞いている。まさかそうではないかと思うけれども、そういう話もあるわけですから、これはどうですか。いかがですか。

○木村(陸)政府委員 監査にあたりましては、昨年中増車いたしました会社は、もちろんその対象に含めて監査をいたしております。それから増車をした車が、運転者が不足のためにほとんど動いていないというお話でございますが、的確なことは調べにくいのでございますが、運転手が足りないためにやむを得ず休んでおるといふような場合もあるように聞いております。ただ運転手の使い方でございまして、従来事業の運営その他からいまして、三交代制でその車を

使うというのが従来のやり方でございますが、運転者が不足しておるような場合には、一両について一人の運転手、しかも労働時間、勤務時間というものを法規の範囲内において考慮してやるというふうな方法も、いろいろ方法を講じて車を使用しておるといふような実情もあるものでございます。

○久保委員 まあ、いずれにしても当局は増車をした責任というのはいささか感じてはいると思うのであります。増車したものは、いわゆる交通逼迫ということから増車をしたのでありますから、それが事実上運行されていないというふうな実態にあるとするならば、これは当局の責任でもあろうかと思ひます。決して私は責任を追及する意思でもって申し上げておるのじゃないのであります。しかも業者も自分の実力というか、そういうものも考えずに、とにかくこの際一車でも二車でも増車を、権益だけは擁護しておこうという考え自体も反省さるべきだと思ふのであります。その前に先ほど申し上げたように、実態として稼働していないとすれば、これをいかに正常に稼働させるかがまず当面の問題であらうかと思ひます。そういうことをまず考えられると思ふのです。

そこで関連して、警察庁から富永参事官がおいでになっておりますから、お尋ねしたいのですが、先ほど自動車局長からお話がありました運転者の確保については、そういう要請があったらと思うのであります。これに対してはいかなる対策を今日とっておられるのか、これについてお伺いしたいと思います。

○富永説明員 車が足りないから運転者を確保するという確保の問題は、率直に言いますと、これはむしろ自動車行政をやられておられる方、あるいはまた業界あたりでみずから育成すべき問題だと思ふのでございます。私の方には、あくまでもその人が運転免許をとられるのに値するかどうかという見地から試験を行なっておるわけでございます。ただタクシーの運転者につきましては、現在のところ第二種免許という形になっておりますので、たとえば二種免許にしますと、その資格において経験年数が三年要するというふうな点がありますので、これは公安委員会が講習所を指定した場合においては、その三年の期限を二年に短縮できるといふふうな緩和の措置はそれぞれ地方ではおこなっておるというふうなことはおるわけでございます。それ以上運転者が足らぬからどうするんだというところになりますと、直接は、私もやはり行政機関でございますので、確保の問題につきましては、ここでどうと申すわけにはちょっと私の方の立場として申し上げにくいと思ふのであります。しかし、今申しましたように、経験年数の緩和といひますか、この点の措置は講じております。

○久保委員 そこで今お話があった通りであります、運転者の確保は、言うまでもなく、運輸行政の一環として考える性質のものである。と同時に、それ以上に当該事業者が当然自分の責任において確保することが先決でなからうかと思ふ。

そこで、これはできるかどうかかわかりませんが、せっかくこの業界は大きい業界だそうでありまして、業界が自分たちの傘下においてこの確保をや

ることも一つではないかと思ふのです。なるほど、聞けば各事業者単位でそういうことをやっておるそうでありますが、そういういたしますと、免許をとったその次の日にはさよならということでは行つてしまふ、こういうふうなことがあるのだそうでありまして、こういうのも業界自身の工夫と努力によつてはある程度防げらると思ふのであります。こういうことを運輸省としては指導はしていないのであります、いかがですか。

それからもう一つ続いて申し上げたいのは、二種免許の基準について、これは改める意思があるかどうか。

○木村(陸)政府委員 ただいまお話しのように、運転手の養成あるいは確保の問題につきましては、業界もわれわれとともにその方法を講ずるべきでありまして、業界といたしましては、個々の事業者それぞれ大きいところでは自分のところでそういった養成機関を作っておりますし、また業界全体として昨年来運転者不足の実情にかんがみて養成機関を作つて養成しているのがあります。当局といたしましては、そういう場合にできる限りの協力はいしたい、かように考へて、連絡もとりしております。

なお、運転者の資格、ことに旅客用営業車の運転者の資格等につきましては、陸運局長の指定しております養成機関等もありまして、そういう場合の当局としての指導その他につきましても、今後さらに一そういろいろな点におきまして力を入れていきたい、かように考へております。

○久保委員 この運転手の雇用の問題について労働省の方に続いてお伺いし

たいのでありますが、まず第一に、この当該の志村観光自動車への雇入れ、いわゆる募集並びに雇入れの方法は適法であったのかどうか、いかがでありますか。

○大島政府委員 ただいま先生から御指摘のございました志村観光タクシーの問題につきましては、運輸省から先ほど報告申し上げましたように、北海道地方から約四十人ばかりを集团的にこちらへ募集したケースでございます。ここから起こったトラブルでございます。私も、私どもの方の労働法の観点から問題点は、一つは、労働基準法の十五條に、労働契約の締結の際には労働条件を明示しなければならぬということがあります。もう一つは、職業安定法の三十六條に、御承知の通り、人の募集は原則として公共職業安定所、いわゆる職業安定所で行なうことになっております。それ以外には有料、無料の職業紹介事業による場合は、直接の新聞広告による募集、この場合は、募集の内容を職業安定所に通報することになっております。それ以外に、直接にその事業の地域外から募集を行ないます場合には、労働大臣の許可を要すること、三十三條は規定をいたしております。本件の問題につきましては、先月ずつと、関係当事者を労働基準監督署に招致いたしまして、双方の言い分も聞き、また直接の労使の間の折衝も持ってもらいました。一昨日一応の解決をいたしましたのであります。ただ、問題は、この志村タクシーが、直接募集を無許可でいたした疑いがあるのではないかと、この点も考えられて、現在、東京の所轄の安定所並びに北海道の所轄の所において、その辺の募集の

際の実態を詳細に調査せしめております。まだ結論は出ておりませんが、若干さういった疑いがございますので、詳細に調査いたしたいと思っております。

なお、この件について、久保先生の御質問になります趣旨は、一方において、先ほどお話のありましたように、中小企業全般、ことにこういったタクシー業界における労働条件の向上、労務管理の近代化、こういった問題と、もう一つは、最近のような求人難の時代でございますので、こういった直接募集の問題が今後出て参るかどうかという点で、こういった点についての問題であろうと思っております。ここに、この直接募集につきましては、新聞広告の場合ですと労働条件が明らかにありますので、ただ直接募集の場合は、職業安定所で行ないます職業紹介、この全国的な計画を攪乱される問題もございまして、ことに、この募集の条件が、口で言いますのと事実とが食い違うという点が聞々起りやういと思っております。こういった点、私どもの方の職業安定所をできるだけ全国的、広域的に行ないます努力と並行いたしまして、無許可の地域外直接募集、こういった問題については一つ御趣旨の線に沿って強力に取り締めて参りたい、かように考えます。

○久保委員 そこで統一してお伺いしたいのは、ただいまお話の通り、運輸者の確保というものは、非常に乱戦の上の需給の安定をはかるというののが一番大事だと思えます。そこで、これは安定局長の権限もわかりませんが、安定局長は、労働の需給関係の調査、研究をなして、これを公表すると同時に、需給調整をはかるという任務があると思うのであります。もうこの需給関係をはからなければいかぬ時代なんです。これは単にタクシー運転手ばかりではないのであります。特に問題は深刻になってきておる。地方における運転手、都会地における運転手、これがしつこく波動を来しておる。しかも正常な姿でない。この事件になったような形で今日までやってきておる。これを安定をはかるという方法、これは当然労働省として確立したて、この方針で需給安定をとかくはかるということが必要じゃないかと思うのですが、これに對しての御方策は、いかがですか。

○大島政府委員 現在、御承知のようにな求人難と申します。労働需給のアンバランスが生じておまして、全国的に職業紹介の仕事が、単に職業安定所に雇用の流動化をはかり、職業紹介の広域化をはかって参るという方向に進まねばならぬという点は、先生御指摘の通りであろうと思っております。ことに、このような業界におきましては、特に問題がはなはだしく、またその結果が、一般公共の福祉への影響が非常に大きい問題でありますから、先生御指摘の通り、早急に運輸当局とも連絡をとりながら、こういった問題について広域的な職業紹介並びに運転手の積極的な養成、こういった問題についてできるだけの努力を早急にいたしたい、かように考えております。

○久保委員 とにかく安定法十四條であります。今申し上げたような条項がございまして、これはやはり有効に働かせて、とにかく戦線を整理する――言葉は悪いのでありますが、お互いに引き抜き合戦をやっている、うして――こういう事故を起こすということになる、しかも稼働すべき車が遊んでおる、片一方は入り用な車がたぐさんある、こういうことは一刻も早く解決すべき事項だと思つて出ておる。そこで、政府代表として出ておられる運輸政務次官にお尋ねしたいのは、早急に閣議の席なり何なりに持ち込んで、さしあたりこの自動車運転者の需給安定の方策を確立して、強力ないわゆる戦線整理の方途を講ずる意思があるかどうか、これをお伺いしたい。

(委員長退席、高橋(清)委員長代理着席)

○有馬政府委員 実情は仰せの通りであると申します。御意向を十分大臣にお伝えいたしまして、御相談いたしまして、善処いたしたいと思っております。

○久保委員 そこで、基準局長のお話では、現在、募集なり雇入れの方式が違反の疑いがあるのを取り調べ中だというのでありますが、これは事この会社に限らない問題でありまして、多くの問題がひそんでおると思うのであります。これは一つ強力に監査なりを通じて、やはり摘発ばかりが能くはないと思つたので、指導を強化する必要があると思つたのであります。特に来年度予算等においては、そういう費用はたくさん盛ってあります。○大島政府委員 この職業安定行政全般について、特に細分してさういった経費を明記して掲げてありませんが、全般的に先ほど申しましたような職業紹介の広域化、雇用の流動化あるいは職安業務の拡充、こういった点について、

ては相当な予算を計上いたしまして、現在御審議を願つておるわけであります。

○久保委員 それから、基準法関係で、先ほど自動車局長があげられた監査の内容からいっても、これは基準法違反の疑いが相当あると思つておる。ごれたと同様に処置をされることを要望しておきます。

そこで、時間もありませんから次に移りますが、運転者不足につけ込んで、いわゆるやみの運転者供給の組織網があるやに伺つておりますが、自動車局長は御存じでありますが、まず第一にこれを伺つておきます。

○木村(陸)政府委員 そういふふうなうわさのあることは聞いておりますが、事実をつかんでおるかどうか、これは東京府の交通裁判所でありまして、これはたまたま行くと、すぐにかかるといふのであります。私がここに持っているのは、これは北海道のものであります。これは、本部が東京にあるわけですが、これは表は、いわゆる自動車事故の調停役といふこと、さういふことでしてあるやうにも見受けられるのであります。たぐさんいろいろな事業をやることがなっております。さうして社団法人でございます。そこで、これは広告欄でございますか、広告というかこれは「会員の特典」ということ、その中にさういふことが書いてあります。この会員のなれば、「運転者の就職斡旋並びに臨時運転者の派遣をいたします」ということが書いてある。これは労働者にお尋ねしなければなりませんが、これは職安法なり基準法に――基準法はどうでございます

か、とにかく職安法に抵触するものだとわれわれは考えているのであります。いかがでしょうか。

○大島政府委員 職業安定法によりますと、労働組合が職業紹介をすることは許されておるものであります。それは他公共職業安定所以外において、そういった労働供給を行ないますことは禁止されております。

○久保委員 これは全国に組織があるということでも丁寧に地図まで書いてございす。なるほど表向きは官庁への届出には、今申し上げたような事項はないことだろうと思うのであります。が、実態としてそれはどういふふうになっているか。これも私が直接調査したわけではございませんが、現在の運転手不足につけ込んで、これとまた違うのでございましょうが、いろいろなたまりがありまして、そこに参りますと、いわゆる本職は何かやっております、たとえばそば屋の出前持ちをやっております。な人を一日限りで連れてきて運転をさせている面がある、こういうことを聞いておるわけでありす。これは監査の結果の中にも入っているのではなからうかと思うのであります。が、当該会社側は、そば屋の出前持ちをやったかどうかは別として、そういうものに類したものの中での監査には現われたかどうか、いかがでしょうか。

○木村(陸)政府委員 ただいま御説明申し上げましたように、会社が日雇いで採用しておる者が十八名あったというのでございす。この十八名の日雇いの運転手はどういう前身であったかということまでは実は調べており

ません。日雇いであったという事実の限度までしか調べておりませんので、その背後のことはわかりません。

○久保委員 これはやはり労働省の管轄になります。こういうものの実態について今までお調べになったことがございすか。

○大島政府委員 御承知の通り、職業安定法によりますと、有料の職業紹介事業というのがございす。しかし、これは特別の職種に限られておるもので、芸術関係とか、そういうものに限りておる。タクシーの関係につきましてはそういうことはございせんし、従って、東京都内には労働組合による供給事業がたしか二カ所くらいあったかと思ひます。それ以外については承知いたさないものであります。そういう問題についてはもちろん不許可の違法の問題でございす。取り締まりの対象になるわけでありす。当然私も調査いたさなくてはならないと思ひます。ただ、現在まで寡聞にして今御指摘のそういった組織については私も承知いたしておりませんでしたが、なお一つ詳細に調査をいたしたいと思ひます。

○久保委員 ただいまお話しした通り、早急に先ほど申し上げた需給安定をはかるという面から軌道に乗せるのが必要だと思ひます。実際はそういうものもあるものであります。頭数としてはある、しかし正規のルートには乗っていないところに戦線の混乱の要因もあるものであります。これを軌道に乗せるということでは、御調査を急がれた方がいいのではなからうかと思ひます。これはかなり有名な人が責任者になっておられるので

す。でありますから、この名前から見れば、まさに法違反などはやっております。また、やみの運転手供給事業などはやっております。たとえ確信をしていますが、こういうふうにして書いてあると、何かそれに関連するのではなからうかと思ひます。これは富永参事官がおられますからなんでありす。何か東京で交通事故を即決するところがあると思ひます。これは事故を起こした運転手がたまりに一ぱい詰めかけて、首をうなだれているのを、肩をたたきながらこういふものがある、一つおれのところにくらえをしないかというところがあるのであります。これは目の前で事故原因を作っているような事態があるものであります。から、一つおれを見てお調べをいたしたい、こう思ひます。話に出ました労働組合の供給事業は、われわれも承知しております。こういうものをやはり相当に育成していくということも、この際真剣に考えるべきであります。

そこでお尋ねしたいのは、自動車局長はそういうものがあることを御存じでしよう。いわゆる供給事業というか、自動車運転手の労働組合が、そういうことを一生懸命やっておられるという事態をおわかりでしょうか。

○木村(陸)政府委員 存じております。○久保委員 存じておられるとするならば、やはり運輸省当局も真剣にこれらの組織を強化発展させることも考えるべきだと思ひます。それかもう一つお伺いしたいのですが、実態は、先ほど申し上げたように、業者はやみに依存しておる割合が

相当多いという事実であります。これをどう処理されるか、運輸行政の立場から自動車局長いかがでしょうか。どうしますか。現実には先ほど申し上げたようなやみのルートで雇用して、その場しのぎをやっておる。これをどうしたいか、いかがでしょうか。

○木村(陸)政府委員 その問題まで運輸行政として手を広げることは非常にむずかしいと思ひますが、私の考え方としては、問題は増車する場合の全般的な運転手の点から生じておると思ひます。そこで、既存の事業者の場合に増車をいたしますときには、東京では大きな一つの協会がありまして、もう一つ別に小さな協会がありまして、いづれにいたしましても増車の場合には、協会、団体として会員と十分相談をされ、増車の計画を立てて当局に申請されるわけでありす。そこで、この団体の通過について、いやくもすでに免許を得て事業をやっておるタクシー事業者というものは、これが非常に公益性の高い事業であるという意識が非常に強いわけでありす。で、そういう個々の会員がそういう意識を高くして、公益的な精神を持たせて、増車の場合の運転手の入手等につきましても、運輸関係の法規はもとより、労働関係の法規にも違反しないで運転手の確保ができるという範囲内において増車を考えていただくことをわれわれとしては強く要請したいと思ひます。それから新規に免許を与える場合におきましては、もちろん運転手確保の見通しにつきましても詳細に調べるとともに、免許をもらって四カ月以内によい事業のスタートをいたしますときには、事業開始の

確認という行為があるのであります。特にこの時点におきまして具体的に、そろえておる運転手というものが合法的にそろえられておるのかどうかということ、われわれの手の届く範囲内におきましては十分確認をして事業開始を認めておるということをやっておるのであります。さらにこの点をより一そう漏れないように、またできる限りの確に詳細に調べてこれを認める措置をするという点を一そう強めていく、こういうふうを考えております。

なお、お話が違いますが、ついでに申し上げておきますが、今回のこの事件につきましても、気の毒な目にあわれた運転手につきましては、出は北海道でありますので、協会からの話を聞きますと北海道の方の協会、これらの運転手が北海道に帰るための旅費あるいはその間出費したものの等について十分めんどうを見て北海道に帰し、それぞれ就職のあっせんをするというような措置を講ぜられることになっておるようでありす。で、われわれとしてはその点を非常に多とするものであります。

○久保委員 時間もたくさんないようでありす。もう一つだけこの問題をお尋ねして終わりにしたいと思ひます。

いづれにしても、戦国時代のような形をとることは、公共性の面からも安念性の面からも、あるいは事業発展の面からもまずいことではあります。特先ほど政務次官に申し上げた通り、計画を立てて、そのためには先ほど申し上げたようなやみの問題も取り締ま

るといふか、これを軌道に乗せるといふようなことも必要とわれわれは考えております。早急に確立をしてほしい。そのためには、運輸省あるいは労働省あるいは自治省とか警察庁とか、そういう関係者が集まったものを一つ作る。あるいは業界も、単に業界としてありながらも、各営業者というか、事業者が各個ばらばらな形でそういう協定を守り得ないという事は、これは恥すべき行為だと思ひます。自殺行為でありますから、敢て慎ませるよう運輸省としても指導監督をしたいと思います。じゃないか、こういうふうに思ひます。

そこで、次の問題に移りたいと思ひます。次は、あしたから実施の運びになりますところの車両制限令についてお伺いをしたいわけでありまして、この車両制限令を作った一つの大きな眼目——というよりは、それが最近の事象からいへば、ほとんどではないかと思ひるのは、狭い道から大型の車を追放するというのが、まず中心だと思ひます。ところが、この車両制限令からいいますと、三十九年の七月一ぱいまでは、まあまあということであるようであります。これではたしていいのかどうかというところが一つ。

もう一つは、あしたからこの狭い道路に對するところの車両制限令の規制をするわけでありまして、これに對するところの施設なりあるいは要員の配置、こういうものが完備しているのかどうか。漫然と車両制限令を作っただけであつて、これに對するところの實際的な行動が伴わぬならば、残念ながら車両制限令は紙に書いたようなものになると思ひますが、この事實について、

建設省が主管でありますから、建設省にまず第一にお伺ひします。

○高橋説明員 車両制限令についての御質問にお答え申し上げます。

すでに重量につきましては一部行なつておりますが、幅だとか重量の一般的な制限等につきましては、明日から施行になるわけでございます。昨年七月に車両制限令が公布になりました以降、この趣旨、またはこれについて趣旨通りに円滑に施行するための施行通達も出して、また、各ブロックごとに説明会を開催いたしました。また各県は、それに基づきまして各市町村を集めて、具体的にいろいろPRの会合を催したのでございます。

それからこの車両制限令の実施につきましては、建設省、運輸、警察、三者が共同してよく協議をして施行することが必要になつて参りますので、三者協議会の設置要領を作りまして、これの具体的な協議事項その他につきましても、各県に通達をいたしまして、すでに指導いたしておるわけでございます。

具体的に申し上げますと、地方からは具体的な詳しい報告はないわけでございますが、東京につきましては、すでに幅の制限につきまして、繁華街、駅前においては、よりその制限を強めるといふことができるわけでございますが、それにつきまして、十三カ所ばかりその指定の準備をいたしまして、その指定をいたしますと、どういふ幅の車がその道路は通行できる、それ以上は通行できないということを示す道路標識を立てるわけでございます。この準備もすでに東京都はいたし

ておりまして、あすから実施することになつておるわけでございます。

○久保委員 東京都については十三カ所、こういうことでございしますが、標識とか、たとえば道路監察員ですか、そういうものの配置はもうできておるのではありませんか、いかがですか。

○高橋説明員 東京都につきましては、すでにそういう準備態勢を整えておるわけでございますが、地方につきましては、実情がまだ詳しくわかりませんけれども、そういう要員の配置だとか、道路標識を立てるとか、いふことは、まだ予算の折衝の段階で、できていないと聞いているわけでございます。ただし、この道路標識につきましては、

これは、この車両制限令の中でよりきびしくするときに特に必要になつて、これを敷設するわけでありまして、東京都以外のところで、まだその制限令にある幅の制限よりもっと道路管理者として制限をきびしくするという措置をとらない限りにおきましては、さしあたりは道路標識の必要がない、こう考えるわけでありまして、

○久保委員 大体お話を伺つており、あるいはこの制限の内容を見ますと、この政令は、まあまあできるだけやっただけで、いかにでしようか。

○高橋説明員 この車両制限令の趣旨というものは、狭い道路から大型の自動車を追放しまして、事故をなくして、道路の高度の保全をするというところであります。御指摘の通りでございます。従つて、この車両制限令の円滑な、また確実な実施ということが、事故防止あるいはロードの欠損を防止するという意味において非常に重要でござ

いますので、この点につきましては、ただそういう制限が実施されればよいということではなくて、もっと道路の実態を把握しまして、道路管理者として十分実情に合うように、より円滑に実施するというところで指導いたしていただくわけでありまして、

○久保委員 大体お話をそういうことになるでしようが、実態はそうではないと思ひます。

○有馬政府委員 昨年の末以来、交通関係の閣僚懇談会で熱心に討議された結果に基づいて、関係各省がその方向に従ひまして鋭意努力していることと、

ございまして、十分な熱意を持って進めているものと確信いたしております。

○久保委員 自動車局長にお伺ひしますが、特にバスあるいは路線トラック、これはバスがおもひでしようが、バスの車両制限令によるところの規制は、三十九年八月から実施されるというのですが、その間はどうかというふうにしていくということですか。新聞紙上であなたの方の参事官の談話発表を見ると、そう簡単に路線変更とかなんとかいうことはできませんという記事が出ております。それも一つでしようが、三十九年八月からこの面が実施されるから、それまではまあまあそのまゝやつておけ、こういう態度にとれませんが、いかがでしようか。

○木村陸政府委員 バスあるいは路線事業につきましては、三年間の猶予が置かれてあります点、最近非常に問題になつております。いろいろ私たちの説明も十分でないために、誤解を起こしている向きもありますので、いささか詳細に申し上げたいと思ひますが、このバスあるいは路線事業につきましても、特にバスが問題でござい

ますが、三年間の猶予を置いてありますのは、この政令の性質からしまして、東京とか大阪とかいう大都會にのみ適用されるのはございせん、全国的に適用されるわけではございません。そこで、かりに一例をとりますと、ごくいなかの町村等で、一本の道路しかない。そこに従来ある程度——五十乗りなり四十五人乗りの中、大型の車が走っている。それが今度の車両制限令の適用を受けると、とたんにそれが走れなくなるといふ場合に、それでは、あすから実施になるとあすから直ちに走れなくなるといふことになる、利用者非常に困る。それではどうしたらいいか。で、考えられますことは、走れるように、制限令に合うように道路の拡幅をする。これもすぐにはできる問題ではございせん。次に、それじゃもうそこでバスをやめてしまふ。これは簡単でございしますが、やめてしまふと、沿道の人たちは交通の利便を失ふということになります。これもできません。そうしますと、結局ある期間の猶予をもらつて従来通りその車で走るか、あるいは車両を小型にかえまして、制限令に合うような車を走らすということになるわけでございますが、車両を小型化したしまして制限令に合うように走らすためには、

そういう地方で営業いたしておりますバス会社は、おおむね小規模なものが多いわけでございます。特に、経営上

配当などもほとんどやっておりません、どっかといひますと、財産を食いつぶしながらやっておるといふのが実情でございますので、一阿ぐらゐの車を買ふならまだしも、そういったなかの路線ばかり持っており業者として、相当小型の車両を買わなければならぬ。そうすると、自力で買えないので、銀行から借りなければならぬ。そういうふうな面もございまして、直ちに小型を全部そろえて走らすというわけにもいかぬというふうな実情にありますので、そういうふうな全国的な観点から考えまして、三年間の猶予を置いて、その間に道路の方で直せるものは直す、それからかわりの道路があるならそれを使う工夫もする、あるいは車をどうしてもかえなければならぬ場合には車をかえる、そういう措置をするというふうなことがありますので、その間にわたっていやしくも利用者が車の便を失うということとはできるだけ避けたいというふうなことで、三年の間にそういう措置をするという時間的余裕をつけたのであります。もちろん、すぐそばに代行の道路があったり、あるいは都会のようなところ、大会社で自分の路線の一部をそういう車にかえればよいというふうな犠牲の少ないところでは、三年を待つまでもなく、できるだけ早くこの措置をとるうちに、われわれも行政指導いたしますし、また業者みずからもそういう心がまえで準備をいたしておるようであります。そういう意味合いの三年という猶予でございますので、三年間眠っておって三年の終わりに全部やるという趣旨では毛頭ござい

ませんので、その点を御了承願ひたいと思ひます。

か、これはどうですか。おわかりでしょう。

置を警察でとってもらえば緩和できる、また、それはどうしてもできなくて、施設の整備をしなければ一般の国民生活に非常に不便を与えるというもので、そういう分類ができるわけでございます。そういうものにございまして、極力建設省系統で道路の幅なり舗装を行なつて、一般に迷惑のなからぬようにいたしたいということでは計画をいたしております。その具体的なことにつきましては、調査結果を待ちまして、三者協議会で各都道府県単位ごとに具体的に協議をして、そうして中央でも三者の間で十分打ち合わせをいたしたい。そうして、三年間猶予期間がございしますけれども、できるだけ早く、この車両制限令の趣旨の通りに実施されるようにいたしたいと考えておるわけでありませう。

メートルのトラックが、あしたからは、通常の場合におきましては、最低の道路の総幅員が六・五メートルなければ通れないということになる。これは市街地区域外におきましては、六メートルということになるわけでありませう。これは道路管理者が、特に歩行者の多い駅前とか繁華街の道路というところで歩道のないところにつきましては、時間を区切ってこの指定をいたしますと、それがよりきびしい制限になるといふことではございませう。結果的には、七・五メートルなければ二・五メートルのトラックは通れないということになるわけではございませう。これは一般に幅の制限というものは、その車道におきまして車がすれ違ひするといふことができて、そのすれ違ひの余裕幅というものを〇・五メートルとするわけではございませうけれども、歩行者の多いという繁華街だと駅前におきましては、一・五メートルということでは、一メートルよりいかに幅をとるといふことから、そういうことになるわけではございませう。そういう指定を十三ヶ所、東京都が道路管理者としてとつたといふことを申し上げたわけでありませう。

〇久保委員　そこで、警察庁富永参事官にお尋ねしたいのですが、今度の車両制限だけから見ると、あなたの方は、外にいろいろな形になっているのです。たとえば今も路政課長御説明の通り、繁華街あるいはこの車両制限令に基づいてのいわゆる制限にしても、道路管理者側が指定する。指定する場合には、どうなんですか、関係の公安委員会と協議の上やるのですか。あなた

〇久保委員　路政課長にお伺ひします。自動車局長の御説明でわかりました。なるほど全国的でありますから、三年目の終わりと云うか、三十九年の七月に全部やるというわけじゃなく、その間いろいろやるんだ。ところが、この政令が出てから半年になる。建設省が出した政令であります。それが、三年後には政令通りやるといふことではございませう。政令通りにやるとするが、費用の問題その他で早急にはできないから、三年後にやる。そういう余裕があるのだ、なるほどさうだと思ひます。だとするならば、少なくともこの半年の間に、全国的に問題点を集約してあるかどうか。これは道路を拡張するのが可能であるから道路の拡張でいく、これは拡張不可能であるから路線変更でいく、あるいは一方通行でいく、あるいは全然通さぬ、こういうようなケースが一応あると思ひます。その手順が踏まれていないで、あしたから実施ということには、私はどうも承服しかねると思ひます。だから、先ほど申し上げたように、漫然と三十九年の八月まで見てどうかというふうにとれる。出したが、できるところからやつてほしいという政令じゃないかと思ひます。真剣にやられていないらば、そういう手順がきめられていないはずであります。もしもきめてあるというのなら、それじゃ来年度は、そういうものを件数にしてどの程度道路の面では拡張するのか、制限令に基づく規制の影響によるものの拡張はどの程度、何カ所ぐらいか、あるいは運行の制限なりをするのはどの程度になるの

〇高橋説明員　今の制限令の適用につきましては、路線バス、トラックにつきましては、これは三年間猶予でございませうけれども、その他の一般車両については、明日から適用になるわけでありませう。これは道路管理者がいろいろ指定その他をしないで、幅だとか長さ、高さ、重量につきましては、制限が加わるわけではございませう。従いまして、この関係の道路がどういう状態にあるかということ調査をいたしておるわけではございませう。主要地方道以上、一國、二國、高速道、主要地方道につきましては、調査がまともについておるわけでは、調査が完了いたしました。現在のところまだ調査が完了して、現在のおところまだ調査が完了して、調査結果を待ちまして、早急に、都市交通との関連で、都市の交通の渋滞がないようにいたしたいと考えておるわけでありませう。

〇久保委員　私が言いたいののは、この路線バス、路線トラックの問題を延ばしておくから、これを延ばしておくことの事情はわかつたが、さしたる手をつけていくところがはつきりわからぬということでありませう。そこで、特に東京都内の問題でありませうが、先ほど自動車局長から十三カ所指定した、こういうことではありますが、その十三カ所の指定というものは、どのような指定ですか。通しちやいかにぬという指定ですか、一方交通の指定ですか。

〇高橋説明員　先ほど申し上げましたように、幅の制限につきましては、これは一般の場合におきましては、すでにいたしたから、道路管理者が何らかの特別の指定をしないで、制限が加わるわけではございませう。市街区域内と市街区域外で違ひますけれども、制限が加わるわけではございませう。たとえば、二・五

メートルのトラックが、あしたからは、通常の場合におきましては、最低の道路の総幅員が六・五メートルなければ通れないということになる。これは市街地区域外におきましては、六メートルということになるわけでありませう。これは道路管理者が、特に歩行者の多い駅前とか繁華街の道路というところで歩道のないところにつきましては、時間を区切ってこの指定をいたしますと、それがよりきびしい制限になるといふことではございませう。結果的には、七・五メートルなければ二・五メートルのトラックは通れないということになるわけではございませう。これは一般に幅の制限というものは、その車道におきまして車がすれ違ひするといふことができて、そのすれ違ひの余裕幅というものを〇・五メートルとするわけではございませうけれども、歩行者の多いという繁華街だと駅前におきましては、一・五メートルということでは、一メートルよりいかに幅をとるといふことから、そういうことになるわけではございませう。そういう指定を十三ヶ所、東京都が道路管理者としてとつたといふことを申し上げたわけでありませう。

〇久保委員　そこで、警察庁富永参事官にお尋ねしたいのですが、今度の車両制限だけから見ると、あなたの方は、外にいろいろな形になっているのです。たとえば今も路政課長御説明の通り、繁華街あるいはこの車両制限令に基づいてのいわゆる制限にしても、道路管理者側が指定する。指定する場合には、どうなんですか、関係の公安委員会と協議の上やるのですか。あなた

の方が積極的にこの申し出をするわけですか、どうなんですか。

○富永説明員 狭い道路に比して幅の広い車両が通るといふことは、一般的に申し上げまして、交通上非常に危険が多いわけでありまして。そういうわけで、車両制限令なるものができまして、これを長い間要望いたしておいたような状況でございます。従って、具体的に車両制限令が、特に今建設省の方から話がありましたような、場所を指定して、この道路は通行する車の幅の基準はこういうもの以下であるというような場所がほとんどできることは、私も熱望いたしておるわけでございまして。従って、私どもの、たとえば公安委員会規制との関係は、これは質問外でございまして、具体的に非常に危険があり、また具体的に交通の円滑を欠くというようなところは、公安委員会指定でやるわけでございしますが、一般的にいて、具体的な危険まではいかないが、しかし、車両全体、幅が非常に広い車両が狭い道路を走るのには困るというようなところは、道路管理者でやっていただくことが望ましいことは、先ほどお話し申し上げた通りでございます。従って、今建設省の方から話がありました具体地点につきまして、もちろん私の方からも要望いたしておるわけでございますし、そのうちの一部でございまして、今後、先ほど話にありました関係機関の三者の協議会に、どんどん私の方といたしまして、要望はいたしたいというふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 この三者の協議会の話が出ましたが、半年たつて、三者の協議会というのはいくつできて動き出しているのですか、いかがですか。

○高橋説明員 これはすでに都道府県単位別にできておりまして、東京都は三者協議会を先般開きまして、その三者協議会の結論として十三カ所を指定したということになっておるわけでありまして。

○久保委員 そこで自動車局長にお尋ねしたいのですが、なるほど運輸行政というか、そういう輸送の面からいけば、簡単にバスの路線の変更などはできかねるものが多いかと思うのです。しかし、これは地方の方は別として、特に東京都のような都会地において、やはり強力に、早急にこれを何とかしなきゃならぬとわれわれは考えておる。これに対して、東京都にも三者連絡協議会というものが持たれたのであります。が、実際はあしたからやるのに、この間事務のものに聞くと、路線バスの中でこれにひっかかるというか、規制にひっかかるものは、大体約六割くらいだろと思うのです。そういうことを言っているのです。路線別に一つ解決しても、今日の交通混雑とか、そういうものもある程度緩和できると思うのですが、いろいろなことを政府もやっておられるようであります。が、話はわかる、問題点は出尽くしているのじゃないですか。これをどういうふうにするかという問題が、当面の問題です。ところが、制限令は出したが、まあ大体路線バスあるいは路線トラックの方は三年後までに徐々にやっつけていこう、こういうことでは、残念ながら当面の対策にはならぬと思うのです。でありますから、ここで政務次官

にお尋ねしたいのは、この三者連絡協議会を早急に強化して、一刻も早く、この除外されている事項についても、逐次解決することが必要だと思つております。ついでには、ただ単にそうやりましようだけでなく、具体的にある程度のこれは緊急的なめどをつけるように、四月一ぱいぐらいに、まだ三月ありますから、この三カ月間ぐらいにやる考えがあるかどうか、お尋ねします。

○有馬政府委員 関係各省の関係の会同でございまして、運輸省だけでどうするといふわけには直ちに参りませんが、運輸省としてはその必要性を十分認めておりますので、お説を大臣にも報告いたしまして、実情に即するよう、できるだけ早く処置をとれるものからやっつけていくように努力するようにはしたいと考へます。

○久保委員 なるほど関係各省がございまして、なんでもしやうが、政務次官、私が言っているのは、路線バス、路線トラックの方はあなたの方が主管でありますから、この車両制限に合わぬところの路線はわかるわけでありまして、これについて、そういう対策を一つでも二つでもこれは解決すべきだと思ふのがどうですかと聞いていますので、全般的な問題は、あなたの御しやる通りです。いかがですか。

○有馬政府委員 自動車局長から、○木村(陸)政府委員 ただいま政務次官からお答え申し上げたことを補足いたしますと、御指摘のように、東京都内等につきましては、速急に必要措置を講じて参りたいと思つております。現在でも、車両制限令の関係ではなしに、道路交通混雑緩和の建前か

ら、警視庁の方でいろいろ右折禁止あるいは一方交通の道路を指定されております。これにつきましては、そこを従来通りのバスの運行では支障がある場合に、迂回するとかあるいは一方交通に直すといふことは、すでに実施いたしております。

さらに、東京都内におきましては、路線の系統等からいいますと、六割ぐらいもひっかかる場所があります。キロ数からいいますとそれほどございせんが、現在狭路区間が、バスの通る道路で約二百四十カ所ほどございまして、それらにつきましては、一方交通を見つけて、そこをバスを通さないようにするといふ措置をいたすつもりでおるのをごさいます。そこらの個所も、ほとんどどうも調べが上がっておりません。あとはいかに対処するか。たとえばその道路をやめて他に迂回の道路を通るといふことになりまして、その迂回の道路の曲がり角が狭くて通れない、あるいはその路上に駐車禁止ふうな問題がありますので、そういう問題につきましては、建設省なりあるいは警視庁の方にお願ひして、そういう協力をしてもらつて、こういうふうにして迂回の道路も通れるところを作つて、そつちへ回すといふようなこともやる必要がございまして、そういう意味で関係各省とも関係がある、この政務次官が申し上げたような次第でございまして。

○久保委員 それはわかりました。そこでさらに要望しておきたいのは、大体先ほど申し上げたように、この車両制限令というものの受け取り方は、ど

うもできるだけやっつけたいというふうにとれる。それは私もっております。世間も実際そうとおるわけですから、それからもう一つは、この車両制限令というものは、道路の保全維持というか、そういう観点からと、もう一つは交通安全という二つの面しかも政令の主管省は建設省であります。従来の交通行政は、いつも問題になつておるのであります。各省割拠主義といふようなところから、二つの性格を持つていふ車両制限令についても、そういう目で今日世間と私が見てい、積極的にあしたから実施するといふならば、的確に実施ができて、これで交通混雑の緩和の一助になつたという証左を政府は示すことが先決だと思つております。これを要望しておきます。

いずれにしても、都市の交通混雑緩和といふことはこればかりでなく、たくさん問題がございまして、一つの制限令を実施するといふからには、もっと真剣に——と言つては語弊がありますが、もっと切迫した事情を汲み取つて、的確に一つでも二つでも解決すべきだといふ観点から申し上げたのであります。この結果については、いづれ今会期の終わりにでもお尋ねしますが、ぜひ三者連絡協議会といふものをもう少し強化して、進捗を早めてやつてほしい、こういうふうに要望して終わります。

○簡牛委員長 次会は、明後日二月二日金曜日、午前十時より委員会を開会することとし、本日は散会いたします。

午後零時二十二分散会